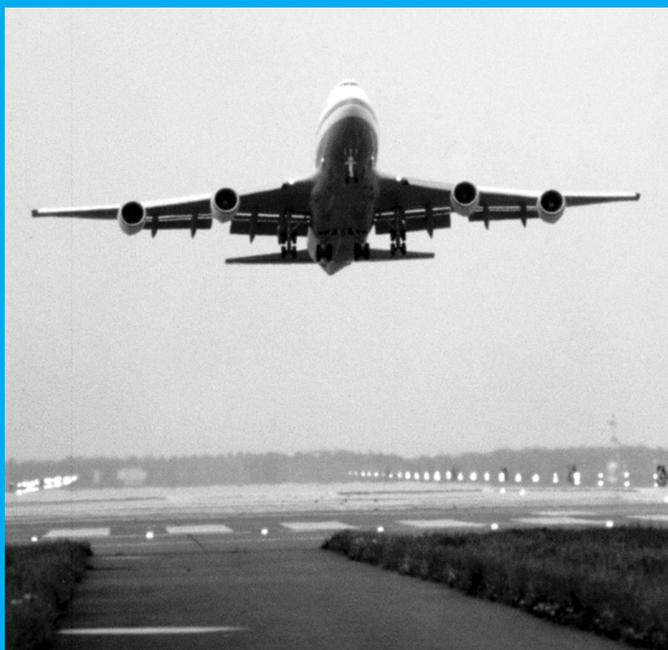


新航空法規解説

付・練習問題と解答例 第13版第1刷



公益社団法人 日本航空技術協会

目 次

第1章 法令の概要及び総則	1
1-1 航空法の基本的理念及び沿革	1
1-2 法令一般	5
1-3 国際民間航空条約	6
1-3-1 本文の構成	6
1-3-2 附属書の構成	7
1-4 航空法一般	8
1-4-1 航空法の内容	8
1-4-2 定義	10
1-4-3 航空法施行規則附属書	10
1-4-4 耐空性審査要領	11
1-4-5 耐空類別	12
1-4-6 サーキュラー	14
1-4-7 耐空性改善通報（TCO）	15
1-4-8 耐空性改善通報実施後の報告	16
1-4-9 航空法の関係事項を所管する官庁	16
1-5 電波法一般	18
1-5-1 電波法の内容	18
1-5-2 電波法関係事項を所管する官庁	19
1-5-3 航空法と電波法との関係	19
1-5-4 義務航空機局	21
1-6 高圧ガス保安法一般	21
1-6-1 高圧ガス保安法の関係事項を所管する官庁	21
1-7 航空機製造事業法一般	22

1-7-1 航空機製造事業法の内容	22
1-7-2 航空法と航空機製造事業法との関係	23
1-7-3 所管官庁	25
1-8 航空法における各種手数料	26
練習問題	29
第2章 登録	30
2-1 航空機の登録	30
2-1-1 登録	31
2-1-2 対抗力	31
2-1-3 登録の要件	31
2-1-4 登録の種類	32
練習問題	41
第3章 航空機の安全性	43
3-1 航空機の安全性一般	43
3-2 耐空証明	43
3-2-1 耐空証明とは	45
3-2-2 耐空証明の必要性	45
3-2-3 耐空証明が受けられる航空機	46
3-2-4 耐空証明の検査	46
3-2-5 耐空証明検査の基準	48
3-2-6 航空機の用途、運用限界及び飛行規程	51
3-2-7 耐空証明の申請手続き	52
3-2-8 耐空証明書	55
3-2-9 耐空証明の有効期間	56
3-2-10 整備改造命令、耐空証明の効力の停止等	57
3-2-11 耐空証明の効力の失効	58
3-2-12 耐空証明書の返納	58
3-2-13 試験飛行等の許可	59

