

平成12年 1月28日 制定 (空航第78号)
平成12年 8月14日 一部改正 (空航第732号)
平成12年11月22日 一部改正 (空航第1054号)
平成14年 6月21日 一部改正 (国空航第265号)
平成15年 3月17日 一部改正 (国空航第1219号)
平成17年 9月 9日 一部改正 (国空航第338号)
平成18年10月25日 一部改正 (国空航第653号)
平成19年 3月30日 一部改正 (国空航第1240号)
平成20年 7月 3日 一部改正 (国空航第276号)
平成20年12月 2日 一部改正 (国空航第659号)
平成21年12月28日 一部改正 (国空航第763号)
平成23年 3月30日 一部改正 (国空航第1421号)
平成23年 6月30日 一部改正 (国空航第566号)
平成24年 3月30日 一部改正 (国空航第821号)
平成24年 9月 3日 一部改正 (国空航第408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、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と、これ以外の航空機を使用して行う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。
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、「日本工業規格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ページ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。
- (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）

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

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。

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。

- (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（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 運航規程本書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、また、附属書の設定及び変更はその内容に応じ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の承認を受けなければならない旨、記載されていること。

1-6-2 附属書に規定するもののうち、以下に掲げる事項の設定又は変更については、1-6-1の規定に係わらず届け出ることにより行うことができる。ただし、附属書に届出事項を明示し、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の承認を受けなければならない。

- (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) 航路資料の設定及び変更（ただし、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。）旅客の輸送を行うもの以外の航空運送事業者にあつては、航空路誌又は航空路誌に基づく資料（以下この章において「航空路誌等」という。）どおりに設定している航路資料の図表を航空路誌等の変更どおりに変更する場合、届出を省略することができる。）

（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。
- (4) 耐空性改善通報（TC D）及びAD/CN等製造国政府当局の指示に基づく設定及び変更
- (5) MME L又は飛行規程どおりに設定している運用許容基準のMME L又は飛行規程の改訂どおりの変更
- (6) 航空機の性能、諸系統の飛行規程又は製造者のマニュアルどおりの設定及び変更（本章1-1-2運用制限に係るものを除く。）

1-7 管理

運航規程は常に最新の内容に保たなければならない、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。

また、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。）

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。

(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。

(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。

(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」に適合する着陸に適した空港等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 I C A O 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。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。

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、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飛行機を事業の用に供する場合であって計器飛行方式により飛行する場合は、「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．巡航高度で目的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. 目的地の上空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

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が適切に定められている場合は、目的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。

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. 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

(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。

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滿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、高カテゴリー一航行（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VN

AV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等を行う場合にあっては、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」

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。
 - 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。
 - 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 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。

3-4 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。

(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14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 of 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

客室乗組員の編成が、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つては、
 - イ. 主脱出経路が主客室を経由する型式機にあつては、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つ

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名の客室乗務員を組み合わせること。

① 客席数が30席を超える航空機を使用する場合

② 客席数が30席以下の航空機において、旅客が19名を超える場合

③ 客席数が30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

④ 客席数が30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

⑤ 上記③及び④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、運航乗務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

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。

(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、国内運航に従事する場合の乗務時間が8時間を、また、国際運航に従事する場合の乗務時間が航空機乗組員の編成等に応じ下記（2）の時間を超えて予定しないこと。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。

- ④ 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。

(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（S I C（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
2名の操縦士及び 1名の航空機関士	1名の機長及び1名の操縦士 並びに1名の航空機関士	12時間以下
	1名の機長及び2名の操縦士 並びに2名の航空機関士	12時間超

5-2 客室乗組員の乗務割

客室乗組員の乗務割は、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に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。

- (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、酒精飲料又は麻酔剤その他の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。

また、航空機乗組員及び客室乗務員は、少なくとも乗務前8時間以内の飲酒を行ってはならない旨、記載されていること。

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。

(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、副操縦士又は航空機関士）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、整備士、航空管制官等）、ハードウェア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、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（機長候補者に限る。）
- ・任用訓練（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（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、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
- ・ G P W S の使用（装備する場合に限る。）と C F I T 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実態等に応じて、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. L O F T

