



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2004.1.12 No. 27-31

発行：日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan
幹事会

〒144-0043
東京都大田区羽田5-11-4
フェニックスビル
TEL.03-5705-2770
FAX.03-5705-3274

日航乗員組合勤務裁判

高裁でも全面勝訴！

12月12日 東京高等裁判所は「93年に一方的に改悪された勤務の就業規則(運航乗務員就業規程)」について、改定された就業規則は「不利益が大きく改定は無効」と、99年の東京地裁に続いて乗員組合全面勝利の判決を下しました。

99年11月19日の東京地方裁判所の原告乗員組合の勝利判決に対して、被告会社が判決を不服として、東京高裁に控訴していたものです。

高裁では、個々の争点について控訴人(会社)・被控訴人(組合)双方の「安全性」「運航の実態」等についての膨大な証拠・証人尋問を詳細な検討を行って「不利益が大きく改定は無効」との判断を示しました。

地裁の判決に加え「3MAN機の1回着陸11時間」も、改悪無効と判断

◆判決の特徴

「判断の基準」を最高裁判例に沿った「変更合理性に基づいて判断」と明確にした。

1. 「シングル編成1回着陸の場合、乗務時間9時間・勤務時間13時間を超える勤務」
2. 「シングル編成2回着陸の場合、乗務時間8+30時間・勤務時間13時間を超える勤務」

は、変更の高度の必要性は認められず、管理職を含めた運航乗務員の大半が反対し、内容の相当性に疑問があり、代償措置も不十分で、変更による不利益が大きく、変更は無効である。

(地裁判決は、2MAN機のシングル編成1回着陸に限定した判決でしたが、高裁では2MAN・3MANとも変更を否定しました。)

3. 「国内線連続3日を超える勤務」は不利益が大きく、高度の必要性は認められないので無効である。



4. 「国際線で予め便指定のないスタンバイの勤務」は不利益であり、高度の必要性はなく、大半の運航乗務員が反対しており、無効である。
5. 「勤務割完遂の原則に基づく勤務」については、「機長が他の乗員と協議して決定するという実質的な趣旨は変更されていない」ため、不利益変更に当たらないとの判断を示しました。

しかし、同時に「勤務完遂の原則が明確になったからといって、実際の運用にあたり地上職員の機長等に対する運航の安全が確保されるための支援を行わなくてよいということにならないのは当然である。」との指摘を行っています。

これは、能力・知識・経験のある機長の最終判断によるものであり、その機長の多くが改悪勤務基準に反対しているという事実も影響していると思われます。

6. 「確認の利益」について(裁判を起こす意味があるかどうか)

- ① 機長・先任航空機関士に発令された原告を除く。

機長など管理職運航乗務員は、元々「管理職運航乗務員就業規程」の適用を受けており、その「管理職運航乗務員就業規程」の改定を争っていないので、直接、この裁判の範囲とは認められない。

- ② 改定当時訓練生の者は、その大半が運航乗務員に昇格していることに照らすと、近い将来運航乗務員に昇格すれば、改定前の勤務基準が労働契約の内容になることを期待しているのであるから、確認の利益がある。

- ③ 機種や路線室については、実際運航乗務員の路線室の移動や機種移行の等の実態に照らせば、新たに設定された勤務基準に基づく勤務上の義務の履行を求められる可能性があるから、現在の所属に関係なく、確認の利益がある。現在アジア航空に所属する乗員も同じ。

**会社は、最高裁に上告せずに、
三乗組が提案する「勤務基準委員会」での協議に早急に応じて、問題の解決を図るべき！**

乗員組合勤務裁判

「判決を求める」との道を選択したのは、 経営自身である！

高裁判決を解説するシリーズ①

地裁判決27分後、会社のマスコミへの控訴表明によりスタートした乗員組合勤務裁判の控訴審において、東京高等裁判所は、2003年12月11日、組合全面勝訴の判決を下しました。

会社労務部は、99年11月25日の乗員組合「全面勝訴の地裁判決」、昨年10月29日の機長組合「完全勝訴の地裁判決」に続いて、今回の高裁判決について、「Trust」（03.12.29付）を発行し、あたかも多くの会社主張が認められたかの主張を行っています。

三乗組では、皆さんに判決内容を正しく理解して頂くために、今回の高裁判決では各項目について、高裁がどのような判断を下したのかについて、数回に分けてシリーズでお知らせしていきます。まずは、組合との交渉経緯についてです。

会社は、本当に止むを得なく協定を破棄し、 就業規程を改定したのでしょうか！

高裁は、組合との交渉経緯について、以下の指摘を行っています。

1. 勤務基準策定の検討が不十分であり、現場乗員の意見を聴いていない
2. 組合との実質的な内容の交渉は、ほとんど進展しなかった
3. 実質的な内容の協議が行われなかったのは、「会社が勤務基準案を強行しようとしたこと」にあり、その原因は会社にもある
4. 機長を含めた運航乗務員の大半が反対し、（JALFIOを含め）同意する労働組合はなく、一部の労働者が反対しているという状況ではない

