



疲労に関する NTSB Chairman の発表 (その1)

1. はじめに

日乗連は、他の団体の協力を得て、7月末に疲労に関するシンポジウムを開催する予定です。それに関連して海外の関係者がどのような見解を持っているかの例として米国の事故調査機関 NTSB の Chairman (委員長) の発表を紹介します。発表は3月初旬に開催された National Sleep Foundation 年次総会で行われました。委員長 Ms. Deborah A.P. Hersman は次のように述べています。

2. NTSB Chairman 発表の要旨

1967年のNTSB設立以来、疲労は懸案事項であり、1990年にNTSBが最重要リストを示すようになってから常に疲労がそのリストに載っています。疲労と休養の問題などを検討する、National Sleep Foundation、他の団体および個人研究者は公共輸送の安全策を向上させるには不可欠であります。それゆえNTSBは疲労について認識を深めるため関係団体と協力することについて労を惜しみません。

陸海空あらゆる形態の輸送において、疲労が事故の主たる原因とか要因とされたものは多くあります。これを受けてNTSBはSafety Recommendationを出し、疲労を検知する装置の装備から、車両運行の勤務時間把握および無理な勤務を防ぐ搭載記録装置まで言及しています。

NTSBは、全ての事故の原因は疲労にあるとすることは出来ませんが、疲労に関する要素が事故調査書類に含まれることが多くなっており、警戒すべき事態だと認識しています。

今のところ疲労している人を間違いなく識別する道具はありません。公共輸送に従事する全員が出社時に十分休養が取れて勤務に支障がない、という状態にすることは最重要事であり、輸送従事者の安全のみならず、利用者全ての安全に結びつきます。

3. Shuttle America /Delta Connection の事故

数件の事故を疲労によるものの典型例として示します。まず2007年2月のEmbraer ERJ-170がクリーブランド空港で着陸時にオーバーランしたケースです。この便はDelta Connectionという大手の子会社の便名で運航されていましたがShuttle America社が運航を代行しており、孫請けという形でした。

(次頁へ続く)

この便の機長は1年ほど断続的に不眠症の症状があり、フライトの前7日間は休暇を取っていました。あと2日休むつもりだったのですが、会社より2日間の仕事の依頼があり、受けることにしました。しかし事故後の本人の供述では不眠症で前夜1時間も寝られなかったそうです。ケンタッキー州ルイスビルの人に05:30（東部標準時）頃出社し、アトランタに客席で移動したのちフロリダ州サラソタ往復の飛行を行いました。この便が遅れたためアトランタに着いたのは12:42でした。サラソタ行きは機長が操縦し、帰りは副操縦士が操縦しました。この副操縦士は「機長は疲労の色が濃かった。」と言っています。次の便クリーブランド行きは13:05出発と予定されていました。遅れがなければアトランタで食事を取る時間もあつたのですが、機長は昼食も取れず、副操縦士だけが交代してクリーブランドに向かうことになりました。

交代した副操縦士は当初3日間6便の乗務が予定されており、事故当日はその最後の日でした。05:50に出頭して2便の乗務を10:49に終え、アトランタからシカゴに帰るつもりでした。ところが最後の便を飛行中会社よりデータ通信で、更にクリーブランドまで乗務して1泊し、翌日アトランタまで乗務することを頼まれました。受けることした結果、アトランタでの地上時間2時間16分でクリーブランド行きに乗務しました。

この会社では初組み合わせの副操縦士の場合は、最初の便は機長が操縦する慣例でしたが、機長は自分の体調を理由に副操縦士に操縦すること依頼しました。副操縦士もFAR（連邦航空法）の定めた最近7日間の飛行時間30時間の限度一杯を飛んでおり、少し疲労感もありましたが操縦することになりました。

Shuttle Americaは2005年にRepublic Airwaysの系列会社となり、系列の出欠計算に従うこととなりました。その計算では、数日の連続勤務の病欠は欠勤遅刻1回とカウントされます。過労による乗務不可/中断は、上司の判断で会社業務が疲労の原因と判断され過労無事故扱いとならない限り、欠勤遅刻1回と計算されます。この計算では「過去1年間の欠勤遅刻8回で解雇」が基本でしたが、しばらく適用されていませんでした。会社の経営規模が大きくなったため、2007年1月から2月（事故の月）にかけて急に厳しくなり、パイロット430名中83名に「更なる欠勤遅刻は解雇の対象とする。」との文書警告が出されました。この機長は、過去12ヶ月の欠勤遅刻は9回で、計18日間飛ぶことが出来ず、警告を受け取っていました。本来は「アトランタで乗務を終了したい。」と表明すべきでしたが、解雇を恐れて言い出せませんでした。

（その2に続く）