



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

発行: 日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan

HUPER 委員会

〒144-0043

東京都大田区羽田5-11-4

フェニックスビル

TEL.03-5705-2770

FAX.03-5705-3274

E-mail:office30@alpajapan.org

www.alpajapan.org

Date 2012.2.7

No. 35-36

疲労管理に関する日乗連HUPER委員会の見解

2011年12月15日 ICAO Annex 6 : 疲労管理規則が改定されました

航空機運航乗務員の疲労、つまり、睡眠不足や長い勤務時間とワークロードから生じる安全上の許容範囲を超えた「疲労」状態は、居眠りなどを誘発するだけではなく、パイロットの運航能力も減じさせます。又 物事を深く考えられなくなる事他に、ある行動に固執(執着)するようになると過去の事故報告書 (NTSB等の疲労が関係した事例) には述べられています。その他 注意力 (警戒心) の減少、無関心、反応時間が遅くなる等も疲労の兆候や症状であるとされています。(NASA 疲労研究より)

報告によれば、これまでの航空機事故件数の15~20%で、その原因の一つに「疲労」が関係しているとされており、なお疲労に起因するインシデントやアクシデントが後を絶たない現状があります。

そのような情勢の中、ICAOはHuman Errorの解決策として「疲労」を危険要素(リスク)として認識し、2009年と2011年の2回にわたってAnnex 6の疲労管理規定の大幅な改定を行い、各国の航空局や航空会社に対し、具体的かつ詳細な疲労対策の指針を示しました。ICAOは、科学的知見に基づく時間制限規則の指針を示すだけでなく、FRMS: 疲労リスクマネジメントシステム導入を推進し、SMS: 安全管理システムの枠組みの中で疲労対策を行うよう述べています。事故の未然防止の観点の取り組みの一つとして、すでに先進各国の航空局やエアラインでは ICAO指針に沿った取り組みが始まっています。

一方日本では羽田をはじめ航空の24時間化で夜間勤務が増加していることに加えて、航空会社の中には財政的な理由やパイロット不足などを理由として勤務の効率化を推し進めている所もある中、疲労によるミスやエラーが少なからず発生している可能性があります。

日乗連HUPER委員会は、このような情勢を踏まえ日本においても、今後は国、会社、組合が互いに協力し、ICAO指針や科学的知見を基に、安全運航のための疲労リスク管理の実現を早急に 進める必要があると判断し、ICAO指針に基づいたIFALPA疲労管理規則を参考にし、ここに「運航乗務員の疲労管理に関するHUPER委員会見解」を表明します。

《運航乗務員の疲労管理に関するHUPER委員会見解》

【科学的知見に基づく時間制限を主体とする疲労管理規則について】

国はICAO Annex 6 Part 1- Chapter 4.10の項、及び、ICAO Annex 6 Part 1のAttachment Aの「時間制限を主体とする疲労管理規則」のガイダンスに則った規則を航空法関連規則の中に盛り込むこと。

国および事業者はこの中の具体的な国の時間制限の数値に関しては、IFALPA疲労管理規則 (ICAO指針に基づいた科学的知見に基づく飛行時間、飛行勤務時間、休養時間制限等) の考えや、手法を積極的に取り入れること。

IFALPA疲労管理規則の中の制限値は、世界的疲労研究の権威でもあるMICK SPENCER博士 (元英国国防省DERA、現QinetiQ社) の長年の研究成果および協力によって導き出された数値である。



【疲労リスクマネジメントシステム規則について】

国および事業者は、FRMS:疲労リスクマネジメントシステムを導入する場合、ICAO Annex 6 PART 1 Chapter 4.10の項およびAppendix 8の項の「疲労リスクマネジメントシステムの必要要件」を満足すること。

加えて以下のFRMSの指針を提供するガイダンスに沿った施策を行う事。

－ ICAO Doc 9966 国のためのFRMS MANUAL

http://www.ifalpa.org/images/Papers/doc_9966-frms_manual_for_regulators.pdf

－ ICAO/IATA/IFALPA作成の航空会社のためのFRMS実行手引書

http://www.ifalpa.org/downloads/Level1/Briefing_Leaflets/Medical/12HUPBL-FRMS_guide_for_operators.pdf

【日乗連加盟組合と共に取り組むべき事項】

ICAO Annex 6改定に備え、航空会社が現在定めている「時間制限を主体とする疲労管理規則」が、科学的原則と知見に基づいたものであるか再度評価するべきである。

時間制限を主体とする疲労管理規則が定められていても、FRMSガイダンスに掲載されている個々の施策（例、疲労管理教育の実施、疲労報告制度、FSAG:疲労安全実行グループの設置等）は安全性の向上に寄与するものであり、これらを積極的に取り入れるように会社組織に働きかけること。

疲労のリスクもSMS(安全管理システム)の中で管理するよう会社組織に働きかけること。疲労のリスクに関する報告制度に関しては報告者に対して非懲罰化がなされていることが重要である。

近い将来、勤務割システムに疲労評価ソフトが組み込まれる事も予想される。疲労評価ソフトに関して日乗連としては「乗務員の効率良いスケジュール作成の補助に利用されるもので、これらは安全を担保するものでなく、そして個人の疲労度を考慮するものでなく、またライフスタイル等も考慮してはいない、」との認識であり、それらのツールはあくまでも疲労度を予測する為のもので、FRMSの一部のツールとしてのみ活用されるべきものである、との見解である。

疲労評価ソフトへ過度に依存したり又過度に使用したりすることは、疲労の管理を後退させ安全性を損なわせる。よって疲労評価ソフトの線引きだけに基づいた運航の決定（結論）は行わないようにすること。

2011年12月15日に適応となるICAOの「疲労管理に関する標準と勧告：SARP」を支持することの確認を航空会社の経営上層部に求めること。

すでに、日乗連HP (<http://www.alpajapan.org/>) にIFALPA発行のFRMSチェックリストの和訳を掲載しています。

以上