



Angst, Apathie und Aufbruch bei Amazon in Japan

Ein Gespräch mit dem Gewerkschaftsaktivisten Mac Urata –
von Hans-Christian Stephan*

In: *express* 6/2025

Mac Urata ist Gewerkschaftsaktivist, Journalist und Forscher aus Tokio. Er engagiert sich in der japanischen Version der internationalen »Make-Amazon-Pay«-Kampagne. Make Amazon Pay ist ein globales Netzwerk, das Aktivist:innen, die aus verschiedenen Richtungen – Gewerkschaft, Klimabewegung, Steuergerechtigkeit – gegen Amazon aktiv sind, zusammenbringt. Am »Black Friday«, Amazons globalem Rabatttag Ende November, organisiert das Netzwerk Proteste auf der ganzen Welt.¹ Mac sieht seine Aufgabe in der japanischen Amazon-Bewegung vor allem darin, die Kolleg:innen in Japan mit Informationen über die Kämpfe der Amazon-Arbeiter:innen in aller Welt zu versorgen. Hans-Christian Stephan sprach mit ihm im Zuge des Treffens der Amazon Workers International (AWI) in Leipzig im April 2025.

Hans-Christian Stephan: In Deutschland ist Amazon mit Abstand der größte Onlinehändler. »Bei Amazon bestellen« ist zu einem Synonym für »im Internet bestellen« geworden. Wie ist die Marktposition Amazons in Japan?

Mac Urata: Amazon ist in Japan die Nummer zwei im Onlinehandel. Die Nummer eins ist das heimische Unternehmen Rakuten. Allerdings ist Amazon nicht nur ein Onlinehändler. Die japanischen Konkurrenten bieten nichts Vergleichbares zu AWS [Amazon Web Services, Amazons Cloudservice-Sparte, *Anm. H. C. S.*] an. Hier erhält Amazon sogar Regierungsaufträge. Der Onlinehandel erfreut sich in Japan immer größerer Beliebtheit, da er für die Verbraucher:innen sehr bequem ist. Vor allem, wenn es billiger ist als in den Geschäften auf der Straße, kaufen die Leute lieber im Internet ein. Andererseits glaube ich nicht, dass viele wissen, dass Amazon massiv Steuern hinterzieht. Nur weil Amazon seine Steuern in vielen Ländern nicht korrekt abführt, kann es so niedrige Preise anbieten.

H. C. S.: Was ist in Japan bei Amazon gewerkschaftlich bisher gelaufen?

M. U.: Es gibt derzeit zwei Gewerkschaftsinitiativen bei Amazon Japan. Die eine betrifft die Büroarbeiter:innen in der nationalen Hauptverwaltung Amazons in Tokio. Dort wendet Amazon den PIP (Performance Improvement Plan) an.² Jedes Jahr entlässt Amazon die Arbeiter:innen mit den niedrigsten Leistungswerten. Das ist selbstverständlich vollkommen ungerecht! Deshalb haben sich die Büroarbeiter:innen in der Hauptverwaltung zusammengesetzt und eine Gewerkschaft gegründet. Die Gewerkschaft hat zwar eine stabile Mitgliederzahl erreicht, konnte aber bisher keinen Tarifvertrag abschließen. Allerdings konnte sie bessere Abfindungen für die entlassenen Kolleg:innen durchsetzen.

Andere Gewerkschaftsaktivitäten fanden im Bereich der »letzten Meile« statt, also der Lieferung der Pakete an die Endkund:innen. Die Fahrer:innen sind als Soloselbstständige bei

¹ Mehr Informationen zur Kampagne unter: <http://makeamazonpay.com/map/>

² PIP setzt Amazon auch in anderen Ländern ein, um Leistungsdruck auf die Beschäftigten aufzubauen.

