

## 第2回「航空機の操縦士技能証明制度等のあり方検討会」の議事概要について

7月29日（水）14：00より特別会議室（中央合同庁舎3号館11階）において開催された第2回「航空機の操縦士技能証明制度等のあり方検討会」の議事概要は以下のとおり。

1. 第1回「航空機の操縦士技能証明制度等のあり方検討会」の審議概要について  
事務局より、第1回検討会の議事概要について、委員等の確認の上、資料1のとおり国土交通省ホームページに掲載している旨説明が行われた。

## 2. 関係者ヒアリング

定期航空協会（以下「定航協」という。）及び社団法人日本航空機操縦士協会（以下「JAPA」という。）より、MPL制度、技能証明取得後の技量管理等に対する考え方等について資料に基づき説明が行われた後、質疑・応答が行われた。主なやり取りは以下のとおり。

## (1) 定期航空協会ヒアリング

- ・MPL制度の導入後、現行の訓練と比較して訓練期間はどれくらい短くなるのか。  
（委員）  
⇒ 副操縦士昇格までの養成期間については、現状で3～3年半程度だが、MPLでは2年強程度を想定している。副操縦士となってから機長に昇格までの期間は変わらないと考えている。（定航協）
- ・MPL制度導入後も完全にMPL養成に移行しないのであれば、航空会社内に事業用操縦士資格が混在することになり、会社による操縦士のキャリア管理が複雑になるのではないかと。（委員）  
⇒ 自社養成については完全にMPL養成に移行することになると考えている。外部から採用する事業用操縦士取得者は、自社養成におけるいずれかの訓練課程で合流することになると思うが、詳細は社内でもこれから検討するところである。（定航協）
- ・外国で発行されたMPL保有者が我が国で働くことになった場合、制度上及び運用上の問題は生じないのか。（委員）  
⇒ 外国で発行されたMPLについても（既存の操縦士資格と同様に）当該国の当局が（国際標準に基づき）必要な能力を証明することとなるため問題はないと考えている。（定航協）
- ・経済合理性といった観点だけでなく、品質（安全性・快適性）向上という観点からもMPL導入の意味があるのではないかと。（委員）  
⇒ MPL訓練において、2人操縦機の操縦訓練を従前よりも早い段階から行うこ

とにより、副操縦士としての品質向上が可能であると考えている。経済的な効果は結果として生じるものである。(定航協)

・MPLと事業用操縦士との単独飛行経験の差により、両資格保有者の間に目に見えない相違点が生じることはないか。(委員)

⇒ 現行の自社養成訓練においては、単独での飛行を40時間程度、さらに教官が同乗する機長業務を80時間程度行っている。これに対して、MPL訓練においては、単独での飛行を17時間程度実施することと想定しているが、これに加えて教官が同乗する機長としての訓練を双発機において実施することとしている。空中感覚や操縦士としての自信のようなものは、必ずしも単独飛行だけで習得するものではなく、教官同乗訓練との組合せで経験上40時間程度の実機訓練で身につけられると考えられる。(定航協)

・MPL制度の導入当初は、新しいやり方において不具合が出てはそれを修正をすることになると考えられるので、その結果、想定よりも訓練期間が長くなることもあるのではないか。(委員)

⇒ ICAO基準はあくまで最低限の要件であり、必要に応じて訓練内容を追加することとなる。現行の事業用操縦士訓練においても必要な改善を繰返しており、MPL訓練においても内容の見直しはあると考えられる。その結果、訓練期間が長くなる可能性はあると考えている。(定航協)

・MPLは大手エアラインの自社養成施設しか導入できないと考えられるが、これにより事業用操縦士を養成する他の機関が淘汰され、1人操縦機の操縦士が確保できなくなるなどの問題は起きないか。(委員)

⇒ 大手エアラインでは、MPLを自社養成することとなると思うが、これだけでは必要な操縦士数を確保できず、他の機関により養成される事業用操縦士が引き続き必要となることから、そのような問題は発生しないと考えている。(定航協)

## (2) 社団法人日本操縦士協会ヒアリング

・フライト・レビューを実施できる者の要件はどのようなものか。(委員)

⇒ これから議論される事項だと思うが、諸外国の例を挙げると、アメリカ・カナダにおいてはCertificated Flight Instructor (CFI: 日本の操縦教育証明を有する者に相当)、ヨーロッパにおいてはDesignated Examiner (DE: 当局が指名した試験者)が行っている。(JAPA)

・フライト・レビューの受け皿として飛行クラブ等が考えられるが、飛行クラブ等に所属している自家用操縦士は、全体数のどれくらいの割合を占めるのか。(委員)

