

整備重点① 業務範囲の拡大

中間とりまとめの方針

- 運航整備士の業務範囲を拡大し、ライン整備で頻度の高い整備業務を含めるとともに、これに対応した運航整備士の養成・試験が可能となるよう制度の見直しを行うべきである。

考え方

- ・日々の運航間の整備（ライン整備）における「発生頻度」、「複雑/高度」を踏まえ、拡大する範囲を関係者間で調整
- ・拡大することによって、必要な教育時間が増え、養成時間が長くなりすぎないように、バランスが必要

<拡大するライン整備のイメージ>

- ・客席、操縦席その他の胴体部分の部分的な取り外し、給排油 等
- ・シリンダ圧縮圧力の点検、計器類の零点調整 等
- ・タイヤ及びチューブ、着陸装置の衝撃緩衝用コード、ホイール、ブレーキ、酸素発生カートリッジ、非常信号灯、救命胴衣等の交換
- ・燃料ポンプ、滑油ポンプの機能点検(着火せずに行う点検)
- ・着陸装置緩衝支柱への作動油補充、ブレーキ系統の調整
- ・発動機、補助動力装置又は逆推力装置の機能点検(着火せずに行う点検)
- ・非強度部材(翼又は操縦面の整形覆、カウリング 非与圧室の風防及び窓)についての修理
- ・発動機の試運転を必要とする作業、ファンブレード交換 等

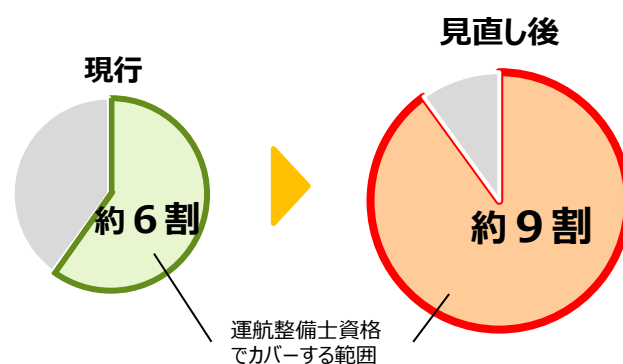
現在可能

範囲拡大

対象外

複雑・高度

<ライン整備のカバー率（時間）>



<教育時間の増加>

	現行	見直し後
一等運航整備士	1,260時間	1,700時間程度※
二等運航整備士	750時間	1,000時間程度※

※現在精査中であり、変動の可能性あり

整備重点① 運用イメージ

公布/施行 イメージ

※今後の省内の法令審査により変更の可能性あり

- パブコメ : 令和7年1月頃 → 公布:令和7年4月頃 → (準備開始) → 施行:令和8年4月頃

現行ライセンス保有者

- 十分な教育体制を有する「指定養成施設」において拡大する業務に関する教育・効果測定を実施して修了証を取得(国に報告)することで、拡大後の範囲の整備作業を可能(教育内容、体制等について国が承認)
- 修了証によって、従前の業務範囲のみの資格か否かを判別

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
 - ① 新たな制度に基づくカリキュラムで教育を修了できる場合は、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月末までの暫定措置※)

【イメージ】

※ライセンスが従前の制度で発行されたものか、新たな制度で発行されたものの区別をするため、この場合に限り、ライセンスの表に「従前制度」などの表現を追記

1. 一等航空運航整備士技能証明書(制限付)
2. 第 号 種類
3. 日本国
4. 氏名
5. 生年月日
6. 国籍・本籍
7. 年 月 日

写真

国土交通大臣 印

今後、関係者等と丁寧な調整を実施し、運用方法を精査

(参考) 移行する整備の例

小修理

機体関係

※赤字の作業について、一部(発動機に着火して行う機能点検や耐空性の及ぼす影響が軽微な範囲にとどまらないもの、複雑な作業等)を除き、軽微な修理に移行追加で移行する作業の有無について、業界関係者と最終調整中

- ・次に掲げるような非強度部材についての修理
 - ① 翼又は操縦面の整形覆
 - ② カウリング
 - ③ 非与圧室の風防及び窓
- ・リブ、前縁又は後縁のうち、次のような部品の修理(クリティカル・エリアを除く。)
 - ① 翼又は操縦面の2ヶ以内の隣り合う普通の形のリブ
 - ② 翼又は操縦面の前縁で隣り合う2ヶのリブ間の部分、後縁及び翼端の縁材
- ・羽布のパッチ当て作業のうち隣り合う2ヶのリブの修理に必要な面積以下の面積の張り替えを含むもの
- ・金属又は合板の応力外皮のいずれの方向にも15cmを超えない損傷の修理のためのパッチ当て作業であってリブ、ストリンガー、補強材等へ影響を与えないもの
- ・**油圧系統、高圧空気系統、与圧系統等の圧力調整弁、安全弁、選択弁等の交換又は調整**
- ・インテグラル型でない高圧油タンク又は防水液タンクの漏れ止めのためのパッチ当て
- ・燃料漏れ以外のゴム型燃料タンクの修理、・操縦索の交換
- ・操縦索又は操縦索の索端末金具の取付作業であって正規部品等及び正規機械を用いて行うもの、
- ・翼又は操縦面の調整、・動翼の釣合いの調整
- ・**着陸装置緩衝支柱への作動油又は充填ガスの補充**
- ・**ブレーキの系統の調整、耐火性材料の確認**
- ・装備されているデアイサー・ブーツ、カーゴ・スリング、農薬散布装置等の当該機からの取り外し、取付け又は調整、・**翼端の交換、**・翼支柱又は張線の交換、・ヘリコプターのバブル型風防の交換、
- ・回転翼の小さな傷の修正、・回転翼ダンパーの調整、・回転翼のトラッキングの調整、
- ・回転翼の釣合いの調整、・発動機試運転を必要とする修理作業(大修理を除く。)
- ・航空機の自重及び重心位置の計測

装備品関係

- ・次に掲げるような装備品の交換
機械計器、電気計器、ジャイロ計器、電子計器、機械補機、電気補機、電子補機、無線通信機器
- ・ケースの取り外しのみでできる次に掲げるような作業(密閉性等への影響のないものに限る。)
- ① マニュアル等で定められる調整箇所の調整、② 目盛板の色標識の塗り直し
- ・真空圧の調整、・**警報装置の調整**、・リミット・スイッチの調整、・ケースのコネクター・ニップル等の交換、
- ・ガラス面上の色標識の塗り直し(当該航空機の飛行規程で認められた色標識の変更を含む。)
- ・MMIに記載された方法により航空機に装備した状態で行う**装備品のプリント基板の交換作業**
- ・耐空性に影響のある変更であってSB、MM等により承認された方法による信頼性の向上を目的としたソフトウェアの収録物の交換又はローディング(主要な機能の追加又は運用限界指定事項の内容の変更を伴うものを除く。)
- ・耐空性に重大な影響のないソフトウェアの変更又はローディングであって製造者が指定した範囲内において使用者独自に行うもの
- ・電源並列運転の調整、・承認されたブラシの交換、・発電機アマチュアの清掃又はブラシの交換
- ・定例的に行われるソフトウェアのデータ・ベースの収録物の交換又は当該ソフトウェアのローディング(耐空性に影響を及ぼすもの)
- ・発動機試運転を必要とする修理作業(大修理に該当する作業を除く。)

動力装備関係

発動機関係

- ・ピストン発動機のトップ・オーバーホール
- ・シリンダの取り外し又は取付け、・シリンダ内部のボアスコープによる検査
- ・バルブの研磨又はカーボン落とし
- ・バルブ・スプリング又はプッシュ・ロッドの交換
- ・ピストン・リングの取付け、・シリンダー・フィンの亀裂又は割れの修正
- ・燃料又は滑油圧力の外部調整、・燃料コックの位置調整
- ・吸気弁、排気弁等弁機構部品の交換
- ・点火時期の調整、・**点火栓の交換又は間隙の調整**
- ・気化器の濃度、緩速等の調整、・気化器空気過熱用扉の開度調整
- ・高圧電線の交換、・高圧電線シールドのハンダ付け修理
- ・**イグニッション・エキサイタの交換**
- ・タービン発動機のホット・セクションの取り外し、取付け、検査
- ・ファン・ブレードの交換
- ・異なる型式の発動機(飛行規程で装備を認められている型式に限る)の装着
- ・発動機の試運転を必要とする作業
- ・**発動機、補助動力装置又は逆推力装置の機能点検**
- ・**燃料ポンプ、燃料管制器又は滑油ポンプの機能点検**
- ・タービン発動機のサージ又は振動の確認
- ・タービン発動機のバリアブル・ベーン・アクチュエーターの外部調整
- ・**タービン発動機のボアスコープによる検査**
- ・大修理又は軽微な修理に該当しないタービン発動機の修理
- ・モジュールのバランス作業を伴わない修理
- ・タービン発動機の型式変更(サーキュラーNo.3-007に基づくもの)
- ・発動機を駆動して実施する発動機の洗浄

