

JAL不当解雇撤回国民共闘 第10回総会



2020年1月30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)

議事次第

開会のあいさつ……………共同代表 中岡 基明 全労協事務局長

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

当該労組の報告

日航乗組……………

CCU……………

弁護団報告……………弁護団 上条 貞夫 弁護団長

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……………飯田 幸子事務局長

閉会のあいさつ・団結がんばろう……………共同代表 南 彰 MIC議長

JAL 不当解雇撤回国民共闘第 10 回総会議案

I. 今日までの運動の到達点と今後の方針(案)

<総会以降経過と到達点>

1. 第 9 回総会以降の運動の経過(概観)

- 2018 年 5 月 14 日の「解決交渉開始する」旨日航が態度表明をし、解決交渉の場として特別協議が設けられ、5 月末より解決交渉が開始された。
- 2018 年 6 月 19 日に開催された株主総会で植木会長は、山口団長の質問に対し「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。
- 植木会長の株主総会での答弁等を踏まえれば、解決交渉が順調に進むのが当然であるが、特別協議での会社対応は、統一要求に沿った解決策は一切示さず、①「退職したグループ社員は採用しないとしていた破綻時の措置を改め『会社が行う人員募集に応募ができる』ようにし、会社として『応募の機会』を提供する」②「解決金を支払う考えにはない」という不当な対応を今日に至っても取り続けている。
- 昨年 2 月の国民共闘第 9 回総会では、不当な対応を取り続けている会社対応を踏まえ、特別協議の流れを変え解決交渉を軌道に乗せ早期解決を目指すとの立場から、「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す」ことを獲得目標とするとともに、抗議行動等を自粛してきた方針を改め、「①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。②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」とする運動方針を確認し取り組みを推し進めた。
- しかし、会社対応は株主総会を迎えても「応募の機会」の提供のみで、争議の解決に不可欠な職場復帰要求にも解決金に対しても一切答えていない。株主総会でこうした状況を質された赤坂社長は「(採用試験の結果は残念、他に方法がないか考え続ける)」「(解決策は)『合理的』、『公明正大』なものでなければならない」と答弁し、解決していないことを認めるとともに、「解決策を考え続ける」との態度を表明した。
- 株主総会までの会社対応を踏まえ、国民共闘は、当該労組、原告団とともに、株主総会までの運動の振り返りを行うとともに、「年内解決を目指す」とする新たな運動方針を幹事会で確認し、この方針に基づく意思統一を 10 月 9 日に開催した全国代表者会議で行った。
- 年内解決を目指す方針の下、日航に解決を迫る運動として、支援共闘としては羽田空港大アピール行動、本社包围大行動等に取り組むとともに、原告団が中心となり、連日の本社前アピール行動や羽田空港等での乗客ビラを実施。また、国会議員への協力要請、旅行業協会・旅行代理店への協力要請、オリンピック・パラリンピック組織委員会への要請はがき等の取り組みも進め、日航に年内解決を迫った。
- 当該労組・原告団の方針を受け、国民共闘として運動を自粛してきた対応を改め、JAL デーリー斉宣伝を皮切りに、日航に解決を迫る運動方針を提起する中、各地の支援組織も宣伝行動を始めとする運動に取り組むとともに、原告団や支援共闘の要請や呼びかけに各支援団体等が応え、宣伝や支店要請を中心にした全国統一行動や社長宛要請書の提出運動、東京2020組織委員会宛の要請はがき等の行動を全国的に取り組むことができた。
- また、株主総会までの会社対応を踏まえ、こうした会社対応は見過ごせないと、全国で 33 番目の支援組織となる「かながわ連絡会」が結成され、さらに日航に解決を迫る体制強化も進んだ。
- 10 月 19～25 日にかけて ILO 本部に代表団を派遣し、争議の現状を報告するとともに、引き続き協力を要請した。ILO 担当者からは、いまだ解決に至ってない現状に驚きを示すとともに、争議は解決しておらず「意

義ある対話を維持することの重要性を強調し「結論に至るべく完全かつ率直な協議が維持されると信ずる」—— 労使交渉による解決を求めるとした第4次勧告は引き続き有効であるとの見解が示された。

