

(案)

「運航規程審査要領細則（平成12年1月28日 空航第78号）」の一部改正 新旧対照表

運航規程審査要領細則（改正後）	運航規程審査要領細則（改正前）
<p>平成12年1月28日制定（空航第78号） <u>令和6年〇月〇日最終改正（国空安政第〇〇号・国空無機第〇〇号）</u></p> <p style="text-align: right;">航空局安全部安全政策課長 無人航空機安全課長</p> <p style="text-align: center;">運航規程審査要領細則</p> <p style="text-align: center;">第1章（略）</p>	<p>平成12年1月28日制定（空航第78号） <u>令和6年3月29日最終改正（国空安政第3001号・国空無機第239515号）</u></p> <p style="text-align: right;">航空局安全部安全政策課長 無人航空機安全課長</p> <p style="text-align: center;">運航規程審査要領細則</p> <p style="text-align: center;">第1章（略）</p>
<p style="text-align: center;">第2章 運航規程審査基準（その1）</p> <p style="text-align: center;">（最大離陸重量が5,700キログラムを超える飛行機（第4章に該当する 場合を除く。））</p>	<p style="text-align: center;">第2章 運航規程審査基準（その1）</p> <p style="text-align: center;">（最大離陸重量が5,700キログラムを超える飛行機（第4章に該当する 場合を除く。））</p>
<p>1.（略）</p>	<p>1.（略）</p>
<p>2. 運航管理の実施方法</p> <p>2-1・2-2（略）</p>	<p>2. 運航管理の実施方法</p> <p>2-1・2-2（略）</p>
<p>2-3 運航管理者の職務の範囲及び内容</p> <p>運航管理者の責任及び職務の範囲が明確に定められ、その内容については、飛行前、飛行中及び飛行後毎に以下の事項が定められていること。また、運航管理者は、航空機との通信に係る業務（運航管理補助者を介してなされる場合を含む。）を実施する前に、別に定める「航空機乗組員等のアルコール検査実施要領」に基づき酒気帯び（体内にアルコールを保有する状態をいう。以下同じ。）の有無を確認することが定められていること。ただし、外国の法令等によりアルコール検査を実施できない理由等が示されている場合は、他の同等な方法とすることができる。</p> <p>(1)（略）</p> <p>(2) 飛行中</p> <p>航空機の運航の監視を行うとともに、必要に応じ、機長と協議し、飛行計画の変更を承認すること。また、<u>以下のいずれかの事態が発生した場合、当該機の位置を最後に把握した</u></p>	<p>2-3 運航管理者の職務の範囲及び内容</p> <p>運航管理者の責任及び職務の範囲が明確に定められ、その内容については、飛行前、飛行中及び飛行後毎に以下の事項が定められていること。また、運航管理者は、航空機との通信に係る業務（運航管理補助者を介してなされる場合を含む。）を実施する前に、別に定める「航空機乗組員等のアルコール検査実施要領」に基づき酒気帯び（体内にアルコールを保有する状態をいう。以下同じ。）の有無を確認することが定められていること。ただし、外国の法令等によりアルコール検査を実施できない理由等が示されている場合は、他の同等な方法とすることができる。</p> <p>(1)（略）</p> <p>(2) 飛行中</p> <p>航空機の運航の監視を行うとともに、必要に応じ、機長と協議し、飛行計画の変更を承認すること。また、<u>航空機の位置が把握できなくなり、かつ、当該機との通信ができない場</u></p>

(案)

