

平成元年6月20日 (空航第437号、空検第597号)  
平成10年3月11日一部改正 (空航第116号、空機第220号)  
平成12年5月18日一部改正 (空航第440号、空機第572号)  
平成12年9月20日一部改正 (空航第809号、空機第1108号)  
平成19年8月29日一部改正 (国空航第441号、国空機第521号)  
平成20年7月 3日一部改正 (国空航第275号、国空機第338号)

航空局技術部長

## 双発機による長距離進出運航実施承認審査基準

### 1. 目的

この基準は、航空運送事業の用に供する双発機による長距離進出運航の実施承認に係る審査において適用する飛行機、運航体制、整備体制等に関する実施承認審査基準を定めることを目的とする。

### 2. 一般

(1) 本邦航空運送事業者（航空法第113条の2の規定に基づく許可を受けて本邦航空運送事業者間で運航業務の管理の受委託が行われる場合にあつては、実運航を行う受託者をいう。以下同じ。）は、本基準に基づく承認を受けた場合を除き、航空運送事業の用に供する双発機による長距離進出運航を実施してはならない。

なお、長距離進出運航に使用される飛行機の推進系統又は主要系統の信頼性の著しい低下等が認められた場合にあつては、運航体制若しくは整備体制について所要の改善を求めるか又は本基準による承認を取り消すことができる。

(2) (1)にかかわらず、本邦航空運送事業者は、客席数が19以下であり、かつ、最大離陸重量が45,500キログラム以下の航空運送事業の用に供する双発の飛行機（路線を定めて一定の日時により航行するものを除く。）により、無風状態において一発動機不作動時の巡航速度で、着陸可能飛行場からの飛行時間が180分を超えない長距離進出運航を実施する場合にあつては、本基準に基づく承認を受けることを要しない。

### 3. 用語の定義

(1) 「長距離進出運航」とは、無風状態において一発動機不作動時の巡航速度で、着陸可能飛行場からの飛行時間が60分を超える地点を含む経路において実施される運航をいう。

(2) 「着陸可能飛行場(Adequate Airport)」とは、下記の要件を満足する飛行場をいう。

イ 予定出発時刻に基づく最も早い予想緊急着陸時刻から最も遅い予想緊急着陸時刻までの間において利用可能であること。

ロ 滑走路は着陸に適したものであること。

ハ 適切な管制、照明、通信、気象業務、航空保安無線施設、着陸援助施設、消火救難体制等があること。

(3) 「着陸に適した飛行場(Suitable Airport)」とは、着陸可能飛行場のうち、当該運航における出発前の最新情報により、下記のイの要件について当該運航出発時刻に基づく最も早い予想緊急着陸時刻の1時間前から最も遅い予想緊急着陸時刻の1時間後までの間、下記のロ及びハの要件については当該運航出発時刻に基づく最も早い予想緊急着陸時刻から最も遅い緊急着陸時刻までの間、それぞれの要件を満足すると判断される飛行場をいう。

イ 気象条件は、細則に定める気象条件であること。

ロ 滑走路は、気象条件、滑走路面の状態、飛行機の特性等を考慮した上で、当該飛

行機が安全に着陸するために十分な長さを有すること。

ハ 3 (2)ハの施設等が使用可能であること。

(4)「推進系統」とは、発動機並びに発動機の推力／出力の維持、監視及び制御に係る装備品及び部品からなる系統をいう。

#### 4. 飛行機

(1) 本邦航空運送事業者は、長距離進出運航に使用する飛行機が長距離進出運航に適することを示さなければならない。

イ 当該飛行機の機体と発動機の組み合わせについて、推進系統は十分な使用経験及び信頼性を有し、同一飛行中に各々独立した原因により両方の発動機が停止する可能性が極めて低いことが示されなければならない。この評価にあたっては、当該推進系統に係る全世界的な使用実績を考慮しなければならない。

ロ 当該飛行機について、一発動機不作動、主要系統の不具合、その他の運航中に発生する可能性のある重大な事態が発生した後に飛行できる最大時間を飛行規程に設定し、その時間内において必要な安全性が確保できることを示さなければならない。