3-3 型式証明	60
3-3-1 型式証明とは（法第12条）	60
3-3-2 型式証明の申請、添付書類	61
3-3-3 型式証明の検査	62
3-3-4 型式設計変更	63
3-3-5 追加型式設計承認	64
3-3-6 同等追加型式設計（同等STC）	68
3-4 航空機の整備一般	68
3-4-1 航空機の基準適合性の維持	68
3-4-2 整備及び改造の区分	69
3-5 修理改造検査	70
3-5-1 修理改造検査とは	70
3-5-2 修理改造検査の申請、添付書類	73
3-5-3 修理改造検査の方法	74
3-6 予備品証明	74
3-6-1 予備品証明とは	75
3-6-2 予備品証明の取得手続き	76
3-6-3 予備品証明に係るみなし措置	77
3-6-4 予備品証明の失効	79
3-7 型式承認・仕様承認	79
3-7-1 型式承認・仕様承認対象部品	81
3-7-2 型式承認・仕様承認の変更	81
3-7-3 型式承認・仕様承認の取り消し	81
3-7-4 型式承認・仕様承認の表示	82
3-7-5 型式承認・仕様承認取得品の有効性	82
3-7-6 型式承認・仕様承認取得者の履行義務	83
3-8 発動機等の整備	83
3-9 整備又は改造の確認	85
3-10 事業場の認定	88
3-10-1 事業場の認定制度とは	90

3-10-2	業務の範囲及び限定	94
3-10-3	業務規程	94
3-10-4	認定の基準	96
3-10-5	認定の更新又は業務の能力若しくは業務の範囲の変更 並びに限定の変更	101
3-10-6	業務規程の設定（変更）	102
3-10-7	確認主任者及び確認の方法	102
3-10-8	基準適合証の交付	105
3-10-9	講習	106
3-10-10	業務改善命令及び業務の停止等	106
3-11	耐空検査員	107
	練習問題	108
第4章	航空従事者	117
4-1	航空従事者	117
4-1-1	技能証明の限定	118
4-2	技能証明の申請	122
4-3	申請資格	125
4-4	有資格整備士の確認の範囲	127
4-5	欠格事由	128
4-6	技能証明の取り消し	128
4-7	技能証明書等の再交付、返納	129
4-8	指定航空従事者養成施設及び航空機整備訓練課程	130
4-9	航空英語能力証明	131
	練習問題	133
第5章	航空路、空港等及び航空保安施設	137
5-1	航空路の指定	137
5-2	空港等の設置	137
5-2-1	空港等の種類及び着陸帯の等級	138

5-2-2	空港の定義、種類及び設置、管理	138
5-3	航空保安施設	140
5-3-1	航空保安無線施設の種類	140
5-3-2	航空灯火	141
5-3-3	昼間障害標識	142
5-3-4	物件の制限	143
5-3-5	類似灯火の制限	143
5-3-6	禁止行為	143
5-3-7	空港保安管理規程	143
	練習問題	145
第6章	航空機の運航	146
6-1	国籍等の表示	146
6-2	航空日誌	146
6-2-1	航空日誌の種類	147
6-2-2	航空日誌の記載事項	147
6-3	航空機に備え付ける書類	149
6-4	航空機の航行の安全を確保するための装置	152
6-4-1	飛行の区分に応じた場合	152
6-4-2	航空交通管制区等における航行を行う場合	154
6-4-3	航空運送事業の用に供する航空機の装置	156
6-4-4	特別な方式による航行のために必要な装置	158
6-5	航空機の運航の状況を記録するための装置	158
6-5-1	飛行記録装置及び操縦室用音声記録装置の作動義務	162
6-5-2	記録の保存	162
6-6	救急用具	163
6-6-1	航空機用救命無線機 (ELT)	166
6-6-2	救急用具の点検	167
6-7	航空機の燃料	167
6-8	航空機の灯火	171

6-9 酸素供給装置	171
6-10 航空機に乗り組ませなければならない者	172
6-11 航空従事者の携帯する書類	173
6-12 機長の報告の義務	173
6-13 事故が発生するおそれがあると認められる事態の報告の義務	175
6-14 離着陸の場所	176
6-15 最低安全高度	177
6-16 巡航高度	178
6-17 航空交通管制圏等の対気速度	179
6-18 進路権	179
6-19 特別な方式による航行	179
6-20 計器飛行方式による飛行	181
6-21 航空情報圏及び民間訓練試験空域における飛行	182
6-22 地上移動	183
6-23 捜索又は救助のための特例	183
6-24 爆発物等の輸送禁止	183
6-25 物件の曳航	184
6-26 物件の投下	185
6-27 機長の出発前の確認及び安全阻害行為に対する措置	186
練習問題	188
第7章 航空運送事業等	194
7-1 航空事業	194
7-1-1 航空運送事業	194
7-1-2 航空機使用事業	194
7-2 許可	195
7-3 許可基準	196
7-4 運航管理施設等の検査	197
7-5 輸送の安全性の確保	199
7-5-1 輸送の安全性の向上	199

