



JAL不当解雇撤回ニュース

No 073 号 2011.10.31
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.phenix.or.jp/jkkk/>

10月26日衆議院、27日参議院国土交通委員会でJAL問題が取り上げられる=その1

穀田議員:フィロソフィー教育で安全は二の次に 前田大臣:「私としても放置できない。適時適切に監督して行く」

10月26日に衆議院、27日に参議院の国土交通委員会が開かれ、日本航空の問題が取り上げられました。26日には共産党の穀田議員と社民党の中島議員が、27日には社民党の吉田議員が質問に立ち、前田国交大臣が答弁しました。原告を含めて44人が傍聴しました。

	穀田議員の質問	前田国土交通大臣の答弁
高収益・上場、現状をどう見るか	<p>日本航空グループの営業利益は2011年3期に過去最高の1,884億円、4月から6月期の営業利益171億円の黒字、2012年3月期の営業利益の目標の757億円を上回ることは十分可能と見込んでいます。2012年の再上場に向け、再建が予定通りに進んでいるということが経営側の認識のようですが、この点について大臣はどういう認識を持っていますか。</p> 	 <p>あのような経緯があつて破綻したわけですが、再建の過程で債権の放棄等、国民の負担もあります。辛い場面が続いていますが、何とか再建のめどがたったと今の段階で言い切れるかどうかは別にして、ここまでよくみんなの努力でやって来たなというふうに受け止めています。</p>
「絶対安全に対する大臣の認識は	<p>真の再建とは安全性と公共性を最優先する事。行きすぎた人員削減や、安全投資の削減等、儲けを優先して安全を軽視するようなことがあってはなりません。昨年末に165人が不当解雇され、職場では物言えぬ事態が生まれ、モチベーションが低下し、ミスやトラブル等不安全事例が頻発していることを告発した。国交省の立ち入り検査では、各職員の労務内容に起因すると考えられるとトラブルも発生していると報告し、人員削減の労務環境の悪化で、安全が脅されている実態を認め、当時の大畠大臣は日本航空の取り組みを監視し、引き続き運航の安全確保に万全を期すと言った。前田大臣は絶対安全の確保について、どのように認識していますか。絶対安全の観点で日本航空を監督し、安全に万全を期すという立場に変わりはないですか。</p>	<p>航空事業であります。しかも公共的な面も担ってきた日航であります。安全確保がまずは第一の条件だ、こう思っています。</p> 
た、「解雇は必要なかつた」と発言をどう思うか	<p>稻盛会長が法廷の場で、改めて「整理解雇は経理上必要なかった。雇用を維持することは可能だが、更生計画に基づいてやめるわけにはいかなかった」と答えた。経営トップが整理解雇は必要なかったと公言しているのに強行した。初めに整理解雇ありきのやり方。この整理解雇はおかしい、不当だと思いませんか。</p>	<p>その文脈において聞いている限り、本当にそういうことでいいのかなという疑念は持ちます。ただ、経営、安全というのも経営の両輪と思う。経営改革をやってくる過程でこういうことがあったのかなと思う。裁判の過程をきちんと見て、国交省として対応すべきところは適切に対応しなければならない。</p>

前ページの 安全確保の認識ない会長 安全軽視の社員教育 燃料節約?どう思う 絶対安全に向け指導が必要	<p>更生計画上、人件費でも削減目標は超過達成しており、解雇の根拠はない。だからトップが整理解雇する必要はないという事態にまであったことについて、大臣はどう思っていますか。</p> <p>ベテランの狙い撃ち、組合への不当な圧力がある中で自主退職が止まらない。人員削減や労働条件の切り下げで展望が持てなくなっている。稻盛会長が証言で、安全アドバイザリーグループの提言も、航空法103条についても知らないと答え、航空事業のトップとして安全確保義務の認識がないことが分かった。大臣はこういう発言についてどういう感想を持ちましたか。</p> <p>企業理念から「安全」が消えた。安全の確保は利益のあるなしで左右されていいのか。稻盛会長の「利益なくして安全なし」という考え方は運送事業の経営者としてふさわしいと考えますか。</p> <p>今社内教育で、管財人が「京セラの1兆円の内留保を超えることを目標にしてほしい。きちんとした財政基盤を築いてから安全を語ってほしい。」と言っている。これでは安全が二の次でいいと思ってしまう。社員の活気や意欲、自由にものが言える職場はすべて安全の基盤であると、言っているが、これでは自由な雰囲気になれない。大臣はこういう社内教育が行われている事実を掴んでいますか。</p> <p>現場では、機長が「今日は航路上に台風がありますが、迂回すると燃料が20万円余計にかかるので、節約の為に、台風を迂回せず突っ込んで行きます。かなり揺れます。」とフライト前のブリーフィングで客室常務員に言ったケースが報告されている。もしこれがアナウンスされたら、大臣はこの便に乗りりますか。</p> <p>社内のエレベーターの前に、燃料削減効果が月単位と便名入りで張り出されている。運航乗務員も無言の圧を感じる。燃料削減の為に無理な着陸をしないか心配になる。機内販売のノルマがエスカレートし、乱気流に近づいても、機内販売の為、機長にベルトサインの指示を出すのを遅らせてくれということまで起きている。安全を軽視し、儲けを優先する稻盛流経営哲学の弊害が現場では現れている。利益なくして安全なしという経営哲学が、今日どういう事態を起こしているか、検証すべきである。また稻盛会長を呼び出して絶対安全の徹底を直接指導すべきではないか。大臣の見解を伺いたい。</p>	<p>裁判の過程でもうすぐ結論が出るんでしょうが、その結論を待って国交省としての対応を決めたい。</p> <p>安全アドバイザリーグループというのは、柳田邦男さんが座長をされているものですね。それだけ聞くと率直に、うん、どうかなという感じはします。</p> <p>もちろん安全第一です。稻盛さんは経営者としては非常に秀でた老練の方ですから、安全を第一としつつも、経営の基本である利益というものを強調されたのかなと言う風に伺いました。</p> <p>そういう社内の雰囲気にならないように経営をして頂くことに期待している。幹部に対しては、かなり厳しい経営改革ということで、多少過剰な事を言ったのかと思う。航空会社の経営者として安全をなぞりにすることはありえない信じています。</p> <p>仮定のことについて答えづらい。国交省から日本航空に対して、運航の安全を第一に問うた結果、運航上の安全を考慮し、適切に運航経路や巡航高度を選択しているという事だった。しかし、そういう疑念もあることですから、ここはしっかりと監督をしていかなければと思う。</p> <p>稻盛会長の評価については、非常に厳しい日航の経営を引き受けられて、経営体としては何とかここまでよく回復をして頂けたなというのが一つの評価だと思う。一方で、ご指摘のようなことがずっと続いているような体質が経営の中にあるなら、私としても、放置するわけにはいかないと思う。日航に対して、適時適切に監督をしていきたい。</p>

●11月7日 18:30～ JAL闘争を支える会発足集会——文京区民センター

●12月6日 18:30～ 勝ち取ろう勝利判決！ 戻ろうあの空に！

JAL 不当解雇撤回総決起集会——みらい座いけぶくろ

