



佐賀便労災裁判 第3回公判

(原告側医学書面等の提出)と集会の報告

次回公判は12月11日(火)13:30~

佐賀便での機長死亡事故では、「厳しい乗務が健康に影響を与えていた」ことから、私たちは「労災」と考えています。

しかし、行政(労基署・厚労省)と司法(一審)、そして、一般的にも「乗員の業務内容(緊張感、義務感等)」には全く理解がなく、これに伴う「生活実態(早朝、深夜、運航宿泊等のイレギュラー生活)」にも配慮することなく、『月間休日があり、賃金が高い』ということのみが考慮されている現状があると思われます。

この様な状況から、「(航空)業務の健康への影響」は、私たち自身が説明しないと分かってもらえないのが実情であり、このことが「佐賀便裁判」での一番大きなポイントであると思われます。

(公判内容)

* 第3回公判は、10月2日13:30から東京高裁809号法廷で開廷され、約15分間に亘り弁護側からの追加証拠文書提出と、これの簡単な説明が実施され閉廷されました。

* 今回の参加者は45名になり、傍聴席が不足したままでの傍聴になるという、「私たちの関心の深さ」を裁判長に見せることが出来ました(弁護団からは、「傍聴の多さ」は裁判所への大きな働きかけになるとの指摘があります。)

(提出した追加証拠) = 内容の説明は後半の「集会報告」参照

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 ~」

陳述書・乗員アンケートのまとめ

及びその他の資料

(集会報告) = 裁判閉廷後『弁護士会館』にて約30名が参加し実施。

集会の席上、原告の弁護士先生から、今回提出した、新証拠は

* 裁判長への「乗員」の業務と生活、それらが健康に与える影響の説明、

* 故堀江機長の勤務実態と、そして、これが健康に与えた影響と死に至った状況の説明

の内容の簡単な説明があり、今後もこの裁判の勝利のための取り組みを確認して解散しました。

(弁護団からの説明・報告)

1、故堀江機長の勤務実態と健康状況に関して

《堀江機長の勤務実態》 = 会社提出資料分析から

(無記名A-F)6名の、同年代機長の会社提出記録との比較では

* 「飛行時間数」、「着陸回数」が、事故直前数ヶ月では一番多い

* 「3日連続、4日連続」の業務回数が、これも一番多い(JALの旧勤務協定では国内連続勤務は3日まで)

(次頁へ続く)



《健康状態と勤務との考察》 = 専門医の分析から

- * 血圧に関して、乗務が厳しい時は高くなり、休務時期後は下がっている。
- * 航医研センター等の医学施設での測定は数値が高く、自宅等での測定値は低いことから「白衣症候群」の傾向がある。
- * 死亡時期直前の、勤務（超）高稼働時に、急激に血圧が上昇傾向にある。

2、NASA 文献（短距離航空輸送に従事するパイロット）に関して

- * 不規則勤務であるシフト勤務。
- * 飛行に伴う緊張感が大きい業務実態。
- * 宿泊施設での睡眠は、自宅での睡眠と較べて、「熟睡が出来ず」、「たびたび目覚める」、「起床時間が気になる」ことが多い。

事等から、『これらが健康に与える影響が大きい』との指摘があります。

私たちは、これらの資料や説明を聞いて、『現在の勤務実態』に注目せざるを得ませんでした。現在全日空では、エアバス、B767、B777、B747-400 の全ての機種において、

- * 国内線での早朝出社、深夜終了（全機種）
- * これらの国内線と長時間国際線の連続（B777、B747-400）
- * 国内線後の3日目、4日目の日帰り国際線（エアバス、B767）
- * 貨物パターンでは深夜・早朝が重なる（B767）、

等々の勤務実態があり、

しかも、各機種共に人員不足での高稼働が今後も続きます。

（これは、佐賀便事故が発生した時の「エアバス」の稼働状況と同様です。）

そして、「空中業務」と言う特殊業務であることから、業務開始後に自分の体調からのキャンセルが言い出しにくい責任感や、地上に降りるまでの時間経過も含めて、「治療機会の喪失」に関しても、「言えば良いのに・・・。」と言わんばかりの、裁判所判断です。

この裁判を通じて、『（乗員の）資格の維持・管理』や、『日常（空中）業務』、そして『運航宿泊を伴う生活』、更には、『台風に象徴される厳しい気象状況下での業務完遂』等々、私たちの健康に悪影響を与える様々な要素があることが、飛行業務への知識が少ない一般（行政・裁判所）への説明を通じて、ますます明らかになってきています。

しかも、全日空では業務の特殊性に起因する「健康管理」に関しても、昨今では『自己責任』の名の下に切り捨てられている状況があります。

これらの経過や、そして職場の現状を見る時、『故堀江機長は、身をもって、貴重な教訓を残してくれた。』と言わざるを得ません。

そして、故堀江機長は現在の職場実態を見た時、「この（貴重な教訓）を、自分のものとして生かしてほしい」と考えていると思います。

このような乗員の働き方は全日空に限ったものではなく、エアーニッポン、日本航空でも大きな問題です。さらにRA（リージョナル航空・新興航空会社）では日常的に「当たり前」のように行われてきており、安全運航最後の担い手としての「乗員の健康」が破壊されてきています。

次回の公判は、

『12月11日（火）、1330～、東京高裁809号法廷』で開廷の予定です。

現在の職場状況から、私たちが自分自身で考えなければならない、「乗員の健康（死亡）に与える様々な影響」が、乗員から一般への説明として、数多く提示されている裁判であると思われる。

この裁判を通じての「乗員の業務と健康」への注目と、そして行政・司法の乗員の業務への理解を深める取り組みへの観点から、支援・協力をお願いします。