

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5月15日から令和8年6月14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6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。

御意見の概要及び国土交通省の考え方

別紙

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	学科試験合格の有効期間の変更（規則第48条関係）について、昨今の働き方を踏まえた制度の見直しであり、賛成いたします。 ただし、なぜ整備士だけが対象でその他の航空従事者（操縦士等）は対象ではないのでしょうか。操縦士においても女性活躍の推進等を図っている中で、除外される合理的な理由をご教示いただきたく存じます。	今回の改正は航空局が設置した有識者会議「操縦士・航空整備士の女性活躍推進WG」の検討の中で、整備業界や実際に整備現場で働く方々から寄せられたご意見をもとに、欧州の基準と照らして改正するものです。 操縦士については当該WGにおけるヒアリングで同様の意見がなかったことに加え、欧州において整備と操縦では学科試験の有効期間が異なり、操縦士については別途の検討を要することから、今回は整備に特化した改正にしています。	無
2	「重複訓練」を減らす観点から、指定養成施設で発行される「修了証明書(基本)」の有効期限が2年から5年に延長されることはとても望ましい。 一方で、航空専門学校卒業時に発行される「基本技術修了書」の有効期限は5年のままである。 よって、「修了証明書(基本)」と「基本技術修了書」の両方を有する場合は、「重複訓練」を減らす観点から「修了証明書(基本)」有効期限は5年で区切らず、どちらか長い方の有効期限を適用するとして頂きたい。	指定養成施設が行う技能審査に合格したことを証する「修了証明書」（基本技術Ⅱ）は、その後受験する実地試験において科目免除を受けられるものであり、他方、指定養成施設として指定された航空専門学校が課程修了者に対し発行する「基本技術修了書」は指定養成施設において、その後に基本技術に係る教育を受ける場合においてその一部を省略できるものです。そのため、制度趣旨及び用途が異なることから、ご提案の運用は行わないこととしております。	無
	本日の説明会で学科試験の有効期限延長の移行措置がないとのことでしたが、これが適用されるのは令和8年7月から施行される場合、実地試験を申請できる最長の人は、令和3年7月合格の人となりますでしょうか？ (いつの学科試験合格者まで対象となりますでしょうか?)	対象となるのは、令和3年7月以降に学科試験に合格した者です。 なお、学科試験結果通知書にて2年以内に実地試験の受験を求めている場合でも、今回の改正により受験が可能なことを国土交通省HPでお知らせいたします。	無
	学科試験の有効期限が2年から5年に延長される場合、その期間内であれば何度でも実地試験を受験することができるのでしょうか？ (指定養成施設 技能審査の場合は、「技能審査を2回受審してこれに合格しなかったとき。」は教育中止となる。)	可能です。	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
	1. 整備士の学科試験の有効期間が5年に延長されるのですが、人材不足や女性活躍という観点では操縦士も同じで延長になってもいいと思いますが、操縦士の学科試験が2年に据え置かれた理由を教えてください。	上記1と同様です。	無
	2. 整備士の学科試験の有効期間が延びたことにより、今後の養成体制はより柔軟なものとなると思われますが、例えば、一等航空運航整備士（一運）の学科に合格し、続いて基本2（分割）＋一等航空運航整備士（一運）に合格、その後一等航空整備士（一整）学科＋一整（機体）を5年以内に受験するような場合、基本2はもう一度受験しなければならないのでしょうか。それとも免除になるのでしょうか。 基本2に合格している証があれば技能的には免除しても問題ないと考えますがどのような運用になるのでしょうか。	一等航空運航整備士の技能証明を行う場合の基本技術は、基本技術Ⅱではなく、基本技術Ⅰでの受験となるため、ご指摘のようなケースは生じないと考えます。なお、指定養成施設が発行した「修了証明書」（基本技術Ⅱ）がある場合は、有効な当該証明書により航空運航整備士及び航空整備士の実地試験における基本技術の科目免除を受けることは可能です。	無
