

整理番号 No.4-004

「整備規程審査要領」及び
「整備規程審査実施要領細則」

平成12年 1月28日	制定
平成13年 1月26日	一部改正
平成14年 4月 8日	一部改正
平成17年10月 1日	一部改正
平成19年 3月28日	一部改正
平成23年 3月30日	一部改正
平成23年 6月30日	一部改正
平成24年 3月30日	一部改正
平成24年10月29日	一部改正
平成26年 4月11日	一部改正

国土交通省航空局航空機安全課

平成12年1月28日制定（空機第73号）

平成19年3月28日一部改正（国空機第1360号）

平成27年5月 8日一部改正（国空機第75号）

航 空 局 長

整備規程審査要領

I. 総則

本要領は、航空法（昭和27年法律第231号。以下「法」という。）第104条第1項に基づき本邦航空運送事業者の定める整備規程の航空法施行規則（昭和27年運輸省令第56号。以下「規則」という。）第214条に規定する整備に関する事項及びその技術上の基準への適合性の審査にあたっての指針を示すものである。法第104条第1項に基づく整備規程の認可申請があった場合には、原則として、この要領により規則第214条の技術上の基準への適合性を審査するものとする。また、航空機使用事業者の定める整備基準の審査にあたっては、本要領を参考とするものとする。

II. 整備規程審査基準

1. 整備の人員（「航空機の整備に従事する者の職務」関係）

（1）整備の組織

整備部門の責任者、組織並びに職務内容及び権限等が適切に定められていること。

（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 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が適切に定められていること。

② 整備従事者の整備基地への配置、資格別に整備従事者を整備基地へ配置する基準及び整備従事者の配置の状況等が適切に定められていること。

（3）整備従事者の職務

（2）の整備従事者の職務の範囲及び内容が資格別に適切に定められていること。

（4）勤務の交替の要領

業務の引継の方法等が適切に定められていること。

2. 整備基地（「整備基地の配置並びに整備基地の設備及び器具」関係）

（1）整備基地の配置

整備基地の配置、整備基地の格付け等が適切になされることとなっていること。

（2）整備施設等

施設、設備、器具及び予備品等の配置、管理等が適切に定められていること。

3. 整備の方式（「機体並びに装備品、部品及び救急用具（以下「装備品等」という。）の整備の方式」及び「装備品等の限界使用時間」関係）

（1）整備の体系

整備全般を定例整備、非定例整備及び特別整備等に分類し、各々の役割と相互の関係が体系づけられていること。

（2）整備方式の設定及び変更

整備方式の設定及び変更に当たっては、航空局、製造国並びに機体及び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に準拠し、かつ、航空運送事業者の技術水準及び使用実績並びに他の航空運送事業者における機材不具合の発生状況等を考慮して安全性が維持されるよう定めることとなっていること。

（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に定例整備を日常整備、定時整備等に区分し、各々について整備実施時期又は整備の間隔が適切に定められていること。

（4）整備の間隔及び要目

機体及び装備品等について、整備の間隔及び要目が適切に定められていること。また、限界使用時間があるものについては、その限界使用時間が定められていること。

4. 整備の実施方法（「機体及び装備品等の整備の実施方法」関係）

（1）方針

整備の実施方法は、機体及び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に準拠し、かつ、航空運送事業者の技術水準及び整備経験を考慮して適切な整備を実施できるよう定められていること。

（2）整備の実施方法

整備の実施方法が3. (4) の各整備の要目と対応して適切に定められていること。

(3) 確認の方法

航空機整備改造認定事業場の確認（法第19条第1項又は法第19条の2）又は有資格整備士の確認（法第19条第2項）を行う場合の方法が適切に定められていること。

5. 整備管理（「機体並びに装備品、部品及び救急用具（以下「装備品等」という。）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）

(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、要目及び実施方法、改造の内容並びに装備品等の限界使用時間の設定又は変更に関する必要な事項が定められていること。

(2) 品質管理

検査の制度及び方法、不良品混入防止等に係る手続き、監査の制度等の必要な事項が定められていること。

(3) 整備計画の管理

航空機の整備を計画的に実施するために必要な整備計画の管理に関する必要な事項が定められていること。

6. 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）

(1) 整備の記録

整備の記録の様式、作成及び保管に関して、必要な事項が定められていること。

(2) 航空日誌

法第58条及び規則第142条に従い航空日誌の様式、作成及び保管に関して、必要な事項が定められていること。

(3) 油脂の記録

発動機の滑油の補給記録が適切に保管されることとなっていること。

(4) その他の記録

整備従事者の資格、訓練、審査の記録等が適切に保管されることとなっていること。

(5) 報告

航空機不具合報告等が当局に報告されることとなっていること。

7. 運用許容基準等（「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」関係)

