



## 全日空佐賀便機長労災事件高裁判決について（その2）

### <上告手続きについて>

高裁判決が社会的に受け入れ難い内容であることが伝われば最高裁による再考も現場からのメッセージを伝える必要があります

7月7日にご遺族は最高裁判所に上告及び上告受理申立の手続きを行いました。その後の手続きと取り組みの関係について説明します。

最高裁判所は、上告理由書、上告受理申立理由書の提出を受けた後、早ければ3カ月程で高裁判決を変更しない判断を下す場合があります。しかし、この初期の調査・検討期間の段階で「この事件は重要だ。調べ直す必要がある。」と考えた場合は、審理がその後に時間をかけて深められ、高裁判決を破棄して差し戻す、あるいは最高裁自身が高裁判決を変更する判決を下すことが実現される可能性があります。

そして、最高裁が「重要と思う」背景には世の中からの「裁判所の見られ方」があり「非常識な判断だ」「社会的に受け入れがたい判断」は再考される場合が多いといわれます。

私たちは、こうした状況を踏まえ、最高裁判所への上告及び上告受理申立理由書をしっかりとした内容にして提出する必要があります。同時に、最高裁判所が、このような高裁判決を放置したら恥ずかしいと思うような社会的な取り組みを進める必要があります。

上告理由書、上告受理申立理由書は、上告提起通知書、上告受理申立通知書が送達された日から50日以内に高等裁判所に提出しなければなりません。（書類は東京高裁経由で最高裁へ提出となります。）この通知書は7月10日に着いていますので、理由書の提出期限は8月28日となっております。

今後当該単組と弁護士を中心に取り組みが進められます。

同時に最高裁に向けては高裁判決を破棄し労災認定の判断を求める署名や、高裁判決の非常識さに納得が出来ないという現場パイロットからのメッセージなども必要と考えられます。日乗連は、最高裁での「調査・審理」に向けて、こうした取り組みへの更なる強力なご支援、ご協力を訴えるものです。

### ■■上告の理由について■■

#### <法令違反>

#### 非常識な事実認定は法令違反として改めて判断する場合も

最高裁では改めての事実認定はしないことになっています。しかし、高裁までの判決に「経験則違反」を含む法令違反がある場合は判決見直されることとなります。

事実認定における経験則違反とは、「一定の証拠又は間接事実に基づいて、ほぼ必然的に一定の事実が推認されるであろうと考えられるにもかかわらず、そのようになっていない」事を指します。以下その一例を示します。

## 1. 全般について

◇ 高裁では、多くの証拠の採用、証人調べ（裁判所による証人尋問）が行われたにもかかわらず、証人調べにも出席しない被告側意見書に述べられた内容を、理由も述べずに重点的に取り入れ、判決に結びつけました。これは「裁判官の心証形成」として極めて不自然といえます。

◇ また、同僚、日乗連が集めた全国の定期航空パイロットの経験に基づく陳述をも完全に無視したのです。判決文では（『全日空の多数のパイロットの陳述書やアンケート結果の内容を踏まえて検討しても（判断は）変わらない』と記述していますが全日空以外の陳述を読んだ形跡もなく、更に、これら現場専門家の意見を覆す判断根拠も述べておらず、必然的に一定の事実が推認されたとは言えないのです。）

## 2. 業務過重性の認定についての違法性

「業務」を行うことによって、（本人が何らかの基礎疾患を有していたとしても）自然経過を超えて発病した場合「過重性」をいいます。多くの労基署は、時間外労働が45時間（週40時間労働に対して）を超えていなければ一日7～8時間の睡眠が取れるから問題はない、という見解を踏襲し労災を認めてきませんでした。しかし、最近では『時間外労働時間の量のみに基づいて行うことは相当ではなく、実際に従事していた業務の質的な面を加味し、総合して行うことが必要である』注1という高裁判決も出され、厚生労働省の形式的な「基準」を超える多くの判例が確定しています。

◇ 亡くなった佐賀便H機長は、航空機操縦業務という「手の抜けない」「休みたいときに休めない。」「飛行中は目を閉じての休息も出来ない」「判断や実行が明日に延ばすことが出来ない」緊張の連続する特殊な業務についていたのです。同僚機長の中でもトップクラスの乗務時間を記録し、国内線の中短距離の路線を一日3～4回も離着陸を繰り返し、当日は「異常気象」の中で副操縦士からのテークオーバーも行って着陸（3便目の名古屋着陸）していたのです。当時53歳でした。彼の亡くなるまでの仕事に「過重性」が認められないのであれば、今後、パイロットの労災は1件も認められないのではと危惧されます。

注1：平成13年2月13日、勤務を終えて帰宅した後に自宅でくも膜下出血を発症し、その約1カ月後に死亡した看護師の事例です。

## 3. 救命機会の喪失についての事実認定の違法性

◇ 「治療機会喪失」に関して、高裁判決文は

『たとえ亡房雄が降機していたとしても、直ちに近傍の医療機関を受診していたとは考えられず、安静臥床していただいだけであろうと考えられ、そうであれば第2回目の大出血は防止できなかったからである。』と述べています。しかし、機長が気分不調を訴え、降機したときに、ただ単に横になって休むだけでは済まない医療機関にいけばしかるべき手当は受けたはず（問診や血圧測定は必ず行う）と考えるのが最も常識的です。これも「一定の証拠又は間接事実に基づいて、ほぼ必然的に一定の事実が推認された」とは言えない非常識判断です。

=====

ここまで特徴的反論理由を述べていますが、「理由書」は現在作成中です。更なる理由の表明、説明の変更はあり得ますのでご容赦ください。

以上