

平成 1 2 年 1 月 2 8 日 制 定（空 航 第 7 6 号）  
令和 6 年 3 月 2 9 日 最 終 改 正（国 官 参 航 安 第 1 2 4 6 号、国 空 無 機 第 2 3 9 4 8 0 号）

航空局安全部航空安全推進室長  
無人航空機安全課長

## 路線を定めて旅客の輸送を行う航空機に係る 機長及び査察担当操縦士の審査要領

航空局安全部航空安全推進室

## 目 次

### 第1部 一 般

1. 目 的	P2
2. 定 義	P2
3. 機長の認定及び定期審査	P2
4. 査察担当操縦士の認定及び定期審査	P3
5. 機長又は査察担当操縦士の資格の維持、失効及び取り消し	P4
6. 臨時審査及び特別審査	P5
7. 結果の通知	P5
8. 審査の省略	P6
9. 訓練及び審査規程	P6

### 第2部 機長及び査察担当操縦士の審査実施細則（飛行機）

1. 総 則	P7
1-1 一 般	P7
1-2 再審査の取り扱い	P7
2. 申請書等	P7
3. 機長認定及び定期審査	P7
3-1 路線審査	P7
3-2 技能審査	P12
4. 査察担当操縦士の認定及び定期審査	P24

### 第3部 機長及び査察担当操縦士の審査実施細則（回転翼航空機）

1. 総 則	P27
1-1 一 般	P27
1-2 再審査の取り扱い	P27
2. 申請書等	P27
3. 機長認定及び定期審査	P27
3-1 路線審査	P27
3-2 技能審査	P32
4. 査察担当操縦士の認定及び定期審査	P42

附則	P45
----	-----

### 様式関連

第1-1号様式（機長認定通知書）	P46
第1-2号様式（査察担当操縦士認定通知書）	P47
第2-1号様式（機長審査申請書）	P48
第2-2号様式（査察担当操縦士審査申請書）	P49
第2-3号様式（航空経歴書）	P50
第2-4号様式（査察担当操縦士任用訓練実施報告書）	P51
第3号様式（機長路線審査成績報告書）	P52
第4-1号様式（機長技能審査成績報告書）（飛行機）	P53
第4-2号様式（機長技能審査成績報告書）（回転翼航空機）	P55
第5号様式（査察担当操縦士審査成績報告書）	P57
第6号様式（査察担当操縦士原簿）	P58
第7号様式（査察担当操縦士解任届）	P59
第8号様式（機長審査結果通知書）	P60
第9号様式（査察担当操縦士審査結果通知書）	P61

## 路線を定めて旅客の輸送を行う航空機に係る機長及び査察担当操縦士の審査要領

### 第1部 一般

#### 1. 目的

この要領は、「運航規程審査要領細則」（空航第78号、平成12年1月28日）第3章運航規程審査基準（その2）（以下「審査基準」という。）6-1-4(5)の規定により、最大離陸重量が5,700キログラム以下の飛行機及び最大離陸重量が9,080キログラム以下の回転翼航空機を使用して路線を定めて旅客の輸送を行う航空機に係る機長の認定及び定期審査並びに査察担当操縦士の認定及び定期審査に関する具体的手続き、実施の方法、合否判定基準等を定めることを目的とする。

また、航空局安全部航空安全推進室長（以下「航空安全推進室長」という。）又は地方航空局統括事業安全監督官が本要領によることが必ずしも適当でないと認めた場合には、同等以上の安全性が確保できると認められる範囲で、他の方法によることができる。

#### 2. 定義

- 2-1 「路線審査」とは、3-1(1)に掲げる事項に係る審査をいう。
- 2-2 「技能審査」とは、3-1(2)に掲げる事項に係る審査をいう。
- 2-3 「臨時審査」とは、航空局長又は地方航空局長が、その認定を行った機長又は査察担当操縦士について、6-1-1に掲げる事項に該当すると認めて行う審査をいう。
- 2-4 「特別審査」とは、航空運送事業者に所属する査察担当操縦士が、所属する機長認定を受けている機長に対して、6-2-1に掲げる事項に該当すると認めて行う審査をいう。
- 2-5 「ATPL機長」とは、機長のうち定期運送用操縦士の資格についての技能証明が要求される機長をいう。
- 2-6 「IFR機長」とは、機長のうち資格に係わらず、IFR運航を行う場合の機長をいう。

#### 3. 機長の認定及び定期審査

##### 3-1 機長の認定

審査基準6-1-4(4)①に定める機長として必要な知識及び能力を有することについての認定は、航空機の型式ごとに次の各号に掲げる事項について、第2部又は第3部に定める審査の方法に従って、口述審査及び実地審査により行い、それぞれの審査は路線審査及び技能審査ごとに行うものとする。

##### (1) 航空機の運航に関する次の事項

- イ. 出発前の確認
- ロ. 航空機の出発及び飛行計画の変更に係る運航管理担当者の承認
- ハ. 航空機乗組員及び客室乗務員に対する指揮監督
- ニ. 安全阻害行為等の抑止の措置、危難の場合の措置その他の航空機の運航における安全管理

##### (2) 通常状態及び異常状態における航空機の操作及び措置

- 3-1-1 機長の認定審査は、機長認定審査等に係る技能審査実施後、路線審査を実施することを原則とするが、やむを得ない理由があると認められる場合はこの限りではない。
- 3-1-2 機長の認定は、「機長認定通知書」（第1-1号様式）を発行することにより行うものとする。
- 3-1-3 技能審査に合格した者が、当該技能審査に係る申請に基づく路線審査に不合格となった場合に、再度、当該申請と同じ機長認定の申請をする場合には、当該技能審査に合格した日から6ヶ月以内に行われる審査に限り、技能審査を免除する。

##### 3-2 機長の定期審査

- 3-2-1 審査基準6-1-4(4)②に定める機長に対する定期審査は、3-1に基づく機長の認定を受けた日の属する月（以下3-2において「基準月」という。）又は、その前月若しくは次の月に、3-1に規定する事項について、1年に1回、口述審査及び実地審査により行い、それぞれの審査は路線審査及び技能審査ごとに行うものとする。ただし、当該1年に1回の審査に加え、ATPL機長にあっては、基準月から6ヶ月後の月又はこの月の前月若しくは次の月に技能審査を実施し、IFR機長（ATPL機長を除く。）にあって

は、基準月から6ヶ月後の月又はこの月の前月若しくは次の月に技能審査のうち下記の計器飛行7科目に係る審査のみを実施するものとする。

1. 計器離陸
2. 出発方式及び到着方式
3. 待機方式（管制機関等からの指示があった場合に限る。）
4. ILS進入からの着陸（使用飛行場に当該施設が設置されている場合に限る。）
5. ILS進入からの進入復行（4. に同じ。）
6. ADF又はVOR進入（4. に同じ。）
7. 周回進入（飛行機に限る。）

3-2-2 3-2-1のただし書の規定にかかわらず、2型式機以上の乗務を行うものに対する3-2-1の実地審査は、各型式について1年に1回実施するものとする。

3-2-3 基準月の変更は、定期審査を繰り上げて実施し、これに合格した日の属する月を新たな基準月とすることによって行うものとする。

### 3-3 準用規定

3-3-1 3-1及び3-2の規定は、審査基準6-1-4(4)①及び②の査察担当操縦士による機長の認定及び定期審査に準用する。

3-3-2 航空運送事業者は、査察担当操縦士による機長の認定及び定期審査を実施した場合は、その結果を航空安全推進室長又は地方航空局統括事業安全監督官に報告しなければならない。

## 4. 査察担当操縦士の認定及び定期審査

### 4-1 査察担当操縦士の認定

4-1-1 審査基準6-1-4(4)③に定める査察担当操縦士の認定審査は、機長候補者に対する認定審査又は機長に対する定期審査（以下、「機長認定審査等」という。）に係る技能審査及び路線審査を、第2部又は第3部に定める審査の方法に従って行わせることにより行うものとする。ただし、使用する航空機の座席が2席である場合は、機長認定審査等を行わせた後、当該機長認定審査等を受けた機長候補者又は機長を運航審査官が査察担当操縦士の認定を受けようとする者が行った審査飛行と同様の飛行により審査し、その結果を対比させることにより行うことができる。その他通常の方法により行うことが困難な場合は航空安全推進室長が定める方法によるものとする。

4-1-2 査察担当操縦士の認定審査は、機長認定審査等に係る技能審査実施後、路線審査を実施することを原則とするが、やむを得ない理由があると認められる場合はこの限りでない。

4-1-3 査察担当操縦士の認定は、「査察担当操縦士認定通知書」（第1-2号様式）を発行することにより行うものとする。

4-1-4 査察担当操縦士の認定審査において、機長認定審査等に係る技能審査に合格した者が、当該認定審査に係る申請に基づく路線審査に不合格となった場合に、再度、当該申請と同じ査察担当操縦士の認定の申請をする場合には、当該機長認定審査等に係る技能審査に合格した日から12ヶ月以内に行われる査察担当操縦士の認定審査に限り、技能審査を免除する。

### 4-1-5 査察担当操縦士の認定の要件

査察担当操縦士の認定を受けようとする者は、次に掲げる要件を備える者とする。

- (1) 3-1に基づく機長認定を受けていること
- (2) 飛行機の査察担当操縦士として認定を受けようとする場合にあっては、航空運送事業の用に供する飛行機の機長としての300時間以上の飛行時間を含む飛行機による2,000時間以上の飛行時間を有すること
- (3) 回転翼航空機の査察担当操縦士として認定を受けようとする場合にあっては、航空運送事業の用に供する回転翼航空機の機長としての300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を有すること
- (4) 査察担当操縦士になるための必要な訓練を受けていること
- (5) 機長認定を実施するために必要な知識及び能力を有すること
- (6) 法に違反し、罰金以上の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなった日から二年を経過していない者でないこと

#### 4-2 査察担当操縦士の定期審査

4-2-1 査察担当操縦士に対する定期審査は、1年に1回、4-1に基づく査察担当操縦士の認定を受けた日の属する月（以下4-2において「基準月」という。）又は、その前2月若しくは次の2月に、4-1-1を準用して行うものとする。

4-2-2 4-2-1の規定にかかわらず、前回の定期技能審査において、成績が良好と航空安全推進室長又は地方航空局統括事業安全監督官が認めた者については、定期技能審査に係る口述審査及び実地審査を省略することができる。ただし、当該審査の省略は2回連続して行えないものとする。

4-2-3 複数の型式について査察担当操縦士として認定を受けている者であって、受けている認定に係る型式のいずれかにより定期審査を行った者の他の型式に係る定期審査においては口述審査及び実地審査を省略することができる。この場合において、航空安全推進室長又は地方航空局統括事業安全監督官は口述審査及び実地審査を伴う定期審査を行う航空機の型式を指定することができるものとする。

4-2-4 基準月の変更は、定期審査を繰り上げて実施し、これに合格した日の属する月を新たな基準月とすることによって行うものとする。

#### 4-3 査察担当操縦士の審査に関する特例

複数の航空運送事業者について、運航規程の内容が同等であること等により査察担当操縦士が複数の事業者で業務を遂行することについて支障ないと航空安全推進室長又は地方航空局統括事業安全監督官が認めた場合であって、査察担当操縦士が一つの航空運送事業者に係る定期審査に合格している場合には、他の航空運送事業者に係る定期審査について口述審査及び実地審査を省略することができる。

#### 4-4 査察担当操縦士の権限の独立性

航空運送事業者は、査察担当操縦士が審査基準6-1-4(4)①及び②の機長の認定及び定期審査を行うにあたっての次の権限の独立性を保障しなければならない。

- (1) 営業部門から分離されていること
- (2) 評価は当該査察担当操縦士単独で行えること
- (3) 評価について、他から干渉されることがないこと
- (4) 当該査察担当操縦士が評価を理由として、その意に反して解任、休職、免職等の不利益な処分を受けることがないこと

#### 4-5 査察担当操縦士原簿の保管

4-5-1 地方航空局先任運航審査官は、「査察担当操縦士原簿」（第6号様式）を作成し、保管するものとする。

4-5-2 査察担当操縦士の所属する航空運送事業者は、当該査察担当操縦士を解任した場合には「査察担当操縦士解任届」（第7号様式）を航空局長又は地方航空局長に提出しなければならない。

### 5. 機長又は査察担当操縦士の資格の維持、失効及び取り消し

#### 5-1 機長又は査察担当操縦士の資格の維持

(1) 機長又は査察担当操縦士は、1年に1回定期（技能及び路線）審査（ATPL機長及びIFR機長の場合はこれに加え半年毎の3-2-1ただし書きに定める定期技能審査）を受け、これに合格しなければならない。

(2) 機長又は査察担当操縦士は、6-1-1の各号に該当する場合には臨時審査を受けこれに合格しなければならない。

(3) 機長は、6-2-1の各号に該当する場合には特別審査を受け、これに合格しなければならない。

#### 5-2 機長又は査察担当操縦士の資格の失効

機長又は査察担当操縦士は、次のいずれかに該当する場合、機長又は査察担当操縦士の認定を失効するものとする。

- (1) 定期審査を受けなかったとき
- (2) 臨時審査又は特別審査を拒否したとき
- (3) 定期審査、臨時審査又は特別審査において不合格となったとき
- (4) 所属する航空運送事業者により機長又は査察担当操縦士の任を解かれたとき
- (5) 査察担当操縦士にあつては、4-1-5の要件を満足しなくなったとき

### 5-3 査察担当操縦士の資格の取り消し

航空局長又は地方航空局長は査察担当操縦士が次のいずれかに該当する場合、査察担当操縦士の認定を取り消すことができる。

- (1) 査察担当操縦士の認定を受けるに当たり不正があったとき
- (2) 査察担当操縦士の業務を行うにあたり、不正又は著しい非行があったとき

## 6. 臨時審査及び特別審査

### 6-1 臨時審査

6-1-1 航空局長又は地方航空局長は、機長又は査察担当操縦士が次のいずれかに該当する場合、臨時審査を行うものとする。

- (1) 機長又は査察担当操縦士に係る航空事故等があった場合であって、当該者の機長としての経験、知識又は能力について疑義が生じたとき
- (2) 機長又は査察担当操縦士の認定に係る型式の航空機の性能、装備又は航法に重要な変更があった場合
- (3) 機長又は査察担当操縦士の知識又は能力について疑義が生じた場合
- (4) その他、特に必要があると航空安全推進室長又は地方航空局統括事業安全監督官が認める場合

