

## 勤務関係協定書

全日本空輸株式会社（以下会社という）と全日本空輸乗員組合（以下組合という）とは、勤務ならびに疲労リスク管理に関わる一連の協議経緯を踏まえ、運航乗務員の勤務取り扱い全般について、以下のとおり協定する。

### A. 定義

#### 1. 定義

##### （１）国内運航

国内運航とは、出発地・寄港地・目的地のすべての空港が日本国内の場合の運航をいう。

##### （２）国際運航

国際運航とは、出発地・寄港地・目的地のいずれかの空港が外国の場合の運航（途中経由地のある場合はそれを含む）をいう。

##### （３）国内線勤務

国内線勤務とは、上記（１）にいう国内運航に関わる勤務をいう。また、国際運航における国内区間のみの場合を含む。

##### （４）国際線勤務

国際線勤務とは、上記（２）にいう国際運航に関わる勤務をいう。また、１回の勤務に上記（３）にいう国内線勤務と本項の国際線勤務の両方が含まれる場合を含む。

##### （５）１回の勤務

１回の勤務とは、運航宿泊地または所属基地における所定のインターバルに挟まれた勤務をいう。

##### （６）勤務時間

勤務時間とは、以下の業務に従事する時間をいう。

###### ① 乗務のための勤務

###### ② 地上勤務

事務、地上での教育訓練、会社の指定した試験、会社の指定した日時に行う身体検査、および業務上の会議に従事することをいう。

###### ③ 待機

###### （i）遅延等による待機

###### （ii）中継地での待機（ダイヤ上の待機）

(iii) 会社施設でのスタンバイ

④ 便乗

乗務を目的として航空機にて目的地または基地に移動することをいう。

⑤ 機上での休息

マルチプル・ダブル編成の際に機上で休息することをいう。

(7) 飛行勤務時間

飛行勤務時間とは、飛行の実施のため航空機に乗務することを含む一連の勤務において、勤務開始時刻から最後の乗務便のブロックインまでの時間をいう。

(8) 乗務時間

乗務時間とは、飛行の実施のため航空機に乗務する時間をいい、ブロックタイムによる。

(9) インターバル

インターバルとは、勤務の終了から次の勤務の開始までの時間をいい、以下の(10)の休日も含むものとする。

(10) 休日

休日とは、会社のいかなる業務にも従事することのない暦日をいい、以下のとおりとする。

1日の休日	:	1暦日を含む36時間以上
連続2日の休日	:	2暦日を含む56時間以上
連続3日以上の日	:	24時間×休日数+4時間以上

(11) スタンバイ

スタンバイとは、休息施設または会社において、乗務割の不時の変更に対応していることをいう。

(12) 休息施設

休息施設とは、休息をとり得る設備を有する施設であって、自宅・ホテルをいう。  
自宅・ホテル以外を休息施設として取り扱う場合には、別途確認のこととする。

(13) 仮眠設備

仮眠設備とは、マルチプル・ダブル編成において、運航乗務員が交代で機上での休息をとることができる機内設備をいい、以下のとおり分類する。

- ① クラス1：操縦席・客室から隔離され、温度調節・調光・騒音からの隔離が可能で、フラットな睡眠姿勢が取れる設備
- ② クラス2：乗客からカーテン等で仕切られ、明るさや音が軽減可能で、十分なリクライニングが可能な設備

- ③ クラス３：フットレスト等があり、４０度以上のリクライニングが可能な、操縦室又は客室内の設備

(１４) 休息时间

休息时间とは、１回の勤務の途中で休息施設での休息の為に勤務を中断し、再開するまでの時間をいう。

また、その時間は勤務時間とは見なさない。

(１５) 運航宿泊地

運航宿泊地とは、１回の勤務を終了する所属基地ではない定められた場所をいう。

(１６) 勤務の予定

勤務の予定とは、乗務割発表時、ならびに１回の勤務の開始時までの変更時の予定をいう。

(１７) シングル編成

シングル編成とは、機長資格操縦士２名、または機長資格操縦士・副操縦士資格操縦士各１名による編成をいう。

(１８) マルチプル編成

マルチプル編成とは、機長資格操縦士３名の編成、機長資格操縦士２名・副操縦士資格操縦士１名の編成、または機長資格操縦士１名・副操縦士資格操縦士２名による編成をいう。

ただし、副操縦士資格操縦士２名の内１名はＡＴＰＬを保有し、フライトオペレーションセンター長が任命した者とする。

(１９) ダブル編成

ダブル編成とは、機長資格操縦士４名の編成、機長資格操縦士３名・副操縦士資格操縦士１名の編成、機長資格操縦士２名・副操縦士資格操縦士２名による編成、または機長資格操縦士１名・副操縦士資格操縦士３名による編成をいう。

ただし、副操縦士資格操縦士３名の内１名はＡＴＰＬを保有し、フライトオペレーションセンター長が任命した者とする。

(２０) 非常事態

非常事態とは、以下の場合をいう。

- ① 台風・通常とは異なる極端な気象現象により航空機が損傷する恐れがある場合。
- ② 当社顧客、当社社員をはじめとする人命・身体に危害が及ぶことが予想される場合。
- ③ 天災・戦乱・テロ・事故・疫病の発生により、人命への差し迫った危険はないが、可能な限り早期に当該地域を退去すべきと判断される場合。
- ④ 天災・戦乱・テロ・事故・疫病の発生により、複数の運航便がダイバートを余儀

なくされ、旅客の救済・運航の正常化が困難な場合。

- ⑤ システムの異常により日常運航が機能不全に陥り、当社の対外的信用が著しく損なわれることが予想される場合。
- ⑥ 天災・戦乱・テロ・事故・疫病に起因する社会的混乱の回避を目的とし、公的機関、公共交通機関から協力要請があった場合。
- ⑦ その他、会社・組合が協議し、「非常事態」と認めた場合。

(2 1) 不測の事態

不測の事態とは、急な気象変化、機器の故障、または交通状況による遅延等、事前に予測することができない事態をいう。

(2 2) 1 暦日

1 暦日とは、日本時間の 0 0 : 0 0 ~ 2 3 : 5 9 までの時間をいう。

(2 3) 時差順応

時差順応とは、時差のある地域間を運航する場合に、時差に順応することをいい、時差順応の考え方は下表のとおりとする。

出発地※と到着地との時差	出発地※で勤務を開始した時からの経過時間				
	4 8 時間未満	4 8 時間以上 7 2 時間未満	7 2 時間以上 9 6 時間未満	9 6 時間以上 1 2 0 時間未満	1 2 0 時間以上
2 時間以内	A				
2 時間超 4 時間以内	A	B			
4 時間超 6 時間以内		C	B		
6 時間超 9 時間以内		C		B	
9 時間超 1 2 時間以内		C			B

A : 出発地の時差に順応

B : 到着地の時差に順応

C : 時差に順応している地域が不明

※時差順応している地域を基準とする。

(2 4) 早朝深夜時間帯

早朝深夜時間帯とは、日本時間の 2 2 : 0 0 ~ 0 4 : 5 9 までの時間をいう。

(2 5) 早朝深夜コア時間帯

早朝深夜コア時間帯とは、日本時間の02:00～04:59までの時間をいう。

(26) WOCL

WOCL (Window of Circadian Low) とは、身体的低調期で、日本時間の02:00～05:59までの時間帯をいう。ただし、到着地の時差に順応している場合は、現地時間の02:00～05:59までの時間帯をいう。