- 当該労組の秋季年末闘争においては、上記のような、当該労組・原告、そして国民共闘など各支援組織と一体となった運動を進めてきた中、11月19日の団交及びその後の折衝で、年内解決をもとめる組合主張に対し、「結果につながる方法を考える」と発言、社長出席の団交要求には「形にこだわらない社長出席の協議の場を検討する」との対応が示された。しかし、12月20日に小田人財本部長出席の下で特別協議が開かれたものの、具体的な解決策は示されなかった。

2. 今日までの日航の対応と評価

(1) 日航の対応

- 会社が解決交渉の場である特別協議で示した具体的対応は、「応募の機会を提供する」「解決金については支払う考えにない」とするもの以外、今日まで示されていない。そして「応募」した結果は
 - ・地上職教官として乗員原告が1名嘱託で採用されたのみ。
 - ・原職（客室乗務員・パイロット）にて採用された人は一人もいない。
- 「応募機会の提供は、解決交渉の場で提起している」「評価してもらえないか」と発言しながら、一人も採用しないといった対応等が大きな会社不信を生んでおり、いくら「機会を提供」しても応募する人は出ないし、解決にも至らないと追求し、年内解決を迫る労組の主張に対し、日航は11月19日の団交において、「結果につながる方法を考える」と発言。また、拒否し続けてきた社長出席の団交についても「形にこだわらない社長出席の協議の場を検討する」と発言するなど、当該労組、原告団、支援共闘など全国の支援組織が運動に取り組む中、今秋季年末闘争の中で、会社対応に変化がみられる状況を切り開いてきた。
- 2018年の5月の「解決交渉を開始する」との態度表明以降、できるだけ早期に解決したいとして、植木会長の株主総会での発言や、その後の経営協議会や株主総会での赤坂社長発言など、解決を目指す発言が繰り返されてきた。そして今回11月19日の団交発言がされたのであり、こうした経過を見れば、今後の労使交渉では、不誠実な会社対応を改めさせ、早期解決に向けて労使合意を図るための前向きな交渉でなければならない。
- 今日までの日航の対応を見れば楽観視することはできないが、着実に会社を追い込んできていることに確信を持ち、年末闘争での会社対応を踏まえ、原告団代表も交渉メンバーに加え、統一要求に正面から向き合った交渉を進め、統一要求に沿った回答、中でも解決に不可欠な希望者全員の職場復帰と解決金の獲得につなげていくことが、引き続き求められる状況にある。

3. 総会以降の主な取り組みの報告(主催及び参加を呼び掛けた行動を中心に)

— 日程を追った経過は、経過日程表(巻末)を参照 —

注: 国民共闘が主催もしくは参加を呼び掛けた行動は「ゴシック」で表示

主な取り組み	実績
(1) 多くの国民に闘いへ現状報せ争議への理解と協力を訴える宣伝	
JAL デーニー斉宣伝	支援共闘として毎月29日を基本に都内6駅頭で実施 東京以外では、神奈川、名古屋、京都、愛媛、福岡等でも定例宣伝が実施された
各地の支援組織による定例外の宣伝行動など	札幌、釧路、新潟、徳島、岡山など、各地の支援組織が中心となって宣伝行動が実施された。特徴的な行動として、大田: 区内全(35)駅頭、神奈川: 京急線宣伝、目黒駅共同宣伝など、大規模な宣伝も取り

