

解雇撤回の署名にご協力をお願いします



フェニックス PHOENIX

＜ 発 行 者 ＞

航空安全推進連絡会議 03-3742-9359

航空労組連絡会 03-3742-3251

日本乗員組合連絡会議 03-5705-2770

http://jfau.phenix.or.jp/

JALは不当解雇を撤回せよ



1月19日、解雇無効と東京地裁に提訴する原告団と弁護士

パイロット 客室乗務員 146人が集団提訴

日本航空を不当解雇されたパイロット47名と客室乗務員79名の146名は1月19日、解雇は整理解雇4要件を満たしておらず無効として東京地裁に提訴しました。昨年末に不当解雇されたのはパイロット81名と客室乗務員84名、約9割が原告団に加わりました。当日は地裁前で宣伝行動が取り組まれ230名が参加しました。提訴後、記者会見と支援者による「励ます会」が開かれました。

原告団は声明、「日本航空を不当解雇撤回裁判提訴にあたって」を発表しました。

原告団全員が出席して開かれた記者会見で近村航空連議長は、「管財人や会社は、更生会社は4

要件を守らなくてもよいと言わんばかりの許しがたい。安全を脅かす文化を根底から覆すものと解雇を強く批判しました。山口原告団長は、「米国の圧で日航にシヤンボ機を13機も買わせ、採算のとれない地方空港を乱造した国の責任を不問にしていいの

か。今の日航は労働者をコストでしか考えてない」「管財人は破綻の原因は社員にもあった」と言いが(私たちが)これまで何度も放倒経営の問題点を指摘してきたが、会社は改めなかった。原告団に参加できなかった人の思いもめて闘っていく」と訴えました。

夜には日本航空の不当解雇撤回をめざす国民支援共闘会議による原告団を励ます会が開かれ、

要件を守らなくてもよいと言わんばかりの許しがたい。安全を脅かす文化を根底から覆すものと解雇を強く批判しました。

山口原告団長は、「米国の圧で日航にシヤンボ機を13機も買わせ、採算のとれない地方空港を乱造した国の責任を不問にしていいの

か。今の日航は労働者をコストでしか考えてない」「管財人は破綻の原因は社員にもあった」と言いが(私たちが)これまで何度も放倒経営の問題点を指摘してきたが、会社は改めなかった。

原告団に参加できなかった人の思いもめて闘っていく」と訴えました。

夜には日本航空の不当解雇撤回をめざす国民支援共闘会議による原告団を励ます会が開かれ、

■主な記事から■

- ▶ 企業再編、契約問題、労働条件低下に歯止めをかけよう。グラハン労組全国三役会議 2面
- ▶ JGS、安全品質低下に追い討ちかける希望退職募集 2面
- ▶ 深夜労働で懸念される健康破壊と安全性の低下 3面
- ▶ 厳冬の千歳で航空安全シンポジウム開催 4面
- ▶ SNW斉藤さん本を出版 4面

労働相談は航空連に
03-3742-3251
e-mail:koukuren@phenix.or.jp

JAL整理解雇問題で ILOが政府に書簡

ILO(国際労働機関) 国連の専門機関、本部はジュネーブが日本航空の「整理解雇」問題で、ILO条約違反の有無に関する書簡を日本政府に送ったことがわかりまし

た。これは日本航空キヤピタルユニオン(CCU)と日本航空乗務員組合(JFCU)のILOに對する申し立てを受けて行われたものです。

書簡は国連事務総長代

理としてクレオパトラ・ドウムヒール(ヘンリー国際労働基準局事務局長)名で出されたもので、日本航空が再生過程でILO第87号条約および第98号条約を遵守しているか

どうかを調査することを求めています。

書簡では具体的に「C

CU並びにJFCUは、殊に企業再生支援機構(以後、再生機構)が面組合との団体交渉において、予定されている人員削減の問題に関して面組合の行った提訴に対する回答を行わず、また労働組合員がストライキ権確立の投票を行った場合、会社に対する金融支援を停止する旨の脅迫を行った」と述べています。

同文書の写しをここに添付いたします。とし、貴国政府におかれ、今回の件に関する情報なしコメントあるいは意見、殊に両条約が包含する権利を保障するに如何なる方策が取られたかにつき、お知らせ頂くことを喜びと致すもので」と結んでいます。

※第87号条約「結社の自由および団結権の保護」に関する条約。基本条約の1つでもあります。第98号条約「団結権及び団体交渉権」についての原則の適用に関する条約

適用に関する条約

誘導路

寒風の下、枝のつぼみは厚い表皮に覆われながら春の到来を待っています。多くの生物にとって冬は厳しい季節である。半面、次の飛躍を準備するために不可欠な季節でもあります。●昨年1月の会社更生法申請以降、JALグループ労働者にとっての1年は不安と憤りの連続でした。経営破綻に何らの責任がないにもかかわらず再生の名の下に苦渋を強いられ、多くの人たちが去っていき

