

# 職場の実態

## ～運航乗務員～

### 【目次】

1	運航乗務員の現状	
(1)	JAL・ANA運航乗務員の現状	01
(2)	JALの破綻後の勤務変更と改善	01
(3)	ANAの勤務強化の内容	02
(4)	LCC運航乗務員の現状	04
(5)	深刻な運航乗務員の不足	04
2	JAL・ANA運航乗務員の勤務実態	
(1)	日本航空の勤務実態	06
(2)	全日空の勤務実態	07
3	運航乗員の健康実態	
(1)	日本航空乗員の健康状態の現状	09
(2)	全日空乗員の健康状態の現状	10
4	国の規制緩和政策	
(1)	運航乗務員の乗務時間制限の延長	11
(2)	薬の規制緩和	11
5	シニア乗員（JAL:特別運航乗務員）について	
(1)	JAL 特別運航乗務員	11
(2)	ANA シニア乗員	13
6	運航乗務員の政策要求	14



## 1 運航乗務員の現状

### (1) JAL・ANA運航乗務員の現状

2010年にJALは経営破綻し、破綻後に事業縮小のため多くのパイロットを退職強要により退職に追い込み、それでも退職に応じない者を整理解雇しました。また破綻後の会社再生により労働条件が大幅に変更されました。

2014年4月からの羽田空港の発着枠を11往復確保したANでは、現行の人員と勤務基準では対応できないため、危機感をあおり、かつ機長昇格訓練を天秤に勤務強化を乗員組合に迫りました。稼働力の捻出にばかり奔走し、簡単に安全の切り下げに手を付けてしまう経営姿勢に不満はあるものの、全日空乗組やむなく勤務強化協定提案をのみました。その結果として上限に近い勤務をアサインされており、疲労管理の観点からも断じて許容できない状況が続いています。

### (2) JALの破綻後の勤務変更と改善

#### ① 勤務変更（勤務協定）

2011年1月24日 勤務協定を締結

- ・飛行勤務時間（FDP）の考え方を導入（FDP＝出頭から最終フライトのブロックインまでの時間）
- ・長距離路線における編成と宿泊数が問題になる。
- ・成田＝ロサンゼルス、ロンドン、パリがマルチ編成1泊3日となる
- ・月間および年間の乗務時間制限

1 歴月＝95 時間、3 歴月＝265 時間、1 暦年＝900 時間

（ANA：1 歴月＝90 時間、3 歴月＝250 時間、1 暦年＝960 時間）

- ・飛行勤務時間（FDP）の制限

シングル編成

予定着陸回数		1 または 2	3	4
飛行勤務時間制限		12 時間 30 分	11 時間 30 分	10 時間 30 分
WOCL 時間数	2 時間以内	11 時間 30 分	10 時間 30 分	10 時間
	2 時間超	10 時間 30 分	10 時間	10 時間

マルチ編成およびダブル編成

	マルチ編成	ダブル編成
仮眠施設なし	13 時間	16 時間
仮眠施設あり	18 時間	20 時間

WOCL (Window of Circadian Low) = 基地および一定条件を満たす現地時間における2:00～5:59の4時間

出頭時刻＝国際線1時間45分前～1時間10分前（機種、出頭場所による）

国内線1時間25分前～1時間前（機種、出頭場所、季節による）

## ② 勤務の改善

- ・ 2012 年度夏ダイヤ (3/25～) からロンドン線、パリ線、ボストン線 (2012 年 4 月開設) を現地 2 泊化
- ・ 2013 年度冬ダイヤ (10/27～3/29) からロサンゼルス線、サンディエゴ線 (2012 年 2 月開設) を冬ダイヤに限り現地 2 泊化
- ・ 2015 年 3 月 1 日よりフランクフルト線を現地 2 泊化(1 月 27 日会社回答)

## (3) ANAの勤務強化の内容

### ① 乗務制限の変更

国内線

		旧基準 (2013 年度まで)	現行基準
着陸回数制限	1 歴月	4 回	4 (5) 回
飛行時間制限		6 時間	6 (7) 時間
勤務時間制限		11 時間	11 時間