6-1-2 臨時審査は、その目的に応じて第2部又は第3部の規定を準用して行うものとする。

6-1-3 臨時審査を行った場合であって当該審査の内容が定期審査と同等であると航空安全推進室長又は地方航空局統括事業安全監督官が認めるときは、当該審査を定期審査とみなすことができる。

### 6-2 特別審査

6-2-1 航空運送事業者は、所属する機長認定を受けている機長に対して、次のいずれかに該当する場合、特別審査を実施するものとする。

- (1) 機長に係る航空事故等があった場合であって、当該者の機長としての経験、知識又は能力について疑義が生じたとき
- (2) 機長の認定に係る型式の航空機の性能、装備又は航法に重要な変更があった場合
- (3) 機長の知識又は能力について疑義が生じた場合
- (4) その他、特に必要があると航空運送事業者が認める場合

6-2-2 特別審査は、その目的に応じて第2部又は第3部の規定を準用して行うものとする。

6-2-3 特別審査を行った場合であって当該審査の内容が定期審査と同等であると航空運送事業者が認めるときは、当該審査を定期審査とみなすことができる。

## 7. 結果の通知

7-1 運航審査官又は査察担当操縦士（以下「審査担当官等」という。）は、機長に係る審査（認定審査、定期技能審査、定期路線審査、臨時審査又は特別審査）終了後口頭により可否の判定を受審者に伝え、審査の講評を行うとともに「機長審査成績報告書（路線又は技能）」（第3号様式、第4-1号様式、第4-2号様式）を作成する。運航審査官は航空局長又は地方航空局長へ、査察担当操縦士は機長及び機長候補者の所属する航空運送事業者へ、それぞれ当該報告書を提出するものとする。

7-2 7-1の報告書の提出を受けた航空局長、地方航空局長又は航空運送事業者は、審査の結果を申請者に対し以下により通知するものとする。

- (1) 機長の認定審査であって技能審査及び路線審査の結果が合格判定の場合
  - ・機長認定通知書（第1-1号様式）
- (2) (1)以外の機長に係る審査の場合
  - ・機長審査結果通知書（第8号様式）

7-3 運航審査官は、査察担当操縦士に係る審査（認定審査、定期技能審査、定期路線審査又は臨時審査）終了後口頭により可否の判定を受審者に伝え、審査の講評を行うとともに「査察担当操縦士審査成績報告書」（第5号様式）を作成し、航空局長又は地方航空局長に提出するものとする。

7-4 7-3の報告書の提出を受けた航空局長又は地方航空局長は、審査の結果を査察担当操縦士の所属する航空運送事業者に対し以下により通知するものとする。

- (1) 査察担当操縦士の認定審査であって機長認定審査等に係る技能審査及び路線審査の結果

が合格判定の場合

- ・ 査察担当操縦士認定通知書 （第 1 - 2 号様式）

(2) (1)以外の査察担当操縦士に係る審査の場合

- ・ 査察担当操縦士審査結果通知書 （第 9 号様式）

## 8. 審査の省略

8-1 航空従事者技能証明に係る実地試験に合格した後、180日以内に機長認定を受けようとする場合、技能審査については、これを省略することができる。

8-2 現に機長認定を有する者が他の航空運送事業者に移籍した場合、当該認定に係る型式機の技能審査については、これを省略することができる。ただし、移籍前に技能審査に合格した日からATPL機長及びIFR機長については、6ヶ月以内に、その他の機長については1年以内に、それぞれ技能審査を実施しなければならない。

## 9. 訓練及び審査規程

航空運送事業者は、次に掲げる事項を記載する訓練及び審査規程をこの要領に準じて作成し、航空安全推進室長又は地方航空局運航課長の承認を受けること。

(1) 機長及び査察担当操縦士（審査基準6-1-4(4)②に基づく社内審査制度を有する航空運送事業者に限る。）の認定に関する次の事項

イ. 選定方法

ロ. 訓練体制

ハ. 訓練方法

(2) 社内審査に関する次の事項

イ. 組織体制

ロ. 実施方法

## 第2部 機長及び査察担当操縦士の審査実施細則（飛行機）

### 1. 総 則

#### 1-1 一 般

- 1-1-1 審査は技能審査及び路線審査とする。
- 1-1-2 審査は原則として口述審査、実地審査の順に行うものとする。ただし、審査担当官等が必要と認めた場合は、口述審査の全部又は一部を飛行後に行うことができる。
- 1-1-3 審査担当官等は、審査を行う場合、乗客に危険を及ぼすおそれのある操作を行わせてはならない。
- 1-1-4 機長の認定及び定期審査における技能審査の口述審査は、路線審査と同時期（飛行中を除く。）により行うことができる。
- 1-1-5 査察担当操縦士の認定審査において、機長に係る審査の可否の判定は運航審査官が行うものとする。

#### 1-2 再審査の取り扱い

- 1-2-1 審査に不合格となった機長又は査察担当操縦士の再審査は以下のとおり実施するものとする。
  - (1) 機長が、運航審査官による審査に不合格になった場合にあっては、当該機長に係る再訓練計画を航空局首席運航審査官又は地方局先任運航審査官に届け出て、当該再訓練が終了した後に、運航審査官による再審査を受けるものとする。
  - (2) 機長が、査察担当操縦士による社内審査に不合格になった場合にあっては、当該機長に係る再訓練計画を作成し、当該再訓練が終了した後に、査察担当操縦士による再審査を実施するものとし、再審査の結果を航空局首席運航審査官又は地方局先任運航審査官に届け出るものとする。
  - (3) 査察担当操縦士が不合格となり、再び査察担当操縦士の認定を受けようとする場合にあっては、航空運送事業者は再訓練計画を作成し、航空局首席運航審査官又は地方航空局先任運航審査官に届け出て、当該再訓練が終了した後に、査察担当操縦士の認定審査を申請するものとする。

### 2. 申請書等

- 2-1 機長の認定及び定期審査を受けようとする者は、「機長審査申請書」（第2-1号様式）を航空局長、地方航空局長、又は査察担当操縦士の所属する航空運送事業者に提出しなければならない。
- 2-2 査察担当操縦士の認定及び定期審査の申請を行おうとする航空運送事業者は、「査察担当操縦士審査申請書」（第2-2号様式）を航空局長又は地方航空局長に提出しなければならない。なお、認定審査を申請する場合には、申請書に加えて「航空経歴書」（第2-3号様式）及び「査察担当操縦士任用訓練実施報告書」（第2-4号様式）を添付しなければならない。

### 3. 機長認定及び定期審査

#### 3-1 路線審査

##### 3-1-1 申請事項の確認

- 3-1-1-1 審査担当官等は、審査に先立って被審査者に次の各号の書類の提示を求め、それぞれの有効性及び申請書に記載されている内容を確認するものとする。
  - (1) 航空従事者技能証明書
  - (2) 航空身体検査証明書（当該証明書に条件が付されている場合は、条件を満足していること。）
- 3-1-1-2 申請書に記載された事項が不備の場合又は必要な証明書を携行していない場合は、審査を実施しないものとする。
- 3-1-1-3 審査担当官等が必要と認めた場合は、航空機乗組員日誌の記載事項を点検するものとする。

##### 3-1-2 口述審査

- 3-1-2-1 被審査者の知識が判定基準に達していないと認められる場合又は被審査者が助言を受けた場合は、審査を停止するものとする。
- 3-1-2-2 口述審査の科目の実施要領及び判定基準は、表1のとおりとする。



表 1

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
1	空港等	<p>当該型式機が就航している空港等に係る次に例示する事項の質問を行う。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 騒音軽減運航方式を含めた出発方式、到着方式、進入方式の要点、制限事項等</li> <li>2. 最低気象条件</li> <li>3. 航空官署（空港管理機関、航空保安業務提供機関及び航空気象機関）の運用時間</li> <li>4. 航空保安無線施設、飛行場灯火、飛行場標識、気象観測機器等の設置状況</li> <li>5. 周辺の地形、障害物の位置、形状等</li> <li>6. 視程障害現象、擾乱の発生頻度等の気象特性</li> <li>7. レーダー運用方式（使用飛行場で当該施設が運用されている場合に限る。）</li> <li>8. 最低誘導高度（上記7に同じ。）</li> <li>9. 消火救難体制</li> <li>10. その他運航に必要な事項</li> </ol>	質問事項について正しく回答できること。
2	路線	<p>当該型式機が就航している路線について、次に例示する事項の質問を行う。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 最低経路高度等</li> <li>2. 航路周辺にある著名な障害物の位置、高さ等</li> <li>3. 飛行制限区域、飛行禁止区域その他の各種空域の位置・範囲</li> <li>4. 航空保安無線施設の運用時間、到達範囲等</li> <li>5. 擾乱、積乱雲、凍結気象等、飛行の障害となる気象現象の特性</li> <li>6. 緊急時の処置、航法装置故障時の飛行方法</li> <li>7. 緊急時に利用可能な飛行場の位置及び施設</li> <li>8. 搜索・救難体制</li> <li>9. その他運航に必要な事項</li> </ol>	質問事項について正しく回答できること。
3	関係規則等	<p>航空法規、運航規程、審査要領等について次に例示する事項の質問を行う。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 機長認定の取得及び維持の要件</li> <li>2. 機長の義務と権限</li> <li>3. 最近の飛行経験</li> <li>4. 運航管理一般</li> <li>5. 客室との連絡方法</li> <li>6. 病人、死亡者発生時の処置</li> <li>7. 緊急の場合においてとるべき措置</li> <li>8. その他必要な事項</li> </ol>	質問事項について正しく回答できること。

### 3-1-3 実地審査

3-1-3-1 被審査者が次の各号のいずれかに該当すると認められる場合は、審査を停止するものとする。

- (1) 航空法規に違反する行為があった場合
- (2) 危険な操作を行った場合
- (3) 他の乗員が被審査者に不当な助言をした場合又は被審査者が行うべき操作を補助した場合

3-1-3-2 路線審査は、原則として往復又は複数の路線で実地審査を行うものとする。また、垂直離着陸飛行機については、運航路線を踏まえて、実地審査において行う離着陸の方法（垂直離着陸、滑走を伴う離着陸 等）について決定するものとする。

3-1-3-3 審査担当官等は、実地審査終了後（口述審査において不合格となった場合は当該審査終了後）「機長路線審査成績報告書」（第3号様式）を作成し、運航審査官にあっては航空局長又は地方航空局長に、査察担当操縦士にあっては査察操縦士の所属する航空運送事業者に提出しなければならない。

3-1-3-4 実地審査の科目、実施要領及び判定基準は、表2のとおりとする。

表2

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
1	飛行準備	<p>1. 所定の携行品等の準備状況を点検する。</p> <p>2. 飛行計画の作成、乗務員に対するブリーフィング、飛行前の確認等を行わせる。</p>	<p>1. 規程類その他乗務に必要な携行品等を準備していること。</p> <p>2. 規程類は、最新のものに整理されていること。</p> <p>3. 気象情報を解読し、飛行の可否の判定、飛行中予想される擾乱、凍結等の気象障害を的確に予測できること。</p> <p>4. 航空情報を点検して所定の事項を確認し、必要な措置がとれること。</p> <p>5. 経路、高度、代替飛行場の選定、搭載燃料の決定等、飛行計画の作成全般にわたって、運航管理担当者と協議できること。</p> <p>6. 離着陸（離着水）に必要な諸元等正しく算出できること。</p> <p>7. 乗員の健康状態等を的確に把握できること。</p> <p>8. 飛行計画の概要、気象概要、緊急時の措置と担当区分、乗客・貨物について簡潔に説明できること。</p> <p>9. 航空日誌等を点検し、所要事項を確認できること。</p> <p>10. 耐空証明書、航空機登録証明書、その他必要な搭載書類を確認できること。</p> <p>11. 所定の手順に従い、円滑に外部点検ができること。（会社が運航規程により機長が実施することを定めている場合に限る。）</p>

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
2	地上滑走 (水上滑走)	管制機関等との交信のうえ所定の手順に従いエンジン始動・地上滑走（水上滑走）又はエア・タキシング（車輪がない垂直離着陸飛行機に限る）を行わせる。	<p>1. 管制承認を復唱する等管制機関等との交信を的確に実施したうえ、滑走路の状態、気象状況飛行場の特性等に応じ、離陸中に緊急事態が発生した場合の機長の意図、措置等を簡潔に説明し、他の乗組員に徹底できること。</p> <p>2. 所定の手順に従い円滑に始動できること。</p> <p>3. 所定の経路を円滑に地上滑走（水上滑走）できること。</p> <p>4. ブレーキ、ステアリングの操作が円滑にできること（当該機能を持たない垂直離着陸飛行機を除く）。</p> <p>5. 制限事項を厳守し適切な速度で地上滑走（水上滑走）できること。</p> <p>6. 他機等との間隔設定に対する配慮が適切であること。</p> <p>7. 水上機の場合 風、潮流及び周辺の状況を考慮して適正な経路、速度で正しく滑走、漂流ができること。</p>
3	離陸（離水） ・上昇	<p>①所定の方式に従い、離陸（離水）・上昇を行わせる。</p> <p>※以下に示す事例以外の場合。</p> <p>②垂直離着陸飛行機が垂直離陸する場合。</p>	<p>1. 滑走路中心線上に、機軸が正対した状態で位置できること。</p> <p>2. パワーレバー、ステアリング等を円滑に操作して離陸（離水）滑走ができること。</p> <p>3. 滑走路中心線上を直進できること。</p> <p>4. 所定の手順に従い、円滑に浮揚操作ができること。</p> <p>5. 飛行諸元を厳守し、安定した姿勢で上昇できること。</p> <p>6. 騒音軽減上昇方式が設定されている場合は、当該方式を厳守できること。</p> <p>7. 所定の方式に従い、円滑に上昇できること。</p> <p>8. 速度、高度の制限事項を厳守できること。</p> <p>1. 所定の離陸地点に正しく位置できること。</p> <p>2. 所定の手順に従い、円滑に浮揚操作ができること。</p> <p>3. 飛行諸元を厳守し、安定した姿勢で上昇できること。</p> <p>4. 騒音軽減上昇方式が設定されている場合は、当該方式を厳守できること。</p> <p>5. 所定の方式に従い、円滑に上昇できること。</p> <p>6. 速度、高度の制限事項を厳守できること。</p> <p>7. 垂直飛行モードから水平飛行モードに適切に遷移できること。</p>

