

操縦士の確保・活用に関する検討会 課題/要望

2024年 3月 28日
全日本空輸(株)



2030年問題により、コロナ以前から操縦士の不足は想定されていた。ANAグループでは航空需要に対応すべく、操縦士（外国籍も含め）の確保を実施していたが、コロナ禍により操縦士の総数削減や、養成機関の経営悪化により自社養成の一部縮小をせざるを得なくなった。航空需要が増加傾向となり、操縦士の数をコロナ前の規模に戻すため養成を進めてはいるが、まだ当時の数に達していない。特に外国籍の操縦士は、世界的な獲得競争激化により給与も高騰しており、確保が困難になってきている。

人材確保関する具体的な課題

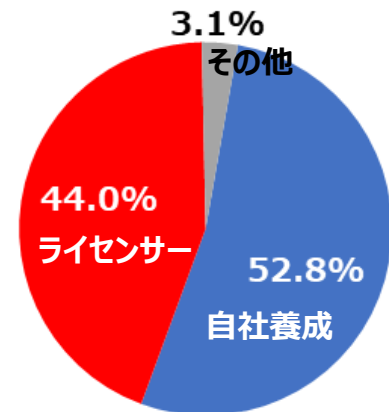
- ・労働人口減少及び航空業界全体の人気低下による採用活動への影響
- ・高額な訓練費用（実機訓練・燃油費高騰）
- ・天候・機材・実機訓練等による養成期間の長期化
- ・国内操縦士養成機関の不足
- ・国内における飛行訓練環境（機材、整備、空港、空域、施設）の不足
- ・操縦士養成に関わる人財（教官等）の不足
- ・技能証明制度のガラパゴス化

対応策

- 「操縦士を増やす」
- 「現役操縦士の最大活用」

最近の傾向

- ・運航乗務員全体※1の約3割が55歳以上 ※1 ANA
- ・ANA以外の会社※2で自社養成開始 ※2 AKX/APJ
- ・外国籍の運航乗務員の戻りはコロナ前と比べ3割程度



ANA単体のリソース内訳

【操縦士を増やす】 航空大学校 安定養成

国内最大の養成機関である航空大学校の定員が108名となっているが、現在、養成に3年を要しており各年度の定員数を養成できていない。訓練生の滞留、設備・運用費の増加により航空大学校の運営費が増加。**効果・効率的な養成が求められている。（本来であれば更なる定員の増加も要望したい）**

令和5年5月時点

回 生	61回生	62回生	63回生	64回生	65回生	66回生	計
卒業年度	H28・29	H29・30	H30・31・R1	R1・R2	R2・R3	R4	
卒業生数	67	65	57	64	102	48	

具体的な対応案

◆実機訓練時間の削減

航空大学校の実機訓練時間は、200時間を超える。航空法施行規則では指定養成施設でCPL150時間（模擬飛行装置を20時間使用可）、IRで40時間（模擬飛行時間30時間算入可）とされている。更に航空大学校においては特例措置も可能。

◆新たな訓練スキームの導入(Integrated CPL/IRの導入)

現行訓練の見直しだけでは訓練の効率化は難しいため、海外で先行して実施している訓練スキームを導入するなど大幅な見直しが必要。Integrated CPL/IRは、海外では一般的なシステムであり、本邦航空会社での訓練実績もある。試験回数3回を1回にし、重複している訓練科目を削減することで、期間/費用を圧縮することができる。【CPL/IRを実機訓練時間180時間（模擬飛行し時間40時間算入可）で取得するプログラム。】海外事例を参考とした訓練改革が必要。

◆安定養成のための基盤強化（将来を見据えた計画の立案と実行・施設更新）

養成機関は、訓練機材や空域は勿論のこと教官や整備士の確保が必要。エアラインパイロットや整備士が不足する中、養成機関を運営する人員を確保することも難しくなってくる。また航空大学校の施設は老朽化してきており、近い将来、施設の修繕や機材更新にも多くのコストがかかることが予想される。施設の集約、立替など見直す時期にきている。国内唯一の公的養成機関であり、将来の安定養成のため今後を見据えた長期的な計画と実行をお願いしたい。

