



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2004.01.20 No. 27 - 36

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

事故調査報告書が堂々と刑事裁判の証拠として採用される日本は発展途上国！？

= シンポジウム「航空事故における刑事責任」より =

前回に引き続き、パネルディスカッションの内容紹介ニュースです

司会者: 国によって調査の内容が違うということですが、調査官として航空事故調査の目指していたものは何だったのでしょうか？

吉川元調査官: 航空機の安全、事故原因の追及であり、2度とこういう事故が起きないようにということです。私は現役のパイロットでしたので、身体検査も期限が切れると自前で受けました。というのは事故調には予算がありません。航空会社で事故調査に必要な訓練を受ける時も、身体検査がないと受けられないですよね。エアバスの訓練も4ヶ月間死にものぐるいで受けましたが、国はそういうお金は払ってくれません。

司会者: 2年8ヶ月という任期は短いということですね？

吉川元調査官: この仕事はあまりにも待遇が悪すぎるので、長くできる仕事ではありません。

事故調査報告書が刑事裁判の証拠として採用されることに関する問題点

司会者: それでは事故調査報告書を刑事裁判の証拠として採用されることに対する問題点はどのようなものがあるのでしょうか？ICAO第13付属書を日本は守らなくて良いのでしょうか？

池田教授: 先程のポールの講演では「発展途上国」という言い方をしていましたが、新しいタイプの事例にはまだまだ古い刑法の体質が蔓延しているという意味では発展途上の状態と言わざるを得ない。

国際民間航空条約の第13付属書には、航空事故の調査の目的について「アクシデント、またはインシデント調査の唯一の目的は将来の事故、または重大事故の防止にあるわけで罪や責任を問うための調査活動ではない」とはっきりと表記している訳で、我が国も条約並びに付属書に従うべき所を、発展途上にあるものですから、日本も将来こういうなっていたらいいなと、こういう理解の仕方がよろしいかと思えます。

では現状どのように理解をする事ではありますが、航空事故の原因究明は同種事故の再発防止が大前提でありまして、仮に刑事責任を問う場合でも、悪質であるとか、あるいは重大性が認められた場合に限定するべきであるというのが世界の流れなのでありましようけれど、これに対して我が国の実情はというと、事故調査と犯罪捜査が同時に進行するという形になっています。

航空事故に対する関係者の刑事責任を検討する多くの場面では、日本的な被害結果の重大性、社会的影響の大きさを強調されるあまり、当該事故に関わった直近の行為者のみを刑事責任の対象にしまして、安直に一件落着という伝統的な歴史があるわけでありまして。発生件数をみても、航空事故は海難事故や鉄道事故その他、特に車の事故と比較をいたしますと極端に件数としては少ないのですが、しかし発生頻度の少なさよりも一瞬にして多数の人命を失う可能性の高い航空事故の場合には、被害関係者のみならず、一般国民に与える影響も非常に大きいわけですので、再発防止と責任追及の二つの課題に早急に対応することが求められるわけです。



この中で関係者の刑事責任、これは事故の性質上、事故調査報告書によって、事実を証明する事しか出来ないわけでありますから、我が国ではそれを安易に使ってしまっているという実態があると思われま
す。具体的な我が国の実態を強力にバックアップしているのが、設置法に関する「覚書」、これが昭和
47年(1972年)に警察庁と旧運輸省との間に交わされておりまして、これに基づいて警察庁と航空事故調
査委員会の間で「事故調査と犯罪捜査の実施に関する細目」が取り決められており、事実上、事故調査
報告書が捜査機関による鑑定嘱託書という形で使用されています。

さらに検察官から公判で使用されてきており、こういう慣例が今日の現状であると思います。
一つ付け加えておきますけど、過去我が国で刑事訴追されたケースを調べてみると、ラインの事故、ジ
ェネラルアビエーションの事故など数え切れないほどあるわけですが、主なものを拾ってみましても、
1960年3月の小牧事故だとか、1963年のツバメ号事故、1963年の仙台空港でのDC3の事故など、ず
っと追っていきますと、これらの事故全てが調査報告書が重大な証拠として採用されています。勿論航空
事故全てが有罪になっているわけではありませんし、無罪の事例もあるわけですが、いずれにしても裁
判で堂々と使用されているのが実状であるうと思います。

司会者：「覚書」の効力は、事故調査設置法や国際条約を上回るような効力を持っているものな
のでしょうか？

池田教授：事故調査報告書自体が「何々と推定される」と表現で示されておるわけでありま
すが、推定が司法の段階で確定として使われることがほとんどで、その問題がありますので。どれほど真実に
近いものなのか、刑事責任を問うほどに事実を確定させていく程の力を持っているかについては疑問があ
ります。

司会者：「覚書」自体には問題はないのでしょうか

米倉弁護士：このような形で警察と事故調査委員が取り決めを行っていることそのものに、かなり問題
がある。ICAOのシカゴ条約の第13付属書は明らかに事故調査と刑事捜査を切り離すように要求して
いるのですね。

それなのに、警察と事故調が相互に補完しあうような運用を制度として実施しているわけですから、か
なり問題がある、確かに違法なことではないかと思えます。

『覚書』の効力の問題としては、条約そのものは、日本の法律上は法律と同じか上位の効力を持つもの
だと憲法学上の通説だと思えます。その意味において、行政機関相互の取り決めは、法律や規則ではな
いのですが、法規範に準ずる意味を持つわけで、行政が条約に違背する形で行政行為を行うことを予定
した取り組みをするというものはやはり、違法だと思えます。

ただ、こうした「覚書」を取り結んでの運用が、事故調査委員会が望んで行っているものか、そうでは
ないと想像しています。真面目に事故調査をすればするほど、予算や人員との関係で、警察の組織力に
頼らないと調査ができない。それでこうした取引的な運用にならざるを得なかったのでしょう。実際に
何年に一度起こるか分からない事故のために、通年その規模を常備しておくことは不合理な事で、それ
にしても少なすぎるという事ですけども、そこからしても逆に根が深い。

イギリスにおいても警察の人員が投入されています。協力する事が当然必要な事だという説明です。
日本の場合ではどうするかということですが、現代のような先程言ったような原因を持つ歪なやり方を
改めるためには、何らかの法律的な整備をするしかないのかなと思っています。例えば事故発生の警察
に対して事故調査の補助のために必要な人員や設備・機材の供出を求める事が出来るということ
を法律上で規定するといった法的措置が必要だと思えます。