



日 乗 連 ニ ュ ー ス

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2005.11.16 No. 29 - 07

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
E-mail:office@alpajapan.org

日航経営の社会的な責任を果たさず、
安全軽視、職場無視の姿勢を改めさせ、
「絶対安全」を構築させるために、

日航乗員組合

ストライキ決行！！

日航乗員組合は、本日（16日）の航空の山場に向けストライキを構え今年末要求への誠意ある回答を求めて交渉してきました。しかしながら日航経営は誠意ある回答を行わないばかりか、逆に全社員の基本賃金を8%（管理職は10%）カットする提案をしてきました。さらに「再生ビジョン」を発表しましたが、その内容は更なるコスト削減や人員削減を計画しており、今日本航空に最も求められている安全対策については全く触れられていませんでした。

さらに勤務問題では、確定判決をも踏みにじり11月1日から会社案の就業規則を強行するなど、コンプライアンスなどとは程遠い反社会的な愚考を繰り返しています。日航乗員組合は山場前日にも団交を開催させ誠意ある対応を求めてきましたが、日航経営は全く対応しませんでした。

このような経営の対応に対し日航乗員組合は、経営に猛省を促し経営姿勢を改めさせるとともに、日本航空の「絶対安全」を構築するため本日（11月16日）、東京始発全面ストライキを決行しました。

日乗連はこの日航乗員組合の方針を全面的に支持するとともに、今後あらゆる支援活動を行っていきます。

なお同様にストライキを構え交渉を行ってきたJPU、ACA、APU、等は前日或いは深夜に回避を決定しています。



11月16日、東京発全面ストライキを執行する

2005.11.15 闘争委員会方針

2005年末闘争では、日本航空の安全運航の確立とJJで働く全社員の労働条件の向上を目指してJJ統一要求を掲げ、三乗組、JJ労組で、連携して取り組んできました。

＜安全問題について＞

3回連続海外委託先で整備を受け、約4年ぶりに羽田で整備を行った際、無数のクラック・腐食やベントパネルの整備ミスが発見されたJA8170の事例、また、過去1年に整備に関する嚴重注意を4件受けたことなどに対し、岸田運航本部長も「機材の品質は落ちている」と認めざるを得ませんでした。また、B777では約5ヶ月間に4件の重大なエンジン故障が発生していますが、抜本的な対策は取られていません。このように日本航空の機材品質は危機的状況となっています。会社の出した「再生ビジョン」は、整備体制の強化をうたいながら、海外委託・分社化を促進するという内容であり、「合理化」「分社化」によって日本航空の安全性が切り下げられているという現場の声から目をそむけたもので、まったく対策になっていません。

＜勤務問題について＞

11月1日、経営は暫定協定による労使合意を踏みにじり、会社案での勤務を強行しました。確定判決をも無視し、「やりたいようにやる」という会社の姿勢は、123便事故に端を発する最高経営会議方針「絶対安全の確立」「労使関係の安定」に真っ向から反する、まさに1993年の一連の協定を破棄した労務姿勢を上回る愚行であり反社会的行為と言わざるを得ません。

＜一時金・賃金について＞

年末一時金2.8カ月のJJ労組統一要求に対し、史上最低の1.8カ月から再回答はありませんでした。さらに根拠に乏しい基本賃金8%のカット提案がなされました。日本航空の再生に必要なのは、社長も認めるとおり、安全運航の再構築、現場と経営の距離感を縮めることです。組合の指摘を取り入れなかった結果生じた安全問題による旅客離れと、燃油費高騰に便乗した賃金の削減では、職場のモラルはさらに低下し日本航空の再生にはつながりません。

最高裁判例によって労働条件の一方的不利益変更は認められない点から遡及問題を追求しました。93年以降日航労務・経営が強行してきた一連の切り下げについて、裁判所の判断は、勤務・長時間乗手裁判の判決を見れば「不利益変更できるほどの高度の必要性、合理性は認められない」と言うものでした。合理性に関して会社側は満足に説明できず、大村取締役も職場に理解されていない事を認めました。

＜乗員計画について＞

航空機関士の将来問題に関わる在来747の退役時期の論議を組合と真摯に行うこと、という緊急要求を無視して、「再生ビジョン」の中で2009年度全機退役という数字が一方的に発表されました。また「再生ビジョン」では06-08年度に38機もの新機材の大量導入を打ち出していますが、乗員計画については一切触れられておらず、運航維持の観点で全く実効性のない計画となっています。我々のセニョリティ・ジョブセキュリティが侵害されるだけでなく、本体での採用もままならない現状を見れば、再び123便事故以前の「伸びすぎた翼」を繰り返すことになりかねず、今後の日本航空の存立まで危ぶまれるといえます。

勤務問題について職場の声を無視し「やりたいようにやる」会社姿勢は、確定した判決に従わないことに他ならず、企業の社会的責任をまったく果たしていません。

事業改善命令を受けても後を絶たないトラブルにより、日本航空の安全運航への信頼は地に堕ちています。11月7日、会社は、突然「JALグループ再生ビジョン」を発表しました。しかし、その中では更なるコスト削減、5900名もの人員削減を含んだ中期計画については見直しをしておらず、現在日本航空に最も求められている安全運航を取り戻すための具体的施策はまったく入っていません。日本航空の再生に必要なのは「絶対安全」の構築であり、判決すら守らない経営の出した「再生ビジョン」では真の再生はありません。

以上を踏まえ、現在の会社姿勢を是正させ、日本航空の「絶対安全」を構築するため、闘争委員会は上記方針を決定しました。乗員組合は、三乗組・JJ労組との連携を強め、要求を勝ち取るためにあらゆる取り組みを行っていきます。