日本航空 0B 乗員 有志の会ニュース

2015. 1.15 No.15 -002

HP: http://jalfltcrewob.web.fc2.com/
Mail: jalfltcrewob@gmail.com

安全で明るい JAL

職場の団結強化と支援が自主解決への道!

今回は、故 P-009 期藤田日出男さん執筆の「分裂から統一への『日航乗員組合の闘い』」を二回に分けて紹介します。 (2008 年 8 月「偲ぶ会」で収録した内容、

> 見出し等一部「有志の会」加筆) シリーズ①

懲戒解雇・分裂に関する経過

日本航空乗員組合(以下日航乗組)は1964年11月と12月に、外国人乗員の雇用数を制限することを定めた労働協約を守ること、乗員編成の削減に反対してストライキを行いました。これらのストライキは極めて大きな効果があり、会社はほぼ組合の要求を認めました。

当時、経営者は事業の飛躍的な拡大を密かに計画していました。この計画を 実行するにはパイロットなどの乗員の不足が避けられない状態でありました。 経営者としては乗員の労働条件を切り下げるか、訓練をせずに直ちに乗務につ かせることが出来る外国人乗員を増員させるしか乗員不足を解消する手段は ありませんでした。それには組合が反対することは確実であり、また外国人乗 員の雇用数を制限する組合との協定も、この計画の障害となると考えていたよ うでした。

組合の力が強くなり始めたことを嫌った経営者たちは、1965 年 4 月組合のリーダーたち 4 名を 1964 年 11 月と 12 月のストライキが違法争議であるとの理由で懲戒解雇し、同年 5 月には社長が先頭に立って、組合員であった機長に圧力

を加え組合から脱退させました。これが第一次分裂です。

この第一次分裂後、会社は労働時間を延長しようと試みましたが、日航乗組がこれに抵抗し、組合から脱退した機長の中にもこれに賛同する者も少なくありませんでした。その為、経営者は1966年6月24日、日航乗組にさらに2度目の分裂を加えてきました。

第二次の分裂は、組合に所属する副操縦士に対しては「組合を脱退しなければ機長にしない。」組合に所属する航空機関士に対しては「航空機関士は今後必要なくなるが、操縦士への職種変更訓練を行わない。」との圧力を加え組合を脱退させました。脱退者は「運航乗員組合」と言う会社の支配下にある組合に加入させられました。

その結果、1966年末には組合員は被解雇者4名と副操縦士4名合計8名にまで減少しました。

「乗員は一つ」 職場からの闘いの経過

しかし、その後解雇問題については裁判所に雇用契約の存続確認と行政機関に不当労働行為の救済命令(現職復帰命令)を求めて訴えを起こし 1969 年には裁判所と労働委員会での闘いに全て勝訴しました。そのほかにも日航乗組員にかけられていた、賃金差別、機長昇格差別(注①)などにも全て勝訴しました。

このような状況の中で、運航乗員組合も日航乗組からニュースとして提供される航空界の動きや労使関係の情報を知って、運航乗員組合の組合員の中にも次第に、会社による組合分裂の目的に気づき、もとの日航乗組と統一しようとする動きが高まりました。分裂で組合を弱体化させ、労働条件の切り下げをもくろんでいた会社に次第に焦りの色が見え始めて来ました。

会社自らが作った運航乗員組合の活動を押さえつけ、同時に日航乗組を排除する目的で、1969年会社にとって都合のよい労使交渉の手続き等を決めた労働協約を押し着けようとしました。しかしこの労働協約には強い反対(注②)があり、協約の締結の可否に関する全員投票で否決されることを恐れた一部の人が、偽の賛成票を投じ、反対票を破棄しました。1970年1月この不正投票が発覚し、会社の影響力は急速に低下しました。

1970年急速な力関係の逆転を恐れた会社は、同年5月突如機長全員を管理職にすると発令し、管理職手当てとして若干の賃金引き上げの替わりに非組合員としての取り扱いを強行しました(注③)。

