

大阪損保革新懇ニュース

大阪損保革新懇事務局
 大阪市中央区道修町3-3-10
 大阪屋道修町ビル3F
 06-6232-1095

日本航空の不当解雇を許さない

日本航空不当解雇撤回裁判原告団事務局長 清田均さん

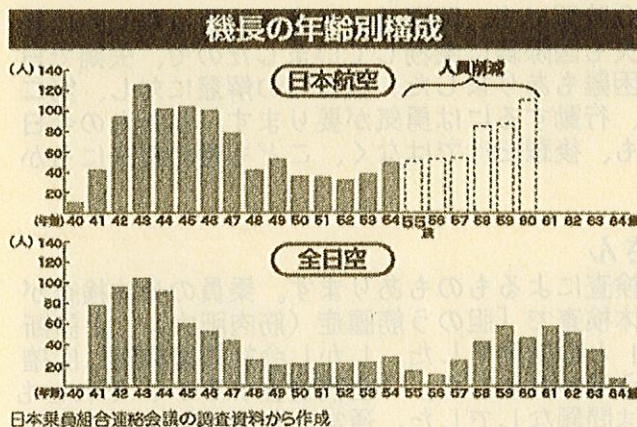
講演① 〈要旨〉

JALが破綻したのは2010年1月19日、現在は会社更生法適用下での更生会社です。8月更生計画案を再提出、11月債権者の賛成投票を経て、12月1日支援機構から3500億円出資されました。この更生計画の特徴は儲からない事業はやめて、儲かることだけやって確実に儲けていこうという計画で、その中心が人員削減です。

当初計画では3年間で1万5700人削減でしたが、新計画では今年3月31日までに1万6000人削減、すなわち昨年の4万8714人から3万2600人にするというものです。12月9日で希望退職者は1696名、目標の1500名を超過し、27日には1733名。そして12月31日われわれ165名が整理解雇されました。

パイロット81名、客室乗務員84名です。この内ほぼ9割にあたる146名が1月19日不当解雇撤回裁判を提訴しました。

裁判の目的は①原告団全員の労働契約上の地位を確認し、未払い賃金を請求し、解雇を撤回し、現職復帰を求めることをめざす。②「整理解雇4要件」の法理を守る。③JALの破綻の原因はいついかなにかを明らかにしていく。④JALは安全と公共性優先の会社に再生する。この4点を勝ち取る決意で裁判を進めています。



「整理解雇4要件」を守る闘いが重要です。

4要件は①人員削減には高度な必要性があるか②解雇回避の努力が尽くされたか③人選基準は客観的・合理的か④誠実な説明、協議がおこなわれたか。この4要件の法理は会社更生中であっても厳格に適用されることは最高裁判例や国会答弁で明らかです。

懇講演会



講師の清田均さん

稲盛会長が「業績は良くなっている。160人を残すことが経営上不可能か」といえばそうではないと述べましたが、みずから「高度な必要性」がなかったことを白状しています。業績も大幅に改善しています。組合から提案したワークシェアリングや一時休暇制度などの「解雇回避の努力」はされていない。

「解雇の人選基準」も差別的な基準でおこない、誠実交渉義務にも明らかに違反しています。会社は解雇しなければならないほどの必要性があったのか。回避する努力を尽くしたのか。人選基準はどうだったのか。手続きは尽くしたのか。すべてにおいて要件を満たしていないということは明白になっています。

それでは、JAL破綻の真の原因は何だったのでしょうか。破綻の要因に社員に責任があったわけではありません。人件費が高いとしきりに宣伝していますが、他社と比べても低いのです。大きな要因は航空行政の誤り、貿易摩擦の問題、乱脈経営の問題があったのです。着陸料を財源にした不採算空港の乱造や日米貿易摩擦を背景にジャンボジェット機113機、2兆円の購入、長期ドル先物予約投資による巨額な損失、ホテルリゾート開発などの乱脈経営が原因なのです。(2面につづく)

