

独立行政法人 航空大学校 (補足説明資料)

国土交通省 航空局
運航安全課
平成25年10月

航空大学校の果たす役割について

航空大学校の役割

- 日本再興戦略(H25.6.14閣議決定)に基づき、首都圏空港を含めたオープンスカイの戦略的な推進、LCCの参入促進等による航空ネットワークの充実を着実に遂行する体制を構築していく必要がある。
- 今後、世界的な航空需要増大に伴い、深刻なパイロット不足が見込まれる中、安定的で安全な航空輸送を確保するため、引き続きヒューマンインフラであるパイロットの安定供給が不可欠であり、その中心的役割を航空大学校が担っている。

パイロット養成の現状と課題

- パイロットには、安全運航の観点から国際条約上厳しい資格要件が課されており、多額の育成投資と長期の養成期間を要する。航空大学校等における基礎的な教育・訓練(2年程度)の後、各エアラインにおいて副操縦士として乗務させるための実務的訓練(1年半程度)を行い、さらに、これら副操縦士が機長となるまでには7~8年程度の期間を要する。
- エアラインには、安全運航のため、パイロットの定期的な技量チェックが課されており、このための指導的なパイロットが不可欠である。
- 航空需要は景気変動やインフルエンザ等のイベントに大きな影響を受けるため、大手エアラインであっても短期の事業計画への対応が優先されており、パイロットの養成は経営状況が良好な場合に限られている。
- 米国など諸外国と異なり、パイロット数が圧倒的に少なく、需要に応じて容易にパイロットを確保できない。(パイロット数 日本:約7千人 米国:約27万人)
- 以上から、航空大学校が毎年、安定的・計画的にパイロット養成を行っているが、以下の通り、他に安定的なパイロット供給源は確立されていない。

各供給機関の課題

自社養成

長い訓練期間と多額のコストを要する自社養成は先行投資のリスクが大きく、時々自社の経営状況や需要見通しにより、採用規模が大きく変動するため、年代ごとに供給量に偏り。また、JALの経営破綻(H22)以降、自社養成の規模は縮小。

外国人

世界的にパイロット需要が高まる中※、より好条件の航空会社を求めて転職する傾向にあり、流動的なため、採用規模は限定的。
※ICAO(国際民間航空機関)では、2030年までに2010年時点の2倍以上のパイロットが必要になると予測している。

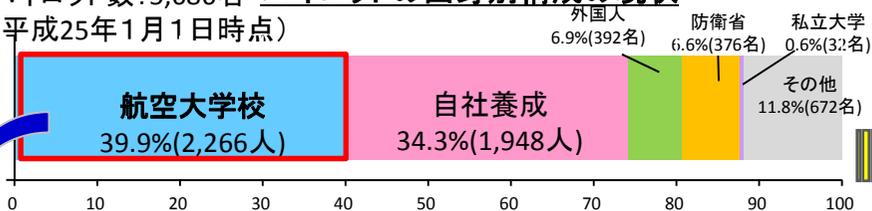
防衛省

諸外国では、軍が半数規模の供給源となっているが、防衛省からの退官パイロットの中途採用は限定的。

私立大学

学部開設から7年しか経っておらず、今後安定的なパイロットの供給機関となるよう、航空大学校からノウハウの提供等で支援。

パイロット数:5,686名 パイロットの出身別構成の現状
(平成25年1月1日時点)

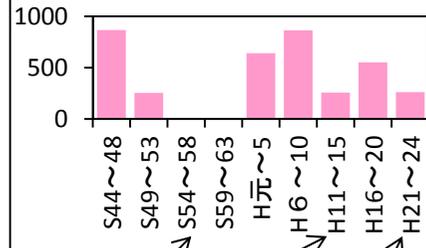


航空大学校の成果

- 各年代を通じて、良質なパイロットを一定規模、安定的に供給している。(年間約70名を供給)
- 航空会社社内のパイロット教育を担う指導的パイロットの割合は、航大卒業生が7割以上を占めている。

