

JAL退職者交流集会報告⑥ 以下は、7月29日のJAL退職者交流集会における講演記録を、読みやすく整理し加筆補正したものです。

⑥世話人のまとめから

(司会) それでは、プログラムの4番目、集会のまとめ。経営への提言について。骨子を世話人のほうから提起いたしますのでよろしくお願いします。

(世話人)

今日は現役の方はわざわざ休暇を取ってくださったり、シカゴから帰ったばかりですか、みなさん大変ななか駆けつけてくださって、現場の生々しい話しをしていただきました。どうもありがとうございました。

荒木さんと丸山さんには、「JAL再建放談」のブログのライブ版ということで、ボランティア活動の興味ある話までしていただいて、きょうはほんとにありがとうございました。

皆さんからの意見ですとか質問、まだ言い足りないと思うんですけど、一応、退職者としてもいまのJALの状態については、安全と言うことに関して、非常に危ういものを感じる。

非常に危惧しています。そのなかでお話しされた内容、意見をまとめて、できたら経営に退職者懇談会から提言できたらいいな、ということで今日の集会を持たせていただきました。

私たち、現役の時に経験したことのないようなことが今起きているのではないかなと思います。

私たちにもむかし「社是」というものがあった、安全性、定時制、快適性、と。この言う順番を間違えると怒られたものですけれども、JALのホームページを見ると分かりますがJALには大事な企業理念と安全憲章というのがあるんですね。安全憲章については変えていないんです。これは安全運航が企業の存立基盤であるということをはっきり謳っているわけです。企業理念のほうは、今まで5項目くらいあったのです。その1番目は、やっぱり徹底して安全を追求するというような企業理念だったのですけれども、今回、この企業理念ががらっと変わったわけですね、ひと言で言うと、稲盛さんの「利益なくして安全なし」というスタイルです。この企業理念は全社員の「幸せ」、それを追求するということを行いながら、「企業価値を高めることによって、社会の発展に尽くす」というふうに変えられたのですね。ところが、この「企業価値を高める」ということがどういうことかというのが、具体的に説明されています。それは、先ほど出てきた「JALフィロソフィー」、これの実践を通じて「採算性意識を高め、利益を上げる」ことなのだと言い切っているのですね。それがやっぱり「利益なくして安全なし」という言い方になっていると思うのですけれども、「日経ビジネス」の5月

16日号でしたか、インタビューの内容が発表されたのですが、そこに稲盛会長が書かれているのは「JALというのは装置産業である。あるいは、究極のサービス産業である。」ということまで言っているのですね。でも、これは全くの間違いですね。JALというのは公共輸送機関ですから、「輸送産業」なんです。一般の製品をつくっている装置産業とも違うし、商品をつくっていないサービス産業とも違うのです。「輸送産業」というのもひと言も出てこない。それから、飛行機のことをほとんど分かってないんじゃないかなと思うような内容なんですね。結局「JALフィロソフィー」というのは「売り上げを最大に、コストを最小に」ということで、売り上げを伸ばすということができませんから、どんどんいま路線も縮小していますし、事業規模、売り上げもずっと減っているわけですから、どこに目がいくかという、「徹底したコスト削減」ですね。きょう話しが出てきた「現場のしわ寄せ」に向かっているのではないかなと思います。

JALというのは、「安全運航が存立基盤」と言っているわけで、丸山さんも仰っているように、飛行機を飛ばしているのは、会社ではなくて、現役の方たちですね。

整備の方、それから、パイロットの方、客乗の方、こういった人たちがほんとにこんな苦しいなかで全力投球をして安全を守っているわけです。こういう今の現場の危機的な状況、ほんとに安全トラブルが多発している2005年当時の比ではないという話の一端を今日聴けたのではないかなと思います。

JALが破綻したのは「年金が高額。高くて破綻した」と言われたのですけれども、もともと人件費が高くて破綻したわけではないんですね。破綻の原因は一度も明らかにしたのではないのですけれども、今日ちょっとお話しがありましたけれど、2009年、年金でもめていたときに、11月に1,800億円の負債、これを返さなければいけない、資金繰りができなくなるという状況がずっと生まれていたわけで、最終的には支援機構が面倒を見て、会社更生法の適用というかたちに政治がらみで持って行ったわけです。