(1) 一般

運用許容基準の考え方が適切に定められていること。

(2) 適用

運用許容基準の適用に当たっての考え方が適切に定められていること。

(3) 運用許容基準要目

運用許容基準要目に設定すべき事項が定められていること。

(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）について必要な事項が定められていること。

8. 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）

(1) 最近の整備経験

法第24条の整備士資格に係る技能証明を有する者についての最近24ヶ月以内における必要な経験等が適切に定められていること。

(2) 教育訓練及び審査

整備従事者の教育訓練及び審査について、必要な事項が定められていること。

9. 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）

整備の委託についての基本方針、委託を行う業務の範囲及び内容、受託者の選定基準、委託管理の方法等について必要な事項が定められていること。

（附則）平成12年1月28日

この要領は平成12年2月1日から適用する。

（附則）平成19年3月28日

この要領は平成19年3月30日から適用する。

（附則）平成27年5月8日

1. この要領は平成27年6月30日から適用する。

2. この要領の適用の際現に運航規程の認可を受けている又は認可の申請をし

ている航空運送事業者の整備規程については、当該事業者の運航規程に、
運航規程審査要領の一部改正（平成27年5月8日（国空航第1号））によ
る改正後のⅡ.14.に規定する事項が定められるまでの間は、なお従前の例
による。

平成12年 1月28日 制定 (空機第 74号)
平成13年 1月26日 一部改正 (国空機第 7号)
平成14年 4月 8日 一部改正 (国空機第1373号)
平成17年10月 1日 一部改正 (国空機第 682号)
平成19年 3月28日 一部改正 (国空機第1360号)
平成23年 3月30日 一部改正 (国空機第1221号)
平成23年 6月30日 一部改正 (国空機第 282号)
平成24年 3月30日 一部改正 (国空機第 740号)
平成24年10月29日 一部改正 (国空機第 319号)
平成26年 4月11日 一部改正 (国空機第 58号)
平成27年 5月 8日 一部改正 (国空機第 76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

件名：整備規程審査実施要領細則

I. 総則

1. 本細則は、航空法（以下「法」という。）第104条第1項に基づき本邦航空運送事業者の定める整備規程の航空法施行規則（以下「規則」という。）第214条に規定する整備に関する事項及びその技術上の基準への適合性の審査にあたっての指針を示すものである。法第104条第1項に基づく整備規程の認可申請があった場合には、原則として、この細則により規則第214条の技術上の基準への適合性を審査するものとする。また、航空機使用事業者の定める整備基準の審査にあたっては、本細則を参考とするものとする。
2. この細則の一部が適用できない場合又は他の方法による方が適当であると認められる場合には、規則第214条の技術上の基準の範囲内で、他の同等な方法によることができる。
3. 整備規程本書及び整備規程附属書（Ⅱ. 1-3に基づき附属書を設定する場合に限る。）の編集は、原則として、以下に従うものであること。

- (1) 使用する用紙の大きさは、「日本工業規格A列4号」を基本とする。ただし、内容によっては、電子媒体等により編集してもよい。
- (2) 可能な範囲で、ページごとに認可等年月日及び最新の変更箇所の表示を記載すること。
- (3) 目次及び総則に関する章並びに改訂記録表を設けるものとする。
- (4) 記載順序は「Ⅱ．整備規程審査基準」を参考とすること。

Ⅱ．整備規程審査基準

1. 総則

1-1 整備規程の目的

この規程は法の規定に基づき航空運送事業の用に供する航空機の整備に関する事項を定めたものであり、法、規則及び本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規定されていること。

1-2 航空運送事業者の整備責任

航空運送事業者は以下について責任を有する旨規定されていること。

- (1) 自らが運航するすべての航空機の耐空証明が有効であり、耐空性が維持されていること。
- (2) 運航に必要な装備品及び救急用具が使用可能な状態に維持されていること。

1-3 整備規程附属書の設定等

1-3-1 本要領に基づいて整備規程に定める事項の細目について、整備規程附属書（以下「附属書」という。）を定めることができる。この場合には附属書の体系が適切に定められていること。

1-3-2 附属書に整備規程の規定の細目的事項を定める場合には、当該細目的事項も整備規程本書（以下「本書」という。）と同等の法的効力を有する旨を定めること。

1-3-3 本邦航空運送事業者が法第20条第1項第4号の航空機の整備又は改造の能力について国土交通大臣の認定を受けた事業場（以下「整備改造認定事業場」という。）である場合には、整備規程と規則第34条に規定する業務規程の関係が適切に定められていること。この場合には、自らの整備を整備改造認定事業場として実施する場合であっても整備規程に従うこととなっていること。なお、整備規程は、航空運送事業者が自ら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実施するのかなどを定めるものであるが、業務規程は、認定事業場が自ら実施する業務の品質を確保するために必要な各組織の責任分担、使用する設備、書類

の管理など具体的な作業手順を定めるものである。このように両規程の目的は大きく異なるものの、一部の要件について共通するものがあることから、整備規程と業務規程の記載事項が重複する部分については、整備規程及び業務規程の目的を勘案した上で、一方の規定を他方の規定に呼び出して設定してもよい。

1-4 適用を受ける範囲

- 1-4-1 整備規程（附属書を含む。以下同じ。）の適用を受ける航空機の型式名が定められていること。
- 1-4-2 整備規程の適用を受ける個々の航空機について、国籍記号及び登録記号、法第14条但し書の適用を受けている場合はその旨並びに共通事業機の場合には相手先の航空運送事業者名及び整備管理一次責任者名が定められていること。なお、整備規程の適用を受ける航空機には、法第113条の2の許可を得て整備業務の管理を委託する場合の当該委託に係る航空機も含めるものとする。

