



## 佐賀便労災「判決」日程が確定！！

6月24日(木) 16:00～ 東京高裁809号法廷  
皆さんの大量参加で傍聴席を埋め尽くしましょう！！

### 【発生経緯】

- ◇ 2000年9月11日、名古屋空港発 佐賀空港行き ANA559 便の操縦席で当該機長が小脳出血のため飛行中に倒れ、その8日後の9月19日に逝去。
- ◇ 旅客機機長が飛行中に倒れた労働災害事件としては日本で初めてのケースであり、(事故に至る可能性がある) 重大インシデントに認定され調査された。
- ◇ しかし「疲労」についての医学的調査はされなかった。  
当該機長の当日までの勤務状況は厳しく、前便の着陸では大変なストレスを受けていた。
- ◇ 2001年7月労災を申請
- ◇ 専門医から「業務が原因」の意見書
- ◇ 旅客機機長が飛行中に倒れた労働災害事件としては日本で初めてのケースであり、(事故に至る可能性がある) 重大インシデントに認定され調査された。
- ◇ しかし「疲労」についての医学的調査はされなかった。
- ◇ 当該機長の当日までの勤務状況は厳しく、前便の着陸では大変なストレスを受けていた。
- ◇ 2001年7月労災を申請
- ◇ 専門医から「業務が原因」の意見書

### 【この裁判で問われていることは】

- ◇ 航空業務の勤務実態についての認識 (不規則勤務、疲労、強いストレス、交代困難な実態)
- ◇ 当該機長の発病、疲労(過労)と操縦関連業務との因果関係
- ◇ 労災を認定するための尺度について
  - ⇒ 勤務時間の長さ(週40時間を何時間超えたかが主たる要素でないこと)
  - ⇒ 睡眠時間の長さだけで睡眠の質を問わなくても良いのか
  - ⇒ 航空法規定や協定の範囲以内であることが「労災否定」理由となるか

(次頁へ続く)



- ◇ “救命機会の喪失”を認めるか否かも問われています。
- ◇ このように、パイロットの疲労（過労）について、労災基準の形式論から出て、正面から向き合い検討したかかが問われます。
- ◇ このケースが当該便機長の個人の問題として処理されることになれば再発防止が置き去りにされ航空の安全面でも懸念が残るおそれがあります。

## 【判決の注目点】

一審の東京地裁判決に対し東京高裁は・・・・・・・・

- ◆ 被告側（脳・心臓疾患 2001 年認定基準検討会座長）東大名誉教授和田医師の意見、  
「月の時間外労働が 4 5 時間以内の人は検討不要、  
1 日の睡眠時間が 7 ～ 8 時間取れていれば就業態様にかかわらず、疲労は回復する。」
- ◆ 事件当日（2000 年東海豪雨下の PAR Approach）の操縦の困難性と緊張について、被告側、千葉県立衛生短期大学学長、山浦医師の意見、  
「パイロットの操縦に関わる緊張（血圧変動）は、一般人の日常生活（ラッシュ時の電車の飛び乗り）でも観察される範囲にある。」
- ◆ 2 つの治療機会の喪失、  
「1. 交替要員がない空港での定時性確保の重圧、乗務取り止め判断の困難性。  
2. 上空での意識不明と旅客降機後の搬送。」

について、いかに判断するかが注目されます。

判決当日、ビラ配布をはじめ判決後の記者会見、報告集会を予定しています。  
羽田空港拡張後予想される、早朝深夜便の増加、更には羽田空港発の長距離国際線  
運航等、安全運航に直結する、健康と勤務に大きな影響を及ぼす可能性があります。  
みんなで注目しましょう！！

以上

