

第2回航空整備士・操縦士の人材  
確保・活用に関する検討会  
ヒアリング説明資料

# 航空連合の取り組みと課題認識

～ 航空整備士の人材確保 および 整備業務の  
「圧倒的な生産性向上」にむけて ～

2024年3月1日

航 空 連 合



航空連合ビジョン

いつの時代も社会から必要とされ、働く仲間がやりがいを感じ、誇りをもって働ける産業

# 本日の説明趣旨・内容

- ✦ 本日は説明の機会をいただき、誠にありがとうございます。
- ✦ 労働組合として働くものの視点に立ち、組合員の生の声も織り交ぜながら、航空整備士の人材確保に向けた具体策を提言させていただきます。
- ✦ 人手不足の問題は現場で切迫感が持たれており、大変厳しい状況にありますが、航空整備士という職業が本来有している魅力ややりがいについてもあらためてお伝えし、今後のあり方についてご議論いただきたいと思いますと考えております。

## ご説明内容

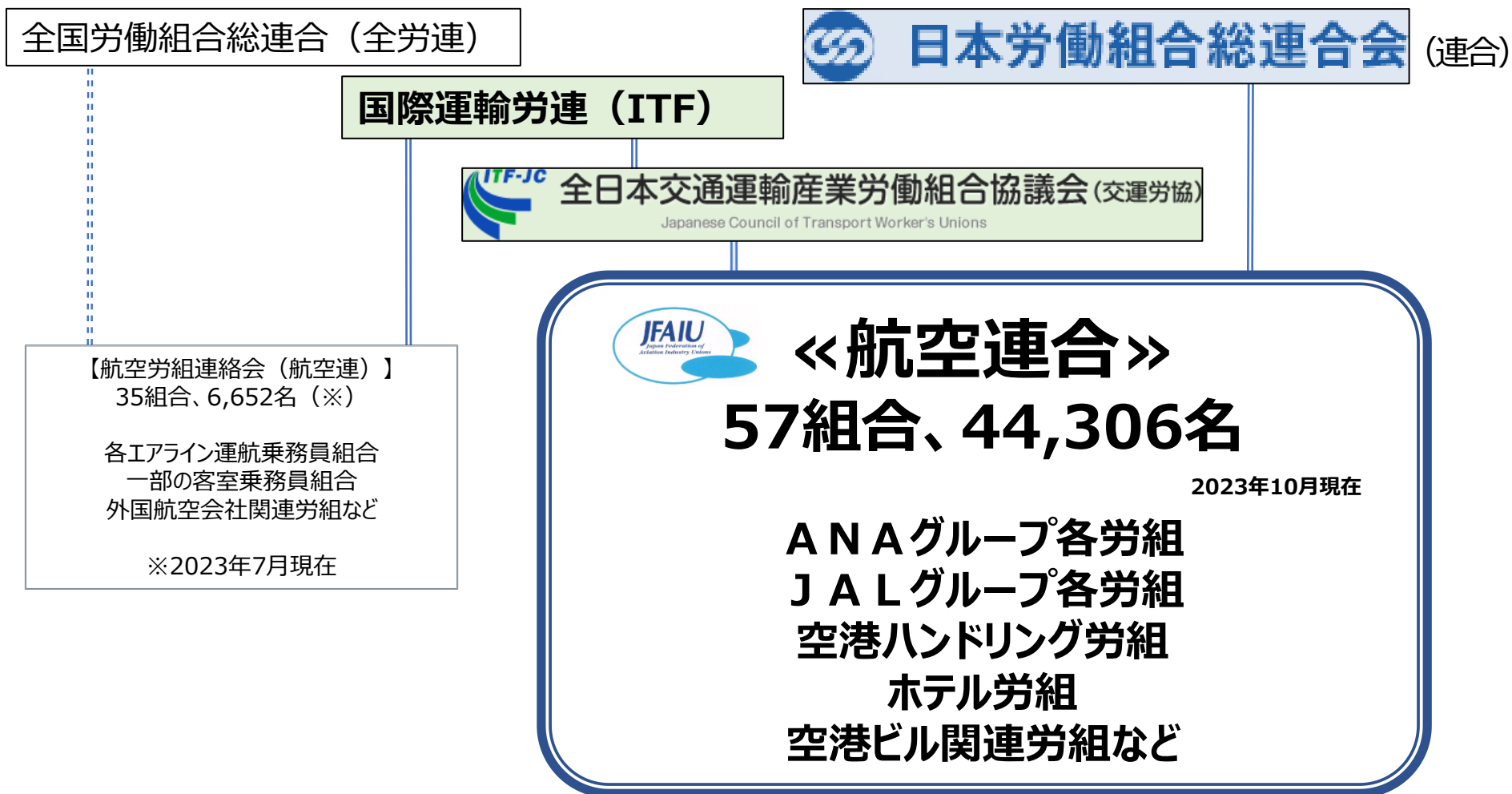
- 航空労働界の概要
- 加盟組合一覧
- 整備人材による主体的な政策議論
- 人材確保にむけた提言活動
- 産業政策提言の取り組み
- 職場の現状

- 2024春季生活闘争方針
- より働きやすい職場づくりに向けた二一ズ
- 働く魅力に関する職場の声
- 航空整備士の人材確保・活用に向けて
- 中長期的な取り組みの確実な実行を
- 今後の検討の方向性に関する具体案