	3. 同じような事例として、二等航空運航整備士（二運）の学科に合格し、その後に基本2（分割）＋二運（機体）に合格、その後に一整の学科＋一整（機体）を5年以内に受験するような場合、基本2はもう一度受けなければならないのでしょうか、それとも免除になるのでしょうか。	上記3－2.と同様です。	無
	4. 前述2項、3項の基本技術と機体の試験を分割で受験する際、試験官による実地試験では試験間隔を4ヶ月以内、複数名の受験であることとする通達がありますが、今回の改正に合わせて、指定養成施設以外もより柔軟な養成が可能となるように当該通達の改正または廃止していただきたい。	本改正は整備士技能証明試験の分割受験に関連するものではないことから、ご意見については今後の参考とさせていただきます。	無
	5. 基本技術も学科試験に併せて5年に延長されるのですが、試験官による試験についても同様に延長となるの理解でよいでしょうか。その場合、規則第50条の2第3項は指定養成施設の場合の規定ですが、試験官試験においても分割で行う基本技術が学科試験の5年に併せて延長される法的根拠と理解してよいでしょうか。	本改正は整備士技能証明試験の分割受験に関連するものではないことから、ご指摘の点について、これまでの取扱いに変更はありません。	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
3	6. 指定養成施設での基本2の取扱いについてですが、学科試験の有効期間の5年の間に、A社（基本2の指定養成施設を持つ会社）の基本2合格後、B社（指定養成を持たない会社）に転職し実機の試験を受ける場合、A社の基本2の修了書は有効で免除となるのでしょうか。この場合、A社は辞めた者に対して修了書の交付を行わないことが考えられます。国として強制力のある運用ルール（辞めた場合でも基本2の修了書を個人に手交する。）、または基本2修了者を国が管理・把握する必要があると考えます。	指定養成施設が発行する「修了証明書」（基本技術Ⅱ）は、転職により会社が変わったとしても、その有効期間内に実地試験において基本技術の科目免除を受けることができます。 また、「修了証明書」は、各指定養成施設が定める教育規程等に基づき、課程修了者に対し適切に交付されるものと考えておりますが、必要な場合には適切な指導を行って参ります。	無
	7. C航空専門学校（基本技術2の指定養成施設を持つ学校）を卒業しA社（基本技術2の指定養成施設を持つ会社）に入社する場合には通達があり、C校の基本2修了書をエビデンスとして、A社で基本2の簡易な訓練・審査を行い5年延長してありますが、この通達は継続されるのでしょうか、それとも廃止となるのでしょうか。前述2項、3項の運用が可能なら必要ないと思います。	指定養成施設が行う技能審査に合格したことを証する「修了証明書」（基本技術Ⅱ）は、その後受験する実地試験において科目免除を受けられるものであり、他方、指定養成施設として指定された航空専門学校が課程修了者に対し発行する「基本技術修了書」は指定養成施設において、その後に基本技術に係る教育を受ける場合においてその一部を省略できるものです。このためご指摘の通達はそのままとする予定です。	無
	8. 現行制度の有効期間2年の学科試験合格者や基本2修了者の経過措置についてですが、もう一つのパブコメの事務処理要領を確認しますと新ルールの5年まで可能なのですが、どのような取扱いになるのでしょうか。もし5年になるとしたら法的根拠として施行規則の附則（経過措置）が必要と思います。	施行規則の規定により、施行日前の学科試験合格者及び指定養成施設が発行する「修了証明書」（基本技術Ⅱ）取得者にも適用されることが明らかであるため、経過措置は不要と判断しております。なお、学科試験結果通知書にて2年以内に実地試験の受験を求めている場合でも、今回の改正により受験が可能なことを国土交通省HPでお知らせいたします。	無
	9. 学科試験についてですが、前述2項、3項のような基本技術の運用が可能ならば、学科試験についても同じように、例えば一度の上位の一整学科合格で、有効期間の5年の間に一運実地、一整実地の二度の受験が可能なような運用としていただきたい。貴局は学科試験合格者やその合格日を把握しているので可能と思います。学科試験が数年前からC B T方式となり受験料が高騰しているため、受験者には有益と考えます。	技能証明は資格ごとに学科試験・実地試験（又は技能審査）の両方に合格した者に対して交付されるものであり、ある一つの資格の学科試験合格をもって複数の技能証明の取得要件を満たすことはできません。このため、ご提案の運用は行わないこととしております。	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
