

タイトル	航空事故の防止と刑事法（一）： 刑罰優先主義からの脱却
著者	藤原，琢也； FUJIWARA, Takuya
引用	北海学園大学法学研究， 49(1)： 63-134
発行日	2013-06-30

# 航空事故の防止と刑事法 (一)<sup>†</sup>

〔 刑罰優先主義からの脱却 〕

藤 原 琢 也

## 目 次

はじめに

第一章 航空事故へ刑事責任を追及することの是非

一 対立の構造

(一) 刑事責任を否定する立場からの主張

(二) 刑事責任を肯定する立場からの主張

(三) 見解の対立点

二 航空事故を特別視することを認める理由の検討

(一) 航空危険処罰法の問題

(二) 航空機運航システムの特徴

(三) 自動車事故との比較

三 小括

第二章 航空事故に対する刑事訴追の状況

一 国外の状況

(一) 航空従事者の起訴に関する傾向

(二) 刑事訴追の類型

ア アメリカ

イ フランス

ウ イタリア

エ 刑事訴追の類型から見えること

(三) 小括

二 日本の状況

- (一) 日本の航空事故調査等に関する制度
  - (二) 航空事故に対する刑事訴追の状況
  - (三) 航空事故における注意義務
- 三 小括
- (四) 日本における刑事訴追の特徴

## はじめに

我々が営む社会生活では、大小様々な事故が日常的に発生している。最近では二〇一一年三月十一日に発生した東日本大震災の後、東京電力福島第一原子力発電所で発生した水蒸気爆発事故が記憶に新しいところである。また、それ以前にも、二〇〇五年にJ R西日本福知山線で発生した脱線事故では、一〇〇名を超える犠牲者を出している。その他にも、自動車事故のように、毎日のように犠牲者を出し続けている事故もある。

そして、最近の事故の特徴として「システム性」が指摘されている。<sup>①</sup>これは、ある一つのシステムを運用するにあたり、様々なシステム（あるいは複数の行為者）が、それぞれの機能を果たすことによって、そのシステム全体の運用が成り立つという特性を表しているものであり、その代表的なものが航空機の運航である。航空機の運航は、航空機を操縦するパイロット、航空交通の流れをコントロールする航空管制官、航空機の整備員など、複数の職種に従事する者の行為によって成り立っている。このような形態で事故が生じた場合、いわゆる直近行為という、被害を発生させるきっかけとなる直接的な行為だけが原因ではなく、その行為の背景にある、その他の者の行為に原因があるとされる場合<sup>②</sup>も多く発生している。

航空機の運航や医療のように、専門性が高い職業についている人がその業務中に過失を犯し、それが引き金となった事故が発生した場合、業務内容の専門性が高いため、事故の原因を解明する際に専門知識を有した者の協力が不可

欠であることも指摘されている<sup>(3)</sup>。このような事故の場合、専門性が高いことに加え、複雑なシステム性を有しているため、事故原因の解明が困難となる場合も珍しくない。

一方、近年、刑事法の世界において、時効に関する規定の改正<sup>(4)</sup>や危険運転致死傷罪の創設<sup>(5)</sup>など、犯罪の処罰が厳罰化している傾向が認められる。更に、檢察審査会の議決によって強制的に刑事訴追が行うことが可能となり、この制度に基づいて、刑事裁判が提訴された事故<sup>(6)</sup>も出てきている。このように、現在の社会は、一度事故を起こせば、その事故に関する刑事責任が厳しく追及されやすい環境にあり、過失による事故であっても強制的な起訴の例外となることを否定できない状況に置かれている。

このような社会的環境の中、航空事故は、長年、事故防止に対する国際的な取り組み<sup>(7)</sup>が行われている。そして事故が発生した後に、事故を引き起こしたとされる者に対して刑事責任を追及することによって、その者が事故に関する証言を拒むなど、事故原因を解明するための活動を阻害することなどの問題が生じるとの指摘がなされ、日本をはじめとする多くの国において、このような問題に関する議論が行われてきた。そして、日本では、一九七四年に常設の航空事故調査機関が設置された以降、事故の原因を解明し、将来の事故の再発を防止する観点から、主に法律の専門家と航空業界関係者との間で、航空事故を引き起こしたとされる者に対して刑事責任を追及することの是非に関する議論が行われてきたものの、実務上、航空事故に対して刑事責任を追及する活動が行われる状態が続いている。

そして、近年、航空事故だけではなく、医療事故においても、事故原因の解明と刑事責任の追及との間で、航空事故と同様の問題が指摘されている。医療事故の場合、医師の医療行為における過失に対する刑事責任の追及が行われた結果、医療行為のリスクが高い産科などの分野の医師を志望する者が減り、出産ができる医療施設の減少につながるなどの社会問題が実際に生起している。このような状況を受け、医療事故に対して刑事責任を追及することの是非

に関する議論<sup>(8)</sup>が行われるようになり、この問題に関する社会的な関心が高まっている。

このような航空事故や医療事故などの専門性が高い業務において発生した事故は、報道機関によってセンセーショナルに報道されることが多く、事故を起こしたとされる者の過失行為に対して社会的な関心が集まりやすい。そこでは、事故の真相は、事故を引き起こしたとされる者に対する刑事責任を追及することによって全てが明らかになるといふ社会的認識<sup>(9)</sup>も加わり、刑事責任の追及が終了することによって、事故の全てが解決するとの風潮が強いと思われる。

しかし、このような社会的風潮とは裏腹に、事故の被害者の中には、所要の人物に対して刑事責任を追及することだけでは事故が解決したと言えず、事故が発生した詳細な経緯が明らかにされなければ事故は終わらない、という感情を抱く者も存在しており、刑事責任を追及することだけでは事故の真相が完全に明らかにならないことを改めて認識する必要がある。

一方、事故原因の解明は、その事故から、将来の事故防止に必要な教訓を得るための前提となる作業である。これをおろそかにすることは、将来、防ぐことができた事故による被害をみすみす発生させること、つまり、不必要な社会的損失を将来において発生させることにつながる。しかし、事故原因の解明を十分に行うことによつて、このような損失を回避することが可能となるのであるから、事故原因の解明は、社会的に必要とされる事故の再発防止にとつて欠くことのできないことであり、刑事責任を追及することだけでは、これが十分に果たせないとの疑問が呈されていることを踏まえると、その重要性は高いものであると言える。

本稿では、このような事故防止に対する社会的認識を念頭に、事故の再発防止に対して、刑事責任を追及することがどのような役割を果たしているかを検証し、これを通じて、航空事故の解決と刑事法の関係を取り巻く問題につい

て検討を行う。ここで航空事故を検討の素材とした理由は、ヒューマン・エラーによる過失に対して刑事責任を追及することは、航空事故の再発防止にさほど役に立っていないのではないかと、筆者が疑問を抱いていたことである。そして、航空事故の場合、その原因を解明する公的専門調査機関がすでに存在し、刑事責任の追及と航空事故の調査との関係について、ともに公的な活動であるがゆえにその対立が顕在化し、この問題に関して相当な議論の蓄積があるにもかかわらず、未だ結論に至っていないことも、その理由である。

このような問題意識の下、航空事故に対して刑事責任を追及することについて、刑事法における実体法および手続法のそれぞれの視点から分析し、刑事法が航空事故の再発防止に対して、どのように機能しているかを検証する。

まず、航空事故に対する刑事訴追の状況を概観し、この問題の論点を明らかにする。そして、航空事故を引き起こしたとされる者に対して過失があつたとして刑事責任を追及することは、航空事故の再発防止する観点から極めて限定的な役割しか果たしていないことを、犯罪論、刑罰論の視点からの検討により明らかにする。

また、発生した航空事故に対して刑事責任を追及しているにもかかわらず、先に示したような被害者からの事実解明に対する要望が表明されているのは、刑事裁判では明らかにされる事故の真相が必ずしもその全容を示すものではないと受け取られていることがその理由として考えられる。これは、刑事裁判で認定される事実の信頼性に対して疑問が呈されていると言えるものである。そこで、原因解明のための事故調査で明らかにされる事実と刑事裁判における事実の対比により、このような疑問が呈されている刑事裁判で認定される事実の特徴を明らかにするとともに、刑事裁判において証拠採用される航空事故調査報告書の取り扱いに関する問題について、従来の手続法上の議論とは異なる視点から、その論点を指摘する。

更に、事故を引き起こしたとされる者が、刑事責任を追及されることによって刑罰以外に被る不利益が生じている

という、被害者学的な視点からの指摘を検討する。これは、事故に対する刑事責任を追及することが完了した以降に生じる問題を指摘することによって、刑事責任を追及することは事故の解決にとって部分的な役割しか果たしておらず、社会全体から見た事故の解決となっていないことを明らかにする。また、刑事責任は特定の個人に対する責任追及しか行えないため、制度上、あるいはシステム上の不具合があったとしても、それが一個人の責任とされることになる。これは、被害者学上の視点から、過大な責任を負わされるという一種の不利益を被ることと捉えることができ、これが、航空事故の解決にとって何らかの悪影響を与えてしまうことが予想されるところである。この観点から、航空事故に対して刑事責任を追及することの問題点を指摘する。

このように、航空事故と刑事法の関わりを立体的に検討することによって、両者の関係を明確にし、最終的に航空事故の再発防止のためには、必ずしも刑罰を用いる必要はないことを明らかにする。そして、刑罰を前提とする事故の解決から脱却するための多角的な方策を提言するものである。

## 第一章 航空事故へ刑事責任を追及することの是非

航空事故が発生した後、当該事故関係者に対して刑事責任を追及することについて、その賛否が分かれている。二〇一〇年に、消費者庁に「事故調査機関の在り方に関する検討会」が設置され、いわゆる消費者事故が起きた後の処理について、様々な角度からの検討が行われた。その検討の俎上において、事故を引き起こしたとされる者に対して刑事責任を追及することは是非が議論された。このように、近年、航空事故をはじめとして、様々な事故に対する事故原因究明のための事故調査と、いわゆる刑事責任を追及するための警察による捜査との関係に対する社会的関心が高まっている。

航空事故に関する問題については、従来から、人間工学の専門家を中心に、刑事責任を追及することへの批判が主張される一方で、主に刑法の専門家からは、刑事責任を追及することの必要性が主張されてきた。しかし、この議論のこれまでの状況は、決定的な解決に至る様相はなく、双方が納得できる妥協点が見出されていない。

以後、この問題についてあらためて検討を行い、主張が対立する原因を明らかにし、問題の解決策案出のための一助とする。

## 一 対立の構造

### (一) 刑事責任を否定する立場からの主張

ヒューマン・エラーに関する研究を行う専門家など、主に法律以外の分野から、①航空事故の場合、その原因は人間と機械の関わり合う部分にあり、特に人間側の要因に起因している<sup>11)</sup>、②航空事故の原因とされるヒューマン・エラーは、人間が持つ生まれつきの特性であるとともに、事故発生の状況によっては、人間の能力を上回る能力が要求されることもあり、どのような制裁を加えても完全に排除できないものである<sup>12)</sup>、③航空事故をはじめとする高度に専門的な職業に従事する人のヒューマン・エラーによって発生した事故は、その再発防止の観点から事故原因を説明し、そこから学ぶことが不可欠であるが、刑事訴追をすることによってこれが阻害される<sup>13)</sup>、という主張がなされている。更に、④事故当事者が刑事訴追されることによって生じる被害に着目した批判<sup>14)</sup>、⑤社会学的見地から犯罪を捉えた場合、犯罪は普遍的(科学的に絶対的)な存在ではなく、ときの政治的判断などによって恣意的に定義されるものである<sup>15)</sup>、という批判がなされ、「社会としてどのように事故を解決すべきか」という鳥瞰的な視点による検討の必要性も主張されている。

また、法学的見地からも刑事責任を否定する主張も行われている。その第一は、航空事故を起こした当事者に対する刑事裁判の状況を注目した手続法的視点である。専門性が高い調査が要求される航空事故に対して刑事裁判が行われる場合、日本では、その証拠として航空事故調査報告書を証拠採用することが裁判実務上一般化している。この証拠採用に対して、⑥我が国が加盟している国際民間航空条約の規定に違反している<sup>17</sup>、⑦航空事故調査報告書は鑑定書としての正当性に欠ける<sup>18</sup>、という批判が行われている。この両者に関して、一九九七年六月八日に発生した日航機志摩半島上空乱高下事件の裁判<sup>19</sup>で航空事故調査報告書を証拠に採用することは是非が争点となったが、裁判所の判断は、航空事故調査報告書が一般に公開されているものであり、公開された資料を刑事裁判の証拠として採用することは問題ないとして、⑥及び⑦の主張を退け、航空事故調査報告書を証拠採用することを認めた。

このような証拠採用に関する手続上の批判のほかに、⑧そもそも刑事裁判の目的と航空事故調査の目的は異なるのであるから、事故調査で認定される事実をもって刑事裁判における事実認定を行うことは合理性に欠ける、⑨刑事裁判において、一件の航空事故調査報告書が検察および被告の双方の主張を裏付ける証拠として用いられていることから、航空事故調査報告書を刑罰を科すための根拠とするには厳格性が不足する<sup>20</sup>、という航空事故調査報告書の刑事裁判における証拠としての証明力に関する疑問が指摘されている。

第二に、実体的見地からは、航空機の運航のように、多くの人がそれぞれの役割を果たすことよって成り立つ形態<sup>21</sup>の場合、たとえば組織的要因に原因がある場合でも、被害に関する直近行為者だけが刑事訴追を受けやすい傾向があるために、パイロットがその他の従事者の過失を所与のものとして引き受けざるを得ず、公平に刑事責任を負わせるという観点から問題がある<sup>22</sup>ことが主張されてきた。その後、「罰則を強化しても航空事故を減少させることはほとんど期待できない<sup>23</sup>」というように刑事責任の結果として科される刑罰の効果に言及する主張がなされるようになり、

過失認定の問題に留まらず、刑罰の持つ効果の視点からもその問題が指摘されるようになった。

このような刑事責任を科すことに否定的な立場からの主張を要約すると、人間工学的な視点からは、刑事責任を追及する活動によって原因を解明するための事故調査が阻害され、以後の同種事故の再発を防止することができないということ、また、法学的見地からは、航空事故調査報告書を刑事裁判の証拠として採用することに關する手続的な批判と、刑罰論の視点からその公平性と効果に關する批判といえるだろう。

## (二) 刑事責任を肯定する立場からの主張

航空事故に対して刑事責任を追及することを肯定する主張は、主に法律の専門家から行われている。これまでの状況は「事故調査と刑事司法の關係をめぐる議論は、非法律家の主導によって進められ、刑事法学の立場からの積極的な関与が乏しかったため、残念ながら、刑事法学の見地からすると、誤解と言わざるをえない主張や非現実的な主張が存在する」との指摘にあるように、先に述べたような非法律家からの主張に対する反論が積極的に行われてこなかった。

しかし、一部の法律専門家からの次のような反論が行われている。

まず、刑罰を科さないほうが事故原因の究明とそれに基づく将来の事故防止に役立つという主張に対して、①刑罰論の目的の視点から、社会一般の被害者感情などを考慮することなく、刑罰の予防効果がないことだけを理由に刑罰を免除する結論は導けない、②特定の類型の事故に対する過失責任を問わないとした場合、当該領域における刑罰が科されることによる一般予防効果が失われる、③原因究明が困難な類型の事故に限って、事故を起こした者の事情とは無関係な事柄を理由に刑事責任を問わないのは不公平である、④特定の事故類型につき一律に過失犯処罰を否定す

るのではなく、個別の事案毎に処理する方が妥当である、と反論し、「過失責任を残した上で、事故の原因究明を阻害している要因を除去する方向で考えるべき」と主張している。<sup>(25)</sup>

また、警察関係者からは、捜査活動の強制力を利用することによって原因の解明が十分に行われるとの主張も行われている。そして、そもそも実体法で過失を処罰する規定がある以上、犯罪があると思料される限り捜査を行うことは捜査機関としての責務であり、これを否定することはできないという指摘もある。<sup>(27)</sup>

一方、事故調査報告書を刑事裁判における証拠として採用することへの批判に対して、刑事責任を肯定する論者は、「事故調査と刑事責任追及の目的が異なることで、直ちに報告書を刑事手続で利用することは許されないと結論は導かれぬ<sup>(28)</sup>」と反論している。また、このような反論は、現行法規の規定を変更することの困難性を理由に、現状の法制度を変更することなく、解釈論的な解決を目指すことを拠り所にしていてる点にその特徴がある。

### (三) 見解の対立点

以上のことから、航空事故の当事者に対して刑事過失責任を追及することの中心的な論点は、「刑事司法の介入が事故関係者による説明責任の履行や事故調査に対する協力を躊躇させ、その結果、事故原因の究明と同種事故の再発防止が阻害されているという認識に基づいている<sup>(29)</sup>」という非法律家の主張の妥当性に集約される。つまり、航空事故が発生した際、刑事責任を明らかにし、その責任を誰かに科すための活動が、事故の再発防止という目的に対して正しく機能しているか否かということが、ここで問われているのである。<sup>(30)</sup>

更に航空事故に関する刑事責任を負わされる者に科される刑罰が、事故の再発防止にとって有益か否か、ということも双方の論者によって指摘されており、これも航空事故に対して刑事責任を追及することに関する重要な論点であ

る。そして、これまでの航空事故を引き起こしたとされる者に対する刑罰の科され方の公平性に関する問題が、具体的に刑罰を科す場面における論点として付随的に生じている。

一方、この議論において双方の論者からの明確な主張はなされていないが、航空事故を引き起こしたとされる者に対する刑事責任追及を特別視するか否かということに関する問題の捉え方の相違が、その背景にあると思われる。刑事責任を否定する論者は、事故の再発防止の妨げになることをその主たる理由としている。言い換えれば、航空事故の防止には特別な配慮が必要であり、このために刑事責任を免除してでも、その解明に当たるべきということである。この主張に対し、刑事責任を肯定する論者の主張は、他の過失事故事案との比較によって、刑事責任追及の妥当性を見出していることから、暗黙裏に航空事故を特別扱いすることに批判的な態度を示していると認められる。

つまり、航空事故を引き起こした者へ刑事責任を科すことに対する是非を検討するに当たり、まず、この航空事故を特別視することの是非を明確にしなければならない。さもなければ、いくら航空事故を引き起こしたとされる者に対して刑事責任を負わせることの問題について詳細な法的検討を加えても、その前提となる航空事故の特殊性を踏まえない議論は、適切な結論を得ることはできないだろう。

## 二 航空事故を特別視することを認める理由の検討

これまで述べてきたように、航空事故における過失を特別扱いすることに対する批判が行われている。この批判に対して、刑事法を専門とする池田良彦は、「航空事故における過失責任」の論考の中で、航空事故の特殊性について「航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律」(以下、池田に倣い、「航空危険行為処罰法」と記述する。)との関連、および航空機運航システムの特徴から検討を行っている。この池田の論考を検討することに加え、我々の日常生活

