

令和 2 年 6 月 17 日制 定 (国空機第 285 号)

令和 2 年 12 月 24 日一部改正 (国空機第 937 号)

サーキュラー

国土交通省航空局安全部航空機安全課長

航空機使用事業の用に供する航空機及び自家用航空機
の耐空証明の有効期間の設定について

目次

1. 目的	4
2. 法第 14 条の趣旨	4
3. 耐空証明の有効期間	5
4. 耐空証明の失効	5
5. 耐空証明の効力の停止等	6
6. 連続式の適用に関する手続き	6
6-1 整備規程の設定に係る認定	6
6-2 連続式の耐空証明書の交付	7
6-3 整備規程の変更に係る認定	8
6-4 その他	8
7. 整備規程の認定基準	9
7-0 序論	9
7-1 総則	14
7-2 整備の人員	18
7-3 整備基地等	21
7-4 整備の方式	23
7-5 整備管理	25
7-6 整備作業の実施方法	27
7-7 耐空性の維持の確認	29
7-8 整備の記録及び報告	31
7-9 運用許容基準等	33
7-10 最近の整備経験並びに教育訓練及び審査	38
7-11 整備の委託	39
8. 連続式の耐空証明書の交付基準	42
8-1 航空機の耐空性の状況	42
8-2 整備体制	42
8-3 技術管理	43

8-4 航空機及び装備品等の管理	44
8-5 その他.....	44
9. 立入検査等	44
附則.....	45
様式.....	46

1 目的

本サーキュラーは、航空法（昭和 27 年法律第 231 号。以下「法」という。）第 14 条ただし書の規定に基づき、次に掲げる航空機の耐空証明の有効期間を設定する場合の手続き、基準等の詳細を定めるものである。

- －航空機使用事業の用に供する航空機（航空運送事業の用に供する航空機としての適用も受けている航空機を除く。）
- －自家用航空機

なお、航空運送事業の用に供する航空機については、サーキュラーNo.4-007「航空運送事業の用に供する航空機の耐空証明の有効期間の設定について」において、耐空証明の有効期間を設定する場合の手続き、基準等が定められている。

2 法第 14 条の趣旨

2-1 基本的な考え方

これまで、耐空証明の有効期間については、航空運送事業の用に供される航空機についてのみ、法 14 条のただし書きの規定により国土交通大臣が定める期間とすることが認められてきた。これは、本邦航空運送事業者は、法第 104 条に基づき認可を受けた整備規程に従って、必要な「整備管理」及び法第 19 条第 1 項に基づき航空機整備改造認定事業場により「整備作業」を行うことが義務づけられている（ただし、客席数が 30 席又は最大離陸重量が 15,000kg を超える飛行機及び回転翼航空機に限る。）ことから（法第 113 条の 2 に基づく整備業務の管理の受委託も可能）、整備規程に基づき適切な整備体制が確立され、かつ、十分な能力を有し、これらに基づき適切な整備等が行われることにより継続的に安全性が確保されると認められる場合には、耐空証明の有効期間を必ずしも 1 年と限定する必要はないという考え方によるものである（サーキュラーNo.4-007 参照）。

また、上記に加え、連続式の耐空証明は、信頼性管理方式が採用されている耐空類別が飛行機輸送 T の飛行機に限定されていたが、飛行機輸送 T 以外の航空機についても航空機自体の信頼性向上や整備方式の高度化に伴い、信頼性管理方式が採用される航空機も現れるようになった。

このような背景を踏まえ、航空機運送事業者以外の航空機であっても、整備規程を定め、かつ、十分な能力を有し、これらに基づき適切な整備等が行われることにより継続的に安全性が確保されると認められる場合には、耐空証明の有効期間を必ずしも 1 年と限定する必要はないという考え方のもと、令和元年 6 月に航空法が改正され、新たに整備規程の認定制度が創設され、法第 14 条ただし書の対象航空機が拡大されることとなった。これにより、航空機使用事業機及び自家用航空機の利用者であっても、必要な「整備管理を行う体制」を有し、かつ、「航空機整備改造認定事業場において整備作業を継続的に行う体制」を有していると認められる場合には、有効期間が 1 年ではない耐空証明を受けることが可能とされた。

2-2 関連規定

本サーキュラーにおいて、特に関連のある及び参考となる規定又はサーキュラーは以下のとおりである。

- －航空法第 14 条／第 14 条の 2／第 14 条の 3／第 16 条／第 20 条
- －航空法施行規則第 23 条の 14／第 23 条の 18
- －サーキュラーNo.2-001 「事業場認定に関する一般方針」
- －サーキュラーNo.3-001 「航空機の整備及び改造について」
- －サーキュラーNo.4-004 「整備規程審査要領／整備規程審査実施要領細則」
- －サーキュラーNo.4-005 「業務の管理の受委託の許可実施要領」
- －サーキュラーNo.4-007 「航空運送事業の用に供する航空機の耐空証明の有効期間の設定について」
- －サーキュラーNo.1-501 「航空法第 16 条に基づく整備・改造の実施について」

3 耐空証明の有効期間

3-1 耐空証明の有効期間は、次に定めるいずれかの期間とする。

- (1) 航空機の耐空証明の有効期間は、法第 14 条本則に基づき、原則として「1 年」とする。
- (2) 地方航空局長により整備規程の認定を受け、認定後の整備の実施状況の確認により、航空機の使用が整備管理及び整備作業を実施する能力を十分に有していると認められる場合には、法第 14 条ただし書に基づき、当該整備規程に従って整備を行う航空機の耐空証明の有効期間は「整備規程の適用を受けている期間」とする（以下、この方式を「連続式」という。）。

3-2 連続式の耐空証明書における有効期間の具体的な記載方法は、「XX 年 XX 月 XX 日（耐空証明書の発行日）から整備規程（A）の適用を受けている期間」とする。（ ）内の A には航空機使用事業機又は自家用航空機の使用人名を記載する。

英文では、「This Certificate is valid from [date of issue] and remains valid as long as the aircraft identified above is maintained in accordance with A's continuing airworthiness maintenance program approved under Civil Aeronautics Law.」と記載する。

4 耐空証明の失効

航空機の耐空証明は、次のとおりその効力を失う。

- (1) 有効期間が 1 年の航空機については、その有効期間が満了する日の翌日から耐空証明の効力を失う。
- (2) 連続式の適用を受けている航空機については、認定を受けた整備規程の適用を受けなくなった日に耐空証明の効力を失う。

- これにより、耐空証明の効力を失うのは、次に掲げる場合が想定される。
- －法第 14 条の 2 第 7 項の規定に基づき、地方航空局長が整備規程の認定を取り消す場合。
 - －整備規程の認定を受けている者が、当該認定を辞退又は返上する等により連続式中断しようとする場合。この場合には、認定を辞退又は返上等を行う前に、耐空証明の申請により有効期間が 1 年の耐空証明書の交付を受けなければ、航空機を使用することができなくなる点に注意すること。

5 耐空証明の効力の停止等

航空機の使用者の整備体制等が本サーキュラー第 7 項又は第 8 項の基準に適合しないと認められる場合には、法第 14 条の 3 第 2 項に基づき、国土交通大臣又は地方航空局長は耐空証明の効力を停止し、又は有効期間を短縮することができる。

この場合、航空機の使用者は、耐空証明の効力の停止又は有効期間を短縮するに至った原因を取り除いた上で、当該航空機の耐空性の現状について確認を行い、適切と認められる時期に新たに耐空証明の申請を行うことが必要となる。

6 連続式の適用に関する手続き

6-1 整備規程の設定に係る認定

(1) 申請書の提出

法第 14 条の 2 に基づき整備規程の認定を受けようとする航空機の使用（航空機使用事業機又は自家用航空機の使用）は、地方航空局長あてに整備規程設定認定申請書（様式 1）を提出すること。

なお、上記申請書には、次に掲げる書類を添付すること。

イ 認定を受けようとする整備規程

ロ 第 7 項に定める技術上の基準に適合することを示す書類

申請対象の航空機	申請書類の提出先
航空機使用事業の用に供する航空機	担当の地方航空局整備審査官室
自家用航空機	担当の地方航空局航空機検査官室

（注）整備規程の認定に係る審査は時間を要するため、航空機の使用者は、担当の地方航空局整備審査官室又は航空機検査官室に余裕を持って相談及び調整を行うこと。

(2) 整備規程の審査及び整備規程認定書の交付

地方航空局整備審査官室又は航空機検査官室は、書類の確認及び実地検査を行うことにより、整備規程の審査を行うこと。なお、書類の確認で十分審査できる場合は実地検査は行われない場合がある。整備規程の審査において追加の書類が必要であると認められる場合には、航空機の使用者は必要な書類を提出すること。

整備規程の審査の結果、第 7 項に定める技術上の基準に適合すると認められる場合には、地方航空局長は、航空機の使用者あてに整備規程認定書（様式 2）を交付すること。

6-2 連続式の耐空証明書の交付

(1) 連続式の適用申請書の提出

国土交通大臣は、整備規程認定後、整備管理及び整備作業に係る実施状況について、少なくとも 12 ヶ月の実績に基づき第 8 項の連続式の耐空証明の交付基準への適合性を確認することにより、連続式の適用の可否を判断するものとする。ただし、既に連続式の耐空証明の交付を受けている他型式機の実績により当該型式機についても当該要件を満足することを示すことができると認められる場合には、他型式機の実績により示してもよい。

なお、連続式耐空証明の交付前に耐空証明の有効期間が満了し、耐空証明の更新を行う場合は、航空機の使用者は、整備規程に基づき法第 20 条第 1 項第 3 号の航空機の整備又は整備後の検査の能力について認定を受けた事業場（以下「航空機整備検査認定事業場」という。）において耐空性の維持の確認を行うことが求められていることから、法第 10 条第 6 項第 3 号に基づく耐空証明の申請及び航空機整備検査認定事業場が発行する航空機基準適合証による耐空検査を受検すること。

航空機の使用者は、整備規程の認定を受けてから必要な実績の期間が経過した後、型式毎に担当の地方航空局整備審査官室又は航空機検査官室を経由して国土交通大臣あてに「航空法第 14 条ただし書に基づく連続式耐空証明の適用申請書（様式 3）」を提出すること。

なお、上記申請書には、次に掲げる書類を添付すること。

イ 認定を受けている整備規程

ロ 少なくとも 12 ヶ月の整備の実施状況の概要（既に連続式の適用を受けている他の型式の航空機の整備実績等によって示す場合も同様とする）。

ハ 第 8 項に定める連続式の耐空証明の交付基準に適合することを示す書類

(2) 連続式の可否の審査

イ 地方航空局整備審査官室又は航空機検査官室は、整備管理及び整備作業の実施状況の確認を行い、提出された申請書とともにその結果を航空機安全課長に対して報告すること。

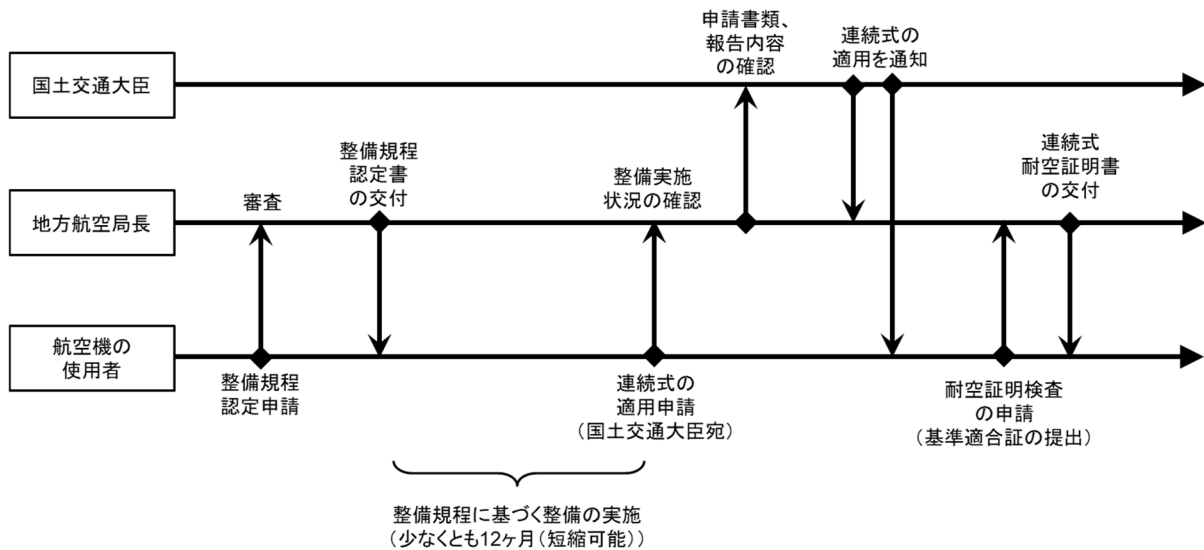
ロ 国土交通大臣は、上記報告を踏まえて連続式の適用の可否を判断し、第 3 項に照らして有効期間を定め、航空機の使用者及び地方航空局長あてに通知すること。