機長は脱退させられたものの運航乗員組合は 1970 年 9 月「乗員は一つ」との スローガンを掲げ、組合の統一に向かって動き始めました。1972 年には解雇事 件について高等裁判所でも勝訴し、運航乗員組合からも解雇撤回の声が強まり、 1972 年には運航乗員組合が解雇撤回要求を行い続いて賃金要求で初めてのス トライキを計画するにいたりました。これを受けて、日航乗組と運航乗員組合 は合同闘争委員会を設立し、統一闘争が実現しました。事実上の統一が出来た のでした。

しかしこの年に入り、日本航空は分裂期間中に低下した労働条件、訓練の簡略化、自由に会社の方針を批判できない管理強化などが影響したためか、1972年6月14日ニューデリー付近で初めての人身事故を起こし、ボンベイ誤着陸事故、モスクワ墜落事故と連続事故が発生し、日本航空経営者は社会的に強い非難を浴びました。多くの乗員が航空の安全には健全な労使関係が不可欠である事を痛感しました。

会社は運航乗員組合からも解雇撤回要求を突きつけられ、また連続事故を起こした会社に対する世間の非難も強くなりマスコミからも労使関係が悪いことを追及されるにいたりました。会社はついに自ら敗北を認め、最高裁判所に対する上告を取り下げ、4名の解雇者の職場復帰に応じました。

1973年11月22日、機長は管理職として組合から脱退させられたものの、数百人の運航乗員組合員は全員、8名の日航乗組に再加入し統一が実現されました。

その後、(注④)乗員組合は、1979年に訓練生を組織化しました。更に、機長の組合活動の自由を求めて取り組みましたが、会社は応じようとしないばかりか新乗員計画(セカンドオフィサーと副操縦士の滞留 n 年 m 年計画)や副操縦士の地上業務、加給凍結など「合理化」を強行する中で、77年「アンカレッジ・クワラルンプール」82年「羽田沖・上海」の連続事故が発生しました。)

1985年には単独機の事故としては最大の、520名の死者を出した日航 123 便 (御巣鷹山)事故が発生しました (この事故の原因については未だ正確な調査が行われていない)。

この事故を契機として機長は「管理職」労働組合を結成し会社と事実上の団体交渉を行うなど労働組合としての活動が続けられている。現在では日航乗組と管理職エンジニアの労働組合である先任機関士組合とともに協力し合って事実上統一的な活動を行っています。

注釈

① 機長昇格差別

乗員組合に踏みとどまった、築野・山田・丹羽・坂井氏の4名に対し、日航経営は、 機長昇格の機会も与えず、便宜供与も一切しないとした差別。

この差別に対する都労委の『救済命令』は、申立てから四か月後の '69 年 8 月 18 日に出されが、経営は受験のための『年休』さえも認めない、と言い出したのである。

組合は直ちに『年休取得のための仮処分』を東京地裁に申し立てた。これは、前代未聞のこととして裁判所の職員らを驚かせたが、数日後に『年休を与えよ』という救済命令が出され、トップバッターの築野氏は、ATRの学科試験を受験し合格した。

しかし、経営は実地試験受験のための機会さえも与えなかったので、組合は航空法施行規則の定めに従い、実地試験のための『機材の提供』を航空局に申請した。ところが、航空局はこれを拒み、のちに『航空局が実地試験の機材を提供する』という項目を施行規則から削除してしまったのだ。そのため、有効期限切れで築野氏の学科合格は無効となったが、築野氏も組合もへこたれなかった。

築野氏は学科試験に再度挑戦し合格した。組合は経営の妨害をかいくぐり八方手を尽くして、当時の希少機材である個人所有の"双発機"を確保した。試験には『エンジン一発不作動時の操作』という科目があたから、どうしても双発機が必要であった。

