



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2006.09.28

No. 30-02

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:office@alpajapan.org

日航706便事故 控訴審（高裁）始まる

’97年6月8日に発生した同事故については、事故発生後5年も経ってから、名古屋地検が国際条約を無視し、事故調査報告書を使用して起訴しました。この裁判（一審）では「多くの疑問や事実誤認のある事故調査報告書」が証拠として採用されてしまいましたが、法廷では機長の操縦には何ら問題が無かったこと、一時的に機体に不具合が生じた可能性があったという事実が明らかになりました。

その結果2004年7月に名古屋地裁は「機長には事故を予見することは出来なかった」として無罪判決を言い渡しました。

ところが検察は何らの新しい証拠も示さず不当にも控訴し、’06年9月22日名古屋高裁にて控訴審が始まったのです。

「証拠もなく」「非科学的で」「机上の空論」に基づく控訴理由

法廷で明らかにされた検察の主張は、オートパイロットがディスコネクトされた前後の状況を、一審（地裁）で認定された事実を科学的な検証も無く否定し、操縦桿に力が加わっていたことだけをことさらに協調して、機首変動が発生したとしています。さらに飛行規程（AOM）やトレーニングガイドに「MD11型機の低い縦安定性」「高々度で強度の乱気流中ではピッチの上下がありえる」と書いてあったのだから、これらを合算して、危険性を予知できる。しかしこれでは立証困難と思ったのか、パイロットには「高度の注意義務」があるのだからその点だけでも過失は認定されるべきだ。と感情的な論旨展開になっていました。

これに対して弁護側からは、一審で認定された経過部分（事実）にすらまだまだ誤解、間違いがあり、機首の上下動が機長の操縦に起因していなかった事をさらに科学的に主張。また検察の捜査は一貫して意図的であり「厳しい飛行状況であったにも関わらず」など具体的に問題を指摘せず感情論に頼っており、ましてや事故調査報告書の刑事裁判での使用は国際条約に違反するのみならず、検察の怠慢である、との主張をしています。

あふれる傍聴者、世論への訴えかけが重要

当日の法廷には機長組合を中心に、日乗連からは日航乗組・JALJ乗組・全日空乗組・エアーニッポン乗組など、航空連・安全会議からも中部支部などから多くの傍聴参加が行われ、残念ながら抽選で外れて法廷に入れない人がでるほどでした。1時間ほどの法廷終了後、弁護団の藤井弁護士の解説を含めた集会を実施。さらに集会終了後には名古屋駅に移動して約千枚のビラまきを行いました。

日乗連では、この控訴審も引き続き「安全な社会の実現」「捜査と調査の分離」目指して主体的に取り組んでいきます。



次回公判は 11月10日午後 参加者を募っています

(希望者は各組合担当者または日乗連まで。傍聴費用は日乗連負担です)

