

「航空機の運航・整備要件に関する評価要領」一部改正 新旧対照表（案）

改正案	現行
<p style="text-align: right;">整理番号 No. 1-318</p> <p>平成 23 年 9 月 13 日制定（国空航第 103 号・国空機第 111 号）</p> <p><u>令和 年 月 日最終改正（国空安政第 号）</u></p> <p style="text-align: right;">航空局安全部長</p> <p style="text-align: center;"><u>航空機</u>の運航・整備要件に関する評価要領</p> <p>1. 概要</p> <p>航空機の設計に係る安全性基準及び環境適合性基準への適合は、航空法（昭和 27 年法律第 231 号）第 12 条の規定に基づく型式証明により実施されるが、新たに設計・製造された航空機が実際の運航を行うに当たっては、運航者は、航空法等に基づき、航空機乗組員等に対する訓練を適切に実施し、運航に必要とされる装備品等を備え、また、航空機の整備等を適切に行うことが必要である。特に、当該航空機を航空運送事業の用に供する場合には、航空運送事業者は、これらの要件について、運航・整備規程に定めることが航空法で求められている。</p> <p>これらの要件のうち、航空機のシステムや仕様に対応した航空機乗組員等の訓練項目、安全運航に必要とされる装備品等の不具合に対応した運航許容条件、航空機の定時整備の項目・間隔等の基本的な要件については、航空機の設計に依存するものであるため、当該航空機の設計段階において設計・製造者が一元的に策定し、当該航空機の設計・製造を監督する国の当局が予め評価を行うことが、当該航空機の運航・整備要件に係る認可を適切かつ効率的に行う観点から一般的である。</p> <p><u>本要領は、国産航空機の設計・製造国政府として、設計・製造者が策定する運航・整備に係る要件を適切に評価し、国産航空機が円滑かつ安全に運航に供することを確保するとともに、我が国で運航される外国製航空機についても、運航国政府として、その運航・整備に係る要件の適切な評価を実施するために定めるものである。</u></p>	<p style="text-align: right;">整理番号 No. 1-318</p> <p>平成 23 年 9 月 13 日制定（国空航第 103 号・国空機第 111 号）</p> <p><u>令和 4 年 4 月 1 日一部改正（国空航第 3099 号・国空機第 1186 号）</u></p> <p style="text-align: right;">航空局安全部長</p> <p style="text-align: center;"><u>国産航空機</u>の運航・整備要件に関する評価要領</p> <p>1. 概要</p> <p>航空機の設計に係る安全性基準及び環境適合性基準への適合は、航空法（昭和 27 年法律第 231 号）第 12 条の規定に基づく型式証明により実施されるが、新たに設計・製造された航空機が実際の運航を行うに当たっては、運航者は、航空法等に基づき、航空機乗組員等に対する訓練を適切に実施し、運航に必要とされる装備品等を備え、また、航空機の整備等を適切に行うことが必要である。特に、当該航空機を航空運送事業の用に供する場合には、航空運送事業者は、これらの要件について、運航・整備規程に定めることが航空法で求められている。</p> <p>これらの要件のうち、航空機のシステムや仕様に対応した航空機乗組員等の訓練項目、安全運航に必要とされる装備品等の不具合に対応した運航許容条件、航空機の定時整備の項目・間隔等の基本的な要件については、航空機の設計に依存するものであるため、当該航空機の設計段階において設計・製造者が一元的に策定し、当該航空機の設計・製造を監督する国の当局が予め評価を行うことが、当該航空機の運航・整備要件に係る認可を適切かつ効率的に行う観点から一般的である。</p> <p><u>我が国においては、今般、初の国産リージョナルジェット航空機の開発が進められていることに鑑み、航空機の設計・製造者が策定する運航・整備に係る要件について、設計・製造国政府として適切に評価を行い、国産航空機が円滑かつ安全に運航に供することができるよう、必要な要領を定めるものである。</u></p>

「航空機の運航・整備要件に関する評価要領」一部改正 新旧対照表（案）

改正案	現行												
<p>2. 評価の体制</p> <p>(1) 安全部長は、<u>航空機</u>の型式証明の申請があった場合であって、必要と認めるときは、<u>航空機</u>運航・整備要件評価グループ（Aircraft Evaluation Group）（以下「AEG」という。）を設置し、別紙1の業務を行わせるものとする。また、安全部長は、AEGの構成員を別途指名するものとする。</p> <p>(2) AEGは、別紙1の業務のうち、必要な業務を行うため、AEGの構成員及び航空局等の関係者よりなる以下の審査会を<u>それぞれの設置基準に応じて</u>設けることを原則とし、それぞれの審査会の一般方針及び具体的な業務は別に定める。</p> <table border="1" data-bbox="203 635 934 786"> <tr> <td>a)</td> <td>飛行基準評価審査会（FSB）</td> </tr> <tr> <td>b)</td> <td>運用評価審査会（FOEB）</td> </tr> <tr> <td>c)</td> <td>整備方式審査会（MRB <u>又はMTB</u>）</td> </tr> </table> <p><u>(注) 型式証明の申請の有無に関わらず、型式限定設定要否等の評価のため必要と認められる場合は、AEGを設置する場合がある。以下、本通達及び関連する他の通達において同様とする。</u></p> <p>3. (略)</p> <p style="text-align: right;">別紙1</p> <p style="text-align: center;">AEGの実施業務</p> <p>a) 航空機乗組員等の試験、技能審査、訓練等の要件に係る評価</p> <p>b) 装備品等が不作動の状態に運航に供するための要件を規定する原運用許容基準（MMEL）の策定に係る評価</p> <p>c) 航空機が運航開始後に耐空性を維持するために必要となる定時整備の基本的要件を定めた整備方式審査会報告書（MRBR <u>又はMTBR</u>）の策定に係る</p>	a)	飛行基準評価審査会（FSB）	b)	運用評価審査会（FOEB）	c)	整備方式審査会（MRB <u>又はMTB</u> ）	<p>2. 評価の体制</p> <p>(1) 安全部長は、<u>国産飛行機（最大離陸重量が5,700kg未満のものを除く。）</u>の型式証明の申請があった場合は、<u>国産航空機</u>運航・整備要件評価グループ（Aircraft Evaluation Group）（以下「AEG」という。）を設置し、別紙1の業務を行わせるものとする。また、安全部長は、AEGの構成員を別途指名するものとする。</p> <p>(2) AEGは、別紙1の業務のうち、必要な業務を行うため、AEGの構成員及び航空局等の関係者よりなる以下の審査会を<u>それぞれ</u>設けることを原則とし、それぞれの審査会の一般方針及び具体的な業務は別に定める。</p> <table border="1" data-bbox="1205 635 1935 786"> <tr> <td>a)</td> <td>飛行基準評価審査会（FSB）</td> </tr> <tr> <td>b)</td> <td>運用評価審査会（FOEB）</td> </tr> <tr> <td>c)</td> <td>整備方式審査会（MRB）</td> </tr> </table> <p>(新設)</p> <p>3. (略)</p> <p style="text-align: right;">別紙1</p> <p style="text-align: center;">AEGの実施業務</p> <p>a) 航空機乗組員等の試験、技能審査、訓練等の要件に係る評価</p> <p>b) 装備品等が不作動の状態に運航に供するための要件を規定する原運用許容基準（MMEL）の策定に係る評価</p> <p>c) 航空機が運航開始後に耐空性を維持するために必要となる定時整備の基本的要件を定めた整備方式審査会報告書（MRBR）の策定に係る評価</p>	a)	飛行基準評価審査会（FSB）	b)	運用評価審査会（FOEB）	c)	整備方式審査会（MRB）
a)	飛行基準評価審査会（FSB）												
b)	運用評価審査会（FOEB）												
c)	整備方式審査会（MRB <u>又はMTB</u> ）												
a)	飛行基準評価審査会（FSB）												
b)	運用評価審査会（FOEB）												
c)	整備方式審査会（MRB）												

