

平成12年 9月 5日 制定 (国空機第130号)  
平成13年 3月30日 改訂 (国空機第334号)  
平成20年 6月19日 改訂 (国空機第220号)  
平成21年 9月17日 改訂 (国空機第525号)  
平成23年 4月15日 改訂 (国空機第 41号)  
平成23年 6月30日 一部改正 (国空機第 282号)  
平成26年 3月31日 一部改正 (国空機第1547号)  
令和 2年 6月17日 一部改正 (国空機第 285号)  
令和 2年12月24日 一部改正 (国空機第937号)  
令和 3年 7月30日 一部改正 (国空機第384号)  
令和 4年 4月 1日 一部改正 (国空機第1190号)

### サーキュラー

国土交通省航空局安全部安全政策課長

件名：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

#### 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いて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を設定する場合の指針を定めるものである。

なお、航空機使用事業の用に供する航空機及び自家用航空機については、サーキュラーNo.1-030（令和2年6月17日・国空機第285号）において、耐空証明の有効期間を設定する場合の基準等が定められている。

#### 2. 法第14条ただし書の趣旨

耐空証明の有効期間については、法第14条本文において原則的に1年とされているのに対し、同条ただし書では航空運送事業の用に供される航空機については国土交通大臣が定める期間とされている。

これは、本邦航空運送事業者においては、法第104条第1項の規定に基づき整備規程を定め、国土交通大臣又は地方航空局長の認可を受けるとともに、これにより整備を行うことが義務付けられていることから、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。

(注) 本邦航空運送事業者が、法第113条の2の規定に基づき整備に関する業務の管理を委託している場合にあっても、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」に従って、委託者である航空運送事業者の整備規程には「受託者の定める整備規程又は整備マニュアルを適用する」旨規定されていることから、

当該受託者の整備規程又は整備マニュアルに基づき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 1 年と限定する必要はないと考えられる。

### 3. 耐空証明の有効期間

耐空証明の有効期間は、6-1 項又は 7-1 項に定める基準に適合する航空機にあっては、当該本邦航空運送事業者の整備規程（法第 113 条の 2 の規定に基づき整備に関する業務の管理の受委託（以下「管理の受委託」という。詳細はセキュラーノ.4-005「業務の管理の受委託の許可実施要領」参照のこと。）の許可を受けている場合にあっては、当該許可を受けた受託者の整備規程又は整備マニュアル）の適用を受けている期間とし（以下この方式を「連続式」という。）、その他の航空機にあっては 1 年とする。

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次のとおりとする。

#### （1）管理の受委託の許可を受けていないもの

「耐空証明書の発行日（以下「発行日」という。）より整備規程（A）の適用を受けている期間」とする。（ ）内の A には当該本邦航空運送事業者名を記載する。

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。

#### （2）管理の受委託の許可を受けているもの

「発行日から整備規程（B）の適用を受けている期間」とする。（ ）内の B には、当該航空機について、管理の受委託の許可を受けた受託者名を記載する。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 B's continuing airworthiness maintenance program approved under Civil Aeronautics Law. と記載する。ただし、B が本邦航空運送事業者でない場合には、「発行日から航空法第 113 条の 2 の許可に基づき承認された整備マニュアル（B）の適用を受けている期間」とする。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 B's continuing airworthiness maintenance program approved under Article 113-2 of Civil Aeronautics Law. と記載する。

（注）管理の受託者が定める整備マニュアルに当該受託者が固有の規程名をついている場合には、当該固有の規程名を記載する。

### 4. 耐空証明の失効

航空機が航空運送事業の用に供されなくなった場合には、当該航空機の耐空証明は次のとおり効力を失うものとする。

- （1）有効期間が 1 年の耐空証明は、その期間の満了日の翌日から効力を失うものとする。
- （2）連続式の耐空証明は、原則として当該航空運送事業の用に供されなくなった日に効力を失うものとする。

## 5. 耐空証明の効力の停止等

本邦航空運送事業者の整備体制等が 6-1 項又 7-1 項の設定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。

## 6. 耐空類別「飛行機輸送 T」の飛行機に対する連続式の耐空証明書

6-1 耐空類別「飛行機輸送 T」の飛行機に対して連続式の耐空証明書を交付する場合の基準は次のとおりとする。

### (1) 航空機

イ フェイルセイフ、ダメージ・トレランス又はセイフ・ライフ設計に基づく構造並びに故障解析等を用いた信頼性設計に基づく装備品、系統及び装備を有し、信頼性管理による整備方式により耐空性が維持でき、かつ、適確な事業遂行に必要な機材品質が確保される耐空類別「飛行機輸送 T」のものであること。