(3) 連続式耐空証明書の交付

連続式の適用を認められた航空機の使用者は、整備規程に基づき航空機整備検査認定事業場において耐空性の維持の確認を行うことが求められている。

このため、地方航空局長は、法第 10 条第 6 項第 3 号に基づく耐空証明の申請及び航空機整備検査認定事業場が発行する航空機基準適合証の提出をもって、(2)ロによる国土交通大臣からの通知に基づき、航空機の使用者に対して連続式耐空証明書を交付すること。

と。



6-3 整備規程の変更に係る認定

(1) 申請書の提出

航空機の使用者は、整備規程の変更（法第 14 条の 2 第 5 項に規定する軽微な変更を除く。）を行おうとする場合には、地方航空局長あてに整備規程変更認定申請書（様式 1）を提出すること。

なお、上記申請書には、次に掲げる書類を添付すること。

イ 変更に係る認定を受けようとする整備規程

ロ 変更点について、第 7 項に定める技術上の基準に適合することを示す書類

(2) 整備規程の変更内容の結果、第 7 項に定める技術上の基準に適合すると認められるときは、地方航空局長は、航空機の使用者あてに整備規程認定書（様式 2）を交付すること。

6-4 その他

6-4-1 航空機の使用者

(1) 航空機の使用者は、6-2(2)に基づき連続式の適用の可否に係る通知を受けた場合、その他法第 14 条ただし書の適用に関して変更が生じた場合には、直ちに整備規程に当該変更を反映すること。

(2) 航空機の使用者が整備管理の委託を行っている場合は、当該型式の航空機に係る基準への適合及び整備管理並びに整備作業の実施については、整備管理の受託者が必要な体制を有し、必要な整備業務を実施すること。この場合にあつては、航空機の使用者は、基準への適合状況及び整備の実施状況について適切に把握し、これを監理すること。

6-4-2 地方航空局

- (1) 7-7-4 に基づき、航空機の耐空性の維持に係る情報提供が行われた場合には、担当の地方航空局整備審査官室又は航空機検査官室は、当該情報を適切に記録として保管すること。
- (2) 地方航空局整備審査官室又は航空機検査官室は、第 9 項に定めるとおり、必要に応じて立入検査等により、認定事業場における整備実施状況の確認を行うこと。

7 整備規程の認定基準

7-0 序論

7-0-1 本項は、法第 14 条の 2 に基づき、航空機の利用者が航空法施行規則（以下「規則」という。）第 23 条の 14 に規定する整備に関する事項を定めた整備規程について、技術上の基準への適合性の審査を行うにあたっての指針を示すものである。

このため、法第 14 条の 2 第 1 項に基づく整備規程の認定申請があった場合には、地方航空局整備審査官室又は航空機検査官室は、本サーキュラーに従って技術上の基準への適合性を審査すること。

7-0-2 本サーキュラーの一部が適用できない場合又は他の方法によるほうが適当であると認められる場合には、他の同等な方法によることができる。

7-0-3 航空機使用事業の用に供する航空機は、航空運送事業の用に供する航空機又は自家用航空機として使用される場合もある。このため、法第 14 条の 2 に基づく認定を受けた整備規程の適用対象機の考え方を次の表のとおり整理する。

	使用形態	法第 14 条の 2 に基づく 整備規程の適用の可否
①	航空運送事業機及び航空機使用事業機の両方の適用を受ける航空機	適用不可 (原則として、法第 104 条に基づき認可された整備規程に従って整備が行われる航空機であるため。)
②	航空機使用事業機の適用のみを受ける航空機	適用可能
③	主に航空機使用事業機としての適用を受けるもので、一時的に航空運送事業機として編入し、改めて航空機使用事業機として編入する航空機	適用可能 (認定を受けた整備規程に従って整備が継続されることが確保される場合に限る。)
④	航空機使用事業機を一時的に自家用航	適用可能

空機として使用する航空機	(認定を受けた整備規程に従って整備が継続されることが確保される場合に限る。)
--------------	--

7-0-4 サーキュラーNo.4-001「航空運送事業及び航空機使用事業の許可及び事業計画変更の認可審査要領（安全関係）」に基づき航空機使用事業者が作成する整備基準について、法第 14 条の 2 に基づき認定を受けた整備規程が当該整備基準と同等以上の内容であると認められる場合には、航空機使用事業者は認定を受けた整備規程を整備基準として取り扱うことができる。

7-0-5 地方航空局整備審査官室及び航空機検査官室は、次に掲げる基本的な方針に従って整備規程の審査を行うこと。

- (1) 航空機の利用者は、使用する航空機に対する整備に必要な「整備管理」及び「整備作業」を行う体制を有していること。
- (2) 「整備管理」については、航空機の利用者自身が実施する場合のほか、整備管理を行うのに適している者に使用する航空機の整備管理を一括して委託することにより、必要な整備管理体制を有していること。例えば、自家用航空機の利用者において整備担当者を 1 名も有していない場合であっても、適切な者に整備管理を一括して委託することにより整備規程の認定を受けることが可能である。
- (3) 「整備作業」については、航空機の利用者自身が実施する又は委託するかにかかわらず、国による修理改造検査を受ける場合及び限定された範囲の整備作業（7-6-2(2)及び 7-6-4 を参照）を行う場合を除き、航空機整備改造認定事業場において、整備又は改造の作業を行い、かつ、確認を受ける体制を有していること（整備作業の一部又は全部を委託することも可能）。また、航空機整備検査認定事業場において、耐空性の維持状況を確認するための検査を行う体制を有していること。

上記方針に従った場合には、整備規程の認定を行うのは、航空機の利用者が次の表に掲げる形態で整備管理及び整備作業を実施する体制が確保できる場合が考えられる。

さらに、航空機使用事業機及び自家用航空機の整備の実態を考慮すると、次の表の②又は⑤の形態による整備体制を確保できる航空機の利用者からの申請が主に想定される。本サーキュラーはこれらの委託形態を念頭に基準等を記載しているため、これらの委託形態以外となり、本サーキュラーの適用が難しい場合は、審査担当部署と調整を行うこと。

	航空機の利用者	整備管理	整備作業	
①	利用者 A	管理者 A	認定事業場 A	
②	利用者 A	管理者 A	認定事業場 A	認定事業場 B
③	利用者 A	管理者 A	認定事業場 B	認定事業場 C
④	利用者 A	管理者 B	認定事業場 B	

⑤	使用者 A	管理者 B	認定事業場 B	認定事業場 C
⑥	使用者 A	管理者 B	認定事業場 C	認定事業場 D

(注) A、B、C 又は D はそれぞれ独立した組織体を表しており、使用者 A、管理者 A 及び認定事業場 A は同一の組織である。

7-0-6 航空機の利用者が定める整備規程及び認定事業場が定める業務規程には、次のとおり必要事項を定めることが必要である。

- －整備規程には、「整備管理」及び「整備作業」の実施方法及び実施体制を定めることが求められている。
- －認定事業場の業務規程には、「整備管理」に関する事項を定めることは求められておらず、基本的に「整備作業」に関する事項のみを定めることが求められている。
- －「整備管理」については、運航する航空機に対し、どのような整備要目をどのような間隔で適用するのかを定めることを主な目的としたものである。
- －「整備作業」については、設定された整備管理方式に基づき整備作業を行うために必要な各組織の責任分担、使用する設備、書類の管理等（いわゆる 4M：Man/Machine/Method/Material 関係）の整備品質を確保するための具体的な手順等を定めることを主な目的としたものである。
- －整備作業は、製造者等が発行する技術資料に基づき設定された整備管理方式により実施されることから、航空機の利用者が認定事業場である場合には、整備規程及び業務規程に定める整備作業に関する事項の内容は基本的に同じになる。このため、整備規程における整備作業に関する事項の内容については、業務規程の内容を呼び出して設定することができる。

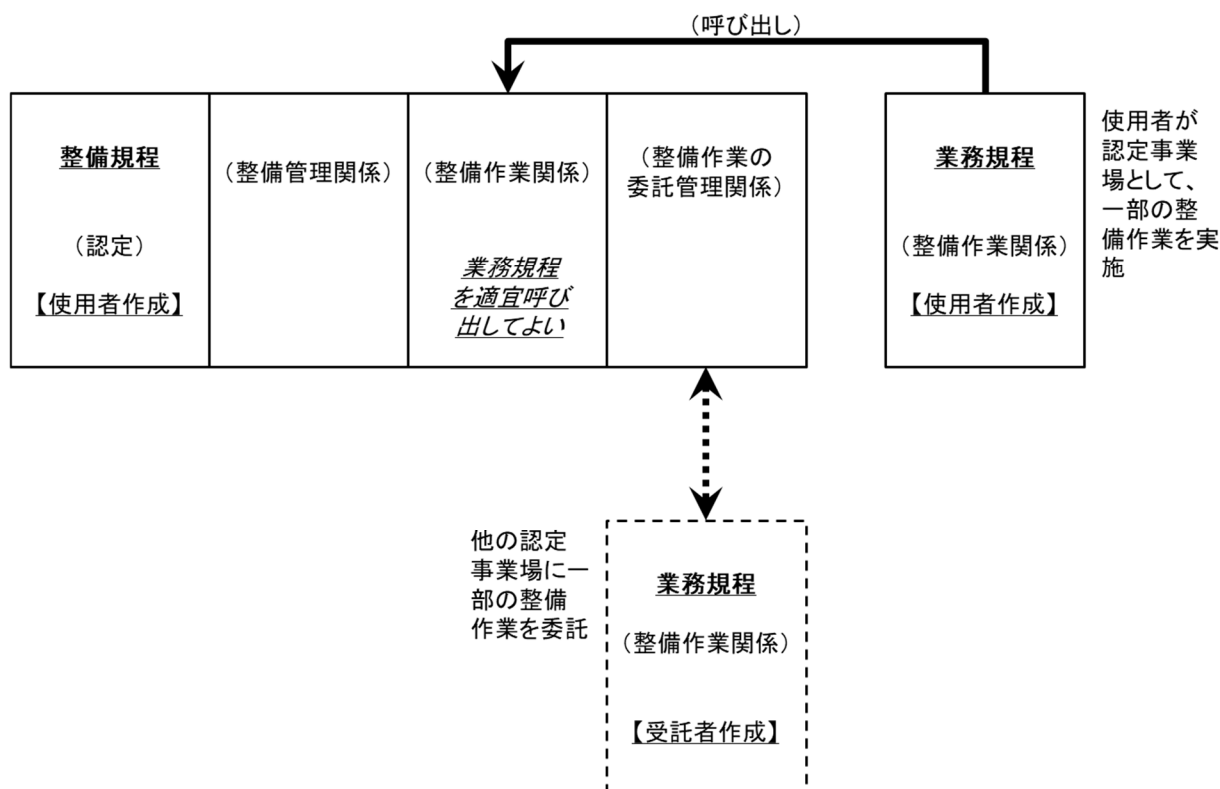
航空機の利用者は、整備規程に定めるべき事項について、次のとおり取り扱うことができる。

なお、主に申請が想定される整備実施体制の形態（7-0-5 の表②及び⑤）についての取り扱いを整理するものであるため、その他の形態による申請が行われた場合には、これらの考え方を踏まえて柔軟に対応すること。