プロペラ関係

- ・アルミ・ブレードの小さな傷の修正
- ・**プロペラの加工によらない簡単な作業後のバランス作業**
- ・異なる型式のプロペラで飛行規程で装備を認められているものの装着
- ・トラッキング点検又は調整、・ガバナーの外部調整

その他の動力装備関係

- ・ターンバックル、ガイド、プーリー、ケーブル、プッシュ・プル・ロッド、ベルクランク等の交換又は調整
- ・マグネット・コンタクト・ポイントの研磨又は修正、・発動機架の緩衝ゴムの交換
- ・トランスミッション又はギヤボックスの慣らし運転、・滑油圧力の調整
- ・スロットル、ミックスチャー・コントロール、プロペラ・ピッチ系統の遊びの調整

(参考) 整備作業区分

【整備作業の具体例】 ※青字：制度見直しにより運航整備士で実施可能とする作業の例

主な作業内容		
航空整備士	大修理	・主要構造部材等の強度増加、補強、継合せ、製作等を伴う修理及び材料の変更を伴う修理 ・動力装置関係…溶接、メッキ、金属溶射等による修理作業 等 ・装備品等の修理又はオーバーホール 等
	小修理	・発動機の試運転を必要とする作業、ファンブレード交換 等 ・発動機、補助動力装置又は逆推力装置の機能点検 ・燃料ポンプ、燃料管制器又は滑油ポンプの機能点検 ・次に掲げるような非強度部材についての修理 ①翼又は操縦面の整形覆 ②カウリング ③非与圧室の風防及び窓 ・着陸装置緩衝支柱への作動油又は充鎮ガスの補充、ブレーキの系統の調整 ・装備品関係…機械計器等の装備品の交換 等
	軽微な修理	次に掲げるような複雑な機能確認を要しない装備品の交換 等 ・タイヤ及びチューブ、着陸装置の衝撃緩衝用コード、ホイール、ブレーキ等 ・酸素発生カートリッジ、非常信号灯、救命胴衣、救命用具、救命ボート、航空機用救命無線機及び落下傘(特定救命用具)、携帯用消火器、ラバトリー関連部品、ギャレーの関連部品
	一般的保守	・客席、操縦席その他の胴体部分の部分的な取り外し、分解又は組立てを必要とする清掃、給排油 等 ・シリンダ圧縮圧力の点検 等 ・計器類の零点調整 等

動力装置の機能点検のうち「着火せずに行う点検」については、「軽微な修理」に移行

複雑でない作業について「軽微な修理」に移行

【修理作業の定義】

大修理	航空機の耐空性に重大な影響を及ぼす修理作業
小修理	軽微な修理及び大修理以外の修理作業
軽微な修理	耐空性に及ぼす影響が軽微で、かつ複雑でない修理作業であり、作業後の確認において 動力装置の作動点検 や複雑な点検が不要なもの

- 動力装置の作動点検が必要な作業のうち「着火せずに行う作動点検」については、「軽微な修理」とするよう定義の見直しを実施
- 運航整備士の試験科目に上記点検作業を追加

整備重点② 型式別ライセンスの共通化

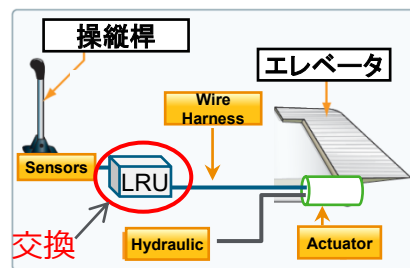
中間とりまとめの方針

○比較的単純かつ容易な運航整備士の整備業務については、型式毎のライセンス(型式限定)は不要とし、型式固有部分については航空運送事業者(認定事業場)において必要な教育を実施するように制度の見直しを行うことが適当

背景

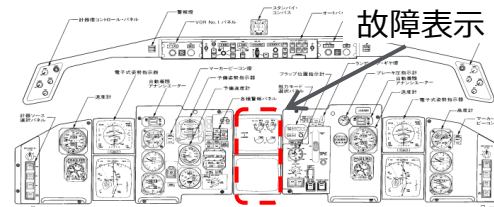
- 近年、機体システムの電子化が進み、整備手順についても細部にわたってマニュアル化され、整備作業の共通化・標準化が進展。具体には、
 - ・不具合箇所の特定手順の自動化(コックピット計器に表示)
 - ・修理方法の標準化(システムユニット構成品の交換、ソフトウェアのアップデート等)が進展
- 故障探求も含めた整備マニュアル類(不具合特定マニュアル(FIM)等)の充実等が進み、整備の場面によっては型式特有の知見を真に求められる作業が減少

<修理の標準化>



不具合対応 → ユニット交換

<故障診断の自動化>



コックピット計器(B767)

出典：十亀洋，“飛行機はなぜ墜ちるのか-航空安全のシステム”，日本流体力学学会誌「ながれ」，2002年，21巻，3号，p.274-279. 図6を一部編集

改正する制度

1. 運航整備士は型式限定不要に、関係省令(航空法施行規則第54条)を改正
(航空整備士も運航整備士の業務範囲内の確認であれば型式限定は不要とするよう改正)
2. 航空運送事業者は型式固有部分について必要に応じて差分教育を行う旨、関係通達(整備規程審査要領細則)を改正

新制度の適用時期

- ・ パブコメ：令和7年1月頃 → 公布・施行：令和7年4月頃
- ・ 公布/施行以降、航空運送事業者においては、整備規程に基づく固有教育等を実施した者から順次、型式共通の運航整備が可能

第54条 法第25条第2項の航空機の型式についての限定は、実地試験に使用される航空機により、次に掲げる区分により行う。

三 一等航空整備士 及び一等航空運航整備士の資格にあつては、次に掲げる型式

イ 第56条の2に規定する航空機については、当該航空機の型式

ロ 国土交通大臣が指定する型式の航空機については、当該航空機の型式(※)

四 二等航空整備士及び二等航空運航整備士にあつては、国土交通大臣が指定する型式の航空機については当該航空機の型式(※)

※ R 6年11月時点で、国土交通大臣が指定する型式は、「カマン式K-1200型」、「ツェッペリン式LZN07型」の二型式

整備重点③ 時間ベースの教育から能力ベースの教育へ

中間とりまとめの方針

○整備士養成の効率化に向けて、一律の時間での教育の代わりに、能力ベースでの教育を可能とし、また「動力装置の操作」に関する試験も含めて、国の試験に代わる審査を全て指定養成施設において行えるように制度を見直す方向で検討を行う

現状の整理

	現在のスキーム		
教育主体	個人(自学)	国の指定を受けた養成施設	
教育内容	任意 (自学 又は 民間スクールの活用)	・ 教育施設、教官、管理者、教育の内容・方法を定め、国の指定を受ける必要	
試験	国の試験官	指定養成施設で実施 (技能審査員)	- 指定養成施設で実施 国の試験官によるエンジン試運転試験が必須(総合確認)
教育時間	なし	あり(2970時間)	なし
対象	—	航空専門学校等	大手エアライン(2社)

現在指定養成施設に求めている時間ベースの「教育内容」を、ICAO等を参考にしたより効果的な能力ベースの教育訓練手法に変更することで、「一律の時間」「国の最終試験」を要さないスキームを検討

整備重点③ 基準の考え方

ICAOマニュアル上の能力ベースの教育手法

- ・ICAOでは、養成施設において整備士が習得すべき能力を定め、教育訓練を通じてその能力の習得を確認する前提で、画一的な教育時間(時間ベース)によらずに訓練を修了できる教育訓練手法をマニュアルに定めている。これを参考に能力ベースの訓練基準を策定。
- ・具体的には、「訓練生が習得すべき整備作業のタスクのリスト化」、「タスクを適切に実施する能力の習得を念頭においた教育カリキュラムの制定」、「教育訓練内容の定期的な改善」「教官や技能審査員に対するリカレント訓練や定期的な能力評価の実施」等を要件として設定し、**教育・審査の質を担保**。