訓練と試験は組合がチャーターした機材で実施された。実地試験の最終科目である路線審査は、調布 - 名古屋往復で実施されたが、ここでも問題が発生した。名古屋空港を出発する際に、エンジン・トラブルが起きたのである。調布に帰り着かないと試験は終了しないが、航空局の試験官は試験打ち切りを言いだし始めた。

そこで、被解雇者で航空安全会議事務局次長でもあった、藤田日出男氏が名古屋に急行することになった。機材の故障は民航労連(航空連の前身)加盟労組の名古屋駐在の整備士らが休日返上で駆けつけ修理してくれた。出発準備は整ったが、今度は調布飛行場の夜間使用ができないという問題が持ち上がった。藤田氏が試験官を説得する一方、羽田で待機する組合執行部は、安全会議加盟の全運輸省労働組合と連絡を取り合い、羽田空港使用の特別許可を取り付けた。羽田空港での小型機離着陸は禁止されていたのだから、これは特例中の特例であった。羽田帰着は午後9時となったが、築野は試験に合格しATRのライセンスを取得した。波乱万丈の路線審査ではあったが、こんな騒ぎの中でも平常心を保ち続けた当事者・築野氏の頑張りは見事という他ない。

機材チャーターなどの費用 77 万円は、すべて航空労働者からのカンパで賄われた。 国鉄(JR)初乗り運賃が30 円の時代の77 万円、しかも、劣悪な労働条件と低賃金の 中で働く下請・孫請け企業の人たちから寄せられたものでもあっただけに、まさに "長者の万灯より、貧者の一灯"であった。

また、われわれは、この活動を通じて、下請労組のAGSやIAUなどとも交流が深まり、産別規模で戦うことの重要さを、しっかりと勉強させてもらった。

結局、築野氏以下4名の機長昇格訓練投入は、73年2月3日の中労委での和解協 定締結で実現することとなったが、前年の10月20日に、運乗組合が『賃金要求』と 『解雇撤回要求』で、初めて『スト権を確立』して戦ったという背景を見逃すことはできない。4名の原職復帰が、'73年7月18日であったことを振り返ってみれば、団結の回復が差別を跳ね返し、要求の前進に直結しているかがよく分かる。

② 不正投票事件

経営は、被解雇者らを職場から徹底的に排除する手法として、運乗に『ユニオン・ショップ制』を含む労働協約の締結を求めた。ユ・シ制度が締結されると、運乗組合員以外は解雇できるからである。しかし、運乗組合員の反発は強く、全員投票は2回不成立、3回目には否決となったが、執行部は4回目の投票に持ち込んだ。ところが、この時の賛成票のなかの205票が、『ニセ投票用紙』であることが露見。調査段階で、ある機長が「自分が犯人である」と認めたが、のちにこれを否定した。真相はいまだに闇の中である。この事件が表沙汰になったことにより、運乗組合民主化への機運は一気に高まった。

③ 機長管理職制度の導入

70年の運乗第5期執行部は、経営の意のままにならない機長らが多数派を占めることになった。その対抗策として経営が導入したのが、世界に例を見ない『機長全員管理職制度』である。直後に実施したアンケートによれば、88%の機長が、この制度を「労務対策である」ととらえていたが、再び機長は組合を脱退することになった。

④ 歴史的経緯の補足(本文内に記述)



2008 年 8 月 1 日「藤田日出男さん(被解雇者、書記長)を偲ぶ会にて」乗員組合全員集合写真。 左から: 山田さん、筑野さん、坂井さん、丸山さん(被解雇者、教宣部長)、小嵜さん(被解雇者、 委員長)、丹羽さん、田村さん(被解雇者、副委員長)

2015 年も カンパ支援・最高裁への署名 取り組み参加 宜しくお願い致します

今後の日程

宣伝行動·各地集会:原告団HP日程参照

最高裁への署名: リンク署名用紙

東京高裁:1月22日不当労働行為裁判

824 号法廷 14:30~

最高裁:期日は未定

乗員:最高裁第一小法廷

客室:最高裁第二小法廷