



706便裁判 完全無罪判決確定 安全な社会を目指し「刑事捜査と事故調査の分離」を 実現するための新たなスタートとする

～名古屋高裁 706 便事故裁判 判決確定にあたっての声明～

1月23日、名古屋高等検察庁が最高裁への上告を断念したことにより、706便事故裁判で名古屋高裁（門野裁判長）の示した無罪判決が確定した。私たち航空労働者は、この裁判の勝利を高本機長の揺るぎない信念と航空労働者全体が安全な航空実現のために行ったあらゆる支援の賜と捉える。

この高裁判決は以下のように高本機長の完全無罪を認めている。

- (1) 自動操縦が解除されるまでの被告の操作について
- (ア) 無意識に加わった力である可能性は否定できず、意図的にオーバーライドしたということとはできない。また加わった力も20ポンド以下であり、機首上げの原因とは認められない。
- (イ) (地裁判決のオーバーライドは)可能性は否定できないものの、自動操縦をオーバーライドしなくても解除は容易であり、オーバーライドしても20ポンド以下の力では全く意味はなく、スポイラー展開後の効果を見定めずにオーバーライドで減速しようとすることは不自然である、ということも事実である。高本機長は、23.5秒ころに発生したマイナスのGに対して、自動操縦が補正したのではないかと証言しているが、この説明は傾聴に値する。
- 機体は当時相当不安定な状況であり、その中で思わず大きな力を加えてしまった可能性も否定できず、操縦輪のオーバーライドにより ECRM が働き自動操縦が解除されたことは認められるが、高本機長が意図的に操作したと認定するには、合理的な疑いが残る。
- (2) 自動操縦装置の解除と急激な機首上げの関係
- 自動操縦の解除と機首上げの関係は、双方の時刻特定も困難で、全く不明としか言いようがない。地裁判決の「最初の機首上げの途中でオーバーライドにより ECRM が作動し、自動操縦装置が解除され、その過程で更に機首上げが生じた」との認定は、相当とはいえない。
- (3) (オーバーライドが)意図的な操作であることは証明されておらず、また自動操縦の解除と機首上げの関係も不明であり、そのことが被害者らの死傷に繋がったとは認められないのであるから、結局、本件公訴事実については犯罪の証明がない。
- そうなると、その余を判断するまでもなく、本件公訴事実（結果予見性等の欠如により）犯罪の証明がないとした地裁判決の認定判断は、結論において正当である。

私たちは、これまで高本機長の無罪を目指すとともに「刑事捜査と事故調査の分離」を求めて取り組んできた。この観点で、今回確定した判決と現在の情勢を以下のように分析するものである。

1. 名古屋高等裁判所が示した事実認定は事故調査報告書の実事認定とは異なり、概ね、私たちが事故後に述べてきたことと符合している。これは、これまで日乗連を中心に乗員として技術的に解析を進め公表してきたことの成果である。事故調査委員会が再発防止に向け幅広い対策を立てるために「推測」した事実認定とそれに基づく「推定原因」はあくまで「推定」でしかなく、刑事裁判で「確定した事実」として利用されてはならない、ということが明確になった。
2. 一方で、原審判決において事故調査報告書を証拠採用することを認める判断が示され、社会から大きな非難を浴びたが、高裁判決ではその判断について言及することはなかった。しかし多くのマスコミが「事故調査報告書を刑事裁判に利用することは国際民間航空条約に反するとともに再発防止の為の事故調査の障害となっている」と報道したことに示されるように、IFALPA等の活動を通して「世界中の乗員が日本の事故調査の在り方に危機感を持っている」ことが国民に広く浸透したことは今後の大きな足がかりとなった。
3. さらに航空のみならず痛ましい事故が頻発する中で、システム性事故に対する考察が始まり、刑事責任の追及では安全な社会実現に結びつかないことが学者・有識者の間で認識され、国民にも広まりつつある。学者・有識者会議等の中では、「刑事責任と事故調査の在り方・事故調査機関の充実・被害者遺族の救済」などが議論されており日本の立ち後れた実態が明らかにされている。

私たちはこうした現状認識を踏まえ、今後さらに国民全体の運動を広げ、行政・政治の場を動かす取り組みを展開する考えであり、安全な社会を目指し「公正な事故調査」「刑事捜査と事故調査の分離」を実現するために新たなスタートを切る。

航空・鉄道事故調査委員会は、本件事故報告書の作成に当たり、「オーバーライドが20ポンド以下であれば、機首上げの原因とならない」とする資料を隠蔽した上、最初から「機長の意図的オーバーライドがあった」とするストーリーに固執した。そして、現職の事故調査委員が本件裁判の証人として出廷し、鑑定書として提出した事故調査報告書の内容を証言したことの責任は重大と云わざるを得ない。

今回名古屋高等裁判所で示された事実認定が自らの事実認定と相反した事実を重く受け止め、早急に事故調査委員会運営規則17条に基づき本件事故の再調査を開始するべきである。

最後に、裁判に関する報道を通じて一部マスコミは、被害者遺族の感情を重んじる余り遺族の悲しみや怒りが被告、関係者に向けられるような状況を作り出してきた。しかし私たちは、乗客と乗員の安全に責任を持つ者として、異常な気象状況に置かれながらも懸命に安全運航を守ろうとした高本機長が刑事的責任を問われる立場にはないと確信して、科学的根拠に基づいた事故原因の究明と再発防止のための運動を行ってきたのであり、もとより事故に遭われた被害者と対立する立場ではない。いたずらに事故関係者と被害者およびその遺族との対立の構図を描くマスコミの報道姿勢は、安全な社会を実現する上で大きな障害となっていることが有識者からも指摘されている。

私たちは、高本機長の無罪が確定した今、あらためて本件事故によって亡くなられた客室乗務員に心から哀悼の意を捧げると同時に、再びこうした事故が起こらないように全力を尽くす所存である。

2007年1月24日
日本航空機長組合
日本乗員組合連絡会議
航空労組連絡会
航空安全推進連絡会議