

「自家用操縦士等ヒューマンファクターズ訓練検討会」

中間取りまとめ

～効果的な訓練の実施に向けて～

令和7年11月21日

1. はじめに

令和6年1月2日に羽田空港で発生した航空機衝突事故を踏まえ、国土交通省においては、滑走路上における航空機等の衝突防止のための更なる安全・安心対策をハード・ソフト両面から検討することを目的として、有識者及び関係団体から構成される「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」が同年1月12日に設置され、同年6月24日に中間取りまとめが公表された。

この中間取りまとめでは、滑走路誤進入対策の一つとして、全てのパイロットに対するCRM¹⁾訓練の義務付け及び全てのパイロットが適切にCRM訓練を受講できるよう訓練のあり方を検討することが提言されたところである。

我が国においては、国際民間航空機関（ICAO）が定める国際標準に従い、運航に2人以上のパイロットを要する飛行機を使用する航空運送事業者のパイロット（以下「エアラインパイロット」という。）に対してはCRM訓練を義務付けているものの、エアラインパイロット以外のパイロットに対しては義務づけがなされていなかったところ。このため、全てのパイロットを対象に航空交通管制圏に係る空港等での離着陸等に当たって技能発揮訓練の修了を求める等の内容を含む航空法等の一部改正法案が国会に提出され、国会での審議を経て、令和7年6月6日に公布された。

これにより、制度的な枠組みは整ったものの、エアラインパイロット以外のパイロットに訓練を実施するに当たっては、我が国における自家用機等の運航状況等を確認した上で、求めるべきスキルとその訓練手法を具体化する必要がある。そのため、我が国におけるヒューマンエラーが起因となった事故等の発生状況等を整理するとともに、効果的な訓練を確立するため、具体的な訓練手法、訓練内容等を議論・検討することを目的に令和7年7月に有識者及び関係団体から構成される「自家用操縦士等ヒューマンファクターズ訓練検討会（以下「本検討会」という。）が設置されたものである。本検討会では、現在のライセンス制度、ヒューマンエラーが起因となった事故等の発生状況、改正航空法の内容を踏まえた上で、技能発揮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きた。

今般、これまでの本検討会での議論を整理するとともに、今後の検討の方向性を定めるべく、中間取りまとめを行うこととした。

1) 「CRM」とは、Crew Resource Management の略であり、航空機の安全で効率的な運航を達成するため、コミュニケーション能力、状況認識能力、意思決定能力等の操縦技量以外のスキル等を効果的に活用することをいう。

2. 背景等

(1) 現行制度について

航空機を操縦するに当たっては、安全性を確保する観点から、知識や技能が一定水準に達していないパイロットが航空機を操縦することのないよう、航空法に基づき、パイロットが知識及び技能を有していることを証明する「操縦技能証明」(ライセンス)の取得が必要となる。我が国においては、ICAO による国際標準を踏まえて操縦技能証明制度を整備し、技能証明の種類に応じて具体的な業務範囲や必要な飛行経歴等の要件を定めているところ。具体的には、以下の 4 つの操縦技能証明を設けている。

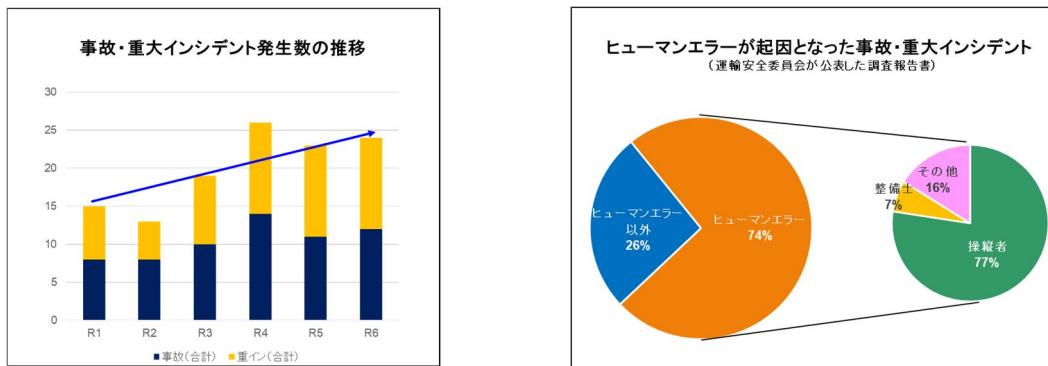
資格名	主な業務範囲	具体例（イメージ）
定期運送用操縦士	・機長としてエアライン機の操縦を行うこと	エアライン機の機長
事業用操縦士	・副操縦士としてエアライン機の操縦を行うこと ・航空機使用事業機の操縦を行うこと	エアライン機の副操縦士 航空機使用事業機の機長
自家用操縦士	・報酬を受けないで無償の運航を行う航空機の操縦を行うこと	自家用機のパイロット
准定期運送用操縦士	・副操縦士としてエアライン機の操縦を行うこと	エアライン機の副操縦士

