

不当労働行為救済命令申立書

2021年12月9日

東京都労働委員会
会長 金井 康雄 殿

〒102-0083
東京都千代田区麹町1丁目3番
ダイアン麹町ビル 303
申立人： JAL 被解雇者労働組合
代表者委員長 山口 宏弥

〒100-8918
東京都千代田区霞が関2丁目1番3号
被申立人：国土交通省
同代表者 国土交通大臣 斉藤 鉄夫

請求する救済の内容

被申立人は、日本航空乗員組合（JFU）、日本航空機長組合（JCA）、日本航空キャビンクルーユニオン（CCU）が2016年10月19日に確立した日航165名 整理解雇争議の解決要求（統一要求）に準じた、申立人の2021年9月15日付要求にかかわる団体交渉申入れ及び同年10月26日付要求にかかわる団体交渉の申し入れに応じて、争議解決の合意形成を図るために誠実に交渉しなければならない。

不当労働行為を構成する具体的事実

第1 当事者

1 申立人 JAL 被解雇者労働組合 (JHU)

(1) 2010年12月31日、日本航空株式会社(甲1、以下「日航」という。)から運航乗務員81名、客室乗務員84名が、整理解雇された。当時、解雇された運航乗務員は、日本航空乗員組合(以下「JFU」という。)、日本航空機長組合(以下「JCA」という。)に所属し、解雇された客室乗務員は、日本航空キャビンクルーユニオン(以下「CCU」という。)に所属していたが、この解雇の是非を争う地位確認の裁判提訴(2011年1月19日)とともに、運航乗務員の原告、客室乗務員の原告は、それぞれ原告団(争議団)を構成し、以来、JFU、JCA、運航乗務員原告団(争議団)、CCU、客室乗務員原告団(争議団)が、一致して、整理解雇を争う労働争議が現在までほぼ11年近く持続している(この間、JCAは2017年4月1日JFUに統合された)。

(2) 申立人(JHU)の組合員の内、日航の運航乗務員であった3名(以下、「運航乗務員組合員ら」という。)は、2010年12月31日に解雇された当時、機長組合(JCA)に所属していた。以来、運航乗務員原告団(争議団)の一員として、30年にわたる現役時代の間、夫々、航空労組連絡会議長、機長組合委員長、日本乗員組合連絡会議議長として、連続する日航事故の背景にある分裂差別の労務政策に反対して闘ったキャリアと経験を活かし、原告団(争議団)の取り組みを支えてきた。これら3名は、引き続き運航乗務員争議団の一員である。

申立組合の組合員の内、日航の客室乗務員であった5名は、2010年12月31日に解雇された当時、CCUに所属していた。以来、客室乗務員原告団(争議団)の一員として、上記3名と同様、その取り組みを支えてきた。

(3) 解雇の是非を争う中で、運航乗務員組合員ら3名は、2012年に順次定年を迎えJCAの組合員資格を失ったため、これまで直接、日航に対し団体交渉に参加して意見を述べる機会がなく、団体交渉による争議解決の道は閉ざされたままであった。

この現状を打開するために、運航乗務員組合員らは、2021年4月4日、「JAL被解雇者労働組合」(JHU)を結成した。

その後、CCU 所属の組合員の内 5 名が、JHU に加盟申請をし、2021 年 11 月 14 日、同申請は申立人組合の臨時大会において承認された。したがって、現在の申立人の組合員数は 8 名である。

2 申立外日航

日航は、その子会社・関連会社とともに、国際旅客事業、国内旅客事業等の航空運送事業及びこれに関連する事業を営む企業グループを形成し、その事業中核会社として、定期航空運送事業等を営む株式会社である。

