

# JAL 不当解雇撤回国民共闘

## 第 11 回総会議案



2021年2月17日

# 第 11 回総会 議事次第

司会 柚木 康子 国民共闘事務局  
支える会事務局長

## 開会宣言

開会のあいさつ.....共同代表 清岡 弘一 全労連副議長

総会議案の提案.....津恵 正三 事務局長

※以下の議案を一括して提案します

第 10 回総会以降の運動と到達点と今後の方針

第 10 期決算案、第 11 期予算案

第 11 期の体制

## 当該労組報告

日航乗組代表

CCU代表

## 討論・採決

※総会議案を一括して討論した後採決します

## 原告団決意表明

乗員原告団代表.....山口 宏弥団長

客乗原告団代表.....内田 妙子団長

閉会のあいさつ.....共同代表 吉永 磨美 MIC 議長

# JAL 不当解雇撤回国民共闘

## 第 11 回総会議案書

### 目 次

#### I. 第 10 期の運動の到達点と第 11 期の運動方針(案)

第10回総会以降の運動と到達点	1
争議をめぐる情勢と第11期の運動方針	5

#### II. 第 10 期決算(案)及び第 11 期予算(案)

第10期決算(案)	10
第11期予算(案)	11

#### III. 第11期の体制

資料	13
----	----

## I. 第10期の運動の到達点と第11期運動方針(案)

### ① 第10回総会以降の運動と到達点

2020年1月31日の第10回総会にて「東京オリンピック前までに解決をめざす」ことを獲得目標に掲げた方針を確認し、第10期の運動を開始しました。しかし新型コロナウイルス感染症が世界的に拡大する中で、当初計画をしていた4、5月の一斉駅頭宣伝をはじめ、羽田空港でのアピール行動、院内集会、そして本社包囲行動などの諸行動は、延期または中止を余儀なくされました。

#### 1. 総会で打ち出した方針と具体的諸行動

##### (1) 方針で確認された運動の組み立てと具体的行動

第10期総会ではオリンピックまでの解決をめざし、当該労組の闘争日程や株主総会、オリンピック開会日等を踏まえ、必要により補強を行うことを前提に、以下の通り行動を配置し、当該の労使交渉を後押し早期解決をめざしました(■が国民共闘主催の行動)。

■毎月29日を中心とした宣伝行動の実施

◆2月14日 けんり総行動実行委主催東京総行動(日航本社前200名)

●2月25日オリパラ組織委への要請(原告団・弁護団で実施)

■3月3日オリパラ組織委前宣伝(64名参加)

■3月15日羽田空港アピール行動(3月21日の聖火到着を前に解決を求めるアピール行動)

各地の支援組織には、羽田空港アピール行動に連帯した宣伝・アピール行動を呼び掛け

■日航社長あて要請FAX(全国的な取り組みとしてスタート)

■国交省・厚労省要請(3月末～4月初めの間で実施)

■院内集会(上記行政への要請を踏まえ、3月末～4月初めの間で実施)

■5月＝本社包囲大行動を配置(総会后5月21日に設定)

■6月＝株主総会当日に宣伝行動等を配置

■7月＝オリンピック開会前に解決を迫る行動＝行動内容は引き続き幹事会等で検討し具体化する

●上記に加え、原告団・当該労組等が連日実施してきた成田オペセン玄関ビラや本社前アピール行動については継続実施する。

以上を基本に運動を進め、労使交渉の進展状況や情勢に変化が生じた場合は、幹事会にて運動方針の補強や修正を行うこととする。

##### (2) 総会方針に基づく運動を開始するも、コロナ対応で多くの行動が中止または延期に

コロナ感染症が拡大し、三蜜の回避や不要・不急の外出の自粛要請などが出され、多数の参加を呼び掛ける行動の実施が困難となったことから、支援共闘としては3月15日の羽田アピール行動は4月に延期し、院内集会も延期し感染症拡大の状況等を見て再セットする対応を取りました。しかし、緊急事態宣言が出されたこともあり、3月の都内6駅頭宣伝は実施したが、3月中旬から6月中旬に予定していた諸行動は全て中止することとなりました。また、オリンピックの延期が決まったことや、当該の労使交渉が延期され特別協議(解決交渉)も進んでいないことを踏まえ、総会で確認した方針を全面的見直し新たな方針を検討し、緊急事態宣言明けからの運動を再開するとの対応を取りました。

支援共闘が呼びかけた「羽田空港アピール行動」への連帯行動については、「羽田空港アピール行動」を中止したいきさつを関連組織に連絡し、各地における行動を実行するか否かはそれぞれの組織の判断にゆだねる対応を取りました。結果、3月後半の連帯行動はほぼすべて中止となりましたが、以下の通り、多くの地域で連帯行動を計画していただきました。