【操縦士を増やす】 養成機関強化（航空大学校以外）

操縦士を新規に養成するには、「私立大学の操縦士専攻課程」「使用事業などの養成機関」「エアラインの自社養成」がある。通常エアラインパイロットに必要な資格（CPL/IR）を取得するためには、2000～2500万円の訓練費用がかかり、自費で資格を取得する方には大きな負担となっている。また、私立大学においては高額な費用が受験そのものの大きな障害となっており、志望者を集めるのに苦慮している。

具体的な対応案

◆ 高額な訓練費用の削減

実機訓練に係る離着陸料の削減、燃料税等の免税による低コスト化。国内における実機訓練環境の整備（訓練空域整備、空港使用時の優遇措置）

◆ 海外ライセンス書換えコストの削減

私立大学等の養成機関の多くは訓練コストが低い海外で訓練を実施し、現地のライセンスを取得、日本の資格を（試験の一部免除）再取得（書換え）している。この書換えコストも約700万円程度かかっており、かなりの負担となっている。書換え用の指定養成課程の導入（少ない訓練時間・期間で実施可能な仕組み）、試験免除科目の見直しなどでも訓練時間やコスト削減は可能。

◆ 大学の養成機関の充実→**国公立大学への操縦養成課程の設置**

高額な訓練費負担軽減のため現在奨学金制度※を設定しているが、奨学金制度は入学後に審査を通過したものみに適用している。適用された本人への負担軽減にはなっているが、根本的に裾野を広げることには繋がっていない。国公立の操縦士養成課程の新規に設立により、国費を入れ、学生負担を現実的な費用とすることで志望者の掘り起こしを行い、その他の養成機関への志望者（航大・私大・養成機関）を増やすことにもなる。操縦士はエッセンシャルワーカーでもあることから、国公立大学で操縦士の資格も取得できるよう検討願いたい。

（※「未来の操縦士」無利子貸与型奨学金）

【現役操縦士の最大活用】 海外ライセンスを保有する方の活用

海外エアラインの操縦士や海外で操縦士資格を取得した方（日本国籍含む）は、日本国内で操縦士業務をするには、日本の操縦士資格を取得する必要がある。海外資格を保有している場合、一部試験の免除はあるものの基本的には新たに本邦の資格を取得する必要がある。この“日本の資格取得”が、外国籍の操縦士や海外資格を保有する（日本国籍）の操縦士の活用の大きなハードルとなっている。また、国としての受入れ体制も整っていない。

具体的な対応案

◆ATPL切替学科試験の英語対応（航空局HPなど各種情報の英語化含む）

WEB受験にはWEB運営会社に委託されているが、WEB受験の申請手続きが日本人受験のみを対象としたものとなっているので、日本語を理解しない場合でも申請・受験できるよう、英語による対応をお願いしたい。

（例）「WEB運営会社のID取得時の説明書きが日本語のみ」「ミドルネームがある者への対応、スペルが長い者への対応」「受験時の注意事項の説明や、受験時にPCで問題が発生した際に、英語対応ができない受験場所がある」

◆ATPLの発給に要する期間の明確化とライセンス発給の早期化

現状、実技試験後ATPLライセンスの発給までに約2週間を要する。（発給までに約1ヵ月を要した事例あり）訓練が間延びすることにより、長期間の訓練を避けたい外国人操縦士の採用活動に影響する。外国ライセンスについては、それぞれ制度・様式に違いがある。円滑な申請、発給のために、こういった書類が必要か、あらかじめ何を確認しておくべきかなど、外国ライセンス切替時に必要な要件をあらかじめ明確化しておいていただきたい。※英語能力証明の早期化も同様。

◆海外の操縦士資格保有者が日本の資格を取得する際の制度の整理

海外ATPL保有者の受入れに関してはこれまでも実績があることから制度化されているが、CPLやIR、FAAだけでなくEASA圏やその他の国からの受入れなど、書換え時の試験のSIM化、航空従事者養成施設指定申請・審査要領への外国ライセンス保有者の資格取得時の課程追加、ライセンスの有効期限の考え方など、海外の技能証明保有者が日本の資格を取得する際の制度が全体的に整理されていない。積極的に海外資格を保有する操縦士を受入れる制度設計をお願いしたい。技能証明BASA（Bilateral Aviation Safety Agreement）に関しても検討願いたい。

