

航空法施行規則の一部を改正する省令案に関する
意見公募の結果について

令和7年6月
国土交通省航空局安全部
安全政策課

国土交通省では、令和7年2月1日から令和7年3月2日までの期間において、航空法施行規則の一部を改正する省令案に関する意見の募集を行いました。その結果、本件に関して、計8件の御意見をいただきました。

頂いた御意見の概要及びそれに対する国土交通省の考え方は別紙のとおりです。なお、とりまとめの都合上、いただきました御意見のうち、同趣旨のものは適宜集約するとともに、意見募集の対象となる事項のみお示ししております。また、本件に直接関係が無かった御意見についても、今後の施策の推進にあたって参考にさせていただきます。

今回の意見募集にあたり、貴重な御意見をお寄せいただき、厚く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

航空法施行規則の一部を改正する省令案に関する意見公募の結果について

番号	御意見の概要	御意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
1	<p>施行規則第54条第4号についても改正が必要ではと思います。3号の一等航空運航整備士の文言を削除した場合、国土交通大臣指定の型式限定ができなくなり、4号の二等航空運航整備士と整合がとれなくなります。</p>	<p>一等航空運航整備士について、国土交通大臣が指定する型式については引き続き型式限定を行うこととしています。</p>	無
	<p>新しい一等航空運航整備士の業務範囲が動力装置の操作の一部に広がるうえ、限定変更を無くすことは国際基準、FAA、EASAの資格制度と整合がとれているのでしょうか。</p>	<p>今般の改正は、「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」において、安全確保を大前提に、諸外国の動向、国内の状況等も踏まえて議論いただき、そのとりまとめの内容を反映したものです。</p> <p>なお、国際標準では整備士の業務範囲や型式限定が必要となる範囲などについて具体的な規定はなく、各国、それぞれの制度となっています。</p>	無
	<p>新しい一運整は業務範囲が広がり現行の一整に近くなっていますが、一整合の型式限定を残し、必要なのはどのような見解でしょうか。</p>	<p>航空運航整備士が確認可能な作業の区分は、制度改正後も引き続き保守及び軽微な修理であり、航空整備士の業務範囲とは差があります。</p> <p>今般の改正は、航空運航整備士や航空整備士が保守又は軽微な修理を行った航空機について整備作業後の確認を行う場合には、型式限定の取得を不要とするものであり、航空整備士が小修理を行った航空機について整備作業後の確認を行う場合には、引き続き型式限定を受ける必要があります。</p>	無
	<p>自家用や地方自治体など認定事業場で確認しない者の一運整の型式の拡張訓練について国としてどのように監視していくつもりでしょうか。</p>	<p>今般の改正は、近年の整備作業の共通化・標準化及び整備マニュアルの充実等の状況の変化等を踏まえて、大型機であっても、比較的単純かつ容易な整備作業を担当する一等航空運航整備士については、従前の小型機を対象とする二等航空運航整備士や二等航空整備士と同様に、国土交通大臣が指定する型式を除き、型式限定を取らずとも作業後の確認は可能という考えに基づき行うものです。ただし、航空運送事業者、航空機使用事業者については、航空機の型式ごとに固有な技能及び知識に関する事項（保守及び軽微な修理の整備作業に係る事項に限る。）について教育訓練を行うことを求めます。</p>	無
	<p>比較的単純かつ容易な整備作業（軽微な修理）については、原則として運整の型式限定は不要とすることとしていますが、その軽微な修理の中に燃料の燃焼により動力装置を駆動させて行う作動点検を必要としないものを含めるのは相当無理があるように考えますが航空局の見解をお聞かせください。</p>	<p>今般の改正は、耐空性に及ぼす影響が軽微な範囲にとどまり、かつ複雑でない修理作業であって、当該作業の確認において燃料の燃焼により動力装置を駆動させて行う作動点検を必要としないものを軽微な修理に新たに含めるものです。</p> <p>また、本改正は、「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」における議論も踏まえて行うものです。</p>	無

