

証人の採用と十分な審議を！

第三回控訴審
5月23日(乗員)、5月31日(客乗)

運動を広げて裁判所を包囲しよう！



支える会通信

発行責任者
柚木康子
大田区羽田
4-10-4
石井ビル3階
TEL03 (6423) 7878
FAX03 (6423) 7430
メール
sasaerukai@
lemon.plala.
or.jp

口頭弁論で 各原告が陳述

2月7日(パイロット)、
3月1日(客室乗務員)に
それぞれ第二回の口頭弁論
が開かれました。原告から
提出された準備書面に対し
て被告側から4月末までに
反論が出される予定です。

パイロット裁判では次回
期日までに進行打ち合わせ
が入り今後について話し合
われます。

客室乗務員の裁判では原
告は5人の証人を申し立て
ていますが誰を採用するか
について、裁判所は次回の
裁判で決めるとのことでした。
証人採用、十分な審議
の為に運動の広がりが必要
です。各取り組みへのご
参加をお願いします。

また今回の裁判では各原
告が陳述を行いました。不
当な解雇に対する心の叫
びを訴えた内容に傍聴者が

らは涙と共に拍手が送
られました。以下要約
です。

飯田祐三乗員原告 副団長の陳述要旨

私は1979年に日本航



空に入社
しB77
7を乗務
していた
2010
年12月31
日に解雇
された。

この解雇
は、最前線で安全運航を支
えてきた乗務員としての誇
りを踏みにじり、人間とし
ての尊厳を奪い、そして航
空会社の屋台骨である「安
全運航」を会社自ら放棄し
たということである。

日本航空入社前の会社で
事故を目の当たりにした私
は、安全を守りたいという
一心で、乗員組合の執行委
員長も務めて来た。安全運
航を支える基盤は、明るく
健康で、率直に物を言う雰
囲気と、一人一人の地道な
努力の積み重ねによって築
かれる。しかし『労使の信

頼関係が崩れ、人の心が荒
廃した職場』には自浄作用
はなく、安全運航を支える
基盤が脆弱となることは連
続事故の歴史が証明してい
る。

稲盛会長の「日本航空の
社員は御巣鷹山がトラウマ
になっている」、加藤管財
人代理の「京セラのように
1兆円の内部留保が出来て
から安全を語れ」などの発
言は、御巣鷹山事故以降、
無事故で日本航空を支えて
きた社員のためめな努力を
無視した、航空会社の経営
者としてあつてはならない
安全軽視の姿勢である。

2010年1月の破綻後
も、「真の破綻原因の究明
と責任の明確化」という、
私たちの主張は顧みられな
かった。それどころか、管
財人代理の中には、破綻に
責任がある旧経営陣らが含
まれていた。

そして、彼らは従前から
の労務方針を踏襲し、乗員
組合との交渉の場で「整理
解雇に関する争議権が確立
されたら3500億円の出
資は出来ない」と、労働組

合に対して支配介入を行っ
た。そしてこの発言は、一
部の職制乗員や機長の、職
場での不当労働行為を誘発
する原因となった。

9月25日、会社は、翌10
月から特定の運航乗務員を
乗務から外し、個別の面談
を強制した。その面談で行
われた執拗な退職強要は、
今まで経験したことのない
『パイロットがパイロット
に対して解雇を言い渡す』
という、安全運航の要であ
るパイロット同士の信頼関
係を否定する行為であり、
職場に与えた衝撃は計り知
れないものだった。

乗員組合は解雇を避ける
ために、ぎのぎまで、ワー
クシェアを提案し続け、最
終的には、会社としての財
政負担が発生しない案まで
提案した。しかし、会社は
それらの具体的な検討を行
わなかった。

組合は整理解雇の必要性
について何度も説明を求め
たが、債権者との約束とい
うばかりで、合理的な説明
は行わなかった。しかし、
衆議院国土交通委員会にお

ける水留副社長の答弁によってそのような事実がなかったことは明らかになった。

更には、解雇の期日を更生計画より3ヶ月前の2010年12月31日に『早出し』した必要性についても、片山管財人はまた、債権者等に対する約束と繰り返すだけであった。

今回の解雇は、特定の機長を狙い撃ちに行っている。9月2日、会社は機長の削減目標を約130名と説明したが、途中で数を拡大した。12月27日には本訴に入って会社自らが機長の削減目標と主張していた154名さえも達成していたのに会社は18名の機長の解雇を強行した。

