

# 客室乗務員は保安要員！

## ～ 職場の現状と問題点 ～

作成 客乗連事務局長 渡辺佳子  
他、事務局  
(報告 酒井)



### 【 報告内容 】

- 1 職場の現状
- 2 休憩問題の取り組みと現状
- 3 ライセンス制について
- 4 客乗連の課題と政策

# 客室乗務員の保安任務

✓機内での火災発生時の処置

✓急病人発生時の救急処置

✓急減圧時の対応

✓緊急事態発生時の脱出誘導

✓ハイジャック時の対応

✓迷惑旅客への対処

✓異音、異臭、不審者、不審物の発見と処置 等々



## 1 職場の状況

- 「人員が不足し、稼働が上がり、疲労が取れない。休みの日は寝ているだけ」
- 「フライトタイムが80～90時間で疲労が取れない。通勤時、ふらふらしたり寝過ごしてしまう」
- 「離陸後に客室乗務員が倒れて、1名減でフライトした」
- 「コロナ治癒後、咳が出て乗務させられた」
- 「有休が全くとれない！」
- 「仕事量と賃金が見合っていない。モチベーションも低下し、退職者が増えている」

### 《 コロナ前からの身体的、精神的ストレス要因として・・・ 》

- ✓ パリやロンドンの**2泊4日**から帰ってきても**休日はわずか2日間**
  - ⇒ BAはロンドン2泊4日の後、休日は4日間、
  - ⇒ ルフトハンザ航空やKLMオランダ航空は5日～6日間
  - ⇒ JALやANAのように2日間では時差や長時間勤務の疲労は、なかなか取れない
- ✓ **国内線と短距離国際線では休憩がない、またはほとんど取れない**
- ✓ **評価制度、管理体制などによるストレス**

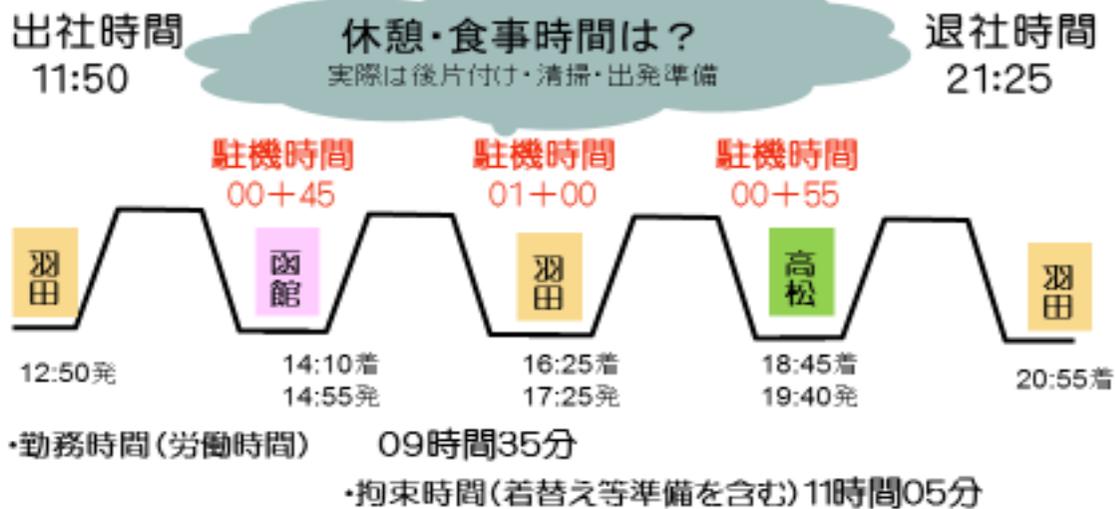
### 《 コロナ後は上記に加え、賃金の問題、乗客とのストレスなどが増加・・・ 》

## 2 休憩問題の取り組みと現状 【国内線の実態】

### 1.日本の客室乗務員の実態

#### 休憩の設定がなく違法状態の勤務

2016年JCU(ジャパンキャビンクルーユニオン)による8社事例



- ・食事のタイミング・内容は、メンタルヘルスの危険因子の一つ (E.McNeely, 2018)
- ・労働時間6時間以上には45分、労働時間8時間以上には1時間の休憩を付与(労働基準法34条)

