

「操縦士実地試験実施細則」及び「航空従事者養成施設指定申請・審査要領」  
の一部改正案に関する意見公募の結果について

令和7年12月  
国土交通省航空局安全部  
安全政策課

国土交通省では、令和7年11月14日から令和7年12月15日までの期間において、「操縦士実地試験実施細則」及び「航空従事者養成施設指定申請・審査要領」の一部改正案に関する意見の募集を行いました。

その結果、本件に関して、4件の御意見を頂きました。

頂いた御意見とそれに対する国土交通省の考え方は別紙のとおりです。また、本件に直接関係が無かった御意見についても、今後の施策の推進にあたって参考にさせていただきます。

今回の意見募集にあたり、貴重な御意見をお寄せいただき、厚く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

	提出された御意見	御意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
1	<p>今回の改正案は、操縦士の技能評価に関する複数の細則にまたがる体系的な見直しであり、評価基準の明文化、進入方式の標準化、PBN への対応強化など、制度の合理化と精密化が同時に進められていると感じます。特に、速度・高度・針路などの許容範囲が数値で明示されたことや、フード使用のタイミングが進入方式ごとに細かく規定されたことは、試験の公平性と再現性を高める意図が明確であり、現場の納得感にもつながるものと評価します。</p> <p>一方で、基本操作から「タイムド・ターン(360 度)」が削除されたことについては、少し立ち止まって考えたい点があります。確かに、現代の航空運用ではこの操作を実際に行う場面はほとんどなく、試験科目から除外することは実務との整合性を図る上で合理的とも言えます。しかし、タイムド・ターンは、航法装置が使えない状況下での姿勢保持や時間感覚の訓練として、非常時のバックアップ技術としての意味も持っていました。技術が進化した今だからこそ、万一の事態に備えた「人間の判断力」や「基礎的な感覚」をどう育て、どう評価するかという視点が、制度の中に残っていてほしいと感じます。</p> <p>詳細は省きますが、GPS ジャミングや電子妨害などにも対応する為、現代の航空安全が「技術の信頼性」だけでなく「精神力」や「判断能力」など多岐にわたると思います。操縦士の技能評価制度は、単なる技術のチェックではなく「人と制度の信頼をどう築くか」という問いでもあると思います。試験官の判断、訓練施設の情報管理、内部通報制度の整備など、制度の外側にある“人の安全”を守る仕組みも、今後の制度設計の中で丁寧に扱われることを願います。技術が進化するほど、最後に安全を守るのは人の判断です。制度の精度も大切に</p>	<p>実運航でタイムド・ターンを行うことはないと考えます。タイムド・ターンはターンニードルキャリブレーション(旋回計の誤差を把握)が目的です。ターンニードルキャリブレーションにて旋回計の誤差を把握し標準旋回を行うものです。さらに、左右両方のタイムド・ターンを行う(両方の旋回計の誤差を把握するため)必要があることから実地試験科目から削除しました。タイムド・ターンを削除した実施要領(改正案)で計器飛行証明に必要な計器のみを参照して基本的な飛行操作を行う能力を確認できると考えます。</p>	無

	提出された御意見	御意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
	<p>すが、最終的に安全を支えるのは「情報の信頼性」と「心理的安全性」だと感じます。だからこそ、制度の見直しにあたっては、現場の声や不安にも耳を傾けながら、技術と人の両方を支える仕組みを育ててほしいと思います。</p>		
2	<p>CPL:6-3 急旋回</p> <p>1.円滑で調和された操舵であること(⇒削除)</p> <p>(意見)3 舵の調和を確認するものであり、またクロスチェック要領を確認する上でも意義のあるものとするを、削除は適切でないと考えます。</p> <p>IR:3-1 基本操作</p> <p>タイムド・ターン(⇒削除)</p> <p>(意見)問題ありません。本来この基本操作には、タイムド・ターンの他、キャリブレーションターン、マグコンパスターン、定速上昇及び降下、定率上昇及び降下、最後のパターンフライトの流れでの試験であった。時代の変化とともに現在の形となりました。現在、キャリブレーションターンを行わず、タイムド・ターンを行う事は、片手落ち状態であったことから、個人的に必要なと考えておりました。また、防衛省経験者の方には、基本操作がないことから、将来的には、全ての方に対応させてもよろしいかと思えます。</p> <p>その他の改正案については、全く問題ありません。</p>	<p>判定基準から「1.円滑で調和された操舵であること」を削除しました。理由は、定性的な判定基準を削除し、判定基準を明確(定量的)にするためです。ただし、操縦士の能力として不要とした訳ではありません。他科目同様、科目の意義を考慮し実施してください。急旋回を実施する意義は「円滑で調和された操舵であること」であることに変更なく、判定基準に従い、総合的に操縦士としての技能に信頼性があるかを確認します。</p>	無