# 航空労働界の概要



- 航空連合は、航空関連産業で働く仲間・労働組合が大同団結し、産業の魅力向上や基盤強化に向けて1999年10月に結成された、航空労働界を代表する最大の産業別労働組合です。



# 加盟組合一覧

● 全国に7つの地方組織(※)を設置し、政策活動や上部団体への参画、組織間交流をおこなっています。

※ 松山・長崎は本部直轄

2023年10月現在  
黄色マーカーは整備士・製造技術者を含む労働組合

## 福岡

組織名	組合員数
ANA福岡空港労働組合	730
スターフライヤーユニオン	234
JALグランドサービス九州労働組合	211
ANAエアサービス佐賀労働組合	72

## 北海道

組織名	組合員数
ANA新千歳空港労働組合	768
ユニオン エア・ドゥ	623
JALグランドサービス札幌労働組合	215

## 成田

組織名	組合員数
ANA成田エアポートサービス労働組合	1,660
ANAケータリングサービス労働組合	837
日本貨物航空労働組合	201
成田日航ホテル労働組合	26
TFK民主労働組合	14

航空連合の森  
「空をつなぐ。笑顔をつなぐ。プロジェクト」

## 長崎(本部直轄)

組織名	組合員数
SPP長崎エンジニアリング労働組合	66

## 沖縄

組織名	組合員数
ANA沖縄空港労働組合	867
JALスカイエアポート沖縄労働組合	547
日本トランスオーシャン航空労働組合	508
MRO Japan Workers Union	214
ホテルアリバ労働組合	146
ダブルツリーヒルトン那覇首里城労働組合	114
沖縄日通エアカーゴサービス労働組合	64
那覇空港ビルディング労働組合	61
アートホテル石垣島労働組合	37
下地島空港施設労働組合	37
琉球エア・コミュニーター労働組合	34
JAL JTAセールス労働組合	29
JTAインフォコム労働組合	5
大栄空輸労働組合	4
(オブ) 宮古島東急ホテル&リゾート労働組合	106

## 松山(本部直轄)

組織名	組合員数
ANAエアサービス松山労働組合	168

## 愛知

組織名	組合員数
ANA中部空港労働組合	666
中部スカイサポート労働組合	300

## 大阪

組織名	組合員数
ANAウイングス労働組合	884
ANA関西空港労働組合	789
ANA大阪空港労働組合	536
Kグランドサービス労働組合	446
JALグランドサービス大阪労働組合	197
日航関西エアカーゴ・システム労働組合	127

## 東京

組織名	組合員数
ANA労働組合	11,825
JAL労働組合	8,620
ANAエアポートサービス労働組合	2,421
JALエンジニアリング労働組合	2,065
JALグランドサービス労働組合	1,944
ANAラインメンテナンステクニクス労働組合	724
ジャムコ労働組合	711
ANAベースメンテナンステクニクス労働組合	698
ANA Cargo労働組合	439
ANA X労働組合	369
ANAあきんど労働組合	306
ジャルバック労働組合	297
ANAエアロサブライシステム労働組合	284
JALUX UNION	260
羽田空港グランドサービス労働組合	189
OCS労働組合	175
JALエアテック民主労働組合	126
ソラシディア労働組合	126
ANAエンジンテクニクス労働組合	117
ANAコンポーネントテクニクス労働組合	95
全日空モーターサービス労働組合	78
(オブ) 近鉄エクスプレス労働組合	819

# 整備人材による主体的な政策議論

- 産業内の業種・職種に応じて専門的な議論と政策検討をおこなう専門部会を設置しており、航空機整備に関わる課題については「整備・製造部会」で年4回の議論をおこなっています。



第24期（前期）整備・製造部会メンバー

## 整備・製造部会 参画労働組合

- ANA労働組合
- JAL労働組合
- ANAウイングス労働組合
- ユニオン エア・ドゥ
- 日本トランスオーシャン航空労働組合
- スターフライヤーユニオン
- 日本貨物航空労働組合
- JALエンジニアリング労働組合
- ANAラインメンテナンス労働組合
- ジャムコ労働組合
- ANAベースメンテナンス労働組合
- ANAエアロサプライ労働組合
- MRO Japan Workers Union
- ANAエンジンテクニクス労働組合
- ANAコンポーネントテクニクス労働組合
- SPP長崎エンジニアリング労働組合

整備士人材  
約8,000人

# 産業政策提言の取り組み

- 結成以来、より安全で利用しやすい航空運送を実現し、航空および観光を含めた航空関連産業が健全に発展していくことを目指して、働く者の立場から、広く利用者本位の視点を持った「産業政策提言」を策定し、政策の実現に取り組んでいます。
- 安全の堅持を前提とした生産性向上や、航空機整備士の人材確保の課題についても、これまで一貫して具体策を提言しています。