これらの操縦技能証明を取得するためには、国が行う学科試験及び実施試験に合格することが求められる。また、国の指定を受けた養成施設（指定航空従事者養成施設）等で訓練を受けた場合、国の実地試験の全部又は一部が免除されることとなる。なお、指定航空従事者養成施設は国に代わって試験を行うことに相当することから、指定航空従事者養成施設に対して定期的な監査等を行うことで、適切な運営及び管理の確保を図っている。

操縦技能証明取得後のパイロットの知識及び技能の維持に関しては、まず、航空運送事業者に所属するパイロットについては ICAO 標準に準拠し、航空法第 104 条の規定に基づく航空運送事業者の運航規程に定められた定期訓練・審査等により知識及び技能の維持が図られるよう措置しており、特に、エアラインパイロットに対しては CRM 訓練の実施を義務付けている。また、エアラインパイロット以外のパイロットに対しては、航空機の操縦に従事するのに必要な知識及び能力であってその維持について確認することが特に必要であるものをしていていることについて、2 年に 1 度、国の認定を受けた「操縦技能審査員」による審査を受ける「特定操縦技能審査」の制度を設けており、これによりパイロットの知識及び技能の維持を図っている。なお、特定操縦技能審査制度は、あくまでも航空機を操縦する「テクニカルスキル」を中心とした知識及び技能に着目した審査が行われており、CRM 等に代表される「ノンテクニカルスキル」に関する審査は必ずしも十分には行われていない。

(2) 小型航空機におけるヒューマンエラーの発生状況

我が国における小型航空機による事故及び重大インシデントの発生数は、近年は 10 件台から 20 件台で推移しており、年によりばらつきはあるものの、減少傾向ではなく、むしろ微増傾向にある。また、その要因については、運輸安全委員会が公表した調査報告書によれば、ヒューマンファクターが関連したエラー（ヒューマンエラー）が要因となったと考えられる事故等が 3/4 を占めており、さらにヒューマンエラーが要因となったと考えられる事故等の 3/4 は操縦士によるエラーとなっている。



(3) 羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会中間とりまとめについて

令和 6 年 1 月 2 日に羽田空港の滑走路で発生した航空機衝突事故を受け、航空局においては、同年 1 月 12 日に、滑走路における航空機等の衝突防止のための更なる安全・安心対策をハード・ソフト両面から検討することを目的として「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」が設置され同委員会は、1 月 19 日に第 1 回の検討委員会を開催して以来、合計 7 回にわたり議論を重ね、同年 6 月 24 日に中間取りまとめが公表された。

この中間取りまとめにおいて、滑走路誤進入に関する具体的な対策の一つとして、以下の CRM 訓練に係る内容が盛り込まれた。

羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会 中間とりまとめ（令和 6 年 6 月 24 日）抜粋

Ⅴ. 具体的な滑走路誤進入対策

1. 管制交信に係るヒューマンエラーの防止

(2) パイロット等の対応

過去に管制交信に係るパイロットのヒューマンエラーに起因する航空事故等が頻発したことを受け、こうした事故を防止するための有効な手法として、ICAO において CRM 訓練に関する国際標準が定められ、国際的に広く導入されている。

我が国においても、ICAO の国際標準に準拠し、平成 12 年度から定期航空運送事業者に対して CRM 訓練が義務化され、パイロットに対する教育・訓練等が長年継続されている。しかし、今なお滑走路誤進入事案等が発生していることを踏まえ、現在の CRM 訓練の実態把握・分析を行い、CRM 訓練の一層の充実を図る必要がある。

また、自家用機等のパイロットに対しては、一部の運航者が自主的に CRM 訓練を導入しているほか、日本航空機操縦士協会等により SRM を含めた CRM に関するセミナー

等が開催されているが、自家用機等の滑走路誤進入事案が引き続き発生していることから、CRMの更なる普及・浸透が求められる。

このため、自家用機等のパイロットを含む全てのパイロットに対するCRM訓練の義務付けを検討すべきである。また、全てのパイロットが適切にCRM訓練を受講できるよう、訓練教官の養成や実施体制も含めて訓練のあり方を検討する必要がある。

