

一九七七年二月一〇日第三種郵便物認可

発行所 社会通信社

発行人 滝野 忠

(山沢・中村・平治)

e-mail: shakaitsushin@nifty.com

東京都渋谷区本町六丁目二八の二コーポ幡ヶ谷九〇四 電話 03) 3377-4649

FAX 03) 32299153 67

振替 〇〇一〇〇一九一五八四三二 労金 中央労金本店 No.1154163

購読料 月額 700円 6カ月前納制

へもくじ

■巻頭言
「統一戦線」を本物に
四・四集会に参加して

中村 平治……………2

都教委の言う「クビ」の理由

増田 都子……………3

安全問題を問う

……………5

安全は航空会社の社会的使命

……………7

—国土交通省よりの「事業改善命令」等に関するJ・J四乗組の見解—

……………10

民営化は労働者に何をもたらしたか

……………11

読者からのおたより

……………14

旬刊 社会通信

NO. 965

二〇〇六年四月二一日号

二〇〇六年四月二一日発行
(毎月一日・二日・二二日三回発行)

「統一戦線」を本物に

四・四集会に参加して

「国鉄労働者一〇四七名の総団結で不当解雇撤回！国鉄闘争に勝利する四・四全国集会」は、国労本体をはじめとして全国各地より四六〇〇名が結集して開催された。全ての闘争団・争議団・原告団と国労をはじめとする当該労組の結集した集会であるからそれだけでも意義があつたらう。

しかし、日本教育会館における「闘争団・争議団・原告団二・一六総決起集会」に二六〇〇名が参加し、興奮と熱気の中で「被解雇者一〇四七名連絡会」（一〇四七連絡会）が結成された直後の「統一戦線」の集会にしては熱気に欠けるような物足りなさを感じたのは私だけか。多くの仲間をさそい出費もさせた上京行動であつたが、闘いの方針と方向をつかめぬまま帰つてきたような想いがつのる。

二〇年におよぶ国鉄闘争を勝利解決させるための「統一戦線」がようやく構築されたことは支援・共闘の立場としても本當にうれしい限りである。「統一戦線」は「小異を捨て」「大同団結」し結束することは第一義であるが、闘争に勝利するための行動と要求を具体的に統一してはじめて機能するものである。

国鉄闘争は国家権力との闘いである。これまでの経過からして闘争団・争議団・原告団の要求を明確にして闘う「すべ」としては「鉄建公団訴訟」に集中するしかないことは自明の理であると考ええる。実際に「不当労働行為を認めさせ」不十分・不満の判決であるが「期待権侵害として慰謝料五〇〇万円」と国鉄闘争をより現実的に動かしはじめた判決を引き出した鉄建公団訴訟を闘つて来た（闘っている）原告団と支援・共闘の闘いを抜きにして「統一戦線」形成は困難であつたのではないだろうか。そして、闘いの要求が明確にされたのがこの訴訟・闘争ではなかったのか。

集会における二瓶共闘会議議長と酒井鉄建公団訴訟原告団長の「すべての被解雇者は鉄建公団訴訟を」「同じ武器を持って闘おう」という訴えこそが、国鉄闘争を勝利に導く展望を持つるそのものである。国家権力は最高裁まで争う方針であり「せん滅」を意図していることは明確である。「憲法改悪」「教育基本法改悪」「労働契約法の制定」、さらなる「小さな政府」などを目指している彼らとの対決である。「政権が変われば」というあわい期待では事がすむ訳がない。我々の主体の確立と運動そのものが問われるのがこれからである。

支援・共闘する側としてもこの闘いは「負けられない」闘いであり、当事者が納得のできる解決までは支援・共闘をする必要があると考えてきたし、今後もこの立場にはいささかも変わるものでもない。そのためには、「一〇四七連絡会」・当該労組と共闘組織が一体となって国家権力を攻めあげることができる戦略と方針を確立し、「統一戦線」がより確実に成果をあげることになることを望む。

（山形・中村 平治）

都教委の言う「クビ」の理由

—分限免職処分!? ぜひ、抗議を—

転載、大歓迎

標題のように、本日（二〇〇六年三月三十一日）、極度に度し難く不当な「分限免職」処分を犯罪都教委によって受けました。「発令を渡すから来い」というのを「犯罪都教委に付き合ってるヒマはないよ」と、行つてやることを拒否したら、わざわざ我孫子の自宅の郵便受けに、都教委の職員が入れにきていました。

今後、更に、断固として闘いますので、ぜひ、ご支援ご協力ください！

以下に、その「理由」なるモノを載せますが、犯罪都教委が言う「誹謗」「不適切」とは、正常な判断力を持つ人の日本語では「批判」ということですので、そこは「批判」と翻訳してお読みいただけると、「処分理由」の真実が理解できるでしょう。

