

G 客室乗務員

G01 客室乗務員の位置付けについて

G01-1 客室乗務員は、その任務の重要性から、早急に航空法に航空従事者として位置付け、訓練・教育を充実させること。

G01-1-(1) 航空法施行規則第 214 条で、航空機乗組員に対して求められている運航規程に定めるべき要件（「職務・編成・乗務割り・技能審査及び訓練・緊急の場合においてとるべき措置等」など）は、客室乗務員に関しても同様に求められている。しかし、上位にある航空法上の「航空従事者」に、客室乗務員は位置付けられていない。操縦士、整備士等、航空従事者と同等の諸要件を施行規則上求められ、審査を必要とする職務であることをみても、客室乗務員は保安要員として専門職であることは明らかである。航空法上の航空従事者に位置付けることは何ら矛盾がないと思われる。

G01-1-(2) 航空法施行規則第 214 条に記載されている客室乗務員の職務編成、乗務割り、訓練などを具体的に明記し、各社の運航規定に反映させるべきである

G01-1-(3) 客室乗務員の任務が重要になってきているにもかかわらず、各社の訓練・教育にはばらつきがある。ATEC（航空輸送技術研究センター）作成の「客室乗務員の訓練・審査に関する調査研究報告書」（2006 年 3 月版）でも、「客室乗務員の技量確認や訓練の方法等については、運航規程実施要領細則に基づき、航空各社ごとに内容を運航規程に定め、認可を受けているが、各社で一部まちまちの設定となっている」という認識を示している。

G01-1-(4) 「米国等において、FAA（米国連邦航空局）ハンドブック等で客室乗務員の訓練・審査に係る基準が示される等」（報告書）という報告にもあるように、欧米の法令・基準は、日本より細かく訓練項目を国が規定している。日本においても航空局が訓練・審査に関して一定の基準を示され、各社のばらつきをなくし、客室乗務員の質を向上させることが求められている。また、訓練・教育の充実は、最終的に航空従事者に位置付けるということと何ら矛盾するものではない。

G01-1-(5) ICAO 加盟半数近い国が、国としてライセンスあるいは訓練審査終了証明を客室乗務員に出していると聞いている航空局としても客室乗務員の訓練の質に着目するようになった昨今客室乗務員を航空従事者と位置づけるべきであると考える。

G01-2 客室乗務員は専門職として正社員で採用を行なうよう各企業に働きかけること。

客室乗務職の保安要員としての質を高めるためにも、経験の蓄積やその伝承は、重要な要素である。また、そのためには安定した雇用を確保することが求められている。同時に、客室安全の任務にあたるにはチームワークが大切である。労働条件が異なる多様な雇用形態の導入は、そのチームワークを阻害する。第 164 国会衆議院付帯決議 11「安全に関する技術伝承や人材育成のための環境整備が図られるよう、運輸事業者に対し適切な指導・監督・支援を行なうこと」、同参議院付帯決議 4 等に基づき、航空局としても各企業が保安要員の専門職である客室乗務員を正社員で採用するよう、積極的に働きかけをお願いしたい。

G01-3 客室乗務員の職務に重要な経験の蓄積や伝承ができるよう、雇い止めを前提とした契約制雇用、派遣制度の導入を行なわないよう企業を指導すること。

G01-3-(1) 日本航空では契約更新をタテにして人権侵害、あるいは自主退職の強要があり、契約制客室乗務員の押さえつけられた状態はモノをいえない状況を生み出し CRM の発揮

を大きく阻害している実態がある

- G01-3-(2) 新規航空会社や外国航空会社(日本人客室乗務員)では、3年後正社員化の道が開かれていない企業もある。現在の全日空客室乗務員の平均勤続年数は2007年度6年(一般従業員16.8年)である。この年数では経験の蓄積・伝承が難しいと言わざるを得ない。ちなみに、日本航空における平均勤続年数は13.8年(一般従業員19.9年)、英国航空では、客室乗務員の平均勤続年数は20年以上と聞いている。米国でも客室乗務員の契約制度はない(AFA/米国客室乗務員労働組合調べ)。米国での平均勤続年数は明らかになっていないが、平均年齢43.9歳(JAL37.1歳、ANA30.5歳/2007年度)からみると、日本の客室乗務員の勤続年数より10年以上長いことが推測できる。
- G01-3-(3) 現在国内の航空会社では正社員その他、契約制・再雇用・外国人など様々な雇用形態が存在している保安要員としての責務は同様であるが、雇用形態が違うということは安全の担保に不可欠なチームワークの阻害要因となる。また雇用形態の違いから安全に係わる率直な意見交換が難しい状況もあり安全性の低下につながる事が考えられる。客室乗務員は正社員で雇用すべきだと考える
- 特に派遣という雇用形態については雇用の調整弁として簡単に雇い止めが可能になり保安要員として非常に重要な経験の蓄積ができない。現在、国内の航空会社(日本航空)に派遣客室乗務員はいないと認識しているが、外国航空会社では日本人派遣客室乗務員が存在する。上述の通り、内航・外航問わず派遣という雇用形態問題は旅客の生命を預かる客室乗務員として看過することはできない。