<p>一運整、二運整に動力装置の操作の実地試験科目が追加になるとのことですが、二運整を2年間で養成している学校はこの期間で養成できるのか、学校関係者へはこの改正の説明、理解を得ているのか確認させていただきます。</p>	<p>本件改正案については、各航空専門学校とも調整をしています。</p>	<p>無</p>
<p>そもそも人材不足が発端ですが、一運整の型式限定を無くしても認定事業場などで訓練は必要と考えており、その効果があるのか疑問です。航空局の見解をお聞かせください。</p>	<p>今般の改正は、「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」において、航空会社や航空専門学校から頂いた生産性の向上等に係る意見等を踏まえ、諸外国の動向、国内の状況等も踏まえて議論いただいた結果を反映したものです。例えば、国による型式限定に係る試験を受けずとも社内訓練のみで作業が可能となるなど、効果は期待できるものと考えております。</p>	<p>無</p>
<p>経過措置について、新運整に業務範囲を拡張する場合、養成施設の修了証が必要とのことですが、一度も指定養成を取得したことがない事業者はどのように拡張すればよいのでしょうか。他の方法はあるのでしょうか。</p>	<p>指定航空従事者養成施設において国土交通大臣の承認を受けた課程を修了することで航空運航整備士の業務範囲を改正後の軽微な修理とすることが可能です。また、指定養成施設では、他の組織に所属する方を受け入れて教育を行うことも可能であり、上記の承認を受けた指定養成施設で課程に参加・修了することで、改正後の軽微な修理を行うことが可能です。</p> <p>また、ご意見を踏まえて、制度改正前の航空運航整備士の資格の保有者が制度改正後に航空運航整備士の資格に係る国の試験を再度受ける場合の取り扱いを附則に追加します。</p>	<p>有</p>
<p>今回の改正は、人材不足検討会での結果をもとにしたものとなっておりますが、その検討会のとりまとめの中に、一運整の業務範囲拡大ではEASAのカテゴリーB1の資格と比べ、型式共通化ではEASAのカテゴリーAと比べていますが、どちらが比較対象としてふさわしいのでしょうか。カテゴリーB1とAの良いとこ取りのような資格のように見えますので、確認させていただきます。</p>	<p>諸外国の制度は参考として記載しているものであり、比較対象としてEASAのB1カテゴリーの資格とAカテゴリーの資格のどちらが適切、不適切ということはありません。</p>	<p>無</p>
<p>一運整の型式限定を廃止するということは、二整、二運整と同じく等級限定となるのでしょうか。</p>	<p>制度改正後、一等航空運航整備士の資格については国土交通大臣が指定する型式を除き、型式限定を行いません。等級限定は引き続き行います。</p>	<p>無</p>
<p>一運整が等級限定である場合、どのようなT類、特N類の飛行機で取得してもライセンスには型式は記載されませんが、その者が次に一整を受験する場合にどのような免除になるのでしょうか。例えば、ダッシュ8で一運整を受験・取得し、次にB787の一整を受験するときなどB787の一運整の部分は免除になるのでしょうか。ジュネアビであればCJ4で一運整を取得した者が、次にグローバルやガルフストリームを受験するときの一運整の部分は免除となるのでしょうか。もしそのような資格制度なら航空安全に大きな影響があるので何らかの規制が必要と思います。認定事業場や航空運送事業者は業務規程や整備規程に訓練の規定をすることで修了証やエビデンスが残りますが、ジュネアビはできません。</p>	<p>航空運航整備士の技能証明を有する者が、航空整備士の技能証明を申請する場合の試験の免除については「技能証明等の既得資格による試験の免除科目について（平成15年12月24日国空乗第351号）」及び「航空整備士実地試験要領（平成18年5月31日国空乗80号）」に規定されているところ、今般の制度改正に伴い、これらの通達について所要の改正を行う予定です。</p>	<p>無</p>

