

2013年12月16日

東京高等裁判所第5民事部 御中

日本航空整理解雇訴訟に関し、東京地裁判決を見直し公正な判決を下すよう要請します

2010年12月31日、日本航空は165名の労働者（パイロット81名、客室乗務員84名）の整理解雇を強行し、それに対して、解雇された労働者のうち148名が解雇の撤回を求めて訴訟を提起しました。

審理によって、更生計画に示された日本航空全体での人員削減目標も同年11月には既に達成し、利益に関しても目標を大幅に超過する営業利益を上げ、2010年度の人件費削減目標も200億円余も超過していること等が明らかになっていたにもかかわらず、東京地方裁判所（パイロットは東京地裁民事第36部、客室乗務員は同民事第11部）は、当該整理解雇に違法性はないとして訴えを退けました。

それは、運航の安全を確保するために献身的に業務を遂行してきただけでなく、日本航空の過去の放漫経営に対して改善を求め、会社更生が開始された際にも労働者の解雇をできるだけ回避するための合理的で適切なワークシェアリング等の措置を提案してきた原告らの、司法に対する期待を著しく損ねるものでした。

両判決は、更生計画遂行にあたって解雇を行うべき経営上の必要性が何ら具体的に示されていないにもかかわらず、一度示された人員削減策だけは頑なに実施することを容認しました。それは、「関係人の利害を適切に調整」しつつ事業の更生を図るという会社更生法の目的も労働者の雇用保障の理念をも蔑ろにするものでした。

もともと、日本航空が経営破綻に至った最大の原因は、空港の乱造といった歪んだ航空行政と、航空機の過剰購入などの過去の放漫経営にあったことも証明されており、それらについて何ら責任を負うべき立場にない労働者にそのしわ寄せをすべきものではありません。ましてや、稲盛和夫会長は「誰が見ても、解雇された労働者の雇用を継続することはできた」と法廷で証言しましたが、東京地裁は企業の経営責任者が解雇の必要性を否定したにもかかわらず解雇を容認するという、整理解雇法理から大きく逸脱する判断をしました。

その後、日本航空は、既に株式を再上場し、企業としては繁栄していますし、客室乗務員については必要要員数を大きく割り込み、欠員補充のため広く募集し多数の新規採用までしています。

さらに、控訴審における審理を通じて、本件解雇時点において、更生計画が予定していた必要人員体制が実現しており、「余剰人員」なるものが存在していなかったことが明らかにされました。

労働者が人間らしく働く権利は尊重されなければなりません。憲法は幸福追求の権利や労働者の労働権を保障し、労働契約法16条は解雇権の濫用を禁止しています。経営が悪化し、仮に人件費削減が必要となった場合であっても、整理解雇4要件という規範を適正に遵守する法的責任が使用者には課せられているのです。

にもかかわらず日本航空の管財人は、公正たるべき更生手続を濫用して、本件解雇を

強行しました。それは、パイロット、客室乗務員や地上の整備士など、国民にとってかけがえのない「航空の安全」維持の最先端に立つ人々を必要以上に減らすことにもなる危険性も無視したのです。

私たちは、上に述べたすべての点において本件整理解雇には道理がなく、正義に反すると思います。会社更生という事態においても、雇用に関する重要な労働法のルールが遵守されるべきだと判決によって確認されることが、日本航空のみならず全ての労使、さらには国民にとって極めて重要だと考えています。

わが国の労働者の正当な権利を守り、適正な労働法のルールを確立するために、そして「航空の安全」を守るために、東京高等裁判所が、東京地方裁判所の誤りを正し、両事件において公正な判決を下されることを心から要請いたします。

日本航空による不当解雇者を励ます会
呼びかけ人(50音順)

伊藤 真 
(伊藤塾塾長 弁護士)

江尻 美穂子 
(津田塾大学名誉教授)

奥平 康弘 
(憲法学者 東大名誉教授)

宮里 邦雄 
(弁護士 前日本労働弁護団会長)

醍醐 聰 
(東京大学名誉教授)

萬井 隆令 
(労働法学者 龍谷大学名誉教授)

私たち 6 名による、本要請書の提出の呼びかけに応じ賛同していただいた方の名簿を以下添付いたします。