1-5 遵守

航空運送事業者は、法、規則及び整備規程の規定に従って整備を行わなければならない旨規定されていること。

1-6 設定及び変更

- 1-6-1 整備規程を設定又は変更する場合の手続きが定められていること。
- 1-6-2 本書の設定又は変更は、国土交通大臣又は地方航空局長の認可が必要である旨定められていること。
- 1-6-3 附属書の設定又は変更に関しては、本細則に基づき規定する内容については、1-6-4に定めるものを除き、航空局安全部航空事業安全室長又は担当の地方航空局保安部前任整備審査官の承認を受けなければならない旨定められていること。なお、本細則に基づくもの以外を附属書に規定する場合には、必要に応じ航空局安全部航空事業安全室長又は担当の地方航空局保安部前任整備審査官に届け出れば良いものとし、これらについては整備規程の一部とは取り扱わないものとする。また、附属書の規定について承認事項及び届出事項が明示されていること。
- 1-6-4 以下の事項の設定又は変更は、航空局安全部航空事業安全室長又は担当の地方航空局保安部前任整備審査官に届け出ることにより行うことができる。
 - (1) 耐空性改善通報（TCD）及びAD/CN 等製造国政府当局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 等に基づくサービスマイン・リミットの設定及び変更
 - ・ その他、TCD/AD/CN 等に基づく整備要目／運用許容基準の記載事項の変

更等

- (2) 航空機又は装備品の製造者等が発行するサービス・ブレティン、サービス・レター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
- (3) ①製造国政府当局の承認したMRBレポート、CMR若しくはCMP、AMM等のメーカー技術資料等（以下「技術資料等」という。）、法、規則若しくは航空局が別途指示若しくは承認した文書の内容通りに設定している整備要目及びサービスライフ・リミット等の技術資料等、法、規則若しくは航空局が別途指示若しくは承認した文書の改訂通りの改訂又はMMEL通りに設定している運用許容基準のMMELの改訂通りの改訂、②既に承認され、若しくは届出を受理された整備要目の、技術資料（CMR、CMP及び耐空性限界の章に関するものを除く。）に設定された整備間隔の範囲内での改訂若しくは作業深度より深くする改訂、又は技術資料等に設定されていない整備要目の設定若しくは改訂。ただし、本項の適用による届出化を行う場合には、航空運送事業者は、自社の整備要目表と技術資料等又はMMELと運用許容基準との対比表を用意し、常にこれを維持管理し、自社規定と技術資料等又はMMELとの相違を明確にするとともに、②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に確認しておかなければならない。なお、技術資料等又はMMELの内容を部分的に変更して設定又は改訂を実施する場合には、航空運送事業者の使用実績等を考慮する必要がある、本項の適用により届出化を行う場合を除き、認可又は承認が必要となる。
- (4) 整備の実施方法で技術資料等に基づくもの又は耐空性に及ぼす影響が軽微なもの
- (5) 11-3-1に定める受託者のうち、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
- (6) 認可又は承認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。
なお、航空機の国籍記号及び登録記号等は、本規定に基づき届出事項とする。

1-7 整備規程の管理

- 1-7-1 整備規程の内容は常に必要な最新化がなされなければならない旨規定されていること。また、技術資料等又はMMELに従って設定されている規定については、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させなければならない旨規定されていること。
- 1-7-2 整備規程の配付及び管理の責任者が定められていること。
- 1-7-3 整備規程及びその改訂の配付の方法が適切に定められていること。
- 1-7-4 整備規程の改訂がある場合には、整備規程を保有する組織又は個人に対し速やかに当該改訂が配付されなければならない旨定められていること。ただし、配付に

時間を要する場合は、必要に応じ速やかに改訂内容が周知されなければならない旨定められていること。

- 1-7-5 整備規程を航空局安全部航空事業安全室又は担当の地方航空局整備審査官室に配付し、改訂がある場合には当該改訂を配付する旨定められていること。

1-8 定義

- 1-8-1 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が適切に定められていること。

- 1-8-2 必要により以下に基づき用語の定義が定められていること。

「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。

2. 整備の人員

2-1 整備の組織

2-1-1 整備部門の最高責任者を含む各部門の責任者の権限、責任及び指名要件が定められていること。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、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並びに事業計画変更の認可審査要領（安全関係）」に従って定められているものであること。

2-1-2 整備に関する業務を的確に遂行するために必要な組織並びにその職務内容及び責任が、以下に掲げる組織毎に定められていること。また、整備部門の組織図が付されていること。

- (1) 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
- (2) 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
- (3) 整備の委託を行う場合は、委託の管理を行う組織
- (4) 上記の他、整備に関する業務に従事する者が属する組織

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

2-2-1 以下の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が適切に定められていること。なお、以下に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となっていること。

- (1) 航空機整備改造認定事業場の確認（法第19条第1項又は法第19条の2）を行う場合の当該確認を行う確認主任者又は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
- (2) 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。)を有することとなっていること。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こととしてもよい。

- (3) 6-2-1に定める検査を実施する整備従事者
- (4) 航空機に乗り込んで自走により地上走行を行う者は、TCL-131「航空機の地上走行の安全確保について」に従うこととなっていること。

