

「登録訓練機関の行う技能発揮訓練と同等以上の内容を有するものとして国土交通大臣が認める訓練の取扱要領」の制定等に関する意見公募の結果について

令和8年7月2日
国土交通省航空局

国土交通省では、令和8年5月18日から令和8年6月16日までの期間において、「登録訓練機関の行う技能発揮訓練と同等以上の内容を有するものとして国土交通大臣が認める訓練の取扱要領」の制定等に関する意見の募集を行いました。その結果、本件に関して、計2件の御意見が寄せられました。

お寄せいただいた御意見の概要及びそれに対する国土交通省の考え方は別紙のとおりです。

今回の意見募集にあたり、貴重な御意見をお寄せいただき、厚く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

御意見の概要及び国土交通省の考え方

番号	御意見の概要	ご意見に対する国土交通省の考え方	案の修正の有無
1	新制度の運用に関しての不安と問題点としては ①運行するに際して身体検査証明書、特定操縦技能審査、技能発揮訓練それぞれの有効期限があるためその有効期限の管理が煩雑だけでなく、身体検査、技能審査、技能発揮訓練それぞれの申し込み、受検、などのタイミングが必ずしも期限までにスムーズに済ませることが出来るとは限らないこと。 またそれらの実施機関が少ないとか地域偏在、機関そのものの都合などあり、いずれかの資格の有効期限が切れれば合法的に飛べなくなります。仮に失念や受検の都合などでやむなく失効すれば法律違反に問われることとなります。この状態は飛行技量維持など基本的な飛行技術の維持の為の機会を減らす可能性があり CRM の知識欠如による事故増加を憂うよりも基本的な部分に影響を及ぼす可能性があると考えます。 ②元来 CRM はノンテクニカルスキルであるとの認識であり、航空局の資料にもそのように記載されており、発祥は航空界以外から起こったものでありますのでどのような社会活動にも適応できる「物の考え方、マネージメントの仕方」ではないかと思われます。これは一律に「このようにすべき、こんなことに留意しなさい」と講習出来るほど単純化は無理と考え	技能発揮訓練、航空身体検査や特定操縦技能審査等については、制度の趣旨、有効期限等が必ずしも一致しないことから、各操縦士において、それぞれの有効性の管理を行っていただく必要があります。 また、CRM 訓練については、既にその有効性を踏まえて世界的にも広く実施されており、今回の技能発揮訓練の実施方法や標準教材については、航空局が設置した「自家用操縦士等ヒューマンファクターズ訓練検討会」において本分野での知見を有する委員の議論を経て決定されたものとなっています。なお、実運航を模擬した演習(ロールプレイ等)を含む訓練内容や訓練の実施方法については、引き続き関係者の意見を取り入れながら継続的に見直しを図ってまいる予定としております。 技能発揮訓練は「航空交通管制圏に係る空港等からの離着陸等」を行う場合を対象としており、草地等からのウインチ発航は、当該草地が空港等である場合を除き、適用対象外となります。 また、本制度の対象を航空交通管制圏に係る空港等における離着陸等としているのは、これらの空港等では航空機の離着陸が頻繁に行われ操縦士のワークロードが高まることを踏まえたものです。	無

	られます。現に既に公開いただいた「標準テキスト」を拝見しても、既にこれでは CRM の有効性を発揮できないとして変遷を繰り返してきた過去の歴史や、事故に結びつくと考えられる要素を細かく分析し、英単語の頭文字などで分類した要素の分析方法など、日本語を母国語として生活している一般の人間には記憶に残すにも障害があり、ましてや飛行の現場で「4 の C、4 つの W」や「VNS-DRODAR」CHECK LIST 等の個々の要素、表題を思い出して利用するというのは机上での学問的興味の対象ではあっても飛行作業をしながら行うようなことは困難です。昔から「飛行機乗りの 5 分頭」と言われるように、飛行作業時には能力が半減するのでできるだけ作業量を減らし、単純化することが大切であると考えられます。 また私だけとのご批判もありましょうが、ロールプレイング訓練の部分については「操縦士」の目線から見て、「参考になった」と実感できる部分はありませんでした。 ③特定操縦技能訓練は元来、飛行機会が少ないとかライセンス取得後の飛行経験に不安があるなど操縦士の基本的な操縦技能の確認と底上げの要素を持った制度と思われます。 羽田事故を契機として滑走路誤侵入、無許可離陸が問題である「自家用操縦士等」を対象に安全化を図る制度とすれば、羽田の事故は自家用、一人乗りの航空機の事故ではありませんし、もう少し別の方法が必要ではないかと思われます。 ④今回の制度は管制圏内での離着陸をする操縦士に課せられた義務ですが、管制圏内での離着陸ではあるものの、滑走路も誘導路も使用せずそれ以外の草地から、自力ではくウイン		
--	--	--	--

	チにて発航する滑空機にも適用されるというのはいかなるものでしょうか？（例えば自衛隊基地敷地内での滑空機の活動など） また管制圏のある飛行場は対象であるのに、管制情報圏は対象外というのは理解ができません。管制圏だけが危険性があり情報圏には危険性がないというよりも、管制圏には管制官にも責任が発生するが情報圏には操縦士しか責任がかからないので対象外の制度というように感じられます。しかしながら可能性やリスクは同様ではないでしょうか？ ましてや操縦士だけに主に責任があるとすれば、情報圏のほうが運航を注意して見ている人の数が少なく、よりリスクが高いように思われます。 ⑤技能発揮訓練の修了証明書は各登録機関が既定の書式内容を有してそれぞれに作成すればよいことになっていますが、デジタルで誰でもそれらしく作成することができ、本物であるかどうか判断に根拠がないものを提示されても証明にはなりにくいと思われます。そのたびに発行機関に問い合わせるか航空局に報告が出ているか問い合わせるようでは国の制度としては証明書の実効性がないように思われます。		
2	登録訓練機関の行う技能発揮訓練と同等以上の内容を有するものとして国土交通大臣が認める訓練の取扱要領（案）において、本邦航空運送事業者が運航規程に基づき行う CRM 訓練は登録訓練機関の行う技能発揮訓練と同等以上と国土交通大臣から認められ、この同等訓練を修了したことが明らかである場合として、本邦航空運送事業者に所属する運航乗務員	パイロット養成訓練飛行は有償で旅客等を輸送する航空運送事業による飛行ではありませんが、使用する航空機が当該事業者の航空運送事業の用に供する航空機であり、当該事業者の CRM 訓練を受けたパイロットであれば、技能発揮訓練を受ける必要はありません。	無

	が、当該事業者の航空運送事業の用に供する航空機に乗り組む場合は訓練修了書の携帯が免除されるということですが、中部国際空港で実施されている航空会社等のパイロットの養成のための訓練飛行は、航空運送事業の用に供していないので、これらパイロットは運航規程の CRM 訓練を受けていても、別途技能発揮訓練が必要と言うことでしょうか。 https://www.centrair.jp/special/f_training/ 航空運送事業機として登録されているかを問うものであれば、小型機事業者で航空運送事業と航空機使用事業両方に登録している航空機もその対象となり、当該小型事業者が運航規程に CRM 訓練を設定しその訓練を受けたパイロットが航空運送事業と航空機使用事業両方に登録している航空機で航空機使用事業を行うときに、技能発揮訓練は不要ということになります。		
--	--	--	--