ました。管財人はリストアップに便乗し、組合活動家の不当解雇も強行しました。管財人が万能の神のごとく振舞い続けた1年でした。●そのような中で、明確になったことのひとつに、グループ労働者が真に相手にすべき者の姿があります。管財人はグループ支配の構図を鮮明にしました。それはまた労働組合に、取り組むべき課題を提示するものとなりました。グループ支配の構図に対抗できる体制を構築することが、労働組合には、当面する課題への積極的取り組みとあわせて、次の飛躍に向けた準備も求められています。労働組合の知恵と力量が試される場面です。●1月19日、働く者の権利を守り、利用者に信頼される公共交通機関としての再建をめざして146名が提訴しました。航空労働者の社会的責任を果たすための闘いでもあります。

2011春闘 くらし 生活と仕事

先日行われた連合と日経連の話し合いで、連合の1%賃金アップの提案

旧態依然とした経営側の主張ではデフレ脱却も内需拡大もできないことは明白です。

民間企業に勤める人が2009年の1年間に得た平均給与は、前年比23万7000円減(5・5%減)の405万9000

円となったと国税庁が発表しました。これは統計を取り始めた1949年以降で、過去最大の減少幅を記録した08年(同7万6000円減、1・7%減)を大幅に上回りました。そして、400万円以下の給与所得者数が約108万人増加しているという結果も出ています。

一方、2007年度から2009年度までに大企業の内部留保は142兆円から244兆円に激増。これが日本経済の成長を止める原因ともいわれています。経済の健全な成長のために、内部留保を賃上げと雇い確保に活用すべきだとの主張が財界シンクタンクからも出るほどです。

トヨタ自動車の内部留保は13兆756億円。この0・49%を使っただけで、正規・非正規を合わせた労働者約38万人に月1万円の賃上げが実現するといわれています。また、1%を取り戻せば、4万4000人を超える労働者を新たに雇用できます。

航空で働く労働者の実態と言えば、日々深刻度を増しています。JALの倒産・不当な整理解雇に便乗した賃金・労働条件の押し下げが多く、航空関連企業で出され

ています。JALグループのグラハン会社では、年収200万円台の労働者が大幅に増加しているという報告が出されています。

外航関連でも年収の大幅アップの提案や退職金の改善、一時金の削減提案などが春闘を前に組合に提案されるなど、JALに便乗したリストラの動きが強まっています。

当然社員の生活も逼迫しており、生活改善の職場の声をもっともっと大きくなっていきますよ。



到着から出発までの短い時間内で作業が行われます

緊急脱出訓練で腰痛になり、労災認定を求めて東京地裁で争われていた倉町公爾さん(日航乗組員)の裁判は昨年12月24日、倉町さんの訴えを認める原告勝訴の判決が出されました。3号既報。その後、控訴期限内に国側の控訴が行われなかったことから地裁判決が確定しました。判決は、療養補償給付・休業補償給付に関し「支給しない」とした大

さなかつた場合は次のステップ、整理解雇に踏み切らざるを得ないの前提で行われたものです。JGSの特早退募集は30歳以上を対象でしたが、希望退職募集では年齢制限を取り払いました。目標を100名程度不足として、1月には希望退職が約500名あると、希望退職募集は、それを満たすまで続きます。1月26日現在、整理解雇基準は示されていません。

加えてJGSでは、委託会社の契約解除も進んでいます。昨年10月のKAOに続き、2月月末には東急フアシリティサービス(TFS)が完全撤退します。

こうしたなかJGSでは安全品質の劣化が懸念されています。昨年12月開催のJGS東京支社安全・衛生・品質会議における安全・業務情報室長の報告は、「災害事故の発生件数では、4・5

賃上げがもたらす効能

生活改善・内需拡大・デフレ脱却

先日行われた連合と日経連の話し合いで、連合の1%賃金アップの提案

旧態依然とした経営側の主張ではデフレ脱却も内需拡大もできないことは明白です。

民間企業に勤める人が2009年の1年間に得た平均給与は、前年比23万7000円減(5・5%減)の405万9000

円となったと国税庁が発表しました。これは統計を取り始めた1949年以降で、過去最大の減少幅を記録した08年(同7万6000円減、1・7%減)を大幅に上回りました。そして、400万円以下の給与所得者数が約108万人増加しているという結果も出ています。

