

争議団も支援メンバーも元気がでた 12・22JAL本社大包囲行動



2023年12月22日、JAL本社大包囲行動

支える会

発行責任者
柚木康子大田区羽田3-3-15
デラモタワー202
TEL03(6423)7878メール
sasaerukai@lemon.plala.or.jp

12・22本社大包囲行動を開催!

JAL争議の早期全面解決をめざす実行委員会主催による12月22日のJAL本社大包囲行動はこれまでを大幅に上回る結集でした！寒風吹きすさぶ中、18時半の開始前から東京、神奈川、埼玉、千葉、福井から集まられたうたごえの方々が合唱で盛り上げてください、オープニングには玉川太鼓、トランペット演奏が行われました。

JAL経営陣が争議の全面解決を決断することを求める。次にJHU山崎書記長からこの間の闘争経過報告が激励・連帯の挨拶が行われた。

宮垣忠さんが主催者挨拶
まず、かながわ連絡会の
JALの破綻、再建に国交省が深く関与したことが明らかになつた。ILO16号勧告を無視し、整理解雇を一人も職場に戻さないのは、不当労働行為。

J

福田昭夫衆議院議員（超党派議員24名を代表して）
JALはILOの勧告は守る必要はないと13年も無視してきた。世界が人権を大事にする時代に突入している中で、JALは世界から評価されない。超党派議員を代表して11月に都労委に解決の二度目の要請をした。労働問題を解決するためにも、議員、JHU、ここに参加している支援者の皆さんと、力を合わせて頑張っていきましょう。

柚木康子JAL闘争を支える会事務局長
解雇の必要がなかつたことが安全報告書の数字で明らかになつた。今やることは、安全運航のために、労使関係を正常にして、またもに働ける職場にするために一日も早く解決の決断をすることだ。

高野飛鳥東京清掃労組中央
支部書記長



空の安全とJAL争議の
全面解決を支援する茨城
の会国府田喜久男さん

様々な団体、地域の政
党的支持を集めてJAL
争議を支援しようと12月
16日に茨城の会を結成し
た。JAL争議について
まだまだ知らない人がい
る。全県に行動を広げて
早期解決したい。

JAL解雇撤回愛知の会
谷藤賢治さん

交通産業に働く者同士
が、大量解雇事件を許し
てはならないという思
いで12年間闘っている。共
に頑張ろう。

大池ひとみさん（愛媛）

赤坂社長が機内誌で、
「年末年始の行事は古来
日本人が大事にしてきた」
と言っている。大晦日に
165名を解雇しておき
ながら残念なことば。私
たちは13年間穏やかなお
正月を迎えたことがない。
一日も早く争議を解決し
てほしい。

争議団から決意表明
近村一也乗員争議団長

人員削減目標は大幅に
達成していた。新規採用
しても一人も戻さない。

榎原正好さん（福岡）

昨年国民支援共闘が解
散した際、支援共闘福岡
は解散の危機に瀕しました
が、「こんな時こそ支
援しなくてどうするんだ」
と、新たに支援共闘に加
わった組織もあり、支援
共闘福岡は現在も毎月定
例の宣伝を、福岡空港、
博多駅、小倉駅にて実施
している。

神瀬麻里子さん（大阪）

破綻と同時に大阪基地
を閉鎖され、多くの仲間
が泣く泣く辞めていった。
そして、私は2010年
大晦日に年齢と病欠を理
由に解雇された。今も職
場から人員不足、安全に
自信が持てないと悲痛な
声が届いている。全労働
者と手を繋いで納得する
働く者の人権を取り戻し
たい。

争議団から決意表明
山口宏弥JHU委員長

私が入社してから乗客・
乗員731人が亡くなっ
ている。JALは様々な
不祥事や経営の失敗で破
綻した。この争議の解決
は日本航空にとつても、
利用者にとつても、現場
で働く後輩にとつても、
株主にとつてもプラスで
ある。これが解決できな
い役員はその資格がない。
解決できるまで力いっぽ
い頑張る。

要請・宣伝・集会
静岡支える会で労組

12月22日の本社大包囲行
動の前段として、12月6日
JAL闘争を支える静岡の
会主催で1日行動が取り組
まれました。朝から夜まで
静岡市内の労組・団体要請、
駅地下での宣伝行動、集会・
交流会と盛りだくさんの行
動を計画してくださいまし

何の目的があるのか。こ
れは大晦日に踏みにじら
れた人権を取り戻す闘い
である。業務改善勧告が
出される事態になり、会
社の都合で働く者を大事
にしない労務姿勢が背景
にあった。安全運航、働く
者が報われるためにも、
この争議を解決まで闘い
抜く決意だ。

国土交通省事件
11月30日10時～2時間か
けて組合側証人（元国交労
組宮垣委員長）のみ審問が

おこなわれ、JALの破綻・
再建に国交省が深くかかわっ
たことを明らかにすること
ができました。2024年1月25
日には国交省事件の調査が行
われ、組合から和解案を提出
しましたが、後日和解は受け入れられ
ないという返答が国交省よりあ
りました。

JAL事件
12月18日と26日に組合側

（山口委員長、山崎書記長）

東京都労働委員会報告

た。要請に伺った各労組でJ
AL争議の現状をお話し、
更なるご支援をお願いしま
した。行動には多くの方に
参加いただき、物販もさせ
ていただき、集会ではカン
パまでいただき本当に有難
かったです。12月22日には
静岡から複数名の方が参加
いただきました！ありがとうございました。