7-5-2	安全管理規程等	199
7-5-3	安全上のトラブルの報告	201
7-5-4	安全報告書の公表	203
7-5-5	国による安全情報の公表	205
7-6	安全監査（旧安全性確認検査）	206
7-7	運航規程及び整備規程の認可	207
7-8	立入検査	210
7-8-1	航空法に基づく立入検査	210
7-8-2	電波法に基づく立入検査	210
7-9	事業改善命令及び事業の停止又は許可の取り消し	211
7-9-1	事業改善命令	211
7-9-2	事業の停止又は許可の取り消し	211
	練習問題	213
第8章	外国航空機	215
8-1	外国航空機の国内使用	215
8-2	軍需品輸送の禁止	215
8-3	証明書等の承認	216
8-4	ランプインスペクション	216
	練習問題	218
第9章	雑則	219
9-1	報告徴収及び立入検査	219
9-2	手数料の納付	219
	練習問題	220
第10章	罰則	221
10-1	耐空証明を受けない航空機の使用等の罪	221
10-2	無表示等の罪	221
10-3	所定の航空従事者を乗り組ませない等の罪	222

10-4	認定事業場の業務に関する罪	224
10-5	設計の変更命令に違反する等の罪	224
10-6	所定の資格を有しないで航空業務を行う等の罪	224
10-7	技能証明書を携帯しない等の罪	225
10-8	航空運送事業者等の業務に関する罪	226
10-9	立入検査の拒否等の罪	227
10-10	機長の罰則（整備関連）	228
10-11	両罰規定	228
10-12	過料	228
	練習問題	229
第11章	人間の能力及び限界	231
11-1	整備とヒューマンファクター	231
11-1-1	ヒューマンファクターの重要性	231
11-1-2	ヒューマンファクターの概念	232
11-2	人間の能力と限界	234
11-3	ヒューマンエラーとヒューマンエラーの管理	236
11-3-1	ヒューマンエラーの形態	236
11-3-2	ヒューマンエラーの発生段階	236
11-3-3	ヒューマンエラーの管理	237
	付録	239
	索引	255

第 1 章 法令の概要及び総則

1-1 航空法の基本的理念及び沿革

a. 基本的理念

- (1) 航空機の運航に関する安全性の確保
- (2) 航空運送事業の健全な育成による公衆の利便増進
- (3) 国際法が基本

航空法の第 1 条はこの法律の目的で、「この法律は、国際民間航空条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠して、航空機の航行の安全及び航空機の航行に起因する障害の防止を図るための方法を定め、並びに航空機を運航して営む事業の適正かつ合理的な運営を確保して輸送の安全を確保するとともにその利用者の利便の増進を図ること等により、航空の発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする」となっている。この法令の概要はすべて法律の目的に沿って解説をしている。

(注目点)

航空法の目的とは。

b. 沿革

わが国の航空に関する最初の法規は、明治 43 年（1910 年）12 月 19 日、徳川好敏大尉、日野熊蔵大尉が代々木練兵場において初飛行に成功以来、約 10 年近く経て大正 9 年（1920 年）10 月に航空機操縦生採用規則が制定された。その後、航空奨励規則、航空取締規則等が制定されたが、航空に関する本格的な基本法が定められたのは大正 10 年（1921 年）で、その時制定されたのが航空法（法律第 54 号）である。

この航空法は、航空交通により国際間の平和的交際を奨励する目的で、大正8年（1919年）10月に、フランスのパリにおいて、アメリカ、ソ連、そして、中国を除く日本をはじめとした32カ国の署名を得て締結されたパリ条約の加入に伴い、これに準拠して制定、昭和2年（1927年）から施行された。その後、3回にわたって改正が行われて、日本の民間航空活動を規制する基本法規となった。これが戦前の航空法である。