(27) 夜

夜とは、現地時刻で22:00から08:00の間のうち連続する8時間をいう。

## B. 具体的取り扱い

### 1. 適用

(1) 適用は以下のとおりとする。

- ① 国内線勤務を行う場合。
- ② 国際線勤務を行う場合。
- ③ 地上勤務を行う場合。

### 2. 勤務（乗務割）の基準

(1) 乗務割は公平を原則として、特定の期間または路線に片寄ることなく均等に編成されるよう配慮し、また、主基地においてはスタンバイ乗員を保持するよう配慮する。

(2) 乗務時間、飛行勤務時間、勤務時間、連続勤務日数、所属基地および運航宿泊地におけるインターバルの「予定」は、乗務割発表時および変更時においてのものとする。

(3) 乗務および便乗の予定は、運航ダイヤによる。

(4) 乗務に関わる勤務（スタンバイを含む）は、連続4日（日本日時）を超えて乗務を予定しない。ただし、本邦内においては1暦日を含む36時間以上、本邦外の運航宿泊地においては36時間以上のインターバルが確保される場合、勤務日の連続とはならない。また、乗務と乗務以外の勤務の日が連続する場合は、乗務を連続5日目および6日目に予定しないこととし、乗務割発表時においては、便乗を連続5日目および6日目に予定しないこととする。

(5) 乗務以外の勤務は連続6日を超えて予定しないこととし、極力連続5日以内で予定する。

(6) スタンバイは乗務割発表時および変更時にその時間を定めて明示する。

(7) 月間および年間の乗務時間と勤務時間は以下の制限とする。

	乗務時間	勤務時間
1 暦 月	9 0 時間	1 7 1 時間
3 暦 月	2 5 0 時間	4 8 3 時間
1 暦 年	9 6 0 時間	—

ただし、各機種の運航特性を踏まえ、別途定める取り扱いにて、乗務割発表時における1暦月の乗務時間制限を設定のこととする。

(8) 休息施設におけるスタンバイの総経過時間と勤務時間の合計は、1暦月171時間、3暦月483時間を制限とする。

- (9) 1 暦月、3 暦月、および 1 暦年の乗務時間・勤務時間の算定に当たり、2 暦月にまたがる場合は、当該飛行の到着日の属する暦月の分として算入する。

### 3. 勤務の予定

1 回の勤務において乗務を行う場合、以下の (1) ～ (20) の表に基づき勤務を予定する。

また、会社施設におけるスタンバイ、地上勤務および便乗と、乗務が連続する場合についても同様に取り扱う。なお、会社施設におけるスタンバイを開始して以降に、乗務を含む業務を行う場合の、着陸回数ならびに乗務時間については、当該業務の開始時刻における以下 (1) ～ (5) の予定、飛行勤務時間ならびに勤務時間については、当該業務の開始時刻における以下 (1) ～ (5) の予定の時間にスタンバイ開始からの経過時間を加えた時間にて予定のこととする。ただし、勤務時間は 11 時間を超えて予定しないこととする。

なお、シングル編成での勤務における勤務開始時刻については、時差順応している地域の時刻とし、時差に順応している地域が不明の場合は、以下の (2)、(9)、(13)、(16) の表に基づき勤務を予定する。

- (1) 国内線勤務またはシングル編成での国際線勤務で、勤務開始時刻が 7 時から 15 時 59 分までの場合

着陸回数	乗務時間	飛行勤務時間	勤務時間
4 回以内	6.0 時間	※	11.0 時間

乗務時間、勤務時間が上表に定める時間以下の場合、本予定を適用する。なお、勤務時間が早朝深夜コア時間帯にかかる場合、着陸回数は 2 回を超えて予定しないこととする。

ただし、各機種の運航特性を踏まえ、別途取り扱い機種を定め、下表の予定も適用できることとする。

着陸回数	乗務時間	飛行勤務時間	勤務時間
5 回以内	7.0 時間	※	11.0 時間

※：飛行勤務時間は、勤務時間より B-第 4 項 (1) ②、(2) ②に定める飛行終了から勤務終了時刻までの時間を減じた時間とする。なお、以下の (2) ～ (20) の表についても同様に取り扱うこととする。

- (2) 国内線勤務またはシングル編成での国際線勤務で、勤務開始時刻が 16 時から 16 時 59 分までの場合

着陸回数	乗務時間	飛行勤務時間	勤務時間
4 回以内	6.0 時間	10.0 時間	11.0 時間

乗務時間、勤務時間が上表に定める時間以下の場合、本予定を適用する。なお、勤務時間が早朝深夜コア時間帯にかかる場合、着陸回数は 2 回を超えて予定しないこととする。

ただし、各機種の運航特性を踏まえ、別途取り扱い機種を定め、下表の予定も適用できることとする。

着陸回数	乗務時間	飛行勤務時間	勤務時間
5回以内	7. 0時間	9. 5時間	11. 0時間

- (3) 国内線勤務またはシングル編成での国際線勤務で、勤務開始時刻が17時から22時59分までの場合

着陸回数	乗務時間	飛行勤務時間	勤務時間
4回以内	17時から勤務開始時刻が30分遅くなるごとに、6. 0時間から5分ずつ短縮した時間	※	17時から勤務開始時刻が20分遅くなるごとに、11. 0時間から10分ずつ短縮した時間

乗務時間、勤務時間が上表に定める時間以下の場合、本予定を適用する。なお、勤務時間が早朝深夜コア時間帯にかかる場合は、着陸回数は2回を超えて予定しないこととする。なお、飛行勤務時間は10時間を上限とする。

- (4) 国内線勤務またはシングル編成での国際線勤務で、勤務開始時刻が23時から4時59分までの場合

着陸回数	乗務時間	飛行勤務時間	勤務時間
4回以内	5. 0時間	※	8. 0時間

乗務時間、勤務時間が上表に定める時間以下の場合、本予定を適用する。なお、勤務時間が早朝深夜コア時間帯にかかる場合、着陸回数は2回を超えて予定しないこととする。

- (5) 国内線勤務またはシングル編成での国際線勤務で、勤務開始時刻が5時から6時59分までの場合

着陸回数	乗務時間	飛行勤務時間	勤務時間
4回以内	5時から勤務開始時刻が10分遅くなるごとに、5. 0時間から5分ずつ延長した時間	※	5時から勤務開始時刻が10分遅くなるごとに、9. 0時間から10分ずつ延長した時間

乗務時間、勤務時間が上表に定める時間以下の場合、本予定を適用する。

- (6) シングル編成での国際線勤務で、勤務開始時刻が5時から5時59分までの場合の場合、もしくは14時から15時59分までの場合



着陸回数	乗務時間	飛行勤務時間	勤務時間
3回以内	7. 5時間	※	12. 0時間
2回以内	8. 5時間	12. 0時間	13. 0時間
1回	10. 0時間	12. 0時間	14. 0時間

- ① 乗務時間が7. 5時間以下、飛行勤務時間が上表※に定める時間以下、勤務時間が12時間以下の場合、『3－7. 5－上表※に定める時間－12』を適用する。
- ② 上記①に該当しない場合で、乗務時間が8. 5時間以下、飛行勤務時間が12時間以下、勤務時間が13時間以下の場合、『2－8. 5－12－13』を適用する。
- ③ 上記①②に該当しない場合で、乗務時間が10時間以下、飛行勤務時間が12時間以下、勤務時間が14時間以下の場合、『1－10－12－14』を適用する。

(7) シングル編成での国際線勤務で、勤務開始時刻が6時から13時59分までの場合

着陸回数	乗務時間	飛行勤務時間	勤務時間
3回以内	7. 5時間	※	12. 0時間
2回以内	8. 5時間	※	13. 0時間
1回	10. 0時間	13. 0時間	14. 0時間

- ① 乗務時間が7. 5時間以下、飛行勤務時間が上表※に定める時間以下、勤務時間が12時間以下の場合、『3－7. 5－上表※に定める時間－12』を適用する。
- ② 上記①に該当しない場合で、乗務時間が8. 5時間以下、飛行勤務時間が上表※に定める時間以下、勤務時間が13時間以下の場合、『2－8. 5－上表※に定める時間－13』を適用する。
- ③ 上記①②に該当しない場合で、乗務時間が10時間以下、飛行勤務時間が13時間以下、勤務時間が14時間以下の場合、『1－10－13－14』を適用する。

(8) シングル編成での国際線勤務で、勤務開始時刻が16時から16時59分までの場合

着陸回数	乗務時間	飛行勤務時間	勤務時間
3回以内	7. 5時間	10. 5時間	12. 0時間
2回以内	8. 5時間	11. 0時間	13. 0時間
1回	10. 0時間	11. 0時間	14. 0時間