ロ 重要な部分に係る設計が、新しい技術分野に属している場合には、その信頼性が実証されていること。

### (2) 使用条件

使用条件が均一であること。このため、訓練専用機は原則として除くものとする。

### (3) 整備体制

整備に係る体制は、セキュラーノ.4-004 「整備規程審査要領」及び「整備規程審査実施要領細則」に基づき定められた整備規程に従ったものであるほか、次の要件を満足するものであること。

また、管理の受委託の許可を受けている場合の整備マニュアルにおいては、特定本邦航空運送事業者にあっては航空局安全部航空安全推進室長の承認、他の航空運送事業者にあっては地方航空局保安部先任整備審査官の承認を受けること。

#### ① 信頼性管理

イ 信頼性管理方式を実施していること。

当該信頼性管理方式に関する手順及び体制について、当該整備規程又はその附属書に定め、特定本邦航空運送事業者にあっては国土交通大臣の認可、他の航空運送事業者にあっては地方航空局長の認可を受けること。

ロ 6-2(2)の NHF(Normally Hidden Function)飛行試験により、地上における整備要目又は通常の運航では確認できない、耐空性を確保する上で重要な航空機の機能、性能等の健全性を適確に確認できる手順及び体制を有していること。

このため、飛行で確認する項目及び確認実施方法を、整備要目として、整備規程又はその附属書に定め、特定本邦航空運送事業者にあっては国土交通大臣の認可、特定本邦航空運送事業者以外の本邦航空運送事業者にあっては地方航空局長の認可を受けること。

なお、連続式耐空証明を受けようとする型式について法第 20 条第 1 項第 3 号の能力に係る認定（航空機整備検査認定）を有している場合にあっては、本項及び 6-2(2)の規定を満足する必要があるものの、当該認定の技術的基準との共通事項については、適切な実施体制を有しているものとみなす。

ハ 6-2(2)の NHF 飛行試験を行わない場合は、6-2(2)③の飛行試験の確認項目毎に以下の要件を満たすこと。その際の指針を別紙 1 に示す。

なお、その場合であっても、ロ項に掲げる手順及び体制を維持すること。

- (a) 当該 NHF 関連システムの個々の構成要素に係る信頼性管理方式に関する手順及び体制について、イ項に定める信頼管理方式に関する手順及び体制に含め、同項の認可を受けること。
- (b) 当該 NHF 関連システムの個々の構成要素の全てが、通常運航又は地上における整備要目（技術検討を踏まえ追加的に設定するものを含む。）においてその機能の信頼性を確認できることが示されていること。

② 技術管理

必要な技術管理を行うための専従の体制を有すること。

③ 整備作業の実施

法第 19 条第 1 項の航空機以外の航空機にあっても、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、当該航空機に対する整備は法第 20 条第 1 項第 4 号の能力に係る認定事業場（航空機整備改造認定事業場）により作業及び確認を受けるものであること。

④ 定期的な耐空性の確認制度

6-2(1)の定期的な耐空性の確認により、個々の航空機の耐空性が維持されていることについて、定期的に適確な確認を実施できる体制を有していること。

このため、定期的に確認する項目及び確認実施方法（実施間隔を含む。）を、整備規程又はその附属書に定め、特定本邦航空運送事業者にあっては国土交通大臣の認可、その他の航空運送事業者にあっては地方航空局長の認可を受けること。

なお、連続式耐空証明を受けようとする型式について航空機整備検査認定を有している場合にあっては、本項及び 6-2(1)の規定を満足する必要があるものの、当該認定の技術的基準との共通事項については、適切な実施体制を有しているものとみなす。

(4) 整備業務の実施状況

整備規程に基づき、当該型式機の整備業務が適確に行われ、耐空性の維持及び適確な事業遂行に必要な機材品質が確保できることを実証するため、当該型式機に係る整備業務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、新規導入型式機等でこれを示すことが困難な場合であって、かつ、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新規導入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、本要件は、航空運送事業者として、本来実施すべき事項であるが、連続

式耐空証明の交付を受け、かつ、これを維持するための明確な基準として、整備業務の実施内容・期限等についての詳細を定め、これらを実証させることを目的としたものである。

