日本航空 OB 乗員
有志の会ニュース

2017.7.30
No.17-018

HP：http://jalfltcrewob.web.fc2.com/
Mail：jalfltcrewob@gmail.com

安全で明るい JAL

日航経営者 お手盛りには熱心
しかし、労災認定勝訴確定の
倉町さんには全く誠意なし

賃金計算も職場復帰の交渉も対応しない
都合が悪いと作業も思考も停止！？

2017年1月25日、緊急脱出訓練事故で労災認定を争っていた倉町さん（整理解雇撤回原告団メンバー）は控訴審で勝利し、2月9日勝訴が確定しました。

2004年10月労災以来、2010年12月の整理解雇事件も含め13年にも及ぶ取り組みの成果です。

しかし、勝訴確定後に乗員組合が倉町さんの賃金の支払い（支払額を確定させる計算）及び職場復帰の交渉を日航経営に求めていますが、日航経営は半年間も対応しない状況が続いています。

一方、6月22日の株主総会で批判された日航役員への賞与の増額問題などが職場のニュースで話題になりましたが、最近では、機内搭載週刊誌の中で役員賞与増額に対して、批判的な記事（役員賞与増額批判・人員不足による事業計画批判・整理解雇問題に対する指摘など）を掲載した週刊誌を取り降ろしたとの報告が職場から出される状況です。これで経営は、職場の信頼が得られるのでしょうか？

以下は労災問題の経緯概要です（詳細は以下ニュースを参照して下さい）

裁判勝利までの経緯

乗員速報　６３－１２４

経過(乗員速報63-124抜粋)

事故から現在までの時系列

労災（公傷）の期間

職種変更 手続き期間

2004. 10. 6	緊急脱出訓練中の事故で腰痛発症
2005. 2. 17	1 回目の手術
2005. 4. 7	大田労基署が労災不支給を決定
2005. 11. 6	休職発令
2007. 1. 18	2 回目の手術
2007. 7. 20	2 回目の手術後の 6 か月診察
2008. 4. 3	労働保険審査会が腰痛を労災認定 (2004. 11. 5 まで労災認定)
2008. 10 月初旬	職種変更手続き開始
2008. 10. 7	産業医面談 （担当医）
2008. 11. 25	資格審議委員会決定通知 「運航乗務員資格を解く」
2008. 10. 27	東京地裁に提訴 （第 1 次裁判）
2009. 2. 3	主治医による診断書： 地上業務週 5 日の就労可
2009. 2. 10	・乗員サポート部面談 会社は自宅待機を指示 ・産業医面談 地上業務可の診断
2009. 7～11 月	100 名以上が職変 内訳：副操縦士、航空機関士
2010. 10 月	260 名以上が職変 内訳：航空機関士、訓練生
2010. 12. 24	東京地裁勝訴
2010. 12. 31	整理解雇
2011. 1. 11	勝訴確定
2011. 6 月	2007. 7・20 までの労災補償金が JAL に振込まれる
2012. 1. 31	大田労基署　労災の打ち切りを決定 （2007. 7. 20 は労災を不支給）
2013. 12. 16	東京地裁に提訴 （第 2 次裁判）
2016. 4. 22	航空身体検査合格⇒ 乗務可
2016. 7. 15	東京地裁敗訴 （第 2 次裁判）
2017. 1. 25	東京高裁　勝訴
2017. 2. 9	勝訴 確定 （2009. 2. 3 まで労災認定）

乗員速報　63-090

賃金の支払いと未払い状況 （64-079抜粋）

	労災を認定した機関など	労災認定の期間	労基署から会社へ補償金の振り込み日	精算終了日
第 1 回	労働保険審査会	2004 年 10 月 6 日～11 月 5 日	2008 年 8 月 15 日	2008 年 10 月 17 日
第 2 回	第 1 次裁判	2004 年 11 月 6 日～ 2007 年 7 月 20 日	2011 年 6 月	計算(不払い)継続中
第 3 回	第 2 次裁判	2007 年 7 月 21 日～ 2009 年 2 月 3 日	第 2 回分の精算目途がたたないため、労基署に待ってもらっている	未定

至近の交渉の経過
乗員速報64-080抜粋

問われているのは、
労災期間における、労災が原因の職種変更です！

倉町さんの件で、会社（労務）の不払いは、法に触れかねない問題です。しかし問題の本質は、お金ではありません。**業務上の負傷による職種変更を、会社（労務）が放置したこと**です。そのため組合は会社（労務）に、次の 3 点を問いただしています。

1. 職種変更手続きが遅れた理由
2. 乗員職を解かれたにもかかわらず解雇された理由
3. 公傷休暇中に解雇は可能なのか

倉町さんの事故は、業務命令による訓練で、会社の指揮監督の下、会社の施設で発生しました。そして業務上の傷病は、本来、会社が責任を負うべきものであり、就業規則によっても、業務上の傷病は公傷です。

それにもかかわらず、私傷病として扱い、2 年間も手続きを放置し、運航乗務職を解いたうえで、運航乗務職として解雇しました。

そもそも会社（労務）が手続きを放置しなければ、この問題は発生していませんし、会社（労務）の理屈からしても、もともと問題のある取り扱いです。そして第 1 次と第 2 次裁判の結果に、日本航空は従う義務があります。

国は、過去の誤った判断を正しました。日本航空（労務）も、過去に遡って判断を正す義務があり、問題を解決することに何ら支障はありません。

乗員速報　64-079、乗員速報　64-080

お手盛り賞与
人員不足で事業計画は拡大出来ず
止むを得ずの整理解雇者は職場に戻さない

皆さん
2017 年度も
カンパ支援・取り組み参加
宜しくお願い致します
OB 乗員有志の会：カンパ振込先

今後の日程

＊宣伝行動・各地集会：私たちはあきらめない!!!
原告団 HP 日程参照

＊山口 宏弥氏 著書紹介：「安全な翼を求めて」

アマゾン書評

・詳細は、枠内をクリックして御覧下さい。