更に、離着陸時及び滑走路進入時における外部監視、管制指示等の復唱・相互確認等の基本動作を改めて徹底する必要がある。

(4) 改正航空法について

令和6年1月の羽田空港滑走路上での航空機衝突事故及び羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会の中間とりまとめを踏まえ、滑走路誤進入防止等の航空の安全の確保に関する措置を迅速に講じること等を目的として、令和7年の第217回国会に航空法等の一部改正法案が提出され、国会での審議を経て令和7年6月6日に航空法等の一部を改正する法律（令和7年法律第55号。以下「改正航空法」という。）が公布された。

改正航空法により、操縦技能証明を有する者に対して、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において、離着陸等に係る操縦及び操縦練習の監督を行うことができないこととされた。また、技能発揮訓練はこれらの行為を行う日前の一定期間内に受けていることが求められるとともに、これらの行為を行うに当たっては登録訓練機関が発行する修了証明書の携帯が義務付けられることとなった。

対象者	<u>操縦技能証明を有する者</u>
禁止行為	<p>技能発揮訓練（ここでは「ヒューマンファクターズ訓練」という。）を修了していなければ、<u>航空交通管制圏に係る空港等</u>において、</p> <ul style="list-style-type: none">・<u>離着陸等に係る操縦</u>及び・<u>操縦練習等の監督</u> <p><u>を行うことができない。</u></p> <p>注）監督者（ヒューマンファクターズ訓練の修了が必要）の監督の下で操縦練習等をする練習者には、ヒューマンファクターズ訓練の修了は求めない。</p>
義務内容	<ul style="list-style-type: none">・上記行為を行う日前一定期間内に、<u>登録訓練機関の行うヒューマンファクターズ訓練を修了</u>していなければならない。・上記行為を行う場合、登録訓練機関等が交付する「<u>修了証明書</u>」を携帯しなければならない。（法第71条の6）

技能発揮訓練は国土交通大臣の登録を受けた「登録訓練機関」が実施することとされており、改正航空法において、登録訓練機関に係る各種要件も規定されている。

登録の要件 (法第99条の3)	<p>○施設及び教材(以下を備えていること。)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・講義室(対面で行う場合)、オンライン講義設備(オンラインで行う場合) ・ヒューマンファクターズ訓練を実施するための<u>視聴覚教材</u> ・過去に発生した事例を模したロールプレイ演習を行うための<u>シナリオ教材</u> <p>○講師(以下の要件に適合すること)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・18歳以上である者 ・訓練事務に関して不正行為、行政処分等を受けていない者 ・操縦技能証明を有する者であって、<u>一定期間内に必要な経験を有する者又はこれと同等以上の能力を有する者</u>
訓練事務 (法第99条の6)	①訓練事務の適正な実施、②修了証明書の交付、③訓練修了に係る国土交通省への報告
訓練事務規程 (法第99条の7)	訓練事務規程に、訓練の実施方法(訓練内容・時間等を含む)、訓練に関する料金、修了証明書の交付手続き等を定め、国土交通大臣へ届出。
帳簿の備付け (法第99条の8)	帳簿を備え、料金の収納、申請書の受理、修了証明書の交付等を記載し、保存。

なお、エアラインパイロットについては、引き続き、認可を受けた運航規程に基づくCRM訓練を受けることで、「登録訓練機関の行う訓練と同等以上の内容を有する訓練」を受けているものとして取り扱い、改めて技能発揮訓練を受けることは求められない。また、エアラインパイロット以外のパイロットについては、航空交通管制圏の空港等での離着陸又は操縦練習の監督を行う者は、技能発揮訓練を受けることが必要となるものの、航空交通管制圏の空港等で離着陸等を行わないパイロットについては、訓練を受ける必要はない。

技能発揮訓練の対象者数については、航空局が実施している航空従事者就労実態調査の結果や、類似制度である特定操縦技能審査制度の受審者数等から推計すると、約4,000人程度が対象となると想定される。

