

資料 3

Peach Aviation 株式会社

提供資料

運航乗務員の養成に係る現状と課題について

パイロット確保の現状と課題について

- ・ 機長
 - 事業立ち上げ時、他社を早期退職したベテラン機長を多く採用。
 - 若手機長の養成が課題。

- ・ 副操縦士
 - 事業立ち上げ後、一定度の経験を有する副操縦士を採用。
 - 航大・私大、民間養成機関ソースからの副操縦士要員（所謂パイロット訓練生）の採用および副操縦士昇格訓練を LCC 他社に先駆けて実施済。
 - 優れた副操縦士要員の安定的な採用が課題。

航空大学校について

- ・ 平均的に高い技量を有する操縦士が安定的に養成されていると認識。
- ・ 卒業生の採用数に応じて運営費を負担する仕組みがあるため、採用数は絞らざるを得ない。
- ・ 運営費の費用負担の在り方の再整理（適正化）が課題。

国への要望事項と政策・制度等に関する提案

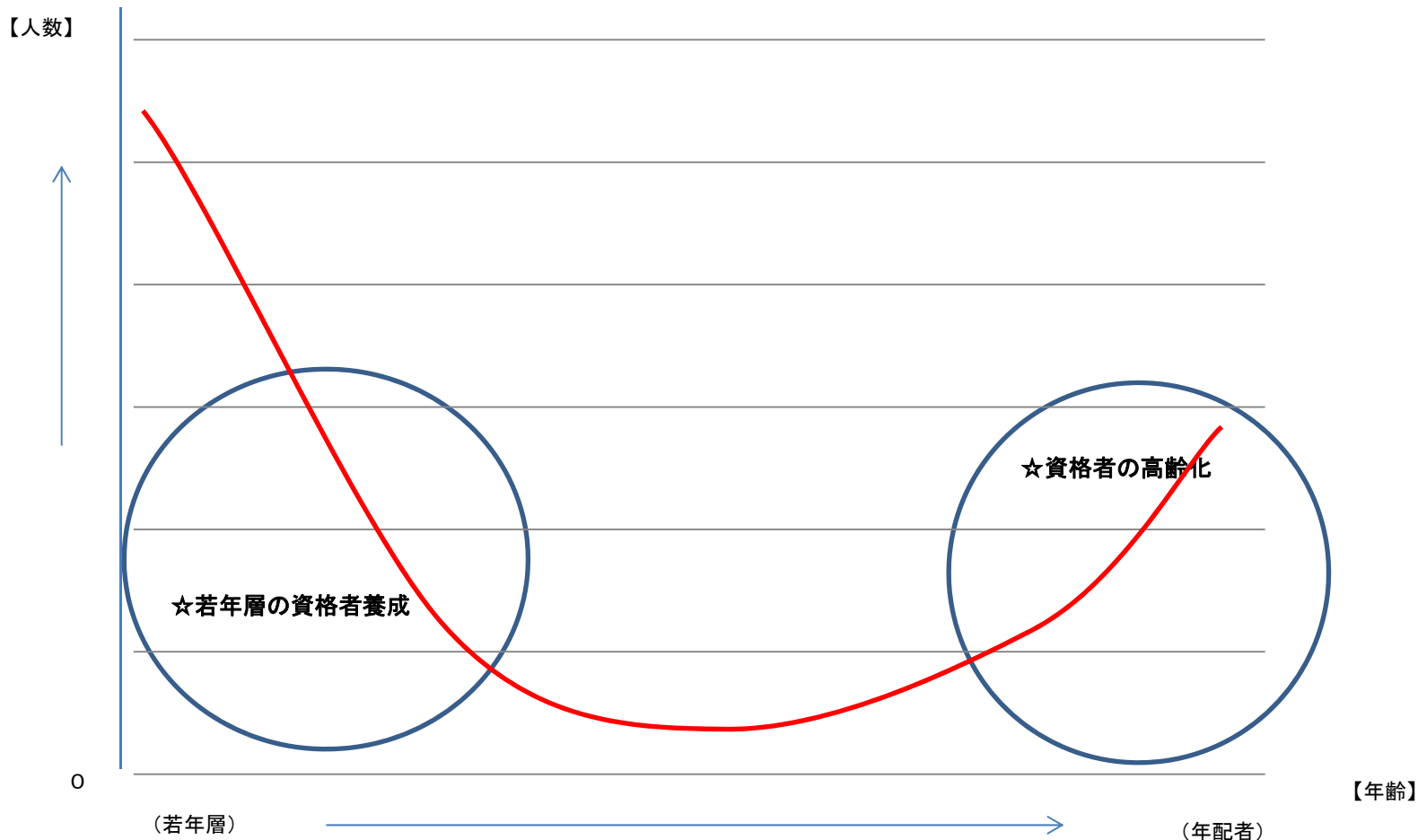
- ・ 今後のパイロット需要の拡大に対応する新卒者の養成を確保できるよう、航空大学校、私大、民間養成機関の支援について広く積極的に取り組んでいただきたい。
- ・ 航空大学については、運営費用の適正化を図るとともに、国による補助比率の適正化を図っていただきたい。

