「JAL における勤務状況」資料

JCA　今泉修一

日本航空乗員組合は「運航乗務員の勤務に関する協定」を 2011 年 1 月 24 日に締結。

JAL における勤務基準に関する交渉と取り組みの経緯

1993 年 11 月	会社が勤務協定を一方的に破棄し、就業規則により会社の勤務基準を強行。これ以降、労使関係が悪化の一途をたどる。 ex. NRT-SFO 往復シングル、JPN→LAX シングル、JPN―HKG・MNL 日帰り等。交代、休養なしの長時間乗務、勤務に主眼を置いた効率化。
1994 年 4 月	乗員組合からの再三の申し入れにもかかわらず、会社が応じる姿勢を見せなかった為、勤務裁判を開始。労使関係は硬直状態になる。
～2005 年 3 月	会社は勤務基準に関しては、法廷で話をするとして、協議を拒否。
2005 年 3 月	組合の主張をほぼ全面的に認める高裁勝利判決が確定。
2005 年 8 月	確定判決を踏まえた暫定協定（有期限）を労使合意で締結。暫定協定を締結したものの、会社は本協定に向け積極的な協議姿勢を示さなかった為、組合から科学的知見を盛り込んだ協定案を要求。
2005 年 11 月	暫定協定の期限が来たときに会社は延伸を拒否し、確定判決を無視した就業規則を再度強行。これにより労使関係は再度悪化。
2006 年 10 月	三乗組方針に基づき判決を超える一部の路線を業務拒否すると共に社内外に向けて会社の不当性を訴える。労使関係は再度硬直状態になる。
2006 年 11 月～ 2007 年	取り組み等により判決を超える路線を行わないことを少しずつ会社に認めさせる。
2007 年 3 月	西松社長（当時）がこれまでの交渉姿勢を謝罪し、取り組みにより認めさせた路線について暫定協定を締結。労使で真摯に協議することを約束し、勤務本協定に向け真摯に協議を行うことを約束し、業務拒否方針等を凍結する。
2007 年～2010 年	勤務本協定に向け労使で協議。
2010 年 1 月 19 日	JAL 経営破綻
2010 年 3 月～	組合が 05 年から要求していた科学的知見を盛り込んだ協定案を会社が提示し、交渉が加速する。合意した部分から暫定協定（Ⅱ～Ⅳ）を締結。
2011 年 1 月	勤務本協定締結

現勤務協定とは

新しい概念を導入。

- FDP（飛行勤務時間）

Flight Duty Period。乗務のため所定の場所に出頭すべき時刻から、最後の乗務便のブロック・インまでの総経過時間。

乗組による解説

乗員のパフォーマンスは目が覚めてからの経過時間と共に低下していくことは科学的研究からも明らか。FDP とは、乗務パターンの最後の着陸を行う際のパフォーマンスを確保するために、「乗員が業務のために出頭すべき時刻から最後の乗務便のブロックインまで」の総経過時間に制限を設ける考え方。この考え方は多くの国・航空会社で取り入れられている。

FDP は乗務・DH・地上移動に係わらず出頭した時刻（地上移動については出頭したとするみなしの時刻）から最後に乗務した便のブロックインまでの総経過時間。

例１． HND（乗務）→ FUK（乗務）→ HND（乗務）→ SPK

FDP は最初の HND のショウアップから SPK にブロックインするまでの総経過時間。この場合、3 回着陸の飛行勤務時間制限を適用。

例２． HND（DH）→ KIX（乗務）→ HNL

FDP は DH のために HND にショウアップしてから HNL にブロックインするまでの総経過時間。この場合、1 回着陸の飛行勤務時間制限が適用。いわゆる「勤務の中抜き」（DH のブロックインから乗務のショウアップまでの時間が一切考慮されない）の考え方がなくなった。

例３． HNL（乗務）→ KIX（DH）→ HND

FDP は HNL のショウアップから KIX にブロックインするまでの総経過時間。この場合、DH 便のダイヤ上のブロックタイムを飛行勤務時間に加算し、1 回着陸の飛行勤務時間制限を適用。

例４． 自宅（新幹線）→ NGO（乗務）→ HNL

東京―名古屋間の新幹線移動は 3 時間と規定。FDP は乗務のために NGO にショウアップする時刻の 3 時間前から HNL にブロックインするまでの総経過時間。この場合、1 回着陸の飛行勤務時間制限を適用。

