

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後				改正前			
特定操縦技能審査口述ガイダンス 国土交通省航空局安全部安全政策課				特定操縦技能審査口述ガイダンス 国土交通省航空局安全部安全政策課			
特定操縦技能審査口述ガイダンス改正一覧表				特定操縦技能審査口述ガイダンス改正一覧表			
	改正番号	改正年月日	備考		改正番号	改正年月日	備考
	国空航第801号	平成24年3月29日	制定		国空航第801号	平成24年3月29日	制定
1	改正国空航第46号	平成25年4月18日		1	改正国空航第46号	平成25年4月18日	
2	改正国空航第1041号	平成26年3月20日		2	改正国空航第1041号	平成26年3月20日	
3	改正国空航第945号	平成27年3月26日		3	改正国空航第945号	平成27年3月26日	
4	改正国空航第2656号	平成28年3月17日		4	改正国空航第2656号	平成28年3月17日	
5	改正国空航第9637号	平成29年3月6日		5	改正国空航第9637号	平成29年3月6日	
6	改正国空航第1548号	平成29年10月6日		6	改正国空航第1548号	平成29年10月6日	
7	改正国空航第2985号	平成31年3月29日		7	改正国空航第2985号	平成31年3月29日	
8	改正国空航第1806号	令和2年9月25日		8	改正国空航第1806号	令和2年9月25日	
9	改正国空航第3037号	令和4年3月29日		9	改正国空航第3037号	令和4年3月29日	
10	<u>改正国空安政第1156号</u>	<u>令和5年9月20日</u>					
共通編 (略) 飛行機編				共通編 (略) 飛行機編			
第1部				第1部			
1. 航空機の操縦に従事するのに必要な知識 (略)				1. 航空機の操縦に従事するのに必要な知識 (略)			
1-1 最近の変更点				1-1 最近の変更点			
<u>1. 航空身体検査証明申請時の「自己申告確認書」の提出等について [2019年8月1日]</u>				<u>(新規)</u>			
<u>(1) 航空身体検査証明申請において自己申告を行うにあたっての確認事項や提出書類について説明してください。</u>							

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後	改正前
<p><u>答：航空身体検査証明自己申告確認書のチェックリストにより、既往歴、手術歴、医薬品の使用歴、自覚症状等について、申請者自ら点検・確認を行い、自己申告確認書（チェックリストを含む）を指定機関・指定医に提出する。</u></p> <p><u>注）航空身体検査証明申請システムで申請をする場合は、「航空身体検査証明自己申告確認書」の内容をシステム上で確認することとしているが、紙媒体で提出する場合には、申請書に添付することが必要</u></p> <p><u>（2）航空身体検査証明の有効期間中であっても、身体検査基準への適合性が疑われる身体状態となった場合の措置について説明してください。</u></p> <p><u>答：航空業務を中止して、指定航空身体検査医等の指示を受ける。</u></p> <p><u>（参考）航空従事者の医学適性や航空身体検査の証明について</u> https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000743.html</p> <p><u>2. 操縦士の飲酒に関する基準の制定について [2019.1.31]</u></p> <p>(1)・(2) (略)</p> <p>(3) 航空機乗組員がアルコールの影響によって正常な運航ができないおそれがある状態について、一定の目安となる<u>具体的な</u>体内アルコール濃度について説明して下さい。</p> <p>答： (略)</p> <p>(4)・(5) (略)</p> <p>(参考1) 国交省HP 報道発表資料 操縦士の飲酒基準について [2019年1月31日]</p> <p>(参考2)～(参考5) (略)</p> <p><u>3. 運輸安全委員会の勧告について</u></p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) セスナ式172P型JA3989の航空事故に係る勧告について（運委参第81号） [2018.8.30]</p> <p>1)～4) (略)</p> <p>(参考) 耐空性審査要領 飛行機（耐空類別が<u>飛行機普通N</u>であるもの）第6章 装備（6-5-4 着氷防止）、第7章 運用限界、標識及び飛行規程【7-2-8 運用様式（有視界飛行方式による飛行、計器飛行方式による飛行、昼間飛行、夜間飛行、着氷気象状態における飛行等）7-4 飛行規程（7-4-2 運用限界 7-4-2-8 運用様式）】</p>	<p><u>1. 操縦士の飲酒に関する基準の制定について [2019.1.31]</u></p> <p>(1)・(2) (略)</p> <p>(3) 航空機乗組員がアルコールの影響によって正常な運航ができないおそれがある状態について、一定の目安となる<u>具体</u>の体内アルコール濃度について説明して下さい。</p> <p>答： (略)</p> <p>(4)・(5) (略)</p> <p>(参考1) 国交省HP 報道発表資料 操縦士の飲酒基準について [2019年1月30日]</p> <p>(参考2)～(参考5) (略)</p> <p><u>2. 運輸安全委員会の勧告について</u></p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) セスナ式172P型JA3989の航空事故に係る勧告について（運委参第81号） [2018.8.30]</p> <p>1)～4) (略)</p> <p>(参考) 耐空性審査要領 飛行機（耐空類別が<u>飛行機普通N、飛行機実用U、飛行機曲技A又は飛行機輸送C</u>であるもの）第6章 装備（6-5-4 着氷防止）、第7章 運用限界、標識及び飛行規程【7-2-8 運用様式（有視界飛行方式による飛行、計器飛行方式による飛行、昼間飛行、夜間飛行、着氷気象状態における飛行等）7-4 飛行規程（7-4-2 運用限界 7-4-2-8 運用様式）】</p>

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後	改正前
<p>注) (略)</p> <p>5) (略)</p> <p>6) 航空機用救命無線機等について</p> <p>ア)・イ) (略)</p> <p><u>削除</u></p> <p><u>ウ)</u> (略)</p> <p><u>エ)</u> 航空機用救命無線機とはどのようなものですか。簡単に説明してください。航空機用救命無線機は電波を発射する装置ですが法令上どのような適用を受けるか知っていますか。また、装備された当該無線機が許可を受けていることを示してください。</p> <p>(参考) AIM-j 714 航空機用救命無線機</p> <p>電波法第4条(無線局の開設)、第6条(免許の申請)、第12条(免許の付与)無線局免許状</p> <p>電波法施行規則第4条(無線局の種別及び定義)第11号航空機局(航空機用救命無線機は衝撃時自動発射型及び手動型ともに航空機局に該当)</p> <p><u>削除</u></p> <p>遭難時には、406MHz帯の電波で識別信号(ID)等をコスパス・サーサットシステム(衛星)に送信します。同時に航空機用受信機(AM)で受信することができるホーミング用電波(121.5MHz)を送信します。(電波を受信するとピュー・ピューと聞こえます。)</p> <p><u>オ)～キ)</u> (略)</p> <p>(3)・(4) (略)</p> <p><u>4.</u> 管制方式基準改正について</p> <p>(1)～(3) (略)</p> <p>第2部</p> <p>1. (略)</p> <p><u>1-2</u> 一般知識</p>	<p>注) (略)</p> <p>5) (略)</p> <p>6) 航空機用救命無線機等について</p> <p>ア)・イ) (略)</p> <p><u>ウ)</u>「特定救急用具」という言葉を知っていますか。法令上「救急用具」という言葉との違いについて説明してください。また、本日搭載している特定救急用具が国土交通大臣の認定を受けているものであることを示してください。</p> <p><u>答：施行規則第152条</u></p> <p><u>エ)</u> (略)</p> <p><u>オ)</u> 航空機用救命無線機とはどのようなものですか。簡単に説明してください。航空機用救命無線機は電波を発射する装置ですが法令上どのような適用を受けるか知っていますか。また、装備された当該無線機が許可を受けていることを示してください。</p> <p>(参考 <u>1</u>) AIM-j 714 航空機用救命無線機</p> <p>電波法第4条(無線局の開設)、第6条(免許の申請)、第12条(免許の付与)無線局免許状</p> <p>電波法施行規則第4条(無線局の種別及び定義)第11号航空機局(航空機用救命無線機は衝撃時自動発射型及び手動型ともに航空機局に該当)</p> <p><u>(参考2)</u> [総務省コラム vol. 23 命を救う電波]</p> <p>http://www.soumu.go.jp/soutsu/tokai/mymedia/27/0224.html</p> <p>遭難時には、406MHz帯の電波で識別信号(ID)等をコスパス・サーサットシステム(衛星)に送信します。同時に航空機用受信機(AM)で受信することができるホーミング用電波(121.5MHz)を送信します。(電波を受信するとピュー・ピューと聞こえます。)</p> <p><u>カ)～ク)</u> (略)</p> <p>(3)・(4) (略)</p> <p><u>3.</u> 管制方式基準改正について</p> <p>(1)～(3) (略)</p> <p>第2部</p> <p>1. (略)</p> <p><u>1-2</u> 一般知識</p>

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後	改正前
<p>1. 有視界飛行方式に関する諸規則</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 区分航空図の判読</p> <p>1)・2) (略)</p> <p>3) 飛行位置を示して、最寄<u>広域対空援助業務実施機関</u>周波数 答：AIP GEN 3.3 航空交通業務（広域対空援助業務 Area/En-route Information Service） （参考）国土交通省航空局のウェブサイト https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000325.html</p> <p>(3)・(4) (略)</p> <p>(5) 「飛行援助用航空局」の活用について 普段の飛行でどのように活用しているか、また最新の設置状況はどのように確認しているか 答えさせる。 （参考1）AIM-j <u>第11章</u>（飛行援助用航空局） （参考2）AIC <u>027/22</u> 飛行場等の周辺を有視界飛行方式により飛行する場合の安全対策について</p> <p>(6) 特別有視界飛行方式（Special VFR）について以下の質問の内1つを答えさせる。</p> <p>1) 特別有視界飛行方式（<u>Special VFR</u>）の許可を受けて飛行する場合の気象条件を述べよ。 答：・雲から離れて飛行すること ・飛行視程を1,500メートル以上に維持して飛行すること ・地表又は水面を引き続き視認できる状態で飛行すること （参考）法第94条（計器気象状態における飛行）ただし書 施行規則第198条の4第1号～第3号（法第94条ただし書の規定による許可を受けて管制圏等を飛行する場合の飛行の方法）</p> <p>2) 管制圏・<u>情報圏</u>の通過が許可される特別有視界飛行方式（Special VFR）条件を述べよ。 答：管制圏・<u>情報圏</u>のある飛行場の<u>気象状態がVMC又は地上視程が1,500メートル以上で、且つ、飛行中（空中）の気象状態がIMCの場合</u> <u>(削除)</u> （参考1）管制方式基準（Ⅱ）－3－1</p>	<p>1. 有視界飛行方式に関する諸規則</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 区分航空図の判読</p> <p>1)・2) (略)</p> <p>3) 飛行位置を示して、最寄 <u>FSC</u> 周波数 答：GEN 3.3 航空交通業務（広域対空援助業務 Area/En-route Information Service） （参考）国土交通省航空局のウェブサイト（<u>FSC：Flight Service Center</u>） http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000370.html</p> <p>(3)・(4) (略)</p> <p>(5) 「飛行援助用航空局」の活用について 普段の飛行でどのように活用しているか、また最新の設置状況はどのように確認しているか 答えさせる。 （参考1）AIM-j <u>[11-18]</u>（飛行援助用航空局） （参考2）AIC <u>041/14</u> 飛行場等の周辺を有視界飛行方式により飛行する場合の安全対策について</p> <p>(6) 特別有視界飛行方式（Special VFR）について以下の質問の内1つを答えさせる。</p> <p>1) 特別有視界飛行方式（<u>Special VFR</u>）の許可を受けて飛行する場合の気象条件を述べよ。 答：・雲から離れて飛行すること ・飛行視程を1,500メートル以上に維持して飛行すること ・地表又は水面を引き続き視認できる状態で飛行すること （参考）法第94条（計器気象状態における飛行）ただし書 施行規則第198条の4第1号～第3号（法第94条ただし書の規定による許可を受けて管制圏等を飛行する場合の飛行の方法）</p> <p>2) 管制圏の通過が許可される特別有視界飛行方式（Special VFR）条件を述べよ。 答：管制圏のある飛行場の地上視程が1,500メートル以上で、且つ、飛行中（空中）の気象状態がIMCの場合</p> <p><u>3) 情報圏の通過が許可される特別有視界飛行方式（Special VFR）条件を述べよ。</u> <u>答：情報圏のある飛行場の気象状態（=地上観測結果）はVMCであるが、飛行中（空中）の気象状態がIMCの場合</u></p> <p>（参考1）管制方式基準（Ⅱ）－3－1</p>

