

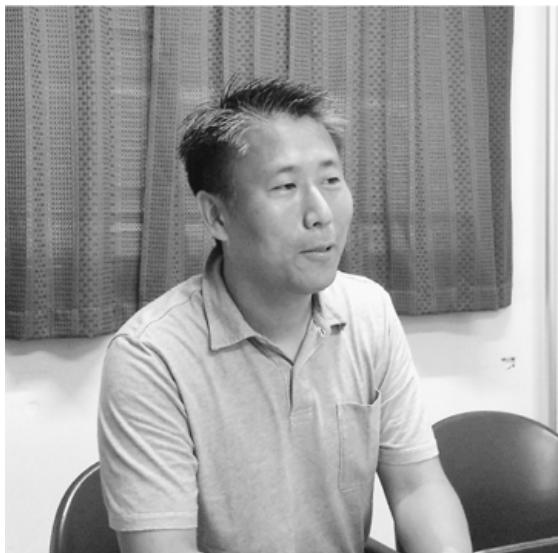
JALは
争議解決
へ決断を！



フェニックス PHOENIX

航空安全推進連絡会議 03-3742-9359
航空労組連絡会 03-3742-3251
日本乗員組合連絡会議 03-5705-2770
<http://www.kohkuren.org/>

国土交通省、10月から事故予防に疲労管理導入



日乗連HUP委員会・阿久津委員長

省内の安全に関する技術規制のあり方検討会の平成24年7月31日発行の資料によれば「飛行時間制限」の項目でFRMSを導入するよう、ANやFDA(ジドリーム)が要請を行っています。その後、検討が行われ導入に至っています。

表面的な疲労管理はダメ

入されます。導入に至つた経緯をお聞かせください。

起因する事故が相次ぎました。ICAOでは疲労に起因する事故やインシ

入が進んでいます。世間に
に比較すると、ようやく
日本でも導入が始まつた

国際民間航空機関（I.C.A.O.）が事故の未然防止の取り組みとして各国への導入を推進している「疲労リスクマネージメントシステム」（F.R.M.S.）。「疲労に起因するトラブルが少なくなった」とから疲労リスク管理が求められていました。10月から国内で初めてパイロットを対象に導入されます。導入の終緯やF.R.M.S.を機能させるために必要なことを日本連邦ピューマンパフォーマンス委員会（J.P.P.）・阿久津委員長に聞きました。

メントを防ぐために関係機関で議論が行われ、疲労管理が規定されました。つまり、疲労管理とFRMSは安全問題であり、導入による安全性の向上を図ることが本来の目的です。2001年にICAO・IATA・IFALPAの共同発行のFRMS導入手引書を発行したところ、その後に規定改定に伴い「疲労」と「筋肉痛」を併記する表記がなされました。日本で導入が遅れたのはなぜですか。FRM（疲労管理）との先にあるFRMSは、乗員（客室乗務員）

◎ A◎力推進各國導入

パイロット対象に国内初

■主な記事から■

- ▶ 「17年末闘争」一時金や勤務改善、人員増など職場の安全めざそう 2面
 - ▶ きつくなる客室乗務員の勤務。「休んでも疲れがとれない」、勤務改善急務 2面
 - ▶ 衆議院解散総選挙。安倍政権を改めて検証 2面
 - ▶ JAL争議合唱団が国鉄うたごえ祭典で熱唱 3面
 - ▶ 「各社の事業計画を考察」一事業計画の成否は人材確保 3面
 - ▶ TISA報告第2弾—自国産業を脅かす恐れがある 4面
 - ▶ 航空管制、パイロットとの復傷問題を落とし討議を徹底 4面

労働相談は航空連に
03-3742-3251

誘導路

秋本番を迎えて
います。「読書
の秋」「スポーツ
の秋」「食の秋」
「旅行の秋」。

省の安全に関する技術規制があり方検討会の平成24年7月31日発行の資料によれば、「飛行時間制限」でFRMを導入する項目で、FRAやFDA(シドリーム工ア)が要請を行っています。その後、検討が行われ導入に至って

故やインシデントは表
上ありませんでした。因
交省（運輸安全委員会）
が疲労を危険要因として

ツトと、そうでもあります。」

ですか。

AOの疲労管理
に伴い「疲労管理」をパンフレットで紹介していくま
で導入が遅れた運は2012年とになります。

おつますが、検討の発端は「FRMS」を導入することによる飛行時間制限の緩和となります。FRMSはその通過点に過ぎない可能性がありますので、今後の取り組みが重要となります。

—FRMSのポイントは何ですか。

今後、国交省内の有識者会議で飛行時間制限、FRMS導入の是非を検討します。平成30年度を目指し方針が示されます。厳重な疲労管理（FRM）を実施し、厳密な

運用をされ、いろいろと確認された後、航空局承認し初めてFRMS実施可能となります。言いえば、表面的な疲労管理の実施だけでは、FRMSは承認されはしません。FRMSを実施する予定の社はそれだけ、厳格な労働組合が積極的に関係してくるために労働組合に求められることは何ですか？

