

航空連合NEWS

発行：航空連合／発行人：長谷川 樹 〒144-0041 東京都大田区羽田空港1-6-5 第5綜合ビル5階 TEL (03) 5708-7161 FAX (03) 5708-7163

第26期

航空安全シンポジウムを開催！

7月8日(火)、第26期航空安全シンポジウムを開催し、加盟組合役員を中心に約130名が参加しました。コロナ禍以降、人材不足の顕在化や働き方の見直し、あるいは就労観の変容など職場に関わる様々な変化が見られる中、産業の基盤である職場の作業安全をいかに堅持していくかという課題はますます重要になっています。今回は、作業安全に強く関係する疲労リスクの問題について基調講演をいただくとともに、各部会を中心とする航空安全政策の取り組み報告も踏まえ、同じく安全を基盤とする他産業の職場状況や対応についてパネルディスカッション形式で議論を深めました。

第一部

基調講演

「不規則勤務者が安全に健康に働き続けるためのヒント」

松元 俊 氏／独立行政法人 労働者健康安全機構 労働安全衛生総合研究所 主任研究員



→ 長時間労働が健康面に与える影響

- ☑ 世界的な調査では、月間の時間外労働時間が55時間を超えると、脳・心臓疾患による死亡率が高まることが確認されている。
- ☑ 勤務間インターバル時間の短さに加えて、不規則勤務によって睡眠時間が日によって異なるということも、健康面に大きな負の影響を与えることがわかっている。

→ 過重労働と疲労蓄積による脳・心臓疾患リスクの増大

- ☑ 不規則勤務者は、常日勤務者に比べると健康上のリスクが高い。睡眠時間が7～8時間の人に比べ、6時間未満の方は心疾患のリスクが1.48倍高いことがわかっている。
- ☑ 勤務間インターバルの長さについては11時間以上が推奨されているが、日勤のIT労働者を対象とした調査では、14時間未満の勤務間インターバルでは血圧を上昇させ、心疾患リスクが高まることがわかっている。
- ☑ 11時間の勤務間インターバルは最低条件であり、理想的には14時間以上が必要である。

→ 「長時間労働×交代勤務」の安全・健康面への影響

- ☑ 12時間の夜勤勤務者は、8.5時間未満の勤務者に比べて勤務後の交通事故発生率が高い。加えて、合計勤務時間が同じ場合でも、日勤の従業員より夜勤の従業員の方が交通事故の発生率は有意に高い。
- ☑ 長時間にわたる夜勤では仮眠時間が導入されることも多いが、2時間程度では十分に回復しないことがわかっている。月当たりの夜勤時間が72時間(8時間夜勤を9回等)を超えると疲労感が強く残り続けるため、自由に使うための時間を実質的に奪ってしまう傾向がある。
- ☑ 勤務間インターバルの時間に関わらず睡眠時間が短くなるという影響があり、疲労が回復しきれないことが問題である。

→ 長時間労働や不規則勤務への対策ポイント

- ☑ 長時間労働においては、後半の時間帯になってくると、さらに年齢が高くなるほど血圧が上昇する。夜に休憩を取るより、昼休憩のタイミングで一定の時間を確保することで抑制効果がある。
- ☑ 夜勤明けの日の後に休日を丸1日介入させることや、日勤から夜勤に変わる際の勤務間インターバル時間を延ばすことで疲労ストレスの改善効果が見られる。
- ☑ 完璧な勤務スケジュールを策定することは難しいが、スケジュールの改善プロセスをしっかりと整えることが重要である。
- ☑ 何が問題となっているのかについてアンケート等で調査した上で、現場の視点に基づいて労使間で検討し、より優れた案に見直していく取り組みが求められる。

第二部 航空安全政策取り組み報告溝口 由紀
客室部会長**1 客室(溝口 由紀 客室部会長)****●現状と課題認識**

- 機内盗撮・無断撮影行為は「撮影罪」法制化後も継続的に発生。
- 国の会議で飲酒検査の合理化が示されたが、現行検査の不正発覚で実施に至らず。
- タービュランス(機体揺動)による客室乗務員・旅客の受傷が断続的に発生しており、本邦航空事故認定事象の多くを占める。
- 機内持ち込み手荷物が増加しており、機内安全に影響するケースも発生。

