



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2009.9.2 No. 33 - 13

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（11） シンポジウム報告

IFALPA から Executive Vice President, Asia Pacific Region, Captain Stu Julian と、 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（220 名）と全労連会館に於いてシンポジウム（171 名）を行いました。

冒頭に日乗連から、29 日に行った、最高裁、警察庁、運輸安全委員会、航空局への要請と記者会見の様子を説明し、以下の Presentation とパネルディスカッション、質疑応答が行われました。

米倉勉弁護士: 日航 907 便事故裁判の経過報告

IFALPA EVP Stu Julian: 航空事故の非懲罰化に向けた日本の責務

IFATCA EVP Scott Shallies: Just Culture, 責任追及よりも安全の構築

池田良彦東海大教授: システム事故における個人への刑事責任追及の問題

米倉弁護士: 日航 907 便事故裁判の経過報告

米倉先生は東京地裁や東京高裁の裁判の様子やそれぞれの判決の内容を説明し、東京高裁の判決の問題点を分かりやすく説明して下さいました。

IFALPA, Captain Stu Julian : 航空事故の非懲罰化に向けた日本の責務

- * ICAO は国連に対して世界の航空に関する責任を担っており、国際的最良慣行 (International Best Practice) を遂行するための義務について、以下の事を示している。
 1. 国の法律を用いる。
 2. 社会にとって航空の安全は最優先事項である。
 3. 犯罪の証拠がある場合、例外規定を認める。例外規定とは、事故に於いて、犯罪あるいは重大な過失や意図的な違法行為の証拠があり、安全情報の開示が必要で、しかも航空の安全よりも重要であると国の適切な機関が認定した場合に限られる。
- * 日本はこれらの国際的最良慣行 (International Best Practice) を遂行する責務を負っているし、変化していく必要がある。
- * JAL907 便事故と、ANA61 便 (1999 年 7 月 Hi-jack 事件) の二つの事例を見れば、世界の最良慣行をどのように行えばいいか明確である。



IFATCA, Mr. Scott Shallies : Just Culture, 責任追及よりも安全の構築

- * “Just Culture”とは、重大な過失、故意の違反、破壊的な行動は許容されないが、前線で働く Operator や他の人が、その人達の経験や訓練に相応しく取られた行動や判断については罰しない、という文化である。
- * JAL907 便事故は、TCAS RA の発生とその対応、異常接近を解消しようとした Pilot の行動など、複雑な要素が絡んだ典型的な Swiss Cheese Event であり、単純に Call Sign の言い間違いが原因で起きた事故ではない。
- * 個人に対する懲罰は、Human Error を含む Open で真摯な安全報告制度にとって有害であり、安全向上の助けにならない。
- * IFATCA は安全に鑑み、本件に関する法的処置が取り下げられることを要請する。

池田教授：システム事故における個人への刑事責任追及の問題

- * 刑法は個人が対象であり、多くの要素が複雑にからんで起きるシステム性事故を想定していないため、警察や司法当局にとって真の事故原因の究明は彼らの Field では困難である。
- * 事故の全体像を見て判断すべきで、個人のミスを取り取って判断しても意味がない。
- * 事故の再発防止には真の事故原因の究明が不可欠であり、懲罰からは真の事故原因は究明できない。
- * 事故の犠牲者は当初懲罰感情を強く持つが、時間が経つにつれ、事故の再発防止を強く望む様になる。
- * 警察や司法当局はシステム性事故において、個人にしか焦点を当てていないということに気付くべきであり、Media は刑事捜査と事故調査の違いを注意深く報道すべきである。

パネルディスカッションと会場からの質問

- * 地裁は管制の現場を実際に見ているが、高裁は全く見ていない。従って高裁は「普通ならこんなミスはしない」という事の不自然さを分かっている。
- * 高裁の裁判官は完全に管制 System を理解していたのか疑問である。
- * JAL907 便事故が発生直後から事故調査と再発防止に徹していれば、ウーベリンゲンでの空中衝突は防げたかもしれない。
- * 運輸安全委員会発足時が、覚書を見直す Chance だった。
- * JAL907 便事故がもし、New Zealand, Australia で起きたらどうなったか？ 司法の改正は容易か？
 - New Zealand や Common Law の国は、刑法における Negligence (過失) という言葉を重過失という言葉に変えた。でもこれは大変であった。
 - Australia では、Willful Intent (意図的) でない限り、今回の Case で起訴されることはない。
- * 日本の司法当局や運輸安全委員会は、「事故調査報告書は公開されたものなので、これが裁判に使われても構わない」と言っているが、IFALPA、IFATCA はどう考えるのか？
 - 事故調査報告書の「事実認定」の部分は裁判でも使われている場合があるが、それ以外の部分は裁判で使われるべきではないと考える。事故原因とは推定であり、裁判の中でいう真実とは全く意味が違う。

まとめ

2009年1月29日、30日に行われた、JAL907 便事故の無罪を求める今回の行動は、最高裁、警察庁、運輸安全委員会、航空局に日本の航空労働者のみならず、世界の声を伝え、強く無罪を訴えました。また、銀座のデモ行進では雨にも関わらず220名もの参加があり、道行く人々に広く管制官の無罪の必要性を訴えました。

その後のシンポジウムでは、日本の刑法の問題点を再認識し、刑事責任の追及と事故調査の分離について世界の状況を確認しました。今回の活動は二日間とも大成功に終わる事ができた、と言えます。

航空産業は国際的な広がりのある分野であり、事故が起きた場合、再発防止のために十分な事故調査が行われなければなりません。その中で、日本だけが刑事責任の追及を同時に行うという、独自の立場を固持することが許されるものではありません。

事故調査と刑事捜査を分離するために、事故調査報告書が鑑定書として警察に提出されないように「覚書」の早期改定に向け日乗連は今後も最大限取り組んでいきます。