



## 全日空佐賀便労災裁判最高裁上告へ

2000年9月11日に全日空559便（名古屋－佐賀）に乗務していた機長の労災認定を求める裁判で、東京高裁は2010年6月24日控訴を棄却しました。

この高裁判決を受け、弁護団はご遺族と判決内容を吟味し、今後の対応を検討しました。その結果ご遺族として「今後同様の事象を繰り返してほしくない」という思いから、最高裁への上告を決意されました。この判決は科学的、医学的知見や、航空機乗務員の特殊な勤務実態に対して、一審東京地裁判決より後退した判断を示し、極めて不当なものと言わざるを得ないものです。

日乗連は本判決を決して認めないと共に、裁判所の判断に強く抗議し、最高裁判決で我々乗員の運航実態を直視した「勝利判決」獲得のため引き続き支援するものです。

### 【高裁判決内容の詳細は現在分析中ですが、現時点での判決内容と荒分析をお伝えします】

- ◆ 本判決は一審判決枠組みを維持した上、更に後退した判決を付け加えている。
- ◆ 本件機長の勤務時間はあくまでも勤務協定内であり、過重な勤務とは言えないとしている。
- ◆ 同型エアバス機長対比30%以上も飛行時間が多かったとの事実に対して、「30%しか上回っていない」と過重性を否定している。
- ◆ 航空法の枠内の仕事量であり過重ではないとしている。
- ◆ たとえ名古屋空港で、安静にして横になっていたとしても医療機関に行っていないと決めつけ、名古屋における救命機会喪失は無かった、そのため小脳出血は防げなかった。
- ◆ 労災判断の枠組みに関して、事象発生前6ヶ月間のみ検討でよいとする厚労省見解を高裁も追認しており、最高裁判例で1年以上の経過によって労災判断している判例をも無視している。
- ◆ 乗員として勤務する中で日々経験する精神、感情疲労に対して、素人である裁判官が乗員の経験則を全く無視している。

### 【最高裁への上告とは】

◇ 最高裁への上告は以下理由にかぎられ、地裁、高裁のように新たな証拠調べは行われません。

①高裁判決に手続き違反がある場合 ②判決理由が最高裁判決に背いた又は反したものである場合、③判決に重大な法令解釈違反がある場合 ④判決の事実認定が経験則に違反がある場合、等に限られます。

### 【今後の手続きについて】

- ◇ 判決後2週間以内に上告又は（及び）上告受理申し立てを行う。
- ◇ 上告受理確定より50日以内に上告理由書の提出を行う。

以上