要するに犯罪都教委の真実を暴露する教育をする者は、恐ずぎておいておけない、ということでしょう。

犯罪都教委が言う「クビ」の理由

上記の者は平成九年当時勤務していた東京都足立区立第十六中学校において授業を行った際、紙上討論と称する自作プリントに当時の同校生徒の保護者を誹謗する内容を掲載したこと及び同校生徒に配布する印刷物を同校管理職の許可を得ることなく配布したことにより、平成一〇年一月十七日に、信用失墜行為及び職務命令違反を理由として、東京都教育委員会から、一月間給料の一〇分の一を減ずる処分を受け、また、同校PTA会員名簿及び同校の封筒を使用して、当時同校生徒の保護者との係争中の裁判に関する自己の一方的な主張を記載した文書を当時の同校生徒の保護者全員にあてて郵送したことにより、平成一一年七月二十八日に、信用失墜行為を理由として、東京都教育委員会から、一月間給料の一〇分の一を減ずる処分を受け、

上記処分を受けた等の理由により、同年九月一日に、東京都教育委員会から、指導法の改善、教育公務員としての資質向上等を図ることを目的として、平成一二年三月三十一日まで、東京都立教育研究所において長期研修を行うことを命ぜられ、同年四月一日に足立区教育委員会から、平成一八年三月三十一日まで、同教育研究所において同様の内容の長期研修を行うことを命ぜられ、同年四月一日に、同教育委員会から、平成一四年三月三十一日まで、東京都教職員研修センターにおいて同様の内容の長期研修を行うことを命ぜられた。このように、上記の者は約二年七か月間にわたる研修を受講したにもかかわらず、平成一七年六月下旬ころから同年七月上旬ころまでの間、特定の個人等を誹謗する不適切な教材を、千代田区立九段中学校において、同校生徒に配布して授業を行ったことにより同年八月三〇日に、信用失墜行為を理由として、東京都教育委員会から戒告処分を受けた。

また、上記の者は、千代田区教育委員会から、上記処分を受けた等の理由により、平成一七年九月一日に、同区立学校教諭としての同区の教育目標・方針の認識等を目的とした研修を、同教育委員会において同月一六日まで行うことを命じられたが、上記処分を受けたことの反省が見られない等、十分研修の成果があらなかった。

また、上記の者は、同月二〇日に、同教育委員会から、学習指導の改善及び教育公務員としての資質向上等を目的とした研修を、東京都教職員研修センターにおいて平成一八年三月三十一日まで行うことを命じられたが、同日午前九時ころ、同センターにおいて、研修ガイダンスを受けた際、持参した抗議文を読み始め、同センター企画課長から延べ三回にわたり止めるよう指示されたにもかかわらず、約二分間同文書を読むという抗議を行い、また、同日から一二月九日までの間、研修内容の説明及び講義の際、裁判の資料にするなどと言って録音行為を始めたため、研修担当者から止めるよう再三指示されたにもかかわらず、延べ一二回にわたり録音行為を行い、さらに、平成一七

年九月二二日午前九時三〇分ころから同日午前一時五〇分ころまで、同センターにおいて、研修時間中であるにもかかわらず、同センター所長あての抗議文を作成するなど、不適切な行為を繰り返した。

また、上記の者は、同研修を命じられた期間中である同年一月七日、豊島区立勤労福祉会館で開催された集会において、千代田区立九段中学校長から千代田区教育委員会にあてた文書が、同校生徒の保護者にかかる情報が記載された文書であるにもかかわらず、文書に記載された同保護者の了解を事前を得ることなく同文書を配布し、また、同集会において、上記の者が執行委員長の地位にある団体が発行し同保護者を誹謗した内容が記載されているビラを、同集会において上記文書と併せて配布するなど、同保護者を誹謗するという不適切な行為を繰り返した。

また上記の者は、平成一七年九月二〇日から、平成一八年三月三一日まで、東京都教職員研修センターにおいて、学習指導法を改善すること、教育公務員としての資質向上に関すること等を目的とした研修を命じられたが、上記処分を受けたことに対し、自己の正当性を主張するのみで反省等がみられず、また、研修講師等に対して不適切な言動を繰り返す等、研修の成果はあがらなかった。上記の者は、平成一〇年から二度の懲戒処分を受け、平成一一年九月一日から平成一四年三月三一日の二年七カ月にわたり、学習指導法の改善等を目的とした研修を受講し、さらに平成一七年九月二〇日から平成一八年三月三一日までの約六カ月にわたる研修を受講してもなお、教育公務員として不適切な独善的行為等を繰り返しており、今回の研修中におけるこれらの行為、研修結果等を総合的に判断すれば教育公務員としてはもとより、公務員としての自覚や責任感が著しく欠如し、その職に必要な適格性に欠くものであり、地方公務員法第二八条第一項第三号の規定に該当する。よって、上記の処分を行うものである。

