



三団体の取り組みにより MPL 関連法案が附帯決議をもって決議される MPL 導入について考えるシリーズ 11

2000年10月のマドリードにおける非公式会議(免許当局、エアライン及び航空産業の代表者による会議)で提唱がされて以来、ICAOの委員会(FCLTP)でMPL(Multi-Crew Pilot License)制度が検討されてきました。コスト削減、短期間での副操縦士養成という観点は、IFALPAも安全性の低下を懸念し、IATAとも綿密に連携し検討が進められてきました。IFALPAは安易なMPL制度の導入は安全性の低下につながるとして、MPLチェックリスト(日乗連ニュース33-40で紹介)を作成し、各国での慎重な導入を促してきました。

過去のニュースでも紹介している通り、日本でもMPL(准定期運送用操縦士)を含む「航空法の一部を改正する法案」が昨年から審議され、三団体はMPLチェックリストに基づき、MPLを現行制度のチェックアウトレベルを下回ることがない制度として確立させるため、国土交通大臣、各政党など様々な取り組みを行いました。法案は参議院では4/20に原案通り可決されその後、5月13日の衆議院国土交通委員会において、附帯決議案(下記)が提出され全会(全党)一致で決議されました。本会議でも5/17に附帯決議を伴い原案通り可決されました。この附帯決議には三団体の要請した内容がほぼ含まれる形となりました。これは、三団体が主体的に進めた取り組みが、国会を動かした非常に画期的で大きな成果といえます。今後も我々は航空法施行後、附帯決議に基づき航空法施行規則や関係規定の制定への働きかけを行う必要があります。

当面はANAグループでMPL訓練が計画されています。附帯決議の主旨に則り、コスト削減や期間短縮の観点ではなく、従来の副操縦士昇格訓練にCRMやMCCの観点が強化され従来の副操縦士と同等以上の能力をもった副操縦士が養成される訓練体系であることを確認、監視していく必要があります。

航空法の一部を改正する法律案に対する附帯決議

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に万全を期すべきである。

- (一)航空輸送において安全の確保が最も重要であることから、今後とも国際民間航空条約附属書の改正等に適確に対応するとともに、国際情勢や経済状況等も踏まえ、安全対策を推進し、更なる航空の安全性の向上に努めること。
- (二)航空機の操縦士が航空輸送の安全を最終的に確保する上で重要な役割を有していることを踏まえ、航空運送事業者が引き続き安全の確保に努めるとともに、准定期運送用操縦士の能力について現行操縦士資格と同等以上の水準を確保するよう、航空運送事業者に対し指導及び監督を行うこと。
- (三)准定期運送用操縦士の訓練及び准定期運送用操縦士による運航を開始しようとする航空運送事業者に対して、訓練計画の作成と訓練の実施に当たり、国際民間航空条約附属書に基づく航空の安全性を満たす適切な技能レベルが確立できるものとするよう指導及び監督を行うこと。また、安全性向上に資するため、訓練計画については、不断に検証・評価を行い、必要に応じて見直しを行うよう指導すること。
- (四)准定期運送用操縦士の制度が2006年に国際民間航空条約附属書の改正により国際的に導入された新しい制度であることに鑑み、技能水準の達成状況や訓練の実効性を確認するため、同制度の運用状況を適切に監視する仕組みについて検討すること。

「附帯決議」とは国会の衆議院及び参議院の委員会が法律案を可決する際に、当該委員会の意思を表明するものとして行う決議のこと。その法律の運用や、将来の立法によるその法律の改善についての希望などを表明するものです。法律的な拘束力を有するものではありませんが、政府はこれを尊重することが求められます。(Wikipediaより)

下記は衆議院国土交通委員会（5/13 開催）での MPL に関する質疑（衆議院 HP より）

委員 航空法改正案で、一つは、新たに准定期運送用操縦士の資格を導入する目的が何か、安全性の向上になるということで間違いないか確認したい、これが一つ。もう一つは、新たな資格について、現行制度と同等以上の安全性を確保するというけれども、どのように担保するのか。この二点について答弁を求めます。

