

第2回 客室乗務員の疲労管理に関する検討会 議事概要

1. 日時: 令和7年11月4日(火) 10:00~11:45
2. 場所: 中央合同庁舎3号館7階 航空局A会議室
3. 出席委員: 伊藤委員、大塚委員、高橋委員、土屋委員、吉田委員
4. 議事概要

<実態調査のレビューについて>

- 実態調査において、合計 164 便の調査を行ったことを報告。

<関係団体からの要望について>

- 関係団体からの資料等に基づき、要望を聴取。

(主な意見)

- クルーズバンクの有無で休息の質が全然違うため、クルーズバンク有の機材が望ましい。機材の入れ替えが簡単にできないことを考慮して、どうバランスを取っていくかが課題。
- 客室乗務員の数を増やすよりは、休息施設を確保する方が理にかなっていると感じたが、休息施設を確保するにはコストがかかると認識。
- 休息施設を確保するために、クルーズバンクがある機材を入れるか、ビジネスクラスを減らして運用する必要があるということで、どこかでコスト的な負担がかかると認識。

<諸外国の客室乗務員の働き方について>

- 第1回の議論を踏まえ、資料「諸外国の客室乗務員の働き方」に沿って説明。

(主な意見)

- 国民性や考え方によるのもう少し諸外国と差が出るかなと思ったが、客室乗務員の業務内容について、安全業務とサービス業務のように全員で対応する部分と、休息を取って最小の人数で対応する部分に分かれるという考え方は、世界共通ということが分かってよかった。

<論点整理について>

- 諸外国の基準や操縦士の基準を踏まえた客室乗務員の疲労管理基準に関する基本的な考え方と方向性について説明。

(主な意見)

- 長距離路線であれば操縦士の基準と一緒にするという方向性でいいと思うが、飛行回数が多い場合もそれが適切かは今回の説明では分からなかった。
- 中距離路線では休息時間を確保しづらい路線もあるかと思う。日本の地理的特性や運用との関係も見ながら適切なルールになるよう検討いただきたい。ワークロードは操縦士とは異なる中で、操縦士の基準をどう折り込んで疲労低減に効果のある基準にしていくかが課題。
- 1日当たりの上限時間を飛行勤務時間で管理し、機内休息時間を確保することで疲労管理するという方向性は妥当かと思う。この上で、細かい部分で各航空会社の働き方に配慮いただいて、結果として今回導入する新制度が実効あるものになるように調整をお願いしたい。休息施設の整備については、猶予期間をどう設けるか検討いただきたい。操縦士と同じ基準を原則とする考え方については、航空会社への影響の確認が必要。
- 方向性としては実効性があると感じた。休息については外的要因で取れないことが起きると思うので、それも踏まえた上で今後細かいところを詰めていただきたい。

以上