



## 佐賀便労災控訴審「最終弁論要旨」の紹介 署名「第2次締め切り」12月31日！！

11月17日に行われた「佐賀便労災控訴審／最終弁論」概要はお知らせ致しましたが、当日の原告担当弁護士による口頭弁論の内容は、大変重要な内容の為、要旨を紹介致します。

### <原告主張の結論>

「本件は、被災機長が発症に至るまで数ヶ月間に渡って従事していた著しく過重な業務に加えて、発症直前の名古屋空港への着陸に際して、悪天候における困難な操縦がもたらした強度の精神的緊張が引き金となって生じたものであります。」

### <医学的検証の結果>

「当裁判において、被災機長の従事していた業務が、彼の健康にどのような影響を及ぼしたのかについては、原告証人医師が極めて実証的に、十分に解明してくれました。幸いパイロットには、長年の健康管理記録が保存されております。この資料、膨大な血圧検査データをはじめとする医療記録を、本人の勤務スケジュールと照らし合わせ、当時の被災機長がどのような体調にあったのか、綿密に解明されました。」

「明らかとなったのは、乗務による疲労の蓄積によって、被災機長の高血圧が悪化するという関係にあったことです。厳しい勤務による疲労が蓄積・進展すると、血圧の上昇・悪化が進み、ついには航空身体検査に適合できなくなって乗務を降りる。そしてしばらく休務することによって、血圧が正常な範囲に回復すると乗務に復帰する。このようなメカニズムが明らかにされました。」

「パイロットの業務は、常に強い精神的緊張というストレスと、心身の強い負荷を受け続けるという特殊な性格を持ちます。そして、このような強い緊張や身体的負荷による血圧の上昇は、血管の組織・内壁を傷付けます。それでも夜間の十分な睡眠と休養の確保によって疲労が回復できれば、この血管内部のダメージは回復し健康が維持される。睡眠が人間の生存にとって必要なゆえんです。パイロットの業務は離着陸時の緊張が最も高度で、この緊張による血圧上昇はフライトを終えてしばらくしても、なかなか治まりません。ステイ先のホテルに着いて就寝しようとしても、暫くは興奮から冷めないというのが、パイロットの実感であり、航空医学の知見です。さらに、月の3分の1はホテルでの宿泊、毎日異なる環境での休息は、睡眠を妨げ、睡眠の質を低いものにします。しかも早朝からの勤務と、深夜に及ぶ勤務というシフトが繰り返される不規則な業務は、睡眠を阻害し、疲労回復を妨げるというのは医学的な常識に属します。パイロットの業務はこうした宿命を負うものであります。」

「そして、被災機長の小脳出血発症に至る数ヶ月間の勤務は、そのような中でも、特に過重な、厳しいものであります。折しも体力を消耗する真夏の時期、被災機長は会社の同年齢の同僚機長らと比較しても、また会社のパイロット全体の平均的勤務と比較しても、抜きんでて過重な業務をこなしていました。一日に4便という乗務や、3日・4日連続の宿泊勤務が格段に多く、また1ヶ月の乗務時間数が70時間を超えるというハードな業務を課されていました。こうして被災機長は、夜間も血圧が下がらないという状況に至り、限界まで疲労を抱えた状況で最後の3日連続乗務に就いていました。そして9月11日、名古屋発佐賀行きの操縦席で離陸後に意識を失ったまま、数日後に亡くなりました。」

### <被災当日の状況>

「この日の名古屋地方は、東海豪雨と呼ばれた記録的な大雨を伴う、悪天候に見舞われていました。台風の接近による不安定な大気状況にあり、強い横風と大雨が吹きつけ、風向と風速が大きく変化し、乱気流によって機体が翻弄される。そうした中を被災機長は、この日の3便目のフライトとして、青森発名古屋行きの乗務に就いていました。この時の名古屋着陸の実情は、当時のフライトレコーダーのデータに基づくシミュレーター検証により、裁判長らの臨場のもと、リアルに再現することができました。裁判史上例のない実践であったと思います。」

(次頁へ続く)