昭和14年（1939年）12月に勃発した第二次世界大戦が昭和20年（1945年）8月に終戦を迎え、この大戦で敗戦国となったわが国の航空活動も全面的に禁止され、ポツダム政令によって、この法律（航空法）も航空保安行政を除き廃止されることになった。

昭和25年（1950年）6月に、この全面的航空活動禁止の緩和措置が認められ、ついで昭和26年（1951年）に平和条約草案が発表された。平和回復後、日本の民間航空活動のあり方が明らかになり、平和条約発効の日から施行することを目途として、国際民間航空条約（シカゴ条約）で採択された内容を取り入れた航空法案の立案が進められ、昭和27年（1952年）7月15日、法律第231号として制定されたのが現在の航空法である。

その後、幾多の小改正が行われたが、航空整備士に関するものとしては、航空機検査制度に係わる改正（平成9年10月1日施行）、整備士制度に係る改正（平成12年9月1日施行）があった。

平成17年7月6日に、航空交通量の増大等に適切に対応し、空域の安全かつ効率的な利用並びに航空機及びその航行の安全性の一層の向上を図る目的で、航空法が改正された。

この改正により、整備に関しては、航空機設計検査認定及び装備品設計検査認定の制度が導入されている。

平成18年3月31日公布の改正航空法の概要は、以下のとおりである。

(1) 航空運送事業機の整備の強化

一定規模の航空運送事業機（飛行機及び回転翼航空機に限る）は、自社整備、外注整備を問わずすべて「整備改造認定事業場」で整備し、確認を受けなければ、航空の用に供してはならない。

(2) 本邦航空運送事業者の安全管理体制の構築

- ・ 安全管理規程の設定、届出並びに安全統括管理者の選任の義務化
- (3) 安全に関する情報の公表及び報告制度の創設
 - ・ 国による安全に関する情報の公表
 - ・ 本邦航空運送事業者による安全報告書の公表
 - ・ 安全上の支障を及ぼす事態の報告の義務化
- (4) 安全確保のための国の指導・監督の強化
 - ・ 運航又は整備に関する業務の管理の受託者に対する業務改善命令や許可の取消し
 - ・ 業務改善命令に違反した場合の罰則の強化

この改正航空法のうち、(2)～(4)に関連する航空法施行規則が平成18年7月14日に公布され、平成18年10月1日より施行されており、(1)に関連する航空法施行規則は、平成18年12月28日に公布され、平成19年3月30日より施行となった。

なお、(1)の適用を受ける航空運送事業機の規模は、客席数60席又は最大離陸重量27,000kgを超えるものとされているが、平成20年3月30日からは、客席数30席、最大離陸重量15,000kgを超えるものについてまで拡張され、この規定が適用されることとなった。

平成22年11月5日に公布された航空法施行規則の改正では、国際民間航空条約附属書の改正を受け、認定事業場及び指定航空従事者養成施設に対して、安全管理システムの講築を義務付けるとともに、平成18年10月1日に施行された安全管理規程の設定、届出並びに安全統括管理者の選任が義務付けられていない小規模な航空運送事業者に対しても、安全管理規程の設定、届出並びに安全統括管理者の選任が義務付けられた。この航空法施行規則の改正は、平成23年4月1日から施行される（ただし、整備・改造に係る認定を受けた事業場については施行日以降の、設計・製造に係る認定を受けた事業場にあつては平成23年11月14日以降の初めての認定を受ける日から適用。）。

平成23年5月25日に公布された航空法改正において、国際民間航空条約附属書の改正等に対応し、航空運送事業に従事する操縦者の安定的な確保、航空の安全性の向上及び航空会社の国際競争力の強化を図るため、次のとおり航空従事者技能証明の資格として准定期運送用操縦士の資格を創設するとともに、

特定操縦技能の審査制度の創設及び航空身体検査証明の有効期間の適正化等を行った。なお、「准定期運送用操縦士」資格及び航空身体検査証明の有効期間については平成24年4月1日に、特定操縦技能の審査については平成26年4月1日に施行される。

