



### 全日空佐賀便機長労災事件高裁判決について（その1）

#### 「非常識」な地裁判決を更に上塗りの行政追認判決

#### ご遺族は、7月7日、最高裁判所への上告手続きを行いました。

6月24日の佐賀便機長労災事件東京高裁判決（以下「高裁判決」）は、事実認定では著しい誤りを繰り返し、非常識な判断を積み重ねたと言えます。まず「治療機会喪失」に関して、高裁判決文は『たとえ亡機長が降機していたとしても、直ちに近傍の医療機関を受診して いたとは考えられず、安静臥床していただけであろうと考えられ、そうであれば第2回目の大出血は防止できなかったからである。』また『山浦医師の意見書（労基署側提出）は、前記のとおり、「・・・一般的な救急診療措置の実施の所要時間を踏まえれば、仮に亡機長が名古屋空港で降機していたとしても、亡機長を救命できなかった結果は変わらなかったものとする。」というのであるから、そうとすれば、安静臥床中に亡機長に第2回目の大出血が起きたとしても、亡機長が実効性のある救命措置を受けることができたかはなお疑問であるというべきである。』としています。しかし機長が気分不調を訴え、降機したときに、ただ単に横になって休むだけでは済まないと考えるのが最も常識的です。なぜなら、まず、乗員を交替させるような状況の時に「ちょっと横になってくれ」では済まない事態であり、医療機関に搬送したと考えるのが当然です。そして、彼は高血圧症であり、医療機関に高血圧気味であることを訴え、血圧を測ったであろうことは容易に考えられます。何より、医療機関が、気分が悪いと訴えて来たときに、問診をし、血圧を測ることは常識的なことです。そうすれば、その時に出血がはじまっていた徴候として相当に高い血圧が測定され、医師は即座に血圧を下げる処置をとったはずで、その事により次に襲った大出血は防ぐことが出来た可能性は大きい。そうしたことが出来なかった状況に置かれていたことは明らかに、救命機会の喪失に相当します。高裁判決では、こうした常識的な推定をしませんでした。

#### ◆ 訓練を受け資格を取れば、あらゆる事態を予測し疲れしない??

また、パイロットの業務が特殊な労働環境に置かれ、不規則な勤務を行っている実態から他の職業と比較して厳しさがある「業務過重性」という問題では、今の法制度の枠内で働いているのであれば、働き方には問題ないという立場をとっています。つまり航空法、労使協定の範囲内であり問題は無かったとしているのです。気象条件についても、規定内（Minimaを切っていない）であれば負担にはならないと判断したのです。また、航空機の運航にあたっての「困難さ」についても、訓練を受け資格を得た乗員であれば、あらゆる「気象条件の悪化や、航空機の動向について想定でき緊張を伴うことはない業務」としています。また、離着陸の緊張で心拍数が上がることについても通勤電車にかけ乗る状況と大差はない、との見方を示しています。

#### ◆ 協定をオーバーしていない勤務はきつくない??

そもそも、労使協定は労使の力関係で締結されているもので、日々改善の取り組みが必要なもの、法律については、国交省の担当者ですら「疲労を加味して決められたものではない」と説明しています。また労災発生時の協定が不備があって、事件後改訂され乗務スケジュール作成基準（新幹線後の乗務回数）が厳しくされた事実についても目を向けませんでした。

## ◆ 航空法の制限は健康を保証している ??

航空法の解釈についても重要な誤りがあります。超えてはならない基準について、全ての年齢、身体的条件などを踏まえ健康を保証しているわけではありません。これは絶対に超えてはならない基準であり超えれば即違法となる基準なのです。技術の進歩や運航条件の変化に合わせて不断に見直されなければならないところ、これが不十分である実態があり、米国では2003年に発生したバッファローでの墜落事故の原因に乗員の疲労が関与していた事が明らかになり、これを巡って国の法令が見直される情勢にもなっています。

## ◆ 控訴審で行った新たな証拠調べの事実をほとんど否定高裁は長い時間と多くの費用をかけた証拠調べを何のために行ったのか？

今回、高裁では、異例とも言える長時間の証拠調べを行いました。証拠書面の採用だけでなく、脳神経外科医の証人尋問も行いましたし、エアバスシミュレーターで当時のデータを用いた名古屋着陸の「実地検証」も行いました。一方、被告側（労基署側）は、全て書面による反論意見で、証人を立てての証明を避けてきました。（注：裁判官の前で宣誓して証言する内容は、書面による陳述より信用性が高いといわれます。）

