HOKUGA 北海学園学術情報リポジトリ
学校法人北海学園
北海学園大学
北海商科大学

タイトル	航空事故の防止と刑事法 ： 刑罰優先主義からの脱却
著者	藤原，琢也；Fujiwara，Takuya
引用	
発行日	2013-10-16T05:53:16Z

Hokkai-Gakuen Organization of Knowledge Ubiquitous through Gaining Archives.

平成２４年度　博士論文

航空事故の防止と刑事法

～刑罰優先主義からの脱却～

北海学園大学大学院
法学研究科　法律学専攻　博士課程
学生番号7610101　　藤原　琢也

目次

はじめに

第１章　航空事故へ刑事責任を追及することの是非
　１　対立の構造
　(1)　刑事責任を否定する立場からの主張
　(2)　刑事責任を肯定する立場からの主張
　(3)　見解の対立点
　２　航空事故を特別視することを認める理由の検討
　(1)　航空危険処罰法
　(2)　航空機運航システムの特性
　(3)　自動車事故との比較
　３　小括

第２章　航空事故に対する刑事訴追の状況
Ⅰ　国外の状況
　１　航空従事者の起訴に関する傾向
　２　刑事訴追の類型
　(1)　アメリカ
　　ア　制度の概要
　　イ　サブレテック社の起訴事例
　(2)　フランス
　　ア　制度の概要
　　イ　エア・インター墜落事故
　　ウ　コンコルド機墜落事故
　(3)　イタリア
　(4)　刑事訴追の類型から見えること
　４　日本への教訓
　５　小括
Ⅱ　日本の状況
　１　日本の航空事故調査等に関する制度
　２　航空事故に対する刑事訴追の状況
　３　航空事故における注意義務
　４　日本における刑事訴追の特徴

第３章　航空事故の刑事実体法的考察
Ⅰ　犯罪論からの視点
　１　過失論の推移
　(1)　過失理論における現在の議論
　(2)　過失論の比較検討
　　ア　旧過失論の問題点
　　イ　新過失論における責任の捉え方
　　ウ　航空事故にとって適切な過失理論
　２　過失犯論における客観的帰属論の位置づけ
　３　客観的帰属論に関する検討
　(1)　相当因果関係論との比較
　(2)　従来の過失論との対比

４　客観的帰属論の意義
５　小括
Ⅱ　刑罰論からの視点
１　過失犯に刑罰を科す意義
(1)　刑罰論に関する議論の状況
ア　応報刑論と目的刑論
イ　責任に関する議論
(ｱ)　責任の本質
(ｲ)　責任の判断要素
(2)　相対的応報刑論
２　相対的応報刑論に関する検討
(1)　応報を否定する主張
(2)　応報の意義
(3)　刑罰を科すことの意義（小括）
３　刑罰の報復感情宥和機能
４　航空事故を引き起こした者に刑罰を科す意義
５　小括
Ⅲ　日航機ニアミス事故判決の分析
１　事故の概要
２　判決の要旨
(1)　第一審
(2)　第二審
(3)　上告審
３　本件事故裁判に関する議論の状況
(1)　第一審に関する評釈等
ア　米倉勉「JL907 便ニアミス事件無罪判決について」
イ　飯島哲生「日本航空ニアミス事件における東京地裁判決」
(2)　第二審に関する評釈
ア　土本武司「航空機事故と管制ミス」
イ　曲田　統「日航機ニアミス事件控訴審判決について」
ウ　岡部雅人「航空機事故と航空管制官の過失」（姫路法学 50）
エ　飯島哲生「日本航空ニアミス事件－主としてリスクマネージメントの視点から」
(3)　上告審に関する評釈
ア　門田成人「航空機事故と刑事過失責任」
イ　北川佳世子「過失犯をめぐる最近の最高裁判例について」
ウ　航空機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対する見解」
エ　鈴木博康「日本航空機ニアミス事故と刑事司法」
オ　曲田統「過失犯論における実行行為性・予見可能性の問題－日航機ニアミス事件を素材にして」
(4)　その他の論評
ア　土本武司「航空パイロットの刑事過失責任の問い方」
イ　柴田伊冊「司法における事実と目的と効果」
ウ　藤原琢也「航空事故の刑事法的考察」

４　検討
(1)　見解対立の原因
(2)　有罪判決に対する疑問
ア　管制官Ａの法的能力
イ　管制官Ｂの行為と管制指示の拘束性
(ｱ)　予見可能性について
(ｲ)　因果関係の認定について
(ｳ)　実質的な危険性の判断について
ウ　「初歩的なミス」を処罰することについて
５　小括

第４章　航空事故の刑事手続法的考察
１　航空事故における刑事責任追及の現状
(1)　事故調査と捜査の関係
(2)　事故調査報告書の証拠採用について
２　事故調査報告書の「事実」と刑事裁判における「事実」
(1)　事故調査における事実認定
(2)　原因の推定
(3)　航空事故調査において認定された事実の特性
３　航空事故刑事裁判における事実認定
(1)　刑事裁判における真実
(2)　刑事裁判における事実認定
ア　一般的な議論
イ　証拠構造論
ウ　間接事実による事実認定
４　事実認定の実際
(1)　日航機ニアミス事件
ア　第一審の事実認定構造
(ｱ)　公訴事実の要旨
(ｲ)　事実の構成
(ｳ)　裁判所の事実認定
イ　第二審の事実認定の構造
(ｱ)　検察官の主張
(ｲ)　裁判所の事実認定
ウ　上告審における事実認定
エ　事故調査報告書における事実認定
オ　検討
(2)　日航機乱高下事件
ア　事故の概要
イ　第一審の事実認定構造
(ｱ)　公訴事実の要旨
(ｲ)　裁判所の事実認定
ウ　第二審の事実認定の構造
(ｱ)　検察官の主張
(ｲ)　裁判所の事実認定
エ　事故調査報告書における事実認定
オ　検討

５　航空事故調査報告書を証拠採用することの事実認定上の問題点（小括）
(1)　問題点の確認
(2)　原因とされる事象の恣意的な選択について
(3)　報告書の多義性
(4)　報告書の推定

第５章　航空事故の被害者学的考察
１　専門職業人の二次被害者化
２　二次被害者化に関する検討
(1) 二次被害者化に着目することの重要性
(2)　一個人に対して刑事訴追することの問題
(3)　汎被害者主義からの批判
３　小括

第６章　航空事故防止への多角的方策
１　事故調査を優先する社会の実現
(1)　事故を総合的に見る必要性
(2)　責任を取ることの意義
(3)　事故の再発防止に必要な視点
(4)　制度改革の促進
(5)　刑罰に頼らない制度の実現
ア　アメリカの制度
イ　医療過誤における医師の刑事責任限定
ウ　社会的合意形成のためにー厳罰化の議論からー
エ　刑罰からの脱却
(6)　事故調査優先実現のための提言
ア　航空事故調査組織の日米比較
(ｱ)　事故調査に関する権限
(ｲ)　組織および予算
イ　運輸安全委員会の信頼性に関する検討
(ｱ)　独立性
(ｲ)　公正性
(ｳ)　網羅性
(ｴ)　専門性
ウ　事故調査を優先するための運輸安全委員会改善策
２　総合的な負責の実現
(1)　事故に対する責任
(2)　刑罰によらない負責
(3)　裁判制度の改善
３　結論

おわりに

別表１「海外の航空事故に対する起訴・捜査の状況」
別表２「日本で発生した航空事故の主な起訴事例」
別表３「日本で発生した航空事故裁判における注意義務」
参考文献一覧

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2011年3月11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、2005年にＪＲ西日本福知山線で発生した脱線事故では、100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。このように、我々の日常生活の周囲で、大小様々な事故が発生するリスクが常在しているといっても過言ではない状況であり、この状況は、我々自身が事故の被害者、あるいは加害者となる蓋然性が高いものと言える。

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[1]。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[2]も多く発生している。

一方、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て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[3]。このような事故の場合、システムの不具合が生じた原因が、被害が生じた場所での直近行為者の行為に限定されないようなシステム性を有している場合が多く、これと相まって、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[4]や危険運転致死傷罪の創設[5]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、検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[6]も出てきている。このように、

---

[1] 池田良彦「システム性事故と刑事責任」、米倉勉「システム性事故における注意義務の考え方」、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」、Charles Perrow, ”Normal Accidents”など。

[2] この典型的な事例が、2001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3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」9頁。

[4] 平成22年法律第26号「刑法及び刑事訴訟法の一部を改正する法律」

[5] 平成13年法律第138号「刑法の一部を改正する法律」

[6] 2001年7月21日に発生した明石花火大会歩道橋事故で、不起訴となった当時の明石警察署副署長が検察審査会の議決により起訴されたほか、2005年4月25日に発生したＪＲ西日本福知山線

現在の社会は、一度事故を起こした場合、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、過失による事故がその例外であるとは言えない状況である。

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[7]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は、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いくつかの国において、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、1974 年に常設の航空事故調査機関が設置された以降、主に法律の専門家と航空業界関係者との間で、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、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して議論が行われてきた。しかし、航空事故に対して、実務上、刑事責任を追及する状態が続いている。

そして、近年、航空事故のほかに、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るようになった。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に関する議論[8]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きている。

このように、航空事故や医療事故など、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う社会的認識[9]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[10]も存在しており、刑事責任を追及することだけではなく、事故の真相を明らかにすることの重要性も改めて認識される必要がある。

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 13 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しである。

[8] 「事故と過失をめぐる諸問題」(「刑事法ジャーナル」Vol.28 特集)、甲斐克則編『現代社会と刑法を考える』、井田良「医療事故に対する刑事責任追及のあり方」など。

[9] 井田前掲書、236 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」。

更に、事故の原因を解明することは、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り、これをおろそかにすることは、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になる。これは、将来、不必要な社会的損失を発生させることであり、事故原因の解明を十分に行うことによって、回避することが可能となる事態である。つまり、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って欠くことのできないことであるといえ、刑事責任を追及することで、これが十分に果たせないとの疑問が呈されていることからも、その重要性は高いものであると思われる。

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することを通じて、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、筆者が航空機の操縦に携わる者として、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の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、航空事故を引き起こしたとされる者に対して、過失があったとして刑事責任を追及することは、航空事故の再発を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。

そして、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し、刑事裁判に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。

また、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紹介する。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。

以上の論証を行うため、本稿は、以下の構成にしたがって、その検討を進めている。

第 1 章では、航空事故が、なぜ、その他の一般的な過失と異なり、特別されなければならないのかを、刑事責任を追及することに対する賛否両論の比較を通じて、その見解の対立点を明らかにする。そして、航空機の運航に関する特性を検証し、航空事故と自動車事故との対比から、航空事故を特別扱いする必要性を主張している。

第 2 章では、航空事故に対する刑事訴追の状況について、国外の状況と日本の状況とに分けて検証している。この検証では、航空事故に対して刑事責任が追及されることは、日本だけの特殊な事例ではなく、多くの国でも、同様に刑事訴追が行われていることを紹介する。そして、近年航空事故を引き起こした者に対する刑事訴追が増加しているとの国外の論者による主張や国外における起訴事例を紹介し、そこから日本の現状に対する教訓を引き出している。

また、日本の状況については、日本における事故調査制度を概観し、これまでの刑事訴追の状況を確認する。そして、日本で刑事裁判となった事例から、注意義務とされる内容を検証し、日本の刑事訴追の特徴を明らかにする。

第 3 章では、航空事故の処理について、過失論及び刑罰論の視点からの検討を行っている。過失論の視点からは、新旧過失論の議論の状況を概観し、航空事故における過失へ適用する理論は新過失論が妥当であることを明らかにする。また、刑事裁判における重要な争点となる因果関係の評価について、通説である相当因果関係論の検証を行い、複数の行為が存在する航空事故の場合、客観的帰属論による評価が有効であることを主張する。

次いで、刑罰論の視点から、航空事故における過失犯に対して科される刑罰について、事故の再発防止の観点からその妥当性を検討する。その結果、刑罰は、将来の事故防止にとって限定的な役割しか果たしていないことを明らかにし、刑罰を科すという視点から、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追及することの問題を明らかにする。

この過失論及び刑罰論から検証を受け、日本航空機同士のニアミス事故の刑事裁判判決の検討を行う。ここでは、各審級における判決および決定の要旨を紹介するとともに、本件事故裁判判決および決定に関する評釈類を紹介する。そして、これらの評釈における見解の対立点を明らかにし、最終的に本件事故の刑事裁判被告人が有罪とされたことに対する問題を提起している。そして、両被告人の有罪判決は妥当ではないことを明らかにしている。

第 4 章では、刑事手続法の視点から、刑事裁判及び事故調査における事実認定に注目し、双方が認定する事実は同一ではなく、刑事裁判における事実が、有罪を前提とした事象に限定されていることを、実際に発生した事故の刑事裁判判決及び各事故調査報告書の検討を通じて明らかにする。そして、刑事裁判において航空事故調査報告書を証拠採用することに関する問題を指摘する。

第 5 章は、航空事故に関する刑事責任を負わされた者が、刑罰を受けること、あるいは警察などの捜査対象となることによって被る不利益について、被害者学的視点から検証を行う。そして、このような事象が、事故によって顕在化した問題の矮小化を招き、将来の事故防止に対して障害となることを指摘する。この視点は、これまであまり注目されてこなかった問題であり、真の事故の解決にとって放置できない問題として、今後も更なる研究を必要とする分野である。

第 6 章は、本稿の結論にあたる部分である。ここでは、事故調査を優先的に行うことを実現するため、航空事故の原因解明のための活動を行う運輸安全委員会組織の改善策を提言する。また、航空事故を起こしたとされる者に対する刑罰に頼らない負責として、「航空安全管理講習(仮称)」の受講を行政処分の一環として義務づけること、および、組織が安全活動に積極的に取り組むことを推進することを目的とする懲罰的損害賠償の可能性について言及し、裁判制度の改善として刑事責任を追及することの要否を判断するための航空事故裁判所の創設を提言するものである。

なお、本稿における検討は、主に民間定期航空における事故を対象としている。また、航空事故の中でも、いわゆるヒューマン・エラーによって発生した事故を対象とし、故意犯による事故は対象としていない。また、ヒューマン・エラーを過失犯として処罰することの是非について検討を行っているが、その目的は、刑事責任を追及することが、ヒューマン・エラーを原因とする事故の再発防止にとって、必ずしも十分機能していないとの問題認識に基づき、このような過失を処罰することの妥当性を多角的な視点から検討することである。

＜参考文献＞

池田良彦「システム性事故と刑事責任」（東海法学第 42 号 2009、pp.1-19）

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』pp.229-248、有斐閣 2012）

米倉　勉「システム性事故における注意義務の考え方　日本航空 907 便ニアミス事件判決を契機に」
（季刊刑事弁護 48 号、pp.8-13、2006）

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対する見解」
（2010 年 12 月 15 日、http://www.tfossg.com/pg33.html：2012 年 2 月 19 日アクセス）

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１回事故調査機関在り方検討会」資料 5-3、2010 年 8 月 20 日、
http://www.caa.go.jp/safety/pdf/100820kentoukai_5_3.pdf：2012 年 9 月 23 日アクセス）

Charles Perrow, ”Normal Accidents : living with high-risk technologies”, Princeton University Press, 1999.

第１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する刑事責任の追及について、その賛否が分かれている。2010 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の是非が議論された。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に状況は、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。

そこで、この問題について再度検討を行い、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。

１　対立の構造

(1)　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、主に法律を専門としない分野の立場から、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[1]、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徴であるとともに、事故が起きた状況によっては、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[2]、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解明し、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[3]、という主張がなされている。さらに、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[4]、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[5]、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

---

[1] 池田良彦「航空事故における過失責任の課題」85 頁。
[2] Sidney Dekker," Prosecuting professional mistake : Secondary victimization and a research agenda for criminology", at 63.
[3] Sidney Dekker, Id, at 62.
[4] Sidney Dekker, supra note 2, at 65.
[5] Sidney Dekker, supra note 2 ; Sidney Dekker, "The criminalization of human error in aviation and

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な視点である。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[6]に違反している[7]、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[8]、という批判が行われている。この両者に関して、1997 年 6 月 8 日に発生した日航機志摩半島上空乱高下事件の裁判[9]において航空事故調査報告書を証拠に採用することの是非が争点となったが、裁判所の判断は、航空事故調査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刑事裁判の目的と航空事故調査の目的はそもそも異なり、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[10]、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、実体法的見地からは、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によって成り立つ形態[11]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[12]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で期待できない」[13]というように刑事責任の結果として科される刑罰の効

---

healthcare : A Review", at 124.

[6] 国際民間航空条約第 13 付属書

[7] 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」、同「航空事故に伴う刑事過失責任と Human Factors」。

[8] 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」51 頁。

[9] 名古屋地方裁判所平成 16 年 7 月 30 日判決（判例時報 1897 号 114 頁）、名古屋高等裁判所平成 19 年 1 月 9 日判決（判例タイムズ No.1235、136 頁）。この他、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 53 年 1 月 17 日（刑裁月報 10 巻 1･2 号 129 頁）、福岡高等裁判所宮崎支部判決昭和 57 年 2 月 23 日(刑裁月報 14 巻 5･6 号 537 頁)）および雫石全日空機・自衛隊機空中衝突事故の第二審（仙台高等裁判所昭和 53 年 5 月 9 日判決（判例時報 890 号 15 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。

[10] 藤原琢也「航空事故の刑事法的考察」第 2 章

[11] 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」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。

[12] 土本武司「航空パイロットの刑事過失責任の問い方」のほか、藤原前掲 10 など。

[13] 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」169 頁。

果に言及する主張がなされるようになり、過失認定の問題の留まらず、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の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に、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関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関する批判といえるだろう。

(2) 刑事責任を肯定する立場からの主張

刑事責任を否定する立場に対して、これを肯定する主張は、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関係をめぐる議論は、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」[14]と指摘されているように、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[15]。

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[16]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[17]という指摘もある。

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いう結論は

---

[14] 笹倉宏紀「事故調査と刑事司法」52 頁。
[15] 川出敏裕「刑事手続と事故調査」11 頁以下。
[16] 池田茂穂「耕論　ヒューマンエラーの責任」
[17] 笹倉前掲書、37 頁。

導かれない」[18]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よりどころにしている点にその特徴がある。

(3) 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」[19]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[20]。

また、刑事責任の結果として科される刑罰も、双方から言及されている論点として重要な問題である。具体的に述べるならば、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、ということがその基本的な論点である。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。

そして、この議論において双方の論者とも明確には述べていないが、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その解明に当たるべきということである。一方、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、その妥当性を見出しているということから、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に対して刑事責任を科する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に関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追わせることの問題について詳細な検討を加えても、説得力のある結論に至ることはないであろう。

そこで、次に航空事故を特別視する理由について、検討を行う。

2 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

---

[18] 川出前掲 15、16 頁

[19] 笹倉前掲。この他、Sidney Dekker, Id 2

[20] 笹倉前掲 14 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。

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」[21]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性から検討を行っている。まず、この主張の紹介から始める。

(1) 航空危険処罰法

航空危険行為処罰法は、1971 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」に関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。そして、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[22]。同法第 6 条[23]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、1977 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条に基づいて当該機の機長と副操縦士が執行猶予付き有罪判決[24]を受けた事例の検討を行っている。この検討において、「具体的な結果の発生の可能性がなくても、・・・・危険回避のための努力によっ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」[25]との指摘を池田は行い、事故発生の可能性があると認められる時点で同条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、過失認定が比較的に容易に行われるとして、このような状況に対する批判を展開している。

(2) 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・インターフェース）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[26]。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」[27]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随できない、つまり、人間の能力を超え

---

[21] 池田前掲 1、pp.82-87。
[22] 池田前掲 1、83 頁。
[23] 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。
[24] 釧路地方裁判所昭和 54 年 3 月 30 日判決（判例時報 960 号 134 頁）
[25] 池田前掲 1、85 頁。
[26] 池田前掲。
[27] 土本前掲 13、169 頁。

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、刑事責任を追及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って安全が確保されている点を航空機運航システムの特性に関する第二の理由としている。定期路線を飛行している航空機は、原則として航空交通管制官の指示に従っ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。しかし、実際に航空交通の安全を確保する行動を行うのは、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いう特徴がある。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、管制指示に従って操縦士が運航した航空機が事故を発生させた場合に責任者を特定することの困難性を指摘している[28]。

この池田が指摘している管制官との連携の他にも、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[29]や、日航機御巣鷹山墜落事故では、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であるボーイング社の技術員が捜査対象とされた例[30]がある。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、このような人々に対して刑事責任が負わされる可能性が認められることは明らかである。

このような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、さらにその特殊性が理解しやすい。自動車事故の場合、加害者と被害者の関係は直接的かつ単純であり、双方の行為を解析し、被害が発生するまでの因果関係の解明が比較的容易である。これに対し、航空事故の場合、先に述べたように多くの関係者が複雑に事故を起こした航空機の運航に携わっており、発生した被害に対して加害行為を特定し、発生した被害との因果関係を解明するのが困難である。

---

[28] 池田前掲１、86 頁。後の 2001 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、2 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。

[29] 1996 年 5 月 11 日、アメリカフロリダ州で発生したバリュージェット社 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テック社と、その整備責任者と作業員が起訴された。

[30] 土本武司『航空事故と刑事責任』180 頁。

平成 13 年に発生した日航機ニアミス事件では、管制官の航空機呼び出し符号を言い間違えて管制指示を発出した航空交通管制官が、業務上過失傷害で起訴された[31]。この事故では、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た、当時の法制度には、管制指示と機上の衝突回避装置の運用に関する規定が不十分であったなどの事情が存在しており、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[32]があったとして、当時この航空機の管制を担当していた 2 名の管制官が起訴され、第一審無罪[33]、第二審有罪[34]の末、最高裁において有罪判決が確定した[35]。このように、事故発生に至るまでに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点から、池田の指摘するパイロットと管制官の連携の問題だけではなく、刑事責任を負わせる対象を特定するのが困難であることは明らかである。

また、この事例は、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はなく、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。

(3) 自動車事故との比較

航空事故の特徴は、①自動車事故と比較して、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の容易さにある。

2011 年における自動車事故の件数は約 69 万件であり、死傷者数は約 86 万人である[36]。一方、この年に発生した航空事故は 14 件で、死傷者数は 20 名[37]である[38]。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。

また、1 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

---

[31] 事故の詳細は、本稿第 3 章参照のこと。
[32] 航空・鉄道事故調査委員会「航空事故調査報告書 2002-5」（平成 14 年 7 月 12 日）160 頁以下。
[33] 東京地裁判決平成 18 年 3 月 20 日（判例時報 2008 号 151 頁）
[34] 東京高裁判決平成 20 年 4 月 11 日（判例時報 2008 号 133 頁）
[35] 最高裁判所第一小法廷決定平成 22 年 10 月 26 日
[36] 平成 23 年度国土交通白書 230 頁。
[37] 行方不明者 1 名を含む。
[38] 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、2011 年に同委員会が調査した事故の件数である。

間航空機の事故では、500 人を超える死者を出した事故[39]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 100 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、地上に与える人や施設に対する甚大な被害も生じるため、1 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 50 名程度であり、複数の自動車による事故を想定しても、1 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、上述した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、および、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大半であり、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もその発生件数と比較すればわずかであり[40]、この意味でも、社会的な影響は少ない。

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社会的関心が高くなると考えられる。

最後に、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。自動車事故においても、事故原因の解明が組織的に行われ[41]、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と考えられ、この点も、全ての事故が原因究明調査の対象となる航空事故と比較して、重要な特徴となる。一方、航空機事故は、事

[39] 1985 年 8 月 12 日に発生した日航ジャンボ機墜落事故。

[40] 平成 22 年度司法統計によれば、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 6 万人で、同年に発生した自動車事故 73 万件に比較してごくわずかである。

[41] 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（主に自動車が関係する事故）の調査分析が行われている。

故原因の究明が国の制度として確立[42]されているほか、事故に至らなかった一部の危険事象[43]もその調査対象とされている。このように、特別法をもって、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、その兆候までを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、その原因解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、運転免許保有者数が約 8,100 万人[44]にのぼることに加え、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は必要であるために、事故防止の対策の普及対象となる人は、ほぼ全国民であると言っても過言ではない状況にある。近年、刑法改正によって危険運転致死傷罪が創設[45]されたが、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にあるものの、事故件数がここ数年、高止まりの傾向[46]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が困難である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って、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[47]。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[48]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容易であると考えられる。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確率が、自動車事故よりも相対的に高くなることにつながる。

３　小括

以上、航空事故を特別視する理由は、これまでの検証から、①事故調査制度の存在、②事故原因に解明による事故防止策の反映およびその徹底の容易さ、

---

[42] 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。

[43] 運輸安全委員会設置法第 2 条第 2 項、同第 4 項、および同第 5 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。

[44] 警察庁運転免許統計（平成 23 年版）1 頁。

[45] 刑法第 208 条の 2。2001 年の刑法改正によって導入された。

[46] 平成 23 年度国土交通白書、230 頁。

[47] 昭和 53 年度運輸白書によると、昭和 53 年 1 月 1 日現在で、航空従事者技能証明発給数は約 3 万件であり、その内、定期運送事業に従事する操縦士は約 3,000 名である。同年の運転免許保有者数は、約 3,900 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。

[48] 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 2077 号平成 15 年 3 月 28 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。

および③個人に対する刑事責任追及の困難性およびその不公平性にあることが明らかになった。そして、航空事故の場合、国がその事故調査を特別に行うことを制度として設けている点に特徴があることを指摘した。このほか、自動車事故の場合には、刑法に独立した条文を制定して罰則を与えることによってその発生の抑止を期待している点に特徴がある。これは、自動車の場合、その対象となる人が広範に存在することと、社会的に飲酒運転などの悪質な動機によって発生した交通事故に対する厳罰化が求められていることが背景として考えられる。

これに対して、航空事故では、航空危険処罰法等の特別法に基づく処罰を除き、刑法の業務上過失致死傷罪という航空事故に特化していない一般的な規定による処罰が行われているのが現状である。しかし、航空危険処罰法については、先に紹介したような池田による批判も存在している状況を踏まえると、航空交通の特性を十分反映しての刑罰適用となっているかは疑問である。自動車事故などのように過失行為の特定が比較的容易な事象と同じ基準をもって、発生件数が少なく、国の制度で事故調査に関して特別扱いが認められている航空事故に対して、一般的な罰則を適用することに疑問が生じる。航空事故に対する刑事責任追及に対する問題を考えるに当たり、この疑問の解消も必要となるであろう。

＜参考文献＞

池田茂穂「耕論　ヒューマンエラーの責任」（朝日新聞 2008 年 7 月 6 日朝刊）

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 4 号、1994、pp.81-91）
同　「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 24 号 2004、pp.59-67）
同　「航空事故に伴う刑事過失責任と Human Factors」
（亜細亜法學第 31 巻第 1 号 1996、pp.45-70）
同　「システム性事故と刑事責任」（東海法学第 42 号 2009、pp.1-19）

運輸安全委員会ホームページ「航空事故に関する統計」
（http://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/air-accident-toukei.php、2012 年 11 月 17 日アクセス）

運輸省『昭和 53 年度運輸白書』
（http://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa53/ind100304/frame.html、2012 年 10 月 27 日アクセス）

川出敏裕「刑事手続と事故調査」(ジュリスト No.1307、2006、pp.10-18)

警察庁「運転免許統計」（平成 23 年版）
（http://www.npa.go.jp/toukei/menkyo/menkyo13/h23_main.pdf、2012 年 11 月 17 日アクセス）

航空・鉄道事故調査委員会「航空事故調査報告書 2002-5」（平成 14 年 7 月 12 日）

国際民間航空条約第 13 付属書

国土交通省『平成 23 年度国土交通白書』

同　「自家用操縦士の技量維持方策に係る指針」（国空乗第 2077 号平成 15 年 3 月 28 日付）

笹倉宏紀「事故調査と刑事司法」（刑事法ジャーナル Vol.28、2011、pp.36-52、弘文堂）

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 1971 号 pp.164-169（判例評論 583 号 pp.2-7））
同　「航空パイロットの刑事過失責任の問い方」(判例時報 1813 号、pp.3-10)
同　『航空事故と刑事責任』(判例時報社 1994)

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学研究科論集第 12 号、2011）

Sidney Dekker, ” 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)
（本文献は、藤原琢也「専門職業人の過誤を起訴すること：二次被害者化と犯罪学の研究課題」（北海学園大学大学院法学研究科論集第 13 号 2011、pp.1-31）として翻訳されている。）

Sidney Dekker, “The criminalization of human error in aviation and healthcare : A Review”, Safety Science 49, pp.121–127 (2011)
（本文献は、藤原琢也「航空と医療分野におけるヒューマンエラーを犯罪とすることに関する一考察(上)・(下)」（日本航空機操縦士協会『PILOT』No.329、No.330）として翻訳されている。）

第２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、事故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手続が取られている。日本では、刑事手続を行うことに対して批判がなされ、その論拠の一つとしてアメリカにおける航空事故後に刑事責任が追及されてい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表れている。

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一つの基礎資料として、日本以外の国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。

Ⅰ　国外の状況

１　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、1956 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 55 件の事例が紹介されている[1]。これらの詳細は、別表に示すとおりであるが、マテウらは、この中からの 16 件の事故について詳細な検討を加え[2]、裁判所が、その判断において事故調査報告書に大きく依存していること、および、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としている[3]。

一方、これまでの日本の議論で、アメリカでは、原則として航空事故の後に刑事責任を問われることはないということが一般的であった。しかし、マテウの研究のほか、ソロモンとレレズによれば、アメリカ国内でも起訴が続いていることを指摘している[4]。その代表的な事故として、サブレテック社の起訴を例示している。この事故は、先に紹介した 2 件の論文の他にも基本的な事例として取り上げられている[5]。後に詳細な検討を行う。

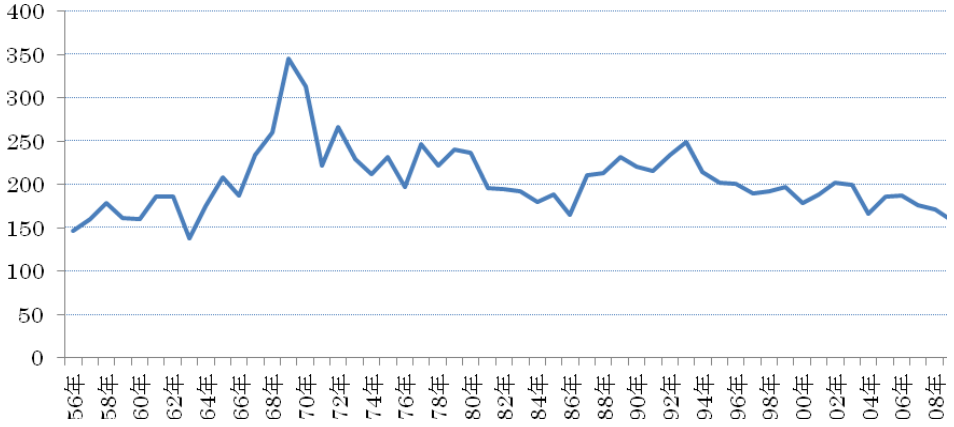
そして、このような傾向は、アメリカに限定されるものではなく、全世界的に、航空事故後に刑事訴追されることが増加傾向にあることが、複数の論者から指摘されている[6]。図－１は、世界で発生した航空事故やインシデントなどの件数[7]を、発生年ごとの件数を示している。また、図－２は、マテウが紹介して

---

[1] Sofia Michaelides-Mateou & Andreas Mateou , ”Flying in the Face of Criminalization”, Chapter 9.
[2] Id. Chapter 4.
[3] Id. at 97. この他、Sidney Dekker が、”Procecuting professional mistake: Secondary victimization and a research agenda for criminology”にお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”, at 410.
[5] NTSB Bar Association, Select Committee on Aviation Public Policy, “Aviation Professionals And The Threat Of Criminal Liability －How Do We Maximize Aviation Safety?” ; Raymond C. Speciale, “Fundamentals of Aviation Law”.
[6] 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、前掲１および４のほか、Sidney Dekker, “The criminalization of human error in aviation and healthcare: A review”などがある。
[7] この件数は、Aviation Safety Network 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

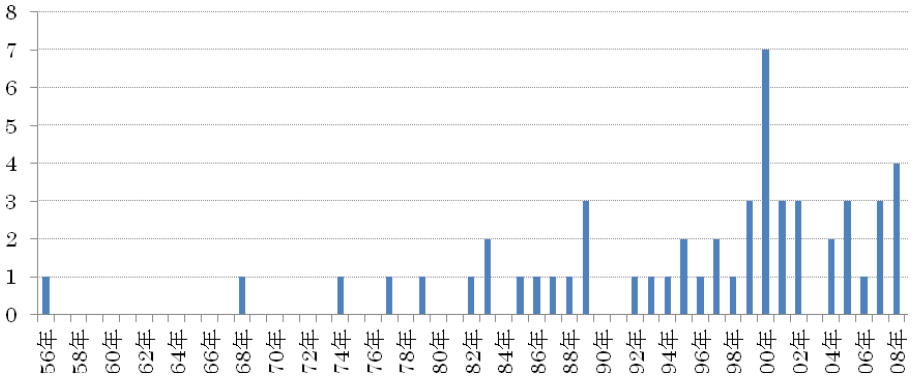
いる刑事訴追が行われた 55 件の事故[8]を、発生年ごとの件数にまとめたものである。この 2 つのデータの比較から、1960 年代後半に事故が多発した時期には、刑事訴追がほとんど行われていなかったにもかかわらず、2000 年頃を境に、事故発生件数が減少傾向にある中で、航空事故の関係者に対する刑事訴追は、毎年一定数行われていることが読み取れる[9]。

図－１　航空事故等発生件数



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

図－２　刑事訴追件数



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

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[10]において、民間航空機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、および、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

送機、ビジネスジェットの事故、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。

[8] 各事故の概要は、本稿別表 1 参照のこと。

[9] 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。

[10] 森　紀人「航空事故と操縦士の刑事責任」（空法第 37 号、pp.21-59、1996）

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[11]。この論考は 1996 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、1996 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、マテウの調査（図－２）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、および刑事訴追件数が 1996 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、単純に件数の増加ではなく、起訴率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、1990 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、これら関係者の間で、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。

以上の状況から、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とは考えにくく[12]、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。そして、このような要因の関与について、いくつかの指摘がなされている。ソロモンとレレズによれば、組織が有する説明責任に対する社会からの圧力、および、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にあるとの指摘を紹介している[13]。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危険の受容の減少およ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[14]。両者の指摘とも、刑事訴追の増加について、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 75%においてヒューマン・エラーが関係してい

---

[11] 森前掲書、表 2

[12] 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及する制度を有している（森前掲書、表 2）。

[13] Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, supra note 4.

[14] Sidney Dekker, “The criminalization of human error in aviation and healthcare: A review”, at123.

るという指摘[15]をあわせて検討するならば、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）が応じている構図となっている。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。

２　刑事訴追の類型

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[16]。一方、ソロモンとレレズは、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、事故原因を解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２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、アメリカなどの状況を俯瞰する。

(1)　アメリカ

ア　制度の概要

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。アメリカにおいて事故調査は、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[17]。1967 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[18]が、当時の規定では、NTSB の調査が優先する規定はなかった。1974 年、NTSB は運輸省から独立した機関として認められ、1981 年に NTSB の事故調査を優先することが規定された[19]。そして、2000 年の法改正[20]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 へ委譲することが追加された[21]。

---

[15] Elaine D. Solomon and Dina L. Rell, supra note 4, at 418.
[16] Sofia Michaelides-Mateou & Andreas Mateou , ”Flying in the Face of Criminalization”, at 101.
[17] 49U.S.C. § 1131
[18] History of The National Transportation Safety Board（http://www.ntsb.gov/about/history.html）
[19] Independent Safety Board Act Amendments of 1981（PL97-74 Nov.3, 1981）Section.304 (a) (1)
[20] Public Law 106-424, Nov.1 2000.
[21] 本規定は、1996 年に米国で発生した TWA800 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

NTSBは、国際民間航空機条約第13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[22]。

NTSB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、責任を判断するにあたり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[23]。

イ　サブレテック社の起訴事例

本件事故は、1996年に発生したものである。バリュージェット592便（DC-9型機）がマイアミ国際空港を離陸した後、フロリダ州エバーグレードで墜落し、乗員乗客110名が死亡した。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テッ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、これを装着しないまま梱包し、作業記録には、当該蓋を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、配送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、1997年、サブレテック社とその従業員3名が、航空機整備記録偽造、危険物取扱規則違反などの罪により連邦検察官に起訴された。その後の裁判で、従業員に対しては無罪が言い渡されたものの、サブレテック社へは、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[24]では、サブレテック社の危険物の輸送に関する罪を無罪としたが、同社は、検察との和解の中で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。この事故は、アメリカにおいて、会社組織が最初に刑事訴追を受けた事例とされている[25]。

(2)　フランス

ア　制度の概要

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

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?” 895頁参照。

[22] Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, supra note 4, at 417.

[23] Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, supra note 4, at 416.

[24] United States v. Sabre Tech Inc., 271 F.3d 1018,1019,1025(11th Cir. 2001)

[25] Sofia Michaelides-Mateou & Andreas Mateou , ”Flying in the Face of Criminalization”, at 172.

全調査・分析局（the Burea d'Enquetes et d'Anlyses puor la secrete de l'aviation civil)」（以下、「BEA」という。）が、1946 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[26]。

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 が作成した報告書に対して、訴訟などの使用から保護する制度がないことがその例である。また、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、フランスの規定より、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。

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、3 ヶ月以内に捜査が開始されないときなどは、予審判事に対して被害者が捜査を開始する申し立てが可能となっている。また、裁判所が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[27]。

イ　エア・インター墜落事故

本件事故は、1992 年にフランス・ストラスブールへ向かっていた A320 型機が、空港の手前の山に墜落した事故である。乗員乗客 96 名のうち 87 名が死亡した。事故の原因は、自動操縦による降下に際し、事故機パイロットが使用する自動操縦のモードを誤認し、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[28]。

事故の後、A320 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ていなかった判断を下した責任者のエア・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。この他、エア・インター社の運航部長も、事故機パイロットの操縦経験を積ませていなかったことによって起訴された。裁判所は、2006 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およ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[29]。

ウ　コンコルド機墜落事故

本件事故は、2000 年に、パリシャルルドゴール国際空港から離陸したコンコルド機が、離陸後まもなく墜落した事故である。乗員乗客 109 名の他、地上に

---

[26] Elaine D. Solomon and Dina L. Rell, supra note 4, at 422.
[27] Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, supra note 4, at 423.
[28] Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, supra note 4, at 424.
[29] Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, supra 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。

いた 4 名が死亡した。事故調査の結果、コンコルド機の前に離陸した航空機から脱落した部品が滑走路上に残り、この部品によって離陸中のコンコルド機のタイヤがパンクした。タイヤがパンクした際、タイヤの破片がコンコルド機の燃料タンクに穴を開け、そこから漏れた燃料に引火し、これが原因となって機体火災が発生し、墜落に至ったことが明らかになった[30]。

フランス司法当局は、事故発生直後から捜査を行い、コンコルド機の前に離陸した航空機を運航する航空会社整備員を、当該機から脱落した部品は FAA で規定された正規の部品ではなかったとして起訴するとともに、コンコルド機の燃料タンクは衝撃からの保護が十分ではなく、その事実を事前に認識していたとしてコンコルド機の製造メーカー重役も起訴された。この他、フランス航空局の技術サービス責任者も必要な処置を行わなかったとして起訴された。2010 年に刑事裁判が始まり、部品を落とした航空機を運航していた航空会社整備員一人に対して有罪判決が言い渡されるとともに、当該航空会社に対して罰金、並びに、コンコルドを運航していたエアフランス社、および被害者遺族に対する賠償を命じた[31]。

(3) イタリア

イタリアは、イタリア飛行法によって、航空事故の調査は ICAO 第 13 付属書に従って実施しなければならないと規定されている[32]。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機関であるにもかかわらず、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。

2004 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[33]。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、2005 年 8 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に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 及び FDR から得られた資料を事故発生から約 3 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[34]。

この 2 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って重要な証拠となる

---

[30] Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, supra note 4, at 427.
[31] Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, supra note 4, at 428.
[32] Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, supra note 4, at 433.
[33] Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, Id.　ANSVはミラノリネー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。
[34] ANSV, “FINAL REPORT ACCIDENT INVOLVING ATR72 AIRCRAFT REGISTRATION MARKS TS-LLB ditching off the coast of Capo Gallo(Palermo-Sicily) August 6th, 2005”, at 130.

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、これ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。

(4) 刑事訴追の類型から見えること

世界の航空事故を引き起こしたとされる者を犯罪として刑事訴追する傾向を見ると、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的として扱う一方で、フランスやイタリアの例のように、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が事故の証拠品を扱うことなど優先される傾向が強いとしている[35]。

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TWA800 便墜落事故[36]やワシントン州で発生したパイプライン爆発事故[37]の際に、FBI が独自に捜査活動を行ったという経験を有している。その後の法改正で、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、近年の航空災害の後に、刑事司法当局の関与が深まっており[38]、起訴が行われることによって、アメリカでも刑事訴追の潜在的な可能性が十分にあるとの危惧が示されている[39]。サブレテック社の事例のように、会社自体が刑事訴追の対象となるのは、会社が、使用者責任は従業員の誤った行動の責任があると認めるということを知っているならば、おそらく、会社経営は、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[40]ということを期待してのことであろう。この事例では、最終的に、会社に対する刑事責任が認められ、起訴された個人は、全員無罪となっていることからも、このような期待が裏付けられる[41]。さらに、NTSB の調査と FBI の捜査の関係に関する規定を見れば明らかなように、アメリカでは、航空事故が発生した場合には、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[42]。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場合であっても、その一般予防的な効果に期待しているものと考えてよいだろう。

---

[35] Sofia Michaelides-Mateou & Andreas Mateou , ”Flying in the Face of Criminalization”, at 101.
[36] 事故の概要は、前掲 21 を参照のこと。
[37] Sidney Dekker, “Prosecuting professional mistake : Secondary victimization and a research agenda for criminology”, at 62.
[38] Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, supra note 4, at 411.
[39] Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, supra note 4, at 421.
[40] NTSB Bar Association, Select Committee on Aviation Public Policy,” Aviation Professionals And The Threat Of Criminal Liability—How Do We Maximize Aviation Safety?” , at 916.
[41] 過失により事故を起こした自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 Mateou , ”Flying in the Face of Criminalization”, 182 頁）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。
[42] 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。

一方、フランスなどの起訴の状況を鑑みると、航空機設計者が起訴されるなど、刑罰による威嚇効果だけを意図したとしか思えないよう状況である。ここでは刑罰の目的などの議論には立ち入らないが、この状況は、正に事故を引き起こしたことに対する報復であり、仮に、これを理論的に正当化するとすれば、絶対的な応報刑論の見解に基盤を置いていると認められる。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に対して期待できる効果が大きいとは言い難い。

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段階である。そして、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おり、ソロモンらの指摘をあわせて考えれば、一般大衆の関心に大きな影響を受けてのことと考えるのが妥当であろう。しかし、処罰に期待する効果は、アメリカとフランスなどのヨーロッパ大陸では異なるものであると認められ、この点において、両者の区分は、航空事故の再発を防止するにあたり、刑罰がどのような役割を果たしているかという検証を行うことに対して、その意義が認められる。

４　日本への教訓

日本では、事故の後に、運輸安全委員会の事故調査と平行して、警察による捜査が自動的に行われていることが常態化している[43]。航空事故を引き起こしたとされる者に対して警察の捜査が行われることは、必ずしも、その後の刑事裁判に結びつくことにはならない。しかし、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」[44]との指摘は、「捜査を行うという判断自体が、刑事訴追の可能性が十分にあることを示している」と言い換えることによって、日本の状態の中に潜在的に存在する問題を端的に理解することが可能となる。

日本以外の国々で、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おり[45]、事故の後に、刑事訴追の結果として科される刑罰の効果も、事故からの時間が長くなるにつれて減少すると思われる。つまり、刑事訴追の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科される刑事制裁は、事故原因の解明や将来の事故防止に対する効果は、非常に限定的であり、報復的な性格が色濃いものといえる。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[46]、刑罰を科すことに対する正当性に

---

[43] 2011 年 7 月 28 日に発生した航空大学校帯広分校の訓練機が墜落した事故では、事故の翌日、同校関連施設などが、業務上過失致死の疑いで北海道警察による家宅捜索を受けている。

[44] Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, supra note 4, at 421.

