

# 2017年 客室乗務員の勤務実態と課題

航空法における  
客室乗務員の勤務規定

第36回航空政策セミナー  
2017年2月4日

# 客室乗務員勤務の課題

- 1、月間・年間の乗務時間制限を下げること
- 2、国内・国際混合乗務のルールを作ること
- 3、長時間拘束労働における休憩時間の問題
- 4、変形労働制における休日の考え方
- 5、「感情労働」への対策

(2016年政策セミナーより)

# 日本航空客室乗務員の実態

年間休日123日

月間10日(2歴月18日を下回らない)

\* 月8日もあり得る

月間95時間

年間990時間

# 全日空客室乗務員の実態

年間休日126日

月間休日10日(8日以上)

月間乗務時間制限100時間

年間乗務時間制限1080時間

半年に一回6OFF

# JAL新勤務インターバル規定

★1連続勤務後の勤務間隔15時間

★乗務時間による加算

8時間～10時間	6時間
10時間～11時間	9時間
11時間～12時間	12時間
12時間以上	15時間

★時差による加算

3時間以上	7時間	7時間以上	15時間
4時間以上	9時間	8時間以上	17時間
5時間以上	11時間	9時間以上	19時間
6時間以上	13時間		

★基地を離れた日数による加算

・3日から5日	24時間	・6日以上	48時間
---------	------	-------	------

# ANA勤務インターバル規定

★勤務インターバル原則14時間以上(ミニмум12時間)

★乗務時間による加算

- ・13時間を超える勤務の場合はその勤務における乗務時間分

★時差加算

- ・3時間を超える時差がある場合は3時間を超える時差部分

★乗務時間8時間30分外地ステイ時間が24時間切った場合で尚且つ、往路の乗務時間が8時間30分以上だった場合の加算4時間

★離基地日数3日以上加算54時間(ミニмум52時間)

★連続4日まで勤務可能(2歴日にわたる国際線・基地外の出発、到着の国際線を含む場合は5日まで)

# A社・J社の勤務事例 シカゴ線

## A社：●シカゴ線往路

乗務時間加算 14時間+11時間40分乗務時間=25時間40分

時差加算 15時間-3時間=12時間

合計 25時間40分+12時間=37時間40分

インターバルスタート時刻 14時30分+37時間40分=翌々日の04時10分から乗務可能  
実態としては出発時刻が10時45分の為、2泊ステイとなる

## ●シカゴ線復路

外地ステイが2泊ある為、4日のPTNになり54時間インターバルが必要  
日本帰着が15時10分。勤務終了の16時10分からインターバルがスタート。  
その日分は7時間50分+翌日24時間+翌々日22時10分までとなる。  
よって、深夜出発の便は乗務可能となる。

## J社：●シカゴ往路

乗務時間加算15時間+9時間+時差加算19時間=43時間

現地到着時間08時勤務終了09時インターバル開始+43時間=翌日19時から乗務可能  
実態として出発時刻が10時55分の為2泊ステイとなる

## ●シカゴ復路

15時間+乗務時間加算15時間+時差加算19時間+離基地日数加算24時間=73時間

到着時間15時05分+73時間=3日1時間となる為、4日目の01時から乗務可能

**\* 4-3公休のあとPTNを4-1公休としたため9日間で1公休が発生**

# 独立系新興・LCCの勤務

C社：・4-2基本である。

・10日で1休日の事例もある

(4日勤務＋2公休のうち1公休が、年間休日に吸収され地上勤務やFLTになる場合がある)

D社：・月間乗務時間制限100時間

・月間就業時間制限170時間

・連続6日まで勤務可能

# 過酷な「連続勤務」

早朝出社にあわせて

## 公休日に成田まで移動

- 1日目 国内線4レグ
- 2日目 3日目完全徹夜の国際線日帰り
- 4日目 国内線2レグ
- 5日目 1公休(翌日6時20分出社の為、成田に移動)
- 6日目 国内線4レグ
- 7日目 国際線日帰り
- 8日目 国内線2レグ
- 9日目 1公休(翌日4時出社スタンバイの為成田に移動)
- 10日目 4時から11時まで出社スタンバイ  
その後、翌朝5時40分出社にあわせて成田にステイ
- 11日目 国内線1泊2日 3レグ
- 12日目 ↓ 国内線 3レグ
- 13日目 1公休

\* その後5日間も、ほぼおなじPTNで勤務を消化する

# 乗務外業務を評価の対象にする 目に見えない会社からの拘束

- ・機内販売、健康、安全、新人支援等の担務を割り当て、会社施策の現場での具体化を追及させそれを評価の対象とする。
- ・OFF/休日の上司からのメール
- ・カウントされない早出サービス残業
- ・外航においては契約制の為、公休日に総務の手伝いを求められても断れない事例も発生している

# 欧州航空安全庁飛行時間制限 指令

疲労管理リスクを含む指令

責任・インターバル・休養・栄養摂取等

疲労管理訓練までである！

各国各・各航空会社はこの指令に対して

マニュアルを作成報告する義務

# 航空法

## 5-2 客室乗組員の乗務割

客室乗組員の乗務割は、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の基準に従い適切に定められていること。

- (1) 乗務時間は、1暦月100時間を超えて予定しないこと。
- (2) 連続する7日間のうち1暦日(外国においては連続する24時間)以上の休養を与えること。

# 社会は時短で進む！ しかし 客室乗務員の乗務時間は増加

就業時間は増えず乗務時間だけが  
増加するトリック？！

乗務インターバル制度  
暦日から時間に

# FRMS視点を取り入れて乗務イン ターバルの考え方を！

変形労働→出退社が不規則なスケー  
ジュール

スプリット(一連続)勤務

徹夜の乗務(WOCL内の勤務)

時差

感情労働に対して

メンタル回復に必要な休養時間