1日4便乗務を  
 図にしてみました



勤務時間 9時間35分

拘束時間 10時間以上

この間ほとんど  
 休憩なし！

お弁当を食べる時間のみ  
 それも5～10分！

## 【 休憩問題 短距離国際線 日帰り便の状況 】

2014 年当時のCCUアンケートより

### CCU 国際線日帰り便の休憩アンケート結果 (2014年4～5月)

日付	便名		労働時間	着席できた時間	食事時間
4月04日	JL029/JL026	羽田＝香港	(13時間35分)	約 0分	約 30分
4月28日	JL941/JL942	成田＝グアム	(11時間20分)	約 0分	約 0分
				(↑ゼ…ゼロ!?)	
5月13日	JL855/JL856	成田＝広州	(12時間45分)	約 0分	約 40分
5月16日	JL855/JL856	成田＝広州	<u>(14時間45分)</u>	約 30分	17分
			(↑勤務規定14時間超え!)		
5月25日	JL941/JL942	成田＝グアム	(11時間15分)	約 0分	<u>7分</u>



✓ JALではその後、労基署の調査や組合の交渉により、改善！（後述）

✓ しかしANAやLCCでは、未だに休憩がほとんど取れない！

## 【 休憩について法律はどんななの？ 】

### 労働基準法 第一章 総則

#### (労働条件の原則) 第一条

労働条件は、労働者が人たるに値する生活を営むための必要を充たすべきものでなければならない。

2 この法律で定める労働条件の基準は最低のものであるから、労働関係の当事者は、この基準を理由として労働条件を低下させてはならないことはもとより、その向上を図るように努めなければならない。

#### (休憩) 第三十四条

使用者は、労働時間が六時間を超える場合には少なくとも四十五分、八時間を超える場合には少なくとも一時間の休憩時間を労働時間の途中に与えなければならない。

2 前項の休憩時間は、一斉に与えなければならない。ただし、当該事業場に、労働者の過半数で組織する労働組合がある場合においてはその労働組合、労働者の過半数で組織する労働組合がない場合においては労働者の過半数を代表する者との書面による協定があるときは、この限りでない。

3 使用者は、第一項の休憩時間を自由に利用させなければならない。

## 【 客室乗務員の休憩は・・・？ 】

客室乗務員や運航乗務員は例外（別段の定め）

### 【 40条 2項 】

「別段の定めは、この法律で定める基準に近いものであつて、**労働者の健康及び福祉を害しないものでなければならない。**」



## 【 別段の定めでは、客室乗務員はどうなっている・・・？ 】

### ✓ 国内線と、短距離国際線の乗務では？

《 労基法 施行規則 第三十二条（2項） 》

使用者は、乗務員で前項の規定に該当しないものについては、その者の従事する業務の性質上、休憩時間を与えることができないと認められる場合において、その勤務中における停車時間、折返しによる待合せ時間その他の時間の合計が法第三十四条第一項に規定する休憩時間に相当するときは、同条の規定にかかわらず、休憩時間を与えないことができる。

- ➔ 「労基法上はグレイ、つまり黒でもなく白でもないとの判断。しかし休憩は必要であり指導する」  
(2022年3月25日淀川労基署)

## 【これまでの休憩問題の取り組みは・・・？】

### 【2014年 CCU組合有志による労基署申告の取り組み】

- ➔ 労基署からJALに調査が入り、その後CCUが会社と交渉した結果、大きく改善
  - ・短距離国際線で、2種類のチョイスサービスを単一のミールに変更
  - ・ Guam線では編成が1名増
  - ・国内線では1日4レグまでの制限を3レグまでに改善

### 【2021年4月 ANA客室乗務員Tさんの労基署申告とANAへの取り組み】

- ① TさんはJCUに二重加盟し、労基署への申告とANAとの団体交渉を実施  
労基署は「グレイ」との判断、しかし「休憩は必要であり、ANAに指導する」との事
- ② JCUはANAの不誠実団交（不当労働行為）で都労委へ申し立て
  - ➔ ANAの主張は「地上の便間のインターバルが‘休憩に代わる時間’」との詭弁

### 【2022年ジェットスター・ジャパン客室乗務員の組合（JCA）の裁判の取り組み】

- ➔ 休憩を含めたスケジュールの作成を求める裁判（客乗連も全面支援）

## 【 長距離国際線での休憩は・・・？ 】

### ✓ フライトタイム6時間を超える国際線の乗務では？

#### 《 労基法 施行規則 第三十二条（1項） 》

使用者は、法別表第一第四号に掲げる事業又は郵便若しくは信書便の事業に使用される労働者のうち列車、気動車、電車、自動車、船舶又は航空機に乗務する機関手、運転手、操縦士、車掌、列車掛、荷扱手、列車手、給仕、暖冷房乗務員及び電源乗務員（以下単に「乗務員」という。）で長距離にわたり

継続して乗務するもの並びに同表第十一号に掲げる事業に使用される労働者で屋内勤務者三十人未満の日本郵便株式会社の営業所（簡易郵便局法（昭和二十四年法律第二百十三号）第二条に規定する郵便窓口業務を行うものに限る。）において郵便の業務に従事するものについては、法第三十四条の規定にかかわらず、休憩時間を与えないことができる。

