



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2007.4.19

No. 30 - 33

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
E-mail:office30@alpajapan.org

REVIEW 確定した JAL706 便事故「無罪」判決の意義と解説

1997年6月8日に名古屋空港周辺上空で発生した日本航空 MD-11 乱気流事故 (JAL706 便事故) 後 10 年が経過しようとする中、2007年1月9日、名古屋高等裁判所は当便の機長であった高本機長に一審 (名古屋地裁判決) に引き続き「無罪」の判決を下しました。

判決後、日乗連はマスコミ等様々な分野で判決の内容や意義を広く訴えてきましたが、判決後3ヶ月が経とうとしている現在、判決の意義を今一度レビューするとともに、これまでの日乗連の活動と今後の取り組みについて報告します。

< 判決の意義: 米倉弁護士 (日乗連 LEGAL 委員会顧問) の解説 >

高裁判決は、同じく「無罪」とされた一審判決を超え、機体の異常な上下動についても高本機長の主張をほぼ全面的に認め、起訴当時から私たちが疑問視していた「事故調査報告書」の問題点にまで踏み込んだ、まさに画期的なものでした。今後の航空事故調査に対しても非常に大きな意味を持つ判決だといえることができます。今回の判決について、米倉先生に「判決要旨」に沿って解説レビューして頂きます。

1. 「判決要旨」に沿って

判決はまず第一項において「検面調書の却下と結果発生の予見可能性の判断」について述べています。

1 審判決が三橋弘道氏と曾和恵三氏の両証人の検面調書 (検察による事情聴取に基づいて作成された調書) の証拠請求を却下したことについて、高裁もこの判断を維持しました。公判廷における供述と相反する内容の検面調書は、特に信用すべき状況の下にされたといえる場合にのみ証拠として採用できます (刑訴法 321 条 1 項 2 号)。本件では、公判廷での証言こそが真実を語ったものであり、捜査段階の検面調書は信用性の乏しいものといえらるし、この点で安易に「特信性」を認めず、原則どおり証拠採用しなかったものです。

判決は併せて、被告人 (以下「当該機長」という) や日本航空の MD-11 乗員にとって、高々度以外でのオーバーライドがオーバーコントロールに結びつき、直ちに大きな人身事故につながるという認識であったとは認められないという判断を示しています。1 審判決が無罪の根拠とした「結果発生の予見可能性がない」という判断を、高裁もこのような形で認めたものといえます。

第二項では「自動操縦が解除されるまでの操縦操作について」です。

19 時 48 分 16 秒から 23.5 秒ころまでの操縦操作について、高裁判決は当該機長の供述を容れ、この時点での操縦輪へのオーバーライドが、意図的な操作であるということとはできないとしています。加えて、このオーバーライドが機首上げのピッチ変化に影響を与えたものとはいえないと認定したのです。次に、23.5 秒頃以降 (25 秒から 27 秒手前までの間) の操縦操作についても、記録に照らせば操縦輪に機種上げ方向に 50 ポンド (約 22kg) 以上の力が加えられた可能性は否定できないところではあるとしつつも、しかしながらこうした操作は操縦士の常識に照らして想定しにくいとし、むしろ機体の揺れ等による偶発的なものである可能性を否定できず、結局、当該機長が故意に行った操縦操作であると認定するには合理的な疑いが残るとして、「無罪」の結論を維持しました。

これらの事実認定は、当該機長が一貫して供述しているところであると同時に、MD-11 の多くのパイロットが一致して述べることも合致しています。

第三項は「自動操縦装置の解除が急激な機首上げに与えた影響」についての言及です。

本件事故の直接の原因、すなわちオートパイロットの解除が問題の急激な機首上げにどう影響したのかについて、証拠上全く不明であるから、1 審判決の認定は「相当ではない」と判示しました。



1 審判決は、当該機長の操縦操作が原因になって、急激な機首上げが生じたものとしながらも、「結果の予見可能性がなかったこと」を理由に無罪という結論に至っています。しかし、この事実認定は、上記のとおり当該機長の認識に反し、また多くの乗員や航空関係者にとっても納得できないものでした。

