

平成元年 12 月 1 日制定（空航第 769 号、空検第 928 号）
平成 2 年 3 月 30 日一部改正（空航第 246 号、空検第 328 号）
平成 7 年 3 月 6 日一部改正（空航第 31 号、空機第 53 号）
平成 12 年 1 月 31 日一部改正（空航第 92 号、空機第 89 号）
平成 21 年 10 月 26 日一部改正（国空航第 568 号、国空機第 639 号）
平成 23 年 6 月 30 日一部改正（国空航第 516 号、国空機第 280 号）
平成 24 年 3 月 30 日一部改正（国空航第 163 号、国空機第 179 号）
平成 24 年 12 月 27 日一部改正（国空航第 749 号、国空機第 1055 号）
平成 28 年 12 月 28 日一部改正（国空航第 7992 号、国空機第 7233 号）
平成 29 年 2 月 14 日一部改正（国空航第 9564 号、国空機第 8442 号）
令和 2 年 9 月 30 日一部改正（国空航第 1904 号、国空機第 636 号）

サーキュラー

国土交通省航空局安全部長

件名：本邦航空運送事業者が行う航空運送事業に使用される大型飛行機に係る装備等の要件

本邦航空運送事業者が行う航空運送事業に使用される大型飛行機（乗客用座席 30 席を超える飛行機又は最大有償搭載量が 34 トンを超える飛行機）の乗客の安全を確保するための装備品等に関し、事業計画等の審査は航空法施行規則で規定されるものに加え、次の要件によることとする。

なお、本要件に適合させることが適當でない場合又は他の方法により同等の安全性が確保される場合には、安全部長の承認を得て他の方法によることができる。

1. 飛行機の計器及び装備品

1-1 別に規定する場合を除き、本通達の計器及び装備品の要件は、航空運送事業の用に供する大型飛行機による全ての運航に適用する。

1-2 本要件により要求される計器及び装備品は、航空局の承認（型式証明、追加型式設計承認、型式承認、仕様承認等）を受けたものであり、耐空性の要件に従って装備しなければならない。

1-3 各対気速度指示計は、ノットにより較正しなければならない。掲示板に記載される対気速度限界その他の限界事項はノット表示でなければならない。

1-4 航空運送事業者は、1-4-1 及び 1-4-2 の計器及び装備品が作動可能な状態でなければ飛行機を離陸させてはならない。ただし、本通達により要求される計器若しくは装備品が飛行中に不作動となった場合、又は当該計器若しくは装備品が不作動の状態で飛行機を離陸させる場合には、運航規程に従うこと。

1－4－1 当該飛行機の型式証明において耐空性の要件に適合するために要求される計器並びに装備品及び次の規定により要求される着陸装置の音声警報装置

1－4－1－1 平成15年8月29日時点において有効であった耐空性審査要領第III部4-4-5の要件に適合する場合を除き、飛行機は、次に掲げる状態において連続して作動する着陸装置用音声警報装置を備えなければならない。

a 進入のフラップ位置を有する飛行機にあっては、フラップが飛行規程における進入復行形態の最大下げ位置を超えて下げられ、かつ着陸装置が完全に下げ位置に固定されていない状態

b 進入復行のフラップ位置を有しない飛行機にあっては、着陸装置の下げ操作が通常行われるフラップ位置を超えてフラップが下げられ、かつ着陸装置が完全に下げ位置に固定されていない状態

1－4－1－2 前項により要求される警報装置は、次の各項の規定に適合しなければならない。

a 手動停止を有しなくてもよい。

b スロットルと連動して作動する音声警報装置に加え、耐空性要件に従って装備されなければならない。

c 音声警報装置を含めて、スロットルにより作動する装置の一部を使用してもよい。

1－4－1－3 フラップ位置感知装置は飛行機の適切な場所に装備することができる。

1－4－2 全ての運航に適用される2.から14.の計器並びに装備品及び特定の運航に必要となる15.から24.の計器並びに装備品であって、1－4－1により要求されていないもの

2. 飛行計器及び航法計器

2－1 飛行機は、次に掲げる飛行計器及び航法計器を備えなければならない。

2－1－1 ピト一管凍結防止装置付速度計

2－1－2 精密高度計

2－1－3 秒刻み時計

2－1－4 外気温度計

2－1－5 ジャイロ式姿勢指示器

2－1－6 外滑り・内滑り計を備えたジャイロ式旋回計（ターン・アンド・バンク・インジケーター）。ただし、2－1－11により360度のピッチ及びロールの範囲に使用できる第3の姿勢指示器を備える場合には、外滑り・内滑り計のみを備えればよい。

2－1－7 ジャイロ式方向指示器

2－1－8 磁気コンパス

2－1－9 昇降計

2－1－10 次に掲げる飛行機は、操縦席で使用される2式のジャイロ式姿勢指示器の他に、2－1－11に従って第3の同装置を備えること。

a ターボジェット発動機を装備した各飛行機

b ターボプロップ発動機を装備した飛行機であって客席数（ただし、乗務員用座席を除く。）が30席を超える最大有償搭載量が34トンを超えるもの

2-1-11 2-1-10により要求される場合、次の規定に適合する第3のジャイロ式姿勢指示器を備えること。

- a 発電装置から独立した動力源により駆動すること
- b 発電装置が完全に不作動状態となった後、最低30分間信頼性のある作動が継続すること
- c 他の姿勢指示器から独立して動作すること
- d 発電装置が完全に不作動状態となった後、選択することなく動作すること
- e 計器パネル上において、各操縦士の席から明確な視認性及び操作性が得られる位置に搭載されること
- f 運航の全てのフェーズの間、適切に照明されること

3. 動力装置計器

3-1 飛行機は次に掲げる動力装置計器を備えなければならない。なお、タービン発動機を装備した飛行機について、同等の安全性が確保される場合には他の計器を装備することができる。耐空性審査要領第III部6-1-3に適合する場合は同等の安全性が確保されるものとみなす。

3-1-1 各発動機の気化器空気温度計

3-1-2 各空冷発動機のシリンダ・ヘッド温度計

3-1-3 各発動機の燃料圧力計

3-1-4 自動的に混合気を調整する機能を備えていない各発動機の燃料流量計又は燃料混合計

3-1-5 使用される各燃料タンクの燃料の量を指示する装置

3-1-6 各発動機の吸気圧力計

3-1-7 各発動機の滑油圧力計

3-1-8 滑油移送又は予備滑油供給系統を装備する場合には各滑油タンクに対する滑油油量計

3-1-9 各発動機の滑油温度計

3-1-10 各発動機の回転計

3-1-11 各発動機について独立した燃料圧力警報装置又は主警報装置より個々の警報回路を分離する手段を有する全発動機の主警報装置

3-1-12 各逆ピッチ・プロペラについてプロペラが逆ピッチになったことを操縦士に示す装置であって、次の各項に適合するもの

- a 当該装置は、通常のローピッチ・ストップ位置とフル・リバース・ピッチの間のリバース・サイクルの任意の位置で作動すればよい。ただし、通常のローピッチ・ストップ位置以上にあるときは指示をしなくてもよい。

- b 指示の受感部は、プロペラの羽根角により作動するものか、又はこれを直接に感知す

るものでなければならない。

4. 洗面所の防火

4-1 旅客を運送する飛行機は、操縦室内警報灯若しくは客室乗務員が直ちに認知できる客室内警報灯若しくは客室内音声警報機を有する煙探知器又はこれと同等なものを洗面所に備えなければならない。客室内警報灯又は客室内音声警報機を備える場合は飛行の各段階における客室乗務員の客室内の位置を考慮に入れなければならない。

