



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2003.12.15 No. 27 - 26

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 第一陣、

東京高等裁判所 控訴審判決出る！

乗員組合側 全面勝訴！！

2003年12月11日、東京高等裁判所において、日本航空乗員組合が1994年に東京地裁に提訴した「就業義務不存在等確認訴訟」(所謂 勤務裁判)の控訴審判決が出され、組合側の全面的な勝利判決を獲得しました。判決公判終了後、200名以上の当該単組組合員をはじめとして300名を越す参加で報告集会が開催されました。また日航乗員組合、機長・先任組合、日乗連は同日16:00から裁判所内司法クラブで記者会見を行い、添付の声明・見解を発表しました。

1993年、日航経営者は日本航空内の全乗員の反対を押し切って、シングル編成の制限を乗務時間11時間、勤務時間15時間とする等世界でも類を見ない劣悪な労働条件を強行導入しました。日航乗員組合が翌年に提訴し、約5年後の1999年には東京地裁の乗組全面勝利判決が出ました。しかしながら日航経営は判決の27分後という異常な速さで控訴するという暴挙に出、「控訴したから、判決は確定しない」として判決に従わず、現在に至るまで強行を続けています。

日乗連はこの問題が日本のそして世界中の乗員の労働条件に大きく関わることから、日航乗組を全面的に支援するとともに、IFALPAにも働きかけ、日航経営を始め各省庁や裁判所等への要請等を行ってきました。

今回の判決は、就業規則の一方的な不利益変更について最高裁判例等原則に則った判決であり、また地裁判決では2名編成機に限定していた乗務・勤務時間制限を3名編成機にも拡大するなどさらに踏み込んだ判決になっています。

日航経営は一日も早く高等裁判所の判決に従い、「日航3乗組との勤務基準策定のための委員会を開催すること」という日航乗員組合からの提案に応じるべきです。

日航乗員組合の皆さんおめでとうございます！！



これらが勝訴の内容です！

高裁判決により、「就労の義務がない」事が確認された勤務

東京高裁で12月11日に下された判決では、以下の請求項目において地裁判決同様に「就労の義務がない」ことが確認されました。

1. 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、または勤務時間13時間を超えて予定された勤務につく義務のないこと
(今回、新たに3名編成機についても確認されました！)
2. 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、または勤務時間13時間を超えて予定された勤務につく義務のないこと
3. 国内線の連続乗務日数は連続3日を超えないこと
4. 国際線については、スタンバイに先立ち、あらかじめスタンバイ対象便として指定された、1便または同一の路線群に属しかつ出発時刻が4時間以内に予定された2便でない限り、乗務する義務のないこと

具体的には…  これらの勤務です。

☆☆☆ 2003年冬期ダイヤ中、機種別の路線では… ☆☆☆

B747-400

関西→ロスアンゼルス
成田→ロスアンゼルス
成田→ラスベガス
成田→シドニー
シドニー→成田
サンフランシスコ→成田
成田→モスクワ
モスクワ→成田
ニューヨーク→サンパウロ
サンパウロ→ニューヨーク
成田=香港(一連続含む)
成田=マニラ(一連続含む)

B747

バンクーバー→成田
シドニー→関西
ホノルル→名古屋
パリ→アンカレッジ
ロンドン→アンカレッジ
フランクフルト→アンカレッジ
アンカレッジ→フランクフルト
成田=香港(一連続含む)
成田=マニラ(一連続含む)

DC10

ホノルル→関西
成田=香港(一連続含む)
成田=マニラ(一連続含む)

MD11

成田→デリー

B777

成田=香港(一連続含む)

注：#印は、現在運用上マルチプル編成等による運航が行われています。

☆☆☆ 路線以外の全機種共通項目では… ☆☆☆

- ※ 全機種：国内線(内際混合を含む)における、4日～5日パターン
- ※ 全機種：現在の(国際線)スタンバイ制度

なお、「勤務完遂の原則」は旧規定から「機長が他の乗務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、不利益変更にあたらないと認定されましたが、「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もよいということにならないのは当然である。」と、現在の運用の実態は明確に否定されています。