説 活で頻繁に発生している自動車事故との比較を行い、航空事故を特別視する必要性を確認する。

論

## (一) 航空危険処罰法の問題

航空危険行為処罰法は、一九七一年に批准された「民間航空の安全に対する不法な行為の防止に関する条約」に關連する国内法として制定され、航空機に対する各種不法妨害行為を規制することを趣旨としている。同法は、故意犯だけではなく、過失犯の処罰規定を設けるために特別法として制定された<sup>(32)</sup>。そして、同法第六條<sup>(33)</sup>の規定が、過失によって危険を生じさせた者を処罰の対象としている点について、池田は、一九七七年に女満別空港で発生した東亜国内航空(当時)のYS-11型機の胴体着陸事故の際、航空危険行為処罰法第六條に基づき当該機の機長と副操縦士が執行猶予付き有罪判決を受けた事例の検討を行っている。この検討において池田は、「具体的な結果の発生の可能性がなくとも、……危険回避のための努力によつて最悪の事態を免れたとしても航空危険罪の適用はあり得る<sup>(34)</sup>」と指摘し、事故発生の可能性があると認められる時点で同條の既遂となるとの見解を示している。そして、このような法の適用は航空関係者に厳しいものであり、過失認定が比較的容易に行われるとして、この條項の適用についての批判を展開している。

## (二) 航空機運航システムの特性

次いで、池田は航空機運航システムの特性の視点から、まず、自動化が進んでいる航空機の運航は、人間(パイロット)と機械(航空機)とが上手く関わり合うこと(いわゆるヒューマン・マシン・インタラフェース)<sup>(35)</sup>が安全性を確保するための問題となることを主張している。また、同様の観点から、土本武司も「航空事故の原因が人間と機械の

かわりあう部分 (human machine interface) で、特に人間側の要因 (human factor) に起因することが現在では明らかになっている<sup>(37)</sup>と述べている。この主張の根底にある考え方は、近年の航空事故の原因とされる当事者のミスは、規定類を遵守しなかったことのような一般的な注意義務違反を原因とする過失とは性質を異にするものであり、進歩した航空機のシステムに人間が追従できない、つまり、人間の能力を超えたところで生じているのであるから、これを処罰することに妥当性が認められないというものである。このような思想に基づいて、航空事故の場合、刑事責任を追究するための捜査活動よりも、事故の再発防止を優先させた事故調査制度を確立する必要性が主張されているのである。

続いて池田は、航空機の運航が航空交通管制官との連携によつて安全が確保されている点を航空機運航システムに關する第二の特性としている。定期路線を飛行している航空機は、原則として常時航空交通管制官の指示に従つて運航を行っている。この指示は、航空交通の安全を確保することを主眼として行われているものの、実際に航空交通の安全を確保する行動を最終的に行うのは、航空機を操縦しているパイロットである。つまり、航空交通管制官が航空交通の安全確保のために必要と判断した処置は、パイロットの操縦という行為を通じて実現するところに特徴がある。このような状況を池田は「両者 (管制官の業務行為と操縦士の操縦行為…筆者加筆) は、信頼関係なしには成立しない業務行為といえる」と述べ、管制指示に従つてパイロットが運航している航空機が事故を起こした場合、その責任者を特定することが困難であることを指摘している<sup>(38)</sup>。

池田が指摘している管制官とパイロット間のこのような連携の他に、航空機の運航には航空機整備員や運航計画を作成する運航管理者などが関与している。実際、米国で発生した整備員の作業ミスが原因で航空機が墜落した事故の際、航空機の整備を請け負っていた会社及びその従業員が起訴された事例<sup>(39)</sup>や、日航機御巢鷹山墜落事故では、航空機

の修理ミスによって飛行中に機体構造の破壊に至ったとして、日本航空の整備関係者、運輸省航空機検査官、および航空機製造メーカーであるボーイング社の技術員が捜査対象とされた例がある<sup>40</sup>。このように、航空機の運航には、パイロットの他にも多くの者の関与が必要であり、ひとたび事故が発生すると、これらの人々に対して、刑事責任が追及される可能性があることは明らかである。

平成十三年に発生した日航機ニアミス事件では、航空機呼出符号を言い間違えて管制指示を发出した航空交通管制官が、業務上過失傷害で起訴された<sup>41</sup>。この事故は、航空機に搭乗していた乗員乗客の負傷は、当該航空機のパイロットの衝突回避操作によって生じたものであり、この回避操作に至るまでには、航空機呼出符号の言い間違いの他に、パイロットが航空機に搭載されている衝突回避警報装置の警報が示す上昇指示とは逆の操作を行っていた。また、当時の法律制度では、管制指示と機上の衝突回避装置の運用との関係についての規定が不十分であったという事情も介在しており、どの要因に対して乗員乗客の負傷を生じさせたことに対する刑事責任を科すのかという判断は容易ではない。最終的に検察官は、この事態の発端となった航空機呼出符号の言い間違えによる管制指示に原因があったとして、当時この航空機の管制を担当していた二名の管制官が起訴され、第一審無罪<sup>43</sup>、第二審有罪<sup>44</sup>の末、最高裁において有罪判決が確定した<sup>45</sup>。このように、事故発生に至るまでいくつかの要因が存在し、かつ、第一審と第二審において有罪・無罪の判断が分かれたことは、池田の指摘するパイロットと管制官の連携をはじめとする複雑な航空機の運航システムで発生した事故に対する刑事責任追及の困難性および不安定性を象徴するものであり、この点が、航空事故を特別視しなければならない理由の一つである。

また、この本件事故は、池田や土本が指摘する航空機運航の特徴であるヒューマン・マシン・インターフェース上の問題だけでなく、航空機の運航に関する規定等の不備も事故の要因となり得ることも示している。制度上の不備

が影響している事故について、特にその制度作りに国が深く関与する場合は、そもそも特定の個人に対する刑事責任を負わせること自体に疑問も生じるのであり、この点も、航空事故を特別視する理由となる。

### (三) 自動車事故との比較

航空機の運航のように、多くの者が複雑に交錯しながらシステムを構成し運用している状況で、刑事責任を負わせる者を特定することは、自動車事故の場合と比較すると、更にその特殊性を理解しやしい。自動車事故との比較における航空事故の特徴は、①発生件数がきわめて少ない、②一件の事故で発生する被害が甚大である、③事故によって生じる社会的影響が大きい、④再発防止策の周知徹底であり、効果的に将来の事故防止が行える、ということである。

第一の発生件数について、二〇一一年における自動車事故の件数は約六十九万件であり、その死傷者数は約八十六万人である<sup>46</sup>。一方、同じ年に発生した航空事故は十四件で、その死傷者数は二十名である<sup>47</sup>。この数字を比較すれば、航空事故の発生件数は、自動車事故と比較してきわめて少ないことは明らかである。

第二に、一件の事故で生じる被害を比較した場合、定期路線を飛行している民間航空機の事故では、五百人を超える死者を出した事故も過去に発生している。現在でも、定期航空で用いられる航空機の大半は、乗客の定員が百名以上であり、このような航空機が事故を起こせば、航空機の搭乗している人だけではなく、地上の人や施設に対する甚大な被害も生じるため、一件の事故で相当数の犠牲者が発生する事は容易に予想できる。

一方、自動車事故の場合、バスの場合でも乗車定員は五十名程度であり、複数の自動車による事故を想定しても、一回の航空事故ほどの犠牲者が生じることはほとんど無いと行ってよいだろう。

第三の特徴である、航空事故が与える社会的影響が自動車事故による影響よりも大きくなる理由は、先に述べた犠

犠牲者の多さに加え、事故件数が少ないこと、事故の規模が大きく破壊的であること及び定期航空路線という公共性を有していることにあると思われる。これは、報道における航空事故の扱われ方を見ても明らかである。自動車事故の場合、毎日のように報道で事故が取り上げられているものの、航空事故と比較した場合、その扱いは小さいものである。また、自動車事故は身近で頻繁に発生しているために、ある種の慣れが生じ、社会的関心が薄れていると思われる。

これに引き替え、航空事故の場合には、事故件数が少なく破壊的なために、映像を主とした報道でセンセーショナルに扱われることが社会的影響を大きくしていると思われる。そして、自動車事故の場合、バスなどのように公共交通機関として走行している車両よりも、商業活動や個人的目的という私的な走行が大半であるため、そこで起こる事故は、私的活動の範疇となる場合が多数を占め、この場合、法的に民事裁判で処理されるものが相当数になる。また、刑事手続きに至る事故は、その発生件数と比較すればわずかであり、この意味で社会的な影響が少ない。一方、公共交通機関で発生した事故は、航空事故に限らず、鉄道事故の場合など、自動車事故と比較して報道での扱いが大きく、また、事故を起こしたとされる者が刑事責任を問われることが大半であり、この両者を背景として、航空事故に対する社会的関心が高まるものと考えられる。

第四に、事故原因を解明し、同種事故の再発防止を図ることによって、将来防止することができる被害の規模が大きいという利点が指摘できる。自動車事故も事故原因の解明が警察等の組織により行われ、事故防止のための啓発活動が行われている。しかし、自動車事故の発生件数が非常に多く、全ての事故に対する詳細な原因解明活動は行われていないのが実情であり、このような活動は部分的なものにとどまっていることが推察される。そのため、自動車事故の防止の為の対策は、全ての事故を網羅することはなく、部分的なものに止まっていると思われる。

これとは対照的に、航空事故の場合、全ての事故が運輸安全委員会による原因究明調査の対象となるため、それだけの事故原因が解明されており、全ての事故に対する対策が取られることとなる。加えて、航空機事故は、事故原因の究明が国の制度として確立<sup>52</sup>されているほか、事故に至らなかつた一部の危険事象もその調査対象とされている。このように、特別法をもつて、航空交通などの特定の交通機関を対象に、そこで発生した事故だけでなく、その兆候までも原因究明の対象としていることが意味するところは、このような事故を特別扱いして、その原因究明に当たる必要を国の政策として認めていることに他ならない。

また、事故防止策の徹底に関して、その対象となる人数が大きく異なるため、その容易さが異なる。自動車事故の場合、運転免許保有者数が約八千万人にのぼる<sup>54</sup>ことに加え、自動車を運転しない人に対する教育も自動車事故防止に必要となるために、事故防止の対策の普及対象となる人が、ほぼ全国民となると言っても過言ではない状況にある。近年、悪質な交通違反を防止することを目的に刑法が改正され、危険運転致死傷罪が創設<sup>55</sup>された。しかし、同罪の疑いで起訴される者が後を絶たない状況であると同時に、同罪による厳罰化によって、ひき逃げが増加しているとの論説も現れている。加えて、自動車事故による死者数は減少傾向にあるものの、事故件数がここ数年、高止まりの傾向<sup>56</sup>であることも踏まえると、自動車事故に対する事故防止施策の徹底を十分に行うことに非常な困難を伴うことは明らかである。

一方、航空機の運航に従事する関係者は、国土交通省が所掌する技能証明等によつて、自動車運転免許よりも厳格に管理されていると共に、自動車運転免許保有者数と比較して、その数は極めて少ない<sup>57</sup>。また、技能証明を取得するために、高度な専門的教育を受けることが不可欠であるため、その教育を通じて従事者のモラルが比較的高い状況が維持されている。更に、近年では、それまで組織的な安全教育が行われていなかった自家用機操縦士を対象とした安

全講習会<sup>⑧</sup>が開催されるようになるなど、事故防止施策の普及徹底が自動車事故のそれと比較して、その対象者を効果的に網羅して行われているものと考えられる。このため、航空事故が発生した場合、その原因を徹底的に解明することは、将来発生する可能性のある被害を防止できる可能性が、自動車事故よりも相対的に高くなることにつながる。

### 三 小括

本章では、航空事故に対して刑事責任を追及することによって、将来の同種事故防止を阻害するか否かという基本的な論点に対する肯定的見解及び否定的見解を概観した。そして、この議論を解決する為には、航空事故が自動車事故をはじめとする他の過失事故と弁別され、特別扱いする必要性があることを確認し、その理由に関する検討を行った。航空事故の特徴は、公的事故調査制度の存在、事故原因に解明による事故防止策の反映及びその徹底の容易さ、並びに、個人に対する刑事責任追及の困難性及びその不公平性にあることが明らかであり、公共交通機関としての航空輸送の安全性を更に向上し、延いては、社会生活の利便性を確保することにつながるため、このような社会的利益を脅かす航空事故の再発防止が求められているのであり、航空事故の特徴を踏まえた施策を実現しなければならぬのである。

本章で検証したように、航空事故の原因を解明することが徹底されれば、事故防止の実現に大きく寄与できるものである。また、航空事故は、原因解明のための調査を行うことが法律によって定められていることを踏まえると、自動車事故をはじめとする一般的な過失事故とは異なる扱いが、航空事故に対して社会的に求められていると言えるだろう。

このような前提のもと、次に、航空事故を引き起こしたとされる者に対する刑事責任追及の状況を確認し、刑事

法的見地からその特徴を明らかにする。

注

†本稿は、北海学園大学大学院法学研究科平成二十四年度博士論文の一部を要約するとともに、論旨を明確にするため論文の一部修正を行ったものである。

(1) 池田良彦「システム性事故と刑事責任」(東海法学第四二号(二〇〇九年)一〇一頁)、米倉勉「システム性事故における注意義務の考え方」(季刊刑事弁護第四八号(二〇〇六年)八十三頁)、航空運航システム研究会有志「日航機ニアミス事故の最高裁決定に関する見解」(二〇一〇年十二月十五日、<http://www.ftossg.com/pg33.html>；二〇一二年二月十九日アクセス)、Charles Perrow, "Normal Accidents"(Princeton University Press, 1999)<sup>2)</sup>。

(2) この典型的な事例が、二〇〇一年に静岡県焼津市上空で発生した日本航空機同士のニアミス事故である。この事故については、本稿第三章において詳細に検討する。

(3) 消費者庁「事故調査機関の在り方に関する検討会取りまとめ」(平成二十三年五月)九頁。

(4) 平成二十二年法律第二十六号「刑法及び刑事訴訟法の一部を改正する法律」

(5) 平成十三年法律第百三十八号「刑法の一部を改正する法律」

(6) 二〇〇一年七月二十一日に発生した明石火花大会歩道橋事故で、不起訴となった当時の明石警察署副署長が檢察審査会の議決により起訴されたほか、二〇〇五年四月二五日に発生したJR西日本福知山線列車脱線事故では、JR西日本の歴代社長が強制起訴されている。

(7) 国際民間航空条約第十三付属書において航空事故の調査等の標準的な手順が定められている。これは、将来の事故防止のための調査活動を世界的に重要視している証である。

(8) 「特集事故と過失をめぐる諸問題」(『刑事法ジャーナル』Vol.28、二〇一一年)、甲斐克則編『現代社会と刑法を考える』(法律文化社、二〇一二年)、井田良「医療事故に対する刑事責任追及のあり方」(『三井誠先生古稀祝賀論文集』所収(有斐閣、二〇一二年)二二九～二四八頁)など。

(9) 井田注8、二二六頁。

- (10) 美谷島邦子「25年目、改めて事故原因への疑問と新設事故調査機関に対する要望」(消費者庁「第一回事故調査あり方検討会」資料五―三、二〇一〇年八月二十日)。
- (11) 池田良彦「航空事故における過失責任の課題」(東海大学開発工学部紀要第四号、一九九四年)八五頁。
- (12) Sidney Dekker, "Prosecuting professional mistake: Secondary victimization and a research agenda for criminology" (*International Journal of Criminal Justice Sciences*, June, Vol.4(1), 2009), at 63.
- (13) Dekker, note 12, at 62.
- (14) Dekker, note 12, at 65.
- (15) Dekker, note 12; Sidney Dekker, "The criminalization of human error in aviation and healthcare: A Review" (*Safety Science* 49, 2011), at 124.
- (16) 国際民間航空条約第十三付属書
- (17) 池田良彦「シカゴ条約13付属書(航空事故調査)と刑事責任を求めることの矛盾」(東海大学総合教育センター紀要第二四号(一九九四年)五九〜六七頁)、同「航空事故に伴う刑事過失責任とHuman Factors」(亜細亜法學第三十一卷第一号(一九九六年)四五〜七〇頁)。
- (18) 池田良彦「刑事裁判における航空事故調査報告書の証拠利用について」(東海大学総合教育センター紀要第三三号、二〇〇三年)五一頁。
- (19) 名古屋地方裁判所平成十六年七月三〇日判決(判例時報一九八七号一四頁)、名古屋高等裁判所平成十九年一月九日判決(判例タイムズNo.1235、一三六頁)。その他、全日空宮崎空港滑走路オーバーラン事件の刑事裁判(宮崎地裁判決昭和五三年一月一七日(刑裁月報一〇卷一・二号一二九頁)、福岡高等裁判所宮崎支部判決昭和五七年二月二十三日(刑裁月報十四卷五・六号五三七頁))および雪石全日空機・自衛隊機空中衝突事故の第二審(仙台高等裁判所昭和五三年五月九日判決(判例時報八九〇号一五頁))でも、航空事故調査報告書の鑑定書としての適格性が争点となったが、日航機事故の裁判同様、その適格性が認められている。
- (20) 藤原琢也「航空事故の刑事法的考察」(北海学園大学大学院法學研究科論集第十二号、二〇一一年)第二章
- (21) 池田良彦は、このような特性を「システム性」という概念を用いて説明し、「システム性事故と刑事責任」(東海法學第四二号(二〇〇九年)一〜十九頁)において、システム性事故の場合は事故調査を優先させるべきと主張している。
- (22) 土本武司「航空パイロットの刑事過失責任の問い方」(判例時報一八一三号、三〜一〇頁)のほか、藤原前掲など。

- (23) 土本武司「航空パイロットの刑事過失責任の問い方・その二」(判例時報一九七一年)一六九頁。
- (24) 笹倉宏紀「事故調査と刑事司法」(刑事法ジャーナルVol.28 二〇一年)五二頁。
- (25) 川出敏裕「刑事手続と事故調査」(ジュリストNo.1307)十一頁以下。
- (26) 池田茂穂「耕論 ヒューマンエラーの責任」(朝日新聞二〇〇八年七月六日朝刊)
- (27) 笹倉注24、三七頁。
- (28) 川出注25、一六頁。
- (29) 笹倉注24。その他、デッカー注12
- (30) 笹倉注24における「誤解」とは、この事故の再発防止に対する刑事責任追及の役割のことを指していると思われる。
- (31) 池田注11、八二〜八七頁。
- (32) 池田注11、八三頁。
- (33) 過失により、航空の危険を生じさせ、又は航行中の航空機を墜落させ、転覆させ、若しくは覆没させ、若しくは破壊した者は、十万円以下の罰金に処する。
- (34) 釧路地方裁判所昭和五四年三月三十日判決(判例時報九六〇号一三四頁)
- (35) 池田注11、八五頁。
- (36) 池田注35。
- (37) 土本注23、一六九頁。
- (38) 池田注11、八六頁。後の二〇〇一年に、日航機ニアミス事故が発生した。この事故では、管制官が航空機の呼び出し符号を取り違えて行動の変更指示をおこなったため、二機の日航機が急接近し、衝突を回避するための操作によって乗員・乗客が負傷したものである。この事件では、当該航空機の管制を担当していた管制官が起訴され、有罪が確定した(最高裁判所第一小法廷平成二十二年十月二六日)。
- (39) 一九九六年五月十一日、アメリカフロリダ州で発生したバリエージェット社DC-9型機墜落事故。事故後の調査によって、不適切な方法で同型機の酸素発生装置を貨物室に搭載したことによる火災が原因であることが判明し、当該作業を実施したサブレット社と、その整備責任者と作業員が起訴された。
- (40) 土本武司『航空事故と刑事責任』(判例時報社、一九九四年)一八〇頁。

