

証人尋問で明かになったことは！ 島崎浩子さんの証言②《病欠基準の不合理性》

機内という特殊な環境・CA の特有の勤務条件 そのため傷病になり易く、休業は長引き易い

Q: 解雇基準の病欠日数や期間は、全社共通の基準となっていますが、客室乗務員としてのこの基準はどうですか？

客室乗務員は事務職と比べると、傷病が発生しやすい環境の中で働いています。また傷病になった場合、休業せざるを得ないし、休業が長引く特徴があります。

Q: 一週間以上休業する人が多いのは？

災害性腰痛の他に、日々の業務の積み重ねによっておこる腰痛が私傷病として扱われています。腰痛以外にも首や肩等の整形外科系で休む人も多いです。機内は重量物を扱い、狭い中で無理な姿勢で作業をしますし、傾斜、振動などもあり、腰への負担はかなり大きいです。

Q: 病欠日数が 2010 年度に 41 日を超える人が解雇されたが、職場の人はどう受けとりましたか？

大変怒っています。腰痛にでもなると、業務復帰に 1.2 か月かかるのは普通ですから、基準をすぐを超えてしまいます。特殊な労働環境と勤務形態の過酷さからなのであり、一生懸命働いた結果の病欠です。いつ誰が病気になってもおかしくない環境です。



Q: 病欠の休業期間をどう受けとめましたか？

たまたまその期間に当てはまってしまった人が解雇の対象になるのは納得できません。少しずれていることで解雇されない訳ですから。また有給休暇で対応したかどうかで、解雇されるかされないか違うのは、大変不公平です。

Q: 休業が長引くとは、どういうことですか？

私たちの仕事は病気や怪我が完全に治らないと仕事に戻れません。事務の仕事でしたら、完全に治らなくても仕事に就けますが、客室乗務員の場合は、一番大切な緊急事態時にきちんと対応できることが求められます。例えば緊急脱出時に動けないお客様を背負ってでも脱出させることができなければ、乗務に復帰することはできません。

島崎さんの
陳述書より

客室乗務員は地上で働くのとは異なり、 航空機内の特殊な環境の中で働いています

1. 時差はいくら経験しても慣れることはありません。生体リズムに反する過ごし方は睡眠に影響します。
2. 機内の気圧は 0.8 気圧に保たれていて、高度 1 万 2,000 メートルで富士山 7 合目付近と同じ位です。1 日に多いときは 4 便の離着陸を繰り返すことで、気圧の変化が身体に与える影響は大きいです。
3. 機内は地上より酸素の濃度が低いので、循環器、呼吸

- 器への負担が増します。高高度で機内を歩行するのは、ジョギングするのと同じくらいのエネルギーを必要です。
4. 機内の騒音は、高度 1 万メートルでは 85～90 デシベルとなっています。ガード下の騒音の 83 デシベルを超えます。大きな声でないとお客様は聞き取れません。
5. 飛行機は水平飛行時にも通常機種を上げています。その角度は 2.5～3 度で、カートを押して前方に歩くときは、

足を踏ん張って歩かなければなりません。

6. たくさんのお客様を搭乗させようとするため、通路や調理室等、客室乗務員が働く場所は極めて狭く、そのため無理な姿勢で業務に携わることを余儀なくされます。

客室乗務員は事務職等の地上職とは違い、 特殊な労働条件の下で乗務しています

- 1 ヶ月単位の変形労働時間制がとられていますが、勤務の開始と終了が一定しておらず、1日の労働時間も異なります。一日のスタンバイでその後のスケジュールがすべて変わることもあります。
2. 休日がほとんど固定されていないため、度重なるスケジュール変更は、客室乗務員の社会生活に大きな障害となっています。予定が立たないため、病院の予約、友人との約束、学校の行事等予定を入れる場合は有給休暇を取るしかありません。
3. 勤務時間が長いパターンが多く、例えば一番長いニューヨーク線を乗務するときは、朝起きてからニューヨークのホテルに入るまでに24時間近くかかります。そこに時差が加わるため生体リズムが狂います。また、香港日帰り便は、10分程度の食事時間だけで、休憩なしのほと

7. 出発地と到着地で季節や気温が違うため、一日で激しい温度変化を受け、体調維持が困難な乗務もあります。

島崎さんの
陳述書より

んど座ることができない13時間勤務となります。

4. ホノルル、オセアニア、またヨーロッパの帰り便等深夜便も多く、また時差のない東南アジアでも帰り便は徹夜のフライトが多くあります。また羽田発着の国際線も深夜便が多くあります。月に何度も深夜便を重ねると疲労が蓄積されます。
5. 機内での食事は手のあいた時に、国際線では10～15分くらいで済ませます。ニューヨーク便などでは、朝乗務前に食べたきり、機内で食べられるのは日本時間の夕方になります。国内線では、遅れている場合や機内清掃業務がある便では、全く食べられない時も多々あります。

<貢献度について>

Q: 会社は「若い人はこれから先働く期間が長いから貢献度があるので残す」と言っているがどう受けとめますか？

会社の出した資料を見ても、20代後半から30代後半までの人は、自己退職率が高く、40代後半からの人は、辞めないことがわかります。このことから若い人が長く働くから貢献度があるとは言えません。

客室乗務員の仕事上 休業が長くなる傷病の例

1. かぜ
2. 湿疹・じん麻疹
3. 見える所に包帯をする傷
4. 前歯の欠損
5. 指の火傷での水ぶくれ
6. 虫歯
7. 骨折・捻挫
8. 手術の如何を問わず、術後しばらくの間、乗務できない……等

解雇による被害度について

Q: 年齢の高い人は経済的にも恵まれているから、解雇しても被害度は少ないと言っていますが、そうですか？

私たちは女性であっても、収入のある大黒柱として働いてきました。今の生活や老後について今回の解雇で自分の生活設計が大きく狂わされました。

Q: 最後に、裁判官へ訴えたいことを何でも言って下さい

整理解雇され、私たちの人生は大きく、狂わされて大変悔しい気持ちでいっぱいです。会社に残っている後輩たちは、会社が大変なことになっているので早く戻って来てほしいと言っています。私たちは大好きな飛行機に戻りたいです。大好きな空に戻りたいです。一日も早く職場に戻って、お客様に笑顔でサービスしたいと思います。そして何よりもお客様の「ありがとう」の言葉を聞きたいです。裁判所におかれましては、私たちの実態にご理解頂き、公正な判断をして頂きますよう、お願い致します。

