



東空環第84号  
平成30年3月19日

公益社団法人 日本航空機操縦士協会  
会長 様

国土交通省東京航空局  
空港部 環境・地域振興課長



### 航空機騒音の軽減について(お願い)

時下 ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。  
貴殿におかれましては平素より、航空行政にご理解を頂くと共に航空機騒音の軽減について御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

訪日外国人旅行客の誘致及びインバウンドに伴う地域経済発展など社会的なニーズによる航空機の需要が年々拡大している一方で、環境問題は深刻な社会問題として高い関心を寄せられています。

今年度の当局及び当局管内関係機関への航空機の騒音苦情は、例年より多く計上され、苦情の内容としては「上空通過」、「低空飛行」、「早朝・夜間の飛行」等、苦情者の形態としては、一般的な苦情型の他、飛行経路の分散及び変更を求める利己的な苦情型など多様化しており、対応が困難になってきております。

このような状況を踏まえまして、今般、関係運航者に対して別添のとおり騒音軽減のための措置について依頼を行っております。

行政の必要性に伴うヘリコプター運航は、職務遂行上、騒音対策を優先させられない等の事情があることは十分承知しておりますが、その一方、飛行目的に関わらず騒音苦情が発生することも事実であります。

貴殿におかれましても、この趣旨にご理解いただきますとともに、関係する皆様に周知していただき、引き続き可能な範囲での騒音軽減についてご協力を賜りますようお願い申し上げます。

#### <参考資料>

・東京航空局、東京空港事務所における航空機騒音苦情の状況

非事業用（自家用）ヘリコプターの運航基準  
及び整備基準のガイドライン

ヘリコプター運航の安全対策検討会

平成3年12月

## 非事業用（自家用）ヘリコプターの 運航基準及び整備基準のガイドラインについて

航空機を使用して有償で旅客又は貨物を運送する航空運送事業を行う場合は、航空法により、運航規程及び整備規程を定め、それに従って航空機を運航し、整備することが求められています。また、旅客又は貨物の運送以外の有償の請負を行う航空機使用事業においても、同様な運航基準及び整備基準を定め、それに従って運航及び整備を行うよう指導されています。

これらの事業に使用されない非事業用機（自家用機）については、航空法上、運航規程等を定めることは求められておりませんが、非事業用機であっても、企業の社員等の輸送、視察・体験飛行、ゴルフ場への飛行のような人員輸送を行う場合は、搭乗者の安全確保の観点から、適切な運航基準及び整備基準を定め、それに従った運航及び整備を行うことが強く望まれます。

本ガイドラインは、人員輸送を行う非事業用ヘリコプターの運航者が運航基準及び整備基準を作成するにあたっての指針を示すものです。なお、人員輸送を行わない非事業用ヘリコプターについても、可能な限り、本ガイドラインを参考とし、それぞれの運航、整備実態に応じた運航基準及び整備基準を作成することが望まれます。

# 運 航 基 準 編

運航基準は、下記の内容に準じたものであることが望ましい。

## 第1章 総 則

### 1.1 目 的

本基準は、運航関係業務の実施基準である。

### 1.2 法規等の尊重

本基準の他、航空法等の関連法規等を遵守しなければならない。

## 第2章 運航管理

### 2.1 運航管理担当者

航空機運航の安全確保、緊急・異常事態等に対応するために主要運航基地に運航管理担当者をおくこと。

#### 2.1.1 運航管理担当者の資格

運航管理担当者は、運航管理に必要な航空気象、航空情報、ヘリコプターの運航方式・飛行特性、場外離着陸場等についての知識、経験を有する者でなければならない。乗務をしていない操縦士又は整備士を運航管理担当者としてもよい。

#### 2.1.2 運航管理担当者の業務

運航管理担当者は、下記の業務を行うこと。

##### 運航準備

1. 運航実施計画の作成及びその実施に伴う場外離着陸場等に関する関連申請手続等。(運航計画の把握)
2. 関係各所との連絡、調整。
3. 使用機材の確認。
4. 離着陸場及び関連資料の収集。燃料の手配等の確認。

##### 出発前

1. 気象情報、航空情報等の入手。
2. 離着陸場等の資料、関連情報の確認。
3. 搭乗者数等の確認。

##### 飛行中

1. 航空機出発、到着の確認と関係機関への通報。到着の遅延等が発生した場合の事態の確認と通報。
2. 航空機の運航中の監視。(専用の無線局を有している場合の他は、A E I S などを利用して運航状況を把握することが望ましい。)

##### 飛行終了後

1. 飛行計画終結(フライトプラン クローズ)の確認。
2. 運航に関する各種記録、書類等の整理、保管。

## 2.2 飛行実施計画

飛行実施計画を立てる際は、下記の事項を遵守すること。

### 2.2.1 経路の選定（有視界飛行方式の場合）

1. T A級の運航を除き、飛行中にエンジンの不調等が起こった場合に不時着可能な場所を選定しておくこと。
2. 夜間における人員輸送は、T A級のヘリコプターで行うことが望ましい。また、地上の照明等により位置の確認が容易にできる経路を選定し、航空交通の輻輳している空域を避けるようになっていること。
3. 山岳地帯、水上及び住宅の密集する市街地の飛行は、できるだけ避けること。
4. 定期的な運航を行う場合は、離発着場からの出発経路・進入経路を設定するとともに、エンジン故障、天候の急変等の場合の代替経路を設定すること。更に山岳地帯での飛行を行う場合には、天候の急変しやすい場所、運航条件が厳しい場所に不時着場を選定しておくことが望ましい。

### 2.2.2 最低飛行高度（有視界飛行方式の場合）（最低飛行高度の重要性及び詳細については、別添1を参照のこと。）

1. 経路上の最高障害物に300m（1000ft）を加えた高度を最低巡航高度とする。

この高度を維持して飛行することが困難な状況に遭遇した場合は、期を失することなく引き返すか最寄りの適切な不時着場への不時着等を行うこと。

2. 市街地上空においては、騒音防止の観点から、特に必要のない場合はできるだけ対地高度600m（2000ft）以上を維持すること。
3. できるだけ航空交通管制機関等との交信を維持できる高度を選定すること。

### 2.2.3 携行燃料の量（航空法施行規則第153条）

#### 1. 有視界飛行方式の場合

最初の着陸予定地までの飛行を終えるまでに要する燃料の量に、人員輸送の場合更に巡航速度で20分間、その他の場合には10分間飛行できる燃料の量を加えた量を携行すること。

#### 2. 計器飛行方式の場合

最初の着陸予定地までの飛行を終えるまでに要する燃料の量に、当該予定地の代替飛行場までの飛行を終り、更に巡航速度で45分間飛行することができる燃料の量を加えた量を携行すること。

なお、代替飛行場を選定しない場合は、最初の着陸予定地までの飛行を終えるまでに要する燃料に、更に巡航速度で2時間飛行することができる燃料の量を加えた量を携行すること。

### 2.2.4 離着陸場

飛行場以外で離着陸する場合にあつては、事前に最寄りの空港事務所等から場外離着陸場の許可（航空法第79条ただし書の許可）を受けること。離着陸地帯の広さは安全なものであり、その表面は平坦で必要な強度を有するものでなければならず、

周囲に障害があってはならないことなどが求められるが、その要件の詳細及び申請  
手続、許可基準等については別添2を参照のこと。

#### 2.2.5 気象条件

- (1) 飛行規程の運用限界に定められた風速制限を遵守するとともに、離着陸場に  
風速制限がある場合はそれも遵守すること。
- (2) 有視界飛行方式による飛行の場合は、利用可能な気象情報を調べ、途中経路  
の空域及び目的地が到着予定時刻の1時間後まで有視界気象状態が維持できる  
ことが予想できなければ、出発しないこと。（有視界気象状態の詳細、その維  
持の重要性については別添3を参照のこと。）  
定期的な運航を行う場合は、離着陸場における風向風速、視程、雲高を観測  
する適切な方法を講じるとともに、途中経路における気象状態を確認する適切  
な方法を講じること。（気象状態の入手の方法については別添4を参照のこと。）
- (3) 台風、前線、雷雨等により飛行に悪影響を及ぼすおそれのある場合には、飛  
行しないこと。
- (4) 凍結防止装置が装備されている機体を除き、凍結の可能性のある空域を飛行  
しないこと。
- (5) 氷、雪等が機体等に付着し、飛行性能に影響を及ぼす状態のまま離陸しない  
こと。
- (6) 特殊な地形及び建造物によって乱気流が予想される地域の飛行は、極力さけ  
ること。
- (7) 夜間において人員輸送を行う場合は、気象レーダー又は雷雲探知装置を装備  
することが望ましい。