(1) 航空機の利用者（主に航空機使用事業者を想定）が整備管理及び整備作業の一部を実施し、その他の整備作業を委託する場合（7-0-5 の表②の形態）

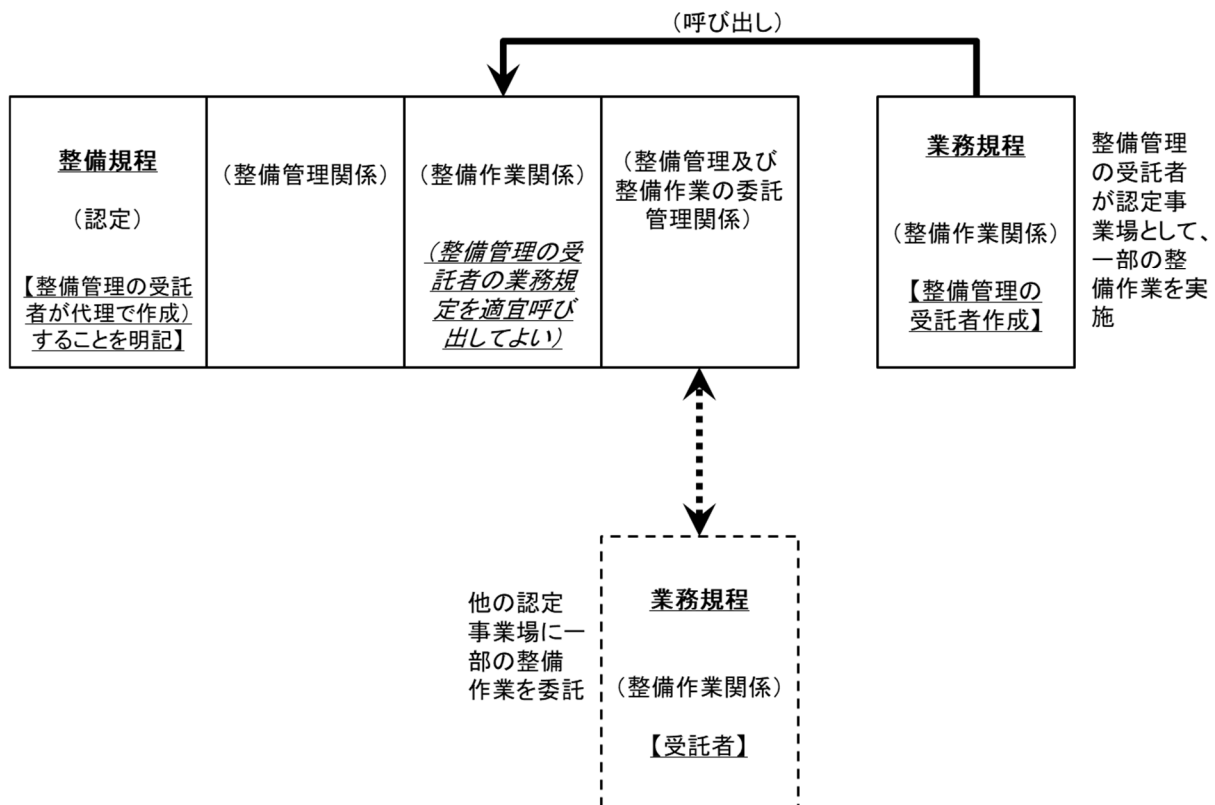
- －航空機の利用者が整備管理を行うため、整備規程には整備管理の実施方法及び実施体制等を定める。
- －航空機の利用者が航空機整備改造認定事業場として整備作業の一部（日常整備等）を実施するため、整備作業に係る事項について、整備規程には「業務規程に従って実施」のように定めることにより、利用者自身が認可を受けている業務規程を呼び出すことができる。
- －整備作業の一部は他の航空機整備改造認定事業場に委託されるため、利用者（委

託者) と受託者との責任関係を明確にするため委託管理に係る事項を定める。
 ーまた、これらの事項を整備規程上でも明記すること (7-11-1 参照)。



(2) 航空機の利用者（主に自家用機利用者をも想定）が、整備管理を一括して委託する場合（7-0-5 の表⑤の形態）

- ー航空機の利用者が整備管理を一括して委託する場合には、受託者が整備管理を行い、当該受託者の管理のもとで整備作業が行われる。
- ーこの場合、整備管理は、委託契約に基づき、整備規程の認可若しくは認定を受けている利用者（航空運送事業者及び航空機利用事業者をも想定）又は整備管理能力を有する MRO (Maintenance, Repair & Overhaul) 事業者にも委託することが想定される。
- ー整備規程の設定・変更に係る申請については、委託契約に基づき、受託者に委任することができるものとし、整備管理の受託者が代理で申請行為を行うことができる。
- ー整備管理が一括して委託されることを、利用者（委託者）との間で別途締結される受委託契約書にも明確にするとともに、受託者が代理で整備規程の設定又は変更等の必要な申請手続きを行うことを含め、必要な事項を定めること。
- ーまた、これらの事項を整備規程上でも明記すること (7-11-2 参照)。



7-0-7 法第 16 条及び規則第 23 条の 18 に基づき、整備規程の認定を受けた航空機の利用者は、当該整備規程に従って航空機の整備・改造を行う義務を有している。航空機の利用者は、航空機の安全性の確保のため一義的な整備義務を負っているものの、整備管理又は整備作業を委託することも可能であるため、航空機の利用者の整備義務に関する考え方を以下のとおり整理する。

(1) 航空機の利用者が整備管理及び整備作業の一部を実施し、その他の整備作業を委託する場合

- －航空機の利用者自身が整備管理を行うことから、全面的に整備義務を負っていると考えられるが、整備作業の一部を他の認定事業場に委託する場合は以下の考え方によるものとする。
- －委託した整備作業については受託者である認定事業場が実務面での責任を有しているため、受託者は、委託者からの作業指示に従って適切に整備作業を実施することが求められる。
- －航空機の利用者は、整備規程に基づく委託管理のもと、委託した整備作業が適切に実施されていることを受領検査等により確認し、一貫した管理を行う責任を有している。

(2) 航空機の利用者が、整備管理を一括して委託し、整備管理の受託者の管理のもとで認定事業場において整備作業を実施する場合

- －航空機の利用者は、航空機の安全性の確保のため一義的な整備義務を負っているものの、受託者が、整備管理及び整備作業を行う実務面での責任を有し、一貫した管理を行うことが求められることから、同受託者が全面的に実務上の整備義務

を負っていると考えられる。

- －整備作業の一部を他の認定事業場に委託する場合には、上記(1)と同様の考え方が適用される。
- －航空機の使用者は、整備管理も含めて整備に関する事項を包括して委託するため実務的なことは実施することがないものの、適切な整備作業の実施のために日々の運航状況を受託者と共有することが求められる。
- －また、整備管理及び整備作業の実施状況について、適切に把握し、これを監理することが求められる。

7-1 総則

7-1-1 整備規程の目的

整備規程は、航空法の規定に基づき、自らが運航する航空機の整備に関する事項を定めたものであり、法、規則及び整備規程を遵守することによって航空機の安全性を確保することを目的とする旨定めること。

7-1-2 航空機の使用者の整備責任

法第 16 条に基づき、航空機の使用者は航空機の整備及び改造の実施義務を有しているため、航空機の使用者は次に掲げる内容について当該義務を遂行するための責任を有する旨定めること（整備管理の受託者が代理で整備規程を定める場合も含む。）。

- (1) 自らが運航する航空機が法第 10 条第 4 項の基準に適合するよう、整備規程に従って適切に航空機の整備・改造等を行うこと。
- (2) 運航に必要な装備品及び救急用具を使用可能な状態に維持すること。

7-1-3 整備規程附属書の設定等

- (1) 整備規程を整備規程本書（以下「本書」という。）及び整備規程附属書（以下「附属書」という。）に分割し、本書に定める事項の細目を附属書に定める場合には、次に掲げる事項を適切に定めること。

イ 本書及び附属書の体系

ロ 附属書に定める細目的事項の内容についても本書と同等の法的効力を有すること。

- (2) 航空機の使用者が、次に掲げる認定事業場である場合には、整備規程と法第 20 条第 2 項に規定する業務規程の関係を適切に定めること。

この場合において、航空機の使用者自身が認定事業場として自らの整備・改造等を実施する場合であっても、整備規程に従って整備・改造等を実施することとなっていること。

イ 航空機整備検査認定事業場

ロ 航空機整備改造認定事業場

- (3) 整備規程（本書及び附属書）の編集は、原則として、以下に従うこと。

- イ 用紙は日本産業規格 A 列 4 号を標準とする。
- ロ 差し替え可能なバインダー方式とする。
- ハ 各ページには、認定年月日、変更箇所の表示及び頁番号を記載すること。
- ニ 目次及び改訂記録表を設けること。
- ホ 有効頁が明確にわかるよう、各頁に発行・改訂日を記載すること。
- ヘ 7-1-7(3)による整備規程の地方航空局への配付は、電子媒体で行ってもよいものとする。

7-1-4 整備規程の適用を受ける航空機

整備規程の適用を受ける航空機（航空運送事業の用に供する航空機としての適用も受けている航空機を除く。）について、次に掲げる事項を定めること。なお、整備規程の適用を受ける航空機には、整備管理の委託を行う航空機も含めることができる。

- (1) 型式
- (2) 国籍記号
- (3) 登録記号

7-1-5 遵守

航空機の利用者は、法、規則及び整備規程に従って適切に整備を行わなければならない旨定めること。

7-1-6 整備規程の設定及び変更

整備規程の設定又は変更について、次に掲げる事項を適切に定めること。

- (1) 法第 14 条の 2 に基づき整備規程を設定又は変更する場合の手続き

なお、整備管理を一括して委託する場合において、整備規程の認定に係る申請については、委託契約により申請行為が委任されているとして、受託者が代理で申請を行うことができる（届出についても同様とする）。

- (2) 整備規程の設定又は変更（法第 14 条の 2 第 5 項に規定する軽微な変更を除く。）は、地方航空局長の認定を受けること。
- (3) 次に定める事項の設定又は変更に係る軽微な変更をした場合には、前項にかかわらず、遅滞なくその旨を地方航空局長に届け出ること。

イ 航空局が発行する耐空性改善通報（TCD）又は設計国若しくは製造国の航空当局が発行する Airworthiness Directives(AD) / Consignes de Navigabilité(CN)等により指示された事項

例：・TCD、AD、CN 等に基づき繰り返し検査等を実施するための整備要目等の設定及び変更

・TCD、AD、CN 等に基づく Service Life Limit の設定及び変更

・その他、TCD、AD、CN 等に基づく整備要目及び運用許容基準の記載事項の設定又は変更

ロ 航空機又は装備品の製造者等（設計者を含む。以下同様。）が発行する Service Bulletin 又は Service Letter 等に基づき繰り返し検査等を実施するための整備要

目等の設定及び変更

- ハ 次に掲げる事項の軽微な変更（航空機型式を追加する場合は除く。）
- ①自身の整備要目、Service Life Limit、運用許容基準及びCDL適用基準について、次に掲げる文書等の改訂どおりの変更
 - －航空局又は設計国若しくは製造国の航空当局が承認したMRB(Maintenance Review Board)レポート、Airworthiness Limitation (AWL)、Airworthiness Limitation Instruction (ALI)、CMR並びにCMP等及び航空機又は装備品の製造者等が発行したAMM(Aircraft Maintenance Manual)等の技術資料（以下「技術資料等」という。）
 - －法、規則又は航空局が別途指示若しくは承認した文書
 - －MMEL（ただし、法第60条ただし書及び法第61条第1項ただし書の許可に係る事項を除く。）
 - －飛行規程のCDL
 - ②MMELより厳しい運用許容基準（例：修理期限の短縮、装備数又は最低作動要求数の増加、MMELより厳しい条件追加）への変更。ただし、法第60条ただし書及び法第61条第1項ただし書の許可に係る事項を除く。
 - ③飛行規程のCDLより厳しいCDL適用基準への変更
 - ④既に認可され又は届出を受理された整備要目に係る次に掲げる変更
 - －技術資料等（AWL、AWI、CMR及びCMPに関するものを除く。）に基づき設定された整備間隔の範囲内での変更又は作業深度をより深くする変更
 - －技術資料等に基づき設定されていない独自の整備要目の設定又は変更

ただし、本項の適用による届出を行う場合には、航空機の利用者は、次に掲げる事項に留意すること。

- －技術資料等と自身の整備要目表、MMELと自身の運用許容基準、飛行規程のCDLと自身のCDL適用基準の対比表をそれぞれ用意し、常にこれを維持管理することにより、技術資料等、MMEL又は飛行規程のCDLと自身の規定との相違を明確にすること
- －上記④項については、耐空性に影響を及ぼさないこと等を事前に製造者等に確認すること。

なお、技術資料等、MMEL又は飛行規程のCDLの内容を部分的に変更して設定又は変更する場合には、航空機の使用実績等を考慮するため、認定を受けること。

- ニ 本サーキュラーに基づく事項以外の設定又は変更
- ホ 認定事項とされている内容を補足するための詳細な内容を定めたもの又はその変更（整備規程の適用を受ける航空機の国籍記号及び登録記号の記載を含む。）
- ヘ 7-11-1(3)に定める受託者のうち、当該受託者の名称の変更であって委託を行う業務の変更を伴わないもの又は以下に係るもの以外のもの。

