

区分番号	要請番号	区分	要請先	取扱	新規・継続	要請事項	要請理由	備考
F01	1	事故調査の取り扱い	HP	-	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使用しないこと	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。事故に関与した運航乗務員に別途、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。	継続要請
F02	1	運航乗務員に対する処罰	HP	-	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の原因究明が重要であり、あきらかな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。	継続要請
F03	1	運航乗務員の疲労管理 (乗員の勤務)	HP	-	継続	FRM下での運航乗務員の勤務について調査を実施、又は必要に応じ指導、改善を行った事例があれば伺いたい	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運航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運航乗務員が多い。	継続要請
F03	2	運航乗務員の疲労管理	本	A	継続	乗務後の疲労レポートをもっと提出しやすくし、その内容に対し適切に対応するよう航空会社に働きかけを行うこと、また必要に応じ指導、改善を行った事例があれば伺いたい	引き続き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繋がっているとの意見が多数見られた。航空局自身も、疲労レポートは運航乗務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。また疲労レポートの提出が多い対象勤務に対し同様の勤務を減らすのではなく増やす事例も報告されており、適切に疲労管理が機能しているとは言えない。不具合点を洗い出し抜本的に見直すタイミングにきていると考える。	継続要請
F03	3	運航乗務員の疲労管理	HP	-	継続	疲労管理に基づいた勤務割を導入する場合、労働組合等による運航乗務員の意見をしっかりと加味したものとすること	運航乗務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。	継続要請
F04	1	運航乗務員の養成	HP	-	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つい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。	継続要請

F05	1	懲戒権の乱用について	HP	-	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。 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させることが、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。	継続要請
F06	1	アルコール検査の実施について	本	A	新規	乗務後のアルコール検査に関する考え方の整理	乗務後のアルコール全数検査実施するのであれば国内外全航空会社の乗務員を対象にすべきだが、本邦航空会社のみを対象としている現在の運用は航空安全の視点が決定的に欠落している。一方で2名乗務という定期航空運送事業の環境を考慮すると、国内外全航空会社を対象とした乗務後のランダムアルコール検査を実施する方式で十分に抑止力が発揮されると考える。こうした考え方も一例に「乗務後のアルコール検査に関する考え方」の整理を改めて航空局にお願いしたい。	新規要請
F07	1	ライセンスの取り扱い	HP	-	継続	免許類のデジタル化を推進し、特に国内線運航の場合、運航乗務員が携帯すべき免許類にデジタル化された免許を認めること	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。 国内路線で運航する場合、運航乗務員が携帯すべき免許類にデジタル化された免許を加えることは可能と思われる。紙の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、デジタル化された免許を認めることで、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。	継続要請