<p>一運整の等級限定はそのままとし、業務規程や整備規程で必要な会社のみ同等認定で認めて型式を拡張した方がよっぽど良いのではないかと思います。</p>	<p>今般の改正は、近年の整備作業の共通化・標準化及び整備マニュアルの充実等の状況の変化等を踏まえて、大型機であっても、比較的単純かつ容易な整備作業を担当する一等航空運航整備士については、従前の小型機を対象とする二等航空運航整備士や二等航空整備士と同様に、国土交通大臣が指定する型式を除き、型式限定を取らずとも作業後の確認は可能という考えに基づき行うものです。ただし、航空運送事業者、航空機使用事業者については、航空機の型式ごとに固有な技能及び知識に関する事項（保守及び軽微な修理の整備作業に係る事項に限る。）について教育訓練を行うことを求めます。</p>	<p>無</p>
<p>人材不足の検討会資料を確認しましたが、一運整の業務範囲拡大で「燃料の燃焼により動力装置を駆動させて行う作動点検を必要としないもの」を軽微な修理とするような文言はなくどのような経緯でこのような改正となったのでしょうか。一運整の業務範囲拡大の方向性は理解できますが、作業区分の改正や実地試験科目まで増やすまでして軽微な修理とするような業務範囲拡大は委員会では合意できている事項なのでしょうか。</p>	<p>第8回の「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」の資料2において、一定の条件を満たす「燃料の燃焼により動力装置を駆動させて行う作動点検を必要としないもの」について軽微な修理とするほか、試験科目を追加する旨を記載しています。</p> <p>また、航空運航整備士の業務範囲のうち軽微な修理に新たに含める内容については、ライン整備における各整備作業の複雑さ等を踏まえた上で、検討したものです。</p>	<p>無</p>
<p>軽微な修理の定義ですが、耐空性に及ぼす影響が軽微な範囲にとどまり、かつ複雑でない修理作業であって、当該作業の確認において動力装置の作動点検その他複雑な点検を必要としないものとあります。今回の改正で耐空性の影響が軽微とは、複雑でない修理とは、複雑な点検を必要としないものとは、などの定義が曖昧なことから軽微な修理なのかどうか判断できないと思いますので、それらの定義を教えてください。またそれらの定義に今回の小修理から軽微な修理へ移動を考えている作業は合致しているのか、教えてください。モータリングを伴う修理作業は定義に合致していないため今回の施行規則の改正となっていると理解しますが敢えて施行規則を改正してまで軽微な修理とする理由を教えてください。現在ライン整備で行っている作業が全て軽微な修理とはならないと考えています。</p>	<p>軽微な修理の定義は航空法施行規則第5条の6に定められており、各作業の区分に該当する整備作業の具体例は、サーキュラーNo.3-001「航空機の整備及び改造について」に定められています。</p> <p>今般の航空法施行規則第5条の6の改正は、従来、一律に小修理以上とされていた動力装置の作動点検を必要とする修理作業のうち、燃料を燃焼させずに行う動力装置の作動点検を伴うものであって、かつ、耐空性に及ぼす影響が軽微な範囲にとどまり、複雑でない修理作業を新たに軽微な修理に含めることとするよう改正するものです。</p> <p>また、今般の改正は「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」において、安全確保を大前提に、諸外国の動向、国内の状況等も踏まえて議論いただき、そのとりまとめの内容を反映したものです。</p>	<p>無</p>
<p>ライン整備において運整で実施できる作業の比率が6割程度とありますが、運整創設時は8割をカバーできるように制度設計したと記憶しています。2割減った原因はどのように分析しているのでしょうか。新たにライン整備で行う作業が増えて分母が増えたのでしょうか。この場合、件数でしょうか、工数で算出しているのでしょうか。最近の飛行機は故障が少ないと思いますが、昔より運整でできる作業の比率が減っていることの理由を教えてください。MELなど通達類が曖昧であるため事業者が業務範囲を絞って業務を行っているようなこともあるのではないのでしょうか。標準的な地方基地ではどのような状況なのでしょうか。一整備が必要になった小修理作業はどのくらいの比率なのでしょうか。</p>	<p>今般の改正では、航空会社において近年のライン整備の傾向や実績を調査したものをもとに、航空運航整備士の業務範囲が、実際のライン整備で行う業務の6割程度に留まることを確認しています。</p> <p>また、今般の改正は、上記の確認結果も踏まえた上で「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」において、安全確保を大前提に、諸外国の動向、国内の状況等も踏まえて議論いただき、そのとりまとめの内容を反映したものです。</p>	<p>無</p>

