



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2010.11.11

No. 34 - 30

発行: 日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan

HUPER 委員会

〒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

E-mail:office30@alpajapan.org

病欠や乗務離脱などが雇用問題につながる日航の施策の是正を求めて

国土交通大臣に要請書を提出

同時に各政党に要請行動実施

2010年10月19日

日本航空インターナショナルは人員削減策の一環として、10月1日から実施した希望退職に合わせて約330名の乗員に対し、退職勧奨のための説明会や個別面談以外は休日とblank day（何も予定の無い勤務日）とする10月の勤務スケジュールを渡し、希望退職に応じるよう強く迫りました。それと同時に、会社は各組合に対して「現時点での会社の整理解雇の人員基準（案）」（以下、基準案）を示し、「この330名がその対象者と同一である」と伝えました。この基準案は病欠が一定の日数を超える者などを整理解雇の最優先順位と位置づけています。

乗員は乗務するための身体上の条件が厳しく制限されており、それを満たさない場合は自ら申告して「乗務をしない」判断をしなければなりません。また、航空身体検査時にも心身の状態についての自己申告が義務づけられています。これらの「自己申告」は乗員の心身に起因する事故の未然防止の観点で重要な役割を果たしていますが、それが十分に機能するためには、乗員自身の安全に対する高い意識とともに、それを可能にする環境の整備が不可欠であると言えます。ところがこの「基準案」は、そのような環境を損ないかねず、身体検査およびそれを補完する企業における日常の健康管理などに悪影響を及ぼし、ひいては安全を脅かしかねません。このようなことから日乗連は10月19日、国土交通大臣に対して、日航が示した「基準案」の撤回を指導するように求める要請書を提出しました。

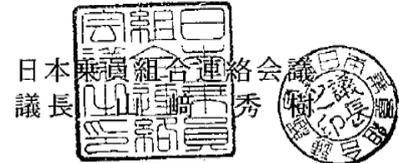
同時に日乗連は当日、民主党、国民新党、社民党、共産党を訪問し、各党の担当者に上記国交相への要請書の写しを手渡すとともに、日航の施策の問題点を訴えました。また、自民党、公明党、みんなの党などへは同要請書の写しを郵送しました。

要請書を次項以降に添付します。



2010年10月19日
日乗連発信第34-07号

国土交通省
大臣 馬淵 澄夫 殿



乗員の心身に起因する事故等の未然防止の観点からの、
日航の「現時点での会社の整理解雇の人選基準（案）」に関する要請

経営破綻して再建中の日本航空インターナショナル（以下、日航）は9月27日、各労働組合に対して、「人員調整に関する施策」としての希望退職の募集に合わせて、「現時点での会社の整理解雇の人選基準（案）」（以下、人選基準案）を提示しました。航空機運航乗務員（以下、乗員）を対象にした当案では、過去約2年半の期間中に、休職、病欠（以下、病欠）、乗務離脱（注：乗務不可の状態。病欠ではなくデスクワークやシミュレーター業務などを行うことがある）または乗務制限が一定の日数を超えた者などが対象者の最上位に位置づけられています。会社は、「将来の会社貢献度をはかる上で過去の一定の期間における会社貢献度を基準とした」とし、「病欠の日数などの基本的な部分は乗員も地上職も同一基準である」と説明しています。

日航経営が示唆する整理解雇について、その必要性などに関する問題点の指摘は他の機会に譲るとして、ここでは、乗員の「病欠日数」などを人選基準案とすることについて焦点を当て、航空身体検査証明や企業に義務付けられている乗員の健康管理などの観点から問題点を指摘するとともに、その是正を求めるものです。

添付別紙に詳しく説明する通り、この日航の施策は、乗員の心身に起因する事故等の未然防止を目的に航空法に定められた航空身体検査証明や、それを補完してその目的を達するために不可欠とされる「企業における乗員の健康管理」などに重大な悪影響を及ぼし、国民の日常的な足となった航空輸送の安全を脅かすものであり、私たちは決して看過できません。