- (41) 事故の詳細は、本稿第三章参照のこと。
- (42) 航空・鉄道事故調査委員会「航空事故調査報告書2002-5」〔平成十四年七月十二日〕一六〇頁以下。
- (43) 東京地裁判決平成一八年三月二〇日〔判例時報二〇〇八号一五一頁〕
- (44) 東京高裁判決平成二〇年四月十一日〔判例時報二〇〇八号一三三頁〕
- (45) 最高裁判所第一小法廷決定平成二十二年一〇月二六日
- (46) 『平成二十三年度国土交通白書』一三〇頁。
- (47) 行方不明者一名を含む。
- (48) 運輸安全委員会ホームページ「航空事故に関する統計」。この数字は、二〇一一年に同委員会が調査した事故の件数である。
- (49) 一九八五年八月十二日に発生した日航ジャンボ機墜落事故。
- (50) 平成二十二年司法統計第十四表 (<http://www.courts.go.jp/shitokei/nenpo/pdf/B22DK114.pdf>) 二〇一三年五月十二日アクセス) によれば、自動車運転過失致死傷罪による略式事件の新受人員数は約六万人で、同年に発生した自動車事故七三万件に比較してごくわずかである。
- (51) 警察による活動の他、財団法人交通事故総合分析センター（イタルダ）において、交通事故（主に自動車に関係する事故）の調査分析が行われている。
- (52) 日本では、運輸安全委員会設置法に基づき、航空事故、鉄道事故および船舶事故などが発生した場合、その原因究明を目的とする調査が、警察の捜査とは別に運輸安全委員会によって行われている。
- (53) 運輸安全委員会設置法第二条第二項、同第四項、および同第五項で定められた事故の兆候のこと。一般に、「重大なインシデント」と呼ばれている。
- (54) 警察庁「運輸免許統計」（平成二十三年版）([http://www.npa.go.jp/koukei/menkyo13/h23\\_main.pdf](http://www.npa.go.jp/koukei/menkyo13/h23_main.pdf)) 二〇一二年十一月十七日アクセス) 一頁。
- (55) 刑法第二〇八条の二。二〇〇一年の刑法改正によって導入された。
- (56) 『平成二十三年度国土交通白書』一三〇頁。
- (57) 『昭和五三年度運輸白書』によると、昭和五三年一月一日現在で、航空従事者技能証明発給数は約三万件であり、その内、定期運送事業に従事する操縦士は約三、〇〇〇名である。同年の運輸免許保有者数は、約三、九〇〇万人であった。航空従事者の技能証明制度

から推測して、その保有者数が自動車運免許保有者数と同等まで増加しているとは考えにくい。  
(58) 国土交通省「自家用操縦士の技量維持方策に係る指針」(国空乗第二〇七七号平成十五年三月二八日付)により、自家用操縦士に対して講習会への参加が要請されている。これは、法的強制力は有しないものの、技能証明保有者にとって、当該講習会の受講は、行政指導として半ば強制的なものである。なお、講習会は、主に公益法人日本航空機操縦士協会により行われている。

## 第二章 航空事故に対する刑事訴追の状況

今でも航空事故は発生し続け、その中のいくつかの事故では、後にこれを引き起こしたとされる者に対して刑事責任を追及する手続が取られている。日本では、このような刑事手続を行うことに対する批判がなされ、その論拠の一つとして、アメリカでは、航空事故後に刑事責任が追及されないことが取り上げられている。しかし、アメリカにおいても、近年、航空事故の原因とされる行為を行った者に対して、刑事責任を追及する事例も現れている。

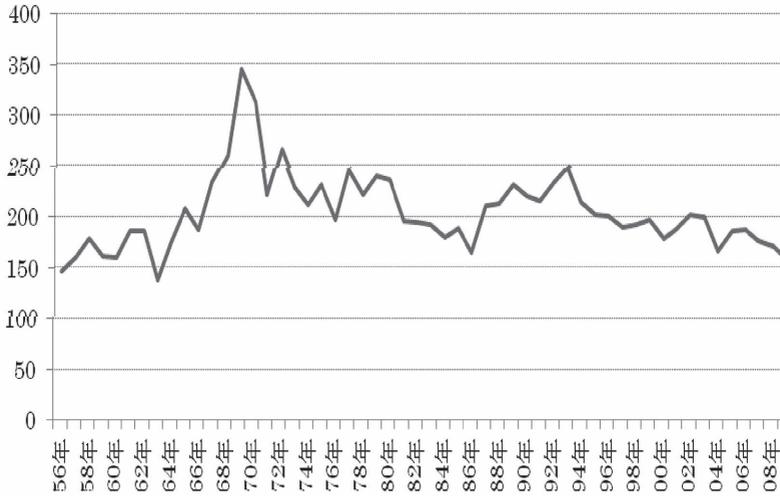
そこで、航空事故の後に、その関係者に対して刑事責任を追及することの問題を検討するにあたり、国外及び日本における航空事故に対する刑事責任追及の状況を俯瞰する。

### 一 国外の状況

#### (一) 航空従事者の起訴に関する傾向

マテウらの研究によって、一九五六年以降、航空事故の後にパイロットをはじめとする航空従事者が起訴された事例、あるいは有罪判決が言い渡された五五件の事例が紹介されている。<sup>(1)</sup> これらの詳細は別表一に示すとおりであるが、

図－1 航空事故等発生件数



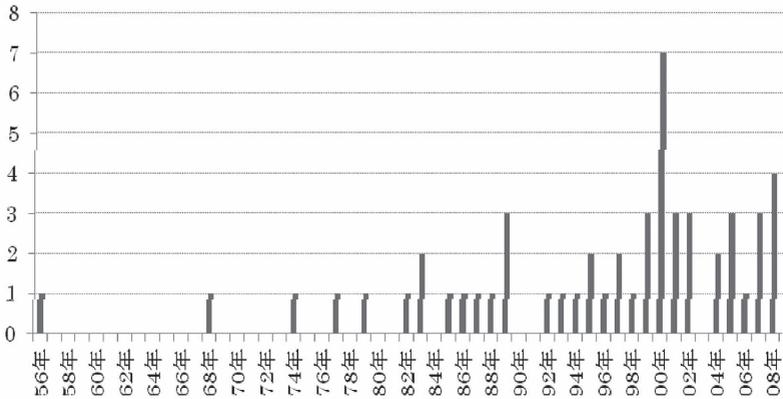
出典：Aviation Safety Network database (<http://aviation-safety.net/database/>)

マテウらは、この中からの十六件の事故について詳細な検討を加え<sup>(2)</sup>、裁判所が、その判断の際、事故調査報告書に大きく依存していること及び報道、政治的圧力、経済的関心というような多くの要因が、パイロットや管制官の起訴に影響を与えていることを指摘している<sup>(3)</sup>。

一方、これまでの日本の議論で、原則として、アメリカでは航空事故の後に刑事責任を問われることはないという理解が一般的であった。しかし、マテウらの研究のほか、ソロモンとレズの研究によって、アメリカ国内でも起訴が続いていることが指摘されている<sup>(4)</sup>。

そして、このような傾向は、アメリカに限定されるものではなく、全世界的に、航空事故後に刑事訴追されることが増加傾向にあることが、複数の論者から指摘されている<sup>(5)</sup>。図－1は、世界で発生した航空事故やインシデントなどの件数を、発生年ごとの件数を示している。また、図－2は、マテウらが紹介している刑事訴追が行われた五五件の事故を、発生年ごとの件数にまとめたものである。この二つのデータの比較から、事故が多発した一九六〇年代後半までは刑事訴追がほ

図一 2 刑事訴追件数



出典：Sofia Michaelides-Mateou & Andreas Mateou, “Flying in the Face of Criminalization”, Chapter 9

とんど行われていなかったにもかかわらず、二〇〇〇年頃を境に、航空事故発生件数が減少傾向にある中で、当該事故の関係者に対する刑事訴追が、毎年一定数行われていることが読み取れる。<sup>8)</sup>

また、航空事故に関与したパイロットへ刑事責任を追及することに  
関する各国の法制度を比較した論考<sup>9)</sup>において、民間航空機の事故が発生した場合、パイロットに刑事責任を追及するための法規の存否及び航空法における刑事・行政罰規定の存否に関する調査が行われている。この調査では、調査対象国におけるパイロットの訴追事例は、大半の国で、ほとんど認められないと報告されている。<sup>10)</sup> この論考は一九九六年に発表されており、この結果からは、少なくとも同年以前は、操縦士に対する起訴が希であったと言えるだろう。

一方、一九九六年以降、それ以前と比較して、刑事訴追が毎年一定数行われていることが、マテウらの調査(図一・二)から明らかであり、刑事訴追が増加しているとする論者の主張を裏付けることができる。

ただし、航空事故発生件数が、漸減傾向にあること及び刑事訴追件数  
が一九九六年以降は概ね横ばい状態にあることを踏まえると、ここで  
刑事訴追が増加しているという主張の内容は、単純な件数の増加では  
なく、起訴率(発生した事故件数に対する起訴件数の割合)が徐々に

増加していることを意味していると考えられる。

また、マテウらが行った航空事故に対する刑事訴追状況に関する調査によって、従来、主にパイロットが刑事訴追を受けていたものが、一九九〇年代以降、航空交通管制官、航空会社整備士、航空会社管理部門に勤務する者など、パイロット以外の航空従事者や、航空機の運航や整備を管理する立場にある者が訴追される事例が増加していることが明らかにされている。航空事故の件数が漸減し、年間の刑事訴追件数が横ばい傾向にある中、近年、パイロット以外の関係者に対する刑事訴追件数の占める割合が増加しているということは、これら関係者の中で、刑事訴追が増加しているという認識が広まることにつながるものと考えられる。従って、刑事訴追が世界的に増加傾向にあるという指摘は、刑事訴追全体の件数が増加傾向にあることではなく、これまで刑事訴追を受けていなかった者がその対象となる事例が増えていると考えてよいだろう。

また、刑事訴追の増加傾向の背景は、各国の法制度の変更によるものとは考えにくく、<sup>(1)</sup>その他の様々な社会的要因の影響を大きく受けた結果であると思われる。ソロモンとレズは、組織が有する説明責任に対する社会からの圧力、及び、詳細な飛行記録が可能となったことで、事故後の分析精度が向上したこと<sup>(2)</sup>にこの原因があるとの指摘を紹介している。また、シドニー・デッカーは、その背景を、①事故の概念の変化、②危険の受容の減少及び失敗に対する不寛容、③事故に対する報道機関の対応、④政治の大衆迎合主義にあると指摘している。<sup>(3)</sup>両者の指摘とも、刑事訴追の増加は、犯罪としての悪質な行為が増加しているのではなく、社会環境の変化によって、それまで犯罪とされていなかったことが、犯罪とされるようになったという点で共通の認識に立っている。近年発生している航空事故の約七五％においてヒューマン・エラーが関係しているという指摘<sup>(4)</sup>を踏まえると、この傾向はヒューマン・エラーが犯罪とされる可能性が増大していることを意味するものといえる。そして、この状況は、刑事訴追の結果として科される刑罰に

対して、社会倫理的な批判よりも、報道などの影響を受けた一般大衆の関心（発生した事象の詳細を知りたいという要求、処罰感情など）に政治（あるいは社会）が応じるという構図となっている。言い換えれば、ヒューマン・エラーという人間としてやむを得ない行為に対しても、実害を生じさせたことを理由に、以前にも増して刑事的制裁を科す社会的な要求が強まっていると認められ、その目的は、主に大衆の関心を満足させることにあるとも言えるだろう。

## （二）刑事訴追の種類

航空事故の後に行われる刑事訴追は、地域によって異なる特徴がある。マテウらは、これを、アメリカやイギリスなどのコモン・ロー諸国と、ナポレオン法典の形式を採用している大陸法諸国とに分類し、その比較を行っている。<sup>15)</sup>

一方、ソロモンとレズは、この特徴をアメリカとフランスをその代表として区分している。いずれの分類も、事故原因を説明するための調査と、司法当局による犯罪捜査のどちらを優先するのかという観点から行っているものである。航空事故に対する刑事訴追の問題を議論する場合、日本に限らず、この二つの活動が事故現場で競合することが、基本的な論点となっていることが伺える。

以下、アメリカ、フランス及びイタリアの状況を俯瞰する。

### ア アメリカ

アメリカでは、航空事故が発生した後、事故原因解明のための調査を司法当局の捜査に優先して行うよう規定されている。アメリカにおける事故調査は、国家運輸安全委員会（以下、「NTSB」という。）が担当することとなっており、他の連邦機関の全ての活動に優先すると規定されている。<sup>16)</sup> 一九六七年に運輸省管轄のNTSBが事故の調査を担当することが定められたが、当時の規定では、NTSBの調査を優先する規定はなかった。一九七四年、NTSB

は運輸省から独立した機関として認められ、一九八一年にNTSBの事故調査を優先することが規定された。<sup>18)</sup>そして、二〇〇〇年の法改正<sup>19)</sup>において、NTSBの調査の過程で、意図的な犯罪行為によって事故が引き起こされた疑いが生じた場合、NTSB委員長と司法省長官の協議の上、調査の優先権をFBIへ委譲する条文が追加された。<sup>20)</sup>

NTSBは、国際民間航空条約第十三付属書に基づく航空事故の調査を行い、原因あるいは推定原因などを報告することがその任務である。この他、連邦航空局も航空事故の調査に関与し、必要に応じて航空会社、航空従事者、航空機製造者に対する行政処分を行うこととなっている。<sup>21)</sup>しかし、NTSBの活動は訴訟手続から独立しているにもかかわらず、実態は、訴訟において責任を判断する際にNTSBが作成する報告書に依存している傾向があることが指摘されている。<sup>22)</sup>

一九九六年、バリュージェット五九二便(DC-9型機)がマイアミ国際空港を離陸した後、フロリダ州エバングレードで墜落し、乗員乗客百十名が死亡した。この事故は、アメリカで会社組織が最初に刑事訴追を受けた事例とされている。<sup>23)</sup>

本件事故後の調査によって、NTSBは事故機貨物室に搭載されていた酸素発生装置が発火したことによって墜落に至ったと結論づけた。当該酸素発生装置は、バリュージェット社が航空機の整備を委託しているサブレッツク社社員によって事故機に搭載されたものであった。その際、当該酸素発生装置に対して発火防止のために安全蓋を装着しなければならなかったが、これが装着されなまま梱包され、作業記録には当該蓋は装着済みと記録されていた。また、当該装置内に燃料が残っていたにもかかわらず、その表示がなされていなかったため、配達担当職員によって事故機へ搭載されたことが判明した。

事故後、NTSBの調査と共にFBIの捜査も実施され、一九九七年、サブレッツク社とその従業員三名が、航空

機整備記録偽造、危険物取扱規則違反などの罪で連邦検察官に起訴された。その後の裁判で、従業員に対して無罪が言い渡されたものの、サブレテック社に対して、一部の罪を無罪としながらも、危険物を航空機へ搭載したことなどの罪が認められた。その後の上訴審裁判所の判決<sup>24)</sup>では、サブレテック社の危険物搭載に関する罪を無罪としたが、同社は検察との和解し、危険品の不適切な取り扱い及び不十分な訓練について罪を認めている。従業員の無罪について、本件巡回裁判所の判決は、その理由を従業員らは「乗客の死を意図していなかった」からとしている。

#### イ フランス

フランスでは、航空事故の調査、報告書作成を行う機関として、「民間航空安全調査・分析局(the Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civil)」(以下、「BEA」という。)が、一九四六年に組織された。この組織は、発生した事故から、将来の事故またはインシデントの防止に寄与する教訓を引き出すことをいうことを唯一の目的としている<sup>25)</sup>。

しかし、フランスでは、司法当局の捜査を優遇する措置が認められており、BEAが作成した報告書を訴訟などの使用から保護する制度がないこと及びBEA調査官が機体の残骸などの証拠を統制することが認められておらず、関係書類などは司法当局の管理下に置かれることがその例である。このような制度の下、BEAの調査の後には、常に刑事訴追が行われている。

また、フランスの規定では、裁判の原告、被告、あるいは被告人が加入する保険会社のうち、一人でもフランス人が含まれていれば、発生した場所に関係なく、フランス裁判所の司法権が行使されることとなっている。

一般に捜査を開始する判断は、検察官に委ねられているものの、三ヶ月以内に捜査が開始されなるときなどは、予審判事に対して被害者が捜査の開始を申し立てることが可能となっている。また、裁判所は、独自に専門家を指名し

調査をする権限を有しており、いわゆる警察の補助的な役割としての機能を有している。<sup>(26)</sup>

一九九二年、フランス・ストラスブールへ向かっていたA三二〇型機が、空港の手前の山に墜落し、乗員乗客九六名のうち八七名が死亡した。事故の原因は、自動操縦による降下の際、使用している自動操縦のモードを事故機パイロットが誤認し、降下角を維持しなければならないところ、降下率を維持するモードで飛行したため、過大な降下率で降下することとなり、墜落に至ったものである。<sup>(27)</sup>

本件事故の後、A三二〇型機操縦席の設計担当者、事故機に対地接近警報装置を搭載しないという判断の責任者であるエア・インター社社長、フランス航空局技術統括主任などが起訴された。その他、エア・インター社の運輸部長も、事故機パイロットに操縦経験を積ませていなかったことよって起訴された。裁判所は、二〇〇六年に各個人に対しては無罪を言い渡したものの、犠牲者遺族などに対して、航空機製造会社のエアバス社及び航空機を運航していたエアフランス社の賠償責任を認めた。<sup>(28)</sup>

#### ウ イタリア

イタリアでは、航空事故の調査はICAO第十三付属書に従って実施しなければならない旨、イタリア飛行法で規定されている。<sup>(29)</sup> これに基づき、航空事故を調査する機関として飛行安全管理局(Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo) (以下、「ANSV」という。)が組織されている。しかしANSVが、このように航空事故の調査を行うことになっているにもかかわらず、航空事故が発生した際、司法当局の捜査が平行して行われている。

二〇〇四年にミラノのリネート空港で離陸中の旅客機と、地上走行中の小型自家用機が滑走路上で衝突した事故の際、治安判事が事故現場から証拠物件を押収したため、当該物件が事故原因究明のための調査に使用できないという事態が生じている。<sup>(30)</sup> そして、当時、事故機の管制を担当していた管制官、空港長らが起訴され、有罪判決が言い渡さ

