

労働法制改悪にどう立ち向かうか

第9回

東京ブロック

JAL不当解雇撤回闘争に学ぶ

不当労働行為に対する闘い

編集部Ⅱ裁判闘争、最高裁で「棄却」という残念な結果になりました。その後は労働委員会での「不当労働行為」については係争中ですか。

SさんⅡ不当労働行為事件は、私たちの解雇が迫っていた2010年11月の年末闘争時に、パイロットの組合と客室乗務員の組合に対して行われた支配介入の不当労働行為です。会社の整理解雇方針を撤回させる要求についてスト権投票を行っていた両組合に、管財人らが「このスト権が確立するようなことがあったら、支援機構からの三千五百億円を融資

しない」という脅しをかけたきました。

この行為は不当労働行為であると都労働委員会は認定しましたが、日本航空は裁判所に命令取り消し訴訟を提訴しました。裁判では東京地裁・高裁共、日本航空の主張は退けられ不当労働行為だと断罪されています。会社は、最高裁に上告しているのですが、最高裁に対し上告棄却を求める署名活動・要請行動を展開中です。この不当労働行為裁判で勝利判決が確定したからといって私たちの解雇が撤回されることにはなりません。整理解雇四要件(①人員整理の必要性②解雇回避努力義務の履行③被解雇者選定の合理性④手続きの妥当性)の

手続きの妥当性に反した不当解雇だったということになります。

解雇無効を求める訴訟は終結しましたが、会社に対し解決を求めて闘いを継続しています。ILOからは昨年11月に「解決に向けて労使で意義のある交渉を求めろ」三次勧告が出され、今春・夏闘で解決交渉を行えと要求しましたが、まだまだ会社は解決しようところまでには至っていません。

JAL不当解雇の本質

編集部Ⅱこれまでの戦後労働運動の中で、簡単に解雇はさせない! ということで、

◆みんなの学習講座



最高裁抗議行動

「整理解雇四要件」を確立させてきました。だが国鉄改革（国鉄の分割民営化）の時も、国家というか政府・財界・マスメディアが一体となって、解雇四要件を無視して押し進めてきました。このよう

な大がかりの攻撃だったことは間違いないりませんでした。あえて言えば、JALの不当解雇も同様であり、安倍政権の労働諸法制改悪と軌を一にしていると私は捉えています。

SさんII 私たちの解雇事件は、会社更生法で再建される過程における「整理解雇」はどうあるべきか、という日本で初めての裁判でした。裁判では、私たちは会社が目標としていた人員に達していたと主張しましたが、裁判所は会社側の主張を全面的に認めた不当判決でした。

この判決の確定により、更生会社の場合には整理解雇四要件を非常に緩くしても良いということになってしまいました。今後、解雇したために更生法を適用することもできるようになってしまいます。裁判所（司法）の反動化が進んでいます。判決の内容を見ると、会社の主張通りであり、私たちの主張は一切認められていない。司法も今の安倍政権の「解雇しやすい社会」にする為に後押しをしてい

ると実感します。

私たちとは別組合の人で整理解雇された人が大阪で一人で裁判を起こしています。彼女は、病欠基準（会社が勝手に決めた過去の病欠の一定期間）に当てはまり解雇されましたが、地裁で解雇無効を勝ち取りました。彼女に適用された病欠基準が「合理的ではない」ということでしたが、高裁では逆転敗訴となりました。高裁判決は非常に酷く、「会社は削減目標に達した可能性がある」が、「会社が必要と認めれば解雇できる」という内容です。「整理解雇四要件」を全く無視しており、弁護士もこんな酷い判決は見たことがない！と言っていました。

彼女の解雇無効が確定すれば大阪と東京で判決に違いが出てしまいます。無謀と言われようがやり通すということなのでしょう。

労働審判員の支援者の方が受けた審判員の講習会で、講師の弁護士が「整理解雇ではJALの問題がありますが、あれ

は労働側弁護士も政治的判決だ!と言っているけど、全く参考になりませんか」と言っていたそうです。

編集部 II それはどういうことですか。

Sさん II JAL問題は、整理解雇の要件にあてはめて判決を出しているわけではないということですよ。他にも労働者委員などをなさっている複数名から「労働委員会では毎回の様にJAL判決は酷い!」と言ってますよ」と言われています。会社が破たんした時に面倒くさい労働組合もこの際切っていくというつもりでしよう。国鉄改革では、国労を全部潰していくことが命題でしたからね。一緒です。

労働者を苦しめる規制緩和

編集部 II 一般的には、労働者保護の観点から規制をかけていたが、その規制を緩和してきた。安倍政権になってますます改悪が進んでいる。JALの問題も解雇四要件があり勝てると思っていた。裁判