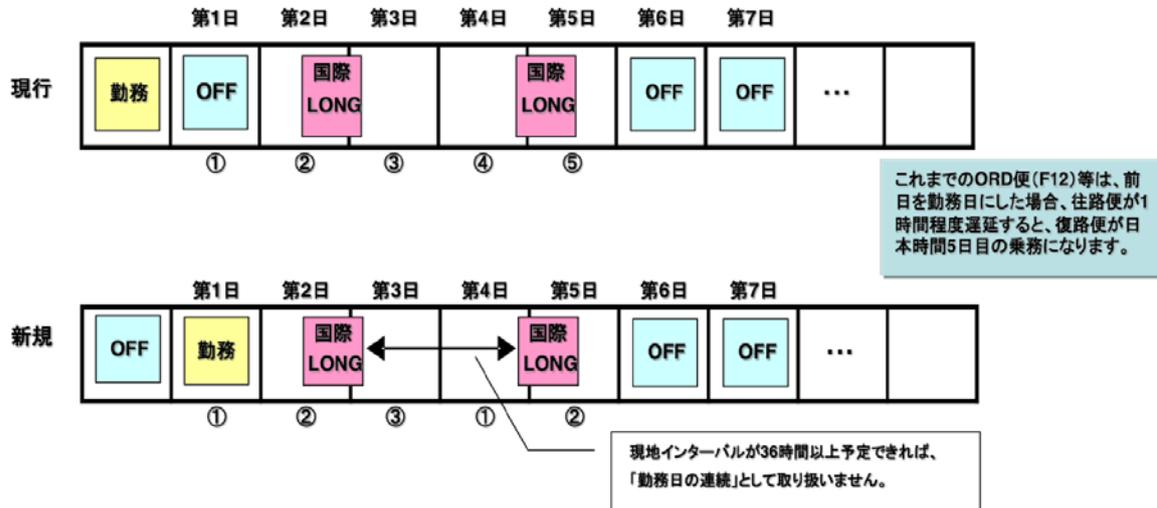
( )内 B737 A320

国際線

		旧基準 (2013 年度まで)	現行基準
着陸回数制限	1 歴月	タイムスライド制	
飛行時間制限 勤務時間制限		シングル 4-6-11 3-7.5-12 2-8.5-13	シングル 4-6-11 3-7.5-12 2-8.5-13 1-11-14
		マルチ 1~2-1 5-1 2	マルチ 1-12-16 (休憩設備なし) 1-15-20 (休憩設備あり)

### ② 勤務の連続に関する変更

- ・ 乗務にかかわる勤務 (スタンバイを含む) は、連続 4 日 (日本時間) を超えて乗務を予定しない (変更なし)
- ・ ただし、本邦内においては 1 歴日を含む 36 時間以上、本邦外の運航宿泊においては 36 時間以上のインターバルが確保されている場合、勤務日の連続とはならない  
(国際線の海外運航宿泊地において、勤務終了予定時刻から次回の勤務開始予定時刻までが連続 36 時間以上確保でき場合は、勤務日の連続をリセットすることができる。)



② インターバルの変更

B3・ABにおける国内線は、基本インターバルを12時間まで短縮可能となった。

③ スプリット勤務

1回の勤務の途中で、現地にて連続9時間以上の休養を予定することで勤務を中断し、一連の勤務とする。

1日目	2日目	往路	復路
F 9 5 5 (成田 - 北京)	F 9 5 6 (北京 - 成田)	17:20発 21:10着	09:30発 13:05着
F 1 0 8 3 (成田 - 台北)	F 1 0 8 4 (台北 - 成田)	17:40発 21:15着	09:45発 12:55着

④ 運航宿泊数の変更

		旧基準 (2013 年度まで)	現行基準	
			B 7 ・ B 8	B 6 ・ B 3 ・ A B
制 限	連 続	3 泊	—	—
	1 歴 月	1 0 泊	1 0 泊	発表時 1 1 泊
	2 歴 月	9 泊	—	発表後 1 2 泊

勤務割発表後12泊が可能となるのは発表で11泊の者

#### (4) LCC運航乗務員の現状

2012 年は LCC 元年といわれ日本国内にピーチ・アビエーション、ジェットスター・ジャパン、エアアジア・ジャパンが誕生しました。JAL を希望退職した大量のパイロットが LCC に流出したことにより、LCC は人員を確保し路線を拡大しました。しかし、2014 年に LCC においてパイロット不足などにより大量の欠航が発生していることが大きな話題となりました。

