

FAA Safety Briefing は、FAA が年 4 回発行している、ジェネラルアビエーション向けの、安全啓発マガジンです。
その最新号（Fall 2026）から、ジェネラルアビエーションの未来に向けての、FAA 長官のメッセージ、及び、ライトスポーツ航空機の改革 MOSAIC の記事を、以下に紹介させていただきます。
なお、英語のオリジナルのものは “FAA Safety Briefing” で検索すれば、誰でも、自由に見ることができます。

FAA 幹部からのメッセージ

FLYING INTO THE FUTURE

BRYAN BEDFORD, FAA 長官



未来へ羽ばたく

飛行訓練、医療搬送、ビジネス旅行などの、ジェネラルアビエーションはアメリカの航空の真の基盤となるものです。この業界で 30 年以上パイロットとして働いてきた私は、私たちが共有する責任の重さを、身をもって知っています。

数百人の乗客を乗せて飛行する場合でも、軽飛行機で単独飛行する場合でも、空の安全を守ることは神聖な責務です。

私たちの安全記録は確固たるものです。2025 年度は、FAA が 2009 年に集計を開始して以来、ジェネラルアビエーションの死亡事故率が最低となりました。2026 年度はさらに低くなると予想されています。しかし、安全は目的地ではなく、継続的な改善を必要とすることは誰もが知っています。事故が 1 件、ニアミスが 1 件でも多すぎます。飛行の未来を確保するためには、安全対策が空域を変革する急速な技術変化を上回るように、常に進化し続けなければなりません。

その良い例が、画期的な **MOSAIC 規則**です。昨年 7 月、MOSAIC 規則の最終段階が発効し、新しい Part22 規則と、改訂されたライトスポーツカテゴリー航空機の認証が導入されました。この変化により、ライトスポーツ航空機の製造と認証の方法が近代化され、レクリエーション飛行、訓練、特殊運用向けの、より安全で、より高度で、より手頃な価格の新世代航空機への道が開かれています。

昨年の夏にはジェネラルアビエーションパイロット向けの、**モバイルクリアランスアプリケーション** もリリースしました。パイロットは、従来の音声による無線送信に頼る代わりに、スマートフォンやタブレットを使用して、管制塔に連絡することなく、デジタルテキストベースのシステムを通じてクリアランスを要求できます。モバイルクリアランスは、読み上げエラーの可能性を減らし、管制官とパイロットの状況認識を向上させます。

また、今日の様々な方法が、明日の混雑した空では通用しなくなることもわかっています。そのため、FAA は数十年来で最も重要な近代化を進めています。

更に、私たちは、事故が起きた後に何が問題であったかを調べる受け身の姿勢から、機械学習の利用によって、事故が起こる前にジェネラルアビエーションの安全リスクを特定する予測的な姿勢へとシフトしています。

安全データの統合とデータ分析の活用

この変革の中心となるのは、新設の、航空安全管理室（ASM：Aviation Safety Management）です。

ASM は、FAA 全体にわたる調整されたリスク管理戦略を主導します。この統一された構造により、危険の特定、リスク、分析、軽減をリアルタイムで追跡し、安全データの真の可能性を引き出すことができます。

予測的な安全性には、最先端のツールも必要です。現在、FAA は、NAS（National Airspace System）全体で生成される膨大な量のデータをマイニングするために、スーパーインテリジェンス（SI）と高度な機械学習を積極的に統合しています。

SI 対応分析を使用して、ヘリコプターが混雑した空域で主要な到着および出発ルートと日常的に交差する混雑した用途の空港を評価しました。 SI モデルは、人間の視覚だけでは不十分な複雑な環境において、視覚分離に体系的かつ歴史的に依存してきたことを明らかにしました。

以前は、何千もの日常業務にわたるこれらの傾向を分析するには、FAA の安全アナリストが数か月以上かかっていました。今では、ほぼリアルタイムで実行できます。これは、空域を管理する方法の根本的なデータ駆動型再設計です。SI は人間の判断に取って代わるものではありません。それはそれを増幅させ、より迅速に、より良い政策決定や空域に関する決定を下すのに役立ちます。

