

不当解雇を撤回し
安全・安心のJALを

JAL 不当解雇撤回ニュース

No 002 号 2011.03.08
発行: JAL 解雇撤回国民共闘事務局
〒144-0043 大田区羽田 5-11-4
フェニックスビル
TEL: 03-3742-3251
FAX: 03-5737-7819
<http://www.phenix.or.jp/jkkk/>

ベテラン乗員の解雇は自殺行為 世界のパイロットが批判 不当解雇を撤回し、百戦錬磨の能力が発揮出来る現職復帰を

3月3日に開かれた JAL 不当解雇撤回裁判(原告はパイロット 74 名)における飯田祐三さん(B777 型機機長)の意見陳述(大要)を紹介します。

薄氷を踏みながら運航する会社を誰が選ぶか

航空会社の経営基盤は何を置いても「安全運航」であります。2009 年、日航アドバイザーグループの提言「守れ、安全の砦」は次のように述べています。



「財務状況が悪化した時こそ、安全の取り組みを強化するくらいの意識を持って『安全の層』を厚くすることに精力を注がなければなりません。決して、『安全の層』を薄くする事で、コスト削減を図ってはならない。薄氷を踏みながら航空機を運航するエアラインを、誰が選択するだろうか」

「君の活躍場所はない」勤務はずしで退職強要

昨年 9 月 23 日、私はシンガポールからの 710 便で成田国際空港に着陸しました。その 2 日後の 9 月 25 日に出された 10 月の乗務割を見て愕然としました。フライト予定が一切書かれていません。それ以降私は、一度もフライトもアサインされないまま、11 月 23 日には、乗務資格を失いました。さらに会社は、人選基準に基づいて解雇対象と定めたパイロットに対して、面談を実施。担当の職制は「君の活躍する場所はない」「整理解雇の時には、君はその対象となっている」「今、退職一時金等、貰うものをもらった方が良くと思う」と発言するなど、実質的な退職強要でした。“本人に何の理由も示されないまま、飛行機を取り上げられ、フライトをする資格も失ってゆく、その中で、様々な退職強要が行われる”、この時の、得も云われぬ絶望感をどの様に伝えたら良いのでしょうか。

物言えぬ職場 安全意識が希薄な新経営陣

この退職強要の面談は、「安全運航」という点においても大きな影を落としました。私と面接をしたのは、同じ B777 の機長であり、「乗員」が「乗員」に退職を強要するという、日本航空の歴史の中でも初めての事態となりました。同じコックピットで乗務する上司が、その部下に向かって解雇を言い渡すという事態は異常であり、若いパイロットにも大きな衝撃を与えました。その結果、職場は一変し「物言えぬ職場」となってしまいました。

た。何十年も掛けて築き上げられてきた、安全にとって何よりも大切な乗員同士の、そして現場乗員と会社との信頼関係が、一気に崩れ去ったと云っても過言ではありません。

この一年間の経営姿勢を観ると、会社再建という困難な状況を勘案しても、寄って立つべき、安全運航を堅持しなければならないという「強い意思と見識が極めて稀薄である」と考えます。具体的な安全策は示さず、表面的に何度も繰り返される「安全運航は当然だ！」という強い口調に、運航の最終責任者として、私は大きな不安を禁じ得ません。

安全は地道で堅実な努力によって守られる

私は 36 年に渡り、パイロットとして様々な経験を積んで来ました。小型機パイロットの時代には、私を指導してくださった教官が、強引な飛行計画が原因で墜落するという事態に直面しました。日本航空に入ってから、羽田沖事故や 123 便事故を始め、悲惨な事故や多くの困難な状況を体験してきました。安全は一朝一夕でつくり上げる事はできません。安全は、過去の教訓を生かし、少なくとも同じ原因での事故は起こすまいという、地道で堅実な努力の中で守られ、向上して行くものです。整理解雇は、日本航空の先輩乗員達が築き上げてきた安全運航の基盤を、根底から覆すものと指摘せざるを得ません。

ベテラン乗員の解雇は安全を脅かす自殺行為

整理解雇の人選基準では、機長は 55 歳以上、副操縦士は 48 歳以上を解雇の対象としています。この基準は、世界的常識から観て、余りに無謀なものです。ベテラン乗員は、様々な、そして多くのトラブルを乗り越え、安全運航を最前線で支えてきた「百戦錬磨のベテラン」です。日々の乗務は、副操縦士に