#### 2.2.6 運航重量及び重心位置

1. 運航重量は、その時の大気状態に応じた最大出力の95%の出力で地面効果外  
（OGE: OUT OF GROUND EFFECT）でのホバリングが可能な重量を超え  
ないこと。
2. 重心位置は、飛行規程の運用限界に定められている範囲内にあること。

### 第3章 航空機乗組員

#### 3.1 機長

##### 3.1.1 機長の資格

当該機の運航に必要な技能証明等を有し、有効な航空身体検査証明を有すること。  
当該機が計器飛行可能な装備を有する場合は、計器飛行証明を有することが望まし  
い。

##### 3.1.2 機長の最近の飛行経験

人員輸送を行う場合の機長は、過去90日以内に当該型式機により3回以上の離着  
陸の経験を有すること。なお、過去15日以上飛行が無かった場合は、人員輸送飛行  
を行う前に当該型式機で30分以上の慣熟飛行訓練を行うことが望ましい。

### 3.1.3 機長の職務

機長は下記の職務を行うこと。

#### 飛行前の業務

1. 飛行実施計画の作成及び飛行計画の通報。
2. 航空機及び装備品の整備状況の確認。
3. 運航重量及び重心位置の確認。
4. 航空情報その他運航に関する情報の確認。
5. 気象情報の確認。
6. 燃料及び滑油の搭載量並びにその品質の確認。
7. 飛行規程に定める各種装置の点検。
8. 搭乗者、積載物の安全の確認。
9. 搭載書類及び携行品の確認。
10. 搭乗者に対し安全に関するブリーフィング（ベルト着用、禁煙、非常脱出、気象条件による運航の制約、最低飛行高度等）を実施すること。  
（別添5を参照のこと。）

#### 飛行中の業務

1. 飛行規程に定める操作。
2. 機体、気象状態の変化に対する注意、A E I S 利用による確認並びに適切な判断及び処置。（A E I S 対空送受信サイトについては別添6参照）
3. 搭乗者の行動に対する注意。
4. 航空交通管制機関等との交信。

#### 飛行後の業務

1. 飛行計画終結（フライトプラン クローズ）の報告。
2. 当該飛行に関する記録等の作成。

### 3.2 副操縦士

#### 3.2.1 副操縦士の資格

当該機の運航に必要な技能証明等を有し、有効な航空身体検査証明を有すること。

#### 3.2.2 副操縦士の職務

安全な飛行をするため、機長の指示を受け機長を補佐する。

注：飛行規程で副操縦士の乗務を義務付けられていない型式機であっても、夜間飛行、計器飛行方式による飛行、悪天候下の飛行、あるいは航空交通の混雑が予想される空域での飛行等については、機長以外の有資格操縦士を乗務させることが望ましい。

### 3.3 航空機乗務員の勤務

1. 連続する24時間における飛行時間が8時間を超える計画は立てないこと。
2. やむを得ない事由により、連続する24時間における飛行時間が8時間を超えた場合は、飛行終了の後、飛行時間の2倍以上の休養を取ること。

3. その他、運航の安全に支障を及ぼすような疲労を生じないように勤務時間と休養時間が配分されていること。

### 3.3.1 酒精飲料等に関する乗務制限

航空機乗組員は酒精飲料又は麻酔剤その他の薬品の影響により航空機の正常な運航ができないおそれがある間は、その航空業務を行ってはならない。従って、以下の事項を遵守すること。

1. 乗務前 8 時間以内は飲酒を控えること。
2. 麻酔剤、薬剤を使用した場合、その医療が完了し医師の指示があるまで乗務しないこと。
3. 風邪等のため体調が悪い場合は乗務を控えること。
4. 乗務前 24 時間以内に潜水をしないこと。(8000 ft を超える飛行の場合)

### 3.4 訓練

#### 1. 型式移行訓練

同一等級内の新たな型式の機体を操縦する場合は、20 時間以上の学科訓練及び当該型式機に習熟した操縦者の同乗による 10 時間以上の訓練を実施した後でなければ乗務してはならない。

#### 2. その他の訓練

3.1.2 の機長の慣熟飛行訓練の他、定期的に機体の性能、特性、限界事項、緊急・非常操作等をレビューすること。

## 第 4 章 緊急の場合において取るべき措置

機長は、万一の緊急事態発生に備えて、機体の性能、特性、飛行規程その他に定められている緊急・非常操作手順に精通し、迅速かつ的確な対応ができなければならない。

機長は、緊急事態に遭遇した場合、同乗者に対して適切な指示を与えるとともに、緊急処置を行って余裕のある場合には、緊急通信を行い、トランスポンダーを緊急コードとする。(緊急時の処置の詳細については、別添 7 を参照のこと。)



## 最低飛行高度

ヘリコプターの事故には、守るべき最低高度を守らずに、地上の物件に接触し墜落した事故や、低視程下で山腹に激突した事故が多い。このような事故を防止するために、次のような最低飛行高度がある。

## 1. 最低安全高度

航空機は、離陸または着陸を行う場合を除いて、地上または水上の人または物件の安全および航空機の安全を考慮して次の高度以下の高度で飛行してはならない。ただし、運輸大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

a) 有視界飛行方式により飛行する航空機にあっては、飛行中動力装置が停止した場合に地上または水上の人または物件に危険を及ぼすことなく着陸できる高度または次の高度のうちいずれか高いもの

イ) 人または家屋の密集している地域の上空にあっては、当該航空機を中心として

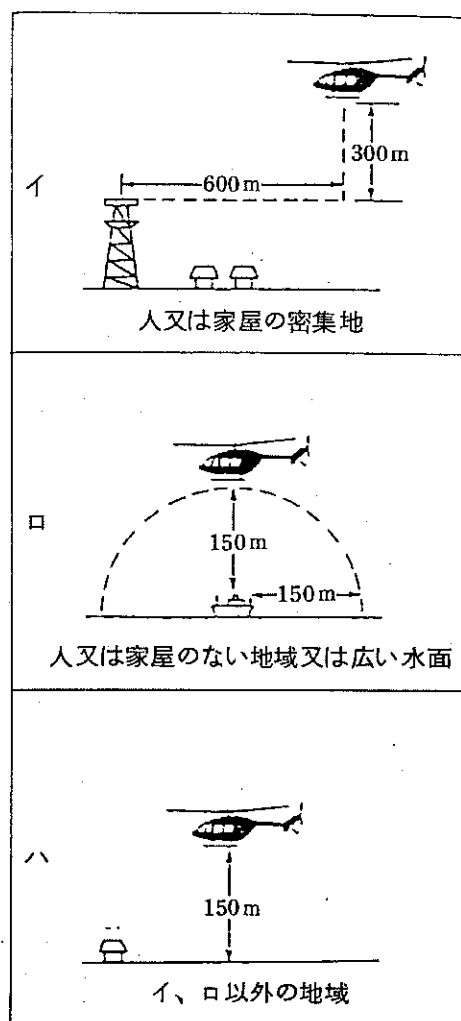
水平距離600メートルの範囲内の最も高い障害物の上端から300メートルの高度

ロ) 人または家屋のない地域および広い水面の上空にあっては、地上または水上の人または物件から150メートル以上の距離を保って飛行することのできる高度

ハ) イおよびロの地域以外の地域の上空にあっては、地表面または水面から150メートル以上の高度

b) 計器飛行方式により飛行する航空機にあっては、告示で定める高度

(航空法第81条、航空法施行規則第174条)



## 2. 最低巡航高度

経路上の最高障害物から余裕を持った高度を維持していれば、万一、一時的に視界が失われても山等に激突する危険性はない。過去、このような原則を守らなかったことによる重大事故が発生している。最低巡航高度は、経路上の最高障害物に300メートル（1000フィート）を加えた高度とする。

