

平成 12 年 1 月 28 日 制 定（空航第 75 号）  
令和 7 年 6 月 30 日 最終改正（国官参航安第 263 号）

航空局安全部航空安全推進室長

## 機長等認定・審査要領細則

### 第 1 章 総則

#### 1-1 目的

この細則は、航空法、航空法施行規則及び「機長等認定・審査要領」（空航第 34 号、平成 12 年 1 月 28 日）（以下「要領」という。）に定める機長の認定方法等に関して、細目的事項を定めることを目的とする。

#### 1-2 一般

1-2-1 機長認定又は定期審査の申請は、航空運送事業者に所属する機長候補者が所属する航空運送事業者を通じて、下記の申請書を国土交通大臣又は地方航空局長に提出することにより行うものとする。

機長認定（定期審査）申請書 （様式 1） 1 部

1-2-2 運航審査官（以下「審査官」という。）は、審査に先立って申請者に次の各号に定める書類の提示を求め、それぞれについての有効性及び申請書に記載されている内容を確認しなければならない。

イ．航空従事者技能証明書

ロ．操縦教育証明の証明番号並びに航空英語能力証明の証明番号及び有効期限（申請者が当該証明を取得している場合に限る。）

ハ．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。）

ニ．無線従事者免許証

ホ．航空機乗組員飛行日誌（空乗第 2116 号、平成 7 年 11 月 15 日）又はそれに準ずる記録

ヘ．事業者が管理し証明した型式別等の飛行時間の記載されたもの

1-2-3 審査官は書類の確認が行えない場合、審査を開始してはならない。また、申請者又は申請者の所属する本邦航空運送事業者は、技能審査のみなしを受ける場合、該当する試験の合格日を証明するために必要な資料を審査官から求められた際には、これを提示しなければならない。

1-2-4 審査は口述審査及び実地審査を行うものとする。

1-2-5 機長認定において、指定本邦航空運送事業者は査察操縦士（ただし、路線審査

にあつては限定査察操縦士を除く。)を立ち合わせなければならない。それ以外の事業者にあつては、右席操縦の技能が確認されている機長を立ち合わせなければならない。

1-2-6-1 審査官は審査終了後、口頭により合格、不合格の判定を申請者に伝え、所属する本邦航空運送事業者を通じて認定の可否を申請者に通知書(様式 2、3、4 又は 5)を送付する。また、必要に応じ、審査結果について講評を行うものとする。

1-2-6-2 審査官は審査終了後、当該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成績報告書(様式 6-1、6-2)により報告する。

1-2-7 審査に不合格になった場合には、次のとおり取り扱うものとする。

イ. 国による審査に不合格になった場合にあつては、当該機長に係る再訓練計画を作成し審査を担当した審査官に届け出て、当該再訓練が終了した後に、国による再審査を実施するものとする。

ロ. 指定本邦航空運送事業者の社内機長認定、社内定期審査又は社内臨時審査に不合格になった場合にあつては、航空法第 134 条に基づき、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、審査報告書及び当該不合格者に対する再訓練の内容を再訓練前に、再訓練に係る審査報告書については再審査実施後に報告させるものとする。

### 1-3 極めて類似した型式として安全政策課長が指定する型式の航空機

1-3-1 要領第 7 条第 2 項の基本型式と極めて類似した型式として安全政策課長が指定する型式とは、飛行基準評価審査会又は外国政府により認められた報告書(Flight Standardization Board Report 等(以下「FSB Report 等」という。))及び当該報告書に示された原差異要件(Master Difference Requirements : MDR)を参考に、型式間の差異訓練レベルが A、B、C 又は D であると認められた型式とする。

## 第 2 章 機長路線審査

### 2-1 口述審査

2-1-1 口述審査において申請者が次の各号の一に該当する場合は、審査を停止するものとする。

イ. 知識が判定基準に達していないと認められる場合

ロ. 他の者から助言を受けた場合

ハ. その他不正と判断される行為があつた場合

2-1-2 実地審査において操縦を行っている間は口述審査を実施しないものとする。

ただし、運航の安全に配慮し、かつ申請者の負担とならない範囲内においては適時な質問を妨げるものではない。

2-1-3 口述審査における科目の実施要領（内容）及び判定基準は、次表のとおりとする。なお、特別審査又は臨時審査の科目は、審査目的を考慮して必要な項目について実施する。

2-1-4 機長認定又は社内機長認定を受けている機長であって、型式移行を行う場合（過去に認定を受けていた航空機の型式と同一の型式に復帰しようとする場合又は複数の類似した型式の航空機について認定を受けようとする場合を含む）において、現に認定を受けている航空機の型式と極めて類似した型式について認定を受けようとする場合には、飛行基準評価審査会又は外国政府により認められた報告書（FSB Report 等）及び当該報告書に示された原差異要件（MDR）を参考に、運航者差異要件（ODR）を作成し、型式間の差異を考慮した審査を行うことにより、次表に掲げる審査科目の一部を行わないことができる。

2-1-5 指定本邦航空運送事業者が CBTA プログラムを実施する場合には、「Competency-Based Training and Assessment Program の審査要領細則」（国空航第 11576 号、平成 29 年 3 月 30 日、以下「CBTA プログラム審査要領細則」という。）に従って、当該事業者が設定した実施方法及び判定基準に基づき、パフォーマンスに焦点を当てて審査を実施し、機長としてのコンピテンシーを有しているかどうかの評価を行うこと。この場合において、口述審査は 2-1-3 及び 2-1-4 に定める要件によらないことができる。

2-1-6 要領第 3 条第 1 項第 8 号に掲げる事項の記載がある場合にあっては、当該事項の要因に対する再発防止が適切に講じられていることを審査すること。ただし、指定本邦航空運送事業者の査察操縦士による審査にあっては、「指定本邦航空運送事業者の指定要領細則」（平成 12 年 1 月 28 日、空航第 81 号）第 6 条第 1 項第 1 号の基準に基づく機長候補者の選定の中で確認された内容から、査察操縦士が当該事項の要因に対する再発防止が適切に講じられていると認める場合には、本項目の審査を省略することができる。

番号	科目	実施要領（内容）	判定基準
1	飛行場	<p>当該型式機が就航している飛行場に係る事項であつて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</li> <li>8. 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	路線等	<p>当該型式機が就航している路線等に係る事項であつ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発生頻度とその程度</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. 捜索・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、運航規程等に係る事項であっ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. 最低気象条件等の設定基準等</li> <li>6. 副操縦士に操縦を行わせるための要件</li> <li>7. 飛行中、操縦席を離れる場合 の処置</li> <li>8. 乗客の操縦室への立ち入り</li> <li>9. 客室との連絡法</li> <li>10. 病人、死亡者発生時の処理</li> <li>11. 制限旅客の運送</li> <li>12. 危険物搭載時の措置</li> <li>13. 緊急の場合においてとるべき措置</li> <li>14. 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。
4	その他運航に必要な知識等	<p>1 から 3 までに掲げる科目のほか、運航に必要な知識又は事業者が必要と認める事項であって次に例示する事項の質問を行う。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. CRMに関する事</li> <li>2. 最近のインシデントに関する事</li> <li>3. 所属する事業者が定める重点項目に関する事</li> <li>4. その他安全運航に必要な事項</li> </ol>	質問事項について正しく回答できること。

## 2-2 実地審査

2-2-1 申請者が次の各号の一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。

- イ. 航空法規への違反があった場合
- ロ. 危険な操作を行った場合
- ハ. 他の乗員が申請者に不当な助言をした場合又は申請者が行うべき操作を補助した場合
- ニ. その他機長として不適切な行為があった場合

2-2-2 実地審査を行う路線は、下記のとおりとする。

- イ. 機長認定及び社内機長認定による審査は、当該事業者の路線構成を勘案して、当該航空機が就航している区域内の路線で、複数の路線又は往復による同一路

線を使用して実施する。

ロ．長大路線（1片道の飛行時間が4時間を超える路線）での審査は1片道の飛行において行うものとする。

ハ．定期審査及び社内定期審査においては、当該航空機が就航している区域内の路線（1片道以上）で行うものとする。

2-2-3-1 機長の路線審査は、次表に掲げるフェーズごとにそれぞれ同表に掲げる内容について審査を行うとともに、飛行の管理に関して「飛行の管理に関する要素」の表に掲げる事項及び運航全般に関して「運航全般にわたる評価要素」の表に掲げる事項について審査を行う。なお、前項ロ又はハを適用する場合であっても、審査の成立のためには路線審査のフェーズを充足している必要がある。

2-2-3-2 機長の路線審査の判定は、次に掲げる基準に基づき行う。

イ．事業者が規程類等に定める方式及び手順を順守していること。

ロ．要領第8条に掲げる要素が航空運送事業に従事する機長として適切であること。

ハ．イ及びロに掲げるもののほか、次表に掲げる判定基準に適合すること。ただし、飛行諸元については、航空機のシステム等の機能又は制限により、次表の基準に適合すること困難である場合には、別途首席運航審査官が承認する基準によるものとする。

2-2-3-3 特別審査、臨時審査におけるフェーズは、審査目的を考慮して必要なフェーズ及び内容について実施するものとする。

2-2-4 指定本邦航空運送事業者がCBTAプログラムを実施する場合には、CBTAプログラム審査要領細則に従って、当該事業者が設定した実施方法及び判定基準に基づき、パフォーマンスに焦点を当てて審査を実施し、機長としてのコンピテンシーを有しているかどうかの評価を行うこと。この場合において、実地審査は2-2-2から2-2-3-3に定める要件によらないことができる。

番号	フェーズ	内容	判定基準
1	飛行前の作業	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 所定の携行品等の準備状況の点検</li> <li>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</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>2. 規程類は最新のものに整理されていること。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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、運航管理者と協議できること。</li> <li>6. 離着陸に必要な諸元等を正しく算出できること。</li> <li>7. 乗員の健康状態を的確に把握できること。</li> <li>8. 飛行計画の概要、気象概況、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</li> <li>9. 航空日誌等を点検し、所要事項を確認できること。</li> <li>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。</li> <li>11. 所定の手順に従い、円滑に外部点検及び内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。)</li> </ol>

2	地上滑走 (離陸前)	1. 所定の手順に従ったエンジン始動 2. 地上滑走	1. 管制承認を正確に理解し、応答したうえで滑走路の状態、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。 2. 所定の手順に従い円滑に始動できること。 3. 所定の経路を円滑に地上滑走できること。 4. ブレーキ、ステアリングの操作が円滑にできること。 5. 制限事項を厳守し適切な速度で地上滑走ができること。 6. 他機及び自機のエンジンブラストに対する配慮が適切であること。 7. 誘導員の指示により又は誘導施設を利用し、適切に停止ができること。
3	離陸、上昇	所定の方式に従った離陸及び上昇	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。 2. パワーレバー、ステアリングを円滑に操作して離陸滑走ができること。 3. 滑走路中心線上を直進できること。 4. 所定の手順に従い、円滑に浮揚操作ができること。 5. 飛行諸元（離陸時の飛行諸元は 3-2-10 の表 2-3・2-5 参照、上昇時の飛行諸元は同表 3-1 参照）を厳守し、安定した姿勢で上昇できること。 6. 騒音軽減上昇方式が設定されている場合は、当該方式を遵守できること。 7. 所定の方式に従い、円滑に上昇できること。 8. 速度、高度の制限事項を厳守できること。



4	巡航	所定の方式に従った巡航	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 所定の方式に従い、航空保安無線施設、搭載航法装置を有効に利用し、所定の経路を正確に飛行できること。</li> <li>2. 指定された高度から±200ft 以内の変化で飛行し、かつ、他の飛行諸元は速度±10kt、針路±10° 以内の変化であること。</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。</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. 操縦席を離れる場合又は操縦を一時中断する場合には、副操縦士に所要事項を的確に指示できること。</li> <li>9. 目的地及び関係空港の情報を入手し、これらの気象状態、使用滑走路及び進入方式、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>10. 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>11. 見張りを的確にできること。</li> </ol>
---	----	-------------	---

5	降下	所定の方式に従った降下	<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、降下率を適切に選定して降下し、かつ、飛行諸元は速度±10kt、高度±100ft、針路±10° 以内の変化であること。</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. レーダー誘導中は、航空管制の指示に敏感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±10kt 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、所定の方式に従い、正しく飛行できること。</li> <li>6. 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> </ol>
---	----	-------------	--

6	進 入	所定の方式に従った 進入	<p>1. 待機又は進入復行に備えて、適切な腹案を有すること。</p> <p>2. 計器進入方式図を確認のうえ、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。</p> <p>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。</p> <p>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安全に進入できること。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>7. 航空機騒音軽減のため飛行禁止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。</p> <p>8. 飛行諸元については、次に掲げる進入方式等に応じ、それぞれに掲げる諸元によること。</p> <p>イ. VOR 進入、ADF 進入、LOC 進入及び RNP 進入</p> <p>3-2-10 の表 5-3 から 5-6 までの諸元</p> <p>ロ. ILS 進入</p> <p>3-2-10 の表 5-7 の諸元</p> <p>ハ. 視認進入、場周飛行、周回進入</p> <p>3-2-10 の表 5-8 から 5-10 までの諸元</p> <p>二. 一発不作動時の進入</p> <p>3-2-10 の表 5-11 の諸元</p> <p>ホ. 一発不作動時の ILS 進入</p> <p>3-2-10 の表 5-12 の諸元</p>
---	--------	-----------------	--