2-2-2 整備従事者の配置の基準及び状況が以下のとおり定められていること。

- (1) 整備従事者の整備基地への配置は、運航及び整備の形態並びに整備作業量に対応して航空機の安全性が確保できるよう定めなければならない旨規定されていること。
- (2) 資格別に整備従事者を整備基地へ配置する基準が適切に定められていること。
- (3) 整備従事者の配置の状況が定められていること。
- (4) 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。
- (5) 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、以下の基準に従うこととなっていること
(路線を定めて旅客又は貨物の輸送を行う航空運送事業者に限る。))。
 - 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が一覧表等により整備基地毎に適切に管理されていること。
 - ② (4)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が配置される場合には、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。
 - 当該整備基地に駐在の整備従事者が配置されているかどうかに応じて、適切な内容の教育訓練を行うこと。

2-3 整備従事者の職務

2-3-1 2-2-1の整備従事者の職務の範囲及び内容が資格別に適切に定められていること。

2-3-2 整備従事者について、以下が定められていること

- (1) 安全かつ的確に業務が行えないような体の不調等を感じたときは、業務を行ってはならないこと。
- (2) 酒精飲料又は麻酔剤その他の薬品の影響により正常な業務ができないおそれがある間は、業務を行ってはならないこと。
- (3) 法律で禁止された薬物の使用に依存してはならないこと。

2-4 勤務の交替の要領

- 2-4-1 業務の引継は、確実に言い責任を明確にしておかなければならない旨規定されていること。
- 2-4-2 勤務の体系が適切に定められ、業務の引継の方法その他の勤務の交替の要領が適切に定められていること。

3. 整備基地

3-1 整備基地の配置

- 3-1-1 整備基地は、航空機の整備作業の質及び量に対応して配置されることとなっていること。
- 3-1-2 整備基地は、実施する整備の区分及び内容により格付けがなされていること。
- 3-1-3 整備基地の配置の状況が記載されていること。

3-2 整備施設等

- 3-2-1 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しなければならない旨規定されていること。
- 3-2-2 主な施設、設備及び器具の配置の基準が適切に定められていること。
- 3-2-3 施設、設備及び器具の管理については管理責任者を定め、かつ、管理台帳等を用いて確実に言い、常に最良の状態に維持しておかなければならない旨規定されていること。
- 3-2-4 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。）が設計者、航空機又は装備品の製造者等が指定する方法に準拠し、かつ、航空運送事業者の施設等の使用状況、経験等を考慮して定められていること。
- 3-2-5 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が定められていること。

3-3 予備品等

- 3-3-1 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が適切に定められていること。この場合、予備品等はその品質及び機能が低下しない方法で保管されることが定められており、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されることが定められていること。また、予備品等の有効性については当該予備品等に表示がなされることが定められていること。
- 3-3-2 予備品等の借用に係る基準が適切に定められていること。予備品等を事業者間等で融通しあう場合は以下が定められ、予備品等の融通に係る手順が定められてい

ること（サーキュラーNo. 4-015「国際航空運送事業の用に供する航空機に対して行う予備品証明を有しない重要装備品の本邦外における交換作業について」に従う場合を除く。）

- (1) 予備品等の融通を受ける場合の受領検査の方法が定められていること。当該受領検査にあたっては、予備品等を他の事業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となっていること。また、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となっていること。さらに、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となっていること。
- (2) 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」に従って時間管理を行うこととなっていること。
- (3) 特定の事業者との間で定常的に予備品等の融通を行う場合は、当該事業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となっていること。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となっていること。

3-4 その他

3-4-1 救急用具の保管の方法が適切に定められていること（運航規程に必要な内容が規定されている場合を除く。）

3-4-2 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が適切に定められていること。油脂類の規格は、航空機の製造者が指定するものであることが定められていること（製造者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されることが定められていること。

3-4-3 整備基地の管理等に関し、以下の事項が定められていること。

- ① 当該基地の委託管理及び施設、設備、予備品等の管理点検の方法。
- ② 駐在の整備従事者が配置されていない整備基地にあつては、①の業務を実施するため、定期的に整備担当者を派遣すること（路線を定めて旅客又は貨物の輸送を行う航空運送事業者に限る。）。
 - 派遣される整備担当者には、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が含まれること。
 - 定期的派遣は、当該基地の状況を考慮して適切な頻度で、十分な日程により行うこと。特に海外基地にあつては、委託先との綿密な関係を維持し、指導監督を実効あるものとする観点から、派遣頻度の充実に配慮すること。
- ③ 駐在の整備従事者が配置されていない整備基地にあつては、施設、設備、予備品

等の日常管理、到着便の受入準備、出発後の基地連絡等の整備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（路線を定めて旅客又は貨物の輸送を行う航空運送事業者に限る。）。

4. 整備の方式

4-1 整備の体系

整備全般を定例整備、非定例整備及び特別整備等に分類し、各々の役割と相互の関係が体系づけられていること。

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当たっては、航空局、製造国並びに機体及び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、ヒューマン・ファクターの原則を踏まえ、かつ、航空運送事業者の技術水準及び使用実績並びに他の航空運送事業者における機材不具合の発生状況等を考慮して安全性が維持されるよう定めることとなっていること。また、リース機等、外国の国籍を有する航空機にあつては、当該外国によって整備方式が承認されていること。

（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（航空運送事業者の技術水準及び使用実績並びに他の航空運送事業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。

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に定例整備を日常整備、定時整備等に区分し、各々について整備実施時期又は整備の間隔が適切に定められていること。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が定められていること。

