平成１２年　１月２８日　制　　定（空航第７８号）
令和　２年１０月２３日　最終改正（国官参事第５６２号）

航空局安全部運航安全課長

運航規程審査要領細則

第１章　総　　則

１．この細則は、「運航規程審査要領」に基づき、本邦航空運送事業者（以下「事業者」という。）の定める運航規程の審査を行うにあたって必要な細目的事項を定めることを目的とする。

なお、航空機使用事業者（航空運送事業を併せて行う者を含む。）が運航規程に相当するものとして運航に関する基準（以下「運航基準」という。）を定める場合には、この細則を参考として審査できるものとする。

２．この細則を適用するに際し、以下に掲げる航空運送事業に審査基準を区分し審査を行うものとする。

（１）最大離陸重量が５，７００キログラムを超える飛行機を使用して行う航空運送事業（（３）に該当するものを除く。）

（２）最大離陸重量が５，７００キログラム以下の飛行機、最大離陸重量が９，０８０キログラム以下の回転翼航空機、又は飛行船を使用して行う航空運送事業（（３）に該当するものを除く。）

（３）客席数が３０席以下かつ最大有償搭載量が３，４００キログラム以下である飛行機（ターボファン発動機又はターボジェット発動機を装備したものに限る。）を使用して行う航空運送事業（路線を定めて一定の日時により航行する航空機により行う航空運送事業又は特定の二地点間において計画的に反復継続（注）して行う航空運送事業により行うもの及び新聞、テレビ等の公共通信手段、配布文書等により一般公衆に対する旅行の募集又は宣伝を行って集客するものを除く。）

（注）反復継続とは、３０日間に１５往復を超える頻度をもって反復し、かつ、３０日を超えて継続する形態をいう。

３．この細則の一部が適用できない場合又は他の方法によることが適当であると認められる場合には、規則第２１４条の技術上の基準の範囲内で、他の同等な方法によることができる。

４．運航規程の編集は、以下に従うものであること。

（１）使用する用紙の大きさは、原則として、「日本産業規格Ａ列４号」とすること。

ただし、内容によっては、電子媒体等により編集してもよい。

（２）目次及び総則に関する章並びに改訂記録表及び有効なページ等の一覧表が設けられていること。

（３）各ページには、適用年月日及び変更箇所の表示が記載されていること。ただし、電子媒体を用いる場合であって、一連で規定の内容を表示するなどページ管理の概念が無い場合は、内容に応じて区分した任意の単位毎に記載することができる。

（４）航空機使用事業を併せて行う事業者は、運航規程と運航基準を別の編集とすることができる。

（５）使用する言語は、日本語又は英語とする。ただし、運航規程を英語で作成する場合には、審査を的確かつ円滑に行う観点から、必要に応じて、その内容を明確に示す日本語の資料の提出を求めることとする。なお、事業者は、特に英語を使用する場合は、運航規程に基づき業務に従事する職員（委託先を含む）に対して、その内容を十分に理解させ、遵守するよう適切な措置を講じていること。

第２章　運航規程審査基準（その１）
（最大離陸重量が５，７００キログラムを超える飛行機（第４章に該当する場合を除く。））

１．総則

１－１　目的

運航規程は、事業者が航空運送事業を実施するに際しての運航関係業務の実施基準を定めたものであり運航の安全かつ業務の円滑な遂行を図ることを目的とすること、また、当該業務に従事する者は適切な業務の実施のためにこれを遵守しなければならない旨、記載されていること。

１－２　安全運航の推進等

（１）事業者は、事故を防止し運航の安全を確保する責任において、耐空性改善通報、航空機製造者の技術情報、他社で発生した事故・重大インシデント情報等を収集の上分析し、また、自社で発生した事故・重大インシデント等に係る再発防止策を策定し、必要に応じこれらの方策を運航規程に反映しなければならない旨、記載されていること。

（２）法第１１１条の４（法第１２４条において準用する場合を含む。）及び規則第２２１条の２に基づき、本邦航空運送事業者が国土交通大臣に報告しなければならないこととされている航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態のうち、運航部門に関連するものについて、適切に情報を収集し当局に報告する旨、記載されていること。

１－３　内容

以下の内容が定められていること。ただし、客室乗務員に係る基準は、客室乗務員を航空機に乗り組ませて事業を行う場合にのみ適用する。

また、関連法令等（国際運航を行う場合にあっては、その地域に適用される当該国等の法令、規則、方式等を含む。以下同じ。）に従って業務を行うために必要な事項が定められていること。

（１）運航管理の実施方法
（２）航空機乗組員及び客室乗務員の職務
（３）航空機乗組員及び客室乗務員の編成
（４）航空機乗組員及び客室乗務員の乗務割並びに運航管理者の業務に従事する時間の制限
（５）航空機乗組員、客室乗務員及び運航管理者の訓練及び技能審査の方法
（６）航空機乗組員に対する運航に必要な経験及び知識の付与の方法
（７）離陸し、又は着陸することができる最低の気象状態
（８）最低安全飛行高度
（９）緊急の場合においてとるべき措置等
（１０）航空機の運用の方法及び限界
（１１）航空機の操作及び点検の方法

（１２）装備品等が正常でない場合における航空機の運用許容基準等
（１３）空港等、航空保安施設及び無線通信施設の状況並びに位置通報等の方法
（１４）航空機の運航に係る地上取扱業務の実施方法及び地上取扱業務に従事する者の教育訓練の方法
（１５）航空機の運航に係る業務の委託の方法（航空機の運航に係る業務を委託する場合に限る。）

１－４　運航規程附属書

運航規程に定める事項であって運用上必要な細則的事項について、運航規程附属書（以下「附属書」という。）を定める場合には、附属書の体系及び内容並びに附属書の設定及び変更の方法が運航規程本書に定められていること。

１－５　適用

以下について定められていること。
（１）運航規程（附属書を含む。以下同じ。）は事業者の職員及び委託先職員（以下「職員」という。）が行う運航関係業務に適用されること。
（２）職員は運航規程の他、関連法令等に従って業務を行わなければならないこと。
（３）運航規程が外国の関連法令等に抵触する場合は、当該国の領域内においては当該法令等が優先すること。

１－６　設定及び変更

１－６－１　運航規程の設定及び変更は国土交通大臣又は地方航空局長の認可を受けなければならない旨、記載されていること。

１－６－２　以下に掲げる事項の設定又は変更をするときは、１－６－１の規定に係わらず、予めその旨を国土交通大臣又は地方航空局長へ届け出なければならない旨、記載されていること。
（１）本細則に基づく事項以外の設定及び変更
（２）本細則に基づく事項を補足するための内容の設定及び変更（航空機の国籍記号及び登録記号の記載を含む。）
（３）耐空性改善通報（ＴＣＤ）又はＡＤ等製造国政府当局の指示に基づく設定及び変更
（４）運用許容基準のMMＥＬどおりの変更又はＣＤＬ適用基準の飛行規程のＣＤＬどおりの変更
ただし、航空運送事業者が、自社の運用許容基準とMMＥＬ又は自社のＣＤＬ適用基準と飛行規程のＣＤＬとの対比表を用意し、常にこれを維持管理し、自社基準とMMＥＬ又は飛行規程のＣＤＬとの相違を明確化する場合に限る。また、航空法第６０条ただし書及び同法第６１条第１項ただし書の許可に係る事項は除く。
（５）MMＥＬより厳しい運用許容基準又は飛行規程のＣＤＬより厳しい

ＣＤＬ適用基準への変更（例：修理期限の短縮、装備数又は最低作動要求数の増加、ＭＭＥＬより厳しい条件追加）

ただし、航空運送事業者が、自社の運用許容基準とＭＭＥＬ又は自社のＣＤＬ適用基準と飛行規程のＣＤＬとの対比表を用意し、常にこれを維持管理し、自社基準とＭＭＥＬ又は飛行規程のＣＤＬとの相違を明確化する場合に限る。また、航空法第６０条ただし書及び同法第６１条第１項ただし書の許可に係る事項は除く。

（６）本章１１又は１２に示す内容を定めた規程のうち飛行規程又は製造者等のマニュアル等どおりの設定及び変更

ただし、航空運送事業者が、自社規程と飛行規程又は製造者等のマニュアル等との対比表を用意し、常にこれを維持管理し、自社規程と飛行規程又は製造者のマニュアルとの相違を明確化する場合に限る。

１－６－３　以下に掲げる軽微な事項の設定又は変更をしたときは、１－６－１の規定に係わらず、遅滞なくその旨を国土交通大臣又は地方航空局長へ届け出なければならない旨、記載されていること。

（１）航路資料の設定及び変更（路線を定めて一定の日時により航行する航空機により行う航空運送事業又は特定の二地点間において計画的に反復継続（注）して行う航空運送事業により（以下この章において「路線を定めて」という。）輸送を行うもの以外の航空運送事業者にあっては、航路資料の設定及び変更に際しての法104条に係る手続きは不要である。）

（注）反復継続とは３０日間に１５往復を超える頻度をもって反復し、かつ、３０日を超えて継続する形態をいう。

（２）部署又は役職等の名称の変更であって、職務の範囲及び内容の変更を伴わない変更

（３）客観的に明白な誤記又は脱字に係わる変更並びに法令の制定又は改廃に伴う条番号の変更等の内容の同一性を失わない範囲の変更

１－７　管理

１－７－１　運航規程は常に最新の内容に保たなければならず、事業者はそのために必要な見直しを適時適切に行うとともに、見直した内容は速やかに関係者に周知しなければならない旨、記載されていること。

特に、ＴＣＤ及びＡＤ等の製造国政府当局の指示（以下「ＴＣＤ等」という。）、飛行規程及び航空機の製造者が発行したマニュアルのうち Flight Crew Operations Manual (FCOM)又はこれらと同等のもの（以下「飛行規程等」という。）、Master MEL(MMEL)、Configuration Deviation List (CDL)、Dispatch Deviation Guide(DDG)／Dispatch Deviation Procedure Guide(DDPG)等（以下「ＭＭＥＬ等」という。）に基づき運航規程の見直しを行う場合には、その評価を迅速に行い、やむを得ない場合を除き、以下の期間内に完了（必要な申請又は届け出のための社内手続きを完了して

いること。以下同じ。）することになっていること。なお、見直しにあたっては改訂の背景（海外における事案や製造国政府の法令の改訂等）を十分に考慮すること。

（１）ＴＣＤ等に基づく運航規程の見直し

ＴＣＤ等が指示する期限

（２）飛行規程等に基づく運航規程の見直し

イ　運航の安全に重大な影響がある改訂（運用限界に係るもの等）：受領後すみやかに

ロ　（イ）以外のもの：受領後６ヶ月以内

（３）ＭＭＥＬ等に基づく運航規程の見直し

受領後１２ヶ月以内

１－７－２　運航規程の内容を見直しした場合には、当該見直しに際しての評価内容と評価結果等（評価において非採用となり、その結果見直し不要となったものを含む。）を記録しておくこと。

記録は運航規程本書又は附属書毎に、これらが有効な期間は、紙又は電子媒体により保管しておくこと。

１－７－３　運航規程本書又は附属書は、少なくとも以下の者及び部署に対しその業務上必要な部分が配布されるよう定められていること。

（１）航空機乗組員、運航管理者、客室乗務員等

（２）航空機が就航する国内外の各基地

（３）運航に係る業務の委託先

（４）事業者を管轄する航空局安全部航空事業安全室又は地方航空局保安部運用課、航空機が就航する基地を管轄する空港事務所等（空港出張所を含む。）

１－７－４　機長等認定・審査要領（平成12年1月28日、空航第34号）第２条第27号又は第28号に規定する類似運送事業者又は準類似運送事業者は、運航規程が類似する他の本邦航空運送事業者を明らかにし、次に掲げる事項（1-6-3に掲げる事項を除く。）が当該他の本邦航空運送事業者との間で常に類似している状態が維持されるよう管理方法（運航規程の改訂方法、事業者間の周知方法等）が定められていること。

(1)　運航の方法（類似運送事業者の場合）

a. 運航管理の実施方法

b. 離陸し、又は着陸することができる最低の気象状態

c. 緊急の場合においてとるべき措置等

(2) 航空機の操作方法

a. 航空機の運用の方法及び限界

b. 航空機の操作及び点検の方法

１－８　運航の組織

運航に関する業務を的確に遂行するために必要な組織並びにその職務内容及び

責任を、以下に掲げる組織毎に定めること。また、組織図を付すこと。

（１）運航に従事する者（航空機乗組員、客室乗務員、運航管理者）が属する組織

（２）（１）が行う業務を管理する組織(基準、乗務、技量等)

（３）運航に係る業務の委託を行う場合は、委託の管理を行う組織

（４）上記の他、運航に関する業務に従事する者が属する組織

２．運航管理の実施方法

２－１　運航管理者等の資格要件及び指名方法

法第７７条に規定された運航管理者及び運航管理補助者（運航管理者の業務を補佐する者いう。）の資格要件及び指名方法に関し以下の事項が定められていること。

（１）運航管理者の資格要件等

ａ．法第７８条に基づく運航管理者技能検定に合格していること。

ｂ．この審査基準に定める初期訓練・審査を受け発令されていること。

ｃ．必要な無線従事者の資格を有すること。

ｄ．１年毎に、この審査基準に定める定期訓練、及び法第７７条に基づく飛行計画（以下「飛行計画」という。）の承認を担当するいずれかの地域に関し、操縦室内の予備席において少なくとも１片道の路線踏査飛行を行っていること。

（２）運航管理補助者の資格要件等

運航管理者の訓練に準じた任用訓練を受け指名されていること。

２－２　運航管理者等の配置

運航管理者の配置は、運航の頻度等業務量を十分考慮して、２－３に定める職務が十分行えるよう、以下の事項に適応するよう定められていること。また、路線、運航回数、運航時間帯、使用航空機等を考慮して必要に応じ運航管理者を補佐するために運航管理補助者を置くことができる。

（１）運航管理基地には、前項（１）の要件を満たす運航管理者を配置すること。

（２）運航管理者の勤務時間は、飛行計画の承認を行う前に、その時点及び当該航空機の航行中における飛行経路上の気象状態、航空情報その他航空機の航行に必要な情報を収集・提供できるよう適切に定められていること。

（３）運航管理者は、出発の承認を行った航空機が航行を完了するか、又は他の運航管理者にその業務を引き継ぐまで業務を行うよう定められていること。

２－３　運航管理者の職務の範囲及び内容

運航管理者の責任及び職務の範囲が明確に定められ、その内容については、飛行前、飛行中及び飛行後毎に以下の事項が定められていること。また、運航管理者は、航空機との通信に係る業務（運航管理補助者を介してなされる場合を含む。）を実施する前に、別に定める「航空機乗組員等のアルコール検査実施要

領」に基づき酒気帯び（体内にアルコールを保有する状態をいう。以下同じ。）の有無を確認することが定められていること。ただし、外国の法令等によりアルコール検査を実施できない理由等が示されている場合は、他の同等な方法とすることができる。

（１）飛行前

ａ．航空機乗組員の出頭の確認、気象情報、航空情報、使用空港等に関する情報、使用航空機に関する情報等の収集を行うこと。

ｂ．出頭した航空機乗組員の健康状態を確認し、運航に支障が生じることが判明した場合には、所要の措置を講じること。

ｃ．航空機の安全な運航に必要な情報を分析し、飛行計画を承認するとともに、機長にこれらの情報を提供すること。

（２）飛行中

航空機の運航の監視を行うとともに、必要に応じ、機長と協議し、飛行計画の変更を承認すること。また、航空機の位置が把握できなくなり、かつ、当該機との通信ができない場合は、当該機の位置を最後に把握した地点の空域を管轄する航空交通管制機関に通報すること。

（３）飛行後

ａ．当該飛行に関する運航状況について機長から説明を受け（運航管理補助者を介してなされる場合を含む。）、必要に応じて報告書を作成すること。

ｂ．運航に関する書類を整理し、機長の出発前の確認に供した書類の内、飛行計画、離着陸重量、重心位置及び重量分布に関する書類は少なくとも３ヶ月間保存すること。

２－４　運航管理補助者の職務の範囲及び内容

運航管理補助者を置く場合には、運航管理者の職務を補佐するために、以下に掲げるものを行わせることができることとし、その責任及び職務の範囲が明確に定められていること。また、運航管理補助者は、航空機との通信に係る業務を実施する前に、別に定める「航空機乗組員等のアルコール検査実施要領」に基づき酒気帯びの有無を確認することが定められていること。ただし、外国の法令等によりアルコール検査を実施できない理由等が示されている場合は、他の同等な方法とすることができる。

（１）飛行前

ａ．航空機乗組員の出頭の確認、気象情報、航空情報、使用空港等に関する情報、使用航空機に関する情報等の収集を行うこと。

ｂ．出頭した航空機乗組員の健康状態を確認し、運航に支障が生じることが判明した場合には、所要の措置を講じること。

ｃ．運航管理者が承認した飛行計画及び航空機の安全な運航に必要な情報を機長に提供すること。

（２）飛行中

運航管理者の行う航空機の運航の監視等を援助すること。

（３）飛行後

ａ．当該飛行に関する運航状況について、機長から説明を受けた場合は、運航管理者に報告すること。

ｂ．運航に関する書類を整理し、機長の出発前の確認に供した書類の内、飛行計画、離着陸重量、重心位置及び重量分布に関する書類は少なくとも３ヶ月間保存すること。

２－５　運航管理の基準

飛行計画の作成及び変更並びに運航の監視の基準として、以下の事項が適切に定められていること。

（１）飛行計画の作成及び出発可否の決定

ａ．飛行の方法

計器飛行方式による場合は、以下の基準により代替空港等が選定されること。

①　出発地に対する代替空港等の選定等

出発地の気象状態が出発時に着陸の最低気象条件未満の場合又はその他の事由により離陸後出発地に引き返すことができない場合には、出発地から１発動機不作動の巡航速度で双発の航空機にあっては１時間、３発以上の航空機にあっては２時間以内に到着できる範囲内に、出発地に対する代替空港等を選定し飛行計画に明示すること。ただし、上記の範囲内に目的空港等又は目的空港等に対する代替空港等が選定される場合を除く。

②　目的地に対する代替空港等の選定等

原則として少なくとも１ヶ所の代替空港等を選定し飛行計画及び航空交通管制機関に提出する飛行計画（以下「提出飛行計画」という。）に明示すること。ただし、飛行時間が６時間以下であって、到着予定時刻の前後それぞれ１時間以上の幅（飛行時間が１時間未満の場合は、出発予定時刻から到着予定時刻の１時間後までの間）を考慮した上で、目的地の気象状態が少なくとも雲高が６００メートル以上、かつ、地上視程が５，０００メートル以上であると予想される場合、及び国際運航を行う場合であって目的地が他の空港等から孤立し、代替空港等とすることができる適切な空港等がない場合には、目的地に対する代替空港等を選定しないことができる。

③　その他

双発機による長距離進出運航を行う場合には、別に定める「双発機による長距離進出運航実施承認審査基準」及び「双発機による１８０分を超える長距離進出運航実施承認審査基準」にＥＴＯＰＳ代替空港を選定し飛行計画及び提出飛行計画に明示すること。

ｂ．飛行経路

計器飛行方式、有視界飛行方式の別に以下の基準が定められていること。

① 計器飛行方式

適切な巡航高度が選定され、飛行計画は飛行経路に応じた確実な航法等が実施できること。

② 有視界飛行方式

イ．高度２０，０００フィート以上の飛行及び雲上有視界飛行（ＶＭＣ ＯＮ ＴＯＰ）を行わないこと。

また、夜間の飛行については地上の照明等により位置を確認できる経路を選定する他、航空交通の輻輳している空域を避けること。

ロ．路線を定めて旅客輸送を行う場合は、上記イ．による他、出発地及び目的地に対する出発・到着経路を設定するとともに、極力山岳地帯及び海上の飛行を避ける飛行経路を設定すること。更に、発動機故障、天候の急変等の場合の代替経路を設定すること。

ハ．公海上の飛行については、その地域に適用されるＩＣＡＯ地区補足方式に規定された有視界飛行方式の制限事項に従うこと。

ｃ．巡航高度

巡航高度が最低安全飛行高度、航路上の気象状況、航空保安無線施設等の運用状況、航法性能要件等に基づき適切に選定されること。

ｄ．気象条件等

以下の基準が定められていること。

① 計器飛行方式

イ．出発地の気象状態が離陸の最低気象条件以上でなければ出発させてはならないこと。

出発地に対する代替空港等を選定しない場合には、出発地に適用される着陸の最低気象条件を満足すること。

ロ．目的地の気象状態が到着予定時刻に着陸の最低気象条件以上と予想されなければ出発させてはならないこと。

ハ．出発地及び目的地に対する代替空港等の気象状態が代替空港等の到着予定時刻において代替空港等としての最低気象条件以上と予想されなければ出発させてはならないこと。

② 有視界飛行方式

出発地の気象状態が有視界気象条件に適合するものであり、かつ、利用可能な気象情報等において、途中経路の気象状態が目的地の到着予定時刻までの間、目的地の気象状態が到着予定時刻の前後それぞれ１時間の間（飛行時間が１時間未満の場合は、出発予定時刻から到着予定時刻の１時間後までの間）、有視界気象状態を維持できると予想されなければ出発させてはならないこと。なお、路線を定めて旅客を輸送する場合の途中経路の気象状態は、高度３，０００メートル未満の管制区及び管制圏以外の空域を飛行する場合であっても、飛行視程は３，０００メートル以上とすること。

③ 特殊な気象状態の回避

イ．飛行規程において凍結気象状態での飛行が許容されている場合を除き、凍結が予想される地域及び高度を飛行しないこと。

ロ．着氷、雷雨、乱気流、低層ウインド・シヤー、火山活動等により飛行への影響が予想される場合又は当該事象に遭遇した場合の措置が適切に定められていること。

ｅ．離陸重量、着陸重量、重心位置及び重量分布

①　空港等の標高、周辺の障害物、滑走路の勾配、気象状態等を基に算出及び補正される乾燥した滑走路面における離着陸重量が次の条件に適合すること。

なお、湿潤・雪氷状態の場合は、適切に安全上の余裕度が加味されるようになっていること。（飛行規程に要件が規定されている場合はその要件に従うか、又は、その要件に従って算出される重量を超えない範囲で飛行規程の要件と同等以上なものにより適切な重量の制限が行われるようになっていること。）

イ．離陸重量及び着陸重量が飛行規程に規定された性能上の最大重量を超えないこと。

ロ．離陸重量は臨界発動機が不作動となった場合でも飛行規程に基づき離陸飛行経路上の障害物との間に適切な間隔が確保できる重量であること。

ハ．飛行規程に基づく必要離陸滑走路長が滑走路の有効長以下となる重量であること。

ニ．離陸重量は離着陸を除く運航中に発動機が不作動になった場合でも飛行規程に規定された要件のもと、予定飛行経路の両側９キロメートル以内のすべての地形又は障害物から３００メートル以上の高度で正の上昇勾配が得られるか又はドリフトダウン方式で当該地形等を６００メートル以上の間隔を保って通過できるものであって、かつ、着陸が予定される空港等の上空４５０メートルにおいて正の上昇勾配が得られる重量であること。

ホ．飛行規程に基づく必要着陸滑走路長が滑走路の有効長以下となる重量であること。（目的地及び代替空港等での着陸が、滑走路の有効長の６０％（プロペラ機の代替空港等での着陸は７０％）以内で完全に停止できること。）

②　重心位置が許容範囲内にあること。

ｆ．必要搭載燃料量

①　規則第１５３条に規定された量以上の量を搭載しなければ出発させてはならないこと。また、燃料量の算定の区分（目的空港等までの燃料、目的空港等から代替空港等までの燃料、代替空港等上空で待機のための燃料等）及び算定方法が適切なものであること。

②　規則第１５３条に規定された「不測の事態」を考慮する燃料の量として、「不測の事態を考慮して航空機の携行しなければならない燃料の量

を定める告示」（平成１２年９月１８日運輸省告示第３１９号）に基づき、以下に掲げる燃料の量のうちいずれか多い量が搭載されること。

イ．着陸地までの飛行を終わるまでに要する燃料の量の５％に相当する燃料の量

ロ．着陸地の上空４５０メートルの高度で５分間待機することができる燃料の量

上記イの燃料の量は、次の要件に基づき携行しなければならない燃料の量を補正する方法及び対象とする路線の選定方法が適切に定められている場合は、着陸地までの飛行を終わるまでに要する燃料の量の３％に相当する燃料の量とすることができる。

・使用する飛行機毎に飛行中において燃料の消費に係るデータ（速度、高度、発動機出力、燃料消費量等）を継続的に収集し解析することにより燃費性能の劣化を把握し、これに基づく燃料の補正量を飛行計画の作成における搭載燃料量の算定の際に反映させること。及び

・路線・空港特性等に応じて発生が予測される航空交通管制上の制約、気象その他の燃料消費量の増加要素を勘案し、恒常的に燃料量の追加搭載を要する路線については、事業者の定める標準的な追加燃料量を指針として、機長及び運航管理者により搭載燃料量が決定され飛行計画が承認されること。

・対象とする路線は、少なくとも１年間の当該路線の燃料消費量に係る計画値と実績値の差分について統計的な分析を行い、原則、大圏距離が４，０００マイル以上の路線を選定するとともに、その後も継続的に当該路線の燃料消費量について評価を行い、必要に応じて見直すこと。

③　搭載燃料の算定にあたっては、以下の事項を考慮するよう定められていること。

イ．気象予報

ロ．予想される航空交通管制上の遅延

ハ．計器飛行方式で飛行する場合は、目的空港等における進入復行を含む１回の計器進入

ニ．離陸までに消費される燃料の量

ホ．航空機の着陸を遅延させ、又は燃料の消費を増加させるその他の状況

ｇ．空港等の消火救難体制の評価

原則として、使用する空港等は、運航する航空機の大きさ等により国際民間航空条約の附属書14で定められた消火救難体制区分（以下「RFFSカテゴリー」という。）と同等以上の消火救難体制を有することを確認し選定すること。

有償旅客なしの貨物の運送を行う航空機にあっては、運航する航空機に応じたRFFSカテゴリーを次表に従い低減させることができる。

貨物専用機のRFFSカテゴリー

国際民間航空条約の附属書14で定められたRFFSカテゴリー	貨物専用機のRFFSカテゴリー
1	1
2	2
3	3
4	4
5，6	5
7，8	6
9，10	7

ただし、次のいずれかに該当する空港等については、運航する航空機に応じたRFFSカテゴリーよりも2段階下（カテゴリー１を下限とする。）までのカテゴリーの空港等を選定できる。この場合にあっても、使用する航空機の最大離陸重量が27,000キログラム以上の場合はRFFSカテゴリーが4以上の空港等を選定する必要がある。

・RFFSカテゴリーの低下が72時間以内と見込まれる出発地又は目的地

・代替空港等

ｈ．Conflict Zone

国際運航を行う場合にあっては、飛行経路上におけるConflict Zone（注）及びその周囲の飛行安全に関する情報について収集を行うとともに当該情報に基づき適切に経路及び巡航高度を選定すること。

（注）軍事組織間で武力衝突が発生している若しくは発生する可能性がある又は軍事組織の警戒・緊張状態が高まっている地帯をいう。以下第3章及び第4章において同じ。

（２）運航の監視及び飛行計画の変更

ａ．運航の監視

適切な対空通信施設等を用いて運航状況を監視するとともに、飛行計画作成の段階と状況の変化があった場合は、必要な情報を機長に提供し、必要により飛行計画を変更すること。

また、飛行中の航空機の位置に係る記録は、当該機が着陸するまでの間、常に最新のものを保持すること。

定期航空運送事業者が運航の監視に使用する対空通信施設等については、以下のとおり定められていること。

①定期便が就航する空港及び航路ではＶＨＦ無線通信又は衛星音声通信が利用可能であること。ただし、洋上飛行や外国において無線免許が取得できないなどＶＨＦ無線通信の利用が困難な場合、及び衛星音声通信施設を搭載していないなど衛星音声通信が利用できない場合は、ＨＦ無線通信が利用可能であること。

②対空通信施設等が一時的に利用できなくなった場合でも、原則として、

他の交信可能な通信基地を経由するなどして音声通信の確保を行うこととなっていること。ただし、他の音声通信の確保ができない場合は、それ以外の通信手段の確保を行うこととなっていること。

最大離陸重量が45,500キログラムを超え、かつ、座席数が19席を超える旅客を運送する航空機であって、運航する洋上地域（各国領空を除く）の管制機関の監視周期が15分を超える場合は、運航する航空機の航跡（航空機の経度、緯度、高度及び航空機が当該情報を発出する時間を含む位置情報。以下同じ。）を自動的な方法により15分以内の間隔で把握できることを飛行計画の作成の際に確認すること。ただし、当該方法による航跡の把握が、以下に示す状況のため一時的に困難となる場合に限り、当該方法による航跡の把握を行わなくてもよい。

・航跡把握のための機器が故障し運用許容基準を適用し運航している状況
・航跡把握に使用する衛星・地上施設に不具合が発生している状況
・悪天候や一時的な空域閉鎖等により、やむを得ず15分を超える監視周期の洋上地域を飛行する状況
・その他不測の事態へ対応する状況

b．飛行計画の変更

目的空港等、代替空港等の気象状態が最低気象条件未満となると予想される場合は、航空機の位置、残存燃料、気象情報等を考慮して、目的空港等の変更、代替空港等の変更又は追加等の措置が講じられること。

この場合においても、原則として、上記（1）の基準を満足するよう飛行計画の変更が行われること。

２－６　運航管理者の共用

事業者間で運航管理者を共用する場合は、以下の基準に従うようになっていること。

（1）運航管理者の要件

a．提供事業者（運航管理者を提供する事業者をいう。以下同じ。）及び被提供事業者（運航管理者の提供を受ける事業者をいう。以下同じ。）間の運航規程類及び運航管理システムの差異についての教育・訓練を受けている者であること。

b．提供事業者において、現に運航管理者としての業務に従事している者であること。

（2）共用を認める範囲

a．両事業者（提供事業者及び被提供事業者をいう。以下同じ。）が同一の事業者グループに属する場合であって、運航規程のうち運航管理の方法に係る規定及び運航管理に用いるシステムが概ね同様であると認められること。

ｂ．原則として、両事業者が同系列の型式の航空機を使用していること。ただし、その教育訓練の内容等を勘案して航空局安全部航空事業安全室長又は地方航空局保安部運用課長が適当と認めたときはこの限りでない。

ｃ．提供事業者においてその運航管理業務の円滑な遂行に支障が生じない範囲であること。

ｄ．両事業者間において当該運航管理者が行う業務の範囲が明確となっていること。

ｅ．両事業者において被提供事業者による当該運航管理者に対する指揮命令の系統が機能するよう適切な措置を講じていること。

ｆ．被提供事業者は当該運航管理者による業務の遂行について適切に管理する体制を有しているものであること。

ｇ．被提供事業者は、当該運航管理者が行った業務について安全上の責任を負うものであること。

（３）以下の事項が明確に定められていること。

ａ．提供事業者

提供する運航管理者の配置状況及び勤務時間の管理の方法

ｂ．被提供事業者

提供を受ける運航管理者の配置状況、業務の内容及び業務の遂行管理の方法、訓練・審査の内容、勤務時間の管理の方法、教育訓練等を委託する場合には、委託管理方法

（４）当該運航管理者の訓練・審査は原則として被提供事業者が行うようになっていること。ただし、航空局安全部航空事業安全室長又は地方航空局保安部運用課長が適当と認めた場合には、提供事業者に対してこれを委託することができる。

２－７　その他

自蔵航法、広域航法、双発機による長距離進出運航、ＲＶＳＭ航行、高カテゴリー航行（カテゴリーⅠ航行、カテゴリーⅡ航行及びカテゴリーⅢ航行のことをいう。以下同じ。）、ＧＰＳを使用した運航、非精密進入方式においてＦＭＳ装置のＶＮＡＶ機能を使用する運航、同時並行ＰＲＭ進入、ＣＰＤＬＣを使用する航空機運航、ＥＦＢを使用する航空機運航、ＡＤＳ－Ｂ　ＯＵＴ機上装置を使用する航空機運航等を行う場合にあたっては、それぞれ別に定める以下の基準等（以下この章において「運航承認基準」という。）において運航規程に定めなければならないとされている事項が適切に記載されていること。

（１）「自蔵航法実施基準」

（２）「ＲＮＡＶ航行の許可基準及び審査要領」及び「ＲＮＡＶ運航承認基準」

（３）「双発機による長距離進出運航実施承認審査基準」、「双発機による長距離進出運航に係る運航体制の審査基準細則について」及び「双発機による１８０分を超える長距離進出運航実施承認審査基準」

（４）「ＲＶＳＭ航行の許可基準及び審査要領」

（５）「カテゴリーⅠ航行の承認基準及び審査要領」、「カテゴリーⅡ航行の許可基準及び審査要領」及び「カテゴリーⅢ航行の許可基準及び審査要領」
（６）「ＧＰＳを計器飛行方式に使用する運航の実施基準」
（７）「非精密進入方式においてＦＭＳ装置のＶＮＡＶ機能を使用する場合の運航の承認基準」及び「Ｂａｒｏ－ＶＮＡＶ進入実施基準」
（８）「米国における同時平行ＰＲＭ進入を行う場合の運航に関する実施基準」
（９）「ＣＰＤＬＣを使用する航空機運航の実施承認基準」
（１０）「ＥＦＢを使用する航空機運航の実施承認基準」
（１１）「ＡＤＳ－Ｂ　ＯＵＴ機上装置を使用する航空機運航の実施承認基準」

３．航空機乗組員及び客室乗務員の職務

３－１　航空機乗組員及び客室乗務員の資格要件及び乗務要件

航空機乗組員及び客室乗務員の資格要件及び乗務要件が、以下に従い適切に定められていること。

（１）機長の資格要件

① 乗務する航空機の型式について有効な定期運送用操縦士の技能証明（最少乗組員数（注）が１人の航空機に乗務する場合は事業用操縦士の技能証明及び計器飛行証明）、有効な第１種航空身体検査証明、航空英語能力証明（規則第６３条の４に定める航行を行う場合に限る。）及び航空無線通信士以上の資格又は国際電気通信連合加盟国の発給する証明書を有すること。

（注）航空機の耐空証明、型式証明において定められる運航に必要な最少航空機乗組員数をいう。以下この章において同じ。

② この審査基準に定める昇格訓練・審査を受け発令されていること。

③ この審査基準に定める定期訓練・審査、その他所要の訓練・審査を受けていること。

④ 次の飛行経験を有すること。

ａ．客席数６０席以下の飛行機に乗務する機長：多発機による５００時間以上の飛行時間を含む飛行機による１，５００時間以上の飛行時間

ｂ．上記以外の機長：飛行機による総飛行時間３，０００時間以上の飛行時間

（２）機長の乗務要件

① 規則第１５８条及び第１６１条に定める最近の飛行経験を満足すること。なお、複数の類似した型式の航空機の運航を行う場合には、飛行基準評価審査会又は外国政府により認められた報告書（Flight Standardization Board Report等（以下「FSB Report等」という。））を参考に、最近の飛行経験を定め、当該飛行経験を満足すること。

② この審査基準に定める乗務要件を満足すること。

（３）副操縦士の資格要件

① 乗務する航空機の型式について有効な事業用操縦士以上の技能証明及び

計器飛行証明、有効な第１種航空身体検査証明、航空英語能力証明（規則第６３条の４に定める航行を行う場合に限る。）及び航空無線通信士以上の資格又は国際電気通信連合加盟国の発給する証明書を有すること。

② この審査基準に定める任用訓練・審査を受け発令されていること。

③ この審査基準に定める定期訓練・審査、その他所要の訓練・審査を受けていること。

（４）副操縦士の乗務要件

① 規則第１５８条及び第１６１条に定める最近の飛行経験を満足すること。なお、複数の類似した型式の航空機の運航を行う場合には、飛行基準評価審査会又は外国政府により認められた報告書（FSB Report等）を参考に、最近の飛行経験を定め、当該飛行経験を満足すること。

② この審査基準に定める乗務要件を満足すること。

（５）航空機関士の資格要件

① 乗務する航空機の型式について有効な航空機関士技能証明及び第１種航空身体検査証明を有すること。

② この審査基準に定める任用訓練・審査を受け発令されていること。

③ この審査基準に定める定期訓練・審査、その他所要の訓練・審査を受けていること。

（６）航空機関士の乗務要件

① 規則第１５９条に定める最近の飛行経験を満足すること。

② この審査基準に定める乗務要件を満足すること。

（７）客室乗務員の資格及び乗務要件

① この審査基準に定める初期訓練・審査を受け発令されていること。

② この審査基準に定める定期訓練・審査、その他所要の訓練・審査を受けていること。

３－２ 航空機乗組員及び客室乗務員の指名方法

航空機乗組員及び客室乗務員の指名方法が、以下に従い適切に定められていること。

（１）当該運航に従事する航空機乗組員及び客室乗務員は乗務割に基づき指名されること。

（２）当該運航に従事する航空機乗組員の中から、航空機の運航と安全に関し最終責任を有する機長が指名されること。また、機長に不測の事態が生じた場合の指揮権の継承が明確にされていること。

（３）当該運航に従事する客室乗務員の中から、指揮統括者（以下「先任客室乗務員」という。）」が指名されること。（客室乗務員が２人以上乗務する場合に限る。）

３－３ 航空機乗組員の健康管理

航空機乗組員の航空身体検査証明の有効性その他航空機乗組員の健康管理に

ついて、別に定める「航空機乗組員の健康管理に関する基準」に従うようになっていること。

３－４　６０歳以上の航空機乗組員を乗務させる場合の基準

６０歳以上の航空機乗組員を乗務させる場合は、別に定める「航空運送事業に使用される航空機に６０歳以上の航空機乗組員を乗務させる場合の基準」に従うようになっていること。

３－５　航空機乗組員及び客室乗務員の職務の範囲及び内容

航空機乗組員及び客室乗務員の責任及び職務の範囲が明確に定められ、その職務の内容については、飛行前、飛行中及び飛行後毎に以下の事項が定められていること。また、航空機乗組員及び客室乗務員は一連の飛行前後において、別に定める「航空機乗組員等のアルコール検査実施要領」に基づき酒気帯びの有無を確認することが定められていること。

（１）機長

①　航空機の運航を統率し、その安全に責任を負うこと。

②　航空機乗組員の健康状態について、他の航空機乗組員と相互に確認し、運航に支障が生じることが判明した場合には、所要の措置を講じること。

③　運航管理者が承認した飛行計画を確認すること。

④　法第７３条から第７６条の２までの業務及び法別表の航空業務を行うこと。

なお、規則第１６４条の１５に規定された機長の出発前の確認事項のうち、「積載物の安全性」については、次の項目に関する的確な措置が担当者においてなされていることの確認を行うようになっていること。また、機長の確認のために供した書類は関係部署において３ヶ月間保存されるようになっていること。

ａ．危険物の輸送が行われる場合には、当該品目の分類、搭載場所等

ｂ．搭載物の配置及び固縛の実施

⑤　運航状況に関する報告及び航空日誌の記載を行うこと。

（２）副操縦士

①　機長に事故があるときはその職務を代行すること。

②　機長の指揮監督の下に法別表の航空業務を行うこと。

③　その他機長の指揮命令に基づく業務を行うこと。

（３）航空機関士

①　機長の指揮監督の下に法別表の航空業務を行うこと。

②　その他機長の指揮命令に基づく業務を行うこと。

（４）客室乗務員

①　旅客に対するシートベルトの常時着用の要請その他安全上の指示及び説明、緊急避難に係る誘導、機内火災の消火、機内持ち込み手荷物の適切な収納等、客室安全の確保に係る業務を行うこと。

② その他機長の指揮命令に基づく業務を行うこと。

３－６　機長の報告事項

法第７６条及び第７６条の２に定めるものの他、別に定める「航空機内で使用する携帯用電子機器による電磁干渉障害の報告について」等に従い、機長が報告すべき事項が適切に定められていること。

３－７　航空機乗組員の携帯する書類等

航空機乗組員は、その職務の遂行に当たって、航空身体検査証明書その他当該運航に必要な書類の法的有効性を自ら確認するとともに、携帯しなければならない旨、記載されていること。

４．航空機乗組員及び客室乗務員の編成

４－１　航空機乗組員の編成

航空機乗組員の編成が、使用する航空機の型式、飛行の方法等に応じて、法第６５条及び第６６条の規定に適合する範囲内で定められ、また、以下の事項が定められていること。

（１）当該型式機飛行時間による制限

機長及び副操縦士の双方が、乗務する飛行機と同じ型式の飛行機におけるその職務での飛行時間が１００時間未満である編成は、原則として行わないこと。

（２）副操縦士による操縦の実施

低視程、滑りやすい滑走路面、強い横風、ウインド・シヤー、特殊空港、その他離着陸に十分な知識、経験又は技能が求められる状況下において、副操縦士が操縦して離着陸を行うことができる場合の編成上の要件等が適切に定められていること。

（３）その他

① 最少乗組員数が１人の航空機で有視界飛行方式により飛行する場合であっても、路線を定めて旅客の輸送を行う客席数が９席を超える航空機には、この審査基準に定める副操縦士の資格要件及び乗務要件を満足する操縦士を乗務させること。

② 航空機乗組員のうち少なくとも１名は航空無線通信士以上の資格を有する者を乗務させること。（本邦外の各地間を航行する場合を除く。）

４－２　客室乗務員の編成

客室乗務員の編成が、航空機の型式毎に、航空機の運用限界、客席数又は搭乗旅客数、非常脱出口の数及び位置、救急用具、緊急脱出のための機内設備の取扱い及び緊急時の業務分担を考慮し、以下の基準に従い適切に定められていること。

（１）客席数が５０席を超える航空機の客室乗務員の必要数

① 少なくとも次のａ．又はｂ．に規定する数の客室乗務員を配置すること。

ａ．客席数を５０で除した数（端数切り上げ）。

ｂ．上部客室に客席を有する型式機にあっては、

イ．主脱出経路が主客室を経由する型式機にあっては、ａ．に規定する数に１名を加えた数。

ロ．主脱出経路が上部客室に設置された非常脱出口である型式機にあっては、主客室の客席数を５０で除した数（端数切り上げ）に上部客室の客席数を５０で除した数（端数切り上げ）を加えた数。

② 急病等止むを得ない事由により①に規定する数の客室乗務員の配置が困難となった場合、少なくとも次のａ．又はｂ．に規定する数の客室乗務員が配置できれば、当該人員によって客室乗務員の補充可能な基地まで運航してよい。この場合必要に応じ搭乗旅客の座席管理を適切に行うこと。

ａ．搭乗旅客数（幼児は含まない。以下同じ）を５０で除した数（端数切り上げ）。

ｂ．上部客室に客席を有する型式機にあって、当該客室に旅客が搭乗する場合は、

イ．主脱出経路が主客室を経由する型式機にあっては、ａ．に規定する数に１名を加えた数。

ロ．主脱出経路が上部客室に設置された非常脱出口である型式機にあっては、主客室の搭乗旅客数を５０で除した数（端数切り上げ）に上部客室の搭乗旅客数を５０で除した数（端数切り上げ）を加えた数。

（２）客席数が５０席以下の航空機の客室乗務員の必要数

次のいずれかに該当する場合には、少なくとも１名の客室乗務員を乗り組ませること。

① 客席数が１９席（最大有償搭載量が３，４００キログラムを超える場合にあっては９席。以下、この章において同じ。）を超える航空機を使用する場合

② 客席数が１９席以下の航空機であって、操縦室から客室を監視することができないものを使用する場合

③ 客席数が１９席以下の航空機であって、客室の乗降用ドアーを不用意に開けられないような措置が講じられていないものを使用する場合

④ 上記②及び③については、路線を定めて旅客の輸送を行うもの以外の航空機であって、客席数が少なく、かつ、航空機乗組員によって緊急時の旅客の安全な脱出の統制、援助措置を講ずることができる型式機にあっては、客室乗務員は配置しなくてもよい。

（３）客室乗務員の配置場所

① 離着陸時（地上走行中を含む。以下同じ）においては、客室乗務員はできる限り非常脱出口の近くに、又、旅客の配置状況に対応して配置すること。

② 上部客室に客席を有する型式機にあっては、当該客室に旅客が搭乗する場合、離着陸時においては当該旅客の脱出経路上適切な場所に配置するこ

と。

（４）その他

チャーター運航便について上記（１）の規定を適用する場合は、（１）①の規定中「客席数」とあるのを「搭乗旅客数」と読み替え、（１）①ｂの規定中の「上部客室に客席を有する型式機にあっては」とあるのを、「当該客室に旅客が搭乗する場合」としてもよい。

５．乗務割及び業務に従事する時間等の制限

５－１　航空機乗組員の乗務割

５－１－１　航空機乗組員の乗務割が、規則第１５７条の３の規定及び別に定める「航空機乗組員の乗務割について」に従い適切に定められていること。また、航空機乗組員の疲労状態を考慮し、乗務に支障を及ぼすと認められる場合、当該乗組員を乗務させないことが定められていること。

５－１－２　複数の類似した型式の航空機の運航を行う場合には、航空機乗組員の乗務割が５－１－１の基準に加えて、以下の基準に従い適切に定められていること。

（１）飛行基準評価審査会又は外国政府により認められた報告書（FSB Report等）を参考に、操縦の方法が類似していると認められた複数の型式の航空機について、乗務割が定められていること。

（２）１回の勤務において、複数の型式の航空機の乗務を行わないこと。なお、操縦室での飛行準備までは乗務時間に含まれないため、１回の勤務の初便において、航空機が離陸のために所定の場所で移動を開始する前であれば、機材故障等の理由により異なる型式限定を要する型式の航空機への機材変更を行うことができるものとする。

（３）飛行基準評価審査会又は外国政府により認められた報告書（FSB Report等）を参考に、最近の飛行経験を定め、当該要件についても考慮すること。

（４）航空機乗組員は各型式の航空機の運航に対する慣熟レベルが高い状態を維持することが重要であるため、飛行基準評価審査会又は外国政府により認められた報告書（FSB Report等）及び当該報告書に示された原差異要件（Master Difference Requirements：MDR）を参考に、型式間の差異レベルを示した運航者差異要件（Operational Difference Requirements：ODR）を定め、当該ODRに示されたカレンシー（Currency）の差異レベルに係る要件についても考慮すること。なお、カレンシーの型式間の差異レベルに関する考え方については、「飛行基準評価審査会による航空機乗組員の訓練等の要件に係る評価について」（平成２８年３月１７日、国空航第２３８８号）を参照すること。

５－２　客室乗務員の乗務割

客室乗務員の乗務割は、運航環境等を考慮し、客室乗務員の職務に支障を生じないよう少なくとも以下の基準に従い適切に定められていること。また、客室乗務員の疲労状態を考慮し、乗務に支障を及ぼすと認められる場合、当該乗務員を乗務させないことが定められていること。

（１）乗務時間は、１暦月１００時間を超えて予定しないこと。

（２）連続する７日間のうち１暦日（外国においては連続する２４時間）以上の休養を与えること。

５－３　運航管理者の業務に従事する時間の制限

運航管理者の勤務時間の制限が以下の基準に適合する範囲内で定められていること。

（１）１暦日における勤務は、連続１０時間を超えて予定しないこと。

ただし、運航の頻度等業務量を考慮し、適切な休養が付与されていると認められる場合は、この限りではない。

（２）連続する２４時間において運航管理者の勤務時間が連続して１０時間を超えて計画される場合は、勤務中に最低２時間の休憩時間を、次の勤務の前に最低１０時間以上の休養が与えられること。

（３）連続する７日間において少なくとも１暦日はいかなる勤務にも従事させてはならないこと。

５－４　乗務時間等の記録の保管

航空機乗組員及び客室乗務員の乗務時間、勤務時間、休養に係る記録及びその保管に関する事項が適切に定められていること。

５－５　乗務制限等

航空機乗組員、客室乗務員及び運航管理者は、自ら業務に適した健康状態を維持するよう努めるとともに、業務に影響を及ぼすような心身の異常を自覚した場合、また、アルコール又は薬物の影響により正常な業務ができないおそれがあると認められた場合は、業務に従事してはならない旨、記載されていること。

航空機乗組員及び客室乗務員は、少なくとも飛行勤務（乗務を伴う一連の勤務であって、勤務開始から最後の乗務終了までをいう。）開始前８時間以内に飲酒を行った場合又はそれ以前であっても飛行勤務開始時に酒気帯び状態となるおそれがある過度な飲酒（注）を行った場合は飛行勤務を行ってはならない旨、記載されていること。

航空機乗組員及び客室乗務員は、酒気を帯びて飛行勤務を行ってはならない旨及び３－５に基づき実施する酒気帯びの有無の確認において酒気を帯びていることが確認された場合は乗務してはならない旨、記載されていること。

運航管理者及び運航管理補助者は、酒気を帯びて運航管理に係る業務を行ってはならない旨、記載されていること。

また、航空機乗組員及び客室乗務員は、自らの疲労状態を適切に管理し、疲労

により乗務に支障があると自覚した場合、乗務してはならない旨、記載されていること。

（注）少なくともアルコール分解能力を１時間あたり４グラムとして算出したアルコール量を目安として許容される飲酒量を設定すること。

６．訓練及び技能審査の方法

６－１　航空機乗組員の訓練及び審査

６－１－１　用語の定義

６－１における用語の定義は、以下のとおりとする。

（１）昇格訓練

機長候補者（他社において機長としての経験を有する者を除く。）に対して、法第７２条第１項の認定に必要な知識及び能力を付与するための訓練をいう。

（２）任用訓練

副操縦士、航空機関士、訓練担当者及び審査担当者として任用される者に対して、当該業務に必要な知識及び能力を付与するための訓練をいう。また、機長候補者（他社において機長としての経験を有する者に限る。）に対して、法第72条第1項の認定に必要な知識及び能力を付与するための訓練をいう。