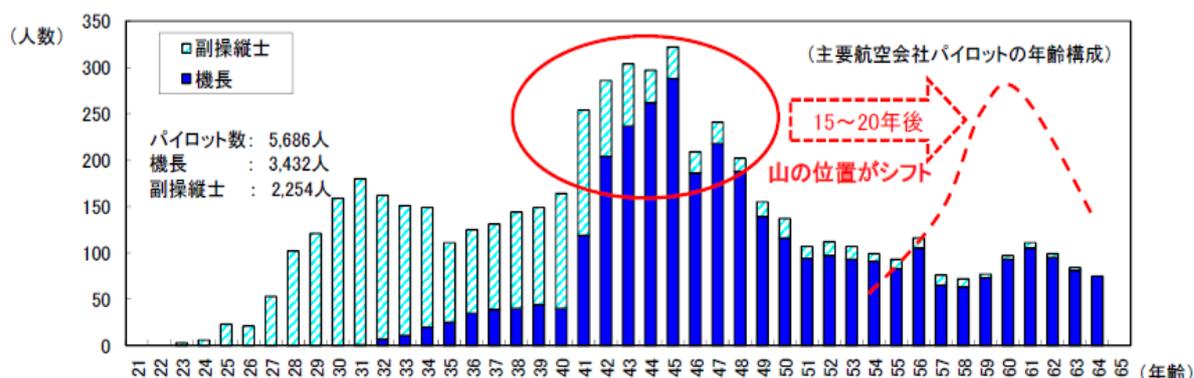
国内の LCC は航空機を大量に導入し、急激に拡大を続けました。当初は JAL の破綻によって大量のパイロットが流出したため人員の確保ができましたが、自社でパイロットを養成する体勢ができていないためパイロットを確保する手段がなくなり、人員の確保ができなくなり、大量欠航となりました。また当初の採用者の年齢が高いため過酷な勤務のため病欠者が続出したことも欠航の原因と考えられます。

ピーチ・アビエーション	パイロット不足により、5～10月の運航便の17%となる2128便を欠航
バニラ・エア	パイロット不足により、6月運航便の2割にあたる154便を欠航
春秋航空日本	パイロット不足により、6月27日運航開始予定を8月1日からに延期

#### (5) 深刻な運航乗務員の不足

下の表は主要航空会社パイロットの年齢構成です。40歳代に偏っており、今後15～20年が経過すると大量退職時期が到来します。これは日本だけではなく ICAO の予測によると、2030年に必要なパイロット数は全世界98万人/アジア23万人としています。

JAL では破綻後に55歳以上の機長などの不当解雇や、乗員訓練の中断、機長昇格年齢の高齢化、さらに労働条件を大幅に切り下げたことなどから、JAL 本体で約144名、JAL グループ全体では少なくとも250名の現役乗員流出と約100名の乗員訓練生が退職したため、2024年に乗員不足の問題が発生します。

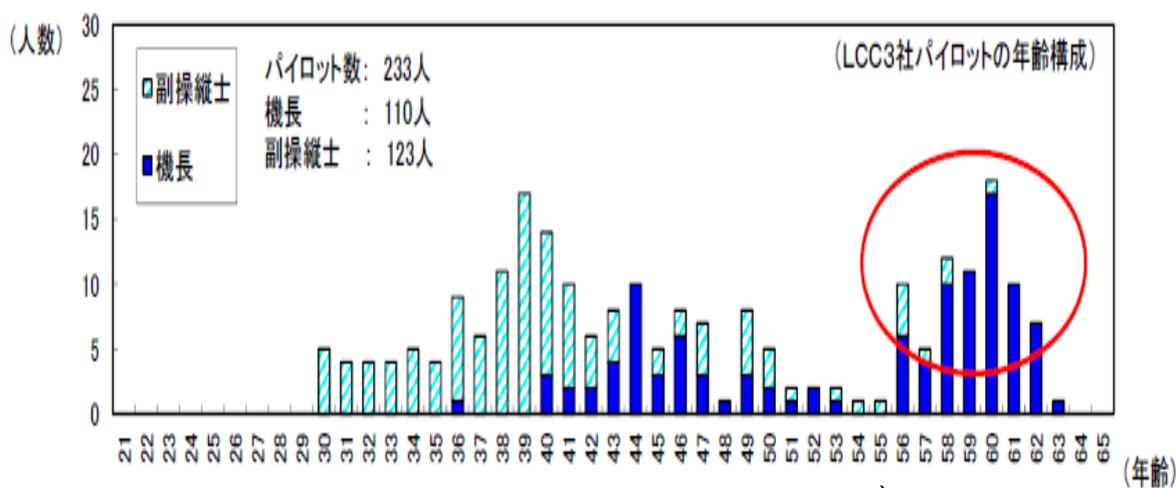


出典：国土交通省航空局 勤務実態調査による（平成25年1月1日現在）

航空局はこの問題について整備士を含めて対策に乗り出しました。その内容は、本来の安全運航能力の向上という大切な目的よりも、二次的な効果である訓練期間の短縮や柔軟な訓練、勤務の効率化のみを強調している乗員政策等検討合同小委員会の議論内容には疑問が残ります。