4-2 旅客を運送する飛行機は、洗面所内にあるタオル、紙その他のごみを収納する容器に、備え付けの消火装置を備えなければならない。備え付けの消火装置は、ごみ収納容器内で火災が発生した場合、当該容器内に自動的に消火剤を放出するよう設計されていなければならない。

また、最初の耐空証明が平成23年12月31日以後になされた飛行機にあっては、消火剤は、オゾン層を破壊する物質に関するモントリオール議定書(2009年第8改訂)の附属書AグループIIに掲げる物質以外のものであること。

5. 非常用装備品

5-1 一般 飛行機は、5. 及び6. に掲げられている非常用装備品及び非常用装置を備えなければならない。

5-2 5. 及び6. に掲げられている非常用装備品及び非常用装置は次の要件に適合するものでなければならない。

5-2-1 常時使用可能な状態に維持し、また、非常時に適正な機能を確保するため、定期的な点検方法を整備規程に定めなければならない。

5-2-2 乗務員が容易に到達できる場所に備えなければならない。また、客室内の非常用装備品及び非常用装置については、乗客も容易に到達できる場所に備えなければならない。

5-2-3 明瞭に識別され、その使用方法が自明なものを除き、使用方法を明瞭に表示しなければならない。

5-2-4 コンパートメント又は収納容器に入れた状態で装備される場合、コンパートメント又は収納容器に内容物の名称を表示しなければならない。検査期限が定められているものについてはコンパートメント、収納容器又は内容物自身に最近の検査日を表示しなければならない。

5-3 乗組員室、客室、貨物室及びギャレーで使用するために、承認された携帯用消火器を、次の規定に従って備えなければならない。

5-3-1 消火剤の種類及び量は、消火器を使用しようとする室に起こると予想される火災の種類に対して適当なものでなければならない。客室内で使用されるものは、危険な有毒ガスの濃度を最小にするよう設計されたものでなければならない。

5-3-2 飛行中乗組員が容易に接近できる各E級荷物室については、使用に便利な位置に少なくとも1個の携帯用消火器を備えなければならない。

5-3-3 客室、貨物室及び乗組員室から独立して設置された各ギャレーには、少なくと

もそれぞれ 1 個の携帯用消火器を備えなければならない。

5-3-4 乗組員室には使用に便利な位置に少なくとも 1 個の携帯用消火器を備えなければならない。

5-3-5 客席数が 60 以下の飛行機には、使用に便利な位置に少なくとも 2 個の携帯用消火器を客室内に一様に分散して備えなければならない。客室数が 60 を超える飛行機には、使用に便利な位置に少なくとも次の数量の携帯用消火器を客室内に一様に分散して備えなければならない。

客席数	携帯用消火器の最低数量
61～200 席	… 3 個
201～300 席	… 4 個
301～400 席	… 5 個
401～500 席	… 6 個
501～600 席	… 7 個
601 席以上	… 8 個

5-3-6 前項の規定により客室内に一様に分散して携帯用消火器を備えている場合にあっても、客室内に設置されたギャレーにはギャレーでの使用に便利な位置に少なくとも 1 個の携帯用消火器を備えなければならない。

5-3-7 携帯用消火器のうち少なくとも 2 個は、ハロン 1211 又はそれと同等なものを消火剤とするものでなければならない。客室内に備えられた携帯用消火器のうち少なくとも 1 個は、ハロン 1211 又はこれと同等なものを消火剤とするものでなければならない。

また、最初の耐空証明が平成 30 年 12 月 31 日以後になされた飛行機にあっては、消火剤は、オゾン層を破壊する物質に関するモントリオール議定書(2009 年第 8 改訂)の附属書 A グループ II に掲げる物質以外のものであること。

5-4 破壊用のおの 飛行機は、破壊の際に使うおのを備えなければならない。

5-5 拡声器 旅客を運送する飛行機は、電池を電源とする携帯用拡声器を、各客室について、以下の規定に従って備えなければならない。

5-5-1 客席数が 61 から 99 までの飛行機については、1 個の拡声器を客室の最後部で通常の客室乗務員席から容易に到達できる場所に備えなければならない。ただし、非常時の乗客の脱出に際し他の場所の方がより適当な場合は、この限りでない。

5-5-2 客席数が 100 以上の飛行機については、2 個の拡声器を客室最前方及び最後方で通常の客室乗務員席から容易に到達できる場所にそれぞれ 1 個ずつ備えなければならない。

6. 非常用装置

6-1 非常脱出用装置 脚下げで地上にあるときの地上からの高さが 1.8m (6 ft) を超える、旅客を運送する陸上飛行機の非常脱出口（主翼翼面上にあるものを除く。）には、乗客及び乗務員が地上に降りることを助けるための承認された設備を備えなければならない。

ならない。床面の非常脱出口から地上に降りることを助ける設備（以下「補助装置」という。）について、別表に掲げる型式の飛行機については、昭和48年12月12日時点において有効であった耐空性審査要領の第III部4-7-5-6aの要件に適合しなければならない。

自動的に展開する補助装置は、地上移動（トeing及びプッシュバックを含む。以下同じ。）、離陸及び着陸の間、いつでも作動し得る状態（armed）にしておかなければならぬ。

6-2 室内の非常脱出口の標識 旅客を運送する飛行機は、次の各項に適合しなければならない。

6-2-1 乗客用非常脱出口について、その識別標識、到達方法及び開放方法を明示しておかなければならぬ。乗客用非常脱出口の識別標識及び位置指示標識は、客室の幅に等しい距離からそれと認めることのできるものでなければならない。乗客用非常脱出口の位置は、乗客及び乗務員が客室の主要通路に沿って近づいたとき視認できる標識によって標示しなければならない。位置指示標識は、次の位置に設置しなければならない。

- a 各主翼翼面上乗客用非常脱出口の近くの通路の上。ただし、通路上の天井が低いために頭上余裕がない場合は、天井のより実用的なところ。
- b 各床面の乗客用非常脱出口の最も近く。ただし、標識により容易に認められるときは、1個の標識を2個の脱出口用に用いてもよい。
- c 隔壁又は仕切りの向こうにあって見えにくい非常脱出口にあっては、その位置が容易に分かるように、客室の前後の視界を妨げる各隔壁又は仕切りの上。ただし、この場所に設けることができない場合は、他の適当な場所。

6-2-2 乗客用非常脱出口の識別標識及び位置指示標識は、次の規定に適合しなければならない。

- a 別表に掲げる型式の飛行機の乗客用非常脱出口の識別標識及び位置指示標識は、昭和48年12月12日時点において有効であった耐空性審査要領の第III部4-7-6A-2の要件に適合しなければならない。これらの飛行機については、標識の輝度が100マイクロランパート以下に減じた場合、その標識は使用してはならない。配色を逆にした方が客室内非常照明として見易い場合は配色を逆にしてもよい。

- b 別表に掲げる型式以外の型式の飛行機の乗客用非常脱出口の識別標識及び位置指示標識については、標識の輝度が250マイクロランパート以下に減じた場合、その標識は使用してはならない。

6-3 旅客を運送する飛行機は、主照明系統から独立した非常用照明系統を装備しなければならない。ただし、非常用照明の配電系統が主照明の配電系統より独立しているときは、客室内全般の照明源は、非常用照明系統及び主照明系統に共通であつてよい。非常用照明系統は、次の規定に適合しなければならない。

6-3-1 各乗客用非常脱出口の識別標識及び位置指示標識を照明すること。

6-3-2 主要乗客通路の中心線上の座席の肘掛けの高さにおいて102cm(40in)の間隔で測定した平均照度が少なくとも0.54lx(0.05フィート・キャンドル)以上得られるような、客室内の十分な照明が与えられること。

