

JAL不当解雇撤回国民共闘 第9回総会議案書



2019年2月26日
於：文京区民センター

議事次第

司会進行

国民共闘事務局

仲野 智(全労連組織局長)

開会のあいさつ

…………共同代表 小田川 義和 全労連議長

当該労組の報告

…………日航乗組 今泉 修一 副委員長

…………CCU 前田 環 執行委員

弁護団報告

…………弁護団 上条 貞夫 弁護団長

運動の到達点と今後の方針他(総会議案の提案)

…………事務局長 津恵 正三

総会議案の討論・採決

争議団代表の決意表明

乗員原告代表……………山口 宏弥 団長

客乗原告代表……………内田 妙子 団長

閉会のあいさつ・団結がんばろう

…………共同代表 中岡 基明 全労協事務局長

表紙の写真

上段は、6月28日に開かれたJAL争議を支援する釧路集会。

下段は、4月4、5日に実施した厚労省前の座り込み。

JAL 不当解雇撤回国民共闘 第9回総会議案書

I. 今日までの運動の到達点と今後の方針(案)

1. 第8回総会以降の運動の経過と到達点

(1) 総会以降5月中旬までの運動

- 国民共闘は2018年2月21日に開催した第8回総会で、2018年中に統一要求に基づく争議の全面解決を目指すとの獲得目標を確認するとともに、当面する18春闘においては、争議解決に向けての交渉の場として要求している「合同団交」の開始を迫る運動に集中して取り組むことを確認した。

①署名等による日航への要請

- 日航に解決を迫る運動として、2017年7月より実施してきた「統一要求に基づく争議の早期解決を求める団体署名」については、3月31日で締め切り、2,631団体の署名を、本社前宣伝・要請行動にて提出し、日航に早期解決を迫った。

- また、「統一要求に基づく争議の早期解決を求める団体署名」の提出の際には、その後支援共闘事務局や原告団に届いた植木社長あてのメッセージ(2016年9月末より実施してきた「メッセージ提出運動」)、統一要求を支持し早期解決を求める要求書(2016年10月より実施した「要求書提出運動」)も日航に提出し、早期解決を求めた(最終的な提出数は、メッセージは5,046通、要求書は2,529団体となった)。



【写真】緊急要請はがきでは、様々な工夫が見られました。写真は新婦人のみなさんの労作です。

- 2018年1月12日の経営協議会での「自分の代で解決したい」という植木社長の発言から、わずか12日後の1月24日、4月1日より植木社長は会長に、新社長には赤坂執行役員が就任することが発表された。社長交代という状況を踏まえ、「自分の代で解決したい」という植木社長の発言の履行を求め、緊急要請はがきの取り組みを開始し、締め切りの3月末までの間で15,000通を超える要請はがきを日航に届けた。
- 2月26日には、女性団体による共同行動として、「自分の代で解決したい」という植木社長の発言等を踏まえて、統一要求に沿った争議の早期解決を求める要請行動が実施された。また3月26日には国民共闘として日航本社包囲大行動を開催し、600名の参加で、社長交代前に「植木社長は争議解決を決断せよ」という声を日航に届けた。

②日航に解決を迫る定例行動等

- 総会以降、支援共闘及び原告団が主催する定例行動として、JALデー一斉宣伝、日航本社前宣伝・要請行動、JAL プラザ前座り込み、羽田・成田空港での乗客ビラ等の取り組みを継続実施してきた。4月については「意義ある対話」を求めたILO 勧告の誠実な履行を求め JAL プラザ前座り込みを厚労省前座り込みに切り替えて実施した。

③ILO の勧告やオリンピック組織委員会の調達コードを活用した取り組み

- 2018年2月16日、「東京2020組織委員会」に対し、オフィシャル パートナーである日航が、ILO 条約

の遵守を求めている「調達コード」に反して ILO より三次にわたる勧告を受けていることを踏まえ、日航に「オフィシャル パートナーにふさわしい対応をとるよう働きかけを行うこと」を要請するとともに、駅頭宣伝等でも「東京オリンピックの名を汚すような対応」を改めるよう広く国民にも協力を訴えた。

- 4月9日には院内集会を開催し、オリンピックの「調達コード」の内容と意義、日航争議との関係を報告するとともに、春闘までの労使交渉の到達点を報告し、国会等の論戦に生かしていただくとともに、国民共闘等の運動で、早期解決を目指すべく、6月の株主総会に向けての運動について意思統一を行った。