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後			改正前			
<p>(参考2) 管制圏は(離着陸を行う飛行のために設定されている空域ですので) 航空法第95条において、この空域を通過することが禁止されていますが、ただし書きを受けて、管制方式基準(Ⅲ)-2-12)において管制圏を通過するための気象条件について「当該VFR機がVMCを維持して飛行できる場合、またはSpecial VFRの許可が得られる場合」となっている。</p> <p>情報圏については通過を禁止されていませんので、通過の許可は必要ありません。ただし、VFR機もSpecial VFR機も情報圏に入る前に位置通報の連絡が必要です。</p> <p>(参考3) <u>管制圏と情報圏における離着陸と通過飛行について(概要)</u></p>			<p>(参考2) 管制圏は(離着陸を行う飛行のために設定されている空域ですので) 航空法第95条において、この空域を通過することが禁止されていますが、ただし書きを受けて、管制方式基準(Ⅲ)-2-11)において管制圏を通過するための気象条件について「当該VFR機がVMCを維持して飛行できる場合、またはSpecial VFRの許可が得られる場合」となっている。</p> <p>情報圏については通過を禁止されていませんので、通過の許可は必要ありません。ただし、VFR機もSpecial VFR機も情報圏に入る前に位置通報の連絡が必要です。</p> <p>(参考) <u>管制方式基準の改正(2014.11.13)概要</u></p> <p><u>管制圏と情報圏における離着陸と通過飛行について、改正前と改正後の比較表</u></p>			
ア 管制圏内の飛行			ア 管制圏内の飛行			
気象状態		離着陸と通過飛行	気象状態		改正前	改正後
飛行場	空中		飛行場	空中		
VMC	VMC	離着陸可。 通過の許可を得て、VFRで通過する。	VMC	VMC	離着陸可。 通過の許可を得て、VFRで通過する。	離着陸可。 通過の許可を得て、VFRで通過する。
	IMC*	離着陸可。 S-VFRと通過の許可を得て通過する。		IMC*	離着陸許可は発出されるが、S-VFRが許可されないので、事実上、飛行できない。	
IMC 地上視程 1,500m 以上	VMC	S-VFRで離着陸可。 通過の許可を得てVFRで通過する。	IMC 地上視程 1,500m 以上	VMC	S-VFRの許可を得て離着陸可。管制圏内の飛行はできるが、通過の許可は得られない。	S-VFRで離着陸可。 通過の許可を得てVFRで通過する。
	IMC*	S-VFRで離着陸可。 通過の許可を得てS-VFRで通過する。		IMC*	S-VFRの許可を得て離着陸可。管制圏内の飛行はできるが、通過の許可は得られない。	
IMC 地上視程 1,500m 未満	VMC	離着陸不可。通過の許可を得てVFRで通過する。	IMC 地上視程 1,500m 未満	VMC	離着陸不可。通過の許可も得られないので飛行することができない。	離着陸はできないが、通過の許可を得てVFRで通過する。
	IMC	離着陸不可。通過の許可も得られないので飛行することができない。		IMC	離着陸不可。通過の許可も得られないので飛行することができない。	
*: 飛行視程1,500m 以上を維持して雲に入らず 引き続き地表を視認できる状況でのIMC			*: 飛行視程1,500m 以上を維持して雲に入らず 引き続き地表を視認できる状況でのIMC			
イ 情報圏内の飛行			イ 情報圏内の飛行			

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後			改正前			
気象状態		離着陸と通過飛行	気象状態		改正前	改正後
飛行場	空中		飛行場	空中		
VMC	VMC	離着陸可。 連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。	VMC	VMC	<u>離着陸可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。</u>	離着陸可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。
	IMC*	離着陸可。 S-VFRの許可を得て通過する。		IMC*	<u>離着陸は可能だが、S-VFRが許可されないの、事実上、飛行できない。</u>	離着陸可。 S-VFRの許可を得て通過する。
IMC 地上視程 1,500m 以上	VMC	S-VFRの許可を得て離着陸可。 連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。	IMC 地上視程 1,500m 以上	VMC	<u>S-VFR の許可を得て離着陸可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。</u>	S-VFRの許可を得て離着陸可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。
	IMC*	S-VFRの許可を得て離着陸と飛行が可。 連絡(位置通報)を行って、S-VFRで通過する。		IMC*	<u>S-VFRの許可を得て離着陸と飛行が可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。</u>	S-VFRの許可を得て離着陸と飛行が可。連絡(位置通報)を行って、S-VFRで通過する。
IMC 地上視程 1,500m 未満	VMC	離着陸不可。 連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。	IMC 地上視程 1,500m 未満	VMC	<u>離着陸は不可だが飛行は可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。</u>	離着陸は不可だが飛行は可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。
	IMC	離着陸不可。 S-VFRが許可されないの、飛行することができない。		IMC	<u>離着陸不可。S-VFRが許可されないの、飛行することができない。</u>	離着陸不可。S-VFRが許可されないの、飛行することができない。
*: 飛行視程1,500m 以上を維持して雲に入らず 引き続き地表を視認できる状況でのIMC			*: 飛行視程1,500m 以上を維持して雲に入らず 引き続き地表を視認できる状況でのIMC			
<p>(7) フライトプラン(航空法第97条及び第98条関連)について</p> <p>1) ~ 5) (略)</p> <p>(参考1) 飛行計画記入・通報要領(平成24年9月3日 国空用第279号)</p> <p>(参考2) (略)</p>			<p>(7) フライトプラン(航空法第97条及び第98条関連)について</p> <p>1) ~ 5) (略)</p> <p>(参考1) 飛行計画記入・通報要領(平成30年4月1日適用版)</p> <p>(参考2) (略)</p>			
<p>2. 航空交通管制方式</p> <p>(1) ~ (3) (略)</p> <p>(4) 燃料欠乏時の通報</p> <p>燃料欠乏による緊急状態の宣言に使う用語は何か?</p>			<p>2. 航空交通管制方式</p> <p>(1) ~ (3) (略)</p> <p>(4) 燃料欠乏時の通報</p> <p>燃料欠乏による緊急状態の宣言に使う用語は何か?</p>			

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後	改正前
<p>答：<u>パイロットは、使用可能な残存燃料で安全に着陸するために管制上の優先的取扱いを必要とする場合は、管制機関等に残存燃料が緊急状態であることを次の用語により宣言しなければならない。</u></p> <p>【例】PILOT : Mayday Mayday Mayday Fuel. 又は Mayday Fuel.</p> <p><u>(参考) AIP ENR 1.5</u></p> <p><u>(5) ロストポジション時の措置</u></p> <p><u>航法機器の故障その他の理由によって、自機の現在位置が不明確になった場合の措置について説明させる。</u></p> <p><u>(参考) AIM-j 第7章 (ロストポジション時の措置)</u></p> <p>3. ~ 4. (略)</p> <p>5. 搜索救難に関する規則</p> <p>飛行計画上の到着予定時刻からの遅延と搜索救難</p> <p>到着予定時刻からの大幅な遅延は、搜索救難の発動要件に該当する場合があるので、<u>広域対空援助業務実施機関</u>などの管制機関への通報を行わなければならない。特に場外離着陸場等、管制機関のない空港等からEOBT から大幅に遅れて離陸した場合は、管制機関はフライトプランとして通報されたEOBT に飛行時間を加えた時刻を到着予定時刻として想定するので、注意を要する。</p> <p>(参考) AIM-j 203c、337、357、720~724、714</p> <p>6. ~ 7. (略)</p> <p>8. その他運航に必要な事項</p> <p>(1) ~ (2) (略)</p> <p><u>(3) 航空機に備え付ける書類 (航空法第59条関連) について</u></p> <p><u>航空機に備え付ける書類について説明させる。</u></p> <p><u>(参考) 施行規則第144条、第144条の2、AIM-j 第10章 (航空機に備え付ける書類)</u></p> <p><u>(4) 航空安全情報自発報告制度 (VOICES) について (AIC 2014. 8. 21)</u></p> <p>(略)</p> <p><u>(5) 無人航空機との衝突・接触に係る報告制度の制定 [2015. 12. 9]</u></p> <p>1) <u>運航中の航空機に無人航空機 (ドローン等) が衝突・接触した場合や、そのおそれがあった場合の報告制度 (報告の対象・報告の内容・報告方法および報告先) について具体的に説明させる。</u></p>	<p>答：<u>燃料欠乏による緊急事態により、一刻も早い着陸が必要であると判断した場合には、急迫した緊急状態の宣言として次の用語を使用する。この用語が通報された場合は、管制機関は遭難の段階として対処する。</u></p> <p>【例】PILOT : Mayday Mayday Mayday Fuel. 又は Mayday Fuel.</p> <p><u>参考 : AIM-j 791</u></p> <p><u>(新規)</u></p> <p>3. ~ 4. (略)</p> <p>5. 搜索救難に関する規則</p> <p>飛行計画上の到着予定時刻からの遅延と搜索救難</p> <p>到着予定時刻からの大幅な遅延は、搜索救難の発動要件に該当する場合があるので、<u>FSC</u>などの管制機関への通報を行わなければならない。特に場外離着陸場等、管制機関のない空港等からEOBT から大幅に遅れて離陸した場合は、管制機関はフライトプランとして通報されたEOBT に飛行時間を加えた時刻を到着予定時刻として想定するので、注意を要する。</p> <p>(参考) AIM-j 203c、337、357、720~724、714</p> <p>6. ~ 7. (略)</p> <p>8. その他運航に必要な事項</p> <p>(1) ~ (2) (略)</p> <p><u>(新規)</u></p> <p><u>(3) 航空安全情報自発報告制度 (VOICES) について (AIC 2014. 8. 21)</u></p> <p>(略)</p> <p><u>(4) 無人航空機の接近・衝突に係る報告制度の制定 [2015. 12. 9]</u></p> <p>1) <u>特定操縦技能審査の飛行中に無人航空機 (ドローン等) が異常に接近した場合や衝突した場合の報告制度について具体的に説明させる。</u></p> <p><u>答 : 次の項目について具体的に明記されている。</u></p>

