

客室乗務員の疲労管理について①(概要)

1. 背景・目的

○乗務員の疲労による事案が顕在化

睡眠不足等により乗務員の判断力・注意力が欠如し(この状態を疲労という)、操縦ミス・事故に繋がる事案が顕在化。世界的に乗務員疲労に着目した安全基準の議論が進展。



2009年 米国コルガンエア事故

操縦士が前日に適切な睡眠をとらず乗務した結果、着陸に失敗し乗客乗員等50名死亡

○国際民間航空機関(ICOA)は乗務員の詳細な疲労管理を義務化



ICOA及び欧米



EASA

- ICOAの国際標準では、航空当局は客室乗務員の疲労を科学的見地から検証し、飛行勤務時間等の必要な基準を定めることが必要
- 欧米では既に詳細な基準を制定

欧米の基準の例 (飛行勤務時間)		(着陸回数)
0200—0600		1回
0600—1700	Ohr	2回
1700—2300	△hr	...
.....	□hr	...

日本(現状)

- 操縦士については国際的な動向を踏まえて令和元年に疲労管理を導入済
- 一方、客室乗務員については現在の日本の基準は国際標準等の基準を網羅できておらず欧米とも差異あり

我が国の基準
(客室乗務員の乗務割)

(乗務時間)1歴月100h以内
(休養)7日間で1日以上

我が国においても国際標準等に整合した客室乗務員の疲労管理制度の構築が必要

2. 我が国における客室乗務員の疲労管理の基本的な考え方

客室乗務員の疲労管理に関する検討会での検討を通じ、以下の基本的な考え方・方向性をとりまとめ

- ICOAの国際標準・ガイドンスとの整合を図りつつ、欧米^{※1}等とも調和がとれたものとする
- 乗務外の休養等、客室乗務員と操縦士の勤務形態による差異を設ける必要がないものについては、操縦士の疲労管理基準と同様の基準とする
- 一方、乗務中の休息等、機上における客室乗務員と操縦士の勤務形態^{※2}に差異があるものについては、客室乗務員の勤務実態を踏まえた疲労管理基準とする
- 基準の策定においては、本邦航空会社の運航実態も踏まえたものとする

※1 欧州:客室乗務員の乗務中の休息時間・休息設備を考慮した飛行勤務時間の上限設定等、

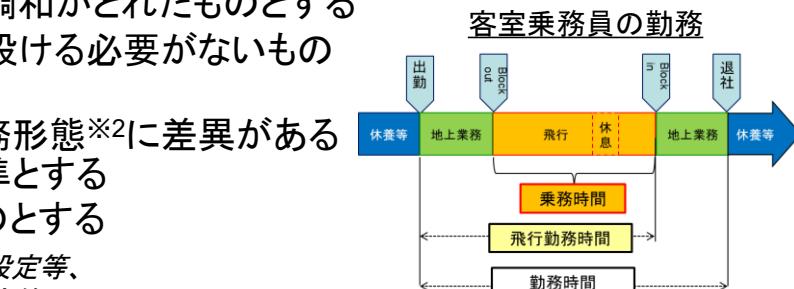
米国:客室乗務員の追加配置の状況を踏まえた乗務時間や飛行勤務時間の上限設定等

※2 機上において、客室乗務員はグループ毎に交代で休息を取得、操縦士は操縦席に着座していない者が順次休息を取得

一主な客室乗務員の疲労管理基準の方向性等

①乗務時間の上限、②飛行勤務時間の上限

- 疲労管理では要員の追加配置より機内休息時間等が重要。休息時間と休息施設によって時間上限を設定(欧州基準を参考)
- 乗務時間は飛行勤務時間でも管理可。飛行勤務時間の上限を設定。



③休養時間

疲労管理では定期的な休養が有効。勤務間の休養や深夜勤務を考慮した休養を設定(操縦士と同様の基準)。

④不測の事態

実運航における不測の事態に対応するため、事態発生後の飛行勤務時間の調整を設定。

①乗務時間の上限

○連続28日:100時間 ○連続365日:1,000時間

②飛行勤務時間の上限

○1日(機内休息を取らない場合)

勤務開始時刻	飛行回数				
	1~2	3	4	5	6
0:00~4:59	11h	10.5h	10h	9.5h	9h
5:00~5:59	12h	11.5h	11h	10.5h	10h
6:00~13:59	13h	12.5h	12h	11.5h	11h
14:00~15:59	12h	11.5h	11h	10.5h	10h
16:00~23:59	11h	10.5h	10h	9.5h	9h

○連続7日:60時間 ○連続28日:190時間

○1日(機内休息を取る場合の飛行勤務時間の延長)

延長される 飛行勤務時間	機内休息設備のレベル*		
	クラス1	クラス2	クラス3
~14:30	1:30	1:30	1:30
14:31~15:00	1:45	2:00	2:20
15:01~15:30	2:00	2:20	2:40
15:31~16:00	2:15	2:40	3:00
16:01~16:30	2:35	3:00	延長不可
16:31~17:00	3:00	3:25	延長不可
17:01~17:30	3:25	延長不可	延長不可
17:31~18:00	3:50	延長不可	延長不可

*クラス1: 温度調節等が可能でフラットな睡眠姿勢が取れる設備

クラス2: 乗客と仕切られた十分なリクライニング可能な設備

クラス3: フットレスト等がある40°リクライニング可能な設備

③休養時間

- 勤務間: 8時間の睡眠を含む10時間の休養
- 定期休養(7日毎): 2夜を含む連続36時間以上の休養
- 深夜早朝(人間が生物学的に最も眠くなる2:00~5:59の時間帯)に業務を行う場合は、更に休養を追加

上記の他、以下のような基準を設定

- ・時差のある地域を運航する際の追加休養
- ・スタンバイ(待機)に関する時間の取扱い 等

④不測の事態

○離陸前:

- 機内休息しない場合は最大2時間
- 機内休息する場合は最大3時間

の飛行勤務時間の延長が可能

○離陸後:

適切な空港に着陸するまでの間、延長が可能

基準の詳細や補足、適用時期等については、本邦航空運送事業者の運航実態も踏まえ、更なる具体化を行う。