

航空機の操縦士技能証明制度等のあり方検討会 中間取りまとめ概要（1）

I. 操縦士技能証明制度について

操縦士資格に係る国際的な動向

エアライン副操縦士になるための従来の操縦士資格制度

- エアラインが運航する2人操縦機（大型機）の副操縦士になるためであっても、1人操縦機（小型機）の機長になるための訓練が大量かつ長期に必要
- 模擬飛行装置等の活用が限定的

新たな操縦士資格（MPL）の創設

背景

- 世界的な航空需要の増加に伴って、主要国のエアラインにおいて、既資格保有者の採用だけでは対応できず、操縦未経験者から2人操縦機の操縦士を直接養成するニーズが増大
- 模擬飛行装置等をはじめとする訓練技術の向上により、養成の初期段階から2人操縦機を想定した訓練が実施可能

MPLの創設

- 平成18年に国際標準が改正され、2人操縦機の副操縦士に特化した新たな操縦士資格である「MPL（Multi-crew Pilot License）」が創設
 - MPL制度は、欧州、豪州、中国等においては既に導入済
- ※ なお、米国においては、操縦未経験者からエアライン操縦士を直接養成するニーズが無いため、MPL制度は未導入

我が国操縦士技能証明制度へのMPL導入の検討

- MPLにおいては、養成の初期段階から2人操縦機の運航環境での訓練が実施されることとなり、乗員間の役割分担や適切な連携等といったエアライン副操縦士として必要な能力を効果的に付与することが可能

⇒ **MPLはエアライン操縦士の養成に適した操縦士資格**

- MPLにおいては、操縦未経験者から航空当局が承認した養成施設において航空当局が承認した訓練コースに基づき一貫した訓練を実施することが求められるが、当該訓練コースの承認を受けるには、2人操縦機の副操縦士としての能力について現行操縦士資格と同等以上の能力を付与できることを証明する必要

⇒ **MPLは2人操縦機の副操縦士としての能力について現行操縦士資格と同等以上の能力の確保を要求**

- 我が国においては、諸外国に比べて民間養成機関が少なく、自家用操縦士や小型機の操縦士が少ないすそ野が狭い分布になっており、エアラインは必要な操縦士数を確保するためには、既資格保有者の採用だけでは対応できず、操縦未経験者からエアライン操縦士を直接養成することが必要不可欠な状況

⇒ **操縦未経験者からエアライン操縦士に必要な能力を効果的に付与可能なMPLは、我が国にとってニーズが高い操縦士資格**

- 世界的な金融危機の影響により一部で路線・便数の減少の動きはあるものの、来年10月の羽田空港における新滑走路供用開始後の段階的な発着枠の増加、航空需要に対応するための機材の小型化による多頻度運航へのシフト、大量の加齢乗員^(注)の再退職等に伴う操縦士需要に適切に対応することが必要

⇒ 模擬飛行装置等の既存施設の最大限の活用や養成期間の短縮などの効率的な養成が見込めることから、**MPLは今後の操縦士需要への対応に必要な操縦士養成能力の向上への貢献も期待**

(注) 加齢乗員とは60歳以上の操縦士であり、定年退職し再雇用された後、65歳までの乗務が認められている。

※ 今後のMPL制度に係る留意点

MPL制度の導入に当たっては、各エアライン等において、国際標準等への適合性を確保するとともに、実際の運航環境下における能力を十分に確保するよう実機訓練も含め訓練コースの設定が必要であり、また、導入後の実績を踏まえ、当該訓練コースの継続的な見直しも必要