- ローカルナイト

ローカルナイトとは、滞在地の現地時間で 22:00～08:00 内の連続する 8 時間をいう。

乗組による解説

2200～0600 や、2330～0730 等、連続していること。スプリット勤務、時差 3 時間を超える地域から帰着後の休養などに影響

- スプリット勤務

一連続の乗務に係わる勤務の途中で、連続 3 時間以上の休養を予定する場合、その休養時間に応じて以下の時間分を飛行勤務時間から減算。休養施設が与えられなければならない。

① 休養時間が 3 時間以上 6 時間 59 分以下：休養時間の 1/2（1 分未満の端数は切り捨てる）

② 休養時間が 7 時間以上：休養時間の 2/3（1 分未満の端数は切り捨てる）

③ 8 時間以上の休養時間がローカルナイト内に予定：休養時間に等しい時間

乗組による解説

スイス航空法の基準を参考にしながら、過去の就業規程の勤務時間の中断の考え方に準じたもの。空港と休養施設との間の移動時間（現在の地上輸送時間）が休養時間に含まれ、片道 30 分であることが前提。

例　NRT－TPE（JL809－JL802）

JL809 S/U 1715L B/I 2150L(DO 2220L)　JL802 S/U 0845L B/I 1400L(DO 1500L)

- このパターンの出頭時間から最後のブロックインまでの総経過時間は、20 時間 45 分。
- JL809 と JL802 の間の休養時間は 10 時間 25 分（2220～0845）。
- 8 時間以上の休養時間をローカルナイトに確保。この休養時間に等しい時間を減算（③を適用）。
- パターンの総経過時間 20 時間 45 分から 10 時間 25 分を減算した 10 時間 20 分が、このパターンの FDP。
- このパターンの FDP 制限は 12 時間 30 分なので（4.（2）③参照）、制限内の勤務となる。

● RESERVE DAY

RESERVE DAY とは、勤務割の不時の変更に備え、勤務指示を行う可能性のある日。

具体的な勤務指示は、前日までに行う。勤務指示のなかった RESERVE DAY は、一連続の乗務に係わる勤務の前の休養時間に包含する。

乗組による解説

リザーブデイに対する勤務変更確認を前々日の 18 時以降、または、直前の勤務終了時行う。

● WOCL（Window of Circadian Low）

基地における 02:00～05:59 の 4 時間。基地との時差が 3 時間を超える地点への移動を伴う場合で、当該地滞在が 48 時間以上の場合、それ以降に適用する WOCL は当該出発地の現地時間の 02:00～05:59 の 4 時間となる。時差の算定にあたり、12 時間を超える時差は、24 時間から当該時差を減じたもの。

乗組による解説

人間の生体リズムは、昼間活動し夜間の特定の時間（02：00～05：59）は睡眠をとるようプログラムされている。この時間帯は生理学的、心理学的、行動学的機能が低い状態になる。本協定では、時差 3 時間を超える地点に到着してから出発するまでに 48 時間が経過する場合、当該地点のローカルタイムに基づいた WOCL を考慮。48 時間経過しない場合は、日本時間の WOCL を適用。

協定の骨子

特徴：90 年代、SFO 線シングル、HKG 日帰りで悪名高かった前就業規則が、「交代なしの長時間乗務」に着目した効率化であったとすれば、現勤務協定は「休養、休日削減による勤務密度」に着目した効率化。

大きな変更点は以下

● 休養

休養とは、すべての会社業務から解放される状態をいう。休養施設とは、仰臥して休息をとりうる設備を有する施設。（自宅、ホテル、その他これに代わるもの）

一連続の乗務に係わる勤務の前には、基地においては連続 15 時間 30 分、基地以外の地点において

は連続 11 時間の休養を予定。出発地と到着地の時差が 4 時間以上の場合、上記の休養時間に時差 1 時間（1 時間未満の時差は 1 時間に繰り上げる）あたり 30 分を加算。
基地との時差が 3 時間を超える地点を出発地または目的地とする乗務を行った場合に基地に帰着後与える休養には、連続して 3 回以上のローカルナイトを含まなくてはならない。ただし、時差の算定にあたり、12 時間を超える時差については、24 時間から当該時差を減じたものとする。
基地での休養は、基地での休日に包含される。