れた。

また、二〇〇五年八月に発生した、旅客機がシシリー島沖に不時着水した事故の後、公表された当該事故に関する ANSV の調査報告書の一節で、司法当局は、CVR (Cockpit Voice Recorder : 操縦席音声記録装置) 及び FDR (Flight Data Recorder : 飛行情報記録装置) から得られた資料を事故発生から約三ヶ月の間、事故調査を行う ANSV に開示しなかったことが指摘されている。<sup>(31)</sup>

この二件の事例から、事故が発生した場合、イタリアの司法当局が、事故の原因究明だけではなく、事故関係者の刑事責任追及にとつて重要な証拠となると判断された資料を優先的に押収することが認められていることは明らかであり、刑事責任を追及することが、原因を解明するための事故調査の活動を阻害している状況が実際に発生している。

エ 刑事訴追の類型から見えること

航空事故を引き起こしたとされる者を刑事訴追する各国の傾向を見ると、事故の再発防止よりも一般大衆の関心を満足させることに主眼があると推察される。事故の再発防止の視点からは、マテウは、アメリカやイギリスでは、事故原因を解明するための調査と犯罪捜査の関係が良好にある象徴として扱う一方で、フランスやイタリアなどでは、両者の活動に調和が取れず、どちらかといえば犯罪捜査を行う機関の活動が優先される傾向が強いとしている。<sup>(32)</sup>

しかし、実際の刑事訴追が行われている状況を確認すると、アメリカでも TWA 八〇〇便墜落事故<sup>(33)</sup>やワシントン州で発生したパイプライン爆発事故の際に、FBI が独自に捜査活動を行ったという事実がある。その後、このような混乱を防止するための法改正がなされたものの、近年、航空事故後における刑事司法当局の関与が深まっており、起訴によって、アメリカでも刑事訴追が拡大する潜在的な可能性が十分にあるとの危惧が示されている。<sup>(36)</sup> サブレット社の事例のように、会社自体が刑事訴追の対象となるのは、使用者責任として従業員が誤った行動の責任を会社が負

わされることを会社自身が認識すれば、会社経営者に対して、従業員による完全な法令遵守を確実にするための、より強い動機となる<sup>(37)</sup>ことを期待してのことであろう<sup>(38)</sup>。更に、NTSBの調査とFBIの捜査の関係についての規定から明らかなように、アメリカでは、航空事故が発生した場合、その原因を解明するための調査を優先するという社会的意志が、法律によって明確に定められている<sup>(39)</sup>。この両者を総合すると、アメリカ社会は、事故の再発防止を優先し、仮に事故を引き起こした者に対する刑事訴追を行うこととしても、これに一般予防的な効果を期待しているものと考えてよいだろう。

一方、フランスなどの起訴の状況を鑑みると、航空機設計者のように結果発生に対する因果関係が希薄な者が起訴されており、刑罰による威嚇効果を強く意図していることが容易に推察できる状況にある。言い換えれば、この状況は事故が発生すれば、事故を起こした航空機の運航に関与していた者を全て処罰するという応報的な意味合いが強いことを示している。従って、フランスなどにおける刑事訴追は、事故の再発防止という目的を実現することに対して大きな障害となっていることが認められる。

このように、アメリカでは航空事故を引き起こしたとされる者に対する刑事責任追及の拡大が危惧される状況であり、ヨーロッパ大陸諸国では、すでにこれが現実のものとなっている。

### (三) 小括

これまで、航空事故の後に行われる刑事訴追の状況について、代表的な事例を紹介してきた。このような状況が生起している背景に、社会的環境の変化があると指摘したが、これは、社会に対する説明責任や事実解明が過度に刑罰に期待されている結果<sup>(40)</sup>であり、そこに刑事裁判によって真実が明らかになるといいう、社会からの期待がこめられてい

ることが推察される。しかし、刑事裁判を行うことによって、事故関係者が真実を証言しなくなることが多くの論者から指摘されていることに加え、裁判で確定される真実とは、「絶対的真実」とは異なることも認められているところである。このような社会的期待は、刑事訴追によって行われる原因の解明が形式的なものに止まり、実質的な原因の解明を伴わないものとなる可能性が高い。

そして、デッカーも、航空事故を引き起こしたとされる者の過誤を犯罪とすることの要因の一つに「大衆迎合主義」があると指摘していることも重要である。近年、日本では犯罪に対して厳罰化傾向があると指摘され、この原因として「ポピュリズム」の影響が指摘されている。デッカーも「大衆迎合主義」の影響によって厳罰化が進行していると指摘していることから、厳罰化の影響は、一般的な犯罪に限らず航空事故にも影響を及ぼし、これが航空事故に対する刑事訴追の増加を後押ししているものと考えられる。

以上、海外で発生した航空事故に対する刑事訴追の状況を俯瞰した。これまでの日本の議論では、ヒューマン・エラーに起因する事故に対して刑事訴追を行うことは、日本独特のことという認識が一般的だった。しかし、本稿で検証したように、このような傾向は、全世界的な傾向であり、日本特有の事象でないことが明らかになった。そして、そこでの論点は、刑事訴追を行うことよって事故原因の解明が阻害されることであつた。この状況は、事故からの貴重な教訓を活かすことを十分行うことが出来なくなるため、今後の航空交通の発展を阻害することになるだろう。

## 二 日本の状況

(一) 日本の航空事故調査等に関する制度

日本で航空事故が発生した場合、原因究明のための調査が運輸安全委員会によって行われる。この調査は、国際民

間航空条約の規定及び同第十三付属書で定められている方式等に従って行われることとなつてゐる。<sup>45</sup>そして、この調査に係る活動のために与えられている権限は、犯罪捜査のために認められたものではないとされている。<sup>46</sup>

一方、航空事故が発生した直後から警察による捜査も行われ、これは刑事訴訟法第百八十九条第二項の規定を根拠に行われるものである。その際、運輸安全委員会による原因究明のための調査と警察の捜査が同時に行われることになり、事故現場において、それぞれの活動の競合が発生する。アメリカのように、原因究明のための事故調査が優先されるという法律による規定が日本にはないため、どちらの活動を優先して行うのかということがはっきりしていない。このため、運輸安全委員会の前身である航空事故調査委員会の設置に先立ち、昭和四七年二月、当時の警察庁長官と運輸事務次官の間で覚書が取り交わされた。この覚書の目的は、航空事故調査委員会（当時）の設立趣旨<sup>47</sup>を徹底するために必要な措置を行うこととされた。そして航空事故調査委員会が設置された後、警察庁と航空事故調査委員会の間で、両者の活動を円滑に行うための細目が締結された。そして現在の運輸安全委員会が発足した後、改めて、警察庁長官と国土交通事務次官の間で「運輸安全委員会設置法の運用について」<sup>48</sup>という文書が取り交わされ、昭和四七年二月に締結された覚書は、今後とも有効であることを両者が確認している。そして、平成二十年十月に運輸安全委員会が発足した後、警察庁と運輸安全委員会の間で、覚書に基づき、事故後の活動に関する具体的内容の取り決めである細目が改めて締結された。

覚書によれば、運輸安全委員会が行う事故調査に関する権限は、捜査機関に対して行使しないこととし、<sup>49</sup>もし同権限を行使する場合にはあらかじめ捜査機関の意見を聞き、当該権限の行使が犯罪捜査に支障を来さないようにすることとなつてゐる。<sup>50</sup>また、捜査機関から運輸安全委員会委員長等に対して事故原因について鑑定依頼があつたときは、同委員長等は支障のない限りこれに応じるとともに、運輸安全委員会から捜査機関に対して協力の要請があつたとき

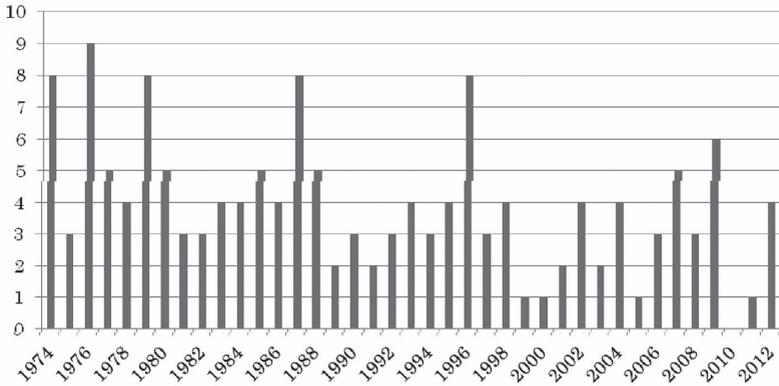
には、捜査機関は支障のない限り協力するものとされている。<sup>(32)</sup>

更に、細目では、事故現場の保存、関係者に対する事情聴取及び関係物件の押収・保管等の具体的な要領に関する申し合わせがなされている。その内容は、運輸安全委員会の調査責任者と警察の捜査責任者が、その都度、協議を行い、現場における活動を円滑にする内容となっているものの、事故現場の保存及び双方が必要とする関係物件の押収は原則として警察が行うこと、並びに押収物件の中で飛行記録装置などの解析が必要なものは、警察が速やかに運輸安全委員会へ鑑定囑託の手続を取るという合意がなされている。<sup>(33)</sup>

このように、覚書及び細目では、どちらの機関の活動が全般的に優先するかということとは明確に記述されていない。しかし、運輸安全委員会が行う事故調査に係る権限が捜査機関へ行使されないことや、犯罪捜査に支障を来さない範囲での事故調査の実施、現場の保存及び関係物件の押収は警察が主体となって行う内容となっていることから、捜査機関の活動は、運輸安全委員会が行う事故調査に拘束されることなく独自の判断で行われ、事故調査の活動に優越すると考えてよいだろう。

また、航空事故の発生から刑事裁判が行われるまでの間の手続は、覚書及び細目で申し合わされた内容に則って、事故発生直後には警察の捜査と運輸安全委員会の調査活動が平行して行われる。その後、細目にあるように、飛行記録装置など、事故現場から押収した物件の解析が運輸安全委員会に対して鑑定を委託され、当該物件の鑑定結果が出た後、警察における書類送検等の手続が行われる。なお、鑑定結果が出された後、運輸安全委員会から当該事故に係る事故調査報告書が公表され、警察は、この報告書も参考にして所要の手続を進める場合が多い。<sup>(34)</sup>

図-3 年別大型機航空事故発生件数



(二) 航空事故に対する刑事訴追の状況

日本で発生した大型機（主に民間旅客機）の航空事故件数は、一九七四年一月一日から二〇一二年七月一日までの間、一五一件発生している。この件数は、運輸安全委員会（前身の委員会を含む）の調査対象となった事故で、①航空機の墜落、衝突又は火災、②航空機による人の死傷又は物件の損壊、③航空機内にいる者の死亡（自然死等を除く）又は行方不明、④航行中の航空機が損傷を受けた事態とされている。<sup>(56)</sup>これを年度別の発生件数毎にまとめたものが、図一三である。

一方、これまで日本で発生した航空事故の中で、刑事裁判に持ち込まれた事故の総数は十三件<sup>(57)</sup>である（各事故の概要は、別表二参照）。その中で、上記事故件数統計期間（一九七四年～二〇一二年）に発生した事故で刑事裁判に付されたものは四件である。<sup>(58)</sup>世界的に航空事故に対する刑事訴追が増加しているという指摘があることを先に紹介しているところであるが、この統計からは、その傾向は日本には必ずしも当てはまるものではないともいえる。しかし、刑事裁判に付された事例はわずかであるものの、多くの航空事故に対して警察の捜査が行われており、<sup>(59)</sup>刑事裁判数が増加傾向に転じること否定できない状況である。事故に対する警察の捜査の影響を考慮すると、一概に、日本における刑事訴追の件数が増加傾向にはないと断言できる状況では

ない。

ところで、刑事裁判に付された十三件の罪状とその判決の内容は、十一件が業務上過失致死傷罪で起訴され、八件が有罪、三件が無罪判決となっている。その他の二件は航空危険行為処罰法第六条<sup>6)</sup>に基づき、過失により航空の危険を生じさせたとして起訴され、二件とも有罪判決を受けている。この航空危険行為処罰法により有罪とされた事例は、共に人的被害は発生しておらず、航空機の損壊だけが生じた事例であり、双方とも、大事故に至る可能性があるという「航空の危険」を生じさせたことを理由に有罪となったものである。

また、両罪による有罪判決のうち、八件は執行猶予が付けられ、残りの二件は、罰金の実刑が言い渡されている。これらの事故で刑事裁判に付されたのは、事故機機長、同副操縦士、あるいは事故機を管制していた航空管制官である。このように、日本の航空事故において刑事裁判へ持ち込まれた事故は、これまでのところ、全て過失犯として裁判に付されている。

### (三) 航空事故における注意義務

航空事故に関する日本の刑事裁判で、過失の注意義務とされていることを類型化すると、パイロットが起訴されている事例では、次の三つに分類することができる(表一)。

第一は航空法などの関係法令を遵守することである(別表三中三、六、十一及び十三の事例)。この類型に区分される注意義務に該当する事例は、那覇空港における接触事故(別表三事例三)において適用された、航空法第七十一条<sup>6)</sup>で定められている「操縦者の見張り義務」など、具体的な事象が航空法などで規定されていることに關する違反を問われることが多く、これに該当する全ての事例において過失が認定され、有罪が言い渡されている。

表一 操縦者に関する注意義務の類型

注意義務の内容	事例
関係法令の遵守	那覇空港接触事故(6) 雲石事故(11) 日東航空淡路島墜落事故(11) 海上保安庁ヘリコプター墜落事故(13)
航空機操縦手順の遵守	日航機乱高下事故(2) 女満別空港胴体着陸事故(4) 全日空機宮崎空港オーバーラン事故(8)
危険状態からの安全な脱出	離陸時における滑走路からの逸脱事故(5) 大分空港オーバーラン事故(9) 着陸時における滑走路からの逸脱事故(10)

※事例の末尾に付している番号は、別表二及び別表三で示した事故の番号である。

において、本規程に反する航空機の運用に対する罰則が設けられていることから、運航規程は各航空会社が独自に定めた内部規定という法的位置づけであるものの、航空運送事業者が航空機の運航を行う上で、その効力は法律と同等であると認められる。よって、関係法令の遵守と同様に、運航規程に従って航空機の運用を行うことは操縦者に対する義務と位置づけられ、航空事故における操縦者の過失を検討する際の注意義務として採用されるのである。

この類型に区分される事例としては、飛行中の急激な風の変化に遭遇した際の不適切な操縦方法によって航空機が乱高下し、乗員乗客を負傷させたとして事故機機長が起訴された日航機乱高下事故(別表三中二の事例)がある。こ

第二の類型は、航空機を運航する航空会社が制定した運航規程等で定められた航空機の操縦に関する手順を遵守することである(別表三中二、四及び八の事例)。運航規程とは、航空法にいう本邦航空運送事業者において、同法第百四条<sup>(62)</sup>を根拠にその作成が義務づけられた規程であり、本規程に則って航空機の運航を行うことが航空運送事業者に対して義務づけられている。その内容は、航空機製造会社が作成した基本的な航空機の操縦手順をもとに、航空機を運航する航空会社がその会社における運航特性を加味して策定した操縦手順や航空機の運用する限界事項<sup>(63)</sup>等を含み、航空法第百四条に基づき国土交通大臣の認可を受けている。加えて、航空法第百五十七條<sup>(64)</sup>

の事故の刑事裁判では、前記状況に遭遇した際に当該機長が行った操縦について、航空事故調査報告書のデータを詳細に検討し、当該操縦が不適切であったとするには合理的な疑いが残るとして無罪とされた。一方、全日空機宮崎空港オーバーラン事故（別表三中八の事例）の裁判では、運航規程で定められている、着陸において使用すべき高揚力発生装置（FLAP）の角度及び滑走路末端上空を通過する際の速度を遵守していなかったなどとして有罪とされた。この事例のように、運航規程で定められた操縦手順からの逸脱について、これが同規程で具体的な数字として表現されている事項であれば、逸脱の有無が容易に判断できる<sup>(65)</sup>。しかし、乱高下事故のように、操縦の要領にかかわることが問題となる場合は、どのような尺度を用いて判断するかによって得られる結論が異なる。従って、この類型に区分される注意義務に該当する場合、刑事裁判において有罪か無罪かの判断が分かれる可能性が大きい側面を有している。

第三の類型として、関係法令及び運航規程に定められた操縦手順を遵守している場合であっても、飛行中に遭遇した危険な状態から安全に脱出することである（別表三中五、九及び一〇の事例）。この類型に区分されるものとしては、いわゆる「パイロットの判断」の是非が問われることが典型的なものである。このような場合、パイロットの主観的判断を評価せざるを得ないため、個々の具体的事例に応じて注意義務を措定しなければならぬ。従って、この注意義務をどのように措定するかによって異なる結果へ至ることが多くなる。具体的な事例でも、航空機に発生した故障が原因であるとして機長の過失が否定されたもの及び着陸をやり直す際、滑走路周辺にあった障害物等の危険の存在が予見不可能であったとして無罪となったものがある。その一方で、雨天時、滑りやすい滑走路から離陸する際に方向保持が不安定になり離陸を中止したが、離陸中止に関する判断が遅れたことにつき過失があったとして有罪とされた事例もあり、判決において、その判断が分かれている。

他方、航空管制官が起訴された裁判において、注意義務とされた内容は、パイロットの場合と若干異なる内容となっている。航空機の管制は、国土交通省が制定した管制方式基準に基づき国土交通省管制官によって実施されている。管制方式基準とは、航空管制において使用する用語及び航空機間の安全間隔設定要領等、管制官が航空機を管制するにあたっての具体的要領が定められているものである。航空機の運航に関しては、基本的に航空法に基づいて行われているが、これは航空機を運航する者に対する規制等が中心となっているため、航空管制業務を直接統制する規程は同法にはない。つまり、航空管制を行う管制官にとって、管制方式基準は唯一の法令に類した根拠となる規程として位置づけられるのである。

このような視点に立った場合、管制官が起訴された事例における注意義務の類型化を行うと次のようになる（表一）。第一は、管制方式基準で定められた、飛行中の航空機同士の安全間隔を設定することである（別表三中の事例）。この類型に区分される事例は、パイロットの第一類型に相当するものであり、管制官が業務上過失の罪で起訴される場合の典型的な注意義務として考えられる。この場合、注意義務に関して、適切な用語を使用しなかった場合など客観的に評価を行える場合も少なくないと考えられる

表一 管制官に対する注意義務の類型

注意義務の内容	事 例
航空機間の安全間隔の設定	日航機ニアミス事故(1)
管制指示発出前の安全確認	中華航空機事故(7) 名古屋空港衝突事故(12)

※事例の末尾に付している番号は、別表二及び別表三で示した事故の番号である。

が、航空機間の安全間隔設定については、管制方式基準に示されているのは航空機間に設定すべき具体的な水平間隔及び垂直間隔（高度差）だけであり、この間隔をどのようにして設定するかという要領は管制官が独自に判断することとなっている。従って、具体的状況において、管制官が最善と判断した方法を具現化するために発出した管制指示

