

Tokyo Big Bird

乗員組合 支部通信 48-03 (2021.10.7)

10/7に苦情処理委員会を東京、大阪、福岡地区合同で開催し、以下議題について確認をしました。なお今回の協議は新型コロナウイルス感染予防のためWeb会議システムを利用しリモートでの協議を行っております。

継続議題

【東京地区】

厦門線、計画の段階で飛行時間 8.5h 超え勤務の完遂依頼

【福岡地区】

FUKのANAウィングスでの仮ID発行についての進捗状況について

席上議題

1. 国際線乗務後の検査について
2. 成田空港自家用車出勤時の駐車場について

会社からの連絡

1. 国際線スケジュールエラー
2. 広島エアポートホテルの運用
3. デリーの朝食
4. 那覇の朝食ミール
5. 羽田地区業務用連絡バスの減便・運行の中止
6. 上海非常事態パターン適用

文末に支部委員一覧を掲載しています。

事後でも構いませんので何か不具合、ご不明点がありましたら支部委員までご連絡下さい。

継続議題

【東京地区】

厦門線、計画の段階で飛行時間 8.5h 超え勤務の完遂依頼

事象：前回の苦情処理に引き続き、以下の内容を確認。

1. 前回の苦情処理では、OM、勤務協定ともにブロックタイムでの管理となっていたが協定を著しく超える（例えば1時間）場合でも、事前コンタクトなしに勤務が開始されるのか。
2. もし、協定を超える可能性が高い場合、事前コンタクトする閾値があるのであれば教えて頂きたい。
3. 以前、厦門便で乗務予定のPICが、台風の影響でルート変更することより、協定超えが懸念されることを前日に連絡したところ、当該便はルート変更になり管理職対応になった。たまたま管理職対応になったのか、協定超えを避けるために管理職対応にしたのか。

会) 会社としては、大前提として協定の勤務基準にあるように「乗務及び便乗の予定は運航ダイヤによる」と明記されており、はっきり申し上げるとしたら、プラン上の飛行時間が超えている場合でも、勤務は出来ると思っているし、オリジナルクルーでの勤務完遂ということが、先ず大前提にある。これらを踏まえて「とは言え」という所もちろんないわけではないので、改めてお話させて頂く。先ず1点目に関して、経路上に噴火があるとか、台風の影響があるとか、何らかの事情で著しく飛行時間が延びるといようなことが、OMC等からこちらに連絡があった場合、「その都度判断を行っていく」、という回答になると思っている。1時間程度ということになると、特異なケースだと思うので、その場合は管理職で対応するのか、あるいは事前にコンタクトをして事後の対応を共有するのか等々、対応をしていくことになると考えている。FOCの当直では当日のプランの時間を把握出来ない。飛び立ってから実績を見て確認はできるが、飛び立つ前については把握出来ない。2点目については、繰り返しになるが、原則はオリジナルクルーで行って、都度判断。総合的に勘案してということになるので、特に閾値というものは持っていない。ただし、適用協定から、国際線の場合、1時間以上や2時間以上超えると INVL 加算や機長判断などの話になってくるので、そこは意識しながらやっている。では1時間ぴったりじゃないと何もしないのかというと、そういうことではなく、総合的に勘案して40分や45分でもコンタクトすることもあるし、50分でもコンタクトしないこともある。その時の状況によって都度判断していく。3点目について、この件に関しては、台風の影響で飛行時間が延びると判断し

て、管理職対応にしたということかと思う。この時は、管理職対応だったが、違う時にはまた別の対応になることもあり得ると思っている。様々なことを総合的に勘案して、その都度対応していくことになる。飛び上がったからの実績は追えるので、当直の中で対応していくということはきちんとやっていきたいと思っている。コロナ禍においては、なかなか判断しづらいところもあるが、厦門便のようなところや、往復乗務の際、場合によっては、現地で勤務を切ることも判断の一つであると思っている。いずれにしてもコンタクトをとりながら、丁寧に扱っていく。