1. 勤務基準策定の検討が不十分であり、現場乗員の意見を聴いていない

平成4年から平成5年にかけての見直し作業では、平成4年12月下旬から平成5年1月下旬にかけて数回開かれた5名の乗員部長会の意見を聴取したのみで、特に現場の運航乗務員から直接意見を聴取する手続きがとられたことはなく、勤務基準案が策定された。（判決第3分冊P118）

2. 組合との実質的な内容の交渉は、ほとんど進展しなかった

会社と乗員組合との交渉は、組合が部分的提案を行うこともあったが、基本的には会社の経営状況悪化の原因は会社経営者の失敗にあるとして経営者の責任を主張し、勤務基準の切り下げには応じられないという姿勢で臨み、これに対して、会社は、新しく策定した勤務基準案の実施を強く求め、具体的な勤務協定案の内容を協議するまでに至らず、交渉はほとんど進展しなかった。（判決第3分冊P119）

3. 実質的な内容の協議が行われなかったのは、「会社が勤務基準案を強行しようとしたこと」にあり、その原因は会社にもある

会社は、経営状況の悪化を乗り切るために新しい勤務基準案の実施を強行しようとしたことにあったということができるところ、会社が乗員組合に対し、本件就業規程改定による費用削減効果の根拠や具体的な内容を説明していなかったという事実を合わせて考慮すると、会社と乗員組合との間で実質的な協議がされなかった原因は会社にもあるということが出来る。（判決第3分冊P121）

* 判りやすくするために、控訴人を会社と書き換えて判決文を記載しています。

4. 機長を含めた運航乗務員の大半が反対し、（JALFIOを含め）同意する労働組合はなく、一部の労働者が反対しているという状況ではない

勤務基準の変更については、運航乗務員のほぼ全員が加入している乗員組合が反対しているほか、管理職と扱われている機長の約9割が加入する機長組合や管理職と扱われている前任航空機関士の約9割が加入する前任組合も上記変更同意せず、異議を述べ、また、客乗組合や日航労組も本件勤務基準の改定に反対し、さらに、全日航労組は、運航乗務員を組織していないこともあって、上記変更については意見を差し控えている。(中略)

同勤務基準に同意する労働組合はなく、多数の労働者は本件就業規程改定後の勤務基準に同意しているのに一部の労働者が反対しているという状況ではない。(判決第3分冊P121)

以上の理由から、東京高裁は「勤務基準の内容を合理的なものと推定することはできない」との判断を下しました！

改定された本件就業規程による勤務基準の内容について運航乗務員の大半が反対し、他の従業員も同意するに至っていないのであるから、労働者の同意の面から同勤務基準の内容を合理的なものと推定することはできない。(判決第3分冊P122)

最後まで頑なな態度を改めず、あくまで「判決を求める」との対応に終始したのは、経営自身である！

乗員組合では、地裁判決の前から会社が一方的な強行を止め、交渉に応じるならば、いつでも裁判を取り下ろす旨、繰り返し経営に伝えてきました。

また、地裁判決後も、一部組合主張が認められなかった項目について、敢えて組合からは高裁への控訴を行わず、話し合いによる解決を求めてきました。更に、控訴審の判決直前まで、会社に対して「判決を求める」のではなく、自主的に解決するように再三にわたって求めてきました。しかし、このような組合の申し入れに一切耳を貸さず、二度に渡って、日本航空経営は、「判決を求める」という道を自ら選択し、その結果、東京高裁の判決が下されたのです。

会社は、12月25日(上告期限日)に最高裁への上告の手続きをとりましたが、上告が棄却され「就業規則は違法」との判決が確定し時、「違法な業務命令によって会社が10年以上に渡って現場乗員に与えてきた肉体的、精神的そして金銭的な苦痛」の責任は、いったい誰が責任をとるのでしょうか？

会社は、ただちに上告を取り下げ、

三乗組との交渉で問題解決せよ！

東京高裁が、就労の義務がないと確認した項目は、以下のとおりです。
(各項目の詳しい内容は次回以降のシリーズで解説します。)

1. (2名編成機、3名編成機にかかわらず) シングル編成で予定着陸回数が1回の場合、連続する24時間中、乗務時間9時間を超えて、又は勤務時間13時間を超えて予定された勤務に就く義務のないことを確認する。
2. (2名編成機、3名編成機にかかわらず) シングル編成で予定着陸回数が2回の場合、連続する24時間中、乗務時間8時間30分を超えて、又は勤務時間13時間を超えて予定された勤務に就く義務のないことを確認する。
3. 国内線について連続3日を超えて乗務に就く義務のないことを確認する。
4. 国際線については、待機(スタンバイ)に先立ち、あらかじめその対象便として指定された2つの便とその間の便でない限り、乗務する義務のないことを確認する。