



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 6

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6では要請内容の1と2について紹介します。

MPL に関する要請内容 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。

航空事業が始まって以来、長年の努力によって事故率は目覚ましく低下しましたが、現在に至るまで完全なる航空安全は達成できていません。近年では事故の直接原因の約70%がエラーによって起きるという統計があり、それは「エラーは人の業」といわれるように、エラーの撲滅が達成不可能だからです。MPLは2人のパイロットが連携して作業を行うことにより、エラーが事故に至る前に対処することを主目的とした「事故率低下」「安全性向上」のツールの一つというICAOのMPL理念のもとに新設されるものです。

また、ICAOは、技能証明基準や訓練要件に関するICAO基準の見直しを開始する際に、「ICAO第一付属書に規定された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」という考えを明確にした上で、新制度導入の検討を行ってきました。

このようにICAOはMPL導入にあたり「安全性向上」と「事故率低減」を理念として掲げ、そして「現行制度の合格水準を下回るものであってはならない」と現行制度と対比しその到達レベルを明確にしています。

ICAOにおけるこうしたMPL導入の経緯と基本理念を正確に理解した上で、国ならびに政府がまず行わなければならないことは、「安全レベルを向上させるため」というMPL導入の目的を明確にすることです。その認識のもとに、法令の整備、並びに航空会社や訓練機関への適切な指導および監督が行われなければなりません。

(次頁へ続く)

MPL は養成の初期段階から副操縦士として必要な能力を付与できるメリットがあると言われています。確かに、新しい訓練手法によって獲得することのできる能力が実運航において十分発揮できるのであれば、航空の安全性向上に寄与するものであると言えます。しかし、実際にそのような結果が得られるかは、現在進行している MPL 制度の設計とその運用にかかっており、それを左右するのは「MPL は安全性向上の手段」という理念に他ならないと確信します。

MPL に関する要請内容 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。

MPL コンセプトは新たに策定されたもので、まだ実績がありません。そのため現在、航空各社で進められている MPL 訓練計画はその立案段階で、現行の訓練方式や設備を流用する内容が随所に見られます。その一方で、大幅な訓練期間の短縮や実機訓練時間の削減が計画されていると言われていています。このような状況などから私たちは、航空会社が過去の実績や最新の科学的知見等の科学に立脚した分析と、安全性向上を目的とした綿密な計画の下に MPL を導入しようとしているのか疑問を感じています。導入されようとしている MPL が従来制度の訓練により維持されていた安全レベルを満足し、さらに適切なものとなるよう、ICAO 規定に準拠した「当局による航空会社等に対する適切な指導および監督」が不可欠であると私たちは考えています。

乗員養成には多くの費用がかかることから、航空会社が経営的圧力によって訓練部署に対して訓練削減を強く求めるなど、訓練が経済状態に大きく左右される場面が少なからずあるのが実情です。特に昨今の航空運送事業の経営状況を踏まえて、この時期の MPL 導入に当たっては、航空会社の安全についての方針が実際の訓練に十分反映され、コスト削減を目的としない、安全の向上に資する訓練が実施されるよう、国としての特段の措置を講じる必要があると考えます。

次回の MPL 導入について考えるシリーズではその他の要請内容について説明します。