

## 航空労働者のコロナ禍での労働変化とメンタルヘルス

奥平 隆

NPO法人航空の安全・いのちと人権を守る会副理事長

生井 良江

NPO法人航空の安全・いのちと人権を守る会理事

### はじめに

これからの報告は、航空安全をテーマにしていると感じるかもしれませんが、いま、航空の安全と「人間の健康」は切っても切れない関係にあることをつかんでいただけたらと思っています。一つの例ですが、事故が起きると話題になる「ヒューマンエラー・パイロットミス」などは、じつは労働者の健康の問題でもあるからです。

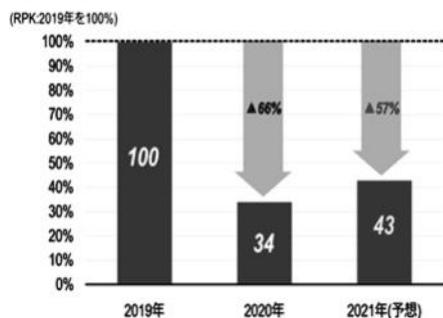
今、航空では、安全を守る上で、「事故が起きてから再発防止策をとる」というこれまでの考えから「事故が起きる前にその予兆を見つけ対策を取る」という考え方に変化してきています。わたしたちは、労働者の健康破壊や過労死という分野でもこの考え方を採用すべきと考え、あえてコロナパンデミック以降を見据えて航空産業で起きていることと、これから起きるであろう問題、健康破壊・過労死の「予兆」について紹介します。事故予防と過労死予防がうまく結びつくと良いと願っています。

### I COVID-19パンデミックによる航空業界の状況

航空業界では、パンデミックが始まって旅客需要が大きく失われたことによって、急激な運航便数削減にさらされました。

[図表 1]

RPK (有償旅客キロ) の推移



出典: IATA (2021年4月21日発表資料)

2021航空政策セミナー資料より

[図表 2]

危機による航空への影響比較 (季節調整済グローバルRPKにより算出)

事象	最大影響 (時期)	影響期間
2001年 米国同時多発テロ	▲20% (2ヶ月後)	1年4か月
2003年 SARS流行	▲15% (3ヶ月後)	6か月
2009年 リーマンショック	▲5% (10ヶ月後)	1年6か月
2020年 新型コロナウイルス感染症	▲95% (3ヶ月後)	4~5年?

出典: IATA (2020年6月16日・2021年3月17日発表資料より筆者作成)

2021年 航空政策セミナー資料より

図表1は2019年旅客数を100とした場合、2020年は34%、2021年は予測ですが43%の利用者数です。図表2は、これまでにあった国際的な重大事件が航空業界に与えた影響を生産量で比較したものです。

今回の新型コロナウイルス感染症が如何に大きな危機として私達の業界にのしかかっているかがわかります。20年前の米国同時多発テロの時の落ち込みと比べてもはるかに大きい影響なのです。

### II << 飛行機が飛べなくなつて労働現場がいかに変化したか >>

2019年末頃、中国からの渡航者から新型コロナウイルス感染が・・・というニュースから始まり、じわじわと感染が出始め、あつという間に感染者が世界中に広まりました。そして、世界中にネットワーク(路線網)を拡げていた航空業界は、各国の入国制限により、運航便が激減しました。

その結果、主要空港には航空機が大量に、しかも長期間にわたって「駐機」することになりました。整備士の仕事は様変わりし、「出来高払い」の賃金制度に置かれた客室乗務員(以下「CA」)などは厳しい賃金減額を強いられている。そして、一部運航が再開された現場では「コロナ感染対策」が新たな業務上の負担となり労働者を

