

航空操縦士の人材確保・活用に向けて



2024年3月28日



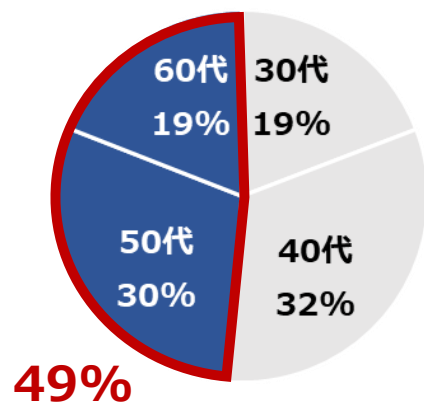
1. 現状について



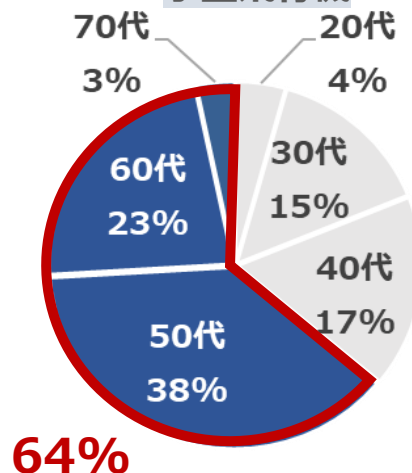
Q.機長資格保有者の年齢構成は？

※全航連・定航協(大手以外)ヒアリングに基づく

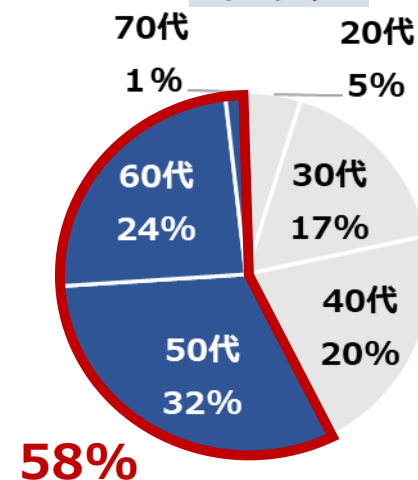
エアライン(大手以外)



小型飛行機



ヘリコプター



エアライン

- 50代以上の機長資格所有者が**半数以上**を占めている。特に、**小型飛行機の50代以上は全体の64%**と極めて高い
- 11社中8社**が直ちに運航に影響はないものの、**今後の事業計画を踏まえると機長資格保有者数は不足状態**にあり、適任者を採用できていない状況にあると回答（小型飛行機で同様の回答をしたのは28社中11社）

小型飛行機

- 副操縦士の採用・養成を含め、現状では概ね計画的に採用ができているが、**今後ベテラン機長の退職を控える中**、事業計画に応じた機長資格保有者数の確保に多くの事業者が懸念を感じている

ヘリコプター

- ヘリコプターにおいても、50代以上の機長資格使用者は**58%**と極めて高い
- ヘリコプター事業における稼働時間は減少傾向にあり、**ドクターヘリの機長昇格に必要な飛行時間1,000時間の確保が難しい状況**にある ※2022年度の稼働時間は、2015年度に比べ**82%に減少**
- エアライン・小型飛行機同様、今後大量定年時代を迎えるにあたり、ヘリコプターの機長資格者数も不足することが予想され、ドクターヘリや防災ヘリ等への影響も懸念される

2. 課題解決に向けて（裾野の拡大）



裾野拡大の必要性

- ✓ 現状、足許で事業計画に影響を及ぼすほどの不足はないが、年々志願者数は減少傾向にある中、約半数、もしくはそれ以上が50代以上という業界の年齢構成を鑑みると、近い将来に**対策を講じなければ事業に影響を及ぼすほどの不足状態となることを危惧**
- ✓ ヘリコプターや小型飛行機分野はもとより、LCCや地方ローカルを担うエアライン等においては、全体の採用母数が限られている中で、思うように採用ができておらず、**行き渡っていない実態**がある



【裾野拡大】

航空産業の維持、発展のためには次世代を担う操縦士を確保する必要がある

【足許での採用母数の拡大】

現状の訓練機関における機能の最大化を図り、足許の採用母数を拡大し、日本の産業を支えるヘリコプターや小型飛行機、訪日6000万を支える地域航空まで行き渡るよう対策を講じる必要がある

2. 課題解決に向けて（養成機関の強化）



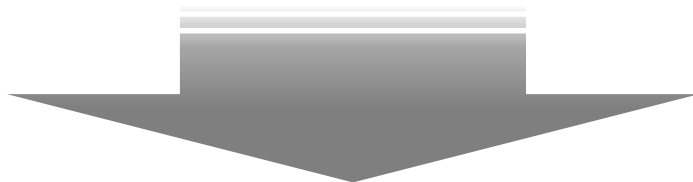
現状の養成機関における課題と改善策

【志望者とのギャップ】

- ✓ 航大、自社養成は学生負担も少なく、引き続き人気は高いが、キャパシティに限界があり、**取り切れない志望者が一定数発生**
- ✓ 私大やフライトスクールは学生負担が大きく、現状のままでは航大、自社養成でこぼれた**学生の受け皿とはなりにくい**