一方、2007年度から2009年度までに大企業の内部留保は142兆円から244兆円に激増。これが日本経済の成長を止める原因ともいわれています。経済の健全な成長のために、内部留保を賃上げと雇い確保に活用すべきだとの主張が財界シンクタンクからも出るほどです。

トヨタ自動車の内部留保は13兆756億円。この0・49%を使っただけで、正規・非正規を合わせた労働者約38万人に月1万円の賃上げが実現するといわれています。また、1%を取り戻せば、4万4000人を超える労働者を新たに雇用できます。

航空で働く労働者の実態と言えば、日々深刻度を増しています。JALの倒産・不当な整理解雇に便乗した賃金・労働条件の押し下げが多く、航空関連企業で出され

ています。JALグループのグラハン会社では、年収200万円台の労働者が大幅に増加しているという報告が出されています。

外航関連でも年収の大幅アップの提案や退職金の改善、一時金の削減提案などが春闘を前に組合に提案されるなど、JALに便乗したリストラの動きが強まっています。

当然社員の生活も逼迫しており、生活改善の職場の声をもっともっと大きくなっていきますよ。



到着から出発までの短い時間内で作業が行われます

緊急脱出訓練で腰痛になり、労災認定を求めて東京地裁で争われていた倉町公爾さん(日航乗組員)の裁判は昨年12月24日、倉町さんの訴えを認める原告勝訴の判決が出されました。3号既報。その後、控訴期限内に国側の控訴が行われなかったことから地裁判決が確定しました。判決は、療養補償給付・休業補償給付に関し「支給しない」とした大

さなかつた場合は次のステップ、整理解雇に踏み切らざるを得ないの前提で行われたものです。JGSの特早退募集は30歳以上を対象でしたが、希望退職募集では年齢制限を取り払いました。目標を100名程度不足として、1月には希望退職が約500名あると、希望退職募集は、それを満たすまで続きます。1月26日現在、整理解雇基準は示されていません。

加えてJGSでは、委託会社の契約解除も進んでいます。昨年10月のKAOに続き、2月月末には東急フアシリティサービス(TFS)が完全撤退します。

こうしたなかJGSでは安全品質の劣化が懸念されています。昨年12月開催のJGS東京支社安全・衛生・品質会議における安全・業務情報室長の報告は、「災害事故の発生件数では、4・5

再編・契約・労働条件を討論

攻勢的運動へ転換させる春闘に

グラハン連 全国三役会議を開催



寒さ厳しい千歳で熱い議論をかわした三役会議

1月16、17日の2日間、日経連下で強行されたの日程でグラハン連主催のグラハン労組全国三役会議が北海道千歳市で開催されました。会議では

日航再建下で強行された不当解雇問題やグラハン(ドリング)(GH)会社の企業再編や連航会社との契約問題、引き下げられた労働条件を取り戻す闘いなどをテーマに、直面する「三春闘」を攻勢的に闘うための論議が熱心に話し合われました。会議には7労組、3地連が参加しました。

会議当日の気温はマイナス6度。JGS札幌支部の上原副委員長は、「今日は暖ったかいぐらいですよ。昨日はマイナス22度で、まっつも凍る中で作業でした。凍結や積雪したラップでのコンテナの搭載は、足場も悪く力が必要になるので通常より大きな力が必要になる」と話します。

JALグループの各労組からは早期退職や希望退職に関する職場状況が報告されました。

「2度にわたる早期退職の募集、そして現在行われている希望退職の募集は、面接を受けた人は落ち込み、職場の雰囲気も暗くなっている」「ペテランが退職することで技量やノウハウの伝承ができずスキルが低下している」「会社は、ダウンサイジングや減便で作業量が増えている」「人員削減によって小型機は貨物や手荷物が増える」「コンテナの搭載は、足場も悪く力が必要になる」と報告しました。

JGS大阪の平井委員長からは、関西3空港の

日本航空の整理解雇が大きな社会問題になっているなか、一歩遅れた形でグループ会社の雇用問題が進行しています。

JGSグループは昨年12月、定数超過、余剰人員が約500名あると、希望退職募集は、それを満たすまで続きます。1月26日現在、整理解雇基準は示されていません。

加えてJGSでは、委託会社の契約解除も進んでいます。昨年10月のKAOに続き、2月月末には東急フアシリティサービス(TFS)が完全撤退します。

こうしたなかJGSでは安全品質の劣化が懸念されています。昨年12月開催のJGS東京支社安全・衛生・品質会議における安全・業務情報室長の報告は、「災害事故の発生件数では、4・5

