

F. 運航乗務員

区分番号	要請番号	区分	優先度	要請先	要請事項	要請理由	備考
F01	1	運航乗務員の勤務	A	本	FRM下での運航乗務員の勤務について調査を実施し、必要に応じ指導、改善を行うこと	特に国内線の問題として、長時間勤務、レグ数の多さ、勤務パターンの過密、深夜勤務の多さが挙げられている。国際線においては長距離の乗務員の編成数を実態と合っていないことがある。勤務間の適切なインターバルが取れていないことから、疲労回復出来ないままのフライトが散見され安全上の問題が存在する。厳しい勤務が続き、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	A	本	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	乗員の疲労管理	A	本	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。航空局自身も、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との認識であるにも関わらず、それが提出しにくい状況であっては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指導を行うことが必要と考える。	
F03	2	乗員の疲労管理	A	本	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、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、当初目的通り疲労の削減に通じているかを確認し、必要に応じて指導をすべきである。	
F04	1	アルコールについて	A	本	乗務後のアルコールチェックを中止すること	過去から現在まで、アルコールの影響がある状態で乗務を行った運航乗務員はいない。検査が必要であるのなら、航空局もしくは局の指導下、航空会社がランダムチェックを行うことで十分に代替できる。本邦航空会社のみ行っていることも航空安全を保つという観点からは片手落ちであり公平性に欠ける。	
F05	1	運航乗務員に対する処罰	A	本	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。	
F05	2	運航乗務員に対する処罰	A	本	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。	

F06	1	事故調査の取り扱い	A	本	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。	
F06	2	事故調査の取り扱い	A	本	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。	
F07	1	ライセンスの取り扱い	A	本	免許類のデジタル化を推進し、特に国内線運航の場合、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。 鉄道運行者のように、国内路線で運航する場合は免許の携帯義務を免除することが可能と思われる。免許不携帯のみ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バランスに欠けており、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	懲戒権の乱用について	A	本	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。 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。	