飯田祐三さんのプロフィール

現在 58 歳、B777 型機の機長。1975 年、航空大学校を卒業、76 年に小型機の会社に入社して、機長として航空業務に携わる。1979 年に日本航空に入社し、B747 型機の航空機関士、副操縦士を経て、2003 年、B747 型機の機長に。2008 年に B777 型機の機長に。総飛行時間は 12,048 時間 29 分のベテラン機長です

としては機長に向けた演練の場であり、熟練した機長の経験に裏づけされた教育・アドバイスは大変貴重なもので、様々な技術・精神を伝承する意味からも、安全運航の基盤となっています。ベテラン乗員は、その存在が大きいからこそ、世界中の乗員から“ベテラン乗員の解雇はエアラインにとって自殺行為だ”という発言が出されているのです。

身体検査基準の悪用は不健全な職場を作る

病気欠勤や制限乗務の解雇基準については、その対象者のほとんどが、身体検査に関係して病欠した者で、決して就労できない人達ではありません。これは航空法に定められた、安全対策としての身体検査などを、「儲ける体質」をつくるための道具として利用したということです。法の目的を逸脱し、航空身体検査に寄せる乗員の信頼を大きく傷つけました。乗務を続けているパイロットには、“体調が悪くても申告をしまうと、将来、解雇になるのではないか”という「疑心暗鬼」を生み、極めて不健全な職場状況を作ったと云わざるを得ません。

◆世界のパイロットが「安全上問題だ」と指摘

IFALPA(国際定期航空操縦士協会)は即座に声明を発表しました。「日本航空の人選基準は国際標準からかけ離れており、航空安全と密接なかわりを持っている」と述べ、日本航空のパイロットに対しては、必要なあらゆる援助を行うと表明しています。

稲森会長は「解雇は必要なかった」と発言

日本航空の経営状況を観ても、人員の削減目標は達成され、営業利益も史上最高を計上するに至っています。これは「整理解雇の高度な必要性」は無いという事を意味します。また、

2月8日の稲盛会長の「160名を残す事が経営上不可能か」との発言は、違法・不当な解雇であった事を経営自らが認めたものです。

一体、私達の解雇は何だったのか、そして、私達と家族の深い苦しみをどの様に考えればよいのか、社員とその家族の人生を全くかえりみない経営姿勢に、強い怒りを覚えます。

破綻原因を明らかにし新の再建をめざす

この度の日本航空の破綻の原因は明らかであり、社員に原因と責任は全くありません。2009年11月13日の団体交渉の場で、安中常務取締役は経営危機について、「経営に責任がある。社員に責任はない」と明確に認めています。不健全な航空行政、日本航空の放漫経営、これらの問題が今回の裁判の中で明らかにされなければ、「真の日本航空の再建」には繋がりません。

公正な判決で能力を生かせる職場復帰を

昨年1月19日、破綻して以降、多くの困難を乗り越えながら、現場で安全運航を支えている乗員の頑張りは、本当に、特筆すべきものです。私達原告74名は、長年積み重ねてきた知識・技術・経験を発揮し、運航の現場で最大限の努力を傾注する強い意思を持っております。全社員が一致団結して再建に立ち向かう姿勢を内外に示し、営利最優先ではなく、利用者・国民の期待に応え得る、安全・安心の日本航空の健全な発展の為には、すみやかに「整理解雇」が撤回され、私達の能力を十二分に発揮することの出来る「現職復帰」が実現されるべきです。裁判所に於かれては早期に公正な判断を下されることをお願い申し上げます。

日本航空は日東航空整備をつぶすな!! 安全運航の確保に日東整の技術力が必要

公判後の報告集会では、JALの不当な対応で事業終了(特別清算)・全員解雇と闘っているスカイネットワーク(航空一般労組)日東航空整備分会の永田委員長より以下の訴えがされました。

日東整は日本航空の重整備を担う会社として日本航空が50%、日本飛行機が50%出資して設立された。日東整の仕事の92%はJALからの受注整備です。JALは、コスト削減、

人減らしの一環として発注を打ち切り、日東整を清算に追い込んだのです。MD90の重整備はJALECで実施するとしていますが、JALECは認定工場を維持するために年1回しか整備をしていません。また、人員削減で多くのベテラン整備士が退職しており、JALの安全運航の確保のためにも日東整の持つ高い技術力が
必要です。JALの不当解雇と根は一緒です。JALの不当な対応を跳ね返し、雇用を守るためみなさんと一緒になって闘います。ともに頑張りましょう。



参加者であふれた3月3日の報告集会



支援を訴える永田委員長