



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2005.02.02 No. 28 - 22

発行: 日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan  
幹事会

〒144-0043

東京都大田区羽田5-11-4  
フェニックスビル

TEL.03-5705-2770

FAX.03-5705-3274

## ICAO英語能力要件セミナー参加報告

2004年12月8日～10日 東京国際フォーラム

2004年12月8日から10日にかけて、2008年3月5日から有効となるICAOの英語能力要件に関するセミナー(主催:JCAB・事務局:ATEC)が、以下の講師陣により行われました。

参加者は海外からの参加者を含めて100名を越え、国内からは各定期航空各社、管制関係機関からのみならず、防衛庁や使用事業からも担当者の出席があり、日乗連からは2名が参加しました。

### 〔講師〕

- ・Paul Lamy 氏 (ICAO 事務局)
- ・Elizabeth Mathews 女史 (ICAO 言語コンサルタント・PRICESG)
- ・Jeremy Mell 博士 (フランス国立航空大学校首席語学教員・PRICESG)
- ・吉田 研作 教授 (上智大学一般外国語教育センター長)

### 〔セミナー概要〕

#### 1. ICAO Annex 改訂(英語能力要件の付加)に至る経緯

今回の Annex 改訂により英語能力要件が付加されることになったのは、1998年の第32回ICAO総会の決議(A32-16)に基づくものです。これまでの調査によって、多くの事故報告の中でコミュニケーションに問題があったことが明らかになっているだけでなく、1996年インド上空で発生したB747・IL76の空中衝突事故に代表される、語学能力が事故原因となる事故も発生していることから、ICAOは事故防止の観点から、英語が必要とされる空域においてはパイロット・管制官双方が十分な英語能力を有することが必要であると結論付けました。この結果、各締約国に対して英語が必要とされる空域において、パイロット・管制官双方が十分な英語能力を確保するよう義務付けたのがこの決議です。この決議では Annex 1 と 10 の改訂についてのみ言及していますが、その他関連する Annex 6 ならびに 11、PANS-ATM もあわせて 03 年 3 月の理事会において改訂案が採決されています。

#### 2. PRICESG (Proficiency Requirement in Common English Study Group) について

98年の総会決議を受けて2000年に召集されたのが「一般英語能力要件に関するスタディグループ (Proficiency Requirement in Common English Study Group: PRICESG)」です。このPRICESGには、地対地・地対空の音声通信に関する全般的な検証、英語試験に関する要件の設定、英語能力要件の設定を目的として、アルゼンチン・中国・フランス・ロシア・ウクライナ・米国・英国・EUROCONTROL・IFATCA・IFALPA・IATAそしてICAOから、航空や言語の専門家が参加して活動を行い、01年に事務局に対し勧告を行いました。



### 3. Annex 改訂の要旨

#### Annex10

- ・〔要約〕常に Standard Phraseology(ICAO 用語)を基本使用とし、それでは不十分なときに限り Normal Phraseology(普通言語)で対応する
- ・〔要約〕無線電話通信は地上局で用いられる言語もしくは英語でおこなわれなければならない。国際運航に用いられる空港や航空路を管轄する地上局は、航空機局の要求に応じて英語が使用可能でなければならない
- ・〔変更点〕今後は航空無線通信に通訳は認められない

#### Annex1

- ・ 語学能力要件対象者の拡大  
(従来：管制官のみ 飛行機および回転翼航空機の全操縦士にも適用)
- ・ 全体的評価基準および ICAO 個別評価基準(合格基準：レベル4)の設定  
〔条件〕 ) 評価の対象は無線電話通信に限定  
          ) 評価基準は「話す」と「理解すること」に限定される  
          ) 無線電話通信を行うすべての言語で能力が求められる  
          ) レベル6 以外は継続的に能力試験が要求される

#### Annex6・11

- ・〔要約〕航空会社(管制機関)は、操縦士(管制官)が無線電話通信に用いられる言語を、話し、理解できる能力を確保しなければならない。

### 4. 試験方法と今後の流れ

ICAO 担当者の説明によれば、今回の改訂により求められる要件が、「無線電話通信」での「航空分野」に限定された「話し」「理解する」能力であり、TOEFL や TOEIC といった一般的な既存の試験では対応できません。一方で、外国語能力は背景となる母国語等によっても大きく異なるため、評価方法も各国で適したものを策定する必要があり、ICAO が独自に世界共通の試験を策定することはありません。そのため、ICAO が考える試験方法や、現在“PELA\*”をはじめとする欧州の航空関連教育施設で用いられている英語能力試験数例が紹介されました。

この英語能力要件は 2008 年 3 月 5 日に適用となりますが、ICAO は、この改定がこれまでにない新たな試験開発を要求していることから、06 年には締約各国のこの試験に関する進捗状況を調査するとしています。しかし、03 年に改定案が採択されてから適用までは、ICAO 条約で最大限となる 5 年の期間を当初から見込んでいたため、適用が遅らせられることは考えにくいとしています。

また、2008 年の適用以降については、05 年から始まる ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)によって、英語要件に関連する Annex の実施状況が監査されます。

PELA\*(Eurocontrol の訓練生管制官の英語能力評価に用いられている)

- ) テープを用いた聞き取り試験           ) テープを使用した ATC 定型句の会話能力試験
- ) 面接官と非定型句による模擬 ATC を行い、その内容を英語で説明する会話能力試験

この英語要件は、あくまで国際運航に限定されますが、昨今の国際チャーター便や管理の受委託便の拡大により、対象となる操縦士も拡大しているといえます。また、既存の試験では対応できず、非常に限られた期間内で、各国独自での試験開発が求められていること、一方で航空会社に対しても所属する乗員が所定の英語能力要件を満足するよう規定していることもあり、航空会社だけでなく語学教育機関も取り込み、法整備を含めた対応が急ピッチで進められていくものと考えられます。

日乗連としては、引き続き IFALPA や近隣 ALPA、その他関係機関からの情報収集を行い、情報の共有に努めていきます。皆さんからも、この件に関する情報やご意見を日乗連までお寄せ下さい。