行政側の動きについて報告があり、「整理解雇」問題では、グラハン労働者の実態を訴えたいことが現状を切り開く力になるとの提議がありました。

同時に「日航の不当解雇撤回国民国会議」へ主体的に参加する必要性が提起されました。

討論を踏まえ「三春闘」を、労働条件引き下げに歯止めをかけ、労働条件を取り戻すための転換点にするために、積極的に要求を掲げる運動を進めることを確認しました。

緊急脱出訓練で腰痛になり、労災認定を求めて東京地裁で争われていた倉町公爾さん(日航乗組員)の裁判は昨年12月24日、倉町さんの訴えを認める原告勝訴の判決が出されました。3号既報。その後、控訴期限内に国側の控訴が行われなかったことから地裁判決が確定しました。判決は、療養補償給付・休業補償給付に関し「支給しない」とした大

田村君の処分を取り消すものです。労災認定期間に大田君が死亡したと認められ、あらためて認定し直すことになりました。日航乗組員は、「労基署との交渉を進め、倉町さんの症状が治癒するまでの期間の認定を求めていく」としています。

倉町さんには「地上業務可」との診断書が09年2月3日付で出され、倉町さんも地上職の希望を出していましたが、地

上職に就けられたいは倉町さんは整理解雇の対象とならず、解雇されることもありませんでした。手続きに不備があったにもかかわらず、日本航空は整理解雇を強行したことになりました。日本航空は、「職変の手続きを進めるが、会社の状況が厳しいため手続きにはかなりの時間がかかる」との対応に止まっています。

倉町さんへの解雇は、整理解雇の不当・不法性も浮き彫りにしています。

月、事故も無くクラブは平行に保ったが、5月以降は、右肩上がりとなって上昇している(「イレギュラー」件数では...10・11月と急激な件数増となっている)「品留」も、同時クラブが平行線をたっていたのは、4・5月のみであった。しかしながら、現段階では急激な上昇をしている。

JGSでは、特早退など昨年5月までに社員約500名が辞めています。多くは比較的年齢の高いベテランクラス。その影響が安全品質の低下となっており、顕在化していることが明らかです。

第2次特早退と希望退職募集は、現状にさらなる追い討ちとなります。コスト削減優先の下、安全品質はますますの低下を余儀なくさせられようとしています。

「2度にわたる早期退職の募集、そして現在行われている希望退職の募集は、面接を受けた人は落ち込み、職場の雰囲気も暗くなっている」「ペテランが退職することで技量やノウハウの伝承ができずスキルが低下している」「会社は、ダウンサイジングや減便で作業量が増えている」「人員削減によって小型機は貨物や手荷物が増える」「コンテナの搭載は、足場も悪く力が必要になる」と報告しました。

JGS大阪の平井委員長からは、関西3空港の

日本航空の整理解雇が大きな社会問題になっているなか、一歩遅れた形でグループ会社の雇用問題が進行しています。

JGSグループは昨年12月、定数超過、余剰人員が約500名あると、希望退職募集は、それを満たすまで続きます。1月26日現在、整理解雇基準は示されていません。

加えてJGSでは、委託会社の契約解除も進んでいます。昨年10月のKAOに続き、2月月末には東急フアシリティサービス(TFS)が完全撤退します。

こうしたなかJGSでは安全品質の劣化が懸念されています。昨年12月開催のJGS東京支社安全・衛生・品質会議における安全・業務情報室長の報告は、「災害事故の発生件数では、4・5

緊急脱出訓練で腰痛になり、労災認定を求めて東京地裁で争われていた倉町公爾さん(日航乗組員)の裁判は昨年12月24日、倉町さんの訴えを認める原告勝訴の判決が出されました。3号既報。その後、控訴期限内に国側の控訴が行われなかったことから地裁判決が確定しました。判決は、療養補償給付・休業補償給付に関し「支給しない」とした大

田村君の処分を取り消すものです。労災認定期間に大田君が死亡したと認められ、あらためて認定し直すことになりました。日航乗組員は、「労基署との交渉を進め、倉町さんの症状が治癒するまでの期間の認定を求めていく」としています。

倉町さんには「地上業務可」との診断書が09年2月3日付で出され、倉町さんも地上職の希望を出していましたが、地

上職に就けられたいは倉町さんは整理解雇の対象とならず、解雇されることもありませんでした。手続きに不備があったにもかかわらず、日本航空は整理解雇を強行したことになりました。日本航空は、「職変の手続きを進めるが、会社の状況が厳しいため手続きにはかなりの時間がかかる」との対応に止まっています。

倉町さんへの解雇は、整理解雇の不当・不法性も浮き彫りにしています。

月、事故も無くクラブは平行に保ったが、5月以降は、右肩上がりとなって上昇している(「イレギュラー」件数では...10・11月と急激な件数増となっている)「品留」も、同時クラブが平行線をたっていたのは、4・5月のみであった。しかしながら、現段階では急激な上昇をしている。