- (1) 国際民間航空条約付属書に創設された操縦士資格である「准定期運送用操縦士」を導入し、2人操縦機（エアライン機）の操縦に関する訓練を重点的に実施することにより、安全性の更なる向上を図りつつ、エアライン機の副操縦士を効率的に養成し、操縦者の安定的な確保を図る。
- (2) 操縦者の適切な技量維持を図り、操縦者に起因する航空事故等を防止するため、操縦士資格取得後も、操縦に関する知識及び能力のうち、離着陸時の操縦や非常時の操作等の特定操縦技能が維持されていることの審査を、飛行前の一定期間内に受けることを義務付ける。
- (3) 航空身体検査証明の有効期間について、国際標準を踏まえ年齢等に応じて設定し、60歳未満のエアライン機の機長について延長（6月→1年）するとともに、疾病リスクの高い年齢層等に対しては重点的に検査することとし、航空会社の負担軽減に寄与しつつ、航空の安全を確保する。

（参考）

平成25年10月に（国土交通省）航空局は、民間航空を監督する者として民間航空の安全のため自ら講ずべき対策等を網羅的に規定する「航空安全プログラム」を策定し、平成26年4月1日から施行した。これは国際民間航空機関（ICAO）が、今以上の安全性向上を図るため締約国が「State Safety Program（SSP）」を導入することを国際標準*としたことを受けたものである。

※国際民間条約第19附属書「安全管理（Safety Management）」

平成25年11月14日適用

無人航空機に係る航空法等の改正が行われ平成27年12月10日に施行された。概要は次のとおりです。

- (1) 航空法第2条の22に無人航空機を定義した。
併せて、同条の航空機の定義を変更した。
- (2) 航空法第9章 雑則（第132条～第137条の4）を、第9章 無人航空機（第132条～第132条の3）、雑則第10章（第133条～137条の4）として、

第10章 罰則を第11章 罰則とした。

- (3) 法第132条 無人航空機の飛行にあたり国土交通大臣の許可を必要とする空域
- ・ 空港周辺など、航空機の航行の安全に影響に及ぼすおそれのある空域
 - ・ 人または家屋の密集している地域の上空
- (4) 法第132条の2 無人航空機の飛行の方法
- ・ 日中において飛行させること
 - ・ 周囲の状況を目視により常時監視すること
 - ・ 人または物件との間に距離を保って飛行させること 等
- (5) 法第132条の3
- ・ 捜索または救助等の適用除外
- (6) 罰則 法第157条の4
- ・ 違反した場合、罰金を科す

これは、近年、遠隔操作や自動操縦により飛行できる無人航空機が開発され様々な用途に使われるようになった一方、様々な無人航空機が飛行することで、人が乗る航空機の安全が損なわれることや、地上の人や建物、車両に危害が及ぶことはあってはならないことから、無人航空機の飛行に関する基本的なルールが定められたものです。

1-2 法令一般

航空機の整備を行うにあたっては、安全性、運航についての航空法、航空機に装備されている無線設備を規制する電波法、航空機に搭載されている酸素(O₂)液体炭酸ガス(CO₂)等の高圧ガス関係装備品を規制する高圧ガス保安法、他社所有の航空機又は部品の整備を引き受けて行う場合に適用される航空機製造事業法、このほかにも計量法、消防法、公害関係諸法、空港管理規則等のいろいろな法律と関係が生じるが、整備関係業務に最も関係の深いものは、もちろん航空法である。

法令は一般に、法律、政令及び省令によって構成され、各々の位置づけは次のようになっている。

- ※法律 法としての基本事項を定めたもので、両国会の承認、天皇の署名を経て公布される。
(例) 航空法、電波法、高圧ガス保安法。
- ※政令 施行令がこれにあたり、法律の委任に基づいて、又は法律を実施するための命令で、閣議で決め、内閣全員の署名を経て公布される。
- ※省令 施行規則がこれにあたり、法律の委任に基づいて、又は法律を実施するために、具体的に細部の規則を定めたもので、所管大臣の権限、署名で出される。
(例) 航空法施行規則、電波法施行規則、高圧ガス保安法関係諸規則。

1-3 国際民間航空条約

(Convention on International Civil Aviation)