「運航規程審査要領細則（平成12年1月28日 空航第78号）」の一部改正 新旧対照表

運航規程審査要領細則（改正後）	運航規程審査要領細則（改正前）
<p>地点の空域を管轄する航空交通管制機関に通報すること。</p> <p><u>a. 航空機の位置が把握できなくなり、かつ、当該機との通信ができない場合</u></p> <p><u>b. 遭難追跡装置又は衝撃により自動的に作動する航空機用救命無線機であってこれと同等以上の機能を有するもの（以下「遭難追跡装置等」という。）から発信される航空機の位置情報に係る通知を受けた場合</u></p> <p>(3) (略)</p>	<p><u>合は、</u>当該機の位置を最後に把握した地点の空域を管轄する航空交通管制機関に通報すること。</p> <p>(新設)</p> <p>(新設)</p> <p>(3) (略)</p>
<p>2-4 (略)</p> <p>2-5 運航管理の基準</p> <p>飛行計画の作成及び変更並びに運航の監視の基準として、以下の事項が適切に定められていること。</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 運航の監視及び飛行計画の変更</p> <p>a. 運航の監視</p> <p><u>①</u> 適切な対空通信施設等を用いて運航状況を監視するとともに、飛行計画作成の段階と状況の変化があった場合は、必要な情報を機長に提供し、必要により飛行計画を変更すること。</p> <p><u>②</u> 飛行中の航空機の位置に係る記録は、当該機が着陸するまでの間、常に最新のものを保持すること。</p> <p><u>③</u> 定期航空運送事業者が運航の監視に使用する対空通信施設等については、以下のとおり定められていること。</p> <p><u>イ.</u> 定期便が就航する空港及び航路ではVHF無線通信が利用可能であること。ただし、洋上飛行や外国において無線免許が取得できないなどVHF無線通信の利用が</p>	<p>2-4 (略)</p> <p>2-5 運航管理の基準</p> <p>飛行計画の作成及び変更並びに運航の監視の基準として、以下の事項が適切に定められていること。</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 運航の監視及び飛行計画の変更</p> <p>a. 運航の監視</p> <p>適切な対空通信施設等を用いて運航状況を監視するとともに、飛行計画作成の段階と状況の変化があった場合は、必要な情報を機長に提供し、必要により飛行計画を変更すること。</p> <p><u>また、</u>飛行中の航空機の位置に係る記録は、当該機が着陸するまでの間、常に最新のものを保持すること。</p> <p>定期航空運送事業者が運航の監視に使用する対空通信施設等については、以下のとおり定められていること。</p> <p><u>①</u>定期便が就航する空港及び航路ではVHF無線通信が利用可能であること。ただし、洋上飛行や外国において無線免許が取得できないなどVHF無線通信の利用が</p>

(案)

「運航規程審査要領細則（平成 12 年 1 月 28 日 空航第 78 号）」の一部改正 新旧対照表

運航規程審査要領細則（改正後）	運航規程審査要領細則（改正前）
<p data-bbox="488 185 1155 261">困難な場合は、HF 無線通信又は衛星音声通信が利用可能であること。</p> <p data-bbox="461 280 1155 504"><u>ロ.</u> 対空通信施設等が一時的に利用できなくなった場合でも、原則として、他の交信可能な通信基地を経由するなどして音声通信の確保を行うこととなっていること。ただし、他の音声通信の確保ができない場合は、それ以外の通信手段の確保を行うこととなっていること。</p> <p data-bbox="432 568 1155 1034"><u>④</u> 最大離陸重量が 45,500 キログラムを超え、かつ、座席数が 19 席を超える旅客を運送する航空機であって、運航する洋上地域（各国領空を除く）の管制機関の監視周期が 15 分を超える場合は、運航する航空機の航跡（航空機の経度、緯度、高度及び航空機が当該情報を発出する時間を含む位置情報。以下同じ。）を自動的な方法により 15 分以内の間隔で把握できることを飛行計画の作成の際に確認すること。ただし、当該方法による航跡の把握が、以下に示す状況のため一時的に困難となる場合に限り、当該方法による航跡の把握を行わなくてもよい。</p> <ul data-bbox="454 1050 1155 1369" style="list-style-type: none">・ 航跡把握のための機器が故障し運用許容基準を適用し運航している状況・ 航跡把握に使用する衛星・地上施設に不具合が発生している状況・ 悪天候や一時的な空域閉鎖等により、やむを得ず 15 分を超える監視周期の洋上地域を飛行する状況・ その他不測の事態へ対応する状況 <p data-bbox="432 1390 1155 1466"><u>⑤ 遭難追跡装置等から発信される航空機の位置情報に係る通知を受けた場合に運航管理者等が取るべき措置が適切に</u></p>	<p data-bbox="1429 185 2096 261">困難な場合は、HF 無線通信又は衛星音声通信が利用可能であること。</p> <p data-bbox="1402 280 2096 504"><u>②</u> 対空通信施設等が一時的に利用できなくなった場合でも、原則として、他の交信可能な通信基地を経由するなどして音声通信の確保を行うこととなっていること。ただし、他の音声通信の確保ができない場合は、それ以外の通信手段の確保を行うこととなっていること。</p> <p data-bbox="1373 568 2096 1034">最大離陸重量が 45,500 キログラムを超え、かつ、座席数が 19 席を超える旅客を運送する航空機であって、運航する洋上地域（各国領空を除く）の管制機関の監視周期が 15 分を超える場合は、運航する航空機の航跡（航空機の経度、緯度、高度及び航空機が当該情報を発出する時間を含む位置情報。以下同じ。）を自動的な方法により 15 分以内の間隔で把握できることを飛行計画の作成の際に確認すること。ただし、当該方法による航跡の把握が、以下に示す状況のため一時的に困難となる場合に限り、当該方法による航跡の把握を行わなくてもよい。</p> <ul data-bbox="1395 1050 2096 1369" style="list-style-type: none">・ 航跡把握のための機器が故障し運用許容基準を適用し運航している状況・ 航跡把握に使用する衛星・地上施設に不具合が発生している状況・ 悪天候や一時的な空域閉鎖等により、やむを得ず 15 分を超える監視周期の洋上地域を飛行する状況・ その他不測の事態へ対応する状況 <p data-bbox="1364 1390 1438 1422">(新設)</p>