（３）定期訓練

現に乗務している航空機乗組員に対して、一定期間ごとに必要な知識及び能力を維持、向上させるために行う訓練をいう。

（４）復帰訓練

航空機乗組員が、ある型式の航空機に一定の乗務しない期間を経た後、直前に乗務していた型式の航空機又はそれ以前に乗務していた型式の航空機に再び乗務するために必要な知識及び能力を再付与するために行う訓練をいう。

（５）型式移行訓練

ある型式限定を要する型式の航空機に乗務している航空機乗組員に対して、同一の業務範囲（機長、副操縦士又は航空機関士）のまま、他の型式限定を要する型式の航空機の乗務を行うために必要な知識及び能力を付与するための訓練をいう（例：型式限定がAAAと設定された1つの航空機AAA-200から、型式限定がBBBと設定された他の航空機BBB-400の乗務を行う）。

（６）差異訓練

１つの型式限定に分類される系列の航空機のうち、ある系列型式の航空機に乗務している航空機乗組員に対して、同一の業務範囲のまま、他の系列型式の航空機の乗務を行うために必要な知識及び能力を付与するための訓練をいう（例：型式限定がAAAと設定された航空機のうち、

1つの系列型式AAA-200から、他の系列型式AAA-300の乗務を行う）。

（７）ＣＲＭ訓練

安全で効率的な運航を達成するために、すべての利用可能な人的リソース（航空機乗組員、客室乗務員、運航管理者、整備士、航空管制官等）、ハードウェアー及び情報を効果的に活用するための訓練をいう。

（８）ＬＯＦＴ

通常の乗組員編成により模擬飛行装置を使用して路線運航における通常状態並びに発生する可能性のある異常状態及び緊急状態の模擬を行い、ＣＲＭを実施する能力の向上を目的とした訓練をいう。

（９）指定訓練

航空法施行規則第１６４条の２第１項で規定する国土交通大臣が指定する訓練をいう。

（１０）非常救難対策訓練

非常事態発生時における緊急脱出および人命救助等の非常救難措置について行う訓練をいう。

（１１）CBTAプログラム

指定本邦航空運送事業者が、航空機の運航の実態に係る分析に基づき、機長候補者及び査察操縦士候補者が習得すべき能力を明らかにした上で、当該指定本邦航空運送事業者における訓練並びに法第72条第５項の認定及び第６項の審査の継続的な分析に基づき、当該能力の習得に十分な訓練方法並びに同条第５項の認定及び第６項の審査の実施方法を定める場合の当該訓練方法及び実施方法をいう。

６－１－２　航空機乗組員に対する訓練

（１）一般

①　訓練の対象者

訓練は、機長、副操縦士及び航空機関士並びにその候補者に対して計画されていること。

②　訓練の範囲

訓練は、少なくとも、機長、副操縦士又は航空機関士の業務を行うために必要な技能証明及び計器飛行証明（必要な場合に限る。）を有している者に対して、当該業務を行うために必要な項目が計画されていることとし、当該技能証明等を取得するために必要な訓練については、必ずしも規定する必要はない。

③　訓練の種類

イ．機長候補者、副操縦士候補者及び航空機関士候補者に対して、少なくとも次に掲げる種類の訓練が定められていること。

・昇格訓練

・任用訓練（機長候補者（他社において機長としての経験を

有する者に限る。）並びに副操縦士候補者及び航空機関士候補者に限る。）

・復帰訓練（航空機乗組員の復帰が行われる場合に限る。）

・ＣＲＭ訓練（運航に２人以上の航空機乗組員を要する飛行機を運航する場合に限る。）

ロ．機長、副操縦士、航空機関士に対して、少なくとも次に掲げる種類の訓練が定められていること。

・定期訓練

・型式移行訓練（異なる型式限定を要する型式の航空機の乗務を行う場合に限る。）

・差異訓練（同一の型式限定に分類される他の系列型式の航空機の乗務を行う場合に限る。）

・ＣＲＭ訓練（運航に２人以上の航空機乗組員を要する飛行機を運航する場合に限る。）

④　訓練の区分

③各号の訓練は、その目的、課目等を勘案して次に掲げる訓練の方式を必要に応じて適切に組み合わせて実施することが定められていること。（必ずしもすべての方式を用いる必要はない。）

イ．実機飛行訓練

ロ．模擬飛行装置による訓練

ハ．各種訓練装置による訓練

ニ．視聴覚装置による訓練

ホ．座学訓練

ヘ．セミナー形式による訓練

⑤　訓練の到達目標

③各号の訓練は、その区分、課目等ごとに訓練の到達目標が定められていること。

⑥　訓練シラバス

訓練シラバスは、③各号の訓練について、④各号の区分、課目等ごとに、必要な最少時間、許容される増加時間等が定められていること。

⑦　実機による飛行訓練に使用する機材と安全措置

訓練の目的に応じて、適切な機材を選定し、搭乗員間の連携等について適切な安全措置が定められていること。

（２）訓練の課目

①　昇格訓練及び任用訓練

昇格訓練及び任用訓練には、少なくとも次に掲げる課目が航空機の型式ごとに定められていること。ただし、機長、副操縦士又は航空機関士の業務に従事するために必要な技能証明等を取得するため

の訓練において既に実施している課目については、重複して定める必要はない。

Ⅰ．地上教育

イ．一般項目（座学）

・航空機乗組員の責務
・航空法及び同法施行規則の関連条文
・運航規程及びこれに関連する諸規定の内容
・運航管理業務
・航空気象
・航空管制の方式及び用語
・計器進入方式を含む航法
・計器飛行及び最低気象条件の設定基準
・ＧＰＷＳの使用（装備する場合に限る。）とＣＦＩＴの回避
・航空情報業務
・通信業務
・運航承認基準に関する諸規定
・捜索救難に関する事項
・危険物の取り扱い
・人間の能力及び限界に関する一般的事項
・その他航空機の運航の安全に係わる事項

ロ．航空機型式別項目（座学）

・性能上の特性（航空機の重量、重心位置の管理及び必要離着陸滑走路長の算出を含む。）
・各系統の概要と取扱（通常時及び異常時の作動、機能の限界を含む。）
・飛行規程又は航空機運用規程の内容（各通常操作、非常操作及び運用限界を含む。）
・飛行計画（燃料消費率等の当該型式機の性能を考慮したもの）
・乱気流、ウインドシアー等の悪天候に対する措置
・その他必要な事項

ハ．非常救難対策訓練項目（座学及び実機、モックアップ等を使用した実地）

・非常事態への一般的対処方法（航空機乗組員間の連携を含む。）
・緊急着陸
・緊急着水（洋上飛行を行う場合に限る。）
・非常脱出
・非常用装備品の使用
・飛行中及び地上での火災

・航空機乗組員の心身機能喪失（Crew Incapacitation）（任用訓練で実施される場合は昇格訓練では省略することができる。）

・その他必要な事項

なお、これらの訓練項目については、必要に応じ客室乗務員と合同で実施されるようになっていること。

Ⅱ．飛行訓練

航空機乗組員が、当該事業の用に供する航空機と同一型式の航空機に乗り組んで、又は同一型式の模擬飛行装置を使用して、当該航空機を安全に運航するための必要な訓練で次に掲げる項目を含むこと。

・飛行準備
・空港等及び場周飛行における運航
・各種離陸及び着陸並びに着陸復行及び離陸中止
・計器飛行方式による飛行
・空中操作（失速及びウインドシアーからの回復を含む。）
・飛行全般にわたる通常時の操作
・異常時及び緊急時の操作
・航空交通管制機関等との連絡
・航空機乗組員間の連携

Ⅲ．路線訓練

当該事業で使用することが想定される路線等適切な路線を使用して、当該事業の用に供する航空機と同一型式の航空機に乗り組んで行うことが定められていること。

② 定期訓練

定期訓練は、少なくとも年に１回行うことが定められていること。また、定期訓練には、①に掲げる課目から定期的に実施する必要があるものとして選定された課目が航空機の型式ごとに定められていること。ただし、非常救難対策訓練項目のうち、非常脱出及び非常装備品の使用についての訓練（原則として実地訓練とする。）は、必ず含まれていなければならない。

③ 復帰訓練

復帰訓練には、①に掲げる課目に準じた課目が航空機の型式ごとに定められていること。また、そのシラバスは、乗務中断期間の長さに応じて定められていること。

④ 型式移行訓練

型式移行訓練には、型式移行の対象となる航空機の特性等に応じて、型式を移行するために必要な①に掲げる課目に準じた課目が定められていること。

ただし、飛行基準評価審査会又は外国政府により型式移行訓練の

評価が行われている場合には、同審査会又は外国政府により認められた報告書（FSB Report等）を参考に、訓練の課目を定めることができるものとする。この場合において、操縦の方法が類似していると認められた型式の航空機を対象とした短縮化された訓練を行う場合には、型式間の差異レベルを示した運航者差異要件（ODR）を定めること。

⑤　差異訓練

差異訓練には、対象となる系列型式の航空機の特性等に応じて、当該系列型式の航空機の運航を行うために必要な①に掲げる課目に準じた課目が定められていること。

ただし、飛行基準評価審査会又は外国政府により差異訓練の評価が行われている場合には、同審査会又は外国政府により認められた報告書（FSB Report等）を参考に、訓練の課目を定めることができるものとする。この場合において、型式間の差異レベルを示した運航者差異要件（ODR）を定めること。

⑥　その他の訓練

イ．ＬＯＦＴ

航空法施行規則第１６４条の２第１項の国土交通大臣が指定する訓練としてＬＯＦＴを実施する場合にあっては、別に定める「機長の認定に係る技能審査に関する指定訓練の指定基準の設定について」に従って訓練が行われるよう定められていること。

ロ．高カテゴリー航行等の各種運航資格を付与するための初期及び定期訓練

高カテゴリー航行等の特定の運航を行う場合にあっては、２－７に掲げる運航承認基準に従って訓練が行われるよう定められていること。

ハ．副操縦士に離着陸を行わせる業務等機長の業務範囲を拡張するための訓練

拡張する業務の目的、内容に応じて、訓練の内容、到達目標等が適切に定められていること。

ニ．上記の他、航空事業安全室長又は地方航空局保安部長が特に訓練が必要と認めた運航を実施する場合については、当該運航の承認基準に従い、又はその運航の性質等を勘案して、必要な訓練を実施するよう定められていること。

（３）訓練時間

①　地上教育時間及び飛行訓練時間

昇格訓練、任用訓練、定期訓練及び型式移行訓練のうち、地上教育（非常救難対策訓練を除く。）及び飛行訓練（模擬飛行装置による時間も含む。）については、少なくとも別表に定める時間が定められていること。ただし、機長、副操縦士又は航空機関士の業務に

従事するために必要な技能証明等を取得するための訓練において既に実施している課目の時間については、別表に規定する時間に算入することができるものとする。

また、差異訓練については、系列型式間の差異を考慮して、知識及び技能の習得に必要な訓練時間が定められていること。

② 路線訓練

路線訓練については、特定の型式の航空機又は機長若しくは副操縦士としての業務に慣熟することを目的として、原則として２５時間又は４０レグ以上行うこと。

③ 訓練時間の低減

①の地上教育時間、飛行訓練時間及び②の路線訓練については、次に掲げる要素等を勘案して、適当と認められる範囲内において減じることができるものとする。

・型式間の操縦の方法の類似性（飛行基準評価審査会又は外国政府により型式移行訓練、差異訓練及び路線訓練の評価が行われている場合には、同審査会又は外国政府により認められた報告書（FSB Report等）を参考にすることができる。この場合において、操縦の方法が類似していると認められた型式の航空機を対象とした短縮化された訓練を行う場合には、型式間の差異レベルを示した運航者差異要件（ODR）を定めること）
・事業者の訓練実績（Computer Based Training等による訓練実績）
・運航の安全についての実績
・訓練の対象となる者の経歴（過去に所属していた航空運送事業者、保有している我が国の技能証明（型式限定を含む）、保有している国際民間航空条約の締約国たる外国政府が発行した技能証明や型式限定）

④ その他の訓練時間

①及び②に掲げる訓練以外の訓練にあっては、本細則、２－７に掲げる運航承認基準において別途定められている時間とする。

（４）訓練担当者

① 訓練担当者の任用

イ．航空運送事業者は、訓練の種類を考慮して適切な訓練担当者を任用することが定められていること。

ロ．訓練担当者は設定された任用訓練シラバスが修了していなければならないことが定められていること。

ハ．訓練担当者は設定された飛行経験の要件を満足しなければならないことが定められていること。

ニ．飛行訓練担当者にあっては、飛行中の操縦を担当していない操縦士（以下「ＰＮＦ」という。）としての操作に加え、右席での操縦技能が確認された者が任用されることが定められていること。

② 任用訓練の内容

訓練担当者に対する任用訓練には、６－１－２（２）①の課目のうち必要な課目を選定したもの及び以下の項目を含む訓練が定められていること。

イ．訓練を行うものの責務

ロ．訓練の方法、手順および技術

ハ．模擬飛行装置の取り扱い要領（模擬飛行装置を使用する場合に限る。）

ニ．被訓練者の技能の適切な評価方法

ホ．訓練の進度に問題が生じた場合の措置

ヘ．訓練時に発生する可能性のある緊急事態に対する安全措置

③ 訓練を行う者の知識及び能力を維持する方法が定められていること。

（５）訓練の記録

航空機乗組員に係る訓練の実施について記録し、次に掲げるとおり、適切に管理されることが定められていること。

① 訓練記録の保管、管理等の指針が定められていること。

② 訓練記録の保存期間が定められていること。

（６）ＣＲＭ訓練

ＣＲＭ訓練は、（３）～（５）に定めるもののほか、以下に従って行われるよう定められていること。

① 訓練の構成

ＣＲＭ訓練は、少なくとも以下の種類の訓練により構成されること。

イ．導入訓練：ＣＲＭの重要性とＣＲＭへの取り組み姿勢に重点を置いた訓練

ロ．定期訓練：ＣＲＭの定着のための訓練

② 訓練時期

イ．導入訓練：航空機乗組員として当該事業の運航（事業の運航において実施する路線訓練等を含む。以下本項において同じ。）に従事する日までに行うこと。

ロ．定期訓練：導入訓練を受けた航空機乗組員に対して、当該事業の運航に初めて従事した日から１年又は導入訓練を行った日から１年のいずれか遅い方を超えないうちに、及びその後は前回の定期訓練から１年を超えない間隔で行うこと。

ただし、定期訓練を他の定期的な訓練と同時に行う場合であって、当該訓練の実施間隔について運航規程又はその附属書において１年を超えることが認められている場合には、１年を超えてもよい。ただし、最大１５ヶ月を超えることがあってはならない。

③ 訓練内容

イ．導入訓練には、少なくとも以下の内容を含むこと。

・ＣＲＭの重要性（通常の編成に加え、路線訓練等の編成も考慮した内容とすること。）

・ＣＲＭの観点から参考となる過去の航空機事故等

・コミュニケーションと乗組員の連携の重要性

・上記に関する演習

ロ．定期訓練には、以下の内容を含むことが望ましい。

・導入訓練内容の復習

・ＣＲＭの日常の運航への適用

・上記に関する演習

④　訓練方法

訓練方法は、③に掲げる訓練内容及びその目的に応じて、以下の方法の中から適切に組み合わせたものであること。

座学（講義）、ビデオ教材、ディスカッション、ロールプレイ、ＬＯＦＴ　等

⑤　訓練時間

訓練時間は、以下の時間とすること。

イ．導入訓練：６時間以上

ロ．定期訓練：３０分間以上

⑥　訓練の評価

ＣＲＭ訓練は、航空機乗組員のチームとしての能力に着目するものであるから、個人の合否の判定に結びつくような評価を行うものとする必要はない。

訓練後においては、航空機乗組員が訓練結果を日常の運航にフィードバックさせ学習経験として役立てるものとなっていること。

又、訓練を行う事業者は訓練プログラムが所定の目的を達成するよう、常に当該プログラムを見直し改善を行うこと。

⑦　教官

ＣＲＭ訓練を担当する教官は、当該訓練を適切に実施することができるよう訓練を受けた者であること。

⑧　指定訓練の取扱い

①ロの定期訓練の一部又はすべてを、指定訓練の中で行うことができる。

６－１－３　航空機乗組員に対する審査

（１）一般

①　審査はその目的に応じて、口述審査、模擬飛行装置による実地審査、実機による局地飛行及び路線飛行による実地審査に区分されていること。

②　審査の間隔は、定められた間隔又はこれを超えない間隔で実施することが定められていること。

③　審査は訓練の目的を考慮し、その目標が達成されたことを判定できるよう設定されていること。

④　審査は路線審査と技能審査に分けて実施することが定められていること。

⑤　実機による審査を行う場合にあっては、審査の目的に応じて、適切な機材を選定し、搭乗員間の連携等について適切な安全措置が定められていること。

⑥　口述審査及び審査後の講評を行うため、外部の騒音が及ばず静かな区切られた場所を確保するよう定められていること。

（２）機長に係る審査

機長に係る審査には、少なくとも次に掲げる内容の審査が定められていること。

①　機長の昇格時の審査及び定期審査は法第７２条の機長認定制度に基づいて実施されることが定められていること。

②　指定本邦航空運送事業者における範囲内の機長の審査にあっては、訓練及び審査規程に基づいて実施されることが規定されていること。

③　機長の路線審査及び技能審査における具体的な手続、審査内容、判定基準等は、別に定める「機長等認定・審査要領」及び「機長等認定・審査要領細則」によるものとする。

④　機長の技能審査については、高カテゴリー航行等の運航資格に係わる審査を同時に行ってもよいものとする。

（３）副操縦士に係る審査

副操縦士に係る審査には、少なくとも次に掲げる内容の審査が定められていること。

①　任用審査のうち路線審査は、ＰＮＦ操作を主に実施することが定められており、適切な判定基準が定められていること。

②　任用審査のうち技能審査は、「機長等認定・審査要領細則」の別表１又は２を基に、適切に選定された項目を実施することが定められていること。ただし、以下の項目については、必ず審査項目に含まれていなければならない。

・離陸中止（機長が離陸中止を行うことが運航規程等に定められている場合は除く。）
・航空機の型式ごとの特性（失速特性、その他の特性）を反映した一項目
・一発動機故障時の離陸
・一発動機不作動時のＩＬＳ進入及び進入復行（又は非精密進入及び進入復行）
・一発動機不作動時の着陸

③　技能審査の判定基準は、「機長等認定・審査要領」及び同細則に準じて定められていること。

④　副操縦士の業務を行うために必要な技能証明等の実地試験に併せて行う社内審査については、任用審査と見なすことができるものとする。

⑤　定期審査のうち路線審査の項目及び判定基準は任用審査に準じて定められていること。

⑥　定期審査のうち技能審査の項目及び判定基準は任用審査に準じて定められていること。ただし、②に掲げる項目については、必ず審査項目に含まれていなければならない。

⑦　定期審査は路線審査及び技能審査ともに年に１回行うこととし、これに合格しなければならないことが定められていること。

⑧　定期審査の間隔は、任用審査の合格日の属する月を路線基準月とし、技能審査の合格日の属する月を技能基準月とし、定期路線審査にあっては路線基準月又は当該基準月の前月若しくは次の月において、定期技能審査にあっては技能基準月又は当該基準月の前月若しくは次の月において、それぞれ行うよう定められていること。

⑨　前号に規定する審査を行うべき期間が到来する前に定期路線審査又は定期技能審査を繰り上げて行った場合、これに合格した日の属する月を新たな路線基準月又は技能基準月とするものとする。

⑩　受審者の着席位置は航空機又は模擬飛行装置の操縦席のうち、原則として通常業務を実施する右席であること。

（４）航空機関士に係る審査

航空機関士に係る審査には、少なくとも次に掲げる内容の審査が定められていること。

①　任用審査の路線審査及び技能審査の内容は、航空従事者実地試験実施細則（「航空機関士の型式限定」）に基づいて実施することが定められていること。

②　任用審査の判定基準は、航空従事者実地試験実施細則に定められた基準と同等以上のものが設定されていること。

③　航空機関士の業務を行うために必要な技能証明等の実地試験に併せて行う社内審査については、任用審査と見なすことができるものとする。

④　定期審査の路線審査及び技能審査の項目及び判定基準は、任用審査に準じて定められていること。

⑤　定期審査は路線審査及び技能審査ともに年に１回行うこととととし、これに合格しなければならないことが定められていること。

⑥　定期審査の間隔は、任用審査の合格日の属する月を路線基準月とし、技能審査の合格日を技能基準月とし、定期路線審査にあっては路線基準月又は当該基準月の前月若しくは次の月において、定期技能審査にあっては技能基準月又は当該基準月の前月若しくは次の月において、それぞれ行うよう定められていること。

⑦　前号に規定する審査を行うべき期間が到来する前に定期路線審査又は定期技能審査を繰り上げて行った場合、これに合格した日の属する月を新たな路線基準月又は技能基準月とするものとする。

⑧　航空機関士が国土交通大臣の指定した訓練に参加するなど、その技能の維持に十分な効果が得られると航空事業安全室長又は地方航空局保安部長が認めた場合には、年１回の技能審査は実施したものとみなすことができるものとする。

⑨　受審者の着席位置は航空機又は模擬飛行装置における操縦室の航空機関士席であること。

（５）その他の審査

①　高カテゴリー航行を実施する場合にあっては、２－７に掲げる運航承認基準に従って審査を実施するよう定められていること。

②　その他の２－７に掲げる運航承認基準に基づく運航又は航空事業安全室長若しくは地方航空局保安部長が特に審査が必要と認めた運航を実施する場合については、当該運航の承認基準に従い、又はその運航の性質等を勘案して、必要な審査を実施するよう定められていること。

（６）審査担当者

①　審査担当者の任用

航空機乗組員の審査を行う者は、次に掲げる要件を満足する者であることが定められていること。

イ．その審査の対象となる航空機乗組員の要件（限定査察操縦士にあっては、審査に係る航空機の型式について有効な定期運送用操縦士の技能証明（最少乗組員数が1人の航空機の場合は事業用操縦士の技能証明及び計器飛行証明）に限る。）を満足するとともに、当該審査に係る訓練を担当した者以外の者に対して審査を行なうことが定められていること。

ロ．設定された任用訓練シラバスを修了していること。

ハ．設定された飛行経験の要件が満足されていること。

ニ．操縦に係る審査担当者にあっては、ＰＮＦ操作に加え、右席での操縦技能を確認された者が任用されること。

②　任用訓練の内容

審査担当者に対する任用訓練には、６－１－２（２）①の課目のうち必要な項目を選定したもの及び以下の項目を含む訓練が定められていること。

・審査を行う者の責務
・審査の方法、手順および技術
・模擬飛行装置の取り扱い要領（模擬飛行装置を使用する場合に限る。）
・被審査者の技能の適切な評価方法

・審査不合格の場合にとるべき措置
・審査時に発生する可能性のある緊急事態に対する安全措置

③　審査の実施

イ．機長及び副操縦士の審査は、査察操縦士又は操縦士の審査についての知識及び技能が十分であり、人格識見が適当と認められる機長を①の規定に従って審査担当者に任用し、実施することが定められていること。

ロ．航空機関士の審査は、航空機関士の審査についての知識及び技能が十分であり、人格識見が適当と認められる航空機関士を①の規定に従って審査担当者として任用し、実施することが定められていること。

ハ．イ．及びロ．号の規定にかかわらず、法令、２－７に掲げる運航実施基準等により特に審査を担当する者が定められている場合は、当該法令等の規定に従うものとする。

（７）審査結果の管理

航空機乗組員に係る審査の結果について、次に掲げるとおり、適切に取り扱われることが定められていること。

①　審査結果の報告先が定められていること。

②　不合格者、低評価者等に対する措置が適切に行われるよう定められていること。

（８）記録管理

航空機乗組員に係る審査の実施について記録し、次に掲げるとおり、適切に管理することが定められていること。

①　審査結果及びその記録の保管、管理等の指針が定められていること。

②　審査結果及び記録の保存期間が定められていること。

６－１－４　CBTAプログラムを実施する際の航空機乗組員の訓練及び審査

指定本邦航空運送事業者がCBTAプログラムを実施する場合は、「Competency-Based Training and Assessment Programの審査要領細則」（国空航第１１５７６号、平成２９年３月３０日）に従って、航空機乗組員として習得すべきコンピテンシーの醸成のための効果的、効率的かつ魅力的な訓練及び審査の内容が適切に定められていること。この場合において、航空機乗組員の訓練及び審査について、６－１－２及び６－１－３に定める要件によらないことができる。

なお、CBTAプログラムを実施する指定本邦航空運送事業者が、複数の類似した型式の航空機の運航を行う場合には、６－１－５の基準を考慮した訓練及び審査の方法が定められていること。

６－１－５　複数の類似した型式の航空機の運航を行う場合の航空機乗組員（機長又は副操縦士）に対する訓練及び審査

（１）複数の類似した型式の航空機の運航を行う場合には、次に掲げる事

項が定められていること。

なお、訓練、審査及びカレンシーに係る型式間の差異レベル等の考え方については、「飛行基準評価審査会による航空機乗組員の訓練等の要件に係る評価について」（平成２８年３月１７日付け国空航第２３８８号）を参照すること。

① 飛行基準評価審査会又は外国政府により認められた報告書（FSB Report等）を参考に、操縦の方法が類似していると認められた航空機の型式について、乗務資格の付与のために限定を行うことができる航空機の型式の数は２つ以下とすること。

② 操縦者の最低限の運航経験

③ 他の型式の航空機の訓練又は運航を開始する前に、一つの型式の航空機による運航経験

④ 一つの型式の航空機の乗務資格を有する操縦者に対して、他の型式の航空機の乗務資格を付与するプロセス

⑤ 複数の類似した型式の航空機について乗務資格を付与する際には、各型式間の差異を意識した訓練及び審査を行うことが重要であるため、飛行基準評価審査会又は外国政府により認められた報告書（FSB Report等）及び当該報告書に示された原差異要件（MDR）を参考に、運航者差異要件（ODR）を作成し、当該ODRに示された訓練及び審査に係る型式間の差異レベルの要件を満足した訓練（型式移行訓練、差異訓練）及び審査を実施すること。

⑥ 複数の類似した型式の航空機の運航を行う場合には、上記②～⑤の要件に関連して、次の要件を満足した乗務資格の付与のプロセスを設定すること。

イ．複数の類似した型式の航空機の運航を行う前に、以下の実績を有していること。なお、出向復帰の場合には、出向する前の実績を参入することができるものとする。

－操縦者は、同一航空運送事業者において機長又は副操縦士としての職責毎に５００時間以上の飛行時間を有しているとともに、複数の類似した型式の航空機の運航を行う前に、連続する２回の定期技能審査を受けていること。ただし、２回の定期技能審査のうち１回の審査を国土交通大臣が指定する訓練（CBTAプログラムを実施する場合には、Competency-Based Training and Assessment Programの審査要領細則にしたがって認められた訓練）に代えることができるものとする。

－次に掲げる全ての条件を満足する操縦者の場合には、機長として最低６ヶ月及び３００時間の飛行時間を有しているとともに、複数の類似した型式の航空機の運航を行う前に、連続する２回の定期技能審査を受けていること。ただし、２回の定期技能審査のうち１回の審査を国土交通大臣が指定する訓練（CBTAプロ

グラムを実施する場合には、Competency-Based Training and Assessment Programの審査要領細則にしたがって認められた訓練）に代えることができるものとする。

・他の事業者も含めて本邦航空運送事業者における運航経験を有していること

・複数の類似した型式の航空機の運航経験を有していること

・上記の運航を行っていた型式の一つにより機長昇格を行ったこと

ロ．他の型式の航空機の訓練及び運航を開始する前に、一つ目の型式の航空機について、操縦者は最低３ヶ月及び１５０時間の飛行時間を有していることとし、この間に１回の定期技能審査を行うこと。ただし、飛行基準評価審査会又は外国政府により認められた報告書（FSB Report等）を参考に、安全上支障がないとして代替方法が認められた場合は、この限りではない。

ハ．型式移行訓練により新しい型式限定を取得し、新たに乗務資格を付与しようとする型式の航空機における最初の路線審査を行った後、当該型式の航空機のみにより５０時間又は２０レグの運航を行うこと。ただし、飛行基準評価審査会又は外国政府により認められた報告書（FSB Report等）を参考に、安全上支障がないとして代替方法が認められた場合は、この限りではない。

⑦　複数の類似した型式の航空機の運航を行うために必要な複数の型式限定を既に有している操縦者が当該運航を行う場合には、複数の型式の航空機について乗務資格を付与するプロセスを設定すること。例えば、このプロセスにおいて実施される訓練は、運航者差異要件（ODR）に示されたカレンシーの差異レベル要件を参考にしながら、訓練内容を設定することができる。

⑧　乗務する航空機の型式に応じた２人の操縦者による双方向の連携及びコミュニケーションが重要であるため、定期訓練については、Multi Crew Co-operation（MCC）及びリスクマネジメント（Threat and Error Management）を重視した訓練を少なくとも年に１回行うこと。また、非常脱出及び非常装備品の使用については、各型式の要件を満足した訓練を年1回行うこと。

⑨　複数の類似した型式の航空機の運航を行う場合の定期訓練・定期審査については、以下の要領に従うこと。

イ．機長に対する定期訓練・定期審査

・定期訓練については、少なくとも年に1回行うこと。

・定期路線審査については、毎年１回行うこととし、２つの航空機の型式について毎年交互に審査を行うものとし、複数の類似した型式の航空機の運航を行ってからの、初めての定期路線審査にあっては１つ目の型式で行うものとする。

なお、CBTAプログラムを実施する場合には、Competency-Based Training and Assessment Programの審査要領細則に基づき、１２ヶ月に１回から１８ヶ月に１回の頻度まで審査間隔を拡大することができるものとする。

・定期技能審査については、毎年２回行うこととし、２つの航空機の型式について６ヶ月毎に交互に審査を行うものとし、複数の類似した型式の航空機の運航を行ってからの、初めての定期技能審査にあっては１つ目の型式で行うものとする。。

なお、CBTAプログラムを実施する場合には、Competency-Based Training and Assessment Programの審査要領細則に基づき、１２ヶ月に２回から１８ヶ月に２回の頻度まで審査間隔を拡大することができるものとする。

ただし、極めて類似した型式（飛行基準評価審査会又は外国政府により認められた報告書（FSB Report等）及び当該報告書に示された原差異要件（MDR）を参考に、型式間の差異訓練レベルがA、B、C又はDであると認められた型式）の航空機の運航を行う場合における定期技能審査は、２回の審査のうち１回を国土交通大臣が指定する訓練（CBTAプログラムの場合には、Competency-Based Training and Assessment Programの審査要領細則にしたがって認められた訓練）に代えることができる。この場合において、審査間隔内に設定された定期技能審査及び国土交通大臣が指定する訓練は異なる型式により行うものとし、審査間隔毎に異なる型式により定期技能審査を行うこととし、複数の類似した型式の航空機の運航を行ってからの、初めての国土交通大臣が指定する訓練及び定期路線審査にあっては１つ目の型式で行うものとする。。

・複数の類似した型式の航空機の運航を行う機長が定期審査に合格しなかった場合には、全ての航空機の型式に係る認定の効力を失うものとする。なお、改めて複数の類似した型式の航空機の運航を行う場合には、改めて複数の型式について認定を受けるものとする。

ロ．副操縦士に対する定期訓練・定期審査

・定期訓練については、少なくとも年に１回行うこととし、定期審査を行う航空機の型式とは異なる型式により行うこと。

・定期路線審査については、毎年１回行うこととし、２つの航空機の型式について毎年交互に審査を行うものとし、複数の類似した型式の航空機の運航を行ってからの、初めての定期路線審査にあっては１つ目の型式で行うものとする。

なお、CBTAプログラムを実施する場合には、Competency-Based Training and Assessment Programの審査要領細則に基づき、

１２ヶ月に１回から１８ヶ月に１回の頻度まで審査間隔を拡大することができるものとする。

・定期技能審査については、毎年１回行うこととし、２つの航空機の型式について毎年交互に審査を行うものとし、複数の類似した型式の航空機の運航を行ってからの、初めての定期技能審査にあっては１つ目の型式で行うものとする。

なお、CBTAプログラムを実施する場合においては、Competency-Based Training and Assessment Programの審査要領細則に基づき、１２ヶ月に１回から１８ヶ月に１回の頻度まで審査間隔を拡大することができるものとする。

・２つ目の航空機の型式について、任用審査の合格日の属する月を路線基準月として、路線基準月又はその前月若しくは次の月に、定期路線審査を行うものとする。

・２つ目の航空機の型式について、技能審査の合格日の属する月を技能基準月として、技能基準月又はその前月若しくは次の月に、定期技能審査を行うものとする。

・審査を行うべき期間が到来する前に定期路線審査又は定期技能審査を繰り上げて行った場合には、これに合格した日の属する月を新たな路線基準月又は技能基準月とするものとする。

・複数の類似した型式の航空機の運航を行う副操縦士が定期審査に合格しなかった場合には、全ての航空機の型式に係る乗務資格の効力を失うものとする。なお、改めて複数の類似した型式の航空機の運航を行う場合には、改めて複数の型式について乗務資格の付与を受けるものとする。

⑩ 各型式の航空機について適用される最近の飛行経験

⑪ 乗務を行う各型式の航空機の運航に対する慣熟レベルが高い状態を維持することが重要であるため、飛行基準評価審査会又は外国政府により認められた報告書（FSB Report等）及び当該報告書に示された原差異要件（MDR）を参考に、運航者差異要件（ODR）を作成し、当該ODRに示されたカレンシーに係る型式間の差異レベルの要件を満足すること。また、必要なカレンシーに係る差異レベルの要件が維持できなくなった場合のカレンシーの再取得の方法を設定すること。

（２）訓練担当者が当該運航を行う場合には、複数の類似した型式の航空機について、任用することができるものとする。

（３）審査担当者が当該運航を行う場合には、複数の類似した型式の航空機について、任用することができるものとする。

別表１　地上教育時間（非常救難対策訓練を除く。）

航空機の種類	訓　練　の　種　類			
	任　　用	昇　　格 (SIC to PIC)	型式移行	定　　期
レシプロ機	６４	１６	６４	８
ターボプロップ機	８０	１６	８０	８
ターボジェット機 又はターボファン機	１２０	２４	１２０	１６

別表２　飛行訓練時間（模擬飛行装置による時間も含む。）

航空機の種類		訓　練　の　種　類			
		任　用	昇　格 (SIC to PIC)	型式移行	定　期
レシプロ機	PILOT	２４	８	２０	４
	F/E to F/0	２０			
	F/E	２０		２０	４
ターボプロップ機	PILOT	２４	８	２０	４
	F/E to F/0	２０			
	F/E	２０		２０	４
ターボジェット機 又はターボファン機	PILOT	２８	８	２４	４
	F/E to F/0	２８			
	F/E	２０		２０	４

６－２　客室乗務員の訓練及び審査

客室乗務員は、当該事業者の事業の用に供する航空機に最初に乗務する前に初期訓練を修了し審査に合格しなければならないよう定められていること。また、１年毎に知識・技能を維持するための定期訓練を修了し審査に合格しなければならないよう定められていること。その他、客室乗務員に係る訓練・審査の要件が以下に従い適切に定められていること。

（１）客室乗務員に対する訓練の方法

①　訓練課目

訓練課目が、運航の形態に応じて実施する以下の訓練の種類毎に、別表に応じて定められていること。

ａ．初期訓練

客室乗務員の業務を行ったことのない者に対して、基礎的知識を付与する訓練

ｂ．定期訓練

客室乗務員の業務に係る知識及び能力を再確認するために年１回行う訓練

ｃ．型式訓練

客室乗務員業務を行ったことのない型式の航空機に関する訓練

ｄ．相違点訓練

訓練施設等の仕様の一部が当該事業者の航空機等の仕様と異なる場合等において必要となる知識及び能力を付与する訓練

ｅ．復帰訓練

一定期間業務を行わなかった者に対する訓練

②　実施方法

ａ．実施方法が、①の訓練課目について、座学・実技などその目的に応じて定められていること。

ｂ．非常脱出訓練については、実機又はこれに替わる訓練施設を用いて実技形式により行うよう定められていること。

③　時間

時間は、①の訓練課目について、②の実施方法を勘案して定められていること。

④　訓練を行う者

ａ．訓練を行う者の任用

イ．航空運送事業者は、訓練の種類を考慮して適切な者を、訓練を行う者として任用することが定められていること。

ロ．訓練を行う者は設定された任用訓練シラバスが終了していなければならないことが定められていること。

ｂ．任用訓練の内容

訓練を行う者の任用訓練には、６－２（２）の課目のうち必要な項目を選定したもの及び以下の項目を含む訓練が定められていること。

・訓練を行うものの責務
・訓練の方法、手順及び技術
・被訓練者の技能の適切な評価方法
・訓練の進度に問題が生じた場合の措置
・訓練時に発生する可能性のある緊急事態に対する安全措置

ｃ．訓練を行う者の知識及び能力を維持する方法が定められていること。

（２）訓練の項目

訓練には、次の座学及び非常救難対策訓練項目の中から使用航空機の型式、運航形態等に応じた必要な項目が別表の訓練の種類及び訓練課目に応じて適切に配分されていること。

①　座学項目

客室乗務員の責務、関連法令等、運航規程及び関連の諸規定、航空機の各系統の概要、緊急事態への一般的な対処方法、緊急事態の内容に応じた客室乗務員の配置及び役割分担、不時着水、非常脱出（非常脱出口の操作、介助を要する者の脱出を含む。）、飛行中及び地上での火災（発動機の排気口からの火炎（トーチング）、使用する消火器等に関する知識を含む。）並びに発煙（発生源が電気系統の場合の対処方法を含む。）、急減圧（減圧時の生理機能の知識を含む。）、ハイジャック、救急用具（規則第１５０条第２項に規定する救急の用に供する医薬品及び医療用具（以下「救急用医薬品等」という。）及び規則第１５０条第５項に規定する感染症の予防に必要な用具（以下「感染症予防用具」という。）の取扱を含む）、事故・インシデントの実例、危険物輸送、人間の能力及び限界に関する一般的事項（客室安全に関する航空機乗組員との連携を含む。）、Crew Incapacitation、その他必要事項

②　非常救難対策訓練項目（実機又はモックアップ等の模擬用具・設備を使用した実地）

消火器を使用する消火活動、非常脱出、各タイプの非常脱出口、消火器及び非常酸素吸入装置（防護呼吸器を含む。）の操作、不時着水

（別　表）

課　　目	初期訓練	定期訓練	型式訓練	復帰訓練	相違点訓練
＜座　学＞					
①　緊急概論	○				
②　機内保安業務一般	○	△	△	△	△
③　応急措置	○	△		△	
④　非常用装備品	○	△	△	△	△
⑤　非常口	○	△	△	△	△
⑥　緊急着陸	○	△	△	△	△
⑦　緊急着水	○	△	△	△	△
⑧　その他の事例	○	△		△	
＜実技演習＞					
①　非常用装備品	○	○	△	△	△
②　応急措置	○	△		△	
③　非常脱出	○	○		△	
④　非常脱出口	○	○	△	△	△
⑤　総合訓練	○	○		△	△

（注）○：必ず実施すること。　△：目的に応じて必要な場合に実施すること。

（３）客室乗務員に対する技能審査の方法

①　技能審査

ａ．技能審査を行う課目

技能審査を行う課目が、（１）の訓練課目に応じて定められていること。

ｂ．技能審査について、口述（又は筆記）又は実地審査により行うことが定められていること。

ｃ．技能審査を行う者について、知識、能力等を勘案して指名することが定められていること。

（４）先任客室乗務員に対する訓練等

２人以上の客室乗務員の配置を要する航空機において客室乗務員の業務を指揮統括する先任客室乗務員に対しては、使用する航空機の型式、客室乗務員の編成等を勘案して必要な訓練・審査に関する事項が定められていること。

（５）審査結果の管理

客室乗務員に係る審査の結果について、次に掲げるとおり、適切に取り扱われることが定められていること。

①　審査結果の報告先が定められていること。

②　不合格者、低評価者等に対する措置が適切に行われるよう定められていること。

６－３　運航管理者の訓練及び審査

運航管理者は、当該事業者の事業の用に供する航空機の運航管理業務に従事する前に初期訓練を受け審査に合格しなければならないよう定められていること。また、知識・技能を維持するための定期訓練の実施等、運航管理者に対する訓練・審査の要件が以下に従い適切に定められていること。

（１）初期訓練

初期訓練は、原則として、以下の課目について行うよう定められていること。

運航管理者の責務、関連法令等、運航規程及び関連の諸規定、飛行計画、航空機の重量重心管理、必要離着陸滑走路長及びその他の基本的性能、気象、航空情報、航空管制及び計器進入方式、航法、通信手順、緊急時の対応、航空機乗組員へのブリーフィング、人間の能力及び限界に関する知識・技能、その他必要事項

（２）定期訓練

１年毎に初期訓練の課目の中から知識・技能を維持するために必要な課目を選択した訓練を修了するよう定められていること。

（３）復帰訓練等

運航管理者としての職務に継続して１２ヶ月間以上従事していない者がその職務に復帰する場合は、初期訓練に準じた訓練を行い、審査に合格しなければならないよう定められていること。

（４）その他の訓練

自蔵航法、広域航法、双発機による長距離進出運航、ＲＶＳＭ航行、高カテゴリー航行、ＧＰＳを使用した運航、非精密進入方式においてＦＭＳ装置のＶＮＡＶ機能を使用する運航、同時並行ＰＲＭ進入等を行う場合にあっては、それぞれ２－７に掲げる運航承認基準に従い必要な訓練を行うように定められていること。

（５）訓練時間

付与すべき知識・技能の内容、訓練の実施方法等を勘案した訓練時間が適切に定められていること。

（６）訓練を行う者

ａ．訓練を行う者の任用

イ．航空運送事業者は、訓練の種類を考慮して適切な者を、訓練を行う者として任用することが定められていること。

ロ．訓練を行う者は設定された任用訓練シラバスが終了していなければならないことが定められていること。

ｂ．任用訓練の内容

訓練を行う者の任用訓練には、（１）に掲げる課目のうち必要な項目を選定したもの及び以下の項目を含む訓練が定められていること。

知識、能力等を勘案して指名するよう定められていること。

・訓練を行うものの責務
・訓練の方法、手順及び技術
・被訓練者の技能の適切な評価方法
・訓練の進度に問題が生じた場合の措置

ｃ．訓練を行う者の知識及び能力を維持する方法が定められていること。

（７）審査を行う者

知識、能力等を勘案して指名するよう定められていること。

（８）審査結果の管理

運航管理者に係る審査の結果について、次に掲げるとおり、適切に取り扱われることが定められていること。

①　審査結果の報告先が定められていること。

②　不合格者、低評価者等に対する措置が適切に行われるよう定められていること。

６－４　運航管理補助者の訓練

運航管理補助者は、運航管理者の訓練に準じた訓練を修了するよう定められていること。

６－５　危険物輸送に係る教育訓練

航空機乗組員、客室乗務員及び運航管理者等（危険物の取扱いに従事する者に限る。）に対し、別に定める「危険物輸送に係る教育訓練について」に従い

適切な教育訓練が実施されるよう定められていること。

６－６　その他

旅客又は貨物を運送中の航空機において、緊急事態、異常事態等の模擬が行われてはならないよう定められていること。

７．航空機乗組員に対する運航に必要な経験及び知識の付与の方法

７－１　一般

航空機乗組員に対して、運航に必要な経験及び知識に係る次に掲げる乗務要件が定められていること。

（１）乗務要件は飛行地域と空港等について設定するものとする。

（２）飛行地域に係る要件にあっては、当該事業の用に供する航空機が就航する範囲内において、気象条件、航法、その他運航環境等を勘案して特に経験及び知識が必要な特殊な飛行地域がある場合に設定するものとし、当該飛行地域の特性を考慮して航空機乗組員に当該地域に係る付与すべき経験及び知識の程度が定められていること。

（３）空港等に係る要件にあっては、当該事業の用に供する航空機が就航する範囲内で、気象条件、地形及び出発・進入方式等の特性を考慮して航空機乗組員に付与すべき経験及び知識の程度が定められていること。

（４）航空機乗組員に対して、乗務する路線に応じて、（２）及び（３）の経験及び知識を適切に付与するとともに、乗務要件を満足していない場合には、当該飛行地域又は当該空港等への乗り入れを行ってはならないことが定められていること。

（５）前各号の規定にかかわらず、当該事業者にとって経験のない空港等を使用しようとする場合若しくは当該事業者にとって経験のない飛行地域を飛行しようとする場合（運休していた路線を再開する場合を含む。）、又は新型式機を導入しようとする場合にあっては、適切に初期運航要員を任用し、その運航経験等を考慮して運航に必要な知識を付与すればよいものとする。

７－２　機長の乗務要件

飛行地域と空港等について、次に掲げるとおり定められていること。

７－２－１　飛行地域要件（当該事業の用に供する航空機が就航する範囲内において特殊な飛行地域がある場合に限る。）

（１）７－１（２）の規定に基づき、当該事業の用に供する航空機が就航する範囲内において特殊な飛行地域がある場合にあっては、当該飛行地域に初めて乗り入れる機長に対して、実機による飛行、実機によるオブザーブ、航路資料等の方法により付与すべき経験及び知識の程度が適切に定められていること。

（２）（１）の経験及び知識を付与した機長に対して、当該飛行地域の運航を行うために必要な当該飛行地域に係わる最近１年間の飛行経験が

設定されていること。

（３）（２）の最近の飛行経験を満足しない機長に対しては、必要に応じて、実機による飛行、実機によるオブザーブ、航路資料による学習等の方法により、適切に経験及び知識を再付与することが定められていること。

７－２－２　空港等要件

（１）７－１（３）の規定に基づき、機長に付与する経験及び知識の程度の観点から、当該事業の用に供する航空機が就航する空港等が、以下の空港等の区分を用いて分類されていること。（全ての区分を用いて区分する必要はない。）

①　航路資料及び補助教材による学習を求める空港等

②　①の学習に加え、視聴覚教材による教育を求める空港等

③　①の学習又は②の学習及び教育に加え、操縦室での離着陸のオブザーブ経験を求める空港等

④　①の学習又は②の学習及び教育に加え、模擬飛行装置による訓練を求める空港等

⑤　①の学習又は②の学習及び教育に加え、操縦席での離着陸の経験を求める空港等

（２）当該空港等において初めて離着陸を行う機長に対して、（１）の区分に応じて当該空港等における離着陸に必要な経験及び知識を付与することが定められていること。

（３）（１）②、③、④及び⑤に該当する空港等における離着陸のために必要な当該空港等に係る最近１年間の離着陸経験（視聴覚教材による教育を含む。）が設定されていること。

（４）（３）の最近の飛行経験を満足しない機長に対しては、必要に応じて、実機による離着陸、離着陸のオブザーブ、視聴覚教材、航路資料による学習等の方法により、適切に経験及び知識を再付与することが定められていること。

７－２－３　機長の乗務要件の審査

（１）７－２－１（１）の特殊な飛行地域において初めて運航を行う機長及び７－２－２（１）②、③、④及び⑤に該当する空港等において初めて離着陸を行う機長に対して、適切に経験及び知識が付与されているかどうか審査を行うことが定められていること。

（２）（１）の審査は、指定本邦航空運送事業者にあっては査察操縦士、その他の事業者にあっては６－１－３（６）の規定に従って任用された適切な審査担当者により行うことが規定されていること。

（３）空港等が隣接しその特性が類似している場合であって、一方の空港等についての経験及び知識が（１）の審査により確認されている場合は、もう一方の空港等に関する審査を省略することができるものとする。

（４）７－２－２（１）②及び③の空港等に係る審査は口述審査により、また７－２－１（１）の特殊な飛行地域並びに７－２－２（１）④及び⑤の空港等に係る審査は口述審査及び実地審査により行うことが定められていること。

７－３　その他の航空機乗組員の乗務要件

機長以外の航空機乗組員の乗務要件については、機長の乗務要件に準じて飛行地域及び空港等について定められていること。（必ずしも機長と同一の乗務要件である必要はない。）その上で、必要な経験及び知識が付与され、必要に応じて審査するよう定められていること。

７－４　その他の乗務要件

（１）高カテゴリー航行を実施する場合にあっては、２－７に掲げる運航承認基準に従って必要な経験及び知識を付与するよう定められていること。

（２）ＥＴＯＰＳ運航を実施する場合にあっては、別に定める「双発機による長距離進出運航実施承認審査基準」及び「双発機による１８０分を超える長距離進出運航実施承認審査基準」に従って必要な経験及び知識が付与されるよう定められていること。

（３）その他２－７に掲げる運航承認基準に基づく運航又は航空事業安全室長若しくは地方航空局保安部長が特に経験及び知識の付与が必要と認めた運航を実施する場合にあっては、当該運航の承認基準に従い、又はその運航の性質を勘案して、必要な経験及び知識が付与されるよう定められていること。

