

操縦士の確保・養成に関する課題と取組み事例

【現状】

「訓練審査プログラム」では、限定機長が飛行する際に**専任機長が同乗しないといけない**になっているが、この場合に専任機長が毎回同乗することになるため、**専任機長に負担をかけている**。



【取組み事例】

「訓練審査プログラム」をもとに独自の育成プログラムを策定し、**被訓練者の飛行経験に合わせた訓練期間を定める**ことで、効率的な操縦士の訓練・審査を行っている。
(混合運航団体)

(報告書 p.10,p.85-)



【現状】

二人操縦士体制を実施するにあたり、**1人あたりの訓練時間が少なくなり、技量維持が困難**となる。若手操縦士・ベテラン操縦士に限らず、そもそもの飛行時間を増やし、確保していく必要がある。



【取組み事例】

委託会社と協議し、**年間飛行時間を100時間程度増やし、訓練時間を確保**している。(委託運航団体)

(報告書 p.12)



整備士の確保・養成に関する課題と取組み事例

【現状】

航空隊ミッションにて求められる技量と養成機関卒業後の技量に差があり、**実務研修制度の充実や一等航空整備士の難易度への対応**も含めた計画的育成方法の確立が望まれている。



【取組み事例】

整備士の資格を持たない者であっても、**部内選抜を行い専門学校で資格取得研修を行う**ことで養成を行っている。また、耐空検査など整備の約半分を自隊の整備で行っており、その中で整備スキルを上げる形で整備士の養成を行っている。
(自主運航団体)

(報告書 p.19, p.20)



【現状】

整備士養成学校入学当初では**ヘリコプター整備士の認知度が低い**。入学後、ヘリコプターに興味を湧いてくる学生が多いが、卒業後の進路として回転翼整備士より華やかなイメージのあるエアライン整備士を志望する学生が多い。



【取組み事例】

県内大学から研修を受け入れることで、学生のアクティブラーニングの機会をつくるとともに、**消防防災ヘリコプターへの興味を持つきっかけ**にしている。
(委託運航団体)

(報告書 p.22,p.110-)

