

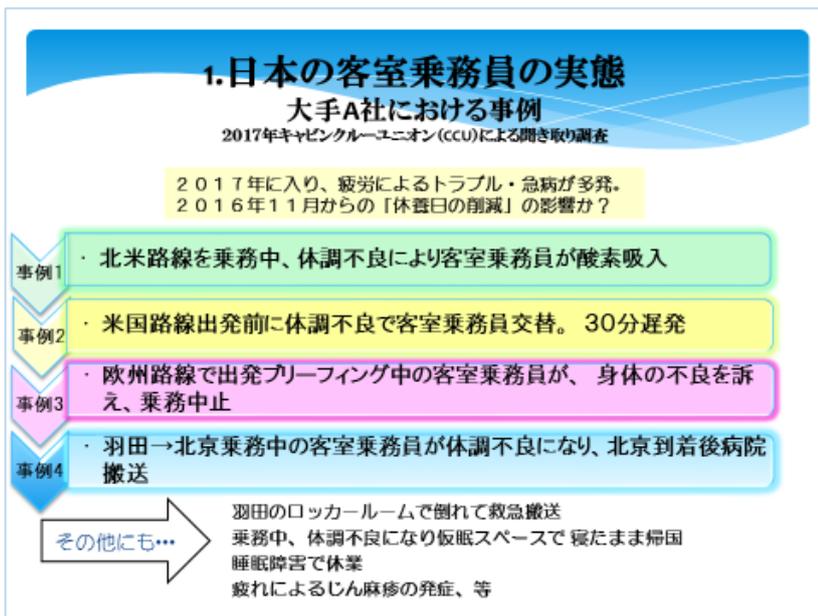
「増加する客室乗務員の在職死亡、過労の実態と提言」

報告者 Cabin Crew Project 坂口 真澄 (質疑担当: 酒

井)

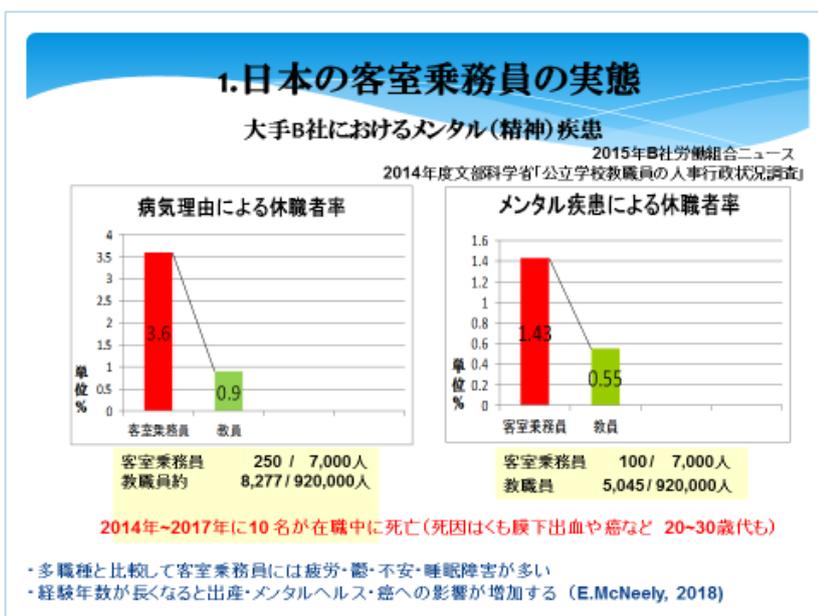
1 日本の客室乗務員の実態

昨今過労死、ブラック企業が問題視されているが、航空業界でも「勤務がきつく身体がもたない、何とかして欲しい」という切実な声が年々強くなってきている。



日本の客室乗務員の実態をみると、大手A社では2016年11月勤務協定の「休養日の削減」が実施された以降は、乗務中や出発前に体調不良になり酸素吸入、病院搬送などといった急病事例が多発した。(図1)

