

## F 運航乗務員

### F01 運航乗務員の健康管理について

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、その主旨に沿った運用を行うこと。

(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 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。この考えを改め、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以下の検討を行うこと。

F02-2-(1) 1992年のJAPA(日本航空機操縦士協会)「長距離乗務に関わる乗員編成についての検討委員会」による調査が「科学的な原理と知見」に基づいているのかどうか。

F02-2-(2) NASA(米航空宇宙局)やDLR(独航空医学研究所)の研究による、徹夜・長時間の乗務での、本人がいくら努力しようとも意識の低下が免れない「マイクロ・スリープ」の発生についての調査および評価。

F02-2-(3) 2010年FAAから出されたパイロットの勤務に関する規制案の検討を行うこと。

F02-3 長時間乗務による疲労について、以下の現場の実態を検証し、科学的な研究に取り組むことにより、安全性を考慮した「国の基準」を策定すること。

F02-3-(1) 東西どちらの方向に、どれだけの時差がある中を飛行するかの影響について

F02-3-(2) 勤務開始の時間帯について

F02-3-(3) サーカディアンリズムを考慮した勤務と休養パターンについて

F02-3-(4) 早朝勤務開始と遅い勤務終了の連続性について

F02-3-(5) 早出/遅出/深夜勤務の混在の影響について

## F03 乗務員養成及び乗務員の訓練・試験・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。

F03-1-(1) 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。

F03-1-(2) 乗務員養成及び乗務員計画について

F03-1-(2)-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要請を行うよう指導すること。

航空大学校が担ってきた重要な役割とその存在意義については、議論の余地がない。2001年4月1日から独立行政法人となったが、今後も国土交通省の管轄の下、乗務員養成の中心的存在として航空大学校を運営していく必要がある。「航大が法人移行しても、その役割を損なわないよう注意していく」(2000年)、および「航空局としても十分見守っていく」(2001年)といった乗員課の発言に異論はない。

今後、各航空会社において運航乗務員の定年退職による大量の退職者が予想される。「国としての運航乗務員養成」の観点から、航空大学校の定員の安定化を行ってほしい。

また、独立法人化に前後して、航空大学校では下記のように死亡事故が連続して発生した。乗員課は「整備費等の経費削減が事故の背景にあるという根拠はない」(2004年)と認識を示したが、大きな組織改編や財務内容の変更がある場合など、今後も十分に注視していく必要がある。

- ・ 2001年3月1日、帯広分校でT67Mがスピン訓練中に墜落。
- ・ 2003年7月11日、宮崎本校でエンジン故障によりA36が不時着。
- ・ 2011年7月18日、帯広分校でA36が訓練中に墜落。

F03-2 航空会社の事業計画を承認するにあたっては、安全の観点から健全な乗務員計画に基づいたものであることを確認すること。特に既成(外国人も含む)乗務員の導入等に頼った無理な事業計画については、承認をしないこと。また無理な便間設定(短い時間設定や無理なSHIP CHANGE)、無理なフライトプラン(天候に係わらず最短ルートを設定することや最低の法定燃料のみ搭載することなど)、フライトウォッチしていないなど、安全性に係わる事象を不安視する声が上がっていることを踏まえ安全の観点から事業の健全性を確認すること。

F03-2-(1) 日本の航空会社で訓練を受けてライセンスを取得した後、自己都合で突然辞職する外国人乗務員が多く発生しており、路線便数計画そのものを見直さざるを得ないケースまで発生している。外国人乗務員に大きく依存した事業計画は不安定になる。

F03-2-(2) 職場からは、「CRM/LOFT訓練でさえも既成(外国人)乗務員と同乗では訓練にならない」「緊急時には危険」といった、コミュニケーションによる問題点が多数寄せられている。また、「日本人は日本語版、外国人は英語版のNon-Normalチェックリストを所持しているため、日本人と既成(外国人)乗務員とのクルー編成の場合、乗務員同士の意思疎通ができず、安全上問題がある」との報告もある。

F03-2-(3) 既成(外国人)乗務員を主体とした国内航空会社(新規航空会社も含む)の承認は、上記に列挙した理由から航空の安全に反し、認められない。

F03-3 運航乗務員の技能証明に関わる「国際間の相互承認の導入」に関して、以下の点について

て明らかにすること。

F03-3-(1) 知識・技量について、きちんと確認制度を確立すること。

F03-3-(2) 現段階でどのような方向性で、どのような検討がなされているのか、航空局の見解を示すこと。

F03-4 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。

F03-4-(1) MPL をライセンスとして発給する乗員課が、その性格を十分理解する必要があると考えられるが、これまでの MPL に対する研究成果及び進捗状況を明らかにすること。

F03-4-(2) この免許制度の主旨が日本の環境に合致しているのかどうか改めて考慮の上、その方向性を示すこと。

## 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」と言えども、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も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 事故調査報告書が責任の追及に利用されることのないよう、国際民間航空条約の遵守を関係者へ働きかけること。