4-4 整備の間隔及び要目

4-4-1 整備の間隔及び要目が以下のとおり定められていること。

- （1）機体構造について整備の対象とすべき部位毎に、疲労損傷、腐食等の環境による劣化及び偶発的損傷等の発生を考慮して、整備の間隔及び要目が定められていること。
- （2）装備品等（システムを含む。）の名称毎に、不具合の発生頻度、影響度合等を考慮して、整備の間隔及び要目が定められていること。また、限界使用時間を定め

る必要があるものについては、その限界使用時間が定められていること。

- (3) 機体を区画に分け、区画別の整備を行う場合には、機体の区画毎に整備の間隔及び要目が定められていること。
- (4) 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が定められていること。
- (5) 規則第31条第2項ただし書の規定に基づき、整備規程に定める時間及び方法により発動機等の整備を行おうとする場合には、サーキュラーNo. 3-005「発動機等整備方式指定要領」第3条各号の場合に応じ、それぞれ当該各号に規定する基準に従ったものであること。なお、整備規程に定めた時間及び方法を変更する場合についても、同様に従うものとする。
- (6) 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が行われることが定められていること。
- (7) 整備の間隔及び要目を変更する場合の手順が定められていること。
- (8) 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基づき、整備プロセス（HT、OC 又はCM（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。

- 4-4-2 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、共通事業機に係る整備その他の特定の条件下において実施される整備に関して、整備の実施時期、内容、方法等が必要に応じて適切に定められていること。

4-5 信頼性管理方式（リライアビリティ・プログラム）

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、その体制及び内容が具体的に定められていること。最大離陸重量が5.7t 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となっていること。

4-6 構造健全性維持方式（コンティニューイング・ストラクチャル・インテグリティ・プログラム）

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、その体制及び内容が具体的に定められていること。最大離陸重量が5.7t 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となっていること。

5. 整備の実施方法

5-1 方針

整備の実施方法は、技術的資料に準拠し、かつ、航空運送事業者の技術水準及び整備経験を考慮して適切な整備を実施できるよう定められていること。

5-2 整備の実施方法

整備の実施方法が4-4-1 の各整備の要目と対応して定められていること。点検整備等を実施するに当たっては、整備の実施方法を定めた手順書等を使用して行われることとなっていること。また、不具合が発生した場合に修理等の処置を行う手順が定められていること。

5-3 確認の方法

航空機整備改造認定事業場の確認（法第19条第1項又は法第19条の2）又は有資格整備士の確認（法第19条第2項）を行う場合の方法が適切に定められていること。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われることとなっていること。なお、航空機整備改造認定事業場の確認を行う場合の方法については、業務規程を呼び出すことでもよい。

5-4 救急用具

救急用具の搭載の方法が適切に定められていること（運航規程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

することとなっていること。

5-5 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、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となっていること（プロペラ飛行機又は回転翼航空機を運航する航空運送事業者に限る。）。

6. 整備管理

6-1 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、要目及び実施方法、改造の内容並びに装備品等の限界使用時間の設定又は変更に関する次の基本的事項が定められていること。

- (1) 設定又は変更は、技術的資料に準拠し、かつ、航空運送事業者における機材不具合の発生状況等も考慮してなされることとなっていること。
- (2) 技術的資料の周知及び配付の方法が適切に定められていること。
- (3) (2)の技術的資料の評価、検討、解析等の活用の方法が適切に定められていること。

航空機及び発動機の製造者が発行したサービス・ブレティン等（航空機及び発動機の製造者が、装備品等の製造者が発行したサービス・ブレティン等を引用して発行したサービス・ブレティン等を含む。）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）することとなっていること。

- ① サービス・ブレティン等については、当該サービス・ブレティン等が指示する検査、改修等の実施期限まで
- ② 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（Airworthiness Limitation (AWL)、Airworthiness Limitation Instruction (ALI)、CMR 等）については、受領後 1 ヶ月以内
- ③ ②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が適切に定められていること。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となっていること。

- (5) 技術指令等の発行方法及びその管理方法等が適切に規定されていること。

6-2 品質管理

6-2-1 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が適切に定められていること。この場合、検査の基準及び方法は以下に従うこととなっていること。

- (1) 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となっており、領収検査の方法はその基準への適合性を判断するに十分なものとなっていること。
- (2) 整備業務における航空機又は装備品の間接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（作業者自身による検査、作業者から独立した第三者による検査等の検査の形態を含む。）であることとなっていること。

6-2-2 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が適切に規定されていること。

6-2-3 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が適切に定められていること。
なお、最大離陸重量が5.7t を超える飛行機を使用する航空運送事業者の監査制度は以下に従うこととなっていること。

- (1) 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となっていること。
- (2) 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。
- (3) 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となっていること。
- (4) 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となっていること。ただし、事業者の規模等にかんがみ、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。
- (5) 監査の結果は記録されることとなっていること。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。
- (6) 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

処置をとることとなっていること。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となっていること。

- (7) 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、国に提供されることとなっていること。
- (8) 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ものとする。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。

6-2-4 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が適切に定められていること。

6-3 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関する次の事項が定められていること。

- (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. 整備の記録及び報告

7-1 整備の記録

7-1-1 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的確に把握できるように様式が適切に定められていること。

