



発行：J A L 不当解雇とたかう愛媛原告を支える会
連絡先：愛媛自治労連会館3F 愛媛労連内
松山市三番町8-10-2 TEL 089-945-4526

私たち
応援 します

行きがかり捨て 全面解決こそ最良の道

JAL愛媛原告を支える会会員 松浦秀人

JAL 争議団の全面勝利の日が、1日でも早く訪れることを心から願っています。

1974年、当時29歳の私は松山から仙台への転勤命令を拒否したために、懲戒解雇となりました。その後仮処分の一審も二審も「転勤命令は不当労働行為（役員選挙への支配介入）で無効、従って解雇も無効」の判決が下されました。そして本訴係争中に地労委で和解が成立し、1980年8月に復職し、60歳の定年まで勤めました。その私の場合、ある意味では主体的な選択の結果としての解雇でした（解雇回避のために赴任して争う方法を、私は選びませんでした）。

ところが JAL 父親団のみなさん方は、それこそ突然にそれも大晦日に、解雇通知を突きつけられたのです。こんな非道な指名解雇を許してはなりません。そもそも経営上の必要性もなく、その上ベテラン従業員の大量解雇のために「空の安全」が脅かされていると聞きます。乗客の安全を守るためにも、争議の解決と正常な労使関係の確立は不可欠です。

経営側の立場からしても、争議の長期化は企業イメージを損なう下の下の策でしょう。経営中枢に心から訴えたい。過去の行き掛かりを捨て、一挙に全面解決を図ることこそ最良の道だと。

専門家が科学的な調査を行う。日本と違い、刑事責任を追及される事はないため、関係者は安心して真実を述べることが出来るしくみだ。日本での事故調査もそうあるべきだ。

解雇されてから5回目の夏が過ぎた。今年は、520名が犠牲になった未曾有の重大事故から30年目、マスコミでも随分報道された。が、眞の事故原因については、未だ謎の部分が多い。私達は、科学的な捜査のために相模湾に眠っているであろう垂直尾翼部分の捜索が不可欠であると主張している。事故調が結論づけている隔壁破壊説では、生存者の証言などから矛盾が解決できないのだ。余談だが、日本での事故調査は警察主導の犯人捜しから入るため眞の事故原因は独立した機関であり、原因を究明し事故の再発を防ぐためTSB(国家運輸安全委員会)

「消えた」とテロップを見た時の戦慄は忘れない。全員の無事を願いながら新たな情報を待つていた。その3年前には羽田沖事故があり、日本航空の安全は3年もたないと言われていた。羽田の事務所にいる仲間は、徹夜で事故現場に向かった。安否を気遣うご家族のお世話をする為だったが、会社はCCCU組合員だと解ると、仲間の申し出を突っぱねた。事故が起きた時、乗務員の家族は全てが後回しにされる。会社はご家族がどこで待機しているのかさえ教えない。私達の仲間は、乗務員のご

家族を必死で探し出し、身の回りのお世話をかつてでた。1977年に起きたクアラルンプール墜落事故では、危険を承知で入社したのだから乗務員には補償金はなし、との会社主張が法廷で争われた。きちんと組合がなければ命の価値も値切られ、ご遺族は二重に傷つけられる。

日本航空ではこれまで745名の尊い命を事故で失つた。安全の基盤は日々の地道な取り組みで築かれる。事故の教訓を生かすために解雇されたベランの職場復帰を一日も早

御巣鷹山事故から30年の誓い

JA-L不当解雇撤回原告団 松山市在住 林 恵美

8. 12 松山空港宣伝 うた声バックに 元気いっぱい



日航御巣鷹山事故から30年の節目となる8月12日、愛媛原告団と支える会は、不当解雇撤回と安全運航を訴える松山空港前宣伝を行いました。宣伝には、うた声の仲間もかけつけ、元気いっぱいの宣伝行動となりました。(参加者は38人でした。)

国会追求でも 日航の不誠実さ浮彫り

国会質問（8月26日）に対し、山本香苗厚労副大臣は、「会社側から労働組合とやりとりを行っている」と答えた。労働組合側からは、実質的に協議が行われていないというががっている」と答えた。穀田氏は、「実質的協議を実現するため、政府が指導する責任がある」と強調しました。（しゃべらん
「赤旗」より）

解決にむけた一〇勧告や労働組合からの再三の労使交渉要求に応じない日航の不誠実な対応が国会の場でも明らかとなりました。

解決にむけた一〇勧告や労働組合からの再三の労使交渉要求に応じない日航の不誠実な対応が国際会の場でも明らかとなりました。

労使交渉で全面解決を
勧告に従い

8.10 明日への誓い JAL 不当解雇撤回シンポジウム 声明

明日への誓い

520名の犠牲者を出したJAL123便、御巣鷹山墜落事故から30年の歳月が流れました。改めて犠牲となられた方々のご冥福をお祈りいたします。

本日、私たちは決意を新たに“JAL123便事故を忘れない。不当な解雇にも負けない！”をテーマにシンポジウムを開催しました。

御巣鷹山事故は、ニューデリー、モスクワ、アンカレッジ、クアラルンプール、羽田沖と日航で事故が連続する中での大事故でした。事故後に、なぜ日航にのみ事故が連続するのか、その経営体質が問われ、「利益第一主義」や、もの言う労働者を排除する「分裂・差別の労務政策」など、その違法体質が世論の厳しい批判を浴びました。政府は日航再建のために伊藤淳二氏を会長として送り込み、新経営陣は「絶対安全の確立」「現場第一主義」「公正明朗な人事」「労使関係の安定融和」の四つを改革の柱として再建に取り組んだのでした。

ところが、御巣鷹山事故を原点として再出発するはずであった新経営方針は、僅か2年足らずで頓挫しました。それから25年、2010年1月19日に日航は経営破綻、政府主導で再建が進められ、その過程で165名が不当解雇されました。

整理解雇後に会長に就いた稻盛和夫氏は「御巣鷹山事故がトラウマに」「利益なくして安全なし」などと、再建にあたって経営理念を明らかにしています。これは御巣鷹山事故の教訓を忘れ去ろうとするものです。整理解雇後に182名ものパイロットが流出、客室乗務員についても2300名の新規採用をしておきながら被解雇者を職場に戻しません。これは経営破綻を利用して、もの言う労働者の排除と労働組合の弱体化を狙ったものであることに他なりません。

本日のシンポジウムで、私たちは改めて「安全」を支えているのは現場労働者であること、また労働組合の役割の重要性を再認識することができました。

現在日本航空は、最高裁で不当労働行為事件と日東整解雇事件、大阪高裁で客室乗務員解雇事件、東京地裁で客室乗務員の産前地上勤務事件と四つの裁判が争われています。私たちの闘いは日本国内だけでなく、ITFやIFALPAなど国際組織にも支援は拡がっています。それは私たちの闘いに道理と大義があるからです。ILOも高い関心を示し監視を強めてきています。事故の歴史を繰り返してはなりません。私たちは本日のシンポジウムを契機に、政府と日本航空に対して解雇争議を早期に解決することを求めるとともに、公共交通機関として、安全と公共性重視の経営を求める闘いを強化する決意をここに確認します。

2015年8月10日
8.10明日への誓いJAL不当解雇撤回シンポジウム参加者一同