## 生産性の向上

- ✓ 航空産業の主要国である米国やEUとは整備分野でのBASA締結には至っていないが、今後は外国籍航空機の整備受託も増加することが予想されるため、整備分野へのBASA拡大を早急に進めるべき。
- ✓ 「予備品証明検査制度」の廃止を受けて、認定事業場での法確認品目が増えている。将来にわたって安定的に装備品等の部品供給体制を確保していくためにも、確認主任者の養成・技量維持の観点から、作業頻度の少ない非破壊検査などの特殊工程作業を中心に、国が主導して整備作業経験を積むための訓練機会を設けるべき。
- ✓ 民間航空機の整備分野における「航空法」と「航空機製造事業法」の重複項目は、航空機製造事業法の適用から修理に関する認可を条件付き（航空法20条に定める修理に関わる認定事業場）で適用外とするなど、航空機製造事業法の適用軽減などによって、事業者・働くものの負担軽減に向けた抜本的な見直しを行うべき。
- ✓ 整備分野での安全規制の見直しは、今後の需要回復に向けて有効であり、安全性の確保を前提に、コロナ禍に限らず迅速に取り組むべき。具体的には「リモートを活用した部品領収検査」に加え、整備業務の確認や国による各種検査等においても、柔軟にリモート技術を活用していくべき。
- ✓ 「技能証明の申請手続や運航規程等の書類等の電子化」は、官民双方の生産性向上に寄与するため、電子化の範囲を全ての申請手続・書類に拡大すべき。

## 人材の確保

- ✓ 整備士の資格者不足は今後さらに深刻化する懸念があり、経験や専門性が豊かなシニア人材の活躍を促進する観点で、定年延長や嘱託社員の処遇改善も積極的に検討すべき。
- ✓ 外国人材については、人手不足が喫緊の課題となるなか、現状の労働条件の低下を招かないよう留意しつつ、継続的に受け入れていく必要がある。特定技能受入分野における人手不足の状況や賃金水準の動向などについて点検し、今後の外国人材の受入ニーズについてもアップデートするとともに、特定技能試験合格者と受け入れ企業のマッチング、受け入れ元へのフォローや、生活面を含む受け入れ体制の整備を官民連携のもとで早急に進めるべき。
- ✓ 整備士資格分野について相互承認が実現した場合は、現場の生産性向上に大きな効果があると考えられるため、整備士資格分野におけるBASA締結を積極的に検討すべき。
- ✓ 整備士の資格制度のあり方や業務範囲、養成スキームの見直しに関しては、本邦航空整備士資格者の有効活用に加え、外国政府が発行した整備士資格を保有する外国人材についても、確認主任者基準に関わる有資格整備士の同等認定など、さらなる有効活用に向けて検討すべき。
- ✓ 製造技術者に係る認定制度の創設、整備士・製造技術者の資格制度や養成のあり方の検討は「中長期的な対策」とされているが、早期に具体的な施策を実行すべき。

# 【ご参考】 「圧倒的な生産性向上」 の考え方

【航空連合ビジョン】  
 いつの時代も社会から 必要とされ、働く仲間がやりがいを感じ、誇りをもって働ける産業

## 圧倒的な生産性向上

- 単なるコスト削減や手足を速く動かすことではない
- 生産性運動三原則に基づき、生み出された成果は労働者を含む関係者に公正に配分される
- 生産性向上のための先行した「人への投資」も必要

### 産出(アウトプット)の最大化

- 業界を超えた競争と共創
  - 顧客の創造
  - 地域との連携強化
  - 産業で働く魅力の向上
- <例>
- 産業間の連携による需要喚起
  - ワークेशन・2拠点居住促進などの旅行・休暇改革
  - MaaSの展開による空港アクセス改善
  - 宇宙分野の事業化
  - 「空飛ぶクルマ」など新たなモビリティを活用した需要創出
  - 地場企業や自治体との連携による地域が抱える問題の解決
  - 人的資本投資の推進

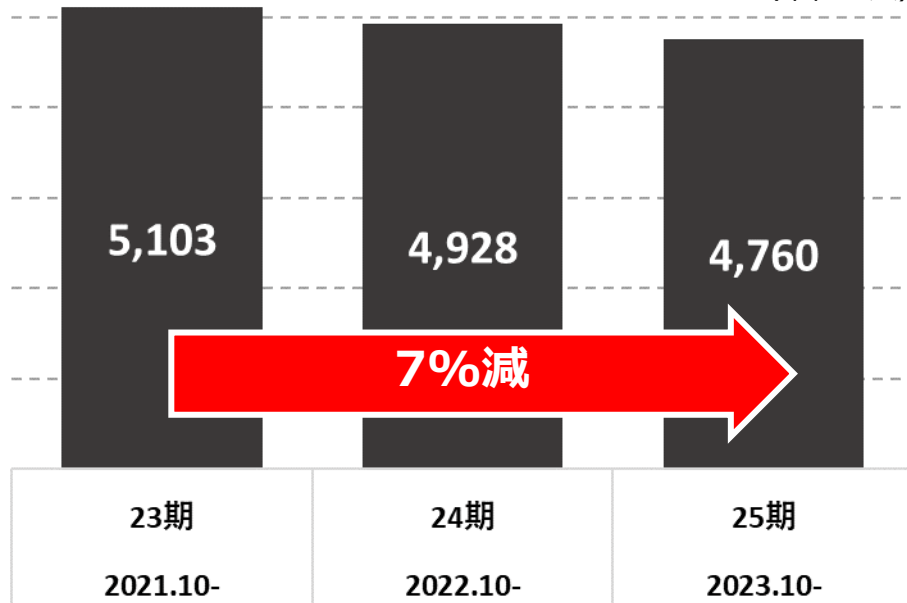
### 投入(インプット)の最小化

- 協業領域の拡大
  - イノベーション促進の環境整備
  - 新技術導入による省人化・自動化
  - 施設のあり方の見直し
  - 規制緩和
- <例>
- 資機材の共用化(GSE・搭乗手続きなど)
  - SAFの開発・供給体制における連携
  - 税制や基金を活用した投資インセンティブ向上
  - 貨物・物流のデジタル化
  - FAST TRAVELの推進
  - 中国路線の管制事由の遅延解消
  - 安全規制の集中的見直し
  - BASAの適用範囲の拡大
  - 航空法と航空機製造事業法の二重適用の是正