「航空機の運航・整備要件に関する評価要領」一部改正 新旧対照表（案）

改正案	現行
<p>評価</p> <p>d) 当該航空機の運航開始後における耐空性改善通報、航空機機材不具合報告書、追加型式証明等に関する助言</p> <p>e) 以下の項目についての型式証明における審査への参画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航空機及びシステムの審査のうち運航及び整備に関する要件の妥当性に関するもの ・必要乗務員数 ・緊急脱出試験 ・型式証明審査会 ・実用飛行試験 <p>f) 乗務員用休憩室及び操縦室オブザーバシートの適切性の評価</p> <p>g) 特別な訓練等の要件に係る評価</p> <p>h) 航空機の模擬飛行装置等の認定に対する支援</p> <p>i) 飛行規程、運航マニュアル等の評価</p> <p>j) a)から i)までの業務を行うに当たって必要となる外国航空当局との調整</p> <p>k) その他航空機の運航・整備要件の評価のために安全部長が必要と認めた業務</p> <p style="text-align: right;">別紙 2</p> <p style="text-align: center;">Issue Paper 取扱要領</p> <p>1. 発行手順</p> <p>①Issue Paper 案の作成</p> <p>AEG は、航空機の運航・整備要件を適切に評価するため、航空機的设计・製造者に対し、技術、規則及び管理上の重要な問題を明確化し、解決する</p>	<p>d) 当該航空機の運航開始後における耐空性改善通報、航空機機材不具合報告書、追加型式証明等に関する助言</p> <p>e) 以下の項目についての型式証明における審査への参画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航空機及びシステムの審査のうち運航及び整備に関する要件の妥当性に関するもの ・必要乗務員数 ・緊急脱出試験 ・型式証明審査会 ・実用飛行試験 <p>f) 乗務員用休憩室及び操縦室オブザーバシートの適切性の評価</p> <p>g) 特別な訓練等の要件に係る評価</p> <p>h) 航空機の模擬飛行装置等の認定に対する支援</p> <p>i) 飛行規程、運航マニュアル等の評価</p> <p>j) a)から i)までの業務を行うに当たって必要となる外国航空当局との調整</p> <p>k) その他国産航空機の運航・整備要件の評価のために安全部長が必要と認めた業務</p> <p style="text-align: right;">別紙 2</p> <p style="text-align: center;">Issue Paper 取扱要領</p> <p>1. 発行手順</p> <p>①Issue Paper 案の作成</p> <p>AEG は、国産航空機の運航・整備要件を適切に評価するため、航空機的设计・製造者に対し、技術、規則及び管理上の重要な問題を明確化し、解</p>

「航空機の運航・整備要件に関する評価要領」一部改正 新旧対照表（案）

改正案	現行
<p>必要があると判断した事項について、Issue Paper 案を作成し、航空局の関係課長の承認を得た上で、当該航空機的设计・製造者に通知すること。</p> <p>Issue Paper 案には、航空機の運航・整備要件の妥当性評価の過程で認められた重要な問題について、その状況、解決に至る検討経緯及び航空局の見解を明示すること。</p> <p>AEG の実施業務は型式証明業務と密接な関係があることから、AEG は、Issue Paper 案を準備する際に航空機技術審査センターと十分な調整を行うこと。</p> <p>②～④ （略）</p> <p>2.・3. （略）</p> <p>添付1 （略）</p>	<p>決する必要があると判断した事項について、Issue Paper 案を作成し、航空局の関係課長の承認を得た上で、当該航空機的设计・製造者に通知すること。</p> <p>Issue Paper 案には、国産航空機の運航・整備要件の妥当性評価の過程で認められた重要な問題について、その状況、解決に至る検討経緯及び航空局の見解を明示すること。</p> <p>AEG の実施業務は型式証明業務と密接な関係があることから、AEG は、Issue Paper 案を準備する際に航空機技術審査センターと十分な調整を行うこと。</p> <p>②～④ （略）</p> <p>2.・3. （略）</p> <p>添付1 （略）</p>

（附則）（令和 年 月 日）

本要領は令和 年 月 日から適用する。

「飛行基準評価審査会の一般方針について」一部改正 新旧対照表（案）

改正案	現行
<p>平成 23 年 11 月 8 日 制定（国空航第 325 号） <u>令和 年 月 日 最終改正（国空安政第 号）</u></p> <p style="text-align: right;">航空局安全部安全政策課長</p> <p style="text-align: center;">飛行基準評価審査会の一般方針について</p> <p>1. 目的</p> <p>本通達は、「<u>航空機</u>の運航・整備要件に関する評価要領（平成 23 年 9 月 13 日付け国空航第 103 号・国空機第 111 号）」の 2.（2）の規定に基づき、<u>型式証明を受けようとする型式等の航空機に係る以下の項目について評価を行うために設置される飛行基準評価審査会（Flight Standardization Board : FSB）の手続き等について規定するものである。</u></p> <p><u>（1）航空機乗組員、航空整備士、運航管理者及び客室乗務員（以下「航空機乗組員等」という。）の訓練、審査及び経験に係る要件</u></p> <p><u>（2）航空機乗組員及び航空整備士の試験並びに運航管理者技能検定（以下「航空機乗組員等の訓練等」という。）に係る要件</u></p> <p><u>（3）当該航空機を航空運送事業の用に供するにあたり必要な関係規則への適合性等</u></p> <p>なお、当該評価の結果は、航空局により承認された後、飛行基準評価審査会報告書（Flight Standardization Board Report : FSBR）として<u>発行される。FSBR は、航空運送事業の用に供するにあたり必要な関係規則への適合性を示す根拠資料となる</u>とともに、航空機乗組員等の訓練、審査及び<u>経験に係る要件</u>について<u>運航者、指定航空従事者養成施設等</u>が定める関連規程並びに<u>航空機乗組員等の訓練等</u>の基準を定める際の<u>準拠資料</u>となる。</p> <p>2. （略）</p> <p>3. 適用</p> <p>本通達は以下の航空機に適用する。</p>	<p>平成 23 年 11 月 8 日 制定（国空航第 325 号） <u>令和 4 年 3 月 29 日 一部改正（国空航第 3037 号）</u></p> <p style="text-align: right;">航空局安全部安全政策課長</p> <p style="text-align: center;">飛行基準評価審査会の一般方針について</p> <p>1. 目的</p> <p>本通達は、「<u>国産航空機</u>の運航・整備要件に関する評価要領（平成 23 年 9 月 13 日付け国空航第 103 号・国空機第 111 号）」の 2.（2）の規定に基づき、<u>我が国で設計され型式証明を受けようとする型式の航空機に係る航空機乗組員、航空整備士、運航管理者及び客室乗務員（以下「航空機乗組員等」という。）の訓練、審査及び経験並びに、航空機乗組員及び航空整備士の試験並びに運航管理者技能検定（以下「航空機乗組員等の訓練等」という。）に係る要件及び当該航空機を航空運送事業の用に供するにあたり必要な関係規則への適合性等の評価を行うために設置される飛行基準評価審査会（Flight Standardization Board : FSB）の手続き等について規定するものである。</u></p> <p>なお、当該評価の結果は、航空局により承認された後、飛行基準評価審査会報告書（Flight Standardization Board Report : FSBR）として<u>発行されて</u>、航空運送事業の用に供するにあたり必要な関係規則への<u>適合性を示す</u>とともに、航空機乗組員等の訓練、審査及び<u>経験</u>について<u>運航者</u>が定める関連規程並びに<u>航空機乗組員及び航空整備士の試験並びに運航管理者技能検定</u>の基準を定める際の<u>参考</u>となる。</p> <p>2. （略）</p> <p>3. 適用</p> <p>本通達は以下の航空機に適用する。</p>