そして最後に第四項として「事故調査と刑事責任追及のあり方」について述べています。

高裁判決も、1 審判決が証拠として採用した事故調査報告書（以下「報告書」という）について、ICAO 条約 ANNEX-13（第 13 付属書）違反を理由に証拠から排除しようとしませんでした（判決要旨では何も論及されていない）。

しかし、同付属書の規定するように、本来事故調査と刑事責任追及は切り離されるべきで、これを刑事裁判の鑑定書として証拠採用することには大きな問題があります。1 審判決は、報告書が既に公開されていることを理由に同条約による規制が解除されたものと判断していますが、事故原因に関する情報収集の阻害を防ぐという趣旨からすれば、公開は証拠利用の禁止を解除するものではなく、むしろ、報告書の公開は事故の再発防止のために必要なことであり、公開を可能にするためにも刑事手続への利用を認めるべきではないのです。

次に本件では、結局事故調査報告書の内容が、事故の原因を正しく解明していない可能性が示されました。こうした場合を考えれば、報告書に依拠し、これをほとんど唯一の証拠として起訴することの危険性が浮き彫りにされたといえます。本件では日乗連や機長組合による精力的な事故原因の解析により、報告書の問題点が指摘されましたが、そのような応訴活動が常に可能であるとはいえないことを考えると、報告書を鑑定書として用いることには、真実の発見や防御権の保障という点でも問題があります。

2. 本判決の「意義」と「感想」

航空事故防止と責任追及の在り方の問題に関わってきた弁護士としての立場から本判決への感想。

本件の事故調査と、報告書に依拠した当該機長の本件刑事訴追は、無実の当該機長を 10 年に渡って被疑者・被告人の立場に縛り付けただけでなく、結局、事故の原因解明と再発防止のためには何も役に立ちませんでした。科学的な事故調査の実現と、調査と刑事手続きの分離が必要なことが、改めて明らかになったと思います。実務の運用が改善されることを期待しています。

今回の裁判が残したものは何だったのでしょうか。

日乗連はじめ航空関係者が当初より主張してきた、「事故調査報告書は事故の再発防止の目的のみに利用されるべきである」こと、更に本件においては「事故調査報告書そのものの信憑性」が問われた問題です。日本航空 123 便の事故原因についても未だに事実究明が不十分であるとの指摘もある中、「事故調査報告書そのものの信憑性」が裁判で問題とされたことは事故調査委員会の設置目的からも十分論議されるべきでしょう。誤った事故原因の分析は再発防止に繋がらないだけでなく、冤罪をも生み出すことに繋がります。

高本機長はじめ関係者の皆さん本当にお疲れ様でした。しかし事故原因の再調査等残された課題もまだまだあります。これからも「事故の無い安全な空」を求め関係者の一層の努力が求められます。

< 日乗連の活動報告と今後の取り組み >

日乗連は判決が確定した 1 月 24 日に、日航機長組合や航空連ならびに安全会議と共同し「安全な社会を目指し『刑事捜査と事故調査の分離』を実現するための新たなスタートとする」と題する声明を発表しました。また、新聞への投稿も行い取り上げられました。マスコミには広く私たちと同様の主張が展開されるなど運動は確実に前進しています。3 月末にはクロアチア共和国で行われた IFALPA の年次総会に高本機長自ら出席し、判決の報告と IFALPA の支援に対する感謝と今後の支援を訴えて出席者から拍手喝采を受けました。

日乗連は今後、シンポジウムや論説委員懇談会の開催、国会への取り組み等を行う予定です。国民全体に運動を広げ、行政・政治を動かす取り組みを展開して、安全な社会を目指し「事故調査報告書を証拠採用させない」こと、ならびに「刑事捜査と事故調査の分離」を実現するための運動を進めていきます。また、航空・鉄道事故調査委員会に対しても、事故調査委員会運営規則 17 条に基づき本件事故の再調査を求めて取り組んでいきます。この他、本件に伴い事故関係者と被害者およびその遺族との対立の構図を描いてきたマスコミの報道姿勢は、安全な社会を実現する上で大きな障害となっていることが有識者からも指摘されました。マスコミの報道姿勢のあり方等、課題は広範にわたっており、日乗連は粘り強くこれらの課題にも取り組んでいきます。