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L O F T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、別に定め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、飛行訓練時間及び路線訓練

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、路線訓練については、原則として25時間又は40レグ以上行うこと。

② 訓練時間の低減

①の地上教育時間、飛行訓練時間及び路線訓練については、事業者の訓練実績、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つては、本審査要領、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つては、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を行うこと。
- 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も、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、個人の可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に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つては、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、技能審査の合格日を技能基準月とし、定期路線審査にあつ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

能審査にあつ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、定期路線審査にあつ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、定期技能審査にあつ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つては、別に定め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、その他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。

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
- ・ 訓練の進捗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・医療用具の取扱を含む）、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) 前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前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、それぞれ別に定め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
- ・ 訓練の進捗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、その他危険物輸送に従事する職員に対し、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つては、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つては、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つては、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つては、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つては査察操縦士、その他の事業者にあつては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つて、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、別に定め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) E T O P S 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、別に定め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 (ME A) 以上の高度。
- ② ME A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つては、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以外の航空機にあつては、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つては、10-8の規定に従って周知を図ること。

c. 前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（規則第150条第2項に規定された救急の用に供する医薬品及び医療用具を除く。）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) 規則第150条第2項に規定された救急の用に供する医薬品及び医療用具については、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ハイヒールは脱ぐ	
	④非常口までの脱出経路及びその表示（パスマーキング等）	
	⑤煙充満時の低姿勢	
	⑥非常口の開放方法	
	⑦火災発生側の非常口の開放禁止	
	⑧脱出スライドの滑り方	○
	⑨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	○
	⑩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るため、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。

1 1 - 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。

1 1 - 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, 0 0 0メートルから4, 0 0 0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3 0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, 0 0 0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, 0 0 0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, 0 0 0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, 0 0 0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）

1 1 - 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、それぞれ別に定め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。

1 2 . 航空機の操作及び点検の方法

1 2 - 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C F I T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

1 2 - 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。

1 2 - 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。

1 2 - 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ない、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メートル以上の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、当該高度以上の高高度を飛行する場合において、機長又は副操縦士のいずれかが離席する場合の措置、及び機長又は副操縦士のいずれか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) 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つては、それぞれ別に定め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。

1.3. 装備品が正常でない場合における航空機の運用許容基準等

1.3-1 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) MME L (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。

1.3-2 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が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、MME Lがある場合には、当該MME Lに準拠し、かつ、MME L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、MME L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、MME L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。

1 3 - 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の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は運航する場合には、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動作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。

1 3 - 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。

1 3 - 5 修理持越し基準

運用許容基準を適用して、修理を持越し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し場合は、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。

1 3 - 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等を行う場合にあっては、それぞれ別に定め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。

1 3 - 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。

1 4. 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

1 4 - 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。

1 5．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 5－1 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。

1 5－2 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（前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ものと認められるものであること。
 - ロ. 前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ものと認められるものであること。

15-3 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」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）
（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

事業者は、事故を防止し飛行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。

1-3 内容

以下の内容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（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 運航規程本書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、また、附属書の設定及び変更はその内容に応じ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の承認を受けなければならない旨、記載されていること。

- 1-6-2 附属書に規定するもののうち、以下に掲げる事項の設定又は変更については、1-6-1の規定に係わらず届け出ることにより行うことができる。ただし、附属書に届出事項を明示し、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の承認を受けなければならない。

- (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) 航路資料の設定及び変更（ただし、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。）旅客の輸送を行うもの以外の航空運送事業者にあつては、航空路誌又は航空路誌に基づく資料（以下この章において「航空路誌等」という。）どおりに設定している航路資料の図表を航空路誌等の変更どおりに変更する場合、届出を省略することができる。）
(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。
- (4) 耐空性改善通報（TC D）及びAD/CN等製造国政府当局の指示に基づく設定及び変更
- (5) MME L又は飛行規程どおりに設定している運用許容基準のMME L又は飛行規程の改訂どおりの変更
- (6) 航空機の性能、諸系統の飛行規程又は製造者のマニュアルどおりの

設定及び変更（本章 1 1 - 2 運用制限に係るものを除く。）

1 - 7 管理

運航規程は常に最新の内容に保たなければならない、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。

また、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。）

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 7 8 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、以下の事項に適應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。

