



「国の責任と役割」・「会社の責任と役割」 「乗務員の責任と役割」

「Human Fatigue : 疲労のリスクと疲労管理」を考えるシリーズ 14 (最終回)

責任分担のモデルとは

- ・ 会社は従業員に対し、目覚めてからの時間が過度に長くなるような勤務体系を提供するべきではなく、十分な休養と回復が可能な勤務体系を提供する責任がある。
- ・ 従業員は安全に業務を行うため、休養睡眠の為に提供された施設、機会において十分な睡眠を取るよう時間を活用する責任がある。もしそのことが出来なかった場合は、当該従業員は十分な睡眠を確保出来なかった事実を申告しなければならない。
- ・ 国には疲労リスク管理の実施や監視(管理)体制が望まれる。

ICAO は、Annex 6 に付属する 2 つのガイダンス(改定予定)の中で、国、会社、乗務員それぞれの責任や役割を述べています。以下にその一部を紹介します。

国の責任と役割 ICAO ANNEX 6、ガイダンス案抜粋

(ICAO Annex 6 Chapter 9.6)

- ・ 疲労を管理する為に、国は飛行時間、勤務時間、飛行勤務時間、休養時間、の制限に関する規則を定めなければならない。可能な限りその規程は、乗員が適切な注意力を保てるよう「科学的な原理と知見」に基づいたものでなければならない。

(時間制限を主体とする疲労管理規則ガイダンスより)

- ・ 国は、(規則策定にあたり)、関連する全ての要因を考慮しなければならない。例えば東西どちらの方向にどれだけの時差がある中を飛行するか、勤務開始の時間帯について、勤務中の飛行回数、乗員のサーカディアンリズムに影響する仕事や睡眠パターンについて、または 24 時間の生理サイクルについて、休日数について、早朝勤務や深夜終了が続いたり、それらが混合していたりする事について、運航路線の特質について、などである。

(疲労リスク管理システムガイダンスより)

- ・ 国は FRMS(Fatigue Risk Management System)における安全のレベルが、疲労管理規則で定められたレベルと少なくとも同等程度か、それ以上の水準を維持しているか、定期的な管理(監視)を行う。

会社の責任と役割 ICAO ガイダンス案抜粋

(疲労リスク管理システムガイダンスより)

- ・ 会社はオペレーションマニュアルに FRMS におけるこれらの運航要素を反映させるべきである。
- ・ 会社はすべての関係者 (パイロット、客室乗務員、フライトオペレーション部、勤務運用、勤務作成者 etc.) に、FRMS の教育と認識向上訓練を行うべきである。
- ・ 会社(オペレーター)は包括的(幅広い) FRMS を発展させるべきであり、また実行しなければならない。それは適切な科学的根拠と方法に裏付けられたものであり、疲労が関係する安全のリスクを管理するためである。

裏面へ続く



- ・ 会社は安全運航が阻害されるほど乗務員が疲労していることを把握している時、また疑われる時、当該乗員に対して航空機を運航することを要求してはならない。

個人の責任と役割 ICAO ガイダンス案抜粋

(時間制限を主体とする疲労管理規則ガイダンスより)

- ・ 当該国やその国の運航者(会社)が、乗員の権利(責任)を認めることは安全運航の為の重要な歯止めとなる。その権利(責任)とは、安全運航を脅かすような疲労が生じた場合、以降の乗務を拒否することを認める事である。

(時間制限を主体とする疲労管理規則ガイダンスより)

- ・ 乗務員は安全運航が阻害されるほど疲労していることを把握している時、また感じている時、航空機を運航してはならない。

(疲労リスク管理システムガイダンスより)

- ・ 乗務員は自らが疲労していることが分っている時、またそれが安全に影響することが分っている時、その事実を報告しなければならない。
- ・ 乗務員は休養、睡眠の為に提供された施設、機会を有効に使わなければならない。また十分な休養と睡眠を取るために計画しかつ実行しなければならない。それは次の勤務開始前に出来る限り十分な休養を取ることを確実にするためである。

最後に

疲労対策は、従来においては経験的、慣習的な時間制限を主体とする規則に頼るものでしたが、今後は、科学的研究や概念を含めた「時間制限を主体とする疲労管理規則: Prescriptive Fatigue Management Regulations」、更に「SMS(Safety Management System)に組み込んだ疲労リスク管理システム: FRMS(Fatigue Risk Management System)」の実施に向けた方向性が示されて行くことになり、既に先進各国の中では実施されています。ICAO 締約国である日本もこれらの指針に沿った対応が望まれます。ICAO 指針に準じて、国をはじめ会社と乗務員、それぞれが共に協力して、疲労に起因するインシデント、アクシデントの防止に向け取り組んで行くことが要求されています。

現在「疲労リスク管理」の手法は、SMS に組み込んだ FRMS の概念の確立、疲労評価ソフトモデルの実用化、その他にも様々な方策を持つまでに発展しています。これらをもとに、日本の航空界における「疲労リスク管理」とはどうあるべきか、議論と対策を早急に進めていく必要があります。

過去のニュースは、日乗連ホームページ <http://www.alpajapan.org/> に連載されています。