

IFALPA COVID-19 APAC Fatigue Management Webinar

～新型コロナウイルスに関するアジア太平洋疲労管理 WEB セミナー～

1. はじめに

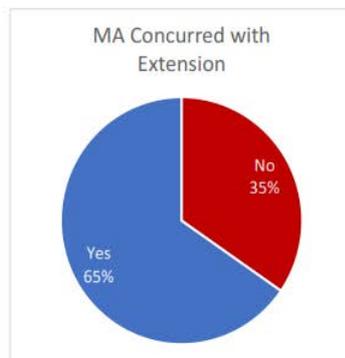
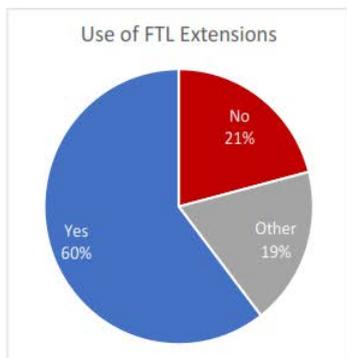
2020年6月4日、IFALPA HUPER Committee 主催による、アジア太平洋地域における疲労管理 WEB セミナー (Webinar) が開催されました。HUPER Committee メンバーを中心とした 55 名が参加し、ALPA Japan からは HUPER 委員長と IFALPA Director が参加しました。この WEB セミナーでは、豪州 ALPA 所属の Lachlen 氏が司会者として進行を実施し、参加者は ICAO/IATA/IFALPA の疲労管理に関する実行手引書を事前に理解した上での参加を求められました。

主な議題は以下の通りです。

- FTL/FDP (Flight Time Limitation / Flight Duty Period) アンケート結果
- 既存の勤務・飛行時間制限における乗務
- 制限値を超える乗務を行う前の手順
- 勤務・飛行時間の制限値を超える疲労軽減措置
- 今後、実施すべきこと

2. FTL/FDP アンケート結果

WEB セミナーに先立ち、事前に各国の委員に対して勤務・飛行時間に関するアンケート調査が行われました。以下が集計結果です。

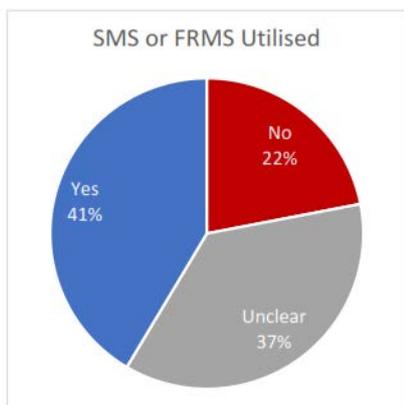


飛行時間制限値超え

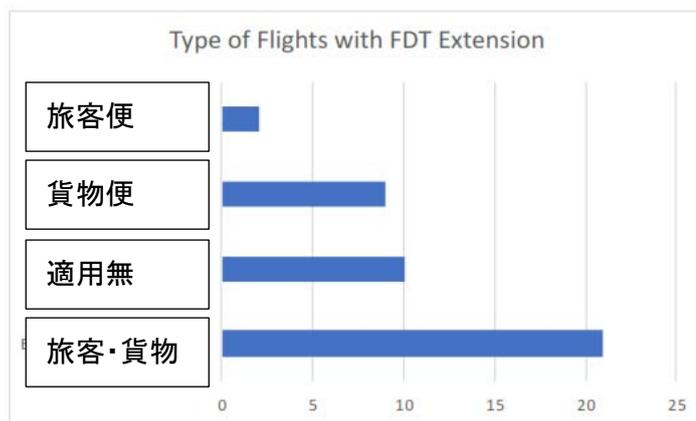
制限値超えにおける MA¹との同意

最長の勤務時間

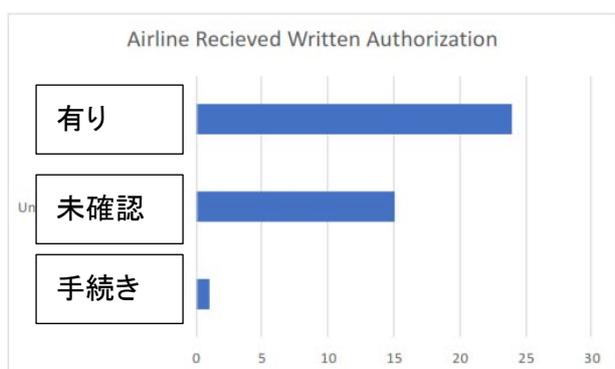
1. MA: Member Association (各国 ALPA を指す)



