F. 運航乗務員

2023年　総合安全要請

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	FRM下での運航乗務員の勤務（国内線）	A	本	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、早朝深夜勤務の多さが挙げられている。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。		
F01	2	FRM下での運航乗務員の勤務（国際線）	A	本	国際線おいては長距離の乗務員の編成数が実態と合っていないことがある。得にイレギュラー運航後の勤務間の適切なインターバルが取れていないことが見られる。疲労回復が出来ないままフライトを行う必要がある事案が散見され、安全上の問題が存在する。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。		
F02	1	運航乗務員の養成	A	本	運航乗務員の養成数が、拡大する市場規模や大量退職時代に対して現状十分とは言えない。航空産業は国の重要な基幹産業であることから、将来の運航乗務員養成に対する将来像を示し、航空会社に対し永続的で安定した養成となるよう指導すること。長期的視点に立ち、国自身で今より多くの運航乗務員の養成を行うこと。		
F03	1	運航乗務員の疲労管理	A	本	疲労リ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ある。航空局は疲労リポートの実態を調査し、乗務後の疲労リポートをもっと提出しやすいようなフォーマットにすることや、簡便な提出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疲労リポートの記述のしづらさや記述する項目の多さなどの理由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、疲労リポートは乗員の疲労管理に最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はその目的に叶っていない。 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	運航乗務員の疲労管理	A	本	運航乗務員は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ため、疲労管理の概念が確実に勤務割へ示されているか確認をおこない、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行うこと。今後、疲労管理に基づいた勤務割を導入する場合、乗員組合等の意見をしっかりと加味すること。	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	乗務後のアルコール検査について	A	本	乗務前のアルコール検査を実施することの必要性と比較し、国内航空会社に限った乗務後のアルコールチェックは必要でないため廃止すること。航空局は乗務後のアルコール検査が必要であると考えるならば、日本に乗り入れている全ての航空会社に対し、国際的に取り入れられているランダムチェックを実施すべきである。	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	事故に関わった運航乗務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（行政処分について）	A	本	航空局が所掌である行政処分に事故調査報告書等を使用することは、国際民間航空条約第13付属書に規定されている通り、その後の事故調査に支障をきたすことになるため、事故調査報告書等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、事故調査以外に使用しないこと。	行政処分に事故調査報告書等を使用することは、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、事故調査報告書等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（相違通告について）	A	本	国際民間航空条約第13付属書の事故報告書等の取り扱いについて、航空局が所掌である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	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。免許類のデジタル化を推進し、国内線運航に限り、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。	