

全日空佐賀便裁判  
不 当 判 決

# 航空連ニュース

航空労組連絡会  
大田区羽田 5-11-4 フェニックスビル  
Tel 03-3742-3251  
Fax 03-5737-7819  
No277(24-18) 2010年7月28日

## 全日空佐賀便労災認定裁判の不当判決を受けて

# 航空連として「安全に直結する航空機乗務員の働き方」をアピール

2004年3月に提訴した全日空乗組佐賀便機長労災認定裁判は、2010年6月24日に東京高裁で請求を棄却するという不当判決が出されました。東京高裁の判決は、東京地裁で出された不当判決をさらに踏み込んだ内容となっており、パイロットの労働実態を表面的に捉え、航空機乗務員の勤務の特殊性と実態を無視した判決内容となっています。

この裁判は個別の労災認定だけの問題ではなく、航空労働者全体の働き方に関わるものです。航空全体で不当判決をはね返すと共に、航空機乗務員の勤務の実態を広く訴えていく運動が重要です。

東京高裁は6月24日、全日空佐賀便機長の労災認定を求める裁判で、原告側の請求を棄却しました。判決はパイロットの労働実態を表面的に捉えたもので、一審の不当判決を支持し、さらに踏み込んだものとなっています。この判決については、労災認定を否認したことや、運航現場の実態を無視した裁判官の推測が含まれていることから、航空機乗務員を中心に裁判所の姿勢に批判が高まっています。

航空機乗務員の労働環境の特殊性は、変則的で早朝や深夜の不規則な勤務、急激な気圧変化と低い気圧下での労働の繰り返し、騒音、振動と揺れ(G)、低湿度下での労働などで他産業に例はありません。さらに国際線では徹夜、時差などの要因が重なります。また航行中に病気や怪我が発生した場合には、救急医療施設への搬送が、地上労働者のように受けられないという特殊性があります。

控訴審で私たちは、状況の再現に限界はあっても、裁判所によるシミュレーターでの検証について一程の評価をしてきました。ところが判決は、現場機長などから出された陳述内容よりも、裁判官の航空機への興味による推測の範囲で判断が示されました。特に「サラリーマンがラッシュ時の電車に乗る時も血圧が上昇する」などと例示し、パイロットの業務を同列視するなど、恣意的な判断さえ感じるものです。これは誤った世論誘導につながりかねません。また「労使間の協定で安全が担保されている」との判断は労使関係の実態を無視したものです。

佐賀便労災認定裁判は、単に労災認定の是非に留まらず「利用者の生命と財産、直接運航の安全を担う航空機乗務員の労働条件はどうあるべきか」といった国民的な立場からの判断が問われていたにもかかわらず、安全と公共性を守る見地からの判断を避けた前近代的な判決となっています。

一方、現在進められている日本航空の更生計画の中でも、航空機乗務員の業務の特殊性や疲労、ストレスをことさらに矮小化し、国民目線の名で航空機乗務員の業務の特殊性を軽視する動きが強まっています。また、客室乗務員の職場では、内航・外航、正規・非正規を問わず、労働条件が切り下げられ「使い捨て」政策が蔓延しています。激しい企業間競争の中で、航空経営が競ってリストラを推進し労働条件を切り下げていくことは、モチベーションの低下を招くだけでなく、疲労とストレスの面からも安全を支える基盤を弱体化させていることに他なりません。私たちは、昨今の航空機乗務員の業務の特殊性をことさら軽視する流れに危機感を覚えるものです。

2009年2月、米国バッファロー・ナイアガラ空港で発生したコルガン航空機墜落事故は、乗員の「疲労と安全」の問題を大きくクローズアップさせました。米国家運輸安全委員会(NTSB)が航空労働者の「疲労と安全」を最重要課題にしていることや、国際民間航空機関(ICAO)が疲労に起因する事故の教訓として運航・客室乗務員の「疲労リスク管理ガイダンス」を設定したのも最近の動きです。こうした中で米上院委員会では、パイロットの飛行・勤務規則の改正を連邦航空局(FAA)に促しています。また、国際運輸労連(ITF)では疲労と安全問題を重要課題の一つとしています。こうした国際的な動きは、航空機乗務員の労働条件が利用者・国民の問題であるとの認識に立っているからと言えます。

私たちは現在、航空労働者の働き方の改善を求めて「航空安全労働法(仮称)」の制定を求めています。当面の打開策として政府・行政に対しては、安全が担保できるような労働条件への改善を航空各社に指導するよう要求していきます。また国際的な連帯を強める中で労働条件改善への運動を強化し、利用者国民に対しては、航空機乗務員の勤務の実態を訴え正しい理解を求めていきます。

2010年7月22日  
航空労組連絡会