



JAL不当解雇撤回ニュース

No479 号 2016.02.08
 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.jalkaikotekkai.co>

JALの客室乗務員、全員が正社員に！ 闘い続けたからこそ取り戻せた正社員採用

契約制客室乗務員の導入から正社員化までの流れ

1983年	JALが繁忙期のみアルバイトスチュワーデス導入を提案。
1994年6月	航空審議会答申「我が国航空企業の競争力向上のための方策について」で人件費が謳われた(95年に日経連が打ち出した「雇用柔軟型グループ」の新雇用制度の先取りでとなった)。
1994年	7月にANAが、8月にJALが契約制客室乗務員の採用方針を発表し、日本エアシステム(JAS)も追随。 <u>JALの提案は、1年契約で最大3年で雇い止め、子会社のJAZで採用し、JALに出向(当初は派遣)という形。</u>
1994年11月	JAZ(ジャパンエアーチャーター・JALの子会社)が契約制客室乗務員を採用。
1995年2月	JAZで採用した契約制客室乗務員を4月からJALに切り替え、併せてJALでの採用も行うことを決定。
1995年3月	亀井運輸大臣が、「3年後は余程のことがない限り正社員化する」と発言。
2014年4月	ANAグループが正社員化
2015年12月	JALが4月から正社員化を発表、続いて、デルタの日本人契約制客室乗務員も正社員化を発表。

労働組合の動きと成果

安全上問題であると客乗組合(現CCU)が反対し9回の提案を撤回させた。

JALとJASの客室乗務員組合と客乗連が中心となり、10万人署名、銀座デモ、シンポジウム等、あらゆる運動を展開し、正社員採用を求めた。一方、JALの当時の全日航労組(現JALFIO)は、雇用の流動化を理由に会社のリストラ提案を受け入れた。

当時の亀井運輸大臣が「待遇の違う客室乗務員はチームワークを乱し安全上の問題があり認められない」と発言。

その結果

子会社採用の派遣でなく、JALの直接雇用と3年後の正社員化が実現

その後もJALのCCUと客乗連が粘り強く正社員化を求めて来た結果、**正社員化が実現**した。

契約制客室乗務員はなぜ問題なのか



- ◆経験を重ねて培われて行く技量が伝承されず、安全の層が薄くなっていく。
- ◆同じ仕事をしながら待遇が違うため、チームワークを損ないかねず安全に影響する。
- ◆雇用不安から自由に意見が言えない。

契約制導入時にも行われた「組合つぶし」

- ◆国内線を専門に乗務していたベテランの部署を廃止し、無理やり国際線に移し、多くの客乗組合員が辞めざるを得なくなった。
- ◆国内線に新人だけの部署を作り、新人と JALFIO 組合員と乗務させ、客乗組合員と接触を断つ編成に。
- ◆会社は客乗組合に新人の訓練日程等を一切知らせず、JALFIO への加入を事実上誘導した。

JALでは、契約制であるが故にパワハラなど人権無視の実態

- ◆不安定な身分を利用し、日常的にパワハラが横行。退職強要もあった。
- ◆パワハラ・退職強要を受け、雇い止めされた契約制客室乗務員が裁判に訴えた。雇い止めは無効にならなかったが、最高裁でパワハラが認められた。(2013年10月)
- ◆20年間でベースアップはわずか33円。契約制の3年間は勤続年数にも入らない。
- ◆昨年末、契約4年目の社員に精勤手当が払われていない人がいたことが発覚し、遡及をさせる。

低賃金・稼働強化の名ばかり正社員は許さない！

- ◆現在、JALの客室乗務員の9割が契約制の出身である。契約制反対の闘いがなければ、全員が経験3年未満の乗務員であった。この闘いの先頭になったのが、5年前に解雇された人たちが所属するCCU組合であった。
- ◆正社員化の発表がされたものの、契約の時と同水準の賃金が提案されている。正社員の名のものの低賃金・稼働強化は許さない闘いが求められる。

正社員化の次は解雇争議の解決を！

退職が止まらず新人が3割に。ベテラン不足で人材育成も滞り、安全の層も薄くなった客室乗務員の職場。会社も手を打たざるを得ませんでした。正社員化は、組合こそ大義があり、20年来の主張の正しさを証明するものとなりました。また、非正規労働者が4割にもなる世の中の流れを元に戻す展望にもなっています。

JALが行うべき次の決断は、すべての争議の解決です。不当解雇問題を早期に解決することが、JALの真の再建・発展につながるのではないのでしょうか。