Amazons Subunternehmen angestellt. Sie bekommen einen bestimmten Satz für jede Schicht. Wie in anderen Ländern nutzt Amazon in Japan die App »Rabbit« für die Kontrolle der Fahrer:innen. 2022 wurde der Algorithmus so verändert, dass sich die Anzahl der auszuliefernden Pakete pro Schicht plötzlich verdoppelte. Vor der Änderung des Algorithmus lieferten die Arbeiter:innen 100 Pakete in einer Schicht aus. Jetzt waren es 200. Aber ihr Lohn blieb derselbe. Einige Fahrer:innen aus Yokosuka, das im Ballungsraum Tokio liegt, taten sich zusammen, weil sie das nicht akzeptieren wollten. Sie wandten sich an eine Anwaltskanzlei in Tokio, die dafür bekannt ist, Arbeiter:innen zu unterstützen. Die Anwälte empfahlen ihnen, eine Gewerkschaft im Betrieb aufzubauen. Sie stellten den Kontakt zu einer »Community Union« mit dem Namen »Tokyo Union« her.

Die Büroarbeiter:innen und die Fahrer:innen sind zwar Mitglieder zweier unterschiedlicher Community Unions, die aber demselben Dachverband, Zenkoku Union, angehören. Wir glauben, dass es eine große Gewerkschaft für alle Amazon-Arbeiter:innen in Japan geben sollte. Mal sehen, ob es dazu kommen wird.

H. C. S.: Kannst Du noch mehr zu dem Konzept der Community Union sagen?

M. U.: Normalerweise organisieren japanische Gewerkschaften auf der Ebene des Betriebs. Alle großen japanischen Technologieunternehmen oder Autobauer haben Betriebsgewerkschaften. Die Community Unions organisieren die Arbeiter:innen aber in ihren Wohnorten. Sie unterstützen auch einzelne Arbeiter:innen bei ihren Problemen und Arbeiter:innen mit verschiedenen Arbeitsvertragsmodellen, unter anderem Soloselbstständige im Bereich der letzten Meile. Das ist ziemlich einzigartig in Japan.³

H. C. S.: Wie ging es für die Fahrer:innen aus Yokosuka weiter, nachdem sie Kontakt mit der Gewerkschaft aufgenommen hatten?

M. U.: Sie beratschlagten sich zunächst mit Gewerkschaftshauptamtlichen und gründeten dann eine Gewerkschaft mit etwa 30 Fahrer:innen. Um größer zu werden, richtete die Tokyo Union eine Hotline für Fahrer:innen bei Amazon ein, unter der sie eine kostenlose Rechtsberatung durch einen Anwalt erhalten können. Durch die Hotline-Kampagne, über die auch die Medien berichteten, nahm die Gewerkschaft Kontakt mit Fahrer:innen in anderen Teilen des Landes auf. In Nagasaki gründeten Fahrer:innen in der Folge eine weitere Gewerkschaft. Dort wechselte allerdings mittlerweile der Subunternehmer, und den gewerkschaftlich organisierten Fahrer:innen wurde kein Arbeitsplatz beim neuen Auftragnehmer angeboten. Das bedeutete das Aus für diese Gewerkschaftsinitiative.

H. C. S.: Das ist krass, aber Amazon geht oft mit harten Bandagen gegen Gewerkschaften vor. Kannst Du noch mehr über Gewerkschaftsarbeit unter diesen Bedingungen berichten?

M. U.: Zum einen versuchen wir, stetig die Mitgliederzahl zu erhöhen. Die Leute in Yokosuka organisieren Events wie offene Grillpartys, um neue Kolleg:innen zu erreichen. Sobald jemand neu beim Subunternehmen anfängt, versuchen die Gewerkschaftsaktiven, schnellstmöglich ein Gespräch über die Vorteile einer Gewerkschaftsmitgliedschaft mit ihm zu führen.

Die Gewerkschaft will einen Tarifvertrag, aber sowohl Amazon als auch die Subunternehmen argumentieren, dass die Fahrer:innen eigenständige Unternehmer:innen sind und daher keine Tarifverhandlungen führen können. Gleichzeitig kann das Subunternehmen die Gewerkschaft nicht mehr ignorieren. Immer wieder kommt es zu Gesprächen zwischen dem Management und der Gewerkschaft über Probleme am Arbeitsplatz.