新たな基準のイメージ

	現在の要件	教育訓練基準(案) ※主な要件を記載
訓練生の教育、技能審査基準	・教育計画(科目の時間数、時間割、教育の順序、訓練回数) ・教育方法(個別又は集合、遠隔) ・教育状況の把握 ・追加教育(所定のレベルに達していない場合の追加教育時間の限度) ・補修基準(欠席時間と同等の時間数)	・訓練生が習得すべき整備作業のタスクをリスト化 例)ファンブレードの取り外し、酸素マスクの点検など ・タスクを適切に実施する能力を習得することを念頭においた教育カリキュラム(科目や順序)・方法(個別か遠隔など)の制定 ・訓練生の能力評価方法・基準の制定 — 一定の単位(例:ATAチャプター毎)で訓練工程を区切り、区切り毎の能力評価を実施 ・教育訓練結果を定期的に分析し、訓練内容、能力評価方法・基準等を改善(最新の技術情報の反映等)する仕組みの構築
教官	・技能証明の保有又は同等以上の経歴、知識、技能の保有＋任用訓練の実施	・左記の要件 ・教官が取得すべき能力をリスト化 ・教官の能力の評価基準の制定(任用・リカレント) ・リカレント訓練の実施
技能審査員	・技能証明の保有 ・2年に1度、国の審査を受けること	・左記の要件 ・技能審査員が取得すべき能力をリスト化 ・技能審査員の能力の評価基準の制定(任用・リカレント) ・任用訓練、リカレント訓練の実施(エンジン試運転以外の科目も含めて、知識の定着度、故障探究能力等を確認(総合判定)するための教育訓練を実施)
監査	・定期的な随時検査 (特定本邦は1年に1回、それ以外は2年に1回)	・左記の要件 ・例えば、訓練生の技能審査に国がランダムに立ち会い、知識・技能を確認。その結果に応じて教育カリキュラムの改訂等を求める。

制度改正に関する今後のスケジュール（予定）

- **新たな教育訓練手法の課程を承認するための基準制定など（通達の制定、改正）**
- **新たな教育訓練手法の課程を修了した場合の実地試験を免除するための改正（告示改正）**

令和6年12月：関係事業者との最終調整

令和7年1月頃：パブコメ

令和7年4月頃：新制度の公布・適用開始

整備重点⑤ デジタル技術を活用した整備の推進

中間とりまとめの方針

- 「整備作業後の確認行為」は、(略)、確認にあたっては、視覚だけではなく、嗅覚や聴覚を伴うものもあること、諸外国では整備士が実機で確認を行っていること等を踏まえると、現時点で、一律リモートで行うように見直すべきではない。
- 一方で、整備作業は客室の照明の交換といった軽微なものから、大規模な主要構造部材の修理など、多種多様であることから、具体の整備作業ごとにリモート技術を使った確認の可能性について検証し、必要に応じて通達の見直し等につなげることが適当

前提

○整備作業後の確認とは？

■ 法律上、整備作業にはライセンスは不要 → 「整備作業後の確認」が極めて重要

- ・航空運送事業者の機体(19トン以上)を整備した場合

認定事業場(確認主任者(有資格者))により基準に適合していることを確認しなければならない。(法19条関係)

- ・それ以外の航空機を整備

有資格者により基準への適合性を確認する必要(法19条関係)

■ 確認の方法

- ・確認は、整備計画、過程、作業後の現状について行う必要(省令)
- ・具体の確認方法は、航空会社ごとに、**作業の内容**(困難性、耐空性への影響等)、**作業者の教育レベル**、**社内の品質管理の体制等を評価したうえで決め**、航空局が承認(業務規程)

(確認主任者による方法例)

「目視による外観確認のみ」、「作業過程の詳細確認」「聴覚・嗅覚・触覚も用いた機体全体の総合確認」など

○ リモート技術を使った確認とは？

- ・カメラを通じて遠隔から現場の映像を送り、当該映像をもとに確認するものを想定。

整備重点⑤ 期待される効果 と 方向性

＜活用が期待される場面＞

例：地方基地における整備作業発生時の迅速対応（待機時間の解消）

【事象】

整備基地以外の空港への着陸時に手荷物収納棚が閉まらない不具合が発生



【現在】

整備士を派遣して、修理を持ち越す処置（テープ貼付）と確認行為をあわせて実施
→遅延発生

【今後】

乗務員が修理の持ち越し処置を実施し、その状況をリモートで基地の確認主任者が確認

例：確認体制の集約による作業効率の向上

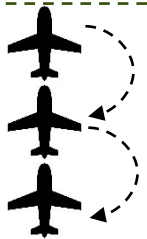
【事象】

夜間駐機時に複数の機体で整備作業が必要となり、確認主任者でない整備士が整備作業を実施

（現在のイメージ）



機体間を移動していき、個別に確認する必要



【現在】

十分な能力者が作業するため、確認主任者の確認は外観目視のみにも関わらず、立ち会う必要

【今後】

確認主任者が、整備事務所にて機体の確認を行うことで、作業効率の向上

リモート導入の方向性

- 確認主任者による確認行為が「目視確認のみ」と整理されているものについては、リモート技術の使用を可能。
- この場合、視覚と同等以上の確認可能な、機器・方法等が必要。（視野・解像度・設置場所など）
- ただし、世界的にも国内にも実績が無いことから、安全上の配慮として、開始当初は比較的耐空性への影響が少なく、また、作業も複雑ではない保守作業（給油、座席交換など）に限った運用とし、その後、リモート化による実績をみつつ、それ以上の整備作業（軽微な修理、小修理、大修理）への拡大を検討する
- 実施にあたっては、対象となる作業・方法等を整備規程又は業務規程に定め、航空局の承認を受ける必要

実際の整備作業において、現状の目視による確認と、**リモート技術を活用した確認について比較衡量（実機検証）**し、当該方向性の妥当性、課題等を見極め、最終的な制度見直しにつなげてはどうか

- 整備後の確認行為のリモート化を認めるための要件策定（通達改正）

- 令和6年11月以降
- ： 実証に向けた準備・関係者調整
 - ： 実機検証、結果のとりまとめ
 - ： 実証結果を踏まえた制度案の制定・関係者調整
 - ： 意見公募（パブリックコメント）
 - ： 制度の交付・施行

※実機検証の時期は現在調整中

整備重点⑥／操縦重点⑤ 戦略的な普及啓蒙について

中間とりまとめの方針

- 航空局も加わり、各関係機関の連携・協力・支援のもと、整備士・操縦士の広報活動を行っていく中核的役割を担う会議体を設け、広報専門家の活用も視野に、毎年度の広報戦略の企画・立案、実行、運用管理等を継続的に行っていくべきであり、例えば令和7年度初めからの開始を一つの目安として、具体の検討等を進めるべき

準備会合の設置

- 令和7年度に設置予定の「広報戦略推進協議体」の運営準備に向けた準備会議体を、本年8月に開催し、今後の広報の実施に向けた計画の検討など、必要事項等について検討を開始（これまで計4回実施）

※準備会合メンバー

全日本空輸(株)、日本航空(株)、
中日本航空専門学校、(一社)全日本航空事業連合会、
地域航空サービスアライアンス協議会、
(公社)日本航空機操縦士協会、(公社)日本航空技術協会、航空局

広報補助制度

＜地方空港等受入環境整備事業費補助金＞

- 主にグランドハンドリング事業者に対し、人材確保（採用情報発信強化）等に要する経費について、令和4年補正予算より補助を実施（補助率1/2以下）するもの
- 現在、当該補助制度において、航空整備士及び操縦士に係る人材確保に係る活動・経費についても、対象となるよう予算要求中
- 補助を受けるためには、広報に係る計画を策定し、関係者で構成される会議体の議決を受ける必要あり

