

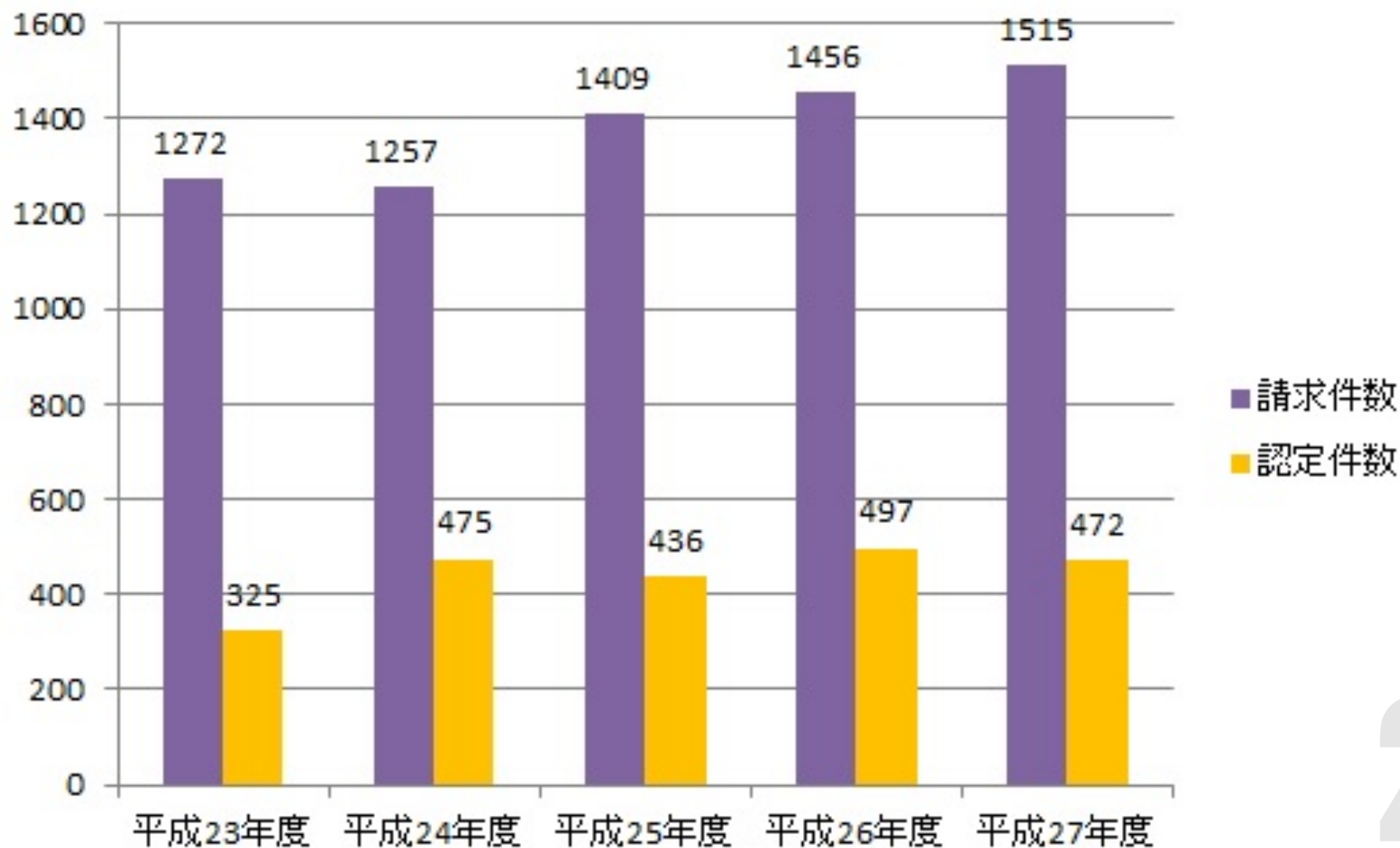
迫り来る『過労災害』への 予防を考える



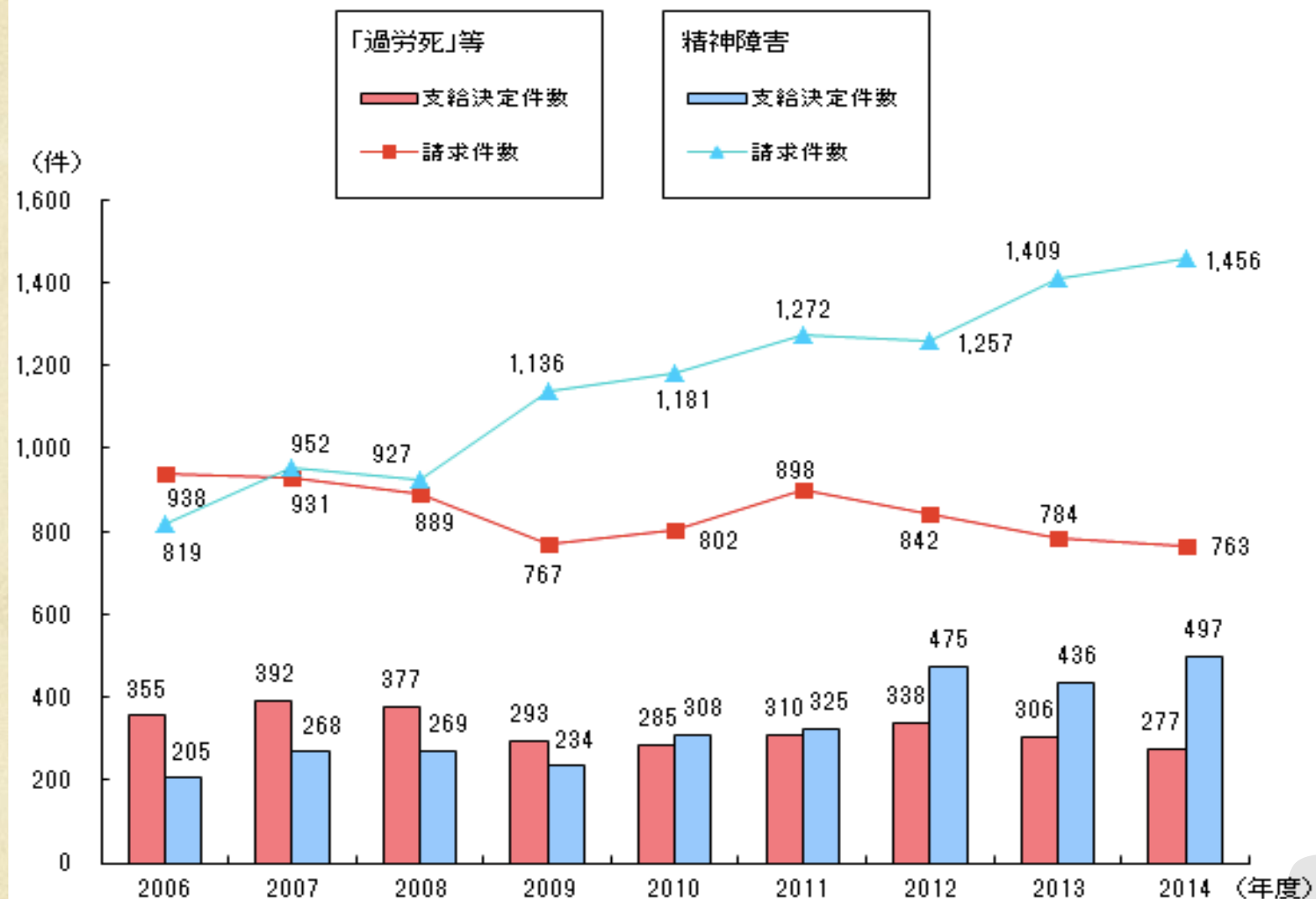
2017年2月4日
航空連顧問
奥平 隆

過労死等の労災申請の推移

(厚生労働省)



過労死等及び精神障害の労災補償状況



注:

1. 「過労死」等とは、業務により脳・心臓疾患(負傷に起因するものを除く)を発症した事案(死亡を含む)をいう。
2. 精神障害とは、業務により精神障害を発症した事案(自殺を含む)をいう。
3. 請求件数は当該年度に請求されたものの合計であるが、支給決定件数は当該年度に「業務上」と認定した件数であり、当該年度以前に請求されたものも含む。

<厚生労働省「厚生労働白書」(平成27年)より作成>

航空における在職死亡と 職種ごとの、これまでの事例、

- 航空整備士の健康破壊事例。在職死亡事例
- パイロット・CAにおける在職死亡。脳血管障害
- グランドハンドリング労働者の健康破壊と離職率
- **隠れ労災の疑い**
→ 共通する、夜勤、シフトを含む交代制勤務、PLT/CAのような「無規則勤務」の中で
仕事の原因と思われるが・・・
「労災認定の壁」があり、申請出来ない実態、
本人が退職などで・・・





ANA佐賀便機長の脳出血死の場合 (労災は認められず)

2000年9月11日発生

- 不規則な勤務→良質な睡眠を得られず→夜間睡眠で脳血管の修復が得られず→フライトのストレスが引き金になり→台風下の運航で出血→意識不明に
- 新宮（脳外科）医師の意見書の要点は
→過労とシフトによって、夜間睡眠での血圧低下、脈拍低下が得られず十分な血管修復が出来なくなり、その脆弱さが脳出血を招いた
- ギリギリまで、フライト完遂を求めた責任感
- 54歳 小脳出血により死亡
- 最高裁まで争ったが、労災認定は得られず。敗訴



JAL CA 岩本さんのくも膜下出血（労災認定）

- 国際線の時差を伴う乗務。月間80時間以上のフライトを半年以上継続。長距離路線乗務に乗務。
- 1996年5月29日未明に滞在先の香港のホテルで脳動脈瘤破裂に伴う大量出血によるくも膜下出血を発症
- 高裁判決は2006年、「身体的精神的ストレスにさらされやすく、労働密度は相当なもの」と認定。判決は確定