７－５　審査結果の管理

航空機乗組員の乗務要件に係る審査の結果について、次に掲げるとおり、適切に取り扱われることが定められていること。

（１）審査結果の報告先が定められていること。

（２）不合格者、低評価者等に対する措置が適切に行われるよう定められていること。

（３）審査結果が、乗務スケジュールに適切に反映されるよう手続きが定められていること。

７－６　記録管理

航空機乗組員の乗務要件に係る審査の実施について記録し、次に掲げるとおり、適切に管理することが定められていること。

（１）審査結果及びその記録の保管、管理等の指針が定められていること。

（２）審査結果及び記録の保存期間が定められていること。

７－７　事業者による付加的な経験及び知識の付与

上記までの規定によるほか、事業者が機長又は他の航空機乗組員に対して、飛

行地域及び空港等に係る経験及び知識の付与を付加的に行う場合にあっては、７－１から７－６までの基準は適用しないものとする。

８．離陸し、又は着陸することができる最低の気象状態

８－１　最低気象条件

（１）有視界飛行方式により離着陸を行う場合

航空交通管制機関から特別有視界飛行方式による許可等を受けた場合を除き、規則第５条又は当該国が定めた有視界気象条件以上の気象状態で飛行するよう定められていること。

ただし、特別有視界飛行方式により飛行する場合を除き、地上視程の最小値は５，０００メートル、雲高の最低値は３００メートルとする。

（２）計器飛行方式により離着陸を行う場合

①　離陸し、又は着陸することができる最低の気象状態が、使用が予想されるすべての空港等（代替空港等を含む）について、航空機の型式、離着陸に必要な装備品の装備状況、空港等の特性、航空保安施設の状況、気象観測施設の状況、操縦者の知識及び経験等に適応して定められていること。

②　最低の気象状態は、当該国又は空港等の管理者が定めた気象条件、又は公示されたObstacle Clearance Altitude／Height（進入及び進入復行において障害物と航空機との安全な垂直間隔が保てる最低の高度又は高さ）等に基づきＩＣＡＯマニュアル等に準拠し求められる最低の気象条件以上でなければならない旨、記載されていること。

なお、地上視程換算値（ＣＭＶ）を設定する場合には、ＣＭＶを利用できる条件及び利用方法について記載されていること。

８－２　最低気象条件の適用の方法

計器飛行方式により飛行する場合の最低気象条件の適用の方法が、以下の飛行の段階毎に定められていること。

（１）飛行計画作成の段階

（２）離陸の段階

（３）進入及び着陸の段階

８－３　精密進入

高カテゴリー航行を行う場合には、２－７に掲げる運航承認基準に従い必要な基準が定められていること。

また、精密進入において滑走路末端上を安全に通過する高さ（ＴＣＨ：Threshold Crossing Height）が着陸の形態及び姿勢を基に適切に定められていること。

９．最低安全飛行高度

９－１　最低安全飛行高度

最低安全飛行高度は、航法上の誤差、航路上の地形特性及び気流の擾乱を考慮し、航空交通管制機関との交信が常時可能なように定められていること。また、一つの発動機が不作動の場合でも着陸に適した空港等に着陸できる高度であって、以下に適合する高度が選定されるよう定められていること。

（１）計器飛行方式

① 当該国が公示した最低経路高度（ＭＥＡ）以上の高度。

② ＭＥＡが公示されていない場合は、次の高度。

ａ．高地又は山岳地域においては、予定経路の両側８キロメートル以内の最も高い障害物の上端から少なくとも６００メートル以上の高度。

ｂ．上記ａ．以外の地域においては、予定経路の両側８キロメートル以内の最も高い障害物の上端から少なくとも３００メートル以上の高度。

（２）有視界飛行方式

① 路線を定めて旅客の輸送を行う航空機にあっては、予定経路の両側９キロメートル以内の最も高い障害物の上端から少なくとも３００メートル以上の高度。

② 上記①以外の航空機にあっては、飛行経路上の最高障害物（当該航空機を中心として水平距離６００メートルの範囲内の最も高い障害物）に３００メートルを加えた高度以上の高度。

１０．緊急の場合においてとるべき措置等

１０－１ 緊急事態発生時等の措置

航空機乗組員、客室乗務員及び運航管理者等がとるべき措置及び緊急事態に備えてあらかじめ取るべき措置が、想定される次のような緊急事態に応じて適切に定められていること。

（１）機材故障

発動機の不作動、急減圧、無線通信機の故障、航法機器の故障等

（２）緊急着陸等

燃料放出、超過重量着陸、緊急着陸（水）、緊急脱出等

（３）空中火災

（４）Crew Incapacitation

（５）ハイジャック

（６）爆発物脅迫（爆発物その他の危険物に係る緊急時の対応措置を含む。）

（７）外国からの要撃

（８）他の航空機の遭難の認知、緊急・非常通信の運用

（９）その他の不測事態

１０－２ 航空機乗組員、客室乗務員及び運航管理者等の職務

緊急事態発生時等の航空機乗組員、客室乗務員及び運航管理者等の責任及び職務の範囲が以下に従い適切に定められていること。

（１）機長

① 機長は、航空機に緊急事態が発生した場合、事態の掌握に努め可能な限り関連法令等に従い航空機の緊急操作等を行い、当該事態等の克服に努めること。

② 機長は、航空機に緊急事態が発生し、当該事態を克服するための措置をとるにあたり、関連法令等から逸脱する措置を必要とした場合は、遅滞なくその旨を当該国の航空当局に報告を行うこと。

また、当該国から要求された場合、原則として、１０日以内に書面による報告を当該国の適切な機関に行うとともに、その写しを航空局安全部航空事業安全室又は地方航空局保安部運用課へ提出すること。

③ 機長は、他の乗組員、客室乗務員に対し緊急事態を克服するため適切な指示を与えその職務を指揮統括し、また、旅客に対し必要に応じ事態の状況を説明し安全のため必要な事項について指示又は命令を行うこと。

④ 機長は、航空交通管制機関、運航管理者等と連絡を密にし状況並びに対応措置を逐次報告するように努め、必要な支援を求めること。

（２）機長以外の乗組員

機長以外の乗組員は、機長の指示に従い、一致協力して事態の克服に努めること。

（３）客室乗務員

① 客室内で緊急事態が発生した場合、可能な限り、事態の状況を機長に報告するとともにその後の状況の変化を逐次報告すること。

また、操縦室との連絡の手順が適切に定められていること。

② 緊急事態が発生した際に旅客の安全を確保するためあらかじめとるべき措置として以下の事項が定められていること。

ａ．離着陸に際し、また、機長から指示された場合において、指定された座席に座席ベルト等を着用して着座すること。

ｂ．飛行前に旅客に対し救急用具の使用方法及び格納場所並びに緊急事態に際しての客室内の安全措置について周知を図ること。なお、客席数が３０を超える航空機にあっては、１０－８の規定に従って周知を図ること。

ｃ．先任客室乗務員が他の客室乗務員に与える指示、役割分担等に関すること。

ｄ．その他緊急事態を想定した必要な事項に関すること。

③ 緊急事態が発生した後の措置として以下の事項が定められていること。

ａ．緊急事態の内容に応じた各々の客室乗務員の役割に関すること。

ｂ．旅客に対する機長の指示・命令の伝達及びその方法に関すること。

ｃ．機長の職務の支援及びその方法に関すること。

（４）運航管理者等

① 運航管理者等は、可能なあらゆる手段により航空機との連絡を確保し事態の把握に努め、機長の支援を行うこと。

② 運航管理者等は、事態の状況を直ちに会社内外の関係機関に通報する

こと。

③　運航管理者等は、航空交通管制機関、捜索救難機関等との連絡を密にし適切な支援を求めること。

１０－３　緊急事態発生時の連絡・通報体制

会社内外の関係者への連絡・通報の体制・方法が明確に定められ、かつ、関係者に周知徹底するよう定められていること。

１０－４　外国からの要撃を受けた場合の措置

要撃を受けた場合は、別に定める「緊急時の場合においてとるべき措置等に係る技術上の基準（外国からの要撃を受けた場合）」に従った措置をとるよう定められていること。

１０－５　操縦室の施錠及び立入

（１）ドアの施錠

操縦室にドアが装備されている場合は、当該ドアは施錠可能なものであって、業務の必要上客室乗務員が行う場合を除き、操縦室内側からのみ施錠するようになっていること。また、操縦室ドアの施錠及び解錠を実施する時期、実施者その他必要な事項について定められていること。

（２）操縦室への立入

運航中の航空機のドアが装備された操縦室に航空機乗組員、客室乗務員以外の者が立ち入ることに関し、その基準、手続の方法等が明確に定められていること。

１０－６　航空機内検索用チェックリスト

爆発物脅迫等があった場合、飛行中の機内における爆発物等の捜索はチェックリストに基づき実施しなければならないよう定められていること。チェックリストには、検索の要領、爆発物又は不審物が発見された場合のとるべき措置の指針、最も被害を軽減できるとされている航空機内の特定の位置に係る情報等が必要に応じ記載されていること。

１０－７　救急用具等

（１）救急用具（救急用医薬品等及び感染症予防用具を除く。）を搭載し、その品目、数量、搭載の場所及び取扱方法が明確に定められていること。

（２）規則第１５０条第１項に規定された救命胴衣を必要とする場合は、搭乗幼児（当該航空運送事業者の運送約款に定める無料運送の幼児をいう。以下同じ。）数と同数の幼児用救命胴衣を備えていること。

（３）救急用医薬品等及び感染症予防用具については、別に定める「救急の用に供する医薬品及び医療用具並びに感染症の予防に必要な用具について」に従って、搭載及び管理が行われるようになっていること。

（４）国際運航を行う場合にあっては、当該機に搭載された救急用具、救命用具の情報を速かに捜索救難機関に提供できるよう装備の一覧表を備えなければならない旨、記載されていること。

１０－８　旅客に周知すべき安全情報等（客席数が３０を超える航空機に限る。）

（１）安全情報の内容

航空機に搭乗する旅客に対する安全情報の提供は、客室内の放送、標示の他、①客室乗務員のデモンストレーション（ライフベストの着用等）、②ビデオ放映（安全情報全般、ただし、ビデオ装置非装備機を除く。）、③安全のしおり（安全情報全般）により行うよう定められていること。

また、旅客に周知すべき安全情報として、少なくとも別表に示すものが含まれていること。

（２）非常脱出時における援助者の確保

①　非常脱出時における安全な脱出を援助する者の確保を図るための実施手順等を定めること。

②　上記①の手順には、非常脱出時における安全な脱出を援助する者として適当ではないと考えられる以下の者に対し、非常口座席（注）へのアサインを行わないことが定められていること。

（注）本項１０－８（２）において「非常口座席」とは、原則として、非常口に接する座席列を意味し、左右の非常口を結ぶ通路に接する座席列のうち、通路後方の座席列とする。また、通路と調理室、化粧室、仕切り等で仕切られている座席列については「接する座席列」に含まれない。

ａ．ドアの開閉等に支障をきたすような機動性、体力、敏捷性に欠ける者

ｂ．１５歳未満又は他人の助力なしに脱出の援助を実施する力量に欠ける者

ｃ．脱出手順を読んで理解すること又は乗務員の指示を理解することが困難な者

ｄ．脱出の援助を実施するためにコンタクトレンズ又は眼鏡以外の特別な目視器具を必要とする者

ｅ．乗務員の指示を聴き理解するために補聴器以外の特別な聴取器具を必要とする者

ｆ．他の乗客に対し口頭での伝達ができない者

ｇ．子供の世話等のため脱出の援助が実施できない、あるいは援助を実施することにより自分自身に危害が生じるおそれのある者

ｈ．被疑者など護送・監視されている者

ｉ．脱出の援助を実施することに同意しない者

③　非常口座席には、（１）の安全情報に加え、非常脱出時における援助の内容及び援助を実施できない又は援助を実施することに同意しな

い場合には、旅客から客室乗務員に座席変更を申し出ることの依頼を記載したインフォメーションカード等を備え付けるよう定められていること。

別　表

項　　目	説　明　内　容	ビデオ
シートベルト	着脱方法、飛行中の常時着用	○
ライフベスト	配備場所、使用方法	○
	幼児用ライフベスト	
酸素マスク	減圧時の自動落下、使用方法、禁煙	○
手　荷　物	収納場所	○
	収納方法	
座席位置	離着陸時の背もたれ、テーブル位置	
安全姿勢	不時着時の衝撃緩和姿勢	○
非常脱出	①機体完全停止後の乗務員の指示に従った脱出開始	
	②手荷物の持ち出し禁止	○
	③撮影の禁止	
	④ハイヒールは脱ぐ	
	⑤非常口までの脱出経路及びその表示（パスマーキング等）	
	⑥煙充満時の低姿勢	
	⑦非常口の開放方法	
	⑧火災発生側の非常口の開放禁止	
	⑨脱出スライドの滑り方	○
	⑩脱出スライド下での援助者及び機体近辺からの速やかな離脱	○

	⑪ライフラフトの形態、用途	
禁　　煙	トイレ、通路での禁煙	○
電気電子機器	機内での電気電子機器の使用制限	○

（注）１．最右項の○印は、各社ともビデオに収録する項目。ビデオは離陸前までに放映を完了する必要があり、放映時間は国内線で３～４分以内にしなければならないため、全項目の収録はできない。
２．ビデオについては、上記の項目の他、安全のしおりを参照すべきことを加える。
３．脱出スライドの滑り方には、①手荷物を持たないこと、②着地点が見えるように上体を起こすことを付け加える。
４．視覚障害者用の安全のしおりについても上記に準じるが、客室乗務員の対応等を考慮して作成してもよい。

１０－９　飛行記録等の保全

法第７６条に規定された事故、法第７６条の２に規定された事態等が発生したと認めた場合、機長（機長に事故があるときは、機長に代わってその職務を行うべきものとされている者。）は、飛行記録装置、その他航空機の運航状況を記録するための装置（搭載されている場合に限る。）の記録の保全に努めるとともに、着陸し発動機を停止した後可及的速やかに操縦室音声記録装置の電源を切る等同記録保全のための措置を的確に講じなければならない旨、記載されていること。

１０－１０　その他

客室内での携帯用電子機器、デジタルカメラの使用等の安全阻害行為等について、法第７３条の４第５項等に従い、旅客に対する周知徹底を図るよう定められていること。

１１．航空機の運用の方法及び限界

１１－１　航空機の運用の方法及び限界

航空機の型式毎に、飛行規程、航空機製造者のマニュアル等に準拠して、かつ、操縦者の慣熟度、空港等の特性及び気象状態を考慮して運用の方法及び限界が定められていること。

また、当該機に係る性能及び諸系統の詳細、重量及び重心の管理等に係る事項が定められていること。

１１－２　運用制限

（１）滑走路面が雪氷等で覆われている場合等の運用上の制限及び離着陸重量

制限が航空機の性能に応じて適切に定められていること。

（２）氷、霜、雪等が機体に付着し飛行性能に影響を及ぼす状態のまま離陸してはならないない旨、記載されていること。防氷液が使用される場合は、気象状況に応じた当該液の持続時間がその使用方法とともに設定されていること。

１１－３　旅客在機中の燃料補給

旅客が搭乗、在機又は降機中の燃料補給等の作業を行う場合は、航空機からの避難を直ちに指示することができるよう適切に要員が配置され、かつ、燃料補給作業を監督する者と機内の責任者との間で適切な方法により相互の連絡が確保されるよう定められていること。

１１－４　酸素供給

航空機乗組員、客室乗務員及び旅客に供給するための呼吸用酸素量が少なくとも以下の基準の量以上搭載されなければ出発させてはならないよう定められていること。また、酸素を必要とする場合は、搭乗幼児数と同数の酸素供給装置及び所要の供給量を有し、かつ、幼児及びその保護者が座席位置を移動せずに当該装置を使用することができる位置となるような座席管理を行うこと。

（１）与圧装置を有しない航空機

ａ．３，０００メートルから４，０００メートルまでの高度で飛行する場合は、当該高度における飛行時間から３０分を減じた飛行時間中航空機乗組員全員が必要とする量

ｂ．４，０００メートルを超える高度で飛行する場合は、当該高度における飛行時間中搭乗者全員が必要とする量

（２）与圧装置を有する航空機

３，０００メートルを超える高度で飛行する場合は、当該飛行に係る最高の予定高度から与圧喪失の場合に３，０００メートルの高度に達するまでに要する飛行時間中航空機乗組員全員が必要とする量（航行の安全上４，０００メートルを超える高度で飛行を継続する必要がある場合は、当該高度における飛行時間中搭乗者全員が必要とする量を加えた量）

１１－５　その他

（１）自蔵航法、広域航法、双発機による長距離進出運航、ＲＶＳＭ航行、高カテゴリー航行、ＧＰＳを使用した運航、非精密進入方式においてＦＭＳ装置のＶＮＡＶ機能を使用する運航、同時並行ＰＲＭ進入等を行う場合にあっては、それぞれ２－７に掲げる運航承認基準に従い、必要な運用範囲の制限が定められていること。

（２）国際航空運送事業の用に供する航空機には、航空法第５９条の規定に基づく書類に加え、別に定める「航空運送事業に係る事業許可証の様式及び事業許可証の真正性の証明について」による真正性の証明を受けた

事業許可証の写し及び別に定める「運航に関する仕様書（OPERATIONS SPECIFICATIONS）発行要領」による当該航空機型式に係る運航に関する仕様書の写しを備え付けるよう定められていること。

１２．航空機の操作及び点検の方法

１２－１　航空機の操作及び点検の方法

航空機の型式毎に、飛行規程、航空機製造者のマニュアル等に基づいて、通常操作手順、故障時操作手順、非常操作手順、点検手順等に係る事項が定められていること。

また、これらの手順等には次の項目が含まれていること。（各型式機に共通する内容については、とりまとめて別の編集としてもよい。）

飛行前の機体の防除氷手順、自動操縦装置等の運用操作、Standard Callout、管制指示の受領及び確認、出発進入における操作の分担及び相互の連携（ブリーフィングの実施要領を含む。）、Stabilized Approach、低高度における降下率の制限、対地接近警報装置の使用とＣＦＩＴの回避、計器進入の開始及び継続の要件、その他の必要事項

（注）防除雪氷業務については、「防除雪氷業務に係る審査要領」に従うこと。

１２－２　チェックリストの使用

航空機の型式毎に、運航規程、飛行規程、航空機製造者のマニュアル等に基づき、飛行前、飛行中及び飛行後の各段階における操作・点検において、また、緊急事態発生時の措置においてチェックリスト又はこれに相当するものが使用されなければならないよう定められていること。

１２－３　ヒューマン・ファクター

操作手順、点検手順及びチェックリストの設定及び適用に当たっては、航空機の諸系統等のシステムに対するヒューマン・パフォーマンス（航空機の運航の安全及び効率性に影響する人間の能力及び限界）を考慮するようになっていること。

１２－４　その他

（１）航空機乗組員の着席

航空機乗組員は、飛行中、交替要員を含む編成において休息をとる場合、職務の遂行上必要な場合等を除き、操縦室の所定の座席に着席しなければならない旨、記載されていること。また、離席に当たっては、機長の許可を得るよう定められていること。

（２）航空機乗組員の座席ベルトの使用等

航空機乗組員は、操縦室の所定の座席において職務を遂行中は座席ベルトを装着しなければならず、離陸及び着陸態勢にある間は、加えて肩バンドを

装着するよう定められていること。（肩バンドが装備されていない場合、及び操縦士以外の乗組員については、肩バンドがその職務の遂行上妨げとなる場合を除く。）

（３）酸素の使用等

① 航空機乗組員は、以下に掲げる状況にある場合は、継続して酸素吸入を行うよう定められていること。

ａ．与圧装置を有しない航空機

・３，０００メートルから４，０００メートルまでの高度を飛行する場合は、３，０００メートルに到達し３０分を経過した後当該高度にある時間中。

・４，０００メートルを超える高度で飛行する場合は、当該高度にある時間中。

ｂ．与圧装置を有する航空機

・与圧喪失が発生した場合に運航中の高度から３，０００メートルの高度まで降下する時間中。

② ７，６００メートル（２５，０００フィート）を超える高度で運航中の与圧航空機の航空機乗組員は、必要時に所定の座席において直ちに酸素マスク（クイック・ドニング式をいう。以下、本項において同じ。）を使用できる状況を維持しなければならないよう定められていること。また、１２，５００メートル（４１，０００フィート）を超える高度を飛行する場合において、操縦士のうちいずれか一人が常時酸素マスクを着用すること、及び操縦士のうちいずれか一人が離席する場合の措置について定められていること。

（４）自蔵航法、広域航法、双発機による長距離進出運航、ＲＶＳＭ航行、高カテゴリー航行、ＧＰＳを使用した運航、非精密進入方式においてＦＭＳ装置のＶＮＡＶ機能を使用する運航、同時並行ＰＲＭ進入等を行う場合にあっては、それぞれ２－７に掲げる運航承認基準に従い、必要な操作及び点検の方法等が定められていること。

１３．装備品等が正常でない場合における航空機の運用許容基準等

１３－１　用語の定義

本項における用語の定義は、以下のとおりとする。

（１）運用許容基準

運航者により設定される、装備品等が正常でない場合に、当該航空機の運航が許容されるかどうかの基準を、航空機の航行の安全を害さない範囲で定めたもの。

（２）ＣＤＬ（Configuration Deviation List）

設計者により定められ設計国の承認を受けた、飛行開始にあたって装備しないことが認められる航空機の外部部品の基準。当該基準には、必要に応じ運用限界等の条件が含まれる。

（３）ＭＭＥＬ（Master Minimum Equipment List）

設計者により定められ設計国の承認を受けた、飛行開始にあたって装備品等が正常でなくとも航空機の運航が許容される基準。当該基準には、運用条件、運用制限、運用手順等の条件が含まれる。

１３－２　一般

（１）運用許容基準はすべての装備品等について定めたものではなく、発動機等、航空機の安全性の確保のため明らかに必要なもの及び航空機の安全性に影響を与えないものは含まれていない旨、記載されていること。

（２）運用許容基準は装備品等が不作動の状態で無期限に航空機の運航を継続することを目的とするものではなく、定められた修理、装備品等の交換の手順を前提として、装備品等が不作動の状態で安全な航空機の運航を確保することを目的とするものである旨、記載されていること。

（３）別表に示す装備品等の運用許容基準は、同表の範囲内で設定されたものであること。それ以外の装備品等の運用許容基準(別表に示す作動数を超える装備品等についての運用許容基準を含む)は、ＭＭＥＬがある場合には、当該ＭＭＥＬに準拠し、かつ、ＭＭＥＬの範囲内で航空運送事業者の運用経験及び技術水準を考慮して設定されたものであること。また、ＭＭＥＬに序文（Preamble）、定義（Definition）等がある場合には、それらにも準拠したものであること。また、別表に示す装備品等以外で、かつ、ＭＭＥＬがない装備品等の運用許容基準は、航空運送事業者の運用経験及び技術水準を考慮して設定されたものであること。なお、他の法令・通達等で必要装置数が別途定められている場合は当該要件にも従うとともに、航空法第６０条及び第６１条に定める装備品等を装備・作動させない状態で運航する場合には、同条に基づく国土交通大臣によるただし書きの許可が別途必要である。

別表　運用許容基準に定める装備品等の数及び条件等

装備品等の名称	装備数	作動数	修理期限	運用条件等
ILS受信装置	1以上	0	3暦日	・進入時の最低気象条件で当該装置が必要ないこと。
	2以上	1	10暦日	-
気象レーダー	1以上	0	3暦日(対地接近警報装置その他の装備品等のウインドシア検知警報が利用可能である場合は10	・昼間における有視界気象状態での飛行であること、又は、計画上の飛行経路(代替空港への経路を含む)に雷雲その他の航空機の航行の安全に支障を及ぼす可能性のある天候が予想されないこと。 ・飛行中に気象レーダーの代

				暦日)	替としてウインドシアを回避する手順及びウインドシア遭遇時の回復手順が定められていること(ウインドシア検知機能を有する場合に限る)。
対地接近警報装置	装置本体	1以上	0	2飛行日又は　修理・交換が可能な場所までいずれか早い方	・代替の手順(高度計、速度計、昇降計、飛行経路及び地表との衝突に注意して飛行するとともに、ウインドシア検知機能を有する場合は飛行中におけるウインドシア回避とウインドシア遭遇時の回復手順の確認等)を設定し飛行すること。
	テストモード	1以上	0	2飛行日又は修理・交換が可能な場所までいずれか早い方	－
	規則第147条第4号イ～ニの機能	1以上	0	2飛行日又は修理・交換が可能な場所までいずれか早い方	・代替の手順(高度計、速度計、昇降計、飛行経路及び地表との衝突に注意して飛行等)を設定し飛行すること。
	規則第147条第4号ホの機能	1以上	0	3暦日	－
		2以上	1	10暦日	－

	規則第147条第4号への機能	1以上	0	3暦日	・代替の手順(高度計、速度計、昇降計、飛行経路及び地表との衝突に注意して飛行等)を設定し飛行すること。
航空機衝突防止装置	装置本体	1以上	0	3暦日	・不作動処理が行われていること。 ・エンルート又は進入方式で当該装置の搭載が航空交通管制機関より求められていないこと。
	音声機能	1以上	0	3暦日	・エンルート又は進入方式で当該装置の搭載が航空交通管制機関より求められていないこと。
	TA/RA統合表示機能	2以上	1 (操縦を担当する操縦士(Pilot Flying)側)	10暦日	・航空機の飛行状態のモニター等操縦以外の業務を担当する操縦士(Pilot Monitoring)側に限り、以下の条件を満たす場合に適用できる。 a) Pilot Flying側のTA/RAの表示機能が作動すること。 b) Pilot Flying側の音声機能が作動すること。
	RA表示機能	1以上	0	10暦日	・TA表示機能と音声機能が利用可能であること。 ・TA onlyモードを選択していること。 ・エンルート又は進入方式で当該装置の搭載が航空交通管制機関より求められていないこと。
		2以上	1 (Pilot Flying側)	10暦日	(Pilot Monitoring側のRA表示機能に限り、不作動とすることが可能)
	TA表示機	1以上	0	10暦日	・RA表示機能と音声機能が利

能				用可能であること。 ・エンルート又は進入方式で当該装置の搭載が航空交通管制機関より求められていないこと。
けん銃の弾丸及び手りゅう弾の破片の貫通並びに乗組員室への入室が認められていない者の入室を防止し、かつ、操縦者の定位置から施錠及び解錠が可能な乗組員室ドアの施錠・解錠機能	1以上	0	2飛行日(本機能が急減圧対応機能と独立型である場合は10暦日)	・施錠機能の不作動処理が行われていること。 ・他の施錠機能の利用など代替策を有し、かつ、その場合の立入りの手順を設定していること。
飛行記録装置、航空機映像記録装置又は航空機情報記録システム(飛行記録装置等)	1以上	0	3飛行日	・操縦室用音声記録装置等が利用可能であること。
操縦室用音声記録装置又は操縦室用音響記録システム(操縦室用音声記録装置等)	1以上	0	3飛行日	・飛行記録装置等が利用可能であること。

(注) 1．修理期限が日数で定められている場合、不具合が発見された日の翌日を起算点とする。期限が飛行回数や飛行時間で定められている場合、不具合が発見された以降に出発する最初の便を起算点とする。

2．修理期限の３暦日及び１０暦日はぞれぞれ「原運用許容基準の審査及び承認手続について(平成１２年１０月３日付国空機第１１９３号)」における修理期限の区分のカテゴリーＢ及びＣ。

１３－３　適用等

（１）運用許容基準を満足しない場合は、航空機を出発させてはならないこととなっていること。

（２）運用許容基準を満足する場合であっても航空機をより良好な状態に保つようできる限り修理しなければならないこととなっていること。

（３）運用許容基準を定めていない装備品等が正常でない場合には、当該正常でない装備品等の修理等を持越してよいかどうかを判断する手続きが定められていること。

（４）複数の運用許容基準適用項目の装備品等が不作動の場合は、それらの装備品等が不作動であることが相俟って、許容できない安全の低下又は航空機乗組員の過度のワークロードの増加に繋がることがないことが決定されない限り、飛行が開始されないこととなっていること。

（５）運用許容基準の設定又は適用に当たっては、装備品等が不作動の状態での運航を行っている間に更なる不具合が生じ得ることを考慮することとなっていること。また、特に認められていない限り、運用許容基準の適用が飛行規程の限界事項、緊急操作又は当局による他の耐空性の要件を逸脱してはならないこととなっていること。

（６）運用許容基準を適用し装備品等が不作動の状態で運航する場合には、定められた運航条件が遵守されることとなっていること。また、運用許容基準に従い、機長に注意喚起するためのプラカード等による適切な明示が行われることとなっていること。また、運用許容基準の適用が航空日誌に適切に記載されることとなっていること。

（７）運用許容基準の適用に当たっては、必要に応じ不作動の装備品等に不作動処置等適切な処置をする整備手順が定められていること。また、必要な航空機乗組員の運航手順が定められていること。

（８）運用許容基準を適用する場合の手続き及び処置が定められていること。この場合、航空機を出発させることを決める最終決定は機長が行うことが定められていること。

１３－４　運用許容基準要目

（１）航空機の型式毎に、運用許容基準要目として、装備品の装備数、最低作動数及び適用条件が定められていること。

（２）運用許容基準要目の適用条件の設定にあたっては、ＶＦＲ、ＩＦＲ、天候等の運航条件並びに当該故障が他に影響を与えないための故障の隔離及び航空機乗組員に注意喚起するための表示等の処置が考慮されていること。

１３－５　修理持越し基準

運用許容基準を適用して、修理を持越す場合の修理持越し基準（当該故障を修理しなければならない時期又は基地等）が定められていること。なお、やむを得ない理由により修理持越し基準の規定を超えて修理を持ち越す場合は、その場合の処置について規定しなければならない。この場合、修理持ち越しの決定後すみやかに航空局安全部航空事業安全室長又は地方航空局保安部先任整備審査官にその旨届け出なければならない。

１３－６　その他

自蔵航法、広域航法、双発機による長距離進出運航、ＲＶＳＭ航行、高カテゴリー航行、ＧＰＳを使用した運航、非精密進入方式においてＦＭＳ装置のＶＮＡＶ機能を使用する運航、同時並行ＰＲＭ進入、ＣＰＤＬＣを使用する航空機運航、ＥＦＢを使用する航空機運航、ＡＤＳ－Ｂ　ＯＵＴ機上装置を使用する航空機運航等を行う場合にあっては、それぞれ２－７に掲げる運航承認基準に従い、これらの運航に適用される運用許容基準が定められていること。

１３－７　ＣＤＬ適用基準

飛行規程にＣＤＬが定められている場合は、それに準拠して必要な事項を定めることができる。

１４．空港等、航空保安施設及び無線通信施設の状況並びに位置通報等の方法

１４－１　航路資料の内容等

（１）飛行の区間に応じて航空路誌を基に、空港等、航空路、航空保安施設及び無線通信施設の状況並びに位置通報等の方法が航路資料に記載されていること。また、飛行する地域に適用される捜索救難業務方式、救難信号その他当該業務に係る情報が航路資料に含まれていること。

（２）航路資料には、飛行の区間に応じて最低安全飛行高度、地形及び障害物、使用する空港等の出発進入方式及びこれら関連する航空交通管制方式等が必要に応じ記載されていること。

（３）航路資料は、航空機乗組員、運航管理者等が容易に使用できるものであること。

１５．航空機の運航に係る地上取扱業務の実施方法及び地上取扱業務に従事する者の教育訓練の方法

１５－１　一般

（１）地上取扱業務（搭載管理、搭降載、旅客・貨物取扱（以上の各業務については危険物の取扱いを含む。）、航空機の防除雪氷、燃料補給及び地上走行支援その他空港等内において航空機が到着してから出発するまでの間に実施する電源供給、高圧空気供給、給水・排水等の作業であってその適切な実施が確保されない場合において航空機の運航の安全に支障を及ぼすおそれのあるものに係る業務をいう。以下同じ。）に使用する機材の運用、航空機への装着及び離脱による航空機の損傷を防止するための措置を講じることが定められ、会社が定めた手順により当該措置が図られること。

（２）空港管理者の定める規則等に基づく安全措置を講じることが定められ、会社が定めた手順により当該措置が図られること。

（３）不具合が発生した場合の会社内外の関係者との連絡・通報の体制及び方法が明確に定められていること。

（４）旅客動線（機側周辺の旅客の移動、航空機への搭乗及び航空機からの

降機に係る部分に限る。）における旅客の転倒、落下等の防止、雷雨・強風などの悪天候時における旅客誘導その他の旅客の安全のための対策が定められていること（当該対策が施設又は機材に係るものである場合、当該施設又は機材が会社又は委託先において運用される場合に限る。）。

（５）スポットにおける異物の有無の確認と除去を講じることが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること。

（６）地上取扱業務に係る機材（機材の不良等により、旅客及び航空機の安全を脅かすおそれのある機材であって、会社が所有し管理するものに限る。）の点検及び保守を行うことが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること。

（注）１５－２－１から１５－２－７に掲げる業務以外の地上取扱業務については、１５－１及び１５－３のみが適用される。

１５－２　地上取扱業務の実施方法

各業務の実施方法に関し以下の事項が定められていること。

１５－２－１　搭載管理に係る業務（運航管理に係る業務として実施される場合は、運航管理の実施方法として定めてもよい。）

（１）搭載管理に係る業務に従事する者の職務の範囲及び内容が定められていること。

（２）重心位置及び重量分布の算出を行うこと並びに算出に必要な情報が与えられることが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること。

（３）国際又は国内の別及び航空機の型式毎に乗務員及び機内積載物（客室装備品、機内用品、重量バラスト等）の重量の決定方法が定められていること。

また、乗務員重量について、実重量に代えて標準乗務員重量を用いる場合は、別に定める「航空機の運航における乗客等の標準重量の設定について」に従うこと。

（４）搭載計画の作成及び搭載指示を行うことが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること。

（５）重心位置及び重量分布を機長へ通知することが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること。

（６）以下に起因する搭載計画の変更が生じた場合の措置が定められ、会社が定めた手順により業務が行われること。

a．積載物（貨物、ＵＬＤ等）の取り卸し

b．積載物の搭載位置又は旅客の座席のアサインの変更

c．積載物の追加又は重量の変更

d．使用ＵＬＤ等の変更

e．その他重心位置及び重量分布に変更を及ぼす事項

１５－２－２　搭降載に係る業務

（１）搭降載に係る業務に従事する者の職務の範囲及び内容が定められていること。

（２）旅客乗降ドア及び貨物室ドアの開閉は、航空機の型式毎に会社が定めた手順及び方法により行われること。

（３）積載物の搭載、固定及び取り卸しに係る以下の事項が行われることが定められ、航空機の型式毎に会社が定めた手順及び方法により業務が行われること。

a．搭載前の積載物の外観（変形、汚損等）及び貨物室の点検

b．搭載指示に基づく搭載位置への搭載

c．コンテナ・ロック、ネット等による積載物の確実な固定

d．積載物取り卸し後の積載物の外観（変形、汚損等）及び貨物室の損傷、漏洩・残留物等の有無の確認

（４）搭降載監督者等が搭載指示に従い貨物及び手荷物が搭載されたことを確認することが定められていること。また、貨物及び手荷物の搭載及び固定が完了したことが機長及び関係部署に報告されることが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること。

１５－２－３　旅客・貨物取扱に係る業務

（１）旅客・貨物取扱に係る業務に従事する者の職務の範囲及び内容が定められていること。

（２）国際又は国内の別及び航空機の型式毎に旅客、手荷物及び積載物の重量の決定方法が定められていること。

　また、乗客重量等について、実重量に代えて標準乗客重量を用いる場合は、別に定める「航空機の運航における乗客等の標準重量の設定について」に従うこと。

（３）重心位置及び重量分布の制限を考慮して旅客の座席のアサインを行うことが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること。

（４）搭乗旅客数の確認を行うこと及びチェックイン旅客数と搭乗旅客数の不一致の場合の措置が定められ、会社が定める手順により業務が行われること。

（５）旅客手荷物の受託に係る以下の事項を行うことが定められ、実施については会社が定めた手順により行われること。

a．状況確認（損傷、液体漏れ、異臭等）

b．重量データの関連部門への送付

c．便名、目的地等の明示（手荷物タグの貼付）

（６）貨物の受託（航空貨物運送状等関係書類の確認、水漏れ、外装の健全性等の確認）は、会社が定めた手順により行われること。

（７）ＵＬＤ等への積み付けは、以下の措置又は確認が定められ、会社が定めた手順により業務が行われること。

a．荷崩れ、移動等の防止の措置
b．ＵＬＤ等が重量制限内であることの確認
c．ＵＬＤ等の健全性の確認

（８）貨物に関する情報（貨物の大きさ・重量、危険物に関する情報等）を搭載管理担当者へ提供することが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること。

１５－２－４　危険物の取扱いに係る業務

１５－２－１から１５－２－３の業務のうち危険物の取扱いに係る業務については、「危険物の取扱いに係る業務の規程の審査要領」に従って必要な事項が定められていること。

１５－２－５　航空機の防除雪氷に係る業務

航空機の防除雪氷に係る業務については、「防除雪氷業務に係る審査要領」に従って必要な事項が定められていること。

１５－２－６　航空機の燃料補給に係る業務

（１）航空機の燃料補給に係る業務に従事する者の職務の範囲及び内容が定められていること。

（２）燃料の規格及び管理の方法が適切に定められていること。燃料の規格は、航空機の製造者が指定するものであることが定められていること（製造者による指定がない場合を除く。）。

また、燃料は品質が劣化しないように保存されることが定められていること。

（注）冬期における航空燃料の取扱いについては、「冬期における航空燃料の取扱いについて」に従うこと。

（３）燃料の補給の手順、燃料への不純物の混入を防ぐ手順及び燃料の補給中の防火措置等が適切に定められていること。

（４）燃料の補給記録が３ヶ月以上保管されることとなっていること。

（５）１１－３の規定に基づき、旅客在機中の燃料補給が適切に行われることが定められていること。

１５－２－７　地上走行支援に係る業務

（１）地上走行支援に係る業務に従事する者の職務の範囲及び内容が定められていること。

（２）地上走行支援に係る業務について、会社が定めた以下の方法により業務が行われること。

a．地上走行支援業務の担当者の配置の方法
b．地上走行支援業務の担当者間の連携の方法
c．地上走行支援業務の担当者と航空機乗組員との連絡方法
d．不測事態発生時の措置及び整備士を含む社内関連部署への連絡方法

（３）航空機の運航に係るエンジンの始動及び航空機の外部からの状況

監視を行うことが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること。

（４）航空機の運航に係るマーシャリング及び航空機の牽引（トーイング及びプッシュバック）を行う場合は、会社が定めた手順により業務が行われること。

（５）他の航空機、地上取扱業務に係る機材及び建造物との接触を防止するための監視を行うことが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること。

（６）始動時又は運転中のエンジンのインテーク並びにブラストの危険範囲及び回転中のプロペラ並びにローターブレードへの人又は車両の接近を防止するための監視及び措置を行うことが定められ、会社が定める手順により業務が行われること。

１５－３　地上取扱業務に従事する者の教育訓練の方法

地上取扱業務に従事する者に対し、地上取扱業務に係る次に掲げる教育訓練の要件が定められていること。

（１）教育訓練課目は、地上取扱業務の内容に応じて定められていること。なお、航空機の型式及び使用する地上取扱業務に係る機材等に応じて教育訓練が実施されることとなっていること。

（２）付与すべき知識・技能の内容、訓練の実施方法を勘案した訓練時間が定められていること。

（３）教育訓練を行う者について、知識、能力等を勘案して指名すること。

（４）教育訓練の修了後、教育訓練の実施状況、資格・認定の状況（資格・認定を求める場合に限る。）を記録し保管、管理すること。

（５）（１）から（４）のほか、航空機の防除雪氷に係る業務に従事する者に対しては、別に定める「防除雪氷業務に係る審査要領」の６．又は８．に従い適切な教育訓練を実施するよう定められていること。

（６）（１）から（４）にかかわらず、危険物の取扱いに従事する者に対しては、別に定める「危険物輸送に係る教育訓練について」に従い適切な教育訓練が実施されるよう定められていること。

１６．航空機の運航に係る業務の委託の方法（航空機の運航に係る業務を委託する場合に限る。）

１６－１　基本方針

航空機の運航に係る業務の委託（航空機の運航に関する業務の管理の委託を行う場合を除く。）を行う場合は、委託する業務の範囲及び内容、委託先における当該業務の遂行状況を管理する方法等が「運航に係る業務の委託の運用指針」Ⅳ．１（１）及び（２）に従い適切に定められていること。

１６－２　各業務における委託の要件

前項に掲げるものの他、運航関係の各業務に係る委託の要件が以下に従い適切に定められていること。

（１）運航管理補助業務並びに訓練及び審査の委託

①　委託を行う業務毎に委託先が定められていること。

②　運航管理者等に対する訓練及び審査の一部又は全部を委託する場合は、以下に従い必要な事項が定められていること。

イ．原則として、委託先は、当該事業者の運航する航空機と同じ型式の航空機を用いて同等又は類似した運航管理を実施している他の航空運送事業者、又は運航管理業務、運航管理補助業務を専門的に実施する機関等のうち当該事業者の使用航空機、運航形態等を勘案して適切に訓練を実施できると認められる者であること。

ロ．当該事業者は、訓練又は審査を受けた運航管理者等が所定の訓練を修了し、当該事業者の審査基準に合格していることについて確認を行うこと。

ハ．委託先の運航管理方法又は委託先が業務を実施している航空機の性能等が当該事業者のそれと異なる場合は、当該事業者において各運航管理者等に対して適切な差異訓練が行われること。

③　運航管理補助業務を委託する場合、委託先の運航管理方法又は委託先が業務を実施している航空機の性能等が当該事業者のそれと異なる場合は、委託先の運航管理者等に対して適切な差異訓練が行われること。

（２）航空機乗組員に対する訓練及び審査の委託

①　原則として、次に掲げる事業者等であること。

イ．当該事業者の運航する航空機と同じ型式の航空機を用いて同等又は類似した運航方式による運航を行い、かつ航空機の操作方法に関する運航規程等の内容が同等又は類似した他の航空運送事業者

ロ．航空機製造事業者、訓練専門機関等のうち当該事業者の使用航空機、運航形態等を勘案して適切に訓練を実施できると認められる者

②　当該事業者は、訓練又は審査を受けた航空機乗組員が所定の訓練を修了し、当該事業者の審査基準に合格していることについて確認を行うこと。

③　委託先の航空機又は模擬飛行装置等の訓練施設の仕様の一部が当該事業者の航空機等の仕様と異なる場合は、当該訓練を受ける各航空機乗組員に対して適切な差異訓練が行われること。

（３）客室保安業務並びに客室乗務員に対する訓練及び審査の委託

①　客室乗務員に対する訓練及び審査の一部又は全部を委託する場合は、以下に従い必要な事項が定められていること。

イ．原則として、委託先は当該事業者の運航する航空機と同じ型式の航空機を用いて同等又は類似した客室保安業務を実施している他の航空運送事業者であること。

ロ．当該事業者は、訓練又は審査を受けた客室乗務員が所定の訓練を修了し、当該事業者の審査基準に合格していることについて確認を行うこと。

ハ．委託先の訓練施設等の仕様の一部が当該事業者の航空機等の仕様と異なる場合は、当該訓練を受ける各客室乗務員に対して適切な差異訓練が行われること。

② 客室保安業務を委託する場合は、以下に従い必要な事項が定められていること。

イ．客室保安業務（先任客室乗務員に係る業務又はこれを補佐する業務を除く。）を委託する場合、委託先は当該事業者の運航する航空機と同じ型式の航空機を用いて同等又は類似した客室保安業務を実施している他の航空運送事業者又は客室保安業務を専門的に実施する者であって委託者の使用航空機、運航形態、運航方式等を勘案して適切に業務を実施することができると認められるものであること。

ロ．先任客室乗務員に係る業務又はこれを補佐する業務を含めて客室保安業務を委託する場合、委託先は当該委託に係る航空機と同じ型式の航空機を用いて同等の客室保安業務を実施している他の航空運送事業者であって委託者の使用航空機、運航形態、運航方式等を勘案して適切に業務を実施することができると認められるものであること。

（４）地上取扱業務及び同業務に係る教育訓練の委託

① 委託を行う業務毎に委託先が定められていること。

② 地上取扱業務に従事する者に対する教育訓練の一部又は全部を委託する場合は、以下に従い必要な事項が定められていること。

イ．当該事業者は、地上取扱業務に従事する者が所定の教育訓練を修了していることについて確認すること。

ロ．当該事業者は、委託先の地上取扱業務に係る作業内容等の一部又は委託先が業務を実施している航空機の型式、仕様等が委託者のそれと異なる場合は、当該事業者において各地上取扱業務に従事する者に対して適切な差異訓練が行われること。

ハ．危険物の取扱いに従事する者については、「危険物輸送に係る教育訓練について」に従っていること。

③ 地上取扱業務を委託する場合、委託先の地上取扱業務に係る作業内容等の一部又は委託先が業務を実施している航空機の型式、仕様等が当該事業者のそれと異なる場合は、委託先の地上取扱業務に従事する者に対して適切な差異訓練が行われること。

１６－３　航空機の運航に関する業務の管理の委託

法第１１３条の２に規定された航空機の運航に関する業務の管理の委託を行う場合は、本項に定める委託管理に係る事項を除き受託者の定める運航関係マニュアル（注）に従うことが規定されるとともに、以下に従い委託管理に係る

必要な事項が適切に記載されていること。なお、その他の事項については、「業務の管理の受委託の許可実施要領」に従うようになっていること。

（注）本邦航空運送事業者の運航規程又は外国の航空運送事業者が国際民間航空条約附属書６に準拠して設定する運航に関するマニュアルをいう。

（１）委託管理を行うための責任者を適切に定めること。

（２）受託者が本邦航空運送事業者である場合は、受託者の定める運航関係マニュアルに委託者の事業計画に従った運航を実施する上で必要な事項が網羅され、その内容が適切なものであることを確認すること。

（３）受託者が外国の航空運送事業者である場合は、受託者の定める運航関係マニュアルが、規則第２１４条に規定された航空機の運航に関する事項を網羅し、かつ、同条の技術上の基準に従っており、また、委託者の事業計画に従った運航を実施する上で必要な事項が網羅され、その内容が適切なものであることを確認すること。

（４）受託者の業務実施状況について、定期的及び必要に応じて監査を行い、受託者が運航関係マニュアルに従って適切に業務を実施していることを確認し、必要に応じて改善措置を講じること。

第３章　運航規程審査基準（その２）
（最大離陸重量が５，７００キログラム以下の飛行機（第４章に該当する場合を除く。））
（最大離陸重量が９，０８０キログラム以下の回転翼航空機）
（飛行船）

１．総則

１－１　目的

運航規程は、事業者が航空運送事業を実施するに際しての運航関係業務の実施基準を定めたものであり運航の安全かつ業務の円滑な遂行を図ることを目的とすること、また、当該業務に従事する者は適切な業務の実施のためにこれを遵守しなければならない旨、記載されていること。

１－２　安全運航の推進等

（１）事業者は、事故を防止し運航の安全を確保する責任において、耐空性改善通報、航空機製造者の技術情報、他社で発生した事故・重大インシデント情報等を収集の上分析し、また、自社で発生した事故・重大インシデント等に係る再発防止策を策定し、必要に応じこれらの方策を運航規程に反映しなければならない旨、記載されていること。

（２）法第１１１条の４（法第１２４条において準用する場合を含む。）及び規則第２２１条の２に基づき、本邦航空運送事業者が国土交通大臣に報告しなければならないこととされている航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態のうち、運航部門に関連するものについて、適切に情報を収集し当局に報告する旨、記載されていること。

１－３　内容

以下の内容が定められていること。

また、関連法令等（国際運航を行う場合にあっては、その地域に適用される当該国等の法令、規則、方式等を含む。以下同じ。）に従って業務を行うために必要な事項が定められていること。

（１）運航管理の実施方法
（２）航空機乗組員の職務
（３）航空機乗組員の編成
（４）航空機乗組員の乗務割及び運航管理担当者の業務に従事する時間の制限
（５）航空機乗組員及び運航管理担当者の訓練及び技能審査の方法
（６）航空機乗組員に対する運航に必要な経験及び知識の付与の方法
（７）離陸し、又は着陸することができる最低の気象状態
（８）最低安全飛行高度
（９）緊急の場合においてとるべき措置等
（１０）航空機の運用の方法及び限界

（１１）航空機の操作及び点検の方法
（１２）装備品等が正常でない場合における航空機の運用許容基準等
（１３）空港等、航空保安施設及び無線通信施設の状況並びに位置通報等の方法
（１４）航空機の運航に係る地上取扱業務の実施方法及び地上取扱業務に従事する者の教育訓練の方法（１５－２－１から１５－２－７の業務を実施する場合に限る。）
（１５）航空機の運航に係る業務の委託の方法（航空機の運航に係る業務を委託する場合に限る。）
（注）「小型航空機運用規程の編集に関するガイドライン（平成19年3月23日、（社）全日本航空事業連合会ヘリコプター部長、飛行機部会長）」に基づき、ＡＦＭの呼び出しによる編集方法によることができる（ただし、同ガイドライン中2.1）項で規定された航空機に限る）。