基盤の近代化

テクノロジーの価値は、それを支えるインフラの質に左右されます。ジェネラルアビエーション向けパイロットプロジェクトにおいて、これは、AI の取り組みと、近代化された航空交通管制システムを組み合わせることを意味します。このシステムは、より精度の高いデータ、より信頼性の高い通信、そして管制空域内におけるより円滑な移動を実現するよう設計されています。

現代的で強靭なデータアーキテクチャを構築することで、管制官および彼らに頼るパイロットの双方が、安全な運航に必要な高速データツールを確実に利用できるようにします。今後 10 年間に待ち受ける課題――すなわち、民間による宇宙打ち上げの増加、無人航空機、そして次世代の航空モビリティ（AAM）を、私たちがすでに共有している空域にいかに統合していくかという課題――は、私たちに進化を求めています。電動垂直離着陸機（eVTOL）が実環境での試験飛行を行う中、私たちは、それらを既存の低高度の空域環境へと安全に組み込んでいくことに注力しています。

私たちは FAA を「予測的インテリジェンス」の時代へと移行させています。これは、滑走路を離陸した瞬間から、駐機して機体を固定するその瞬間まで、すべてのパイロット、乗客、そして航空機を守るという、我々の最も神聖な約束を果たすためです。

bit.ly/m/FAASB
www.faa.gov/Safety_Briefing



FAA Safety Briefing　Fall 2026

ライトスポーツ航空機 MOSAIC とは

By Tom Hoffmann

本稿は、FAA によるライトスポーツ航空機規制の抜本的見直しの“MOSAIC”（Modernization of Special Airworthiness Certification）について、すべての航空機操縦者が知っておくべきことの要約を示すものです。

最初に、航空に関する簡単な質問です。

- 重量制限がなくて、これまで以上に速く、遠くまで飛ぶことができるものは何でしょう？
- これまでは 1 種類しか認められていなかったエンジンについて、レシプロ、電動、あるいはハイブリッドなど、あらゆるタイプの搭載が可能となったものは何でしょう？
- スポーツパイロットが夜間飛行やヘリコプターの操縦を行ったり、新たなレクリエーション飛行の機会に挑戦したりすることを可能にするものは何でしょう？
- ライトスポーツ航空機の整備士に対し、これまで以上に多くの機体の整備を可能にする新たな権限を与えるものは何でしょう？

ここに述べる内容は、FAA による MOSAIC に関する最終規則です。工業界やジェネラルアビエーション界から長く待ち望まれていたこの MOSAIC は、航空および航空従事者の変化するニーズに対応するために規制を更新・拡充し、将来の成長と改革を促進するものです。この規則は、ジェネラルアビエーションの安全性向上、利用のしやすさの改善、費用の低減といった形で業界に好影響をもたらしていますが、その広範な変更内容ゆえに、新規則の下で航空従事者が何を行うことができて、何が行えないのかについて多くの疑問も生じています。MOSAIC が本格的に施行された現在は、この規則の詳細や、その変更がより広範なジェネラルアビエーション界にもたらす意味について、改めて検討する好機と言えるでしょう。

2026.10.19　JAPA 運航技術委員会　奥貫 博

ライトスポーツ 2.0（MOSAIC による LSA の新規格）

FAA は、ライトスポーツ・カテゴリー航空機の設計、製造、耐空性証明、運航、整備、および改造に関する規則を改正するため、2025 年 7 月に MOSAIC（Modernization of Special Airworthiness Certification：特別耐空性証明の近代化）の最終規則を公布しました。2004 年に制定されたライトスポーツ規則を基盤としつつ、MOSAIC は以下の主要分野において規制を大幅に拡大・変更するものです。

- ライトスポーツ・カテゴリー航空機（LSA）の認証
- スポーツパイロットの資格および操縦可能な航空機
- Part 91 に基づく運航
- ライトスポーツ・リペアマン（LSR：整備技術者）
- LSA およびエクスペリメンタル自作航空機の整備