- コロナ禍の影響で航空関連産業の業績が悪化し、減便や人件費削減などによる将来不安や生活面の厳しさを背景に、整備系各社においても、若手～中堅層で従業員の離職が増加しました。採用も抑制されたことから、組合員数は減少しています。
- 急速な需要回復によって各社の業績は改善し、処遇面も概ね回復していますが、人材不足による繁忙感は強く感じられており、稼働の逼迫（残業増・希望の休暇取得困難など）や指導層・中堅層の負担増大が問題となっています。

## 航空連合加盟組合における整備系労組の人員数推移

(単位：人)



ANAグループ 5 労組・JALグループ 1 労組・その他 2 労組の整備系労組組合員数合計値  
(エアライン各社の労組にも相当程度の整備士が在籍しているが、上記には含んでいない)

## 整備系の職場における主な意見

新人教育は整備士にとって非常に重要だが、十分な時間をかけられていない

地方空港への赴任を望まない若手社員が増えている

カイゼンやDXによる生産性向上が重要だが、そこにかかる人・時間がない

紙ベースの仕事が残っているところか、法改正対応でむしろ増えている

資格を多く保有するシニア社員のスキルに頼っており、今後が不安

運航整備の人員が不足していて、ドッグ整備から人員を拠出（業務応援）している



# 【ご参考】 職場で生じている具体的な事例（中堅層のケース）



様々な要因から退職者があとを断たず、人材不足の問題が解決しない（空港ハンドリングなど現場シフト部門に共通）

- ・夜勤や土日出勤などの働き方
- ・多様な働き方への受容が難しい環境
- ・常に余裕のない人材育成、生産体制

- ・夫婦共働き世帯が増加
- ・子供あり（乳幼児・小児）
- ・生活拡大期と職場をリードする役割、資格保有が重なる
- ・夫婦が同一産業・企業内でともにシフト勤務のケースも