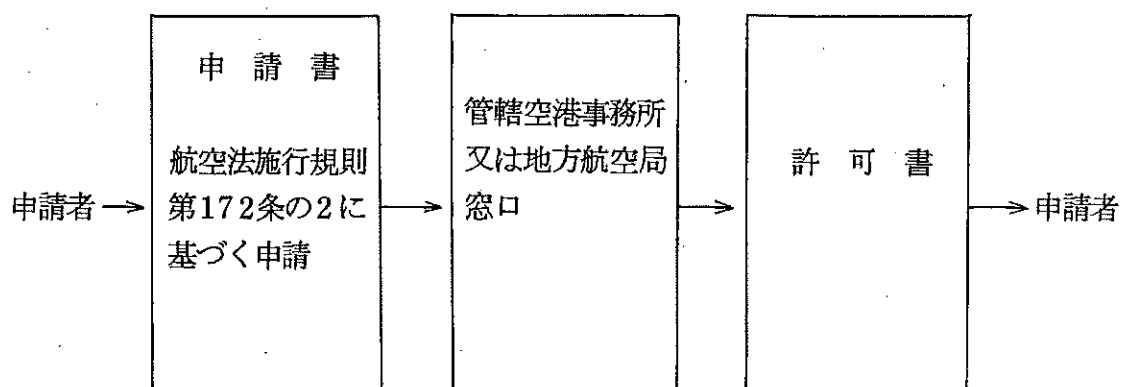
## 3. 騒音防止のための高度維持

運航の安全の確保以外に、環境への配慮も重要なことである。市街地上空では、騒音防止の観点から、特に必要のない場合はできるだけ対地高度600メートル（2000フィート）以上を維持すること。

## 場外離着陸場の許可基準及び申請手続き

## 1. 申請手続き

飛行場（ヘリポート）以外の場所において離着陸を行う場合は、航空法第79条の規定に基づく許可が必要である。



## 2. 許可基準

許可基準の概要は以下のとおりとする。

（離着陸地帯、制限表面等については、原則としてヘリポートと同様の基準を満足していること。）

- (1) 離着陸地帯は、使用機の全長、全幅、運用方法を考慮した安全な長さ、幅を有し、かつ、表面は十分に平坦で必要な強度を有すること。
- (2) 制限表面は、周辺地域の条件等において異なるが、一般的に、進入表面は8分の1以下、転移表面は2分の1以下でこれらの上に出る物件がないこと
- (3) 離陸中エンジンが故障した場合の不時着場が設定されていること（T A級運航を行う場合を除く）
- (4) 離着陸地帯境界標識、接地帯標識及び風向指示器が設置されていること
- (5) 地権者の許可を得ること
- (6) 騒音等について地元の反対がないこと
- (7) 離着陸地帯及びその周辺への立入防止が措置されていること
- (8) 航空機脱落防止施設が設置されていること（構築物の場合に限る）
- (9) 燃料の流出防止施設が設置されていること（構築物の場合に限る）等

## 3. 許可期間

原則として15日以内。ただし、許可基準に規定された事項について状況変化が少ない場合は、最大1月。

# 飛行場外離着陸許可申請書

年 月 日

〇〇空港事務所長 〇〇〇〇 殿

氏名又は名称 及び 住所 並びに法人の場合は 代表者の氏名	
緊急に連絡を要する 場合の連絡先 及び電話番号	

航空機が飛行場以外の場所に離着陸することについて、航空法第79条ただし書の規定による許可を受けたいので、下記のとおり申請します。

### 記

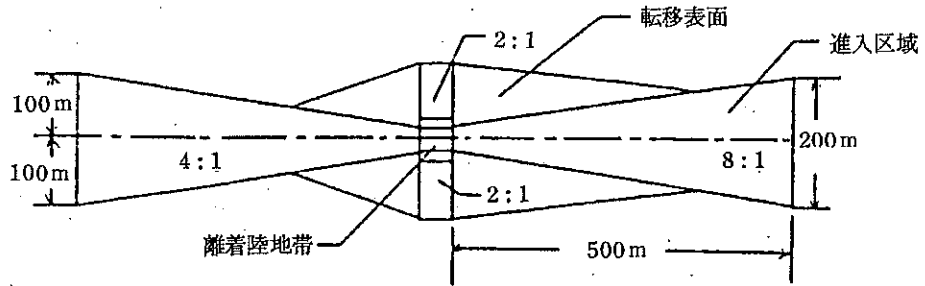
航 空 機	型 式	
	国 籍	
	登 録 記 号	
離 着 陸 の 日 時		
離 着 陸 の 場 所  (所在地を表示するほか、右に掲げる略図を添附すること)	離着陸地帯（特定の方向に向かって行う航空機の離陸又は着陸の用に供するため設けられる離着陸場の矩形部分）の実測図	
	離着陸地帯の最近の路面の状況（てん圧及び整地の程度、横断及び縦断こう配、凹凸及びき裂の有無、土質等）を示す図	
	進入区域、転移表面の投影図及び場周飛行を行う範囲内の障害物の位置及び高さ並びに人又は家屋の密集の程度を示す図	
離 着 陸 の 理 由		
事 故 を 防 止 す る た め の 措 置		
飛 行 計 画 の 概 要	飛 行 の 目 的	
	日 時	
	経 路	
操 縦 者	氏 名	
	資 格	定 期 ・ 事 業 用 ・ 自 家 用
そ の 他 参 考 と な る 事 項		

## 申請書の記入要領

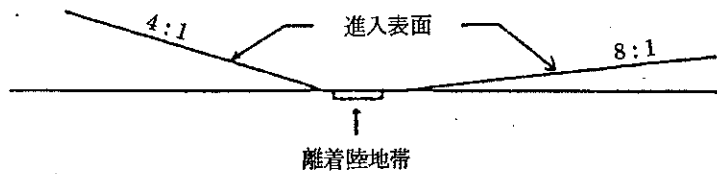
1. 申請先 地方航空局長……………船舶又は構築物において離着陸する場合。  
管轄空港事務所長……………上記以外の場所で離着陸する場合。
2. 離着陸の場所 (1)離着陸を行う場所の住所を記入するとともに離着陸地帯及び  
周辺の略図を添付する。  
(2)離着陸地帯の長さ及び幅は使用機の投影面の全長及び全幅の  
1.2倍以上（家屋が密集していない広い地域については1.0  
倍）であること。又、地表面は十分に平坦で最大勾配が5%  
以内であること。  
(3)進入区域及び進入表面は右図のとおりとし、同表面の上に出  
る高さの物件がないこと。（離陸方向1/8 着陸方向1/4）  
(4)転移表面は右図のとおりとし、同表面の上に出る物件及び離  
着陸地帯の各長辺から外側にそれぞれ10mまでの範囲内に離  
着陸地帯の延長面に出る高さの物件がないこと。
3. 事故を防止す 具体的に以下の措置がなされているか記入する。  
るための措置 (1)離着陸地帯境界標識、接地帯標識及び風向指示器等の設備。  
(2)離着陸地帯及びその周辺の立入り防止措置。（柵の設置又は  
警備員の配置等）  
(3)その他
4. その他参考と (1)他人の所有地を使用する場合は地権者の許可が得られている  
なる事項 こと。  
(2)騒音等について地元の詳細が得られていることの確認。  
(3)周辺に学校、病院等がある場合は、その付近の上空における  
飛行は避けること。  
(4)その他