- ① 機体
- ② 発動機、プロペラその他の重要装備品
- ③ ②の構成部品

ト 7-2-2(2)に定める整備従事者の配置の状況の変更であって、整備の実施について影響を伴わない変更

チ 部署又は役職等の名称の変更であって、7-2-3(1)に定める職務の範囲及び内容の変更を伴わない変更

リ 客観的に明白な誤記又は脱字に係わる変更並びに法令の制定又は改廃に伴う条番号の変更等の内容の同一性を失わない範囲の変更

7-1-7 整備規程の管理

整備規程の管理について、次に掲げる事項を適切に定めること。

(1) 整備規程の配布及び管理の責任者

(2) 整備規程の管理の方針

イ 整備規程の内容は、常に最新の状態に維持すること。

ロ 技術資料等又は MMEL に従って設定されている内容（7-1-6 において事後届出を行う内容を除く。）について、当該技術資料等又は MMEL の変更があった場合には、当該変更を可能な限り速やかに規定に反映すること。

(3) 整備規程及びその変更の配布の方法

イ 整備規程の変更がある場合には、整備規程を保有する組織（整備管理の委託による受託者も含む。）又は個人に対して速やかに当該変更を配布すること。ただし、配布に時間を要する場合には、必要に応じ速やかに変更内容を周知すること。

ロ 整備規程を担当の地方航空局整備審査官室又は航空機検査官室に配布し、変更がある場合には当該変更を配付すること。

7-1-8 定義

(1) 整備規程等に用いられている特別の用語及び略語の定義を適切に定めること。

(2) 必要に応じて、次に掲げる用語の定義を活用すること。

「運用許容基準」＝

運航者により設定される、装備品等が正常でない場合に、当該航空機の運航が許容されるかどうかの基準を、航空機の航行の安全を害さない範囲で定めたもの。

「搭乗確認制度」＝

基地に配置されている駐在の整備従事者による確認に代えて、他の基地に配置されている整備従事者が運航される航空機に搭乗し、到着地において当該航空機の出発に係る整備等について行う確認業務の制度。必ずしも到着地に駐在の整備従事者が配置されていない場合に限るものではなく、人員の運用、便数、就航機材、発着時間等の変更などに対応する場合についても適用することができる。

「飛行前点検」＝

航空機が着陸してから、次の飛行に出発する前に行う整備点検作業のことをいう。ただし、当該点検作業において不具合が発見された場合の不具合是正処置はこれに含めない。

「ヒューマン・パフォーマンス」＝

航空機の運航の安全及び効率性に影響する人間の能力及び限界。

「ヒューマン・ファクターの原則」＝

航空機的设计、証明、訓練、運航及び整備に適用され、ヒューマン・パフォーマンスを適切に考慮することにより、人間とその他のシステムの要素との間で安全な連携ができるよう求める原則。

「CDL (Configuration Deviation List)」＝

設計者により定められ設計国の承認を受けた、飛行開始にあたって装備しないことが認められる航空機の外部部品の基準。当該基準には、必要に応じ運用限界等の条件が含まれる。

「CMR (Certification Maintenance Requirement)」＝

型式証明又は耐空証明上の要件に合致することを示すために設計上要求される点検項目。

「CMP (Configuration, Maintenance and Procedures Document)」＝

ETOPS に係る設定の承認基準に必要な形態、運航及び整備要件、ハードウェアの限界使用時間及びMMEL の制約が記載され、型式証明にて承認する書類。

「MMEL (Master Minimum Equipment List)」＝

設計者により定められ設計国の承認を受けた、飛行開始にあたって装備品等が正常でなくとも航空機の運航が許容される基準。当該基準には、運用条件、運用制限、運用手順等の条件が含まれる。

7-2 整備の人員（「航空機の整備に従事する者の職務」関係）

7-2-1 整備の組織

- (1) 整備部門の最高責任者を含む各部門の責任者の権限、責任及び指名要件を定めること。

なお、整備部門の責任者又はこれを直接補佐する者の指名要件は、次に定める要件を満足すること。

イ 最大離陸重量が 5,700kg を超える飛行機を運航する場合の整備部門の責任者又はこれを直接補佐する者

- ①航空法規及び自らの整備規程の内容に精通していること。
- ②運航する型式の航空機又は技術的に同等以上と認められる型式の航空機に係る整備管理業務又は定例整備作業の確認業務等航空機全般についての整備に関する業務について、3 年以上の実務経験又は監督経験を有すること。ただし、上

記の経験と同等以上と認められる経験を有する場合には、この限りではない。
なお、技術的に同等以上と認められる型式の航空機とは、当該経験をもって運航する型式の航空機に係る整備業務の管理を適切に行えるものでなければならない。

ロ 最大離陸重量が 5,700kg を超える飛行機以外の航空機を運航する場合整備部門の責任者又はこれを直接補佐する者

①航空法規及び自らの整備規程等の内容に精通していること。

②運航する型式の航空機又は技術的に同等以上と認められる型式の航空機に係る整備管理業務又は定例整備作業の確認業務等航空機全般についての整備に関する業務について、3 年以上（整備を実施するために必要な技能証明を有する者にあつては 1 年以上）の実務経験又は監督経験を有すること。ただし、上記の経験と同等以上と認められる経験を有する場合には、この限りではない。

なお、技術的に同等以上と認められる型式の航空機とは、当該経験をもって運航する型式の航空機に係る整備業務の管理を適切に行えるものでなければならない。

(2) 整備に関する業務を適確に実施するために必要な組織並びにその職務内容及び責任を、次に掲げる組織毎に定めること。また、整備部門の組織図を付すこと。

イ 整備管理（技術管理、品質管理、整備計画の管理等を含む。）を行う者が属する組織

ロ 整備作業に従事する者（以下「整備従事者」という。）が属する組織

ハ 整備の委託を行う場合は、委託の管理を行う組織

ニ 上記の他、整備に関する業務に従事する者が属する組織

7-2-2 整備従事者の資格要件及び指名方法並びに配置の基準及び状況

(1) 次に掲げる者を含む整備従事者について、実施する整備作業の内容、難度等に応じ資格要件及び指名方法を適切に定めること。なお、資格要件が定められている者は当該資格要件に従うこと。

イ 航空機整備改造認定事業場の確認（法第 19 条の 2）を行う場合の当該確認を行う確認主任者

ロ 7-6-2(2)に基づき設定した整備作業の範囲について、有資格整備士の確認（法第 19 条第 2 項）を行う場合の当該確認を行う整備従事者

ハ 飛行前点検を実施する整備従事者

なお、飛行前点検を実施する整備従事者は、当該点検を実施する航空機の型式に対応する整備士に係る航空従事者技能証明（以下「技能証明」という。）を有すること。ただし、航空機の型式、運航形態、点検項目等から安全の確保に支障がないと認められる場合は、飛行前点検は、当該航空機の機長による出発前の確認をもってこれに代えることができる。

ニ 7-5-2(1)に定める品質管理に係る検査を実施する整備従事者

ホ 整備作業の確認、地上移動等の目的で、操縦者以外の者であつて航空機に乗り

込んで自走により地上走行を行う者は、次に掲げる要件に従うこと。

- ①当該機に係る法第 24 条に規定する一等航空整備士又は二等航空整備士の資格を有すること。
 - ②当該機について、自走により地上走行を行う能力に関する教育訓練を受けること。また、必要に応じて、再訓練を受けること。
 - ③飛行場内を安全に移動するために必要な飛行場内の施設の配置、経路、標識、灯火、管制指示、誘導信号等について、教育訓練を受けること。
- (2) 整備従事者の配置の基準及び状況について、次に掲げる内容を適切に定めること。
- イ 整備従事者の整備基地又は主に整備を実施する場所（以下「整備基地等」という。）への配置は、運航及び整備の形態並びに整備作業量に応じて航空機の安全性が確保できるよう定めること。
 - ロ 資格別に整備従事者を整備基地等へ配置する基準
 - ハ 整備従事者の配置の状況
 - ニ 配置する整備従事者は、当該空港の環境、委託先、施設、設備、予備品等の状況について、十分な教育訓練を受けた者であること。
 - ホ 整備従事者を駐在させて配置することに代えて、整備従事者を出張又は搭乗確認制度の運用により配置する場合には、次に従うこと。
 - ①出張又は搭乗確認制度の運用により配置することができる整備従事者について、一覧表等により整備基地等毎に適切に管理すること。
 - ②ニの規定にかかわらず、出張又は搭乗確認制度の運用により配置する整備従事者に対する教育訓練については、以下の点を考慮し内容を変更してもよい。
 - 出張又は搭乗確認制度の運用により複数の整備従事者を配置する場合には、実施する整備等の内容及び方法等に応じて、各整備従事者に対して必要な教育訓練を行うこと。
 - 当該整備基地等に駐在の整備従事者を配置するかどうかに応じて、適切な内容の教育訓練を行うこと

7-2-3 整備従事者の職務

- (1) 7-2-2(1)の整備従事者の職務の範囲及び内容を資格別に適切に定めること。
- (2) 整備従事者について、次に掲げる内容を定めること。
 - イ 安全かつ適確に業務が行えないような体の不調等を感じたときは、整備に係る業務を行ってはならない。
 - ロ 酒気を帯びた状態（体内にアルコールを保有する状態をいう。）の間、及び薬物の影響により正常な業務ができないおそれがある間は、整備に係る業務を行ってはならない。
 - ハ 法律で禁止された薬物の使用に依存してはならない。

7-2-4 勤務の交替の要領

業務の引継を行う場合には、次に掲げる事項を適切に定めること。

- (1) 勤務の体系
- (2) 業務の引継の方法その他の勤務の交替の要領
- (3) 業務の引継は、確実に言い責任を明確にしておくこと。

7-3 整備基地等（「整備基地の配置並びに整備基地の設備及び器具」関係）

7-3-1 整備基地等の配置

整備基地等の配置について、次に掲げる事項を適切に定めること。

- (1) 整備基地等の配置の状況
- (2) 整備基地等は、航空機の整備作業の質及び量に対応して配置すること。
- (3) 整備基地等は、実施する整備の区分及び内容により格付けを行うこと。

7-3-2 整備施設等

整備施設等について、次に掲げる事項を適切に定めること。

- (1) 主な施設、設備及び器具の配置の基準
- (2) 航空機の整備作業の質及び量に対応した施設、設備及び器具を配置すること。
- (3) 施設、設備及び器具の管理
 - イ 管理責任者
 - ロ 管理台帳等を用いて確実に管理を行い、常に最良の状態に維持しておくこと。
- (4) 施設、設備及び器具の管理の方法（計測機器の精度管理の方法を含む）。
 - イ 管理の方法は、設計者、航空機又は装備品の製造者等が指定する方法に準拠していること。
 - ロ 航空機の使用人の施設等の使用状況、経験等を考慮すること。
- (5) 施設、設備及び器具を借用する場合には当該借用する施設、設備及び器具について必要な技術基準

7-3-3 予備品等

予備品等について、次に掲げる内容を適切に定めこと。

- (1) 予備品及び予備部品（以下「予備品等」という。）の配置及び管理の基準
 - 配置及び管理においては、次のとおり留意すること。
 - －予備品等はその品質及び機能が低下しない方法で保管すること。
 - －時間管理又は保管期限管理を必要とする予備品等は、その使用時間、有効期間について個々に管理すること。
 - －予備品等の有効性については、当該予備品等に表示を行うこと。
- (2) 予備品等の借用に係る基準
 - なお、予備品等を航空機の使用人等（整備規程の認可又は認定を受けている航空機の使用人に限る）で融通しあう場合は次に掲げる内容を定め、予備品等の融

通に係る手順を定めること。

イ 予備品等の融通を受ける場合の受領検査の方法。

当該受領検査においては、次に掲げる事項を実施すること。

- 一 予備品等を他の航空機の使用者から受領する際に、必要な予備品証明、法第 20 条第 1 項の認定を受けた事業場の装備品基準適合証等、当該予備品等が使用可能な状態にあることを示す有効な帳票が添付されていることを確認すること
- 一 必要に応じて、当該予備品等の試験成績書、履歴等により当該予備品等の性能等が満足できる状態にあることを確認すること
- 一 外観検査により当該予備品等の状態に異常がないことを確認すること。

ロ 使用時間管理が必要となる予備品等については、サーキュラーNo.4-017「整備規程で限界使用時間が定められている装備品等の貸借等を行う場合の使用時間の取扱いについて」に準じて時間管理を行うこと。

ハ 特定の航空機の使用者との間で定期的に予備品等の融通を行う場合は、当該使用者との間で予備品等の融通に関する契約を締結すること。また、この場合、予備品等の融通を行う相手先を記載すること。

7-3-4 その他

上記の他、次に掲げる内容を適切に定めること。

(1) 救急用具の保管の方法（航空機使用事業者においては、運航基準に必要な内容が規定されている場合を除く。）

(2) 油脂類（燃料及び防除氷液を除く。以下同じ。）の規格及び管理の方法

なお、油脂類の規格は、航空機の製造者等が指定するものであること（製造者等による指定がない場合を除く。）。また、油脂類は品質が劣化しないように保存すること。

(3) 整備基地の管理等に関し、次に掲げる事項を定めること（整備基地を配置する場合に限る。）。

イ 各整備基地における委託先、施設、設備、器具及び予備品等の管理の方法

ロ 管理業務を実施することができる駐在の整備従事者が配置されていない整備基地にあっては、イに定める業務を実施するため、定期的に管理担当者を派遣すること。

派遣される管理担当者には、出張又は搭乗確認制度の運用により当該基地に配置することができる整備従事者（ただし、管理業務を実施することができる者であること。）を含むこと。