(2) 長距離進出運航に関連する情報及び手順は、飛行規程、整備規程その他の適当な書類に記載しておかなければならない。

#### 5. 整備体制

長距離進出運航を行う本邦航空運送事業者は、長距離進出運航に使用する飛行機の推進系統の信頼性を良好に維持する能力を有していることを示さなければならない。この評価にあたっては、当該運航会社における当該推進系統の使用実績の他、必要に応じ類似した型式における発動機の信頼性の実績等を考慮しなければならない。さらに、以下の要件を整備規程又は付属書に定め、これに従って整備を実施しなければならない。

(1) 飛行機が4 (1)項に適合するために必要な全ての追加装備品の搭載、改造及び設計変更の名称及び概要を明らかにすること。

(2) 飛行機が4 (1)項に適合するために必要な整備手順を明らかにすること。

(3) 飛行機が4 (1)項に適合することを維持するために必要となる検査、改修等は速やかに実施すること。

(4) 飛行機の信頼性を維持するための整備プログラムが設定されていること。当該整備プログラムにおいては、発動機の停止、主要系統の不具合、信頼性の低下の傾向等があった場合の是正措置が確実になされる体制にあること。

(5) 直前の飛行において発動機の停止及び主要系統の不具合が発生した場合並びに著しい信頼性の低下があった場合、その不具合の原因が確認され、必要な処置がとられるまで、当該飛行機を長距離進出運航に必要な性能及び信頼性を維持するための手順が確立されていること。

(6) 搭載用装備品について長距離進出運航に必要な性能及び信頼性を維持するための手順が確立されていること。

(7) 長距離進出運航のための運用許容基準が作成されていること。

(8) 長距離進出運航に使用する飛行機及び推進系統の使用実績及び信頼性について毎月航空局技術部航空機安全課宛報告すること。

#### 6. 運航体制

長距離進出運航を行う本邦航空運送事業者は次に掲げる事項を運航規程又は付属書に定め、これに従って運航、運航管理及び訓練を実施しなければならない。

(1) 長距離進出運航の飛行計画の作成にあたっては、飛行中一発動機の停止、主要系統の不具合、その他の運航中に発生する可能性のある重大な事態が発生した場合に着陸する飛行場を、運航規程に定める最大飛行時間以内に一発動機不作動の巡航速度で到

達可能な範囲内に設定すること。当該飛行場は着陸に適した飛行場でなければならない。但し、一発動機不作動時の最大飛行時間は180分以内とする。

(2) 長距離進出運航を実施する場合は、特に、一発動機不作動状態での長時間の飛行、主要系統の機能の低下、飛行速度の低下等の条件を考慮に入れて飛行計画を作成すること。その際以下の要件について考慮すること。

イ 飛行機の性能

ロ 飛行前における系統の作動状況

ハ 通信及び航法に係る施設及び機器の能力

ニ 燃料・滑油要件

ホ 代替飛行場（途中経路における代替飛行場(En Route Alternate Airport)を含む。）

(3) 長距離進出運航に必要な航空機乗組員に対する訓練が定められ、これが実施されていること。

## 7. 本邦航空運送事業者の運航及び整備の経験

(1) 長距離進出運航を実施しようとする本邦航空運送事業者は、原則として以下の運航及び整備の経験を有すること。

イ 120分以内の長距離進出運航の場合

長距離進出運航に使用しようとする機体と発動機の組み合わせについて、連続12ヶ月以上の運航及び整備の経験

ロ 120分を超える180分以内の長距離進出運航の場合

長距離進出運航に使用する機体と発動機の組み合わせについて、連続12ヶ月以上の120分の長距離進出運航の経験

(2) (1)項の規定に関わらず、当該航空運送事業者が長距離進出運航に使用しようとする機体と発動機の組み合わせ又はその他の組合せによる運航及び整備の経験等により、その運航及び整備体制について長距離進出運航を適切に実施できることが実証された場合は、(1)項の経験期間を減ずることができる。但し、当該航空運送事業者がジェット飛行機で連続12ヶ月の運航及び整備の経験を有すること。