の是非を判断するためには、管制官の主観的能力の評価を行う必要がある。先に述べたパイロットなどの第三者の行為が介入するということもあわせて考えると、発生した事象をどのように細分化するかによって、例えば予見可能性の存否を評価する場面において「何をもって『結果発生に至る因果の経過の基本的部分』に当たるとみるか」<sup>66</sup>という重要な問題が顕在化するなど、定型的な評価が困難となる場合が多くなるであろう。

日航機ニアミス事故の刑事裁判では、急接近しつつある航空機間の安全間隔の設定を意図した管制指示を、本来意図していた対象となるべき航空機とは異なる航空機に対して行ったことに関する過失が問われている。本件で起訴された管制官（言い間違いをした管制官及び当該管制官を監督していた管制官）は、公判において、当該管制指示は必ずしも適切な管制指示であったとはいえないが、決して誤った指示ではない旨証言している。この主張は、管制方式基準において安全間隔設定に関する具体的方法が明記されていないことに起因し発生するものであり、本件裁判においても重要な論点となっている。また、本事例では、被告管制官が管制指示を発出した後に、航空機に搭載された衝突防止装置の回避警報の作動や本警報に基づくパイロットの衝突回避操作という事態が発生している。このような過失とされる行為の後に生じた事象の位置づけが、本件第一審と第二審で異なる見解となったため判断が分かれる結果を招いている。本類型に属する注意義務の内容には、主観的な判断に対する評価が含まれているために、個々の事例の具体的状況に則した注意義務の指定が要請されるとともに、注意義務の評価方法によって結論が分かれるという特徴を有している。

管制官に関する注意義務の第二の類型は、航空機に管制指示を出す前の安全確認を行うことである（別表三中七及び十二）。この類型に区分される事例は、離陸許可の発出に伴うものと、着陸許可発出に伴うものというように事故が発生した場面は異なる。しかし、いずれの事例も滑走路における衝突事故であり、判決において、離陸もしくは着

陸許可発出前における滑走路上の安全確認を怠ったとして有罪判決を受けている。この類型に区分される注意義務は、管制方式基準で定められた事項を移行前の段階としての安全確認であり、航空機の運航に関する安全を確保するために前提となる内容である。ただ、この安全確認においても、その方法及び何をどこまで確認するかということについて具体的な規程がないため、これが注意義務として措置された場合、管制官の主観的な判断に立ち入らなければならず、客観性に欠ける判断が下されることが危惧される。

#### (四) 日本における刑事訴追の特徴

以上、日本における刑事訴追の状況を俯瞰した。このことから得られることは、日本の特徴として、①運輸安全委員会と警察とが、覚書に基づき、航空事故が発生した後、それぞれ所要の活動を行っていること、②この活動は、実質的に警察が主体となつて行われる、ということが指摘できるであろう。つまり、形式上、日本として国際民間航空条約に基づく調査活動を行い、将来の航空事故の再発防止に努力する態勢を敷いているものの、人身に対する被害が生じた場合などは、原則として警察の捜査が開始されることとなる。ただし、覚書があることによって、フランスやイタリアの事例で問題となつていた、関連物件の使用を司法機関が独占するような状況にはなつていないため、運輸安全委員会が行う事故の原因究明に関する調査は、外形的に支障なく行われているように見える。しかし、事故現場の保存や証拠品の押収・保管を警察が主体となつて行うことによつて、警察の捜査とは異なる目的を持つ運輸安全委員会が行う調査に対して、何らかの影響が生じることも否定できない。つまり、統計的に刑事裁判まで持ち込まれる事故件数は少ないものの、警察による捜査は、ほぼ事故の全数に対して行われているとみなされるため、刑事訴追の影響は、刑事裁判によつて生じるものだけではなく、警察の捜査活動からも大きな影響を受けていると考えるべき

であろう。

また、実際の刑事裁判において注意義務として指定された内容を検証した結果、航空事故における注意義務は、自動車事故など、他の業務上過失致死傷罪に問われた事例の場合と同様、客観的には関係法令または関連規程類を遵守することが基本とされている。これら関係法令等からの逸脱が認められる事例においては、判例は一貫して注意義務違反を認定している。

しかし、パイロットにおける第三類型及び管制官における第一類型に区分されるような、行為時における判断事項が注意義務として指定された場合、行為者の主観的能力の評価が要求されるため、法令違反のように定型的な評価が行えず、同一事故事例でも、裁判の審級によって判決が有罪と無罪というように判断が分かれる事象が生じている。特に管制官の行為が問題となる事例の場合、パイロットという第三者の行為が必ず介入するため、結果の予見可能性の問題と並んで、行為と結果の間の因果関係に係る問題等、一連の事実をどのように構成するかによって、日航機ニアミス事故裁判がそうであったように、審級によって異なる結論が出されることとなる。

この予見可能性に関して「下級審の大勢は、……おおむね具体的予見可能性説に立っただうえ、結果発生に至る経過の細部にわたって予見が可能である必要はないが、その基本部分について予見が可能であれば予見が可能である<sup>(67)</sup>」と指摘されている。しかし、この「結果発生に至る基本部分」について、何を「基本部分」とするのかということに関する確固たる基準が存在しないため、実際の裁判では明確性に欠ける基準を判断に用いざるを得ない。このため、予見可能性が問題となる過失犯の処罰が検討される場合、安定的な評価を下すことができないのではないかと懸念が生じる。特に航空事故の場合には、複数の者や様々な要素が複雑に関係していることに加えて、パイロットあるいは管制官は、断片的な情報をもとに判断を下さなければならぬ状態におかれているため、実際の裁判で彼(彼女)

らが下した判断に対する過失の評価を行う場合、第三者の行為や関連する要因の位置づけに関する判断が分かれることが生じている。

このように、航空機事故における過失行為に関する注意義務を指定するための統一的な基準がないことが、航空事故に関する刑事裁判における第二の特徴として指摘できる。

### 三 小括

アメリカの航空事故に対する刑事訴追の状況に対して、「(無罪判決となるにもかかわらず) 起訴を提起するという判断自体が、アメリカでも刑事訴追の潜在的な可能性が十分にあることを示している」<sup>(69)</sup>との指摘がある。これを「捜査を行うという判断自体が、刑事訴追の可能性が十分であることを示している」と言い換えることによって、日本の刑事訴追の現状を端的に表しているといえる。そして、日本以外の国々では、刑事訴追によって事故原因の解明が阻害される問題の他に、刑事訴追に要する期間が長時間にわたることによって生じる問題が指摘されている。<sup>(70)</sup>これは、刑事訴追が行われている間に事故原因の究明が完了し、所要の安全対策が取られた後に刑事的制裁が科されることになるため、事故原因の解明や将来の事故防止に対する効果が非常に限定的となるという問題を提起している。この場合に科される刑罰は、報復的な性格が色濃いものになるといえる。これに加えて、刑事裁判による、事故加害者の被害者化も指摘されており、<sup>(71)</sup>刑罰を科すことに対する正当性に疑問を持たざるを得ない。これは、日本における航空事故に対する刑事裁判が、その最終までに長期間を要していること、事故を起こしたとされる者に対する業務停止などの行政処分などが、判決前に行われている状況と符合しており、日本もその例外ではない。

また、パイロット以外の航空関係者の起訴が増加しているという傾向も、日本にも当てはまるものである。一九八

五年八月十二日に発生した日本航空一二三便が群馬県に墜落した事故では、事故前に発生したいわゆる尻餅事故<sup>(2)</sup>に生じた事故機の圧力隔壁の損傷に対する修理が不適切であったことが原因とされ、当該箇所の修理を担当した航空機製造メーカー社員や、運輸省(当時)の職員、日本航空整備担当社員などが警察の捜査を受け、書類送検されている。

この他、二〇〇一年一月三十一日に静岡県焼津上空で発生した二機の日本航空機のニアミス事故では、便名を取り違えて管制指示を发出した訓練中の管制官とその教官が起訴され、有罪が確定している。前者の事故では、最終的に刑事裁判に至らなかったが、これは、航空機製造メーカー社員が米国籍であったために、当人を出頭させ事情聴取をできなかったことが、その大きな理由であり、仮にこれが実現すれば、起訴に至った事例であったと思われる。このように、警察の捜査対象が、直近行為者のパイロットだけではなく、その他の関係者まで広がっていることが、日本でも実際に生起しているのである。

こうした世界各国で生起している航空事故の後の刑事訴追の傾向は、日本でも既に生じている状況であり、決して、日本特有の事象ではないことが、本章の検討結果から明らかに認められる。

次章では、本章での結果を踏まえ、航空事故を引き起こしたとされる者に対して刑事責任を追及することに関する問題について、刑事実体法的観点から検討する。

注

(1) Sofia Michaelides-Mateou & Andreas Mateou, "Flying in the Face of Criminalization", 2010, Chapter 9.

(2) Sofia Michaelides-Mateou & Andreas Mateou, note 1 Chapter 4.

- (3) Sofia Michaelides-Mateou & Andreas Mateou, note 1, at 97. ④他 Sidney Dekker 著, “Prosecuting professional mistake: Secondary victimization and a research agenda for criminology”, *International Journal of Criminal Justice Sciences* June, Vol. 4(1) pp.60-78 2009 に於いて報道などの要因の影響について論じている。
- (4) Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, “Criminalization of Air Disasters: What goal, If any, is being achieved”, 76 *Journal of Air Law and Commerce*, 2011, at 410.
- (5) 刑事訴追が増加していることを指摘しているものとして、注一及び以下のほか、Sidney Dekker, “The criminalization of human error in aviation and healthcare: A review”, 2011 年 4 月 7 日アクセス。注一及び以下のほか、Sidney Dekker, “The criminalization of human error in aviation and healthcare: A review” (<http://aviation-safety.net/database/>; 二〇一二年四月七日アクセス) によりまとめられたもので、定期民間航空機のほか、軍用輸送機、ビジネスジェット、インシデント、ハイジャック、犯罪(破壊活動、撃墜)その他の事故が含まれている。
- (7) 各事故の概要は、本稿別表一参照のこと。
- (8) 両者の統計は、対象とする事象の範囲が異なるために、単純に両者の比較をすることは、統計的な厳密性に欠けることが認められる。しかし、それぞれの統計から、航空事故等の発生件数の推移、および刑事訴追に至った件数の推移を個別に把握することは可能である。
- (9) 森紀人「航空事故と操縦士の刑事責任」(空法第三七号(一九九六年)「二十一〜五九頁」)
- (10) 森前注 9、表二
- (11) 森の調査によると、アメリカをはじめとする多くの国において、一般刑法規定による処罰や航空法上などの法規によってパイロットの刑事責任を追究する制度を有している(森注 9、表二)。
- (12) Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, note 4.
- (13) Dekker, note 5, at 123.
- (14) Elaine D. Solomon and Dina L. Rell, note 4, at 418.
- (15) Sofia Michaelides-Mateou & Andreas Mateou, note 1, at 101.
- (16) 49 U.S.C. §1131
- (17) History of The National Transportation Safety Board (<http://www.ntsb.gov/about/history.html>)

- (18) Independent Safety Board Act Amendments of 1981 (PL97-74 Nov.3. 1981) Section.304 (a) (1)
- (19) Public Law 106-424, Nov.1 2000.
- (20) 本規定は、一九九六年に米国で発生したTWA八〇〇便の墜落事故の後に制定されたものである。当該事故は、航空機が燃料タンク内の燃料移送用ポンプが原因で空中爆発し墜落に至ったものである。しかし、事故発生直後、空中爆発の原因に、アメリカ軍の軍用機による誤射が疑われたため、FBIの調査が事故直後から行われた。その際、NTSBとの調査との競合などの問題が生じた。  
NTSB Bar Association, Select Committee on Aviation Public Policy, "Aviation Professionals And The Threat Of Criminal Liability-How Do We Maximize Aviation Safety?", 2002, 895頁参照。
- (21) Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, note 4, at 417.
- (22) Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, note 4, at 416.
- (23) Sofia Michaelides-Mateou & Andreas Mateou, note 1, at 172.
- (24) United States v. Sabre Tech Inc., 271 F.3d 1018,1019,1025 (11<sup>th</sup> Cir. 2001)
- (25) Elaine D. Solomon and Dina L. Rell, note 4, at 422.
- (26) Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, note 4, at 423.
- (27) Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, note 4, at 424.
- (28) Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, note 4, at 425.文献では詳細な記述がないものの、刑事裁判と平行して、民事上の損害賠償に関する裁判が行われていたものと推察される。
- (29) Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, note 4, at 433.
- (30) Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, note 29.この文は、インターネット空港で発生した事故調査の最終報告書において、このような事実があったことを述べている。
- (31) ANSV, "FINAL REPORT ACCIDENT INVOLVING ATR72 AIRCRAFT REGISTRATION MARKS TS-LLB ditching off the coast of Capo Gallo (Palermo-Sicily) August 6<sup>th</sup>, 2005", at 130.
- (32) Sofia Michaelides-Mateou & Andreas Mateou, note 1, at 101.
- (33) 事故の概要は、前掲20を参照のこと。
- (34) Dekker, note 3, at 62.

- (35) Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, note 4, at 411.
- (36) Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, note 4, at 421.
- (37) NTSB Bar Association, note 20, at 916.
- (38) 過失により事故を起した家用機のパイロットがアメリカで初めて有罪となった事例 (Sofia Michaelides-Mateou & Andreas Matou, note 1, at 182) もあることから、必ずしも会社 (組織) に対する抑止だけではないとも考えられる。
- (39) これは、NTSBの調査結果を裁判の証拠として使用することを制限している規定によって刑事的な制裁を抑制していることも、その証左といえるだろう。
- (40) ソロモンとレリスも、組織に対する説明責任の社会的な要望が増加しているという指摘を紹介している。Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, note 4, at 410.
- (41) Dekker, note 3, at 70.
- (42) 「ポピュリズム」とは、ジョン・プラットが提唱する「Penal Populism」を指し、『法と秩序』の強化を求める市民グループ、犯罪被害者の権利を主張する活動家やメディアが一般市民の代弁者となり、政府の刑事政策に強い得協力を持つ一方で、司法官僚や刑事司法研究者の意見が尊重されなくなる現象」(浜井浩一『グローバル化する厳罰化とポピュリズム』(現代人文社、二〇〇九年)七頁)とされている。この議論では、この厳罰化傾向は日本特有の現象ではなく、欧米先進諸国でも共通する現象であるとされている。
- (43) 浜井注42、六頁。
- (44) 運輸安全委員会設置法第四条。
- (45) 運輸安全委員会設置法第十八条第一項。
- (46) 運輸安全委員会設置法第十八条第五項。
- (47) 航空事故調査委員会設置法案が国会に提出された際、第七一回通常国会衆議院内閣委員会(昭和四八年二月二十二日)において、当時の運輸大臣から、航空事故の原因を究明するための調査を適確に行なう体制を確立するため、常設の航空事故調査委員会の設置する旨の答弁がなされている。
- (48) 平成二〇年九月五日付。
- (49) 覚書(昭和四七年二月)第一項。なお、覚書にある「法案第十四条第一項および第二項ならびに法案第十六条第二項および第四項」の規定は、現在の運輸安全委員会設置法における「第十八条第一項および第二項ならびに第二十二條第二項および第四項」の規定に

該当するものである。

- (50) 覚書(昭和四七年二月) 第二項。
- (51) 覚書(昭和四七年二月) 第三項。
- (52) 覚書(昭和四七年二月) 第四項。なお、覚書本項にある「法案第十七条」の規定は、現在の運輸安全委員会設置法の「第二十八条の三」の規定に該当する。
- (53) 「警察庁と運輸安全委員会との間の犯罪捜査及び事故調査の実施に関する細目」(平成二〇年一月二日)
- (54) 二〇〇七年十二月に発生した、静岡市内でヘリコプターが墜落した事故では、二〇一一年四月に運輸安全委員会の事故調査報告書が公表され、同年十一月に当該事故機の整備を担当していた整備員ら三人が業務上過失致死傷の罪で静岡地方検察庁へ書類送検された。その後、二〇一二年七月、同地検は嫌疑不十分などとして三名とも不起訴処分とするという経緯をたどっている。
- (55) 運輸安全委員会「航空事故インフォメーション 航空事故に関する統計」(<http://jsb.mlit.go.jp/jsb/aircraft/air-accident-toukei.php>、二〇一二年七月四日アクセス)
- (56) 運輸安全委員会「航空事故等調査」(<http://www.mlit.go.jp/jsb/jikoair.html>、二〇一二年七月四日アクセス)。この事故の定義は、航空法第七十六条において定められている。
- (57) 池田良彦「航空事故調査と犯罪捜査の競合する問題」(空法第四九号、二〇〇八年)では、民間旅客機に関する十二件の事故が紹介されている。この他に、昭和二九年に発生した海上保安庁所属のヘリコプターが墜落した事故も刑事裁判が行われているので、本稿では件数に含めている。なお、一部の刑事裁判に至った事故について、土本武司『航空事故と刑事責任』(判例時報社、一九九四年)において詳細な検討が行われている。
- (58) 近年の航空事故に関する刑事裁判は、運輸安全委員会から航空事故調査報告書が公表された後に行われている。本項執筆時点(二〇一二年八月)で、運輸安全委員会による事故調査が完了していない事故があるため、今後、刑事裁判となる件数は増加する可能性がある。
- (59) 二〇一一年七月二八日に北海道で発生した航空大学校機墜落事故の後も、業務上過失致死罪の疑いで警察による捜査が行われている。当該事故に関する運輸安全委員会による事故調査が完了し、事故調査報告書が公表された後に、警察による書類送検等の処理が行われると思われる。
- (60) 第六条 過失により、航空の危険を生じさせ、又は航行中の航空機を墜落させ、転覆させ、若しくは覆没させ、若しくは破壊した

者は、十万円以下の罰金に処する。

2 その業務に従事する者が前項の罪を犯したときは、三年以下の禁錮又は二十万円以下の罰金に処する。

(61) 航空法第七十一条の二 航空機の操縦を行なっている者（航空機の操縦の練習をし又は計器飛行等の練習をするためその操縦を行なっている場合で、その練習を監督する者が同乗しているときは、その者は、航空機の航行中は、第九十六条第一項の規定による国土交通大臣の指示に従っている航行であることにかかわらず、当該航空機外の物件を視認できない気象状態の下にある場合を除き、他の航空機その他の物件と衝突しないように見張りをしなければならぬ）。

(62) 航空法第百四条 本邦航空運送事業者は、国土交通省令で定める航空機の運航及び整備に関する事項について運航規程及び整備規程を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様である。

