



# JAL不当解雇撤回ニュース

No200 号 2012.09.24  
発行:JAL 解雇撤回国民共闘事務局  
連絡先:航空労組連絡会事務局  
〒144-0043 大田区羽田 5-11-4  
フェニックスビル内  
TEL:03-3742-3251 FAX:03-5737-7819  
<http://www.jalkaiikotekkai.co>

## 上場前日

### 銀座パレード と 記者会見

### 9月18日

#### 原告団 銀座をパレード

9月18日、JAL再上場を翌日に控え、原告団主催で銀座パレードを行いました。



急な呼びかけにも関わらず、このパレードには、支援の方々含め80名の参加がありました。当日は、他のパレードとの関係でコースがいつもと反対まわりとなり、水谷橋公園からでした。

正午の出発前には、支援の方々が勢ぞろいし時間通りに始まりました。街宣車を先頭に、原告団のうぐいす姫と全国に配布している宣伝用テープから流れるアナウンスは、とても聞きやすく離れていても内容がはっきりわかるものでした。

銀座通りは、連休明けもあり人通りは、やや少ないものの、興味を示してくれる方々からJALの問題をはじめて知ったと

いう声も寄せられました。

30分程度の短いパレードでしたが、十分なアピールを行うことが出来ました。参加された皆様にあらためてお礼を申し上げます。

#### 国土交通省にて記者会見

銀座パレードに引き続き、13時30分から国土交通省において記者会見を開催しました。会見には山口宏弥乗員原告団長、内田妙子客乗原告団長、古川麻子日本航空キャビンクルーエンジニア執行委員長、安原幸彦南部法律事務所弁護士が出席しました。

尖閣諸島周辺の中国漁船問題が起きている中でも、10社が集まり関心の高さを感じられました。

会見では、原告団からJALの再上場にあたっての見解(裏面参照)を説明。人員の流出問題、安全問題、ILO勧告についても説明をしました。

記者からは、人材流出が続いていることの原因について質問が出されました。乗員流出については、破綻してから乗員の訓練が中止となり、訓練生が副操縦士となる目標や副操縦士が機長となる目標が途絶えたことでパイロットのモチベーションが失われてしまったことが大きな要因と説明しました。また、客室乗務員の流出に関しては、労働条件の改悪によって、長時間勤務や乗務時間が法律で定める制限時間まで近づいており、健康被害が起きていること、人員不足が常態化しているため年休も取れない実態が原因となっていると説明しました。

再上場にあたって、職場の実態や争議を解決することがJALに求められていることを強調して終わりました。



# 日本航空の株式再上場にあたって(見解)

明日、9月19日に日本航空の株式が東京証券取引所に再上場されます。日本航空は2010年1月19日に経営破綻し、僅か2年8ヶ月で再上場することになります。日本航空の再建は政府の指導で、「我が国の航空ネットワーク確保」を目的に、会社更生法下、企業再生支援機構の支援によって進められてきました。そして2011年3月には、史上最高益が記録される中で更生手続きが終了しました。業績は好調で、2010年度に営業利益1,884億円、2011年度には2,049億円を計上、その後の2012年度第1四半期(4~6月)の営業利益についても前年同期の171億円を大きく上回る314億円と過去最高を記録しています。

しかし、私たちは今回の日本航空の株式再上場を無批判で眺めているわけにはいきません。如何なる理由があろうとも、日本航空に165名の生活と働く権利を奪った無謀な解雇事件を解決する姿勢が全く見られないからです。現在日本航空は5つの係争事件「パイロット81名(控訴人71名)の解雇事件・客室乗務員84名(控訴人71名)の解雇事件、契約制客室乗務員の雇止め事件、整備子会社潰しによる解雇事件、都労委を相手取った行政訴訟」を抱えています。日本航空では経営破綻以前にも係争事件が後を絶ちませんでした。しかし同時期にこれほどの事件を抱えたことはありません。経営破綻の背景に労働組合を敵視する日本航空特有の労務政策があった事を私達は指摘してきました。再上場に当たり、過去の労務政策と決別する経営の決意と、5つの係争事件の解決を求めます。そのことは将来リスクの軽減であり株主への責任であると同時に最低の企業倫理とも言えるものです。

日本航空の不当解雇事件については、東京高裁で間もなく審理が開始されます。希望退職で目標を上回る人員削減が達成し、史上最高の利益を上げる中で整理解雇4要件を踏みにじる理不尽極まりない解雇でした。稻盛会長(当時)が法廷で証言しているように、2010年12月末に165名を解雇する必要性など全くありませんでした。私たちは控訴審を通じて、この解雇が経営破綻を利用して、これまで安全運航を支え、経営にモノを言ってきたベテランの組合役員を根こそぎ排除する狙いがあったこと、そしてこの解雇が、これまで繰り返されてきた日本航空の組合敵視の労務政策の延長線上あることを立証していきます。

私たちの解雇問題が今日の状況に至ったことについては政府の責任も重大です。私たちは、これまで度々政府に事態の解決を図るよう要請してきました。こうした中で、去る4月11日の国土交通委員会で前田国土交通大臣(当時)が「円満解決を図るよう指導もしていきたい」との考えを明らかにしました。また羽田国土交通大臣も6月20日の国土交通委員会で同様の気持ちであることを明らかにしています。ところが政府にも解決する姿勢は全く見られません。

この間、日本航空の解雇問題について、6月15日にILOから日本政府に対して4項目の勧告が出されました。このILO勧告について羽田国土交通大臣は8月21日の国土交通委員会で「厚生労働省とも連携しながら、適切に対応したい」と答弁しています。しかし現在に至っても政府の動きはありません。

一方、日本航空が史上空前の利益を上げ事業拡大も進められようとしている中で、職場の人員不足は過去にない深刻な事態となっており、年次有給休暇については労基法39条違反が常態化しています。また

これまでに例のない安全トラブルの発生など、不当解雇の矛盾が吹き出している状況です。

パイロットの職場では、航空身体検査による乗務中断者が31名(7月末現在)にも及んでいます。また昇格訓練の中止や大幅な労働条件の切り下げで将来展望を失い、解雇後の1年8ヶ月間に90名の乗員が同業他社に流出しています。運航のモチベーションの低下が危惧されています。また客室乗務員については、2012年4月以降710名(その後更に約100名追加)の新規採用が発表され、7月からは510名の訓練が開始されました。84名の客室乗務員を解雇した一方で、新規に大量の客室乗務員を採用するなどということは、社会のルールや企業倫理にも反するものです。行き過ぎた人員削減の結果生じた人員不足を新たな採用で置き換えて行くという日本航空の人員採用の仕方を許すならば、日本の雇用破壊を益々増長させる結果となります。

航空会社の存立基盤は安全であり、それを支えているのは現場の労働者です。私たちは、政府と日本航空に対して、再上場を契機に「安全と公共性」の確保という航空会社の原点に立ち返り、全ての争議を直ちに解決するよう強く求めます。