JGSでは、特早退など昨年5月までに社員約500名が辞めています。多くは比較的年齢の高いベテランクラス。その影響が安全品質の低下となっており、顕在化していることが明らかです。

第2次特早退と希望退職募集は、現状にさらなる追い討ちとなります。コスト削減優先の下、安全品質はますますの低下を余儀なくさせられようとしています。

緊急脱出訓練で腰痛になり、労災認定を求めて東京地裁で争われていた倉町公爾さん(日航乗組員)の裁判は昨年12月24日、倉町さんの訴えを認める原告勝訴の判決が出されました。3号既報。その後、控訴期限内に国側の控訴が行われなかったことから地裁判決が確定しました。判決は、療養補償給付・休業補償給付に関し「支給しない」とした大

田村君の処分を取り消すものです。労災認定期間に大田君が死亡したと認められ、あらためて認定し直すことになりました。日航乗組員は、「労基署との交渉を進め、倉町さんの症状が治癒するまでの期間の認定を求めていく」としています。

倉町さんには「地上業務可」との診断書が09年2月3日付で出され、倉町さんも地上職の希望を出していましたが、地

上職に就けられたいは倉町さんは整理解雇の対象とならず、解雇されることもありませんでした。手続きに不備があったにもかかわらず、日本航空は整理解雇を強行したことになりました。日本航空は、「職変の手続きを進めるが、会社の状況が厳しいため手続きにはかなりの時間がかかる」との対応に止まっています。

倉町さんへの解雇は、整理解雇の不当・不法性も浮き彫りにしています。

月、事故も無くクラブは平行に保ったが、5月以降は、右肩上がりとなって上昇している(「イレギュラー」件数では...10・11月と急激な件数増となっている)「品留」も、同時クラブが平行線をたっていたのは、4・5月のみであった。しかしながら、現段階では急激な上昇をしている。

JGSでは、特早退など昨年5月までに社員約500名が辞めています。多くは比較的年齢の高いベテランクラス。その影響が安全品質の低下となっており、顕在化していることが明らかです。

第2次特早退と希望退職募集は、現状にさらなる追い討ちとなります。コスト削減優先の下、安全品質はますますの低下を余儀なくさせられようとしています。

緊急脱出訓練で腰痛になり、労災認定を求めて東京地裁で争われていた倉町公爾さん(日航乗組員)の裁判は昨年12月24日、倉町さんの訴えを認める原告勝訴の判決が出されました。3号既報。その後、控訴期限内に国側の控訴が行われなかったことから地裁判決が確定しました。判決は、療養補償給付・休業補償給付に関し「支給しない」とした大

JGS コスト優先が安全品質低下へ 追い打ちかける希望退職

日本航空の整理解雇が大きな社会問題になっているなか、一歩遅れた形でグループ会社の雇用問題が進行しています。

JGSグループは昨年12月、定数超過、余剰人員が約500名あると、希望退職募集は、それを満たすまで続きます。1月26日現在、整理解雇基準は示されていません。

加えてJGSでは、委託会社の契約解除も進んでいます。昨年10月のKAOに続き、2月月末には東急フアシリティサービス(TFS)が完全撤退します。

こうしたなかJGSでは安全品質の劣化が懸念されています。昨年12月開催のJGS東京支社安全・衛生・品質会議における安全・業務情報室長の報告は、「災害事故の発生件数では、4・5

緊急脱出訓練で腰痛になり、労災認定を求めて東京地裁で争われていた倉町公爾さん(日航乗組員)の裁判は昨年12月24日、倉町さんの訴えを認める原告勝訴の判決が出されました。3号既報。その後、控訴期限内に国側の控訴が行われなかったことから地裁判決が確定しました。判決は、療養補償給付・休業補償給付に関し「支給しない」とした大

田村君の処分を取り消すものです。労災認定期間に大田君が死亡したと認められ、あらためて認定し直すことになりました。日航乗組員は、「労基署との交渉を進め、倉町さんの症状が治癒するまでの期間の認定を求めていく」としています。

倉町さんには「地上業務可」との診断書が09年2月3日付で出され、倉町さんも地上職の希望を出していましたが、地

上職に就けられたいは倉町さんは整理解雇の対象とならず、解雇されることもありませんでした。手続きに不備があったにもかかわらず、日本航空は整理解雇を強行したことになりました。日本航空は、「職変の手続きを進めるが、会社の状況が厳しいため手続きにはかなりの時間がかかる」との対応に止まっています。