ハ 管理業務を実施することができる駐在の整備従事者が配置されていない整備基地にあっては、施設、設備、予備品等の日常管理、その他の業務に係る間接業務を行う者を指名すること。当該業務を委託する場合には、委託先に対し必要な教育訓練を実施すること。

7-4 整備の方式（「機体並びに装備品等の整備の方式」、「機体及び装備品等の整備の実施方法」及び「装備品等の限界使用時間」関係）

7-4-1 整備の体系

整備全般を次に掲げる 4 つの整備区分に分類し、各々の役割と相互の関係を体系づけること。

- (1) 定例整備
- (2) 非定例整備
- (3) 特別整備
- (4) その他の整備

7-4-2 整備方式の設定及び変更

整備方式の設定及び変更については、次に掲げる事項を考慮して、航空機の安全性を適切に維持できるよう定めることとなっていること。

- (1) 航空局、設計国又は製造国の航空当局及び航空機並びに装備品等の製造者等の作成する整備に関する技術的資料（以下「技術的資料」という。）に準拠していること
- (2) ヒューマン・ファクターの原則
- (3) 航空機の使用実績
- (4) 機材不具合の発生状況等

（注）根拠とする技術的資料に飛行前点検に係る整備要目が含まれていない場合（航空機の利用者の技術水準及び使用実績並びに他の航空機の利用者における機材不具合の発生状況等を考慮して安全性の維持のために必要と認められる場合を除く。）にあつては、整備方式に飛行前点検を設定する必要はない。

7-4-3 定例整備の区分

航空機の型式毎に、各整備要目の整備を計画的に実施するため、定例整備を次に掲げる 3 つの整備区分に分類し、各々について整備実施時期又は整備の間隔を適切に定めること。

- (1) 日常整備
- (2) 定時整備
- (3) 必要に応じて設定したその他の整備

また、定例整備を分割して実施する場合は、分割により航空機の安全性が損なわれないようにするため、時間限界内の整備の実施、記録の管理等を適切に実施するための手続き等を定めること。

7-4-4 整備の間隔及び要目

整備の間隔及び要目について、次のとおり定めること。

- (1) 安全性の維持のために必要と認められる方法等に基づく航空機の整備の間隔及び

要目

次に掲げる事項を考慮して、安全性の維持のために必要と認められる方法等に基づき、整備の間隔及び要目を定めること。

イ 航空機及び装備品の製造者等が指定する方法

なお、航空機及び装備品の製造者等が指定する方法については、耐空性を維持するための指示書（Instructions for Continues Airworthiness : ICA）及びメンテナンスマニュアル等の技術資料を要目として設定することができる。ただし、この場合であっても、運航する航空機の耐空性の維持に必要な整備を網羅するよう技術検討を行う必要がある。

ロ 航空機の使用者の技術水準及び使用実績

ハ 他の航空機の使用における機材不具合の発生状況等

- (2) 航空機を独自に改造した場合又は大規模な修理を実施した場合等には、必要により当該改造又は修理に係る整備の間隔及び要目
- (3) 規則第 150 条に基づき航空機に装備される救急用具は、規則第 151 条に基づき適切な間隔で点検を行うこと。
- (4) 整備の間隔及び要目を変更する場合の手順
- (5) 整備の要目を設定するに当たっては、根拠とする技術的資料と同じ考え方にに基づき、整備プロセス（注）又は整備タスク（作動点検、機能検査、交換等）を考慮することとなっていること。

（注）

○ハードタイム方式（HT）

機体構造及び装備品等を一定の時間間隔で機体から取りおろし、オーバーホールを行うか又は廃棄する方式のことである。

○オンコンディション方式（OC）

機体構造及び装備品等の状態を確認するために定期的に点検又は試験等を行い、不具合箇所があれば交換又は修理等の適切な処置を講ずる方式のことである。

○コンディション・モニタリング方式（CM）

上記以外のもので、主として装備品等を定期的に整備することに代えて、発生する不具合状況に関するデータを収集し、これを分析検討して交換又は修理等の適切な処置を講ずる方式のことである。

7-4-5 その他の整備（定例整備以外）

- (1) 保存整備、中古機導入時の整備、訓練飛行用から有償飛行用に移行する前に行う整備その他の特定の条件下において実施する整備に関して、必要に応じて、整備の実施時期、内容及び方法等を適切に定めること。
- (2) 機材の不具合の是正措置等を行うため、整備基地等以外において整備を実施する場合には、必要な以下の手順を適切に定めること。なお、整備の委託を行う場合には、7-11 に従うこと。認定事業場による是正措置等を行う場合は、当該認定事業場

の派遣方式と整合を図ること。

イ 機材の不具合等に関する関係者への連絡・通報

ロ 整備従事者の派遣

ハ 施設、設備、予備品等の手配

- (3) サーキュラーNo.1-001「航空機及び装備品等の検査に関する一般方針」第Ⅰ部／付録Ⅰ-3／3項及びサーキュラーNo.2-001「認定事業場に関する一般方針」第Ⅴ部／3-1(5)の規定に準じて、7-7-2に定める耐空性の維持の確認を行う前に、航空機整備検査認定事業場において、航空機の構造並びに装備品及び系統の状態についての点検を含む整備作業（年次点検相当。以下「検査前整備」という。）又はこれと同等以上の整備（Progressive Inspection Program等）を実施することとし、当該整備方式を整備規程に定めること。なお、当該検査前整備の確認は、航空機整備改造認定事業場として実施すること。

7-4-6 信頼性管理方式（Reliability Program）

信頼性管理方式（航空機の不具合データを収集・記録することにより航空機の信頼性を監視し、この結果明らかとなった問題点については適切な評価・分析を行い、問題点の原因を明確にするとともに、これを除去する是正対策（整備の要目、実施間隔又は作業手順の変更、航空機又は装備品の改造等）を機能的に行う一連の活動体系をいう。）を実施する場合には、その体制及び内容を具体的に定めること。航空機使用事業者が使用する最大離陸重量が5,700kgを超える飛行機については、信頼性管理方式を実施すること。

7-4-7 構造健全性維持方式（Continuing Structural Integrity Program）

構造健全性維持方式（設計者が運航者の協力を得て、就航後の航空機の損傷状況等の分析等により航空機の構造健全性を評価し、設計時の整備方式に追加して設定する追加検査、腐食防止及び抑制、構造改修、修理評価等の方式）を実施する場合には、その体制及び内容を具体的に定めること。航空機使用事業者が使用する最大離陸重量が5,700kgを超える飛行機については、構造健全性維持方式を実施すること。

7-5 整備管理（「機体及び装備品等の整備の方式」、「機体及び装備品等の整備の実施方法」及び「装備品等の限界使用時間」関係）

7-5-1 技術管理

航空機の品質を維持・向上させるために必要な機材の整備の実施時期、要目並びに実施方法、改造の内容及び装備品等の限界使用時間の設定又は変更について、次に掲げる基本的事項を定めること。

- (1) 設定又は変更は、技術的資料に準拠し、かつ、航空機の利用者における機材不具合の発生状況等も考慮して行うこと。
- (2) 技術的資料の周知及び配付の方法

(3) (2)の技術的資料の評価、検討、解析等の活用の方法

航空機及び発動機の製造者等が発行した Service Bulletin 等（航空機及び発動機の製造者等が、装備品等の製造者等が発行した Service Bulletin 等を引用して発行した Service Bulletin 等を含む。）及び整備の方式に係る整備規程の内容に対応する技術資料等（MRB レポート、Maintenance Planning Document(MPD)等）の評価を迅速に行い、やむを得ない事由がある場合（耐空性に影響を及ぼさないことを前提とする。）を除き、以下の期間内に完了（必要な申請又は届出のための社内手続きの完了）すること。

イ Service Bulletin 等については、当該 Service Bulletin 等が指示する検査、改修等の実施期限まで

ロ 整備の方式に係る整備規程の内容に対応する技術資料等のうち、耐空性に重大な影響があるもの（AWL、ALI、CMR 等）については、受領後 1 ヶ月以内

ハ ロ以外の整備の方式に係る整備規程の内容に対応する技術資料等については、受領後 6 ヶ月以内

(4) TCD/AD/CN 等安全性確保の観点から公的機関が発出する命令等に対する対応方法

当該命令等の評価を迅速に行い、TCD の実施については、当該 TCD が指示する検査、改修等の実施時期までに完了すること。

(5) 技術指令等の発行方法及びその管理方法等

7-5-2 品質管理

(1) 航空機の安全性を維持するために、整備の確実な実施を確保するために必要な品質管理に関する基本的事項として、検査の制度、検査を必要とする事項、検査の基準及び方法を適切に定めること。この場合、検査の基準及び方法は以下に従うこと。

イ 整備業務に使用する材料、部品、装備品等の領収検査の基準は、これらが整備の実施方法に指定するものに合致していること。また、領収検査の方法はその基準への適合性を判断するのに十分なものであること。

ロ 整備業務における航空機又は装備品の中間検査及び完成検査の基準及び方法は、整備の実施方法に合致した検査の基準及び方法（作業員自身による検査、作業員から独立した第三者による検査等の検査の形態を含む。）であること。

(2) 品質管理の基本方針とともに、不良品混入防止、整備作業に起因する不具合の防止のための手続き等を適切に定めること。

(3) 整備の各組織及び制度が適切に機能していることを保証するために必要な整備についての監査の制度、監査の対象及び監査の方法を適切に定めること。

なお、最大離陸重量が 5,700kg を超える飛行機の使用員の監査制度は以下に従うこと。

イ 監査の最高責任者を定め、当該最高責任者又は当該最高責任者の指名を受けた者が監査を行うこと。

ロ 監査の範囲は、整備規程に基づく整備業務全てとなっていること。また、監査

の基準は、整備業務が整備規程の規定どおりに実施されているかであること。

- ハ 内部定期監査に関しては、主要施設における整備業務については 1 年の間に、他の施設における整備業務についても 2 年の間に監査の実施が網羅されること。
 - ニ 監査を行う者は監査の対象から独立した組織（常時の組織でなくとも良い。）に属し、その監査の対象業務について十分な知識及び経験を有するとともに、監査の手法についての社内教育訓練を受けること。ただし、事業者の規模等に鑑み、独立した監査の組織を有することが困難であると認められる場合は独立した組織は有しなくともよい。
 - ホ 監査の結果を記録すること。監査の最高責任者以外の者が監査を行う場合には、その結果が監査の最高責任者に報告されることとなっていること。
 - ヘ 監査において発見された不適合事項については、監査の最高責任者の責任で是正処置をとること。是正処置の効果については、必要により再度監査を行うこと。
 - ト 監査の結果及びそれに伴う是正処置については記録し、要求があった場合は、国に提供すること。
 - チ なお、監査の実務を実施する者が(4)の能力を有することを委託者が自ら審査し、その監査実施の方法を指定する場合には、監査の実務を委託することができる。ただし、この場合でも監査の計画、実施、監査結果の処置状況の監視については、委託者自らが責任を担うことが必要である。
- (4) 航空機又は装備品の不具合の直接原因及び関与要因を探求し、必要な対応をとる等、検査、監査等の結果をフィードバックする方法を適切に定めること。

7-5-3 整備計画の管理

航空機の整備を整備方式に従って実施するために必要な整備計画の管理について、次に掲げる事項を定めること。

- (1) 航空機の時間履歴の管理に関する事項
- (2) 整備計画の立案に関する事項
- (3) 整備作業の管理に関する事項

7-6 整備作業の実施方法（「機体及び装備品等の整備の実施方法」関係）

7-6-1 方針

整備作業の実施方法は、次の点を考慮して定めること。

- (1) 技術的資料に準拠していること。
- (2) 航空機の使用者の技術水準及び整備経験を考慮して、適切に整備作業を実施できること。

7-6-2 整備作業の実施

- (1) 整備規程の適用を受ける航空機については、法第 17 条第 1 項による国の修理改造検査を受ける場合を除き、航空機整備改造認定事業場において当該航空機に対する整備・改造（軽微な保守を除く。）に係る作業及び確認を受けるものであること。