Es muss aber noch erwähnt werden, dass einige Gerichtsprozesse gegen Amazon und das Subunternehmen laufen. In einem Gerichtsverfahren geht es um zwei Fahrer, die von einem

³ Die Community Unions können mit dem Workers Center-Ansatz in den USA verglichen werden, sind aber dennoch japanspezifisch. Es handelt sich um einen gewerkschaftlichen Organisationsansatz, der auf die Veränderungen in der postfordistischen Arbeitsorganisation reagiert. Siehe: Tony Royle, Edson Urano (2012): A new form of union organizing in Japan? Community unions and the case of the McDonald's »McUnion«, Employment and Society, Bd. 26, Nr. 4, S. 606-622.

Subunternehmer wegen »unerlaubten Betretens« entlassen wurden. Das Gleiche passierte zweimal an verschiedenen Orten. Beim Ausliefern von Paketen betraten die Fahrer:innen versehentlich ein Privatgrundstück, woraufhin sich Bewohner:innen beim Subunternehmen beschwerten und die Fahrer:innen entlassen wurden. Wir sind überzeugt, dass es sich um eine Vergeltungsmaßnahme gegen gewerkschaftlich organisierte Arbeiter:innen handelt.

Dann laufen mehrere Verfahren, bei denen es darum geht, dass Amazon und der Subunternehmer den Arbeiter:innen Leistungen verweigern, weil sie fälschlicherweise wie Selbstständige behandelt werden. Die Anwälte der Gewerkschaft argumentieren, dass den Fahrer:innen Überstundenzuschläge zustehen. Außerdem gewannen wir zwei Prozesse, in denen es um Entschädigungen für Arbeitsunfälle ging. In Japan erhält man diese Entschädigung nur, wenn man einen Normalarbeitsvertrag hat. Es gibt auf der letzten Meile viele Arbeitsunfälle, weil die Fahrer:innen immer in Eile sind.

H. C. S.: Wir haben jetzt quasi über die institutionellen Machtressourcen der Gewerkschaft gesprochen. Das mächtigste Machtmittel von Gewerkschaften ist allerdings der Streik. Wie wir auf dem AWI-Treffen gehört haben, sind die Möglichkeiten zu streiken sehr unterschiedlich in den jeweiligen Ländern. Während in Deutschland die Gewerkschaften relativ einfach zum Streik aufrufen können, gibt es in Polen, den USA oder Kanada hohe Hürden. Wie ist die Lage in Japan?

M. U.: In Japan haben Arbeiter:innen grundsätzlich das Recht, sich gewerkschaftlich zu organisieren und an Streiks teilzunehmen. Nur Gewerkschaften können zu Streiks aufrufen. Im Privatsektor müssen die Arbeiter:innen in den »essenziellen Bereichen« die Arbeitgeber allerdings innerhalb einer bestimmten Frist informieren. Zuvor muss in einer Abstimmung die Mehrheit der Gewerkschaftsmitglieder in einem Betrieb für den Streik stimmen. Den Kolleg:innen im öffentlichen Sektor wird das Streikrecht verweigert. Die ILO [International Labour Organization, *Anm. d. Red.*] fordert die japanische Regierung immer wieder auf, das zu korrigieren.

Die Amazon-Fahrer:innen sind, wie gesagt, Soloselbstständige. Für sie gilt das Streikrecht nicht. Theoretisch steht es den Fahrer:innen jederzeit frei, kollektiv zu beschließen, an einem bestimmten Tag nicht auf der Arbeit zu erscheinen, weil sie Kleinstunternehmer:innen und keine Normalbeschäftigten sind. Das wäre mit einem Sick-Leave-Strike (Streik durch Krankschreibung, *Anm. H. C. S.*) vergleichbar. Bisher haben die Gewerkschaft und die Fahrer:innen aber darauf verzichtet, weil die Folgen nicht absehbar sind. Die Subunternehmen könnten Vergeltung üben und die Fahrer:innen einfach nicht mehr beauftragen.

H. C. S.: Bei der Make-Amazon-Pay-Kampagne geht es auch um gesellschaftliche Macht. Wie reagiert die japanische Öffentlichkeit auf den Konflikt bei Amazon?