倉町さんへの解雇は、整理解雇の不当・不法性も浮き彫りにしています。

月、事故も無くクラブは平行に保ったが、5月以降は、右肩上がりとなって上昇している(「イレギュラー」件数では...10・11月と急激な件数増となっている)「品留」も、同時クラブが平行線をたっていたのは、4・5月のみであった。しかしながら、現段階では急激な上昇をしている。

JGSでは、特早退など昨年5月までに社員約500名が辞めています。多くは比較的年齢の高いベテランクラス。その影響が安全品質の低下となっており、顕在化していることが明らかです。

第2次特早退と希望退職募集は、現状にさらなる追い討ちとなります。コスト削減優先の下、安全品質はますますの低下を余儀なくさせられようとしています。

緊急脱出訓練で腰痛になり、労災認定を求めて東京地裁で争われていた倉町公爾さん(日航乗組員)の裁判は昨年12月24日、倉町さんの訴えを認める原告勝訴の判決が出されました。3号既報。その後、控訴期限内に国側の控訴が行われなかったことから地裁判決が確定しました。判決は、療養補償給付・休業補償給付に関し「支給しない」とした大

労働法の話

茨城大学教授 深谷 信夫

49

2011年1月19日、146名の解雇を原告とする不当解雇撤回の裁判が提起された。これは不当な整理解雇事件であった。希望退職集という看板の陰の退職強要、1000億をこえる赤字復活のなかで経営上の必要性のない整理解雇の強行、稼働率計算という解雇必要人員数の過剰計算、解雇回避努力義務の不履行、年給を第一基準とする不当な解雇基準、過去の欠勤歴を根拠とする不当な整理解雇基準、特定組合の存在を危うくする結果となる解雇基準の採用、などなど、これほどまでに違法性が指摘された整理解雇の強行は前例がない。

●「すべての労働者と連帯したらかう」
解雇者はもちろん、希望退職に応じざるをえずに日本航空を去っていった5500名余の労働者、さらには、正規・非正規を問わず首切りの不安のなかで置かれている多くの労働者にとって、直接的に間接的に影響する不当解雇撤回闘争である。この裁判闘争は、航空運賃や乗継に結集する

労働組合と労働者にとって、最も重要な運動課題であることは間違いない。理は労働者側にあることは、絶対に労働者が勝訴すると断言できる裁判闘争などありあえない。5200億円の借金棒引きと、3000億円の公的資金投入、今後予定されている8000億円の支援融資による企業再生は、これもまた前例がない。さらし、現実を知らされていない国民のなかには、航空機乗客の根強い高給取り批判がある。四要件論にわかれる整理解雇の法理をめぐる理論的な争いも決着がついているわけではない。世論と裁判官がどう判断するのか、不明である。

素中毒患者を生み出した。今もその苦しみから抜け出せない労働者たちがいる。三池労組が核となった全国規模の減退は、全国不幸な炭鉱事故の連続となった。この苦い歴史の経験を繰り返してはならないだろう。もちろん、問われるべきは、会社の責任である。

●「使用者に守らせる働くルール確立を」
乱暴に課されていく雇用と労働条件のルールにたいして、どう対抗するのか。実は、日本航空の経営破綻が露する前から、航空労研研究会は、航空産業における労働時間制度の検討を進めてきた。ようやく、「空の安全と労働時間」と題する報告書が、この2月上旬に刊行された。労働時間と乗務員の問題の基礎を確立し、乗務員の職場における法律問題を解明し、いかに多様な労働時間制度の法理について深く検討し、労働時間制度は、いづれも論争点があるとはいえず、刑事罰を担保し、使用者に守るべきルールを課している制度である。ここを一つの手がかりに、働き手としての権利を確保していかなくてはならない。たとえ小さな安全への警鐘が聞こえたと、労働者団体が声を上げればならぬ。知恵と経験と力をもった労働者が職場から奪われていった今、職場に残る労働者と労働組合の役割は、いやがらぬに重くなる。

●「早く高く勝利を」
かつての報知新聞が掲げた旗、早く高く勝

裁判闘争と職場の権利闘争

利を。日本航空不当解雇撤回闘争も、そうした勝利の終結を一日も早く迎えてほしい。ところで、思い起こさなければならぬ歴史がある。1960年の1278名の人員整理により、三池労組の職場の規制力が失われたとき、そ

めていかなければならぬ。日本航空ルールの労働条件改善と、ある意味それを上回る全日空グループの労働条件改善へのよき対応しているのか、そのことが問われている。

●「仲間を取り戻し絶対安全の職場を」
とはいえ、航空産業の労働組合運動の最大の責務もまた、安全運航の確保にもある。解雇撤回闘争の意義も、被解雇者の雇用回復のためだけではない。職場に仲間を呼び戻し、絶対安全のために、働きやすい、働きがいのある職場を取り戻すためでもある。