SKY社航空整備士猪又さんの くも膜下出血について

- LCCの貧弱な整備体制のなかで、出張、夜間徹夜整備など複数の疲労負荷に曝され
- 「夜勤を外して欲しい」という願いは1ヶ月もしないうちに断たれて・・・
「くも膜下出血」で死亡
53歳
- 2016年11月 東京高裁は控訴を棄却し「労災とは認めない」と判決。上告



脳科学から見た 疲労状態・睡眠・疲労回復など（13分）

- 意思決定に及ぼす「疲労と脳機能」

- ビデオ1（19:40～22:50）

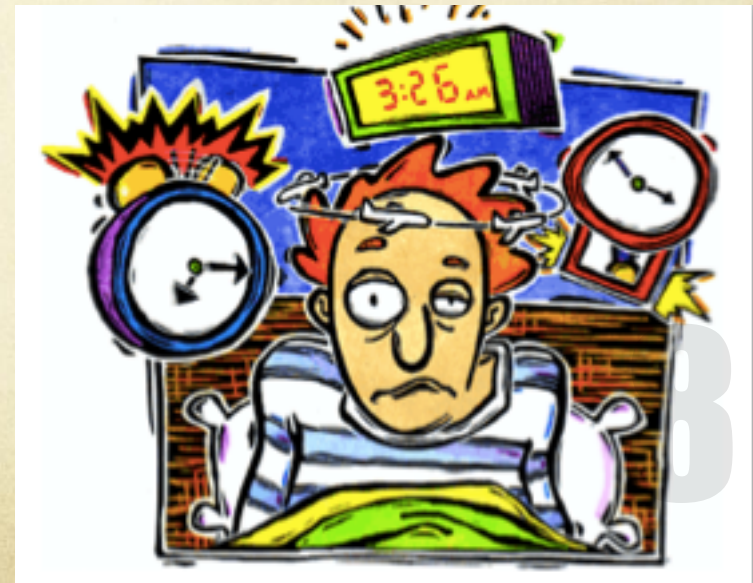