１－４　運航規程附属書

運航規程に定める事項であって運用上必要な細則的事項について、運航規程附属書（以下「附属書」という。）を定める場合には、附属書の体系及び内容並びに附属書の設定及び変更の方法が運航規程本書に定められていること。

１－５　適用

以下について定められていること。
（１）運航規程（附属書を含む。以下同じ。）は事業者の職員及び委託先職員（以下「職員」という。）が行う運航関係業務に適用されること。
（２）職員は運航規程の他、関連法令等に従って業務を行わなければならないこと。
（３）運航規程が外国の関連法令等に抵触する場合は、当該国の領域内においては当該法令等が優先すること。

１－６　設定及び変更

１－６－１　運航規程の設定及び変更は国土交通大臣又は地方航空局長の認可を受けなければならない旨、記載されていること。

１－６－２　以下に掲げる事項の設定又は変更をするときは、１－６－１の規定に係わらず、予めその旨を国土交通大臣又は地方航空局長へ届け出なければならない旨、記載されていること。
（１）本細則に基づく事項以外の設定及び変更
（２）本細則に基づく事項を補足するための内容の設定及び変更（航空機の国籍記号及び登録記号の記載を含む。）
（３）耐空性改善通報（ＴＣＤ）又はＡＤ等製造国政府当局の指示に基づく設定及び変更
（４）運用許容基準のMMＥＬどおりの変更又はＣＤＬ適用基準の飛行規程のＣＤＬどおりの変更

ただし、航空運送事業者が、自社の運用許容基準とＭＭＥＬ又は自社のＣＤＬ適用基準と飛行規程のＣＤＬとの対比表を用意し、常にこれを維持管理し、自社基準とＭＭＥＬ又は飛行規程のＣＤＬとの相違を明確化する場合に限る。また、航空法第６０条ただし書及び同法第６１条第１項ただし書の許可に係る事項は除く。

（５）ＭＭＥＬより厳しい運用許容基準又は飛行規程のＣＤＬより厳しいＣＤＬ適用基準への変更（例：修理期限の短縮、装備数又は最低作動要求数の増加、ＭＭＥＬより厳しい条件追加）

ただし、航空運送事業者が、自社の運用許容基準とＭＭＥＬ又は自社のＣＤＬ適用基準と飛行規程のＣＤＬとの対比表を用意し、常にこれを維持管理し、自社基準とＭＭＥＬ又は飛行規程のＣＤＬとの相違を明確化する場合に限る。また、航空法第６０条ただし書及び同法第６１条第１項ただし書の許可に係る事項は除く。

（６）本章１１又は１２に示す内容を定めた規程のうち飛行規程又は製造者等のマニュアル等どおりの設定及び変更

ただし、航空運送事業者が、自社規程と飛行規程又は製造者等のマニュアル等との対比表を用意し、常にこれを維持管理し、自社規程と飛行規程又は製造者のマニュアルとの相違を明確化する場合に限る。

１－６－３　以下に掲げる軽微な事項の設定又は変更をしたときは、１－６－１の規定に係わらず、遅滞なくその旨を国土交通大臣又は地方航空局長へ届け出なければならない旨、記載されていること。

（１）航路資料の設定及び変更（路線を定めて一定の日時により航行する航空機により行う航空運送事業又は特定の二地点間において計画的に反復継続（注）して行う航空運送事業により（以下この章において「路線を定めて」という。）輸送を行うもの以外の航空運送事業者にあっては、航路資料の設定及び変更に際しての法104条に係る手続きは不要である。）

（注）反復継続とは３０日間に１５往復を超える頻度をもって反復し、かつ、３０日を超えて継続する形態をいう。

（２）部署又は役職等の名称の変更であって、職務の範囲及び内容の変更を伴わない変更

（３）客観的に明白な誤記又は脱字に係わる変更並びに法令の制定又は改廃に伴う条番号の変更等の内容の同一性を失わない範囲の変更

１－７　管理

１－７－１　運航規程は常に最新の内容に保たなければならず、事業者はそのために必要な見直しを適時適切に行うとともに、見直した内容は速やかに関係者に周知しなければならない旨、記載されていること。

特に、ＴＣＤ及びＡＤ等の製造国政府当局の指示（以下「ＴＣＤ等」という。）、飛行規程及び航空機の製造者が発行したマニュアルのうち Fli

ght Crew Operations Manual（FCOM)又はこれらと同等のもの（以下「飛行規程等」という。)、Master MEL(MMEL)、Configuration Deviation List (CDL)、Dispatch Deviation Guide(DDG)／Dispatch Deviation Procedure Guide(DDPG)等（以下「ＭＭＥＬ等」という。）に基づき運航規程の見直しを行う場合には、その評価を迅速に行い、やむを得ない場合を除き、以下の期間内に完了（必要な申請又は届け出のための社内手続きを完了していること。以下同じ。）することになっていること。なお、見直しにあたっては改訂の背景（海外における事案や製造国政府の法令の改訂等）を十分に考慮すること。

（１）ＴＣＤ等に基づく運航規程の見直し

ＴＣＤ等が指示する期限

（２）飛行規程等に基づく運航規程の見直し

イ　運航の安全に重大な影響がある改訂（運用限界に係るもの等）：受領後すみやかに

ロ　（イ）以外のもの：受領後６ヶ月以内

（３）ＭＭＥＬ等に基づく運航規程の見直し

受領後１２ヶ月以内

１－７－２　運航規程の内容を見直しした場合には、当該見直しに際しての評価内容と評価結果等（評価において非採用となり、その結果見直し不要となったものを含む。）を記録しておくこと。

記録は運航規程本書又は附属書毎に、これらが有効な期間は、紙又は電子媒体により保管しておくこと。

１－７－３　運航規程本書又は附属書は、少なくとも以下の者及び部署に対しその業務上必要な部分が配布されるよう定められていること。

（１）航空機乗組員、運航管理担当者等

（２）運航基地（定期的に又は恒常的に運航管理業務（補助業務を含む。）を実施する場所をいう。以下同じ。）

（３）運航に係る業務の委託先

（４）事業者を管轄する航空局安全部航空事業安全室又は地方航空局保安部運用課、運航基地を管轄する空港事務所等（空港出張所を含む。）

１－８　運航の組織

運航に関する業務を的確に遂行するために必要な組織並びにその職務内容及び責任を、以下に掲げる組織毎に定めること。また、組織図を付すこと。

（１）運航に従事する者（航空機乗組員、客室乗務員、運航管理担当者）が属する組織

（２）（１）が行う業務を管理する組織(基準、乗務、技量等)

（３）運航に係る業務の委託を行う場合は、委託の管理を行う組織

（４）上記の他、運航に関する業務に従事する者が属する組織

２．運航管理の実施方法

２－１　運航管理担当者等の資格要件及び指名方法

運航管理担当者（本審査基準第２章の運航管理者と同等の業務を行う者をいう。）及び運航管理補助者（運航管理担当者の業務を補佐する者をいう。）の資格要件及び指名方法に関し以下の事項が定められていること。

（１）運航管理担当者の資格要件等

①　路線を定めて旅客の輸送を行う航空機の運航管理業務に従事する運航管理担当者は、法第７８条の規定に基づく運航管理者技能検定に合格した者又は次の経験又は資格を有する者であって、運航管理を行うために必要な知識及び技能を有することについて、航空局長又は地方航空局長が行う認定審査に合格し発令されていること。

ａ．航空運送事業の用に供する航空機の運航に関して、イ．からホ．に掲げる経験のうち一の経験を２年以上有する者及びこれらの経験のうち二の経験をそれぞれ１年以上有する者並びにへ．に掲げる経験を１年以上有する者

イ．操縦を行った経験

ロ．空中航法を行った経験

ハ．気象業務を行った経験

ニ．航空機に乗り組んで無線設備の操作を行った経験

ホ．航空交通管制の業務を行った経験

へ．運航管理者の業務の補助の業務を行った経験

ｂ．次に掲げる経験のうち一の経験を２年以上有する者、並びに上記ａ．に掲げる経験及び次に掲げる経験のうち二つ以上の経験を通算して２年以上有する者

イ．航空運送事業の用に供する航空機の運航に関し、運航管理業務の監督者又は補助者として業務を行った経験

ロ．航空運送事業の用に供する航空機の運航に関し、運航管理全般に係る通信業務を行った経験

ハ．その他イ．又はロ．に相当すると認められる経験

ｃ．事業用操縦士の技能証明及び計器飛行証明（回転翼航空機に係る業務に従事する場合を除く）を有する者又は定期運送用操縦士の技能証明を有する者

②　上記①以外の航空機の運航管理業務に従事する運航管理担当者は、この審査基準に定める任用訓練を受け発令されていること。

③　必要な無線従事者の資格を有すること。

（２）運航管理補助者の資格要件等

運航管理担当者の訓練に準じた訓練を受け指名されていること。

２－２　運航管理担当者等の配置

運航管理担当者の配置は、運航の頻度等業務量を十分考慮して２－３に定める職務が十分行えるよう、以下の事項に適応するよう定められていること。また、路線、運航回数、運航時間帯、使用航空機等を考慮して必要に応じ運航管理担当者を補佐するために運航管理補助者を置くことができる。

（１）路線を定めて旅客の輸送を行う場合は、運航管理業務を行う主基地に前項（１）①の要件を満たす運航管理担当者を配置すること。

（２）上記（１）以外にあっては、運航管理業務を行う主基地に前項（１）②の要件を満たす運航管理担当者を配置すること。

（３）運航管理担当者の勤務時間は、路線、運航回数、運航時間帯、使用航空機等を考慮して、航空機の出発前に、その時点及び当該航空機の航行中における飛行経路上の気象状態、航空情報その他航空機の航行に必要な情報を適切に収集・提供できるよう定められていること。

（４）運航管理担当者は、担当した航空機の飛行が終了するか、他の担当者にその業務を引き継ぐまで、業務を行うよう定められていること。

２－３　運航管理担当者の職務の範囲及び内容

運航管理担当者の責任及び職務の範囲が明確に定められ、その内容については、飛行前、飛行中及び飛行後毎に以下の事項が定められていること。また、運航管理担当者は、航空機との通信に係る業務（運航管理補助者を介してなされる場合を含む。）を実施する前に、別に定める「航空機乗組員等のアルコール検査実施要領」に基づき酒気帯びの有無を確認することが定められていること。ただし、外国の法令等によりアルコール検査を実施できない理由等が示されている場合は、他の同等な方法とすることができる。

（１）飛行前

ａ．航空機乗組員の出頭の確認、気象情報、航空情報、使用空港等に関する情報、使用航空機に関する情報等の収集を行うこと。

ｂ．出頭した航空機乗組員の健康状態を確認し、運航に支障が生じることが判明した場合には、所要の措置を講じること。

ｃ．航空機の安全な運航に必要な情報を機長に提供し、飛行を実施するために必要な計画（飛行計画という。以下同じ。）の作成を援助すること。

（２）飛行中

航空機の運航の状況を確認し、必要に応じ、機長とともに飛行計画を変更すること。また、飛行機の位置が把握できなくなり、かつ、当該機との通信ができない場合は、当該機の位置を最後に把握した地点の空域を管轄する航空交通管制機関に通報すること。

（３）飛行後

ａ．当該飛行に関する運航状況について機長から説明を受け（運航管理補助者を介してなされる場合を含む。）、必要に応じて報告書を作成すること。

ｂ．運航に関する書類を整理し、機長の出発前の確認に供した書類の内、飛行計画、離着陸重量、重心位置及び重量分布に関する書類は少なくとも３

ヶ月間保存すること。

２－４　運航管理補助者の職務の範囲及び内容

運航管理補助者を置く場合には、運航管理担当者の職務を補佐するために、以下に掲げるものを行わせることができることとし、その責任及び職務の範囲が明確に定められていること。また、運航管理補助者は、航空機との通信に係る業務を実施する前に、別に定める「航空機乗組員等のアルコール検査実施要領」に基づき酒気帯びの有無を確認することが定められていること。ただし、外国の法令等によりアルコール検査を実施できない理由等が示されている場合は、他の同等な方法とすることができる。

（１）飛行前

ａ．航空機乗組員の出頭の確認、気象情報、航空情報、使用空港等に関する情報、使用航空機に関する情報等の収集を行うこと。

ｂ．出頭した航空機乗組員の健康状態を確認し、運航に支障が生じることが判明した場合には、所要の措置を講じること。

ｃ．航空機の安全な運航に必要な情報を機長に提供すること。

（２）飛行中

運航管理補助者は、運航管理担当者が行う業務を援助すること。

（３）飛行後

ａ．当該飛行に関する運航状況について、機長から説明を受けた場合は、運航管理担当者に報告すること。

ｂ．運航に関する書類を整理し、機長の出発前の確認に供した書類の内、飛行計画、離着陸重量、重心位置及び重量分布に関する書類は少なくとも３ヶ月間保存すること。

２－５　運航管理の基準

飛行計画の作成及び変更並びに運航の監視の基準として、以下の事項が適切に定められていること。

（１）飛行計画の作成及び出発可否の決定

ａ．飛行の方法

計器飛行方式による場合は、以下の基準により代替空港等が選定されること。

①　出発地に対する代替空港等の選定等

出発地の気象状態が、出発時に着陸の最低気象条件未満の場合又はその他の事由により離陸後出発地に引き返すことができない場合には、出発地から１発動機不作動の巡航速度で１時間以内に到着できる範囲内に、出発地に対する代替空港等を選定し飛行計画に明示すること。ただし、上記の範囲内に目的空港等又は目的空港等に対する代替空港等が選定される場合を除く

②　目的地に対する代替空港等の選定等

原則として少なくとも１ヶ所の代替空港等を選定し飛行計画及び航空交通管制機関に提出する飛行計画（以下「提出飛行計画」という。）に明示すること。ただし、飛行時間が６時間以下であって、到着予定時刻の前後それぞれ１時間以上の幅（飛行時間が１時間未満の場合は、出発予定時刻から到着予定時刻の１時間後までの間）を考慮した上で、目的地の気象状態が少なくとも雲高が６００メートル以上、かつ、地上視程が５，０００メートル以上であると予想される場合、及び国際運航を行う場合であって目的地が他の空港等から孤立し代替空港等とすることができる適切な空港等がない場合（回転翼航空機にあっては、適切な不帰投点が設定されている場合に限る。）には、目的地に対する代替空港等を選定しないことができる。

ｂ．飛行経路

計器飛行方式、有視界飛行方式の別に以下の基準が定められていること。

①　計器飛行方式

適切な巡航高度が選定され、使用航空機の機上装置の内容に応じた確実な航法等が実施できる飛行経路が選定されること。

②　有視界飛行方式

イ．飛行中発動機が不作動になった場合、安全に着陸できる場所を確保した飛行経路が選定されること。ただし、多発機にあっては、その性能を考慮して必要に応じ不時着場を選定すること。

ロ．高度２０，０００フィート以上の飛行及び雲上有視界飛行（ＶＭＣ　ＯＮ　ＴＯＰ）を行わないこと。

また、夜間の飛行については地上の照明等により位置を確認できる経路を選定する他、航空交通の輻輳している空域を避けること。

ハ．路線を定めて旅客の輸送を行う場合は、上記イ．及びロ．による他、出発地・目的地に対する出発・到着経路を設定するとともに、極力山岳地帯及び海上の飛行を避ける飛行経路を設定すること。更に、発動機故障、天候の急変等の場合の代替経路を設定すること。

また、止むを得ず山岳地帯での飛行を行う回転翼航空機にあっては、天候の急変しやすい場所、運航条件が厳しい場所に不時着場を選定すること。

ニ．公海上の飛行については、その地域に適用されるＩＣＡＯ地区補足方式に規定された有視界飛行方式の制限に従うこと。

ｃ．使用空港等の特性

①　飛行計画は、使用空港等の標高、物理的諸元、障害物の状況等を適切に考慮したものであること。

②　空港等以外の場所で離着陸を行う場合は、離着陸地帯等の要件その他安全確保に係る措置が適切に定められていること。

なお、飛行機及び回転翼航空機の場合にあっては、別に定める「地方航空局における場外離着陸許可の事務処理基準について」に従って定め

られていること。

③　規則第１７６条第１号に掲げられた機関（以下「消防機関等」という。）からの依頼若しくは通報を受けて捜索若しくは救助のための航行を行う場合、又は同条第３号に掲げられた救急医療用ヘリコプターとして救助のための航行を行う場合は、以下に従い安全措置の要件が定められていること。

イ．空港等以外の場所で離着陸を行う場合の離着陸地帯の要件等は、原則として、上記②の基準に適合しなければならず、そのための確認は地上において行わなければならないこと。但し、人命救助のため緊急現場において離着陸する場合であって、緊急現場での離着陸の安全確保の要件、離着陸の可否を判断する手順等が定められ、これらに従い機長が安全に離着陸を行うことが可能と判断した場合はこの限りでない。

ロ．消防機関等からの依頼又は通報によらずに救急医療用ヘリコプターとして救助のための航行を行う場合は、厚生労働省が定める「航空法施行規則第１７６条の改正に伴うドクターヘリの運航について（通知）」に基づき運航調整委員会が必要な事項を運航要領に定め、当該要領に従って関係者間の連携及び離着陸における安全確保が図られること。

ハ．使用航空機は、多発機であること。

ニ．操縦士の要件（飛行時間、特定業務の飛行経験）及び訓練の要件が定められていること。なお、特に救急医療用ヘリコプター操縦士の乗務要件、訓練要件及び事業者における能力確認について、地方航空局保安部運用課長が同等の安全性を確保するものとして認めた場合を除き、本細則別紙に基づいて定められていること。

ホ．医療要員の訓練要件（救急医療装置を搭載した航空機により傷病者の搬送を行う場合は、当該装置の限界事項及び非常操作手順（医療要員に関連するものに限る。）、操縦士と医療要員とのコーディネーションに係る知識等の付与を含む。）が定められていること。

ヘ．その他必要な安全対策が定められていること。

ｄ．巡航高度

巡航高度が最低安全飛行高度、航路上の気象状況、航空保安無線施設等の運用状況等に基づき適切に選定されること。

ｅ．気象条件等

以下の基準が定められていること。

①　計器飛行方式

イ．出発地の気象状態が離陸の最低気象条件以上でなければ出発させてはならないこと。

出発地に対する代替空港等を選定しない場合には、出発地に適用される着陸の最低気象条件を満足すること。

ロ．目的地の気象状態が到着予定時刻に着陸の最低気象条件以上と予想されなければ出発させてはならないこと。

ハ．出発地及び目的地に対する代替空港等の気象状態が代替空港等の到着予定時刻において代替空港等としての最低気象条件以上と予想されなければ出発させてはならないこと。

② 有視界飛行方式

出発地の気象状態が有視界気象条件に適合するものであり、かつ、利用可能な気象情報等において、途中経路の気象状態が目的地の到着予定時刻までの間、目的地の気象状態が到着予定時刻の前後それぞれ１時間の間（飛行時間が１時間未満の場合は、出発予定時刻から到着予定時刻の１時間後までの間）、有視界気象状態を維持できると予想されなければ出発させてはならないこと。なお、路線を定めて旅客を輸送する場合の途中経路の気象状態は、次の条件に適合するものでなければならない。

イ．飛行機の場合

高度３，０００メートル未満の管制区及び管制圏以外の空域を飛行する場合の飛行視程は３，０００メートル以上

ロ．回転翼航空機の場合

高度３００メートル未満の管制区及び管制圏以外の空域を飛行する場合の飛行視程は１，５００メートル以上

③ 気象機関から離着陸に必要な情報を入手できない場合に風向、風速、視程、雲高を観測する適切な方法、また、途中経路における気象状態を確認するための適切な方法が講じられるように定められていること。

④ 特殊な気象状態の回避

イ．飛行規程において凍結気象状態での飛行が許容されている場合を除き、凍結が予想される地域及び高度を飛行しないようになっていること。

ロ．着氷、雷雨、乱気流、低層ウインド・シヤー、火山活動等により飛行への影響が予測される場合又は当該事象に遭遇した場合の措置が適切に定められていること。

ｆ．離陸重量、着陸重量、重心位置及び重量分布

① 使用空港等の標高、周辺の障害物、滑走路等の勾配、気象状態等を基に算出及び補正される乾燥した滑走路面における離着陸重量が次の条件に適合すること。

なお、湿潤・雪氷状態の場合は、適切に安全上の余裕度が加味されるようになっていること。（飛行規程に要件が規定されている場合はその要件に従うこと。）

イ．離陸重量及び着陸重量が飛行規程に規定された性能上の最大重量を超えないこと。

ロ．飛行機にあっては、飛行規程に基づく離陸距離が滑走路又は離着陸地帯（以下「滑走路等」という。）の有効長以下となる重量であるこ

と。

ハ．飛行機にあっては、飛行規程に基づく着陸距離が滑走路等の有効長の７０％以下となる重量であること。

ニ．路線を定めて旅客の輸送を行う飛行機については、次の条件を満たすようになっていること。

・　離陸重量は離着陸を除く運航中に１発動機が不作動となった場合でも、予定経路の両側９キロメートル以内の最も高い障害物の上端から少なくとも３００メートル以上の高度において、毎分５０フィート以上の上昇率が得られる重量以下であること。

・　着陸距離が、目的地にあっては滑走路等の有効長の６０％以下、代替空港等にあっては７０％（ターボジェット機ついては６０％）以下となる重量であること。

②　重心位置が許容範囲内にあること。

ｇ．回転翼航空機の運航重量

回転翼航空機の運航重量は、その時の大気状態、運航方式、使用空港等の特性、飛行経路及び最低安全飛行高度等の条件を考慮して許容される最大重量以下であること。

ｈ．必要搭載燃料量

①　規則第１５３条に規定された量以上の量を搭載しなければ出発させてはならないこと。また、燃料量の算定の区分（目的地までの燃料、目的地から代替空港等までの燃料、代替空港等上空で待機のための燃料等）及び算定方法が適切なものであること。

②　規則第１５３条に規定された「不測の事態」を考慮する燃料の量（飛行機）

不測の事態を考慮して航空機の携行しなければならない燃料の量を定める告示」（平成１２年９月１８日運輸省告示第３１９号）に基づき、以下に掲げる燃料の量のうちいずれか多い量が搭載されること。

イ．着陸地までの飛行を終わるまでに要する燃料の量の５％に相当する燃料の量

ロ．着陸地の上空４５０メートルの高度で５分間待機することができる燃料の量

上記イの燃料の量は、次の要件に基づき携行しなければならない燃料の量を補正する方法及び対象とする路線の選定方法が適切に定められている場合は、着陸地までの飛行を終わるまでに要する燃料の量の３％に相当する燃料の量とすることができる。

・使用する飛行機毎に飛行中において燃料の消費に係るデータ（速度、高度、発動機出力、燃料消費量等）を継続的に収集し解析することにより燃費性能の劣化を把握し、これに基づく燃料の補正量を飛行計画の作成における搭載燃料の算定の際に反映させること。及び

・路線・空港特性等に応じて発生が予測される航空交通管制上の制約、

気象その他の燃料消費量の増加要素を勘案し、恒常的に燃料量の追加搭載を要する路線については、事業者の定める標準的な追加燃料量を指針として、機長及び運航管理担当者により搭載燃料量が決定され飛行計画が作成されること。

・対象とする路線は、少なくとも１年間の当該路線の燃料消費量に係る計画値と実績値の差分について統計的な分析を行い、原則、大圏距離が４，０００マイル以上の路線を選定するとともに、その後も継続的に当該路線の燃料消費量について評価を行い、必要に応じて見直すこと。

（回転翼航空機）

不測の事態を考慮して航空機の携行しなければならない燃料の量を定める告示」（平成１２年９月１８日運輸省告示第３１９号）に基づき、以下に掲げる燃料の量のうちいずれか多い量が搭載されること。

イ．巡航高度で着陸地までの飛行を終わるまでに要する時間の１０％に相当する時間を飛行することができる燃料の量

ロ．着陸地の上空４５０メートルの高度で１５分間待機することができる燃料の量

③　搭載燃料の算定にあたっては、以下の事項を考慮するよう定められていること。

イ．気象予報

ロ．予想される航空交通管制上の遅延

ハ．計器飛行方式で飛行する場合は、目的空港等における進入復行を含む１回の計器進入

ニ．離陸までに消費される燃料の量

ホ．航空機の着陸を遅延させ、又は燃料の消費を増加させるその他の状況

ｉ．空港等の消火救難体制の評価（飛行機に限る）

原則として、使用する空港等は、運航する航空機の大きさ等により国際民間航空条約の附属書14で定められた消火救難体制区分（以下「RFFSカテゴリー」という。）と同等以上の消火救難体制を有することを確認し選定すること。

有償旅客なしの貨物の運送を行う航空機にあっては、運航する航空機に応じたRFFSカテゴリーを次表に従い低減させることができる。

貨物専用機のRFFSカテゴリー

国際民間航空条約の附属書14で定められたRFFSカテゴリー	貨物専用機のRFFSカテゴリー
1	1
2	2
3	3
4	4

５，６	５
７，８	６
９，１０	７

ただし、次のいずれかに該当する空港等については、運航する航空機に応じたRFFSカテゴリーよりも2段階下（カテゴリー１を下限とする。）までのカテゴリーの空港等を選定できる。この場合にあっても、使用する航空機の最大離陸重量が27,000キログラム以上の場合はRFFSカテゴリーが4以上の空港等を選定する必要がある。

・RFFSカテゴリーの低下が72時間以内と見込まれる出発地又は目的地

・代替空港等

ｊ．Conflict Zone（飛行機に限る）

国際運航を行う場合にあっては、飛行経路上におけるConflict Zone及びその周囲の飛行安全に関する情報について収集を行うとともに当該情報に基づき適切に経路及び巡航高度を選定すること。

（２）飛行の監視及び飛行計画の変更

ａ．運航の監視

適切な対空通信施設等を用いて運航状況を確認し、飛行計画作成の段階と状況の変化があった場合は、必要な情報を機長に提供し、必要により飛行計画を変更するようになっていること。また、飛行機を運航する場合は、飛行中の飛行機の位置に係る記録は、当該機が着陸するまでの間、常に最新のものを保持すること。

ｂ．飛行計画の変更

使用空港等の気象情報が最低気象条件未満となると予想される場合は、航空機の位置、残存燃料、気象情報等を考慮し、目的地の変更、代替空港等の変更又は追加等の措置が講じられるようになっていること。

この場合においても、原則として、上記　（１）の基準を満足するよう飛行計画の変更が行われるようになっていること。

２－６　その他

自蔵航法、広域航法、ＲＶＳＭ航行、高カテゴリー航行、ＧＰＳを使用した運航、非精密進入方式においてＦＭＳ装置のＶＮＡＶ機能を使用する運航、同時並行ＰＲＭ進入、ＣＰＤＬＣを使用する航空機運航、ＥＦＢを使用する航空機運航ＡＤＳ－Ｂ　ＯＵＴ機上装置を使用する航空機運航等を行う場合にあたっては、それぞれ別に定める以下の基準等（以下この章において「運航承認基準」という。）において運航規程に定めなければならないとされている事項が適切に記載されていること。

（１）「自蔵航法実施基準」

（２）「ＲＮＡＶ航行の許可基準及び審査要領」及び「ＲＮＡＶ運航承認基準」

（３）「ＲＶＳＭ航行の許可基準及び審査要領」

（４）「カテゴリーⅠ航行の承認基準及び審査要領」、「カテゴリーⅡ航行の許

可基準及び審査要領」及び「カテゴリーⅢ航行の許可基準及び審査要領」

（５）「ＧＰＳを計器飛行方式に使用する運航の実施基準」

（６）「非精密進入方式においてＦＭＳ装置のＶＮＡＶ機能を使用する場合の運航の承認基準」及び「Ｂａｒｏ－ＶＮＡＶ進入実施基準」

（７）「米国における同時平行ＰＲＭ進入を行う場合の運航に関する実施基準」

（８）「ＣＰＤＬＣを使用する航空機運航の実施承認基準」

（９）「ＥＦＢを使用する航空機運航の実施承認基準」

（１０）「ＡＤＳ－Ｂ　ＯＵＴ機上装置を使用する航空機運航の実施承認基準」

３．航空機乗組員の職務

３－１　航空機乗組員の資格要件及び乗務要件

航空機乗組員の資格要件及び乗務要件が、以下に従い適切に定められていること。

（１）機長の資格要件

①　乗務する航空機の型式について有効な事業用操縦士以上の技能証明（最少乗組員数（注）が２人の航空機に乗務する場合は定期運送用操縦士の技能証明）、計器飛行証明（路線を定めて旅客の輸送を行う飛行機に乗務する場合その他必要とされる場合に限る。）、有効な第１種航空身体検査証明、航空英語能力証明（規則第６３条の４に定める航行を行う場合に限る。）及び航空無線通信士以上の資格を有すること。

（注）航空機の耐空証明、型式証明において定められる運航に必要な最少航空機乗組員数をいう。以下この章において同じ。

②　この審査基準に定める昇格訓練・審査を受け発令されていること。

③　この審査基準に定める定期訓練・審査、その他所要の訓練・審査を受けていること。

④　次の飛行経験を有するようになっていること。

ａ．路線を定めて旅客の輸送を行う飛行機に乗務する機長

多発機による５００時間以上の飛行時間を含む飛行機による１，２００時間（最少乗組員数が２名の航空機に乗務する場合は１，５００時間）以上の飛行時間

ｂ．路線を定めて旅客の輸送を行う回転翼航空機に乗務する機長

回転翼航空機による１，０００時間以上の飛行時間

ｃ．上記以外の機長

１０時間以上の夜間飛行（回転翼航空機にあっては５時間以上）及び１００時間以上の野外飛行を含む５００時間以上の飛行時間並びに当該型式機による３０時間以上の飛行時間

（２）機長の乗務要件

①　規則第１５８条及び第１６１条に定める最近の飛行経験を満足すること。

②　この審査基準に定める乗務要件を満足すること。

（３）副操縦士の資格要件

① 乗務する航空機の型式について有効な事業用操縦士以上の技能証明、計器飛行証明（路線を定めて旅客の輸送を行う飛行機に乗務する場合その他必要とされる場合に限る。）、有効な第１種航空身体検査証明、航空英語能力証明（規則第６３条の４に定める航行を行う場合に限る。）及び航空無線通信士以上の資格を有すること。

② この審査基準に定める任用訓練を受け発令されていること。

③ この審査基準に定める定期訓練、その他所要の訓練・審査を受けていること。

（４）副操縦士の乗務要件

① 規則第１５８条及び第１６１条に定める最近の飛行経験を満足すること。

② この審査基準に定める乗務要件を満足すること。

３－２ 航空機乗組員の指名方法

航空機乗組員の指名方法が、以下に従い適切に定められていること。

（１）当該運航に従事する航空機乗組員を乗務割に基づき指名するようになっていること。

（２）当該運航に従事する航空機乗組員の中から、航空機の運航と安全に対し最終責任を有する機長を指名するようになっていること。また、機長に不測の事態が生じた場合の指揮権の継承が明確になっていること。（航空機乗組員が２人以上乗務する場合に限る。）

３－３ ６０歳以上の航空機乗組員を乗務させる場合基準

国際運航及び路線を定めて旅客の輸送を行う航空機に６０歳以上の航空機乗組員を乗務させる場合は、別に定める「航空運送事業に使用される航空機に６０歳以上の航空機乗組員を乗務させる場合の基準」に従うようになっていること。

３－４ 航空機乗組員の職務の範囲及び内容

航空機乗組員の責任及び職務の範囲が明確に定められ、その内容については飛行前、飛行中及び飛行後毎に以下の項目が定められていること。また、航空機乗組員は一連の飛行前後において、別に定める「航空機乗組員等のアルコール検査実施要領」に基づき酒気帯びの有無を確認することが定められていること。

（１）機長

① 航空機の運航を統率し、その安全に責任を負うこと。

② 航空機乗組員の健康状態についてその他の航空機乗組員と相互に確認し、運航に支障が生じることが判明した場合には、所要の措置を講じること。

③ 運航管理担当者とともに飛行計画を作成すること。

④ 法第７３条から第７６条の２までの業務及び法別表の航空業務を行うこと。

なお、規則第１６４条の１５に規定された機長の出発前の確認事項のうち、「積載物の安全性」については、次の項目に関する的確な措置が担当

者においてなされていることの確認を行うようになっていること。また、機長の確認のために供した書類は関係部署において３ヶ月間保存されるようになっていること。

ａ．危険物の輸送が行われる場合には、当該品目の分類、搭載場所等

ｂ．搭載物の配置及び固縛の実施状況

⑤　運航状況に関する報告及び航空日誌の記載を行うこと。

（２）副操縦士

①　機長に事故があるときはその職務を代行すること。

②　機長の指揮監督の下に法別表の航空業務を行うこと。

③　その他機長の指揮命令に基づく業務を行うこと。

３－５　航空機乗組員の携帯する書類等

航空機乗組員は、その職務の遂行にあたって、航空身体検査証明書その他当該運航に必要な書類の法的有効性を自ら確認するとともに、携帯しなければならない旨、記載されていること。

４．航空機乗組員の編成

４－１　航空機乗組員の編成

航空機乗組員の編成が、使用する航空機の型式、飛行の方法等に応じて法第６５条及び第６６条の規定に適合する範囲内で定められ、また、以下の事項が定められていること。

（１）当該型式機飛行時間による制限

機長及び副操縦士の双方が、乗務する航空機と同じ型式の航空機におけるその職務での飛行時間が１００時間未満である編成は、原則として行わないようになっていること。

（２）副操縦士による操縦の実施

低視程、滑りやすい滑走路面、強い横風、ウインド・シヤー、特殊空港、その他離着陸に十分な知識、経験又は技能が求められる状況下において、副操縦士が操縦して離着陸を行うことができる場合の編成上の要件等が適切に定められていること。

（３）その他

最少乗組員数が１人の航空機で有視界飛行方式により飛行する場合であっても、路線を定めて旅客の輸送を行う客席数が９席を超える航空機には、この審査基準に定める副操縦士の資格要件及び乗務要件を満足する操縦士を乗務させること。

４－２　客室乗務員

路線を定めて旅客の輸送を行う航空機であって、以下に該当する場合には少なくとも１名の客室乗務員を乗り組ませるようになっていること。この場合の客室乗務員の技術上の基準は、第２章の客室乗務員に係る関連の審査基準に準じて所

要の要件が定められていること。

（１）操縦室から客室を監視することができないものを使用する場合

（２）客室の乗降用ドアーを不用意に開けられないような措置が講じられていないものを使用する場合

５．乗務割及び業務に従事する時間等の制限

５－１　航空機乗組員の乗務割

航空機乗組員の乗務割が、規則第１５７条の３の規定及び以下の基準に従い適切に定められていること。また、航空機乗組員の疲労状態を考慮し、乗務に支障を及ぼすと認められる場合、当該乗組員を乗務させないことが定められていること。

（１）連続する２４時間以内の勤務時間が乗務時間（注）及び乗務時間以外の勤務時間により制限され、勤務時間が１２時間を超えないこと。

（注）航空機に乗り組んでその運航に従事する時間であって、航空機が離陸のために所定の場所で移動を開始してから着陸後所定の場所で停止するまでをいい、国内定期航空運送事業の用に供する航空機にあっては、事業者が定めた運航計画等に基づき算定される当該便の出発時刻から到着時刻までをいう。以下同じ。

（２）連続する２４時間以内において乗務時間が８時間を超えないこと。また、止むを得ない事由により乗務時間が８時間を超えた場合には勤務終了後乗務時間の２倍以上の休養を与えるようになっていること。

（３）乗務時間は、１暦月１００時間、３暦月２７０時間及び１暦年１，０００時間を超えないこと。

（４）路線を定めて旅客の輸送を行う航空機に乗務する場合は、連続する７日間のうち１暦日（外国においては連続する２４時間）以上の休養を与えること。

５－２　運航管理担当者の業務に従事する時間の制限

運航管理担当者の業務に従事する時間については、運航の頻度等を考慮して、運航管理担当者の職務に支障を与えないよう定められていること。

５－３　乗務時間等の記録の保管

航空機乗組員の乗務時間、勤務時間、休養に係る記録及びその保管に関する事項が適切に定められていること。

５－４　乗務制限等

航空機乗組員及び運航管理担当者は、自ら業務に適した健康状態を維持するよう努めるとともに、業務に影響を及ぼすような心身の異常を自覚した場合、また、アルコール又は薬物の影響により正常な業務ができないおそれがあると認められた場合は、業務に従事してはならない旨、記載されていること。

航空機乗組員は、少なくとも飛行勤務（乗務を伴う一連の勤務であって、勤務

開始から最後の乗務終了までをいう。）開始前８時間以内に飲酒を行った場合又はそれ以前であっても飛行勤務開始時に酒気帯び状態となるおそれがある過度な飲酒（注）を行った場合は飛行勤務を行ってはならない旨、酒気を帯びて飛行勤務を行ってはならない旨、及び３－４に基づき実施する酒気帯びの有無の確認において酒気を帯びていることが確認された場合は乗務してはならない旨、記載されていること。

運航管理担当者及び運航管理補助者は、酒気を帯びて運航管理に係る業務を行ってはならない旨、記載されていること。

また、航空機乗組員は、自らの疲労状態を適切に管理し、疲労により乗務に支障があると自覚した場合、乗務してはならない旨、記載されていること。

（注）少なくともアルコール分解能力を１時間あたり４グラムとして算出したアルコール量を目安として許容される飲酒量を設定すること。

６．訓練及び技能審査の方法

６－１　航空機乗組員の訓練及び審査

６－１－１　用語の定義

６－１における用語の定義は、以下のとおりとする。

（１）昇格訓練

機長候補者（他社において機長としての経験を有する者を除く。）に対して、機長として必要な知識及び能力を付与するための訓練をいう。

（２）任用訓練

副操縦士として任用される者に対して、当該業務に必要な知識及び能力を付与するための訓練をいう。また、機長候補者（他社において機長としての経験を有する者に限る。）に対して、機長として必要な知識及び能力を付与するための訓練をいう。

（３）定期訓練

現に乗務している航空機乗組員に対して、一定期間ごとに必要な知識及び能力を維持、向上させるために行う訓練をいう。

（４）復帰訓練

航空機乗組員が、ある型式の航空機に一定の乗務しない期間を経た後、直前に乗務していた型式の航空機又はそれ以前に乗務していた型式の航空機に再び乗務するために必要な知識及び能力を再付与するために行う訓練をいう。

（５）型式移行訓練

ある型式の航空機に乗務している航空機乗組員に対して、同一の業務範囲（機長又は副操縦士）のまま、他の型式の航空機の乗務に移行するために必要な知識及び能力を付与するための訓練をいう。

（６）ＣＲＭ訓練

安全で効率的な運航を達成するために、すべての利用可能な人的リソース（航空機乗組員、客室乗務員、運航管理担当者、整備士、航空管制官等）、ハードウェアー及び情報を効果的に活用するための訓練をいう。

６－１－２　航空機乗組員に対する訓練

（１）一般

①　訓練の対象者

訓練は、機長及び副操縦士並びにその候補者に対して計画されていること。

②　訓練の範囲

訓練は、少なくとも、機長又は副操縦士の業務を行うために必要な技能証明及び計器飛行証明（必要な場合に限る。）を有している者に対して、当該業務を行うために必要な項目が計画されていることとし、当該技能証明等を取得するために必要な訓練については、必ずしも規定する必要はない。

③　訓練の種類

機長候補者及び副操縦士候補者に対して、少なくとも次に掲げる種類の訓練が定められていること。

イ．昇格訓練

ロ．任用訓練（機長候補者（他社において機長としての経験を有する者に限る。）及び副操縦士候補者に限る。）

ハ．定期訓練（機長及び副操縦士に限る。）

ニ．復帰訓練（航空機乗組員の復帰が行われる場合に限る。）

ホ．型式移行訓練（航空機の型式移行が行われる場合に限る。）

④　訓練の区分

③各号の訓練は、その目的、課目等を勘案して次に掲げる訓練の方式を必要に応じて適切に組み合わせて実施することが定められていること。（必ずしもすべての方式を用いる必要はない。）

イ．実機飛行訓練

ロ．模擬飛行装置による訓練

ハ．各種訓練装置による訓練

ニ．視聴覚装置による訓練

ホ．座学訓練

ヘ．セミナー形式による訓練

⑤　訓練の到達目標

③各号の訓練は、その区分、課目等ごとに訓練の到達目標が定められていること。

⑥　訓練シラバス

訓練シラバスは、③各号の訓練について、④各号の区分、課目等ごとに、必要な最少時間、許容される増加時間等が定められていること。

⑦　実機による飛行訓練に使用する機材と安全措置

訓練の目的に応じて、適切な機材を選定し、搭乗員間の連携等について適切な安全措置が定められていること。

（２）訓練の課目

①　昇格訓練及び任用訓練

機長の昇格訓練及び副操縦士の任用訓練には、使用する航空機の種類に応じて、少なくとも次のイ．、ロ．又はハ．に掲げる課目が航空機の型式ごとに定められていること。ただし、機長又は副操縦士の業務に従事するために必要な技能証明等を取得するための訓練において既に実施している課目については、重複して定める必要はない。

イ．当該事業者の使用する航空機が飛行機の場合（座学及び実地）

・運航上必要とする知識（人間の能力及び限界に関する一般的事項、危険物の取り扱い並びに非常脱出等緊急時の対応を含む。）
・使用機に関する知識
・飛行前の点検
・発動機の試運転
・地上滑走
・標準的な離着陸
・急旋回
・低速飛行
・失速
・場周飛行
・制限地着陸
・横風離着陸
・着陸復行及び不時着
・無線機器取扱法
・ＡＴＣとの交信（型式移行訓練の際は必要ない。）
・１発動機が停止した状態での飛行（多発機の場合に限る。）

ロ．当該事業者の使用する航空機が回転翼航空機の場合（座学及び実地）

・運航上必要とする知識（人間の能力及び限界に関する一般的事項、危険物の取り扱い並びに非常脱出等緊急時の対応を含む。）
・使用機に関する知識
・飛行前の点検

・発動機の試運転
・地上滑走
・標準的な離着陸
・横風離着陸
・ホバリング旋回
・急旋回
・場周飛行
・飛行中の急停止
・オートローテーション（単発機の場合に限る。）
・不時着
・無線機器取扱法
・ＡＴＣとの交信（型式移行訓練の際は必要ない。）
・１発動機が停止した状態での飛行（多発機の場合に限る。）

ハ．当該事業者の使用する航空機が飛行船の場合（座学及び実地）
・運航上必要とする知識（人間の能力及び限界に関する一般的事項、危険物の取り扱い並びに非常脱出等緊急時の対応を含む。）
・使用機に関する知識
・飛行前の点検
・発動機の試運転
・標準的な離着陸
・場周飛行
・着陸復行
・無線機器取扱法
・ＡＴＣとの交信（型式移行訓練の際は必要ない。）
・ウェイオフ
・フリーバルーン及び不時着
・１又は２以上の発動機が停止した状態での飛行

② 定期訓練

イ．定期訓練は、①に掲げる課目から定期的に実施する必要があるものとして選定された課目が航空機の型式ごとに定められ、少なくとも１年ごとに実施することが定められていること。

ロ．ただし、次に掲げる者に対しては、少なくとも、「運航上必要とする知識」のうち非常脱出等緊急時の対応、及び「使用機に関する知識」が課目に含まれていればよいものとする。
・６－１－３（２）②又は６－１－４（４）②の定期審査を受けている機長
・６－１－５（６）の定期審査を受けている副操縦士
・その他、機長の定期審査に準じて副操縦士の定期審査を少なくとも１年ごとに実施している事業者に所属する副操縦士

③　復帰訓練

復帰訓練を行う場合には、①に掲げる課目に準じた課目が航空機の型式ごとに定められていること。また、そのシラバスは、乗務中断期間の長さに応じて定められていること。

④　型式移行訓練

型式移行訓練を行う場合には、型式移行の対象となる航空機の特性等に応じて、型式を移行するために必要な①に掲げる課目に準じた課目が定められていること。

⑤　その他の訓練

上記の他、２－６に掲げる運航承認基準に基づく運航又は航空事業安全室長若しくは地方航空局保安部長が特に訓練が必要と認めた運航を実施する場合については、当該運航の承認基準に従い、又はその運航の性質等を勘案して、必要な訓練を実施するよう定められていること。

（３）訓練時間

①　昇格訓練、任用訓練及び型式移行訓練（実施する場合に限る。）の訓練時間は、それぞれ（２）①及び（２）④の訓練の課目ごとに適切に定められていること。

②　前号の訓練時間の設定にあたっては、他の型式の航空機の乗務経験等訓練の対象となる者の経歴を勘案して、訓練時間を低減することができるものとする。

③　ただし、前号の規定により訓練時間を低減する場合又は（２）①の規定により機長又は副操縦士の業務に従事するために必要な技能証明等を取得するための訓練において既に実施している課目を省略する場合であっても、昇格訓練、任用訓練及び型式移行訓練（実施する場合に限る。）の訓練時間は５時間を下回ってはならないこととする。

（４）訓練の課目及び訓練時間に係る特例

次に掲げる者に対する訓練の課目及び訓練時間については、（２）及び（３）の規定にかかわらず、特例を設けることができることとする。

①　他の類似する型式の航空機に現に乗務している者

②　運航規程のうち航空機の運用の方法及び限界、航空機乗組員に対する訓練及び審査の方法等が類似する他の事業者から移籍又は出向してきた者

③　同一型式の航空機による当該事業者が行う航空機使用事業に現に従事している者

また、路線を定めて旅客の輸送を行う場合及び国際運航を行う場合においても、上記①及び②に掲げる者に対する訓練の課目及び訓練時間については、同様に特例を設けることができることとする。

（５）技能審査で不適格となった者に対する訓練

技能審査で不適格となった者に対する訓練は課目、時間ともにその都度決めるようになっていること。

（６）訓練担当操縦士

ａ．訓練担当操縦士の任用

訓練担当操縦士については、以下の条件を満たす者の中から知識、経験、技量及び人格が適当である者を任用することが定められていること。

①　訓練を行おうとする型式の航空機の機長であること。

②　当該社の事業の用に供する飛行機、回転翼航空機又は飛行船の機長としての１００時間以上の飛行時間を含む飛行機、回転翼航空機又は飛行船による１０００時間以上の飛行時間を有する者であること。

③　（２）①の課目のうち必要な項目を選定したもの及び以下の項目を含む訓練を受けた者であること。

・訓練を行うものの責務
・訓練の方法、手順及び技術
・被訓練者の技能の適切な評価方法
・訓練の進度に問題が生じた場合の措置

ｂ．訓練担当操縦士の知識及び能力の維持

訓練担当操縦士の知識及び能力を維持する方法が定められていること。

（７）訓練担当操縦士の任用に係る特例

次に掲げる者に対する任用の要件については、（６）ａ.②の規定にかかわらず、特例を設けることができることとする。

①　事業許可又は事業計画の変更の際に任用する者

②　他の事業者において、事業の用に供する同一型式の航空機による機長時間を有する者

６－１－３　航空機乗組員に対する審査

（１）一般

①　審査は訓練の目的を考慮し、その目標が達成されたことを判定できるよう設定されていること。

②　実機による審査を行う場合にあっては、審査の目的に応じて、適切な機材を選定し、搭乗員間の連携等について適切な安全措置が定められていること。

（２）機長に係る審査

機長に係る審査には、少なくとも次に掲げる内容の審査が定められていること。

①　機長候補者（昇格訓練修了者）に対して機長昇格に係る技能審査を実施すること。

② 機長に対して年１回以上の定期的な技能審査を実施すること。

③ 機長が型式移行を行う場合には、移行しようとする型式の航空機に係る技能審査を実施すること。

④ ①～③の技能審査のうち口述審査の項目には、以下の項目が含まれていること。

イ．航空機の性能、運用限界等

ロ．運航に関する一般知識

ハ．空港等

ニ．空域（路線を定めて旅客の輸送を行う場合は「路線」を含む。）

ホ．関係規則等

⑤ ①～③の技能審査のうち実地審査の項目には、以下の項目が含まれていること。

・飛行準備

・離陸

・計器飛行方式（飛行船の場合を除く。）

・空中操作

・着陸

・通常操作

・異常操作及び緊急操作

・航空交通管制機関等との連絡

・航空機乗組員間の連携

・総合能力

（３）審査の項目に係る特例

次に掲げる者に対する審査の項目については、（２）の規定にかかわらず、特例を設けることができることとする。

① 他の類似する型式の航空機に現に乗務している者

② 運航規程のうち航空機の運用の方法及び限界、航空機乗組員に対する訓練及び審査の方法等が類似する他の事業者から移籍又は出向してきた者

また、路線を定めて旅客の輸送を行う場合及び国際運航を行う場合においても、上記①及び②に掲げる者に対する審査については、同様に特例を設けることができることとする。

（４）特別審査

事業者が必要と認める場合には、機長又は副操縦士に対して、その目的に応じた審査項目を選定し、審査を行うことができるよう定められていること。

（５）その他の審査

上記の他、２－６に掲げる運航承認基準に基づく運航又は航空事業安全室長若しくは地方航空局保安部長が特に審査が必要と認めた運航

を実施する場合には、当該運航の承認基準に従い、又はその運航の性質等を勘案して、必要な審査を実施するよう定められていること。

（６）技能審査担当操縦士

①　技能審査担当操縦士の任用

技能審査担当操縦士については、以下の条件を満たす者の中から知識、経験、技量及び人格が適当である者を任用することが定められていること。ただし、ロの運用については、事業許可又は事業計画の変更の際に特例を設けることも可能とする。（技能審査担当操縦士は以下の条件を満たす訓練担当操縦士が兼任することができるものとする。ただし、自らが当該審査に係る訓練を担当した者の技能審査を行うことはできない。）

