「航空整備士実地試験要領」等の一部改正（案）等に関する意見公募の結果について

令 和 ８ 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8年3月7日から令和8年4月6日までの期間において、「航空整備士実地試験要領」等の一部改正（案）等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、4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あげます。

別紙

航空整備士実地試験要領等の一部改正案に関する意見公募について

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	整備士実地試験における評価内容の明確化 電動機及び発動機用バッテリに関する項目が追加されることは適切であると考えますが、受験者に求める知識及び技能の到達水準について、可能な範囲で明確に示していただきたいと考えます。 例えば、安全確認手順、通電停止確認、異常発熱や損傷が認められた場合の対応、関連系統の点検時に留意すべき事項等について、評価の観点が整理されることで、受験者及び教育機関の理解がより深まるものと考えます。	受験者に求める知識及び技能の到達水準については、既存機と同様に整備手順書等に定められている事項について航空整備士実地試験要領の判定基準に従って評価します。	無
	操縦士向け教育訓練内容の具体化 電動機装備滑空機及びピストン発動機装備滑空機を初めて操縦する場合の教育訓練を追加することは適切であると考えます。 一方で、教育訓練の内容について、一般的知識の範囲や確認すべき事項がより具体的に示されることで、訓練の均質性及び安全性の向上に資するものと考えます。特に、異常時対応、火災時対応、運航前後の確認事項等について、最低限含めるべき内容が明示されることが望ましいと考えます。	具体的な教育訓練内容については、ガイドラインに規定されている教育項目（機体概要及び構造、運用限界及び性能、諸系統及び取扱い、通常及び緊急操作の手順）の中で、安全確保の観点から必要な事項（異常時対応、火災時対応、運航前後の確認事項等）を含めることが必要になります。	無
	既得資格による免除科目見直しの周知 既得資格による免除科目の見直しについては、制度改正の趣旨を踏まえた対応として理解できます。 他方で、受験者及び教育機関にとっては、従来の取扱いとの違いが分かりにくい場合も想定されるため、見直しの理由や対象範囲について、分かりやすい説明資料等により周知を図っていただくことが望ましいと考えます。	従来の取扱いとの相違点については本パブリックコメントに添付の改正概要により周知を図っているところです。	無
	移行期間における配慮 制度改正後の円滑な運用のためには、現場における準備期間の確保が重要であると考えます。 そのため、訓練実施者、教育機関、受験者等に向けて、標準的な教材例、記録例、運用上の留意事項等を早期に示していただくことにより、制度移行が円滑に進むものと考えます。	受験者等の経験及び能力は個々に異なることから、標準的な教材例等を一律に示すことはこれまでも行っておりません。各受験者等において改正内容を踏まえ、必要な準備を行っていただく必要があると考えております。	無
	用語変更に伴う試験範囲の明示 学科試験科目名を「ピストン発動機」から「発動機」に見直すことについては、制度上の整理として理解できます。 一方で、受験者の立場からは、対象範囲がどのように整理されるのかを明確に把握できることが重要であるため、試験範囲及び免除科目との関係について、分かりやすい形で示していただくことを要望します。	学科試験科目の名称変更後における試験範囲及び免除科目については、国交省ホームページに掲載している問題シラバスの見直しや航空安全情報ポータルにおいて、明確化を図ってまいります。	無
2	既存の動力滑空機（ピストン）との差異が少なく、同じ等級で取り扱うことが可能であると判断したのはどういった理由、経緯からでしょうか、教えてください。	電動の動力滑空機については、既存の動力滑空機と比較してシステム上の大きな特異性はないことから、既在の知識及び技能により対応可能と考えております。また、欧州においても動力源の違いによらず同一のカテゴリで取り扱われている状況も踏まえております。	無
	既存の動力滑空機はピストンエンジン装備を前提として等級限定を動力（ピストン）と上級に区分して制度設計しています。電動モーターを動力源とした滑空機が出現したことで強力な電動モーターやバッテリーの知識・知見、取扱いの技術は必要であり、現行の動力滑空機（ピストン）を保有する整備士に電動モーター動力滑空機の整備を行わせるのであれば追加の訓練や学科試験（電動モーター）、実地試験（取扱い）は必須と考えます。	電動の動力滑空機については、既存の動力滑空機と比較してシステム上の大きな特異性はないことから、既在の知識及び技能により対応可能と考えております。このため、既得資格者に対する追加の学科試験や実地試験は不要としております。	無
	令和7年5月に制定された「航空整備士の技能証明等に関する実施細則（電気を動力源とする垂直離着陸飛行機又はマルチローター）」の内容を見ますと「当面、等級限定は付さず全ての型式について型式限定を付すこととする。」としています。将来的に何らかの等級限定を想定していると思われますが、今後滑空機以外に電動モーターの飛行機などが出現してきた場合にどのような等級限定にしようとしているのでしょうか。今回と同じように電動モーターとピストンエンジンが一緒の資格になるのでしょうか。	電動飛行機等の取扱いについては、今後の検討課題であり、現時点で具体的な方針をお示しすることは適当ではないと考えております。	無

