

運航乗務員の勤務実態

2017年2月4日

第36回航空政策セミナー

特殊な労働環境

- 長時間乗務
- 時差
- 騒音
- 乾燥(湿度10%程度)
- 低気圧(富士山の7合目相当)
- 高速移動(無風状態で時速約900Km)

運航乗務員の業務

- 大きな責任が伴う
- 地上とは違う環境下で行われている
- 止まることが出来ない、支援を受けられない
- 変化する状況に応じて、限られた時間内で様々な頭脳労働をしている
- 離着陸時に高いワークロードがかかる

疲労度は地上とは違います

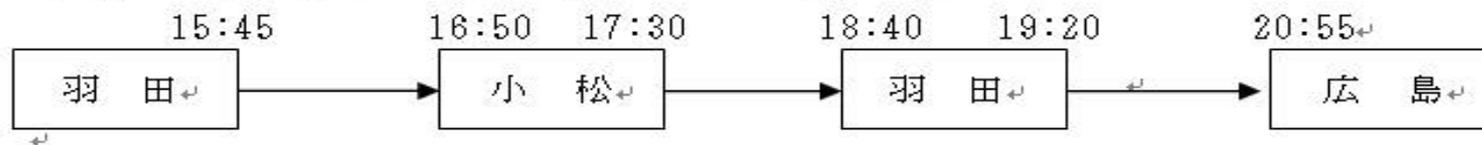
JAL運航乗務員の勤務状況

JALでは2010年の破綻以降、多くのパイロットが破綻後も流出しました。その結果、人員不足により過酷な勤務を強いられています。

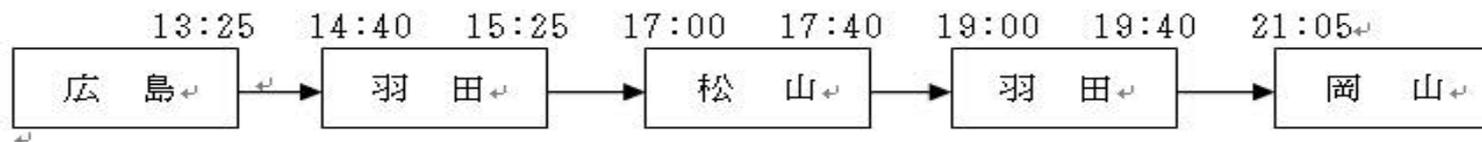
2016年7月、JAL経営は「マンニングに柔軟性を持たせるため」として年間乗務時間制限を**960時間**（現行900時間）とする協定案を提示しています。

