



Vol.70

弁護士 向井 蘭
狩野・岡・向井法律事務所

★裁判所の常識(2)

日本航空（機長管理職長時間乗務手当）事件（東京地裁２００３年１０月２９日判決）をご紹介します。

日本航空は、９１～９３年度に３期連続の赤字を計上することになり、９６年度には経常損益１７０億円の赤字となりました。９７年度は営業損益、経常損益共に黒字を計上したものの、規制緩和の進行に伴い競争が激化していくことが予想され、コスト競争力強化を図るために様々な施策を実施していました。その中で、日本航空は、機長管理職の長時間乗務手当を削減することを機長管理職組合に提案しました。機長の年収は、当時平均３０００万円を超えていました。機長管理職の長時間乗務手当は、休息時間も乗務手当の支給対象時間としていたことなどから、暫定措置を講じ不利益に配慮しながら、結果として一人平均年額１３７万円の長時間乗務手当の減額を提案しました。日本航空と機長管理職組合の団体交渉は２０回以上に渡りましたが、合意に至らず、日本航空は就業規則を変更して、長時間乗務手当の削減を実施しました。そのため、機長管理職４８名が長時間乗務手当の削減は無効であるとして訴訟を提起しました。

東京地方裁判所は、人件費削減の必要性を一定程度認めつつ、「原告らの年収が高額とはいえ、多い者で年間２００万円ないし３００万円の収入減となり（原告らの一人平均年減額額は１３７万円強）、少くない額であること」から「本件変更に合理性があったとすることはできないと解するのが相当である。」と判断しました。日本航空はこの判決の約６年３ヶ月後の２０１０年１月１９日、会社更生法の適用を申請し、事実上倒産しました。

裁判所は、賃金の削減（不利益変更）についてはとても厳しく判断します。年収３０００万を得ていた機長管理職の方を対象としても、それは同じです。世の中よく行われている不利益

変更は、（労働者か労働組合の書面の同意がなければ）多くの場合無効です。よほどのことが無い限り裁判所は不利益変更を認めません。

しかし労働条件の不利益変更について訴訟を起こせる人は限られています。多くの方は経営者も含めて不利益変更の有効、無効の判断の仕組みすら知りません。

国が使用者に厳しい規制をかけて労働者を保護するのは良いのですが、それで救われるのはごく一部の人です。

私は詳しい事情を知りませんが、年収３０００万円を得ていた機長管理職の方の手当すら削減できないのですから、この判決がその後の日本航空の労務政策に相当程度影響を与えたことが推測できます。

日本航空は、会社更生適用申請後、２０１０年１２月３１日付で、日本航空機長組合などに所属している１６０人余りの従業員を整理解雇しました。

東京地方裁判所は、２０１２年３月２９日、元機長を含む原告７６名に対する上記整理解雇を有効と判断しました。

機長管理職の長時間乗務削減を無効と判断した２００３年の判決と整理解雇を有効と判断した２０１０年の判決も、３名の裁判官の合議体による判決なのですが、実は一人だけ同じ裁判官がいずれの合議体にも所属し判決に関与しております。

その裁判官はどのような想いで解雇有効の判決書にサインしたのでしょうか。

地獄への道は善意で舗装されているという言葉があります。裁判所には、大きな視野で何が労働者保護につながるのか判断していただきたいと思います。

お気軽にご相談下さい（10:00～17:00）

TEL 03-3288-4981 / FAX 03-3288-4982