

## 「国交省への団交申入れ」についての記者会見議事録（JHU）

日時： 2021年9月15日13時～13時42分

場所： 国土交通記者会会見室

出席社：7社9名

（毎日、読売、共同通信、時事通信、交通新聞、サンケイ、労働ペンクラブ）

組合側出席：JHU2名、代理人弁護士2名、ヘルプ7名（計11名）

### 1. 経緯と状況報告（JHU委員長）

本日、JAL被解雇者労働組合（JHU）は国土交通大臣に団体交渉を申入れた。解雇争議は11年目に入っていて、なかなか解決の扉をこじ開けられない状況にある。JHU組合員の3人は58才で解雇され、60才を迎えて規約上労働組合員の資格がなくなっていた。10年間、争議団員ではあったが、労働組合に入っていなかった事から、会社と交渉できなかった。今年4月4日に3人でJAL被解雇者労働組合を立ち上げ、翌日にJALに団体交渉を申入れた。ところが、社員ではないという理由で、JALは団体交渉に応じなかった。これを受け、5月12日に東京都労働委員会に団交拒否の不当労働行為で申し立てをした。

これまでの間、都労委で2回調査が行われ、会社は団交という形で応じるような状況になった。しかし、JAL内では団交に社長または代行する役員が出るが、JHUとの団交では部長以下の出席だったことで、団交の入り口でなかなか進んでいない。

整理解雇については、2010年のJAL破綻と再建に当たり、政府、国土交通省が主導でやってきた。2012年4月11日に、当時の前田国土交通大臣が衆議院の国土交通委員会で「会社において解決をはかって貰いたい。見守っていききたいし、指導もしていききたい」と答弁し、同年6月には、羽田雄一郎国交大臣も「前田国交大臣と同じ考えだ」と発言している。2016年10月には、石井国土交通大臣が参議院の国土交通委員会で、JALが不当労働行為で最高裁に断罪された時に、「遺憾に思っている」と答弁している。国交省としては、適切に対応すべきと一貫している。2020年12月26日に、立憲民主党の矢上雅義議員が質問主意書を大島衆議院議長に出している。これに対する回答は、「JALにおいて適切に対処すべき問題だ」と答弁。ILOからも4度の勧告が出されているにもかかわらず、ILO勧告は厚労省が取り扱っているというような立場で、国交省は一步離れているような状況だった。

JALの破綻と再建は、国交省が中心に事前調整型で進めてきた。165人の解雇事件が未だに解決していないことは、航空法にも規定されている通り、監督官庁の国交省にも労組法上の「使用者」としての責任がある。解決に向けて、国交省に団交を申し入れてきた。

### 2. 記者会見資料の説明（JHU書記長）

- ・資料 2 ページは会社交渉、都労委の経過の纏め。8 月 4 日団交、要求主旨の説明もしていないのに回答を出してきた。ゼロ回答。会社のまともに対応しない姿勢が明らか。
- ・資料 5~8 ページ、2012 年 11 月に航空局が JAL の再建に関わる経緯を纏めた報告書の抜粋。こうした経過からも JAL の再建にあたって、国交省が強くコミットしてきたというような内容になっている。
- ・資料 9 ページは、航空法 111 条 5 項の「輸送の安全に係る情報の公表」に基づいて、JAL が毎年 3 月 31 日付けの人員配置状況を報告したもの。更生計画の削減目標の人数と 2011 年 3 月の在籍人数を比較して、削減目標より超過達成していることが JAL の広報資料からもわかる。こうした情報も踏まえ国交省が整理解雇を含む再生計画を認めた責任がある。
- ・資料 10 ページ、6 月 9 日、超党派の国会議員 20 名が都労委に争議解決を求める要望書を提出。要望書の本文のみ紹介したもの。立憲民主党の福田昭夫議員が代表者。本日の国交大臣への団交申入れ書提出にご同行頂いた福島みずほ議員も賛同人の一人。
- ・資料 11 ページ、私達の大きな要求は原職に戻せだが、一名も原職に復帰していない。8 月 4 日の回答でも原職復帰の要求にはゼロ回答。その交渉当日に、外国人や邦人の既成運航乗務員を新たに採用するという方針を経営が突如発表した。386 人の新人パイロット、6205 名の CA を採用し、原告からは一人も原職復帰していない中で、既成運航乗務員の追加採用の表明。
- ・資料 12 ページ、ILO166 号勧告、1982 年に日本政府も使用者の代表も労働者の代表も全員が賛成して採択された勧告。再雇用に係る優先権が明記されている。解雇争議を解決しないまま、既成乗務員の新規採用を表明した会社の対応は不誠実さの表れ。