JAL国内線

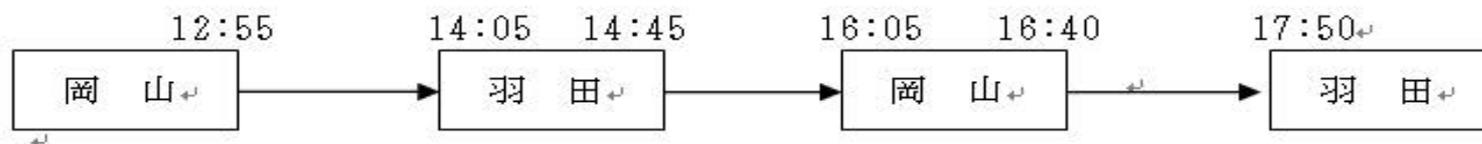
1 日目 <乗務時間：3時間 50 分、FDP：6時間 20 分>



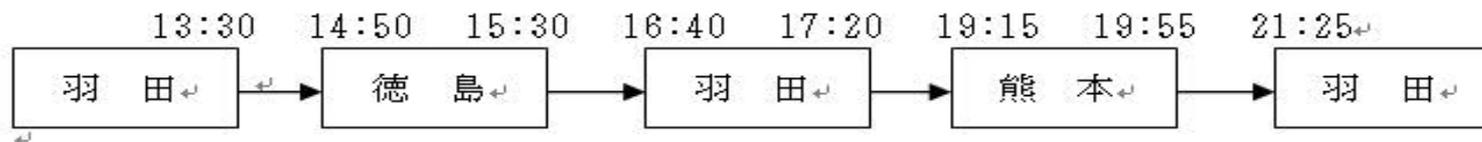
2 日目 <乗務時間：5時間 35 分、FDP：8時間 45 分>



3 日目 <乗務時間：3時間 40 分、FDP：6時間 00 分>



4 日目 (日帰り) <乗務時間：5時間 55 分、FDP：9時間 15 分>



注：FDP(Flight Duty Period、飛行勤務時間)は、ショーアップから最終レグのブロックインまでの時間

ANA国内線

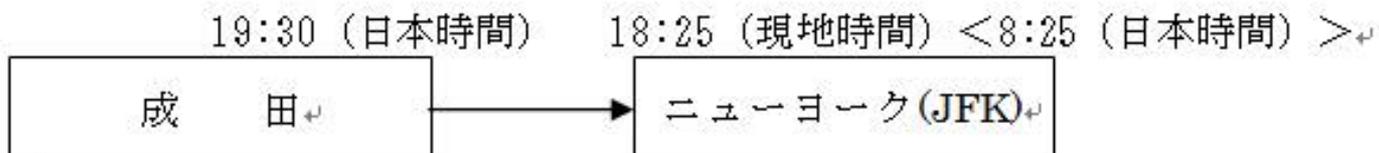
乗務パターン	勤務開始	勤務終了	飛行時間	勤務時間
東京 - 中標津 - 東京 - 富山 - 東京	11:05	21:10	5:40	10:05
東京 - 紋別 - 東京 - 富山 - 東京	10:10	21:10	5:45	11:00
東京 - 岩見 - 東京 - 高知 - 東京	09:40	20:10	5:50	10:30
東京 - 釧路 - 東京 - 鳥取 - 東京	10:15	20:25	6:00	10:10
東京 - 釧路 - 東京 - 鳥取 - 東京	10:15	20:30	6:00	10:15
東京 - 関西 - 東京 - 宮崎 - 東京	12:05	22:05	5:55	10:00
那覇 - 熊本 - 伊丹 - 千歳 - 羽田	14:15	23:55	5:55	9:40
東京 - 高松 - 東京 - 鹿児島 - 東京	10:55	21:45	6:15	10:50
関西 - 千歳 - 伊丹 - 福岡 - 伊丹	10:45	21:05	6:20	10:20
石垣 - 東京 - 佐賀 - 東京	11:15	20:55	6:25	9:40
鳥取 - 東京 - 那覇 - 東京	13:55	23:30	6:15	10:20
D/H 千歳 千歳 - 小松 - 東京 - 秋田 - 東京	11:00	21:45	5:10	10:45

ANA運航乗務員の勤務状況

ANAでは2014年3月の勤務協定の改定で勤務強化され国内線では**4回**の離着陸、飛行時間**6時間**勤務時間**11時間**、ぎりぎりの勤務をアサインするなど劣悪な勤務が増えています。また国際線では帰国後の休日を3日から**2日**にすることにより、長距離国際線勤務の稼働が強化されました。

JAL国際線

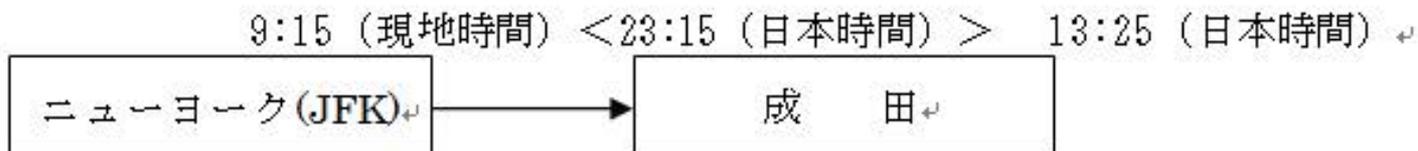
1日目 JAL004便 <乗務時間：12時間55分、FDP：14時間10分、WOCL：4時間>