	法改正前	法改正後
航空運送事業者のパイロット (操縦に二人を要する航空運送事業の用に供する飛行機のパイロット)	義務付け済 航空運送事業者が認可を受けた運航規程に基づき、CRM訓練を実施	変更なし(義務付け済) (引き続き、航空運送事業者が認可を受けた運航規程に基づきCRM訓練を実施)
上記以外の航空運送事業者や航空機使用事業者のパイロット	義務付けなし 一部の事業者等が自主的にCRM訓練を実施	義務付け 今般の改正により、新たにヒューマンファクターズ訓練の義務付け対象
海上保安庁、警察、消防等のパイロット		
その他、自家用機のパイロット	義務付けなし 一部の者が自主的に、業界団体等の行うCRMセミナー等を受講	

改正航空法における技能発揮訓練等に係る規定は令和7年12月1日に施行され、同日より登録訓練機関が登録を受けること等が可能となるが、航空交通管制圏に係る空港等での離着陸等に当たって技能発揮訓練の修了が義務付けられることとなるのは、改正航空法

の公布（令和7年6月6日）から3年を超えない範囲で、今後、別途政令で定められる日からとなる。

3. 効果的な技能発揮訓練の実施に向けた課題と検討の方向性

（1）技能発揮訓練の実施

技能発揮訓練とは、航空機の航行中に管理技能²⁾を確実に活用及び発揮することができるようにするための訓練であり、これらの技能を定着させるためには、定期的に訓練を受ける必要がある。定期的な訓練については、訓練の間隔が長いと訓練効果が薄れ、間隔が短いと訓練を受ける者の負担が大きくなることから、適切な訓練間隔を検討する必要がある。また、技能発揮訓練の義務化により、新たに当該訓練の対象となるパイロットの中には、航空機の操縦以外を生業としているパイロットも多く、これらのパイロットが休日を使用して訓練を受けることも考慮し、訓練間隔及び訓練時間を設定する必要がある。

加えて、通信技術の発達に伴い、オンライン方式による講義等も普及してきているところ、対面方式による訓練のほか、オンライン方式により訓練を実施する場合の課題を精査し、対応を検討する必要がある。

また、技能発揮訓練の内容については、ICAO や諸外国の文献を参考にしつつ、航空運送事業者における CRM 訓練や業界団体が実施しているセミナー等の内容も考慮して訓練項目を検討するとともに、訓練品質の確保を図るため、最低限の訓練内容を反映した標準教材の作成についても検討する必要がある。

（2）訓練を担当する講師の経験

改正航空法により、技能発揮訓練を担当する講師の要件として、操縦技能証明を有し、かつ、一定期間内に別途定められた種類の航空機の機長として一定回数以上の航空交通管制圏に係る空港等での離着陸経験を有していることが求められている。そのため、航空運送事業者において CRM 訓練を担当している教官の実態等も踏まえつつ、講師に求める離着陸経験として、その期間及び離着陸回数を検討する必要がある。また、改正航空法においては、これと同等以上の能力を有する者も講師とすることが認められているため、「同等以上の能力を有するもの」の要件についても検討する必要がある。

4. 課題に関する検討と対応方針

3. に示した効果的な技能発揮訓練の実施に向けての課題に対する検討会における議論の概要及び対応方針は以下のとおり。

（1）訓練の実施間隔

＜議論の概要＞

- ・諸外国の規則・ガイドラインでは、定期的に CRM 訓練を実施することは求めているも

2) 「管理技能」とは、航空機の操縦に従事するのに必要な知識及び能力であって、滑走路への誤進入その他の国土交通省令で定める危険な事態の発生を防止するため航空機の操縦において必要となる複数の作業を適切に管理するためのものをいう。

のの、具体的な間隔までは示されていない。

- ・パイロットへの定期的な審査及び訓練制度として、既に施行されている「特定操縦技能審査制度」と同様2年間隔としてはどうか。
- ・エアラインについては1年間隔ではあるが、自家用パイロット等に対し1年間隔を求めるのは難しいと考える。特定操縦技能審査が2年間隔であることを勘案すると2年が妥当ではないか。
- ・自動車免許の更新は3年又は5年であり、航空機のリスクを鑑みると自動車免許の更新間隔よりも短くすべき。自家用航空機等でも大きなリスクを抱えていることから2年間隔より長い間隔とはすべきでない。
- ・特定操縦技能審査制度の間隔は別としても、訓練の実施間隔が2年は妥当と考える。