今後の活動計画

令和6年8月：準備会合の開催

広報戦略の検討など令和7年度からの準備

令和7年3月：整備士・操縦士の確保・養成に係る検討会への報告

令和7年4月：協議体の設置

具体の広報活動の実施（補助申請等※）

※R6補正予算が認められた場合には、前倒しして実施

令和7年度の重点対象

航空専門学校の学生の増加（コロナ禍前の水準までの回復）

現状分析

- ✓ **小中学生など全体** 日本の旅行/海外離れによる航空機の疎遠化が起き、原体験（リアルな接点）の量/質が低下
※加えて、直近の進学候補者となる学生はコロナ禍影響で修学旅行の手段も新幹線化し、疎遠化に拍車
- ✓ **高校生** 潰しがきく四年制大学への志望増加、伸ばしている専門学校はITやデザイン系
※職業として選択してもらうための工夫が必要（知ってもらうだけではダメ）
- ✓ **親・教師** コロナ禍以降、航空業界に対するネガティブな影響が存在

実際の整備士・学生に聞いてみると・・・

【知るきっかけ】

実際に航空機に乗った/空港で働く人の姿を目の当たりにした/ドラマ、等バリエーションは様々であるものの、志を掻き立てる“原体験”を物心がつくころには通過

【職業として選ぶポイント】

“憧れ”止まりではなく、“職業としての性質や厳しさ/有益さ”を地に足つけた形で理解し、就業モチベーションの助力となっている

【親・先生の影響】

キャリア/進路選択の意思決定に重要な影響を及ぼす“親”が、航空整備士業に対するネガを示さないこと

課題①

“原体験の強化”に
資する「航空機」関連の
情報接触量の増強

課題②

憧れ止まりではなく
“良い職選択肢の1つ”と
認識させるための
モチベーション促進

課題③

親世代への
職業有用性/業界展望
に関する情報を伝えて
ネガ印象を払拭

課題①

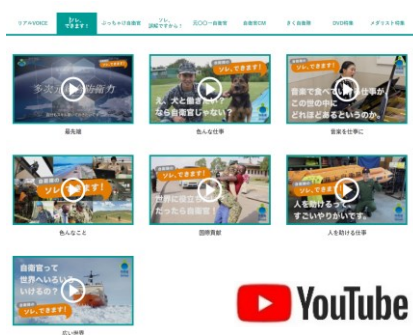
「原体験の強化」

「空」「航空機」「航空の仕事」に関連する情報をオンライン・オフライン問わずの形で提供し、若年層から情報接触量を増強させ、当業界/当職種への仕事の関心強度を高め、個々人の心理の中に強度を持った原体験を形成※理想的には、可能な限りの**幼少期からの接触**が望ましい。

【短尺動画制作】

YOUTUBEやWEBサイトで公開するWEB動画を作成。

内容は、①誤解を払拭するもの、②職業としてのやりがい・魅力を訴求するもの、③現役職員のリアルを語るもの、など



①誤解を払拭する動画イメージ



②やりがいを訴求する動画イメージ



脱機のスピード！わずか30分でフル整備するレースメカニックの仕事と…
撮影：19/12 10 2023年09/17/15
2023/09/17/15

【職業体験EXPO出展】

小中学生向け**職業体験への出展**や**職業体験サイト**に掲載し、幼少期の原体験作りを行っていく。

また、実際の働き手の人となりや考えに触れることで、自身が就く仕事としてのリアリティを湧かせる。

体験した学生がアンバサダーとして伝道師に

2024年海上保安庁も出展



【幼稚園向け絵本配布】

空の仕事の魅力や航空整備士のお仕事のカッコ良さを小さな子でもわかる絵本にして、**全国の幼稚園**にサンプリング。

また**図書館や児童館にも配布**し、親子での読み聞かせも狙う。

毎月楽しむ ワンダーブック

ワンダーブック等の月刊絵本は、幼児に対する身の回りの生活環境への興味を広げ、あそびながら豊かな心を育みます。



【VRコンテンツ制作】

実際に飛行機の**コックピットで操縦する体験**や**整備する原体験**をVR上で再現し、イベントなどに行けない人でも手軽に体験できる環境を提供。

スマホアプリで提供し、誰でも手軽に体験できる環境を

自身で飛行機を操縦しているかのような体験



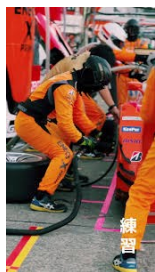
課題②
“職業理解”

“空に関わる仕事ってなんとなくいいな”という、自発的学習を生まない/親の抑止を突破できない程度の志望意欲を改善するために、“職業としての魅力”を伝達。訴求の支柱は「働きぶりのリアル(労働環境/待遇面含む)」
「獲得スキルの汎用性」の2点とし、当概念に基づき情報を構成

【短尺動画制作】

YOUTUBEやWEBサイトで公開するWEB動画を作成。
内容としては、**業務の内容を知ること、職業としてのやりがい・魅力を訴求するもの**、などを想定。

スマホアプリで提供し、誰でも手軽に体験できる環境を



施策のポイント

- ・インタビュー、ドキュメンタリー調で動画を展開。
- ・とにかくリアルな様子を届ける。
- ・YOUTUBE広告なども活用し、多くの人に見てもらおう仕組みづくり。

【ウェブサイト構築】

情報発信のプラットフォームとして、WEBサイトを作成。
短尺動画の格納や職業情報の詳細を発信する拠点とする。



WEBサイトでは福利厚生といった詳細情報も掲載することで、職業としての魅力も伝えていく。

【メディアタイアップ施策】

既存のメディアとのタイアップ広告を実施。
多くのユーザーが見ているメディアと組むことで訴求力アップ

就活系メディアとタイアップ



施策のポイント

- ・就活メディアと組むことで、就活生にダイレクトに訴求することが可能。
- ・業界展望の明るさや働くことへのイメージを持ってもらい、職業選択肢の一つにしてみよう。

【メディア展開施策】

飛行機に関連する場所に広告を掲載することで、整備士という仕事への興味喚起を促し、サイトへの誘導を図る。

空港での各種サイネージの活用



施策のポイント

- ・飛行機に関連するという視点が重要。
- ※その他、東京モノレールといった空港に向かうメディアや機内メディアでも可。
- ・印象に残る、インパクトある映像で訴求。

課題③

“親世代へのアプローチ”

「我が子に就かせる職業/業界として問題はないのか?」という心配/懸念を解消することを目的が目的。
 “職業としての有用性”(具体的な福利厚生やキャリアパス)、“業界のポジティブニュース”(コロナ禍以降の回復傾向や需要の高まり等)についての情報提供・前向きな意識転換を図る。

【保護者向け施策】

最後ストッパーになり得る**保護者向け施策**を実施。動画や小冊子、イベントなどを通して理解を促進。

施策のポイント

- ・様々な施策を組み合わせる実施することが重要。動画をベースに、イベントや小冊子配布などの組み合わせが効果的
- ・実際に経験した保護者に語ってもらう。

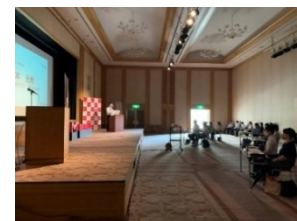
①保護者向け動画(整備士になった保護者を取材)



②保護者向け小冊子



③保護者向け説明会



【教師向け施策】

教師が生徒の反対をしない、**積極的に航空業界を薦めてくれる**ようになるのが理想。動画やパンフレットで先生の理解を促進。セミナーを実施し、教師を誘致することも一手。

施策のポイント

- ・教師は多忙のため、渡して見てもらえることが重要。
- ・学校にパンフレットなどを配ることも効果的。

①現場を知ってもらうブック



②先生向け動画



③パンフレット



【メディア展開施策】

飛行機に関連する場所に広告を掲載することで、**整備士という仕事への理解を促し**、サイトへの誘導を図る。

施策のポイント

- ・飛行機に関連するという視点が重要。
- ※その他、東京モノレールといった空港に向かうメディアや機内メディアでも可。
- ・印象に残る、インパクトある映像で訴求。

空港での
各種サイネージの活用

整備重点⑥／操縦重点⑤ 航空整備士領域_施策まとめ

重視ポイント

認知獲得

興味/関心の促進

理解の促進

応募の促進

入学意思の確立

原体験作り

玩具



絵本



職業体験



メディアによる広報

短尺動画



タイアップ広告

メディア展開



説明会・イベントの実施

技術コンテスト



リアル番組



職場体験

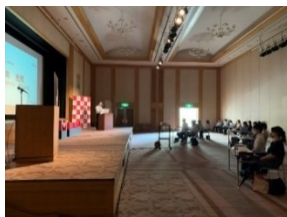


WEBサイトを活用した情報発信



学校訪問や個別相談会での説明 保護者特化型イベントの開催など

保護者向け説明会



保護者向け小冊子



先生向けパンフレット



先生向け動画



辞退防止 施策

VR体験



保護者向け動画



メディア展開



応募(合格)

入学

ターゲット

周辺対象者(保護者・教師)

引き続き、準備会合において広報戦略の精査（取り組みの優先順位付け等）を実施

- ✓ 現地視察/ヒアリングを通じ、「魅力/実態」に関しては以下項目を抽出
- ✓ 以下の組み合わせ/選定を行い、実際の広報素材として活用する想定

一部抜粋

1.