第 2 被申立人による団体交渉拒否

1 申立外日航との間の争議解決に向けた経緯について

2021 年 4 月 4 日（以下、日付は 2021 年を指す）、申立人が結成され、翌 4 月 5 日、日航に対し、組合結成報告とともに、上記統一要求に準じた、現状に相応しい解決要求に基づく団体交渉を要求した。しかしながら、日航は、申立人の団交要求に回答すらせず、その後、4 月 13 日及び 4 月 22 日に繰り返し団体交渉を要求し、ようやく 4 月 30 日に回答を受けたが、団交に応じるという内容ではなかった。そこで、申立人は、東京都労働委員会に対し、不当労働行為救済の申し立てを行った（令和 3 年（不）第 38 号）。

その後、申立人と日航の間で、6 月 24 日、8 月 4 日、9 月 21 日、11 月 22 日と折衝を重ねているが、日航は、金銭解決を強行に拒否しており、法的にライセンスが維持される年齢を過ぎていることから復職できない申立人組合員らには、「話し合って、（ゼロ回答で）納得してもらえない」という態度に固執し、全く交渉は進展していない。

2 被申立人に対する団交拒否の経緯

(1) 第 1 回目の被申立人への団体交渉の申し入れ

申立人は、2021 年 9 月 15 日、被申立人に対し、団体交渉を申し入れた。申立人の要求事項は次の通りである（甲 1）

=====

1. 国交省として、日本航空経営と協議の上、「統一要求」に対する回答を行うこと。

2. 国交省として、日本航空経営に対して、争議の全面解決の指揮を執ること。

統一要求

- (1) 被解雇者に関する要求
 - ① 職場復帰を希望する被解雇者については、組合との協議に基づいて、全員を職場復帰させること。
 - ② 復帰に当たっては、年齢や長期にわたる業務離脱を勘案し、十分な手厚い訓練を行うこと。
 - ③ 病気等の理由で原職への復帰が適わない被解雇者については、組合との協議に基づいて、地上の職場における雇用を確保すること。
 - ④ 年齢などにより職場復帰が適わない被解雇者については、組合との協議に基づいて何らかの補償を行うこと。
- (2) 希望退職者・特別早期退職者の再雇用に関する要求
職場の人員不足に起因する高稼働、過酷な勤務を改善し全ての乗務員が健康で安心して働ける職場とするために、再雇用を希望する希望退職者・特別早期退職者に、再雇用への道筋をつけること。
- (3) 解雇問題の円満解決に関する要求
不当労働行為事件を含めた争議状態を円満に解決する為に、被解雇組合員や組合が受けた多大な不利益や負担を補填すること。
- (4) 労使関係の正常化に関する要求
2010年12月31日付整理解雇が、労使の信頼関係を阻害しただけでなく、職場からの経営に対する信頼感も大きく損なったことを率直に認め、争議解決を通じて、労使関係の正常化、職場の信頼感の再構築、安全運航の推進に全力を挙げること。

上記申入書を被申立人に持参したところ、被申立人の担当者は、「国は労組法 7 条の使用者に当たらないので、団交を受けることは出来ない」と回答した。

申立人組合員は、上記申入れに対する回答期限である同年 9 月 30 日に、被申立人に架電し、改めて回答を求めたところ、「整理解雇問題は個別企業の問題であり JAL が対応すべき問題である。行政として対応するのは適切ではない」との回答を受けた。

(2) 第 2 回目の被申立人への団体交渉の申し入れ

上記被申立人の対応を受け、申立人は、改めて、同年 10 月 26 日、国交大臣に対し、団体交渉の開催を求めて申し入れを行った。その際に対応した担当者は、「9 月 15 日の要請時に、また、30 日に電話で答えた通りで、文書は受け取れない」「ただ、短時間で話は聞く」とのことであったことから、申立人組合員は、その場で団体交渉の再申し入れ文を読み上げ、1 週間以内に回答をもらいたいと告げて、読み上げた文書の写しをその場において退出した。当該 2 回目の申し入れに対しても、被申立人からは一切回答はない。

第 3 被申立人の団交応諾義務違反

1 被申立人使用者性

(1) はじめに

被申立人と申立人組合員らとの間に直接の雇用関係はない。そこで、被申立人に団交応諾義務が認められるかについては、被申立人の使用者性が問題となる。

労働組合法第 7 条にいう「使用者」の意義は、雇用主ではなくとも、その労働者の基本的な労働条件について、雇用主と部分的とはいえ同視できる程度に現実的かつ具体的に支配、決定することができる地位にある場合には、その限りにおいて、同条の「使用者」に当たるものと解される（朝日放送事件・最判平成 7 年 2 月 28 日）。

