

L. 厚生労働省

2022年 総合安全要請

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要請事項	要請理由	備考
L01	1	感染症全般に対する体制	-	新規	-	航空運送事業は貨客の三国間輸送等、国際的パンデミックの要因であると同時に、感染症対策としてワクチンを始めとする医薬品の輸送、検疫待機者の移送を担い検疫の最前線で重要な役割を果たしている。その最前線で働く航空労働者の安全確保を目的とし、厚生労働省として航空輸送に関する新たな感染症対策の指針を作成すること	新型コロナウイルス感染症拡大に関し航空機による人の往来が要因となった事実、航空輸送が与える影響の大きさを十分に理解し、航空に関する新たな指針を作成する必要がある。これは今後新たに発生する感染症に関しても同様である。厚生労働省が取り纏める所では、航空に関する最新の指針が明確に示されていない。新型コロナウイルス感染症に関する指針は「水際対策強化に係る新たな措置」という形で周知されるが、根本となる「検疫」及び「水際対策」に関するガイドラインは長くに渡り更新されていない現状がある。過度な感染防止対策、濃厚接触者認定基準、隔離策は、運航に携わる乗務員の確保、勤務バランスに支障をきたし、ライフラインに必要な運航維持に影響を与える。国際民間航空機関(ICAO)が纏めるガイダンス「Take-off」、国際航空運送協会(IATA)の「Biosecurity for Air Transport」、定期航空協会による政府基本方針及び国土交通省の確認に基づく「航空分野における新型コロナウイルス感染拡大予防ガイドライン」等も参考とし具体的な内容となることを望む。	
L01	2	感染症全般に対する体制	-	新規	-	新型コロナウイルス感染症に関し、航空会社に対し各省庁から様々な指示が出された。内閣官房、厚生労働省、国土交通省、それぞれにより内容が異なる事例もあり、所管する省庁が不明だったり現場に混乱が生じた。また縦割り行政により刻一刻と変化する状況に対し指示の遅さもある。今後は国土交通省、並びに国際機関との情報共有に努め、国として迅速かつ適切で統一された染疫対策を行うこと	旅客に関しては厚生労働省、乗務員に関しては国土交通省という管轄であるが、乗務員において客室で休息した運航乗務員、乗務間の移動で客室に搭乗した乗務員の取扱いや、コロナウイルス感染発覚後の乗務員の取扱いはダブルスタンダードとなっている。また新たな変異株が発生する中で、前の株に対する対策が継続されることはタイムリーな対応ではなく、現場では高いストレスが生じている。今後は国土交通省や国際機関(WHO、ICAO、IATA)と密に連携する態勢を整え、国として迅速かつ適切で統一感が有り、合理的で納得感の得られる水際対策を行うこと。	
L02	1	新型コロナウイルス対策	-	新規	-	感染症に関して、航空が重要な要素である事実を十分に理解し、エッセンシャルワーカーである航空労働者の取扱いの追加のワクチン接種促進を航空会社に働きかける必要がある。3回目接種に限らず、今後予想されるブースター接種において、本人の意思を尊重した上で、航空労働者に対する接種が早期完了する様に航空会社と調整すること	新型コロナウイルス感染症拡大に関し航空機による人の往来が大きな要因となった。本邦においては国際的なパンデミックにおける水際対策の最前線が航空輸送であるという認識が薄く、これまでの航空分野に関する防疫対策は後手後手であった。現在航空会社においては3回目の職域接種が始まったところであるがそのペースは遅く、国際的な流れの中でも遅れている。今後も航空労働者の防疫の重要性を認識し職域接種の優先度を高め、早期に摂取できる体制を整える事。また摂取が完了した者に対しては、海外宿泊時の行動制限を緩和する等、その効果に応じた調整を2国間で図ること。	

