

JAL 被解雇者労働組合 (JAL 争議団)

5/17 JAL 回答

info@jhu-wing.main.jp<https://jhu-wing.main.jp/>**B787 客室乗務員配置数を 8 名に運用変更
(7/1 より)****長年の航空労働者の要求が一步前進****1 月 2 日の羽田衝突事故の問題点を
明らかにしてきた JHU の活動が活きた！**

5 月 17 日、JAL が 7 月 1 日より B787 の客室乗務員の配置数を現行の 6~7 名から 8 名とするよう運用を変更することが明らかになりました。(裏面の関連記事参照)

これは、長年「非常口数以上の客室乗務員配置」を求めてきた航空労働者の要求への前進回答です。この回答について、JAL は「1 月の事故を受け、安全とサービスの両方を総合的に勘案した結果」としています。これまで JHU は、報道機関の取材や 4 月 11 日の緊急院内集会等で、事故の背景や問題点を明らかにしてきました。こうした活動が要求前進に繋がりました。

事故の教訓・課題はまだ残されている！**OM 基準の改定、航空従事者として位置付け、新人乗務員の配置数制限等**

しかし、この会社回答は、OM (オペレーションマニュアル) 基準の改定ではなく、運用の変更となっており、恒久的な施策とはなっていません。また、保安要員として重要な役割を担う客室乗務員を「航空従事者として位置付けライセンス付与を求める」要求や、1 機あたりの新人乗務員の人員配置数制限への対応は全くなされておらず、1 月の事故の教訓を踏まえた客室乗務員に関わる課題はまだ残されています。

国土交通省の対応に怒りの声！**旅客の安全を第一に、プロアクティブな対応を！**

残された課題について、4 月 18 日の参議院国土交通委員会で三上えり参議院議員 (立憲・社民) が質問に立ち、航空法に基づく「客室乗務員配置数の基準」および「客室乗務員の位置付け」について質疑が行われました。

これに対し、国土交通省（齋藤国交大臣）は、「配置基準は客席数 50 席に対し 1 名の配置となっている」としたうえで、「非常脱出が必要な事案において客室乗務員の数が支障となった事案は発生しておらず、現在の基準で安全上の支障はない」。また、客室乗務員の位置付けについても「職務遂行にあたり、ライセンスが発行されなかったことによって安全上の問題が生じているとは認識していない」と答弁しています。ただ、何れの問題指摘についても「直ちに見直しを求められる状況にはない」「今後とも、国際基準や諸外国の動向を注視していく」としており、国際的な組織との連携も含めて、要求実現に向けさらに取り組みを進める必要があります。

JHU は今後も航空の現場で働く労働者と共に、JAL を含む全ての航空会社について、航空法に基づく客室乗務員の配置数基準の改正や航空従事者として客室乗務員のライセンス付与、さらには新人乗務員の配置数制限等の要求実現に向け取り組んでいきます。

以上

5/17 付 朝日デジタル記事

朝日新聞
DIGITAL

JAL が全便で非常口一つに CA1 人を配置 7 月から運用変更

角詠之 2024 年 5 月 17 日 19 時 05 分



離陸する JAL 機

日本航空（JAL）が 7 月から、ボーイング 787 の機体で、非常口の数と同じ 8 人の客室乗務員（CA）を配置する運用に変更する。これで JAL の定期便すべてで非常口と同数の CA が配置されることになるという。

航空法上は 50 席に 1 人の CA を配置すれば足りるが、1 月の羽田空港での衝突炎上事故を受け、「安全とサービスの両方を総合的に勘案した結果」（JAL 広報担当者）としている。

JAL によると、ボーイング 787（座席数 186～291 席）には八つの非常口があり、すべての非常口に配置するため CA が 8 人以上乗る運用に変える。

変更されるのは国内線の約 7%の便にあたる。国際線はこれまでも通常、非常口と同数以上の CA が搭乗していた。

1 月 2 日に羽田空港で起きた JAL 機と海上保安庁機の衝突炎上事故では、JAL 機は八つの非常口に対して 9 人の CA が搭乗していた。すべての非常口を確認した結果、五つの非常口は火災のため開けず、CA が安全と判断して開けた三つの非常口から乗客は避難した。（角詠之）