乗組による解説

EU OPS の基準を参考に、直前の FDP の長さと時差の影響に応じ必要休養時間を規定。また、以前の就業規程に定められていた、パターンの日数に基づく休日という概念はなくなった。
基地においては 12 時間、基地以外の地点においては 10 時間の最低休養時間が基本。直前の FDP がこれより長い場合には、その時間を最低必要休養時間とする。休養に関するこの基準だけでは、非常に負荷の高い勤務スケジュールが作成可能となる。時差に対する手当て、月間の乗務時間制限や休日数、勤務日や休日の配分など、適切な基準が必要。
本協定の休養時間は、自宅⇔空港間、空港⇔休養施設間などの移動時間（現在の地上輸送時間）も含む。そこで基地においては出頭時 1 時間 30 分、帰着時 2 時間を移動時間とし、12 時間にこれらを加えた 15 時間 30 分と、直前の FDP に業務終了までの所定の時間を加えた時間のうち、長い方の時間が必要休養時間。基地以外の地点では、片道 30 分の移動時間を考慮し、10 時間に往復で 1 時間を加えた 11 時間と、直前の FDP に業務終了までの所定の時間を加えた時間のうち、長い方の時間が必要休養時間。
スイス航空法の基準を参考に、時差 4 時間以上の地点に到着した後には、時差 1 時間あたり 30 分が上記の必要休養時間にオントップ。
アメリカ西海岸・東海岸・ヨーロッパ路線・シドニー線の全路線において、基準上 1 泊での往復乗務が可能。ただし、ニューヨーク線については本協定（案）の 4.（4）②の規定により、2 泊の乗務パターン。また、シカゴ線、ロンドン線、パリ線は、交渉経緯上の配慮により 2 泊の往復マルティプル編成での運航（4.（2）④の解説を参照）。
【必要休養時間の計算方法】
例　JL101-DH108 後の必要休養時間は以下の二つのうちの長い方の時間。
- JL101 の FDP（出頭時刻～ブロックイン）＋JL108 のブロックタイム（※注：DH の S/U～B/O は含みません）＋業務終了までの 30 分
- 15 時間 30 分

例　成田発ロンドン行き JL401（FDP14:25　時差 9 時間）後の必要休養時間
- FDP（14 時間 25 分）＋業務終了までの 30 分＋時差 1/2 分 4 時間 30 分＝19 時間 25 分
- 11 時間

ロンドン到着後、上記のうち、長い方の 19 時間 25 分が必要休養時間。

● 乗務時間・飛行勤務時間制限

月間および年間の乗務時間の制限

1 暦月　95 時間
3 暦月　265 時間
1 暦年　900 時間

2 暦月にまたがる場合の乗務時間は当該飛行の到着日の属する暦月（JST）の分として算入。

乗組による解説

以前の就業規程での1暦月の乗務時間制限は85時間。(協定締結時点の月間の乗務時間の実績として、必ずしも現在の制限である 85 時間ギリギリまで乗務している状況は想定せず）休養、休日の取扱いの変更と相まって、実際の月間の乗務時間が増加。また繁忙期等での単月では、これまで以上の過密したスケジュールのアサインが可能。

● 一連続の乗務に係わる勤務における乗務時間および飛行勤務時間

シングル編成の場合

予定着陸回数		1 および 2	3	4
飛行勤務時間制限		1230 (注 1)(注 2)	1130	1030
WOCL 時間数	2 時間以内 （注 3）	1130	1030	1000
	2 時間超	1030	1000	1000

（注 1） 予定着陸回数が 1 回の場合、FDP 制限は、1200。また、同様に予定着陸回数が 1 回で時差が 3 時間を超える地点への移動の後、出発するまでに 48 時間を経過せずに乗務する場合、FDP 制限は、1130。

（注 2） 予定着陸回数が 2 回の場合、FDP 制限は、1145 とする。ただし、のスプリット勤務において 9 時間以上の休養が付与される場合は除く。

（注 3） 時差が 3 時間を超える地点への移動の後、出発するまでに 48 時間を経過せずに乗務する場合、FDP 時間帯が WOCL にかからない場合であっても、「WOCL 時間数 2 時間以内」の制限を適用。