●今後に向けた取り組みの視点

- 機内盗撮・無断撮影行為 → 撮影罪の実効性向上や業界全体での有効な対応の統一化。
- 飲酒不適切事案 → 検査の徹底を図るとともに合理化策の段階的な導入を検討。
- タービュランス → 未然防止策の強化を継続するとともに最新の知見を活用。
- 機内持ち込み手荷物の増加 → 手荷物の大きさに関する制限の見直し、受託化の促進。
- 客室乗務員の疲労管理やモバイルバッテリーの機内取り扱いについて注視。

永岡 彩奈
航空安全局長**2 航空保安(永岡 彩奈 航空安全局長)****●現状と課題認識**

- 実施主体を航空会社から空港管理者へと移行する方向性が示されたことは評価。
- 地方自治体をはじめ空港管理者にとっては大きな課題であり、国による透明性の高い課題整理と継続的なフォローが必要。
- 費用負担について、旅客からの透明性を確保した仕組みを構築することは評価。
- 国管理空港における保安料引き上げの決定プロセスは不透明。
- 航空会社の負担が実質的に増加していること、また旅客の負担認識が薄いことは課題。
- 国管理空港も含め、旅客保安サービス料(PSSC)形式の導入・展開を検討すべき。

●今後に向けた取り組みの視点

- 実施主体に関する全体の移行スケジュールと完了時期の明示、また利用者・空港係員の視点に基づく移行計画の公表が重要。
- 費用負担については、リード役を果たすべき国管理空港がより具体的な展望を示すべき。

川合 保寛
航空安全副委員長**3 航空機整備(川合 保寛 航空安全副委員長)****●現状と課題認識**

- 今後の需要拡大を見すえ、2030年までに航空整備士の総数を現在の3割増にする必要がある一方、シニア世代の大量退職が控えている。
- コロナ禍の影響で航空専門学校への入学者が半減し、職場の女性比率も5%と極めて低い状況。
- これらの要因を背景に、今後深刻な人材不足に陥る可能性が指摘されている。

●今後に向けた取り組みの視点

- 「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」において取りまとめられた国家資格のあり方見直しや新技術活用、その他各種の施策について、着実な実施と効果の検証が重要。
- 各加盟組合において自社における施策展開を注視・点検し、それを踏まえて整備・製造部会でも課題・進捗を共有することで、業界全体で実効性を向上。

浅野 翔太
グランドハンドリング部会長**4 グランドハンドリング(浅野 翔太 グランドハンドリング部会長)****●現状と課題認識**

- 制限区域内での事故件数は、需要と運航便数の回復に伴い増加しており過去最多に。
- 事故の背景には、生産体制の急拡大、タイムプレッシャー、手順の煩雑さ、資格者・ハイスキラーの繁忙、危険軽視などが複合化。
- ランプハンドリングの人員は若年化が著しく、特定技能による外国人材も増加。

●今後に向けた取り組みの視点

- 航空連合として策定した「適正取引ガイドライン」を産業内に広く展開。
- 空港グランドハンドリング協会との産業労使対話を継続的に開催。
- 春闘において勤務間インターバル制度の協定化を推進。
- ランプエリアの老朽化対策として、各地方組織で空港会社等への要請活動を実施。
- ランプ内での被雷への対応として、警報発令時の情報発信の仕組みづくりや空港ごとのガイドライン設定について継続的に関係各所に要請。

パネルディスカッション**テーマ あらゆる産業で人材不足の時代に『安全』をいかに守り続けるか**航空連合
古藤田 裕基幹労連
嶋野 俊博 氏電力総連
山岸 丈夫 氏JR連合
宮野 勇馬 氏(独) 労働者健康安全機構
松元 俊 氏**●コーディネーター**