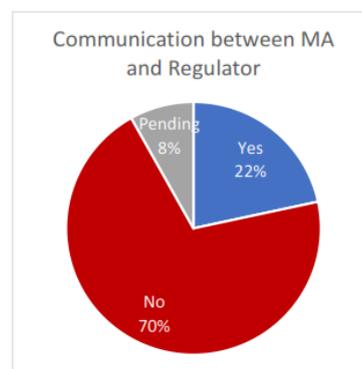
SMS/FRMS の活用の有無



制限値超えの運航形態



国から時間延長許可の通達報告の有無



各 ALPA と航空局と間での関係の有無

3. 既存の勤務・飛行時間制限における乗務

ICAO Annex 6、Part 1 4.10.3 には、以下のように記載されています。

“ Where the operator adopts prescriptive fatigue management regulations for part or all of its operations, the State of the Operator may approve, in exceptional circumstances, variations to these regulations on the basis of a risk assessment provided by the operator. Approved variations shall provide a level of safety equivalent to, or better than, that achieved through the prescriptive fatigue management regulations. ”

「特異な状況下において、各国はリスク評価を行った上で規定を変更することができる。その際は、既存と同等もしくはそれ以上の安全基準を提供しなければならない（抜粋訳）」

こうした変更を実施する場合は、各国の航空当局と航空会社、そして乗員組合／団体の3者が参画して協議しなければなりません。飛行・勤務時間の改定、延長を申請する場合には、まず各航空会社がリスク評価を行い、軽減措置を取るといった「安全モデル」を策定しなければなりません。その際、乗員の疲労度や覚醒度を評価するソフトウェアを利用できる場合は、それを活用するべきです。

当局は、リスク評価と規定の改定案が安全を満足しているかを確認しなければなりません。延長措置に関わる文書は局から航空会社のみではなく、乗員組合／団体、そして乗員に配布されなければいけません。また、この延長措置には期限を設けるべきであり、将来における通常時には、この様な勤務・乗務時間を行ってはなりません。

4. 疲労レポート

特に今回の様な事態においては、救済便や臨時貨物便の就航による勤務・飛行時間の延長を伴う運航を行った場合には、疲労レポートの提出を求めるべきです。「どういった点で通常より疲労を感じたのか」といった疲労に繋がったネガティブコメント以外にも、会社や各自が行った疲労軽減措置によるポジティブなコメントも内容に含めるべきです。

特別運航時には、特に SMS を機能させることが重要で、疲労レポートの分析・解析によってリスクを低減させるため、レポートの基本記載事項には以下の項目を求めるべきです。

* 過去 24 時間/48 時間の睡眠ログ

* KSS/SP¹ 値の分析結果→KSS の 7 から 9 の疲労に相当する場合は必ず報告を提出する

1 : KSS/SP 値については [ALPA Japan ニュース 41-30](#) を参照

5. 長時間勤務に対する軽減措置

長時間勤務に対する軽減措置の例を以下に紹介します。

【スケジュール作成段階】

* 出発時間を午前中～昼間に設定する→これによって制限値内で最長の勤務・乗務を実施

* 出発のタイムゾーンと当該勤務乗員の体内時計タイムゾーンを合わせる

* 編成数を増やす→定められている編成数内で最大の人数によって運航を行う

クルーバンクが無い機体の場合、客室内で最上位クラスでのレストを提供する

* WOCL (深夜 2 時～6 時) を回避する着陸時刻を考慮したスケジューリングを行うことで、覚醒度を最大化する (WOCL : Window Of Circadian Low、身体的低調期)

