

## F 運航乗務員

### F01 運航乗務員の健康管理について

F01-1 体調不良を躊躇なく会社に申し出ることができず、不安全要素を抱えながら業務に就く恐れがある事態に関して、航空局の見解を示すこと。

安全上の観点から、とりわけ運航乗務員においては、体調に不安を抱えながら業務に就く事はあってはならないことである。そのため私たち運航乗務員は、航空法に基づく航空身体検査基準により、航空業務が遂行できる健康状態であることを確認して乗務している。

しかしながら、2010年の日本航空企業再建のための人員削減において、航空身体検査基準を一時的に満たさない状態、あるいは産業医との相談によって乗務に制限が付されたケースにおいても、人員削減の対象になったことが明らかになった。

今後このような運航環境では、本来ならば休業を申し出るべき症状があっても、その休業が退職勧奨や整理解雇に繋がること、また保証制度のない賃金形態によっても、体調不良を申し出ることなく業務についてしまう事になる。

### F02 乗務時間制限及び勤務基準等について

F02-1 ICAO Annex6 Chapter9.6 の改定内容の研究を行い、その検討結果を明らかにすること。

(ICAO Annex6 改定案より一部抜粋)

「疲労管理の為に飛行時間、勤務時間、飛行勤務時間、休養時間について」

疲労を管理する為に、国は飛行時間、勤務時間、飛行勤務時間、休養時間の制限に関する規程を定めなければならない。可能な限りその規程は乗員が適切な注意力を保てるよう「科学的な原理と知見」に基づいたものでなければならない。

F02-2 2011年12月にFARに反映された「FAAパイロットの疲労管理規制」の検討結果を明らかにすること。

F02-3 航空局はこれまでの交渉の中で、「国の定める基準は安全を保障するという考え方ではなく、各社の基準が、国の基準の内側にあれば問題がないということであって、運航の責任は航空会社が持つ」と答弁している。しかしながら、国際的な標準の変更の流れに従って、乗務員の疲労管理について安全性を考慮した「国の基準」を策定すること。

### F03 乗務員の養成・訓練・審査について

F03-1 運航乗務員の養成は、長期的視点に立って国が責任を持って行うと共に、航空会社に対して計画的に乗務員養成を行うよう指導すること。

F03-2 良質な運航乗務員を継続して養成するため、国土交通省管轄の下、乗務員養成の中心的存在として航空大学校を維持していくこと。

F03-3 MPL(Multi-crew Pilot License)の導入に関して、以下の点について明らかにすること。

F03-3-(1) 海外における MPL ライセンスの発給状況の把握について。

F03-3-(2) 2011 年の航空法の改正時に決議された「付帯決議」にある『同制度の運用状況を適切に監視する仕組み』の具体的な内容について。

## F04 行政処分(航空法第 30 条関係)について

F04-1 事故及びインシデントに関わった乗務員の処分(特別審査を含む)は原則として行わないこと。

F04-1-(1) 航空事故を起こせば、その事故により自分の生命までも失うおそれがあるため、故意に事故を起こす運航乗務員は基本的にいない。また、航空事故は、様々な要因が複雑に絡み合って発生するのが一般的である。最善を尽くした結果として事故に至った場合においても、当事者ということで運航乗務員が処分の対象となることは許し難い。事故またはインシデントが違法行為によるものであると判断されない限り、関与した乗務員への処分を原則として行うべきではない。

F04-1-(2) 1997 年の交渉で、「(処分は)法秩序の維持のため、個人に細心の注意を促すため(今後も行っていく)」と答弁された。ある個人がエラーを犯したために処分を受けたとしても、航空界全体から見れば、時間の経過とともに記憶が薄れ、誰かが同種のエラーを繰り返してしまうのが人間の特性である。見せしめのための処分は真の事故対策とはなり得ず、逆に、エラーを隠そうとする風潮を広げることになり、その後の報告制度や事故調査に悪影響を及ぼす。

F04-1-(3) 2001 年 1 月 31 日の日本航空 907 便ニアミス事故に関連し、2002 年 7 月 31 日、当該機長は「文書注意」、当該副操縦士は「口頭注意」、日本航空は「行政指導」を受け、当該管制官は国家公務員法による「行政処分」を受けた。機長らは当時の規程に従って空中衝突を回避しており、何ら落ち度はない。乗員課は 2003 年の交渉で、「結果的にベストの操作ではなかった」という曖昧な理由で「注意」を行ったことを明らかにしたが、この理由が通用するならば、どのようなケースでも運航乗務員は処分の対象から免れない。2004 年にも「100 名近くが怪我をしている事実に対する注意を行った」と答弁した。

乗員課は、「当該者に落ち度がなくとも、結果的に負傷者があれば、注意、行政指導または行政処分の対象となる」という認識か、お答え頂きたい。

F04-2 「安全報告制度」については、少なくとも ICAO 標準とすること。

2006 年 10 月に施行された「安全報告制度」について、2006 年の答弁で処分の軽減について言及されているが、例え「軽減」といえども、処分する可能性のある報告制度は意味を成さないと考えられる。なぜならば、処分を恐れるあまり、「ヒヤリ・ハット」の情報について報告をしないという風潮が高まる恐れがあるからである。確かに「ヒヤリ・ハット」報告情報の全航空会社の共有は安全性の向上に多大な貢献となる事が考えられるが、行政処分については、ICAO 標準に沿ったものとするべきである。

F04-3 事故調査報告書を行政処分に使用しないこと。また、FDR、CVR 等飛行の記録は、行政処分はもとより事故調査以外に使用しないこと。

行政処分に事故調査報告書を使用することは、下に掲げる国際民間航空条約第 13 付属書に規定されているように、その後の事故調査に支障をきたすことになる。2004 年の交渉では「事故の概要を知るためだけに報告書を読む。事故に関与した乗員に別途、行政処分のためのインタビューを行っており、事故調査報告書を使って処分を決めていない」と、その認識を改めたことを明言した。今後はこの答弁通り、厳正な区別を望む。

(国際民間航空条約第 13 付属書より抜粋)

通則－調査の目的

事故調査の目的は、将来の事故またはインシデントの防止である。罪や責任を課するのが調査活動の目的ではない。

調査－記録の開示

事故またはインシデント調査の間に面接したのから自発的に提供されたものを含む情報は、その後の懲戒、民事・行政及び刑事上の処分に不適切に利用される可能性がある。もし、このような情報が流布されると、それは将来、調査官に対し包み隠さず明らかにされるということが無くなるかもしれない。このような情報を入手できなくなると、調査の過程に支障をきたし航空の安全に著しく影響を及ぼすことになる。

F04-4 事故に関わった乗員に対する不利益な取り扱いを改善すること。

F04-4-(1) 航空事故等発生時、機長等乗務員の実名を発表しないこと。

F04-4-(2) 2001 年 1 月 31 日に発生した日本航空機同士のニアミス事故においても、当該機長は日本航空から理由を一切明示されないまま、1 年以上も乗務から外された。理由を示されずに乗務から外されることは人権上の問題もあり、現場の乗員は会社に対して大変な不信を抱く。2002 年には乗員課は、「(乗務復帰は)あくまで航空会社の判断である」と強調されたが、現場乗員は乗員課発言への不信感を拭い切れない。事故に遭遇した乗員の乗務復帰の予定をできるだけ速やかに策定するよう、また理由を明示せずに乗務から外すことのないよう航空各社を指導することが重要と考える。