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
4	巡航	飛行計画に従い飛行を行わせる。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 航空保安無線施設、搭載航法装置を有効に利用して所定の経路を正確に飛行できること。</li> <li>2. 所定の高度から±200フィート以内の変化で飛行できること。</li> <li>3. 所要の気象情報を適時入手し、有効に利用できること。</li> <li>4. 気象レーダーを活用し、的確な気象判断ができること。（気象レーダーを装備することが必要な飛行機に限る。）</li> <li>5. 擾乱、雷雲、凍結の兆候を的確に察知し、高度、速度、経路の変更等、適切な措置がとれること。</li> <li>6. 自動操縦装置等の搭載装置を有効に利用でき、かつ、各計器に対し適切な注意が払われていること。</li> <li>7. 緊急事態が発生した場合に備えて、常に適切な腹案を有していること。</li> <li>8. 所定の手順に従い、チェックリストを適切に使用できること。</li> <li>9. 見張りを的確に実施できること。</li> </ol>
5	降下	管制の指示等に従い降下を行わせる。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 降下開始時期を適切に選定できること。</li> <li>2. 速度、降下率を適切に保持して降下できること。</li> <li>3. 必要に応じ、速度制御装置を効果的に使用できること。</li> <li>4. 目的地の気象状態、使用滑走路と進入方式、決心高、最低降下高度、その他進入及び着陸に際して必要な事項を簡潔に説明し、機長の意図を他の乗組員に徹底できること。</li> <li>5. レーダー誘導中は、航空管制の指示に敏速に対応するとともに、速度を指定された場合は、当該指定速度から±10ノット以内の速度を保って飛行できること。</li> <li>6. 制限事項を厳守し、所定の経路を正しく飛行できること。</li> <li>7. 先行機及び後続機の状況を的確に把握しながら飛行できること。</li> <li>8. 垂直離着陸飛行機が垂直着陸する場合、水平飛行モードから垂直飛行モードに適切に遷移できること。</li> </ol>
6	進入	管制の指示等に従い進入を行わせる。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 待機又は進入復行に備えて、適切な腹案を有すること。</li> <li>2. 計器進入方式図を確認する等により所定の方式に従い、飛行諸元を厳守して安定した進入ができること。</li> <li>3. 航空保安無線施設、飛行場灯火を有効に利用できること。</li> <li>4. 有視界飛行方式で進入する場合は、的確な気象判断を行い、他機の状況を確認のうえ実施できること。</li> <li>5. 目視進入を行う場合、雲及び障害物から適切な間隔を保ち、飛行場を視認しながら安定した進入ができること。</li> <li>6. 視認進入を行う場合、飛行場等を視認しながら適切な経路を選定し、安定した進入ができること。</li> <li>7. 航空機騒音軽減等のため、飛行制限区域が設定されている場合は、当該区域を回避して飛行できること。</li> </ol>

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
7	着陸（着水）	管制の指示等に従い着陸（着水）を行わせる。	1. 所定の高度及び速度並びに安定した姿勢を維持し、滑走路末端を通過できること。 2. 円滑な操作により、所定の位置に安定した接地（接水）ができること。 3. 接地（着水）時に横滑りが残らないこと。（垂直離着陸飛行機が垂直着陸する場合を除く）。 4. 概ね滑走路中心線上を、安定した着陸（着水）滑走ができること。（垂直離着陸飛行機が垂直着陸する場合を除く）。 5. ブレーキ、リバースを適切に使用できること。（垂直離着陸飛行機が垂直着陸する場合を除く）。 6. 後続機の状態を考慮し、円滑に誘導路へ進入できること。（垂直離着陸飛行機が垂直着陸する場合を除く）。 7. 誘導員の指示又は誘導施設を利用し、円滑に駐機（ドッキング）できること。 8. 飛行後の記録、機体の点検及び所要事項の整備関係者への説明が的確に実施できること。 9. 運航管理担当者等に対するディブリーフィングが適切に行えること。
8	総合能力	実地審査の全般にわたり、判断力、統率力等を審査し、機長としての知識、能力を総合的に判断する。	1. 安全運航に徹するとともに、快適性の確保及び周辺環境への影響について、適切な配慮がなされていること。 2. 状況の変化に応じ、適切な判断と処置ができること。 3. 乗組員を的確に指揮、掌握し適時、適切な指示ができること。 4. 地上職員と密接に連携できること。 5. 航空法規、管制指示を遵守できること。 6. 運航規程、航空機運用規則その他会社が定めた規則、方式等に従い、運用限界、操作手順等を遵守できること。

### 3-2 技能審査

#### 3-2-1 申請事項の確認

3-2-1-1 審査担当官等は、審査に先立って被審査者に次の各号の書類の提示を求め、それぞれの有効性及び申請書に記載されている内容を確認するものとする。

(1) 航空従事者技能証明書

(2) 航空身体検査証明書（当該証明書に条件が付されている場合は、条件を満足していること。）

3-2-1-2 申請書に記載された事項が不備の場合又は必要な証明書を携行していない場合は、審査を実施しないものとする。

3-2-1-3 審査担当官等が必要と認めた場合は、航空機乗組員日誌の記載事項を点検するものとする。

#### 3-2-2 口述審査

3-2-2-1 被審査者の知識が判定基準に達していないと認められる場合又は被審査者が助言を受けた場合は、審査を停止するものとする。

3-2-2-2 実地審査において操縦を行っている間は、口述審査は行わないものとする。

3-2-2-3 口述審査の科目、実施要領及び判定基準は、表3のとおりとする。

表 3

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
1	航空機の性能 ・運用限界等	審査に使用する航空機について次に 例示する事項の質問を行う。 1. 性能、諸元、運用限界等 2. 諸系統及び諸装置 3. 燃料及び滑油 4. 諸系統及び諸装置が故障した場合 の措置 5. 通常操作及び緊急操作の手順 6. その他必要な事項	質問事項について正しく回答できる こと。

### 3-2-3 実地審査

3-2-3-1 被審査者が次の各号のいずれかに該当すると認められる場合は、審査を停止するものとする。

- (1) 航空法規又は運航規程に違反する行為があった場合
- (2) 危険な操作を行った場合
- (3) 他の乗員が被審査者に不当な助言をした場合又は被審査者が行うべき操作を補助した場合

3-2-3-2 再操作は原則として認めないものとする。ただし、擾乱等の気象状態若しくは航空交通管制の指示等により科目を満足に実施できなかった場合又は合否の判定を明確にするため審査担当官等が必要と認めた場合は、この限りでない。

3-2-3-3 3-2-3-9に掲げる科目のうち、審査担当官等が適当と認めるものについては、同時に2科目を組み合わせて実施することができるものとする。

3-2-3-4 3-2-3-9に掲げる科目のうち、気象状態等の事由により実施できない科目が生じた場合には、当該科目を実施する場合の操作要領、留意事項等について口述による審査を行い、実地審査にかえることができるものとする。ただし、その科目の合計は2科目を超えることはできないものとする。

3-2-3-5 気象状態、機材の故障等止むを得ない事由により審査を中断した場合であって、既に実施した全科目が判定基準に合致しているときは、当該科目については再審査を行わないものとする。

3-2-3-6 計器進入においてフードの使用を終了すべき時期は、次のとおりとする。

- (1) ILS進入からの着陸は、航空機が決心高度に達する直前
- (2) ILS進入からの進入復行は、航空機が進入復行方式において定められている旋回開始高度か、対地高度500フィートのうち、何れか低い方の高度に達したとき
- (3) VOR進入又はADF進入による着陸は、航空機が目視降下点（目視降下点が設定されていないときは、これに相当する地点）に達する直前
- (4) 周回進入からの着陸は、航空機が滑走路末端（進入灯又は進入灯台が設置されているときは、当該灯火）から概ね当該航空機の周回進入における最低気象条件の値に相当する距離に達したとき

3-2-3-7 決心高度及び最低降下高度は、次のとおりとする。

- (1) ILS進入の決心高度は、運航者が運航規程に定める高度
- (2) VOR進入、ADF進入又は周回進入の最低降下高度は、運航者が運航規程に定める高度

3-2-3-8 審査担当官等は実地審査終了後（口述審査において不合格となった場合は当該審査終了後）、「機長技能審査成績報告書（飛行機）」（第4-1号様式）を作成し、運航審査官にあっては航空局長又は地方航空局長に、査察担当操縦士にあっては航空運送事業者提出しなければならない。

3-2-3-9 実地審査の科目、実施要領及び判定基準は、表4のとおりとする。

3-2-3-10 審査担当官等は、模擬飛行装置を使用して実地審査の全部又は一部を行うことができる。

- (1) 使用する模擬飛行装置は、模擬飛行装置等認定要領（平成14年3月2

8日国空航第1285号国空機第1308号国空乗第91号)により審査を受けようとしている型式について、レベルC又はDの認定を受けたものであること。

(2) 実地審査の全部を模擬飛行装置を使用して行う場合の科目は表5によること。

3-2-3-10-1 実機と模擬飛行装置を併用して審査を実施する場合は、模擬飛行装置で実施した科目であっても、実機で実施した場合は評価を行うものとする。

3-2-3-10-2 模擬飛行装置を使用して実地審査を行う場合の実施要領は次のとおりとする。

(1) 模擬飛行装置の気象状態の設定は有視界気象状態とし、必要に応じて変化させることができる。ただし、科目4. 計器飛行方式による場合は、其々の区分に応じ其々の最低気象条件とする。

(2) 模擬飛行装置のみで実地審査が完結する場合、表4の科目を一連の実運航を模擬して実施する。ただし、審査のために気象状態、故障の状況等の諸条件を設定することがある。

(3) 発動機を含む諸系統又は装置の故障に伴う科目については、当該科目の評価・判定が終了した時点で復旧又は状況設定を変更してもよい。

(4) 使用する管制用語に関しては、「管制方式基準(空制第5号、昭和44年1月9日)」に従うものとする。

3-2-3-10-3 模擬飛行装置による実地審査において次の各号のいずれかに該当する場合は審査を停止し始めからやり直すものとする。

(1) 模擬飛行装置の不具合により模擬飛行が中断し、かつ審査の判定が困難なとき

(2) 教官席を操作する者が模擬飛行装置の状況設定を行う能力を有しないとき

表 4

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
1	飛行準備 ＜注＞模擬飛行装置により実施する場合 1-1 ～ 1-4 は表 5 のとおりとする。		
1-1	証明書・書類	1. 航空機登録証明書、耐空証明書、運用限界等指定書、航空日誌等必要な書類の有効性を確認させる。 2. 航空日誌等により航空機の整備状況を確認させるとともに積載物の安全性を確認させる。	1. 必要な証明書、書類の有効性を確認できること。 2. 航空日誌等の記載事項を解読でき、必要な事項を確認できること。
1-2	重量・重心位置	1. 審査に使用する航空機の重量、重心位置等を確認させる。 2. 計算には、搭載用グラフ又は計算器を使用させてもよい。	空虚重量、全備重量、積載重量等の区分を明確に理解し、重量、重心位置が許容限界内であることを確認できること。
1-3	航空情報・気象情報	1. 所要の航空情報を入手させ飛行に関連のある事項について確認させる。 2. 所要の気象情報を入手させ天気概況、飛行場及び使用空域の実況及び予報について確認させる。	1. 航空情報を正しく理解できること。 2. 天気図等を使用し、運航に関する気象状態について正しく確認ができること。 3. 各種の気象通報式の解読が正しくできること。 4. 航空情報、気象情報を検討し、運航の可否が判断できること。
1-4	飛行前点検	1. チェックリストに従って、外部点検及び内部点検を行わせる。 2. 点検実施中、諸系統及び諸装置について所要の質問を行う。	1. チェックリストに従って、所定の点検ができること。 2. 点検中、安全に対する配慮がなされていること。 3. 質問事項について解答できること。



番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
2	離着陸（離着水）		
2-1	始動・試運転	チェックリストに従い、始動を行わせる。	1. チェックリストの使用方法が適切であり、確認が正確なこと。 2. 制限事項を厳守できること。
2-2	地上滑走 （水上滑走）	1. 管制機関等との交信に基づいて地上滑走を行わせる。 2. 水上機の場合、以下の科目を行わせる。 （1）追い風、横風中の滑走 （2）風下への旋回、漂流およびブイ埠頭へのドッキング	1. 他機や障害物など、周辺の状況を考慮し適切な速度で滑走すること。 2. 大型機の後方を通過する場合は、安全に対する配慮を十分行っていること。 3. ブレーキ、ステアリングの操作が円滑にできること。 4. 水上機の場合、風、潮流及び周辺の状況を考慮して適正な経路、速度で正しく滑走、漂流、ドッキングができること。
2-3	通常の離陸（離水）、横風中の離陸（離水）	1. 所定の方式により通常の離陸及び横風中の離陸を行わせる。 2. 水上機の場合、以下の科目を行わせる。 （1）向かい風及び軽微な横風中の離水 （2）うねりのある水面からの離水（可能な場合）	1. 運航者が設定した方式に基づく±5ノット以内の変化であること。ただし、設定した方式が上昇姿勢で指定される場合には、その姿勢の維持が安定していること。 2. V2（耐空類別が普通Nの飛行機にあつては、事業者が設定した速度。以下同じ。）を切らないこと。 3. 適切な横風修正ができること。
2-4	場周飛行と後方乱気流の回避	所定の方式に従って場周経路を飛行させる。	1. 場周経路を正確に飛行できること。 2. 場周飛行においては、指定高度±100フィート以内の変化であること。 3. 最低運動速度を切らないこと。
2-5	通常の進入・着陸（着水）、横風中の進入・着陸（着水）	所定の方式により通常の進入・着陸（着水）及び横風中の進入・着陸（着水）を行わせる。	1. 進入速度は滑走路末端標高（着水面標高）から500フィート以下において二地点間事業者が設定した基準速度（突風を修正した速度を含む。）+5ノット以内の変化であること。ただし、滑走路末端標高（着水面標高）から500フィート以下でフラップを着陸位置にする場合にあっては滑走路末端を通過時に事業者が設定した基準速度+5ノット以内であること。 2. 接地点は、規定で定めた距離内であること。 3. 横滑り状態で着陸（接水）したり、接地（接水）後方向が偏位しないこと。