古藤田 裕/航空連合副会長・航空安全委員長

●パネリスト

嶋野 俊博 氏/基幹労連 中央執行委員

山岸 丈夫 氏/電力総連 東京電力労働組合 本部広報局長

宮野 勇馬 氏/JR連合 企画局長

松元 俊 氏/(独)労働者健康安全機構 労働安全衛生総合研究所 主任研究員

論点 1**不安全事象はなぜ生じているのか****▶▶宮野 勇馬 氏(JR連合)**

- JR産業ではコロナ禍前の離職は多くなく、技術継承や安全が担保されてきたが、コロナ禍後は処遇面の相対的な低下や業績の不透明化、不規則勤務に対する不安などから離職が倍増している。
- これまでの航空連合との連携を通じて「ミスは起こすもの」、「アサーション」という考え方も組織内では浸透してきつつあるが、依然として「ミスは起こさないもの」という考えも根強く、ミスに対する厳しい処罰などが残っていることも離職には影響している。

▶▶山岸 丈夫 氏(電力総連)

- 最近の新卒者は、賃金だけでなく労働環境や福利厚生を重視している。転勤がないことや自宅から通えることが望まれがちである。地元に戻って働きたいというニーズもあり、自治体への転職者もいる。
- 勤務間インターバルは9時間で協定化しているが、宿直業務のある部署では、人手不足の影響が具体的に生じているところもあり、執行部としても課題認識を持っている。

▶▶嶋野 俊博 氏(基幹労連)

- 2008年のリーマンショック時に生産量が7割に下がり、ベテラン層の出向や配置転換があった。その後、生産量は元に戻ったが、配置転換による影響で、ベテラン層が減る中で若手・中堅の割合が増えた。
- コロナ禍を経て中途採用が増えたが、他業種からの転職者が訓練不足のまま現場作業に入ることもあり、災害の発生にもつながっていた。昔は各職場でベテランの指導者がいたが現在では少なく、対策として安全先任者を配置し、安全意識を高める活動をおこなっている。

▶▶松元 俊 氏(労働者健康安全機構)

- 離職や労災事故自体が問題でなく、なぜそうなったのかを深掘ることが重要である。コミュニケーションの重要性は安全教育の一環としてもおこなわれているが、離職と採用がともに増加し、人の出入りが増えていることを考えると、従来以上に意識してコミュニケーションを図っていくことが求められる。
- コミュニケーションは同じ立場で対等にものを言える体制、そこに臨む際の真摯な姿勢が必要である。単純に「コミュニケーションを取りましょう」ということだけでは十分に目的を達せられない。お互いに言い合いを言い合える心理的安全性が確保された職場づくりが大切になる。

まとめ ▶▶古藤田 裕(航空連合)

本日は多くの学びと気づきをいただいた。感謝申し上げたい。すべてに優先して守るべき安全、そして命を守る仕組みをしっかりと労使で築き上げていくべきである。2025年はJR福知山線事故から20年、阪神淡路大震災から30年、日航123便墜落事故からは40年という節目の年にあたる。個人・組織として風化させない取り組みを、産業の枠を超えて、労使でともにおこなっていくべきという認識を新たにしている。

論点 2**安全の課題に労働組合としてどのように取り組むべきか****▶▶嶋野 氏(基幹労連)**

- 基幹労連では情報発信・共有を重要視している。残念ながら死亡災害が発生した際は加盟組合に情報を共有し、その後、発生労組から原因と対策が出た段階でそれらも共有している。2003年からこの取り組みを開始しているが、多くのデータが蓄積されており、それらを分析し、対策に活用している。
- また、年2回、東京と大阪で労働安全衛生監督者研修会を開催し、外部講師の講演も交えておこなっている。基幹労連として安全対策強化月間を2月・7月に設けており、啓発用ポスターを加盟組合組合員に応募いただき、選出されたポスターは職場で掲示してもらったり、最近では熱中症対策への意識喚起もおこなっている。

▶▶山岸 氏(電力総連)

