



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2009.08.04

No. 33-03

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

# 日航 907 便事故裁判の無罪を求め IFATCA、IFALPA の代表と全運輸、安全会議、 航空連、日乗連合同で行った活動 (5)

IFALPA から Executive Vice President, Asia Pacific Region, Captain Stu Julian、IFATCA から Executive Vice President, Professional Affairs, Mr. Scott Shallies を招き、全運輸労働組合、安全会議、航空連、日乗連は合同で、日航 907 便事故裁判の無罪を求め、2009 年 1 月 29 日、最高裁、警察庁、運輸安全委員会、航空局に対し要請行動を行い、30 日は銀座のデモ行進とシンポジウムを行いました。

## — 運輸安全委員会への要請 —

### Annex13 の精神に背かないように取り組んでいる

日航 907 便関連 News (1) の最高裁第一小法廷、(2) の警察庁への要請に続き、一行は運輸安全委員会 (Japan Transport Safety Board: JTSC) を訪れ、航空事故調査における「覚書」の改善と、ICAO Annex13 に則った事故調査体制について要請を行いました。IFALPA の要請文については、「日航 907 便事故の無罪を求める活動 (6) : IFALPA 要請書 (運輸安全委員会)」を参照して下さい。

以下は運輸安全委員会の発言です。

『日本では、過失に対し刑事責任を問うという 100 年以上の歴史がある。その中で原因究明と事故防止をどうするか、大変大きなテーマ』

『全ての過失は刑事責任の対象という我が国の中で、特定の分野だけ刑事責任を問われないというのは難しい』

『我々も刑事責任を問うということは希望しないが、原因究明と事故の再発防止、これが我々の責務だ。しかし、この取組は現司法制度の中で整理が必要』

『アメリカの様に刑事責任を問わないのであればいいのだが、刑事責任を問わないということを JTSC の立場では言及できない』

『Annex13 との整合性については、現司法制度を前提とした中で最大限取り組みたい。Annex13 の精神に背かないように取り組んでいる。事故調査報告書以外の情報は警察に開示していない、これは我々の Policy』

『事故調査報告書が裁判で使われることについては、法務省が ICAO に問い合わせ、ICAO から、問題ない、という回答を得た』

上記の発言に対し、こちらから『事故調査報告書が鑑定書として使われる事についても問題ないと答えたのか?』と質問した所、『それについては分からない』と言う事でした。



『「覚書」は現司法制度の中でそれぞれがそれぞれの責務を全うするためにある』  
『ICAO 条約は強く認識されていて、警察も「覚書」以上のことは踏み込んでこない。警察もどこかでバランスを取ろうとしている』

『（過失責任の追及よりも再発防止の事故調査の確立について）安全向上のために国民的議論の盛り上がりを期待している。航空のみならず他の分野との連携も必要ではないか？』

『アメリカのように過失が刑事責任の対象とならない国ではなく、過失を刑事責任とする国で、刑事責任と事故調査のすみ分けがどのように行われているのかを教えてください』

その他、『公にされた事故調査報告書が証拠採用されるのは、Homepage から Download されるのと同じで、止めようがない』という発言もありましたが、それに対しては『鑑定嘱託された報告書と Homepage から Download された報告書は内容が同じでも全く目的が違うものだ』という反論を行いました。

また、『もし事故調査委報告書が証拠採用された時、（運輸安全委員会から）証人として出廷した場合、すべての情報について証言すべきではないか』、という我々の問いかけに対し、『事故調査報告書は必要にして十分な内容を書いてある。それ以外の事は、事故調査報告書の内容が変質する可能性があるので証言しない』という従来と同じ回答でした。

運輸安全委員会の立場は、『事故調査報告書は委員会としてまとめられたものであり、出廷した個人に責任があるわけではない』という事ですが、だとしたら、鑑定書として刑事裁判に提出された事故調査報告書に証拠としての責任や能力があるのか、甚だ疑問と言わざるを得ません。この点は今後の大きな焦点の一つです。

警察庁の発言と大変似通った言い回しですが、これは、昨年 2008 年 12 月 22 日に運輸安全委員会と初の会合を持った時聞いた様に、昨年 7 月に ICAO に報告した Annex13 5.12 条の相違通報に向け、2006 年 9 月頃から 2 年間をかけ、法務省、警察庁、国交省、外務省の関係機関が議論してきたためです。しかし、これは日乗連にとっても今後取り組み易い状況になっていると言えます。

## 運輸安全委員会に世論を喚起する Leadership を期待する

前述の様に運輸安全委員会から、法改正に向け世論の盛り上がりを期待する発言がありました。確かに世論の盛り上がりがないと法改正に向けても議論が進まないのは事実でしょうが、世論の盛り上がりを期待するのではなく、今こそ運輸安全委員会として国民に対し Leadership を発揮すべき時です。

日本は国際条約であるシカゴ条約を批准しています。法制度の優先順位は、憲法に次いで国際条約そして国内法の順です。従って国際条約であるシカゴ条約を批准するのであれば、それに合うように本来国会で議論され、国内法が改定されなければならないのです。

昨年 7 月 Annex13 5.12 条の相違通報が担当関係省庁だけの合意で ICAO に提出されましたが、法の優先順位を考えると、手順に問題はなかったのか、という疑問が起きます。今後相違通報については更に検討していきますが、ICAO Annex13 を最も良く知る運輸安全委員会として「覚書」を変更する努力を表面化することで、国民の間に事故の再発防止に向けた事故調査体制の構築に対する世論の盛り上がりを起こす事が出来るものと確信します。