苦しめている。

一方、コロナパンデミックの中でも、国際航空貨物は需要が急増して、関係する職場では高稼働・過重労働に晒されるという特殊な状況も生まれている。

こうした状況のなか、航空で働く人達の職場、生活がどのように変化したのかを紹介します。

①まずパイロットの職場について、その変化について紹介します(図表3)。

パイロットの職場では技量の低下が心配されるほどの乗務機会の減少に見舞われました。

オリンピック開催を控え、(日本では)第5波の感染拡大が始まった結果、本格的な回復への見通しは不透明な状況となっており、乗務機種ごとにライセンスの変更が求められるパイロットにとっては不安定な就労実態となっています。乗務機会の大幅な減少は操縦技量の低下や、結果としてのヒューマンエラーを発生させています。

一つの例を紹介します。運航便が急減した影

[図表3]

### パイロットの職場(現在の問題)

- 運航便の減少  
→乗務機会減少→技量低下への不安  
→ヒューマンエラー発生
- 特定の機種での繁忙  
→国際貨物輸送急増→旅客便とは違う作業負担  
  
渡航先の事情による特殊な編成、乗務パターン
- コロナ感染防止対策  
→運航前後の健康管理(チェックリスト)  
帰国時のPCR検査(待ち時間大)  
運航宿泊地での隔離(精神的負担)
- コミュニケーション機会の減少→共有知識の減少
- 訓練のバーチャル化  
→「安全」に対しての精神的不安ストレス

#### インシデント(滑走路逸脱)

##### パンデミックの影響で経験不足の機長

- ・ライオンエアエアバスA330 滑走路逸脱
  - \* 人的な被害は無し
  - \* インドネシア運輸安全委員会が訓練の不足を指摘
  - コロナウイルス感染拡大による運航便減少が影響
  - インドネシア当局はパンデミック時の特例で「定期審査」の省略を認めていた。
  - 機長は過去90日間で3時間近くしか飛行していなかった



響をうけてのインシデントです。2020年9月15日のインドネシアで起きたインシデントは、大事には至らなかったのですが非常に危険な状況だったようです。

「この飛行機は、着陸時に、2つの滑走路灯を壊し、航空機の車輪2つを壊して停止しました。乗員乗客に怪我人は出ていませんが、もう少しのところで、滑走路をはみ出すところだったわけです。実はこの便の機長は、このインシデント前の90日間に3時間しかフライトをしていなかった」と報じられています。パイロットが長いこと飛行経験が中断されると何が起きるか、これは、こうした状況で危うく大事故になりかけた事象です。日々の経験がいかに重要かということが分かっていただけならと思います。

そして、パイロット職の今後の課題、過重労働や安全への脅威についてです。

国際線を含めた需要が本格的に復活するまでは、まだ数年かかると言われていますが、復活時には急速に需要が拡大することも考えられます。

しかし、現在は新人の採用や訓練もストップされており、その際に対応できるパイロットが確保できるかが課題となっています。

また、乗務機種や資格によって、乗務機会が減少したパイロットへの技量保持のための訓練は最低限行われてはいますが、高稼働の職場に復帰する場合の急激な変化によるストレスも相まって健康を害するリスク、またヒューマンエラーを引き起こす懸念が高まっている状況にあります。

このように、どんなことが「安全の脅威(ハザード)」となっているか、健康への脅威になるか労働組合が調査し分析しています。

図表4は、航空労組連絡会(以下「航空連」と)と国土交通省労働組合(国交労組)の共同研究の紹介です。

国連の航空部門であるICAOの安全管理規定に従った、分析をしました。まだまだ不十分なものですが、労働者の立場に立って、「ハザード・リスク」をきちんと評価して意見を出す必要性を感じています。

例えば「特定の機種での繁忙」の項目を見ます。この表を左から右に向けて安全を脅かす

【図表4】コロナパンデミック下の危険要素(分析詳細 航空連政策委員会資料)

