

ITFへの加盟を考える

航空連は来る4月17日(土)の拡大幹事会において「ITFへの加盟の決議」の採択を目指します。

そこで、国際活動がなぜ必要なのか、オルグの期間中に出された意見も交え、今一度考えてみたいと思います。

Q1:なぜ今、世界の航空情勢はどうなっているのでしょうか。

A1: オープンスカイ、リーマンショック、LCC(ローコストキャリア)の台頭などにより、航空需要が急減し、世界中の主要航空会社は厳しい経営環境におかれているのですが、決め手となる増収施策が打ち出せないために、なりふり構わずコストカットをするようになりました。その手段の中には、アライアンスを提携した相手航空会社と協力して人員削減を進めたり、職場を人件費の安い国に移転したり、人件費の安い国の国民を自国の労働者と置き換えるなど、国境を越えた職場の配置や、国籍を超えた従業員の雇用などを進めるようになってきており、これが世界中で同時進行しています。

ボーイングのストライキ、英国航空の客室乗務員のストライキ、ルフトハンザ航空のパイロットのストライキなどは、賃金カットの他に職場を賃金の安い労働者に浸食されることを問題としていることも要因となっています。

Q2:至近の情勢とITF加盟方針とはどのような関係があるのですか。

A2: リストラ「合理化」が世界中で行われているということは、同じ状況に苦しめられている各国の航空労働者と共闘できる素地が十分にあります。差し当たって各国の闘いの状況、労働条件比較、法律、政治情勢などを情報交換することが必要になるわけですが、各国の航空労働者が加盟している世界的組織、すなわちITF(国際運輸労連)に加盟することが、上記目的を達成する上で、非常に有効に機能すると期待されます。

Q3:ITF加盟がどのような効果、メリットが期待できるのですか。

A3: 日本の政治、法整備、人権意識等が、労働者保護の観点から見て、世界に比べ著しく遅れている日本の航空労働者の現状を世界に発信することで、日本の政治、行政、世論、マスメディアに影響を与え、労働者も含めて航空産業を発展、充実させていく活動を展開できると思われれます。

Q4:加盟のために何か負担になるものはありますか。

A4: 航空連の主要人事や年間計画の報告、ITFが主催するキャンペーンへの参加などが義務となっていますが、現実にはそれほど問題とはなりません。目下の課題は、加盟費用が発生することです。1人あたり1年間の加盟費用は1ポンド20ペンス(2010年3月22日現在、約164円)が必要です。また、加盟手続きだけでなく、国際会議への参加のための渡航、宿泊費用も発生しています。航空連では、それらの諸経費を賄うため、1人1年間分240円の費用負担をお願いしていますが、今回の加盟にあたっては各労組からの負担は行わずに、当面は航空連の財政内で工夫して活動していきます。また、活動を通して国際活動のさらなる理解を深めていきます。

Q5:具体的な国際活動の予定は何ですか。

A5: 加盟後も、情報収集などはメールや手紙などで情報収集を行っていきます。ただ、文書を翻訳、発信、受信、和訳するなどの事務作業が不可避なため、国際活動をサポートするスタッフの拡充も併せて必要になります。現在は、OBに依存した小規模な体制に留まっており、より多くの方の国際活動への参加を強く訴えていく予定です。

引き続きオルグを行っています。

来る4月17日(土)の拡大幹事会で、「ITF加盟」に関する議決を行う予定ですが、国際活動委員を中心に加盟に理解を求めるオルグを継続しています。民航労連時代を含めれば、アメリカが「航空の規制緩和」を行った1978年から、海外労組との情報交換などのいわゆる「国際活動」を展開してきた航空連ですが、1994年を最後にごく最近まで国際活動が中断していたため、ほとんどの組合員にとって「国際活動」がなじみのないものになってしまっています。

新規費用負担をお願いしていることから、組合員全員に「国際活動」の必要性を理解していただくことが大変重要です。是非、拡大幹事会前にオルグをお聞きいただく機会を設けていただきますようお願いいたします。

以上