イ．審査を行おうとする型式の航空機の機長であること。

ロ．次の飛行経験を有する者であること。

ａ．当該社の事業の用に供する飛行機の機長としての２００時間以上の飛行時間を含む飛行機による１，５００時間以上の飛行時間。

ｂ．当該社の事業の用に供する回転翼航空機の機長としての２００時間以上の飛行時間を含む回転翼航空機による１，０００時間以上の飛行時間。

ｃ．当該社の事業の用に供する飛行船の機長としての２００時間以上の飛行時間を含む飛行船による１，０００時間以上の飛行時間。

ハ．技能審査担当操縦士講習（審査業務講習）を修了した者であること。

ニ．地方航空局保安部長が行う承認審査に合格した者であること。

②　技能審査担当操縦士の資格の維持

イ．技能審査担当操縦士は、年に１回運航審査官による定期審査を受けなければならないこと、及び「指名技能審査員の認定について」（平成１４年６月２１日付け、国空航第２６７号）に定める指名技能審査員による定期審査を受けた者については、運航審査官による定期審査を受けなくてもよいことが、各々定められていること。

ロ．上記イの定期審査を受けなかった場合、又はこれに合格しなかった場合には当該技能審査担当操縦士は解任されることが定められていること。

ハ．航空事業安全室長若しくは地方航空局保安部長が必要と認めて臨時に行う審査を受けなかった場合、又はこれに合格しなかった場合には解任されることが定められていること。

（７）審査要領

機長の審査、及び技能審査担当操縦士の承認審査並びに指名技能審

査員の認定審査を実施するために必要な細目的な事項は、運航安全課長が別に定める。

（８）審査結果の管理

航空機乗組員に係る審査の結果について、次に掲げるとおり、適切に取り扱われることが定められていること。

①　審査結果の報告先が定められていること。

②　不合格者、低評価者等に対する措置が適切に行われるよう定められていること。

６－１－４　路線を定めて旅客輸送を行う場合の要件

（１）一般

路線を定めて旅客の輸送を行う航空機に乗り組む機長の訓練及び審査に関する規定の設定については、６－１－１から６－１－３（６－１－３（６）及び（７）を除く。）までの規定に加え、本項の規定を適用する。

（２）機長の慣熟飛行訓練

①　機長に対して、機長として乗り組もうとする型式の航空機について、当該事業者の運航規程に従って行う飛行による２５時間以上の慣熟飛行訓練を行うことが定められていること。

②　①の慣熟飛行訓練については、路線運航時のＯＪＴ等をもってこれに充てることができるものとする。また、当該機長が（４）②イ.の査察担当操縦士の認定を受けている場合若しくはこれに準ずる者として航空事業安全室長若しくは地方航空局保安部長が認めた場合、又は他の事業者から移籍若しくは出向した場合であって、当該機長が移籍若しくは出向前に同一型式の航空機に係る機長資格認定を受けている場合は申請により訓練時間を軽減することができるものとする。

（３）ＣＲＭ訓練

運航に２人以上の航空機乗組員を要する飛行機を運航する場合にあっては、以下に掲げる訓練が行われるよう定められていること。

①　訓練の構成

ＣＲＭ訓練は、少なくとも以下の種類の訓練により構成されること。

イ．導入訓練：ＣＲＭの重要性とＣＲＭへの取り組み姿勢に重点を置いた訓練

ロ．定期訓練：ＣＲＭの定着のための訓練

②　訓練時期

イ．導入訓練：航空機乗組員として当該事業の運航（事業の運航において実施する路線訓練等を含む。以下本項において同じ。）に従事する日までに行うこと。

ロ．定期訓練：導入訓練を受けた航空機乗組員に対して、当該事業

の運航に初めて従事した日から１年又は導入訓練を行った日から１年のいずれか遅い方を超えないうちに、及びその後は前回の定期訓練から１年を超えない間隔で行うこと。

ただし、定期訓練を他の定期的な訓練と同時に行う場合であって、当該訓練の実施間隔について運航規程又はその附属書において１年を超えることが認められている場合には、１年を超えてもよい。ただし、最大１５ヶ月を超えることがあってはならない。

③　訓練内容

イ．導入訓練には、少なくとも以下の内容を含むこと。

・ＣＲＭの重要性（通常の編成に加え、路線訓練等の編成も考慮した内容とすること。）
・ＣＲＭの観点から参考となる過去の航空機事故等
・コミュニケーションと乗組員の連携の重要性
・上記に関する演習

ロ．定期訓練には、以下の内容を含むことが望ましい。

・導入訓練内容の復習
・ＣＲＭの日常の運航への適用
・上記に関する演習

④　訓練方法

訓練方法は、③に掲げる訓練内容及びその目的に応じて、以下の方法の中から適切に組み合わせたものであること。

座学（講義）、ビデオ教材、ディスカッション、ロールプレイ等

⑤　訓練時間

訓練時間は、以下の時間とすること。

イ．導入訓練：６時間以上

ロ．定期訓練：３０分間以上

⑥　訓練の評価

ＣＲＭ訓練は、航空機乗組員のチームとしての能力に着目するものであるから、個人の合否の判定に結びつくような評価を行うものとする必要はない。

訓練後においては、航空機乗組員が訓練結果を日常の運航にフィードバックさせ学習経験として役立てるものとなっていること。

又、訓練を行う事業者は訓練プログラムが所定の目的を達成するよう、常に当該プログラムを見直し改善を行うこと。

⑦　教官

ＣＲＭ訓練を担当する教官は、当該訓練を適切に実施することができるよう訓練を受けた者であること。

（４）機長及び査察担当操縦士の認定及び定期審査

①　機長の認定

機長について、以下に規定する認定を受けることが定められてい

ること。

イ．法第６５条第２項の表第１号又は第２号に掲げる航空機に該当する飛行機又は回転翼航空機に乗り組む機長については、機長として必要な知識及び能力を有することについて、航空局長、地方航空局長又は（４）②イ．に定める査察担当操縦士の認定を受けること。

ロ．上記イ．以外の機長については、（４）②イ．に定める査察担当操縦士の認定を受けること。

ハ．上記イ．又はロ．の認定を受けた機長については、６－１－３（２）①又は③の審査を受ける必要はないものとする。

② 機長の定期審査

機長について、以下に規定する定期審査を受けることが定められていること。

イ．法第６５条第２項の表第１号又は第２号に掲げる航空機に該当する飛行機又は回転翼航空機に乗り組む機長にあっては、機長として必要な知識及び能力を有することについて、１年に１回（通常状態及び異常状態における当該型式機の操作及び措置に関するものについては、６月に１回）航空局長又は地方航空局長による審査に合格しなければ、これを機長として乗り組ませてはならないことが定められていること。

ただし、当該事業者が操縦士が機長として必要な知識及び能力を有するかどうかについて１年に１回（通常状態及び異常状態における当該型式機の操作及び措置に関するものについては６月に１回）審査する制度並びに当該事業者の操縦士の中から当該審査を担当する者（法第７２条第９項の指名を受けた者を含む。以下「査察担当操縦士」という。）を定めている場合であって、当該査察担当操縦士の審査に合格した者についてはこの限りでない。

ロ．上記イ．以外の機長にあっては、機長として必要な知識及び能力を有することについて、１年に１回（ＩＦＲにより飛行する飛行機に乗り組むものにあっては、通常状態及び異常状態における当該型式機の操作及び措置に関するもののうち、（５）の実施細則に定める事項について６月に１回）審査する制度並びに査察担当操縦士を定め、当該査察担当操縦士の審査に合格しなければ、これを機長として乗り組ませてはならないことが定められていること。

ハ．上記イ．又はロ．の定期審査を受けた機長については、６－１－３（２）②又は６－１－５（６）の定期審査を受ける必要はないものとする。

③ 査察担当操縦士の認定及び定期審査

査察担当操縦士（法第７２条第９項の指名を受けた者を除く。）

は当該審査を担当する者にふさわしい経験、知識及び能力を有することについて航空局長又は地方航空局長による認定及び１年に１回の定期審査を受けることが定められていること。

（５）実施細則

６－１－４（４）に規定する機長の認定及び定期審査、査察担当操縦士の認定及び定期審査並びに査察担当操縦士による社内審査を行う事業者の社内制度の審査を実施するために必要な細目的事項については、運航安全課長が別に定める。

６－１－５　国際運航を行う場合の要件

（１）一般

国際運航を行う航空機に乗り組む航空機乗組員の訓練及び審査に関する規定の設定については、６－１－１から６－１－３の規定に加え、本項の規定を適用する。（路線を定めて旅客の輸送を行う国際運航の場合は、６－１－１から６－１－４の規定に加え本項の規定を適用する。）

（２）訓練の課目

機長の昇格訓練及び副操縦士の任用訓練について、６－１－２（２）①イ．及びロ．に規定する訓練課目「運航上必要とする知識（人間の能力及び限界に関する一般的事項、危険物の取り扱い並びに非常脱出等緊急時の対応を含む。）」及び「使用機に関する知識」には、少なくとも以下の訓練項目が含まれていなければならないものとする。

①　「運航上必要とする知識」（座学）

・航空機乗組員の責務
・航空法及び同施行規則の関連条文
・運航管理の基礎
・航空気象
・航空管制の方式及び用語
・空中航法（計器飛行方式による飛行を行う場合にあっては、計器飛行方式に関する一般的事項を含む。）
・ＣＦＩＴの回避（計器飛行方式による飛行を行う場合に限る。）
・捜索救難に関する事項
・危険物の取り扱い
・人間の能力及び限界に関する一般的事項
・その他航空機の運航の安全に関する事項

②　「非常脱出等緊急時の対応」（座学及び実機、モックアップ等を使用した実地）

・非常事態への一般的対処方法（航空機乗組員間の連携を含む。）
・緊急着陸
・緊急着水（洋上飛行を行う場合に限る。）

・非常脱出
・非常用装備品の使用
・飛行中及び地上での火災
・その他必要な事項

③　「使用機に関する知識」（座学）
・性能上の特性（航空機の重量、重心位置の管理及び必要離着陸滑走路長の算出を含む。）
・各系統の概要と取扱い（通常時及び異常時の作動、機能の限界を含む。）
・飛行規程の内容（各通常操作、非常操作及び運用限界を含む。）
・飛行計画（燃料消費率等の当該型式機の性能を考慮したもの）
・乱気流、ウインド・シヤー等の悪天候に対する措置
・その他必要な事項

（３）定期訓練

定期訓練は、６－１－２（２）①に掲げる課目（上記（２）に掲げる項目を含む。）から定期的に実施する必要があるものとして選定された課目が定められ、原則として１年ごとに行うことが定められていること。ただし、上記（２）の「非常脱出等緊急時の対応」の訓練項目のうち、非常脱出及び非常装備品の使用に関する訓練（原則として実地訓練とする。）については、機長及び副操縦士に対して年１回以上行うことが定められていること。

（４）機長の慣熟飛行訓練

①　機長に対して、機長として乗り組もうとする型式の航空機について、当該事業者の運航規程に従って行う飛行による２５時間以上の慣熟飛行訓練を行うことが定められていること。

②　①の慣熟飛行訓練については、路線運航時のＯＪＴ等をもってこれに充てることができるものとする。また、当該機長が６－１－４（４）②イ．の査察担当操縦士の認定を受けている場合若しくはこれに準ずる者として地方航空局保安部長が認めた場合、又は他の事業者から移籍若しくは出向した場合であって、当該機長が移籍若しくは出向前に同一型式の航空機に係る機長資格認定を受けている場合は申請により訓練時間を軽減することができるものとする。

（５）ＣＲＭ訓練

運航に２人以上の航空機乗組員を要する飛行機を運航する場合にあっては、本章６－１－４（３）に従って訓練が行われるよう定められていること。

（６）副操縦士の任用審査及び定期審査

①　副操縦士に対して、実地による技能審査を任用時及びその後は年１回以上定期的に行うことが定められていること。

②　①の実地による技能審査は、少なくとも６－１－３（２）⑥イ．

又はロ．に掲げる項目について行うことが定められていること。

③　①の実地による技能審査は、６－１－３（６）の規定に従って任用された技能審査担当操縦士により行うことが定められていること。

６－２　運航管理担当者の訓練及び審査

（１）路線を定めて旅客の輸送を行う航空機に係る運航管理担当者は、法第７８条に基づく運航管理者の技能検定に合格している者を除き、以下の課目についての任用訓練を受け地方航空局長が行う認定審査に合格しなければならないよう定められていること。

①　座学課目

必要に応じて次に掲げる項目について訓練を行うよう定められていること。

イ．航空機

使用航空機の構造、性能及び燃料消費関係

ロ．航空機の運航

重量配分の基本原則及び重量配分の航空機の運航に及ぼす影響

ハ．航空保安無線施設

航空保安施設の諸元、機能及び使用方法並びに運航上の運用方法

ニ．無線通信施設

航空無線通信施設の概要、通信組織及び施設の運用方法及び手続

ホ．航空気象

風系、気流の擾乱、雲、着氷、空電、霧等航空機の運航に影響を及ぼす気象現象に関する知識及び気象観測の方法

ヘ．気象通報

気象通報の組織及び通報式

ト．天気図の解析

天気記号、技術用語及び解析の一般原則

チ．空中航法

無線航法及び推測航法に関する一般知識並びに航法用計器の原理及び取扱方法

リ．法規

航空法規

②　実技課目

必要に応じて次に掲げる項目について訓練を行うよう定められていること。

イ．飛行計画作成に必要な情報の収集及び解析

ロ．飛行計画の作成

ハ．機長に対するブリーフィング

ニ．運航の監視

ホ．その他運航管理に必要な事項

（２）上記（１）以外の運航管理担当者等に対しては、その職務の内容に応じ上記（１）①及び②の中から適切な課目を選定し任用訓練を実施するよう定められていること。ただし、路線を定めて旅客の輸送を行う航空機の業務に従事する運航管理担当者の資格要件としてこの審査基準に定める経験又は資格、並びにこれに相当する資格又は業務経歴を有する者であって、職務を遂行する上で十分な知識及び技能を有すると認められる者を除く。

（３）付与すべき知識・技能の課目、訓練の実施方法を勘案した訓練時間が適切に定められていること。

（４）訓練を行う者の要件が以下に従い適切に定められていること。

ａ．訓練を行う者の任用

イ．航空運送事業者は、訓練の種類を考慮して適切な者を、訓練を行う者として任用することが定められていること。

ロ．訓練を行う者は設定された任用訓練シラバスが終了していなければならないことが定められていること。

ｂ．任用訓練の内容

訓練を行う者の任用訓練には、（１）①及び②の課目のうち必要な項目を選定したもの及び以下の項目を含む訓練が定められていること。

・訓練を行うものの責務
・訓練の方法、手順及び技術
・被訓練者の技能の適切な評価方法
・訓練の進度に問題が生じた場合の措置

ｃ．訓練を行う者の知識及び能力を維持する方法が定められていること。

（５）高カテゴリー航行等を行う場合にあっては、２－６に掲げる運航承認基準に従い必要な訓練を行うように定められていること。

６－３　危険物輸送に係る教育訓練

航空機乗組員及び運航管理担当者等（危険物の取扱いに従事する者に限る。）に対し、別に定める「危険物輸送に係る教育訓練について」に従い適切な教育訓練が実施されるよう定められていること。

６－４　その他

旅客又は貨物を運送中の航空機において、緊急事態、異常事態の模擬が行われてはならないよう定められていること。

７．航空機乗組員に対する運航に必要な経験及び知識の付与の方法

７－１　機長の空港等に係る乗務要件

機長に対して、運航に必要な経験及び知識に係る次に掲げる乗務要件が定められていること。

（１）乗務要件は空港等（場外離着陸場を含む。以下この章において同じ。）について以下のように設定するものとする。

（２）当該事業の用に供する航空機が就航する範囲内で、気象条件、地形及び出発・進入方式等の特性を考慮して航空機乗組員に付与すべき経験及び知識の程度が以下の区分を用いて定められていること。（全ての区分を用いる必要はない。また、初期進入高度からの降下が有視界気象状態における昼間に行われる場合にあっては、必ずしも③、④及び⑤の区分を用いる必要はない。）

①　航路資料による学習を求める空港等

②　①の学習に加え、視聴覚教材による教育を求める空港等

③　①の学習又は②の学習及び教育に加え、操縦室での離着陸のオブザーブ経験を求める空港等

④　①の学習又は②の学習及び教育に加え、模擬飛行装置による訓練を求める空港等

⑤　①の学習又は②の学習及び教育に加え、操縦席での離着陸の経験を求める空港等

（３）機長に対して、使用する空港等に応じて、（２）の経験及び知識を適切に付与するとともに、当該経験及び知識が確実に付与されていない場合には、当該空港等への乗り入れを行ってはならないことが定められていること。

（４）（２）②、③、④及び⑤に該当する空港等における離着陸のために必要な当該空港等に係る最近１年間の離着陸経験（視聴覚教材による教育を含む。）が設定されていること。

（５）（４）の最近の飛行経験を満足しない機長に対しては、必要に応じて、実機による離着陸、離着陸のオブザーブ、視聴覚教材、航路資料による学習等の方法により、適切に経験及び知識を再付与することが定められていること。

（６）前各号の規定にかかわらず、当該事業者にとって経験のない空港等を使用しようとする場合（運休していた路線を再開する場合を含む。）又は新型式機を導入しようとする場合にあっては、適切に初期運航要員を任用し、その運航経験等を考慮して運航に必要な知識を付与すればよいものとする。

７－２　機長の乗務要件の審査

（１）７－１（２）の②、③、④及び⑤に該当する空港等において初めて離着陸を行う機長に対して、適切に経験及び知識が付与されているかどうか審査を行うことが定められていること。

（２）（１）の審査は、６－１－３（６）の規定に従って任用された技能審査担当操縦士により行うことが規定されていること。

（３）空港等が隣接しその特性が類似している場合であって、一方の空港等についての経験及び知識が（１）の審査により確認されている場合は、もう一方の空港等に関する審査を省略することができるものとする。

（４）７－１（２）②及び③の空港等に係る審査は口述審査により、また７－１（２）④及び⑤の空港等に係る審査は口述審査及び実地審査により行うことが定められていること。

７－３　副操縦士の乗務要件

副操縦士の乗務要件については、機長の乗務要件の区分に準じて空港等について定められていること。（必ずしも機長と同一の乗務要件である必要はない。）その上で、必要な経験及び知識が付与され、必要に応じて審査するよう定められていること。

７－４　その他の乗務要件

上記の他、２－６に掲げる運航承認基準に基づく運航又は航空事業安全室長若しくは地方航空局保安部長が特に経験及び知識の付与が必要と認めた運航を実施する場合にあっては、当該運航の承認基準に従い、又はその運航の性質を勘案して、必要な経験及び知識が付与されるよう定められていること。

７－５　事業者による付加的な経験及び知識の付与

上記までの規定によるほか、事業者が機長又は他の航空機乗組員に対して、空港等に係る経験及び知識の付与を付加的に行う場合にあっては、７－１から７－４までの基準は適用しないものとする。

７－６　国際運航を行う場合の要件

７－６－１　機長の飛行地域に係る乗務要件（当該事業の用に供する航空機が就航する範囲内において特殊な飛行地域がある場合に限る。）

機長に対して、運航に必要な経験及び知識に係る次に掲げる乗務要件が定められていること。

（１）乗務要件は飛行地域について以下のように設定するものとする。

（２）当該事業の用に供する航空機が就航する範囲内において、気象条件、航法、その他運航環境等を勘案して特に経験及び知識が必要な特殊な飛行地域がある場合には、当該飛行地域に乗り入れる機長に対して、実機による飛行、実機によるオブザーブ、航路資料等の方法により付与すべき経験及び知識の程度が適切に定められていること。

（３）（２）の経験及び知識を付与した機長に対して、当該飛行地域の運航を行うために必要な当該飛行地域に係わる最近一年間の飛行経験が設定されていること。

（４）（３）の最近の飛行経験を満足しない機長に対しては、必要に応じて、実機による飛行、実機によるオブザーブ、航路資料等の方法により、適切に経験及び知識を再付与することが定められていること。

（５）前各号の規定にかかわらず、当該事業者にとって経験のない飛行地域を飛行しようとする場合（運休していた路線を再開する場合を含む。）又は新型式機を導入しようとする場合にあっては、適切に初期運航要員を任用し、その運航経験等を考慮して運航に必要な知識を付与すればよい。

７－６－２　機長の乗務要件の審査

（１）７－６－１（２）の特殊な飛行地域において初めて運航を行う機長に対して、適切に経験及び知識が付与されているかどうか審査を行うことが定められていること。

（２）（１）の審査は、６－１－３（６）の規定に従って任用された技能審査担当操縦士により行うことが規定されていること。

（３）７－６－１（２）の特殊な飛行地域に係る審査は口述審査及び実地審査により行うことが定められていること。

７－６－３　副操縦士の飛行地域に係る乗務要件（当該事業の用に供する航空機が就航する範囲内において特殊な飛行地域がある場合に限る。）

副操縦士の乗務要件については、機長の乗務要件に準じて特殊な飛行地域について定められていること。（必ずしも機長と同一の乗務要件である必要はない。）その上で、必要な経験及び知識が付与され、必要に応じて審査するよう定められていること。

７－６－４　事業者による付加的な経験及び知識の付与

上記までの規定によるほか、事業者が機長又は他の航空機乗組員に対して、飛行地域に係る経験及び知識の付与を付加的に行う場合にあっては、７－６－１から７－６－３までの基準は適用しないものとする。

８．離陸し、又は着陸することができる最低の気象状態

８－１　最低気象条件

（１）有視界飛行方式により離着陸を行う場合

航空交通管制機関から特別有視界飛行方式による許可等を受けた場合を除き、規則第５条又は当該国が定めた有視界気象条件以上の気象状態で飛行するよう定められていること。

ただし、航空交通管制機関から許可等を受けた場合を除き、適用される地上視程及び雲高の最低値を次のとおりとする。

①　飛行機

地上視程：５，０００メートル、雲高：３００メートル

②　回転翼航空機及び飛行船

地上視程：１，５００メートル、雲高：３００メートル

（２）計器飛行方式により離着陸を行う場合

①　離陸し、又は着陸することができる最低の気象状態が、使用が予想されるすべての空港等（代替空港等を含む。）について、航空機の型式、離着陸に必要な装備品の装備状況、空港等の特性、航空保安施設の状況、気象観測施設の状況、操縦者の知識及び経験等に適応して定められていること。

②　最低の気象状態は、当該国又は空港等の管理者が定めた気象条件、又は公示されたObstacle Clearance Altitude／Height（進入及び進入復行において障害物と航空機との安全な垂直間隔が保てる最低の高度又は高さ）等に基づきＩＣＡＯマニュアル等に準拠し求められる最低の気象条件以上で

なければならない旨、記載されていること。

なお、地上視程換算値（ＣＭＶ）を設定する場合には、ＣＭＶを利用できる条件及び利用方法について記載されていること。

８－２　最低気象状態の適用の方法

計器飛行方式により飛行する場合の最低気象条件の適用の方法が、以下の飛行の段階毎に定められていること。

（１）飛行計画作成の段階

（２）離陸の段階

（３）進入及び着陸の段階

８－３　精密進入

高カテゴリー航行を行う場合には、２－６に掲げる運航承認基準に従い、必要な基準が定められていること。

また、飛行機については、精密進入において滑走路末端上を安全に通過する高さ（ＴＣＨ：Threshold Crossing Height）が着陸の形態及び姿勢を基に適切に定められていること。

９．最低安全飛行高度

９－１　最低安全飛行高度

最低安全飛行高度は、航法上の誤差、航路上の地形特性及び気流の擾乱を考慮し、航空交通管制機関との交信ができる限り可能なよう定められていること。また、多発機の場合は一の発動機が不作動の場合でも着陸に適した空港等に着陸できる高度、単発機の場合は発動機が不作動となった場合でも当該機の滑空比により、あらかじめ選定した空港等に安全に着陸できる高度であって、以下に適合する高度が選定されるよう定められていること。

（１）計器飛行方式

①　当該国が公示した最低経路高度（ＭＥＡ）以上の高度。

②　ＭＥＡが公示されていない場合は、次の高度。

ａ．高地又は山岳地域においては、予定経路の両側８キロメートル以内の最も高い障害物の上端から少なくとも６００メートル以上の高度。

ｂ．上記ａ．以外の地域においては、予定経路の両側８キロメートル以内の最も高い障害物の上端から少なくとも３００メートル以上の高度。

（２）有視界飛行方式

①　夜間において路線を定めて旅客の輸送を行う航空機にあっては、予定経路の両側９キロメートル以内の最も高い障害物の上端から少なくとも３００メートル以上の高度。

②　上記①以外の航空機にあっては、飛行経路上の最高障害物（当該航空機を中心として水平距離６００メートルの範囲内の最も高い障害物）に３００メートルを加えた高度以上の高度。

また、この高度を維持して飛行することが困難な状況に遭遇した場合、期を失することなく引き返すか最寄りの適切な空港等に着陸を行うこととなっていること。

③　市街地上空を飛行する回転翼航空機は、最低安全高度以上であって、騒音防止の観点から特に必要のない場合は、可能な限り対地高度６００メートル以上の高度。

（３）最低安全高度以下の飛行を行う場合の安全措置

①　物資輸送等の最低安全高度以下の低空飛行を行う場合は、実地に事前調査を行い可能な限り障害物に目印を付けるよう定められていること。

②　規則第１７６条第１号に掲げられた消防機関等からの依頼若しくは通報を受けて捜索若しくは救助のための航行を行うに際して、又は規則第１７６条第３号に掲げられた救急医療用ヘリコプターとして救助のための航行を行うに際して最低安全高度以下の飛行を行う場合は、以下に従い安全性の要件が定められていること。

イ．使用航空機は、多発機であること。

ロ．操縦士の要件（飛行時間、特定業務の飛行経験）及び訓練の要件が定められていること。なお、特に救急医療用ヘリコプター操縦士の乗務要件、訓練要件及び事業者における能力確認について、地方航空局保安部運用課長が同等の安全性を確保するものとして認めた場合を除き、本細則別紙に基づいて定められていること。

ハ．その他必要な安全対策が定められていること。

（４）つり下げ輸送

①実施方法

回転翼航空機が物件を機体の外につり下げて運送する場合（以下「つり下げ輸送」という。）の実施方法について、輸送の安全に留意し、以下の事項を定められていること。

（飛行前）

イ．事前に現場調査を行い、作業場の状況（地形、障害物、風向き等）や飛行経路における障害物及び地上物件を確認し、代替飛行場、つり索の長さ、地上で物件のつり上げ・下げ作業を行う者の配置等について決めること。

ロ．使用する機外物件つり下げ装置が耐空性を有するとともに、実施する作業が運用限界内であることを確認すること。

ハ．機体の損傷等の緊急時において、地上の人又は物件に危険を与えることなく不時着できる場所が選定されていること。また、飛行経路は原則として人口密集地や道路・鉄道の上を避けること。ただし、やむを得ず飛行する場合は適切な安全対策を講じること。

ニ．作業に携わる者（以下「作業員」という。）の役割分担が明確に定められていること。

ホ．全ての作業員は、作業を実施するまでにそれぞれの業務内容・業務

に必要な情報（使用する機外物件つり下げ装置の性能・操作手順、飛行規程、物件に応じた固縛方法、飛行経路上の障害物等）について十分に把握しておくこと。

ヘ．機長は、作業前のブリーフィングで、全ての作業員が、当日の業務内容、役割分担、安全上の留意点等、業務に必要な事項について把握していることを確認すること。

（飛行中）

イ．輸送にあたっては、手信号や用語の使い分け等、作業員間で常にコミュニケーションをとれる手段を確保していること。

ロ．物件のつり上げ、輸送、荷降ろしの各フェーズにおいて、安全に輸送するための手順が作業員毎に定められていること。

ハ．つり下げ輸送時の物件の落下及び破損を防止するために、物件の特徴に応じた適切な梱包・固縛・玉掛けの方法が定められていること。

ニ．物件のつり上げの際には、適切に梱包・固縛・玉掛けされていることを確認する体制を構築すること。

ホ．ダウンウォッシュによる地上物品の散乱防止等、地上で作業を行う者の安全を確保する方法が定められていること。

ヘ．機体の損傷等の緊急事態が発生した場合にとるべき手順が明確に定められていること。

ト．つり上げ・つり降ろし作業を行う場所は、やむを得ない場合を除き、十分な広さが確保されるとともに、第三者の立入が制限されていること。

チ．作業全般を通じて安全を確認する体制を構築すること。

（飛行後）

作業終了後、作業記録を作成し適切に保管すること。

②教育・訓練

全ての作業員に対し、それぞれの役割に応じて教材・科目・時間を定め、業務に必要な知識及び技量を取得・維持するよう、任用時及び年に１回、教育・訓練を行うとともに、訓練記録を作成し適切に保管すること。教育・訓練の内容については少なくとも、以下の事項を含むこと。

・航空法規
・つり下げ輸送作業手順
・使用する機体・つり下げ装置の性能・操作手順、運用限界を含めた飛行規程等の内容
・物件に応じた適切な固縛等の方法
・作業員の役割分担
・緊急時の対応
・作業時のコミュニケーション方法
・安全上の留意点

１０．緊急の場合においてとるべき措置等

１０－１　緊急事態発生時等の措置

航空機乗組員及び運航管理担当者等がとるべき措置及び緊急事態に備えてあらかじめ取るべき措置が、想定される次のような緊急事態に応じて適切に定められていること。

（１）機材故障

発動機の不作動、無線通信機の故障、航法機器の故障等

（２）緊急着陸等

超過重量着陸、緊急着陸（水）、緊急脱出等

（３）空中火災

（４）ハイジャック

（５）爆発物脅迫（爆発物その他の危険物に係る緊急時の対応措置を含む）

（６）外国からの要撃

（７）他の航空機の遭難の認知、緊急・非常通信の運用

（８）その他の不測事態

１０－２　航空機乗組員及び運航管理担当者等の職務

緊急事態発生時等の航空機乗組員及び運航管理担当者等の責任及び職務の範囲が以下に従い適切に定められていること。

（１）機長

①　機長は、航空機に緊急事態が発生した場合、事態の掌握に努め可能な限り関連法令等に従い航空機の緊急操作等を行い、当該事態等の克服に努めるようになっていること。

②　機長は、航空機に緊急事態が発生し、当該事態を克服するための措置をとるにあたり、関連法令等から逸脱する措置を必要とした場合は、遅滞なくその旨を当該国の航空当局に報告を行うようになっていること。

また、当該国から要求された場合、原則として、１０日以内に書面による報告を当該国の適切な機関に行うとともに、その写しを航空局安全部航空事業安全室又は地方航空局保安部運用課へ提出すること。

③　機長は、他の乗組員に対し緊急事態を克服するため適切な指示を与えその職務を指揮統括し、また、旅客に対し必要に応じ事態の状況を説明し安全のため必要な事項について指示又は命令を行うこと。

④　機長は、航空交通管制機関、運航管理担当者等と連絡を密にし状況並びに対応措置を逐次報告するように努め、必要な支援を求めること。

（２）機長以外の乗組員

機長以外の乗組員は、機長の指示に従い、一致協力して事態の克服に努めること。

（３）運航管理担当者等

①　運航管理担当者等は、可能なあらゆる手段により航空機との連絡を確

保し事態の把握につとめ機長の支援を行うこと。

② 運航管理担当者等は、事態の状況を直ちに会社内外の関係機関に通報すること。

③ 運航管理担当者等は、航空交通管制機関、捜索救難機関等との連絡を密にし適切な支援を求めること。

１０－３ 緊急事態発生時の連絡・通報体制

会社内外の関係者への連絡・通報の体制・方法が明確に定められ、かつ、関係者に周知徹底するよう定められていること。

１０－４ 外国からの要撃を受けた場合の措置

要撃を受けた場合は、別に定める「緊急時の場合においてとるべき措置等に係る技術上の基準（外国からの要撃を受けた場合）」に従った措置をとるよう定められていること。

１０－５ 操縦室の施錠及び立入

（１）ドアの施錠

操縦室にドアが装備されている場合は、当該ドアは施錠可能なものであって、業務の必要上客室乗務員が行う場合を除き、操縦室内側からのみ施錠するようになっていること。また、操縦室ドアの施錠及び解錠を実施する時期、実施者その他必要な事項が定められていること。

（２）操縦室への立入

運航中の航空機のドアが装備された操縦室に航空機乗組員、客室乗務員以外の者が立ち入ることに関し、その基準、手続の方法等が明確に定められていること。

１０－６ 航空機内検索用チェックリスト

爆発物脅迫等があった場合、飛行中の機内における爆発物等の捜索はチェックリストに基づき実施しなければならないよう定められていること。チェックリストには、検索の要領及び爆発物または不審物が発見された場合のとるべき措置等の指針が必要に応じ記載されていること。

１０－７ 救急用具等

（１）規則第１５０条に基づく救急用具（救急用医薬品等及び感染症予防用具を除く。）を搭載し、その種類、数、搭載の場所及び取扱方法が明確に定められていること。

（２）規則第１５０条第１項に規定された救命胴衣を必要とする場合は、搭乗幼児数と同数の幼児用救命胴衣を備えていること。

（３）規則第１５０条第１項第１号ハの区分にあっては、救命胴衣又はこれに相当する救急用具を搭乗者全員が着用するか否かについて、運航形態に

応じたリスク分析及び評価を行い、搭乗者全員の安全を確保するための措置を講じるようになっていること。

（４）規則第１５０条第１項第１号ニの区分にあっては、搭乗者全員が救命胴衣又はこれに相当する救急用具を着用するようになっていること。ただし、救急搬送など医療上の理由により困難な場合を除く。

（５）前号に掲げるもののほか、回転翼航空機によるOffshore Operation（海上の施設又は船舶上のヘリポートを使用する運航をいう。）にあっては、搭乗者全員が救命胴衣又はこれに相当する救急用具を着用するようになっていること。ただし、救急搬送など医療上の理由により困難な場合を除く。

（６）救急用医薬品等及び感染症予防用具については、別に定める「救急の用に供する医薬品及び医療用具並びに感染症の予防に必要な用具について」に従って、搭載及び管理が行われるようになっていること。

（７）旅客が使用する救急用具については、旅客に対しあらかじめその使用方法及び格納場所を周知せしめるようになっていること。

（８）国際運航を行う場合にあっては、当該機に搭載された救急用具、救命用具の情報を速かに捜索救難機関に提供できるよう装備の一覧表を備えなければならない旨、記載されていること。

１０－８　飛行記録等の保全

法第７６条に規定された事故、法第７６条の２に規定された事態等が発生したと認めた場合、機長（機長に事故があるときは、機長に代わってその職務を行うべきものとされている者。）は、飛行記録装置及びその他航空機の運航状況を記録するための装置（搭載されている場合に限る。）の記録の保全に努めるとともに、着陸し発動機を停止した後可及的速やかに操縦室音声記録装置（搭載されている場合に限る。）の電源を切る等同記録保全のための措置を的確に講じなければならない旨、記載されていること。

１０－９　その他

路線を定めて旅客の輸送を行う航空機の客室内での携帯用電子機器、デジタルカメラの使用等の安全阻害行為等について、法第７３条の４第５項等に従い、旅客に対する周知徹底を図るよう定められていること。

１１．航空機の運用の方法及び限界

１１－１　航空機の運用の方法及び限界

航空機の型式毎に、飛行規程、航空機製造者のマニュアル等に準拠して、かつ、操縦者の慣熟度、空港等の特性及び気象状態を考慮して運用の方法及び限界が定められていること。

また、当該機に係る性能及び諸系統の詳細、重量及び重心の管理等に係る事項が定められていること。

１１－２　運用制限

（１）滑走路面が雪氷等で覆われている場合等の運用上の制限及び離着陸重量制限が航空機の性能に応じて適切に定められていること。

（２）氷、霜、雪等が機体に付着し飛行性能に影響を及ぼす状態のまま離陸してはならない旨、記載されていること。防氷液が使用される場合は、気象状況に応じた当該液の持続時間がその使用方法とともに設定されていること。

１１－３　旅客在機中の燃料補給

（１）飛行機又は飛行船の場合

旅客が搭乗、在機又は降機中に燃料補給等の作業を行う場合は、航空機からの避難を直ちに指示することができるよう適切に要員が配置され、かつ、燃料補給作業を監督する者と機内の責任者との間で適切な方法により相互の連絡が確保されるよう定められていること。

（２）回転翼航空機の場合

旅客が在機中又は回転翼が回転中に燃料補給の作業を行う場合は、航空機からの避難を直ちに指示することができるよう適切に要員が配置され、かつ、燃料補給作業を監督する者と機内の責任者との間で適切な方法により相互の連絡が確保されるよう定められていること。また、適切な実施条件と手順が定められていること。

加えて、旅客が在機中に燃料補給等の作業を行う場合は、次に掲げる事項が定められていること。

① 旅客が搭乗又は降機中若しくは酸素補充中に燃料補給の作業を行わないこと。

② 予め旅客に対し、燃料補給中に異常が生じた場合にとるべき行動について説明を行うこと。

③ 回転翼が回転中に燃料補給の作業を行う場合は、緊急時等に回転翼を停止する際に、機外の回転翼の回転範囲内において、いかなる人員も存在しないことを確認すること。

④ 原則として、燃料補給口に近い側のドアは閉じておき、その反対側のドアは開けておくこと。

⑤ 火災の危険性が高まった場合には、直ちに燃料補給を中止すること。

⑥ 非常脱出に使用される乗降口付近に脱出の妨げとなり得る障害物を置かないこと。

⑦ 搭乗者は非常脱出に備えてシートベルトを着用していないこと。

⑧ 回転翼が回転中に燃料補給の作業を行う場合、在機している旅客は、燃料補給の直前及び直後の飛行に継続して在機する者に限ること。

⑨ 航空ガソリン若しくはワイドカット系燃料又はこれらが混合した燃料を用いて燃料補給を行わないこと。

⑩ 旅客が搭乗、在機若しくは降機中又は酸素補充中に燃料抜き取りの作業

を行わないこと。

１１－４　酸素供給

航空機乗組員、客室乗務員及び旅客に供給するための呼吸用酸素量が少なくとも以下の基準の量以上搭載されなければ出発させてはならないよう定められていること。また、酸素を必要とする場合は、搭乗幼児数と同数の酸素供給装置及び所要の供給量を有し、かつ、幼児及びその保護者が座席位置を移動せずに当該装置を使用することができる位置となるような座席管理を行うこと。

（１）与圧装置を有しない航空機

①　３，０００メートルから４，０００メートルまでの高度で飛行する場合は、当該高度における飛行時間から３０分を減じた飛行時間中航空機乗組員全員が必要とする量

②　４，０００メートルを超える高度で飛行する場合は、当該高度における飛行時間中搭乗者全員が必要とする量

（２）与圧装置を有する航空機

３，０００メートルを超える高度で飛行する場合は、当該飛行に係る最高の予定高度から与圧喪失の場合に３，０００メートルの高度に達するまでに要する飛行時間中航空機乗組員全員が必要とする量（航行の安全上４，０００メートルを超える高度で飛行を継続する必要がある場合は、当該高度における飛行時間中搭乗者全員が必要とする量を加えた量）

１１－５　その他

（１）高カテゴリー航行等を行う場合にあっては、２－６に掲げる運航承認基準に従い、必要な運用範囲の制限が定められていること。

（２）国際航空運送事業の用に供する航空機には、航空法第５９条の規定に基づく書類に加え、別に定める「航空運送事業に係る事業許可証の様式及び事業許可証の真正性の証明について」による真正性の証明を受けた事業許可証の写し及び別に定める「運航に関する仕様書（OPERATIONS SPECIFICATIONS）発行要領」による当該航空機型式に係る運航に関する仕様書の写しを備え付けるよう定められていること。

１２．航空機の操作及び点検の方法

１２－１　航空機の操作及び点検の方法

航空機の型式毎に、飛行規程、航空機製造者のマニュアル等に基づいて、通常操作手順、故障時操作手順、非常操作手順、点検手順等に係る事項が定められていること。

１２－２　チェックリストの使用

航空機の型式毎に、運航規程、飛行規程、航空機製造者のマニュアル等に基づき、飛行前、飛行中及び飛行後の各段階における操作・点検において、また、

緊急事態発生時の措置においてチェックリスト又はこれに相当するものが使用されなければならないよう定められていること。

１２－３　ヒューマン・ファクター

操作手順、点検手順及びチェックリストの設定及び適用にあたっては、航空機の諸系統等のシステムに対するヒューマン・パフォーマンス（航空機の運航の安全及び効率性に影響する人間の能力及び限界）を考慮するようになっていること。

１２－４　その他

（１）航空機乗組員の着席

航空機乗組員は、職務の遂行上必要な場合等を除き、操縦室の所定の座席に着席しなければならない旨、記載されていること。

（２）航空機乗組員の座席ベルトの使用等

航空機乗組員は、操縦室の所定の座席において職務を遂行中は座席ベルトを装着しなければならず、離陸及び着陸態勢にある間は、加えて肩バンドを装着するよう定められていること。（肩バンドが装備されていない場合を除く。）

（３）酸素の使用等

①　航空機乗組員は、以下に掲げる状況にある場合は、継続して酸素吸入を行うよう定められていること。

ａ．与圧装置を有しない航空機

・３，０００メートルから４，０００メートルまでの高度を飛行する場合は、３，０００メートルに到達し３０分を経過した後当該高度にある時間中。

・４，０００メートルを超える高度で飛行する場合は、当該高度にある時間中。

ｂ．与圧装置を有する航空機

与圧喪失が発生した場合に運航中の高度から３，０００メートルの高度まで降下する時間中。

②　７，６００メートル（２５，０００フィート）を超える高度で運航中の与圧航空機の航空機乗組員は、必要時に所定の座席において直ちに酸素マスク（飛行機にあってはクイック・ドニング式をいう。以下、本項において同じ。）を使用できる状況を維持しなければならないよう定められていること。また、飛行機にあっては、１２，５００メートル（４１，０００フィート）を超える高度を飛行する場合において、操縦士のうちいずれか一人が常時酸素マスクを着用すること、及び操縦士のうちいずれか一人が離席する場合の措置について定められていること。飛行機以外の航空機にあっては、７，６００メートル（２５，０００フィート）を超える高度を飛行する場合において、操縦士のうちいずれか一人

が離席する場合の措置、及び操縦士のうちいずれか一人が常時酸素マスクを着用しなければならない高度について定められていること。

（４）高カテゴリー航行等を行う場合にあっては、２－６に掲げる運航承認基準に従い、必要な操作及び点検の方法等が定められていること。

１３．装備品等が正常でない場合における航空機の運用許容基準等

１３－１　用語の定義

本項における用語の定義は、以下のとおりとする。

（１）運用許容基準

運航者により設定される、装備品等が正常でない場合に、当該航空機の運航が許容されるかどうかの基準を、航空機の航行の安全を害さない範囲で定めたもの。

（２）ＣＤＬ（Configuration Deviation List）

設計者により定められ設計国の承認を受けた、飛行開始にあたって装備しないことが認められる航空機の外部部品の基準。当該基準には、必要に応じ運用限界等の条件が含まれる。

（３）ＭＭＥＬ（Master Minimum Equipment List）

設計者により定められ設計国の承認を受けた、飛行開始にあたって装備品等が正常でなくとも航空機の運航が許容される基準。当該基準には、運用条件、運用制限、運用手順等の条件が含まれる。

１３－２　一般

（１）運用許容基準はすべての装備品等について定めたものではなく、発動機等、航空機の安全性の確保のため明らかに必要なもの及び航空機の安全性に影響を与えないものは含まれていない旨、記載されていること。

（２）運用許容基準は装備品等が不作動の状態で無期限に航空機の運航を継続することを目的とするものではなく、定められた修理、装備品等の交換の手順を前提として、装備品等が不作動の状態で安全な航空機の運航を確保することを目的とするものである旨、記載されていること。

（３）運用許容基準は、ＭＭＥＬがある場合には、当該ＭＭＥＬに準拠し、かつ、ＭＭＥＬの範囲内で航空運送事業者の運用経験及び技術水準を考慮して設定されたものであること。なお、ＭＭＥＬに序文（Preamble）、定義（Definition）等がある場合には、それらにも準拠したものであること。また、ＭＭＥＬがない場合には、航空運送事業者の運用経験及び技術水準を考慮して設定されたものであること。

１３－３　適用等

（１）運用許容基準を満足しない場合は、航空機を出発させてはならないこととなっていること。

（２）運用許容基準を満足する場合であっても航空機をより良好な状態に保つ

ようできる限り修理しなければならないこととなっていること。

（３）運用許容基準を定めていない装備品等が正常でない場合には、当該正常でない装備品等の修理等を持越してよいかどうかを判断する手続きが定められていること。

（４）複数の運用許容基準適用項目の装備品等が不作動の場合は、それらの装備品等が不作動であることが相俟って、許容できない安全の低下又は航空機乗組員の過度のワークロードの増加に繋がることがないことが決定されない限り、飛行が開始されないこととなっていること。

（５）運用許容基準の設定又は適用に当たっては、装備品等が不作動の状態での運航を行っている間に更なる不具合が生じ得ることを考慮することとなっていること。また、特に認められていない限り、運用許容基準の適用が飛行規程の限界事項、緊急操作又は当局による他の耐空性の要件を逸脱してはならないこととなっていること。

（６）運用許容基準を適用し装備品等が不作動の状態で運航する場合には、定められた運航条件が遵守されることとなっていること。また、運用許容基準に従い、機長に注意喚起するためのプラカード等による適切な明示が行われることとなっていること。また、運用許容基準の適用が航空日誌に適切に記載されることとなっていること。

（７）運用許容基準の適用に当たっては、必要に応じ不作動の装備品等に不作動処置等適切な処置をする整備手順が定められていること。また、必要な航空機乗組員の運航手順が定められていること。

（８）運用許容基準を適用する場合の手続き及び処置が定められていること。この場合、航空機を出発させることを決める最終決定は機長が行うことが定められていること。

１３－４　運用許容基準要目

（１）航空機の型式毎に、運用許容基準要目として、装備品の装備数、最低作動数及び適用条件が定められていること。

（２）運用許容基準要目の適用条件の設定にあたっては、ＶＦＲ、ＩＦＲ、天候等の運航条件並びに当該故障が他に影響を与えないための故障の隔離及び航空機乗組員に注意喚起するための表示等の処置が考慮されていること。

１３－５　修理持越し基準

運用許容基準を適用して、修理を持越す場合の修理持越し基準（当該故障を修理しなければならない時期又は基地等）が定められていること。なお、やむを得ない理由により修理持越し基準の規定を超えて修理を持ち越す場合は、その場合の処置について規定しなければならない。この場合、修理持ち越しの決定後すみやかに航空局安全部航空事業安全室長又は地方航空局保安部先任整備審査官にその旨届け出なければならない。

１３－６　その他

自蔵航法、広域航法、ＲＶＳＭ航行、高カテゴリー航行、ＧＰＳを使用した運航、非精密進入方式においてＦＭＳ装置のＶＮＡＶ機能を使用する運航、同時並行ＰＲＭ進入、ＣＰＤＬＣを使用する航空機運航、ＥＦＢを使用する航空機運航、ＡＤＳ－Ｂ　ＯＵＴ機上装置を使用する航空機等を行う場合にあっては、それぞれ２－６に掲げる運航承認基準に従い、これらの運航に適用される運用許容基準が定められていること。

１３－７　ＣＤＬ適用基準

飛行規程にＣＤＬが定められている場合は、それに準拠して必要な事項を定めることができる。

１４．空港等、航空保安施設及び無線通信施設の状況並びに位置通報等の方法

１４－１　航路資料の内容等

（１）飛行の区間に応じて航空路誌を基に、空港等、航空路、航空保安施設及び無線通信施設の状況並びに位置通報等の方法が必要により航路資料に記載されていること。また、航路資料を作成する場合は、飛行する地域に適用される捜索救難業務方式、救難信号その他当該業務に係る情報が航路資料に含まれていること。

（２）航路資料には、飛行の区間に応じて最低安全飛行高度、地形及び障害物、使用する空港等の出発進入方式及びこれら関連する航空交通管制方式等が必要に応じ記載されていること。

（３）航路資料は、航空機乗組員、運航管理担当者等が容易に使用できるものであること。

１５．航空機の運航に係る地上取扱業務の実施方法及び地上取扱業務に従事する者の教育訓練の方法

１５－１　一般

（１）地上取扱業務に使用する機材の運用による航空機の損傷を防止するための措置を講じることが定められていること。

（２）空港管理者の定める規則等に基づく安全措置を講じることが定められ、会社が定めた手順により当該措置が図られること。

（３）不具合が発生した場合の会社内外の関係者との連絡・通報の体制及び方法が明確に定められていること。

（４）旅客動線（機側周辺の旅客の移動、航空機への搭乗及び航空機からの降機に係る部分に限る。）における旅客の転倒、落下等の防止、雷雨・強風などの悪天候時における旅客誘導その他の旅客の安全のための対策が定められていること。

（５）スポットにおける異物の有無の確認と除去を講じることが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること。