6-3-3 平成元年9月11日時点において有効であった耐空性審査要領第III部 4-7-6A-5 の要件に適合する床面近接非常脱出経路標識を備えること。

6-4 非常用照明灯の操作 非常脱出のための補助装置の照明灯であって、他の補助装置を照明せず、飛行機の主非常用照明系統から独立しており、かつ、補助装置が展開したときに自動的に作動する非常用照明副系統を除き、6-3及び6-8により要求される照明灯は、次の規定に適合しなければならない。

6-4-1 照明灯は、次の規定に適合しなければならない。ただし、胴体が横方向に分断された場合については考慮しなくてよい。

- a 照明灯は、操縦席において手動で操作することができ、かつ、客室乗務員席から容易に到達できる客室内の場所から手動で操作できるものでなければならない。
- b 不注意な操作による誤作動を防止する手段が講じられていなければならない。
- c 乗組員室又は客室のいずれかにおいてスイッチを”入 (on)” 又は”準備 (armed)” の位置にしている時、飛行機の通常の電源が中断したときにおいても点灯したままであるか又は点灯するものでなければならない。

6-4-2 照明灯は、地上移動、離陸及び着陸の間、点灯するか又は”準備”位置にしておかなければならぬ。

6-4-3 照明灯は、非常着陸後の最悪な条件のもとで少なくとも10分間は、要求された照度を保たなければならぬ。

6-4-4 乗組員室には、”入 (on)” ”切 (off)” 及び”準備 (armed)” の位置を持つ照明灯のスイッチを備えなければならない。

6-5 非常脱出口の操作把手

6-5-1 旅客を運送する飛行機で別表に掲げる型式のものについては、各乗客用非常脱出口の操作把手の位置及び開放方法について、脱出口の上又はその近くに76cm (30 in) の距離から読める標識で表示しなければならぬ。把手を回転して開放する方式の固定装置を有するI型及びII型の非常脱出口については、次の規定に従って開放方法を示さなければならない。

- a 把手の長さの3/4にほぼ等しい半径の円形上で少なくとも70度の円弧の長さを有し、軸部の幅が少なくとも1.9cm (3/4 in)、頭部の幅が軸部の2倍である赤色の矢印。
- b 矢印の頭部の近くに水平に高さ2.5cm (1 in) の赤色で書かれた”開”という語。

6-5-2 旅客を運送する飛行機で別表に掲げる型式以外の型式のものについては、操作把手又はそのカバーの輝度が100マイクロランパート以下に減少したとき、その操作把手又はそのカバーの使用を継続してはならない。

6-6 非常脱出口への到達通路 旅客を運送する飛行機の非常脱出口へ到達する通路は、次の規定に適合しなければならぬ。

6-6-1 個々の客室間の通路及びI型又はII型の非常脱出口への通路は、障害物が無く、少なくとも51cm (20 in) の幅がなければならない。

6-6-2 各I型及びII型非常脱出口の各々の脇には、6-6-1に規定した障害物の無い通路の幅を減ずることなしに、乗務員が乗客の脱出を援助するための十分な空间を有さなければならない。また、平成20年11月26日以後に製造された飛行機は、平成17年10月6日時点において有効であった耐空性審査要領の第III部4-7-7-2a、4-7-7-2b、4-7-7-2c及び4-7-7-2dの要件に適合しなければならない。

6-6-3 主通路から各III型及びIV型出口への到達通路を設けなければならない。当該到達通路は座席、寝台その他の突出物により非常脱出の妨げとなるようなことがあってはならない。さらに、次の規定に適合しなければならない。

a 別表に掲げる型式の飛行機にあっては、到達通路は、昭和48年12月12日時点において有効であった耐空性審査要領の第III部4-7-7-3の要件に適合しなければならない。

b 別表に掲げる型式以外の型式の飛行機にあっては、平成15年8月29日時点において有効であった耐空性審査要領の第III部4-7-7-3の要件に適合しなければならない。

6-6-4 客席から所定の非常脱出口へ到達するのに客室間をつなぐ通路を通らなければならない場合には、当該通路に障害物があつてはならない。ただし、カーテンは通路の通過に支障を及ぼさない限り使用してもよい。

6-6-5 客室間のどの仕切りにも扉を装備してはならない。

6-6-6 平成18年11月27日後に製造された飛行機は、離陸及び着陸のために着席可能な全ての乗客用座席と全ての乗客用非常脱出口との間には、いかなる避難経路（通路、交差通路及び座席列間の通路を含む。）も横切るような扉を装備してはならない。

6-6-7 客室から所定の非常脱出口へ到達するのに、客室とその他の室とを分ける扉つき通路を通らなければならない場合は、その扉には開けた状態を保持する固定装置を設けなければならない。当該扉は離陸及び着陸の間、開放位置に固定しておかなければならぬ。固定装置は、扉に耐空性審査要領第III部3-8-1-2に規定されている終極慣性力を受けた場合に、当該装置にかかる荷重に耐えるものでなければならない。

6-7 乗客用非常脱出口外部の標識 乗客用非常脱出口について、乗客用非常脱出口の標示及び外側からその非常脱出口を開放する方法についての標示を機体の外側に施さなければならない。また、胴体側面の非常脱出口については幅5 cm (2 in) の着色線でその輪郭を標示しなければならない。着色線を含む機体外側の標示は、周囲から容易に識別できるコントラストを有する色としなければならない。標示は次の各項に適合しなければならない。

6-7-1 暗い方の色の反射率(物体が反射する光束のその物体に入射する光束に対する比をいう。以下同じ。)が15%以下の場合は、明るい方の色の反射率は45%以上となるようなものでなければならない。

6-7-2 暗い方の色の反射率が15%を超える場合は、その反射率と明るい方の色の反射率との間に30%以上の差がなければならない。

6-7-3 胴体側面以外の脱出口は、外側から開放する手段を有しなければならない。また、そのための適切な指示を赤、又は、赤が背景の色に対して目立たない場合は鮮明なク

ローム・イエローで目立つように標示しなければならない。そのような出口の開放手段が胴体の一方の側のみに存在する場合は、そのことを示す目立つ標示をもう一方の側にも行わなければならない。

6-8 外部非常用照明灯及び脱出経路

6-8-1 旅客を運送する飛行機は以下の要件に適合する外部非常用照明灯を装備しなければならない。別表に掲げる型式の飛行機については、昭和48年12月12日時点において有効であった耐空性審査要領の第III部4-7-6A-6 及び4-7-6A-7の要件

6-8-2 別表に掲げる型式の旅客を運送する飛行機は、昭和48年12月12日時点において有効であった耐空性審査要領の第III部4-7-2-5 の要件に適合する滑り止めが施された脱出経路を装備しなければならない。

6-9 床面出口 胴体側面にある高さ112 cm (44 in) 以上、幅51 cm (20 in) 以上117 cm (46 in) を超えない床面出口及び扉（ただし、客室から近づくことができない貨物室又は荷物室への扉を除く。）並びに乗客用胴体下面出口及びテイル・コーン出口は、床面の非常脱出口に関する6. の要件に適合しなければならない。

6-10 要求される最小限の数の非常脱出口を超える客室内の承認された非常脱出口は、6-6-1、6-6-2及び6-6-3を除く6. の該当する要件の全てに適合し、かつ、容易に到達できるものでなければならぬ。

6-11 ターボジェット発動機を装備し、最大離陸重量が5.7トンを超える旅客を運送する飛行機の各胴体下面出口及びテイル・コーン出口は、次の規定に適合しなければならない。

