「装備品等型式及び仕様承認に係る一般方針」の
一部改正に関する意見募集の結果について

令和８年５月 28 日
<問い合わせ先>
国土交通省
航空局安全部
航空機安全課

国土交通省は、令和８年１月 30 日から令和８年３月２日まで、「装備品等型式及び仕様承認に係る一般方針」の一部改正に関する意見募集を行いました。その結果、13 件のご意見をいただきました。

ご意見の概要及びそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおり取りまとめましたので公表いたします。

皆様方のご協力に深く御礼申し上げるとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、宜しくお願い申し上げます。

（別紙）

	提出されたご意見の概要	国土交通省の考え方
	「装備品等型式及び仕様承認に係る一般方針」の一部改正に関するご意見	
1	日米 BASA に基づいて小変更の届けを省略、という改定が含まれているが、変更の追跡が出来なくては、安全の確保もできないだろう。従来どおり、小変更でも届出を義務付けるべきだ。 特に昨今航空機の事故およびその原因隠蔽が甚だしい。 日米関係よりも、航空機および人の安全を 最優先にするべきではないのか。	ご指摘のとおり、設計変更の追跡管理は航空機の安全性確保に不可欠であると認識しております。この設計変更の追跡管理は、事業者に対して義務付けられた、事業者内部での適切な変更履歴及び設計・製造記録の保管により担保することとしています。その上で、国としても必要に応じてその状況を確認するため、従前は事業者に対し、届出を求めてきました。 一方で、仮に届出を省略する場合でも、依然として事業者に対する変更履歴及び設計・製造記録の保管義務はかかり続けることとなり、したがって設計変更の追跡管理は担保され続けると考えています。 また、必要に応じて監査・立入検査等を実施することで、従前と同様な国による確認体制も確保することが可能と考えています。 そのため、今回の改正により、安全性の水準を変えることなく事業者の届出に係る負担を軽減することができると考えており、現行案のとおりといたします。
2	今回の一部改正案の内容につきましては、特に異論がございません。 改正対象の箇所に関するものではなく恐縮ですが、以下の意見を提出させていただきます。 【弊社意見】 型式証明、型式承認及び仕様承認の間で手続の差異をなくすという目的に鑑み、仕様承認における「完成後の現状検査」につ	型式証明における現状の検査は、単独の一回の検査として行われるとは限らず、各種の検査・試験に併せて総合的・効率的に実施する必要があります。したがって、申請のあった型式機のうちの１機分について現状の検査を行うため、ご意見のとおり「なお、・・・により併せて行うことができる。」とサーキュラーNo.1-003 に規定しています。

	いて、「サーキュラー No.1-003 国産航空機の型式証明等について」5-2-4 項の以下の規定に倣った規定をご検討いただけると幸いです。 〈5-2-4 項 規定抜粋〉 なお、現状の検査は、個別の製造時確認試験、仕様等の試験、適合検査、設計の検査における地上試験及び飛行試験、製造過程検査における各確認及び実用飛行試験により併せて行うことができる。	一方で、サーキュラーNo.1-004 では、現状もさることながら、設定される完成品検査要領に基づき検査できるよう完成後の現状検査の適切性について検査することにしていることから、いまの記載になっています。 なお、ご意見は今後の改正の参考とさせていただきます。
3	改正案の内容「第 VI 部「FAA に対する TSO 設計承認の申請について」2 申請 (4)」の新設についてです。 日米 BASA IPA 3.8.1.3(e)では「Evidence that the article will be imported into the U.S. for installation on a U.S-registered aircraft or on a U.S product.」と記述されており、「申請製品が米国国籍の航空機又は米国の製品に《装備するために》、米国に輸入されることを証明する書類」と翻訳できます。 改正案（新設）「(4) 申請製品が米国に輸出され、米国国籍の航空機又は米国の製品に装備されることが、申請時に確定していること。」と日米 BASA IPA 3.8.1.3(e)の記述ではニュアンスが異なると考えます。	いただいたご意見を踏まえ、明確化のため、以下のとおり修正いたします。 (4) 申請製品が米国の登録航空機又は米国の製品に装備される目的で米国に輸入されることを示す書類。 なお、この際、原案で「米国国籍の航空機」と記載していましたが、他の文書と用語の共通化を図る観点から、「米国の登録航空機」へと修正しています。