「飛行基準評価審査会の一般方針について」一部改正 新旧対照表（案）

改正案	現行
<p><u>(1) 航空機乗組員</u></p> <p>以下のフローチャートにおいて「FSB 実施」と判定される航空機</p> <p><u>(2) 運航管理者</u></p> <p>最大離陸重量 5,700kg を超える飛行機、最大離陸重量 9,080kg を超える回転翼航空機及び型式証明申請者が FSB による評価の実施を希望する航空機</p> <p><u>(3) 航空整備士</u></p> <p>最大離陸重量 5,700kg を超える飛行機、最大離陸重量 3,175kg を超える回転翼航空機、設計国が我が国の FSB と同等の評価活動を実施している航空機、型式限定通達 2 (2) イ、ロ又は (3) イ、ロ、ハのいずれかに該当するかを検討を要する航空機及び型式証明申請者が FSB による評価の実施を希望する航空機</p> <p><u>(4) 客室乗務員</u></p>	<p><u>(1) 本邦内で設計され型式証明を受けようとする型式の飛行機 (最大離陸重量が 5,700kg 未満のものを除く。)</u></p> <p><u>(2) 本通達に基づき航空局が発行した FSBR の対象となる型式の飛行機</u></p>

「飛行基準評価審査会の一般方針について」一部改正 新旧対照表（案）

改正案	現行
<p><u>客席数が 19 席を超える航空機及び客席数が 19 席以下で客室乗務員の搭乗が必要な航空機</u></p> <p>4. 関連文書</p> <p>FAA : AC120-53B 「Guidance for Conducting and Use of Flight Standardization Board Evaluations」</p> <p>FAA、EASA 及び TCCA : 「OEB Administrative And Guidance Procedures Common Procedures Document For Conducting Operational Evaluation Boards」</p> <p>5. 申請</p> <p><u>3 項の適用範囲となる航空機の型式証明</u>の申請者又は型式証明を受けた者は、次に掲げる事項を記載した申請書及び関係書類を国土交通省航空局安全部安全政策課に申請すること。</p> <p>(1) 申請者の住所及び氏名</p> <p>(2) 評価対象機の種類及び型式</p> <p>(3) 型式証明番号（型式証明を受けた場合のみ）</p> <p>(4) FSB による評価を求める航空機乗組員等の資格等</p> <p>(5) 関係書類</p> <p>6. FSB による評価の一般的なプロセス</p> <p><u>FSB による評価プロセスは、6-1～6-5 の手順により実施する。</u></p> <p><u>なお、評価の実施方法は、次に掲げるとおりとする。</u></p> <p><u>(1) 本邦内で設計された航空機</u></p> <p><u>当該型式の模擬飛行装置及び実機を用いた航空局による検証（以下「<u>実地評価</u>」と言う。）を行うことを原則とするが、航空局が実地評価を不要と判断した場合は、型式証明申請者の資料等の文書に基づいて評価を行う。</u></p> <p><u>(2) 本邦外で設計された航空機</u></p>	<p>4. 関連文書</p> <p>FAA : AC120-53A 「Guidance for Conducting and Use of Flight Standardization Board Evaluations」</p> <p>FAA、EASA 及び TCCA : 「OEB Administrative And Guidance Procedures Common Procedures Document For Conducting Operational Evaluation Boards」</p> <p>5. 申請</p> <p><u>型式証明</u>の申請者又は型式証明を受けた者は、<u>当該型式証明に係る航空機の型式に対して FSB による評価を受けようとする場合</u>、次に掲げる事項を記載した申請書及び関係書類を国土交通省航空局安全部安全政策課に申請すること。</p> <p>(1) 申請者の住所及び氏名</p> <p>(2) 評価対象機の種類及び型式</p> <p>(3) 型式証明番号（型式証明を受けた場合のみ）</p> <p>(4) FSB による評価を求める航空機乗組員等の資格等</p> <p>(5) 関係書類</p> <p>6. FSB による評価の一般的なプロセス</p>

「飛行基準評価審査会の一般方針について」一部改正 新旧対照表（案）

改正案	現行
<p><u>我が国の型式証明の申請がされた時点で、設計国当局による、我が国の飛行基準評価審査会と同等の評価活動が開始前又は進行中の場合は、航空局は当該評価活動に必要な応じて参加しつつ、評価を行う。</u></p> <p><u>上記以外の場合は、設計国当局が作成又は承認した評価結果や、型式証明申請者の資料等の文書に基づいて評価を行う。ただし、この場合も必要に応じて、実地評価の機会を提供するよう、申請者に求めることがある。</u></p> <p><u>なお、設計国当局が作成又は承認した評価結果に、我が国の差分を示したFSBRの補足文書を添付する形でFSBRを承認することができる。</u></p> <p>6-1～6-5 （略）</p> <p>7. ～12. （略）</p> <p>本通達に関する質問・意見等については下記に問い合わせること。</p> <p>国土交通省 航空局安全部安全政策課 〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3 電話番号 03-5253-8737 FAX 03-5253-1661</p>	<p>6-1～6-5 （略）</p> <p>7. ～12. （略）</p> <p>本通達に関する質問・意見等については下記に問い合わせること。</p> <p>国土交通省 航空局安全部<u>安全政策課長</u>安全政策課 〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3 電話番号 03-5253-8737 FAX 03-5253-1661</p>

附則（令和 年 月 日）

1. 本通達は、令和 年 月 日から施行する。

「飛行基準評価審査会による航空機乗組員の訓練等の要件に係る評価について」一部改正 新旧対照表（案）

改正案	現行
<p>平成28年 3月17日 制定（国空航第2388号） <u>令和 年 月 日 最終改正（国空安政第 号）</u></p> <p style="text-align: right;">航空局安全部安全政策課長</p> <p>飛行基準評価審査会による航空機乗組員の訓練等の要件に係る評価について</p> <p>1. 目的 本通達は、「飛行基準評価審査会の一般方針について（平成23年11月8日付け国空航第325号。以下「一般方針」という。）」の規定に基づき、型式証明を受けようとする型式の航空機に係る航空機乗組員の訓練、審査、経験、試験その他当該航空機を運航するにあたり必要な事項（以下「訓練等」という。）の要件の評価方法、評価結果の取扱いその他当該航空機を運航するにあたって飛行基準評価審査会（Flight Standardization Board。以下「FSB」という。）が評価すべき事項を定めることを目的とする。</p> <p>2. 定義 本通達において使用する用語の定義は、次に定めるところによる。なお、一般方針に定める定義は本通達においても適用する。</p> <p style="padding-left: 2em;">（1）～（6） （略）</p> <p style="padding-left: 2em;"><u>（7）</u> 「差異表」とは、関連航空機間の差異並びに運航者が操縦士の差異訓練及び差異審査を実施するために最低限使用しなければならないレベルを記載した表をいう。差異表はFSBにより検証される。</p> <p>3.・4. （略）</p> <p>5. 評価 5-1 （略）</p>	<p>平成28年 3月17日 制定（国空航第2388号） <u>令和4年3月29日 最終改正（国空航第3037号）</u></p> <p style="text-align: right;">航空局安全部安全政策課長</p> <p>飛行基準評価審査会による航空機乗組員の訓練等の要件に係る評価について</p> <p>1. 目的 本通達は、「飛行基準評価審査会の一般方針について（平成23年11月8日付け国空航第325号。以下「一般方針」という。）」の規定に基づき、<u>我が国で設計され</u>型式証明を受けようとする型式の航空機に係る航空機乗組員の訓練、審査、経験、試験その他当該航空機を運航するにあたり必要な事項（以下「訓練等」という。）の要件の評価方法、評価結果の取扱いその他当該航空機を運航するにあたって飛行基準評価審査会（Flight Standardization Board。以下「FSB」という。）が評価すべき事項を定めることを目的とする。</p> <p>2. 定義 本通達において使用する用語の定義は、次に定めるところによる。なお、一般方針に定める定義は本通達においても適用する。</p> <p style="padding-left: 2em;">（1）～（6） （略）</p> <p style="padding-left: 2em;">（新設）</p> <p>3.・4. （略）</p> <p>5-1 （略）</p>

