

2019年5月26日(日)9時30分～12時

第1分科会 運輸分野 司会：松浦洋一郎(社会保険労務士)

発表者 2名

第1報告者：坂口 真澄 キャビンクループプロジェクト (CCP)

「労働時間だけでは図れない航空機客室乗務員の疲労の実態」

第2報告者：中部 剛 神戸新聞

「西日本高速道路会社過労死事件を通し、遺族支援を考察」

司会者コメント：出席者は、発表者を含めて8名で大きな分科会ではなかった。しかし、発表後の意見交換が活発になされ、時間いっぱい相互の発表に対し、質疑と意見交換がなされた。傍聴者も全員質問・感想を述べ、大変意義ある分科会となった。以下、発表と質疑についての概要をまとめさせて頂く。

第1報告： 一般的にはあまり知られていないが、航空機客室乗務員の過重労働の実態と過労死が起きているという労働問題である。航空機客室業務は、時差と気圧差と空気の乾燥、夜間長時間連続勤務時の休憩時間の少なさなどが重なる過重労働である。安全管理業務と客室乗務員としてのサービス業務で、心身とも疲労が蓄積する勤務体系である。

かつては、客室乗務員の健康を守るための乗務インターバルが保たれていた。国内便と海外便で勤務は、分かれておりどちらかのチームに配属されていた。海外便でヨーロッパを往復した後、4日の休暇があった。

しかし、現在は国内便と国際便を両方乗務する過密勤務体系がとられ、例えばヨーロッパ便を飛んだ後のインターバルは、2日しかない。前後に国内線のシフトが組まれる。その後、時差が逆の北米便のシフトが組まれたりする。体調が思わしくなくとも、シフトの穴をあける訳にはいかず、休みが取れないケースもある。

今年1月ロサンゼルス1泊4日の復路で日本に到着する前に客室乗務員が機内で倒れ、その後地上で病院に搬送中に亡くなる労災事故が起きている。労働組合が、かつては乗務員の命と健康を守ってきた。しかし、現在はそれも弱体化している。会社の安全配慮義務が問われてしかるべきである。海外では、FRMS(疲労リスク管理システム)が導入されている。

意見：航空行政の関与・監視の必要性を提言したい。そして現場の声を人事労務に反映させる労働の民社化が欠かせない。過重労働を回避する増員は当然である。本報告は、広く外部の有識者により検討され再発防止にも関与すべき

分野と考える。

パイロットの飲酒問題も、長時間連続勤務体系の中で、当初は睡眠を導入する手段として生じている。根深い問題を放置しており、行政指導も必要である。本来、個人責任の問題だけにすべきではなく、過重労働を回避することが本質的に求められる。

第2報告： 西日本高速会社が、かかえる採算重視の経営が過重労働を生み、100時間を超える月が続き、うつ病を発症し自死に至る。月100時間を超す残業が続き、178時間を超す残業もあり、労災として認定された。遺族は、再発防止策と会社による謝罪を望んだ。この事故を教訓とするために慰霊像と石碑を、男性社員が住んでいた社員寮の一角に建立することを調停の条件として主張した。こちらの遺族には、過労死家族の会からも支援がなされた。報告者は、過労死の家族が、企業側から「敵対行為」とみなされる苦痛。法廷での、亡くなった過労死社員の脆弱性を誇張され、遺族は家族を失った苦しみをさらに深める結果となっている。過労死が無くならなければ、こうした苦しみは繰り返される。遺族の精神的、肉体的な負担を軽くする仕組みの必要性を報告者は説く。

意見： 家族の会からの支援により、本件担当弁護士も家族の謝罪要望を聞き入れた。過労死家族は、謝罪や再発防止を望んでおり、本件ではこの過労死事故が風化されないように慰霊碑の建立を望んだ。家族に寄り添う家族の会の活動の輪は、時間をかけて家族の悲しみを共有する救いの場となっている。

司会者コメント：過労死を生じた企業の責任を、法律(労働法)の中で断罪できる司法制度、高額なペナルティーで補償する民主的社会システムの構築が必要である。過労死防止学会もこうした事例を基に、知見の蓄積と過重労働防止のための社会政策を提言する学会であらねばならない。過労死・過労自死がなくなれば、この学会も必要ではなくなる。その日が、待ち望まれる。最後に、森岡孝二先生の功績を讃え、ご冥福をお祈りいたします。合掌。
以上