

(7月20日投稿)

日東整裁判を傍聴して

整備出身 OB

東京地方が今夏初めての猛暑日となった7月19日、東京地裁 705 法廷で、JAL 再建の過程で会社毎つぶされ解雇撤回等を求めている日東整裁判の第2回口頭弁論が行われた。

提出された準備書面の確認の後、被告としての日東航空整備（株）の取り扱いについては、すでに破産手続きが開始され7月末に財産状況報告集会が開かれるので、その後に決めることで裁判長は了解した。

続いて原告が意見陳述した。日本飛行機（株）に入社し厚木飛行場で米軍の飛行機の整備に従事した。そして羽田空港での JAL 機の整備支援に何度か行き、民間航空機の整備を経験した。1980年に民間航空機の整備専門会社として日東航空整備が設立された。自分としては大変悩んだ末、JAL 機の整備支援の経験から民間機の整備に自信がついたこと、憧れの民間機の整備に専念できる喜びも有り、転籍に同意した。そして新会社を盛り立て前に進めようと一生懸命であった。結成された労働組合の役員にもなり、航空他社並みの労働条件に引き上げる努力もした。親会社である TDA（JAS の前身）の指導の下で技術をコツコツと積み上げ品質も向上し、国土交通省の航空機整備認定事業場にもなった。航空機整備の分野で高い品質を維持していくためには職場の雰囲気と人間関係を良好にすることが大切と考え、さまざまな行事を実施し、人間関係を深めるよう皆で努力してきた。労働組合と会社の関係も良好であった。これが、2002年の JAL/JAS 経営統合以降大きく変わり、組合役員選挙への介入や専務と常務によるヤクザまがいの大きな声での脅しがあった。日本航空から派遣された会社社員の労働組合を敵視した発言と行動には目に余るものがあった。そして会社ごと潰し、そこに働く者をくびにして家族を含め路頭に迷わせるという、人を人と思わない日本航空の行為を許すわけにはいかないと述べた。

次に弁護士による意見陳述があった。60歳以後の日東整社員を JAL シニアセンター所属にする制度、認定事業場の機種変更をしなかったこと等を示し、日東整と JAL との関係は資本出資比率が 50%であるという形式的な関係ではなく実態としての支配従属関係にあった。社内の教育資料を示し、JAL が日東整労働組合を嫌悪していた。日東整の判断での事業閉鎖ではなく、支配者の日航の方針で日東整との委託契約が解除され同時に JALEC との委託契約が締結されている。これは事業譲渡であり労働契約も承継されるべきであり、排除することは不当労働行為であると述べた。

被告側弁護士が反論書面を9月21日までに提出するとして、次回公判は10月1日11時から開かれることを裁判長が告げ閉廷した。

その後開かれた集会では現役者からの報告で、史上最高の利益を上げながらも社員への還元が無くあらゆる職場で自主退職が止まらない。実務経験が必要な職場では大きな問題だ。簡単に解雇される実態を見ては将来展望が持てない状況だ。日航に関係する全ての解雇問題を解決することが自主退職を止める事となると述べていた。退職者の一人として JAL の再建と発展の為にはこの裁判に勝つことが必要だと改めて感じた。