

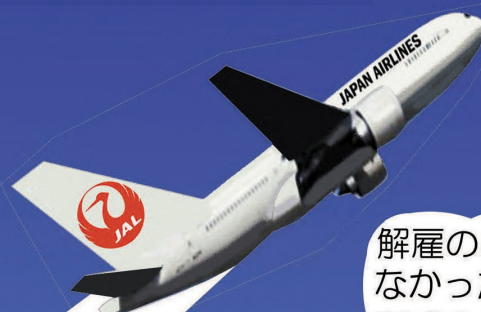
日本航空

不当解雇から 14年目に

165名の不当解雇

1,586億円の利益

人員削減目標
超過達成



解雇の必要は
なかった
稲盛会長(当時)

JALの不当解雇を 裏付ける新証拠が！

航空法で公表が求められている JAL グループ
「安全報告書」で 2011年3月31日時点の人員配置数
が明らかになりました。「更生計画」の目標を、パイ
ロット・客室乗務員あわせて735人も超過削減しており
165名の解雇の必要が無かったことを示す明確な証拠です。

	目標の必要人員数 (更生計画)	実際の在籍人数 (安全報告書)	「更生計画」と 「安全報告書」の対比
運航乗務員	2 9 7 4 人	2 7 0 5 人	▲ 2 6 9 人
客室乗務員	6 4 0 3 人	5 9 3 7 人	▲ 4 6 6 人

2011年3月31日時点

年齢基準で
解雇された人

機長55歳以上

副操縦士48歳以上

客室乗務員53歳以上

ベテラン乗務員の大量解雇は世界の航空会社で J A L だけ



最高裁 日本航空を断罪

解雇の過程で、管財人らが労働組合のスト権投票に対して「スト権が
確立したら企業再生支援機構から3,500億円を出資しない」と、嘘と脅
しで介入行為を行ないました。この行為は2016年9月最高裁で憲法28条
(勤労者の団結権) 違反と断罪され、JALの敗訴が確定しています。

あなたの声を届けて下さい

JAL お客様ご意見デスク 0120-25-8600
0570-025-519 (携帯・PHS)

JAL被解雇者労働組合(JHU)

TEL 080-4905-3383

● info@jhu-wing.main.jp
● https://twitter.com/JalJhu

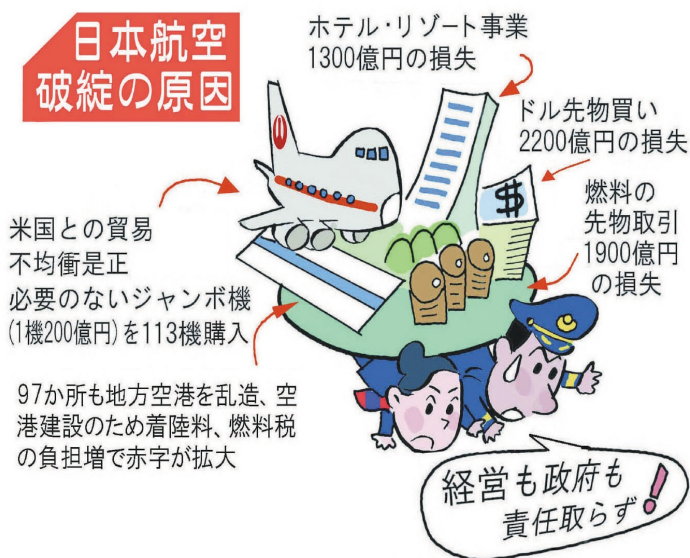
2024年1月



2010年

大晦日に165名の解雇を強行

2010年1月、JALは政府の方針で破綻と再建が進められました。再建の過程で人員削減目標を超過達成、12月時点で1,586億円の営業利益を上げていたにもかかわらず、大晦日にパイロット81名と客室乗務員84名を年齢と病欠歴を基準に整理解雇しました。解雇後に稲盛会長（当時）は、記者会見や裁判で、「経営上解雇の必要はなかった」と述べました。解雇されたベテラン乗務員は、現場の第一線で安全問題や職場改善に取り組んでいた人達です。165名の解雇は、利益を最優先するために、モノ言う労働者の排除と労働組合の弱体化を狙ったもので、安全に逆行するものです。



超党派国会議員24名 都労委に2度目の要請

JHUはJALの不当労働行為について、JALと国交省を相手に救済申立てをしています。2023年11月、超党派（自民・立民・国民・共産・社民・沖縄の風・無所属）国会議員24名が「JALの解雇争議は、人権問題であり人道問題である」として、早期解決を求めて、2021年6月に続き、2度目の要望書を東京都労働委員会（都労委）に提出しました。JALも国交省も真摯に受け止め、解雇争議を解決すべきです。

学者・研究者も144名が声明を発表

144名の学者・研究者が「JALに解雇争議の早期全面解決を求める声明」をJAL、国交省、都労委に提出しました。「整理解雇者の優先雇用の国際基準」や「JALグループの人権方針」の観点からも早期に解決するよう要請しました。

国際労働基準を無視した新規大量採用

JALは再建後、解雇した乗務員を復職させないままにパイロット約600人、客室乗務員6700人以上を採用しています。人員削減した企業の経営状況が回復し、再び人員採用する場合には、解雇された人を優先的に雇用することが国際労働基準であり、日本政府も賛成しています。ILO（国際労働機関）から解決に向けて4回も勧告が出されています。JALはグローバル企業として、国際労働基準を守る責任があります。

年明けの1月2日夕刻、羽田空港で滑走路に進入していた海上保安庁機にJAL 516便が衝突、海保機の搭乗者5名が死亡、JAL機に搭乗していた旅客17名が負傷する事故が発生しました。航空機事故は複合的な要因から起こります。事故原因については「運輸安全委員

会」が調査を進め、直接の原因を究明しますが、事故が発生する背景や環境について言及することは稀なことです。労働者の雇用が保障され、自由に発言できる職場が保障されることは「運航の安全確保」にも大変重要です。私たち165名の解雇は「空の安全」に逆行する施策そのものです。

JAL争議は「労働者の権利」と「空の安全」を守る闘いです