早朝・深夜預かり可能な施設（保育所、学童保育等）が少ない

仕事と生活の両立が困難

退職を選択せざるを得ない  
パートや他業種に転職

取得したい日に休みをとれず、家族との時間やワークライフバランスに課題を感じる

生産体制、働き方の課題

保育料の家計への負担が大きい（夜間保育料等）

働き方と賃金が見合わない

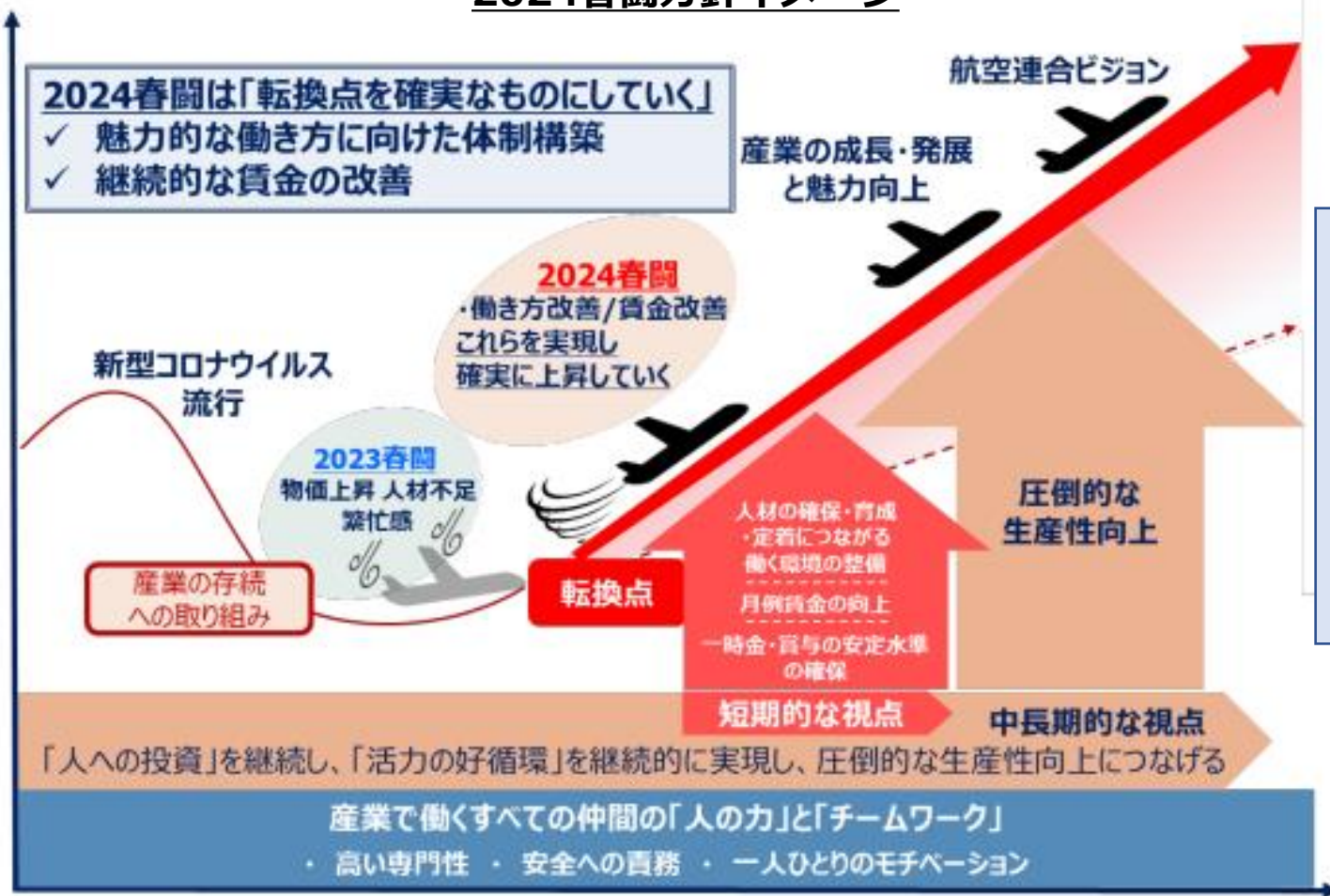
職場でその分のしわ寄せが生じ、会社や当該社員への不公平感

育児等を配慮した勤務に（日勤部門に異動、シフト固定など）

# 2024春季生活闘争方針

- 労働組合の社会的責務を果たし、航空関連産業で働く仲間がやりがいと誇りを持って働き続けることができるよう、「人への投資」による「圧倒的な生産性向上」に取り組み、働き方と賃金を中心に、2023春闘で取り組んだ「産業の転換点」を確実なものとすることをめざします。

## 2024春闘方針イメージ



## 月例賃金

ベースアップを軸として**10,000円以上**を目標に、中期的に**航空連合目標賃金水準**の達成をめざした水準を各加盟組合が検討し、要求をおこなう。

※ 2023春闘は「6,000円以上」を掲げ、平均約6,100円の回答を獲得

## 一時金・賞与

労使で協議し、安定水準の確保をめざす。既に確保している労組は**5.0カ月台**をめざし取り組む。

## 働き方

職場状況をふまえた短期的視点と、産業の成長と魅力の向上にむけた中長期的視点の両面から取り組みを進めるため**11時間の勤務間インターバル協定の締結**をめざす。 9

# より働きやすい職場づくりに向けたニーズ

- 人材の確保・定着のためには、賃金改善だけでなく総合的な労働条件改善を図る必要があります。
- 昨今ではとりわけ、**育児との両立支援や休暇の充実を求める声が強くなっており**、事業者は職場のニーズを的確に反映、または積極的に先取りした制度導入をおこなうことが求められます。

## 2022および2023春闘において、整備系労働組合が改善要求した項目 ※会社対応が図られていないものも含む

<b>育児との両立</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 育児のための短時間勤務制度における対象者要件緩和（子小3→小6）</li> <li>✓ 育児のための勤務時間短縮および深夜労働制限の拡充</li> <li>✓ 育児時短勤務者のフレックスタイム制度適用拡充</li> <li>✓ 育児のための日中限定勤務・夜勤免除制度の対象者要件緩和（小3→小6）</li> <li>✓ 育児のための深夜労働制限および短時間勤務の取得制度拡充</li> <li>✓ 子の看護休暇取得可能期間の延長</li> <li>✓ 育児時短勤務の拡張（小3→小6）</li> <li>✓ 育児のための時間外労働制限対象者の拡充（就学未満）</li> </ul>	<b>働き方</b> 柔軟な	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ リモートワーク制度の充実</li> <li>✓ リモートワーク実施回数の上限撤廃</li> <li>✓ フレックス勤務におけるコアタイム廃止</li> <li>✓ 兼業ガイドラインの策定</li> <li>✓ 短時間正社員制度の導入</li> </ul>
<b>休暇の充実</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 季節休暇日数の拡充</li> <li>✓ 年次有給休暇の取得日数拡大に向けた環境整備</li> <li>✓ 入社初年度以降の年次有給休暇付与日数の増加</li> <li>✓ 時間単位年休制度の導入</li> <li>✓ ステップアップ休暇制度の拡充</li> <li>✓ F休暇（女性特有の体調不良・検査時に取得可）の有給化</li> </ul>	<b>対応</b> コロナ禍	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 特別繰越休暇の適用条件緩和（治療入院・子の休校など）</li> <li>✓ 特定目的積立休暇制度における取得条件の追加（子の休校など）</li> <li>✓ 特別休暇の要件緩和（子の休校など）</li> </ul>
<b>不妊治療</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 不妊治療休暇の新設（無給）</li> <li>✓ 特別繰越休暇制度の拡充（不妊治療への要件緩和）</li> </ul>	<b>両立</b> 介護との	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 特別繰越休暇制度の拡充（累積積立日数の増加・介護への要件緩和）</li> <li>✓ 看護・介護を抱える社員の交通費補助の新設</li> </ul>
		<b>その他</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 国内赴任時の社宅入居可能な家族要件の拡充</li> <li>✓ 別居航空券制度への扶養外配偶者の追加</li> <li>✓ 所定労働時間の短縮</li> <li>✓ 特別休暇における本人私傷病の休暇（無給）の新設</li> </ul>

