



日乗連ニュース

発行:日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan
幹事会

ALPA Japan NEWS

〒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

www.alpajapan.org

Date 2003.10.30 No. 27 - 14

日航機長組合 長時間乗手裁判

完全勝利判決！！

48名の原告に総額3億1000万円の

支払いを命ずる

2003年10月29日、東京地方裁判所は日本航空の機長が訴えていた「長時間乗務手当未払い請求訴訟」に対して、原告の訴えを認め日本航空に未払い賃金を支払うよう原告勝訴の判決を下しました。

日本航空機長組合はこの判決について以下のようなコメントを発表しました。

「長時間乗務手当未払い請求訴訟」の判決に対する機長組合のコメント

私たち日本航空機長組合は、この裁判を「賃金の一方的な不利益変更を撤回させる」組合活動として取り組んできたが、この裁判で明らかになった「日本航空の不当な労務姿勢」を改めさせる大きな成果として、この勝利判決を受け止める。

この勝利判決は、日本航空の経営姿勢を改めさせ、健全で国民から信頼される日本航空を取り戻すことに繋がる。私たちは、この判決を基に「労使協議により問題を解決する、正常な労使関係に戻す」ために、これからも最大限の取り組みを行う。

皆様方の御支援を今後もお願いしたい。

本日の判決の持つ大きな意義は、本件の賃金切り下げについて、日本航空内の異常な労使関係の歴史と、悲惨な事故の経緯を背景に踏まえた判断がなされたことです。

本件の審理の中で明らかになった日本航空の労務姿勢は次のとおりです。それは「交渉は回数だけで組合の主張に歩み寄ることはしない」「運航乗務員を



組織しない全日航労組（現在の JAL 労組）との合意を口実に、就業規則を変更し、施策を強行する」「自らの説明に有利であれば、客観的であるべき海外他社の資料も捻じ曲げて提示する」「国内他社の処遇等、比較されると都合が悪い資料は出さない」等々、「真摯な交渉」という言葉とはかけ離れた労務姿勢であり、まさに私たちが「労働組合と真摯な話し合いを行わない」と批判した、40 年も前からの労務姿勢と全く変わりがないのです。

すなわち、1993 年以降、本件にいたるまで経営が一方的に施策を強行実施した背景には、労使関係を 1986 年以前の旧態依然なものに戻し、運航の最終責任者たる機長の声も聞かずに、経営の思うがままに施策を実施しようとする狙いがあったと言わざるを得ません。こうした経営の姿勢を私たちは、原告代表の証言や機長組合代表の証言により、また多くの証拠により明らかにしました。このような経営のやり方が進めば、次に当然に予測されるのは労使関係の悪化による日本航空の安全運航の危機であります。これまでの多くの事故の犠牲者の命と私たちの長い年月の努力によって、ようやく改善されてきた安全運航体制を、再度脅かすことは社会的にも許されないことが明らかになりました。

次に指摘することは、本件裁判の対象となっている長時間乗務手当の対象である「長時間乗務」が極めて過酷であり、しかも安全運航を全うするため、機長の重い責任を間断なく果たさなければならない事実です。判決は、多くの人命と高価な財産を預かる民間航空の機長の重責と過酷な長時間勤務への正しい理解へ一歩踏み出しました。

私たちが指摘した、長時間乗務の過酷性は一言で言えば「極めて長い飛行時間」とそれに伴う「健康に大きな影響を及ぼす時差」であります。長時間乗務では、燃料をほぼ満タンにした非常に重い重量での離陸、極めて長い時間の巡航、そしてその後の精神的にも肉体的にも疲れ果てた上での着陸を迎えます。パイロットであるなら誰でも「性能が厳しいのは離陸、技術的に難しいのは着陸」と認識していますが、長時間乗務はこの両者の困難性を極めて長い巡航を挟んで安全に成し遂げる極めて過酷な乗務です。

長時間乗務のもうひとつの過酷さは「時差との闘い」です。日本の位置ゆえに日本航空の長時間路線はほとんど、東西方向の路線となっているため、時差の影響をまともに受けることになり、「サーカディアンリズムの乱れ」が、時に睡眠障害を、時に体の倦怠感を引き起こします。そのため、長大路線乗務後の休日は寝ているかぐったりしていることが多くなり、さらには、健康を害し乗務から外れなくてはならない機長も多く発生しています。