18:15 (日本時間) 勤務開始 18:25 (現地時間) <8:25 (日本時間) >勤務終了

2・3日目 現地 (ニューヨーク) 滞在

4日目 JAL003便 <乗務時間：14時間10分、FDP：15時間40分>



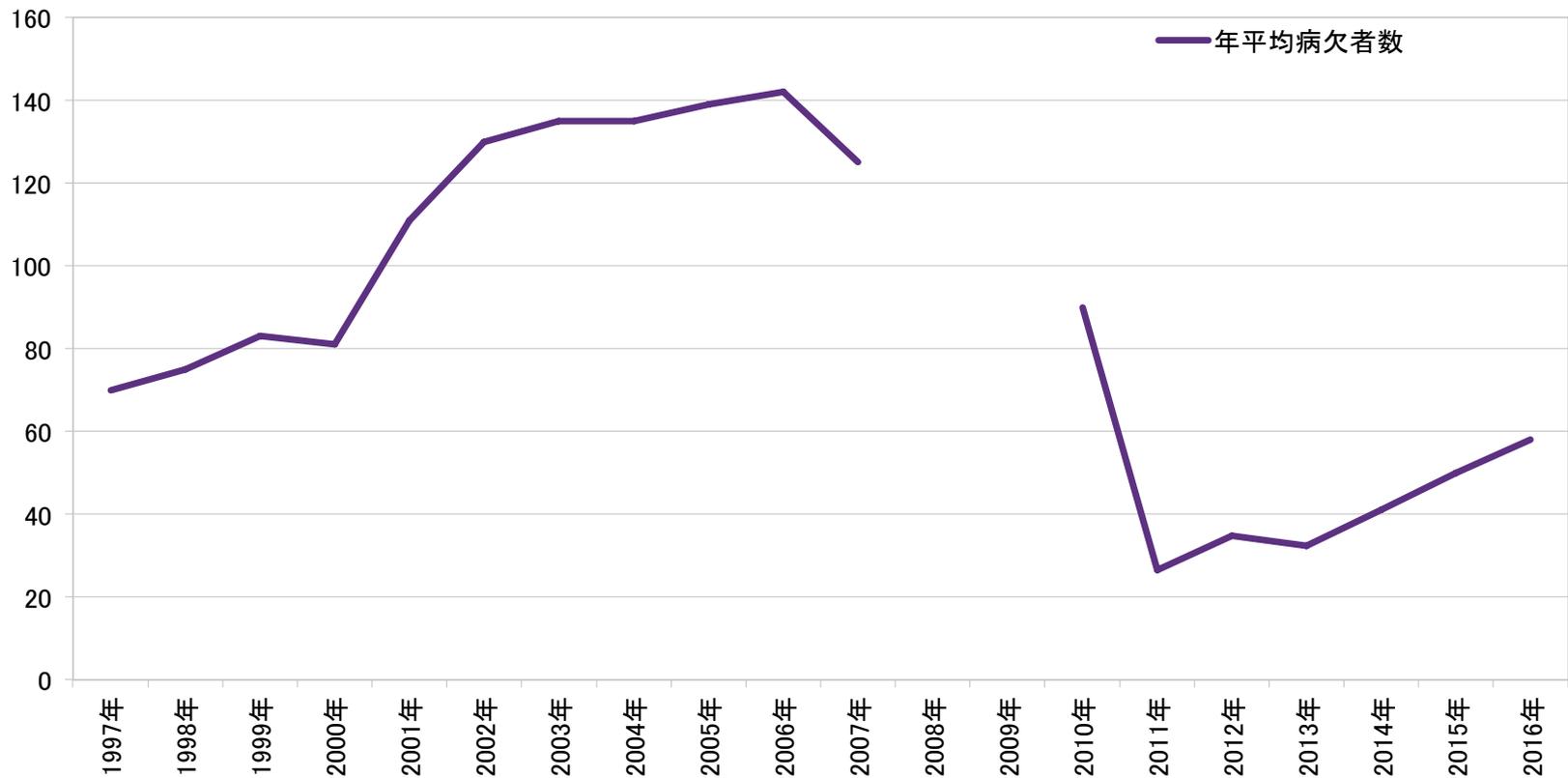
7:45 (現地時間) <21:45 (日本時間) >勤務開始 13:25 (日本時間) 勤務終了

JAL・ANA勤務はLCC並み?