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後	改正前
<p><u>(削除)</u></p> <p>注) 当該報告制度について、審査の機会をとおして周知することが、当該質問の目的である。 (参考) 無人航空機（ドローン・ラジコン機等）の飛行ルール <u>(運航中の航空機からの報告関係)</u> https://www.mlit.go.jp/koku/accident_report.html#manned</p> <p>1-3~7-2 (略)</p> <p style="text-align: center;">回転翼航空機編</p> <p>第1部</p> <p>1. 航空機の操縦に従事するのに必要な知識 (略)</p> <p>1-1 最近の変更点</p> <p><u>1. 航空身体検査証明申請時の「自己申告確認書」の提出等について [2019年8月1日]</u></p> <p><u>(1) 航空身体検査証明申請において自己申告を行うにあたっての確認事項や提出書類について説明してください。</u></p> <p><u>答：航空身体検査証明自己申告確認書のチェックリストにより、既往歴、手術歴、医薬品の使用歴、自覚症状等について、申請者自ら点検・確認を行い、自己申告確認書（チェックリストを含む）を指定機関・指定医に提出する。</u></p> <p><u>注) 航空身体検査証明申請システムで申請をする場合は、「航空身体検査証明自己申告確認書」の内容をシステム上で確認することとしているが、紙媒体で提出する場合には、申請書に添付することが必要</u></p> <p><u>(2) 航空身体検査証明の有効期間中であっても、身体検査基準への適合性が疑われる身体状態となった場合の措置について説明してください。</u></p> <p><u>答：航空業務を中止して、指定航空身体検査医等の指示を受ける。</u></p>	<p><u>・報告の対象・報告の内容・報告先</u></p> <p><u>※報告の様式は国交省航空のHP（以下のURL）より入手可能</u></p> <p><u>(参考)：運航中の航空機に無人航空機が接近・衝突等した場合の当局への報告について（国空航第862号、平成27年12月9日付）</u></p> <p>注) 当該報告制度について、審査の機会をとおして周知することが、当該質問の目的である。 (参考) 無人航空機（ドローン・ラジコン機等）の飛行ルール http://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk10_000003.html</p> <p>1-3~7-2 (略)</p> <p style="text-align: center;">回転翼航空機編</p> <p>第1部</p> <p>1. 航空機の操縦に従事するのに必要な知識 (略)</p> <p>1-1 最近の変更点</p> <p><u>(新規)</u></p>

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後	改正前
<p><u>(参考) 航空従事者の医学適性或航空身体検査の証明について</u> https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000743.html</p> <p><u>2.</u> 操縦士の飲酒に関する基準の制定について [2019. 1. 31] (1)・(2) (略) (3) 航空機乗組員がアルコールの影響によって正常な運航ができないおそれがある状態について、一定の目安となる<u>具体的な</u>体内アルコール濃度について説明して下さい。 答: (略) (4)・(5) (略) (参考1) 国交省HP 報道発表資料 操縦士の飲酒基準について [2019年1月<u>31</u>日] (参考2)～(参考5) (略)</p> <p><u>3.</u> 運輸安全委員会の勧告について (1) (略) (2) セスナ式172P型JA3989の航空事故に係る勧告について (運委参第81号) [2018. 8. 30] 1)～5) (略) 6) 航空機用救命無線機等について ア)・イ) (略) <u>(削除)</u></p> <p><u>ウ)</u> (略) <u>エ)</u> 航空機用救命無線機とはどのようなものですか。簡単に説明してください。航空機用救命無線機は電波を発射する装置ですが法令上どのような適用を受けるか知っていますか。また、装備された当該無線機が許可を受けていることを示してください。 (参考) AIM-j 714 航空機用救命無線機 電波法第4条(無線局の開設)、第6条(免許の申請)、第12条(免許の付与)無線局免許状</p>	<p><u>1.</u> 操縦士の飲酒に関する基準の制定について [2019. 1. 31] (1)・(2) (略) (3) 航空機乗組員がアルコールの影響によって正常な運航ができないおそれがある状態について、一定の目安となる<u>具体の</u>体内アルコール濃度について説明して下さい。 答: (略) (4)・(5) (略) (参考1) 国交省HP 報道発表資料 操縦士の飲酒基準について [2019年1月<u>30</u>日] (参考2)～(参考5) (略)</p> <p><u>2.</u> 運輸安全委員会の勧告について (1) (略) (2) セスナ式172P型JA3989の航空事故に係る勧告について (運委参第81号) [2018. 8. 30] 1)～5) (略) 6) 航空機用救命無線機等について ア)・イ) (略) <u>ウ)「特定救急用具」という言葉を知っていますか。法令上「救急用具」という言葉との違いについて説明してください。また、本日搭載している特定救急用具が国土交通大臣の認定を受けているものであることを示してください。</u> <u>答: 施行規則第152条</u></p> <p><u>エ)</u> (略) <u>オ)</u> 航空機用救命無線機とはどのようなものですか。簡単に説明してください。航空機用救命無線機は電波を発射する装置ですが法令上どのような適用を受けるか知っていますか。また、装備された当該無線機が許可を受けていることを示してください。 (参考<u>1</u>) AIM-j 714 航空機用救命無線機 電波法第4条(無線局の開設)、第6条(免許の申請)、第12条(免許の付与)無線局免許状</p>

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後	改正前
<p>電波法施行規則第4条（無線局の種別及び定義）第11号航空機局（航空機用救命無線機は衝撃時自動発射型及び手動型ともに航空機局に該当）</p> <p><u>（削除）</u></p> <p>遭難時には、406MHz 帯の電波で識別信号(ID)等をコスパス・サーサットシステム（衛星）に送信します。同時に航空機用受信機(AM)で受信することができるホーミング用電波（121.5MHz）を送信します。（電波を受信するとピュー・ピューと聞こえます。）</p> <p><u>オ）～キ）</u> （略）</p> <p>（3）・（4） （略）</p> <p><u>4. 管制方式基準改正について</u></p> <p>（1）・（2） （略）</p> <p>第2部</p> <p>1. （略）</p> <p><u>1-2 一般知識</u></p> <p>1. 有視界飛行方式に関する諸規則</p> <p>（1） （略）</p> <p>（2） 区分航空図の判読</p> <p>1）・2） （略）</p> <p>3） 飛行位置を示して、最寄<u>広域対空援助業務実施機関</u>周波数</p> <p>答：AIP GEN 3.3 航空交通業務（広域対空援助業務 Area/En-route Information Service）</p> <p>（参考）国土交通省航空局のウェブサイト</p> <p>https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000325.html</p> <p>（3）・（4） （略）</p> <p>（5）「飛行援助用航空局」の活用について</p> <p>普段の飛行でどのように活用しているか、また最新の設置状況はどのように確認しているか 答えさせる。</p> <p>（参考1）AIM-j <u>第11章</u>（飛行援助用航空局）</p> <p>（参考2）AIC <u>027/22</u> 飛行場等の周辺を有視界飛行方式により飛行する場合の安全対策について</p> <p>（6）特別有視界飛行方式（Special VFR）について以下の質問の内1つを答えさせる。</p>	<p>電波法施行規則第4条（無線局の種別及び定義）第11号航空機局（航空機用救命無線機は衝撃時自動発射型及び手動型ともに航空機局に該当）</p> <p><u>（参考2）</u> [総務省コラムvol.23 命を救う電波]</p> <p>http://www.soumu.go.jp/soutsu/tokai/mymedia/27/0224.html</p> <p>遭難時には、406MHz 帯の電波で識別信号(ID)等をコスパス・サーサットシステム（衛星）に送信します。同時に航空機用受信機(AM)で受信することができるホーミング用電波（121.5MHz）を送信します。（電波を受信するとピュー・ピューと聞こえます。）</p> <p><u>カ）～ク）</u> （略）</p> <p>（3）・（4） （略）</p> <p><u>3. 管制方式基準改正について</u></p> <p>（1）・（2） （略）</p> <p>第2部</p> <p>1. （略）</p> <p><u>1-2 一般知識</u></p> <p>1. 有視界飛行方式に関する諸規則</p> <p>（1） （略）</p> <p>（2） 区分航空図の判読</p> <p>1）・2） （略）</p> <p>3） 飛行位置を示して、最寄 <u>FSC</u> 周波数</p> <p>答：GEN 3.3 航空交通業務（広域対空援助業務 Area/En-route Information Service）</p> <p>（参考）国土交通省航空局のウェブサイト <u>(FSC: Flight Service Center)</u></p> <p>http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000370.html</p> <p>（3）・（4） （略）</p> <p>（5）「飛行援助用航空局」の活用について</p> <p>普段の飛行でどのように活用しているか、また最新の設置状況はどのように確認しているか 答えさせる。</p> <p>（参考1）AIM-j <u>[11-18]</u>（飛行援助用航空局）</p> <p>（参考2）AIC <u>041/14</u> 飛行場等の周辺を有視界飛行方式により飛行する場合の安全対策について</p> <p>（6）特別有視界飛行方式（Special VFR）について以下の質問の内1つを答えさせる。</p>