- G01-4 緊急時や急病人発生時の対応に支障をきたさない様、日本人旅客の安全を確保する観点から、日本人旅客が多数を占める外国航空会社の便には日本人または日本人同等レベルの日本語能力を有する客室乗務員を乗務させるように指導すること。
- トルコ(イスタンブール)⇄日本(成田・関西)路線の旅客は、9割を日本人観光客が占めており、その大半が中高年の団体ツアーである。トルコ航空では以下の事例があった。2007年3月3日、トルコ航空47便(関西→イスタンブール、A340型機)において、機内の与圧装置の故障による急減圧の為、北京に緊急着陸した事例では、日本人旅客の大半が酸素マスクの装着方法を間違っていた(口と鼻の両方を覆うところを、口だけ覆っていた)のを日本人客室乗務員が発見した。英語のアナウンスを理解しなかった日本人旅客に対し、日本語による繰り返しのアナウンスと個別の呼びかけで適切な酸素マスクの装着方法を教示でき、旅客の安全を確保することができた。また、中高年の日本人旅客が帰便で体調不良になるケースが日常化しているが、急病人の発生や持病等細かな配慮やコミュニケーションが必要な状況ではトルコ人客室乗務員が誤った対応をしている状況を日本人客室乗務員がカバーしてきた実態がある。現在では日本人客室乗務員は乗務していない。1996年に福岡空港で起きたガルーダインドネシア航空の事故でも、日本語の避難誘導が不足していたと事故調査報告書で報告されている。

G02 客室乗務員の職務について

- G02-1 機内販売業務を含むサービス業務が保安任務を阻害することのないよう、企業を指導すること。
- G02-1-(1) 国際線のサービス競争激化は、保安要員としての任務を遂行する視点でみると、様々な問題がある。長距離線ビジネスクラスにおける手厚いサービス内容によって、乗務員

に求められている海上航行中の火災防止のための化粧室内ゴミ箱のチェックや、旅客の様子を観察する機内巡視が十分にできていない。また、機内食サービスに要する時間がこれまでよりさらに長時間になり、乗務員が機内で交替に取る休息時間も減らされ、着陸前の保安要員として集中力を求められる時には、疲労困憊の状況である。

- G02-1-(2) 近距離国際線でのサービス内容にも問題がある韓国線(成田・羽田発ソウルなど)帰便では、スケジュール上は2時間以上を予定しているが実飛行時間が1時間半ということも少なくない。そのような中で、ホットミール、アルコール免税品販売まで行われており、「水1杯飲む時間もない」との状況が報告されている
- G02-1-(3) 会社は「安全を前提に判断していただいてよい」と判断責任を職場に任せているが旅客に対してサービスの公平性を望む乗務員の精神的な負担になっておりどうしてもサービス時間が延びる傾向にある「途中で販売を止める」という公平性を欠くサービスになるという点でも職場からは「短距離線での免税品販売や、飛行時間に見合わないサービスは止めてほしい」という声あげられている
- G02-1-(4) 機内販売における金銭の授受など販売作業自体の負荷、各社サービス向上キャンペーンの中で、到着間際の旅客からの要望を断りきれず、着陸前ギリギリまで業務が続くなどの問題も起こっている。

G02-2 「飛行間の機内清掃業務」は、機内保安の観点及び客室乗務員の疲労等が保安業務に支障をきたすことから、客室乗務員にさせるのではなく、専門業者によって対応するよう企業を指導すること。