「飛行基準評価審査会による航空機乗組員の訓練等の要件に係る評価について」一部改正 新旧対照表（案）

改正案	現行
<p>5-2 差異レベル</p> <p>異なる型式の航空機（基本型式と評価対象機）間で操縦の方法が類似していると実証されているものについては、基本型式の訓練等をもって、評価対象機の要件等の一部について緩和することを検討できる。差異の程度を識別するために、差異レベルを定義し、詳細については別添1に示す。差異レベルは5-3に示す評価の流れに沿って決定される。なお、比較対象となる航空機がない新規の型式限定に係る申請の場合、差異レベルはEとなる。</p> <p>航空機製造者は、関連航空機間の許容可能な最低限の差異レベルの案を規定するために、<u>差異表の案</u>、MDRの案及びODRの例の案を作成する。MDRに関する詳細については別添2に、ODRに関する詳細については別添3に示す。</p> <p>5-3 （略）</p> <p>6. （略）</p> <p>本通達に関する質問・意見等については下記に問い合わせること。</p> <p>国土交通省 航空局安全部 <u>安全政策課</u></p> <p>〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3</p> <p>電話番号 03-5253-8737</p> <p>FAX 03-5253-1661</p> <p>別添1～4 （略）</p> <p>別添5</p> <p>1. ～3. （略）</p> <p>4. FSBRの制定と航空局による適用</p> <p>(1) FSBRの準備と承認</p> <p>MDR等の設定を完了した後、FSBR案が準備され、承認される。FSBRには、航空局の関係者がFSB推奨事項を適用できるよう、背景に関する十分な記述又は説明資料が記述される。FSBRの構成要素は次のとおり。</p>	<p>5-2 差異レベル</p> <p>異なる型式の航空機（基本型式と評価対象機）間で操縦の方法が類似していると実証されているものについては、基本型式の訓練等をもって、評価対象機の要件等の一部について緩和することを検討できる。差異の程度を識別するために、差異レベルを定義し、詳細については別添1に示す。差異レベルは5-3に示す評価の流れに沿って決定される。なお、比較対象となる航空機がない新規の型式限定に係る申請の場合、差異レベルはEとなる。</p> <p>航空機製造者は、関連航空機間の許容可能な最低限の差異レベルの案を規定するために、MDRの案及びODRの例の案を作成する。MDRに関する詳細については別添2に、ODRに関する詳細については別添3に示す。</p> <p>5-3 （略）</p> <p>6. （略）</p> <p>本通達に関する質問・意見等については下記に問い合わせること。</p> <p>国土交通省 航空局安全部 <u>運航安全課</u></p> <p>〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3</p> <p>電話番号 03-5253-8737</p> <p>FAX 03-5253-1661</p> <p>別添1～4 （略）</p> <p>別添5</p> <p>1. ～3. （略）</p> <p>4. FSBRの制定と航空局による適用</p> <p>(1) FSBRの準備と承認</p> <p>MDR等の設定を完了した後、FSBR案が準備され、承認される。FSBRには、航空局の関係者がFSB推奨事項を適用できるよう、背景に関する十分な記述又は説明資料が記述される。FSBRの構成要素は次のとおり。</p>

「飛行基準評価審査会による航空機乗組員の訓練等の要件に係る評価について」一部改正 新旧対照表（案）

改正案	現行
<p><u>(ア) 改訂記録</u></p> <p><u>(イ) 目的</u></p> <p><u>(ウ) 改訂概要</u></p> <p><u>(エ) 背景</u></p> <p><u>(オ) 略称</u></p> <p><u>(カ) 定義</u></p> <p><u>(キ) 技能証明における型式限定</u></p> <p><u>(ク) 関連航空機</u></p> <p><u>(ケ) 訓練</u></p> <p><u>(コ) 審査</u></p> <p><u>(サ) カレンシー</u></p> <p><u>(シ) 運航に関する適合性</u></p> <p><u>(ス) その他</u></p> <p><u>(セ) 付録1：差異の凡例</u></p> <p><u>(ソ) 付録2：MDR</u></p> <p><u>(タ) 付録3：差異表</u></p> <p>注 (略)</p> <p>(2)・(3) (略)</p> <p>5. (略)</p>	<p><u>(ア) 目的及び適用範囲</u></p> <p><u>(イ) 技能証明の型式限定に係る要件</u></p> <p><u>(ウ) MDR</u></p> <p><u>(エ) 許容できる ODR 対照表</u></p> <p><u>(オ) 訓練に関する要件</u></p> <p><u>(カ) 審査に関する要件</u></p> <p><u>(キ) カレンシーに関する要件</u></p> <p><u>(ク) 運航に関する規則への適合表</u></p> <p><u>(ケ) 模擬飛行装置等に関する要件</u></p> <p><u>(コ) 報告書の適用</u></p> <p><u>(サ) 代替の適合方法</u></p> <p><u>(シ) FSBによる評価の記録</u></p> <p>注 (略)</p> <p>(2)・(3) (略)</p> <p>5. (略)</p>

附則(令和 年 月 日)