	提出された御意見	御意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
3	<p>(4)操縦士実地試験実施細則 事業用操縦士(飛行機) 【番号:7-2 科目「野外飛行」5.生地着陸を行わせる。】について以下の観点から、新設はふさわしくないと考える。</p> <p>ICAO に準拠している EASA や FAA の基準においても、Navigation (航法)と Approach/Landing(着陸)は厳格に区分されており、この区分を無視して本項目を新設することは、国際基準との整合性を決定的に損なう行為であり、国際協調路線から逸脱をさせるものとなる。</p> <p>また、野外飛行における評価対象はダイバート(目的地変更)手順や位置標定といった「航法能力」および「機長としての判断力」の確認にあり、生地着陸を含む「着陸能力」はすでに『4.各種離陸及び着陸並びに着陸復行及び離陸中止』で確認している。</p> <p>さらには、能力の異なるものが追加で実施されるにもかかわらず判定基準に変更が発生しない点は、評価対象と判定基準の整合性が取れておらず、試験制度という観点からも新設の合理的理由が見当たらない。</p>	<p>新設ではなく現行においても生地着陸を行わせています。 追記した理由は、操縦士実地試験実施細則自家用操縦士(1人で操縦できる飛行機)7-2 野外飛行において「4. 生地着陸は行わない。」と規定されているものの事業用操縦士には規定がなく「生地着陸を行わなくてもよいか。」という問い合わせが多数あったため追記しました。</p>	無

	提出された御意見	御意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
4	<p>(1)操縦士実地試験実施細則 定期運送用操縦士(飛行機)</p> <p>(2)操縦士実地試験実施細則 准定期運送用操縦士(飛行機)</p> <p>(3)操縦士実地試験実施細則 型式限定変更(飛行機)</p> <p>7-4 計器進入方式(非精密進入)</p> <p>「クロスラックエラー」に関する文言を改正していますが「7-5 進入復行方式」の文言も改正する必要はないでしょうか。</p> <p>改正例</p> <p>「・・・又はクロスラックエラーは RNP の 1/2 以内の変化であること。」</p> <p>(4)操縦士実地試験実施細則 事業用操縦士(飛行機)</p> <p>一般</p> <p>IRにおける精密進入でLPVの使用を認めるのであれば、CPL 5-2-1 の進入復行方式においても LPV を使用可能とする必要はないでしょうか？</p> <p>改正例</p> <p>「ILS進入が実施できない場合、LPV進入(原則、決心高 200 フィート。止むを得ない場合は決心高 250 フィート以下。)は精密進入として扱うことができる。」</p>	<p>ご指摘を踏まえ、改正例のとおり修正します。</p> <p>(新旧表:備考「新規」)</p> <p>ご指摘を踏まえ、改正例のとおり修正します。</p> <p>(新旧表:備考「新規」)</p>	有

	提出された御意見	御意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
	<p>5-2-1 進入復行方式</p> <p>ATPL/TR/MPL では進入復行時に RNAV 経路を飛行する際の判定基準がありますが、同様に RNAV 経路を飛行する際の判定基準を設ける必要はないでしょうか。</p> <p>改正例</p> <p>「トラッキングを行う場合は、CDIフルスケール又はRMIの±10度以内の変化であること。」</p> <p>(5)計器飛行証明(飛行機)</p> <p>5-5 進入復行方式</p> <p>(4)と同様、RNAV 経路を飛行する際の判定基準を設ける必要はないでしょうか。</p> <p>(6)航空従事者養成施設指定申請・審査要領</p> <p>IR 5-5 進入復行方式</p> <p>(4)と同様、RNAV 経路を飛行する際の判定基準を設ける必要はないでしょうか。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、改正例のとおり修正します。 (新旧表:備考「修正」)</p> <p>ご指摘を踏まえ、改正例のとおり修正します。 (新旧表:備考「新規」)</p> <p>ご指摘を踏まえ、改正例のとおり修正します。 (新旧表:備考「新規」)</p>	

	提出された御意見	御意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
	<p>(1)操縦士実地試験実施細則 定期運送用操縦士(飛行機)  「4-2 通常着陸及び横風着陸」において  (旧)進入速度は+5/-0 kt 以内の変化であること。  (新)進入速度は±5 kt 以内の変化であること。  と改正されていますが以下の科目も改正する必要はないでしょうか。</p> <p>(1)操縦士実地試験実施細則 定期運送用操縦士(飛行機)  7-4 計器進入方式  7-6 計器進入方式</p> <p>(3)操縦士実地試験実施細則 型式限定変更(飛行機)  7-4 計器進入方式  7-6 計器進入方式  10-2 1発動機不作動時の着陸</p>	<p>ご指摘を踏まえ、修正します。  (新旧表:備考「新規」)</p> <p>ご指摘を踏まえ、改正例のとおり修正します。  (新旧表:備考「新規」)</p>	