

整備士人材確保/活用検討会

-ANAの現状と要望-

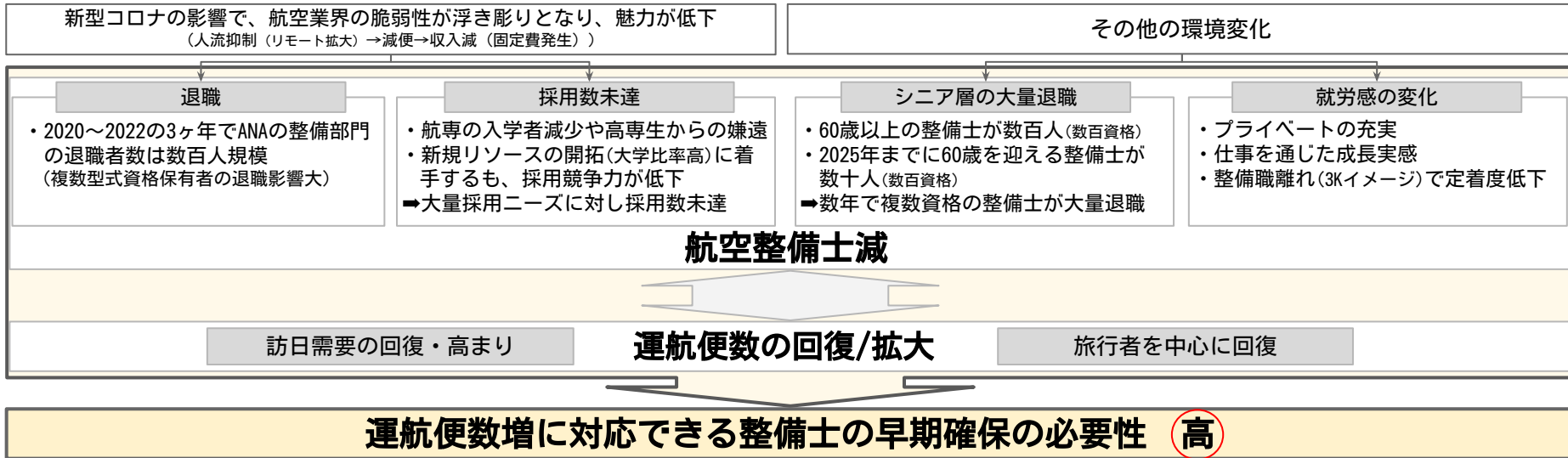
2024年3月1日

全日本空輸株式会社

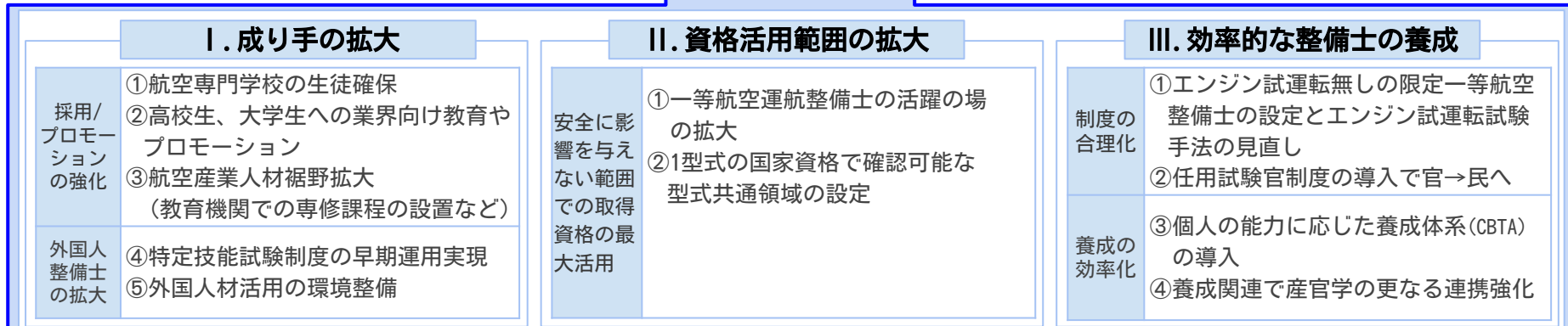
整備センター

1. 背景と要望

背景



要望



2. 具体的要望 1. 成り手の拡大

項番	大項目	小項目	詳細
①	採用/プロモーションの強化	航空専門学校の新入生確保	航空整備士を目指す学生の為の奨学金制度は既に設立済だが、事業者負担が増加している。 <u>国からの費用負担も検討いただくことで、制度の継続と充実を図りたい。</u> 在学中の学びが就職に直結するよう、エアラインでの即戦力となるための大型機用のカリキュラムなどを充実させたい。
②		高校生、大学生への業界向け教育やプロモーション	現在ATECワーキンググループにて技術企画職への関心を高める取り組みを実施しているが、その地域は限定的である。 <u>航空産業を広く認知してもらうための広報活動の充実や全国での航空技術産業就職セミナー実施をお願いしたい。</u>
③		航空産業人材裾野拡大（教育機関における専修課程の設置など）	航空産業について体系的かつ実践的な幅広い知識や視野を有し、将来航空産業の『生産分野の実務』における指導的な役割を担える人材を育成する必要がある。産学官連携により、 <u>工業高等専門学校での航空産業に関するカリキュラム充実を促進していきたい。</u>