M. U.: Die Gewerkschaftsgründung war ein großes Thema in der Presse. Einige Mainstream-Medien berichteten über die Fahrer:innen in Yokosuka. Das öffentliche Bewusstsein über die Ausbeutung der Fahrer:innen ist jedoch gering. Das ist der Grund, warum wir einen Dokumentarfilm produziert haben. Wir wollten das öffentliche Bewusstsein für die Arbeitsbedingungen der Fahrer:innen schärfen. Wir sagen: »Sie befinden sich in einer komfortablen Situation, denn Ihre Bestellung kommt noch am selben Tag bei Ihnen an. Aber wie viel wissen Sie über die Probleme der Fahrer:innen, die für Ihre Lieferung zuständig sind?«⁴

H. C. S.: Kannst Du mehr von Black-Friday-Aktionen in Tokio berichten?

M. U.: In den letzten drei Jahren haben wir am Black Friday Amazons Hauptsitz in Tokio mit einer Delegation aus Gewerkschafter:innen, Anwält:innen und Vertreter:innen von NGOs besucht, um unsere Forderung vorzubringen, dass Amazon mit der Gewerkschaft Tarifverhandlungen führen muss. Natürlich hat die Geschäftsleitung derartige Schreiben von uns nicht ak-

⁴ Im Rahmen des AWI-Treffens wurde der Dokumentarfilm »Amazon DSP Drivers – The Hidden Cost of Free Shipping« gezeigt. Ein Trailer und weitere Informationen zum Film finden sich unter: <http://vimeo.com/ondemand/amazondspeng>.

zeptiert. Wir gingen direkt zum Empfang, aber man ließ uns nicht rein. Also hielten wir eine lautstarke Kundgebung für dreißig Minuten in der Eingangshalle ab, um sicherzustellen, dass Amazon unsere Forderungen hört. Fridays For Future (FFF) Japan ging am selben Tag aber zu einer anderen Uhrzeit zum Hauptsitz und reichte ebenfalls seine Forderungen ein. Amazon hat sich auch nicht mit den FFF-Aktivist:innen getroffen.

H. C. S.: Die meisten Teilnehmer:innen des AWI-Treffens arbeiten in den großen Amazon-Warenlagern, die man Fulfillment Center nennt. In Deutschland stehen diese im Mittelpunkt der Gewerkschaftsstrategie. Kannst Du uns über die Situation der Warenlagerarbeiter:innen in Japan berichten? Was sind Hindernisse für ihre Organisierung?

M. U.: Wir haben bereits Kontakte in den Fulfillment Centern, suchen aber immer noch nach Leuten, die dort organisieren können. Unsere Kontakte berichten, dass die Arbeiter:innen in der Regel Verträge über wenige Monate haben. Das hat Auswirkungen auf die Einstellung der Arbeiter:innen zu Gewerkschaften. Warum solltest du dich über deine Arbeitsbedingungen beschweren, wenn du nicht lange da bist? Mit einer Beschwerde riskierst du, vor Vertragsende entlassen zu werden. Das lohnt sich nicht. Ich glaube, unter den Arbeiter:innen hat sich sowohl Angst als auch ein starkes Gefühl der Apathie breitgemacht.

Es gibt auch noch einen anderen Aspekt. Die Arbeitsbedingungen in Japan sind nicht so hart, wie man es aus anderen Ländern hört. Es scheint, dass es beispielsweise im Vereinigten Königreich viel mehr Unfälle am Arbeitsplatz gibt. Ein Grund dafür könnte sein, dass mit Abstand die meisten Arbeiter:innen japanische Staatsbürger:innen sind, da Japan sehr restriktive Einwanderungsgesetze hat. Mit anderen Worten: Amazon kann nicht auf Migrant:innen als Wegwerfartikel zurückgreifen wie in anderen Ländern.

H. C. S.: In Deutschland arbeiten fast nur Migrant:innen auf der letzten Meile. Das hat bestimmt ganz viel mit den Arbeitsbedingungen zu tun. Aber was motiviert japanische Staatsbürger:innen dazu, in diesem Bereich zu arbeiten?