【エアライン採用ニーズとのギャップ】

- ✓ 航大については**待機学生が発生**、採用母数の拡大に課題
- ✓ 自社養成は国内養成環境が脆弱なため、海外での養成を余儀なくされており、**コストも莫大となる**ため、参入が限定的



①航大、自社養成の最大活用

- 航大の機能強化を図り、**待機学生を解消させ**、採用母数の拡大を図ることが必要
- **養成環境を強化**することにより自社養成の期間・コスト低減を図り、規模の拡大を図ることが必要

②学生志望者の取り込み最大化

- 私大やフライトスクールの学生負担を軽減することにより、**裾野の拡大**を図るとともに、航大、自社養成でこぼれた**志望者の受け皿**を作る必要がある

③私大、フライトスクール等の強化

- 志望者数を拡大するとともに私大やフライトスクール等の機能強化、**養成機関としての安定、拡大**を図る

2. 課題解決に向けて（現役操縦士の最大活用）



現役操縦士の最大活用における課題と改善策

（イメージ）



1

外部リソースの活用

【外国人操縦士（海外ライセンス保有者）の活用】

- ✓ ライセンスの書き換えに伴う要件、手続きが煩雑なため期間とコストがかかる
- ✓ 国際市場において採用競争力の低下に繋がる

- 書き換えに伴う要件の見直し、手続きの簡素化
試験・書類等の英語化
- 国際市場における競争力向上に向けたプロモーションの強化

【自衛隊出身操縦士の活用】

- ✓ 民間航空機の操縦に必要な資格を取りなおす必要があるため、民間転用後の実働開始までの期間とコストがかかる

- 退官後の民間転用の迅速化を図るために、民間転用時の資格、訓練要件の見直し

2

加齢操縦士の活用等

【加齢操縦士の活用】

- ✓ 満65歳以上の乗員は、原則として国際線乗務に就くことができず、国内においても、満68歳以上の乗員は活用できない。航空身体検査要件も厳しいため、現有リソースの最大活用ができていない

- 付加検査の廃止、加齢上限の緩和により、活躍の機会を拡大
- 身体検査要件の緩和により、各世代の活躍の機会を拡大

3. 要望について



次世代の操縦士確保に向けた**裾野の拡大**と同時に、その受け皿となる**養成機関の強化**が必要であり、また足許の対策として、現行の**養成機関の機能強化**による採用対象者（資格保持者）の最大化と合わせて、外国人や自衛隊出身者も含めた**現役リソースの採用拡大、加齢乗員の活躍機会の拡大**が必要

裾野拡大

- ✓ **官民一体となった産業全体のプロモーション強化**
 - 就業体験の機会創出
 - 地域航空会社就業者への経済的支援
- ✓ **私大、フライトスクールの学生負担低減等による裾野拡大**
 - 国費投入も含めた奨学金の拡充（対象数、金額、給付方式の変更 等）
 - 養成機関を増やし、選択肢を増やすことによる受け皿の拡大

養成機関・機能の強化

- ✓ **航大の効率運用による待機学生解消、低コスト化**
 - 訓練工程の見直し（実機訓練時間の削減等）、拠点の集約化
 - 実機訓練に係る離着陸料、燃料税等の免税（訓練費削減）
- ✓ **自社養成訓練の低コスト化による参入拡大**
 - 国内における飛行訓練環境強化（機材、整備運航体制、空港、空域、施設）
 - 実機訓練に係る、離着陸料、燃料税等の免税（訓練費削減）による低コスト化
 - 指定基準の緩和、主席実技教官・技能審査員の要件(操縦教育時間要件)緩和

3. 要望について



現役リソース の最大活用

- ✓ **書換要件、手続きの簡素化による外国人操縦士（海外ライセンス保有者）確保**
 - BASA（Bilateral Aviation Safety Agreement）の検討
 - 身体検査要件のグローバルスタンダード化
 - 実地試験のシミュレーター化（事業用操縦士/計器飛行証明における書換要件の緩和 等）
 - 機長経験者に対する社内機長認定制度の適用
 - 航空英語能力証明の切替要件の緩和（対象国の拡大 等）
 - 航空英語能力証明実地試験と操縦士実地試験の並行受験
 - 飛行時間確認要件の緩和
 - 学科試験申請における提出書類の見直し
 - 通達類の英語化、国によるプロモーション（専用英語サイトの開設 等）
- ✓ **要件見直しによる自衛隊出身者の活用促進**
 - 自衛隊民間転用時の資格、訓練要件の見直し（計器飛行証明）
- ✓ **現役乗員に対する要件見直しによる活躍機会の創出**
 - 身体検査要件のグローバルスタンダード化
 - 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、加齢乗員付加検査の廃止

小型機事業 ヘリコプター

- ✓ **フライトスクールの学生負担低減等による裾野拡大（再掲）**
 - 奨学金制度の拡充等、操縦士を目指す若者の選択肢の拡大
- ✓ **航大の回転翼操縦訓練課程の復活**
 - 我が国社会経済の基盤インフラである航空輸送を担う回転翼操縦士養成への国の関与