これは、私自身が機長組合の副委員長を歴任していたと言つ事も含め、どこから見ても、組合活動家の排除の為に「指名解雇」であったとしか言いようがない。

解雇が強行された12月、JAL本体の人員削減数は目標を約200人上回り、営業利益は目標の2.4倍に達

していた。この様な状況を受け、稲盛会長が「経理上、解雇の必要がない」と裁判で証言したのであり、東京地裁の言う『心情の吐露』などというものではない。最高責任者が必要ないと明言する解雇など、世界中どこを探してもあり得ない。

私は貧しかった少年時代に出会った飛行機が心の支えとなり、多くの困難に立ち向かって来た。そして40年間、飛ぶことが私の人生の全てであった。

その男から、理由も示さず飛行機を奪い取ることがどれ程残忍な行為であるか、想像することが出来るだろうか。

本件解雇によって、各控訴人の人生が一変した現実を裁判所は直視してください。

本裁判は、世界中の多くの国際機関からも注目されている。

貴裁判所におかれましては、歴史の審判に耐える公正な判断を下されることを切望します。

客室乗務員原告の陳述要旨

私がこの職業を選んだのは、学生



時代にとりでロンドンに行った際、客室乗務員の方が親切にしてください、いつか自分もこのようなサービスをしたいと思ったからです。

客室乗務員の仕事は接客業だけだと思っていた私は、訓練初日にその考えが誤りであったと気づき、客室乗務員は、サービス要員である前に保安要員であることを学びました。

客室で聞こえる小さな音も、最初は報告すべきか、そうでないのか迷いましたが、小さなことを見逃さずここで瞬時に機体が粉々になる可能性もあり、私はそれを未然に防ぐためにここにいるのだと常に心に留めて乗務しました。

安全が大前提で、その次に接客がある。これを忘れ

ては、日航が目指している「世界一の航空会社」にはならないと思います。

06年にJASとJALが合併し、働く環境は激変しました。予想以上に苦勞が多く、専門用語ひとつとっても異なるため、日々、努力しました。

しかし、どうしても受け入れることができなかったことに、「組合の勧誘」があります。これは目に余るものがありました。

直属の上司から「キャビンクルーユニオンを脱退して、JAL労働組合に加入するように」としつこく誘われ続けました。勧誘に熱心な上司に出社時に待ち伏せされたり、その上司と宿泊を伴う乗務を指定され、しつこく勧誘された人もいました。

私たちの仕事は不規則で、午前2時台に起床することもある。帰宅が午前零時を過ぎることも珍しくない生活です。大好きな仕事でしたが、このような過勞とストレスに体の体調を崩し、休むことになりました。

主治医から乗務可能の診

断が出され、10年5月に復帰のため産業医の面談を受けました。ところが、担当の産業医が特別早期退職するので、乗務復帰は次の産業医に引き継がれ、9月の面談で乗務復帰の手続きが始まりました。

面談が先延ばしされたことが、自分の整理解雇につながると思ひもよりませんでした。

私だけではなく、原告のなかには、休職後1年半もの間、普通に乗務していたのに、過去に病歴があったというだけで解雇された人や、産業医の予約が取れず、面談が先延ばしにされたため、会社が勝手に決めた9月27日以前に復帰することができず、解雇された人もいます。なぜ、こうした不合理な理由で解雇されなければならぬのでしょうか。

解雇通知が送られてきた後に、マネージャーから電話があり、私は「復帰が決まっているのに、なぜ解雇されるのですか」と聞きま

ILOのGDF労働者グループの 会議で決議文が採択！

2月20、22日、ジュネーブのILO本部にて開催された「ILO民間航空グローバル対話フォーラム（GDF）」に、内田客乗原告団団長、飯田乗員原告団副団長等4名が出席。GDFは、「経済危機が航空界に及ぼす影響を論議する」とともに、LCC（格安航空会社）の影響への理解を深め、より持続的な産業に向けた共通のアプローチ



ガイライダー事務総長と原告団

とえ1月1日に復帰であるうが、整理解雇の期日である12月31日時点で、あなたは会社で貢献できなかった傷病者です」と言われまして。私は、会社が統合して環境が激変するなかで、一生懸命働き短期間で2回の社内表彰を受けました。そうであるにも拘わらず、理不尽な理由で、私の客室乗務員としての人生を否定されたように悔しかったです。

ショックは大きく、退職も考えましたが、希望していない退職届を書くことはどうしてもできず、悩みぬいた末、「整理解雇の4要件」という法理を信じて、一縷（いちろう）の望みを託しました。