それでは、MOSAIC の目的や意図を理解する一助として、その背景を振り返ってみましょう。

MOSAIC 制定の背景

2004 年に導入された「スポーツパイロット規則」は、飛行訓練から免許取得に至るまでの期間を短縮する新たな道を開き、ライトスポーツ航空機 LSA という航空機の区分を確立したという点で画期的なものでした。しかし、同規則が LSA に課した重量や性能に関する制限は、以降 20 年間で急速に進化を遂げた安全向上技術の導入を間接的に妨げる要因となっていました。2004 年の規則では、LSA の要件として、重量 1,320 ポンド以下、速度 120 ノット以下という上限が設けられていたほか、昼間の有視界飛行（VFR）に限る、固定脚や固定ピッチプロペラの使用、最大 2 座席までとの制限も課されていました。今日、複合材、高度なアビオニクスや自動操縦システム、ハイブリッド推進技術といった技術の進歩により、こうした規則を見直す必要性が浮き彫りになっています。

> MOSAIC は、航空および航空従事者の変化するニーズに対応するために、LSA に関する規制を更新・拡充し、将来の成長と改革を促進します。

こうした状況が、スポーツパイロットがより安全で健全な航空機を利用できるようにするための、新たな規則策定のきっかけとなりました。FAA は、詳細な仕様を規定する従来の手法ではなく、性能に基づく基準の採用で、安全性の向上を図ると同時に、設計上の柔軟性をもたらし、新型機のコスト低減を促進することが可能になりました。更に、認証基準の対象外の「エクスペリメンタル自作航空機(E-AB)」のようなリスクの高い機体から、FAA の認証を受けた工場生産の LSA へと、スポーツパイロットの関心を誘導できるという利点もあります。

MOSAIC の策定においてもう一つの重要な要素となったのは、FAA の「安全性の継続維持」の指針でした。これは、運航上の権限やリスクに見合った規制上の監督体制や安全基準を定めるための基本原則です。MOSAIC の目標の一つは、ライトスポーツ航空機 LSA の運航権限や認証要件を、安全性の継続における位置づけにふさわしいものにすることでした。このアプローチに基づき、FAA は「航空機の総重量が本質的にリスクを決定づけるわけではない」と判断し、代わりに失速速度を基準とした「性能ベースの指標」へと方針を転換しました。また FAA は、スポーツパイロットの権限と LSA の認証要件（制限事項）を切り離す必要性も認識していました。MOSAIC 以前は、ライトスポーツ・エアクラフトの定義（14CFR PART1）において、LSA の認証、スポーツパイロットの権限、およびライトスポーツ・リペアマン（整備士）の権限に対し、一律の性能制限が設けられていました。MOSAIC によってこの定義が撤廃されたことで、FAA はこれら 3 つの分野それぞれに適切な形で、権限や制限事項を個別に調整できるようになりました。
この取り組みは複雑なものであったため、その詳細を整理・調整するには当然ながら相応の時間を要することとなりました。



MOSAIC により、スポーツパイロットは、セスナ 172 のようなノーマルカテゴリー機、LSA、エクスペリメンタル航空機などの、より幅広い種類の航空機を操縦できるようになりました。



「既存の訓練、試験、および認証要件の枠組みの中で、スポーツパイロットが操縦できる航空機の範囲をどこまで拡大できるかを見極めることが課題でした」と、FAA のジェネラルアビエーション・コマーシャル航空部門および MOSAIC の、特別耐空性認証の近代化規則策定チームに所属する航空安全検査官、Marsel Bernard 氏は語ります。「これを実現し、我々の目標を達成するためには、Part 61 や Part 21 の変更に加え、新たな Part 22 の制定など、数多くの規則や規定を改定する必要がありました。」

規制の変更に伴い、FAA や一般の人々からの理解と支持を得るための様々な安全分析も実施されました。最終決定までに 8 年近くを要し、文書の総ページ数は 717 ページにも及びましたが、MOSAIC には、この航空分野に関心を持つ数千人の航空従事者の負担を大幅に軽減し、さらなる普及・成長やイノベーションを促進する可能性があります。それでは、その詳細を詳しく見ていきましょう。

MOSAICの認証基準では、LSAに関する従来の制限事項のいくつかが撤廃され、現在では重量、エンジンやプロペラのタイプ・数、および降着装置のタイプについて、あらゆる仕様が認められるようになっています。

