

	日本航空機長組合	先任航空機関士組合	日本航空乗員組合
TEL	03-5756-3909	03-5756-3074	03-5756-9251
FAX	03-5756-0226	03-5756-3685	03-5757-0279
Mail	contact-hp-0520@jalcrew.jp	feunion@coral.broba.cc	jfu@jalcrew.jp

[運航の安全と乗員の健康を守れる勤務協定締結に向け] 勤務基準強行をはね返し、 会社を交渉のテーブルにつかせるための、 11・28 三乗組方針

(以下は方針の概要です：詳細は次頁以降をご覧ください)

- 1) 三乗組組合員を大量動員し、以下の「社会的な運動」を実行する。実施に当たってはJJ労組と産別に支援を要請する。
 - デモ行進・街頭宣伝活動
 - 街頭・ターミナルビラまき
 - 署名活動
 - 産別・IFALPA・OCCC等に支援と経営への抗議を要請
 - 国会・行政・司法への要請活動
 - 中央・地方マスコミへのブリーフィング
 - その他(意見広告等)

- 2) 判決を無視した業務命令が無効であることの判断を、法的に求める体制を構築する。

- 3) 経営の真摯な対応が見られない間、三乗組の総意の下、争点となっている路線の内、指定した便について乗員組合員が業務拒否を実施する。ただし、混乱を防ぐために形態は指名ストとし、法的には乗員組合闘争委員会が組合規約に基づき、闘争指令を发出する。

指名スト対象：12月1日より当面の間、

成田 = 香港日帰り往復乗務

成田 = マニラ日帰り往復乗務

本邦 = 広州日帰り往復乗務で乗務時間8時間30分を超えるもの

成田 デリー

1. 情勢の補足

< 社会情勢 >

- ・9月11日に行われた衆議院総選挙で与党が圧勝した。今後、労働組合の正当な運動に対して介入を許さないためには、広範囲な社会的な運動が必要な情勢である。

< 航空 / 日航内情勢 >

- ・3月17日に国土交通大臣が日本航空に対して行った「事業改善命令」そのものに関する報道は少なくなったものの、安全運航に関する国民の関心は強く、全日空対比で日航の客離れが進んでいる状況がある。日本航空は「収支状況の悪化」と「再生ビジョン」を発表したが、社内外からは冷ややかに見られている。
- ・日本航空は、2006年下期に国際的なアライアンスである「One World Alliance」に正式に加盟する方針を発表した。今後、国際線の運航維持対応力にコードシェアの拡大等による影響も出てくると思われる。
- ・2003年にSARSとともに大流行し、航空需要に大きな影響をもたらした鳥インフルエンザが、変形ヒトインフルエンザに変身して今後再度広がるとの見方が出ている。
- ・11月からの会社案での勤務基準強行の理由は、マンニングではないことが確認されており、会社が強行を中止し、交渉のテーブルにつけない状況は全く無い。
- ・一方、機長の副操縦士業務は現在でも多数発生しており、乗員組合員の業務拒否が実行された場合には、乗員全体のマンニングの問題となって、経営として組合の主張を踏まえた判断が迫られる。
- ・経営が「暫定協定」による運用（2回着陸は8時間30分までとする）を中止し、日帰りや一連続の運航を強行していることにより、当該便に関連する支店では「往路の遅れにより機長が12時間レストを決定すると、乗客が全日空に流れる」との危惧が強まっている。
- ・労務部は今回の強行について「裁判結審後に設定した就業規則は有効であるから業務指示し得る」との立場を堅持しており、組合が業務拒否との方針に出た場合、対抗して「就業規則違反」との立場を取ることが否定できない状況である。
- ・3月・4月の段階では、三乗組の緊急要求への対応と暫定協定締結に向かったの 실질的な折衝は、運航本部が主体となっておこなわれ、社長交渉においても運航本部長や労務担当取締役が自由に発言する中で行われたが、9月以降の勤務本協定締結に向けての交渉においては、交渉は労務部の専横の下に行われ、社長交渉でも社長が労務部の用意したシナリオを繰り返すにとどまった。
- ・労務部・経営は「日航グループ再生ビジョン」により、一般職を含めた全社員の基本賃金10%カット方針を発表した。他方、2006年10月には「JALIを存続会社としたJALI-JALJの合併」が予定されており、そこに向けての新たな労働条件の提案が行われようとしている。労使間の重要な交渉は目白押しであり、12月・1月にも交渉が設定される状況である。

< 組合内情勢 >

- ・暫定協定期間経過後、判決に沿った新たな勤務協定の締結は当然と考えていた組合員にとって、会社の再度の強行は許せるものではなく、不満の声の一部は組合方針にも向けられている。