国際民間航空条約は昭和19年(1944年)11月、ソ連を除く52カ国が参加して会議を行い、同年12月7日に締結された条約であって、シカゴ条約とも呼ばれている。第二次世界大戦が勃発したころより国際航空がさらに飛躍的に発展し、航空機の大型化、高速化、長距離化に伴い性能が著しく向上し、世界各国の距離が時間的に短縮されて、国境を越えるたびにまちまちの手続きを行っていたのでは非能率的で航空機の利点も生かされない。この条約は、そのような手続きはなるべく共通化するとともに、相互に相手国の規則、基準を尊重し合って、国際航空を能率的、かつ秩序あるものにしようとするものである。

また、航空機の輸出入をする場合、安全性を確保するための技術上の基準(耐空性基準)が異なる場合は、設計の変更等を行わなければならないことが生じるので、基本的に共通したものであると大変便利である。

世界の主な国はほとんど加盟(2010年8月現在で190カ国)しており、日本は昭和27年(1952年)に加盟申請を行い、昭和28年(1953年)10月8日に第61番目の加盟国となった。この国際民間航空条約(シカゴ条約)は、本文と附属書からなっている。

1-3-1 本文の構成(四部96条)

第一部	航空	第1章～第6章	1～42条
第二部	国際民間航空機関	第7章～第13章	43～66条
第三部	国際航空運送	第14章～第16章	67～79条

第四部 最終規定

第17章～第22章 80～96条

1-3-2 附属書の構成

- (1) 航空従事者の免許
- (2) 航空規則
- (3) 国際航空のための気象業務
- (4) 航空図
- (5) 空中及び地上の作業に使用すべき測定単位
- (6) 航空機の運航（第1巻 商業航空；第2巻 一般航空；第3巻 ヘリコプター）
- (7) 航空機の国籍及び登録番号
- (8) 航空機の耐空性
- (9) 出入国簡易化
- (10) 航空通信（第1巻～第5巻）
- (11) 航空交通業務
- (12) 搜索及び救難
- (13) 航空機事故及びインシデント調査
- (14) 飛行場（第1巻 飛行場；第2巻 ヘリポート）
- (15) 航空情報業務
- (16) 環境保護（第1巻；航空機騒音；第2巻；航空機エンジン排出物）
- (17) 保 安
- (18) 危険物の安全空輸
- (19) 安全管理

これらの附属書は国際航空を行う場合の標準、方式、手続き等が定めてあり、条約加盟国は特別の理由がない限り、これらの基準を満足するように自国の法規を規定することになっている。また、この附属書の内容は、条約本文の規約により設けられた国際民間航空機関（ICAO：International Civil Aviation Organization）の各種委員会（航空委員会、航空運送委員会、法律委員会、共同維持委員会、財政委員会、民間航空不法妨害委員会）で常に検討が加えられている。

国際民間航空機関は、国連の専門機関で所在地はカナダのモントリオールに

ある。

(参考)

国際民間航空機関（ICAO：International Civil Aviation Organization）

1947年、国連の専門機関の一つとして設立され、国際民間航空輸送の安全かつ健全な発達を促進することを目的として発足した。本部はカナダのモントリオールにあり、日本は1953年に加盟。

国際航空運送協会（IATA：International Air Transport Association）

世界の主要な航空会社が参加し組織されている団体であって、1945年4月に設立され、国際航空の発展と航空会社相互間における協力体制の強化を図ることを目的としている。具体的な事業としては、航空会社の航空運賃の調整、及び航空会社間の共通な利益の調査を行って対処する職能、の2つよりなる。

IATAの職能機関の活動としては、精算所（Clearing House：加盟航空会社間の航空運賃等の精算業務を行う）、BSP（Bank Settlement Plan：航空券の管理、代理店と航空会社間の運賃収入等の精算業務を行う）、法務委員会、技術委員会、財務などの委員会よりなっている。

われわれに馴染みのある出版物としては、「Airport Handling Manual」などがある。

1-4 航空法一般

わが国の航空法も、国際民間航空条約の精神、標準等をそのまま取り入れている。また、このほか米国民間航空規則（当時のCAR：Civil Air Regulation）等も参考にし、わが国の国情に合うようにして定めたものである。CARは現在、連邦航空規則となって、通常FAR（Federal Aviation Regulation）と呼ばれている。