- 組) 内容は理解した。今回のような、台風の場合は、その都度判断して対応するという特殊なケースにあたると思う。コンタクトする閾値はないということだったが、何の為に 8.5h という時間を設けているかというのは、勤務が長くなって、疲労が蓄積していくというのが、安全上良くないわけで、どこかで区切らなければいけないということ。ここが一つの目安になると考えられる。厦門はもともと往復の飛行時間で 8 時間 25 分と、制限に対して 5 分しか余裕がないギリギリの勤務になっている。経路の変更などで、8.5h を超える時点で、なんらかの対応を会社としてすべきだと考えている。FOC として、飛行前に把握出来ないことは理解しているが、OMC と連携をとって、台風などで大きく経路を変更する飛行時間が大きく延びるということはイレギュラーだと思うので、その時点で FOC に連絡をするなり、協定を超える時点で乗員に情報があるべき。そういったフローを構築する対応をお願いしたい。
- 会) おっしゃることは理解している。協定でできるからいいだろうとも全く思っていない。クルーとコンタクトをとって丁寧に対応していくことが求められている。OMC との連携との話だったが、OMC から連絡がくることもある。その場合は、色んな対応を検討出来るが、FOC としては、待ちの対応になってしまう。ただし OMC に対して、もう少し丁寧に細やかに見て欲しいということはあると思う。今後 FRM が入ってくると、8.5h が上限ということになってくるので、OMC と対応については検討していきたいと思っている。協定の重みは重々承知しているが、予定されたというところがベースとなるということを改めてお伝えしたい。10 分超えくらいだと個人の対応になってきてしまう。運航ダイヤで 8.5h、その後で適切に対応していくのが、会社としての勤務管理のやり方ということをお伝えします。
- 組) 会社の立場は理解した。以前、同じようなケースの PIC だった時、前日のうちに経路変更に伴う協定時間超過の対応が厳しい旨を伝えたところ、当日になって便を変更して頂いた。やはり、飛ばうとしている段階で協定を

超えるのが明らかである状態で飛ばすことに違和感を感じたので、前日に連絡を入れた。協定を熟知していればいいが、フライトタイムがブロッックタイムを超えている、協定を超えている状況で、このまま飛んではいけないのではないかと考える組合員は一定数いると思われる。何らかの対応ができる体制を整えて頂きたい。

- 会) 協定に関しても、会社がとるべき対応に関してもおっしゃる通り。協定を超えるケースは色々ある。予定の段階で超えるということだけで、連絡をするということになると、過去連絡していた時期もあったが、ものすごい業務量になる。その中でどういった管理がいいのか検討した経緯もある。決して予定を超えて飛んでいいということではないとは思っている。
- 組) 厦門について難しくしているのは、中国路線で且つ往復の2便というところだと思う。例えば行き GTB してもう一回出発して行った場合、疲労度が高い状態で行くことになる。行った先で運航打ち切るかとなった時、乗員として、お客さんや荷物がある場合には、自分の疲労度よりも、運航を優先してしまう人は少なからずいると思っている。便の特殊性だったり、コロナであったり、色んな要素が絡んでいるからこそ、今回の件は色んな考えがあると思う。便の特殊性だったり、注意が必要なところ、今回のもとも 8 時間 25 分で作られているギリギリのところで行くというところが大きいと思う。ショーアップ前に情報をもらえたら、会社もモニターしてくれているという安心感を持てる人もいると思う。FRM が入ってくると勤務が出来なくなってくるので、今後、連絡体制とか要注意路線とかを管理してもらえれば、いい信頼関係が築けると思う。
- 会) GTB した時点で 8.5h を超えてくるので、その時点で健康確認など、丁寧な対応をしていく。厦門は要注意パターンとして見ている。事前連絡の対応についてもオペの中でも共有していきたい。対応について不足があったり、ご意見があった場合、対応していきたいと思っています。
- 組) 昔 B3 が忙しかった頃の 2015 年の資料で、4-6-11 もしくは 5-7-11 の上限までのバッファが例えば 30 分以下で 15 分を切った時点でコンタクトするコンタクトラインが、各型式の要注意パターンで設けられていたが、その運用は出来ないのか。
- 会) 国内線は今もやってはいる。国内は、何レグもありインターとはちょっと違うと思っている。インターは 1 レグ現地に行くまで、往復で帰ってくるというところで、コンタクトポイントというのが、なかなか難しい。国内のコンタクトポイントでクルーに体調確認をしているのは、基本、会社としては継続してもらえるのかを確認するという位置付け。もちろんそこで

不可能であれば、当然変える。コンタクトのタイミングで確認できるのは国内になる。国際線とは位置付けが違うという認識。

組) 成田の出発前に、フライトタイムが超過している場合には、コンタクトがあったほうが安心してフライトと出来ると感じるのも、コンタクトするという運用があってもいいかと思う。