新潟 3月4日宣伝・要請行動	岡山 3月14日宣伝行動	神奈川 3月21日鎌倉・横浜宣伝行動
千葉 3月4日要請	愛知 3月15日宣伝行動	栃木 3月25日宣伝行動、
香川 3月4日宣伝・要請行動	16日要請行動	
東京中部 3月12日宣伝行動・オリパラ組織委要請行動	愛媛 3月16日宣伝・要請行動	秋田 3月30日宣伝・要請行動
三多摩 3月11日宣伝行動	京都 3月18日宣伝行動	東京南部地区は同様の位置づけで2月にリレー宣伝を実施しており、3月の行動は見送りとした。
大阪 3月12～15日伊丹空港宣伝	京都支える会 3月1日伏見大手筋宣伝行動	

日航社長あて要請 FAX については、だれでも参加できる全体的な取り組みとして、上記と並行して取り組みました。取り組み期間は当初 3 月 25 日まででしたが、春闘等が遅れている状況を踏まえ、締め切りを 4 月一杯に延長をして実施しました。

行政への取り組みでは、国交大臣、厚労大臣あて要請書を 3 月 28 日に FAX にて仮提出し、正式な要請文の提出と要請行動を 4 月 8 日に設定したものの、新型コロナウイルス感染症との関係で、要請行動は中止となりました。中止に際しては、電話折衝を行い両省の担当者からは「受け取った要請書は関係部署に送付し共有化を図る」、「状況を見て必要があれば要請の場を改めてセットする」ことを確認しました。

また、原告団が取り組んできた成田オペレーションセンター玄関ビラ、及び本社前アピール行動についても 3 月以降中止しました。

以上のように、実施できた取り組みは、1、2 月の宣伝行動、3 月 3 日のオリパラ前宣伝行動、日航社長あて FAX などの行動にとどまり、多数が集結する諸行動は中止または延期となりました。

### (3) 春から夏にかけての労使交渉の状況

コロナ禍の影響で当該労組の春闘交渉は大幅にずれ、春闘回答日が 5 月に伸びた上、4、5 月にもたれた労使交渉は、三蜜を避ける等の理由で少人数・短時間の団交か WEB 団交となり、継続した夏季闘争も含めて十分な交渉を開催することができませんでした。また解雇問題の解決交渉の場である特別協議もこの間は実施されず、4～6 月にかけて交渉で、解雇問題での進展は得られませんでした。

## 2. 運動再開と、情勢の変化を踏まえた新たな方針の打ち出しと運動

緊急事態宣言の解除を踏まえて、国民共闘として 6 月 19 日の株主総会宣伝行動を皮切りに早期解決を目指す諸取り組みを再開しました。コロナ感染症の拡大で大きく変化した情勢を踏まえ、新たな方針を打ち出すべく 6 月 8 日の幹事会より論議を開始し、解雇からまる 10 年となる 12 月までに必ず全面解決を勝ち取ることを獲得目標とした新方針を決定し、各団体に新方針を伝えるオルグ活動と並行し、方針に基づく運動を展開しました。

方針提起に当たっては、コロナ禍の下で大幅な運休が続き、航空各社の収支状況が悪化していること、乗務職については運休により乗務機会が激減し、在宅勤務(テレワーク=WEB 教育・研修)や他業種への応援等が実施され賃金収入が大きく落ち込んでいること、21 年度の人員採用を中止されたこと、こうした中で職場では雇用不安が蔓延していること、また、航空各社が政府に雇調金の増額や優遇税制、着陸料等の公租公課の減免、政策融資の拡大等の支援策を要望している状況があること、早期解決は ILO 勧告や政府の国会答弁にも合致する対応であることなど、航空産業・日本航空の状況を整理した上で、「政府への支援を求めるのであればきっちりと雇用責任を果すべきであり、解雇争議を早期に解決せよ!」、「争議解決で雇用不安を払しょくし、全社一丸となってコロナ危機に立ち向かう体制を築け!」という主張を押し出し、解雇 10 年を迎える 12 月までに解決をさせることを獲得目標として打ち出しました。

### (1) 日本航空に年内解決を迫る取り組み

方針では、当該労組が解決を目指して取り組む秋季年末闘争の日程等も考慮し、直接日本航空に年内解

決の決断を迫り最大結集を図る場として 11 月 10 日の日航本社包囲行動を配置し、この本社行動に向けて諸行動を積み上げること。解雇 10 年となる 12 月の行動については引き続き検討を加え、日航の対応など状況の進展を踏まえて具体化することとし、以下の通り運動を組み立てました(■が国民共闘で主催した行動)。