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
2-6	離陸（離水） 中の発動機故障と上昇	<p>1. <math>V_1</math>、<math>V_R</math>、<math>V_2</math>が設定されている多発機にあっては、<math>V_1</math>から<math>V_2</math>の間で、任意の1発動機を不作動にして離陸（離水）させる。</p> <p>2. 1. に掲げる多発機以外の多発機にあっては、<math>V_{XSE}</math>又は<math>V_{MC}+5</math>ノットのうち大きいほうの速度以上で、任意の1発動機を不作動にして離陸（離水）させる。</p> <p>&lt;注&gt; 実機で審査を実施する場合は、模擬不作動状態（プロペラ機の場合は、プロペラがフェザーとなった場合と同等の抵抗となるような出力に設定した状態、ジェット機の場合は、FLIGHTIDLE相当の出力に設定した状態をいう。以下「ゼロ・スラスト設定」という。）とする。</p>	<p>1. 運航者が設定した方式及び手順に従って正しく実施できること。</p> <p>2. 針路の維持は<math>\pm 10^\circ</math>以内の変化であること。</p> <p>3. 速度の維持は、次の各号に掲げる範囲内の変化であること。 イ. <math>V_1</math>、<math>V_R</math>、<math>V_2</math>が設定されている多発機にあっては、<math>V_2</math>に対して+5ノット、-0ノット以内。 ロ. イ. に掲げる多発機以外の多発機にあっては、<math>V_{XSE}</math>又は<math>V_{MC}+5</math>ノットのうち大きいほうの速度に対して+5ノット、-0ノット以内。</p> <p>4. 適切な横風修正ができること。</p>
2-7	1発動機不作動状態での 進入・着陸（着水）	<p>任意の1発動機を不作動状態にして進入及び着陸（着水）させる。</p> <p>&lt;注&gt; 実機で実施する場合は模擬不作動状態（ゼロ・スラスト設定）とする。</p>	<p>1. 運航者が設定した方式及び手順に従って正しく実施できること。</p> <p>2. 進入速度は滑走路末端標高（着水面標高）から500フィート以下において運航者が設定した基準速度（突風を修正した速度を含む。）+10ノット以内の変化であること。ただし、滑走路末端標高（着水面標高）から500フィート以下でフラップを着陸位置にする場合にあっては滑走路末端を通過時に基準速度+10ノット以内であること。</p> <p>3. 引き起こし開始前に<math>V_{MC}</math>未満の速度としないこと。</p> <p>4. その他は5-1に同じ。</p>
2-8	フラップ上げ 状態での進入 ・着陸（着水）	<p>ノーフラップで進入及び着陸（着水）させる。（システム上ノーフラップの発生しない機種については実施を要しない。）</p>	2-5に同じ。
2-9	着陸復行	<p>通常の着陸を行うごとく進入した後、滑走路末端標高（着水面標高）から約50フィート以下の高度で着陸復行を行わせる。</p>	<p>機を失せず円滑な復行操作ができること。</p>
2-10	離陸中止	<p>航空機の性能、滑走路の長さや路面の状態、風向風速及び安全性に影響ある他の要素を考慮し<math>V_1</math>が設定されている飛行機にあっては<math>V_1</math>より前、<math>V_1</math>が設定されていない飛行機にあっては事業者が設定した速度より前に1発動機を模擬不作動とさせる。</p>	<p>1. 事業者が設定した方式手順に従い、機を失せず、円滑に離陸中止の操作ができること。</p> <p>2. 必要離陸滑走路長内で停止できること。</p>

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
3	空中操作		
3-1	失速と回復操作	<p>次の2種類の形態において静かに迎角を増加し、最初のバフエットあるいは失速への接近の警報を感じた時点で速やかに回復操作を行わせる。</p> <p>1. 離陸形態については水平旋回飛行状態（傾斜角<math>15^{\circ} \sim 30^{\circ}</math>）</p> <p>2. 着陸形態については水平直線飛行状態</p>	<p>1. 機を失せず安全、かつ、円滑な回復操作ができること。</p> <p>2. 二次失速を起こさないこと。</p> <p>3. 著しく不安定な姿勢とならないこと。</p>
3-2	急旋回	<p>傾斜角<math>45^{\circ}</math>で左及び右の<math>360^{\circ}</math>（ジェット機にあっては<math>180^{\circ}</math>）旋回を連続して行わせる。</p>	<p>1. 高度<math>\pm 100</math>フィート、速度<math>\pm 10</math>ノット、停止及び切りかえし時の針路<math>\pm 10^{\circ}</math>、傾斜角<math>\pm 5^{\circ}</math>以内の変化であること。</p> <p>2. 三舵の調和した操作ができること。</p>

<注> IFR機長の場合には、模擬計器気象状態として実施させる。

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
4	計器飛行		
4-1	計器離陸	1. 所定の方式に従って離陸させる。 2. 離陸は雲高100フィートの想定のもとに行う。	2-3に同じ。
4-2	出発方式、 到着方式	1. 管制承認又は模擬管制承認を受け、所定の方式に従って飛行させる。 2. トラッキングが完了した時点で終了したものとする。	1. 所定の方式に従って円滑に飛行できること。 2. トラッキングは±5°以内。アークの場合は±2マイル以内の変化であること。
4-3	待機方式	管制機関等からの指示があった場合には、所定の方式に従って待機フィックスに達したのち待機経路を飛行させる。	1. 所定の方式に従って円滑に飛行できること。 2. 待機経路における高度は、±100フィート、速度は±10ノット以内の変化であること。
4-4	ILS進入からの着陸	所定の方式によりILS進入を行ったのち着陸させる。	1. 初期進入中、高度は±100フィート、速度は±10ノット（最低運動速度が設定された航空機にあっては±10ノット）以内の変化であること。 2. 最終進入中、速度は+10ノット、ローカライザー及びグライドスロープ1ドット以内の変化であること。ただし、決心高においてはローカライザー1/3ドット（RAWDATAで実施する場合は1/2ドット）グライドスロープ1ドット以内の変化であること。 3. 計器飛行から目視飛行へ移行後安定した降下ができること。 4. その他は2-5に同じ。
4-5	ILS進入からの進入復行	2-7の状態でのILS進入を行ったのち進入復行を行わせる。	1. 決心高度において速やかに進入復行の操作を開始できること。 2. 所定の方式により、円滑に進入復行ができること。 3. 直線上昇の航跡は、概ねローカライザーの延長線上にあること。

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
4-6	VOR進入 又は ADF進入	所定の方式によりVOR進入又はADF進入を行わせる。	1. 進入速度は±10ノット（最低運動速度を切らないこと）以内の変化であること。 2. 最終進入におけるトラッキングは±5°以内であること。 3. 進入復行点（直線進入を行う場合は、VDP又はこれに相当する地点）までに最低降下高度に降下すること及び最低降下高度に到達後は+50フィート以内の変化であること。
4-7	周回進入	最低気象条件に概ね対応する区域内で周回進入を行わせる。	1. 傾斜角は30°を超えないこと。 2. 周回進入中、高度は±100フィート、速度は±10ノット（最低運動速度を切らないこと）以内の変化であること。 3. 最終進入経路において蛇行せず、降下角が不安定とならないこと。 4. 著しく広い経路とならないこと。

<注> IFR機長に適用する。

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
5	通常操作		
5-1	防除氷系統	所定の操作を行わせる。	所定の手順に従って、円滑な操作ができること。
5-2	自動操縦装置	自動操縦装置を使用し、ILS進入を行い、引き続き手動による着陸を行わせる。	4-4及び5-1に同じ。
5-3	自動又は他の進入援助装置	5-1に同じ。	5-1に同じ。
5-4	情報処理装置	5-1に同じ。	5-1に同じ。
5-5	機上レーダー装置（気象レーダー装置を装備している航空機に限る。）その他の系統・装置	5-1に同じ。	5-1に同じ。

<注>（5-2）はIFR機長に適用する。

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
6	異常時及び緊急時の操作		
6-1	油圧・電気系統の故障・誤作動	状況を与え所定の操作を行わせる。	所定の手順に従って、安全かつ円滑な操作ができること。
6-2	着陸・フラップ系統の故障・誤作動	6-1に同じ。	6-1に同じ。
6-3	航法・通信機器の故障	6-1に同じ。	6-1に同じ。
6-4	飛行中の火災	6-1に同じ。	6-1に同じ。
6-5	その他必要と認められる緊急操作	6-1に同じ。	6-1に同じ。
7	管制機関等との連絡	所定の方法により管制機関等と無線電話により交信し、必要な情報及び許可を受けさせる。	1. 所定の方法により円滑に情報を入手できること。 2. 管制機関の指示に違反し又は必要な許可を受けないで行動しないこと。
8	乗組員間の連携	機長として副操縦士と連携し必要な飛行作業を行わせる。	乗組員間の連携等が適時緊密にできること。

<注> (8) は運航に2人を要する航空機に限り適用する。

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
9	総合能力		
9-1	計画・判断力	飛行全般にわたって、先見性をもって飛行を計画する能力及び、変化する各種の状況下において適切に判断できる能力について判定する。	事後の操縦操作を予測して適切に飛行を継続するとともに、不測の事態に備え、予測される危険を回避できること。
9-2	状況認識	状況を認識し業務を管理する能力について判定する。 状況認識性について判定する。	現在の状況を正しく認識し、適切に業務を遂行できること。 積極性を持ち、状況を的確に認識できること。
9-3	指揮統率・協調性	乗組員間及び地上職員との連携状況について判定する。	積極性を持ち、他の乗組員等と協調して業務を遂行できること。
9-4	規則の遵守	運航に必要な規則、規程類の遵守について判定する。	積極性を持ち、規則、規程類を遵守できること。

表 5

		No.	科 目	模擬飛行装置	
				C	D
1.	飛行準備	1－1	証明書・書類	省略	省略
		1－2	重量・重心位置	省略	省略
		1－3	航空情報・気象情報	省略	省略
		1－4	飛行前点検	◎※ 1	◎※ 1
2.	離着陸	2－1	始動	◎	◎
		2－2	地上滑走	◎	◎
		2－3	通常の離陸、横風中の離陸	◎	◎
		2－4	場周飛行と後方乱気流の回避	◎	◎
		2－5	通常の進入・着陸、横風中の進入・着陸	◎	◎
		2－6	離陸中の発動機の故障と上昇	◎	◎
		2－7	1 発動機不作動状態での進入・着陸	◎	◎
		2－8	フラップ上げでの進入・着陸	◎	◎
		2－9	着陸復行	◎	◎
		2－10	離陸中止	◎	◎
3.	空中操作	3－1	失速と回復操作	◎	◎
		3－2	急旋回	◎	◎
4.	計器飛行	4－1	計器離陸	◎	◎
		4－2	出発方式、到着方式	◎	◎
		4－3	待機方式	◎	◎
		4－4	I L S 進入からの着陸	◎	◎
		4－5	I L S 進入からの進入復行	◎	◎
		4－6	V O R 又は A D F 進入	◎	◎
		4－7	周回進入	◎	◎
5.	通常操作	5－1	防除氷系統	◎	◎
		5－2	自動操縦装置	◎	◎
		5－3	自動又は他の進入援助装置	◎	◎
		5－4	情報処理装置	◎	◎
		5－5	機上レーダー装置（気象レーダー装置を装備している航空機に限る。）、その他の系統・装置	◎	◎
6.	異常時及び緊急時の操作	6－1	油圧・電気系統の故障・誤作動	◎	◎
		6－2	着陸・フラップ系統の故障・誤作動	◎	◎
		6－3	航法・通信機器の故障	◎	◎
		6－4	飛行中の火災	◎	◎
		6－5	その他必要と認められる緊急操作	◎	◎
7.	航空交通管制機関等との連絡	7	管制機関との連絡	◎	◎
8.	航空機乗組員間の連携	8	乗組員間の連携	◎	◎
9.	総合能力	9－1	計画・判断力	実施した審査科目全体を通して評価する	実施した審査科目全体を通して評価する
		9－2	状況認識		
		9－3	指揮統率・協調性		
		9－4	規則の遵守		

【記号の意味】

◎	模擬飛行装置を使用して実施することができる科目
※1	1－4のうち、外部点検は除く。



#### 4. 査察担当操縦士の認定及び定期審査

##### 4-1 申請事項の確認

4-1-1 運航審査官は、審査に先立って被審査者に次の各号の書類の提示を求め、それぞれの有効性及び申請書に記載されている内容を確認するものとする。

(1) 航空従事者技能証明書

(2) 航空身体検査証明書（当該証明書に条件が付されている場合は、条件を満足していること。）

4-1-2 申請書に記載された事項が不備の場合又は必要な証明書を携行していない場合は、審査を実施しないものとする。

4-1-3 運航審査官が必要と認めた場合は、航空機乗組員日誌の記載事項を点検するものとする。

##### 4-2 書面審査

4-2-1 被審査者が所定の要件に合致していない場合又は必要な証明書を携行していない場合は、審査を停止するものとする。

4-2-2 書面審査の科目、実施要領及び判定基準は、表6のとおりとする。ただし、2及び3は、認定の場合に限り実施する。

表 6

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
1	機長認定	査察担当操縦士候補者又は査察担当操縦士に対して交付された機長認定書により審査する。	有効な機長認定を受けていること。
2	飛行時間	査察担当操縦士審査申請書に記載された飛行時間を審査する。	第1部4-1-5に定める飛行時間を有していること。
3	任用訓練	査察担当操縦士任用訓練実施報告書の内容を審査する。	所定の教育訓練を終了していること。
4	法令違反	航空経歴書の内容を審査する。	航空法に違反し、罰金以上の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなった日から2年を経過していない者でないこと。

##### 4-3 口述審査

4-3-1 口述審査において、被審査者の知識が判定基準に達しないと認められる場合は、審査を停止するものとする。

4-3-2 口述審査の科目、実施要領及び判定基準は、表7のとおりとする。

表 7

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
1	関係法規等	査察業務に直接必要な通達等について、その重点事項を質問する。	審査要領等について、所要の事項を正しく説明できること。
2	模擬飛行装置等の取扱法	模擬飛行装置等の取扱法についての質問をする。（機長審査に模擬飛行装置等を使用する場合に限る。）	1. 模擬飛行装置等の取扱法について、正しく説明できること。 2. 気象、諸系統又は装置の故障の状況設定の基準について、正しく理解していること。