	10. 施行規則第48条で新たに設定されている実地試験を受けることができる条件として、直近1年以内の受験機の6月以上の経歴を求めています。基本技術を分割により受験する場合はこの経歴は必要ないと理解してよいでしょうか。	施行規則第48条で新たに定めている各号の条件は学科試験の合格の有効期間を2年を越えて5年を適用する時に必要としており、実地試験において基本技術を分割受験する場合であっても必要になります。	無
	11. 改正案の施行規則第48条第一号、第二号、第三号、第四号において、実地試験を受けることができる条件（直近1年間に6月以上の経験）が規定されていますが、これは実地試験のうち基本技術（航空法含む）以外の実地試験（実機又は専門）についての条件と解釈してよい。基本技術も実地試験の一部であるため、この条項では基本技術の実地試験でさえも受けられないと解釈してしまいます。現行の法運用では先行して基本技術を受験し、実機の試験時点で整備経歴を満たしています。柔軟な養成が行えるように現行通り基本技術は経歴がなくても先行して実地試験が受けられるように改正をお願いします。	実地試験は学科試験に合格した者のみ受験できることから、一部を除き、実地試験の科目である基本技術を受験する場合は、施行規則に定める経歴を有している必要があります。	無
	1. 対象資格の限定理由について（操縦士との比較） 今回の改正では学科試験の有効期間延長等が「整備士」の資格に限定されています。操縦士（パイロット）の分野においても同様に女性活躍の推進や多様な働き方への対応が求められている現状において、今回整備士のみを対象とした具体的な理由についてご教示ください。	上記1と同様です。	無
	2. 制度見直しの動機となった実態調査のデータについて 「現在の働き方を踏まえたものに見直すべき」とされた背景において、整備士の男女の比率の現状、受験を控えていた女性整備士が、育児休暇等のライフイベントによりやむを得ず資格取得を断念した過去の具体的な件数や割合等について、航空局として把握されている調査結果（統計データ等）があれば公表されたい。	操縦士・航空整備士の女性活躍推進WGにおいて実態調査を実施しており、その中の女性操縦士・整備士に対するヒアリング概要を第2回WGの資料で公表しております。 （第2回WG 配布資料 資料2 調査結果 https://www.mlit.go.jp/koku/content/001854489.pdf）	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	3. 長期休職後の技能維持および当事者へのヒアリングについて 学科試験合格後に出産・育児等で3～4年間の長期休暇を取得し、その後実地試験を受験するケースを想定した場合、実務から長期間離れることで実技レベルの維持・到達が困難になる懸念があります。このような実務上の課題について、現役の女性整備士や有識者から事前に意見聴取（ヒアリング等）を行われた実績とその具体的な内容についてご教示ください。	操縦士・航空整備士の女性活躍推進WGの委員は、有識者や操縦・整備経験者の航空会社の女性職員等で構成されており、WGにて本改正の方向性について議論の上、改正に至りました。 （操縦士・航空整備士の女性活躍推進WGページ https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk2_000060.html）	無
	4. 「働き方の変化」の具体的な定義について 背景として「平成5年当時と令和7年では働き方が大きく異なっている」と言及されていますが、航空局として具体的にどのような労働環境や制度（育児休業取得率の推移や勤務形態の多様化など）の変化を想定し、今回の期間延長の妥当性を判断されたのか、詳細な認識を伺いたいです。	今回の改正は航空局が設置した有識者会議「操縦士・航空整備士の女性活躍推進WG」の検討の中で、実際に整備業界や整備現場で働く方々に対して実態調査（第2回WGに提出）を行い、欧州の基準にも照らして有効期間の延長が可能とされたものです。	無
	5. 現行制度における受験・合格状況と「5年」という期間設定の根拠について 現状、学科試験合格者の大半は2年以内に実地試験に合格していると推察されますが、現行制度において2年以内に合格（あるいは受験）できなかった者の数や割合（男女別など）はどの程度でしょうか。また、仮に2年で不十分な場合でも「3年」や「4年」ではなく、一挙に「5年」へと延長した合理的根拠についてご教示ください。	欧州のライセンス取得については、10年以内に学科試験の全科目合格と必要な整備経験を満たす必要がありますが、また、そのうち整備経験については最大5年となっていることを踏まえて、学科試験の有効期間を5年にまで延長可能としました。	無