⇒ 飛行クラブと言っても事業者が運営するものからオーナーの集まりまで様々なものがあるが、概ねどこには所属しているのではないか。なお、大手5団体((社)日本航空機操縦士協会、(社)日本飛行連盟、(社)日本滑空協会、NPO 法人 AOPA -

JAPAN 及び全国自家用ヘリコプター協議会)に加入している自家用操縦士の割合は、正確な検証はしていないものの3分の2程度ではないか。(JAPA)

・安全講習会を受講していない自家用操縦士の割合はどれくらいか。また、それらの者の飛行の頻度はどれくらいか。(委員)

⇒ 安全講習会を受講していない者は大まかには2～3割くらいだと考えている。それらの者が実際に飛行を行っているかどうかは把握していない。(JAPA)

・日本における自家用操縦士は少ないことから安全講習会への受講状況を把握しようと思えばできるのではないか。(委員)

⇒ 個人名までつき合わせることは困難であり、把握は容易ではないが、安全講習会の開催については、ホームページで公表しているほか、航空身体検査証明の更新時に指定航空身体検査医から開催を告知する封筒を渡してもらう等により周知している。(JAPA)

・自家用操縦士は個人の楽しみのために飛ぶほか、何かしらの社会的貢献を行っているのか。(委員)

⇒ ボランティアとして離島からの血液輸送を行ったり、地方ではオーナー達がイベントに機材を提供する等により小型機の紹介を行ったりしている。(JAPA)

・そのような取組みが、航空の社会における位置付けを向上させ、より身近で成熟したものへ向かわせると考える。(委員)

・アメリカやカナダでは、フライト・レビューの代替手段があり日本においても検討してほしいとのことだが、(JAPAが行った我が国の自家用操縦士に対するアンケート結果によれば)技量維持訓練の機会や飛行経験の少なさに不安があるという状況であることを考慮すると実際の飛行が必要なのではないか。(委員)

⇒ 技量維持のためには実際の飛行が必要だと思う。もう少し調べてみなくてはならないが、アメリカの例では、座学の代替手段としてインターネットが活用されているようであり、実技については2年間継続的にプログラムを続けるという履修の方法もあるようである。(JAPA)

3. 議事毎に事務局より資料に基づき説明が行われた後、質疑・応答が行われた。主なやり取りは以下のとおり。

(1) MPL技能証明制度について

・運航中に機長が機能不全状態に陥った場合にMPL副操縦士は対処できるのか。(委員(注))

⇒ MPLであっても事業用操縦士資格であっても、機長が機能不全状態に陥ったときの対処については訓練が行われるため問題はない。部分的な機能不全状態は完全な機能不全状態よりも発見が難しいといわれるが、そうした事態にもMCC (Multi-crew Co-operation) 訓練を初期段階から受けているMPL操縦士の方が

適切に対応できるかもしれない。(オブザーバー)

・MPL副操縦士と同乗することとなる機長にプレッシャーがかかることはないのか。(委員(注))

⇒ 機長は、副操縦士として任命された直後の新人操縦士と同乗する場合にはプレッシャーを感じるものだが、ライセンスの差異によりプレッシャーが異なることはないと思う。(オブザーバー)

・MPL訓練では、実機訓練時間が減ることとなるが、これにより十分な能力が付与されるのか。(委員(注))

⇒ 操縦士としての感覚的な部分では、実機で能力を養った方がいいところもあるが、MPLは従来と異なる考え方の訓練を実施するものであり、これにより能力付与に問題がないよう対処すべきと考える。(オブザーバー)

・諸外国の中で、検討をした結果、当面MPL制度を導入しないと判断した国はあるのか。(委員)

⇒ 例えばアメリカでは、もともと養成機関が多く、また、エアラインの操縦士の採用ソースとして自家用操縦士やコンピューター操縦士からのステップアップが一般的なことから、エアライン副操縦士を操縦未経験者から直接養成するニーズがないため、MPLの導入予定はないと聞いている。なお、ICAOによると、2008年5月時点でMPLを既に導入している国は12ヶ国で、検討中の国は21ヶ国である。(航空局)

・(MPLでは、ICAOが定めた副操縦士として必要な能力要素(Competency Element)について訓練・評価がなされるとのことだが)我が国においても当該能力要素の項目をそのまま使用するのか。それとも、我が国独自の項目を入れることもあるのか。(委員)

⇒ 副操縦士として必要な能力要素についてはICAOのガイダンスに定められているが、これは最低基準であることから、養成機関ごとに必要な項目を追加することとなる。なお、航空会社からの情報によれば、ルフトハンザでは独自の追加項目を設定しているとのことである。(航空局)