- G02-2-(1) 日本エアコミューターやスカイネットアジアなどでは、コスト削減のためシートポケットの清掃を客室乗務員が行っており、旅客降機後の地上滞在中も休むことが出来ず、滞在時間も30分以下と短いことから、トイレにも行けず食事も摂れない実態もある。労働基準法によると、「労働時間6時間を超える場合は45分のみなし休憩時間を与えなくてはならない」(労働基準法第34条施行規則32条1項2項)が、この規則に違反して、非常に負荷が高い状況である。
- G02-2-(2) 滞在時間中には次便のサービスや条件付運送旅客の対応の確認運航データや航路上の天候の把握等、安全運航遂行上重要な時間である清掃を実施することによりこれらの安全上必要な情報の共有が十分に行えなくなり問題である
- G02-2-(3) 現在、日本航空や全日空では専門業者による清掃後、客室乗務員による保安点検を実施することにより異なる目での点検が出来、高い保安性を担保してきている。保安上の観点からも客室乗務員による清掃業務はやめるべきである。
- G02-2-(4) 客室乗務員によるシートポケットの清掃の実態(客室乗務員連絡会調べ)
日本エアコミューター、JAL エクスプレス、J-AIR、スカイネットアジア、エアセントラル、エアニッポンネットワーク、AIR DO、IBEX エアラインなど

G03 客室乗務員の編成数について

G03-1 客室乗務員が安全上の不安を払拭できない MD90 型機の「3名編成」を航空局としても見直すこと。

- G03-1-(1) MD90 型機は全長 46.5m で前方・後方 4 箇所と翼上に 4 箇所、合計 8 ヶ所の非常脱出口がある 2006 年 12 月までは前方・後方 4 箇所に各 1 名、合計 4 名の客室乗務員が配置されていたそれまでも「緊急時の脱出誘導に必要である」という理由で、「翼上脱出口近辺に客室乗務員を配置すべき」という要求をしてきた経緯はあるが翼上脱

出口付近には客室乗務員は配置されていない。加えて1名の削減で緊急時には8箇所の非常脱出口を3名で担当することになり前方2箇所の非常脱出口には、1名の配置になっている。3名編成になり丸3年以上が経過しましたが、依然として現場では緊急事態が起きた場合に前方に1名の先任客室乗務員だけで適切な対応ができるのか常に不安な気持ちで乗務している

運航乗務員からも依然として以下に代表される不安の声があげられている

2009年 航空安全会議 安全アンケートより抜粋

- ・ 緊急時にパニックになると人は同じ方向(前方)に行く傾向があり殺到する前方の非常脱出口に1名しかいない状態で適切な避難誘導ができるのか非常に不安である。
- ・ 日々の運航の中で、3名ではサービスに時間がかかるにも拘らず、サービスを完遂したいという気持ちから、多少の揺れがあっても無理をしてサービスをするという判断を生じさせる状況もあり、安全上問題がある。

G03-1-(2) 4名から3名編成への切り下げによりヒューマンエラーを防止する安全性向上施策とは逆行する事態になっているスライド展開可能モードでドアを開け、展開はしなかったもののスライドパックを機外「DOORのRE-OPEN時にドアモードをARMEDのまま開放」する等実際に不安全事例が起こっており少なくとも前方の各非常脱出口に1名ずつの配置へとすぐに見直す必要がある

G03-2 1機あたりの新人客室乗務員(経験年数1年未満)数は、各機種種の最小乗務員数の1/4以下とし、3名以下の編成機材については1名まで、1名編成機については乗務させないこと。

各社ともこれまでは内規で1年未満の客室乗務員数に制限を設けており、実態的に編成数の半数を超える乗務はなかったと認識している。退職者の増加とそれに伴う急激な新人採用で、747、777、767型機においても半数を超える乗務が発生している。1年未満どころか、一時は半年未満が半数を超える状況も発生していて、会社が「1年未満を乗務させる場合でも、その半数は、半年以上とする」という運用で歯止めをかけている。

日本航空では国内線の新人契約制客室乗務員の部署があり、767型機で経験1年半以下の新人と経験のある正社員が3名ずつ、747型機では1年半以下の新人が9名、正社員が3名という新人多数乗務が恒常化しており、技量の伝承ができない状況になっている。航空局として実態把握をされ、新人に偏った編成内容については指導していただきたい。