＜対応方針＞

上記の議論を踏まえ、技能発揮訓練の訓練間隔は2年とする。

（2）最低訓練時間

＜議論の概要＞

- ・一部の航空運送事業者においては、基礎的な座学訓練は3時間程度である。
- ・日本航空機操縦士協会が行っている「TEM³⁾/CRMセミナー（SRM⁴⁾コース」の時間は3時間程度である。
- ・欧州航空安全庁（EASA）では、航空運送事業における一人乗務機のパイロットに対しては6時間のCRM訓練を求めているが、リカレント訓練については、3年を超えない期間中に全ての訓練項目を実施することを求めている。
- ・ICAO、米国連邦航空局（FAA）、欧州航空安全庁（EASA）、英国航空当局（UKCAA）及び豪州航空当局（CASA）の規則・ガイドラインを確認したところ、ジェネラルアビエーション機のパイロットに対するCRM訓練の訓練時間を規定しているものはなかった。
- ・様々な状況を考慮すると、技能発揮訓練は3時間程度（座学2時間、ロールプレイ1時間）が妥当ではないか。
- ・導入項目が多いため、シンプル化と丁寧な教育が必要である。
- ・訓練目的の一つとして、受講者に気づきを与えることが重要と考える。

＜対応方針＞

上記の議論を踏まえ、最低訓練時間は3時間とする。

3) 「TEM」とは、Threat and Error Management の略であり、航空事故や重大インシデントの発生を防ぐため、複雑な運航環境の中で発生する脅威（スレット）、パイロットによるエラー及びパイロットによって引き起こされた航空機の安全レベルが低下した状態に対して、適切な対策を講じ、リスクを最小化するためのテクニックをいう。

4) 「SRM」とは、Single Pilot Resource Management の略であり、シングルパイロットが飛行前と飛行中に利用できる全ての機内外のリソースを活用し、安全運航を行うための手法をいう。

(3) 訓練手法

＜議論の概要＞

- EASA の規則では、ビデオ会議ツール（受講者と講師がリアルタイムで発話や身振り等によるやり取りが可能）を使用し遠隔で行うことが可能となっている。
- 演習を考慮すると、講師 1 名に対する訓練生の人数を制限する必要がある。
- 受講者本人が確実に訓練を受けていることを確認する必要がある。
- 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、受講者は講師 1 名に対して 20 名くらいが限度と考える。
- e-learning 形式を導入すると、費用が抑えられ、小テスト等により知識の定着も可能となる。e-learning を行った上でオンライン講習を行うのと、オンライン講習のみを行うのでは効果が全く違うのではないか。

＜対応方針＞

上記の議論を踏まえ、訓練手法にかかわらず、講師 1 名当たりの受講者は 20 名以下とし、オンライン訓練の場合は、受講者の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こととする。

なお、e-learning については、今後の訓練の実施状況を踏まえ、導入に向けた課題の整理を行う。

(4) 訓練項目及び訓練内容

＜議論の概要＞

- 諸外国の規則・ガイドラインによると、CRM 訓練の内容については、諸外国間で概ね相違はない。
- 航空運送事業者が実施している CRM 訓練についても諸外国において求める訓練内容とほぼ同じである。
- 一人乗務機のパイロットがなぜ技能発揮訓練を受けなければならないかという疑問を持っている者もいると思われるため、標準教材には訓練の必要性を含めるべき。
- 飛行前から、Threat & Error Management (TEM) を運用し、不安全事象が発生した際の対処方針を地上で用意しておくことが最も重要である。
- 過去事例から、低酸素症等の航空生理学も取り入れると良い。
- ロールプレイでは自分で考えることが重要。目的は事故を起こさないことであるため、TEM は訓練項目として入れるべき。

＜対応方針＞

上記議論を踏まえ、訓練の大項目は、「CRM 訓練の変遷」、「ヒューマンファクターの概要」、「人間のパフォーマンスと限界」、「TEM」、「ストレス」、「疲労と警戒心」、「自動化」、「モニタリングとインテーベンション」、「情報入手と処理」、「状況認識」、「ワーカロード管理」、「コミュニケーション」、「リーダーシップ」、「意思決定」、「レジリエンス」及び「驚きと驚愕」に加え、技能発揮訓練の必要性や過去事例から学べる要素も取り入れるとともに、ロールプレイについては、過去事例をもとに受講者が自ら考えることを求める内容と

する。

なお、標準教材の構成案については下表のとおり。

標準教材の構成(案)			
1. はじめに	・CRM訓練の成り立ち	5. スレッド&エラーマネジメント	・TEMの概要・スレットマネジメント ・エラーマネジメント・UASマネジメント
2. ヒューマンファクターズ訓練の重要性	・なぜ自家用操縦士にもヒューマンファクターズ訓練が必要なのか	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
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知識が必要なのか。 ・人間の能力と限界・SHELモデル・情報処理・疲労とその影響・ストレスとその影響・低酸素症	7. TEMの事例研究	・過去事例の研究
4. CRMスキルと行動指標	・効果的な見張り・状況認識 ・意思決定・ワーカロード管理 ・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、	8. 演習	・滑走路誤進入事例を模したシナリオ(訓練を受ける者が操縦士又は管制官の役を演じる) ・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(「6. TEMの実践」や「7. TEMの事例研究」で得た知識の定着度を映像教材を用いて確認)

