

日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org Date 2007.11.29 No. 31 – 18

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4回公判(原告側追加陳述書等の提出)は 12月11日 13:30~東京高裁 809 号法廷 ~満席傍聴での公判を求めます~

<高裁におけるこれまでの経過>

"控訴理由書提出(私達の主張)" (4/26)第1回公判

(7/3)第2回公判 "被告側反論(労基署の主張)"

(10/2)第3回公判 "控訴人意見書等提出

(原告による医学的意見書や資料の提出等)"

<前回提出の医学意見書重点内容抜粋(私達乗員が知っておくべき内容)>

- ・近年では、医療施設における一時血圧の測定値は必ずしも被験者の実際の血圧を忠実に 反映したものとは見なされていない。特に高血圧の診断及び治療効果の判定には継続的に 繰り返し測定記録された家庭血圧が有用とされており、さらに保険診療の枠外にあるた め、いまだ一般化していないが、24時間連続血圧測定の信頼性が認められている。
- ・高血圧性小脳出血発症当時、本件被災者は53歳であった。被災者は、高血圧性脳出血の 好発部位の中でも他の部位に比し発症年齢がきわだって高い小脳出血の発症年齢としては 例外的に若年であり、しかも、被災者の血圧は発症 4 ヶ月まではよくコントロールされて おり、被災者の高血圧性脳内出血の発症の原因として強力な血行力学的負荷の増大をもた らした他の原因を考える必要がある。
- ・夜間の睡眠は生理学的な血圧の低下をもたらし、血行力学的負荷の軽減を介して血管壁 の休息あるいは傷害された血管壁の修復の側面で極めて重要な役割を有するものである が、被災者の従事した業務の特徴は、夜間の睡眠の質・量を低下させることによって、血 管壁の脆弱化を促進する結果となる。
- ・動脈の内膜に存在する内弾性板は、血管壁の強度を保つ目的で極めて重要な機能を有す る構成要素であるが、その主要な成分である 型膠原線維はある種の結晶構造を有してお り、変形することなく比較的長時間の血行力学的負荷に耐えうる機能を有しているが、こ の機能を維持するためには、定期的な血行力学的負荷が軽減されることによる膠原線維の 結晶構造の再構築がなされることが必要である。
- ・航空機操縦業務の特徴として、精神的な緊張の程度が離着陸時に急激に増大する事が知 られており、「離着陸時において、パイロットの収縮期血圧は 180~200mmHg くらいまで上 昇するのが通常である」とされまた、「航空機の離着陸時、加速度(G)負荷時、緊張時 には正常人でも最高血圧が 200mmHg を超える場合もある」とされている。
- ・名古屋空港離陸前には、すでに被災者は自らの身体の異常を自覚しており、副操縦士に 離陸操作の交替を指示している。発症当日の朝にその日の操縦担当があらかじめ決定され ていたにも拘わらず、離陸直前になって交替を指示しなければならないほど、この時点で の被災者の自覚症状は高度なものであったと考えられる。しかし副操縦士よりの「降機、 乗員交替」の申し出を被災者は拒絶した。



かくの如き被災者の言動は、乗客がすでに搭乗を終え出発を待っている状態の中で自らの降機は、出発を遅延させることのみならず、名古屋空港に交替要員の待機がないため更なる運航スケジュールの遅延という事態を回避したいという思いが、結果的に被災者の示した副操縦士の申し出を拒絶し業務の継続を実行させた動機となったものと推察される。仮に、<u>この時点で被災者が降機し、医療機関を受診していれば、これ以降の病態の進展は</u>阻止し得た可能性が存在する。

<(12/11)第4回公判にて追加提出予定の原告側書類>

日乗連各乗員からの陳述書

NASA 研究論文の解説

控訴人準備書面(前回提出の意見書や証拠類の解説と主張)

第4回公判は、上記書面の提出に加え、前回原告側から提出した様々な資料や医学的 意見に対し、被告側が反論をして来るか、また裁判長が次回の公判以降において証人を 採用し、じっくりと証拠調べを行うか、今後の流れの節目となる注目の公判となります。

< 1 2月11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 "ビラ配りに参加願います" <<<<

> 11:30~12:30頃 裁判所周辺ビラ配り

> 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)

全日空乗員組合からお願いが届いています!!

佐賀便労災控訴審に関わる緊急のお願い

この裁判において被告側は、運航乗務員の労働負荷の評価において、

「当日の運航状況は、他の便を含め、ほぼ定時に運航が行われていた為、

特異な状況ではなかった。」

としています。このでたらめな論理に反論するため、

当日の当該便前後に名古屋空港着陸した便の担当乗員の状況証言が緊急に必要です。 2000年9月11日。

佐賀便パイロットインキャパシテーション事件(東海集中豪雨)当日、

ANA304 那覇 名古屋 14:02 着 JAC250 出雲 名古屋 14:07 着 JAL826 福岡 名古屋 14:10 着 ANA560 佐賀 JAL856 新千歳 名古屋 14:15 着 名古屋 14:23 着 JAL882 鹿児島 名古屋 14:26 着 名古屋 14:28 着 JAL496 那覇 JAS412 青森 名古屋 14:45 着 JAS472 長崎 名古屋 14:53 着 名古屋 15:00 着 当該便 ANA408 青森 名古屋 15:06 着 ANA710 新千歳 名古屋 15:14 着 ANA400 秋田 ANA228 福岡 名古屋 15:29 着 JAS464 仙台 名古屋 15:59 着

上記運航便を担当した方の当日の状況証言を求めています。

「厳しかった」「たいしたことはなかった」等何でも結構です。

当日担当した方は、直接全日空乗員組合(法務部)迄お知らせ下さい。

全日空乗員組合法務部

東京 03-6428-4410 / 大阪 06-6856-6167