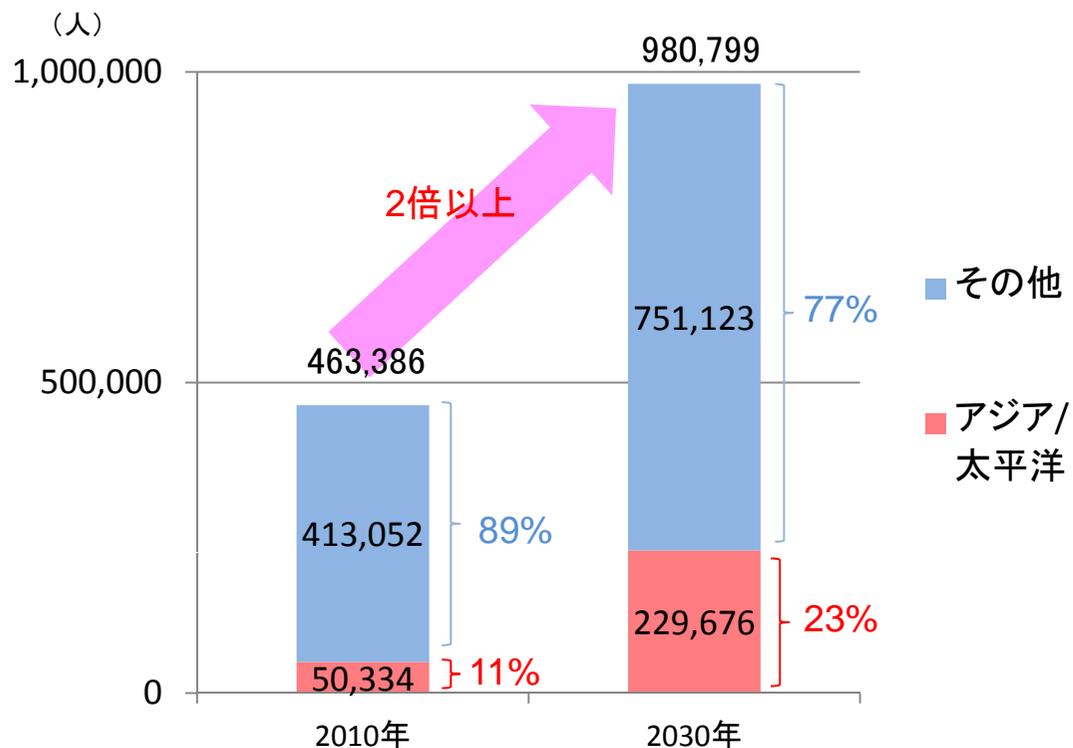
安定的で安全な航空輸送の確保に大きく貢献

自社養成の変遷(採用合計:3,700名)



オイルショック (S49~53)
9.11テロ, SARS (H元~5)
JAL破綻 (H22)