回転翼航空機の場合の進入区域、進入表面、転移表面略図

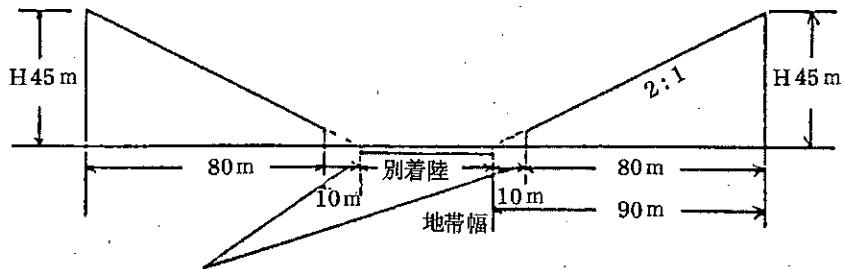
① 平面図



② 進入表面断面図



③ 転移表面断面図



離着陸地帯の外側10メートルの範囲内に離着陸地帯の表面の延長面上に出る高さの物件がない区域

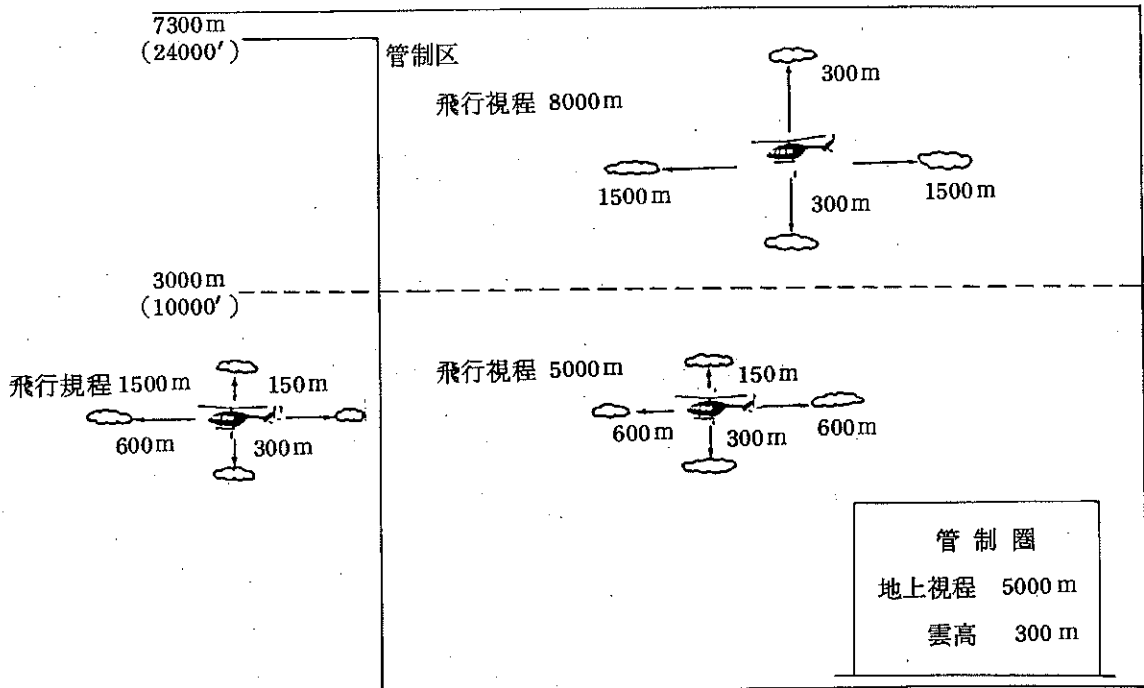
有 視 界 気 象 状 態 等

ヘリコプターの事故には、無理な気象状態で出発したり、途中経路又は目的地付近の気象状態を確認せずに出発したりして、低視程下で山等に激突あるいは不時着時に転覆するなどの事故が少なくない。ヘリコプターの安全運航の最重要要素の一つは、気象の確認である。運航予定時間において、次のような気象条件であることが確認されなければ絶対に出発してはならない。

1. 有視界気象状態（航空法施行規則第5条）

有視界飛行方式により飛行する場合は、次の気象条件を満たしていなければならない。

	飛行 規 程	航空機から雲までの距離
3,000 m (10,000 ft) 未満で管制区又は管制圏内を飛行する場合	5,000 m 以上であること。	航空機から 垂直上方 150 m (500 ft) 垂直下方 300 m (1,000 ft) 水平方向 600 m (2,000 ft) の範囲内に雲がないこと。
3,000 m (10,000 ft) 未満で管制区又は管制圏外を飛行する場合	1,500 m 以上であること。	航空機から 垂直上方 150 m (500 ft) 垂直下方 300 m (1,000 ft) 水平方向 600 m (2,000 ft) の範囲内に雲がないこと。
3,000 m (10,000 ft) 以上で飛行する場合	8,000 m 以上であること。	航空機から 垂直上方 300 m (1,000 ft) 垂直下方 300 m (1,000 ft) 水平方向 1,500 m (5,000 ft) の範囲内に雲がないこと。



2. 有視界飛行方式により離着陸する場合の最低気象条件

有視界飛行方式により離着陸する場合の基準は、下表の通りである。

	地上視程	雲 高
管制圏内にある飛行場及び管制圏外にある運輸大臣が告示で指定した飛行場	5000 m 以上	300 m (1000 ft) 以上
上記以外の飛行場及び場外離着陸場	1500 m 以上	300 m (1000 ft) 以上

3. 特別有視界飛行（航空法第94条、同法施行規則第198条の4）

上記の2の基準にかかわらず、管制圏内にある飛行場及び管制圏外にある運輸大臣が告示で指定した飛行場で地上視程が1500 m 以上ある場合、航空法第94条ただし書の許可を得て飛行する場合は下記の基準によって飛行できる。ただし、管制圏及び情報圏を離れたら上記1の気象状態が維持できなければならない。

1. 雲から離れて飛行すること。
2. 飛行視程を1500 m 以上維持して飛行すること。
3. 地上または水面を引き続き視認して飛行すること。
4. 情報圏を飛行する場合にあっては、当該情報圏の管制通信機関を經由して特別有視界飛行の許可を行う機関と常時連絡を保つこと。

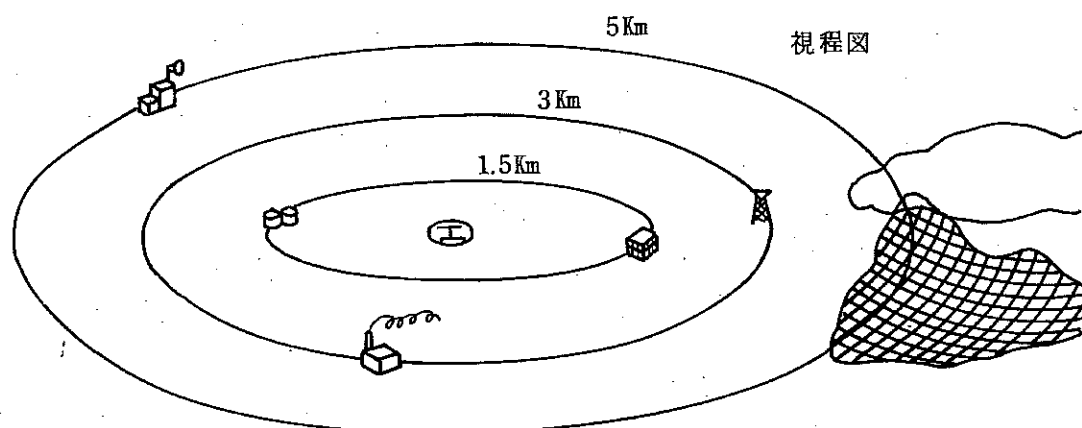
## 気象情報の入手方法

## 1. 離着陸場

気象官署のある飛行場については、気象情報を入手することができるが、当該飛行場の運用時間外及び気象官署の無い飛行場、あるいは場外離着陸場については、入手することができない。

これらの場所にあっても、安全に離着陸を行うためには、正確な気象情報が必要なことはいうまでもないので、定期的な運航が行われる離着陸場については、定期的な運航を行う者等が、十分に航空気象観測を行い、正確な気象情報を提供できるようにすることが必要である。

例えば、視程については下図のような視程図を作成しておくことが有効である。



離着陸場より視程図の目標物を見て観測する。また、高さの分っている山や高い鉄塔等を参考にして雲の状況を観測する。



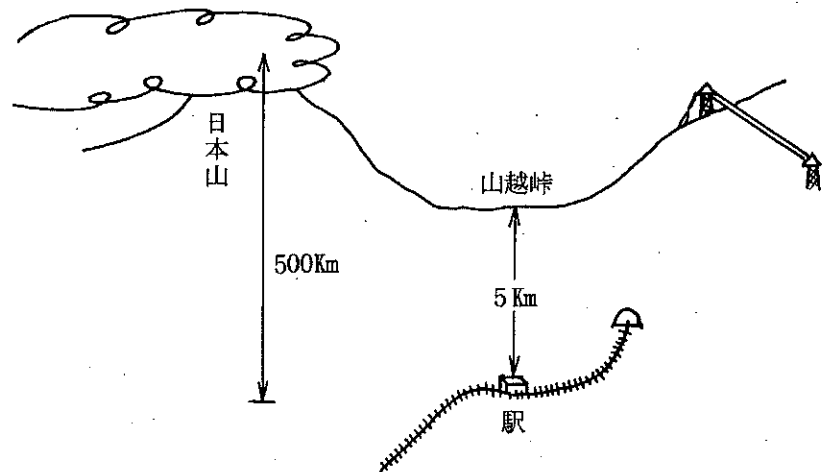
## 2. 経路上

経路上の気象情報は、

- (1) 経路上または経路付近に利用できる気象官署があれば、これらから気象情報を入手する。
- (2) 利用できる気象官署が無い場合、あるいはもっと細かく気象情報を必要とする場合（局地的に気象状態が悪くなりやすい峠や山岳地帯等の気象情報が必要な場合）は、その付近の消防署やその他利用出来るもの（駅や山小屋等）によって情報を入手する。この場合、情報の正確さを期するために、距離や高さの分っている物標を掲げ、視程や雲の状況を調べる。

(例)

