

| 区分番号 | 要請番号 | 区分                               | 新規・継続 | 要請事項   | 要請理由   | 備考 |
|------|------|----------------------------------|-------|--|--|----|
| L01  | 1    | 航空分野における感染症対策を構築するにあたっての厚生労働省の役割 | 新規    | 感染症対策において、航空輸送の現場の状況を把握し遅滞無く的確に対応する上で、厚生労働省の役割の重要性を認識して方針を策定すること                   | <p>航空分野の感染症に対応する体制の確立は、航空輸送自体がインフラの根幹でありそこに携わる航空労働者がエッセンシャルワーカーであることなどから極めて重要である。そして、航空の移動が国境を超えて行われていること、短時間で2地点間を移動する速達性があること、国際線運航など海外の感染症ウイルス等と非常に近い環境で業務や宿泊が発生するリスクがあることなど、様々な航空特有の特殊性があり、この特徴を考慮して感染症対策が策定されなければ実効性に欠けることとなる。</p> <p>しかしながら、2020年から新型コロナウイルス感染症が広く猛威を振るう中、厚生労働省が示した指示（国土交通省との連名もふくむ）などによって行われた施策には、航空の現場においてしばしばその効果について疑問が投げかけられ混乱を招いたものなどがあり、すなわち、明らかにオーバープロテクションとみられる施策がある一方で、求められる対策がとられず放置される問題が散見された。国全体に新型コロナウイルス感染症への早期対応が迫られるなかで、航空輸送の特殊性への考慮が十分になされないまま国の対策が積み重ねられ、現場から不具合が指摘されても方針に沿った既定事項として、なかなか改善されなかった。</p> <p>これは感染症対策を主導する厚生労働省とそれに基づく施策を実行する国土交通省とのあいだで、問題意識の共有化や検討・決定プロセスの硬直化が影響した、いわゆる縦割り行政の弱点が表面化したものと考えられる。</p> <p>感染症対策において厚生労働省が出す方針は、航空輸送の取り扱いや行動様式に強く影響することは言うまでもない。そのため、内容は航空輸送の特殊性に対応したものであること、さらには現場における実態を十分に考慮し特殊性の現実を十分理解したものでなければならない。国の行政として実効性のある感染症対策を航空輸送の分野で構築するためには、厚生労働省が航空輸送の現場に近い国土交通省との間に緊密な情報共有等を行い、能動的に施策を強く主導することが求められる。</p> |    |
| L01  | 2    | 航空分野における感染症対策を構築するにあたっての厚生労働省の役割 | 新規    | 2020年から実施された新型コロナウイルス感染症対策のうち、航空分野における対応について逐次振り返りを行い、将来における未知の感染症対策策定時に有用な知見とすること | 現在のコロナ禍が続く中、この新型コロナウイルス感染症対策の対応・対策について、問題点を含めた振り返りを逐次行い改善を計りつつ、将来に備える知見として蓄積する必要がある。   |    |
| L01  | 3    | 航空分野における感染症対策を構築するにあたっての厚生労働省の役割 | 新規    | 航空分野の感染症対策を行う為の指針や検疫等を含む水際対策について、策定の進行状況を明らかにすること                                  | 2022年の厚生労働省要請答弁において「策定中」とされた感染症対策や検疫等の水際対策について、現状を明らかにされたい。  |    |