#### 4-4 実地審査

- 4-4-1 被審査者が、次の各号のいずれかに該当すると認められる場合は、審査を停止するものとする。
  - (1) 航空法規又は運航規程に違反する行為を看過した場合
  - (2) 危険な操作を看過した場合
- 4-4-2 路線審査に係る実地審査は、原則として往復又は複数の路線により行うものとする。
- 4-4-3 運航審査官は、被審査者が作成した審査成績報告書を点検し、講評を行うものとする。
- 4-4-4 運航審査官は、実地審査終了後（書面審査又は口述審査において不合格となった場合は当該審査終了後）、「査察担当操縦士審査成績報告書」（第5号様式）を作成し、航空安全推進室長又は地方航空局統括事業安全監督官に提出しなければならない。
- 4-4-5 実地審査の科目、実施要領及び判定基準は、表8のとおりとする。

表 8

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
1	書類確認の方法	審査計画に従い、書類の確認を行わせる。	所定の実施要領及び判定基準に従い、確実に確認できること。
2	口述審査の方法	審査計画に従い、口述審査を行わせる。	<p>1. 所定の実施要領及び判定基準に従い、確実に審査できること。</p> <p>2. 口述審査の実施に当たっては、次の事項について十分な配慮がなされていること。</p> <p>(1) 審査の種類に応じた適切な内容であること。</p> <p>(2) 質問の趣旨が明確であること。</p> <p>(3) 質問の時期が適切であること。</p> <p>(4) 質問の種類が偏らぬよう選択されていること。</p> <p>3. 回答が不適切であった場合、適切な措置及び指導ができること。</p>
3	実地審査の方法	飛行計画に従い、実地審査を行わせる。	<p>1. 所定の実施要領及び判定基準に従い、確実に審査できること。</p> <p>2. 実地審査に当たっては次の事項について、十分な配慮がなされていること。</p> <p>(1) 実施要領、着眼点等について適切な指示ができること。</p> <p>(2) 操作、手順等を厳格に監視できること。</p> <p>(3) 審査に関する所要事項を適切に記録できること。</p> <p>(4) 審査中、副操縦士業務を確実に実施できること。</p> <p>(5) 見張りを確実に実施できること。</p> <p>(6) 不適切な判断又は操作等を行った者に対し直ちに適切な措置がとられること。</p> <p>(7) 審査中、安全に関して最大の注意が払われていること。</p> <p>(8) 気象状態、航空管制の状態等に応じ適切な措置がとられること。</p> <p>(9) フードを適切に使用できること。(ATPL機長でIFR運航を行う機長及びIFR機長について審査する場合に限る。)</p> <p>(10) 異常状態、緊急状態の状況設定が適切にできること。</p> <p>(11) 必要に応じ、再操作の指示が適切にできること。</p> <p>(12) 模擬飛行装置等を使用する場合は気象、諸系統又は装置の故障の状況設定が適切にできること。</p> <p>&lt;注&gt; (8)～(12)の各項目は、技能審査の場合に限る。</p>
4	評価の方法	審査終了後、被審査者に審査結果、判定及び報告書の作成を行わせる。	<p>1. 所定の判定基準に従い、公正かつ客観的な評価ができること。</p> <p>2. 審査結果について、簡潔に講評できること。</p> <p>3. 矯正すべき点等について、的確に指摘できること。</p> <p>4. 成績不良又は適性に疑いがある場合に適切な措置がとれること。</p> <p>5. 厳正な総合判定を行い正確な報告書を作成できること。</p>

### 第3部 機長及び査察担当操縦士の審査実施細則（回転翼航空機）

#### 1. 総 則

##### 1-1 一般

1-1-1 審査は技能審査及び路線審査とする。

1-1-2 審査は原則として口述審査、実地審査の順に行うものとする。ただし、審査担当官等が必要と認めた場合は、口述審査の全部又は一部を飛行後に行うことができるものとする。

1-1-3 審査担当官等は、審査を行う場合、乗客に危険を及ぼすおそれのある操作を行わせてはならない。

1-1-4 機長の認定及び定期審査における技能審査の口述審査は、路線審査と同時期（飛行中を除く。）により行うことができる。

1-1-5 査察担当操縦士の認定審査において、機長に係る審査の可否の判定は運航審査官が行うものとする。

##### 1-2 再審査の取り扱い

1-2-1 審査に不合格となった機長又は査察担当操縦士の再審査は以下のとおり実施するものとする。

(1) 機長が、運航審査官による審査に不合格になった場合にあっては、当該機長に係る再訓練計画を航空局首席運航審査官又は地方局先任運航審査官に届け出て、当該再訓練が終了した後に、運航審査官による再審査を受けるものとする。

(2) 機長が、査察担当操縦士による社内審査に不合格になった場合にあっては、当該機長に係る再訓練計画を作成し、当該再訓練が終了した後に、査察担当操縦士による再審査を実施するものとし、再審査の結果を航空局首席運航審査官又は地方局先任運航審査官に届け出るものとする。

(3) 査察担当操縦士が不合格となり、再び査察担当操縦士の認定を受けようとする場合にあっては、航空運送事業者は再訓練計画を作成し、航空局首席運航審査官又は地方航空局先任運航審査官に届け出て、当該再訓練が終了した後に、査察担当操縦士の認定審査を申請するものとする。

#### 2. 申請書等

2-1 機長の認定及び定期審査を受けようとする者は、「機長審査申請書」（第2-1号様式）を航空局長、地方航空局長、又は査察担当操縦士の所属する航空運送事業者に提出しなければならない。

2-2 査察担当操縦士の認定及び定期審査の申請を行おうとする航空運送事業者は、「査察担当操縦士審査申請書」（第2-2号様式）を航空局長又は地方航空局長に対して提出しなければならない。なお、認定審査を申請する場合には、申請書に加えて「航空経歴書」（第2-3号様式）及び「査察担当操縦士任用訓練実施報告書（第2-4号様式）」を添付しなければならない。

#### 3. 機長認定及び定期審査

##### 3-1 路線審査

###### 3-1-1 申請事項の確認

3-1-1-1 審査担当官等は、審査に先立って被審査者に次の各号の書類の提示を求め、それぞれの有効性及び申請書に記載されている内容を確認するものとする。

(1) 航空従事者技能証明書

(2) 航空身体検査証明書（当該証明書に条件が付されている場合は、条件を満足していること。）

3-1-1-2 申請書に記載された事項が不備の場合又は必要な証明書を携行していない場合は、審査を実施しないものとする。

3-1-1-3 審査担当官等が必要と認めた場合は、航空機乗組員日誌の記載事項を点検するものとする。

###### 3-1-2 口述審査

3-1-2-1 被審査者の知識が判定基準に達していないと認められる場合又は被審査者が

助言を受けた場合は、審査を停止するものとする。

3-1-2-2 同時期に多数の被審査者を審査する場合については、筆記試験をもって口述審査に代えることができるものとする。

3-1-2-3 口述審査の科目の実施要領及び判定基準は、表9のとおりとする。

表9

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
1	空港等	<p>当該型式機が就航している空港等に係る次に例示する事項の質問を行う。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>騒音軽減運航方式を含めた出発方式、到着方式、進入方式の要点、制限事項等</li> <li>最低気象条件</li> <li>航空官署（空港管理機関、航空保安業務提供機関及び航空気象機関）の運用時間</li> <li>航空保安無線施設、飛行場灯火、飛行場標識、気象観測機器等の設置状況</li> <li>周辺の地形、障害物の位置、形状等</li> <li>視程障害現象、擾乱の発生頻度等の気象特性</li> <li>レーダー運用方式（使用飛行場で当該施設が運用されている場合に限る。）</li> <li>最低誘導高度（上記7に同じ。）</li> <li>消火救難体制</li> <li>その他運航に必要な事項</li> </ol>	質問事項について正しく回答できること。
2	路線	<p>当該型式機が就航している路線について、次に例示する事項の質問を行う。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>最低経路高度等</li> <li>航路周辺にある著名な障害物の位置、高さ等</li> <li>飛行制限区域、飛行禁止区域その他の各種空域の位置・範囲</li> <li>航空保安無線施設の運用時間、到達範囲等</li> <li>擾乱、積乱雲、凍結気象等、飛行の障害となる気象現象の特性</li> <li>緊急時の処置、航法装置故障時の飛行方法</li> <li>緊急時に利用可能な飛行場の位置及び施設</li> <li>捜索・救難体制</li> <li>その他運航に必要な事項</li> </ol>	質問事項について正しく回答できること。
3	関係規則等	<p>航空法規、運航規程、審査要領等について次に例示する事項の質問を行う。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>機長認定の取得及び維持の要件</li> <li>機長の義務と権限</li> <li>最近の飛行経験</li> <li>運航管理一般</li> <li>客室との連絡方法</li> <li>病人、死亡者発生時の処置</li> <li>緊急の場合においてとるべき措置</li> <li>その他必要な事項</li> </ol>	質問事項について正しく回答できること。

### 3-1-3 実施審査

3-1-3-1 被審査者が次の各号のいずれかに該当すると認められる場合は、審査を停止するものとする。

- (1) 航空法規に違反する行為があった場合
- (2) 危険な操作を行った場合
- (3) 他の乗員が被審査者に不当な助言をした場合又は被審査者が行うべき操作を補助した場合

3-1-3-2 路線審査は、原則として往復又は複数の路線により実地審査を行うものとする。

3-1-3-3 審査担当官等は、実地審査終了後（口述審査において不合格となった場合は当該審査終了後）「機長路線審査成績報告書」（第3号様式）を作成し、運航審査官にあっては航空局長又は地方航空局長に、査察担当操縦士にあっては査察担当操縦士の所属する航空運送事業者に提出しなければならない。

3-1-3-4 実地審査の科目、実施要領及び判定基準は、表10のとおりとする。

表 10

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
1	飛行準備	<p>1. 所定の携行品等の準備状況を点検する。</p> <p>2. 飛行計画の作成、乗務員に対するブリーフィング、飛行前の確認等を行わせる。</p>	<p>1. 規程類その他乗務に必要な携行品等を準備していること。</p> <p>2. 規程類は、最新のものに整理されていること。</p> <p>3. 気象情報を解説し、飛行の可否の判定、飛行中予想される擾乱、凍結等の気象障害を的確に予測できること。</p> <p>4. 航空情報を点検して所定の事項を確認し、必要な措置がとれること。</p> <p>5. 経路、高度、代替飛行場の選定、搭載燃料の決定等、飛行計画の作成全般にわたって、運航管理担当者と協議できること。</p> <p>6. 離着陸（離着陸）に必要な諸元等正しく算出できること。</p> <p>7. 乗員の健康状態等を的確に把握できること</p> <p>8. 飛行計画の概要、気象概要、緊急時の措置と担当区分、乗客・貨物について簡潔に説明できること。</p> <p>9. 航空日誌等を点検し、所要事項を確認できること。</p> <p>10. 耐空証明書、航空機登録証明書、その他必要な搭載書類を確認できること。</p> <p>11. 所定の手順に従い、円滑に外部点検ができること。（会社が運航規程により機長が実施することを定めている場合に限る。</p>
2	地上滑走 （水上滑走）	<p>管制機関等との交信のうえ所定の手順に従いエンジン始動・地上滑走（水上滑走）又はエア・タキシングを行わせる。</p>	<p>1. 管制承認を復唱する等管制機関等との交信を的確に実施したうえ、滑走路の状態、気象状況飛行場の特性等に応じ、離陸中に緊急事態が発生した場合の機長の意図、措置等を簡潔に説明し他の乗組員に徹底できること。</p> <p>2. 所定の手順に従い円滑に始動できること。</p> <p>3. 所定の経路を円滑に地上滑走（水上滑走）できること。</p> <p>4. 制限事項を厳守し適切な速度で地上滑走（水上滑走）できること。</p> <p>5. 他機等との間隔設定に対する配慮が適切であること。</p>
3	離陸（離水） ・上昇	<p>所定の方式に従い、離陸（離水）・上昇を行わせる。</p>	<p>1. 所定の離陸地点に正しく位置できること。</p> <p>2. 所定の手順に従い、円滑に浮揚操作ができること。</p> <p>3. 飛行諸元を厳守し、安定した姿勢で上昇できること。</p> <p>4. 騒音軽減上昇方式が設定されている場合は、当該方式を厳守できること。</p> <p>5. 所定の方式に従い、円滑に上昇できること。</p> <p>6. 速度、高度の制限事項を厳守できること。</p>

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
4	巡航	飛行計画に従い飛行を行わせる。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 航空保安無線施設、搭載航法装置を有効に利用して所定の経路を正確に飛行できること。</li> <li>2. 所定の高度から±200フィート以内の変化で飛行できること。</li> <li>3. 所要の気象情報を適時入手し、有効に利用できること。</li> <li>4. 気象レーダーを活用し、的確な気象判断ができること。（気象レーダーを装備する航空機に限る。）</li> <li>5. 擾乱、雷雲、凍結の兆候を的確に察知し、高度、速度、経路の変更等、適切な措置がとれること。</li> <li>6. 自動操縦装置等の搭載装備を有効に利用でき、かつ、各計器に対し適切な注意が払われていること。</li> <li>7. 緊急事態が発生した場合に備えて、常に適切な腹案を有していること。</li> <li>8. 所定の手順に従い、チェックリストを適切に使用できること。</li> <li>9. 見張りを的確に実施できること。</li> </ol>
5	降 下	管制の指示等に従い降下を行わせる。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 降下開始時期を適切に選定できること。</li> <li>2. 速度、降下率を適切に保持して降下できること</li> <li>3. 目的地の気象状態、使用滑走路と進入方式、決心高、最低降下高度、その他進入及び着陸に際して必要な事項を簡潔に説明し、機長の意図を他の乗組員に徹底できること。</li> <li>4. レーダー誘導中は、航空管制の指示に敏速に対応するとともに、速度を指定された場合は、当該指定速度から±10ノット以内の速度を保って飛行できること。</li> <li>5. 制限事項を厳守し、所定の経路を正しく飛行できること。</li> <li>6. 先行機及び航続機の状況を的確に把握しながら飛行できること。</li> </ol>
6	進 入	管制の指示等に従い進入を行わせる。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 待機又は進入復行に備えて、適切な腹案を有すること。</li> <li>2. 計器進入方式図を確認する等により所定の方式に従い、飛行諸元を厳守して安定した進入ができること。</li> <li>3. 航空保安無線施設、飛行場灯火を有効に利用できること。</li> <li>4. 有視界飛行方式で進入する場合は、的確な気象判断を行い、他機の状況を確認のうえ実施できること。</li> <li>5. 目視進入を行う場合、雲及び障害物から適切な間隔を保ち、飛行場を視認しながら安定した進入ができること。</li> <li>6. 視認進入を行う場合、飛行場等を視認しながら適切な経路を選定し、安定した進入ができること。</li> <li>7. 航空機騒音軽減等のため、飛行制限区域が設定されている場合は、当該区域を回避して飛行できること。</li> </ol>