(2) (1)に掲げる要件にかかわらず、当面の間、一部の整備作業については次のとおり取り扱うことができる。

ただし、この取り扱いは、暫定的な措置とし、令和6年6月17日までの適用とする。航空機の利用者及び認定事業場は体制強化に努めること。

(i) 寄港地や場外離着陸場において、現行の体制で認定事業場の派遣方式では対応できない場合であって、小修理として認められている特殊装備品の脱着、(ii)に掲げる日常の運航整備については、有資格整備士により確認することができる（確認を行う有資格整備士が所属する事業者等が認定事業場を有する場合に限る）。これらの限定された範囲の整備作業は整備規程に設定すること。

ただし、上記整備・確認を行う場合であっても、認定事業場での整備の継続性を担保するため、作業指示や不具合対応、進捗管理等を行うため、認定事業場の関連部署との連絡体制を維持するとともに、確認主任者がいる主基地等に帰還した後は、遅延なく当該整備作業の適切性（上記の限定した整備作業の範囲を逸脱していないこと、及び7-6-4で定める確認の方法に従っていること等）について、当該認定事業場の確認主任者により、整備の記録について確認を受けること

(ii) 日常の運航整備の範囲については、次に掲げる整備を設定することができるものとし、航空機の利用者における運航形態、整備の内容等に応じて認定事業場の認定を受けている基地・サテライトの範囲等を踏まえて、実態に応じて連続式を適用できるよう判断するものとする。

○一定時間間隔以下の点検整備

整備間隔等は、航空局、設計国若しくは製造国の航空当局又は製造者等が発行する技術資料（TCD、Maintenance Requirement等）により航空機毎に異なり、要件として一律に明示することが困難であるが、当該技術資料を参考に100時間点検相当以下の定時点検整備等と設定することができる。

○搭乗確認制度を活用した整備等

作業区分		整備作業	耐空性の確認者
整備	保守	軽微な保守	航空法上の確認不要
		一般的保守	
	修理	軽微な修理	航空機整備改造認定事業場 <small>(注) 限定された範囲の整備作業については、有資格整備士の確認であっても「認定事業場において適切に整備が実施されている」として取り扱うものとする</small>
		小修理	
		大修理	
改造	小改造	定例整備 特別整備 ドック整備 航空機整備改造認定事業場 又は 国の修理改造検査	
	大改造		

7-6-3 整備作業の実施方法

(1) 整備作業の実施方法について、7-4-4の各整備の要目と対応して定めること。

- (2) 整備作業を実施するに当たっては、整備作業の実施方法を定めた手順書等を使用して行うこと。なお、航空機及び装備品等の製造者等が指定する方法について、メンテナンスマニュアル等の技術資料を要目として設定している場合には、当該内容を作業手順書等に落とし込む必要はないものとするが、この場合であっても、整備記録として残す必要がある情報は適切に記録することとなっていること。
- (3) 不具合が発生した場合に修理等の処置を行う手順を定めること。

7-6-4 確認の方法

航空機整備改造認定事業場の確認（法第 19 条の 2）を行う場合の方法を適切に定めること。

また、7-6-2(2)に基づき設定した限定された整備作業の範囲について、有資格整備士の確認（法第 19 条第 2 項）を行う場合の方法及び当該確認について主基地等の確認主任者が確認を行う方法を適切に定めること。

これらの確認は、航空機の整備又は改造の計画及び過程並びにその作業完了後の現状について行うこととなっていること。なお、この確認の方法については、整備作業を委託する航空機整備改造認定事業場の業務規程を呼び出すことでもよい。

7-6-5 救急用具

救急用具の搭載の方法を適切に定めること（航空機使用事業者において、運航基準に必要な内容が規定されている場合を除く。）。この場合、特定救急用具は、規則第 152 条第 1 項の規定による検査に合格したもの又は同項ただし書の国土交通大臣の承認を受けた型式のものを装備すること。

7-6-6 作業安全の確保

回転中のプロペラ及びローター・ブレードによる事故を防止するため、サーキュラー No.3-014「回転中のプロペラ及びローター・ブレードによる事故の防止について」を参考として、必要な対策を講じること（プロペラ飛行機又は回転翼航空機を運航する航空機の使用者に限る。）。

7-7 耐空性の維持の確認（「機体及び装備品等の整備の実施方法」関係）

航空機の耐空性の維持を図るため、航空機整備検査認定事業場において、次に掲げる整備及び検査を計画的に行うことにより、整備規程の適用対象となる航空機の耐空性が維持されていることを確認すること。

なお、航空機整備検査認定事業場の限定は、整備改造認定の作業の区分及び作業の内容による（整備検査認定による確認業務を円滑に進める上で、大修理及び改造の作業区分の限定についても認定を受けることが望ましい）。

7-7-1 検査前整備

航空機の使用者は、航空機整備検査認定事業場において、サーキュラーNo.1-001「航空機及び装備品等の検査に関する一般方針」第Ⅰ部／付録Ⅰ-3／3項及びサーキュラーNo.2-001「認定事業場に関する一般方針」第Ⅴ部／3-1(5)の規定に準じて、7-7-2に定める検査の前に、航空機の構造並びに装備品及び系統の状態についての点検を含む整備作業（年次点検相当。以下、「検査前整備」という。）又はこれと同等以上の整備（Progressive Inspection Program等）を実施することとし、当該整備方式を整備規程に定めること。なお、当該検査前整備の確認は、航空機整備改造認定事業場として実施すること。

7-7-2 耐空性の維持の確認検査

航空機の耐空性の維持状況を確認するため、整備規程の適用を受ける全ての航空機について、前回の耐空性の維持の確認に係る検査合格日から1年を超えない範囲で、次に掲げる検査を計画的に行うこと。なお、やむを得ず当該検査の確認が前回検査合格日から1年を超えることが判明した場合には、直ちに担当する地方航空局先任整備審査官又は先任航空機検査官に理由及び対応について報告し了解を得ること。

また、当該確認において重大な不具合や不備が認められた場合には、速やかに担当する地方航空局先任航空機検査官に報告するとともに、必要な是正措置を図ること。

(1) 書類検査

個々の航空機の耐空性が維持されていることを確認するため、航空機の使用者は、次に掲げる事項について航空機整備検査認定事業場による書類検査を行うとともに、その記録を保管すること。

定期的に確認する項目及び確認方法（実施間隔を含む。）を、整備規程に定めること。

イ 耐空性改善通報（TCD）の実施状況

ロ 整備の実施状況（実施時期の超過の有無、整備及び改造の作業内容、航空機整備改造認定事業場による確認状況、等）

ハ 時間管理部品の管理状況

ニ 航空機の自重及び重心位置の状況

ホ 飛行規程の改訂状況

ヘ 不具合の処理状況

(2) 実機検査

航空機整備改造認定事業場において、日頃から整備に係る作業及び確認が適切に実施されている。このため、地上における整備要目又は通常の運航では確認することができない機能等について、航空機の使用者は、航空機整備検査認定事業場による実機検査（地上検査又は飛行検査）を行うこと。

当該検査項目は、耐空性を維持する上で重要な航空機の機能及び性能等の健全性を確認するため、緊急時に求められる機能としてNHF(Normally Hidden Function)項目を選定すること。

NHF項目に係る実機検査を行うため、航空機の型式毎に検査で確認する項目、確

認方法及び実施期限を整備要目として整備規程に定めること。なお、空輸飛行の機会を利用して NHF 項目に係る実機試験を実施してもよい。実施期限については、耐空性維持確認を行う日から遡って 90 日以内に実施されていけばよい。

7-7-3 耐空性の維持の確認の方法

7-7-2 に掲げる耐空性の維持の確認検査の結果、適切に必要な整備作業等が実施され耐空性が維持されていると認められる場合には、航空機整備検査認定事業場は航空機の使用者に対して航空機基準適合証を発行するとともに、航空日誌に署名又は記名押印を行うこと。

7-7-4 報告

航空機基準適合証の発行後、担当の地方航空局航空機検査官室宛てに、次に掲げる書類により情報提供を行うこと。なお、情報提供については、電子的な方法によることでも差し支えないものとする。

- イ 航空機現況表
- ロ 航空機経歴表
- ハ 耐空性改善通報実施状況
- ニ 飛行規程の状況
- ホ 運用様式限界及び無線航法機器等装備状況等
- へ 検査において発見された不具合の記録（是正措置内容を含む。）
- ト 航空機基準適合証の写し

7-8 整備の記録及び報告（「整備の記録の作成及び保管の方法」関係）

7-8-1 整備の記録

整備の記録について、次に掲げる事項を適切に定めること。

(1) 様式

整備の記録（作業記録、報告書、電子データ等）について整備作業の結果が適確に把握できるように、様式を適切に定めること。

(2) 作成

整備の記録及び作業の責任者を明確に記入又は入力すること。

(3) 保管

イ 整備の記録については、必要に応じ、いつでも閲覧できるように責任者を定めて整理保管すること。

ロ 必要な整備の記録の保管期限を定めること。

特に、以下の①～⑤の記録については、航空機が廃棄されて 90 日後まで若しくは航空機が売却されるまで又は装備品が恒久的にサービスから外されて 90 日後まで保管すること。また、⑥の記録については当該確認から 1 年以上又は航空機が売却されるまで保管すること。

①航空機及び限界使用時間のある装備品の総使用時間（時間、日数及びサイクル

ル)

- ②TCD 等必要事項への適合状況
- ③航空機及び主要な装備品の大修理及び改造の詳細
- ④航空機及びオーバーホール時間が定められている装備品のオーバーホールからの使用時間（時間、日数及びサイクル）
- ⑤航空機の整備の方式に従って適切に整備を実施していることを示す記録
- ⑥航空機整備改造認定事業場の確認（法第 19 条の 2）又は有資格整備士の確認（法第 19 条第 2 項）が適切に実施されていることを示す整備記録
- ⑦耐空性の維持の確認を行った書類（航空機基準適合証等）

ハ 航空機を他者に譲渡し、又はリースする場合には、記録も併せて譲渡し、又は他者にリースすること。

7-8-2 航空日誌

- (1) 法第 58 条及び規則第 142 条に従い航空日誌の様式、作成及び保管に関する事項を定めること。

航空日誌は航空機が廃棄され、又は売却されるまで保管すること。また、売却の場合には、売却先に引き渡すこと。

- (2) 回転翼航空機の回転翼の整備記録については、No.3-021「法定検査等を行った場合の航空日誌の記入要領」第 9 項に従うこと（回転翼航空機の利用者に限る。）。

7-8-3 油脂の記録

発動機の滑油の補給記録については、3 カ月以上保管すること。

7-8-4 その他の記録

- (1) 整備従事者の資格、訓練、審査の記録を適切に保管すること。
- (2) 委託契約書及び受託者の監査記録を適切に保管すること。これらの記録は、過去 2 回の記録を委託終了後 1 年間以上保管すること。

7-8-5 報告

報告事項について、次のとおり定めること。

- (1) 法第 124 条において準用する法第 111 条の 4 及び規則 229 条において準用する規則第 221 条の 2 に基づき、航空機使用事業者が国土交通大臣に報告しなければならないこととされている、航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態のうち、整備部門に関連するものについて、適切に情報を収集し、関係部門を通じ当局に報告すること。
- (2) 最大離陸重量が 5,700kg を超える航空機について発生した不具合について、サーキュラーNo.6-001「航空機に係る不具合の報告・通報について」に従って当局及び航空機設計者等にそれぞれ報告・通報すること。
- (3) 最大離陸重量が 5,700kg 以下の航空機について発生した故障について、サーキュ

ラーNo.6-002「航空機故障報告制度について」に従って当局に報告すること。ただし、最大離陸重量が 5,700kg を超える航空機の利用者にとっては、サーキュラーNo.6-001に従って報告を行ってもよい。

- (4) 国産航空機を使用している場合は、TCL-158「国産航空機を輸出した場合の航空局への報告について」に従って当局に報告すること。
- (5) 不正品の疑いがある装備品等を発見した場合は、サーキュラーNo.6-014「不正品の疑いがある装備品等の報告について」に従って当局に報告すること。

7-8-6 電子署名及び電磁的記録

7-8-2 に規定する航空日誌又は 7-8-1、7-8-3 若しくは 7-8-4 に規定する記録について、書類に代えて電磁的方法により取り扱う場合には、サーキュラーNo.6-018「電子署名及び電磁的記録に関する一般基準」に従うこと。

7-9 運用許容基準等

7-9-0 運用許容基準等の考え方

規則第 23 条の 14 に基づき、整備規程に定める整備に関する事項の一つとして「装備品等が正常でない場合における航空機の運用許容基準」を定めることが可能とされている。この運用許容基準等は、運航担当者、運航管理担当者及び整備担当者の 3 者の連携・協力により、不具合による運航リスクを認識・共有した上で一定の条件において運航を許容する特別な措置であり、3 者による管理体制を有していると認められた者に対してのみ利用可能なものである。

