

○「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」が取りまとめた滑走路誤進入対策の中間取りまとめにおいて、全てのパイロットに対するCRM訓練の義務付けが提言。

○国土交通省航空局では、全てのパイロットを対象に、技能発揮訓練(※)を修了していなければ航空交通管制圏に係る空港等での離着陸等を行うことができないとする航空法の一部改正を実施。

○具体的かつ効果的な訓練制度について検討するため、有識者、関係団体からなる「自家用操縦士等ヒューマンファクターズ訓練検討会」を設置し、訓練を実施するに当たっての課題、訓練の方向性、訓練で使用する教材のあり方等について、議論を重ねているところ。

※ 航空機の航行中に管理技能を確実に活用・発揮することができるようにするための訓練

有識者検討会

<委員>

土屋 武司（東大大学院 教授）
小林 宏之（航空評論家）
梅村 行男（元 航空大学校 特任教授）

<開催>

第1回（令和7年7月3日）
第2回（令和7年8月22日）
第3回（令和7年9月19日）
第4回（令和7年11月21日）

課 題	対応方針
訓練の実施間隔	<u>訓練の実施間隔は2年とする。</u>
最低訓練時間	<u>最低訓練時間は3時間とする。</u>
訓練手法	<u>講師1名当たりの受講生は20名以下とし、オンライン訓練の場合はなりすまし防止や訓練態度を確認できる方法を講じさせる。</u>
教材	教材の構成案は右表のとおり
講師の経験	<u>3年の間に管制空港等において離陸又は着陸を2回以上又はこれと同等以上の能力を有するものとする。</u>

1.はじめに	CRMの成り立ち
2.訓練の必要性	なぜ、自家用操縦士にも訓練が必要なのか。
3.ヒューマンパフォーマンス	なぜ、ヒューマンパフォーマンスに関する訓練が必要なのか。 人間の能力と限界、SHEL、情報処理、疲労、ストレス、低酸素症等
4. CRMスキルと行動指標	見張り、状況認識、意思決定、ワークロード管理、コミュニケーション、チームビルディング、警戒、モニタリング、介入、自動化、驚きと驚愕、レジリエンス
5. TEM	TEMの概要、スロットマネジメント、エラーマネジメント、UASマネジメント
6. TEMの実践	飛行前、飛行中、飛行後の各フェーズにおけるTEM実践
7. TEMの事例研究	過去事例の研究
8.実践	滑走路誤進入を模したシナリオ 天候不良、機材不具合、同乗者体調不良等の事例を模したシナリオ

✓ 「航空法施行規則」の改正
✓ 「航空法に基づく登録訓練機関に関する省令」の制定

✓ 「登録訓練機関の教育の内容の基準等を定める告示」の制定
✓ 「登録訓練機関の登録等に関する取扱要領」の制定

訓練を担当する講師の要件、具体的な標準教材の内容等、一部課題が残っていることから、引き続き検討会での議論を継続し、年度内の最終的な取りまとめに向けて更なる検討を進める。