



Air Line Pilots'
Association of JAPAN

ALPA Japan NEWS

日乗連ニュース

Date 2024. 2. 9 47AJN17

発行 : Air Line Pilots' Association of Japan
日本乗員組合連絡会議
HUPER 委員会
〒144-0043
東京都大田区羽田 5-11-4
alpajapan.org

乗務割基準に準拠しない勤務への意見書の提出と航空局訪問

2024年1月15日に「乗務割基準に準拠しない勤務への意見書」を国土交通省航空局安全部安全政策課に提出し、その説明のため1月24日に日乗連議長と日乗連 HUPER 委員3人は同課を訪問しました。

問題があるとした勤務は乗務割基準で定められた10時間の休養時間を満たさない勤務です。

[「疲労管理に関する日乗連ポリシー」](#)にあるように、運用上の柔軟さと利益に目を向けたと思われる乗務割基準に準拠しない勤務が安易に認可されてはなりません。また、改めて乗務割基準内で適切に疲労リスク管理が行われるように要請しました。

2024年1月15日

日乗連発第47-23号

国土交通省大臣官房参事官
木内 宏一様
航空局安全部安全政策課長
石井 靖男様

日本乗員組合連絡会議
議長 馬場 嘉浩

乗務割基準に準拠しない勤務への意見書

貴職におかれましては、益々ご清栄のこととお慶び申し上げます。貴職が、航空の発展による公共の福祉の増進と安全の為、日々尽力されていることに敬

意を表します。航空機乗務員の乗務割基準に完全移行して、数年が経過いたしました。実際の運航において過度な疲労となる実態があるのかどうか FRM の観点から継続的な監視が求められています。一方、将来的には乗務割基準で定められている休養時間を下回る勤務（スプリット勤務）や乗務時間の制限を超える勤務といった基準を超える「FRMS」による運航が検討されることが予想されます。

FRMS の議論が未だ十分なされていない今般、全日空によるスプリット勤務の実証なる運航が提案されています。私たち日本乗員組合連絡会議（日乗連）では、乗務割基準に準拠しない勤務について、意見をまとめましたので必要な措置を講じて頂きますようお願い申し上げます。

スプリット勤務に関する懸念①

乗務割基準は、「運航規程審査要領細則」や航空局通達「航空機乗組員の乗務割について」により、必要な細目が定められており、最低 10 時間以上の勤務間の休養を取ることが定められています。

しかし、外部の疲労研究機関などは参加せず、個社において一部の乗務員による運航の検証では、データの客観性にもその検証評価の面でも疲労リスクが正確に抽出されない可能性があります。従って、この実証実験は、国の基準を下回る 10 時間未満の休養を許容するための科学的な根拠として甚だ不十分と言えます。また、実証実験と称する運航そのものについても、実際に乗務を行う乗員は入国手続きや各種作業に追われて通達で言及されている 8 時間の睡眠の確保は到底できず、別の乗務員が操縦室にいるとしても安全性を担保することが出来るのか懸念があります。

スプリット勤務に関する懸念②

実証実験では、スプリット勤務内の疲労のみが実験の対象であり、その前後の勤務を含めて検証の対象とされておらず、長期的な蓄積疲労の評価が出来ません。実際の運航では、短期的な疲労のみでなく、前後の仕事の組み合わせによる長期的な蓄積疲労も影響を及ぼします。

海外では、航空機事故調査においては、その乗務員の数ヶ月単位で遡って蓄積疲労を分析されるケースがあります。一方本邦では、蓄積疲労の解析は定着していません。こうした部分に目を向けない中でスプリット勤務の実証実験には安

全上の懸念がありますし、そのデータをもとに定められた休養時間を下回る運航の可否を判断することは出来ません。

スプリット勤務に関する懸念③

全日空で提案されている実証実験は乗務割基準に準拠しないため、FRMS と同等であると言えます。FRMS を実施する場合、検証可能な十分なデータと科学的な根拠によって乗務割基準内での勤務と比較して、同等かそれ以上に疲労リスクが管理されなければいけません。また、疲労リスク管理上、何か問題がある場合は、その運航を取りやめる柔軟性も必要となります。

しかし、上記に記載した通り適切に疲労リスクが管理されないこと、また、こうした前例を作ることで、スプリット勤務という名称で経営の都合により、必要な休養時間を下回る勤務が増えていく懸念があります。

疲労管理についての継続的な組合組織との協議

「航空機乗組員の乗務割について」を策定する際にも、航空局と日乗連は意見交換を実施してきました。疲労管理基準については、世界的にも組合組織との十分な協議が行われていることは周知の事実でありますし、「FRMS Implementation Guide」にも、Crew Member を含めた Stake Holder と協議する必要があることが、記載されています。引き続き、疲労管理に関する調査などのケースには、日乗連を含め関係組合との協議を十分に行うようお願いいたします。

今後、FRMS や Controlled Rest などの導入も検討されているようです。しかし、疲労レポートが提出しづらい、新乗務割基準に対する理解が進んでいないなどの問題は依然として散見されます。乗務割基準を下回る運航を安易に認めるのではなく、改めて乗務割基準内で適切に疲労リスク管理が行われるように、必要な措置を講じていただきますようお願い申し上げます。

以上