	特に装備品に分類されるULD（Unit Load Device）は航空機の型式証明や変更承認に含まれず運航上の可搬機材として扱われ、運航毎に着脱が行われます。 また、航空会社だけでなく、輸送会社や航空機材を取扱う商社が所有者となるため、特定の航空機に装備されることを確定することは難しく、現改正案の記述では日米BASA IPAの内容より条件を限定し、日本製品の輸出販売を抑制する内容となる可能性があると考えます。 「申請製品が米国国籍の航空機又は米国の製品に装備するために、米国に輸入されることを証明する書類」という記述であれば、米国に籍を置く航空会社、輸送会社や航空機材を取扱う商社への売買契約をもって、上記「証明する書類」となると考えます。 小さなニュアンスの違いではあると思いますが、日本製品の輸出販売拡大のため、再度記述内容についてご検討いただけますようよろしくお願いいたします。	
4	（ご意見） 今回の改正部分ではないが、下記について確認したい。「銘版に、RTCA DO-160の適用カテゴリーを表示すること。詳細の表示方法はRTCA DO-160の基準及びサーキュラーNo.1-004 第Ⅱ部「型式承認 及び仕様承認の手引き」による。」について、削除の検討を頂きたい。	ご意見を踏まえ、『RTCA DO-160の基準を適用した場合は、銘版に、RTCA DO-160 の適用カテゴリーを表示すること。詳細の表示方法はRTCA DO-160の基準及び「型式承認及び仕様承認の手引き」による。』を『RTCA DO-160の基準を適用した場合は、銘板に、RTCA DO-160の適用カテゴリーを表示することができる。この場合において、詳細の表示方法はRTCA DO-160の

	（理由） 本要求が日本の装備品認証の固有要求であれば、国際協調の面で海外サプライヤーへの要求時の渉外となりうるため。また、DO-160 には 20 以上のセクションがあり、銘板に表示は難しいことが想定されるため。	基準及びサーキュラーNo. 1-004 第Ⅱ部「型式承認及び仕様承認の手引き」による。』と改めます。
5	（ご意見） 【「装備品等型式及び仕様承認に係る一般方針」の一部改正案 第 II 部 第 2 章 第 2 条 表内】 申請書の添付書類に関して、記載されている添付書類を「申請時」に全て提出することは非常に厳しいと考えており、各添付書類に応じた適切な提出の時期に変更すべきだと考えています。型式証明の場合は、申請書の添付書類に関して、各添付書類に応じて提出時期が異なる記載となっており、同様の考え方を適用すべきだと思います。 （理由） 記載されている添付書類の一部は申請時に提出したとしても完成度の低い書類になり、最終的に必要となる書類と内容が大きく異なる可能性があると考えている。 例えば、4. の完成品検査要領は、航空局の審査を受けた後にしか提出できないため、審査終盤の提出が時期として適切であると考えます。また、8. の基準に対する証明書類は、5. の適合性証明計画の合意に依存するところもあり、また認証試験などを実施する場合には、試験後しか試験報告書は提出できません。	本通達において「申請時」に書類の提出を求めているのは、申請者・審査者双方で早い段階から設計概要やおおよその証明方法等を共有しておくことを目的としています。したがって、その内容は、申請者による証明活動や審査の進捗等に応じて更新され、最終的に承認を受ける設計を示した書類を提出いただくことを前提としております。

