

解雇問題を解決し
安全・安心のJALを

航空連ニュース

航空労組連絡会
大田区羽田 5-11-4 フェニックスビル
Tel 03-3742-3251
Fax 03-5737-7819
No.897(32-7)2017年10月31日

パイロットの「疲労リスク管理」が導入されました

国交省は2017年4月「安全管理システムの構築に係る一般指針」「運航規程審査要領細則」の安全管理の改正の交付を行い、10月1日より本邦航空会社において疲労リスク管理（FRM：Fatigue Risk Management）がスタートしました。

FRMS導入の引き金になったのは、2009年に起きたコルガン航空の航空事故で、遺族の運動によりFRMSが導入されました。

アメリカ国家運輸安全委員会によると1993年以降に航空事故原因の一部に「疲労」が起因した事故は10件で260人が犠牲になっています。

現状をみると人員不足により、JALでは年間乗務時間制限を960時間に強行改悪し、勤務強化を実施しています。ANAでも路線拡張により、稼働強化が図られています。

安全運航のための勤務基準や適切な労働管理の実現に向けて、「国」「会社」「組合」がお互いに協力しFRMを進めていく必要があります。そのためには、組合員である乗員が積極的に参加することにより、FRMSの恩恵を受けられることを認識することです。



国内運航乗務時間制限の緩和

国は乗員不足の対応策として、国際民間機構（ICAO）の標準FRMS（Fatigue Risk Management System）による適切な疲労管理を行うことで、国が定める乗務時間制限（国内運航8時間）に関する基準と比較して同等以上の安全確保が可能であることを実証し、当局に認められた場合には乗務時間制限に関する基準を超えて運航することが可能としています。

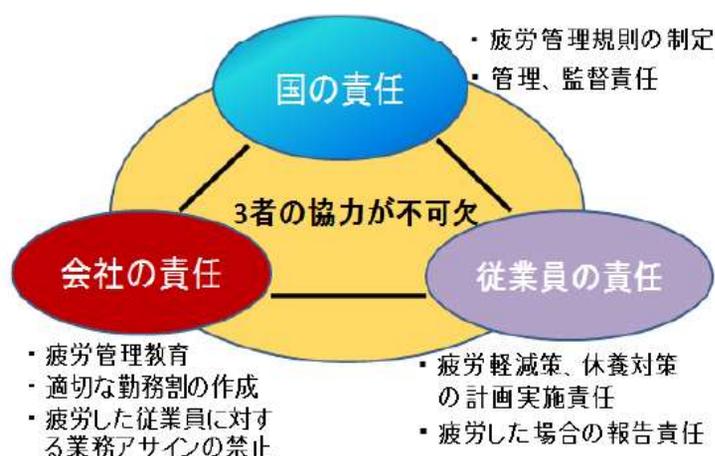
JAL・ANA 労使間で乗務時間制限の緩和はしないとの確約をとっていますが、LCC などでは緩和される可能性があります。

労働組合の関与が重要です

FRMSの運用においては、労使間の信頼関係が非常に重要です。乗員代表がFRMS導入段階のみでなく、FSAG（Fatigue Safety Action Group）に積極的に参加することで、現場乗員の信頼を得ることができ、信頼ある疲労レポートが期待できます。すでにFRMSを導入しているエアラインで、うまく機能しているのは労働組合が積極的に関与しているからです。

日本の文化として、耐えることが美化されがちですが、殻を破ることが重要で、疲労を感じたら積極的に疲労レポートを出せる文化の構築が重要です。

疲労管理の責任分担 ICAO ガイダンスより



FRMSは勤務改善のツール

1992年12月21日付の航空局技術部長通達「定期航空運送事業者の行う国際運航に従事する航空機乗組員の連続24時間以内の乗務時間制限及び編成に関する基準」の一部改正(空航第985号)により、2名編成機のシングル編成における乗務時間制限が根拠もなく8時間から12時間へ延長されました。

1995年5月23日、航空安全会議が航空局と行った交渉の中で、「国の定める基準は安全を保障するという考え方ではなく、各社の基準が、国の基準の内側にあれば問題がないということであって、運航の責任は航空会社が持つ」という安全を無視した無責任な答弁しました。

シングル編成による長時間の休憩なしで長距離運航に運航乗務員を従事させることは、疲労、眠気、睡眠欠如により、予定された飛行高度からの逸脱、航路からの逸脱、着陸許可を受けられないままの着陸、間違っただ滑走路への着陸等の重大な過誤に結び付く危険があります。事実、昨年暮れに行われたアンケート調査では生々しい現場の声が寄せられました。

最近ANAでは、高度逸脱などのインシデントが続いています。しかし、会社の対応は単なる文書による注意喚起にとどまり、高稼働による「疲労」には全く触れず、個人責任で処理しています。SMS手法により原因究明がされていない限り、今後もインシデントが続く可能性があります。

最近では路線拡張によるシングル編成による長距離運航の便数が増加し、運航乗務員がその業務を繰り返すことにより、疲労や睡眠負債による健康破壊が発生します。現に、JALではパイロットの健康理由による乗務中断者は急増し、全乗員数の3.5%になっています。

シングル編成による長距離運航のみならず、短距離運航における4回以上の着陸と乗務時間制限ぎりぎり運航は安全上大きな問題です。

安全と健康を確保するため勤務基準の改定が必要であり、疲労リスク管理をツールにして勤務改善を図ることが可能です。そこには組合員全員の関与が必要です。