以下、被申立人が、申立人組合員らにとって、雇用主と部分的とはいえ同視できる程度に現実的かつ具体的に支配・決定することができる地位にあることを述べる。

(2) 破綻処理及び再生にあたっての被申立人の役割

ア. 日航の破綻処理手続きに至る被申立人の役割

被申立人が日航の破綻処理及び再生について取り組んできた経緯

は、被申立人が公表している資料（甲2）によって、詳細に事実経過が記されている。

同資料に記載されているように、被申立人は、2009年4月22日（以下、記載のない限り日付は2009年を指す）、日航に経営改善を指示し、6月19日に日航が「経営改善計画に盛り込む施策の方向性」を公表したことを受け、同月22日、国交大臣、財務大臣、官房長官の三大臣会談が行われ、「抜本的な経営改善計画が策定されるよう日本航空をしっかりと指導監督していくことを確認のうえ、6月及び8月に日本政策投資銀行等が融資を実行。日本政策投資銀行の融資は、80%の損害担保を付与した。

9月25日、国交大臣の直轄の顧問団として「JAL再生タスクフォース」が設置され、日航は、その指導・助言の下で新たな事業再生計画を策定することになった。同タスクフォースは、10月29日、国交大臣に対し、JALグループが企業再生支援機構（以下「支援機構」という。）による支援を受けて再建することを妥当とする調査結果を報告した。これを受け、日航は支援機構に対し、JALグループの再生支援の事前相談を開始した。

また、被申立人において「日本航空再建対策本部」が設置され、11月24日には、日航と日本政策投資銀行との間で運航の継続確保のために必要となる資金についての融資枠（1,000億円）が設定され、2010年1月6日（以下、特定のない限り日付は2010年を指す）には、追加で1,000億円の融資枠が設定された（甲2，1頁）。

そして、1月19日、日航が支援機構に支援の申し込みを行うとともに、裁判所に会社更生法に基づく更生手続き開始を申し立てた。これを受け、企業支援機構が支援を決定し、また、裁判所が更生手続き開始決定を行った。

イ. 日航破綻処理における被申立人の役割

(ア) 財政上の支援

上記の経緯により、2010年1月19日、日航は経営破綻に至るが、政府は同日、「JALが再生を果たすまでの間、十分な資金の確保、外国政府に対する理解と協力など必要な支援を行う」などとする声明を閣議了解し、発表した（甲3）。破たん後のつなぎ資

金として最大債権者の支援機構から 4,300 億円(内更生計画前に 800 億円の融資を実施)、日本政策投資銀行から 2,800 億円の融資を受け、資金繰りを支えた(甲 2, 5 頁)。

こうして、日本政府が債権を保全する声明を出し、運航停止を回避し、その間、破綻処理の効果として、平成 23 年度決算においては、日航は、財産評定による減価償却費の軽減効果(約 460 億円)、債務放棄による利子負担の解消(約 50 億円)、繰り越し欠損金による法人税負担の軽減効果により 350 億円(法人税の軽減は 9 年間継続)等を享受し(甲 2, 11 頁)、日航は、平成 23 年度決算において、過去最高の 1,886 億円の純利益を上げるに至った(甲 2, 11 頁, 15 頁)。

莫大な政府支援を受けて再生手続きを行うことにより、日航は、急激な業績回復を果たしたのである(甲 4)。

(イ) 被申立人による支援及び指導・監督

上記の通り、日航の再生手続きには多額の公的資金を投入する必要があったことから、被申立人は、再生手続きに関し、指導監督権限を行使してきた。このことは、被申立人や、国交大臣による、公式コメントからも明らかである。