(63) 限界事項とは、最大飛行速度や離着陸を行うことが可能な風向風速など、航空機を運用するにあたって定められた制限事項のことをいう。

(64) 航空法第百五十七条 本邦航空運送事業者又は航空機使用事業者が、次の各号のいずれかに該当するときは、百万円以下の罰金に処する。

(第五項 第百四条第一項の規定による認可を受けず、又は認可を受けた運航規程若しくは整備規程によらないで、航空機を運航し、又は整備したとき。

(65) 現在では、本稿で検討している大型機の場合、飛行中の速度、高度、針路などの飛行状況を記録する装置が飛行機に搭載されているので、事故後のデータ解析によって、この判断は容易に行える。

(66) 朝山芳史「鉄道トンネル内における電力ケーブルの接続工事を施行した業者につきトンネル内での火災発生の予見可能性が認められた事例」(最高裁判所判例解説刑事篇平成十二年度) 三百十二頁。

(67) 朝山注66、三百十一〜三百十二頁。この見解は、森永ヒ素ミルク事件、北大電気メス事件、ハイドロプレーニング現象事件、カネミ油症事件、熊本水俣病事件、板橋ガス爆発事件、藤枝ガス漏れ事件、天六ガス爆発事件に関する下級審判例における予見可能性の判断に対するものである。

(68) パイロットの場合、操縦席内の計器に表示されない航空機の故障や、風向風速の変化などの気象状況の把握が困難である。また、管制官の場合、航空管制に用いるレーダー機器の性能から、管制指示の判断は、断片的な情報に頼らざるを得ない状況である(柴田伊冊「司法における事実と目的と効果」(千葉大学人文社会科学研究所第二十二号、二〇一一年) 四一頁)。

- (69) Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, note 4, at 421.
- (70) Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, note 4, at 436.
- (71) シドニー・デッカーは、前掲書(注3)において、事故を引き起こしたとされる者に対する刑事訴追は、心理的障害や、社会的地位の喪失などの被害を引き起こし、将来の事故防止への障害となる旨主張している。詳細は、本稿第五章において検討する。
- (72) 一九七八年六月二日に大阪国際空港へ着陸する際に、機体の尾部を滑走路に接触させた事故。
- (73) 土本注57、一八六頁。

別表 1

海外の航空事故に対する起訴・捜査の状況

	発生年月日	運航者	機種	発生場所	事故概要及び刑事訴追の状況	備考
1	1956年 2月20日	Air France Transports Aériens Inter- continentaux	DC-6	エジプト カイロ	エジプトカイロ国際空港へ着陸する際、高度が高すぎたため、着陸装置等を利用して降下を開始した。その後、最低安全高度よりも低い高度へ降下を継続したために地上に衝突した。この事故で、49人の乗客と3人の乗員が死亡した。機長が非故殺罪 (involuntary manslaughter) で起訴され、有罪となった。	
2	1968年 2月16日	Civil Air Transport Company	B727	台湾 台北	台湾の空港へほぼ最低気象条件の状態に着陸をしようとしていた Civil Air Transport Company の B727 型機が墜落した。当該機は、アメリカ人機長と台湾人副操縦士が操縦していた他に、別のアメリカ人機長が操縦席内のオブザーバ席に位置していた。この事故で、12名の乗員乗客が死亡し、二人のアメリカ人機長も重傷を負った。事故後、パイロットが故殺で起訴されたのに加え、オブザーバ席に位置していたアメリカ人機長が、業務上過失致死傷罪 (professional negligence) で起訴された。二人のアメリカ人機長は、技能証明を取り消され、台湾国内に留まらされた。1969年1月、台北地方刑事裁判所は、最終的に二人のアメリカ人機長に対して無罪を言い渡した。	
3	1974年 11月20日	ルフトハンザ航 空	B747	ケニア ナイロビ	ルフトハンザ520便がナイロビ空港離陸後に墜落した。その後、1979年に、空気圧を利用するためのスイッチをONにしていなかったために、翼前縁のフラップを出さないうまま離陸したことが原因であることが発表された。航空機関士が過失致死罪 (negligent homicide) 起訴されが、無罪となった。	
4	1976年 9月10日	英国航空 インデクス・ア ドリア・アビオ プロネット	トライデ ント 3 B DC-9	ユーゴス ラビア ザグレブ	ザグレブ上空で、英国航空476便 (トライデント 3 B 型、乗員 9 名、乗客 54 名) とインデクス・アドリア・アビオプロネット 550 便 (DC-9 型、乗員 5 名、乗客 108 名) が空中で衝突し、両機の乗員乗客全員が死亡した。管制官が航空交通及び人の命等を危険にさらした罪で起訴され、懲役 7 年の有罪となった。後に、当該管制官から、身代わりとして罪を帰せられたとの不服申し立てがなされ、27ヶ月服役した後には釈放された。	

航空事故の防止と刑事法 (一)

5	1977年 12月18日	SATA 国際航 空	SE-210 Super C a r- avelle	ポルトガ ル マデーラ	SATA国際航空のSE-210 Super Caravelle機が、ポルトガルのマデイラで海上に墜落した。機長の路線審査を行うため、当該機は二人の機長が乗り組んでいた。この事故で36名の乗員乗客が死亡し、ポルトガル当局が裁判権を放棄したため、ジュネーブの裁判所で二人のパイロットが起訴された。事故が発生して7年半後に最初の公判が開かれた。先任機長ともう一人の機長が過失および不作為の行為によって起訴され、先任機長が懲役2年、もう一人の機長が懲役1年6ヶ月の有罪判決が言い渡された。両機長は、控訴したが、控訴審は開かれなかった。その後、両機長とも収監されなかったが、犯罪歴は記録されていた。
6	1979年 10月8日	スイス航空	DC-8	ギリシャ アテネ	スイス航空DC-8型機が、アテネ空港に着陸した後にオーバーランした。乗客142人中14名が死亡し、11名が負傷した。ギリシャ検察は、過失故殺 (negligent manslaughter)、過失致傷 (negligent bodily injury)、及び航空業務の安全を乱したこと (disrupting the safety of air service) により、機長と副操縦士を起訴した。1983年、ギリシャ裁判所は、機長に懲役5年、副操縦士に懲役2ヶ月の有罪判決を言い渡した。控訴審において、機長は懲役3年に減刑され、副操縦士は無罪となった。その後、機長の懲役刑が罰金刑に変更された。
7	1982年 2月9日	日本航空	DC-8	日本 東京	日本航空DC-8型機が、東京国際空港へ着陸するための進入中に墜落し、乗客166名のうち24名が死亡した。事故は、機長が飛行中に2基のエンジンの逆噴射を使用したために生じたものである。以後の調査で、当該機の機長が精神疾患を有していたことが明らかとなり、精神鑑定の結果、起訴されなかった。しかし、飛行前に当該機長を検査した医師及び彼を監督していたパイロットに対して捜査が行われた。
8	1983年 1月	THY	B 7 2 7 - 200	トルコ アンカラ	THY B727-200型機が霧と雪のための悪視程と急激な風向風速の変化のために滑走路の150m手前に墜落し、乗客60名のうち47名が死亡した。機長と副操縦士が起訴され、有罪となった。
9	1983年 11月11日	Avensa航空	DC-9	ベネズエ ラ バルキシ メト	Avensa航空DC-9型機がベネズエラ・バルキシメトに着陸した後に、航空機の方向の制御が効かなくなり、破壊、炎上した。3名の乗員のうち1名と、44名の乗客のうち

					の21名が死亡した。事故の原因は、操縦技術にあるとされた。後に機長と副操縦士が起訴され、懲役8年の刑が言い渡された。その後、機長らは大統領の恩赦を受けた。
10	1985年 8月12日	日本航空	B747-SR	日本 群馬	日本航空B747-SR型機が御巣鷹山に墜落し、乗員乗客524名のうち520名が死亡した。事故の7年前に行われた機体修理の欠陥によって事故が生じたと推定された。航空機製造者が書類送検されたが、起訴されることはなかった。
11	1986年 10月20日		T U - 134A	ロシア	TU-134A型機がロシア・クイビシェフ空港に向け、悪視程下で着陸中に墜落し、乗員7名のうち4名と、乗客85名のうち66名が死亡した。機長と航空機関士が起訴され、有罪が認められ、懲役刑が言い渡された。
12	1987年 10月15日	Aero Traporti Italiani	ATR-42	イタリア ミラノ	Aero Traporti Italiani ATR-42型機がミラノを離陸した後、航空機のコントロールを失い、イタリアのCrezzoin山に墜落し、乗員乗客37名全員が死亡した。死亡した二人のパイロットが殺人 (murder) で起訴され、有罪となった。控訴審において副操縦士は無罪となった。また、航空機的设计者も、殺人 (homicide) で有罪判決が言い渡された。
13	1988年 6月26日	エアフランス	A320	フランス ハブスハイム	エアフランス296便が、ミュールズ・ハブスハイム空港で開催されていた航空ショーの航過飛行中に墜落し、3名の乗客が死亡した。機長、副操縦士、二人のエアフランス職員及び航空ショーを主催していた飛行クラブの会長が起訴され、機長に対して懲役6ヶ月及び12ヶ月の保護観察、その他4名は保護観察という有罪判決が言い渡された。
14	1989年 7月27日	大韓航空	DC10-30	リビア トリポリ	大韓航空DC10-30型機が、トリポリ空港へ濃霧の中で着陸中に滑走路の手前で墜落した。事故当時、計器進入を行うために航法援助施設が稼働しておらず、また、航空機の燃料が底をついていた。この事故で、乗員18名のうち4名、乗客181名のうち68名が死亡したほか、地上の6名も死亡した。当該機のパイロットは、リビア当局に逮捕された後に終身刑を言い渡され、韓国政府に身柄を引き渡された。
15	1989年 9月20日	USエア	B737	アメリカ ニュー ヨーク	USエア B737型機が、ラガーディア空港で離陸の際に滑走路から逸脱した後水没し、乗客55名のうち2名が死亡した。原因は離陸前の方向舵のトリムが正しく設

航空事故の防止と刑事法 (一)

					定されていないため、当該機は離陸を途中で中止したものの滑走路から逸脱した。その後、当該機のパイロットに対して、過失致死 (negligent homicide) あるいは無謀な危険行為 (reckless endangerment) の罪で起訴するかどうかを判断するために大陪審による調査が開かれたが、起訴されなかった。
16	1989年 11月21日	英国航空	B747	イギリス ロンドン	1989年11月21日、英国航空B747型機が、ロンドン・ヒースロー空港に計器進入中に、誘導電波に自動操縦装置を従わせることができなかったので着陸をやり直した。その際、滑走路の中央から右に逸脱していたため、近傍のホテルの上空約3.5mを通過した。機長は免許を失い、英国航空を辞職した。1991年5月、機長は、過失により航空機及びその乗客を危険に陥れた罪で有罪となり、罰金2,000ポンドを言い渡された。1992年11月、当該機長は自殺した。
17	1992年 1月20日	エア・インター	A320	フランス ストラス ブール	エア・インターA320型機が、ストラスブールへ着陸中に、最終進入経路上の山に墜落し、乗員乗客96名のうち87名が死亡した。その後、6名の航空従事者に対して刑事訴追が行われた。この事件の裁判が開始されるまでに14年を要し、2006年5月、9週間におわたる審理が始まった。最終的に、6名の被告は全ての罪で無罪となったが、エアバス社とエアフランスによる損害賠償が認められた。
18	1993年 1月6日	コンタクトエ アー	DHC-8	フランス パリ	コンタクトエアーDCH-8型機が、着陸中にパリで墜落し、4名が死亡した。後にパイロットが有罪となったが、収監されていないと思われる。
19	1994年 8月10日	大韓航空	A300- 600	韓国 済州島	大韓航空A300-600型機が、着陸後、雨でぬれていた滑走路でスリップし、安全柵に衝突した。乗員乗客160名のうち8名が軽傷を負ったが、死者は発生しなかった。カナダ人の機長が欠席のまま裁判にかけられ、副操縦士も起訴された。
20	1995年 6月9日	アンセット航空	DHC-8	ニュー ジーラン ド パルマス トーン	アンセット航空703便のDHC-8型機が、悪天候の中、計器飛行中にパルマストーン北空港の付近で墜落した。乗員乗客21名のうち、乗員1名と乗客3名が死亡し、他の乗員2名と乗客12名が重傷を負った。機長は4件の故殺 (manslaughter) で起訴された。捜査の中で、警察は事故調査委員会に対し、実際の操縦室音声記録の提出を求めたが、委員会はそれを拒否

					<p>した。この事件は、ニュージーランド高等裁判所及び控訴審裁判所まで持ち込まれ、警察が当該記録を使用する権利を有することを認め、音声記録を捜査に使用した。1999年に、パイロットに対する刑事訴訟及び民事訴訟において飛行記録の使用を禁止する法律が成立した。最高裁判所は、法廷では操縦席音声装置を証拠として認めない決定を下したが、後に控訴審裁判所においてこの決定が覆された。最終的に、機長は無罪となった。</p>
21	1995年 8月19日	インター・オーストラル航空		アルゼンチン	<p>航空機のドアを開けた際、ひとりの客室乗務員が転落し死亡した。同社の3人の技師と一人の整備員が、後に「死亡の加重責任を伴う過失航空事故の共犯 (negligent aircraft accident with aggravation of death as accessories)」として起訴された。</p>
22	1996年 5月11日	バリユージェット	DC-9	アメリカ フロリダ	<p>バリユージェット592便 DC-9-32型機が、マイアミ国際空港を離陸した直後にフロリダのエバークレードに墜落し、乗員乗客110名全員が死亡した。アメリカ連邦検察及びフロリダ地方検察は、バリユージェット社と整備契約を交わしているサブレット社、同社の整備監督者及び墜落した航空機の整備に関係していた二人の整備員を110人に対する故殺及び第3級殺人の罪で起訴した。更に、サブレット社に対して、危険物取り扱い規則違反、危険物を適切に扱うための従業員教育を怠ったこと、航空機に危険な装置を搭載した件、並びに、記録改ざん及び虚偽の報告を共謀した件でも起訴された。また、サブレット社の整備監督者及び二人の整備員については、記録改ざん及び虚偽の報告を行ったことについても起訴された。サブレット社は、アメリカにおける航空事故で初めて刑事訴追を受けたアメリカの会社となった。</p> <p>サブレット社は、フロリダ検察と和解し、危険品の不適切な取り扱い及び不十分な訓練について罪を認めた。同社の整備監督者及び整備員の一人は、全ての罪に関して無罪となった。もう一人の整備員は、法廷に出廷できなくなり、現在では消息不明である。2001年に、控訴審においてサブレット社は、酸素発生装置を意図的に不適切に取り扱ったことに対する連邦検察官の起訴について無罪となった。不十分な訓練に対する有</p>

航空事故の防止と刑事法 (一)

					罪判決は支持され、同社は、50万ドルの罰金と3年間の保護観察が言い渡されたが、損害補填は言い渡されなかった。
23	1997年 6月8日	日本航空	MD-11	日本 志摩半島 上空	日本航空706便MD-11型機が、降下中に急激で異常な高度変化が発生し、機体に異常は生じなかったものの、乗員乗客13名が負傷した。負傷した客室乗務員の一人は、このときの負傷がもとで20ヶ月後に死亡した。機長が業務上過失致死傷罪で起訴されたが、2007年1月、名古屋高等裁判所により無罪が言い渡された。
24	1997年 12月17日	ウクライナ航空	ヤコブレ フー42	ギリシャ テッサロ ニキ	ウクライナ航空のヤコブレフー42型機が、着陸復行中に墜落し、乗員8名と乗客64名が死亡した。公式の事故調査報告に基づき、ギリシャ検察は二人の航空交通管制官を起訴した。両名ともに過失による故殺が認められ、懲役5年が言い渡された。二人は控訴し、2002年11月に控訴審が開始されたが、二人の有罪と懲役が支持された。
25	1998年 12月10日	デルタ航空	B 7 6 7 - 300	オランダ アムステ ルダム	デルタ航空B767-300型機は、スキポール国際空港で離陸を許可された。それと同時に、牽引中のKLM航空B747型機が離陸に使用している滑走路の横断許可を得た。離陸中のデルタ航空機は、離陸を中止した。死傷者は発生しなかったが、2000年に、3人の航空交通管制官が起訴され、そのうち二人に対して有罪が認められ、罰金が科された。
26	1999年 8月31日	LAPA航空	B 7 3 7 - 204C	アルゼン チン ブエノス アイレス	LAPA航空3142便が、離陸直後にブエノスアイレスのジョージ・ニューベリー空港で墜落し、65名の死亡、17名の重傷者及び数人の軽傷者が発生した。2005年7月5日、6人のLAPA社員、前LAPA社長、LAPA社長、二人の運航管理者、LAPA社B737運航乗員室長、LAPAヒューマンリソース管理者、並びに、前地域指揮官、前航空主計官指揮官及び前国立航空宇宙医学研究所長の3人の空軍関係者の被告人を裁くために裁判が開かれた。2005年7月23日、空軍関係者のうちの一人が自殺を遂げた。2006年2月28日、二人の元空軍関係者から裁判所に対し、出訴期間を理由に彼らの告発を取り下げるよう要求があり、これが認められた。これは、彼らが犯したとされる犯罪の量刑は最大2年であり、最初の起訴から裁判終了まで、すでに4年が経過していたためである。2010年7月、サイン板書は6人の元公務員とLAPA社員の

					無罪を言い渡した。元運輸管理者のうちの一人とB737運航乗員室長は、執行猶予3年の有罪判決を言い渡された。
27	1999年 9月14日	オリンピック航空	ダッソー ファルコ ン900B	ルーマニ ア ブカレスト	オリンピック航空が運航していたダッソーファルコン900B型機が、ブカレストオートベニ空港に緊急着陸した。着陸20分前の降下中に、航空機のコントロールが不能となり、激しく機体が揺れた。高度約2,000フィート付近でコントロールできるようになった。この結果、ギリシャ首相、首相の息子のほか、5人が死亡し、3人が重傷を負った。シートベルトを着用していた人には怪我はなかった。機長と副操縦士に怪我はなく、機体に損傷を与えることなく、無事着陸した。二人のパイロットは、着陸後、ただちに身体検査と血液検査を受けた。 ギリシャ検察当局は、機長と副操縦士を故殺と重傷を負わせたことにより起訴された。更に8人のオリンピック航空の技師も、ピッチフィールの故障の修復を怠ったとして起訴された。裁判所は、機長に懲役5年の有罪判決を言い渡したが、副操縦士と技師たちは無罪となった。控訴審において、相当の理由のあるシナリオを却下し、36ヶ月の懲役に減刑した。機長は、現在最高裁判所へ上告中である。
28	1999年 9月14日	英国航空		スペイン	英国航空BY266A便が、着陸の際、スペイン・ギロナ空港に墜落し、乗員乗客245名のうち1名が、数日後に事故で受けた負傷が元で死亡した。航空機は、激しい雷雨の中で着陸を行っていた。パイロットが過失により起訴されたが、無罪となった。
29	2000年 1月31日	アラスカ航空	MD-83	アメリカ カリフォル ニア	アラスカ航空MD-83型機がサンフランシスコに向け飛行中、太平洋に墜落し、乗員乗客88名全員が死亡した。アラスカ航空は、1998年12月以来、MD-80型機に関する整備記録の改ざんの容疑で捜査を受けているところで、FBIは、整備記録を保管しているシアトルの本社などを家宅捜査した。FAAの調査によって、2機のMD-80型機が飛行できる状態にないまま、1998年から1999年にかけて840回以上飛行したことが明らかになった。捜査は行われたが、誰も起訴されなかった。
30	2000年 2月16日	エムリー航空	DC-8	アメリカ カリフォル ニア	エムリー航空の貨物機が、カリフォルニアで墜落し、3人の乗員が死亡した。事故後に作成されたNTSBの事故調査報告書によっ