#### ■定例宣伝行動等の再開

- ・定例宣伝行動については 6 月 29 日の都内 6 駅頭宣伝より再開した。
- ・また、原告団の取り組みとして連日実施していた本社前アピール行動を 6 月下旬より再開する。

#### ■6 月 19 日の株主総会での宣伝行動

スタンディングによるアピール行動として実施(70 名が参加)

#### ●7 月 8 日 全労連・東京地評争議支援総行動(日航本社前に 274 名)

■9 月 22 日に、日航に早期解決を求める行動として、羽田空港でのアピール行動を配置。また各地の支援組織に対しては、9 月 19~22 日前後の期間中に繁華街等でのスタンディングを中心とした宣伝アピール行動の実施を呼び掛けました。羽田空港アピール行動には 205 名が参加。各地での連帯行動は、コロナ対策で原告団の派遣を見送った関係もあり、9 月 22 日の秋田、10 月 3 日の千葉(新浦安宣伝行動)、10 月 3 日愛知(名古屋駅宣伝行動)、京都支える会の 10 月 11 日の京セラ美術館前宣伝の実施にとどまりました。

#### ●10 月 30 日けんり総行動実行委 東京総行動(本社前行動に 150 名参加)

#### ■11 月 10 日の本社前行動、最大結集を図るポイントとして設定(350 名が参加)

●12 月 9 日解雇通告から 10 年という節目であり、その後の労使交渉の進展状況を踏まえて、具体化することとした(後日、国交省・新橋駅宣伝、厚労省記者クラブにて記者会見を設定した)

■上記諸行動と並行し、誰でも参加できる全国的行動として日航社長あてに年内解決を求める要請 FAX(個人・団体)を、11 月末締め切りで実施。

## (2) 政府・国会議員等に働きかけ、日航に解決を求める政治的圧力を高める運動

10 月 15 日、日航に対し争議解決に向けた指導を行うことを求め国交省・厚労省に対する宣伝・要請行動を実施しました。また同日、経団連に対しても、「企業行動憲章」にも反する日航の対応を踏まえ、是正を求めて働きかけを行うよう宣伝・要請行動を実施しました。経団連については、要請書は後日提出の形となり、厚労省、国交省への要請行動では、引き続き「労使の話し合いで解決を」という従来と同様の対応にとどまるものとなりました。なお宣伝行動には、経団連前 118 名 厚労省前 71 名、国交省前 66 名の参加をいただきました。

当初は 4 月 9 日に院内集会を計画していたが、可能な限り超党派で対応できる状況を作り出す工夫として、原告団が主催する形で 9 月 24 日に院内勉強会を開催しました。勉強会には、自民、立憲民主、共産、社民、沖縄の風、無所属の議員 11 名と議員秘書 28 名の出席に加え、マスコミ関係や争議団など 56 名の参加をいただきました。

また、院内勉強会を受け、超党派議員有志による厚労省ヒヤリングが 11 月 19 日に、日航に対するヒヤリングが 11 月 26 日に実施されました。また、11 月 25 日には立憲民主党の矢上衆議院議員が質問主意書を提出、11 月 26 日には共産党の山添議員が、参議院文教科学委員会で、12 月 1 日は社民党の福島議員が厚生労働委員会で質問に立ち、政府に対応を迫りました。

ILO に対しては、駐日代表の交代を踏まえて、10 月 6 日に表敬訪問を行い、争議の現状を報告しました。

## (3) 12 月の行動

国民共闘として、11 月初旬までの日航の対応を踏まえ、年内解決を迫る 12 月の行動の検討を行い、解雇通告を受けた 12 月 9 日に国交省前、および新橋駅の宣伝行動と記者会見実施を補強方針として打ち出しました。本行動は、12 月 3 日には全労連・東京地評争議支援総行動で日航本社前行動が組まれていること、12 月 18 日には定例の都内 6 駅頭宣伝を配置していること、12 月 24 日の大田実行委員会主催の蒲田駅宣伝、12 月 25 日のかながわ連絡会主催の桜木町駅宣伝行動が組まれていることを踏まえ、それぞれの行動を成功させるとともに、改めて日航の整理解雇の不当性を明らかにし、争議の早期解決をアピールし、日航に早期解決の決断を迫る行動が必要であるとの判断から配置しました。また争議団も年内解決を求める行動として 12 月



21日の原告団主催の本社前アピール行動と日航への要請に最大結集を図ることを決めて臨みました。12月9日の宣伝行動には国交省前170名、新橋駅150名の参加をいただいた。また記者会見では、12社14名の記者が参加し、翌日いくつかの全国紙で取り上げられました。