番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
7	着陸（着水）	管制の指示等に従い着陸（着水）を行わせる。	1. 所定の高度及び速度並びに安定した姿勢を維持し、滑走路末端を通過できること。 2. 円滑な操作により、所定の位置に安定した着陸（着水）ができること。 3. 誘導員の指示又は誘導施設を利用し、円滑に駐機（ドッキング）できること。 4. 飛行後の記録、機体の点検及び所要事項の整備関係者への説明が的確に実施できること。 5. 運航管理担当者等に対するディブリーフィングが適切に行えること。
8	総合能力	実地審査の全般にわたり、判断力、統率力等を審査し、機長としての知識、能力を総合的に判断する。	1. 安全運航に徹するとともに、快適性の確保及び周辺環境への影響について、適切な配慮がなされていること。 2. 状況の変化に応じ、適切な判断と処置ができること。 3. 乗組員を的確に指揮、掌握し適時、適切な指示ができること。 4. 地上職員と密接に連携できること。 5. 航空法規、管制指示を遵守できること。 6. 運航規程、航空機運用規則その他会社が定めた規則、方式等に従い、運用限界、操作手順等を遵守できること。

### 3-2 技能審査

#### 3-2-1 申請事項の確認

3-2-1-1 審査担当官等は、審査に先立って被審査者に次の各号の書類の提示を求め、それぞれの有効性及び申請書に記載されている内容を確認するものとする。

(1) 航空従事者技能証明書

(2) 航空身体検査証明書（当該証明書に条件が付されている場合は、条件を満足していること。）

3-2-1-2 申請書に記載された事項が不備の場合又は必要な証明書を携行していない場合は、審査を実施しないものとする。

3-2-1-3 審査担当官等が必要と認めた場合は、航空機乗組員日誌の記載事項を点検するものとする。

#### 3-2-2 口述審査

3-2-2-1 被審査者の知識が判定基準に達していないと認められる場合又は被審査者が助言を受けた場合は、審査を停止するものとする。

3-2-2-2 実地審査において操縦を行っている間は、口述審査は行わないものとする。

3-2-2-3 口述審査の科目、実施要領及び判定基準は、表11のとおりとする。

表 1 1

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
1	航空機の性能・運用限界等	審査に使用する航空機について次に例示する事項の質問を行う。 1. 性能、諸元、運用限界等 2. 諸系統及び諸装置 3. 燃料及び滑油 4. 諸系統及び諸装置が故障した場合の措置 5. 通常操作及び緊急操作の手順 6. その他必要な事項	質問事項について正しく回答できること。

### 3-2-3 実地審査

- 3-2-3-1 被審査者が次の各号のいずれかに該当すると認められる場合は、審査を停止するものとする。
- (1) 航空法規又は運航規程に違反する行為があった場合
  - (2) 危険な操作を行った場合
  - (3) 他の乗員が被審査者に不当な助言をした場合又は被審査者が行うべき操作を補助した場合
- 3-2-3-2 再操作は原則として認めないものとする。ただし、擾乱等の気象状態若しくは航空交通管制の指示等により科目を満足に実施できなかった場合又は合否の判定を明確にするため審査担当官等が必要と認めた場合は、この限りでない。
- 3-2-3-3 3-2-3-9に掲げる科目のうち、審査担当官等が適当と認めるものについては、同時に2科目を組み合わせて実施することができるものとする。
- 3-2-3-4 3-2-3-9に掲げる科目のうち、気象状態等の事由により実施できない科目が生じた場合には、当該科目を実施する場合の操作要領、留意事項等について口述による審査を行い、実地審査にかえることができるものとする。ただし、その科目の合計は2科目を超えることはできないものとする。
- 3-2-3-5 気象状態、機材の故障等止むを得ない事由により審査を中断した場合であって、既に実施した全科目が判定基準に合致しているときは、当該科目については再審査を行わないものとする。
- 3-2-3-6 計器進入においてフードの使用を終了すべき時期は、次のとおりとする。
- (1) ILS進入からの着陸は、航空機が決心高度に達する直前
  - (2) ILS進入からの進入復行は、航空機が進入復行方式において定められている旋回開始高度か、対地高度500フィートのうち、何れか低い方の高度に達したとき
  - (3) VOR進入又はADF進入による着陸は、航空機が目視降下点（目視降下点が設定されていないときは、これに相当する地点）に達する直前
- 3-2-3-7 決心高度及び最低降下高度は、次のとおりとする。
- (1) ILS進入の決心高度は、運航者が運航規程に定める高度
  - (2) VOR進入、ADF進入の最低降下高度は、運航者が運航規程に定める高度
- 3-2-3-8 審査担当官等は実地審査終了後（口述審査において不合格となった場合は当該審査終了後）、「機長技能審査成績報告書（回転翼航空機）」（第4-2号様式）を作成し、運航審査官にあっては航空局長又は地方航空局長に、査察担当操縦士にあっては査察担当操縦士の所属する航空運送事業者に提出しなければならない。
- 3-2-3-9 実地審査の科目、実施要領及び判定基準は、表12のとおりとする。
- 3-2-3-10 審査担当官等は、模擬飛行装置を使用して実地審査の全部又は一部を行うことができる。
- (1) 使用する模擬飛行装置は、模擬飛行装置等認定要領（平成14年3月28日国空航第1285号国空機第1308号国空乗第91号）により審査を受けようとしている型式について、レベルC又はDの認定を受けたものであること。
  - (2) 実地審査の全部を模擬飛行装置を使用して行う場合の科目は表13によること。
- 3-2-3-10-1 実機と模擬飛行装置を併用して審査を実施する場合は、模擬飛行装置で実施した科目であっても、実機で実施した場合は評価を行うものとする。
- 3-2-3-10-2 模擬飛行装置を使用して実地審査を行う場合の実施要領は次のとおりとする。
- (1) 模擬飛行装置の気象状態の設定は有視界気象状態とし、必要に応じて変化させることができる。ただし、科目3. 計器飛行方式による場合は、其々の区分に応じ其々の最低気象条件とする。
  - (2) 模擬飛行装置のみで実地審査が完結する場合、表12科目を一連

の実運航を模擬して実施する。ただし、審査のために気象状態、故障の状況等の諸条件を設定することがある。

(3) 発動機を含む諸系統又は装置の故障に伴う科目については、当該科目の評価・判定が終了した時点で復旧又は状況設定を変更してもよい。

(4) 使用する管制用語に関しては、「管制方式基準（空制第5号、昭和44年1月9日）」に従うものとする。

3-2-3-10-3 模擬飛行装置による実地審査において次の各号のいずれかに該当する場合は審査を停止し始めからやり直すものとする。

(1) 模擬飛行装置の不具合により模擬飛行が中断し、かつ審査の判定が困難なとき

(2) 教官席を操作する者が模擬飛行装置の状況設定を行う能力を有しないとき

表 1 2

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
1	飛行準備	＜注＞模擬飛行装置により実施する場合 1-1～1-4 は表 1 3 のとおりとする。	
1-1	証明書・書類	1. 航空機登録証明書、耐空証明書、運用限界等指定書、航空日誌等必要な書類の有効性を確認させる。 2. 航空日誌等により航空機の整備状況を確認させるとともに積載物の安全性を確認させる。	1. 必要な証明書、書類の有効性を確認できること。 2. 航空日誌等の記載事項を解読でき、必要な事項を確認できること。
1-2	重量・重心位置	1. 審査に使用する航空機の重量、重心位置を確認させる。 2. 計算には、搭載用グラフ又は計算器を使用させてもよい。	空虚重量、全備重量、積載重量等の区分を明確に理解し、重量、重心位置が許容限界内であることを確認できること。
1-3	航空情報・気象情報	1. 所要の航空情報を入手させ、飛行に関連のある事項について確認させる。 2. 所要の気象情報を入手させ、天気概況、飛行場及び使用空域の実況及び予報について確認させる。	1. 航空情報を正しく理解できること。 2. 天気図等を使用し、運航に関する気象状態について正しく確認できること。 3. 各種の気象通報式の解読が正しくできること。 4. 航空情報、気象情報を検討し運航の可否が判断できること。
1-4	飛行前点検	1. チェックリストに従って、外部点検及び内部点検を行わせる。 2. 点検実施中、諸系統及び諸装置について所要の質問を行う。	1. チェックリストに従って、所定の点検ができること。 2. 点検中、安全に対する配慮がなされていること。 3. 質問事項について回答できること。

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
2	離着陸（離着水）		
2-1	始動・試運転	1. チェックリストに従って始動及び試運転を行う。 2. 水上機の場合 水上で始動及び試運転を行わせる。	1. 正しい手順で始動・試運転を実施し、制限事項等を正確に理解していること。 2. 水上機の場合 トルクの影響を理解し安全に始動ができること。
2-2	地上滑走 （水上滑走）	1. 管制機関等の交信に基づいて地上滑走又はエア・タクシーを行わせる。 2. エア・タクシーの高度は、障害物を避ける場合を除いて、ホバリング高度とする。 3. 水上機の場合、接水及びホバリングの状態で滑走を行わせる。	1. ダウンウオッシュの影響が考慮されていること。 2. 他機や障害物など周辺の状況を考慮し、適切な速度で滑走できること。 3. 大型機の後方を通過する場合は、安全に対する配慮を十分行っていること。 4. 水上機の場合 (1) 滑走速度が適切であること。 (2) 安全、確実な操作であること。
2-3	ホバリング、垂直離陸（離水）及び着陸（着水）	1. 向かい風及び左右の横風で垂直に離陸（離水）してホバリングを行なわせる。 2. 向かい風、左右の横風及び背風でホバリングを行わせる。 3. 向かい風、左右の横風ホバリングから垂直に着陸（着水）させる。	1. 針路は±5度以内の変化であること。 2. 位置の移動がないこと。 3. 地上共振を避けるための配慮がなされていること。 4. 接地（接水）操作が滑らかであること 5. 水上機の場合 (1) 目標物を確実に捉え安定した離着水ができること。 (2) 波高の判定が正確にできること。
2-4	ホバリング旋回	1. 向かい風ホバリングから左右360度旋回を行わせる。 2. 一定の旋回率を保って360度/40秒±10秒以内で旋回させる。 3. 原則として操縦席を中心として行わせる。	1. 旋回率の変化が少ないこと。 2. 旋回を停止したときの方位は±5度以内の変化であること。 3. 位置の移動が少ないこと。 4. 高度の上下が少ないこと。

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
2-5	場周飛行と 後方乱気流の回避	所定の方式に従って場周飛行を行わせる。	1. 場周経路を先行機と適切な間隔を設定して正確に飛行できること。 2. 飛行中の諸元は、高度は±50フィート、速度は±10ノット以内の変化であること。
2-6	通常の上昇 及び 横風上昇	ホバリングからの通常の上昇、横風上昇を行わせる。	1. 高度速度包囲線の制限範囲について配慮がなされていること。 2. 上昇速度は±5ノット以内の変化であること。 3. 円滑な操作であること。 4. 横風修正が適切であること。
2-7	通常の入 及び 横風進入	通常の入及び横風進入を行わせる。	1. 進入速度は、減速操作を開始するまで±5ノット以内の変化であること。 2. 進入角が一定で安定していること。 3. 減速操作が円滑であること。 4. 横風修正が適切であること。 5. 直径25フィートの円内で安定したホバリングをすること。
2-8	T A級離陸	所定の方式により離陸を行わせる。	1. 所定の方式に従って円滑に離陸できること。 2. 最良上昇率速度±5ノット以内の変化であること。
2-9	T A級着陸	所定の方式により着陸を行わせる。	1. 所定の方式に従って円滑に着陸できること。 2. 定められた諸元を保持できること。
2-10	着陸復行	通常に着陸進入中、審査担当官等の指示により復行を行わせる。	機を失せず円滑な復行操作ができること。
2-11	離陸中止	事業者が設定した離陸継続速度前に1発動機を模擬不作動とさせる。	1. 事業者が設定した方式手順に従い、機を失せず、円滑に離陸中止の操作ができること。 2. 定められた必要離陸距離内で停止できること。

<注>

- (2-6)～(2-11)に係る離着陸の科目の取扱いは、次のとおりとする。
  - 耐空類別がT A級の航空機にあっては、(2-8)～(2-11)を実施する。
  - 耐空類別がT A級以外の航空機にあっては(2-6)、(2-7)、(2-10)及び(2-11)を実施する。ただし、(2-11)は多発機に限る。
- 耐空類別がT A級およびそれ以外の類別を併有している航空機にあっては、審査担当官等が指定する類別により実施するものとする。