◎抗議先

▼都民の声総合窓口（東京都生活文化局広報広聴部都民の声課都民の声係）

〒一六三―八〇〇―東京都新宿区西新宿2―8―1 東京都庁第一本庁舎3階南側

TEL:03―5320―7741（総括ライン）

または03―5388―3144（提言・要望ライン）

FAX:03―5388―1233

koe@metro.tokyo.jp

<http://www.metro.tokyo.jp/POLICY/TOMIN/iken.htm>

▼教育委員会都民の声窓口（東京都教育庁総務部教育情報課広聴担当）

〒一六三―八〇〇―東京都新宿区西新宿2―8―1 東京都庁第二本庁舎三〇階南側

TEL:03―5320―6733（直通）

または03―5321―1111（内線53―178）

FAX:03―5388―1726

S900004@section.metro.tokyo.jp

<http://www.kyoiku.metro.tokyo.jp/mail.html>

▼東京都教育委員会教育長・中村正彦

▼東京都教育委員会委員長・木村孟

〒一六三―八〇〇―東京都新宿区西新宿2―8―1 東京都庁第二本庁舎三〇階北側

TEL:03―5320―6701（直通）

または03―5321―1111（内線53―001）

FAX:03―5388―1725（教育庁総務部教育政策室）

▼教育庁指導部指導企画課

TEL:03―5320―6836（直通）

FAX:03―5388―1733

S900020@section.metro.tokyo.jp

<http://www.metro.tokyo.jp/NET/OSHIRASE/2006/03/20g3e100.htm>

安全問題を問う

—多発する航空事故から—

資本と安全

JAL（日本航空）他の航空会社で安全が大きな問題となった。なぜ「安全」が問われつづけられるのか。

資本はできるかぎり多くの利潤を求める。企業は株式抛売金への配当、株価向上に全力をつくす。配当が他社に比し高ければ、ゼロ金利の今の時代、配当を求め遊休資金は流れ込む。買いが増え、株価は上がる。「企業価値」があがる。企業の利潤は価値を生まない不変資本の縮小、剰余価値を生む可変資本（賃金部分）のできるかぎりの搾り取り（搾取）の拡大、資本の回転率に比例する。今はやりのCSR（企業の社会的責任）は、資本の本性を隠すイマジクの葉である。

ホリエモン、そしてビューザーの耐震擬装、東横インの騒動で「だまされる奴が不勉強」、「安い住宅に需要がある」、「バリアフリー施設は儲けを生んでくれない」と、シェークスピアが資本主義創世記の時代に『ヴェニス商人』でシャイロック―当時の資本の中心は商業資本家、彼らに金を貸す高利貸しだったんですよね―に語らせたと同じだ。安全に資本をかけることは儲けにつながる。だから、できるかぎり減らしたいのが資本の「社会的責任」となる。

空と陸

現代は大量・高速輸送時代となった。飛行機は重力の法則を適用―逆らって―し、空を飛ぶ。陸上輸送の要である電車は飛行機に比べれば安全だが、空を飛ぶこともまればではない。高速化が強圧的労務管理から、教育・訓練されている運転士の頭をマッシュロにし、マニュアルにはない異常な行動をとらせることになる。

四―五年前になるうか。新聞に「新幹線、無人で走行」の見出しが、新聞を飾った。くわしくはこうだ。東京の大井に新幹線の車両基地がある。大井から東京駅に列車が輸送され、運行となる。運転手は洗面所で顔を洗った。帽子をぬぐ。帽子を洗面所に忘れた。帽子を忘れれば、労務管理の規定で、即乗務停止。四・二五尼ヶ崎事故で大きく報道された「日勤教育」（ラゲル収用）となる。運転士は動揺し、無人電車を走らせた。

この事故をどう受け止めるか。運転士の行為はよろしくない。もっとよろしくないのが、「マニュアル以外の行為はすべて処罰の対象。職務を外す。」とのJR東海の職務規定ではないか。四月、一周年を迎える尼ヶ崎での事故の原因も、本当はこんなところにあったのではないか。JR西が時間競争をある程度、是正するダイヤをつくったことは、「日勤教育」の行き過ぎを、許めたと言っている。

「定時出発より安全」

電車は地上を走る。飛行機は空を飛ぶ。落ちれば全員死亡。航空会社が安全を何より求められる根本だ。各国は観光を次の産業としたいとする。大量輸送の機材がジャンボ機のB七四七、ダボハゼ飛行機だ。B七四七は当初、軍の輸送機として設計された。ダボハゼのような頭部分は戦車等の軍需物資を積み込むためのものだ。それが、旅客機に応用された。ジャンボは五百人を積む。御巢高の事故で五百人が死んだ。

あの時、岩手の釜石にいた。TVはニュースを流しつづけていた。尾翼を失ったジャンボの映像とともにである。航空機事故は全滅だ。安全が至上命題となる。カンタス航空の安全ポリシイは「定時出発よりも安全を優先する」。理由がふるっている。「多少遅れても永遠に到着しないよりましではないか」と。航空会社は満たしているか。

競争と安全

日本の航空会社は二つ。日本航空と全日空だ。日本航空はツルのマークを象徴とした国策会社。それに対抗しつくられたのが全日空。全日空には通産省の事務次官経験者が送り込まれ、日本航空との対抗関係がつけられた。二十有余年前のことである。これなんぞは小泉君が「売り」とする規制緩和のはじめ。小泉君はその路線に乗っかってきたタダの人である。