世界で必要と見込まれるパイロット数の見通し



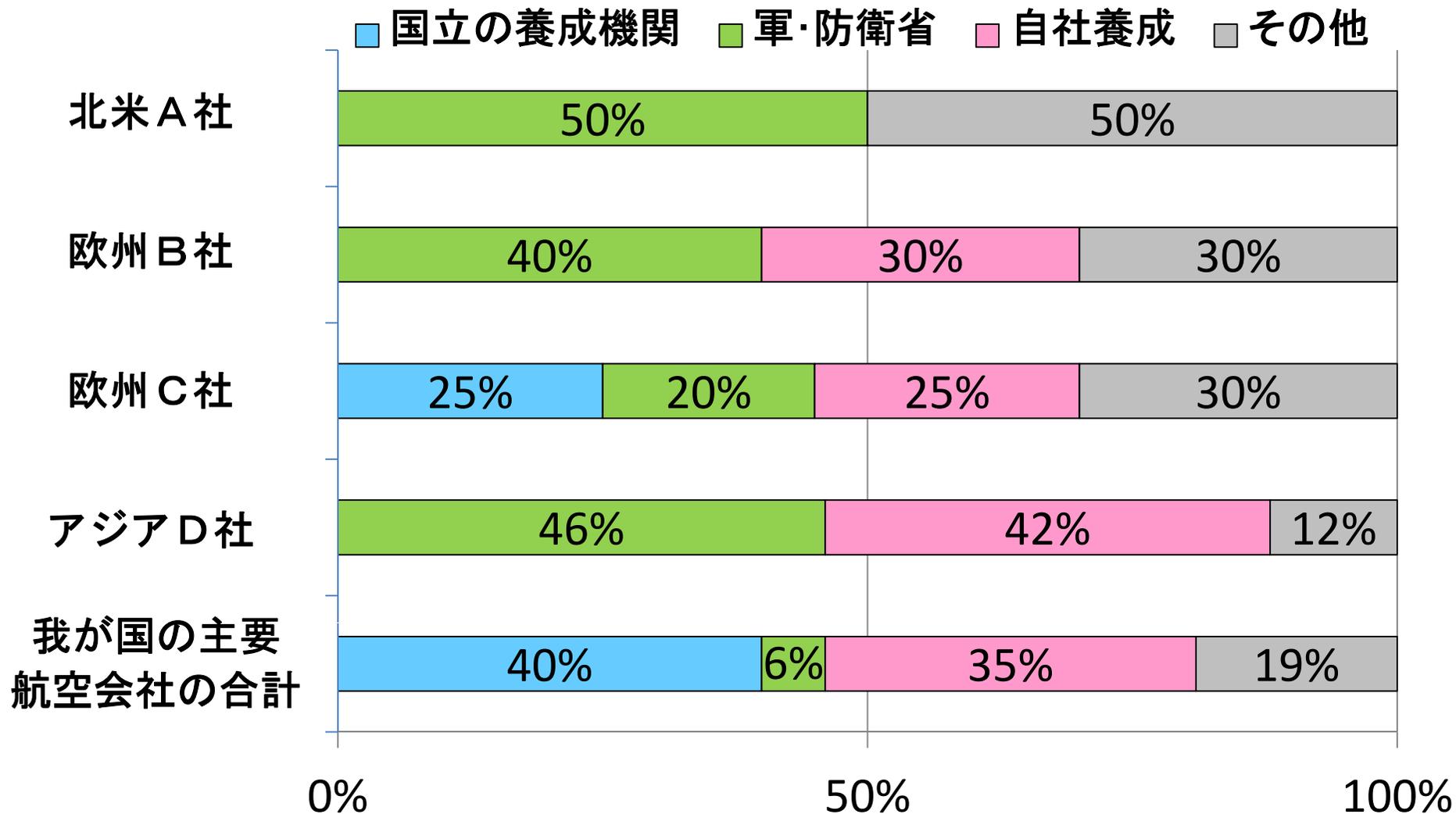
	(人)	
	世界	アジア/太平洋
2010年時点のパイロット数	463,386	50,334
2030年時点のパイロット数	980,799	229,676
パイロット必要養成数(年間)	52,506	13,983
パイロット供給可能数(年間)	44,360	4,935
パイロット需給バランス(年間)	△8,146	△9,048

※航空運送事業の用に供する航空機の数約6.2万機(2010年)から約15.2万機(2030年)に増加するとの予測に基づき推計

出典: ICAO「Global and Regional 20-year Forecasts – Pilots・Maintenance Personnel・Air Traffic Controllers」