(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。

(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。

(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（回転翼航空機にあつては、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、多発機にあつては、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つては、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つては、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。）からの依頼又は通報を受けて捜索又は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つて、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. 使用航空機は、多発機であること。

ハ. 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（医療機器を搭載した航空機により傷病者の搬送を行う場合は、必要な医学的知識、医療機器の基本的仕様や電磁波干渉等による影響に係る知識等の付与を含む。）が定められていること。

ニ. 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。

ホ. 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．飛行機にあつては、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．飛行機にあつては、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%（ターボジェット機については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として、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飛行機、又は回転翼航空機を事業の用に供する場合であって計器飛行方式により飛行する場合は、「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. 巡航高度で目的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. 目的地の上空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

上記イの燃料の量は、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飛行機を事業の用に供する場合であって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が適切に定められている場合は、目的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。

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. 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

(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。

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等を行う場合にあっては、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」

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。
- 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（回転翼航空機にあつては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 法第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乗務する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。

(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14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名の客室乗組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。

(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つては、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、酒精飲料又は麻酔剤その他の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。

また、航空機乗組員は、少なくとも乗務前8時間以内の飲酒を控えなければならない旨、記載されていること。

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。

(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、整備士、航空管制官等）、ハードウェア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（機長候補者に限る。）

ロ. 任用訓練（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

- ・ A T C との交信（型式移行訓練の際には必要ない。）
 - ・ 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
 - ・ A T C との交信（型式移行訓練の際には必要ない。）
 - ・ 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
 - ・ A T C との交信（型式移行訓練の際には必要ない。）
 - ・ 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、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) 訓練担当操縦士の任用
- 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。ただし、②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。
 - 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ことが定められていること。
 - 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。

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に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、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、口の運用については、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を行うこと。

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、個人の可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つては、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。）
- ・ C F I T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。）
- ・各システムの概要と取扱い（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。）から定期的を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のできるものとする。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のできるものとする。

(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つては、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
 - ・ 訓練の進捗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、別に定め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

航空機乗組員その他危険物輸送に従事する職員に対し、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つては、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つては、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つて、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、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、別に定め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つては、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以外の航空機にあつては、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つて、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又は通報を受けて捜索又は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（医療機器を搭載した航空機により傷病者の搬送を行う場合は、必要な医学的知識、医療機器の基本的仕様や電磁波干渉等による影響に係る知識の付与を含む。）が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。

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) 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。
- (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 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。

1 1 . 航空機の運用の方法及び限界

1 1 - 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。

1 1 - 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。

1 1 - 3 旅客在機中の燃料補給

旅客が搭乗、在機又は降機中、あるいは回転翼が回転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。

1 1 - 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, 0 0 0メートルから4, 0 0 0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3 0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, 0 0 0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, 0 0 0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, 0 0 0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, 0 0 0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）

1 1 - 5 その他

- (1) 高カテゴリー航行等を行う場合にあつては、別に定め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。

1 2. 航空機の操作及び点検の方法

1 2 - 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。

1 2 - 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。

1 2 - 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。

1 2 - 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ない旨、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メートル以上の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、当該高度以上の高高度を飛行する場合において、機長又は副操縦士のいずれかが離席する場合の措置、及び機長又は副操縦士のいずれか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、別に定め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。

1.3. 装備品が正常でない場合における航空機の運用許容基準等

1.3-1 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) MME L (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。

1.3-2 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が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は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、MME Lがある場合には、当該MME Lに準拠し、かつ、MME L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、MME L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、MME L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。

1 3 - 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の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は運航する場合には、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動作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。

1 3 - 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。

1 3 - 5 修理持越し基準

運用許容基準を適用して、修理を持越し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し場合は、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。

1 3 - 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等を行う場合にあっては高カテゴリー航行等を行う場合にあっては、別に定め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。

1 3 - 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。

1 4. 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

1 4 - 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。）

15-1 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。

15-2 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。

附 則

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）

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）

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）

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つては、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）

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）

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）

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）

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）

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）

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）

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）

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）

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）

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）

1. この細則は、平成24年9月3日から適用する。