G04 客室乗務員の勤務について

G04-1 保安任務に支障をきたすような長時間拘束勤務の実態を早急に改善するよう、企業を指導すること。

G02-2-(1)の通り、国内線では労働基準法上「休憩時間」の確保が義務付けられており、ステイタイム(地上駐機時間)を延長することによって、休憩時間・食事時間の確保が可能になる。特に、1日6便にも及ぶ1人乗務で、食事時間も化粧室の利用もままならない乗務や、駐機中の機内清掃業務は、健康障害につながり、保安要員として乗務するにあたり問題である。以下は、各社の客室乗務員から保安任務遂行上問題があると指摘されているパターンである。また、「国内線の4便乗務については回数に制限を設けるべきである」、「国際線の米国西海岸の1泊3日の乗務、香港の日帰り往復乗務については廃止するべきである」という声は大きい。いずれも「拘束時間が長い」、あるいは「過酷な勤務の繰り返しから、疲

労度が高くなる」と各社の客室乗務員から、保安任務遂行上問題があると指摘されている。

G04-2 現行の運航規程審査基準(5-2)の「1 暦月 100 時間」という乗務時間の見直しを行なうこと。

G04-2-(1) 上記 G04-1 で示した事例のような長時間拘束に加え各社で月間乗務時間制限が延長されている。「客室乗務員の乗務割りは運航環境等を考慮し、客室乗務員の職務に支障を生じないように少なくとも以下基準に従い適切に定められていること」として定められている乗務時間は「1 暦月 100 時間を超えて予定しないこと」という基準になっており「運航環境等を考慮したもの」にも「職務に支障を生じない」というその目的にも、全くかなったものではない

G04-2-(2) 2006 年 10 月から日本航空・日本エアシステムの完全一社化に伴い、労働条件も統一され、月間乗務時間制限は、それまで旧日本航空インターナショナルで 85 時間、旧日本航空ジャパンで 90 時間だったが、新会社では 90 時間になりその後勤務協定改悪で 95 時間になった。延長された翌 11 月には、国際線の職場でその制限時間を超える事例が発生している。全日空では 2004 年に、月間乗務時間制限が 90 時間から審査基準で認められる最長の 100 時間に延長になった。

G04-2-(3) 路線、機種の設定がない客室乗務員にとって乗務時間制限は、保安要員として全うな判断をすることができる健康状態を保ち、任務を遂行する為には、重要な要素である。そういう意味で、現行の 100 時間は全く歯止めになっていない。

G04-2-(4) 2006 年 11 月、「日本航空客室乗務員岩本章子さん労災認定裁判」において、東京高等裁判所は業務の過重性を認め、労災を認定するという判決を下した。客室乗務員は勤務が不規則であり、身体的・精神的ストレスにさらされやすい環境にあるうえ、国際線乗務での徹夜や時差による特殊な環境下で職務を遂行している。それらに加えて、岩本さんは、6ヶ月連続で月間乗務時間が 75 時間以上であったことや、客室責任者としての重圧などの精神的ストレス、客室乗務員の勤務の特殊性・業務負荷を鑑み、以上の様な判決に至った。岩本さんが倒れた当時、日本航空の乗務時間制限は月間 80 時間であったが、それでも「業務の過重性によっては、脳疾患が発症する可能性」が認められている。

G04-2-(5) 年間乗務時間制限については、運航乗務員が 1000 時間となっているが、客室乗務員の制限については特に定められていない。EU では、運航乗務員も客室乗務員も、年間 900 時間の制限になっており、ここを参考にした年間基準の設定が必要であると考えられる。欧米のようなクレジットアワー制度(注)がなく、「実乗務時間 100 時間」は全く制限になっていない。

注：クレジットアワー制度：実乗務時間だけでなく、乗務前後の地上での勤務時間や、訓練、年次休暇なども一定度、「みなし乗務時間」として乗務時間に加える制度。

G04-2-(6) 2005 年 9 月、NASA(米国航空宇宙局)が報告書を作成し、FAA(米国連邦航空局)民間航空宇宙医学研究所が「客室乗務員疲労調査報告」をまとめた。また、ICAO(国際民間航空機関)では国際民間航空条約第 6 付属書の改定(飛行勤務時間、休養時間関連；運航乗務員と客室乗務員を対象)とその補足となる 2 つのガイダンスをとりまとめている、2009 年度後半にも各国へ通達予定と聞いている。航空局としてもこれらの動きについては認識されていると思うが、日本でも何らかの規制を設ける議論を早急に開始するべきである。

G04-3 一暦日の中で、緊急脱出操作方法の異なる機種の乗務(派生機を含む)は行なわないよう、企業を指導すること。

これまで同日の異機種乗務は、各社ともほとんど行っていなかったが、複数機材を運航する航空会社で、乗務パターンの効率化を図る目的と見られる異機種乗務が恒常的に行われている。緊急脱出時の誘導、ドアの開閉方法、脱出スライド(ラフト)の使用方法、非常用装備品の搭載場所等が異なり、「頭の切り替えができるかどうか不安である。」という声があげられている。同日での異機種乗務は安全上大きな問題である。