	組まれた。その他、各地の争議支援行動等の際には、JAL 争議も取り上げ、宣伝行動等が実施された
(2) 日航に解決を迫る運動	その①株主総会に向けて、
羽田空港乗客ビラ	3月1～8日、3月12～15日、5月27～29、31日、6月3～7日、6月14日
成田空港乗客ビラ	3月19日、4月18日、5月16日
その他の空港	3月19日伊丹空港
羽田空港大アピール行動	3月9日 参加188名、配布したチラシ1057枚
社長あて要請はがき	3月中旬～4月末を集中取り組み期間として実施し、5月末で締め切り。16000通を超えるハガキを送付した
「要請書」提出運動	5月22日、6月14日の2回に分け、合計2090団体の要請書を、共同代表より日航に提出し、早期解決を要請
JAL プラザ前座り込み	4月22～26日(5日間で194名参加、チラシ1000枚)
全国統一行動(宣伝と日航への要請)	5月末～6月18日の株主総会までの間で実施。全国18都道府県、70ヵ所での宣伝行動に加え、2ヵ所では集会が開かれた。また日航の支店所在地では支店要請も実施された
JAL 本社包囲大行動	5月30日 650名参加(全労連・東京地評の争議支援総行動の後) 早期解決を求める弁護士署名483筆を提出
JAL 本社前座り込み	6月10、12～14日(4日間で274名参加、チラシ483枚)
株主総会の行動	6月18日 93名参加、チラシは878枚
(3) 日航に解決を迫る運動	その②年内解決を求めて
社長宛要請 FAX	10月21日～11月4日の間で実施
羽田空港乗客ビラ	7月22日、8月31日、10月18日、11月4～8日
羽田空港大アピール行動	11月10日、150名が参加
成田空港乗客ビラ	6月20日、7月18日、8月22日、9月18日、10月17日
その他の空港	6月7日伊丹
日航本社包囲大行動	12月9日 650名が参加
原告団を中心とした本社前アピール	9月下旬より、原告団を中心に土・日・祝・祭日を除き毎日実施(ただし大きな行動が入っている日は除く)
大望年会	支える会主催で12月20日に開催 200名が参加
(4) 各団体が取り組んだ日航に解決を迫る行動	
全労連・東京地評争議支援総行動	5月30日 JAL本社 650名(本行動に引き続き、上記の支援共闘の主催で、日航本社包囲行動を実施)
東京地評争議支援総行動	9月18日 JAL プラザ前 160名参加
けんり総行動	6月21日日航本社前 149名参加 10月11日 JAL 本社 130名参加
東京争議団総行動	10月22日 JAL プラザ 90名参加
東部けんり総行動	4月10日 JAL プラザ前 149名参加 11月28日 JAL プラザ前 123名参加
関東キャラバン	JAL 解雇撤回中部共闘などの呼び掛けで結成された実行委員会が主催し、5月20日の山梨を皮切りに関東キャラバンを実施。15都市を

	訪問し、宣伝行動や現地の労組や民主団体へのオルグ等を実施。ゴールは5月30日のJAL本社前行動 延べ参加数1000名、チラシ11050枚、26団体に要請オルグ
(5) 航空・日航内の世論を高める運動(航空連・原告団の取り組み)	
成田オペセン玄関ビラ	原告団中心に、土日・祝祭日を除く平日は毎日実施(ただし、大きな行動や団交等が入った日除く)
空港内3駅頭での朝ビラ	月1回、天空橋、整備場、新整備場の3駅頭で実施
伊丹空港での社前ビラ	初めての試みとして12月2～9日の10日間実施
(6) 政府への要請など日航の外堀を埋める行動	
旅行業協会への要請	支援共闘として、日本旅行業協会、全国旅行業協会に対し、争議の経過を説明するとともに、早期解決に向けての協力と支援を要請
旅行代理店への要請	各地の支援組織の協力の下、全国で30地域以上、旅行業を営む約200社(店舗)以上に、争議の経過を説明するとともに、早期解決に向けての協力と支援を要請
東京2020組織委員会への要請	原告団の取り組みとして、日航の状況を調査するとともに、公式スポンサーとしてふさわしい対応をとるように働きかけることを要請 支援共闘として、「公式スポンサーとしてふさわしい対応をとるように働きかけること」を要請し、その後、現在どのような扱いとなっているか、またどのような対応をしているか問い合わせているが、まったく返事が来ていない
東京2020組織委員会への要請はがき	9月より開始し。現在引き続き実施中。11月末現在で16000通を超えるはがきを送付
東京2020組織委員会からの返事	その後、「①これまでに要請があった内容は日航に伝えている、②組織内で情報は共有している、③調達コードに関しては受付窓口があることから受付窓口へ」との返事があった
東京2020組織委員会前宣伝	1月23日
政府・国会議員への要請	年内解決に向け臨時国会開会日以降、厚生労働委員、国土交通委員、ILO議連やオリンピックに関係する各議員を対象に、早期解決に向けた協力要請を適宜実施
国会前アピール行動	10月4、7、8、10日の4日間、上記の議員要請とともに、議員会館前で年内解決に向け闘っていることをアピール
ILOへの取り組み	10月下旬に代表団を派遣し、現状を報告。ILOの担当者は、解決していないことに驚くとともに、解決をしていない＝「意義ある対話」——話し合い解決を求めた第4次勧告は引き続き有効であるとの見解を示した
(7) その他の行動	
G20 労相会議会場前での宣伝	9月2日、愛媛支える会の取り組みとして16名が参加し実施
ディーセントワークのフォーラム会場前での宣伝・アピール	9月18日、フォーラムの会場(国連大学)前にて原告団を中心に実施
各国駐日大使への情報提供	2020年1月より、日航乗り入れ国の駐日大使に対し、日航の争議の状況を知らせる「情報提供」を実施(現在実施中)
記者会見	1月15日、「JAL 破綻から10年」で、国土交通省、厚労省にて声明を

