

# 資料 1

日本航空株式会社

提供資料



**JAPAN AIRLINES**

---

第2回乗員政策等検討合同小委員会

## ヒアリング資料

平成26年1月29日

日本航空

JALエンジニアリング

## 1. パイロット確保の現状と課題について

### (1) 現状と短期的な取り組み (JAL)

- 機長養成訓練 (2012年2月)、副操縦士養成訓練 (2013年4月)、基礎課程訓練 (2013年8月) の再開
- 准定期運送上操縦士の技能証明(MPL)の取得による副操縦士昇格訓練を開始 (2014年4月予定)
- 2015年度入社自社養成パイロットの新規採用の再開 (2014年1月20日募集開始)

### (2) 中長期的な課題

- 2020年代半ば以降に発生する大量の定年退職者によるパイロット不足 (JAL)
  - 安定的な採用、養成を継続していく必要あり
  - 将来的に、採用ソースについては多面的に検討していく必要あり
- 採用競争力の確保 (JALグループ航空会社)
- 労働マーケットの流動化による生産体制の確保 (JALグループ航空会社)
- 地方拠点/離島路線運航会社の安定的なパイロットの確保 (JALグループ航空会社)

## 2. 業界全体での観点における要望事項について

### (1) 安定的ソースの確保（新規採用）

- 訓練関連費用の軽減
  - 海外主要当局の模擬飛行装置認定の受入
  - 訓練飛行の航空機燃料税、空港着陸料などの優遇措置
- 適正な受益者負担（学生・航空会社）

- ・ 航大・私大・民間訓練会社等の授業料が抑えられることで、パイロットへの道の裾野を広くすることが可能。
- ・ 航空会社において、経済的に将来のパイロットの確保が可能。

### (2) 流動的ソースの確保（既成乗員）

- 60歳以上の運航乗務員の航空身体検査付加検査の更なる緩和、廃止等
- ライセンス制度の再検証

パイロット需給、各社事業計画、労働マーケット等の急激な変化への対応が可能。

## 3. 航空大学校について

- 2014年度より適用される新たな受益者（航空会社）負担スキームの維持
- 現行示されている、採用一人当たりの受益者（航空会社）負担水準の維持
- 航空会社と私立大学のパイロット養成事業のさらなる支援、活用による業界全体の底上げ

## 1. 現状

### ➤ 整備士の需要

- 技術的な進歩や整備作業の受・委託状況の変化により、整備士の必要数と保有航空機数は必ずしも比例しない。
- 当面の間は必要な整備士数は充足

### ➤ 整備士の年齢構成と長期的需要

- 整備士の年齢構成の偏りから、中長期的には相応の退職者補充を行う必要あり

### ➤ 整備士養成プロセス

- 採用リソースは、航空専門学校卒が過半、残りは工業高等専門学校卒・大学/大学院卒
- 学歴に応じたキャリアパスあるいは育成プログラムの設定はない
- 一等航空整備士を複数の型式で取得することが目標

## 2. 課題

- 長期的かつ安定的なリソース確保のため、航空機整備・製造業界に対する興味の喚起、および学校教育に対する支援
- 学校教育との連続性や、整備実務経験内容を踏まえた、柔軟な資格者養成スキームの構築

## 3. 要望

- 航空機整備・製造業界に対する興味の喚起

- ✓ 若年世代の、航空機や航空機整備・製造に対する興味を助長する環境整備

- 航空専門学校への支援の強化

- ✓ 学生負担軽減につながる教育施設・機材・教材に対する経済的支援環境整備

- ✓ 大型機の整備作業や資格取得のニーズに合致した課程の拡充

- ✓ 企業と学校間における教官人材の活用環境整備

- 柔軟な資格者養成スキームの構築

- ✓ 大卒・高専卒者への見なし実務経験年数付与の可否の検討

- ✓ ATECにおける整備士制度に係る調査・検討事項