6-11-1 飛行中に開けることができないように設計し製作されていなければならない。

6-11-2 当該脱出口が飛行中は開けることができないように設計され製作されていることを、76 cm (30 in) の距離から読むことができる掲示板により、出口の開放手段付近の目立つ場所に標示しなければならない。

6-12 非常脱出口の特徴

6-12-1 平成19年11月26日後に製造され、耐空類別が飛行機輸送Tの飛行機は、平成17年10月6日時点において有効であった耐空性審査要領の第III部4-7-5-9の要件に適合しなければならない。

6-12-2 耐空類別が飛行機輸送Tの飛行機は、平成17年10月6日時点において有効であった耐空性審査要領の第III部4-7-7-2f(b)の要件に適合しなければならない。

6-13 胴体の各側にそれぞれ1つ以上の乗客非常脱出口を有することが要求される飛行機にあっては、各脱出口端の最短距離を飛行機の機軸に平行に測定した場合、乗客用非常脱出口は胴体の同一床面の同じ側にある全ての隣接する非常脱出口から18.28 m (60 ft) を超えてはならない。

6-14 携帯用灯火 旅客を運送する飛行機には各客室乗務員席から接近可能なフラッシュライトを収納する設備を装備しなければならない。

7. 座席、安全バンド及び肩バンド

7-1 地上移動、離陸から着陸までの間、下記の装備を利用可能な状態にして、飛行機を運航しなければならない。

7-1-1 飛行機に搭乗している2才以上（国内線については3才以上。以下同じ。）の人について承認された座席又は寝台。

7-1-2 飛行機に搭乗している2才以上の各人が、それぞれ別々に使用できる承認された安全バンド。ただし、巡航の間のみ、1台の寝台を2人で使用するとき又は複数の者が使用できるラウンジ又は長椅子を2人で使用するときは1本の承認された安全バンドを共用してもよい。

(注) 離着陸時等における安全バンドの装着及びチャイルドシート（背もたれ、座面がないものを含む。）を使用する場合の条件について、航空運送事業者は、「離着陸時等の安全バンドの装着及びチャイルドシートの使用に関する要件等について」（平成24年12月27日、国空航第749号、国空機第1055号）に定める要件に従わなければならない。

7-2 横向きの座席は、耐空性審査要領の第III部4-6-8-3の要件に適合しなければならない。

7-3 乗客用座席の背当てを直立の位置にしないで、飛行機を離陸又は着陸させてはならない。ただし、次の場合を除く。

7-3-1 6-6-3に従って直立位置以外に置かれた座席の背当て。

7-3-2 事業者の規程に定められた手順に従って運ばれる貨物又は医学的理由から真直に座ることができない人により占められている座席。ただし、その座席の背当てが、乗客の通路又は非常脱出口への接近に対する妨げにならないこと。

7-4 乗組員室には、昭和58年4月7日時点において有効であった耐空性審査要領の第III部4-6-8の関連する要件に適合する安全バンドと肩バンドを組合せたものを装備しなければならない。ただし、次の場合を除く。

7-4-1 肩バンド又は安全バンドと肩バンドを組合せたものであって昭和58年4月6日以前に承認され、装着されたものは継続して使用してよい。

7-4-2 安全バンド及び肩バンドの設備は、当該飛行機に適用される耐空性審査要領の基準に基づいて設定された慣性荷重倍数に合せて設計されたものでよい。

7-5 客室乗務員が離陸及び着陸時に使用するため、客室内に、昭和58年4月7日時点において有効であった耐空性審査要領の第III部4-6-8の要件に適合する座席を装備しなければならない。ただし、下記の場合を除く。

7-5-1 安全バンドと肩バンドを組合せたものであって昭和58年4月6日以前に承認され、装着されたものは継続して使用してよい。

7-5-2 安全バンド及び肩バンドの設備は、当該飛行機に適用される耐空性審査要領の基準に基づいて設定された慣性荷重倍数に合せて設計されたものでよい。

7-5-3 昭和58年4月7日時点において有効であった耐空性審査要領の第III部4-6-8-8の要件は、平成12年1月28日付け空航第78号「運航規程審査要領細則」第2章4-2で要求されていない客室乗務員が使用する乗客用座席には適用しない。

7-6 安全バンドと肩バンドを組合せたものを装着した座席を占有する者は、離陸及び着陸の間その身体を安全バンドと肩バンドの组合せで正しく固定し、かつ、指定された職務を適切に遂行できなければならない。

7-7 使用されていない座席の安全バンドと肩バンドは、乗務員の職務の遂行を妨げないよう、又は、非常事態において乗客及び乗務員の速やかな退出を妨げないように正しく固定しておかなければならない。

7-8 平成21年10月27日以降に製造された耐空類別が飛行機輸送Tの、旅客を運送する飛行機に備える乗客用座席及び客室乗務員用座席は、平成3年2月26日時点において有効であった耐空性審査要領又はその後の改訂版の第III部3-8-1Aの要件に適合しなければならない。

8. 客室内部の部品材料

8-1 乗客又は乗組員により使用される客室内の全ての材料のうち平成3年2月26日時点において有効であった耐空性審査要領又はその後の改訂版の第III部4-10-2-1Aに掲げる材料（以下「客室内装材」という。）は、8-2に規定する使用材料を除き、以下に示す耐空性審査要領に適合しなければならない。

8-1-1 平成7年3月6日以降、新たに設計され、かつ、製造される客室内装材は、設計時点において有効な耐空性審査要領第III部4-10-2-1Aに掲げる発熱率及び煙放射特性に関する試験の規定に適合したものでなければならない。

8-1-2 平成7年3月6日以降、全面的に客室内装材を更新する場合、当該飛行機に装備されるすべての客室内装材はその時点において有効な耐空性審査要領第III部4-10-2-1A 4-10-2-4に掲げる発熱率及び煙放射特性に関する試験の規定に適合したものでなければならない。

8-2 座席のクッション 耐空類別が飛行機輸送Tの飛行機にあっては、航空機乗組員の座席を除き、乗務員又は乗客の各区画にある座席クッションは平成元年9月11日時点において有効であった耐空性審査要領第III部4-10-2-3の座席クッションに関する要件に適合しなければならない。

8-3 断熱/防音材 耐空類別が飛行機輸送Tの飛行機は、次の規定に適合しなければならない。

8-3-1 平成17年9月2日前に製造された飛行機であって、平成17年9月2日後に胴体に使用される断熱/防音材を更新する場合、次に該当する当該部材は平成15年8月29日時点において有効であった耐空性審査要領第III部4-10-3Aに掲げる火炎進展要件に適合しなければならない。

a ブランケット構造のもの

b 排気口の周りに装着されるもの

8-3-2 平成17年9月2日後に製造された飛行機にあっては、胴体に使用される断熱/防音材は、平成15年8月29日時点において有効であった耐空性審査要領第III部4-10-3Aの火炎進展要件に適合しなければならない。

8－3－3 乗客座席数が20以上であって、平成21年9月2日後に製造された飛行機にあっては、胴体の下半分に使用される断熱/防音材は、平成15年8月29日時点において有効であった耐空性審査要領第III部4-10-3Aの火炎の耐貫通性要件に適合しなければならない。

9. その他の装備

飛行機は、次に掲げる装置を備えなければならない。

9－1 ヒューズが機体に装備されている場合には、当該飛行機での使用が承認されており、かつ、運航規程等に記載されている数の予備ヒューズ。

9－2 各操縦席に対する風防ワイパー又はこれと同等なもの

9－3 耐空性審査要領第III部6-1-5、6-2-6、6-3-1-1及び6-3-1-2aから6-3-1-2dまで、6-3-2、6-3-3並びに6-7-1-2の要件に適合する動力供給及び分配系統、又は一方の動力源及び分配系統の構成部品が故障した場合には外部の動力供給を用いることにより必要な計器及び装備品に動力を供給し分配することのできるもの。故障に対して適切に保護されるよう設計されていると認められる場合には、当該系統において共通要素を使用することが承認される。発動機駆動による動力源が使用される場合には、それぞれ別々の発動機によるものでなければならない。