① 整備方式

6-1(3)①の信頼性管理方式が適確に実施され、航空機及びそのシステム・装備品の信頼性の確保又は適切な是正措置の実施がなされていること。当該信頼性管理方式が有効に機能していることについての指針については、別紙2に示す。

② 技術管理

6-1(3)②の技術管理体制において、技術管理業務の実施状況が次のイ～ニ項に規定する要件を満足していること。

イ 耐空性改善通報・サービス・ブレティン等の評価及び処理

耐空性改善通報 (TCD) 並びに航空機及び発動機の製造者等 (設計者を含む、以下同様。) 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又は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。) の評価及び処理が適確かつ迅速に実施されていること。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されるよう管理されていること。

(a) 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

(b) 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 (製造者等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

(c) (b)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

ロ 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 Report、Maintenance Planning Document(MPD)等) の改訂内容の評価及び整備規程への反映が適確かつ迅速に実施されていること。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。

(a) 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

(b) (a)以外のものについては、受領後6ヶ月以内

ハ 運用許容基準の改訂

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が適確かつ迅速に実施されていること。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。

ニ 機材不具合の要因分析及び再発防止策の策定

法第111条の4に係る安全上の支障を及ぼす事態、イレギュラー運航、ランプアウト後の引き返し、欠航、少なくとも15分を超える遅延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、必要な対策の策定が適確に実施されていること。

③ 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が適確に管理されていること。

④ 耐空証明検査の適正な受検

連続式耐空証明を受けようとする型式について航空機整備検査認定を有している場合を除き、当該型式機の耐空証明検査の受検状況が適正であること。ただし、他型式機において既に連続式の耐空証明の交付を受けている場合には、他型式機に係る6-2(1)の定期的な耐空性の確認及び6-2(2)のNHF飛行試験の実施状況が適正であることを示すことに代えることができる。

⑤ 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ないこと。

## 6-2. 連続式耐空証明交付後の業務

当該航空機の耐空性の維持を図るため、連続式耐空証明の交付後も、6-1に掲げる基準を満足するとともに、以下に定める業務を行うこと。

(1) 定期的な耐空性の確認

個々の航空機について、定時整備の機会等において定期的に以下の事項について確認するとともに、その記録を保管すること。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、速やかに航空局安全部航空安全推進室長又は地方航空局保安部先任整備審査官に報告するとともに、必要な是正措置を図ること。

① 耐空性改善通報(TCD)の実施状況

② 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)

- ③ 時間管理部品の管理状況（限界使用時間の超過の有無等）
- ④ 航空機の自重及び重心位置の状況
- ⑤ 飛行規程の改訂状況
- ⑥ 不具合の処理状況

(2) NHF(Normally Hidden Function)飛行試験

航空機の各システムの経年劣化対策の一環として、地上における整備要目又は通常の運航ではシステム全体としての機能の信頼性を確認できない NHF 関連システムについて、当該機能の信頼性を航空機の型式毎に確認するため、サンプリングによる飛行試験（以下「NHF 飛行試験」という。）を行うこと。なお、連続式耐空証明を受けている航空機は、当局による定期的な実機検査が行われないことから、NHF 関連システムの機能点検を中心に航空機の耐空性維持の実態を把握するため、NHF 飛行試験については、原則当局の立会いの下で実施することとする。ただし、空輸飛行の機会を利用して NHF 飛行試験を実施する場合には、この限りでない。

(注) NHF 飛行試験等において、設計、整備要目等が同等と認められる系列型航空機は同じ型式とみなすことができる。

① 飛行試験実施機種及び機数の選定について

NHF 飛行試験実施対象機種は、連続式耐空証明を有する全ての型式機とし、実施機材を以下の表に掲げるサンプリングレートに従って選定するものとするが、最近当該飛行試験を実施した機材の選定は可能な限り避けるものとする。

各年度初め時点での所有機数 (型式毎)	各年度当たりの NHF 飛行試験実施機数
1～10 機	0.5 機（2 年で 1 機）以上
11～39 機	1 機以上
40 機以上	2 機以上

NHF 飛行試験は、航空機型式毎に実施するものとし、当該型式において初めて連続式耐空証明の交付を受けた日の翌年度から開始するものとする。ただし、年度初めの時点で所有する航空機の製造年月日が全て 5 年未満の航空機型式機については、飛行試験実施の対象から除外することができる。