ハザード	ハザードの構成要素	危険発生現象	危険発生可能性を減ずる方法
特定の機種での繁忙	・国際線貨物輸送の急増・旅客便と異なる作業負担が増加・渡航先の事情による特殊な編成や乗務パターン	・過労によるヒューマンエラー発生 ・インキャパシテーション発生	・長時間拘束される乗務の月間回数制限 ・客室内の睡眠環境の改善 ・帰国後に疲労回復ができるインターバルの付与
業務の中に求められるコロナ対策	・コロナ感染拡大 ・運航前後の健康管理PCR検査 ・運航先の防疫の為に隔離宿泊などからの精神的負担	・疲労の蓄積 ・業務中の注意力、集中力の減少	・コロナ対応に求められる作業の最小化 ・宿泊先で通常の社会生活が営める環境整備 ・コクピット内の感染対策の徹底
乗務機会減少	・コロナ感染拡大 ・運航便数の激減 ・機種ごとの運行数バラつき	・ヒューマンエラー発生 ・操縦技量の低下	・経験不足を補うためのSIM訓練 ・ヒヤリハットの共有
PLT同士のコミュニケーション機会の減少	・コロナ感染拡大 ・運航便数の激減による出社機会減少 ・PLT同士の会食の機会減少 ・共有知識の減少	・スムーズな意思疎通ができず、結果としてのヒューマンエラー発生	・ヒヤリハット報告の奨励。

危険要因としてのハザードを取り上げ、その次に、その要因を構成するエレメントを明らかにします。そして、放置すればどんな現象が起きるか・・・このリスクを減らす方法は、と続きます。

これを、進めてみて、さらに脅威が取り除けなかったら、次の対策を考える。これを許容できるまでリスクを減らすようにPDCAの手順で続ける、という手法です。

②次に客室乗務員の職場について紹介します。

減便しながら運航を維持する過程で、次のような環境の変化を職場にもたらしました(図表5)。

私達は 数年前からこの過労死防止学会で客室乗務員の過労状態についてお伝えしてきましたが(2020年まではキャビンクループプロジェクトの組織名)、コロナ発生以前は月間乗務時間が80～90時間あり(月間乗務時間の制限は100時間)、深刻な慢性疲労・過労状態を訴える状況にありました。

それが運航便減少により一変し、月間乗務時間は10時間程度(月に1日～2日のフライト業務

しかない)が続くようになりました。「乗務時間」といいますと、なかなかご理解できないと思いますが、国内線ですと、このフライトのために客室乗務員が拘束される時間は この乗務時間の倍くらいと考えていただければ良いと思います。月間90時間乗務すれば180時間くらいの拘束時間があるということです。

このような乗務機会の減少はパイロット同様に技量維持への不安となり、フライトの度により緊張を伴う日々となっています。保安要員として、あらゆる緊急事態に備え行動化できるようになるには、訓練、事前準備、日々の経験により身に付く訳ですが、そのフライトの機会が無いという事は、毎回一から準備をし、ミスが無いようにという緊張と不安が増す状況になります。

乗務機会が少ない中、更に新人層では習熟不足による不安や、緊張のためにドア操作などの保安業務のエラーも発生しています。

同時に、乗務時間が激減したことは、乗務手当が出来高払いである賃金制度の客室乗務員は月に10万円以上も賃金ダウンになり、生活不安も抱える状況になりました。会社は副業も認めましたが、いつフライトが入るかわからない中、副業を探すのも困難な状況です。



その他、外国航空会社所属の日本人契約客室乗務員は

【図表5】 CA(客室乗務員)の職場 =生活不安や習熟不足=

<p>■運航便の減少＝月間乗務時間激減(80～90時間→10時間)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☛賃金ダウン(乗務手当は出来高払い)→生活不安</li> <li>☛新人層の習熟不足</li> <li>☛フライト毎の不安、緊張</li> <li>→「ドア操作」などでエラー発生</li> </ul>
---

