



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2007.9.14 No. 31 - 06

発行:日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan
幹事会
〒144-0043
東京都大田区羽田5-11-4
フェニックスビル
TEL.03-5705-2770
FAX.03-5705-3274
E-mail:office30@alpajapan.org

佐賀便労災裁判「高裁」

第3回公判(原告側医学書面等の提出)は

10月2日 13:30 ~ 東京高裁 809号法廷

~ 満席傍聴での公判を求めます ~

< (10/2)第3回公判にて提出予定の原告側証拠 >

第3回公判では、書面のやりとりのみの短時間で終了する可能性があります。裁判長が次回以降、証人を採用しじっくりと証拠調べを行うのか、これまで提出済みの書面のみで結審させるのか、今後の方針が明らかとなる重要な局面を迎えます。

脳神経外科医による意見書(2部)

NASA 研究論文

「フライトオペレーションに携わる乗員に影響を与える要因

~ 短距離航空輸送における心理生理学的反応 ~」

日乗連各乗員からの意見書

< 10月2日、当日の日程 >

場所:東京高等裁判所(東京メトロ「霞ヶ関駅」A1出口すぐ)

>>>> 裁判所正門前集合 11:30 "ピラ配りに参加願います" <<<<

> 11:30 ~ 12:20頃 裁判所周辺ピラ配り

> 13:30 ~ 13:45頃 809号法廷

> 裁判終了後 ~ 30分程度 報告会(裁判所横弁護士会館 / 1003AB 会議室)

< 高裁におけるこれまでの経過 >

(7/3) 第2回公判 "被告側反論(労基署の主張)"

・「第三便の着陸操作は高度の精神的緊張をもたらさなかった。」

本件着陸時の運航条件は全日空関係者から、通常の運航条件であったと考えられていた。当日は、ほとんどの航空機が着陸予定時刻とほぼ同時刻に着陸しており、当該第3便も正に定刻どおり着陸している。

第3便の着陸操縦業務に際してのやりとりをみると、着陸可否についての会話はなく、着陸直前まで副操縦士に操作を委ねても不安な様子も全く見られない。



・「治療機会の喪失にはあたらない。」

第4便離陸前に発症したとしても、この時点では気分不良を訴えるのみで、生命に危険のあるものであったことが、外部的に現れていたとまではいえない。

意識喪失時刻は佐賀空港に着陸直前であり、客室乗務員や他の乗客らもシートベルト装着の上着席していたことからすれば、一般の乗客だからといって意識喪失したところをすぐに客室乗務員や他の乗客らに発見されるとは考えにくい。

一般の乗客であったとしても、救命の可能性は極めて低い状況であったことに変わりはないというべきである。

(4/26) 第1回公判 ” 控訴理由書提出 (私達の主張) ”

- ・「パイロットの疲労の蓄積過労の問題は、パイロットの健康と生命に関わる問題であると同時に、運航の安全に直結する社会的な影響の大きい問題である。」
- ・「本件小脳出血の発症は、大きく分けて2つの原因によって引き起こされた。
一つは、発症当日に至る数ヶ月間に渡って長時間の過重な乗務が続いていたことによる過重な負荷。
もう一つが、発症直前に精神的緊張の強い着陸という操縦業務であり、その緊張による急激な血圧上昇が引き金になっている。」
- ・「台風接近に伴う悪天候の中で、許されるぎりぎりの状況(最低気象条件)の下でなされた名古屋空港進入・着陸の直後に発症していることは、原判決も認めているところ。そして、こうした厳しい条件の下での操縦操作が、パイロットの血圧を急激に上昇させることは、航空医学をはじめ、既に広く認識されている。」
- ・「労基法は、一般的な事業所における事務労働や作業を念頭に作られており、特殊な業務内容、作業条件における業務についてはそれぞれ独自の判断をする外はない。運航規程の制限は、最低限必要な大枠に過ぎない。」
- ・「運航規程の認可基準である審査要領細則は、アメリカをはじめとする諸外国で昔から使っている基準を踏襲しただけで、乗員の健康を確保するに足るものかどうかという認識はないし、そうした点についての医学的根拠は検討したこともないということである。この見解は、アメリカの乗務時間制限について法令の沿革にも合致する。」
- ・「3～4便の乗務を3泊4日で連続するという厳しいスケジュールが頻繁にあり、毎月10泊程度のホテル住まいになる。また、早朝、深夜の不規則な勤務時間の变化など、疲労を蓄積させ、また十分な睡眠を確保することが妨げられ、疲労の回復が困難となり、ますます疲労が蓄積されている。」

以上