

航空整備士・操縦士の人材確保・活用 に関する検討会 プレゼン資料



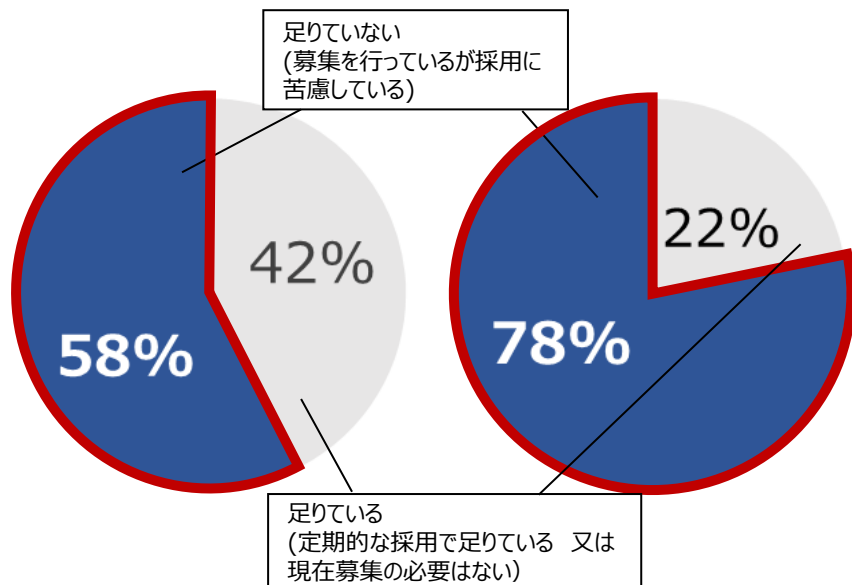
1. 現状について



Q.現在、事業計画を遂行するうえで有資格整備士は足りているか？

エアライン(大手以外)・小型機事業者

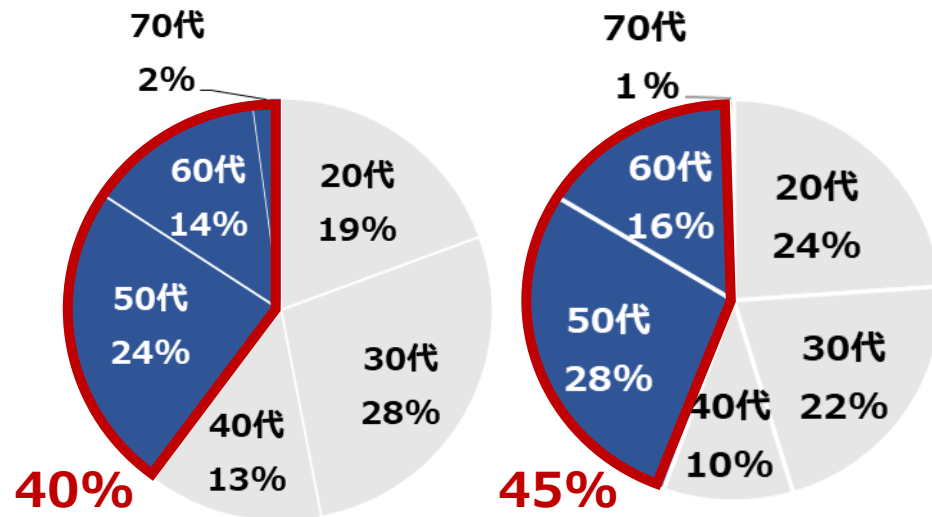
ヘリコプター



Q.有資格整備士の年齢構成は？

エアライン(大手以外)・小型機事業者

ヘリコプター



※全航連・定航協(大手以外)ヒアリングに基づく

- ✓ 多くの事業者が、現状有資格者は足りていない(募集を行っているが採用に苦慮している)と回答
- ✓ 有資格整備士全体数に対し、50歳以上の有資格者の割合が約4割を占める



**シニア層の退職に伴う人材不足が予想される一方
地方のエアラインや小型機・回転翼を運航する事業者はより採用に苦慮している
訪日6000万人を目標とする2030年に向けては懸念が大きい**

1. 現状について



課題

現状

背景

人材確保

- 志願者の減少
- 採用競争の激化
- 安定した採用への懸念

- コロナによる航空業界の魅力低減
- 勤務形態と学生ニーズのアンマッチング
- 人口減少に伴う学生母数の減少
- 外国人材、自衛隊出身者等のリソースを活かしきれていない

<23年度採用実績> 採用数/求人数

エアライン

74%

小型飛行機

41%

ヘリコプター

50%

<各社コメント>

「現在募集を行っているが応募者が少ない、適任者がいない等で直ちに採用できない状態である」
「新卒採用についても応募が少なく、必要数を採用できていない」「内定辞退に至るケースもある」

養成課程

- 訓練の長期化
- 実務機会が制限される
- 受験者の精神的、金銭的負担が大きい
(資格取得前に離職に至るケースもある)
- 安定した資格保有者数確保への懸念

- 資格取得までの課程における要件が厳しい
(実務経験や受験機会 等)
- 費用負担が大きい
- 訓練内容と実業務との間に乖離がある

業務効率

- 基地毎に各資格保有者の配置が必要となるため、限られた人材を効率的に配置できない

- 資格が型式に限られる
- 資格により作業領域が制限される

2. 要望について



裾野拡大

魅力発信

- ・ 国、地方自治体との連携による合同説明会の実施
- ・ 小中校大学生向け職業イベントの実施
- ・ 小型機、回転翼、地方の魅力発信強化
- ・ 空港見学の手続き簡略化

負担軽減

- ・ 奨学金制度の拡充
- ・ 地方空港従事者への支援・インセンティブ

外国人・ 自衛隊出身者 の更なる活用

- ・ 整備施設、ライセンス分野におけるBASAの推進
- ・ 法令、試験制度等の英語化
- ・ 特定技能制度の更なる活用
- ・ 経験に応じた一部試験の免除
- ・ 自衛隊ライセンスとCABライセンスの相互性の確立

養成の 迅速化

資格取得 プロセスの 合理化

- ・ 養成スキームの見直し(CBTAプログラムの導入 等)
- ・ 機種拡張や上位資格への拡張が簡便なスキームの確立
- ・ 基本技術受験を分離(資格の付与)したうえで早期化
- ・ 新技術の刷新、即戦力に繋がるカリキュラムの充実
(基本技術カリキュラムの見直し、エンジン試運転試験の撤廃 等)
- ・ 高等教育機関、指定養成校の増設
(官民合同での養成機関の設立 等)

業務の 効率化

資格運用の 合理化

- ・ 型式共通ライセンスの導入
- ・ 運航整備士の業務範囲の拡大

規制緩和

- ・ リモート法確認の実現