(参考)

※国際民間航空条約の精神とは。

相手国の規則、基準を尊重し、能率的かつ秩序のあるものにしよう。

※標準とは。

加盟各国が航空業務の安全と秩序のために各国の飛行方式、航空路、航空保安施設、管制方式、航空従事者の免許、耐空性、航空機の登録、航空日誌、税関の手続き、出入国の手続き等を統一するために設定した国際的基準。

1-4-1 航空法の内容

国際民間航空条約の規定、同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続きに準拠して制定され、航空行政全般に関する基本法となっている。

第1章 総 則（第1条～第2条）

第2章 登 録（第3条～第9条）

第3章 航空機の安全性（第10条～第21条）

第4章 航空従事者（第22条～第36条）

第5章 航空路、空港等及び航空保安施設（第37条～第56条の4）

第6章 航空機の運航（第57条～第99条の2）

第7章 航空運送事業等（第100条～第125条）

第8章 外国航空機（第126条～第131条の2）

第9章 無人航空機（第132条～第132条の3）

第10章 雑 則（第133条～第137条の4）

第11章 罰 則（第143条～第162条）第138条～第142条まで削除

この中で特に航空機の整備に関係の深いものは、第2章、第3章、第4章、
「航空法令の体系」

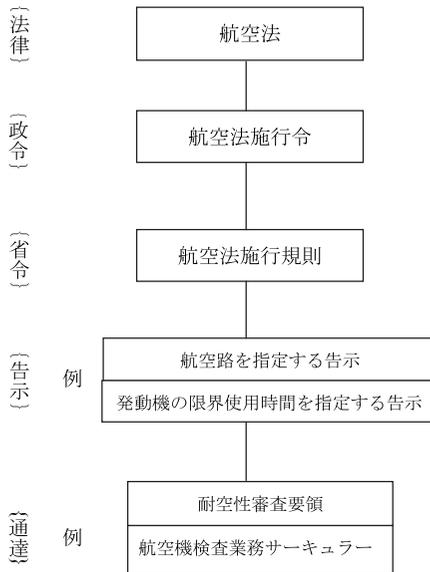


表 1-1

第6章、第7章である。

航空法令の体系は〔法律〕航空法、〔政令〕航空法施行令及び〔省令〕航空法施行規則であり、それぞれ本則、附則、表（別表）、図、様式等からなる。

また、法令に基づく国土交通省告示、通達（耐空性改善通報、サーキュラー等）がある。

1-4-2 定義

航空法第2条に、定義としては21項目が定められている。このうち整備士に関係する主要なものをあげる。

- (1) この法律において「航空機」とは、人が乗って航空の用に供することができる飛行機、回転翼航空機、滑空機及び飛行船その他政令で定める航空の用に供することができる機器をいう。

（注）現在は、「政令で定める航空の用に供することのできる機器」はない。

- (2) この法律において「航空業務」とは、航空機に乗り組んで行うその運航（航空機に乗り組んで行う無線設備の操作を含む）及び整備又は改造をした航空機について行う第19条第2項に規定する確認をいう。

- (3) この法律において「航空従事者」とは、第22条の航空従事者技能証明を受けた者をいう。

- (4) この法律において「航空運送事業」とは、他人の需要に応じ、航空機を使用して有償で旅客又は貨物を運送する事業をいう。

（注）エアラインの旅客輸送、貨物便、遊覧飛行等が該当する。

- (5) この法律において「航空機使用事業」とは、他人の需要に応じ、航空機を使用して有償で旅客又は貨物の運送以外の行為の請負を行う事業をいう。

（注）操縦訓練、写真撮影、報道取材、電線パトロール等が該当する。

1-4-3 航空法施行規則附属書

航空機が国土交通大臣の耐空証明を受けるためには、法第10条第4項に規定されているように、次の基準に適合することが条件となっている。

- (1) 航空機及び装備品の強度、構造及び性能が、規則第14条第1項に規定されている附属書第一「航空機及び装備品の安全性を確保するための強度、