

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。持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	事故調査報告書の取り扱いについての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	ライセンスの取り扱い	継続	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。	

F07	1	懲戒権の乱用について	継続	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	今行わ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。 各会社の責任で、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。
F08	1	乗員の疲労管理	継続	乗務後の疲労レポートをもっと提出しやすいようなフォーマットおよび方法を考慮するよう航空会社に働きかけを行うこと	アンケートの結果でも疲労レポートの記述のしづらさ、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ことにつながっているとの意見が多数見られた。 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、EICASへの導入など提出方法を工夫するよう、局として航空会社に働きかけを行うことが必要と考える。
F09	1	乗員の疲労管理	継続	疲労管理に基づいた勤務割を導入する場合、労働組合等乗員の意見をしっかりと加味したものとする	アンケートの結果でも、航空局の示した乗員の疲労管理を会社が悪用し、さらに厳しい乗務割になる恐れを感じている。疲労管理の概念がしっかりと勤務割に示されているかしっかりと確認をおこない、必要に応じて指導をすべきである。
F10	1	アルコールについて	新規	乗務後のアルコールチェックが航空安全に有効であるか確認をすること。	乗務前のアルコールチェックは影響下にある乗員を排除するために有効であるが、乗務後のチェックが航空安全に影響を与えているか疑問。安全性に有効であるのなら、国内に乗り入れている外航機乗員にも適用すべきである。アルコールや薬物のチェックはランダムチェックが世界の基本的なチェック方法である。
F11	1	アルコールについて	新規	乗務開始24時間前のアルコール飲料の摂取禁止の通達を以前のものに戻すこと	乗員のアルコールの影響についての啓もうも十分に浸透し。乗務前のアルコール検査もアプリの改善などで100%行うことができている。今後もアルコールの影響についての教育を続けていくことや、しっかりと乗務前に確認することでアルコールの影響下での乗務を防ぐことは可能である。