こうした状況を踏まえれば、地裁判決が見直されるのは必至の状況と考えられました。しかし、高裁判決では、証人調べにおいて立証した事実や「検証事実」を差し置き、あえて証人調べにも出席しようとしないう被告側医師達の書面意見だけを採用しました。このことは、裁判官の心証形成を考えると、極めて不自然であり、非常識といえます。高裁はいったい何のために、長い時間と費用をかけて証拠調べをしてきたのでしょうか。このような不自然な判決の背景にはJAL再建問題で乗員の労働条件が「ぜいたく」という攻撃や、羽田の24時間運用化で、更に不規則な働き方を進めようという圧力がなかったのでしょうか？

## ===== ◆◆ 判決文引用 ◆◆ =====

以下に、各論点における特徴的な判決文記述を紹介します。（『』内が判決文引用。機長他実名は「亡機長」と置き換えてあります。

### ◆ 同僚機長を上回る乗務でも協定内では疲れない！！

『・・・亡機長の別紙1及び2の乗務時間及び勤務時間は本件労使協定（下記のとおりこれは乗務員の疲労の蓄積防止を目的とした安全基準たる性質を有するものである。）を遵守したものであったこと、からすれば、亡機長の上記の乗務時間及び勤務時間が他の同僚機長らを上回っていたとしても、そのことをもって直ちに本件疾病発症前の8か月間の亡機長の業務が著しく過重であったということはできないものというべきである。・・・』

### ◆ もともときつい業務でないから血圧が上がったのは乗務のせいでは無い！！

『・・・ホルター血圧測定値が、同年4月23日・145.6/89.7mmHg、同年5月15日・146.0/97.0mmHg、同年5月17日・136.7/84.2mmHg'であったことは、控訴人主張のとおりである。

しかし、そうであるからといって、直ちに本件疾病発症の4か月前位からの一時血圧測定値の上昇が平成12年1月16日以降に亡機長に著しく過重な業務が継続したことにより精神的肉体的負荷が蓄積したことによるものであるということはできない。なぜなら、上記ウのとおり、亡機長が本件疾病発症前の6か月間において著しく過重な業務に従事していたということはできないからである。・・・』

### ◆ 国際線でないから生体リズムには反しない！！

『・・・亡機長の運行業務は国内線のエアバス型機の操縦であり、生体リズムに反する時差のある国際線の運行業務ではないこと、(f) エアバス型機の運行乗務員の業務にはいわゆる交代制勤務がなく、昼夜が逆転することもないこと、が認められ、これらの点からも、亡機長の本件疾病発症前の6か月間の業務が著しく過重であったということはできないものというべきである。・・・』

### ◆ 労使協定は疲労蓄積防止に万全な基準！！

『・・・航空自由化・規制緩和に伴う労使の妥協が存在したとしても、そのことによって、本件労使協定が過重な飛行勤務による乗務員の疲労の蓄積防止を目的とした安全基準たる性格を失うものではないというべきである・・・』 さらに

『・・・亡機長の乗務時間及び勤務時間は、本件労使協定に定められた国内線についての制限（乗務時間は1 暦月 9 0 時間、3 暦月 2 5 0 時間、1 暦年 9 6 0 時間、勤務時間は1 暦月 1 7 1 時間、3 暦月 4 8 3 時間）を完全に遵守したものであった・・・』

### ◆ 日本の定期航空乗員のパイロットや職場同僚の訴えは採用せず（フライトの後、睡眠不良を訴える実態を無視）

『・・・亡機長の上記ウの乗務時間及び勤務時間並びに時間外労働時間からすれば、亡機長が疲労から回復するのに必要な1日7時間から8時間の睡眠（乙46）が取れていたことは明らかであるから（乙46によれば、1か月の時間外労働時間が45時間以下の場合には1日7時間から8時間の睡眠を取ることができるものと認められる）睡眠の質量が不足していたということはず、したがって、亡機長の業務が過重であったということもできない。・・・』