世界の航空界は、どの産業も同じだが、買収・合併のまっただ中にある。EU諸国の人口は五千万人から七千万人。航空業はEU諸国の移動が中心で、米国のように列車がない国とは違う。日本は狭い。しかし、生活に余裕がなく、忙しい。二泊三日の小旅行で満足する寂しい国だ。広くもないのに飛行機が使われる。次から次へと飛行場がつくられる。最近では中部、神戸、北九州の海上空港である。飛行場同士はむろん航空会社も競争する。競争に際限はない。

少子化、企業の労働者が絶対的に減らされるなか、旅客需要はふえない。ふえる可能性のあるのは年金生活者。多くは安売り切符を求める。羽田と北海道・九州の通常運賃は片道三万〜四万円。それがパック旅行だと二泊三日で、三万円前後となる。航空運賃、ホテル代ふくめてである。規制緩和で格安航空会社とその隙間（すきま）に入り込む。格安会社はJAL、ANAの下請けなのに、両社が対抗する。

「安い」航空サービスは安全の問題に直結する。安全維持のためには古い飛行機より新型飛行機の導入と、一機二百億円をこえる飛行機が購入される。その投資はぼう大になる。飛行機安全の根本は整備。ところが、整備が外注化される。外注先は中国、シンガポール。国内の整備体制も変えられた。点検は一つの目では不十分なことは、どんな職種、職業でも実感することだ。それまでの二つの目から一つの目に変えられた。技術の発展は性能を高める。その結果、検査周期が伸ばされた。精密機器ほど予想外の事故が多い。パソコンだってそう。古い機種は機能は単純。大事に使えば長持ちする。新しい機種は機能満載。どこかの機能が一時的にパンクすればダウンする。

安全の基礎は人間⇨労働者の熟練労働となる。空、陸ふくめ安全が問われるのは、安全にかかわる労働力が減らされていることである。以下の文章は〇五年三月、日本

航空ジャパンの組合が示した。安全問題への見解である。少し古いが本質はここにある。資料として掲載する。

JAL（日本航空）はJAS（東亜国内航空）と合併で、持株会社・日本航空と子会社の日本航空インターナショナル（JAL I）、日本航空ジャパン（JAL J）となった。組合は八つである。

◇資料◇

安全は航空会社の社会的使命

国土交通省よりの「事業改善命令」等に関するJJ四乗組の見解

二〇〇五年三月一七日、国土交通大臣より日本航空インターナショナル（JAL I）に対して「事業改善命令」が、また日本航空ジャパン（JAL J）および持株会社日本航空（JAL S）に対して「警告」が発出されました。

言うまでもなく航空会社の社会的使命は利用者・国民に安全な運航を提供することです。私たちは日常運航の最終責任を担う運航乗務員として、監督官庁からかかる重大な指摘を受けたことを真摯に受け止める必要があります。そしてJJグループ全社員とともに安全性・公共性を最大の使命とする航空労働者として一連の不具合事例を真剣に受け止め、互いに安全意識の向上に努めると共に、今一度自らの業務を振り返り、日々の業務を遂行する必要があります。

事業改善命令等の内容

今回の「事業改善命令」は、JAL I に対し「二〇二一便において非常脱出扉のドア操作手順（ドアモードの変更）が適切に行われず、航空法及び関連規定に違反して運航を行ったことは極めて遺憾である」と指摘し、また「先日来ボーイング七四七貨物機の主脚部品の誤使用事業、仁川国際空港において管制指示誤認事実を相次いで発生させているところである」と度重なる事業の発生を挙げ、「今後、かかる事態の再発防止と運航安全の確保を図るために、下記事項について連やかに措置を講ずるよう、航空法第一一二条の規定に基づき、運航規程及び整備規程の変更を含め、必要な改善を行うよう命令する」として、具体的に以下の三項目の措置とその実施状況の報告を求めています。

- ・原因究明を徹底し、関係全組織で安全点検を徹底すること
- ・安全組織体制を見直し、安全に影響する事象が報告され、遅滞なく対策が講じられるよう再徹底すること
- ・安全業務に従事する者及び監督者に、法令・規定類の再教育を行い、安全意識を再徹底すること

また「警告」では、JAL J に対し新千歳空港での離陸に際して発生した管制指示誤認案件が指摘され、JAL S に対しては管理・監督の責任が指摘されています。

今回の国土交通省の指摘内容は、航空会社にあつては常日頃から適切に行われるべ

き当然のことであります。しかし、それらの指摘は「現場がたるんでいる」「ちゃんと報告せよ」「監督者は何をしているのか」等々、現場をいたずらに叱咤し綱紀粛正に走るだけのもので、「当然のことが、なぜ日本航空では実行されなかったのか」との視点が欠落しており、監督官庁の指導監督責任を十分果たしているとは言えないでしょう。

また、非常脱出扉のドア操作手順の問題と管制指示誤認の問題は「手順の変更や工夫などで防ぎうるヒューマンファクター的なエラー事例」ですが、貨物機の主脚部品の誤使用は明らかに「組織の安全意識欠落により発生した事例」です。これらが同列に論議されることは極めて不適切です。