G05 客室乗務員の訓練について

客室乗務員の各種訓練(初期訓練・定期訓練・復帰訓練・型式訓練など)について設備や教育内容・期間を更に充実させるよう企業を指導すること

日本航空では、2006年の完全統合以降日本航空・日本エアシステム両社の客室乗務員の混成乗務が進み、両社それぞれの乗務員は新機種型式訓練を受けて乗務を行っている。2008年度からは2日間の型式訓練でMD型機(MD90、MD81)の型式資格を初めて取った乗務員が訓練後間もなく客室責任者となる小型機前任客室乗務員の訓練を2日間で実施し慣れない機種で慣れない前任業務を実施する実態がある。特にMD81/90型機は統合前の日本航空の保有機にはない特殊な構造をしておりドアモード変更や誤操作防止構造が他機種と大きく異なる。また、機体内蔵型乗降階段の操作を含むドア操作は空港や駐機場によりプロシージャーが異なり、十分な習熟乗務を要する機種である中でもMD90型機においては上記のように手順や操作が特殊な上に、2006年1月よりドア操作を行う前方担当乗務員は1名に削減され、エラーを指摘する乗務員が近くにいない為誤操作が発生しやすい環境に置かれている。ドアやドアモードの誤操作は緊急時のみならずスライドの不意な展開などによる負傷事故の恐れもあり、現在、極めて深刻な状況にある

小型機前任訓練実施後は型式資格を保有していれば、737型機の前任業務も実施するが実際に2009年4月以降、「ドア再開扉時に、ドアモードをARMEDのまま開放」「ボーディングブリッジが装着されないオープンスポットでのドア誤操作」等、MD型機737型機でのドアやドアモードの誤操作が急激に増えたことから、日本航空は2009年7月以降管理職の編成外乗務による前任訓練のチェックが行われているまた「自身の業務を今一度確認すること」「ドアモード変更時の声出し確認に機種名も加える(例:「MD90, DISARMED OK」)」など注意喚起を行っているが、これで訓練や習熟量の不足を補えるはずもなく現在も状況は変わっていない。ステアウェイ(機体内蔵型乗降階段)操作についても訓練では実機での操作はできないため実際の乗務でステアウェイを使用する際に操作できないケースも発生した

機種や前任業務に慣熟していないことや実機での訓練不足が多発する誤操作の要因になっている。実機での前任訓練期間は1日のみではなく期間を十分にとったOJT体制が必要不可欠である

現日本航空と旧日本エアシステムとの訓練内容の比較は以下の通り

	現行の訓練	統合直前まで旧JASでの訓練
新機種型式訓練	座学2日。 訓練所のモックアップのドア・スライド・ステアウェイ(機体内蔵型乗降階段)等の操作を確認するのみで、実機見学はなし。ステアウェイについてはパネル操作のみ。	座学2日 1日編成外での乗務あり。(最初の受講者は実機見学のみ)
前任資格訓練	座学2日。	入社してから約2年間乗務しながら

	<p>編成外乗務でのOJT1日。 機種型式資格を取得して以降、先任資格訓練までの習熟期間は約3～4か月間。機種型式資格を取得してから、3回程度乗務しただけで、先任資格訓練を受ける者もあり、1日のみの編成外乗務の翌日からは実際に先任業務を実施。</p>	<p>詳細な機材特性を学び3年目に座学を1回受講。 その後約1年かけてOJTを実施し、指導者の指導を受けながら先任業務を経験し習熟。なお個々人の乗務スケジュールにより回数については個人差がある。</p>
--	---	---

G06 機内持ち込み手荷物について

G06-1 全ての機材において機内安全の視点から、機内持ち込み手荷物に対する国の考え方を明らかにし「座席数 100 席未満」の機内持ち込み手荷物の基準については、再度見直しをすること

G06-1-(1) 2009年12月1日より機内持ち込み手荷物の基準変更に伴い、定期航空協会・航空各社により受託方法の変更や周知啓蒙を行っている。この基準変更に伴う、各空港手荷物検査場でのゲージ設置や規定を超えるサイズの機内持ち込み手荷物の受託促進対策により機内持ち込み手荷物は減少し改善している。しかし、未だ、新基準内手荷物であっても収納に入らない仕様の機材が存在する事や、乗り継ぎ旅客への対応現行のゲージでは重量の計測が出来ないことから重量基準の規制が不十分であること等引き続き問題となっている。