注：網掛けの行動が、支援共闘主催、または取り組みを呼び掛けた行動

<今後の運動方針>

1. JAL 解雇争議をめぐる情勢

- 航空各社の収支状況は、日本の輸出管理強化で日韓関係が悪化する中訪日韓国人の大幅な減少がみられるものの、インバウンド旅客の増や好調なビジネス需要の中で、19年度中間決算は、売上高が昨年同期を下回ったものの、JALは813億円、ANAは788円の営業利益を計上するなど好調を維持している。そして日航は、110円（額面500円につき）の高配当を継続するとともに、200億円を投じて自社株買いを行うなど、株主への高還元を打ち出している。
- 2019年10月に成田空港の拡大が実施に移され、2020年3月には羽田空港の発着枠の拡大がされる。羽田増枠の配分も確定し、これを踏まえて日航は、19年10月30日と11月19日に、首都圏空港からの新路線の開設・増便計画を発表した。
- 航空各社とも、東京オリパラを契機とした事業拡張戦略を推進しており、日航の拡張戦略は外国の航空会社との提携強化を進めるとともに、日航グループ全体での事業拡大を目指すものとなっている。グループでの戦略は、新たに設立したZIPエア、春秋航空との連携強化、ジェットスター・ジャパンの出資比率50%への引き上げなどのLCCの活用に加え、J-AIRなどの既存のグループ航空会社を含めた事業拡大を進めている。
- また、引き続きB787型機の導入、新機材A350の導入と路線投入、スマート空港と称した成田空港の施設の旅客関連施設の改装など、当初の事業計画に基づく設備投資も引き続き推進している。
- 日航本体での事業規模拡大は、今が差をつけるチャンスとし、積極的な拡大戦略を進める全日空と比して、小規模とはいえ、破綻後に打ち出された中期経営戦略と対比すれば、積極的な事業拡大政策となっている。
- 一方、事業拡大のもと、安全運航を直接支える航空の現場は、一層深刻な人員不足に見舞われている。地上支援業務をするグラウンドハンドリング各社は、繰り返し社員募集をしても欠員状態が続いている会社が多く、この欠員を補うために多くの派遣労働者や外国人労働者(含むアルバイト)を導入する会社、5年計画で1年につき100人の外国人労働者(計500名)を導入する計画を打ち出す企業も現れている。
- さらに深刻な人員不足に見舞われているのがパイロットの職場である。日航については、毎年50～70名のパイロット要員(自社養成の訓練生)を採用。新たに設立したZIPエア（LCC新会社）では30人のパイロットを採用し、採用計画はひと段落した状況にあるものの、パイロット不足は解消できておらず、会社も「適正な配置ができていないとは言えない」とパイロット不足を認めている。
- パイロット不足は全日空も同様であり、全日空は、羽田の増枠に対応するには「いろいろ工夫しても100名足りないこと、理想とする人員配置をするには300～400名が必要」と労使交渉で率直に述べている。
- さらに、日本の航空界は、在籍するパイロットの年齢構成から、2020年代後半から2030年にかけて大量退職（定年の60歳に到達）の時期を迎え、対策を講じなければ大幅な乗員不足に陥るという「2030年問題」を抱えている。こうした状況に対応して政府は、予算措置を強化し、航空大学校の定員増、乗員養成の学科に入学する私大生を対象にした奨学金の創設、自衛隊パイロットの割愛、航空各社の自社養成の強化などの政策と合わせ、定期航空操縦士の年齢制限を67