駅に電話して  
山越峠や日本山の稜線が  
見えるかどうか  
雲が全天の何割ぐらいか。  
日本山のどの辺まで雲が  
かかっているか。  
風はどうか。



注) 飛行する機会の多い地域内で、天候の急変しやすい所、天候が悪化した場合飛行が困難になる恐れのある場所等（峠等）については、あらかじめ情報の入手できる相手先を調べておくべきである。

\* 全国気象官署電話番号表（別紙）

## 全国気象官署電話番号表

札幌管区气象台 (予報)	011-611-6121	青森地方气象台	0177-41-7411
岩見沢測候所	0126-22-2147	青森空港出張所	0177-39-2241
小樽測候所	0134-22-0434	三沢空港出張所	0176-53-9426
俱知安測候所	0136-22-1050	むつ測候所	0175-22-3004
寿都測候所	01366-2-2039	深浦測候所	01737-4-2752
新千歳航空測候所 (予報)	0123-23-2842	八戸測候所	0178-33-1330
丘珠空港出張所	011-781-4595	秋田地方气象台	0188-23-8291
森測候所	01374-2-2236	秋田空港出張所	0188-86-3136
江差測候所	01395-2-1002	盛岡地方气象台	0196-22-7868
稚内地方气象台	0162-23-2678	花巻空港出張所	0198-26-2018
稚内空港出張所	0162-26-2638	宮古測候所	0193-62-1730
利尻空港出張所	01638-2-1820	大船渡測候所	0192-27-2456
北見枝幸測候所	01636-2-1069	山形地方气象台	0236-22-2262
旭川地方气象台	0166-22-6937	山形空港出張所	0237-48-1115
旭川空港出張所	0166-83-2222	酒田測候所	0234-22-0686
羽幌測候所	01646-2-1049	新庄測候所	0233-22-7529
留萌測候所	01644-2-0418	庄内空港出張所	0234-92-4134
網走地方气象台	0152-43-4348	福島地方气象台	0245-34-2161
女満別空港出張所	01527-4-2353	若松測候所	0242-27-2118
雄武測候所	01588-4-2030	白河測候所	0248-23-2421
紋別測候所	01582-4-2729	小名浜測候所	0246-54-3161
紋別空港出張所	01582-8-2432	東京管区气象台 (大代表)	03-3212-8341
釧路地方气象台	0154-41-4440	大島測候所	04992-2-1490
中標津空港出張所	01537-2-2662	大島空港出張所	04992-2-1498
釧路空港出張所	0154-57-8053	三宅島測候所	04994-2-0019
根室測候所	01532-3-4281	三宅島空港出張所	04994-6-0436
帯広測候所	0155-24-4555	八丈島測候所	04996-2-1195
帯広空港出張所	0155-64-5280	八丈島空港出張所	04996-2-0449
広尾測候所	01558-2-3191	富士山測候所	0550-83-1261
室蘭地方气象台	0143-22-3227	新潟地方气象台 (予報)	025-244-1701
浦河測候所	01462-2-3177	高田測候所	0255-23-5111
苫小牧測候所	0144-72-2049	相川測候所	0259-74-3261
仙台管区气象台	022-291-8171	佐渡空港出張所	02592-7-3031
石巻測候所	0225-95-0457	新潟航空測候所	025-274-0564
仙台空港出張所	0223-22-2821	富山地方气象台	0764-32-2311
		富山空港出張所	0764-95-3075
		伏木測候所	0766-44-0161
		金沢地方气象台	0762-41-0728
		小松空港出張所	0761-22-3962
		輪島測候所	0768-22-1301
		福井地方气象台	0776-24-0009
		福井空港出張所	0776-51-0300
		敦賀測候所	0770-22-0170

宇都宮地方気象台 日光測候所	0286-33-2767 0288-55-0068	豊岡測候所	07962-3-5110
前橋地方気象台	0272-31-2237	彦根地方気象台	0749-22-6141
熊谷地方気象台 秩父測候所	0485-21-0058 0494-22-0657	京都地方気象台	075-841-3008
水戸地方気象台	0292-24-1105	奈良地方気象台	0742-22-2555
銚子地方気象台 千葉測候所 館山測候所 勝浦測候所	0479-22-0074 0472-41-7911 0470-22-4388 0470-73-1310	和歌山地方気象台 南紀白浜空港出張所 潮岬測候所	0734-22-1328 0739-42-4326 07356-2-0508
新東京航空地方気象台(予報) (観測)	0476-32-6560 0476-32-6570	鳥取地方気象台 鳥取空港出張所 美保空港出張所 米子測候所 境測候所	0857-29-1311 0857-28-0455 0859-45-6115 0859-22-4670 0859-42-3010
東京航空地方気象台(予報) (観測) 調布空港出張所 東京ヘリポート出張所	03-3747-0583 03-3747-0585 0422-31-0812 03-3521-5954	松江地方気象台 出雲空港出張所 浜田測候所 西郷測候所 隠岐空港出張所	0852-21-4958 0853-72-0508 0855-22-1970 08512-2-1562 08512-2-0239
横浜地方気象台	045-621-1991	岡山地方気象台 岡山空港出張所	0862-23-1331 0862-94-3030
長野地方気象台 松本測候所 松本空港出張所 諏訪測候所 飯田測候所 軽井沢測候所	0262-32-2034 0263-35-0208 0263-58-2520 0266-52-0379 0265-22-0008 0267-45-1304	津山測候所	0868-22-2054
甲府地方気象台 河口湖測候所	0552-22-2347 0555-72-0044	広島地方気象台(予報) (観測) 呉測候所 福山測候所 広島航空測候所	082-223-6751 082-223-6752 0823-21-2192 0849-33-2249 082-234-6106
静岡地方気象台 浜松測候所 三島測候所 御前崎測候所 網代測候所 石廊崎測候所	0542-86-3411 0534-53-0215 0559-75-0720 054863-3053 0557-68-0010 05586-5-0009	高松地方気象台 高松空港出張所	0878-67-6113 0878-79-2230
岐阜地方気象台 高山測候所	0582-71-4107 0577-32-0073	多度津測候所	0877-32-2020
名古屋地方気象台(予報) (観測) 伊良湖測候所 名古屋航空測候所(予報) (観測)	052-751-5121 052-751-5123 05313-3-0223 0568-28-1511 0568-28-1512	徳島地方気象台 徳島空港出張所	0886-22-3857 0886-99-2680
津地方気象台 四日市測候所 尾鷲測候所 上野測候所	0592-28-2022 0593-45-0934 05972-2-0328 0595-21-3235	松山地方気象台 松山空港出張所 宇和島測候所	0899-41-0012 0899-73-7565 0895-22-0454
大阪管区気象台(代表)	06-941-0341	高知地方気象台 高知空港出張所 室戸岬測候所 清水測候所 宿毛測候所	0888-22-8881 0888-63-2768 08872-2-0337 08808-2-0555 08806-5-8234
大阪航空測候所(予報) (観測) 八尾空港出張所	06-852-7600 06-855-4205 0729-22-3915	福岡管区気象台(代表)	092-741-0631
姫路測候所	0792-93-2274	飯塚測候所	0948-22-0492
洲本測候所	0799-22-0327	福岡航空測候所 北九州空港出張所 杵岐空港出張所	092-621-3588 093-471-7651 09204-4-5165
		佐世保測候所	0956-31-4348
		雲仙岳測候所	0957-73-2232

福江測候所 福江空港出張所	0959-72-5145 0959-72-3287	名瀬測候所 鹿兒島空港出張所 奄美空港出張所 徳之島空港出張所 沖永良部測候所	0997-52-0375 0995-58-2644 0997-63-0244 09978-5-2187 09979-2-0239
敵原測候所 対馬空港出張所 平戸測候所 長崎空港測候所	09205-2-0126 09205-4-3392 0950-22-2229 0957-52-2300	沖繩气象台	0988-33-4284
下関地方气象台 山口宇部空港出張所 萩測候所	0832-34-4006 0836-21-1818 08382-2-0731	名護測候所	0980-52-2449
山口測候所	0839-22-5207	久米島測候所 久米島空港出張所	098985-8101 098985-3050
大分地方气象台 大分空港出張所 日田測候所	0975-32-2247 09786-7-1190 0973-23-2587	那覇航空測候所	0988-58-8210
佐賀地方气象台	0952-23-2425	南大東島地方气象台 南大島空港出張所	09802-2-2006 09802-2-2440
熊本地方气象台 熊本空港出張所 阿蘇山測候所 人吉測候所 牛深測候所	096-352-0345 096-232-2851 0967-34-0105 0966-22-2094 09697-3-2567	宮古島地方气象台 宮古空港出張所 下地島空港出張所	09807-2-3051 09807-2-3055 09807-8-4970
宮崎地方气象台 宮崎空港出張所 延岡測候所 都城測候所 油津測候所	0985-25-4031 0985-51-2985 0982-21-5500 0986-22-3421 0987-23-3220	石垣島地方气象台 石垣空港出張所	09808-2-2159 09808-2-2498
鹿兒島地方气象台 枕崎測候所 阿久根測候所 屋久島測候所 種子島測候所 種子島空港出張所	0992-54-5177 0993-72-0070 0996-73-0896 09974-3-5320 09972-2-0204 09972-7-0228	与那国島測候所 与那国空港出張所	09808-7-2299 09808-7-2802
		西表島測候所	09808-5-6204