[45] Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, supra note 4, at 436.

[46] シドニー・デッカーは、“Prosecuting professional mistake：Secondary victimization and a research agenda for criminology”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 5 章において検討する。

は、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、その終結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と認められる。

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は、日本にも当てはまるものである。1985 年 8 月 12 日に発生した日本航空 123 便が群馬県で墜落した事故では、事故前に発生したいわゆる尻餅事故[47]の際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、警察の捜査を受け送検されている。この他、2001 年 1 月 31 日に静岡県焼津上空で発生した 2 機の日本航空機のニアミス事故では、便名を取り違えた管制指示を発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、最終的に刑事訴追は行われなかったものの、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、当人を警察に出頭させることができなかったことが、その大きな理由[48]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。

このように、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。特に、日本の状況は、フランスなどで生起している状況と共通する部分が多く、今後の日本における航空事故に対する刑事訴追の問題を議論するにあたり、そこでの議論は参考とすることができるだろう。

５　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。そして、刑事訴追が増加している背景には、様々な社会的な要因があるという指摘を紹介した。

ここで紹介したいくつかの事例は、事故機のパイロットが死亡しているために、航空会社の社員、整備員、空港管理者などが刑事責任を追及されているものであった。この他に、別表で示している事故では、パイロットが生存している場合には、当該パイロットが起訴されている事例が多い。しかし、パイロットが起訴されている事例でも、パイロットだけではなく、管制官や整備員なども同時に起訴されている事例もある（別表 1 中、45 及び 47 など）。近年の傾向として、パイロット以外の関係者が起訴される事例が続いて生起しているのは、先に述べたとおりである。

近年、刑事訴追が増加しているといわれているが、その特徴は、件数が増加

[47] 1978 年 6 月 2 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。
[48] 土本武司『航空事故と刑事責任』186 頁。

傾向にあるのではなく、刑事訴追される率が高くなりつつあることである。また、事故の際の直近行為者だけではなく、整備員や会社職員、管制官など、間接的に影響を及ぼしたとされる者まで、刑事訴追の対象となっている。

ただし、起訴され、第一審で有罪判決となった場合でも、控訴審では減刑されたり、無罪となったりする例も多くあり、刑事訴追をすることに対する疑問が生じると共に、事故の原因を解明し安全を向上することに対する阻害要因となっている[49]。フランスやイタリアの刑事訴追の状況は、先に紹介したエア・インターの事例のように、航空機の設計に事故を誘発する要因があるとされたならば、その設計者が起訴されるということに代表されるように、刑罰の意義が単なる報復としか思えない状態となっている。

このような状況が生起している背景には、社会的環境の変化があると紹介したが、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[50]ではないだろうか。そこには、刑事裁判によって真実が明らかになるという、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とともに、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り、このような期待は、形式的な説明や解明に止まり、実質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[51]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」[52]の影響が指摘されている[53]。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おり、厳罰化の影響は、一般的な犯罪に限らず航空事故にまで及び、これが刑事訴追の増加を後押ししていると考えられる。

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によって事故原因の解明が阻害されることであった。この状況は、事故からの貴重

---

[49] Elaine D. Solomon and Dina L. Rells, supra note 4, at 438.

[50] ソロモンとレレズも、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, supra note 4, at 410.

[51] Sidney Dekker, “Prosecuting professional mistake : Secondary victimization and a research agenda for criminology”, at70.

[52] 「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現象」（浜井浩一「グローバル化する厳罰化とポピュリズム」7 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。

[53] 浜井浩一「グローバル化する厳罰化とポピュリズム」6 頁

な教訓を活かすことが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。

＜参考文献＞

土本武司『航空事故と刑事責』（判例時報社 1994）

浜井浩一「グローバル化する厳罰化とポピュリズム」（日本犯罪社会学会編『グローバル化する厳罰化とポピュリズム』序章、pp.6-15、現代人文社 2009）

森　紀人「航空事故と操縦士の刑事責任」（空法第 37 号、pp.21-59、1996）

Aviation Safety Network Database
（http://aviation-safety.net/database/ 2012 年 4 月 7 日アクセス）

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, pp.407-456.

NTSB Bar Association, Select Committee on Aviation Public Policy, “Aviation Professionals And The Threat Of Criminal Liability －How Do We Maximize Aviation Safety?”, 67 Journal of Air Law and Commerce, 2002, pp.875-934.

Raymond C. Speciale, “Findamentals of Aviation Law”, McGraw-Hill, 2006.

Sidney Dekker, “The criminalization of human error in aviation and healthcare: A review”, 49 Safety Science, 2011, pp.121-127.
（本文献は、藤原琢也「航空と医療分野におけるヒューマンエラーを犯罪とすることに関する一考察(上)・(下)」（日本航空機操縦士協会『PILOT』No.329、No.330）として翻訳されている。）

Sidney Dekker, “Prosecuting professional mistake : Secondary victimization and a research agenda for criminology”, International Journal of Criminal Justice Sciences June, Vol.4(1),pp.60-78.
（本文献は、藤原琢也「専門職業人の過誤を起訴すること：二次被害者化と犯罪学の研究課題」（北海学園大学大学院法学研究科論集第 13 号 2011、pp.1-31）として翻訳されている。）

Sofia Michaelides-Mateou & Andreas Mateou , ”Flying in the Face of Criminalization”, Ashgate , 2010.

Ⅱ　日本の状況

１　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[1]。この調査は、国際民間航空条約の規定およ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っている[2]。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[3]。

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その根拠として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、どちらの活動に対して優先権が与えられる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４７年２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[4]を徹底するために必要な措置を採ることとされた。常設の航空事故調査委員会が設置され後、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。その後、航空事故調査委員会は、鉄道事故や船舶事故をその調査対象とするため組織改編が行われ、現在の運輸安全委員会に至っている。

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」[5]という文書が取り交わされ、昭和47年２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20年10月に運輸安全委員会が発足した後、改めて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締結された。

現在有効とされている覚書によれば、運輸安全委員会が行う事故調査にかかる権限は、捜査機関に対して行使しないこととし[6]、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きたさないようにすることとなっている[7]。また、捜査機関から運輸安全委員会委

---

[1] 運輸安全委員会設置法第四条。
[2] 運輸安全委員会設置法第十八条第一項。
[3] 運輸安全委員会設置法第十八条第五項。
[4] 航空事故調査委員会設置法案が国会に提出された際、第71回通常国会衆議院内閣委員会（昭和48年２月22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。
[5] 平成20年９月５日付。
[6] 覚書（昭和47年２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条第二項および第四項」の規定に該当するものである。
[7] 覚書（昭和47年２月）第二項。

員長等に対して事故原因について鑑定依頼があったときは、同委員長等は支障のない限りこれに応じる[8]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ってときには、捜査機関は支障のない限り協力する[9]ものとされている。

さらに、細目において、事故現場の保存、関係者に対する事情聴取、および関係物件の押収・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。全般として、運輸安全委員会が行う調査の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、およ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嘱託の手続を取るという合意がなされている[10]。

このように、覚書および細目では、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、犯罪捜査に支障をきたさない範囲での事故調査の実施、現場の保存およ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、覚書およ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もある[11]。

2　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、1974 年 1 月 1 日から 2012 年 7 月 1 日までの間、151 件発生しいている[12]。この件数は、運輸

---

[8] 覚書（昭和 47 年 2 月）第三項。

[9] 覚書（昭和 47 年 2 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。

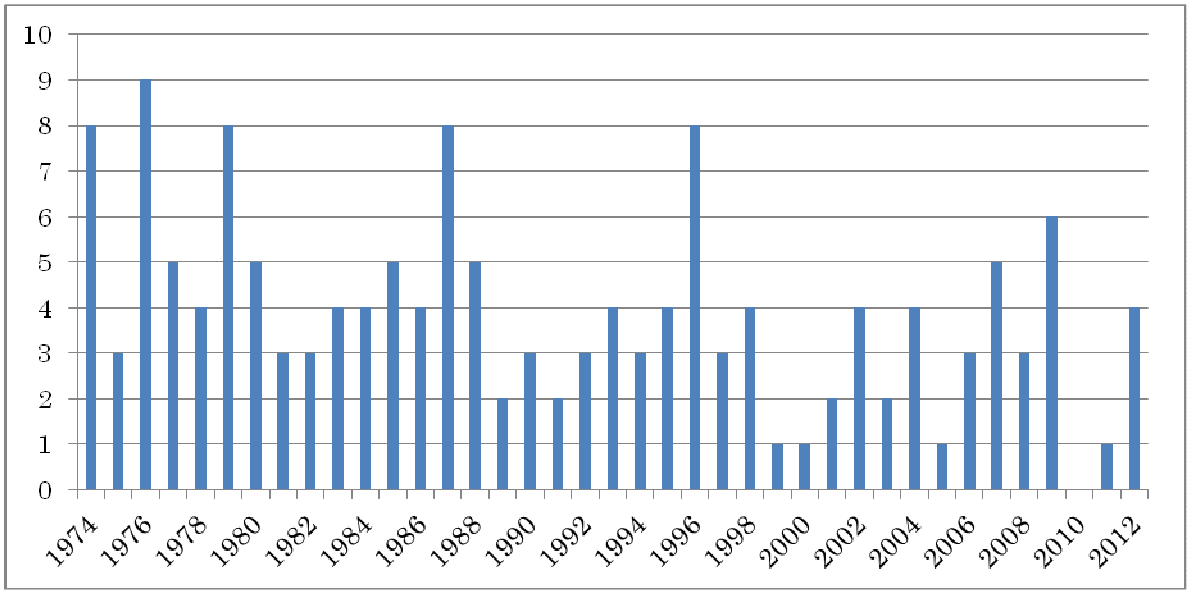
[10] 「警察庁と運輸安全委員会との間の犯罪捜査及び事故調査の実施に関する細目」（平成 20 年 10 月 2 日）

[11] 2007 年 12 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、2011 年 4 月に運輸安全委員会の事故調査報告書が公表され、同年 11 月に当該事故機の整備を担当していた整備員ら 3 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、2012 年 7 月、同地検は嫌疑不十分などとして 3 名とも不起訴処分とするという経緯をたどっている。

[12] 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://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/air-accident-toukei.php、2012 年 7 月 4 日アクセス）

安全委員会（前身の委員会を含む。）の調査対象なった事故で、その対象は、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[13]。これを年度別の発生件数毎にまとめたものが、図－３である。

図－3　年別大型機航空事故発生件数



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 13 件[14]である（各事故の概要は、別表２参照）。その中で、上記事故件数統計期間（1974 年～2012 年）に発生した事故で刑事裁判に付されたものは、４件である[15]。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前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、日本には必ずしもは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、多くの航空事故において警察の捜査が行われており[16]、刑事裁判数が増加傾向に転じることも否定できない状況であり、事故に関連して警察が行う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。

---

[13] 運輸安全委員会「航空事故等調査」（http://www.mlit.go.jp/jtsb/jikoair.html、2012 年 7 月 4 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。

[14] 池田良彦「航空事故調査と犯罪捜査の競合する問題」では、民間旅客機に関する１２件の事故が紹介されている。この他に、昭和２９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』において詳細な検討が行われている。

[15] 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（2012 年 8 月 16 日）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。

[16] ２０１１年７月２８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。

ところで、刑事裁判に付された 13 件の罪状とその判決を確認すると、１１件が業務上過失致死傷罪で起訴され、８件が有罪、３件が無罪判決となっている。その他の２件は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「航空危険行為処罰法」という。）第六条[17]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、２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る。これは、双方の事例とも、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、８件は執行猶予が付けられ、残りの２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。

３　航空事故における注意義務

上記の刑事裁判において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－１）。

表－１　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) 雫石事故(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２及び別表３で示した事故の番号である。

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３中３、６、１１及び１３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３事例３）において適用された、航空法第七十一条の二[18]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

[17] 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。

[18] 航空法第七十一条の二　航空機の操縦を行なつている者(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つている場合で、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

どで規定されていることに関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。

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３中２、４及び８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[19]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[20]等を内容とし、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、航空法第百五十七条[21]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。したがって、関係法令の遵守と同様に、運航規程に従った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るものであり、航空事故が発生した場合、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３中２の事例）がある。こ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ーを詳細に検討し、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３中８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[22]。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

あるとないとにかかわらず、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ない。

[19] 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。

[20] 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。

[21] 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ないで、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。

[22] 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、事故後のデーター解析によって、この判断は容易に行える。

可能性がある。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、関係法令およ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３中５、９及び１０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ない。したがって、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であろう。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、およ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１件あり、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－２)。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３中１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はないと考えられるが、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。したがって、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」[23]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。

表－２　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２及び別表３で示した事故の番号である。

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およ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起し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措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としては、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３中７及び１２）。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上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実行に移す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定された場合、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

[23]　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 12 年度）312 頁

れることが危惧される。

４　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に、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って行われる、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、実質的には、刑事訴追を念頭に置いた活動となっているといえ、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。だたし、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っていた、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っていないため、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って行うことによって、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、航空事故に対する刑事訴追が行われる場合、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ことみなされるため、刑事訴追の影響は、刑事裁判によっ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措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措定された場合、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ないため、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」[24]と

[24] 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

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いう懸念を抱かざるを得ないこととなる。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ない状態におかれているため[25]、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措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。

＜参考文献＞

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 12 年度、pp.291-327）

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://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/air-accident-toukei.php、2012 年 7 月 4 日アクセス）

柴田伊冊「司法における事実と目的と効果--焼津市付近上空のニアミス事故最高裁判決（平成 20 年（あ）920 号 業務上過失傷害被告事件・平成 22 年 10 月 26 日最高裁第一小法廷決定）から考える」（千葉大学人文社会科学研究第 22 号、pp.32-53、2011）

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 12 年度）pp311-312。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。

[25] 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」41 頁）。

第 3 章　航空事故の刑事実体法的考察

Ⅰ　犯罪論からの視点

1　過失論の推移

旧過失論は、過失の判断基準を結果の主観的予見可能性に求める見解である。この見解によれば、行為者は犯罪事実を予見すべきで、かつ、これを予見可能であったにもかかわらず意思の緊張を欠いていたために、これを予見しなかったことが刑法上の非難に値するとされるものである[1]。その理論的基礎は、違法論における結果無価値論および責任論における心理的責任論に依拠していた[2]。この結果、過失犯の客観面を故意犯と本質的に違いはないとの見解が主張され、違法論において特別な議論は展開されてこなかった[3]。これは、古典的な犯罪論体系の考え方である、違法の判断対象を客観的な行為、責任の判断対象を主観的な行為者と分けることを基準にして過失を評価するものである[4]。そして、過失とされる行為と法益侵害という結果との間に因果関係を認めることによって、構成要件該当性・違法性は充足されると解するのである[5]。

この旧過失論に対して、過失を問われる交通事故事案が増加するにつれて、法律上客観的に要求される注意を払っても、偶然や不可抗力によって生じた結果も、行為者の行為と因果関係の範囲内にある限り構成要件に該当する違法な結果とせざるを得ないという結果責任的な状況になるという批判が行われた[6]。また、旧過失論が主張する予見可能性は、程度を付すことができる概念であるとともに、予見の対象の具体化・抽象化にも無限の段階があることから、予見可能性は原理的に不明確な判断基準であるとの批判も現れ[7]、その原理の修正を迫られた。このような批判を受け、現在では、過失を単に責任要素だけとして捉えるのではなく、客観的注意義務違反の評価を「結果発生の『実質的で許されない危険』を持った行為」の問題として構成要件的評価を必要とする見解（修正旧過失論）[8]が主張されるようになった。

一方、旧過失論に対する「過失犯と故意犯とは異質な実行行為が存在する」[9]という批判をもとに主張されたのが新過失論である。新過失論は、行為無価値論に理論的基礎を置き、結果の予見可能性の要件のほか、結果回避義務違反を要件とすることで、過失犯の成立範囲の限定を図ろうとするものである[10]。この理論は、過失を行為として把握し、責任の問題として論ずる前の段階である違法性の問題として検討するものであり[11]、過失犯と故意犯とでは、行為規

---

[1] 曽根威彦『刑法総論　第四版』169 頁。
[2] 井田良『講義刑法学・総論』198 頁、吉田敏雄『刑法理論の基礎　第 2 版』238 頁。
[3] 曽根前掲書 169 頁。
[4] 故意・過失は責任形式であり、構成要件該当性と違法性は故意犯・過失犯に共通であるという犯罪論体系に基礎づけられることである（高橋則夫『刑法総論』204 頁）。
[5] 高橋則夫『刑法総論』203 頁。
[6] 大谷實『刑法講義総論』182 頁、高橋前掲書 204 頁など。
[7] 井田前掲 2、199 頁。
[8] 平野龍一『刑法　総論Ⅰ』193 頁。
[9] 曽根前掲 1、169 頁。
[10] 井田前掲 2、200 頁。
[11] 大谷前掲書 182 頁。

範の内容および実行行為の点で異なるという考え方に基づくものである[12]。この理論における注意義務は客観的注意義務[13]であり、この注意義務を遵守した行為であれば、法益侵害が生じた場合であっても過失犯の構成要件に該当しないことという結論へ至る[14]。この新過失論に対して、基準行為違反のみで過失犯の成立を認めることは責任主義に反するという批判の存在が紹介されている[15]。このような批判に対しては、過失には違法性の意識の可能性、つまり、客観的注意義務に違反する可能性を認識している必要があり、この違法性認識が過失責任を基礎づける責任要素であり、先に紹介した旧過失論者の指摘は、批判に値しないとの新過失論者からの反論[16]がなされている。

その後、この新過失論の立場を前提として、結果回避義務を課すための結果発生の予見可能性を肯定するためには、具体的な結果が予見可能である必要はなく、「一般人ならばすくなくともその種の結果の発生がありうるとして、具体的に危惧感をいだく程度のものであれば足りる」[17]という見解が主張されるようになった。この見解は危惧感説あるいは新・新過失論[18]と呼ばれている。この危惧感説は、森永ドライミルク事件判決[19]で採用されたが、具体的な結果予見可能性を要求せず責任主義に違反し、結果責任を認めることにつながること[20]、および行政取締法規違反が直ちに結果回避義務違反に結びつきやすいこと[21]などを理由に、これを批判する見解が主張され、その後の判例もこの見解を否定している[22]。このような新過失論および新・新過失論に対して、その真の問題点は、結果無価値的観点を軽視して義務違反が論じられるところにあるという批判も展開されている[23]。

(1) 過失理論における現在の議論

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は、日本では珍しいことではない。これは、日本だけではなく、全世界的な傾向として認識されている[24]。このように航空事故の後に刑事責任が追及される結果と

---

12 高橋前掲 5、204 頁。

13 大谷は、この注意義務を結果回避のために社会生活上必要となる注意を義務づけることとしている（『刑法講義総論』185 頁）。

14 高橋前掲 5、204 頁。

15 高橋前掲 5、205 頁による。この他、西田典之も、①その構造上、具体的予見可能性との理論的結びつきは必然的ではなく、容易に危惧感説に転化し得る、②基準行為といっても、それを具体的に決定することは困難であるから、結局は行政取締法規が定める義務に帰着せざるを得ない（『刑法総論第二版』260 頁）、と新過失論に対する批判を展開している。

16 高橋前掲 5、343 頁、および大谷前掲 6、334 頁など。

17 藤木英雄『刑法講義総論』240 頁。

18 新・新過失論については、この見解を独立して解説する論者があるが、新過失論と新・新過失論の相違点は、予見可能性の程度の差異であるため、本稿では、新過失論の中の一つの主張として記述している。

19 徳島地裁判決昭和 48 年 11 月 28 日判例時報 721 号 7 頁。危惧感説を採用し、工場の製造課長の刑事責任を認めた。

20 曽根前掲 1、172 頁。

21 三井誠『予見可能性」162 頁。

22 札幌高等裁判所判決昭和 51 年 3 月 18 日高等裁判所刑事判例集 29.1.78（北大電気メス事件）。

23 鈴木茂嗣『刑法総論第二版』120 頁。

24 Sofia Michaelides-Mateou & Andreas Mateou, ”Fliyng in the Face of Criminalization”, at 55 ;

して様々な問題が生じていることが指摘されており、航空従事者などから、将来の事故防止こそが航空事故後の対応として行われるべきことであり、刑事責任を科すことは、これを阻害することにしかならないと批判されている[25]。

「依然として、その構造、要素、要素の相互関係等をめぐって論争が継続中であるといってよい」[26]といわれている過失犯論に関する日本の議論は、先に紹介した新・旧過失犯論を対立軸として、過失の構造をどのように捉えるかということを中心に行われてきた。ここでは、過失の本質を責任要素とするか、あるいは違法要素とするかという体系的な区分に関する対立のほか、注意義務を構成する内容をどのように位置づけるかということが主な論点となり、長年にわたり議論されてきた。しかし、「これまでの展開がもたらしたものは体系的な混乱と過度に複雑化した過失論」[27]という指摘や、結果の帰属に関連して「客観的注意違反の過失犯における独自の意義を否定する見解も見られるようになった。例えば、客観的帰属の問題として論ずれば足りるという見解がそれである」[28]とあるように、複雑多岐になった過失犯の体系を単純化する必要があるとの認識が広まりつつある。

また、注意義務の内容に関する議論の混乱を反映し、「法は不可能を強いない」という観点から「過失犯の成否の判断、つまり『注意義務違反』の判断の有無につき、その枠組みが確立されていない。(中略) 問題の根本にあるのは、過失犯における『注意義務』の内容の理解であり、その点の検討が必要」[29]というように、過失犯論における議論の骨幹的な部分である注意義務に関する更なる議論の必要性を主張する指摘も行われるようになった。

このように、犯罪論体系の中において様々な議論が行われることによって、過失犯に関する理論の精緻化が進展した。確かに、過失犯が様々な具体的事情のもとに発生するということを勘案すれば、これらの事情へ対応することを達成するためには理論の精緻化という流れは当然のことである。しかし、理論の精緻化を求めるあまり、過失責任を問うにあたって、刑法が果たすべき本来の役割、すなわち、「法益侵害（危険）の事前規制・事後対応の任務」[30]が見失われつつあるようにも思われる。また、その複雑な理論体系は、具体的事案へ適用するにあたり、裁判官が構成要件を補充しなければならない範囲が大きい[31]ことへとつながるため、統一的な基準が存在せず、基準の明確性に欠けることになる。この結果、同じ事例であっても、それを解釈する者によって無罪・

Sidney Dekker, “The criminalization of human error in aviation and healthcare : A review”, at 121.

[25] Sofia Michaelides-Mateou & Andreas Mateou, Id., at 152 ; Sidney Dekker, Id., at 125.

[26] 吉田前掲 2、242 頁。この他、曲田統は、「過失犯論は、・・・種々の考え方が示されており、刑法理論上、十分に制止し切れていない領域である」（「過失犯論における実行可能性・予見可能性の問題」65 頁）と指摘し、現在でも過失犯論の議論が必要であることを指摘している。

[27] 本間一也「過失犯における結果の客観的帰属(一)」838 頁。この論文では、過失と偶然をいかに区別するかという視点から、過失犯における結果の帰属問題について論じている。

[28] 吉田前掲 2、234 頁。

[29] 古川伸彦『刑事過失論序説』8 頁。

[30] 曲田統「過失犯論における実行行為性・予見可能性の問題」38 頁。

[31] 高橋前掲 5、199 頁。

有罪か判断が分かれるという不合理な状態を生じさせる[32]。このような事態を未然に防ぐ意味において、更に、適切な過失責任の追及を実現するという意味において、複雑多岐にわたる過失犯論を明確な理論構成へと再構築することが要請されているのである。

(2) 過失論の比較検討

新過失論と旧過失論の重要な見解の相違点は、過失の処罰を正当化するために措定する注意義務の内容である。旧過失論は、結果の予見可能性の有無を過失犯認定の基準とする一方、新過失論では、結果の予見可能性のほかに、結果回避義務を課すことによって、過失犯の成立を限定するものである[33]。このように両者の見解の根本的な対立は、旧過失論が責任の要素として結果予見可能性を中心に過失を捉える一方で、新過失論は、違法要素として結果回避義務を中心として過失を捉えるという過失犯の構造に関する問題とされている[34]。

ア 旧過失論の問題点

航空機の運航や自動車の運転に従事する者にとって、航空機の運航中や自動車の走行中における事故の発生を完全に否定することはできない。このため、事故によって人身の負傷などの法益侵害が生じるという結果の予見可能性は認めざるを得ない。したがって、事故の発生という結果の予見可能性を注意義務として過失を判断する基準に据える旧過失論の見解からは、行為者にとって法益侵害が生じることに対する予見可能性が認められやすい傾向を有する。このような過失認定は、結果責任を認め、当該結果を生じさせた行為を行ったことに対して処罰を下すことに等しく、過失犯を適正に処罰するという状態とは言い難いものである。特にヒューマン・エラーが主な原因とされる事故の場合、人間がいくら注意を働かせても、その注意の影響が及ばない領域における行為から生じた結果を処罰の対象とするものであり、正に行為者に結果責任を負わせている状態といえ、過失犯として適切な処罰を科すとは言い難い状況であると考えられる。

更に、旧過失論の見解である、故意と過失は構成要件、違法性の面では差があるものではなく、責任においてその相違が認められるとしていることも妥当な見解とはいえない。故意犯の場合、犯罪とされる行為の結果が、当然、生起するものであるという認識の下に、当該行為を実行しているのに対し、過失犯の場合、法益侵害の結果を予見したとしても、その結果を意図しないまま行為に及んでいる。つまり、過失犯の場合には、結果を予見することが、法益侵害

---

[32] 平成 13 年 1 月 31 日、日本航空機同士が静岡県焼津市上空において異常接近し乗員乗客が負傷した事故について、当該機を管制していた管制官 2 名が業務過失致傷罪で起訴された。第一審は無罪（東京地裁平成 18 年 3 月 20 日）、第二審は執行猶予つき有罪（東京高裁平成 20 年 4 月 11 日）となり、これを不服として被告人が上告したが、上告を棄却する決定がなされた（最高裁判所第一小法廷決定 2010 年 10 月 26 日）。

[33] 井田前掲 2、202 頁。

[34] 鈴木前掲 23、119 頁。

を引き起こす結果を思いとどまらせるような行為規範となっていない点、故意犯と相違点するのであり、構成要件的な結果が同一のものであったとしても、行為規範に従っていたか否かという違法性の評価において、両者は、その内容を異にするものである[35]。したがって、故意犯と過失犯は、違法性の評価において、個別に扱われるべきであり、これを同一視する旧過失論の見解は妥当とはいえない。

イ　新過失論における責任の捉え方

一方、新過失論者の見解も一様ではなく、過失に責任要素を認めるか否かという点で異なる見解が主張されている。

新過失論者の伝統的な見解は、過失に責任要素を認めている。この見解によれば、責任要素の内容は、違法性を基礎づける事実を認識していないことに対して、注意義務違反がある場合としている[36]。つまり、過失における責任を「行為者の能力それ自体を基準として過失の成否を問うもの」とし、一般通常人に要求される客観的注意義務違反があったとしても、それは違法性を基礎づけるだけに過ぎないとしている[37]。そして、行為者の主観的能力を基準とする主観的注意義務違反が認められて、はじめて、行為者に対する責任非難が肯定されるとして、過失を構成要件と責任とにそれぞれ位置づけている[38]。

これに対し、過失における責任要素を否定する新過失論者は、責任を「規範意識による意思決定の制御（動機付けの制御）の可能性の問題である」[39]と理解し、過失作為犯は責任要素としての故意がないのと同じく、責任要素としての過失も存在しないとしている。この責任要素を否定する見解は、主観的注意義務違反に関連する主観的能力の評価を構成要件要素としての行為能力[40]の問題として捉え、結果回避措置を行うために要求される身体的能力や運動能力は構成要件の段階で考慮しなければならないとしている[41]。これは、「刑法は規範が影響を与えない要素（すなわち、規範を作用させようと思っても変えようがない事情）については、現実のそれをそのまま前提として受け入れるほかない」[42]ということをその理由としている。

この新過失論者間における見解の相違は、注意義務の内容に関する対立であ

---

[35] 高橋則夫は、「他人の死を惹起するな」という規範を例に、故意犯の場合、構成要件的結果を意図していることから、この規範が行為規範性を有するのに対し、過失犯の場合には、構成要件的結果を意図していないことから、この規範は行為規範性を持たないとし、「『他人の死を惹起するな』というような規範は、故意犯には妥当するが過失犯には妥当しない」と述べ、旧過失論者の見解である構成要件と違法性において故意犯と過失犯を同一視することに対する批判を行っている（前掲 5、201 頁）。

[36] 高橋前掲 5、343 頁。

[37] 高橋前掲 5、343 頁。

[38] 福田平は、旧過失犯論者が過失のすべての要件を責任条件ないし責任形式として考えていたもののうち、客観的注意義務違反のみが構成要件的過失として問題とされるとしている（『刑法総論』126 頁）。

[39] 井田前掲 2、218 頁。

[40] 意思により、自己の身体的動作を支配・コントロールできる能力のこと（井田前掲 2、30 頁）。

[41] 井田前掲 2、218 頁。

[42] 井田前掲 2、216 頁。

り、結果を回避する際における行為者の主観的能力の評価を、犯罪論上、どのように位置づけるかという点にある。つまり、適法行為を遂行するために必要な主観的能力の評価を、違法性の段階で評価するのか、責任の段階で評価するのが論じられている。主観的能力を違法性の要素として評価する論者も、過失に対する責任を否定するものではなく、双方とも、過失行為を行った者に対する責任、すなわち非難可能性の評価を行っている[43]。

しかし、両者の見解に基づいて過失を否定することとなった場合、最終的に刑罰を科さない（無罪）という同じ結論へ至るものの、その理由は大きく異なる場合が考えられる。伝統的な新過失論者の見解からは「違法性はあるが刑罰を科するほどの非難に値しない」と説明される一方、行為者の主観的能力を違法性の要素として評価する論者は「違法性はないので刑罰を科す必要がない」という説明がされる場合がそれである。特にヒューマン・エラーによって生じた事故の場合、責任過失を認める前者の見解に従えば、法益侵害に至る行為規範違反があったという客観的注意義務違反を認めるものの、当該規範を遵守しようという意思を持ちながらも、その意思が及ばない領域における行為によって注意義務違反が生じたのであるから、刑罰に値する責任はないとすることとなる。他方、主観的能力を違法性の範疇として評価する見解に従うならば、ヒューマン・エラーによって生じた事故における過失は、意思による行為のコントロールの不可能であった者に対しては違法評価を下すことができない[44]との理由により、構成要件に該当せず、刑罰は科されないことになる。つまり、前者は、行為者は違法性が認められることから非難を受けるべき立場にあるものの、非難の程度が刑罰に値しないという結論に至るのに対して、後者は、違法性が認められないのであるから非難の必要がないという判断を下しているということとなる。

このような説明は、これを受け止める社会に対して異なる印象を与える可能性が高い。現在のように、世論の処罰感情が厳しい状況を踏まえると、「違法だが刑罰は科さない」という説明は、専門家には納得できる理由であっても、社会一般に対する説明としては、説得力に欠けると思われる。その点、最初から違法性が認められないので刑事責任もないとするほうが、理論上も明快であり、社会的にも妥当な説明として受け入れられる可能性が高いだろう。

ウ　航空事故にとって適切な過失理論

過失犯の場合、行為者は法益侵害という結果を意図していないところに特徴があり、井田が主張するように、行為者の能力という観点で、過失の成立を違法性の検討の段階で評価することに妥当性が認められる。特に、航空事故における過失の評価で問題となるヒューマン・エラーは、規範を遵守すべく行為を始めたところ、認知心理学的な過誤によって、期せずして法益侵害という結果

[43] 過失に責任要素を否定する井田良は、責任の要素の検討において、責任能力、違法性の意識の可能性、適法行為の期待可能性という各要素の存在が必要であるとしている（井田前掲 2、362 頁）。
[44] 井田前掲 2、363 頁。

を生じさせているのである。これは、先に述べた「規範を作用させようと思っても変えようがない事情」に該当する事情であり、その違法性の評価にあたり、当該ヒューマン・エラーによる行為に関する過失を適切に否定することができる点、支持すべき見解である。

また、現代社会のようにリスクを伴う活動が多い状況のもとでは、当該活動の結果として生じる法益侵害という結果は完全に否定できない場合が増加しており、行為者に対していわゆる結果責任を科すことを制限する理論としても、新過失論は妥当な考え方である。

したがって、航空事故における過失、特にその特殊な勤務環境下での過失、およびヒューマン・エラーが関与する過失を評価する場合、新過失論、とりわけ、行為者の主観的能力を違法性と位置づける見解に基づき行うべきであると考える。

3　過失犯論における客観的帰属論の位置づけ

過失犯が成立するためには、結果の発生、行為と結果の間の因果関係の存在、および当該行為における客観的注意違反の存在[45]が必要とされている。このような過失の評価に際し、構成要件の要素を検討する手法として、従来は、注意義務の内容によって、新・旧過失論という二つの立場からの主張を中心に長年議論が行われてきた。これに加え、結果と行為の因果関係を評価する場面で、特殊な事情の介入が発生した時の結果帰属に関する判断を行う際、通説である相当因果関係説には限界があるという批判から、近年、結果の帰属の次元における議論も盛んになってきた。

このような状況において、近年、客観的帰属論を用いて結果の帰属に関する評価を行うことが有力に主張されるようになってきた。客観的帰属論は、これまでの犯罪に対する評価の枠組みを大きく変更し、「危険」という概念を中心に、発生した結果の帰属を総合的に検討するものである。

そこで、客観的帰属論について、因果関係論および過失論との比較によりその特徴を明らかにし、航空事故における過失犯処罰への適用について検討する。

4　客観的帰属論に関する検討

(1)　相当因果関係論との比較

客観的帰属論とは、「行為者によって惹起された結果は、行為者が許されざる危険を創出し、危険が構成要件的結果の中に実現した時、かつ、その危険が構成要件の射程範囲にとどまった時にのみ、行為者の仕業として、客観的に帰属できる」という理論である[46]。これは、結果を行為に帰属させるための基準を求める、さまざまな理論を総称するために用いられる名称であり[47]、具体的には、最初に、行為と結果に関する条件関係に基づく因果関係の存在が検討さ

---

[45] 吉田前掲 2、242 頁。
[46] 高橋前掲 5、126 頁。
[47] 山中敬一『刑法における客観的帰属の理論』3 頁

れる（条件的因果連関）。この条件関係とは、一般に「その行為がなかったならば、その結果は発生しなかったであろう」という関係のことである[48]。

次いで、この関係を前提とし、結果の帰属に関する検討が行われる。結果の帰属の検討では、まず、行為の時点から行為の結果発生に至るまでの間の当該行為による危険性の創出について、規範的評価を含めて検討される（危険創出連関）。そして、この危険創出が認められた後、行為後に明らかになった事情をすべて考慮して、創出された危険が、規範が保護目的とする範囲内において当該行為の結果として実現したかが検討される（危険実現連関）[49]。つまり、この理論の機能は、行為と結果の間に存在する条件的因果関係を、危険に関する判断と規範的な判断を用いて限定することである。

一方、相当因果関係論とは、行為と結果との間の条件関係の存在を前提として、当該行為からその結果が発生することが、経験上、一般的（相当）であれば刑法上の因果関係を認めるというものである[50]。ここでは、因果関係の限定を「相当」という経験上の一般的な関係から行うものである。この因果関係論における「相当性の判断」において、その判断の基礎となる事情の範囲となる「判断基底」を、どの範囲まで加味するかということについて主張が分かれている[51]。具体的には、判断基底を行為当時の事情に限定するか、行為後の事情を一定の範囲内で考慮するかという対立、これらの事情の認識する人を行為者に限定するのか、一般人を対象とするのかという対立、および客観的に存在した事情をすべて考慮するか否かという点での対立である。この議論は、「因果関係の相当性判断を明確化するうえでほとんど役に立っていない」[52]という指摘に象徴されるように、判断の基礎となる事情を限定する際に、恣意的な判断の入り込む余地を生む可能性が高い。この結果、因果経過の相当性の有無の判断は、判断基底の範囲をどのように決めるかによって異なる結果がもたらされ、同一事案に対して判断が分かれる結果を導くことになる。この点において、相当因果関係論は結果の帰属を判断する基準としては曖昧なものである。

一方、客観的帰属論では、条件関係を前提として、発生した結果に対して、行為の時点で許されざる危険を創出したか否かが判断される。相当因果関係論支持者からは、「危険の創出」および「危険の実現」は、それぞれ相当因果関係論における「行為の相当性」および「因果経過の相当性」にほぼ対応し[53]、相当因果関係論と相違がないとの指摘や、客観的帰属論は規範的・価値論的色彩が強い理論である[54]との批判もされている。しかし、客観的帰属論の見解は、

---

[48] 高橋前掲 5、112 頁、および山中敬一『刑法総論　第 2 版』253 頁など。
[49] 山中前掲書 279 頁
[50] 川端　博『刑法総論講義　第 2 版』147 頁
[51] 裁判所職員総合研修所『刑法総論講義案(三訂版)』（司法協会）88 頁
[52] 前田雅英『刑法の基礎　総論』104 頁
[53] 曽根前掲 1、78 頁。客観的帰属論について、曽根は当該理論が因果関係論を超えて違法論、過失犯論などへの理論的広がりを認め、今後の動向に注目している。しかし、川端博（前掲書 156 頁）や前田雅英（『刑法総論』188 頁）は、因果関係を限定する理論として相当因果関係論を用いるべきであり、客観的帰属論は不要であると主張している。
[54] 川端前掲 50、157 頁、および曽根前掲 1、79 頁

社会的有用性の視点[55]から立法等によって許容された一定の範囲の危険を伴う行為と発生した結果の間の因果関係を限定する基準としているため、相当因果関係論における「相当性」の判断に比べ明確な基準に基づく判断を下すことができる。そして、当該結果が、規範が保護目的とする範囲内で実現した結果か否かの検討では、行為後に明らかになった事情をすべて考慮している点、客観的には恣意的な判断の入り込む余地はない。したがって、相当因果関係説でいう判断基底に関する曖昧さを排除することが可能となり、一つの事案に対して異なる判断が下されることを防止できるであろう。

(2) 従来の過失論との対比

客観的帰属論は、単なる因果関係の問題を超えて、過失犯をどのように捕らえるかという犯罪論全体の理論にその議論が及んでいる[56]。したがって、客観的帰属論の意義の検討には、因果関係以外の論点からも検討する必要がある。従来の過失犯論では、注意義務をどのように捉えるかという点で諸説が対立していることを、先に紹介した。そこでは、旧過失論の立場からは結果予見義務を、新過失論の立場からは結果回避義務をそれぞれの注意義務の中心的な概念として主張されてきた。このような状況において、過失という具体的な個々の事例に対して一貫した理論の構築は困難を極め、理論の体系的混乱と過度な複雑化をもたらしている[57]。

一方、客観的帰属論は、当初から個々の具体的事例に対応することを目的とした理論であり、危険創出連関において、社会的有用性に基づき制定された基準により定められた、許された危険からの逸脱の有無を検討している。許された危険からの逸脱が認められた場合、この逸脱のない行為に比べて発生する危険の度合いが大きくなり、危険創出が認定されて結果を帰属する要件の一つが充足されることになる。この危険創出が認定されることの意味するところは、従来の過失論において客観的注意義務違反が認められることと同じである。なぜなら、あらかじめ定められている許された危険という客観的な基準は、過失における注意義務を措定するにため、従来の過失論ですでに用いられていたものであるからである。

したがって、客観的帰属論における危険創出連関の検討と、従来の過失犯における客観的注意義務違反の有無に関する検討は、実質的に同じ作業を行っているのであり、従来の過失論に代わって、客観的帰属論によって対応することが可能なのである。むしろ、客観的帰属論による対応の方が、複雑多岐にわたる従来の過失論による対応に比べ、当初から個別具体的事象を対象としているので明快な理論を提供できるという利点を有しており、過失犯に対して、より適切な対応が可能となるであろう。

---

[55] 高橋則夫は、「『現代社会が危険（リスク）社会であり、社会構成員の全員が被害者にも加害者にもなる可能性が飛躍的の増大している』という社会学的認識がある」（『刑法総論』126 頁）として、客観的帰属論がこのような認識のもとで提唱されたものであるとしている。

[56] 曽根前掲 1、79 頁。

[57] 本間前掲 27、838 頁。

５　客観的帰属論の意義

以上の議論から、客観的帰属論の射程は、因果関係論及び過失論に及ぶことが明らかになった[58]。このことから、客観的帰属論は、これまで行われてきた複雑多岐にわたる過失犯に関する議論を整理するとともに、明確な判断基準を提供する点において有用な理論であるといえる。その一方で、客観的帰属論に対して、規範的・価値論的であるとの批判も存在する。しかし、規範的であることは、客観的帰属論だけではなく、過失論における新過失論も同様の傾向を有している。これは、過失の成否に関する評価の客観性を確保するために必要なことであり、この批判は妥当なものとはいえない。さらに、客観的帰属を批判する者の中においても、「客観的帰属論は、『相当性』判断の明確化のために、一般的・抽象的な相当因果関係の判断枠組みに個別具体的な判断基準を提供する点において相当因果関係説にとっても有用である」[59]という指摘がなされているように、客観的帰属論は決して抽象的規範を墨守するための理論ではなく、「事例類型に応じて具体的に、結果帰属の基準を体系化」[60]を実現するための理論なのである。危険創出連関における許された危険の措定、および危険実現連関の検討における具体的事情を基礎とした評価は、発生した結果ごと個別の基準が用いられ、個々の具体的事象に応じて行われているのである。

しかし、現在、一般的に客観的帰属として議論されている内容は、事後的観点からの行為と結果の因果関係の議論に集中し、そもそも結果を生じせしめた行為に関する評価が十分行われているとはいえない状況である。この意味において、客観的帰属は、旧過失論の考え方に親和性を持つものであり、過失の構造における行為の重要性が軽視されることにつながる恐れがある。

このような、行為を軽視する従来の客観的帰属に関する議論に対して、吉田敏雄は「客観的帰属論は積極的特別・一般的法益保護という刑事政策的思想を犯罪論の上で構成要件に反映させた法形象である」[61]と客観的帰属論が生まれた法的背景をもとに、客観的帰属論において軽視されている行為に対する評価の重要性を主張している。この見解は、客観的帰属が伝統的に刑法の結果負責に関係し、客観的構成要件における因果関係検証に接続して行われ、事後的観点から行為と危険連関の存否を問う法現象で、因果関係論（等価説）による構成要件の拡大を抑制することと理解され、この帰結として、帰属の問題は事後的な検討しか行われていないと批判している[62]。そして、危険は行為から生ずるのであり、行為自体が事前の観点から構成要件的結果に対して法的に容認されない危険を創出せず、なおかつ社会的に相当であるときには、当該行為は構成要件に該当しないとするべきとしている。この結果、客観的帰属による評価

---

[58] 曽根前掲 1、79 頁。
[59] 川端前掲 50、156 頁。
[60] 山中前掲 47、4 頁。
[61] 吉田前掲 2、133 頁。
[62] 吉田前掲 2、134 頁。

は、まず危険創出としての行為認定を行い[63]、これを規範的基礎として結果帰属の評価を行うべきであるとしている[64]。

この吉田の主張は、新過失論の見解で注目された行為に関する評価を適切に行うものであり、新過失論の見解を貫徹する理論であるといえる。新過失論では、客観的注意義務違反として当該行為に関する行為規範からの逸脱の有無を行為の評価基準として運用するが、吉田の主張する過失における行為帰属の評価は、当該行為に関する社会的相当性を客観的注意義務違反の一要素として明確に位置づけた点に特徴がある。行為を評価する基準としての「行為規範からの逸脱」と「社会的相当性」は、実質的に同じ基準であるとの批判が予想されるところである。しかし、前者の基準は、純粋に行為規範の逸脱の有無を評価するものであるのに対して、後者の場合、行為規範からの逸脱の有無だけではなく、当該行為が結果を招来することについて経験的な危険を有するか否かという評価を行うものである[65]。つまり、仮に行為規範からの逸脱が認められたとしても、当該行為が結果を発生させるような経験的危険を有していない場合には客観的注意義務違反はなかったとされ、過失犯処罰を限定する機能を果たすものである。