7-1-2 作成

整備の記録及び作業の責任者が明確に記入又は入力されることとなっていること。

7-1-3 保管

- (1) 整備の記録は、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となっていること。
- (2) 必要な整備の記録の保管期限が定められていること。特に以下の記録については、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、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が定められていること。

- 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）

- ② TCD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条第1項又は法第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
- (3) 航空機を一時的に他者に使用させる場合には、当該者に整備の記録を使用させることが定められていること。また、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が定められていること。

7-2 航空日誌

- 7-2-1 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が定められていること。航空日誌は航空機が廃棄され、又は売却されるまで保管されることとなっていること。また、売却の場合は売却先に引き渡されることとなっていること。
- 7-2-2 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項に従うこととなっていること（回転翼航空機を用いて航空運送事業を行う者に限る。）。

7-3 油脂の記録

発動機の滑油の補給記録が3 カ月以上保管されることとなっていること。

7-4 その他の記録

- (1) 整備従事者の資格、訓練、審査の記録が適切に保管されることとなっていること。
- (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となっていること。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となっていること。

7-5 報告

- (1) 法第111条の4（第124 条において準用する場合を含む。）及び規則第221条の2に基づき、本邦航空運送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となっていること。

- (2) 最大離陸重量が5.7t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・通報することとなっていること。
- (3) 最大離陸重量が5.7t 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となっていること。ただし、最大離陸重量が5.7t を超える航空機を使用している航空運送事業者にあつては、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となっていること。
- (5) 規則第31 条第2 項ただし書の規定に基づき、整備規程に定める時間及び方法により発動機等の整備を行おうとする航空運送事業者にあつては、当該発動機等に関する事項について当局に報告することとなっていること。当該報告については、サーキュラーNo. 3-005「発動機等整備方式指定要領」第5条第1項及び第2項を適用することとなっていること。この場合において、第5 条第1 項中「1 年ごとに」とあるのは、「サーキュラーNo. 4-012「航空局と本邦航空運送事業者との間の定例会議について」第2項に規定する時期ごとに」とする。なお、この場合、サーキュラーNo. 4-012第3項により、定例会議において既に当局に報告することとなっているものについては改めて設定する必要はない。

8. その他の整備等の要件

8-1 整備に関し、上記4. から7. までの規定に加え、別紙に示すサーキュラーの最新のもののうち、適用されるものの内容が整備規程に反映されていること。

8-2 整備基地以外において整備を実施する場合の取扱い

機材の不具合の是正措置等を行うため、整備基地以外において整備を実施する場合に必要な以下の手順が適切に定められていること。なお、整備の委託を行う場合には、11 項に従うこと。

- (1) 機材の不具合等に関する関係者への連絡・通報
- (2) 整備従事者の派遣
- (3) 施設、設備、予備品等の手配

9. 運用許容基準等

9-1 一般

9-1-1 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旨規定されていること。

- 9-1-2 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で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旨規定されていること。
- 9-1-3 運用許容基準は、MMELがある場合には、当該MMELに準拠し、かつ、MMELの範囲内で航空運送事業者の運用経験及び技術水準を考慮して設定されたものであること。なお、MMELに序文(Preamble)、定義(Definition)等がある場合には、それらにも準拠したものであること。また、MMELがない場合には、航空運送事業者の運用経験及び技術水準を考慮して設定されたものであること。

9-2 適用等

- 9-2-1 運用許容基準を満足しない場合は、航空機を出発させてはならないこととなっていること。
- 9-2-2 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しなければならないこととなっていること。
- 9-2-3 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は、当該正常でない装備品等の修理等を持越してよいかどうかを判断する手続きが定められていること。
- 9-2-4 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がないことが決定されない限り、飛行が開始されないこととなっていること。
- 9-2-5 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となっていること。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てはならないこととなっていること。
- 9-2-6 運用許容基準を適用し装備品等が不作動の状態では運航する場合には、定められた運航条件が遵守されることとなっていること。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が行われることとなっていること。また、運用許容基準の適用が航空日誌に適切に記載されることとなっていること。
- 9-2-7 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が定められていること。また、必要な航空機乗組員の

運航手順が定められていること。

- 9-2-8 運用許容基準を適用する場合の手続き及び処置が定められていること。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が定められていること。

9-3 運用許容基準要目

- 9-3-1 航空機の型式毎に、運用許容基準要目として、装備品の装備数、最低作動数及び適用条件が定められていること。
- 9-3-2 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が考慮されていること。

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）が定められていること。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しなければならない。この場合、修理持ち越しの決定後すみやかに航空局安全部航空事業安全室長又は地方航空局保安部先任整備審査官にその旨届け出なければならない。

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。

9-6 運用許容基準の改定

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が適切に定められていること。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）することとなっていること。

10. 最近の整備経験並びに教育訓練及び審査

10-1 最近の整備経験

- 10-1-1 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①又は②の何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条第1項又は法第19条の2）又は有資格整備士の確認（法

第19条第2項)を実施してはならないこととなっていること。

- ① 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。
- ② 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。

10-1-2 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条第1項又は法第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①又は②の経験の付与に相当する復帰訓練及び審査が実施されることとなっていること。

10-2 教育訓練及び審査

10-2-1 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されることとなっていること。

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良いが、これに止まらず事業計画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。