本通達は、令和 年 月 日から施行する。

「操縦士及び整備士の資格に係る航空機の型式限定について」一部改正 新旧対照表（案）

改正案	現行
<p>平成15年9月9日 制定（国空乗第147号） <u>令和 年 月 日最終改正（国空安政第 号）</u></p> <p style="text-align: right;">航空局安全部安全政策課長</p> <p style="text-align: center;">操縦士及び整備士の資格に係る航空機の型式限定について</p> <p>航空法（昭和27年法律第231号。）第25条の操縦士及び整備士の資格の技能証明に係る航空機の型式についての限定（以下「型式限定」という。）においては、以下の基本的な考え方に基づき取り扱うものとする。</p> <p>1 操縦士の資格 (削る)</p> <p>(削る)</p> <p>(1) 飛行機</p> <p><u>飛行機に係る操縦士の資格にあつては、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54条第1号の規定に基づき、構造上、その操縦のために2人を要する航空機に該当する場合又は国土交通大臣が指定する型式の航空機として次のイ～三の一に該当する場合は、型式限定を行う。</u></p> <p><u>イ 最大離陸重量が5,700kgを超える場合</u> <u>ロ ターボジェットにより推進力を得る場合</u></p>	<p>平成15年9月9日 制定（国空乗第147号） <u>令和4年3月29日最終改正（国空航第3037号）</u></p> <p style="text-align: right;">航空局安全部安全政策課長</p> <p style="text-align: center;">操縦士及び整備士の資格に係る航空機の型式限定について</p> <p>航空法（昭和27年法律第231号。）第25条の操縦士及び整備士の資格の技能証明に係る航空機の型式についての限定（以下「型式限定」という。）においては、以下の基本的な考え方に基づき取り扱うものとする。</p> <p>1 操縦士の資格</p> <p><u>飛行基準評価審査会による評価又は外国政府による安全政策課長がそれと同等と認める評価が行なわれている場合、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54条第1号に基づく型式限定は、当該評価の結果を踏まえて判断する。</u></p> <p><u>飛行基準評価審査会による評価及び外国政府による安全政策課長がそれと同等と認める評価が行われていない場合は、以下のとおりとする。</u></p> <p><u>(1) 規則第54条第1号の規定に基づき、構造上その操縦のために2人を要する型式の航空機については、系列型を含む当該型式について限定を行うが、当該型式機の系列型機であつて、次のイ～ハの一に該当するものにあつては、別の型式として型式限定を行う。</u></p> <p><u>イ 最小乗組員（航空従事者）数が異なる場合</u> <u>ロ 飛行特性及び操縦特性について、製造国政府が行った実証試験、解析、評価結果が、他の系列型機の型式限定を有する者に対して実機又は模擬飛行装置（レベルC又はD相当）による訓練を必要とする程度に異なっている場合</u> <u>ハ 新たなシステムの装備又はシステムの変更があつた場合については、製造国政府が行った実証試験、解析、評価結果が、他の系列型機の型式限定を有する者に対して実機又は模擬飛行装置等（飛行訓練装置レベル7又は模擬飛行装置レベルB相当以上）による訓練を必要とする場合</u></p> <p><u>(2) 規則第54条第1号に規定する国土交通大臣が指定する型式の航空機のうち飛行機に係る操縦士の資格にあつては、次のイ～ハの一に該当する場合は、型式限定を行う。また、当該型式の系列型機の取り扱いについては（1）項を準用する。</u></p> <p><u>イ 操縦特性が他の型式機と比較して極めて特異性を有している場合（新設）</u></p>

「操縦士及び整備士の資格に係る航空機の型式限定について」一部改正 新旧対照表（案）

改正案	現行
<p><u>ハ</u> 多発機であって、同一軸に推進軸が位置している場合</p> <p><u>ニ</u> <u>操縦特性、性能、操縦室に用いられた技術、データ、運航実績（当該飛行機が既に運航している場合に限る。）等の観点から、安全な運航のために型式限定の訓練が必要と判断される場合</u></p> <p><u>(2) 回転翼航空機</u></p> <p><u>回転翼航空機に係る操縦士の資格にあつては、規則第54条第1号の規定に基づき、構造上、その操縦のために2人を要する航空機に該当する場合又は国土交通大臣が指定する型式の航空機として次のイ～ハの一に該当する場合は、型式限定を行う。</u></p> <p><u>イ 最大離陸重量が3,175kgを超える場合</u></p> <p><u>ロ 2つ以上のメインローターシステムを装備している場合</u></p> <p><u>ハ 操縦特性、性能、操縦室に用いられた技術、データ、運航実績（当該回転翼航空機が既に運航している場合に限る。）等の観点から、安全な運航のために型式限定の訓練が必要と判断される場合</u></p> <p><u>(3) 既に型式限定が設定された航空機との類似性を有する場合の扱い</u></p> <p><u>既に型式証明を有する航空機の派生型の追加に係る型式証明申請の場合、既に型式証明を有する航空機に設計変更が生じた場合等があるが、通達「飛行基準評価審査会の一般方針について」（平成23年11月8日付国空航第325号）のフローチャートに従って、類似性を有する型式の航空機について、新たな型式限定の設定が必要であるかを評価する。</u></p> <p>2 整備士の資格 (削る)</p> <p><u>(1) 整備士の資格にあつては、規則第54条第3号イの規定に基づき、次のイ、ロの一に該当する場合は型式限定を行う。</u></p> <p><u>イ 飛行機であつて最大離陸重量が5,700kgを超える場合</u></p> <p><u>ロ 回転翼航空機であつて最大離陸重量が3,175kgを超える場合</u></p> <p><u>(2) 規則第54条第3号イの規定に基づき型式限定された航空機の系列型機については、(1)項にかかわらず、飛行基準評価審査会による評価又は外国政府による安全政策課長がそれと同等と認める評価が行なわれている場合、当該評価の結果</u></p>	<p><u>ロ</u> 多発機であつて、同一軸に推進軸が位置している場合</p> <p><u>ハ 運航に際し、構造上その操縦のために2人を要する型式の飛行機と同等の構造及び性能を有している場合</u></p> <p>(3) <u>規則第54条第1号に規定する国土交通大臣が指定する型式の航空機のうち回転翼航空機に係る操縦士の資格にあつては、次のイ、ロの一に該当する場合は、型式限定を行う。また、当該型式の系列型機の取り扱いについては(1)項を準用する。</u></p> <p><u>イ 同一等級内の回転翼航空機であつて飛行経験のない型式機を操縦する場合の教育訓練のガイドライン（空乗第2090号平成7年9月29日）を超える程度に飛行特性及び操縦特性が異なる場合</u></p> <p><u>ロ 2つ以上のメインローターシステムを装備している場合</u> (新設)</p> <p>(新設)</p> <p>2 整備士の資格</p> <p><u>飛行基準評価審査会による評価又は外国政府による安全政策課長がそれと同等と認める評価が行なわれている場合、規則第54条第3号及び同条第4号の規定に基づく型式限定は、当該評価の結果を踏まえて判断する。</u></p> <p><u>飛行基準評価審査会による評価及び外国政府による安全政策課長がそれと同等と認める評価が行われていない場合は、以下のとおりとする。</u> (新設)</p> <p><u>(1) 規則第54条第3号イの規定に基づき型式限定された航空機の系列型機については、次のイ、ロの一に該当する場合は、型式限定を行う。</u></p>