これは、第三者が行った行為規範から逸脱する行為などを評価するにあたり有用な理論となる。通説とされる相当因果関係論による評価では、判断基底をどのように措定するかという明確な基準がないために、評価者によって判断基底の内容が異なることが生じ、当該行為の評価が、評価者によって異なる結果へ至る可能性が高い。一方の客観的帰属による行為の評価では、具体的結果に対する「経験的危険」という基準を社会的相当性に組み入れることで、相当因果関係論の基準が司法により恣意的に定められるという不安定な側面を、一般社会における経験にその根拠を求めていることで安定した基準となり得るのであり、この基準を用いることで、さらに適切な評価の実現に近づくことになると思われる。

また、山中らが提唱する客観的帰属論において「危険の創出」を基準に評価を行うことは、結果からの事後的な評価を用いている。この評価手法は、当該行為を結果が生じた時点を起点としている点、事後、専門家の分析によって明らかになった事象のような後知恵的な要素が評価に組み入れられる可能性が高い。しかし、吉田が主張する行為の帰属に関する評価は、当該行為が終結した時点が起点となっているため、結果を知ることによって生じる後知恵的な要素を抑制することが可能となる。この結果、さらに客観的で公正な評価の実現が期待できるものであり、ここに行為帰属の有用性が認められるのである。

そして、航空事故における過失を評価する場合、行為帰属の検討を含めた客観的帰属論を援用することは、その妥当性をより高度なものにすると考えられ

---

[63] 吉田は、行為帰属を、一般的生活経験上の視点に基づく「経験的行為危険」と共同生活の一般に承認されている社会準則（社会倫理）である「規範的行為危険」とに分けて評価するとしている（前掲 2、141 頁）。

[64] 吉田前掲 2、135 頁。

[65] 吉田前掲 2、141 頁。

る。航空事故が発生すると、その多くの場合において、パイロットが直近行為者として事故に関与する。しかし、パイロットの行為は、管制官の管制指示や、航空機の故障への対応のためなど、他律的に行われる性質を有している。また、航空管制官の行為が評価の対象となる場合には、パイロットなどの第三者の行為が必ず介入することもあり、このような事情のもと、発生した結果を誰に帰属するかという問題が生じる。このとき、行為帰属の評価を行うことは、過失責任を問うべきでない場合を早期に弁別できるという重要な機能を果たすことが可能となる。第三者の行為の介入の影響を受ける航空事故における過失を評価する際は、行為帰属の検討を慎重に行うことが必須であり、この点も航空事故における過失認定にあたり、吉田が主張する客観的帰属論の意義が認められるところなのである。

６　小括

日航機ニアミス事件をはじめとする航空事故において、ヒューマン・エラーのような自己の意思ではコントロールできない行為が原因となる場合や、航空機の運航に複数者が関与するため、過失を犯したとされる者の行為に第三者の行為が介入する場合が頻繁に発生する。このような特徴を有する航空事故に対する過失を評価する際、新過失論に立脚した結果回避義務という客観的注意義務を評価基準として用い、客観的帰属論を適用し、複数の関係者の行為の中で、誰の行為が経験的な危険を有し、その危険が実現したのかということを評価することが適切であることを指摘した。

また、因果関係の評価にあたり、因果の経過の基本的部分をどのように措定するかということによって、安定した評価の実現に関する問題が生じる。これまでの裁判において採用されてきた理論構成では、これらを評価するにあたっての統一的な基準が存在しないため、評価の結果が安定せず、裁判の審級によって異なる結果に至る[66]ことが起こるのである。特に、裁判では結果と行為の間の因果関係の証明に力点が置かれているため、行為帰属に関する評価が厳密に行われない[67]。航空事故のように、複数の行為者が関与する事例の場合、この行為の評価、特に行為の帰属に関する厳密な評価が行われるべきである。これらの評価を適正に行う理論として客観的帰属論は、「危険の創出」を起点とし、その実現を評価している点において有益なものであり、航空事故における過失の検討にあたり採用されるべき理論であると認められる。

また、航空事故の裁判において、実務上、運輸安全委員会が作成する航空事故調査報告書が証拠として採用されていることを鑑みると、行為の評価に対す

---

[66] 日航機ニアミス事故では、第一審が無罪、第二審及び上告審では有罪という判決が下されている。

[67] 日航機ニアミス事故の裁判では、被告管制官が管制指示発出の際に便名を取り違えたという行為に関する実質的な危険の存否が争点となった。この争点は、一見、被告管制官の「言い間違い」という行為に関する検討を行っていると受け取られるが、その内容は、「言い間違い」という行為自体の評価ではなく、言い間違いの後で生じた事象の危険性の検討を行っているものである。この「言い間違い」については、判決において「初歩的なミス」と結論づけられ、「言い間違い」がどのような状況下で発生し、それ自体に刑事責任を問うか否かという検討は、ほとんど行われていない。

る後知恵的な要素の影響を局限するためにも、行為帰属に関する評価を慎重に行われなければならない。この意味で、吉田が主張する行為帰属を明確に行う客観的帰属論は、今後の航空事故に関おいて刑事責任に関する評価を行う場合に、重要な指針となり得るものである。

以上、航空事故に対して刑法を適用するための理論についての検討を行った。しかし、これまでの議論で明らかなように、刑法はあくまでも個人の刑事責任を追及するために用いられるものであり、そこでの議論は、個人の処罰を念頭に行われている。このため、航空機の運航システム上の不具合が事故の原因となった場合でも、その原因を改善するために当該システムの改善を組織へ直接働きかけることできないという問題を有している。先に紹介したように、危惧感説（新・新過失論）によって、刑法が組織へ直接関与する機運が生じたものの、現在ではこれに否定的な論者が多数を占め[68]、組織的な不具合に対して、刑法が直接働きかけることができないという状況は、依然として継続している。これは、公害問題が生じた場合に、危惧感説は企業に対する刑事責任を正当化するために有用である。だが、これを個人へ適用するには、予見可能性の対象があまりに抽象的すぎるとの批判がなされており、個人に対する理論的な妥当性が危惧感説に認められていないことが、問題視されているのである。

以後、監督責任という概念が生まれているものの、組織の構成員を刑罰に処することによって、組織に対して間接的な働きかけを行うことしか実現していない。従って、将来の事故防止を図るため、システム上の不具合を是正するということが最も重要視される航空事故後の処理において、刑法が果たす役割は限定的なものとならざるを得ない。つまり、航空事故の再発防止の観点からは、いかなる刑法理論を用いて航空事故を引き起こしたとされる者に関する過失の評価を行ったとしても、刑法が個人の行為だけを対象としている以上、事故防止へ寄与できることは限定的とならざるを得ないのである。

[68] 三井誠は、「自動車事故のような場合は過失処罰を制限し、企業災害のような場合は処罰範囲を拡げるという矛盾する養成を『危惧感』説がいちどきに満たすことは、やはり無理だといわざるをえない」（「予見可能性」154 頁）と述べている。この指摘は、刑法の名宛人はあくまでも個人であるため、企業災害を対象としている理論であっても、個人をも対象とした理論構築を行うべきという考え方を象徴しているものと思われる。

＜参考文献＞

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 12 年度、pp.291~327）

井田　良『講義刑法学・総論』（有斐閣 2008）

大谷　實『刑法講義総論第五版』（成文堂 2012）

川端　博『刑法総論講義第２版』（成文堂 2006）

鈴木茂嗣『刑法総論第二版』（成文堂 2011）

曽根威彦『刑法総論第四版』（弘文堂 2008）

高橋則夫『刑法総論』（成文堂 2010）

藤木英雄『刑法講義総論（オンデマンド版）』（弘文堂 2003）

古川伸彦『刑事過失論序説』（成文堂 2007）

本間一也「過失犯における結果の客観的帰属(一)」
（北大法学論集第 40 号 4 号 1990、pp.835~885）

曲田　統「過失犯論における実行可能性・予見可能性の問題－日航機ニアミス事件を素材にして－」（『理論刑法学の探究⑤』pp.33-66、成文堂 2012）

三井　誠「予見可能性」（藤木英雄編著『過失犯－新旧過失論争－』学陽書房 1975、pp.129-182）

吉田敏雄『刑法理論の基礎　第２版』（成文堂 2010）

山中敬一『刑法総論第２版』（成文堂 2008）
同　　『刑法における客観的帰属の理論』（成文堂 1997）

Sofia Michaelides-Mateou & Andreas Mateou, ”Flying in the Face of Criminalization”, ASHGATE, 2010.

Sidney Dekker, “The criminalization of human error in aviation and healthcare : A review”, Safety Science 49, 121-127, 2011.
（本稿は、藤原琢也「航空と医療分野におけるヒューマンエラーを犯罪とすることに関する一考察（上）」（日本航空機操縦士協会「PILOT」No.329 2012 年 1 月号、pp.13-18）、「同（下）」（日本航空機操縦士協会「PILOT」No.330 2012 年 4 月号、pp.6-11）として翻訳されている。）

Ⅱ　刑罰論からの視点

航空事故を引き起こした者に対する刑事責任を追及することに対して、刑罰を科しても将来の事故防止に貢献しないという批判が存在する。その一方で、この論点に関する刑事法の専門家からの具体的な反論は積極的には行われていない。そこで、刑罰の機能を確認し、それが航空事故の防止に対してどのような役割を果たしているのかを検討する。

1　過失犯に刑罰を科す意義

(1)　刑罰論に関する議論の状況

ア　応報刑論と目的刑論

刑罰の制度は、「事後の責任追及を通じて将来の犯罪予防を図るための制度」[1]であるといわれ、犯罪を予防するための事後的な措置として、犯罪を行ったとされる者に対して刑罰が科される。そして、刑罰の本質は、過去の犯罪に対する応報として科されるものであり、現行刑法は、このような応報の立場を基調とすることが、現在までの学説と実務の支配的な見解であるとされる[2]。このような支配的な見解があるものの、刑罰に関する議論は、今なお一本化されることがないまま様々な議論が展開され、応報刑論と目的刑論、目的刑論の中における一般予防論と特別予防論の対立がその代表的なものとなっている。

応報刑論は、「犯罪行為を根拠に犯人に対して加えられる非難としての苦痛ないし害悪」[3]を本質とし、犯罪を思いとどまることができたはずのところ、あえてそれを行った意思決定に対して責任非難を加えることが可能であるとしている。そして、その非難に見合った不利益が与えられることは正当であるという考えに立脚している[4]。罪と罰の観念は、人間の長い歴史を通じて平均的な国民の道徳的確信ないし規範意識として育まれてきたものであり、この考え方が現在の社会でも明確に存在しているために、応報原理を否定することはできないとされる[5]。

他方、目的刑論の論者によれば、刑罰は、主に行為者の再犯の防止のための制度であり、社会的に有益な目的の実現のために不可欠な手段であるとして正当化されるとしている[6]。さらに刑罰の持つ機能の観点から、一般予防と特別予防とに主張が分かれている。一般予防とは、刑罰を予告すること、および、刑の言い渡しと執行による威嚇によって一般人を威嚇し犯罪から遠ざけることである[7]。一方、特別予防とは、刑罰によって特定の犯罪者の犯罪を防止することを目的とし、規範意識の覚醒機能、自由刑の執行によって受刑者を社会から排除する隔離機能ないし無害化機能、および、受刑者に対する改善・教育を行い、

---

[1] 井田良『講義刑法学・総論』7 頁。
[2] 井田前掲書 8 頁。
[3] 井田前掲 1、541 頁。
[4] 井田前掲 1、542 頁。
[5] 大谷實『刑法講義総論』43 頁。
[6] 井田前掲 1、543 頁。
[7] 大谷實『新版刑事政策講義』109 頁。

社会に復帰させる改善・教育機能という 3 つの機能があるとされている[8]。

イ　責任に関する議論

(ｱ)　責任の本質

以上のような刑罰の基本的な考え方の相違は、責任の本質に関する見解の対立から生じるものである[9]。応報刑論の立場からは、違法行為を思いとどまることもできたのに、あえて違法行為に出たことに対する道義的非難を責任の本質としている[10]。この立場は、責任の根拠を個々の行為における非難されるべき意思決定とし、そのような行為に対する責任が問われるべきことになることから、行為責任論を支持することになる。この立場の特色は、責任判断の主体である国家が、道義実現の主体として、責任判断の客体である個人に対して道義的優越性を持つことにあり、責任は社会保全の利益に道義的基礎を与えるものとして、国家刑罰権を制約するよりも正当化する方向に傾きやすいとされる[11]。

一方、目的刑論の立場は、刑罰を行為者の再犯防止を目的とした手段として捉え、行為者が違法行為を思いとどまることができない性格の危険性を有していることが、刑罰を正当化する根拠であるとしている。ここで責任は、危険な性格を持つ人が再犯防止のための刑を受けるべき社会の一員としての負担のことである、という社会的責任論をその拠り所としている。ここから、責任を問う根拠として、行為者の危険な性格に求める性格責任論が支持されることとなる[12]。この社会的責任論に対しては、刑罰が社会保全のための合理的な社会的処置とされ、性格の危険性の表れとして違法行為が行われる限り、行為者が精神障害者であろうと年少者であろうと、刑事責任を否定する理由はなく、刑罰と保安処分の一元論に道を開くことになるとの批判を受け、現在では、支持されていない[13]。

責任の本質に関して上述のような主張がなされてきたが、現在では、各責任論における議論を受け、法的責任論が主張され、広く支持されるようになっている[14]。この法的責任論は、刑法上の責任は法の立場からの非難であり、社会倫理上の道義的非難と常に一致するものではない[15]との考えから、「国家はそのような法的なレベルでの非難しか賦課できない」[16]としている。この見解は、刑事上の責任を、法的責任と社会道義的責任とは完全に一致しないものとして明確な区別を試みているものの、責任の根拠を、当該違法行為に出た非難される意思決定として、応報刑論を基本とする行為責任論が支配的[17]であるため、

---

[8] 大谷前掲 5、47 頁。
[9] 井田前掲 1、355 頁。
[10] 井田前掲。
[11] 曽根威彦『刑法総論第四版』137 頁。
[12] 井田前掲 1、356 頁。
[13] 井田前掲 1、355 頁、および曽根前掲 11、137 頁。
[14] 井田前掲 1、356 頁。
[15] 曽根前掲 11、138 頁。
[16] 高橋則夫『刑法総論』322 頁。
[17] 井田前掲 1、356 頁。

法的責任論においても、責任の本質としての応報概念は否定されていないのである。

(ｲ) 責任の判断要素

責任を判断する要素をどのように捉えるかという視点から、心理的責任論と規範的責任論の二つの考えが主張されている。心理的責任論では、違法な行為との関係で故意と過失をそれぞれ悪い心理状態と捉え、責任の判断は、悪い心理状態という心理的事実を確認することであるとしている[18]。しかし、現在では、責任が非難可能性である以上、行為者を非難するためには、故意・過失といった心理的事実に加えて、行為の際の事情の正常性が必要であるとの指摘から、責任能力、違法性の意識の可能性、適法行為の期待可能性の要素を必要とする規範的責任論が主張されるようになり、これが通説となっている[19]。これは、非難とは規範意識を働かせることにより違法行為に出ようとする動機を抑制し、意思決定に至らせるべきでなかったのに、そのような意思決定に至らせたことに対する否定的価値判断[20]であるとする考えが、その根底にある主張である。このように、非難の内容を、法秩序として是認された価値の秩序を破壊する違法行為に対する非難である[21]とすることによって、責任判断を「実現意思の形成に至る動機決定」の評価と理解することになることから、責任の判断要素は、違法性の認識の可能性に関する問題が重要なものとなって顕在化することになる[22]。

(2) 相対的応報刑論

現在では、応報的処罰と犯罪予防のそれぞれの要請を調和・統合するという相対的応報刑論が通説であるとされている。この論は、刑罰の本質を応報として捉えながら、目的論の長所を取り入れ、応報的処罰と犯罪予防のそれぞれの要請を調和・統合することを主張している[23]。しかし、その軸足を応報刑論におくか、目的刑論におくかという二つの方向性が認められるとの指摘[24]にもあるように、相対的応報刑論の主張も一様ではない。この方向性の相違は、応報概念の捉え方の相違によるものであり、応報刑を基軸とする論者は、刑罰が応報であること自体が刑罰を積極的に正当化する根拠の一つと捉える一方、目的刑論を基軸とする論者は、刑罰の使用を限定する要素として応報を理解している。

井田良は、「過去の犯罪を根拠とする応報的処罰を通じて、将来の犯罪予防を

---

[18] 井田前掲 1、361 頁。
[19] 団藤重光『刑法綱要総論』264 頁、井田前掲 1、362 頁。
[20] 井田前掲。
[21] 川端博『刑法総論講義』390 頁。吉田敏雄も「責任非難は、法の機体が比較基準人、つまり『普通の』規範名宛人との関係で失望させられたことを表現している」(『法的平和の恢復』137 頁）と述べ、法的責任の重要性をその客観性から指摘している。
[22] 川端前掲書 391 頁。
[23] 井田前掲 1、544 頁。
[24] 高橋直哉「応報概念の多様性」29 頁、前田雅英『刑法総論講義第 5 版』21 頁。

図ろうとする見解が一般的」[25]とし、相対的応報刑論を支持している。そして、ここで用いられる「応報」の意義は、単一の意義ではなく、応報刑論者によりその内容が異なるとともに、日常的に用いられる「応報」の語義と講学上のそれとも異なるものであるとし[26]、その多様性を論じている。「刑法学において『応報』の語が用いられるとき、それは違法な行為に出た行為者の意思決定に関する非難、すなわち責任の程度に見合った苦痛を与えることとして理解され」、「応報刑とは責任に応じた刑である」[27]としている。そして、井田は「応報」を「責任に見合った苦痛を与えること」と定義し、そこから罪刑の均衡の原則が導かれるとし[28]、応報に軸足を置いた主張を展開している。このような考え方は、責任の本質を、違法行為をとどまることもできたのに、あえて違法行為に出たことに対する道義的非難に求めるものであり、そこから、責任の根拠を「個々の行為における非難されるべき意思決定」にあるとしている。

一方、大谷實は、相対的応報論の持つ「足し算」的な考え方に対して批判を展開している[29]。ここでいう「足し算的な考え方」とは、相対的応報刑論者が、絶対主義的な応報が刑罰の本質であり、その目的を一般予防と目的予防にあるとする見解を指している。この批判は、応報と一般予防・特別予防の機能は統合できるものではないことを前提として、それぞれを「本質」と「目的」と区分していること、つまり、刑罰の本質を応報に求め、刑罰の目的を一般予防・特別予防に求めているという考え方に対して展開されているものである。

これに対する大谷の主張は、社会秩序の維持目的から、応報刑を基礎として一般予防・特別予防を考慮することは十分可能であり、応報、一般予防および特別予防は、究極的に法益保護による社会秩序維持という目的において統合されなければならないとするものである。ここでは、応報を刑罰の機能の一つとして捉えている点、井田をはじめとする相対的応報刑論者の主張と異なるものであり、刑罰の目的を中心にその正当化を求めていることから、目的刑論的な主張であると考えられる。

さらに、「応報」に関する理解も他の相対的応報刑論者と大谷とでは異なっている。応報刑論に軸足を置く論者は、応報の概念を基本的に絶対主義に求めている。絶対主義とは、刑罰によって犯罪を相殺し、犯人に責任を尽くさせることが正義の要請であり、刑罰は、彼らが罪を犯したという理由によってのみ科さなければならないという、カントなどの主張に由来する考え方である[30]。一方、大谷が主張する応報とは、「犯罪と刑罰とが国民の納得が得られるように確定されなければならない」[31]というように、国民の規範意識に基づくものであるとしている。そして、国民の規範意識に依拠しなければならない理由を「人

---

[25] 井田前掲 1、8 頁
[26] 井田前掲。
[27] 井田前掲 1、9 頁
[28] 井田前掲 1、542 頁。
[29] 大谷は、これを併合説批判として展開している（大谷前掲 5、44 頁）。
[30] 大谷前掲 5、43 頁。
[31] 大谷前掲 5、35 頁。

間の長い歴史のなかで育まれてきた罪と罰の観念は、平均的な国民の道徳的確信ないし規範意識となっており、過去の犯罪行為に対する応報として犯人に苦痛（刑罰）を加えるという悪行に対する悪反動という考え方は、現在の文明化された社会においても歴然として存在」[32]するからであるとしている。つまり、刑罰と犯罪内容とを厳格に対比させることによって応報を位置づける相対応報刑論と異なり、国民の道徳的確信という象徴的な概念に基づいて応報を理解する点において、両者は相違している。

大谷は、このような相対的応報刑論批判を展開しているものの、応報を刑罰を正当化するための基本理念として基礎づけている点、その主張は相対的応報刑論者の主張と共通している。その相違は、応報と一般予防・特別予防の統合に対する考え方だけであり、いわゆる応報刑論と目的刑論の融合を図ることを目指すという観点からは同一の主張であり、刑罰は、その目的の如何を問わず、犯罪行為に対する応報を基礎として行為者に科されることによって、その正当性が裏付けられているのである[33]。従って、大谷の主張は、応報と一般予防・特別予防の統合の方法が足し算的なものであることを批判し、社会秩序の維持という観点で応報刑も目的刑も統合されるべきとし、自らの主張を「統合論」として、相対的応報刑論と一線を画しているものの、この主張は、実質的に相対的応報刑論に区分されるものと認められる。

このように多様な相対的応報刑論が主張される背景には、応報刑論と目的刑論が同時に立論されたものではなく、歴史の流れにともない、時代の要請の応じた理論構築をされた歴史的経緯がある[34]。「そもそも、刑罰は、人間が試行錯誤を重ねて生み出してきた歴史的な機構であって、これを、単純な理念で割り切って論ずること自体が誤っている。刑罰が犯罪防止の目的達成のひとつの手段として存在することを否定するわけにはゆかない」[35]との指摘にあるように、刑罰を正当化する論拠は、刑罰を応報刑か目的刑か、あるいは一般予防か特別予防かという二項対立的な検討で結論を簡単に導き出せるような課題ではないのである。したがって、応報刑論と目的刑論の融合が図られることは、ある意味、現実的な解決であるいえる。しかし、二項対立的な検討による解決が不可能であることが、即座に、従来の議論で対立していた概念を無批判的に融合することとはならないのであり、改めて詳細な検証が必要である。

また、相対的応報刑論は、先に指摘したように、その位置づけは異なるものの、刑罰を正当化する根拠として応報を認めている。しかし、この応報の概念には、責任に応じた苦痛を与えるという点では共通の認識を有しており、ここに報復的な思想が入り込む余地が残されている。この報復的な思想は、大谷が主張する国民の納得が得られる刑罰と結びついた場合、刑罰の積極的な使用へ

---

[32] 大谷前掲 5、43 頁。

[33] 井田良は、相対的応報刑論を「統合説（統合主義）とか総合説(総合主義)と呼ばれることもある」（井田前掲 1、544 頁脚注 10）としており、この両者の思想の共通性を表していると思われる。

[34] 大谷實は、刑罰の理念を、一般予防論、絶対的応報刑論、特別予防論、併合説（相対的応報刑論：筆者注）の順に変遷してきたとしている（大谷前掲 5、43 頁）。

[35] 藤木英雄『刑法講義　総論』18 頁。

結びつく蓋然性が高い。このような状況に陥った場合、正義の実現というよりも、社会的憤懣のはけ口として刑罰が多用される可能性が否定できない。これは、刑法の謙抑的な使用を堅持するために、絶対に回避しなければならない状況である。現在、犯罪に対する刑罰が厳罰化傾向にあるとされているが、応報の名の下に報復が入り込んでいることが、このような傾向を作り出すひとつの要因となっていることは想像に難くない。

このように、応報という概念を基軸とする相対的応報刑論は、議論の対立の解消を主眼とし、刑罰の積極的な使用に結びつく可能性が否定できない点、再度、慎重な検討を要する見解である。そこで、以下、相対的応報刑論に対する批判等を踏まえ、航空事故を引き起こしたとされる者に対して刑罰を科すことについて検討を進める。

２　相対的応報刑論に関する検討

(1)　応報を否定する主張

相対的応報刑論は、現在のところ、日本の刑罰論で通説とされている主張である。この見解に対して、刑罰を正当化する根拠としての応報概念を否定し、相対的応報刑論に対する批判が展開されている。

吉田敏雄は、修復的司法に関する論考において応報刑を否定し、特別予防と一般予防を統合した刑罰の正当性を主張している[36]。この議論は、法としての刑法が果たす役割の視点から行われている。そこでは、刑法の妥当性が社会的・民主的正当化を拠り所としており、その内容は、その時代における価値に対する一般的合意に基づく社会倫理によって与えられるものであるとされ[37]、「法は、第一次的には、人間の共同生活の理念に仕えるのであり、第二次的に外的秩序に仕えるのにすぎない」[38]という法の役割を踏まえ、刑法は、人々の内面にある規範意識と一般社会で合意された社会倫理を統合し、人間の共同生活の秩序を維持するために個々人の行為を統制するための手段のひとつを目的とする法であるとする。そして、刑法をこのように理解することによって、犯罪を「社会倫理的連帯を基礎とする法の理念からの逸脱」[39]と定義し、このような理解に基づく犯罪論体系における責任の意味は、犯罪構成要件において社会倫理的価値観から逸脱する態度に対する非難となるため[40]、行為者の個人的な道義的能力に関する判断が含まれないこととしている[41]。そして、責任としての社会倫理的非難にあたり、犯罪者が法規範と内的結合を欠いていることを指摘し、法に統治されている共同体に復帰させるために法を示すことによって、犯罪者に対して規範の妥当性が明確に認識される（積極的特別予防）と同時に、当該共同体も行為規範の社会倫理的妥当性を再確認すること（積極的一般予防）が

[36] 吉田敏雄『法的平和の恢復』379 頁。
[37] 吉田敏雄『刑法理論の基礎第２版』218 頁。
[38] 吉田前掲。
[39] 吉田前掲 37、218 頁。
[40] 吉田前掲 37、222 頁。
[41] 吉田前掲 37、223 頁。

実現するとしている。その結果、個人的道義責任論の意味での応報とは無関係となり、刑罰は応報によって正当化されないとしている[42]。

そして、このような犯罪に対する理解を前提に、刑罰は責任調整であるとし、行為者の責任は「責任概念は個人の意思自由の濫用にではなく、他の人々との比較となる動機にのみ関係」すると主張し、「このように客観化された責任である以上、刑罰が本質上、個人道義的にしか正当化されえない応報であることをおよそ正当化できない」としている[43]。ここで述べられている責任調整とは、刑罰が法違反行為の社会的無価値を表現するところから、非難の重さの指標としての刑罰が機能することを意味する。そして、刑罰がこのような機能を有するならば、個人責任は形而上的調整ではなく、社会的な調整となるとされる[44]。個人責任が社会的な調整とされるということは、言い換えれば、犯罪は社会的紛争であると捉えることができる。社会紛争としての犯罪を解決するならば、刑罰ではなく、犯罪の被害者と加害者との間のコミュニケーション行為、すなわち話し合いによる解決の可能性も生じる[45]。

この社会的な調整は、個人心理学的には行為者に対して、また社会心理学的には法共同体に対してそれぞれ刑罰が調整を行うことであり[46]、そこでの刑罰は、行為者が法を内面的に統合することによって更なる犯罪を防止する積極的特別予防と、行為者によって侵害された社会倫理的行為規範の社会倫理的価値妥当性を恢復し強化する積極的一般予防[47]の両者を実現するためのものとなり、威圧的な威嚇的機能は第一次的意義を失うとされる[48]。そして、このような責任には個人的道義的責任を含んでいないために、「道義的憤慨から導き出される人的応報とは関係ない」[49]とされる。このような責任概念に基礎づけられる刑罰は、応報的機能は認められず、犯罪の予防に特化した機能を持つこととなる。そして、「刑罰は犯罪者を『引き下げる』応報刑であってはならず、統合刑（積極的特別予防と積極的一般予防の統合：筆者注）でなければならない」[50]として、従来の応報概念に基盤を置く刑法理論に対する理解を根本的に変更する必要があることを主張している。

一方、高橋則夫は、刑法規範を刑罰という法効果を生じさせる規範であると捉え、「刑法は、刑罰によって人々の行為を規範的に（間接的に）統制する最終手段（ultima ratio）であり、刑罰によって行為規範を回復させるものである」としている[51]。そして、刑罰を賦課される行為規範は、刑法上の行為規範であり、これに刑罰が賦課されることから制裁規範の存在を刑法規範の内に認めて、

---

[42] 吉田前掲 37、222 頁。
[43] 吉田前掲 36、137 頁。
[44] 吉田前掲 36、138 頁。
[45] 吉田前掲 37、218 頁。
[46] 吉田前掲 36、140 頁。
[47] 積極的一般予防について、曽根威彦は「国民一般の期間秩序への信頼回復、規範遵守意識の維持・強化を内容とする一般予防」としている（『刑法総論第四版』136 頁）。
[48] 吉田前掲 36、138 頁。
[49] 吉田前掲 36、139 頁。
[50] 吉田前掲 36、379 頁。
[51] 高橋則夫前掲 16、9 頁。

刑法規範は、行為規範と制裁規範から構成されるとしている[52]。そして、「制裁規範は、行為規範の違反があった場合に、この行為規範を回復するために必要な規範である」との理由から、「刑罰は、基本的に、行為規範の回復を目的とする」としている[53]。つまり、刑罰は、「一般人に対して、法秩序への忠誠および信頼を強化する」ことを目的としているとして、積極的一般予防論を支持している。

そして、応報刑論に対する批判として、刑罰権を有する国家自体に絶対的な価値を認めず、国家を国民の生命・身体・財産等の利益を保護する手段として考案された政策的な調整制度と理解するならば、「応報刑論は、かりに無目的なものと理解するならば、国家的価値を絶対視する形而上学的国家観を基礎とするものであり、到底支持できない」[54]としている。さらに、行為者が行為規範に違反したことの反作用として意味を有する制裁規範としての刑罰は、無目的なものではなく、何らかの社会的目的を持つことによって正当化される[55]としている。このため、刑罰には、単なる応報としての反作用としての側面だけではなく、「規範行為を回復させる」ことが重要な意味を持つようになるとしている[56]。

このように吉田と高橋の主張は、刑罰を正当化する根拠に特別予防を含むか否かという点において相違するものの、応報を否定し、積極的一般予防を刑罰を正当化する論拠としていることにおいて共通している。そして、刑罰の位置づけを、犯罪によって侵害された行為規範を回復すること、つまり、法的平和の回復ための最終手段[57]であるとしている点も共通している。この法的平和の回復[58]について、吉田は、「刑法は、平和的かつ秩序ある人間の共同生活を著しく攪乱する行為、しかも刑法規範によって断片的に保護される法益の尊重要求を侵害する行為に適用される」ことから、「『思慮深い、法的に思惟する市民』が法違背に関して再び落ち着きを戻すこと」[59]と定義している。また、高橋は、法的平和の回復を、被害者の修復、加害者の修復、コミュニティーの修復を規範的レベルで把握するもの[60]であるとしている。つまり、刑罰は、犯罪によって乱された社会倫理的価値を回復することを実現するための最終的な手段としている点で、吉田と高橋はその主張を一にするものである。

以上のような相対的応報刑論に対する批判は、法的責任を客観的に捉えることに貢献すると考えられるとともに、社会における法の役割を再認識することになる。これにより、「応報」を根拠に刑罰を無批判的に正当化することを防止することにも貢献できるものであり、刑罰に頼らない解決の実現に寄与する有

---

52 高橋則夫前掲 16、10 頁。
53 高橋前掲。
54 高橋則夫「刑法における行為規範と制裁規範」10 頁。
55 高橋則夫前掲書 11 頁。
56 高橋則夫前掲。
57 高橋則夫前掲 54、11 頁。
58 吉田は、「法的平和の恢復」と表現している。
59 吉田前掲 36、133 頁。
60 高橋則夫前掲 54、11 頁。

益な主張であると考える。

(2) 応報の意義

相対的応報刑論において、刑罰の基礎に応報があることを明らかにした。そして、「刑罰は、行為者に対し法の側からする非難として加えられる不利益な制裁であるという意味で応報である」[61]との指摘にあるように、わが国では応報を犯罪行為に対する非難と理解することが一般的であるとされる[62]。

しかし、先に述べたとおり、この「応報」の具体的内容として多様な概念が主張されているため、この用語を用いる際に注意を要する[63]。「応報」概念の多様性について、高橋直哉は、応報概念に関する論考において、応報の名の下に主張される様々な概念を検証し、暫定的としながら、いわゆる応報という概念には少なからず目的刑論的な概念が含まれており、独自の応報概念を持つ主張を確認できないとしている[64]。このような結論に至る理由として、応報の概念を独自に認めるためには、「回顧的な観点から刑罰が正当化される積極的な理由を内に含むものとして構成されなければならない」、つまり、応報の内容は回顧的なものであり、さらにその理由も回顧的でなければ、目的刑論的概念に解消されることとなり、この場合、その概念を応報刑論と呼ぶのは適切ではないからであるとしている。つまり、応報の概念の独自性は、過去に行われた犯罪行為に対するものであって、それ故、応報という非難を表現する際、その目的に犯罪予防が包含される可能性が認められるとしている[65]。その結果、犯罪予防を目的とすることが刑罰を正当化する論拠として組み込まれるのならば、応報を非難として捉える考え方は、応報刑論の理論というよりも、目的刑論の考え方であるとしている[66]。

このような応報概念の多義性は、相対的応報刑論の射程に関する曖昧さ[67]を引き起こしている。これは、先に指摘した責任の概念の曖昧さ、および刑罰目的自体に多義性が主張されている状況を踏まえれば、これを正当化する論拠に多様性が認められることはやむを得ないことでもある。しかし、現在主張されている「応報」の概念には、少なからず犯罪予防の目的が含まれることを認められるのであり、相対的応報刑論が主張されていると考えられる。つまり、現在において、刑罰を正当化するため、純粋な「応報」概念だけを根拠とすることは不可能であり、応報概念が目的論に吸収される可能性が認められる以上、刑罰に対して犯罪予防という目的が強く求められていると考えるべきであろう。

---

[61] 井田前掲 1、9 頁。
[62] 高橋直哉「応報概念の多様性」42 頁。
[63] 井田良『講義刑法学・総論』8 頁。
[64] 高橋直哉前掲 62、49 頁。既に紹介しているとおり、刑罰の正当化に何らかの社会的目的が必要であることは、高橋則夫も主張している（高橋則夫前掲 54、11 頁）。
[65] 高橋直哉前掲 62、43 頁。
[66] 高橋直哉前掲。
[67] 高橋直哉前掲 62、49 頁。

(3) 刑罰を科すことの意義（小括）

刑罰を正当化する理論として通説である相対的応報刑論を中心に検討を行った。刑罰を正当化することに関する様々な理論が提唱されているが、これまでの検証から、最終的に、「刑罰は犯罪を予防するために科されるものである」ということに集約可能であると考えられる。先の高橋直哉の指摘にもあるように、通説の基本原理である「応報」は、目的刑論から独立した概念とは言い難い側面が認められることからも、その妥当性は裏付けられる。したがって、法益侵害結果を意図していない過失犯に対して刑罰を科すことの目的は、犯罪の予防とすることが妥当であり、これを持って過失犯に対する刑罰が正当化されると言えるのである。

しかし、刑罰の根拠となる応報は、一般国民の規範意識では、ある意味で報復を意味するところもあると考えられる。これは国民の規範意識という象徴的な概念、および、応報が有する多義性に起因する概念の混同、および「法的責任」と「道義的責任」の混同にその原因があると思われる。特に責任概念に関する混同は、講学上の問題というよりも、報復という感情論的な問題が深く関与していることが否めず、刑罰を科す意義を明らかにするためには、刑罰と報復感情の関係の検証も必要となる。

３　刑罰の報復感情宥和機能

これまで、刑罰を科すことの目的について、通説である相対的応報刑論を中心に検証し、それは犯罪の防止にあるという結論を得た。しかし、刑罰には犯罪予防以外に報復感情を宥和する機能があるとも指摘されており[68]、航空事故を引き起こした者に対して刑罰を科すことの妥当性を検討するにあたり、この視点からの検討も不可欠であると考える。

相対的応報刑論者の主張の細部を比較すると、刑罰に「報復感情宥和機能」[69]をどの程度認めるかという点において、その主張に若干の相違が存在する。

大谷は、刑罰が現実に執行されることによって、具体的な犯罪に対する社会一般の公憤を鎮静させ、犯罪によって被害者が受けた心理的苦痛を宥和する機能を刑罰がもつとしている[70]。一方、井田の見解では、刑罰が行為者の責任の有無・程度により制約され、過去の事実をなかったことにすることが不可能である以上、刑罰による被害者および一般市民の報復感情の宥和には決定的な限界があるとしている。そして、刑法二百十条で規定されている過失致死罪の刑の軽さを例に挙げ、現在の刑罰制度は被害感情をそのまま反映させることができるようになっていないと指摘している[71]。この井田の主張は、刑罰における報復感情宥和機能を完全に否定しているのではなく、その機能を限定的ながら認めているものである。つまり、いずれの主張も、程度の相違はあるものの、

---

[68] 井田前掲 1、10 頁。
[69] 井田前掲。
[70] 大谷前掲 7、108 頁。
[71] 井田前掲 1、10 頁。

刑罰に対して報復感情の宥和機能を有していることを認めているものと考えてよいだろう。

2009 年から実施されている検察審査会の起訴決議に基づく公訴が提起される制度による強制起訴の状況[72]をみていると、報復感情によって刑事裁判の結果として科される刑罰が求められているという印象を強く受ける。兵庫県明石市で発生した歩道橋事故や、ＪＲ西日本の福知山線の脱線事故の後に、検察審査会の起訴決議に基づいて関係者が強制起訴されたのが、その代表的な事例である。このような強制起訴が行われる背景には、事故被害者の遺族などが、多数の被害者が生じた大事故に対して刑事責任が問われないことに大きな憤りと不満を持っており、明らかに人災といえるような大事故であれば、行事主催者や運行管理者などの責任が問題とされてしかるべきとの世論がある[73]との指摘されている。

このような指摘の背景には、報復感情の宥和を、刑事裁判あるいはその結果として与えられる刑罰に強く期待していることが伺われるのと当時に、いわゆる刑事的責任と社会道義的責任の弁別が曖昧となっていることも考えられる。このような状況は、「裁判による有罪の確認および刑の量定は、・・・特に犯人に対する報復機能に力点がおかれると解すべき」[74]との主張に符合するものであり、刑罰に対する報復への期待が根強くあることを示している。

一方、渥美東洋は、報復と刑罰との間には大きな相違があると主張し、刑罰に対して報復や復讐の機能を求めることに対して警告を発している。渥美によれば、「報復や復讐は、不正行為をそれによって抑止しようとするものだが、それを通して共通の運命や利害を相互に理解し合うための方策ではない」とし、短期的には秩序回復の手段として利用できるが、長期的に見ると秩序破壊などの不安定要因となるとしている[75]。他方、刑罰には、単なる不正行為の抑止以上の機能があり、「共同体と不正行為を行ったといわれる者、不正行為者と判断された者との間に、普遍的な価値を保持しようとする意思疎通、コミュニケイションを実現しようというのが刑罰制度の目的」[76]であるとしている。その結果、「刑罰には釣り合いの原則、均衡の原則 the rule of proportionality が働くが、報復や復讐にはそれが働かない」[77]という違いがあると指摘している。

この「報復」と「応報」を厳格に区別しなければならないという指摘は、講学上、従うべき指摘である。しかし、この両者は混同しやすい用語であるという井田の指摘にもあるとおり、一般社会において、両者の区別はさほど厳格ではないと思われる。これは、先に指摘したように、刑罰の正当化の根拠を国民の規範意識に求めいていることがその主たる原因と考えられ、そのような状況

---

[72] 平成 22 年には起訴決議が 6 件出されている（「検察審査会の受理件数，議決件数等」裁判所ホームページ、http://www.courts.go.jp/kensin/index.html：2012 年 4 月 10 日アクセス）。
[73] 平田紳「改正検察会の活動」449 頁。
[74] 大谷前掲 7、111 頁。
[75] 渥美東洋「刑罰の理論と実際（２）」304 頁以下。
[76] 渥美前掲。
[77] 渥美前掲 77、305 頁。

の帰結として、法的責任と道義的責任の混同を来しているのである。そのような規範意識は、厳しい責任追及を求めるマスメディアなどの影響を受けて煽動されることによって、さらに報復的な傾向を強めることとなる。この結果、犯罪によって乱された社会の安寧を回復させるためだけではなく、このような報復感情を宥和させるために刑罰が科されることへとつながり、法的責任と社会道義的責任が完全に一致すると誤信する状況に至るのである。これは、近年の検察審査会の起訴決議に基づく公訴提起が増加していることや、自動車の飲酒運転に対する厳罰化などの動きと符合するものであり、報復的な科刑が、すでに現実のものとなっていると考えてよいだろう。過失犯のように、犯罪か否かという境界が、故意犯と比較して、人為的な判断の影響を大きく受けて決定される犯罪の場合、その処罰を行うための基準は、一般社会が持つ感情に大きく影響を受けるため、処罰欲求の高まりに伴う処罰が避けがたい状況となる。ここでの刑罰の果たす機能は、明らかに、一般社会の報復宥和機能にその軸足が置かれているといっても過言ではない。

また、犯罪予防には一般予防機能を考慮することが重要であり、このため、検挙率の向上と迅速かつ確実な処罰が効果を有している[78]という指摘がある。確かに、事件・事故の記憶が新しいうちに関係者を処罰することによって、公衆の内面で関係者の行為と処罰が直接的に結びつけられ、処罰による一般予防機能が働きやすい状況にある。しかし、事件・事故の規模が大きくなればなる程、刑事裁判が終結するまでの期間が長くなり、世間一般の関心が次第に薄れていく。そうなると、遠い過去の行為に対して刑罰を科したとしても、公衆の内面において当該行為と刑罰の結びつきが弱くなり、刑罰を科すことは、犯罪とされる行為と関係のない単なる出来事として捉えられる可能性が高くなる。このような状況では、事件・事故に対する応報の側面だけが強調され、刑罰による一般予防効果は、相対的に低くなるだろう。

以上の検討から、刑罰に対して、報復感情を宥和することが社会から強く期待されていることが明らかであり、これによって社会秩序に維持回復を図っているといえるのである。そうなると、犯罪予防という刑罰の目的が達成されにくい状況となり、刑罰を科すことの正当性が失われることになる。

4　航空事故を引き起こした者に刑罰を科す意義

過失による航空事故が起こると、その後、人身に死傷が生じた場合には業務上過失致死傷罪によって、また、死傷が生じなかった場合でも、航空危険処罰罪によって事故を引き起こしたとされる者が起訴され、有罪が認められれば刑罰が科される。これまで日本で発生した航空事故に関する刑事裁判では、実刑を伴う有罪判決が言い渡された事例はなく、有罪の場合は、罰金若しくは執行猶予が付いた禁固刑が言い渡されている[79]。このような事故の場合、過失犯と

[78] 大谷前掲 7、109 頁。
[79] 藤原琢也「航空事故の刑事法的考察」別表。

して初犯であること、判決が言い渡されるまでに行政処分などを受け、いわゆる「社会的制裁」を受けたことを理由に量刑が軽減されている。航空事故の刑事裁判は、長期化する傾向[80]があり、その間に明らかにされた原因に基づいた対策が取られ、事故を引き起こした者に対して、業務停止などの行政処分が行われる。多くの場合、このような手続きが完了した後に、刑事裁判の判決が言い渡されている。このような状況で科される刑罰にはどのよう意義があるのであろうか。

通説である相対的応報刑論によれば、航空事故に対して科される刑罰には応報および一般・特別予防の目的があり、刑事責任を追及することによって事故の再発を防止に貢献するという主張が一部の論者から行われている[81]。この見解によれば、過失によって航空事故を引き起こした者に対する刑罰は、人身に死傷が生じている場合には、これに対する応報を、また、人身に死傷が出ていなければ、航空機に搭乗していた人などを危険な状態に陥れたことに対する応報によって、それぞれ正当化される。そして、刑罰には、一般予防の観点と特別予防の観点からの効果が期待されている。一般予防の視点からは、航空事故を引き起こしたとされる者を処罰することによって、他者が当該行為を行わないように自制を促すことを期待している。また、特別予防の観点からは、事故を起こしたとされる者に対して、事故の原因となった行為を繰り返さないよう必要な教育を施すことが要請される。この両者の機能によって事故の再発防止を図ることが刑罰に期待されていることになる。この結果、事故の再発防止の目的が達成され、それと同時に先に検証したように、刑罰によって被害感情の宥和が図られることになる。

以上が、相対的応報刑論に基づく刑罰の働きであるが、いわゆる一般的な故意犯を対象とする場合は、このような理論付けにも一定の妥当性を認めることができるが、過失により発生した航空事故の場合には、その妥当性に疑問があることは、これまで検証してきたとおりである。