- 10-2-2 教育訓練及び審査の体制は整備従事者の資格、職務内容、経験等に応じて定められていること。
- 10-2-3 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となっていること。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となっていること。
- 10-2-4 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が適切に定められていること。
- 10-2-5 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）が行われることとなっていること。
- 10-2-6 整備従事者の教育訓練の課目が、整備従事者の資格、職務内容、経験等に応じて定められていること。新しい型式の航空機、装備品等についての教育が適切になされることとなっていること。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がなされることとなっていること。
- 10-2-7 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が、整備従事者の資格、職務内容、経験等に応じて適切に定められていること。
- 10-2-8 教育訓練及び審査が委託される場合でも上記の規定が適用されることが定められていること。

11. 整備の委託

11-1 基本方針

整備の委託が、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旨規定されていること。

11-2 委託を行う業務の範囲及び内容

委託を行う業務の範囲及び内容が明確に定められていること。

11-3 受託者の選定基準

11-3-1 委託を行う業務ごとに、受託者の選定基準及び受託者（受託者が航空機整備改造認定事業場又は装備品修理改造認定事業場である場合には、認定番号を含む。）が定められていること。

11-3-2 法第19条第1項の航空機又は耐空類別飛行機輸送Tの飛行機に係る整備作業（軽微な保守を除く。以下において同じ。）又は改造を委託する場合には、法第16条第1項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（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。）に委託することとなっていること。

（注）法第19条第1項の航空機とは、航空運送事業の用に供する航空機であって、かつ、規則第31条の2に定めるもの（客席数が60 又は最大離陸重量が27トンを超える飛行機又は回転翼航空機。平成20年3月30日より、客席数が30又は最大離陸重量が15トンを超える飛行機又は回転翼航空機を対象を拡大。）をいう。

11-3-3 法第19条第1項の航空機又は耐空類別飛行機輸送Tの飛行機以外の航空機に係る整備作業を委託する場合には、法第16条第1項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又は十分な整備経験を有する者に委託することとなっていること。

11-4 委託管理の方法

11-4-1 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を文書を用いて受託者に明示することとなっていること。

11-4-2 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が定められていること。

11-4-3 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が適切に定められていること。

11-5 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が適切に定められていること。

12. その他

12-1 共通事業機の取扱い

複数の航空運送事業者にまたがる共通事業機を事業計画に組み込む場合は、サーキュラーNo. 4-006「共通事業機の取扱いに係る基本方針について」に従うこととなっていること。

12-2 ウェットリース

ウェットリース（乗員と機材をパッケージでリースする制度）による運航を行う場合は、以下に従い必要な事項が記載されていること。

- (1) ウェットリースにより運航を行う者（以下「借受人」という。）が、借り受ける機材の管理権を有すること。
- (2) 借り受けた機材の整備その他の機材に関する安全確保の義務は、借受人が負うこと。この場合、当該機材の整備、点検及び修理に関し、借受人の整備規程に基づき、十分な安全確保のための措置を講ずること。
- (3) 借り受ける機材は特定されているものであり、貸借期間中は借受人のみが使用するものであること（ただし、借受人がその事業の運営に支障の生じるおそれがないと認めるときであって、貸渡人自らが当該機材を使用するときはこの限りではない。）。

12-3 整備業務の管理の受委託の許可を受ける場合の特例

法第113条の2第1項の整備業務の管理の受委託の許可を受けて整備を行う場合には、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」の規定が本審査要領に優先する。

12-4 分解検査について

4-4-1(5)に基づく整備の間隔及び要目を整備規程に設定するときは、サーキュラーNo. 3-005「発動機等整備方式指定要領」第3条の2を適用し、分解検査を実施すること。整備規程に設定された整備の間隔及び要目を変更する場合は、同サーキュラー第7条第3項を適用し、分解検査を実施すること。

附則

1. 本サーキュラーは、平成12年2月1日から適用する。ただし、平成12年2月1日以前に定期航空運送事業又は不定期航空運送事業の免許を受けている者にあつては、1年間(2-2-1(2)については平成15年8月31日まで)は、「定期航空運送事業者及び国際不定期航空運送事業者に係る整備規程審査要領」(平成9年6月30日空機第712号)又は「不定期航空運送事業者に係る整備規程審査要領」(平成10年7月31日空機第964号)を適用することでもよい。
2. 1.に規定する場合を除き、「定期航空運送事業者及び国際不定期航空運送事業者に係る整備規程審査要領」(平成9年6月30日空機第712号)及び「不定期航空運送事業者に係る整備規程審査要領」(平成10年7月31日空機第964号)は廃止する。

附則（平成14年4月8日）

1. 本サーキュラーは、平成14年4月8日から適用する。

附則（平成17年10月1日）

1. 本サーキュラーは、平成17 年10月1日から適用する。

附則（平成19年3月28日）

1. 本サーキュラーは、平成19年3月30日から適用する。

附則（平成23年3月30日）

1. 本サーキュラーは、平成23年7月1日から適用する。

附則（平成23年6月30日）

1. 本サーキュラーは、平成23年7月1日から適用する。

附則（平成24年3月30日）

1. 本サーキュラーは、平成24年3月30日から適用する。

附則（平成24年10月29日）

1. 本サーキュラーは、平成24年10月29日から適用する。

附則（平成26年4月11日）

1. 本サーキュラーは、平成26年4月11日から適用する。
2. 本サーキュラーの適用の際、現に認可又は承認を受けている整備規程及び同附属書については、本サーキュラーの規定にかかわらず、平成26年10月11日までの間は、なお従前の例によることができる。