#### (4)各地の支援組織の動き(特徴的なもの)

各地の支援組織でも定例宣伝などに加えて、早期解決を目指した様々な取り組みが実施されました。その中から、特徴的なものを紹介します(定例宣伝行動等は、巻末の2020年JAL不当解雇撤回闘争取り組み日程表を参照)。

かながわ連絡会は、8月22日に、結成1周年記念フォーラムを開催し、118名が参加しました。また10月には地元選出全国会議員に対し早期解決に向けて協力を頂くべく要請行動を実施しています。また、解雇から10年直前の、12月25日、桜木町駅で68名が参加しクリスマス宣伝を実施しました。

愛媛支える会や徳島支える会、香川支える会においては、地元の労働団体とともに、全国最賃制の実現を目指す行動とコラボし、8月17～20日にかけて四国キャラバンを展開しました。

9月の羽田空港アピール行動への連帯行動として千葉実行委員会は10月3日に64名が参加して新浦安宣伝行動を、秋田支える会は9月22日に11名が参加して秋田駅で宣伝・要請行動を、京都支える会は10月11日に京セラ美術館前で宣伝行動を実施しました。

愛知の会では、10月3日に羽田アピール行動に連帯した宣伝行動を、11月20日には年内解決を求める行動として、宣伝行動と学習決起集会を開催しました。

東京の6ブロック関係では、西部ブロックでは「争議解決に向けた激励決起集会」(11月5日 41名参加)が、北部ブロックでは「JAL不当解雇撤回闘争を支援する北部集会」(11月26日 120名参加)が、JAL争議の早期解決を求める初めての集会として開催されました。また東京南部ブロックでは、早期解決を目指す「リレー宣伝」が取り組まれ、大田(2月18日)、目黒(2月19日)、港(2月20日)、品川(2月26日)とつなぎ、それぞれの各区内で宣伝行動が展開されました。また中部共闘においては、東京2020組織委員会に対する要請行動が実施され、大田においては12月24日に蒲田駅にて74名が参加し、クリスマスイブ宣伝が実施されました。

#### (5)この間の会社対応(労使交渉の進展状況)

緊急事態宣言が明けたものの引き続きコロナ禍の影響を受け、夏季闘争においては時間をとった十分な労使交渉は実施できず、秋半年末闘争の中でようやく、従来と同様な交渉がもたれるようになりました。

株主総会で社長は、引き続き解決に向けて話し合うとしつつも、「雇用で解決を図りたい」、「解決金については支払う考えにない」と、これまでの労使交渉で示してきた見解を述べるにとどまりました。その後の交渉では、コロナ禍の中で大幅な運休が続き、採用も見送っている状況から、「乗務職は厳しい」が地上職を希望する人については「希望を踏まえてマッチングを図りたい」との新たな見解を示し、「採用を中止している中での提案である」ことを強調してきました。当該労組・原告は、原職復帰がないこと、および解決金については依然として「支払う考えにない」とする対応では解決にはつながらないと指摘する一方、地上職を希望する人については無条件に雇用させるべく労使交渉を進めていますが、現在、パイロットで6名が地上職を希望し、2名(前年の1名を加えると計3名)が雇用されたが、客乗については11名が希望したものの1名も雇用されていません。

統一要求	会社対応
希望者全員の原職復帰	現在採用を中止しており、現状では厳しい(募集を再開すれば応募は可能=応募の機会提供)
原職復帰がかなわぬ人の地上職での復帰	本人希望を踏まえマッチングを図る(雇用で解決したい) 現在まで、3名のパイロット原告が地上職として採用された
早期退職応募者の再雇用	経験者採用を実施(コロナ禍で現在は募集していない)
解決金の支払い	支払う考えにない
労使関係の正常化と安全運航	引き続き務める

また、当該労組・原告、および国民共闘が繰り返し要求している社長出席の団体交渉も未だ実施されていません。

### 3. 運動の到達点と課題(まとめ)

コロナ禍の下で雇用情勢が悪化していること、航空産業においては、国際線需要は壊滅的打撃を受け、国内線も需要が半減する状況に見舞われ、広く雇用調整が実施されるなど、争議解決に向けて乗り越えなければならぬハードルは高くなった中で闘いとなりましたが、日航には引き続き「早期解決を図りたい」という対応を継続させ、政府にも解決に向け「日航が適切に対処すべき」という見解を維持させています。また、ILO もいまだ解決しておらず「第4次勧告は有効」とする見解を示しています。一方、国会においては、日航に解決を迫り政府への対応を求める超党派の動きが生まれています。このように今日までの運動で切り開いてきた到達点の後退を許すことなく、今期の中でも少しずつとはいえ事態を動かしてきました。