まず、既述の通り、2009 年 6 月 22 日には、三大臣会合が開かれ、国土交通省として、抜本的な経営改善計画が策定されるよう日本航空をしっかりと指導監督していくことを確認している。また、2010 年 8 月 31 日、日航が更生計画案を提出するにあたって、日本航空の更生計画案に関する関係大臣会議を開催し、仙谷官房長官、前原国土交通大臣、野田財務大臣、荒井国家戦略担当大臣が参加した。そして、国土交通大臣がコメントを公表し、その中において、日本航空の確実な再生に向けて、政府として必要な支援を行っていくこと、国土交通省は日本航空をしっかりと指導監督していくことを明記した(甲 5)。

その後も、被申立人からの日本航空の再生手続きについてのコメントは続き、11 月 30 日に、日航の更生計画について、東京地方裁判所が認可をするにあたって、馬淵国土交通大臣がコメントを公表し(甲 6)、2011 年 3 月 28 日に更生手続きが終結するに

あたって、大島国土交通大臣よりコメントが公表されている（甲7）。

更に、更生手続きが終了した後の平成24年8月10日には航空局航空事業課から「日本航空の企業再生への対応について」が公表され（甲8）、同年9月19日には、日本航空の上場に当たっての国交大臣のコメントが公表されている（甲9）。ここにおいて、被申立人は更生手続き終了後においても、日本航空に対し、引きつづき指導助言等を行うことを明らかにしている。

（3）被申立人の使用者性

ア．被申立人が日航に対し、指導監督権限を有していること

（ア）被申立人の日航に対する指導監督権限

以上の経緯に鑑みれば、被申立人が、申立人組合員らの解雇問題に関し、現実的かつ具体的に支配・決定できる権限があり、申立人が求める、労使紛争の全面解決に向けた指揮をとることができる立場にあることは明らかである。

まず、上記の通り、日航の更生計画は、公的支援がなければ全く成り立たないものであった。

被申立人を含む政府は、金融機関を通じた莫大な公的資金の提供や担保枠の提供を実施し、日航が作成した、人員削減案を含む更生計画案を承認したことから、再生手続きを進めることができた。再生計画に関して、最終的な決定権限を有していたと言える。

更に、被申立人は、更生手続き終了後においても、被申立人航空局が平成24年8月10日公表した「日本航空の企業再生への対応について」（甲8、総論1.）記載の通り、「日本航空において企業再生が適切かつ確実に行われているか」について、「日本航空に対し、再生の進捗状況について報告を求め、その状況を監視し、必要に応じ、指導助言を行う」ことを明記している。

（イ）破綻処理中に不当労働行為が行われていたこと

東京高裁は、申立人組合員らを解雇する直前の2010年11月16日、再生機構のディレクターが、解雇を回避するための団体交渉

を、虚偽の言動により妨害し、争議権確立のための一般投票に介入した行為を、日本国憲法 28 条に基づく労働組合法 7 条 3 号違反と認める判断を下した（東京高裁平成 26（行コ）第 369 号）。そして当該判断に対して上告した日航の訴えについても、最高裁は棄却・上告不受理とした（平成 27 年（行ツ）第 392 号，平成 27 年（行ヒ）第 422 号）。

（ウ）人員削減が不要であったこと

また、更生手続きにおいて、人員削減のため希望退職の募集が行われたが、この結果は、航空法第 111 条 6 項の規定に従い、日航が公表した 2011 年 3 月 31 日時点での人員配置数の広報資料によれば、削減目標は 2010 年末の時点で超過達成していたことが明らかになっている。また、整理解雇直後の 2011 年 2 月 8 日に、日航の稲盛会長（当時）が、「160 人（165 名）を残すことは経営上不可能ではなかった」と公の場で発言しており、かかる事実を裏付けている。

（エ）小括

上記の通り、被申立人は、更生手続きにあたっては、更生計画について、指導監督権限を有し、再生手続きが終了した後も、再生の進捗状況について「監視し、必要に応じて指導助言を行う」立場にある。