私たちは安全と公共性を優先してJAL再生を目指します。航空会社の社長は輸送と安全の確保が最も重要であることを自覚して、たえず安全性の向上に努めなければならないはずで、支援機構が支援する目的は雇用の安定に配慮するため支援するのです。リストラをやるために支援するのではないのです。会社は不採算路線から撤退して、儲かる路線だけに力を入れています。これでは公共性は果たせません。真の再生に向けては希望退職・解雇者を戻して適切な規模に拡大して、安全を守り、公共性を果たしていかなければなりません。

私たちは連帯を広げ、勝利を確信して闘い、必ず職場に戻ります。みなさんのご支援をさらに大きくお願いします。

(会場でお配りした「日航署名」よろしくお願いします。)



支援を訴える6名の原告団

私たちは勝利して、必ず職場に戻ります！—原告団5人が決意表明—
—講演会の後、原告団6名全員が交流会に参加され勝利への決意が語られました—

谷口正明さん

私はこの仕事に入って36年目、今まで13機種の飛行機に乗り飛行時間は1万1991時間です。極めて健康、事故歴なし、服務違反ありません。55歳と言う年齢だけで首を切られました。会社は大震災後、社員に生活調整手当という名のボーナス総額100億円を支給しました。原告団全員の5年間の賃金に相当します。また、会社は7年かけて返済予定の債務を一括返済しました。原告団賃金20年分です。さらに客室乗務員の「(希望退職の)年齢制限を撤廃せよ」との要求に対し「撤廃すれば若い人も辞めていく」発言など無茶苦茶です。必ず職場に戻ること確信して奮闘します。

久村雅明さん

私は伊丹空港に所属しています。海上自衛隊・日本エアシステムを経て日航へ、勤続20年7ヶ月、51歳で解雇されたMD90型機の副操縦士です。飛行時間は1万2500時間、延べ49万人を無事目的地にお送りしましたことは私の誇りです。会社にすすめられて買った株券は紙クズになり、私も紙クズのように捨てられました。阪神淡路大震災後はそれまで路線のなかった岡山・広島などよく飛びました。今も体力も飛行技術も自信があります。震災地に近い仙台・花巻・山形・青森空港へはMD90型機の出番です。私はいつでも飛ばせます。早く勝って、復興に役立ちたい。

西岡ひとみさん

私は勤続33年、飛行時間は2万5000時間、今日の6名の中では一番の長時間です。私は希望退職に応じず、原告団の一人となる道を選びました。それには理由があります。昨年末の団体交渉の席で、執行部の「今まで日航の重大事故で何人が亡くなったか」の質問に対し、大西社長は「まあ、1000人から1500人ぐらいでしょうか」と回答しました。本当は735名です。私は人の命を粗末に、この程度にしか理解していない社長の態度に怒りを感じ、希望退職を断わり、解雇される道を選びました。必ず、勝利して職場に戻ります。

南井都美子さん

私は32年、国際線に乗りました。私も2万5000時間です。国際線の客室乗務員は華やかに見えるかも知れませんが、現状はそうでもありません。夫も国際線に乗務していましたが、夫婦で日本にいないということも多く、子育てにはいろいろな困難もありました。私たちの解雇に対し、第二組合の女性も憤っていますが、一步踏み出して発言し、行動するには勇気が要ります。私たちの今日は先輩たちが苦勞して残してくれたものです。私たちも、後輩だけではなく、こども達の将来にもかかわる日本の明日のためにも頑張ります。

遠藤謙二さん

私は年齢で解雇になりましたが、人選基準には身体検査によるものもあります。乗員の身体検査が如何に過酷なものか紹介します。私は3年前に航空身体検査で「胆のう筋腫症(筋肉肥大)」と診断され、他の病院で精密検査したところ「悪性ではない」との結果でした。しかし会社の産業医には確実に確かめるため組織検査(全摘:全部摘出)するよう言われました。「全摘検査するか?それとも乗員を辞めるか?」です。やむなく全摘し、検査結果は問題なしでした。通常なら経過観察だけで済むところ、「乗員」ということでもあまりにも人権を無視したものです。職場復帰を目指し頑張ります。