

人々や荷物を空路で安全に運ぶために活躍する「空のプロフェッショナル」

航空機や空港などを舞台に活躍する航空業界は高校生にも人気がある業界の一つ。パイロットや客室乗務員(キャビンアテンダント)に子どものころからあこがれているという人も少なくないのでは? 人々や荷物を安全に日本・世界の各地に運ぶために、この業界では高い専門性をもった「空のプロフェッショナル」が数多くかかわっている。その仕事の種類や中身をまとめて紹介!

>> 日本・世界の各地を空のルートでつなぐ

航空業界

取材・文/伊藤敬太郎 イラスト/桔川 伸

仕事
が
わかる
業界図鑑

vol.46

客室乗務員

キャビンアテンダント(CA)。旅客機内で乗客に食事の提供などさまざまなサービスを行う。機内の安全確保も大切な役割の一つ。もちろん英語力も必須。マナーやおもてなしの心、さらに体力も求められる仕事だ。

パイロット

航空機を操縦する仕事。大型旅客機などは機長と副操縦士でチームを組む。副操縦士になるには事業用操縦士の資格が必須。機長には多くのフライト経験が必要で、40歳前後でなるのが一般的。英語力も重要。

航空管制官

航空機の安全な離着陸のための誘導や、上空の交通整理を行う仕事。レーダーや無線で状況を確認しながらパイロットに英語で指示を送る。仕事場は空港と国内4カ所の航空交通管制部。国土交通省所属の国家公務員だ。

■=航空会社の仕事 ■=公務員

航空会社

日本の航空業界は全日本空輸(ANA)と日本航空(JAL)の2社が大きなシェアを占めており、他の国内航空会社も多くがいずれかのグループに属している。大手2社は空港の旅客サービスやグランドハンドリングなどを担う会社、航空機の整備を専門とする会社、航空貨物会社、旅行会社など多数のグループ会社をもっている。このほかエミレーツ航空、シンガポール航空など海外の航空会社もある。

総合職事務職

航空会社の本社などで働く事務職。航空機利用のニーズを予測してダイヤを組む仕事、運賃を決める仕事、新しいサービスの企画、海外・国内を対象とした営業活動、広告・宣伝など、事務系だけでも幅広い仕事がある。

総合職技術職

航空会社で技術的な面に関する企画や管理を行う。機体整備のマニュアルを作る仕事、現場の整備体制を整え、管理する仕事、エンジンなどさまざまな装備品を調達する仕事、最新の航空技術の研究を行う仕事などがある。

運航管理

搭載する乗客数・貨物量、飛行ルートなどの気象情報などを確認して飛行計画を立て、パイロットに伝えるのが運航管理(ディスパッチャー)の仕事。運航管理者技能検定、航空無線通信士といった資格が必要な専門職だ。

グランドスタッフ

空港で勤務する航空会社のスタッフ。カウンターでの搭乗手続きや、乗客を搭乗便に誘導する搭乗案内が主な業務。常に乗客と接するので、高いコミュニケーション能力が求められる。外国人の乗客も多く、英語力も重要だ。

航空貨物代理店

航空貨物の輸送手続きや、国際貨物の輸出入に必要な通関業務、「ロジスティクス」と呼ばれる物流の仕組み作りやその管理などを専門的に手掛ける会社。通関士などが活躍している。貨物は旅客機の貨物室や専用の貨物機を利用して運ぶ。

航空機メーカー

日本の航空会社は海外製の旅客機を使用しているが、現在、三菱航空機が約40年ぶりとなる国産旅客機「MRJ」の開発を進めている。このほか中型・小型の航空機開発、大型旅客機の機体の一部や部品の開発に携わるメーカーも多数。

航空整備士

航空機の機体を細かな部品に至るまで点検し、整備や修理を行う技術職。航空機の部品はさまざまな種類があるので、複数のチームで分担して整備に取り組む。航空整備士を養成する専門学校で学んで資格を得て就職するルートが一般的。

グランドハンドリングスタッフ

機体の搭乗口へのボーディングブリッジの接続、航空貨物や旅客手荷物・機内食の運搬、燃料補給などのさまざまな空港業務を担当するスタッフ。このうち航空機を誘導する仕事はマーシャラー(航空機誘導員)と呼ばれる。

税関職員

空港や港に設けられている税関で輸出入される貨物や書類を調べ、内容や税率に問題がないかチェックし、許可を出す国家公務員。空港で働く公務員には、このほか入国審査官、検疫官、食品衛生監視員、気象庁航空官なども。

最新の業界事情

格安航空会社の参入で運賃・サービスが多様化

航空業界は人口減少に伴う地方空港の利用者減少などで2010年頃まで厳しい状況が続いていたが、ここ数年は外国人旅行客が増えたことで需要は増加傾向。羽田空港の国際線発着枠の拡大に加え、規制緩和も進み、格安航空会社(LCC)が多数参入してきたことで運賃やサービスが多様化してきている。一方、便数が増えたことや団塊世代の退職によってパイロット不足が大きな問題に。大学での養成教育の拡大(2016年から日本体育大学がパイロット養成講座を新設)などの動きも進んでいる。

森さんはパイロットを養成する東海大学工学部航空宇宙学科航空操縦学専攻の期生。未経験で航空会社に入社すると、副操縦士になるまで5年程度の訓練期間が必要だが、大学で訓練を受け、資格を得ていた森さんは入社4年目に副操縦士に昇格。「空を飛ぶたい」という少年時代からの夢を実現した。「初めてボーイング767で飛び立ち、コックピットからの景色を見たときは、喜びで不安も緊張も空に消えていきました」

旅客機の操縦は機長と副操縦士で行く。一方が操縦し、一方が地上との通信や計器のチェックを担当するが、どちらが操縦するかは天候などをともに2人で話し合ってから決める。安全な運航のためにはチームワークが重要なので、一人の話聴く力などのコミュニケーションスキルもパイロットにとって大切な能力の一つだと森さんは語る。

「また、どんな状況下でも冷静に対処し、お客様と自分の命を守る」ことがパイロットの使命。フライトシミュレーターを使ってトラブルに備

大学の養成コースを経てANAのパイロットに!

職種 PICK UP!!

パイロット

全日本空輸株式会社(ANA)
副操縦士
森 大祐さん(28歳)



福岡県立東筑高校、東海大学工学部航空宇宙学科航空操縦学専攻卒業。同事務で事業用操縦士などの資格を取得。2009年、新卒でANAに入社。1年半の地上勤務後、ボーイング767のライセンス取得のための訓練を開始。2012年にライセンスを取得し、副操縦士に昇格。

「ええ訓練も日々行っています」フライトは月に20〜30回。国内線と国際線の割合は3:7程度だという。「世界中を観光し、おいしいものが食べられることもパイロットの楽しみの一つですね」と森さん。

パイロットとして心がけているのは、「挑戦し続けること、その過程で自分のダメなところを受け入れ、教えるを請う素直さ」だという。

森さんの「1日」

国内線担当の日の一例。10時30分出勤。機長との打合せなどを行い13時羽田空港発。14時35分新千歳空港着。約1時間後に羽田へ出発。最後は19時発伊丹空港行き。到着後は機体の状況や明日の予定を確認してホテルへ。

この職業に就くには

ANAやJALの自社養成パイロット枠で採用され、基礎から訓練を受ける道や、航空大学校で学ぶ道があるが、森さんのように大学のパイロット養成コースで学ぶ道も。海外で訓練を行うことも多いので英語力は早い段階で磨いておきたい。パイロットの仕事について知りたいは、森さんも影響を受けた「GOOD LUCK!!」などのドラマや映画も参考になる。