7	着陸	所定の方式に従った着陸	1. 着陸の可否の判断が継続的にできること。 2. 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、かつ、該当する進入に引き続く飛行諸元は3-2-10の表6-1から6-4までの諸元によること。 3. 後続機の状況を考慮し円滑に誘導路へ進入できること。
8	地上滑走（着陸後）、駐機	1. 着陸後の地上滑走 2. 駐機場への駐機 3. 所定の手順に従ったエンジン停止	1. 所定の経路を円滑に地上滑走できること。 2. ブレーキ、ステアリングの操作が円滑にできること。 3. 制限事項を厳守し適切な速度で地上滑走ができること。 4. 誘導員の指示又は誘導施設を利用し、円滑に駐機できること。 5. 所定の手順に従い円滑にエンジンを停止できること。
9	飛行後の作業	1. 飛行前後の記録管理 2. 関係部署への連絡	1. 飛行後の記録、機材の点検及び所要事項の整備関係者への説明が適切に実施できること。 2. 運航管理者等事業者内における連絡が適切に行えること。

飛行の管理に関する要素		
要素	内容	判定基準
飛行の管理	1. 運航に係るシステムの使用 2. 管制機関との連絡 3. 乗員間等との連携	1. システムに含まれる装置が適切に使用され、運用されていること。 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。 3. 乗員間等との連携が適時、緊密に行えること。

運航全般にわたる評価要素（全フェーズを通して評価する。）		
知識	各フェーズを通してみた運航全体の能力	1. 運航に必要な正確な知識を有し、理解したうえで正しく活用できること。 2. 新しい情報を正確に運航に活用していること。

手順		当該事業者において定められた手順等の根拠が正確に理解され、定着していること。
操作		1. 当該事業者において定められた方式により、計器等を適切に判断し、適切な操縦操作ができていること。 2. 状況に応じ、安定かつ円滑な操縦操作ができていること。 3. 自動操縦装置のモニターが的確であり、有効に活用できていること。
状況認識		積極的に状況を正しく認識し、適切に業務を遂行できること。
計画・判断力		1. 先見性を持ち運航計画を正しく判断し、それをもとにした飛行計画が適切に組み立てられること。 2. 継続して適切な判断ができること。 3. 状況に応じ定時性が勘案されていること。 4. 不測の事態に備え、予期される危険を回避できること。
指揮統率・協調性		1. 乗務員及び地上職員等に対して積極的に指揮統率力を発揮し、協調して業務を遂行できること。 2. 乗客に対し十分な配慮ができること。
規則の遵守		積極性を持ち、規則、規定類を遵守して、対応ができること。

### 第3章 機長技能審査

#### 3-1 口述審査

3-1-1 口述審査において申請者が次の各号の一に該当する場合は、審査を停止するものとする。

- イ. 知識が判定基準に達していないと認められた場合
- ロ. 他の者から助言を受けた場合
- ハ. その他不正と判断される行為があった場合

3-1-2 実地審査において操縦を行っている間は、口述審査は実施しないものとする。

3-1-3 口述審査における科目の実施要領（内容）及び判定基準は、次表のとおりとする。

なお、特別審査または臨時審査の実施にあたっては、審査の目的を考慮して必

要な項目について実施する。

- 3-1-4 機長認定又は社内機長認定を受けている機長であって、型式移行を行う場合（過去に認定を受けていた航空機の型式と同一の型式に復帰しようとする場合又は複数の類似した型式の航空機について認定を受けようとする場合を含む）において、現に認定を受けている航空機の型式と極めて類似した型式について認定を受けようとする場合には、飛行基準評価審査会又は外国政府により認められた報告書（FSB Report 等）及び当該報告書に示された原差異要件（MDR）を参考に、運航者差異要件（ODR）を作成し、型式間の差異を考慮した審査を行うことにより、次表に掲げる審査科目の一部を行わないことができる。
- 3-1-5 指定本邦航空運送事業者が CBTA プログラムを実施する場合には、CBTA プログラム審査要領細則に従って、当該事業者が設定した実施方法及び判定基準に基づき、パフォーマンスに焦点を当てて審査を実施し、機長としてのコンピテンシーを有しているかどうかの評価を行うこと。この場合において、口述審査は 3-1-3 及び 3-1-4 に定める要件によらないことができる。

1. 運航に必要な知識			
番号	科目	実施要領（内容）	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係る事項であっ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. 緒系統及び諸装置 3. 燃料及び滑油 4. 緒系統及び諸装置が故障した場合の処置 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。
2	その他運航に必要な知識等	1 に掲げる科目のほか、運航に必要な知識又は事業者が必要と認める事項であって次に例示する事項の質問を行う。 1. CRM に関すること 2. 最近のインシデントに関すること 3. 所属する事業者が定める重点項目に関すること 4. その他安全運航に必要な事項	質問事項について正しく回答できること。

## 3-2 実地審査

3-2-1 申請者が次の各号の一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。

イ．航空法規への違反があった場合

ロ．危険な操作を行った場合

ハ．他の乗務員が申請者に不当な助言をした場合又は申請者が行うべき操作を補助した場合

ニ．その他機長として不適切な行為があった場合

3-2-2-1 判定基準を満たさない科目を再度実施することは、認めない。ただし、擾乱等の気象状態又は航空交通管制の指示により科目を満足に実施できなかった場合及び、申請者の意志で着陸復行した場合はこの限りではない。

3-2-2-2 3-2-2-1の規定にかかわらず、「カテゴリーⅠ、Ⅱ、Ⅲ航行の運航資格に係る審査要領」（国空航第1018号 平成13年12月26日）による実地審査（以下「カテゴリー審査」という。）と技能審査の実地審査を同時に行う場合であって、カテゴリー審査のために設定された気象条件に起因して判定基準を満たさない科目があるときは、当該気象条件を解除したうえで、再度技能審査の科目を実施することができる。

3-2-3 実地審査の科目のうち、審査官が適当と認めた場合は、カテゴリー審査の科目を含む複数の科目を組み合わせる実施することができるものとする。また、同一科目を複数回実施することを妨げるものではない。ただし、実施した科目はすべて評価の対象とする。

3-2-4 実地審査の科目のうち、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。

3-2-5 気象状態、機材の故障等やむを得ない事由により審査を中断した場合であって、すでに実施した科目が判定基準に合致しているときは、当該合格科目については再審査の必要はない。

3-2-6 実地審査における審査科目は次のとおりとする。なお、特別審査及び臨時審査の科目は、審査の目的を考慮して必要な科目について実施する。

3-2-6-1 実機を使用した審査は別表1を適用する。

3-2-6-2 模擬飛行装置等を使用した審査は次の表を適用する。

模擬飛行装置等のレベル	適用する表
模擬飛行装置レベル D	別表 2
模擬飛行装置レベル C	別表 3
模擬飛行装置レベル B	別表 4
模擬飛行装置レベル A	別表 5

飛行訓練装置レベル 7	別表 6
飛行訓練装置レベル 6	別表 7
飛行訓練装置レベル 5	別表 8
飛行訓練装置レベル 4	別表 9

3-2-6-3 一発動機不作動の科目にあっては、模擬飛行装置等においては発動機を不作動としプロペラはフェザーとする。また、実機でフェザリングプロペラを装備している場合においては、プロペラがフェザーとなった場合と同等の抵抗になるように出力を設定し、その他の実機においては出力を緩速とする。

3-2-6-4 模擬飛行装置等を使用して審査を実施する場合の取り扱いは次のとおりとする。

イ. 審査科目は、審査に使用する模擬飛行装置等のレベルごとに定める別表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り、また、申請者と審査官等がともに了解した場合にあっては、地上滑走又は最終進入の距離を短縮することができる。

ロ. 発動機、システム及び装備品等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。

ハ. 気象状態は必要に応じ変化させることができる。

ニ. 審査における条件設定については、科目を開始する時点において、申請者に気象状態、故障の状況、クリアランス等の状況のみを伝えるものとする。

ホ. 審査は、申請者が状況を認識して飛行準備、ブリーフィング等を開始することから始まり、評価判定が可能となる時点まで継続するものとする。なお、評価判定が可能となる時点の例としては、次に掲げるものが考えられる。

(イ) 操縦操作により機体が安定し、ブリーフィング等において確認された運航が行われていることが判定できる時点

(ロ) その他ブリーフィング等において確認された内容が適切に開始される時点

ヘ. 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。

3-2-7 模擬飛行装置等を使用する場合における、気象条件等の設定は以下のとおりとする。ただし、カテゴリー審査の科目をあわせて行う場合は、カテゴリー審査の気象条件の設定とする。

イ. 離陸中の発動機故障、離陸中止及び計器離陸を行う場合は離陸の最低気象条件もしくは事業者が運航規程に定める最低の気象条件とする。

(注) 最低気象条件とは、「計器飛行による進入方式、出発方式及び最低気象条



件の設定基準」(空航第 105 号 昭和 46 年 3 月 12 日)等に定める最低値をいう。以下、本項において同じ。

- ロ. 着陸復行は、急激な視程の低下又は障害物の現出もしくはA T C 指示による。
- ハ. ILS 進入からの着陸は、当該空港における ILS 進入の最低気象条件(着陸に必要な最低限の地上物標を視認させること。)及び当該最低気象条件において許容される最大横風値とする。
- ニ. ILS 進入からの進入復行は、着陸に必要な地上物標を視認できない滑走路視距離の値とする。
- ホ. VOR 進入、ADF 進入、LOC 進入、RNP 進入(以下「非精密進入」という。)又は周回進入からの着陸は、最低気象条件の 150 パーセントを超えない地上視程の値とする。

3-2-8-1 実機による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。

- イ. ILS 進入からの着陸は、航空機が決心高度に達する直前。
- ロ. 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 500ft のうち、いずれか低い高度に達したとき。
- ハ. 非精密進入による直線進入からの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。
- ニ. 周回進入からの着陸又は着陸復行は、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。

3-2-8-2. 実機による計器進入においてフードを使用する場合における審査の取り扱いは、3-2-6-4 のロに準ずる。

3-2-9 決心高度及び最低降下高度は、次のとおりとする。

- イ. ILS 進入の決心高度は、滑走路進入端から 200ft (オフセット・ローカライザーの場合は 250ft) を超えない高度。
- ロ. 非精密進入又は周回進入の最低降下高度は、当該型式の航空機に適用される最低値。

3-2-10 機長の技能審査の判定は次に掲げる基準に基づき行う。

- イ. 事業者が規程類等に定める方式及び手順を順守していること。
- ロ. 要領第 8 条に掲げる要素が航空運送事業に従事する機長として適切であること。
- ハ. イ及びロに掲げるもののほか、次表に掲げる判定基準に適合すること。ただし、飛行諸元については、航空機のシステム等の機能又は制限により、次表の基準に適合すること困難である場合には、別途首席運航審査官が承認する基準によるものとする。

- 3-2-11 申請者は、運航者が設定した範囲内で自動操縦装置等を使用してもよい。  
ただし、離陸及び着陸並びに以下の科目については手動操縦とする。
- イ. (5-12) 一発動機不作動時 I L S 進入  
ロ. (5-13) 進入復行方式、又は (6-3) 着陸復行
- 3-2-12 有視界飛行方式のみにて運航することを運航者が運航規程に定めている場合にあっては、計器飛行に係る科目は省略することができる。
- 3-2-13 機長認定又は社内機長認定を受けている機長であって、型式移行を行う場合（過去に認定を受けていた航空機の型式と同一の型式に復帰しようとする場合又は複数の類似した型式の航空機について認定を受けようとする場合を含む）において、現に認定を受けている航空機の型式と極めて類似した型式について認定を受けようとする場合には、飛行基準評価審査会又は外国政府により認められた報告書（FSB Report 等）及び当該報告書に示された原差異要件（MDR）を参考に、運航者差異要件（ODR）を作成し、型式間の差異を考慮した審査を行うことにより、次表に掲げる審査科目の一部を行わないことができる。
- 3-2-14 指定本邦航空運送事業者が CBTA プログラムを実施する場合には、CBTA プログラム審査要領細則に従って、当該事業者が設定した実施方法及び判定基準に基づき、パフォーマンスに焦点を当てて審査を実施し、機長としてのコンピテンシーを有しているかどうかの評価を行うこと。この場合において、実地審査は 3-2-2 から 3-2-13 に定める要件によらないことができる。

1. 飛行準備			
番号	科目	内容	判定基準
1-1	証明書・書類	航空機登録証明書、耐空証明書、運用限界等指定書、航空日誌等運航に必要な書類の有効性の確認	1. 運航に必要な証明書、書類の有効性を確認できること。 2. 航空日誌等に所要事項を記載できること。
1-2	重量・重心位置	運航に必要な航空機の重量、重心位置等を運航管理者等の相互確認	空虚重量、全備重量、積載量等の区分を明確に理解し、重量、重心位置等運航に必要な事項が許容限界内にあることを運航管理者等と相互に確認し、許容限界内にあることを確認できること。