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
3	計器飛行		
3-1	計器離陸	1. 所定の方式に従って離陸させる。 2. 離陸は雲高100フィートの想定のもとに行う。	2-6 または 2-8 に同じ。
3-2	出発方式、 到着方式	1. 管制承認又は模擬管制承認を受け、所定の方式に従って飛行させる。 2. トラッキングが完了した時点で終了したものとする。	1. 所定の方式に従って円滑に飛行できること。 2. トラッキングは±5°以内。アークの場合は±2マイル以内の変化であること。
3-3	待機方式	管制機関等からの指示があった場合には、所定の方式に従って待機フィックスに達したのち待機経路を飛行させる。	1. 所定の方式に従って円滑に飛行できること。 2. 待機経路における高度は、±100フィート、速度は±10ノット以内の変化であること。
3-4	ILS 進 入 か ら の 着 陸	所定の方式により ILS 進入を行ったのち着陸させる。	1. 最終進入以前の諸元は、高度は±100フィート、速度は±10ノット以内の変化であること。 2. 最終進入中の諸元は、速度は±10ノット、ローカライザーは1ドット、グライドスロープは1ドット以内の変化であること。ただし、決心高においてはローカライザー1/2ドット（RAWDATAで実施する場合は1ドット）、グライドスロープ1ドット以内の変化であること。 3. 計器飛行から目視飛行へ移行後安定した降下ができること。 4. その他は2-7 又は 2-9 に同じ。
3-5	ILS 進 入 か ら の 進 入 復 行	ILS 進入を行ったのち進入復行を行わせる。	1. 決心高度において速やかに進入復行の操作を開始できること。 2. 所定の方式により、円滑に進入復行ができること。 3. 直線上昇の航跡は、概ねローカライザーの延長線上にあること。
3-6	VOR 進入 又は ADF 進入	所定の方式により VOR 進入又は ADF 進入をした後、引き続き着陸を行わせる。	1. 進入速度は±10ノット以内の変化であること。 2. 最終進入におけるトラッキングは±5°以内であること。 3. 進入復行点（直線進入を行う場合は、VDP又はこれに相当する地点）までに最低降下高度に降下すること及び最低降下高度に到達後は+50フィート以内の変化であること。 4. その他は2-7 又は 2-9 に同じ。

<注> IFR機長に適用する。

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
4	通常操作		
4－1	防除氷系統	所定の操作を行わせる。	所定の手順に従って、円滑な操作ができること。
4－2	自動操縦装置	自動操縦装置を使用し、ILS進入を行い、引き続き着陸を行わせる。	3－4 及び 4－1 に同じ。
4－3	自動又は他の進入援助装置	4－1 に同じ。	4－1 に同じ。
4－4	操縦安定増大装置	4－1 に同じ。	4－1 に同じ。
4－5	機上レーダー装置（気象レーダー装置を装備する航空機に限る。） その他の系統・装置	4－1 に同じ。	4－1 に同じ。

<注>（4－2）はIFR機長に適用する。



番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
5	緊急時の操作		
5－1	多発機の 一発動機故障	一発動機を模擬不作動の状態にし、 所定の方式に従って操作を行わせる。	1．一発動機故障時の手順及び方式を 確実に理解していること。 2．作動発動機の出力の調節が適切で あること。 3．着陸（着水）をする場合には安全 確実に着陸（着水）できること。
5－2	諸系統 又は 装置の故障	次の系統又は装置の故障時の操作を 3種類以上行わせる。 (1) 電気系統 (2) 油圧系統 (3) 操縦系統 (4) 燃料系統 (5) 尾部回転翼	1．緊急事態の内容を的確に判断でき ること。 2．所定の手順を正確に実施できるこ と。
5－3	飛行中の火災	状況を与え所定の操作を行わせる。	所定の手順にしたがって、安全かつ 円滑な操作ができること。
5－4	その他必要と認 められる 緊急操作	1．状況を与え所定の操作を行わせる。 2．飛行規程に故障時の処置としてオー トローテーションによる降下が定め られている場合は、オートローテ ーション降下を行わせる。	所定の手順にしたがって、安全かつ 円滑な操作ができること。
6	管制機関等 との連絡	所定の方法により管制機関等と無線 電話により交信し、必要な情報及び許 可を受けさせる。	1．所定の方法により円滑に情報を入 手できること。 2．管制機関の指示に違反し又は必要 な許可を受けないで行動しないこと 。
7	乗組員間の 連携	機長として副操縦士と連携し必要な 飛行作業を行わせる。	乗組員間の連携等が適時緊密にでき ること。
8	総合能力		
8－1	計画・判断力	飛行全般にわたって、先見性をもって 飛行を計画する能力及び、変化する各 種の状況下において適切に判断でき る能力について判定する。	事後の操縦操作を予測して適切に飛 行を継続するとともに、不測の事態に 備え、予測される危険を回避できるこ と。
8－2	状況認識	1．状況を認識し業務を管理する能力 について判定する。 2．状況認識性について判定する。	1．現在の状況を正しく認識し、適切 に業務を遂行できること。 2．積極性を持ち、状況を的確に認識 できること。
8－3	指揮統率・ 協調性	乗組員間及び地上職員との連携状況 について判定する。	積極性を持ち、他の乗組員等と協調 して業務を遂行できること。
8－4	規則の遵守	運航に必要な規則、規程類の遵守につ いて判定する。	積極性を持ち、規則、規程類を遵守 できること。

<注>(7)は運航に2人を要する航空機に限る。

表 1 3

		No.	科 目	模擬飛行装置	
				C	D
1.	飛行準備	1－1	証明書・書類	省略	省略
		1－2	重量・重心位置	省略	省略
		1－3	航空情報・気象情報	省略	省略
		1－4	飛行前点検	◎※ 1	◎※ 1
2.	離着陸	2－1	始動・試運転	◎	◎
		2－2	地上滑走	◎	◎
		2－3	ホバリング、垂直離陸及び着陸	◎	◎
		2－4	ホバリング旋回	◎	◎
		2－5	場周飛行と後方乱気流の回避	◎	◎
		2－6	通常の上昇及び横風上昇	◎	◎
		2－7	通常の進入及び横風進入	◎	◎
		2－8	T A 級離陸	◎	◎
		2－9	T A 級着陸	◎	◎
		2－1 1	着陸復行	◎	◎
		2－1 2	離陸中止	◎	◎
3.	計器飛行	3－1	計器離陸	◎	◎
		3－2	出発方式、到着方式	◎	◎
		3－3	待機方式	◎	◎
		3－4	I L S 進入からの着陸	◎	◎
		3－5	I L S 進入からの進入復行	◎	◎
		3－6	V O R 又は A D F 進入	◎	◎
4.	通常操作	4－1	防除氷系統	◎	◎
		4－2	自動操縦装置	◎	◎
		4－3	自動又は他の進入援助装置	◎	◎
		4－4	操縦安定増大装置	◎	◎
		4－5	機上レーダー装置、その他の系統・装置	◎	◎
5.	緊急時の操作	5－1	多発機の 1 発動機故障	◎	◎
		5－2	諸系統又は装置の故障	◎	◎
		5－3	飛行中の火災	◎	◎
		5－4	その他必要と認められる緊急操作	◎	◎
6.	航空交通管制機関等との連絡	6	管制機関等との連絡	◎	◎
7.	乗組員間の連携	7	乗組員間の連携	◎	◎
8.	総合能力	8－1	計画・判断力	実施した 審査科目 全体を通 して評価 する	実施した 審査科目 全体を通 して評価 する
		8－2	状況認識		
		8－3	指揮統率・協調性		
		8－4	規則の遵守		

## 【記号の意味】

◎	模擬飛行装置を使用して実施することができる科目
※ 1	1－4 のうち、外部点検は除く。

#### 4. 査察担当操縦士の認定及び定期審査

##### 4-1 申請事項の確認

4-1-1 運航審査官は、審査に先立って被審査者に次の各号の書類の提示を求め、それぞれの有効性及び申請書に記載されている内容を確認するものとする。

(1) 航空従事者技能証明書

(2) 航空身体検査証明書（当該証明書に条件が付されている場合は、条件を満足していること。）

4-1-2 申請書に記載された事項が不備の場合又は必要な証明書を携行していない場合は、審査を実施しないものとする。

4-1-3 運航審査官が必要と認めた場合は、航空機乗組員日誌の記載事項を点検するものとする。

##### 4-2 書面審査

4-2-1 被審査者が所定の要件に合致していない場合又は必要な証明書を携行していない場合は、審査を停止するものとする。

4-2-2 書面審査の科目、実施要領及び判定基準は、表14のとおりとする。ただし、2及び3は、認定の場合に限り実施する。

表14

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
1	機長認定	査察担当操縦士候補者又は査察担当操縦士に対して交付された機長認定書により審査する。	有効な機長認定を受けていること。
2	飛行時間	査察担当操縦士審査申請書に記載された飛行時間を審査する。	第1部4-1-5に定める飛行時間を有していること。
3	任用訓練	査察担当操縦士任用訓練実施報告書の内容を審査する。	所定の教育訓練を終了していること。
4	法令違反	査察担当操縦士審査申請書の内容を審査する。	航空法に違反し、罰金以上の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなった日から2年を経過していない者でないこと。

##### 4-3 口述審査

4-3-1 口述審査において、被審査者の知識が判定基準に達しないと認められる場合は、審査を停止するものとする。

4-3-2 口述審査の科目、実施要領及び判定基準は、表15のとおりとする。

表15

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
1	関係法規等	査察業務に直接必要な通達等について、その重点事項を質問する。	審査要領等について、所要の事項を正しく説明できること。
2	模擬飛行装置等の取扱法	模擬飛行装置等の取扱法についての質問をする。（機長審査に模擬飛行装置等を使用する場合に限る。）	1. 模擬飛行装置等の取扱法について、正しく説明できること。 2. 気象、諸系統又は装置の故障の状況設定の基準について、正しく理解していること。

#### 4-4 実地審査

4-4-1 被審査者が、次の各号のいずれかに該当すると認められる場合は、審査を停止するものとする。

- (1) 航空法規又は運航規程に違反する行為を看過した場合
- (2) 危険な操作を看過した場合
- (3) その他不正と判断される行為があった場合

4-4-2 運航審査官は、被審査者が作成した審査成績報告書を確認し、講評を行うものとする。

4-4-3 運航審査官は実地審査終了後（書面審査又は口述審査において不合格となった場合は当該審査終了後）、「査察担当操縦士審査成績報告書」（第5号様式）を作成し、航空安全推進室長又は地方航空局統括事業安全監督官に提出しなければならない。

4-4-4 実地審査の科目、実施要領及び判定基準は、表16のとおりとする。

表16

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
1	書類確認の方法	審査計画に従い、書類の確認を行わせる。	所定の実施要領及び判定基準に従い、確実に確認できること。
2	口述審査の方法	審査計画に従い、口述審査を行わせる。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 所定の実施要領及び判定基準に従い、確実に審査できること</li> <li>2. 口述審査の実施に当たっては、次の事項について十分な配慮がなされていること。 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 審査の種類に応じた適切な内容であること。</li> <li>(2) 質問の趣旨が明確であること。</li> <li>(3) 質問の時期が適切であること。</li> <li>(4) 質問の種類が偏らぬよう選択されていること。</li> </ol> </li> <li>3. 回答が不適切であった場合、適切な措置及び指導ができること。</li> </ol>

番号	科 目	実 施 要 領	判 定 基 準
3	実地審査の方法	飛行計画に従い、実地審査を行わせる。	<p>1. 所定の実施要領及び判定基準に従い、確実に審査できること</p> <p>2. 実地審査に当たっては次の事項について、十分な配慮がなされていること。</p> <p>(1)実施要領、着眼点等について適切な指示ができること。</p> <p>(2)操作、手順等を厳格に監視できること。</p> <p>(3)審査に関する所要事項を適切に記録できること。</p> <p>(4)審査中、副操縦士業務を確実に実施できること。</p> <p>(5)見張りを確実に実施できること。</p> <p>(6)不適切な判断又は操作等を行った者に対し直ちに適切な措置がとられること。</p> <p>(7)審査中、安全に関して最大の注意が払われていること。</p> <p>(8)気象状態、航空管制の状態等に応じ適切な措置がとられること。</p> <p>(9)異常状態、緊急状態の状況設定が適切にできること。</p> <p>(10)フードを適切に使用できること。 (IFR機長について審査する場合に限る。)</p> <p>(11)必要に応じ、再操作の指示が適切にできること。</p> <p>(12)模擬飛行装置等を使用する場合は気象、諸系統又は装置の故障の状況設定が適切にできること。</p> <p>&lt;注&gt; (8)～(12)の各項目は、技能審査の場合に限る。</p>
4	評価の方法	審査終了後、被審査者に審査結果、判定及び報告書の作成を行わせる。	<p>1. 所定の判定基準に従い、公正かつ客観的な評価ができること。</p> <p>2. 審査結果について、簡潔に講評できること。</p> <p>3. 矯正すべき点等について、的確に指摘できること。</p> <p>4. 成績不良又は適性に疑いがある場合に適切な措置がとれること。</p> <p>5. 厳正な総合判定を行い正確な報告書を作成できること。</p>

附則

1. この要領は平成12年2月1日から適用する。
2. 「二地点間旅客輸送に関する運航上の実施細則について」（昭和61年1月20日空航第25号、空乗第44号）（1. 9. 及び10. については平成12年2月1日に廃止する。）、「二地点間旅客輸送の用に供する飛行機に係る機長及び査察担当操縦士の審査要領」（昭和62年1月8日空航第18号、空乗第4号）、「二地点間ヘリ輸送に関する運航上の実施細則について」（昭和61年1月20日空航第26号、空乗第10号）（1. 及び7. については平成12年2月1日に廃止する。）及び「二地点間旅客輸送の用に供するヘリコプターに係る機長及び査察担当操縦士の審査要領」（昭和63年5月19日空航第378号、空乗第62号）は平成12年8月1日に廃止する。

附則（平成16年6月28日）

この要領は平成16年6月28日から適用する。

附則（平成23年6月30日）

この要領は平成23年7月1日から適用する。

附則（令和3年6月23日）

1. この要領は令和3年6月23日から適用する。
2. この要領の適用日以前に申請書を提出した者に係る機長審査及び査察担当操縦士の審査については、当該審査に限り、なお従前の例による。

附則（令和4年3月29日 国官参事第826号）

この要領は、令和4年4月1日から適用する。

附則（令和4年8月17日 国官参航安第305号）

1. この要領は、令和4年8月31日（次項において「適用日という。」）から適用する。
2. この要領の適用日以前に申請書を提出した者に係る機長審査及び査察担当操縦士の審査については、当該審査に限り、なお従前の例による。

