



www.alpajapan.org

日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

Date 2004.11.24

No. 28 - 13

発行:日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan
幹事会

〒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

「航空再編と労働組合」

主催:日乗連 協賛:航空連

12月4日の大学学習会に多くの参加を!

日時 : 2004年12月4日(土)、12:30開講~17:30終了予定。

場所 : 大田区民センター - アプリコ、B1展示室(JR蒲田駅東口より徒歩1分)

参加 : 各組合の役員・担当者を含む、全組合員が参加可能です。

(途中参加・退場等制限なし)

講師 : 武井 寛 國學院大学教授、古川 陽二 大東文化大学教授、
深谷 信夫 茨城大学教授、の航空労働研究会の研究者。

資料 : 「航空再編と労働組合」(航空労働研究会報告書)を持参下さい。

「航空再編」のうねりの中で

航空の安全とこれを支える労働者の生活と健康の両立のため
労働者・労働組合の権利に関する基礎知識と知恵を身につけよう

< 「企業再編」には、なにが仕掛けられ、

なにが進行しているのか、現在の情勢をつかむ >

- 2001年9月11日の米国同時多発テロ後、純粋持株会社日本航空と事業持株会社全日空という2大企業のグループ経営戦略構想による「企業再編」が進行しています。
- 独占禁止法の改定等の法律構造の改革により、巨大グループ経営の本社機構による個別事業会社の支配や設立が容易になり、会計基準もグループ連結方式へと変更されました。この規制緩和や競争促進政策を背景に、「企業再編」は日本の産業全体に広がりを見せています。



- 航空産業では「企業再編」と同時に、これを容易にする規制緩和や競争促進政策として、国際部門には管理の受委託が、国内部門には運送の共同引受け等が導入され、これまでの会社概念や各社の事業領域が一変し、これまでの会社がただの一事業所や担当部門に過ぎなくなってきました。
- 80年代までのような右肩上がりの成長が見込めないといわれる経済情勢下で、利益の極大化を目指した新たな企業戦略の一つとして登場したのが「企業再編」構想です。
- この構想は、90年代当時の日経連により発案された「新日本的経営」が源流となっていて、経営者が利益を安定させるための新しい経営基盤と戦略を構築する必要に迫られた中で、会社運営の単位や概念を根本的に変更することを具体化する構想でした。
- 同時に、これまでのような「穏健な」コスト政策や労働者政策さらには労働組合政策を、「抜本的」に改革することが経営者に求められたのです。

< 航空経営者のコスト削減策と労働者分断政策の

歴史を通して、現在を見つめなおす >

- 航空経営者による企業枠の再編に見るコスト削減と労働者分断政策の例は、古くは全日空の関連事業としての日本近距離航空（現エアーニッポン）の設立であり、日本航空による南西航空（現日本トランスオーシャン航空）支配であり、東亜国内航空（現日本航空ジャパン）による日本エアコミューターの設立と経営支配等が挙げられます。
- この段階で、労働条件の水準と制度の広範な切り下げや改悪等がはっきり現れたのは、93年の日本航空における「勤務協定破棄事件」でした。その後、当時の全日空、日本トランスオーシャン航空、日本エアシステム、日本航空等で賃金や勤務等の基本的労働条件の切り下げが広範囲に発生しました。
- これまで組合が長年の改善闘争で築き上げてきた労働条件の水準も制度も、そして労使関係も、丸ごとしかも大胆に、そして一方的にかつ強引に変えてしまうというやり方でした。
- こうした経営のやり方に対して、日本の乗員達は果敢に闘いかつ今なお粘り強い取り組みを続けています。そして、これら経営戦略は決して成功したとはいえない状況にまで経営者を追い込んできました。
- 既存の労働者の労働条件を一度に大きく切り下げる戦略に対して、労働者から一方的な