#### (1) 労使交渉では

労使交渉では、職場復帰の要求に対し「応募機会を提供し」「会社が採用する」との対応から、地上職希望者については「マッチングを図る」との対応を取らせ、新たにパイロット原告2名を採用させました。ただし統一要求にある「職場復帰」との関係ではあくまでも「会社が雇用する(採用する)」という対応であり引き続き「職場復帰」と評価できる対応を引き出す追及が必要です。また、原職復帰や解決金については全く前進がなく、解決に向けた交渉を軌道に乗せるために、「雇用で解決したい」とする現在の対応を突破し、解決金の支払いや原職復帰をはじめとした職場復帰の展望を切り開くことが求められます。

#### (2) 政治的動きでは

政治的な動きでは、原告団の努力で院内勉強会を開催し、初めて超党派議員有志による動きが実現するなど、従来から一歩前進する状況を切り開いてきました。こうした動きをさらに進め、政府を動かすなど、政治的圧力を一層強める運動が求められます。

#### (3) ILO 関係では

ILO に対しては「4次勧告は有効」とする対応を踏まえ、引き続き争議の状況を知らせ、フォローを継続させることが求められます。

#### (4) 東京 2020 組織委員会

2020 組織委員会については、我々の要請を「日本航空に伝えた」とする対応にとどまっています。日航とのスポンサー契約が延長されたこと、ILO の4次勧告が引き続き有効という状況から、組織委員会として調達コードに基づき日航に是正を求めることは当然であり、引き続き働きかけを継続していくことが求められます。

#### (5) 国民共闘等の運動

運動との関係では、新たな広がりもあったものの、争議が10年と長期にわたっていることもあり、多くの方の参加が続いているとはいえ、様々な行動への結集も、残念ながら弱まっているのも事実です。改めて支援共闘の結成総会で確認した JAL 争議の意義を再確認するとともに、コロナ禍の中でこの争議を解決することの意義を確認し、一層の前進に努めることが求められます。

## 2 解雇争議をめぐる情勢と第11期運動方針

### 1. 解雇争議をめぐる情勢

●コロナ感染症の拡大が続いています。2021年1月に入っても、全国で感染者数の過去最多が更



新され、7日には首都圏1都3県を対象にした緊急事態宣言が再び出され、2月2日には栃木県を除きさらに1ヵ月延長されています。

●コロナ禍の下、日本の経済は落ち込みが続いています。日銀は1月22日、2020年度の実質国内総生産(GDP)を、前年度比マイナス5.6%と予測し、国内景気については、「引き続き厳しい状況だが持ち直している」としていますが、新型コロナウイルスの感染状況を踏まえれば、見通しは流動的と言えます。

●国民生活が悪化し、消費税率を10%に引き上げた以降、長期にわたって消費は低迷状況が続いており、2020年の実質家計消費は、コロナ感染症の影響もあり前年比▲5.3%と大きく落ち込んでいます。現在も感染症の3波などが影響を受けており、消費者心理は、一段と冷え込むことも考えられます

●コロナ関連の倒産(負債総額1000万円以上)は、2月以降の11月までの累計で697件と増加が続いています。業種別にみると飲食店が最多であり、アパレル関連、宿泊業と続き、とりわけ、中小や個人事業主は大変厳しい状況にさらされています。東京商工リサーチは「経済はコロナ前には戻らず小規模業者は『息切れ』『ジリ貧』が続いている」と指摘し、今後「倒産が増える可能性がある」としています。

●コロナ解雇は8万人を超え、20年の完全失業率は2.8%(前年比0.4ポイント上昇)、有効求人倍率は1.18倍(前年比0.42ポイント低下)になるなど、雇用情勢の悪化が続いています。野村総研の推計によると、仕事が半減し休業手当が支払われていない「実質失業者」は20年12月時点で90万人を上回っています。さらに、賃金・一時金は低下し、非正規労働者をはじめとした労働者の生活は苦境に立たされています。

●世界の航空は、新型コロナ感染の拡大の中、需要が激減し各社とも業績が悪化しています。国際航空運送協会(IATA)は、2020年7月~9月期(3ヵ月間の単期四半期決算)の最終損益は245億7800万ドル(約2兆5500億円)の赤字となり、通期では1,185億ドル(約12兆3800億円)の損失が見込まれるとしています。そして一社当たりの自己資本比率は11%と1年前から半減し、12社が債務超過となっていると報告しています。また、2021年の見通しについては、今年6月に発表した業績予想よりもさらに損失額を158億ドル積み増し、387億ドル(約4兆円)の損失を見込まれるとしています。