図 1



大手B社での鬱病による休職者率は2015年で1.43%あった。2014年度文部科学省調査の公立学校教員の人事行政状況調査では精神疾患による休職率が0.55%であることを参考にすると、かなり高いといえる。(図2)

またB社では2014年から4年間に20歳から50歳代10名の客室乗務員が在職死亡するという痛ましいことがおきた。その死亡理由はくも膜下出血や

癌などであった。

図 2

参考：

2018年 E. マックネリーの研究でも「他職種と比較して客室乗務員には疲労・鬱・不安・睡眠障害が多い。経験年数が長くなると出産・メンタルヘルス・癌への影響が増加する。」と報告されている。またメンタルヘルス危険因子として、「睡眠障害・長時間不規則勤務・セクシャルハラスメント・不十分な従業員保護・食事のタイミング&内容」も指摘されている。

2 休憩の設定がない勤務実態

さらにB社における国内線乗務中の休憩時間事例をみると、11:50に出勤、羽田→函館→羽田→高松→羽田を飛び 21:25 退社、勤務時間（労働時間）は 9 時間 35 分、拘束時間は 11 時間 05 分。函館、羽田、高松のいずれの駐機時間中にも後片付け・機内清掃・出発準備をしていたので食事時間を含む休憩時間はほとんど無かった。（図 3）

飲食の時間もきちんと確保されていない為、駐機中、清掃のホコリの中で 5 分～10 分間でお弁当を食べるか、上空で立ったまま食べる状況。あるいは食べるタイミングが無く、お弁当を持ち帰ることもある。

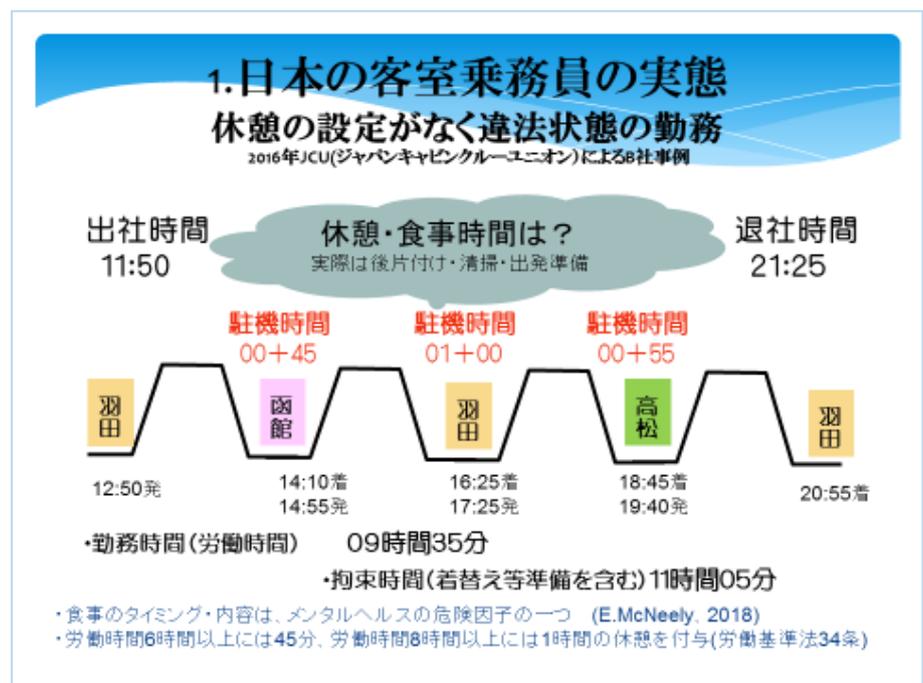


図 3

労働基準法第 34 条施行規則 32 条では「国内線または近距離国際線では、搭乗時間 6 時間を超える場合 45 分、8 時間を超える場合 1 時間の休憩付与すること」とあり、これは違法といえる。