(案)

「運航規程審査要領細則（平成12年1月28日 空航第78号）」の一部改正 新旧対照表

運航規程審査要領細則（改正後）	運航規程審査要領細則（改正前）
<p><u>定められていること。（航空法施行規則第150条第4項の規定により遭難追跡装置等の装備が義務づけられている航空機（最大離陸重量が27,000キログラムを超え、かつ、最初の耐空証明が令和6年1月1日以後になされたもの）及びこれら以外で遭難追跡装置等を装備している航空機を運航する航空運送事業者に限る。）</u></p> <p>b. (略)</p>	<p>b. (略)</p>
<p>2-6・2-7 (略)</p>	<p>2-6・2-7 (略)</p>
<p>3.～5. (略)</p>	<p>3.～5. (略)</p>
<p>6. 訓練及び技能審査の方法</p> <p>6-1・6-2 (略)</p> <p>6-3 運航管理者の訓練及び審査</p> <p>運航管理者は、当該事業者の事業の用に供する航空機の運航管理業務に従事する前に初期訓練を受け審査に合格しなければならないよう定められていること。また、知識・技能を維持するための定期訓練の実施等、運航管理者に対する訓練・審査の要件が以下に従い適切に定められていること。</p> <p>(1) 初期訓練</p> <p>初期訓練は、原則として、以下の課目について行うよう定められていること。</p> <p>運航管理者の責務、関連法令等、運航規程及び関連の諸規定、飛行計画、航空機の重量重心管理、必要離着陸滑走路長及びその他の基本的性能、気象、航空情報、航空管制及び計器進入方式、航法、通信手順、緊急時の対応、航空機乗組員へのブリーフィング、人間の能力及び限界に関する知識・技能、その他必要事項</p> <p><u>なお、緊急時の対応には、遭難追跡装置等から発信される</u></p>	<p>6. 訓練及び技能審査の方法</p> <p>6-1・6-2 (略)</p> <p>6-3 運航管理者の訓練及び審査</p> <p>運航管理者は、当該事業者の事業の用に供する航空機の運航管理業務に従事する前に初期訓練を受け審査に合格しなければならないよう定められていること。また、知識・技能を維持するための定期訓練の実施等、運航管理者に対する訓練・審査の要件が以下に従い適切に定められていること。</p> <p>(1) 初期訓練</p> <p>初期訓練は、原則として、以下の課目について行うよう定められていること。</p> <p>運航管理者の責務、関連法令等、運航規程及び関連の諸規定、飛行計画、航空機の重量重心管理、必要離着陸滑走路長及びその他の基本的性能、気象、航空情報、航空管制及び計器進入方式、航法、通信手順、緊急時の対応、航空機乗組員へのブリーフィング、人間の能力及び限界に関する知識・技能、その他必要事項</p>

(案)

