

整備士・操縦士の人材紹介事業開始

平成7(1995)年3月、青森県は米国ベルヘリコプター社から防災ヘリコプター「しらかみ」を購入しました。私は、その事業を担当し、青森県で初めて、航空機の購入から運航にいたる航空機産業全体とのご縁をいただくこととなりました。その経験を買われてか、平成28(2016)年4月から2年間危機管理局消防保安課長を拝命し、再びエアレスキューの一端を担うことができました。在職中には、北海道胆振東部地震を体験し、長野県消防防災ヘリコプター「アルプス」の痛ましい墜落事故にも遭遇いたしました。

一方、防災ヘリコプター購入で知己を得た方々のご助言をいただきながら、県職員時代を通じて「八戸・三沢地域に航空機産業を起こそう!!」との仲間づくりに挑戦してまいりました。今年の春に定年を迎え、県職員としての挑戦は志半ばとなりましたが、航空業界に勤務する友人から、ある事業の開発を相談されました。

それは、航空機の製造、整備、運航企業の誘致という雲をつかむような大掛かりな事業ではなく、私が現場の消防隊員達と携わってきたエアレスキューの将来を支える、地道ながらとても重要な事業でした。

長野県と群馬県の消防防災ヘリコプター墜落事故を受けて、総務省消防庁では都道府県及び政令市が保有する消防防災用ヘリコプターについて、令和4(2022)年度からダブルパイロットによる飛行を義務づけました。この安全対策の重要性は多くの関係者が認めるどころですが、一方で国内のヘリコプター操縦士と整備士の人手不足を顕在化させる引き金にもなりました。

そして、友人が私に勧めた事業とは、かつて消防防災や警察のエアレスキューで操縦士、整備士として従事し、勤め先で定年を迎えた方々に、この人手不足の窮状を救ってもらえないかという話でした。公務員感覚で、人様のお役に立てるならと安請け合いしてしまいましたが、いざ民間事業者として起業するとなると数々のハードルが横たわっておりました。何より、退職者の再就職のあっせん、仲介は、「有料職業紹介事業者」として厚生労働大臣の営業許可を得る必要がありました。この許可は、国の労働政策審議会の諮問・答申を経るため、早くて申請から3ヵ月を要するというものでした。

4月の創業以来、法人登記や資金調達などを行い、やっと6月に申請書を作成し、青森労働局の緻密な審査を受け、念願の許可を10月1日付けて頂戴しました(許可番号02-ユ-300054)。更に、この許可を得るまでは、求人企業開拓の営業活動や求職者の検索、募集活動が禁じられていましたので、10月21日にホー

ムページ(<https://aiassist-gk.com>)を公開できたときは心から安堵しました。ご尽力いただいた関係皆様心から感謝申し上げます。

私が消防防災や警察のエアレスキューに従事したシニアの操縦士、整備士にお勧めしている再就職のスタイルは、厚生年金を受給しながら、年金額を減額せずに仕事ができる「在職老齢年金」制度の活用です。友人のHさんは68才の一等航空整備士(回)ですが、65才で大手の航空事業会社を退職後、災害ボランティアとしての奉仕活動に貢献しながら、5日の連続勤務を月に2サイクル行う契約社員となり、某県防災ヘリコプターの確認整備士として従事しています。

年金の基本月額と賃金の合計が、64才までなら28万円、65才以上なら47万円までであれば、年金額を減額せずに仕事ができます。この「在職老齢年金」制度を活用して、自由な時間を確保しながら、人手不足に悩む全国の消防・防災ヘリコプターにお力を貸していただけないでしょうか。

私は各県に導入された防災ヘリコプターの黎明期と共に過ごした老兵ですが、毎年のように襲ってくる洪水災害や高齢登山者の遭難などの報道があるたびに、全国各地のヘリコプターで活躍し、多くの国民に支持される姿を頼もしく見守っております。ただ、その活躍の前提は、消防隊員たち搭乗者の安全であり、搭乗者の安全は日々の訓練でしか担保できないことを身近で体験してきました。

一方で、天候や機体の不具合でなく、搭乗操縦士や確認整備士の不足で、訓練のみならず緊急出動まで運休するようなことは、絶対に避けていただきたいと心から祈って止みません。

私が立ち上げた事業は、我が国の航空事業者の間でもあまり馴染みのない新たな取り組みですが、「ヘリコプターは人命を救う」という性能を最大限発揮するための不可欠なシステムであると自負しております。読者の皆様、そしてエアレスキューの現場で活躍する皆様のご支援、ご協力を心よりお願い申し上げます。

アイアシスト合同会社 代表社員 前田 基行