諸外国、特に大手のオンラインは導入初期段から組合が積極的に関

管帶官、ハンドウリンク、鐵道、空氣の筋、疲労管理で、軍隊の力はどの程度の効果が盛だよ。日本でも、すべて有識者会議で集まれて、現状検討。

管制官の疲労管理、FMS導入手順書は、このMSのホーメンジの「FMS PROJECT」などでノロード可能だ。参考にしていただきたい。一種にかかわりなく、疲労管理は共通の課題になつてゐると思います。その後は疲労監視を導入する業種が増えるのではないかとおもつてます。どうぞ

かありました。一方で、この出張だったことから、食事を選ぶところまでできるだけ選んでいたが、頑張ったことができませんでした。私たちの話に胸が一杯になりました。(●)政府は訪日外国人旅行者を2020年4000万人を目指して、諸施策を打ち出しています。2016年度(約2400万人)対比で60%増です。空港の駐車場は間に合うのか、現場の人たちは、確保できるのか、安全運航は大丈夫かなど心配はつきません。(●)緊迫する北朝鮮情勢で、航空は平和産業であることを深くかみしめています。

ITFニュース

本紙321号(7月
号)で、ITF(国際運
輸労連・組合員は世界1
億3千万人)が

自国の産業が脅かされる

TISA報告 第2弾

現在最も力を入れて取り組んでいる「サービス貿易協定(TISA)」について、TISAの概要を影響について報告しました。今回報告第2弾です。

現在、TISAに加入し交渉を行っている国は、オーストラリア、カナダ(チリ)、コロンビア、コストリカ、歐州共同体(28カ国)、香港、アイスランド、イタリア、日本、

米国です。これらの国々はこのグループを「サービスの大親友」と称しているようです。TISAが力ばかりしている

結果

本、韓国、リヒテンシュタイン、モーリシャス、スキシコ、ニュージーランド、ノルウェー、パナマ、パキスタン、ペルー、イスラエル、台湾、トルコ及び米国です。これらの内市場への参入を促進することにあります。従ってTISAは、外国投資、公益に関する規制、及び労働者の一時的な移動に至るまで幅広い問題に影響を及ぼします。

次回は航空分野におけるTISAの影響を考えます。



航空路管制の業務風景

航空路管制

パイロットからの復唱聞き落とし ミス防止に対策を徹底強化

安全会議だより 103

何か作業をしようとしているとき、航空業界で働く度も確認作業を行ふと思

うと思います。

航空路管制では、無線交信によるパイロットと管制官のコミュニケーション

による交信を聞いて判断し、管制指示がパイロットから復唱され、さらに

いった作業の繰り返しだす。航空路管制官は毎日、外の様子がまったく見えない管制運用室へ

いかを確認したうえでシステムに入力すると、復唱された内容が間違いがないかを確認したうえで、管制官は音声による交信を聞いて判断し、管制指示がパイロットから復唱され、さらに

いった作業の繰り返しだす。航空路管制官は毎日、外の様子がまったく見えない管制運用室へ

このパイロットの復唱のフォローをどこまで確

「サービス貿易に関する一般協定(GATS)に基づく従来の物貿易のうちのものまで貿易の対象として、加入する国々がサービス等の規制するかについて拘束力のある国際ルールを定める話合いをしています。

その目的は、企業の商業的及び財政上の問題を解決するための政府の規制を制限することです。グローバルなサービス企業の国々はこのグループを「サービスの大親友」と称しているようです。TISAが力ばかりしている

結果

GATSは、「ある国の人たちが、自分の業界において、自国の業者に対する不利な扱いはしない」と平等の扱いを定めています。これは、サービス供給者が自分

の国において、商事をする他の関係国との間で、同種のサービスまたは同じサービスまたはサービスの供給業者と比較して、その国のサービスまたはサービスの提供者に不利な扱いを受ける可能性が出てくるといふことです。

TISAは、外國投資、公益に関する規制、及び労働者の一時的な移動に至るまで幅広い問題に影響を及ぼします。これは不利な扱いである」という議論が生まれている背景などにあります。

次回は航空分野におけるTISAの影響を考えます。

実にいるかという対策が、職場でいま重視されています。パイロットに誤解を生じさせるような指をしない工夫をすることと、パイロットに誤解を確認したといいわゆるマイナダの仕掛けでいるのはどうすれば良いか。管制部で毎月行っている会議でも、アバランチ漏れ対策をめぐら熱い議論が何時間も続ることがあります。管制指示を受けたパイロットが違う意味にこだわるようなもの、例えは

どうすれば良いか。管制部で毎月行っている会議でも、アバランチ漏れ対策をめぐら熱い議論が何時間も続ることがあります。管制指示を受けたパイロットが違う意味にこだわるようなもの、例えは

親子3代の冒険家

元気な秘密は食事と体操

百歳、山スキーと山岳写真に生きる

二浦 敬三 著

先月号に引き続き、シニアで活躍する人(した息子の雄一郎さんが80歳を越えてエベレストに登頂して孫の豪太さんも冒

は、三代ともスキーや

スキーで活動する人(した息子の雄一郎さんが80歳を越えてエベレストに登

頂して孫の豪太さんも冒

は、三代ともスキーや

スキーで活動する人(した息子の雄一郎さんが80歳を越えてエベレストに登

頂して孫の豪太さんも冒