私たち日本乗員組合連絡会議は、上述および別紙に示す考えを踏まえ、貴職に対し下記の通り要請いたします。

記

航空法に定める航空身体検査証明を始め、航空機運航乗務員の心身に起因する事故等の未然防止のための国および企業における諸施策の確実な施行を担保する観点で、日本航空インターナショナルに対し、同社が各労働組合に提示した、病欠など乗員の心身の状況を理由とした「現時点での会社の整理解雇の人選基準（案）」の撤回を強く指導すること。

以上

【別紙】

2010年10月19日

「乗員の心身に起因する事故等の未然防止の観点からの、
日航の『現時点での会社の整理解雇の人選基準（案）』に関する要請」の補足説明

日本乗員組合連絡会議

経営再建中の日本航空インターナショナル（以下、日航）は9月27日、各労働組合に対して「人員調整に関する施策」としての希望退職の募集に合わせて、「現時点での会社の整理解雇の人選基準（案）」（以下、人選基準案）を提示しました。航空機運航乗務員（以下、乗員）を対象にした当案では、過去約2年半の期間中に、休職、病欠欠勤（以下、病欠）、乗務離脱または乗務制限が一定の日数を超えた者などが対象者の最上位に位置づけられています。会社は、「将来の会社貢献度をはかる上で過去の一定の期間における会社貢献度を基準とした」とし、「病欠の日数などの基本的な部分は乗員も地上職も同一基準である」と説明しています。

私たち乗員は航空法に定められている航空身体検査基準（以下、基準）に縛られて仕事をしています。最近の統計によれば、日航や全日空などでは常時数パーセントの乗員がこの基準によって「乗務不可」となっており、勤務上の扱いは病欠などとなっています。また、乗務に際しては服薬についても厳しい規定があり、例えば風邪薬などを服用した場合、症状が治まりかつ副作用が無かったとしても乗務はできず、欠勤せざるを得ません。上記のケースの多くは、デスクワークやシミュレーターなどであれば勤務が可能です。一方、日本におけるこうした法令等には諸外国より厳しい部分もあり、他国の基準では乗務できても、日本の基準では乗務できないケースもあります。

このように、乗務するための身体上の要件が、安全の観点から法令等で厳しく定められ、それによって必然的に病欠などが発生する私たち乗員が、日航が示す人選基準案で職を失うことになれば、それは航空安全の観点で以下のような重大な悪影響を及ぼすと考えられます。

1. 体調不良を躊躇無く会社に申し出て乗務を休む環境が損なわれる。

多くの職種では、多少の体調不良をおして勤務することは可能でしょうし、市販薬を服用して症状を抑えて勤務することなどは日常的に行われていると思われれます。また、一部の身体機能を損なう怪我をしても仕事を続けることが可能な場合は多いでしょう。しかし、乗員はこのような場合、法令等の定めにより、乗務はできません。また、体調に不安を抱えながら無理して乗務することも、安全上の観点から厳に慎まなければなりません。このような場合乗員は、乗務できないことを会社に申し出て「病欠」となります。今まではこの種の病欠が雇用問題に発展することはありませんでした。しかし、今後もし、このような病欠が雇用問題につながるということになれば、はたして乗員は、欠勤を申し出るべき体調不良や怪我などのときに、それを躊躇無く会社に申し出ることができるでしょうか。このような状況は安全運航に対する潜在的な脅威となりえます。

年間を通じて常に良好な体調を保つことなど至難の業であり、歳を重ねればそれは更に難しくなります。体調不良の乗員が躊躇無くそれを会社に申し出ることができる環境が整っていることが、安全運航の確保につながると言っても過言ではありません。