航空機の認証

MOSAIC の下で新たに拡大された LSA の区分では、あらゆる種類の航空機が対象となります。これには、飛行機、グライダー、体重移動・コントロール機、動力パラシュート、ヘリコプター、ジャイロプレーンに加え、eVTOL（電動垂直離着陸）回転翼機やパワード・リフト機などが含まれます。これまでの LSA の区分での認証対象外であった気球、ブリンプ（軟式飛行船）、飛行船といった「空気より軽い航空機（LTA）」も、今後は LSA として認証を受けることが可能になります。MOSAIC は、LSA 認証における性能制限を大幅に緩和します。具体的には、飛行機の Vso（フラップ展開時の最大失速速度）の変更（飛行機の場合、現在は 61 ノット）、座席数の 2 席から 4 席への増加（飛行機のみ）、そしてバナー牽引や航空写真撮影といった低リスクの航空業務への LSA の用途拡大などが挙げられます。また、MOSAIC の認証基準では LSA に対する従来の制限事項のいくつかが撤廃され、重量、エンジンの種類や数、プロペラの数、着陸装置の形式について、あらゆる仕様が認められるようになります。

これらの変更は重要な改善と見なされてますが、パイロットは依然として求められる安全要件を認識しておく必要があります。スポーツパイロットが操縦可能な航空機に適用される新しい

失速速度の制限は、その航空機の当初の型式証明（または認定）の内容と整合している必要があります。つまり、失速速度を低下させるための後付けの改造は、資格要件を満たすための変更としては認められません。同様に、スポーツパイロット向けの要件に適合させるために航空機から座席を取り外すことも許可されていません。

新しい LSA の認証手続きにおいては、従来より、FAA の要件をどのように満たすかを詳述した「合意規格（consensus standards）」に適合していることを製造者が確約する宣言書の提出が求められてきました。しかし MOSAIC の、LSA に関する近代化・簡素化規則の導入に伴い、業界は LSA に関する合意規格を全面的に刷新しました。この新しい規格では、14 CFR Part 22 で新たに定められた設計、製造、および耐空性に関する要件を製造者がどのように満たすかが規定されています。FAA は 2026 年 7 月 16 日付の連邦官報（bit.ly/4hD2FON）を通じてこれらの規格を承認しました。これは、7 月 24 日に規格が正式発効する前の最終段階となる手続きでした。

MOSAIC の最終的な発効日を EAA の「AirVenture 2026」の開催期間と合わせたことは、ジェネラルアビエーション界にとって、新規則がもたらす影響を直接確認する絶好の機会となりました。イベント期間中、複数の製造者が MOSAIC 適合航空機の設計を発表しました。これらは、新たに拡大された（要件や運用範囲の）利点を活用することを意図したものです。



LSA は、優れた性能を発揮しつつ、同等の「Part 23」認証機に比べて価格が大幅に抑えられており、次世代の多様な航空機タイプを体現する存在です。その具体例としては、Cosmic Aerospace 社の 4 人乗り・6 モーター電動機、Sling Aircraft 社の双発機、Textron Pipistrel 社の 2 人乗り IFR（計器飛行方式）訓練機などが挙げられます。また EAA（全米エクスペリメンタル航空機協会）は、AirVenture（エアベンチャー）の会場において、MOSAIC 規則に基づいて製造された航空機（Van's RV-12）の初号機が引き渡されたことを誇りを持って祝いました。

LSA の認証要件緩和による主なメリットは以下の通りです。

- オプションの安全装備を組み込める設計の柔軟性による安全性の向上
- より多くの乗客、貨物、燃料を搭載可能な、実用性と性能に優れた航空機の実現
- 重量制限に縛られない、より堅牢な設計の採用
- エンジン、プロペラ、降着装置に関する柔軟性の拡大
- 新しい推進システムへの対応による技術革新の促進
- 所有者、訓練事業者、整備事業者におけるコストの低減