② 飛行試験の実施計画

NHF 飛行試験の実施計画（航空機型式、機数、登録記号、日程等）については、各年度当初に航空局安全部航空安全推進室又は地方航空局保安部整備審査官室（以下「担当課等」という。）と調整のうえ決定すること。また、担当課等は立会い検査対象となる試験を選定し、その機種及び機数について事業者に通知するものとする。なお、実施計画に変更が生じた場合には、改めて担当課等と調整を行うこと。

③ 飛行試験の確認項目

NHF 飛行試験の確認項目については、当該型式機の設計、運航実績等を勘案して、必要な項目を整備規程又はその附属書に設定すること。また、当該

項目には、原則として以下に掲げる項目を含むものであること。

- (a) Cabin Altitude Warning
- (b) Passenger Oxygen Mask Deployment
- (c) MMO (Mach Airspeed Warning)
- (d) VMO (Overspeed Warning)
- (e) Engine in Flight Re-light
- (f) Alternate Wing Flap
- (g) Landing Gear & Flap Warning
- (h) Stall Warning
- (i) Flap Load Relief
- (j) Landing Gear Free Fall
- (k) Ram Air Turbine
- (l) APU in Flight Re-light (ETOPS 対象機種のみ)

(注) Fuel Jettison に係る試験項目については、環境への配慮等を勘案し、また、地上におけるバルブ等の作動確認が定期的に行われていることから、当面試験項目の適用より除外するものとする。

#### ④ 飛行試験の報告

NHF 飛行試験の実施後、航空機現況表、飛行試験実施記録及び当該試験において発見された不具合の記録（是正措置内容を含む。）を添えて、飛行試験の結果を担当課等に速やかに報告するとともに、その記録を保管すること。

また、当該飛行試験に係る不具合が確認された場合には、当該機に対する修復作業のみならず、他の運航機への水平展開等を図るため、当該型式機に対して必要な是正措置（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）が適確に実施されること。

#### (3) NHF 飛行試験によらない確認方法

6-1(3)①ハの要件を満たす場合には、(2)の飛行試験の各確認項目に係る NHF 飛行試験を行わないことができる。この場合、当該 NHF 関連システムに関し、通常運航又は地上での整備において、不具合が認められた場合には、不具合の要因分析及び講じた措置等について、担当課等に速やかに報告するとともに、(4)の定例会議において報告すること。

また、この場合にあっても、NHF 関連システムに関する不具合の発生状況等を踏まえ、航空局が必要と認める場合には、NHF 飛行試験を実施すること。

#### (4) 定例会議における報告

当該本邦航空運送事業者は、連続式耐空証明を受けた航空機について、信頼性管理方式の実施状況（機材品質を含む。）、技術管理状況（SB、MRB Report、MMEL 等の評価・処理状況等）、機材不具合の発生及び是正状況等 6-1 の連続式耐空証明の交付基準への適合状況について、定例会議において報告することとする。定例会議におけるその他詳細については、セキュラリティNo.4-012において定める。

## 7. 耐空類別「飛行機輸送 T」以外の航空機に対する連続式の耐空証明書

7-1 耐空類別「飛行機輸送 T」以外の航空機に対して連続式の耐空証明書を交付する場合の基準は次のとおりとする。

### (1) 航空機

耐空類別「飛行機輸送 T」以外の航空機

### (2) 整備体制

① 整備に係る体制は、サーキュラー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」」に基づき定められた整備規程に従つたものであるほか、次の要件を満足するものであること。

#### イ 技術管理

必要な技術管理を行うための体制を有すること。

#### ロ 整備作業の実施

(a) 連続式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。

(b) (a)に掲げる要件に関わらず、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、暫定的な措置であり、令和 6 年 6 月 17 日までの適用とする。航空機の使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、及び整備規程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、航空機の使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ものとする

○搭乗確認制度を活用した整備等

②定期的な耐空性の確認制度

イ 7-2(2)①の書類検査により、個々の航空機の耐空性が維持されていることについて、定期的に適確な確認を実施できる体制を有していること。

このため、定期的に確認する項目及び具体的な確認方法（実施間隔の設定を含む。）を、整備規程又はその附属書に定め、地方航空局長の認可を受けること。

ロ 7-2(2)②の実機検査により、地上における整備要目又は通常の運航では確認できない、耐空性を確保する上で重要な航空機の機能・性能等の健全性を適確に確認するための手順及び体制を有していること。