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後	改正前																				
<p>1) 特別有視界飛行方式 <u>(Special VFR)</u> の許可を受けて飛行する場合の気象条件を述べよ。 答：・雲から離れて飛行すること ・飛行視程を1,500メートル以上に維持して飛行すること ・地表又は水面を引き続き視認できる状態で飛行すること (参考) 法第94条(計器気象状態における飛行)ただし書 施行規則第198条の4第1号～第3号(法第94条ただし書の規定による許可を受けて管制圏等を飛行する場合の飛行の方法)</p> <p>2) 管制圏・<u>情報圏</u>の通過が許可される特別有視界飛行方式(Special VFR)条件を述べよ。 答：管制圏・<u>情報圏</u>のある飛行場の<u>気象状態がVMC又は地上視程が1,500メートル以上で、且つ、飛行中(空中)の気象状態がIMCの場合</u></p> <p><u>3) (削除)</u></p> <p>(参考1) 管制方式基準(Ⅱ)-3-1 (参考2) 管制圏は(離着陸を行う飛行のために設定されている空域ですので、)航空法第95条において、この空域を通過することが禁止されていますが、ただし書きを受けて、管制方式基準((Ⅲ)-2-12)において管制圏を通過するための気象条件について「当該VFR機がVMCを維持して飛行できる場合、またはSpecial VFRの許可が得られる場合」となっている。 情報圏については通過を禁止されていませんので、通過の許可は必要ありません。 ただし、VFR機もSpecial VFR機も情報圏に入る前に位置通報の連絡が必要です。 (参考3) <u>管制圏と情報圏における離着陸と通過飛行について(概要)</u></p>	<p>1) 特別有視界飛行方式 <u>(Special VFR)</u> の許可を受けて飛行する場合の気象条件を述べよ。 答：・雲から離れて飛行すること ・飛行視程を1,500メートル以上に維持して飛行すること ・地表又は水面を引き続き視認できる状態で飛行すること (参考) 法第94条(計器気象状態における飛行)ただし書 施行規則第198条の4第1号～第3号(法第94条ただし書の規定による許可を受けて管制圏等を飛行する場合の飛行の方法)</p> <p>2) 管制圏の通過が許可される特別有視界飛行方式(Special VFR)条件を述べよ。 答：管制圏のある飛行場の地上視程が1,500メートル以上で、且つ、飛行中(空中)の気象状態がIMCの場合</p> <p><u>3) 情報圏の通過が許可される特別有視界飛行方式(Special VFR)条件を述べよ。</u> <u>答：情報圏のある飛行場の気象状態(=地上観測結果)はVMCであるが、飛行中(空中)の気象状態がIMCの場合</u></p> <p>(参考1) 管制方式基準(Ⅱ)-3-1 (参考2) 管制圏は(離着陸を行う飛行のために設定されている空域ですので、)航空法第95条において、この空域を通過することが禁止されていますが、ただし書きを受けて、管制方式基準((Ⅲ)-2-11)において管制圏を通過するための気象条件について「当該VFR機がVMCを維持して飛行できる場合、またはSpecial VFRの許可が得られる場合」となっている。 情報圏については通過を禁止されていませんので、通過の許可は必要ありません。 ただし、VFR機もSpecial VFR機も情報圏に入る前に位置通報の連絡が必要です。 (参考) <u>管制方式基準の改正(2014.11.13)概要</u> <u>管制圏と情報圏における離着陸と通過飛行について、改正前と改正後の比較表</u></p>																				
<p>ア 管制圏内の飛行</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">気象状態</th> <th rowspan="2" style="text-align: center;"><u>離着陸と通過飛行</u></th> </tr> <tr> <th>飛行場</th> <th>空中</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">VMC</td> <td>VMC</td> <td>離着陸可。 通過の許可を得て、VFRで通過する。</td> </tr> <tr> <td>IMC*</td> <td>離着陸可。 S-VFRと通過の許可を得て通過する。</td> </tr> </tbody> </table>	気象状態		<u>離着陸と通過飛行</u>	飛行場	空中	VMC	VMC	離着陸可。 通過の許可を得て、VFRで通過する。	IMC*	離着陸可。 S-VFRと通過の許可を得て通過する。	<p>ア 管制圏内の飛行</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">気象状態</th> <th rowspan="2" style="text-align: center;"><u>改正前</u></th> <th rowspan="2" style="text-align: center;"><u>改正後</u></th> </tr> <tr> <th>飛行場</th> <th>空中</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>VMC</td> <td>VMC</td> <td><u>離着陸可。</u> <u>通過の許可を得て、VFRで通過する。</u></td> <td>離着陸可。 通過の許可を得て、VFRで通過する。</td> </tr> </tbody> </table>	気象状態		<u>改正前</u>	<u>改正後</u>	飛行場	空中	VMC	VMC	<u>離着陸可。</u> <u>通過の許可を得て、VFRで通過する。</u>	離着陸可。 通過の許可を得て、VFRで通過する。
気象状態		<u>離着陸と通過飛行</u>																			
飛行場	空中																				
VMC	VMC	離着陸可。 通過の許可を得て、VFRで通過する。																			
	IMC*	離着陸可。 S-VFRと通過の許可を得て通過する。																			
気象状態		<u>改正前</u>	<u>改正後</u>																		
飛行場	空中																				
VMC	VMC	<u>離着陸可。</u> <u>通過の許可を得て、VFRで通過する。</u>	離着陸可。 通過の許可を得て、VFRで通過する。																		

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後			改正前			
IMC 地上視程 1,500m 以上	VMC	S-VFRで離着陸可。 通過の許可を得てVFRで通過する。	IMC*	<u>離着陸許可は発出されるが、S-VFRが許可されないの、事実上、飛行できない。</u>		離着陸可。 S-VFRと通過の許可を得て通過する。
	IMC*	S-VFRで離着陸可。 通過の許可を得てS-VFRで通過する。				
IMC 地上視程 1,500m 未満	VMC	離着陸不可。通過の許可を得てVFRで通過する。	IMC	<u>S-VFR の許可を得て離着陸可。管制圏内の飛行はできるが、通過の許可は得られない。</u>		S-VFRで離着陸可。 通過の許可を得てVFRで通過する。
	IMC	離着陸不可。通過の許可も得られないので飛行することができない。		<u>S-VFR の許可を得て離着陸可。管制圏内の飛行はできるが、通過の許可は得られない。</u>		S-VFR で離着陸可。 通過の許可を得てS-VFRで通過する。
* : 飛行視程1,500m 以上を維持して雲に入らず 引き続き地表を視認できる状況でのIMC			* : 飛行視程1,500m 以上を維持して雲に入らず 引き続き地表を視認できる状況でのIMC			

イ 情報圏内の飛行

気象状態		離着陸と通過飛行
飛行場	空中	
VMC	VMC	離着陸可。 連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。
	IMC*	離着陸可。 S-VFRの許可を得て通過する。
IMC 地上視程 1,500m 以上	VMC	S-VFRの許可を得て離着陸可。 連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。
	IMC*	S-VFRの許可を得て離着陸と飛行が可。 連絡(位置通報)を行って、S-VFRで通過する。
IMC 地上視程 1,500m 未満	VMC	離着陸不可。 連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。
	IMC	離着陸不可。 S-VFRが許可されないの、飛行することができない。
* : 飛行視程1,500m 以上を維持して雲に入らず 引き続き地表を視認できる状況でのIMC		

イ 情報圏内の飛行

気象状態		改正前	改正後
飛行場	空中		
VMC	VMC	<u>離着陸可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。</u>	離着陸可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。
	IMC*	<u>離着陸は可能だが、S-VFRが許可されないの、事実上、飛行できない。</u>	離着陸可。 S-VFRの許可を得て通過する。
IMC 地上視程 1,500m 以上	VMC	<u>S-VFR の許可を得て離着陸可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。</u>	S-VFRの許可を得て離着陸可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。
	IMC*	<u>S-VFRの許可を得て離着陸と飛行が可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。</u>	S-VFRの許可を得て離着陸と飛行が可。連絡(位置通報)を行って、S-VFRで通過する。

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後	改正前			
	IMC 地上視程 1,500m 未満	VMC	<u>離着陸は不可だが飛行は可。連絡（位置通報）を行って、VFRで通過する。</u>	離着陸は不可だが飛行は可。連絡（位置通報）を行って、VFRで通過する。
		IMC	<u>離着陸不可。S-VFRが許可されないので、飛行することができない。</u>	離着陸不可。S-VFRが許可されないの、飛行することができない。
	* : 飛行視程1,500m 以上を維持して雲に入らず 引き続き地表を視認できる状況でのIMC			
<p>(7) フライトプラン（航空法第97条及び第98条関連）について</p> <p>1) ~ 5) (略)</p> <p>(参考1) 飛行計画記入・通報要領 (平成24年9月3日 国空用第279号)</p> <p>(参考2) (略)</p> <p>2. 航空交通管制方式</p> <p>(1) ~ (3) (略)</p> <p>(4) 燃料欠乏時の通報</p> <p>燃料欠乏による緊急状態の宣言に使う用語は何か？</p> <p>答：<u>パイロットは、使用可能な残存燃料で安全に着陸するために管制上の優先的取扱いを必要とする場合は、管制機関等に残存燃料が緊急状態であることを次の用語により宣言しなければならない。</u></p> <p>【例】PILOT : Mayday Mayday Mayday Fuel. 又は Mayday Fuel.</p> <p><u>(参考) AIP ENR 1.5</u></p> <p><u>(5) ロストポジション時の措置</u></p> <p><u>航法機器の故障その他の理由によって、自機の現在位置が不明確になった場合の措置について説明させる。</u></p> <p><u>(参考) AIM-j 第7章 (ロストポジション時の措置)</u></p> <p>3. ~ 4. (略)</p> <p>5. 搜索救難に関する規則</p> <p>飛行計画上の到着予定時刻からの遅延と搜索救難</p> <p>到着予定時刻からの大幅な遅延は、搜索救難の発動要件に該当する場合があるので、<u>広域対空援助業務実施機関</u>などの管制機関への通報を行わなければならない。特に場外離着陸場等、管制機関</p>	<p>(7) フライトプラン（航空法第97条及び第98条関連）について</p> <p>1) ~ 5) (略)</p> <p>(参考1) 飛行計画記入・通報要領 (平成30年4月1日適用版)</p> <p>(参考2) (略)</p> <p>2. 航空交通管制方式</p> <p>(1) ~ (3) (略)</p> <p>(4) 燃料欠乏時の通報</p> <p>燃料欠乏による緊急状態の宣言に使う用語は何か？</p> <p>答：<u>燃料欠乏による緊急事態により、一刻も早い着陸が必要であると判断した場合には、急迫した緊急状態の宣言として次の用語を使用する。この用語が通報された場合は、管制機関は遭難の段階として対処する。</u></p> <p>【例】PILOT : Mayday Mayday Mayday Fuel. 又は Mayday Fuel.</p> <p><u>参考 : AIM-j 791</u></p> <p><u>(新規)</u></p> <p>3. ~ 4. (略)</p> <p>5. 搜索救難に関する規則</p> <p>飛行計画上の到着予定時刻からの遅延と搜索救難</p> <p>到着予定時刻からの大幅な遅延は、搜索救難の発動要件に該当する場合があるので、<u>FSC</u>などの管制機関への通報を行わなければならない。特に場外離着陸場等、管制機関のない空港等からEOBT</p>			