一連の問題の背景と現場部門の組織の責任

JALグループでは、これまで利益最優先主義を背景とした合理化策が押し進められ、安全性に大きな影響を及ぼすコスト削減施策が行われて来ています。そして現場の切実な声が組織に無視され、経営トップに届かない、届いても改善されない状況が続いています。今回の一連の問題の背景にある経営トップの責任に加え、現場部門の組織にも現状を真摯に捉えて改めるべき点が多数あります。

・整備の現場 整備部門では「分社化・委託化」方針により、ベテラン整備士が整備現場以外への転出を迫られ、人手不足の中で過酷な勤務が強いられています。さらに関連会社の整備士は劣悪賃金で働かされています。また海外委託整備による重大なミスも発生しています。その結果、整備の不具合事例が絶えません。今回のような「作業量との兼ね合いで規定を勝手に解釈」したり「規定違反を見て見ぬふり」をする事例も、経営施策により起こるべくして起こってしまったと言えます。組合の追及により、整備本部の責任者は「このままで良いとは思っていない」と答えており、まさに状況を認識しながら対応を躊躇していた狭間で今回の事例が発生したと言えます。整備の現場に元氣と希望を与え、乗員・乗客に信頼される自社整備の体制を確立することが整備本部の組織の責任です。

・客室の現場 客室部門では過剰なセールス合戦やサービス偏重主義、度重なるマニュアル変更などにより、本来あるべき保安要員としての役割が軽視されている状況となつていきます。問題が発生すると客室本部は、言葉だけでは「規定遵守」と言いながら、編成人数や業務量の見直しは行わず、全てを個々の乗務員の責任に転嫁して来ました。今回の事例は、JAL I客室本部が経営トップから与えられた人件費削減目標や機内販売の利益目標を達成することに汲々とし、JAL F O幹部とその出身者である職制が乗客と乗務員の安全を無視してきたことのツケが回ってきたことに他なりません。客室本部は組織としての責任を明らかにし、利益優先・組合対策優先の方針を抜本的に改め、安全優先・現場重視の運営をおこなうべきです。

・運航の現場 運航部門でも、組織の問題に起因する運航上の不具合が多数報告されています。安全運航に自由闊達な運航乗務員の存在が欠かせないことは世界的な常識

です。そのために各国でCRM（クルーリソースマネジメント）等が実施されてきました。今回の事例も未だ事実関係は完全に把握し尽くされてはいませんが、「現場の声を聞き、組織がきちんと機能することで防ぎうる、ヒューマンファクター的なエラー事例」と捉え、その方向での対策こそが取られるべきです。監督官庁から求められていると言われる「マニュアルの厳格化」や「全乗員へのミーティングでの注意喚起」や「職制によるライン運航の点検」で解決する問題ではありません。個人への責任追及、責任転嫁に偏りやすい航空局の指摘等に過剰反応し、運航の現場を萎縮させることは厳に戒めるべきです。

一二三便事故の反省は生かされたのか

日本航は過去、五二〇名の犠牲者を出した一九八五年の一二三便事故など、多数の連続事故を経験しています。その背景には営利を追求するあまり現場の声を聞かない経営の姿勢や、「もの言う組合」を敵視する分裂労務政策があり、事故のたびにその経営姿勢が世間から厳しく批判されました。一二三便事故の直後に経営陣が一新され、「絶対安全の確立」「労使関係の安定・融和」「公正明朗な人事」「現場第一主義」などの最高経営会議経営方針が策定されました。しかし一九九三年以降経営は再度方針を逆戻りさせ、運航現場の反対を押し切り、勤務協定を破棄して勤務を改悪し、一方的に賃金切り下げなどの構造改革諸施策を強行しました。その結果、現場のモラルやモチベーションに悪影響を及ぼし、労使関係も悪化の一途をたどり、現在、会社と社員の間の裁判で四件もの会社側敗訴が続いている状況です。

さらに現場のモラルやモチベーションの低下に追い討ちをかけたのが、現在JALグループで進行している「JAL—JAS統合（〇四年実施）」「JALS—JALI—JALJの一社化（〇六年度までに予定）」という矢継ぎ早な企業再編、コスト・雇用切り下げ施策です。これにより現場は、雇用や労働条件への不安という強いストレスの中での業務を強いられています。今回の連続した事例もこの「現場無視」の経営施策の流れの中で発生したことは明白です。

JALS・JALI・JALJ経営のトップは猛省を

ICAOの事故防止マニュアルを引き合いに出すまでもなく、航空会社の安全の度合いは「経営者が安全をどれだけ真剣に考えているか」だと云われています。二〇〇四年後半より、社内外には現経営すなわち兼子CEO体制を批判する文書やスキャンダルを暴く怪文書が飛び交っています。経営の方針や施策は役員会で堂々と論議されるべきであって、こうした水面下の駆け引きに精力を費し、現場をそっこのけにして経営内部で権力争いが行われていることに怒りを禁じ得ません。