- ① 乗務時間が7. 5時間以下、飛行勤務時間が10. 5時間以下、勤務時間が12時間以下の場合、『3－7. 5－10. 5－12』を適用する。
- ② 上記①に該当しない場合で、乗務時間が8. 5時間以下、飛行勤務時間が11時間以下、勤務時間が13時間以下の場合、『2－8. 5－11－13』を適用する。
- ③ 上記①②に該当しない場合で、乗務時間が10時間以下、飛行勤務時間が11時間以下、勤務時間が14時間以下の場合、『1－10－11－14』を適用する。

(9) シングル編成での国際線勤務で、勤務開始時刻が17時から4時59分までの場合

着陸回数	乗務時間	飛行勤務時間	勤務時間
3回以内	7. 5時間	10. 5時間	12. 0時間
2回以内	8. 5時間	11. 0時間	13. 0時間
1回	9. 0時間	11. 0時間	14. 0時間

- ① 乗務時間が7. 5時間以下、飛行勤務時間が10. 5時間以下、勤務時間が12時間以下の場合、『3－7. 5－10. 5－12』を適用する。
- ② 上記①に該当しない場合で、乗務時間が8. 5時間以下、飛行勤務時間が11時間以下、勤務時間が13時間以下の場合、『2－8. 5－11－13』を適用する。
- ③ 上記①②に該当しない場合で、乗務時間が9時間以下、飛行勤務時間が11時間以下、勤務時間が14時間以下の場合、『1－9－11－14』を適用する。

(10) シングル編成での国際線勤務で、勤務時間が早朝深夜コア時間帯に1時間以下かかり、勤務開始時刻が6時から13時59分までの場合

着陸回数	乗務時間	飛行勤務時間	勤務時間
2回以内	7. 5時間	※	12. 0時間
1回	10. 0時間	※	13. 0時間

- ① 乗務時間が7. 5時間以下、飛行勤務時間が上表※に定める時間以下、勤務時間が12時間以下の場合、『2－7. 5－上表※に定める時間－12』を適用する。
- ② 上記①に該当しない場合で、乗務時間が10時間以下、飛行勤務時間が上表※に定める時間以下、勤務時間が13時間以下の場合、『1－10－上表※に定める時間－13』を適用する。

(11) シングル編成での国際線勤務で、勤務時間が早朝深夜コア時間帯に1時間以下かかり、勤務開始時刻が14時から15時59分までの場合

着陸回数	乗務時間	飛行勤務時間	勤務時間
2回以内	7. 5時間	※	12. 0時間
1回	10. 0時間	12. 0時間	13. 0時間

- ① 乗務時間が7. 5時間以下、飛行勤務時間が上表※に定める時間以下、勤務時間が12時間以下の場合、『2－7. 5－上表※に定める時間－12』を適用する。
- ② 上記①に該当しない場合で、乗務時間が10時間以下、飛行勤務時間が12時間以下、勤務時間が13時間以下の場合、『1－10－12－13』を適用する。

(12) シングル編成での国際線勤務で、勤務時間が早朝深夜コア時間帯に1時間以下かかり、勤務開始時刻が16時から16時59分までの場合

着陸回数	乗務時間	飛行勤務時間	勤務時間
2回以内	7. 5時間	11. 0時間	12. 0時間
1回	10. 0時間	11. 0時間	13. 0時間

- ① 乗務時間が7. 5時間以下、飛行勤務時間が11時間以下、勤務時間が12時間以下の場合、『2－7. 5－11－12』を適用する。

- ② 上記①に該当しない場合で、乗務時間が１０時間以下、飛行勤務時間が１１時間以下、勤務時間が１３時間以下の場合、『１－１０－１１－１３』を適用する。

- (１３) シングル編成での国際線勤務で、勤務時間が早朝深夜コア時間帯に１時間以下かかり、勤務開始時刻が１７時から４時５９分までの場合

着陸回数	乗務時間	飛行勤務時間	勤務時間
２回以内	７．５時間	１１．０時間	１２．０時間
１回	９．０時間	１１．０時間	１３．０時間

- ① 乗務時間が７．５時間以下、飛行勤務時間が１１時間以下、勤務時間が１２時間以下の場合、『２－７．５－１１－１２』を適用する。
- ② 上記①に該当しない場合で、乗務時間が９時間以下、飛行勤務時間が１１時間以下、勤務時間が１３時間以下の場合、『１－９－１１－１３』を適用する。

- (１４) シングル編成での国際線勤務で、勤務時間が早朝深夜コア時間帯に１時間を超えてかかり、勤務開始時刻が５時から１５時５９分までの場合

着陸回数	乗務時間	飛行勤務時間	勤務時間
２回以内	６．５時間	※	１１．０時間
１回	１０．０時間	※	１２．０時間

- ① 乗務時間が６．５時間以下、飛行勤務時間が上表※に定める時間以下、勤務時間が１１時間以下の場合、『２－６．５－上表※に定める時間－１１』を適用する。
- ② 上記①に該当しない場合で、乗務時間が１０時間以下、飛行勤務時間が上表※に定める時間以下、勤務時間が１２時間以下の場合、『１－１０－上表※に定める時間－１２』を適用する。

- (１５) シングル編成での国際線勤務で、勤務時間が早朝深夜コア時間帯に１時間を超えてかかり、勤務開始時刻が１６時から１６時５９分までの場合

着陸回数	乗務時間	飛行勤務時間	勤務時間
２回以内	６．５時間	※	１１．０時間
１回	１０．０時間	１１．０時間	１２．０時間

- ① 乗務時間が６．５時間以下、飛行勤務時間が上表※に定める時間以下、勤務時間が１１時間以下の場合、『２－６．５－上表※に定める時間－１１』を適用する。
- ② 上記①に該当しない場合で、乗務時間が１０時間以下、飛行勤務時間が１１時間以下、勤務時間が１２時間以下の場合、『１－１０－１１－１２』を適用する。

- (１６) シングル編成での国際線勤務で、勤務時間が早朝深夜コア時間帯に１時間を超えてかかり、勤務開始時刻が１７時から４時５９分までの場合

着陸回数	乗務時間	飛行勤務時間	勤務時間
２回以内	６．５時間	※	１１．０時間
１回	９．０時間	１１．０時間	１２．０時間

- ① 乗務時間が6.5時間以下、飛行勤務時間が上表※に定める時間以下、勤務時間が11時間以下の場合、『2-6.5-上表※に定める時間-11』を適用する。
- ② 上記①に該当しない場合で、乗務時間が9時間以下、飛行勤務時間が11時間以下、勤務時間が12時間以下の場合、『1-9-11-12』を適用する。

- (17) マルチプル編成での国際線勤務で、仮眠設備がクラス2もしくはクラス3の場合

着陸回数	乗務時間	飛行勤務時間	勤務時間
1回	12.0時間	15.0時間	16.0時間

乗務時間が12時間以下、飛行勤務時間が15時間以下、勤務時間が16時間以下の場合、本予定を適用する。なお、本予定を適用する場合の、機内における休息はビジネスクラス座席にて取ることとする。

- (18) マルチプル編成での国際線勤務で、仮眠設備がクラス1の場合

着陸回数	乗務時間	飛行勤務時間	勤務時間
1回	15.0時間	17.0時間	20.0時間

乗務時間が15時間以下、飛行勤務時間が17時間以下、勤務時間が20時間以下の場合、本予定を適用する。

- (19) ダブル編成での国際線勤務で、仮眠設備がクラス2もしくはクラス3の場合

着陸回数	乗務時間	飛行勤務時間	勤務時間
2回以内	12.0時間	16.0時間	17.0時間

乗務時間が12時間以下、飛行勤務時間が16時間以下、勤務時間が17時間以下の場合、本予定を適用する。なお、本予定を適用する場合の、機内における休息はビジネスクラス座席にて取ることとする。

