

航空機操縦士養成連絡協議会

学費負担軽減ワーキンググループ

平成26年度とりまとめ

1. 現状と課題

私立大学や訓練事業会社、航空専門学校等の民間養成機関は、今後、飛行機の操縦士供給能力拡充の余地が大きく、将来的に操縦士供給のより多くの部分を担うことが期待される。しかしながら、これらの民間養成機関では、授業料や訓練費等の学費負担が大きく、定員を満たしていない一因となっている。市中の教育ローンや奨学金制度を活用したとしても、学費全体を賄うことは困難であり、更に500～1000万円程度の訓練費用を確保する必要がある等の理由から操縦士を志望する学生が少ない又は断念せざるを得ないものと考えられる。このため、民間養成機関の高額な学費負担のうち、一般の奨学金制度でカバーすることが困難な訓練費に係る負担を軽減することにより、民間養成機関に広く優秀な学生・訓練生を集め、その供給能力拡充に寄与するため、新たな奨学金制度が必要である。なお、平成26年12月、日本航空(株)は、私立大学パイロット養成課程の学生を対象とした「パイロット奨学給付金制度」を設立することを発表した。その後、全日本空輸(株)からも同様の制度を検討中である旨、表明があった。当ワーキンググループとしては、この取組を学費負担軽減に資するものとして大いに歓迎するとともに、さらなる学費負担軽減を目指して航空業界全体としての新たな奨学金制度の創設に向けて取り組むこととする。

新たな奨学金制度を創設するにあたっての基本的な考え方は以下のとおりである。

- (1) 民間養成機関の学生・訓練生にとって、学費負担軽減効果の大きい、魅力的な制度であること
- (2) 民間養成機関全体の操縦士供給能力拡大や、地域航空会社の操縦士確保等に寄与する制度であること
- (3) 資金提供者や必要な資金を確保できること
- (4) 航空業界全体としての新たな奨学金制度と、個別の会社等による取組を含む複数の奨学金スキームの間での連携を通じてこれらの相互補完・相乗効果を発揮できる柔軟な体系であること

(5) 公平・公正な制度であること

2. 具体的な取組内容

2. 1 新たな奨学金制度の創設

航空業界全体として新たに創設する奨学金制度に関し、「給付型」「無利子貸与型」「有利子貸与型」の三種類について検討した結果、以下の理由により「無利子貸与型」とすることが適当である（参考資料：奨学金制度の類型・Ⅰ／Ⅱ）。

- ① 給付型に比べ、十分な供給規模を確保できるとともに、制度の継続性が高い（制度の創設当初は多額の資金を要するが、奨学金被貸与者から順調に返済が為されれば、やがて制度内での資金循環が可能）。
- ② 有利子貸与型に比べ、負担軽減効果が大きい。
- ③ 他に類似する制度が存在しない。

新たな奨学金制度の具体的な検討内容は次のとおり。

(1) 貸与スキーム

新たな基金を創設し、基金から学生等に対し無利子貸与を行う。
（参考資料：新たな奨学金制度のイメージ）

(2) 貸与対象者

民間養成機関（私立大学、航空専門学校、訓練事業会社）における飛行機の操縦士養成課程で貸与を希望する学生・訓練生とする。

(3) 貸与人数

民間養成機関の定員充足状況等を踏まえると、学年ごとに少なくとも50名以上とすることが適当。
（参考資料：新たな奨学金制度の貸与対象人数）

(4) 貸与額

民間養成機関の学費負担水準や私立大学（理工系）の平均学費とのバランス等を考慮し、1,000万円を上限とすることが適当。
（参考資料：新たな奨学金制度の貸与額）

(5) 必要な資金の確保等

前提を1,000万円／50人／15年返済とした場合、制度立ち上げ当初の数年間には毎年約5億円、資金が循環するようになるまでには総額約50億円の拠出が必要と見込まれる。必要となる多額の資金を確保するため、航空業界（航空会社、航空機製造メーカー等）が最大限努力した上で、広く一般社会にも協力を求めることが必要ではないか。

(参考資料：資金確保の目標)

なお、本協議会を通じて創設する新たな奨学金制度は、航空業界全体の操縦士供給能力の拡大を図るために創設するものであることから、奨学金資金の拠出はもちろん、それ以外でも奨学金制度の創設・運営に協力・貢献する等、航空業界全体が一丸となって取り組むことが重要である。

(6) 基金への出資と就職との関係

本協議会を通じて創設する新たな奨学金制度は、航空業界全体の操縦士供給能力の拡大を図るために創設するものであり、出資規模の大きさにより特定の航空会社への供給が集中することのないよう、学生等の希望に応じて自由に就職活動を行うことを可能とすることが望まれるのではないかと。

(7) 制度の開始時期

平成 27 年度に詳細な制度設計を進め、平成 28 年度からの制度開始を目指すことが適当ではないかと。

2. 2 複数の奨学金制度の連携

1. に述べたとおり、航空機操縦士の養成に係る奨学金制度は、本協議会を通じて創設する新たな奨学金制度と、日本航空(株)が設立するパイロット奨学給付金制度等個別の会社等による取組を含む複数の奨学金スキームが併存することとなる。制度体系全体として公平性・公正性を確保するためには、これらの奨学金制度が相互補完・相乗効果を発揮し、奨学金の給付や貸与が特定の者に偏ることなく、できる限り多くの希望者が学費負担を軽減できるように取り計らう必要がある。また、これらの制度が広く活用されるよう、周知活動等も積極的に行われる必要がある。

