

安全運航と公共性確保のために公平な判断を!!

3月11日に行われたJAL不当解雇撤回裁判(原告客室乗務72名)における内田妙子原告団長の意見陳述(大要)を紹介します(見出しは編集部)。

客室乗務員として真面目に懸命に働いてきた

私は1974年10月1日付で日本航空株式会社に入社しました。2010年12月31日の大晦日に解雇されるまで、キャビンコーディネーターとして乗務してきました。

被解雇者とされた原告72名のなかには53歳以上のベテラン乗務員が60名、病気等を理由とされた乗務員が12名含まれています。入社以降、日本航空の客室乗務員として真面目に誠実に懸命に保安要員とサービス要員の重要な役割を果たし、安全運航の確保と良質なサービスの提供に努めてきました。

理不尽な解雇、困難はあっても敢然と闘う

この職業が好きで情熱と誇りをもって乗務してきた72名です。客室乗務員になりたいとの強い思いと希望をもって入社試験を受け、合格通知を受け取った時の喜びを決して忘ることのなかった人たちです。しかし、その喜びを遠い過去のものとしてしまった12月9日付けの解雇通知でした。封を開け「解雇」という二文字が書かれたたった1枚の紙を手にした時の失望感。尊厳が踏みにじられた瞬間でした。その強烈な記憶と「解雇」という言葉が頭をよぎる時、涙があふれる日々を過ごした被解雇者たちですが、再び乗務することをあきらめるわけにはいきませんでした。なぜなら、余りにも理不尽で不当で非情な解雇だったからです。家族との相談に時間がかかった者、経済的な障害を抱え迷った者、離れて暮らす親への心配をかけまいと今も解雇されたことを告げられずにいる者。子供が母親を心配しつつ学校を続けられるのかと聞かれた者もいます。非解雇者には様々な事情や困難もあります。しかし、72名は敢然と闘う決意を固め、原告となりました。

目標を100名超過、にも関わらず不当解雇を強行

2010年1月19日、経営破綻した日本航空は企業再生支援機構の支援を受け運航を維持しながら再建していくことになり、私たちも新経営陣と一緒に一日も早く再建できよう、乗客の方と接する最前線の職場で気概をもって乗務していました。CCUも労働条件の改定について、8月31日が裁判所に提出する更生計画案の期限とされていたなかで、協議時間が不十分であっても、労使協力の立場で手続きを進めました。そのような経緯と手続きを経て、人員削減の希望退職募集が9月実施の第一次と10月実施の第二次の発表が行われました。6

月と9月の会社説明で、客室乗務員の削減目標数は573名と聞いていました。第一次の募集開始は9月3日で、3週間後の24日に締め切られ、応募者数は193名でした。なぜ、193名の応募に留まったのかの理由は明確です。客室乗務員の募集年齢を管理職は55歳以上、一般職は45歳以上としたからです。2010年3月に募集した際の対象者は管理職も一般職も35歳以上で、1370名が応募し5月末で退職しています。



3月11日、東京地裁前宣伝行動でビラ配布を行う内田委員長

45歳以上の乗務員のほとんどがこの時期に退職していました。同時に、20代、30代前半の客室乗務員から、「次の募集はいつ」「年齢は」といった質問が組合所属関係なく寄せられていました。理由は応募する意思があるので、35歳以上ではなく次は年齢を引き下げるといつた意見でした。しかし、職場の要望とは逆に9月以降の募集では更に年齢を引き上げたのです。9月締め切りの結果をもって、9月27日に「整理解雇の人選基準(案)」が提示されました。その翌日、573名の削減目標が更に89名も追加され、休職者や1暦月以上の休業者、深夜就業免除者が応募しても削減数に反映させない別の削減目標数を設定してきました。その後、頭数とは異なる会社しか知りえないカウント方式でまだ目標は達成していないとされ、10月以降、4回にわたって希望退職か整理解雇かの選択を迫られました。12月9日までに762名が応募し、頭数では662名の目標を100名もオーバーしていたにも関わらず、大晦日に84名の解雇が強行されたのです。