- (20) ダブル編成での国際線勤務で、仮眠設備がクラス1の場合

着陸回数	乗務時間	飛行勤務時間	勤務時間
2回以内	15.0時間	18.0時間	20.0時間

乗務時間が15時間以下、飛行勤務時間が18時間以下、勤務時間が20時間以下の場合、本予定を適用する。

- (21) 別途定める訓練、試験、査察、調査、開発、遊覧、宣伝飛行における着陸回数については、上記(1)～(20)を適用しない。

また、地上勤務のみを予定する場合は、上記(1)、(2)に定める勤務時間の範囲内にて予定のこととする。

- (22) 乗務開始後の変更の場合は、到着より30分以上の時間をおいて、上記(1)～(5)および(6)～(9)の①②、(10)～(16)の①、(19)、(20)の範囲内で出発時刻を予定する。

- (23) 上記(1)～(20)の予定に基づく勤務開始以降、イレギュラーが生じた場合においても当初適用した上記(1)～(20)の勤務の予定を変更しない。
- (24) 国際線勤務において、国内区間の乗務を行う場合には、国内区間の乗務を6.0時間以内で予定する。
- (25) 勤務時間が早朝深夜コア時間帯に2時間を超えてかかる勤務にて所属基地に帰着する場合には、次回の勤務に00:00～04:59に開始する勤務を予定しない。ただし、次回の勤務とのインターバルが3暦日を含む76時間以上の場合を除く。
- (26) 1回の勤務における予定の乗務時間が8.5時間を超える勤務を行う回数は、1暦月6回以内(出発ベース)とする。
- (27) 新幹線移動後連続して乗務を行う勤務で、新幹線の出発予定時刻を07:00以前に予定する場合は、当該勤務開始後のイレギュラー等の発生時を除き、着陸回数は2回を超えて予定しない。  
なお、この場合、新幹線の出発予定時刻とは、別添に定める各基地間の「移動に要する時間」により算出された時刻をいうものとして取り扱う。
- (28) 1回の勤務において、着陸回数4回を予定する場合は、当該勤務開始後のイレギュラー発生時を除き、便乗または新幹線での移動を予定しないこととする。  
ただし、各機種の運航特性を踏まえ、別途取り扱い機種を定め、実施できることとする。
- (29) 所属基地にて会社のすべての業務から開放される休日もしくは休暇等に挟まれた連続する勤務の日数が3日の場合、1回の勤務における予定の乗務時間が6時間を超える勤務の予定にて、国際線の離日日数が1日の勤務を行う回数は2回までとする。また、所属基地にて会社のすべての業務から開放される休日もしくは休暇等に挟まれた連続する勤務の日数が4日の場合、1回の勤務における予定の乗務時間が6時間を超える勤務の予定にて、国際線の離日日数が1日の勤務を行う回数は1回までとする。なお、当該の連続する勤務における残りの勤務は、上記(1)～(5)にて予定する。
- (30) OFF 2ならびに有給休暇の翌日には、00:00～04:59に開始する勤務を予定しないよう最大限努力のこととし、やむを得ずアサインする場合には、当該運航乗務員に対し事前に連絡を行い、調整のこととする。
- (31) 1回の勤務において、国内線勤務と国際線勤務の両方を行う場合で、勤務の予定が(6)～(9)の②、(10)～(16)の①、(19)、(20)のいずれかの場合、

当該勤務における乗務は定期便以外に限ることとする。

(32) 上記(1)～(4)のいずれかの場合で、勤務時間が00:00～01:59にかかる場合、着陸回数は3回を超えて予定しないこととする。

(33) 勤務時間が、早朝深夜コア時間帯にかかる国内線勤務は、乗務割発表時において月間3回までとする。なお、早朝深夜コア時間帯をすべて含む国内線勤務については、乗務割発表時において月間2回までとする。

(34) 勤務時間が、早朝深夜コア時間帯にかかる勤務を予定し、所属基地に帰着する場合、同一暦日内に別の勤務を予定しないこととする。

#### 4. 勤務開始時刻・終了時刻

##### (1) 国内線乗務

① 勤務開始時刻は飛行予定時刻に対して下表に定める時間とする。

	羽田・成田・関西空港	その他の空港
旅客便	1時間10分前	1時間前
非旅客便	1時間前	1時間前

また、勤務が外航機の乗務から開始する場合で、通関を要する場合は上記の時間に15分を加えた時間に始まることとする。

② 勤務終了時刻は、飛行終了の30分後とする。なお、別途定める査察、訓練の場合については、飛行終了後にさらに30分を加算する。

また、勤務が外航機の乗務にて終了する場合で、通関を要する場合は上記の時間に15分を加えた時間をもって終わるものとする。

##### (2) 国際線乗務

① 勤務開始時刻は飛行予定時刻に対して下表に定める時間とする。

	A	B	C
旅客便	1時間40分前	1時間30分前	1時間30分前
非旅客便	1時間30分前	1時間20分前	1時間30分前
	D	E	
旅客便	1時間25分前	1時間15分前	
非旅客便	1時間25分前	1時間15分前	

A：羽田・成田空港にて勤務を開始する場合で、かつ予定の乗務時間が8.5時間を超える勤務の場合。

B：羽田・成田空港にて勤務を開始する場合で、かつ予定の乗務時間が8.5時間以下の勤務の場合。

関西空港にて勤務を開始する場合。

C：中国、台湾、韓国を除く本邦外の空港にて勤務を開始する場合。

D：中国、台湾、韓国の空港にて勤務を開始する場合。

E：その他の空港にて勤務を開始する場合。

なお、勤務開始時刻については、国際線の国内区間を乗務する場合で、通関を要する場合も同様とする。また、勤務開始後の最初の乗務が国内区間の場合で通関を要しない場合は、A、B、Eの各々に定める時間から15分を減じた時間に始まることとする。

② 勤務終了時刻は、飛行終了の45分後とする。ただし、羽田空港ならびに成田空港においては飛行終了の50分後、本邦外の空港においては飛行終了の35分後とする。なお、別途定める査察、訓練の場合については、飛行終了後にさらに30分を加算する。

また、勤務終了時刻については、国際線の国内区間を乗務する場合で、通関を要する場合も同様とする。なお、勤務終了前の最後の乗務が国内区間の場合で通関を要しない場合は、飛行終了後30分をもって終わるものとする。

### (3) 便乗

勤務開始時刻は、便乗便出発予定時刻とし、勤務終了時刻は便乗便到着時刻とする。

なお、便乗から始まる勤務において、便乗便が早発した場合には、当該便乗便の出発時刻を勤務開始時刻とする。

ただし、国内線勤務において、別途定める査察、訓練に引き続いて便乗を行う場合で、当該便乗便の出発予定時刻までが1時間に満たない場合は、便乗便の到着時刻の30分後を勤務終了時刻とする。

また、国際線勤務において、別途定める査察、訓練に引き続いて便乗を行う場合で、当該便乗便の出発予定時刻までが1時間15分には満たない場合は、便乗便の到着時刻の30分後を勤務終了時刻とする。

ただし、国際線勤務において、羽田空港ならびに成田空港にて別途定める査察、訓練に引き続いて便乗を行う場合で、当該便乗便の出発予定時刻までが1時間20分には満たない場合は、便乗便の到着時刻の30分後を勤務終了時刻とする。

## 5. 勤務の延長

予定された勤務の延長は、B－第6項に定める取り扱いを除き、Operations Manualに定める乗務時間および飛行勤務時間を上限とする。ただし、イレギュラーが発生した後の勤務の継続、ならびにエマージェンシーランディングを行った以降の乗務については、機長は運航状況、疲労度等を勘案の上、他の運航乗務員と協議し決定する。

なお、予定された勤務の継続については、国内線勤務の場合、B－第3項－(1)～(5)にいう勤務の予定の表に定める着陸回数においては1回を加えた回数、乗務時間においては1時間を加えた時間、飛行勤務時間においては勤務時間に2時間を加えた時間からB－第4項(1)②、(2)②に定める飛行終了から勤務終了時刻までの時間を減じた時間、勤務時間においては乗務後に連続して乗務以外の勤務を行う場合は2時間を加えた時間を判断要素として決定する。ただし、勤務の予定の表の勤務時間に