航空事故の防止と刑事法 (一)

					て、航空会社及び整備委託をした会社に対する航空会社の監督はもちろん、委託先における整備作業にも問題があったと指摘された。
31	2000年 7月	ハバク・ロイド 航空	A310	オースト リア ウィーン	ハバク・ロイド航空3378便は、ギリシャのクレタ島を離陸した後、脚を上げることができなくなり、当初の目的のハノーヴァーからミュンヘンに目的地を変更して飛行を継続した。その後、燃料切れとなり、オーストリア・ウィーンに緊急着陸を行った。その際、航空機から脱出する際に乗員乗客142名のうち26名の乗客が負傷した。機長は、ドイツ・ハノーヴァー裁判所から、人身を危険にさらしたとして執行猶予6ヶ月の付いた懲役刑が言い渡された。
32	2000年 7月17日	アライアンス航 空	B737- 200	インド	アライアンス航空B737-200型機が、パトナ空港へ着陸する際に墜落し、乗員乗客55名の他、地上にいた5名が死亡した。事故の後、政府は、パトナ高等裁判所に対して調査を行うために判事を指定するよう要請した。しかし、判事が足りなかったため、テストパイロットなどを裁判所の調査のために指名した。調査の結果、パイロットのミスによって航空機のコントロールが失われたことが原因とされ、パトナ警察署は、死亡したアライアンス航空のパイロットに対して、インド刑法の複数の条項違反および1982年航空法違反があったという初度報告を提出した。最終的に起訴は行われなかった。
33	2000年 7月25日		コンコ ルド	フランス パリ	パリからニューヨークへ向かうコンコルド型機が、パリを離陸した直後に近傍のホテルに墜落し、全乗員乗客19名と、ホテルにいた4名が死亡した。事故機は、離陸の際に滑走路上のタイヤの破片によって破損した燃料タンクから漏れた燃料に引火し、2基のエンジンが停止し、墜落したものである。元アエロスパシアル社のコンコルド部門の長と同社の主任技師が過失により起訴された。また、滑走路にタイヤ破片を落としたコンチネンタル航空機の整備員、アエロスパシアル社の役員、元フランスの航空会社取締役官が故殺の罪、コンチネンタル航空の整備統括者が故殺及び故意なく危害を与えたことに対する罪でそれぞれ起訴された。2006年9月、フランス最高裁判所は、起訴取り下げの訴えを退け、裁判を開始する決定を言い渡した。2010年2月、パリ近郊のポントアーズで裁判が開始され、本

					稿執筆現在、裁判継続中である。
34	2000年 9月	エア・グラシア ス		スイス ブーゾン	エア・グラシアスのヘリコプター が、スイスのブーゾンで墜落した。 パイロットが業務上過失致死 (negligent homicide) で起訴さ れ、機長は懲役5ヶ月、副操縦士 は懲役4ヶ月が言い渡された。二 人とも、刑の執行は猶予された。
35	2000年 10月	シンガポール航 空	B747	台湾	台湾桃園国際空港で、シンガポ ール航空B747型機が離陸中に滑 走路上の建設機器に衝突し、乗 員乗客179名のうち、83名が死 亡し、39名が重傷を負った。事 故の直後に、3人のパイロットが 警察に拘留され、その後、釈放さ れ、12月末に台湾を離れた。パイ ロットは、2002年に尋問を受け るために自ら台湾へ戻った。機 長と副操縦士が過失致死 (negli gent killing) で告発されたが、 起訴は3年間猶予された。彼ら は、1年間、台湾で飛行するこ とを禁止された。
36	2001年 1月31日	日本航空	B747 DC-10	日本 焼津上空	日本航空B747型機と同DC-10 型機が異常接近した。B747型機 に搭乗していた42名が負傷した が、DC-10型機の乗員乗客には、 負傷者はいなかった。二人の航 空管制官が起訴され、第一審で は無罪だったものの、第二審に おいて執行猶予付きの有罪判決 が言い渡された。
37	2001年 10月8日	スカンジナビア 航空	MD-87	イタリア ミラノ	濃霧で覆われたミラノ・リネ ート空港で、スカンジナビア航 空MD-87型機とセスナジェット 機が、滑走路上で衝突した。MD- 87型機に搭乗していた全乗客11 0名、セスナ機に搭乗していた4 名、および地上にいた4名が死 亡した。当局は、稼働していな かった地上レーダーが事故の発 生に大きな影響を与えたとして、 11人が二つの法廷で起訴された。 最初の裁判は2004年4月16日 に開かれ、リネート管制所の元 所長、元リネート空港運営担当 役員、およびリネート空港とマル ベンサ空港の元管理責任者は、 6年半から8年の懲役刑を言い渡 された。元リネート空港長は懲役 8年が言い渡された。イタリア航 空交通管制庁の元長官とミラノ の二つの空港を監督していた者 は、それぞれ懲役6年半が言い渡 された。事故当時に勤務していた 航空交通管制官は、懲役8年が 言い渡された。 もう一つの裁判において、リネ ート空港の全般統括者、リネート 飛行支援センター長およびその 監督者、リネート空港中央安全 監督者、リネート空港高越管制 所職員、並

航空事故の防止と刑事法 (一)

					<p>びに空港管理会社の二人の役員が審理を受けた。リネート空港の全般統括者は4年4ヶ月の懲役刑が、リネート飛行支援センター長およびその監督者、並びにリネート空港中央安全監督者は3年4ヶ月の懲役刑が言い渡された。空港管理会社の二人の役員は無罪が言い渡された。被告人たちは、無罪であるとして控訴したが、2006年に控訴審において、全ての被告に対してそれぞれ懲役3年が言い渡された。</p> <p>2008年2月、最高裁判所は、リネート空港の全般統括者、航空交通管制官、および元リネート空港長の有罪を支持し、元リネート空港長とミラノの二つの空港の監督者の無罪を取り消した。また、最高裁判所は、二人の空港管理会社の役員に無罪を言い渡した。</p>
38	2001年 11月24日	クロスエア	アプロ RJ100	スイス チュー リッヒ	<p>クロスエア3597便のアプロRJ100型機が、みぞれが降る中をスイス・チューリッヒ空港へ侵入中に墜落し、乗員乗客33名のうち、24名が死亡し、9名が負傷した。スイス航空機調査局は、パイロットの過誤が原因とし、過労状態だったパイロットが、進入するのに必要とされる滑走路あるいは進入灯を視認することなく、最低安全高度以下に降下したことによって引き起こされたと報告した。運航部長を含むクロスエアの元管理職6人、訓練部長、スイス国際航空の元最高経営責任者、および元クロスエア社長が起訴された。2008年5月16日、裁判所は被告人に罪がないことを認め、元最高経営責任者、社長、および4人のクロスエアの管理職に対して無罪を言い渡した。また、裁判所は6人の被告に対して合計850,000スイスフランの損害賠償を決定した。</p>
39	2002年 4月15日	中国国際航空		韓国 釜山	<p>中国国際航空129便が、釜山・金海国際空港にサークリングアプローチを行っている際に、近傍の山に墜落した。乗員乗客177名のうち、129名が死亡し、37名が負傷した。韓国事故調査委員会は、3年の調査の後、事故はパイロットのミスによって発生したと断定した。当該機のパイロットは、4月から12月まで自宅に軟禁されたが、最終的に告発されることなく解放された。</p>
40	2002年 6月11日		パイパー	カナダ ウイニベ グ	<p>6名の乗客を乗せたパイパー機が、ウイニベグのペンシルバニア近郊の自家用機空港から離陸する際に事故を起こした。乗客は負傷</p>

					し、乗客の一人が、事故で受けた傷が元で後日死亡した。パイロットは、1件の過失致死罪、4件の過失致傷罪、および、危険な運航を行ったことで起訴された。パイロットは、全ての罪で有罪とされたが、2009年12月、控訴審裁判所は、過失致死罪および4件の過失致傷罪について一転無罪とし、危険な運航を行ったことに対する罪は支持した。
41	2002年 7月1日	DHL パシュキリ航空	B757 TU154	ドイツ ユーベリ ンゲン	DHL・B757貨物機とパシュキリ航空TU-154型機が、ドイツ南部のユーベリンゲン上空で空中衝突した。事故の2年後、当時勤務をしていた管制官が、事故で妻と子供を失った被害者遺族に刺された。2006年8月、スイス検察は、71人に対する過失致死罪および公共交通の秩序を乱した罪として、スイス管制当局の3人の管制主任、事故が発生したときに空港で行っていた整備作業に関するATSEP（スイス航空管制当局）計画主任、ATSEP職員、事故発生時に勤務していた航空交通管制官、統括管制官、およびシステム管理主任を起訴した。2007年、裁判所は、3人の主任管制官に対して、懲役1年執行猶予2年の有罪判決を言い渡した。ATSEP計画主任も、執行猶予2年の付いた罰金刑が言い渡された。その他の4人のスイス航空交通管制当局の職員は、無罪となった。その他、有罪となった4人のスイス航空交通管制当局職員は、控訴を断念した。
42	2004年 1月3日	フラッシュ航空	B737- 700	エジプト シャーム	B737-700型機がシャーム・エルシーク国際空港を離陸した直後に後継に墜落し、乗員および乗客140名が死亡した。事故はエジプトで発生し、エジプト国籍の航空機であったにもかかわらず、フランス当局が犯罪として捜査した。フラッシュ航空、航空会社が加入していた保険会社、航空機製造メーカーのボーイング社、IFLC、航空機所有者、およびハニウェル航空宇宙社（航空機のエンジン、搭載電子機器、および航空宇宙産業におけるその他の機器の提供者）が起訴された。
43	2004年 10月21日	ヘルベティック 航空	DC-9	コソボ	ヘルベティック航空DC9-83型機が、濃霧の中、コソボ・プリステイナ空港へ進入中に墜落したが、死者はなかった。副操縦士が操縦をしていたが、機長の修正操作が遅れた。二人のスイス人パイロットが乗員および乗客の生命を危険にさらしたとして起訴された。ペリ

航空事故の防止と刑事法 (一)

					<p>ンゾナ連邦刑事裁判所は、それぞれの被告忍に対し、90日および60日分の給与額に相当する罰金、それではなければ15,750スイスフランおよび12,000スイスフランの罰金の支払いを命じた。裁判官は、上記罰金の支払いを猶予したが、裁判費用として18,148スイスフランの支払いを命じた。</p>
44	2005年 2月2日		チャレン ジャー CL-600	アメリカ ニュー ジャージー	<p>ボンバルディア・チャレンジャーCL-600型機が、ニュージャージー州テターボロー空港からの離陸に失敗し、滑走路から飛び出し、高速道路に進入した後、近くのビルに衝突した。この事故で、パイロットと自動車に乗っていた二人の人が重傷を負ったほか、客室乗務員、乗客8人、とビルにいた人一人が軽傷を負った。NTSBの調査の結果、パイロットが航空機の重量と重心が、制限内にあることを確認せず、事故機の重心位置が、離陸するための前方限界よりも遙か前方にあったために、航空機が浮揚しなかったという推定原因を明らかにした。事故機パイロットが共謀および連邦調査官に対する偽証の罪で起訴された他、二人の会社の共同設立者、役員、チャーター責任者、整備責任者、およびパイロットが、共謀、詐欺、および、飛行記録の虚偽記載および航空機へ燃料を積み過ぎたことによって航空機の安全を脅かした罪により起訴された。</p>
45	2005年 8月6日	タンインター航 空	ATR72	イタリア	<p>チュニジア国籍のタンインター航空ATR72型機が、燃料切れのため、シシリア島の海岸付近に不時着水し、14名の乗客と航空会社の技師、先任客室乗務員が死亡した。9人が複数の故殺と災害を引き起こしたことにより起訴された。機長と副操縦士が、懲役10年を言い渡された。航空会社の社長、整備技術部長、および、整備チームのリーダーが、懲役8年を言い渡された。航空会社の整備員2名は、無罪が言い渡された。</p>
46	2005年 8月14日	ヘリオス航空	B737	ギリシャ アテネ	<p>ヘリオス航空のB737型機が、アテネの北にあるグラマティコの山中に墜落し、乗員・乗客121名全員が死亡した。ギリシャ航空事故調査・安全委員会によって、公式な事故調査が行われた。119人の死亡に対する故殺、無謀、不注意、および危険な行為によって死に至らしめたとして、ヘリオス航空の取締役と最高経営責任者、主席操縦士、ヘリオス航空社長、運航責任者、およびヘリオス航空が、ニコ</p>

				<p>シア地方刑事裁判所で起訴された。「ヘリオス航空」は、社名を「Ajet」へ変更し、キプロス政府がAjetの航空機を会社の預金口座を差し押さえた。</p> <p>2010年2月、ギリシャ司法当局は、法人としてのヘリオス航空だけではなく、4人がニコシア刑事裁判所で既に係争中であったにもかかわらず、二人の技師を除く同じ人物を起訴した。これは、航空事故の後に、航空従事者に対して、二つの司法機関が刑事裁判を提訴した最初の事例である。</p>	
47	2006年 9月26日	ゴル航空他	B737 エンブラ エル・レ ガシー	ブラジル	<p>アマゾンのジャングル上空で、アメリカ国籍のビジネスジェット機とゴル航空B737型機が空中衝突した。B737に搭乗していた乗員乗客154名が死亡し、南アメリカで最悪の航空災害となった。エンブラエル・レガシー機は、機体に損傷を受けたものの、都会から離れた空軍基地に無事着陸した。</p> <p>事故機を操縦していた二人のアメリカ人パイロットは、71日間ホテルに拘束され、治安判事によってパスポートを無効とされ、非故意殺罪の嫌疑がかけられた。彼らは、正式に「航空の安全を脅かした罪」により起訴された後、最終的に12月15日に出国することが許された。NTSBによって作成された操縦席音声記録装置の記録とブラジル紙に掲載された記録は、事故の原因と推測される、パイロットと管制官の間でコミュニケーションと言語の問題があったことを示していた。事故調査は、ブラジル空軍によって行われた。二人のパイロットおよび4人の管制官が正式に起訴された。ブラジル当局は、エンブラエル・レガシー機がレーダー画面から消失した後で、B737を回避させることができなかった罪で、管制官を裁判にかけた。パイロットと3人の管制官は、非故意殺罪で裁判にかけられ、1年～3年の懲役を言い渡された。もう一人の管制官は、意図的に航空機を危険にさらしたとして、さらに重い罪で裁判にかけられ、8年～24年の懲役を言い渡された。</p> <p>2007年6月4日、IFALPAは、パイロットと管制官を有罪とした裁判所の判決は、航空安全に対する「犯罪」であり、以下の理由により、問題があるという声明を発表した。その問題とは、第一に、意図せず負傷を負わせた場合には刑事責任を負わせるべきではないと記述している第13付属書別冊Eにお</p>

航空事故の防止と刑事法 (一)

					<p>ける公正な文化の原則と相違していること、第二に、公式の技術的調査の結果に先んじるために警察の捜査を許したことが、空中衝突へ至る事象の連鎖を確定することを阻害し、その結果、航空安全を向上することができないと主張している。</p> <p>2007年7月中旬、ブラジル議会は、下院によって行われた調査の中で、エンブラエル・レガシー機を操縦していたアメリカ人のパイロットは、事故に対する責任を部分的に負わなければならないと結論づけた。また、その調査は、パイロットと二人の管制官は、非故意殺の罪で、もう一人の管制官は、意図的な故殺の罪で告発されるべきであるとした。もし、有罪が認められた場合、パイロットと二人の管制官は、懲役12年の判決を、また、意図的な故殺の罪で告発される管制官は懲役20年の判決を、それぞれ受ける可能性があった。</p> <p>2007年、二人のパイロットは、最初に国の航空輸送制度の安全に対する罪を意図せずに犯した罪で起訴された。2009年に連邦検察当局は、パイロットが国の航空輸送制度の安全に対して、意図的に犯罪を犯したとして新たに提訴した。</p>
48	2007年 2月13日		カナディアン ジェット	ロシア モスクワ	<p>カナダで製造されたジェット機が、激しい雪が降るモスクワのブスコボ空港からの離陸中に、エンジン火災が発生し、墜落した事故の後、ロシア検察は犯罪捜査を開始した。3人の乗員のうち、一人は昏睡状態にあり、別な一人は集中治療室での治療を受け、残りの一人は、比較的軽傷を負い入院した。ロシアでは、交通機関で重大な事故が発生した場合、犯罪捜査が行われるのは、通常のことであるとロシア検察関係者が述べた。</p>
49	2007年 3月7日	ガルーダインド ネシア航空	B 7 3 7 - 400	インドネ シア	<p>ガルーダインドネシア航空200便のB737-400型機が、ヨグヤカルタ空港に着陸する際、オーバーランした。客室乗務員1名と乗客20名が死亡したほか、12名の乗客らが負傷した。2008年2月4日、機長が逮捕され、故殺、および故殺となった乗客を死亡の原因となった飛行中の過失によって起訴された。2009年4月、機長は過失の罪で有罪とされ、懲役2年の刑が言い渡された。機長は直ちに控訴し、控訴審の係争中に釈放がされた。2009年、高等裁判所は有罪判決を破棄したが、2010年1月、検察当局は、有罪を再び認めてもらうために上告した。</p>