- 睡眠と記憶の整理

- ビデオ2（30:23～33:20）

- 脳疲労と回復のプロセス

- ビデオ3（36:00～42:44）

<OPEN FlipPlayer>

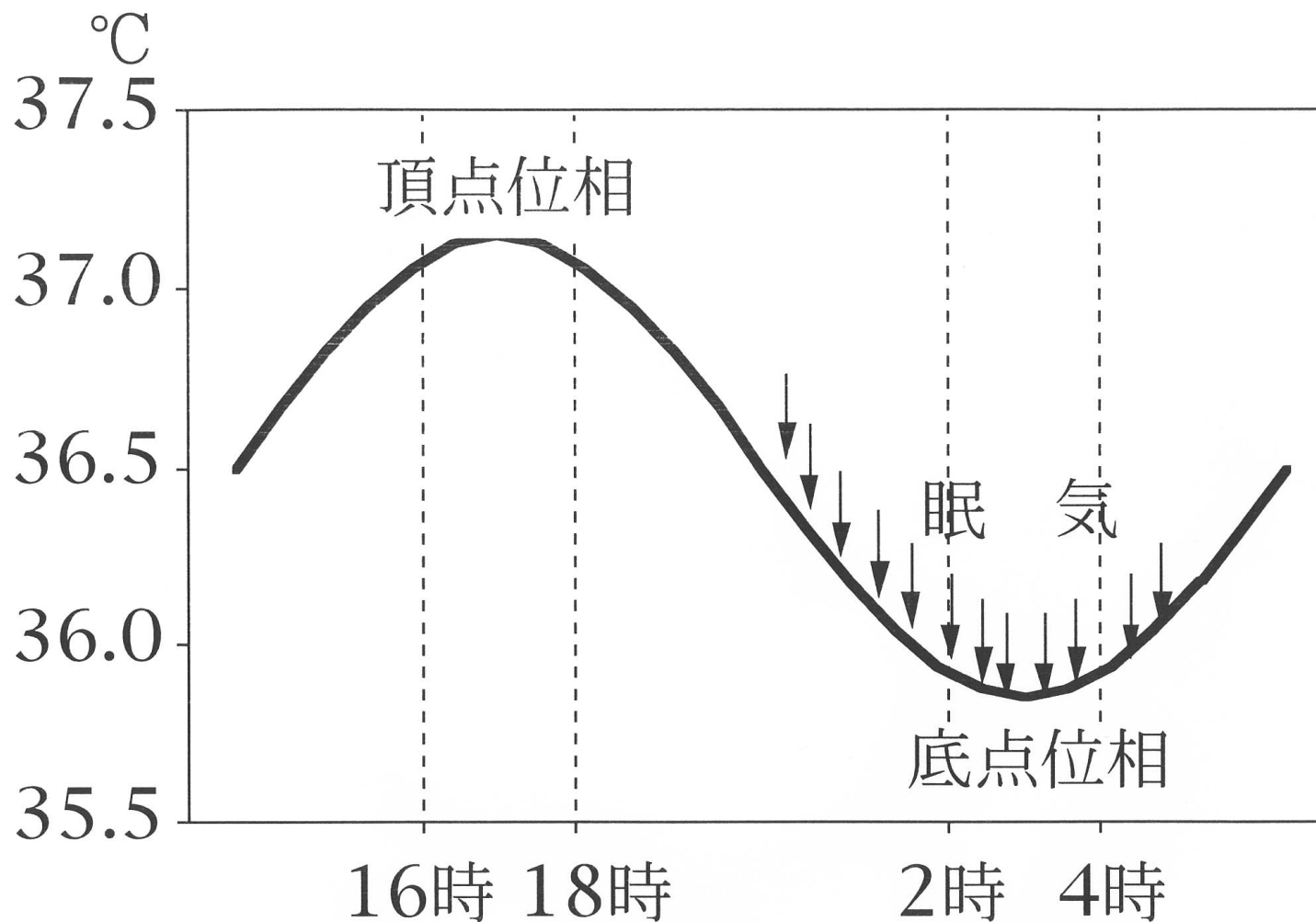


眠りの科学 (SLEEP !)



約 24 時間の眠れるリズムがある

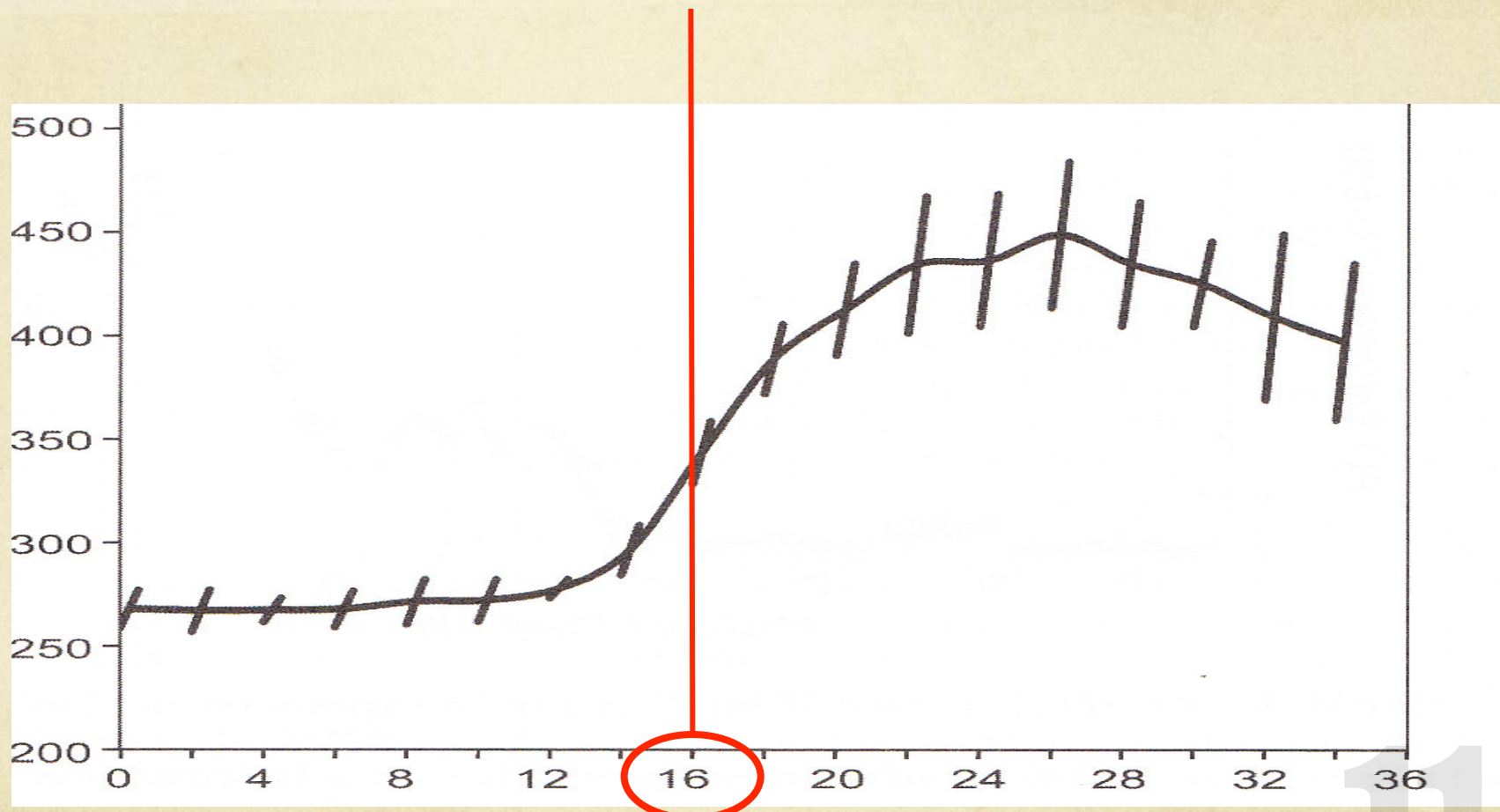
直
腸
温





起床16時間後に眠気は急に高くなる

反応時間
(ミリ秒)

