

平成12年8月29日制定（空機第134号）

平成 23 年 6 月 30 日一部改正（国空機第 282 号）

令和 4 年 4 月 1 日一部改正（国空機第 1190 号）

## サーキュラー

国土交通省航空局安全部安全政策課長

件名:大規模な構造修理を行った後における長期的な構造安全性の監視について

本サーキュラーに収録した航空局長通達は、航空事故調査委員会（現：運輸安全委員会）の勧告(昭和 62 年 6 月 19 日付勧告第 1 号第 2 項)に関連し、昭和 62 年 7 月 24 日付空検第 989 号により航空運送事業者 7 社に対して通達されたものであるが、これら以外の本邦航空運送事業者であっても、T 類の飛行機を使用して航空運送事業を行う者にあつては、当該通達に従って適切に措置することとされたい。

### 附則

1. 本サーキュラーは平成12年8月29日から適用する。
2. 本サーキュラーにより、TCL-137-87を廃止する。

### 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（令和 4 年 4 月 1 日）

1. 本サーキュラーは、令和 4 年 4 月 1 日から適用する。

本サーキュラーに関する質問・意見等については下記に問い合わせること。

国土交通省航空局安全部航空安全推進室整備審査官

〒100-8918 東京都千代田区霞ヶ関2-1-3

電話番号 03-5253-8731

FAX 03-5253-1661

空検第 989 号  
昭和 62 年 7 月 24 日  
定期航空運送事業者七社社長宛

運輸省航空局長

### 大規模な修理を実施した航空機に係る耐空性の確保について

昭和 60 年 8 月 12 日に発生した日本航空株式会社所属ボーイング式 747SR-100 型 JA8119 に係る航空事故の調査結果が先般航空事故調査委員会から公表されたが、これと併せて同委員会から標記の件について別添の勧告が提出された。

航空局としては、この勧告の趣旨を踏まえ、本件事故の教訓をより一層の航空の安全確保に生かすべく、航空機の主要構造部材の変更等大規模な修理が当該航空機の製造工場以外の場所で行われる場合の管理体制及び大規模な修理が行われた場合における特別の点検の方法について下記の通り改善措置を定めたので、了知のうえ、今後における同種事故の再発防止に遺漏なきを期されたい。

### 記

#### 大規模な構造修理を行った後における長期的な構造安全性の監視について

航空事故による損傷の復旧修理等に際し、航空機の主要構造部材の変更等を伴う大規模な修理を実施した場合には特別の点検項目を設け継続的に監視する必要がある場合も考えられるため、以下の指針に基づき必要に応じて長期的な監視プログラム(以下、「長期監視プログラム」という。)を設定し、構造の安全性の確保に万全を期すること。

##### (1)対象となる構造修理

長期監視プログラムを設定する必要がある「大規模な修理」に該当する代表的な例は次のとおりとする。ただし、既定の整備方式により大規模な修理の影響を的確に監視し得る場合には、当該プログラムを設定する必要はない。

ア 該当する航空機製造者の発行した構造修理マニュアル、製造図面等技術資料に従った方法以外の方法又は標準的な修理方法以外の方法により主要構造部材の修理を行った場合

イ 修理の規模が広範囲である場合

ウ 損傷の原因となった荷重要因が複雑であり、必ずしも明確ではない場合

##### (2)監視の対象とする範囲

長期監視プログラムによる監視の対象となるのは次の部分である。

ア 第 1 項の構造修理を行った部分及びその近接部

イ アには該当しないが、損傷の原因となった外力の影響を受けている可能性があり、その影響は長期間経過しなければ顕在化しないと考えられる部分

(3)監視の方法

第 2 項の監視の対象範囲について、疲労、腐食、応力腐食等の不具合を早期かつ的確に発見するため、適切な検査方法・検査間隔等を設定すること。なお、ファスナー・ホール等の応力集中部、環境的劣化が発生し易い部分等には特に留意しその設定を行うこと。

(4)その他

長期監視プログラムの設定に係る事項は、整備規程に定めること。

勧告第 1 号

昭和 62 年 6 月 19 日

運輸大臣 橋本 龍太郎 殿

航空事故調査委員会

委員長 武田 峻

委 員 榎本善臣

委 員 西村 淳

委 員 幸尾治朗

委 員 東 昭

### 航空機の耐空性確保に関する勧告

航空事故調査委員会は、昭和 60 年 8 月 12 日群馬県多野郡上野村山中に墜落した日本航空株式会社所属ボーイング式 747SR-100 型 JA8119 の事故調査を終えた。

その調査結果に基づき、航空事故調査委員会は、次の措置を早急にとることが航空事故の防止に資すると考え、航空事故調査委員会設置法第 21 条第 1 項の規定により、勧告する。

- 1.航空事故による損傷の復旧修理等において、航空機の主要構造部材の変更等大規模な修理が当該航空機の製造工場以外の場所で実施される場合には、修理を行う者に対して、修理作業の計画及び作業管理を、状況に応じ特に慎重に行うよう、指導の徹底を図ること。
- 2.航空事故による損傷の復旧修理等において、航空機の主要構造部材の変更等大規模な修理が行われた場合には、航空機の使用者に対して、必要に応じ、その部位について特別の点検項目を設け継続監視するよう、指導の徹底を図ること。
- 3.今回の事故では、後部圧力隔壁の損壊により流出した与圧空気によって、尾部胴体・垂直尾翼・操縦系統の損壊が連鎖的に発生したが、このような事態の再発防止を図るため、大型機の後部圧力隔壁等の与圧構造部位の損壊後における周辺構造・機能システム等のフェール・セーフ性に関する規定を、耐空性基準に追加することについて検討すること。