- 院内集会と同日、訪日していたILO 国際労働基準局次長のカレン・カーチス氏と面談し、争議の現状と今後の方針を説明し、フォローアップの継続をはじめとする支援を要請した。



【写真】4月9日の院内集会には立憲民主党の初鹿衆議院議員、共産党の畑野衆議院議員・山添参議院議員が出席。写真はあいさつする初鹿議員。

(2) 特別協議の開始とその評価

①「解決交渉に踏み出す」と日航、この対応の変化は私たちの運動の成果

- 前述の運動を進める中、5月14日に解決交渉を開始するとの会社発言があり、6月19日の株主総会で植木会長は、「裁判のことは裁判。LCCでの採用はそれはそれ。それとは別に組合からの要求に特化した協議の場を設けた。組合とも誠心誠意話し合っていく」と答弁する等、会社対応に大きな変化があり、5月23日より「組合からの要求に特化した」解決交渉の場として「特別協議」が設けられて交渉が開始された。
- こうした対応の変化は以下のような私たちの運動の成果であることを国民共闘として確認した。
 - 原告団・当該労組・国民共闘をはじめとする各支援組織が取り組んできた日航に解決の決断を迫る運動を強め、解決を迫る世論と支援の輪を広げてきたこと。
 - 政治的には、国会内外の取り組みで「話し合い解決」を求める政府見解を引き出し、ILO からは「意義ある対話」を求める第三次勧告を引き出したこと。さらには東京2020組織委員会には「調達コード」に基づき、日航への働きかけを要請する等、解決に踏み出そうとしない日航を包囲する運動を進めてきたこと。
 - 原告・当該労組の成田オペセンビラなど、日航内での運動を広げ、解雇問題にとどまらず、職場要求の前進を勝ち取る運動を築いてきていること。

②抗議行動等の運動の見送りと解決に向けた労使交渉を促す国民共闘の取り組み

- 解決交渉開始という事態を踏まえて、当該労組より「会社が解決交渉を開始するとの対応に踏み出したことを踏まえ、国民共闘とともに取り組んできた「抗議行動については当面自粛を要請する」、また解決に向けて「日航内での運動を強化する」とともに解決交渉＝特別協議に全力をあげる」とする見解が示された。
- 国民共闘は、当該労組の見解を尊重し、5月18日の拡大事務局会議(出席可能な共同代表と幹事団体の担当者に参加を呼び掛けて開催)にて、実施中であった全国統一行動(全国の主要空港または駅頭等での宣伝行動と各日航支店への要請行動＝5月14～31日までの間に集中して実施)の見送り、および、国民共闘が主催しているJALデー一斉宣伝や日航本社前宣伝・要請行動の見送りを決定し、「特別協議の進展状況を重大な感心をもって見守る」とする当面の方針を確認した。
- その後、特別協議の進展状況を踏まえ、日航に早期解決を促す必要があるとの認識から、8月31日にJAL 不当解雇撤回国民共闘の4代表名で社長あての要請文を提出した。また、諸行動を中止した下でも実施可能な取り組みとして、早期解決を促す社長あて要請はがきに取り組むことを確認し、9月より開始した。要請はがきについては、締め切りの11月26日時点で16,000通を超える要請はがきを日航に届けることができた。

③その後の特別協議の進展状況

- 2019年2月13日までの間で計9回の特別協議が実施された。特別協議において日航は、LCC新会社での人員募集や客室乗務員の経験者採用、地上職として実施している嘱託社員等の経験者採用等、雇用の機会を提供するとの内容を提示してきた。これは、原告は「応募ができる」、「採用は会社が決める」というものであり、統一要求として掲げている職場復帰という対応にはなっていない。また、採用について会社は「応募者は平等に扱う」、原告を「特別扱いはしない」とするなど、被解雇者を優先雇用するといった対応も示してこなかった。さらに、解決金については、「決定はしていない」と言いつつも「支払う考えにない」という対応を取り続けてきた。
- 以上のように、獲得目標として掲げている統一要求、とりわけ争議の解決に欠かせない職場復帰と解決金の要求と会社対応との隔たりは大きい。問題点を取り上げた当該労組の追求に対して日航は、“特別協議は争議の解決交渉の場でありそこで提案している”旨強調するとともに、10月4日のCCUとの協議では「経験者採用制度は解決につながる一歩」「評価していただけないか」(部長発言)等とも発言してきた。
- こうした中でLCC新会社のパイロットの募集、客乗職経験者採用の募集が開始される状況となってきたことを踏まえ、当該労組は、希望する人は応募する、労組としては「実質的な職場復帰」となるよう、応募した人は必ず採用させることをめざし労使交渉に全力を注ぐという方針で特別協議にのぞんだ。