このため、当該検査で確認する項目及び具体的な確認方法を、整備要目として、整備規程又はその附属書に定め、地方航空局長の認可を受けること。

(3) 整備業務の実施状況

連続式耐空証明を受けようとする型式機の整備業務が整備規程に基づき適確に行われ、耐空性の維持及び適確な事業遂行に必要な機材品質が確保できることを実証するため、当該型式機に係る整備業務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、新規導入型式機等でこれを示すことが困難な場合であって、かつ、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新規導入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、本要件は、航空運送事業者として、本来実施すべき事項であるが、連続式耐空証明の交付を受け、かつ、これを維持するための明確な基準として、これらを実証させることを目的としたものである。

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、7-2 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。

② 整備体制

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

③技術管理

技術管理業務の実施状況が次のイ～ニ項に規定する要件を満足していること。

イ 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）並びに航空機及び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。）の評価及び処理が適確かつ迅速に実施されていること。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されるよう管理されていること。

(a) 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

(b) 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（製造者等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

(c) (b)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

ロ 整備の方式の改訂

整備の方式に係る整備規程の内容に対応する技術資料（MRB Report、Maintenance Planning Document(MPD)等）の改訂内容の評価及び整備規程への反映が適確かつ迅速に実施されていること。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。

(a) 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

(b) (a)以外のものについては、受領後 6 ヶ月以内

ハ 運用許容基準の改訂

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が適確かつ迅速に実施されていること。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。

## 二 機材不具合の要因分析及び再発防止策の策定

法第 111 条の 4 に係る安全上の支障を及ぼす事態、イレギュラー運航、ランプアウト後の引き返し、欠航、遅延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、必要な対策の策定が適確に実施されていること。

### 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が適確に管理されていること。

### 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ないこと。

## 7-2 連続式耐空証明交付後の業務

当該航空機の耐空性の維持を図るため、連続式耐空証明の交付後も、7-1 に掲げる基準を満足するとともに、以下に定める業務を行うこと。

### (1) 検査前整備

航空運送事業者は、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、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。

### (2) 耐空性の維持の確認

航空機の耐空性の維持状況を確認するため、連続式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（下記(3)項に示す航空機整備検査認定事業場の確認主任者が確認を行った日）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、直ちに担当地方航空局先任整備審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整備審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、航空運送事業者は、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。

- ・耐空性改善通報 (TCD) の実施状況

- ・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）
- ・時間管理部品の管理状況（限界使用時間の超過の有無等）
- ・航空機の自重及び重心位置の状況
- ・飛行規程の改訂状況
- ・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、航空運送事業者は、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 日以内に実施されればよい。

## (3) 耐空性の維持の確認の方法

(2)に掲げる耐空性の維持の確認の結果、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運送事業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。

## (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。

- ① 航空機現況表
- ② 航空機経歴表
- ③ 耐空性改善通報実施状況
- ④ 飛行規程の状況
- ⑤ 運用様式限界及び無線航法機器等装備状況等
- ⑥ 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。）
- ⑦ 航空機基準適合証の写し

## (5) 定例会議における報告

当該本邦航空運送事業者は、連続式耐空証明を受けた航空機について、整備の実施状況（機材品質を含む。）、技術管理状況（SB、MRB Report、MMEL 等の評価・処理状況等）、機材不具合の発生及び是正状況等 7-1 の連続式耐空証明の交付基準への適合状況について、定例会議において報告することとする。定例会議における

その他詳細については、セキュラリティNo.4-012において定める。

## 8. 隨時監査

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の実施及び管理が行われ、航空機の耐空性の維持及び適確な事業遂行に必要な機材品質が確保されていることを確認するために、当局は立入検査等により当該事業者の整備全般について随時監査を行うものとする。

## 9. 手続

- (1) 法第14条ただし書の適用を受けようとする本邦航空運送事業者は、型式毎に、国土交通大臣あてに、6-1又は7-1の基準に適合することを示す書類を添えて航空法第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1）を次のとおり提出するものとする。
  - ・特定本邦航空運送事業者の場合：航空局安全部安全政策課
  - ・上記以外の航空運送事業者：地方航空局先任整備審査官