・MPL訓練の中級課程において実機の訓練時間はどれくらいになるのか。(オブザーバー)

⇒ 必要な実機訓練の時間は統一的に決まっているものではなく、MPL訓練コースの設定時に各養成機関が定め、これを当局が審査することとなるものである。(航空局)

⇒ MPL訓練コースの内容は、最終到達レベルから逆算して決めるが、個々の課程の訓練内容についてはある程度の自由度が認められていると考えているが、空中感覚の養成や航空交通管制への対応等の実機による訓練が必要なところについ

ては訓練コースに盛り込まれることとなる。一方、乗員間の連携等についてはシミュレータによる訓練が有効である。(定航協)

・ 事業用操縦士とMPLでは、定期運送用操縦士になるために必要な機長監督下における機長業務の時間に差があるが、この違いをどう理解すればよいのか。また、機長監督下における機長業務は副操縦士昇格後すぐに開始されるのか。(オブザーバー)

⇒ 国際基準では、定期運送用操縦士を受験するための要件として 250 時間の機長業務を求めているが、これを全て機長監督下での機長業務によって確保する場合には 500 時間を求めることとなっている。事業用操縦士については、事業用操縦士資格取得のために少なくとも 70 時間の機長業務が要件として求められているが、MPLではそのような要件がないため、定期運送用操縦士に昇格する際には必要な機長業務経験に差が生じることとなる。(航空局)

⇒ 機長監督下における機長業務の開始時期については、会社によって異なるが、副操縦士としてある一定の運航経験を行った後、社内審査を経た上で始まることになる。(定航協)

## (2) 技能証明取得後の技量管理について

・ (資料 4 における) 事故の件数や発生原因は自家用操縦士に限ったものではないのか。(オブザーバー)

⇒ 事故のデータについては航空運送事業や航空機使用事業も含めた全ての事故を対象としている。(航空局)

・ 本検討会では、技量管理の検討は、自家用操縦士だけを対象としていると理解していたが、それでよいか。(委員)

⇒ (今回の検討は、国際民間航空条約附属書 1 の国際標準の取込みを目的としており) 技量管理の対象者は自家用操縦士に限ったものではないと考えている。ただし、航空運送事業者の操縦士については既に制度上技量管理が求められているところである。(航空局)

・ JAPA のヒアリングの際にも同じ質問をしたが、フライト・レビューを行う者はどのような者を想定しているか。(委員)

⇒ 国で全部実施することは不可能であり、諸外国においてフライト・レビューは民間で実施されていることなどを考慮していくこととなると思う。今後国内における実施可能な機関の状況を考慮して検討していく予定である。(航空局)

・ 我が国においては、ヨーロッパのように更新制を導入して自動車の運転免許のように縛るのか、それとも、努力義務程度にとどめてやるのか。(委員)

⇒ 欧州では技能証明は更新制としているが、他の多くの国では更新制とせず定期的に技能のチェックのみを義務付けている。我が国においても更新制の必要が

あるとまでは考えていないが、定期講習や技能確認を義務付けることを想定している。(航空局)

・これらの義務を履行していることはどのようにして判断するのか。(委員)

⇒ 受講の確認方法については、今後検討する必要がある。(航空局)

・基本的に技量維持制度は、(当該操縦士が属している)「事業」ではなく、全ての操縦士を対象とした方が良いのではないか。また、実施者や受け皿の能力も重要な問題であるので、さらに検討を進めて欲しい。(オブザーバー)

⇒ 当方としては、全ての操縦士を対象としつつ、適切に技量管理を実施している事業者に属する者については、それを活用する方法を考えている。(航空局)

⇒ その考え方でよいと思う。最新の知識等を付与する機会を設けることが必要であり、今回の制度により航空の安全に寄与することと期待している。また、エアラインにおける操縦士の技量管理については、米国等のエアラインにおいて AQP (Advanced Qualification Program) といった新たな考え方に基づく方法を導入しているところもあり、今後、我が国においてもこのようなやり方についても調査検討していくべきと思う。(オブザーバー)

・(資料4の別添の事故例によれば) 写真撮影中の事故など、スポンサーがついた飛行での事故が散見される。客の要求を操縦士が断りきれない状況が事故の一因となったのではないか。乗客やスポンサーなどに対しても、操縦士が安全確保の全権を有することを徹底させる必要があるのではないか。(委員)

3. 次回検討会においては中間取りまとめについて審議することとし、その日程については、調整の上、後日報告することとされた。

(注) 本検討会に欠席した委員より事前に受け取った質問を事務局より伝達