6	（ご意見） 【「装備品等型式及び仕様承認に係る一般方針」の一部改正案 第 II 部 第 2 章 第 2 条 表内 提出書類 7.】 「運航安全継続計画書」のことを指していると思いますので、明確化のためにその旨を記載した方が良いと思います。 変更案：「運航安全継続計画書」or「故障報告及び技術通報（SB 等）発行に係る要領を記載した書類（運航安全継続計画書）」 （理由） 後述される「運航安全継続計画書」との関係性を明確化すべきだと思います。	「運航安全継続計画書」はサーキュラーNo. 1-028（令和２年６月 17 日付国空機 285 号）に規定されておりますが、当該サーキュラーは航空機安全課長名にて発行しております。一方ご指摘のありました、本改正後の第Ⅰ部「装備品等型式及び仕様承認等要領（航空局長通達）」（以下「要領」と言います。）は航空局長名にて発行しており、いずれも通達ではあるものの、後者の方がより高位の通達となっております。これを踏まえ、今後下位の通達であるサーキュラーNo. 1-028 を改正する際（例えば、「運航安全継続計画書」という名称を変更するなど）にこれに影響されて高位の通達である要領の改正が必要となることを防ぐため、要領においては、「運航安全継続計画書」という名称を明示的には規定しないこととしています。 一方で、ご指摘のとおり要領第２条の表中 7. は実質的に「運航安全継続計画書」を指すこととなるため、航空機安全課長通達である、改正後の第Ⅱ部 2-4-2 にて、「故障報告及び技術通報発行に係る要領」を「運航安全継続計画書」に記載すべきことを明記することとしています。
7	（ご意見） 【「装備品等型式及び仕様承認に係る一般方針」の一部改正案 第 II 部 第 3 章 検査】 適合性証明計画において合意された、証明内容を記載した書面（試験方案・報告書などを含む）に対して、適用基準への適合性及びその証明方法の適切性を検査した結果として、「適合性判定書」を発行することが明記されていませんが、型式証明と同じく「適合性判定書」を発行する必要があると思います。	型式証明においては、申請から型式証明書発行までの手続きが長期に及ぶことが一般的であり、一定の区切りごとに適合性判定書を発行し、申請者と航空局の間で進捗状況の合意を取りつつ進める必要があると考えられます。一方、型式（仕様）承認においては、型式証明と比較して適合性証明プロセスの規模が小さいことから、証明内容を記載した書面の適合性判定状況の把握が容易であり、当該書面ごとに適合性判定書を発行しないものとしていま

	（理由） 「適合性判定書」が発行されていることによって、型式（仕様）承認の変更を行う場合などに変更対象の証明書類が適合性判定を受けていることが明確に判断でき、かつ変更対象が適合性判定を受けている書類であれば、当該文書を変更して、新たに適合性判定を受けることができるなど、初期プロジェクトだけでなく変更プロジェクトでも有意義であるため、各証明文書に対しては「適合性判定書」を発行すべきであると思います。	す。申請者及び航空局双方の負担軽減の観点から、引き続き当該書面ごとの適合性判定書の発行は行わないこととします。
8	（ご意見） 【「装備品等型式及び仕様承認に係る一般方針」の一部改正案 第 II 部 第 10 章 品質監査】 型式（仕様）承認を取得した者は、装備品等製造検査認定事業場の承認を受けなければ、装備品等基準適合証を発行することができず、その場合、当該装備品等を航空機に搭載することができません。従って、型式（仕様）承認を取得した者は、装備品等製造検査認定事業場の承認を受けることは必須であると認識しております。 本認識を前提にすると、現行の″10-1 監査の実施時期”に下記の抜粋に示す記載があり、全ての型式（仕様）承認の装備品等の製造者はこれに該当し、品質監査は省略されると考えております。このことから、「第 10 章 品質監査」の項目自体必要がないのではないでしょうか？ 10-1 抜粋：”また、監査対象者が型式（仕様）装備品等に係る製造検査認定を取得している場合又は承認を受けた型式（仕	型式（仕様）承認保有者が装備品等に係る製造検査認定を取得している場合には、品質監査は原則として認定事業場の定期検査又は更新検査において行うこととなることから品質監査は省略することとなりますが、型式（仕様）承認保有者が自ら装備品等を製造しない場合には、型式（仕様）承認保有者に対して品質監査を行うこととなります。 そのため、現行のままといたします。

