

## 請求棄却一日東整裁判判決

9月22日東京地裁419号法廷で日東整裁判について、JALECに対する労働契約上の地位確認請求と不当労働行為に対する損害賠償請求とのいずれも請求棄却とする不当な判決が出されました。

この裁判は、日航機の機体整備を実施していた日東航空整備に対し、会社更生中の日航が突然仕事をしなくなったため会社の解散に追い込まれ、日東整の社員全員が解雇または退職を余儀なくされ、解雇された13名のうち2名が不当解雇撤回を求め提訴していたものです。

裁判の中ではさまざまな事実が明らかになりました。

日航は仕事がなくなったので日東整との契約を解除したとしているが、日東整が整備をしていた機種はMD型機とA-300型機は引き続き飛んでおり、その後当該機種の整備を実施しているJALECに器材を譲渡しています。これは事業譲渡であり、人も含め譲渡しなければなりません。しかし人だけが排除されました。

JAL/JAS統合時に整備関連会社の統廃合が行われJALECが生まれます。JASの整備会社であった日東整はこのJALECへの統合から排除され、日航の整備関連会社として存在してきました。ここで事業譲渡の中で人だけが排除された訳はJAL/JAS統合時にさかのぼります。

当時日東整の労働組合は航空連に加盟していました。日東整経営代表は労使交渉の中で「労務問題を起こす会社は選別される。日航から必要だと言われる会社にしなければならぬ」と述べ、日航が日東整労組を嫌悪していることを明らかにしています。JAL/JAS統合に関して整備関連会社の統廃合については整備分科会で議論されています。この中で、日東整は技術力は高いと評価しつつも労務問題で嫌悪し、日東整を排除する方針をかかげています。このことを示す文書の存在も明らかになりました。実際に外部講師を呼んでの労務研修を実施したり、日東整労組の組合役員選挙に繰り返し介入し組合執行部を変質させ、航空連からの脱退に成功しています。しかし脱退反対が僅差で敗れるなど組合員の意識を変えることはできていませんでした。このため日航は日東整をJALECに組み入れることを排除し、全員が解雇または退職に追い込まれました。JASの整備関連会社であったJMCはJALECにも含め統合されています。

このように日東整だけがJALECへの統合から排除されておりその理由は労務問題であることは明らかです。また日航は資本や役員派遣でも人員、予算等事業計画全てにわたり日東整を支配従属させていたことも明らかです。従って不当労働行為であることは明らかです。

しかしこの裁判の結審直前で交代した吉田徹裁判長はこれらの事実をことごとく否定し、請求棄却の判決を言い渡しました。

直接の雇用者である日東航空整備株式会社が既に解散し存在しない中で、日航の使用者責任を全く認めず、弱い立場の労働者を救済しようとしぬ極めて不当な判決です。

判決後の記者会見で原告の泉、佐藤両氏は「日航の、日東整に対する支配力を振りかざした極めて横暴な不当労働行為も免罪した不当な判決である。この判決を受け入れることはできない」と控訴する意向を述べていました。

私も整備出身のOBの一人として、日航は使用者としての責任を果たすべきだと思う。人を粗末に扱っている産業は成り立たない。今後とも注目していきたいと思う。