9－4 必要な飛行計器に供給される動力の適格性を表示する手段。

9－5 気流の変化、湿気、その他の異物によって影響されないように外気に通気され、かつ、静圧孔を除いて気密になるように取り付けられている、2つの独立した静圧系統。計器を主運用系統から代替系統へ切り替える手段を有する場合には、いずれか一方の制圧系統が選択されたときに他方が切り離され、両方の静圧系統が同時に切り離されない機能を有し、かつ、いずれの系統が使用されているか明確に表示しなければならない。

9－6 客室と操縦室との間の扉（操縦室ドア）。当該扉は、操縦士の許可なしに乗客が開けることを防ぐためにロックする手段を有するものでなければならない。操縦室及び客室からそれぞれ別々の入口を有する乗組員休憩室を備えた飛行機は、客室と乗組員休憩室との間に当該ロックする手段を有する扉を設けなければならない。

9－7 客席と非常脱出口を有する他の区画との間の各扉にかかる鍵。操縦室の扉を除き、鍵は各乗務員が容易に使用できなければならない。

9－8 乗客用非常脱出口へ通じる各扉には、離陸及び着陸の間、開けておかなければならぬことを表示した掲示板。

9－9 通常、乗客が使用可能であり、かつ、乗客によって施錠することができる区画へ通じる各扉には、緊急時に乗務員が解錠することができる手段。

9－10 9－6により客室と操縦室との間又は客室と乗組員休憩室との間に扉を設けることが要求される飛行機（客席数が60又は最大離陸重量が45.5トンを超える、かつ、旅客を運送する飛行機に限る。）にあっては、各扉は平成15年8月29日時点において有効であった耐空性審査要領第III部4-6-13-1及び4-6-13-2の要件に適合しなければならない。

10. 貨物室及び荷物室

10-1 平成10年1月1日以降、耐空類別が飛行機輸送Tとして型式証明がなされた航空機の荷物室のうち 200 ft^3 以上の容積を有するC級及びD級荷物室は、以下のいずれかの材料で作られた天井及び壁の内張板を備えていなければならない。

10-1-1 樹脂強化型ガラスファイバー

10-1-2 平成3年2月26日時点において有効であった耐空性審査要領第III部付録F IIIの試験の規定に適合する材料

10-1-3 平成7年3月6日より前に承認された内張板取付け部材について、アルミニウム

10-2 上記10-1を適用する場合において、「内張板」とは、接合部又は締め具のようにそれが火災を閉じ込める内張板の能力に影響を与えると考えられる全ての設計上の部材を含める。

10-3 D級貨物室は、容積にかかわらず、耐空性審査要領第III部 4-10-4-3 及び 4-10-4A に規定されたC級貨物室に係る基準に適合しなければならない。ただし、貨物運送を目的として運航する場合であって、D級貨物室が耐空性審査要領第III部 4-10-4-5 に規定されるE級貨物室に係る基準に適合するものを除く。

11. 燃料タンク

タービン発動機を装備し、耐空類別が飛行機輸送Tの飛行機は、平成3年2月26日時点において有効であった耐空性審査要領第III部 5-2-7-5 の要件に適合しなければならない。

12. 乗客への通報要件、追加の安全ベルト要件

12-1 耐空性審査要領第III部 4-6-11 の要件に適合する、乗客への通報の標識を備えなければならない。当該標識は、乗務員が表示の「入」及び「切」を切り替えることができるものでなければならない。

12-2 地上移動、離陸及び着陸の間並びに機長が必要と判断した時に「シートベルト着用」サインを表示しなければならない。

12-3 旅客を運送する飛行機は、各乗客用座席から「着席中はシートベルトを着用すること」旨の読みやすい標識又はプラカードを少なくとも1つ視認できるものでなければならない。当該標識又は掲示板は、12-1の要件に適合する必要はない。

13. 機内放送システム（パブリックアドレスシステム）

旅客を運送する飛行機は、機内放送システムを次の規定に従って装備しなければならない。

13-1 ハンドセット、ヘッドセット、マイクロホン、切替スイッチ及び信号装置を除き、
14. により要求される乗務員インターホンシステムから独立して作動できること。

13-2 操縦室において2人の各航空機乗組員席から即座に使用できるよう利用しやすい

場所にあること。

- 1 3 - 3 客室乗務員座席のそばの床面上の非常口には、それぞれ着座した客室乗務員が容易に使用できるマイクを備えること。ただし、1つのマイクが、1つ以上の非常口に供する場合には、それら非常口は、着座した客室乗務員が口頭連絡できる近さであること。
- 1 3 - 4 各客室内において当該装置の使用に便利な場所に位置する各客室乗務員により、10秒以内に作動可能とならなければならない。
- 1 3 - 5 全ての乗客用座席、洗面所及び客室乗務員用座席並びに作業場所において、当該装置が発する音を聞き取ることができること。
- 1 3 - 6 平成2年11月27日以後に製造され、耐空類別が飛行機輸送Tの飛行機は、平成3年2月26日時点において有効であった耐空性審査要領第III部6-5-4Bの要件に適合すること。

1 4. 乗務員インターホンシステム

- 1 4 - 1 旅客を運送する飛行機は、乗務員インターホンシステムを次の規定に従って装備しなければならない。
 - 1 4 - 1 - 1 ハンドセット、ヘッドホン、マイクロホン、切替スイッチ及び信号装置を除き、1 3. により要求される機内放送システムから独立して作動できること。
 - 1 4 - 1 - 2 1 4 - 2 の要件に適合すること。
 - 1 4 - 2 1 4 - 1 により要求される乗務員インターホンシステムは、次の要件に適合するものでなければならない。
 - 1 4 - 2 - 1 操縦室と次の区画との間で、双方向通信を可能とするものであること。
 - a 各客室
 - b 主客室と異なる階にある各ギャレー
 - 1 4 - 2 - 2 操縦室内の2人の各航空機乗組員席から即座に使用できるよう利用しやすい場所にあること。
 - 1 4 - 2 - 3 各客室内の少なくとも1つの通常、客室乗務員が位置している場所から、使用に際し到達しやすい位置に備えること。
 - 1 4 - 2 - 4 各客室内において当該装置の使用に便利な場所に位置する各客室乗務員により、10秒以内に作動可能とならなければならない。
 - 1 4 - 2 - 5 ターボジェット発動機を装備し、最大離陸重量が5.7トンを超える飛行機は、次の要件に適合すること。
 - a 全ての床面非常脱出口（又はギャレーの中に脱出口がある場合には脱出口への経路）を視認できるよう十分な数の客室乗務員席においてインターホン系統が利用可能でなければならない。
 - b 航空機乗組員が客室乗務員に緊急を知らせるため又は客室乗務員が航空機乗組員に緊急を知らせるための聴覚信号又は視覚信号を組み込んだ警報装置を有するものでなければならない。
 - c 1 4 - 2 - 5 (b)に規定される警報装置は、受信側が通常呼び出し又は緊急呼び出し

を確認できる手段を有していなければならない。

- d 飛行機が地上にあるときには、地上側のスタッフと操縦室の少なくとも二人の航空機乗組員のいずれかとの間で双方向の通信手段を可能とするものでなければならない。地上側のスタッフが使用するインターホン系統は、当該使用者が機内から視認されない位置に備えられなければならない。

