

第1章

～乗員組合創成と労務政策～

◆日本航空設立・・・外国人乗員での出発

1951年8月1日に日本航空株式会社（旧会社）が設立されました。しかし、まだ航空機の製作、組み立て、所有及び運航は認められませんでした。1952年4月にサンフランシスコ平和条約が発効し、日本の空の自主権が回復し、これに伴い7月1日に羽田空港が返還されました。そして7月15日には国際民間航空条約（シカゴ条約）に準拠した新航空法が公布施行されました。翌1953年8月1日に「日本航空株式会社法」（日航法）が公布され、10月1日に旧日本航空は新会社に営業の全てを譲渡して解散し、政府出資とあわせて半官半民の日本航空が誕生しました。さらに、1954年2月2日からは国際線（東京－サンフランシスコ線）進出を果たしたのです。

この間、1952年4月9日に日本航空のマーチン202型「もく星号」（ノースウエスト航空の航空機、運航乗務員、整備員で運航）が伊豆大島三原山に衝突、乗員乗客37名全員が死亡する事故が発生し、日本航空としての自主運航の気運が高まっていきました。

1952年10月25日には自社所有のDC-4型機による自主運航を実現しましたが、日本人操縦士の養成は間に合わず、外国人操縦士の派遣による運航となったのです。日本人機長の誕生は1954年10月まで待たれる事になります。

◆1954年 乗員組合結成と労働条件の向上

日本航空が設立され自主運航が開始される中、1951年11月17日に日本航空のすべての職種を組織した、日本航空労働組合（日航労組）が結成されました。その後、1953年に日本人の航空士、副操縦士が、1954年には航空機関士と機長が誕生し、「乗員の組合を作ろう」という気運が高まりを見せ、1954年9月29日に「日本航空乗員組合」が日航労組から分離独立して結成されました。

しかし、日本人運航乗務員が誕生していく中で、外国人運航乗務員と日本人運航乗務員との間の賃金には、1960年度末の国際線機長の平均給与月額が外国人の73万3,000円に対し、日本人は13万6,000円と大きな格差が発生していました。

この格差是正について会社は「ジェット機の就航時に回答する」としていたため、乗員組合は争議権も検討して取り組みを強めました。初のジェット旅客機としてDC-8型機が就航した1960年に交渉が難航する中、中央労働委員会の斡旋を受けて暫定的な回答を得ました。さらに1961年には初のスト権を確立するとともに、中央労働委員会の斡旋も活用して交渉する中、ジェット機の労働条件に関する協定書を締結し、現在の「乗務手当保障制度・着陸回数に応じた勤務／乗務時間制限」等の基本的な労働条件を獲得しました。

この時、ジェット機に乗務する客室乗務員の乗務手当も決まったのですが、結果として、当時の主力であったレシプロ機に乗務する副操縦士、航空士、航空機関士らは、ジェット

機に乗務するстюワーデスよりも乗務手当保障額が下回るということになってしまいました。

当時の客乗における職務区分は、「パーサー」「стюワード」「стюワーデス」だけでしたが、たとえジェット機とレシプロ機の違いはあっても、стюワーデスよりも低い賃金の運航乗務員はあり得ない、世界的にも例がない、と乗員の不満は一気に高まりました。

しかも、会社がこの事態を改善しようとしなかった為に、組合は再び1962年1月1日からのストを構え、団体交渉を重ねた結果、相対的に低下したレシプロ機の乗務手当についても、105%アップの大幅改善を獲得したのです。

【組合員の独り言】この後、地上職から「乗員だけじゃなく我々にも大幅賃上を！」と不満の声が上がり、日航労組が62年春闘では20%以上もの賃上げを勝ち取ったそうです。

そう言えば、かつての「完全配車」や「長大路線手当」も客乗組合が頑張って獲得してきたものを運航乗員が後追いで頂戴したものだし、労働条件というのは、次々と他の職種、職場へも波及していくもんですねえ。だけど逆もまた真なりで、客乗組合への分裂攻撃が激しくなるにつれて、ずいぶんと会社に取り返されたし、労働条件の切り下げを許してしまうと、それがたちまち全社的な切り下げに繋がってしまうので油断は禁物ですよ！

◆経営側の体制強化

乗員組合の労働条件改善の取り組みが進む一方、世間では1960年は池田首相が「所得倍増論」を発表し、日本の経済規模が急速な拡大を始める年となりました。当時の日本航空の事業計画は「10年後の1970年には世界市場における日航の国際線シェアを6%（1958年の42倍）、国内線でも65%」というものでした。

