



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2004.04.19 No. 27 - 92

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

3月24日 706便事故第26回公判 **詳報** その6

弁護人最終弁論 < 本件の争点について >

シートベルト着用の指示により、

被告人は過失の行為基準たる注意義務を尽くしたと言えないか？

～ シートベルトの未着用に関する主張 ～

負傷の最終原因は、負傷者が被告人のシートベルト着用指示に従わず、未着装であったり、不適切な着装であったことによるものであったのではないか？そうとすれば、被告人は、ベルトサイン点灯によって、被告人が取るべき客観的な行為基準に従って行動したと言うことができ、過失を問えないと言えないか？

被告人は、ベルトサインの点灯という本件乗員乗客の負傷を防止するために極めて効果的かつ適切な操縦操作をしていたのであり、乗員乗客の負傷を招かないようにするために操縦者に要求される注意義務も尽くしていたのであり、この点においても同人に過失は認められない。

1 JALの社内規程

JALにおいては、本件事故当時、オペレーション・マニュアルにおいて、「乱気流中の飛行等、航行中のベルト着用サイン点灯時においては機内アナウンス等により、その徹底を図る」こと、「客室乗務員は、ベルト着用サイン点灯時には、所定の座席に着席し座席ベルトを着用する」こと等が定められていた。

2 被告人によるブリーフィング

(1) 出発前ブリーフィング

本件航空機が香港を出発する前のブリーフィングにおいて、西田証人は、客室乗務員に対し、ベルトサインは揺れが予想される場合につけるので、ついたら例外なく直ちに着席するように伝えた。また、更に被告人は、ベルトサインをつけたときは、怪我をするような可能性がある場合のみであること、ベルトサインが点灯したのちトイレに行きたい乗客が出たら、客室で判断せずに機長に伝えて許可を取るべきことを伝えた。被告人は、それまで、ベルトサインが点灯されても客室乗務員がキャビン内を移動するなどの現場を見たことがあったため、特に強調した形でブリーフィングを行ったのである。

(2) 着陸前指示



出発前ブリーフィングに加え、被告人は、降下開始の30分前である19時15分頃、到着予定時刻等を聞きに来た客室乗務員に対し、「降下中に揺れるかもしれない。従って、もしベルトサインがついたら、迅速に全員座るよう」指示し、機内の片付け状況をたずねた。その客室乗務員は、カートのサービスは30分以上前に終わっており、いつでも座れる準備はできていると答えた。

その後、名古屋空港から、高度22000から15000フィートで軽い揺れが予想されるといふ具体的な情報を入手した被告人は、これを時間に置き換え、19時25分頃、客室乗務員に対し、揺れが起きるのは19時48分前後であること、ベルトサインがついたら、全員座るべきことを再度伝えた。

更に被告人は、19時35分頃、池田先任客室乗務員に対し、ベルトサインをつけたら揺れがあるということであるから、迅速に例外なく着席するように伝えたところ、同人は、「片付けは既に終わっているののでいつでも座れます」と答えた。

(3) ベルトサイン点灯

前述の通り、名古屋空港から送られてきた情報では、軽い揺れ、であったが、350ノットで高速降下を行なっており、しかも低気圧が近づいているという情報があったため、予測よりも強い揺れが発生する虞があり、被告人は、19時45分頃ベルトサインを点灯させた。

3 パイロットの客観的注意義務

(1) 過失の構造

特に航空輸送といった、社会的に必要な分野における業務遂行行為については、例え何らかの危険を伴うものであっても、社会的に適正・妥当な行動基準を外れたものでない限り、その危険が現実化しても刑事上の過失責任を問われないという保証が必要である。即ち、そこで言う過失行為とは、予見可能性といった内面的なものとはかわりはない「行為当時行為者のおかれた具体的な状況のもとにおいて、行為者の立場にあるものであれば法益侵害の結果を招かないようにするため何人でも遵守されることを要請される具体的な行動基準に違反する行為」を意味し、この行動基準 = 客観的注意義務を遵守しないところに過失行為があり、これを遵守していれば、不幸にして、その行為から法益侵害の結果が発生しても、その行為は過失行為としての実行行為性を欠く。

(2) 航空機の操縦における客観的注意義務

もともと、航空機、特に大型の民間旅客機の操縦というものは、地上運送などとは異なり、空気中を、エンジンと舵によって空気の流れを制御しながら、非常な高速で行なうものであり、外気の影響も非常に受けやすく、本来的に予見不可能な、人身事故のリスクを内包したものと言える。突然の乱気流による乗員乗客の怪我などはその一例である。

そのリスクをできる限り最小化するためのものが、一つは運航乗務員、客室乗務員の双方に求められるマニュアル類の遵守であり、またもう一つが、航空機に搭乗する者であれば全ての者が求められるシートベルトの装着である。航空機を操縦するパイロットにとっては、航空機の操縦がそのようなリスクを内包するものであるがゆえに、自己の操縦を、運航規程類或いはエアマンシップに従って行なうことは勿論であるが、それと同時に、対客室乗務員や乗客に対しては、当該リスクを最小化し或いは回避するための行動、即ちマニュアルに従った行動やシートベルトの着用をもとめ、それに信頼を置いて操縦する以外になく、それがまさに、パイロットに求められる客観的行

動基準と言える。

(3) 被告人の行為と客観的行為基準

被告人は、計4回にわたり、しかも揺れが予想される具体的な時間まで指定して、ベルトサインが点灯したら直ちに例外なく着席すべきことを客室乗務員に指示していた。これは、マニュアル上はベルトサインが点灯した場合は直ちに着席することになってはいるが、守られない虞があるため、あえて徹底した指示を出した、ということであり、このような指示を出した以上、被告人とすれば、ベルトサインを点灯すれば、1、2分のうちに客室乗務員全員がシートベルトを締めて着席すると確信するのは当然である。

被告人は、揺れを予想してベルトサインを点灯したのであり、行為当時同人がおかれた具体的状況のもとにおいて、被告人に、当該状況で求められる行動規範（客観的注意義務）に従って、最善を尽くしたのである。すなわち、被告人の立場である者であるならば法益侵害の結果を招かないように誰でも遵守することを要請される具体的な行動基準を遵守したと言える。従って、本件においては、結果的に、客室乗務員らに負傷という法益侵害の結果は発生したけれども、それについて被告人に過失責任が生ずるものではない。

(4) 因果関係

また、本件事故では、被告人のシートベルト着用の指示に従ってそれを適正に装着した者に負傷者はいない。すなわち、乗客・客室乗務員の負傷の直接原因は、被告人の指示に従わずシートベルトを適正に装着しなかったことであることは明らかである。従って、被告人の行為と、客室乗務員らの負傷の間には相当因果関係が認められず、同人の過失を問うことはできない。

詳報その7

被告機長陳述書別紙1:事故調査報告書の調査不十分な点

へ続く

次回 第27回公判(判決) 04年7月30日(金)10時~