と会社側の証人による審問
が行われ、会社の不誠実な
対応、組合差別の実態をあ
ぶりだすことができました。
優先雇用事件に関わる都
労委調査は11月28日に行わ
となり、1月18日の第一
回目の斡旋において、3月
19日の二回目期日に、組合
側から具体的な要求を提出し、
その後あつせんが継続でき
るか状況を見ていくことにな
りました。

今後、審問が終わつた事
件についてはあつせんの状
況を見て、命令作成をどう
するのか検討されることにな
っています。



2023年12月16日、空の安全とJAL争議の全面解決を支援する茨城の会

12月16日、茨城県にJALの争議支援組織が新たに誕生しました。筑西市中館農村集落センターで「空の安全とJAL争議の全面解決を支援する茨城の会」設立総会が行われ、茨城県在住の当該1名を激励し、JAL争議の解決促進を図ることが確認されました。県会議員の来賓挨拶、争

茨城で結成! 新たな支援組織が

議団員3人からの現状報告、決意表明が行なわれ、国会議員・県会議員からのメッセージも読み上げられました。

争議開始から丸13年のこの時期に新しい支援組織ができることは、素晴らしいことです! 12月22日の本社大包囲行動では連帯のご挨拶をいただき、茨城県の各議員廻りなどを精力的に行ってください

ています。

JAL不当解雇撤回運動支援東京連絡会準備会行動

2月27日準備会の初の行動として12時～JAL本社前宣伝・要請行動と15時～国交省前宣伝・要請行動が取り組まれました。JAL本社前行動は2階スカイウオーターで寒風が吹きすさぶ中、多くの支援者・組合員が結集しました。各プロックで要請を行なったが、のぼりもな

い外へ行けの一点張り。JAL本社前行動は2階スカイウオーターで寒風が吹きすさぶ中、多くの中立してられないほど寒風が吹きすさぶ中、多くの支援者・組合員が結集しました。各プロックで要請を行なったが、のぼりもな

い外へ行けの一点張り。JAL本社前行動は2階スカイウオーターで寒風が吹きすさぶ中、多くの支援者・組合員が結集しました。各プロックで要請を行なったが、のぼりもな

い外へ行けの一点張り。JAL本社前行動は2階スカイウオーターで寒風が吹きすさぶ中、多くの支援者・組合員が結集しました。各プロックで要請を行なったが、のぼりもな

羽田空港でのJAL機と海保機の衝突事故について(見解)

本年1月2日の夕刻、JAL516便が羽田空港着陸時に、滑走路に進入していた海上保安庁(海保)機に衝突、両機が炎上し、海保機に搭乗していた8名が死亡、JAL機では379名全員の脱出に成功しましたが、15名の負傷者を出すという大きな事故が発生しました。

現在、運輸安全委員会の事故調査と警察の捜査が進められていますが、警察の捜査は犯人を特定するための捜査であり、再発防止に向けて原因を究明する事故調査とは異質なものです。私たちは犯罪性が認められない中で、警察が関与することは真の事故原因究明の妨げになると考えます。

今回の事故については、滑走路への誤進入の原因となった管制官と海保機とのコミュニケーション問題が主に取り上げられています。私たちはJALで30年以上の乗務経験から、乗務員の立場で事故を考察する必要があると考えます。

今回の事故を回避する最後の砦はJAL機でした。なぜ3人のパイロットが滑走路への海保機に衝突まで気づかなかったのか?との疑問が出されるのは当然のこと、事故機の特殊性を含めて検証することが重要です。

JALは創業以来、主に米国製(ボーイング社など)の機材を使用してきました。欧州製のエアバスA350の運航を開始したのは4年前の事です。当該機はボーイング社の機材に乗務していた副操縦士が機種移行の訓練で操縦をしていました。そこで機長を含めた3人の連携はどうだったのか?また、当該機種には操縦計器を正面の窓に映し出すシステム(ヘッドアップディスプレイ)が装備されています。これが滑走路への障害物を視認する上で支障を来すことにならなかったか?などの検証が必要です。

衝突後の緊急脱出では、火災発生の中、客室乗務員の判断で全員の脱出に成功した点は、高く評価されるべきです。これは客室乗務員の日頃の研鑽の賜物と言えますが、事故機では全てのドアに客室乗務員が配置されていた事実を見逃してはなりません。一方、機種によってはドア数に満たない客室乗務員編成数で運航され、職場が改善を求めているにもかかわらず、経営が応えず、国土交通省も事態を放置している現実があります。この事故での脱出成功を教訓に、JALや国交省はドア数に満たない客室乗務員編成数を見直すべきです。

また、今回の事故を契機にパイロットや整備士と同様に、客室乗務員を航空法上の航空従事者として位置付けることも必要です。

不安全要素や事故の背景を指摘するのは現場の労働者です。そのためには労働者が安心して働く職場が必要であり、自由にモノが言える職場が保証されなければなりません。労働組合の役割は益々重要です。



12月15日 松山市駅前宣伝



12月6日 静岡県宣伝・要請行動



12月6日 全労連・東京地評総行動



1月29日 高田馬場早稲田口宣伝行動



1月24日 蒲田西口宣伝行動



12月21日 名古屋・三越前宣伝行動



2月9日 立川駅南口宣伝行動



1月30日 博多駅筑紫口宣伝行動



1月30日 横浜駅宣伝行動



2月27日 東京連絡会準備会行動



2月20日 錦糸町駅北口宣伝行動



2月15日 JAL本社前・東京総行動



2月28日 浦和駅東口宣伝行動



2月27日 有楽町マリオン前宣伝行動



2月27日 伏見大手筋商店街宣伝行動