日本国の発展に対する間接的貢献

要人も飛行機に乗って仕事をしており、諸外国で活躍する人材の移動を支えている存在

2.

チームワークで難題に対峙する

様々な専門性を持ったプレイヤーのチーム仕事
ラグビーさながらの連携(One for all, All for one)

3.

最終責任者としての矜持

「整備士がサインをしなければ飛行機は飛べない」という言葉に現れるような、責任感とやりがい

4.

航空機に関する熟知性

航空機を運転する操縦士をはじめ、他の誰よりも飛行機に関する知見/理解が深い

5.

活躍フィールドの広さ

国内はもちろん、海外においても活躍の場がある
仕事の性質も多岐に渡り、固有の専門性も様々

6.

眼前の機械を直すだけではない仕事

チームやプロジェクト、俯瞰して見れば歴史を作っているとも言える業務性質

7.

想像以上の世界の体験

実際に機体で感じる揺れなどをはじめとし、言葉だけではわからないダイナミズムが存在

8.

バリエーション豊かな専門性

ライン整備/ドック整備など、一口に“整備士”といっても様々な種類や専門性が存在する

9.

福利厚生の良さ

住宅補助等を端とする、グロスの可処分所得
※個社により異なるため、精査/表現検討が必要

(参考) 訴求観点 (獲得スキル/汎用性)

- ✓ 現地視察/ヒアリングを通じ、「獲得スキル/汎用性」に関しては以下項目を抽出
- ✓ 以下の組み合わせ/選定を行い、実際の広報素材として活用する想定

一部抜粋

1.

俯瞰性ある判断力

限られたリソースを冷静に見つめ、
そのうえで決定を下し判断力/意志決定力

2.

研ぎ澄まされたコミュニケーション能力

安全を担う立場だからこそ身につく、
正確に聞く/伝える力。受け手を慮る力。

3.

プライオリティ管理能力

タイムリミット/厳しい制約条件の中での
やるべきことを冷静に判断する段取り力

4.

何事にも動じない度胸

多少のことではうろたえなくなる胆力
問題維持能力/スタンス

5.

想像力

ただの機械ではなく、人が乗る機械
であるからこそその人の気持ちを慮る力

6.

英語力

ネイティブ並みに聞き・話せるわけではないが
英語に対する馴染みの深化(≠英語アレルギー)

7.

コーディネート力

たとえ見知らぬ海外の地でもミッションを遂行しきる
人を束ねあげる/プロマネスキル/コンダクタースキル

8.

機械に対する理解力の高さ

“機械界の王様”と言っても過言ではない航空機への
対応力をもってすれば、他機械は大抵何とかできる

9.

学習体力

数多くの高難度の資格試験をパスするほどの
学習能力の高さ/未知に立ち向かう好奇心の強さ

10.

成功体験による自信

数多くの高難度の資格試験をパスしてきた
成功体験から生まれる“自分ならできる”という自尊心

重点テーマ

女性操縦士の拡大（1.7% → 大幅増加）

＜課題の例＞

課題①

女性操縦士の身近化

（＝働き手の存在に気づかせキャリア選択肢の実感を沸かせる）

何もしなければ、自分の生活の延長線上で接触することはない可能性が高い女性操縦士がいることに気づかせるとともに、現役プレイヤーがどのようなことを考え/どのように働き/どのように暮らしているかを感じさせることで、自分のキャリアの選択肢のひとつとして認識させていく

課題②

素養要件の明確化/周知

（＝何をどの程度、どんな過程でクリアすればなれるのか？）

課題①を通じて醸成された憧れ/志望意欲の強度を保ち続けさせるために、「では、どうすればなれるのか？」に対する解を提示。
“なんだか難しそう(自分には無理)”から
“こういうことであれば自分にもできるかも！”
という心理状況の前向きな転換を図る。

引き続き、準備会合において女性活躍推進WGの議論状況を踏まえつつ、精査・検討

整備重点⑦ 自衛隊整備士の活用

中間とりまとめの方針

- ・ 自衛隊で航空機整備経験者が、円滑に民間航空機の整備士資格を取得するための方策について、防衛省と連携して検討を進めること

現状

民間	自衛隊
・ なり手が大幅に減少 エアライン・小型機事業者ともに、なり手希望者が大幅に減	・ 退官者が航空業界に留まらない 若手・ベテランともに、退官者の多くは航空整備以外の業種（警備など）に転出。 ※これまでの経験が十分に活かせない

➡ 自衛隊での航空機整備経験をもとに民間航空分野で活躍できる対策を検討（民間整備資格の円滑取得）

自衛隊と民間の違い

- ・ 自衛隊の整備士資格と民間の整備士資格とでは**考え方**（自衛隊：構成部位ごと、民間：全般）・**教育方法**（自衛隊：OJTを重視、民間：細かな座学・実技の教育・効果測定）等が**大きく異なる**

対策の例

- （１） 自衛隊整備士の経験を踏まえ、自衛隊退官者に対して民間整備士**資格の試験を省略**
- （２） 民間整備士資格の養成経験が豊富な指定養成施設において、自衛隊での整備経験を踏まえた**専用の養成コースを設定**（通常よりも大幅に養成短縮）

➡ 引き続き、防衛省、養成機関、航空会社等と連携し、対策の効果、受け皿となる機関、実現可能性等の検証を進め、実現に向けた具体の検討を加速

(参考)「自衛官の処遇・勤務環境の改善 及び新たな生涯設計の確立に関する関係閣僚会議」の設置

設置の趣旨

一層厳しさを増す安全保障環境の中、我が国の平和と独立を守るため身をもって責務の完遂に努めている自衛官の処遇改善、勤務環境の改善、そして新たな生涯設計の確立等のための方策を取りまとめるため、自衛官の処遇・勤務環境の改善及び新たな生涯設計の確立に関する関係閣僚会議を設置する。

構成員

議長	内閣総理大臣
副議長	内閣官房長官 防衛大臣
構成員	国家公務員制度担当大臣 国家公安委員会委員長 総務大臣 財務大臣 文部科学大臣 厚生労働大臣 農林水産大臣 経済産業大臣 国土交通大臣