	<p>MELに関することは現在の運整の業務範囲に含まれていると理解してよいでしょうか。もちろんメンテナンス項目で動力装置の操作を行わなければならない確認作業は範囲外と思いますがサーキュラーにはMELの適用について文言がありません。現在の航空会社の一運整ベースの確認主任者はMELの適用については行わせていないと思いますが、これは会社側で通達が曖昧なため制限しているものと理解しています。そのような相違を改善するためにサーキュラーを改訂し明確にすれば、運整の活躍する場は増えるのではと考えています。</p>	<p>MELの適用については、不具合の状況により処置が異なるため、一概に航空運航整備士の業務範囲に含まれるとは言えず、個別に判断する必要があります。</p>	無
	<p>今回の施行規則に関するパブコメには改正案が添付されていませんでしたので非常にわかりづらいものとなっています。また、関連する通達や告示の改正が別件となっていてこちらにも改正案が添付されていません。また今回の運整の業務範囲拡大や型式限定の廃止は関連する通達や告示の改正内容も確認して判断されなければならないものです。広く意見を集めるためにも改正案を添付し、通達や告示も同時期の締め切りにして、パブコメをやり直す必要があると考えています。</p>	<p>改正内容が分かるよう改正概要資料を添付して意見公募を行っているところです。</p> <p>また、航空法施行規則、告示、通達の改正はそれぞれ別文書の改正であることから、意見公募もそれぞれ行っているところです。</p>	無
	<p>運整はEASAのカテゴリーAを参考に創設した資格ですが、カテゴリーAとは違い航空機全体を確認でき運整の主たる業務である出発確認ができる資格です。一方EASAカテゴリーAは作業TASK毎の確認はできるものの航空機全体の出発確認は業務範囲にはありません。そのためカテゴリーAは型式限定がない資格となっている理由です。そもそも資格のコンセプトが違うので運整の型式限定を廃止する理由や比較とはなりません。今回一運整で型式限定を廃止し事業者で拡張を行うなら一運整も型式限定をなくして事業者で拡張することができると思いますが一運整の型式限定を残したのはどのような理由からでしょうか。</p> <p>米国FAAのA&Pは型式限定のない資格ですが、型式訓練は民間に任せパート147の修了証をもって型式拡張を行っていますので、日本の場合も型式限定を無くしたならば現行の指定養成レベルの訓練若しくはパート147をもって型式拡張を認めるような規制が必要となります。</p>	<p>航空運航整備士が確認可能な作業の区分は、制度改正後も引き続き保守及び軽微な修理であり、航空整備士の業務範囲とは差があります。</p> <p>今般の改正は、航空運航整備士や航空整備士が保守又は軽微な修理を行った航空機について整備作業後の確認を行う場合には、型式限定の取得を不要とするものであり、航空整備士が小修理を行った航空機について整備作業後の確認を行う場合には、引き続き型式限定を受ける必要があります。</p>	無
	<p>型式限定を廃止して事業者などで拡張訓練を行うことを考えているとのことですが、ANAやJALなどの大手航空会社ならしっかりした訓練体制はあると思いますが、中小の事業者は専属の体制があるわけでもなく頻度も少なく脆弱な訓練や審査となることが大いに予想されます。1000席以上の事業者または法第19条第1項で確認を行う航空運送事業者などは型式限定訓練を自前で行うことを義務とし、それ以外や法第19条第2項の確認を行うような者は国の試験で受けることができるような二本立ての規制が必要と考えます。</p>	<p>今般の改正は、近年の整備作業の共通化・標準化及び整備マニュアルの充実等の状況の変化等を踏まえて、大型機であっても、比較的単純かつ容易な整備作業を担当する一等航空運航整備士については、従前の小型機を対象とする二等航空運航整備士や二等航空整備士と同様に、国土交通大臣が指定する型式を除き、型式限定を取らずとも作業後の確認は可能という考えに基づき行うものです。ただし、航空運送事業者、航空機使用事業者については、航空機の型式ごとに固有な技能及び知識に関する事項（保守及び軽微な修理の整備作業に係る事項に限る。）について教育訓練を行うことを求めます。</p>	無
2	<p>現在航空運航整備士資格を有している者が、指定航空従事者養成施設で国の承認を受けた課程を修了した場合には業務範囲が拡大される案となっているが、課程を修了していない者と区別するため、課程の修了者は、指定航空従事者養成施設の教育を修了した場合に発行される修了証明書などを携帯する必要があるのではないか。</p>	<p>ご意見を踏まえて、修了証明書の携帯を求めることとします。</p>	有