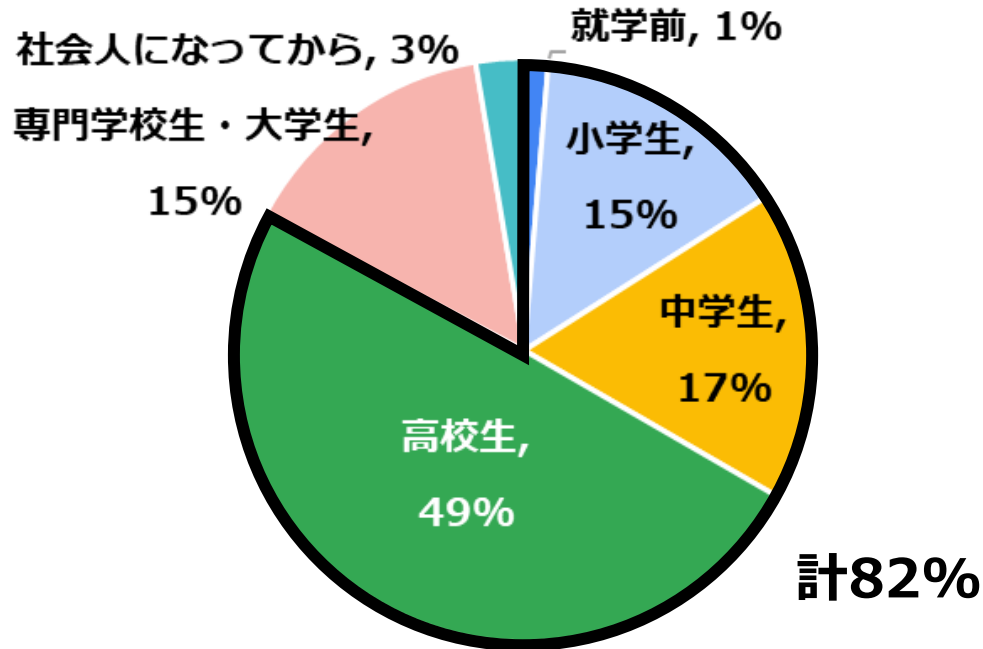
# 働く魅力に関する職場の声

- 整備士を志す時期は航空業界における他職種の中でも相対的に早く（※）、**中学・高校時期における良質な経験提供（きっかけづくり）が長期的な人材確保に資する**と考えられます。
- 航空機整備士ならではのやりがい・魅力を、事業者のみならず、関係者が様々な方法で継続的に発信していくことが重要です。

※ 航空連合が2023年2月に組合員向けに実施したアンケートに基づく

## Q. 航空関連産業を志したのはいつごろですか？

(航空機整備業務に従事：n=75)



- ✓ 高校生までに志したとの回答が **8割以上** を占める。
- ✓ 他職種と比べると、**志す時期が突出して早い** 傾向。  
(「就学前～高校生」の比率：空港ハンドリング職 67%、客室乗務職 47%、旅行・営業職 40%)

## Q. 航空関連産業を志したきっかけは何でしたか？

- **飛行機・空港へのあこがれ**
  - ・ 家族旅行／修学旅行で空港を利用し、働いている整備士を見てかっこいいと思った【多数】
  - ・ 実家／親戚が空港に近くて飛行機を見る／乗ることが多く、あこがれがあった【多数】
- **飛行機の特異性**
  - ・ 乗り物／機械いじりが好きだったが、飛行機に触れるのは車や電車よりレアな体験・仕事だと思った
- **テレビ等の影響**
  - ・ 「GOOD LUCK!!」【多数】、「紅の豚」、「アテンションプリーズ」
- その他
  - ・ もともとパイロットにあこがれていたが、結果的に整備士となり今に至っている【多数】

## Q. 仕事のやりがいは何ですか？

- **飛行機に対するオーナーシップ感**
  - ・ 自分がエンジン／部品を取り付けた機体が空港に駐機しているのを見たとき【多数】
- **安全運航への貢献**
  - ・ 機体不具合を直し切って、無事にリリースできたとき【多数】
  - ・ 担当する部品（製品）の加工や検査が終わり、納品できたとき
- **仲間とのつながり**
  - ・ 他社・他職種と連携してイレギュラーに対応し、無事に出発できたとき【多数】
  - ・ 運航間整備の作業後に、状況を乗員に説明し、理解してもらったとき
- その他
  - ・ 出発機のお見送り時に、お客様が機内から手を振ってくれること【多数】
  - ・ 点検のためコックピットに乗り、フライトに同乗することがある

1

- 「乗員政策等検討合同小委員会とりまとめ」の中長期的な対策を確実に実行すること。
- 施策の実行体制や詳細スケジュールを再度検討し、本検討会で定期的な進捗管理をおこなうこと。