**【図表6】 CA（客室乗務員）の職場＝コロナ対策＝**

- コロナ対策＝特殊な乗務パターン・感染予防
  - 欧米路線 2泊4日⇒1泊3日アジア路線1泊3日⇒0泊2日
  - 機内の感染予防作業（マスク・手袋着用でのサービス、作業）  
＝旅客への協力依頼 ⇒トラブル発生
- 運航宿泊地あるいは帰着後の隔離、PCR検査
- 自宅待機でリモート教育時間増＝新たな疲労



雇い止めを提案され、雇用不安が拡大している状況にあります。再雇用の約束を取り付けたり、会社との話し合いを続けている状況もありますが、大好きなCA職を失っている人も多数です。

次に、コロナ禍でフライトをするときには、これまででない働き方が求められています（図表6）。

まずは、乗務のスケジュールですが、欧米路線（ニューヨーク、パリ、フランクフルトなど）はこれまで2泊4日勤務パターン（徹夜の仕事のため1泊が失われます）だったのが、海外での感染リスクを考慮して1泊3日に。東南アジア路線はこれまで1泊3日だったのが0泊2日になりました（期間限定ではありますが、労使協定を超えた休養時間がない勤務パターンです）。

さらに機内では、狭い空間でもあり、特別にコロナ感染予防の対策がとられています。客室乗務員は乗客と直接接する職場であり、感染への不安は大きいものがありますが、通常の業務に加え感染予防対策が増えた事による負担も増えています。機内ではマスク、手袋、時にはゴーグル着用で通常とは違う所作、業務が求められます。

例えば手袋をしてのサービスは食事を提供する際には滑りやすく細心の注意が必要になるなどです。

また旅客にマスク着用協力依頼を促す中でのトラブルも続出しました。（機内安全阻害行為に発展の事例もあります）ニュース等でご存知のようにトラブルにより目的地外に臨時着陸した事例もあります。

他にも「ソーシャルディスタンス」に関するトラブルで新人客室乗務員が旅客から暴力を受ける事例も報告されています。

そして 宿泊先では感染予防の為ホテルから外出できず、必要な食料品確保の負担や同僚との会話の機会もなく孤立感を訴える声が上がっています。PCR検査の為の待ち時間による拘束が長くなった点もパイロット同様です。

フライト以外の日にはリモート教育、会議、自宅待機、休日などになっていて、リモート教育などは新たな疲労を生じさせています。

CAの職種についても、先程のように「安全・健康への脅威ハザード」について分析してみました（図表7）。

例えば「乗務機会の減少」を例にとりますと、ハザードの構成要素として、運航便の減少＝個人によるフライトタイムの相違＝新人の慣熟不足などが挙げられ、それにより技量維持不安、経験の蓄積不足によるモチベーションの低下、生活不安、集中力不足によるエラー発生などの現象

**【図表7】 コロナパンデミック下のストレス・危険要素 <CA職の場合> 航空連政策委員会資料**

ハザード	ハザードの構成要素	危険発生現象	危険発生可能性を減ずる方法
業務を遂行する上で求められるコロナ対策	・コロナ感染拡大・運航前後の健康管理・国際線乗務後のPCR検査の待ち時間・運航先の防疫の為の隔離宿泊に必要な食糧品確保など精神的負担	・感染に対する不安疲労の蓄積で保安業務に支障	・定期的なPCR検査の実施・国の責任によるワクチン接種・宿泊先で感染の不安なく過ごせる食事の調達などの環境整備
機内の感染予防作業	・通常の業務に加えた、負担が大きい・自らの感染恐怖・国内、家族に感染をもらたすのでないかと不安・マスク未装着の旅客に対する注意喚起	・業務中の注意力、離着陸時集中力の減少で本来の保安・安全業務に専念できなくなってエラーを犯す恐れ。ドア操作のミスなど	・ゆとりのある乗務パターンの設定・離着陸回数の一層の制限・旅客との接触機会減少（ミールチョイスの廃止など）・コロナ対応に求められる作業の最小化
乗務機会減少（急減・急増）	・コロナ感染拡大・運航便数の減少・個人によるフライトタイムの相違・生活を維持していく上での不安・新人のOJTの不足・急激な副便、乗務回数の急増の中での不慣れ	・賃金低下、技量維持不安、経験の蓄積不足などによるモチベーションの低下・生活不安による業務への集中力不足でエラーの発生・新人の慣熟が進まず・旅客の急増、復便の中で業務が急増し保安業務などでエラー発生	・乗務機会の平均化・乗務時間保障による賃金補償・雇用調整助成金の労働者への直接支援・新人に対する乗務機会付与