2020年東京オリンピックやそれ以降の航空需要に対応するとして、国は更なる首都圏空港の発着枠拡大を行う必要があるとして羽田空港と成田空港の首都圏空港容量を滑走路の増設と飛行経路の見直しなどで年間7.9万回増を計画しています。航空連の試算では国内航空会社で最大で約500人のパイロットが必要となります。約5年でこれだけの乗員養成は不可能であり、更なる勤務強化が予想されます。

LCCにおいてはパイロット不足により大量の欠航が発生していることが大きな問題となっています。LCCでは就航当初に大量に採用した年齢の高いパイロットが、今後退職するためパイロット不足が深刻で、60歳以上のパイロットの年齢制限を67歳まで緩和する小手先の対応では対処できないのが現状です。自社でパイロットの養成ができないことを考えると大きな問題です。



出典：国土交通省航空局 勤務実態調査による（平成25年1月1日現在）

## 2 JAL・ANA運航乗務員の勤務実態

### (1) 日本航空の勤務実態

JAL では 2010 年の破綻以降、労働条件が大幅に切り下げられ、多くのパイロットが破綻後も流出し、人員不足により過酷な勤務を強いられています。その一例を列举します。

#### ① 退職者数

2011 年 1 月～12 月 合計 37 名 (機長 14 名、副操縦士 23 名)

2012 年 1 月～12 月 合計 64 名 (機長 19 名、副操縦士 45 名)

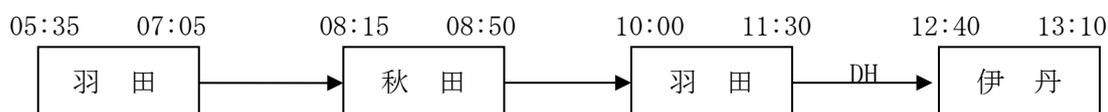
2013 年 1 月～12 月 合計 22 名 (機長 15 名、副操縦士 7 名)

2014 年 1 月～12 月 合計 21 名 (機長 18 名、副操縦士 3 名)

2011 年～2014 年 合計 144 名 (機長 66 名、副操縦士 78 名)

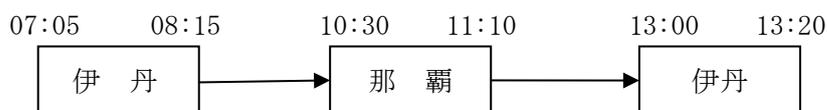
#### ② JAL 国内線勤務例

1 日目 (D/H: 乗務移動)



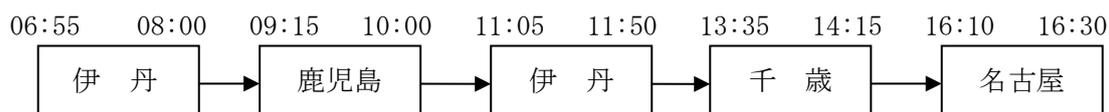
勤務時間: 7 時間 35 分 飛行時間: 2 時間 20 分

2 日目



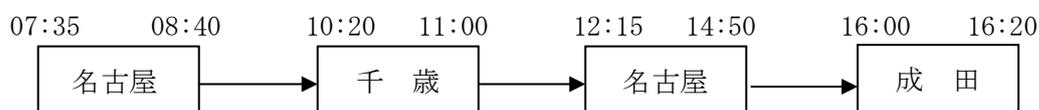
勤務時間: 6 時間 15 分 飛行時間: 4 時間 05 分

3 日目



勤務時間: 9 時間 35 分 飛行時間: 6 時間 00 分

4 日目



勤務時間: 7 時間 35 分 飛行時間 4 時間 05 分

4 日合計 勤務時間: 31 時間 00 分 16 時間 30 分

#### ・勤務の特徴

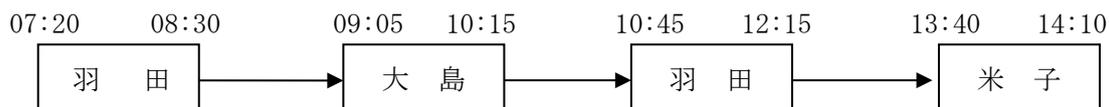
JAL で以前争われた勤務は裁判では「3 日を超える勤務に就労義務がない」ことが確認されていました。しかし、現在では 4 日パターンの国内線勤務も行われています。職場からは、体力的にも精神的にも疲労を感じるとの多くの声が上げられています。

