

大阪損保革新懇ニュース

大阪損保革新懇事務局
大阪市中央区道修町3-3-10
大阪屋道修町ビル3F
06-6232-1095

東日本大震災…産業の使命を発揮するのは働く者

大阪損保革新懇では、4月21日、本町商工会館にて「働く誇り、人間の尊厳 国と大企業は雇用責任をはたせ！」と題した講演会を開催します。講演は二つです。

① 「日本航空の不当解雇は許さない」講師：清田均氏

(パイロット・元指導教官・日本航空不当解雇撤回裁判原告団事務局長)

② 「損保経営者は雇用責任をはたせ」講師：松浦章氏

(大阪損保革新懇世話人・兵庫県立大学大学院)

日本社会の現状が切実に求める「企業の社会的責任」とは、まさに「雇用責任」です。しかし日本航空は、経営破綻を理由に強引な人員削減を行い、それを超過達成してもさらにパイロットと客室乗務員の「整理解雇」を強行しました。損保では複数の会社で、希望退職が募られ、店舗の統廃合などのリストラが実施されようとしています。今東日本大震災で、多くの仲間が損保に求められる社会的役割をはたそうと必死です。リストラは、その思いに逆行するものではないでしょうか。

損保で「希望退職」の名の「肩たたき」

損保の職場で、三メガ損保体制発足後わずか1年で「希望退職」という名の「肩たたき」が行われました。損保ジャパンでは、勤続6年以上30歳～50歳の総合職を対象に「転進チャレンジ支援特別措置」、日新火災では、50歳以上の全国型・広域型全社員および減員予定拠点の地域型全社員に「早期退職優遇措置」が実施されたのです。しかし、「希望退職」と言いながら、現実には「指名解雇」にも等しい退職強要がありました。「あなたの働くところはない」といった言葉で、働き続けることをあきらめさせるというものです。

損保革新懇では、当該職場に「希望退職・転籍強要はねかえす4カ条」のビラを配布し、辞めたくない仲間を辞めさせない取り組みをすすめると同時に、「就活の現場から今日の雇用問題を考える」講演会を行いました。羽衣国際大学で実際に学生の就職活動に携わってきた池田憲彦さんの講演は大きな反響を呼びました。

現在の雇用問題の大もとには、正社員を減らして契約社員、期間社員など不安定雇用を増やしてきた大企業の経営戦略と、それを後押ししてきた労働法

制の規制緩和があります。大企業は内部留保というため込み金を、この1年間で233兆円から244兆円に11兆円も積み増ししています。雇用をふやす体力は十分にあるのです。日本経済の健全な発展のためにも「国」と「大企業」の「雇用責任」が問われています。

空の安全が脅かされる日航の不当解雇

日本航空は昨年12月末、パイロット81人と客室乗務員84人、計165人の解雇を強行しました。解雇の対象は、機長55歳、副操縦士48歳、客室乗務員53歳以上です。さらに病気やけがで休職した人も含まれました。このうちパイロット74人、客室乗務員72人の計146人が、1月19日、東京地裁に解雇無効を訴えたかいに立ちあがっています。日航は経営再建のためにと希望退職を募りましたが、削減目標1,500人に対して、1,733人が希望退職に応じ(昨年末)大幅に超過達成しています。また営業利益も4～11月で1,460億円を計上しており、稲盛和夫・日航会長自身「会社業績は日を追うごとによくなっている。160人を残すことが経営上不可能かといえば、そうではない」と発言しています。

もともと解雇の必要性などなかったのです。稲盛会長はまた、「就任直後は『航空会社は安全と定時運航、サービスが第一。利益は二の次』という人すらいいた」と「安全第一」の考え方を否定する発言までしています。原告団の訴えには、解雇撤回のみならず、公共交通機関としての安全性と公共性を確保した日航の再生も含まれているのです。

清田さんは、機長であると同時に、昨年8月末までパイロットの指導教官をつとめていました。「安全文化の断絶が心配」と、空の安全を守るために欠かせないベテランパイロットが日航からまったくいなくなることに危機感をもちます。



「ごく最近までは、定年後もひきとめられるほど、指導層が求められていた。しかしいま55歳以上のパイロットはゼロだ。しかも、貴重な経験を伝えられる最後の砦が、解雇で一掃されてしまう」。

「雇用の劣化」がもたらしたもの



松浦さんが2006年に大学院の門をたたいたのは、大学卒業後32年間勤めた損害保険会社のなかで起こっていること、様々感じたことを論証し現場に返したいというのが主な理由でした。一言でいえば規制緩和の流れの中で、雇用が劣化し、それが産業の劣化につながっているのではないかという問題意識です。直接的なきっかけは、2005年に発覚した保険金不払い問題でした。自由化後の10年間で従業員数は、103,288人から79,826人と23.5%の減となっていました。

またちょうど同じ時期、2005年4月25日にJR西日本の悲惨な脱線事故が起きました。事故後、JR西日本の経営方針の第一の課題が「安全」をさしおいて「もうけること」であったこと、1987年の民営化時に5万1,530人だった人員が3万2,850人にまで36%も減っていたことが明らかになりました。JR東日本の減少率が15%、JR東海が5%であったことと比較して、JR西日本の人員合理化数は驚きに値するものでした。損保の保険金不払いも

JR西日本の事故も、「利潤第一主義」と「雇用の劣化」にその主な原因があったのです。

「社会的役割」の発揮のために

求められる「雇用責任」

しかし今また、JRと同じ公共交通機関の日本航空で「安全」無視の指名解雇が、そして損保各社で「社会的役割」を軽視したリストラ・合理化が実施されようとしています。

損保でいえば、ゆるぎない「補償機能」を保証する、高い「付加価値」の創造こそが、「安心」を提供する損保産業に求められる使命です。損保の「社会的役割」とは、リスクを専門的・社会的に集約し原状回復を可能にする機能・「補償機能」にあります。

未曾有の出来事の中で奮闘する仲間たち

現に今、多くの仲間が東日本大震災の現場でその役割を担っています。しかしリストラは、この損保固有の機能を損なうものです。損保だけが担うこの唯一の機能を本当に大切にしなければなりません。働くものの視点から産業と職場を再生する道を、ともに考えましょう。

なお当日、講師のほか日本航空不当解雇撤回をめざす原告団数名が東京から参加され、懇親・交流会にもそろって出席されます。原告団を支援するとともに多くの仲間の参加で講演会を成功させましょう。

東日本大震災の被災者のみなさんに心からのお見舞いを申し上げます。

人命を最優先し、力を合わせて、救援、復旧に全力をあげるときです。全国革新懇としても、救援募金をよびかけます。

<救援募金の送付先>

郵便振替 加入者名 全国革新懇

口座番号 00170-5-20213

* 「救援募金」と明記ください