	様）に係る装備品等の製造を中止している場合であって「7-1 製造中止届の提出」に従い製造中止届を提出している場合は、品質監査を省略することができる。” （理由） 型式（仕様）承認を取得した者は、装備品等製造検査認定事業場の承認を受けなければ、装備品等基準適合証を発行することができず、装備品等を航空機に搭載することができないことを考えると、装備品等製造検査認定事業場が必須であり、その場合、品質監査の省略規定に該当すると考えられます。 もし認識が異なり、本章の適用が必要なケースがあれば具体的にご教示ください。	
9	（ご意見） 【「装備品等型式及び仕様承認に係る一般方針」の一部改正案 第 III 部 外国製装備品等の型式及び仕様承認要領（目的）】 “国際民間航空条約の締約国たる外国が我が国と同等以上の基準及び手続により承認その他の行為をしたと国土交通大臣が認めた装備品等（発動機及びプロペラを除く。）は、規則第 14 条第 1 項の型式（仕様）承認を受けたものとみなすため、改めて我が国の型式（仕様）承認を受ける必要はない”となっていますが、型式承認の対象である発動機及びプロペラは改めて我が国の型式承認を受ける必要があるのではないでしょうか？ つまり、この記載は「仕様承認」が正しいと思います。	ご理解のとおり、発動機及びプロペラについては、国際民間航空条約の締約国たる外国が我が国と同等以上の基準及び手続により承認その他の行為をしたと国土交通大臣が認めた場合であっても、我が国の型式承認を受けたものとはみなされません。 このため、ご意見を踏まえ、当該箇所を「仕様承認」へと修正します。

	（理由） 前段に「（発動機及びプロペラを除く。）」とありますので、型式承認の対象である発動機、プロペラに関しては、改めて我が国の型式承認が必要になると理解しました。	
10	（ご意見） 【「装備品等型式及び仕様承認に係る一般方針」の一部改正案 第V部 第2章 電気・電子装備品の仕様承認について 1-4 更生回数増加試験】 “⑵ バイアスタイヤ及びラジアルタイヤにあっては、更生回数増加試験を行う際における最新の AC 145-4 に準拠して試験を実施すること。”となっており、FAA AC の今後の改訂内容は現時点では不明にも関わらず最新版の適用を明記しています。航空局としては、当該 FAA AC に関しては、今後の改訂内容に関わらず受け入れるということでしょうか？ （理由） 発行される FAA AC の内容を確認した上で、日本国として受け入れ可能可否を判断すべきと考えています。提案されている記載では、当該 AC の改訂内容が日本国として受け入れられないと判断された場合でも、最新版を適用することを促しているように読める内容になっています。	本通達においては、FAA AC について最新のものを適用できることとしていますが、米国が当該 AC を改正する際に、我が国の制度や運用と整合しない内容が含まれることが明らかとなった場合には、その内容を踏まえ、本通達について必要な改正を行います。
11	（ご意見） 【「装備品等型式及び仕様承認に係る一般方針」の一部改正案 第V部 第2章 電気・電子装備品の仕様承認について 2-1 目的】	本通達においては、基本的には規定のある RTCA 文書（DO-160、DO-178、DO-254 等）の最新のものを適用できることとしていますが、RTCA が当該各文書を改正する際に、我が国の制度や運用と整