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後	改正前
<p>のない空港等からEOBT から大幅に遅れて離陸した場合は、管制機関はフライトプランとして通報されたEOBT に飛行時間を加えた時刻を到着予定時刻として想定するので、注意を要する。 (参考) AIM-j 203c、337、357、720～724、714</p> <p>6. ～7. (略)</p> <p>8. その他運航に必要な事項 (1)～(3) (略)</p> <p><u>(4) 航空機に備え付ける書類(航空法第59条関連)について</u> <u>航空機に備え付ける書類について説明させる。</u> <u>(参考) 施行規則第144条、第144条の2、AIM-j 第10章(航空機に備え付ける書類)</u></p> <p><u>(5) 航空安全情報自発報告制度(VOICES)について(AIC 2014.8.21)</u> (略)</p> <p><u>(6) 無人航空機との衝突・接触に係る報告制度の制定[2015.12.9]</u> 1) <u>運航中の航空機</u>に無人航空機(ドローン等)が<u>衝突・接触した場合や、そのおそれがあった場合</u>の報告制度(<u>報告の対象・報告の内容・報告方法および報告先</u>)について具体的に説明させる。 <u>(削除)</u></p> <p>注) 当該報告制度について、審査の機会をとおして周知することが、当該質問の目的である。 (参考) 無人航空機(ドローン・ラジコン機等)の飛行ルール <u>(運航中の航空機からの報告関係)</u> https://www.mlit.go.jp/koku/accident_report.html#manned</p> <p><u>1-3～7-2</u> (略)</p> <p style="text-align: center;">滑空機編</p> <p>第1部 1. 航空機の操縦に従事するのに必要な知識 (略) 1-1 最近の変更点</p>	<p>から大幅に遅れて離陸した場合は、管制機関はフライトプランとして通報されたEOBT に飛行時間を加えた時刻を到着予定時刻として想定するので、注意を要する。 (参考) AIM-j 203c、337、357、720～724、714</p> <p>6. ～7. (略)</p> <p>8. その他運航に必要な事項 (1)～(3) (略)</p> <p><u>(新規)</u></p> <p><u>(4) 航空安全情報自発報告制度(VOICES)について(AIC 2014.8.21)</u> (略)</p> <p><u>(5) 無人航空機の接近・衝突に係る報告制度の制定[2015.12.9]</u> 1) <u>特定操縦技能審査の飛行中</u>に無人航空機(ドローン等)が<u>異常に接近した場合や衝突した場合</u>の報告制度について具体的に説明させる。 <u>答: 次の項目について具体的に明記されている。</u> <u>・報告の対象・報告の内容・報告先</u> <u>※報告の様式は国交省航空のHP(以下のURL)より入手可能</u> <u>(参考): 運航中の航空機に無人航空機が接近・衝突等した場合の当局への報告について(国空航第862号、平成27年12月9日付)</u></p> <p>注) 当該報告制度について、審査の機会をとおして周知することが、当該質問の目的である。 (参考) 無人航空機(ドローン・ラジコン機等)の飛行ルール http://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk10_000003.html</p> <p><u>1-3～7-2</u> (略)</p> <p style="text-align: center;">滑空機編</p> <p>第1部 1. 航空機の操縦に従事するのに必要な知識 (略) 1-1 最近の変更点</p>

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後	改正前
<p><u>1. 航空身体検査証明申請時の「自己申告確認書」の提出等について [2019年8月1日]</u></p> <p><u>(1) 航空身体検査証明申請において自己申告を行うにあたっての確認事項や提出書類について説明してください。</u></p> <p><u>答：航空身体検査証明自己申告確認書のチェックリストにより、既往歴、手術歴、医薬品の使用歴、自覚症状等について、申請者自ら点検・確認を行い、自己申告確認書（チェックリストを含む）を指定機関・指定医に提出する。</u></p> <p><u>注）航空身体検査証明申請システムで申請をする場合は、「航空身体検査証明自己申告確認書」の内容をシステム上で確認することとしているが、紙媒体で提出する場合には、申請書に添付することが必要</u></p> <p><u>(2) 航空身体検査証明の有効期間中であっても、身体検査基準への適合性が疑われる身体状態となった場合の措置について説明してください。</u></p> <p><u>答：航空業務を中止して、指定航空身体検査医等の指示を受ける。</u></p> <p><u>（参考）航空従事者の医学適性や航空身体検査の証明について</u> https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000743.html</p> <p><u>2. 操縦士の飲酒に関する基準の制定について [2019. 1. 31]</u></p> <p>(1)・(2) (略)</p> <p>(3) 航空機乗組員がアルコールの影響によって正常な運航ができないおそれがある状態について、一定の目安となる<u>具体的な</u>体内アルコール濃度について説明して下さい。</p> <p>答： (略)</p> <p>(4)・(5) (略)</p> <p>(参考1) 国交省HP 報道発表資料 操縦士の飲酒基準について [2019年1月<u>31</u>日]</p> <p>(参考2)～(参考5) (略)</p> <p><u>3. 運輸安全委員会の勧告について</u></p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) セスナ式172P型JA3989の航空事故に係る勧告について（運委参第81号） [2018. 8. 30]</p> <p>1)～3) (略)</p> <p>4) 航空機用救命無線機等について</p> <p>ア)・イ) (略)</p>	<p><u>(新規)</u></p> <p><u>1. 操縦士の飲酒に関する基準の制定について [2019. 1. 31]</u></p> <p>(1)・(2) (略)</p> <p>(3) 航空機乗組員がアルコールの影響によって正常な運航ができないおそれがある状態について、一定の目安となる<u>具体の</u>体内アルコール濃度について説明して下さい。</p> <p>答： (略)</p> <p>(4)・(5) (略)</p> <p>(参考1) 国交省HP 報道発表資料 操縦士の飲酒基準について [2019年1月<u>30</u>日]</p> <p>(参考2)～(参考5) (略)</p> <p><u>2. 運輸安全委員会の勧告について</u></p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) セスナ式172P型JA3989の航空事故に係る勧告について（運委参第81号） [2018. 8. 30]</p> <p>1)～3) (略)</p> <p>4) 航空機用救命無線機等について</p> <p>ア)・イ) (略)</p>

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後	改正前
<p>(削除)</p> <p>ウ) (略)</p> <p>エ) 航空機用救命無線機とはどのようなものですか。簡単に説明してください。航空機用救命無線機は電波を発射する装置ですが法令上どのような適用を受けるか知っていますか。また、装備された当該無線機が許可を受けていることを示してください。</p> <p>(参考) AIM-j 714 航空機用救命無線機</p> <p>電波法第4条(無線局の開設)、第6条(免許の申請)、第12条(免許の付与)無線局免許状</p> <p>電波法施行規則第4条(無線局の種別及び定義)第11号航空機局(航空機用救命無線機は衝撃時自動発射型及び手動型ともに航空機局に該当)</p> <p>(削除)</p> <p>遭難時には、406MHz帯の電波で識別信号(ID)等をコスパス・サーサットシステム(衛星)に送信します。同時に航空機用受信機(AM)で受信することができるホーミング用電波(121.5MHz)を送信します。(電波を受信するとピュー・ピューと聞こえます。)</p> <p>オ)～キ) (略)</p> <p>(3)・(4) (略)</p> <p>4. 管制方式基準改正について</p> <p>(1)～(3) (略)</p> <p>第2部</p> <p>1. (略)</p> <p>1-2 一般知識</p> <p>1. 有視界飛行方式に関する諸規則</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 区分航空図の判読</p> <p>1)・2) (略)</p>	<p>ウ)「特定救急用具」という言葉を知っていますか。法令上「救急用具」という言葉との違いについて説明してください。また、本日搭載している特定救急用具が国土交通大臣の認定を受けているものであることを示してください。</p> <p>答: 施行規則第152条</p> <p>エ) (略)</p> <p>オ) 航空機用救命無線機とはどのようなものですか。簡単に説明してください。航空機用救命無線機は電波を発射する装置ですが法令上どのような適用を受けるか知っていますか。また、装備された当該無線機が許可を受けていることを示してください。</p> <p>(参考1) AIM-j 714 航空機用救命無線機</p> <p>電波法第4条(無線局の開設)、第6条(免許の申請)、第12条(免許の付与)無線局免許状</p> <p>電波法施行規則第4条(無線局の種別及び定義)第11号航空機局(航空機用救命無線機は衝撃時自動発射型及び手動型ともに航空機局に該当)</p> <p>(参考2) [総務省コラムvol.23 命を救う電波]</p> <p>http://www.soumu.go.jp/soutsu/tokai/mymedia/27/0224.html</p> <p>遭難時には、406MHz帯の電波で識別信号(ID)等をコスパス・サーサットシステム(衛星)に送信します。同時に航空機用受信機(AM)で受信することができるホーミング用電波(121.5MHz)を送信します。(電波を受信するとピュー・ピューと聞こえます。)</p> <p>カ)～ク) (略)</p> <p>(3)・(4) (略)</p> <p>3. 管制方式基準改正について</p> <p>(1)～(3) (略)</p> <p>第2部</p> <p>1. (略)</p> <p>1-2 一般知識</p> <p>1. 有視界飛行方式に関する諸規則</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 区分航空図の判読</p> <p>1)・2) (略)</p>

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後	改正前
<p>3) 飛行位置を示して、最寄<u>広域対空援助業務実施機関</u>周波数 答：AIP GEN 3.3 航空交通業務（広域対空援助業務 Area/En-route Information Service） （参考）国土交通省航空局のウェブサイト https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000325.html</p> <p>(3)・(4) (略)</p> <p>(5) 「飛行援助用航空局」の活用について 普通の飛行でどのように活用しているか、また最新の設置状況はどのように確認しているか 答えさせる。 （参考1）AIM-j <u>第11章</u>（飛行援助用航空局） （参考2）AIC <u>027/22</u> 飛行場等の周辺を有視界飛行方式により飛行する場合の安全対策について</p> <p>(6) 特別有視界飛行方式（Special VFR）について以下の質問の内1つを答えさせる。 1) 特別有視界飛行方式（<u>Special VFR</u>）の許可を受けて飛行する場合の気象条件を述べよ。 答：・雲から離れて飛行すること ・飛行視程を1,500メートル以上に維持して飛行すること ・地表又は水面を引き続き視認できる状態で飛行すること （参考）法第94条（計器気象状態における飛行）ただし書 施行規則第198条の4第1号～第3号（法第94条ただし書の規定による許可を受けて管制圏等を飛行する場合の飛行の方法）</p> <p>2) 管制圏・<u>情報圏</u>の通過が許可される特別有視界飛行方式（Special VFR）条件を述べよ。 答：管制圏・<u>情報圏</u>のある飛行場の<u>気象状態がVMC又は地上視程が1,500メートル以上で、且つ、飛行中（空中）の気象状態がIMCの場合</u> <u>（削除）</u></p> <p>（参考1）管制方式基準（Ⅱ）-3-1 （参考2）管制圏は（離着陸を行う飛行のために設定されている空域ですので、）航空法第95条において、この空域を通過することが禁止されていますが、ただし書きを受けて、管制方式基準（Ⅲ）-2-<u>12</u>）において管制圏を通過するための気象条件について「当該VFR機がVMCを維持して飛行できる場合、またはSpecial VFRの許可が得られる場合」となっている。</p>	<p>3) 飛行位置を示して、最寄 <u>FSC</u> 周波数 答：GEN 3.3 航空交通業務（広域対空援助業務 Area/En-route Information Service） （参考）国土交通省航空局のウェブサイト（<u>FSC：Flight Service Center</u>） http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000370.html</p> <p>(3)・(4) (略)</p> <p>(5) 「飛行援助用航空局」の活用について 普通の飛行でどのように活用しているか、また最新の設置状況はどのように確認しているか 答えさせる。 （参考1）AIM-j <u>[11-18]</u>（飛行援助用航空局） （参考2）AIC <u>041/14</u> 飛行場等の周辺を有視界飛行方式により飛行する場合の安全対策について</p> <p>(6) 特別有視界飛行方式（Special VFR）について以下の質問の内1つを答えさせる。 1) 特別有視界飛行方式（<u>Special VFR</u>）の許可を受けて飛行する場合の気象条件を述べよ。 答：・雲から離れて飛行すること ・飛行視程を1,500メートル以上に維持して飛行すること ・地表又は水面を引き続き視認できる状態で飛行すること （参考）法第94条（計器気象状態における飛行）ただし書 施行規則第198条の4第1号～第3号（法第94条ただし書の規定による許可を受けて管制圏等を飛行する場合の飛行の方法）</p> <p>2) 管制圏の通過が許可される特別有視界飛行方式（Special VFR）条件を述べよ。 答：管制圏のある飛行場の地上視程が1,500メートル以上で、且つ、飛行中（空中）の気象状態がIMCの場合 <u>3) 情報圏の通過が許可される特別有視界飛行方式（Special VFR）条件を述べよ。</u> <u>答：情報圏のある飛行場の気象状態（=地上観測結果）はVMCであるが、飛行中（空中）の気象状態がIMCの場合</u></p> <p>（参考1）管制方式基準（Ⅱ）-3-1 （参考2）管制圏は（離着陸を行う飛行のために設定されている空域ですので、）航空法第95条において、この空域を通過することが禁止されていますが、ただし書きを受けて、管制方式基準（Ⅲ）-2-<u>11</u>）において管制圏を通過するための気象条件について「当該VFR機がVMCを維持して飛行できる場合、またはSpecial VFRの許可が得られる場合」となっている。</p>

