

## G. 客室乗務員

2020年 総合安全要請

区分番号	要請番号	区分	新規・継続	要請事項	要請理由	備考
G01	1	客室乗務員の位置付け	継続	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	アルコール検査が導入されていることから、客室乗務員の果たす保安要員としての重要性が自明である。また、保安や緊急時の方法について専門的の技量と知識を有しておりこうしたことから、航空従事者として位置付けること。	要請理由の文言を変更
G02	1	客室乗務員の勤務	継続	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	運航規定審査基準が変更されて以降、100時間ギリギリまで乗務させる運用が常態化していることから、客室乗務員の勤務は劇的に変化し、疲労の蓄積によって体調管理が極めて困難な状況となっている。これは「1暦月100時間」という基準が制限となっていないことを示しており、基準見直しが急務である。また、こうした疲労が保安任務に与える影響も懸念される。	
G02	2	客室乗務員の勤務	継続	年間乗務時間に対し「1年900時間」の制限を設けること	EASAでは研究結果を基に、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。	
G02	3	客室乗務員の勤務	継続	客室乗務員の勤務基準は、保安任務遂行の観点による疲労管理を基本とし、国が主体的に策定すること	客室乗務員の勤務は深夜・早朝帯の勤務や休憩が取れない状況での長時間勤務、さらには時差などの要素も加わって常に不規則である。EASAでは、休憩時間や睡眠時間・時差と疲労回復の関係など多角的な観点から研究を行っている、科学的知見をベースに疲労リスク管理を実施している。2019年12月に国は客室乗務員に対しても疲労リスク管理の導入の通達を交付し、2020年4月から施行予定としている。今後、有効に疲労リスク管理が機能するよう実態を踏まえた施策を講じることが求められる。	要請理由の文言を変更
G03	1	客室乗務員編成数	継続	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 Doc 10072によると、緊急脱出を成功させる上で客室乗務員の人数と任務遂行能力は重要な要素であり、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。各航空機製造メーカーのマニュアルが根拠とするICAO基準が、「非常口1か所に対し、客室乗務員を配置すべき」と推奨する新マニュアルを策定したことから、現行の各航空機製造メーカーのマニュアルに依ることなく、国の基準を見直すことが求められる。	

G04	1	機内持ち込み手荷物	継続	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、サイザーを使用せずに手荷物を検査機に通すこと、また個数制限を超えた手荷物が機内に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、中国線を中心に多数の手荷物が機内に持ち込まれ、収納に苦慮する実態がある。また最近の機材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おり、座席下のスペースが有効活用できなくなっている。そのため、チェックインまたはゲートでの受託を徹底させることで機内持ち込み手にもつの制限を旅客に遵守させることを国が主体的に航空会社に対して指導することが求められる。	
-----	---	-----------	----	---	---	--