歳に引き上げる（施行規則の改正）等の対策を講じてきた。しかし、現在でもパイロット不足から欠航が生じる等の事態を克服できていないのが航空界の実情である。

- また、世界的に見ても、成長著しい中国をはじめ各国航空会社の乗員不足も深刻化している。こうした中で破格な労働条件を提示したパイロットの引き抜きが始まっており、強引な引き抜きはニュージーランドやシンガポール等で大きな問題とないつている。また日本の航空会社をターゲットにした引きぬきの動きも数年前より始まっており、日航や全日空を退職して中国等の外国航空会社に移籍する乗員も相当数に達している。
- 増便に対応する余力がない中、19年7月、全日空は勤務改悪を乗組に提案した＝3ヵ月の乗務時間制限を270時間への延長（現行240時間＝パイロット20人に相当すると会社は説明）や休日のリクエスト制度の取りやめ、日航では2機種乗務の話が出ている。このことは深刻な乗員不足であることの証でもある。
- 客室乗務員については、大量退職が続いている中、各社とも毎年500～700名を採用し人員を確保しているが、退職者が多い中、職場の核となって仕事をするベテランの育成が進んでいない。
- こうした中で全日空は、かつて実施したことがなかった客室乗務員の経験者採用を、この間数回実施した。日航も解雇争議の中で経験者採用や定年後も客室乗務員として再雇用する制度開始などベテランを確保する措置を実施している。
- 以上のように、客室乗務員も人員不足・ベテラン不足の状況に置かれているが、会社が募集すれば応募者が殺到する状況に加え、養成期間も短いことから、人員不足の深刻さはパイロットとは違う状況にある。
- 職場の労働実態が厳しくなる中、職場要求の実現を求める運動が前進を見せている。職場の声をていねいに集めたCCUや乗員組合の闘い、さらに原告団が中心となって取り組んできた成田オペレーションセンターでの宣伝等の取り組みの中で、職場の不満が強い勤務の改善等、細かな回答も含めれば、多岐にわたる前進回答を各闘争で引き出している。
- 「人員不足＝オリンピックを契機とした増便をする上でも人員不足の解消が必要である」、「被解雇者のベテランを職場に戻せ」とする主張の持つ力が、当初と比して弱まっているとはいえ、職場実態を踏まえれば、当面する闘いの中では引き続き有効である。こうした状況を踏まえ、解雇問題の早期解決と職場の強い要求である人員の確保・勤務の改善を一体の課題として追求して行くこと、そして当該労組の闘いと歩調を合わせた国民共闘の運動を強化することで、展望を切り開くことが必要である。

2. 今後の運動の基本方針

(1) 獲得目標と基本方針

当該労組の統一要求を支持し、早期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、株主総会・東京オリンピック・パラリンピック前までに解決を目指す。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) 闘いの節目と運動の組み立てについて

会社対応を踏まえ、昨年末までの運動を継続強化し、①当面する春闘にて解決につながる会社対応を求め、3・4月月段階の運動を組み立てる。また引き続き運動が求められる事態が続くなら、②夏季闘争と株主総会、③東京オリンピック・パラリンピック、④秋季年末闘争・2020年内と、運動の節目となる時期を見定め、その時点における日本航空の対応を踏まえ、国民共闘の幹事会等で、運動の振り返りを行うとともに方針の具体化を図ることとする

3. 今後の運動方針

(1) 当面する春闘での解決を目指して

当面の具体的行動として、当該労組が3月2日の回答指定日、3月19日を山場として20春闘を闘う状況にある。また日航が全日空と共同して輸送する東京オリンピックの聖火は3月12日に採火され、3月20日に到着、3月26日から聖火リレーが始まる状況等も考慮し、日航に解決につながる具体的回答の明示を迫る運動を配置する。