航空機使用事業機の場合には、サーキュラーNo.4-001 に基づき運航基準及び整備基準が定められ、運航担当者、運航管理担当者及び整備担当者の 3 者による管理体制が確保されているため、航空機使用事業機の利用者に限り、運用許容基準等の活用を認めるものとする。

7-9-1 一般

運用許容基準の基本的な考え方について、次のとおり定めること。

- (1) 運用許容基準はすべての装備品等について定めたものではなく、発動機等、航空機の安全性の確保のため明らかに必要なもの及び航空機の安全性に影響を与えないものは含まれていないこと。
- (2) 運用許容基準は装備品等が不作動の状態が無期限に航空機の運航を継続することを目的とするものではなく、定められた修理、装備品等の交換の手順を前提として、装備品等が不作動の状態に安全な航空機の運航を確保することを目的とするものであること。
- (3) 最大離陸重量が 5,700kg を超える飛行機においては、別表に示す装備品等の運用許容基準は、同表の範囲内で設定したものであること。それ以外の装備品等の運用許容基準(別表に示す作動数を超える装備品等についての運用許容基準を含む)は、MMELがある場合には、当該 MMEL に準拠し、かつ、MMEL の範囲内で航空機使用

事業者の運用経験及び技術水準を考慮して設定したものであること。また、MMELに序文(Preamble)、定義(Definition)等がある場合には、それらにも準拠していること。また、別表に示す装備品等以外で、かつ、MMELがない装備品等の運用許容基準は、航空機使用事業者の運用経験及び技術水準を考慮して設定したものであること。なお、法第60条及び法第61条に定める装備品等を装備・作動させない状態で運航する場合には、同条に基づく国土交通大臣によるただし書きの許可が別途必要である。

別表 運用許容基準に定める装備品等の数及び条件等

装備品等の名称		装備数	作動数	修理期限	運用条件等
ILS 受信装置		1 以上	0	3 暦日	・ 進入時の最低気象条件で当該装置が必要ないこと。
		2 以上	1	10 暦日	—
気象レーダー		1 以上	0	3 暦日 (対地接近警報装置その他の装備品等のウインドシア検知警報が利用可能である場合は 10 暦日)	・ 昼間における有視界気象状態での飛行であること、又は、計画上の飛行経路(代替空港への経路を含む)に雷雲その他の航空機の航行の安全に支障を及ぼす可能性のある天候が予想されないこと。 ・ 飛行中に気象レーダーの代替としてウインドシアを回避する手順及びウインドシア遭遇時の回復手順が定められていること(ウインドシア検知機能を有する場合に限る)。
対地接近警報装置	装置本体	1 以上	0	2 飛行日又は修理・交換が可能な場所までいずれか早い方	・ 代替の手順(高度計、速度計、昇降計、飛行経路及び地表との衝突に注意して飛行するとともに、ウインドシア検知機能を有する場合は飛行中におけるウインドシア回避とウインドシア遭遇時の回復手順の確認等)を設定し飛行すること。
	テストモ	1 以上	0	2 飛行日又は修	—

	ード			理・交換が可能な場所までいずれか早い方	
	規則第147条第4号イ～ニの機能	1以上	0	2飛行日又は修理・交換が可能な場所までいずれか早い方	・代替の手順（高度計、速度計、昇降計、飛行経路及び地表との衝突に注意して飛行等）を設定し飛行すること。
	規則第147条第4号ホの機能	1以上	0	3暦日	—
		2以上	1	10暦日	—
	規則第147条第4号への機能	1以上	0	3暦日	・代替の手順（高度計、速度計、昇降計、飛行経路及び地表との衝突に注意して飛行等）を設定し飛行すること。
航空機衝突防止装置	装置本体	1以上	0	3暦日	・不動作処理が行われていること。 ・エンルート又は進入方式で当該装置の搭載が航空交通管制機関より求められていないこと。
	音声機能	1以上	0	3暦日	・エンルート又は進入方式で当該装置の搭載が航空交通管制機関より求められていないこと。
	TA/RA統合表示機能	2以上	1 (操縦を担当する操縦士 (Pilot Flying) 側)	10暦日	・航空機の飛行状態のモニター等操縦以外の業務を担当する操縦士 (Pilot Monitoring) 側に限り、以下の条件を満たす場合に適用できる。 a) Pilot Flying 側の TA/RA の表示装置が作動すること。 b) Pilot Flying 側の音声機能が作動すること。

	RA 表示機能	1 以上	0	10 暦日	<ul style="list-style-type: none"> ・ TA 表示機能と音声機能が利用可能であること。 ・ TA only モードを選択していること。 ・ エンルート又は進入方式で当該装置の搭載が航空交通管制機関より求められていないこと。
		2 以上	1 (Pilot Flying 側)	10 暦日	(Pilot Monitoring 側の RA 表示機能に限り、不作動とすることが可能)
	TA 表示機能	1 以上	0	10 暦日	<ul style="list-style-type: none"> ・ RA 表示機能と音声機能が利用可能であること。 ・ エンルート 又は進入方式で当該装置の搭載が航空交通管制機関より求められていないこと。
けん銃の弾丸及び手りゅう弾の破片の貫通並びに乗組員室への入室が認められていない者の入室を防止し、かつ、操縦者の定位置から施錠及び解錠が可能な乗組員室ドアの施錠・解錠機能	1 以上	0	2 飛行日 (本機能が急減圧対応機能と独立型である場合は 10 暦日)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施錠機能の不作動処理が行われていること。 ・ 他の施錠機能の利用など代替策を有し、かつ、その場合の立入りの手順を設定していること。 	
飛行記録装置、航空機映像記録装置又は航空機情報記録システム（飛行記録装置等）	1 以上	0	3 飛行日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 操縦室用音声記録装置等が利用可能であること。 	
操縦室用音声記録装置又は操縦室用音響記録システム（操縦室用音声記録装置等）	1 以上	0	3 飛行日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 飛行記録装置等が利用可能であること。 	

- (注) ①修理期限が日数で定められている場合、不具合が発見された日の翌日を起算点とする。
期限が飛行回数や飛行時間で定められている場合、不具合が発見された以降に出発する最初の便を起算点とする。
- ②修理期限の 3 暦日及び 10 暦日はそれぞれサーキュラーNo.1-009「原運用許容基準の審査及び承認手続について」における修理期限の区分のカテゴリーB 及び C。

7-9-2 適用等

運用許容基準を適用するにあたり、次に掲げる事項を適切に定めること。

- (1) 運用許容基準を満足しない場合は、航空機を出発させないこと。
- (2) 運用許容基準を満足する場合であっても、航空機をより良好な状態に保つよう、できる限り修理すること。
- (3) 運用許容基準を定めていない装備品等が正常でない場合において、当該正常でない装備品等の修理等を持ち越してよいかどうかを判断する手続き
- (4) 複数の運用許容基準適用項目の装備品等が不作動の場合は、それらの装備品等が不作動であることが相俟って、許容できない安全の低下又は航空機乗組員の過度のワークロードの増加に繋がることのないことが決定されない限り、飛行を行わないこと。
- (5) 運用許容基準の設定又は適用に当たっては、装備品等が不作動の状態での運航を行っている間に更なる不具合が生じ得ることを考慮すること。また、特に認められていない限り、運用許容基準の適用が飛行規程の限界事項、緊急操作又は当局による他の耐空性の要件を逸脱しないこと。
- (6) 運用許容基準を適用し装備品等が不作動の状態での運航する場合には、定められた運航条件を遵守すること。また、運用許容基準に従い、機長に注意喚起するためのプラカード等による適切な明示を行うこと。また、運用許容基準の適用について、航空日誌に適切に記載すること。
- (7) 運用許容基準の適用に当たっては、必要に応じ不作動の装備品等に不作動処置等適切な処置をする整備手順を定めること。また、必要な航空機乗組員の運航手順を定めること。
- (8) 運用許容基準を適用する場合の手続き及び処置を定めること。この場合、航空機を出発させることを決める最終決定は機長が行うこと。

7-9-3 運用許容基準要目

- (1) 航空機の型式毎に、運用許容基準要目として、装備品等の装備数、最低作動数及び適用条件を定めること。
- (2) 運用許容基準要目の適用条件の設定にあたっては、VFR、IFR、天候等の運航条件並びに当該故障が他に影響を与えないための故障の隔離及び運航乗務員に注意喚起するための表示等の処置を考慮すること。

7-9-4 修理持越し基準

運用許容基準を適用して、修理を持越し場合の修理持越し基準（当該故障を修理しなければならない時期又は基地等）を定めること。なお、やむを得ない理由により、修理持越し基準の規定を超えて修理を持ち越し場合は、その場合の処置について規定すること。この場合、修理持ち越しの決定後すみやかに担当の地方航空局整備審査官室又は航空機検査官室にその旨報告すること。

7-9-5 CDL 適用基準

飛行規程に CDL が定められている場合は、それに準拠して整備規程を定めることができる。

7-9-6 運用許容基準の改訂

整備規程の内容に対応する MMEL、CDL 等の評価及び検討等の方法を適切に定めること。

また、当該 MMEL、CDL 等の改訂内容の評価を迅速に行い、やむを得ない事由がある場合（耐空性に影響を及ぼさないことを前提とする。）を除き、受領後 12 ヶ月以内に完了（必要な申請又は届出のための社内手続きの完了）すること。

7-10 最近の整備経験並びに教育訓練及び審査（「整備に従事する者の訓練の方法」関係）

7-10-1 最近の整備経験

(1) 法第 24 条の整備士資格に係る技能証明を有する者は、最近 24 カ月以内において、原則として以下のイ又はロのいずれかの条件を満足しなければ、航空機整備改造認定事業場の確認（法第 19 条の 2）又は有資格整備士の確認（法第 19 条第 2 項）を実施しないこと。

イ 航空機又は装備品の整備業務、整備教官業務等の適切な業務を 6 カ月以上実施した経験を有すること。

ロ 適切な整備士資格の技能証明に係る実地試験に合格していること。

(2) 上記の経験を満たさなくなった者に対し、航空機整備改造認定事業場の確認（法第 19 条の 2）又は有資格整備士の確認（法第 19 条第 2 項）に係る業務を実施する前に、上記イ又はロの経験の付与に相当する復帰訓練及び審査を実施すること。

7-10-2 教育訓練及び審査

(1) 整備従事者の教育訓練及び審査は、整備従事者の資格、職務内容、経験等に応じ職務の遂行に必要な知識及び技能を取得させるとともに、その技量を保持するための実行計画に基づき実施すること。

（注）本審査要領でいう「教育訓練」には、法第 24 条に掲げる航空整備士及び航空工場整備士の養成のための教育訓練を含んでもよいが、これにとどまらず耐空性の維持の遂行にあたって必要となる教育訓練を実施しなければならない。

- (2) 教育訓練及び審査の体制については、整備従事者の資格、職務内容及び経験等に応じて定めること。
- (3) 教育訓練に必要な知識及び技能を有する者が教育訓練を行うこと。また、審査に必要な知識及び技能を有する者が審査を行うこと。
- (4) 教育訓練を行う者及び審査を行う者に対する必要な資格要件及び指名方法を適切に定めること。
- (5) 必要な教育訓練（初期教育訓練、航空機型式移行訓練及び定期教育訓練等）を行うこと。
- (6) 整備従事者の教育訓練の課目については、整備従事者の資格、職務内容及び経験等に応じて定めること。新しい型式の航空機、装備品等についての教育を適切に行うこと。他の整備従事者及び航空機乗組員との連携を含むヒューマン・パフォーマンスに関する知識及び技能についての教育訓練を行うこと。
- (7) 整備従事者の教育訓練の実施方法（学科及び実技の別等）、時間及び評価の基準については、整備従事者の資格、職務内容及び経験等に応じて適切に定めること。
- (8) 教育訓練及び審査を委託する場合でも、上記の規定が適用されること。

7-11 整備の委託（「航空機の整備に係る業務の委託の方法（航空機の整備に係る業務を委託する場合に限る。）」関係）

7-11-0 整備規程の認定において、航空機の利用者は 7-2～7-10 に定める事項の一部又は全部を委託することができる。

具体的には、7-0（序論）に定めるとおり、次に掲げる委託の形態が想定されるため、それぞれの場合に応じて要件を整理する。

- －航空機の利用者（主に航空機利用事業者を想定）が整備管理及び整備作業の一部を行い、その他の整備作業を委託する場合
- －航空機の利用者（主に自家用機利用者を想定）が整備管理を一括して委託する場合

7-11-1 航空機の利用者（主に航空機利用事業者を想定）が整備管理及び整備作業の一部を行い、その他の整備作業を委託する場合には、次に掲げる要件に従っていること。

