

第6回 乗員政策等検討合同小委員会 配布資料 (2014年6月27日)

[議事次第 \(PDF形式: 38KB\)](#)

[とりまとめ \(案\) \(PDF形式: 312KB\)](#)

<http://www.mlit.go.jp/common/001046556.pdf>

[工程表 \(PDF形式: 104KB\)](#)

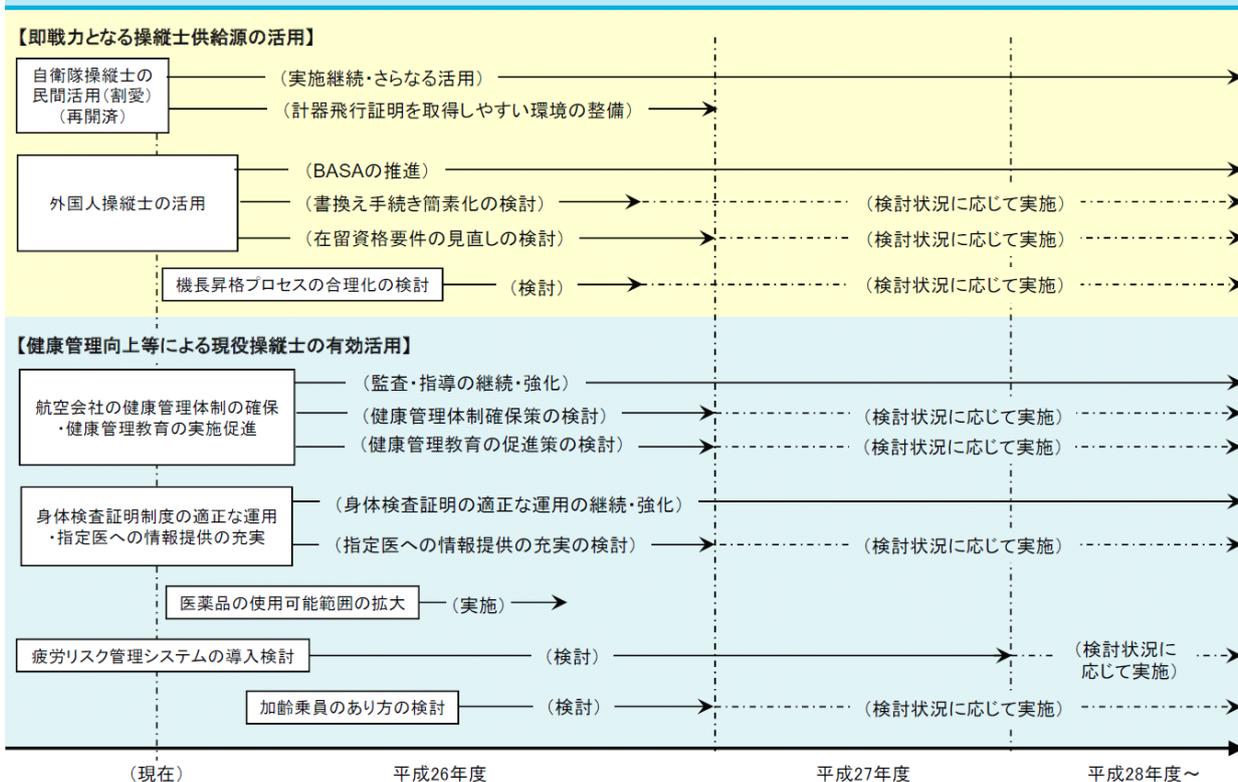
<http://www.mlit.go.jp/common/001046554.pdf>

[参考資料 \(PDF形式: 2.5MB\)](#)

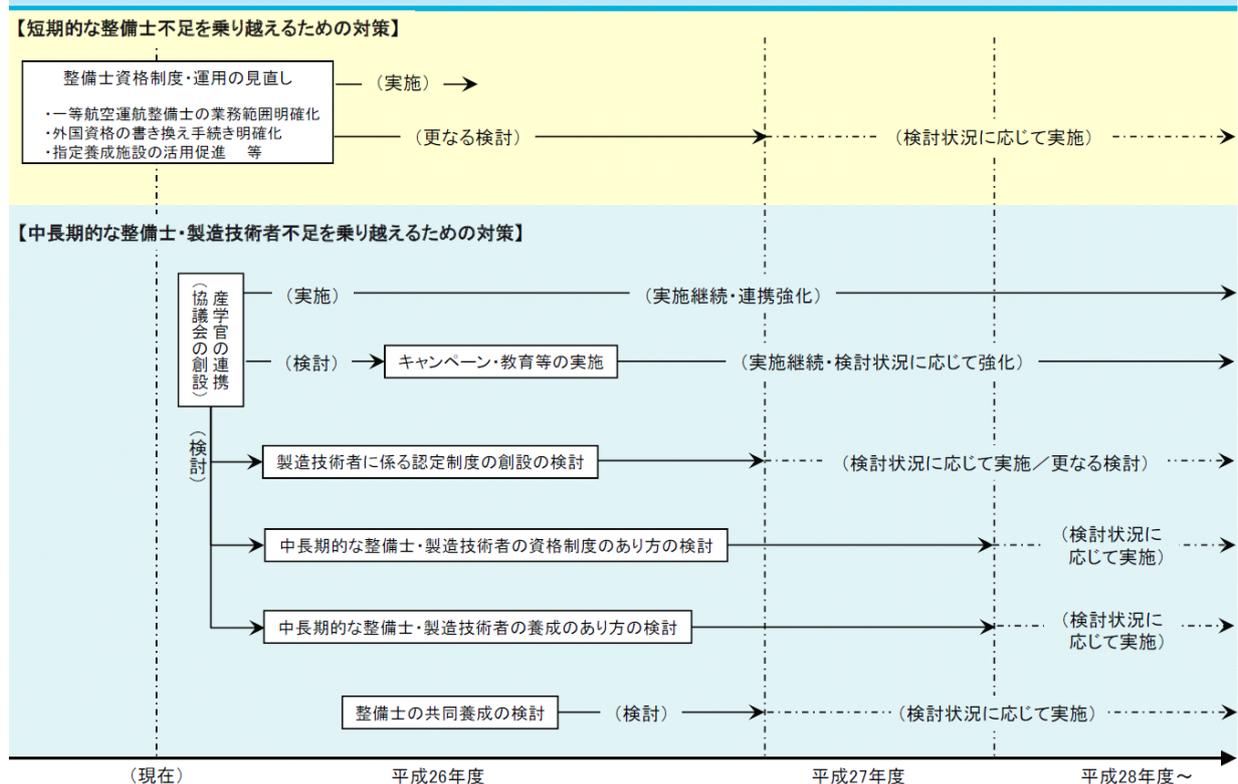
<http://www.mlit.go.jp/common/001046555.pdf>