1-3	航空情報・気象情報	運航に必要な航空情報及び気象情報の入手並びに運航に必要な事項の確認	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. 運航に必要な情報を検討し、運航の可否が判断できること
1-4	飛行前点検	1. 外部点検及び内部点検 2. 点検において確認する諸系統及び諸装置	1. 外部点検及び内部点検の点検箇所及び操作の意味を理解し、所定の点検ができること。 2. 点検実施中、安全に配慮するとともに、審査官等の質問に対して、適切に回答ができていること。

注) 模擬飛行装置等による場合は (1-1) ～ (1-3) は省略することができる。

2. 離陸			
番号	科目	実施要領 (内容)	判定基準
2-1	始動・試運転	始動及び試運転	1. 運用限界、制限事項、異常始動等に関する知識を有し、その知識が生かされていること。 2. 円滑な始動操作及び異常始動に対応する確実な操作ができること。
2-2	地上滑走 (離陸前)	地上滑走及び離陸位置への駐機	1. 関連する運用限界、システム及び飛行場施設の知識を有し、運航に生かされていること。 2. 管制承認を正確に理解し、滑走路の状態、気象状況、飛行場の特性等に応じ、離陸位置への地上滑走並びに駐機ができること。 3. 誘導員の指示又は誘導施設を利用し、円滑に駐機できること。 4. 円滑な操作により、他機や障害物など周辺の状況を考慮した適切な速度で走行できること。

2-3	通常の離陸	通常の離陸	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 離陸性能及び関連する運用限界等の知識を有し、その知識が運航に生かされていること。</li> <li>2. 実施前のブリーフィング等の内容に準じていること。</li> <li>3. 円滑な操作であること。</li> <li>4. 飛行諸元は、運航者が設定した方式に基づく速度±5kt 以内の変化であること。ただし、設定され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。また、V2 を切らないこと。</li> </ol>
2-4	離陸中止	V1 前に任意の一発動機について出力低下を伴う異常状態とした状態での離陸の中止	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 離陸性能、運用限界及びシステム、その他の関連する知識を有し、その知識が運航に生かされていること。</li> <li>2. 機を失せず離陸中止の判断ができ、離陸中止の操作を開始できること。</li> <li>3. 適確に舵を使用し、滑走路内での直進性を保持しながら、円滑に離陸中止の操作ができること。</li> <li>4. 実施前のブリーフィング等の内容に準じていること。</li> </ol>
2-5	離陸中の発動機の故障と上昇	V1～V2 の間で任意の一発動機について出力の低下を伴う異常状態とした状態での離陸	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 離陸性能、関連する運用限界及びシステム等の知識を有し、その知識が運航に生かされていること。</li> <li>2. 一発動機不作動時の判断ができ、適確な舵を使用し、正確な離陸が実施できること。</li> <li>3. 円滑な操作であること。</li> <li>4. 実施前のブリーフィング等の内容に準じていること。</li> <li>5. 飛行諸元は、2-3 に準ずる。</li> </ol>

3. 上昇			
番号	科目	実施要領（内容）	判定基準

3-1	出発方式	管制承認に基づく所定の方式に従った飛行	1. 出発方式及びシステムに関する知識を有し、その知識が運航に生かされていること。 2. 航法施設等を適切に使用し、承認を受けた所定の方式に従って円滑に飛行できること。 3. 実施前のブリーフィング等の内容に準じていること。 4. 飛行諸元は、トラッキングを実施する場合は、 $\pm 5^{\circ}$ 以内であること。
-----	------	---------------------	---

4. 巡航			
番号	科目	実施要領（内容）	判定基準
4-1	巡航	管制承認に基づく所定の方式に従った飛行	1. 飛行のフェーズごとに必要な知識を有し、その知識が運航に生かされていること。 2. 航法施設等を適切に使用し、承認を受けた所定の方式に従って円滑に飛行できること。

5. 進入			
番号	科目	実施要領（内容）	判定基準
5-1	計器到着方式	管制承認に基づく所定の方式に従った飛行	1. 到着方式及びシステムに関する知識を有し、その知識が運航に生かされていること。 2. 航法施設等を適切に使用し、承認を受けた所定の方式に従って円滑に飛行できること。 3. 実施前のブリーフィング等の内容に準じていること。
5-2	待機方式	管制承認を要求し、受けた管制承認に基づく所定の待機方式に従った飛行	1. 必要に応じ待機経路の要求ができること。 2. 待機方式及びシステム等に関する知識を有し、その知識が運航に生かされていること。 3. 航法施設等を適切に使用し、承認を受けた所定の方式に従って円滑に飛行できること。 4. 適切な時期に待機経路からの離脱の要求ができ、引き続き進入に移行できること。

5-3	VOR 進入	VOR 進入、ADF 進入、LOC 進入又は RNP による進入であって管制承認に基づく飛行	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. VOR、ADF、LOC、RNP 進入方式、システム及び運航方式に関する知識を有し、その知識が運航に生かされていること。</li> <li>2. 選択した進入方式の承認を受けその方式に従った進入準備及び飛行ができること。</li> <li>3. 実施前のブリーフィング等の内容に準じていること。</li> <li>4. 計器飛行から目視飛行へ適切に移行し、安定した進入ができること。</li> <li>5. 円滑で安定した操作であること。</li> <li>6. 飛行諸元は、以下の通りとする。 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 運航者が定めるスキャンポリシーに従い適切にスキャンを行いながら進入できること。</li> <li>(2) 基礎旋回又は方式旋回終了時の最低降下高度が指定されている場合は、旋回終了までその高度から 100ft 以上降下しないこと。</li> <li>(3) 進入復行点（直線進入を行う場合は、VDP 又はそれに相当する地点）までに最低降下高度に到達すること。又到達後、着陸のための降下を開始するまでの高度は +50ft、-20ft 以内の変化であること。</li> <li>(4) コースからの逸脱は VOR 及び ADF 進入については ±5° 以内、LOC 進入については 1 ドット以内（エキスパンド表示される場合は通常表示の 1 ドット相当以内）であること。</li> </ol> </li> <li>7. 最終進入経路において蛇行し、又は降下角が不安定とならないこと</li> <li>8. 進入速度は以下のとおりとする。 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 滑走路進入端から 500ft 以下において運航者が設定したデビエーションコールを必要とする速度とならないこと。</li> <li>(2) 擾乱がある場合は擾乱の程度に適応した進入速度を計画できること。</li> </ol> </li> </ol>
5-4	ADF 進入		
5-5	LOC 進入		
5-6	RNP 進入		

5-7	ILS 進入	管制承認に基づく所定の ILS 進入方式に従った飛行	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ILS 進入方式、システム及び運航方式に関する知識を有し、その知識が運航に生かされていること。</li> <li>2. 実施前のブリーフィング等の内容に準じていること。</li> <li>3. 円滑で安定した操作であること。</li> <li>4. 飛行諸元は、以下の通りとする。 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 運航者が定めるスキャンポリシーに従い適切にスキャンを行いながら進入できること。</li> <li>(2) 最終進入でのローカライザー及びグライドスロープの変化は 1 ドット以内であること。対地 500ft から決心高度の間においてはローカライザー 1/3 ドット (RAW DATA 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。</li> </ol> </li> <li>5. 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。</li> <li>6. 進入速度は以下のとおりとする。 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 滑走路進入端から 500 ft 以下において運航者が設定したデビエーションコールを必要とする速度とならないこと。</li> <li>(2) 擾乱がある場合は擾乱の程度に適応した進入速度を計画できること。</li> </ol> </li> </ol>
5-8	視認進入	管制承認に基づく所定の方式に従った場周経路等の飛行	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 後方乱気流の成因とその影響その他場周飛行等に関する知識を有し、その知識が運航に生かされていること。</li> <li>2. 状況に応じた適切な飛行の計画ができ、ブリーフィング等に反映されていること。</li> <li>3. 場周飛行等においては、最低運動速度が設定された航空機にあっては +10kt 以内の変化であること。</li> <li>4. 円滑で安定した操作により場周経路等を正確に飛行できること。</li> <li>5. 先行機との間隔を適切に設定できること。</li> </ol>
5-9	場周飛行		

5-10	周回進入方式	管制承認に基づく最低気象条件に対応する区域内での周回進入	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 周回進入方式及びシステムに関する知識を有し、その知識が運航に生かされていること。</li> <li>2. 状況に応じた適切な飛行の計画ができ、ブリーフィング等に反映されていること。</li> <li>3. 飛行諸元は以下の通りとする。 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)傾斜角は <math>30^{\circ}</math> を超えないこと。</li> <li>(2)着陸のための降下を開始するまでの高度は±50ft 以内の変化あること。</li> </ol> </li> <li>4. 最終進入経路において蛇行したり降下角が不安定とならないこと。</li> <li>5. 著しく広い経路をとらないこと。</li> </ol>
5-11	一発動機不作動時の進入	任意の一発動機を不作動にした状態における進入	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 着陸性能、関連する運用限界及びシステム等の知識を有し、その知識が運航に生かされていること。</li> <li>2. 円滑で安定した操作であること。</li> <li>3. 最終進入経路において蛇行することにより経路及び降下角が不安定とならないこと。</li> <li>4. 進入速度は以下のとおりとする。 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 滑走路進入端から 500ft 以下において運航者が設定したデビエーションコールを必要とする速度とならないこと。</li> <li>(2) 擾乱がある場合は擾乱の程度に適応した進入速度を計画できること。</li> </ol> </li> </ol>
5-12	一発動機不作動時の ILS 進入	任意の一発動機を不作動にした状態における ILS 進入	5-7 に同じ。



5-13	進入復行方式	進入からの進入復行	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 進入方式及びシステムに関する知識を有し、その知識が運航に生かされていること。</li> <li>2. 機を失せず、決心高度、進入復行点において進入を継続できない状況を認識し、速やかに進入復行を判断できること。</li> <li>3. 実施前のブリーフィング等の内容に準じていること。</li> <li>4. 機体等安定後において、状況に応じた適正な飛行計画が表明または開始されること。</li> <li>5. 所定の方式により、機を失せず適切な速度及び姿勢を維持して円滑に進入復行ができること。</li> <li>6. 安定した上昇姿勢が得られ、所定の経路上を飛行できること。</li> <li>7. 航法装置等の使用が適切であること。</li> <li>8. 非精密進入からの進入復行の場合は±5°以内のトラッキングであること。</li> <li>9. ILS からの進入復行の場合は概ね LOC の延長線上にあること。</li> </ol>
------	--------	-----------	--

6. 着陸			
番号	科目	実施要領（内容）	判定基準
6-1	通常の着陸	通常の着陸	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 着陸性能及び関連する運用限界等の知識を有し、その知識が運航に生かされていること。</li> <li>2. 着陸の可否の判断が継続的にできること。</li> <li>3. 円滑で安定した操作であること。</li> <li>4. 接地点は、接地帯内の適切な位置であること。</li> <li>5. 横に流される状態で接地し、又は接地後方向が変位せず、正しく直線滑走できること。</li> <li>6. ブレーキ、リバーススラスト等の制動装置を適切に使用できること。</li> </ol>

6-2	ILS 進入からの着陸	ILS 進入からの着陸	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ILS 進入方式、システム及び運航方式に関する知識を有し、その知識が運航に生かされていること。</li> <li>2. 5-7 の進入から引き続き着陸の可否の判断が継続的にできること。</li> <li>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。</li> <li>4. 進入から引き続き滑走路中心線の延長上を進入できること。</li> <li>5. その他 6-1 に同じ。</li> </ol>
6-3	着陸復行	通常の進入における概ね対地 50ft 以下の高度での着陸復行を決意すべき状況又は審査官等の指示による着陸復行	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 着陸復行及びシステムに関する知識を有し、その知識が運航に生かされていること。</li> <li>2. 機を失せず、着陸できない状況を認識し着陸復行の決心ができること。</li> <li>3. 機を失せず、適切な速度及び姿勢を維持して、円滑な復行操作ができること。</li> <li>4. 安定した上昇姿勢が得られ、初期上昇がおおむね滑走路の延長線上を飛行できること。</li> </ol>
6-4	一発動機不作動時の着陸	任意の一発動機を不作動にした状態における着陸	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 着陸性能、関連する運用限界及びシステム等の知識を有し、その知識が運航に生かされていること。</li> <li>2. 5-12 の進入から引き続き着陸の可否の判断が継続的にできること。</li> <li>3. その他 6-1 4.～6.に同じ。</li> </ol>
6-5	フラップ上げ状態での着陸	フラップを使用しない進入及び着陸（進入部分は同時に行う進入により評価する。）（この科目はフラップ駆動動力を 1 系統しか有しない型式の航空機に適用する。）	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 着陸性能、関連する運用限界及びシステム等の知識を有し、その知識が運航に生かされていること。</li> <li>2. その他 6-1 4.～6.に同じ。</li> </ol>

7. 着陸後			
番号	科目	実施要領（内容）	判定基準
7-1	地上滑走（着陸後）	地上滑走及び駐機場への駐機	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 関連する運用限界、システム及び飛行場施設の知識を有し、運航に生かされていること。</li> <li>2. 管制承認を正確に理解し、滑走路の状態、気象状況、飛行場の特性等に応じ、駐機場への地上滑走並びに駐機ができること。</li> <li>3. 誘導員の指示又は誘導施設を利用し、円滑に駐機できること。</li> <li>4. 円滑な操作により、他機や障害物など周辺の状態を考慮した適切な速度で走行できること。</li> </ol>