スポーツパイロットの認定

MOSAIC は主にライトスポーツ・カテゴリー航空機の認定に重点を置いていますが、スポーツパイロットの認定や訓練の側面にも注目すべき影響を及ぼしています。最大の変更点は、スポーツパイロットが操縦を許可される航空機の種類です。前述の通り、FAA は従来の LSA の定義を廃止し、14 CFR の 61.316 において新たな設計および性能の制限を採用することで、スポーツパイロットの操縦権限の範囲内となる航空機の基準を定めました。このセクションでは、航空機の重量や対気速度の制限が撤廃されたほか、あらゆる種類の動力装置（ターボジェットを除く）の使用、引き込み脚や可変ピッチプロペラを備えた航空機の使用、および搭乗者を 2 名に制限した状態での 4 座席機の使用が許可されています。また、エンジン停止時に制御された降下を行える能力を持つことが航空機に求められています。



ライトスポーツ航空機、LSA という共通の定義を基準にしなくなったため、航空機の認証と操縦士の認証がどのように切り離されたのかを理解するには、ある程度の学習が必要です、とバーナード氏は語ります。同氏は、LSA として認証された多発機を操縦できると考えるスポーツパイロットがいるかもしれないと指摘し、「実際にはそうではありません」と明言します。「多発機やパワード・リフト機であっても、ライトスポーツ・カテゴリーの航空機として認証される可能性はありますが、スポーツパイロットには多発機やパワード・リフト機を操縦する資格（特権）は認められていません」。多発機を操縦するには、より上位の操縦士資格が必要です。バーナード氏は、「ライトスポーツパイロット資格」ではなく、あくまで「スポーツパイロット資格」であることを覚えておくのが有益だと付け加えます。

とはいえ、設計や性能に関する制限が変更されたことで、MOSAIC の下では、スポーツパイロットが操縦できる航空機の選択肢が大幅に広がりました。これには、ノーマル・カテゴリー（Part 23）、LSA、そして EAB（エクスペリメンタル空機）などが含まれます。
操縦士資格に関して混乱を招きやすいもう一つの点は、スポーツパイロットに対するカテゴリーやクラスの操縦資格（特権）が、「レーティング（限定事項）」ではなく、ログブックへの「エンドースメント」によって付与されるという点です。



設計や性能制限に関する変更のおかげで、MOSAIC はスポーツパイロットが操縦できる航空機の選択肢を大幅に広げ、ノーマル耐空証明機、LSA、EAB 機といった、幅広いカテゴリーの機体を利用可能にしました。

「スポーツパイロットが実技試験を受ける際、試験官はログブックに、陸上単発機、グライダー、あるいはジャイロプレーンを操縦できるというエンドースメント（裏書き）を行います」とバーナード氏は説明します。「実技試験に合格して『レーティング（資格区分）』を取得することに慣れているパイロットにとって、これは新しい概念と言えるでしょう。ここでは『レーティング』ではなく、あくまで、エンドースメントとして『操縦の特権』が付与される形になるからです。」

MOSAIC の下で新たに拡大された特権（夜間飛行や、定速プロペラおよび／または引込脚を備えた航空機の操縦など）を行使するスポーツパイロットにとっても、エンドースメントは重要な役割を果たします。このエンドースメント要件は、スポーツパイロットの教官にも適用されます。夜間飛行の特権については 3 時間の夜間訓練が必要ですが、過去の夜間飛行経験を算入することも認められています。なお、夜間飛行（または夜間飛行の指導）を行うスポーツパイロットや教官は、有効な FAA 航空身体検査証明書を所持しているか、あるいは BasicMed の要件を満たしている必要があります。夜間飛行を行わない場合、スポーツパイロットの特権を行使するパイロットは、過去に航空身体検査証明を拒否または取り消されたことがなく、かつ自己申告による健康状態の確認を行っていれば、有効な自動車運転免許証をもって身体検査要件を満たすことができます。
また、FAA はスポーツパイロット向けに、回転翼機（ヘリコプター）の操縦特権を新たに追加しました。ただし、そのヘリコプターは、製造者による「簡素化された飛行操縦装置（SFC：Simplified Flight Controls）」の認定を受けている必要があります。現時点では SFC 認定を受けた LSA のヘリコプターは製造されていませんが、近い将来の登場が期待されています。