その理由として、第一に、相対的応報刑論における刑罰の目的が犯罪の予防と考えるべきである以上、刑罰によって航空事故を防止するために寄与する効果が認められる必要がある。しかし、航空事故の再発防止にとって、刑罰を与えることで様々な障害を引き起こすことが指摘されている。典型的な事例は、刑罰を恐れて事故原因解明を目的とする調査に対する証言を拒むことがある。被害者の立場からは、被害に応じた責任を加害者が負うという意味において、刑罰を科すことが被害感情の宥和につながると認められる。しかし、「刑罰による被害者（とその遺族）および一般市民の報復感情の宥和には決定的な限界がある」[82]と指摘されているように、刑罰による被害感情の完全な解消は不可能である。加えて、被害者、被害感情の宥和の他に、事故原因を解明することによって、なぜ被害を受けたのかということが明らかにされ、事後の被害発生を

[80] 日航機ニアミス事故の場合、事故発生から最高裁判決が確定するまで約 10 年を要している。
[81] 川出敏裕「刑事手続と事故調査」10 頁。
[82] 井田前掲 1、10 頁。

防止することへの期待も有している。事故当事者の証言が得られないという事態は、このような原因解明に対する被害者の期待に反するものであり、刑罰を与えることによって生じる障害である。

第二に、一般予防の観点から、刑罰を科すことによる周囲へ威嚇効果は、故意犯の場合には一定の効果が期待できるかもしれないが、過失犯の場合、ある行為をする場合には、過失を犯さないよう常に緊張を維持することを要求することになる。しかし、認知心理学などの知見から明らかなように、いくら緊張を求めても、本人の意志とは無関係に失敗が発生するもの[83]であり、この見地からは刑罰による過失防止に対する効果は期待できない。この本人の意思とは無関係な行為が問題となることは、応報刑論が論理的基盤とする自由意思による決定を否定することにもつながる。つまり、過失犯の場合、法益侵害結果の発生を意図していないこと、および、緊張の維持を意図的に解いていることはなく[84]、このような状態を自由意思により選択した結果とは言えないのである。したがって、一般予防として刑罰が機能する際に応報的な意義を否定できない以上、自由意思により決定された行為ではない過失に対する処罰は、その正当性に疑問が投げかけられるのである。

さらに長期的な視点に立った場合、事故の記憶が新しい間は、比較的高い注意が払われるが、時間の経過と共に事故に対する関心が低下し、注意のレベルも事故の前と水準に近づいてゆく。つまり、刑罰による効果は、短期的に一定程度期待できるものの、長期的にはあまり期待できないことになる。ただし、刑事裁判が長期化している傾向に鑑みれば、事故の記憶が薄れた頃に判決が言い渡されることになり、関係者にとって、徐々に低下していた事故への関心が判決により再び高まることが考えられるため、その時点で刑罰による一般予防の効果が多少上昇することも期待できる。しかし、裁判が長期化することに対して「不確かな状態に留めおくという無益で残酷な責め苦を被告人になるべく味あわせないため」に処罰を迅速に行うことが正しく有益である[85]という指摘にもあるように、長期間、被告人を処分未決のままの状態に置くことは、被告人に対して様々な制約を科すと共に、精神的な負担を強いることでもあり、避けるべき状態である。そして、事故後、長時間が経過することによって、再発防止のために必要な処置が実行に移され、その後に刑罰を科しても、事故防止を目的とする対策としての効果はほとんど期待することはできず、刑罰を科すことは被告人個人に対して犯罪者というレッテルを貼るに過ぎないということになる[86]。

---

[83] いわゆる人間が犯すエラーについて、その発生機序から「スリップ」など、人間の意識とは無関係にエラーが発生していることが提唱されている。吉田新彌『事故と心理』30 頁以下、ジェームズ・リーズン著『組織事故』104 頁等参照のこと。

[84] 事故の場合、意図的に緊張を解いて事故を発生させることも考えられるが、これは過失ではなく、故意犯として処罰すべきである。

[85] チューザレ・ベッカリーア『犯罪と刑罰』66 頁。

[86] 日航機ニアミス事故では、管制官に対する有罪判決が確定する前に、制度上の改革などが実施されている。

また、積極的一般予防の視点からは、過失により航空事故を引き起こした者に対する刑罰に、国民一般の規範秩序への信頼回復および規範意識の遵守の維持・強化を求めることになる。この場合における規範秩序とは、不注意により他人に死傷という結果を生じさせないことと考えられる。他方、過失による事故によって失われる規範秩序に関する信頼回復とは、先のような結果が生じた後に、この結果を発生させたとされる者を放置せず、何らかの責任を負わせることと思われる。刑法の役割は、単に犯罪となる行為と、そのような行為を行った場合に科される刑罰を明示することではなく、人々の共同生活において社会的に合意された価値観を示すものであり[87]、仮に法益侵害結果を生じさせたとしても、必然的に刑罰を科すことを刑法は予定していない。このような視点に立てば、犯罪を社会的紛争と捉えることも可能となり、発生した結果に対する責任は、刑罰に限定されて負わされるものではなく、行政処分など、他の社会的制裁によって、その責任を十分に負うことが可能である[88]。つまり、刑罰によらずとも規範秩序に対する信頼回復の可能性が認められるのである。

航空事故の場合、事故によって失われた規範秩序とは、航空交通の安全を乱し、人の生命身体に危害を生じさせたことにより、一般国民の信頼を失うことといえる。この秩序を回復させるためには、航空交通の安全を阻害するような行為を防ぐことによって、新たな被害の発生を防止することが求められるのである。航空事故を引き起こしたとされる者に対して、積極的一般予防を目的に刑罰を科すことは、航空交通業務に従事する者に対して事故の発生を防止することを内面化させることが達成されなければならない。確かに刑罰を科すことによって、航空業務従事者のみならず一般人も事故を起こすと処罰される認識を持つ可能性は認められる。しかし、ここで行われる一般予防の実質的な内容は、「国民の規範意識の維持・強化を促すという積極的一般予防目的を根拠に行為者を処罰するということは、行為者が他者に対する政策目的達成のための単なる手段・道具として処罰されることを意味する」[89]という批判のように、過失により航空事故を引き起こしたとされる者の処罰は、表面的には航空交通の安全を維持・強化するという政策目的の達成を主眼としていると理解すべきだろう。

また、過失を犯すことで法益侵害結果を発生させた場合に刑罰が科されることは、広く一般国民に対して刑法は法益侵害結果を許さないという社会的な意思を示すことである。しかし、航空事故のように特殊な技能を必要とする業務を遂行する場で生じた過失による事故の場合、一般国民にとって自身が過失を犯さないという内面的な規範意識を向上させるよりも、応報的な感情を満足させる側面が強調されていると思われる。なぜなら、航空交通の安全を維持・強

---

[87] 吉田前掲 37、218 頁。

[88] 池内宏らは、航空事故を起こした者に対する行政処分は、客観的に極めて軽いサンクションであっても、航空従事者の主観的には厳しい制裁と受け止められるとし、行政処分が妥当なサンクションとなると指摘している（『航空事故の過失理論（改訂版）』179 頁以下）。

[89] 曽根前掲 15、136 頁。

化するために果たすことができる一般国民の役割はほとんどなく、この政策目的の名宛人は、航空業務に従事する者に限定されるからである。したがって、事故の再発防止を図り航空交通の安全を維持向上させ、一般国民に対する航空交通の信頼を向上させることが、一般国民にとっての規範秩序の回復というべきである。そうすると、先に指摘したように刑罰以外による負責の可能性がみとめられ、一般人に対する積極的一般予防の効果も限定的であり、さらに刑罰を科すことの弊害が認められる以上、積極的一般予防論の観点からも、航空事故に対して刑罰を科すことの正当性に疑問が生じる。そして同論が目指す法的平和の回復にとっても、その実現が求められているとは言い難い状態であるといえる。

第三に、特別予防の観点からは、事故を起こした者を、刑罰によって矯正することの効果はあまり期待できない。特に航空事故後の判決で多用される罰金刑の場合、罰金を支払うという行為自体に、航空業務能力を改善する機能はまったく期待できない。また、自由刑の場合を考えても、その内容は禁固刑となることがほとんどであり、この拘束によって、航空業務能力の改善もほとんど期待できない。あえて自由刑の効果を認めるとするならば、過失を犯した者を当該業務から強制的に排除することによる危険の低減であり、その者が、社会復帰を果たし、業務を再開する時点でその効果が消失する。つまり、特別予防の効果は、航空事故の場合には非常に限定的な効果しか期待することができず、実質的に航空事故の再発防止に貢献することは言えない。

以上の検討から、過失によって航空事故を引き起こしたとされる者に対して刑罰を科すことは、航空事故の再発防止の観点からはその意義は認められないのである。

５　小括

これまでの検証から、航空事故を引き起こしたとされる者に科される刑罰は、犯罪防止（将来の事故防止）を主たる目的としているものの、一般社会からの報復感情を宥和する側面も認められることを明らかにした。ここでは、過失によって航空事故を起こしたとされる者に対して、社会から一方的に刑罰が科されるものという構図となる。しかし、渥美東洋は、刑罰の本質を「不正な犯罪行為を行った者には、刑罰を科すことを通して、倫理非難をし、共同体全体との間で、犯罪が非難されるものであることを行為者に自覚させて、将来の再犯を抑止するコミュニケイションが行われることを求めること」[90]と捉え、刑罰は社会と罪を犯した者との間の双方方向のコミュニケーションが成立しなければ、その効果を発揮することはないと指摘している。ここでいうコミュニケーションとは、「倫理的非難度の高い行為だけが犯罪とされなければならず、行為者が自己の行為がその程度の倫理非難に達していること、つまり行為の意味を

[90] 渥美東洋「刑罰の理論と実際（１）」301 頁。

了解している」[91]ことであり、これが刑罰を科すために不可欠であると主張している。つまり、刑罰は、社会から一方的に犯罪を行った者に対して科すものではなく、刑罰を受ける者自身がその意味を理解し、倫理的非難[92]として受け止める姿勢がなければ刑罰は成立しないのである。

関係者の起訴に至った航空事故では、その多くの場合において、すでに被告人は行政処分などの制裁を受けており、さらに刑罰を科されることは、航空事故の再発を実現する観点からは、その効用は認められない。シドニー・デッカーは、航空事故のように専門性の高い職業に就いている人が、ヒューマン・エラーによって事故を起こした場合、これを犯罪とすることによって、被告人となる人々に刑罰以外の不利益を生じさせることを指摘している[93]。詳しくは、本稿第 5 章において検討を行うが、そこでは、犯罪とされることによって、退職を余儀なくされたり、精神的疾病を発症し、最悪の場合自殺に至るなどという事態が生じることが指摘され、別な意味で、新しい被害者を創出していると主張している[94]。

このような状況に置かれた被告人にとって、社会からの非難としての刑罰を建設的に受け入れるのは困難な状況であり、渥美のいう双方向のコミュニケーションは成立しない。つまり、ここでは、有罪判決による刑罰は、真の刑罰ではなく、単なる報復と化してしまう。刑罰の本質として応報が指摘されているが、渥美の指摘のように報復と応報とは、明らかに異なる概念である。報復は、感情宥和的な側面が強く、ある意味で際限がないものである。しかし、井田が指摘するように、現行の刑法制度、特に過失の場合には、行為によって生じた被害に対して科される刑罰は、相対的に軽減されるために、被害者感情の宥和の実現は困難であり、常に不満が残る状態となる[95]。

したがって、過失によって航空事故を引き起こした者に対して刑罰を科す意義は、刑罰を科される被告人だけではなく、被害者にとってもその意義は認められないことになる。よって、航空事故の後に刑事訴追を行うことの意義も認めらないことになる。

そして、本稿で明らかにしたように、航空事故を引き起こしたとされる者に対して刑罰を科すことは、犯罪予防が目的でありながら、応報的な意義が強調され、その他の意義は認めがたい状況である。そして、この応報的な意義は、その実質的内容が一般社会からの報復感情の宥和であることが明らかになったのであるから、航空事故の再発防止にとって刑罰を科すことの正当性を認めることはできないのである。

---

[91] 渥美前掲。

[92] この倫理的非難とは、責任の基礎に関する議論における人格責任論が主張する人格的非難ではなく、法的責任論が主張する、一般人を基準とした期待可能性の判断に基づく評価である。

[93] Sidney Dekker, “Prosecuting professional mistake : Secondary victimization and a research agenda for criminology”

[94] Sidney Dekker, Id, at 67.

[95] 井田前掲 1、10 頁

＜参考文献＞

渥美　東洋「刑罰の理論と実際（１）」(『罪と罰を考える』第 9 章、有斐閣 1993)

同　　「刑罰の理論と実際（２）」(『罪と罰を考える』第 10 章、有斐閣 1993)

池内宏、海老池昭夫共著『航空事故の過失理論（改訂版)』(成山堂 2008)

井田　　良『講義刑法学・総論』(有斐閣 2008)

大谷　　實『新版 刑事政策講義』(弘文堂 2009)

同　　『刑法講義総論新版第 4 版』(成文堂 2012)

川出　敏裕「刑事手続と事故調査」(ジュリスト No.1307, pp.10-18, 2006)

川端　　博『刑法総論講義　第２版』(成文堂 2006)

ジェームズ・リーズン著『組織事故』(塩見　弘監訳、高野研一、佐相邦英訳、日科技連 1999)

曽根　威彦『刑法総論　第四版』(成文堂 2008)

高橋　直哉「応報概念の多様性」(『立石二六先生古稀祝賀論文集』pp.29-50、成文堂 2010)

高橋　則夫『刑法総論』(成文堂 2010)

高橋　則夫「刑法における行為規範と制裁規範」(『機犯論と刑法解釈論』pp.1-19、成文堂 2007)

団藤　重光『刑法綱要総論　第三版』(創文社 1990)

チューザレ・ベッカリーア『犯罪と刑罰』(小谷眞男訳、東京大学出版会 2011)

平田　　紳「改正検察会の活動　―大規模事故と強制起訴―」
(福岡大学法学論叢第 55 巻第 3･4 号 2011、pp.435-450)

藤木　英雄『刑法講義　総論』オンデマンド版（弘文堂 2003)

藤原　琢也「航空事故の刑事法的考察－事故の再発防止の視点から－」
(北海学園大学大学院法学研究科論集第 12 号 2010、pp.17-117)

前田　雅英『刑法総論講義　第５版』(東京大学出版会 2011)

吉田　新彌『事故と心理』(中公新書 2006)

吉田　敏雄『法的平和の恢復－応報・威嚇刑法から修復的正義指向の犯罪法へ－』(成文堂 2005)

同　　『刑法理論の基礎第 2 版』(成文堂 2010)

Sidney Dekker, “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)
（本文献は、藤原琢也「専門職業人の過誤を起訴すること：二次被害者化と犯罪学の研究課題」(北海学園大学大学院法学研究科論集第 13 号 2011、pp.1-31）として翻訳されている。）

Ⅲ　日航機ニアミス事故判決の分析

2001 年 1 月 31 日、静岡県焼津市上空で 2 機の日本航空機が異常接近し、そのときの衝突回避操作のために、負傷者が発生した。事故後、当時、事故機の管制を担当していた管制官 2 名が、業務上過失致傷罪で起訴された。第一審は無罪であったが、第二審は有罪を言い渡され、両被告人が上告した。最高裁判所は、被告人の上告を退け、2 名の管制官の有罪が確定した。

この裁判の経過に対し、刑法専門家による判決に対する評釈や、航空関係者からの判決に対するコメントが出されている。各主張の詳細は、後の検討に譲るが、最終的に有罪となったことに対して、刑法専門家は妥当な判断であるとの認識が広まっているのに対し、航空関係者からはこれを批判する意見が表明されている。この対立は、従来から行われている航空事故の関係者に対して刑事責任を課すことに関する議論の延長線上にあると思われる。

本件事故に関する検討は、別稿[1]において若干の検討を行っているところではあるが、平成 22 年 10 月 26 日に本件事故に関する最高裁決定が下された直後であったため、本決定に関する評釈などの検討ができていなかった。本件事故は、航空事故における、航空交通管制官の過失に対する最高裁判所の判断が下された初めての事例（判例時報のコメント）として、重要な事件と位置づけられ、以降、本件判決・決定に関する評釈等がいくつか発表されている。そこで、これらの評釈等の検証を通じて、再度、本件事故に関する刑事裁判の経過を検証することによって、航空事故の関係者に対して刑事責任を追及することに関する問題点を明らかにしたい。

1　事故の概要

この事故は、2001 年 1 月 31 日、静岡県焼津市付近上空を高度 39,000 フィートへ向け上昇中の日本航空 907 便(羽田発那覇行)と、37,000 フィートを巡航中の日本航空 958 便（韓国釜山発成田行）が接近し、両機を管制していた管制官が使用していたレーダー画面上に、異常接近警報（以下、「ＣＮＦ」という。）が発生した。この際、両機の管制を担当していた管制官Ａは、この状況を解消するため、958 便に対して降下の指示を出すべく意図していたのもかかわらず、便名を言い間違え、907 便に対して降下の指示をした。この指示の後、両機に搭載されている航空機衝突防止装置（以下、「ＴＣＡＳ」という。）が作動し、907 便では上昇による衝突回避を指示する警報（以下、「上昇ＲＡ」という。）が、958 便では降下による衝突回避を指示する警報（以下、「降下ＲＡ」という。）が、それぞれの機内で発せられた。水平飛行中の 958 便の機長は、自機に発生した降下ＲＡに従って降下を開始する一方、管制官Ａの指示に従って上昇を中止し、降下を開始していた 907 便の機長は、上昇ＲＡに反して降下を継続した。この結果、両機は更に接近したため、907 便の機長は、目視により衝突を回避

[1] 藤原琢也「航空事故の刑事法的考察－事故再発防止の視点から－」

するため自機を急激に降下させた。この907便機長が行った急激な降下のため、同便に搭乗していた乗員乗客 57 名が負傷した。当時、両機を管制していた管制官Ａは、航空路管制業務を行うために必要な技能証明を取得するため、管制官Ｂの監督の下、実地訓練中であった。

事故発生後、管制官Ａに対して、過失により便名を取り違えて管制指示を発出したために907便と958便が急接近し、907便の乗客らに負傷を負わせたとして業務上過失傷害罪で起訴された。

一方、管制官Ｂも、上記管制官Ａの実地訓練の監督者として航空路管制業務を行うにあたり、上記 907 便と 958 便の急接近の際に行われた、管制官Ａが907便に対し過って降下を指示した管制指示を958便に対する降下指示と軽信し、当該管制指示を是正しないまま放置した過失により、業務上過失傷害罪で起訴された。

２　判決の要旨

(1)　第一審[2]（無罪）

検察官は、航空機間の間隔を確保する管制方式基準上の義務が本件業務上過失傷害罪における注意義務であると主張した。これに対して、裁判所は、両者は必ずしも一致するものではなく、最初に管制官Ａの 907 便に対する降下指示が、907 便と 958 便の接触・衝突を招く危険性のある行為であり、907 便の乗客らの負傷という結果を発生させる実質的な危険性のある行為であったといえるかを検討する必要があるとした。そして、両管制官の過失を検討するにあたり、管制官Ａが便名を言い間違えたということ自体を重視することは相当ではなく、管制官Ａの 907 便に対する降下の指示の適否を検討すべきとした。

関係証拠から、ＣＮＦが発生した直後に 958 便に対して降下を指示していた場合は、907 便と 958 便が水平面上でもっとも接近したときでも管制方式基準所定の管制間隔を確保することができたが、管制官Ａが便名を言い間違え、907便に対して降下の指示をしたため両機の間の管制間隔を確保できなくなったと認めた。しかし、その後、両機の機長が管制官Ａの管制指示（907 便は 35,000 フィートまで降下、958 便は 37,000 フィートを維持）に従っていた場合、両機が最も接近した時点で、1,000 フィートの垂直間隔が確保できたと認められ、この間隔は、接触・衝突の危険性は無かったというべきであるとした。このような場合、両機の乗員が接触・衝突の危険を回避するための無理な操縦に及ぶことはなく、両機の乗客らが負傷する可能性は無いといえ、過失行為とされる管制官Ａの 907 便に対する降下の指示には、その段階で 907 便の乗客らの負傷という結果を発生させる実質的な危険性のある行為と認めることはできないとした。

また、管制官Ａの 907 便に対する降下指示についての実質的な危険性の判断の際、管制官Ａの過った管制指示の後に両機内で発生したＴＣＡＳの警報とこ

[2] 東京地裁平成 18 年 3 月 20 日判決（判例時報 2008 号 151 頁）

れに対する両機長がとった措置という、その後の事態を考慮すべきではないとした。この結果、管制官Ａの 907 便に対する降下の指示は、業務上過失傷害罪における過失行為としての実質的危険性を有するとは認められず、また、管制官Ａの上記管制指示を是正しなかった管制官Ｂの対応も、過失行為として実質的危険性は認められないとした。

また、本件異常接近の原因として、ＴＣＡＳの作動の重要性を認め、その検討を行っている。ＴＣＡＳについて、①ＴＣＡＳの警報は、管制指示とは無関係に航空機に搭載されている機械の独自の判断[3]で発せられるため、管制指示と当該警報に矛盾が生じる場合があること、②航空機乗員からの通報がない限り、当該装置の警報が作動したことを管制官は知ることができない[4]こと、③機長は、危険な場合を除き、原則、ＴＣＡＳの警報に従って回避操作を行わなければならないところであるが、907 便の機長は発せられた上昇ＲＡに反して降下を継続したこと、という状況を認めた。

以上の検討から、管制官Ａの 907 便に対する降下の指示自体に過失行為としての実質的危険性があるとはいえず、また、両管制官には、本件異常接近および 907 便の乗客らの負傷という結果の発生につき、予見可能性ないし予見義務があったとは認められず、管制官Ａの管制方式基準を満たさない 907 便に対する降下の指示と、上記結果との間には相当因果関係があったともいえないとし、被告人両名に対し無罪が言い渡された。

(2)　第二審[5]（執行猶予付き有罪）

原判決における管制方式基準上の義務と業務上過失致傷罪における刑法上の注意義務が直ちに一致するものではないという判断を認めたものの、本件における、管制官Ａの 907 便に対する降下の指示およびこれを是正しなかった管制官Ｂの行為に過失責任が認めるか否かを検討すべきであるとした。そして、管制官Ａの誤った管制指示により 907 便機長が降下を開始し、上昇ＲＡが発出された後の降下を機長の独自の判断によるものとする原判決の認定は実態とかけ離れた形式論であり、当該管制指示による一連の降下とするのが妥当であるとして、管制官Ａの誤った管制指示と 907 便の乗客らの負傷に相当因果関係を認めた。

また、両管制官は、907 便に降下指示を出した時点で、907 便は管制官Ａによる降下指示に従って降下した。一方、958 便には、被告人Ａが本来意図し、かつ、その時点においてなされるべき管制指示であった降下指示と同じ内容の

---

[3] 関係する航空機間で、双方の高度およびその変化を自動的に送受信し、その情報を航空機に搭載されているコンピュータが双方の将来の航空機位置を計算している。その結果、航空機の接近・衝突が予想される場合に回避すべき方向を警報として発する。この回避すべき方向は、関係航空機間で自動的に伝達されているため、２機の航空機が同じ方向に回避することがないように警報が発せられる。このプロセスは、完全に自動化され計器表示もないため、警報が発せられるまでの間、パイロットがそれを検知することができない。同様に、管制機関もそれを検知することができない。

[4] 現在では、航空機に回避警報が発せられた場合に、地上の管制官に自動的に伝達されるシステムが開発されている。

[5] 東京高裁平成 20 年 4 月 11 日判決（判例時報 2008 号 133 頁）

ＴＣＡＳによる降下ＲＡが発出され、同便はこれに従って降下した。その結果、両機は、ほぼ同高度をともに降下しつつ相互に急接近することとなり、この際、接触・衝突を回避するために何らかの措置がとられ、907 便の乗客らに負傷という結果が生じるおそれがあるという「因果の経過の基本的部分」についての予見が可能であったとされた。そして、両管制官は、ＣＮＦが表示された本件当時、管制方式基準所定の管制間隔を確保するため適切な管制指示を出すこと、具体的には、管制官Ａが本来意図していた、958 便を降下させる管制指示を出すことが要求されていた状況であるにもかかわらず 907 便を降下させた。これ加え、907 便および 958 便の両機の機長に、接触・衝突を回避するために急激な措置をとることを余儀なくさせるという、実質的にみても極めて危険な管制指示を行ったのであるから、管制官Ａの 907 便に対する降下指示および管制官Ｂの同管制指示の黙認は、明らかに刑法上の注意義務に違反するとした。また、原判決における「実質的な危険性のある行為」に関する検討は、本件の具体的な事実関係の下において、「958 便が巡航を続けること」を前提とした点、あるいは、「ＲＡの発出とそれに伴う両機の機長の措置」を「その後の事態の流れ」と評価して考慮しなかった点などで過った前提に立つもので、これを是認できないとし、第一審判決を破棄し、管制官Ａを禁固１年、管制官Ｂを禁固１年６月とし、両名に対し、裁判確定の日から３年間それぞれの刑の執行を猶予するという判決が言い渡された。

(3)　上告審[6]

最高裁判所第一小法廷は、職権で以下のおとり判断し、被告人からの上告を棄却する決定[7]を下し、被告人の有罪が確定した。

管制官Ａの便名の言い間違いによる降下指示は危険な過失行為にはあたらず、業務上過失傷害罪は成立しないという被告人からの主張に対し、①管制官Ａは航空管制官としての職責を有していた、②便名を言い間違えた管制指示は航空管制官としての職務上の義務に違反する、③ＴＣＡＳの機能と 907 便と 958 便

---

[6] 平成 22 年 10 月 26 日　最高裁判所第一小法廷決定

[7] 本決定には、１名の補足意見および１名の反対意見が付されている。

補足意見では、両管制官のＴＣＡＳに関する知識をもってすれば、907 便と 958 便の双方に発せられるＲＡの内容は当然予見できるとともに、航空管制官として緊張感をもって、意識を集中して仕事をしていれば、起こりえなかった事態であるとしている。また、管制官Ａについて、訓練生だからといって過ちが許容されるわけではないとした。そして、管制官のヒューマン・エラーを事故に結びつけ内容にするシステムの工夫が十分でなかったことは認められるものの、本件の場合、これは情状として考慮するにとどまるものであるとしている。そして、刑事責任を問わないことが、事故調査を有効に機能させ、システムの安全性向上に資するという主張は、政策論・立法論としても、現代社会における国民の常識に適うものとは考え難く、相当でないとした。

他方、反対意見は、事故当時、ＴＣＡＳシステムがいつ、いかなるＲＡを発生するかについて具体的な情報が航空管制官に提供されるシステムではなかったのである。したがって、ＴＣＡＳの機能の概要等を知っていたにすぎない両管制官が、両機のＲＡ発生は予見できたとしても、その後に生じたＲＡに反する 907 便の機長の操縦は、両管制官にとって異常な事態であったといってよく、両人に過失犯としての処罰を基礎づけるほどの予見可能性を認めることはできないとしている。また、907 便の機長が上昇ＲＡに反して降下したのは、自身の判断と、その機長に対するＲＡに対する教育・訓練が不十分であったためであり、因果関係の評価において異常な介在事情とするのが相当で、降下指示とニアミスとの間に因果関係は認められず、以上の検討から過失責任を問うことができないとしている。

の位置関係に照らせば、言い間違いによる907便への降下指示は、両機が接触、衝突するなどの事態を引き起こす高度の危険性を有していた、という理由によって結果発生の危険性を有する行為として過失行為にあたるとした。

管制官Ｂについては、管制官Ａの実地訓練の指導監督者として、言い間違いによる降下指示に気づかず、是正しなかったことが、結果発生の危険性を有する過失行為にあたるとされた。

また、因果関係について、907便の機長が上昇ＲＡに反して降下を継続したことは、被告人Ａの管制指示に大きく影響をされたものであり、因果関係を否定する材料とはならないとした。

そして、両管制官とも、管制卓で発生した異常接近警報により907便と958便が異常接近しつつあることを認識していたのであるから、言い間違いによる降下指示の危険性も認識できたというべきであり、また、両名のＴＣＡＳに関する知識を前提とすれば、958便に対して降下ＲＡが発生することも十分予見可能であるとした。この結果、異常接近が発生し、両機の機長が接触、衝突を回避するための何らかの措置を採ることを余儀なくされ、その結果、乗客らが負傷することが予見できたと認めた。

以上のことから、管制官Ａの言い間違いによる降下指示は、管制官の業務上の注意義務に違反し、また、管制官Ｂが管制官Ａの便名を言い間違えた管制指示に気づかず是正しなかったことは、実地訓練監督者としての業務上の注意義務に違反したものというべきであり、両名に対して業務上過失傷害罪が成立するとして、被告人からの上告を棄却した。

３　本件事故裁判に関する議論の状況

本件事故の刑事裁判判決に関する評釈類が、いくつか発表されている。その中には、法律論以外の視点からの論説も含まれているが、様々な視点からの議論を検証することによって、本件事故に関する刑事裁判に関する問題を幅広く認識することが可能となると認められる。

以下、諸論を概観する。

(1)　第一審に関する評釈等

ア　米倉勉「JL907便ニアミス事件無罪判決について」

本評釈は、第一審の無罪判決が言い渡された後、控訴審の係争中に執筆されたものであり、第一審の無罪判決を支持するものである。

米倉は、本件事故の特徴を典型的な「システム性事故」[8]であると位置づけ、主にＴＣＡＳという新たなシステムの立ち上がりにおいて十分な運用態勢が構築されていなかったことによって発生した事故であるとしている[9]。

---

[8] 米倉は、システム性事故を「分業化した各自の分担を適正に遂行し、かつ相互の関連しながら成り立っている業務体系の一環に発生した事故」と定義している（米倉「JL907便ニアミス事件無罪判決について」179頁）。

[9] この他、過密化した航空交通の事情、管制卓上のレーダー画面に表示される異常接近警報の作動遅延

その上で、本件事故の論点は、①注意義務違反の有無、②相当因果関係、③予見可能性であると指摘し、各論点について第一審の判示内容を確認している。そして、本件判決は、「新・旧過失論」に依拠しつつ、丁寧な事実認定を重ねて無罪の結論を導いたとしている[10]。

そして、本件事故を刑事事件として起訴した検察官に対して、「『便名の言い間違い』というわかりやすい『ミス』に拘泥し、かつ刑法上の注意義務の範囲について、行為の実質的な危険性の判断を十分行わなかった」と批判するとともに、「ＴＣＡＳというシステムに関わる一連の経過について、必要かつ十分な解明と検討をしようとしなかったために、管制官らを無理に起訴するに至った」[11]と指摘している。このような批判を行い、「実際になされた行為に結果発生の実質的危険性が存しないのに、形式的な規定違反を理由に注意義務違反を主張すること、加えて、行為後に生じた一連の事態を捨象して真の事故原因を無視するような起訴は、不当に刑事責任を科すものであると共に、事故の再発防止のためにも役に立たない」[12]と結んでいる。

このようなシステム性事故における過失について、米倉は別稿[13]で詳細に論じ、「システム性事故において、当該運航システムの一構成員である個人の過失責任（直近者の直接過失、あるいは管理・監督過失）が問題にされる場合に、『過失』ないし『注意義務違反』の内容をどのように理解すべきかと、その認定における判断のあり方が、重要な検討課題となる」[14]と指摘している。そして、その拠り所となる過失論について、新過失論における客観的注意義務の概念を批判し、過失犯における違法性の実質を結果無価値的に構成し、法益侵害という結果発生の実質的な危険を有する行為だけを過失行為として刑事責任の対象とする「新・旧過失論」に依拠することが妥当であると主張している。その理由として、新過失論は、違法性の実質を行為無価値性に求める刑法理論であり、これは、行為無価値論の主張とは逆に、処罰範囲を拡大する傾向が強いことを実務上の観点から指摘している[15]。その上で、特に「行政上の取締り規範が規定する内容が刑法上の注意義務違反の内容をなすかのような運用を避け、適切・妥当な過失行為の枠組みを認定するためには、このような『結果発生の実質的な危険』基準は実務上極めて有用」[16]であるとしている。

イ　飯島哲生「日本航空ニアミス事件における東京地裁判決」

本評釈は、第一審判決を批判するものである。飯島は情報処理などを専門としており、リスクマネジメントの観点からの検証を行っている。第一審の判決

なども、本件事故の要因として指摘されるべきであるとしている。

[10] 米倉前掲 8、181 頁。

[11] 米倉前掲 8、182 頁。

[12] 米倉前掲。

[13] 米倉勉「システム性事故における注意義務の考え方　日本航空 907 便ニアミス事件判決を契機に」（季刊刑事弁護 48 号）pp.8-13

[14] 米倉前掲 13、9 頁。

[15] 米倉前掲 13、10 頁。

[16] 米倉前掲。

における過失認定に対して、①TCAS システムを考慮しない非現実的な理論の展開、②便名言い間違いは異常接近を招く実質的な危険性に関する認識の誤り、③過失行為の例示における不適切な理論の援用、という三点の問題を指摘している[17]。そして、本件事故は、乗客らが負傷した 907 便機長の過失の可能性を検討すべきと主張している。

判決において、管制官が航空機呼出符号を取り違えて発出した管制指示には実質的危険性は認められないとしたことに対し、飯島は TCAS から発せられる警報の緊急性および重大性を衝突確率の視点から検証した。その結果、①については、降下すべき航空機の便名を取り違えたが、仮に 958 便が TCAS の回避警報に従うことなく、水平飛行を継続していたら 1,000 フィートの高度差が確保できていたという前提は、航空機に搭載されている高度計の精度向上によって十分な間隔を確保されているとすることは認められるとしている。しかし、地上にある航空交通管制システムと航空機の搭載されている TCAS システムは、それぞれ前者は全体的な総合的システムとして航空機の運航全般をカバーするのに対し、後者の TCAS は衝突回避機能に特化した近距離用のシステムであり、相互のシステムが異なる領域をカバーしながら、安全な航空交通を実現するために相補的な役割を担っているとしている。そして、本件事故のように TCAS から回避警報が発出されたのは、航空交通管制が安全な管制間隔を欠如する状態を作り出したからであって、958 便の機長が TCAS の回避警報を無視して高度を維持していたらという仮定は、現実的ではなく、この仮定に基づいて導かれた結論は妥当ではないとしている[18]。

次に、②については、便名の言い間違いによる管制指示がきっかけとなり、管制官Ａの降下指示に基づき TCAS の警報に反して降下を継続するという 907 便機長の誤った判断を誘発し、結果として衝突の危険が急激に高まる事態となったと考えられるとしている。そして、判決で TCAS の警報が作動しなかったらという仮定は非現実的であり、これに基づく理論に正当性は認められないことがその理由とされている[19]。

そして、③については、判決において例示された自動車事故は、本件ニアミス事故の条件関係を正しく反映させた例示ではないとしている。判決では、先行する二輪車が転倒し、法定速度を超過して走行中の後続車が転倒した二輪車の運転者を轢過して死亡させた場合、法定速度を遵守していても二輪運転者を轢死させたであろうと認められる場合には、道路交通法上の義務違反はあるが、上記速度違反によって二輪運転者が死亡したとはいえず、後続車運転手の速度違反は業務上過失致死罪の義務違反にはあたらないとしている。そして、判決における法定速度超過という条件は「管制官Ａの便名を取り違えた管制指示」、二輪運転者が轢死したという結果は「衝突の危険性があるニアミスを引き起こし乗客らが負傷した」という結果に相当すると指摘し、管制官Ａが、958 便に

[17] 飯倉哲生「日本航空ニアミス事件における東京地裁判決」23 頁。
[18] 飯倉前掲書 24 頁。
[19] 飯倉前掲 17、26 頁。

対して正しく降下指示を発出していれば、ニアミスは発生せず、乗客らの負傷という結果も生じなかったのであるから、判決の例示における条件関係は成立しないとしている[20]。

ついで、飯島は、判決における予見可能性や因果関係の判断が妥当ではないと指摘している。907 便機長が TCAS 警報に反した操縦を行うことを管制官Ａらが予見できないことは、事故当時、当該警報に従うとする明確な規定が存在していなかったこと等を理由に正当化されていることに対して、事故当時の欧米諸国では、当該規定が明確に規定されていたことを理由に不当な判断であるとしている[21]。さらに、地上の管制卓で発生した接近警報によって衝突の危機を感じ、その後の、管制官Ａおよび管制官Ｂが発出した一連の管制指示の状況から、「管制間隔を失ったため衝突の危険性が著しく増大したとの認識と衝突（という結果への）恐怖」があったのであり、衝突の予見可能性があった根拠としている[22]。

そして、航空管制官は、その能力を証明する「ライセンス」を有しているのだから、本件事故において、航空機が衝突するという予見能力をプロとして持っていて当然であるとし、システム（社会）にその原因を求める姿勢を批判している。

(2)　第二審に関する評釈

ア　土本武司「航空機事故と管制ミス」

土本は、本稿において、控訴審の判断は正当としている。その手法は、①ＴＣＡＳの回避警報の拘束性、②907 便操縦者の過失の有無、③航空管制官の過失の有無・程度の視点から、本件判決を分析し、本件事故に関する航空事故調査報告書の原因を踏まえて行っており、この点に特徴がある。事故調査報告書による原因を検証した結果として、本件事故の原因は単純なものではなく、管制官ＡおよびＢの管制指示、907 便および 958 便のパイロットの判断・操作、並びにＴＣＡＳの回避警報が相互に絡み合っているという特徴を指摘している。そして、当該事故調査報告書における航空交通管制、ＴＣＡＳの回避警報の解析、および 907 便操縦者に関するそれぞれの解析を元に刑事過失責任の帰属先、その内容・程度の検討を行った。

その結果、事故発生当時、ＴＣＡＳの回避警報と航空管制指示のどちらを優先するのかということが明確に規定されておらず、最終的な判断は操縦者が判断せざるを得ない状況であった。このため、907 便パイロットがＴＣＡＳの上昇ＲＡに従う義務はないとともに、降下から上昇に転じることによる危険を回避するために降下を継続した当該機のパイロットの判断も、結果として乗客等の負傷という法益侵害が生じたものの、行為当時同人の置かれた具体的状況の下で最善を尽くしたといえれば過失責任は生じないとして、新過失理論を援用

[20] 飯倉前掲 17、28 頁。
[21] 飯倉前掲 17、37 頁。
[22] 飯倉前掲 17、37 頁。

して、事故機パイロットの過失は認められないとしている。

また、過失の競合の観点から、本件事故が外見上、管制官Ａの管制ミスと 907 便機長の操縦ミスという過失が競合したように見えるが、管制ミスが認められれば、操縦ミスに対する起因力となり得ず、一方、操縦ミスが認められたとしても、管制ミスに対する起因力となり得ないために、過失の競合は成立しないとしている。そして、そのどちらの過失が本件事故の原因となっているかということは、「事故の全体像を見て、真因は何かという観点で判断しなければならない」[23]と述べている。その際、「航空機の運航は、総合的な運航システムによって運用され、パイロットはその中の一部を構成しているに過ぎず、かつ航空管制等の他の運航システムに対して何らの介入権も持っていないことを前提にしなければならない」[24]としている。

次に、管制官の過失について、便名を取り違えた管制指示に管制官Ａおよび管制官Ｂのいずれかが気づいて、正しい管制指示を与えたならば、その指示は、当然、958 便に対する降下指示であったのであるから、その直後に作動したＴＣＡＳの回避警報（907 便に上昇、958 便に降下）と一致し、両機の管制間隔が確保され、異常接近は発生しなかった[25]として、この便名を取り違えた管制指示が本件事故の要因となっているとした。さらに航空機から自機に対する管制指示の復唱の際、パイロットは自機の便名を通報しているのに、便名の取り違えに気づかなかった過誤は大きいとしている。また、便名を取り違えたことも不可抗力とは言い難く、管制官として意識を集中・緊張していれば便名の取り違いを回避できたとしている。このため、管制官Ａおよび同Ｂの過誤は、本件事故を発生させた第一にして最大の過誤であるとしている。そして管制官Ｂは訓練監督者でるのだから管制官Ａに比べて責任が大きくなるとしている。

そして、907 便に対する降下指示によって、907 便と 958 便が急接近し、衝突を回避するために急激な回避措置をとることによって乗員・乗客らが負傷するという結果が生じるという因果関係があることは明白であり、その因果の経過の基本的部分について予見可能性・義務が認められることも明白であると述べるとともに、誤った管制指示を受け降下した航空機とＴＣＡＳの回避警報に従って降下した航空機の接触・衝突の危険をもたらす行為は「実質的な危険性のある行為」であることも明白であるとした。したがって、第一審がこのような実質的な危険性の判断に際し、ＴＣＡＳの回避警報の発出とそれに伴う機長の措置などを「その後の事態の流れ」と評価するのは相当ではないと判断したことは、誤った前提に立つものであるとした。

最後に土本は、「本件のような航空事故について刑事責任追及を第一とするやり方から脱却しなければならない。欧米のように、航空事故調査はもっぱら再発防止の目的で行い、法的責任は民事・行政の分野にゆだねる方向に転換する

[23] 土本武司「航空機事故と管制ミス－日航機ニアミス事故控訴審判決」201 頁。
[24] 土本前掲。
[25] 土本前掲 23、202 頁。

途を採る時期が来ているといえよう」[26]と結んでいる。

イ　曲田　統「日航機ニアミス事件控訴審判決について」

本評釈は、控訴審判決を妥当とする評釈である。そして、本控訴審判決について、予見可能性、行為の実質的危険性、因果関係の有無の順で検討している。

本控訴審判決は、「予見可能であると言うためには、結果発生に至る『因果経過の基本的部分』について予見可能であれば足りる」という前提から、907 便と 958 便の異常接近に至るまでの事実に予見可能であったとの高裁の結論に対して、予見可能性の対象としての「因果関係の基本部分」が意味する内容について必ずしも自明ではないとして、①北大電気メス事件判決[27]、②ハイドロプレーニング現象事件判決[28]、③ガス導管破断事件判決[29]、④近鉄生駒トンネル火災事件判決[30]を例にその内容を検討している。

予見可能性が否定された②および③の事例は、双方の事故原因とされた現象が、事故発生当時の知見では正確に究明されていなかったことから、このような現象を因果関係の要証部分として抽象化してはならないとした判断であるとしている。一方、予見可能性を肯定した④の事例では、実際の現象を抽象化した現象として説明し直し、その点についての予見可能性で十分とされた判決について、この説明し直しによって因果関係の理解に不的確さが生じるわけではなく、大きな問題のない判例であるとしている。また、①の事例は、因果経過の過度の抽象化をおこなっているという批判の対象となりうるものであり、予見可能性をかなり緩やかに設定したものとみるべき判決としている。この 4 件の事例の検討から、予見可能性の対象としての「因果経過の基本的部分」を何処まで抽象化することが許されるかという問題について、判例は統一的な基準をもって対応してきているものではないが、行為の時点で正確に究明されていない現象のために抽象化されると因果経過の特殊性が損なわれるような現象は、その抽象化が控えられ、予見可能性が否定される傾向があるとしている。

この分析を踏まえ、本件事故の判決における「因果経過の基本部分」の捉え方は、上記諸判例の判断手法と比較して、かなり具体的なものと評価している。そして、被告人がＴＣＡＳおよびその回避警報に関する知見を有しているか否かは結論を大きく左右する重要な前提であり、これが肯定されれば、本件の具体的状況の下では、正しい管制指示が 958 便に対する降下指示であったことからも、958 便に対する降下ＲＡが発せられるという事態は容易に予見できたと見るほかないとしている。そして、当該警報に従って 958 便が降下を開始する事態も、当然、予見可能であったとしている。

また、907 便がＴＣＡＳの回避警報に反して降下を継続したことについて、

---

[26] 土本前掲。
[27] 札幌高等裁判所判決昭和 51 年 3 月 18 日（高刑集 29 巻 1 号 78 頁）
[28] 大阪高等裁判所判決昭和 51 年 5 月 25 日（刑月 8 巻 4･5 号 253 頁）
[29] 東京高等裁判所判決平成 2 年 4 月 24 日（判例時報 1350 号 156 頁）
[30] 最高裁判所第二小法廷決定平成 12 年 12 月 20 日(刑集 54 巻 9 号 1095 頁)