そして、本件日航の再生手続きには、上記の通り司法において認められた瑕疵が存在し、また、人員削減の必要性自体に疑義が生じる状況にある。

こうした更生手続きに関する瑕疵や疑義に関し、日航と労働組合の争議が継続し、既に 11 年が費やされようとしている。再生手続き及びその進捗について監督、指導助言する立場の被申立人が、こうした労使争議の全面解決に向けた交渉を指揮することは、正に、更生手続きの進捗についての監督、指導助言に当たるものであり、被申立人は、その実質的な権限を有する者である。

イ．国際基準に沿った争議解決を求める立場にあること

国際労働機関（以下「ILO」という。）は、ILO 勧告 166 号（甲 10）24 項において、再雇用にかかる優先権について、「経済的、

技術的若しくは構造的な性格又はこれと類似の性格の理由により雇用を終了された労働者は、使用者が同等の資格を有する労働者を再び雇用する場合には、再雇用に係る一定の優先権を与えられるべきである。」と定める。

被申立人の主導により、多額の公的資金の投下と再生処理による上記経済的恩恵を受けることができた結果、日航は、その翌年に過去最高の営業利益を挙げるなど、経営状態は劇的に回復した。

その結果、再生手続き終了後のこの10年間、日航はパイロット386名以上、客室乗務員6,205名以上という多数の新規採用を行い、現在、雇用の対象を外国籍のパイロットにまで広げるといった状況にあるが、上記原告団からの原職復帰は皆無というのが現状である。

再生手続きについて、管理監督する立場にあるだけでなく、航空会社の監督官庁である被申立人は、ILO 166号勧告が示す国際基準に則った行動を、日航に対して指導監督する立場にある。

2 小括

以上の通り、日航の更生手続きにおいて不当労働行為が行われたことが司法によって認定されるに至っており、また、解雇の必要性すら疑義が生じている状況にある。また、国際基準に照らしても、解雇された従業員の新雇用に関して問題が認められるのであるから、こうした再生手続きにおける問題点につき、被申立人が、その全面解決に向けて監督、指導助言すべき状況にあることは明らかである。

他方で、日航は、多大な公的支援を受けて再生した企業であるから、被申立人による監督、指導助言を受け入れる責務がある。

日航が、かかる被申立人の監督、指導助言を受け入れれば、申立人と日航の本件争議が、解決に向けて前進することが現実的に見込まれる。

そのため、申立人は、被申立人に対し、かかる権限の発動を求めるための団体交渉を求めている。

被申立人がかかる権限を発動することで、申立人組合員らの解雇問題について、現実的に進展する可能性が見込まれることから、被申立人は、現実的かつ具体的に、申立人組合員らの労働条件について支配・決定できる権限を有しているといえる。したがって、使用者性が認められ

る。

第4 まとめ

上記の通り、被申立人は、申立人組合員らに対して、使用者と同視できる立場にあることから、団交応諾義務を有している。しかしながら、被申立人はこれに応じない。かかる団体交渉の応諾義務違反は、労組法 7 条 2 号に反するので、救済を求める。

最後に付言すると、被申立人航空局は、日本航空に対する「公的支援の趣旨に適合した日本航空の再生が確実に図られるよう」対応を行う（甲 8、別紙 1 頁）と述べている。また、同文書において、「⑥ 利益の社会的還元」として、「航空局は、日本航空に対し、関係者の理解の下に公的資金の投入や債権放棄・減資等の協力が行われてきた経緯を踏まえ、社会に対する貢献方策についての検討を要請する。」とも説明している（甲 8、別紙 2 頁）。

しかしながら、上記の通り、再生計画の策定段階において、不当労働行為が行われ、更生手続きにおいて重要な位置を占めるステークホルダーである日航の従業員・労働組合の理解が得られないまま、人員削減が行われ、争議がほぼ 11 年にわたって解決を見ることがなく、継続している状況にある。更生手続きが真に適正に終結したというためには、全員の理解を得られる形での合意ができるまでは、終結するものではない。また、それが実現しなければ、「公的支援の趣旨に適合した日本航空の再生が図られた」ということが言えない事もまた当然である。

以上