<p>3</p>	<p>1、背景（1ページ）下から4行目以降 ・近年の整備作業の共通化・標準化及び整備マニュアルの充実等の状況の変化等を踏まえ て、・・・・・・・・・・・・・・・・、原則として型式限定は不要とすることが適当である。</p> <p>1、① 近年の航空機の技術的進展は目覚ましく、型式ごとの差異は大きくなっており、軽微な修理であっても相当の訓練が必要となっている。</p> <p>② 仮に型式限定を不要とした場合、ボーイング、エアバス、ボンバルディア、エンブレアム、ファルコンなどの小型ビジネス・ジェット及びターボ・プロップ機など多岐に亘る型式について範囲が拡大し、どの程度の訓練になるかを検証する必要性が生じる。（国に検証のための新たな業務が発生する。） 実地試験の範囲を設定することも困難となる。</p> <p>③ また、近年のヘリコプタについても同様に新たな技術が導入され、整備士に求められる知識・能力は一段と高いものになってきている。教育機関を有さない事業者等は簡便な訓練で業務範囲を拡大する可能性があり、危険な整備士が出現する可能性がある。さらに、官庁の整備士は新機種導入等での研修について予算の獲得に困難となり、自前の訓練で済ませることも想定され、安全上極めて危険な状態に陥る可能性がある。</p> <p>④ 教育・訓練を義務付けるのであれば、その証として型式限定を付す方が合理的であり、教育・訓練を受けたことの公的な証明になり、整備士及び使用者にとっても安心感がある。</p> <p>⑤ 本改訂により、現業の整備士は少ない人員で生産を上げることが求められ、整備の職種はますます厳しく疲弊し、また、人気のない職となり、裾野拡大とは逆行する。結果として航空専門学校への入学者もさらに減少するものとする。</p> <p>⑥ 航空法別表では二等航空整備士及び二等航空運航整備士の業務範囲は用途（N類）に限定され、一等航空整備士及び一等航空運航整備士はすべての用途の航空機と規定され、施行規則では実地試験に使用される航空機で限定が付されるとしている、しかし、改定後は、一等航空運航整備士の限定は、T類、TA級、TB級であっても等級限定のみとなり、一等航空整備士は等級限定及び型式限定が付され、航空法と省令に齟齬が生じる。航空法の考えは、困難な整備作業について型式の限定を付しているのではなく、T類、TA級、TB級の設計思想がそもそも高度な知識・能力を要する航空機のために型式の限定を付している。したがって、整備の難度に着目している訳ではない。（難度は一定の経験をすれば解決できる。）</p> <p>⑦ T類などの航空機は「航空運送事業の用に適する航空機であり、ひとたび事故が発生すると社会的影響が大きいため、より慎重な対応が求められる。</p>	<p>今般の改正は、「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」において、安全確保を大前提に、諸外国の動向、国内の状況等も踏まえて議論いただき、そのとりまとめの内容を反映したものです。</p> <p>また、航空機の型式限定は、航空機の型式による必要な知識及び能力の相違を踏まえて行っているものですが、この点につき、近年の整備作業の共通化・標準化及び整備マニュアルの充実等の状況の変化等を踏まえて、一等航空運航整備士の資格について、国土交通大臣が指定する型式を除き、型式限定を行わないよう改正するものです。</p>	<p>無</p>
----------	---	--	----------