自らが出した降下指示を受けた航空機は、降下することになるのは当然いだくものであり、907 便が降下することに関する予見可能性を否定することはできないとしている。加えて、当時、回避警報と管制指示が反する指示となった場合の指針が明確に立てられていなかったのであるから、管制指示を優先することは、十分あり得るとしている。この結果、因果経過の基本的部分に関する十分な予見可能性を認めた高裁の判断は、これまでの判例の傾向から逸脱する判断と位置づけられず、その内容も理に適ったものであるとしている。

次に、行為の実質的危険性について、原判決が採った 958 便が高度を維持するという前提を否定し、両機が近い高度帯に長時間滞留する事態を考慮に入れて危険判断を行うべきとの高裁の判断について、ＴＣＡＳの回避警報と管制指示が反している場合の明確な規定がなかったことから、907 便機長の判断が入ったとしても、希有な行動とはいえないとして、高裁の判断を支持している。そして、このような事態を引き起こした管制指示に備わっていた危険の実体が実質的な問題であるとして、これについても高裁が示した判断を認め、管制官Ａの管制指示は、両機の異常接近という事態を引き起こす危険性のある行為とするのが妥当としている。

そして、因果関係については、907 便の機長が上昇を示すＴＣＡＳの回避警報に従わずに降下を継続した事実をいかに取り扱うかが問題であると指摘している。この問題について、高裁の判断のように管制官の降下指示を受けた以後の 907 便機長の行為を一個の行為として見た場合、因果関係は容易に肯定されるとしながら、907 便機長の降下操作の継続は、管制指示に反するＴＣＡＳの回避警報が発せられたため、自らの判断による事後的行為として、行為後の他人の故意行為の介在事例のように処理することも不可能ではないとしている。しかし、当時、管制指示とＴＣＡＳの回避警報の指示が反した場合の対処に関する明確なルールが存在していなかったという事情から、機長がＴＣＡＳの指示と異なる操作を選択することがあると捉えなければならず、その選択を異常な選択とすることはできず、米兵ひき逃げ事件[31]や夜間潜水事件[32]などの慣例と比較しても、907 便機長の行為を異常な行為と見ることは困難であるとしている。以上の結果、因果関係は否定できないとしている。

最後に､「本件の刑事責任を管制官や機長という個人に追及することは相当でない」という第一審説示に対する「便名の言い間違いという、管制官として明らかに初歩的な単純ミスをした被告人に刑事責任を追及することは、なんら特異ではない」という高裁の指摘は、当を得たものというべきとして、高度医療現場における回避困難なミスとは異なり、言い間違いは「あってはならない初歩的な言い間違い」としている。そして、本件事故のように、航空機の運航のように高度なシステム内で事故が発生した場合は、人為的ミスではなく、あくまでシステム上の問題として関係者に過失責任を追及することが不当であると

[31] 最高裁第三小法廷決定昭和 42 年 10 月 24 日（□刑集 21 巻 8 号 1116 頁）
[32] 最高裁第一小法廷決定平成 4 年 12 月 17 日（刑集 46 巻 9 号 683 頁）

の見方もできるが、「高度システムたりとて、はじめから『完璧』なものとして導入されるわけではない。人的な注意力の投入によって危険を制御できると判断された段階で導入され、その後、漸次改良が重ねられ、少しずつ完全な形に近づいていくのである。このような現実は,高度システムを実際に用いる関係者に対して、その時点において当該システムの特性上要求される固有の注意義務が課せられていることを物語る。事故が生じた際は、あくまでその当時のシステムの完成度、およびそれに相応して当時要求されていた人的注意義務(違反)の程度を直視し、原因の所在の明確化に努めようとする姿勢が必要」[33]と結んでいる。

ウ　岡部雅人「航空機事故と航空管制官の過失」

岡部は、本稿において、第一審判決を破棄した本判決の判断を正当としている。岡部は、第一審と第二審において判断が分かれた点について、①過失行為としての実質的危険性、②予見可能性ないし予見義務、③因果関係、に注目し、解釈論上の問題として検証を進めている。

まず、①について、ＴＣＡＳの回避警報の発出を第一審が「その後の事態の流れ」として危険性判断を行為時点においてのみ行うことを批判し、第二審の判断を援用し、「危険性の判断にあたって、基準時を行為時におくとしても、行為時に想定しうるその後の事態についても考慮すべき」[34]としている。その上で、被告人の行為が「実質的な危険性のある行為」といえるかという判断について、管制官Ａの誤った管制指示がなければ、ＴＡＣＳの回避警報に従って安全な間隔を確保しえたのであり、この誤った管制指示があったからこそ、衝突の危険性が相当程度高まったものと評価しうるので、「実質的な危険性のある行為」として認められるとしている。

次に予見可能性について、本件事故の両機ともにＴＡＣＳが搭載されているのであるから、両機が接近した場合に当該警報の発出が予測されること、907便と958便の飛行状況からＴＣＡＳの回避警報指示が合理的操作になることを被告人が理解していたことから、907便には上昇ＲＡが、958便には降下ＲＡがそれぞれ発出されることも十分予見できるとしている。したがって、第一審判決のように管制卓のレーダー画面にＴＡＣＳの回避警報が表示されないことを理由として予見可能性を否定することはできないとしている。

そして、本判決が「因果の経過の基本的部分」について、かなり具体的な形で因果経過のポイントが取り上げられていると指摘している。しかし、これは、判例・通説で「特定の構成要件的結果」および「因果経過の基本的部分」の予見可能性を要求していることと比較し、「因果の経過の基本的部分」という中間項理論を採用しているため、判例・通説よりも緩やかな判断方式となっていると指摘している。そして、「因果の経過の基本的部分」の予見可能性について、他

[33] 曲田統「日航機ニアミス事件控訴審判決について」158頁。
[34] 岡部雅人「航空機事故と航空管制官の過失」233頁。

の因果経過の認識・予見可能性が肯定されれば、現実の因果経過の認識・予見が不可能であっても、過失を肯定できると解されるという主張を援用し、本判決の判例理論は、比較的緩やかに予見可能性を認定する方向にあると評価している。このように本判決理論は、予見可能性について緩やかな判断を採用しているものの、先の指摘である因果経過のポイントが具体的に取り上げられ、それらを認識･予見することは十分可能であるとして､仮に高度な予見可能性が求められる場合でも、本判決の結論は是認できるとしている。

本件の因果関係について、907 便機長が、発出された上昇ＲＡに反して降下を継続したことが異常な介在事情となりうるかという問題を提起している。本件事故当時、ＴＣＡＳの回避指示と管制指示が相反する場合にどちらを優先すべきかという明確な規定がなかった以上、機長が当該警報と異なる操作を選択することもあると捉えるべきとしている。そして、このような行為は、本件における管制官Ａの降下指示と 907 便の降下との因果関係を否定するほどの異常性はないとして、両者の間に相当因果関係を認めるべきとしている。

この他、過失の競合の視点から、管制官Ａと管制官Ｂはそれぞれが過失正犯として責任があるとしている。一方、本件事故は、管制官の管制ミスと 907 便機長の操縦ミスと捉えることも可能であるが、土本の主張を援用し、この両者の過失の競合とはいえないとし、管制官の過失が問題とされる事例であるとしている。

そして、本件事故は､「管制官として、明らかに初歩的な、単純ミスが問題となった事案」[35]であるとし、十分回避しえたものであったと結んでいる。

エ　飯島哲生「日本航空ニアミス事件－主としてリスクマネージメントの視点から」

本稿は、控訴審判決に対して、リスクマネージメントの視点から、リスクの考え方の違い、予見可能性に関する判断の妥当性、および衝突の危険性に関する考察を行い、管制官に対する過失の評価が過小なものとなっていると主張している。

本件事故の管制官Ａの便名を取り違えた管制指示は、958 便の存在を失念していたことが根本的な原因であるのであり、本控訴審判決において、これを考慮していないことを批判している[36]。958 便を失念するという過失がなければ、十分な時間を持ち落ち着いて 958 便を降下させることができ、便名を取り違えた管制指示がなかった可能性が高いとしている。そして、これを考慮しなかったことによって、管制官Ａの過失が過小評価されているとしている[37]。

また、航空機の衝突および乗客らの負傷の発生に関する予見可能性を本件控訴審判決はこれを明確に認めているが、本件事故機を管制していた二人の管制官は、具体的な状況である、907 便が降下し、同時に 958 便が TCAS の警報に

[35] 岡部前掲書　228 頁。
[36] 飯島哲生「日本航空ニアミス事件－主としてリスクマネージメントの視点から」14 頁。
[37] 飯島前掲 36、15 頁。

従って降下し、衝突の危険性が著しく増すことを正確に予見できていたかという点について疑問を呈している。そして当時の管制官の行動を検証を通じて、両管制官がパニックに陥り、正常な判断ができていなかったことが推察され、このような状況をどのように理解すべきは、本判決で十分に明らかになったとは言えないとしている[38]。

そして、管制間隔と危険性の関係について、判決で「管制間隔は相当の余裕を含んで設定されており、また、事故の危険性はある地点を境に急激に大きくなるものではない」としていることは、科学的な見識に基づいていないとして批判する[39]。判決では、高度計の誤差や、管制指示の時間差などの様式的な誤差を考慮しているが、一般的事項を述べたに過ぎず、統計理論上の誤認があるとしている。これらの要素と衝突確率の間には、指数級数的な関係にあることが前提であり、「ある時点を境に急激な変化となって現れる現象」という前提に立って事実を判断する必要があり、この点について過失が過小評価されているとしている。

そして、本件事故に関して、ヒューマン・エラーによる初歩的ミスの責任を問うことに対する批判が航空関係者から主張されていることを理解できないとし、本件は業務上過失傷害罪の過失に相当すると判断されても仕方のない過失と傷害発生との因果関係がほぼ明確であり、その誤った行為は個人的過失から生じたものであることを当事者は認識する必要があるとしている[40]。

(3) 上告審に関する評釈

ア 門田成人「航空機事故と刑事過失責任」

本件事故に関する最高裁決定を支持する評釈である。

門田は、本件裁判の争点を航空機事故における業務上過失の判断、および第三者の行為の介在と因果関係の二点を措定し評釈を行っている。その際、過失犯において、実行行為の存在、特定の構成要件的結果およびその結果発生に至る因果関係の基本部分についての予見可能性が必要であることが共通認識であるという前提としている。

管制官Ａの便名を取り違えた管制指示の発出、907 便からの管制指示に関する復唱を聞いていながら便名の取り違えに気づかなかったことは、航空管制官としてきわめて初歩的かつ重大なミスでありとしている。そして、事故当時の状況において、当該管制指示が、連鎖的に新たな危険の創出、あるいは既存の危険を増大させる行為であると指摘している。

結果予見可能性について、本件ニアミスによる傷害結果発生に至る因果関係の基本部分を、907 便が管制官Ａの指示に従って降下すること、958 便がＴＣＡＳの降下ＲＡに従って降下することとしているが、最高裁判例[41]を援用し、

---

[38] 飯島前掲 36、16 頁。
[39] 飯島前掲 36、17 頁。
[40] 飯島前掲 36、20 頁。
[41] 最高裁判所第二小法廷決定平成 12 年 12 月 20 日　刑集 54 巻 9 号 1095 頁

これに関する具体的かつ詳細な因果経過が、必ずしも予見対象とはならず、907便と958便におけるＴＣＡＳの回避警報の発出時期やその内容の具体的予見まで要求されないとしている。

また、907便の機長が、ＴＣＡＳの回避警報に従わずに降下を継続した点について、事故当時、機長が危険と判断すれば当該警報に従わなくてもよいとされていたこと、当時の飛行状況全般から、降下から上昇に転じることは危険であるとして降下の継続を決定した機長の判断も合理的であり、管制官Ａの降下指示に誘発されたものとしている。そして、その後の事故調査によって機長の降下継続の判断は、客観的には誤りであったことが明らかであったとはいえ、因果関係判断に際し重要ではないとしている。

以上の検討から、管制官Ａに業務上過失致傷罪が成立するのもやむを得ないとしている。しかし、安全システム上の不十分さが事故の一因となっており、この不備を解消することが将来の事故等をなくすのに肝要である以上、「刑事責任追及は再発防止のため意事故原因調査に一歩譲る法システムの創設も必要」であり、「事故調査報告書が捜査等に利用される現状は、原因究明の障害となりえ、黙秘権や自己負罪拒否特権の事実上の侵害にもつながる」[42]と結んでいる。

イ　北川佳世子「過失犯をめぐる最近の最高裁判例について」

本件事故に関する最高裁決定を支持する評釈である。

北川は、本件裁判を「審級によって有罪・無罪の判断が分かれただけではなく、最高裁においても裁判官の間で意見が分かれた点が注目される」[43]とし、安全システム上の問題もからんだ事故防止責任を個人の刑事責任に帰することに対する考え方の相違を反映しているのに加え、過失犯処罰の在り方そのものが事故の再発防止との関係で問われる事案[44]であると分析している。そして、本件裁判の争点を、「異常接近警報発令下に出された管制官の誤指示の危険性および結果との間の因果関係、予見可能性が争われた事案」[45]としている。

そして、本件は、両機に搭載されたＴＣＡＳから各々回避警報が発出されたことにより、958便が降下ＲＡに従う一方で、回避警報と管制指示が相反する状況が生じた907便は、上昇ＲＡに従わずに降下を継続した結果、本件ニアミス事故に至ったという誤った管制指示が発出された後の事情と、管制官Ａの便名を取り違えた管制指示および管制官Ｂがこれを是正しなかったという行為の関係とを、行為の危険性の判断および予見可能性の判断の中でどのように考慮するかという点で意見が分かれたとしている。

行為の危険性の判断について、北川は裁判長の補足意見を援用し、管制官Ａが本来発出すべき管制指示とＴＣＡＳの回避警報の内容が一致することを理由に、Ａの誤った管制指示の危険性は明らかであるとし、958便が降下ＲＡに従

---

[42] 門田成人「航空機事故と刑事過失責任」129頁。
[43] 北川佳世子「過失犯をめぐる最近の最高裁判例について」3頁。
[44] 北川前掲
[45] 北川前掲43、9頁

って降下を開始することが現実化しつつある当時の状況を度外視して仮定的判断を行う第一審の危険性判断は是認できないとしている。

次いで、因果関係の判断について、907 便の機長が上昇ＲＡに反して降下を継続したことは、事故当時に管制指示とＴＣＡＳの回避警報が相反した場合の規定がなかったのであるから異常な介在事情と評価するのが相当という櫻井龍子裁判官の反対意見に対して、土本の指摘[46]を援用して、上述の規定がなかったことを踏まえれば、907 便が降下を継続したことは不自然ではないばかりか、既に降下態勢に入っていたことから降下を継続したことも管制官Ａの誤った管制指示に起因するものであるとして、最高裁の多数見解を是認している。

また、反対意見において、管制官にＴＣＡＳの回避警報が伝達されなかったことや、当該警報に反する航空機の措置は異常な事態と評価できことを根拠に予見可能性を否定していることに対し、降下ＲＡに従って 958 便が降下を開始することや、907 便が降下を継続することに関する予見可能性は肯定でき、過失責任の成立要件をみたすと判断するのが相当であるとしている。

そして、宮川裁判長および櫻井裁判官の意見で、事故調査報告書が捜査等に利用されている現状の問題性を検討課題として言及されていることを見過ごしてはならず、「法制度論という異なる視点からの過失処罰のあり方については、なお今後の研究課題である」[47]と結んでいる。

ウ　航空機運航システム研究会有志[48]

「日航機ニアミス事故の最高裁決定に対する見解」

本稿は、本件事故の最高裁決定に以下に記述する重要な視点が抜けており、不当な判決であると主張している。

(ｱ)　システム性事故の視点

現代のシステム性事故は、「関連するシステムや装置、さらには多くの部署、部門、組織が関わる多くの『不安全な環境を生み出す要因』があって、それに現場運用者の行動が複雑に絡み合って事故につながっていくもの」であるから、特定の個人にのみその責任を求めることは、不合理、不公平であるとしている。

(ｲ)　組織要因の視点

事故当時は、ＴＣＡＳの回避警報と管制指示が相反した場合の対処に関する明確な規定もなく、訓練における明確な指導もなかったため、ＴＣＡＳの指示だけではなく、操縦士の判断の余地も残るという組織の考えが事故を重大にした要因であるとしている。したがって、判決においても、ＴＣＡＳの作動については、事故を引き起こした背後要因として認識されるべきとしている。

(ｳ)　人間－機械系に対する科学的な視点

---

46 土本武司「航空機事故と管制ミス－日航機ニアミス事故控訴審判決」201 頁。

47 北川前掲 43、10 頁。

48 池田良彦（東海大学教授）、河野龍太郎（自治医科大学教授）、中辻吉郎（元航空事故調査官）、鍛治壮一（航空評論家）、垣本由紀子（元運輸安全委員会委員）、桑野偕紀（日本ヒューマンファクター研究所）、塚原利夫（同左）、前田荘六（同左）、田中石城（同左）、本江彰(同左)

管制卓にはＴＣＡＳの回避警報を予測する十分な情報がなかったことから、ＴＣＡＳの作動を予見することは不可能であり、まして、ＴＣＡＳの回避指示に反する行動を操縦士が取ることは予想できないのであるから、判決における予見可能性を認めたことは、重大な事実誤認であるとしている。そして、航空事故の真相を求めるには、科学技術的な視点と人間に関する知識に基づいた視点が不可欠であると主張している。

(ｴ) 社会安全の視点

現代社会で働く者は、危険と戦わなければ安全安心を手に入れ、また提供することはできず、これには情報開示が必要であるとしている。再発防止には、エラーの直接原因やその背後要因まであまねく開示され、そこから学ぶことが必要であり、これによって社会の安全と安心が構築されていくとしている。そして、社会の要求、または事故の被害者やその家族が求めていることは、その被害を無にしない再発防止であり、社会安全の構築であるとする。その結果、本判決によって萎縮安全をもたらすことは明白であると主張している。

以上の指摘を踏まえ、今回の最高裁判所の決定は、社会安全を優先させるという常識的な考察が欠落している印象が強く、司法判断の場で、「人間の特性」の研究や「システム性事故」の科学的な分析が活かされていないと指摘している。そして、厳罰化が必ずしもシステム性事故の抑止にならないことを自覚し、社会安全を優先させるという民意形成の一翼を担うことを裁判所に要望している。

エ　鈴木博康「日本航空機ニアミス事故と刑事司法」

本稿は、本件事故に関する裁判所の判断に対し、事実の評価方法が問題であり、具体的に①管制官の便名を取り違えた管制指示が実質的に危険な行為と言えるのか、②TCAS 警報が作動することなどの予見可能性の有無、③当該管制官の行為と乗客ら負傷との因果関係の有無が主な争点であったと指摘している[49]。そして、システム上の不備が個人の刑事責任にどのような影響を及ぼしているかを検討するため、907 便機長が、TCAS の警報に反して降下を継続したこと、管制指示と TCAS の警報が相反する場合に、機長がとるべき行為に関する規定が不備であったこと、安全装置としての TCAS の意味について検討している。

907 便機長が TCAS の警報に反した操縦を継続した行為について、これを異常な介在事情とするか否かで有罪・無罪の判断が分かれていると指摘している[50]。この判断について、従うべき規定類の不備があったのであるから、実質的には消極的に機長へ委ねられた裁量であるとしている。しかし、機長の判断には、科学的・客観的に正しい判断ではなかった可能性が指摘されており、本件事故において当該機長が不起訴処分となっていることの理由が明らかではない

[49] 鈴木博康「日本航空機ニアミス事故と刑事司法」268 頁。
[50] 鈴木前掲 49、271 頁。

と指摘している[51]。

そして、航空事故をシステム性事故として捉えることが提起している問題は、事故が生じたときには複数の要因が存在するにもかかわらず、特定の個人だけの責任を追及する手法となっているとし、本件事故控訴審判決が認める相当因果関係は、複数存在する要因から刑事責任を追及できる行為を単に選び出しているだけであるとしている。このような手続は、事故の複数の要因が司法の規範的思考の下、科学的証拠や客観的証拠が軽視されやすくなることになるとしている[52]。

そして、事故当時、TCAS は空中衝突回避のための安全装置としての位置づけでありながら、当該装置の警報と管制指示の優先関係が明示されていなかったため、907 便は管制指示に従う一方で 958 便は TCAS の警報に従うという二元論的な航行指示が存在する状況が生じたとしている。このような状態で、消極的ながら機長に対する裁量を認めるのであれば、当該機長がより安全と思われる方向への回避操作を期待できたとともに、管制官が TCAS の知識を有していたとしてもそれは概略程度で、現実に TCAS の回避警報の作動を知ることもなかったのであるから、907 便の降下は予見できなかったとすべきであるとしている[53]。

以上のことから、「司法が、諸科学の知見に基づいて得られた原因を、自由心証の下に矮小化し、処罰という規範的な対応をするのであれば、そこでは、規範的な再発防止策しか出てこない」[54]とし、安全対策における刑事司法の関わりについての検討が必要であると結んでいる。

オ　曲田統「過失犯論における実行行為性・予見可能性の問題－日航機ニアミス事件を素材にして」

本稿は、過失論に関する議論を踏まえ、本件事故の最高裁決定を妥当なものであるとし、新過失論の妥当性を主張するものである。

まず、過失論における現在までの議論を概観し、新過失論の再評価を行っている。そこでは、前提として、過失犯は、法益侵害結果が発生した場合に、当該結果を回避すべきであり、かつそれが可能であった状況下にいたにもかかわらず、必要な行動を取らなかったために結果を発生させた者にのみ成立するとしている[55]。そして、法益を「原規範によって法益適格を付与された利益」という理解の下、法益侵害は、国民全体の合意に基づく共通の価値観との関係性の問題であるとしている[56]。このような状況で、社会生活において法益侵害は無数に存在するが、その全てが否認されているのではなく、規範に違反した侵

---

[51] 鈴木前掲 49、272 頁。
[52] 鈴木前掲 49、274 頁。
[53] 鈴木前掲 49、275 頁。
[54] 鈴木前掲 49、276 頁。
[55] 曲田統「過失犯論における実行行為性・予見可能性の問題」38 頁。
[56] 曲田前掲書、39 頁。

害が否認されるのであって[57]、法規範の実態と乖離しない限度で問題を検討しなければならないとしている[58]。そして、過失犯を規定する規範は、有害結果に向かっていると考えていない者に対して有効となる必要があり、「同じ立場の通常人がその状況に置いて法益侵害回避のために払うと考えられる程度の注意を払い行動せよ。通常人が法益侵害結果が引き起こされうると警戒するような行動は控えよ」というものしかあり得ないとし、時々の社会状況によって伸縮・変化する柔軟なものであるとしている[59]。

以上の検証を踏まえ、最初に過失の実行行為に関する検討を行い、自由市民の自由を保障する観点から過失の実行行為性の判断に基準行為という特別の線引きを設けるという新過失論の考え方は優れているとしている[60]。そして、基準行為のレベル・内容は、具体的状況下における個別事情をくんで検討されるものであり、具体的状況に即した適切な規範設定が可能となり、社会背景を無視した硬直的な規範妥当を効果的に退けることが選択されているとする[61]。

また、判例における客観的予見可能性の検証を通じて、「結果と因果経過の基本部分」をどこまで抽象化できるかという統一的な基準はないことを明らかにし、具体的事案の特性を根拠にして要求される注意義務のレベルが検討され、そこから、どの程度の予見可能性を求めるべきかが決定されると考えるべきと提言する[62]。

そして、本件事故の判決における、最初に両機の異常接近という具体的状況について認識していたことを前提に、降下指示の危険性の認識可能性を認め、次いで、TCAS に関する知識があったことを前提に 958 便の降下 RA の発出に関する予見可能性を認め、このような因果経過の重要なポイントについて予見可能であったことから、乗客らの負傷という結果が予見可能であったという予見可能性の判断を肯定的に捉えている。そして、安易に予見可能性のレベルを引き下げることを控えなければならないことを再確認する判例であると評している[63]。そして、決定における実行行為性の評価について、本件状況は高度に危険な状況であったことから特段に注意して適切な指示を出すことを求めていることをあわせて考慮し、本決定は極めて妥当であるとしている。更に、因果関係に関する検討では、907 便機長が行った TCAS の警報に反する操縦は異常とはいえないので、因果関係の判断基底から捨象することは妥当ではないとし、本決定を支持している[64]。

そして、本件事故のような場合、システム上の問題であることを理由に関係者に対する刑事責任追及を不当とする見解に対して、事故が生じた時点でのシ

---

[57] 曲田前掲 55、41 頁。
[58] 曲田前掲 55、40 頁。
[59] 曲田前掲 55、42 頁。
[60] 曲田前掲 55、50 頁。
[61] 曲田前掲 55、51 頁。
[62] 曲田前掲 55、57 頁。
[63] 曲田前掲 55、63 頁。
[64] 曲田前掲 55、64 頁。

ステムの完成度に応じ、これに相応して要求される人的注意義務の程度を直視し、原因の所在の明確化に努めようとする姿勢が必要であるとの見解を示して結んでいる。

(3) その他の論評

ア 土本武司「航空パイロットの刑事過失責任の問い方」[65]

本論説は、本件事故第一審判決が言い渡される前に発表されたものである。ここでは、ひとたび航空事故が発生すると、自動車事故の場合に倣って、当該事故機のパイロットが被疑者とされることの問題を提起している。航空機の運航システムの特性から、自動車事故の場合と異なり、パイロットは、航空機の運航システムの一部を構成しているに過ぎないのであるから、直近行為者であるとして安易に刑事責任を追及することは適切とはいえず、適切・妥当な刑事責任の問い方を検討する必要があるとし、本件事故を検討題材としたものである。

航空機の運航のように、常に墜落のような危険を孕んでいる状況が継続する場合、過失犯成立の中核である予見可能性が否定できない状況に陥るとして、新過失論に基づく客観的注意義務の評価を用いることが適切であるとしている。

そして、具体的事例として本件事故の検討を行い、便名を取り違えた管制指示は不可抗力ではなく、航空管制官として意識を集中・緊張していればこれを防止することができたとして、管制官Ａおよび管制官Ｂの過誤は、本件事故を発生させた第一にして最大の過失であるとしている。次いで、ＴＣＡＳの回避警報の拘束性を検討し、当時の規定類の状況[66]およびＴＣＡＳが誤作動を起こす可能性を有していること等から、当該警報に従うか否かは、パイロットの判断に委ねることを否定できないとしている。そして、907 便パイロットの過失の有無を検討し、行為当時に同人がおかれた具体的状況の下において最善を尽くしたといえるのであるから、乗客等の負傷という法益侵害の結果が生じたものの、それについてパイロットに過失責任が生ずるものではないとしている。更に過失の競合の観点からも検討を行っているが、管制官Ａの行為と 907 便機長の行為に、相互に起因力が存在していないので過失の競合は成り立たないとしている。

イ 柴田 伊冊「司法における事実と目的と効果」

本稿は、刑法学の理論を追求することを目的としていないが、「事実と判決の関係に着目し、本件判決の社会における効用を、刑罰、特に業務上の過失罪が社会の安寧を維持することを目的とする刑罰であるならば、航空という極めて技術主導の世界において、本件判決がその目的を達成できるのか、ということの検証」[67]を目的として、本件事故に関する刑事裁判の判決文等を検討している。

---

[65] この他に、「航空事故と刑事過失責任」（「現代社会犯罪の諸問題」勁草書房 2004）が発表されているが、この内容は、本項で紹介している論説とほぼ同じであるため、本文での紹介は省略する。

[66] 双方の指示が相反している場合の処置などに関する規定

[67] 柴田伊冊「司法における事実と目的と効果」44 頁。

柴田は、第一審および第二審判決、並びに最高裁決定の論点として、①「高速に対応し、かつ秒単位での航空管制官による指示、およびそれを受けた機長および副操縦士による判断という運航の連鎖で進んだ本件事故の原因を、航空管制官に特定することが可能なのか」、②「航空管制官の過失の存在のみを対象とした刑法第211条の適用の可否の検討が、航空管制官の方向から見た事実の評価に偏り、結果として事実全体の認定に歪みを生じさせていないのか」[68]としている。

第一審判決について、「『便名を言い間違えて管制指示を行うことが適切でないことは、明らかであるが、便名を言い間違えて行った管制指示であったとしても、その結果特に航空機同士が異常接近するような事態にはならず、各航空機間に安全な間隔が保たれていたというのであれば、便名の言い間違いは業務上過失傷害罪における刑法上の注意義務違反に当たるとはいえない』とする所論に核心がある」[69]としている。そして、ＴＣＡＳの回避警報と航空管制官の指示とが危険の回避について連続していないのであるから、管制官Ａの便名を取り違えた管制指示は、それ自体具体的な危険に結びつくものではなかったことが、第一審判決の法的論旨としている[70]。

続く第二審判決について、管制官Ａの便名を取り違えた管制指示からＴＣＡＳの作動までを連続として捉え、本件事故の因果の経過の基本的な部分において、管制官Ａおよび管制官Ｂに対して予見可能性があったとし、その結果、両管制官には注意義務があったとして有罪判決が下されたとしている。

そして、最高裁決定によって確定した判決について、誤った指示と負傷者が発生したことについての因果関係を認め、その上で被告である管制官に注意義務違反があったこと、また、結果の発生について予見可能性と結果の回避可能性の立証に争点があることを確認している。予見可能性と結果の回避可能性の連関には、刑法学上の争いがあり、この連関の軽重に比例して注意義務違反の程度が異なる傾向があり、これは、科学技術が直接行為（業務）を支配する部分が大きいときには顕著になるとし、本判決はその延長線上にあるとしている。

一方、航空関係者の主張として、元航空交通管制官の河野龍太郎の主張[71]および本件事故の航空事故報告書を援用し、裁判所がＴＣＡＳの回避警報の発出を予見可能であったとしたことに対して、「裁判所が、航空管制官は知識としてＴＣＡＳの機能を知っているのだから、本件では当然それを予測することができる、としていることは、漠然と予測できるという範囲に止まり、何時、どのような回避の警告が発せられたのかを確認する方法は、航空管制官にとって当事者である航空機からの通報以外に存在しない」と指摘している。そして、事故の経緯における管制官の機能的な限界について、河野の主張を援用し、航空路管制用のレーダー表示は、10秒に1回しか表示が更新さないこと等を理由に、管制官がレーダーによって航空機の動向を把握するためには、情報が断片的であり「推定」を含

---

68 柴田前掲書 33 頁。
69 柴田前掲 67、36 頁。
70 柴田前掲 67、37 頁
71 河野氏の主張は、「どのように優秀な人間でも、情報がなければ正しい判断はできない」という思想にもとづくものであると、柴田は述べている（柴田前掲 67、39 頁）。

まなければならないことを指摘[72]しつつ、裁判所は、このようなレーダースコープ上の航空機の動向から、管制官はＴＣＡＳの作動を推定しなければならないと考えていると指摘している。さらに便名を取り違えた管制指示によって生じた事態に対して、被告管制官が修正を試みていることも指摘し、管制官自身が注意義務を果たしていると述べている。このような事実の結果として、本件ニアミスは、「ＴＣＡＳの中途半端な導入」[73]に原因があるとしている。

このような検討を経て、判決上の論点に立ち戻っている。

ニアミスの原因、または責任を管制官に特定できるかという第一の論点に関して、本件ニアミスを連鎖という観点から把握すると、第二審判決で述べられているように、管制官の便名を取り違えた管制指示が原因であり、当該管制指示を発出した管制官に責任があるとしている。しかし、これを「なぜニアミスを回避できなかったのか」という観点から分析すると、ＴＣＡＳ導入の不完全さから、当事者間の情報共有が十分なされていなかったのであるから、本件状況の場合、十分な衝突回避の可能性は低いとし、これに注目しなければならないと指摘している。

そして、判決上の第二の論点について、起訴されたのは管制官だけであるものの、事故機（DC-10型機およびB747-400型機）の操縦性を、操縦士の意見を踏まえて把握し、さらに本件操縦士の運航経験から、本件状況下で、どのような回避措置が可能であったかを聴取する必要があり、各判決あるいは決定に操縦士の判断の適否が言及されていないことを指摘している。そして、このような判断は、きわめて訴訟的な事実把握であるとしている。

最終的に、以上の検証から、訴訟における事実は、客観性が損なわれるものであり、その結果、航空事故の再発防止は行われるものの、その防止策が十分、かつ効果的となっているかという疑問を呈している。そして、「刑事裁判の効果は、過失を犯した者を処罰するという範囲に止まり、それを広く、航空関係全般について評価すると、過失処罰自体には、今後の再発防止に向けて後退の効果も認められ、さらに長期的な視点から見れば、運航の技術が高度化するにつれて、この後退の傾向が強まる可能性は否定できない」と結んでいる。

ウ　藤原琢也「航空事故の刑事法的考察」

本件事故に関し、実体法および手続法の 2 つの側面から検討を行い、本件決定に関して、管制官 A については、無罪とすることが妥当であると主張している。

実体法の観点からは、因果関係の検討を通説である相当因果関係説に依拠することは、本件第一審と第二審のように、被告人の行為と発生した結果の因果関係の判断する際に混乱を来すためことになるため、客観的帰属論による判断が望ましいとした。そして、本件の被告人となった管制官 A については、便名

[72] 柴田前掲 67、41 頁。
[73] 柴田前掲 67、42 頁。

を取り違えた管制指示の発出には、客観的な注意義務違反が認められるものの、当該空域の管制を行う技能証明を有しておらず、航空機に対する管制指示は、訓練監督をしていた管制官Bが保有する当該空域の管制を行う技能証明資格をもって行っていたと考えるべきであり、主観的注意義務違反は否定され、当人に対する業務上過失傷害罪については無罪とするのが妥当であるとした[74]。

また、管制官Bは、管制官Aの技能証明を取得するための訓練教官であり、当該空域に関する管制指示の発出に関する権限を有していたのであるから、管制官Aの行為を甘受すべき立場にあるとともに、便名を取り違えた管制指示は不適切であったという認識を有していたのであるから、有罪とした判断は妥当であるとしている。

一方、手続法の観点から、航空事故調査報告書における事実と刑事裁判における事実の相違に注目した検討を行っている。この検討では、刑事裁判における事実とは被告人が犯罪となる行為を行ったという検察官が設定した前提に基づく事実であり、刑事裁判でこれが認められたからといって、それが絶対的な真実ではなく、また、航空事故調査報告書にいう事実とも異なることを指摘している。

また、航空事故調査報告書が刑事裁判の証拠として利用されることは、国際民間航空条約の規定に違反している等の手続的な問題として議論されてきたが、この報告書が刑事裁判で実際使用されている状況を検証し、これが検察および被告の双方で利用され、それぞれの主張の根拠となる部分だけが引用されているという問題を指摘している。そして、本件事故裁判の場合、東京交通管制部の管制業務処理要領において定められている、技能証明未取得者が実地訓練を行う場合、「監督者は、訓練生に対し全面的な責任をもって訓練を実施する」という規定が事故調査報告書によって報告されているにもかかわらず[75]、検察、被告の双方ともこれについて言及していないことを指摘している。そして、この規定をもってすれば、訓練中の管制官Aに対する起訴を防止できたと思われるとし、この視点からも、管制官Aに対する有罪判決は、不当であるとの結論を導いている。

4　検討

(1)　見解対立の原因

以上、本件事故の刑事裁判にかかる判決評釈等を概観した。これを通じて明らかになったことは、主に、刑事法の専門家は第二審判決および最高裁決定を妥当とする一方で、非法律家は、これに否定的見解を表明していることである。この対立は、これまで航空事故に対して刑事責任を追及することについて行われてきた議論の構図がそのまま反映される結果となっている。

このように見解が相違する結果となった原因は、刑法に対する姿勢の相違に

---

[74] 藤原前掲 1、pp.44-48。
[75] 航空事故調査報告書 2002-5、58 頁。

あると思われる。刑法の専門家は、岡部がその評釈の中で述べているように[76]、解釈論の範囲での検討となっている。その特徴は、刑法で定められていることは絶対的であり、不変なものであるという前提に立っていることである[77]。そして、裁判で論点となること、あるいはなりそうなことに関する議論を中心として、刑法の解釈を用いてその適否を検討することが主な作業となっているため、事件・事故の一部しか、その検討の対象とならない。このような前提に立つ場合、本件事故の有罪判決に対する評釈として、乗客等の負傷という法益侵害が実際に発生した以上、誰かに刑事責任を負わせるべきであるということを暗に前提として、「人的注意義務(違反)の程度を直視」[78]した結論に向けた理論構築を行うことになる。

一方、非法律家からの批判は、事故の再発防止を実現するという視点から、刑法の規定にとらわれていないことに特徴がある。この主張は、「刑事法の見地からすると、誤解といわざるをえない主張や非現実的な主張が存在する」[79]というように、刑事法の専門からは、法律論から乖離した主張と受け取られている。しかし、航空機運航システム研究会有志による最高裁判所決定に対するコメントの中で、航空事故は複数の者が関与する中で発生していることから、「特定の個人にのみその責任を求めることは、不合理、不公平である」という指摘は、特に刑事裁判の最終的な目的である刑罰を科すということ意義を踏まえると、法律学的に真摯に受け止めるべき課題である。

このような非法律家からの主張に対して、事故調査と刑事責任追及のどちらを優先するかという議論の場で、刑事法の専門家から、その他の業務上過失致死傷罪が適用される事案との公平性に欠けるとの反論[80]がなされている。しかし、この反論は、事故調査と刑事責任追及の比較に関する議論に対して、他の事故における過失犯との公平性という異なる次元からの反論を行っているものであり、議論の行き違いが生じている。このような反論を主張するのであれば、別稿でも指摘しているように、複数の事故関係者の中で特定の個人に刑事責任を負わせることに対する公平性に関する論証が最初に必要となるであろう。このような刑事法の専門家からの反論の背景には、刑法の適用を目的とすることから生じる、先に指摘したような結果責任的な思考の存在があり、この点こそ、解釈論に依って立つ議論の欠点である。

この視点から、本件事故に関する裁判判決および決定に関する評釈をみると、土本の第二審判決の評釈および第一審の判決が言い渡される前に発表した論文は、パイロットと管制官の両者の比較を行い、複数の事故当事者の行為を公平

---

76 岡部前掲 34、234 頁。

77 笹倉宏紀が「事故調査と刑事司法」において、「現状を是とするか非とするかに関わりなく、当面は、刑事法の仕組みは変わらないという前提で、事故調査と刑事司法の関係について考えるほかない」（同 37 頁）と主張していることからも、このような姿勢が、法律家の基本的な立ち位置であると理解できる。

78 曲田前掲 64。

79 笹倉前掲 77、52 頁。

80 川出敏裕「刑事手続と事故調査」12 頁。

に検証しているかのようにみえる。しかし、その主張を詳細に検討すると、「航空機の運航は、総合的な運航システムによって運用され、パイロットはその中の一部を構成しているに過ぎず、かつ航空管制等の他の運航システムに対して何らの介入権も持っていないことを前提にしなければならない」[81]と言うように、パイロットは周囲の状況等を所与のものとして受け入れざるをえない立場にあることを理由に、その刑事責任追及の判断は、慎重に行わなければならないと主張している。その一方で、本件裁判の被告人となった二人の管制官の過失の検討では、パイロットのそれと比較して慎重さに欠ける印象を受ける。

土本は、航空機の運航システムの中で、パイロットは他の運航システムに対して何ら介入・支配権能を有しておらず、場合によってはパイロットが無答責となる場合もあるとして、慎重な対応の必要性を主張する[82]。しかし、管制官には、航空法で管制指示をもって航空機に対する支配が認められている[83]ものの、その支配は絶対的なものとはいえない。パイロットは、管制指示に対して、航空機の航行の安全上、疑義がある場合には、その是正を求めることが認められており、管制指示を是正するいとまがない場合には、緊急避難的にその指示に反する行為をとることができる。まして、事故が発生するような状況の場合、飛行の現場におけるパイロットの判断に負う部分が大きくなり、管制官の支配権能は通常の場合と比較して低下してしまう。このため、本件事故のように、958 便のパイロットが管制指示を受けることなくＴＣＡＳの回避警報に従って降下を開始することは、管制官の支配権能の及ばない状況である。加えて、柴田が指摘しているように、管制指示を発出するための判断として与えられている情報が断片的であるという管制官がおかれている状況を考慮するならば、その支配権能の絶対性に疑問が残る。

この意味で、管制官がおかれている立場も、土本がパイロットに認めていると立場と同様に、支配権能の絶対性に疑問が残るものであり、管制官に対する刑事責任追及には慎重な判断が必要となる。この観点からは、土本の評釈は、解釈論の欠点であるはじめに有罪ありきという内容であり、管制官に対する検討を、事故の全体を見て慎重に行うという姿勢が欠けている。

(2) 有罪判決に対する疑問

ア 管制官Ａの法的能力

本件事故において、便名を取り違えて管制指示を発出した管制官Ａは、事故が起きた管制空域における航空管制業務を行うのに必要とされる資格を取得するための訓練中であった。この資格について、先に紹介した本件事故裁判に関する評釈等において見解の対立が見られる。「ライセンス」を持っている以上、本件事故が生じる可能性を予見する能力を備えているということが主張される

[81] 土本武司「航空パイロットの刑事過失責任の問い方」4 頁。

[82] 土本前掲。

[83] 航空法第九十六条第一項

一方で、管制官Ａには、当該空域の管制を行う法的資格を有していないのであるから、当該行為を行う能力を有していないため、無罪とすべきとの主張がそれである。

航空管制を行うためには、一般的な航空管制官としてのライセンスの他に、担当する業務に応じた業務範囲の指定を受けていなければ、当該航空管制業務を行うことはできない[84]。したがって、航空管制官としての共通ライセンスを有していたからといって、指定された範囲以外の管制業務については、いわゆるライセンスを有していないとみなされるのである。

一般的にある資格のライセンスを有していることは、当該業務を行うための一定の能力を有していることを証明されていることを意味するが、航空管制については、上述のように、業務範囲が限定された免許であり、当該範囲以外の業務については、いわゆる「無資格者」と同等になるのである。つまり、本件事故の管制官Ａの場合、業務範囲に事故が発生した空域の航空管制は指定されていなかったのであるから、当該空域を管制するための法的資格を有していなかったことになるのである。

しかし、訓練中とはいえ、管制官Ａが実際に飛行している航空機に対して管制指示を発出していたのも事実であり[85]、当該管制指示の法的正当性に疑いが生じる。そして、訓練中の管制官が発出した管制指示に従って航空機は飛行していることから、当該管制指示は法的に有効な管制指示となる。この状況は、正当に管制を発出することができない者が、法的に正当な指示を行うという矛盾が生じており、管制官Ａの過失を検討する際、考慮しなければならない事情といえる。

そして、管制官Ａが発出した管制指示の法的正当性をどのように考えるべきであるかということが問題となる。本件事故の場合、管制官Ａは管制官Ｂ監督の下での訓練中であった。その訓練に関し、東京航空交通管制部の内規[86]によって、「監督者は、技能証明未取得者に対して全面的な責任をもって訓練を実施する」[87]と定められており、管制官Ｂは、管制官Ａの訓練に関して全面的に責任を負うことは明らかである。つまり、管制官Ａが、法的資格を有しないにもかかわらず、実際に法的に正当な管制指示を発出していることは、管制官Ｂの責任において発出された管制指示と解される。したがって、管制官Ｂの法的人

---

[84] 航空管制官の技能証明（免許）は、航空管制を行う場所が限定され、当該場所だけで各空港通管制業務を行うことができる。本件事故で被告となった管制官Ａの場合、事故が発生した空域における航空管制業務を行うための指定を受けるための訓練中であった。これを自動車の運転に例えるならば、自動車の運転をできる地域が免許の裏に記載され、その地域内しか運転ができないことと同じである。この場合、指定された地域外で運転するためには、当該地域で運転するために必要な訓練を受け、追加限定を受けることが必要となるが、管制官Ａの訓練は、この追加限定を受けるために行っていたのである。

[85] 管制官が訓練中であることは、通常、管制指示を受ける航空機操縦者には通知されない。したがって、パイロットの立場からは、訓練中の管制官が発出した管制指示は、航空法第九十六条第一項で定められている法的に正当な指示として理解される。

