



## 疲労管理と FRMS 「第 2 弾」 について航空局と情報交換を実施

[ALPA Japan/日乗連ニュース 41-08](#)でお伝えしている通り、2017年10月より疲労管理がスタートしています。HUPER 委員会では、主に JFU と ACA/APU で情報交換をし、会社との交渉の中で確実な疲労管理を進めるよう取り組みを行っています。具体的には、Fatigue Call や疲労レポートの実数把握や春闘のアンケートで、疲労の実態把握を実施しました。5月現在の途中経過としては、組合への報告に比べて、会社への報告件数は大きく下回っており、FRMS Forum でも報告されている通り、労務的な介入や、非懲罰が本当に守られるのか、といった懸念が強く残る状況となっています。

かかる状況の中、HUPER 委員会は6月20日に航空局と2回目の情報交換を実施し、FRMS 「第2弾」に向けて、主に下記の通り説明を受けました。

- ・飛行時間制限に関し、国際的に整合性を取りたい
- ・はみ出る部分に関しては科学的根拠を持ちたい
- ・長時間覚醒（勤務時間）、WOCL（勤務時間帯）、ワークロード（飛行回数）の3点
- ・PVT（Psychomotor Vigilance Task）と SP（Samn Perelli）を7月末から各社に調査を依頼  
(注) PVT は反応時間を計測する端末、SP スケールは記入式のアンケート
- ・FRMS に関しては具体的、積極的な言及は無い
- ・予定では2019年4月に公布をしたい

例えば FAA の基準 ([ALPA Japan/日乗連ニュース 35-37](#)「FAA 新しい疲労管理規則を発表」) と照らし合わせると、シングル路線は5時から19時59分の勤務開始では9時間、それ以外の時間は8時間が制限となり、現行の日本の各社の OM（オペレーションズマニュアル）での基準と乖離があり、この点については疲労調査の対象となります。今後、各会社で調査が始まりますが、組合として下記の事項を「主眼に取り組む」必要があります。

- ・疲労調査の対象便は、職制や管理職だけを対象に実施される懸念があり、適切な割合で組合員が対象便にアサインされる必要がある。
- ・疲労調査のデータは労務的な介入が入ってはならない。データの分析や解析に関しても組合が指名した担当者を入れるべきであり、会社とは利害関係の無い科学者/研究者が分析を担当するべきである。
- ・FSAG（Fatigue Safety Action Group）には、組合が指名した担当者が入るべきである。
- ・組合員は、疲労が安全に影響した場合や、安全に影響する可能性があった場合に、疲労レポートを提出するべきである。
- ・可能であれば、組合も科学者/研究者と共同し疲労研究を実施し、必要な主張するべきである。

日乗連/ALPA Japan として、昨年末から今年4月まで実施した「疲労アンケート2017」を分析中であり、必要な主張をするべく準備をしています。疲労アンケート2016に関しては、既に大原記念労働科学研究所の佐々木司先生から論文も発表されています。

以上