世界におけるパイロットの人材供給源

○諸外国の主要な航空会社の人材供給源について国(国立の養成機関・軍)が概ね半分のシェアとなっている。



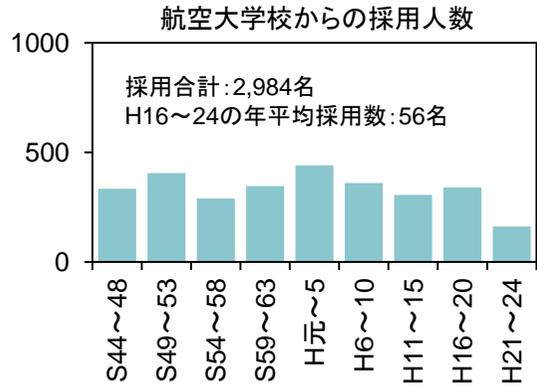
※各社からの聞き取り調査等によるもの。

この他、中国、インドにおいても
国営の機関でパイロットを養成

主要航空会社のパイロット構成と採用実績

航空大学校

(安定的にパイロットを供給)

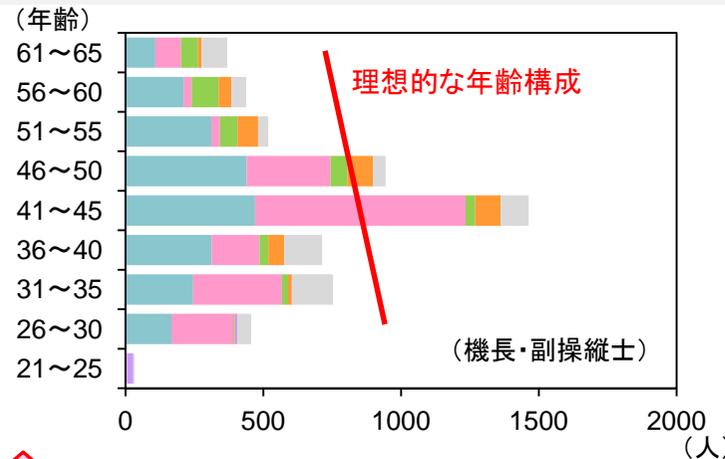


安定的に供給

パイロットの出身別・年齢別構成の現状

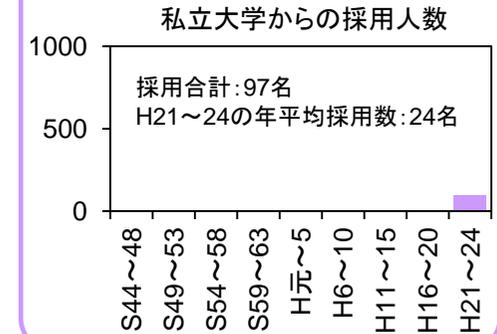
パイロット数: 5,686名 (平成25年1月1日時点)

防衛省 6.6%(376名) 外国人 6.9%(392名) 私立大学 0.6%(32名)



私立大学

(養成が開始されたばかりで、まだ安定的な供給元ではない)

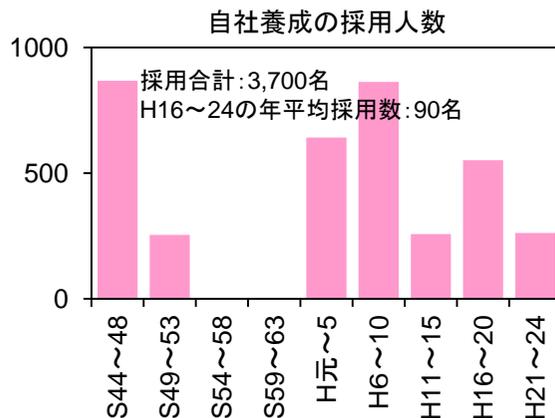


未だ安定的な供給元ではない

流動性が高い

自社養成

(養成規模は、その時々々の経営状況や国際情勢により大きく変動)

