「航空従事者養成施設指定申請・審査要領」及び「運航管理者養成施設指定申請・審査要領」の一部改正案に対する意見公募の結果について

令和７年 12 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9月 30 日から令和7年 10 月 30 日までの期間において、「航空従事者養成施設指定申請・審査要領」及び「運航管理者養成施設指定申請・審査要領」の一部改正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、5件の御意見を頂きました。

頂いた御意見とそれに対する国土交通省の考え方は別紙のとおりです。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あげます。

別紙

航空従事者養成施設指定申請・審査要領」及び「運航管理者養成施設指定申請・審査要領」の一部改正案について

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	1.整備士不足の問題ですが、現在直面している問題は整備士を志望する者の激減であるにもかかわらず、実技訓練の定員を１２名から２５名に増やして何の効果があるのか、甚だ疑問です。航空局は２５名に増やした場合の検証等は行ったのでしょうか。主要国の実情を確認したのでしょうか。EASAは１５名となっているようですが各国で事情が違い、それぞれの国で現実的な人数になっているようで、ドイツ、フランス、イギリス、イタリアなど各国の現状を教えてください。 （１２名から２５名に増やして大丈夫なのか技術的検証はされているのでしょうか。他の国が２５名になっているから、いきなり２５名になるものなのでしょうか。一部の関係者が言い出したことを何の検証もせずに緩めることに疑問を感じます。）	指定養成施設において柔軟な運営が可能となるよう、全ての航空専門学校に対し、運営の阻害要因となり得る関連規制について意見聴取したところ、実技教官１名が担当する訓練生数に係る見直しの要望がありました。この結果を踏まえ、現行の制度の趣旨や欧米の基準も参考に、見直しの方向性が有識者検討会において整理されたものです。指定養成施設ごとに施設や設備は異なっておりますので、訓練生の安全性の確保ができ、十分な教育効果が得られるよう、実技教官１名が担当する訓練生数は25名以下とする中で、指定養成施設ごとに適切なものとしていただくこととしております。	無
	2.1名の教官で２５名が行えるような実技訓練はあるのでしょうか。実技訓練時間を１００％としたらどのくらいの比率が２５名でできる実技訓練となるのでしょうか。私には２５名で行う実技訓練の想像がつきません。実技教官がネックとなって訓練が滞っている実態があるのでしょうか。学生が集まらないから経営的に厳しいので実技教官を削減しているだけではないでしょうか。	例えば初歩的な基本実技の授業は教官が巡回しながら実技訓練を行うことは可能と考えられます。また、ご質問の訓練時間の比率については、各指定養成施設により異なると考えております。	無
	3.２５名に増やして航空整備士を志望する者の数が増えなければ何の意味もありません。航空専門学校には実技教官の数を減らせるという経営的なメリットはあると思いますが、学生側から見て何のメリットもありません。２５名に増やして人材不足が解決する思考（ロジック）を教えてください。	今回の改正は指定養成施設において柔軟な運営が可能となるよう、有識者検討会での議論を踏まえ行うものです。	無
	4.定員を大幅に増やすことによって、教育の質が低下し、航空整備士の卵を不完全に育成することにより最終的な技能審査合格者は減り、再訓練や再審査を行うなど、逆に非効率となると予想されます。もし万が一、航空専門学校を卒業しても低レベルの航空整備士の卵が航空会社に就職して低レベルの人材の面倒を見ることになり、次の大型機の訓練時間が大幅に必要となったり、訓練脱落となったり効率化に結びつきません。そのうちに大手航空会社は教育の薄い低レベルな航空専門学校の学生に見切りを付け、学力のある一般大学生を採用していくような、航空専門学校にとっては悪循環に陥ると予想されます。現時点でもそのような傾向が見られます。航空専門学校には学生側にたった意見や提言をしていただきたい、航空局は将来を見据えた判断をしていただきたいと思っています。人材不足の検討会で提言されたことを理由として施行規則や通達類を改正していますが、もっと丁寧な検証、確認を行って判断していただきたい。訓練の効率化という名目で整備士のレベル低下を招くような改正とか、単に経営側の都合による改正はやめていただきたい。	今回の改正は指定養成施設において、柔軟な運営が可能となるよう、有識者検討会での議論を踏まえ行うものです。具体的には各指定養成施設において、訓練生の安全性の確保ができ、十分な教育効果が得られるものとして、適切な人数としていただくこととしております。	無