開催実績

第1回（令和6年10月25日）

➤ 防衛省プレゼン

国土交通省への依頼事項

- 自衛隊における知識・技能・経験を活かした、各種業界における退職自衛官・予備自衛官の活用の推進
- 国家資格・民間資格を取得するための手続きの簡素化等

➤ 各大臣発言

斉藤鉄夫 国土交通大臣

防衛省から協力要請のあった、**航空整備士など**退職後の国家資格取得に係る手続きの簡素化などについて、引き続き、防衛省とよく相談してまいります。



出展：首相官邸HP

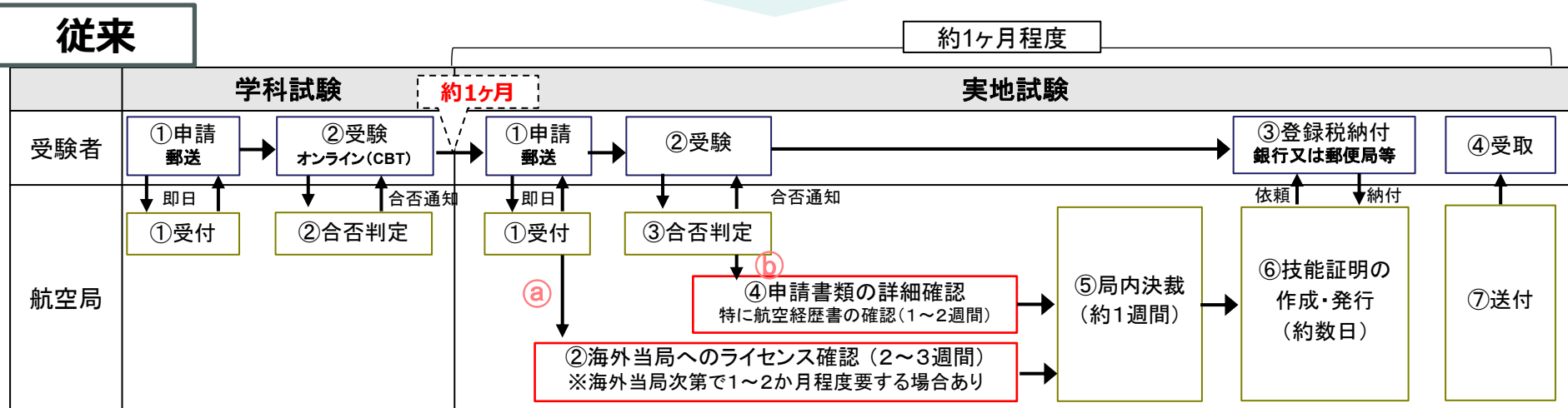
「自衛官の処遇・勤務環境の改善及び新たな生涯設計の確立に関する関係閣僚会議」

操縦重点① 即戦力外国人操縦士の受け入れ円滑化

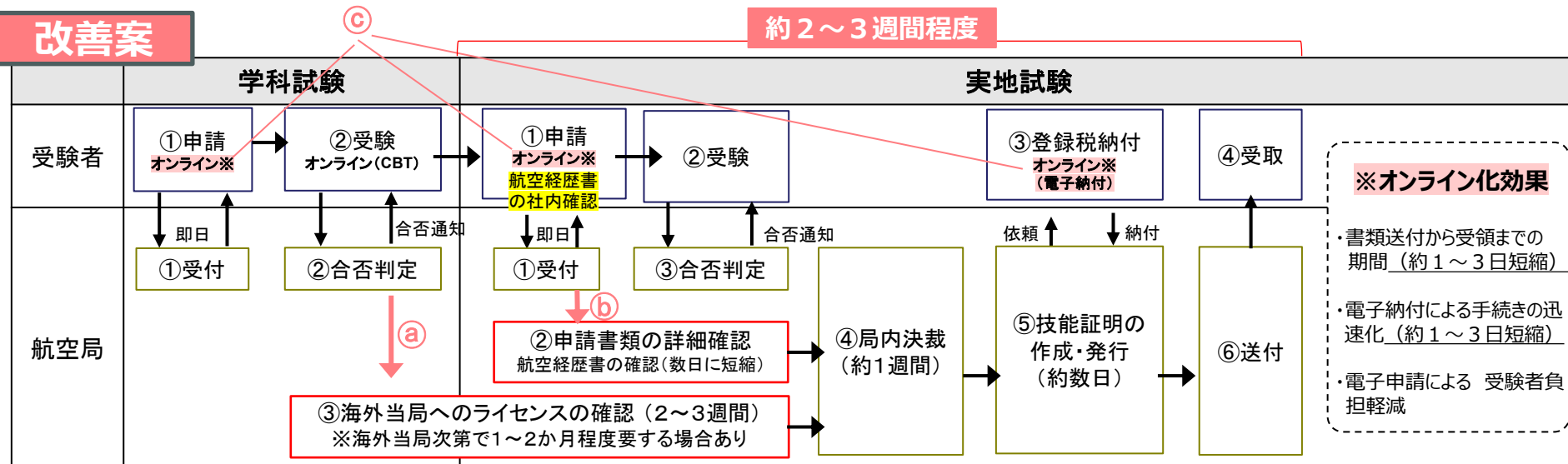
中間とりまとめの方針

- ・ 手続きフローの見直しやデジタル化（オンライン申請や電子納付等）の推進が有効と考えられる。航空会社や関係団体と連携の上、外国ライセンスの切り替え時の手続き簡素化等に向けた対策の検討を進めるべきである。

従来



改善案



Point!

① 海外当局への確認タイミングを早める

② 申請書類の確認のタイミングを早める
(加えて、申請前の各社での確認精度の向上も必要)

③ 申請手続き・登録税納付をオンライン化。申請者負担も減!

操縦重点② シニア人材等の活用推進（全体）

中間とりまとめ(抄)

- （前略）…人材の有効活用に向けて、実際に操縦することが想定されないシミュレータを用いた審査員・訓練教官に対しては、…（中略）…身体検査証明の保有を求めずとも審査等を的確に実施するための要件とすることで業務可能となるように、関連通達を見直すこととし、例えば令和6年度内を一つの目安として、対応を進めるべきである。
- あわせて、操縦室のオブザーブシートで機長審査を行う者についても、機長としての経験が最近ないこと、身体的な理由による操縦室内でのリスク等を十分に勘案しながら、航空会社や関係団体とも連携の上、必要な対応について検討を進めるべきである。

審査の実施場所				日本	FAA	欧州	ICAO
操縦ライセンス審査	技量	機上	右席	必要(操縦する可能性)	必要 (機上/SIM等の区別なし)	必要 (機上/SIM等の区別なし)	詳細記載なし
			ジャンプシート	必要 ※3			
		シミュレータ		養成コースに1名以上身体検査保有者(現役機長)が必要 ※2 ※現役機長審査員からの講評により審査員の「最近の運航手順」の確認			
機長審査	技量	機上	右席	必要(操縦する可能性)	必要	必要	詳細記載なし
			ジャンプシート	必要 ※3	不要 ※FAAに条件等を確認中		
		シミュレータ ※LOFT教官		訓練教官に1名以上身体検査保有者(現役機長)が必要 ※1 ※現役機長から他の教官に対し「最近の運航手順」に関する教育を実施	不要 ※実機オブザーブなどの最近の運航手順の担保手法を定めFAAが承認	不要 ※「最近の運航手順」担保のため12月以内に同型式による3レグ実機オブザーブが必要	不要 ※「最近の運航手順」担保のため典型的な路線において定期的にジャンプシート搭乗を推奨
総合判定(路線)	総合判定(路線)	機上	右席	必要(操縦する可能性)	必要	必要	詳細記載なし
			ジャンプシート	必要 ※4	確認中 ※路線及び航空機の両方について資格を現に保有	必要	

操縦ライセンス/機長の操縦技量の審査を行う者(※1～※3)

【現制度の考え方】

- 操縦技量の審査者は、「操縦士としての機体の操作能力・判断能力」、「他者の操縦技量を審査する能力」とともに、最近の運航方式・技術等(最新の進入方式、操作マニュアルの変更、乱気流回避など各種注意事項等)を把握している必要があるため、現役の機長であることを求めており、結果的に身体検査保有が必要となっている。
- ただし、シミュレータでのみ審査する場合には、機上で操縦する可能性がないことから、全ての者に現役機長・身体検査保有を求めることはせず、それぞれの養成コース・訓練教官に現役機長の配置を1名以上求め、当該者から他の審査員に対して最新の運航方式・技術等に係る教育・確認を行うことが可能

【諸外国】

- 一方、ICAOでは、現に機長で無いシミュレータ教官に対し最近の運航方式・技術等を把握させる手段として、典型的な路線において定期的にジャンプシートに搭乗して運航手順をオブザーブすることを推奨しており、欧州では具体的方法として「12月以内に、当該型式による3レグでの実機によるオブザーブ」を求めている

【対応案】

- 我が国においても、操縦技量の審査を行う者(※1～※3)について、現役の機長でない場合に、最近の運航方式・技術を担保するための措置として「12月以内に当該型式による3レグでの実機によるオブザーブ」を行うこととする等の明確化を図る他、ジャンプシートで審査する際は右席操縦士の要件を整理する方向で検討を進める
- 年内に関係者調整を終えて、年度内に制度の見直しを終えることを目途に検討を進める

機長審査の総合判定(路線審査)(※4)

【現制度の考え方】

- 機長は、年2回の技量審査に加えて、年に1回、実際の運航便において機長としての総合的な能力(操作技術等に加え、出発準備、飛行計画の策定、運航中の乗務員への指揮、安全阻害行為その運航の安全管理)に関する審査を受ける必要。(路線審査)
- 路線審査を行う者には、操縦技量の審査者同様に「機体の操作技術」「実際の運航方式・技術の知識」だけではなく、審査者自身が機長としての能力を現に有していることが必要となるため、「現役機長であること」を要件とし、結果的に「有効な身体検査証明が必要となっている