【現役操縦士の最大活用】 防衛省操縦士・シニア等の活用

■ 防衛省操縦士の更なる活用

防衛省の操縦士は、海自、空自、陸自ともJCABの指定養成施設を保有し初等教育で、CPLのみ取得。その後防衛省機材転換訓練を受け、防衛省内の資格で乗務。計器飛行証明は防衛省独自のものとなっており、JCABの計器飛行証明は取得しない。過去の規制緩和「自衛隊操縦士の更なる活用」で、自衛隊を退官し（自衛隊計器飛行証明を保有している方）民間の事業機（A320等）への限定を取得する場合、限定変更と同時にJCAB計器飛行証明を取得できる仕組みが導入されている。この制度で多少の自衛隊操縦士の活用はできるようになったが、ごく一部に限られている。

具体的な対応案

◆ 自衛隊計器飛行証明をJCAB計器飛行証明に書き換える制度の新設

防衛省側の人材流出にも繋がるため、あくまで防衛省の承認がある方に限り書換えを認める制度の導入。例えば、防衛省が保有する指定養成課程に追記する形で書換え課程を設定。防衛省退官後のセカンドキャリア促進の一環、国内の操縦士リソースの有効活用の観点で防衛省・国土交通省で連携して頂きたい。

■ シニア（68歳以上）・技能証明保有者の活用

現行制度においては満68歳までは国内で乗務可能。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ない。また、航空身体検査基準を合格できず乗務を離れる方もいるがその方々の活用ができていない。

具体的な対応案

◆ 国内乗務可能な年齢の段階的引き上げ

本邦での乗務可能な年齢を段階的に引き上げることを検討。最大満70歳。国際線においては各国の制度の違いもあり65歳以上の乗務は認められていないが、世界的な操縦士不足の状況であるため国家間で継続的に調整頂きたい。

◆ 技能証明を保有し航空身体検査証明未保有の方の活用

乗務はできないが、これまで培った技術を教育の現場や使用事業（エアライン以外）で活用可能。指定養成施設の技能審査員、査察操縦士OBS席からの路線審査、基礎訓練の実機訓練の現場での資格者への指導（同乗者が要件を満たしている前提）、第2種航空身体検査証明の業務範囲の拡大など技能証明保有者の有効活用。

航空法施行規則 別表2

- ・CPL : 総飛行時間 **200時間** (内模擬飛行時間20時間まで算入可)
機長飛行時間 **100時間**、計器飛行時間 **10時間**
- ・IR : 計器飛行時間 **40時間**
(内模擬飛行時間30時間まで、飛行訓練装置の場合は20時間まで算入可)
※IRの計器飛行時間40時間は、CPLの総飛行時間200時間に含むことができる。

指定航空従事者養成施設審査要領

- ・CPL : 総飛行時間 **150時間** (うち模擬飛行時間20時間まで算入可)
機長飛行時間 **70時間**
- ・IR : 計器飛行時間 **40時間**
(内模擬飛行時間30時間まで、飛行訓練装置の場合は20時間まで算入可)
※IRの計器飛行時間は、CPLの時間に含むことはできず、合計**190時間**必要

◆ FAA : FAR Part 141に定める要件を満たすFlight SchoolでのCPL/IR取得
総飛行時間 **190時間**

◆ EASA : Part-FCLに適合したATOにおけるEASA Integrated ProgramでのCPL/IR取得
総飛行時間 **180時間** (内模擬飛行時間40時間まで算入可)

- ・一般社団法人航空機操縦士育英会（以下：「操縦士育英会」）で運営
- ・2018年度から開始。将来の希望職種にパイロットを希望しながらも、訓練費が高額なため就学機会を困難としている学生に対し、無利子貸与型奨学金を創設
- ・操縦士を養成する私立大学等の民間養成機関は、操縦士を志す学生が経済的負担によりその夢を諦めることのないよう、操縦士育英会を設立し新たな奨学金制度を創設することで支援。
- ・貸与型奨学金（一人当たりを総額500 万円で10 年返済）の保証手数料にあたる運営費用は、民間養成機関とエアラインが協力のもとで負担を補う取り組み。

【操縦士育英会】

桜美林大学・東海大学・法政大学・崇城大学・千葉科学大学・第一工科大学・日本航空大学校・新日本航空(株)・国土交通省・オリエン트コーポレーション・日本航空(株)・ANAHD・全日本空輸(株)