L02	2	新型コロナウイルス対策	-	新規	-	<p>新たな変異株が発生する状況下で従前の対策が継続される事は不適切であり迅速な対応も必要である。よって運航乗務員、客室乗務員の防疫対策、空港検疫の在り方についてタイムリーかつ適切で一貫性があり、解り易く納得感の得られる内容とすること</p>	<p>デルタ株発生時には、対策が確立されておらず防疫体制は過小であった。逆にオミクロン株発生時に於いては濃厚接触者の範囲も広く(同一機内)、自宅待機期間も長大(14日)であり、防疫体制は過大であった。また濃厚接触者の定義において、独自の指針を用いている会社もある。運航乗務員の客室での移動についても、乗務時に客室で休息した場合は、濃厚接触の定義から外れ、同じ条件で便乗移動した場合は濃厚接触と取り扱われる矛盾がある。現在の国際線旅客の多くは三国間流動の乗継旅客であり、日本の検疫体制の対象とならない旅客もいるが、そのような便に乗務した乗務員であっても、日帰り乗務等ではPCR検査の対象となっていない。厚生労働省として航空輸送に関する新たな感染症対策の指針を作成にあたり、特に以下の項目については一程度の方針を示し、一貫性があり解り易く、納得感のある内容となることが期待される。</p> <p>①乗務前後のPCR検査の有無(変異種発生時の取扱い) ②機内濃厚接触者の認定方法 (変異種発生時、対象範囲、乗務/便乗の区別) ③濃厚接触者の自宅待機期間(変異種発生時の取扱い) ④海外宿泊先での行動制限</p>
L02	3	新型コロナウイルス対策	-	新規	-	<p>国際線を主とする乗務員は月に多くの日数を海外宿泊先で過ごす。海外では何ら行動制限を課していない国もある中で、この指示は個々人の行動を大きく制限し続けている。これら行動制限の長期化が乗務員の心身面に与える影響を精査し、ワクチン接種による規制緩和や、海外での検疫体制の実態等を踏まえて適切な内容とする必要がある。新型コロナウイルスによる運航乗務員・客室乗務員の行動制限長期化による影響を精査し、適切な内容に改めること</p>	<p>運航乗務員・客室乗務員はその業務の特殊性から海外宿泊時、及び日本帰国後に於いて多くの行動制限を課されている。具体的には「国土交通省による厚生労働省確認事項」として、海外宿泊ホテルからの外出制限、帰国時検査結果判明までの公共交通機関使用制限等を受けている。コロナウイルス蔓延長期化により、海外を頻繁に往来する乗務員の日常生活も長期に渡り制限されている状況にある。勤務時間外である海外宿泊先での行動を制限する事は心身共に負担が大きい。新型コロナウイルス対策として一程度理解できる物の、長期に渡る拘束は不適切であり、厚生労働省として制限内容を検討する必要がある。ましてや、コロナ禍での国際線乗務は非常にストレスなものとなっている。日帰りでの長時間勤務、空港ホテルでのパルスステイ、国による検疫体制の違い(イギリスのように自由な国、中国のように厳しい国)、濃厚接触扱い、自宅待機日数等、監督省庁としてこれらの実情を認識するべきである。</p>

