

F. 運航乗務員

区分番号	要請番号	区分	新規・継続	要請事項	要請理由	備考
F01	1	運航乗務員の勤務	継続	ICAO Annex6 Chapter9.6 の改定内容の研究を行い、その検討結果を明らかにすること。進捗状況に応じて変更あり	現状の問題点として、長時間勤務、レグ数の多さ、編成数(長距離のシングル編成)、勤務パターンの過密、深夜勤務の多さが挙げられている。これらから過労や疲労回復出来ないままのフライトで安全上問題である。また健康上不安を抱えている乗員が多い。	
F02	1	運航乗務員の養成	継続	長期的視点に立って国が責任を持って運航乗務員の養成を行うこと。さら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。将来の運航乗務員の養成にて当局はその将来像を示すこと	現状と市場規模や大量退職時代に対して運航乗務員の養成数が十分とは言えない。永続的な安定養成となるよう指導すること。	
F03	1	運航乗務員に対する処罰	継続	事故及びインシデントに関わった運航乗務員の処分(特別審査を含む)は行わないこと	事故またはインシデントが違法行為によるものでない限り、行政処分を行うべきではない。	
F03	2	運航乗務員に対する処罰	継続	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	事故またはインシデントが違法行為によるものでない限り、行政処分を行うべきではない。	
F04	1	事故調査の取り扱い	継続	事故調査報告書を行政処分に使用しないこと。またFDR, CVRなどの飛行記録は、行政処分はもとより事故調査以外にしようしないこと	行政処分に事故調査報告書を使用することは、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。	
F05	1	事故調査の取り扱い	継続	相違通告を撤回すること	国際民間航空条約第13付属書の事故報告書の取り扱いについて相違通告を撤回すること。撤回しないのであれば、当該相違通告を行っている理由を明確に回答すること。	

F06	1	酸素マスクの取り扱い	継続	「25,000ft以上を飛行する場合において1名の操縦士が操縦席を離れる時の酸素マスクの使用」に関する規定をICAO基準に合わせる事	(1) ICAO Annexには「緊急時にすぐに装着出来るよう準備されていること」と記載されており、「装着しなければならない」とは記載されていない。 (2) 欧州、東南アジア、日本を除く東アジアではICAO基準での運用が行われており、日本上空を飛行する大多数の航空機は日本領空を飛行するにも関わらず、日本とは異なった運用が行われている。 (3) 民間旅客機の操縦席に設置されている酸素マスクは緊急用として設置されているため、強度が十分とは言えない。 (4) 常用使用することで故障することが少なからず報告されており、緊急時に故障が発生している場合のリスクがかえって高まっている。(5) 不特定多数の操縦士が使用する一方でマスクの交換がほとんど実施されないため、病気感染のリスクが高い。
F07	1	ライセンスの取り扱い	新	国内線運航の場合、操縦士が携帯すべき免許類の携帯義務を免除とできるようにすること	デジタル社会が構築されているなか、航空局および会社はライセンス本体がなくても免許の種類やその有効性を確認することができる時代である。 免許不携帯であるだけで、便の遅れや欠航につながるのは世間通常の常識的な判断からは、いささかバランスにかけていると思われる。もって公共の福祉の増進となり、利用者の利便の増進をはかることになる。
F08	1	懲戒権の乱用に	新	アルコール事例が発生したとき、安易に懲戒解雇としないよう働きかけを行うこと	現在実施されているアルコール検査は、業務前にアルコールの影響下にあるかないかの確認をするための検査である。 業務が始まっていないのにも関わらず、この検査の結果をもって懲戒解雇処分とする各航空会社の行動は懲戒権の乱用に当たる可能性がある。 世界的にも日本でも運航乗務員は欠乏している状況もあることから、アルコール依存からの復帰プログラムを実行し、健全な形で運航乗務員として復帰することが、公共の福祉の増進となり、利用者の利便の増進をはかることになる。
F09	1	乗員の疲労管理	新	乗務後のファティーグ(疲労)レポートを提出しやすいフォーマット及び方法を考慮するよう、航空会社に働きかけを行うこと	ファティーグ(疲労)レポートについて、記述のしづらさや記述する項目の多さなど、フォーマットの問題で提出をためらう要因になっているという現場の意見が多数見られた。 ファティーグ(疲労)レポートは乗員の疲労管理にもっとも重要なアイテムであるのにも関わらず、その目的にかなっていない。 諸外国の例を基に、内容をもっと簡便なものとなるよう改め、航空機システムのACARS等へ導入するなど、提出方法を工夫するように航空会社に働きかけを行うことが必要と考える。