



# 日乗連ニュース

## ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2011.1.11

No. 34 - 45

発行：日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan  
理事会  
〒144-0043  
東京都大田区羽田5-11-4  
フェニックスビル  
TEL.03-5705-2770  
FAX.03-5705-3274  
E-mail:office30@alpajapan.org

## 日航の整理解雇強行に断固抗議する 整理解雇撤回と現職復帰に向け全力で闘う！

<緊急声明>

日本航空経営は2010年12月31日、労使合意もないまま、運航乗務員81名と客室乗務員84名の合計165名を整理解雇した。日本乗員組合連絡会議は、日本航空に断固抗議するとともに、整理解雇の即時撤回と現職復帰を求め、全力で闘うことをここに表明する。

今回の整理解雇の第一の問題点は、最高裁の法理である「整理解雇の4要件」を全く満たしていないという点である。

日本航空の更生計画による2010年度末での人員削減の目標数は、9月時点で残り約1,500名であったが、希望退職者数は12月27日までに1,733名に達している。これに整理解雇された165名を加えると、削減数は実に1,898名にも及ぶことになる。職位別に見ても、9月時点での機長の削減目標数130名に対し、12月27日までに希望退職者数だけで160名を越えており、削減目標数は既に達成している。であるにもかかわらず、整理解雇者には17名の機長が含まれており、機長の削減数は実に180名に達することになる。

経営状況を見ても、11月までの営業利益の累計は1,460億円に達し、更生計画による2010年度末の営業利益目標の641億円を11月段階で大幅にクリアしている。人員削減目標と営業利益目標のいずれを見ても整理解雇の「必要性」は全く無い。

また、整理解雇の対象者の「人選基準」には、過去の病欠や乗務制限等の経歴と年齢による基準を一方向的に定めており、合理性も公平性も無い。航空身体検査制度は航空の安全を担保するための制度であり、乗員の病欠や乗務制限などの健康管理もこの制度の理念に基づいて行なわれてきた経緯がある。これを解雇の人選基準とすることが前例となれば、日本航空の新たな賃金制度と相まって、健康状況を度外視する無理な運航を招来しかねない。加えて、年齢を基準としたことにより、55歳以上の機長と48歳以上の副操縦士が整理解雇された。運航乗務員は技能審査と身体検査に合格して資格を維持することにより乗務に就いている。この二つの審査基準は年齢を問わず一律である。年齢を解雇の人選基準にすることは明らかな差別であり、“法の下での平等”を規定した憲法14条や労働基準法などの国内法に反しているばかりでなく、ILO条約など国際的な条約・勧告に照らしても世界に例を見ない人権侵害と言えるものである。国際的なパイロット社会の常識からも全く認められるものではない。

さらに、組合から提案してきたワークシェアリングや一時帰休制度などに対しても、管財人が具体的な検討を全く行なってこなかったことなど、「回避努力」も「労使協議」も尽くされているとは言えず、今回の整理解雇は「解雇権の濫用」そのものである。

(次頁へ続く)



第二の問題点は、そもそも JAL 経営破綻の原因が社員にはないという点である。破綻の原因には原油高やリーマンショックなどの外的要因や、ホテル事業など本業以外への投資等、数々の放漫経営がある。また、貿易不均衡を理由とした大型機の大量導入や過大な需要予測に基づく空港建設、その財源として航空機燃料税や着陸料などの高い公租公課が経営を圧迫してきた。真の経営破綻の原因と経営責任を明確にしない中での整理解雇の強行は、経営に関わる権限も責任もない社員に犠牲のみを押し付けるものであり、根本原因から国民の目をそらす結果となる。

第三の問題点は、日航経営と管財人である企業再生支援機構は、希望退職を募る中で退職強要や不当労働行為など数々の違法行為や人権・人格権の侵害、人道的にも許されない行為を行ない、かつ黙認してきた点である。

整理解雇の人選基準で対象となった 330 名の乗員に対し、10 月以降 3 ヶ月間の長期にわたり乗務をアサインしない所謂“乗務外し”をおこない、乗務資格をはく奪してきた。また、個別面談で「希望退職に応じなければ整理解雇される」と説明し、退職強要を行ってきた。その結果、当該者だけでなく、家族も含めて不眠症や精神状態の不調が報告されるなどの事態を招いた。その責任は重大である。

また、特筆すべきことは、管財人である支援機構が労働組合方針への介入行為を行ったことである。支援機構は組合の争議権投票に対して「争議権を確立すれば支援機構は 3,500 億円の出資をしない」と公然と組合方針に介入を行った。この違法な介入によって、管理職による不当労働行為が横行し、乗員間の相互不信が助長され安全への影響が懸念される極めて異常な職場実態となっている。この問題で日航乗組が CCU とともに都労委に不当労働行為の救済を申し立てたのは極めて当然である。

こうした数々の違法行為が職場のモチベーションに与える影響は計り知れない。運航の最前線で安全運航を支える乗員の職場で“物が言える健全な職場”を取り戻すことが急務である。その為にもこの解雇撤回の闘いは重要な意味を持っている。

日本航空の整理解雇撤回の闘いは、日本の全ての運航乗務員の雇用と生活、権利を守る闘いであると同時に、全ての労働者の雇用を守る闘いという国民的な意義を持っている。我々はまた、この闘いが安全・安心な公共交通機関としての日本航空の真の再建を目指す闘いであり、日本の全ての民間航空の安全と公共性を守る国民的な闘いでもであると確信する。

日乗連は、整理解雇撤回の実現に向けて、日本の全ての運航乗務員が団結して闘うことを呼びかける。また、IFALPA、OCCC 等を通じて国際的なパイロットにも連帯を呼びかけ、国際的な運動を展開していくとともに、航空の産別団体にとどまらず、広く国民的な運動を展開していくことをここに決意する。

以上

2011 年 1 月 11 日  
日本乗員組合連絡会議