(1) 基本方針

整備作業の一部の委託が、委託者の航空機の品質を低下させるものであってはならない。

(2) 委託を行う業務の範囲及び内容

委託を行う整備作業の範囲及び内容を明確に定めること。

(3) 受託者の選定基準

イ 受託者の選定基準として、整備（軽微な保守を除く。）又は改造を委託する場合には、法第 17 条第 1 項の修理改造検査を受ける場合及び限定された範囲の整備作業（7-6-2(2)及び 7-6-4 を参照）を行う場合を除き、航空機整備改造認定事業場（航空機整備改造認定事業場の認定を受けることが見込まれる者を含む。）に委託

すること。

- ロ 委託する整備作業ごとに受託者（航空機整備改造認定事業場、航空機整備検査認定事業場又は装備品修理改造認定事業場の認定番号を含む。）を定めること。

(4) 委託管理の方法

- イ 受託者が行う整備作業、整備記録の作成、二次委託先の管理（法第 20 条第 1 項の認定事業場以外に二次委託が行われる場合に限る。）、整備従事者の訓練の実施等を管理する方法について、文書を用いて受託者に明示すること。
- ロ 受託者が整備を実施した機体及び装備品等を領収する際の検査事項、検査内容等の領収基準を定めること。
- ハ 受託者における整備作業の実施状況、品質管理等について、定期的に、又は必要に応じて監査等を行い、受託者における整備作業の状況を把握し、必要に応じて改善措置を講じるための方法を適切に定めること。

(5) 不具合の是正措置

受託者が実施する整備に係る機体及び装備品等の不具合が発見された際に、整備の要目への反映等の是正措置を行うための方法を適切に定めること。

7-11-2 航空機の利用者（主に自家用機利用者を想定）が整備管理を一括して委託する場合には、次に掲げる要件に従っていること。

(1) 基本的な考え方

- イ 整備管理の委託とは、整備に係る指揮監督権限を含めた包括的な委託である。具体的には、整備管理の委託が行われる場合において、整備に関する具体的な業務の内容・作業手順等（整備要目の策定、運用許容基準の運用等）まで受託者が決定し、受託者の実質的管理の下に整備が行われなければならない。
- ロ 整備管理の委託における受託者は、管理業務の受託に伴い、結果として安全に関する全面的な管理責任を負うこととなる。
- ハ 航空機の利用者（委託者）は、受託者が行う航空機の整備管理及び整備・改造の作業内容について把握し、これを監理することが求められる。
- ニ 特に、自家用航空機の利用者が整備管理を委託する場合には、受託者においては運航の状況を把握した上で整備管理を行うことが必要である。このため、委託者である利用者が運航の状況について当該受託者と共有するような連携を取ることが重要である。

(2) 整備管理の委託を行う際の受託対象者

- イ 以下の形態の場合において、航空機の利用者は整備管理の委託を行うことが想定される。
 - ①航空機の利用者が、法第 104 条に基づく整備規程の認可又は法第 14 条の 2 に基づく整備規程の認定を受けている者に整備管理を委託する場合
 - ②航空機の利用者が、整備管理能力を有する MRO 事業者へ整備管理を委託する場合
- ロ 委託契約に基づき受託者が代理で設定する整備規程に従って、受託者が整備管

理及び整備作業を一括して実施する場合に限り、整備管理の委託を行うことができるものとする。この場合において、受託者が適切に整備作業の委託管理を行うことができるものと認められる場合には、整備作業の一部又は全部について再委託することができるものとする。

(3) 受託者の要件

受託者は、整備管理及び整備作業の能力について、次に掲げる要件を満足すること。

イ 整備管理の能力

①整備管理の受託に係る型式の航空機について、整備管理を実施する体制（組織、要員、制度及び安全管理体制を含む。）を有すること。

－整備規程の認可又は認定を受けている者に整備管理を委託する場合には、必要な体制を有していると認められる。

－MRO 事業者が整備管理を委託する場合には、過去の実績、現在の体制、要員の知識・経験等から、当該型式の航空機について整備管理を行う能力を有していることを判断する必要がある。

②航空機の使用者（委託者）の運航環境に則した整備要目の策定、運用許容基準の運用等航空機の整備管理を適切に行う能力を有すること。

ロ 整備作業の能力

受託者は、受託に係る型式の航空機に関する航空機整備改造認定事業場であること。なお、整備作業の一部を再委託する場合の再委託先も当該型式の航空機に関する航空機整備改造認定事業場であること。

(4) 受委託の安全性の要件

イ 航空機の使用者（委託者）が行う事項及び責任の範囲

航空機の使用者（委託者）は、次に掲げる事項に従うこと。

①受託者において適切に整備管理及び整備作業が実施されるよう、委託者は日常運航の状況及び不具合発生状況等の情報を受託者と共有すること。

②安全な運航を行うために、受託者において実施されている不具合是正措置等の状況を確認することにより、整備管理及び整備作業の実施状況を把握し、これを監理すること。

ロ 受託者が行う業務及び責任の範囲

受託者は、次に掲げる事項に従うこと。

①受託者は、使用者の代理で定める整備規程に従って整備管理及び整備作業を実施すること。

②受託者は、委託契約に基づく代理申請により整備規程の内容の変更をした場合には、その変更の内容について委託者に通知すること。

③受託者は、委託契約に基づき整備管理及び整備作業を実施するにあたって、委託者に代わってその責任を全面的に担うものであり、再委託する整備作業を含め整備措置や不具合の再発防止策等の実施に際して、適切に整備品質を確保すること。なお、整備作業の再委託を行う場合の委託管理については、7-11-1 に

従うこと。

- ④耐空性改善通報の実施報告については飛行規程に関するもの等委託者が報告を行う場合を除き、受託者が行うこと。また、整備における不具合等の航空局への報告は、委託者が行う法第 111 条の 4 に基づく報告を除き、受託者が行うこと。

(5) 契約

整備管理の委託に係る業務の実施に関し、次に掲げる事項に係る業務及び責任の範囲が契約書等において詳細かつ明確になっていること。

- イ 受委託に関する業務の内容
- ロ 委託者及び受託者の責任の範囲
- ハ 受託者が受委託契約に基づき実施する業務の品質について、法令等に適合させる責任を負うこと
- ニ 受託者が委託を受けた航空機の整備に関し安全に関わる最終的な決定を行い、委託者に通知しなければならないこと。また、受託者が航空機の耐空性が確保されていないと判断した場合には、委託者はこの決定に従わなければならないこと。
- ホ 緊急時の対応
- ヘ 記録の管理及び報告
- ト 整備規程の設定又は変更等に係る申請又は届出の委任

8 連続式の耐空証明書の交付基準

連続式を受けようとする場合には、整備規程の認定後少なくとも 12 ヶ月間の整備管理及び整備作業の実施状況を確認することにより、連続式の耐空証明書を交付するものとする。

整備規程に基づき適確に整備・改造等が行われ、耐空性の維持に必要な機材品質が確保できることを実証するため、整備規程の認定後、当該型式機に係る整備の実績を少なくとも 12 ヶ月間有し、その実施状況が以下に規定する要件を満足していること。

ただし、既に連続式の耐空証明書の交付を受けている他の型式の航空機の実績により当該型式の航空機についても当該要件を満足することを示すことができると認められる場合には、他型式機の実績により示すことでも差し支えないものとする。

8-1 航空機の耐空性の状況

航空機の運航状況が良好であり、7-7 に基づく確認において、重大な不具合や不備が認められていないこと。

8-2 整備体制

整備規程に従って、適確に整備管理及び整備作業が実施され、整備の記録類が適切に作成・管理されていること。

8-3 技術管理

航空機の使用者の技術管理体制において、技術管理の実施状況が次の要件を満足していること。

8-3-1 耐空性改善通報・Service Bulletin 等の評価及び処理

耐空性改善通報（TCD）及び航空機並びに発動機の製造者等が発行した耐空性の確保に必要な措置を求める技術通報（以下「SB 等」という。）（航空機及び発動機の製造者等が、装備品等の製造者等が発行した SB 等を引用して発行した SB 等を含む。）の評価及び処理を適確かつ迅速に実施していること。やむを得ない事由がある場合（耐空性に影響を及ぼさないことを前提とする。）を除き、当該 TCD 及び SB 等の評価（影響度、緩急度の評価及び採否の決定（合理的な理由による採否の保留を含む。））を以下の期間内に完了していること。また、TCD 及び採用した SB 等が指示する検査、改修等の実施期限までに確実に実施するよう管理していること。

(1) TCD

当該 TCD 発効後 1 週間又は当該 TCD が指示する検査、改修等の実施時期のうち早い時期まで

(2) 耐空性に重大な影響がある SB 等（指令事項（Mandatory、Alert 等）に該当するもの）

受領（製造者がウェブ上に掲載しているものを受領することとしている場合には、その掲載日とする。以下同じ。）後 1 ヶ月又は SB 等が指示する検査、改修等の実施期限のうち早い時期まで

(3) (2)以外の SB 等

受領後 3 ヶ月又は SB 等が指示する検査、改修等の実施期限のうち早い時期まで

8-3-2 整備の方式の改訂

整備規程の内容に対応する技術資料等（MRB レポート、Maintenance Planning Document(MPD) 等）の改訂内容の評価及び整備規程への反映を適確かつ迅速に実施していること。やむを得ない事由がある場合（耐空性に影響を及ぼさないことを前提とする。）を除き、以下の期間内に当該改訂内容の評価を完了（必要な申請又は届出のための社内手続きの完了）していること。

(1) 耐空性に重大な影響がある改訂（Airworthiness Limitation(AWL)、

Airworthiness Limitation Instruction(ALI)、Certification Maintenance Requirement(CMR)等）については、受領後 1 ヶ月以内

(2) (1)以外のものについては、受領後 6 ヶ月以内

8-3-3 運用許容基準の改訂（航空機使用事業者に限る。）

整備規程の内容に対応する Master MEL(MMEL)、Configuration Deviation List(CDL)、Dispatch Deviation Guide(DDG)/Dispatch Deviation Procedure

Guide(DDPG)等の改訂内容の評価及び整備規程への反映を適確かつ迅速に実施していること。やむを得ない事由がある場合（耐空性に影響を及ぼさないことを前提とする。）を除き、受領後 12 ヶ月以内に当該改訂内容の評価を完了（必要な申請又は届出のための社内手続きの完了）していること。

8-3-4 機材不具合の要因分析及び再発防止策の策定

イレギュラー運航、ランプアウト後の引き返し、欠航等に至った機材不具合について、その要因分析、他の運航機への水平展開を含む再発防止策の検討を実施し、必要な対策の策定を適確に実施していること。

8-4 航空機及び装備品等の管理

航空機並びに航空機及び発動機に搭載されている時間管理部品等の主要な装備品及び部品について、使用時間、回数等（TT、TC、TSO、TSC 等）、SB 等の実施状況及びその他の改修状況を適確に管理していること。

8-5 その他

上記のほか、整備管理、整備作業等において重大な不具合や不備が認められていないこと。

9 立入検査等

連続式の耐空証明書を交付した場合には、整備規程に従って整備管理及び整備作業が行われ、航空機の耐空性の維持及び機材品質が確保されていることを確認するために、航空機使用者、整備管理・整備作業等の受託者に対し、法第 134 条に基づく報告徴収、立入検査又は認定事業場の更新検査等に合わせて、整備実施状況の確認を行うものとする。

附則（令和 2 年 6 月 17 日）

1. 本サーキュラーは、令和 2 年 6 月 18 日から適用する。

附則（令和 2 年 12 月 24 日）

1. 本サーキュラーは、令和 3 年 1 月 1 日から適用する。

(様式 1)

整備規程設定／変更認定申請書

(地方航空局長) 殿

XX 年 XX 月 XX 日

申請者の住所又は主たる住所の所在地

申請者の氏名又は名称

航空法第 14 条の 2 第 1 項／第 3 項に基づき、整備規程の認定／変更に係る認定を受けたいので、関係書類を添えて申請します。

型式	
変更事項の概要	(注) 変更の場合に限る。
変更の理由	(注) 変更の場合に限る。
備考	

(様式 2)

第 XXX 号 (文書番号)

整備規程認定書

(申請者) 殿

令和 XX 年 XX 月 XX 日付 (申請書番号) をもって申請のあった整備規程の設定 (変更) は航空法第 14 条の 2 の規定に基づき認定する。

XX 年 XX 月 XX 日

国土交通大臣 ○○ ○○ 印

(様式 3)

航空法第 14 条ただし書に基づく
連続式耐空証明の適用申請書

国土交通大臣 殿

XX 年 XX 月 XX 日

申請者の住所又は主たる住所の所在地

申請者の氏名又は名称

XXX 式 XXX 系列型の耐空証明の有効期間について、航空法第 14 条ただし書に基づき、認定連続式の適用を受けたいので申請します。