スポーツパイロットの訓練および資格取得、特に飛行教官の制限事項や SFC(Simplified Flight Controls)エンドースメント）に関する詳細については、FAA アドバイザリー・サーキュラー AC61-146 (bit.ly/MOSAIC_Cert_Ops) および運航者向け情報 26006 (bit.ly/InFO26006) をご参照ください。

運航上の変更点

MOSAIC は、スポーツパイロットがより大型で高度な航空機を操縦できるようにするだけでなく、Part 91 に基づく運航に関して、いくつかの注目すべき変更も導入します。
特筆すべき点として、コマーシャルパイロットは LSA（軽スポーツ航空機）を使用し、報酬や賃料を伴う限定的な航空業務（航空写真撮影、パイプラインの巡回監視、バナー牽引など）を行うことが可能になります（14 CFR 91.327 条を参照：bit.ly/14CFR91-327）。ただし、報酬を伴う貨物や旅客の輸送は認められません。LSA 製造者は、実施される航空業務の種類に関する合意規格への適合を宣言し、その要件をパイロット操作ハンドブック（POH）に記載する必要があります。
MOSAIC に基づくその他の運航上の変更点として、FAA は、人口密集地域上空を飛行するエクスペリメンタル航空機に対し、離着陸時だけでなく飛行の全段階に及ぶ運航制限を課すことができるようになります。また、MOSAIC は、修理、

整備、保管、または公的航空機としての運航に伴う機体移動（リポジショニング）を目的として、元軍用機を運航するための新たな「エクスペリメンタル」区分を設けます。さらに、FAAは優先通行権（ライト・オブ・ウェイ）に関する規則を改定し、非伝統的な推進方式を採用する航空機を含む、より多くの種類の航空機を対象に加えました。

整備士及び LSA 修理技術者

最後の重要なポイントは、MOSAIC が整備担当者に及ぼす影響です。特に注目すべき変更点として、LSA 修理技術者 LSR（Light-Sport Repairman）の業務権限と訓練に関するものがあります。まず、適切な訓練を受けることで、LSR が整備可能な航空機の種類の幅が大幅に広がります。これは、ライトスポーツ航空機に対して、性能に基づく新たな基準が導入されるためです。



MOSAIC は LSR（LSA 修理技術者）が整備可能な航空機の種類を大幅に拡大します。ただし権限の範囲には全ての EAB（エクスペリメンタルカテゴリー）航空機が含まれるわけではありません。LSR が耐空性確認検査（コンディション・インスペクション）を実施できるかどうかは、航空機の運航制限事項によって決まります。

もう一つの大きな変更点は、LSR（LSA 修理技術者）が EAB（エクスペリメンタルカテゴリー）航空機の年次状態検査を実施できるようになったことです（14 CFR 21.191 条：bit.ly/14CFR21-191）。FAA の航空機整備部門および MOSAIC 規則策定チームに所属する耐空性担当航空安全検査官の Tanya・Glines 氏は、「これは航空機の所有者や整備士の立場から見て、極めて重要なことです」と述べています。

この変更は、当初の規則制定案（NPRM）には含まれていませんでしたが、一般からの広範な意見を受けて検討されたものです。

「FAA は寄せられた意見を検討し、過去の規則を調査した上で、『安全性の継続維持（safety continuum）』という概念を適用しました。そうして策定された解決策は、業界にとって前向きな進展として受け止められています」と Glines 氏は付け加えます。ただし同氏は、LSR（LSA 修理技術者）が検査を実施できるよう、航空機の運用制限事項（Operating Limitations）にその旨が規定されているか確認するよう所有者に注意を促しています。

MOSAIC によるその他の重要な利点としては、軽微な改造や修理に対してメーカーの承認を必要とする要件が撤廃されたことや、メーカー発行の安全指示（Safety Directives）への準拠が「義務」ではなく「推奨」事項となったことが挙げられます。

