



疲労管理に関する日乗連ポリシー(案)を幹事会で満場一致で確認

疲労管理に関するポリシー案の確認を5月28日の日乗連幹事会で終え、今後の総会にて上程する予定です。以下は、疲労管理に関するポリシー案の内容です。

===== 疲労管理に関する日乗連ポリシー (案) =====

「基本理念」

疲労は人間の覚醒度や注意力、判断力等に直結する安全上のハザードであり、疲労による危険事象の発生頻度と重大性を考慮した場合、非常に高いリスクを伴うものである。そのため、SMS (Safety Management System、安全管理システム) の考え方に従って疲労は「適切に管理」されなければならない。疲労管理とは、安全を担保するために必要不可欠な要素である。

「基本ポリシー」

- 1 国は、ICAO Annex 6 Part I, Chapter4.10 に基づいて、疲労を管理するために次の事項を定めなければならない
 - a 飛行時間、飛行勤務時間及び休息時間の制限に関する規定
 - b 航空会社に認可する場合は FRMS (Fatigue Risk Management System = 疲労リスク管理システム) 規定
- 2-1 日乗連は、前項 1 の a に対し ICAO Annex 6 Part I, Attachment A に記されている「時間制限を主体とする疲労管理規則のガイダンス」に沿って、新たな規則を航空法関連規則の中に盛り込むことを国に求めていく。
- 2-2 日乗連は、上記 2-1 の具体的な時間制限に関して国が定める数値の決定には、IFALPA が定めた疲労管理規則 (ICAO 指針に則った、科学的知見に基づく飛行時間や飛行勤務時間、休養時間制限等を規定) の考え方、また計算手法を取り入れることを国に求めていく。

(補足) IFALPAの疲労管理規則に用いられている制限値は、世界的な疲労研究分野における権威でもある Mick Spencer 博士 (元英国国防省 DERA, Defence and Evaluation and Research Agency = 現名称 QinetiQ) の協力と彼の研究成果によって導かれたものである。
- 3 日乗連は、1 の b に対し ICAO Annex 6 Part I, Appendix 8 に記された「FRMS の必要要件」を具体的に実行する方策として、ICAO Doc9966 「FRMS Manual for Regulators」 (以下、ICAO FRMS マニュアル) と、ICAO/IATA/IFALPA 発行の「Implementation Guide for Operators」 (以下、航空会社のための FRMS 実行手引書) に沿った施策を実施するよう、国と各航空会社に求めていく。

(補足) 「ICAO FRMS マニュアル」及び「航空会社のための FRMS 実行手引書」の Appendix C 「Procedures for Controlled Rest on the Flight Deck」に関して、緊急避難的な措置としての取り扱いに限り、ICAO の考えと関係者の合意に基づいた適切な管理方法と手順を定めるよう国と各航空会社に求める。
- 4-1 ICAO Annex 6 Part I, 4.10.7 で示されているように、FRMS は各航空会社が既に導入している SMS の一部として組み込まれるべきである。
- 4-2 国の規則作成段階に対し日乗連の代表を含むパイロットの代表、そして会社レベルの施策に対し各乗員組合の代表を含むパイロットの代表が関わる事が不可欠である。

裏面へ

「活動ポリシー：加盟組合と共に取り組む事項」

- 各航空会社が現在規定している「時間制限を主体とする疲労管理規則」が、2011年12月15日に改訂された ICAO Annex 6 に基づき、科学的原則と知見に則ったものであるかどうかについて、各組合が主体となって再評価する。
- 時間制限を主体とする疲労管理規則が規定されていたとしても、「ICAO FRMSマニュアル」と「航空会社のためのFRMS実行手引書」に記載されている個々の施策（疲労管理教育の実施や疲労報告制度、FSAG：Fatigue Safety Action Group、疲労安全実行グループの設置等）は安全性向上に寄与する内容であり、積極的に取り入れることを各航空会社に働きかける。
- 疲労のリスクも SMS の制度下で適切に管理すること、また疲労報告制度における報告者は非厳罰とすることを各航空会社に働きかける。
- 近い将来、疲労評価ソフトが各社勤務割システムに組み込まれることも予想されるが、その疲労評価ソフトはあくまでも効率的なスケジュール作成の「補助」として利用されるべきものである。日乗連は、このソフトは「安全を担保するものではなく、また個人の疲労度や各々のライフスタイル、社会的文化的活動は考慮していない」と認識している。このソフトはあくまでも疲労度を予測するためのものであり、FRMSのツールの一部としてのみ活用されるべきである。疲労評価ソフトに対して過度に依存した場合、疲労管理制度そのものを後退させることとなり、結果として安全性を損なうことへ繋がる。そのため、疲労評価ソフトが導き出した結果のみに基づいて運航が決定されないよう取り組みを行う。
- 2011年12月15日に改訂されたICAO Annex 6「疲労管理に関する標準と勧告：SARPs (Standards and Recommended Practices)」を航空会社が支持することを確認していく。

5月28日の幹事会で出された、上記ポリシー案に関する質問とその回答について紹介します。

Q) 基本ポリシーの1bのFRMS規定は必ず求めていくのか？

A) 必ずというわけではなく、航空会社からの求め等に応じ国がFRMSを規定する際には、適切に取り扱うよう国に求めていきます。ICAOの原文は下記の通りで、主旨通りになります。

Accordingly, the State of the Operator shall establish:

- regulations for flight time, flight duty period, duty period and rest period limitations; and
- where authorizing an operator to use a Fatigue Risk Management System (FRMS) to manage fatigue, FRMS regulations.

「疲労のリスクと疲労管理」のパンフレットを発行します

2011年12月、ICAO Annex 6における疲労管理規定の改定を受け、ICAOやNASAをはじめ、各国の疲労研究機関の知見や疲労対策をまとめたパンフレットを日乗連が発行し、所属組合員の皆様に配布します。

(主な内容)

- なぜ疲労対策が必要なのか？（疲労に起因する事故事例紹介）
- 乗務員に有用な疲労の知識とその活用例
- 近年の疲労研究に関する紹介と勤務改善策
- ICAO Annex 6の改定とICAOの推進する疲労対策
- FRMS(疲労リスク管理システム)とSMS(安全管理システム)

「疲労」は人間の覚醒度や注意力、判断力等に直結する安全上のハザードであり、その発生頻度と結果の重大性を考慮した場合、高いリスクを伴うものです。そのため、SMS (Safety Management System、安全管理システム) の考え方に従って疲労は「適切に管理」されなければなりません。

ICAOの指針に基づき、疲労管理は安全対策上、不可欠なものになりました。疲労対策は、労務問題ではなく安全対策として取り扱うこととなります。

当パンフレットを活用し、「疲労のリスク」そして「疲労の管理」とはどのような事なのかをご理解頂き、安全運航にお役立て下さい。日乗連ホームページにも関連情報を含めて掲載しています。併せてご覧下さい。