2

- 人材の確保・活用の観点では現有人材が生産性を高めて働くことができる環境が重要であり、整備業務全般における生産性向上施策を確実に推進すること。

3

- 人材確保の視点として官民連携で、官がより積極的に関わり、施策を推進すること。

# 中長期的な対策の確実な実行を

## 「乗員政策等検討合同小委員会とりまとめ」（H26/2014.7）

### 短期的な対策の方向性

項目	取り組み進捗
① 一等航空運航整備士の業務範囲の明確化	✓ 保守及び軽微な修理を担当する整備士資格のさらなる活用のため、整備士の実際の業務内容を踏まえ、実施可能な業務内容の明確化（H30.6）
② 学科試験の見直し	✓ 一等航空整備士の学科試験実施回数を年3回→4回に増加（R4.9）
③ 外国政府が発行した整備士資格の活用	✓ 欧州の資格を有する者が日本の資格を取得する際の試験科目を明確化（H26.7）
④ 基本技術科目の位置づけの見直し	✓ 航空専門学校等での履修状況に応じて、上級資格試験を受験する際の試験内容を簡素化（H26.7）
⑤ 指定養成施設の活用促進	✓ 航空会社における効率的な整備士養成が可能となるよう指定養成施設の活用を促進（H27.6）

### 中長期的な対策の方向性

項目	取り組み進捗
① 産学官の連携強化（協議会の創設）	✓ 「航空機整備士・製造技術者養成連絡協議会」を創設し、下部組織として「整備士養成WG」「製造技術者WG」「裾野拡大WG」を設置（H26.8）
② 若年層の関心向上策・教育等	✓ 「裾野拡大WG」が中心となり、専用ウェブサイト創設、高校教員向け講習会、女性向け講演会、産業セミナー等を実施
③ 製造技術者に係る認定制度の創設	✓ <b>現時点で成果なし</b> （H26の「製造技術者WG」で制度創設に対する企業・教育機関のニーズ調査がおこなわれた。H28には「検討分科会」が設置され、以降、実現に向けた論点が検討されたが従来、中部地域で実施されていた製造技能者育成講座の受講状況が芳しくないことも踏まえ、R1には「検討分科会」開催も見送られた）
④ 整備士の共同養成	✓ <b>これまで検討の形跡なし</b> （H26以降の「整備士養成WG」とりまとめに関連する記載なし/地域航空サービスアライアンス事業協同組合・EASLLPにて類似の取り組みあり）
⑤ 中長期的な整備士・製造技術者の資格制度のあり方検討	✓ <b>現時点で成果なし</b> （H27の「整備士養成WG」とりまとめで「特段変更を要する等の意見や要望等なし」と記載。H29以降は関連する記載もなし）
⑥ 中長期的な整備士・製造技術者の養成のあり方検討	✓ <b>現時点で成果不明確</b> （H27の「整備士養成WG」とりまとめで「今後はWGではなく養成機関の集まりの中で検討」と記載。その後、養成機関では教官確保や技能審査員のシェアについて検討されたほか、H30・R1には「航空従事者養成施設連絡協議会」にて国や航空会社を含む新たな会議体創設等が議論されたものの、当初の提起に資する具体的な成果は不明確）
上記項目を除く取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 「航空機整備英語マニュアル」を発刊（「整備士養成WG」/H28.3）、「スマホで英単語」運用開始（「整備士養成WG」/H29.10）</li> <li>✓ 「整備管理従事者講習会」を開始（「整備士養成WG」/H28.3 R4実施は確認）</li> <li>✓ 技量・技能等の共有を目的とする発表会開催（「整備士養成WG」/H28.3 計3回で終了）</li> <li>✓ 国際基準に基づく非破壊試験技術者養成の公式訓練を開始（「製造技術者WG」/H29.12）</li> <li>✓ 特定技能制度による外国人整備員試験実施（R1.10）、及び受け入れ開始（R4.4）</li> <li>✓ 航空従事者技能証明等の学科試験オンライン化による受験期間と会場選択範囲の拡大（R5.11）</li> <li>✓ 航空整備士養成課程の学生に対する無利子貸与型奨学金制度の創設（R6.4）</li> </ul>

# 今後の検討の方向性に関する具体案

## 生産性向上

### 現場の生産性向上に直結する施策

- ✓ 「航空法」と「航空機製造事業法」の重複項目における航空機製造事業法の適用軽減
- ✓ 整備業務の確認や国による各種検査等におけるリモート技術の柔軟な活用
- ✓ 電子化の範囲をすべての申請手続・書類に拡大
- ✓ 非破壊検査などの特殊工程作業を中心とした訓練機会の設定
- ✓ 落下物対策に関わる要件の精査
- ✓ 機体整備の効率化に資するドローン規制の緩和（インスペクション・部品運搬等）
- ✓ RPA（ロボティック・プロセス・オートメーション）ツールなど間接業務のDX推進に関わる教育・訓練機会の設定
- ✓ エンジンのRUN UP実施可能時間帯・場所の規制緩和
- ✓ 予備品検査証明制度廃止に伴う業務非効率化の是正
- ✓ Auto ELT試験電波発射時の申請方法簡素化 ※次項

### エアライン間の協業・作業協力を推進する施策

- ✓ 部品調達や保管・出納等に関するエアライン間の協業促進
- ✓ 整備・グランドハンドリングの運航便間作業に関わる規制緩和やルールづくり
- ✓ 地方空港における空港内での作業ツール、車両共有等、運航便間整備に関わるエアライン間の協業促進