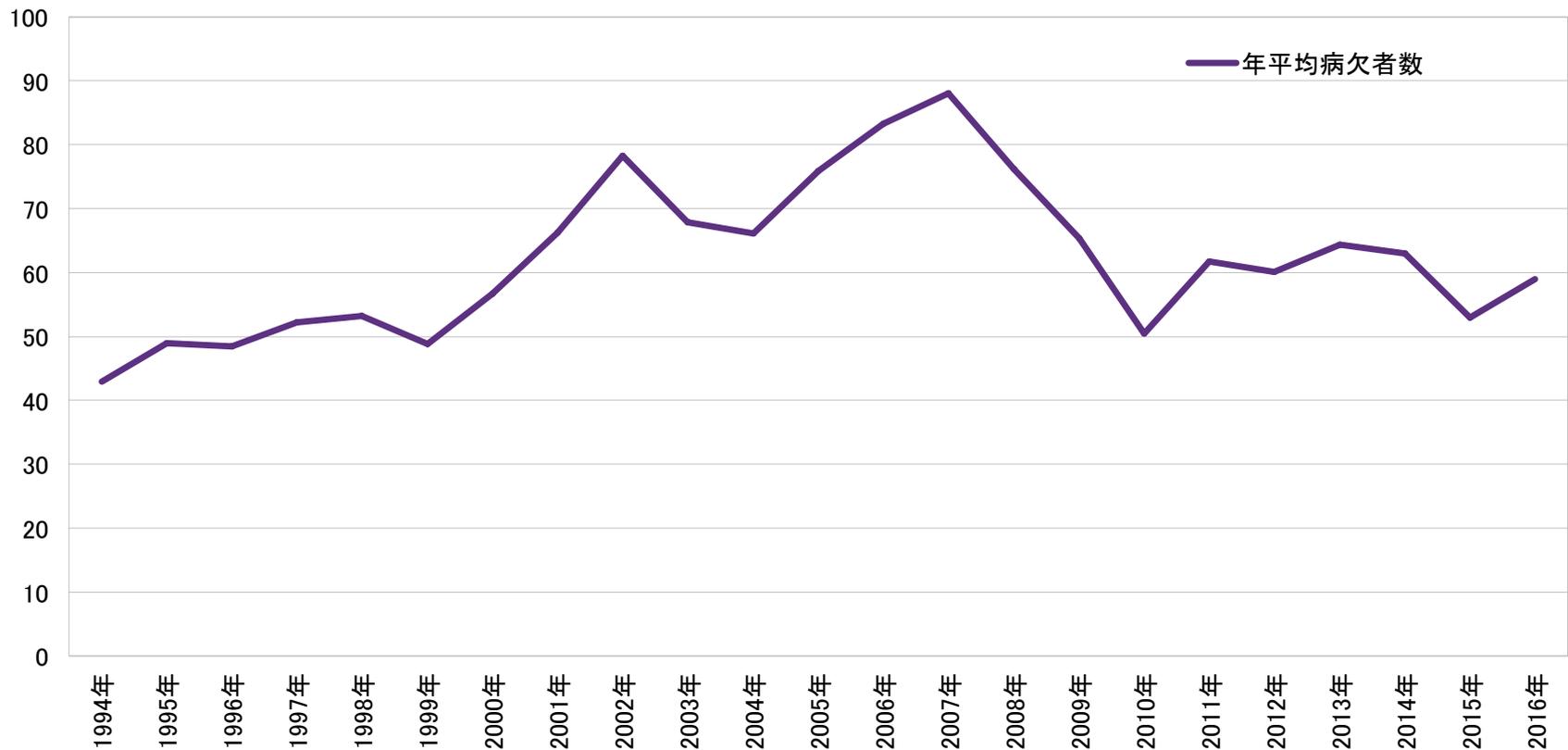
「2008年6月、スカイマークは3ヶ月で**633便が欠航**しました。理由は「予想外の退職が相次いだことによるパイロット不足」と発表されたが、「苛酷な勤務による体調面、安全面での不安」を理由とするパイロットの離職率の高さが本当の原因だとする声が、乗員サイド(主とし組合)から上がった。実際のスカイマークのパイロットの乗務は、当時の報道などによれば、スカイマークの機長・副操縦士は年間900時間という、航空法の上限(1000時間)ギリギリの乗務をこなしているようだ。

パイロットの平均乗務時間は、JALの国内線で540時間、ANAで600時間、新規航空会社のエアドゥでも620時間程度で、スカイマークの「900時間」がいかに突出して苛酷かわかると思う。」

