

国土交通大臣

北側 一雄 殿

航空安全推進連絡会議
議長 大野 則行

日本航空インターナショナル（株）への安全確保に関する指導の要請

2005 年 3 月に事業改善命令を受けた日本航空インターナショナル（以下、日本航空）は、貴職に対し安全運航確保のための回答を提出しましたが、その後も各種のトラブルが絶えない事態に陥っています。私たち航空安全推進連絡会議は、日本航空がこれらトラブルに一つ一つ対策を立てているにも拘わらず全体として改善に至らないのは、根本的な原因を解決していないためと推察いたします。

その代表例として、運航乗務員の就業規定に係る問題があります。

日本航空は、1992 年に出された航空局技術部長通達を受け、それまで有効だった労働組合との勤務協定を破棄して、世界でも他に類を見ないほどの長時間にわたる乗務を可能とする就業規定を一方向的に決めました。

この長時間乗務に実際に携わった運航乗務員から、疲労による安全への影響を危惧する意見が数多く出されたため、1999 年 11 月、日本航空乗員組合は東京地方裁判所に、延長された勤務に対する「勤務義務不存在等確認請求」を起こしました。東京地裁および同高裁における審理の結果、2005 年 4 月、組合側主張を全面的に認める判決が確定しました。

前述の技術部長通達は、乗務時間延長を可能とする根拠として日本航空機操縦士協会の検討委員会による提言をあげていますが、この確定した判決は、「検討委員会の提言は合理的な根拠に基づくとはいえない」とし、「本件の就業規定は、このように科学的、専門技術的見地から相当であるとはいえず、被告（日本航空）があらかじめ安全性について十分検討した上で安全性を損なわないように内容を決定したと認めるに足りない」と安全性について言及しています。

日本航空は、2005 年 11 月から一部基準を手直した就業規定を策定しましたが、この新たな基準は、上記判決で「就労の義務がない」とされた勤務基準を上回る内容となっており、現在、労働組合による争議権の行使にまで及んでいます。

日本航空は、対外的には「コンプライアンスを徹底する」、「全社一丸となって改善を目指す」としていますが、上記のように人員の削減や利益を優先する

あまり、司法の判断や現場の意見を軽視しているのが実態です。日本航空内の労働組合は、このような経営姿勢が各種トラブル発生の温床になっていると強く指摘しています。

現在、貴職が日本航空に対して一定の対応をされていることは承知しておりますが、安全に言及した裁判所の判決すら守らない経営姿勢を一度も指摘されていないことについては、理解できるものではありません。

この問題は当然ながら、単なる労使間の争いにとどまるものではなく、運航の安全確保という航空会社の社会的責任に関わるものです。

以上の理由から、航空安全推進連絡会議は、少なくとも上記判決を遵守した勤務基準による就業規定を設けるよう、日本航空に対する貴職からの適切な指導を強く要請するものです。

以上