1 5 . 夜間航行のための計器及び装備品

夜間航行を行う飛行機は、航空法施行規則第154条の規定に加え、15-1及び15-2を装備しなければならない。

15-1 二つの着陸灯

15-2 計器灯 必要な計器、スイッチ又は類似の計器を容易に読むことができるよう十分な光を与えるものであり、航空機乗組員の目から直接光を遮蔽し、操縦の妨げとなるような反射光が見えないように装着すること。光度調整装置のない計器灯で十分であることが証明されない限り、照明の強さを調整する装置を持たなければならない。

1 6 . 計器飛行方式による運航のための計器及び装備品

計器飛行方式による運航を行う飛行機は、航空法施行規則第145条の規定に加え、次に掲げる装備をしなければならない。

16-1 計器灯 必要な計器、スイッチ又は類似の計器を容易に読むことができるよう十分な光を与えるものであり、航空機乗組員の目から直接光を遮蔽し、操縦の妨げとなるような反射光が見えないように装着すること。光度調整装置のない計器灯で十分であることが証明されない限り、照明の強さを調整する装置を持たなければならない。

1 7 . 補充酸素：ピストン発動機を装備した飛行機

17-1 一般 航空運送事業者は、19.に規定される補充酸素を装備する場合を除き、次の要件を満足する補充酸素を装備し、搭乗者に対して酸素を供給しなければならない。本要件の規定により特定の運航に要求される補充酸素の量は、各航行及び経路で設定された運用手順と一致するとともに、飛行高度及び飛行時間に基づき定められる。

17-2 乗組員に対する酸素供給装置は、次の要件を満足しなければならない。

17-2-1 10,000 フィート(3,050 メートル)を超える 12,000 フィート(3,650 メートル)以下の客室気圧高度で飛行する場合は、当該高度において 30 分を超える飛行時間中、操縦業務に携わるそれぞれの航空機乗組員に酸素を供給し、かつ、使用できること。また、その間、その他の乗務員に対しても酸素を供給できること。

17-2-2 12,000 フィート(3,650 メートル)を超える客室気圧高度を飛行する場合は、当該高度における全飛行時間中、全ての乗務員に対して酸素を供給できること。

17-2-3 当該飛行の終了まで操縦室における業務に従事しない航空機乗組員については17-2-1及び17-2-2の規定の適用において乗客とみなす。操縦室にいなが、当該飛行の終了までに操縦室において業務に従事する予定のある航空機乗組員に

対しては、操縦以外の業務を有する航空機乗組員と同じ量の酸素を供給できること。

1 7 - 3 乗客に対する酸素供給装置は、次の要件を満足しなければならない。

1 7 - 3 - 1 8,000 フィート(2,450 メートル)を超えて、14,000 フィート(4,250 メートル)以下の客室気圧高度で30分間を超えて飛行する場合は、10 パーセントの乗客に対し、30分間の十分な酸素を供給できること。

1 7 - 3 - 2 14,000 フィート(4,250 メートル)を超えて、15,000 フィート(4,550 メートル)以下の客室気圧高度で飛行する場合は、当該高度における全飛行時間中、30 パーセントの乗客に対して十分な酸素を供給できること。

1 7 - 3 - 3 15,000 フィート(4,550 メートル)を超える客室気圧高度において飛行する場合は、当該高度における全飛行時間中、全ての乗客に対して十分な酸素を供給できること。

1 8. 挿充酸素：タービン発動機を装備した飛行機

1 8 - 1 一般 タービン発動機を装備した飛行機を運航する航空運送事業者は、次の要件を満足する酸素供給装置を航空機に装備し、搭乗者に対して酸素を供給しなければならない。

1 8 - 1 - 1 供給される酸素の量は、少なくとも18-2及び18-3に適合する量でなければならない。

1 8 - 1 - 2 本要件の規定により特定の運航に要求される生命維持用及び救急用酸素の量は、各航行及び経路で設定された運用手順と一致するとともに、飛行高度及び飛行時間に基づき定められる。

1 8 - 1 - 3 与圧客室を有する飛行機の要件は、客室気圧高度に基づき決定され、また酸素の必要性の観点から最も不利な高度又は飛行時点での客室与圧系統の故障が発生し、故障後に飛行機は運用限界を超えることなく、飛行規程に定められた非常操作手順に従つて当該飛行を無事に終了できる飛行高度まで降下するとの仮定により決定される。

1 8 - 1 - 4 客室気圧高度が飛行高度と同一になるような客室又は与圧系統の装置の故障が起りえない場合を除き、故障に続いて客室気圧高度は飛行高度と同一になるとみなされる。このような条件の下で、到達する最大客室気圧高度は、証明の基準若しくは酸素供給の決定又はその両方において用いられる。

1 8 - 2 航空機乗組員に対する酸素供給装置は、次の要件を満足しなければならない。

1 8 - 2 - 1 10,000 フィート(3,050 メートル)を超えて、12,000 フィート(3,650 メートル)以下の客室気圧高度で飛行する場合は、当該高度において30分を超える飛行時間中、すべての乗務員に対して酸素を供給され、かつ使用されなければならない。また、その間、他の乗務員に対しても酸素が供給されなければならない。

1 8 - 2 - 2 12,000 フィート(3,650 メートル)を超える客室気圧高度で飛行する場合は、当該高度における全飛行時間中、すべての乗務員に対して酸素を供給できること。

1 8 - 2 - 3 当該飛行の終了まで操縦室における業務に従事しない航空機乗組員については18-2-1及び18-2-2の規定の適用において乗客とみなす。操縦室にいな

いが、当該飛行の終了までに操縦室において業務に従事する予定のある航空機乗組員に対しては、操縦以外の業務を有する航空機乗組員と同じ量の酸素を供給できること。

18-3 乗客に対する酸素供給装置は、次の要件を満足しなければならない。

18-3-1 10,000 フィート(3,050 メートル)を超える、14,000 フィート(4,250 メートル)以下の客室気圧高度で飛行する場合は、当該高度において 30 分を超える飛行時間中、10 パーセントの乗客に対して十分な酸素を供給できること。

18-3-2 14,000 フィート(4,250 メートル)を超える、15,000 フィート(4,550 メートル)以下の客室気圧高度で飛行する場合は、当該高度における全飛行時間中、30 パーセントの乗客に対して十分な酸素を供給できること。

18-3-3 15,000 フィート(4,550 メートル)を超える客室気圧高度で飛行する場合は、当該高度における全飛行時間中、全ての乗客に対して十分な酸素を供給できること。

19. 与圧客室を有する飛行機の補充酸素：ピストン発動機を装備した飛行機

19-1 ピストン発動機を装備し、与圧客室を有する飛行機を運航する航空運送事業者は、与圧に不具合が発生した場合に搭乗者に酸素を供給するため、19-2 及び 19-3 の要件を満足する酸素供給装置を装備しなければならない。

19-2 10,000 フィート(3,050 メートル)を超える飛行高度で飛行する場合には、当該高度における全ての飛行の間、各乗務員に対して十分な酸素が供給され、かつ、乗組員室において業務に従事する各航空機乗組員に対して、少なくとも 2 時間供給されなければならない。要求される 2 時間の酸素供給は、当該飛行機の最大運用高度から 10,000 フィート(3,050 メートル)まで一定の降下率により 10 分間で降下し、10,000 フィート(3,050 メートル)の高度で 1 時間 50 分間飛行することのできる酸素供給量でなければならない。

