

命 令 書

申立人 日本航空乗員組合  
被申立人 日本航空株式会社

主 文

本件申立てを棄却する。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者

- (1) 申立人日本航空乗員組合（以下「組合」という。）は、被申立人会社の航空機運航業務に従事する運航乗務員が組織する労働組合で、現在の組合員数は約1,150名である。
- (2) 被申立人日本航空株式会社（以下「会社」という。）は肩書地に本社を置き、国際路線および国内幹線における定期航空運送事業を主たる目的とする会社であり、従業員数は約22,000名である。

2 機長の組合員資格をめぐる労使の確執

- (1) 組合は昭和39年当時、機長を含む運航乗務員約500名で組織されていたが、昭和40年5月、組合脱退者による機長会と、翌41年7月同じく組合脱退者による日本航空運航乗員組合（以下「運乗組合」という。）が結成された。これにより組合は、昭和42年ごろには10人未満の少数組合となった。そして、分裂後の上記二つの組合と機長会は、会社との間で乗務手当、勤務時間等について、それぞれ個別に協定を結んでいた。
- (2) 昭和45年7月、会社は機長の職責と権限の増大を理由に、ジェット機の機長をすべて管理職にするとの新制度を発表した。（なお、会社は従来から管理職即非組合員との取扱いをしていた。）  
これに対し運乗組合は管理職となった機長を非組合員とすることについて、同組合と協議するよう会社に要求し、同年8月1日、会社との間で団体交渉が行われたが合意に達しなかった。そして会社は同年8月5日、運乗組合に対し、管理職となった機長に対する当月分以降の組合費のチェック・オフを行わない旨通知するとともに、上記組合の団体交渉申入れを拒否した。この時点以降会社は機長を事実上非組合員として取扱うようになった。
- (3) その後、昭和48年11月、組合と運乗組合とが組織統一した（統一後の組合の名称は申立人組合名と同一）。そして、組合は機長を組合員の範囲に含め統一するとの基本的方針を宣言し、翌昭和49年10月会社に、「会社は機長が組合員の範囲であることを認めよ」と要求（以下「機長統一要求」という。）した。これに対し会社は、機長の航空法上の重要な職責、権限、ならびに会社内における管理職としての地位からみて、組合員とは両立しえない旨回答し、これに応じなかった。
- (4) 組合は昭和50年以降もひきつづき、上記「機長統一要求」をし続け、その間団体交渉

も行われてきているけれども、結局これに関する労使の主張、見解は、上記昭和45年以降平行線をたどったままである。そして、実態としては、現在組合に入っている機長はいない。

- (5) なお、これより先の昭和50年7月、組合は会社との間で、組合員の運航乗務員から地上職への職種変更にとまなう、賃金等労働条件について、「C専任教官の職種変更等に関する協定」を締結した事実がある。上記組合員は職種変更の結果、申立人組合の組合員でなくなるが、職種変更後は変更後の職種の組合員になり得るものである。

### 3 機長の地位と運航乗務員の勤務時間等に関する定め

- (1) 運航乗務員（機長、副操縦士、セカンド・オフィサー、航空機関士）の業務内容および勤務時間等については、運輸大臣の認可を得て会社が制定する「運航規程」にその基準が定められている。上記運航乗務員のなかで、特に機長は、航空法上、運航乗務員および客室乗務員に対する指揮監督権、安全阻害行為抑止権等の権限をもち、また他の運航乗務員の同法違反行為について、行為者と共に刑事責任を負担するほか、上記運航規程により乗員および乗員の実施する業務内容を指揮統轄し、その業務配分の適正化をはかる等の任務が義務づけられている。

- (2) 会社において、機長昇格の資格を有する運航乗務員は、副操縦士だけであり（セカンド・オフィサーも副操縦士を経ることが必要）、会社は副操縦士から機長に昇格させる場合、航空法による運輸大臣の認定とは別に、「運航乗務員訓練審査規則」および「機長養成・昇格に関するプロセスと運営要領」等により、厳格な訓練・審査を実施している。そして、2年間の訓練・審査の過程で、技倆のみならず、面接を二次にわたって行い、機長昇格をきめている。

