

◆特集 放っておけない低賃金

客室乗務員の賃金は切り下げられたまま

JAL不当解雇撤回争議団

宝地戸 百合子

解雇当時、「今まで賃金高かったんでしょ？ 良い思いをしたんでしょ？」とよく言われました。確かに一般OJと比較して高かったかもしれませんが、それは過去先輩達が組合に結集し、時にはストライキを構えて闘い、勝ち取った賃金や労働条件でした。

現在、せっかく懂れて客室乗務員になった人がどんどん退職しています。それは求められる仕事に対してあまりにも低い賃金であることが大きな要因です。私が入社した1977年当時は、乗務をすればする程、賃金に反映されました。しかし時差や不規則勤務など過酷な勤務を続ける中で、身体を壊す人も多くいました。

切り下がった客室乗務員の乗務手当保障

会社の放漫経営により経営が左前になり、賃金をはじめ労働条件がどんどん下げられました。その後、パイロットの賃金や労働条件が元に戻る中で、客室乗務員は切

り下げられたままで、職種間差別、ジェンダー差別が歴然としています。

過去何度かコスト削減策が提案されましたが、経営破綻と解雇前後のコスト削減策、特に賃金切り下げの経緯を紹介します。経営破綻の2年前に、毎年500億円の人件費削減策が提案されました。すでに経営状態が思わしくなかったために、企業年金の減額までが新聞等で大きく取り上げられ、叩かれる格好の材料となりました。また、乗務員にとって大きな問題は、65時間乗務しなくても65時間分は支払う安全運航確保のための保障が65時間から50時間に切り下げられたことです。

乗務しないと収入ダウン

2010年1月に経営破綻した後、7月に新人事賃金制度の具体案が提案され、解雇直後の2011年1月から人事賃金制度の改定が強行されました。2年前に切



JAL 争議団 都内キャラバン行動

り下げた 50 時間乗務手当保障手当を廃止し、出来高払いにしたのです。乗務しなければ収入がダウンするため、コロナ禍で客室乗務員の生活困窮の実態が明らかになりました。そのため少々体調が悪くても無理して乗務するケースもあり、これは保安要員としての任務に影響を及ぼしかねない問題です。

また、乗務手当単価も大幅に引き下げられた上、深夜労働に対する割増手当などの法定手当以外、長時間乗務手当、土日手当、家族手当などが全て廃止されました。これにより年収は破綻前の 30〜40%ダウンしました。更に評価制度が強化され、定昇がなくなり基本給自体に格差が拡大する状態になっています。

一方で、パイロットは 50 時間程度の乗務手当が保障されています。また、基本給については、客室乗務員の賃金は地上職と比較し初任給から 4 万円低く設定されている等、他職種との格差が生じています。

こうした実態はジェンダー差別とも言えます。日本の航空では客室乗務員は 99・8%が女性、パイロットは 98・3%が男性です。地上職は委託や派遣社員の女性が多く、女性を安く使いたい政府や企業の狙いがあります。

厚生労働省の「女性の活躍推進企業データベース」を基に東洋経済が作成した資料によると、正社員比較で JAL は男性の平均賃金を 100 とした場合、女性は 45・3%であり、格差是正に向けた改善策が求められています。

安心して働ける労働条件に

経緯をみれば、2010年12月、私達への解雇の狙いは、経営破綻後の大幅な合理化提案を導入するために、もの言う労働者を排除し、ものの言えない職場にするためだったことが明らかです。今年1月2日の海上保安機との衝突事故で、客室乗務員の役割が保安任務であることが明らかになりました。安全運航確保のためには、客室乗務員を航空従事者として認めさせ、安心して働ける労働条件と賃金にしなければなりません。そのために労働組合に結集して闘うことが重要です。

(ほうちど ゆりこ)