以上

✈ 効率的な整備士資格者養成に向けた検討事項

1. 整備士の人員分布(Peach)

- (1) 弊社の人員構成としては、新卒採用している若年層と年配者に2分しており、整備士高齢化および若年層へのスキル伝授が急務である。
- (2) 確認主任者(A320一等航空整備士資格保有者)については、年配層に偏っており、今後若年層を効率的に資格者養成する必要がある。



整備士人員分布(概略)

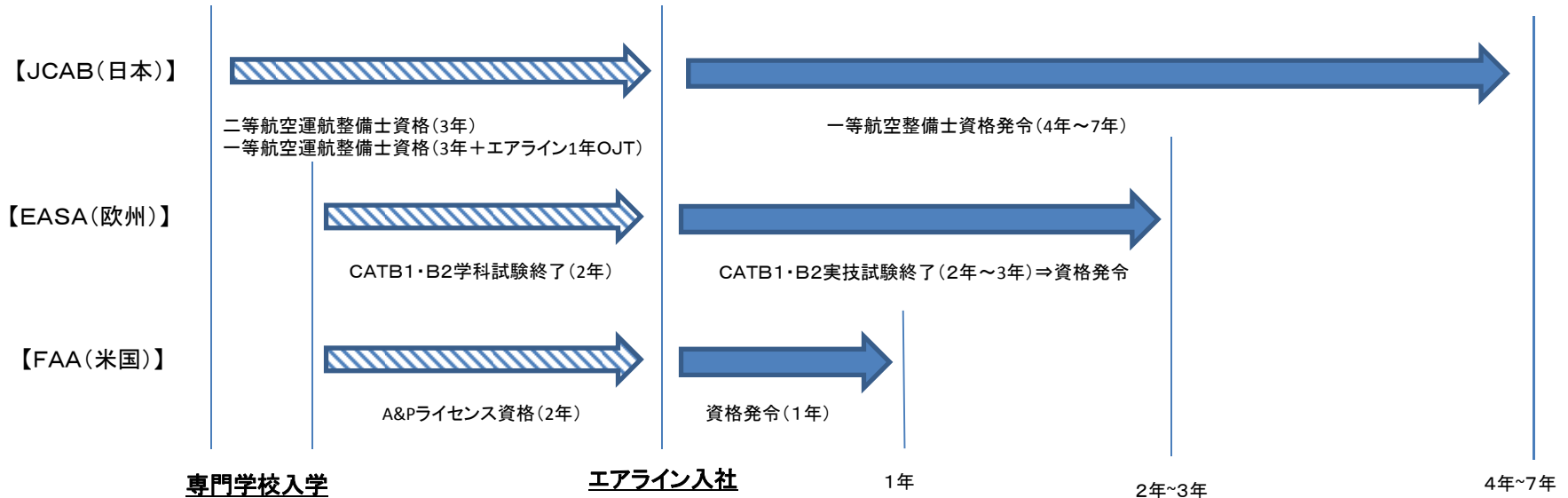


2. 日本および諸外国の資格取得状況

	JCAB(日本)	EASA(欧州)	FAA(米国)
License Capability (Rating)	一等航空整備士(小修理まで) 一等航空運航整備士(軽微な修理まで)	B1(小修理相当) A1(限定)	Airframe Power plant
訓練時間	2970時間 1260時間	2400時間 800時間	1900時間
Type / Task Training	機種限定	機種限定	機種限定(Type Rating)はない。

諸外国において、整備士の人員不足による影響はあまり見られず、その要因については、指定学校からの訓練およびエアライン入社後の一環した教育のもと、早い時期に資格を取得し、航空機の確認行為を担っている。

エアライン入社後に資格取得するための養成期間が、諸外国と比べて期間が長くなっており、諸条件の改定が必要である。





3. 効率的な資格者養成に向けた検討事項

【ATEC検討項目】

(1) 国際基準を見据えた整備士資格制度の見直し

- ・民間力を利用した指定養成の更なる活用(専門学校(二等航空整備士)⇒エアライン(一等航空整備士)へのステップアップ)
指定養成施設における訓練時間の積み上げ、実地試験方法の見直しおよび試験使用シミュレーターの見直し
- ・学科試験問題内容の適正化
- ・一等航空運航整備士の業務範囲の明確化および効率的な資格取得の方法

(2) 整備士学科試験回数の増加

(3) EASA資格(B1)保有者 一等航空整備士資格へのエンドース

【検討案】

○専門学校、大学校の指定養成施設校(民間力)活用による、資格取得スキームの整理

(一等航空整備士資格取得については、エアライン入社後のスキーム(エアライン負担)であり、民間学校にて担保される資格の整理)

- ・指定養成学校における取得資格 課目(試験合格による担保)の整理

注:整備士としてのテクニカルスキルについては、一等航空整備士資格とは別に各エアラインごとの認定事業場による認定作業員資格制度により担保されている。