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後			改正前			
<p>情報圏については通過を禁止されていませんので、通過の許可は必要ありません。ただし、VFR 機もSpecial VFR 機も情報圏に入る前に位置通報の連絡が必要です。 (参考 3) 管制圏と情報圏における離着陸と通過飛行について (概要)</p>			<p>情報圏については通過を禁止されていませんので、通過の許可は必要ありません。ただし、VFR 機もSpecial VFR 機も情報圏に入る前に位置通報の連絡が必要です。 (参考) 管制方式基準の改正 (2014.11.13) 概要 管制圏と情報圏における離着陸と通過飛行について、改正前と改正後の比較表</p>			
ア 管制圏内の飛行			ア 管制圏内の飛行			
気象状態		離着陸と通過飛行	気象状態		改正前	改正後
飛行場	空中		飛行場	空中		
VMC	VMC	離着陸可。 通過の許可を得て、VFRで通過する。	VMC	VMC	離着陸可。 通過の許可を得て、VFR で通過する。	離着陸可。 通過の許可を得て、VFRで通過する。
	IMC*	離着陸可。 S-VFRと通過の許可を得て通過する。		IMC*	離着陸許可は発出されるが、S-VFR が許可されないの、事実上、飛行できない。	
IMC 地上視程 1,500m 以上	VMC	S-VFRで離着陸可。 通過の許可を得てVFRで通過する。	IMC 地上視程 1,500m 以上	VMC	S-VFR の許可を得て離着陸可。管制圏内の飛行はできるが、通過の許可は得られない。	S-VFRで離着陸可。 通過の許可を得てVFRで通過する。
	IMC*	S-VFRで離着陸可。 通過の許可を得てS-VFRで通過する。		IMC*	S-VFR の許可を得て離着陸可。管制圏内の飛行はできるが、通過の許可は得られない。	
IMC 地上視程 1,500m 未満	VMC	離着陸不可。通過の許可を得てVFRで通過する。	IMC 地上視程 1,500m 未満	VMC	離着陸不可。通過の許可も得られないので飛行することができない。	離着陸はできないが、通過の許可を得てVFRで通過する。 離着陸不可。通過の許可も得られないので飛行することができない。
	IMC	離着陸不可。通過の許可も得られないので飛行することができない。		IMC	離着陸不可。通過の許可も得られないので飛行することができない。	
* : 飛行視程1,500m 以上を維持して雲に入らず 引き続き地表を視認できる状況でのIMC			* : 飛行視程1,500m 以上を維持して雲に入らず 引き続き地表を視認できる状況でのIMC			
イ 情報圏内の飛行			イ 情報圏内の飛行			
気象状態		離着陸と通過飛行	気象状態		改正前	改正後
飛行場	空中		飛行場	空中		
VMC	VMC	離着陸可。	VMC	VMC	離着陸可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。	離着陸可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後			改正前			
		連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。		IMC*	離着陸は可能だが、S-VFRが許可されないの、事実上、飛行できない。	離着陸可。 S-VFRの許可を得て通過する。
	IMC*	離着陸可。 S-VFRの許可を得て通過する。				
IMC 地上視程 1,500m 以上	VMC	S-VFRの許可を得て離着陸可。 連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。	IMC 地上視程 1,500m 以上	VMC	S-VFRの許可を得て離着陸可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。	S-VFRの許可を得て離着陸可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。
	IMC*	S-VFRの許可を得て離着陸と飛行が可。 連絡(位置通報)を行って、S-VFRで通過する。		IMC*	S-VFRの許可を得て離着陸と飛行が可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。	S-VFRの許可を得て離着陸と飛行が可。連絡(位置通報)を行って、S-VFRで通過する。
IMC 地上視程 1,500m 未満	VMC	離着陸不可。 連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。	IMC 地上視程 1,500m 未満	VMC	離着陸は不可だが飛行は可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。	離着陸は不可だが飛行は可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。
	IMC	離着陸不可。 S-VFRが許可されないの、飛行することができない。		IMC	離着陸不可。S-VFRが許可されないの、飛行することができない。	離着陸不可。S-VFRが許可されないの、飛行することができない。
*: 飛行視程1,500m 以上を維持して雲に入らず 引き続き地表を視認できる状況でのIMC			*: 飛行視程1,500m 以上を維持して雲に入らず 引き続き地表を視認できる状況でのIMC			
<p>(7) フライトプラン(航空法第97条及び第98条関連)について</p> <p>1) ~5) (略)</p> <p>(参考1) 飛行計画記入・通報要領(平成24年9月3日 国空用第279号)</p> <p>(参考2) (略)</p> <p>2. 航空交通管制方式</p> <p>(1) ~ (3) (略)</p> <p>(4) 燃料欠乏時の通報</p> <p>燃料欠乏による緊急状態の宣言に使う用語は何か?</p> <p>答: <u>パイロットは、使用可能な残存燃料で安全に着陸するために管制上の優先的取扱いを必要とする場合は、管制機関等に残存燃料が緊急状態であることを次の用語により宣言しなければならない。</u></p> <p>【例】PILOT : Mayday Mayday Mayday Fuel. 又は Mayday Fuel.</p>			<p>(7) フライトプラン(航空法第97条及び第98条関連)について</p> <p>1) ~5) (略)</p> <p>(参考1) 飛行計画記入・通報要領(平成30年4月1日適用版)</p> <p>(参考2) (略)</p> <p>2. 航空交通管制方式</p> <p>(1) ~ (3) (略)</p> <p>(4) 燃料欠乏時の通報</p> <p>燃料欠乏による緊急状態の宣言に使う用語は何か?</p> <p>答: <u>燃料欠乏による緊急事態により、一刻も早い着陸が必要であると判断した場合には、急迫した緊急状態の宣言として次の用語を使用する。この用語が通報された場合は、管制機関は遭難の段階として対処する。</u></p> <p>【例】PILOT : Mayday Mayday Mayday Fuel. 又は Mayday Fuel.</p>			

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後	改正前
<p><u>(参考) AIP ENR 1.5</u></p> <p><u>(5) ロストポジション時の措置</u></p> <p><u>航法機器の故障その他の理由によって、自機の現在位置が不明確になった場合の措置について説明させる。</u></p> <p><u>(参考) AIM-j 第7章 (ロストポジション時の措置)</u></p> <p>3. ～4. (略)</p> <p>5. 搜索救難に関する規則</p> <p>飛行計画上の到着予定時刻からの遅延と搜索救難</p> <p>到着予定時刻からの大幅な遅延は、搜索救難の発動要件に該当する場合があるので、<u>広域対空援助業務実施機関</u>などの管制機関への通報を行わなければならない。特に場外離着陸場等、管制機関のない空港等からEOBT から大幅に遅れて離陸した場合は、管制機関はフライトプランとして通報されたEOBT に飛行時間を加えた時刻を到着予定時刻として想定するので、注意を要する。</p> <p>(参考) AIM-j 203c、337、357、720～724、714</p> <p>6. ～7. (略)</p> <p>8. その他運航に必要な事項</p> <p>(1) ～ (3) (略)</p> <p>(4) 無人航空機との<u>衝突・接触</u>に係る報告制度の制定 [2015. 12. 9]</p> <p>1) <u>運航中の航空機</u>に無人航空機（ドローン等）が<u>衝突・接触した場合や、そのおそれがあった場合</u>の報告制度（<u>報告の対象 ・ 報告の内容 ・ 報告方法および報告先</u>）について具体的に説明させる。</p> <p><u>(削除)</u></p> <p>注) 当該報告制度について、審査の機会をとおして周知することが、当該質問の目的である。</p> <p>(参考) 無人航空機（ドローン・ラジコン機等）の飛行ルール（<u>運航中の航空機からの報告関係</u>） https://www.mlit.go.jp/koku/accident_report.html#manned</p> <p><u>1-3～7-4</u> (略)</p>	<p><u>参考: AIM-j 791</u></p> <p><u>(新規)</u></p> <p>3. ～4. (略)</p> <p>5. 搜索救難に関する規則</p> <p>飛行計画上の到着予定時刻からの遅延と搜索救難</p> <p>到着予定時刻からの大幅な遅延は、搜索救難の発動要件に該当する場合があるので、<u>FSC</u>などの管制機関への通報を行わなければならない。特に場外離着陸場等、管制機関のない空港等からEOBT から大幅に遅れて離陸した場合は、管制機関はフライトプランとして通報されたEOBT に飛行時間を加えた時刻を到着予定時刻として想定するので、注意を要する。</p> <p>(参考) AIM-j 203c、337、357、720～724、714</p> <p>6. ～7. (略)</p> <p>8. その他運航に必要な事項</p> <p>(1) ～ (3) (略)</p> <p>(4) 無人航空機の<u>接近・衝突</u>に係る報告制度の制定 [2015. 12. 9]</p> <p>1) <u>特定操縦技能審査の飛行中</u>に無人航空機（ドローン等）が<u>異常に接近した場合や衝突した場合</u>の報告制度について具体的に説明させる。</p> <p><u>答: 次の項目について具体的に明記されている。</u></p> <p><u>・ 報告の対象 ・ 報告の内容 ・ 報告先</u></p> <p><u>※報告の様式は国交省航空のHP（以下のURL）より入手可能</u></p> <p><u>(参考): 運航中の航空機に無人航空機が接近・衝突等した場合の当局への報告について（国空航第862号、平成27年12月9日付）</u></p> <p>注) 当該報告制度について、審査の機会をとおして周知することが、当該質問の目的である。</p> <p>(参考) 無人航空機（ドローン・ラジコン機等）の飛行ルール http://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk10_000003.html</p> <p><u>1-3～7-4</u> (略)</p>