	5. 実技訓練の定義がはっきりしませんが、実技前のレクチャーや説明なども含めているのであれば、そのような表現にする必要があります。 例えば、「1名の実技教官で訓練が行えるのは、実技訓練前の説明などは制限なし、実機取扱いや点検作業は6名まで、部品交換作業は3名まで、発動機試運転や取扱いは3名まで」など、実技訓練を具体的に示し明確に人数を記載してほしい。 また、「CBTやVMTを使用した実技訓練の場合は人数の制限がなく実施できる」とするような記載も必要ではと考えます。 どちらにしても、実際の実機を使用した実技訓練については1名の実技教官でどのような実技訓練が何名まで実施可能か検証が必要です。	ご意見を踏まえて以下の文言に変更します。 『例えば、点検作業、部品交換作業及び動力装置の操作等の実機を用いて行う教育』 なお、実技訓練の内容については多岐にわたり、各指定養成施設の状況も異なり、すべての訓練内容を網羅的に示すことは困難であることから原案のままとします。 また、実際の実技訓練における教官１名あたりの訓練生数については、各指定養成施設において、訓練生の安全性の確保ができ、十分な教育効果が得られるものとして、適切な人数としていただくこととしております。	有
	6. 補習時間で、人数を1名で行うと効率的に行い補習時間を減らして同じ教育ができるとするならば、訓練の人数を増やせば逆に訓練時間は増えていくことになります。今回実技教官の受け持つ人数を倍に増やすということは訓練時間が増えなければなりませんが、訓練時間は今までの時間で大丈夫なのでしょうか。大丈夫な場合のその理由を教えてください。	教育効果の確保上、必要なものについては教官１名あたりの訓練生をより少数とすることとしており、訓練時間を増やす必要は無いと考えております。	無
	7. 通達改正案で「理解度に応じた効率的な方法で補習を行う場合は補習時間を短縮できる」となっていますが、どのような方法を想定しているのか教えてください。 また、その場合に全部免除課程と一部免除課程で違いがあるのはなぜか教えてください。	理解度に応じた効率的な方法については各指定養成施設の訓練状況が異なることから、一概に示すことはできませんが、理解が十分でない部分を特に重点的に補習する等が考えられます。 また、今回の改正において、欠席時間数と同等の時間数を補習しなくてもよい条件として、「各科目の標準教育時間を下回らない範囲」としているところ、一部免除課程ではこの「標準教育時間」が定められていないため、今回の対象とはしておりません。	無
	8. 技能審査員の認定（8）、（10）＊について、整備士課程のみ特記されていますが、操縦士も同じでいいと思います。整備士は技能審査員の更新期間の2年間に行う課程数が少ないことからこのような要望が出たと思いますが、操縦士も同じでよいと思います。 整備士課程のみという文言が多くなるようでしたら、審査要領自体を整備士用と操縦士用で分けて編集していただきたい。 ＊第４部　指定及び限定変更承認の方法並びに技能審査員の認定　３．技能審査員の認定　における(8), (10)では、技能審査員の認定とその更新について記載。今回の改正では、整備士に係る課程の技能審査員について、認定の有効期限が満了した日から起算して３０日以内に行う認定試験については、更新に係る認定試験と同様に試験の一部を免除することができることとする。また、認定の更新を行う場合、２年未満の任期満了日とすることも可能である旨を明確化。	操縦士については今後の検討とさせていただきます。また、審査要領の操縦士と整備士の分冊については共通項目として記載されている部分が大多数であることから、現状のままとします。	無
2	運航管理者養成指定申請・審査要領について、附則は新設するものではない。改正案に附則するものなので、旧側に新設と記載するのは不適切 運航管理者要請施設指定申請・審査要領について、そもそも新旧の行の位置が違う。また、附則が2字下げされている理由が不明。せめて、運航管理者の審査要領と書き方を合わせるべき。	ご指摘を踏まえて、より適切な記載に修正いたします。	有
	内容については、実技教官一人当たり25人とこれまでの倍に増やせるとされているが、国交省の検討会の報告書ではそんなに大幅に増やすと良いなどの結論は出ていない。根拠のない改正は、訓練生1人あたりの成熟度を下げることにつながることから、きちんと根拠のある数字を提示すること。	実技教官一人あたりの訓練生数は、欧米の基準等を踏まえたものとしており、「最終とりまとめ（本文）」、「最終とりまとめ別添資料　別添４」に制度見直しの方向性について示されております。	無