## (2) 全日空の勤務実態

全日空では 2014 年 3 月の勤務改悪で国内線では勤務時間 11 時間、飛行時間 6 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。

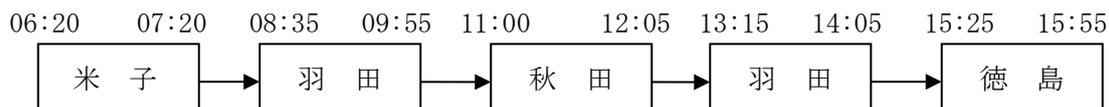
### ① ANA 国内線勤務例

1 日目



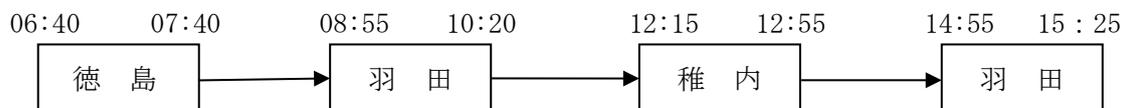
勤務時間：6 時間 50 分 飛行時間 2 時間 30 分

2 日目



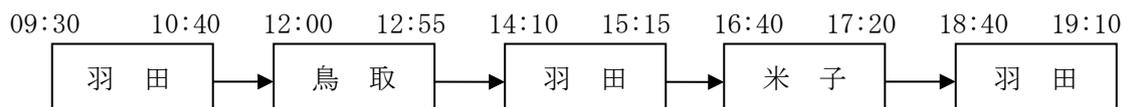
勤務時間：9 時間 35 分 飛行時間 4 時間 50 分

3 日目



勤務時間：8 時間 45 分 飛行時間 5 時間 10 分

4 日目 (日帰り)



勤務時間：9 時間 10 分 飛行時間 5 時間 20 分

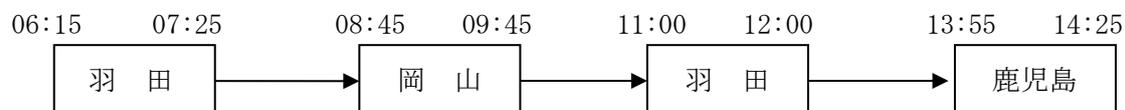
4 日合計 勤務時間：34 時間 20 分 飛行時間：17 時間 50 分

#### ・勤務の特徴

2 泊 3 日の早朝勤務の後の 4 日目に日帰りの勤務が付けられています。また 2 泊 3 日勤務後に成田出勤の中国への国際線勤務もあり、疲労を考慮しないスケジュールを組んでいます。単休で 2 泊 3 日のパターンを連続して組ことも多々あり、休養もままならに状態での勤務で心身ともかなりの負担を強いられています。

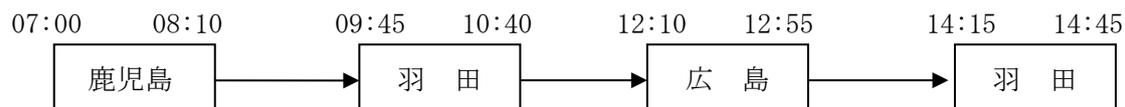
## ② ANA国際線

1日目



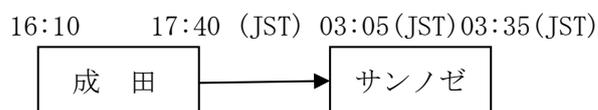
勤務時間：7時間10分 飛行時間4時間30分

2日目



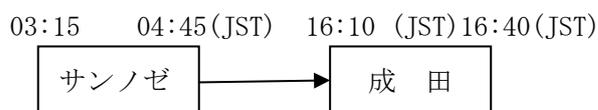
勤務時間：7時間45分 飛行時間：4時間25分

3日目



勤務時間：11時間25分 飛行時間：9時間25分

6日目



勤務時間：13時間25分 飛行時間11時間25分

4日合計 勤務時間：39時間45分 飛行時間：29時間45分

### ・勤務の特徴

B787は国内線（幹線・ローカル線）と国際線で幅広い路線構成で高稼働が続いています。国際線LONGの前日は勤務制限がありましたが、現状はインターバルさえ入れば勤務可能となりました。また帰国後の休養が休みを申請しない場合2日となり時差ボケが解消されないうまま次のフライトとなり、しかも深夜勤国際線も可能で体内時計が狂ったままの休養がとれない勤務パターンとなり、心身ともかなりの負担を強いられています。