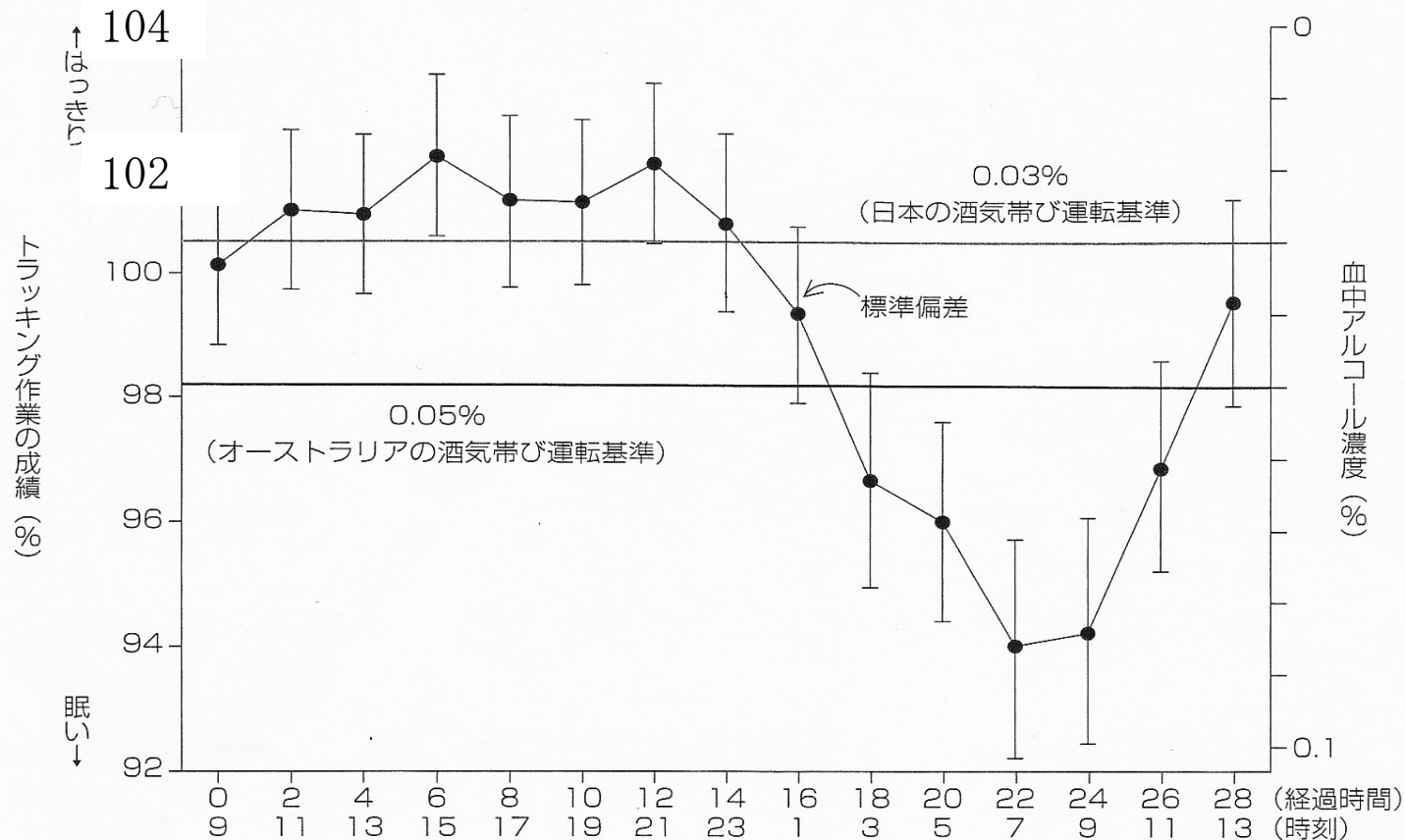


午前10時から引き続き続けた時間



時刻による「反応応力低下」

夜勤は酒気帯び運転以上に危険！

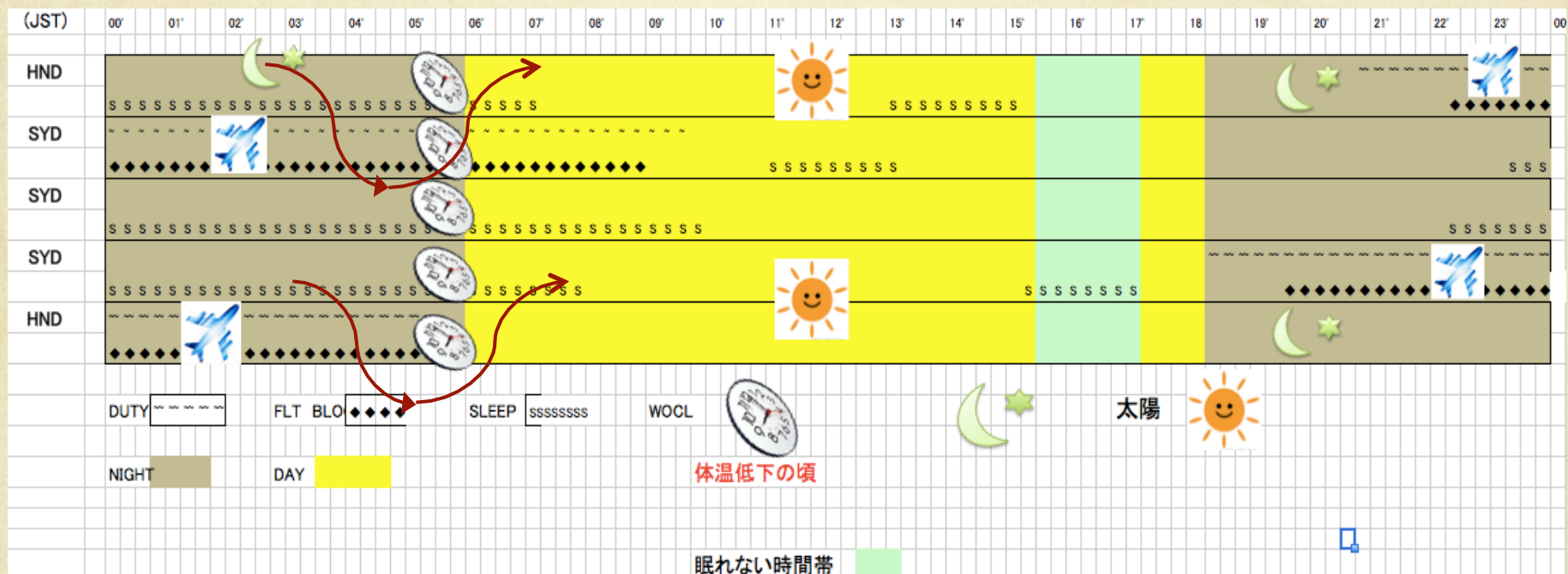


航空労働者の健康を蝕む勤務事例の紹介

- 人間のサーカディアンリズムに反する勤務例
パイロットの例
→シドニー線シングル編成でのフライト事例
(グラフで例示)
- JAL CAの例
→休日1日を挟んだ9日パターン乗務
(GUM,SIN,DFW)→ (グラフで例示)
- 整備士の夜間勤務連続シフト
→これは、亡くなった猪又さんの勤務
- グランドハンドリングの繁忙SKD
→平均睡眠時間6時間以下が67%にも



シドニー線のパイロットの勤務



JAL CAの国際線の場合

休日1日を挟んだ9日勤務パターン<JAL_CA>

20

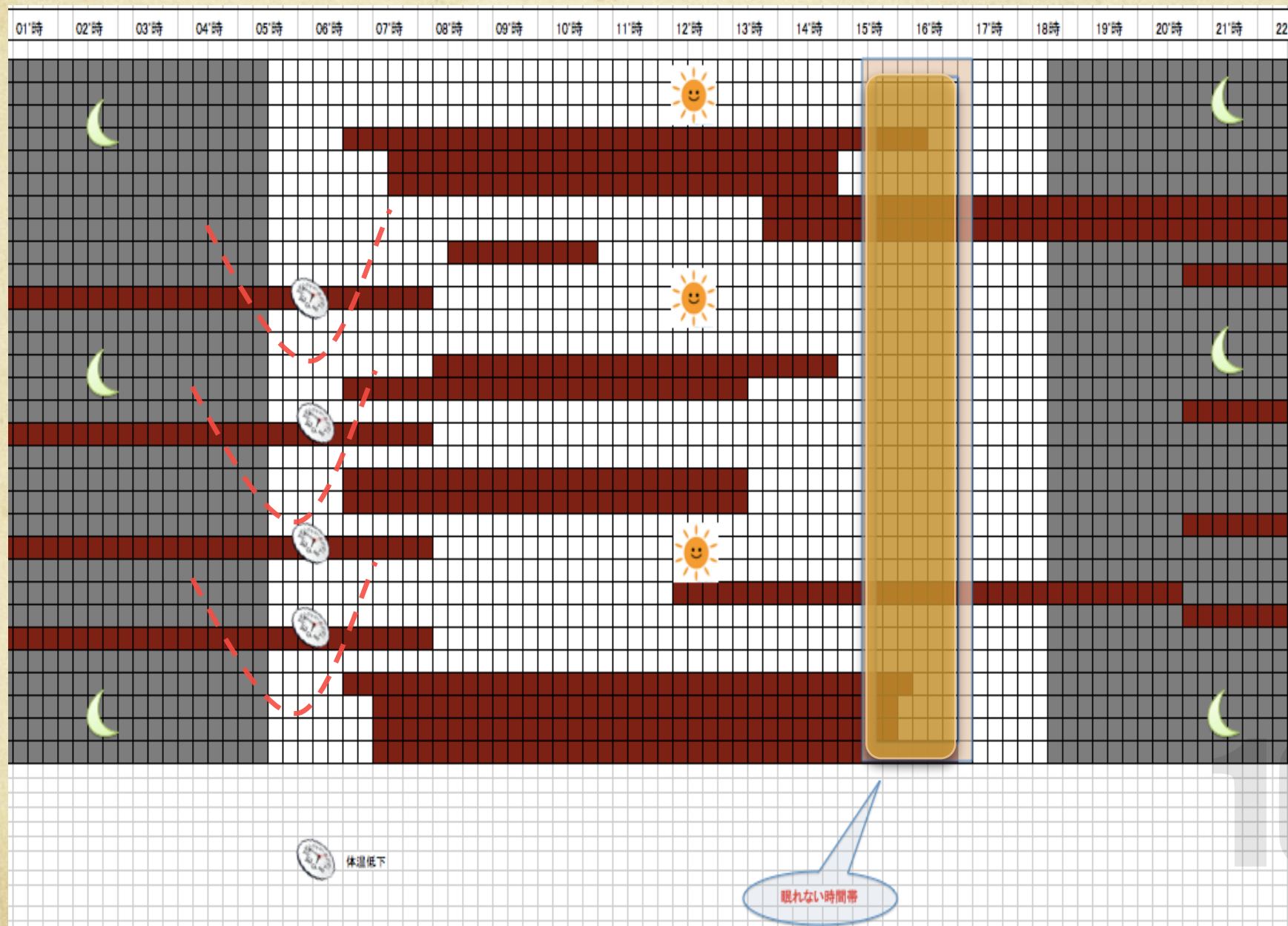
		休日1日を挟んだ9日勤務パターン<JAL_CA>																																				
日本時間 日付		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	乗務時間	業										
1日目												1LEG					1LEG												7:25									
2日目																												1LEG										
3日目		羽田発(00:05)→シンガポール着06:45(現地05:45)																					現地夕食							7:40								
4日目											シンガポール発08:20→羽田着16:05																	6:45										
5日目										朝食				昼食						夕食																		
6日目														成田発11:50→ダラス着15:45(現地08:15)																	11:25							
7日目										現地夕食																												
8日目		現地朝食																																				
9日目				ダラス発02:15(ダラス時刻11:15)→(13+30)→成田着15:45																											13:30							
10日目												休日																										