●「仲間を取り戻し絶対安全の職場を」
とはいえ、航空産業の労働組合運動の最大の責務もまた、安全運航の確保にもある。解雇撤回闘争の意義も、被解雇者の雇用回復のためだけではない。職場に仲間を呼び戻し、絶対安全のために、働きやすい、働きがいのある職場を取り戻すためでもある。

●「使用者に守らせる働くルール確立を」
乱暴に課されていく雇用と労働条件のルールにたいして、どう対抗するのか。実は、日本航空の経営破綻が露する前から、航空労研研究会は、航空産業における労働時間制度の検討を進めてきた。ようやく、「空の安全と労働時間」と題する報告書が、この2月上旬に刊行された。労働時間と乗務員の問題の基礎を確立し、乗務員の職場における法律問題を解明し、いかに多様な労働時間制度の法理について深く検討し、労働時間制度は、いづれも論争点があるとはいえず、刑事罰を担保し、使用者に守るべきルールを課している制度である。ここを一つの手がかりに、働き手としての権利を確保していかなくてはならない。たとえ小さな安全への警鐘が聞こえたと、労働者団体が声を上げればならぬ。知恵と経験と力をもった労働者が職場から奪われていった今、職場に残る労働者と労働組合の役割は、いやがらぬに重くなる。

●「早く高く勝利を」
かつての報知新聞が掲げた旗、早く高く勝

働くルール置き去りの24時間空港 蝕まれる健康と安全

深夜勤務と疲労と安全

羽田空港の本格的な夜間運用開始で深夜発着の国際線運航が始まりました。今後便数の増加に伴い深夜勤務の増加が見込まれます。関空・中部・北九州・那覇などの24時間化も進んでいます。深夜勤務が労働者の健康面にどのような影響を及ぼすのか、中長期的視点で対応していく必要があります。

夜間勤務への各国の取り組みと規制

ILO条約や世界各国の状況をみると、夜間勤務は健康にとって有害であり、労働者の家庭生活や社会生活に著しく悪い影響を与えるとして、様々な規制が行われています。北欧諸国やスイス・ベルギーなどは、医療や航空など夜業がどうしても避けられない職種を除いては原則禁止しています。アメリカ・オーストラリア・イギリス・フランス・オランダなどの多くの国では、夜間勤務賃金を100パーセントとする一方で、深夜勤務をコスト面から規制しています。

「夜間不規則勤務」により悪性腫瘍リスク増大

「夜間交代制勤務者に、労働の「自主的な努力」に依存している状況」に依存している状況です。このような現状では労働者の健康と生活は守れないとして、各組合や団体からは、夜間労働時間や休日・勤務形態などに影響を与えるとして、様々な提言が提出されています。

デルタ航空と組合

デルタ航空の労働者の組合加入に反対する経営側の激しい介入によって国際機整備士・航空宇宙業務労働組合（IAMAW）および米航空会社の客乗務員組合（AF）は残念ながら組合代表を得られませんでした。

世界航空事情

79倍、前立腺がんのリスクは約3倍との調査報告があります。夜勤の及ぼす乳がん・前立腺がん・糖尿病のメカニズムとしては、メラトニンというホルモンを介した機序が考えられています。メラトニンは体内リズムの調整に密に関与するホルモンです。体内リズムの乱れによって、本来夜間の睡眠中に行われるメラトニン分泌が抑制されることにより、酸化作用や抗腫瘍作用が低下することが報告されています。性ホルモン分泌亢進の影響や免疫系を介したメカニズムも考えられ、体内リズムの乱れは複合的なメカニズムによる悪性腫瘍リスク増大に関与していると考えられます。

国や航空会社の、疲労管理策が急務！

夜間勤務増大が予想されるなか、労働者の健康と安全を考慮した夜間労働時間の短縮、月間夜勤日数の制限、仮眠対策、疲労管理に関する教育の実施など、疲労管理と健康管理の対策がこれまでに求められています。労働者もたえず慢性疲労を防止するには、個人の努力だけでは不十分です。（次号に続く）

●「早く高く勝利を」
かつての報知新聞が掲げた旗、早く高く勝



●「早く高く勝利を」
かつての報知新聞が掲げた旗、早く高く勝

●「早く高く勝利を」
かつての報知新聞が掲げた旗、早く高く勝

●「早く高く勝利を」
かつての報知新聞が掲げた旗、早く高く勝

雪と氷と闘う冬の北海道

千歳で航空安全シンポジウム開催

安全会議だより ③1

航空安全会議札幌支部の活動と新千歳空港に新設されたデアイシングエプロンについて報告します。

昨年12月8日、千歳市で日乗連と航空安全会議札幌支部共催の「航空安全シンポジウム」を実施しました。航空の安全に関わる様々な出来事、航空関係者だけでなく、乗客の皆さんも一緒に考えて考える機会として開催しました。日乗連からは「日本航空07便裁判」、航空安全会議札幌支部からは「MUTAR通報に関する気象観測機器の紹介と観測のしくみ」を講演しました。当日は立ち見が出るほどの大盛況となり、最後には活発な議論・質疑応答も行われました。シンポジウムを通じて、交流を深めるよい機会となりました。