この解雇がどんなに理不尽であったかということをお断りさせていただきます。

手についてコンセンサスを得ることを目的に開催されました。

日本の代表団は、会議の間合間を縫って、ILO勧告が出された以降の状況を、ILO結社の自由委員会等

新潟で支える会 結成！

1月26日に「JAL闘争を支援する新潟の会」が結成された。JAL関連組合は、ニュースで「ストライキで飛行機遅滞」などで知っている程度の存在であった。かつて三公社五現業が民営化される時、当該や大半

の担当者に報告することにも、ILO事務総長との面談等々、精力的に取り組みました。

GDFの全体会議では飯田副団長が不当解雇事件に触れつつ、日本の航空労働者の状況と課題について発言。

労働者グループの会議では内田団長が日航の不当解雇問題等で発言をしました。

その結果、2月22日の労働者グループの会議にて、日本政府が直ちに勧告に従い行動をとることを強く求める決議が採択されました。

の組合が積極的に関わろうとしなかった。国鉄闘争も労働問題も影響し、県平和運動センターが関わらない中で、地域から支援組織が結成されていき、県組織ができるまで数年かかった。

昨年12月に原告団の鈴木圭子さんと全労協の金澤議長が来新され、結成の動きが始まった。高裁の動きなどを考えると、とにかく支援組織を結成し、動きながら組織と運動を広げていくことになった。

呼びかけ人は、新潟地区労、三条地区労、上越地区労の3議長。1月26日の相談会には、県職労委員長、新潟市職労書記長も参加していただいた。

当面の活動として①お盆までに「支える会」会員300名達成、②物販の協力、③裁判闘争の傍聴、④新潟の会への入会運動。

代表委員は、山田寿、鶴巻俊樹、牧田正樹の3地区労の議長。事務局は新潟地

支える会初年度会計監査報告

2月25日、日比野日本マスコミ文化情報労組会議議長により、支える会初年度の会計監査が行われ、適正に処理されていることを承認いただきました。以上報告いたします。

支える会の継続・拡大にご協力をお願いします。

区労内、事務局長は阿部清利（同事務局長）となった。鈴木さんが来られての職場物販は、3日間で50万円弱が売れ、自治労県本部が支える会に30口入ってくれた。あらためて国鉄闘争の財産を感じる。

短期決戦の決意で、新潟の地でも努力したい。

阿部清利
（新潟の会事務局長）

の精神を持ち続け、皆様の血と汗で闘った末に獲得された整理解雇4要件を仲間への愛と勇気の精神で守り抜きたいと思えます。

1974年1月入社。年齢19歳。病欠の

両方の基準で解雇。後輩には、もっともっと伝えたい事が有りました。何の落ち

度も無いもの達を、簡単に切る会社のやり方は、許せません！一日も早く職場に戻る為に、全力を尽くします。

原 昌一（佐賀県鳥栖市）

22年間、戦闘機操縦士として国防に

励み、その後、日本エアシステムに入社、統合により日本航空でフライトをしていました。利益優先で労働者を大切にならない稲盛流でJALの現場は疲弊しています。空の安全が心配です。

森陽子（東京出身）

原告団結前からILO

（国際労働機関）
活用の運動を担当

してきました。その活動の中からも、この不当解雇がいかに世界の常識からはずれているか、日本がいかに人権後進国なのかをあらためて痛感させられました。労働者の誇りや尊厳、そして

て国民の人権にも関わるこの裁判を、勝利するまで頑張りたいと思っています。

南井都美子（静岡市出身）

32年7か
月の乗務
中、子育
てには想
像を超え

る苦労を経験してきました。原告団の活動を通じて、自分の子供に「間違ったことに目をつぶらない」という当たり前のことを伝えていく責任を感じています。

《今後の日程》

3月18日 18時〜京都駅前
宣伝行動

3月26日～4月4日

山陰・山陽キャラバン

3月29日 一斉宣伝行動

15時〜福岡空港

18時〜新宿駅南口、立川

之前、難波高島屋前

4月11日 17時～

日航本社前宣伝行動

(天王洲アイル)

4月18日 京都駅前宣伝

24日 一斉宣伝行動

(大阪・東京)

26日 福岡宣伝行動

福岡空港・博多駅筑

紫□・天神ソラリア

前・小倉駅

5月9日 本社前宣伝行動

5月23日 14時30分〜ハイ

ロット第二回控訴審（1）

01号法廷)

5月31日 客室乗務員第二

回控訴審（時間場所ハイ）

ロムンヤン語)

各地の弁護士に控訴審における訴訟代理人参加を呼びかけたところ、2013年1月末で全国から、806名の弁護士から申し出がありました。最高裁レベルで訴えても、これだけ集まるのは珍しく、当裁判への関心の高さが伺えます。