3	(1) 実技教官1名が担当する訓練生を25名までとする改正案 　専門学校の現状は、入学者数の半減により厳しい環境であることは理解しておりますが、某校の審査員の経験では、小人数クラスのため教官の行き届いた教育・訓練が行われ、結果的に全体のレベルは以前よりむしろ良くなっている印象です。（教官からも同意見です。）しかし、一方で極端にレベルの低い学生も混在しており、再審査でもレベルの向上は見られず不合格者が出現しております。（最初の審査でほとんどの科目で不合格となり再教育でもレベルの向上はほとんど見られなかった。以前には無い現象。）このように、小人数での教育・訓練ではその効果は顕著なものと考えますが、ここで25名に拡大することはレベルの維持・向上に逆行しております。結果的にレベルの低い卒業生が業界で低評価され専門学校全体の評価が下がり、企業が採用を抑制することに繋がり、結果として入学者数がさらに減少する負のスパイラルに陥ることになることが想定されます。質の高い整備士を養成することが専門学校の特色であるとともに責任でもあり、このことで航空業界から高い評価を得て航空の安全に資するものと考えます。したがって、反対です。 理由 1, 学生のレベルが下がる。 2, 25名を一人の教官が訓練すると、例えば小型機一機に25名の学生が群がり、後方の学生は直接訓練に参加できない。このため、実技訓練を受けないで訓練の時数のみが蓄積されて修了する学生が出てくる可能性がある。 3, 実技訓練が不十分なため技能審査で不合格になる学生が増加する可能性がある。 4, 危険を伴う作業もあり、教官の目の届かない場所で危険を犯すことへの教官の責任と負担が大きすぎる。 5, 実技をしていない学生に整備経験を認めてよいのか疑問。 6, 諸外国での訓練では最大12名程度と認識しているが、諸外国の規定を調査されたのでしょうか？されているのであればご教示願いします。また、今回の25名の根拠は？30名や50名ではいけない理由は？	指定養成施設において柔軟な運営が可能となるよう、全ての航空専門学校に対し、運営の阻害要因となり得る関連規制について意見聴取したところ、実技教官１名が担当する訓練生数に係る見直しの要望がありました。この結果をもって、現行の制度の趣旨や欧米の基準も参考に、見直しの方向性が有識者検討会において整理されたものです。有識者検討会での議論を踏まえ、実技教官１名が担当する訓練生数は25名以下とする中で、指定養成施設ごとに施設や設備は異なっておりますので、訓練生の安全性の確保ができ、十分な教育効果が得られるよう、指定養成施設ごとに適切なものとしていただくこととしております。	無
	(2) 補習の基準の見直し案 欠席者の補習時間は、小人数の場合は訓練効率が上がるため少なくてよいとの考えには賛同します。補習は必ずしも同じ時間でなくとも訓練の成果が見られればよいと思います。 それでは(1)の25名では訓練効果が下がるのではないですか？(1)と矛盾していませんか？	教育効果の確保上、必要なものについては教官１名あたりの訓練生をより少数とすることとしており、訓練時間を増やす必要は無いと考えております。	無
	(3)　再審査の方法及び基準の見直し案 再審査は不合格科目に限定して実施しているため、通常であれば２度目で合格しておりますが、２度目でも不合格になる学生に対し二週間程度の追加訓練をしても合格できるレベルは期待できません。このような学生は留年の対象になるかと考えます。また、専門学校の場合は卒業の２・３週前に再審査を行っていますが、さらに追加教育・再々審査を行うことは日程的に無理があると思います。	通達としては、一定の要件の下で再審査を２回を限度に行うことができることとしておりますが、実際の運用については指定養成施設ごとに教育規程を定めていただくことになります。	無
4	(９)技能審査の方法 6）再審査を行う場合の方法及び基準について 「最初の技能審査を受けた日から」という記載があるが、この日は技能審査開始日を指しているのか、技能審査終了日（不合格判定日）を指しているのか、不明瞭であるため明確にしていただきたい。	ご意見を踏まえて以下の文言に変更します。 『ただし、最初の技能審査に不合格となった日から６０日以内であって、かつ、不合格になる毎に再審査のための教育を実施した場合に限り、２回を限度として再審査を行うことができる。』	有

5	航空従事者養成施設指定申請・審査要領等の通達改正内容と現在の航空機整備訓練課程指定申請・審査要領の不整合となる部分について整合がとれるように要望する。	ご意見を踏まえて『航空機整備訓練課程指定申請・審査要領』の該当部分についても改定します。	有

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