(配布資料より)

短期的な操縦士不足を乗り越えるための方策に係る工程表(案)



整備士・製造技術者不足を乗り越えるための方策に係る工程表(案)



## (報道より)

### ○毎日新聞 **パイロット:年齢制限緩和 国交省検討、64歳から1～2年** 2014年06月28日 東京朝刊

国土交通省は航空需要の拡大に伴う航空会社の**パイロット**不足に対応するため、パイロットの年齢制限を緩和する検討に入った。現在64歳の上限を2015年度から1～2年程度延ばす。外国人パイロットの登用促進策や乗務時間制限の延長などの**パイロット**不足対策も打ち出した。同省が27日の有識者会議に提案した。今年度中に結論を出す方針だ。

日本の景気回復や、新興国の経済成長に伴い、航空輸送の需要が拡大。格安航空会社(LCC)の就航増によって、パイロット不足が深刻化している。大手航空会社は自社で**パイロット**を養成するが、LCCは資金的余裕がなく、外部からベテランパイロットを採用するケースが多い。このため、高齢化が進み、退職者が増えていることから、運航に必要な人材を確保できず、減便を迫られるLCCも出ている。

国交省はパイロットの年齢上限を1996年に62歳、2004年に64歳と引き上げたが、大きな問題は起きていないと判断している。60歳以上のパイロットは「加齢乗員」として、身体的な機能の衰えを事前に把握するため、通常的身體検査に加えて不整脈など7項目の追加検査を受ける必要がある。国交省は年齢制限緩和を検討するにあたり、身体検査の見直しも検討する。

また、国交省は、外国人パイロットが日本国内の操縦士資格や在留資格を取得する場合、試験の免除や手続きの簡素化を進め、国内航空会社で勤務しやすくする方針。乗務時間についても、現在の1カ月100時間以内、3カ月で270時間以内とする制限を緩和し、疲労の度合いを管理するシステムを導入した上で、航空会社が柔軟に設定できる変更案を検討している。【永井大介】

### ○日経新聞 **パイロット不足、自衛隊OB転身しやすく 国交省が対応策** 2014/6/27 21:57

国土交通省の有識者会議は27日、深刻なパイロット不足への対応策をまとめた。自衛隊OBによる民間転身の促進や現在64歳までとする年齢制限の緩和など即戦力の活用と、パイロットを養成しやすい環境整備の両面から対策を盛り込んだ。人手不足の影響は格安航空会社(LCC)の欠航などで旅行やビジネスに影響が始まっており、国が本腰を入れて対策に乗り出す。

国交省が即戦力として期待するのは飛行経験が長い自衛隊パイロットだ。3月に民間への転身制度を約5年ぶりに再開したが、航空会社で業務に就くには数カ月かけて「計器飛行証明」と呼ばれる資格を得る必要がある。取得費用も数百万円と負担が大きいため、訓練の簡素化と費用負担の軽減で安定的に民間転身を図れるようにする。

64歳を上限とする年齢制限の緩和で、65歳以上でも乗務できるよう検討する。航空医学の専門家を交え、年齢の引き上げに伴って必要となる医学検査や健康管理のあり方など具体策を詰める。

航空会社や私立大がパイロットを養成しやすくなる環境整備も盛り込んだ。航空大学校より学費負担が重い私立大の学生向けに奨学金を創設。航空会社が自社でパイロットを養成しやすいよう規制も緩める。

27日の会議で焦点になったのが、パイロットの出身構成で約4割を占める航空大学校の位置付けだ。

昨年12月に閣議決定した独立行政法人改革に関する基本方針では、航空大の授業料を上げ、パイロットの養成は航空会社や私立大に委ねる方向性を示した。しかし複数の委員からは最近のパイロット不足を踏まえ、「海外では国費養成のパイロットが圧倒的に多い」「航空大の定員増など規模拡大に踏み出すべきだ」などの意見が噴出した。

国交省は民間養成と航空大の機能維持で必要なパイロットを確保したい考えだが、航空大の縮小をうたう閣議決定が足かせになる可能性もある。