	6. 航空法第29条に基づく「知識」と「能力」の維持、および受験者負担について 航空法第29条において、技能証明は「知識（学科）」と「能力（実地）」の双方が備わっていることを要件としています。学科試験合格から最大5年が経過した場合、当時の知識が実地試験受験時に維持されているか懸念が残ります。実地試験合格のために過去の学科内容を大幅に復習せざるを得ず、受験者の負担が増大する可能性について、どのような議論や対策がなされたのか見解を伺いたいです。	従前より実地試験には、学科試験の知識が必要です。	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
	7. 諸外国の資格制度との比較、および国際基準（EASA等）との整合性について 改正の参考とされた「欧州の制度（諸外国の資格制度）」の具体的な国名や機関名（EASA等）を明記されたい。また、我が国と諸外国とは整備士の資格制度や養成体系そのものに大きな差異があると考えられますが、制度の一部のみを比較・導入することの妥当性についてどうお考えでしょうか。仮に国際基準に合わせるのであれば、我が国の整備士制度全体をEASA等の基準と全面的に整合させる案が最良と考えますが、当局の見解をご教示ください。	改正の参考としているものは欧州の制度であり、Commission Regulation（EU）のこれまでの改正経緯を参考としております。 ご指摘の通り我が国の制度と欧州の制度とは差異があり、欧州の制度を参考とするにあたっては精査を要することから、欧州における改正経緯の考え方も踏まえつつ、今回の改正案としてとりまとめたものです。	無
5	【意見の趣旨】 整備士資格における学科試験合格等の有効期間を「5年」に延長する理由、および数値の妥当性に関する根拠を提示いただきたい。 【意見の具体的な理由】 育児休暇の取得など、近年の多様な働き方やキャリア継続への配慮として、有効期間を延長するという見直しの方向性には深く賛同いたします。 一方で、提示された資料においては、なぜ「5年」という期間が設定されたのか、客観的な背景や妥当性が必ずしも明確ではないように見受けられます。 規制の合理性を担保し、将来的に制度の硬直化を招くことなく実効性を持って機能し続けるためにも、設定された数値の客観的な背景（例：欧州制度における具体的な年数との整合性や、技能維持の観点から許容される最大期間など）が示されることは重要であると考えます。 つきましては、今後のために、本見直しにおいて「5年」という期間を選定するに至った具体的な理由および根拠について、ご説明をいただきたく存じます。	WGのとりまとめにおいて、『現在の制度ができた当時（平成5年）と現在とは働き方も大きく異なっている状況を踏まえ、育児休暇取得など、整備士の国家資格に関する学科試験合格から実地試験を受験するまでの期間に関し、現在の働き方を踏まえたものに見直すべきである』とされたことから、諸外国の資格制度及び我が国の整備士の養成の実態に応じて、学科試験合格の有効期間を見直すことといたしました。 欧州のライセンス取得については、10年以内に学科試験の全科目合格と必要な整備経験を満たす必要があり、また、そのうち整備経験については最大5年となっていることを踏まえて、学科試験の有効期間を5年にまで延長可能としました。	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
6	運航管理者の技能検定について航空法施行規則 第七十条の三において「第七十条の学科試験に合格した者が技能検定を申請する場合は、申請により、当該合格に係る前条の通知があつた日から二年以内に行われる学科試験を免除する。」と定められている。 今回の省令改正の対象は航空整備士に関するものであるが、運航管理者についても省令改正の背景にある「女性活躍の推進、育児休暇取得など、現在の働き方を踏まえたものに見直すべきである」という点は同様に考慮すべきであると考えます。 従って、運航管理者の技能検定の申請時期についても直近の経験要件などの条件を付した上で学科試験合格の有効期間を変更することについてご検討いただきたい。	ご意見ありがとうございます。運航管理者の学科試験の有効期間の延長につきましては、今後の検討とさせていただきます。	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。