2. 闘いの経過の分析

< 93年の闘いと関連 >

乗員組合は、93年に就業規則が一方的に改悪された問題の解決のため、職場での運動に加え、東京地方裁判所に「就労義務不存在確認訴訟」を提訴した。その後、三乗組の団結を一層強めて社会にも広く訴え、日乗連や航空連といった産別やIFALPAとも闘いを進める中で、第2陣の裁判を含め、東京地裁・高裁において3つの組合側全面勝訴判決を勝ち取った。また、裁判を含めた10年に亘る闘いの中で徐々に会社の踏み込みを押し返し、勤務改悪の象徴的路線であったサンフランシスコ 成田線等のマルチ編成などを取り戻し、ついには会社が裁判を取り下げざるを得ない状況に追い込んだ。現在の闘いはこうした経緯の延長にあり、しかも運航本部はこの12年の闘いで高まった職場の声を無視することは出来ず、これまで私たちに回答した「運用上の配慮」は、継続せざるを得ない状況である。その結果、4月15日の就業規則においてもシングル運航が可能なバンクーバー 成田線も、マルチ運航が継続される。こうした状況を見れば、例え労務部が十年一日の強行方針を繰り返しても、93年時点と比べて私たちの勝利する展望はさらに大きくなっている。

< 暫定協定を締結させた闘い(本年3~6月)との関連 >

3月から実質的な折衝により暫定協定が締結され、6・7月においても精緻なマンニング交渉が行われたことと、今回の労務部・経営が本協定締結に向けての交渉で誠意を見せずに、結局、強行方針をとったことの違いをきちんと見据えることも重要である。3月からの交渉は運航本部が主体となっておこなわれ、社長交渉においても、それは同様であった。しかし9月以降の勤務本協定締結に向けての交渉においては、交渉は労務部の専横の下に行われ、社長交渉でも社長が労務部の用意シナリオを繰り返すにとどまっている。

こうした状況の背景にはJALFIOの影響が深く影を落としている。93年以来、率先して就業規則の改悪に手を貸し、就業規則改定の意見書を書くにあたって、一切、反対のコメントをしてこなかったJALFIOとしては、自らが組織する客室乗務員と地上職の勤務が(自らの責任で改悪に合意したにもかかわらず)改善される方向性がない状況で、運航乗務員の勤務が、社長や労務部の了解の下で、運航本部の「配慮」としてではなく、勤務協定として改善されることは、絶対に避けなければならない状況である。JALFIOとの関係を活用して経営のトップに登り詰めた兼子元社長は、グループCEOを辞任するにあたり、JALFIOとの関係を遺産として元の労務担当副社長西塚氏(現専務)に引き継いだと言われている。JALFIOの幹部が、3月から7月にかけての私たちの取り組みの成果に危機感を持ち、そのことにより労務部の専横が強まっていることは想像に難くない。私たちの闘いは、こうした経営とJALFIOの癒着関係に対する闘いでもあり、さらには同様の背景をもつ、一社化にともなう労働条件の切り下げや、「再生ビジョン」による賃金切り下げに向けての闘いでもある。こうした状況を踏まえると、私たちが今後闘いを構築するにあたり、安易に3月からの状況が続いていると考え、同様の方針を再構築すれば良いとの考えでは事足りないが、一方全社的に「三乗組の要求に回答しない」と意思結集をしている状況でもない。現時点の闘いの展望は、より正確に情勢を分析した上で、最大限取りうる方針を取ることで見出し得る。すなわち全乗員を巻き込み、社内外であらゆる取り組みを行い世論の支持を得、さらにその支持を全社的なものに広げていく事が、重要である。

3. 闘いの基本

- ・情勢を踏まえて粘り強く、あきらめずに団結を維持して闘う。
- ・労務専横と JALFIO 幹部との癒着を社内外の世論で包囲する最大限の方針を採る。
- ・労務部・経営の介入を許さず、点検を怠らない。
- ・三乗組が実質的に一体となって闘う。
- ・組合員と執行委員会の意思結集を高めるため、教宣の強化、職場討議・学習会等を不断に企画・実行していく。

4. 運航の安全と乗員の健康を守れる勤務協定締結に向け、 勤務基準強行をはね返し、会社を交渉のテーブルにつかせるための 11・28 三乗組方針・・・「あらゆる取り組み」

- 1) 三乗組組合員を大量動員し、以下の「社会的な運動」を実行する。実施に当たっては JJ 労組と産別に支援を要請する。
 - デモ行進・街頭宣伝活動
 - 街頭・ターミナルビラまき
 - 署名活動
 - 産別・IFALPA・OCCC 等に支援と経営への抗議を要請
 - 国会・行政・司法への要請活動
 - 中央・地方マスコミへのブリーフィング
 - その他（意見広告等）
- 2) 判決を無視した業務命令が無効であることの判断を、法的に求める体制を構築する。
- 3) 経営の真摯な対応が見られない間、三乗組の総意の下、争点となっている路線の内、指定した便について乗員組合員が業務拒否を実施する。ただし、混乱を防ぐために形態は指名ストとし、法的には乗員組合闘争委員会が組合規約に基づき、闘争指令を发出する。

指名スト対象：12月1日より当面の間、

成田 = 香港日帰り往復乗務

成田 = マニラ日帰り往復乗務

本邦 = 広州日帰り往復乗務で乗務時間 8 時間 30 分を超えるもの

成田 デリー

～ 全乗員の団結で～

労務部・経営の不当な強行姿勢を改めさせよう！