「運航規程審査要領細則（平成12年1月28日 空航第78号）」の一部改正 新旧対照表

運航規程審査要領細則（改正後）	運航規程審査要領細則（改正前）
<p><u>航空機の位置情報に係る通知を受けた場合の措置を含む。</u></p> <p>(2)～(8) (略)</p> <p>6-4～6-6 (略)</p>	<p>(2)～(8) (略)</p> <p>6-4～6-6 (略)</p>
<p>7.～11. (略)</p>	<p>7.～11. (略)</p>
<p>12. 航空機の操作及び点検の方法</p> <p>12-1 航空機の操作及び点検の方法</p> <p>航空機の型式毎に、飛行規程、航空機製造者のマニュアル等に基づいて、通常操作手順、故障時操作手順、非常操作手順、点検手順等に係る事項が定められていること。</p> <p>また、これらの手順等には次の項目が含まれていること。(各型式機に共通する内容については、とりまとめて別の編集としてもよい。) 飛行前の機体の防除氷手順、自動操縦装置等の運用操作、Standard Callout、管制指示の受領及び確認、出発進入における操作の分担及び相互の連携(ブリーフィングの実施要領を含む。)、Stabilized Approach、低高度における降下率の制限、対地接近警報装置の使用とCFITの回避、計器進入の開始及び継続の要件、空港等からの高さ300メートル(1,000フィート)未満に進入するまでに滑走路の状態及び航空機の着陸性能を考慮した着陸の安全確認、<u>遭難追跡装置等の手動起動に関する方針及び手順</u>、その他の必要事項</p> <p>(注) 防除雪氷業務については、「防除雪氷業務に係る審査要領」に従うこと。</p> <p>12-2・12-3 (略)</p> <p>12-4 その他</p> <p>(1)～(5) (略)</p>	<p>12. 航空機の操作及び点検の方法</p> <p>12-1 航空機の操作及び点検の方法</p> <p>航空機の型式毎に、飛行規程、航空機製造者のマニュアル等に基づいて、通常操作手順、故障時操作手順、非常操作手順、点検手順等に係る事項が定められていること。</p> <p>また、これらの手順等には次の項目が含まれていること。(各型式機に共通する内容については、とりまとめて別の編集としてもよい。) 飛行前の機体の防除氷手順、自動操縦装置等の運用操作、Standard Callout、管制指示の受領及び確認、出発進入における操作の分担及び相互の連携(ブリーフィングの実施要領を含む。)、Stabilized Approach、低高度における降下率の制限、対地接近警報装置の使用とCFITの回避、計器進入の開始及び継続の要件、空港等からの高さ300メートル(1,000フィート)未満に進入するまでに滑走路の状態及び航空機の着陸性能を考慮した着陸の安全確認、その他の必要事項</p> <p>(注) 防除雪氷業務については、「防除雪氷業務に係る審査要領」に従うこと。</p> <p>12-2・12-3 (略)</p> <p>12-4 その他</p> <p>(1)～(5) (略)</p>
<p>13.～16. (略)</p>	<p>13.～16. (略)</p>
<p>第3章 (略)</p>	<p>第3章 (略)</p>

(案)

「運航規程審査要領細則（平成12年1月28日 空航第78号）」の一部改正 新旧対照表

運航規程審査要領細則（改正後）	運航規程審査要領細則（改正前）
第4章 運航規程審査基準（その3）	第4章 運航規程審査基準（その3）
（客席数が30以下、最大有償搭載量が3,400キログラム以下であり、かつ、タービン発動機を装備した飛行機（航空運送事業者又はその代理人と旅客若しくは荷主又はそれらの代理人との交渉に基づき当該航行の出発地及び到着地並びに日時を決定する方法により運航するものであること。ただし、不特定多数の旅客又は貨物を同時に運送する目的で、旅客又は貨物の募集が行われるもの及び計画的な特定の地点間において計画的に30日間に15往復を超える頻度で反復し、かつ、30日を超えて継続するものを除く。）	（客席数が30以下、最大有償搭載量が3,400キログラム以下であり、かつ、タービン発動機を装備した飛行機（航空運送事業者又はその代理人と旅客若しくは荷主又はそれらの代理人との交渉に基づき当該航行の出発地及び到着地並びに日時を決定する方法により運航するものであること。ただし、不特定多数の旅客又は貨物を同時に運送する目的で、旅客又は貨物の募集が行われるもの及び計画的な特定の地点間において計画的に30日間に15往復を超える頻度で反復し、かつ、30日を超えて継続するものを除く。）
1. ～5. (略)	1. ～5. (略)
6. 訓練及び技能審査の方法	6. 訓練及び技能審査の方法
6-1 航空機乗組員の訓練及び審査	6-1 航空機乗組員の訓練及び審査
6-1-1・6-1-2 (略)	6-1-1・6-1-2 (略)
6-1-3 航空機乗組員に対する審査	6-1-3 航空機乗組員に対する審査
(1)・(2) (略)	(1)・(2) (略)
(3)(2)に掲げる航空機以外の機長及び副操縦士に係る審査	(3)(2)に掲げる航空機以外の機長及び副操縦士に係る審査
機長に係る審査には、少なくとも次に掲げる内容の審査が定められていること。	機長に係る審査には、少なくとも次に掲げる内容の審査が定められていること。
①～③ (略)	①～③ (略)
④ ①～③の技能審査のうち口述審査の項目には、以下の項目が含まれていること。 イ. 航空機の性能、運用限界等 ロ. 運航に関する一般知識 ハ. 空港等 ニ. 空域 ホ. 関係規則等	④ ①～③の技能審査のうち口述審査の項目には、以下の項目が含まれていること。 イ. 航空機の性能、運用限界等 ロ. 運航に関する一般知識 ハ. 空港等 ニ. 空域 ホ. 関係規則等
⑤ ①～③の技能審査のうち実地審査の項目には、以下	⑤ ①～③の技能審査のうち実地審査の項目には、以下