そもそも、この「病欠日数を整理解雇の人選基準とする」という考え方は「病欠は会社への非貢献である」という認識からくるものですが、この会社の認識を上記のような乗員

特有の事情を踏まえてあえて言い換えれば、「『欠勤』という乗員の安全上の判断は『会社への非貢献』である」ということになりかねません。更に、人間である限り病気は避けられないものであるという事情も踏まえて考えると、この会社の認識は、悪天候回避のために避けられなかった「目的地以外への着陸」を「会社への非貢献」と評価するようなもので、私たちは到底認められません。

2. 航空身体検査を補完すべき企業の健康管理が十分機能しなくなる恐れがある。

私たちは、自らの心身の状態が基準に抵触する疑いがあると考えた場合、または投薬や手術などの医師による治療を受けた場合などは、その都度、乗務前に会社の産業医に報告しなければなりません。しかし、それによって発生するかもしれない病欠や乗務離脱などが、たとえ短期間であっても解雇につながる要素になるとなれば、いくらその必要性を理解していたとしても、果たして正直に報告できるのでしょうか。このような状況は、乗員をして、産業医への報告や確認を躊躇させ、乗務に適する身体状況か否かを確認しないまま乗務する事態を招くことになりかねません。

3. 航空身体検査がその目的に照らして十分に機能しなくなる恐れがある。

航空身体検査証明制度は、乗員の心身に起因する事故等の未然防止を目的として航空法に定められています。この身体検査がその目的に照らして十分機能するためには、心身の状態についての正確な自己申告が欠かせません。そのため私たちには、半年または一年毎の身体検査の受検に際し、それまでの心身の状況についての申告が義務付けられており、それは「合否判定」の重要な要素となっています。一方、身体検査に不合格になれば即座に乗務ができなくなり、多くの場合短期間での乗務復帰は困難で、一定期間の病欠や乗務離脱を覚悟しなければなりません。もし、この人選基準案のように、2ヶ月程度の病欠で解雇になってしまうのならば、私たちは、身体検査受検時に、「正確な自己申告」という義務とは裏腹に、それをためらう気持ちとの強い葛藤に悩むこととなります。

航空身体検査が正しく機能するために航空会社が取べき施策は、「復帰の見込みがある疾病についてさえも、職を失うことを覚悟して申告しなければならない」などというような環境を排除することのはずです。今回の施策は、全くその逆です。

4. 日本の航空界全体に暗い影を落とし、安全に対しての潜在的脅威となる。

航空業界の将来の見通しは不透明と言わざるを得ません。どの会社も将来にわたって順風満帆というわけにはいかないでしょう。もし、今後、日航が組合に提示した人選基準案によって乗員としての職を失う者が出るとすれば、日本の航空会社で働く全乗員が、病欠や乗務離脱を「解雇への一里塚」として捉え、乗員の間に病欠や乗務離脱についての過剰な不安が蔓延し、それは上述のような様々な負の反応を生じさせることとなります。

これは単に「日航の労務問題」には留まりません。乗員の心身に起因する事後等の未然防止という観点だけを捉えても、航空界全体に暗い影を落とす極めて悪しき前例となってしまいます。

5. 航空安全の維持向上を目的とする航空身体検査制度の根幹を揺るがす。

国が実施する航空身体検査証明は航空の安全を第一義とする制度です。1983年11月、航空審議会（土光敏夫 委員長：当時）は長谷川運輸大臣（当時）への答申において、「乗員の心身に起因する事故等の根絶という目標の達成は、乗員、医師、企業の三位一体となった自発的な協力関係がなければ困難である」旨述べています。ところが、上述のように、

今回の日航の施策は、この三位一体の自発的な協力関係を根底から覆すような内容であると言えます。このような施策が実行されれば、航空身体検査証明制度や企業における乗員の健康管理は機能不全を引き起こし、ひいては航空の安全が脅かされると断ぜざるを得ません。

上述に鑑み、私たち日本乗員組合連絡会議は、日本航空インターナショナルが各労働組合に提示した、病欠など乗員の心身の状況を理由とした「現時点での会社の整理解雇の人选基準（案）」は撤回されるべきであると考えています。

以上