

## 日東整裁判控訴審始まる

2月16日東京高裁824号法廷（杉原裁判長）で日東整裁判の第1回口頭弁論があった。昨年9月東京地裁が出した原告側の請求棄却判決に対し控訴していたもの。この日も寒風の中、高裁前では数十名がこの裁判への支援を訴えていた。

この裁判に先立ち2月9日都内で、日東整争議の解決を目指す集会が開かれ約200名の参加があった。この中で、日東整の会社ごと解散、全員解雇・退職となった事件は日航の更生計画には無かったものであり、会社の更生が一段落したところで業務発注停止という形で日東整のリストラを行った。JALグループから日東整の排除をねらったものであり、労務問題から排除した不当労働行為である。一審ではこの部分の検証を避けている。JALの使用者性は明らかであり二審では必ず勝利したいとの報告があった。

この日の裁判では原告側から3名の陳述が行われた。

泉原告

飛行機の整備の仕事をしたくて日東整に入った。JASの一員として働いてきたと自負している。JAL/JAS統合時には整備グループに統合されなかったが、当時の芳賀整備本部長(JALの)は日東整は必要な会社であると述べていた。その後会社の介入により労働組合が変質していった。不本意な異動もあった。整備は人が重要なはず。日東整の人だけが排除されたことは納得できない。

佐藤原告

自分は労働組合の役員をしていた。会社との交渉時にもJALの意向が反映されていた。日東整の事業計画の細かなところまでJALが介入していた。使用者の実態はJALであったと認めて欲しい。現在は定年退職者を雇用する制度ができていますが自分は定年退職者ではないので応募できない。救済して欲しい。

代理人

JALと日東整の支配従属関係をしめす2件の新しい証拠を提出した。地裁は取引の金額だけを見て大口取引先に過ぎないと判断したが、日東整は日航の整備部門の一部であることを証明している。JALは日東整を支配強化するため株式比率の増加を検討している。これは日飛との株式比率が統合の障害になったとの大西証言とは逆だ。地裁では整備分科会の文書をメモとして扱われたが新証拠は明らかに会社の文書である。

裁判長は原告側から申請された3人の証人のうち1名の尋問を次回に行うこと、他の2人については次回の尋問の結果判断することを告げ閉廷した。

次回は4月20日（月）午後3時からとなった。

控訴審では1回で結審となることがあるので心配していたが、新証拠がでてきたため裁判所は証人尋問の必要性を認めたことと思われます。満員の傍聴席からもほっとした声が漏れていました。他の2名も含め証人尋問を行うことで新証拠の信憑性を深め、JALと日東整の支配従属関係がより明らかになることを期待したい。

(2015年2月16日投稿 整備出身 OB)