(案)

「運航規程審査要領細則（平成12年1月28日 空航第78号）」の一部改正 新旧対照表

運航規程審査要領細則（改正後）	運航規程審査要領細則（改正前）
<p>の項目が含まれていること。</p> <ul style="list-style-type: none">・飛行準備・離陸・計器飛行方式・空中操作・着陸・通常操作・異常操作及び緊急操作・航空交通管制機関等との連絡・航空機乗組員間の連携・総合能力	<p>の項目が含まれていること。</p> <ul style="list-style-type: none">・飛行準備・離陸・計器飛行方式・空中操作・着陸・通常操作・異常操作及び緊急操作・航空交通管制機関等との連絡・航空機乗組員間の連携・総合能力
<p>国際運航を行う航空機に乗り込む副操縦士に対し、実地による技能審査を任用時及びその後は年1回以上定期的に行うことが定められていること。また、その実地による技能審査は、上記⑤に掲げる項目について行うことが定められていること。</p> <p>次に掲げる者に対する審査の項目については、上記の規定にかかわらず、特例を設けることができることとする。</p>	<p>国際運航を行う航空機に乗り込む副操縦士に対し、実地による技能審査を任用時及びその後は年1回以上定期的に行うことが定められていること。また、その実地による技能審査は、上記④イ. 又はロ. に掲げる項目について行うことが定められていること。</p> <p>次に掲げる者に対する審査の項目については、上記の規定にかかわらず、特例を設けることができることとする。</p>
①・② (略)	①・② (略)
<p>なお、国際運航を行う場合においても、上記①及び②に掲げる者に対する審査については、同様に特例を設けることができることとする。</p>	<p>なお、国際運航を行う場合においても、上記①及び②に掲げる者に対する審査については、同様に特例を設けることができることとする。</p>
(4)～(9) (略)	(4)～(9) (略)
6-2～6-6 (略)	6-2～6-6 (略)
7.～16. (略)	7.～16. (略)

附 則（令和6年〇月〇日 国空安政第〇〇号・国空無機第〇〇号）遭難追跡装置等を搭載した航空機の運航に関する改正

(案)

「運航規程審査要領細則（平成 12 年 1 月 28 日 空航第 78 号）」の一部改正 新旧対照表

1. この細則は、令和 7 年 1 月 1 日から適用する。
2. この細則の適用の際、現に認可を受けている運航規程及び承認を受けている運航規程附属書又は認可を申請している運航規程及び承認を申請している運航規程附属書については、航空法施行規則の一部を改正する省令（令和 6 年国土交通省令第 98 号）附則第 2 条の規定により、遭難追跡装置等を装備しなければならない飛行機であって、技術上の理由その他のやむを得ない理由により当該装置等を装備することが困難であると認めて国土交通大臣が告示で定める型式のものについては、この細則による改正後の規定にかかわらず、当該型式の飛行機ごとに国土交通大臣が告示で指定する期間は、なお従前の例によることができる。