「操縦士及び整備士の資格に係る航空機の型式限定について」一部改正 新旧対照表（案）

改正案	現行
<p><u>を踏まえて判断する。</u></p> <p><u>飛行基準評価審査会による評価及び外国政府による安全政策課長がそれと同等と認める評価が行われていない場合であって、次のイ、ロの一に該当するときは、型式限定を行う。</u></p> <p>イ 他の系列型機の技能証明を有している者が対象となる系列型機の訓練を受ける場合、製造者が設定する他の系列型機に関するすべての訓練時間と当該型式機に関する差異についての訓練時間とを比較し、当該型式機に関する差異についての訓練時間が50%を超える場合（任意装備品及び他の系列型機に関する復習等を除く。）</p> <p>ロ 製造者において、前項イの差異についての訓練時間が設定されていない場合は、以下の事項に関し、他の系列型機との差異についての訓練時間を策定し、その差異が他の系列型機の50%を超える場合（任意装備品及び他の系列型機に関する復習等を除く。）</p> <p>（イ）航空機の運用</p> <p>（ロ）航空機構造、性能及び作動に関する知識</p> <p>（ハ）航空機点検作業</p> <p>（ニ）交換、調整及び修理等に関する知識及び作業</p> <p>（ホ）試運転及び機能試験</p> <p><u>(3) 規則第54条第3号ロ及び同条第4号の規定に基づき国土交通大臣の指定する型式の航空機については、次のイ～ハの一に該当する場合は型式限定を行う。また、当該型式の系列型機の取り扱いについては、(2)項を準用する。</u></p> <p>イ 整備に際し、規則第56条の2に該当する航空機と同等の知識及び能力を要する場合</p> <p>ロ 当該型式機の構造及びシステムが同一等級内の他の型式機と比較して極めて特異性を有している場合</p> <p><u>ハ その他安全政策課長が必要と認める場合</u></p> <p><u>3 型式限定の方法</u></p> <p><u>型式証明の際に、型式限定が必要と判断された航空機の型式は、通達「航空従事者技能証明の限定について」（昭和51年1月5日付空乗第928号）に追加される。また、型式証明時に一度型式限定が不要と判断された型式についても、その後の設計変更や運航実績等により、型式限定が付されることがある。</u></p> <p><u>附則（令和 年 月 日）</u></p> <p><u>1. 本通達は、令和 年 月 日から適用する。</u></p>	<p>イ 他の系列型機の技能証明を有している者が対象となる系列型機の訓練を受ける場合、製造者が設定する他の系列型機に関するすべての訓練時間と当該型式機に関する差異についての訓練時間とを比較し、当該型式機に関する差異についての訓練時間が50%を超える場合（任意装備品及び他の系列型機に関する復習等を除く。）</p> <p>ロ 製造者において、前項イの差異についての訓練時間が設定されていない場合は、以下の事項に関し、他の系列型機との差異についての訓練時間を策定し、その差異が他の系列型機の50%を超える場合（任意装備品及び他の系列型機に関する復習等を除く。）</p> <p>（イ）航空機の運用</p> <p>（ロ）航空機構造、性能及び作動に関する知識</p> <p>（ハ）航空機点検作業</p> <p>（ニ）交換、調整及び修理等に関する知識及び作業</p> <p>（ホ）試運転及び機能試験</p> <p><u>(2) 規則第54条第3号ロ及び同条第4号の規定に基づき国土交通大臣の指定する型式の航空機については、次のイ、ロの一に該当する場合は型式限定を行う。また、当該型式の系列型機の取り扱いについては、(1)項を準用する。</u></p> <p>イ 整備に際し、規則第56条の2に該当する航空機と同等の知識及び能力を要する場合</p> <p>ロ 当該型式機の構造及びシステムが同一等級内の他の型式機と比較して極めて特異性を有している場合</p> <p><u>(新設)</u></p> <p><u>(新設)</u></p>

「原運用許容基準の審査及び承認手続について」一部改正 新旧対照表（案）

改正案	現行
<p style="text-align: right;">整理番号 No. 1-009</p> <p>平成 12 年 10 月 3 日制定（空機第 1193 号） <u>令和 年 月 日最終改正（国空安政第 号）</u></p> <p style="text-align: right;">国土交通省航空局安全部 安全政策課長</p> <p style="text-align: center;">件名：原運用許容基準の審査及び承認手続について</p> <p>1. 目的 本サーキュラーは、<u>航空法第 12 条に基づき、型式証明を受けようとする型式の航空機及び当該航空機と同一の系列に属する航空機</u>に対し、その装備品等が不作動の状態 で 運航 に 供 する ため の 要件 を 規定 する 原 運用 許 容 基準 (Master Minimum Equipment List。以下「MMEL」という。) に 係 る 審 査 及 び 承 認 の た め の 手 続 等 に つ い て 規 定 する も の である。</p> <p>MMEL は、航空法施行規則（昭和 27 年運輸省令第 56 号）第 214 条に基づき 運 航 者 が 運 航 規 程 及 び 整 備 規 程 に 運 用 許 容 基 準 (Minimum Equipment List。以下「MEL」という。) を 設 定 する 場 合 の 準 拠 資 料 と なる。</p> <p>2. 適用 型式証明を受けようとする型式の <u>航空機</u> 及び <u>当該航空機</u> と 同 一 の 系 列 に 属 する <u>航空機</u> であって、MMEL 又はその改訂版について航空局の承認を受けようとする場合に適用する。</p> <p>3. 関連文書 ICAO : Doc 9760「Airworthiness Manual」, Volume II, Appendix C to</p>	<p style="text-align: right;">整理番号 No. 1-009</p> <p>平成 12 年 10 月 3 日制定（空機第 1193 号） <u>平成 23 年 4 月 8 日全部改正（国空航第 1399 号、国空機第 1209 号）</u> <u>平成 23 年 6 月 30 日一部改正（国空航第 516 号、国空機第 280 号）</u> <u>令和 4 年 4 月 1 日一部改正（国空航第 3099 号、国空機第 1186 号）</u></p> <p style="text-align: right;">国土交通省航空局安全部 安全政策課長</p> <p style="text-align: center;">件名：原運用許容基準の審査及び承認手続について</p> <p>1. 目的 本サーキュラーは、<u>我が国で設計された</u>型式の航空機に対し、その装備品等が不作動の状態 で 運航 に 供 する ため の 要件 を 規定 する 原 運用 許 容 基準 (Master Minimum Equipment List。以下「MMEL」という。) に 係 る 審 査 及 び 承 認 の た め の 手 続 等 に つ い て 規 定 する も の である。</p> <p>MMEL は、航空法施行規則（昭和 27 年運輸省令第 56 号）第 214 条に基づき 運 航 者 が 運 航 規 程 及 び 整 備 規 程 に 運 用 許 容 基 準 (Minimum Equipment List。以下「MEL」という。) を 設 定 する 場 合 の 準 拠 資 料 と なる。</p> <p>2. 適用 <u>本邦内で設計され</u>型式証明を受けようとする型式の <u>飛行機</u> 及び <u>当該飛行機</u> と 同 一 の 系 列 に 属 する <u>飛行機（最大離陸重量が 5,700kg 未満のものを除く。）</u> であって、MMEL 又はその改訂版について航空局の承認を受けようとする場合に適用する。</p> <p>3. 関連文書 ICAO : Doc 9760「Airworthiness Manual」, Volume II, Appendix C to</p>