[86] 管制業務処理要領「技能証明未取得者に対する訓練について（第7-6号）」（事故調査報告書58頁）

[87] 事故調査報告書 58 頁。

格によって、管制官Ａは管制指示を発出していたことになり、管制官Ａが発出した管制指示に関する法的責任は、管制官Ｂが負うことになるとと解することができる。

犯罪論の見地からこの事情を検討すると、この管制官Ａが、便名を取り違えた管制指示を発出したという客観的事実は否定できない。しかし、管制官Ａは、管制指示という法的行為を行うための能力を客観的に示す技能証明を有していなかったのであるから、当該航空管制業務を行う能力を有していなかったと認められる。そして、仮に便名を取り違えた管制指示に実質的な危険が認められ、907 便の乗客らの負傷との間に因果関係が認められたとしても、管制官Ａの行為としての管制指示の発出は、法的には管制官Ｂが発出したものとされるのであるから、本件事故における管制官Ａの行為は、主観的注意義務違反とはならないため構成要件に該当しない事例とするのが妥当な判断である[88]。したがって、管制官Ａは本件裁判において無罪とすべきである。

このように、航空交通管制という法的行為は、技能証明を有する者でなければ行うことができないものである。そこには、技能証明を有する者とこれを有しない者を厳然と区別し、航空交通の安全を確保することが目的にある。本件事故の判決において技能証明の有無が量刑を考慮する事情と扱われることは、技能証明を有する者と有しない者を基本的に同じ能力を持つ者として扱うことになる。しかし、技能証明の有無によって、当該業務を行う能力の差は当然存在するものであり、過失の注意義務として課される結果の予見をする能力あるいはこれを回避する能力に差となって顕在化する。本件判決では、航空交通管制指示の法的位置づけに基づき、本来、管制官Ａと管制官Ｂの行為は、技能証明を持つ者と持たない者として厳格に区別して評価を下さなければならないところ、これを区別しないまま「便名の言い間違い」に拘泥した検討がなされている点、本件事故裁判の両被告人に対する公平性に欠けたものであると言える。

この判決は過失を過小評価しているという指摘を前に紹介したが、本件事故の場合、逆に過失を過大評価していると考えるべきである。本件事故の有罪判決について、これを支持する評釈は、共通して、予見可能性、便名を取り違えた管制指示が持つ実質的な危険性、当該管制指示と 907 便と 958 便の急接近の結果として生じた 907 便の急激な回避操作との因果関係の認定が妥当であるとしている。そして、予見可能性については、結果自体が発生する予見可能性ではなく、「因果の経過の基本的部分」の予見可能性を認めること、便名を取り違えた管制指示が実質的な危険性を持つ行為であったことをあわせて、因果関係を認定する理論構造をとった高裁判決およびこれを支持した最高裁決定を妥当なものと認めている。そこでは、検察官が設定した「言い間違い」という行為

[88] 管制官Ａの法的資格がないことについて、主観的注意義務違反の有無を責任要素として考察することも可能である。しかし、正当な業務を実施するために必要な資格を有していないことから、その責任要素も否定されることになり、管制官Ａを無罪とすべき結論には変わりはないと考えられる。したがって、本件事例を構成要件の問題とするか、責任の問題とするかという議論をここでは行わないこととする。

のみに関心が集まり、過失犯として管制官Ａを起訴すること自体の妥当性についての検討が十分になされていない。これは、検察官の設定した「言い間違い」という行為と乗客らの負傷という結果の間だけの限られた事象にとらわれた結果であり、解釈論を中心とする法律家の思考パターンが陥りやすい誤りである。これは、先に紹介した「司法が、諸科学の知見に基づいて得られた原因を、自由心証の下に矮小化し、処罰という規範的な対応をするのであれば、そこでは、規範的な再発防止策しか出てこない」という鈴木の指摘の重要性が改めて問われる事象であり、解釈論においても、幅広い視点による検討が必要とされているのである。

イ　管制官Ｂの行為と管制指示の拘束性

前項アの検討で、管制官Ａについては、管制官Ｂの法的人格によって管制指示を発出していたことを明らかにした。この場合、管制官Ｂの立場は、管制官Ａの訓練を監督する立場であったので、ここで問われる過失は、監督過失と理解されがちである。しかし、通常、監督過失が問題となる事案は、被監督者も当該業務を遂行する能力を有しているのであって、本件のように、被監督者が業務遂行能力を有していなかった場合とは異なる。そして、訓練者の行為が、監督者の法的人格によって行われていたことを踏まえると、訓練実施者と訓練監督者の関係は、刑法理論上の監督過失の関係にはあたらず、むしろ、刑法上は、管制官Ｂの単独の行為と解すべき事例である。そして、管制官Ｂに対する本件事故の判決を検討すると、次のような疑問が生じる。

(ｱ)　予見可能性について

予見可能性の検討の際、「因果の経過の基本的部分」の予見可能性を認めることによって、結果の予見可能性を認める手法は、曲田がその評釈で確認しているように、「因果の経過の基本的部分」の具体的内容を措定するための統一的な基準が存在しない。過失の評価を行う場合、個別の事情を検討しなければならないため、統一的な基準の不在はやむを得ない側面を有する。刑罰を科すことを目的とし、社会的に認められる公平で厳格な判断を下すためには、「因果の経過の基本的部分」を措定する一定の基準が必要と考える。しかし、このような評価方法は、過失犯の特性から判例・通説の予見判断方式よりも緩やかな判断方式となる[89]ため、公平性および厳格性を満足する一般化された基準を作成するのは困難であろう。

本件事故の場合、便名を取り違えた管制指示により、乗客の負傷を生じさせた 907 便の急激な回避操作に関する予見可能性を認めるために、管制指示から同便の回避操作の発生までに生起した諸事象を「因果の経過の基本的部分」として措定している。そして、この予見可能性を認めることによって、最終的な回避操作の予見可能性を認めている。この点について、曲田や岡部は、緩やか

[89] 岡部前掲 34、231 頁。

な判断基準であるものの、被告人両名が 907 便と 958 便にＴＣＡＳが搭載されていること、およびその回避警報の働きに関する知識があったことを前提に、①当時の状況下でＴＣＡＳが作動すること、②958 便に降下の回避警報が発出され、958 便の機長がそれに従って降下をすること、③907 便が便名を取り違えた管制指示に従って降下すること、④その結果、両機が異常接近する、というように、その内容が具体的に取り上げられているとして妥当であるとしている[90]。

しかし、実際のＴＣＡＳの作動は、航空機間で、現在の高度、高度の変化率、航空機の速度などの大量のデーターを相互に交換し、将来の予測位置を計算し、その位置が自機からの一定の距離の範囲内に入ると警報を発する仕組みとなっている。この計算は、少しでもデーターに変化が生じると異なる結果となる可能性が高く、また継続的な情報ではなく、断片的な情報に基づいて行われるため、ＴＣＡＳが計算する相手航空機の位置の誤差が生じる場合もある。このため、同じ状況を設定したとしても、実際にはＴＣＡＳの作動が同一の作動をするとは限らないため、管制官が有していたとされる概要程度の知識を前提として、このような複雑な作動機序を踏まえた予見可能性を認めることは、不合理といわざるをえない。

また、判決のように階層的に予見可能性を重ねることによって最終的な結果の予見可能性を認める手法は、一般人において認識が十分可能な中間項の決定が必要となる[91]。しかし、③の予見可能性を認めることは、その前段階で検討している 958 便が TCAS の警報に従って降下を開始することを予見可能と認めることと論理的に矛盾が生じる。具体的には、958 便は管制指示に反した操縦を行うことに関する予見可能性を求める一方で、907 便には管制指示を守ることの予見可能性を求めていることである。907 便の場合、機長が降下から上昇に移行することを不可能と判断したことが関係し、この判断を下した理由を管制指示が大きな影響を与えたと断定されている。しかし、この機長の判断は、管制官Ａの便名を取り違えた降下指示だけに依拠していないのであるから、いくらその影響が大きいとはいえ、その他の要因が関与していることも判決では否定していない。したがって、これらの要因がどのように機長の判断に作用するかということを断片的な情報に基づいて予見することは、一般的な管制官ならば十分認識可能であるとはいえず、中間項として設定する事象としては不適切である。

そして、TCAS の回避警報が運航中に作動するということは、管制指示に拘束されることなく、速やかに回避操作が必要とする状態を意味する。事故発生当時の規定に従えば、機長に当該警報に従うか否かの最終的な判断が任されていたのであるから、TCAS の回避警報が発出された時点で、それまで受けてい

---

[90] 曲田統「日航機ニアミス事件控訴審判決について」150 頁、同「過失犯論における実行行為性・予見可能性の問題」62 頁。

[91] 前田雅英「刑法総論講義第 5 版」315 頁。

た管制指示へ従う義務が一次的に免除[92]され、その後の行為は、機長独自の判断で行うこととなる。航空法第七十五条で「機長は、航空機の航行中、その航空機に急迫した危難が生じた場合には、旅客の救助および地上又は水上の人又は物件に対する危難の防止に必要な手段を尽くさなければならない」と規定されており、TCAS の回避警報の作動は、空中衝突という「急迫した危難が生じた」状態を回避することが目的であると解することができる。そうすると、当該警報が作動した時点で、パイロットはそれまでの管制指示の拘束から解放され、危険回避のための行為を独自の判断で行うこととなる。このような状況は、TCAS の回避警報が作動した後は、その危険な状況が回避されるまでの間は、法的に管制指示が効力を失っているのであるから、本件事故の具体的状況において、907 便の機長の行為と誤った管制指示の関係は途切れることとなる。TCAS の回避警報のこのような法的位置づけにもかかわらず、当該警報によって生じた事態と管制指示の関係を認めた高裁などの判断は、TCAS の回避警報に基づく航空機の操縦に関する法的検討が不十分であり、その妥当性に疑問が生じる。

以上の検証を総合すると、管制官Ａの法的人格であった管制官Ｂにとって、907 便の機長がとった行動を予見することは不可能であるとともに、誤った管制指示の影響下にもないと解することができることから、当該管制官を有罪とした裁判所の判断は、妥当とは言えない可能性が認められる。

この他、本件事故の予見可能性の判断について、門田は近鉄生駒トンネル火災事故の最高裁決定[93]を援用して妥当であるとしている。しかし、この火災事故の場合、本来流れるべきではない箇所に炭化導電路が形成され、そこに電流が流れつづけて発火に至るという事象の予見可能性の検討を行うにあたり、大地に流されるべき誘起電流が、本来流れるべきではない部分に長期間にわたり流れつづけることによって火災が発生する可能性という、同一の物体・場所に継続的に電圧という物理的な刺激が加わる、純粋に物理的で科学的な変化を対象とする事象の予見を問題としている。このような事象の場合、本来流れるべきではない部分に電流を長期間流しつづけることから生じる結果は、比較的容易に予見できるものである。しかし、本件事故のように、第三者の行為が複数介在する事象のような場合、その介在事象の組み入れ方次第で、導き出される結果が異なることは、本件事故の第一審と第二審の判断が分かれたことから明らかである。したがって、その内容がいくら具体的であったとしても、複数の者が関与する複雑なシステム内で生じた事故の状況に、火災事故の判例を援用するのは不適切である。このように通説を機械的に適用するのは、土本が批判していた、航空事故におけるパイロットの行為を自動車事故に倣って判断する

[92] 現在の規定では、TCAS の警報が作動している間は、原則として当該警報に従った回避操作を行うことが定められ、当該警報が発出された状況が解消し次第、速やかに従前の管制指示に従った飛行経路へ復するとされている。したがって、現在では、TCAS の警報は、管制指示のように強制力を有している指示と解釈することが妥当と思われる。

[93] 最高裁判所第二小法廷決定平成 12 年 12 月 20 日(刑集 54 巻 9 号 1095 頁)

という対応と同様であり、その合理性は認められないだろう。

このように、両被告人に対して過失を認めた第二審判決および最高裁決定において用いられた予見可能性を認める理論は、「因果の経過の基本的部分」の予見可能性の判断において、両管制官が有していたTCASに関する概要的な知識を前提としている。しかし、この知識は、907便と958便の操縦席内で発せられた具体的なTCAS警報を予見するには不十分な知識であるにもかかわらず、この知識をもってすれば、本件事故の状況を十分予見可能であるとしている裁判所の判断は、当該知識を過大評価しているとともに、TCASが作動した状態の法的位置づけの検討がなされていないことなどを理由に、その妥当性が疑われるものである。

(ｲ) 因果関係の認定について

本件事故の便名を取り違えた管制指示と乗客らの負傷を生じさせた、907便機長による衝突回避のための急激な回避操作との間の因果関係は、当該機長がとった、TCASの回避警報に反して降下を継続したことが異常な介在事情ではないとされて認められている。しかし、高裁判決などが、907便のTCASの回避警報への対応を誤った降下指示と関係づけていることについて、TCASの回避警報の航空法上の位置づけからは、問題のある手法であることは、これまでに検証したとおりである。

また、相当因果関係論に立脚する立論は、このような因果経過の基本部分という曖昧な概念を必要とするため、曲田が指摘しているような、判例としての統一的な基準を作り出すことを困難としている。そもそも、過失犯の認定の場合、個別具体的な事情に応じた検討が必要となっている。この観点から、相当因果関係論には限界があるのであり、別稿[94]で指摘しているように、客観的帰属論に基づくことで、因果関係の判断に関係する事象の範囲を危険創出という視点から安定的な判断が実現するだろう。相当因果関係を支持する立場から、客観的帰属論に対する批判として、その規範的基準が多岐にわたり、しかもその内容は不明確なものであり、構成要件該当性の判断としては不適切であるとの批判がある[95]。しかし、規範的基準が多岐にわたるのは、過失犯の特性上、個別に事情を加味する必要から生じることによるものであり、これによって個々の事情に応じた適切な判断を下すことが可能となる[96]。また、相当因果関係説に依拠して評価を行う場合、その判断基底をどの範囲に置くかという価値的な判断が加わり、本件事故のように、審級によって裁判所の判断が分かれる事態が生じる。従って、客観的帰属論に対する先の批判は、妥当なものとは言えないだろう。

このように、第一審が採った手法とは異なるものの、誤った管制指示の後に、双方の航空機に生じたTCASの回避警報は、一種の緊急状態が発生したと解し

---

[94] 藤原前掲1、51頁

[95] 福田平「全訂　刑法総論　第五版」106頁

[96] 曲田統「過失犯論における実行行為性・予見可能性の問題」43頁。

て、その後の 907 便の機長がとった行動を含め、異常な事態の介在とすることが妥当であると思われる。

(ｳ) 実質的な危険性の判断について

本件判決およびこれを支持する評釈[97]では、便名を取り違えた管制指示に実質的な危険性を認めている。そこでは、本来 958 便に対して降下指示を出すことが、本件具体的状況において正しい管制指示であり、これは、その後、907 便と 958 便のそれぞれの機内で発出された TCAS の回避警報の内容からも明らかであるとされている。そして、これまでの検討で紹介したとおり、管制指示と TCAS の回避警報が齟齬した場合の対処方法が明確に定められていなかったのであるから、907 便の機長が TCAS の回避警報に反して降下を継続するという行為を招き、結果として同便と 958 便の異常接近に至るという因果の経過を予見可能なものと認めたうえで、便名を取り違えた管制指示は、実質的な危険性を有していたと認められている。

この判断の特徴は、「実質的な危険性」の有無を因果の経過の基本的部分の設定に基づいて判断されていることと、管制官Ａが本来意図していた 958 便への降下指示と、その後、同便機内で生じた降下ＲＡとが一致していたことがその理由とされていることである。この両者が一致したとしても、先に述べたように、TCAS の回避警報は常に完全に信頼してよいものではない以上、正しいとされた管制指示を裏付けることは不可能である。

また、第一審の無罪判決を支持する米倉は、実質的な危険性を判断することによって、本件事故のような「システム性事故」の場合には適切で妥当な過失の評価が行えると主張している。しかし、本件事故の第二審および上告審で、この危険性を認定することによって有罪とされ、同じ事象に対する判断が分かれる結果となっていることから、実質的な危険性の判断にも、評価を行う者の価値判断が影響していることが否定できない。この点からも、「実質的な危険性」の判断にも、安定性がなく、その妥当性は認められない。

ウ「初歩的なミス」を処罰することについて

本件事故の高裁判決、および最高裁決定は、管制官Ａの便名の言い間違いなどを「初歩的なミス」と断じて、処罰することを正当化している。しかし、事故の発端となった、事故調査報告書の記録から、管制官Ａの便名を取り違えた管制指示から両機が異常接近するまでは約 1 分であり、その間、両被告人ともこの言い間違いには気づいていなかった。つまり、客観的には 907 便に対して降下指示を発していたが、主観的には、管制官Ａは 958 便に対して降下指示を与えていたことになる。柴田が指摘しているように、その後も、被告人管制官は、両機の間隔を確保すべく修正指示を発出していることからも、それは明ら

[97] 本稿で紹介した他にも、前田雅英は「事故調査と過失責任」において、本件事故における便名を取り違えた管制指示に対して、実質的危険性を認めている（143 頁）。

かである。

しかし、「初歩的なミス」という非難は、本件事故判決文および関連評釈の趣旨から、有罪とする理由の重要な位置を占めている。つまり「初歩的なミス」あるいは「単純なミス」とは、「重大な過失」を意味するのが刑法解釈上の理解であると捉えてよいだろう。このような解釈上の意味に対して、航空専門家などは必ずしも、そのような理解をしていない[98]。ヒューマン・エラーの観点からは、「初歩的なミス」とは、決して特殊なミスではなく、人間なら誰でも犯すミスを意味する。そして、人間が犯すミスは、「初歩的か専門的かどうかなどというランクづけはできない」ものとするのが安全論の専門家の間では常識であるとされている[99]。従って、このようなミスは、本人の意志とは無関係に起こるものであり、人間である以上やむを得ないものである。従って、事故の再発防止を目的とするならば、これを処罰しても、その効果は限定的で一次的なものとならざるを得ない。このため、「初歩的なミス」の処罰に意義を見出すことはできないだろう。

このように、「初歩的ミス」という表現は、刑法の専門家とそれ以外の人では、その意味するとことが大きく異なる。このため、非法律家の間では、判決においてこれを持って罪を認めることに対する違和感が生じているのだろう。「初歩的なミス」の人間工学上の特徴を踏まえると、これを理由に刑罰が与えられることを正当化するためには、その刑罰の目的を精査することが、刑事法の専門家に対して求められる。

５　小括

以上、ニアミス事故に関する判決およびその評釈の検討を通じて、航空事故に対して刑事責任を追及することの問題を検討した。この検討を通じて、航空事故のように複雑な事情が混在する状況では、犯罪を認定するため必要な予見可能性、因果関係、および行為の持つ実質的な危険の認定において、従来の解釈論の見解に問題があることを明らかにした。また、刑法解釈論からの検討は、構成要件、違法性、責任というプロセスを経て行うため、航空機の操縦に携わる者から見て、有罪を認定するために、やや強引な理由付けを行っている印象があることを否めない。特に、本件事故第二審判決における TCAS の作動に関する予見可能性を認める理由において、それが顕著である。

この強引な理由付けは、解釈論における視点の狭さによるものと考えられる。つまり、刑事裁判とは、検察官と被告人からの双方の主張の妥当性を判断する場であるため、裁判での争点は、当然のこととして、犯罪を成立させるための要素、あるいはそれを否定するための要素に限定される。そして、裁判官が行

---

98 柳田邦男は、「空の安全を壊す　管制官禁固判決」において、「過去においてしばしば使われてきた『パイロット・エラー』という言葉は、事故原因にかかわる他の危険要素と他の人間への注意を薄めてしまうので、事故防止を検討する上ではほとんど価値がない」（198 頁）という ICAO 事故防止マニュアルでの議論を紹介し、東京高裁の人間のミスに対する理解の仕方は短絡的であると指摘している。

99 柳田前掲書、197 頁。

う評価は、当然、その範囲が法廷に持ち出されている項目に限定される。解釈論の主な役割は、この裁判官の評価、つまり、判決における理論の妥当性を議論が中心となるので、必然的に検討対象は限定的なものとなる。この背景を持つ解釈論では、事件・事故の全体から見れば、その一部の事象しか検討の俎上に上らない。このため、非法律家と比較して、検討範囲が狭くならざるを得ない。

たとえば、本件事故の裁判では、被告人の一人が業務を実施するために必要な資格を取得するための訓練中であったという事情は、量刑において考慮されているに過ぎない。しかし、このような立場に置かれた管制官が被告人となる場合、当該資格の持つ法的意義を前提として、過失の検討を行わなければならない。業務を行うために必要とされる法的資格の有無は、当然、当該業務を行う能力の有無を公的に評価するものであり、過失の評価を行う際に、結果発生の予見可能性、および結果回避可能性等の認定へ影響を及ぼすことになる。したがって、本件事故の場合、航空管制に必要な資格を有していなかったことを前提に被告人の注意義務の内容を検討するのは当然のことであり、この検討が行われていない判決は、注意義務の内容について適切な判断に基づいた判決とは言い難い。

さらに、業務に必要な資格を有していない訓練中の管制官による便名を取り違えた管制指示を根拠に処罰することは、当該資格を定める法制度そのものを否定することにもつながる。本来、法的に認められている資格を有していなければ当該業務を行うことができないところ、法的な資格のない者が行った当該業務を処罰することは、資格を持っていない行為を法的に正当な行為として裁判所が間接的に認めることになる。これは、法的根拠を持って運用されている資格制度の趣旨に反するものであり、当該資格制度をないがしろにすることに等しい。この意味においても、本件事故の判決の正当性が疑われることになる。

そして、本稿で指摘したように、被告人や関係者の行為を規制する根拠となる航空法の視点からの検討が不足している点が認められる。このような諸事情を踏まえると、本件事故の両被告人とも無罪とするのが妥当な判断と言えよう。以前、別稿[100]において、客観的帰属論の視点から、管制官Bについては有罪とするのが妥当との結論に至っている。そこでの検討経緯を振り返ると、本稿で指摘している解釈論の狭さから生じた検討結果ということができる。しかし、本稿で検討したように、TCAS の知識に対する過大な評価、TCAS の回避警報が生じた際の管制指示の拘束性に対する疑問などを踏まえると、両管制官とも無罪とするのが妥当な判断といえる。このため、管制官 B に対する見解を変更するに至ったものである。

一方、本稿で紹介した評釈等の比較からも、この問題の根本的な問題である刑法の専門家と非専門家の間の対立の内容が明らかになった。この問題は、事故を、刑法解釈のように比較的限定された視点から捉えることと、人間工学の

[100] 藤原前掲 1、51 頁。

ように比較的広範囲な視点から捉えることの違いによって生じている。その結果、所論において、一部の事故当事者に刑事責任が集中すること、その他の過失事故との公平性の維持などの論点が浮上している。しかし、この両者の対立は、過失を犯罪とするか否かという、刑法上の根本的な問題での対立となっており、これまでのように、解釈論を中心とした議論のように各論的な範囲での議論では、結論に至るのは難しいであろう。

このように考えると、この問題を解決するためには、そもそも犯罪とは何か、刑事責任が負わされる結果として科される刑罰の持つ意味は何かという、犯罪学や刑罰論の問題として航空事故を捉え直して検討しなければならないだろう。その際、将来の同種事故を防止することがその前提となることは言うまでもない。

＜参考文献＞

岡部　雅人「航空機事故と航空管制官の過失」（姫路法学50号pp.238-255、2009）

飯倉　哲生「日本航空ニアミス事件における東京地裁判決」
（平成法政研究第 11 巻第 2 号 pp.1-50、2007）

同　「日本航空ニアミス事件－主としてリスクマネージメントの視点から」
（平成法政研究第 14 巻第 2 号 pp.1-22、2010）

門田　成人「航空機事故と刑事過失責任」（法学セミナーNo.674、129 頁、2011）

川出　敏裕「刑事手続と事故調査」（ジュリスト No.1307、pp.10-18、2006）

北川佳世子「過失犯をめぐる最近の最高裁判例について」（刑事法ジャーナル vol.28、pp.3-10、2011）

笹倉　宏紀「事故調査と刑事司法」（刑事法ジャーナル No.28、2011、pp.36-52）

柴田　伊冊「司法における事実と目的と効果－焼津市付近上空のニアミス事故最高裁判決（平成20年（あ）920号業務上過失傷害被告事件・平成22年10月26日最高裁第一小法廷決定）から考える－」（千葉大学人文社会科学研究22号pp.32-53, 2011）

鈴木　博康「日本航空機ニアミス事故と刑事司法」
（九州国際大学法学会法学論集第 18 号第 3 号、pp.253-277、2012）

土本　武司「航空機事故と管制ミス－日航機ニアミス事故控訴審判決」
（判例時報 2024 号 pp.196-202（判例評論 600 号 pp.34-40））

同　「航空パイロットの刑事過失責任の問い方」（判例時報 1813 号）

同　『航空事故と刑事責任』（判例時報社 1994）

同　「航空事故と刑事過失責任」（『現代社会犯罪の諸問題』板倉宏博士古稀祝賀論文集編集員会編、pp.225-247、勁草書房 2004）

福田　平『全訂 刑法総論 第五版』（有斐閣 2011）

藤原　琢也「航空事故の刑事法的考察－事故再発防止の視点から－」
（北海学園大学大学院法学研究科論集第 12 号 2010 pp.17-117、2011）

前田　雅英『刑法総論講義第 5 版』（東京大学出版会 2011）

同　　「事故調査と過失責任」（警察學論集第 64 巻第 1 号、pp.136-154、2011）

曲田　　統「日航機ニアミス事件控訴審判決について」（法學新報 116 巻 1･2 号 pp.137-160, 2009）

同　　「過失犯論における実行行為性・予見可能性の問題－日航機ニアミス事件を素材にして」
（川端博、浅田和茂、山口厚、井田良編『理論刑法学の探求』成文堂 pp.33-66、2012）

米倉　　勉「システム性事故における注意義務の考え方　日本航空 907 便ニアミス事件判決を契機に」
（季刊刑事弁護 48 号 pp.8-13、2006）

同　　「JL907 便ニアミス事件無罪判決について」（季刊刑事弁護 49 号 pp.179-182、2007）

柳田　邦男「空の安全を壊す　管制官禁固判決」（『生きなおす力』新潮社 pp.185-201、2009）

航空・鉄道事故調査委員会「航空事故調査報告書 2002-5」（平成 14 年 7 月 12 日）

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対する見解」
（2010 年 12 月 15 日、http://www.tfossg.com/pg33.html：2012 年 2 月 19 日アクセス）

第４章　航空事故の刑事手続法的考察

１　航空事故における刑事責任追及の現状

(1)　事故調査と捜査の関係

航空事故が発生した場合、運輸安全委員会（平成 20 年 9 月までは、航空・鉄道事故調査委員会）によって、事故を起こした原因の探求が行われると同時に、警察による主に業務上過失致死傷罪に関連する捜査が行われる。この両者の活動は、事故に関する真実を明らかにし将来の事故発生を防止するという点では一致しているものの、方や原因究明、方や刑事責任追及というように、その主眼とするところは異なる。両者の活動がそれぞれの責任において実施されるため、事故現場における証拠品採集および関係者からの事情聴取という点で競合する。しかし、双方の組織とも自己の能力だけでそれぞれの活動を自己完結的に完遂することができないため、それぞれの能力を生かした相互扶助的な活動が行われている。この活動形態は、形式的に警察による捜査活動が優先されるように見えるため、国際民間条約の事故調査に関する趣旨に反するという批判がある一方、実質的な利益は事故調査委員会がとっているという指摘[1]もある。ここにおける本質的な論点は、事故の再発防止を優先するか、事故を起こしたことに対する刑事責任追及を優先するかということに集約される。

双方の活動とも、究極的な目標は、事故原因の解明と再発防止である。しかし、事故調査を優先して行うことを支持する者からは、航空事故の場合、複雑な航空機の運航のシステム自体に原因がある場合が多いため、再発防止には、事故に至るまでのメカニズムの解明が必要であり、刑事責任追及の場面で行われているような特定の者の行為に注目して事故の解決を図る手法では真の解決には至らない[2]ということをその理由としている。これは、航空事故のシステム性[3]に着目をして、事故原因の究明には自動車事故のような比較的単純な構造の事故との差別化を図ることの必要性を主張している。この他にも事故調査を優先すべき理由として、①加害者の証言が得られない、②抑止・未然防止・再発防止・再教育効果が不十分、③被害者感情が満たされないなどの理由も指摘されているところである[4]。

一方、先に述べたシステム性を理由に航空事故を特別扱いするという主張に対して、「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というのは被告人の立場にたった場合不公平であり、合理的な説明ができない」[5]という批判がなされている。更に、「航空のような高度に発達したシステムでは、ヒューマン・エラーは一

---

[1] 松本一郎「航空事故調査と刑事手続」48 頁。

[2] 池田良彦「航空事故調査と犯罪捜査の競合する問題－原因究明を最優先する社会を目指して－」5285 頁。

[3] 池田良彦は、前掲書において、これをシステム性事故と呼び、分業化した各自の分担を適正に遂行し、かつ相互に関連しながらなり立っている業務体系の一環に発生した事故と定義している。

[4] 城山英明他「安全法制度設計における加害者ペナルティーに関する論点：選択肢とその評価」社会技術研究論文集 Vol.3。この他、④組織に起因する原因が究明されない、⑤捜査結果情報が原因究明のための情報として活用できない、という理由も城山により指摘されている。

[5] 川出敏裕「刑事手続と事故調査」12 頁。

定のリスクとして織り込まざるをえないが、そのエラーがプロの仕事として看過できない場合、刑事責任の追及は免れられない。特に関係者によって真実が隠されてしまい、事故調査でそれを解明しきれない場合はなおさらである」[6]というように、警察の捜査が持つ法的強制力によって原因究明が進むという主張がなされている。また、医療過誤に関する議論の場において、①システム性の過失の内容が不明確である、②事故のすべてが組織的な過失に起因するとは言えない[7]、との批判もなされていることを踏まえると、航空事故の場合、そのシステム性を特別扱いすることに関して、医療過誤に関する議論と同様の批判を受けることが予想される。

このような議論の状況は、現時点では双方ともに決定的な説得力にかけるものであり、どちらかの主張に集約される兆しはない。ただ、「事故に対する責任は、（中略）各運航システムがその不完全さの度合いに応じて負担すべきである」[8]とあるように、航空事故の場合、直近行為者、特にパイロットに対する刑事責任が集中する状態を是正すべきとの意識が浸透しつつある[9]。

そして、事故調査と刑事裁判による事故原因究明の手法を比較した場合、航空事故が有するシステム性という特徴から、システムに関わるすべての者の行為が広く検証される必要性が認められるのであるから、刑事裁判で行われる刑事責任追及という特定の個人の行為に対する評価に集約する方法は、事故へ至る複数の要因から特定の個人の行為に関係するものだけの検証に限定することになり、事故の全体像の把握には適さないと考えられる。

また、事故の再発防止の観点から、刑罰を与えることによって、広く航空機の運航に関係する者に対して業務実施の際に慎重な行動を促すという意味で、刑罰の抑止効果が働くといえるかもしれない。しかし、人々の事故に関する記憶が薄れるにつれて慎重な行動が少なくなり、結局、同じことが繰り返されることになる。つまり、運航システムの改善がなければ事故の再発防止は実現しないのであるから、刑罰による抑止効果は、航空事故防止の場合、短期的な効果しか期待できない。

また、特定の事故だけ刑事責任を追及しないのは不公平であるという主張は、広く社会一般からの見地からはその妥当性を理解できる。しかし、航空事故の場合、航空機の運航システム全体として複数の欠陥が原因とされることが多く[10]、これを一部の者に対する刑事責任とする場合には、関係者の中での責任分担に不公平が生じる。したがって、航空事故に対する刑事責任追及を行うこと

---

[6] 池田茂穂「耕論　ヒューマンエラーの責任」朝日新聞 2008 年 7 月 6 日朝刊。

[7] 飯田英男「刑事司法と医療」62 頁。

[8] 土本武司「航空パイロットの刑事過失責任の問い方―ニアミス事故を素材にして―」判例時報 1813 号 7 頁。

[9] 日航機ニアミス事件東京地裁判決（平成 18 年 3 月 20 日、判例時報 2008 号 151 頁）において、「刑事責任を管制官や機長という個人に追及することは相当でないように思われる」と説示されている。しかし、当該事件控訴審判決（東京高裁判決平成 20 年 4 月 11 日、判例時報 2008 号 133 頁）では、この説示に対して、「一種の立法政策を現行法の解釈に取り入れようとするものであるとすれば、とうてい左袒できない」として、否定的説示を行っている。

[10] 近年の事故調査委員会の報告書では、複数の事象が事故の原因として認定され、特定の事象を主たる原因とするような事実認定は行っていない。

は、その他の一般的な事件・事故との関係において公平性を維持できたとしても、当該事件・事故の関係者内における公平な刑事責任の分担という観点からの問題が残る。

以上のことから、航空事故が発生した際は、航空事故の再発防止の観点から、刑事責任追及よりも事故調査を優先すべきとの主張が妥当と認められる。

(2) 事故調査報告書の証拠採用について

多くの航空事故において、事故調査の後に提出される報告書が刑事裁判において証拠採用されている。最近では、平成 9 年 6 月 8 日に発生した日本航空機乱高下事故の刑事裁判[11]において、その是非が争点となった。ここでは、①国際民間航空条約(以下、「ICAO 条約」という。)第 13 付属書の趣旨に則り、これを証拠から排除すべきである、②事故調査報告書は鑑定に準ずる書面としての要件に欠いている、と被告弁護人は主張したが、第一審でこの主張が退けられ、報告書が証拠採用された[12]。また、これ以前に行われた航空事故の裁判[13]においても、同様の主張が被告人側から行われてきたが、これが認められることはなく、報告書の証拠採用が続いてきた。

このように、裁判実務上では、事故調査報告書が刑事裁判において証拠採用されることが定着している。しかし、この是非に関する学説は必ずしも集約されておらず、賛否両論の主張が行われているのが現状である[14]。航空事故の特性上、事故原因の解明には専門的な知識が欠かせない。当然、刑事裁判に携わる裁判官や検察官は、このような専門的知識が乏しく、刑事裁判における事実認定も報告書の事実認定に沿って行われる傾向にある。平成 13 年 1 月 31 日に発生した日航機同士のニアミス事故では、当該機を管制していた航空管制官 2 名が起訴され、その裁判において報告書が証拠として採用された[15]。第一審および第二審とも裁判における事実認定は、当該事故調査報告書に沿って行われていたが、第一審と第二審とで判断が分かれた。このように同一の証拠から異なる結果が導かれたということは、第一審と第二審において認定された事実が異なることを意味するのであり、これは報告書における事実認定と刑事裁判における事実認定の性質が異なることによって生じたものであると推察される。「報告書を証拠として許容することは、現実の問題として、裁判所の事実

---

[11] 名古屋地裁判決平成 16 年 7 月 30 日(判例時報 1897 号 144 頁)および名古屋高裁判決平成 19 年 1 月 9 日（判例タイムズ No.1235　136 頁）

[12] 第二審では、これについて争点とならなかったため、判決において一切触れられていない。

[13] 昭和 46 年 7 月 30 日に発生した全日空機・自衛隊機空中衝突事故最高裁第一小法廷判決(昭和 58 年 9 月 22 日、判例時報 1089 号 17 頁)、全日空宮崎空港オーバーラン事件福岡高裁宮崎支部判決（昭和 57 年 2 月 23 日、刑事裁判月報第 14 巻 5･6 号 537 頁）

[14] 航空事故調査報告書の証拠能力に関して、これを肯定する見解として土本武司「航空事故調査報告書の証拠能力」(捜査研究 No.637)および笹倉宏紀「事故調査報告書の証拠能力について」（研修第 713 号）、否定する見解として池田良彦「航空事故調査と犯罪捜査の競合する問題－原因究明を最優先する社会を目指してー」、松本一郎「航空事故調査と刑事手続」および渕野貴生「航空事故調査報告書の刑事手続における使用の可否」（法学セミナー613 号）などがある。

[15] 東京地裁判決平成 18 年 3 月 20 日（判例時報 2008 号 151 頁）および東京高裁判決平成 20 年 4 月 11 日（判例時報 2008 号 133 頁）

認定機能に大きな影響を及ぼすであろうし、もしそうでないとしても、当事者と第三者がそのような疑惑の目で判決をみることは避けられない」[16]という指摘にもあるように、報告書における事実認定は、裁判所が行う事実認定とその手法が異なると推察されることも加味すれば、事故調査において認定される事実と刑事裁判において認定される事実は異なるものであると理解するのが妥当であろう。したがって、報告書を刑事裁判において証拠採用する妥当性に疑問が生じるのである。

これまで、報告書が証拠採用されることの論点は、国際条約との整合性や鑑定書としての適格性に関することなど証拠採用するための手続が中心であった。しかし、現実に行われている航空事故における刑事裁判では、報告書の証拠採用手続に関する問題が指摘されているものの、事実認定に関する議論はほとんど行われてこなかった。これは手続の問題とは別に検討すべき課題であり、日本では航空事故に関する刑事裁判が行われるという実態がある以上、事故調査報告書が刑事裁判で証拠として採用されることに関する問題を提起するうえで有益なものとなると考えられる。

2　事故調査報告書の「事実」と刑事裁判における「事実」

(1)　事故調査における事実認定

航空事故のように社会的なインパクトが大きい事故は、あたかも突然発生したかのような印象を受ける。しかし、安全工学や人間工学などの分野における事故防止を目的とした研究の結果、事故発生のメカニズムを「普通は、似たような小さなミスがぽつぽつと発生し、それを看過するうちに連鎖反応が生じて、アッという間にまるで坂を転がる雪玉のように危険が大きくなって、逃げる暇もなく多くの人が犠牲になる」[17]と理解することが、そこでは一般化している。そして、事故防止のためには、結果を発生させる最後の引き金を引くことになった人の行為や機械の故障という直接的な原因よりも、これらの行為へと至ることになった様々な要因および関係を明らかにし、事故に至る事象の連鎖の中断が可能となる要因を排除することが重要視されることとなった[18]。このような思想は、アメリカをはじめとして、国際民間航空機関において事故調査の標準的な手法として採用されている[19]。このような視点に基づく事故調査は、「事

---

[16] 松本前掲１、72 頁。

[17] 中尾政之『失敗百選』まえがきｖ頁。

[18] 「従来、事故調査というと、『機械のどこが故障したのか』とか『誰がどのようなミスをおかしたのか』といった、いわゆる直接原因（主因）を明らかにすることを主眼として行われてきた。（中略）しかし、通常指摘される直接原因とは、破局の最後の引き金を引いた行為あるいは装置の欠陥の部分のことであって、詳細に考察すると、そのような直接原因が、はたして事故の真因であるかどうか疑わしい場合が少なくない。直接原因よりむしろ副次的原因のほうが、重大な問題を含んでいる場合さえある」（柳田邦男『事故の視角』295 頁）や、「“大事故は一つの要因のみで起こることは少なく、いくつもの事象が鎖(チェーン)のように繋がった時に起こるものであるから、事故を防止するためにはどれか一つの鎖の輪を断ち切ればよい”という有名なコンセプトで、ICAO の『事故防止マニュアル』に示されています」（全日本空輸（株）総合安全推進室『ヒューマンファクターズへの実践的アプローチ』38 頁）という指摘がある。

[19]「今日、現実に実践されている事故調査の手法で、最も有効なものは、アメリカ空軍が開発し、NTSB

故に至るヒストリーを明らかにする作業」[20]といわれ、事故に至る経緯を事故が発生する相当前まで遡り、広範かつ詳細な事象を対象として行われる。

このような思想に基礎を置く事故調査によって得られた「事実」は、「認定された事実」として事故調査報告書[21]に記載される。ここでいう「事実」の内容は、事故調査活動によって得られた資料やその後の検証実験などに基づき、発生した事故に関係する事象である。この事実は、事故の発生原因とされるか否かとは別の次元の問題として扱われ、客観的な事実として広範囲で網羅的な事項となっている。この内容は、国際民間航空条約第13付属書に標準的な様式[22]において定められており、日本の運輸安全委員会が行う事故調査もこれに準拠して行われている。先に取り上げた日本航空機同士のニアミス事故[23]に関する事故調査報告書[24]では、認定された事実として、①飛行の経過、②人の負傷に関する情報、③航空機の損壊に関する情報、④航空機乗組員、航空管制官等に関する情報、⑤航空機に関する情報、⑥気象に関する情報、⑦航空保安施設に関する情報、⑧通信に関する情報、⑨ＣＶＲ（操縦席内の音声を録音する装置）、ＤＦＤＲ(飛行速度、飛行高度などを記録する装置)等に関する情報、⑩医学に関する情報、⑪人の生存、死亡又は負傷に関係のある捜索、救難および避難等に関する情報、⑫事実を認定するための試験および研究、⑬組織および管理に関する情報、⑭その他の情報、という項目に分けられ、更に個々の項目内で細分化された事項に分けて記述されている。

これらの事項は、人の負傷、航空機の損壊および乗組員等の保有資格などの客観的で明確な事実と、航空機に搭載されている記録装置などのデータの解析、関係者の証言および関係法規類などから総合的に推定された事実とに分けることができる。後者の事実は、飛行の経過を例にとれば、航空機内で記録された高度・速度の変化や、操縦桿やエンジン推力調整レバーの動きなどの操作、および航空機に搭載されている機器の作動状況を記録した航空機側で記録されたデジタルデータ、地上における管制記録[25]などに基づき、秒単位で航空機の飛行経過を推定する。この項目は、現在ではデジタルデータという比較的客観性の高いデータに基づいた判断が行われるため、事実とされた事項は高い客観性を有していることが認められる。また、収集されたデータだけでは十分な推定ができない場合、フライトシミュレータによる事故当時の状況を再現して

が採用している手法であろう」（柳田邦男『事故の視角』294 頁）

[20] 柳田邦男『事故の視角』308 頁。

[21] 運輸安全委員会設置法第二十五条において、次の項目について報告書に記載することとされている。①事故等調査の経過、②認定した事実、③事実を認定した理由、④原因

[22] 標準様式の中で、「認定された事実」として示されている項目は、次のとおり。①飛行経過、②人の死傷、③航空機の損害、④その他の損害、⑤人員の情報、⑥航空機情報、⑦気象情報、⑧航空保安施設、⑨通信、⑩飛行場情報、⑪フライト・レコーダ、⑫残がいと衝突情報、⑬医学および病理学情報、⑭火災、⑮生存状況、⑯試験および研究、⑰組織および管理情報、⑱追加情報、⑲有益又は効果的な調査技術。

[23] 平成 13 年 1 月 30 日発生。事故の概要は、本稿 16 頁以下参照のこと。

[24] 平成 14 年 7 月 12 日公表

[25] 管制記録とは、管制のために行った無線交信の録音記録および管制に使用しているレーダー画面の記録などである。

の検証や、その他の実験を行い、その結果から事実を推定する方法がとられることもある[26]。

一方、事故当時の当事者の心理状態の解析の場合、本人および周囲に居合わせた関係者の証言が主な判断材料となるため、得られた証言は、証言を聴取している場面での当人の心理状態や周囲の環境の影響を受けると推察される。したがって、この項目に関する事実に関する客観性は、飛行状況と比較して劣るものとなるであろう。このように、事故調査において認定される事実は、客観性の程度という側面においては、多様なレベルの特性を持つ事実の集まりであるという特徴を有するものである。

(2) 原因の推定

次いで、これらの認定された事実に基づき、事故の原因を推定[27]する作業が行われる。当初、事故調査では、その原因と思われる主要な要因を絞り込むことが重視されていたが、チャールズ・O・ミラー[28]が、「推定原因として主要な原因を絞る作業は、行政機関の報告書として止むを得ずやるようなもので、本質的にはさして重要ではない」[29]と指摘しているように、このような要因の絞り込みの作業は、事故の再発防止に関して本質的な意味を待たないと考えられるようになった。また、この作業には価値判断と評価という要因が含まれるため、視野を狭くしてしまうという意味において事実確認に客観性が失われる恐れがあり[30]、事故の再発防止という目的を阻害する可能性もある。このような指摘を背景に、運輸安全委員会が作成する報告書は、現在では主因および副因という区別は行われず、認定された事実の中から事故の要因として推定された事実を列挙する形をとっている。

このように、事故調査の結果において原因とされた事象は、あくまで認定した事実から推定された事象であり、決して絶対的な事実として認定されたものではない。しかし、原因として推定された事象が、ひとたび公表されると、それがあたかも絶対的な事実であるかのごとく社会から受け取られ、非難の対象となりやすい。このような事故調査報告書が持つ性質も、刑事裁判における事実認定との関係において無視できない要素であると思われる。

(3) 航空事故調査において認定された事実の特性

これまでの検証で明らかになったように、航空事故調査によって得られた事故の原因とされる「事実」とは、事故に至るまでに存在した広範な事象である。個々の事実は、負傷した人数など絶対性を持つ事象と数値データなどからの推