19-3 8,000 フィート(2,450 メートル)を超える飛行高度を飛行する場合は、以下の要件を満足する酸素供給装置を装備しなければならない。

19-3-1 フライトレベル 250(7,600 メートル)を超える高度で飛行することが証明されていない飛行機であって、飛行経路上のいかなる位置においても 4 分以内に 14,000 フィート(4,250 メートル)以下の高度まで安全に降下できるものには、10 パーセントの乗客に対して 30 分間酸素を供給できる酸素供給装置を装備すること。

19-3-2 4 分以内に 14,000 フィート(4,250 メートル)以下の高度まで安全に降下できない飛行機は、次の要件を満足する酸素供給装置を装備すること。

a 15,000 フィート(4,550 メートル)を超える飛行高度において 4 分を超えて飛行する間、17-3-3 の要件を満足する酸素の供給できること。

b 14,000 フィート(4,250 メートル)を超える、15,000 フィート(4,550 メートル)以下の飛行高度を飛行する間、17-3-2 の要件を満足する酸素を供給できること。

c 8,000 フィート(2,450 メートル)を超える、14,000 フィート(4,250 メートル)以下の飛行高度を飛行する間、10 パーセントの乗客に対して 30 分間酸素を供給できること。

19-3-3 フライトレベル 250(7,600 メートル)を超える飛行高度で飛行することが証明されている飛行機にあっては、与圧装置に不具合が発生した後、8,000 フィート(2,450

メートル)を超える、14,000 フィート(4,250 メートル)以下の高度を飛行する全区間(緊急降下を含む。)、10 パーセントの乗客に対して 30 分間酸素を供給すること。また、14,000 フィート(4,250 メートル)を超える高度を飛行する間、17-3-2 及び 17-3-3 の要件を満足する酸素を供給できること。

20. 緊急降下及び救急用の補充酸素：タービン発動機を装備し、与圧客室を有する飛行機

20-1 一般 タービン発動機を装備し、与圧客室を有する飛行機を運航する航空運送事業者は、与圧に不具合が発生した場合に搭乗者に酸素を供給するため、20-2 から 20-5 を満足する酸素供給装置を航空機に装備しなければならない。

20-2 10,000 フィート(3,050 メートル)を超える飛行高度で飛行する場合には、18. の要件に従い、かつ、操縦室において業務に従事する航空機乗組員に対しては、当該飛行機の最大運用高度から 10,000 フィート(3,050 メートル)まで一定の降下率により 10 分間で降下し、10,000 フィート(3,050 メートル)の高度で 1 時間 50 分間飛行する間、十分な酸素を供給できる酸素供給装置を装備しなければならない。

20-3 航空機乗組員による酸素マスクの使用

20-3-1 フライトレベル 250(7,600 メートル)を超える飛行高度において運航する場合には、操縦室において業務に従事する各航空機乗組員に対して、片手で五秒以内に収納場所から顔面への迅速な装着、適切な保護、密閉、必要に応じた酸素の供給が可能である酸素マスク(クイック・ドニング式のものをいう。以下この項から 20-3-3 までにおいて同じ。)を装備しなければならない。また、酸素マスクは、使用時に眼鏡を外す必要がなく、かつ、緊急時に航空機乗組員がとるべき措置を遅らせることなく装着が可能なものでなければならず、装着後に航空機乗組員と他の乗務員の間の機内通信系統を用いた迅速な連絡を妨げるものであってはならない。当該高度を飛行する場合であって酸素マスクを使用しないときは、当該酸素マスクは使用可能な状態で、航空機乗組員が着座した状態で即座に手の届く範囲に配置されていなければならない。

20-3-2 フライトレベル 410(12,500 メートル)を超える飛行高度において運航する場合には、飛行機を操縦中の操縦士のうち一人は、酸素マスクを常時装着し、これを使用しなければならない。なお、当該飛行高度において、操縦士のうちいずれか一人が操縦席を離れる場合には、その他の操縦士は、操縦席を離れた操縦士が操縦席に戻るまでの間、酸素マスクを装着し、これを使用しなければならない。

20-3-3 各乗務員は、離陸前に、酸素マスクが正常に機能すること、適切に取り付けられていること及び供給ターミナルに接続されていること並びに酸素の貯蔵量及び圧力が使用に足ることを確認するため、酸素供給装置を点検すること。

20-4 携帯用酸素供給装置に使用される各マスクは酸素供給源に接続されていなければならない。また、フライトレベル 250(7,600 メートル)を超える高度を飛行する場合には、以下のいずれかの要件を満足すること。

20-4-1 各々の客室乗務員は、酸素を 15 分間供給できる携帯用酸素供給装置を携帯しなければならない。

20-4-2 携帯用酸素供給装置（マスク及び予備の接続口を含む。）は、各客室乗務員が、その者の位置にかかわらず、速やかに当該装置を使用できるよう、客室内に分散して配置されなければならない。

20-4-3 予備の接続口及び酸素マスクは、各客室乗務員が、その者の位置にかかわらず、速やかに酸素を使用できるよう、客室内に分散して配置されなければならない。

20-5 10,000 フィート（3,050 メートル）を超える高度を飛行する場合には、乗客に酸素を供給するために、以下の要件を満足する酸素供給装置を装備しなければならない。

20-5-1 フライトレベル 250（7,600 メートル）を超える高度で飛行することが証明されていない飛行機であって、飛行経路上のいかなる位置においても 4 分以内に 14,000 フィート（4,250 メートル）以下の高度まで安全に降下できるものには、少なくとも 10 パーセントの乗客に対して 30 分間酸素を供給できる酸素供給装置を装備すること。

20-5-2 フライトレベル 250（7,600 メートル）以下の高度を飛行し、かつ、4 分以内に 14,000 フィート（4,250 メートル）以下の高度まで安全に降下できない飛行機及びフライトレベル 250（7,600 メートル）を超える高度を飛行する飛行機には、与圧装置に不具合が発生した後、客室気圧高度が 10,000 フィート（3,050 メートル）を超えて、14,000 フィート（4,250 メートル）以下の高度を飛行する間、10 パーセント以上の乗客に対して、十分な酸素が供給でき、かつ、客室気圧高度が 14,000 フィート（4,250 メートル）を超える場合には、18-3-2 及び 18-3-3 に適合する酸素を供給できること。ただし、その酸素量は全乗客に対して 10 分間供給しうる量以下であってはならない。

20-5-3 フライトレベル 250（7,600 メートル）を超える高度を飛行する飛行機にあっては、フライトレベル 250（7,600 メートル）を超える客室圧力高度からの降下の後に、生理的な理由から希釈されていない酸素を必要とする乗客の応急処置用として、耐空性審査要領第Ⅲ部 6-7-6-4 の要件を満足し、乗客の 2 パーセントに対して減圧後、8,000 フィート（2,450 メートル）を超える客室気圧高度における飛行の全区間において酸素を供給できる酸素供給装置を装備すること。また、2 以上の適切な数の酸素供給装置が客室乗務員の使用する手段とともに備えられていること。

20-6 乗客への状況説明 飛行機がフライトレベル 250（7,600 メートル）を超える飛行高度に到達する前に、乗務員は乗客に対し客室の減圧時に酸素供給装置を使用する必要があることを説明しなければならない。また、当該装置の位置を示し、酸素供給装置の使用方法を明示しなければならない。

21. 装備品の基準

21-1 ピストン発動機を装備した飛行機

17. に適合するために必要な酸素供給装置、酸素の最低流量及び酸素の供給は昭和 41 年 10 月 20 日時点において有効であった耐空性審査要領第Ⅲ部 6-5-5 から 6-5-12 までの要件に適合しなければならない。

