

JAL闘争を支える京都の会News No.114

京都市東山区今熊野南日吉町 17 FAX : 075-531-3856 E-mail : komai123@kfa.biglobe.ne.jp

人員削減した企業は経営状況が回復し、再び人 員を採用する場合には 解雇された人を優先的 に雇用することが国際基準

2025年2月18日、大手筋商店街（京都市伏見区）で、JAL不当解雇撤回争議勝利をめざす宣伝行動をおこないました。「JAL闘争を支える京都の会」が呼びかけ、「きょうとユニオン」、「自立労連」、「合同纖維労組」、「なかまユニオン」の皆さんなど、計13人にご参加いただきました。今回の宣伝行動にはJAL客乗争議団の小栗純子さんが参加しました。

小栗さんは以下のように訴えました。「私たちの解雇というのはモノをいう労働者の排除、航空会社だから本当にその安全の質というのが問われるが、労働者が職場でここが不安全なんだということを声を上げていかなければ航空会社というのは安全が担保されないと、私たちは長年思ってきた。私たちが解雇されてからもう15年経っている。この解雇はまったく必要のなかった解雇であった。日本航空は2010年破綻したが、私たちの解雇の前にたてた経営の利益目標は私たちの解雇の前に超過達成していた。にもかかわらず私たちの解雇は2010年の大晦日に強行された。そして2011年の2月、この近くにお住まいであった故稻盛和夫会長、その稻盛さんはそれを知っていたこそ『この解雇は必要なかったということは皆さんもおわかりになるでしょ。』ということを記者会見の場でおっしゃった。そんなひどい解雇だった。会社を代表する人が必要なかったと言っているのに、すでに1カ月前には165名の年齢基準と病欠勤歴という基準で解雇が強行されていたわけである。そして私たちが解雇されて2年後から新しい採用が始まった。客室乗務員は2012年から現在までに7500人以上が採用されている。パイロットは2015年から採用が再開され、それから現在までに700人以上も採用されている。にもかかわらず解雇した84名の客室乗務員、81名のパイロット、誰一人職場に戻さないで15年が経っている。世界の常識では会社都合で解雇した社員は会社が回復してまた採用を始めた時には、解雇した社員から元に戻すというのが国際的なルールである。それを会社はまったく守らず、現在も『他の会社がそんなことをやっているのは聞いたことがない。』とうそぶいているが、日本航空は何と人権方針というのを持っていて、その方針の中には日本の法律が国際的な基準を下回る場合、日本航空は国際的な基準に従うということを明快に謳っている。モノをいう労働者を排除したまま



にして、国際的なルールに則って希望者を元に戻すということをまったくしようとしていない。病気の基準で切られたパイロット、客室乗務員は年齢が15年経っているので、年齢が規定を超えている者もいるが、それでも職場に戻りたい者もいる。そして戻れる体力もあり、技量に関しては訓練もある。私たちの要求は、職場に復帰したいと今でも希望を持っている者たち、彼女、彼らを職場に戻すこと、そしてもう職場に戻れなくなった者については解決金を支払うこと、そして何よりも心から謝罪をしてほしい、ということをずっと会社に求めている。しかし会社はその要求に対してまったく答えようとしていない。会社が出してきている回答は業務委託による職務の提供、会社から指示を受けた情報をとりまとめたり、資料を作成したりということのようであるが、その業務委託を二年間やってくれればそれに対する報酬は支払うというのが会社の回答である。私たちは納得のいかない解雇を受けている。業務委託ではまったく話にならない。職場に戻りたい仲間を職場に戻し、そして戻れなくなった者にはちゃんと解決金を払う、それが日本航空のやるべきことだと思う。モノいう労働者の解雇というのは職場をたいへん疲弊させる。『あのようにになりたくない』という気持ちちはモノをいう労働者をつくらなくなってしまう。モノが言えない職場というのは、安全に対してもモノが言えないわけであるから不安全な状況があっても誰も声を出せない、そのような繰り返し、小さな不安全の積み重ねが大きな事故へとつながっていく。それは法則的にも証明されている。昨年の1月2日に羽田で海上保安庁の飛行機と日本航空の飛行機があのような形で衝突事故を起こしてしまい、乗客の皆さんに助かったものの海上保安庁の5名のうち4名の乗員が亡くなってしまった。中間報告も出ているが、なぜ滑走路上にいた海保機がJAL機から見えなかつたのか。これは経験のあるパイロットの仲間からすると着陸する前に必ず滑走路上に何もないことを確認しながら降りてくる。そこに何かあるならそこに降りていくなどということは考えられない。では、なぜそんなことが起ってしまったのか。そのような追求が必要だということを仲間は言っている。また客室乗務員に関しても本来は脱出が始まつてから90秒で乗客を逃さなければならないという訓練を受けている。しかし、あの時は脱出が始まつてからではないが、機体が止まってから脱出が完了するまで10分以上もかかっている。脱出までなぜそんなに時間がかかったのかということが私たちの中では話題になっている。いろんな課題がやはり経験を積んだ者からは見えてくる。モノを言う労働者の存在、経験、そしてチームワーク、すべてが日本航空の安全を担保している。日本航空には私たちのような必要ななかった解雇、これがいかに職場を疲弊させ、モノを言わなくしているのか。日本航空には、それを安全問題として捉え、安全性を向上させていくためにはモノが言える職場を1日も早く取り戻す、そのためにもこういう解雇は間違いだったということを日本航空がきちんと表明し、一步踏み出して新しい安全を積み重ねていくような航空会社に生まれ変わる、それがとても大切なことだと私たちは思っている。」と訴えました。



次回 宣伝行動 (呼びかけ JAL闘争を支える京都の会)
3月25日(火) 午後2時~3時 伏見・大手筋商店街