2時間を加えた時間が12時間を超える場合には、飛行勤務時間においては12時間からB-第4項(1)②、(2)②に定める飛行終了から勤務終了時刻までの時間を減じた時間、勤務時間においては乗務後に連続して乗務以外の勤務を行う場合は12時間を判断要素とする。

また、国際線勤務の場合、B-第3項-(1)～(20)にいう勤務の予定の表に定める着陸回数においては1回を加えた回数、乗務時間においては2時間を加えた時間、飛行勤務時間においては勤務時間に3時間を加えた時間からB-第4項(1)②、(2)②に定める飛行終了から勤務終了時刻までの時間を減じた時間、勤務時間においては乗務後に連続して乗務以外の勤務を行う場合は3時間を加えた時間を判断要素として決定する。上記の着陸回数にはエアターンバックも含むものとする。

また、上記機長の決定について、これに言及しないものとする。

## 6. 不測の事態における対応

不測の事態が発生した場合は、機長の判断により、B-第5項の取り扱いに加えて、以下のとおり乗務時間および飛行勤務時間の上限を延長することができる。ただし、不測の事態が過度な疲労につながらないよう、延長する時間は最小限となるよう努めなければならない。

### (1) 乗務時間の上限の延長

乗務時間の上限は、離陸後に発生した不測の事態への対応のために適切な空港に到着する場合は、これに要する時間まで延長することができる。

### (2) 飛行勤務時間の上限の延長

飛行勤務時間の上限は、シングル編成での勤務において、勤務開始時刻以後から離陸前に不測の事態が発生した場合は最大2時間まで、離陸後に不測の事態が発生した場合は、適切な空港に到着する時間までそれぞれ延長することができる。

マルチプル編成、ダブル編成での勤務においては、勤務開始時刻以後から離陸前に不測の事態が発生した場合は最大3時間まで、離陸後に不測の事態が発生した場合は、適切な空港に到着する時間までそれぞれ延長することができる。

## 7. 運航宿泊地におけるインターバル

### (1) 運航宿泊地におけるインターバルは以下のとおりとする。

① 運航宿泊地までの1回の勤務の予定がB-第3項-(1)～(5)、(6)～(9)の①②、(10)～(16)の①の場合、もしくは、便乗のみの勤務の場合は、運航宿泊地におけるインターバルは14時間以上を予定する。

ただし、各機種種の運航特性を踏まえ、別途取り扱い機種を定め、国内線勤務においては、12時間以上を予定することができることとする。

② 運航宿泊地までの1回の勤務の予定がB-第3項-(6)～(9)の③、(10)～(16)の②の場合、運航宿泊地におけるインターバルは18時間以上を予定する。

ただし、以下に該当する場合は、以下のとおり取り扱うこととする。

(i) 運航宿泊地において、早朝深夜コア時間帯をすべて含むインターバルを確保



できない場合で、かつ運航宿泊地からの次回の1回の勤務の予定がB－第3項－(6)～(9)の③、(10)～(16)の②、(17)～(20)の場合、24時間以上を予定する。

(ii) 運航宿泊地が国内で、かつ次回の1回の勤務が便乗のみの勤務で所属基地に帰着する勤務の場合、14時間以上を予定する。

③ 運航宿泊地までの1回の勤務の予定がB－第3項－(17)～(20)の場合、運航宿泊地におけるインターバルは以下のとおりとする。

(i) 運航宿泊地からの次回の1回の勤務の予定がB－第3項－(1)～(16)の場合、18時間以上を予定する。

(ii) 運航宿泊地からの次回の1回の勤務の予定がB－第3項－(17)～(20)の場合、24時間以上を予定する。

(iii) 運航宿泊地から次回の1回の勤務が便乗のみの勤務の場合、18時間以上を予定する。ただし、運航宿泊地が国内で、かつ次回の1回の勤務が便乗のみの勤務で所属基地に帰着する勤務の場合、14時間以上を予定する。

④ 運航宿泊地までの1回の勤務における勤務時間が、早朝深夜コア時間帯にかかる勤務を予定する場合は、上記①～③の各々のインターバルに以下の表の時間を付加する。

ただし、運航宿泊地が国内で、かつ次回の1回の勤務が便乗のみの勤務で所属基地に帰着する勤務の場合を除く。

早朝深夜コア時間帯にかかる時間の長さ	付加時間
1時間以下	1時間
1時間超～2時間以下	2時間
2時間超	4時間

⑤ 出発地から運航宿泊地の間で時差がある場合、上記①～③の各々のインターバルに時差の半分の時間を付加する。

ただし、運航宿泊地が国内で、かつ次回の1回の勤務の予定が便乗のみの勤務で所属基地に帰着する勤務の場合を除く。

⑥ 空港～ホテル間の所要時間が1時間を超える場合は、超える時間の往復分を上記インターバルに付加する。また、超える時間については地区ごとに別途確認する。

(2) イレギュラーによりやむを得ず当初予定のインターバルが確保できない場合においても、以下の①②のインターバルの長い方を確保する。

① 以下の各々のインターバル

(i) 運航宿泊地までの1回の勤務の予定がB－第3項－(1)～(5)、もしくは便乗のみの勤務の場合には12時間

(ii) 運航宿泊地までの1回の勤務の予定がB－第3項－(6)～(9)の①②、(10)～(16)の①の場合には14時間

ただし、運航宿泊地が国内で、かつ次回の1回の勤務が便乗のみの勤務で所属基地に帰着する勤務の場合は12時間

(iii) 運航宿泊地までの1回の勤務の予定がB－第3項－(6)～(9)の③、(10)～(16)の②の場合には18時間

ただし、運航宿泊地が国内で、かつ次の1回の勤務が便乗のみの勤務で所属基地に帰着する勤務の場合は12時間

(iv) 運航宿泊地までの1回の勤務の予定がB－第3項－(17)～(20)で、かつ運航宿泊地からの次の1回の勤務の予定がB－第3項－(1)～(16)、もしくは便乗のみの勤務の場合には18時間

ただし、運航宿泊地が国内で、かつ次の1回の勤務が便乗のみの勤務で所属基地に帰着する勤務の場合は12時間

(v) 運航宿泊地までの1回の勤務の予定がB－第3項－(17)～(20)で、かつ運航宿泊地からの次の1回の勤務の予定がB－第3項－(17)～(20)の場合には24時間

② 以下の合計によるインターバル

(i) 10時間

(ii) 運航宿泊地までの1回の勤務における勤務時間の実績が、W O C Lにかかる場合は、下表の時間

W O C Lにかかる時間の長さ	時間
2時間未満	2時間
2時間以上	4時間

(iii) 出発地から運航宿泊地の間で2時間以上の時差がある場合、時差の半分の時間

(3) 国内線勤務の終了時において、B－第3項－(1)～(5)にいう勤務の予定の表に定める着陸回数を超えた場合は、次の休日を伴うインターバルに24時間のインターバルを加算する。また、予定の表の着陸回数を超えない場合で、B－第3項－(1)～(5)にいう勤務の予定の表に定める乗務時間、勤務時間を超えた場合には、次の休日を伴うインターバルに下表に定めるインターバルを加算する。なお、乗務時間、勤務時間ともに超えた場合には、加算時間が長い方を加算する。

乗務時間の予定超過時間	加算時間
1～30分	4時間
31～60分	12時間

勤務時間の予定超過時間	加算時間
1～30分	2時間
31～60分	6時間
61～90分	12時間
91～120分	18時間

(4) 国内線勤務の終了時において、B－第3項－(1)～(5)にいう勤務の予定の表に定める着陸回数においては1回を加えた回数、乗務時間においては1時間を加えた

時間、勤務時間においては2時間を加えた時間を超えた場合は、次の1回の勤務は所属基地にて終了する勤務とし、所属基地に帰着後、48時間のインターバルを所定のインターバルに加算することとする。ただし、勤務時間について、勤務の予定の表に2時間を加えた時間が12時間を超える場合には、12時間を超えた場合に、本取り扱いを実施する。

