



日本でも、ついに「疲労リスク管理」が始まります

国交省は2017年4月、「安全管理システムの構築に係る一般指針」及び「運航規程審査要領細則」の安全管理の改正の公布を行い、10月1日より本邦航空会社において疲労リスク管理（FRM：Fatigue Risk Management）がスタートします。その概要は下記の通りです。

- ・SMS（Safety Management System：安全管理システム）のハザードに乗員の疲労に関する情報を含める
- ・乗員、乗務割担当者、運航管理者、経営層など全ての関連する役職員に対する疲労に関する教育
- ・「疲労した状態で乗務しない、させない」主旨の文言をOM（Operations Manual）に追加

去る2月9日、ALPA Japan（日乗連）のHUP委員4名とLEG委員1名が航空局を訪問し、国土交通省航空局から上記に関する説明を受けました。その際に下記の内容を追加確認しました。

- ・今回は客室乗務員を対象としないが、ICAOの規定通り、将来的に導入を予定する
- ・疲労教育は「ICAO/IATA/IFALPA発行の導入手引書」を参考とする
- ・局内に有識者会議を設置、乗務時間制限（注1）やFRMS（注2）の可否等、2018年末を目途に検討
注1：ICAO等ではFTL（Flight Time Limitation）と呼称している
注2：FRMS（Fatigue Risk Management System：疲労リスク管理システム）

改正内容と航空局の説明はICAO/IATA/IFALPA発行の手引書（右写真）の主旨に沿うものです。

今後は、各組合がこの取り組みに深く関わっていくことが重要です。なぜなら疲労教育の内容や、SMSのハザードとしての疲労の取り扱いは、組合が積極的に関与することで会社主導にさせない取り組みが必要だからです。また、OMの規定となる「疲労した状態」を客観的に判断する事は非常に難しく、有効なツールは現在ありません。「疲労した状態」で休む場合は本人の自己申告によることとなりますが、懲罰など本人の不利益にならないよう、組合の関与が重要となります。

また、手引書に記載されている「疲労の報告制度（レポート）」がANA/JAL両社で新しく設定されますが、ここでも組合が主体的に関わり、報告内容の秘匿/非懲罰が厳格に守られることをモニターする必要があります。疲労管理は、安全性の向上が目的であること、今後のFRMSもコストカットや乗員不足への対応であってはなりません。



ICAO/IATA/IFALPA 発行の導入手引書

一方で、FRMS への取り組みが本格化すると、科学的知見における乗員の疲労研究が必要になります。ALPA Japan（日乗連）は日本において先んじて疲労研究を行ってきました。最近では「[2016 疲労に関するアンケート調査](#)」を実施し、222 通の回答がありました。大原記念労働科学研究所においてアンケート結果の分析を行い、'17 年 4 月の幹事会や 9 月の日乗連定例総会において報告を行いました（注）。また、最先端の取り組みとして国内における乗員の疲労研究について論文が発表されるなど、同研究所は航空における疲労研究分野で国内唯一の研究機関となっています。

注：幹事会の報告は[ニュース 41-03](#)を参照、総会での報告は今後ニュース発行予定

ここで強調しておきますが、FRM と FRMS は似ているようですが異なるものです。FRM は疲労を SMS の中で実行し、乗員の勤務の中で疲労を管理しながら安全性を向上させることが目的です。今回、日本で導入されるのはこの FRM のみです。一方で FRMS は厳格な FRM が実施されたことを確認し、承認された場合にのみ実施可能となります。海外他社でも FRMS 路線に対して非常に厳格な疲労管理が実施されており、表面的な FRM の対応や取り組みでは到底承認されるものではありません。

参考資料として以下を紹介します。目を通していただければ、FRM と FRMS の概要がご理解いただけると思います。

- ・「ICAO/IATA/IFALPA 発行の FRMS 導入手引書」

ICAO の HP→Safety→Fatigue Management→左のリソースをクリック

- ・ FRMS チェックリスト・・・[ALPA Japan トップページ](#)にリンクあり

以下、過去に発行した ALPA Japan ニュース（番号はニュース発刊番号）

- ・「[ICAO と IATA、IFALPA が国と航空事業者に向けた『FRMS 実行手引書』を公式発表](#)」 (35-09)
- ・「[疲労管理に関する日乗連 HUP 委員会の見解](#)」 (35-36)
- ・「[FAA 新しい疲労管理規則を発表](#)」 (35-37)
- ・「[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](#)」 (35-44)
- ・「[疲労に関するアンケート 2016 の分析と報告](#)」 (41-03)
- ・「[FRMS 疲労リスクマネジメントシステムについてその 1](#)」 (35-19)
- ・「[FRMS 疲労リスクマネジメントシステムについてその 2](#)」 (35-20)
- ・ FRMS FORUM 参加報告ニュース

「2009 年ボストン」 (33-01)	「2013 年パリ」 (37-28)
「2014 年シンガポール」 (38-20)	「2015 年ルクセンブルク」 (38-35)
「2016 年モントリオール」 (39-36)	「2017 年サンディエゴ」 (40-33)
- ・「[疲労に関する NTSB Chairman の発表 その 1](#)」 (33-50)
- ・「[疲労に関する NTSB Chairman の発表 その 2](#)」 (33-51)
- ・ 疲労のリスクと疲労管理を考えるシリーズ

「シリーズ 1」 (32-30)	「シリーズ 2」 (32-31)	「シリーズ 3」 (32-36)
「シリーズ 4」 (32-37)	「シリーズ 5」 (32-39)	「シリーズ 6」 (32-43)
「シリーズ 7」 (32-54)	「シリーズ 8」 (32-63)	「シリーズ 9」 (33-14)
「シリーズ 10」 (33-16)	「シリーズ 11」 (33-23)	「シリーズ 12」 (33-24)
「シリーズ 13」 (33-33)	「シリーズ 14」 (33-39)	

以上