不利益変更で違法とたたかれた航空経営者が、この失敗から学びなおし新たな労働条件切り下げの経営戦略を展開させているのです。

- そして、現在は第2の段階として、JEX やエア - ネクストの設立や、PROP や小型機運航事業を切り離し、新たに会社を設立して新規の又は退職者の乗員の労働力を半値で買い上げる等の大胆な新経営戦略が、「航空再編」という構想の中で進行しているのです。

< 航空の安全と、これを支える労働者の生活と健康の両立にとって、 「企業再編」は何が問題か？ 今後何が起こるのか？ >

- 「航空再編」の中で、整備業務は子会社や孫会社へのさらなる委託が進んでいます。運航管理者も削減され一極集中化が進んでいます。
- 客室乗務員はすでに有期契約が半数以上を占める中、この有期契約にさらに低い2重賃金制が導入され差別は3重へと拡大しており、とにかく安く使う、派遣も行うといった状況です。
- 営業販売部門も、旅客部門も、ハンドリング部門も、庶務管理も、あらゆる分野で外注化や委託化、子会社化が加速しています。
- 「企業再編」では、経営者の利益極大化や安定化を目指し、競争力の強化に優先権が与えられる結果、航空運送事業にとって最大の社会的使命である安全性は広範に、また著しく後退することが避けがたくなるのは容易に想像できます。
- 加えて、「企業再編」の中で予測せねばならないことは、労働条件の水準と制度の広範な切り下げや改悪と、雇用・労使関係の激変が同時進行で起こることです。その理由は「企業再編」が経営大合理化の手段と仕組みであるからです。
- 「企業再編」は乗員だけ例外とはいきません。事実、政府も航空経営も「聖域無き構造改革」と明言しています。労働者を大胆に区分し、改革・経営合理化を進めるという「新日本的経営」のもと、「企業再編」を利用したグル - プ支配の構造は現実に具体化されているのです。

< 労働者や労働組合は「企業再編」の中でどう闘うのか？

闘いの知恵を共有しよう！ >

- 航空市場の寡占化が急速に進み、日本航空と全日空のグループ支配による企業間競争は、

これまでと比べ物にならない激しさを呈することでしょう。

- 航空の安全を直に支える労働者と、その労働組合は、企業間競争の、企業間差別の渦に巻き込まれてしまうのか、それとも航空の安全とこれを支える我々の生活と健康の両立の道を歩むべきなのでしょうか。選択の方向は明らかです。
- しかし、全日空系列でも、旧 JAS 系列でも、日本航空系列でも職場や組合への会社介入が後を絶ちません。表面に出るか出ないか、大多数の運航乗務員が意識すると否とにかかわらず、なぜこうした違法な不当労働行為が発生するのでしょうか。その理由は、労働組合に自由に活動させているは、「企業再編」という抜本的改革は進まないからです。
- 不当労働行為に関する知識や、労働者や労働組合が持っている権利について、正確に理解し、情報を共有する必要があります。
- 働く者の雇用や労働条件を維持向上させるという、労働組合にとって最も原則的な闘いの強化が緊急に求められています。また、航空運送事業の高い公益性、中でも国民的要求である安全性の維持・向上をめざすという、航空労働者にとって重大な社会的使命を果たすためにも、労働組合運動に課せられた役割は誠に大きいといわざるを得ません。
- 産業を発展させ、平和で安全かつ便利な社会を創ることと、これを支える労働者の雇用と労働条件を良好に保ち向上させることは両立できるのです。
- 日本の乗員は、経営者による様々な労働条件の切り下げ攻撃を、職場でまた日乗連等の産別活動を通じ克服しながら展望を見出してきました。
- 「企業再編」の中で、労働者や労働組合はどんな労働運動を創り、どう闘うか。今回の学習会を契機に労働者、労働組合の権利に関する知識をより深め、どう実践に生かすのか。多くの組合員の知恵を結集し、今後の運動を創る上で、必要な知識と知恵を共有しましょう。