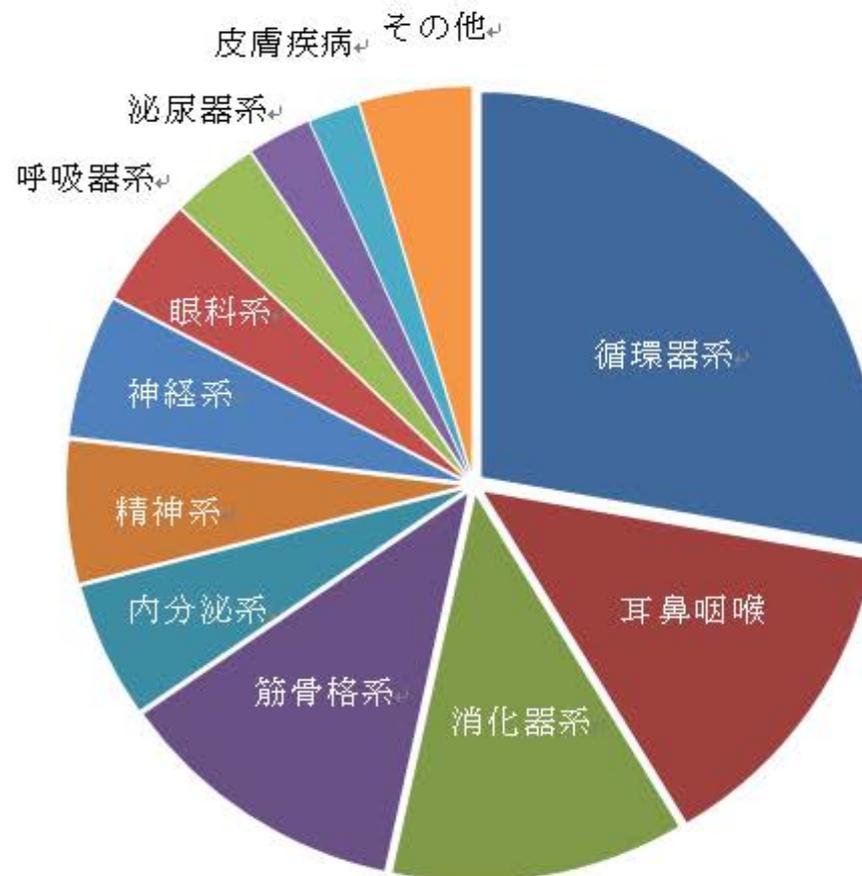
JAL勤務中断者の推移



ANA勤務中断者の推移

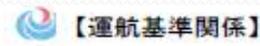


疾病別の割合



国の規制緩和政策

68 乗務時間制限について(分類C :平成24年度以降に対応)



現状(制度の概要等)

- ・国内運航に従事する場合は、連続する24時間において、8時間を超えて乗務時間を予定しないこと。
- ・国際運航に従事する場合は、連続する24時間において、以下の時間を超えて乗務時間を予定しないこと。
 - ・1名の機長及び1名の副操縦士:12時間以下
 - ・1名の機長及び2名の副操縦士:12時間超

要望の概要

提案者:全日本空輸、フジドリームエアラインズ

- ・国内運航における乗務時間制限(8時間)を緩和してほしい。

諸外国の状況

- ・ICAO基準では、乗務時間制限は科学的な知見に基づいて国が定めた時間を用い、又は乗員の疲労によるリスクを考慮して運航者が定めることとなっている。
 - ・米国では、以下の通り、乗務時間制限を設けている。
 - ・乗員2名編成の場合:8時間(深夜早朝に出頭する場合)又は9時間
 - ・乗員3名編成の場合:13時間
 - ・乗員4名編成の場合:17時間
- ただし、疲労リスク管理システム(FRMS)の下でFAAの承認を受けた場合、この乗務時間制限を超えることができる。
- ・欧州では、各国共通の乗務時間制限の基準は設けていない。英国では、乗務時間(Flight Time)制限に関する基準はなく、勤務時間(Flight Duty Period)制限に関する基準(最大14時間)を設けている。
- (勤務時間制限については、米国も基準(乗員2名編成の場合、最大14時間)を設けているが、我が国は特に数値基準を定めていない。)

対応案

- ・今般、ICAOにおいては、国が定める乗務時間制限に関する基準に対するオプションとして、疲労リスク管理システム(FRMS)による乗員の疲労管理手法が新たに導入されたところである。また乗員の疲労によるリスクの評価を行うことにより、乗務時間制限と同等以上の安全性が確保される場合には、乗務時間制限によらないことを承認することができるようになったところである。
- ・現在、(財)航空輸送技術研究センターにおいて、航空会社及び航空局がメンバーとなったWGを設置し、ICAO基準及び諸外国の導入事例等の調査を行っており、今後、我が国における、疲労リスク管理システム(FRMS)及び乗務時間制限によらないことを承認するため12のリスク評価手法について検討を行い、24年度中にその導入の方向性について結論を得る。

私達の要求～運航乗務員～

- 国際線シングル編成の乗務時間制限を8時間とすること。
- 国内線乗務時間制限の8時間を延長しないこと。
- 路線拡張に見合った適切な運航乗務員を配置すること。
- 乗務スケジュールの作成に当たっては、疲労を科学的知見に基づいて管理すること。
- 疲労リスク管理(FRM)の導入は職場労働者の参加の元で導入を進めること