この様な急激な事業規模拡大計画のもと、日本航空の経営はコスト削減、「合理化」を推し進めるため、1963年には別会社であった整備部門の日本航空整備株式会社（1952年7月1日設立）を合併して整備費の軽減を図るとともに、経営陣に朝田静夫運輸事務次官と植村甲午郎日経連副会長、伍堂輝雄日経連専務理事を加え、経営体制の強化を図りました。また、労務施策としては組合弱体化を目指し、分裂労務政策が激化していったのです。

◆初めてのストライキ決行（組合役員4名の解雇）

1964年には前年に乗員組合と締結した協定（外人ジェットクルーは「キャプテン4名、F/E4名のみ」の人数制限）を破って、会社は協定の内容は「ミスプリントである」と主張し、ジェット機への外国人乗員の訓練導入を開始しました。また当時、航法援助施設が不十分な南アジア-中東空域の運航のうち、カラチ-カイロ間から航空士（Navigator）の乗務を一方向的に中止しました。しかも、これらの問題について会社は、団交拒否、組合無視の姿勢を強めてきました。さらに、「中央運航所インフォメーション」（会社教宣物）により組合活動を公然と非難し、役員選挙や組合運営に介入してきたのです。これに対し、乗員組合は1964年11月、12月に「外人訓練強行の中止・カイロー-カラチ間の航空士の乗務を継続して交渉することを求めて」結成以来初のストライキを行い、会社の協定無視等の強行姿勢の是正を求めました。しかし日本航空の経営はその姿勢を改めようとせず、

「1965年4月25日の組合大会でのスト中止、執行部退陣要求などを求めるよう」乗員組合員に介入工作を行いました。

その内容は下記の会社スト対策メモを見てください

◇ 1965年4月22日・会社のスト対策会議内容：組合入手メモ

1. スト中止、執行部退陣要求を前提として、職種ごとに組合員個々の色分けを行う。
2. 大会席上で、執行部方針への反論、スト反対、退陣要求を徹底して行う。
3. 23日の闘争委員会及びキャプテンミーティングの状況をつかみ、対大会作戦指導を行う。
説得工作は、斎藤常務→H機長、勤労部長→S機長、労務課長→FおよびO機長の線。
4. 組合員の半数が識別不明あるいは浮動である故、介入はマンツーマンで行う。
5. 工作を容易にするようスケジュール調整を行う。即ち、会社派を在京させ、執行部の親派をフライトさせる。等

介入工作に失敗した会社は、1965年4月27日、乗員組合役員4名（小寄誠司委員長、田村啓介副委員長、藤田日出男書記長、丸山巖教宣部長）を解雇するという強硬手段に出たのです。

また、この年の6月19日には、日航労組は日本航空民主労働組合（民労、後の全労を経てJALFIO）と客室乗務員組合（客乗組合）に分裂させられ、日本航空整備労働組合から日本航空新労働組合（新労）が分裂させられたのです。

【組合員の独り言】この解雇は組合の12連勝の裁判（地裁、高裁、最高裁の途中）を経て、全面勝利和解となりました。今の勤務裁判と似ていませんか？

◆熾烈を極めた分裂工作 その①

会社の分裂工作はこれ以降激しさを増します。

- 組合役員解雇と同時に、当時管理職であった小田切春雄、長野英麿機長らの働きかけによって、1965年5月27日「機長会」（尾崎行良会長）に「機長は組合から全員脱退する」旨の声明を出させ、組合費のチェックオフを中止しました
- 機長の脱退にもかかわらず組合の活動力が低下しない状況を見て、会社は翌1966年7月25日には機長会と各職種の一部乗員により「運航乗員組合（第二組合）」を設立しました

会社が行った「乗員組合」脱退「運航乗員組合」加入への工作は、管理職や一部の乗員を使って、機内、乗員控え室、喫茶室などあらゆる場所で、乗務終了の乗員は待ち伏せし、教官や訓練生に対しては所長自ら、さらには座学の時間を中断して乗員組合からの脱退と運航乗員組合への加入を説得、強要したのです。また、自宅へは電話、電報で休日、夜間

を問わず介入が行われたと聞いています。

この時の会社は、組合員一人一人に

- ✓ 副操縦士に「乗員組合員に残っている人は機長にしない」
- ✓ 航空士や機関士には「いずれ君の職場はなくなる。会社に逆らっていてバスに乗り遅れてもいいのか」

と言って勧誘したそうです。

この様に、個人の意志をねじ伏せるやり方は、職場を暗くし荒廃させ、また個別の分裂工作の前に、1年足らずのうちに約 650 名いた乗員組合員は、被解雇者 4 名を含めてもたったの 8 名にまで減少しました。

* 運航乗員組合は設立した年に一時金の「業績リンク協定」を締結し、労働条件の切り下げが早速始まったのです。