F04-4-(1) 運輸省事務次官(当時)と警察庁との間で 1972 年に交わされた覚書第 3 項は、「捜査機関から航空事故調査委員会委員長等に対し、航空事故の原因について鑑定依頼があったときは、航空事故調査委員会委員長等は、支障のない限りこれに応じるものとする」と定めている。これにより、事故調査報告書が司法の場において証拠能力のある「鑑定書」として利用されることになり、当該項目の存在自体が、前述の国際民間航空条約第 13 付属書の規定に反している。扇元国土交通大臣が、2003 年 5 月の国土交通委員会で、「航空事故調査は再発防止のためのものであって、犯罪捜査のために使われてはならない。事故調査報告書が犯罪の捜査に適用されたり、あるいは転用されることは厳にない」という発言をされたが、これに矛盾する規定を早急に見直すとともに、今後は当該条約を遵守するよう、航空局は関係者に強く働きかけていくべきである。

F04-4-(2) 2002 年 5 月 14 日、名古屋地方検察庁は日本航空 706 便事故の機長を業務上過失致死罪で起訴した。この中で、裁判所が事故調査報告書を証拠採用したことに対し、下に掲げるものに代表される、極めて多くの乗務員の声が航空安全会議のアンケートに寄せられた。第 13 付属書で危惧されている状況にすでに陥っているのである。

航空安全会議アンケートの声

- ・ 今後、自分が事故の当事者となった場合、事故調査に協力できなくなる。
- ・ 航空事故調査では黙秘権がなく、事故調査報告書が刑事責任の追及に使用されれば、人権が守られないことになる。
- ・ 事故調査報告書が正しいとは限らないのに、責任追及に使用されるのは理不尽である。
- ・ 「推定原因」を証拠として罪を問うことが許されるとは思えない。

F04-4-(3) 前述の日本航空 706 便事故に関連し、新聞各社は次のような記事(いずれも記事の

一部)を掲載した。そのどれもが国際条約に定められた標準と日本の現状との乖離を指摘し、改善をすべき時期に来ていると述べている。

2003 年 10 月 16 日朝刊より

(読売新聞)

国際的な流れに沿って事故調査と捜査を完全に切り離す法整備を行うか、刑事責任を問うことを前提に調査の段階でも関係者の黙秘などを容認するか。国土交通省と警察庁、検察庁はいずれかの結論を出すべき時期に来ている。

(毎日新聞)

調査結果を刑事責任追及に反映させるかどうか、まだまだ議論は不十分だ。国際民間航空条約との兼ね合いを含め、国民的な合意を確立する時期に来ている。

2003 年 10 月 27 日朝日新聞コラムより

そもそも航空事故とは、多くの原因が複雑に絡み合っているのが一般的だ。よほど明確なミスや故意がない限り、特定の個人に責任を押しつけて済ませられる世界ではない。条約が求める事故原因の解明・再発防止を確保しつつ、相当な責任の追及も可能とするにはどうしたらいいのか、関係機関は真剣に協議を始めるべきだ。この裁判を機に、操縦士や整備士らが事故調査への協力をためらい、結果として調査も捜査も不十分になるようなことがあれば、国民だけでなく国際社会からも不信を招くことになるだろう。

- F04-4-(4) 日本で国際民間航空条約第 13 付属書が遵守されていない点は、IFALPA(国政定期航空操縦士協会連合会)からも下記の通り厳しく指摘されている。航空業界は国際的産業であり、そのために国際標準の設定およびその遵守が必要である。一刻も早く、国際標準に合致した情勢を作り上げるべきである。航空局は IFALPA からの批判をどのように捉えるのか。

日本航空機長組合に寄せられた IFALPA のメッセージより

- ・ 乗員の刑事責任追及は、ICAO Annex 13 の精神と規約に反する。国際的な経験と慣習に大きく反し、基本的な人権とフェアプレイをも冒している。
- ・ 事故調査のただ一つの目的は、航空の安全性向上。刑事責任の追及はこの発展を阻害する。
- ・ 基本的に欠点のある報告書を用いた刑事責任の追及は不当の極み。
- ・ ICAO の場で、このような刑事責任の追及が行われないうように議論を進める。解決を求められている問題について、世界規模のキャンペーンを立ち上げた。

F04-5 行政処分の時効について、基本的考え方を明示すること。

F04-5-(1) 制裁を科す以上、行政処分にも時効を予め明示することが必要である。

F04-5-(2) 1996 年答弁では、「処分に時効はないが、事故調査報告書の前には処分できない。早く処分するため、事故調査委員会に対し早く報告書を出すように言っていく」としているが、この認識は本末転倒である。そもそも事故調査報告書を処分に使用すべきではない。

F04-6 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。

F04-6-(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。

F04-6-(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き切れない。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。