

### 第3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

9月8日（水）14：00より国際会議室（中央合同庁舎3号館8階）において開催された第3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2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2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を行った。

#### 2. 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) 技能証明制度について

・MPLを導入した場合、操縦士の養成数は保有する訓練機材等に制約されると考えられるが、養成能力は向上することになるのか。（オブザーバー）

⇒ 訓練機材等の制約から、一コースあたりの操縦士の養成数の増加はそれほど無いと思われるが、MPLの導入により養成期間の短縮が見込まれることから、事業計画や需要変動に応じた操縦士の養成数の柔軟な対応が可能になると考えている。（オブザーバー）

・MPLは、2人操縦機の副操縦士としての能力について事業用操縦士と同等以上の能力を有するものであることから、既存の操縦士資格との比較においては、その趣旨を明確にすべきである。（委員）

⇒ ご指摘の通りであり、今後の資料においては配慮したい。（航空局）

・MPLは、航空機の型式を限定した上での一貫訓練が要件とされているとのことだが、訓練途中で型式の変更を行った場合はどうなるのか。また、訓練を実施する機関が複数にまたがることは可能なのか。（オブザーバー）

⇒ MPLにおいては、Competency Based Trainingに基づき、型式限定を付される航空機の副操縦士として必要な能力を付与することとなるが、これを担保するためには一つの訓練コースの下で一貫訓練を行うことが重要である。この前提で、訓練途中における型式の変更や複数の訓練機関の活用については、付与されるべき能力への影響などを考慮する必要があり、今後詳細な基準等を策定する段階で検討が必要と考えている。（航空局）

##### (2) 技能証明取得後の技量維持方策について

・技能講習において、受講者の操縦能力が不十分と判断された場合、技能証明は失効するのか。アメリカのフライトレビュー制度における扱いは、どのようになっているのか。（委員）

⇒ アメリカのフライトレビュー制度においては、能力が不十分ということであれば、フライトレビューを修了したこととしないこととしている。我が国の技能講習においても、能力が不十分と判断された場合には、直ちに技能証明が失効することとはならないが、技能講習を修了したこととしないことから、当該操縦士は（必要な能力を確認されるまで）操縦できないこととなる。（航空局）

- ・技能講習の内容については、自家用操縦士と航空機使用事業に所属する操縦士とで異なるのか。(委員)
  - ⇒ 航空機使用事業者においては、現行、(法令上の要件ではないが) 航空運送事業者に準じて技能審査等を実施しており、その内容・頻度等は技能講習と同等以上のものになっているものと考えていることから、それを技能講習と位置付けることを検討している。(航空局)
  
- ・官公庁や報道関係者等も技能審査等を実施する体制が整っていると思われることから、航空機使用事業と同様の取扱いをするべきではないか。(オブザーバー)
  - ⇒ 航空機使用事業者については、通達に基づき、技能審査等の内容を(運航規程に準じて) 運航基準に定めているが、官公庁等における技能審査等の内容等は把握していないため、今後技能講習と位置付けられるものかどうか検討する必要があると考えている。(航空局)
  
- ・講習の実施者に操縦教育証明を求めるのは合理的だと思うが、操縦教育証明の保有状況等を考慮すると制度の運用が難しいかもしれない。また、技能講習制度が定着するためには、将来的に操縦教育証明の試験の運用方法等について検討する必要があるのではないか。(オブザーバー)
  - ⇒ 当方も、講習実施者を操縦教育証明保有者のみとした場合には制度の運用が困難になるおそれがあると考えており、技能講習の対象者が技能講習を確実に受講できるように今後制度設計する必要があると考えている。また、操縦教育証明の要件等については、今後検討していきたいと考えている。(航空局)
  
- ・技能講習の義務化は、特に自家用操縦士については(天候等の影響を受けて技能講習が予定通り受講できないなど) 影響が大きくなると思われるが、今後の制度設計に当たっては、関係者の意見を聴くなどして適切に進めて欲しい。(オブザーバー)
  - ⇒ これまでも自家用操縦士団体等の意見を聴きながら検討を進めており、今後とも適切に制度設計を進めていきたい。(航空局)
  
- ・自家用操縦士団体などにおいては自家用操縦士が講習の実施者となることが想定されるが、自家用操縦士が対価を受けて技能講習を行うことが可能か検証する必要があるのではないか。(オブザーバー)
  - ⇒ 現在のところ、技能講習自体は航空法上の航空業務には該当しないと考えており、問題は無いと思われるが、今後確認していく必要があると考えている。(航空局)
  
- ・ウルトラライトプレーンの操縦士については技能維持制度の対象となるのか。(委員)
  - ⇒ ウルトラライトプレーンについては、その構造・機能等が簡易であるため、現行、技能証明や耐空証明を発行しておらず、個別に飛行許可を出している。今回の技能維持制度は有効な技能証明を有している操縦士を対象にしているため、ウルトラライトプレーンの操縦士は対象とはならない。なお、ウルトラライトプレーンについては、別途安全対策を検討している。(航空局)

3. 事務局より、中間取りまとめ（案）について説明が行われた後、質疑応答が行われた。主なやり取りは以下のとおり。

(1) 操縦士技能証明制度について

- ・ MPL と事業用操縦士を比較する記述は適当ではないのではないか。（オブザーバー）  
⇒ 中間取りまとめ案にある記述は、国際標準の要件に沿ったものであるが、事業用操縦士と同等以上なのは2人操縦士の副操縦士の能力であることを明確化すべきである。（委員）  
⇒ 委員のご指摘のとおり修正する。（航空局）
- ・ 海外で取得したMPLを我が国で受け入れる際には問題は無いのか。（オブザーバー）  
⇒ 日本の航空局の承認を受けた施設において養成されたMPLについては特段問題無いと思われるが、そうでなければ試験等により、適切に能力を確認する必要があると考えている。（航空局）
- ・ MPLに関する中間取りまとめ案の内容は、これまでの検討会での議論を適切に反映させたものとする。今後は、MPL操縦士を養成する教官の要件等の詳細について丁寧に検討したらよいと思う。（委員）

(2) 操縦士の技量維持について

- ・ 技能講習制度の対象は、有効な技能証明を有する操縦士であることを明確化すべきである。また、今後の詳細な制度設計に当たっては、関係者の意見を聴きながら適切に進めていきたい。（委員）  
⇒ ご指摘を踏まえ修正する。また、これまでも自家用操縦士団体等の意見を聴きながら検討を進めており、今後の詳細な制度設計に当たっても適切に進めていきたい。（航空局）
- ・ 訓練や試験中の事故も発生しているところなので、技能講習の実施者についても安全確保の考え方を記述すべきである。（委員）  
⇒ ご指摘を踏まえ修正する。（航空局）
- ・ 技能講習制度の運用に当たっては、飛行訓練装置等の活用を促進させることが重要ではないか。（オブザーバー）  
⇒ 国が飛行訓練装置等の更なる普及等を図ることについては限界があると思うが、技能講習制度において飛行訓練装置等の活用を図ることには必要と考えており、中間取りまとめ案の記述についてもご趣旨を踏まえ修正する。（航空局）

4. 閉会

中間取りまとめ案については、委員等の指摘を踏まえて事務局において修正し、委員長の確認のうえ公表することとなった。

また、今後の検討会の開催については、今回の中間とりまとめを受けた詳細な制度設計の検討が進んだ後に再開することについて事務局より提案し、了承された。