6-1(4)又は7-1(3)の基準への適合性を示す書類には、少なくとも最近12ヶ月の整備業務状況の概要を含まなければならない（他型式機の実績によって示す場合にあっても、これに準ずるものとする）。
- (2) 国土交通大臣は(1)項の申請書を受けた場合には、6-1又は7-1の基準に基づき審査を行い、審査の結果を第3項に照らして有効期間を定め、当該事業者及び地方航空局あて通知する。
- (3) 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を変更する場合の検査に係る方針については、別紙3によるものとする（航空機整備検査認定を有している事業者が、航空機基準適合証を発行するために行う検査には適用されない）。

## 10. その他

- (1) 第9項(2)によ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、本邦航空運送事業者は直ちに整備規程又はその附属書に当該変更を反映しなければならない。
- (2) 法第113条の2の規定により、整備業務の管理の委託を行っている型式の航空機に係る6-1又は7-1の基準への適合及び6-2又は7-2の業務の実施については、同管理の受託者が必要な体制を有し、必要な業務を実施するものとする。この場合にあっては、整備業務の管理の委託者は、6-1又は7-1の基準への適合状況及び6-2又は7-2の業務の実施状況について、適切に監理すること。

## 附則

1. 本サーキュラーは、平成12年9月5日から適用する。
2. 本サーキュラーにより、TCM-27-011-95「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係る基本方針について」及び「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を変更する場合の検査方針について」（平成11年11月25日付け航空機安全課長通達）を廃止する。

## 附則 (平成13年3月30日)

1. 本サーキュラーは、平成13年4月1日から適用する。

## 附則 (平成20年6月19日)

1. 本サーキュラーは、平成20年7月1日から適用する。
2. 本サーキュラーの施行日現に連続式耐空証明の交付を受けているものにあっては、当該施行日後12ヶ月の間は従前の例によることができる。

## 附則 (平成21年9月17日)

1. 本サーキュラーは、平成21年9月17日から適用する。

## 附則 (平成23年4月15日)

1. 本サーキュラーは、平成23年4月15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26年3月31日)

1. 本サーキュラーは、平成26年4月1日から適用する。

## 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。

## 附則 (令和3年7月30日)

1. 本サーキュラーは、令和4年6月18日から適用する。

## 附則 (令和4年4月1日)

1. 本サーキュラーは、令和4年4月1日から適用する。

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安全推進室整備審査官

〒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

## NHF 飛行試験によらない NHF 関連システムに係る信頼性管理方式の有効性に関する指針

## 1. 目的

本指針は、本邦航空運送事業者が、本文第 6 項(3)①ハ項の要件を満足することを証明する方法について、指針を示すものである。

## 2. 総則

連続式の耐空証明書の交付後の業務とされる NHF 飛行試験について、NHF 関連システムの個々の構成要素が全て通常運航で使用され、その機能の健全性が確認され、又は適切な整備要目の設定によりその定期的な点検が実施されているものにあっては、当該構成要素毎に信頼性管理を適確に実施することにより、当該システム全体の機能の信頼性を確認することができると考えられる。

このため、第 3 項及び第 4 項の要件を満たす場合には、本文 6-2(2)③の各確認項目に係る NHF 飛行試験を行わないことができる。

## 3. NHF 関連システムに関する信頼性管理の体制及び手順

本文 6-1(3)①ハ(a)に基づき、整備規程又はその附属書に定めなければならない内容は以下のとおり。

- (1) NHF 飛行試験の各確認項目に係る NHF 関連システムの構成要素及び各構成要素を含むシステムの概略図。
- (2) それぞれの構成要素について、通常運航で不具合の検出が可能とされる、又は、適切な整備要目の設定により不具合の検出が可能と考えられるものに分類され、それぞれ適切な信頼性管理方式が実施されること。

地上における整備要目を追加的に設定することにより飛行試験を行わない場合は、当該追加的な整備要目を、本文 6-2(2)①に定めるサンプリングレートで実施すること。

## 4. 型式毎の技術検討

本文 6-1(3)①ハ(a)に基づく申請に係る航空機の型式については、本文 6-1(3)①ハ(b)の要件を満足していること、つまり、NHF 飛行試験を実施すれば検出される不具合が、通常運航又は適切な整備要目の設定により同様に検出可能であることが技術的に検証されることが必要である。

このため、NHF 関連システムの構成要素毎に、センサー類等の作動域の違いや上空と地上の環境の違いを考慮した上で、通常運航又は適切な整備要目の設定により確認できることを示すことが必要である。