|     |   |                 |    |  |  |  |
|-----|---|-----------------|----|--|--|--|
| L02 | 1 | 航空労働者のメンタルヘルスケア | 新規 | <p>航空分野の感染症対策を行う為の指針や検疫等を含む水際対策について、策定の進行状況を明らかにすること航空労働者には、長時間勤務、シフト勤務や深夜早朝勤務、時差を伴う勤務、スケジュールが頻繁に変更される勤務など、非常に多くの変則的な勤務が存在する。これはいわゆる定時出退社を基本とする勤務体系とは対極をなすものであり、実態として現行の労働基準法や労働安全衛生法で十分に律することが出来ない。しかし、実際に法的には規制されないものの極めて過酷な勤務が発生しており、その結果、精神疾患を患ったり長期の病欠欠勤を余儀なくされるものも多数報告されているのが現実である。航空労働者をはじめとする変則時間勤務に携わる労働者の健康を守るために、発生している実態に着眼し必要な制限をおこなう法整備を行うこと</p> | <p>現行の法体系は労働時間や残業時間の累積や頻度など時間数を中心としており、労働の時間帯や時間数が健康的な生活時間帯・生活リズムとの乖離をもたらす変則性に着眼した規制はほとんど無い。変形労働時間制はそうした変則性に対する法的な制限が乏しく、過酷な変則勤務が横行・常態化することで精神的・肉体的健康が蝕まれる。</p> <p>航空機が24時間365日運航していることから、航空業界ではあらゆる時間帯に勤務が発生する。そのため、航空労働者の多くが深夜早朝時間や徹夜勤務に従事しており、始業及び終業時間や連続就業時間が毎日変化する勤務体系、また国際線乗務では朝昼晩の生活リズムと体内時計が一致しないなどが日常茶飯事となっている。労働契約等で一定度の歯止めはかかるが、昨今の危機的な人員不足や航空会社のコストカット志向、コロナ禍における業務環境の変化などから、最近では過度に変則的な勤務が発生し健康被害に至る例が報告されている。これは、労働時間やその累積で規制することが中心の現行法体系が、変則的で過酷な勤務を律することに対応出来ていないことに起因する。</p> <p>全ての業界において過度な変則勤務から健康を守る規制を行う観点で、変形労働時間制における労働時間と変則性の乱用防止基準を設けた法整備が必要である。</p> |  |
| L02 | 2 | 航空労働者のメンタルヘルスケア | 新規 | <p>安全運航を使命とする観点から、航空業界は平時から高レベルで心の健康問題に取り組む社会的責務があることに加え、航空機の運航に携わる職種の特殊性からストレスを受けることが多い。厚生労働省はこの点を理解し、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>航空のあらゆる業務において高度な確実性や迅速性が求められることから、「恒常的に心身共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」といった指摘が臨床心理に関わる専門家や医療の専門家からあるように、航空労働者の心理的ストレスは特徴がある。</p> <p>また、航空機が24時間運航していることから、運航乗務員や客室乗務員、航空管制官、気象専門職、整備士、貨物の搭降載を行う職員に至るまで、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。運航乗務員は、時には14日の運航宿泊を伴う勤務スケジュールや国際線での時差を抱えた中で勤務することが多いなど、法の範囲内での勤務にも関わらず、疲労の限界を超えている場合がある。</p> <p>厚生労働省には一般的なストレスチェックだけでは十分に把握できない、特殊性の多い働き方に基づく航空労働者のメンタルヘルスケアについて、労働者の状況に着眼し改善する施策を行っていただきたい。</p>   |  |

|     |   |                  |    |   |   |  |
|-----|---|------------------|----|---|---|--|
| L03 | 1 | 労働時間の適正な把握       | 新規 | <p>会社指示により拘束された時間や暗黙の指示による業務を行った時間について、労働日・労働時間を律する法規の目的・定めや、国のガイドラインに合致した解釈や運用が行われないことは、コンプライアンス違反であり是正されるべきものであるとして取り扱うこと</p> | <p>乗務員が乗務以外の会社指示で行う業務について、労働時間に算入されない取り扱いが一部の航空会社で横行している。「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（平成29年1月20日）」によると「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」とされている。これに基づくと、その作業を行わなければ就業・勤務が成立しない業務が、指示或いは暗黙によって行われる業務が労働時間に算入されない事例は明らかに法違反である。</p> <p>さらに、2020年以降の新型コロナウイルス感染症拡大期において、一部航空会社では新型コロナウイルス感染症対応の業務指示による検査等の拘束時間を労働時間や労働日としてカウントしないなどの問題が発生した。</p> <p>平時は言うまでも無く、特殊な事態が発生した状況下であっても、会社指示による拘束時間や会社指示あるいは暗黙の了解で業務を行った時間について、労働日や労働時間に関する法規の目的と定め、ガイドラインに合致した解釈や運用が行われないことは、いわゆるコンプライアンス違反であり是正されるべきものと考えられる。</p> |  |
| L04 | 1 | 救急ヘリコプター(ドクターヘリ) | 継続 | <p>安定した財政運営の下でドクターヘリの安全な運航体制が確立されるよう、引き続き予算の確保などを含めた協力体制の構築を運航関係者と引き続き実施すること</p>  | <p>ドクターヘリの公共性や重要性が社会で広く認知されるに従って、その需要は年々増加している。安全運航を堅持するためにも、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や運航関係者の増員、燃料価格の変化、機体の維持管理等、諸事情への柔軟な対応が可能な予算設定が求められている。また、2020年以降のコロナ禍では、従前の活動区域を越えた対応が求められる事例が発生するなど、平時ではない状況下での運航体制のあり方が課題となった。こうした観点を念頭に、常に安全で安定的な運航を継続するという視点でドクターヘリ体制を検討することが重要である。</p>   |  |
| L04 | 2 | 救急ヘリコプター(ドクターヘリ) | 継続 | <p>ドクターヘリの運航乗務員や搭乗整備士が安全運航を最優先として職務に専念するため、精神面における配慮及びバックアップ体制への対策を講じること</p>  | <p>救命救急の現場で航空輸送に関わるドクターヘリの運航乗務員や搭乗整備士は、通常とは異なる特殊な医療現場へ必然的に関わってしまうケースがある。そのため、運航現場のみならず日常的な精神面のケアなどについて対策を講じる必要がある。</p>  |  |