

第2回 小型航空機等に係る安全推進委員会議事概要

日 時： 2025 年 8 月 22 日（木） 10：00～12：00

場 所： 中央合同庁舎 2 号館 1 階 低層棟 国土交通省第 1 会議室

議事次第に沿って、事務局から資料の説明を行い、意見交換を行った。委員等からの主なご意見、ご指摘は以下のとおり。

（⇒は事務局の発言）

(3) 課題への対応案

ヒューマンファクターズ訓練の実施間隔

- 実施間隔については、エアラインでは1年ではあるが、1年ごとの訓練は難しいと思われ、特定操縦技能制度の操縦等可能期間が2年ということを勘案すると、事務局案の2年で妥当ではないか。
- 自動車免許の更新は3年又は5年であり、空中を飛ぶ飛行機はリスクが大きいことを勘案するともっと短くしてしかるべき。また、2025年1月29日にワシントンD.C.で発生した空中衝突事故は記憶に新しいが、自家用機でも大きなリスクを抱えていることから2年間隔より長くてはいけない。
- 特定操縦技能審査制度の操縦等可能期間にかかわらず、訓練の実施間隔が2年というのは妥当である。

ヒューマンファクターズ訓練の最低訓練時間

- あるエアラインにおけるCRM訓練は、1日程度行うが、様々な状況を考慮すると3時間以上に伸ばすのは難しい。時間については、座学2時間、ロールプレイ1時間が妥当と考える。
- 安全教育の経験上、導入訓練ですべてを伝えることは難しいかもしれないが、シンプル化して、しっかりと教育する必要がある。座学2時間、ロールプレイ1時間、2年のルーチンで実施できると良い。
- 2時間の座学では深く理解できるまでには至らないだろうが、訓練の目的として受講者に気づきを与えることが一つである。

訓練を担当させる講師に求められる経験

- 事務局提案の要件で問題ない。訓練内容がノンテクニカルスキルであり、テクニカルスキルとは異なり実際に飛行している経験は必ずしも必要ではないと考える。何十年の飛行経験があるが、航空身体検査や定年などの理由により、現在飛

行できていない方々についても、「同等以上の能力を有するもの」として、講師としての対応は十分できると考える。

○講師要件の「同等以上」をどこまで認めるかは、明確にする必要がある。

ヒューマンファクターズ訓練の訓練手法

○過去の経験として、訓練教官がグループワークの状況を把握するためには、受講者は 20 名くらいが限度であると考ええる。

○e-learning 形式とすると、費用が抑えられ、小テスト等により知識の定着の確認もできる。e-learning を行っただけでオンライン講習を行うのと、オンライン講習のみ行うのでは効果がまったく違うのではないか。

○自家用パイロットがこの CRM 訓練を受講する場合、事前の知識が全くないと、何のための訓練なのかわからない。この制度に関して動画などで学ぶことができれば、訓練への導入もスムーズになる。また、この制度が始まってから 2 年程度は制度に対する意見を収集しながら改善できる組織・窓口を残していただきたい。

ヒューマンファクターズ訓練の訓練内容

○大筋はこれでよいと考える。シングルパイロットがなぜ CRM をやらなくてはいけないかという疑問を持っている方もいると思われるので、最初に CRM の必要性という点をぜひ入れてほしい。

○飛行前から TEM を運用して、不安全事故が発生した後の対処要領を地上で用意しておくことが最も大事だと思う。

○過去事例からハイポキシア（低酸素症）などの航空生理学も取り入れるとよいと思われる。

○ロールプレイでは自分で考えることが大事である。目的は事故を起こさないことなので、ぜひ TEM を入れるべき。すべてを入れると時間が足りないので、重要度を考えて教材を作っていただきたい。

以上