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後	改正前
<p style="text-align: center;">飛行船編</p> <p>第1部</p> <p>1. 航空機の操縦に従事するのに必要な知識 (略)</p> <p>1-1 最近の変更点</p> <p><u>1. 航空身体検査証明申請時の「自己申告確認書」の提出等について [2019年8月1日]</u></p> <p><u>(1) 航空身体検査証明申請において自己申告を行うにあたっての確認事項や提出書類について説明してください。</u></p> <p><u>答：航空身体検査証明自己申告確認書のチェックリストにより、既往歴、手術歴、医薬品の使用歴、自覚症状等について、申請者自ら点検・確認を行い、自己申告確認書（チェックリストを含む）を指定機関・指定医に提出する。</u></p> <p><u>注）航空身体検査証明申請システムで申請をする場合は、「航空身体検査証明自己申告確認書」の内容をシステム上で確認することとしているが、紙媒体で提出する場合には、申請書に添付することが必要</u></p> <p><u>(2) 航空身体検査証明の有効期間中であっても、身体検査基準への適合性が疑われる身体状態となった場合の措置について説明してください。</u></p> <p><u>答：航空業務を中止して、指定航空身体検査医等の指示を受ける。</u></p> <p><u>(参考) 航空従事者の医学適性や航空身体検査の証明について</u> https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000743.html</p> <p><u>2. 操縦士の飲酒に関する基準の制定について [2019.1.31]</u></p> <p>(1)・(2) (略)</p> <p>(3) 航空機乗組員がアルコールの影響によって正常な運航ができないおそれがある状態について、一定の目安となる<u>具体的な</u>体内アルコール濃度について説明して下さい。</p> <p>答： (略)</p> <p>(4)・(5) (略)</p> <p>(参考1) 国交省HP 報道発表資料 操縦士の飲酒基準について [2019年1月31日]</p> <p>(参考2)～(参考5) (略)</p> <p><u>3. 運輸安全委員会の勧告について</u></p>	<p style="text-align: center;">飛行船編</p> <p>第1部</p> <p>1. 航空機の操縦に従事するのに必要な知識 (略)</p> <p>1-1 最近の変更点</p> <p><u>(新規)</u></p> <p><u>1. 操縦士の飲酒に関する基準の制定について [2019.1.31]</u></p> <p>(1)・(2) (略)</p> <p>(3) 航空機乗組員がアルコールの影響によって正常な運航ができないおそれがある状態について、一定の目安となる<u>具体の</u>体内アルコール濃度について説明して下さい。</p> <p>答： (略)</p> <p>(4)・(5) (略)</p> <p>(参考1) 国交省HP 報道発表資料 操縦士の飲酒基準について [2019年1月30日]</p> <p>(参考2)～(参考5) (略)</p> <p><u>2. 運輸安全委員会の勧告について</u></p>

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後	改正前
<p>(1) セスナ式172P型JA3989の航空事故に係る勧告について (運委参第81号) [2018.8.30]</p> <p>1) ~ 3) (略)</p> <p>4) 航空機用救命無線機等について ア)・イ) (略)</p> <p><u>(削除)</u></p> <p><u>ウ)</u> (略)</p> <p><u>エ)</u> 航空機用救命無線機とはどのようなものですか。簡単に説明してください。航空機用救命無線機は電波を発射する装置ですが法令上どのような適用を受けるか知っていますか。また、装備された当該無線機が許可を受けていることを示してください。</p> <p>(参考) AIM-j 714 航空機用救命無線機 電波法第4条(無線局の開設)、第6条(免許の申請)、第12条(免許の付与)無線局免許状 電波法施行規則第4条(無線局の種別及び定義)第11号航空機局(航空機用救命無線機は衝撃時自動発射型及び手動型ともに航空機局に該当)</p> <p><u>(削除)</u></p> <p>遭難時には、406MHz帯の電波で識別信号(ID)等をコスパス・サーサットシステム(衛星)に送信します。同時に航空機用受信機(AM)で受信することができるホーミング用電波(121.5MHz)を送信します。(電波を受信するとピュー・ピューと聞こえます。)</p> <p><u>オ) ~ キ)</u> (略)</p> <p>(2)・(3) (略)</p> <p><u>4. 管制方式基準改正について</u> (1)・(2) (略)</p> <p>第2部 1. (略)</p>	<p>(1) セスナ式172P型JA3989の航空事故に係る勧告について (運委参第81号) [2018.8.30]</p> <p>1) ~ 3) (略)</p> <p>4) 航空機用救命無線機等について ア)・イ) (略)</p> <p><u>ウ)「特定救急用具」という言葉を知っていますか。法令上「救急用具」という言葉との違いについて説明してください。また、本日搭載している特定救急用具が国土交通大臣の認定を受けているものであることを示してください。</u></p> <p><u>答：施行規則第152条</u></p> <p><u>エ)</u> (略)</p> <p><u>オ)</u> 航空機用救命無線機とはどのようなものですか。簡単に説明してください。航空機用救命無線機は電波を発射する装置ですが法令上どのような適用を受けるか知っていますか。また、装備された当該無線機が許可を受けていることを示してください。</p> <p>(参考1) AIM-j 714 航空機用救命無線機 電波法第4条(無線局の開設)、第6条(免許の申請)、第12条(免許の付与)無線局免許状 電波法施行規則第4条(無線局の種別及び定義)第11号航空機局(航空機用救命無線機は衝撃時自動発射型及び手動型ともに航空機局に該当)</p> <p><u>(参考2) [総務省コラムvol.23 命を救う電波]</u> http://www.soumu.go.jp/soutsu/tokai/mymedia/27/0224.html</p> <p>遭難時には、406MHz帯の電波で識別信号(ID)等をコスパス・サーサットシステム(衛星)に送信します。同時に航空機用受信機(AM)で受信することができるホーミング用電波(121.5MHz)を送信します。(電波を受信するとピュー・ピューと聞こえます。)</p> <p><u>カ) ~ ク)</u> (略)</p> <p>(2)・(3) (略)</p> <p><u>3. 管制方式基準改正について</u> (1)・(2) (略)</p> <p>第2部 1. (略)</p>

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後	改正前
<p>1-2 一般知識</p> <p>1. 有視界飛行方式に関する諸規則</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 区分航空図の判読</p> <p>1)・2) (略)</p> <p>3) 飛行位置を示して、最寄<u>広域対空援助業務実施機関</u>周波数</p> <p>答：AIP GEN 3.3 航空交通業務（広域対空援助業務 Area/En-route Information Service）</p> <p>（参考）国土交通省航空局のウェブサイト</p> <p>https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000325.html</p> <p>(3)・(4) (略)</p> <p>(5) 「飛行援助用航空局」の活用について</p> <p>普段の飛行でどのように活用しているか、また最新の設置状況はどのように確認しているか 答えさせる。</p> <p>（参考1）AIM-j <u>第11章</u>（飛行援助用航空局）</p> <p>（参考2）AIC <u>027/22</u> 飛行場等の周辺を有視界飛行方式により飛行する場合の安全対策について</p> <p>(6) (略)</p> <p>(7) 特別有視界飛行方式（Special VFR）について以下の質問の内1つを答えさせる。</p> <p>1) 特別有視界飛行方式（<u>Special VFR</u>）の許可を受けて飛行する場合の気象条件を述べよ。</p> <p>答：・雲から離れて飛行すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・飛行視程を1,500メートル以上に維持して飛行すること ・地表又は水面を引き続き視認できる状態で飛行すること <p>（参考）法第94条（計器気象状態における飛行）ただし書</p> <p>施行規則第198条の4第1号～第3号（法第94条ただし書の規定による許可を受けて管制圏等を飛行する場合の飛行の方法）</p> <p>2) 管制圏・<u>情報圏</u>の通過が許可される特別有視界飛行方式（Special VFR）条件を述べよ。</p> <p>答：管制圏・<u>情報圏</u>のある飛行場の<u>気象状態がVMC又は地上視程が1,500メートル以上で、且つ、飛行中(空中)の気象状態がIMCの場合</u></p> <p><u>(削除)</u></p>	<p>1-2 一般知識</p> <p>1. 有視界飛行方式に関する諸規則</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 区分航空図の判読</p> <p>1)・2) (略)</p> <p>3) 飛行位置を示して、最寄 <u>FSC</u> 周波数</p> <p>答：GEN 3.3 航空交通業務（広域対空援助業務 Area/En-route Information Service）</p> <p>（参考）国土交通省航空局のウェブサイト（<u>FSC: Flight Service Center</u>）</p> <p>http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000370.html</p> <p>(3)・(4) (略)</p> <p>(5) 「飛行援助用航空局」の活用について</p> <p>普段の飛行でどのように活用しているか、また最新の設置状況はどのように確認しているか 答えさせる。</p> <p>（参考1）AIM-j [<u>11-18</u>]（飛行援助用航空局）</p> <p>（参考2）AIC <u>041/14</u> 飛行場等の周辺を有視界飛行方式により飛行する場合の安全対策について</p> <p>(6) (略)</p> <p>(7) 特別有視界飛行方式（Special VFR）について以下の質問の内1つを答えさせる。</p> <p>1) 特別有視界飛行方式（<u>Special VFR</u>）の許可を受けて飛行する場合の気象条件を述べよ。</p> <p>答：・雲から離れて飛行すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・飛行視程を1,500メートル以上に維持して飛行すること ・地表又は水面を引き続き視認できる状態で飛行すること <p>（参考）法第94条（計器気象状態における飛行）ただし書</p> <p>施行規則第198条の4第1号～第3号（法第94条ただし書の規定による許可を受けて管制圏等を飛行する場合の飛行の方法）</p> <p>2) 管制圏の通過が許可される特別有視界飛行方式（Special VFR）条件を述べよ。</p> <p>答：管制圏のある飛行場の地上視程が1,500メートル以上で、且つ、飛行中(空中)の気象状態がIMCの場合</p> <p><u>3) 情報圏の通過が許可される特別有視界飛行方式（Special VFR）条件を述べよ。</u></p> <p><u>答：情報圏のある飛行場の気象状態 (=地上観測結果) はVMC であるが、飛行中(空中)の気象状態がIMCの場合</u></p>

