

日航に関連するもう一つの裁判（日東整裁判）

整備出身 OB

5月14日東京地裁で第一回公判が開かれた。私はこの裁判を傍聴した。訴状の確認、原告の意見陳述、追加陳述が行われた。

日本航空が運航するMD型機の整備を実施していた日東航空整備（株）が、日航の更生計画でMD型機の退役が決まったことから、日航から整備委託契約を解除されたことに伴い、日航からの仕事が無い以上事業の継続は困難だとして会社解散を発表し、2011年3月31日に社員全員144名を退職させた。希望退職に応じない13名を解雇した。このうち2名が日航、JALEC、日東整を相手に地位確認等を求め今年3月に提訴した裁判である。

訴状に対する答弁書では、更生計画で退役となるので事業終了となったものであり不当労働行為は無い。JALECに事業譲渡したが労働契約は承継していない。検討した結果裁判は困難としながら訴訟に持ち込んだのは訴訟権の濫用だ。事業譲渡は争点にはならないとの内容であり、答弁書の追加は無いとのことであった。

訴状のポイントは、委託契約が解除されJAIECと委託契約が締結されたがこれは事業譲渡であり、これにより労働契約を排除することは不当労働行為である。会社分割時の労働契約継承を定めた労働契約継承法3条は、本件譲渡の場合にも類推適用されねばならない。

追加陳述ではパワーポイントを使用して行われ、旧JASと日東整との関係、JALと日東整との関係、運航会社に日東整は支配されていたこと、業務の内容からの支配関係、役員の出身状況からの支配関係、整備関連会社の整理統合時にも日東整はグループ会社に組み入れなかったこと、これは労務政策上行われたことであり不当労働行為にあたることを述べた。スクリーンに次々と映し出される画像を伴った説明には傍聴席からも分かり易いと感じた。裁判所も照明を少し暗くする配慮があった。

原告は入社のも動機、仕事の内容、当時の芳賀本部長から「日東整はJALにはなくてはならない存在」と言われ誇りに思ったこと、高校生の2人の子供を抱えて家族の困惑している状況、そして今回会社のとった処置には家族ともども怒っていることなどを述べた。

裁判所の傍聴席には日東整社長の姿があり、被告側席に坐るべき人ではないのかと思っていたところ、日東整はすでに破産申告がされており清算処理になることを裁判長から告げられた。つまり当事者ではなくなっていたことが分かった。裁判長は訴訟権の濫用とは認めておらず次回公判は7月19日11時から実施されることとなった。

日航の更生手続きの中で関連会社でも非情なリストラが強行されたが、会社ごと閉鎖に追い込まれたのは日東整だけである。当時MD型機は退役まで1年以上あった。仕事が無くなったのだから仕方がないとは許されない。親会社としての雇用責任を果たすことが必要だ。整備の仕事は経験が必要だ。経験者を簡単に首切るとは人材の浪費だ。理不尽な解雇は許せないと立ち上がった行動には、整備の職場で働いてきたひとりとしても共感できる。

この裁判に勝利し整備の職場に一日も早く復帰する事を願っている。