また、NHF 飛行試験は、各システムの経年劣化対策の一環として実施しているものであるから、NHF 関連システムの構成要素毎に、経年劣化の影響についても検証することが必要である。

したがって、本文 6-1(3)①ハ(b)の要件を満足していることの証明には、以下の内容が含まれること。また、本文 6-1(3)①ハ(a)の認可の際、以下の内容を含む資料を提出すること。

- (1) 各 NHF 飛行試験の確認項目について、NHF 関連システム全体の構成要素が個別に列記され、当該システムが、構成要素によって End to End で繋がっていること。
- (2) それぞれの構成要素が、通常運航で不具合の検出が可能と考えるもの、又は、地上の整備要目で不具合の検出が可能と考えるものに分類されていること。
- (3) 通常運航で不具合の検出が可能と考えるものについては、以下の点が考慮されていること。
  - ① 通常運航時と NHF 飛行試験時との間での当該構成要素の作動域の違いによる影響（例えば、センサー類については、作動原理、精度の違い等について考察し、不具合の検出に差がないかどうかを示す。）
  - ② 経年劣化の影響（影響が無視できるものかどうか、又は、繰り返し点検等により低減できるものかどうかを考察する。）
- (4) 適切な整備要目の設定により、不具合の検出が可能と考えるものについては、以下の点が考慮されていること。
  - ① 上空と地上の環境の違いの影響（飛行試験中の上空の環境が、地上の整備要目において再現されていること、又は、上空と地上における環境の違い（風圧、機体の変形、気圧、温度の差等）について考察し、不具合の検出に差がないかどうかを示す。）
  - ② （製造時飛行試験において当該 NHF 関連システムの健全性が確認されていることを前提に、）経年劣化の影響（当該整備要目により、不具合の影響が低減できるものかどうかを考察する。）
- (5) 各 NHF 飛行試験項目について、過去の NHF 飛行試験における不具合（過去の NHF 飛行試験の実績がない場合は、過去の耐空検査時等の飛行検査における不具合）の評価が実施されていること。（過去の不具合が通常運航又は地上の整備要目で確認可能なものかどうかを評価すること。）

## 信頼性管理方式の有効性に関する実証指針

## 1. 目的

本指針は、連続式耐空証明の交付を受ける場合に実施が義務付けられる信頼性管理方式が有効に機能していることを実証する場合の指針を示すものである。

## 2. 総則

信頼性管理方式は、耐空性の維持及び適確な事業遂行に必要な機材品質を確保するため、航空機及びそのシステム・装備品の性能を継続的に監視し、適切に分析・評価を行い、必要な措置を適時適切に実施し、当該措置の有効性を確認しているものであること。

## 3. 基準

信頼性管理方式は、運航環境、航空機及びそのシステム・装備品の特性及び信頼性の状況等に適確に対応したプログラムを含むものであって、有効に機能していること。当該信頼性管理方式は、以下の基準に適合する適切な手順及び体制を有するものであること。

## (1) 信頼性管理方式の対象の特定

信頼性管理方式の各プログラムにより管理される航空機及びそのシステム・装備品の対象が適切に設定されていること。

## (2) 責任・権限

信頼性管理方式を統括管理する責任を有する部署が明確であり、かつ、適切に機能していること。また、当該部署と信頼性管理方式の実施に関わる個々の部署の関係が明確であり、相互の連携が有効に機能していること。

## (3) データ収集 (Data Collection)

航空機及びそのシステム・装備品の性能を示すデータを適切に収集するための手順が適切に設定され、有効に機能していること。収集するデータの項目は、信頼性を分析・評価するために十分かつ正確なものであること。

なお、当該データの例としては、以下のものが挙げられるが、これに限るものではない。

- ・ 機長報告
- ・ 発動機性能データ
- ・ 機材不具合に起因する運航阻害／遅延
- ・ 計画外取卸し
- ・ 確認された故障
- ・ サンプリング検査結果
- ・ 機能点検結果
- ・ ショップファインディング
- ・ ベンチチェック
- ・ サービス・ディフィカルティ・レポート

- NHF 飛行試験結果

(4) データ表示 (Data Display)

収集したデータの表示方法（グラフ形式、表形式、レポート形式等）が明確であり、当該データの分析・評価を行うのに適切であること。また、基準値及び警告値を設定している場合には、これに対応したデータ表示を行うものであること。

(5) データ分析 (Data Analysis)

