



「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 (2)

2019年3月29日に航空局が発表した「パイロットに対する疲労管理基準の取りまとめ」に対するパブリックコメントへの対応として、日乗連／ALPA Japan の立場からコメントを提出したのは、ALPA Japan News／日乗連ニュース No.42-25 でお知らせした通りです。

さらに今般、パブリックコメントの第2弾を提出しました。これは、日乗連／ALPA Japan が独自に実施した疲労調査の結果について、(公財)大原記念労働科学研究所の佐々木先生を中心とするグループに分析いただき、それに基づく技術的提言を作成し、日乗連／ALPA Japan と共同で提出するといった形式を取ったものです。

提出文書のボリュームが大きいため、このニュースでは表題と目次のみご紹介いたします。全文はALPA Japan HP に掲載していますので、[こちら](#)をご参照ください。

今回の航空局による取りまとめ ([改正概要 別添 2](#), P.31) には、「我が国においても、疲労管理基準を導入以降も、引き続き関係者間での連携を密にし、実際の運用状況の分析や諸外国の動向等を常に研究しつつ、疲労管理制度の発展に向けた取組を継続して進めるべきである」と述べられています。それを受けて、航空局と航空会社、そしてパイロット(組合)の三者が連携し、今後の発展に向けた取組材料になればという想いを込めて、今般の技術的提言をパブリックコメントという形で提出しました。

操縦士の疲労管理に関する検討会

「操縦士の疲労管理について」の技術的提言

平成31年4月25日

(公財)大原記念労働科学研究所 慢性疲労研究センター

センター長 千葉大学博士(理学)

佐々木 司

共同研究 日本乗員組合連絡会議



目次

1. はじめに

2. 検討会報告書の評価

- (1) わが国の操縦士の乗務割基準と ICAO Doc 9966[2]との乖離を認め、「わが国の操縦士の疲労」に基づく乗務割を策定しようとしていること
- (2) 操縦士の安全リスク評価を法規準拋型から自主対応型に展開しようとしていること
- (3) 操縦士の生活を念頭において疲労を評価しようとしていること

3. 検討会報告書の不足点

- (1) 検討会報告書では、FRM における疲労データ収集(data-driven)の位置づけが反映不足していること
- (2) 日本独自の実態調査を結論に反映していないこと
 - (2)－1. 乗務時間
 - (2)－2. 飛行勤務時間
 - (2)－3. 休養時間
 - (2)－4. 時差
 - (2)－5. スタンバイ(待機)
 - (2)－6. 不測の事態への対応
- (3) 実態調査が現行のわが国の操縦士の乗務割の負担を踏まえていないこと
- (4) 実態調査のデータ分析が不十分なこと
 - (4)－1. 乗務時間と疲労の関係(2人乗務)
 - (4)－2. 乗務時間と疲労の関係(3人乗務)
 - (4)－3. 乗務時間帯と疲労の関係(2人乗務)
 - (4)－4. 乗務時間帯と疲労の関係(3人乗務)
 - (4)－5. 乗務時間帯と疲労の関係(2人乗務と3人乗務の比較)
 - (4)－6. 乗務回数と疲労の関係
- (5) 実態調査の調査モデルや解析手法について
 - (5)－1. 往路または復路の乗務前、乗務後のサンプリングしか行われていない問題
 - (5)－2. 本調査モデルを踏まえた解析法を用いていない
 - (5)－3. 代表値として乗務前後の差分値(Δ)を用いている
 - (5)－4. 睡眠の測定が行われていない
 - (5)－5. 操縦士の生活要因を分析していない
 - (5)－6. 長距離運航便(乗務時間)と短距離運航便(乗務回数)を同じ指標のみで測定している問題

4. 結論

5. 引用文献