（注）１５－２－１から１５－２－７に掲げる業務以外の地上取扱業務については、１５－１及び１５－３のみが適用される。

１５－２　地上取扱業務の実施方法

各業務の実施方法に関し以下の事項が定められていること。

１５－２－１　搭載管理に係る業務（運航管理に係る業務として実施される場合は、運航管理の実施方法として定めてもよい。）

（１）搭載管理に係る業務に従事する者の職務の範囲及び内容が定められていること。

（２）重心位置及び重量分布の算出を行うこと並びに算出に必要な情報が与えられることが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること。

（３）航空機の型式毎に乗務員及び機内積載物（客室装備品、機内用品、重量バラスト等）の重量の決定方法が定められていること。

（４）重心位置及び重量分布を機長へ通知することが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること（重心位置及び重量分布の算出を航空機乗組員が行う場合を除く。）。

（５）重心位置及び重量分布に差異等が生じ、貨物の取り卸しや搭載位置の変更をしなければならない事態等が発生した場合の措置が定められていること。

１５－２－２　搭降載に係る業務

（１）搭降載に係る業務に従事する者の職務の範囲及び内容が定められていること。

（２）出発前に、旅客乗降ドア及び貨物室ドアが確実に閉扉していることを確認することが定められていること。

（３）積載物の搭載、固定及び取り卸しに係る以下の事項を行うことが定められていること。

a．搭載前の積載物の外観（変形、汚損等）及び積載場所の点検

b．ネット等による積載物の確実な固定

c．積載物取り卸し後の積載物の外観（変形、汚損等）及び積載場所の損傷、漏洩・残留物等の有無の確認

（４）搭降載監督者等が貨物及び手荷物が適切に搭載されたことを確認することが定められていること。また、貨物及び手荷物の搭載及び固定が完了したことが機長及び必要に応じ関係部署に報告されることが定められていること（機長自らが確認する場合を除く。）。

１５－２－３　旅客・貨物取扱に係る業務

（１）旅客・貨物取扱に係る業務に従事する者の職務の範囲及び内容が定められていること。

（２）旅客、手荷物及び貨物の重量の決定方法が定められていること。

（３）重心位置及び重量分布の制限を考慮した旅客の座席へのアサインは、会社が定めた手順により業務が行われること。

（４）搭乗予定旅客が搭乗していることを確認することが定められていること。

（５）旅客手荷物又は貨物の受託に際し、当該手荷物又は貨物の状況確認（損傷、液体漏れ、異臭等）が行われることが定められていること。

（６）貨物に関する情報（貨物の大きさ・重量、危険物に関する情報等）を搭載管理担当者（重心位置及び重量分布の算出を行う者）へ提供することが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること。

１５－２－４　危険物の取扱いに係る業務

１５－２－１から１５－２－３の業務のうち危険物の取扱いに係る業務については、「危険物の取扱いに係る業務の規程の審査要領」に従って必要な事項が定められていること。

１５－２－５　航空機の防除雪氷に係る業務

航空機の防除雪氷に係る業務については、「防除雪氷業務に係る審査要領」に従って必要な事項が定められていること。

１５－２－６　航空機の燃料補給に係る業務

（１）航空機の燃料補給に係る業務に従事する者の職務の範囲及び内容が定められていること。

（２）燃料の規格及び管理の方法が適切に定められていること。燃料の規格は、航空機の製造者が指定するものであることが定められていること（製造者による指定がない場合を除く。）。

また、燃料は品質が劣化しないように保存されることが定められていること。

（注）冬期における航空燃料の取扱いについては、「冬期における航空燃料の取扱いについて」に従うこと。

（３）燃料の補給の手順、燃料への不純物の混入を防ぐ手順及び燃料の補給中の防火措置等が適切に定められていること。

（４）燃料の補給記録が３ヶ月以上保管されることとなっていること。

（５）１１－３の規定に基づき、旅客在機中の燃料補給が適切に行われることが定められていること。

１５－２－７　地上走行支援に係る業務

（１）地上走行支援に係る業務に従事する者の職務の範囲及び内容が定められていること。

（２）地上走行支援に係る業務について、会社が定めた以下の方法により業務が行われること。

a．地上走行支援業務の担当者の配置の方法

b．地上走行支援業務の担当者間の連携の方法
c．地上走行支援業務の担当者と航空機乗組員との連絡方法
d．不測事態発生時の措置及び整備士を含む社内関連部署への連絡方法

（３）航空機の運航に係るエンジンの始動及び航空機の外部からの状況監視を行う場合には、会社が定めた手順により業務が行われること。

（４）航空機の運航に係るマーシャリング及び航空機の牽引（トーイング及びプッシュバック）を行う場合は、会社が定めた手順により業務が行われること。

（５）他の航空機、地上取扱業務に係る機材及び建造物との接触を防止するための監視を行うことが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること（機長自らにより監視を行う場合を除く。）。

（６）回転中のプロペラ（後流の危険範囲を含む。）並びにローターブレードへの人又は車両の接近を防止するための監視及び措置を行うことが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること（エンジン始動直前に、航空機乗組員又は同乗の整備士により明らかに人又は車両の接近のおそれがないことを確認することとなっている場合を除く。）。

１５－３　地上取扱業務に従事する者の教育訓練の方法

地上取扱業務に従事する者に対し、地上取扱業務に係る次に掲げる教育訓練の要件が定められていること。

（１）教育訓練課目は、地上取扱業務の内容に応じて定められていること。なお、航空機の種類及び使用する地上取扱業務に係る機材等を考慮して教育訓練が実施されることとなっていること。

（２）付与すべき知識・技能の内容、訓練の実施方法を勘案した訓練時間が定められていること。

（３）教育訓練を行う者について、知識、能力等を勘案して指名すること。

（４）教育訓練の修了後、教育訓練の実施状況、資格・認定の状況（資格・認定を求める場合に限る。）を記録し保管、管理すること。

（５）（１）から（４）のほか、航空機の防除雪氷に係る業務に実施する者に対しては、別に定める「防除雪氷業務に係る審査要領」の６．又は８．に従い適切な教育訓練を実施するよう定められていること。

（６）（１）から（４）にかかわらず、危険物の取扱いに従事する者に対しては、別に定める「危険物輸送に係る教育訓練について」に従い適切な教育訓練が実施されるよう定められていること。

１６．航空機の運航に係る業務の委託の方法（航空機の運航に係る業務を委託する場合に限る。）

１６－１　基本方針

航空機の運航に係る業務の委託を行う場合は、委託する業務の範囲及び内容、委託先における当該業務の遂行状況を管理する方法等が「運航に係る業務の委託の運用指針」Ⅳ．１（１）及び（２）に従い適切に定められていること。

１６－２　その他

運航関係の各業務の委託及び航空機の運航に関する業務の管理の委託に関しては、第２章の関連の規定に従うようになっていること。

第４章　運航規程審査基準（その３）

（客席数が３０席以下かつ最大有償搭載量が３，４００キログラム以下である飛行機（ターボジェット発動機又はターボファン発動機を装備したものに限る。）であって、路線を定めて行う航空運送事業（注）以外の用に供するもの（新聞、テレビ等の公共通信手段、配布文書等により一般公衆に対する旅行の募集又は宣伝を行って集客しないものに限る。））

（注）「路線を定めて行う航空運送事業」とは、路線を定めて一定の日時により航行する航空機により行う航空運送事業又は特定の二地点間において計画的に反復継続（３０日間に１５往復を超える頻度をもって反復し、かつ、３０日を超えて継続する形態をいう。）して行う航空運送事業をいう。

１．総則

１－１　目的

運航規程は、事業者が航空運送事業を実施するに際しての運航関係業務の実施基準を定めたものであり運航の安全かつ業務の円滑な遂行を図ることを目的とすること、また、当該業務に従事する者は適切な業務の実施のためにこれを遵守しなければならない旨、記載されていること。

１－２　安全運航の推進等

（１）事業者は、事故を防止し運航の安全を確保する責任において、耐空性改善通報、航空機製造者の技術情報、他社で発生した事故・重大インシデント情報等を収集の上分析し、また、自社で発生した事故・重大インシデント等に係る再発防止策を策定し、必要に応じこれらの方策を運航規程に反映しなければならない旨、記載されていること。

（２）法第１１１条の４（法第１２４条において準用する場合を含む。）及び規則第２２１条の２に基づき、本邦航空運送事業者が国土交通大臣に報告しなければならないこととされている航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態のうち、運航部門に関連するものについて、適切に情報を収集し当局に報告する旨、記載されていること。

１－３　内容

以下の内容が定められていること。ただし、客室乗務員に係る基準は、客室乗務員を航空機に乗り組ませて事業を行う場合にのみ適用する。

また、関連法令等（国際運航を行う場合にあっては、その地域に適用される当該国等の法令、規則、方式等を含む。以下同じ。）に従って業務を行うために必要な事項が定められていること。

（１）運航管理の実施方法

（２）航空機乗組員及び客室乗務員の職務

（３）航空機乗組員及び客室乗務員の編成

（４）航空機乗組員及び客室乗務員の乗務割並びに運航管理者等の業務に従事する時間の制限
（５）航空機乗組員、客室乗務員及び運航管理者等の訓練及び技能審査の方法
（６）航空機乗組員に対する運航に必要な経験及び知識の付与の方法
（７）離陸し、又は着陸することができる最低の気象状態
（８）最低安全飛行高度
（９）緊急の場合においてとるべき措置等
（１０）航空機の運用の方法及び限界
（１１）航空機の操作及び点検の方法
（１２）装備品等が正常でない場合における航空機の運用許容基準等
（１３）空港等、航空保安施設及び無線通信施設の状況並びに位置通報等の方法
（１４）航空機の運航に係る地上取扱業務の実施方法及び地上取扱業務に従事する者の教育訓練の方法
（１５）航空機の運航に係る業務の委託の方法（航空機の運航に係る業務を委託する場合に限る。）
（注）「小型航空機運用規程の編集に関するガイドライン（平成19年3月23日、（社）全日本航空事業連合会ヘリコプター部長、飛行機部会長）」に基づき、ＡＦＭの呼び出しによる編集方法によることができる（ただし、同ガイドライン中2.1）項で規定された航空機に限る）。

１－４　運航規程附属書

運航規程に定める事項であって運用上必要な細則的事項について、運航規程附属書（以下「附属書」という。）を定める場合には、附属書の体系及び内容並びに附属書の設定及び変更の方法が運航規程本書に定められていること。

１－５　適用

以下について定められていること。
（１）運航規程（附属書を含む。以下同じ。）は事業者の職員及び委託先職員（以下「職員」という。）が行う運航関係業務に適用されること。
（２）職員は運航規程の他、関連法令等に従って業務を行わなければならないこと。
（３）運航規程が外国の関連法令等に抵触する場合は、当該国の領域内においては当該法令等が優先すること。

１－６　設定及び変更

１－６－１　運航規程の設定及び変更は国土交通大臣又は地方航空局長の認可を受けなければならない旨、記載されていること。

１－６－２　以下に掲げる事項の設定又は変更をするときは、１－６－１の規定に係わらず、予めその旨を国土交通大臣又は地方航空局長へ届け出なければならない旨、記載されていること。

（１）本細則に基づく事項以外の設定及び変更
（２）本細則に基づく事項を補足するための内容の設定及び変更（航空機の国籍記号及び登録記号の記載を含む。）
（３）耐空性改善通報（ＴＣＤ）又はＡＤ等製造国政府当局の指示に基づく設定及び変更
（４）運用許容基準のＭＭＥＬどおりの変更又はＣＤＬ適用基準の飛行規程のＣＤＬどおりの変更
ただし、航空運送事業者が、自社の運用許容基準とＭＭＥＬ又は自社のＣＤＬ適用基準と飛行規程のＣＤＬとの対比表を用意し、常にこれを維持管理し、自社基準とＭＭＥＬ又は飛行規程のＣＤＬとの相違を明確化する場合に限る。また、航空法第６０条ただし書及び同法第６１条第１項ただし書の許可に係る事項は除く。
（５）ＭＭＥＬより厳しい運用許容基準又は飛行規程のＣＤＬより厳しいＣＤＬ適用基準への変更（例：修理期限の短縮、装備数又は最低作動要求数の増加、ＭＭＥＬより厳しい条件追加）
ただし、航空運送事業者が、自社の運用許容基準とＭＭＥＬ又は自社のＣＤＬ適用基準と飛行規程のＣＤＬとの対比表を用意し、常にこれを維持管理し、自社基準とＭＭＥＬ又は飛行規程のＣＤＬとの相違を明確化する場合に限る。また、航空法第６０条ただし書及び同法第６１条第１項ただし書の許可に係る事項は除く。
（６）本章１１又は１２に示す内容を定めた規程のうち飛行規程又は製造者等のマニュアル等どおりの設定及び変更
ただし、航空運送事業者が、自社規程と飛行規程又は製造者等のマニュアル等との対比表を用意し、常にこれを維持管理し、自社規程と飛行規程又は製造者のマニュアルとの相違を明確化する場合に限る。

１－６－３　以下に掲げる軽微な事項の設定又は変更をしたときは、１－６－１の規定に係わらず、遅滞なくその旨を国土交通大臣又は地方航空局長へ届け出なければならない旨、記載されていること。
（１）部署又は役職等の名称の変更であって、職務の範囲及び内容の変更を伴わない変更
（２）客観的に明白な誤記又は脱字に係わる変更並びに法令の制定又は改廃に伴う条番号の変更等の内容の同一性を失わない範囲の変更

１－７　管理

１－７－１　運航規程は常に最新の内容に保たなければならず、事業者はそのために必要な見直しを適時適切に行うとともに、見直した内容は速やかに関係者に周知しなければならない旨、記載されていること。
特に、ＴＣＤ及びＡＤ等の製造国政府当局の指示（以下「ＴＣＤ等」という。）、飛行規程及び航空機の製造者が発行したマニュアルのうち Flight Crew Operations Manual (FCOM)又はこれらと同等のもの（以下「飛行

規程等」という。)、Master MEL(MMEL)、Configuration Deviation List (CDL)、Dispatch Deviation Guide(DDG)／Dispatch Deviation Procedure Guide(DDPG)等（以下「ＭＭＥＬ等」という。）に基づき運航規程の見直しを行う場合には、その評価を迅速に行い、やむを得ない場合を除き、以下の期間内に完了（必要な申請又は届け出のための社内手続きを完了していること。以下同じ。）することになっていること。なお、見直しにあたっては改訂の背景（海外における事案や製造国政府の法令の改訂等）を十分に考慮すること。

（１）ＴＣＤ等に基づく運航規程の見直し

ＴＣＤ等が指示する期限

（２）飛行規程等に基づく運航規程の見直し

イ　運航の安全に重大な影響がある改訂（運用限界に係るもの等）：受領後すみやかに

ロ　（イ）以外のもの：受領後６ヶ月以内

（３）ＭＭＥＬ等に基づく運航規程の見直し

受領後１２ヶ月以内

１－７－２　運航規程の内容を見直しした場合には、当該見直しに際しての評価内容と評価結果等（評価において非採用となり、その結果見直し不要となったものを含む。）を記録しておくこと。

記録は運航規程本書又は附属書毎に、これらが有効な期間は、紙又は電子媒体により保管しておくこと。

１－７－３　運航規程本書又は附属書は、少なくとも以下の者及び部署に対しその業務上必要な部分が配布されるよう定められていること。

（１）航空機乗組員、運航管理担当者等

（２）運航基地（定期的に又は恒常的に運航管理業務（補助業務を含む。）を実施する場所をいう。以下同じ。）

（３）運航に係る業務の委託先

（４）事業者を管轄する航空局安全部航空事業安全室又は地方航空局保安部運用課、運航基地を管轄する空港事務所等（空港出張所を含む。）

１－８　運航の組織

運航に関する業務を的確に遂行するために必要な組織並びにその職務内容及び責任を、以下に掲げる組織毎に定めること。また、組織図を付すこと。

（１）運航に従事する者（航空機乗組員、客室乗務員、運航管理者又は運航管理担当者）が属する組織

（２）（１）が行う業務を管理する組織(基準、乗務、技量等)

（３）運航に係る業務の委託を行う場合は、委託の管理を行う組織

（４）上記の他、運航に関する業務に従事する者が属する組織

２．運航管理の実施方法

２－１　運航管理者等の資格要件及び指名方法

法第７７条に規定された運航管理者又は運航管理担当者（最大離陸重量が５，７００キログラム以下の飛行機に対し運航管理者と同等の業務を行う者をいう。）及び運航管理補助者（運航管理者又は運航管理担当者の業務を補佐する者をいう。）の資格要件及び指名方法に関し以下の事項が定められていること。

（１）運航管理者の資格要件等

ａ．法第７８条に基づく運航管理者技能検定に合格していること。

ｂ．この審査基準に定める任用訓練を受け発令されていること。

ｃ．必要な無線従事者の資格を有すること。

ｄ．１年ごとに、この審査基準に定めた定期訓練を受けていること。

（２）運航管理担当者の資格要件等

ａ．この審査基準に定める任用訓練を受け発令されていること。

ｂ．必要な無線従事者の資格を有すること。

（３）運航管理補助者の資格要件等

運航管理者又は運航管理担当者の訓練に準じた訓練を受け指名されていること。

２－２　運航管理者等の配置

運航管理者又は運航管理担当者の配置は、運航の頻度等業務量を十分考慮して２－３に定める職務が十分行えるよう、以下の事項に適応するよう定められていること。また、地域、運航回数、運航時間帯、使用航空機等を考慮して必要に応じ運航管理者又は運航管理担当者を補佐するために運航管理補助者を置くことができる。

（１）運航管理業務を行う主基地に前項（１）の要件を満たす運航管理者又は前項（２）の要件を満たす運航管理担当者を配置すること。

（２）運航管理者又は運航管理担当者の勤務時間は、地域、運航回数、運航時間帯、使用航空機等を考慮して、航空機の出発前（最大離陸重量が５，７００キログラムを超える飛行機にあっては飛行計画の承認を行う前）に、その時点及び当該航空機の航行中における飛行経路上の気象状態、航空情報その他航空機の航行に必要な情報を適切に収集・提供できるよう定められていること。

（３）運航管理者又は運航管理担当者は、担当した航空機の飛行が終了するか、他の担当者にその業務を引き継ぐまで、業務を行うよう定められていること。

２－３　運航管理者及び運航管理担当者の職務の範囲及び内容

運航管理者又は運航管理担当者の責任及び職務の範囲が明確に定められ、その内容については、飛行前、飛行中及び飛行後毎に以下の事項が定められていること。また、運航管理者又は運航管理担当者は、航空機との通信に係る業務（運航管理補助者を介してなされる場合を含む。）を実施する前に、別に定める「航空

機乗組員等のアルコール検査実施要領」に基づき酒気帯びの有無を確認することが定められていること。ただし、外国の法令等によりアルコール検査を実施できない理由等が示されている場合は、他の同等な方法とすることができる。

（１）飛行前

ａ．航空機乗組員の出頭の確認、気象情報、航空情報、使用空港等に関する情報、使用航空機に関する情報等の収集を行うこと。

ｂ．出頭した航空機乗組員の健康状態を確認し、運航に支障が生じることが判明した場合には、所要の措置を講じること。

ｃ．航空機の安全な運航に必要な情報を機長に提供し、飛行計画の作成を援助すること。（最大離陸重量が５，７００キログラムを超える飛行機にあっては、航空機の安全な運航に必要な情報を分析し、飛行計画を承認するとともに、機長にこれらの情報を提供すること。）

（２）飛行中

航空機の運航の状況を確認し、必要に応じ、機長と協議し、飛行計画を変更（最大離陸重量が５，７００キログラムを超える飛行機にあっては飛行計画の変更を承認）すること。また、航空機の位置が把握できなくなり、かつ、当該機との通信ができない場合は、当該機の位置を最後に把握した地点の空域を管轄する航空交通管制機関に通報すること。

（３）飛行後

ａ．当該飛行に関する運航状況について機長から説明を受け（運航管理補助者を介してなされる場合を含む。）、必要に応じて報告書を作成すること。

ｂ．運航に関する書類を整理し、機長の出発前の確認に供した書類の内、飛行計画、離着陸重量、重心位置及び重量分布に関する書類は少なくとも３ヶ月間保存すること。

２－４　運航管理補助者の職務の範囲及び内容

運航管理補助者を置く場合には、運航管理者又は運航管理担当者の職務を補佐するために、以下に掲げるものを行わせることができることとし、その責任及び職務の範囲が明確に定められていること。また、運航管理補助者は、航空機との通信に係る業務を実施する前に、別に定める「航空機乗組員等のアルコール検査実施要領」に基づき酒気帯びの有無を確認することが定められていること。ただし、外国の法令等によりアルコール検査を実施できない理由等が示されている場合は、他の同等な方法とすることができる。

（１）飛行前

ａ．航空機乗組員の出頭の確認、気象情報、航空情報、使用空港等に関する情報、使用航空機に関する情報等の収集を行うこと。

ｂ．出頭した航空機乗組員の健康状態を確認し、運航に支障が生じることが判明した場合には、所要の措置を講じること。

ｃ．航空機の安全な運航に必要な情報を機長に提供すること。

（２）飛行中

運航管理補助者は、運航管理担当者が行う業務を援助すること。

（３）飛行後

ａ．当該飛行に関する運航状況について、機長から説明を受けた場合は、運航管理者又は運航管理担当者に報告すること。

ｂ．運航に関する書類を整理し、機長の出発前の確認に供した書類の内、飛行計画、離着陸重量、重心位置及び重量分布に関する書類は少なくとも３ヶ月間保存すること。

２－５　運航管理の基準

飛行計画の作成及び変更並びに運航の監視の基準として、以下の事項が適切に定められていること。

（１）飛行計画の作成及び出発可否の決定

ａ．飛行の方法

計器飛行方式による場合は、以下の基準により代替空港等が選定されること。

①　出発地に対する代替空港等の選定等

出発地の気象状態が、出発時に着陸の最低気象条件未満の場合又はその他の事由により離陸後出発地に引き返すことができない場合には、出発地から１発動機不作動の巡航速度で双発の航空機にあっては１時間、３発以上の航空機にあっては２時間以内に到着できる範囲内に、出発地に対する代替空港等を選定し飛行計画に明示すること。ただし、上記の範囲内に目的空港等又は目的空港等に対する代替空港等が選定される場合を除く。

②　目的地に対する代替空港等の選定等

原則として少なくとも１ヶ所の代替空港等を選定し飛行計画及び航空交通管制機関に提出する飛行計画（以下「提出飛行計画」という。）に明示すること。ただし、飛行時間が６時間以下であって、到着予定時刻の前後それぞれ１時間以上の幅（飛行時間が１時間未満の場合は、出発予定時刻から到着予定時刻の１時間後までの間）を考慮した上で、目的地の気象状態が少なくとも雲高が６００メートル以上、かつ、地上視程が５，０００メートル以上であると予想される場合、及び国際運航を行う場合であって目的地が他の空港等から孤立し代替空港等とすることができる適切な空港等がない場合には、目的地に対する代替空港等を選定しないことができる。

③　その他

双発機による長距離進出運航を行う場合には、別に定める「双発機による長距離進出運航実施承認審査基準」及び「双発機による１８０分を超える長距離進出運航実施承認審査基準」に適合するＥＴＯＰＳ代替空港を選定し飛行計画及び提出飛行計画に明示すること。（客席数が19 以下であり、かつ、最大離陸重量が45,500 キログラム以下の航空運送事業

の用に供する双発の飛行機により、無風状態において一発動機不作動時の巡航速度で、着陸可能飛行場からの飛行時間が180 分を超えない長距離進出運航を実施する場合を除く。）

b．飛行経路

計器飛行方式、有視界飛行方式の別に以下の基準が定められていること。

①　計器飛行方式

適切な巡航高度が選定され、使用航空機の機上装置の内容に応じた確実な航法等が実施できる飛行経路が選定されること。

②　有視界飛行方式

イ．飛行中発動機が不作動になった場合、安全に着陸できる場所を確保した飛行経路が選定されること。ただし、多発機にあっては、その性能を考慮して必要に応じ不時着場を選定すること。

ロ．高度２０，０００フィート以上の飛行及び雲上有視界飛行（ＶＭＣ　ＯＮ　ＴＯＰ）を行わないこと。

また、夜間の飛行については地上の照明等により位置を確認できる経路を選定する他、航空交通の輻輳している空域を避けること。

ハ．公海上の飛行については、その地域に適用されるＩＣＡＯ地区補足方式に規定された有視界飛行方式の制限に従うこと。

c．使用空港等の特性

①　飛行計画は、使用空港等の標高、物理的諸元、障害物の状況等を適切に考慮したものであること。

②　空港等以外の場所で離着陸を行う場合は、離着陸地帯等の要件その他安全確保に係る措置が適切に定められていること。

なお、別に定める「地方航空局における場外離着陸許可の事務処理基準について」に従って定められていること。

d．巡航高度

巡航高度が最低安全飛行高度、航路上の気象状況、航空保安無線施設、航法性能要件等の運用状況等に基づき適切に選定されること。

e．気象条件等

以下の基準が定められていること。

①　計器飛行方式

イ．出発地の気象状態が離陸の最低気象条件以上でなければ出発させてはならないこと。

出発地に対する代替空港等を選定しない場合には、出発地に適用される着陸の最低気象条件を満足すること。

ロ．目的地の気象状態が到着予定時刻に着陸の最低気象条件以上と予想されなければ出発させてはならないこと。

ハ．出発地及び目的地に対する代替空港等の気象状態が代替空港等の到着予定時刻において代替空港等としての最低気象条件以上と予想されなければ出発させてはならないこと。

② 有視界飛行方式

出発地の気象状態が有視界気象条件に適合するものであり、かつ、利用可能な気象情報等において、途中経路の気象状態が目的地の到着予定時刻までの間、目的地の気象状態が到着予定時刻の前後それぞれ１時間の間（飛行時間が１時間未満の場合は、出発予定時刻から到着予定時刻の１時間後までの間）、有視界気象状態を維持できると予想されなければ出発させてはならないこと。

③ 気象機関から離着陸に必要な情報を入手できない場合に風向、風速、視程、雲高を観測する適切な方法、また、途中経路における気象状態を確認するための適切な方法が講じられるように定められていること。

④ 特殊な気象状態の回避

イ．飛行規程において凍結気象状態での飛行が許容されている場合を除き、凍結が予想される地域及び高度を飛行しないようになっていること。

ロ．着氷、雷雨、乱気流、低層ウインド・シヤー、火山活動等により飛行への影響が予測される場合又は当該事象に遭遇した場合の措置が適切に定められていること。

ｆ．離陸重量、着陸重量、重心位置及び重量分布

① 使用空港等の標高、周辺の障害物、滑走路等の勾配、気象状態等を基に算出及び補正される乾燥した滑走路面における離着陸重量が次の条件に適合すること。

なお、湿潤・雪氷状態の場合は、適切に安全上の余裕度が加味されるようになっていること。（飛行規程に要件が規定されている場合はその要件に従い、飛行規程に要件が規定されていない場合は飛行規程に基づく着陸距離を１．１５倍すること。）

イ．離陸重量及び着陸重量が飛行規程に規定された性能上の最大重量を超えないこと。

ロ．飛行規程に基づく離陸距離が滑走路又は離着陸地帯（以下「滑走路等」という。）の有効長以下となる重量であること。

ハ．離陸重量は離着陸を除く運航中に一発動機が不作動になった場合でも飛行規程に規定された要件のもと、予定飛行経路の両側９キロメートル以内のすべての地形又は障害物から３００メートル以上の高度で正の上昇勾配が得られるか又はドリフトダウン方式で当該地形等を６００メートル以上の間隔を保って通過できるものであって、かつ、着陸が予定される空港等の上空４５０メートルにおいて正の上昇勾配が得られる重量であること。（最大離陸重量が５，７００キログラムを超える飛行機を使用する場合に限る。）

ニ．飛行規程に基づく着陸距離が滑走路等の有効長の６０％以下となる重量であること。ただし、一定の要件を満たした特定の運航（注）であって、目的地空港分析を行う場合には、飛行規程に基づく着陸距離

が滑走路等の有効長の８０％以下となる重量であればよい。なお、目的地空港分析を行う場合には、航空機メーカーから提供される航空機性能データによって裏付けられる以下の要素を考慮して、目的地空港分析の手順が定められていること。

・ 操縦士の資格及び経験
・ 航空機の性能データ（航空機メーカーから提供される通常操作手順、非常操作手順及び緊急操作手順を含む。）
・ 空港の施設及び地形
・ 滑走路の状態
・ 空港及び地域の気象状態
・ 必要に応じ、滑走路の適切な追加的安全余裕
・ 飛行機の不作動機器
・ 環境条件
・ その他航空機の性能に影響を及ぼす基準

（注）一定の要件を満たした特定の運航とは、以下に掲げる全ての要件を満足する運航をいう。

i. 航空機乗組員は、２名以上の適切な資格を有する操縦士で編成されていること。

ii. 航空機乗組員は、法第２８条に定める資格要件を満足するとともに、次の飛行経験を有すること。

・機長：１，５００時間以上
・副操縦士：５００時間以上

iii. 副操縦士が、乗務する飛行機と同じ型式の飛行機におけるその職務での飛行時間が１００時間未満である場合、機長が技能審査担当操縦士又は訓練担当操縦士である場合を除き、機長は以下に示す状況において全ての離発着を行うこと。

・２－５（１）ｆ．に基づき目的地空港分析が求められる空港に着陸する場合
・空港の卓越視程が１，２００メートル以下の場合
・使用滑走路の滑走路視距離が１，２００メートル以下の場合
・航空機の性能に悪影響を及ぼすような水、雪、スラッシュ、氷又はこれらに類する汚染物が使用滑走路にある場合
・使用滑走路のブレーキング・アクションに関する報告が「Ｇｏｏｄ」未満である場合
・使用滑走路の横風成分が秒速７．７メートル（１５ノット）を超える場合
・空港の近傍でウインド・シヤーが報告されている場合
・その他機長が慎重な対応が必要であると判断する場合

iv. 機長及び副操縦士の双方が、乗務する飛行機と同じ型式の飛行における飛行時間が７５時間未満である編成は行わないこと。

② 重心位置が許容範囲内にあること。

g．必要搭載燃料量

① 規則第１５３条に規定された量以上の量を搭載しなければ出発させてはならないこと。また、燃料量の算定の区分（目的地までの燃料、目的地から代替空港等までの燃料、代替空港等上空で待機のための燃料等）及び算定方法が適切なものであること。

② 規則第１５３条に規定された「不測の事態」を考慮する燃料の量として、「不測の事態を考慮して航空機の携行しなければならない燃料の量を定める告示」（平成１２年９月１８日運輸省告示第３１９号）に基づき、以下に掲げる燃料の量のうち
いずれか多い量が搭載されること。

イ．着陸地までの飛行を終わるまでに要する燃料の量の５％に相当する燃料の量

ロ．着陸地の上空４５０メートルの高度で５分間待機することができる燃料の量

上記イの燃料の量は、次の要件に基づき携行しなければならない燃料の量を補正する方法及び対象とする路線の選定方法が適切に定められている場合は、着陸地までの飛行を終わるまでに要する燃料の量の３％に相当する燃料の量とすることができる。

・使用する飛行機毎に飛行中において燃料の消費に係るデータ（速度、高度、発動機出力、燃料消費量等）を継続的に収集し解析することにより燃費性能の劣化を把握し、これに基づく燃料の補正量を飛行計画の作成における搭載燃料の算定の際に反映させること。及び

・地域・空港特性等に応じて発生が予測される航空交通管制上の制約、気象その他の燃料消費量の増加要素を勘案し、恒常的に燃料量の追加搭載を要する地域については、事業者の定める標準的な追加燃料量を指針として、機長及び運航管理者又は運航管理担当者により搭載燃料量が決定され、飛行計画が作成（最大離陸重量が５，７００キログラムを超える飛行機にあっては飛行計画が承認）されること。

・対象とする路線は、少なくとも１年間の当該路線の燃料消費量に係る計画値と実績値の差分について統計的な分析を行い、原則、大圏距離が４，０００マイル以上の路線を選定するとともに、その後も継続的に当該路線の燃料消費量について評価を行い、必要に応じて見直すこと。

③ 搭載燃料の算定にあたっては、以下の事項を考慮するよう定められていること。

イ．気象予報

ロ．予想される航空交通管制上の遅延

ハ．計器飛行方式で飛行する場合は、目的空港等における進入復行を含む１回の計器進入

ニ．離陸までに消費される燃料の量

ホ．航空機の着陸を遅延させ、又は燃料の消費を増加させるその他の状況

h．空港等の消火救難体制の評価

原則として、使用する空港等は、運航する航空機の大きさ等により国際民間航空条約の附属書14で定められた消火救難体制区分（以下「RFFSカテゴリー」という。）と同等以上の消火救難体制を有することを確認し選定すること。

有償旅客なしの貨物の運送を行う航空機にあっては、運航する航空機に応じたRFFSカテゴリーを次表に従い低減させることができる。

貨物専用機のRFFSカテゴリー

国際民間航空条約の附属書14で定められたRFFSカテゴリー	貨物専用機のRFFSカテゴリー
1	1
2	2
3	3
4	4
5，6	5
7，8	6
9，１０	7

ただし、次のいずれかに該当する空港等については、運航する航空機に応じたRFFSカテゴリーよりも2段階下（カテゴリー１を下限とする。）までのカテゴリーの空港等を選定できる。この場合にあっても、使用する航空機の最大離陸重量が27,000キログラム以上の場合はRFFSカテゴリーが4以上の空港等を選定する必要がある。

・RFFSカテゴリーの低下が72時間以内と見込まれる出発地又は目的地

・代替空港等

i．Conflict Zone

国際運航を行う場合にあっては、飛行経路上におけるConflict Zone及びその周囲の飛行安全に関する情報について収集を行うとともに当該情報に基づき適切に経路及び巡航高度を選定すること。

（２）飛行の監視及び飛行計画の変更

ａ．運航の監視

適切な対空通信施設等を用いて運航状況を確認し、飛行計画作成の段階と状況の変化があった場合は、必要な情報を機長に提供し、必要により飛行計画を変更するようになっていること。また、飛行中の航空機の位置に係る記録は、当該機が着陸するまでの間、常に最新のものを保持すること。

ｂ．飛行計画の変更

使用空港等の気象情報が最低気象条件未満となると予想される場合は、

航空機の位置、残存燃料、気象情報等を考慮し、目的地の変更、代替空港等の変更又は追加等の措置が講じられるようになっていること。

この場合においても、原則として、上記　（1）の基準を満足するよう飛行計画の変更が行われるようになっていること。

２－６　運航管理者の共用

事業者間で運航管理者を共用する場合は、以下の基準に従うようになっていること。

（1）運航管理者の要件

ａ．提供事業者（運航管理者を提供する事業者をいう。以下同じ。）及び被提供事業者（運航管理者の提供を受ける事業者をいう。以下同じ。）間の運航規程類及び運航管理システムの差異についての教育・訓練を受けている者であること。

ｂ．提供事業者において、現に運航管理者としての業務に従事している者であること。

（2）共用を認める範囲

ａ．両事業者（提供事業者及び被提供事業者をいう。以下同じ。）が同一の事業者グループに属する場合であって、運航規程のうち運航管理の方法に係る規定及び運航管理に用いるシステムが概ね同様であると認められること。

ｂ．原則として、両事業者が同系列の型式の航空機を使用していること。ただし、その教育訓練の内容等を勘案して航空局安全部航空事業安全室長又は地方航空局保安部運用課長が適当と認めたときはこの限りでない。

ｃ．提供事業者においてその運航管理業務の円滑な遂行に支障が生じない範囲であること。

ｄ．両事業者間において当該運航管理者が行う業務の範囲が明確となっていること。

ｅ．両事業者において被提供事業者による当該運航管理者に対する指揮命令の系統が機能するよう適切な措置を講じていること。

ｆ．被提供事業者は当該運航管理者による業務の遂行について適切に管理する体制を有しているものであること。

ｇ．被提供事業者は、当該運航管理者が行った業務について安全上の責任を負うものであること。

（3）以下の事項が明確に定められていること。

ａ．提供事業者

提供する運航管理者の配置状況及び勤務時間の管理の方法

ｂ．被提供事業者

提供を受ける運航管理者の配置状況、業務の内容及び業務の遂行管理の方法、訓練・審査の内容、勤務時間の管理の方法、教育訓練等を委託する場合には、委託管理方法

（４）当該運航管理者の訓練・審査は原則として被提供事業者が行うようになっていること。ただし、航空局安全部航空事業安全室長又は地方航空局保安部運用課長が適当と認めた場合には、提供事業者に対してこれを委託することができる。

２－７　その他

自蔵航法、広域航法、双発機による長距離進出運航、ＲＶＳM航行、高カテゴリー航行、ＧＰＳを使用した運航、非精密進入方式においてＦＭＳ装置のＶＮＡＶ機能を使用する運航、同時並行ＰＲM進入、ＣＰＤＬＣを使用する航空機運航、ＥＦＢを使用する航空機運航、ＡＤＳ－Ｂ　ＯＵＴ機上装置を使用する航空機運航等を行う場合にあたっては、それぞれ別に定める以下の基準等（以下この章において「運航承認基準」という。）において運航規程に定めなければならないとされている事項が適切に記載されていること。

（１）「自蔵航法実施基準」

（２）「ＲＮＡＶ航行の許可基準及び審査要領」及び「ＲＮＡＶ運航承認基準」

（３）「双発機による長距離進出運航実施承認審査基準」、「双発機による長距離進出運航に係る運航体制の審査基準細則について」及び「双発機による１８０分を超える長距離進出運航実施承認審査基準」（客席数が19 以下であり、かつ、最大離陸重量が45,500 キログラム以下の航空運送事業の用に供する双発の飛行機により、無風状態において一発動機不作動時の巡航速度で、着陸可能飛行場からの飛行時間が180 分を超えない長距離進出運航を実施する場合を除く）

（４）「ＲＶＳM航行の許可基準及び審査要領」

（５）「カテゴリーⅠ航行の承認基準及び審査要領」、「カテゴリーⅡ航の許可基準及び審査要領」及び「カテゴリーⅢ航行の許可基準及び審査要領」

（６）「ＧＰＳを計器飛行方式に使用する運航の実施基準」

（７）「非精密進入方式においてＦＭＳ装置のＶＮＡＶ機能を使用する場合の運航の承認基準」及び「Ｂａｒｏ－ＶＮＡＶ進入実施基準」

（８）「米国における同時平行ＰＲM進入を行う場合の運航に関する実施基準」

（９）「ＣＰＤＬＣを使用する航空機運航の実施承認基準」

（１０）「ＥＦＢを使用する航空機運航の実施承認基準」

（１１）「ＡＤＳ－Ｂ　ＯＵＴ機上装置を使用する航空機運航の実施承認基準」

３．航空機乗組員及び客室乗務員の職務

３－１　航空機乗組員及び客室乗務員の資格要件及び乗務要件

航空機乗組員及び客室乗務員の資格要件及び乗務要件が、以下に従い適切に定められていること。

（１）機長の資格要件

①　乗務する航空機の型式について有効な事業用操縦士以上の技能証明（最少乗組員数（注）が２人の航空機に乗務する場合は定期運送用操縦士の技

能証明）、計器飛行証明（必要とされる場合に限る。）、有効な第１種航空身体検査証明、航空英語能力証明（規則第６３条の４に定める航行を行う場合に限る。）及び航空無線通信士以上の資格を有すること。

（注）航空機の耐空証明、型式証明において定められる運航に必要な最少航空機乗組員数をいう。以下この章において同じ。

② この審査基準に定める昇格訓練・審査を受け発令されていること。

③ この審査基準に定める定期訓練・審査、その他所要の訓練・審査を受けていること。

④ 次の飛行経験を有すること。

ａ．最少乗組員数が２名の航空機に乗務する機長：１，５００時間以上の飛行時間及び当該型式機による３０時間以上の飛行時間

ｂ．上記以外の機長：１０時間以上の夜間飛行及び１００時間以上の野外飛行を含む５００時間以上の飛行時間並びに当該型式機による３０時間以上の飛行時間

（２）機長の乗務要件

① 規則第１５８条及び第１６１条に定める最近の飛行経験を満足すること。

② この審査基準に定める乗務要件を満足すること。

（３）副操縦士の資格要件

① 乗務する航空機の型式について有効な事業用操縦士以上の技能証明、計器飛行証明（必要とされる場合に限る。）、有効な第１種航空身体検査証明、航空英語能力証明（規則第６３条の４に定める航行を行う場合に限る。）及び航空無線通信士以上の資格を有すること。

② この審査基準に定める任用訓練・審査を受け発令されていること。

③ この審査基準に定める定期訓練・審査、その他所要の訓練・審査を受けていること。

（４）副操縦士の乗務要件

① 規則第１５８条及び第１６１条に定める最近の飛行経験を満足すること。

② この審査基準に定める乗務要件を満足すること。

（５）客室乗務員の資格及び乗務要件

① この審査基準に定める初期訓練・審査を受け発令されていること。

② この審査基準に定める定期訓練・審査、その他所要の訓練・審査を受けていること。

３－２　航空機乗組員及び客室乗務員の指名方法

航空機乗組員及び客室乗務員の指名方法が、以下に従い適切に定められていること。

（１）当該運航に従事する航空機乗組員及び客室乗務員は乗務割に基づき指名されること。

（２）当該運航に従事する航空機乗組員の中から、航空機の運航と安全に関し最終責任を有する機長を指名するようになっていること。また、機長に不測の

事態が生じた場合の指揮権の継承が明確にされていること。（航空機乗組員が２人以上乗務する場合に限る。）

（３）当該運航に従事する客室乗務員の中から、指揮統括者（以下「先任客室乗務員」という。）」が指名されること。（客室乗務員が２人以上乗務する場合に限る。）

３－３　６０歳以上の航空機乗組員を乗務させる場合基準

国際運航を行う航空機に６０歳以上の航空機乗組員を乗務させる場合は、別に定める「航空運送事業に使用される航空機に６０歳以上の航空機乗組員を乗務させる場合の基準」に従うようになっていること。

３－４　航空機乗組員及び客室乗務員の職務の範囲及び内容

航空機乗組員及び客室乗務員の責任及び職務の範囲が明確に定められ、その職務の内容については、飛行前、飛行中及び飛行後毎に以下の事項が定められていること。また、航空機乗組員及び客室乗務員は一連の飛行前後において、別に定める「航空機乗組員等のアルコール検査実施要領」に基づき酒気帯びの有無を確認することが定められていること。

（１）機長

①　航空機の運航を統率し、その安全に責任を負うこと。

②　航空機乗組員の健康状態について、その他の航空機乗組員と相互に確認し、運航に支障が生じることが判明した場合には、所要の措置を講じること。

③　運航管理者が承認した飛行計画を確認し、又は、運航管理担当者とともに飛行計画を作成すること。

④　法第７３条から第７６条の２までの業務及び法別表の航空業務を行うこと。

なお、規則第１６４条の１５に規定された機長の出発前の確認事項のうち、「積載物の安全性」については、次の項目に関する的確な措置が担当者においてなされていることの確認を行うようになっていること。また、機長の確認のために供した書類は関係部署において３ヶ月間保存されるようになっていること。

ａ．危険物の輸送が行われる場合には、当該品目の分類、搭載場所等

ｂ．搭載物の配置及び固縛の実施

⑤　運航状況に関する報告及び航空日誌の記載を行うこと。

（２）副操縦士

①　機長に事故があるときはその職務を代行すること。

②　機長の指揮監督の下に法別表の航空業務を行うこと。

③　その他機長の指揮命令に基づく業務を行うこと。

（３）客室乗務員

①　旅客に対するシートベルトの常時着用の要請その他安全上の指示及び説

明、緊急避難に係る誘導、機内火災の消火、機内持ち込み手荷物の適切な収納等、客室安全の確保に係る業務を行うこと。

② その他機長の指揮命令に基づく業務を行うこと。

３－５ 機長の報告事項

法第７６条及び第７６条の２に定めるものの他、別に定める「航空機内で使用する携帯用電子機器による電磁干渉障害の報告について」等に従い、機長が報告すべき事項が適切に定められていること。

３－６ 航空機乗組員の携帯する書類等

航空機乗組員は、その職務の遂行にあたって、航空身体検査証明書その他当該運航に必要な書類の法的有効性を自ら確認するとともに、携帯しなければならない旨、記載されていること。

４．航空機乗組員及び客室乗務員の編成

４－１ 航空機乗組員の編成

航空機乗組員の編成が、使用する航空機の型式、飛行の方法等に応じて、法第６５条及び第６６条の規定に適合する範囲内で定められ、また、以下の事項が定められていること。

（１）副操縦士による操縦の実施

低視程、滑りやすい滑走路面、強い横風、ウインド・シヤー、特殊空港、その他離着陸に十分な知識、経験又は技能が求められる状況下において、副操縦士が操縦して離着陸を行うことができる場合の編成上の要件等が適切に定められていること。

（２）その他

最少乗組員数が１人の航空機で有視界飛行方式により飛行する場合であっても、客席数が９席を超える航空機には、この審査基準に定める副操縦士の資格要件及び乗務要件を満足する操縦士を乗務させること。

４－２ 客室乗務員

（１）旅客の輸送を行う航空機であって、以下に該当する場合には少なくとも１名の客室乗務員を乗り組ませるようになっていること。

① 客席数が１９席を超える航空機を使用する場合

② 客席数が１９席以下の航空機であって、操縦室から客室を監視することができないものを使用する場合

③ 客席数が１９席以下の航空機であって、客室の乗降用ドアを不用意に開けられないような措置が講じられていないものを使用する場合

④ 上記②及び③については、客席数が少なく、かつ、航空機乗組員によって緊急時の旅客の安全な脱出の統制、援助措置を講ずることができる型式機にあっては、客室乗務員は配置しなくてもよい。

（２）離着陸時（地上走行中を含む。以下同じ）においては、客室乗務員はできる限り非常脱出口の近くに、又、旅客の配置状況に対応して配置すること。

５．乗務割及び業務に従事する時間等の制限

５－１　航空機乗組員の乗務割

航空機乗組員の乗務割が、規則第１５７条の３の規定及び以下の基準に従い適切に定められていること。また、航空機乗組員の疲労状態を考慮し、乗務に支障を及ぼすと認められる場合、当該乗組員を乗務させないことが定められていること。

（１）勤務時間及び乗務割の基準

①　連続する２４時間以内の勤務時間が乗務時間（注）及び乗務時間以外の勤務時間により制限されていること。

（注）航空機に乗り組んでその運航に従事する時間であって、航空機が離陸のために所定の場所で移動を開始してから着陸後所定の場所で停止するまでをいう。以下同じ。

②　連続する２４時間以内において乗務時間が８時間を超えないこと。ただし、最少乗組員数が２名の航空機により国際運航に従事する場合にあっては、乗務時間が航空機乗組員の編成等に応じ下記（２）の時間を超えない範囲であればよい。また、止むを得ない事由により乗務時間が制限時間を超えた場合には、勤務終了後、乗務時間を勘案した適切な休養を与えること。

③　乗務時間は、１暦月１００時間、３暦月２７０時間及び１暦年１，０００時間を超えないこと。

（２）国際運航に従事する航空機乗組員の連続２４時間以内の乗務時間制限及び編成の基準

①　別表に定める時間を超えて、航空機乗組員の乗務時間を予定してはならない。

②　１２時間を超える乗務が予定されている場合には、航空機内に適切な仮眠設備を設けること。

③　業務の交替

ａ．巡航中において副機長（ＳＩＣ（Second-In-Command）：巡航中に機長が操縦席を離れて休息をとる場合にその交替要員としての業務を行う者をいう。以下同じ。）が操縦席に着席している場合には、機長は休息をとるため操縦席を離れることができる。

ｂ．副機長は、次の要件を満たすこと。

イ．定期運送用操縦士の技能証明及び当該航空機の型式限定を有すること。

ロ．適切な乗務経験を有すること。

ハ．事業者の指名を受けていること。（ただし、法第７２条の機長の要件を満足する場合は、指名は必要ない。）

ｃ．機長、副機長及びその他の航空機乗組員の業務について定められていること。

別表

最小乗組員数	航空機乗組員の構成	乗務時間
２名の操縦士	１名の機長及び１名の操縦士	１２時間以下
	１名の機長及び２名の操縦士	１２時間超

５－２　客室乗務員の乗務割

客室乗務員の乗務割は、運航環境等を考慮し、客室乗務員の職務に支障を生じないよう少なくとも以下の基準に従い適切に定められていること。また、客室乗務員の疲労状態を考慮し、乗務に支障を及ぼすと認められる場合、当該乗務員を乗務させないことが定められていること。

（１）乗務時間は、１暦月１００時間を超えて予定しないこと。

（２）連続する７日間のうち１暦日（外国においては連続する２４時間）以上の休養を与えること。

５－３　運航管理者及び運航管理担当者の業務に従事する時間の制限

運航管理者又は運航管理担当者の業務に従事する時間については、運航の頻度等を考慮して、運航管理者又は運航管理担当者の職務に支障を与えないよう定められていること。

５－４　乗務時間等の記録の保管

航空機乗組員及び客室乗務員の乗務時間、勤務時間、休養に係る記録及びその保管に関する事項が適切に定められていること。

５－５　乗務制限等

航空機乗組員、客室乗務員、運航管理者及び運航管理担当者は、自ら業務に適した健康状態を維持するよう努めるとともに、業務に影響を及ぼすような心身の異常を自覚した場合、また、アルコール又は薬物の影響により正常な業務ができないおそれがあると認められた場合は、業務に従事してはならない旨、記載されていること。