L03	1	航空労働者のメンタルケア	-	継続	-	<p>航空労働者の勤務は、運航乗務員・客室乗務員に関しては2021年12月よりFRM (Fatigue Risk Management) が取り入れられたものの長時間勤務に加え、シフト勤務や深夜早朝勤務、時差を伴う勤務、多くの勤務変更など過酷な勤務が多い。精神疾患の増加により、長期の欠勤を余儀なくされる者も多くなっていることを踏まえ、現行の労働基準法および労働安全衛生法では律することができない。変則で、過酷な勤務を強いられている航空労働者を守る法体系を策定すること</p>	<p>現在の航空労働者の勤務・賃金体系は、長時間勤務、シフト勤務、深夜早朝勤務、時差を伴う勤務等に加え、コロナ禍の影響をもろに受け、人員不足による多頻度の勤務変更等、過酷な勤務を強いられるケース、また乗務の削減による経済的困窮に陥るケースが多い。またこれらが原因と思われる精神疾患などの増加により、長期の欠勤も余儀なくされるものも多くなっている。背景には、航空業界の特殊性に加え、コロナ禍による逼迫した状況の中で余儀なくされる検疫、水際対策に関わる濃厚接触、自宅待機などが加わり、そればかりかコロナ禍による影響を軽減するための各社におけるコスト削減を目的とした勤務強化やリストラによる人員不足から、職場では様々なストレスが恒常的に発生しているということが考えられる。人員不足が危機的な状況になっている職場もある。航空機は24時間休みなく運航されていることから、乗務員、旅客、管制官、気象専門職、整備士、貨物の搭降載を行う職員に至るまで、特に運航に携わる者は徹夜勤務を含む不規則な生活を強いられている。また空港の24時間運用に伴う早朝、深夜勤務も増加し、ほとんど毎日始業時間と終業時間が違うというあまり例のないシフト勤務のため、体内リズムが狂い続けている労働者も多い。そのため現行の労働基準法に抵触するような働き方を強いられ、疲労の限界を超えている事例が増えている。また昨今では、アルコール事案や新型コロナウイルス等による様々な精神、心理的な極度のストレスの問題も指摘されている。</p>
L03	2	航空労働者のメンタルケア	-	継続	-	<p>航空業界は安全運航を維持する観点から平時においても高いレベルで心の健康問題に取り組む社会的責務がある。航空機の運航に携わる職種の特殊性からもストレスを受けることが多く、厚生労働省もこの点を理解した上で航空労働者の職場環境改善に対して然るべき対応を行い、必要に応じ指導監督を行うこと</p>	<p>航空労働者における心理的ストレスには次のような特徴がある。航空業界ではあらゆる業務で高度な確実性、迅速性が求められるため、(恒常的に心身に強いストレスを感じながら従事している)、(心的ストレスを背景にした些細なミスが重大事故に繋がる危険が常につきまとう)と臨床心理に関わる専門家、医療の専門家などからの指摘を受けている。航空機は24時間休みなく運航されていることから、乗務員、管制官、気象専門職、整備士、貨物の搭降載を行う職員などに至るまで、運航に携わる者は夜間勤務を含む不規則な生活を強いられる。また乗務員は月に多い時で14泊の泊りを伴う勤務があったり、国際線では時差を抱えた中で勤務することも多く、法の範囲内で働いていても疲労の限界を超えている場合もある。</p>
L04	1	労働時間の適正な把握	-	継続	-	<p>平成29年1月20日策定の「労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき処置に関するガイドライン」における3労働時間の考え方の「3項ア」について、「労働時間に該当するか否かは、労働契約や就業規則などの定めによって決められるものではなく、客観的に見て、労働者の行為が使用者から義務づけられたものといえるか否か等によって判断されるもの」とのことであり、要請理由にあるような航空会社毎、また機種毎で大きな相違がある実態を調査し、適切な指導を行うこと</p>	<p>運航乗務員(客室乗務員含む)は、乗務前に旅客として飛行機により移動しなければならない(以下、便乗という)場合、便乗前に乗務の準備等を行う必要がある。しかしながら会社又は職種により、勤務の開始時刻を便乗する便の出発時刻と定義し、乗務の準備等に要する時間及び便乗便への搭乗にかかるチェックインや保安検査通過等に要する時間を勤務として算入していない実態がある。また、業務に必要とされる航空身体検査証明発行にかかる再検査やパスポート取得にかかる時間も勤務時間に算入されていないケースがあるが、これらの時間は一律、勤務として算入するものであり、会社及び職種による違いはあってはならない。</p>