一方、経営が発表した〇五—〇七中期計画は、〇七年度には連結で一〇〇〇億円もの営業利益を目論むもので、その中でしきりに強調されているのは「コスト削減」「一社化による人件費削減」など、より一層社員に痛みを強いる施策です。すなわち今回の一連の事象は、経営が現場から遊離して権力闘争に明け暮れ、現場に痛みを強いる

ことに狂奔している中で発生したものです。経営者が結果責任を取ることは社会通念から当然のことですが、それに加えて経営は事態を率直に反省し、今回の一連の事象の背景にある誤った施策を改める責任があります。

乗員の組合として、私たちJ4乗組のなすべきことは

私たちは現場の声を直接把握できる労働組合として、経営にきちんと「現在の経営姿勢を抜本的に改めよ」と指摘し、安全性に多大な影響を及ぼす諸施策の転換を行わせるなど、経営に対する健全なチェック機能を果たすべき責任があります。

私たちJ4乗組は、JALS・JALI・JALJの経営のトップが、早急に以下の対策を行うことを要求します。

記

- 1、現場職員の声が聞き届けられない現経営姿勢を改め、現場から不具合が上がった場合に、スピーディーに改善される抜本的組織改革および施策を講ずること。
- 2、整備の現場での人員削減など、安全性に直接影響を及ぼす合理化を見直すこと。
- 3、派遣・契約制客室乗務員など、現場のチームワークを低下させ安全性に影響を与える施策を再考すること。
- 4、安全性に問題があるとして東京地裁・東京高裁で下された判決に従い、その内容を踏まえた運航乗務員の勤務協定を早急に締結すること。また、この裁判の引き金となった九三年の一方的協定破棄を反省し、二度と繰り返さない旨、社会に明らかにすること。
- 5、過去に物言えぬ職場を生み出し、連続事故の要因となった分裂労務政策を永久に放棄し、組合の敵視や組合分裂工作をただちに止め、経営と従業員が安全に向け建設的に話し合いが出来る環境を構築すべく対策を講ずること。
- 6、安全性に絶対不可欠な労使の信頼関係を促進するため、問題解決にあたっては、労使の建設的な話し合いで結論を見出すとの方針を再確認すること。

私たちは、以上の見解と要求に基づき、利用者・国民の皆さまに安全な運航を提供するために、今後最大限の力と知恵を結集し、経営施策の変更を求めて行きます。幅広いご理解とご支援をお願いします。以上 二〇〇五年三月二三日

J4乗組 日本航空機長組合・先任航空機関士組合・乗員組合
日本航空ジャパン乗員組合

4月上旬・好評発売!

小冊子「医療制度改革批判と社会保障と憲法」

五冊目の小冊子となります。4月から医療制度改革反対の署名活動を、開始したい。その資料として作成しました。マスメディアなどでは、まったくといっていいほど報道されていないことから、こんな小冊子を作り、宣伝活動を強化し、署名運動を展開しようと考えています。A4版で四〇ページ。頒価は五〇〇円(カンパ含む)です。

頒布にご協力いただける方は、harayosi-2@goo.jp迄、ご連絡いただければ幸いです。

民営化は労働者に何をもたらしたか

— 兵庫たたかう仲間の集会「基調」 —

二〇〇五年はライブドアによるニッポン放送株買収劇に始まり、JR福知山事故、クボタ・アスベストショック、郵政民営化総選挙、耐震偽造問題など、小泉内閣の押しすすめる「構造改革」のひずみが剥き出しになった一年だった。「構造改革」とは何か? 「規制改革」は労働者に何をもたらしたのか? あらためて検証したい。

二極化する労働者の状態

一九九五年、日経連(現、日本経団連)が「新時代の日本の経営」を発表してからの一〇年間で、正規雇用は四四六万人減少し、非正規雇用は五九〇万人増加した。すでに全労働者に占める非正規労働者の比率は三四・六%に達する。女性労働者でみれば五五・六%は非正規労働者だ。

また、短期契約を更新する、いわゆる「細切れ契約」が横行するとともに、恒常的な雇用であるにもかかわらず有期雇用契約が拡大するなど、労働者の不安定化は増大する一方である。

賃金はどうか? 一九九七年をピークに七年連続、二八万円も減少し、二〇〇四年の平均年収は四三万八千円となっている。年収二〇〇万円を超えるわずか三%の人が所得総額の四分の一を占め、他方、年収二〇〇万円以下の世帯が二〇%を超し、「階層社会」「二極化」が極端にすすんでいるのだ。また、若年の失業率は二〇%を超え、失業に数えられない「若年層無業者(ニート)」は、六〇万人以上存在している。実際、子どもの「就職がない」「アルバイトや派遣しか雇用がない」現実を突きつけられている。さらに、リストラによる経済苦、長時間・過密労働による精神疾患から、自殺者は七年連続で三万人を超えており、「二極化」「格差」問題は、決して遠い世界の話ではなく、身近な問題なのだ。

公務員バッシングと「官から民へ」の結果

小泉内閣は、年金問題を利用して社会保険庁への攻撃を展開、次ぎに大阪市の「高待遇」問題をテコに徹底的に公務員バッシングを行い、マスコミを動員した世論を背景に「公務員の賃金を引き下げる」「民間でできるものは民間で」とのキャンペーンを行ってきた。そして、小泉政権誕生からの五年間、あらゆる部門で「民営化」「規制撤廃」という言葉は思想として浸透している。