会) ありがとうございます。

【福岡地区】

FUK の ANA ウィングスでの仮 ID 発行についての進捗状況について

事象：以前、FUK の ANA ウィングスでの仮 ID 発行についてお願いしたが、その後、どうなったか。

会) 現行、仮 ID が発行できる部署は、6 空港（羽田、成田、伊丹、関空、神戸、中部）。福岡で万一 ID を忘れた場合、規程上、当該空港所長の承認の下、本人確認をしなければならないので、ステーションに行って、ステーションスタッフに付き添ってもらって対応になる。あくまで国内線での対応。国際線は仮 ID で勤務できない。福岡ステーションで仮 ID を発行出来る体制にするという判断には至っていない。

組) 臨時社員証発行に関しては運航業務管理規則集第 5 部の記載で、発行部署が 7 空港あることは確認している。福岡と伊丹はウィングス管轄になっているが、名古屋は空港が管轄になっている。福岡も空港管轄にして対応できないかと以前伝えたが、今のところは、仮 ID は出せないが、福岡ステーションは認識しているので、そこで対応をお願いするというのでいいか。

会) おっしゃる通り。規程の不備。ウィングスがなくなった時に、引き続きやってもらえるか、もらえないかという話はあったが、叶ってない。今後は発行出来ない為、規程の不備ということ。

組) 中部は空港管轄で発行できるのは、国際線があるからなのか。

会) 国際線が関係しているわけではないと思っている。国内の大空港でやっていたという経緯がある。

組) しっかり対応してもらえれば大きな問題はないが、神戸でも発行できるのはどうなのかな、と思っています。B6 の支部委員からの指摘で、B6 の国際運航要領の中で ID を忘れた場合に臨時社員証が発行できる空港欄に、福岡がまだ入っているということだったのでお伝えしておきます。

会) 先ず規程を整理するのが第一だが、神戸も含めて整理する必要がある。ID を忘れた場合について、福岡での今の対応をご存じない方も多いのか。

組) 以前発行出来ていたのも、その認識でいる人も多い。

- 会) この件の福岡のように今まで出来ていたものが、出来なくなった場合、皆さんから周知して頂くことは可能か。会社としてもやり方は考えたいとは思いますが、取り急ぎ周知することは可能か。
- 組) 情報を共有することは可能だが、何かあればステーションに行くと思う。共有はできる範囲でしていく。
- 会) 機種別の国際線運航要領については初めて聞いたので、その整合性も確認していく。

席上議題

1. 国際線乗務後の検査について

- 組) 抗原検査、PCR 検査を無くす方向で働きかけをお願いしたい。行動制限もついている。国が指揮をとっている為、会社対応は難しいとは思いますが、是非働きかけをお願いしたい。
- 会) 会社としても無くしていきたいと考えている。ずっと働きかけを継続している。2 回目検査も入ってきたりしているが、その必要性とか、帰ってきた時の 1 回目の必要性を含めて確認している。ワクチン接種があったり環境変化もあるので、無くしていくことを常に働き掛けをしているが、今のところ無くなる目処は立っていない。

2. 成田空港自家用車出勤時の駐車場について

- 組) 来客者用スペースを活用できないか。コスト削減案として意見があがっている。
- 会) 成田空港は 7 台分保有しているが、それも賃料は発生している。固定費を拡げて、そこを確保するという案も一つの手だとは思う。ただ、今は外の駐車場をメインとして考えている。今持っている 7 台から増やしていくという判断には至っていない。外の駐車場に停めて、都度精算してもらいたい。
- 組) ANA スカイセンターの中の来客スペースではなく、スカイセンター入ってすぐ左手にある広い駐車スペースの所は。
- 会) そこもいくつか割り振りがある。いくつかの会社が占有している部分とタクシーが停まる用に貸し出している部分があると思う。
- 組) これまでも FOC で使うように出来ないかという経緯はあったのか。
- 会) 例えばイースタンに何枚か貸し出して、イースタンがそこで待機して、すぐに迎えに行ける体制にしていました。今も車両は減らしているが、そういう用途で使っている部分もある。全部を把握出来ないので、使えるスペースを確認することは出来る。