### 3 運航乗員の健康実態

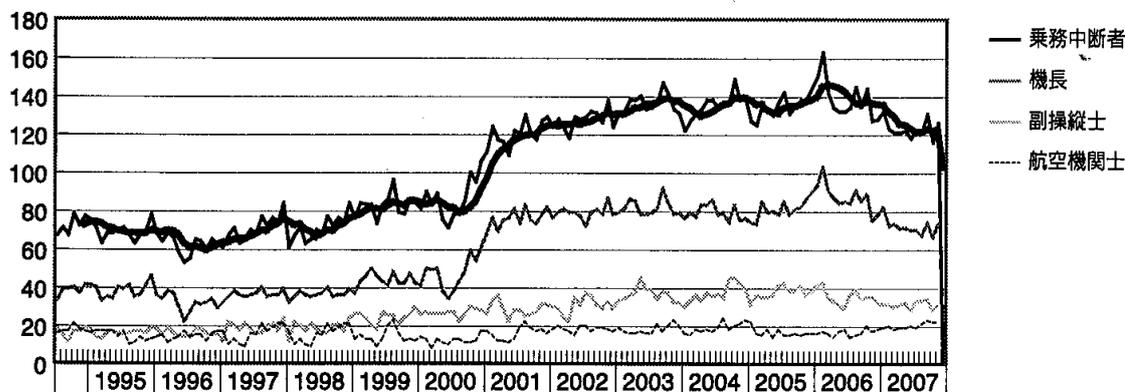
#### (1) 日本航空乗員の健康状態の現状

日本航空では2006年をピークに若干減少傾向にありますが、2007年11月で126名が健康上の理由による乗務中断となっています。勤務基準の改悪前の水準（60～70名程度）から比較しても多い状態が継続しています。

1991年、1995年、2007年に行われた身体検査基準の緩和は、乗務中断者の減少にある程度の影響は与えたものと思われます。しかしながら、1993年11月に強行実施された改悪勤務基準に基づく長時間乗務・勤務による悪影響が乗務離脱者の急増を招いている事は日本航空の乗務中断者の推移を見れば明らかです。日本航空での勤務改悪に対して乗員組合は1993年11月に勤務裁判を起こしました。2005年の最高裁での全面勝訴以降に会社との再三の交渉により、勤務中断者が減少しました。このことから勤務改悪による過酷な勤務が健康破壊をもたらしたことを実証するデータと言えます。

2010年の破綻以降の情報はありませんが、病欠者が退職強要に追い込まれたこともあり、病欠をせずに無理に乗務をしているのが現状です。また勤務強化と保障時間と割増し手当のない乗務手当により、年間の飛行時間が上限に近い状況です。今後は正確な情報収集をし、健康を守る勤務改善に取り組む必要があります。