一縷の望みを打ち碎いた非情な大晦日の解雇

人選基準(案)の年齢基準による対象者は年齢の高い者からとされました。CCU 組合員は長年の昇格差別を受けてきたため、管理職になることなく一般職でも年齢が高く、30 年、40 年のベテラン乗務員が集中しています。休職者や病気等の対象者の多くは削減目標数に反映されないため、年齢の高い者からとされる基準自体が CCU 組合員を順番に解雇することを意味し、むしろ会社はそのことを画策していました。1975 年までは客室乗務員が所属する組合は一つで、現在の CCU のみでした。会社の意図によって組合が分裂させられ、その後 36 年にわたって私たちの組合や組合員に対して差別する、敵視するといった労務政策がとられてきました。後輩が次々と昇格し、グループの責任者となり、管理職になっていきましたが、原告らは長年培ってきた経験と知識を生かし、チームワークの要となって後輩を補佐し、自らの職務に従事し、60 歳の定年まで働き続けることを選択してきたのです。解雇がなければあと 1 年、2 年で定年を迎える原告は 11 名もいます。整理解雇対象者は、10 月からフライトを外され管理職 2 名による個人面談が 2 回も指示されました。「削減目標数に達していません。若返りと筋肉質の体制にするため、希望退職で辞めて後輩に道を譲っていただきたい。新たな場所でご活躍下さい。あなたの活躍の場はここにはありません」と、過去指導した後輩の管理職から臆面もなく告げられ、耐え難い悔しさと屈辱を味わいました。病気などの基準で解雇された者は、体調を崩し、休業せざるを得なかつた者です。健康を取り戻すために治療を続け、療養に専念し、主治医の診断の結果、乗務復帰できる段階まできていた最中に解雇された者。また、契約制客室乗務員として入社し、3 年間の契約期間を終え、待ち望んだ正社員として安心して乗務員生活を送っていた者も、過去のわずかな病気欠勤日数の線引きで解雇されました。彼女は 12 月 31 日ギリギリになっても解雇が撤回されるのではないかと一縷(いちる)の望みをもっていましたが、大晦日に解雇する非情さがその望みを打ち碎きました。

735 名の命を奪った安全軽視の労務姿勢

「整理解雇」の不当性と非情さは、日本航空の歴史にも現れています。それは、事故と組合分裂の歴史です。ニューデリー空港で墜落炎上(72 年 86 人死亡)、モスクワ空港で墜落炎上(72 年 62 人死亡)、アンカレッジ空港墜落事故(77 年 5 人死亡)、クアラルンプール墜落事故(77 年 36 人死亡)、羽田沖墜落事故(82 年 24 人死亡)、そして 1985 年 8 月 12 日、520 人が御巣鷹山に散った 123 便事故。1972 年の連続事故から 13 年間で 735 名の尊い命が奪われました。ご遺族の傷は今も癒えることはありません。1970 年に入社した原告の一人は同年入社の仲間をニューデリー事故で亡くしました。私も同期をクアラルンプール事故で失いました。2 人は 20 歳の若さで事故にあい、わずか 2 年の乗務員生活しか送ることができませんでした。言葉だけで終わらせない「安全運航」は労使共通の課題です。これらの事故を通して私たち客室乗務員は保

安要員である責務を胸に刻んで乗務してきました。しかし、当時の経営陣は、事故のたびに「安全運航」を誓いながら、「合理化」や「労務政策」が背景にあると指摘されても改めませんでした。事故の教訓を活かそうとしませんでした。

間違いを指摘し、率先して行動する社員を排除

1951 年に日本航空労働組合が誕生して以降、会社の労務政策によって整備も含めた地上職員・運航乗務員・客室乗務員のそれぞれの労働組合が支配介入を受け、職場が裂かれました。更生会社となってもまだこの労務政策は踏襲されたままです。労務政策と経営問題は大きく関係しています。日本航空の経営破綻の原因は政府も経営も未だ国民の前に明らかにしていません。一方、私たちは、大量の航空機購入と利息の負担、過重な公租公課、不採算路線の維持等、国の航空政策がもたらした原因に加え、放漫経営の問題を明らかにしてきました。1980 年代以降の関連事業の失敗と投資による多大な損害は誰も責任を負わず不間にされました。2005 年は安全上のトラブルが連続し事業改善命令が出され、旅客の信頼をなくし経営を悪化させました。会社が育成してきた最大多数の労働組合 JALFIO は破綻に至るまで経営と一体となり、経営方針の推進者として活動してきました。国の政策・経営方針・安全対策・労務政策のどれも CCU が過去から問題にし、見直しや改善を求めてきたことばかりです。しかし、一顧だにされず、経営破たんに至りました。CCU の意見を反映してくれていたなら防げた事故、そして、経営の失策も傷が少なくて済んだはずです。CCU 組合員であるというだけで、昇格させない、評価を下げられるなどの差別を受けてきました。しかし、勇気を出して発言し、間違いを糾し、率先して行動することなしに安全運航は守れないのです。そうした行動をとってきた原告らが解雇されました。

解雇を撤回し、安全第一公共性重視の再建を

現在、客室乗務員の多くは不安を抱き乗務しています。不安全事例が後を絶たず、いつか取り返しのつかない事態を招くのではないかという不安と、いつ首を切られるかわからない将来への不安です。年齢で切られる、病気で切られるといった事が整理解雇で目の前に突きつけられ、大晦日に 165 人も解雇されたという事実がその不安を増幅させました。現場から「これまで以上に物が言えなくなった」と、その実情が報告されます。今、現場は必死になってぎりぎりのところで安全とサービスを支えています。一日も早くこの裁判を解決して職場復帰を果たし、仲間と一緒に再建に力を尽くすことが、私たち原告に課せられた責任なのです。現在の再建は利益第一主義になっています。国民・利用者の期待に応える真の再建は「安全運航の確立」と「公共性の確保」です。そのことを実現するためにも、裁判所におかれましては、早期に公正な判断を下されますようお願い申し上げます。