8. 緊急・故障時の操作			
番号	科目	実施要領（内容）	判定基準
8-1	発動機の故障	計器飛行中の一発動機不作動状態及びその後の運航	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 関連する運用限界及びシステム等の知識を有し、その知識が運航に生かされていること。</li> <li>2. 機体等安定後において、状況に応じた適正な運航計画が示され、又は開始されること。</li> <li>3. 飛行諸元は、以下の通りとする。 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 発動機の停止の間の針路変化は<math>\pm 20^{\circ}</math>以内とする。</li> <li>(2) 一発動機不作動で高度の保持ができない場合の速度は一発動機不作動時の最良上昇率速度から<math>\pm 5\text{kt}</math>以内の変化であること。</li> </ol> </li> </ol>
8-2	飛行中の火災	飛行中の火災の発生及びその後の運航	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 関連する運用限界及びシステム等の知識を有し、その知識が運航に生かされていること。</li> <li>2. 機体等安定後において、状況に応じた適正な運航計画が表明又は開始されること。</li> <li>3. 円滑かつ適切な処置及び操作ができること。</li> </ol>

8-3	50%発動機不作動時の進入着陸（三発機以上）	三発動機を装備した航空機については中央及び左、右どちらか一方の発動機、四発動機を装備した航空機については片側二発動機をそれぞれ不作動とした状態における進入及び着陸	1. 50%発動機不作動状態での性能、関連する運用限界及びシステム等の知識を有し、その知識が運航に生かされていること 2. 事業者が設定した諸元から過度に逸脱しないこと。 3. その他 6-1 に同じ。
8-4	室内の異常な減圧	室内の異常な減圧及びその後の運航	8-2 に同じ
8-5	その他のシステム故障	その他のシステム故障及びその後の運航	8-2 に同じ

9. 飛行の管理			
番号	科目	実施要領（内容）	判定基準
9-1	飛行状況の管理	事業者が定める規程等に定められた飛行状況の管理及び運航方針に従った運航	1. スタンダードコールアウトが正しく実施できること。 2. 運航方針に従った手順を正しく実施できること。

9-2	運航に係る各システム等の使用	次の運航に係る各システムの使用 1. 防除氷系統 2. オートパイロット 3. フライトディレクター 4. 情報処理装置 5. その他の系統	1. システム等とその使用法に関する知識を有し、その知識が運航に生かされていること。 2. 適切かつ確実な操作が実施でき、必要に応じて代替措置がとれること。また、オートパイロット等の使用については科目として指定される場合を除き、事業者が定める規定等によること。 3. 必要に応じて代替措置がとれること。 4. 飛行諸元は、実施する科目に応じ、2～7の各諸元に準ずること。
9-3	管制機関との連絡	管制機関と必要な情報及び許可の送受信	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。 3. 必要に応じて ATIS 等を正しく利用できること。
9-4	乗員間等との連携	乗員間等の連携状況	乗員間等との連携が適時、緊密に行えること。

運航全般にわたる評価要素（全科目を通して評価する。）		
要素	実施要領（内容）	判定基準
知識	各科目を通してみた運航全体の能力	1. 運航に必要な正確な知識を有し、理解したうえで正しく活用できること。 2. 新しい情報を正確に運航に活用していること。
手順		当該事業者において定められた操作手順等の根拠が正確に理解され、定着していること。

操作		1. 当該事業者において定められた方式により、計器等を適切に判断し、適切な操縦操作が正確にできていること。 2. 状況に応じ安定しかつ円滑な操縦操作が実施できていること。 3. 自動操縦装置のモニターが的確であり、有効に活用ができていること。
状況認識		積極的に状況を正しく認識し、適切に業務を遂行できること。
計画・判断力		1. 先見性を持ち正しく状況を判断し、それをもとにした飛行計画が適切に組み立てられること。 2. 継続して適切な判断ができること。 3. 不測の事態に備え予期される危険を回避できること。
指揮統率・協調性		1. 他の乗務員及び地上職員等に対して積極的に指揮統率力を発揮し、協調して業務を遂行できること。 2. 乗客に対し十分な配慮ができること。
規則の遵守		積極性を持ち、規則、規定類を遵守できること。

## 第 4 章 臨時審査及び特別審査

### 4-1 機長の臨時審査

4-1-1 要領第 18 条第 3 号の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特に必要と認めた場合とは、次のいずれかに該当する場合であって、特に必要と認めたときとする。

イ. 当該機長が新規開設路線における運航を行おうとする場合

ロ. 当該機長が次に掲げる者に該当する場合

- ①機長昇格後 1 年以内の者
- ②型式移行後 1 年以内の者
- ③認定を受けた機長としての飛行時間が 100 時間又は 300 時間に至った者
- ④導入して間もない新型式機に乗務する者

ハ. 前各号の他首席運航審査官又は地方航空局先任運航審査官が特に必要と判断した場合であって、航空安全推進室長又は地方航空局統括事業安全監督官が認めた場合

4-1-2 機長の臨時審査は、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その目的に応じて指定する機長について、日時を指定して行うものとする。

#### 4-2 機長の特別審査

4-2-1 4-1の規定は、機長の特別審査に準用する。

### 第5章 査察操縦士等指名審査

#### 5-1 一般

5-1-1 査察操縦士の指名又は指名定期審査を受けようとする者は、下記の書類を国土交通大臣又は地方航空局長に提出しなければならない。

##### イ. 査察操縦士等指名審査

- |                                       |     |
|---------------------------------------|-----|
| (イ) 査察操縦士等指名審査申請書<br>(様式 9)           | 1 部 |
| (ロ) 査察操縦士等任用訓練実施報告書<br>(様式 10)        | 1 部 |
| (ハ) 航空経歴書 (航空機型式別飛行時間を含む。)<br>(様式 11) | 1 部 |

##### ロ. 査察操縦士等指名定期審査

- |                           |     |
|---------------------------|-----|
| 査察操縦士等指名定期審査申請書<br>(様式 9) | 1 部 |
|---------------------------|-----|

5-1-2 審査官は審査に先立って、査察操縦士等の候補者 (指名定期審査の場合にあつては、査察操縦士等。以下同じ。) に次の各号に定める書類の提示を求め、それぞれについての有効性及び申請書に記載されている内容を確認しなければならない。

##### イ. 航空従事者技能証明書

ロ. 操縦教育証明の証明番号並びに航空英語能力証明の証明番号及び有効期限 (申請者が当該証明を取得している場合に限る。)

ハ. 航空身体検査証明書 (限定査察操縦士の指名審査及び指名定期審査を受ける場合を除く。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。)

##### ニ. 無線従事者免許証

ホ. 航空機乗組員飛行日誌 (空乗第 2116 号、平成 7 年 11 月 15 日) 又はそれに準ずる記録

ヘ. 事業者が管理し証明した型式別等の飛行時間の記載されたもの

5-1-3 審査官は書類の確認が行えない場合、審査を開始してはならない。

また、査察操縦士等の候補者又は当該者の所属する本邦航空運送事業者は、申請書の内容を挙証するために必要な資料を審査官から求められた場合にあつては、これを添附又は提示しなければならない。

5-1-4 査察操縦士（限定査察操縦士を除く。）の指名審査及び指名定期審査については、下記のとおりとする。

イ．指名審査は、指名技能審査実施後、指名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。

ロ．要領第 33 条第 1 項の成績良好者とは、規則第 164 条の 11 第 2 項で準用する規則第 164 条の 10 の申請に係る指名定期技能審査及び指名定期路線審査ともに成績良好であった者であって、次回以降、いずれかの指名定期審査において成績良好と判定を受けなくなるまでの者をいう。ただし、当該適用を受けた場合、始めに省略する指名定期審査は指名定期技能審査とする。

5-1-5 指名技能審査を模擬飛行装置で実施する場合、指定本邦航空運送事業者は、既に指名を受けている査察操縦士等を立ち合わせなければならない。ただし、事業者が指名を受けるための初めての指名審査においては、この限りでない。

5-1-6 査察操縦士（限定査察操縦士を除く。）として業務を行う場合において右席にて審査を実施するよう規定している指定本邦航空運送事業者は、査察操縦士候補者又は査察操縦士（限定査察操縦士候補者及び限定査察操縦士を除く。）が右席での操縦能力を有する操縦士として発令されていることを挙証し、右席にて審査を受けなければならない。

5-1-7 指名審査、指名定期審査を実施する場合、審査のモデルとなる機長は、機長認定若しくは社内機長認定を受けている者又は機長候補者（機長候補者にあつては社内機長初回認定に係る審査を受ける場合に限る。）でなければならない。この場合の指名定期審査においてモデルとなった機長又は機長候補者の審査は社内機長定期審査又は社内機長認定審査とみなすことができる（指名定期審査が不合格の場合を除く。）。

ただし、航空安全推進室長又は地方航空局統括事業安全監督官が認める場合にあつては、機長候補者を指名定期審査のモデルとしてもよい。この場合、機長候補者の認定審査は審査官が実施する。

5-1-8 実地審査を行う路線は、下記のとおりとする。

イ．審査は、当該事業者の路線構成を勘案して、当該航空機が就航している区域内の代表的な路線（1 片道以上）を使用して実施する。

ロ．国際路線を運航する事業者に対し、指名審査及び指名定期路線審査を国際路線で実施する場合は、当該事業者の全便に対する国際便の割合に近づけるように努めること。

ハ．長大路線（1 片道の飛行時間が 4 時間を超える路線）での審査は 1 片道の飛行において行うものとする。

5-1-9-1 審査官は審査終了後、口頭により合格、不合格を査察操縦士等の候補者に伝え、所属する指定本邦航空運送事業者に通知書（様式 12-1、12-2、13 又は 14）



を送付する。また、必要に応じ、審査結果について講評を行うものとする。

5-1-9-2 審査官は審査終了後、当該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成績報告書（様式 15）により報告する。

5-1-9-3 要領第 33 条の成績良好とは、審査の結果が合格であって、改善すべき事項がないことをいう。

5-1-10 社内機長初回認定を行うことが認められた査察操縦士にあつては、査察操縦士の指名の効力を失うまで社内機長初回認定を行うことができる。

5-1-11 査察操縦士（限定査察操縦士を除く。）の指名を受けている者が、機長認定又は社内機長認定の効力を失った場合は、査察操縦士（限定査察操縦士を除く。）の指名の効力も同時に失うものとする。ただし、効力を失った査察操縦士（限定査察操縦士を除く。）の指名に係る指名路線基準月又は指名技能基準月又は要領第 33 条第 1 項の適用を受けた者の当該適用期限のいずれか早い方を過ぎる前に、機長認定又は社内機長認定を再取得した場合にあつては、書面審査により査察操縦士（限定査察操縦士を除く。）の指名を行うことができるものとする。なお、要領第 29 条第 1 項第 4 号又は 6 号の規定により限定査察操縦士の指名審査を受ける場合にあつては、書面審査により指名を行うことができるものとし、限定査察操縦士としての指名期間は、査察操縦士（限定査察操縦士を除く。）であったときの指名技能審査に係る指名技能基準月の次の 2 月の末日までとする。

5-1-12 査察操縦士の指名審査又は指名定期審査のうち路線審査又は技能審査の一方に合格した時点で、機長の認定の効力を失った者については、合格している路線審査又は技能審査に係る指名基準月を過ぎていなければ、機長認定を再取得後残りの路線審査又は技能審査を受ければよいものとする。

5-1-13 要領第 34 条に該当する場合が生じた時又は事業者において査察業務の職を解任した時は、現に査察業務の職にある査察操縦士を把握するため、航空法第 134 条に基づき、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様式 16 により解任の旨報告するものとする。

## 5-2 書面審査

5-2-1 査察操縦士等の候補者が所定の要件に合致していない場合は、審査を停止するものとする。

5-2-2 書面審査の科目、実施要領及び判定基準は、表 1 のとおりとする。ただし、表 1 の 2 及び 3 の科目については、指名審査の場合に限り実施するものとする。

表 1

番号	科目	実施要領	判定基準
1	機長認定	査察操縦士候補者に対して交付された機長認定通知書の写し等により、査察操縦士候補者が指名又は定期審査を受けようとする型式の航空機について機長認定を受けていることの確認	指名又は定期審査を受けようとする型式の航空機について有効な機長認定を受けていること。
2	飛行時間	航空経歴書を審査し、所定の飛行時間を有していることの確認	1. 航空法施行規則第 164 条の 9 第 1 号に規定する所定の機長時間を有すること。 2. 客席数が 60 又は最大離陸重量 が 27,000 キログラムを超える型式の航空機について指名を受けようとする場合にあっては、1.の機長時間に、要領第 27 条に規定する機長時間が含まれること。
3	任用訓練	任用訓練実施報告書等を審査し、所定の訓練を修了していることの確認	所定の訓練を修了していること。
4	法令違反	航空経歴書を審査し、法令違反のないことの確認	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。