マルティプル編成およびダブル編成の場合

	マルティプル編成時	ダブル編成時
仮眠設備が用意されない場合	1300	1600
仮眠設備が用意される場合	1800	2000

仮眠設備が用意されない場合は、原則として窓側と通路あるいは通路と通路にはさまれた一列の客席を用意。

乗組による解説

1 回および 2 回着陸で、12 時間 30 分という制限は、DH で始まる勤務とスプリット勤務で 9 時間以上の休養が付与される場合のみ適用。その他の場合は、1 回着陸では 12＋00、2 回着陸では 11＋45 が適用されます（この規程により、香港、マニラの日帰り往復乗務は不可)。

時差が 3 時間を超える地点で次の出発までに 48 時間が経過した場合、当該出発地の現地時間に基づいた WOCL を考慮した制限を適用。48 時間経過しない場合は、日本時間による WOCL を考慮した制限を適用するが、時差によるサーカディアンリズムの乱れを全く考慮しないことは不適切。これに一定度対応するため、本協定（案）では（注 3）により日本時間の WOCL にかかっていない場合でも、WOCL2 時間以内の制限（11 時間 30 分）を適用。

以前の就業規定・暫定協定ではマルチ編成で運航していた路線の一部が、シングル編成で運航可能となった。NRT→LAX、SYD→NRT がシングル編成（1 泊 3 日）可能となることについて、マルチ編成で行う内容の下記の覚書を締結。

「2 地点間を往復する飛行勤務時間が往路・復路ともに 11 時間を超える 3 日以内の乗務パターンにおいて、往路もしくは復路の一方のみがマルティプル編成となる場合は、往復ともにマルティプル編成と仮定した場合と比較して、編成内の運航乗務員全員の乗務パターン日数が同じ場合に限り、往復ともにマルティプル編成とする」

● 乗務パターンに応じた飛行勤務時間制限

3 日以上の乗務パターンの場合、1 日あたりの飛行勤務時間は 10 時間を超えて予定しない。

乗組による解説

この規定によりニューヨーク線は、現地で 2 泊必要。現状ではシカゴ線、ロンドン線、パリ線（ロサンゼルス線、サンディエゴ線は暫定的に）についても 2 泊。

● 乗務に関する日数制限

国内線：連続 4 日（DEAD HEAD のみ、および基地以外の地点で休養のみの日は除く）を超えて予定しない。

国際線：国際線において基地を離れる日数は連続 12 日を超えて予定しない。

乗組による解説

国内線の連続乗務日数に応じた休日（パターン H）の考え方もなくなった。国内線 2 泊 3 日のパターンの翌日に必ずしも休日は与えられず、日帰り乗務が付加されトータルで連続 4 日の乗務となるような勤務パターンが作成可能（必要休養時間が確保されることが前提）。

● 休日

休日数は一暦月に 10 暦日。

基地における休日が 1 日のみの場合は、休日の後が乗務のための勤務、DEAD HEAD または地上移動の場合には直前の勤務終了後 36 時間の、それ以外の場合には 30 時間の勤務間隔を、次の勤務開始前に予定。

連続 2 日の休日については、直前の勤務終了後 56 時間の勤務間隔を、次の勤務開始前に予定。

乗組による解説

パターンに付随した休日（パターン H）が規定されていた前就業規程下では、月間制限の 85 時間に近いスケジュールを作成すると月間の休日が 10 日を超えてアサインされた。これにより疲労回復に寄与したが、現状ではマンニング逼迫に従って米州、欧州路線後でも 3 ローカルナイトの 2 休日が常態化している。

● 一連続の乗務に係わる勤務開始後の取扱い

勤務割上の一連続の乗務に係わる勤務は、開始後完遂することが基本。ただし、他の乗員と協議し、運航状況、乗員の疲労度その他の状況を考慮して運航の安全に支障があると機長が判断した時は中断しなければならない。また、飛行勤務時間が一定の時間を経過する場合は、会社は運航規程附属書の定めに従い、その乗務または勤務を中断させることがある。

乗組による解説

乗員は自らの疲労度を客観的に判断することが難しいことから、超えてはならない MAX の制限時間の規定を設けるべき。EUOPS の考え方でも、緊急事態を除いて超えてはならない制限時間を規定し、乗員の判断によりそれをも超えることは認めていない。

本協定では、東京地裁判決で「危険な規定」と断罪された“勤務完遂の原則”が引き継がれている。一旦勤務が開始されれば安全規程である OM の制限時間を超過することが明らかな場合でも、会社が主体的に乗務を中断・中止させることは事実上ない。乗員自身が運航の安全に支障があると判断した場合に乗務を中断するという規定では、その判断が適切になされるとは限らない。過去、事故原因として、乗員が疲労していたことが挙げられているものもあり、乗員自身が疲労度を判断することが難しいことは証明されている。