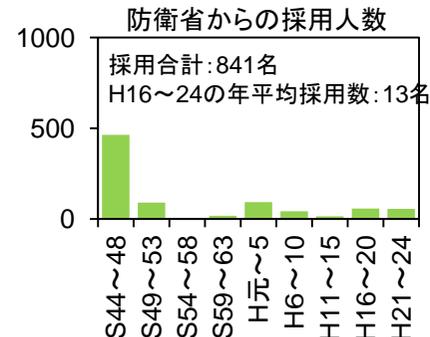


規模は大きく変動

採用は少数

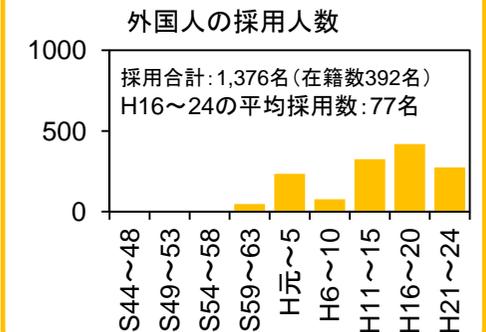
防衛省

(民間企業への採用数は少数)

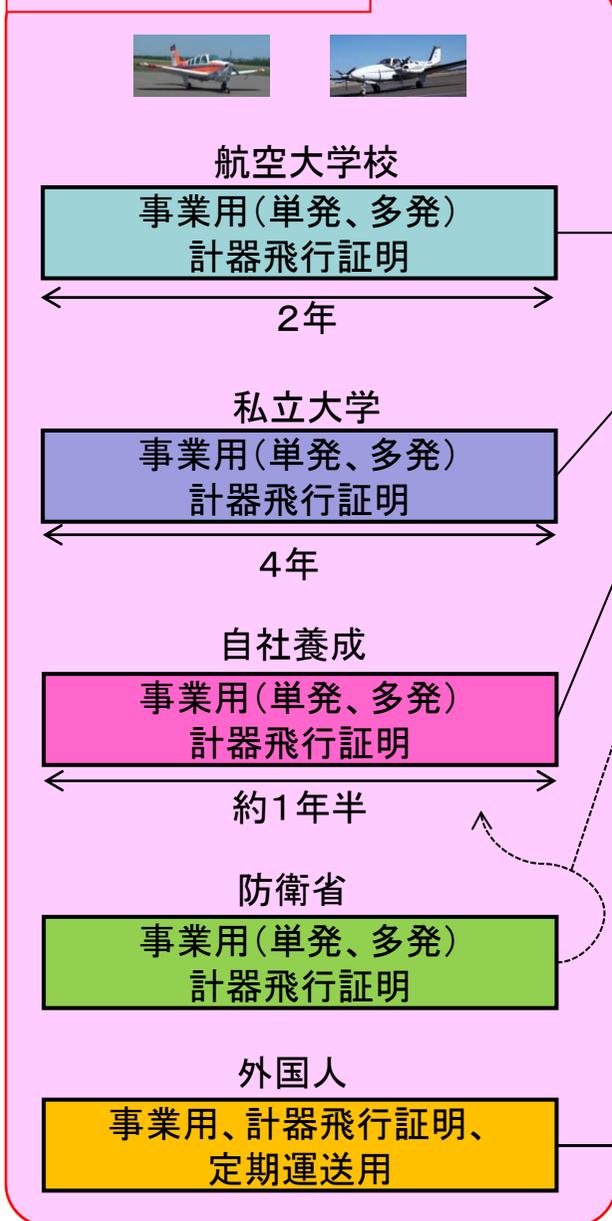


外国人

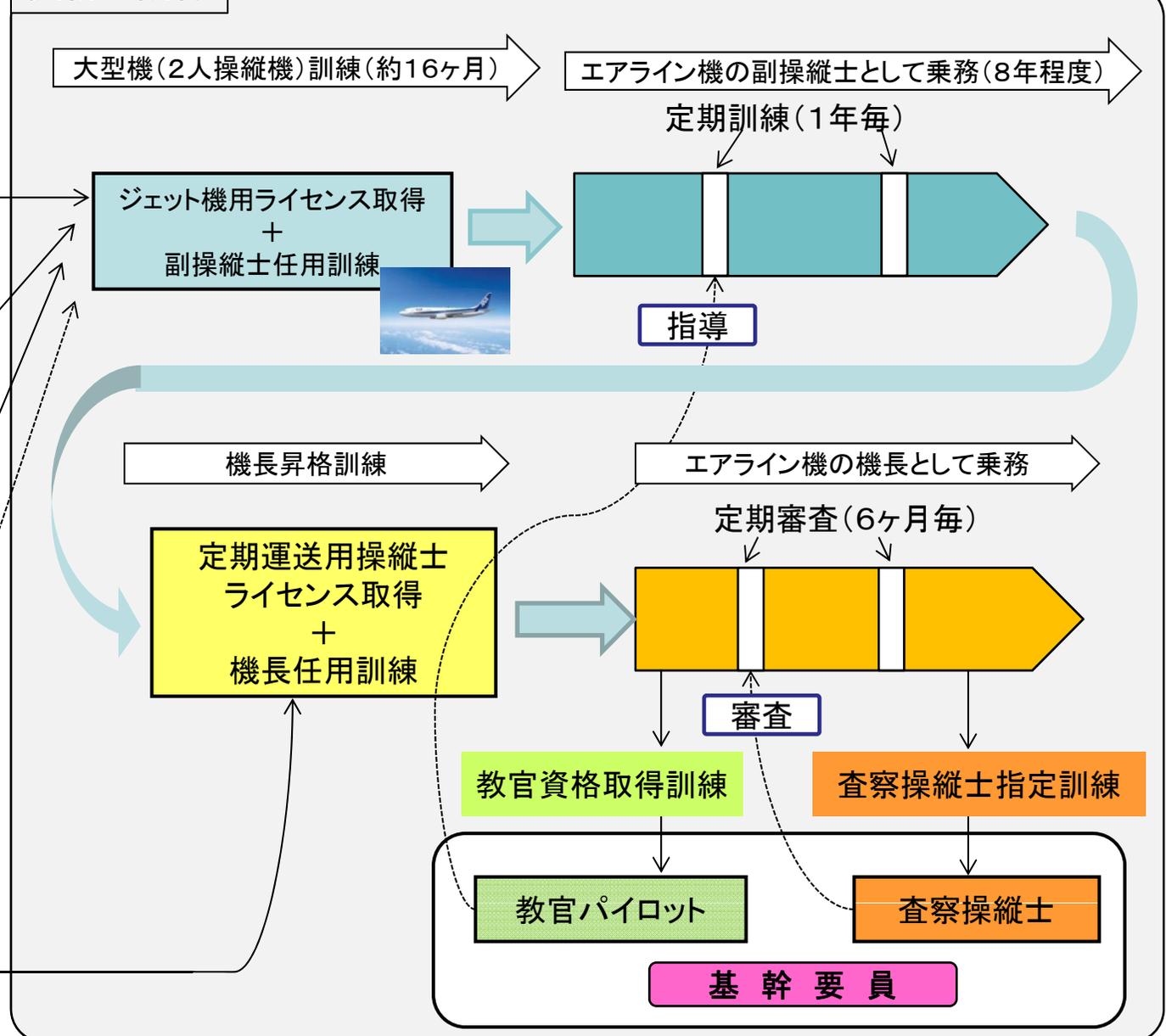
(採用数が多いものの、流動性が高い)