が考えられます。その危険発生可能性を減ずる方法として、乗務機会の平均化、乗務時間保障による賃金補償、新人に対する乗務機会付与などの対策が考えられるという表です。

この様に客室乗務員の職場でも、コロナパンデミックが終息し、航空輸送が本格的に復活する時には、この1年半以上の「空白」で生まれた、安全や健康への脅威を丁寧に取り除きながら進めていくことが求められています。

### ③続いて航空整備士の職場についてです。

パンデミック後の減便の影響で主要空港において航空機が大量に停留されることになり、それまで続いた通常の運航状態では行われぬ、特別な整備作業が求められるため、当該職場は繁忙を極めていきます(図表8)。

作業する労働者も、別の職場から移動されてきたケースが相次ぎ、慣れない作業、初めての作業などで大きなストレスを受けています。

さらにパンデミックが2年近く継続する状況で、新人が十分な経験を積めずに「通常運航への復活」に向かっていることも懸念される問題です。

こうした中、この職場もまた需要が急激に回復した時に再び大きな変化に晒されることが予想され、資格によっては人員が不足する現場で過剰な労働を強いられることが予想されます。

航空機の安全という命を預かる職場であるが故に、作業ミスが重大な結果を招くという重圧の下でパイロット同様、精神的なストレスも相まって健康を害するリスクが高まっていると言えます。

ちなみに、海外の事例ですが、長く留め置かれた飛行機のピトー管(飛行機の速度を測る装備)に虫が入り込み、このようなことも起きています(図表9)。

「2020年6月、イギリスの国内線を運航していたウイズエアのA321がドンカスター空港からの離陸滑走中にそれは起きました。機長は決心速度であるV1付近で対気速度がゼロになっ

**【図表8】 航空整備士の職場**

■ 運航便減少—主要空港において航空機の長期停留が常態化

→「保存整備」作業

→ 機体重整備作業—近年外注化で行われていたがコロナ禍で自社整備になり、不慣れな作業が増大

→ 新人の習熟機会少ない

■ 感染リスク=外航機での整備作業(床に身体をつけた状態での作業) 作業エリアでの「蜜」マスク着用での作業、疲労蓄積

■ 通常運航へ再開時には多くの課題が



ていることに気づき最大の逆噴射と自動ブレーキをかけて離陸を断念し、A321は滑走始点から約1,200メートルの地点で30ノット以下に減速し無事停止しました。その後ピトー管(操縦席近くの外側近くにあるとがった棒のような速度を測る細いパイプです。)の1つの内部から、米粒ほどの大きさの昆虫の幼虫が3匹発見されたということです。この機体はこのインシデント(異常運航)が発生する直前数ヶ月にわたって地上に係留されていました。」

そして、2021年1月9日、より深刻な事故が発生しました。「インドネシアのスリウィジャヤ航空のボーイング737型機が、ジャカルタのスカルノ国際空港を離陸直後に墜落し乗員乗客全員が死亡という大事故が発生しました。」現在、事故原因は調査中ですが、この機体が、実に、コロナ危機で地上に9ヶ月間係留され、復帰のための整備を終えたばかりの機体だったのです。

長期係留後の航空機の異常発生が続けて報告されたことを受けて、EUの安全機関であるEASAは運航停止が長期化した時期の2020年11月、次のような警告を発しました(図表10)。

**【図表9】 長期間の駐機中に「虫がシステムに侵入」で離陸中止!**

・Wizz Air UK の A321がドンカスター空港から

スタンスレット空港へのFerry便

・V1=220km/h(決心速度)からの離陸中止で無事停止

・インドネシアでは1月9日にB737機が墜落。

その機体は9ヶ月の係留直後のフライトだった!