Q：長距離にわたり継続して乗務するものとは？

➡「フライトタイムが6時間以上の長距離国際線に乗務するもの」を言います。

➡つまり長距離国際線に乗務する場合、労基法上は「休憩は必要ない」となっています。しかし「安全配慮義務」の観点から「レスト」が与えられています。

## 【 外航の状況は・・・？ 】

### 《 ルフトハンザ航空では・・・ 》

✓現在、**迂回ルート**でフランクフルト⇒羽田が13時間、帰りは南回りで16時間

⇒「**1回のフライトの中でレストは5時間**とすること」と、「**休日をこれまでの**

**6日間から1日プラス**すること（合計**7日間**）」で労使が合意

✓ビジネスクラスの**anytime サービス**（いつでも食事をオーダーできるサービス）は、

⇒ **客室乗務員のレストが少なくなる為、廃止に！**

⇒ **エールフランスやKLMオランダ航空でも廃止に！**

### 《 一方、JAL・ANAでは・・・ 》

✓未だに anytime サービスがあり、休憩時間が削られている  
客室乗務員の休憩よりも、乗客のサービスを優先！？



### 3 ライセンス制について

- 緊急事態における脱出誘導やハイジャック対策、機内火災、急病人発生、安全阻害行為など、客室安全の最初で最後の砦が客室乗務員です。
- 保安要員にふさわしい国・航空規制当局による資格証明書（ライセンス）の交付が必要と考えます。
- 日本の客室乗務員も諸外国と同様、年に一度の定期緊急訓練を受ける義務があり、審査に合格することが乗務資格取得の必須条件となっています。
- この定期緊急訓練は国により義務付けられており、内容もほぼ欧米と同じものです。
- 客室乗務員は航空法で、訓練、任務、編成人員等が決められています。また、航空法により疲労リスク管理も義務付けられており、法律に基づきアルコール検査も受ける義務があります。
- 人命を預かる客室乗務員の乗務資格証明書は、航空会社任せにするのではなく、先進諸外国と同様に国・監督官庁がその権限に基づいて交付する必要があると考えます。
- アメリカ、イギリス、フランス、ドイツなど欧米先進諸国をはじめ、アルゼンチンなどの南米諸国、中国、モンゴル、タイなどアジアの国々でも、国の責任のもと、客室乗務員に乗務資格証明書（ライセンス）を交付しています。
- ライセンスを持つ外航の客室乗務員は「自分たちが保安要員として認められていることで、保安業務の遂行に一層確信が持てる」と報告しています。

➡ 引きつづき、客室乗務員のライセンス化に向け、ご支援をお願いします。

## 【 欧米比較 】

	欧米航空会社では・・・	ANA・JALでは・・・
ライセンス	あり	なし
スケジュールの作成 ルール	スケジュールを選べる（米国） スケジュールパターンを交換できる（欧米）	会社担当者が作り交換制度は ない。
年間の乗務時間制限	年間 900 時間（EU）	年間 1080 時間（ANA） 年間 990 時間（JAL）
長距離国際線後の 休日数	（BA）日本ーロンドン 2 泊 4 日の後 4 日間の休日 （ルフトハンザ航空） 4 日間＋日本路線は 2 日間の 休日がプラス / 迂回ルート後は 7 日間休みになる	ANA、JAL とも基本 2 日間 米国路線後の休日は JAL 3 日間、 ANA は 2 ～ 3 日
有給休暇	最大 48 日（エールフランス） 最大 40 日（米国 UA）	最大 20 日間
病気有給休暇 （Sick Leave）	あり	なし
評価（賃金）制度	なし	あり
平均勤続年数	20 年以上	ANA 6 年半、JAL 10 年弱（2015 年データ）
男女比	男性が 3 割以上	約 98% 女性

## 4 私たちの課題と政策

**【ライセンス】** 乗務資格は国が付与し、航空従事者として航空法に位置付ける

**【賃金】** ①ジェンダー平等な基本賃金 ② セーフティーネット保証（乗務手当保証）  
② 労働環境、任務を考慮した乗務手当単価に

**【勤務】** ①休憩・レストの法制化 ② **EU** 並みの休日、休養 ③Sick Leave（病気有給休暇）の新設  
④トレード制度の新設

**【評価制度】** 昇給・昇格にリンクする評価制度は廃止とする。

### **【編成、機種制限】**

全てのドアに客室乗務員を配置する（現在、B787＝8つドアに客室乗務員は6～7名）  
機種資格の制限を（現在、ANA 7機種、JAL 5機種、一方、ルフトハンザは2機種）

### **【男女比率】**

クォーター制を導入し、欧米並みの比率（男性3～4割）に。



ご清聴ありがとうございました。