●日本においてはGo Toキャンペーンによる需要喚起もあり、国内線は回復傾向を示していましたが、第3波といわれる感染再拡大と再度の緊急事態宣言が出される下で旅客需要は再び減退しており、コロナの影響の長期化は避けられない状況に至っています。一方貨物輸送は堅調で第3四半期決算では前年同期比で31.5%も売り上げを伸ばしています。

●各社が発表した第3四半期決算は、中間決算時よりさらに赤字が膨らみ全日空は3,624億円、日本航空は2,127億円の純損失、スターフライヤーも75億円の純損失となっています。通期見通しについて全日空は、5,100億円の純損失、日本航空は3,000億円の純損失を見込んでいます。

●この間各社は、巨額な資金調達によって手持ち資金を増やし流動性を高めてきましたが、一方で有利子負債が大きく膨らみ、20年3月期末と比較し、第3四半期決算では、全日空が8,454億円増の1兆6,885億円と倍増、日本航空は2,117億円増の4945億円となっています。こうした有利子負債の増加は今後の事業運営で大きな負担となることから、新たな「合理化」が懸念されます。

●大幅な赤字が確実視される事態を踏まえ、各社は事業計画の見直しを進めています。現時点で中長期計画は示されていませんが、全日空は「新たなビジネス・モデルへの変革について」を発表し、コロナがもたらす人々の行動変容により、航空需要の「量」と「質」の変化が予想されるとし、①エアライン事業としてはピーチに続き第3ブランドのLCC(アジアを対象にボーイング787を運航)を設立する、②グループビジネスの変革、③事業の一時的縮小を打ち出しました。また、人件費削減施策として、賃金(5%カット)・一時金の削減、休業・休職制度の拡充、希望退職の募集、グループ外出向などが労働組合に提案されています。こうした計画によって22年3月期決算で黒字化を目指すとしています。

●JALグループについては、新たな事業計画の発表は先送りされていますが、取り組むべき経営課題として、

各社の第3四半期決算(億円)

	売上高	営業損益	経常損益	純損益
ANA	5,276	▲3,624	▲3,507	▲3,095
JAL	3,565	▲2,895	※▲2,941	▲2,127
SFJ	138	▲77	▲77	▲75

※: JALの経常利益欄記載の数値はEBIT(利息及び税金控除前利益)である。

①収益性を向上し悪化した財務体質の再構築、②ニューノーマルがもたらす安全・安心などの新たな価値観に対応した清潔性や非接触型サービスの推進、③観光需要は比較的早く回復するがビジネス客は従来水準への回復が見込めないとして、需要動向を踏まえた事業戦略を見直すこと(観光需要を取り込むための LCC の活用・連携や地方と連携したインバウンドの呼び込みやワーケーションなど新たな需要喚起と、航空需要への依存度が低く収益性の高い事業への進出などの事業構造の見直し)、④CO2 排出規制をはじめとした環境問題への対応の 4 点を挙げています。

●以上のような対応政策を踏まえ、ウィズコロナ・ポストコロナに対応して、新機材の導入についてはほぼ計画通り推進すること、安全・安心や自動化などでは非接触型サービスを徹底するために自動化への投資など、設備投資は抑制するとは言いますが積極的に推進しています。また成長戦略に欠かせないパイロットについては、採用中止措置がされている中でも要員の採用や養成を継続しています。

●政府においては「航空は、離島を含め各地を結ぶ重要な公共交通機関であり」「今後、我が国の経済回復の実現を図る上で、必要不可欠な基盤インフラである」「縮小を余儀なくされている航空ネットワークをしっかりと回復させることは極めて重要である」とし、着陸料などの公租公課の減額や政策融資などを実施しています。また、ポストコロナを見据え、2030 年までにインバウンド「6000 万人の目標を堅持」し、「全国的な観光インフラ整備の強化、魅力ある観光地の整備等、観光の振興を通じた地域の活性化を進める」とし、航空産業にその一翼を担うよう求めています。

●また政府は今年 7 月に延期されたオリンピック・パラリンピックの開催姿勢を堅持し、開催に向けた調整を各方面と実施しています。また組織委員会は、2020 年期限が切れるオフィシャルパートナー企業と契約延長で協議し、日航や全日空を含めた全企業と契約を延長し、資金調達を進めています。

●以上のように、統一要求の実現を目指すうえで、厳しい情勢が立ちはだかっていますが、ワクチン開発が進み一部の国では接種が始まっていることなど、コロナ禍はいずれおさまるでしょう。そして、コロナ後は、航空各社もこぞって新たな成長戦略に踏み出すことは明瞭です。新たな成長戦略を推進する上で、それを支える人員体制を維持することは安全運航を担保する上で、また日本経済を成長軌道に乗