(3) 今日までの運動の到達点

- 日本航空の地上職の募集については、パイロット原告1名、客乗原告1名が応募。乗員原告については地上職の教官として採用され、1月4日より勤務しているが、客乗原告については不採用となった。
- 客室乗務員の経験者雇用では応募した原告は2名とも不採用となった。またLCCのパイロットについては5名の原告が希望し、内2名の原告については、応募の条件をクリアできず、3名が応募したが、2名が不採用、あとの1名についてはまだ結論が出ていない(応募してから相当の期間が経過しており、厳しい状況と思える。1月19日の団交で会社は、採用の状況について“五合目くらいか”と述べている)。
- 客乗の経験者採用では150名も採用していながら、またパイロットについても30名程度という募集をしていながら、原告が一人も採用されていないという事態は、特別協議の場での会社発言に照らしても、極めて許しがたい対応である。また、募集の仕方も、具体的労働条件を一切明示せず、「委細面談」とする募集も異常である。さらには解決金の回答もない。こうした日航の対応は、本気で解決を図ろうとしているのか疑わざるを得ないものである。
- 以上の通り、今日までの闘いの到達点は、第8回総会で実現を目指すとした当該労組提出の統一要求に照らして、その要である希望者全員の職場復帰や解決金の支払い等に答えておらず、こうした状況を打開し、解決につながる対応を引き出すための新たな場面展開を切り開いていくことが求められる状況にある。

2. JAL 争議をめぐる情勢について

(1) 日本航空の動向

- 全日空は日航の経営破綻以降積極的な拡張政策を推進している。一方、日航は「いたずらに拡大を追求することはしない」としてきたが、ここきて、2020年のオリンピックと羽田発着枠の拡大などに対応し、LCC新会社の設立、外国航空会社との提携強化、日航本体や既存のグループ航空会社を活用した成長戦略＝事業拡張を進める姿勢を打ち出してきた。
- そしてLCC準備会社を7月30日に設立し10月よりパイロットの募集を開始した。現在職場はパイロット不足が深刻化し、客乗でもベテラン不足といった状況が続いている。こうした状況下で事業拡張をするにはパイロットの増員・確保は必須である。現在の会社対応は、自社養成能力のある日航が他社からパイロットを引き抜く形での募集ができない中で、LCC新会社等のグループ会社も活用し、パイロットを確保して事業拡張を図ろうとする戦略とみることができる。したがって、パイロットを確保する上でも日航は争議解決に踏み出さざるを得ない状況に置かれていると言える。

- 争議団には、LCC が使用する B787 の資格保有者はいないこと、最新鋭機である B787 を保有する航空会社が少ないこと等から、現在飛んでいるパイロットを採用しても B787 の乗務資格取得には 7～10 ヶ月間の訓練が必要であること、また、2019 年度より A350 の導入に対応した乗員養成も必要となることから乗員養成能力を強化せざるを得ない状況にもある。
- 1 月 31 日に発表された第 3 四半期決算では、順調な輸送実績の中で 1,455 億円の営業利益を上げた。年度見通しについては、順調な旅客需要もあり売上高は当初予算を 330 億円上回る 14,880 億円を、営業利益については半期決算での見通しを 80 億円上方修正し 1,750 億円を見込んでいる。また、配当については 110 円(半期 55 円×2)と、引き続き高配当を計画しており、再建以降順調な経営が続いている。

(2) 飲酒問題をめぐって

- ロンドンにて日航の副操縦士が逮捕される事態が発生し、乗員の飲酒問題が大きくクローズアップされた。事態を重視した国土交通省は、日本航空に事業改善命令を、また ANA ウイングス等には業務改善勧告を发出するとともに、基準を設定してアルコール検査を徹底する等の対応策を打ち出した。
- また運航各社もアルコール検査の強化(乗務前後と乗務中にも実施)を打ち出すとともに、検出された場合の処分の強化(厳罰化)と人事・労務管理の強化を対策として打ち出し、この 12 月より順次実行に移している。
- 自らを律して安全運航に専念することは、旅客の生命を預かる航空労働者として当然の責務であることは言うまでもない。しかし、なぜ規定を超えるような飲酒が起きているのかその背景的要因——人員不足と時差や深夜・早朝にかかる長時間乗務といった過酷な勤務の実態や長期化する争議解決などについて掘り下げることなく、厳罰化と人事・労務管理の強化を柱とした対応では、職場を暗くし、物言えぬ状況を醸成しかねず、真の解決策にはなりえない。