21-2 タービン発動機を装備した飛行機

18. 及び 20. に適合するために必要な酸素供給装置、酸素の最小流量率及び酸素の

供給は昭和 41 年 10 月 20 日時点において有効であった耐空性審査要領第Ⅲ部 6-5-5 から 6-5-12 までの要件に適合しなければならない。

2.2. 防護呼吸装置

2.2-1 2.2-2 に規定される装備品、酸素及び通信の要件に適合する承認された防護呼吸装置（PBE）を機体に装備しなければならない。

2.2-2 与圧客室及び非与圧客室を有する飛行機 次の要件に適合する PBE を装備しなければならない。

2.2-2-1 一般 PBE は、航空機乗組員が乗組員室で職務に従事する際に煙、二酸化炭素その他の有毒ガスの影響、又は機体の減圧以外の原因による酸素欠乏環境の影響から保護するものでなければならない。また、当該装置は、乗務員が飛行中に消火作業を行う際に上記の影響から保護するものでなければならない。

2.2-2-2 常時使用可能な状態であり、かつ、非常時に迅速に使用可能であることを確認するため、PBE は、検査指針及び当該装置の製造者が定めた検査期間に従って、定期的に検査しなければならない。PBE の検査期間の変更について同等の安全性が確保されることを航空運送事業者が示す場合には、安全部長の承認を得て検査期間を変更することができる。

2.2-2-3 PBE の目を覆う部分は、乗務員が職務を遂行できない程度まで装着者の視界を損なうものであってはならない。また、視野を損なうことなく、又は 2.2-2-1 により要求される保護を喪失することなく、眼鏡を使用することができるようなものでなければならない。

2.2-2-4 PBE は、使用中に航空機乗組員が飛行機の無線機器を用いて通信すること、また割り当てられた各勤務位置の航空機乗組員がインターфонにより相互に通信することを可能とするものでなければならない。また、PBE は、使用中に、操縦室内の 2 つの各航空機乗組員席と各客室内の少なくとも 1 つの客室乗務員席との間でインターфонによる通信を可能とするものでなければならない。

2.2-2-5 PBE は使用中、2.2-2-4 において参照されている、いなかる客室乗務員席においても乗務員がインターфон系統を使用可能なものでなければならない。

2.2-2-6 2.1. の酸素供給装置の基準に適合する場合には、PBE は本要件の補充酸素に係る要件に適合するものとして使用してよい。

2.2-2-7 酸素の持続時間及び供給系統の装置の要件は以下のとおりである。

a PBE は、次の者に対して、気圧高度が 8,000 フィート (2,450 メートル) において 15 分間呼吸ガスを供給するものでなければならない。

- (a) 乗組員室において業務に従事する航空機乗組員
- (b) 飛行中に消火作業を行う乗務員

b 酸素供給装置は、それ自体、その操作方法及び他の構成品に及ぼす影響が危険のないものでなければならない。

c 化学的酸素発生装置以外にあっては、2.2-3 に掲げる飛行前の装置の点検中に、酸

素が十分に充填されていることを乗務員が容易に確かめることができる手段を有してなければならない。

- d 化学的酸素発生装置にあっては、供給系統の装置は耐空性審査要領の第Ⅲ部 6-7-9A-2 及び 6-7-9A-3 の要件に適合しなければならない。

2 2 - 2 - 8 煙防護

本要件に適合する固定式又は携帶用の酸素供給を備えた防護呼吸装置は、乗組員室内の使用に便利な位置に配置し、及び必要とする各航空機乗組員が各々割り当てられた勤務位置において迅速に使用できるように容易に到達可能なものでなければならない、

2 2 - 2 - 9 消火

本要件に適合する携帶用酸素供給を備えた PBE は、次の規定に従って、消火作業を行う乗務員が容易に到達可能であり、迅速な使用に便利な位置に配置しなければならない。

- a 客室、貨物室又は乗務員室のギャレーから独立して設置されたギャレーで使用される各携帶用消火器に対して一つの PBE を備えなければならない。
- b 操縦室に PBE を一つ備えなければならない。
- c 各客室には、5. より要求される各携帶用消火器に対して一つの PBE を、各携帶用消火器から 3 フィート (0.9 メートル) 以内に配置しなければならない。

2 2 - 3 飛行前の装備品

2 2 - 3 - 1 飛行前に、乗組員席の各 PBE は、これを使用する航空機乗組員がこれを点検して以下の確認を行わなければならない。

- a 化学的酸素発生装置以外のものにあっては、正常に機能し、使用可能であり、適切に装着でき（ただし汎用型のものを除く。）、供給ターミナルに接続されており、呼吸ガスの貯蔵量及び圧力が使用に足ること。
- b 化学的酸素発生装置にあっては、使用可能であり、適切に装着できる（ただし汎用型のものを除く。）こと。

2 2 - 3 - 2 指定された乗務員は、航空機乗組員席以外に配置された各 PBE を点検し、これらが適切に収納され、かつ、使用可能であることを確認しなければならない。また、化学的酸素発生装置以外のものにあっては、酸素が十分に充填されているかどうか点検しなければならない。航空運送事業者は、運航規程において乗務員を指定し、当該乗務員は飛行を実施する日の最初の飛行前にこれらの点検を実施しなければならない。

2 3 . 着氷気象状態における飛行のための装備

2 3 - 1 着氷気象状態における飛行について証明を受け、適切な除氷又は防水装置を備えなければならない。

2 3 - 2 着氷気象状態において夜間に飛行する場合には、着氷により危険を生ずる恐れのある主翼の部位の照明装置その他着氷の有無を判断する装置を装備しなければならない。使用する照明は、航空機乗組員の業務を妨げるような発光又は反射を引き起こすものであってはならない。

24. ピト一管加熱指示装置

耐空類別が飛行機輸送Tの飛行機は、昭和58年4月7日時点において有効であった耐空性審査要領第III部の6-2-3Aに適合する使用可能なピト一管加熱指示装置を装備しなければならない。

[別表]

ダグラス式DC-9-41型

ダグラス式DC-9-81型（ただし、6-2-2項及び6-5-2項に関する事項に限る。）

ダグラス式DC-9-87型（ただし、6-2-2項及び6-5-2項に関する事項に限る。）

ダグラス式DC-10-30型

ダグラス式DC-10-40型

日本航空機製造式YS-11型

日本航空機製造式YS-11A型

ボーイング式737-200型

ボーイング式747-100型

ボーイング式747SR-100型

ボーイング式747-200B型

ボーイング式747-200F型

ボーイング式747-300型

ボーイング式747-100BSUD型

ロッキード式L-1011-385-1型

エアバス・インダストリー式A300B2K-3C型

エアバス・インダストリー式A300B4-2C型

附則（平成7年3月6日）

1. 本サーキュラーは、平成7年3月6日から適用する。

附則（平成12年1月31日）

1. 本サーキュラーは、平成12年2月1日から適用する。
2. 本サーキュラーの適用の際現に航空運送事業の用に使用されている大型飛行機については、本サーキュラーの適用の日から六月間は適用しない。

附則（平成23年6月30日）

1. 本サーキュラーは、平成23年7月1日から適用する。

附則（平成24年3月30日）

1. 本サーキュラーは、平成24年4月2日から適用する。
2. 本サーキュラーの適用の際現に航空運送事業の用に使用されている大型飛行機については、本サーキュラーの適用の日から一年間は適用しない。

附則（平成 24 年 12 月 27 日）

1. 本サーキュラーは、平成 25 年 3 月 1 日から適用する。

附則（平成 28 年 12 月 28 日）

1. 本サーキュラーは、平成 28 年 12 月 28 日から適用する。

附則（平成 29 年 2 月 14 日）

1. 本サーキュラーは、平成 29 年 3 月 14 日から適用する。

附則（令和 2 年 9 月 30 日）

1. 本サーキュラーは、令和 2 年 9 月 30 日から適用する。