④	外国人整備士の拡大	特定技能試験制度の早期運用実現	在留資格「特定技能2号」の対象に「航空」も追加されたが、具体的な制度が定まっていない。 <u>実務経験ルートの制度化を促進し、早期に労働力の確保につなげたい。</u>
⑤		外国人材活用環境整備	特定技能2号の運用整理（試験項目の決定、ルートの整備） 技人国と特定技能における航空機分野での整理による制度の利便性向上 外国整備士資格の同等認定（養成の効率化をEASA等の資格制度への適合を含めて検討）



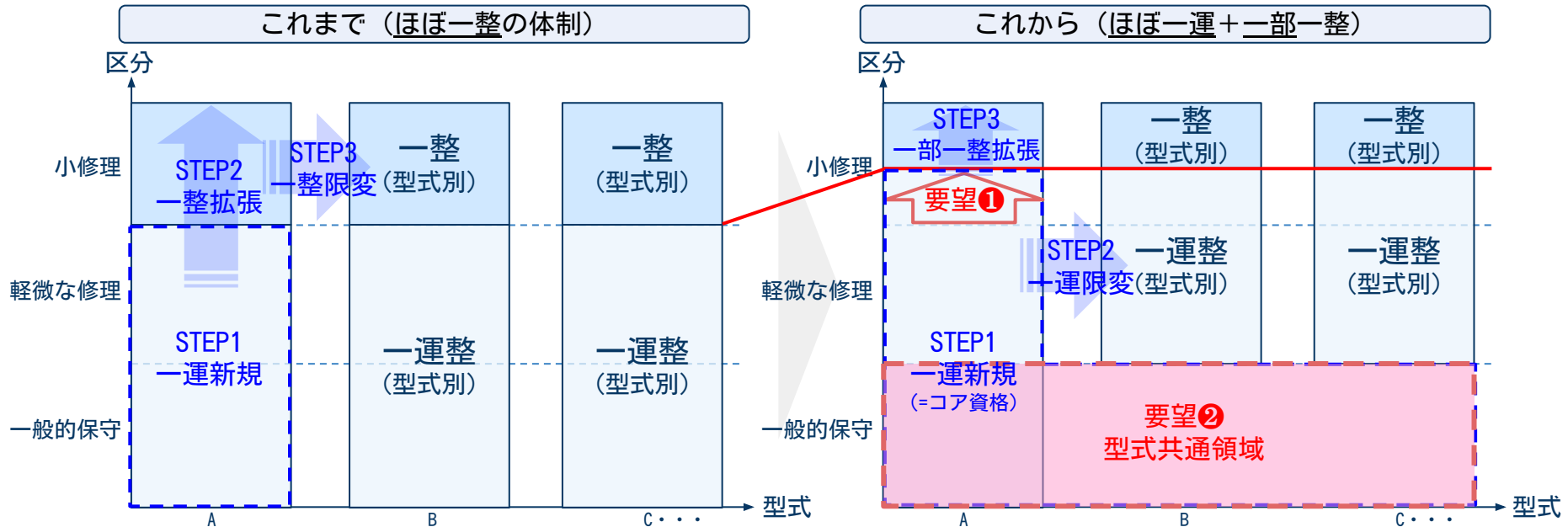
【座談会の様子】4高専で数十人の学生が参加



【フィールドトリップの様子】3高専で数十人の学生が参加

2. 具体的要望 II. 資格活用範囲の拡大

項番	大項目	小項目	詳細
①	安全に影響を与えない範囲での取得資格の最大活用	一等航空運航整備士（以下一運整）の活躍の場の拡大	確認主任者は型式別の技能証明を有することとなっており、一運整を有する確認主任者の活用は限定的（～軽微な修理）である。また、そのような状況から当該資格の活用社も限られている。 <u>ライン整備で発生する多頻度/多量の確認（小修理の一部）に対応可能な資格に変更することで、その活用度を拡張したい。</u>
②		1型式の国家資格で確認可能な型式共通領域の設定	いずれか1型式の国家資格を有する者であれば、特定の型式についての十分な知識/技量を有している。従って、 <u>型式別の専門的な知識を必要としない領域の確認（一般的保守程度）が可能として欲しい。</u>