- 組) 一見、スペースはかなり台数があるのに、停まっている数は少ない。実際、色んな会社が割り当てを持っているから一概言えないのか。
- 会) 何台か確かに割り当てがあるが、正確なところは調べます。
- 組) 駐車場自体は成田エアサービスが持っているのか。
- 会) NRTAS も持っている。スカイセンターに入っている各社も持っていると思う。外部の団体が持っていることはないと思う。
- 組) FOC として使えるスペースはそもそも少ないのか。今、仮にそのスペースが 50 台あるとして 50 台全て使えるように働きかけることができるのか。
- 会) 出退社用に貸し出しているスペースなどについては難しいと思う。空いているスペースがあれば、使えるように働きかけることは出来ると思う。ただ、今持っている 7 台から増やして、固定費を払うことがベストなのかは算出してみないとわからない。
- 組) 広大な土地でほとんど停まっていないのを目の当たりにすると、利用出来ないかという声があったということで、今後、検討して頂きたい。
- 会) かしこまりした。

会社からの連絡事項

1. 国際線スケジュールエラー

- 会) 国際線勤務終了時間の誤り。羽田、成田の勤務終了時間が 50 分後だが、特定の便において 45 分後になっている事象が判明した。事象が発覚したのは、当該便のクルーからの指摘により発覚した。勤務終了時間は、各々の便名に紐づけして設定されている。9100 番台の便、3 便 4 路線において勤務終了時間が 45 分になっていた。対象の便は、9176 便 HAN-NRT B8、9178 便 SIN-NRT B6、9180 便 FRA-NART B8、9180 便 HKG-NRT B8 で発生していた。10 月から始まった便で、9 月までは運航されていない。よって過去に不具合が発生したことはなく、10 月から発生した。この 5 分足りないことによるインターバル切れや INVL3 が加算される事象は発生していない。勤務が終了した方には××で 5 分対応させて頂いている。今後の方については、CIS のマスタを修正して上打ちをして修正している。各型式から当該便にあたった方については、メールにて事象を説明している。本件に至った経緯、再発防止については少し待って頂きたい。現在、わかっていることとしては、9100 台の便は、もともと国際線の貨物便で関空、名古屋に到着する便に割り当てられていた。この便がなぜ、羽田、成田の路線に使ったかの経緯はわかっていないが、そのせいで 5 分不足してい

た。便の設定は OMC が行い、どのように FOC に伝わってきて管理をしているかについては、今、確認しているところになります。

- 組) これから乗務にあたる人への 5 分加算については、電話連絡しているのか、メールのみなのか。
- 会) メールを送っていて、場合によっては電話ないし直接コンタクトをしている。
- 組) たまたま私も該当しているが、さきほどあった説明のような内容でメールが届いていたので、それで十分だと感じました。

2. 広島エアポートホテルの運用

- 会) 広島については、672 便と 1271 便に関しては広島エアポートホテルにさせて頂きたい。この便のクルーについては、懸念事項であった夜遅くに到着すると広島エアポートホテルが何もやっていないという状態を回避できるので、この便で区切らせて頂きたい。

3. デリーの朝食

- 会) デリーの朝食については、会社負担の廃止とはなりますが、プルマンというホテルはしっかり維持していく。このホテルはインドの中でも状況としては良いホテルで、引き続き確保していく。値引き交渉を引き続き行っている状況で、プルマンのホテル朝食については 750 ルピー、50%ほどの値引きをしてもらっている。徒歩 2、3 分のノボテルに関しては 500 ルピー、50%以上の割引でお願いしている。

4. 那覇の朝食ミール

- 会) 那覇については、10/1 から STC カウンターでの引き取りに変更になった。不具合があれば教えて頂きたい。

5. 羽田地区業務用連絡バスの減便・運行の中止

- 会) 10/11 からの業務連絡バスの休止に対応して、第 2 ターミナル到着口にある日本通運にステイバックを出すことで、4 時間後くらいにホテルに届くように手続きを進めている。11 日開始に間に合うように進めている。条件としては、タクシー利用はなしという前提になります。6 month の SIM に関しては、出勤時のタクシー料金を上限として東京地区のタクシー利用も可能とする。例えば、自宅-ITM、HND-ABB、ABB-HND、ITM-自宅の合計が 15,600 円で納まるようであれば、東京地区での利用も可能となる。すでに交通費精算マニュアルを改定して Forest に掲載済みです。

- 組) 日通の利用方法としてはサインのみで済むのか。
- 会) 今、便名、名前などで簡単に済むように検討している。
- 組) ホテルから空港への利用は出来るか。
- 会) そういったことも検討はしているが、今、日通側の問題もあり、まずは空港からホテルについての運用でリリースしたいと考えている。ホテルから自宅への荷物の配送に関しては現時点でも行っている。今回、手当をしたと思ったのは、荷物が多い方が東京居住者との大きな違いだと思っているので、その負担を少しでも軽減できればと思っている。
- 組) 我々の利便性を考えてこういった方法を選択肢として用意してくれたのか。
- 会) 純粹にコストだけじゃない部分で整理させて頂いた。
- 組) 配慮頂きありがとうございます。
- 組) FOC の物置き場はなくなったという認識でいいか。
- 会) 平行して進めている。ロッカーを置いたり、チェーンで固定するものを置いたりすることにより費用がかかりそうなので精査している。場所は確保しているので、何かしらの方法で提供できないか検討している。