「すなわち、この日に至る数ヶ月間の過酷な乗務によって疲労が蓄積し、血圧の上昇が治まらないままに、次第に脳内の血管がダメージを受け続けていた。それが最後の着陸における急激な血圧の上昇が引き金になって、ついに死に至る小脳出血が起きたのです。これが労働災害でないなら、いったい何なのか。」

### <一審判決の誤り>

「一審判決は業務起因性を否定しました。その理由の一つは、被災機長の業務が、労基法上の所定労働時間との関係で、格別の長時間労働とはいえないということ、そして航空法令上、あるいは労使協定による制限の範囲内に収まっていたとのことでした。これは誤った判断です。」

「第1に、パイロットの業務の過重性を判断するには、労基法の労働時間法制に加えて、パイロットの業務の特殊性を踏まえた乗務時間制限をもとに検討する必要があります。」

「第2に、その乗務時間制限が本件当時、規制緩和の強行による労使協定の改悪・勤務基準の引き下げにより、パイロットの健康と運航の安全を確保するため必要な水準を備えておらず、協定の範囲内ならば問題がないとはいえない状況だったということです。」

「第3には、原判決は、組合が合意した労使協定の範囲内であることを理由に、過重性を否定していますが、労働組合といえども、当時の怒濤のような航空自由化政策と規制緩和の流れの中で、使用者側からの強烈的な圧迫に抗しうる状況ではなかったということです。」

### <事件の背景>

「本件の背景には、1980年代に始まる国際的な航空自由化と規制緩和政策が日本にも押し寄せた結果、1993年に、乗務時間・勤務時間制限に関する勤務基準が大幅に緩和・改悪され、それまであり得なかった厳しい乗務スケジュールが実施されていたという事実があります。しかし、この規制緩和政策は、パイロットの健康を害すると同時に運航の安全を脅かし、アメリカやヨーロッパにおいても、現在ではその見直しが提言されるに至っております。」

「本件が労働災害と認定されることなくして、この規制緩和が見直され、改善される見込みはないのではないか。本件は、被災者遺族の生活を守ることに加えて、今後の全てのパイロット・航空労働者の健康を守り、かつ運航の安全を取り戻すために、重大な意味を持ちます。」

### <救命機会の喪失>

「被災機長は名古屋空港で、佐賀便出発の準備中に、体調が悪くなってきたことを自覚しながらも、乗務の交代を申し出ることなく、無理をおして乗務を続けました。自分が降りてしまえば、スタンバイのパイロットが待機していない名古屋空港では、佐賀便は大幅な遅延、それどころかおそらく欠航になる。そうすれば、乗客に大きな迷惑を掛けるというプレッシャーによるものであることに間違いありません。これも業務に起因する結果なのです。」

「この仕事が航空機の操縦という特殊なものでなければ、意識喪失の時点で直ぐに救急搬送が可能でしたが、1万メートルの上空では、それも適いません。」

原告証人医師は、この発症後の事情、つまり救命機会の喪失という点だけを挙げて、本件は労働災害と認定されるべきだと述べております。一審の判決は、この論点についても、合理的な判断を示していません。」

### <最後に>

「最後に、本件訴訟においては、日乗連が実施したアンケート調査に対し、極めて多数のパイロットが詳細な回答を寄せました。さらに多くのパイロットが、自らの体験に基づく陳述書を作成して提出しています。当然ですが、全てそれぞれが、自ら執筆したものです。」

これらの陳述書は、いずれも迫真に満ちたものであって、彼らがどれほどに、本件の行方に関心を寄せているかを示しています。それは、パイロットの乗務時間制限の問題が、自分たちの健康と生命に関わることと、さらにはそれが運航の安全に直結する重大な問題であることを知っているからです。」

「裁判所におかれては、そのことにも意を用いたうえ、原判決の誤りを正して、本件が労働災害であることを認め、控訴人を救済されるよう求めて、最終陳述とします。」

このように原告側弁護士により最終弁論が行われました。最終弁論の元となる最終準備書面は一部プライバシーを考慮し修正をしていますが、裁判所に提出したものを、日乗連ホームページに掲載しています。