#### **(JHU 委員長)**

- ・整理解雇以降、パイロットは 386 人採用しているが、新人採用で訓練生を採用しているというのが理屈だ。昨年度は 60 人採用している。今年度はコロナ禍でも採用する。しかし、解雇した 81 人は戻さない。そこに外国人既成乗員を新たに採用すると表明した。外国人の問題は国会で何度もやっている。アンカレッジ事故時も外国人機長だった。コミュニケーションの問題、日本人の乗員養成、労働組合に入らない等の問題があり、国会で議論されてきた。JAL の歴史では外国人乗員の問題は職場で色々な悪影響を与えてきた。こうしたやり方は認められない。それならば解雇したパイロットを職場に戻せと強く押し出していきたい。

### **3. 国交大臣への団交申入れに係る補足説明（代理人弁護士）**

本日の団体交渉要求に対して、国交省の担当者は、国は労組法 7 条の使用者に当たらないので、団交を受けることは出来ないと回答。通常の民間企業の労使関係では、国が使用者として団交を常に受けなければならないということはない。本件においては事情がある。どういう場合に使用者になるのかお話ししたい。

基本的に雇用関係を結んでいる企業、これが使用者になる。直接雇用関係を結んでい

る使用者以外に、使用者に対して強い影響力を及ぼしているような、実質的に労働条件を決定しているような場合がままある。下請け企業に対して、元受けの企業が強い力を有している場合もあるし、資本関係のある親会社、子会社、別の法人ではあるけれども、親会社が強い影響を及ぼしている場合もある。

そういうとき、直接雇用している使用者に対して団交をしても、あまり意味がない場合がある。最高裁は朝日放送事件で判決を出している。朝日放送の下請け企業で雇用されている労働者の組合が元請けである朝日放送に対して、団交を求めて、これを拒否した事が不当労働行為に当たると判断された。なぜ認めたのか、最高裁判決は「雇用主以外の事業主であっても自己の業務に従事させ、労働者の基本的な労働条件等について、雇用主と部分的とはいえ、同視出来る程度に現実的かつ具体的に支配できる地位にある場合は、その限りにおいて使用者にあたる」という判断をしている。本件では、国交省の業務に労働者を従事させたことはないが、大事な点は、部分的であっても現実的かつ具体的に支配することができる場合は使用者にあたるということ。部分的使用従属関係という。本件は、国交省がJALのあらゆる労働条件について、いちいち決定に関与しているかという点。ただ、整理解雇の時、国交省が全く何の影響力も行使していないというのは、常識に反する。国交省が出した「JALの再生について」の資料を見ると、6ページ、2009年4月22日に、国交省がJALに対して経営改善計画の策定を指示している。6月22日に、抜本的な経営改善計画が策定されるようJALをしっかりと指導・監督して行くことが確認された。9月25日に、国交省の顧問団として「JAL再生タスクフォース」が設置された。10月30日に、前原国交大臣から「JAL再建対策本部」の設置について報告があった。8月31日に、JALの再生計画案に関する関係大臣会議で、国交省はJALをしっかりと指導、監督していくことが確認され、前原国交大臣も同趣旨のコメントを出している。11月30日に、馬淵国交大臣から、国交省として再生に向けて着実に前進しているものと思料するとコメントしている。こういう流れの中で、国交省が整理解雇という重要な労働条件の決定について、現実的かつ具体的に支配決定していたと言えるものと考ええる。

その下で、12月31日に整理解雇が実施された。もちろん、国交省はそこまで関与していない、意見を述べただけだとか、コメントしただけと逃げることは予想されるが、社会通念上通らない。国交省は団交を受ける義務が法律上ある。それを認めてこの団交に対して誠実に対応しなければならないと考える。それを伝えた。仮に法律上使用者に当たるかどうか、団交応諾義務があるかどうか、法律論を一時棚上げしたとしても、国交省は誠実に対応すべきであることを伝えた。福島議員も同趣旨のことを、具体例を挙げて伝えた。

今日の段階では事前の組織決定以上のことは言えない方が出てきたので、それ以上の回答は期待できず、検討をお願いしてきた。これを無視するようなことがあったら、国が不当労働行為を行う、団交を拒否するという重大な事態に至る。万が一そういうことがあれば、労働委員会に救済申し立てをすることを含めて検討せざるを得ないことも伝