**JAL 不当解雇撤回国民共闘の設立総会で確認した闘いの意義**

- ①整理解雇の 4 要件を守り、労働者の雇用と生活・権利を守る闘い。
- ②航空の安全と国民の足を守る闘い。
- ③破たんの原因ともなったゆがんだ航空政策を正す闘い。
- ④労組つぶしを許さず、労働者・労働組合の団結権を守る闘い

せる上で不可欠な課題です。大「合理化」で大幅な人員不足におちいり、通常の事業運営もままならない事態を招いた経営破綻時の過ちを繰り返すことは許されません。また人員の流

出を防ぐためにも、職場に蔓延している雇用不安と経営不振を払しょくすることが必要であり、ここに解雇争議を解決する大きな意義があります。

●10 期の運動では、コロナ禍という厳しい状況下にあっても、日航に解決姿勢を維持させ、政府や ILO にも話し合い解決を求める姿勢を維持させるとともに、国会では超党派議員有志の新たな動きを作り出すなど、厳しい状況下の中で、少しずつとはいえ事態を動かしてきました。

●航空輸送は日本経済に不可欠な基盤インフラであり、コロナ禍から日本経済を立て直す上で、大「合理化」・整理解雇で大幅な人員不足を招き、事業運営もままならない事態を招いた経営破綻時の過ちを繰り返すことは許されません。今こそ企業の社会的責任である雇用責任を全うすることは日本社会の強い要請です。早期解決は企業として社会的責任を果たし職場に蔓延している雇用不安と経営不振を払しょくするとともに、話し合い解決を求める政府や ILO の要請に合致するものです。また、街頭宣伝行動における市民の反応に表れていますが、雇用不安に置かれている多くの労働者の共感を得、励まし合える運動となっています。ここにコロナ禍といわれる状況下において本争議を解決する大きな意義があります。こうした認識を、国民共闘結成時に打ち出した意義とともに全体の認識とし、決意も新たに早期解決に向けた取り組みを強めることが求められます。

## 2. 今後の運動方針＝年末までの状況を踏まえて

### (1) 基本方針

オリンピック・パラリンピックは開催の方向が堅持されてはいますが、現状を見れば開催できるか否か疑問も残ることから、当該の夏闘山場であり株主総会が開かれる6月中旬までに、統一要求に沿った会社対応、中でも職場復帰と解決金の支払いを必ず引き出し、争議の解決を図ることを目標に運動を進めます。

### (2) 展望をどう切り開くか

国民共闘として、原告団や当該労組との連携を強め以下を重点として取り組みを進めます

●解決には経営トップの決断と指導力の発揮が欠かせません。解決の先伸ばしともいえる日航労務姿勢を改めさせるために、経営トップが出席する整理解雇問題に特化した団交を開催させ、解決に向けた道筋・流れを作り出し早期解決につなげるため、直接日航に解決を迫る運動を引き続き実施します。

●日航に解決を求める内外からの圧力(声)をさらに強めるため、政府(国交省、厚労省)への働きかけ、議員への要請を引き続き行い、超党派議員有志の動きをさらに強めていきます。

●東京オリンピック・パラリンピックのオフィシャルパートナー契約が延長したことを踏まえ、東京2020組織委への働きかけを引き続き実施すること、ILOには、引き続き必要に応じて争議の状況を知らせる取り組みを進めます。

なお、当該労組は、雇用不安の払しょく、激減した賃金の補償や賃金の引上げによる生活不安の解消など、職場要求の実現と、争議解決とを一体の課題として取り組み、職場から解決を求める圧力をさらに強めて解決の実現を目指す方針です。

### (3) 具体的な取り組みなど

当該労組の春闘については、3月2日回答指定日、3月19日山場の日程で取り組まれますが、緊急事態宣言が出されことなどもあり、団体交渉の日程がどうなるかは流動的であり、予定した日程が大きくずれることもあり得ます。当然日程がずれたとしても、今春闘の重要課題として争議解決を迫る運動が取り組まれます。

JAL 不当解雇撤回国民共闘として、当面する春闘の中で経営トップが出席する交渉を実現し、解決への道筋を切り開くための行動を配置し、3月までの流れを4月でも継続させ、5月前半の山場に最大結集を図る行動を設定して、争議の解決を目指す運動を組み立てます。

当然のことではありますが、緊急事態宣言や感染状況等の動向、都議選日程(6月25日告示、7月4日投票)、オリンピックの開催(7月9日より都内で聖火リレー、7月21日一部競技スタート、7月23日開会式の予定)がどうなるかなど、これらの動向に注意を払い、見直しが必要な場合は適宜幹事会等で討論・確認し、方針の補強や修正を実施します。

