

### 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

本邦では疲労管理制度が段階的に導入され、2022 年より新たな航空機乗組員の乗務割基準に完全移行されました。現行の疲労管理に関するポリシーは採択から約 10 年が経過し、今般改定案の確認を 2 月 8 日の日乗連幹事会で行いました。以下は、疲労管理に関するポリシーの改定案の内容です。

===== 疲労管理に関する日乗連ポリシー (案) =====

#### 「基本理念」

疲労は人間の覚醒度や注意力、判断力等に直結する安全上のハザードであり、疲労による危険事象の発生頻度と重大性を考慮した場合、疲労の蓄積を放置することは非常に高いリスクを伴うものである。そのため、SMS (Safety Management System、安全管理システム) の考え方に従って疲労は「適切に管理」されなければならない。疲労管理とは、安全を担保するために必要不可欠な要素である。

#### 「基本ポリシー」

国の制限(注)内で運航をする中で疲労管理を行うことを基本とする。国の制限を超えた運航を許容する FRMS を導入する場合は、「FRMS の必要要件」※1 Part I, Appendix 8 を具体的に実行する方策として、ICAO FRMS マニュアル※4 と、航空会社のための FRMS 実行手引書※5 を厳格に守った施策を実施する。同時に、実際にその運航に携わる乗務員の代表者の合意が必要であることを、国と各航空会社に求めていくとともに注意深く監視していく。

注：国の制限の詳細は通達（国空航 625 号：航空機乗務員の乗務割について）による

#### ICAO FRMS マニュアル抜粋

- 1 国は、疲労を管理するために次の事項を定めなければならない。 ※1 Part I, 4.10.1
    - a 飛行時間、飛行勤務時間及び休息時間の制限に関する規定:FRM※3
    - b 航空会社に認可する場合は FRMS (Fatigue Risk Management System = 疲労リスク管理システム) 規定
  - 2 航空会社は以下のいずれかで疲労リスクを管理する。 ※1 Part I, 4.10.2
    - a) FRM
    - b) すべての運航に対し FRMS
    - c) 一部の運航は FRMS、残りは FRM
- ↓ ※1 Part I, 4.10.7
- 3 FRMS は各航空会社が既に導入している SMS の一部として組み込まれるべきである。
  - 4 FRMS の実行により、FRM と比較してそれと同等以上の安全レベルの提供を確実にしなければならない。 ※1 Part I, 4.10.4

・国の規則作成段階に対し日乗連の代表を含むパイロットの代表、そして、会社レベルの施策に対し各乗員組合の代表を含むパイロットの代表が関わるのが不可欠である。 ※6

- ・ I の a の法的な時間の遵守のみでは、疲労管理が十分ではない。<sup>※5</sup> 法的な時間制限以内でも組織として適切な Mitigation を採用し、疲労リスク管理を行うことが必要である。<sup>※8</sup>
- ・ FRMS の懸念点としては、4 を満たさない運用上の柔軟さと利益に目を向けた不適切な FRMS の実施は安全の基準を低下させるものであり、導入すべきではない。<sup>※6 要旨</sup>
- ・ FRMS を導入後、安全上許容できない疲労や疲労レポートがあった場合には、再度評価を実施し、FRMS 適用パターンの撤回を検討する。
- ・ 「Procedures for Controlled Rest(CR) on the Flight Deck」<sup>※4,5</sup> に関して、乗務時間延長の手段ではなく、緊急避難措置としての CR に疲労軽減策としての効果を認めつつも、安全上の懸念があり、慎重に議論する必要があると考えている。

### 「活動ポリシー：加盟組合と共に取り組む事項」

- ・ 各航空会社が新基準に合わせて規定する「時間制限を主体とする疲労管理規則」が、ICAO Annex 6 に基づき、科学的原則と知見に則ったものであるかどうかについて、各組合が主体となって再評価する。
- ・ 時間制限を主体とする疲労管理規則が規定されていたとしても、「ICAO FRMS マニュアル」と「航空会社のための FRMS 実行手引書」に記載されている個々の施策（疲労管理教育の実施や疲労報告制度、FSAG：Fatigue Safety Action Group, 疲労安全実行グループ の設置等）は安全性向上に寄与する内容であり、積極的に取り入れることを各航空会社に働きかける。
- ・ 疲労のリスクも SMS の制度下で適切に管理すること、また疲労報告制度における報告者は非懲罰とすることを各航空会社に働きかける。
- ・ 近い将来、疲労評価ソフトが各社勤務割システムに組み込まれることも予想されるが、その疲労評価ソフトはあくまでも効率的なスケジュール作成の「補助」として利用されるべきものである。日乗連は、このソフトは「安全を担保するものではなく、また個人の疲労度や各々のライフスタイル、社会的文化的活動は考慮していない」と認識している。このソフトはあくまでも疲労度を予測するためのものであり、疲労リスク管理のツールの一部としてのみ活用されるべきである。  
疲労評価ソフトに対して過度に依存した場合、疲労管理制度そのものを後退させることとなり、結果として安全性を損なうことへ繋がる。そのため、疲労評価ソフトが導き出した結果のみに基づいて運航が決定されないよう取り組みを行う。
- ・ ICAO Annex 6 「疲労管理に関する標準と勧告：SARPs (Standards and Recommended Practices) 」を航空会社が支持することを確認していく。
- ・ CR に関して 2 人体制において睡眠をとり回復を図る場合は、他の操縦士の注意力維持、仮眠後の睡眠慣性、常態化など、多くの課題も考えられるところであり、まずはその効果、課題、対策等について整理する。<sup>※2</sup>

### <参考文献>

- ※1 : [ICAO Annex6 Part I](#)
- ※2 : [操縦士の疲労管理について](#)
- ※3 : [疲労管理基準に係る海外の動向と我が国の現状](#)
- ※4 : [ICAO Doc9966 「FRMS Manual for Regulators」](#)
- ※5 : [Implementation Guide for Operators](#)
- ※6 : [IFALPA FRMS Checklist for Member Association](#)
- ※7 : [Controlled Rest on the Flight Deck : A resource for operators](#)
- ※8 : [ATEC 組合における FRM の取り組み](#)