## 8. 飛行等による実証

本邦航空運送事業者は、実機を用いた飛行等により長距離進出運航を安全に実施できる能力を有することを実証しなければならない。

なお、実証については、地上において整備体制について確認するとともに当該飛行若しくは長距離進出運航を適切に模擬できる模擬飛行装置による飛行又はこれらの組合せにより次の(1)又は(2)の事態により生じる飛行中の予想される性能低下状況の下で、安全に飛行を継続し着陸できることを確認しなければならない。

(1) 一発動機の推力の全損失及び発動機により駆動される電力の全損失

(2) 耐空性、航空機乗組員の作業量又は性能に係るより重大と考えられるその他の状態  
ただし、次のいずれかに該当する場合は、実証の全部又は一部を省略することができる。

イ 既に承認を受けている飛行機及び発動機の型式と同系列型式の飛行機及び発動機を追加しようとする場合

ロ 長距離進出運航を実施する路線のみを追加しようとする場合

ハ 6(1)項の最大飛行時間のみを変更しようとする場合

## 9. 手続き

(1) 長距離進出運航を実施しようとする本邦航空運送事業者は、次の事項を記載した申請書を本基準に適合することを示す書類を添えて国土交通省航空局技術部長あて提出すること。

- イ 長距離進出運航に使用する飛行機及び発動機の型式、国籍記号、登録記号及び製造番号並びに4(1)ロ項の最大時間
  - ロ 長距離進出運航を実施しようとする路線
  - ハ 6(1)項の最大飛行時間
  - ニ 長距離進出運航の運航開始予定日
  - ホ 関連規程類のリスト（設改訂予定のものを含む。）
  - ヘ その他参考となる書類
- (2) 7(2)項の適用を受け、運航及び整備の経験を減じた長距離進出運航の承認を得ようとする場合は、以上の事項に加えて次の事項に関する書類を添付すること。
- イ 当該飛行機が長距離進出運航の型式の証明基準に合致していることの証明
  - ロ 長距離進出運航のための運航及び整備体制の実証についての計画及び具体的方法（長距離進出運航開始後少なくとも6ヶ月は実証に関する評価が行われること）
  - ハ 実証に使用する機体及び発動機の型式、製造年月日及び製造番号
  - ニ 実証の責任体制
  - ホ 長距離進出運航に使用する飛行機の運航及び整備の経験（当該型式の飛行機の運航及び整備の経験がない場合は、他の型式の飛行機の運航及び整備の経験（長距離進出運航、洋上運航の経験等）。）
  - ヘ ホ項において他の型式の飛行機での運航及び整備の経験を用いる場合、その運航及び整備体制について、長距離進出運航を行おうとする型式の飛行機との顕著な違い
- (3) 申請の内容が本基準を満足すると認められる場合、長距離進出運航の実施について承認が行われる。当該承認は、長距離進出運航に使用する飛行機及び発動機の型式、長距離進出運航を実施する路線を指定する承認書の交付をもって行うものとする。
- (4) 承認書の交付を受けた後に、申請書の記載内容に変更が生じた場合には、改めて申請書を航空局技術部長に提出しなければならない。この場合、(1)項及び(2)項の申請書の記載事項及び添付書類は、変更しようとする内容に係るもののみでよい。
- ただし、長距離進出運航に使用する飛行機の国籍記号、登録記号及び製造番号の変更を行おうとする場合には、届け出でよいものとする。

## 10. その他

本通達に定める基準に対する適合性についての審査は、本通達によるほか、別に定める細則によるものとする。

附 則 本基準は平成元年6月20日から適用する。

附 則 （平成10年3月11日）  
本基準は平成10年3月11日から適用する。

附 則 （平成12年5月18日）  
本基準は平成12年5月18日から適用する。

附 則 （平成12年9月20日）  
本基準は平成12年9月20日から適用する。

附 則 （平成19年8月29日）  
本基準は平成19年8月29日から適用する。

附 則 （平成20年7月3日）  
本基準は平成20年7月3日から適用する。