



### 「操縦士の疲労管理基準に係るパブリックコメント」の提出（1）

国際民間航空機関（ICAO）は、パイロットに対する適切な疲労管理について謳った ICAO Doc9966 を 2009 年 11 月に発行したのは、すでに ALPA Japan/日乗連ニュース等でお知らせしてきた通りです。それに対する航空局の動きとして、2017 年 4 月に各航空会社に対する疲労情報の収集と改善を図る体制の義務付け、さらには 2018 年 7 月から有識者検討会の設置による日本での疲労管理基準の検討を進め、2019 年 3 月 29 日に取りまとめが行われました。

これに伴って、2000 年 1 月 28 日付けで定められている運航規程審査要領細則「操縦士の乗務割の基準」改正が実施されるにあたり、パブリックコメントの募集が実施されています（※切：2019 年 4 月 28 日）。日乗連/ALPA Japan では 4 月 16 日に開催された日乗連幹事会において、出席単組の代表者による確認のもと、日乗連議長名でパブリックコメントを提出しましたのでご紹介します。

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、新たな基準を示したことは評価できる。また、科学的裏付けのある EASA（EU）基準を参考にしたことや、日本独自の実態調査に基づいて 2 名編成時の基準を新たに示し加えたことも評価できる。

さらに、1992（平成 4）年に変更した現行の基準から、Data Driven の考えに基づいた基準を導入したこと、ICAO の考えに基づき当局、オペレーター、操縦士の 3 者協議の考えのもとに今般の疲労管理基準策定におけるヒアリングに日本乗員組合連絡会議を含めたことも評価する。

一方で、この新しい基準はあくまでも大きな枠組みとしての基準であり、継続的な取り組みが必要と考える。今後は、各組合や現場操縦士と各会社が疲労調査に基づくデータの分析を実施して、この基準の内側で運用することが求められる。つまり、国の基準では網羅されない細かい部分については、科学的裏付けのある勤務基準を組合や現場操縦士と会社が協力して、作成することが重要である。それによって、疲労管理の発展と航空安全が達成されると考える。

FRMS について今回の取りまとめ案には盛り込まれていないが、一部の国ではすでに FRMS が導入されている。そのため日本における FRMS の導入を実施する場合、国際会議でも報告されている通り、科学的裏付けと厳しい疲労管理、厳格な当局の審査が必要であり、引き続き 3 者の議論を踏まえることが望ましい。