基礎的教育・訓練



実務的訓練



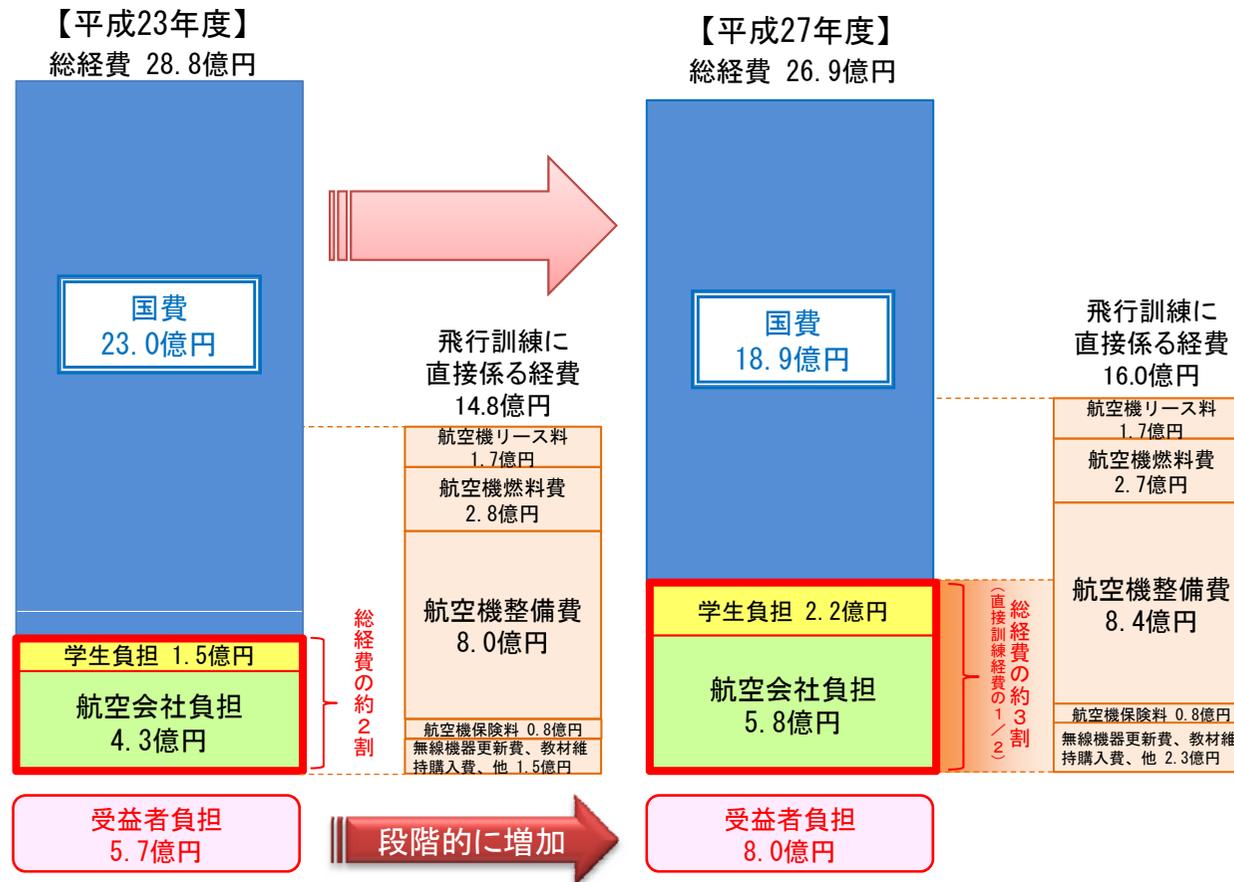
○主要航空会社の操縦士全体における航大出身者の占める割合は約4割であるが、高い技能を要する査察操縦士及び技能審査員における割合は約7割となっている。

	①査察操縦士＋②技能審査員の合計	①査察操縦士数	②技能審査員数
全体	227人	180人	47人
うち航大卒業生	158人 (70%)	129人 (72%)	29人 (62%)

※査察操縦士・・・大手航空会社において、国土交通大臣に代わって機長の審査を行う者

※技能審査員・・・指定養成施設（大手航空会社の自社養成施設等、課程を終了した者について技能証明を行う場合、試験の全部又は一部を省略できる施設）において課程修了者の技能審査を行う者

受益者負担の拡大について



※1 四捨五入のため、合計が一致しない箇所がある。

※2 平成27年度の受益者負担額及び歳出内訳は想定