



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 5

2006年11月、ICAO条約の付属書に「MPL : Multi-crew Pilot License」が新たに定義されたことを受け、2010年3月11日に「准定期運送用操縦士」を導入する航空法の改定案が国会に提出され、5月27日に衆議院本会議で航空法改正案の趣旨説明と質疑が行われました。

(審議の内容とその後の経緯についてはこの後のシリーズで紹介します)

MPLに関する情報収集と技術検討を行ってきた日乗連は、この航空法改正の国会の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」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。

今回のシリーズでは三団体で国に提出した「MPLに関する要請書」の内容を紹介します。

Multi-crew Pilot License (MPL) に関する要請書

(前省略～) 私たち航空安全推進連絡会議、航空労組連絡会、日本乗員組合連絡会議の航空三団体は、今回の航空法改定案の中でも特に「MPLの導入」について、航空運送事業に従事する労働者の団体として、安全を基盤とした健全な航空の発展という観点で、貴職に対し下記のように要請いたします。

記

1. MPL導入の目的が「航空の安全性を向上させること」であることを明確にすること。
2. 過去の実績や最新の科学的知見に立脚した分析のもと、現行水準と同等以上の安全性を満たす適切な技能レベルが確立できるよう、指導および監督すること。
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
 - － Flight Training Devices (シミュレーター等、以下、FTD) の性能要件
(Visual、Motion、緊急事態の模擬性能等)
 - － Instructor / Examiner に係わる要件
(2名以上の乗員による運航に十分精通している等の資格要件、訓練・審査基準など)
 - － 実機および総訓練時間に関する要件
(実機訓練時間短縮を可能とする場合の要件等)
 - － 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
(航空会社と訓練機関相互のフィードバック体制の確立等)
4. ICAOの規定に則り、専門家や関係機関・団体等で構成される、国による専門機関を設置すること。

前記「要請」の各項目についてその主旨を簡単に説明します。

《要請 1》

「MPL 導入の目的は航空安全の向上」にあることを明確にしている ICAO 規定と、今回の航空法改定の位置づけおよび目的を一致させるための要請項目です。MPL が“安全性向上”ではなく“早く、安く”乗員を養成することを目的としたものという一部の誤解を無くし、MPL 導入の正確な目的を社会的にも明らかにすることを求めた項目です。

《要請 2》

要請 1. に基づき、国として、MPL の訓練または MPL による運航を開始しようとする航空会社に対して適切な管理と監督を行うように求めるものです。航空の安全に直接影響する新たなライセンス制度の導入に当たり、航空会社任せにすることなく、MPL が安全性向上とはならない“早くて安い乗員の養成”として用いられることのないよう、国として責任を持って指導と監督を行うよう求めた項目です。

《要請 3》

MPL 訓練を開始するに当たり必要な各種の要件は、ICAO に於いてもまだ確定されていないものがいくつかあります。例えば、シミュレーターの性能要件等々については現在 ICAO に於いて検討中でまだ確定されていません。こうした実態を踏まえて、ICAO の要件が未確定な要件については、《要請 2》にあるように航空会社任せにするのではなく、国として責任を持って要件を明示するように求める要請項目です。

《要請 4》

実績がない新たなライセンス制度が世界的に展開されるに当たり、ICAO が条約締結国の政府に、専門家や関係機関・団体等で構成される専門機関を設置し、MPL に関する情報提供や Feed Back 制度の確立などを求めていることを踏まえた要請項目です。

このニュースシリーズで今後、MPL 問題についての私たち日乗連の取組みなどについて更にお知らせしますが、次回のニュースでは、上記要請各項目についての詳細について説明します。