



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2004. 1.15 No. 27 - 32

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

改定勤務基準について、

**「科学的な検討の結果から、何ら問題もないと
されているものとは到底言えない！」**

(高裁判決文より抜粋)

高裁判決を解説するシリーズ②

会社は12月29日付の「Trust」で、「今回の判決では、一部の改定勤務基準が安全性の観点から合理性がないという第一審の判断は否定されましたが」と説明しています。

高裁は、本当に、今回の判決で東京地裁が下した「改定勤務基準は安全上問題あり」との判断を否定したのでしょうか？

上記「見出し」は、当該部分について、東京高裁が下した判決文から抜粋したものです。

組合では、判決の各項目について、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解説していますが、今回は、高裁の採った運航の安全性に関する「規定内容の合理性判断」の考え方についてです。

高裁は、形式上は「規定内容自体の合理性」（運航の安全性）の審査を優先する判断枠組みを採らなかっただけであり、総合的な「規定内容の合理性判断」（最終判断）にあたっては、地裁判決と同様の指摘を行っています！

高裁は、総合的な「規定内容の合理性判断」を行うにあたって、以下の項目を検討するとしています。

1. 労働者である運航乗務員が被る不利益の内容及び程度
2. 会社側の本件就業規程改定の必要性の内容及び程度
3. 改定後の本件就業規程が定める勤務基準の内容自体の相当性
4. 代償措置その他関連する他の労働条件の改善状況
5. 労働組合等との交渉の経緯、他の労働組合又は他の従業員の対応
6. 同種事項に関する我が国や諸外国における状況等

高裁は、（この訴訟が国の基準や JAPA 報告の当否を争った事件ではないとの前提で）形式上、「安全性のみによる」判断を回避したが、地裁が指摘した「規定内容の安全上の問題」を否定した訳ではなく、地裁判決と同様の安全上の指摘を行っている！

今回、東京高裁は、「T r u s t」に記載されているように、運航の安全性の観点のみから「規定内容自体の合理性審査」を優先させるという判断枠組みは、形式上、採用しませんでした。

その理由は、「規定内容自体の合理性」を安全上の観点のみで否定することは、結局「国の基準や J A P A 報告の内容を否定する」ことになることから、そのような判断を敢えて回避しただけであり、その最終結論（総合的な「規定内容の合理性判断」）では、東京地裁の判決をしっかりと受け継いでいます。

◇ 高裁判決の前提条件（かっこ内及び傍線は組合記入）

- ・ 科学的研究の中には、J A P A の調査方法を批判するものや技術部長通達が定める国の基準を下回る（より厳しい）乗務時間又は勤務時間の制限を提言ないし勧告するものがあり、これを無視することはできない
- ・ 本件確認訴訟は、改定された本件就業規程で定める勤務基準に関する規定の効力が被控訴人ら運航乗務員に及ぶか否かが争点であって、（中略）
航空法令に基づく国の基準自体の当否が問題となっている事案ではない

（したがって）

- ・ 本件訴訟において、運輸省航空局技術部長が定めた基準の当否や J A P A 報告の当否を判断するのは相当ではない
- ・ 長距離運航による運航乗務員の疲労や仮眠等に関するこれまでの科学的研究の成果は貴重であって、これを軽視することができるものではなく、十分に考慮に値するものと考えられるが、他方、これから検討するように、各国政府や各航空会社の基準には様々の基準が存在し、科学的研究の成果が、そのまま広く受け入れられているとまでは認められず、その意味で本件訴訟に提出された限られた科学的研究の成果のみに基づいて直ちに勤務基準の相当性を判断することには躊躇を感ずるし、疑問がある。（以上、判決第3分冊P103）

◇ このような前提の下に、高裁は、形式上、以下の考えを示しました

- ・ 改定された本件就業規程で定める勤務基準は関連法令を遵守している本件においては、運航の安全性という観点から、「変更後の規定内容自体の合理性」の審査を優先させるべき理由はない（判決第3分冊P26）