### 5-3 口述審査

5-3-1 口述審査において、査察操縦士等の候補者が次の各号の一に該当する場合は、審査を停止するものとする。

- イ. 知識が判定基準に達していないと認められる場合
- ロ. 他の者から助言を受けた場合
- ハ. その他不正と判断される行為があった場合

5-3-2 査察操縦士の口述審査において実施すべき科目、実施要領及び判定基準は、表 2 のとおりとする。

なお臨時審査における科目は、審査目的を考慮して必要な項目について実施するものとする。

5-3-3 指定本邦航空運送事業者が CBTA プログラムを実施する場合には、CBTA プ

ログラム審査要領細則に従って、当該事業者が設定した実施方法及び判定基準に基づき、パフォーマンスに焦点を当てて審査を実施し、査察操縦士としてのコンピテンシーを有しているかどうかの評価を行う。この場合において、口述審査は5-3-2に定める要件によらないことができるものとする。

表 2

番号	科目	実施要領	判定基準
1	関連法規等	査察業務に直接必要な法規、通達等について、その重点事項の質問	1. 航空法第 72 条、同法施行規則第 163 条から第 164 条の 13 までの規定について、正しく説明できること。 2. 機長等認定・審査要領について、所要の事項を正しく説明できること。 3. この細則について、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（実地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. 気象等の状況設定の基準について、正しく理解していること。
3	社内規程及びその運用	訓練審査規程を含む社内規程について、また、その運用方法	兼任する複数の事業者にて規程類の運用の区別を正しく理解し、運用できること（複数の事業者を兼任する場合に限る）。

#### 5-4 実地審査

5-4-1 査察操縦士等の候補者が次の各号の一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。

- イ. 航空法規に違反する行為を看過した場合
- ロ. 危険な操作を看過した場合
- ハ. その他不正と判断される行為があった場合

5-4-2 路線審査にかかる実地審査は、社内における路線審査に立ち会って行うものとする。

5-4-3 模擬飛行装置等の使用が認められる科目は、実地審査において査察操縦士等の候補者が実施する審査区分に応じて3-2-6に規定する科目とする。

5-4-4 査察操縦士等の候補者が模擬飛行装置等を使用して審査を実施する場合は、模擬飛行装置の操作卓にて審査業務を実施することとする。

5-4-5 路線審査及び技能審査における実地審査において実施すべき科目、実施要領及び判定基準は表3のとおりとする。

なお、臨時審査における科目は、審査目的を考慮して必要な項目について実施するものとする。

5-4-6 指定本邦航空運送事業者がCBTAプログラムを実施する場合には、CBTAプログラム審査要領細則に従って、当該事業者が設定した実施方法及び判定基準に基づき、パフォーマンスに焦点を当てて審査を実施し、査察操縦士としてのコンピテンシーを有しているかどうかの評価を行う。この場合において、実地審査は5-4-3及び5-4-5に定める要件によらないことができるものとする。

表3

番号	科目	実施要領	判定基準
1	書類の確認の方法	審査計画に従った書類の確認	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	審査計画に従った口述審査	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。 2. 口述審査の実施に当たっては、次の各項について、十分な配慮がなされていること。 (1) 審査の種類に応じた適切な内容であること。 (2) 質問の趣旨が明確であること。 (3) 質問の時期が適切であること。 (4) 質問の種類が偏らぬよう選択されていること。 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。 4. 上記各項について、兼任する複数の事業者それぞれに対応できること（複数の事業者を兼任する場合に限る。）。

3	実地審査の方法	飛行計画に従った実地審査	<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各項について、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を行った申請者に対し、直ちに適切な措置がとれること。</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執れること。</p> <p>(9) フードを適切に使用できること。</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) 模擬飛行装置等を使用する場合は気象等の状況設定が適切にできること。</p> <p>(12) 3-2-2-1 のただし書きの場合その後の指示が適切にできること。</p> <p>(注) (4) ～ (7) については運航乗務員の編成内で審査業務を行った査察操縦士に適用する。</p> <p>(8) 以降の項目は技能審査の場合に限る。</p> <p>3. 上記各項について、兼任する複数の事業者それぞれに対応できること（複数の事業者を兼任する場合に限る。）。</p>
---	---------	--------------	--

4	評価の方法	審査終了後の審査結果の講評、判定及び報告書の作成	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。 2. 審査結果について、簡潔に講評できること。 3. 個癖又は矯正すべき点等について、的確に指摘できること。 4. 成績不良又は適性に疑いがある場合、適切な措置がとれること。 5. 厳正な運航全般にわたる判定を行い正確な報告書を作成できること。 6. 上記各項について、兼任する複数の事業者それぞれに対応できること（複数の事業者を兼任する場合に限る。）。
---	-------	--------------------------	--

## 第6章 審査の判定

6-1 審査において、申請者が所定の各フェーズ又は各科目（以下「科目等」という。）を終了し、すべての科目等及び運航全般にわたる評価要素が判定基準に達しているときは合格と判定する。

6-2 審査において、申請者が審査を拒否した場合又は審査の停止等により判定基準に達しない科目等若しくは運航全般にわたる評価要素があった場合は不合格と判定する。

ただし、審査の判定に当たっては、申請者が細則に定める判定基準から逸脱した場合であっても、その時の状況及びその修正又は回復の適否を考慮し、総合的に操縦士又は査察操縦士等としての技能に信頼性があると認められるときは合格とする。

### 附 則

1. この細則は平成12年2月1日から適用する。
2. 「機長路線資格等認定・審査要領実施細則」（昭和60年4月25日空航第352号）は廃止する。

附 則（平成12年4月28日）

この細則は平成12年4月28日から適用する。

附 則（平成12年12月20日）

この細則は平成12年12月20日から適用する。

附 則（平成13年7月31日）

この細則は平成 13 年 8 月 1 日から適用する。

附 則（平成 14 年 4 月 11 日）

この細則は平成 14 年 4 月 11 日から適用する。

附 則（平成 15 年 3 月 28 日）

この細則は平成 15 年 4 月 1 日から適用する。

附 則（平成 16 年 4 月 1 日）

1. この細則は平成 17 年 1 月 1 日から適用する。

2. 定期審査において旧「模擬飛行装置等認定要領」（空航第 324 号、空検第 237 号、空乗第 2038 号 昭和 60 年 4 月 25 日）において第 2 種模擬飛行装置として認定を受けていた B747 型模擬飛行装置及び第 3 種模擬飛行装置として認定を受けていた YS11 型模擬飛行装置を使用する場合については、旧「機長等認定・審査要領細則」（空航第 1022 号 平成 12 年 12 月 20 日）別表 2～4 を適用するものとする。

附 則（平成 18 年 6 月 7 日）

この細則は平成 18 年 6 月 7 日から適用する。

附 則（平成 18 年 8 月 1 日）

この細則は平成 18 年 8 月 1 日から適用する。

附 則（平成 18 年 9 月 1 日）

この細則は平成 18 年 9 月 1 日から適用する。

附 則（平成 18 年 9 月 28 日）

この細則は平成 18 年 10 月 1 日から適用する。

附 則（平成 18 年 9 月 29 日）

この細則は平成 18 年 11 月 1 日から適用する。

附 則（平成 20 年 9 月 30 日）

この細則は平成 20 年 9 月 30 日から適用する。

附 則（平成 21 年 2 月 27 日）

1. この細則は平成 21 年 2 月 27 日から適用する。

2. この通達の適用の際、現に旧様式にて通知されている通知書は、改正後の通達の様式による通知書とみなす。

附 則（平成 22 年 8 月 25 日）

この要領は、平成 23 年 2 月 1 日から適用する。ただし、1-5、2-2-2、3-2-2-1、3-2-2-2、3-2-3、3-2-6-3、3-2-8-1、3-2-9、5-2-2 及び 5-3-2 の規定については、平成 22 年 8 月 25 日から適用する。この場合、従前の「3-2-6-3」は「3-2-6-4」と読み替えるものとする。

附 則（平成 23 年 6 月 30 日）

この細則は平成 23 年 7 月 1 日から適用する。

附 則（平成 25 年 11 月 12 日）

1. この細則は、平成 25 年 11 月 15 日から適用する。
2. この通達の適用の際、現に旧様式にて通知されている通知書は、改正後の通達の様式による通知書とみなす。

附 則（平成 29 年 3 月 31 日）

この細則は平成 29 年 4 月 1 日から適用する。

附 則（平成 31 年 4 月 1 日）

この細則は平成 31 年 4 月 1 日から適用する。

附 則（令和 2 年 10 月 23 日 国官参事第 560 号）「航空に係る技術的な規制の見直しについて（報告書）」（平成 29 年 8 月 2 日）に基づく機長認定制度の見直しに関する改正  
この細則は令和 2 年 10 月 23 日から適用する。

附 則（令和 4 年 3 月 29 日 国官参事第 826 号）

この細則は、令和 4 年 4 月 1 日から適用する。

附 則（令和 6 年 3 月 29 日 国官参航安第 1236 号）

この細則は、令和 6 年 4 月 1 日から適用する。

附 則（令和 7 年 6 月 30 日国官参航安第 263 号）

この細則は、令和 7 年 6 月 30 日から適用する



別表1

実機を使用する場合

	No.	科 目	機長認定審査	定期審査	定期審査 (中間基準月に国土交通 大臣の指定する訓練を 実施した場合の基準月)	定期審査 (中間基準月)
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. 離陸	2-1	始動・試運転	◎ 注1	◎ 注1	◎ 注1	◎ 注1
	2-2	地上滑走	◎	◎	◎	◎
	2-3	通常の離陸	◎	◎	◎	◎
	2-4	離陸中止	◎	◎	◎	◎
	2-5	離陸中の発動機の故障と上昇	◎ 注2	◎ 注2	◎ 注2	◎ 注2
3. 上昇	3-1	出発方式	△	△	△	△
4. 巡航	4-1	巡航	△	△	△	△
5. 進入	5-1	計器到着方式	△	△	△	△
	5-2	待機方式	※	※	※	※
	5-3	VOR進入	いずれか1つ	いずれか1つ	※	※
	5-4	ADF進入				
	5-5	LOC進入				
	5-6	RNP進入				
	5-7	ILS進入	○ 注3	○ 注3	○ 注3	○ 注3
	5-8	視認進入	※	※	※	※
	5-9	場周飛行	◎	◎	※	※
	5-10	周回進入方式	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4
	5-11	1発動機不動作時の進入	○ 注2, 3	○ 注2, 3	○ 注2, 3	○ 注2, 3
	5-12	1発動機不動作時の ILS進入	◎ 注2	◎ 注2	◎ 注2	◎ 注2
	5-13	進入復行方式	◎	◎	◎	◎
6. 着陸	6-1	通常の着陸	◎	△	△	△
	6-2	ILS進入からの着陸	◎	◎	◎	◎
	6-3	着陸復行	◎	◎	◎	◎
	6-4	1発動機不動作時の着陸	◎ 注2, 7	◎ 注2, 7	◎ 注2, 7	◎ 注2, 7
	6-5	フラップ上げ状態での着陸	◎ 注5	◎ 注5	◎ 注5	◎ 注5
7. 地上滑走(着陸後)	7-1	地上滑走(着陸後)及び駐機場への駐機	△	△	△	△
8. 緊急、故障時の操作	8-1	発動機の故障	◎ 注6	△ 注6	※ 注6	※ 注6
	8-2	飛行中の火災	◎	◇	◇	◇
	8-3	50%発動機不動作時の進入着陸	◎ 注2, 4	◎ 注2, 4	◎ 注2, 4	◎ 注2, 4
	8-4	室内の異常な減圧	◎	◇	◇	◇
	8-5	その他のシステムの故障	◇	◇	◇	◇
9. 飛行の管理	9-1	飛行状況の管理	△	△	△	△
	9-2	運航に係る各システム等の使用	△	△	△	△
	9-3	管制機関との連絡	△	△	△	△
	9-4	乗員間等との連携	△	△	△	△
運航全般にわたる評価要素		知 識	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	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
		手 順				
		操 作				
		状況認識				
		計画・判断力				
		指揮統率・協調性				
		規則の遵守				