データ分析の手法が明確であり、運航環境、航空機及びそのシステム・装備品の特性及び信頼性の状況等に対応した有効なものであって、以下を満足するものであること。

- (a) 航空機及びそのシステム・装備品の性能を適切に評価し、是正措置の必要性を判断できるものであること。
- (b) 許容可能な品質水準を示す数値的な性能基準（基準値、警告値等）を設定し、当該性能基準との比較をする手法を用いる場合には、当該性能基準は、過去の運航実績を十分に評価し、統計的な手法等により設定しているものであって、妥当なものであること。なお、新型式機にあっては、当初は、類似のシステム等の過去の運航実績を用いて性能基準を設定することとしてもよいが、この場合には当該新型式機による運航実績を経た後に（1年を目途）当該性能基準を見直していること。
- (c) 性能傾向の評価により機器の劣化を探知した場合や性能基準を逸脱した場合には、その要因を分析し、必要に応じて是正措置を策定するための検討を適切に実施していること。また、当該是正措置の有効性についても確認できるものであること。

(6) 是正措置 (Corrective Action)

分析の結果判明した信頼性の傾向及び状況に応じて、実施すべき是正措置（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）が適切に設定・実施されていること。当該是正措置は、問題の重要度・安全への影響度等を勘案して実施期限として適切に設定した期間までに信頼性を許容水準まで回復させるために有効なものであって、当該許容水準に達するまでの間は信頼性の状況が適切に管理されていること。

(7) 信頼性管理方式の監視・見直し

信頼性管理方式の有効性を継続的に監視し、定期的に性能基準等を見直す手順が明確であって、適切に実施されていること。

## 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を変更する場合の検査方針

事業者(使用者) の変更の有無	有効期間の 変更内容	耐空証明 の申請の 要否	検査方針	備考
変更なし	連続式 →1年	要	原則として 飛行検査 まで行う。	検査時点まで有効な連続式耐空証明を有していると認められる場合は、書類検査及び一般的外観検査でもよい
	1年 →連続式	要	原則として 飛行検査 まで行う	
	連続式 →連続式	要 (注1)	原則として 書類及び 一般的外観 検査	外国国籍機を日本国籍機とする等の登録変更の場合及び整備業務の管理の受託者の変更の場合
変更あり	連続式 →1年	要	原則として 飛行検査 まで行う。	検査時点まで有効な連続式耐空証明を有していると認められる場合は、書類検査及び一般的外観検査でもよい
	1年 →連続式	要	原則として 飛行検査 まで行う	新使用者(事業者)が連続式耐空証明を有する同型式機を運航している場合でも飛行検査まで行う。
	連続式 →連続式	要 (注2)	原則として 飛行検査 まで行う。	検査時点まで有効な連続式耐空証明を有していると認められる場合は、書類検査及び一般的外観検査でもよい
輸出する場合	連続式 →1年	要	原則として 飛行検査 まで行う	検査時点まで有効な連続式耐空証明を有していると認められる場合は、書類検査及び一般的外観検査でもよい(注3)

(注1) 整備業務の管理を行う者に変更がある場合であっても、検査時点まで有効な連続式耐空証明を有していると認められ、かつ、同等の整備及び信頼性

管理方式が引き続き適用されることを事業計画、整備規程、管理の受委託等に係る審査により確認できる場合は、耐空証明の申請及び検査を行わなくてよい。

(注2) 整備業務の管理者に変更がなく、かつ、同等の整備及び信頼性管理方式が引き続き適用されることを事業計画、整備規程、管理の受委託等に係る審査により確認できる場合にあっては、第3項に従って記載されている耐空証明の有効期間に変更はなく、耐空証明の申請及び検査を行わなくてもよい。また、整備業務の管理者に変更がある場合であっても、検査時点まで有効な連続式耐空証明を有していると認められ、かつ、同等の整備及び信頼性管理方式が引き続き適用されることを事業計画、整備規程、管理の受委託等に係る審査により確認できる場合は、耐空証明の申請及び検査を行わなくてもよい。

(注3) 相互承認協定等で規定されている場合、輸入国の航空当局からの要請があった場合、申請者からの希望があった場合等には、地上検査、飛行検査等を実施することがある。詳細な手続きについてはサーキュラーNo.1-014「航空機等の輸出のための証明書類の発行について」を参照すること。

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、  
連続式の適用を受けたいので、申請します。