毎月26日に組合事務所で行っているスケジュールチェックや
日々の乗員速報の配布等、みんなの参加を待っています！

☆☆☆一人ひとりの行動が、今後の勤務条件を決める☆☆☆

東京高裁判決が再度鳴らした警告と意義

本件に関する日乗連の見解と声明

2003年12月11日 日本乗員組合連絡会議

本日2003年12月11日午後2時30分、東京高等裁判所において、日本航空乗員組合が1994年4月22日に東京地裁に提訴した「就業義務不存在等確認訴訟」の控訴審判決が言い渡された。

日本乗員組合連絡会議（ALPA Japan）は、日本の定期航空会社に勤める航空機運航乗務員の約9割以上で組織され、世界86カ国約10万人で組織されているIFALPA（国際定期航空操縦士協会）に加盟した日本で唯一の団体として、今回の判決に対し以下の見解と声明を表す。

1. 日本航空経営関係者は、安全な公共航空輸送を実現することを最大の使命とする社会的責務を果たすために、判決に従い、まず速やかに一日でも早く、安全上問題があると警告された勤務基準を変更前に復すべきである。
2. 日本航空経営関係者がとる、旅客に対する、労働者に対する安全軽視の態度は改めるべきである。
3. 判決を支えている理論は、日本航空関係者のみならず、日本の民間航空機乗務員、さらには公共交通労働者をはじめとする公益的サービスを提供する産業にとって、一般社会に広く妥当する法律上の規範を提起したものであるから、企業法人の個別的な権利と利益より、利用者・労働者全体の社会的利益が重視されるべきである。
4. 行政当局（国土交通省）は、企業の競争力強化の要求に応じて安全規制等を十分な科学的根拠を持たずに緩和すべきではない。
5. 社会的利益と発展を重視した公共交通政策の、航空産業政策の、日本航空経営政策の抜本的な基本的な見直しが必要であり、産業の社会的使命を果たす労働運動が求められている。
6. 安全のための労使関係正常化と、安全を中心にすえた労働条件を作り上げる自主的解決が求められる。

日本乗員組合連絡会議は、日本および世界の航空機乗務員の代表として、今後の航空輸送の更なる安全の確保と向上のため、より一層努力していくことをここに表す。

以上

勤務裁判高裁判決に関わる日本航空乗員組合声明

1994年4月22日東京地方裁判所への提訴から約10年、本日、東京高等裁判所の勝利判決を受けて日本航空乗員組合は、改めて声明を発表します。

1993年、日本航空経営が日本航空乗員組合(以下乗員組合)と20年以上にわたり、締結してきた協約をほぼ全て破棄し、改悪された勤務基準を押しつけて以来10年が経過しました。改悪された勤務基準は、例えばサンフランシスコから成田まで交替乗員なし、すなわち全くの休憩なしで乗務時間11時間(勤務時間で15時間)までの乗務を可能とする世界の航空会社でも例を見ない劣悪なものとなりました。

乗員組合は、特に安全上問題が大きい一部路線において、業務拒否等の方針をとる一方、実際に乗務した乗員から現場の声を集め、会社に対して運航の中止と労使交渉での解決を求めました。しかし会社は交渉を拒否し続けました。

乗員組合は1994年4月22日改悪された勤務基準の内、特に安全上深刻な部分17項目に絞り、東京地裁に執行委員25名が原告となり「就労義務不存在等確認訴訟」として提訴したのです。約5年の裁判を経て1999年11月25日乗員組合の全面勝利の判決が出されましたが、会社は直ちに控訴を行い「控訴しているのであるから、判決は確定しない。」として安全上問題があると指摘された運航は続けられたのです。

日本航空経営には、地裁・高裁で安全上問題があると指摘された運航を直ちに中止し、利用者に安全な運航を提供する責任があります。

私達現場の乗員は、この10年間、劣悪な労働条件の中で懸命に安全運航を支えて来ましたが、その結果、月に140名を超える乗務中断者を発生させており、早急な勤務の改善が必要です。現在の日本航空の運航は、欧米他社並みの安全運航のレベルを維持出来ない現状にあり、それは、人間の身体能力と疲労に関する世界の科学的研究結果からも明らかです。言い換えれば、現在の日本航空の運航の安全レベルは早急に引き上げられなければならない状態にあると言えます。