 睡眠時間
  通勤時間
  出社準備(勤務カウントあり)
  乗務時間
  出社準備(勤務カウント無し)

TTL 46Hr45r

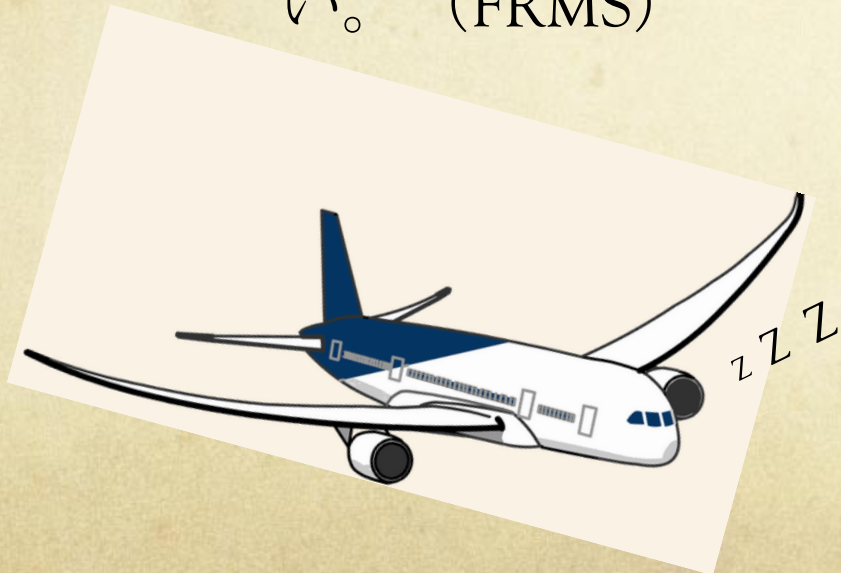
15

航空整備士のシフト勤務



この様な勤務を行った場合の労働者に与える影響 について ＝ICAOガイドブックと専門家のコメント

- （研究者の見解） （医師の見解＝裁判意見書から紹介）
- 運航に関わる現場では健康破壊だけではなく、疲労による「エラーの発生」が航空の安全に深刻な影響を与えることを予測しなければならない。（FRMS）



佐賀便機長の脳出血にかかる 裁判所提出意見書より＜要旨＞

- 血管は夜間睡眠中に修復されるが、不規則な勤務とストレスで、睡眠中に下がるべき血圧や脈拍が下がらず、（脳血管の）修復が出来なくなり、血管が破れ大出血に至った。

★疲労が取れない睡眠は、こうした血管損傷と言う高いリスクを誘発する可能性が高い。



FRMSが定義した疲労像

- 1、動機づけや訓練,気合いで克服することはできない
- 2、疲労している場合は,疲労による業務遂行能力の低下を自分で適切に判断できない
- 3、疲労感受性については個人差が多いことから予測が難しい
- 4、十分な睡眠をとる以外に疲労に対する特効薬はない

