

**投稿****JAL 争議団の闘いの現状について**

新型コロナウイルス対策について「緊急事態宣言」が延長される中で、争議団・争議組合の運動も制約がつづき、厳しい状態となっています。その中であって JAL 争議団は乗員組合が緊急要求を提出するなど、闘いを進めています。そのレポートをいただきました。以下。

5月7日、乗員組合は新型コロナに関わる緊急要求を決定した(別項)。新型コロナ感染拡大で、国内線8割、国際線9割の運航が休止され仕事が失われたこと、運航現場での感染防止策の不備、不自由な海外での滞在に関する改善要求が高まっているからだ。しかし、何よりもリーマンショックを上回る大不況の到来が予測されていることで、職場では「また解雇されるのではないか」との不安が急速に高まっていることが背景にあるからだ。

**●会社は「雇用守る」というが社内に広がる不安**

2月18日付社内報では「高収益体質を築き上げ、内部留保(1兆円超)を確保してきたので危機に耐えられる体力を有している」と解説。4月30日に発表した1~3月期決算発表の記者会見では、菊山専務が「雇用を守ることが最大の原点だ」と述べるなど、雇用不安の火消しに走っている。現にANAの持つ現預金が1094億円に対して、JALは3291億円という内容である。また固定費の占める割合についてもANAの80%に対してJALは65%であるから、余裕があると言えるのだろう。これは2010年の経営破たんでの公的資金の投入や借金の棒引き、減価償却費の大幅減などの結果であって経営努力の差ではない。

職場の不安に対して、会社側は「解雇はしない」と社内で説明しているが、職場の不安は払拭されていない。それもそのはずだ。経営破綻した2010年1月19日の2日後に管財人が8労組(当時)の説明会で「解雇はしない、退職者と系列会社への出向で充分まかなえる。安心して下さい」と発言していたからだ。しかし、発言は反故にされ、2010年の大みそかに165名が解雇された。

国の内外を問わず、営業中止や自粛要請で経済活動が停止され、大小を問わず「解雇」や「雇い止め」のニュースが流れている。今後、失業者の一層の増加が危惧されている。そうした中、緊急事態宣言が徐々に解除され、JAL争議団の活動が再開されることになる。そうすると、「会社が倒産して、何の補償もなく仕事を奪われた人達の事を考えれば、私たちの争議は世間に理解してもらえない(だから争議を終結した方がよい)」などの意見が出される可能性がある。

**●JAL 争議はコロナ禍によるそれとは質的に違う**

本当にそうだろうか? 同じ解雇でも、解雇に至る状況が全く異なるのである。世に言うコロナ倒産は世界的なものであり、経営の失敗からくるものではない。

しかし、10年前のJAL破綻は「放漫経営」などの結果であった。しかも165名を解雇した時点では1586億円の営業利益が出ていたわけである。それだけではない、解雇から1か月後の2月8日には、稲盛会長(当時)が日本記者クラブで「経営上、解雇の必要性はなかった」と認めている。JALの解雇は新型コロナ感染拡大による倒産やリストラによる解雇とは異なる悪質な解雇なのだ。そして忘れてはいけないのは、165名の解雇の狙いが「物言う労働者排除」と「組合弱体化」にあったということだ。

今、JAL経営はコロナ収束後の経営を睨んでいる。2次感染が危惧され、V字回復は見込まれないとい

うのが大方の見方なので、会社が一時帰休や退職勧奨を計画しても不思議ではない。状況によっては「整理解雇4要件が満たされている」として、解雇を強行することもありうる話だ。しかし、JAL経営は、現在まで「解雇」に否定的な発言を繰り返している。その最大の理由はJAL不当解雇撤回争議団が、10年に亘って“理不尽な解雇は許さない”と闘っているからである。今回、乗員組合が緊急要求を作りあげ、第一項で雇用と生活を守ることと、165名の解雇争議の解決策を要求している。このことは、コロナ危機で争議団の要求と職場の乗員の要求が結合したことを示している。

会社が再び解雇に踏み切れば、争議団の闘いは社内外の闘いと連動して、運動が大きく発展することになる。これまでの闘いの成果に確信を持ち、職場の緊急要求と連動させて、勝利をめざして粘り強く闘ってきたい。

### 新型コロナウイルスに関わる緊急要求要旨（2020年5月7日提出）

日本航空乗員組合は、新型コロナウイルスによる情勢に鑑み、下記の項目について要求します。なお、別紙にて各要求項目の趣旨を添付します。本要求に関し、可及的速やかに書面により誠意をもって御回答下さい。併せて、団体交渉の開催を要求します。

1. 社員の雇用、ならびに社員とその家族の生活を守ること。2010年に強行された整理解雇の解決策を提示すること。
2. 通常2泊で設定された欧米の長距離路線は、勤務パターン、編成、運用条件について別途協議を行い合意の上で行うこと。
3. シンガポール線等におけるダブル編成での0泊往復乗務は、編成、運用条件について別途協議を行い合意の上で行うこと。
4. 新型コロナウイルスの感染リスクの極小化のための以下の施策を行うこと。
  - ① タクシーでの直行配車を基本とし、また自家用車での通勤の拡充を図ること。
  - ② DHに用いる座席について、十分なフィジカルディスタンスを取れるように配慮すること。
  - ③ 移動に用いる車両は客室乗務員と分けること。
5. PHX 訓練所における全ての訓練生、教官およびその家族の安全と不自由のない生活を確保し、会社としてPHXでの訓練継続を全力でサポートすること。
6. 特別運航乗務員に関して、これまでと同様に希望者はすべて特別運航乗務員として雇用すること。
7. 機長昇格訓練・副操縦士昇格訓練に関しては継続し、移行訓練に関しては可能な限り継続すること。また、やむを得ず訓練を一時延期・中断する場合、前広に該当乗員に連絡するとともに、情勢・理由を含めて丁寧に説明し、可及的速やかに訓練を再開するため最大限の努力をすること。
8. 新型コロナウイルスの感染拡大防止のために外出制限等がなされている海外ステイ先において、必要な休養が取れるように、会社が責任をもって乗員の飲食の確保をすることにより感染防止に努めること。また、ステイ先の環境が急変していることから、必要なパーディウムを早急に支給すること。
9. 賃金の減額が全社員の中でも一部の社員にのみ起こっている制度の見直しを行うこと。
10. 大幅減便に伴い万一乗務資格が喪失した場合、資格は有効なものとして賃金を支払うこと。

(報告/JALパイロット争議団団長・山口宏弥)

\*千代田区労協通信バックナンバー/[http://www.chyda-kr.org/kuroukyou\\_news2020.htm](http://www.chyda-kr.org/kuroukyou_news2020.htm)

※皆さんからの投稿、感想・ご意見などお待ちしております。