

争議団も支援メンバーも元気がでた 12・22JAL本社大包围行動



2023年12月22日、JAL本社大包围行動

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本社大包围行動を開催！

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本社大包围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り、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。



まず、かながわ連絡会の宮垣忠さんが主催者挨拶

国交省事件の証人尋問で、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った。ILO166号勧告を無視し、整理解雇者を一人も職場に戻さないのは、不当労働行為。J

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行われ、5名の支援者から激励・連帯の挨拶が行われた。



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。

高野飛鳥東京清掃労組中央支部書記長



今日まで様々な権利を勝ち取ってきたのは、職場や地域を越えて働く者が声をあげ、闘いを進めてきた結果だ。

単組、産別を超えた仲間との共闘をより強固にすると共に、モノ言わぬ労働者のみをえり好みするJAL経営陣、不当な資本の攻撃を打破するため共に頑張ろう。

柚木康子 JAL闘争を支える会事務局長

解雇の必要がなかったことが安全報告書の数字で明らかになった。今やることは、安全運航のために、労使関係を正常にして、と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。

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、地域の政党の支持を集めて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。

続いて地方で頑張っている争議団からの決意表明 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。

榊原正好さん(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はならない」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解決をし、航空の安全と働く者の人権を取り戻したい。

争議団を代表して決意表明 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。

何の目的があるのか。これは大晦日に踏みこま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ることが再び明らかになった。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。

閉会挨拶

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っても、利用者にとっても、現場で働く後輩にとっても、株主にとってもプラスである。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ぱい頑張る。

最後に鈴木圭子客乗団長のシュプレヒコールで集会を締めくくり、元気の出る集会となりました。

東京都労働委員会報告

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わつ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)

静岡支える会で労組要請・宣伝・集会

12月22日の本社大包围行動の前段として、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

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日に行われ、「幹旋」に移行することになり、1月18日の第一回目の幹旋において、3月19日の二回目期日に、組合側から具体的要求を提出し、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、審問が終わった事件についてはあつせん状況を見て、命令作成をどうするのか検討されることになっていきます。

た。

要請に伺った各労組でJAL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。

新たな支援組織が 茨城で結成！

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。県議員の来賓挨拶、争



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

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日の本社大包围行動では、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 闘争支援東京連絡会 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階スカイウォークで行われましたが、のぼりもなかなか立てられないほど寒風が吹きすさぶ中、多くの支援者・組合員が集まりました。各ブロック

から代表して連帯挨拶をいただき13時に全員で2階入り口から入っていくと、JAL職員が下に責任者が待っているのでもへとのこと。皆で下に降りていくと、中にいた責任者がわざわざ外に出ていき要請団に外に行くようにと言うのです。ロビーで要請を行うと言っても、ビル内では要請は受けられない外へ行けの一点張り。

多くの支援者が見守る中、ここで要請を、外へ行けのやりとりが続き、ついにはJALが要請を受けとれないと言うので、「拒否するんですね！」と確認して撤回しました。このJALの態度には参加者も呆れるばかりでした。

国交省には2週間前から要請を受けるよう連絡をしていましたが、当日になっても航空局総務課（名前も名乗らない）が会えない、要請文はファクスしろとの対応が続いたので、国交省前で共同代表より状況報告を受け、要請文を読み上げて皆さんに周知した後、宣伝行動を行いました。

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5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上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で、事故機の特長性も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。これが滑走路上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ける職場が必要であり、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。

2024年1月11日

JAL被解雇者労働組合（JHU）



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