えた。

#### 4. 質疑応答

時事通信（幹事社）：申し入れに関して対応したのは航空局のどの担当者か。

JHU：航空事業課の星さんと林さんの2名。

幹事社：団交としては応じられないという回答で、申入れ内容は受取ったという対応か。

JHU（代理人）：受け取った上で検討して下さいと言ったが、正面から確認しないで「説明を受けました」という言い方を繰り返していた。

JHU：月曜日午前中に、団交申し入れをすると連絡したところ、要求書を事前に送って貰いたいということだったので送った。今日正式に申し入れたので、これを受けて対応するように伝えた。

毎日新聞：国が団交の相手方になり得るかという説明は良く分かったが、実際、外部の団体が国に対して団交を申し込んだという例はあるのか。

JHU（代理人）：あります。労働委員会にもかかった。命令までは出ていない。確か総務省だと思う。このやり方はあまり一般的ではない。我々も知恵を絞ってきた中で出てきた発想。実際調べたら、他にもやっているところがあった。

毎日新聞：このまま拒否したら団交拒否で都労委に？

JHU（代理人）：はい、そこは既定路線。そうなる可能性はかなりある。

JHU：JALを動かすということでは、社内の労使関係だけでは、過去の事として扱われて来ている。責任ある立場の国交省を引き込んで解決したい。超党派国会議員20名が署名入りで労働委員会に解決の要望書を出している。一企業内の問題でないという認識が広がっているので、国交省に団交で解決を要求することで解決につなげたい。

毎日新聞：国交省に回答期限を設けているのか。今日は拒否という回答か。

JHU：9月30日を回答期限として団交申し入れをしている。日本で一番大きな争議になっている。こんな解雇が許されたら、コロナ禍でいくらかでも解雇できることが当たり前のような社会になってしまう。理不尽な解雇は許されない。

労働ペンクラブ：国交省に団交を申し入れるのは11年間で初めてか。ILO勧告があってもJALの会社で対処するよう会社に丸投げのような形になっている。今度は国交省にあなたが当事者ですよという形で丸投げさせないという点で変化を感じさせると思うが、評価について聞きたい。国交省を当事者にした事が与える、JAL争議に対する影響を聞きたい。

JHU：これまで国交省に対しては、支援共闘会議、けんり総行動など要請書を出している。要請をして後は対応して下さいというもので、その場で答えを貰うものではなかった。年に数回行ってきた。厚労省にも同様に要請してきた。

JHU：2018年にILOの4次勧告が出て、国の報告が記されている。その中で会社も国も、2つの裁判について「地位確認訴訟の判決と不当労働行為裁判の判決は全く個別のものである」と同じ内容の報告をしている。しかし、この2つの事象は2010年11~12月に同時進行で行われたことは歴史上の事実。不当労働行為では、憲法28条違反、労組法7条違反で断罪された。判決は個別だが、整理解雇4要件でいえば、協議手続きの妥当性に瑕疵があったということ。人員削減目標に達し全く解雇の必要はなかった。稲盛会長も解雇を回避する事は可能だったと2011年2月に日本記者クラブで発言している。これら全て国も国交省も知っていた。それなのに個別の事象であるかのように報告している。

JALはこれまで既存の労組と60~70回も交渉をしてきていると報告している。しかし、解決のための交渉になっていなかったことが経緯で明らか。国を相手に団交で解決を求めていくことは、会社を本気にさせないと解決に近づかないという思いで、国と一緒に解決しなさい、ILOも言っていると訴えながら解決を目指す、そのきっかけだと思っている。

JHU（代理人）：これまでJAL争議において、国交省を相手に団体交渉という形で申入れたことはない。労働運動の中で少し行われているやり方ではあるが、珍しい部類に入る。国交省、政府は争議解決に本気で向き合って対応して来なかった。この責任は重い。ここを向き合わせる、アドバイザーではなく当事者として、争議解決に責任を持たせるために団交の申しれ、使用者としての責任を問うというやり方は非常に有効だと思う。解決に向けての大きな転換点になり得る闘いの第一歩だと思う。

## 5. まとめ (JHU 委員長)

最後に、超党派議員に元防衛大臣の中谷元議員も20名に入っている。防衛庁から来たパイロットが軒並み首を切られた事もあるが、自民党の議員3名が入っていることを報告して、記者会見を終わる。ありがとうございました。

以上