日本航空経営が93年以降強行した一連の構造改革施策実行のために行ったその労務姿勢については、「乗員組合の勤務裁判・地裁判決(99年11月)」、「日本航空客室乗務員組合の労働委員会による不当労働行為救済命令(02年6月6日)、および地裁での勝利和解(本年10月8日)」、「日本航空機長組合長時間乗務手当裁判判決(本年10月29日)」、そして本日の「勤務裁判控訴審・高裁判決」によってことごとく断罪されました。一部組合を使った、一方的な労働条件の切り下げという労務手法は認められなかったのです。

この裁判では日本の定期航空会社の運航乗務員ほぼ全員を組織する日本乗員組合連絡会議をはじめとして、3,400を超える団体から、また約10万人の方々から公正な判決を求める要請書が裁判所に提出されました。さらに世界90カ国10万人のパイロットを組織するIFALPAを始めア

メリカン航空、英国航空など 30 を超える運航乗務員の組合から、裁判所、あるいは日本航空に対し、世界的に見ても異常な勤務基準が一日も早く是正されることを求める書簡が提出されました。

このような経過を経て出された本日の判決は、公共交通機関として航空の安全性に関する私達の主張をほぼ全面に認め、請求した項目の大部分について就労の義務が無いことを認定しています。これは組合が根拠とした客観的データに基づく理論、進めてきた運動が正しかったことを示していると同時に、会社が行った改定が、123 便事故をはじめとして 13 件の全損事故を起し、744 名もの尊い命を奪ってきた航空会社として許されざる行為であったことを意味しています。

私たちは日本航空が判決を真摯に受け止め、上告することなく、会社と現場乗員間にある、あらゆる問題について労使交渉の場で解決する事を求めます。

また、この裁判を全面的に支援してきた機長組合、前任航空機関士組合とともに、日本航空経営に対して、疲労と安全に関する世界の科学的研究結果を基にした勤務基準を策定するための委員会設立を提案します。

さらに、日本航空経営がこの高裁判決を受けてもなお、解決に向けた対応がない場合、乗員組合は一刻も早く安全運航を取り戻すために業務拒否を含めた具体的な戦術についても検討せざるを得ません。

利用者に安全な空の旅を提供する事は、私達現場運航乗務員の社会的使命であり、その為には乗員組合・機長組合・前任航空機関士組合は三乗組の総力を挙げて取組む事を改めて確認します。

最後に公共交通機関としての航空輸送の安全性確保と本件勤務基準の安全上の問題点、労働条件の一方的な不利益変更の問題点について、正確な認識の下で公正な判決を下された裁判長始め裁判官に敬意を表すとともに、これまで私達の運動を支援して下さった航空労働者を始め、全国、全世界の方々に感謝いたします。

2003 年 12 月 11 日
日本航空乗員組合

乗員組合勤務裁判高裁判決に関わる

機長組合・先任航空機関士組合見解

2003年12月11日

1993年に日本航空経営が、日本航空の全運航乗務員の反対を押し切り、職場に世界の航空会社でも例を見ない劣悪な勤務基準を押しつけてから10年、その間、東京地裁から安全上問題があると判決されても、過酷な運航を乗務員に指示し続けて来た。

本日の高裁判決は、日本航空経営の異常な労務姿勢を改めて糾弾するものであり、私たちは、安全運航を社会的使命とする日本航空が、判決に従わないことは、最早許されないと考える。

日本航空経営はすでに本年10月29日、機長組合の長時間乗務手当裁判においても、完全敗訴の判決を言い渡されている。「勤務と賃金」を一方的に切り下げた経営の判断が、法律的にも社会的にも過ちだったことが、完全に証明された。

私たちは日本航空経営が判決を真摯に受け止め、上告することなく、直ちに労使交渉の場で問題を解決すべく、話し合いのテーブルにつくことを求める。

乗員組合は「三乗組と経営の委員会」の設立を提案しており、私たちはこの提案を全面的に支持するものである。

日本航空経営が本日の判決を受けてもなお、解決に向けた対応を行わない場合、安全運航を取り戻すために、乗員組合は業務拒否を含めた具体的な戦術も検討せざるを得ない、と表明しており、私たちも仮に経営がそのような暴挙に出た場合、この方針を全面的に支持し、かつ支援する。

以上

日本航空機長組合

日本航空先任航空機関士組合