

G. 客室乗務員

2021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。	
G02	1	新型コロナウイルス感染拡大防止のための対策	新規	航空機内でのマスク着用を義務化すること。また、マスクを着用しない旅客は搭乗を拒否できる運送約款の変更を航空会社に対して認めること。さらに健康上の理由でマスク着用ができない場合はその旨証明書を提出し、代替手段を義務化する制度を整備すること	航空機内での新型コロナウイルス感染症拡大を防止するため、マスク着用を義務化すること。現在の運送約款では、旅客が健康上の理由がなくマスク着用を拒否した場合に搭乗を拒否できる規定がない。健康上の理由でマスク着用ができない旅客はその旨の証明書を提出し、マスクの代替となる手段を義務化することで、個人都合でマスク着用を拒否する旅客に苦慮するケースを防止することが可能となる。	新型コロナウイルス発生から約1年が経過。感染対策について現場実態に基づいた国の指針が求められる。
G02	2	新型コロナウイルス感染拡大防止のための対策	新規	国として以下の対応を航空会社に実施するよう指導すること ・マスクと手袋に加え、ゴーグル、フェイスシールド、ガウンなどの防護策	不特定多数且つ感染拡大地域からの旅客と接することから、飛沫・接触感染ともに常に感染リスクに不安を感じながら、乗務している。現在、日本航空では機内サービス時にゴーグルを着用し、化粧室清掃時にはフェイスシールドとポリエチレンガウンを着用している。感染防止策として、国が統一した防護策を制定し、実施するよう各航空会社に指導することが求められる。渡航先によっては旅客対応時に常時ゴーグルの着用を求める国もある。特に化粧室を含む清掃時においては、接触感染防止のため、ガウンやフェイスシールド等、追加の防護策が必要である。	同上
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、定期航空協会が定める機内持ち込み手荷物の基準が確実に守られるよう、各航空会社に対し、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、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。実際に座席数100席未満の小型機では機内で収納できない上、貨物室にもスペースの関係で搭載できない実態もある。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、機内持ち込み手荷物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。また、新型コロナウイルス感染防止の観点から、ICAO CART "Take-off" ガイドンスでは機内における人と人との接触を可能な限り避けるための対策として「「座席の下に収まる小さな手荷物を除き、すべての荷物を受託手荷物とし、可能な限り身軽なかたちで搭乗するよう」求めている。	2021年要請理由一部修正
G05	1	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、国が主体的に作成すること	2020年10月から客室乗務員に対し、疲労リスク管理が導入された。教育は始まったものの、疲労リスク管理の具体策が示されていない。EASAのような科学的知見(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の研究)をベースにした施策を講じることが求められる。	2021年要請理由一部修正