

第6回 乗員政策等検討合同小委員会

日時 : 平成26年6月27日(金) 16:00~17:30

場所 : 中央合同庁舎2号館16階 国際会議室

主なご意見・ご指摘

＜乗員政策等検討合同小委員会(案) 今後の乗員政策等のあり方＞

■操縦士の養成・確保に関して

- とりまとめの一番大事なポイントはフォローアップであり、優先順位付けを行い、進捗状況を把握し、見直すべきところは見直して行ってほしい。
- パイロット不足の本質的なところは機長の不足である。航空会社内部のセニョリティ(昇格の年功序列)の問題があり、機長昇格が詰まっている航空会社もある。こういった点についても機長昇格のスムーズ化を図るべきである。
- 短期的対策において、操縦士と機長という言葉が明確に使い分けた方がいい。
- 「機長昇格訓練プロセスの合理化」について、「合理化」という言葉を使った場合、今のプロセスが非合理というイメージを与えかねないため、「効率化」等とした方がいいのではないか。
- 年齢制限を延長した場合に、65歳以上の乗員の互乗については慎重に検討をしていただきたい。特に、産業医がいないLCC等の航空会社で加齢乗員の乗務を検討するにあたっては、今以上に健康管理をしっかりと実施するべきである。
- 私立大学等民間養成機関については技量レベルを引き上げていくことが必要であり、その際、航空大学校を活用することも踏まえ、航空大学校について予算・人員の面において規模をもう少し拡大するべきである。
- 国として航空大学校を使って、優れた乗員を育てることが重要である。財政面の問題を考えないといけないという点は理解するが、民間養成機関と航空大学校の両者を使って多くの操縦士を育てるべきである。
- 航空大学校を卒業しても景気の影響等で航空会社に就職できない人がおり、どうケアするかが課題になってくるが、そういった有資格者がもう一度チャレンジできるような奨励していければいいと思う。
- 海の世界では国立大学等で国費を投じて船員の養成がなされており、大きな視点で

見れば国立大学の中に操縦士を養成する学科があってもいいのではないか。

○外国では使用事業等で経験を積んだ後に航空会社の操縦士となるキャリアパスがあるが、日本においても同様のキャリアパスが考えられるため、中長期的な視点で、これら使用事業等の操縦士にも着目すべきである。

○現在の議論は固定翼機の操縦士に関するものだが、回転翼機についてもドクターヘリ等重要な役割を担っている部分があり、回転翼機の操縦士にも光を当てて議論していくことが必要である。

■整備士・製造技術者の養成・確保に関して

○製造技術者の認定制度の対象者については、メーカーの話を聞いて検討するべきである。認定制度ができれば自らの能力が証明可能となり、会社間の移動が容易になるため、ぜひ検討いただきたい。

○整備士・製造技術者については、技術の進歩により、従来の方式で訓練を受けていても現場でミスマッチが生じる可能性があり、技術の進歩に対応する教育も行っていく必要があるのではないか。

○若者の航空への関心は薄いため、国も関与し、航空業界で働きたいという人を増やす必要がある。また、航空機整備の海外委託が進み、現場で航空機を触る機会が少なくなっているため、MROを残していく必要がある。

■その他の論点

○MRJの開発や航空機の共同開発への参画等で、大学生が在学中に航空の現場で訓練を体験できるような機会があると望ましい。

○欧米ではインターンシップが義務付けられているような大学もあり、大学の制度自体も変えないといけないと考えている。大学教育に職業教育を入れる視点も重要であると思う。

○ボーイング 777 や 787 の開発にはかなり日本の技術も入っており、キャンペーンの場を使って日本の技術をアピールしていくことも重要である。