(5) 訓練を担当する講師の経験

＜議論の概要＞

- ICAO マニュアルでは、CRM 訓練の教官として、飛行教官、地上教官、管制官、整備士及び運航管理者が適任と記載されている。
- EASA では、CRM 訓練教官の任期は3年となっている。
- 航空運送事業者におけるCRM 訓練の教官について確認したところ、現役の運航乗務員が行っている事業者もあれば、航空業務から一定期間離れた者が行っている事業者もあった。また、CRM 訓練の基礎的な座学訓練については、操縦技能証明を有しない者が行っている事業者もあり、各社の状況に応じた教官がCRM 訓練を実施している。
- 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異なり飛行経験は必ずしも必要ではないと考える。
- 航空身体検査や定年等の理由により、現在飛行していない者も「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可能と考える。
- 講師の要件の「同等以上」の考え方について明確にする必要がある。

＜対応方針＞

上記の議論を踏まえ、講師に求められる最低限の離着陸経験として、3年の間に航空交通管制圏に係る空港等において飛行機又は回転翼航空機の機長として離陸又は着陸を2回以上経験したものとする。

なお、「同等以上の能力を有するもの」の考え方については、速やかに検討を行う。

5. 今後の取組

本中間取りまとめでは、令和7年7月の第1回検討会から同年9月の第3回検討会までの議論を踏まえ、技能発揮訓練の効果的な実施に向けた課題とその対応方針を取りまとめた。

今回取りまとめた内容は、令和7年12月1日の改正航空法の施行に併せて、航空法施行規則や新たに制定する「航空法に基づく登録訓練機関に関する省令」、「登録訓練機関の教育の内容の基準等を定める告示」及び「登録訓練機関の登録等に関する取扱要領」に反映することとする。

一方、訓練を担当する講師の要件及び具体的な標準教材の内容については、さらに検討を要する課題が一部存在することから、引き続き、検討会での議論が必要である。

これらの検討結果を踏まえ、最終的な取りまとめに向けて、さらなる検討を進めていくこととする。また、e-learning の導入についても、不正の防止、技術的な課題等があるため、今後の訓練の実施状況を踏まえ、引き続き検討することとする。

「自家用操縦士等ヒューマンファクターズ訓練検討会」
構成員名簿

(敬称略、順不同)

【委員】

土屋 武司 東京大学大学院工学系研究科航空宇宙工学専攻 教授
小林 宏之 航空評論家
梅村 行男 元 独立行政法人航空大学校 特任教授

【関係団体】

公益社団法人日本航空機操縦士協会
特定非営利法人 AOPA-JAPAN
一般社団法人 全日本航空事業連合会
海上保安庁
警察庁
消防庁
操縦士養成大学連絡協議会
国立研究開発法人宇宙航空研究会 等

【国土交通省】

航空局 安全部安全政策課長
大臣官房参事官（航空事業安全）
安全部安全政策課 首席航空従事者試験官
安全部安全政策課 課長補佐
安全部安全政策課 小型航空機安全対策官（事務局）

「自家用航空機等ヒューマンファクターズ訓練検討会」
開催実績

○第1回（令和7年7月3日 14時30分から16時00分）

- ・検討会の設置趣旨、背景
- ・現行制度と改正航空法の概要
- ・パイロットによりヒューマンエラーの発生状況
- ・課題と検討の方向性

○第2回（令和7年8月22日 10時00分から12時00分）

- ・CRM訓練に係る航空運送事業者等へのヒアリング結果
- ・ヒューマンファクターズ訓練に係る諸外国の規則・ガイダンス
- ・課題への対応案

○第3回（令和7年9月19日 15時00分から17時00分）

- ・前回検討会における意見等
- ・SRMの照会（日本航空機操縦士協会）
- ・課題に対する検討結果
- ・標準教材作成に向けて
- ・今後のスケジュール

○第4回（令和7年11月21日 13時30分から15時30分）

- ・前回検討期における意見等
- ・中間取りまとめ（案）
- ・標準教材骨子（案）