## 搭乗者への安全ブリーフィング

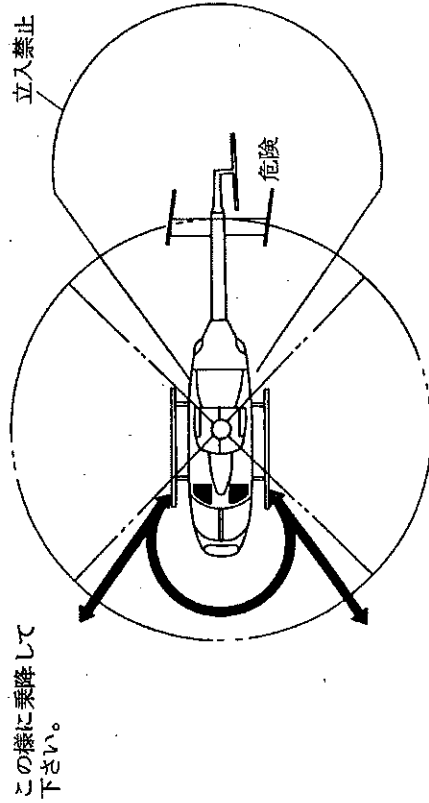
機長又は地上担当者は、飛行に先立ち次の事項を搭乗者に説明すること。  
(説明書を用いて説明することが望ましい。別紙に第1項～第5項についての説明書の例を添付してあるので、参考として下さい。)

1. ヘリコプターへの乗降
2. シートベルトの着脱方法
3. 緊急脱出時の注意
4. 救命胴衣の使用方法 (膨張時期の説明を含む)
5. 非常口
6. 天候の状況 (飛行経路に沿って良好な気象が確保されることが安全運航に不可欠であることを説明。また、出発後でも悪くなった場合は引き返すこと等もあり得る旨説明。)
7. 最低飛行高度 (別添 1 参照)
8. その他注意事項

# 安全のしおり

## ヘリコプターへの乗降

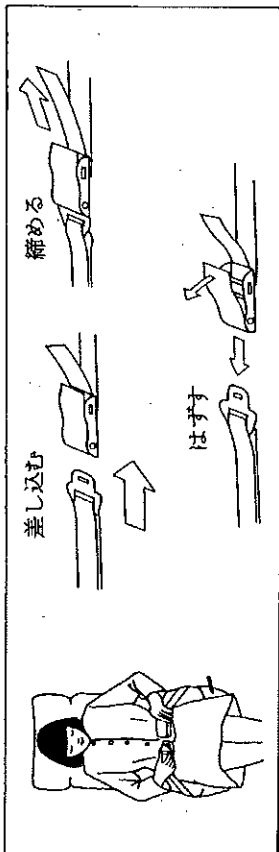
- 係員の指示に従って、ヘリコプターの前方から乗り降りして下さい。危険です。後方へは絶対に近寄らないで下さい。
- 回転中のテールローターは特に危険です。絶対に近寄らないで下さい。



この様に乗降して下さい。

## シートベルト着脱

- 着席中は常にシートベルトをお締め下さい。



## ご注意



- 待合室より先ご搭乗の間は禁煙です。



- 機内でのラジオの使用は禁止されております。



- ローター回転中は頭の高さ以上ものものを上げたりしないで下さい。



- 帽子その他飛ばされないようお気をつけて下さい。

## 脱出時の注意



- 手荷物は持たさないで下さい。

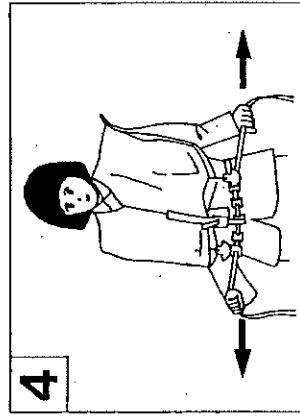
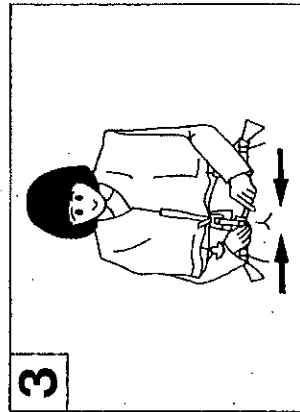
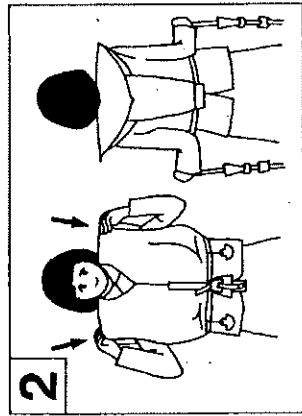
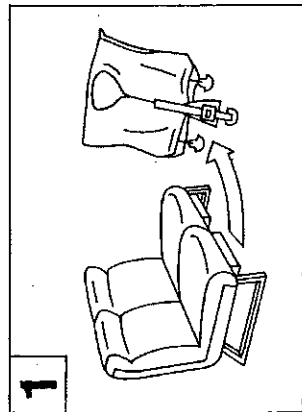


- 脱出後はできるだけ早く安全地帯へ退避して下さい。

# 安全のしおり

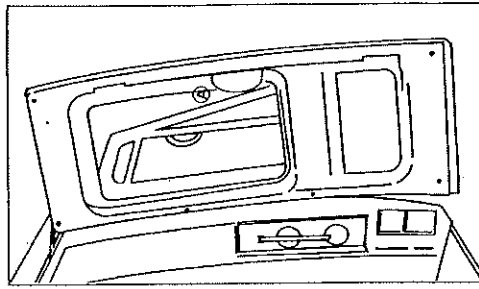
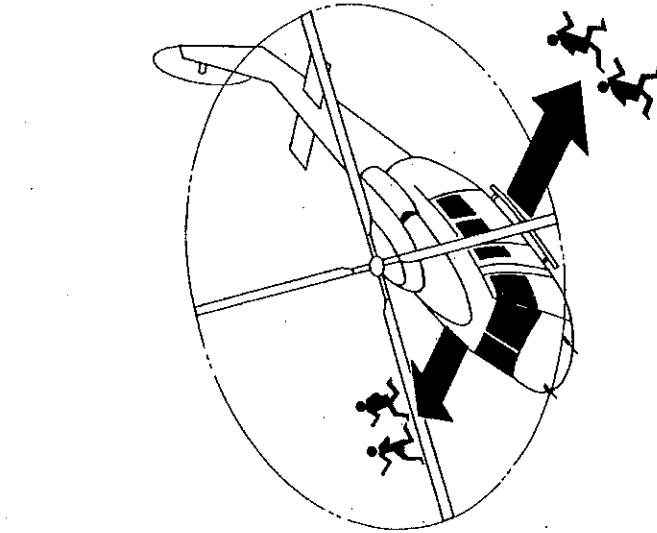
## 救命胴衣

● 係員の指示により膨らませて下さい。

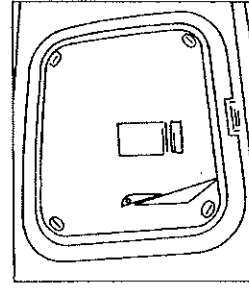


## 非常口

ベル412SP



- ① ④のカバーをはずす
- ② 中のハンドルをねじる
- ③ 前のドアがはずれる



四角(よすみ)を押しと窓がはずれます(スライドドア)