なお、この場合、本項（3）のインターバルは加算しない。

- （5）国際線勤務の終了時において、B－第3項－（1）～（20）にいう勤務の予定の表に、着陸回数においては予定の表の着陸回数、乗務時間においては1時間を加えた時間、勤務時間においては2時間を加えた時間を超えた場合は、次の休日を伴うインターバルに24時間のインターバルを加算する。

- （6）国際線勤務の終了時において、B－第3項－（1）～（20）にいう勤務の予定の表に、着陸回数においては1回を加えた回数、乗務時間においては2時間を加えた時間、勤務時間においては3時間を加えた時間を超えた場合は、次回所属基地に帰着後48時間のインターバルを所定のインターバルに加算することとする。

なお、この場合、本項（5）のインターバルは加算しない。

## 8. 所属基地におけるインターバル

- （1）所属基地における休日を伴うインターバルは以下のとおりとする。

また、定められる条件により、複数のインターバルが算出される場合においては、算出されたインターバルのうち、1番長いものを所属基地帰着後のインターバルとする。

- ① 日本に帰着する最後の1回の勤務の予定が、以下のすべてを満たす場合には、所属基地帰着後、3暦日を含む76時間のインターバルを確保する。また、その3暦日のうちの最初の1日はインターバル日とし、その後の2日は休日とする。
  - （i）乗務時間が12時間超
  - （ii）当該の勤務とその直前の勤務の乗務時間の合計が24時間超
- ② 日本に帰着する最後の1回の勤務の予定が、以下のすべてを満たす場合には、所属基地帰着後、3暦日の休日を含む76時間のインターバルを確保する。
  - （i）乗務時間が10時間超
  - （ii）出発地と到着地の間の時差が3時間以上
  - （iii）東向き乗務
- ③ 日本に帰着する最後の1回の勤務の予定が、以下のすべてを満たす場合には、所属基地帰着後、2暦日の休日を含む62時間のインターバルを確保する。
  - （i）乗務時間が10時間超
  - （ii）勤務終了時刻が00：00～11：59
- ④ 日本に帰着する最後の1回の勤務の予定が、B－第3項－（6）～（9）の③、（10）～（16）の②、および（17）～（20）の場合、所属基地帰着後、2暦日の休日を含む56時間のインターバルを確保する。

- ⑤ 日本に帰着する最後の1回の勤務の予定、もしくは、所属基地に帰着する最後の1回の勤務の予定が、早朝深夜コア時間帯をすべて含む場合は、所属基地帰着後、2暦日を含む56時間のインターバルを確保する。
- ⑥ 日本に帰着する最後の1回の勤務の予定が、B－第3項－（6）～（9）の②、（10）～（16）の①、もしくは、8.5時間を超える便乗のみの勤務の場合、所属基地帰着後、1暦日の休日を含む36時間のインターバルを確保する。
- ⑦ 所属基地にて会社のすべての業務から開放される休日もしくは休暇等に挟まれた連続する勤務の予定において、合計の乗務時間が18時間を超える場合、合計の勤務時間が32時間を超える場合、合計の着陸回数が12回を超える場合、合計の早朝深夜コア時間帯の勤務時間が2時間59分を超える場合のいずれかに該当する場合、次の休日を伴うインターバルにおいて、2暦日を含む56時間のインターバルを確保する。なお、本項における勤務時間は1回の勤務に乗務、便乗もしくは会社施設におけるスタンバイが含まれる勤務における勤務時間をいう。
- ⑧ 上記①～⑥に該当し、所属基地帰着後のインターバルを算出する勤務の予定が、早朝深夜コア時間帯にかかる場合は、各々のインターバルに以下の表の時間を付加する。

また、上記⑦に該当、もしくは、その他休日を付与する場合でその休日が2日以下のときに、所属基地に帰着する最後の1回の勤務の予定が、早朝深夜コア時間帯にかかる場合は、各々のインターバルに以下の表の時間を付加する。

早朝深夜コア時間帯にかかる時間の長さ	付加時間
1時間以下	1時間
1時間超～2時間以下	2時間
2時間超	4時間

- ⑨ 上記①～⑥に該当し、所属基地帰着後のインターバルを算出する勤務において、出発地と到着地の間で時差がある場合は、各々のインターバルに時差分を付加する。
- また、上記⑦に該当、もしくは、その他休日を付与する場合でその休日が2日以下のときに、所属基地に帰着する最後の1回の勤務において、出発地と到着地の間で時差がある場合は、各々のインターバルに時差分を付加する。
- ⑩ 離日日数2日間または3日間の往復乗務において、往復共に予定の勤務時間が早朝深夜時間帯にかかる勤務にて所属基地に帰着する場合には、次の休日を伴うインターバルにおいて、上記⑧⑨とは別に12時間を付加する。ただし、当該インターバルが3暦日を含む76時間以上の場合を除く。
- ⑪ 時差がある地域間を運航後、所属基地と運航宿泊地との間の時差、および所属基地で勤務を開始した時間から所属基地で勤務を終了するまでの経過時間に応じ、下表に示す夜を含むインターバルを確保のこととする。

所属基地と運 航宿泊地との 間の時差	所属基地で勤務を開始した時間から、所属基地で勤務を終了するまでの 経過時間			
	4 8 時間未満	4 8 時間以上 7 2 時間未満	7 2 時間以上 9 6 時間未満	9 6 時間以上
4 時間以上 6 時間以下	2 夜	2 夜	3 夜	3 夜
6 時間超 9 時間以下	2 夜	3 夜	3 夜	4 夜
9 時間超 1 2 時間以下	2 夜	3 夜	4 夜	5 夜

(2) 所属基地にて連続して勤務を予定する場合のインターバルは以下のとおりとする。

- ① 所属基地にて連続して勤務を予定する場合におけるインターバルは1 4 時間以上を確保する。
- ② 所属基地に帰着する最後の1 回の勤務における勤務時間が、早朝深夜コア時間帯にかかる勤務を予定する場合は、上記①に定めるインターバルに以下の表の時間を付加する。

早朝深夜コア時間帯に かかる時間の長さ	付加時間
1 時間以下	1 時間
1 時間超～2 時間以下	2 時間
2 時間超	4 時間

- ③ 所属基地に帰着する最後の1 回の勤務において、出発地と到着地の間で時差がある場合は、上記①に定めるインターバルに時差分を付加する。
- ④ イレギュラーによりやむを得ず当初予定のインターバルが確保できない場合においても、上記①に②、③を加算したインターバルを確保のこととする。

(3) 国内線勤務の終了時において、B－第3 項－(1)～(5)にいう勤務の予定の表に定める着陸回数を超えた場合は、次回の休日を伴うインターバルに2 4 時間のインターバルを加算する。また、予定の表の着陸回数を超えない場合で、B－第3 項－(1)～(5)にいう勤務の予定の表に定める乗務時間、勤務時間を超えた場合には、次回の休日を伴うインターバルに下表に定めるインターバルを加算する。なお、乗務時間、勤務時間共に超えた場合には、加算時間が長い方を加算する。

乗務時間の予定超過時間	加算時間
1 ～3 0 分	4 時間
3 1 ～6 0 分	1 2 時間

勤務時間の予定超過時間	加算時間
1～30分	2時間
31～60分	6時間
61～90分	12時間
91～120分	18時間

- (4) 国内線勤務の終了時において、B－第3項－(1)～(5)にいう勤務の予定の表に定める着陸回数においては1回を加えた回数、乗務時間においては1時間を加えた時間、勤務時間においては2時間を加えた時間を超えた場合は、所属基地に帰着後、48時間のインターバルを所定のインターバルに加算することとする。ただし、勤務時間について、勤務の予定の表に2時間を加えた時間が12時間を超える場合には、12時間を超えた場合に、本取り扱いを実施する。

なお、この場合、本項(3)のインターバルは加算しない。

- (5) 国際線勤務の終了時において、B－第3項－(1)～(20)にいう勤務の予定の表に、着陸回数においては予定の表の着陸回数、乗務時間においては1時間を加えた時間、勤務時間においては2時間を加えた時間を超えた場合は、24時間のインターバルを次の休日を伴うインターバルに加算する。