M. U.: Du hast die Möglichkeit, als Soloselbstständiger dein eigener Chef zu sein. Es klingt attraktiv, wenn dir kein Vorgesetzter die ganze Zeit bei der Arbeit sagt, was du zu tun oder zu lassen hast. So denken sie aber nur am Anfang. Als Fahrer:innen werden sie die ganze Zeit von der Rabbit-App kontrolliert und dazu gezwungen, eine große Menge Pakete auszuliefern. Ich denke, dass diese Kluft zwischen Anspruch und Realität bei den Arbeiter:innen große Frustration und Wut hervorruft.

H. C. S.: Ich finde es gewinnbringend, dass wir uns hier in Leipzig getroffen haben, aber wir sind uns bestimmt einig, dass es gut wäre, wenn japanische Amazon-Arbeiter:innen zum AWI-Treffen gekommen wären. Das ist unser Anspruch. Was sind die Hindernisse, um Arbeiter:innen aus Japan zu internationalen Treffen nach Europa oder Nordamerika zu bringen?

M. U.: Die Sprachbarriere ist das größte Hindernis. Japaner:innen lernen Englisch in der Schule, aber sie sprechen die Sprache meistens nicht fließend. Ein weiteres Problem ist, dass die Arbeiter:innen nicht die Zeitressourcen für so eine weite Reise haben. Es handelt sich mit Hin- und Rückflug um eine einwöchige Reise. Die Fahrer:innen haben keinen bezahlten Jahresurlaub. Wenn sie nicht arbeiten, bekommen sie keinen Lohn. Generell ist die Finanzierung so einer Reise ein Problem. Die Fahrer:innen werden sich das zweimal überlegen.

H. C. S.: Du hast diese weite Reise auf Dich genommen, weil Du in den Treffen einen Nutzen siehst. Was bringt es Amazon-Arbeiter:innen in Japan Deiner Meinung nach, wenn sie sich transnational vernetzen?

M. U.: Es ist wichtig, dass sie lernen, wie die Arbeiter:innen in anderen Ländern ihre Gewerkschaften organisieren, welche Kampagnen sie initiieren und so weiter. Wir können von ihren Taktiken lernen und sie hier anwenden, weil es derselbe Arbeitgeber ist, der dieselben Strategien verfolgt. Die italienischen Fahrer:innen sind zum Beispiel keine eigenständigen Unternehmer:innen. Wie haben sie das erreicht?

Außerdem können wir über die Vernetzung lokale Probleme einem globalen Publikum näherbringen. Ein gutes Beispiel dafür ist die Gesundheits- und Sicherheitskampagne in Indien während der Hitzewelle im letzten Jahr.⁵ (S. auch den Kasten auf S. 13) Ich denke, dass Amazon sensibel auf die öffentliche Meinung reagiert. Man stelle sich mal vor, dass sich Arbeiter:innen aus der ganzen Welt solidarisch zeigen, wenn es Konflikte zwischen Amazon Japan und den Arbeiter:innen gibt. Das würde einen gewissen Druck auf das Management erzeugen. Ich frage mich auch: Wie können wir Verbraucher:innen und Aktionär:innen auf unsere Seite ziehen?

Die Fahrer:innen und Büroarbeiter:innen in Japan sind Teil einer globalen Familie von Amazon-Arbeiter:innen. Sie sind nicht allein in ihrem Kampf gegen Amazon, sondern sie werden von den Kolleg:innen aus anderen Ländern unterstützt – zumindest moralisch. Das ist eine große Motivation für die japanischen Amazon-Arbeiter:innen in ihren Kämpfen.

* *Hans-Christian Stephan arbeitet beim DGB Bildungswerk.*

express im Netz und Bezug unter: www.express-afp.info
Email: express-afp@online.de

express / AFP e.V., Niddastraße 64, VH, 4. OG, 60329 Frankfurt a.M.

Bankverbindung für Spenden und Zahlungen:
AFP, Sparda-Bank Hessen eG, IBAN: DE28 5009 0500 0003 9500 37, BIC: GENODEF1S12

⁵ Siehe Hans-Christian Stephan: Kämpfe um bessere Arbeitsbedingungen in Zeiten des Klimawandels. Gegen die Zumutungen bei Amazon Indien rührt sich Widerstand, in: Zeitschrift Luxemburg, Juli 2024, online: <http://zeitschrift-luxemburg.de/artikel/amazon-indien/>