

人間を物の様に扱っている日本 労働者が尊重される 社会でなければならない！

12月24日パイロット裁判の結審で行われた、原告齋藤晃さんの意見陳述を紹介致します(見出しは編集部)。

解雇された副操縦士の多くが自衛隊出身者



本日、貴裁判所が、私に、意見陳述の機会を設けていただいたことに心から感謝いたします。誠にありがとうございます。

私は、書面にて述べさせていただいた通り、1973年に海上自衛隊へ入隊して、21年間

海上自衛隊で任務にあたり、1994年に防衛庁割愛制度で日本エアシステムへ入社いたしました。2006年には日本航空と経営統合しましたが、A-300型機の副操縦士として、乗務してまいりました。ところが、思いもよらず、2010年12月31日、年齢基準で解雇されました。

私は海上自衛隊では4発エンジンの対潜飛行艇PS-1の機長として、艦艇や潜水艦の捜索・探知を行い、国防の一端を担ってまいりました。解雇された副操縦士に自衛隊出身者が多いのは30代後半に、民間に移籍したため、機長昇格年齢が高くなってしまったのが大きな理由の一つです。本日、私は、自分自身が解雇され、改めて感じていることなどを率直に述べさせていただきたいと思っております。

政府の政策で日航に入り政府政策で解雇

第1にこの裁判で、是非とも裁判長に着目していただきたいのは、被解雇者に自衛隊出身のパイロットが多く、控訴人の中に24名の自衛隊出身者がいるという点です。

これ程多くの自衛隊出身者が裁判を起こした事例がこれまであったでしょうか。この控訴人の数こそ、日本航空の整理解雇が如何に理不尽極まるものであるか、ということの証であります。我が国の経済成長に伴い、航空会社は、需要の拡大からくるパイロット不足を補うために、訓練期間が短く、訓練費用も大幅に削減できることから、自衛隊

出身のパイロットを欲しがってきました。一方防衛省側とすれば、年齢の高いパイロットの人事上の解決と自衛隊の「魅力化対策の一環」として、民間への割愛制度を積極的に受け入れてきました。正に、自衛隊からのパイロット割愛制度は、航空会社・国土交通省・防衛省にとって好都合な制度であり、三者合意のもとに進めてきた制度でした。こうした制度の中で、日本航空に入社した24名のパイロットが解雇されたわけです。そもそも日本航空の「経営破たんと再生」は政府が進めてきました。解雇された私たちは、会社にも国にも裏切られた思いです。

事実無視、一般論と俗論で反論する日航

自衛隊出身者は年金も退職金も半分以下

第2に、裁判における会社の主張についてです。私たちの数々の証拠を無視して、一般論や俗論で反論しています。中でも個人・個人で実情が異なっている点を無視していることです。例えば退職一時金について、年金からの脱退一時金を含め、あたかも3300万円も受け取れるような主張をしています。

しかし、退職金は賃金の後払いです。また企業年金は毎月労使折半で積み立ててきたものです。また実際には、私



たち自衛隊割愛者や傷病基準で解雇された者は、勤続年数

が少ないことから平均の半分にもなりません。まして、日本エアシステム出身のものは、企業年金には入っておりません。会社の主張は意図的に裁判所に誤解を与えるものです。

障害児等を扶養する人は除外したというが

また、会社は、障害により常時介護の必要な状況にある子供がいて治療費の負担がある運航乗務員2名を解雇対象から除外したと主張しています。しかし、私の後輩の海上自衛隊出身の控訴人は、子供が幼児期の病気の後遺症で目も見えず、耳も聞こえず、身体の一部を動かさない状態となっていました。目と耳は一部回復したもののリハビリによってようやく筋力を維持している子供がいることについて、乗員部長に上申書を提出し、事情を説明したにもかかわらず、一切考慮されず解雇されました。どこに解雇基準の合理性があるのでしょうか。

事実避け、偏見と思い込の地裁判決

第3に地裁判決の問題です。判決は「更生会社」を理由に事実から目を背け、裁判官の思い込みや偏見に満ちたものとなっていると思います。私が特に強調したいのは、会社側が「ベテランの定義はない、情報は共有化されているので、国家資格さえ持っていれば新人も経験者も変わらない」と主張したことに対して、地裁判決がそれ以上に「運航の安全確保に必要な知識や経験の多寡が年齢と相関関係にあると認めるだけの根拠がない」とまで言い切っている、その判決の異常さです。健康で真面目に仕事を続けていけば、知識と経験は積み重なり、熟練者となるのではないのでしょうか？ 私は、判決を読んで自分自身の目を疑いました。このような考えは、パイロットの仕事への無理解からくるものであり、航空業界では国際的にも全く通用しません。一般社会の感覚や常識ともかけ離れた判断が示されたことで、判決全体が非常に軽いものを感じました。

裁判所は私たちを守る防波堤であって欲しい



最後に、裁判所の在り方について申し述べたいと思います。

人を物の様に扱っている日本！

命がけで守ってきた国がこんな社会であったとは

私たち自衛隊出身のパイロットは、第一線で国防の任務を果たしてきました。私は監視任務において、旧ソ連艦艇の全砲台が、私の飛行艇にロックオンされ、命の危険を感じたことがあります。また、航空自衛隊の同僚は、石川県小松基地で何度もスクランブル発進をしていました。「命がけだった」と当時を振り返っています。その同僚も私と一緒に年齢で解雇されました。私たち自衛隊出身者は、自衛隊時代には労働組合活動などは無縁の世界とっておりました。民間に移り、そして解雇され、改めて労働組合の「存在と役割」を真剣に考えることになりました。多くの労働組合や市民団体の支援を受け、全国を廻って訴えてきました。国鉄民営化で解雇された方たちは我が身のことの様に支援して下さいます。私たちが、日本全国で、目の当たりにしたのは、人間を物の様に扱っている日本社会の実態です。私たちが命がけで守ってきた日本という国がこういう社会であったのかと思うと忸怩（じくじ）たる思いです。私は日本の社会を支えている労働者が尊重される社会でなければならないと思っています。そして、裁判所に対しては、憲法を掲げて私たちを守る防波堤であって欲しいと思っています。



パイロットとしての締めくくりは自分自身で決めたい

解雇されて私の家族の生活は一変しました。長男は大学を中退しました。妻は介護の資格を取り、現在施設で働いています。私は他社での再就職を試みましたが、年齢や乗務してきた機種を理由に書類審査ではねられてしまいました。私は、この理不尽な解雇によって、人間として働くことの尊厳、パイロットとしての誇りを奪われました。最近の日本は、これまでは“当たり前”であったことが通用しなくなっています。裁判所にも、その一因があるのではないのでしょうか。命を懸けてきたパイロットという職業の締めくくりは自分自身で決めたいと思います。貴裁判所が事実と正面から向き合い判決を下されることを切に望みまして、私の意見陳述といたします。ありがとうございました。