現実には、組合員である副操縦士は一定の資格要件がそなわった段階で、上記訓練・審査を受け、その大多数が合格し機長に昇格している。しかし、昇格と同時にすべてのものが非組合員となっている。

- (3) また、運航乗務員の勤務時間等について、会社と組合間で、昭和48年に、前期(1)の運航規程の範囲内で、これを詳細化し、また路線によっては例外的に勤務時間を延長し得ることなどを定めた「運航乗員の勤務に関する協定書」（勤務時間、乗務時間、休日等に関するもので、賃金に関するものは含まれていない。）が締結されている。そして、この協定書では機長をも適用対象とすることになっているが、現在機長には事実上これが適用されておらず、機長の勤務時間等は基本的に上記(1)の運航規程によって運用されている。

### 4 本件団体交渉の拒否

- (1) 昭和54年4月11日、組合は会社に対し、組合員副操縦士の殆んど全員が機長に昇格していくことから、機長の労働条件が「組合を組織している大勢に係る問題」であるとして、機長の労働条件について団体交渉を要求したが、会社は機長が非組合員であるとの理由でこれを拒否した。

- (2) さらに組合は同年4月13日の団体交渉の席上、会社に対し、機長の労働条件が不明であるから、現在組合に組織されている副操縦士等が、これについての疑問や不安を持つのは当然であるとして、機長の労働条件を明らかにするよう要求した。これに対し会社は、上記と同様の理由でこれを拒否した。

## 第2 判断

### 1 当事者の主張

#### (1) 申立人の主張

機長の労働条件が組合員に重大な利害関係がある以上、当然団体交渉事項となり得るのであるから、組合の団体交渉申入れに対し、会社がこれを拒否したことには正当の理由がなく、また機長が非組合員であるとしても、過去に非組合員の労働条件を協定した事実があるので、会社がこれに応じないのは団体交渉拒否である。

#### (2) 被申立人の主張

団体交渉の目的は労働協約の締結にあるところ、組合の本件団体交渉申入れ事項は、組合の構成員となっていない非組合員である機長の労働条件に関するものであり、組合がこれを決定できない事項であるから、団体交渉の対象事項たり得ず、したがってこれが拒否には正当な理由がある。

### 2 当委員会の判断

(1) 本件において組合は機長の労働条件に関する団体交渉を求めている。そして前段認定のとおり、組合員である副操縦士の大多数が機長に昇格していることから、組合が機長の労働条件に多大の関心を抱いているであろうことは、一般的には理解し得るところである。しかし同じく前段認定のとおり、昇格して機長となったものは例外なく非組合員となっている現状においては、機長の労働条件を団体交渉の対象事項とすることについて、組合は直接の利害関係がないものと解されるのであるから、上記のような組合の事情を斟酌しても、これに関する組合の主張は採用できない。

(2) なお、組合は前段第1、2、(5)の事実（「C専任教官の職種変更等に関する協定」）をとらえ、過去に非組合員の労働条件について、会社との間で協定したことがあるのに、本件で非組合員たる機長の労働条件に関する団体交渉に会社が応じないのは不当であるともいう。しかし、前者は組合員であった者が、職種変更の結果、当該組合員でなくなったにすぎず、職種変更後は変更後の職種の組合員になり得るものであるのに対し、後者（本件）においては、運航乗務員という同職種内における機長昇格の結果、非組合員となったものであるから、本件の場合とその趣を異にするものである。

### 第3 法律上の根拠

以上の次第であるから、被申立人会社の団体交渉拒否には理由があり、労働組合法第7条第2号に該当しない。

よって労働組合法第27条および労働委員会規則第43条を適用して主文のとおり命令する。

昭和55年2月19日

東京都地方労働委員会

会長 浅 沼 武