(3) ILO の動きや「調達コード」の活用との関係

- 2018 年 2 月 16 日、東京 2020 組織委員会に対する要請については、その後、組織委員会より正式に受理した旨連絡があり、4 月 17 日には、参議院の内閣委員会にて「調達コード」にも関連し、日航案件が取り上げられた。しかし、今日に至っても組織委員会としての具体的対応がみられないことから、今後どのように対応するか改めて検討することが求められる。
- ILO より 11 月 6 日付で、日航案件の第四次勧告が出された。四次勧告は、当該労組が統一要求に基づく解決を目指していることを踏まえるとともに、「意義ある対話」を維持することの重要性を強調した上で「結論に至るべく完全かつ率直な討議が維持されると信ずる」とし、解決につながる交渉の実施を求めている。また、交渉が実質的な団交拒否または不誠実団交であるかということについては、ILO として交渉内容に踏み込むことはせず、その場合は「労働委員会制度」があるとしている。そして、「以上の情報に照らし、委員会はこの件に対する審査を今後求めない」としている。
- ILO の四次勧告は「職場復帰を含む再雇用を否定していない」、「交渉には応じる」という日航の対応、そして、具体的な解決策として「統一要求」を打ち出した当該労組の状況に着目し、「結論に至るべく完全かつ率直な討議が維持されると信ずる」として話し合い解決を促す勧告をしている。しかし今日の日航の対応は「信ずる」とした ILO の現状認識や期待を裏切るものである。こうした状況を踏まえ今後 ILO にどのように働きかけるか、改めて検討を加えることが求められている。



【写真】4月9日の院内集会で、開会のあいさつをする共同代表系谷全国港湾委員長。

(4) 当該労組の状況

- 前述の到達点を踏まえて当該労組は、特別協議等の労使交渉を通じて、統一要求に沿った早期解決を目指し、日航内の世論を高めるとともに、各支援団体に対して「抗議行動自粛のお願いを継続しない」ことを確認し、「労使交渉の後押しになるような」活動について、原告団や各支援団体と相談しながら具体化し、日航に対応を迫るという方針を打ち出しました。
- また、当面する 19 春闘については、勤務改善や人員増など、職場の切実な要求を取り上げるとともに、解雇問題については引き続き統一要求を掲げ、その実現を目指すこととし、今 19 春闘では、乗員組合、CCU とともに解雇問題についても争議権を立てて闘うとの方針を打ち出している。

(5) 各支援組織の状況

- JAL 不当解雇撤回国民共闘は 2016 年 10 月の当該 3 労組(当時)統一要求を支持し、統一要求で掲げた①希望者全員の職場復帰、②経験者の再雇用、③解決金、④争議解決と労使関係を正常化、を支持し、日航に解決交渉開始を求めるとともに、交渉の当事者である当該労組を後押し支援する諸行動を展開してきた。

- 第 8 回総会以降、5 月 23 日には「不当解雇とたたかう日本航空労働者を支える香川の会(略称:香川支える会)」が結成された。また、今年 2 月 5 日には、全国で 32 番目の支援組織となる「不当解雇撤回を求めてたたかう日本航空労働者を支える栃木の会(略称:JAL 原告団を支える栃木の会)」が結成され、支援の輪も引き続き広がりを見せている。