- (6) 国際線勤務の終了時において、B－第3項－(1)～(20)にいう勤務の予定の表に、着陸回数においては1回を加えた回数、乗務時間においては2時間を加えた時間、勤務時間においては3時間を加えた時間を超えた場合は、所属基地に帰着後、48時間のインターバルを所定のインターバルに加算することとする。

なお、この場合、本項(5)のインターバルは加算しない。

- (7) 日本～海外間の往復乗務にて、往路・復路とも1回の勤務における予定の乗務時間が8.5時間を超える勤務を、1暦月に3回(到着ベース)行った場合には、翌月末までの間に1日のインターバル日を他のインターバルとは別に確保する。

- (8) 月間の乗務時間の実績が、B－第2項－(7)ただし書きに定める乗務割発表時における1暦月の乗務時間制限を超えた場合は、当該月の翌々月末までの間に1日のインターバル日を他のインターバルとは別に確保する。ただし、上記(7)に該当する場合を除く。

## 9. 便乗

- (1) 便乗のみの勤務の場合の勤務時間については、18時間を超えて予定しない。なお、便乗の前後に地上勤務を行う場合の取り扱いも同様とする。

- (2) 国際線区間における便乗はビジネスクラスとする。ただし、国際線区間においてビジネスクラスのない便においては、エコノミークラスとする。

#### 10. 航空機以外の交通機関による移動

- (1) 航空機以外の交通機関で移動後、連続して乗務および便乗を行う場合、当該交通機関の出発予定時刻から起算して勤務の終了時刻までの時間がB－第3項およびB－第9項－(1)の勤務の予定を超えて予定しない。

ただし、本項の適用において勤務の予定が、B－第3項－(6)～(9)の②③、(10)～(20)の場合は、イレギュラー時を除き行わないものとする。

- (2) 乗務および便乗後、連続して航空機以外の交通機関で移動を行う場合、勤務の開始時刻から起算して当該交通機関の到着予定時刻までの時間がB－第3項およびB－第9項－(1)の勤務の予定を超えて予定しない。

ただし、当該交通機関の出発(到着)予定時刻の変更、および列車便名の変更は、勤務の変更ではない。

- (3) 航空機以外の交通機関で基地間を移動する場合、移動に要する時間を別に定め、見なし勤務時間としてその1/2を勤務時間に加算する。

ただし、

- ① 航空機以外の交通機関が1時間以上遅延した場合は、遅延した時間の1/2をさらに加算する。
- ② 本項により定めた移動に要する時間は、インターバル時間には含めないものとする。
- ③ 本項で定める見なし勤務時間としての基地間移動に要する時間の1/2、および1時間以上遅延した場合の遅延した時間の1/2は、B－第2項－(7)(1暦月171時間、3暦月483時間)およびB－第7項－(3)～(6)、B－第8項－(3)～(6)の勤務時間に含めるものとする。

- (4) 自動車のみで基地間を移動する場合(自宅～空港間の出退勤は除く)は、移動に要する時間を別に定め、上記(1)(2)の出発予定時刻、または到着予定時刻を算定するものとし、上記(3)の見なし勤務時間の取り扱いは、所要時間のすべてを加算する。

#### 11. 飛行勤務時間内の休息

シングル編成での国際線勤務において、飛行勤務時間内に以下の条件を満たす休息を与える場合は、当該休息時間の半分の時間まで、勤務の延長における飛行勤務時間の上限を延長できることとする。なお、当該休息時間については、休息する場所までの移動や、飛行のための業務に必要な時間を除くこととする。

- (1) 当該休息は飛行勤務開始前に予定していること。
- (2) 休息時間が航空機内を除く地上で連続3時間以上確保できること。

(3) 休息施設を用意すること。

## 1 2. 休日の取り扱い

(1) 休日は所属基地にて取るものとする。ただし、訓練および出張の場合は除く。

(2) 休日は1暦月に10暦日とする。また、年度の休日数は、別に定める長期休日8日を合計した128日とする。なお、1暦月に2回以上は2暦日以上が連続するものとする。

ただし、1月1日より3月31日までの暦月の計算は以下のとおりとする。

1月 1日 ～ 1月30日 を 1月とする。

1月31日 ～ 3月 1日 を 2月とする。

3月 2日 ～ 3月31日 を 3月とする。

(3) 休日は乗務割発表時に明示固定し、休日前日の勤務において所属基地に戻り得なかった場合を除き、勤務（乗務を含む）とはならない。

ただし、乗務割の運用にあたり、やむを得ず上記（2）に定める休日が国際線を含む勤務に変わることがあるが、この場合においても代わりの休日を原則として当月内に明示のこととする。

(4) 当初予定されていた国際線を含む勤務が、本人の病気等の理由により行えなかった場合、当初の帰着後休日を移動させることがある。

(5) 休日前日の勤務において所属基地に戻り得なかった場合は、次の最初の勤務を解放して休日とする。ただし、本人の同意がある場合には、勤務となった休日の振替休日を、原則として当月内に付与することができる。その場合において、当月内に付与できない場合は、翌月速やかに付与のこととする。

(6) 上記（2）で定めた月間の休日は、乗務割作成前に指定して申し出ることができる。また、これを認めるよう努力する。

## 1 3. 定期休養

乗務割発表時および変更時、連続する168時間を超えないごとに2回の夜を含む連続36時間以上のインターバルを与えること。なお、当該インターバルに挟まれた連続する勤務において、WOC Lにかかる勤務が4回以上となる場合は、2回の夜を含む連続60時間以上のインターバルを確保のこととする。

## 1 4. スタンバイ

(1) スタンバイは連続する24時間に10時間を限度とする。ただし、会社施設でのスタンバイは6時間を限度とする。



(2) 休息施設におけるスタンバイは、その終了時刻から10時間を経過しなければ、次の勤務につけないものとする。

(3) 休息施設におけるスタンバイ開始後においては、国際線勤務もしくは早朝深夜時間帯にかかる国内線勤務を行うことができる。ただし、他に代替要員が確保できない場合のみ、早朝深夜時間帯にかからない国内線勤務を行うことができることとし、本取り扱いを行った場合、会社は組合に速やかに通知のこととする。

(4) 休息施設におけるスタンバイは、スタンバイ時間とその前後の飛行勤務時間の合計が、シングル編成にて運航する場合は「勤務の延長における飛行勤務時間の上限に4時間を加えた時間」または「16時間」のうちいずれか短い時間を、マルチプル編成もしくはダブル編成にて運航する場合は「勤務の延長における飛行勤務時間の上限に4時間を加えた時間」を超えないこととする。また、この場合のスタンバイ時間は飛行勤務時間および勤務時間に含まないものとする。

#### 15. 成田空港における宿泊に関わる特例的取り扱い

成田空港にて1回の勤務を終了し、成田空港周辺のホテルに宿泊し、翌日も同空港より勤務を行う場合の宿泊については、運航宿泊に準じて取り扱うこととする。なお、この場合において、協定書その7付属協定書(2021年5月26日付)第1項(2)については適用しないこととする。

#### 16. 国際線勤務における離基地日数

一連の勤務を行う場合の離基地日数は、連続11日を超えて予定しない。ただし、別途定める訓練・出張の場合を除く。

#### 17. 運航宿泊数に関わる取り扱い

(1) 運航宿泊数については、1暦月において10泊を超えないように予定する。

ただし、1暦月の中で訓練・出張・国際線勤務等により所属基地を離れて宿泊を伴う勤務を行う場合、それにより当該月に所属基地を離れる日数に従って、1暦月あたりの運航宿泊数を、以下の表のとおり取り扱うこととする。

所属基地を離れる 日数	1暦月あたりの 運航宿泊数	所属基地を離れる 日数	1暦月あたりの 運航宿泊数
1日～3日	9泊以下	16日～18日	4泊以下
4日～6日	8泊以下	19日～21日	3泊以下
7日～9日	7泊以下	22日～24日	2泊以下
10日～12日	6泊以下	25日～27日	1泊以下
13日～15日	5泊以下	28日～	0泊