<p>2、概要（5） 規則別表第3関係 一等航空運航整備士又は二等航空運航整備は、燃料を燃焼させないで・・・・・・・・除いたもの 2、① 航空運航整備士と航空整備士の差異で燃料を燃焼させるか否かで区分しているが、あまり意味のない改訂である。発動機を運転すること自体、燃焼に関わらず相当の訓練が必要である。結果として航空整備士との差異は僅かとなり、運航整備士の特徴である訓練時間に見合った整備後の確認項目が拡大し整備士の負担増となる。</p>	<p>航空運航整備士が確認可能な作業の区分は、制度改正後も引き続き保守及び軽微な修理であり、航空整備士の業務範囲とは差があります。 また、訓練時間については、拡大する業務の内容に応じて適切に設定することとしています。</p>	<p>無</p>
<p>3、今般の見直しのきっかけが近年のライン整備に合っていないとのことですが、何年分のライン整備を検証した結果でしょうか？前回の改定時には過去3年分の（当時の大手3社）をすべて洗い出し、ライン整備の80%が現行の業務範囲として可能であるとの結論を得ました。某社では複数の一等航空運航整備士を取得させても不安感があり、実際には整備後の確認をさせていないとの情報もありますが、検証されましたでしょうか？</p>	<p>今般の改正では、航空会社において近年のライン整備の傾向や実績を調査したものをもとに、航空運航整備士の業務範囲が、実際のライン整備で行う業務の6割程度に留まることを確認しています。 また、今般の改正は、上記の確認結果も踏まえた上で「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」において、安全確保を大前提に、諸外国の動向、国内の状況等も踏まえて議論いただき、そのとりまとめの内容を反映したものです。</p>	<p>無</p>
<p>4、技能証明の要件として、施行規則43条では一等航空運航整備士及び二等航空運航整備士は18歳以上、2年間の整備経験と規定しているが、これで提示された整備後の確認を実施させることは極めて危険であり、安全上、問題である。また、航空専門学校やポリテク・カレッジ千葉校では現行2年課程で運航整備士教育・訓練を実施しているが、改定後は教育時間数が増大し教育・訓練ができなくなる恐れがある。</p>	<p>今般の改正は、日常の運航間の点検等のうち、比較的単純かつ容易と考えられる作業を航空運航整備士の業務として追加するものであり、現行の航空運航整備士の要件である18歳以上かつ2年間の整備経験を引き継ぐことは妥当だと認識しています。また、修学期間と教育時間の関係については各航空専門学校とも調整をしています。</p>	<p>無</p>
<p>4 別表第3:一等航空運航整備士（飛行機等）に係る五 動力装置の操作（エンジンランアップに係るものを除く）イ 発動機の地上における運転試口 諸系統の機能試験及び作動試験ハ 故障の発生に対応する操作及び整備方法ですが、イは記載の見直し、ハは削除の方向で検討をお願い申し上げます。 具体的には、イ：以下に記載の趣旨で「修正」をお願いしたい。→発動機の操作に関わる手順（または）方法【理由】運転という表現がかなり誤解を与えますため、操作手順または操作方法に変更を希望致します。 ハ：当該項目は、「削除」をお願いしたい。【理由】非常時における操作は、航空機のシステムが多重故障した場合に理論上は起こり得る事は理解しますが、実際に発生する確率は限りなくゼロに近く、また、現在の航空機システムでは、準備作業の中で不具合をメッセージ等で把握可能です。また、現実的に発生しない場面を想定した実地試験とそのための訓練が運航整備士の試験にて必要とは思えないためです。仮に、実施した場合であっても、その後、同様のシチュエーションに遭遇する可能性がゼロに近い中で、技量を瞬間的に見極める事ができる現実的な試験項目とは思えないためです。以上からも、当該項目は「削除」の方向で検討願います。</p>	<p>今般の改正により航空運航整備士の実地試験科目に追加する「動力装置の操作のうち燃料の燃焼により動力装置を駆動させて行う作動点検に係るものを除いたもの」については「発動機の地上における運転試験」を行うことから、原案のままとします。 なお、当該実施要目に係る具体の判定要点等については「航空整備士実地試験要領（平成18年5月31日国空乗第80号）」に定める予定です。 また、「故障の発生に対応する操作及び整備方法」については、航空機の安全な運航を確保するため、モータリング中にスターターが停止しない場合や燃料漏れが発生した場合等に適切に対応可能であるかを試験で確認する必要があることから、原案のままとします。 なお、当該実施要目について口述試験、実技試験のいずれか又は両方を行うかを含む試験の実施方法については「航空整備士実地試験要領」に定める予定です。</p>	<p>無</p>