6. 上海非常事態パターン適用

- 会) 非常事態パターンの追加について、上海線について10月からTATが延びて、11時間35分であったり12時間5分での勤務時間になる。適用協定は深夜ですので、勤務時間11時間での扱いになる。扱いとしては、香港、広州でやっている通りシングル+1名ということで非常事態を適用させて頂くという対応をしている。勤務発表段階では管理職対応となっていますが、勤務変更等でこのようなパターンがつくこともあると思いますので伝えさせて頂きました。
- 組) 付加 INVL は24時間ですか。
- 会) 香港、広州と同じで48時間。
- 組) 今まで現地でのインターバルが1時間半だったものを3時間、3時間半に延ばしたということだと思いますが、昼間の便も恒常的に1時間、2時間、3時間くらい遅れていると思いますが、そちらは対応しないのか。
- 会) TATの取り方に関しては、中国の空港との調整が大前提にある。そういった意味では、深夜のほうが取りやすいというのがある。当然、よくないというのは重々認識している。
- 組) わかりました。今後とも宜しくお願いします。

- 会) 情報があれば教えて頂きたい。宜しくお願いします。深夜のほうは、ほぼほぼディレイもなく若干早発するくらいの対応が出来ているので、現行の消毒とかはこれぐらいの時間が必要だと認識している。
- 組) 非常事態適用について、今後の流れが決まっていればお知らせください。
- 会) 適用開始は10/1からを予定していた。直前までお伝え出来ていなかったもので、10月は管理職で対応している。今後、不測の事態で、組合員でスケジュール変更が発生する可能性もある。
- 組) 周知はすでにされているのか。
- 会) 乗務サポートチームから型式部に業務連絡を発信しているが、最後の確認中でまだお伝え出来てないが、非常事態の中身、インターバル等は型式部と共有とれているので、間もなく連絡がいくと思います。

あなたのFDSが 皆の安全に寄与します



特徴:疲労によりマイクロスリープを起こすことがあります。疲れや眠気が原因で物事を失念することもあります。判断力が低下します。

原因:前日の睡眠時間が不足。翌日が早すぎると眠りにつけない、家族が起きていて睡眠環境が整わない、育児により時間を取りづらい。理由は人それぞれです。当日のワークロードによる疲労が翌日に残る場合やホテルの客室環境による睡眠不足でのFDSも求めています。勤務BOX内での蓄積疲労も考えられます。

類似種:Fatigue call

これは疲労により乗務不可となった場合の申告です。FDSは疲労に関する自発レポートとして提出できます。

必要性 (とても大切な部分) :疲労評価ソフトにおける疲労値(客観的的代表値)が実情に近づく為にもFDSによる主観的疲労報告が必要です。

非懲罰:懲罰はあり得ません。「疲労を感じた場合FDSを提出する」という責任を果たした方へ懲罰という発想は起こり得ません。

《こんな時もお出したほうがいい!》

- ・早朝からの勤務で寝れなかった
- ・育児で寝れなかった
- ・ホテルの騒音で寝れなかった
- ・長時間飛んでへ口へ口
- ・冬期運航でへ口へ口

安全委員会FRM担当©

48 期支部委員

支部長 作田 真吾

【東京】

村上 正紘 草柳 正治 角田 洋 三浦 貴弘 平田 圭一 岩本 有司 清水 大介
西田 梓 小川 格郎 瀨瀨 敦士 地主 公平 長屋 一豊 設楽 大輔 松本 三斉
荻島 裕 佐野 博聡 石原 英明 千葉 祐慈 桑原 佑太 浅井 伊織 西川 大紀
山崎 雄輔 矢野 裕貴 渡邊 友章 紫藤 道男 吉田 善暁

【福岡】

小畑 悟 日置 太志 鈴木 宗忠 高橋 吉宏 吉田 幸敏 荻谷 秀和 桑畑 裕次

【大阪】

森 功次朗 鈴木 大玄 猪口 顕央 大川 博敏 新倉 康德 北澤 英治

【名古屋】

永見 泰二 松澤 悠史