- 確認書・運用上の配慮
  1. 7 時間以上の時差を伴うマルチ路線ではスリーローカルナイト（2 日のＨ）の翌日勤務は午後から。FLT の場合は 14 時以降の出発便。
  2. 3 時間以上の時差を伴うマルチ路線（FRA、LAX 線）で現地一泊の場合は、頻度に配慮した SKD 作成を行い、3 日間のＨを付与

運用上の配慮は配慮すべき時に配慮されない？
→管理職除外規定あり。（機長には適用外）
→あくまで作成時の配慮であり、呼び出し、SKD 変更時には適用されず。

勤務改訂後の職場実態

実際の勤務は？

- 運用開始時点の 2011 年 4 月の段階では、777 乗員部では、(744 からの移行含めて）マンニングに余裕があったため欧州便、米州東海岸便については帰着後３～４日のＨが確保されていた。
- 国内線、近距離がメインの 767 乗員部ではかなり密度の高い勤務となった。
- その後、2 年間で約 120 名が自主退職しマンニングは会社の言う「適正値（乗員一人当たり年間 900 時間、月間平均 75 時間乗務が前提)」に限りなく近付いている。
- 結果として月間 90 時間を越える SKD が頻発。

ある 777 機長の 2013 年 3 月：91 時間 30 分

					1 S03	2 Ｈ
３ 有給休暇	４ CPM	５ KMQ 日帰り	６ Ｈ CPM	７ Ｒ→S05 407 呼出	８ FRA	９ 408
10 Ｈ	11 Ｈ	12 CPM	13 771	14 SYD	15 772	16 Ｈ
17 Ｈ	18 GMT	19 Ｒ	20 405	21 CDG	22 CDG	23 406
24 Ｈ	25 Ｈ	26 Ｈ CPM	27 SIM 定期訓練	28 407	29 FRA	30 408
31 Ｈ						

＊S05：午前５時から始まる８時間の自宅待機

・15 日間で欧州 3 往復も可能！（2012 年の実例）

10/26 41	27 CDG	28 CDG	29 42	30 Ｈ	31 Ｈ	11/1 Ｈ
2 S05→405DH 呼出	3 CDG	4 8416 FERRY 便	5 Ｈ	6 Ｈ	7 407	8 FRA
9 408	10 Ｈ	11 Ｈ	12 Ｈ	13	14	15

・年間の乗務時間はどの程度伸びたか？

2009 年

	総乗務時間	内 DH 時間
1 月	59+47	8+11
2 月	64+31	8+25
3 月	65+53	17+32
4 月	76+36	15+24
5 月	76+39	12+29
6 月	57+11	
7 月	72+08	13+12
8 月	80+11	
9 月	73+02	12+18
10 月	75+09	14+06
11 月	53+55	1+06
12 月	66+24	14+40
年間	821+29	117+23
実乗務時間	704+06	

2013 年

	総乗務時間	内 DH 時間
1 月	65+47	4+49
2 月	76+33	
3 月	91+30	
4 月	86+17	
5 月	62+49	1+14
6 月	77+55	13+59
7 月	70+05	
8 月	72+47	
9 月	75+18	6+57
10 月	90+01	2+38
11 月	55+11	
12 月	94+31	6+22
年間	918+44	35+59
実乗務時間	882+45	

＊月間集計は DH を含む。但し DH は乗務時間にカウントせず。

＊当時は 744 乗務で CGO 便、DH 多数。

破綻以前の 2009 年に比べて約 25%の乗務時間増。

勤務改悪当時の職場の反応とその後

- 現状のマンニング、路便構成（破たん後で大幅縮小）では大幅にきつくはならないのでは？
- 当初行われたロンドン便、パリ便の一泊乗務は安全性も含めて懸念の声が大きい。
  →反対する職場の声が大きく、一年半ほどで二泊化
- 767、737 等では乗務パターン後の休日は単日で一ヶ月の SKD が組めてしまう。
  →連続する 14 日間で一回は 2 連休を入れるように SKD 作成上の配慮。