L04	2	労働時間の適正な把握	-	新規	-	<p>新型コロナウイルス感染拡大に伴い、濃厚接触者になった場合の自宅待機、PCR検査の結果判明までの時間を労働日・労働時間とするよう実態を調査し、適切な監督・指導を行うこと</p>	<p>国際線乗務後、濃厚接触者と判断された場合、JALでは7日間、ANAでは3日間の乗務停止/自宅待機となるが、その間の公休日についてはそのまま休日として取り扱われている。これらは業務に起因する待機であり、行動も制限されるため、実質の休日とはならない。JALではデルタ株感染拡大時には公休日は労働日として取り扱われた経緯がある。</p> <p>オミクロン株の急激な感染拡大（1日における感染者数はこれまでの最多を更新している状況）に鑑み、業務上の指示における自宅待機においては、労働日とするのが労働時間の適切な対応である。</p> <p>またANA客室乗務員においては、国際線乗務後のPCR検査結果判明まで、職場において長時間拘束される状況にあるが、この時間は労働時間としてカウントされてない。具体的には、成田に帰着後、検査会場の羽田までの移動時間、バイク便による検体配送時間、委託先での結果判明までの時間を合わせると、実態として恒常的に5時間程度の待機時間が発生している。これら現状を調査し、適切に労働時間としてカウントする必要がある。</p>	
L05	1	航空災害における心のケアに係る支援体制	-	継続	-	<p>航空災害・事故、事件に対する初動体制、支援体制が速やかに構築できるようにDPAT活動マニュアルに航空機における事故、インシデントなどの特殊性を考慮したわかり易い重要情報として加えて、自治体等全ての関係各所に対して周知徹底を図ること</p>	<p>1999年7月発生の全日空61便ハイジャック事件に関係した乗員、乗客の多くに、その切迫した状況による精神的負担から、様々な心的ストレスが長期に渡り影響することが報告されている。また2001年1月発生の日本航空ニアミス事故関係者においても、同様である。米国では1996年トランスワールド航空の747型機が空中爆発によって墜落した航空事故を受けて、NTSB（米国家運輸安全委員会）の働きかけにより、米国全ての航空会社に対し航空事故の際に乗客とその家族へのサポートを実施することが法律化された。その後、日本においては、2013年にDPAT（災害派遣精神医療チーム）が設立された。</p> <p>心のケアに係わる支援は、航空災害・事故・事件に直接関係した者やその家族、負傷者の救助や搬送などにあたった者、加えて間接的に関係した者も対象者とすべきである。</p>	
L05	2	航空災害における心のケアに係る支援体制	-	継続	-	<p>心のケアを担当する医療従事者（DPAT）は、航空機の運航に関する情報をDPAT活動マニュアルに記載し、知識を習得する機会を設けること</p>	<p>事故当事者たる事業者への「心のケア」が適切になされないと、事業者自ら事故の原因究明や再発防止に真摯に対応できなくなるということにも配慮する必要がある。裏を返せば、事業者も含めてのサポート等が最終的には被害者などにとっても適切な支援となりうる。</p> <p>（「第4回公共交通における事故による被害者などへの支援のあり方検討会」議事概要より抜粋）</p>	
L05	3	航空災害における心のケアに係る支援体制	-	継続	-	<p>航空機事故、事件の性格による加害者と被害者という立場の性質上から当該運航乗務員・客室乗務員と旅客とは、事故、事件直後から明確に分けて医療従事者（DPAT）による心のケアが図れるような体制を構築すること。また航空機事故に関わった事故当事者が精神心理的ストレスを隠し、無理をして勤務につくことがないようにすること</p>	<p>航空事故が起きた場合、事故の被害者はその事故に関わった旅客はもとより、運航乗務員、客室乗務員、そして直接当該事故に関わった全ての者である。旅客へのサポートは言うまでもないが、心のケアのサポートにおいては、質的にも属性的にも明確な棲み分けが重要である。そうしたことは運航に携わった運航乗務員、客室乗務員を始めとする運航に携わった関係者が加害者的な扱いとなり、心のケアは蔑ろにされている場合が少なくない。事故当事者として自責の念に縛られる可能性が高く、旅客とは明確にわけた心のケアが必要である。結果として真の事故原因究明にも貢献できると考えられる。</p>	

L06	1	救急ヘリコプター (ドクターヘリ)	-	継続	-	ドクターヘリの公共性、重要性が社会で認知されている。引き続き安全運航のために安定した財政運営のもとでの運航体制が確立されるように、予算の確保などを含めて運航関係者とともに協力すること	ドクターヘリの認知度、需要は年々増加している。安全運航の堅持を前提に、救急医療の必要数に応じたヘリコプターの機体数の増加、運航関係者の増員、燃料価格の変更、機体の維持管理等諸事情にも柔軟な対応が可能な予算設定になるように配慮すること。 とりわけ、昨今のコロナ禍において、平時の活動区域を広げて対応を求められるなどのケースがしばしばあるとの報道などがあり、コロナ禍など過去にない状況下での運航体制のあり方など、安全で安定的な運航を継続するという視点で検討されることが必要である。	
L06	2	救急ヘリコプター (ドクターヘリ)	-	継続	-	救命救急の運航乗務員と搭乗整備士は、特殊な現場へ必然的に関わってしまう視点とエッセンシャルワーカーであるという視点を踏まえ、ドクターヘリの安全運航を確保するため必要な対策を講じること	ドクターヘリにより搬送する患者は重症、重篤な場合が多く、激しく損傷し、出血を伴った患者を間近に見たり、また搬送中に患者の死亡に遭遇したりする場合も少なくない。「食欲がなくなる」「眠れない」「自分に感染しないかと心配」などの声が上がっている。運航乗務員、搭乗整備士が安全運航を最優先に職務に専念する為にも、精神的な面に対する配慮とバックアップが必要である。また、コロナの救急患者を搬送する現場では、感染する可能性の中で安全に医療施設へ搬送する任務が遂行されており、医療従事者と同様、特殊な環境下のエッセンシャルワーカーであるという認識が必要である。	