このため、これらの奨学金制度に係る一元的窓口機関を設け、当該窓口機関が、奨学金制度に関する情報発信・相談への対応、奨学金制度の運用改善に関する連絡調整、各種奨学金の運用実績に関するフォローアップ等を行うようにすべきである。これらのうち、「奨学金制度の運用改善に関する連絡調整」については、奨学生の選定に関し、各奨学金制度の運営主体等が選定を行うことを前提として、これらの運営主体等の中で選定候補者に係る意見交換を行う機会を一元的窓口機関が設けることが考えられる。なお、公平・公正な運営を確保するため、一元的窓口機関は、関係企業等の協力(人的支援等を含む)の下、公益法人が担うことが適当である。

3. 今後の検討課題

平成 28 年度からの制度開始を目指し、平成 27 年度において次の事項を速やかに検討する必要がある。

(1) 基金の運営主体

- ・新法人を設立するか、又は既存の法人を活用することとするか
- ・寄付金の損金算入を可能とするため、公益法人（公益社団法人、公益財団法人）とすることが必要か（参考資料：寄付金の損金算入）
- ・より多額の資金を確保するため、寄付金に限らず貸付的な資金拠出を可能とすることが必要か。その場合の運営主体はどのような法的分類であれば可能か
- ・新法人を設立する場合、設立者をどうするか／制度開始までに公益認定を受けられるか
- ・既存の機関を活用する場合、どの機関に運営を依頼するのが適当か
- ・新法人／既存法人ともに、人的・経済的サポートをどうするか

(2) 奨学生の選定期限／方法

- ・選定の時期は「入学前」と「訓練開始前」のいずれが適当か
- ・選定方法をどうするか（例：入学試験や一年次の成績を活用、大学等が推薦、操縦士適性試験を実施）
- ・学力一辺倒の選定ではなく、学力+α等、学生の質や素養をも含めた広範囲な選定方法を取る必要があるか
- ・希望者の家庭の事情も考慮する必要はないか（志願者を拡大するためには、家庭の財政状況が悪いほど、奨学金の必要性が高いのではないか）（参考資料：選定の時期／方法）
- ・選定の主体をどうするか（(1)の運営主体とするのか、それ以外の者が選定に関与する形とするのか）
- ・奨学金制度は、本協議会を通じて創設する新たな奨学金制度と、日本航空（株）が設立するパイロット奨学給付金制度等個別の会社等による取組を含む複数の奨学金スキームがあり、奨学金を受益する者が偏らないよう各制度間で調整が必要となるが、いつ、どのように調整を行うか

(3) 奨学金の返済方法

- ・奨学金の返済始期をどうするか（被貸与者の負担を考慮し、民間養成機関卒業後（例：卒業後数か月間の据置、航空会社就職後副操縦士昇格まで据置等）とすることが適当ではないか）
- ・返済期間をどうするか（貸与額が多額であることから、10年以上15年以内を基準に、被貸与者が自ら選択することが適当ではないか）
- ・地域航空会社に限り、当該会社に就職した奨学生に対して返済免除する（地域航空会社が代わりに返済する）ことを可能とするか（この場合、「地域航空会社」を定義する必要がある）

(4) 返済不能となるリスクに対する保証

- ・被貸与者が航空会社に就職できない等の理由により奨学金を返済不能となるリスクに対する保証をどうするか

(5) 必要な資金の確保等

- ・奨学金制度を確立し、継続的に運用されるためには、少なくとも被貸与者の返還により奨学金資金が循環されるようになるまでの間、継続的に資金の確保が必要となる。
- ・航空会社の規模によっては、奨学金資金の拠出が難しい場合も考えられる。しかしながら、そうした航空会社であっても、民間養成機関より操縦士を採用することから、基金へ出資する者とならない者との間における公平性・公正性を担保すべく、基金への出資が難しい者に係る奨学金制度への協力・貢献に関する事項の検討が必要ではないか（例：基金へ出資していない者が民間養成機関より操縦士を採用する場合、奨学金受給者を採用する人数に応じた金額を基金へ拠出（いわゆる受益者負担）する 等）
- ・また、民間養成機関においても、奨学金制度が円滑に創設・運営されるよう、何らかの形で協力・貢献するべきではないか。

4. 平成 27 年度以降の進め方（参考資料：想定されるスケジュール）

(1) 学費負担軽減ワーキンググループについて

学費負担軽減ワーキンググループについては、平成 27 年度においても存続するものとする。なお、ワーキンググループは、必要に応じて開催する。

(2) 「3. 今後の検討課題」に係る検討について

国土交通省協力の下、ワーキンググループ有志で検討することとし、案がまとまった段階で、ワーキンググループを開催し、報告する。

添付資料

- (1) 学費負担軽減ワーキンググループ平成 26 年度とりまとめ参考資料
- (2) 学費負担軽減ワーキンググループ構成員名簿
- (3) 学費負担軽減ワーキンググループ開催実績