◎ : 必須科目。ただし、他の科目との同時実施可能。

○ : 類似した科目を実施することで実施したとみなすことができる。

△ : 一連の実運航を模擬した中で評価判定する。

◇ : 選択科目(1科目以上実施)。

※ : 実施した場合は評価判定する。

注1 : 異常状態が生じた場合はその対応操作、手順は評価・判定の対象とする。

注2 : 発動機は模擬不動作でもよい。

注3 : 5-12(1発動機不動作時のILS進入)を実施したことで評価判定することができる。

注4 : 5-10(周回進入方式)または8-3(50%発動機不動作時の進入及び着陸)のいずれかを実施する。

注5 : フラップ駆動動力を1系統しか有しない型式の航空機の場合実施する。ただし、定期訓練等で実施した場合は省略することができる。

注6 : 定期訓練等で実施した場合は模擬不動作でもよい。 2-5を実施した場合実施したものとみなすことができる。

注7 : 8-3(50%発動機不動作時の進入着陸)を実施した場合は省略することができる。

別表2

模擬飛行装置レベルDを使用する場合

	No.	科 目	機長認定審査	定期審査	定期審査 (中間基準月に国土交通 大臣の指定する訓練を 実施した場合の基準月)	定期審査 (中間基準月)
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. 離陸	2-1	始動・試運転	◎ 注1	△	△	△
	2-2	地上滑走	◎	△	△	△
	2-3	通常の離陸	◎	△	△	△
	2-4	離陸中止	◎	◎	◎	◎
	2-5	離陸中の発動機の故障と上昇	◎	◎	◎	◎
3. 上昇	3-1	出発方式	△	△	△	△
4. 巡航	4-1	巡航	△	△	△	△
5. 進入	5-1	計器到着方式	△	△	△	△
	5-2	待機方式	※	※	※	※
	5-3	VOR進入	いずれか1つ	いずれか1つ	※	※
	5-4	ADF進入				
	5-5	LOC進入				
	5-6	RNP進入				
	5-7	ILS進入	○ 注2	○ 注2	○ 注2	○ 注2
	5-8	視認進入	○ 注3	○ 注3	○ 注3	○ 注3
	5-9	場周飛行	◎	○ 注3	○ 注3	○ 注3
	5-10	周回進入方式	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4
	5-11	1発動機不作動時の進入	○ 注2	○ 注2	○ 注2	○ 注2
	5-12	1発動機不作動時の ILS進入	◎	◎	◎	◎
	5-13	進入復行方式	◎	◎	◎	◎
6. 着陸	6-1	通常の着陸	◎	△	△	△
	6-2	ILS進入からの着陸	◎	◎	◎	※
	6-3	着陸復行	◎	◎	◎	◎
	6-4	1発動機不作動時の着陸	◎ 注7	◎ 注7	◎ 注7	◎ 注7
	6-5	フラップ上げ状態での着陸	◎ 注5	◎ 注5	◎ 注5	◎ 注5
7. 地上滑走(着陸後)	7-1	地上滑走(着陸後)及び駐機場への駐機	△	△	△	△
8. 緊急、故障時の操作	8-1	発動機の故障	◎ 注6	◎ 注6	◎ 注6	◎ 注6
	8-2	飛行中の火災	◎	◇	◇	◇
	8-3	50%発動機不作動時の進入着陸	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4
	8-4	室内の異常な減圧	◇	◇	◇	◇
	8-5	その他のシステムの故障	◇	◇	◇	◇
9. 飛行の管理	9-1	飛行状況の管理	△	△	△	△
	9-2	運航に係る各システム等の使用	△	△	△	△
	9-3	管制機関との連絡	△	△	△	△
	9-4	乗員間等との連携	△	△	△	△
運航全般にわたる評価要素		知 識	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	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
		手 順				
		操 作				
		状況認識				
		計画・判断力				
		指揮統率・協調性				
		規則の遵守				

◎ : 必須科目。ただし、他の科目との同時実施可能。

○ : 類似した科目を実施することで実施したとみなすことができる。

△ : 一連の実運航を模擬した中で評価判定する。

◇ : 選択科目(1科目以上実施)。

※ : 実施した場合は評価判定する。

注1 : 異常状態を含むこと。

注2 : 5-12(1発動機不作動時のILS進入)を実施したことで評価判定することができる。

注3 : 5-10(周回進入方式)を実施したことで評価判定することができる。

注4 : 5-10(周回進入方式)または8-3(50%発動機不作動時の進入及び着陸)のいずれかを実施する。

注5 : フラップ駆動動力を1系統しか有しない型式の航空機の場合実施する。ただし、定期訓練等で実施した場合は省略することができる。

注6 : 2-5(離陸中の発動機故障と上昇)を実施した場合実施したものとみなすことができる。

注7 : 8-3(50%発動機不作動時の進入着陸)を実施した場合は省略することができる。

別表3

模擬飛行装置レベルCを使用する場合

	No.	科 目	機長認定審査	定期審査	定期審査 (中間基準月に国土交通 大臣の指定する訓練を 実施した場合の基準月)	定期審査 (中間基準月)
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. 離陸	2-1	始動・試運転	◎ 注1	△	△	△
	2-2	地上滑走	◎	△	△	△
	2-3	通常の離陸	◎	△	△	△
	2-4	離陸中止	◎	◎	◎	◎
	2-5	離陸中の発動機の故障と上昇	◎	◎	◎	◎
3. 上昇	3-1	出発方式	△	△	△	△
4. 巡航	4-1	巡航	△	△	△	△
5. 進入	5-1	計器到着方式	△	△	△	△
	5-2	待機方式	※	※	※	※
	5-3	VOR進入	いずれか1つ	いずれか1つ	※	※
	5-4	ADF進入				
	5-5	LOC進入				
	5-6	RNP進入				
	5-7	ILS進入	○ 注2	○ 注2	○ 注2	○ 注2
	5-8	視認進入	○ 注3	○ 注3	○ 注3	○ 注3
	5-9	場周飛行	◎	○ 注3	○ 注3	○ 注3
	5-10	周回進入方式	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4
	5-11	1発動機不作動時の進入	○ 注2	○ 注2	○ 注2	○ 注2
	5-12	1発動機不作動時の ILS進入	◎	◎	◎	◎
	5-13	進入復行方式	◎	◎	◎	◎
6. 着陸	6-1	通常の着陸	◎	△	△	△
	6-2	ILS進入からの着陸	◎	◎	◎	※
	6-3	着陸復行	◎	◎	◎	◎
	6-4	1発動機不作動時の着陸	◎ 注7	◎ 注7	◎ 注7	◎ 注7
	6-5	フラップ上げ状態での着陸	◎ 注5	◎ 注5	◎ 注5	◎ 注5
7. 地上滑走(着陸後)	7-1	地上滑走(着陸後)及び駐機場への駐機	△	△	△	△
8. 緊急、故障時の操作	8-1	発動機の故障	◎ 注6	◎ 注6	◎ 注6	◎ 注6
	8-2	飛行中の火災	◎	◇	◇	◇
	8-3	50%発動機不作動時の進入着陸	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4
	8-4	室内の異常な減圧	◇	◇	◇	◇
	8-5	その他のシステムの故障	◇	◇	◇	◇
9. 飛行の管理	9-1	飛行状況の管理	△	△	△	△
	9-2	運航に係る各システム等の使用	△	△	△	△
	9-3	管制機関との連絡	△	△	△	△
	9-4	乗員間等との連携	△	△	△	△
運航全般にわたる評価要素		知 識	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	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
		手 順				
		操 作				
		状況認識				
		計画・判断力				
		指揮統率・協調性				
		規則の遵守				

◎ : 必須科目。ただし、他の科目との同時実施可能。

○ : 類似した科目を実施することで実施したとみなすことができる。

△ : 一連の実運航を模擬した中で評価判定する。

◇ : 選択科目(1科目以上実施)。

※ : 実施した場合は評価判定する。

注1 : 異常状態を含むこと。

注2 : 5-12(1発動機不作動時のILS進入)を実施したことで評価判定することができる。

注3 : 5-10(周回進入方式)を実施したことで評価判定することができる。

注4 : 5-10(周回進入方式)または8-3(50%発動機不作動時の進入及び着陸)のいずれかを実施する。

注5 : フラップ駆動動力を1系統しか有しない型式の航空機の場合実施する。ただし、定期訓練等で実施した場合は省略することができる。

注6 : 2-5(離陸中の発動機故障と上昇)を実施した場合実施したものとみなすことができる。

注7 : 8-3(50%発動機不作動時の進入着陸)を実施した場合は省略することができる。

別表4

模擬飛行装置レベルBを使用する場合

	No.	科 目	機長認定審査	定期審査	定期審査 (中間基準月に国土交通 大臣の指定する訓練を 実施した場合の基準月)	定期審査 (中間基準月)
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. 離陸	2-1	始動・試運転	◎ 注1	△	△	△
	2-2	地上滑走	×	◎	△	△
	2-3	通常の離陸	×	◎	△	△
	2-4	離陸中止	◎	◎	◎	◎
	2-5	離陸中の発動機の故障と上昇	◎	◎	◎	◎
3. 上昇	3-1	出発方式	△	△	△	△
4. 巡航	4-1	巡航	△	△	△	△
5. 進入	5-1	計器到着方式	△	△	△	△
	5-2	待機方式	※	※	※	※
	5-3	VOR進入	いずれか1つ	いずれか1つ	※	※
	5-4	ADF進入				
	5-5	LOC進入				
	5-6	RNP進入				
	5-7	ILS進入	○ 注2	○ 注2	○ 注2	○ 注2
	5-8	視認進入	○ 注3	○ 注3	○ 注3	○ 注3
	5-9	場周飛行	◎	○ 注3	○ 注3	○ 注3
	5-10	周回進入方式	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4
	5-11	1発動機不動作時の進入	○ 注2	○ 注2	○ 注2	○ 注2
	5-12	1発動機不動作時の ILS進入	◎	◎	◎	◎
	5-13	進入復行方式	◎	◎	◎	◎
6. 着陸	6-1	通常の着陸	×	◎	△	△
	6-2	ILS進入からの着陸	×	◎	◎	※
	6-3	着陸復行	◎	◎	◎	◎
	6-4	1発動機不動作時の着陸	×	◎ 注7	◎ 注7	◎ 注7
	6-5	フラップ上げ状態での着陸	×	◎ 注5	◎ 注5	◎ 注5
7. 地上滑走(着陸後)	7-1	地上滑走(着陸後)及び駐機場への駐機	△	△	△	△
8. 緊急、故障時の操作	8-1	発動機の故障	◎ 注6	◎ 注6	◎ 注6	◎ 注6
	8-2	飛行中の火災	◎	◇	◇	◇
	8-3	50%発動機不動作時の進入着陸	×	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4
	8-4	室内の異常な減圧	◇	◇	◇	◇
	8-5	その他のシステムの故障	◇	◇	◇	◇
9. 飛行の管理	9-1	飛行状況の管理	△	△	△	△
	9-2	運航に係る各システム等の使用	△	△	△	△
	9-3	管制機関との連絡	△	△	△	△
	9-4	乗員間等との連携	△	△	△	△
運航全般にわたる評価要素	知識		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	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
	手 順					
	操 作					
	状況認識					
	計画・判断力					
	指揮統率・協調性					
	規則の遵守					

◎ : 必須科目。ただし、他の科目との同時実施可能。

○ : 類似した科目を実施することで実施したとみなすことができる。

△ : 一連の実運航を模擬した中で評価判定する。

◇ : 選択科目(1科目以上実施)。

※ : 実施した場合は評価判定する。

× : 実機、「模擬飛行装置レベルD」もしくは「模擬飛行装置レベルC」で実施すること。

注1 : 異常状態を含むこと。

注2 : 5-12(1発動機不動作時のILS進入)を実施したことで評価判定することができる。

注3 : 5-10(周回進入方式)を実施したことで評価判定することができる。

注4 : 5-10(周回進入方式)または8-3(50%発動機不動作時の進入及び着陸)のいずれかを実施する。

注5 : フラップ駆動動力を1系統しか有しない型式の航空機の場合実施する。ただし、定期訓練等で実施した場合は省略することができる。

注6 : 2-5(離陸中の発動機故障と上昇)を実施した場合実施したものとみなすことができる。

注7 : 8-3(50%発動機不動作時の進入着陸)を実施した場合は省略することができる。

別表5

模擬飛行装置レベルAを使用する場合

	No.	科 目	機長認定審査	定期審査	定期審査 (中間基準月に国土交通 大臣の指定する訓練を 実施した場合の基準月)	定期審査 (中間基準月)
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. 離陸	2-1	始動・試運転	◎ 注1	△	△	△
	2-2	地上滑走	×	◎	△	△
	2-3	通常の離陸	×	◎	△	△
	2-4	離陸中止	◎	◎	◎	◎
	2-5	離陸中の発動機の故障と上昇	◎	◎	◎	◎
3. 上昇	3-1	出発方式	△	△	△	△
4. 巡航	4-1	巡航	△	△	△	△
5. 進入	5-1	計器到着方式	△	△	△	△
	5-2	待機方式	※	※	※	※
	5-3	VOR進入	いずれか1つ	いずれか1つ	※	※
	5-4	ADF進入				
	5-5	LOC進入				
	5-6	RNP進入				
	5-7	ILS進入	○ 注2	○ 注2	○ 注2	○ 注2
	5-8	視認進入	○ 注3	○ 注3	○ 注3	○ 注3
	5-9	場周飛行	◎	○ 注3	○ 注3	○ 注3
	5-10	周回進入方式	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4
	5-11	1発動機不動作時の進入	○ 注2	○ 注2	○ 注2	○ 注2
	5-12	1発動機不動作時の ILS進入	◎	◎	◎	◎
	5-13	進入復行方式	◎	◎	◎	◎
6. 着陸	6-1	通常の着陸	×	◎	△	△
	6-2	ILS進入からの着陸	×	◎	◎	※
	6-3	着陸復行		◎	◎	◎
	6-4	1発動機不動作時の着陸	×	◎ 注7	◎ 注7	◎ 注7
	6-5	フラップ上げ状態での着陸	×	◎ 注5	◎ 注5	◎ 注5
7. 地上滑走(着陸後)	7-1	地上滑走(着陸後)及び駐機場への駐機	△	△	△	△
8. 緊急、故障時の操作	8-1	発動機の故障	◎ 注6	◎ 注6	◎ 注6	◎ 注6
	8-2	飛行中の火災	◎	◇	◇	◇
	8-3	50%発動機不動作時の進入着陸	×	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4
	8-4	室内の異常な減圧	◇	◇	◇	◇
	8-5	その他のシステムの故障	◇	◇	◇	◇
9. 飛行の管理	9-1	飛行状況の管理	△	△	△	△
	9-2	運航に係る各システム等の使用	△	△	△	△
	9-3	管制機関との連絡	△	△	△	△
	9-4	乗員間等との連携	△	△	△	△
運航全般にわたる評価要素		知 識	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	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
		手 順				
		操 作				
		状況認識				
		計画・判断力				
		指揮統率・協調性				
		規則の遵守				