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
	電動モーター付き滑空機とピストンエンジン付き滑空機で等級を分けて試験を行ったほうがいいと思いますが、もし同じ等級にするならその差異について既得資格者にしっかりと訓練、試験（学科、実地）を実施した方がいいと思います。	電動の動力滑空機に係る教育についてガイドラインを新たに設定することは予定しておりませんが、既得資格者に対しては、電動動力滑空機の整備に従事する前に、飛行規程及び整備手順書を遵守した整備を実施するよう周知することとしております。	
	操縦士には今回の件でガイドラインに訓練が追加されていますが、整備士にはガイドラインがないのはどうしてなのでしょうか。操縦士以上に動力源の違いについて詳細を把握する必要があり、同じ資格で整理するにしても、既得資格者には少なくともガイドラインのような規制が必要と考えます。		無
3	「ピストン」を「発動機」と改めた箇所が随所に見られますが、「発動機」の定義は、各種辞典やFAAのハンド・ブック等でもガソリンや重油等を燃焼させて動力を得る「内燃機関」としており、「ピストン」も「内燃機関」であり「発動機」の一種です。したがって、電動モーターは発動機には含まれません。 （将来、タービン・エンジンの動力滑空機を想定しているのであれば（案）どおりで結構です。） 現行（案）では混乱を招く恐れがあります。 電動モーターを動力滑空機に含めたいのであれば「動力装置」とすべきです。 平成11年の法改正時、ピストン機のほか、将来、電動モーター駆動の滑空機の出現に備えて「動力滑空機」と規定した経緯があります。	航空法における発動機には動力源が電気であるものも含まれます。	無
	動力滑空機の試験（学科・実地）において、ピストン機で受験しても電動モーターに係る設問が出題される場合、現状ではピストン機が主流となっており、ピストン機の経験しか持たない受験生にとって、電動モーター機の知識・能力を得るために資料の入手や実機の経験を積むことは極めて困難です。 したがって、本改正（案）は規制強化につながり、受験生の不利益になります。	欧州においては、電動の動力滑空機が普及している一方で、ピストン機と同一等級で取り扱われていることから、今回の改正が規制強化に当たるものではないと考えております。	無
	一方、ピストン機の経験を有さない受験生が電動モーター機で受験するとき、ピストン機の知識・能力を問われても合格点に達することは極めて困難です。 電動モーターとピストンを比較した場合、整備に必要な知識・能力はピストンの方がかなり広範で難度の高いものとなっております。	国内においてピストン発動機を装備した動力滑空機が多数登録されている状況を踏まえれば、必要な知識及び能力が合格水準に達することが著しく困難となるものではないと考えております。	無
	現状の動力滑空機はピストン機が主流となっており、電動モーター機はバッテリーの容量・重量などで解決すべき事項が多いため、ピストン機に替わって一般に普及するまでには一定の時間を要するものと考えます。 したがって、動力滑空機の試験はピストン機のみで実施し、電動モーター機はガイド・ラインで教育・訓練を義務付けることが安全上も合理的と考えます。 ピストン機は経験や資料等の入手も容易に可能であると考えます。	電動の動力滑空機の普及状況を理由として、同一等級の中で特定の動力方式に限定した受験を求めることは適当ではないと考えております。	無
	将来、小型飛行機にも電動モーター機の出現が考えられます。その場合、二等航空整備士/二等航空運航整備士の業務範囲が拡大することになり係る試験にも影響が出てきます。 また、各専門学校でも教育・訓練シラバスの追加が余儀なくされることが想定されます。今回の改正が前例となって飛行機にも影響を与える可能性があることから、慎重に検討することが重要と考えます。 バッテリーの性能は、現在の技術レベルでは航空機に求められる「軽量」「容量」の点で限界があるため、将来の技術の進展が求められます。	今後の検討の参考にさせていただきます。	無
	実地試験の科目を改正する場合、学科試験との整合性を図る必要がありますが検討されたのでしょうか？ 航空従事者試験は、航空法29条で「航空業務に必要な知識・能力の試験を行う。」と規定され、知識＝学科試験、能力＝実地試験となっております。 先般の改正で運航整備士の業務範囲は拡大しましたが、当該資格の学科試験の範囲は拡大したのでしょうか？	実地試験の科目自体に変更はありませんが、「航空整備士実施試験要領」別表７の取扱いについて、特定の動力方式に限定しない内容へ見直しを行うこととしており、これとの整合を図るため、学科試験科目の名称を変更しております。 なお、過去の改正に関するご意見については、本意見公募の対象外であるため、回答は差し控えさせていただきます。	無

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
4	通達施行以前に取得した整備士資格（滑動滑空機）は、無条件で「電動機」を装備した滑空機も業務範囲に含まれると理解してよいか　あるいは操縦士と同様に何らかの「教育」の受講が必要となるのか	今後、電動の動力滑空機についても業務範囲に含まれることとなりますが、既得資格者に対しては、電動動力滑空機の整備に従事する前に、飛行規程及び整備手順書を遵守した整備を実施するよう周知することとしております。	無
	実地試験要領の改正以後は「ピストン発動機」か「電動機」のいずれかを装備した動力滑空機で実地試験が受験できると理解してよいか	実地試験については、電動機又はピストン発動機を装備した動力滑空機のいずれによっても受験可能です。ただし、受験機の動力方式にかかわらず、他方の発動機に関する事項については、「航空整備士実地試験要領」に定める系統装備として試験対象に含まれます。	無
	※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。		