附則（令和6年3月28日 国官参航安第1215号、国空無機第238230号）

この要領は令和6年3月29日から適用する。

附則（令和6年3月29日 国官参航安第1246号、国空無機第239480号）

この要領は、令和6年4月1日から適用する。

(文 書 番 号)  
年 月 日

所 属 事 業 者 名

申 請 者 氏 名 殿

航空局長又は  
東京・大阪航空局長又は  
所属事業者名

機 長 認 定 通 知 書

運航規程審査要領細則（空航第 7 8 号、平成 1 2 年 1 月 2 8 日）第 3 章運航規程審査基準（その 2）の規定により、（所属事業者名）に係る下記の航空機の型式について、機長としての知識及び能力を有することを認定したので通知します。

航 空 機 の 型 式

(文 書 番 号)  
年 月 日

所 属 事 業 者 名  
代表取締役  
( 氏 名 ) 殿

航空局長又は  
東京・大阪航空局長

査 察 担 当 操 縦 士 認 定 通 知 書

運航規程審査要領細則（空航第 7 8 号、平成 1 2 年 1 月 2 8 日）第 3 章運航規程審査基準（その 2）の規定により、下記の航空機の型式について、貴社所属の（受審者名）を同基準 6 - 1 - 4（4）①の認定および②の定期審査を実施すべきものとして認定したので通知します。※ただし、模擬飛行装置を使用した審査を除く。

航 空 機 の 型 式

注）模擬飛行装置を使用して審査を実施しなかった場合は、その旨、記載すること。  
記載例は上記※のとおり。



第2－1号様式

機 長 審 査 申 請 書				
ふりがな				
氏 名				
生 年 月 日		年 月 日生		
住 所				
技能証明	資 格	<input type="checkbox"/> 定期運送用操縦士 <input type="checkbox"/> 事業用操縦士		
	番 号	第 号		
	限 定			
航空身体検査 証 明 番 号		第 号	有 効 期 限	年 月 日まで
総飛行時間		時間	使用型式機 総飛行時間	時間
多発機飛行時間		時間	使用型式機 機長飛行時間	時間
申請する型式		型		
審査の種類		(技能・路線)		
当該型式機で 飛行した空港				
前回審査年月日		技能審査	年 月 日	
		路線審査	年 月 日	
実地審査希望日		年 月 日		
その他参考となる事項				
<p>上記の型式の航空機について、路線を定めて旅客の輸送を行う（飛行機・回転翼航空機）に係る機長の（認定・定期）審査を受けたいので、申請します。</p> <p>年 月 日</p> <p>申請者氏名</p> <p>所属事業者の住所及び名称</p> <p>航空局長（ 氏 名 ） 殿          東京・大阪航空局長（ 氏 名 ） 殿          査察担当操縦士の所属する事業者の長（ 氏 名 ） 殿</p>				

第2－2号様式

査 察 担 当 操 縦 士 審 査 申 請 書				
ふりがな				
氏 名				
生 年 月 日		年 月 日生		
住 所				
技能証明	資 格	<input type="checkbox"/> 定期運送用操縦士 <input type="checkbox"/> 事業用操縦士		
	番 号	第 号		
	限 定			
航空身体検査 証 明 番 号		第 号	有 効 期 限	年 月 日まで
申請する型式機と同じ 種類の航空機の飛行時間		時間	使用型式機 総飛行時間	時間
申請する型式機と同じ 種類の航空機による航空 運送事業の機長飛行時間		時間	使用型式機 機長飛行時間	時間
申請する型式		型		
審査の種類		(技能・路線)		
当該型式機で 飛行した空港				
前回審査年月日	技能審査	年 月 日		
	路線審査	年 月 日		
実地審査希望日		年 月 日		
その他参考となる事項				
<p>上記のとおり査察担当操縦士の（認定・定期）審査を受けたいので、必要書類を添えて申請します。</p> <p>年 月 日</p> <p>申請者の名称 所属事業者の住所及び名称</p> <p>航空局長 （ 氏 名 ） 殿 東京・大阪航空局長 （ 氏 名 ） 殿</p>				

第2－3号様式

航 空 経 歴 書

氏名：\_\_\_\_\_

1. 入社前の経歴

所 属 (職 務)	乗 務 機 型 式	期 間
		年 月～ 年 月
		年 月～ 年 月
		年 月～ 年 月
		年 月～ 年 月
		年 月～ 年 月

2. 社内の経歴（ 年 月入社）

職 務	乗 務 機 型 式	期 間
		年 月～ 年 月
		年 月～ 年 月
		年 月～ 年 月
		年 月～ 年 月
		年 月～ 年 月
		年 月～ 年 月
		年 月～ 年 月
		年 月～ 年 月
		年 月～ 年 月
		年 月～ 年 月
		年 月～ 年 月
		年 月～ 年 月

＜注＞職務については、機長・教官等の主要事項を記載する。

上記のとおり、相違ないことを証明します。

年 月 日

所属事業者

査察担当操縦士任用訓練実施報告書

氏 名 \_\_\_\_\_ 型 式 \_\_\_\_\_

項 目		実施年月日	時 間	担当者	科 目
地 上 教 育					
右席訓練＜注＞					
審 査 実 習	路線審査				
	技能審査				
特記事項					

＜注＞機長以外の操縦士を乗り組ませる航空機に限る。

年      月      日

所属事業者の住所及び名称

## 第3号様式

## 機長路線審査成績報告書

総合判定			
	合格		不合格

審査の種類		認 定		定 期		臨 時		特 別
事業者の名称				航空機型式				
受審者の氏名				国籍・登録記号		JA		
受審年月日	年 月 日			路 線				
申請書・証明書等				適		不適 ( )		
成 績 表				評 価		備 考		
審 査 項 目				良	可	否		
口 述	1. 空港等							
	2. 飛行区間							
	3. 関係規則等							
実 地	1. 飛行準備							
	2. 地上滑走							
	3. 離陸・上昇							
	4. 巡航							
	5. 降下							
	6. 進入							
	7. 着陸							
	8. 総合能力							
参 考 事 項								
飛行場	出発方式：滑走路：風向／風速			進入方式：滑走路：風向／風速			その他	
	： ：			： ：				
	： ：			： ：				
	： ：			： ：				
	： ：			： ：				
(所 見)								
時 間	：			運航審査官又は 査察担当操縦士				

第4－1号様式

機長技能審査成績報告書（飛行機）

総合判定			
	合格		不合格

審査の種類		認 定		定 期		臨 時		特 別
事業者の名称				航空機型式				
受審者の氏名				国籍・登録記号		JA		SIM
受審年月日	年 月 日			場所／空港等		／		
申請書・証明書等			適		不適（ ）			
成 績 表					評 価		備 考	
審 査 項 目					良	可	否	
口述審査	航空機の性能・運用限界等							
実 地 審 査	1. 飛行準備	1-1 証明書・書類						
		1-2 重量・重心位置						
		1-3 航空情報・気象情報						
		1-4 飛行前点検						
	2. 離着陸	2-1 始動・試運転						
		2-2 地上滑走						
		2-3 通常の離陸、横風中の離陸						
		2-4 場周飛行と後方乱気流の回避						
		2-5 通常の進入・着陸、横風中の進入・着陸						
		2-6 離陸中の発動機故障と上昇						
		2-7 1発動機不作動時の進入・着陸						
		2-8 フラップ 上げ状態での進入・着陸						
		2-9 着陸復行						
		2-10 離陸中止						
	3. 空中操作	3-1 失速と回復操作						
		3-2 急旋回						
	4. 計器飛行	4-1 計器離陸						
		4-2 出発方式、到着方式						
		4-3 待機方式						
		4-4 ILS進入からの着陸						
		4-5 ILS進入からの進入復行						
	4-6 VOR進入又はADF進入							
	4-7 周回進入							
5. 通常操作	5-1 防除氷系統							
	5-2 自動操縦装置							
	5-3 自動又は他の進入援助装置							
	5-4 情報処理装置							
	5-5 機上レーダー装置、その他の系統・装置							

成 績 表			評 価			備 考
審 査 項 目			良	可	否	
実 地 審 査	6. 異常時 又は緊急 時の操作	6-1 油圧・電気系統の故障・誤作動				
		6-2 着陸・フラップ系統の故障・誤作動				
		6-3 航法・通信機器の故障				
		6-4 飛行中の火災				
		6-5 その他必要と認められる緊急操作				
	7. 管制機関等との連絡					
	8. 乗組員間の連携					
	9. 総合能力	9-1 計画・判断力				
		9-2 状況認識				
		9-3 指揮統率・協調性				
9-4 規則の遵守						
(所 見)						
時 間	:	運航審査官又は 査察担当操縦士				

＜注＞機長の技能審査の一部又は全部の科目をSIMで実施した場合は、SIMの欄に「✓」を記入する。  
 ＜注＞科目をSIMで実施した場合、該当科目の備考欄に模擬飛行装置は「S」を記入する。

第4－2号様式

機長技能審査成績報告書（回転翼航空機）

総合判定			
	合格		不合格

審査の種類		認 定		定 期		臨 時		特 別
事業者の名称				航空機型式				
受審者の氏名				国籍・登録記号		JA		SIM
受審年月日	年 月 日			場所／空港等		／		
申請書・証明書等			適		不適（ ）			
成 績 表					評 価		備 考	
審 査 項 目					良	可	否	
口述審査	航空機の性能・運用限界等							
実 地 審 査	1. 飛行準備	1-1 証明書・書類						
		1-2 重量・重心位置						
		1-3 航空情報・気象情報						
		1-4 飛行前点検						
	2. 離着陸	2-1 始動・試運転						
		2-2 地上滑走						
		2-3 ホバリング・垂直離陸及び着陸						
		2-4 ホバリング旋回						
		2-5 場周飛行と後方乱気流の回避						
		2-6 通常の上昇及び横風上昇						
		2-7 通常の進入及び横風進入						
		2-8 TA級離陸						
		2-9 TA級着陸						
		2-10 着陸復行						
		2-11 離陸中止						
		3. 計器飛行	3-1 計器離陸					
	3-2 出発方式、到着方式							
	3-3 待機方式							
	3-4 ILS進入からの着陸							
	3-5 ILS進入からの進入復行							
3-6 VOR進入又はADF進入								
4. 通常操作	4-1 防除水系統							
	4-2 自動操縦装置							
	4-3 自動又は他の進入援助装置							
	4-4 操縦安定増大装置							
	4-5 機上レーダー装置、その他の系統・装置							



成 績 表				評 価			備 考
審 査 項 目				良	可	否	
実 地 審 査	5. 異常時 又は緊急 時の操作	5-1	多発機の1発動機故障				
		5-2	諸系統又は装置の故障				
		5-3	飛行中の火災				
		5-4	その他必要と認められる緊急操作				
	6. 管制機関等との連絡						
	7. 乗組員間の連携						
	8. 総合能力	8-1	計画・判断力				
		8-2	状況認識				
		8-3	指揮統率・協調性				
		8-4	規則の遵守				
(所 見)							
時 間	:	運航審査官又は 査察担当操縦士					

＜注＞機長の技能審査の一部又は全部の科目をSIMで実施した場合は、SIMの欄に「✓」を記入する。  
 ＜注＞科目をSIMで実施した場合、該当科目の備考欄に模擬飛行装置は「S」を記入する。

第5号様式

査察担当操縦士審査成績報告書

総合判定			
	合格（良）		不合格
	合格（可）		

審査の種類		技 能		認 定		定 期		臨 時		
		路 線								
事業者の名称				航空機型式						
受審者の氏名				国籍・登録記号		JA		SIM		
受審年月日		年	月	日	空港等／路線		／			
成 績 表										
審 査 科 目		評 価			備 考					
		良	可	否						
書 面	1. 機長認定									
	2. 飛行時間									
	3. 任用訓練									
	4. 法令違反									
口 述	1. 関係法規等									
	2. 模擬飛行装置等の取扱法									
実 地	1. 書面確認の方法									
	2. 口述審査の方法									
	3. 実地審査の方法									
	4. 評価の方法									
(所 見)										
時 間		:	運航審査官							

＜注＞機長の技能審査の一部又は全部の科目をSIMで実施した場合は、SIMの欄に「✓」を記入する。

## 査察担当操縦士原簿

安全統括室運航審査官

航空機の種類			写真		
事業者の名称					
ふ り が な					
氏 名					
生 年 月 日	年	月 日生			
航空機の型式					
認定年月日	年 月 日				
解任年月日	年 月 日				
審 査 記 録					
年月日	場 所	審査等の 種類	使用航空機の 型式	運航審査官氏名	備 考
備 考					

(文 書 番 号)  
年 月 日

航空局長又は東京・大阪航空局長  
( 氏 名 ) 殿

所属事業者  
代表取締役  
( 氏 名 )

査 察 担 当 操 縦 士 解 任 届

標記について、下記の査察担当操縦士を解任することとしましたので報告します。

記

1. 査察担当操縦士の氏名
2. 査察担当操縦士に係る航空機の型式
3. 解任年月日
4. 解任の理由

(文 書 番 号)  
年 月 日

所属事業者名  
( 申請者氏名 ) 殿

☐ 航空局長又は地方航空局長  
( 氏 名 )

☐ 所属事業者名  
査察担当操縦士  
( 氏 名 )

## 機 長 審 査 結 果 通 知 書

貴殿の（所属事業者）に係る航空運送事業の機長審査の結果を下記のとおり通知します。

### 記

1. 審査結果

☐ 合格 ☐ 不合格

2. 審査の種類

☐ 認定審査 ☐ 定期技能審査 ☐ 定期路線審査  
☐ 臨時審査 ☐ 特別審査

3. 審査の年月日

(1) 審査年月日 年 月 日

(2) 審査場所

4. 航空機の型式

航空機の種類	型 式

5. その他参考事項

(文 書 番 号)  
年 月 日

事業者名  
[代表取締役]  
( 氏 名 ) 殿

☐ 航空局長又は地方航空局長  
( 氏 名 )

## 査 察 担 当 操 縦 士 審 査 結 果 通 知 書

貴社所属の（受審者氏名）について審査を実施したので結果を通知します。

### 記

1. 審査結果  
☐ 合格（良）      ☐ 合格（可）      ☐ 不合格
2. 審査の種類  
☐ 認定審査      ☐ 定期技能審査      ☐ 定期路線審査  
☐ 臨時審査
3. 審査の年月日  
(1) 審査年月日      年      月      日  
(2) 審査場所
4. 航空機の型式

航空機の種類	型 式

5. その他参考事項