【諸外国】

- 米国では、路線審査を行う場合には路線及び航空機の両方について資格を現に保有していることが求められている。
- 欧州においては、機上で審査を行う「査察操縦士」は現役機長であり、身体検査証明は必要。

【対応案】

- 路線審査は、機長の能力を担保する上での要であり、欧米等の状況を鑑みても、要件の見直しは慎重に検討を行う必要がある。
- 引き続き関係航空会社とも連携して米国の制度の詳細や実態を調査しつつ、現役機長の代わりとなる要件について、年度内をめどに検討を進めることとしたい

操縦重点② シニア人材等の活用推進について (航空医学分野の規制等に関する検討会での検討状況①)

「操縦士等の人材確保・活用に関する検討会」での要望事項の検討

- ・「操縦士等の人材確保・活用に関する検討会」での医学関係の要望事項は、概ね以下の5項目に分類
- ・これらについて「航空医学分野の規制等に関する検討会」で要望者との意見交換を行いつつ対応の方向性を整理



	要望事項	現状	諸外国	対応の方向性
1	60歳以上の乗員に対する付加検査の廃止	・平成3年以降、航空会社の60歳以上の操縦士に対し、通常の航空身体検査に加え付加検査を実施。	・ICAO、米国、欧州のいずれも65歳未満まで付加的検査は実施していない。	・付加検査の開始年齢を、65歳に引き上げる。
2	国際間交渉における満65歳以上乗員の上限緩和、国内規定における満68歳以上乗員の上限緩和	・操縦士の年齢の上限は、国際線は65歳未満、国内線は68歳未満と定められている。	・ICAO、米国、欧州の国際線年齢上限は65歳未満。 ・米国国内線は、大型機の定期運航等は65歳未満、それ以外は年齢制限なし。 ・欧州国内線は65歳未満。	・国際線の年齢制限の引上げに向け、我が国の65歳～68歳操縦士の身体検査データを提供するなど、関係者とも連携しつつ国際機関等への働きかけを継続 ・国内線の引上げについて、国際動向や当該年齢層における医学面等における最新の知見を収集しつつ、医学の有識者等の意見も聞きながら、継続的に検討

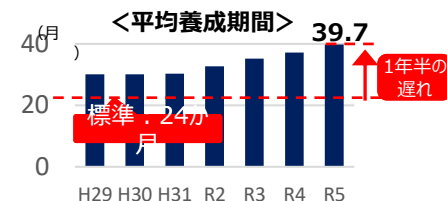
操縦重点② シニア人材等の活用推進について (航空医学分野の規制等に関する検討会での検討状況 ②)

	要望事項	現状	諸外国	対応の方向性
3	身体検査要件のグローバルスタンダード化(付加検査など)	・身体検査マニュアルは国際的な動向を踏まえ、定期的(概ね5年毎)に見直し		・ 現在概ね5年となっている航空身体検査マニュアルの見直し間隔を3年程度に短縮(R7年度～)
4	第一種身体検査証明の必要資格者(ATPL、CPL等)に対する第二種証明適用により自家用機操縦を認める	・操縦士の身体検査証明は、「申請者が有する技能証明の資格」に応じて第一種又は第二種とされる。 (PPLは第一種又は第二種、それ以外は第一種)	・ ICAOでの身体検査証明の適用基準の種別は、操縦士の資格(ATPL,CPLMPL,PP L)に対応したものとなっている。	・ 現行規定は国際標準に準拠。また、ATPL、CPL所有者が第一種身体検査証明書を有する場合、自家用機の操縦も可能であり、特段の対応は予定しない ・ なお第一種が取得できないが、第二種が取得できる場合はPPLへの書換えも可能であり、当該周知等を図っていく。
5	身体検査審査会に関し、 ・ 審査会の開催頻度等に起因する乗務離脱期間長期化の解消 ・ 審査会への指定検査医の参加(乗務の可否に係る判断の意見陳述機会の設定)	・審査会は、検査基準の一部不適合者について月1回、100件以上、指定検査医から提出される検査報告書、各種検査結果等を基に審査		・ 審査会では、膨大な検査データの確認などが発生し適切な審査には一定の時間を要するため開催頻度をあげることは困難だが、関係者の意見も参考に運営効率化を検討 ・ 指定検査医からの意見、検査報告書に記載され、審査の中で確認。仮に指定検査医の参加となると、陳述内容に関する確認等が必要となるなど却って長期化が懸念。指定検査医への検査結果の丁寧な説明、定期的な講習会を通じた情報共有等の充実を図っていきたい。

操縦重点③ 航大ビジョン検討部会について

設置目的

- 航空大学校では、コロナ禍における訓練の中断や訓練機の稼働率の悪化等に伴い、必要な訓練時間が確保できず、**大幅な訓練遅延が生じている状況**
- また、建設から50年を経過した建物が多く存在しており、**施設老朽化対策や学生寮等の環境改善が必要な状況**
- このため、航空大学校では運営協力会議※のもとに「**航大ビジョン検討部会**」を設置し、**100名規模の安定養成を実現するための方策等を検討**することとした。



※航大の業務運営に関する意見交換を行うために航大と航空局が共催し、航空会社が参加する会議体

メンバー

【航空会社】

全日本空輸
ANAウイングス
ソラシドエア
日本航空
ジェイエア

AIRDO
Peach Aviation
日本エアコミューター
北海道エアシステム
ジェットスター・ジャパン

【有識者】

辻 利則
(宮崎公立大学 学長)

関 利恵子
(信州大学 経法学部教授)

スケジュール

- 第1回 令和6年11月8日（現状と課題の整理）
- 第2回 12月頃（課題解決策の検討）
- 第3回 令和7年1月頃（課題解決策の整理）
- 第4回 2月頃（とりまとめ）

主な検討事項

【訓練遅延の解消】

- 訓練シラバスの抜本的な見直し・効率化
- リソースを最大限活用した飛行訓練の実施

【財務状況の改善】

- 訓練の効率化による運航経費の削減
- 限られた予算内での運営の工夫
- 新たな収入源としての自己収入の確保

【施設の老朽化対策】

- 耐用年数や老朽化の状況を踏まえた選択と集中
- 学生が快適に過ごせる住環境の整備

【組織体制の見直し】

- 持続可能な組織体制の構築
- 教官養成の合理化や効率化

操縦重点④ 機長養成の迅速化

現状

外国航空会社に所属していた機長が日本で初めて機長の認定を受ける際には、当該国での行政処分の履歴が不明のため、初回のみ国が認定審査を実施。

中間とりまとめ(抄)

(諸外国の状況)

欧米においては、航空運送事業者の機長の認定は当局の指定を受けた航空会社において実施している。

(取組の方向性)

機長認定の効率化の観点からも、欧米同様に、我が国においても、機長認定の審査について可能な限り航空会社の能力を活用し、国は監査等によってその適切性を監視監督する方向で制度を見直すべきである。

具体には、「外国航空会社での機長経験者が日本の航空会社で初めて機長の認定審査を受ける際にも航空会社で可能とする(機長認定審査の際に外国での行政処分状況を確認するよう通達に明記)」、又は、「行政処分者に対しても航空会社において機長の認定審査を可能とする(機長認定の審査の際に行政処分履歴を確認の上必要な審査を実施することを通達に明記)」などについて検討を行い、例えば令和6年度内を一つの目安に、必要な通達改正について具体の検討を進めるべきである。



対応方針(案)

- 欧米同様に、外国航空会社所属の機長、行政処分履歴者も含め、航空会社において所属の操縦士の機長審査を可能するよう制度を改正する。審査対象の拡大に伴い、航空会社において確認すべき事項について明文化するなど、関連通達を改正し、所用の明確化を行う。(改正イメージは次ページのとおり)
- 令和7年1月頃:パブコメ、年度内の通達改正を予定

操縦重点④ 機長養成の迅速化(改正イメージ)

○機長等認定・審査要領（平成12年1月28日空航第34号）（抄）

（申請）

第3条 機長認定を受けようとする者（以下この章において「申請者」という。）が、規則第164 条第1項第6 号の規定により、その他参考となる事項として申請書に記載する事項は次に掲げる事項とする。

