

意見陳述

日本航空は、政府主導の下で破たん再建が進められ、2010年12月31日、パイロット81名と客室乗務員84名を、年齢と病欠勤歴を基準に整理解雇しました。解雇時点での営業利益は期末目標641億円に対して12月末で1,586億円、最終人員削減目標1,500名に対して、12月末で希望退職者は1,696名でした。しかも、稲盛会長（当時）が記者会見や法廷で「経営上、解雇の必要性はなかった」と明言した解雇でした。機長の場合、9月に130名の希望退職募集が始まり、12月末には154名の応募がありました。にもかかわらず、18名の機長が解雇されました。その18名中14名が組合役員経験者でした。

これまで、二つの裁判で争われてきました。先行した「地位確認訴訟」では、解雇の合理性が認められましたが、管財人が争議権確立を妨害した不当労働行為事件では、2011年7月、貴委員会から「不当労働行為救済命令」が出されました。この「命令取り消し」を求めた行政訴訟で、日本航空は2016年9月、憲法28条違反、労組法7条違反と最高裁で断罪されました。これは解雇手続きの妥当性が否定されたものです。しかし、日本航空は、社内に謝罪文を掲示しただけで、社外の私たちに対しては何ひとつ対応しませんでした。

最高裁判断を受け、2016年10月20日、参議院国土交通委員会で、石井国土交通大臣（当時）は「（最高裁で日本航空の）不当労働行為が認定されたことは遺憾に思っている」、「日本航空において適切に対応すべき」と答弁しました。また、ILOからは4度の勧告が出され、2018年11月の4次勧告は「結論に至るべく完全かつ率直な討議」を求めています。

2018年4月、赤坂社長は「できるだけ早期に解決したいと心から思っている」と発言。5月には「整理解雇問題の解決に踏み出す」と、経営方針を発表しました。6月の株主総会では、植木会長が「裁判のことは裁判・・・組合とも誠心誠意話し合っていく」と明言しています。しかし、3年以上経った今日においても争議は解決していません。

解雇から10年半、この間にパイロットは386名を採用、客室乗務員については6,205名を採用していますが、被解雇者のうち原告団の中から原職に復帰した者は一人もいません。整理解雇であるなら、被解雇者を優先的に復職させるのが国際労

働基準です。この10年半に、日本航空の解雇は、整理解雇とは名ばかりで、狙いが「モノ言う労働者の排除」「労働組合の弱体化」であったことが証明されました。私たちの解雇は、日本学術会議の「任命拒否問題」と相通じるところがあります。航空の安全を支える基盤は現場の労働者です。

私は1972年4月に入社しました。入社直後の6月にニューデリー事故、11月にモスクワ事故、77年1月にアンカレッジ事故、9月にクアラルンプール事故、82年2月に羽田沖事故、85年8月の御巢鷹山事故と相次いで死亡事故を起こしました。入社以来、731名が犠牲になっています。なぜ、日本航空に事故が多発するのか？その事故の背景に「分裂・差別の異常な労務政策」、そして「自由にモノが言えない職場」がありました。安全運航の基盤をゆるがせにはなりません。

会社は、労働組合に対して「裁判で整理解雇の有効性は認められた」などと、争議解決の交渉に背を向けていますが、私たちは「統一要求」4項目の実現に向けての団体交渉を求めています。裁判を理由に交渉の入り口を閉ざすことは許されません。

「できるだけ早期に解決したい」との社長発言から3年3ヵ月が経過しています。私たちは、労使の交渉だけでの解決は難しいと判断、貴委員会に申立てました。過去に遡れば、日本航空は1965年4月、指名ストを理由に乗員組合三役と教宣部長の4名を不当解雇した歴史があります。争議は8年余続き、最高裁で争われている最中の1972年、ニューデリー・モスクワの連続事故が起こり、世論の批判を浴びる中、会社は上告を取り下げ、解雇を撤回した歴史があります。

今回、貴委員会に申立てた元機長の3名は来年古希を迎えます。日本航空のこのような解雇が許されるなら、日本に働く労働者は安心して働くことができません。私たちは、この争議の解決は「働く権利」を守るだけでなく、空の安全にも繋がるものと確信しています。赤坂社長は2019年6月の株主総会で「合理的で公平正大な解決方法はないか」と発言しています。私たちは貴委員会に対して、争議がこれ以上長引くことのないように、解決に向けて審理を進めて頂きますよう切に願うものです。ありがとうございました。

2021年（令和3年）7月13日

JAL被解雇者労働組合委員長 山口宏弥