(2) ただし、各機種の運航特性を踏まえ、別途取り扱い機種を定め、運航宿泊数に

ついて、乗務割発表時において1暦月あたり11泊を予定することもできることとする。その場合において、1暦月の中で訓練・出張・国際線勤務等により所属基地を離れて宿泊を伴う勤務を行う場合、それにより当該月に所属基地を離れる日数に従って、1暦月あたりの運航宿泊数を、以下の表のとおり取り扱うことができることとする。

所属基地を離れる 日数	1暦月あたりの 運航宿泊数	所属基地を離れる 日数	1暦月あたりの 運航宿泊数
1日～3日	10泊以下	16日～18日	5泊以下
4日～6日	9泊以下	19日～21日	4泊以下
7日～9日	8泊以下	22日～24日	3泊以下
10日～12日	7泊以下	25日～27日	2泊以下
13日～15日	6泊以下	28日～	1泊以下

また、運航宿泊数について、乗務割発表時において1暦月あたり11泊を予定する場合には、乗務割運用段階においては12泊を上限に予定することもできることとする。その場合において、1暦月の中で訓練・出張・国際線勤務等により所属基地を離れて宿泊を伴う勤務を行う場合、それにより当該月に所属基地を離れる日数に従って、1暦月あたりの運航宿泊数を、以下の表のとおり取り扱うことができることとする。

所属基地を離れる 日数	1暦月あたりの 運航宿泊数	所属基地を離れる 日数	1暦月あたりの 運航宿泊数
1日～3日	11泊以下	16日～18日	6泊以下
4日～6日	10泊以下	19日～21日	5泊以下
7日～9日	9泊以下	22日～24日	4泊以下
10日～12日	8泊以下	25日～27日	3泊以下
13日～15日	7泊以下	28日～	2泊以下

#### 18. 出張に関わるインターバルについて

出張に関わる移動後の勤務が乗務（スタンバイを含む）の場合、この勤務に対するインターバルは、A－第1項－（10）またはB－第8項－（2）に定めるインターバルに移動に要する時間を加算した時間とする。この移動に要する時間とは、利用する交通機関の運航時刻表での出発地、到着地間の予定所要時間とする。

#### 19. 国際線運航におけるテクニカルランディング

燃料補給のためのテクニカルランディングが発生する場合には、B－第3項にいう勤務の予定の変更として取り扱わない。

なお、その他のテクニカルランディングについては、会社・組合協議の上別途定める。

#### 20. 非常事態時の取り扱い

A－第1項－（20）に該当する場合は本取り扱いに定める範囲を超えて飛行できる

ものとする。また、実際に本取り扱いに定める範囲を超えた場合は、他のインターバルとは別に、24時間のインターバルを確保する。

## 2 1. 運航トラブル時の取り扱い

- (1) 運航トラブル等により、運航宿泊地以外の場所で1回の勤務を終了せざるを得ない場合、当該地を運航宿泊地と見なし、B-第7項-(2)を準用する。
- (2) 国際線勤務において乗務のための勤務時間が日本出発までに連続5時間以上経過する場合には、乗員交代を行うよう努力する。

## 2 2. その他

- (1) 羽田・成田～サンフランシスコ線ならびに羽田・成田～サンノゼ線において、現行の時間帯のダイヤで運航の間は、運用上、往復ともにマルチプル編成とし、勤務の予定をB-第3項-(18)として取り扱う。なお、片道便乗のみとなる場合においても、往路または復路の乗務について、運用上、同様の取り扱いとする。
- (2) 羽田～沖縄間の貨物深夜便における往復乗務について、B-第3項-(3)(4)にいう勤務の予定の表に定める勤務時間が9.0時間を下回る場合においても、9.0時間と読み替えて、勤務の予定を取り扱うこととする。なお、当該勤務については、月間1回以内とする。
- (3) 成田～メキシコシティ線において、復路をダブル編成とする場合、勤務の予定はB-第3項-(20)に替え、以下のとおりとする。

着陸回数	乗務時間	飛行勤務時間	勤務時間
1回	17.0時間	18.0時間	20.0時間

## C. 付則

1. 本協定の円滑な運用を行うべく、必要に応じて、労使で構成する「働き方検証・検討委員会」を開催し、労使双方誠意をもって諸課題の解決に努めることとする。

## D. 有効期間

1. 本協定の有効期間は、2024年4月1日から2026年3月31日までの間とする。ただし、期間満了前でも、会社・組合双方の同意があったときは、改廃することができる。
2. 2026年2月28日までに双方とも文書による改定または解約の意思表示をしない

ときは、２０２７年３月３１日まで本協定を引き続き適用のこととする。

- ３．２０２６年２月２８日までに会社または組合から文書による改定または解約の意思表示があり、かつ新たな協定の締結に至らないまま期間が満了したときは、その後３カ月に限り本協定を引き続き適用のこととする。

２０２４年３月２８日

全日本空輸株式会社  
取締役社長 井上 慎一

全日本空輸乗員組合  
組 合 長 上原 荘太郎

【別 添 1】

■ 航空機以外の交通機関による基地間の移動について

区 間	所 要 時 間
東 京 - 仙 台 間	3 時間 (新幹線利用)
東 京 - 新 潟 間	3 時間 (新幹線利用)
東 京 - 福 島 間	2 時間 3 0 分 (新幹線利用)
東 京 - 名 古 屋 間	3 時間 (新幹線利用)
※東 京 - 静 岡 間	2 時間 3 0 分 (新幹線利用)
※静 岡 - 名 古 屋 間	2 時間 (新幹線利用)
※小松 (金沢) - 富 山 間	1 時間 3 0 分 (自動車利用)
大 阪 - 名 古 屋 間	2 時間 (新幹線利用)
※大 阪 - 広 島 間	2 時間 3 0 分 (新幹線利用)
※大 阪 - 岡 山 間	2 時間 (新幹線利用)
※大 阪 - 山 口 宇 部 間	3 時間 (新幹線利用)
※岡 山 - 広 島 間	2 時間 (自動車利用)
※岡 山 - 山 口 宇 部 間	2 時間 (新幹線利用)
※岡 山 - 高 松 間	2 時間 (自動車利用)
※広 島 - 岩 国 間	1 時間 3 0 分 (自動車利用)
※広 島 - 山 口 宇 部 間	1 時間 3 0 分 (新幹線利用)
※広 島 - 福 岡 間	2 時間 3 0 分 (新幹線利用)
※岩 国 - 山 口 宇 部 間	1 時間 3 0 分 (新幹線利用)
※岩 国 - 福 岡 間	2 時間 3 0 分 (新幹線利用)
※山 口 宇 部 - 福 岡 間	1 時間 3 0 分 (新幹線利用)
※福 岡 - 佐 賀 間	1 時間 3 0 分 (自動車利用)
※福 岡 - 大 分 間	3 時間 (自動車利用)
※福 岡 - 熊 本 間	2 時間 (自動車利用)
※福 岡 - 長 崎 間	2 時間 (自動車利用)
※佐 賀 - 長 崎 間	2 時間 (自動車利用)
※佐 賀 - 熊 本 間	2 時間 (自動車利用)
※宮 崎 - 鹿 児 島 間	2 時間 (自動車利用)

その他の区間の所要時間については、実施後、会社・組合協議の上別に定める。  
 なお、※印の区間については、イレギュラー時に限った実施とする。

以 上

【別 添 2】

■ 各機種の運航特性を踏まえた取り扱いについて

現在の運航環境においては、以下のとおりの取り扱いとする。

ただし、各機種の運航特性の変化を踏まえ、労使協議により、対象機種の設定・変更を行う。

□ B－第2項－（7）ただし書き（乗務割発表時における1暦月の乗務時間制限について）

乗務割発表時における1暦月の乗務時間	対象機種
85時間以内で予定	B777・B787
80時間以内で予定	A320・B767・B737

□ その他の取り扱い

該当項目	対象機種
B－第3項－（1）、（2）ただし書き	A320・B737
B－第3項－（28）ただし書き	A320・B737
B－第7項－（1）①ただし書き	A320・B737
B－第17項－（2）	A320・B767・B737

以 上