◎ : 必須科目。ただし、他の科目との同時実施可能。

○ : 類似した科目を実施することで実施したとみなすことができる。

△ : 一連の実運航を模擬した中で評価判定する。

◇ : 選択科目(1科目以上実施)。

※ : 実施した場合は評価判定する。

× : 実機、「模擬飛行装置レベルD」もしくは「模擬飛行装置レベルC」で実施すること。

注1 : 異常状態を含むこと。

注2 : 5-12(1発動機不動作時のILS進入)を実施したことで評価判定することができる。

注3 : 5-10(周回進入方式)を実施したことで評価判定することができる。

注4 : 5-10(周回進入方式)または8-3(50%発動機不動作時の進入及び着陸)のいずれかを実施する。

注5 : フラップ駆動動力を1系統しか有しない型式の航空機の場合実施する。ただし、定期訓練等で実施した場合は省略することができる。

注6 : 2-5(離陸中の発動機故障と上昇)を実施した場合実施したものとみなすことができる。

注7 : 8-3(50%発動機不動作時の進入着陸)を実施した場合は省略することができる。

別表6

飛行訓練装置レベル7を使用する場合

	No.	科 目	機長認定審査	定期審査	定期審査 (中間基準月に国土交通 大臣の指定する訓練を 実施した場合の基準月)	定期審査 (中間基準月)
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. 離陸	2-1	始動・試運転	◎ 注1	△	△	△
	2-2	地上滑走	×	◎	△	△
	2-3	通常の離陸	×	◎	△	△
	2-4	離陸中止	∨	◎	◎	◎
	2-5	離陸中の発動機の故障と上昇	×	◎	◎	◎
3. 上昇	3-1	出発方式	△	△	△	△
4. 巡航	4-1	巡航	△	△	△	△
5. 進入	5-1	計器到着方式	△	△	△	△
	5-2	待機方式	※	※	※	※
	5-3	VOR進入	いずれか1つ	いずれか1つ	※	※
	5-4	ADF進入				
	5-5	LOC進入				
	5-6	RNP進入				
	5-7	ILS進入	○ 注2	○ 注2	○ 注2	○ 注2
	5-8	視認進入	×	○ 注3	○ 注3	○ 注3
	5-9	場周飛行	×	◎	○ 注3	○ 注3
	5-10	周回進入方式	×	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4
	5-11	1発動機不動作時の進入	○ 注2	○ 注2	○ 注2	○ 注2
	5-12	1発動機不動作時の ILS進入	×	◎	◎	◎
	5-13	進入復行方式	☆	◎	◎	◎
6. 着陸	6-1	通常の着陸	×	◎	△	△
	6-2	ILS進入からの着陸	×	◎	◎	※
	6-3	着陸復行	×	◎	◎	◎
	6-4	1発動機不動作時の着陸	×	◎ 注7	◎ 注7	◎ 注7
	6-5	フラップ上げ状態での着陸	×	◎ 注5	◎ 注5	◎ 注5
7. 地上滑走(着陸後)	7-1	地上滑走(着陸後)及び駐機場への駐機	△	△	△	△
8. 緊急、故障時の操作	8-1	発動機の故障	◎ 注6	◎ 注6	◎ 注6	◎ 注6
	8-2	飛行中の火災	◎	◇	◇	◇
	8-3	50%発動機不動作時の進入着陸	×	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4
	8-4	室内の異常な減圧	◇	◇	◇	◇
	8-5	その他のシステムの故障	◇	◇	◇	◇
9. 飛行の管理	9-1	飛行状況の管理	△	△	△	△
	9-2	運航に係る各システム等の使用	△	△	△	△
	9-3	管制機関との連絡	△	△	△	△
	9-4	乗員間等との連携	△	△	△	△
運航全般にわたる評価要素		知 識	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	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
		手 順				
		操 作				
		状況認識				
		計画・判断力				
		指揮統率・協調性				
		規則の遵守				

◎ : 必須科目。ただし、他の科目との同時実施可能。

○ : 類似した科目を実施することで実施したとみなすことができる。

△ : 一連の実運航を模擬した中で評価判定する。

◇ : 選択科目(1科目以上実施)。

※ : 実施した場合は評価判定する。

∨ : ビジュアル装置を有する場合実施可

☆ : 1発動機不動作での実施は不可

× : 実機、「模擬飛行装置レベルD」もしくは「模擬飛行装置レベルC」で実施すること。

注1 : 異常状態を含むこと。

注2 : 5-12(1発動機不動作時のILS進入)を実施したことで評価判定することができる。

注3 : 5-10(周回進入方式)を実施したことで評価判定することができる。

注4 : 5-10(周回進入方式)または8-3(50%発動機不動作時の進入及び着陸)のいずれかを実施する。

注5 : フラップ駆動動力を1系統しか有しない型式の航空機の場合実施する。ただし、定期訓練等で実施した場合は省略することができる。

注6 : 2-5(離陸中の発動機故障と上昇)を実施した場合実施したものとみなすことができる。

注7 : 8-3(50%発動機不動作時の進入着陸)を実施した場合は省略することができる。

別表7

飛行訓練装置レベル6を使用する場合

	No.	科 目	機長認定審査	定期審査	定期審査 (中間基準月に国土交通 大臣の指定する訓練を 実施した場合の基準月)	定期審査 (中間基準月)
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. 離陸	2-1	始動・試運転	◎ 注1	△	△	△
	2-2	地上滑走	×	◎	△	△
	2-3	通常の離陸	×	◎	△	△
	2-4	離陸中止	▽	◎	◎	◎
	2-5	離陸中の発動機の故障と上昇	×	◎	◎	◎
3. 上昇	3-1	出発方式	△	△	△	△
4. 巡航	4-1	巡航	△	△	△	△
5. 進入	5-1	計器到着方式	△	△	△	△
	5-2	待機方式	※	※	※	※
	5-3	VOR進入	いずれか1つ	いずれか1つ	※	※
	5-4	ADF進入				
	5-5	LOC進入				
	5-6	RNP進入				
	5-7	ILS進入	○ 注2	○ 注2	○ 注2	○ 注2
	5-8	視認進入	×	○ 注3	○ 注3	○ 注3
	5-9	場周飛行	×	◎	○ 注3	○ 注3
	5-10	周回進入方式	×	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4
	5-11	1発動機不動作時の進入	○ 注2	○ 注2	○ 注2	○ 注2
	5-12	1発動機不動作時の ILS進入	×	◎	◎	◎
	5-13	進入復行方式	☆	◎	◎	◎
6. 着陸	6-1	通常の着陸	×	◎	△	△
	6-2	ILS進入からの着陸	×	◎	◎	※
	6-3	着陸復行	×	◎	◎	◎
	6-4	1発動機不動作時の着陸	×	◎ 注7	◎ 注7	◎ 注7
	6-5	フラップ上げ状態での着陸	×	◎ 注5	◎ 注5	◎ 注5
7. 地上滑走(着陸後)	7-1	地上滑走(着陸後)及び駐機場への駐機	△	△	△	△
8. 緊急、故障時の操作	8-1	発動機の故障	◎ 注6	◎ 注6	◎ 注6	◎ 注6
	8-2	飛行中の火災	◎	◇	◇	◇
	8-3	50%発動機不動作時の進入着陸	×	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4
	8-4	室内の異常な減圧	◇	◇	◇	◇
	8-5	その他のシステムの故障	◇	◇	◇	◇
9. 飛行の管理	9-1	飛行状況の管理	△	△	△	△
	9-2	運航に係る各システム等の使用	△	△	△	△
	9-3	管制機関との連絡	△	△	△	△
	9-4	乗員間等との連携	△	△	△	△
運航全般にわたる評価要素		知 識	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	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
		手 順				
		操 作				
		状況認識				
		計画・判断力				
		指揮統率・協調性				
		規則の遵守				

◎ : 必須科目。ただし、他の科目との同時実施可能。

○ : 類似した科目を実施することで実施したとみなすことができる。

△ : 一連の実運航を模擬した中で評価判定する。

◇ : 選択科目(1科目以上実施)。

※ : 実施した場合は評価判定する。

▽ : ビジュアル装置を有する場合実施可

☆ : 1発動機不動作での実施は不可

× : 実機、「模擬飛行装置レベルD」もしくは「模擬飛行装置レベルC」で実施すること。

注1 : 異常状態を含むこと。

注2 : 5-12(1発動機不動作時のILS進入)を実施したことで評価判定することができる。

注3 : 5-10(周回進入方式)を実施したことで評価判定することができる。

注4 : 5-10(周回進入方式)または8-3(50%発動機不動作時の進入及び着陸)のいずれかを実施する。

注5 : フラップ駆動動力を1系統しか有しない型式の航空機の場合実施する。ただし、定期訓練等で実施した場合は省略することができる。

注6 : 2-5(離陸中の発動機故障と上昇)を実施した場合実施したものとみなすことができる。

注7 : 8-3(50%発動機不動作時の進入着陸)を実施した場合は省略することができる。

別表8

飛行訓練装置レベル5を使用する場合

	No.	科 目	機長認定審査	定期審査	定期審査 (中間基準月に国土交通 大臣の指定する訓練を 実施した場合の基準月)	定期審査 (中間基準月)
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. 離陸	2-1	始動・試運転	◎ 注1	△	△	△
	2-2	地上滑走	×	◎	△	△
	2-3	通常の離陸	×	◎	△	△
	2-4	離陸中止	×	◎	◎	◎
	2-5	離陸中の発動機の故障と上昇	×	◎	◎	◎
3. 上昇	3-1	出発方式	×	△	△	△
4. 巡航	4-1	巡航	△	△	△	△
5. 進入	5-1	計器到着方式	×	△	△	△
	5-2	待機方式	×	※	※	※
	5-3	VOR進入	★	いずれか1つ	いずれか1つ	※
	5-4	ADF進入	★			
	5-5	LOC進入	★			
	5-6	RNP進入	★			
	5-7	ILS進入	★	○ 注2	○ 注2	○ 注2
	5-8	視認進入	×	○ 注3	○ 注3	○ 注3
	5-9	場周飛行	×	◎	○ 注3	○ 注3
	5-10	周回進入方式	×	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4
	5-11	1発動機不動作時の進入	×	○ 注2	○ 注2	○ 注2
	5-12	1発動機不動作時の ILS進入	×	◎	◎	◎
	5-13	進入復行方式	×	◎	◎	◎
6. 着陸	6-1	通常の着陸	×	◎	△	△
	6-2	ILS進入からの着陸	×	◎	◎	※
	6-3	着陸復行	×	◎	◎	◎
	6-4	1発動機不動作時の着陸	×	◎ 注7	◎ 注7	◎ 注7
	6-5	フラップ上げ状態での着陸	×	◎ 注5	◎ 注5	◎ 注5
7. 地上滑走(着陸後)	7-1	地上滑走(着陸後)及び駐機場への駐機	△	△	△	△
8. 緊急、故障時の操作	8-1	発動機の故障	A	◎ 注6	◎ 注6	◎ 注6
	8-2	飛行中の火災	A	◎	◇	◇
	8-3	50%発動機不動作時の進入着陸	×	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4
	8-4	室内の異常な減圧	×	◇	◇	◇
	8-5	その他のシステムの故障	A'	◇	◇	◇
9. 飛行の管理	9-1	飛行状況の管理	A	△	△	△
	9-2	運航に係る各システム等の使用	A	△	△	△
	9-3	管制機関との連絡	△	△	△	△
	9-4	乗員間等との連携	△	△	△	△
運航全般にわたる評価要素	知識		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	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
	手 順					
	操 作					
	状況認識					
	計画・判断力					
	指揮統率・協調性					
	規則の遵守					

