

G	<h2>客室乗務員</h2>
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こと。 また、位置付けを検討しない場合は、その理由を明らかにすること。
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)	<ul style="list-style-type: none"> 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、休憩が取れることから、集中力が低下するなど疲労が保及ぼす影響について危惧される。 <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）】</p> <p>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> <p>～2016 年運航乗務員アンケートで出された意見（原文のまま）～</p> <ul style="list-style-type: none"> Leg が短く、便間も短い弊社では、食事をちゃんと食べられていない客室乗務員が多い。 機内清掃を客室乗務員が実施すると、食事も取れず、休憩もなく、良くない。世界一のサービスには便間での休憩が必要だと思う。 法定人員数ギリギリの要員で全員サービス状態で、客室監視などの保安任務が手薄になっていると思う。 機内清掃を一人乗務の客室乗務員が行っています。短い便間だと休む暇もなく次の便がスタートして、Delay しているとなおさら忙しいです。疲労がたまってパフォーマンスが発揮できるか心配です。 DHC8 では無理なインターバルのなか未だに CA が機内清掃を行ない休息時間もまともに確保されていない。 Q400 だけ当然のように機内清掃を乗員がやっているのは、短いインターバルできびいしい上、セキュリティーチェックの観点からも良く無い。 実質パイロットが機内清掃を手伝うことで定時性が守られている部分が

	ある。
G03	客室乗務員の勤務について
G03-1	現在における客室乗務員の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から、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。
G01-1-(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。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。</p> <p>本邦や現地での休息が十分に与えられて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。日本航空では2016年11月に勤務基準が改悪され、これまでより休養時間が減ることにより、疲労度が増大している。11月以降、乗務前や乗務中に重篤な体調不良になるケースが増えている。疲労が乗務時の保安任務に与える影響を考えると、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> <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する基準に関して、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> <p>～2016年運航乗務員アンケートで出された意見（原文のまま）～</p> <p>・客室乗務員の勤務体系は運航乗務員のそれよりも更に過酷です。例えば、北米西海岸は勤務終了日本時間明け方3:45のサンノゼでは、24時間の経たない翌日日本時間3:30勤務開始です。上空横臥休憩時間は東行きだとおよそ1時間、ベッドメーキングを自らしますので、殆んど寝ていません。</p>

	<p>CA はいいパフォーマンスを発揮したくても ANA がその環境を破壊しています。ブラック企業です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・客室乗務員の勤続年数が年々短くなっているように感じる。このような環境で十分な技術、経験の伝承がなされているのか？離職率の高い職場で良い仕事ができるわけがない。 ・定着率が悪く、また疲れている人が多くて色々な面で心配です。 ・キツい勤務、大変だと思う。 ・客室の疲労が蓄積されて保安要員としての能力に影響があると思う。 ・緊急事態発生時に果たして保安要員として機能するかが心配。運航乗員はフライファーストでなければならないのに保安要員として機能しなければキャビンの事まで運航乗務員がケアする羽目になる。
G03-2	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。
G04	機内持ち込み手荷物について
G04-1	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。
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> <p>・国内線では、手荷物検査場にサイザーが設けられているが、サイザーを上げて通してしまうなど、大きさ、個数ともに制限を超えているケースが散見される。国際線においても中国線を中心にピギーバッグが多数機内に持ち込まれ、収納に苦慮する実態がある。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> <p>～2016 年運航乗務員アンケートで出された意見（原文のまま）～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・規定外の大きさの手荷物を持ち込む乗客を地上で制止すべき。（手荷物検査場で大きさ確認が全く機能していない）

G04-2	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	編成について
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)	<ul style="list-style-type: none"> ・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（2017 年 3 月現在、羽田＝北京、成田＝大連、成田＝上海、成田＝香港、成田＝台北）。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、緊急時は R4 から 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。 <p>～2016 年運航乗務員アンケートで出された意見（原文のまま）～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ほんとに PAX が手伝ってくれるの？パニックになったらドア一つ使えなくなるのでは。 ・ギリギリの人員でサービスを行う為、長い時間前方ギャレーに誰も CA がいない状況を見かける。B787 はカメラで見やすいがそれでも不審者への不安がある。保安要員としての働きを期待したい。 ・B787 の NRT-TPE、満席にもかかわらず CA 編成が 7 名で国際線のサービスを行っている。休む暇無くめまぐるしく立ち働いている。特に FLT TIME の短い帰路便では彼女らは食事もとることが出来ないようである。（CA 分の CREW MEAL の搭載はされている）余りにも余裕が無さすぎ、事故やけがに繋がるのではないかと危惧している。通常状態でこの状況、緊急事態ではどうなるのであろう。 ・B787 は扉の数の CA が乗務していない。これで何かあった時に対応できるのか、不安である。 ・客に Door を勝手に開けられたりしてしまう可能性がある。不安を感じる。 ・CA の数がドア数に満たないことは顧客からの不安の声にもなっています。救命救急について、ILCOR2015 は 2016 月 11 月にようやく反映されました。客室乗務員の自習で内容をカバーすることになっており、訓練がなされていません。

G05-2	緊急着水時における救命ボートの機体からの切り離しについては、ドア数に満たない編成では旅客のみが乗船したまま救命ボートが切り離されず、極めて危険な状況になることが予想される。旅客を放置する状況が予想されることに対する見解を示すこと。
G05-2-(1)	<p>・787型機での6名又は7名編成時</p> <p>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飛行機とともに沈んでしまうことになり、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。</p>