私たち機長はこうした状態を「健康の切り売り」と考えています。本件の長

時間乗務手当不利益変更は、その「切り売り」のささやかな代償として支払われてきた「長時間乗務手当」を大幅に切り下げるものでした。乗員の職場は、不規則・不定形・深夜・時差など他に例を見ない極めて特殊な労働環境です。その中で航空会社の社会的使命である「安全運航」を確保するとともに、乗員の健康と生活を守るために、1954年の乗員組合結成以来、多くの協定や確認書が労使の間で結ばれてきました。しかし1993年に日本航空は、それら38件にも及ぶ協定類を次々と破棄し就業規則を一方的に変更することにより、世界の航空会社でも例のない過酷な勤務を私達に強制しました。これはかつての組合役員の解雇にも並ぶ会社の強引なやり方でした。

この問題について一切話し合い解決に応じようとしめない会社に対し、日本航空乗員組合がこの変更は無効であるとして東京地裁に提訴しました。1999年11月25日、東京地裁が乗員組合の完全勝訴ともいえる判決を下されました。私たちは、この判決により長時間乗務の過酷性が改めて認められたと考えています。この長時間乗務の過酷さについては、本件審理に於ける2名の機長証人だけでなく、多くの機長が陳述書を提出しました。

裁判所は唯一現場の実態を熟知している機長の言葉を、受け止めて頂いたと思います。日本航空では1993年以来、通勤条件・勤務条件の改悪、退職金の切り下げ、全運航乗務員の乗務手当の切り下げ等々が、全て「一方的不利益変更」として、私たち乗員の組合との合意なく一方的に実施されてきました。そして、最後のトドメのように、被告日本航空は本件の「世界の航空界で最も過酷な労働である長時間乗務」の対価である「長時間乗務手当」の切り下げを強行実施したのです。

私たちは、これらの一連の強行実施による働く意欲の低下を、歯を食いしばって必死でこらえてきましたが、もう許すことは出来ませんでした。このような状況の下、原告機長は万やむを得ず、日本航空機長組合員機長の総意により本件提訴に至ったのです。本件の裁判期日は結審まで22回に及びましたが、毎回毎回、原告であるか否かを問わず多くの機長が、厳しい勤務の中でも、傍聴に駆けつけました。また、この裁判を重視する機長以外の乗員や、航空労働者の多くの仲間の方々の参加により、傍聴席はことごとく埋め尽くされて来ました。

本日の勝利判決は、日本航空の経営姿勢を改めさせ、健全で国民から信頼される日本航空を取り戻すことに繋がります。私たちは、この判決を基に、安全運航の基盤である「労使協議により問題を解決する、正常な労使関係に戻す」ために、これからも最大限の取り組みを行います。

皆様方の御支援を今後もお願いするものです。

[参考：日本航空の労務姿勢について]

日本航空は過去多くの事故を起こし、その中で多数の乗客・乗員の生命が失われました。その背景には「労働組合と真摯な話し合いを行わない」日本航空の異常な労務政策がありました。この異常な労務姿勢は、本件で私たちが明らかにした現在の日本航空の姿勢と全く共通しており、判決にあたり再度指摘したいと思います。

日本航空の最初の連続事故は1972年に発生しました。東京羽田空港での離陸時の事故を始めとして、ニューデリー、ボンベイ、モスクワと事故が続き、社会的にも「連続事故の背景には、経営の事業規模拡大一辺倒の経営政策と、それを強引に押し進めるために行った、組合敵視の分裂労務政策がある」ということが指摘されました。

1965年以降日本航空は、会社の言うことを聞かない組合に対し激しい差別と攻撃を行いました。乗員組合の役員をストライキを口実に不当解雇し、組合を二つに分裂させ、さらには「機長全員管理職制度」を導入して機長の組合活動を禁止し、機長全員を組合から脱退させました。すでに述べました1972年の連続事故ばかりでなく、1977年のアンカレッジ、クアラルンプールの連続事故、さらには1982年の羽田沖事故もこのような状況の中で発生したのです。

こうした状況が改善されない中で、1985年には、ジャンボ機が御巢鷹山に墜落し、死者実に520名という、未曾有の大惨事となった123便事故が起きました。この123便事故は、長い間管理職として組合活動の自由を奪われていた機長に、大きな反省を迫りました。

私たち機長は、運航の最終責任者として積極的に発言し、行動することにより労使関係を安定させ、安全運航体制を確立させることも機長の重要な使命であることを痛感し、組合活動の自由を取り戻すために、1986年機長組合を設立しました。

123便事故直後に誕生した新経営陣もこうした機長の考え方を理解し、安全問題や労使関係において組合と真摯な交渉を行う姿勢を見せました。しかし、その後経営のトップが再度交代する中で、話し合いで解決する労使関係は長く続かず、日本航空は事故の反省も忘れ、1993年に至ると大幅に姿勢を変え、話し合いや職場の理解を得る努力をしないで、一方的に会社の施策を強行するようになりました。本件の就業規則の一方的な切り下げは、こうした状況中で行われたものです。