航空機乗組員及び客室乗務員は、少なくとも飛行勤務（乗務を伴う一連の勤務であって、勤務開始から最後の乗務終了までをいう。）開始前８時間以内に飲酒を行った場合又はそれ以前であっても飛行勤務開始時に酒気帯び状態となるおそれがある過度な飲酒（注）を行った場合は飛行勤務を行ってはならない旨、記載されていること。

航空機乗組員及び客室乗務員は、酒気を帯びて飛行勤務を行ってはならない旨

及び３－４に基づき実施する酒気帯びの有無の確認において酒気を帯びていることが確認された場合は乗務してはならない旨、記載されていること。

運航管理者、運航管理担当者及び運航管理補助者は、酒気を帯びて運航管理に係る業務を行ってはならない旨、記載されていること。

また、航空機乗組員及び客室乗務員は、自らの疲労状態を適切に管理し、疲労により乗務に支障があると自覚した場合、乗務してはならない旨、記載されていること。

（注）少なくともアルコール分解能力を１時間あたり４グラムとして算出したアルコール量を目安として許容される飲酒量を設定すること。

６．訓練及び技能審査の方法

６－１　航空機乗組員の訓練及び審査

６－１－１　用語の定義

６－１における用語の定義は、以下のとおりとする。

（１）昇格訓練

機長候補者（他社において機長としての経験を有する者を除く。）に対して、機長として必要な（最大離陸重量が５，７００キログラムを超える飛行機にあっては、法第７２条第１項の認定に必要な）知識及び能力を付与するための訓練をいう。

（２）任用訓練

副操縦士、訓練担当操縦士及び審査担当者として任用される者に対して、当該業務に必要な知識及び能力を付与するための訓練をいう。また、機長候補者（他社において機長としての経験を有する者に限る。）に対して、機長として必要な（最大離陸重量が５，７００キログラムを超える飛行機にあっては、法第７２条第１項の認定に必要な）知識及び能力を付与するための訓練をいう。

（３）定期訓練

現に乗務している航空機乗組員に対して、一定期間ごとに必要な知識及び能力を維持、向上させるために行う訓練をいう。

（４）復帰訓練

航空機乗組員が、ある型式の航空機に一定の乗務しない期間を経た後、直前に乗務していた型式の航空機又はそれ以前に乗務していた型式の航空機に再び乗務するために必要な知識及び能力を再付与するために行う訓練をいう。

（５）型式移行訓練

ある型式の航空機に乗務している航空機乗組員に対して、同一の業務範囲（機長又は副操縦士）のまま、他の型式の航空機の乗務に移行するために必要な知識及び能力を付与するための訓練をいう。

（６）ＣＲＭ訓練

安全で効率的な運航を達成するために、すべての利用可能な人的リソース（航空機乗組員、客室乗務員、運航管理者、運航管理担当者、整備士、航空管制官等）、ハードウェアー及び情報を効果的に活用するための訓練をいう。

（７）ＬＯＦＴ

通常の乗組員編成により模擬飛行装置を使用して路線運航における通常状態並びに発生する可能性のある異常状態及び緊急状態の模擬を行い、ＣＲＭを実施する能力の向上を目的とした訓練をいう。

（８）指定訓練

航空法施行規則第１６４条の２第１項で規定する国土交通大臣が指定する訓練をいう。

（９）非常救難対策訓練

非常事態発生時における緊急脱出および人命救助等の非常救難措置について行う訓練をいう。

６－１－２　航空機乗組員に対する訓練

（１）一般

①　訓練の対象者

訓練は、機長及び副操縦士並びにその候補者に対して計画されていること。

②　訓練の範囲

訓練は、少なくとも、機長又は副操縦士の業務を行うために必要な技能証明及び計器飛行証明（必要な場合に限る。）を有している者に対して、当該業務を行うために必要な項目が計画されていることとし、当該技能証明等を取得するために必要な訓練については、必ずしも規定する必要はない。

③　訓練の種類

イ．機長候補者、副操縦士候補者及び航空機関士候補者に対して、少なくとも次に掲げる種類の訓練が定められていること。

・昇格訓練
・任用訓練（機長候補者（他社において機長としての経験を有する者に限る。）並びに副操縦士候補者及び航空機関士候補者に限る。）
・復帰訓練（航空機乗組員の復帰が行われる場合に限る。）
・ＣＲＭ訓練（運航に２人以上の航空機乗組員を要する飛行機を運航する場合に限る。）

ロ．機長及び副操縦士に対して、少なくとも次に掲げる種類の訓練が定められていること。

・定期訓練
・型式移行訓練（航空機の型式移行が行われる場合に限る。）

・ＣＲＭ訓練（運航に２人以上の航空機乗組員を要する飛行機を運航する場合に限る。）

④　訓練の区分

③各号の訓練は、その目的、課目等を勘案して次に掲げる訓練の方式を必要に応じて適切に組み合わせて実施することが定められていること。（必ずしもすべての方式を用いる必要はない。）

イ．実機飛行訓練

ロ．模擬飛行装置による訓練

ハ．各種訓練装置による訓練

ニ．視聴覚装置による訓練

ホ．座学訓練

ヘ．セミナー形式による訓練

⑤　訓練の到達目標

③各号の訓練は、その区分、課目等ごとに訓練の到達目標が定められていること。

⑥　訓練シラバス

訓練シラバスは、③各号の訓練について、④各号の区分、課目等ごとに、必要な最少時間、許容される増加時間等が定められていること。

⑦　実機による飛行訓練に使用する機材と安全措置

訓練の目的に応じて、適切な機材を選定し、搭乗員間の連携等について適切な安全措置が定められていること。

（２）訓練の課目

①　昇格訓練及び任用訓練

昇格訓練及び任用訓練には、少なくとも次に掲げる課目が航空機の型式ごとに定められていること。ただし、機長又は副操縦士の業務に従事するために必要な技能証明等を取得するための訓練において既に実施している課目については、重複して定める必要はない。

Ⅰ．地上教育

イ．一般項目（座学）

・航空機乗組員の責務

・航空法及び同法施行規則の関連条文

・運航規程及びこれに関連する諸規定の内容

・運航管理業務

・航空気象

・航空管制の方式及び用語

・計器進入方式を含む航法

・計器飛行及び最低気象条件の設定基準

・ＧＰＷＳの使用（装備する場合に限る。）とＣＦＩＴの回避

・航空情報業務

・通信業務
・運航承認基準に関する諸規定
・捜索救難に関する事項
・危険物の取り扱い
・人間の能力及び限界に関する一般的事項
・その他航空機の運航の安全に係わる事項

ロ．航空機型式別項目（座学）
・性能上の特性（航空機の重量、重心位置の管理及び必要離着陸滑走路長の算出を含む。）
・各系統の概要と取扱（通常時及び異常時の作動、機能の限界を含む。）
・飛行規程又は航空機運用規程の内容（各通常操作、非常操作及び運用限界を含む。）
・飛行計画（燃料消費率等の当該型式機の性能を考慮したもの）
・乱気流、ウインドシアー等の悪天候に対する措置
・その他必要な事項

ハ．非常救難対策訓練項目（座学及び実機、モックアップ等を使用した実地）
・非常事態への一般的対処方法（航空機乗組員間の連携を含む。）
・緊急着陸
・緊急着水（洋上飛行を行う場合に限る。）
・非常脱出
・非常用装備品の使用
・飛行中及び地上での火災
・航空機乗組員の心身機能喪失（Crew Incapacitation）（任用訓練で実施される場合は昇格訓練では省略することができる。）
・その他必要な事項

なお、これらの訓練項目については、必要に応じ客室乗務員と合同で実施されるようになっていること。

Ⅱ．飛行訓練

航空機乗組員が、当該事業の用に供する航空機と同一型式の航空機に乗り組んで、又は同一型式の模擬飛行装置を使用して、当該航空機を安全に運航するための必要な訓練で次に掲げる項目を含むこと。
・飛行準備
・空港等及び場周飛行における運航
・各種離陸及び着陸並びに着陸復行及び離陸中止

・計器飛行方式による飛行
・空中操作（失速及びウインドシアーからの回復を含む。）
・飛行全般にわたる通常時の操作
・異常時及び緊急時の操作
・航空交通管制機関等との連絡
・航空機乗組員間の連携

② 定期訓練

定期訓練は、少なくとも年に１回行うことが定められていること。また、定期訓練には、①に掲げる課目から定期的に実施する必要があるものとして選定された課目が航空機の型式ごとに定められていること。ただし、非常救難対策訓練項目のうち、非常脱出及び非常装備品の使用についての訓練（原則として実地訓練とする。）は、必ず含まれていなければならない。

③ 復帰訓練

復帰訓練を行う場合には、①に掲げる課目に準じた課目が航空機の型式ごとに定められていること。また、そのシラバスは、乗務中断期間の長さに応じて定められていること。

④ 型式移行訓練

型式移行訓練を行う場合には、型式移行の対象となる航空機の特性等に応じて、型式を移行するために必要な①に掲げる課目に準じた課目が定められていること。

⑤ その他の訓練

イ．ＬＯＦＴ

航空法施行規則第１６４条の２第１項の国土交通大臣が指定する訓練としてＬＯＦＴを実施する場合にあっては、別に定める「機長の認定に係る技能審査に関する指定訓練の指定基準の設定について」に従って訓練が行われるよう定められていること。

ロ．副操縦士に離着陸を行わせる業務等機長の業務範囲を拡張するための訓練

拡張する業務の目的、内容に応じて、訓練の内容、到達目標等が適切に定められていること。ただし、技能審査担当操縦士又は訓練担当操縦士の任用のために必要な訓練において既に実施している課目については、重複して定める必要はない。

ハ．上記の他、２－７に掲げる運航承認基準に基づく運航又は航空事業安全室長若しくは地方航空局保安部長が特に訓練が必要と認めた運航を実施する場合については、当該運航の承認基準に従い、又はその運航の性質等を勘案して、必要な訓練を実施するよう定められていること。

（３）訓練時間

① 地上教育時間及び飛行訓練時間

昇格訓練、任用訓練、定期訓練及び型式移行訓練のうち、地上教育（非常救難対策訓練を除く。）及び飛行訓練（模擬飛行装置による時間も含む。）の訓練時間は、それぞれ（２）①及び（２）④の訓練の課目ごとに適切に定められていること。ただし、機長又は副操縦士の業務に従事するために必要な技能証明等を取得するための訓練において既に実施している課目の時間については、これに算入することができるものとする。

② 訓練時間の低減

①の地上教育時間及び飛行訓練時間については、事業者の訓練実績（Computer Based Training等による訓練実績）、運航の安全についての実績、訓練の対象となる者の経歴（過去に所属していた航空運送事業者、保有している我が国の技能証明（型式限定を含む）、保有している国際民間航空条約の締約国たる外国政府が発行した技能証明や型式限定）等を勘案して、適当と認められる範囲内において減じることができるものとする。

③ その他の訓練時間

①に掲げる訓練以外の訓練にあっては、本細則、２－７に掲げる運航承認基準において別途定められている時間とする。

（４）訓練の課目及び訓練時間に係る特例

次に掲げる者に対する訓練の課目及び訓練時間については、（２）及び（３）の規定にかかわらず、特例を設けることができることとする。

① 他の類似する型式の航空機に現に乗務している者

② 運航規程のうち航空機の運用の方法及び限界、航空機乗組員に対する訓練及び審査の方法等が類似する他の事業者から移籍又は出向してきた者

③ 同一型式の航空機による当該事業者が行う航空機使用事業に現に従事している者

また、国際運航を行う場合においても、上記①及び②に掲げる者に対する訓練の課目及び訓練時間については、同様に特例を設けることができることとする。

（５）技能審査で不適格となった者に対する訓練

技能審査で不適格となった者に対する訓練は課目、時間ともにその都度決めるようになっていること。

（６）訓練担当者の任用

① 訓練担当者の任用

イ．航空運送事業者は、訓練の種類を考慮して適切な訓練担当者を任用することが定められていること。

ロ．訓練担当者は設定された任用訓練シラバスが修了していなければならないことが定められていること

ハ．訓練担当者は設定された飛行経験の要件を満足しなければならないことが定められていること。

ニ．飛行訓練担当者にあっては、飛行中の操縦を担当していない操縦士（以下「ＰＮＦ」という。）としての操作に加え、右席での操縦技能が確認された者が任用されることが定められていること。

② 任用訓練の内容

訓練担当者に対する任用訓練には、６－１－２（２）①の課目のうち必要な課目を選定したもの及び以下の項目を含む訓練が定められていること。

イ．訓練を行うものの責務

ロ．訓練の方法、手順および技術

ハ．模擬飛行装置の取り扱い要領（模擬飛行装置を使用する場合に限る。）

ニ．被訓練者の技能の適切な評価方法

ホ．訓練の進度に問題が生じた場合の措置

ヘ．訓練時に発生する可能性のある緊急事態に対する安全措置

③ 訓練を行う者の知識及び能力を維持する方法が定められていること。

（７）訓練の記録

航空機乗組員に係る訓練の実施について記録し、次に掲げるとおり、適切に管理されることが定められていること。

① 訓練記録の保管、管理等の指針が定められていること。

② 訓練記録の保存期間が定められていること。

（８）ＣＲＭ訓練

ＣＲＭ訓練は、（３）～（７）に定めるもののほか、以下に従って行われるよう定められていること。

① 訓練の構成

ＣＲＭ訓練は、少なくとも以下の種類の訓練により構成されること。

イ．導入訓練：ＣＲＭの重要性とＣＲＭへの取り組み姿勢に重点を置いた訓練

ロ．定期訓練：ＣＲＭの定着のための訓練

② 訓練時期

イ．導入訓練：航空機乗組員として当該事業の運航に従事する日までに行うこと。

ロ．定期訓練：導入訓練を受けた航空機乗組員に対して、当該事業の運航に初めて従事した日から１年又は導入訓練を行った日から１年のいずれか遅い方を超えないうちに、及びその後は前回の定期訓練から１年を超えない間隔で行うこと。

ただし、定期訓練を他の定期的な訓練と同時に行う場合であっ

て、当該訓練の実施間隔について運航規程又はその附属書において１年を超えることが認められている場合には、１年を超えてもよい。ただし、最大１５ヶ月を超えることがあってはならない。

③　訓練内容

イ．導入訓練には、少なくとも以下の内容を含むこと。

・ＣＲＭの重要性（通常の編成に加え、路線訓練等の編成も考慮した内容とすること。）

・ＣＲＭの観点から参考となる過去の航空機事故等

・コミュニケーションと乗組員の連携の重要性

・上記に関する演習

ロ．定期訓練には、以下の内容を含むことが望ましい。

・導入訓練内容の復習

・ＣＲＭの日常の運航への適用

・上記に関する演習

④　訓練方法

訓練方法は、③に掲げる訓練内容及びその目的に応じて、以下の方法の中から適切に組み合わせたものであること。

座学（講義）、ビデオ教材、ディスカッション、ロールプレイ等

⑤　訓練時間

訓練時間は、以下の時間とすること。

イ．導入訓練：６時間以上

ロ．定期訓練：３０分間以上

⑥　訓練の評価

ＣＲＭ訓練は、航空機乗組員のチームとしての能力に着目するものであるから、個人の合否の判定に結びつくような評価を行うものとする必要はない。

訓練後においては、航空機乗組員が訓練結果を日常の運航にフィードバックさせ学習経験として役立てるものとなっていること。

又、訓練を行う事業者は訓練プログラムが所定の目的を達成するよう、常に当該プログラムを見直し改善を行うこと。

⑦　教官

ＣＲＭ訓練を担当する教官は、当該訓練を適切に実施することができるよう訓練を受けた者であること。

⑧　指定訓練の取扱い

①ロの定期訓練の一部又はすべてを、指定訓練の中で行うことができる。

６－１－３　航空機乗組員に対する審査

（１）一般

①　審査はその目的に応じて、口述審査、模擬飛行装置による実地審査、実機による局地飛行及び路線飛行による実地審査に区分されて

いること。

② 審査の間隔は、定められた間隔又はこれを超えない間隔で実施することが定められていること。

③ 審査は訓練の目的を考慮し、その目標が達成されたことを判定できるよう設定されていること。

④ 実機による審査を行う場合にあっては、審査の目的に応じて、適切な機材を選定し、搭乗員間の連携等について適切な安全措置が定められていること。

⑤ 口述審査及び審査後の講評を行うため、外部の騒音が及ばず静かな区切られた場所を確保するよう定められていること。

められていること。

（２）最大離陸重量が５，７００キログラムを超える飛行機の機長及び副操縦士に係る審査

機長に係る審査には、少なくとも次に掲げる内容の審査が定められていること。

① 機長の昇格時の審査及び定期審査は法第７２条の機長認定制度に基づいて実施されることが定められていること。

② 指定本邦航空運送事業者における範囲内の機長の審査にあっては、訓練及び審査規程に基づいて実施されることが規定されていること。

③ 機長の路線審査及び技能審査における具体的な手続、審査内容、判定基準等は、別に定める「機長等認定・審査要領」及び「機長等認定・審査要領細則」によるものとする。

④ 機長の技能審査については、高カテゴリー航行等の運航資格に係わる審査を同時に行ってもよいものとする。

副操縦士に係る審査には、少なくとも次に掲げる内容の審査が定められていること。

① 任用審査のうち路線審査は、ＰＮＦ操作を主に実施することが定められており、適切な判定基準が定められていること。

② 任用審査のうち技能審査は、「機長等認定・審査要領細則」の別表１又は２を基に、適切に選定された項目を実施することが定められていること。ただし、以下の項目については、必ず審査項目に含まれていなければならない。

・離陸中止（機長が離陸中止を行うことが運航規程等に定められている場合は除く。）
・航空機の型式ごとの特性（失速特性、その他の特性）を反映した一項目
・一発動機故障時の離陸
・一発動機不作動時のＩＬＳ進入及び進入復行（又は非精密進入及び進入復行）
・一発動機不作動時の着陸

③　技能審査の判定基準は、「機長等認定・審査要領」及び同細則に準じて定められていること。

④　副操縦士の業務を行うために必要な技能証明等の実地試験に併せて行う社内審査については、任用審査と見なすことができるものとする。

⑤　定期審査のうち路線審査の項目及び判定基準は任用審査に準じて定められていること。

⑥　定期審査のうち技能審査の項目及び判定基準は任用審査に準じて定められていること。ただし、②に掲げる項目については、必ず審査項目に含まれていなければならない。

⑦　定期審査は路線審査及び技能審査ともに年に１回行うこととし、これに合格しなければならないことが定められていること。

⑧　定期審査の間隔は、任用審査の合格日の属する月を路線基準月とし、技能審査の合格日の属する月を技能基準月とし、定期路線審査にあっては路線基準月又は当該基準月の前月若しくは次の月において、定期技能審査にあっては技能基準月又は当該基準月の前月若しくは次の月において、それぞれ行うよう定められていること。

⑨　前号に規定する審査を行うべき期間が到来する前に定期路線審査又は定期技能審査を繰り上げて行った場合、これに合格した日の属する月を新たな路線基準月又は技能基準月とするものとする。

⑩　受審者の着席位置は航空機又は模擬飛行装置の操縦席のうち、原則として通常業務を実施する右席であること。

（３）（２）に掲げる航空機以外の機長及び副操縦士に係る審査

機長に係る審査には、少なくとも次に掲げる内容の審査が定められていること。

①　機長候補者（昇格訓練修了者）に対して機長昇格に係る技能審査を実施すること。

②　機長に対して年１回以上の定期的な技能審査を実施すること。

③　機長が型式移行を行う場合には、移行しようとする型式の航空機に係る技能審査を実施すること。

④　①～③の技能審査のうち口述審査の項目には、以下の項目が含まれていること。

イ．航空機の性能、運用限界等

ロ．運航に関する一般知識

ハ．空港等

ニ．空域

ホ．関係規則等

⑤　①～③の技能審査のうち実地審査の項目には、以下の項目が含まれていること。

・飛行準備

・離陸
・計器飛行方式
・空中操作
・着陸
・通常操作
・異常操作及び緊急操作
・航空交通管制機関等との連絡
・航空機乗組員間の連携
・総合能力

国際運航を行う航空機に乗り込む副操縦士に対し、実地による技能審査を任用時及びその後は年１回以上定期的に行うことが定められていること。また、その実地による技能審査は、上記④イ．又はロ．に掲げる項目について行うことが定められていること。

次に掲げる者に対する審査の項目については、上記の規定にかかわらず、特例を設けることができることとする。

①　他の類似する型式の航空機に現に乗務している者

②　運航規程のうち航空機の運用の方法及び限界、航空機乗組員に対する訓練及び審査の方法等が類似する他の事業者から移籍又は出向してきた者

なお、国際運航を行う場合においても、上記①及び②に掲げる者に対する審査については、同様に特例を設けることができることとする。

（４）特別審査

事業者が必要と認める場合には、機長又は副操縦士に対して、その目的に応じた審査項目を選定し、審査を行うことができるよう定められていること。

（５）その他の審査

上記の他、２－７に掲げる運航承認基準に基づく運航又は航空事業安全室長若しくは地方航空局保安部長が特に審査が必要と認めた運航を実施する場合には、当該運航の承認基準に従い、又はその運航の性質等を勘案して、必要な審査を実施するよう定められていること。

（６）最大離陸重量が５，７００キログラムを超える飛行機に係る審査担当者

①　審査担当者の任用

航空機乗組員の審査を行う者は、次に掲げる要件を満足する者であることが定められていること。

イ．その審査の対象となる航空機乗組員の要件（限定査察操縦士にあっては、審査に係る航空機の型式について有効な定期運送用操縦士の技能証明（最少乗組員数が1人の航空機の場合は事業用操縦士の技能証明及び計器飛行証明）に限る。）を満足するとともに、当該審査に係る訓練を担当した者以外の者に対して審

査を行なうことが定められていること。

ロ．設定された任用訓練シラバスを修了していること。

ハ．設定された飛行経験の要件が満足されていること。

ニ．操縦に係る審査担当者にあっては、ＰＮＦ操作に加え、右席での操縦技能を確認された者が任用されること。

② 任用訓練の内容

審査担当者に対する任用訓練には、６－１－２（２）①の課目のうち必要な項目を選定したもの及び以下の項目を含む訓練が定められていること。

・審査を行う者の責務
・審査の方法、手順および技術
・模擬飛行装置の取り扱い要領（模擬飛行装置を使用する場合に限る。）
・被審査者の技能の適切な評価方法
・審査不合格の場合にとるべき措置
・審査時に発生する可能性のある緊急事態に対する安全措置

③ 審査の実施

イ．機長及び副操縦士の審査は、査察操縦士又は操縦士の審査についての知識及び技能が十分であり、人格識見が適当と認められる機長を①の規定に従って審査担当者に任用し、実施することが定められていること。

ロ．上記の規定にかかわらず、法令、２－７に掲げる運航実施基準等により特に審査を担当する者が定められている場合は、当該法令等の規定に従うものとする。

（７）（６）に掲げる航空機以外に係る技能審査担当操縦士

① 技能審査担当操縦士の任用

技能審査担当操縦士については、以下の条件を満たす者の中から知識、経験、技量及び人格が適当である者を任用することが定められていること。ただし、ロの運用については、事業許可又は事業計画の変更の際に特例を設けることも可能とする。（技能審査担当操縦士は以下の条件を満たす訓練担当操縦士が兼任することができるものとする。ただし、自らが当該審査に係る訓練を担当した者の技能審査を行うことはできない。）

イ．審査を行おうとする型式の航空機の機長であること。

ロ．次の飛行経験を有する者であること。

当該社の事業の用に供する飛行機の機長としての２００時間以上の飛行時間を含む飛行機による１，５００時間以上の飛行時間。

ハ．技能審査担当操縦士講習（審査業務講習）を修了した者であること。

ニ．地方航空局保安部長が行う承認審査に合格した者であること。

② 技能審査担当操縦士の資格の維持

イ．技能審査担当操縦士は、年に１回運航審査官による定期審査を受けなければならないこと、及び「指名技能審査員の認定について」（平成１４年６月２１日付け、国空航第２６７号）に定める指名技能審査員による定期審査を受けた者については、運航審査官による定期審査を受けなくてもよいことが、各々定められていること。

ロ．上記イの定期審査を受けなかった場合、又はこれに合格しなかった場合には当該技能審査担当操縦士は解任されることが定められていること。

ハ．航空事業安全室長若しくは地方航空局保安部長が必要と認めて臨時に行う審査を受けなかった場合、又はこれに合格しなかった場合には解任されることが定められていること。

③ 審査要領

機長の審査、及び技能審査担当操縦士の承認審査並びに指名技能審査員の認定審査を実施するために必要な細目的な事項は、「小型航空機航空運送事業者に係る機長及び技能審査担当操縦士の審査要領」及び「指名技能審査員の審査要領」による。

（８）審査結果の管理

航空機乗組員に係る審査の結果について、次に掲げるとおり、適切に取り扱われることが定められていること。

① 審査結果の報告先が定められていること。

② 不合格者、低評価者等に対する措置が適切に行われるよう定められていること。

（９）記録管理

航空機乗組員に係る審査の実施について記録し、次に掲げるとおり、適切に管理することが定められていること。

① 審査結果及びその記録の保管、管理等の指針が定められていること。

② 審査結果及び記録の保存期間が定められていること。

６－２ 客室乗務員の訓練及び審査

客室乗務員は、当該事業者の事業の用に供する航空機に最初に乗務する前に初期訓練を修了し審査に合格しなければならないよう定められていること。また、１年毎に知識・技能を維持するための定期訓練を修了し審査に合格しなければならないよう定められていること。その他、客室乗務員に係る訓練・審査の要件が以下に従い適切に定められていること。

（１）客室乗務員に対する訓練の方法

① 訓練課目

訓練課目が、運航の形態に応じて実施する以下の訓練の種類毎に、別表に応じて定められていること。

ａ．初期訓練

客室乗務員の業務を行ったことのない者に対して、基礎的知識を付与する訓練

ｂ．定期訓練

客室乗務員の業務に係る知識及び能力を再確認するために年１回行う訓練

ｃ．型式訓練

客室乗務員業務を行ったことのない型式の航空機に関する訓練

ｄ．相違点訓練

訓練施設等の仕様の一部が当該事業者の航空機等の仕様と異なる場合等において必要となる知識及び能力を付与する訓練

ｅ．復帰訓練

一定期間業務を行わなかった者に対する訓練

②　実施方法

ａ．実施方法が、①の訓練課目について、座学・実技などその目的に応じて定められていること。

ｂ．非常脱出訓練については、実機又はこれに替わる訓練施設を用いて実技形式により行うよう定められていること。

③　時間

時間は、①の訓練課目について、②の実施方法を勘案して定められていること。

④　訓練を行う者

ａ．訓練を行う者の任用

イ．航空運送事業者は、訓練の種類を考慮して適切な者を、訓練を行う者として任用することが定められていること。

ロ．訓練を行う者は設定された任用訓練シラバスが終了していなければならないことが定められていること。

ｂ．任用訓練の内容

訓練を行う者の任用訓練には、６－２（２）の課目のうち必要な項目を選定したもの及び以下の項目を含む訓練が定められていること。

・訓練を行うものの責務
・訓練の方法、手順及び技術
・被訓練者の技能の適切な評価方法
・訓練の進度に問題が生じた場合の措置
・訓練時に発生する可能性のある緊急事態に対する安全措置

ｃ．訓練を行う者の知識及び能力を維持する方法が定められていること。

（２）訓練の項目

訓練には、次の座学及び非常救難対策訓練項目の中から使用航空機の型式、

運航形態等に応じた必要な項目が別表の訓練の種類及び訓練課目に応じて適切に配分されていること。

① 座学項目

客室乗務員の責務、関連法令等、運航規程及び関連の諸規定、航空機の各系統の概要、緊急事態への一般的な対処方法、緊急事態の内容に応じた客室乗務員の配置及び役割分担、不時着水、非常脱出（非常脱出口の操作、介助を要する者の脱出を含む。）、飛行中及び地上での火災（発動機の排気口からの火炎（トーチング）、使用する消火器等に関する知識を含む。）並びに発煙（発生源が電気系統の場合の対処方法を含む。）、急減圧（減圧時の生理機能の知識を含む。）、ハイジャック、救急用具（救急用医薬品等及び感染症予防用具の取扱を含む。）、事故・インシデントの実例、危険物輸送、人間の能力及び限界に関する一般的事項（客室安全に関する航空機乗組員との連携を含む。）、Crew Incapacitation、その他必要事項

② 非常救難対策訓練項目（実機又はモックアップ等の模擬用具・設備を使用した実地）

消火器を使用する消火活動、非常脱出、各タイプの非常脱出口、消火器及び非常酸素吸入装置（防護呼吸器を含む。）の操作、不時着水

（別　表）

課　　目	初期訓練	定期訓練	型式訓練	復帰訓練	相違点訓練
＜座　学＞					
①　緊急概論	○				
②　機内保安業務一般	○	△	△	△	△
③　応急措置	○	△		△	
④　非常用装備品	○	△	△	△	△
⑤　非常口	○	△	△	△	△
⑥　緊急着陸	○	△	△	△	△
⑦　緊急着水	○	△	△	△	△
⑧　その他の事例	○	△		△	
＜実技演習＞					
①　非常用装備品	○	○	△	△	△
②　応急措置	○	△		△	
③　非常脱出	○	○		△	
④　非常脱出口	○	○	△	△	△
⑤　総合訓練	○	○		△	△

（注）○：必ず実施すること。　△：目的に応じて必要な場合に実施すること。

（３）客室乗務員に対する技能審査の方法

①　技能審査

ａ．技能審査を行う課目

技能審査を行う課目が、（１）の訓練課目に応じて定められていること。

ｂ．技能審査について、口述（又は筆記）又は実地審査により行うことが定められていること。

ｃ．技能審査を行う者について、知識、能力等を勘案して指名することが定められていること。

（４）先任客室乗務員に対する訓練等

２人以上の客室乗務員の配置を要する航空機において客室乗務員の業務を指揮統括する先任客室乗務員に対しては、使用する航空機の型式、客室乗務員の編成等を勘案して必要な訓練・審査に関する事項が定められていること。

（５）審査結果の管理

客室乗務員に係る審査の結果について、次に掲げるとおり、適切に取り扱われることが定められていること。

①　審査結果の報告先が定められていること。

②　不合格者、低評価者等に対する措置が適切に行われるよう定められていること。

６－３　運航管理者及び運航管理担当者の訓練

（１）その職務の内容に応じ①及び②の中から適切な課目を選定し任用訓練を実施するよう定められていること。ただし、法第７８条に基づく運航管理者の技能検定に合格している者、及び第３章２－１項に規定する路線を定めて旅客の輸送を行う航空機の業務に従事する運航管理担当者の資格要件としてこの審査基準に定める経験若しくは資格、又はこれに相当する資格若しくは業務経歴を有する者であって、職務を遂行する上で十分な知識及び技能を有すると認められる者を除く。

①　座学課目

必要に応じて次に掲げる項目について訓練を行うよう定められていること。

イ．航空機

使用航空機の構造、性能及び燃料消費関係

ロ．航空機の運航

重量配分の基本原則及び重量配分の航空機の運航に及ぼす影響

ハ．航空保安無線施設

航空保安施設の諸元、機能及び使用方法並びに運航上の運用方法

ニ．無線通信施設

航空無線通信施設の概要、通信組織及び施設の運用方法及び手続

ホ．航空気象

風系、気流の擾乱、雲、着氷、空電、霧等航空機の運航に影響を及ぼす気象現象に関する知識及び気象観測の方法

ヘ．気象通報

気象通報の組織及び通報式

ト．天気図の解析

天気記号、技術用語及び解析の一般原則

チ．空中航法

無線航法及び推測航法に関する一般知識並びに航法用計器の原理及び取扱方法

リ．法規

航空法規

② 実技課目

必要に応じて次に掲げる項目について訓練を行うよう定められていること。

イ．飛行計画作成に必要な情報の収集及び解析

ロ．飛行計画の作成

ハ．機長に対するブリーフィング

ニ．運航の監視

ホ．その他運航管理に必要な事項

（２）定期訓練

１年毎に（１）の課目の中から知識・技能を維持するために必要な課目を選択した訓練を修了するよう定められていること。

（３）運航管理者又は運航管理担当者としての職務に継続して１２ヶ月間以上従事していない者がその職務に復帰する場合は、任用訓練に準じた訓練を行わなければならないことが定められていること。

（４）付与すべき知識・技能の課目、訓練の実施方法を勘案した訓練時間が適切に定められていること。

（５）訓練を行う者の要件が以下に従い適切に定められていること。

ａ．訓練を行う者の任用

イ．航空運送事業者は、訓練の種類を考慮して適切な者を、訓練を行う者として任用することが定められていること。

ロ．訓練を行う者は設定された任用訓練シラバスが終了していなければならないことが定められていること。

ｂ．任用訓練の内容

訓練を行う者の任用訓練には、（１）①及び②の課目のうち必要な項目を選定したもの及び以下の項目を含む訓練が定められていること。

・訓練を行うものの責務

・訓練の方法、手順及び技術

・被訓練者の技能の適切な評価方法

・訓練の進度に問題が生じた場合の措置

ｃ．訓練を行う者の知識及び能力を維持する方法が定められていること。

（５）高カテゴリー航行等を行う場合にあっては、２－７に掲げる運航承認基準に従い必要な訓練を行うように定められていること。

６－４　運航管理補助者の訓練

運航管理補助者は、運航管理者又は運航管理担当者の訓練に準じた訓練を修了するよう定められていること。

６－５　危険物輸送に係る教育訓練

航空機乗組員、客室乗務員及び運航管理者等（危険物の取扱いに従事する者に限る。）に対し、別に定める「危険物輸送に係る教育訓練について」に従い適切な教育訓練が実施されるよう定められていること。

６－６　その他

旅客又は貨物を運送中の航空機において、緊急事態、異常事態等の模擬が行われてはならないよう定められていること。

７．航空機乗組員に対する運航に必要な経験及び知識の付与の方法

７－１　機長の空港等に係る乗務要件

機長に対して、運航に必要な経験及び知識に係る次に掲げる乗務要件が定められていること。

（１）乗務要件は空港等について以下のように設定するものとする。

（２）当該事業の用に供する航空機が就航する範囲内で、気象条件、地形及び出発・進入方式等の特性を考慮して航空機乗組員に付与すべき経験及び知識の程度が以下の区分を用いて定められていること。（全ての区分を用いる必要はない。また、初期進入高度からの降下が有視界気象状態における昼間に行われる場合にあっては、必ずしも③、④及び⑤の区分を用いる必要はない。）

①　航路資料による学習を求める空港等

②　①の学習に加え、視聴覚教材による教育を求める空港等

③　①の学習又は②の学習及び教育に加え、操縦室での離着陸のオブザーブ経験を求める空港等

④　①の学習又は②の学習及び教育に加え、模擬飛行装置による訓練を求める空港等

⑤　①の学習又は②の学習及び教育に加え、操縦席での離着陸の経験を求める空港等

（３）機長に対して、使用する空港等に応じて、（２）の経験及び知識を適切に付与するとともに、当該経験及び知識が確実に付与されていない場合には、当該空港等への乗り入れを行ってはならないことが定められていること。

（４）（２）②、③、④及び⑤に該当する空港等における離着陸のために必要な

当該空港等に係る最近１年間の離着陸経験（視聴覚教材による教育を含む。）が設定されていること。

（５）（４）の最近の飛行経験を満足しない機長に対しては、必要に応じて、実機による離着陸、離着陸のオブザーブ、視聴覚教材、航路資料による学習等の方法により、適切に経験及び知識を再付与することが定められていること。

（６）前各号の規定にかかわらず、当該事業者にとって経験のない空港等を使用しようとする場合又は新型式機を導入しようとする場合にあっては、適切に初期運航要員を任用し、その運航経験等を考慮して運航に必要な知識を付与すればよいものとする。

７－２　機長の乗務要件の審査

（１）７－１（２）の②、③、④及び⑤に該当する空港等において初めて離着陸を行う機長に対して、適切に経験及び知識が付与されているかどうか審査を行うことが定められていること。

（２）（１）の審査は、６－１－３（６）又は（７）の規定に従って任用された審査担当者又は技能審査担当操縦士により行うことが規定されていること。

（３）空港等が隣接しその特性が類似している場合であって、一方の空港等についての経験及び知識が（１）の審査により確認されている場合は、もう一方の空港等に関する審査を省略することができるものとする。

（４）７－１（２）②及び③の空港等に係る審査は口述審査により、また７－１（２）④及び⑤の空港等に係る審査は口述審査及び実地審査により行うことが定められていること。

７－３　副操縦士の乗務要件

副操縦士の乗務要件については、機長の乗務要件の区分に準じて空港等について定められていること。（必ずしも機長と同一の乗務要件である必要はない。）その上で、必要な経験及び知識が付与され、必要に応じて審査するよう定められていること。

７－４　その他の乗務要件

上記の他、２－７に掲げる運航承認基準に基づく運航又は航空事業安全室長若しくは地方航空局保安部長が特に経験及び知識の付与が必要と認めた運航を実施する場合にあっては、当該運航の承認基準に従い、又はその運航の性質を勘案して、必要な経験及び知識が付与されるよう定められていること。

７－５　審査結果の管理

航空機乗組員の乗務要件に係る審査の結果について、次に掲げるとおり、適切に取り扱われることが定められていること。

（１）審査結果の報告先が定められていること。

（２）不合格者、低評価者等に対する措置が適切に行われるよう定められている

こと。

（３）審査結果が、乗務スケジュールに適切に反映されるよう手続きが定められていること。

７－６　記録管理

航空機乗組員の乗務要件に係る審査の実施について記録し、次に掲げるとおり、適切に管理することが定められていること。

（１）審査結果及びその記録の保管、管理等の指針が定められていること。

（２）審査結果及び記録の保存期間が定められていること。

７－７　事業者による付加的な経験及び知識の付与

上記までの規定によるほか、事業者が機長又は他の航空機乗組員に対して、飛行地域及び空港等に係る経験及び知識の付与を付加的に行う場合にあっては、７－１から７－６までの基準は適用しないものとする。

７－８　国際運航を行う場合の要件

７－８－１　機長の飛行地域に係る乗務要件（当該事業の用に供する航空機が就航する範囲内において特殊な飛行地域がある場合に限る。）

機長に対して、運航に必要な経験及び知識に係る次に掲げる乗務要件が定められていること。

（１）乗務要件は飛行地域について以下のように設定するものとする。

（２）当該事業の用に供する航空機が就航する範囲内において、気象条件、航法、その他運航環境等を勘案して特に経験及び知識が必要な特殊な飛行地域がある場合には、当該飛行地域に乗り入れる機長に対して、付与すべき経験及び知識の程度が適切に定められていること。

（３）（２）の経験及び知識を付与した機長に対して、当該飛行地域の運航を行うために必要な当該飛行地域に係わる最近一年間の飛行経験が設定されていること。

（４）（３）の最近の飛行経験を満足しない機長に対しては、必要に応じて、実機による飛行、実機によるオブザーブ、航路資料等の方法により、適切に経験及び知識を再付与することが定められていること。

（５）前各号の規定にかかわらず、当該事業者にとって経験のない飛行地域を飛行しようとする場合又は新型式機を導入しようとする場合にあっては、適切に初期運航要員を任用し、その運航経験等を考慮して運航に必要な知識を付与すればよい。

７－８－２　機長の乗務要件の審査

（１）７－８－１（２）の特殊な飛行地域において初めて運航を行う機長に対して、適切に経験及び知識が付与されているかどうか審査を行うことが定められていること。

（２）（１）の審査は、６－１－３（６）又は（７）の規定に従って任用

された審査担当者又は技能審査担当操縦士により行うことが規定されていること。

（３）７－８－１（２）の特殊な飛行地域に係る審査は口述審査及び実地審査により行うことが定められていること。

７－８－３　副操縦士の飛行地域に係る乗務要件（当該事業の用に供する航空機が就航する範囲内において特殊な飛行地域がある場合に限る。）

副操縦士の乗務要件については、機長の乗務要件に準じて特殊な飛行地域について定められていること。（必ずしも機長と同一の乗務要件である必要はない。）その上で、必要な経験及び知識が付与され、必要に応じて審査するよう定められていること。

７－８－４　事業者による付加的な経験及び知識の付与

上記までの規定によるほか、事業者が機長又は他の航空機乗組員に対して、飛行地域に係る経験及び知識の付与を付加的に行う場合にあっては、７－８－１から７－８－３までの基準は適用しないものとする。

８．離陸し、又は着陸することができる最低の気象状態

８－１　最低気象条件

（１）有視界飛行方式により離着陸を行う場合

航空交通管制機関から特別有視界飛行方式による許可等を受けた場合を除き、規則第５条又は当該国が定めた有視界気象条件以上の気象状態で飛行するよう定められていること。

ただし、航空交通管制機関から許可等を受けた場合を除き、地上視程の最小値は５，０００メートル、雲高の最低値は３００メートルとする。

（２）計器飛行方式により離着陸を行う場合

①　離陸し、又は着陸することができる最低の気象状態が、使用が予想されるすべての空港等（代替空港等を含む。）について、航空機の型式、離着陸に必要な装備品の装備状況、空港等の特性、航空保安施設の状況、気象観測施設の状況、操縦者の知識及び経験等に適応して定められていること。

②　最低の気象状態は、当該国又は空港等の管理者が定めた気象条件、又は公示されたObstacle Clearance Altitude／Height（進入及び進入復行において障害物と航空機との安全な垂直間隔が保てる最低の高度又は高さ）等に基づきＩＣＡＯマニュアル等に準拠し求められる最低の気象条件以上でなければならない旨、記載されていること。

なお、地上視程換算値（ＣＭＶ）を設定する場合には、ＣＭＶを利用できる条件及び利用方法について記載されていること。

８－２　最低気象状態の適用の方法

計器飛行方式により飛行する場合の最低気象条件の適用の方法が、以下の飛行の段階毎に定められていること。

（１）飛行計画作成の段階

（２）離陸の段階
（３）進入及び着陸の段階

８－３　精密進入

高カテゴリー航行を行う場合には、２－７に掲げる運航承認基準に従い必要な基準が定められていること。

また、精密進入において滑走路末端上を安全に通過する高さ（ＴＣＨ：Threshold Crossing Height）が着陸の形態及び姿勢を基に適切に定められていること。

９．最低安全飛行高度

９－１　最低安全飛行高度

最低安全飛行高度は、航法上の誤差、航路上の地形特性及び気流の擾乱を考慮し、航空交通管制機関との交信ができる限り可能なよう定められていること。また、多発機の場合は一の発動機が不作動の場合でも着陸に適した空港等に着陸できる高度、単発機の場合は発動機が不作動となった場合でも当該機の滑空比により、あらかじめ選定した空港等に安全に着陸できる高度であって、以下に適合する高度が選定されるよう定められていること。

（１）計器飛行方式

①　当該国が公示した最低経路高度（ＭＥＡ）以上の高度。

②　ＭＥＡが公示されていない場合は、次の高度。

ａ．高地又は山岳地域においては、予定経路の両側８キロメートル以内の最も高い障害物の上端から少なくとも６００メートル以上の高度。

ｂ．上記ａ．以外の地域においては、予定経路の両側８キロメートル以内の最も高い障害物の上端から少なくとも３００メートル以上の高度。

（２）有視界飛行方式

飛行経路上の最高障害物（当該航空機を中心として水平距離６００メートルの範囲内の最も高い障害物）に３００メートルを加えた高度以上の高度。

また、この高度を維持して飛行することが困難な状況に遭遇した場合、期を失することなく引き返すか最寄りの適切な空港等に着陸を行うこととなっていること。

１０．緊急の場合においてとるべき措置等

１０－１　緊急事態発生時等の措置

航空機乗組員、客室乗務員及び運航管理者等がとるべき措置及び緊急事態に備えてあらかじめ取るべき措置が、想定される次のような緊急事態に応じて適切に定められていること。

（１）機材故障

発動機の不作動、急減圧、無線通信機の故障、航法機器の故障等

（２）緊急着陸等

燃料放出、超過重量着陸、緊急着陸（水）、緊急脱出等

（３）空中火災
（４）Crew Incapacitation
（５）ハイジャック
（６）爆発物脅迫（爆発物その他の危険物に係る緊急時の対応措置を含む。）
（７）外国からの要撃
（８）他の航空機の遭難の認知、緊急・非常通信の運用
（９）その他の不測事態

１０－２　航空機乗組員、客室乗務員及び運航管理者等の職務

緊急事態発生時等の航空機乗組員、客室乗務員及び運航管理者等の責任及び職務の範囲が以下に従い適切に定められていること。

（１）機長

①　機長は、航空機に緊急事態が発生した場合、事態の掌握に努め可能な限り関連法令等に従い航空機の緊急操作等を行い、当該事態等の克服に努めるようになっていること。

②　機長は、航空機に緊急事態が発生し、当該事態を克服するための措置をとるにあたり、関連法令等から逸脱する措置を必要とした場合は、遅滞なくその旨を当該国の航空当局に報告を行うようになっていること。

また、当該国から要求された場合、原則として、１０日以内に書面による報告を当該国の適切な機関に行うとともに、その写しを航空局安全部航空事業安全室又は地方航空局保安部運用課へ提出すること。

③　機長は、他の乗組員に対し緊急事態を克服するため適切な指示を与えその職務を指揮統括し、また、旅客に対し必要に応じ事態の状況を説明し安全のため必要な事項について指示又は命令を行うこと。

④　機長は、航空交通管制機関、運航管理者等と連絡を密にし状況並びに対応措置を逐次報告するように努め、必要な支援を求めること。

（２）機長以外の乗組員

機長以外の乗組員は、機長の指示に従い、一致協力して事態の克服に努めること。

（３）客室乗務員

①　客室内で緊急事態が発生した場合、可能な限り、事態の状況を機長に報告するとともにその後の状況の変化を逐次報告すること。

また、操縦室との連絡の手順が適切に定められていること。

②　緊急事態が発生した際に旅客の安全を確保するためあらかじめとるべき措置として以下の事項が定められていること。

ａ．離着陸に際し、また、機長から指示された場合において、指定された座席に座席ベルト等を着用して着座すること。

ｂ．飛行前に旅客に対し救急用具の使用方法及び格納場所並びに緊急事態に際しての客室内の安全措置について周知を図ること

ｃ．先任客室乗務員が他の客室乗務員に与える指示、役割分担等に関す

ること。

ｄ．その他緊急事態を想定した必要な事項に関すること。

③　緊急事態が発生した後の措置として以下の事項が定められていること。

ａ．緊急事態の内容に応じた各々の客室乗務員の役割に関すること。

ｂ．旅客に対する機長の指示・命令の伝達及びその方法に関すること。

ｃ．機長の職務の支援及びその方法に関すること。

（４）運航管理者等

①　運航管理者等は、可能なあらゆる手段により航空機との連絡を確保し事態の把握に努め、機長の支援を行うこと。

②　運航管理者等は、事態の状況を直ちに会社内外の関係機関に通報すること。

③　運航管理者等は、航空交通管制機関、捜索救難機関等との連絡を密にし適切な支援を求めること。

１０－３　緊急事態発生時の連絡・通報体制

会社内外の関係者への連絡・通報の体制・方法が明確に定められ、かつ、関係者に周知徹底するよう定められていること。

１０－４　外国からの要撃を受けた場合の措置

要撃を受けた場合は、別に定める「緊急時の場合においてとるべき措置等に係る技術上の基準（外国からの要撃を受けた場合）」に従った措置をとるよう定められていること。

１０－５　操縦室の施錠及び立入

（１）ドアの施錠

操縦室にドアが装備されている場合は、当該ドアは施錠可能なものであって、業務の必要上客室乗務員が行う場合を除き、操縦室内側からのみ施錠するようになっていること。また、操縦室ドアの施錠及び解錠を実施する時期、実施者その他必要な事項が定められていること。

（２）操縦室への立入

運航中の航空機のドアが装備された操縦室に航空機乗組員、客室乗務員以外の者が立ち入ることに関し、その基準、手続の方法等が明確に定められていること。

１０－６　航空機内検索用チェックリスト

爆発物脅迫等があった場合、飛行中の機内における爆発物等の捜索はチェックリストに基づき実施しなければならないよう定められていること。チェックリストには、検索の要領及び爆発物又は不審物が発見された場合のとるべき措置等の指針が必要に応じ記載されていること。

１０－７　救急用具等

（１）規則第１５０条に基づく救急用具（救急用医薬品等及び感染症予防用具を除く。）を搭載し、その種類、数、搭載の場所及び取扱方法が明確に定められていること。

（２）規則第１５０条第１項に規定された救命胴衣を必要とする場合は、搭乗幼児数と同数の幼児用救命胴衣を備えていること。

（３）救急用医薬品等及び感染症予防用具については、別に定める「救急の用に供する医薬品及び医療用具並びに感染症の予防に必要な用具について」に従って、搭載及び管理が行われるようになっていること。

（４）国際運航を行う場合にあっては、当該機に搭載された救急用具、救命用具の情報を速かに捜索救難機関に提供できるよう装備の一覧表を備えなければならない旨、記載されていること。

１０－８　旅客に周知すべき安全情報等

（１）安全情報の内容

航空機に搭乗する旅客に対する安全情報の提供は、客室内の放送、標示の他、①デモンストレーション（ライフベストの着用等）、②ビデオ放映（安全情報全般、ただし、ビデオ装置非装備機を除く。）、③安全のしおり（安全情報全般）により行うよう定められていること。（①及び②については機外にて実施及び放映してもよい）