**【図表10】 <長期間係留された航空機の整備> EASA(EU航空安全委員会)の警告**

・長期間の係留後に発見された問題

\* 技術的な問題による飛行中のエンジンの停止

\* 燃料システムの汚染

\* パーキングブレーキ圧の低下

\* 緊急バッテリーの充電不能

(ロイター 2020年12月15日)



長期間の係留後に発見された問題には、飛行中のエンジンの停止、燃料システムの汚染、パーキングブレーキ圧の低下、緊急バッテリーの充電不能などが含まれると指摘し、これからも危惧されると警告しています。

このように、長時間地上に留め置かれた飛行機の整備は非常に重要になっています。そこで航空整備士の職種についても、先程のように「安全健康への脅威ハザード」について分析してみました(図表11)。

危険要因(ハザード)として「機体の長期停留」「過労」などを取り上げました。こうしたハザードにはどのような構成要素があり対策が考えられるか検討した表です。

この職場でも、コロナパンデミックが終息し、航空輸送が本格的に復活する時には、この1年半以上の「空白」で生まれた、安全や健康への脅威を丁寧に取り除きながら進めていくことが求められています。

④地上で航空機の運航を支えるグラウンドハンドリングの職場では今までとは違った忙しさに見舞われています。

運航便減少により、多数の航空機が空港に停留するようになりました。

各航空会社は効率的な機材運航で収支改善を図る為、大型機から中型機、小型機へと旅客数に合わせて変更するようになり、その度に航空

機をターミナルに移動する回数が増え、新たな業務増となっています。

⑤ 航空管制官(国家公務員)の職場では運航便減少により、航空機を管制する機会が減り技量低下への不安が出されています。

また新たな業務増として、国交省がコロナ対策として打ち出した「運航支援パッケージ」のため、普段と違う対応が必要となり、現場の情報官・管制官は慣れない対応を求められるケースが増えました。

【運航支援パッケージとは航空会社の収支力向上努力、コスト削減努力を支援する施策で、具体的には、「飛行経路の短縮等による消費燃料の削減」・「遊覧飛行等における柔軟な飛行経路の設定支援」など直接現場業務にかかわるものもあります。】

⑥まとめとして、これまで紹介した航空の各職場を全体的にみて、どんな安全への、言い換えれば健康への脅威があるのか。その特徴は次の通りです。

- ・就労する機会が急減 ●実経験が不足・技量習熟不足 賃金収入減 雇用不安
- ・業務が繁忙化した職場 ●感染防止対策をしながらの作業量増 作業負担の増加による疲労蓄積
- ・コロナ対策により従来にはなかった作業・対応

【図表11】 コロナパンデミック下の危険要素 <航空整備士の場合> 航空連政政策委員会資料

業務の種類	ハザード	ハザードの構成要素	危険発生現象	危険発生可能性を減ずる方法
機体整備	機体の長期停留	・保存整備による機体の安全性・カビの発生・ビトー菅カバーの溶着・作動部品の固着など	・地上駐機中に風等によるカバー類の落下・PNEUMATIC系のVLV不動作発生	・管理の一元化・定期的に作動させる・換気、除菌・電源を入れる・発動機を作動させる
	機体重整備の内製化	・不慣れな作業・「変化、初めて、久しぶり」	・不慣れな作業による器材損傷、およびけが等による人身災害・ヒューマンエラー発生	・コミュニケーションを密にする・ダブルチェック体制
	担当作業項目の増加	・ライン作業にドック作業が追加・「変化、初めて、久しぶり」	・不慣れな作業による器材損傷、およびけが等による人身災害・ヒューマンエラー発生	・申し送りの徹底(口頭ではなく文書で確実に)
	過労	・有資格者の不足・新たな作業の増加・マスク着用での疲労増加	・ヒューマンエラーの発生	・有資格者増員・適切な休憩時間の設定及び確実な取得