---

[26] 本稿で取り上げているニアミス事故に関する調査では、シミュレーターを使用した検証が行われた。

[27] ニアミス事故の事故調査報告書「4原因」の冒頭に「本事故は、次のことにより発生したものと推定される」と記載されている。

[28] アメリカ国家運輸安全委員会(NTSB)航空安全局長(1974~1980)として勤務し、現在の NTSB が行う事故調査の手法と体制を確立した。(柳田邦男『事故の視角』294 頁)

[29] 柳田前掲 20、297 頁。

[30] 柳田前掲 20、295 頁。

測に基づく事象とが混在しており、客観性という基準からは、すべてが同一レベルにある事象として扱うことはできない。そして、報告書において事故の原因として記載される事実は、事故調査委員会の議事によって決定される[31]ものであり、この手続を経る過程において、一定の価値観に基づく評価が行われることになる。事故調査における価値観とは、事故の防止および事故が発生した際の被害軽減を実現するという理念に基づくもの[32]であり、責任追及という要素は考慮されていないものといえるであろう。

また、ここで認定された事実は、事故への関与の程度による序列関係は与えられていない。現在、日本で作成されている報告書の記述も、国際標準で示された様式に準拠して行われており、恣意的に特定の事象を原因するという推定が行われにくい状態となっている。

以上のことを一言でいえば、事故調査報告書において公表される事実とは、必ずしも絶対的な真実とは言えず、批判を受ける要素を包含する事実であるといえる。

３　航空事故刑事裁判における事実認定

(1)　刑事裁判における真実

刑事裁判において明らかにされる真実とは、刑事訴訟法第一条でいわれている「事案の真相」のことである。そして刑事裁判で行われる事実認定とは、証拠によりその事実の存否を決することである[33]。

刑事法においては、刑罰を科すという目的から、事件の解決には絶対的真実に基づく解決が要求される[34]。しかし、裁判で確定される真実は、自然科学の分野における「絶対的真実」とは異なるものとされ、過去の出来事について証拠に基づき訴訟において認定できた事実が「真実」とされる[35]。このため、法廷に提出される証拠の限界や、その判断を人間が行うため両者が完全に一致することはないとされている。このような状況は刑事訴訟法における実体的真実主義の立場から「『可能なかぎり真相に近い事実』を前提として、事件の処理にあたらなければならない」[36]とされ、あくまでも絶対的真実へ近づく努力をすべきという考えが一般的に認められている。

このような事態が発生する理由は、第一に絶対的真実は「神のみぞ知る」といわれるように、過去の出来事に関する究極の真偽は人知の及ぶところではないという不可知論的理由[37]によると考えられる。

また、刑事裁判では検察官がまず立証対象事実を訴因として明示し、これを

---

[31] 運輸委員会設置法第十一条
[32] 運輸安全委員会設置法第一条
[33] 石井　一正『刑事実認定入門』4 頁。
[34] 田口守一『刑事訴訟法　第六版』17 頁。
[35] 田口前掲書、18 頁。
[36] 田口前掲 34、18 頁。
[37] 豊崎七絵『刑事訴訟における事実観』（日本評論社）158 頁。

巡る当事者の攻撃･防御の中から事実を認定していく[38]という構造により事実認定が行われるという裁判が持つ特性も、絶対的真実と訴訟における真実が異なる第二の理由と指摘できる。そこでの事実認定過程は、検察官によって設定された「事実」の存否の確認が目標であり[39]、そこでの判断は絶対的真実の存否を必ずしも追求することではない[40]。具体的にいえば、検察官は刑事事件として起訴する段階で、被疑者が有罪となる心証を裁判官に形成させるための証拠としての事実を提示する。その後の裁判では、検察官の提示した訴因についての判断がおこなわれる[41]のであり、検察官が提示した範囲外の事実に関する検討は前提から除外されている。検察官の当事者としての立場や現実の多忙さを考えると、「検察官が被疑者・被告人のすべての側面を正確に捜査して起訴は常に正当であると客観的に評価できる保障はないし、また、捜査はとかく『見込み』に走りがちな傾向があるのも否定することはできない」[42]という指摘にもあるように、検察官によって提示される事実は、有罪を積極的に証明することを目指す証拠によって裏付けられる。また、先に指摘した絶対的真実は知ることができないという観点ともあわせて考えると、「適切な訴追判断を行うために、曖昧な過去から、何らかの筋の通ったストーリーを見いだすか、あるいはストーリーをあてはめることで悪い行為を再現することにある」[43]というように、検察官が提示する公訴事実は過去を認識するために作成されたものであり、そこには検察官の持つ有罪志向の強い価値判断が含まれるものと認められる。したがって、検察官が作成する公訴事実という訴訟的真実は、これらの要因によって絶対的真実と異なる結果に至る可能性を常に持ち続けるのである。

このような事実認定の特性を補うべく、真実を明らかにするという努力が検察官よって行われている[44]ことは認められる。しかし、「われわれが真実として扱うものは、実は推測でしかない。(略) しかし、もし一生懸命努力すれば、たとえ完全な真実をこの目で見ることができないとしても、真実に近づくことはできる」[45]という検察官のコメントにもあるように、刑事裁判によって絶対的真実が明らかになることは完全に期待できないものであり、歴史的事実を再構成するという点において航空事故調査と共通する部分があるものの、刑事裁判における事実認定は、航空事故調査における事実認定とは明らかに指向性が

---

[38] 石塚章夫「事実認定の適正」703 頁。この他、刑事裁判における事実認定について「裁判官が厳かに宣言する事実は、検察官が発見し、構築した真実である」(D.T.ジョンソン『アメリカ人のみた日本の検察制度 日米の比較考察』165 頁) との指摘もある。

[39] 石塚前掲書、704 頁。この他、検察官が提起する公訴事実の性格について、と、検察官による公訴事実作成の特質を端的に指摘している。

[40] 石塚は、「事実認定の適正」において「判断されるべきことは、検察官が設定した公訴事実が『合理的な疑いを超えて』立証されているか否かということであって、その背後にある『裸の事実そのもの』の存否ではないのである」(704 頁)と指摘しており、刑事裁判における事実認定は、検察官が設定した事実の範囲内であることを強調している。

[41] 石塚前掲 38、718 頁。

[42] 秋山賢三『裁判官はなぜ誤るのか』157 頁。

[43] D.T.ジョンソン『アメリカ人のみた日本の検察制度 日米の比較考察』161 頁

[44] 「事件に関する真相の解明」が非常に重要な目標として日本の検察官は自覚しているというアンケート調査の結果が提示されている (D.T.ジョンソン前掲書、162 頁)。

[45] D.T.ジョンソン前掲 43、165 頁。

異なる。航空事故調査では、事故の原因となる可能性のあるものを広く考察の対象とするのに対して、刑事裁判では、特定の個人に関する犯罪事実の認定に関係する事象に限定された考察でしかなく、それも強く有罪を指向するものだけが事実として取り上げられる傾向が顕著である。

また、刑事裁判における事実認定の特性から、そこで提示される証拠の性質についても考慮しなければならない。ここで示される証拠は捜査当局が収集した証拠のすべてではなく、有罪の心証を形成するという基準によって選択されているのであり、検察官による選定という過程を経ることによって、有罪指向という価値観が強く作用しているものである。したがって客観的事実を認定するという観点から、当該証拠の全証拠の中における位置づけ明らかにされない以上、その妥当性に対する疑問が生じることもあり得る。

このように刑事裁判における事実認定は検察官の提示した範囲で行われていることを踏まえると、偏った証拠で事実認定が行われる可能性を否定できない。この意味において、「事故の真相を解明する」という視点からは、刑事裁判における事実認定に対して疑問を抱かざるを得ない。まして事故の再発防止を念頭に置いた場合、その疑問は更に強くなる。

(2) 刑事裁判における事実認定

ア 一般的な議論

これまでの刑事裁判における事実認定について、その適正化についてさまざまな議論が行われてきた。そこでの議論は、再審をきっかけとして、証拠構造論、状況証拠論、事実認定適正化論、証明論などが学界で議論される一方、判例・実務の分野では、再審事件の裁判例を通じて証拠構造と事実認定のあり方をめぐり、さまざまな議論が展開された。そして、実際の裁判において、状況証拠に依拠せざるを得ない事実認定の困難な事例が現れるようになった[46]。そこでは、これまで「ブラックボックス」と言われていた裁判官の心証形成過程の可視化、状況証拠による事実認定、間接事実による事実認定および「合理的な疑いを超える証明」という基準についての議論が具体的に行われている。

一方、航空事故における刑事裁判では、航空事故調査報告書を証拠として、業務上過失致死傷罪における注意義務違反の存在を証明するための事実認定が行われる。先に述べたように、航空事故調査報告書において事故の原因とされた事実は、事故調査の結果から推測された事象であり、航空事故の刑事裁判では、このような推定により事実とされた事象に基づいて事実認定が行われることとなる。また、業務上過失致死傷罪における注意義務違反は、直接これを証明することは困難であり、間接事実からの推定により証明される。したがって航空事故の刑事裁判における事実認定は、推定により認定された間接事実によって推定するという、推定に推定を重ねる構造を有している。

また、刑事裁判における事実認定の構造を分析するにあたり、再審事例を分

[46] 白取祐司「問題の所在」289 頁。

析する一つの概念として証拠構造に関する議論が行われるようになり、近年、この概念を用いて通常審における事実認定の適正化の試みも議論されるようになった。

次に、航空事故の刑事裁判の事実認定構造を分析するという問題意識のもと、証拠構造論および間接事実による事実認定の議論を概観する。

イ　証拠構造論

有罪の確定判決に対して、新たな証拠が発見されたことなどを理由とする再審請求の判断に際し、確定判決の証拠構造を前提として、新しい証拠に関する新規性および明白性に関する検討が行われる[47]。ここでいう明白性とは、新証拠が旧証拠のどの部分に影響を与えるかということ明らかにすることである。再審請求に対してこの判断を行う場合、弾劾対象である確定判決の事実認定の構造が明らかにされなければならず、そのためには、事実認定の基礎となった証拠の構造の分析が不可欠であり、この過程を通じて証拠構造分析の重要性が認識されるようになった[48]。このような背景をもつ証拠構造論は、証拠構造を分析する目的の相違により、①確定判決に示された証拠評価を客観的に解読すること、②確定判決の事実認定を支えた証拠の有機的連関の解明と、それに基づく確定判決の事実認定の質と強度を解明することという二つの主張が対立している[49]。この両説とも、判決理由で示された証拠構造の分析を行うという点で同じ手法を採用している。しかし、分析の目的として、合理的疑いの発生過程の客観化・可視化という機能を証拠構造論の課題と捉えるか否かという点において両者の主張は異なる[50]。②の目的を支持する立場からは、証拠構造の機能を利用することによって、これまで「ブラックボックス」とされてきた裁判官の心証形成の過程を客観化し、通常審における事実認定の適正化が実現すると主張されている[51]。刑事裁判における真実は、検察官が提示した事実を認定するか否かが公判における最終的な争点であることを踏まえると、合理的疑いの発生過程を客観化・可視化することは、事実認定の妥当性を客観的に判断することが可能となり、これまで裁判官が行う事実認定において不透明な部分が多かったということが改善されるであろう。

通常審において証拠構造分析を用いた判断を行う場合、被告人側が弾劾すべき対象は検察官の主張であり、当事者主義の原則を踏まえて証拠構造の分析を行う場合、検察官によって証拠構造が明示される必要があるが[52]、現在の実務

---

[47] 田口前掲 34、475 頁。
[48] 水谷規男「適正な事実認定と証拠構造論」314 頁。
[49] 水谷前掲書、315 頁。
[50] 水谷前掲 48、316 頁。
[51] 水谷前掲 48、317 頁。
[52] 水谷前掲 48、317 頁。また、木口信之も「情況証拠の果たす役割が大きい事件では、当初の検察官の冒頭陳述の段階で、主要な証拠と関連する事実との関係を明示し、検察官の主張する証拠の構造について具体的に明らかにすることが望まれる」（「情況証拠による事実認定－裁判の立場から」三井誠他編『新刑事手続Ⅲ』悠々社 80 頁）と指摘しており、通常審における証拠構造論の活用が裁判官の立場からも主張されている。

では必ずしもこれが行われていないのが実情である。したがって、検察官の冒頭陳述の内容の改善などを通じて、通常審において証拠構造論の活用を今後積極的に行うべきであろう。また、この概念を航空事故の刑事裁判へ適用する場合、第一審において検察官によって示された証拠の構造を分析することによって、航空事故の刑事裁判における事実認定の妥当性を客観的に判断することが可能となる。特に、第一審で無罪判決が出された場合、その証拠構造を分析することによって、裁判官が抱いた「合理的疑い」とはどのようなものなのかということが明らかになるであろう[53]。これは、今後、航空事故において刑事裁判が適切に活用されるための指針となりうると考えられ、航空事故の解決にとって重要な役割を果たすことができると思われる。

ウ　間接事実による事実認定

刑事裁判における間接事実による犯罪事実の認定は、主要事実を証明する直接証拠がない場合や直接証拠を補強する際に行われる。そして、この間接事実は、情況証拠によって証明される[54]。近年の刑事裁判では、間接事実だけで犯罪事実認定が行われるケースが増えていると言われている[55]。ここでの事実認定は、複数の間接事実を総合して犯罪事実を推定するという形で行われる。これらの間接事実は、主要事実を証明するための一次的な間接事実、一次的間接事実を証明するための二次的な間接事実というように構造化されており[56]、検察官によって示されるものである。しかし、実際には、検察官が提示した複数の間接事実に対する評価は、裁判官の自由な心証により行われるため、検察官による間接事実の位置づけに拘束されることなく、裁判官が提示された間接事実を総合的に評価し、自らの位置づけにしたがって判断することとなる[57]。

このような過程を通じて行われる間接事実による事実認定は、一定の幅が生じるため、同じ情況証拠であってもその位置づけは事実認定者によって異なるものとなり、当該証拠が持つ位置づけや証明力を一義的に定めることはできない[58]。ここでの論点は、先に述べた第一順位の間接事実を認定するのに必要な間接事実の情況証拠による認定に関すること[59]、および情況証拠の持つ証明基準として「合理的疑い」という基準をどのように適用するかということ[60]などが指摘されている。また、被告人の無罪の方向性を示す消極的事実の認定に関

---

[53] 水谷前掲 48、319 頁。
[54] 田口前掲 34、342 頁。
[55] 木口信之「情況証拠による事実認定－裁判の立場から」（三井誠他編『新刑事手続Ⅲ』悠々社）80 頁。いわゆる和歌山毒物カレー事件では、直接証拠がなく状況証拠に積み上げによって死刑判決が下された。（最高裁第 3 小法廷判決　平成 21 年 4 月 21 日）
[56] 村岡啓一「情況証拠と事実認定」（刑法雑誌第 39 巻第 2 号）294 頁および 300 頁。
[57] 村岡前掲書、299 頁
[58] 村岡前掲 56、294 頁
[59] 木口信之「情況証拠による事実認定－裁判の立場から」71 頁。これに関連して、村岡啓一は審級間において間接事実の位置づけが変更されている問題についても指摘している（「情況証拠と事実認定」295 頁）。
[60] 村岡前掲 56、300 頁および木口前掲書、72 頁。

する問題[61]も指摘されている状況もあり、これらの議論から、間接事実に基づく事実認定の困難性を窺うことができる。

航空事故における刑事裁判では、主に業務上過失傷害罪の成否が判断される。ここでは、航空事故調査報告書が中心的な証拠として採用されており、事故調査報告書の事実認定の性質を踏まえると、ここで行われる事実認定は、情況証拠に基づく間接事実によって行われることが明らかである。業務上過失傷害罪の認定では、被告人の注意義務違反と発生した結果との因果関係の存在の認定が不可欠であり、これが争点となった場合には、ほとんどの場合において、情況証拠による事実認定が行われることになる[62]ことをあわせて考えるならば、間接事実による事実認定に関する議論の視点からの検討は欠かせないものである。

４　事実認定の実際

(1)　日航機ニアミス事件

ア　第一審の事実認定構造

(ｱ)　公訴事実の要旨

管制官Ａは、管制官Ｂの指導監督を受けながら、航空機の飛行計画経路を把握し、管制卓レーダー画面上に表示された航空機の航行状態等を注視することによって、航空機の間に管制方式基準所定の管制間隔（高度 29,000 フィートを超える場合、垂直間隔 2,000 フィート以上、水平間隔５海里以上）を維持する業務を行っていた。その際、この管制間隔が欠如し、接触･衝突する危険性が生じる場合には、その接近状態を直ちに解消して、航空機間の管制間隔を確保するため、適切な管制指示を与え、航空機同士の接触･衝突等の危険を未然に防止すべき業務上の注意義務があるにもかかわらず、これを怠り、日本航空 907 便と同 958 便が急接近し、管制卓レーダー画面上に両機間の管制間隔が欠如していることを警告する異常接近警報が作動した。その際、両機がそのまま飛行を継続すれば、管制間隔が欠如して、ほぼ同高度で交差して接触、衝突する危険が生じたのであるから、両機の接近状態を確実に解消して両機間の管制間隔を確保するため、直ちに巡航中の 958 便に対して降下指示をすべきであった。しかし、958 便を 35,000 フィートまで降下させる意図の下、過って、上昇中の 907 便に対して同高度まで降下するように指示した。

一方、管制官Ｂは、管制官Ａと同様の注意義務に加え、訓練中の管制官Ａが航空機に対して適切な管制指示を与えているかを現に確認し、不適切な管制指示があれば直ちにこれを是正して、航空機同士の接触、衝突等の危険を未然に防止すべき業務上の注意義務があるのにこれを怠った。その結果、先の管制官Ａが便名を過って上昇中の 907 便に対して 35,000 フィートまで降下するよう指示したことに気付かず、958 便に対して同高度まで降下するよう指示したも

[61] 木口前掲 59、73 頁以下、および佐藤博史「情況証拠による事実認定－弁護の立場から」（三井誠他編『新刑事手続Ⅲ』）87 頁。
[62] 佐藤前掲書、88 頁

のとして軽信して、上記Ａの過った管制指示を何ら是正しないまま放置する過失を犯した。

そして、両名の過失の競合により、907 便の機長に降下操作をさせ、航空機に装備されていた航空機衝突防止装置の降下指示に従って降下した 958 便と 907 便を著しく接近させた。その結果、衝突を避けるため 907 便の機長に急激な垂直方向の機体操作を伴う急降下を余儀なくさせ、これにより 907 便の乗客ら 57 名に傷害を負わせたものである。

(ｲ) 事実の構成

公訴事実において、管制方式基準で定められた管制間隔の確保、および一時的に規定の管制間隔を下回る状態が発生した場合に直ちに適切な管制間隔を回復するための措置をとることが両管制官の注意義務とされ、これが業務上過失傷害罪における刑法上の注意義務にあたるとされている。

また、管制官Ａの過った降下指示の後に発生した、両機に搭載された衝突防止装置の回避を指示する警報（以下「ＲＡ」という）の発生および、907 便機長の上昇ＲＡに反する降下継続操作は合理的であり、通常人にとって予見不可能なほど不適切な行為ではなく、958 便機長が降下ＲＡに従ったのも当然であることから、管制官Ａの 907 便に対する降下指示と同便の乗客らの負傷という結果の間には因果関係があるとしている。

一方、弁護人は、これらの検察官の主張に対して、被告弁護人は、管制官Ａの指示に従い 907 便が降下し、かつ、958 便が指示されていた高度において巡航を続けていたならば、両機が再接近した時点で約 1,000 フィートの垂直間隔が確保できたのであるから実質的な危険性はなく、業務上過失傷害罪にいう注意義務はないと主張した。加えて、管制官Ａの 907 便に対する降下指示の後に発生した衝突防止装置の警報の発生、および当該警報に 907 便機長が従わなかったことについては予見不可能であったとも主張した。

(ｳ) 裁判所の事実認定

検察官の示した事実に関して、裁判所は被告弁護人の主張に沿う形で二つの疑問を提示している。疑問の第一は、管制方式基準等の交通関係法規における注意義務と業務上過失傷害罪における刑法上の注意義務とは必ずしも一致せず、Ａ、Ｂ両管制官が管制方式基準上の上記注意義務に違反したことが直ちに業務上過失傷害罪の過失があるとするのは相当ではなく、管制官Ａの 907 便に対する降下の指示が 907 便と 958 便の接触、衝突を招く危険性のある行為であったといえるかどうか、907 便の乗客らの負傷という結果を発生させる実質的な危険性のある行為であったといえるかどうか検討する必要があるということである。第二の疑問として、便名を言い間違えて行った管制指示であったとしても、その結果、特に航空機同士が異常接近するような事態にならず、各航空機間に安全な間隔が保たれたというのであれば、便名の言い間違いは業務上過失傷害罪における刑法上の注意義務違反に当たるとはいえず、管制官Ａ

が便名を言い間違えたということ自体を重視することは相当ではなく、Aの管制指示の内容の適否を第一の疑問の観点から検討すべきとの疑問を提示した。

上記に関する検討の結果、裁判所によって認定された事実は、管制官Aの907便に対する降下指示には、実質的な危険性はなく、衝突防止装置の警報の発生以後の事態関する予見可能性ないし予見義務もなく、また当該管制指示と907便の乗客らの負傷という結果との間に因果関係もないとした。

実質的な危険性が認められないとした根拠は、「両機が再接近した時点で約1,000 フィートの垂直間隔が確保できた」との弁護人の主張を認めたうえで、①管制方式基準で定められている管制間隔には許容範囲が見込まれており、これより少ない間隔になっても直ちに接触、衝突の危険性はないというべきである、②公判廷において、三人の機長が1,000フィートの高度差があれば危険を感じない旨証言していることなどを理由に、1,000フィートの垂直間隔が確保されている場合、907 便と 958 便の間には接触、衝突の危険性はない間隔が保たれていたというべきであるとした。

そして、管制官AおよびBを含む一般的な管制官にとって、衝突防止装置の作動状況等は、乗員からの通報がない限り、これを認識することができない状況などを踏まえると、管制官Aの 907 便に対する降下指示の実質的な危険性の判断を行う場合に、衝突防止装置の警報の発生とこれに伴う両機機長の措置というその後の事態の流れを考慮することは相当ではないとした。

これらのことから、管制官Aの 907 便に対する降下指示には、業務上過失傷害罪における過失行為としての実質的な危険性はなく、管制官Aの 907 便に対する降下指示を是正しなかった管制官Bの対応にも、過失行為としての実質的な危険性はなかったとした。

一方、管制官Aの 907 便に対する降下指示と同便の乗客らの負傷の間の因果関係および結果の予見可能性について、検察官からは、①907便機長が衝突防止装置の警報に反して降下を続けた判断は十分合理的であり、管制官Aの907 便に対する降下指示があったからこそ同便の乗客らが負傷したのであるから、管制官AおよびB両名の過失行為と 907 便乗客らの負傷との間には因果関係がある、②衝突防止装置の警報の発生は予見可能であり、これを無視して958便が巡航を続けるということを前提として、907便と958便が再接近したときに 1,000 フィートの垂直間隔が確保できたから過失がないとするのは相当ではない、という主張がなされた。これに関して、裁判所は、907便機長が衝突防止装置の警報に従わなかったのは、航空機のエンジンの性能や管制官Aの降下指示などを併せて判断した結果であり、Aの管制指示によって当該警報に従わなかったものではなく、また、1,000フィートの垂直間隔が確保できる場合には、管制官において衝突防止装置の警報が発生することが予見できたとはいえない等の理由により検察官の主張を退け、①衝突防止装置の警報と管制官の管制指示とは矛盾することがあり得る、②管制官は、乗員から報告を受けるまで警報の発生を認識できない、③規程類では、衝突防止装置の警報が発生した場合、原則として、機長は当該警報に従って回避操作を行うこととさ

れていたが、本件 907 便機長は、警報に従うのは危険と判断して、これに反して降下を継続した、ということを理由に、予見可能性ないし予見義務があったとは認められず、相当因果関係があったともいえないとした。

この結果、管制官ＡおよびＢに関する犯罪の証明がなかったとして、両名を無罪とした。

イ　第二審の事実認定の構造

(ｱ)　検察官の主張

第二審において、検察官は、①どのような行為が実質的危険性のある行為かということを検討するには、現実に発生した結果を前提として、そのような事態が生じることについての予見可能性があったと認められるか否かを判断しなければならず、原判決が、衝突防止装置の警報の発生とそれに伴う 907 便および 958 便機長の措置というその後の事態の流れを考慮することは相当ではないとしたことは、恣意的な判断に陥りやすい、②本件において、危険状態解消のための適切な措置が 958 便の降下であったのは明らかである以上、958 便が降下することは予見可能であり、また、907 便に対する降下指示を行ったのであるから、同便が降下を継続することも予見可能であった、③管制官ＡおよびＢが過った指示を発出した後の経緯は、すべて直接の結果またはそれが誘発したものであるといえ、管制官ＡおよびＢの誤った指示が有していた実質的危険性が現実化したことが明らかであるから相当因果関係は認められる、と主張した。

(ｲ)　裁判所の事実認定

東京高等裁判所は、最初に本件当時、958 便に対する降下指示が管制官として行うべき正しい管制指示であり、907 便に対する降下指示は、誤った管制指示であったということについて検討を行っている。

ここでの前提として、管制方式基準に定められた管制間隔を守り、仮に適切な間隔が欠ける、または欠けることが予想される事態が生じた場合には、可及的速やかにこれを回避することが管制官の職務上の義務として要求されているだけではなく、航空法第九十六条第一項および同法第百五十四条によって、管制官の指示に従うことが刑罰をもって要求されていることなどから、上記義務が社会的にきわめて強く要求されているとした。そして、本件の場合には、この前提に基づき上記義務が業務上過失傷害罪における注意義務にあたるとした。

次に、この前提の下、確保すべき管制間隔を「管制対象航空機周辺の一定空間内には他の航空機を立ち入らせない」との観点から、907 便に対する降下指示と 958 便に対する降下指示の比較検討を行っている。この結果、管制官Ａの 907 便に対する降下指示によって、同便が 958 便に関する保護空域内を高度差 200 フィート以内で対進させたと認定し、管制官Ａの 907 便に対する降下指示は、形式的な管制間隔を欠くだけではなく、実質的に危険であったと認

定した。一方、958 便に対する降下指示の場合は、907 便の保護空域内に同便が一時的に進入するものの、両機が再接近したときには、その高度差は管制方式基準で定められた 2,000 フィート以上であったと認めた。

以上の検討から、958 便に対して降下指示を与えることが本件当時の正しい管制指示であったと認定した。

次に、相当因果関係について検討を行い、907 便機長が管制官Ａの降下指示によって行った降下のための操作と衝突防止装置の警報が発生した後の降下操作を、その後の事態として分断して判断するのは実態からかけ離れた形式論であり、上記一連の操作は、管制官Ａの管制指示に基づく一つの行為と理解するのが相当であるとした。そして、907 便の機長が警報に従わず降下を続けた理由の検討を行い、これらの理由としてあげられた事項は、主に管制官Ａの降下指示に起因しているとした。以上の検討から、管制官Ａと 907 便が降下を継続したことの間に相当因果関係があると認めた。

そして、958 便機長が、衝突防止装置の警報に従って降下を開始したのは、管制官Ａが誤って 907 便に対して降下の指示を行った当然の結果であり、907 便と 958 便が、互いに降下しながら急速に接近し、接触、衝突を避けるために 907 便が更に降下し本件傷害の結果が発生したことと、管制官Ａの 907 便に対する降下指示との間に相当因果関係があることも明らかであるとした。

また、予見可能性については、本件事故当時、管制官ＡおよびＢは、907 便および 958 便に衝突防止装置が搭載されていることを認識していたと認め、併せて、当該衝突防止装置の作動概要についてもその知識はあったと認めた。そして、これらの知識をもとに、本件当時、907 便および 958 便の双方に衝突防止装置の警報が発生することは予見可能であり、その際、958 便に発生する警報が降下を指示するものであり、同便機長がこの警報に従って降下することも予見可能であったと認めた。一方、958 便に降下を指示する警報が発生した場合、907 便で発生する警報は上昇指示であり、同便機長が必ずこの警報に従うと信じてよい確実な根拠がなかったのであるから、907 便が警報に反して降下を継続することも予見可能であったとも認めた。

以上のことから、両便がほぼ同高度を降下しながら急速に接近することが予見でき、両機の機長が接触、衝突を回避するために何らかの措置を採るなどして、双方の乗客らに負傷の結果が生じることも予見可能であったとしている。

これらの検討の結果、管制官ＡおよびＢに対して業務上過失傷害罪を認める判決となった。

ウ　上告審における事実認定

最高裁判所は、管制官Ａの言い間違いによる降下指示は、航空管制官の業務上の注意義務に違反したものであり、また、管制官Ｂが、管制官Ａの不適切な管制指示に気づかず是正しなかったことが、実地訓練監督者としての注意義務に違反したものであると認定した。そして、これらの過失の競合によってニアミスが発生し、両名に対する業務上過失致傷罪は成立するとした。

しかし、このような事実認定を行うに際し、最高裁判所は、職権による判断を以下のとおり行っている。管制官Ａは、航空管制官としての職責を有していたことに加え、958 便に対する降下指示が最も適切な管制指示であったことを理由に、航空管制官としての注意義務に違反したとしている。次いで、当時、958 便に対して降下ＲＡが発出される可能性が高い状況にあり、誤って 907 便に降下を指示した管制指示は、業務上過失傷害罪の観点から結果発生の危険性を有する行為であり、過失行為に当たるとした。更に、因果関係については、907 便機長が降下を継続した理由を踏まえると、当該機長が降下ＲＡに反して降下したことは異常な操作とはいえず、誤った管制指示に大きく影響をされたものであるため、因果関係を否定するものではないとした。そして、管制卓で発生した異常接近警報によって両機が接近していたことを認識していたのであるから、言い間違いによる管制指示の危険性を認識できたのであり、更に、ＴＣＡＳに関する知識を有していたことを勘案すると乗客らの負傷は予見できたと認めた。

エ　事故調査報告書における事実認定

本件事故に関する、航空･鉄道事故調査委員会の事故調査報告書によれば、事故の発生に至る経過を次のように推定した。東京航空交通管制部は、左旋回をしながら上昇中であった 907 便と巡航中であった 958 便との接近を示す異常接近警報（以降「ＣＮＦ」という。）が管制卓で作動した際、便名を取り違え、上昇中の 907 便に対して降下指示を発出した。同便は、この管制指示により降下操作を開始し、その直後に同便操縦席内の航空機衝突防止装置において上昇を指示する回避警報が作動したが、同便機長は、引き続き管制官の指示に従って降下操作を継続した。同便と降下を指示する回避警報に従って降下した 958 便とは、互いに視認しながらも異常な接近の状態となり、再接近の直前に双方が目視による回避操作を行い、その際、907 便は、958 便と接近交差する直前に 958 便の下方を通過しようとして、更に急激な降下をしたため、乗客および客室乗務員が浮揚落下して負傷した。

このような経過に至った要因として、同報告書では、①管制官Ａの便名を言い間違えた管制指示等に関すること、②ＣＮＦが遅れて作動したこと、③907 便が衝突防止装置の警報に従わず降下を継続したこと、④乗客らが負傷したことについて、おのおのの事象について背景となった要因を指摘している。

報告書では、更にこれらの要因がなぜ発生したのかということについて、以下に示す要因を指摘している。①については、ＣＮＦが遅れて発生したことによる心理的動揺が主な要因であると推定している。この心理的動揺は 958 便の存在を両管制官が失念していたこと、およびＣＮＦが遅れて作動し管制間隔を維持することがきわめて困難な状況となったことによるものとされている[63]。②に関しては、当時装備していた航空路レーダー情報処理システムの不備

[63] 報告書では、958 便を失念した理由についても更に指摘している。

が原因であったとしている。③については、衝突防止装置の警報が発生した際、すでに管制官Ａの降下指示により降下操作を開始していたため、この操作に反して警報に従い上昇することは、いったん実行した操作を変更することになり心理的に難しかったこと、および当時のその他の状況に鑑み、警報の指示に従わずに降下を継続することが適切と判断したことなどが指摘されている。④については、シートベルト着用サインを消灯した後に発生していたため、多くの負傷者が、当時、シートベルトを着用していなかったこと、および客室乗務員は機内サービスを開始していたことがその要因であるとしている。

そして、報告書の中では、これらの要因の中で、発生した結果に対する影響の程度に関する記述は全くされておらず、事故の要因として同列に扱われている[64]。したがって、事故の発生は、これらの要因の連鎖によって発生したものと理解することができる。

オ　検討

これまで検証した本件における刑事裁判での事実認定と報告書における事実認定の構造を検証した。

本件刑事裁判の公訴事実とされたことは、報告書における事故原因の一つである、管制官が便名を取り違えて管制指示を発出したことであった。一方、907 便および 958 便が管制指示に従って飛行していれば、両機が最接近した時に 1,000 フィートの垂直間隔が確保できていたという弁護側の第一審における主張も、公訴事実と同様に報告書の記述に基づいていると思われる[65]。

このように、刑事裁判で報告書が利用される場合、それぞれの立場に有利な事象だけを引用することが行われている。特に、公訴事実を証明する証拠として報告書を利用することは、被告人の過誤に関する記述だけが注目され、被告人にとって有利な事象は検察官によって取り上げられることがない。本件の場合、被告弁護人の主張以外にも、東京航空交通管制部で規定されている管制業務処理要領「技能証明未取得者に対する訓練について（第7-6号）」において、現場での実地訓練を行う場合、「監督者は、訓練生に対し全面的な責任をもって訓練を実施する」とされている[66]。この規定に具体的な責任の内容は記述されていないものの、この規定によって、管制官Ａは管制業務上の責任が免除されていると理解できる。この帰結として刑事責任を負う必要がないと認められ、管制官Ａの業務上過失致傷罪による起訴は妥当ではない。

以上のことから明らかになったことは、刑事裁判では、報告書が利用する立場に都合のいい部分だけが恣意的に使用されることである。刑事裁判はあくま

---

[64] 事故の原因究明において、事故の要因となった事象をその影響する程度によって序列化することは無意味であり、かえって事故の本質を見落とすことに繋がるということを理由としている。

[65] この件に関して、航空事故調査報告書 2002-5 において、文面上、弁護側の主張を裏付ける明確な表現はない。しかし、同報告書 195 頁 付図 11 にある両航空機の気圧高度変化のグラフから、管制指示に従って両機が飛行を継続した場合には最接近時にはおおよそ 1000 フィートの高度差を確保できたことが読み取れる。

[66] 航空事故調査報告書 2002-5 58 頁。

でも当事者主義が原則であり、検察官によって提示された公訴事実に記載された事項の妥当性に関する検討が行われる場である。したがって、検察官もしくは被告弁護人からの具体的な指摘がない限り、報告書に記載されている事項を裁判官が独自に検討することは考えにくい。この結果、裁判の当事者からの具体な指摘のない事項は、裁判官が行う事実認定の判断材料とはならず、報告書が部分的に利用されることとなる。本来、報告書は、そこで取り上げられている事象がすべて航空事故の発生に関係したものであり、その事象のうち一つでも発生しなければ事故は起きなかったと考えられる。つまり、特定の事象だけでは事故の原因とはなり得ず、その他の事象を伴ってはじめて当該事象が事故の原因の一つとなり得るのである。したがって、刑事裁判で事実認定の証拠とするためには、報告書における事故の原因とされた事象をすべて公判廷において検討しなければならない。これが行われていない現状は、報告書の一体性を損なう利用であり、証拠の利用方法として妥当性に欠けると認められる。報告書において事故の原因とされた事実は、そのどれか一つでも欠ければ事故へと至る事象の連鎖が断ち切られ、事故は発生しなかったものとみなされ、そのすべての事象をもって一つの間接事実を構成するものと考えられる。このような報告書に記載されている事象間の有機的な関連性を無視する利用は、過失認定に必要な注意義務を証明する間接事実となり得ないため、その証明力を低下させ、刑事裁判において要求される厳格な証明を行うための証拠たり得ないとするのが妥当であると思われる。

また、検察および被告弁護人が、それぞれ自己の立場に有利になるような事象を同じ報告書から引用しているということは、同一証拠をそれぞれの立場にとって有利な解釈が可能であることを示している。これは、一つの証拠によって結果の異なる二つの事象を証明することが可能であること、言い換えれば、報告書に多義的な性質を認めることになる。

更に、ともに業務上過失傷害罪を認める結果になった第二審と上告審の事実認定を比較すると、それに至る事実認定が微妙に異なっており（表－３）、一つの証拠から、異なる証拠構造によって事実の証明がなされていることを示している。このことも、報告書が複数の意味を持つ、一つの証左であると考えられる。

表－３　管制官Ａに関するニアミス事故第二審と上告審の事実認定

	第二審	上告審
違反した注意義務	管制間隔を確保するために適切な処置を講じなかったこと。	便名を言い間違えて管制指示を発出したこと。
907 便機長の降下ＲＡに反する操作（因果関係の肯定）	誤った管制指示の後における、同指示に基づく一つの行為。	言い間違いによる管制指示の影響で、異常な行為ではない。
予見可能性を認めた理由	ＴＣＡＳの概要に関する知識を有していた。	管制卓の異常接近警報の発生とＴＣＡＳの概要に関する知識を有していた。

これらのことを踏まえると、航空事故調査報告書が、刑事裁判における厳格な証明を目的とする証拠とすることに対して疑問が生じる。

(2) 日航機乱高下事件

ア 事故の概要

平成 9 年 6 月 8 日 19 時 48 分頃、日本航空 706 便（香港啓徳空港発名古屋空港行、MD-11 型）が飛行計画に従い名古屋空港へ着陸のための降下中、三重県志摩半島上空、高度約 17,000 フィートにおいて、機体の急激な動揺により、乗客および客室乗務員が負傷（重傷 4 名、軽傷 8 名）した。負傷した客室乗務員の 1 名が、後日、多臓器不全で死亡した。

イ 第一審の事実認定構造

(ｱ) 公訴事実の要旨

平成 9 年 6 月 8 日、香港啓徳国際空港発名古屋空港行、日本航空 706 便の機長として乗り組んだ被告人は、三重県志摩半島付近上空を名古屋空港へ向けて対気速度を 350 ノットに設定して自動操縦装置で降下していた。その際、対気速度が上記設定対気速度を超過し、更に、同機の最大運用限界速度(365 ノット)を超過したため、減速措置を講じようとした。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首上げが生じ、引き続きその機体姿勢に修正に伴う機首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減速して、事故の発生を未然に防止すべき業務上の注意があったのに、これを怠った。そして、上記志摩半島上空約 16,700 フィート付近において、操縦輪を強く引いて、これに過大な力を加えた過失により、自動操縦装置を自動的に解除させて急激な機首上げを生じさせ、その機体姿勢の修正操作に伴う数回の機首の上下動を発生させ、その衝撃により、乗客ら 13 名に対し傷害を負わせるとともに、客室乗務員 1 名に対し脳挫傷等に傷害を負わせ、平成 11 年 2 月 16 日、同人を死亡させたものである。

(ｲ) 裁判所の事実認定

上記の公訴事実に対して、裁判所が認定した事実は以下のとおりである。

降下中に何らかの原因によって速度超過が発生し、減速させるために被告人がスポイラーを全開にした際、何らかの理由で機首上げの動きが生じ、これに対応するため自動操縦によって機首を下げるための動きが生じた。この自動操縦の作動に伴う操縦輪の機首下げ方向への動きを被告人が引いて抑え、さらに強く引いて機首上げ方向に操縦輪を動かすオーバーライドをすることにより、自動操縦装置の指示と実際の舵面の状態が異なる状態が継続した。このため自

動操縦を自動的に切り離す装置が作動し、その過程で大きな機首上げの動きを生じさせ、その後の機首の上下動の繰り返しにつながったものと認めた。

これは、証拠として採用された本件航空事故調査報告書に記載されている、航空機の機首の角度、操縦輪の動き、自動操縦装置の作動状況、および機首の上下動を制御する昇降舵の舵面の角度に関する事故発生時の記録に基づき、本件航空機の自動操縦装置、およびこれに関連する装置の作動機序を踏まえ認定されたものである。

そして、被告人が自動操縦をオーバーライドしたことにより、手動操縦に切り替わり、その過程で機首上げが生じることの予見は可能であったとはいえ、その機首上げが直ちに人身事故に結びつく可能性があるとまで認識し得たとはいえず、また、手動操縦に切り替わったことにより、本件において見られた機首の大きな上下動の繰り返しが生じることの予見が可能であったとはいえないと認めた。

この事実認定は、本件事故を起こした MD-11 型機について自動操縦装置をオーバーライドにより解除することを禁止している規定およびこれに関連する資料、これら規定類の解釈、並びにそれら規定等の認識に関するパイロットの公判廷および捜査段階における証言に基づき行われた。

そして、公訴事実に掲げられるような結果予見義務および結果回避義務違反を認めることができないとして無罪が認められた。

ウ　第二審の事実認定の構造

(ｱ)　検察官の主張

検察官は、訴訟手続の法令違反および事実誤認を理由に控訴した。事実誤認については、第一審において予見可能性を否定する主な根拠となった、自動操縦のオーバーライドの禁止規定に関する解釈に誤りがあると主張した。そして、この規定の正しい解釈によれば、自動操縦をオーバーライドによって解除することによって、本件事故が発生する危険性を認識し得たのであるから、結果予見義務および結果回避義務違反はあったと主張した。

(ｲ)　裁判所の事実認定

名古屋高裁は、検察官の事実誤認の主張に基づき、本件旅客機の自動操縦が解除されるまでの被告人の操縦操作および自動操縦装置の解除が本件旅客機の急激な機首上げに与えた影響について検討した。

被告人の操縦操作について、当時、本件旅客機がかなり激しい水平方向の風速の変化の中を飛行していたため不安定な状態にあったのであるから、偶発的に自動操縦装置を自動的に切り離す装置が作動した可能性が否定できず、また、被告人が意図的にオーバーライドしたとも考えにくいことから、自動操縦装置のオーバーライドを航空機の機首を上方へ向けることを意図して故意に行ったと認定するには合理的な疑いが残るとした。

また、自動操縦装置の解除が本件旅客機の急激な機首上げに与えた影響につ

いては、自動操縦が解除された時刻より前に最初の機首上げが始まっているが、この原因は不明であり、自動操縦装置の解除と機首上げ開始の要因がどのように影響し合ったかはまったく不明であるとして、名古屋高裁は、第一審における自動操縦装置の解除が急激な機首上げの要因となった事実認定を否定した。

そして、公訴事実に関して、検察官は意図的に操縦輪を強く引いて、これに過大な力を加えるオーバーライドを行ったことを被告人の過失行為と捉え、この行為によって本件旅客機に急激な機首上げを生じさせ、被害者らの死傷につながったとしている。しかし、航空機に搭載された記録装置の記録上、本件旅客機の機長席側の操縦輪に機首上げの方向に入力があり、解除装置が作動して自動操縦装置が解除されたことは認められるが、これが被告人の減速のための意図的な操作によるものであると証拠上認定することはできないとした。

この結果、第二審においても無罪判決となった。

エ　事故調査報告書における事実認定

航空事故調査委員会（当時）が作成した事故調査報告書によれば、乗客らの死傷につながった急激な機体の機首の上昇とそれに続く機首の上下動の繰り返しは、①急激な風速の変化に遭遇し、待機速度が急激に増速し、自動操縦装置の指示の遅れ、および機長が操縦桿[67]を操作して機首上げを試みる等、対気速度の増加を抑制しようと試みたが、その効果が自動操縦装置の働きによって抑制されたことによって最大運用限界速度を超過した、②機長が機首上げのために操縦桿を操作し、この結果、自動操縦装置の指示する昇降舵の舵角から、実際の舵角が許容量を超えて変位したため、自動操縦装置が解除された、③自動操縦装置が解除されたため、機長の機首上げ操作による効果を抑制していた同装置の働きがなくなり、急激な機首上げが発生した、④その後も、操縦輪に加えられた機首上げおよび機首下げ方向の操縦入力と同機の縦安定特性の相互関係が、機体の上下方向の変動を持続させる状態で継続したことにより、機首の上下方向の変動が繰り返された、という過程で発生したものであると推定した[68]。

オ　検討

本件の刑事裁判では、自動操縦装置の解除に関わる事実認定は、航空事故調査報告書における操縦輪の動き等の数値解析の結果に沿って行われている。本訴訟では、検察官は、公訴事実において最初の機首上げを機長が意図的に行った機首上げ操作という過失によって乗客らの死傷が発生したとしている。これは、同報告書の事実を認定した理由において、「この（最初の機首上げが発生した）頃から、操縦桿の角度も機首上げ側へ顕著に増加し始めた。これらは、