という 4 つの共通する疲労像を明示した。



『過労災害』を防御する 航空労働者ガイドライン

- 注意点-1 :
 - ・ 不規則勤務では残業時間が無いからと言って安心してはいけない。不規則勤務、業務上のストレスなどによって過労死が起きる事に留意しなければならない。
- 注意点-2 :
 - ・ 人間の生理的リズムを取り戻す働き方を勤務基準に取り入れる
- 注意点-3 :
 - ・ 本人の自覚が当てにならない場合もある事に留意すべき。「業務遂行の達成感」が「過労状態」を認識出来ない状態をもたらすことに注意しなければならない。この際、同僚や家族のアドバイスが重要である。

睡眠についてのガイドライン

- その① 最も好ましい睡眠は、WOCL(02~06時)を挟んでの7~8時間の睡眠である。
- その② 睡眠の最低サイクルは90分なので、仮眠を取る場合には、90分以上の確保が重要である。
- その③ 昼間に睡眠を取らなければならない場合は「睡眠に適さない時間帯」に留意すべきである
- 仮眠場所は、睡眠に適した環境整備が求められる

→その労働者の生活実態を反映した睡眠確保に留意

勤務間インターバルについての考え方の紹介

研究者 ドーソン

- 1. 疲労の回復期間が入っていること
→一番の回復が睡眠です。
- 2. 次の仕事への準備期間が入っていること
→心理的拘束も含まれる。
- 3. 遊びの時間が入っていること
→ストレスの解消過程という意味で、重要。
- ★最低16時間は必要と



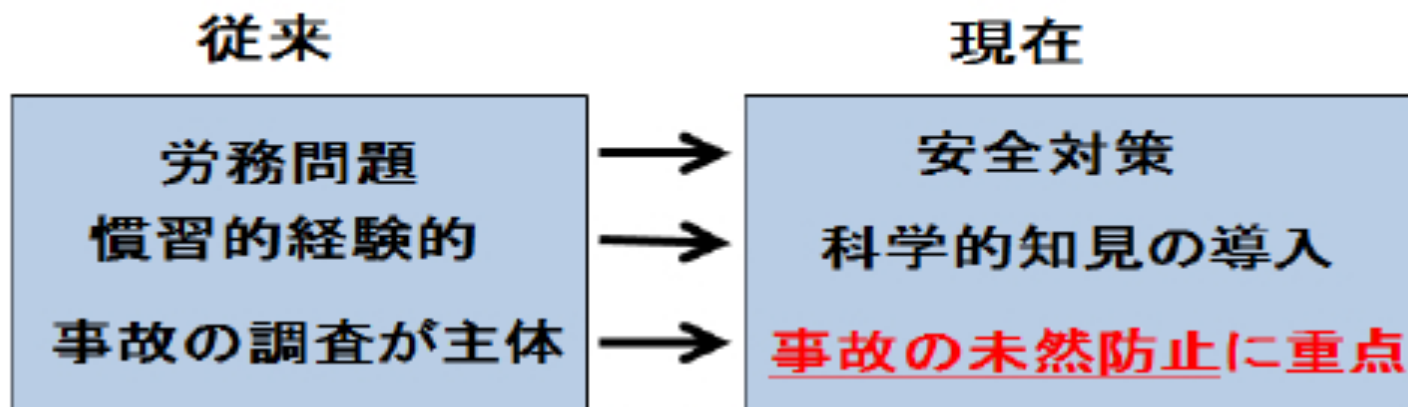
『過労災害』予防に当たって、 組合の役割りについて

- 疲労についての科学的な知識普及。労働者だけでなく、行政機関、経営者、労務に携わるもの
- 人間の疲労について科学歴根拠に基づいたスケジュール作成と管理。常に見直していく仕組みの形成
- 疲労に関わる実態の科学的調査を組合の立場で進めDATAを蓄積.研究者とも連携
- 法律、労災認定基準などへの反映＝対外的訴え
- 生活・社会活動を無視しない疲労管理を求める事など

航空安全・事故予防の観点からのこうした視点
もあります

事前対応型、予知型の Safety Management

疲労対策の従来との比較



↓

ICAOによる疲労管理のルール作りの
国際規範の確立 (2011年ICAO ANNEX6改定)

なかなか認められない 航空労働者の過労死



- 今、世の中で注目されている「過労死の原因」は「長時間労働」
- しかし、シフト、交代制、夜勤労働は「残業時間」をカウントすると「少ない」＝だから問題ない。というトリックが
- 労働の量だけではなく「質」によっては人間の身体は破壊されていく事実を、航空労働者は身をもって経験

過労死防止法が施行された なかで出来る事は？

- 原因究明を法律で求めた事には大きな意義があった。
- それでも繰り返す「過労死」
- 残業の長さだけではなく「労働の質」が重ければ過労死する事も社会的に認めてもらう事が大きな課題です。
- まずは科学的に疲労を考える文化を作ること
- 過労死のご遺族はこう叫んでいます
『命より大切な仕事があるんですか！』



この様なことが起きないように ！



ご清聴ありがとうございました