闘争でもある程度闘えるんじゃないか、と思っていた。

それが、そんなのは関係ない、と吹き飛ばされ、どうやって闘うんだ。本当にないよね。裁判所も最高裁はどんだん反動化して「司法」の自立性が奪われてきている。

Sさん II 司法にだけに解決を求めてもダメで、これだけ大きな会社に解決させる気運をどうやって盛り上げていくかが課題です。

編集部 II やっぱり「国家的」というものがあるから、国の新自由主義の流れの中では、闘う労働組合を全部つぶせ! という命題がありますから、大きくとも小さくとも同じで、フジ美もそうですね。ガンバローと思っていいたら、あらゆる手段を使ってやってきましたね。スラップ(恫喝) 訴訟なんて考えてもいないことまでやってきました。

Sさん II 今は労働組合を作っただけでも解雇する。JALのような大きな会社で

先鞭をつけて、すべての職場・労働者に影響を及ぼそうとしているのでしょうか。

今は非正規社員が当たり前ですが、昔は正社員が当然でした。1995年、当時の日経連が提唱した「新時代における日本の経営」で、財界は一部の正社員と後は流動的な労働者をめざしました。その時に、JALで客室乗務員の非正規社員が提案され、ジャズという子会社に採用して、その後JALに派遣するというものでした。これは派遣法違反の疑いありということで国会でも取り上げられ、当時の亀井運輸大臣が3年後の正社員化を確約して決着したのです。

しかし、それから非正規雇用が非常に増えました。客室乗務員が非正規で良かったら、他の職種も非正規で良いと悪用されました。JALに導入されることは社会的にも影響が及ぶのです。

編集部 II この本『安全な翼を求めて』にも書いていますが、人事を見ると、伊藤さんが副会長から会長になって、御巢鷹



山事故の反省から「安全のためには、きちつとした労務管理が必要」と唱えていたが、2年くらいで追放されますね。
SさんII会長は、私たちのようなもの言う組合に対する組合差別をなくせうとしたからです。

JALの放漫経営と酷い労務管理

編集部IIこの間の流れを見ると国家的な労務管理は凄まじいと思います。

今回の経営破たんにした責任は、全部労働者の責任にしている。働き方が悪いなどと大宣伝していると思います。一方、

JALのものいう労働組合の方は、放漫経営の責任追及をしてきたと思います。ジャンボは110機もいらぬなど、アメリカの豪華なホテルを買収し、それが「経営破たんを招いた」といつぱい書いてあります。

SさんII放漫経営については、何十年も前から組合を通して、航空事業に徹するようにと言い続けてきました。それらに耳を傾けず、ホテル・リゾート事業、ドル先物買いなどを長年行い全て失敗し、莫大な借金を積み重ねて結局破綻し、労働者がその犠牲になったのです。

編集部II2010年暮れに整理解雇する前に、希望退職で相当辞めさせられましたね。

SさんII希望退職とその前に行われた特別早期優遇退職の合計でJAL本体では1733名でした。希望退職といっても希望退職しなければ整理解雇ということですから、退職勧奨とは名ばかりの退職強要です。整備や地上職では、私たちよ

り早く退職勧奨が始まり、整備の人は50歳以上を全部辞めさせました。

編集部IIそんなに熟練の整備士を辞めさせて安全が保てるのか、と労働組合は提起していますね。

SさんII「もうとてもじゃないが、このまま会社に居られない。毎日毎日、辞めろ！ 辞めろ！ と言われる」とベテランの整備の方々が辞めていきました。本当に酷いです。

編集部IIパイロットの職場では、経営破たんしたからベテランは辞めろ！ お前らは今まで散々良い待遇を受けたから、仲間同士、パイロット同士で言い合うことになる。

SさんII今まで活動家と思っていた人が「俺も辞めるから、お前も辞めろ」などというところが日常的に行われました。操縦室内は二人です。その内の一人が管理職で、もう一方のパイロットに「辞めろ！ 辞めろ！」と言うなんてとんでもないことです。

編集部Ⅱ空の上で二人が、互いに「お前辞めろ！」では、安全運航はできない。

SさんⅡ仕事の仲間に信頼感が持てない。スト権投票をしたら、「スト権が確立したら三千五百億円を融資しないと」と言っている！ 会社が潰れる！」と職場に流され、大騒ぎになった。「みんながごねて辞めないから、こうなるのだ」となり、ますます職場が混乱し、パイロットの組合はスト権投票を途中で断念せざるを得なくなりました。