またゲージによる計測でオーバーした手荷物は、赤色のタグが付けられ、出発ゲートにて受託することになっているが旅客自身でタグを外してしまい、出発ゲートでの受託が徹底されておらず機内にそのまま持ち込まれている。

G06-1-(2) 新しい基準では、100席以上と100席未満という座席数で2種類の大きさに統一されたJALグループではMD81型機(163席)やMD90型機(150席)、および座席数100席未満のボンバルディアDHC8型機やSAAB340B型機ANAグループでは座席数100席以上のジェット機において機内に持ち込むことができる手荷物のサイズが大きくなった。この中で特にJALグループのSAAB340B型機では、100席未満の航空機に持ち込むことができる手荷物新基準が「45cm×35cm×20cmまたは3辺の和が100cm」であるのに対し、収納棚が「119cm×43cm×18cm」と「121cm×43cm×24cm」の2タイプであるため基準内として持ち込まれた手荷物であっても機内において収納ができない。また収納棚以外のスペース(座席下)にも完全に収納できず、緊急脱出の妨げになってしまう旅客への案内には、小さく、「収納スペースの関係から機内にて適切に収納できないと判断される手荷物については搭乗口および客室内にて受託手荷物として貨物室にお預かりさせていただく場合がございます」とあるが以下の安全アンケートのコメントにあるように現場において混乱を招いている状況である現在でも座席数100席未満の機種においては収納棚が小さく、収納に苦慮しているなか私たちは、機内持ち込み手荷物の大きさの基準を決めるにあたり航空機の棚の大きさなどの検証が不十分と考える

航空安全推進連絡会議 鹿児島支部 2010年 安全アンケート

—機内持ち込み手荷物についてのコメントの抜粋—

・ 著しく大きな手荷物の持ち込みは減った

- ・ 大型機の就航空港では保安検査場で受託されづらい。
- ・ 確かに手荷物収納に要する時間は短くなり効果を実感している
- ・ それぞれの空港によって対応が異なっているので、基本通りにしてほしい。
- ・ 大型機からの乗り継ぎの旅客はそのまま大きなピギーバッグを持ち込んでくる。
- ・ 目安となるサイズのバッグをカウンター横に置くとわかりやすい。
- ・ 手荷物検査場を通過できた場合でも JAC 機では規定外となることがあり、旅客が理解しているか不安。
- ・ 手荷物検査場で発見された規定外の手荷物にタグを付けて搭乗ゲートで預ける様に案内しているが、そのまま持ち込まれていることが多く、対応が甘いとおもう。
- ・ 手荷物基準変更後、明らかに持ち込み手荷物は減ったと思う。今後予定されている様々な対策も効果は期待できるとおもう。
- ・ 大型機との共用空港では大型機の規定で持ち込まれる手荷物が多く、判断に困る。
- ・ 搭乗ゲートにて少しでも規定外の手荷物は地上係員に受託手続きをしてもらいたい。
- ・ SAAB では以前と状況が変わらない。

G06-2 機内持ち込み手荷物重量制限について重量計も兼ね備えた「サイザー」の導入など対策を講じること

機内持ち込み制限に関して特に 777 型機材において「3 辺の合計」以外に「重量 10Kg」オーバーが安全上オーバーヘッドストレージの強度や緊急時の障害物・凶器になるという観点からも問題になっている

オーバーヘッドストレージが片手で持ち上げられないほど重さになっていることが多々あり、重量制限を越えていることは明らかである持ち上げるのもたいへんな重量の物が、緊急事態に上から落ちてくれば、それだけで脱出以前の問題になるせめて「10kg」制限を遵守させるよう、早急に制限が徹底される体制作りを要望する

G06-3 国際線において国内線と同様に機内持ち込み手荷物について制限を強化し、啓蒙すること

G06-3-(1) テロ抑止手荷物検査場混雑緩和、検査時間短縮、航空機の安全運航、および機内での手荷物落下事故防止の為に各航空会社の機内持ち込み手荷物規程の遵守について関係機関への働きかけをするべきである

G06-3-(2) 英国運輸省や米国運輸保安局が定めているように国土交通省に対して機内持ち込み手荷物制限に関する日本におけるガイドライン策定が求められる