昨年12月16日午前0



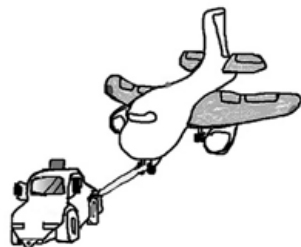
シンポジウムで講演する日乗連の高本さん



千歳空港の南側に造られた航空機の除雪用デアイシングエプロン。今後の効果が期待されます

時。新千歳空港において、日本で初めてのデアイシングエプロンが供用開始されました。デアイシングエプロンとは、航空機に付着した雪や氷を除去するとともに、離陸時における雪の再付着を防止する専用のエプロン（駐

機場）をいいます。滑走路等の除雪作業のため出発機が離陸待ちとなり、その間に防雪氷削の効果時間が切れとなった場合は、再びエプロンへ戻り再デアイシングを行わなければなりません。今回、滑走路の近くにデアイシングエプロンが供用となったことで、今後はエプロンに戻ることなく再デアイシングが実施できることとなります。



トーストやアポット運用と航空機の遅延減少が期待されています。デアイシングエプロン設置は安全会議が求めています。

日本レールバス大全

国産軽量気動車のすべて

斎藤 幹雄 著

読書のススメ

国内外の鉄道撮影と乗り歩きについての本を出し、サラリーマン作家はたくさんいますが身近にもこんな人がいました。JALの関連会社であるJALUX社に不当解雇され、裁判闘争で解雇を撤回させ復職をほたして元気に仕事をしているスカイネットワークJALU



日本レールバス大全 国産軽量気動車のすべて

（笑）として、彼らが活躍しているタイ・インドネシア・フィリピン・ミャンマーなど東南アジア諸国に重点的に足を運んでいます。さらに縁あって大学生の時、とある鉄道雑誌編集部の日とまり、以来20年近く、鉄道専門誌数社に国内外の鉄道車両現況の本を出して、みないかと「このことになり、2010年4月、これら

の写真に車両興亡の歴史を解説した初の単行本に。「発売当初はこんなニヤ本、誰が読むのだろう・・・」ところが売れ上り、予想以上で嬉しい限り。かつて一世を風靡した日本の車輜が南アジアの片隅で、今でもけなげに働いている姿を多くの人に知っていただければ業界の喜びであります」

お詫言と訂正

フェニックス243号

（1月1日付）2面「ゲート業務・客乗連が国交省に緊急要請」の記事に間違いや誤解を与えかねない表現がありました。ゲート業務に関して、国土交通省に中止を申し入れたのは、搭乗中の機内における客乗業務員の「保安任務の重要性」についてです。偽装請負の疑いに関しては東京労働局でした。

また、ゲート業務が「労基法第34条施工規則32条（みなし休憩時間）に違反」している、とありましたが、「機内清掃業務」の間違いでした。関係者にはご迷惑をおかけしました。お詫言として訂正します。

けいんむ

1月中旬から寒い日が続いている。成人の日の1月10日も寒い晴天で晴れ着が風に舞っていた。あまの風は舞っていた。映画館に避難しようということになり、見てよかった映画で1位どの評判の「武士の家計簿」を夫婦で見た。映画の日でもあり、1人千円なり。斬り合っしんがまったくない時代劇で刀の代わりをばんを片手に、「そろばん待」と陰口をたたかれながら見栄を捨てて、

航空政策 セミナー

第30回

航空労組連絡会

2011年2月11日(金)~2月12日(土)

13時から 16時まで

場所 大田産業プラザPIO

京浜急行「京急蒲田駅」下車、徒歩3分

問い合わせ ●航空連事務局 TEL03-3742-3251

破産手前の家計を立直す主人の姿がなんともほほえましい映画だった。見終わって、夫婦で家に帰ってから、さっそくいらぬものをささご整理し始めたのは、映画の効果だろう。しかし、いく家計簿をつけてもJALでは、12月31日で解雇された人たちにどうして収入の道が突然閉ざされてしまったわけでなんともやりきれない。JALよ、そこまでやることはないだろう」と言いた。早期の解雇撤回に向けていきたい。(J)