



### 2001年1月発生のJAL機同士のニアミス事案に関し 管制官の上告を棄却した最高裁決定に対する日乗連見解

2010年11月22日

日本乗員組合連絡会議（日乗連）は日本のエアラインパイロット16組合、約4,800人で構成する団体である。今般の最高裁判断に対し、以下のように見解を表明する。

#### 1. ニアミス事故の概要と最高裁判所決定の判断

当該ニアミス事故は2001年1月31日、釜山から成田へ向かい巡航中の日本航空958便と羽田を離陸して沖縄へ向け上昇中の日本航空907便が焼津付近上空で異常接近したものであるが、管制を担当していた2名の管制官が「958便と907便の便名を言い間違ったことが負傷を引き起こした」として業務上過失致傷罪で起訴されたものである。一審東京地裁は言い間違いと負傷発生との間には因果関係がないとして無罪を言い渡したが、二審東京高裁は因果関係を認め、両管制官は業務上の注意義務を怠ったとして有罪を言い渡した。今回の最高裁決定の判断は高裁判決を踏襲し、さらに多数意見として「907便を降下させる指示は不適切な指示であった」「管制官は衝突防止装置が958便に対して降下の指示を出すことは容易に予見できた」「907便が降下を続けたのは管制指示に大きく影響されたものであった」「ひいては907便と958便が共に降下を続けて異常接近することも予見可能であった」などの判断を加えて、管制官の上告を棄却した。

#### 2. 最高裁判所判断の問題点

##### ア. 事実認定に重大な誤りがある

航空の分野における専門的知見からは、最高裁決定の判断には、以下のとおり無罪を示唆する明らかな事実誤認があり、重大な誤判が確定してしまうことを意味している。

##### 【907便を降下させる指示は不適切な指示であったとの判断】

958便を降下させる指示は相対的に有利であった可能性はあるものの、958便が管制承認高度を維持していた場合は907便を降下させてもほぼ管制間隔は保つことができた。

##### 【管制官には、衝突防止装置が958便に降下の指示を出すことが予見できたとの判断】

衝突防止装置は刻々の航空機の位置と進行方向から回避方向を算出するため、上昇中の907便と巡航中の958便それぞれにどのような回避指示が出されるかは事故当時のタイミングでは予知は困難であったうえ、管制官は衝突防止装置の指示に関する情報は得られなかったため、予測は不可能であった。

##### 【907便が降下を続けたのは管制官の指示が大きく影響したとの判断】

余人の推測を待つまでもなく、907便の機長自身が「降下を継続したのは自分の判断であった」と証言している。

##### 【907便と958便が共に降下していくことも予見できたとの判断】

既にRAが発出された以上、両機はRAに従って回避するものとするのが当然であって、一方の航空機がRAの指示と逆方向に回避することを予見することは、不可能である。

##### 【緊張感をもって意識を集中していれば言い間違いは起きなかったとの判断】

言い間違いは人間の脳の構造から生じる通常の行動であり、緊張感や意識の集中によって回避できるものではない。いかなる努力を以てしても言い間違いを完全に防ぐことは不可能であることは心理学の常識である。このような精神主義的で非科学的な判断は、事故防止の取組みにとって有害無益である。

(次頁へ続く)



### イ. 国際的な航空安全の取り組みに逆行するものである

国際民間航空条約（ICAO）は半世紀を超える航空安全に関する研究の結果、「人間はエラーから完全に逃れることは出来ない」ことを前提に事故・インシデントを防止する必要性を説き、その考えを基に各国にSMS(Safety Management System)を導入して安全の向上を図るよう要請している。日本でも航空法にこの精神が取り入れられ、エラーが安全に影響しないよう航空システム全体で防御する取り組みが行われている。SMSを支える基本的概念は「エラーを処罰せず、現場から不安全情報をより多く集めて適切な対応策を施す」というものである。最高裁の判断は、世界的な安全向上の取り組みに逆行する。

### ウ. 複合したシステムの中で発生した事故の責任を個人に転嫁するものである

当該事故は、航空という多くの要素が関与しあう複雑なシステムの中で発生した事故であり、事故発生当時は衝突防止装置と管制官の指示が相反した場合の対処法が制定されていなかったことや、高高度における航空機の性能が乗員に周知されていなかったこと、さらに三原山の噴火により管制空域が大幅に制限されていたことなど、航空システムそのものに複数の欠陥が存在していた。本件事故の原因は、管制官の言い間違いではなく、その後生じた衝突防止装置の運用上の不備によるものである。このように複合したシステムの中で多くの要素が関与しあって発生した事故において、あえて特定の誰かに刑事責任を科そうとすることは、無理な誤った事実認定と、個人に不可能を強いる理不尽な処罰を招来する。公共交通機関としての航空システムは、その様なシステムや環境上の不具合に対して組織全体で改善を図ることこそ安全の向上につながるものであるところ、現場で担当していた2名の管制官にのみ全ての責任を負わせる形で終止符が打たれたことは、公平性と航空安全の観点から看過できないものである。

### エ. 委縮効果は航空の安全と効率を著しく阻害するものである

この司法判断のもたらす威圧効果は、各自の持つ能力を最大限活用して日々の業務に専念している現場に無用な萎縮作用をもたらし、年々過密化する日本の空域の効果的活用を阻害するのみならず、失敗から学ぶという安全文化の醸成に逆行するものであり、国民すべてが享受すべき航空の安全と効率という利益を著しく損ねたと言わざるを得ない。

## 3. 将来の展望と日乗連の決意

日乗連は、前原前国土交通大臣が表明したように、「原因究明の調査を捜査より優先させる」ことによって将来の事故・インシデントを未然に防ぐことこそが利用者国民の要請に応えるものと確信している。

今般の最高裁決定に於いては、以下のような反対意見が示されており、現時点では少数意見とされた業務上過失傷害罪の成否に関するこうした合理的な判断を、社会的規範へと根付かせていく必要があると考える。

「桜井龍子裁判官の反対意見要旨」

- ・事故当時、TCAS（衝突防止装置）がいつ、どういう指示を出すか管制官に提供されるシステムではなかったことに照らすと、2人は指示の具体的内容を知ることはできなかった。
- ・907便が降下を続けたのは、管制官にとって予想外の異常事態であった。従って、過失犯として処罰するほどの予見可能性は認められない。
- ・機長が降下を続けたのは、907便の航空性能情報が機長らに周知されていなかったことや、TCASの指示に反する操作の危険性に対する教育・訓練が不十分だった事情がある。誤指示とニアミスとの因果関係は認められない。

世界の航空界が多くの犠牲を払いながら学びとってきた「将来に向けての航空安全を最優先とするプロセス」を、最高裁が下した今回の判断によって後退させることはあってはならない。

私たち日乗連は、国民が安心して利用できる「より安全な航空システム」を目指し、さらなる活動に邁進する所存である。

以上