

G	客室乗務員
G01	客室乗務員の位置付けについて
G01-1	客室乗務員は、保安要員としての任務の重要性から、早急に航空法に航空従事者として位置付けるとともに、訓練・教育を充実させること。
G02	客室乗務員の職務について
G02-1	飛行間の機内清掃業務は、機内保安の観点及び客室乗務員の疲労等が保安業務に支障をきたすことから、客室乗務員にさせることのないよう指導すること。また、安全監査のみならず、実態を把握するための措置を講じること
G02-1-(1)	<p>一部航空会社については短い便間において機内清掃と次便準備に追われ、休憩が取れないことから、集中力が低下するなど疲労が保安任務に及ぼす影響について危惧される。</p> <p>【客室乗務員による機内清掃が行われている航空会社(客室乗務員連絡会調べ)】 IBEX エアライン、ANA ウィングス、ソラシドエア、日本航空、J-AIR、日本エアコミューター、北海道国際航空、バニラエアなど</p>
G03	客室乗務員の勤務について
G03-1	客室乗務員の勤務について、勤務の実態やその強化が保安任務の能力を阻害すること があってはならず、過酷とされる勤務が保安任務に及ぼす影響に着眼した現状把握を行うと共に、現行基準を見直すこと。また、会社に改善を指導すること。
G03-1-(1)	<p>過酷とされる勤務について、保安任務に及ぼす影響が不安全要素となっているとの指摘に対し、実態を調査し、必要な改善を会社に指導する必要がある。</p> <p>例えば、日本航空では、広州・香港・マニラの国際線日帰りパターンにおいて必要な休憩が取れていないとの指摘に対し、労働基準監督署の立ち入りが行われ、労働法制上の休憩が取れていない実態が明らかになった。一方、勤務時間 12 時間 30 分であるグアム往復便においては、機内サービスや現地通関の現状から、休憩はおろか食事時間さえもほとんど取れないという勤務が頻発する実態になっている。過度の疲労が業務に及ぼす影響を定量的に把握する手法が確立されていない中、休憩時間さえ取れない勤務において、臨機に保安任務が遂行できるのかとの指摘がある。</p>
G03-2	現行の運航規程審査基準(5-2)の「1 暦月 100 時間」という乗務時間制限の見直しを行なうこと。また、「1 年 900 時間」の制限を設けること。
G03-2-(1)	<p>各社の乗務時間や就業時間の勤務基準には差異があったが、運航規程審査基準(5-2)が制定されて以来、各社の乗務時間の制限は共通して改悪された。</p> <p>勤務時間はもとより、時差や深夜帯の勤務の増大、勤務の長時間化など、勤務そのものの内容も身体への負担が大きくなっている。例えば、東京国際空港の国際線増枠をはじめとする昨今の運航環境の変化に伴い、非常に長時間の勤務、大きな時差を抱えた勤務が発生するなか、本邦や現地での休息が十分に与えられて</p>