でも、なんでそんな膨大な借金を抱えたのかというのはやっぱり、経済摩擦で内需拡大要求で米国から要求されて、採算

のとれない空港をたくさんつくって、そこに飛行機を飛ばせていった。そのなかで大量のジャンボ機を購入するという。それが膨大な負債をつくったわけですね。

ちょうど2003年から2008年くらいまでを見ても、売り上げがだいたい1兆3千億円から1兆7千億円くらいあるのです。その期間の連結の負債の総額というのは、その1兆3千億円とか1兆7千億円を超えるような額ですね。だから、売り上げたって、稼いだって、負債の元本を返さなければいけないし、しかも、損益計算との関連では、200億円とか300億円も莫大な利子を払わなければいけないのですね。こういうところに破綻の大きな原因があったわけで、飛行機を現場で飛ばしている従業員には全く責任がないわけですね。われわれ、そういう意味ではそのところをはっきりさせる必要があるんじゃないかなと思います。

今日のまとめなんですけれども、具体的な形の要求ということではなくて、3つくらいにまとめてみたいと思います。

一つは、165名の方が解雇されて、いま2名増えて、148名の方が裁判で闘っています。こういう安全を無視した、ベテランから整理解雇していくという、こういうやり方に対して、これはやっぱり整理解雇を撤回してほしいという、そういう主張を届けたいと一番目に思います。

それから、2番目には、現場でいま頑張って飛行機を一生懸命安全に飛ばそうとしている方たちの苦しみ、これをいまみたいなきつくり言えば4割くらい給料を下げられているわけですね。しかも、長時間労働。ヨーロッパまで1泊で飛んでくるとい考えられないことが起きているわけで、こういう賃金の抑制だとか、労働条件の改悪、それから、整備の問題も出されていました。雇用形態の改悪とでも言うのでしょうか。こういうことについては、安全アドバイザーグループの提言に従って、チームワークとかモチベーションが切り下がるようなことは止めてほしいというという訴えにしたらどうかと思います。これが2つ目。

3つ目は、われわれ退職者にとっても、関心の強い問題ですが、EFは廃止されますけれど、これがどうなるのか。まだ、これ現状、膠着状態で、現役の方にも復活されていませんけれど。

それから、会場からも発言のありました、「健保」の問題。最近、健保から「厚生労働省から解散させられるかも知れない」なんていう通知が届いていましたけれども、この健保の問題ですとか、「企業年金」。これはたくさんの方が企業年金に残っておられます。それから公的年金の問題も、丸山さんが仰っていましたけれども、こういう、退職後の生活が安心

してできるということは、現役の方が定年まで働く条件になるわけですから、定年まで働くことによって、技術の伝承だとか、技量が伝わっていくわけですから、われわれ退職者の要求と矛盾は全くないわけで。3つ目には、こういう福利厚生における制度もきちんと維持してほしいという訴えをしたらどうかと思います。

まとめてみますと、1つ目は、やっぱり、安全を無視して、国際的にも批判されているようなベテランの整理解雇。これは止めてほしい。撤回してほしい。2番目は、現役の人たちがチームワーク、モチベーションが持てないような、賃金、労働条件、雇用形態。これをぜひ改めてほしい。3つ目は退職者の関連の要求であります、EF、健保、年金の問題。これはきちんと維持して、現役の方も安心して働けるようにしていただきたい。

この3つをきょうの集会の総意として、文言はちょっと検討させていただきたいのですけれど、経営に届けられたらなあと思うのですが、もしそれがこの集会の総意として、よろしければ、その3つの内容について拍手か何かで確認していただければと思うのですが、いかがでしょうか？

(拍手)

よろしいですね。それで確認とします。

(司会)

はい、ありがとうございました。

世話人のほうから、3点提起がありまして、満場一致で拍手承認されたと思います。

今後、世話人会のなかで文言等は検討して経営のほうに提言を行いたいと思います。

本日登壇された5名の皆さん、ほんとにありがとうございました。それと、きょう会場からは7名の方の発言がありました。活発な討論だったと思います。

本日はどうもありがとうございました。