5	<p>・改正規定により、国土交通大臣が指定する型式を除き、型式限定が無くなることになるが、一等航空運航整備士の資格保有者のうち、自社以外(専門学校や他社)で当該運航整備士資格を取得したものが、入社後に自社内で確認主任者資格の拡張をする場合、基礎機体以外の型式に関する訓練をする必要がある。個々人が当該運航整備士資格を取得した際の基礎機体を正確に把握するための仕組みの設定(技能証明への明記等)を希望致します。</p>	<p>ご意見を踏まえて、技能証明書(限定事項関係)の様式を改正して備考欄を設け、航空運航整備士の技能証明に係る実地試験等に使用した航空機の型式を記載可能なようにします。</p>	有
	<p>・経過措置について、仮に施行日直前(来年3月)に国の実地試験を受けて合格になった場合、実質的なライセンス交付は4月以降になることも考えられる。 その場合、現在の案では、施行日以降については新しいライセンスの交付しかできないため、旧ライセンスの発行ができるよう、対応をお願い致します。</p>	<p>ご意見を踏まえて、規則第5条の6及び別表第3の改正規定の施行前に航空運航整備士の実地試験に合格した者が、改正規定の施行後に航空運航整備士の技能証明を受ける場合の業務範囲については、従前の例による旨を定めることとします。</p>	有
	<p>・指定養成施設にて改正規定を満足する教育や試験を合格したのものについては、修了書が発行され、その携帯の義務が課されることが想像できるが、修了書を常に携帯することは困難であるため、修了書を担保にライセンスの再交付を申請することで、新ライセンスへの書き換えを可能とし、修了書の携帯を不要として頂きたい。</p>	<p>ご意見を踏まえて、指定航空従事者養成施設の課程であって国土交通大臣の承認を受けたものを修了し、その修了証明書の交付を受けた者が、国土交通大臣に申請し、航空運航整備士の資格に係る技能証明書の再交付(航空法施行規則第71条及び第72条(第4号に係る部分に限る。)の規定を準用)を受けた場合には、修了証明書の携帯を不要とすることとします。</p>	有
6	<p>2024年11月14日に実施された「第8回 航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」にて提示された資料に新たな業務範囲でのライセンス■国の試験：令和8年4月以降の受験より新たな制度に基づくライセンスを発行 ■指定養成施設における試験：・令和8年4月以降に指定養成課程に入学：新制度による教育を実施・新たな制度に基づくライセンス発行・それ以前に指定養成課程に入学(制度施行前に入学済み)：以下のいずれかで対応との記載がある。 1 新たな制度に基づくカリキュラムで教育を終了できる場合は、新ライセンスを発行(令和8年4月～) 2 既存の教育カリキュラムでの養成を継続し、従前の業務範囲でのライセンスを発行(令和10年3月まつまでの暫定措置※) 2つめの■の2ポチ目、1の文言からは、施行以前に新制度に基づくカリキュラムで教育を修了できる場合は、施行以降に新ライセンスを発行するとあるが、今回パブコメで挙げられた航空法施行規則の一部を改正する省令案、2.概要(6)経過措置、1 規則第5条の6及び別表第3の改正規定関係、i)～vii)のうち、新たな制度に基づくカリキュラムで教育を終了した場合の新ライセンス発行にあたる部分がどの項目に該当するか、ご教示いただきたい。</p>	<p>第8回検討会の資料では、今後変更の可能性があるとして付した上で、運用イメージを記載していたところ、その後の検討を踏まえて、制度の運用を円滑にする観点から、令和8年3月31日時点で指定航空従事者養成施設の課程に属する者が、規則第5条の6及び別表第3の改正規定の施行日から2年を経過するまでの間に当該課程を修了して航空運航整備士の技能証明を申請する場合の実地試験については、いずれの場合も従前のとおりとし、また、当該実地試験に合格した者が技能証明を受ける場合の業務範囲は、従前のとおりとするようにしたものです。</p>	無
7	<p><1. 該当箇所に関する理解の確認>「燃料の燃焼により動力装置を駆動させて行う作動点検を必要としないものについては新たに軽微な修理に含めることとする」とは、「燃料の燃焼により動力装置を駆動させて行う作動点検を必要としないもの」が「軽微な修理に該当する」ことを意味するが「燃料の燃焼を必要としない動力装置を駆動」自体は「軽微な修理に該当しない」、との理解でよろしいでしょうか。</p>	<p>燃料を燃焼させずに行う動力装置の作動点検は、軽微な修理に該当します。</p>	無

<p>< 2. 軽微な修理に含める範囲に関する要望>本改正により、「修理作業であって、当該作業の確認において燃料を流入させない状態で動力装置をモータリング（いわゆる、ドライ・モータリング）させて行う作動点検を必要とするものおよび燃料を流入させつつ動力装置をモータリング（いわゆる、ウェット・モータリング）させて行う作動点検を必要とするもの」が軽微な修理に含まれるようになると読み取れるところ、その軽微な修理以下を業務範囲とする運航整備士の資格においては相応な知識・技能が必要となると想定される。確かに、運航整備士が航空機の日常整備のような便間での整備（いわゆる、ライン整備）を概ね実施可能とするためには「修理作業であって、当該作業の確認においてドライ・モータリングさせて行う作動点検を必要とするもの」を軽微な修理に含めることが望ましいが、ドライ・モータリングに係る知識・技能に比べてウェット・モータリングに係る知識・技能の方が燃料の取り扱いの危険性や作業の複雑さ等の観点で難易度が高いとの認識があるため、「修理作業であって、当該作業の確認においてウェット・モータリングさせて行う作動点検を必要とするもの」はこれまでのとおり最上位のライセンス（航空整備士）で担保することが妥当と考える。従って、「修理作業であって、当該作業の確認においてウェット・モータリングさせて行う作動点検を必要とするもの」を軽微な修理に含めないよう修正の上、改正していただきたい。</p>	<p>作業の複雑さ等の観点から、ドライモータリングとウェットモータリングに大きな差はなく、また、航空機の型式によっては、ドライモータリングの操作がウェットモータリングの操作よりも複雑な場合があることから、原案のままとします。</p>	<p>無</p>
<p>< 2. に対応する規則の表現に関する要望>また、上記 2. の軽微な修理に含める範囲の見直しに対応していただく場合に、当該規則の表現についてもより明確となるよう修正していただきたい。 現行の規則第五条の六にある軽微な修理の定義では「重量、重心位置、強度、動力装置の機能、飛行性その他の航空機の耐空性（以下この表及び次条の表において単に「耐空性」という。）に及ぼす影響が軽微な範囲にとどまり、かつ複雑でない修理作業であつて、当該作業の確認において動力装置の作動点検その他複雑な点検を必要としないもの」と記載されている。「動力装置の作動点検」を必要としないもの、という現行の除外的な表現に対し、燃料の燃焼により駆動させて行うものはさらに除外したうえで、それ以外を軽微な修理に含める、といった除外を重ねていく表現は、複雑で分かりにくいと考える。そのような除外を重ねていく表現で上記 2. の軽微な修理に含める範囲の見直しに対応していただく場合には、さらに複雑で分かりにくい表現になることが想定されるため、除外を重ねていく表現は避けていただきたい。 直接的に「発動機の試運転」等の文言で表現していただくことにより、サーキュラー No.3-001の小修理に記載されている「発動機の試運転を必要とする作業」との対比も明確で理解しやすくなると考える。</p>	<p>「軽微な修理」の範囲を正確に定めるために、特定の修理作業を除くよう定めているものであり、原案のままとします。 なお、今般の改正に伴い、各作業の区分に該当する整備作業の具体例等を定めたサーキュラーNo.3-001「航空機の整備及び改造について」を改正する際には、表現方法を検討します。</p>	<p>無</p>

