



航空三団体の「MPLに関する要請書」を 前原国土交通大臣に提出

MPL 導入について考えるシリーズ 7

日乗連では、航空法の改定案が国会に提出された動きに対応するため、航空三団体との連携をさらに強めて「MPLに関する（三団体の）要請書」をまとめ、2010年5月21日に前原国土交通大臣宛にこの要請書を提出しました。日乗連ニュースでは要請内容の詳細および背景を「MPL 導入について考えるシリーズ」の6, 7, 8にて紹介します。

今回のシリーズ7では要請内容の3について紹介します。

MPL に関する要請内容 3

MPL 訓練に関する以下の事項について、早急に詳細かつ適切な基準を示すこと。

□ 訓練計画、訓練科目、評価基準および方法、実地試験実施基準等についての要件

MPL 訓練の特徴は CBT : Competency Based Training や CRM : Crew Resource Management、TEM : Threat and Error Management を取り入れ、基礎からエアライン副操縦士に特化した訓練を一貫して行うことです。しかしながら、MPL コンセプト自体は新たに策定されたものであって、具体的な実施基準や評価基準・方法等はまだ設定されていません。新たな MPL 訓練方式が安全性を向上させ、さらに適切なものとするためにも、国として上記の各要件を早期に明示することが重要です。

一方、ICAO を中心に IFALPA や IATA とも共同して訓練科目や評価基準・方法、実地試験実施基準等のガイダンスマテリアルの策定が進んでいます。こうした国際的な動きを日本国内にも敏速に反映させる体制作りが必要です。

□ FTD : Flight Training Devices (シミュレーター等) の性能要件

MPL 訓練で使用される FTD の性能要件における詳細なガイダンスが必要です。Visual、Motion、緊急事態の模擬性能等、実機との相違も考慮された適切な FTD の性能要件は、航空機の操縦に関わる業務と認知能力の習熟度を測定するためにも重要な役割を果たすと考えられます。しかし ICAO の PANS-TRAINING : Procedure for Air Navigation Service - Training にもまだその詳細が規定されていないため、今後より詳細なガイダンス策定が必要です。また、この FTD の性能要件は実機訓練時間にも深く関わりを持つことを認識しておく必要があります。

□ Instructor/Examiner に係わる要件

MPL に関わる Instructor および Examiner の資格については明確に定義される必要があります。MPL は2名以上での運航に精通した乗員を養成することを目的としています。そのため訓練に関わる Instructor は MPL を効果的に訓練することができるよう、2名以上の乗員による運航の経験または資格を保有している必要があります。

(次頁へ続く)

また、MPLに係わる Instructor/Examiner に関する養成訓練・審査についても明確に定義される必要があります。精度の高い評価基準を完全なものとするためには、MPL 訓練プログラムに携わる Instructor/Examiner に対する訓練を、これまで以上に入念に行う必要があります。加えて、Competency ベースの訓練をサポートするためのデータ収集にあたっては、訓練と査定の両方の場面で精度の高い評価基準を用いる必要があります、評価基準が一定のものとなるよう綿密な擦り合わせを行う必要があるためです。

□ 実機および総訓練時間に関する要件

MPL 制度は、今後の FTD 性能向上に伴い実機訓練を FTD 訓練に置き換える等、実機での訓練時間の短縮を可能にするかもしれません。しかし実機訓練時間を短縮する場合であっても、現行の訓練をベースとした段階的アプローチが必要です。このことは ICAO の PANS-TRAINING にも明記されています。さらに、実機訓練を FTD 訓練に置き換えることは、FTD の性能要件の明示と相当性の科学的な分析と評価を得た上で、段階を経て行われるべきであると考えます。

MPL 訓練方式での実機訓練時間が何時間必要かは現段階ではわからないのであって、本要件の明示に当たっては MPL 訓練を進める中で今後の論理的解析を必要とします。先に述べたように、ICAO は「現行のライセンス制度のもとに養成される運航乗務員の技能証明の合格水準を下回るようなものであってはならない」としています。MPL シラバスの開発に際し、現在行われている実機訓練時間を保持することは現状の品質を保証することにつながりますが、大幅に訓練時間を削減することは訓練の品質を、延いては合格レベルを引き下げることになりかねません。こうした理由から、訓練時間の削減は安全性を阻害しないことを確認するまで、実機による訓練時間の大幅な削減はするべきではないと考えます。また、実際に乗務する実用機の実機訓練時間は、現行の訓練最終過程で行われている離着陸等の訓練時間をベースとした訓練計画とするべきであると考えます。

次に、総訓練時間の要件は、現在方式では訓練生が操縦する訓練時間が基準となっていますが、新たな MPL 訓練では操縦訓練時間に加えて操縦を伴わない操縦士としての訓練時間（飛行のモニターや補佐）の両方が訓練時間の基準となる特徴があります。従って、総訓練時間の要件についても、現行の訓練時間をベースに飛行を伴わない訓練時間相当分を加えた水準とする必要があります。

□ 安全に関する航空会社の方針が訓練に反映されるための措置

MPL ライセンス保持者が副操縦士として運航するにあたり、安全性を担保しそれを確実にするためには、航空会社の運航ポリシーが乗員や乗員訓練生に確実に理解されていることが必須であるとともに、航空会社と訓練機関との積極的な情報交換が必要です。Multi Crew の理念に従って運航を行うためには、航空会社に対して規程や Procedure の根拠になる運航ポリシーを明確に規定することを要件とすることが必要であると考えます。また、訓練における不足部分を是正し、MPL 訓練プログラムが安全性と運航品質を向上させる有効なものとなるよう、必要事項が訓練機関にフィードバックされる体勢を整える必要があります。特に Competency 要件については、データの収集と訓練機関に対するフィードバックについて明確に定義され、それがどのように行われるかが明記されなければなりません。

この連携を確実にするために、国は連携を行うための仕組みを作る必要があります。そしてその仕組みに則り MPL を導入する航空会社は明確な連携を担保する体制をつくる必要があります。この連携により、例えば、「航空会社の SOP (Standard Operating Procedure : 標準操作手順) が訓練の初期課程から訓練に反映される」等の安全対策が実現可能となります。