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後			改正前			
(参考1) 管制方式基準(Ⅱ)-3-1 (参考2) 管制圏は(離着陸を行う飛行のために設定されている空域ですので)航空法第95条において、この空域を通過することが禁止されていますが、ただし書きを受けて、管制方式基準(Ⅲ)-2-12)において管制圏を通過するための気象条件について「当該VFR機がVMCを維持して飛行できる場合、またはSpecial VFRの許可が得られる場合」となっている。 <u>情報圏については通過を禁止されていませんので、通過の許可は必要ありません。ただし、VFR機もSpecial VFR機も情報圏に入る前に位置通報の連絡が必要です。</u> (参考3) <u>管制圏と情報圏における離着陸と通過飛行について(概要)</u>			(参考1) 管制方式基準(Ⅱ)-3-1 (参考2) 管制圏は(離着陸を行う飛行のために設定されている空域ですので)航空法第95条において、この空域を通過することが禁止されていますが、ただし書きを受けて、管制方式基準(Ⅲ)-2-11)において管制圏を通過するための気象条件について「当該VFR機がVMCを維持して飛行できる場合、またはSpecial VFRの許可が得られる場合」となっている。 (参考) <u>管制方式基準の改正(2014.11.13)概要</u> <u>管制圏と情報圏における離着陸と通過飛行について、改正前と改正後の比較表</u>			
ア 管制圏内の飛行			ア 管制圏内の飛行			
気象状態		離着陸と通過飛行	気象状態		改正前	改正後
飛行場	空中		飛行場	空中		
VMC	VMC	離着陸可。 通過の許可を得て、VFRで通過する。	VMC	VMC	<u>離着陸可。</u> <u>通過の許可を得て、VFRで通過する。</u>	離着陸可。 通過の許可を得て、VFRで通過する。
	IMC*	離着陸可。 S-VFRと通過の許可を得て通過する。		IMC*	<u>離着陸許可は発出されるが、S-VFRが許可されないので、事実上、飛行できない。</u>	離着陸可。 S-VFRと通過の許可を得て通過する。
IMC 地上視程 1,500m以上	VMC	S-VFRで離着陸可。 通過の許可を得てVFRで通過する。	IMC 地上視程 1,500m以上	VMC	<u>S-VFRの許可を得て離着陸可。管制圏内の飛行はできるが、通過の許可は得られない。</u>	S-VFRで離着陸可。 通過の許可を得てVFRで通過する。
	IMC*	S-VFRで離着陸可。 通過の許可を得てS-VFRで通過する。		IMC*	<u>S-VFRの許可を得て離着陸可。管制圏内の飛行はできるが、通過の許可は得られない。</u>	S-VFRで離着陸可。 通過の許可を得てS-VFRで通過する。
IMC 地上視程 1,500m未満	VMC	<u>離着陸不可。</u> 通過の許可を得てVFRで通過する。	IMC 地上視程 1,500m未満	VMC	<u>離着陸不可。通過の許可も得られないので飛行することができない。</u>	離着陸 <u>はできないが</u> 、通過の許可を得てVFRで通過する。
	IMC	離着陸不可。通過の許可も得られないので飛行することができない。		IMC	<u>離着陸不可。通過の許可も得られないので飛行することができない。</u>	離着陸不可。通過の許可も得られないので飛行することができない。
*: 飛行視程1,500m以上を維持して雲に入らず引き続き地表面を視認できる状況でのIMC			*: 飛行視程1,500m以上を維持して雲に入らず引き続き地表面を視認できる状況でのIMC			

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後			改正前		
イ 情報圏内の飛行			イ 情報圏内の飛行		
気象状態		離着陸と通過飛行	気象状態		改正前
飛行場	空中		飛行場	空中	
VMC	VMC	離着陸可。 連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。	VMC	離着陸可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。	離着陸可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。
	IMC*	離着陸可。 S-VFRの許可を得て通過する。	IMC*	離着陸は可能だが、S-VFRが許可されないの、事実上、飛行できない。	離着陸可。 S-VFRの許可を得て通過する。
IMC 地上視程 1,500m 以上	VMC	S-VFRの許可を得て離着陸可。 連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。	VMC	S-VFRの許可を得て離着陸可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。	S-VFRの許可を得て離着陸可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。
	IMC*	S-VFRの許可を得て離着陸と飛行が可。 連絡(位置通報)を行って、S-VFRで通過する。	IMC*	S-VFRの許可を得て離着陸と飛行が可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。	S-VFRの許可を得て離着陸と飛行が可。連絡(位置通報)を行って、S-VFRで通過する。
IMC 地上視程 1,500m 未満	VMC	離着陸不可。 連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。	VMC	離着陸は不可だが飛行は可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。	離着陸は不可だが飛行は可。連絡(位置通報)を行って、VFRで通過する。
	IMC	離着陸不可。 S-VFRが許可されないの、飛行することができない。	IMC	離着陸不可。S-VFRが許可されないの、飛行することができない。	離着陸不可。S-VFRが許可されないの、飛行することができない。
*: 飛行視程1,500m 以上を維持して雲に入らず 引き続き地表を視認できる状況でのIMC			*: 飛行視程1,500m 以上を維持して雲に入らず 引き続き地表を視認できる状況でのIMC		
<p>(8) フライトプラン (航空法第97条及び第98条関連) について</p> <p>1) ~5) (略)</p> <p>(参考1) 飛行計画記入・通報要領 (平成24年9月3日 国空用第279号)</p> <p>(略)</p> <p>2. 航空交通管制方式</p> <p>(1) ~ (3) (略)</p> <p>(4) 燃料欠乏時の通報</p> <p>燃料欠乏による緊急状態の宣言に使う用語は何か?</p>			<p>(8) フライトプラン (航空法第97条及び第98条関連) について</p> <p>1) ~5) (略)</p> <p>(参考1) 飛行計画記入・通報要領 (平成30年4月1日適用版)</p> <p>(略)</p> <p>2. 航空交通管制方式</p> <p>(1) ~ (3) (略)</p> <p>(4) 燃料欠乏時の通報</p> <p>燃料欠乏による緊急状態の宣言に使う用語は何か?</p>		

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後	改正前
<p>答：<u>パイロットは、使用可能な残存燃料で安全に着陸するために管制上の優先的取扱いを必要とする場合は、管制機関等に残存燃料が緊急状態であることを次の用語により宣言しなければならない。</u></p> <p>【例】PILOT : Mayday Mayday Mayday Fuel. 又は Mayday Fuel.</p> <p><u>(参考) AIP ENR 1.5</u></p> <p><u>(5) ロストポジション時の措置</u></p> <p><u>航法機器の故障その他の理由によって、自機の現在位置が不明確になった場合の措置について説明させる。</u></p> <p><u>(参考) AIM-j 第7章 (ロストポジション時の措置)</u></p> <p>3. ~ 4. (略)</p> <p>5. 搜索救難に関する規則</p> <p>飛行計画上の到着予定時刻からの遅延と搜索救難</p> <p>到着予定時刻からの大幅な遅延は、搜索救難の発動要件に該当する場合があるので、<u>広域対空援助業務実施機関</u>などの管制機関への通報を行わなければならない。特に場外離着陸場等、管制機関のない空港等からEOBT から大幅に遅れて離陸した場合は、管制機関はフライトプランとして通報されたEOBT に飛行時間を加えた時刻を到着予定時刻として想定するので、注意を要する。</p> <p>(参考) AIM-j 203c、337、357、720~724、714</p> <p>6. ~ 7. (略)</p> <p>8. その他運航に必要な事項</p> <p>(1) ~ (3) (略)</p> <p><u>(4) 航空機に備え付ける書類 (航空法第59条関連) について</u></p> <p><u>航空機に備え付ける書類について説明させる。</u></p> <p><u>(参考) 施行規則第144条、第144条の2、AIM-j 第10章 (航空機に備え付ける書類)</u></p> <p><u>(5) 航空安全情報自発報告制度 (VOICES) について (AIC 2014. 8. 21)</u></p> <p>(略)</p> <p><u>(6) 無人航空機との衝突・接触に係る報告制度の制定 [2015. 12. 9]</u></p> <p>1) <u>運航中の航空機に無人航空機 (ドローン等) が衝突・接触した場合や、そのおそれがあった場合の報告制度 (報告の対象・報告の内容・報告方法および報告先) について具体的に説明させる。</u></p> <p><u>(削除)</u></p>	<p>答：<u>燃料欠乏による緊急事態により、一刻も早い着陸が必要であると判断した場合には、急迫した緊急状態の宣言として次の用語を使用する。この用語が通報された場合は、管制機関は遭難の段階として対処する。</u></p> <p>【例】PILOT : Mayday Mayday Mayday Fuel. 又は Mayday Fuel.</p> <p><u>参考 : AIM-j 791</u></p> <p><u>(新規)</u></p> <p>3. ~ 4. (略)</p> <p>5. 搜索救難に関する規則</p> <p>飛行計画上の到着予定時刻からの遅延と搜索救難</p> <p>到着予定時刻からの大幅な遅延は、搜索救難の発動要件に該当する場合があるので、<u>FSC</u>などの管制機関への通報を行わなければならない。特に場外離着陸場等、管制機関のない空港等からEOBT から大幅に遅れて離陸した場合は、管制機関はフライトプランとして通報されたEOBT に飛行時間を加えた時刻を到着予定時刻として想定するので、注意を要する。</p> <p>(参考) AIM-j 203c、337、357、720~724、714</p> <p>6. ~ 7. (略)</p> <p>8. その他運航に必要な事項</p> <p>(1) ~ (3) (略)</p> <p><u>(新規)</u></p> <p><u>(4) 航空安全情報自発報告制度 (VOICES) について (AIC 2014. 8. 21)</u></p> <p>(略)</p> <p><u>(5) 無人航空機の接近・衝突に係る報告制度の制定 [2015. 12. 9]</u></p> <p>1) <u>特定操縦技能審査の飛行中に無人航空機 (ドローン等) が異常に接近した場合や衝突した場合の報告制度について具体的に説明させる。</u></p> <p><u>答 : 次の項目について具体的に明記されている。</u></p> <p><u>・報告の対象・報告の内容・報告先</u></p>

「特定操縦技能審査口述ガイダンス」一部改正 新旧対照表

改正後	改正前
<p>注) 当該報告制度について、審査の機会をとおして周知することが、当該質問の目的である。</p> <p>(参考) 無人航空機（ドローン・ラジコン機等）の飛行ルール <u>(運航中の航空機からの報告関係)</u></p> <p>https://www.mlit.go.jp/koku/accident_report.html#manned</p> <p><u>1-3~7-1</u> (略)</p>	<p>※報告の様式は国交省航空のHP（以下のURL）より入手可能</p> <p><u>(参考) : 運航中の航空機に無人航空機が接近・衝突等した場合の当局への報告について（国空航第862号、平成27年12月9日付）</u></p> <p>注) 当該報告制度について、審査の機会をとおして周知することが、当該質問の目的である。</p> <p>(参考) 無人航空機（ドローン・ラジコン機等）の飛行ルール</p> <p>http://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk10_000003.html</p> <p><u>1-3~7-1</u> (略)</p>