

日東整裁判が結審

6月9日梅雨の合間でむし暑い曇り空の中、東京地裁前では80名ほどが日東整裁判への支援を訴えていた。10時丁度、631号法廷が開廷、これまでの竹田光広裁判長から吉田徹裁判長に交代していた。今回この裁判を傍聴したが事前にはこの事実を知らなかった。

提出された準備書面の確認に続き3名の陳述が行われた。

佐藤原告

- ・日本飛行機で米軍機の整備作業を実施、その後日東整に転籍し電気関係の分野で日航機の整備作業を実施、航空機の整備作業に40年以上従事した。
- ・日東整の設立後5年ぐらいは作業ミスやトラブルが多かった。航空連に結集する労働組合の皆さんからのアドバイスを受け、日東整労組でも賃金の引き上げだけでなく安全問題にも取り組み、この積み重ねで労組は職場の信頼を得ていた。
- ・JAL/JAS統合計画が発表されると労務担当が代わり日東整労組を航空連から脱退させることを画策したが、労組役員選挙では航空連支持派が全員当選するなど成果が上がらなかった。2006年に労務担当が再度交代してからは、航空連との関係を持つことに対する露骨な嫌がらせなど労組に対する介入が激しくなった。外部から講師を呼んで管理職や組合員に労務研修を実施していた。これら介入の実態は証拠として提出している日航の不当な意思を具体化したものであると実感している。

泉原告

- ・生まれも育ちも東京で、羽田空港での大型航空機の重整備専門会社である日東整に夢と希望をもって入社した。当時の会社はJASの施設の中にあり、新入社員教育もJASの社員と一緒にいった。
- ・日東整は200名位の規模であったが効率よく仕事をしており、JASの方から、日東整の仕事の速さは凄いとされたことがある。2002年JAL/JAS統合により整備の書類や手続きが何度も変わりその都度教育を受けた。人が教育に割かれても工期を守るため必死に仕事をしたことを覚えている。統合により担当する機種も増えるであろうとの期待とともに仕事が増えて忙しくなるだろうとの思いもあった。子供が小学校に入学したのでたくさん仕事をして生活を安定させたいと思った。
- ・日東整はMD型機の整備3000回を達成しJALから表彰を受けたがJAL整備グループの統合から外されていた。従業員から不安の声は次第に大きくなっていった。

原告代理人

- ・現在日航では整備ミスの多発にゆれている。隠していたが表面化した。整備ミスが多発している状況は日東整排除と無関係ではない。
- ・運航会社であるJALが整備の計画から実施まで全てを決めてきた。日東整の事業はJALの指示なしには成り立たない。自家用車と車検屋の関係とは全く違う。日飛は日東整を管理する必要はなかった。
- ・JALECへの事業譲渡ではJMCは人も統合した。日東整の技術力が高いとJALは評価しつつも労務問題で排除した。JALの整備分科会で議論しており不当労働行為は成立する。提出した証拠が証明している。
- ・日飛が株式を手放さないのも統合が困難であるとの大西会長の証言があった。日飛に問い合わせた結果、接触した事実はないとの回答を得た。日東整の解散も日航の意向によるものであった。

日東整裁判はこの日で結審となり、判決は9月22日13時10分からとなりました。法と証拠に基づいて親会社の不当労働行為を断罪し、原告を救済することを期待したい。