【写真】5月23日50名の参加で香川支える会の結成総会が開かれた。写真はあいさつする酒井光雄代表世話人。

- 2018 年 6 月以降については、当該労組の方針を尊重し、具体的な諸行動は見送り、重大な感心をもって会社対応を見守る対応をとってきた。また各地の支援組織についても同様な判断がされ今日に至っている。
- 12 月 18 日には、特別協議の進展状況や現在の到達点を当該労組から報告し、今後の運動について意見交換を行うべく、国民共闘主催の意見交換会を開催した。交換会では、地上職の教官として乗員原告1名が採用された以外採用された人がいないこと、パイロットや客室乗務員として採用された原告が一人もいないことなど、日航の対応のひどさが強調されるとともに、「不当解雇撤回の原点での主張を」「『採用』ではなく職場復帰が必要」「当該労組の方針を支持し支援する運動が必要」等の意見が出され、今後の方針論議の際に生かしていくことを確認した。
- 有志による呼びかけで 12 月 21 日に開催された「JAL 争議に連帯する夕べには、270 名が参加し、引き続き JAL 争議に強い関心が寄せられていることを示めされた。
- 今後の運動については、当該労組の“「抗議行動等の自粛」要請は行わないこととし、各支援団体と相談の上運動を具体化し、日航に対応を迫る”とする見解が示された。国民共闘として、この見解を踏まえ、原告団と労使交渉の最前線に立つ当該労組を励ますとともに、早期解決を求め、日航から“今日までの交渉の流れを切り替える踏み込んだ対応”を引き出すための運動を具体化していくことが求められる。
- 今日までの取り組みでは、社長あて要請はがきを実施したものの、多くの参加を呼び掛ける具体的な運動が 9 ヶ月間はなかったことを踏まえ、運動を再開するにあたっては、改めて闘いの経過と現状・到達点等を丁寧に説明し、再度の結集を呼び掛ける中で、具体的な行動を提起していくことが求められる。

3. 今後の方針について

(1) 獲得目標と運動の基本方針

●当該労組の統一要求を支持し、6月の株主総会までに、統一要求に基づく争議の全面解決をめざし、原告団、当該労組、支援者が一体となった運動で早期解決を目指す。とりわけ、解雇争議の解決に欠かせない希望者全員の職場復帰、解決金を勝ち取ることを重点に運動を進める。

(2) 当面する具体的な運動

① 都内6駅頭での宣伝行動に取り組む

●争議の現状を知らせ、社会的に解決を求める声を広げるため、2月28日(木)より駅頭宣伝に取り組む。なお、宣伝で使用するチラシは、現状を踏まえたうえで新たなものを支援共闘にて作成する。

3月以降の駅頭宣伝は下記の通り

3月29日(金) 4月24日(水) 5月29日(水)

●各地の支援組織においても、当該労組の要請を受けて宣伝行動等の見送りを決定した経緯があることから、各地の支援組織の運動については、当該労組・原告団からの説明を踏まえて各支援組織がそれぞれ判断することが必要である。現在、各地の支援組織に対する説明がされるとともに、それを受けての方針討論が進められている状況にある。各支援団体で討論を行い、各地で宣伝行動が開始されることについて、国民共闘は大いに歓迎をする。

現在具体化されている各地の宣伝行動は下記の通り。

2月27日 三多摩共闘立川駅宣伝(18:30～)

28日 釧路駅宣伝(釧路支える会) 福岡宣伝行動(博多駅 18:00～)

3月1日 福岡宣伝行動(小倉駅 18:00～)

② 羽田でのアピール行動

●3月9日(17:00～18:00)多くの支援者にも参加を呼び掛け、「羽田空港アピール行動」を行う。

(羽田空港第1旅客ターミナルビル、1階 到着ロビー前の歩道で実施)

なお、3月1～8日(いずれも17:00～18:00)は原告団・航空労働者の行動として羽田空港での宣伝行動を実施する。9日のアピール行動は、羽田空港宣伝行動の締め行動として取り組む。

また、3月には、航空労働者・原告団の行動として成田空港でも宣伝行動を実施する(日程は調整中)。

●4月以降の「アピール行動」については、今後随時検討し、具体化する。

③ 要請書・要請はがきの取り組み

●株主総会までの解決を求める各団体からの要請書の提出、及び同趣旨で一人でも参加できる要請はがきの取り組みを、準備が整い次第実施する。

要請書及び要請はがきともに、当該労組経由で会社に提出する方式とする。

④ 株主総会までの解決を目指す「節目」の行動について

株主総会までの解決を目指す方針に対応した節目となる行動——例えば、日航に直接解決を促す本社包围大行動等——については、春闘の山場までの会社対応を見つつ、幹事会にて討論し具体化する。

⑤ 6月の株主総会に対する行動

当日の具体的な行動については、19春闘での労使交渉、および特別協議の進展状況を見極めつつ検討し、追って具体化する。

⑥その他の諸行動。

- 従来実施していた JAL プラザ前等の諸行動、東京 2020 組織委員会、国交省、厚労省への要請、ILO、ITF・IFALPA への取り組み等については、労使交渉の進展状況を見つつ、引き続き検討を進める。