3 特殊な勤務環境・実態

不規則勤務・早朝深夜シフト・長時間労働という労働環境に加え、航空機内特有のものとして低気圧・低湿度・時差・床の傾斜（3度）・軽いが常時振動と騒音がある。

乗客、乗務員を問わずこの閉鎖空間では心筋梗塞・航空性中耳炎・脱水症状による、慢性疾患や感染症を引き起こしやすい。

2.背景と過労・疾病との関係 機内・労働環境の特徴 (J.Graf2012, D.Silverman 2009, 日本宇宙航空環境医学会2014)			
	地上	機内 (2000~2500m)	実態 富士山の5合目
酸素分圧 (動脈血酸素飽和度)	160mmHg 98%	110mmHg 85-95%	→ 低血圧 脳・心筋梗塞
気圧	1013hPa	最低753hPa	= 高山登山中にだるくなり眩暈がする 持ち込みポテトチップスの袋が膨れる → 航空性中耳炎
温度		19-25℃	客室 > ギャレー (台所)
湿度		6-20%	= 砂漠にいる → 脱水症状・慢性疾患・風邪 などの悪化
長時間・長距離・時差		4-8時間以上 5000km以上	WCOLに合わない休憩を取る →睡眠障害
振動・騒音・傾斜・宇宙放射線		閉鎖空間 床傾斜3度	→細菌・ウイルスが伝染しやすい

4 カテゴリー別負荷要因

図 4

ストレス・疲労の負荷要因が生じるカテゴリー別にみると、

◇身体的カテゴリーでは「不規則」・「早朝深夜」・「長時間」が睡眠障害や月経困難を引き起こしやすい。作業時には傾斜した床の上・立ち仕事・重量物取り扱い（100kg程度）が腰痛やぎっくり腰を引き起こす。

◇心理的カテゴリーでは乗客のみならず上司や同僚への感情労働が慢性胃腸炎や自律神経失調症に繋がっていると考えられる。

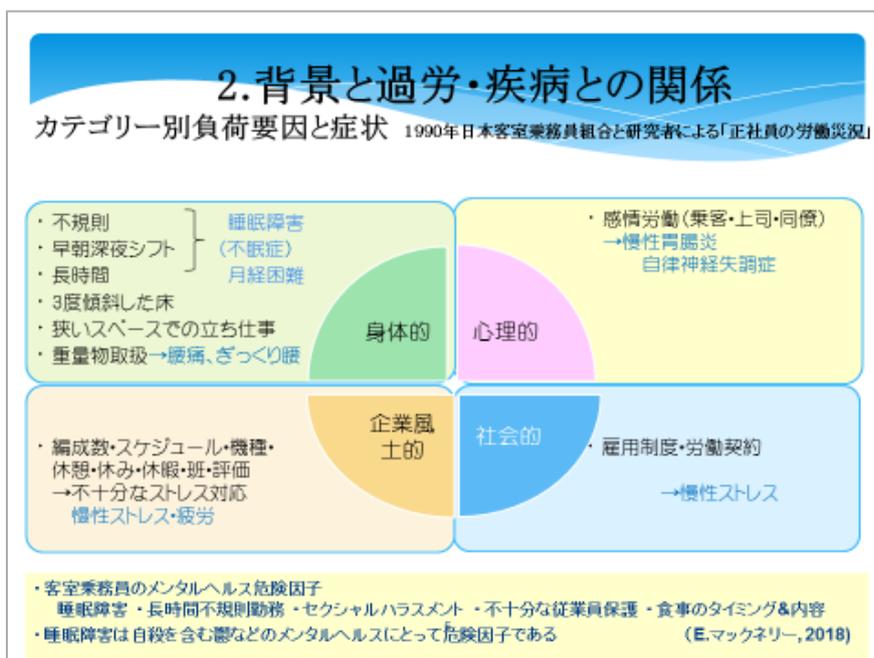


図 5

◇企業風土カテゴリーでは、不十分な編成数、スケジュールや機種の変更、休養が取りにくいといった要因に加え、ストレス対応など不十分な従業員保護が慢性ストレス・疲労に関係していると推測される。