また今日までの誠実さを欠いた会社対応が続いていることから、春闘以降については、当該労組の夏季闘争については、6月2日を回答指定日に、山場を6月18日(日程は案)として闘うこと、また夏季闘争の山場が、株主総会とほぼ日程が重なる状況を考慮し、春闘から夏季闘争・株主総会へと連続した運動を情勢の進展に合わせ、幹事会にて随時具体化を図ることとする。

<具体的諸行動>

①日航に早期解決求めるための当面の諸行動

- 毎月29日を基本として実施しているJALデー一斉宣伝を継続する

1月28日(火) 2月28日(金) 3月27日(金) 4月24日(金) 5月29日(金)

- 原告団、航空労働者が実施してきた空港での宣伝行動を引き続き実施する。具体的日程については、当該労組の春闘日程を考慮し、原告団等で具体化を図る。

- 原告団が中心となり、実施している成田オペレーションセンターでの玄関ビラ、本社前でのアピール・宣伝行動についても、当面、継続して実施する方針である。原告団の方針を受け支援共闘として、本社前でのアピール行動について、支援参加を呼び掛ける。2月の本社前アピール行動は以下の通り(いずれも12:00~13:00の間で実施)。

2月3、4、5、6、7、10、12、17、21、25、27、28日

- 昨年末までの労使交渉の状況を踏まえ、不誠実な交渉姿勢に抗議するとともに、改めて早期解決を求める要請書の提出(FAX)に取り組む(実施要領は総会后要請文にてはお知らせします。FAXの「ひな形」も添付します)

- 聖火は3月12日ギリシャにて採火、3月20日松島基地に到着、宮城・岩手・福島で「復興の火」として展示後、3月26日、福島から聖火リレーがスタートする。こうした状況を踏まえ、民共闘として、聖火リレーがスタートする前の解決と、当該労組の山場(3月19日)に向けた交渉を後押しし、日航に解決を迫る行動として、3月15日、羽田空港での大アピール行動を実施する。

- 春までの当該労組交渉状況を踏まえ、5月に本社包囲大行動を設定する。日時等は、具体化され次第要請文等でお知らせする。

②各地の支援組織に呼び掛ける連帯行動等

各地の支援組織に対し、上記、3月15日の羽田空港大アピール行動や本社包囲大行動に呼応した宣伝行動等の実施を呼び掛ける。

なお、3月15日の羽田空港のアピール行に呼応した行動については、全国で3.11行動等が考えられることから、幅を持たせ柔軟に対応ができるよう、3月初めから3月15日の間で、主要駅等での宣伝行動や集会、日航支店への要請等の連帯行動を検討いただければ幸いです。

<日航の外堀を埋める行動>

③国会・政府(国交・厚労省)、東京

- 政府には、「解決する」と言いながら信義にもとる対応を取り続けている日航の実態を説明するとともに、

オリンピック・パラリンピックのオフィシャル・パートナーであることも踏まえ、日航に早期解決を促すよう働きかを行うことを求める。また、国会議員には協力要請を実施する。

④院内集会の開催

- 上記の運動を推進し広げる目的で、3月に院内集会を開催する。開催日や集会の内容等は具体化され次第要請文等でお知らせします。

⑤東京 2020 組織委員会に向けて

- 組織委員会に、日航がオフィシャル・パートナーとしてふさわしい対応をとるよう働きかけることを要請するとともに、組織委員会前での宣伝を実施する。

3月3日 12:00～13:00

以後の宣伝行動については引き続き幹事会等で検討し、必要により具体化することとする。

⑥ILO に対する取り組み

いまだ争議が解決していない事態を把握した ILO は、4次勧告は引き続き有効であるとし、労使交渉の状況等を引き続きフォローする立場を表明している。こうした状況を踏まえ、ILO には、ITF の協力を得つつ引き続き争議の状況を伝えるとともに、今後の対応については、会社対応等を見極めつつ、当該労組とも調整を図りながら検討し、必要な対策を講じることとする。

(2) 春闘及び株主総会以降の運動について

前述基本方針の「運動の組み立て」を踏まえ今後幹事会で検討・具体化する

以上