	“RTCA(Radio Technical Commission for Aeronautics、注参照)が規格したDO-160「Environmental Conditions and Test Procedures for Airborne Equipment」は、新規申請時にあっては当該新規申請時の最新版又は当該新規申請時に航空機設計者が指定する改訂版を、変更申請時にあっては当該変更申請に係る仕様の新規申請時の最新版又は当該変更申請時に航空機設計者が指定する改訂版を適用する（「2-3DO-160 の概要」において同じ。）。”とありますが、当該規格であるDO-160に関して、今後の改訂内容が現時点では不明であるにも関わらず、最新版の適用を促しています。航空局は当該規格文書に関しては、今後の改訂内容に関わらず、最新版の適用を受け入れるということでしょうか？改訂内容を確認した上で、日本国として受入れ可否を適宜判断すべきだと思います。本意見は、DO-160だけでなく、DO-178/DO-254に対しても同じ意見です。 （理由） 最新版の適用を促していますが、改訂内容を確認した上で、適宜受入れ可否を判断すべきと考えています。航空局及び申請者の双方において、最新版の適用を検討しつつ、その適用可否は個別の申請毎に判断するという方法もあると思います。	合しない内容が含まれることが明らかとなった場合には、その内容を踏まえ、本通達について必要な改正を行います。
12	（ご意見） 【「装備品等型式及び仕様承認に係る一般方針」の一部改正案 第V部 第2章 電気・電子装備品の仕様承認について 2-1 目的】	電気・電子装備品の規格は例に挙げているDO-160以外にも複数存在し、ご指摘のとおり、あくまでも当該規格は適合性証明の際に使用される一つに過ぎません。 この点、今回の改正では、第V部第2章の冒頭の「2-1　目的」を改正し、「この章は、主たる規格の概要について紹介するもの

	“RTCA(Radio Technical Commission for Aeronautics、注参照)が規格したDO-160「Environmental Conditions and Test Procedures for Airborne Equipment」は、新規申請時にあっては当該新規申請時の最新版又は当該新規申請時に航空機設計者が指定する改訂版を、変更申請時にあっては当該変更申請に係る仕様の新規申請時の最新版又は当該変更申請時に航空機設計者が指定する改訂版を適用する（「2-3DO-160 の概要」において同じ。）。”に関して、当該規格に関して「適用する」と記載されており、当該規格の適用が必須のように読めますが、あくまでも当該規格は適合性証明をするためのひとつの手段になる得るということだと理解しています。誤解を避けるためにも「適用する」ではなく「適用することができる」などの表現にすべきだと考えます。本意見は、DO-160 だけでなく、DO-178/DO-254 に対しても同じ意見です。 （理由） 既存の記載では、記載されている規格の適用が必須という読み方ができ、誤解を招く恐れが非常に高いため、適切な記載に変更すべきだと思います。	である。」旨を明確化していることから、原案どおりとさせていただきます。
13	（ご意見） 【「装備品等型式及び仕様承認に係る一般方針」の一部改正案 第Ⅴ部 第2章 電気・電子装備品の仕様承認について 2-6 表示】 「銘版に、RTCA DO-160 の適用カテゴリーを表示すること。」とありますが、個々の装備品に対して銘版に DO-160 の適用し	ご意見を踏まえ、「RTCA DO-160 の基準を適用した場合には、RTCA DO-160 の基準及びサーキュラーNo.1-004 第Ⅱ部「型式承認及び仕様承認の手引き」に従って、銘板に RTCA DO-160 の適用カテゴリーを表示することができる旨に修正します。

	ているカテゴリーを表示することが必須にする必要はないと考えており、”2-6 表示”は削除すべきであると思います。 今回の改訂のきかっけになっている FAA BASA/IPA の中で表示の要求があるのでしょうか？それとも他に本要求に関する特別な理由があるがあるのであれば、ご教示ください。 （理由） DO-160 を適用した時に限って、装備品の銘版に DO-160 の適用カテゴリーを表示する必要がある理由がわかりません。また実際に、他国の型式証明を取得した機体に搭載されている個々の装備品に対して DO-160 のカテゴリーが銘版に表示されている例を把握していません。	

以上