我が国においても、可能な限り早期のMPL資格の導入を進めることが適当

航空機の操縦士技能証明制度等のあり方検討会 中間取りまとめ概要（2）

Ⅱ. 操縦士の技量維持について

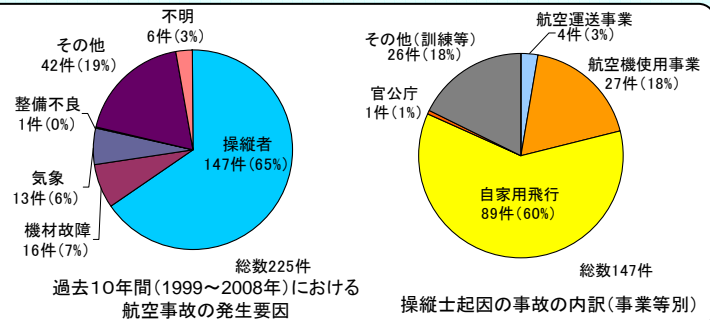
我が国操縦士の技量維持の現況

我が国における現行の技量維持制度

- 航空運送事業に所属する操縦士に対しては、国土交通大臣等による機長認定の定期審査や運航規程に基づく定期的な技能審査が法令上の要件として既に義務付け
- その他の操縦士に対しては、法令上の要件は課されていないものの、通達により安全講習会への参加を促すなど技量維持に努めるよう指導

我が国における航空事故の発生状況

- 我が国において過去10年に発生した航空事故のうち操縦士に起因するものは約65%を占めており、その殆どが航空運送事業機以外で発生している状況
- その中には運輸安全委員会より操縦士の技量維持の不備を指摘された事故も見受けられるところ



操縦士起因の航空事故に対する必要な対策等

操縦士起因の事故の分析と必要な対策

過去10年の操縦士起因の事故の潜在的要因

- ・操縦士の安全意識の欠如(注) : 67%
- ・操縦士の知識の不足 : 13%
- ・操縦士の技量の不足 : 42%
- ・その他 : 15%

(注) 法令・規定の軽視、無理な操縦等

- 技能証明取得後における運航環境の変化や航空法規の改正等の新たに必要な知識は担保されておらず、また、安全意識の欠如に起因する事故が多発していることを踏まえ、定期的に最新の知識の付与や安全意識の徹底を図ることが必要
- 技能証明取得後における技量維持の確認が行われておらず、技量不足に起因する事故が多いことを踏まえ、定期的に操縦技量の確認を受けさせ、操縦技量の維持向上を図ることが必要

技量維持に関する国際標準及び諸外国の制度

- 国際標準において操縦士の能力維持を求めているものの、その方法は各国の裁量に委ねられており、欧州においては技能証明の更新制を導入しているが、米国、加国、豪州においては、技能証明を更新制とはせず、飛行前2年以内にフライトレビュー(座学及び実地)により技量の確認を受けることを義務付け
- 航空運送事業に所属する操縦士については、国際標準において定期的な技能審査を義務付けており、各国とも当該標準に準拠

我が国における操縦士技量維持制度の方向性

国際標準への適合性の確保及び操縦士起因の事故の低減を図るため、**有効な技能証明を有する操縦士に対して、飛行前の一定の期間内(2年を想定)に「技能講習(仮称)」の受講を義務付けることが適当**

技能講習の内容

- 技能講習は「座学(最新の知識の付与及び安全意識の徹底)」及び「実地(操縦技量の確認を受け、問題点・改善策を認識)」により構成

技能講習の対象者

- 有効な技能証明を有する操縦士全てを対象とするが、既に定期的な技能審査等が法令上義務付けられている航空運送事業に所属する操縦士等については、その実施をもって技能講習に代えることが可能

技能講習の実施者

- 座学・実地による講習を行う能力を担保するため、技能証明のほか、操縦教育証明を有すること等を要件とすることが適当
- その具体化に当たっては、技能講習の対象者が技能講習を確実に受講できるよう適切な制度設計が必要

※今後の制度設計に当たっての留意点

- ・実地による技能講習は、実機によるほか飛行訓練装置／模擬飛行装置の活用を図るなど負担が過度にならない方策の検討が必要
- ・確実に当該制度が周知・運用されるよう準備期間の適切な設定が必要