◎ : 必須科目。ただし、他の科目との同時実施可能。

○ : 類似した科目を実施することで実施したとみなすことができる。

△ : 一連の実運航を模擬した中で評価判定する。

◇ : 選択科目(1科目以上実施)。

※ : 実施した場合は評価判定する。

★ : 自動操縦装置を使用する場合実施可

A : 模擬装置が適切に装備されている場合は実施可

A' : 模擬装置が適切に装備されている場合は実施可 ただし、緊急降下および緊急脱出は実施不可

× : 実機、「模擬飛行装置レベルD」もしくは「模擬飛行装置レベルC」で実施すること。

注1 : 異常状態を含むこと。

注2 : 5-12(1発動機不動作時のILS進入)を実施したことで評価判定することができる。

注3 : 5-10(周回進入方式)を実施したことで評価判定することができる。

注4 : 5-10(周回進入方式)または8-3(50%発動機不動作時の進入及び着陸)のいずれかを実施する。

注5 : フラップ駆動動力を1系統しか有しない型式の航空機の場合実施する。ただし、定期訓練等で実施した場合は省略することができる。

注6 : 2-5(離陸中の発動機故障と上昇)を実施した場合実施したものとみなすことができる。

注7 : 8-3(50%発動機不動作時の進入着陸)を実施した場合は省略することができる。



別表9

飛行訓練装置レベル4を使用する場合

	No.	科 目	機長認定審査	定期審査	定期審査 (中間基準月に国土交通 大臣の指定する訓練を 実施した場合の基準月)	定期審査 (中間基準月)
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. 離陸	2-1	始動・試運転	◎ 注1	△	△	△
	2-2	地上滑走	×	◎	△	△
	2-3	通常の離陸	×	◎	△	△
	2-4	離陸中止	×	◎	◎	◎
	2-5	離陸中の発動機の故障と上昇	×	◎	◎	◎
3. 上昇	3-1	出発方式	×	△	△	△
4. 巡航	4-1	巡航	△	△	△	△
5. 進入	5-1	計器到着方式	×	△	△	△
	5-2	待機方式	×	※	※	※
	5-3	VOR進入	×	いずれか1つ	いずれか1つ	※
	5-4	ADF進入	×			
	5-5	LOC進入	×			
	5-6	RNP進入	×			
	5-7	ILS進入	×	○ 注2	○ 注2	○ 注2
	5-8	視認進入	×	○ 注3	○ 注3	○ 注3
	5-9	場周飛行	×	◎	○ 注3	○ 注3
	5-10	周回進入方式	×	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4
	5-11	1発動機不動作時の進入	×	○ 注2	○ 注2	○ 注2
	5-12	1発動機不動作時の ILS進入	×	◎	◎	◎
	5-13	進入復行方式	×	◎	◎	◎
6. 着陸	6-1	通常の着陸	×	◎	△	△
	6-2	ILS進入からの着陸	×	◎	◎	※
	6-3	着陸復行	×	◎	◎	◎
	6-4	1発動機不動作時の着陸	×	◎ 注7	◎ 注7	◎ 注7
	6-5	フラップ上げ状態での着陸	×	◎ 注5	◎ 注5	◎ 注5
7. 地上滑走(着陸後)	7-1	地上滑走(着陸後)及び駐機場への駐機	△	△	△	△
8. 緊急、故障時の操作	8-1	発動機の故障	A	◎ 注6	◎ 注6	◎ 注6
	8-2	飛行中の火災	A	◎	◇	◇
	8-3	50%発動機不動作時の進入着陸	×	◎ 注4	◎ 注4	◎ 注4
	8-4	室内の異常な減圧	×	◇	◇	◇
	8-5	その他のシステムの故障	A'	◇	◇	◇
9. 飛行の管理	9-1	飛行状況の管理	A	△	△	△
	9-2	運航に係る各システム等の使用	A	△	△	△
	9-3	管制機関との連絡	△	△	△	△
	9-4	乗員間等との連携	△	△	△	△
運航全般にわたる評価要素	知識		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	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
	手 順					
	操 作					
	状況認識					
	計画・判断力					
	指揮統率・協調性					
	規則の遵守					

◎ : 必須科目。ただし、他の科目との同時実施可能。

○ : 類似した科目を実施することで実施したとみなすことができる。

△ : 一連の実運航を模擬した中で評価判定する。

◇ : 選択科目(1科目以上実施)。

※ : 実施した場合は評価判定する。

× : 実機、「模擬飛行装置レベルD」もしくは「模擬飛行装置レベルC」で実施すること。

A : 模擬装置が適切に装備されている場合は実施可

A' : 模擬装置が適切に装備されている場合は実施可 ただし、緊急降下および緊急脱出は実施不可

注2 : 5-12(1発動機不動作時のILS進入)を実施したことで評価判定することができる。

注3 : 5-10(周回進入方式)を実施したことで評価判定することができる。

注4 : 5-10(周回進入方式)または8-3(50%発動機不動作時の進入及び着陸)のいずれかを実施する。

注5 : フラップ駆動動力を1系統しか有しない型式の航空機の場合実施する。ただし、定期訓練等で実施した場合は省略  
することができる。

注6 : 2-5(離陸中の発動機故障と上昇)を実施した場合実施したものとみなすことができる。

注7 : 8-3(50%発動機不動作時の進入着陸)を実施した場合は省略することができる。

様式 1

機 長 認 定 申 請 書 定期審査			
ふ り が な 氏 名			
生 年 月 日		住 所	
技 能 証 明	種 類		
	番 号		
	限 定		
航 空 身 体 検 査 証 明 番 号		有 効 期 限	
総 飛 行 時 間		使 用 型 式 機 総 飛 行 時 間	
機 長 飛 行 時 間		使 用 型 式 機 機 長 飛 行 時 間	
申 請 する 型 式			
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		
	路 線 審 査		
実 地 審 査 希 望 日			
その他参考となる事項			
<p>航空法第72条第(1項・2項)の機長の(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>令和    年    月    日</p> <p style="text-align: right;">申請者氏名</p> <p style="text-align: right;">所属事業者の 住所及び名称</p> <p>国土交通大臣 又は地方航空局長</p> <p style="text-align: right;">殿</p>			

|

文 書 番 号

令和 年 月 日

所 属 事 業 者 名  
申 請 者 名

殿

国土交通大臣又は地方航空局長  
○ ○ ○ ○ 印

機 長 認 定 通 知 書

航空法第 7 2 条第 1 項の規定により、 所属事業者名 に係る下記の航空機の型式について、航空法施行規則第 1 6 3 条第 2 項に定める知識及び能力を有することを認定したので通知する。

航 空 機 の 型 式

|

文 書 番 号

令和 年 月 日

所 属 事 業 者 名  
申 請 者 名

殿

国土交通大臣又は地方航空局長  
○ ○ ○ ○ 印

定期技能審査合格通知書

所属事業者名 に係る下記の航空機の型式について、定期技能審査に合格したので通知する。

航 空 機 の 型 式

|

文 書 番 号

令和 年 月 日

所 属 事 業 者 名  
申 請 者 名

殿

国土交通大臣又は地方航空局長  
○ ○ ○ ○ 印

定期路線審査合格通知書

所属事業者名 に係る下記の航空機の型式について、定期路線審査に合格したので通知する。

航 空 機 の 型 式

|

文 書 番 号

令和 年 月 日

所 属 事 業 者 名  
申 請 者 名

殿

国土交通大臣又は地方航空局長  
○ ○ ○ ○ 印

（機長認定・定期審査・臨時審査）不合格通知書

所属事業者名 に係る下記の航空機の型式について、（機長認定・定期路線審査  
・定期技能審査・臨時審査）に不合格となったので通知する。

航 空 機 の 型 式



成 績 表			評 価		評 価 要 素						
					知 識	手 順	操 作	状 況 認 識	計 画 ・ 判 断	協 調 ・ 統 率	規 則
審 査 項 目			合	否							
実 地 審 査	6.着 陸	6-1 通常の着陸									
		6-2 ILS進入からの着陸									
		6-3 着陸復行									
		6-4 1 発動機不作動時の着陸									
		6-5 フラップ上げ状態での着陸									
	7.地上滑走（ 着陸後）	7-1 地上滑走（着陸後）及び駐 機場への駐機									
		8.緊急、故障 時の操作.	8-1 発動機の故障								
	8-2 飛行中の火災										
	8-3 50%発動機不作動時の進入 着陸										
	8-4 室内の異常な減圧										
	8-5 その他のシステムの故障										
	9.飛行の管理	9-1 飛行状況の管理									
		9-2 運航に係る各システム等の 使用									
		9-3 管制機関との連絡									
		9-4 乗員間等との連携									
	運航全般にわたる評価要素										
	所 見										
			時 間	:	審 査 官						



## 機長審査（路線）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												
審 査 年 月 日	平 成	年	月	日	路 線	＝										
申 請 書 ・ 証 明 書 等		適		不 適 ( )												
成 績 表					評 価	評 価 要 素										
						知	手	操	状	計	協					
審 査 項 目					合	否	識	順	作	況	認	画	判	調	統	規
口 述	1.飛 行 場															
	2.路 線 等															
	3.関 係 規 則 等															
	4.運航に必要な知識等															
実 地	1.飛 行 前 の 作 業															
	2.地 上 滑 走（離陸前）															
	3.離 陸、上 昇															
	4.巡 航															
	5.降 下															
	6.進 入															
	7.着 陸															
	8.地上滑走（着陸後）、駐機															
	9飛 行 後 の 作 業															
	飛行の管理に関する要素															
運航全般にわたる評価要素																
所 見																
				時 間	:	審 査 官										

様式 7 (削除)

様式 8 (削除)

様式 9

指 名 査 察 操 縦 士 申 請 書 指名定期審査				
ふりがな 氏 名				
生 年 月 日		住 所		
技 能 証 明	種 類			
	番 号			
	限 定			
航 空 身 体 検 査 証 明 番 号			有 効 期 限	
総 飛 行 時 間			使 用 型 式 機 総 飛 行 時 間	
機 長 飛 行 時 間			使 用 型 式 機 機 長 飛 行 時 間	
訓練担当者としての訓練 従事時間				
申 請 す る 型 式				
審 査 の 種 類		( 技 能 ・ 路 線 )		
前 回 審 査 年 月 日	技 能 審 査			
	路 線 審 査			
実地審査希望日及び便 名又は空港名				
その他参考となる事項※				
上記のとおり機長の審査を行う査察操縦士の（指名・指名定期審査）を受けたいので、必要書類を添えて申請します。				
令和      年      月      日				
査察操縦士候補者 又は査察操縦士の氏名				
所属事業者の 住所及び名称				
代表取締役社長				
国土交通大臣 又は地方航空局長				
殿				

※ 指名定期審査にあつては、法令違反の有無を記入する。

査察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	備 考
地 上 教 育					
右 席 訓 練					
審 査 実 習	技能審査 (S I M)				
	技能審査 (実機)				
	路線審査				
特 記 事 項					

令和    年    月    日

所属事業者

航 空 経 歴 書

氏 名

1. 入社前の経歴

所 属	職務・型式	期 間
		年 月 ～ 年 月
		年 月 ～ 年 月
		年 月 ～ 年 月

2. 社内の経歴（ 年 月入社 ）

職 歴	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

（注）機長・教官等主要事項を記載する。

3. 飛行時間（ 年 月 日現在 ）

型式時間					合 計	その他
飛行時間						
機長飛行時間						

（注）航空運送事業の用に供する航空機以外の時間は、その他の欄に記載すること。

4. 法令違反

上記のとおり、相違ないことを証明します。

令和 年 月 日

所属事業者

|

文 書 番 号  
令和 年 月 日

所 属 事 業 者 名  
代表取締役社長

殿

国土交通大臣又は地方航空局長  
○ ○ ○ ○ 印

査 察 操 縦 士 指 名 通 知 書

航空法 72 条第 9 項の規定により、下記の航空機の型式について、貴社所属の  
受審者名 を、同条第 5 項の認定及び第 6 項の審査を実施すべきものとして指名した  
ので通知する。

航 空 機 の 型 式
航空法施行規則第 164 条の 8 第 2 項の限定
有 無

|

文 書 番 号

令和 年 月 日

所 属 事 業 者 名  
代表取締役社長

殿

国土交通大臣又は地方航空局長  
○ ○ ○ ○ 印

(指名審査・指名定期審査・指名臨時審査) 不 合 格 通 知 書

貴社所属の 受審者名 は、下記の航空機の型式について、（指名路線審査・指名技能審査・指名定期路線審査・指名定期技能審査・指名臨時審査）に不合格となったので通知する。

航 空 機 の 型 式

|

文 書 番 号

令和      年      月      日

所 属 事 業 者 名  
代表取締役社長

殿

国土交通大臣又は地方航空局長  
○      ○      ○      ○      印

指名定期技能審査合格通知書

貴社所属の      受審者名      は、下記の航空機の型式について、指名定期技能審査に合格したので通知する。

なお、次回の指名定期審査においては「機長等認定・審査要領」（平成12年空航第34号）第33条第1項の規定を適用することを認める。

|

航 空 機 の 型 式



|

文 書 番 号

令和 年 月 日

所 属 事 業 者 名  
代表取締役社長

殿

国土交通大臣又は地方航空局長  
○ ○ ○ ○ 印

指名定期路線審査合格通知書

貴社所属の 受審者名 は、下記の航空機の型式について、指名定期路線審査に  
合格したので通知する。

航 空 機 の 型 式

様式 15

## 査察操縦士審査成績報告書

総 合 判 定			
	合格（良）		不合格
	合格		適切

審査の種類		技能		指 名		指 定 名 期		臨 時							
		路線													
事業者の名称					航空機型式										
受審者の氏名					国籍・登録機号										
審査年月日					飛行場・路線										
成 績 表															
審 査 科 目		評 価		備 考											
		合	否												
書 面	1. 機長認定														
	2. 飛行時間														
	3. 任用訓練														
	4. 法令違反														
	5. 審査記録（指名定期審査のみ）														
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														
参 考 事 項															
受審機長名					飛行時間・経験等										
審査の種類		路線審査		技能審査	その他（ ）										
(所 見)															
			時 間		審 査 官										

文 書 番 号

令和 年 月 日

国 土 交 通 省 航 空 局  
安全部航空安全推進室長又は地方航空局統括事業安全監督官  
殿

所 属 事 業 者 名

### 査 察 操 縦 士 解 任 届

標記について、下記の査察操縦士を解任することとしましたので報告します。

#### 記

1. 査察操縦士の氏名
2. 指名に係る航空機の型式
3. 解任年月日
4. 解任の理由