

仲間

たちが
いたから西予市出身
原告 二宮斉子

原告の二宮です。いつもご支

援ありがとうございます。

2011年1月19日東京

地裁に提訴、同年3月11日

第一回口頭弁論の最中、私

たち原告の怒りとあの東日本大

震災の揺れが大きく法廷を揺

らしました。忘れられない光

景でした。

2012年3月、東京地裁

での敗訴判決。私たちは迷う

ことなく4月東京高裁に控

訴。そして昨年12月結審、今

年5月15日(客乗)、6月5

日(パイロット)判決という

くなる。そして会社に残る後輩たち、応援してください。皆様、世界中の空の仲間たち、こんな心強いことはありません。

世間的にみれば、退職したのかしてないのかわからないような不安的な原告の立場の私たちですが、いつも安定した精神状態にいることができ

るのは私たちを応援してくださっているすべての方々のお

かげだと思っております。感謝しながら5月、6月の勝利

判決まであともう少し頑張りたいと思います。

もうすぐ春です！

毛利元就の三本の矢の教えのように、1人より3人、3人より71人(客乗原告)、71人より141名(パイロット)70人を合わせた数)のほうが強



(愛媛の紅まどんな)

JAL 愛媛原告を支える会



ニュース



発行：JAL不当解雇とたたかう愛媛原告を支える会
連絡先：愛媛自治労連会館3F愛媛労連内
松山市三番町8-10-2 Tel 089-945-4526

空の安全を守る
先輩たちの解雇は許せない

新日本婦人の会松山支部 川西安妃子

着替える危険性を訴えたそうです。着物でのサービスの見た目の良さだけしか考えていなかった私には、思ってもいなかったお話でしたし、CAの仕事の本当の役割をその時初めて知りました。

女性は結婚退職当たり前、妊娠したら辞めて当然だった職場を変えるために、先頭に立って頑張ってきた先輩たちの不当な解雇に怒りがこみ上げてきます。こんなことを許してしまったら、ますます若者が使い捨てられる社会になってしまいます。ブラックな働かせ方や不当な解雇を許さず、みんなが安心して人間らしく働ける社会のために力を合わせましょう。

私も
応援します

パイロットとスチュワーデス(いまはキャビンアテンダント=CA)といえばあこがれの花形職業でした。その仕事に誇りを持って働き続けてきた知恵と経験豊富な方たちを解雇するなんて信じられません。

元CAだった方から、空の安全を守るためには、職場環境の改善が不可欠で、働く女性の健康など、当然のことを守るための多くのたたかいがあったと聞いています。その中の一つに、着物に着替えての機内サービスを中止させたたたかいがあったそうです。万が一の時、乗客を守ることが一番大切な仕事であるにもかかわらず、袖や裾など行動を大きく制限する着物にわざわざ

JALの異常な労務政策の集大成として 破綻を口実に行われた解雇であった

12月24日の客室乗務員裁判の結審で行われた林恵美さんの意見陳述を抜粋して紹介します。

新人のうちに会社の意のままになる組合に加入させ

私は1977年9月に客室乗務員として日本航空に入社致しました。乗務員として専門訓練を受ける前に大阪支店で3ヶ月間の研修を命じられました。この研修中、私のお世話係の方から勧められるままに、全労組合（現在のJALFIO）に加入致しました。研修先では皆が「全労組合員」でした。当時は日本中の支店に配属されたスチュワーデス訓練生が同じ状況に置かれ、ほぼ全員が「全労組合」に加入させられていました。

日本航空は1975年に客乗組合（現在のキャビンクルーユニオン＝CCU）を分裂させ、全労組合客乗支部を作りましたが、思うように組合員が増えなかったため、この地上研修制度を作ったということを知りました。新人のうちに会社の意のままになる組合に加入させ「第二組合」を育成するという日本航空の異常な分裂労務政策の柱の一つでした。

保安要員の役割を知り組合を選んだ

それから専門訓練を経て乗務が始まり、客乗組合の多くの先輩から「会社任せでは、お客様や仲間の命は守れない。利益優先の行き過ぎた合理化の先に事故は起きる」と、事故の背景と安全を守る取り組みの大切さ、保安要員としての役割について生々しい話を折にふれ聞きました。そして、安全とお客様のためのサービスを守るために真摯に活動をしている客乗組合を大切にしたいと思い、この組合を選びました。

事故の時さえ組合所属を優先した会社

1985年8月、単独機としては史上最悪の520名の方が亡くなられた御巣鷹山事故を経験致しました。あの絶望的な状況の中でも、パイロットや客室乗務員が、お客様の生命を守るために最後の瞬間まで懸命にその任務を全うしようとしていた様子が深く胸に刻まれました。

御巣鷹山事故を含む日本航空で起きた事故で、犠牲となられた735名のお客様や仲間の無念さに思いを馳せる時、保安要員として自分の役割を忘れる訳には行きませんでした。

御巣鷹山事故の直後、会社が行った記者会見のテレビ画面で、白板に事故機に乗務していた客室乗務員の名前が映し出されました。その名前の横に、「客乗組合員は赤丸・全労組合員は青丸」という所属組合別の印がつけられていました。組合からの抗議でその印は取り去られましたが、全社一丸となるべきこのような非常時でさえ、社員の安否よりまず組合所属を優先させるという会社の姿勢を見せつけられました。

さらに事故当日、混乱した現場近くの群馬県上野村へ徹夜で駆けつけた客乗組合の役員に対し、「客乗組合の方は結構です」と、援助の申し出すら拒否されたということを知られました。

いずれも日本航空の労務政策の異常さを象徴する出来事であり、公共交通機関として、あるまじき事だと思えます。心底憤りと情けなさで一杯になりました。

この痛苦の事故の教訓を踏まえ、新経営陣が確立した方針が「絶対安全の確立」「現場第一主義」「労使関係の安定」でした。これこそが、日本航空の再建の原点であり、現在は勿論、将来に渡って引き継がれるべき基本方針です。

女性への差別を感じる一審判決

日本は1985年、国連の「女性差別撤廃条約」を批准し、あらゆる女性差別をなくす事を世界に約束しました。ところが一審判決には「退職条件としては破格の内容」などという表現や、わざわざ退職金などの平均額を記



載しています。言外に「女性は家計補助的な働き手である」というような女性への差別を感じます。このような考え方が、この国の男女平等指数を世界105位という、先進国としては最低の位置に押し留めているのではないのでしょうか。

批准して28年経っても日本は多くの是正勧告を受け続けています。家族を支え生計を営む立場に男女の差はないはずですが、「破格」とは一体何なのか理解に苦しみます。是非私たちが陳述書に書いた現実を見て判断して頂きたいと思えます。

仲間と明るい春を迎えられる公正な判決を

一審判決は、働く者の「人間としての尊厳」を否定するもので、到底納得することはできません。働く者が解雇されると言う意味は、生活の糧を奪われるだけでなく、人間としての存在価値を否定されることだということをご理解いただきたいと切に思います。

東京高裁におかれましては、私達84名の解雇された者と、職場で懸命に安全を支えている仲間と共に明るい春を迎えられるよう、公正な判決を下されます事を心よりお願いし、私の陳述を終わらせて頂きます。