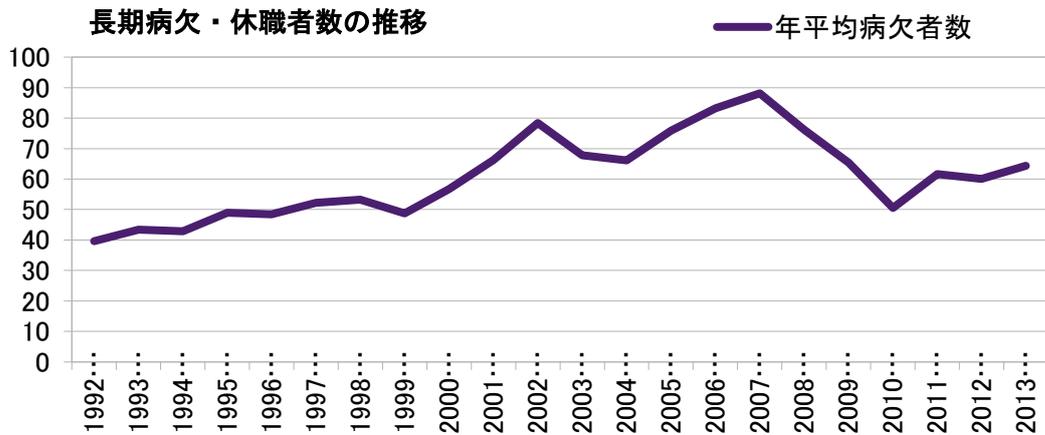
日本航空における勤務中断者の推移



#### (2) 全日空乗員の健康状態の現状

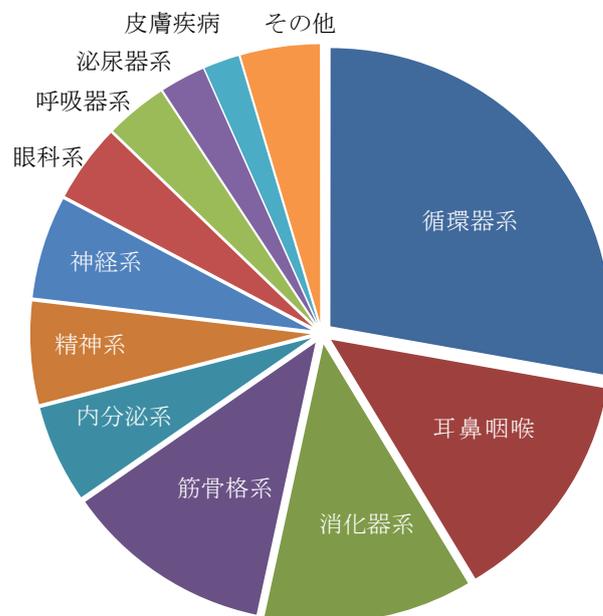
全日空でも乗務中断者は、1993年の頃から増加の傾向にありましたが、2007年をピークに乗務時間の減少により減少傾向にあります。2010年以降で若干上昇傾向にあります。2014年4月に勤務改悪があり、病欠者が増加傾向にあるとの認識をしています。

こうした実態に対して正確な実態調査をし、健康管理体制の充実はもちろんの事ながら、健康にも影響を及ぼす勤務の早急な改善が必要です。



全日空において、ここ5年間で多い疾病は循環器系です。次に耳鼻咽喉系ですが、これは航空性中耳炎の患者が多く短期間で復帰できるものです。さらに消化器系、筋骨系（腰痛、腰椎椎間板ヘルニアなど）、耳鼻咽喉系（航空性中耳炎）と続いており、多岐に渡っています。最近の傾向として精神・神経系疾病が数としては少ない状況ですが増加しています。いずれにしても健康を守らせる勤務基準の策定が求められています。

### 疾病別の割合



## 4 国の規制緩和政策

### (1) 運航乗務員の乗務時間制限の延長

今後の人員不足に対して国も航空会社を後押しするため、規制緩和と称して乗務時間制限の延長をし、乗員の稼働を上げようとしています。乗務上限 900 時間を超えることも予想され中で規制緩和による稼働を強化することは、勤務中断者が増加し、健康破壊を引き起こす要因にもなります。こうした安易な勤務改悪に対し、抜本的な問題解決に向けた取り組みを行う必要が国は今後の乗員不足をにらんで現役操縦士の有効活用方策として国際民間機構（ICAO）の標準基準で疲労リスク管理システム（FRMS：Fatigue Risk Management System）による適切な疲労管理を行うことで、国が定める乗務時間制限に関する基準と比較して同等以上の安全確保が可能であることを実証し、当局に認められた場合には乗務時間制限に関する基準を超えて運航することが可能としています。

FAMS の使用目的を誤った解釈により安全を無視した緩和策であり、断固反対していく必要があります。

### (2) 薬の規制緩和

国の政策として、今後の人員不足に対して服用可能な薬の緩和により乗員の稼働を上げようとしていることは、安全上問題があると言えます。

## 5 シニア乗員（JAL:特別運航乗務員）について

### (1) JAL 特別運航乗務員

- ・ 契約期間

契約期間は年単位とする。なお採用初年度の契約期間は当該年度末まで、65 歳に到達する年度の契約期間は、65 歳の誕生日の前日までとする。

- ・ 労働条件及び賃金

		選択肢 A（10 割稼働）	選択肢 B（8 割稼働）
勤務条件	月間休日数	10～11 日（正社員と同じ）	14 日
	年休付与日数	20 日（正社員と同じ）	16 日
賃金条件	固定給	100 万円/月	80 万円/月
	変動給	正社員の運航乗務管理職と同じ支払単価および支払方式	正社員の運航乗務管理職と同じ支払単価および支払方式
	特別金	100 万円/年	80 万円/年
	年収想定	約 1,600 万円 (月間 60 時間乗務時)	約 1,280 万円 (月間 48 時間乗務時)