しかし、JR福知山線事故にみられるように、「民営化」「規制撤廃」は利益重視の体質を生んだ結果であり、「民営化成功の象徴」とされた国鉄改革は、民営化後に多発している事故がその本質を露わにしている。また、アスベストや耐震偽装問題についても、福知山線事故とその根っこは同じで、安全よりも利益を優先した結果である。それだけではない。医療や福祉、教育の現場においても「競争」が導入され、利益優先による職場の荒廃がすすんでいるのだ。

労働組合を無力化する労働契約法制

他方、激増する個別労使紛争を迅速に解決するためのシステムづくりが急ピッチですすめられている。二〇〇一年一〇月から監督署や労働局での個別紛争処理がスタートし、今年四月からは労働審判制度が導入される。そして、二〇〇七年の制定に向けて「労働契約法制」が議論されている。特に労働契約法制をめぐる議論では「会社に逆らう労働者は職場から排除する」「労働組合は認めない」「ただ働きを合法化する」などを意味する法律案が提起されている。

労使紛争のほとんどは、使用者による一方的な不利益変更や解雇が原因で起きるわけだが、労働条件の切り下げを使用者がスムーズにできるようにするための「法整備」としか言えず、政府・財界が一体となって労働者の使い捨てに拍車をかけようとしている。

憲法改悪と平和

小泉内閣は「構造改革」と並んで、憲法を変え日本を再び「戦争のできる国」にするための動きを急速に進めてきた。昨秋自民党は「新憲法草案」を発表し、「戦争の放棄」を「安全保障」に変え、「自衛軍」を持つことまで明記、集団的自衛権の行使をも意味する「国際協調活動」が打ち出されてきた。9条改憲のねらいは、「いつでも自衛隊を海外に派遣でき、海外で戦争ができる国」にするものだと言わねばならない。三月末に最終報告が出されるとされる在日米軍再編問題、日米軍事一体化の動きも、多国籍企業のグローバルな競争を支えるものとして、同じレベル上にあると言えよう。

また、一連の改憲論議では、「憲法は権力をしぼるもの」から「国民をしぼるもの」へと、歴史的にも国際的にも確立している立憲主義の理念そのものが大きくねじ曲げられようとしていることにも注目を払わねばならない。

さらに、今通常国会への上程が画されている共謀罪の新設や教育基本法改悪の動きなどは、ビラ配布活動への異常な弾圧などとともに、改憲の動きと表裏一体となって、戦争体制を支える国づくり・人づくりの一環だと言える。

しかし、事態の大変さとは裏腹に、平和の問題への労働運動としての取り組みは決して十分とはいえない現状がある。労働組合としても、あらためて憲法を考え、まなぶ取り組みや、憲法の改悪を許さない行動に取り組み、地域・市民の運動にも積極的に関わっていかう。

労働者の連帯

こうした情勢の中で、兵庫では組合つぶしや不当な権利弾圧に対して、たたかう仲間がいた。

六年半にわたった全港湾本四海峡バスの闘いは、昨年勝利解決したが、この闘いを通じて労働者・労働組合の団結のすばらしさを地域の仲間にも与えてくれた。また、

ユニオン・オークラ神戸フーリスト分会の闘いでは、労働者として生きる権利を求め、毎週土曜日に会社前での抗議行動を続けている。

郵政職場では、地域共闘や非正規労働者の組織化に取り組んだ仲間が、「不当配転の撤回」と「労働組合の再生」を求めて闘いに立ち上がった。また、自治体合併や入札・指定管理者制度導入にともない労働組合を結成して闘いに立ち上がる非正規労働者たちがいた。

他方、いわゆる企業内労働組合がますます「内にこもる」中で、組合自体が「組合員≒正社員」だけの利益を代表する運動へとなってきた。この間の公務員バッシングは、まさにココを攻められてきたのだ。公務員の賃金を引き下げても、白らの賃金が上がったり、雇用が安定するわけではない。しかし自らの置かれた「不当な働かされ方」に対する不満が、これまで長年労働組合として闘い勝ち取ってきた公務員労働者に目が向けさせられている。

昨年一〇月、連合の会長選挙に立候補した鴨桃代さん（全国ユニオン）は、立候補にあたり「非正社員は、仕事は一人前だが、扱いは半人前」「あらゆる労働者が希望を持って働ける社会を」と訴えた。これまで自分たちの労働条件を維持するために組織の「枠外」におかれてきた人たちの組織化、三〇〇〇万人を超える膨大な未組織労働者の組織化に取り組まなければ、労働運動に未来はないことをストレートに投げかけたのだ。そして、その呼びかけに多くの組合幹部が応え、日本の労働運動は新しい流れを生み出そうとしている。

クボタがアスベストによる工場周辺の被害を認め、被災者への補償を発表してから日本全国にアスベスト問題は拡がった。これまで、幾度となく国会で取りざたされてはいつしか立ち消えにされてきたアスベスト問題は、不十分ながら「原則使用禁止」と「アスベスト新法の成立」という形で花を開いた。