#### i. 世論を喚起するとともに直接日航に解決を迫る運動

##### ① 定例宣伝の継続

毎月29日を基本に定例で実施している都内6駅頭宣伝を、引き続き実施します。現在確認がされている日程は以下の通りです。

3月29日    4月28日    5月28日

##### ② 3月半ばに会社にその決断を迫る宣伝・アピール行動を配置

国民共闘として3月29日の定例宣伝行動に加え、3月中旬に都内での宣伝・アピール行動を実施します。また、3月26日には、けんり総行動実行委員会主催の東京総行動において、日航本社前行動が実施されます。

##### ③ 4月は3月までの運動の流れを継続し、政府に要請

4月中旬を目途に、国交省・厚労省に向けて宣伝・要請行動を実施します。

また、各地の支援組織の皆さんには、この行動に連帯した行動として、宣伝行動や労働局要請などの実施を呼び掛けます。

#### ④5月に本社包囲大行動を配置

6月の株主総会までの解決を目指すためには、5月段階で解決が見える対応を日航から引き出す必要があります。こうした対応を迫る国民共闘主催の行動として、5月初旬を目途に、日航本社包囲大行動を配置します。今まで包囲行動は最高で約670名の参加でした。この5月の行動が名実ともに日航に解決を迫る本社包囲大行動となるよう、各団体に最大限の結集を呼びかけます。また、日航に解決を迫るためにどのような工夫ができるか、引き続き幹事会等で検討を加えます。

また、各地の支援組織の皆さんには、この本社包囲行動と連帯して、宣伝行動や集会、日航への申し入れなど、何らかの形で日航に解決を迫る行動を具体化して頂きたく、協力を訴えます。

以上の行動に加え、日航に解決を迫る運動として、5月27日に全労連・東京地評の争議支援総行動にて、日航本社前行動が実施される予定です。

#### ⑤6月の株主総会前の行動をどうするか今後検討を進める

今年の日航の株主総会の開催日時はまだ明らかにされていませんが、例年通りであれば6月中旬(18日ごろ)に開かれます。株主総会当日は、総会への参加と合わせて宣伝行動等に取り組みます。

当面5月の行動が、各地の支援組織による連帯行動と組み合わせて、日航に解決を迫る全国的な行動となるよう全力を挙げるとともに、日航における労使交渉の進展状況等々も見極め、株主総会に向けた新たな行動の提起が必要か否かについては、引き続き幹事会で検討を加えていきます。

#### ⑥6月以降の運動について

繰り返しとなりますが、当面、株主総会までに解決を目指すとする本方針に基づき、全力を挙げて取り組むとともに、株主総会後の方針については、幹事会にて運動の到達点や状況の変化等を見極め、別途提起することとします。

#### ii. 誰でも参加できる全国的な運動の検討

前i項で述べた通り、4月と5月に連帯行動を呼びかけます。加えて、だれでも参加できる全国的な行動(今まではFAXやはがきなどを実施した)をどうするかについては、引き続き幹事会にて検討を加えていきます。

#### iii. 日航に解決を迫る政治的な包囲網等をさらに強化する

##### ①国交省・厚労省等政府には

i項で述べた通り、当面4月に国交省、厚労省への宣伝、要請行動を実施しますが、日航の対応や政府対応等々も踏まえ、必要と判断した場合は、適宜要請行動等を実施し、政府が解決にむけて具体的な対応に踏み出すよう取り組みを進めます。また、東京2020組織委員会の対応等も見定めつつ、文科省や担当大臣への要請等も検討していきます。

##### ②国会議員への協力要請

原告団が主体となって取り組んだ「院内勉強会」以降、超党派議員有志による厚労省や国交省、そして日本航空からのヒヤリングが実施されるなど新たな動きが生まれています。こうした変化を大事にし、さらに日航に解決を迫る動きが強まるよう、引き続き議員とも協力し取り組みを具体化します。

##### ③オリンピック組織委には

私たち支援共闘や原告団、当該労組の運動の結果、当該労組・原告団と組織委員会との面談が予定されて

いましたが、現在、コロナ感染症の影響で延期された状態にあり、期日が決まっていません。早期に面の開催を求めるとともに、争議を抱えたままパートナー契約を延長し、さらにはオリンピックの開会へと流れることがないよう組織委員会として日本航空に働きかけるよう引き続き取り組みを進めます。

#### ④ILOへの取り組み

代表団が 2019 年に ILO 本部を訪問し、争議の現状を報告した際、ILO の担当者は、いまだ解決していない事態を重く受け止め、話し合い解決を求めた「4次勧告は有効である」との見解を表明しています。こうした状況を踏まえ、いまだ解決していない現状を早急に取りまとめ報告するなど、引き続き ILO への働きかけを強めていきます。

以上