「原運用許容基準の審査及び承認手続について」一部改正 新旧対照表（案）

改正案	現行
<p>Chapter 2</p> <p>FAA : Order 8900.1 Volume 4. Chapter 4 「<u>Configuration Deviation List (CDL) and Minimum Equipment List (MEL)</u>」、Volume 8. Chapter 2 「Technical Groups, Boards, and National Resources」</p> <p>EASA : 「<u>CS-GEN-MMEL</u>」、<u>「CS-MMEL」</u></p> <p>TCCA : TP 9155E 「Master Minimum Equipment List / Minimum Equipment List Policy and Procedures Manual」</p> <p>4. (略)</p> <p>5. MMEL の設定の一般的なプロセス</p> <p>航空局は、MMEL 承認の申請を受けて、運用評価審査会 (Flight Operational Evaluation Board。以下「FOEB」という。) を設置し、MMEL の案を審査する。安全政策課長は、FOEB を運営するための FOEB 議長を指名する。FOEB 議長は、安全政策課長の同意を得て、FOEB 構成員を指名する。MMEL の承認を申請した型式証明の申請者 (以下「申請者」という。) は、FOEB に対して、MMEL の案を提出する。</p> <p>FOEB は申請のあった MMEL の案を審査し、必要と認められた修正指摘を申請者に通知する。安全政策課長は、FOEB 議長から報告された MMEL を適切と認めた場合、これを承認し、公表する。</p> <p><u>ただし、本邦外で設計された航空機にあっては、設計国当局が作成又は承認した評価結果や、型式証明申請者の資料等の文書に基づいて評価を行うものとする。この場合、我が国の差分を示した MMEL の補足文書を添付する形で MMEL を承認することができる。</u></p> <p><u>また、本邦外で設計された航空機について、我が国の型式証明の申請がされた時点で、設計国当局による、我が国の運用評価審査会と同等の評価活動が開始前又は進行中の場合、航空局は当該評価活動に必要な応じて参加する。</u></p>	<p>Chapter 2</p> <p>FAA : Order 8900.1 Volume 4. Chapter 4 「<u>Minimum Equipment Lists (MEL) and Configuration Deviation Lists (CDL)</u>」、Volume 8. Chapter 2 「Technical Groups, Boards, and National Resources」</p> <p>EASA : 「<u>Master Minimum Equipment List Procedures Manual</u>」 (<u>JAA</u>)</p> <p>TCCA : TP 9155E 「Master Minimum Equipment List / Minimum Equipment List Policy and Procedures Manual」</p> <p>4. (略)</p> <p>5. MMEL の設定の一般的なプロセス</p> <p>航空局は、MMEL 承認の申請を受けて、運用評価審査会 (Flight Operational Evaluation Board。以下「FOEB」という。) を設置し、MMEL の案を審査する。安全政策課長は、FOEB を運営するための FOEB 議長を指名する。FOEB 議長は、安全政策課長の同意を得て、FOEB 構成員を指名する。MMEL の承認を申請した型式証明の申請者 (以下「申請者」という。) は、FOEB に対して、MMEL の案を提出する。</p> <p>FOEB は申請のあった MMEL の案を審査し、必要と認められた修正指摘を申請者に通知する。安全政策課長は、FOEB 議長から報告された MMEL を適切と認めた場合、これを承認し、公表する。</p>

「原運用許容基準の審査及び承認手続について」一部改正 新旧対照表（案）

改正案	現行
6. ～12. （略） 別添1 （略）	6. ～12. （略） 別添1 （略）

附則（令和 年 月 日）

1. 本サーキュラーは、令和 年 月 日から適用する。

「整備方式審査会の一般方針について」一部改正 新旧対照表（案）

改正案	現行
<p style="text-align: right;">整理番号 No. 1-317</p> <p>平成 23 年 1 月 6 日制定（国空機第 932 号） <u>令和 年 月 日最終改正（国空安政第 号）</u></p> <p style="text-align: center;">サーキュラー</p> <p style="text-align: right;">国土交通省航空局安全部 安全政策課長</p> <p>件名：整備方式審査会の一般方針について</p> <p>1. 目的</p> <p>本サーキュラーは、航空法第 12 条に基づき、型式証明を受けようとする型式の航空機及び当該航空機と同一の系列に属する航空機について、航空法施行規則第 17 条で求められる整備手順書の審査にあたり、定時整備の基本的な要件の審査の手続を定めることを目的とする。</p> <p>航空局は、型式証明を申請した者（型式証明を受けた者も含む。以下「型式証明の申請者」という。）の申請を受けて、整備方式審査会（Maintenance Review Board：MRB <u>又は Maintenance Type Board：MTB</u>）を設置し、型式証明の申請者が作成した定時整備の基本的な要件を審査する。当該要件は、航空局による承認後、整備方式審査会報告書（Maintenance Review Board Report：MRBR <u>又は Maintenance Type Board Report：MTBR</u>）として発行され、航空運送事業者が定時整備の設定に当たり準拠する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資料の一部として取り扱われる。</p>	<p style="text-align: right;">整理番号 No. 1-317</p> <p>平成 23 年 1 月 6 日制定（国空機第 932 号） <u>平成 23 年 6 月 30 日一部改正（国空航第 516 号・国空機第 280 号）</u> <u>令和 4 年 4 月 1 日一部改正（国空航第 3099 号・国空機第 1186 号）</u></p> <p style="text-align: center;">サーキュラー</p> <p style="text-align: right;">国土交通省航空局安全部 安全政策課長</p> <p>件名：整備方式審査会の一般方針について</p> <p>1. 目的</p> <p>本サーキュラーは、航空法第 12 条に基づき、型式証明を受けようとする型式の航空機及び当該航空機と同一の系列に属する航空機について、航空法施行規則第 17 条で求められる整備手順書の審査にあたり、定時整備の基本的な要件の審査の手続を定めることを目的とする。</p> <p>航空局は、型式証明を申請した者（型式証明を受けた者も含む。以下「型式証明の申請者」という。）の申請を受けて、整備方式審査会（Maintenance Review Board：MRB）を設置し、型式証明の申請者が作成した定時整備の基本的な要件を審査する。当該要件は、航空局による承認後、整備方式審査会報告書（Maintenance Review Board Report：MRBR）として発行され、航空運送事業者が定時整備の設定に当たり準拠する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資料の一部として取り扱われる。</p>

「整備方式審査会の一般方針について」一部改正 新旧対照表（案）

改正案	現行
<p>2. 適用航空機</p> <p>型式証明を受けようとする型式の航空機及び当該航空機と同一の系列に属する航空機であって、MRBR 若しくはMTBR 又はそれらの改訂版について、航空局の承認を受けようとする場合に適用する。</p> <p><u>2-1 MRB プロセスの適用範囲</u></p> <p><u>MRB のプロセスは以下の航空機に適用される。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>最大離陸重量が 15,000kg 以上の耐空類別飛行機輸送 T の飛行機</u> ・ <u>客席数が 10 席以上又は最大離陸重量が 9,080kg 以上の耐空類別回転翼航空機輸送 T (A 級又は B 級) の回転翼航空機</u> ・ <u>パワードリフト機</u> <p><u>垂直離着陸及び低速飛行の能力を有し、これらの飛行領域における揚力は基本的にエンジン駆動の揚力装置又はエンジン推力に、水平飛行中の揚力は固定翼によるもの</u></p> <p><u>2-2 MTB プロセスの適用範囲</u></p> <p><u>MTB のプロセスは上記以外の耐空類別輸送 T の航空機（最大離陸重量が 15,000kg 未満の耐空類別飛行機輸送 T の飛行機、客席数が 10 席未満かつ最大離陸重量が 9,080kg 未満の耐空類別回転翼航空機輸送 T (A 級又は B 級) の回転翼航空機) に適用されるものとするが、申請者の希望により、MRB のプロセスを適用することもできるものとする。</u></p> <p><u>また、耐空類別輸送 T 以外の航空機については、申請者の希望により、MRB 又は MTB のプロセスを適用することができる。電動又はハイブリッド垂直離着陸飛行機及びマルチローターについては、その設計等に応じて、既存の MTB のプロセスや米国の航空輸送協会（Air Transport Association : ATA）の整備運営グループ（Maintenance Steering Group : MSG）が開発した解析手法（以下「MSG 解析手法」</u></p>	<p>2. 適用航空機</p> <p><u>本邦内で設計され</u>型式証明を受けようとする型式の飛行機及び当該飛行機と同一の系列に属する飛行機（<u>最大離陸重量が 5,700kg 未満のものを除く。</u>）であって、MRBR 又は<u>その</u>改訂版について、航空局の承認を受けようとする場合に適用する。</p> <p>(新設)</p> <p>(新設)</p>