◇ しかし、その上で、以下の重要な指摘を行っています

- ・ 外国の公的機関に所属する研究者が行った実証的科学的な研究の成果として、改定された本件就業規程が定める勤務基準に関連する疲労や睡眠等について指摘がされていることは無視すべきではない（判決第3分冊P111）
- ・ 飛行時間等の制限の基準策定にあたっては、科学的研究の成果が重要な要素の1つであることは決して否定できないことであり、外国の公的機関に所属する研究者及び政府や欧州委員会の委嘱を受けた研究者が行った実証的科学的な研究の結果として、改定された本件就業規程の定める勤務基準を下回る（より厳しい）乗務時間や飛行勤務時間の提言ないし検討の必要性を公表していること自体は無視することはできないというべきであり、改定された本件就業規程の定める勤務基準が科学的検討から、何らの問題もないとされているものとは到底言えないこともまた事実である。（判決第3分冊P114）

東京高裁は、何故、このような判断枠組みを採ったのでしょうか？

東京地裁は、運航の安全性の観点から、まず改定された「規定内容自体の合理性」を審理し、その上で、前記1～6の観点から、総合的な「規定内容の合理性」を判断しています。一方、東京高裁は、直接、前記1～6の観点から、総合的な「規定内容の合理性」を判断していますが、何故、高裁は、このような判断枠組みを採ったのでしょうか？

この点については、あくまで推測の域を出ませんが、以下の要素が考えられます。

1. 完全に従来の「最高裁判例」に合致させることで、万が一、最高裁に持ち込まれても判断が変更されることがない
2. 2段階の判断を行わなくとも、総合判断で十分に改定就業規程の合理性を否定できる
3. 本来、この裁判の争点ではない「国の基準やJAPA報告の可否」について、直接的な判断を回避する
4. 本件は労働裁判であり、労使紛争を解決する手段の一つであることから、最終的な結論は変わらないが、正面から（安全上の観点のみで）規定を否定するよりも、会社が判決を受け入れやすいという配慮
等々

◇ 東京高裁が行った最終結論（総合的な「規定内容の合理性」）

（ここでは、2名編成機の1回着陸部分を記載していますが、他の各項目についても、判決内容は、ほぼ同内容）

- ・ 改定された本件就業規程の定めるシングル編成による2名編成機で予定着陸回数が1回の場合の最大乗務時間11時間、最大勤務時間15時間の基準内容は、関連法令や国の定める技術部長通達に適合するものであるが、
- ・ 最大乗務時間及び最大勤務時間いずれにおいてもかなり長く、米国、オーストラリア、香港、フランス等の政府が定める乗務時間より緩やか（長い）であり、また、前記ウで検討したどの国の勤務時間制限より緩やか（長い）であり、さらに、前記エで検討した航空会社の多くは、控訴人（日本航空）の乗務時間及び勤務時間の基準を下回る（より厳しい）勤務基準を定めていて、控訴人（日本航空）の勤務基準はかなり緩やかな（長い）ものといえること、
- ・ 前記オで検討したように、実証的科学的研究の結果からは、改定された本件就業規程の定める勤務基準が、直ちに安全性に欠けるとか相当性に欠けるということはできないが、その勤務基準に関連する疲労や睡眠等について指摘する研究結果、当該勤務基準を下回る乗務時間ないし勤務時間の提言、あるいは検討の必要性を公表する研究結果が存在すること自体は無視することができないことであり、当該勤務基準が、科学的な検討の結果から、何ら問題もないとされているものとは到底言えないことを考慮すると、
- ・ 当該勤務基準が不相当であると認めることはできないものの、労働条件としてその内容の相当性に疑問が残るといふべきである（判決第3分冊P115）

高裁が、差し替えた部分以外の地裁判断（例えば、以下の判断）は、現在も有効！

- 事前の安全検証が不十分であり、フィードバックも機能していない
- 会社は、経営上の理由から安全のマージンを切り下げた 等々

会社は、上告を取り下げ、

ただちに日航三乗組との交渉で問題解決せよ！