



# 日乗連ニュース

## ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2006.01.20

No. 29 - 25

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

E-mail: office@alpajapan.org

## MPL 導入の背景

### 訓練時間 / コストの大幅削減で安全性は??

今回の MPL を含むライセンス制度の改訂にいたった経緯は、**現在の ICAO 標準のライセンス制度が必ずしも現状に合っていない**ということです。ICAO Annex1 は 1948 年に最初に採択されて以来、実質的にはほとんど変更されていません。一方で現在の航空業界はより進歩しており、求められる能力や訓練も変化しており、そのことは、ICAO が各締約国に対して実施した監査 (ICAO Safety Oversight Audit) から明らかであったと ICAO は報告しています。

MPL に関しては、以下の点を中心とした ICAO 標準と現状との乖離がきっかけとなっています。

#### 資格制度 - “Frozen ATPL”

米国等を除き、アジア・ヨーロッパ・中近東の主要航空会社の乗員養成は日本同様に自社養成が主流です。また、日本にはありませんが、香港や一部ヨーロッパでは “Frozen ATPL (定期運送用操縦士資格の凍結)” という制度があり、自社養成訓練においては、日本と異なり、はじめから ATPL (定期運送用操縦士) 資格を受験します。合格後まずは CPL (事業用操縦士資格) が発行されますが、副操縦士として乗務して 1500 時間経過すると自動的に ATPL (定期運送用操縦士資格) が得られるというものです。合格後しばらく、「凍結されている」ことからこのように呼ばれていますが、ICAO の要件はあくまでも知識や技術、経験といったものに限られており、ICAO 標準にはこのような規程はありません。

#### 訓練環境 - マルチクルーオペレーション

現在の旅客機の多くが二名編成機材となり、これまでよりも文字通り「二人で運航 (マルチクルーオペレーション)」することがより求められています。しかし、現在の ICAO 標準に基づくライセンス制度という観点では、シングルクルーによる運航とマルチクルーによる運航での区別はつけられておらず、シングルクルーによる資格取得が前提となっているといえます。一方で、航空行政の進んだ米国や欧州では、AQP (Advanced Qualification Program) と呼ばれる、限定取得の訓練の際に、このようなマルチクルーオペレーションを前提とした CRM も取り入れた訓練・審査制度が導入されています。このようにマルチクルー環境下での訓練が ICAO 標準よりもさらに求められているといえます。

### FCLTP (Flight Crew Licensing and Training Panel) について

MPL をはじめ、このような ICAO 標準と現状との乖離に関する議論の場となったのは、Flight Crew Licensing and Training Panel (FCLTP = 航空機乗組員の訓練・資格に関する委員会) です。FCLTP は 2003 年と 2005 年の 2 回開かれ、その間に、ICAO 標準 (Annex1 や 6 など) のレビューを行うとともに、改定案や補足文書の作成等、多くの成果を伴って終了しました。



## MPL の訓練時間に関する議論

MPL に関しては FCLTP 中のワーキンググループで細かな議論が行われ、IFALPA から HUPER 委員会からも出席し、パイロットの代表として議論に参加してきました。そのほかの ICAO 担当者以外の出席者は、ICAO 航空当局や航空会社、飛行訓練学校の代表者などです。

MPL 議論初期の委員会内の見解は以下のようなものでした。

- ・ 高性能 - 多発機 - マルチクルー運航に特化した訓練が必要で、自家用操縦士課程終了直後より、マルチクルーコーディネーションの訓練を行う。
- ・ 近代化された航空機の運航においてはNORMALとNON-NORMALとの差異が以前より拡大している。高いストレス下に置かれると、人間は最初に身につけた基本に立ち返るものであり、システムの不具合等の状況下でも、高いBasic Flying Skillがより求められる。
- ・ したがって操縦の基礎を身につける事が重要で、体が忘れないような訓練の量が必要である。

しかし、このような一般論での見解の一致がある一方で、自費での訓練生獲得をもくろむフライトスクールからは、極力訓練時間を少なくするようなロビー活動が行われました。ルフトハンザの訓練子会社であるLFTは、実機訓練時間60時間・限定取得を含むSIM訓練90時間、PF/PNF合わせて180時間という提案を行っています。これはIFALPAとして到底受け入れられる訓練時間ではありません。このような状況もあり、十分に少ないことは認識しつつもIFALPAやフランスなどは、最低でも120時間程度は実機訓練が必要であると主張してきました。

最終的には、ICAOが設定したように、SIMも含めた訓練時間を最低240時間とし、実機での時間については、様々な立場からの議論がある中であえて明記せず、求められている「マルチクルー運航で、これまでの事業用+INST+限定を有する副操縦士と同じ能力を満たす」訓練に対してのみ各国当局が認可をする、つまり、必要なだけ実機訓練をすべきである。ということ全体で合意を得て、パネルは終了しています。

## MPL に関する今後の課題

IFALPAは、このMPLに関する改定案について、以下のようなコメントを行っています。

- ・ PF/PNFの配分やSingle/Multi Operationの配分の問題や、さらにはMPL訓練を修了した者とこれまでの訓練を受けた者の操縦技術の差異がどのようになるのかなど、多くの疑問点がある。
- ・ PANS - TRGに記載された実機訓練の70時間は、70時間を目標に時間短縮の方向になる恐れがあり、議論の経緯からも削除すべきである。また、訓練時間240時間という表現も、240時間が最低訓練時間であり、標準でもMAXでもないことを明記すべきである。 Etc.

日乗連としても、今後、ICAOでの採択の後、日本でもMPLの導入が予想されることから、MPLの本来の趣旨である「マルチクルー運航の安全向上」を逸脱して、単に訓練時間とコストを削減するだけのライセンスとならないように、監視していく必要があります。引き続き、IFALPA等を通じて情報収集に努めておりますが、ご意見や情報等がありましたら日乗連や各乗員組合までお知らせ下さい