大臣 二つの点について御質問をいただきました。まず第一点であります。准定期運送用操縦士制度というものは、その養成において、初期段階からエアライン(以降 AL)機の運航環境を想定した訓練を長期かつ重点的に実施して、AL 機の操縦能力を的確に付与し、安全性の向上を図るものであります。当該資格の訓練内容につきましては、先ほど御指摘をいただきましたが、国際民間航空条約附属書において、AL 機の副操縦士として、現行の事業用操縦士資格と同等以上の操縦能力を付与するものであることが求められております。このため、国土交通省といたしましては、現行制度と同等以上の安全性を担保するため、航空運送事業者等が策定した訓練内容を審査するとともに、立入検査を通じ養成状況や資格取得後の運航状況を確認することにより、当該資格者の養成が国際民間航空条約附属書の要件に基づき的確に実施されるよう、航空運送事業者等に対し指導監督をしていく所存であります。

委員 国が監視、監督するということですよ。ただ、監査とか立ち入りとかといっても、もともと、日本航空やその他、さまざまな事象があったときでも指導監督していたんですよ。それでもこれが起きているわけですよ。ですから、私は、国際民間航空条約並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続の規定に基づいて、この准定期運送用操縦士に関して、制度の運用を監視、監督する第三者的組織を幅広い有識者の参加を得て構成して、安全の検証も行っていくべきじゃないか、こういうことについて検討を求めておきたいと思います。

第三者的組織について

PANS-TRG(ICA0の訓練に関する標準)によると「MPL 導入の成功の鍵は、免許発給当局と訓練組織、修了者を雇用している航空会社およびパイロットの代表組織との効果的な連携と協力に依存している。免許発給当局はこのような協力および連携を働きかけ、そして推進すべきである」とあり、欧州においてもEASA(欧州航空局)にMPL Advisory Boardが存在します。

MPL はこれまで全く経験のない未知のライセンス制度であり、今後の世界の航空の安全に与える影響度は大きいものがあります。従って、ICA0 を中心にした、各国で展開されるMPL 訓練体系や制度に関する世界的な連携と情報交換のネットワークが不可欠です。

国は、当局、航空会社およびパイロットの代表組織との効果的な連携のために、第三者的組織を設立すべきです。ここでいうパイロットの代表組織としては日本乗員組合連絡会議が最も相応しい機関です。現に諸外国ではIFALPA傘下の団体が「専門機関」の一員として活動しています。わが国においても同様に真の乗員代表を交えて十分な検討を行い、その結果を新しい技能証明制度の施策に反映させるべきです。

最後に

今回の法案を下記に掲載します。この法案の可決により、航空身体検査証明の有効期間も変更になり、国土交通省令で定める期間が機長についても1年となる見通しです。これらの法案の施行は、通常は1年近くかかるようです。

航空法の一部を改正する法律案（内閣提出第 48 号）（参議院送付）の概要（衆議院の HP より）

本案は、航空運送事業に従事する操縦者の安定的な確保、航空の安全性の向上等を図るため、航空従事者技能証明の資格として准定期運送用操縦士の資格を創設するとともに、操縦者に対する特定操縦技能の審査制度の創設及び航空身体検査証明の有効期間の適正化等の措置を講じようとするもので、その主な内容は次のとおりである。

- (一)航空従事者技能証明の資格として、新たに准定期運送用操縦士の資格を設け、その業務範囲を、航空機に乗り組んで、機長以外の操縦者として、構造上、その操縦のために二人を要する航空機の操縦を行うこと等とすること。
- (二)操縦技能証明を有する者は、飛行前の一定期間内に、特定操縦技能(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)を有するかどうかについて、国土交通大臣の認定を受けた操縦技能審査員の審査を受け、これに合格していなければ、航空機の操縦等を行ってはならないこと。
- (三)航空身体検査証明の有効期間は、当該航空身体検査証明を受ける者が有する航空従事者技能証明の資格ごとに、その者の年齢及び心身の状態並びにその者が乗り組む航空機の運航の態様に応じて、国土交通省令で定める期間とすること。

この法律は、一部の規定を除き、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から施行すること。