大変な健康被害を発生させたクボタは、いつしか「いい会社」という印象を与えているが、そのクボタを記者会見に追い込んだのは、夫を中皮腫でなくしたひとりの女性だった。彼女は、同じ病気で苦しむ一人ひとりから聞き取りを行い、そして、あのクボタを「記者会見」へと追い込んだのだ。

私たちの労働運動も、もつともつと社会的にならなければならぬ。

なぜ、同じ仕事をいるのに、「パート」や「派遣」ということで、低い労働条件に置かれなければならないのか？

仕事はずっとあるのに、なぜ有期契約でなければならないか？

仕事は続いているのに、「入札」によってなぜ解雇になったり、賃金が引き下げられなければならないのか？

兵庫の労働者大会へ

フランスの労働組合の組織率はわずか一〇%にも満たないが、ストライキを呼びかけると七〇%の労働者がその呼びかけにこたえて参加し、組合が勝ち取った労働協約は九五%の労働者に適用される。「労働組合の社会性」が私たちの運動に問われている。

る。

集まろう！ 呼びかけよう！ 組織していこう！ 労働運動を広げていこう！

◇ 読者からのおたより ◇

合併から三年 合併して一年が経過しました。三年前の兵庫の仲間の実態が、今、自分たちの現実になっていきます。職場はめざましい合理化です。組合は、当局の逆提案の対応に追われっぱなしですが、地道な職場からの組織づくりが求められています。職場・地域の仲間と共にがんばりたいと思います。

(新潟・M)

編集部より 別稿にもありますように、毎日のように「住所変更」のお知らせ。日本の地理・地名はまったくわからなくなりました。

全員落選！ 都高教の役員選挙では「日の丸・君が代」をたたかっている人達は、全員落選でした。日弁連に、東京の教育行政の人権侵害について救済を申し立てました。受理され、本調査が始まります。

(東京・西村昭)

編集部より くわしい報告いただければ嬉しい。よろしく！

カンパです 一年分お願いします。残りは、わずかですがカンパです。

(埼玉・S)

編集部より カンパに感謝。

住所変更 住所が「日原町」(鳥根県)から、合併のため「津和野町」に。

(鳥根・M)

編集部より 私の実家は三重県の津。合併で二十万弱の人口が三十万を越え、和歌山・奈良の県境までが市になったとのこと、驚きです。

今がスタート、アスベストの闘い 一月三日のアスベスト国民決起集会には、一〇〇万人署名は当日までに一七六万集まり、国会に向け二五〇〇名がデモ、アスベスト対策基本法制定を、民主党・共産党・社民党議員団に請願したが、まったく不十分な加害者、国の謝罪なき一部涙金救済のアスベスト新法が、衆議院通過、二月三日参議院で成立した。小選挙区制による数の力で何でも通せる自民党政権の政策は、いかに民意とかけ離れたものになっていることか。それはまさに首切りや殺しの自由ではないか！

(埼玉・M)

編集部より アスベスト法の問題点、「通信」もくわしくとりあげています。さらに追及の手を強めて。

四・四大集会へ 一〇四七名の闘う陣形ができ上がった！ 呼びかけに心えて、マイクロバスで参加します。十時 新潟市合同庁舎、一〇・四〇 新津市役所、十一・一〇 小須戸町役場、十一・四〇 三条市体育館、一二・〇〇 合流の計画です。日比谷到着は十七時を予定しています。

(新潟の会)

編集部より いつもながらスゴイですね。東京ではオルグの皆さん、東奔西走していらっしやいます。

懐かしい玉菊さん、ありがとう！ 「社会通信社」滝野ご夫妻はじめ全国の読者の皆さん、お元気で奮闘されていることと思います。さて「社会通信」(No九六一―二〇〇六・三・十一)の「読者のたより―神奈川・玉菊富久さん」が載っています。本心に懐かしく、嬉しい思いで読みました。

忘れもしないJR北海道不採用、広域採用で東日本へ、東京へ来て玉菊さんご夫妻(お子さん…)も十八年目を迎えて、いろいろとご苦労があったことと思います。そういうご苦労と国労組合員としての誇りとご健闘に心より敬意を表します。玉菊さんとは、北海道宗谷本線名寄駅で同じ職場でした。国労闘争団をはじめとする全国の争議団の皆さん、全国のJR職場で頑張っている国労組合員の皆さん、全国の闘う仲間の皆さんのご健闘を祈ります。本当にお身体に気を付けて下さい。

(札幌市・松里福慈)

編集部より 玉菊さんお喜びになりますよ、さっつと。

四・二八反処分二十七周年集会 すでに四半世紀をこえた四・二八闘争、昨年の東京高裁判決を得て最高裁闘争中の現在、私たちは四月二十八日に全国一日行動を闘います。ぜひご参加を。場所は第一五回総会集会(午後三時)、反処分二十七周年総決起集会(午後六時三〇分)ともに「東京しごとセンター」です。

(四・二八から)