蓄積する疲労

- パターンＨが無くなった事で、乗務の疲労が回復しないまま次の乗務へ。
- 変動給で休めば賃金が減る。
- パターンＨの復活を求める声は多い。
- 乗務後の休日では疲労が回復しないため、STAY 中にいかに休息をとるか。
- 制限乗務者を人員削減の標的にしたため、現状病欠者は表立った増加には至っていない（職場内では増えているとの報告あり）が、将来的は大きな不安を抱えている。

年間制限超過の危機

- 777 乗員部では年間の 900 時間制限に近づく乗員多数。SIM 教官や乗員部職制も 800 時間超の乗務を強いられる。
- 2014 年度も状況は大きく改善されない。その中で HND 便が増加。

マンニングがすべて？

- 勤務基準通りの運用を行っても実際の勤務が過密となるかどうかは、マンニング次第という面がある。
- 実態として、破綻以降に退職した方も多く、それが過密勤務につながっている。
- 改善を求めても、二言目には「マンニングが、、、」。根本的解決には健全な乗員計画が必要。

勤務の改訂問題は職場世論が一致し難い。

- 93 年の勤務改悪以降の裁判判決、労使関係の悪化を踏まえて「科学的知見」を合言葉に協議が勧められたが、ともすればそれまで培ってきた「経験に基づく職場感覚」が軽んぜられたのではないか？
- 2010 年 1 月の経営破綻直後の「再生のためには協力できる所は協力すべき」という一部の情緒的世論に影響された面は否定できない。
- 賃金改悪は具体的数字として生活に及ぼす影響が想像できるが、勤務改悪によってどの程度疲労が蓄積するかは事前に想像し難い。
- 多機種が混在する職場では、他機種における改悪に思いが及ばない。自分が飛ばない路線の勤務改悪については関心が薄い。自分の身に降りかかる前に想像力を働かせる事の難しさ。

健康で長く働ける勤務基準を目指して

- FRMS を学習して各社の勤務基準に活かす取り組みを進める。
- 乗務機種によって大きく働き方が異なる運航乗務職の特性を踏まえた勤務基準の策定する。
- この先数年ではなく、後輩、さらには次の世代の定年まで、長期的視点が必要。

参考

2011/1/17 OPS 提示メモ

1. 勤務割の作成にあたっては、4 日勤務後、2 日の休日を志向する。

2. 日本と時差 7 時間以上の地点間往復乗務前の連勤は、原則として予定しない。ただし、国内線（韓国線を含む）は除く。

3. 勤務割の作成時における、日本と時差 7 時間以上の地点間往復乗務後の基地における 3 ローカルナイトを満たす当日のスケジュールは、休日、休暇、S12 以降の STAND BY、RESERVE DAY、または審査を除く地上業務（ただし、シミュレータの場合は始業時刻が 14 時以降であるものに限る）とする。また、STAND BY より起用・勤務変更する場合および RESERVE DAY より勤務を特定する場合は、以下による。

(1) 乗務の場合、出頭時刻は 14 時以降とする。

(2) シミュレータの場合、始業時刻が 14 時以降とする。

(3) RESERVE DAY により特定する具体的な勤務が STAND BY の場合、S12 以降とする。

4. 勤務割の作成時における、時差 3 時間以内の地点への往復乗務において、以下の場合は、帰着日の翌日のスケジュールは、休日または休暇とする。

(1)　　基地帰着時の一連続の乗務に係わる勤務における飛行勤務時間が 2 時間を超える WOCL を含む場合

(2)　　2 地点間を往復する飛行勤務時間が、往路・復路ともに 11 時間を超える 3 日以内の乗務パターンにおいて、往路における飛行勤務時間が 2 時間を超える WOCL を含む場合

5.　　勤務割の作成段階における、日本と時差 7 時間以上の地点間の往復乗務パターンのアサインは、原則として連続 3 回までとする。

6.　　基本パターンの作成において、羽田＝パリ、成田＝シカゴ直行便の往復乗務時の滞在における宿泊数は、2 泊とする。

7.　　基本パターンの作成において、基地以外の地点における休養施設の出発時刻の設定が出頭時刻の 1 時間前を超えている場合、1 時間を超える時間を所定の休養時間に加算した休養時間を予定する。

8.　　止むを得ない事情により、上記 3 ないし 5 の取り扱いが困難な時は、あらかじめ対象乗員の了解を得た場合に限り、上記とことなる取扱いを行うことがある。