・ 福利厚生

項目	適用内容
ロスオブライセンス制度	適用しない
厚生年金 (注1)	加入
雇用保険	加入
健康保険 (注1)	日航健保加入 (傷病手当金等の申請が可能)
財形制度	一般財形のみ適用あり
共済会	適用あり
社内貸付	なし
JAL グループ従業員持株会	加入可
JAL グループ団体保険	適用あり (継続加入可・新規および契約内容の変更は年1回の募集時のみ)
JAL スタッフトラベル(ST)制度	<p>(1)制度資格対象  配偶者、24歳未満の実子、養子  実父母、養父母、継父母 (国際線は予め届け出た父・母各1名)  義父母 (国際線は対象外)</p> <p>(2)付与数  ①国内線 ST90 : 4片道/年度  ST50 : 8片道/年度 (ST00の付与はなし)  ②国際線 年度1申請 (ZL運賃)  ③特別私用搭乗  国内線・国際線ともに緊急搭乗時以外は原則利用不可とする。</p> <p>※国内線における1片道とは、大人が1区間を1回搭乗することをいい、3歳以上12歳未満の小児はこれを0.5片道として扱う。  ※国際線における1申請とは、1往復または1片道の旅行をいう。  ※上記は1事業年度における付与数で、次年度に限り繰り越しが認められる。  ※10月以降入社の場合においては、当該年度の国内線付与数は上記付与数の1/2とし、国際線の付与はない。</p>
社宅・寮	なし
JAL 生協	任意加入可 (給与天引きなし、口座振替手続きは加入者本人が実施)

注1: 厚生年金/健康保険は、1日または1週間の所定労働時間、および1ヶ月の所定労働日数が、共に通常正社員の4分の3以上(一般的に週4日以上、週30時間以上)の場合は加入となる。

## (2) ANA シニア乗員

- 雇用形態

フレックス型再雇用（常勤嘱託社員）ベーシック型再雇用（非常勤嘱託社員）ライト型再雇用（非常勤嘱託社員）がある。

- 労働条件及び賃金

		フレックス型再雇用	ベーシック型再雇用	ライト型再雇用
勤務条件	月間休日数	11日	16日以上	20日
		20日（2～6カ月）		
	年休付与日数	20日		11日
	夏期特別休暇	4日	—	—
月勤務時間	月間休日20日は120時間未満、 その他正社員と同じ	120時間未満		
賃金条件	基準額	下記表のとおり	教官機長：499,800円 機長：380,800円 副操：297,500円	機長：272,000円 副操：212,500円
	勤務手当	教官機長：4,200円 機長：4,000円 副操：2,500円		
	乗務手当	機長：11,000円 副操：8,000円（50時間以内） 機長：13,500円 副操：10,000円（50時間超え）		
	特別功労金	100万円／5年	—	—
	年収想定	機長：1,200万円 副操：840万円	機長：900万円 副操：630万円	機長：600万円 副操：420万円

### フレックス型再雇用の基準額

	2歴月	3歴月	4歴月	5歴月	6歴月
教官機長	624,750円	597,980円	571,200円	544,430円	517,650円
機長	476,000円	455,600円	435,200円	414,800円	394,400円
副操縦士	371,880円	355,940円	340,000円	324,070円	308,130円

- 福利厚生

項目	適用内容
厚生年金	加入
雇用保険	加入
健康保険	全日空健保加入

社員優待搭乗制度	<p><b>国内線優待</b></p> <p>10 割引予約不可 (EF00) : 80 点</p> <p>7 割 5 分引予約可 (EF75) : 8 点</p> <p>5 割引予約可 (EF50) : 20 点</p> <p>ANA グループ ID (国内線) ID50 : 12 回 ZED : 24 回</p> <p><b>国際線優待</b></p> <p>ZED 運賃航空券 : 無制限 (自社便および契約他社便)</p>
----------	--

## 6 運航乗務員の政策要求

- ① 運航乗務員の乗務時間制限 (12 時間) を短縮すること。
- ② 乗員の健康が守れるような勤務基準を策定すること。
- ③ 大量退職に対応するため日本人要員の採用と健全な乗員計画の作成を航空各社に行わせること。