



# 日 乗 連 ニ ュ ー ス

## ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2003.10.16 No. 27 - 06

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

### 日航 706 便事故裁判

**名古屋地方裁判所が事故調査報告書を証拠採用！！**

**現役事故調査委員「報告書は公表されれば何に使用されようがかまわない」**

**日本の全乗員がこの問題に対して一致団結して取り組むことを望む！**

10月15日、日航706便事故裁判第18回公判において検察側が鑑定書として証拠申請していた事故調作成の調査報告書が事故調査委員会の発足以来、初めて証拠として採用されることとなりました。これは「事故調査の目的は、将来の事故の防止である。罪や責任を課するのが調査活動の目的ではない」とのICAO Annex13 3.1の規定に反し、世界の標準から大きく逸脱していると言えます。

また、証人として出廷した現役事故調査委員は「Annex13 5.12\*で規定されている記録類は、報告書に記載されている以外の物について、開示をしない。報告書は公表されれば何に使用されようがかまわない。」と証言しました。

私たちはかねてから、テロや故意に引き起こされた事故以外の航空事故の刑事責任を追求すべきではないと主張してきました。これは決して責任を逃れようとしているのではなく、責任追及は事故の再発防止には極めて大きな悪影響があるからです。

事故調査設置法には、「報告（証言）に偽りがあってはならない」（罰則規定）とあるように事故調査には事故の当事者からの包み隠さない証言が必要とされております。ここで報告をするのは、事故の再発防止を願う私たちの使命でしょう。

一方、犯罪捜査を行う場合、事情聴取を行う場合は、当事者は人権に配慮された黙秘権が憲法でも認められています。

今般、司法の場において、再発防止を目的とし、黙秘権などが考慮されていない事故調査報告書が証拠として使用されるということとなったのです。また、事故調査報告書は再発防止のため、原因となる可能性がある、あらゆるものを列挙し、その原因を「推定」するものですが、裁判においてはその原因が「確定」しているとして取り扱われるのです。

つまり、不幸にも事故に遭遇した当事者は、犯罪者になるために自分で証拠作りの手伝いをすることとなったのです。

今、世界では官民上げて航空事故「ゼロ」という大きな目標に向かってあらゆる取り組みをしています。その中で一番注目されているのが事故の潜在要素を洗い出すことです。その方法は、



秘匿性の安全報告制度や FOQA などこれらの DATA を世界で共有しようという取り組み（GAIN : Global Aviation Information Network）が行われております。

この取り組みで重要なことは処罰主義では潜在要素は抽出できないということです。しかし、日本の現状は、潜在要素抽出以前に事故ですら正しい情報が得られるか疑問となっております。

日乗連・ALPA Japan では、事故再発防止のためにあらゆる取り組みをしていきます。また日本の全乗員がこの問題に対して一致団結して取り組むことを望みます。

Annex13

(記録の開示)

5.12 事故又はインシデントがいかなる場所で発生しても、国の適切な司法当局が、記録の開示が当該調査又は将来の調査に及ぼす国内的及び国際的悪影響よりも重要であると決定した場合でなければ、調査実施国は、次の記録を事故又は重大インシデント調査以外の目的に利用してはならない。

- a) 調査当局が調査の過程で入手したすべての口述
- b) 航空機の運航に関与した者のすべての交信
- c) 事故又は重大インシデントに関係ある人の医学的又は個人的情報
- d) コックピット・ボイス・リコーダに記録された音声及びその読み取り記録
- e) フライト・レコーダの情報を含めて情報の解析において述べられた意見

これらの記録を最終報告書又はその付録に含めるのは、事故又はインシデントの解析に関係あるときのみでなければならない。解析に関係ない部分の記録は、これを開示してはならない。

注 事故又は重大インシデント調査の間に面接した者から自発的に提供されたものを含む上記の記録に含まれる情報は、その後の懲戒、民事、行政及び刑事上の処分に不適切に利用される可能性がある。もしこのような情報が流布されると、それは将来、調査官に対し包み隠さず明らかにされるといえることがなくなるかもしれない。このような情報を入手できなくなると、調査の過程に支障を来し、航空の安全に著しく影響を及ぼすことになる。

### 裁判所が航空事故調査報告書を証拠採用することは

#### 航空の安全に逆行し、絶対に定められない

航空事故調査報告書を裁判の証拠として採用することは、「事故調査の目的は、将来の事故の防止である。罪や責任を課するのが調査活動の目的ではない」と明文化されている国際民間航空条約第 13 付属書の規定に反するものである。

本年 5 月の国土交通委員会で扇国土交通大臣(当時)も「犯罪の捜査に適用されたり、或いは転用されるといふことは厳にない」と発言している。

私たちは、航空の安全を願う立場から、国際民間航空条約を尊び、関連法規を遵守し、「事故の再発防止」のみを目的として事故調査委員会の事情聴取に進んで協力している。

しかしながら、黙秘権が告知されない状態で得られた本人の供述を含む事故調査報告書が刑事裁判に採用されるような事態は、重大な人権侵害であり、このような人権侵害が日本の司法機関で放置されるならば、今後の事故調査に支障をきたすことは避けられないであろう。本件についてはすでに、国連人権委員会の特別報告者による調査が開始されている。

今回の裁判所による証拠採用決定は、複雑な状況下で発生する今後の航空事故の原因究明を困難にし、有効な再発防止策を不可能にする。その結果、航空の安全が阻害され、公共交通機関としての社会的使命は果たされない。

刑事責任追及に、航空事故調査報告書を使用することは絶対に認められない。

2003 年 10 月 15 日