## A E I S 対空送受信サイト一覧

呼 出 名 称	サ イ ト 名	周 波 数
サ ッ ポ ロ ・ イ ン フ ォ ー メ ー シ ョ ン	旭 川 サ イ ト	124.15 MHz
	釧 路 サ イ ト	135.1 MHz
	帯 広 サ イ ト	135.6 MHz
	丘 珠 サ イ ト	134.75 MHz
	横 津 岳 サ イ ト	127.1 MHz
	秋 田 サ イ ト	134.6 MHz
ト ウ キ ョ ウ ・ イ ン フ ォ ー メ ー シ ョ ン	上 品 山 サ イ ト	135.8 MHz
	新 潟 サ イ ト	135.3 MHz
	那 須 サ イ ト	135.65 MHz
	熊 谷 サ イ ト	135.75 MHz
	成 田 サ イ ト	134.8 MHz
	松 本 サ イ ト	134.85 MHz
	箱 根 サ イ ト	134.7 MHz
	小 松 サ イ ト	135.05 MHz
	三 河 サ イ ト	135.5 MHz
	三 国 山 サ イ ト	135.6 MHz
	串 本 サ イ ト	126.75 MHz
	美 保 サ イ ト	134.75 MHz
フ ク オ カ ・ イ ン フ ォ ー メ ー シ ョ ン	岩 国 サ イ ト	126.7 MHz
	清 水 サ イ ト	135.1 MHz
	三 郡 山 サ イ ト	126.95 MHz
	加 世 田 サ イ ト	135.8 MHz
ナ ハ ・ イ ン フ ォ ー メ ー シ ョ ン	奄 美 サ イ ト	134.8 MHz
	八 重 岳 サ イ ト	127.1 MHz
	宮 古 サ イ ト	134.75 MHz

## 入手可能情報

定時航空実況気象通報 (METAR)、指定特別航空実況気象通報 (SPECI)、  
地上実況気象通報 (SYNOP)、気象レーダーエコー、ノーダム等



## 緊急時の処置

## 1. 不時着を行う場合の処置

- 1) 不時着は機長の適切な判断により行われなければならない。
- 2) 地上の人及び物件に損害を与えるおそれのない不時着場を選定すること。
- 3) 機長は不時着を決意した時は搭乗者にその旨を伝え、安全ベルトの緊締、脱出法その他搭乗者の安全確保のための指示をしなければならない。
- 4) 不時着は、できるだけ風に正対して着陸できるように計画すること。

## 2. 不時着水

- 1) 機長は不時着水を決意した時は、搭乗者にその旨を伝え、救命具の装着、着水後の脱出方法、その他搭乗者の安全確保のための指示をしなければならない。
- 2) 陸地が近い場合はできるだけ陸地に近づくように、また付近に船舶が航行している場合は、できるだけその前方に近づくように降下し、風に正対して着水すること。風の判断は水面の波頭の状況により行うが、的確な判断をするためには日頃から訓練しておく必要がある。

## 3. 不時着後の処置

- 1) 不時着後、機長は搭乗者の安全を図り、必要な救急措置をするとともに関係機関に連絡し、救援を求めなければならない。
- 2) 機体が破損した場合は、以後の事故調査を容易にするため、現場の保存に努める。
- 3) 目的地以外の場所に不時着した場合は、速やかに最寄りの空港事務所等はその状況を報告すること。

## 報告すべき内容

- イ. 登録記号
- ロ. 機長の氏名
- ハ. 不時着の場所、時刻
- ニ. 乗員、同乗者の数及びその状況
- ホ. 機体の状況
- ヘ. 連絡のため使用できる電話番号及びその場所
- ト. その他必要な事項

## 4. 搭載無線機

飛行中のヘリコプターが、エンジン不調又は停止等の緊急事態に遭遇した場合、飛行高度等に余裕がないので、管制機関等と交信を設定する前に不時着することが一般的である。搜索救難が効果的に行われ、早期発見、救助されるため、次の装備品が搭載されることが望ましい。

#### 4-1 航空機用救命無線機

不時着した航空機の位置を発見するための発信機で、内蔵された電池で作動し、121.5 MHz と 243 MHz の 2 つの周波数で独自の発信音を発信し、早急な捜索救難活動により生命を救うことが可能となる。クラッシュ等の衝撃で自動的に作動するタイプを装備することが望ましい。

#### 4-2 トランスポンダー

緊迫した状態もしくは遭難状態となった場合は、直ちにトランスポンダーのコードを「7700」とする。余裕があれば無線機による交信を行う。コード7700の発信によりレーダー覆域内のすべてのレーダースコープに緊急状態を表す特定の表示があらわれ、警報アラームが作動する。管制サイドでは直ちに緊急態勢がとられ、捜索救難活動が開始される。

#### 4-3 遭難・緊急通信の周波数

- (1) 最初の送信は、使用中の周波数によって行う。
- (2) 操縦士が必要と判断した場合は、121.5 MHz か 243 MHz を使用してもよい。
- (3) 通信の設定が困難な場合は、あらゆる周波数での通信を試みる。
- (4) 121.5 MHz か 243 MHz の到達距離は見通し線以上の範囲のみ有効であるが、高々度で飛行中の航空機と通信が設定される可能性がある。

### 5. 救難調整本部

救難調整本部（RCC）とは捜索救難活動（SAR）を一元的に調整し、総合的判断によって救難調整活動を実施する機関である。

所在地 東京都大田区羽田空港 2-3-1 東京空港事務所

東京救難調整本部 電話 03-3747-0131（直通）

03-3747-0511（代表）内線 246・253

### 6. 緊急時連絡先

#### 1. 最寄りの空港事務所

各空港事務所の電話番号は、AIMJ（運輸省航空局監修・日本航空操縦士協会発行）の第11章に記載されているので参考とされたい。

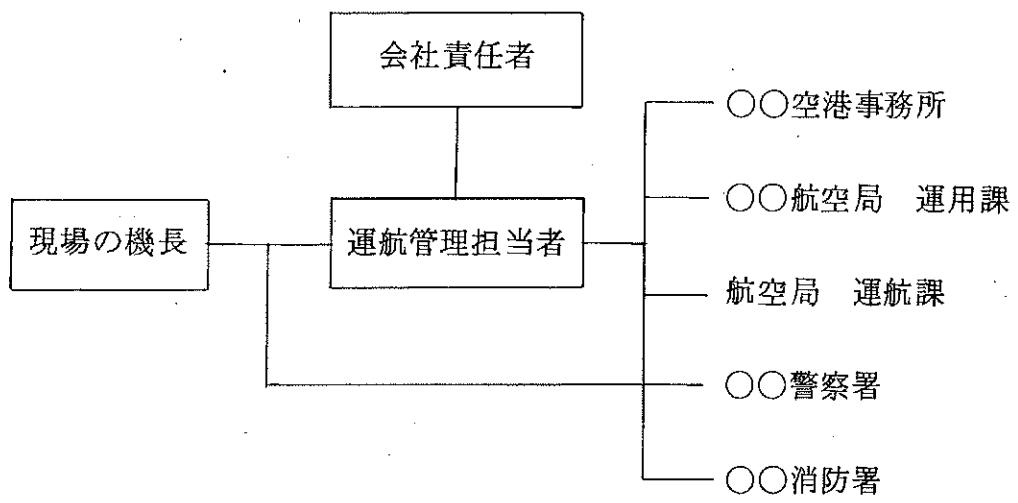
2. ① 東京航空局運用課 03-3213-0261 内線 415

② 大阪航空局運用課 06-843-1121 内線 441

3. 運輸省航空局運航課 03-3580-4479

4. 最寄りの警察署・消防署を調べて記載する。

5. 最寄りの医療機関を調べて記載する。



## 整備基準編

非事業用機（自家用機）の整備に関する現状は

- I 運航整備から重整備まで整備に関しては、自社で実施している。
- II 自社の能力の範囲内で実施できる整備（運航整備等）は、自社で実施するが、定期点検整備等については、事業者等に委託している。
- III 整備については、全面的に事業者等に委託している。

以上の様に3つの形態に大別することができる。

よって、以下に上記3つの形態に対応した整備に関する指針を示すので、このガイドラインを参考にして、それぞれ自社の整備の実態に応じた整備に関する基準を設定されることを推奨いたします。

第I部 運航整備から重整備まで整備に関しては、自社で実施している場合。

### 第1章 総則

#### 1.1 目的

航空機の整備に関する、実施基準であって、整備業務の実施にあたっての指針となるべきものである旨、記載されていること。

#### 1.2 適用

本整備基準の適用となる航空機型式、登録番号が記載されていること。

#### 1.3 整備の確認

航空機の整備又は、改造を実施した場合は、航空法第16条第1項及び第19条並びに航空法施行規則第24条及び第32条により、その航空機の有資格整備士の確認又は、必要に応じて航空局の検査を受けなければならない旨、記載されていること。