	<p>いない実態が報告されており、過度な疲労を抱えたままの乗務が常態化しているとの指摘がある。これらが乗務時の保安任務に影響を及ぼし、安全な運航が確保されていない恐れを改善するために、少なくとも、月間乗務時間の制限を見直し、また、年間乗務時間の制限を EU 基準以内で設ける等の具体的な施策が必要である。</p>
G03-3	<p>客室乗務員の勤務時間の基準については、保安任務遂行の観点による疲労管理の基準として、国が主体的に策定すること。</p>
G03-3-(1)	<p>昨今の稼働者の平均実勤務時間の高止まりは、航空会社が運航規程審査要領の細則による制限値ぎりぎりまで勤務時間を予定していることに起因し、保安任務遂行上の不安全要素の一つとなっている。航空局はこれまでの交渉の中で「客室乗務員の乗務割に関わる基準に関して、職務に支障が生じないことを運航規程審査要領の細則の中で定めている。その最低限の基準として乗務時間が1暦月 100 時間を超えないこと等が定められている。国としては安全監査等の機会を通じて確認し、必要な指導等を行っているところである。本邦航空会社の運航環境は一律ではないことから、国が定める基準内において各社が適切な乗務割を管理していくものと考えている。」と答弁している。しかし、客室乗務員の職場実態は、疲労が蓄積され心身共に疲れ切り、健康管理が難しい状況となっている。航空会社は最低限の基準により近い形で運用することは明らかであるため、国の基準を見直すことが必要である。</p>
G04	<p>機内持ち込み手荷物について</p>
G04-1	<p>機内安全の視点から、機内持込手荷物に対する国としての考え方を明確にし、行政主導でこれを徹底させること。また国際線においても同様の基準を設け、各航空会社に徹底するよう指導すること。</p>
G04-1-(1)	<p>JAL グループの SAAB340B 型機では、100 席未満の航空機に持ち込むことができる手荷物の新基準が「45cm×35cm×20cm または 3 辺の和が 100cm」であるのに対し、収納棚は「119cm×43cm ×18cm」と「121cm×43cm×24cm」の 2 タイプがある。このサイズの収納棚では、基準内として持ち込まれた手荷物であっても、機内において収納ができないケースが発生する。実態に即した規定に見直す必要がある。</p>
G04-1-(2)	<p>国際線の中国線においては大型の電気製品(電気ポットや炊飯器など)の機内持ち込みが日常化している。特に、本邦出発時に空港のセキュリティチェック後に大量購入し、機内持込となるケースが散見される。セキュリティチェック後のエリアにおける、大型の電気製品等の販売を制限する必要がある。また、各航空会社に対しては、ゲートでの受託体制を徹底させる等、機内持ち込み手荷物の制限を厳格に守らせることが求められる。同時に、2020 年東京オリンピックを見据え、国がイニシアティブを取って、外国人旅行者等に対して持ち込み制限について広く啓蒙することが必要である。</p>
G04-2	<p>機内持ち込み手荷物の重量制限については、現在は全くチェックされることなく機</p>

	内に持ち込まれている。機材によってはオーバーヘッドストウェッジビンが持ち上がらないほどの手荷物が持ち込まれている実態にある。規定の重量を守らせるような体制が必要であり、重量計も兼ね備えたサイザーの導入など対策を講じること。
G05-1	客室乗務員編成数は、現行の規定(旅客 50 名に対して客室乗務員 1 名)のような、旅客数から割り出したものではなく、緊急脱出・緊急着水時を考慮し、最少でも航空機のドア数と同数とすること。
G05-1-(1)	日本航空では 787 型機の編成はサービスタイプによって、ドア数より 1 名少ない 7 名編成で運航している(2015 年 3 月現在、成田＝大連、羽田＝北京)。この路線では、L4 に客室乗務員は着席せず、R4 のみに着席することとなっているが、R4 から緊急時 L4 のドアを開けないよう旅客に指示は出すものの、実際どのような状況になっているのか視認できない。L4 のドアが使用不可能な場合でも、旅客が勝手に開けてしまう可能性がある。
G05-1-(2)	787 型機での 6 名又は 7 名編成時には、緊急着水時に一部の救命ボートでは客室乗務員が不在かつ旅客のみで乗り込む状況を予め想定しての運航となる。救命ボートの機体からの切り離し作業は、運航乗務員がたどり着けたという状況でなければ、別の救命ボートを担当する客室乗務員が行うことになっている。当該救命ボートを切り離す担当乗務員が来られない場合、旅客のみが乗船したまま切り離されない救命ボートは極めて危険な状況になることが予想される。 また、切り離しが行われたとしても当該救命ボートには、その後、知識を持つ者が乗船していない為、漂流防止の錨の操作や風並びに雨除け等に利用するテントの装着、捜索隊が来た際のシグナルを出す KIT の使用等の必要な処置や行動が行われないままの漂流となる恐れがある。 なお、緊急着水時には、運航乗務員は操縦室内で負傷する可能性が高く、機体の損傷等によって後方ドアまでたどり着ける可能性は低くなることから、当該ドア・救命ボートの操作等の担当に当該運航乗務員を想定しても現実性に乏しいことに留意すべきである。