訓練の面では、整備（Maintenance）資格向けの LSR 訓練コースが、従来の「時間数ベース」から「能力（パフォーマンス）ベース」へと変更されました。この新しいコースでは、整備士向けの航空従事者技能証明基準（ACS）から適切な内容が取り入れられています。尚、検査（Inspection）資格向けの LSR 訓練については、従来通り 16 時間の受講要件が維持されています。

Glines 氏によれば、MOSAIC による変更点はジェネラルアビエーション（GA）の整備界から非常に好意的に受け止められていますが、一部には依然として混乱も見られるとのことです。「『ノーマルカテゴリー』の航空機を LSA として再認証し、自分で整備を行えるようにするにはどうすればよいか、という問い合わせを多くいただきます」と Glines 氏は語ります。「端的に言えば、それは不可能です」。さらに、検査資格または整備資格を持つ LSR の権限は、たとえスポーツパイロットが操縦可能な航空機であっても、ノーマルカテゴリーの航空機には適用されません。

リペアマン（修理技術者）資格の取得要件、訓練および認証の条件、権限の範囲などに関する詳細は、faa.gov/repairmen で確認できます。同ページには、MOSAIC に関連する変更点や具体的な事例を解説した、役立つ FAQ（よくある質問）セクションも掲載されています。

MOSAIC の重要性

MOSAIC が本格的に施行され、一般の人々もこの規制緩和がもたらす数多くの恩恵を実際に実感し始めています。

FAA の航空機認証局に所属し、MOSAIC 規則策定チームのリーダーを務める航空安全検査官の Jim Newberger 氏は、「これまでに寄せられた反応は驚くほど好意的です」と語ります。同氏は Bernard ド氏や Glines 氏と共に、航空イベントでのプレゼンテーションや一般参加者との対話を通じて、数多くの変更点について航空関係者への周知・啓発に積極的に取り組んできました。

「これはレクリエーション航空分野全体にとって素晴らしい成果です」と Newberger 氏は述べます。「業界のパートナーがこ

の規制拡大の構想を形にするのを支援し、一方で FAA の規則策定チームは、1,300 件を超える一般からの意見（パブリックコメント）に丁寧に対応しながら、提案および最終規則の策定に尽力しました。一般の方々からの意見は本当に大きな意味を持ち、最終的な規則の内容に多大な影響を与えました」と彼は付け加えます。また、Newberger 氏は、LSA 認証に関する 50 以上の新しい合意規格を策定し、FAA の承認を取り付けた ASTM の LSA 委員会についてもその功績を称えました。「こうした協力的な取り組みのすべてが、レクリエーション航空の刺激的な新時代の幕開けを後押ししているのです。」

MOSAIC は、スポーツ・アビエーションにおける、ここ数十年で最も重要なアップデートを意味します。

実際、MOSAIC はスポーツ航空に関する規制において、ここ数十年で最も重要な変更をもたらすものです。この新規則の恩恵を受けるのはスポーツパイロットだけではありません。その影響は、航空業界全体に広く及びます。手続きの簡素化や煩雑な規制の削減を通じて、MOSAIC は航空分野のあらゆる領域でイノベーションと効率化を促進します。規制上の制約が緩和されることで、メーカーは、すべてのジェネラルアビエーションパイロットに向けて、より健全で高性能、かつ手頃な価格の航空機を設計できるようになります。また、MOSAIC は航空機の稼働率向上を目指すフライトスクールや、新たな収益源を求める運航事業者にとって大きなメリットをもたらすほか、フライングクラブの保有機材の統一を容易にし、さらには健康上の理由で通常の操縦資格の維持が困難なプライベートパイロットに対し、スポーツ飛行の特権の下で飛行を継続するという現実的な選択肢を提供します。こうした波及効果は、MOSAIC が単にライトスポーツ航空の枠にとどまらず、より広範な航空宇宙業界のあり方をも変革し得る可能性を裏付けています。

Tom Hoffmann 氏は、『FAA Safety Briefing』の編集者です。同氏は事業用操縦士の資格および A&P（機体・発動機）整備士の資格を保有しています。

詳細はこちらを参照ください。
FAA の MOSAIC に関するページ：
faa.gov/aircraft/MOSAIC

FAA Safety Briefing, Fall 2026
Mastering MOSAIC , by Tom Hoffmann