◇社会的カテゴリーでは不安定な雇用労働契約が慢性ストレスに関係している可能性がある。

5 外国航空会社との比較

8つの労働条件を欧米3社と比較してみると

3. 外国航空会社の客室乗務員との労働条件比較
 ① 休日数比較—欧州2泊4日後 2017年CCプロジェクト外による聞き取り調査

航空会社	欧州	日本	フライト後の休日
外国A社	アムステルダム 2泊4日	成田	5日間
外国B社	ロンドン 2泊4日	成田	4日間
外国C社	チューリッヒ 2泊4日	成田	3.3日間
国内A/B社	ロンドン 2泊4日	成田	2日間

①ヨーロッパ2泊4日後の休日数は欧米

で平均4日、日本は2日。(図6)

②乗務時間年間制限は欧米で900時間、日本は制限なし。(以下、図7)

③シックリーブ(病気休暇)については、「疲労が蓄積した場合休むこと」が徹底している欧米では有給休暇とは別にあり、日本では有給休暇を振り替えて休む。

④スケジュール作成の希望制度は欧米

図 6

にあるが、日本では会社が全てを決めている。

3. 外国航空会社の客室乗務員との労働条件比較

	欧米航空会社	日本の航空会社
② 乗務時間の年間制限 <small>(乗務時間=飛行時間 <勤務時間=労働時間)</small>	1年 900時間	年間制限なし 最高1080時間
③ Sick Leave (病気休暇)	・疲労が蓄積した場合は休む ・有給休暇とは別にsick leave有	・Sick Leaveがない(大手航空会社) ・病気の時は有給休暇を振り替え
④ スケジュールなどの希望制度	・勤務の作成・交換ができる ・スケジュールを勤務順に選ぶ ・機内での任務も勤務順に選ぶ	・会社が個人のスケジュールを決める ・勤務の作成・交換ができない ・機内での任務は上司(先任)が決める
⑤ 賃金・昇格に結びつく評価制度	なし	あり
⑥ 男女比率	男性が30%以上	99%が女性客室乗務員
⑦ 国家ライセンス	あり(保安要員の位置づけ) <small>(国際基準=ICAO(国際民間航空機関))</small>	なし
⑧ 平均勤続年数	約20年(AFA組合データ)	6年半(大手B社)

⑤賃金や昇格に結びつく評価制度は欧米では人権侵害とされるので無いが、日本は笑顔や乗客への対応を評価した結果が賃金や昇格に結びついている。

⑥男女比率は欧米が3対7、日本は99%が女性。

⑦国家ライセンスの付与は、欧米では国際基準に基づいてあるが、日本では無し。

⑧米国での平均勤続年数は約20年、日本B社では

6年半である。

図 7

6 私達の提言

私たちは勤務の改善について以下に提言する。

- 労働基準法を遵守し、各航空会社は「休憩時間付与規定」を制定、実行する。
- 年間乗務時間は、EU 基準並みの 900 時間にする。
- 連続する乗務日を現行 6 日間から 4 日間にする。
- 2 泊 4 日後の休養日を現行 2 日間から 4 日間にする。
- アジアの深夜便乗務明けの翌日を休日にする。

4. 私たちの提言
勤務の改善

- 労働基準法を遵守し、各航空会社は「休憩時間付与規定」を制定、実行する
- 年間乗務時間は、EU基準並みの900時間にする
- 連続する乗務日を 現行6日間から4日間に短縮する
- 長距離フライト後の十分な休養
例) 2泊4日後の休養日を現行2日間から4日間にする
- 深夜乗務明けの休日の確保
例) アジアの深夜便乗務明けの翌日を休日にする

〈その他〉

図 8

- 国際基準に基づいた国家ライセンスを付与する。
- 男性 30%の比率で採用する。
- シックリーブの新設。

- 評価が賃金や人事に反映される制度の廃止。
- ハラスメント対処教育の定期的実施、及び人権侵害・不当労働行為の一掃。

私たちキャビングループプロジェクト（CCP）は、これらが保安要員である客室乗務員の職場の、在職死亡・過労を予防するために必要な喫緊の課題であると考えている。