### ◆ 「著しく過重でない」だから「著しく悪化しない」というが、仕事によって過重性があり、悪化するのが認められるのであれば、労災を認定して救済すべきであるという判例に対し、正反対に位置する悪判決となっている。

『・・・控訴人は、この血圧の上昇は亡機長の乗務時間が多いことによる業務負荷が原因である旨を主張するが、亡機長の乗務時間が他のエアバス型機の機長の平均乗務時間数と比べて多かったとしても、亡機長が本態性高血圧に罹患していたことを考慮すれば、それをもって直ちに亡機長の業務の遂行が亡機長の血管病変をしてその自然経過（本態性高血圧による自然経過）を超えて著しく増悪させたものということとはできない（血管病変をしてその自然経過（本態性高血圧による自然経過）を超えて著しく増悪させ得るほどに過重なものであったということとはできない）ものというべきである。・・・』

### ◆ 著しくきつい仕事でないから著しく悪くはならない???? ”変な理屈”

『・・・亡機長の業務が本件疾病発症前の8か月間において著しく過重であったということとはできないのであり、そして、亡機長が本態性高血圧に罹患していたことを考慮すれば、著しく過重であったということとはできない亡機長の業務の遂行が亡機長の血管病変をしてその自然経過（本態性高血圧による自然経過）を超えて著しく増悪させたものということもできない（血管病変をしてその自然経過（本態性高血圧による自然経過）を超えて著しく増悪させ得るほどに過重なものであったということもできない）ものである。・・・』

◆ 「OM や労使協定の枠を出ていないから、疲労を回復するのに必要な7～8時間の睡眠が（質量共に）取れていた」だから「血圧が上がったのは乗務のせいではない」従って「脳出血発病は業務が原因ではない」という論理。

『・・・確かに、平成11年4月22日～23日のホルター血圧測定値は、就寝直前の23日午前0時が155/92mmHg、睡眠中の午前2時が166/97mmHgであったことは認められるが、これのみをもって直ちに「亡機長は、業務負荷によって良質かつ十分な時間の睡眠が取れず、睡眠による血管壁への血行力学的負荷の軽減も阻害されていたことがわかる。」ということではできず、むしろ、亡機長の乗務時間や勤務時間そして時間外労働時間からして亡機長においては疲労から回復するのに必要な1日7時間から8時間の睡眠が取れていたと認められる・・・』

◆ 当日、台風と前線が影響しあって発生した『東海豪雨』という厳しい気象条件の中にあっても困難は無しと＝運航の現場を全く理解していない。

『・・・訓練を積み、資格を有するパイロットであれば着陸操作にそれほどの困難を感じるような気象条件ではなかったというべきである・・・』

さらに『第3便に乗務した客室乗務員は特段の揺れは感じなかったと陳述しており（乙21）、実際、平成12年9月11日の午後2時から午後6時までの間に名古屋空港に着陸予定であった合計71便のうち70便が特段の問題なく着陸しており・・・』とまで書いています。

『・・・運航気象条件である雲底高200フィート、視程1000メートルを十分に満たしており（乙31）、また、全日空の社内規程で定めた横風制限（滑走路が濡れて光っている場合は25ノット。乙50。）も十分にクリアしていたのであって、訓練を積み、資格を有するパイロットであれば着陸操作にそれほどの困難を感じるような気象条件ではなかったというべきである（ウインドシアに対する機体姿勢を制御するための推力調整は上記のとおり最後までオートスラスト（コンピューター）が行っていた・・・』

◆ 豪雨の中のGCAアプローチについて裁判官が「強い緊張はなかった」と言えるのか？

『・・・推力の調整もオートスラストによって行われていたのであるから（甲7、17、131、当審証人と田朋亮、弁論の全趣旨）、機体の方位、高度、降下率、推力は全てコンピューターによって制御されていたということができ（機体の方位、高度、降下率はオートパイロットの解除によって手動操縦となったが、推力は最後までコンピューター制御によっていた。）、上記のようなGCA方式によるアプローチの仕方を踏まえれば、GCA方式による着陸進入の際に航空機からの視程が悪く風向きがバリエブルであったということは、パイロットの少なくとも手動の操縦を困難ならしめるという意味での障害となるものではなく、上記のような操作（オートパイロットへの数値の入力）をする副操縦士の操縦に責任を持つ亡機長にその血管病変をしてその自然経過を超えて著しく増悪させるような強い緊張感をもたらすようなものであったとはいえないというべきである。・・・』

以上