「整備方式審査会の一般方針について」一部改正 新旧対照表（案）

改正案	現行
<p><u>という。）を適応させて適用することができる。</u></p> <p>2-3 <u>MRB プロセスと MTB プロセスの相違点</u></p> <p><u>MTB においては、運航者の参加がない、又は参加する運航者の数が非常に限られていてもよいこととする。</u></p> <p><u>本通達において、以下の点を除いては、本通達の MRB の手法が MTB にも適用されるものとし、その際は「MRB」を「MTB」と、「MRBR」を「MTBR」とそれぞれ読み替えるものとする。なお、MTB のプロセスは、一般的に複雑ではなく、設計及び整備上の課題が限定的な航空機に限定して、MRB のプロセスとの相違が許容されるものであるが、その場合でも、可能な限り 4. 以降に規定する MRB のプロセスに従うこと。</u></p> <p>(a) <u>MTB においては、MRB での航空業界運営委員会 (Industry Steering Committee : ISC) に対応するグループは通常、運営委員会 (Steering Committee : SC) と呼ばれる。</u></p> <p>(b) <u>1 社以上の運航者が参加可能な場合は、参加する運航者中の 1 社が SC 議長となるべきである。運航者の参加がない場合は、型式証明の申請者が SC 議長及び SC 共同議長を指名すること。ただし、可能な限り SC 議長は、解析を実施したグループとは別の組織の者を指名することが望ましい。</u></p> <p>(c) <u>型式証明の申請者は作業部会 (Working Groups : WG) 議長を指名する。WG 議長は、SC 議長又は SC 共同議長を兼務することができる。</u></p> <p>(d) <u>MSG 解析手法に基づく解析の実施や承認を担当する型式証明の申請者（又は運航者）の代表者は、MSG-3 に関する教育訓練を受けていなければならない。</u></p> <p>(e) <u>型式証明の申請者は、実施される解析に応じて、類似の型式の航空機、系統、部品に関する整備や現場支援の経験を有する代表者を可能な限り選定する。</u></p> <p>(f) <u>型式証明の申請者は、WG を構成し解析を実施する資格を有する人員を任命する。</u></p>	<p>(新設)</p>

「整備方式審査会の一般方針について」一部改正 新旧対照表（案）

改正案	現行
<p>(g) <u>型式証明の申請者は、解析のレビューを支援するための工学的及び他の適切な技術的サポートを SC 及び WG が得られるよう保証する。</u></p> <p>(h) <u>型式証明の申請者の裁量により、WG を SC と分けて開催することも、同時に開催することもできる。一方で、SC の承認の前に解析のレビューと受理を WG に示すプロセスが実施計画書 (Policy and Procedures Handbook : PPH) に記載されなければならない。</u></p> <p>(i) <u>MTB 議長は、型式証明の申請者と MTB の活動範囲について調整し、計画された範囲を満足するために必要な規則に関わる人員の数や種類について決定する。この関与度は PPH に記録され、MTB 議長の裁量により、WG レベルのアドバイザーを参加させることもできることとする。</u></p> <p>(j) <u>最低限、MTB 議長は全ての SC 会議に出席し、他の活動に関する文書 (WG の議事録、完了した解析、要処置事項等) の提供を受ける。</u></p> <p>(k) <u>MRB の標準的な方法と同様に、全体のプロセスはあらかじめ全ての関係者で合意され、必要に応じて後でレビューできるよう実施計画書に文書化されること。</u></p> <p>3. 関連文書</p> <p>ICAO Doc 9760 Airworthiness Manual, Volume II, Appendix B to Chapter 2, Maintenance Review Board</p> <p><u>International MRB/MTB Process Standard (IMPS) Issue 02</u></p> <p>FAA AC121-22D Maintenance Review Board Procedures</p> <p>EASA C. I011-01 Maintenance Review Board Team</p> <p><u>EASA CM No. CM-MRB-001 Issue 02 Certification Memorandum Maintenance Review Board Report/ Maintenance Type Board Report Development process</u></p> <p>4. 申請</p> <p>型式証明の申請者は、定時整備の基本的な要件の承認を受けようとする場合又は</p>	<p>3. 関連文書</p> <p>ICAO Doc 9760 Airworthiness Manual, Volume II, Appendix B to Chapter 2, Maintenance Review Board</p> <p>FAA AC121-22B Maintenance Review Board Procedures</p> <p>EASA C. I011-01 Maintenance Review Board Team</p> <p>4. 申請</p> <p>型式証明の申請者は、定時整備の基本的な要件の承認を受けようとする場合又は</p>

「整備方式審査会の一般方針について」一部改正 新旧対照表（案）

改正案	現行
<p>既に承認を受けた定時整備の基本的な要件を変更しようとする場合は、次に掲げる事項を記載した申請書及び関係書類を国土交通省航空局安全部安全政策課に提出すること。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・申請者の住所及び氏名 ・航空機の種類、型式 ・型式証明書番号（MRBR を改訂する場合のみ） ・関係書類 <ul style="list-style-type: none"> －実施計画書（Policy and Procedures Handbook : PPH）の案（審査希望時期まで） －MRBR の案（審査希望時期まで） <p>5. 審査の概要</p> <p>定時整備の基本的な要件の審査については、以下のように行う。</p> <p><u>ただし、本邦外で設計された航空機にあっては、設計国当局が作成又は承認した評価結果や、型式証明申請者の資料等の文書に基づいて評価を行うものとする。この場合、我が国の差分を示した MRBR の補足文書を添付する形で MRBR を承認することができる。</u></p> <p><u>また、本邦外で設計された航空機について、我が国の型式証明の申請がされた時点で、設計国当局による、我が国の整備方式審査会と同等の評価活動が開始前又は進行中の場合、航空局は当該評価活動に必要な応じて参加する。</u></p> <p>5-1～5-7 （略）</p> <p>6. 評価</p> <p>6-1 MSG 解析手法</p> <p>各国では、定時整備の基本的な要件を作成するにあたり、<u>MSG 解析手法</u>を用いることが一般的である。このため、我が国においても、型式証明の申請者は、原則として、申請時点における最新の MSG 解析手法を用いなければならない。なお、MSG</p>	<p>既に承認を受けた定時整備の基本的な要件を変更しようとする場合は、次に掲げる事項を記載した申請書及び関係書類を国土交通省航空局安全部安全政策課に提出すること。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・申請者の住所及び氏名 ・航空機の種類、型式 ・型式証明書番号（MRBR を改訂する場合のみ） ・関係書類 <ul style="list-style-type: none"> －実施計画書（Policy and Procedures Handbook : PPH）の案（審査希望時期まで） －MRBR の案（審査希望時期まで） <p>5. 審査の概要</p> <p>定時整備の基本的な要件の審査については、以下のように行う。</p> <p>5-1～5-7 （略）</p> <p>6. 評価</p> <p>6-1 MSG 解析手法</p> <p>各国では、定時整備の基本的な要件を作成するにあたり、<u>米国の航空輸送協会（Air Transport Association : ATA）の整備運営グループ（Maintenance Steering Group : MSG）が開発した解析手法（以下「MSG 解析手法」という。）</u>を用いることが</p>

「整備方式審査会の一般方針について」一部改正 新旧対照表（案）

改正案	現行
<p>解析手法以外の手法を使用する場合には、その手法により同等の安全性が確立できることを実証しなければならない。</p> <p>6-2・6-3 （略）</p> <p>7.～13. （略）</p> <p>附属書1・附属書2 （略）</p>	<p>一般的である。このため、我が国においても、型式証明の申請者は、原則として、申請時点における最新のMSG解析手法を用いなければならない。なお、MSG解析手法以外の手法を使用する場合には、その手法により同等の安全性が確立できることを実証しなければならない。</p> <p>6-2・6-3 （略）</p> <p>7.～13. （略）</p> <p>附属書1・附属書2 （略）</p>

附則（令和 年 月 日）

1.本サーキュラーは、令和 年 月 日から適用する。