	<p>本改正により、運航整備士の動力装置のモータリングの操作が試験されるようになるが、上述のドライ・モータリングに係る知識・技能に比べてウェット・モータリングに係る知識・技能の方が、燃料の取り扱いの危険性や作業の複雑さ等の観点で難易度が高いとの認識がある。ウェット・モータリングに係る知識・技能では火災やエンジン損傷を防ぐための教育の負担が相当高く感じられることから、「修理作業であって、当該作業の確認においてウェット・モータリングさせて行う作動点検を必要とするもの」はこれまでのとおり最上位のライセンス（航空整備士）で担保することが妥当と考えられる。一方ドライ・モータリングについては、確かに「修理作業であって、当該作業の確認においてドライ・モータリングさせて行う作動点検を必要とするもの」を実施する手順として基本的な知識・技能が必要であると認識する。この知識と技能を確認するためには、整備作業のために機体に電源を入れるための補助動力装置の駆動と同様に、既に規則別表第3に規定される「四 航空機の日常点検作業」で試験することとし、新たに「動力装置の操作」を試験科目として追加しないよう修正のうえ、改正していただきたい。</p>	<p>作業の複雑さ等の観点から、ドライモータリングとウェットモータリングに大きな差はなく、また、航空機の型式によっては、ドライモータリングの操作がウェットモータリングの操作よりも複雑な場合があることから、原案のままとします。</p> <p>なお、ドライモータリングやウェットモータリングは必要な操作や確認すべきパラメーターが多い等、補助動力装置の駆動とは作業の複雑さや必要な知識、能力が異なります。</p>	無
8	<p>●本邦航空会社の整備部門における20～30代の若年・中堅層には、一等航空運航整備士資格取得者（一等航空整備士資格未取得者）が比較的多く、今般、その業務範囲をライン整備全般に拡張し、かつ型式限定を不要とする方向性が示されたことは、当該層の意欲を引き出し、また業界全体の生産性を高める観点で、前向きに捉えられるものであり、基本的に賛同している。</p>	ご意見ありがとうございます。	無
	<p>●また、一等航空整備士が可能な業務範囲に関し、ライン整備について型式限定を不要とする見直しがおこなわれることについても、概ね同様の理由で基本的に賛同である。</p>	ご意見ありがとうございます。	無
	<p>●一方で、全体の資格体系は維持されることを前提とすれば、一等航空整備士と一等航空運航整備士の業務範囲の差異は、従前と比べ相対的に小さくなるため、一等航空整備士の役割・価値は、各事業者においてあらためて整理する必要がある。</p> <p>●また、総じて各資格の業務範囲を拡大することが、さらなる繁忙や過度な負担増につながらないような工夫も事業者には求められる。</p> <p>●今後は、そのような課題に留意しつつ、各資格既取得者の業務範囲拡大に向けた円滑な移行が重要であり、国として引き続き必要なサポートをおこなうべきである。</p>	<p>制度の円滑な移行を実現するため、引き続き関係事業者等との調整をさせていただきます。</p>	無

※取りまとめの都合上、いただいたご意見は整理・要約を行った上で掲載している場合があります。