### 第2章 整備従事者

2.1 整備に従事する者が所属する社内の組織、各職制の職務の範囲等が記載されていること。

2.2 自社の使用する航空機（以下「自社機」という。）の型式に応じた有資格整備士を主基地および運航基地毎に、運航形態に応じて、必要人員を配置することが定められ、その具体的配置基準が記載されていること。

配置基準を定める際には、次の事を考慮すること。

航空機の出発態勢の最終確認は、やむを得ない場合を除き、もっぱら自社に勤務する整備従事者により行なわなければならない。

- 2.3 整備従事者の勤務が交替制の場合は、勤務の交替に当って業務の引継ぎが、確実に実施され責任が明確になるような引継ぎ要領が定められていること。

### 第3章 整備基地および施設

#### 3.1 整備基地

自社機に対して、自社が実施する整備の深度および回数に対応した整備基地を設け、その整備基地毎に実施する整備の深度、内容により整備基地としての格付けをするとともに主整備基地が定められていること。

#### 3.2 整備の施設

3.2.1 自社で実施する整備作業の深度、内容および回数に対応した、整備施設（格納庫）設備および器具等を保有し、各整備基地に配備することが定められているとともにその具体的配置基準が記載されていること。

3.2.2 整備施設、設備、および器具については、管理責任者を指名し、適切に管理する方法が定められていること。（特に計測機器については、精度管理の方法が定められていること。）

3.2.3 整備施設、設備および器具を、他社から借用する場合は、借用するものが適切なものであることを確認する方法が定められていること。

#### 3.3 予備部品

3.3.1 自社の運航および整備の形態に応じて、必要な予備部品を確保するための、予備部品保有基準が定められており、またそれら予備部品の各整備基地への配備基準が定められていること。

3.3.2 予備部品について、管理責任者を指名し、適切な保管および在庫管理等予備部品管理方法が定められていること。

3.3.3 他社より、予備部品を借用する場合は、借用する部品が自社機に対応する型式でかつ耐空性があることを確認する方法等、部品借用基準が定められていること。

### 第4章 整備の方法

4.1 機体および装備品等の製造社等が作成する整備に関する技術的資料（メンテナンス・マニュアル、オーバーホール・マニュアル等）に準拠して、更に自社の運航形態、整備経験等を加味して、適切な整備が実施できるように定めることが記載されていること。

#### 4.2 機体および装備品等の整備要目

4.2.1 機体構造について、整備対象部位毎に整備の方法及びその実施間隔が定められていること。

4.2.2 諸系統および装備品については、各々の系統および装備品毎に整備の方法および実施間隔が定められていること。限界使用時間および廃棄時間があるものについては、それら時間限界も定められていること。特に、発動機等航

空法施行規則第31条第1項の装備品については、告示時間に準拠して限界使用時間が定められていること。

4.2.3 その他の整備として、航空機を一定期間以上使用しない場合の保存整備等に関する事項が定められていること。

#### 4.3 機体および装備品等の整備の実施方法

4.2項で定めた整備要目に対応して、整備の具体的かつ詳細な実施方法が定められていること。機体構造については、それぞれの部位毎について実施する整備の深度（目視検査、非破壊検査等）、具体的に実施手順並びに、諸系統、装備品等については、分解検査、試験又は点検等具体的かつ詳細に整備の実施方法を定め、点検表、ワークシート等が作成されていること。

#### 4.4 整備管理

4.4.1 航空機の整備を的確に実施するために必要な、自社機の使用時間管理、装備品の時間／暦日管理、整備計画の作成／指示、整備作業の実施管理、航空局からの通達（耐空性改善通報等）による整備の管理等、整備に関する管理を適切に実施するため、整備管理担当者を指名し、的確に管理するための方法が定められていること。

#### 4.5 技術管理

機体および装備品等の製造者が発行する技術情報等を確実に入手し、航空機の品質を維持向上させるために必要な機材の改修、整備要目および整備の実施方法の設定、改訂等に関する処理要領を定める等、技術管理が的確に実施されるような体制、方法が確立されていること。

#### 4.6 整備の委託

機体および装備品等の整備を、他社に委託する場合の基本方針、委託先の選定基準および委託の条件が定められていること。この場合、委託は、自社機の品質を低下させるものであってはならない旨が基本方針のひとつとして定められていること。また、委託先の整備能力が自社の整備能力と同等以上でなければならない旨が選定基準のひとつとして定められていること。

委託した機体および装備品等を受領する際には、委託した作業が適切に実施されていることを確認する方法（領収検査等）が定められていること。

### 第5章 整備の記録

5.1 整備作業の結果が的確に把握できるように、整備作業に関して必要な様式（作業指示書、作業実施記録、装備品の良品タグ等）が定められていること。

5.2 整備の記録は、明確に記入され確実に処理されなければならない旨、記載されていること。整備の記録は、管理責任者を指名し、確実に整理保管されるようになっていること。整備の記録に関する各種様式の作成、改訂について、その手順が定められていること。

## 第6章 訓練

- 6.1 整備従事者に対して、技量の維持向上、新技術の取得、整備作業の遂行に必要な知識及び、能力を取得させるため、計画を立て訓練を実施しなければならない旨、記載されていること。
- 6.2 訓練を行う者は、訓練に必要な知識及び能力を有する者でなければならない、その資格要件、指名要領が定められていること。
- 6.3 訓練を自社で行うより他社に委託した方がより効果的である場合は、訓練を他社に委託することができる旨、記載されていること。

第II部 自社の能力の範囲内で実施できる整備（運航整備等）は、自社で実施するが、定時点検整備等（重整備等）については、事業者等に委託している場合。

## 第1章 総則

### 1.1 目的

航空機の整備に関する、実施基準であって、整備業務の実施にあたっての指針となるべきものである旨、記載されていること。

### 1.2 適用

本整備基準の適用となる航空機型式、登録番号が記載されていること。

### 1.3 整備の確認

航空機の整備又は、改造を実施した場合は、航空法第16条第1項及び第19条並びに航空法施行規則第24条及び第32条により、その航空機の有資格整備士の確認又は必要に応じて航空局の検査を受けなければならない旨、記載されていること。

### 1.4 整備の範囲

自社の能力の範囲内で実施出来る整備の範囲について定め、自社の能力を超える整備については、適切な事業者等に委託する基本方針が記載されていること。

## 第2章 整備従事者

第I部と同じ

## 第3章 整備基地及び施設

第I部と同じ

## 第4章 整備の方法

- 4.1 機体及び装備品等の製造者等が作成する整備に関する技術的資料（メンテナンス・マニュアル、オーバーホール・マニュアル等）に準拠して、更に自社運航形態、整備経験等を加味して、適切な整備が実施できるように定めることが

記載されていること。

- 4.2 整備要目、整備の実施方法については、整備を委託する事業者等が既に作成している整備要目、整備の実施方法との整合を図るため、これらを参考にして、自社の整備要目等が作成されていること。

また、自社の整備要目と整備委託先のそれとが異なる処がある場合は、自社の整備要目が優先する旨記載されていること。

#### 4.3 整備管理

自社の整備に必要な、使用時間管理、装備品の時間管理／暦日管理等整備に関する各種の管理を適切に実施するため、整備管理責任者を定めて確に管理する方法が定められていること。

#### 4.4 整備の委託

- 4.4.1 自社で実施する整備と、委託する整備について明確に区別されており、その責任範囲が記載されていること。

運航整備については、原則として、自社による実施体制が確保されていること。

- 4.4.2 整備委託先の選定基準が定められていること。

委託先が自社機と同型式機に対して十分な整備経験を有していることが選定基準の1つとして定められていること。

- 4.4.3 整備委託した機体及び装備品等を受領する際には、委託した作業が適切に実施されていることを確認する方法（領収検査等）が定められていること。

### 第5章から第6章

#### 第I部と同じ

### 第III部 整備については、全面的に事業者等に委託している場合。

1. 自社機の整備について、全面的に委託する場合には、整備委託する事業者等が、自社機と同型式機に対して十分な整備経験を有し、かつ自社機の運航形態、運航便数に対応した整備体制がとられることを保証できるものでなければならない。
2. 整備委託先事業者等が、既に作成している自社機と同型式に対応した整備規程等が自社機に適用される場合には、自社機の運航の状況が必要に応じて反映されていることが望ましい。
3. 整備を全面的に委託している場合であっても、運航者としては航空機の安全性確保の第一義的責任を有している。従って、自社機の状態を常に把握するために必要な情報を整備委託先から入手し、委託している整備作業が適切に実施されていることを確認する手順等、自社機を適切に管理する手順を定めておかなければならない。