が増 ④拘束時間増による疲労・ストレス  
 ・感染防止対策が(ソーシャルディスタンス確保)  
 チーム間の接触遮断、情報交換の機会を少なくしている④孤立化・不安増

### Ⅲ ポストコロナに予想される問題・課題(警戒を要するパンデミック後の“復帰”)

ワクチン接種ワクチンパスポートなどの制度が進んでいる欧米の航空会社は運航便再開の動きになりつつありますが、航空業界の本格的再開には数年かかるともみられています。

この先、各航空会社は赤字借金財政からコスト削減で収益改善を目指す方向性が考えられます。

私たちは、先に紹介したコロナ禍で浮き彫りになった、航空に働く人たちの現状について、次のような対策が必要と考えています(図表12)。

◆業務から離れる機会が多く、技量維持への不安や新人層の習熟への不安などに対し、特別の訓練、事前対策が求められます。このように具体的な影響を管理する必要があります。

◆コロナ禍で特例として実施した勤務形態がそのまま人員削減の対応とにならないよう注視が必要です。

◆感染への不安、技量維持への不安、生活・雇用不安、孤立化など様々な精神的ストレスに丁寧で迅速な対応が求められます。とりわけメンタルヘルスは重要です。

このように、特定のストレス源(仕事関連のストレスを含む)と不安、および航空労働者に対するコロナパンデミックの具体的な影響を管理する必要があります。

### Ⅳ 最後に海外の取り組みについて紹介(図表13)

今年の6月にイギリスの「ガーディアン

誌」の報道ですが、EUの航空安全庁EASAスポークスマンは、業界と規制当局が航空心理学の代表者やその他の専門家と協力して、労働者のウェルビーイングを向上させ、安全上の問題が発生する前に「ウェルビーイングの低下」に対処できるようにしていると述べています。

また、国連の航空部門の機関であるICAOもパンデミックからの運航再開にあたってメンタルヘルスについて積極的に支援すべきだと警告を発しています。

欧米に比べ、日本の行政機関や企業の中では、労働者が経営者あるいは使用者と対等な立場に置かれていない実態から、対策の中に労働者の視点や立場が抜け落ちています。コロナパンデミックによって、こうした問題も炙り出されています。

この機会に、皆さんと共に労働環境の改善に結びつく取り組みを進め、過労死を生まない状況でポストコロナを迎えたいと思っています。

【図表12】 ポストコロナで予想される問題・課題

- ・「ポストコロナ」の運航本格再開
  - ④航空経営は財務状況悪化→コスト削減=安全への脅威
- ・そうした中でも以下の課題が
- ・技量維持への不安・新人層の習熟への不安
  - ④ 特別の訓練、事前対策が求められる。
- ・コロナ禍での例外的な勤務形態を許さない
  - ④ 人員削減を防止(むしろ人員増)
- ・感染への不安、技量維持への不安、生活や雇用不安、孤立化→様々な精神的ストレスに丁寧で迅速な対応が求められる。→とりわけメンタルヘルスは重要。

【図表13】 <海外の取り組み> 労働者のメンタルヘルス、健康・福祉への幅広い対策



(ガーディアン誌報道 2021年6月)  
 欧州連合航空安全庁EASAは、業界と規制当局が航空心理学の代表者やその他の専門家と協力して、労働者のウェルビーイングを向上させ、安全上の問題が発生する前に「ウェルビーイングの低下」に対処できるようにしていると述べています。  
 (国連の航空部門の機関ICAO)  
 パンデミックからの運航再開にあたって「メンタルヘルスに積極的支援」を警告

ICAO発行「COVID-19 and the Need for Action on Mental Health」10 November 2020