* 往路が便乗、復路が乗務の場合、夜間に出発すれば WOCL の睡眠が取得可能となる

* 追加の検疫体制が取られている国の運航宿泊を避けた運航スケジュールを計画する

(詳細は次頁図を参照)

【運航前】

* 運航前の仮眠が可能な環境を提供する

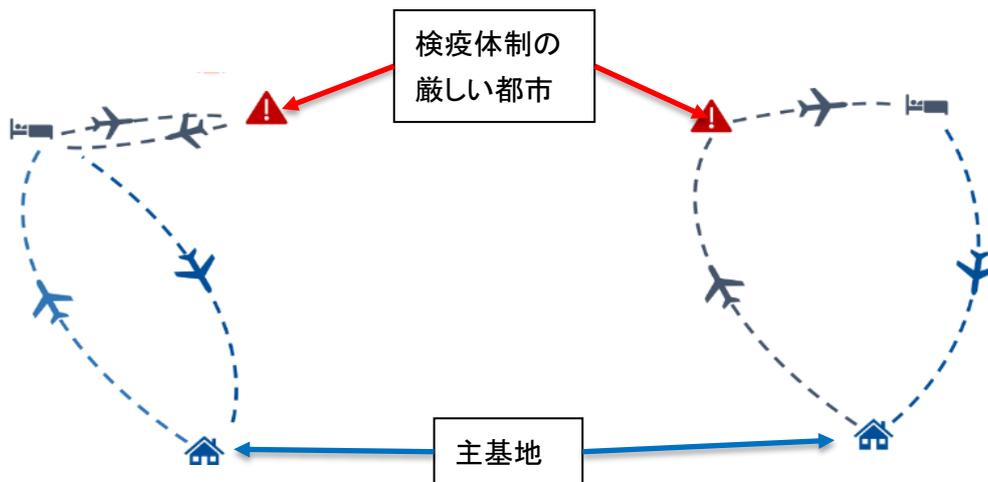
* 新型コロナウイルスに関わる心配事 (解雇や賃金、家庭の悩み等) がある乗員は、運航における Decision Making に影響を与える可能性があるため、配慮されるべきである

【運航中】

* 最も覚醒度の高いクルーが離陸、着陸を実施するために、上空において着陸担当乗員の睡眠のタイミングが最大限考慮されるべきである。そのためには、通常時の休息パターンを変更することを考慮する

【運航後】

*主基地に帰着後に十分な休息を付与することで、時差や不眠が回避される



国毎の検疫体制を考慮した運航スケジュールの一例

6. 参考資料

*新型コロナウイルスに関する緩和政策 → ICAO QRG (Quick Reference Guide)
[Variations to existing flight and duty time limitations](#) (ICAO サイトへの外部リンク)

*新型コロナウイルスによって起因する疲労軽減措置 → IFALPA Position Paper
[Fatigue Mitigation for Flights Affected by COVID-19 Restrictions](#)

*今後の航空産業持続 → IFALPA Editorial
[Social Sustainability](#)

7. 最後に

勤務・飛行時間制限を超越した措置は、安全の観点から、明確に疲労リスク管理を実施することが必須となります。しかし実際には、運航実施の観点が優先され、安全の観点での疲労リスク管理を実施しない航空会社が散見されます。そうした事態に対して IFALPA 本部では、ICAO/IATA に働きかけを行っていますので、各国 ALPA は各国の航空当局と航空会社に働きかけを行って下さい。

各国当局は飛行・勤務時間の延長措置には関心があるはずですので、当局や航空会社との信頼関係を構築・維持してください。各国 ALPA は、特に当局との間で良好な関係が構築されていないのであれば、構築する努力が必要です。そのための材料として、上記の参考資料に記した、新型コロナウイルスによる疲労軽減措置に関する IFALPA Position Paper を利用するのも一つの手段となります。

以上