- 心理的安全性については、2011年の東日本大震災発災以降、組織内では何でも言い合える関係性の醸成に取り組んでおり、同じようなことを起こさないように全社で意識を高めている。社内の安全啓発センターの研修においては、受講者一人ひとりが行動目標を作り、それをもとに管理職との1on1ミーティングをおこなうなど、話をしやすい職場環境づくりにつなげている。
- 健康経営について労使で取り組みを強化している。昨今は、特に若年層のメンタル疾患が増えており、気軽に相談できる環境整備を図っている。また、労組の安全専門委員会で議論したことを踏まえ、会社との安全協議会において死亡災害の対策の進捗等について議論している。

▶▶宮野 氏(JR連合)

- 2005年の福知山線脱線事故をきっかけに、業種間安全検討会を設置した。この際に、航空連合のご協力のもと、羽田の格納庫見学をおこなっており、それ以降、幾度となく意見交換もさせていただいている。航空連合からご教示いただいたヒューマンエラーについての考え方を繰り返し会社側に伝えた結果、鉄道業界では初めて、2016年にヒューマンエラー非懲戒が定められた。
- また、同様に航空連合から示唆をいただいた「アサーション」に関して、グループ各社にも取り組みを展開しており、現在ではその考え方がさまざまな組織で通じるようになってきている。一方、昨今は職場に外国人材が増えてきており、さまざまなルールやその制定の背景も含めて、しっかりと伝えていくことが必要になっている。

▶▶松元 氏(労働者健康安全機構)

- 疲労の課題には個人差がある。大切なことは、強い人ではなく弱い人に合わせて対策を検討することである。不規則勤務を背景とする事故もあると思うが、夜勤への耐性・体力に関する適正チェックのようなことを、個社ではなく業界全体でおこなっていくような取り組みも有効なのではないか。看護の現場では、新人に対して「ならし」の期間があり、トレーナーを付けて半年ほど訓練し、本人や職場の方等から意見を聞いて正式配属とするような取り組みをおこなっている。



第21回 フォークリフト 運転競技会を開催!

日々の安全は私たちが守る!

基本作業の重要性を再認識するとともに、安全運転スキルを競いました!

5月24日(金)、「航空連合第21回フォークリフト運転競技会」をTOYOTA L&Fカスタマーズセンター東京(千葉県市川市)にて開催し、19名の精鋭が参加しました。運転競技会では、日ごろの業務で培った安全を重視した運転技術を競うとともに、応援者を含む約40名の参加者全員で安全講習を受講し、さらなる意識向上に取り組みました。

運転競技会は、非常に高い運転技術を持った仲間同士での接戦でしたが、Kグランドサービス労働組合の今川さんが優勝、日航関西エアカーゴ・システム労働組合の松本さんが準優勝、Kグランドサービス労働組合の小山さんが第3位となりました。



◎左から松本さん、今川さん、小山さん

👑 競技結果(上位10位) 敬称略

優勝	KGS労組	今川 詩那
準優勝	JALKAS労組	松本 卓
3位	KGS労組	小山 智樹
4位	JALGSO労組	野川 映来
5位	ASMYJ労組	筒井 悠介
6位	JLSAO労組	安田 くるみ
7位	JALKAS労組	半田 憲昭
8位	ACX労組	永見 雄基
9位	JALGSS労組	外山 敬祐
10位	JALGS労組	木村 太一

航空連合

は、航空関連産業で働く仲間・労働組合が大同団結し、産業の魅力の向上や基盤の強化に向けて1999年10月に結成された、航空労働界を代表する最大の産業別労働組合です。59の企業別組合の46,159人(うち客室乗務員約15,000人)で構成され、ナショナルセンター「連合」に加盟しています。



フォローを
お願いします!
Facebook



Follow me!
Instagram



会長 X
つぶやいています!



ニュース・航空連合へのご意見はE-mailでお受けしています。

アドレス avinet00@jfaiu.gr.jp

ホームページ <https://www.jfaiu.gr.jp>