

# G 客室乗務員

2018年 総合安全要請

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要望事項	要望理由
G01	1	客室乗務員の位置付けについて	A	継続	本	客室乗務員は早急に航空法に航空従事者として位置付けること。	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従事者として位置づけることが求められる。
G02	1	客室乗務員の職務について	A	新規	本	飛行間の機内清掃業務は客室乗務員に実施させない基準を設定すること。	一部航空会社及び機種を除き、客室乗務員が短い便間において機内清掃と次便準備に追われ、食事時間並びに休憩が取れない実態がある。当該のみならず運航乗務員からも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する声が安全会議実施のアンケートに多数寄せられている。
G03	1	客室乗務員の勤務について	A	新規	本	客室乗務員の勤務について、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、現行の運航規程審査基準(5-2)による「1暦月100時間」の乗務時間制限の見直しを行なうこと。	運航規程基準が定められてから年数を経て、客室乗務員の勤務は劇的に過密化した。疲労が蓄積され、体調管理が困難な実態となっている。「1暦月100時間」乗務時間制限の基準は制限となっておらず、逆に100時間を超えなければ良いという運用がされているため、基準の見直しが急務である。疲労が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の声が出されている。
G03	2	客室乗務員の勤務について	A	継続	本	年間乗務時間に対し「1年900時間」の制限を設けること。	EUは研究をもとに、客室乗務員の年間の飛行時間制限を900時間としている。年間乗務時間の制限は、休養時間の増加につながり、現状の実態改善につながるから。
G03	3	客室乗務員の勤務について	A	継続	本	客室乗務員の勤務の基準については、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。	客室乗務員の勤務は不規則であり、深夜・早朝帯の勤務、休憩が取れない状況での長時間勤務が常態化しており、国際線乗務では時差などの要素も加わる。EUでは、休憩時間・睡眠時間・時差と疲労回復の関係など多角的な観点から研究し、科学的知見を疲労リスク管理に活用している。日本でも国が主体的に科学的見地から疲労リスク管理の基準を設けることが求められている。
G04	1	客室乗務員編成数について	A	継続	本	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）を見直し、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。	ICAOは客室安全グループによる研究に基づき、最小限搭乗させるべき客室乗務員数の設定について新マニュアルを作成した。ICAOは緊急脱出を成功させる上では客室乗務員の人数と任務遂行能力が重要な要素であり、1人の客室乗務員が2か所の非常口を担当するのは困難であるとしている。ICAOが「非常口1か所に対し、客室乗務員を配置すべき」と推奨するこの新マニュアルに則り、国の基準を見直すことが求められる。
G05	1	機内持ち込み手荷物について	A	継続	本	国内線、国際線を問わず、機内安全の観点から国として機内持ち込み手荷物の基準を明確にし、各航空会社に徹底するよう指導すること。	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すなど大きさ・個数制限を超えて持ち込まれるケースが散見される。国際線においてはサイザーの設置がなく、中国線を中心に手荷物が多数、機内に持ち込まれ、収納に苦慮する実態がある。機材によっては座席に設置されているモニターの配線などで足元のスペースが小さくなっている傾向があり、スペースを有効活用できない場合もある。国として旅客への啓蒙とともに航空会社に対し、ゲートでの受託を徹底させるなど、機内持ち込み手荷物の制限を守らせることが必要である。