3. 「搭乗確認制度の運用について」（平成14年3月18日国空機第1235号）は廃止する。

（附則）（平成 27 年 5 月 8 日）

1. 本サーキュラーは、平成 27 年 6 月 30 日から適用する。
2. 現に運航規程の認可を受けている又は認可の申請をしている航空運送事業者の整備規程及び整備規程附属書に対する本サーキュラーの適用は、当該事業者の運航規程に、運航規程審査要領細則の一部改正（平成 27 年 5 月 8 日（国空航第 4 号））による改正後の第 2 章、第 3 章及び第 4 章 15. の規定に関する事項が定められるまでの間は、なお従前の例による。

本サーキュラーに関する質問・意見等については下記に問い合わせること。

国土交通省航空局安全部航空事業安全室整備審査官

〒100-8918 東京都千代田区霞ヶ関2-1-3

電話番号 03-5253-8731

FAX 03-5253-1661

航空運送事業者又は航空機使用事業者に適用されるサーキュラー一覧

- No. 1-008 「航空機の非常脱出、保安装備品等に関する標識等のうち日本語で標示するものについて」
- No. 3-004 「発動機等の限界使用時間及び整備方式の設定及び管理について」
- No. 3-005 「発動機等整備方式指定要領」
- No. 3-009 「PMA 部品の取扱い」
- No. 3-010 「高度計及び静圧系統の規格及び点検について」
- No. 3-011 「二次レーダー・トランスポンダ装置の規格及び定期点検について」
- 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」
- No. 3-015 「離陸滑走及び上昇中における操縦者用座席の移動に起因する事故の防止について」
- No. 3-016 「冬期における航空燃料の取扱いについて」
- No. 3-019 「航空機の自重及び重心位置の管理について」
- No. 3-026 「米国連邦航空局が承認した修理設計データの取扱いについて」
- No. 4-001 「航空運送事業及び航空機使用事業の許可並びに事業計画変更の認可審査要領（安全関係）」
- No. 4-005 「業務の管理の受委託の許可実施要領」
- No. 4-006 「共通事業機の取扱いに係る基本方針について」
- No. 4-008 「航空運送事業に使用される大型飛行機に係る装備等の要件について」
- No. 4-012 「航空局と本邦航空運送事業者との間の定例会議について」
- No. 4-013 「航空機の大規模な構造修理を当該航空機の製造工場以外の場所で行う場合の管理体制について」
- No. 4-014 「大規模な構造修理を行った後における長期的な構造安全性の監視について」
- No. 4-015 「国際航空運送事業の用に供する航空機に対して行う予備品証明を有しない重要装備品の本邦外における交換作業について」
- No. 4-016 「航空運送事業者が発行する技術指令等の取扱いについて」
- 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」
- No. 4-019 「本邦航空運送事業者による装備品、部品等の限定使用（サービス・トライアル）について」
- No. 4-020 「安全管理体制の構築に係る一般指針」
- No. 5-001 「カテゴリーⅠ航行の承認基準及び審査要領」
- No. 5-002 「カテゴリーⅡ航行の許可基準及び審査要領」

- No. 5-003 「双発機による長距離進出運航実施承認審査基準並びに双発機による長距離進出運航に係る飛行機及び整備体制の審査基準細則について」
- No. 5-004 「RVSM 航行の許可基準及び審査要領」
- No. 5-005 「GPS を計器飛行方式に使用する運航の実施基準の制定について」
- No. 5-006 「GPS を有視界飛行方式に使用する運航の実施基準の制定について」
- No. 5-008 「自蔵航法実施基準」
- No. 5-009 「CPDLC を使用する航空機運航の実施承認基準」
- No. 5-010 「非精密進入方式においてFMS装置のVNAV機能を使用する運航の承認基準」
- No. 5-011 「RNAV 運航承認基準」
- No. 5-013 「カテゴリーⅢ航行の許可基準及び審査要領」
- No. 5-015 「Baro-VNAV 進入実施基準」
- No. 5-017 「RNAV 航行の許可基準及び審査要領」
- No. 5-018 「EFB を使用する航空機運航の実施承認基準」
- No. 5-019 「ADS-B OUT 機上装置を使用する航空機運航の実施承認基準」
- No. 6-001 「航空機に係る不具合の報告・通報について」
- No. 6-002 「航空機故障報告制度について」
- No. 6-010 「航空機の着氷防止対策及び着氷状況の監視の実施について」
- No. 6-011 「航空法第111 条の4 に基づく安全上の支障を及ぼす事態の報告について」
- No. 6-012 「航空法第111 条の6 に基づく安全報告書の公表について」
- No. 6-013 「航空安全情報管理・提供システムによる安全情報サービス利用要領」
- No. 6-014 「不正品の疑いがある装備品等の報告について」
- TCL-125A 「小型航空機用タービン発動機のモジュール・オーバーホール方式について」
- TCL-130 「モジュール構造をもつ小型タービン発動機の修理について」
- TCL-131 「航空機の地上走行の安全確保について」
- 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」