

2024年1月2日 東京国際空港で発生した航空機事故を教訓に
～客室乗務員の保安任務を果たすため～

私たち客室乗務員連絡会（客乗連）は、航空労組連絡会の職種横断組織として、日本で働く客室乗務員全体の労働条件や地位の向上、保安任務を果たせる職場環境の実現、航空安全の向上を目指しています。

2024年1月2日、日本航空516便と海上保安庁機の衝突事故は、社会に大きな衝撃を与えました。海上保安庁職員5名の方が亡くなりましたが、日本航空516便の乗客乗員は、機体が焼失する中で379名全員が脱出しました。亡くなられた方とご家族に深い哀悼の意を表明するとともに、負傷された方々の一日も早い回復をお祈りいたします。

今回の事故では、火災が発生し乗務員間の連絡用インターフォンが使えなくなるなど厳しい状況の中で、客室乗務員は、乗客がパニックに陥らないよう呼びかけ、脱出の妨げとなる手荷物の取り出しを防ぎ、開けてはいけないドアと脱出ドアをその場で判断し、適切な脱出経路を確保したこと、乗客が客室乗務員の指示を守ったことが非常脱出を成功させたと言えます。

通常の運航においては、客室乗務員は旅客サービス業務を行う時間が多く、サービス要員と思われがちですが、今回の事故でその本来の任務が保安業務であり、保安要員としての重要性が社会的に明らかになりました。

世界の航空会社の運航基準などを定める国際民間航空機関（ICAO）は、客室乗務員を保安要員として位置づけ、その訓練内容の制定、客室乗務員の疲労による安全上のリスクを管理するための基準作り、フロアレベルの各ドアに客室乗務員を配置することを推奨するなど、運航の安全を担保し、その向上を目指しています。

客室乗務員の任務に関連して、アメリカやEUなどほとんどの先進国では、保安要員としての資格制度を導入していますが、日本ではそれがありません。また、今回の事故機種には各ドアに客室乗務員が配置されていましたが、日本国内の運航機種によっては客室乗務員編成数がドア数より少なく、各ドアに配置せずに運航しています。

日本の全ての客室乗務員はICAOの基準を満たす訓練を受けていますが、会社方針による営業優先の過剰なサービス、過酷な勤務による疲労、責務に見合わない低賃金により離職者が多いなど、保安任務を果たす上で問題が多い職場の実態があります。

私たちは、今回の事故を踏まえ、①各ドアに客室乗務員を配置する基準の制定、②客室乗務員を保安要員として明確にする資格制度の導入を、早急に行うよう国に求めます。

私たち客乗連は、利用者みなさまにより安全な運航を提供するため、これからも客室乗務員の安全に関わる諸課題に精一杯取り組んでいきます。

2024年1月22日
客室乗務員連絡会