デモンストレーションは、客室乗務員又は必要な訓練を受け事業者から指名された者（客室乗務員が配置されない場合に限る。）により行うことが定められていること。

また、旅客に周知すべき安全情報として、少なくとも別表に示すものが含まれていること。

（２）非常脱出時における援助者の確保（客席数が１９を超える航空機に限る。）

①　非常脱出時における安全な脱出を援助する者の確保を図るための実施手順等を定めること。

②　上記①の手順には、非常脱出時における安全な脱出を援助する者として適当ではないと考えられる以下の者に対し、非常口座席（注）へのアサインを行わないことが定められていること。

（注）本項１０－８（２）において「非常口座席」とは、原則として、非常口に接する座席列を意味し、左右の非常口を結ぶ通路に接する座席列のうち、通路後方の座席列とする。また、通路と調理室、化粧室、仕切り等で仕切られている座席列については「接する座席列」に含まれない。

ａ．ドアの開閉等に支障をきたすような機動性、体力、敏捷性に欠ける者

ｂ．１５歳未満又は他人の助力なしに脱出の援助を実施する力量に欠

ける者

ｃ．脱出手順を読んで理解すること又は乗務員の指示を理解することが困難な者

ｄ．脱出の援助を実施するためにコンタクトレンズ又は眼鏡以外の特別な目視器具を必要とする者

ｅ．乗務員の指示を聴き理解するために補聴器以外の特別な聴取器具を必要とする者

ｆ．他の乗客に対し口頭での伝達ができない者

ｇ．子供の世話等のため脱出の援助が実施できない、あるいは援助を実施することにより自分自身に危害が生じるおそれのある者

ｈ．被疑者など護送・監視されている者

ｉ．脱出の援助を実施することに同意しない者

③　非常口座席には、（１）の安全情報に加え、非常脱出時における援助の内容及び援助を実施できない又は援助を実施することに同意しない場合には、旅客から客室乗務員に座席変更を申し出ることの依頼を記載したインフォメーションカード等を備え付けるよう定められていること。

別　表

項　　目	説　明　内　容	ビデオ
シートベルト	着脱方法、飛行中の常時着用	○
ライフベスト	配備場所、使用方法	○
	幼児用ライフベスト	
酸素マスク	減圧時の自動落下、使用方法、禁煙	○
手　荷　物	収納場所	○
	収納方法	
座席位置	離着陸時の背もたれ、テーブル位置	
安全姿勢	不時着時の衝撃緩和姿勢	○
非常脱出	①機体完全停止後の乗務員の指示に従った脱出開始	
	②手荷物の持ち出し禁止	○
	③撮影の禁止	
	④ハイヒールは脱ぐ	
	⑤非常口までの脱出経路及びその表示（パスマーキング等）	
	⑥煙充満時の低姿勢	
	⑦非常口の開放方法	
	⑧火災発生側の非常口の開放禁止	
	⑨脱出スライドの滑り方	○
	⑩脱出スライド下での援助者及び機体近辺からの速やかな離脱	○

	⑪ライフラフトの形態、用途	
禁　　煙	トイレ、通路での禁煙	○
電気電子機器	機内での電気電子機器の使用制限	○

（注）１．最右項の○印は、各社ともビデオに収録する項目。ビデオは離陸前までに放映を完了する必要があり、全項目の収録はできない。
２．ビデオについては、上記の項目の他、安全のしおりを参照すべきことを加える。
３．脱出スライドの滑り方には、①手荷物を持たないこと、②着地点が見えるように上体を起こすことを付け加える。
４．視覚障害者用の安全のしおりについても上記に準じるが、客室乗務員の対応等を考慮して作成してもよい。

１０－９　飛行記録等の保全

法第７６条に規定された事故、法第７６条の２に規定された事態等が発生したと認めた場合、機長（機長に事故があるときは、機長に代わってその職務を行うべきものとされている者。）は、飛行記録装置及びその他航空機の運航状況を記録するための装置（搭載されている場合に限る。）の記録の保全に努めるとともに、着陸し発動機を停止した後可及的速やかに操縦室音声記録装置（搭載されている場合に限る。）の電源を切る等同記録保全のための措置を的確に講じなければならない旨、記載されていること。

１０－１０　その他

客室内での携帯用電子機器、デジタルカメラの使用等の安全阻害行為等について、法第７３条の４第５項等に従い、旅客に対する周知徹底を図るよう定められていること。

１１．航空機の運用の方法及び限界

１１－１　航空機の運用の方法及び限界

航空機の型式毎に、飛行規程、航空機製造者のマニュアル等に準拠して、かつ、操縦者の慣熟度、空港等の特性及び気象状態を考慮して運用の方法及び限界が定められていること。

また、当該機に係る性能及び諸系統の詳細、重量及び重心の管理等に係る事項が定められていること。

１１－２　運用制限

（１）滑走路面が雪氷等で覆われている場合等の運用上の制限及び離着陸重量制限が航空機の性能に応じて適切に定められていること。

（２）氷、霜、雪等が機体に付着し飛行性能に影響を及ぼす状態のまま離陸してはならない旨、記載されていること。防氷液が使用される場合は、気象状況に応じた当該液の持続時間がその使用方法とともに設定されていること。

１１－３　旅客在機中の燃料補給

旅客が搭乗、在機又は降機中の燃料補給等の作業を行う場合は、航空機からの避難を直ちに指示することができるよう適切に要員が配置され、かつ、燃料補給作業を監督する者と機内の責任者との間で適切な方法により相互の連絡が確保されるよう定められていること。

１１－４　酸素供給

航空機乗組員、客室乗務員及び旅客に供給するための呼吸用酸素量が少なくとも以下の基準の量以上搭載されなければ出発させてはならないよう定められていること。また、酸素を必要とする場合は、搭乗幼児数と同数の酸素供給装置及び所要の供給量を有し、かつ、幼児及びその保護者が座席位置を移動せずに当該装置を使用することができる位置となるような座席管理を行うこと。

（１）与圧装置を有しない航空機

ａ．３，０００メートルから４，０００メートルまでの高度で飛行する場合は、当該高度における飛行時間から３０分を減じた飛行時間中航空機乗組員全員が必要とする量

ｂ．４，０００メートルを超える高度で飛行する場合は、当該高度における飛行時間中搭乗者全員が必要とする量

（２）与圧装置を有する航空機

３，０００メートルを超える高度で飛行する場合は、当該飛行に係る最高の予定高度から与圧喪失の場合に３，０００メートルの高度に達するまでに要する飛行時間中航空機乗組員全員が必要とする量（航行の安全上４，０００メートルを超える高度で飛行を継続する必要がある場合は、当該高度における飛行時間中搭乗者全員が必要とする量を加えた量）

１１－５　その他

（１）自蔵航法、広域航法、双発機による長距離進出運航、ＲＶＳＭ航行、高カテゴリー航行、ＧＰＳを使用した運航、非精密進入方式においてＦＭＳ装置のＶＮＡＶ機能を使用する運航、同時並行ＰＲＭ進入等を行う場合にあっては、それぞれ２－７に掲げる運航承認基準に従い、必要な運用範囲の制限が定められていること。

（２）国際航空運送事業の用に供する航空機には、航空法第５９条の規定に基づく書類に加え、別に定める「航空運送事業に係る事業許可証の様式及び事業許可証の真正性の証明について」による真正性の証明を受けた事業許可証の写し及び別に定める「運航に関する仕様書（OPERATIONS SPECIFICATIONS）発行要

領」による当該航空機型式に係る運航に関する仕様書の写しを備え付けるよう定められていること。

１２．航空機の操作及び点検の方法

１２－１　航空機の操作及び点検の方法

航空機の型式毎に、飛行規程、航空機製造者のマニュアル等に基づいて、通常操作手順、故障時操作手順、非常操作手順、点検手順等に係る事項が定められていること。

また、これらの手順等には次の項目が含まれていること。（各型式機に共通する内容については、とりまとめて別の編集としてもよい。）

飛行前の機体の防除氷手順、自動操縦装置等の運用操作、Standard Callout、管制指示の受領及び確認、出発進入における操作の分担及び相互の連携（ブリーフィングの実施要領を含む。）、Stabilized Approach、低高度における降下率の制限、対地接近警報装置の使用とＣＦＩＴの回避、計器進入の開始及び継続の要件、その他の必要事項

（注）防除雪氷業務については、「防除雪氷業務に係る審査要領」に従うこと。

１２－２　チェックリストの使用

航空機の型式毎に、運航規程、飛行規程、航空機製造者のマニュアル等に基づき、飛行前、飛行中及び飛行後の各段階における操作・点検において、また、緊急事態発生時の措置においてチェックリスト又はこれに相当するものが使用されなければならないよう定められていること。

１２－３　ヒューマン・ファクター

操作手順、点検手順及びチェックリストの設定及び適用にあたっては、航空機の諸系統等のシステムに対するヒューマン・パフォーマンス（航空機の運航の安全及び効率性に影響する人間の能力及び限界）を考慮するようになっていること。

１２－４　その他

（１）航空機乗組員の着席

航空機乗組員は、飛行中、交替要員を含む編成において休息をとる場合、職務の遂行上必要な場合等を除き、操縦室の所定の座席に着席しなければならない旨、記載されていること。また、離席に当たっては、機長の許可を得るよう定められていること。

（２）航空機乗組員の座席ベルトの使用等

航空機乗組員は、操縦室の所定の座席において職務を遂行中は座席ベルトを装着しなければならず、離陸及び着陸態勢にある間は、加えて肩バンドを装着するよう定められていること。（肩バンドが装備されていない場合を除く。）

（３）酸素の使用等

① 航空機乗組員は、以下に掲げる状況にある場合は、継続して酸素吸入を行うよう定められていること。

ａ．与圧装置を有しない航空機

・３，０００メートルから４，０００メートルまでの高度を飛行する場合は、３，０００メートルに到達し３０分を経過した後当該高度にある時間中。

・４，０００メートルを超える高度で飛行する場合は、当該高度にある時間中。

ｂ．与圧装置を有する航空機

与圧喪失が発生した場合に運航中の高度から３，０００メートルの高度まで降下する時間中。

② ７，６００メートル（２５，０００フィート）を超える高度で運航中の与圧航空機の航空機乗組員は、必要時に所定の座席において直ちに酸素マスク（クイック・ドニング式をいう。以下、本項において同じ。）を使用できる状況を維持しなければならないよう定められていること。また、１２，５００メートル（４１，０００フィート）を超える高度を飛行する場合において、操縦士のうちいずれか一人が常時酸素マスクを着用すること、及び操縦士のうちいずれか一人が離席する場合の措置について定められていること。

（４）自蔵航法、広域航法、双発機による長距離進出運航、ＲＶＳＭ航行、高カテゴリー航行、ＧＰＳを使用した運航、非精密進入方式においてＦＭＳ装置のＶＮＡＶ機能を使用する運航、同時並行ＰＲＭ進入等を行う場合にあっては、それぞれ２－７に掲げる運航承認基準に従い、必要な操作及び点検の方法等が定められていること。

１３．装備品等が正常でない場合における航空機の運用許容基準等

１３－１　用語の定義

本項における用語の定義は、以下のとおりとする。

（１）運用許容基準

運航者により設定される、装備品等が正常でない場合に、当該航空機の運航が許容されるかどうかの基準を、航空機の航行の安全を害さない範囲で定めたもの。

（２）ＣＤＬ（Configuration Deviation List）

設計者により定められ設計国の承認を受けた、飛行開始にあたって装備しないことが認められる航空機の外部部品の基準。当該基準には、必要に応じ運用限界等の条件が含まれる。

（３）ＭＭＥＬ（Master Minimum Equipment List）

設計者により定められ設計国の承認を受けた、飛行開始にあたって装備品等が正常でなくとも航空機の運航が許容される基準。当該基準には、運用条

件、運用制限、運用手順等の条件が含まれる。

１３－２　一般

（１）運用許容基準はすべての装備品等について定めたものではなく、発動機等、航空機の安全性の確保のため明らかに必要なもの及び航空機の安全性に影響を与えないものは含まれていない旨、記載されていること。

（２）運用許容基準は装備品等が不作動の状態で無期限に航空機の運航を継続することを目的とするものではなく、定められた修理、装備品等の交換の手順を前提として、装備品等が不作動の状態で安全な航空機の運航を確保することを目的とするものである旨、記載されていること。

（３）最大離陸重量が５，７００キログラムを超える飛行機にあっては、別表に示す装備品等の運用許容基準は、同表の範囲内で設定されたものであること。それ以外の装備品等の運用許容基準(別表に示す作動数を超える装備品等についての運用許容基準を含む)は、ＭＭＥＬがある場合には、当該ＭＭＥＬに準拠し、かつ、ＭＭＥＬの範囲内で航空運送事業者の運用経験及び技術水準を考慮して設定されたものであること。また、ＭＭＥＬに序文（Preamble）、定義（Definition）等がある場合には、それらにも準拠したものであること。また、別表に示す装備品等以外で、かつ、ＭＭＥＬがない装備品等の運用許容基準は、航空運送事業者の運用経験及び技術水準を考慮して設定されたものであること。なお、他の法令・通達等で必要装置数が別途定められている場合は当該要件にも従うとともに、航空法第６０条及び第６１条に定める装備品等を装備・作動させない状態で運航する場合には、同条に基づく国土交通大臣によるただし書きの許可が別途必要である。

別表　運用許容基準に定める装備品等の数及び条件等

装備品等の名称	装備数	作動数	修理期限	運用条件等
ILS受信装置	1以上	0	3暦日	・進入時の最低気象条件で当該装置が必要ないこと。
	2以上	1	10暦日	-
気象レーダー	1以上	0	3暦日(対地接近警報装置のウインドシア検知警報が利用可能である場合は10暦日)	・昼間における有視界気象状態での飛行であること、又は、計画上の飛行経路(代替空港への経路を含む)に雷雲その他の航空機の航行の安全に支障を及ぼす可能性のある天候が予想されないこと。 ・飛行中に気象レーダーの代替としてウインドシアを回

					避する手順及びウインドシア遭遇時の回復手順が定められていること(ウインドシア検知機能を有する場合に限る)。
対地接近警報装置	装置本体	1以上	0	2飛行日又は修理・交換が可能な場所までいずれか早い方	・代替の手順(高度計、速度計、昇降計、飛行経路及び地表との衝突に注意して飛行するとともに、ウインドシア検知機能を有する場合は飛行中におけるウインドシア回避とウインドシア遭遇時の回復手順の確認等)を設定し飛行すること。
	テストモード	1以上	0	2飛行日又は修理・交換が可能な場所までいずれか早い方	－
	規則第147条第4号イ～ニの機能	1以上	0	2飛行日又は修理・交換が可能な場所までいずれか早い方	・代替の手順(高度計、速度計、昇降計、飛行経路及び地表との衝突に注意して飛行等)を設定し飛行すること。
	規則第147条第4号ホの機能	1以上	0	3暦日	－
		2以上	1	10暦日	－

	規則第147条第4号への機能	1以上	0	3暦日	・代替の手順(高度計、速度計、昇降計、飛行経路及び地表との衝突に注意して飛行等)を設定し飛行すること。
航空機衝突防止装置	装置本体	1以上	0	3暦日	・不作動処理が行われていること。 ・エンルート又は進入方式で当該装置の搭載が航空交通管制機関より求められていないこと。
	音声機能	1以上	0	3暦日	・エンルート又は進入方式で当該装置の搭載が航空交通管制機関より求められていないこと。
	TA/RA統合表示機能	2以上	1 (操縦を担当する操縦士(Pilot Flying)側)	10暦日	・航空機の飛行状態のモニター等操縦以外の業務を担当する操縦士(Pilot Monitoring)側に限り、以下の条件を満たす場合に適用できる。 a) Pilot Flying側のTA/RAの表示機能が作動すること。 b) Pilot Flying側の音声機能が作動すること。
	RA表示機能	1以上	0	10暦日	・TA表示機能と音声機能が利用可能であること。 ・TA onlyモードを選択していること。 ・エンルート又は進入方式で当該装置の搭載が航空交通管制機関より求められていないこと。
		2以上	1 (Pilot Flying側)	10暦日	(Pilot Monitoring側のRA表示機能に限り、不作動とすることが可能)
	TA表示機	1以上	0	10暦日	・RA表示機能と音声機能が利

能				用可能であること。 ・エンルート又は進入方式で当該装置の搭載が航空交通管制機関より求められていないこと。
けん銃の弾丸及び手りゆう弾の破片の貫通並びに乗組員室への入室が認められていない者の入室を防止し、かつ、操縦者の定位置から施錠及び解錠が可能な乗組員室ドアの施錠・解錠機能	1以上	0	2飛行日(本機能が急減圧対応機能と独立型である場合は10暦日)	・施錠機能の不作動処理が行われていること。 ・他の施錠機能の利用など代替策を有し、かつ、その場合の立入りの手順を設定していること。
飛行記録装置、航空機映像記録装置又は航空機情報記録システム(飛行記録装置等)	1以上	0	3飛行日	・操縦室用音声記録装置等が利用可能であること。
操縦室用音声記録装置又は操縦室用音響記録システム(操縦室用音声記録装置等)	1以上	0	3飛行日	・飛行記録装置等が利用可能であること。

(注) 1．修理期限が日数で定められている場合、不具合が発見された日の翌日を起算点とする。期限が飛行回数や飛行時間で定められている場合、不具合が発見された以降に出発する最初の便を起算点とする。

2．修理期限の３暦日及び１０暦日はぞれぞれ「原運用許容基準の審査及び承認手続について(平成１２年１０月３日付国空機第１１９３号)」における修理期限の区分のカテゴリーＢ及びＣ。

１３－３　適用等

（１）運用許容基準を満足しない場合は、航空機を出発させてはならないこととなっていること。

（２）運用許容基準を満足する場合であっても航空機をより良好な状態に保つ

ようできる限り修理しなければならないこととなっていること。

（３）運用許容基準を定めていない装備品等が正常でない場合には、当該正常でない装備品等の修理等を持越してよいかどうかを判断する手続きが定められていること。

（４）複数の運用許容基準適用項目の装備品等が不作動の場合は、それらの装備品等が不作動であることが相俟って、許容できない安全の低下又は航空機乗組員の過度のワークロードの増加に繋がることがないことが決定されない限り、飛行が開始されないこととなっていること。

（５）運用許容基準の設定又は適用に当たっては、装備品等が不作動の状態での運航を行っている間に更なる不具合が生じ得ることを考慮することとなっていること。また、特に認められていない限り、運用許容基準の適用が飛行規程の限界事項、緊急操作又は当局による他の耐空性の要件を逸脱してはならないこととなっていること。

（６）運用許容基準を適用し装備品等が不作動の状態で運航する場合には、定められた運航条件が遵守されることとなっていること。また、運用許容基準に従い、機長に注意喚起するためのプラカード等による適切な明示が行われることとなっていること。また、運用許容基準の適用が航空日誌に適切に記載されることとなっていること。

（７）運用許容基準の適用に当たっては、必要に応じ不作動の装備品等に不作動処置等適切な処置をする整備手順が定められていること。また、必要な航空機乗組員の運航手順が定められていること。

（８）運用許容基準を適用する場合の手続き及び処置が定められていること。この場合、航空機を出発させることを決める最終決定は機長が行うことが定められていること。

１３－４　運用許容基準要目

（１）航空機の型式毎に、運用許容基準要目として、装備品の装備数、最低作動数及び適用条件が定められていること。

（２）運用許容基準要目の適用条件の設定にあたっては、ＶＦＲ、ＩＦＲ、天候等の運航条件並びに当該故障が他に影響を与えないための故障の隔離及び航空機乗組員に注意喚起するための表示等の処置が考慮されていること。

１３－５　修理持越し基準

運用許容基準を適用して、修理を持越す場合の修理持越し基準（当該故障を修理しなければならない時期又は基地等）が定められていること。なお、やむを得ない理由により修理持越し基準の規定を超えて修理を持ち越す場合は、その場合の処置について規定しなければならない。この場合、修理持ち越しの決定後すみやかに航空局安全部航空事業安全室長又は地方航空局保安部先任整備審査官にその旨届け出なければならない。

１３－６　その他

自蔵航法、広域航法、双発機による長距離進出運航、ＲＶＳＭ航行、高カテゴリー航行、ＧＰＳを使用した運航、非精密進入方式においてＦＭＳ装置のＶＮＡＶ機能を使用する運航、同時並行ＰＲＭ進入、ＣＰＤＬＣを使用する航空機運航、ＥＦＢを使用する航空機運航、ＡＤＳ－Ｂ　ＯＵＴ機上装置を使用する航空機運航等を行う場合にあっては、それぞれ２－７に掲げる運航承認基準に従い、これらの運航に適用される運用許容基準が定められていること。

１３－７　ＣＤＬ適用基準

飛行規程にＣＤＬが定められている場合は、それに準拠して必要な事項を定めることができる。

１４．空港等、航空保安施設及び無線通信施設の状況並びに位置通報等の方法

１４－１　航路資料の内容等

（１）飛行の区間に応じて航空路誌を基に、空港等、航空路、航空保安施設及び無線通信施設の状況並びに位置通報等の方法が必要により航路資料に記載されていること。また、航路資料を作成する場合は、飛行する地域に適用される捜索救難業務方式、救難信号その他当該業務に係る情報が航路資料に含まれていること。

（２）航路資料には、飛行の区間に応じて最低安全飛行高度、地形及び障害物、使用する空港等の出発進入方式及びこれら関連する航空交通管制方式等が必要に応じ記載されていること。

（３）航路資料は、航空機乗組員、運航管理担当者等が容易に使用できるものであること。

１５．航空機の運航に係る地上取扱業務の実施方法及び地上取扱業務に従事する者の教育訓練の方法

１５－１　一般

（１）地上取扱業務に使用する機材の運用による航空機の損傷を防止するための措置を講じることが定められていること。

（２）空港管理者の定める規則等に基づく安全措置を講じることが定められ、会社が定めた手順により当該措置が図られること。

（３）不具合が発生した場合の会社内外の関係者との連絡・通報の体制及び方法が明確に定められていること。

（４）旅客動線（機側周辺の旅客の移動、航空機への搭乗及び航空機からの降機に係る部分に限る。）における旅客の転倒、落下等の防止、雷雨・強風などの悪天候時における旅客誘導その他の旅客の安全のための対策が定められていること。

（５）スポットにおける異物の有無の確認と除去を講じることが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること。

（注）１５－２－１から１５－２－７で掲げる業務以外の地上取扱業務については、１５－１及び１５－３のみが適用される。

１５－２　地上取扱業務の実施方法

各業務の実施方法に関し以下の事項が定められていること。

１５－２－１　搭載管理に係る業務（運航管理に係る業務として実施される場合は、運航管理の実施方法として定めてもよい。）

（１）搭載管理に係る業務に従事する者の職務及び内容が定められていること（当該業務を実施する場合に限る。以下、この条項について同じ。）。

（２）重心位置及び重量分布の算出を行うこと並びに算出に必要な情報が与えられることが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること。

（３）航空機の型式毎に乗務員及び機内積載物（客室装備品、機内用品、重量バラスト等）の重量の決定方法が定められていること。

また、乗務員重量について、実重量に代えて標準乗務員重量を用いる場合は、別に定める「航空機の運航における乗客等の標準重量の設定について」に従うこと。

（４）重心位置及び重量分布を機長へ通知することが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること（重心位置及び重量分布の算出を航空機乗組員が行う場合を除く。）。

（５）重心位置及び重量分布に差異等が生じ、貨物の取り卸しや搭載位置の変更をしなければならない事態等が発生した場合の措置が定められていること。

１５－２－２　搭降載に係る業務

（１）搭降載に係る業務に従事する者の職務の範囲及び内容が定められていること。

（２）旅客乗降ドア及び貨物室ドアの開閉は、航空機の型式毎に会社が定めた手順及び方法により行われること。

（３）積載物の搭載、固定及び取り卸しに係る以下の事項が行われることが定められていること。

a．搭載前の積載物の外観（変形、汚損等）及び積載場所の点検

b．ネット等による積載物の確実な固定

c．積載物取り卸し後の積載物の外観（変形、汚損等）及び積載場所の損傷、漏洩・残留物等の有無の確認

（４）搭降載監督者等が貨物及び手荷物が適切に搭載されたことを確認することが定められていること。また、貨物及び手荷物の搭載及び固定が完了したことが機長及び必要に応じ関係部署に報告されるこ

とが定められていること（機長自らが確認する場合を除く。）。

１５－２－３　旅客・貨物取扱に係る業務

（１）旅客・貨物取扱に係る業務に従事する者の職務の範囲及び内容が定められていること。

（２）旅客、手荷物及び貨物の重量の算出方法が定められていること。

また、乗客重量等について、実重量に代えて標準乗客重量を用いる場合は、別に定める「航空機の運航における乗客等の標準重量の設定について」に従うこと。

（３）重心位置及び重量分布の制限を考慮した旅客の座席のアサインを行うことが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること。

（４）搭乗旅客数の確認をすることが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること。

（５）旅客手荷物及び貨物の受託に際し、当該手荷物、貨物の状況確認（損傷、液体漏れ、異臭等）が行われることが定められていること。

（６）貨物に関する情報（貨物の大きさ・重量、危険物に関する情報等）を搭載管理担当者（重心位置及び重量分布の算出を行う者）へ提供することが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること。

１５－２－４　危険物の取扱いに係る業務

１５－２－１から１５－２－３の業務のうち危険物の取扱いに係る業務については、「危険物の取扱いに係る業務の規程の審査要領」に従って必要な事項が定められていること。

１５－２－５　航空機の防除雪氷に係る業務

航空機の防除雪氷に係る業務については、「防除雪氷業務に係る審査要領」に従って必要な事項が定められていること。

１５－２－６　航空機の燃料補給に係る業務

（１）航空機の燃料補給に係る業務に従事する者の職務の範囲及び内容が定められていること。

（２）燃料の規格及び管理の方法が適切に定められていること。燃料の規格は、航空機の製造者が指定するものであることが定められていること（製造者による指定がない場合を除く。）。

また、燃料は品質が劣化しないように保存されることが定められていること。

（注）冬期における航空燃料の取扱いについては、「冬期における航空燃料の取扱いについて」に従うこと。

（３）燃料の補給の手順、燃料への不純物の混入を防ぐ手順及び燃料の補給中の防火措置等が適切に定められていること。
（４）燃料の補給記録が３ヶ月以上保管されることとなっていること。
（５）１１－３の規定に基づき、旅客在機中の燃料補給が適切に行われることが定められていること。

１５－２－７　地上走行支援に係る業務
（１）地上走行支援に係る業務に従事する者の職務の範囲及び内容が定められていること。
（２）地上走行支援に係る業務について、会社が定めた以下の方法により業務が行われること。
a．地上走行支援業務の担当者の配置の方法
b．地上走行支援業務の担当者間の連携の方法
c．地上走行支援業務の担当者と航空機乗組員との連絡方法
d．不測事態発生時の措置及び整備士を含む社内関連部署への連絡方法
（３）航空機の運航に係るエンジンの始動及び航空機の外部からの状況監視を行う場合は、会社が定めた手順により業務が行われること。
（４）航空機の運航に係るマーシャリング及び航空機の牽引（トーイング及びプッシュバック）を行う場合は、会社が定めた手順により業務が行われること。
（５）他の航空機、地上取扱業務に係る機材及び建造物との接触を防止するための監視を行うことが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること（機長自らにより監視を行う場合を除く。）。
（６）始動時又は運転中のエンジンのインテーク並びにブラストの危険範囲への人又は車両の接近を防止するための監視及び措置を行うことが定められ、会社が定めた手順により業務が行われること（エンジン始動直前に、航空機乗組員又は同乗の整備士により明らかに人又は車両の接近のおそれがないことを確認することとなっている場合を除く。）。

１５－３　地上取扱業務に従事する者の教育訓練の方法
地上取扱業務に従事する者に対し、地上取扱業務に係る次に掲げる教育訓練の要件が定められていること。
（１）教育訓練課目は、地上取扱業務の内容に応じて定められていること。なお、航空機の型式及び使用する地上取扱業務に係る機材等に応じて教育訓練が実施されることとなっていること。
（２）付与すべき知識・技能の内容、訓練の実施方法を勘案した訓練時間が定められていること。

（３）教育訓練を行う者について、知識、能力等を勘案して指名すること。
（４）教育訓練の修了後、教育訓練の実施状況、資格・認定の状況（資格・認定を求める場合に限る。）を記録し保管、管理すること。
（５）（１）から（４）のほか、航空機の防除雪氷に係る業務に従事する者に対しては、別に定める「防除雪氷業務に係る審査要領」の６．又は８．に従い適切な教育訓練を実施するよう定められていること。
（６）（１）から（４）にかかわらず、危険物の取扱いに従事する者に対しては、別に定める「危険物輸送に係る教育訓練について」に従い適切な教育訓練が実施されるよう定められていること。

１６．航空機の運航に係る業務の委託の方法（航空機の運航に係る業務を委託する場合に限る。）

１６－１　基本方針

航空機の運航に係る業務の委託（航空機の運航に関する業務の管理の委託を行う場合を除く。）を行う場合は、委託する業務の範囲及び内容、委託先における当該業務の遂行状況を管理する方法等が「運航に係る業務の委託の運用指針」Ⅳ．１（１）及び（２）に従い適切に定められていること。

１６－２　各業務における委託の要件

前項に掲げるものの他、運航関係の各業務に係る委託の要件が以下に従い適切に定められていること。

（１）運航管理補助業務並びに訓練及び審査の委託

①　委託を行う業務毎に委託先が定められていること。

②　運航管理者等に対する訓練及び審査の一部又は全部を委託する場合は、以下に従い必要な事項が定められていること。

イ．原則として、委託先は、当該事業者の運航する航空機と同じ型式の航空機を用いて同等又は類似した運航管理を実施している他の航空運送事業者、又は運航管理業務、運航管理補助業務を専門的に実施する機関等のうち当該事業者の使用航空機、運航形態等を勘案して適切に訓練を実施できると認められる者であること。

ロ．当該事業者は、訓練又は審査を受けた運航管理者等が所定の訓練を修了し、当該事業者の審査基準に合格していることについて確認を行うこと。

ハ．委託先の運航管理方法又は委託先が業務を実施している航空機の性能等が当該事業者のそれと異なる場合は、当該事業者において各運航管理者等に対して適切な差異訓練が行われること。

③　運航管理補助業務を委託する場合、委託先の運航管理方法又は委託先が業務を実施している航空機の性能等が当該事業者のそれと異なる場合は、委託先の運航管理者等に対して適切な差異訓練が行われること。

（２）航空機乗組員に対する訓練及び審査の委託

① 原則として、次に掲げる事業者等であること。

イ．当該事業者の運航する航空機と同じ型式の航空機を用いて同等又は類似した運航方式による運航を行い、かつ航空機の操作方法に関する運航規程等の内容が同等又は類似した他の航空運送事業者

ロ．航空機製造事業者、訓練専門機関等のうち当該事業者の使用航空機、運航形態等を勘案して適切に訓練を実施できると認められる者

② 当該事業者は、訓練又は審査を受けた航空機乗組員が所定の訓練を修了し、当該事業者の審査基準に合格していることについて確認を行うこと。

③ 委託先の航空機又は模擬飛行装置等の訓練施設の仕様の一部が当該事業者の航空機等の仕様と異なる場合は、当該訓練を受ける各航空機乗組員に対して適切な差異訓練が行われること。

（３）客室保安業務並びに客室乗務員に対する訓練及び審査の委託

① 客室乗務員に対する訓練及び審査の一部又は全部を委託する場合は、以下に従い必要な事項が定められていること。

イ．原則として、委託先は当該事業者の運航する航空機と同じ型式の航空機を用いて同等又は類似した客室保安業務を実施している他の航空運送事業者であること。

ロ．当該事業者は、訓練又は審査を受けた客室乗務員が所定の訓練を修了し、当該事業者の審査基準に合格していることについて確認を行うこと。

ハ．委託先の訓練施設等の仕様の一部が当該事業者の航空機等の仕様と異なる場合は、当該訓練を受ける各客室乗務員に対して適切な差異訓練が行われること。

② 客室保安業務を委託する場合は、以下に従い必要な事項が定められていること。

イ．客室保安業務（先任客室乗務員に係る業務又はこれを補佐する業務を除く。）を委託する場合、委託先は当該事業者の運航する航空機と同じ型式の航空機を用いて同等又は類似した客室保安業務を実施している他の航空運送事業者又は客室保安業務を専門的に実施する者であって委託者の使用航空機、運航形態、運航方式等を勘案して適切に業務を実施することができると認められるものであること。

ロ．先任客室乗務員に係る業務又はこれを補佐する業務を含めて客室保安業務を委託する場合、委託先は当該委託に係る航空機と同じ型式の航空機を用いて同等の客室保安業務を実施している他の航空運送事業者であって委託者の使用航空機、運航形態、運航方式等を勘案して適切に業務を実施することができると認められるものであること。

（４）地上取扱業務及び同業務に係る教育訓練の委託

① 委託を行う業務毎に委託先が定められていること。

ただし、予め定めるいとまがない場合においては、自ら行う業務と

同等以上の安全性が確保できると認められる委託先を選定することが定められていること。

② 地上取扱業務に従事する者に対する教育訓練の一部又は全部を委託する場合は、以下に従い必要な事項が定められていること。

イ．当該事業者は、地上取扱業務に従事する者が所定の教育訓練を修了していることについて確認すること。

ロ．当該事業者は、委託先の地上取扱業務に係る作業内容等の一部が当該事業者のそれと異なる場合は、当該事業者において各地上取扱業務に従事する者に対して適切な差異訓練が行われること。

ハ．危険物の取扱いに従事する者については、別に定める「危険物輸送に係る教育訓練について」に従っていること。

③ 地上取扱業務を委託する場合、委託先の地上取扱業務に係る作業内容等の一部が当該事業者のそれと異なる場合は、委託先の地上取扱業務に従事する者に対して適切な差異訓練が行われること。

１６－３　航空機の運航に関する業務の管理の委託

法第１１３条の２に規定された航空機の運航に関する業務の管理の委託を行う場合は、本項に定める委託管理に係る事項を除き受託者の定める運航関係マニュアル（注）に従うことが規定されるとともに、以下に従い委託管理に係る必要な事項が適切に記載されていること。なお、その他の事項については、「業務の管理の受委託の許可実施要領」に従うようになっていること。

（注）本邦航空運送事業者の運航規程又は外国の航空運送事業者が国際民間航空条約附属書６に準拠して設定する運航に関するマニュアルをいう。

（１）委託管理を行うための責任者を適切に定めること。

（２）受託者が本邦航空運送事業者である場合は、受託者の定める運航関係マニュアルに委託者の事業計画に従った運航を実施する上で必要な事項が網羅され、その内容が適切なものであることを確認すること。

（３）受託者が外国の航空運送事業者である場合は、受託者の定める運航関係マニュアルが、規則第２１４条に規定された航空機の運航に関する事項を網羅し、かつ、同条の技術上の基準に従っており、また、委託者の事業計画に従った運航を実施する上で必要な事項が網羅され、その内容が適切なものであることを確認すること。

（４）受託者の業務実施状況について、定期的及び必要に応じて監査を行い、受託者が運航関係マニュアルに従って適切に業務を実施していることを確認し、必要に応じて改善措置を講じること。

附　則（平成１２年　１月２８日　空航第７８号）

１．この細則は、平成１２年２月１日から適用する。

２．「運航管理者の配置基準の改正について」（平成５年１２月１日　空航第１０４０号）、「運航管理者の共用について」（平成７年９月２０日　空航第７４４号及び空

航第７４６号）、「客室乗務員の配置に関する基準」（昭和５４年3月１４日　空航第２１６号）、「客室乗務員に係る技術上の基準細則」（平成８年9月１９日　空航第６５０号）、「定期航空運送事業者の行う国際運航に従事する航空機乗組員の連続２４時間以内の乗務時間制限及び編成に関する基準について」（平成２年６月２６日　空航第５７７号）は廃止する。

附　則（平成１２年８月１４日　空航第７３２号）

１．この細則は平成１２年１０月１日から適用する。

附　則（平成１２年１１月２２日　空航第１０５４号）

１．この細則は平成１３年２月１日から適用する。

附　則（平成１４年６月２１日　国空航第２６５号）

１．この細則は平成１５年４月１日から適用する。

２．この細則の適用の際、現に技能審査担当操縦士に任用されている者にあっては、第３章６－１－３（６）①ハ及びニの規定は適用しない。

３．この細則の適用の際、現に技能審査担当操縦士に任用されている者が、この細則の適用の日から起算して１年を経過する日までの間に、第３章６－１－３（６）①ハの技能審査担当操縦士講習（審査業務講習）を終了した場合には、第３章６－１－３（６）②イの定期審査を受け合格したものとみなす。

附　則（平成１５年３月７日　国空航第１２１９号）

１．この細則は平成１５年４月１日から適用する。

附　則（平成１７年９月９日　国空航第３３８号）

１．この細則は平成１７年９月９日から適用する。

附　則（平成１８年１０月２５日　国空航第６５３号）

１．この細則は平成１８年１０月２６日から適用する。

附　則（平成１９年３月３０日　国空航第１２４０号）

１．この細則は平成１９年４月１日から適用する。

２．この細則の適用の際、現に認可を受けている運航規程については、改正後の規定にかかわらず、平成１９年８月１日までは、なお従前の例によることができる。

附　則（平成２０年７月３日　国空航第２７６号）

１．この細則は平成２１年４月１日から適用する。

２．「幼児（ＩＮＦＡＮＴ）の搭乗制限に関する基準」（昭和４８年１２月１５日付　空航第９０１の２号）及び「航空旅客に周知すべき安全情報について」（平成５年７月２８日付　空航第６５２号）は廃止する。

附　則（平成２０年１２月　２日　国空航第６５９号）

１．この細則は平成２１年４月１日から適用する。

２．この細則により「航空機乗組員に対するＣＲＭ訓練の設定基準」（平成１０年６月２２日　空航第４１０号）は平成２１年４月１日をもって廃止する。

附　則（平成２１年１２月２８日　国空航第７６３号）

１．この細則は平成２２年１月１日から適用する。

附　則（平成２３年３月３０日　国空航第１４２１号）

１．この細則は、平成２３年４月１日から適用する。

２．この細則の適用の際、現に認可を受けている運航規程及び承認を受けている運航規程附属書に対する第２章６－１－２（４）、６－２（１）④並びに６－３（６）及び（７）並びに第３章６－１－２（６）及び６－２（４）の適用については、この細則の適用の日から起算して１年を経過するまでの間は、なお従前の例によることができる。

附　則（平成２３年６月３０日　国空航第５６６号）

１．この細則は、平成２３年７月１日から適用する。

附　則（平成２４年３月３０日　国空航第８２１号）

１．この細則は、平成２４年４月１日から適用する。

附　則（平成２４年９月３日　国空航第４０８号）

１．この細則は、平成２４年９月３日から適用する。

附　則（平成２５年１１月２９日　国空航第７３６号）

１．この細則は、平成２５年１１月２９日から適用する。

附　則（平成２５年１２月１２日　国空航第５８２号）

１．この細則は、平成２５年１２月１２日から適用する。

２．この細則の適用の際、現に認可を受けている運航規程及び承認を受けている運航規程附属書については、改正後の第四章の規定にかかわらず、この細則の適用の日から起算して1年を経過する日までの間は、なお従前の例によることができる。

附　則（平成２６年１２月２６日　国空航第７４５号-２）

１．この細則は、平成２６年１２月２７日から適用する。

２．この細則の適用の際、現に認可を受けている運航規程及び承認を受けている運航規程附属書については、改正後の規定にかかわらず、平成２７年４月１日までは、なお従前の例によることができる。

附　則（平成２７年５月８日　国空航第４号）

１．この細則は、平成２７年６月３０日から適用する。

２．この細則の適用の際、現に認可を受けている運航規程及び承認を受けている運航規程附属書又は認可を申請している運航規程及び承認を申請している運航規程附属書については、この細則による改正後の第２章、第３章及び第４章１５．並びに１６－２（４）の規定にかかわらず、この細則の適用の日から起算して９月間は、なお従前の例によることができる。

附　則（平成２７年７月１７日　国空航第２５３号）

１．この細則は、平成２７年７月３１日から適用する。

２．この細則の適用の際、現に認可を受けている運航規程及び承認を受けている運航規程附属書については、改正後の規定にかかわらず、この細則の適用の日から起算して８ヶ月間は、なお従前の例によることができる。

附　則（平成２８年６月２日　国空航第１３８９号）

１．この細則は、平成２９年１月１日から適用する。

附　則（平成２９年２月１３日　国空航第９５２２号）つり下げ輸送に関する改正

１．この細則は、平成２９年４月１日から適用する。

附　則（平成２９年３月１０日　国空航第１０４３４号）空港等の消火救難体制の評価に関する改正

１．この細則は、平成２９年５月１日から適用する。

附　則（平成２９年３月３０日　国空航第１１５７９号）航空機乗組員の訓練及び審査に関する改正

１．この細則は、平成２９年４月１日から適用する。ただし、平成２９年３月１０日付改正（国空航第１０４３４号）の内容については平成２９年５月１日から適用する。

附　則（平成２９年３月３１日　国空航第１１４５５号）搭載燃料量に関する改正

１．この細則は、平成２９年４月１日から適用する。ただし、平成２９年３月１０日付改正（国空航第１０４３４号）の内容については平成２９年５月１日から適用する。

２．この細則の適用の際、現に認可を受けている運航規程及び承認を受けている運航規程附属書又は認可を申請している運航規程及び承認を申請している運航規程附属書については、航空法施行規則の一部を改正する省令（平成２９年国土交通省令第１４号）附則第２条の規定により、航空法第６３条の規定により航空機の携行しなければならない燃料の量について従前の例による場合、この細則による改正後の規定にかかわらず、この細則の適用の日から起算して９月を経過する日までの間は、なお従前の例による。

附　則(平成２９年４月１日　国空航第１１７４４号)航空機乗組員の疲労による乗務制限等に関する改正

１．この細則は、平成２９年１０月１日から適用する。ただし、平成２９年３月３１日付改正(国空航１１４５５号)の内容については、平成２９年１２月３１日までは、なお従前の例によることができる。

附　則(平成２９年４月６日　国空航第１１号)「双発機による長距離進出運航実施承認審査基準」への文言整合に関する改正

１．この細則は、平成２９年７月１日から適用する。ただし、平成２９年４月１日付改正(国空航１１７４４号)の内容については、平成２９年１０月１日から適用する。また、平成２９年３月３１日付改正(国空航１１４５５号)の内容については、平成２９年１２月３１日までは、なお従前の例によることができる。

附　則(平成２９年６月１９日　国空航第１１６９号)救急医療用ヘリコプター操縦士の乗務要件等に関する改正

１．この細則は、平成２９年７月１日から適用する。ただし、平成２９年４月１日付改正(国空航第１１７４４号)の内容については、平成２９年１０月１日から適用する。また、平成２９年３月３１日付改正(国空航第１１４５５号)の内容については、平成２９年１２月３１日までは、なお従前の例によることができる。

２．この細則の適用の際、現に認可を受けている運航規程及び承認を受けている運航規程附属書に係る改正後の第３章２－５（１）c．③ニ及び９－１（３）②ロの規定に関する記載については、平成３０年４月１日までは、なお従前の例によることができる。

附　則(平成３０年５月２１日　国空航第１４３号)航空機の航跡把握に関する改正

１．この細則は、平成３０年１１月８日から適用する。

附　則（平成３０年７月１３日　国空航第１２９号）ＭＥＬ等の変更に伴う届出要件及び小型機に係る訓練担当操縦士の任用要件の緩和に関する改正

１．この細則は、平成３０年７月１３日から適用する。ただし、平成３０年５月２１日付改正（国空航第１４３号）の内容については、平成３０年１１月８日から適用する。

附　則（平成３０年８月２日　国空航第３６６号）救急用医薬品等及び感染症予防用具に関する改正

１．この細則は、平成３１年１０月１日から適用する。

附　則(平成３０年１１月１日　国空航第１２８６号)運用許容基準に関する改正

１．この細則は、平成３０年１１月１日から適用する。ただし、平成３０年５月２１日付改正（国空航第１４３号）の内容については、平成３０年１１月８日から適用し、平成３０年８月２日付改正（国空航第３６６号）の内容については、平成３１年１０

月１日から適用する。

２．この細則の適用の際、現に認可を受けている運航規程及び承認を受けている運航規程附属書又は認可を申請している運航規程及び承認を申請している運航規程附属書に係る改正後の第２章１３－２及び第４章１３－２の規定に関する記載については、平成３１年３月３１日までは、なお従前の例によることができる。

附　則(平成３０年１１月２１日　国空航第１６２４号)運航規程附属書の設定及び変更手続きに関する改正

１．この細則は、平成３０年１１月２１日から適用する。ただし、平成３０年８月２日付改正（国空航第３６６号）の内容については、平成３１年１０月１日から適用する。また、平成３０年１１月１日付改正（国空航第１２８６号）の内容については、平成３１年３月３１日までは、なお従前の例によることができる。

２．この細則の適用の際、現に認可を受けている運航規程及び承認を受けている運航規程附属書については、改正後の規定にかかわらず、平成３０年１２月１２日までは、なお従前の例によることができる。

附　則(平成３１年１月３１日　国空航第２２８２号)アルコール検査に関する改正

１．この細則は、平成３１年１月３１日から適用する。

２．この細則の適用の際、現に認可を受けている運航規程については、改正後の規定にかかわらず、平成３１年３月３１日までは、なお従前の例によることができる。

附　則(平成３１年４月１日　国空航第３００３号の２)複数の類似した型式の航空機の運航（Mixed Fleet Flying）を行う場合の基準の導入に関する改正

１．この細則は、平成３１年４月１日から適用する。

２．この細則が適用される前から、既に同一の型式限定に分類される複数の系列型式の航空機の運航を行っている場合には、差異訓練については従前の例によることができるものとする。ただし、できるだけ適用後の基準に適合した訓練内容とするべく、適宜見直しを行うよう努めること。

３．この細則の適用後、複数の類似した型式の航空機の運航を行おうとする場合において、新たに適用された型式移行訓練に相当する訓練が現に認められている場合には、適用後の型式移行訓練に適合しているものとみなす。ただし、できるだけ適用後の基準に適合した訓練内容とするべく、適宜見直しを行うよう努めること。

附　則(令和元年７月５日　国空航第６２５号)航空機乗組員の乗務割に関する改正

１．この細則は、令和元年１０月１日から適用する。

２．この細則の適用の際、適用日までに第２章５－１－１の基準に適合させることが困難である理由と当該基準に適合させるために必要な作業及び期間（令和３年１２月３１日を超えない日までに限る。）を記載した計画書を提出した航空運送事業者については、改正後の第２章５－１－１の規定にかかわらず、航空局安全部運航安全課長が別途定める期間は、なお従前の例によることができる。

附　則(令和元年７月５日　国空航第６２８号)アルコール検査に関する改正

１．この細則は、令和元年７月５日から適用する。

２．この細則の適用の際、現に認可を受けている運航規程については、改正後の規定にかかわらず、令和元年１２月３１日までは、なお従前の例によることができる。

附　則(令和元年８月２３日）届出制度の新設に係る改正

１．この細則は、令和元年９月１８日から適用する。

附　則(令和元年１０月２３日　国空航第１７３１号）航空機乗組員及び客室乗務員の飛行勤務開始前における過度な飲酒の制限に関する改正

１．この細則は、令和元年１０月２３日から適用する。

２．この細則の適用の際、現に認可を受けている運航規程については、改正後の規定にかかわらず、令和元年１０月２５日までは、なお従前の例によることができる。

附　則(令和元年１２月１９日　国空航第２３５８号）客室乗務員の疲労による乗務制限等及び回転翼航空機における旅客在機中の燃料補給に関する改正

１．この細則は、令和２年４月１日から適用する。

２．この細則の適用の際、現に認可を受けている運航規程については、改正後の第２章５－２、５－５、第４章５－２及び５－５の規定にかかわらず、令和２年９月３０日までは、なお従前の例によることができる。

附　則(令和２年３月２３日　国官参事第１５３５号）運航監視のための対空通信施設等の要件及び旅客に周知すべき安全情報に関する改正

１．この細則は、令和２年４月１日から適用する。

２．この細則の適用の際、現に認可を受けている運航規程については、改正後の規定にかかわらず、令和２年４月３０日までは、なお従前の例によることができる。

附　則(令和２年５月１４日　国空航第４１２号）Conflict Zone及びその周囲の飛行に関する改正

１．この細則は、令和２年１１月５日から適用する。

附　則(令和２年７月３１日　国空航第１３３４号）回転翼航空機が水上を飛行する場合の救命胴衣の着用に関する改正

１．この細則は、令和２年７月３１日から適用する。

２．この細則の適用の際、現に認可を受けている運航規程については、改正後の規定にかかわらず、令和３年１月３１日までは、なお従前の例によることができる。

附　則(令和２年９月３０日 国空航第１９０５号)航空機乗組員の酸素マスク着用等に関する改正

１．この細則は、令和２年９月３０日から適用する。

附　則（令和2年１０月２３日　国官参事第５６２号）「航空に係る技術的な規制の見直しについて（報告書）」（平成29年8月2日）に基づく機長認定制度の見直しに関する改正

１．この細則は、令和２年１０月２３日から適用する。