### 人材リソースの多様化を促進する施策

- ✓ 女性採用比率の向上、多様なキャリアモデルの構築と制度による担保
- ✓ 他産業に劣後しない初任給水準、外国航空会社に劣後しない手当水準の確保
- ✓ グランドハンドリングなど産業内他職種とのマルチスキル化
- ✓ シニア雇用者の就労環境整備・柔軟な働き方の実現や制度による担保
- ✓ 特定技能制度試験実施国の拡大と合格者の受入環境整備
- ✓ 海外MRO現地雇用者の受入

## 人材確保

### 資格の最大活用により現場の稼働効率を高める施策

- ✓ 一等航空整備士資格取得可能年齢の引き下げ、試験範囲の精査、および学科試験合格後の実地試験受験期間制約の見直し（可能期間の延長や撤廃）
- ✓ 専門学校における一等航空整備士、および一等航空運航整備士の取得可能コース拡充
- ✓ 一等航空運航整備士資格で可能となる業務のさらなる拡大

### 国際交渉を通じて本邦航空産業の生産性を高める施策

- ✓ 米国・EUとの整備分野・整備士資格へのBASA拡大
- ✓ 航空機部品の調達に関わる販路拡大や交渉力強化

### あらゆる層にアプローチして魅力を発信する施策

- ✓ 中学・高校生の接点機会充実（修学旅行・社会科見学・格納庫見学ツアー等の拡大・優遇）
- ✓ 専門学校の学費補助充実
- ✓ 国家資格保有・入社後の取得を前提としない中途採用の拡大
- ✓ ドラマ・映画・マンガ等とのコラボレーション

# 【ご参考】 Auto ELT試験電波発射時間の規制緩和

- Auto ELT（自動型救命無線機）の試験電波発射時間が「毎時1回」に制限されていることは、定時性・生産性の両面で職場の大きな課題でした。
- 航空連合の5年来の粘り強い取り組みにより、2022年9月に「毎時2回」への規制緩和が実現しました。
- 現場からは高く評価されていますが、さらなる改善により、いっそうの生産性向上が実現します。

2022.4.11 No.23-49  
GO! <https://www.jfaiu.gr.jp> EXPRESS  
**航空連合NEWS**  
発行：航空連合/発行人：酒井 雄介 〒144-0041東京都大田区羽田空港1-6-5第5総合ビル5階 TEL (03) 5708-7161 FAX (03) 5708-7163

**Auto ELTの規制緩和を総務省に強く要請!**  
～定時性・生産性の向上に向けて粘り強く取り組みます!～

4月8日(金)、総務省の野崎 雅稔 (のざき まさとし) 総合通信基盤局電波部長に対し、航空連合政策議員フォーラムメンバーの奥野 総一郎 (おくの そういちろう) 衆議院議員とともに、定時性・生産性の観点で整備の職場から継続的に挙げられている自動型救命無線機 (Auto ELT) の試験電波発射時間の規制緩和について要請しました。

左から 奥野総一郎フォーラムメンバー (衆)、内藤会長、野崎部長

野崎部長からは「航空産業における生産性向上は重要な課題だと認識し、関係各所と丁寧に調整、検討を進めたい」との意向が示されました。

**【要請内容】**航空機に装備されるAuto ELTの試験発射の時間を、毎時15分間隔 (※現在は毎時00分～05分のみ) に限定することや、国際標準に準じて制限を撤廃するなど、規制の緩和を早期におこなうこと。

2022.9.22 No.23-107  
GO! <https://www.jfaiu.gr.jp> EXPRESS  
**航空連合NEWS**  
発行：航空連合/発行人：酒井 雄介 〒144-0041東京都大田区羽田空港1-6-5第5総合ビル5階 TEL (03) 5708-7161 FAX (03) 5708-7163

**Auto ELTの規制緩和が実現しました!**  
～粘り強い取り組みの成果で定時性・生産性向上へ!～

9月15日(木)に総務省告示が公布され、既報 (NEWS EXPRESS 23-104) のとおり、自動型救命無線機 (Auto ELT) の試験電波発射時間について、従来の規制が見直されることが正式に決定しました。

航空連合の 提言内容	見直しの ポイント
<p><b>Auto ELT 試験電波発射時間の見直し</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ELTは事故機の位置特定を容易にし、人命救助に直結する重要な装置</li> <li>確実な動作確認が必要である一方、<b>試験電波発射時間が1時間のうち5分間の1回に限定</b>されており、定時性の観点で問題</li> <li>安全運航を前提に、現行の試験発射時間 (毎時00-05分) に加え、<b>毎時30-35分などの追加が必要</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>落雷等により真に緊急を要し試験信号を送信する場合は、<b>毎時00-05分に加え、毎時25-30分の間の送信も可能とする</b></li> <li>送信時間は、5秒以内かつ必要最小限 (従来通り)</li> </ul>

整備の職場における積年の問題が大きく改善したことにより、定時性・生産性の向上が期待されます。今後は、デジタル技術の活用による申請手続きの簡略化など、さらなる生産性向上に資する取り組みを推進していきます。

- ✓ 現場では作業効率と定時性の向上に効果が実感されている。
  - ✓ 変えられないとの認識が浸透していた規制の緩和が実現したことによる心理的なプラス効果も大きい。
- 
- ✓ 電波発射の申請は、いまだに紙によるFAXが使われている。
  - ✓ 申請先が多いことによる煩雑さの解消も期待されている。