50	2007年 7月17日	TAM航空	A320	ブラジル サンパウロ	TAM航空3054便のA320型機が、サンパウロにあるコンゴハス空港に着陸した後、減速せずに滑走路から逸脱し、給油所を通り過ぎ、航空貨物の集積所に突っ込んだ。事故当時、滑走路は濡れて滑りやすい状態であり、航空機の第2エンジンの逆噴射装置が故障で作動しない状況であった。181名の乗客、6名の乗員、地上にいた12名が死亡した。16ヶ月にわたる広範な捜査の間、10人の政府職員及びTAM社員に対する最長12年の懲役刑となる故意のない故殺及び航空輸送の安全を犯した罪が捜査された。捜査を受けた人は、事故当時のブラジル民間航空庁長官および局長、ブラジル空港当局のインフラエロの元局長、TAM航空の飛行安全部門及び運航部門の責任者、空港施設の管理および飛行安全の管理を行っていた3人のブラジル民間航空庁職員、並びに、コンゴハス空港で勤務していた二人のインフラエロ職員であった。
51	2008/2/1 (判決言い渡し)	個人	ボーイングA75	アメリカ ウイスコンシン	自家用機のパイロットが、軽飛行機の運航において過失を犯し、2004年にチャリティー行事の際に発生した事故を引き起こす無謀な操縦を行ったとしてアメリカで初めて有罪とされた。パイロットは、事故の直前に、ボーイングA75型機による曲芸飛行を行っていて、送電線に接触したのち、川に墜落した。この事故で、乗客が死亡した。事故機のパイロットが、「不注意で無謀な飛行を行い、川を「密集した地域」と定義したうえで、最長10年の懲役となる重罪である最低安全高度の規定に違反したとして連邦航空局によって出頭を命じられた。2件の軽罪、軽飛行機の操縦において過失があったこと、および無謀な行為に関する罪を認める供述のあと、事故機のパイロットは、30日間の懲役、60日間の施設外通勤、および1000時間の地域活動のほか、罰金、裁判費用、相談料、および飛行することを許可される2年間の保護観察処分が言い渡された。
52	2008年 8月20日	スパン航空	MD-82	スペイン マドリッド	スパン航空機が、マドリッド・バラヤス空港から離陸した直後に墜落し、154名が死亡した。事故は、離陸に際し、関連する警報装置が故障していたために、パイロットが高揚力装置を離陸のための位置にしなかったこととされた。二人の整備員およびその上司が故殺の罪で起訴された。パイロットから

航空事故の防止と刑事法 (一)

					報告された故障を修復するための彼らの作業が、離陸時に警報が故障していたことに関係したとされている。
53	2008年 11月27日	アイテック航空	B737-200	イラン テヘラン	アイテック航空6895便のB737-200型機が、キルギスタンのビシュケクから出発した直後に墜落し、64名が死亡した。離陸直後に航空機に故障が発生したため、出発した飛行場へ戻ろうとしていたところであり、安定した着陸を試みているときに高度を維持できなかったものである。機長は、5年2ヶ月の懲役、副操縦士は5年の懲役が、それぞれ言い渡された。
54	2008年 11月27日	XLドイツ航空	A320	フランス ペルピニャン	XLドイツ航空にリースされていたエアバスA320型機が、所有者のニュージールランド航空へ返却する前の試験飛行の際、ペルピニャン近傍の地中海に墜落し、同機に搭乗していたXLドイツ航空の機長および副操縦士、3人のニュージールランド航空整備員、並びにニュージールランド民間航空局職員全員が死亡した。現在、調査が行われており、刑事訴追を行うかどうか判断するために、フランス刑事司法当局が事故の調査を行っているところであり、本稿を執筆している時点で、その調査は継続している。
55	2009年 2月7日	エア・ワン エグゼクティブ	セスナ650サイテーションIII	イタリア ローマ	救急搬送のためにエア・ワン エグゼクティブによって運航されていた個人所有のセスナ650サイテーションIII型機が、ローマ南西のトリゴリアに墜落し、二人のパイロットが死亡した。同機はローマに向けチャンピーノ空港を離陸したものである。本稿を執筆している時点で、刑事訴追を行うか否かを判断するため、刑事司法当局が事故の調査を行っている。

出典：Sofia Michaelides-Mateou & Andreas Mateou, “Flying in the Face of Criminalization”, Chapter 9, Ashgate, 2010.

日本で発生した航空事故の主な起訴事例

事故名	事故の概要	裁判所	判決主文
1 日航機ニアミス事件	平成13年 1 月31日、高度39000フィートへ向け上昇中の日本航空907便と37000フィートを巡航中の日本航空958便が、静岡県焼津市上空において異常接近し、907便の衝突回避のための急降下によって同便の乗員乗客が負傷した事故について、管制官が958便に対する降下指示を誤って907便に与えたことを理由に、当時両機を管制していた訓練中の管制官及び同管制官を指導する立場にあった管制官兩名が業務上過失傷害罪で起訴された。	東京高裁判決 平20.4.11 (判例時報2008号133頁) 東京地裁判決 平18.3.20 (判例時報2008号151頁) 最高裁判所第一小法廷決定 平22.10.26 (裁判所判例検索システム)	第一審無罪 第二審有罪 管制官A： 禁固1年 執行猶予3年 管制官B： 禁固1年6月 執行猶予3年 上告棄却 (有罪確定)
2 日航機乱高下事件	平成9年6月8日、三重県志摩半島上空において、名古屋空港へ着陸のため降下中の日本航空706便が高度約17000フィート付近で激しく揺れて乱高下し、乗員乗客が負傷し、内1名の客室乗務員が約1年8ヶ月後に死亡した事故について、当該機機長に操縦ミスがあったとして業務上過失致死傷罪で起訴された。	名古屋高裁判決 平19.1.9(判例タイムズ1235号136頁) 名古屋地裁判決 平16.7.30(判例時報1897号144頁)	第一審無罪 第二審無罪
3 那覇空港接触事故	昭和60年5月28日、那覇飛行場滑走路において、航空自衛隊所属MU-2型機と、着陸滑走中の全日空ボーイング747型機が衝突し、双方の機体の一部が損傷した事故について、空自機の機長及び副操縦士が航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律により起訴された。	那覇地裁判決 平3.4.8 (公刊物未掲載 土本武司「航空事故と刑事責任」287頁 判例時報社1994)	有罪 各罰金20万円
4 女満別空港胴体着陸事故	昭和52年8月9日、女満別空港において、東亜国内航空機が着陸時に脚を出し忘れて胴体着陸し機体を損傷した事故について、当該機機長及び副操縦士が航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律により起訴された。	釧路地裁判決 昭54.3.30(判例時報960号134頁)	有罪 機長： 禁固6月 執行猶予2年 副操縦士： 禁固4月 執行猶予2年
5 離陸滑走時に滑走路外に逸脱した事故	昭和47年5月15日、東京国際空港において、日本航空369便が離陸中に滑走路から逸脱、かく座し、航空機から脱出する際に乗客が負傷した事故について、当該機長が適切な離陸中止操作	東京地裁判決 昭51.3.23(判例時報826号113頁) 東京高裁判決 昭51.9.29	第一審有罪 禁固8月 執行猶予3年 第二審 控訴棄却

航空事故の防止と刑事法 (一)

		を採らなかったとして業務上過失傷害罪で起訴された。		
6	雫石全日空機・自衛隊機空中衝突事故	昭和46年7月30日、岩手県雫石町上空において、高度28000フィートを巡航中の全日空58便と編隊飛行訓練中の航空自衛隊F-86F型戦闘機が衝突し、全日空機に搭乗していた乗員乗客162名が死亡した事故について、衝突した戦闘機を操縦していた訓練生と、訓練生の指導に当たっていた別の戦闘機に搭乗していた教官操縦士の両名が、業務上過失致死罪で起訴された。	最高裁一小法廷判決 昭58.9.22(判例時報1089号17頁) 仙台高裁判決 昭53.5.9(判例時報890号15頁) 盛岡地裁判決 昭50.3.11(判例時報773号21頁)	第一審兩名有罪 教官： 禁固4年 訓練生： 禁固2年8月 第二審 教官： 公訴棄却 訓練生： 破棄自判無罪 最高裁破棄自判 教官： 禁固3年 執行猶予3年
7	中華航空機事故	昭和45年5月23日、東京国際空港において、中華航空機が着陸のため接地した直後、車輪が同滑走路上の塗装工事のため停車していた自動車と接触し、同車に乗車していた1名が死亡した事故について、当該機を管制していた管制官が業務上過失致死罪で起訴された。	東京地裁判決 昭50.12.1(土本武司「航空事故と刑事責任」212頁 判例時報社1994)	有罪 罰金5万円
8	全日空機宮崎空港オーバーラン事故	昭和44年10月20日、宮崎空港において、全日空104便が着陸後滑走路内に停止できずオーバーランしたため乗客乗員が負傷した事故について、当該機機長が運航規定等で定められた方法によらず着陸したとして、業務上過失傷害及び航空法違反で起訴された。	福岡高裁宮崎支部判決 昭57.2.23(刑事裁判月報14巻5・6号537頁) 宮崎地裁判決 昭53.1.27(刑事裁判月報10巻1・2号129頁)	第一審有罪 禁固1年 執行猶予3年 第二審 控訴棄却 上告取り下げ
9	大分空港オーバーラン事故	昭和39年2月27日、大分空港において、富士航空902便が着陸の際、プロペラ・リバース及びフット・ブレーキが故障し、以後の制動操作を行ったが滑走路内に停止すること下できず滑走路を逸脱し、搭乗していた乗員乗客のうち20名を死亡、20名を負傷させたとして、当該航空機を操縦していたパイロット及び教官として副操縦士業務にあっていた機長が業務上過失致死傷罪及び航空法違反で起訴された。	大分地裁判決 昭49.3.20(刑事裁判月報6巻3号265頁)	無罪
10	全日空仙台空港事故	昭和38年5月10日、仙台空港において全日空802便が着陸滑走中に蛇行したため着陸復行しようとしたが、これに失敗し滑走路から逸脱し地面に激突し乗員乗客	仙台地裁判決 昭41.3.31(判例時報447号40頁) 仙台高裁 昭43.7.16	第一審無罪 第二審控訴棄却

		が負傷した事故について、機長が業務上過失致死傷罪で起訴された。		
11	日東航空淡路島墜落事故	昭和38年5月1日、有視界飛行により大阪国際空港から徳島空港へ向かった水陸両用機が、視界を失ったまま雲中飛行を継続したため淡路島の山中に衝突し乗客9名が死亡した事故について、業務上過失致死傷罪及び航空法違反で起訴された。	最高裁一小法廷決定 昭46.10.7 (判例時報644号95頁) 大阪高裁判決 昭43.11.13 (判例時報570号81頁) 神戸地裁判決 昭41.5.11	第一審有罪 禁固2年 執行猶予3年 第二審控訴棄却 最高裁上告棄却
12	名古屋空港衝突事故	昭和35年3月15日、名古屋空港において、管制官が誤って自衛隊ジェット機に対して離陸許可の管制指示を発したため、この指示により離陸を開始したジェット機が、滑走路をターミナルへ向け移動中の全日空機と滑走路上で衝突し、全日空機の乗員乗客が死傷した事故について、当該管制官が業務上過失致死傷罪及び航空法違反で起訴された。	名古屋地裁判決 昭37.10.10 (判例時報328号13頁)	有罪 禁固1年 執行猶予3年
13	海上保安庁ヘリコプター墜落事故	昭和29年8月9日、鎌倉由比ヶ浜海水浴場において、新聞社の依頼により海難救助活動の実演をしていた海上保安庁所属のヘリコプターが、付近を遊泳中の海水浴客数人がヘリコプターにつかまったためにバランスを崩し墜落したため、海水浴客が死傷した事故について、当該機機長及び当該機を取材するために飛行していた新聞社所属のヘリコプター操縦士が業務上過失致死傷罪及び航空法違反で起訴された。	横浜地裁判決 昭29.11.4 (判例時報41号27頁)	有罪 海保操縦士 禁固10月 罰金1万円 執行猶予5年 新聞社操縦士： 罰金1万円 執行猶予2年

※ここに掲載した事例は、発生した日付が最近のものから順に掲載している。

## 日本で発生した航空事故裁判における注意義務

	事故名	注意義務の内容
1	日航機ニアミス事件	<p>①管制方式基準所定の管制間隔が欠如するに至って接触、衝突などのおそれが生じる場合には、両機の接近状態を至急解消して両機間の管制間隔を確保するため、航空機に対して適切な管制指示を与え、航空機同士の接触、衝突等（操縦士が両機の接近状態を危険と感じて行う急激な回避操作による機体の急激な動きにより発生する搭乗者の死傷事故を含む。）の発生を未然に防止すること。</p> <p>②実地訓練の訓練監督者として、航空機同士の接近により、両機間に管制方式基準所定の管制間隔が欠如するに至って接触、衝突するおそれが生じる場合には、両機の接近状態を至急解消して両機間の管制間隔を確保するため、Aが航空機に対して適切な管制指示を与えているかを厳に確認し、不適切な管制指示があればこれを直ちに是正して、航空機同士の接触、衝突等の事故の発生を未然に防止すること。</p> <p>③特段の事情が認められる場合は別として、そうでない限りは原則として管制方式基準所定の管制間隔を確保すべき職務上の義務と業務上過失致死傷罪の注意義務とは一致し、前者の懈怠は後者の過失を構成する。</p> <p>④接近しつつある2機の航空機の管制間隔が欠如するに至る前に適切な管制指示を行って両機間の管制間隔を確保すること。</p>
2	日航機乱高下事件	<p>対気速度が設定対気速度を超過し、さらに、最大運用限界速度を超過したため、減速措置を講じようとしたが、このような場合、操縦輪に過大な力を加えれば、自動操縦装置が自動的に解除されて急激な機種上げが生じ、引き続きその期待姿勢の修正に伴う機種の上下動が繰り返し発生し、その衝撃によって乗客等の生命、身体等に危害を及ぼす危険があったのであるから、機長としては、自動操縦装置の解除ボタンを押して自動操縦装置を解除した後、手動で機首上げ操作を行って減速するなど操縦輪に過大な力を加えることなくして減速して、事故の発生を未然に防止すること。</p>
3	那覇空港接触事故	<p>①管制官の指示を正確に聞き取ること</p> <p>②離陸滑走路に進入する際に、着陸機の有無を確認すること（見張り義務）。</p>
4	女満別空港胴体着陸事故	<p>①機長は、運用規定に従い脚出し操作を指示するとともに、その操作及びその終了確認行為が確実になされたことを確認してから着陸すること。</p> <p>②副操縦士は、機長の指示により脚出し操作とその終了確認を行うこと、及び機長から指示がなかった場合でもこれを積極的にこれを促し同様の処置を講ずるほか脚出しに関する再確認を行い、異常の有無を機長に報告すること。</p>
5	離陸滑走時に滑走路外に逸脱した事故	<p>前車輪がスリップしていることなどのために前車輪による方向修正機能が失われているおそれにつき認識するとともに、他に自機の方向修正のための安全、確実な方法も存しない以上、自機が右のような状態にあることを考慮し、すみやかに全エンジン・レバーをアイドルの位置にするとともに主車輪による全制動し、さらにエンジン・レバーをフル・リバー（全力の逆噴射）の位置にしてエンジンによる全制動を図るなどの措置を講ずることにより、滑走路外への逸脱を防止し、また万一逸脱することになっても低速で路外へ進入し、滑走路端付近で停止することができるようにし、それにより機体の破壊や人身事故の発生を未然に防ぐこと。</p>
6	零石全日空機・自衛隊機空中衝突事故	<p>飛行訓練を行う際、ジェット・ルート空域への進入を回避すること。（甲義務）</p> <p>他機との衝突防止のために嚴重な見張りを行うこと。（乙義務）</p>
7	中華航空機事故	<p>塗装工事中の滑走路に航空機を着陸させる際、着陸許可を出す前に滑走路内の作業員に待避指示を行い、待避完了を確認した後、航空機に対して着陸許可を発出すること。</p>

8	全日空機宮崎空港オーバーラン事故	<p>①当時の気象情報をもとに、着陸滑走距離が異常に増大するおそれをあらかじめ認識すること。</p> <p>②着陸滑走距離を極力短くするため、運航規定等で定められた方法を守ることを。</p> <p>i 使用フラップ角</p> <p>ii 滑走路末端速度の厳守</p> <p>iii 適正な接地点に航空機を接地させること</p>
9	大分空港オーバーラン事故	<p>必要滑走路長の限界に近い滑走路に着陸しようとする場合、</p> <p>①着陸のためのリバース装置の信頼度が必ずしも高いといえないのであるから同装置の故障あるいは不具合が生じることをあらかじめ考慮すること。</p> <p>②同装置に異常が生じた場合にはフット・ブレーキまたはエア・ブレーキによりできるだけ速やかに停止できるように、運航規定上要求された滑走路末端通過基準速度またはこれに近い±5%以内速度で滑走路に進入すること。</p> <p>③リバース作動確認に十分な注意を払い、正常作動を確認するまでは出力を増加させないこと。</p> <p>④緊急時に使用されるエア・ブレーキの操作にあたり、ブレーキをかけ十分に制動効果を感じた後、タイヤのパンクを避けるため一度ブレーキをゆるめ再び欠けるという操作を繰り返して有効に制動力を確保する等の確かな操作を行い、できるだけ速やかに機を停止させること。</p>
10	全日空仙台空港事故	<p>①飛行機を着陸滑走させる場合、飛行機を蛇行させ滑走路外に逸脱し、衝突転覆等の危険を生ぜしめないよう、滑走路の状態、風向、風速さらに当該飛行機の特性を考慮し、慎重確実な操縦をした飛行機を安全に滑走路内に停止させるよう操作すること。</p> <p>②慎重確実な操作に欠ける事態に立ち至ったときは、直ちに飛行機を停止させる措置を講じること。</p> <p>③復行する場合には、進路上に障害物がない方向に進むこと</p>
11	日東航空淡路島墜落事故	<p>①有視界方式により飛行していたのであるから、雲により目的飛行場方向の進路の視界がさえぎられている場合は、有視界状態を維持しながら大阪国際空港へ引き返すか、その他適切な措置をとること。</p> <p>②有視界気象状態を維持することが困難となるおそれがあった場合は、緊急事態になった旨を通報し、レーダーによる誘導等の非常措置を受け、大阪国際空港の管制塔の指示に従い同空港へ引き返すこと。</p>
12	名古屋空港衝突事故	<p>着陸後の航空機に対し滑走路上でターミナルへ向け移動するよう指示を出した後、同滑走路上で離陸待機している航空機に離陸許可を指示する場合、事前に着陸した航空機が滑走路を離脱し誘導路へ進入したことを確認すること。</p>
13	海上保安庁ヘリコプター墜落事故	<p>①水上の人又は物件の安全を考慮して低空飛行は避けること。</p> <p>②人が多数いるところで低空飛行で空中停止を行えば、付近の海水浴客が集まり、不慮の危険が生じるおそれのあることを認識すること。</p>

※ここに掲載した事例は、発生した日付が最近のものから順に掲載している。

**The Prevention of Aviation Accidents and Criminal Law (1)**  
～ **Freeing aviation accidents from punitive sanction** ～

Takuya FUJIWARA

Introduction

Chapter 1 Necessity of punitive sanction for aviation accidents

1 A conflict of opinions

(1) Opinion of the objection against punitive sanction

(2) Opinion of the affirmative to punitive sanction

(3) Difference between the objection and the affirmative

2 The reason for considering aviation accidents as special

(1) The question in Act on the punishment for conducts to cause danger of the aviation

(2) The feature of the aircraft operation system

(3) Difference between aviation accidents and car accidents

3 Conclusion

Chapter 2 The state of prosecution for aviation accidents

1 Situation of the world

(1) The tendency of prosecuting aviation professional

(2) Pattern for prosecuting

a United States

b France

c Italy

d Summary

(3) Conclusion

2 Situation of Japan

(1) The system of investigation for aviation accidents

(2) The tendency of prosecuting aviation professional

(3) Duty of care in aviation accidents

(4) The feature of prosecution in Japan

3 Conclusion