一～七（略）

ハ 法第30条の規定により技能証明の取消し又は航空業務の停止を命じられたことがある場合（これに相当する外国の法令による処分を含む。）で、機長として乗務ができなくなった後最初に法第72条第1項の知識及び能力を有するかどうかの認定又は審査を受けようとする者にあつては、当該処分の年月日及び内容

○機長等認定・審査要領細則（平成12年1月28日空航第75号）（抄）

2-1 口述審査

2-1-1～2-1-5（略）

2-1-6 要領第3条第1項第8号に掲げる事項の記載がある場合にあつては、当該事項の要因に対する再発防止が適切に講じられていることを審査すること。

○指定本邦航空運送事業者の指定要領（平成12年1月28日空航第35号）（抄）

（機長の範囲）

第5条 法第72条第5項の国土交通大臣の指定する範囲内の機長は、指定本邦航空運送事業者に所属する法第30条の規定により技能証明の取り消し又は航空業務の停止を命じられた場合で、~~機長として乗務ができなくなった後最初に法第72条第1項の知識及び能力を有するかどうかの認定又は審査を受けようとする者以外の者とする。~~

○指定本邦航空運送事業者の指定要領細則（平成12年1月28日空航第81号）（抄）

（規程の作成）

第2条 訓練及び審査規程は、以下の事項に留意して作成するものとする。

一 規則第164 条の4 第3 項各号の内容（同項第1号イの内容には、「機長等認定・審査要領」（平成12 年1 月28 日、空航第34 号）第3条第1項第8号に掲げる事項の確認及び当該事項に誤りがあつたまま行つた認定について取消しを含む必要な対応を行う旨を、同項第2 号イの内容には、審査等を適切に行うのに必要な航空機の型式毎の査察操縦士の数及びその算定根拠を、同項第2号ロの内容には、「機長等認定・審査要領」（平成12 年1 月28 日、空航第34 号）第3条第1項第8号に掲げる事項に記載がある場合、当該事項の要因に対する再発防止策が適切に講じられていることを含め審査する旨を含むこと。）が網羅されていること。

二～七（略）

操縦重点⑦ 「操縦士・航空整備士の女性活躍推進WG」の設置

概要

- 日本の操縦士は諸外国/国内他モードとの比較においても女性比率が極めて低く(1.7%)、整備士も高いとはいえない状況(3.4%)
- 本年6月の「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」の中間取りまとめにおいて、専用のWGを設置し、年度末を目処に対策の検討を行う旨記載
- 第1回WGを本年10月9日に開催



委員等

- 松尾 亜紀子 慶應義塾大学 理工学部 教授 ※座長
- 白河 桃子 相模女子大学大学院 特任教授、ジャーナリスト
- 李家 賢一 東京大学大学院工学系研究科 教授
- 女性操縦士2名、女性整備士2名、女性管制官経験者1名
- (一社) 日本女性航空協会
- (一社) 全日本航空事業連合会、定期航空協会

スケジュール

- R6年10月9日 : 第1回WG(現状・課題の整理、今後の進め方)
- 12月頃 : 第2回WG(実態調査の結果を踏まえた論点整理)
- R7年 1月頃 : 第3回WG(とりまとめ骨子)
- 2月頃 : 第4回WG(とりまとめ)

論点

【なり手を増やす】

- ① アンコンシャスバイアス(無意識の思い込み)への対応**
 - 学生等に「操縦士は男性の仕事」「育児と仕事の両立が困難」などの、アンコンシャスバイアスが定着しているのではないかなど、これを改善するための広報、女性専用施設の充実・発信、(独)航空大学校の女性枠設定などの工夫が考えられるのではないかなど
- ② 採用/入学要件**
 - 航空会社、養成機関などの採用/入学要件について、過度な要件となっていないかなど

【女性職員の定着】

- ① 労働環境一般**
 - 他分野と比べ、育児休暇が取りづらい、残業時間が多いなど、女性活躍を阻害する要因はないかなど
- ② 航空特有の業務環境**
 - 例えば、長期にわたる機長養成期間において育児休暇を取りづらい、妊娠中に女性操縦士に乗務をさせることに躊躇、など航空特有の業務環境が、女性活躍の阻害要因となっていないかなど
- ③ 雇用側の意識・風土**
 - 経営層、管理職層が正しく女性活躍推進の意義を理解しておらず、様々な場面において働きづらい雰囲気となっているのではないかなど

操縦重点⑦ 第1回女性活躍推進WGでの委員からの主な意見

共通

- 女性活躍は、人材確保対策の一環としてのみならず、リスクマネジメントの観点からも重要。
- 操縦士・整備士の分野は世界的にも女性の割合が少ない。WGをきっかけに日本がこの分野において女性活躍の先進的な存在となれるよう期待。
- 結婚・出産等のライフイベントと、資格取得・機長の訓練等のキャリアアップのために経験を積む時期のタイミングが重なってしまうことが離職につながる可能性もあり、資格試験等の制度の柔軟性についても検討できるのではないかな。
- 対策の検討は、業界へのヒアリングやアンケート等による実態調査を行い進めるべき。

操縦士関係

- 公的な養成機関である(独)航空大学校においては、①寮の環境改善など女子学生にとって魅力的な施設の整備、②女子控の設置、③入学試験の内容見直し、④出願資格となっている身長制限の見直し等が考えられるのではないかな。
- これだけ女性比率が低い背景には、当該職業について「男性の仕事」などのアンコンシャスバイアスが影響している可能性があり、実態調査の結果も参考に対応が必要ではないかな。

航空整備士関係

- 妊娠・育児等に対応した制度等の優良事例の他社への展開や、業界全体での女性職員の交流など、業界での有効な取り組みも考えられるのではないかな。
- パートナーの転勤によって退職せざるを得ないなど、実態調査によって、定着が進むヒントが得られるのではないかな。
- 男女ともに専門学校の志望者数が減少しているため、より若い世代や親世代へのアプローチを含めて認知度を向上し、操縦士とともに裾野を拡大していくことが必要ではないかな。

令和6年10月9日 第1回WG(現状・課題の整理、今後の進め方)

12月頃 第2回WG(実態調査の結果を踏まえた論点整理)

7年 1月頃 第3回WG(とりまとめ骨子)

2月頃 第4回WG(とりまとめ)



3月に開催予定の「航空整備士・操縦士の確保・養成に関する検討会」へ報告

中間とりまとめ（抄）

航空整備士・操縦士の養成・確保に関しては、世界的にも大きな課題であり、今回とりまとめた内容については、少子高齢化が世界に先駆けて進行する日本として、国際協力の観点からも積極的に世界に発信していくことを期待する。

アジア太平洋民間航空局長会議（DGCA）

- ・ 本年10月にフィリピンで開催された「第59回アジア太平洋航空局長会議」（※）にて、6月の「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」の中間とりまとめ概要を航空局より発信
- ・ 韓国、マレーシア、シンガポールより支持あり。特に韓国、シンガポールより、地域で強く協力してこの問題に取り組んでいきたい旨、コメントあり

（※） アジア太平洋航空局長会議

(Conference of **D**irectors **G**eneral of **C**ivil **A**viation, Asia and Pacific Regions)

アジア太平洋地域の各国航空当局責任者が一堂に会して、航空管制、航空安全、航空セキュリティ、技術協力等の相互に関心を有する事案について意見を交換する場として毎年開催。主催国及び ICAO アジア太平洋地域事務所による共催で実施。



プレゼンの様子

日EU運輸ハイレベル協議

- ・ 本年10月にベルギーで開催された日EU運輸ハイレベル協議にて、交通分野における相互理解及び協力の促進を図るため、意見交換を実施
- ・ 交通分野にジェンダーの視点を取り入れる「ジェンダー主流化」の推進について知見の共有を図るとともに、航空、海事、陸上交通分野等の各分野における協力関係について確認



※航空局より女性活躍推進WGの資料を提供

航空管制会議（An-Conf）

- ・ 本年8月にカナダで開催されたICAO An-Conf/14にて、操縦士の年齢上限引き上げに向けた取り組みがカナダより提案され、日本もco-sponsor（他オーストラリア、ブラジル、ニュージーランド、UK、IATA）として発信
- ・ 本提案は、ICAO加盟国に対し、操縦士の年齢を引き上げる（あるいは無制限とする）場合に、許容可能な安全レベルを維持するため、利用可能な緩和策を検討するよう要請するもの