分断される労働者

本当は必要なかった解雇

編集部Ⅱ三千五百億円というのはすごい効き目ですね。融資しないとつぶれる！という不安感ですね。

SさんⅡ希望退職の対象になってない人は、「あの人たちのせいで、自分たちの職場がなくなるかもしれない」と、対象者どうしでも「あの人が辞めれば、私は辞めなくてもすむかもしれない」と、仲

間どうしでのいがみ合いになります。

編集部Ⅱ国鉄改革・国労攻撃の時もそうだった。スト権スト時の二百一億円の賠償金問題が出て一気に変わったと思う。

SさんⅡでもそれは嘘でした。私たちの組合はスト権を確立しましたが、三千五百億円の融資はされたのですから。解雇の対象にはならなかった。パイロットが、55歳以上の先輩たちが無謀にも解雇されたのに、自分だけが55歳すぎても会社に残ることを良しとせず辞めて他社に行ってしまう。会社に嘘をつかれ、裏切られ、本当に傷つきこんな日本航空はいやだと辞めていきした。解雇強行以降、200名以上のパイロットが他社へ流出しています。

編集部Ⅱその代償は、大きいと思います。三千五百億円がなければつぶれ、全員が解雇になる！と普通は思うよ。それを盾に首切りをしていく。

日本の場合は企業内だから、「会社がつぶれたら、元も子もない」という企業

従属意識がどうしてもある。だから、儲からなくなれば、事業の撤退や人件費の削減を真っ先に行なう。

SさんⅡ人員は余っていなかったのです。余っていたら解雇して良いということではありませんが。しかも私たちを解雇した年末に史上最高の利益を上げています。破たんした会社としてあり得ないことです。解雇強行後、職場は人員不足になりました。整理解雇の必要などなかったのです。解雇しても企業の業績が上がって、人員不足なら、解雇した人を戻せば良いではないですか。それをしないのは、他の理由があるからです。

編集部Ⅱ全然経験もない客室乗務員をどんどん入れる。何千人も雇うんだから、経験のある人を戻した方が、よっぽど良いと思います。

SさんⅡ賃金の高い人よりも、安い人を入れた方が良いと考えるのは経営として当然ではないか、と言われますが、経営破たんした時に、賃金体系を改悪したの

◆みんなの学習講座

で、私たちを戻したから人件費が莫大になることはありません。又、長年の経験があるからこそ、飛行機の異常がわかりますし、機内でのお客様対応も違います。安全上もサービス上もベテランは必要です。

争議団、被解雇者の状況

編集部 争議団はどういう状況ですか？

Sさん 会社からお金を借りていた人は、解雇された後会社から短期間で返せと言われ、借り換えするのにどこからも断られてすごく苦労していました。住宅ローンの返済ができず、家を売るにも売れず困った人もいましたし、子どもに大学を辞めさせたり、お金のかからない学校へ変えさせたりしました。客室乗務員は、働き先はなかなかありません。パイロットでも、機長はLCCからの募集が多くありますが、副操縦士は厳しいようです。今後、会社を解決に決意させる運動をどれだけ大きくできるか、そこが課題で

す。解雇され5年7ヵ月、60歳以上が半数になり、体力的にも厳しい。職場では約半数が解雇問題を知らない人たちになり、私達の組合員はその中でも少数です。でも、諦めるわけにはいきません。

闘いを継続していくには、家族の理解と協力が必要不可欠ですが、裁判も負けているなかで、家族に言いたせずに悩んでいる人もいます。私自身は、母と二人暮らしで、母の相手を十分してあげられないのが悩みではありますが、活動できる条件もあるし、最後まで納得するまでやりたいと思います。必要もないのに私たちの首を切ったことは許せません。

編集部 その裁判だけを見ると苦しくなると思います。先ほどから討論してきた安倍政権が推し進める反動化、「企業が世界一活動しやすい国づくり」労働諸法の改悪と運動していることを当該もそうですが、一般的には見えない資本の攻撃を私たちも一緒に見ていき、もつとわかり易く伝えていくことが今一番求めら

れていると思いますね。

Sさん 闘い方は多種多様です。JALに対する要請・抗議行動、国交省などの行政に対する取り組み、国会議員要請など行ってきました。今後も大衆闘争・大衆行動にしていきたいと思っています。引き続き皆さんのご支援をお願いします。
編集部 ご協力大変ありがとうございます。

次号は、東京地下鉄の売店で働く契約社員Bの彼女たちが労働組合を結成し、団体交渉とストライキを決行し、60歳以降の雇用継続を闘い、また労働契約法20条裁判を起こし、均等待遇を求めて闘っています。その報告から学びます。また、これまで、登場してくれた方々と一緒に座談会を計画しています。その時はSさんもお忙しいでしょうがご参加ください。