2. 具体的要望Ⅲ. 効率的な整備士の養成

これまで（訓練時間ベースの画一的養成）

企業教育

学校教育

型式別
専門
教育

1機種目 2機種目・・・

二整

実地試験 実地試験

二運整

実地試験

知見/
技術

知見/
技術

知見/
技術

二整

実地試験

審査基準不明確

知見/
技術

知見/
技術

基本技術

基礎
教育

これから（能力ベースの養成）

要望① エンジン試運転の実地試験の免除
と試験手法の見直し

要望② 実地試験における任用試験官の
導入（民間能力の活用）

1機種目 2機種目・・・

二整

実地試験 実地試験

二運整

実地試験

知見/
技術

一運整
保有者
イントース

一整
保有者
イントース

要望③ 資格・能力に応じた養成体系
(CBTA)の導入

要望④ 整備士養成に関わる産官学
連携の更なる強化

二整

実地試験

審査基準明確

知見/
技術

基本技術

小型機ピストンエンジン 大型機タービンエンジン

小型機ピストンエンジン 大型機タービンエンジン

項番	大項目	小項目	詳細
①	制度の合理化	エンジン試運転の 実地試験の免除と 試験手法の見直し (限定一整の設定等)	局実地試験または指定養成施設の技能審査は「動力装置の操作（エンジン試運転）」の試験科目を通じて総合判定を行っている。このため整備士養成内容がエンジン試運転の技量向上に傾注し、会社および受験者の負担が大きい。「動力装置の操作（エンジン試運転）」の実地試験が免除された <u>エンジン試運転免除の限定一等航空整備士資格を設定と、既存資格においても「動力装置の操作」による総合判定の見直しをお願いしたい。</u> 日々の整備業務で発揮機会が多い「知見及び技術」「点検作業」の技量を有するかを適切に見極める試験手法としたい。
②		実地試験における 任用試験官の導入 (民間能力の活用)	指定養成施設の免除部分を除き、国の試験官による実地試験を行っているが、日程調整に対する負荷や限られた日程と試験環境による試験機会の制限、試験官の数等により、試験を柔軟に行えていない。そこで、 <u>指定養成施設の技能審査員を国の任用試験官として選任し、指定養成施設のみで試験が完遂できるスキームを構築したい。</u>
③	養成の効率化	資格・能力に応じた 養成体系（CBTA）の 導入	複数機種を導入している企業は都度資格を取得/拡張する必要があるが、現在整備士の訓練はTBT(Time Based Training)となっており、個々人の有する能力に依らず一律の時間と内容で訓練が行われ、効果的・効率的な訓練にむけた問題となっている。そのため、入社後の多くの時間を資格取得のための訓練や自己学習に割かれ、実務経験を蓄積する機会が制限されている。従って、上位資格（一運⇒一整）や他機種への拡張に際して、基礎領域と差分領域を特定しつつ、個人の有する資格・学歴・能力に応じた訓練/審査の内容を考案し、適宜改善が図れる <u>CBTA(Competency-Based Training and Assessment)プログラムの導入検討を促進したい。</u>
④		整備士養成に関わる 産官学連携の更なる 強化	大型機を運航するエアラインの整備士養成にあたり、航空専門学校では主に小型機のピストンエンジンに関する教育が中心であり、企業に入り大型機の知識と経験を積むため欧米に比べてライセンス取得までの期間が長い。 <u>学校教育と企業教育の役割分担を明確にしてエアライン・ジェネアビ含めた国内整備士の養成の効率化を進め、航空産業の発展に繋げたい。</u> 具体的には学校で小型機のみならず大型機を含めた航空機の基礎を学び（EASA Basic Trainingが参考）、企業では必要な資格取得までの差分教育を行うこととしたい。現在、産学連携プログラムが実施されているが対象企業が限定的で規模が小さい。教育に必要な教材の準備や機材・場所の確保には多額を要するため、官民合同での具現化を検討したい。