---

[67] 「操縦桿」という用語は、本件航空事故調査報告書で用いられているものであり、裁判所判決文で用いられている「操縦輪」という用語と同意義である。本稿では、原典の表記を尊重し、事故調査報告書関連の論述には「操縦桿」、判決文関連の論述には「操縦輪」という方針で双方の用語を用いている。

[68] 航空事故調査報告書 99-8、43 頁

速度の増加を抑えるために機首を上げようとして機長が操縦桿を引いたことによると推定される」[69](傍点筆者)との記述に根拠があると思われる。しかし、この件に関して、機長が明確な機首上げの意志を持って行ったことを根拠づける本人の供述やデータが同報告書に見いだせないことから、この理由が採用された根拠が不明確であり唐突な印象を受ける。したがって、この理由は操縦輪の動きと急激な機首上げを関係づける要因の一つとして推定されたものであるが、その蓋然性は低いものと考えるのが妥当であろう。事故調査報告書は、将来の事故防止の観点から、事故原因については可能性の大小にかかわらず、広くもれなく拾うと言うことをめざしている[70]ことから考えても、このような理由付けがなされる可能性は否定できない。従って、事故調査報告書において原因とされる事象は、多少の不確実さがあっても安全の見地からは意味があるのであり、「(事故調査における事実認定は)刑事裁判の事実認定に必要な厳格な証明とはかなり異質なものであり、検察官は同報告書に依拠しすぎて、『推定』にすぎないものを『確定』的に認定し、また、他の可能性もあるのに一つの可能性しかあり得ないような判断をしたきらいがあるとなる」[71]という本件に関する検察官の判断に対する批判が生じるのも当然であり、第二審において本件の公訴事実を認定することができないとしたことは、このような傾向をもつ航空事故の裁判において妥当な判断である。

また、第一審における自動操縦装置のオーバーライドは機長が意図的に行ったという事実認定は、事故調査報告書において原因として推定された事象を、裁判官が確定的に認定していると認められる。無罪判決が下されているとはいえ、このような可能性の低い間接事実を証拠としている点につき、厳格な証明がなされているのか疑問のある事実認定である。

このように、事故調査報告書において推定された原因となる事象の特性を踏まえることなく、これに基づいて認定される航空事故の刑事裁判における事実は、先の指摘にもあるように厳格な事実認定をするための十分な証明がなされない結果となる。

加えて、事故調査報告書を読み解くためには、相応の専門的知識が必要であることを踏まえると、事故調査報告書に全面的に依拠する公訴事実の設定および事実認定が今後も続くことが容易に予想できる。このような観点からも、航空事故の刑事裁判において事故調査報告書が、無批判的に証拠採用されることは望ましいことではない。

---

[69] 航空事故調査報告書 99-8、31 頁。このような判断に至った理由として、同頁で本件旅客機の操縦桿に対して機首上げ方向への入力の存在を指摘しているが、この入力はパイロットが意図的に行ったものか否かに関する検証は行われていない。

[70] 土本武司「航空パイロットの刑事責任の問い方・その二　−乱高下事故を素材にして−」判例評論 583 号（判例時報 1971 号 167 頁）

[71] 土本武司「航空パイロットの刑事責任の問い方・その二　−乱高下事故を素材にして−」判例評論 583 号（判例時報 1971 号 167 頁）

５　航空事故調査報告書を証拠採用することの事実認定上の問題点（小括）

(1)　問題点の確認

これまでの航空事故の刑事裁判では、事故調査委員会の作成する航空事故調査報告書（以下、「報告書」という。）が証拠採用されてきた。そして、航空事故に関する調査が持つ特殊性から、刑事裁判における事実認定は、報告書における事実認定に依拠して行われてきたことも、これまでの論証で明らかになった。最近発生した２件の航空事故の刑事裁判を事実認定の視点から検討した結果、その問題点として、①報告書において原因と推定された事実の中から、裁判の結論を補強する事象だけが恣意的に選択されていること、②同一の報告書が、有罪の証拠にも無罪の証拠にも採用されるという多義性を持つこと、③報告書の原因の持つ「推定」は確定的ではないという特性があるにもかかわらず、刑事裁判の事実認定では、それが確定的に扱われていること、という問題点が浮き彫りとなった。

(2)　原因とされる事象の恣意的な選択について

ニアミス事故の刑事裁判の公訴事実において、訓練中の管制官が便名を言い間違えて管制指示を発出したこと、および同管制官の訓練を監督していた管制官が上記管制指示の是正をしなかったことに関して過失があるとされた。この事実は、当該事故調査報告書において事故原因とされた１１件の要因の冒頭で取り上げられているものである[72]。しかし、報告書では、この便名の言い間違いを主たる事故の要因として断定しているものではなく、この言い間違いが発生した要因、当該管制指示の直後に発生した航空機に搭載している衝突防止警報装置による回避警報の作動、当該警報に対するパイロットの対応、パイロットの対応の根拠となる規定類の状況、および乗客らの負傷の直接的要因を広く検討しており、事故に対する影響の度合いに関する判断はなされていない。本件事故において、乗客らの負傷に対する過失責任を考察する場合、起訴された管制官だけではなく、負傷した乗客らが搭乗していた航空機の機長や、当該航空機と異常接近した航空機の機長にも過失責任を問える可能性はあったと認められる。特に、負傷した乗客らが搭乗していた航空機の機長に関しては、従来の業務上過失に対する考え方からすれば、負傷の原因となる航空機の操縦を行っていたという理由から、起訴される公算が大きなものであったと考えられる。しかし、実際には、事故当時、事故が発生した空域を管制していた管制官が起訴されているが、このような結論へ至る過程は明らかにされていない。現行制度上、刑事裁判を提起する権限は検察官だけが有するものであり、また、公訴事実に示された内容がどのような過程を経て決定されたかということを公表する義務が無く、ある意味で「ブラックボックス化」していると言ってもよいであろう。公訴事実を証明するために訴追側が提示する証拠について、「訴因事実の立証や治安維持・秩序回復という目的関心を持つ警察・検察当局の観

[72] 航空事故調査報告書 2002-5 160 頁。

点から、捜査･訴追過程を通じて選択された痕跡ないし原料からコンストラクトされたものであり、更にそのコンストラクトされた各々の証拠は、総体として訴追側主張を支える証拠的基礎として互いに整合性を有するようにコンストラクトされる。(中略)自然科学における研究成果の公表の際には、結論のみならず実験ないし観察の方法･過程が示されるように、刑事訴訟においても、原料ないし痕跡が証拠として構成され、更に各々の証拠が総体として訴追側の主張･立証として構成されるに至るまでのプロセスの検討が必要」[73]との刑事裁判における事実認定に関する研究からの指摘があることを踏まえると、刑事裁判における事実認定の基礎となる公訴事実を組み立てる過程の密室性に問題があることは明らかである。

そして、この過程において、その主たる証拠とするために報告書で示された複数の要因の中から一部の要因が選ばれ、これをもって業務上過失傷害罪の過失にあたるとする手法について、先の指摘からも明らかなように、適正な事実認定の観点から、その過程が客観的に検証できるよう明らかにされる必要がある。特に、公訴事実を構成する背景には、検察官の有罪認定を獲得することに対する強い意志が存在する以上、事故に結びつく要因の選定が有罪の証拠となる要因に限定されることは容易に推察できる。

しかし、報告書における事故原因の分析は、事故の要因となる可能性を有する要因を、その可能性の大小を問わず拾い上げているものである[74]。そして、先に指摘したように、報告書において事故原因とされる事象は、そこで指摘されている要因が有機的に関連して発生した結果であり、その一部をもって事故の原因とすることは認められない。

従って、報告書を証拠採用する場合には、刑事裁判が公訴事実の適否を判断する訴訟構造となっている以上、罪となる要因のほか、報告書において指摘されているすべての事故要因を記載し、公判廷における検討によって、特定の要因を公訴事実として認めた理由以外に、その他の要因を除外した理由も明らかにされることが要請される。この過程の客観性が確保されていない現状では、事故原因をあたかも公訴事実で示された事象に限定することになり、報告書における事故要因の一体性の視点からは、その証明の程度は低いものと言わざるを得ない。

(3) 報告書の多義性

報告書における事象が、無罪および有罪を証明する証拠として使用されている。これは、報告書において原因と推定された事象の多義的解釈可能性の存在を認めるものである。

前項で述べたように、報告書は複数の事象を事故要因として推定しているため、要因間の一体性があっても、その要因の影響の度合いをどのように捉える

---

[73] 豊崎七絵『刑事訴訟における事実観』214 頁。

[74] 土本武司も、「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 1971 号 167 頁）において同様の指摘を行っている。

かということによって複数の解釈が可能となる性質を有している。また、個々の事象と事故の結果との因果関係の強さに関する検討も報告書では行われていないため、要因と結果における因果関係の強さについても、要因と認定するに至った事象の解釈によって複数の解釈が可能となる。そして、前項で指摘した、複数の要因から特定の要因を選定する際の恣意性も、報告書の多義性を助長することになり、刑事裁判における事実認定の厳格性という視点からは不適切な状況である。

(4) 報告書の推定

報告書において事故の要因とされた事象は、その背景にある事象をもとに推定されたものである。そして、報告書が同種事故の再発防止を主眼として作成しているため、「主因－副因」というような影響度に関する評価は行わず、事故の要因として関与する可能性のある事象を幅広く検討している。報告書の事故要因は、このような性質を有しているにも拘わらず、刑事裁判では、これを確定的に扱う傾向が認められる[75]。

このような状況が生じるのは、第一に検察官が持つ強い有罪指向が大きな影響を与えているからと思われる。これは、日本の刑事裁判における高い有罪率から伺うことができ、言い換えれば、検察官が公訴事実として構成した事実が、裁判官にほぼ認められるということができる。

一方、訴訟的事実の客観性を確保する必要があるとの主張から、その判断基準として「一義性」の必要性が指摘[76]されている。これは、訴訟的事実から抽象的な論理可能性を一掃することを意味し[77]、被告人に不利益な間接事実を認定するにあたって可能性論にとどまるものについては、その訴訟的事実は存在しないとする考え方である[78]。この指摘に鑑みれば、報告書において原因とされている事象は、「可能性」のある事象であって、可能性の程度によって当該事象が有する刑法的な価値が変化することが予想される。このような事象に基づいて認定される訴訟的事実は、その根拠となる事象の可能性は曖昧である。つまり報告書に基づいて認定される事実は、一義的な事実となり得ないのであり、刑事訴訟法的に、そのような事実は存在しないと認められる。

したがって、このような場合、「『推定』や『可能性』を参考にしつつも、それのみに依存するのではなく、『合理的な疑いを超える』だけの立証を得られなければ、有罪認定は得られない」[79]といわれるように、報告書以外の証拠によって公訴事実を証明することが要請される。

つまり、航空事故の刑事裁判では、事実認定を行うための証拠を全面的に報告書に依存することは厳に慎まなければならないのである。

---

[75] 土本前掲書、167 頁。
[76] 豊崎前掲 73、213 頁。ここでは、一義性のほか、経験性および特定性も必要とされている。
[77] 豊崎前掲 73、458 頁。
[78] 豊崎前掲 73、459 頁。この主張は、「疑わしきは被告人の利益に」の原則に基づき主張されている。
[79] 土本前掲 74、167 頁。

＜参考文献＞

秋山賢三『裁判官はなぜ誤るのか』（岩波新書 2002）

飯田英男「刑事司法と医療」（ジュリスト No.1339、pp.60-66）

池田茂穂「耕論　ヒューマンエラーの責任」（朝日新聞 2008 年 7 月 6 日朝刊）

池田良彦「シカゴ条約第 13 付属書(航空機事故調査)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 24 号 2004、pp.59-67）

同　「航空事故調査と犯罪捜査の競合する問題－原因究明を最優先する社会を目指して－」（空法第 49 号、勁草書房 2008、pp.5277-5291）

石井一正『刑事実認定入門』（判例タイムズ社 2005）

石塚章夫「事実認定の適正」（村井敏邦、川崎英明、白取祐司編『刑事司法改革と刑事訴訟法下巻』日本評論社 2007、pp.700-730）

川出敏裕「刑事手続と事故調査」（ジュリスト No.1307、2006、pp.10-18）

木口信之「情況証拠による事実認定－裁判の立場から」
（三井誠他編『新刑事手続Ⅲ』悠々社 2002、pp.71-81）

航空事故調査報告書 99-8

航空事故調査報告書 2002-5

笹倉宏紀「事故調査報告書の証拠能力について」（研修第 713 号 2007、pp.3-20）

佐藤博史「情況証拠による事実認定－弁護の立場から」
（三井誠他編『新刑事手続Ⅲ』悠々社 2002、pp.85-88）

白取祐司「問題の所在」（刑法雑誌第 39 巻第 2 号 2000、pp.289-290）

城山英明他
「安全法制度設計における加害者ペナルティーに関する論点：選択肢とその評価」
（『社会技術研究論文集 Vol.3』2005、pp.60-78）

全日本空輸（株）総合安全推進室『ヒューマンファクターズへの実践的アプローチ』（1993）

田口守一『刑事訴訟法　第六版』（弘文堂 2012）

田宮　裕『刑事訴訟法(新版)』（有斐閣 1996）

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　−乱高下事故を素材にして−」
（判例時報 1971 号（判例評論 583 号）、pp.164-169）

同　「航空パイロットの刑事過失責任の問い方―ニアミス事故を素材にして―」
（判例時報 1813 号、pp.3-10）

同　「航空事故調査報告書の証拠能力」(捜査研究 No.637、2004、pp.12-14)

豊崎七絵『刑事訴訟における事実観』（日本評論社 2006）

中尾政之『失敗百選』（森北出版 2005）

日本学術会議人間と工学研究連絡委員会安全工学専門委員会
「事故調査体制のあり方に関する提言」（平成 17 年 6 月 23 日）

平野龍一『刑事訴訟法』（有斐閣 1958）

渕野貴生「航空事故調査報告書の刑事手続における使用の可否」
（法学セミナー613 号 2006、124 頁）

松尾浩也『刑事訴訟法(下)新版』（弘文堂 1993）

松本一郎「航空事故調査と刑事手続」（獨協法学 No.20、1983、pp.29-76）

水谷規男「適正な事実認定と証拠構造論」（刑法雑誌第 39 巻第 2 号 2000、pp.312-328）

村岡啓一「情況証拠と事実認定」（刑法雑誌第 39 巻第 2 号 2000、pp.291-308）
本江威憲「事実認定－検察の立場から」
（三井誠他編『新刑事手続Ⅲ』悠々社 2002、pp.60-69）
柳田邦男『事故の視角』（文藝春秋 1978）
D.T.ジョンソン『アメリカ人のみた日本の検察制度 日米の比較考察』
（シュプリンガー・フェアラーク東京 2004）

第 5 章　航空事故の被害者学的考察

航空事故を引き起こした者に対する刑事責任を追及することに対して、これまで、事故の再発防止を阻害するとされる、ヒューマン・エラーに対して刑罰を科すことの妥当性に対して疑問が投げかけられている。このような状況において、第 3 章で紹介した、平成 13 年 1 月 31 日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は、当時、事故機の管制を担当していた管制官 2 名が、航空機の呼出符号を取り違えて管制指示を発出したことにより、業務上過失致傷の罪で有罪判決を受けている。この事件の裁判は、第一審以来、刑法を中心とする法律家の関心を集め、本件事故裁判の判決に関する評釈などが、多数発表されている。このような刑事法的な関心は、判決の妥当性、および、いわゆるヒューマン・エラーに対して刑罰を科すことの妥当性の検討に限定され、被告となった管制官が刑事訴追されていることによって被る不利益に関しては、一切言及されていない。

人間工学を専門とするシドニー・デッカーは、医師やパイロットなどの専門性の高い職業に就いている人が犯した過誤に対して、彼（彼女）らを起訴することによって、起訴された者が新たに被害を受けることになるという指摘を行い、被害者学的考究の観点から、この被害者化に関する研究を進める必要性を主張している。この指摘の革新性は、犯罪を行った結果として取られる刑事責任追及手続によって生じる、事故を引き起こしたとされる者が被る不利益に焦点を当てているところである。これまでの犯罪学は、犯罪となる行為を行った原因に焦点を当て、これを取り除くことによって犯罪を防止するための方策を検討することに軸足が置かれているため、刑事責任を追及されることによって加害者に生じる不利益については無関心であった。また、近年、事件・事故における被害者に関する研究が盛んになり、社会的関心が高まっている一方で、ここで指摘されている、いわゆる加害者が社会的な制裁を甘受することによって受ける不利益に対する社会的関心は低調である。その意味で、デッカーの主張は、これまで注目されることがなかった事故を引き起こしたとされる者が被る、当該事故に対する刑事責任追及によって生起する不利益に焦点を当て、これを犯罪とは何か、そして犯罪を行った結果として科される制裁はどのようなものが妥当なのかという視点から分析することで、その問題を顕在化に貢献するものである。そして、航空事故のように、ヒューマン・エラーが犯罪とされることは、これを犯罪とするか否かという基準が、マスコミの扇動的な報道や大衆迎合主義などの影響受けている政治的な判断に基づいたものであることを指摘している。そして、このような影響が、将来の事故防止にとって重要な教訓を引き出すことと事故を引き起こしたことに関する説明責任とを両立させる努力に対する阻害要因となるという警鐘を鳴らしている。

以下、デッカーの主張を概観し、その内容について、航空事故の再発防止と刑事法の関係を考察する。

1　専門職業人の二次被害者化

デッカーは、二次被害者化を「インシデント／事故に関係した者を犯罪の容疑者へ追い込むことによって、その者たちに犠牲を強いること」[1]と定義する。そして、この論考の冒頭で、業務中に失敗を犯した専門職業人が刑事訴追されることにつて、事故防止に関する積極的な取り組みを阻害するだけではなく、不公平で不必要であるという同業人の認識[2]を紹介している。

このような状況に対して、従来の議論は、事故やインシデントに対する安全調査[3]が犯罪化によっていかに阻害されてきたかということに焦点が当てられてきているが、関連する法律の制定、社会的要因、あるいは関係者を犯罪者とすることによる社会心理学的あるいは心理学的な帰結に関する統合的な研究はこれまで行われてこなかったとして、公平性、司法制度の能力に関する懸念、および、二次被害者化に関する研究、つまり、事故を引き起こしたとされる者が刑事訴追によって受ける被害に着目することの必要性を説いている。

これに着目することが必要とされる理由として、専門職業人の失敗を起訴することは、全世界的な傾向であるものの、統一的な基準によって判断されているものではなく、その基準は、政治、権力、煽動主義、および大衆迎合主義の影響を受けて社会的に定められた基準によって行われているためと指摘している[4]。そして、このような社会的基準が存在していることに加え、大衆迎合主義やメディアの煽動主義により主張されている内容とこの基準が同一であることを示すことは、現代社会において、事故の発生などの社会的不安を抱いている社会の人々を落ち着かせているという現状分析を行っている[5]。このような状況は、失敗を犯した個人を刑事訴追することが、事故を起こしたシステムを保護するだけではなく、当該失敗に対する国民感情をいさめ、社会秩序の維持することが目的となっていると主張している。

デッカーは、具体的な例をいくつか紹介しながら、このような目的を追求することによって、失敗を犯した人が犠牲となっていると主張している。その具体的な内容として、第一に、職業人としての自負心に反する結果を招いたという罪の意識や、失敗の後に、所属していた組織から排除されることによって生じる孤立感[6]によって、心理的な不調を来すことを指摘している。そして、刑事訴追を受けることは、「罪と自己批判に関する感情を公に認めるとともに、そのような感情に対して悪影響を及ぼし」、「組織的な安全に関する問題の原因がその一個人の中に存在することを、合法的に公然と示す」[7]ことになるので、この

---

[1] Sidney Dekker, “Prosecuting professional mistake : Secondary victimization and a research agenda for criminology”, at 63.
[2] Sidney Dekker, Id., at 60.
[3] 事故原因を解明するための調査
[4] この指摘に関する論拠として、刑事訴追の恣意的な側面および事故の詳細を理解するための司法組織の能力に対する懸念を指摘している。
[5] Sidney Dekker, supra note 1, at 71.
[6] デッカーによれば、組織から排除されることによって周囲からの援助が受けにくくなると指摘すると共に、刑罰として収監された場合、これらの支援を受けることが更に困難となり、精神的な健康を回復することが困難であると指摘している（Sidney Dekker, supra note 1, at 66.）。
[7] Sidney Dekker, supra note 1, at 66.

ような心理的な不調が更に悪化すると主張している。

そして、失敗を犯した者は、刑事裁判において事故の再発防止に対して建設的とは言い難い説明義務を強いられ[8]、失敗の後、事故防止のために取られるべき組織的な努力が、組織を防衛するため説明を行うことへ傾注されるとしている。この結果、組織として取るべき事故の責任が、失敗を犯した個人の責任へすり替えられることによって、その者が心理的不調を来すことに拍車をかけているとしている。

これは、これまでの被害者学の研究が、犯罪の直接的な被害者に限定して行われ、いわゆる「加害者」が被る不利益に無関心であったことが、このような加害者に関する不利益を見過ごしてきたとしている。そして、安全に関する多くの研究の結論において、失敗を犯した現場の人が犯罪者とされることで生じる「負の副作用」が見逃され、ミスの犯罪化を社会科学的な問題として取り組むことを阻害していたとも指摘している。

第二に、犯罪は社会的逸脱行為であり、人が行った行為の質とは無関係に社会によって作られるものであるとし、誰を「犯罪者」とするかという取り決めと、犯罪者に対する制裁を他の人が適用することによって犯罪が決定されるという社会構造主義者の研究を引用し、非難可能性は、失敗を評価し表現する者の思考方法によって作り出されたものであるとしている[9]。そして、今後の犯罪学の課題として、加害者をこのように作り出そうとしている人々に関する研究を進めることの必要性を主張している。

第三に、事故に関する社会の受け取り方の変遷をたどり、近年の事故は、危機管理の失敗として捉えられるようになったことを指摘している。そして、社会的な危険を受容する態度の寛容性が減少してきたことにともない、事故を防止するための安全活動に対して絶対的な信頼を保証することが求められるようになったとしている。その帰結として、失敗の説明が、制度の問題としてではなく、失敗を犯した個人の問題として議論されることにつながったとし、先の指摘である社会的秩序の維持の犠牲者として、失敗を犯した専門職業人を位置づけている。

第四に、近年のメディアは、特定の事故に対する社会的関心を高めることに重大な役割を演じていることを指摘し、これが、政治的な大衆迎合主義と相まって、失敗を犯した人を犯罪者とすることを助長しているとしている[10]。そして、ヨーロッパにおける魔女狩りの事例を引きながら、社会的な判断の結果としての犯罪の定義が、一般大衆の考えと煽動主義的なメディアの主張する定義と一致することを保証することによって、社会秩序の維持が図られているとしている。この結果、一個人に対して社会的批判が集中するため、失敗が起きた

---

[8] デッカーはこれを「不合理で違法と思われる説明義務の要求」（Sidney Dekker, supra note 1, at67. 藤原翻訳 16 頁）と表現している。

[9] Sidney Dekker, supra note 1, at 69.

[10] Sidney Dekker, supra note 1, at 70.

システムの不十分さなどが隠蔽されてしまうという問題ことを指摘している[11]。

以上のデッカーの主張を要約すると、失敗によって事故を引き起こした者を刑事訴追することによって、システムの欠陥が隠蔽され、あたかも事故の原因が一個人にあるとされる。このような事情のもと、事故の責任を負わされる個人は、心理的な不調を来すと共に、所属していた組織から排除されることなどの社会的な制裁を受けるという、事故に起因する第二の被害を受けることになる。これは、事故に対する社会の受け取り方やメディアによる報道の影響の結果として、不必要に生じるものであり、事故防止に必要な教訓を引き出すうえで好ましいことではない。このような問題の発生を防ぐためには、刑事訴追によって加害者が被る不利益を、心理学や社会学などの研究との連携を取りながら、犯罪学の一分野として研究を行う必要性を訴えるものである。

２　二次被害者化に関する検討

(1) 二次被害者化に着目することの重要性

デッカーの主張における本質的な問題は、事故後の処理のひとつとして行われる個人に対する刑事責任の追及が、更なる被害者を生み出すことであり、その結果として、システム全体の問題を隠蔽してしまうことにある。そもそも、刑事訴追を行う目的とは、社会正義を実現するため、罪を犯したとされる者に対して刑罰を科すことである。刑罰に関する日本における通説では、刑罰の本質は応報であり、刑罰による一般予防効果および特別予防効果にその目的を置くとされている。しかし、容疑者として刑事訴追されることによって、容疑者とされた人が精神的な障害を来たし、最悪の場合、更に他人を傷つけたり、自らの命を絶つ場合もあり、事故を処理する過程で、更なる犠牲を生じさせる[12]。このような犠牲を強いてまで、刑事訴追を敢行することは、先に論じた刑罰の目的から考えてもその必要性に疑問が生じる。特に、ヒューマン・エラーをという個人の意思によって制御が困難な行為を犯罪とすることは、「罪を犯す意志がない行為は、罰しない」という刑法第三十八条第一項の規定に照らしても、それに対して刑事訴追を行うことは一考すべき問題である。

確かに、上記条文の後に「法律に特別な規定のある場合は、この限りではない」と定められているため、特に必要とされる場合には、ヒューマン・エラー犯した人を過失犯として処罰することの可能性は認められる。過失犯の処罰については、諸説においてその内容は異なるものの、一定の注意義務が行為者に課され、これに違反したことにその根拠が置かれ、解釈論上、過失を犯した者に対する処罰が一般に肯定されている[13]。この解釈に基づき、日本では航空事故などで過失を犯したとされる者が刑事訴追を受けている。しかし、「事故の場合、加害者とみなされる現場の作業従事者には事故を起こそうという意図は全

---

[11] Sidney Dekker, supra note 1, at 71.
[12] Sidney Dekker, supra note 1, at 67.
[13] 井田良「講義刑法学・総論」152 頁、大谷實「刑法講義総論」180 頁、団藤重光「刑法綱要総論」335 頁、前田雅英「刑法総論講義第 5 版」287 頁など。

くない。・・・むしろ事故を起こさないようにしようと注意をしていたのに、ミスをしてしまったという場合が、圧倒的に多い」[14]（傍点筆者）という刑事訴追に対する批判にあるように、罪となる行為を行う意図がないだけではなく、それを未然に防止しようと行為をしていたにもかかわらず、期せずして被害を生じさせてしまった者に対して、特別の規定があるからといって刑罰を科すことには疑問を持たざるをえない。デッカーが「（犯罪と犯罪ではない行為の）境界は、・・・場所ではなく判断である」[15]としているように、殺人などのように人間社会に共通な道徳的価値観を否定するような伝統的で不変的な犯罪と異なり、過失による犯罪は、政策などの時代背景的な影響を受けて決められるという革新的で時代により内容が変化する可能性が認められる。このような変化が生じる際、その決定において恣意的な判断が入り込む余地を否定することができないことも、過失の処罰に対する姿勢を見直すべき理由の一つである。

また、日本の航空事故に関する刑事裁判の場合、有罪となりながらもその刑の執行が猶予される事例が多いことも、刑事責任を追及することによって生じる被害を考察するうえで看過できない。有罪判決の量刑理由において、「同システム（管制卓上で作動する航空機衝突警報装置：筆者注）には、管制官のヒューマン・エラーを事故に結びつけないようにするという観点から見て、不備の点のあったことは否めない」[16]と、システム上の不備がヒューマン・エラーを誘引した要因であると認めていること、「運輸省から行政処分を受け、・・・東亜国内航空から懲戒処分を受け、・・・更に航空機操縦士としての経歴と名誉に大きな打撃を受けたであろうことからみて既に十分の社会的制裁を受けている」[17]、「事故を発生させたことについては十分に責任を感じて反省している」[18]、「当時（事故発生時：筆者注）以来その責任の重大さに心をいため、焼死被害者と運命を共にしなかったことを却って悔やむような心情さえ抱いて、深く自責し、被害者の冥福を祈りつつ謹慎の生活を送っている」[19]などのように、被告人らが既に何らかの社会的制裁を受けていたり、反省をしているとの理由から、刑の執行を猶予する判断がなされている。これは、航空事故を引き起こしたとされる者に刑罰を科すことを、裁判所自身が重要視していないと捉えていると理解することができる。その場合、事故を引き起こした者にとって、刑事訴追を受けることは、単に犯罪者という「レッテル」を貼られているに過ぎない状況でしかない。

故意による違法な行為を行ったものを処罰するという刑法の原則の例外として、過失犯の処罰は規定されている。しかしながら、日本の航空事故に関する刑事裁判の現状は、過失行為を有罪としながらも、多くの事例において執行猶

---

[14] 柳田邦男「『組織事故』の視点への気づきこそ」148 頁。
[15] Sidney Dekker, supra note 1, at 72.
[16] 日航機ニアミス事件控訴審判決（平成 20 年 4 月 11 日東京高裁判決、判例時報 2008 号 133 頁）
[17] 東亜国内航空機胴体着陸事故（昭和 54 年 3 月 30 日釧路地裁判決、判例時報 960 号 134 頁）
[18] 全日空宮崎空港滑走路オーバーラン事件第一審判決（昭和 53 年 1 月 17 日宮崎地裁判決、刑事裁判月報第 10 巻第 1-2 号 pp.129-142）
[19] つばめ号墜落事件第一審判決（昭和 41 年 5 月 11 日神戸地裁判決、判例時報 644 号 pp.98-100）

予としている。航空事故を引き起こしたとされる者に対して、この「有罪」というレッテルを貼ることは、どのような社会的な意義を有しているのであろう。日航機ニアミス事件の場合、最終的に執行猶予付の禁固刑の有罪判決が確定した後、国家公務員であった二人の被告人管制官は、国家公務員法の規定により失職となった[20]。また、その他の事例でも、刑事裁判の終結前に航空法に基づく行政処分等が行われていることが多く、そのような被告人に対して「有罪」というレッテルだけを貼ることは、有罪となった被告人に対して、先に紹介した国家公務員の失職の例をはじめとして、その後の生活における様々な法的制約を課すこと、あるいは、社会の一員として生活を営むことに対する不利益を生じさせることになる。このような状況は、刑事訴追を行うことによって、正にデッカーが指摘する「負の副作用」[21]が現実化したものとして受け止めるべきである。

犯罪学は「犯罪」そのものの存在やこれが発生する原因を解明することに研究の力点がおかれている[22]。これは、犯罪という行為を起点に過去を振り返ることによって犯罪を捉える、つまり、犯罪を回顧的な視点からの考察と位置づけている。このような視点から犯罪を分析することは、犯罪の原因を解明し、その対策を講じることへつながるものであり、将来の犯罪を予防するという観点から有益であると認められる。この意味において、航空事故を引き起こした者を「犯罪者」とすることによって、航空事故という犯罪を将来にわたり防止することが可能となるという主張を認める余地はある。

しかし、航空事故における過失の発生原因を解明するには、刑事手続だけでは不十分であり、専門的な調査が必要であることは、第 3 章での検討から明らかである。したがって、航空事故の再発防止に対して犯罪学が貢献できる部分は極めて限定的であり、先に確認したように、日本の航空事故に対する刑事訴追の結果が、執行猶予付の有罪判決が多数下されているという状況を踏まえると、刑事訴追を行うことは、事故を引き起こしたことに対して、一般社会から要請に基づき、主に応報として形式的な手続を取ることに過ぎないといえるだろう。刑法が将来の犯罪を防止するという目的を達成するために適用されることを前提とするならば、一般的な犯罪に対してはその再発防止に一定の効果が認められるとしても、このように形骸化した手続によって航空事故の再発防止が実現するという主張は、現実的なものとは言えない。

航空事故における過失を防止する視点から刑法に限界があることは、刑事裁判における事実認定の観点からも明らかである。航空事故の再発を防止するには専門的な調査が必要となるが、刑事裁判では、検察官が作成した公訴事実の妥当性が争われる。したがって、刑事裁判において事実として認定される事象は、事故が発生した原因を全て網羅しているものではなく、被告人の行為と発生した結果とを結びつける因果関係の中にある事象しか認定の対象とならない。

---

[20] 朝日新聞東京本社 2010 年 12 月 6 日夕刊
[21] Sidney Dekker, supra note 1, at 68.
[22] 細井洋子、鴨志田康弘『犯罪と社会学』3 頁。

第 3 章および第 4 章で検討したように、日本航空機ニアミス事故の場合、刑事裁判で認定された事実は、管制官が航空機呼出符号を取り違えて管制指示を発出したことによって、二機の航空機のニアミスを引き起こし、最終的に当該航空機のパイロットが衝突を回避するための操縦によって乗員乗客を負傷させたということである。つまり、管制官の言い間違いが事故の原因であると認定され、当該管制官が有罪を言い渡されている。しかし、当時の航空・鉄道事故調査委員会が行った本件事故に関する調査では、本件事故で生じた管制官の管制指示と航空機に搭載されている衝突回避装置の警報指示の相違について、両者が相違した場合の具体的な処置が定められていなかったことが指摘され、管制官の言い間違いと並んで、これも事故を引き起こした重要な要因であると結論づけている。このように、航空事故における過失に関する刑事裁判で認定される事実とは、多くの事象の中の一部でしかなく、それも、行為と結果の因果関係の存在を証明するような事象に限定される[23]。

したがって、刑事裁判によって事故の再発防止が図られるという主張は、これを完全に否定することはできないものの、限定的な防止策としかなり得ないのであり、現実的で効果的な防止策とは言えない。このように、航空事故の再発防止にとって限定的な効果しか期待できない刑事責任を、過失によって事故を引き起こしたとされる者に負わせることは、さらに社会的地位の喪失や生活上の様々な法的制約を受けることなど、刑事責任を科された後に彼らが被る不利益を考えた場合、社会的に公正であるとは言い難いものである。

また、起訴猶予など裁判に至らない処分となる場合や、裁判で無罪となった場合でも、警察の捜査が着手される段階で受ける影響も看過すべきではない。この影響は、警察の捜査を受けることに対する精神的な抑圧の他に、メディアの報道による影響がある。事故に対して警察の捜査が開始された場合、そこでの報道は、既に有罪が決定されているかのごとく扱われることが多い。そして、この報道の結果、事件に対する取材によって、悪役とその犯罪が作り上げられる[24]ことになり、社会的に刑事責任を追及しなければならないという雰囲気が醸成されるのである。日本における犯罪報道の特徴から考えると、失敗を犯し、警察の捜査の対象となった人は、報道機関の取材攻勢による精神的疲労や報道を見た一般人からの批判を受けることによる精神的圧迫などのために、日常生活を送るのも困難となる状況が生起する[25]。

このような不利益が航空事故において失敗を犯した者に対して生起することは、刑事裁判によってその者に刑罰を科すことの是非を検討しているだけでは、その問題は表面化しない。発生した事故を被害者だけの問題としてではなく、事故を引き起こした者の問題、特に刑罰を科された後の影響を視野に入れた問

---

[23] 藤原琢也「航空事故の刑事法的考察」87 頁。

[24] Sidney Dekker, supra note 1, at 70.

[25] 浅野健一は、著書「犯罪報道の犯罪」において、このような報道機関の取材による状況により生じる問題を提起している。浅野の著作が出版された当時と比較して、現在では報道機関による取材は改善されている印象を受ける。しかし、松本サリン事件において、被害者をあたかも犯人であるような扱いで報道された事象も生じており、決して過去の問題とはなっていない。

題として捉えない限り、デッカーが指摘する問題は顕在化しないのである。多くの場合、刑罰を科すことによって、発生した事故に関する全ての処理が完結するとの認識が一般的であるため、刑事裁判が終結する前に終えることの多い事故の再発防止策の徹底や被害者に対する補償などには関心が払われるものの、刑罰を科された事故を引き起こした者の社会復帰など、刑事手続以後に生じる問題への社会的な関心は低い。しかし、刑事裁判の終結をもって航空事故後の処理が完了するという認識は、一般社会には共有されているものであっても、事故を引き起こしたとされる者には認めがたいものである。彼らにとって、事故が発生する前の生活へ復帰することで、初めて事故の処理を終えたといえるのであり、刑事訴追を受けることによって、従前の生活に戻ることが阻害されること[26]は、事故を引き起こした者自身が事故の第二の被害者となり、事故の影響を受け続けることになる。つまり、刑事手続が完了した以降に生じるこれらの問題について解決が図られた時点で、初めて事故処理が完結すると言うべきである。

このような刑事責任を追及されることによって生じる刑事責任以外の問題を解決する必要性を認識すること、および刑事責任追及の手続きが完了した時点で、全ての処理が終わったとの認識を与えるという、日本の事故に対する認識を改める上でも事故を引き起こした者が刑事訴追を受けた後に被る様々な障害に注目することが要請される。

(2) 一個人に対して刑事訴追することの問題

先に、個人を刑事訴追することによって、システム等の欠陥を隠蔽するという本質的な問題の指摘を紹介した。航空事故では、運航システムの特性上、複数の者が事故に関与することとなるため、事故の原因として、これら運航に携わる人々の相互の業務を連接するためのシステム上の不備などが指摘されることが多い。このような場合に、特定の個人の刑事訴追を行うことは、そのような組織上の問題点を矮小化してしまい、個人の行為を過度に問題視することになる。なぜ、このようなことが生じるのかという理由は、デッカーがその論考で引用している社会学を専門としているチャールズ・ペロー[27]（Charles Perrow）の主張に端的に表されている。

> 誤った設計に責任があったことを認めることは、広範な活動停止と新しい部品を追加する負担を必然的に伴うことになるだろう。そして、管理者に責任があったことを認めることは、管理者たちを脅かすことになるが、操作者に責任があったことを認めることは、そのシステムを保護する(ペロー、1994[28])

つまり、システムや運用の管理上の不具合によって事故が生じたことが明ら

---

[26] Sidney Dekker, supra note 1, at 68.　ここでは、組織から排除される例として、制服着用の拒否などが示されている。

[27] エール大学名誉教授。

[28] “Normal Accidents”, at 146.（これは、Basic Books 初版からの引用である。現在は、Princeton University Press から改訂版が出版され、当該引用箇所の記述が修正されている。）

かになった場合、その不具合を是正する措置を取るための作業を実施することが要請され、当該システムの不具合を是正するための追加的なコスト（時間、労力および経費）が生じることとなる。一方、事故を発生させた責任を個人の責任であるとするならば、システムなどの是正処置は不要となり、組織が追加的なコストを負担することはなくなる。

事故の処理において、このようなコスト負担を軽減することを組織として追求することは、当然、経済的見地から容易に予見できることである。このような理路をたどって個人に対する刑事責任が追及されれば、事故が発生したことに対する追加処置は不要となり、組織にとっては好都合となるのである。この過程で、一個人に対して刑事責任を負わせることで事故の処理を終結させようとする圧力が生じやすく、これによって過度に個人の行為が注目されることになるのである。このような圧力の結果、システム上の問題が矮小化され、事故の原因究明が不十分なまま終結することが危惧される。その結果、事故の再発防止を阻害することに加えて、過度の負担を強いることにより特定の個人を犠牲にするという問題を引き起こすこととなり、このような状況が、航空事故の再発防止策を講じるという事故の解決にあたり、望ましくない事態であるのはいうまでもない。

一方、一個人の刑事訴追することの問題について、法学的な見地からもその理由が見いだせる。日本の刑法では、原則として個人の処罰がその対象であり、組織に関する処罰は行われない。このような状況に対して、複数の関係者が存在する航空事故の場合に、その責任の分担の視点から、刑事責任を負わせることの公平性に関する問題点が指摘されている[29]。そこでの議論は「システム性事故」[30]の問題として取り上げられており、航空機の運航のように複数の関係者の行為が一体となって行われている業務において、発生した事故に対する刑事責任の追及が行われる場合、関係者の一部だけがその対象となるために責任分担が不公平となるという主張である。航空事故を例に取れば、一個人の行為だけが事故の要因とされることはなく、複数の行為者による各々の行為が、その要因とされる。この複数の行為は、事象の発生に対する影響の程度に軽重があるため、責任の重さにも差が生じる。この程度の差が、刑事責任を追及するか否かという対応の差となってしまうのである。

刑事責任を負わされる結果として刑罰が予定されていることを考えれば、相当の責任が認められるものにだけ刑事責任を負わせることに異論はない。しかし、刑事責任を負わされないことは、一般社会からは、その事象に関して何も責任がなかったことと認識される傾向があり、事故の真相解明に対する努力を鈍らせてしまうことへつながると予想される。これが、先に指摘している問題の矮小化が生じる原因の一つであり、この矮小化による問題を解消するために

---

[29] 藤原前掲 23、55 頁。

[30] システム性事故について、池田良彦は、その論考「航空事故調査と犯罪捜査の競合する問題」の中で、「分業化した各自の分担を適正に遂行し、かつ相互に関連しながらなり立っている業務体系の一環に発生した事故」と定義している。

は、刑事責任を負わせるに値しないとされた者に、事故を引き起こした責任として、事故の状況を詳らかにする責任を負わせることが妥当な処置として要請される。このような責任は、各人がシステム内で果たしていた役割に応じて説明することが可能であり、その役割に応じた責任の負担が実現する。このような責任こそ、事故からの教訓を生かし、将来の事故を防止することに対し、必要とされる負責の方法である。

システムの問題を個人の責任として矮小化することに対して、医療事故の議論の場で、事故一般について多かれ少なかれ当てはまることであるとして、医療事故を特別扱いすることへの批判がなされている[31]。そして、この矮小化の問題が認められるのであれば、組織の活動によって重大な結果が発生しても、個人の責任を追及することができないということにつながるとしている。このため、「個人の責任を肯定できる限りは、その程度に応じて個人責任を認めるべきであり、それにより一定の予防効果を期待できるとするのが刑法の考え方であり（医療事件についてだけ、予防効果は期待できず、他の事件との関係では期待できると想定すべき理由はない)、システムそれ自体の改善が必要であれば、それはそれでまた別の方法を用いて行うことが要請される」[32]として、システムの問題と個人の責任は別の問題として個別に扱い、刑法に則り個人責任を追及することを肯定している。

この批判は、医療事故に対する刑法の予防効果を認める視点から行われているものであり、刑罰を科すことによって一定の予防効果があるということをその前提としている。しかし、第 3 章で検討したように、日本における刑罰の根底には応報が求められているのであり、航空事故を引き起こした者に科される刑罰にも、この応報が期待されていることは明らかであり、航空事故を防止するという視点に立てば、刑罰の持つ予防効果は極めて限定的であり[33]、刑罰を科すということは、航空事故を引き起こしたとされる者に対して、単に「犯罪者」というレッテルを貼るに過ぎない。医療事故の場合も、その専門性の高さおよび将来の事故防止を目的とする活動が必須であることを踏まえると、航空事故と同様、医療事故に対して刑罰を科すことは、萎縮効果による消極的な予防しか期待できない。したがって、原因を解明し、それを将来の事故防止に役立てることに対して、刑罰を科すことは、極めて限定的な役割しか果たせないだろう。

また、この議論における第二の論点として、医療事件を他の事件との比較において特別扱いをすることはできないという批判が展開されている[34]。しかし、医師のように高度な専門性を有する職業は、一度失敗を犯せば、刑罰を受ける

---

[31] 井田良「医療事故における刑事責任の追及のあり方」237 頁。

[32] 井田前掲書、237 頁。

[33] 柳田邦男は、「『組織事故』の視点への気づきこそ」において、「現場の人間をいくら処罰してもいっこうに事故は減らないのが現実だ」（149 頁）と述べ、事故の防止に対して刑法が果たす役割には限界があることを指摘している。

[34] この主張で用いられている「事件」の語は、引用元の趣旨から、「事故」と同意義で用いられていると推察される。

以前に、報道などによる社会的批判をはじめとする何らかの社会的制裁を甘受せざるを得ない立場にあるという特殊性を有しており[35]、例えば自動車事故のような一般的な事故の対応と単純に比較することは適切とは言えない[36]。そして、「現代の高度な技術システムの中で発生する事故は、一人の人間の過失だけ起こるのは稀で、予防的な対策の欠陥や不備、あるいは作業条件や作業環境の悪さ、ミスを引き起こしやすいシステムの問題、関係者間のコミュニケーションの失敗、何人かのミスの連鎖など、様々な要因の重なり合いによって起きている」[37]とあるように、あるシステム内で発生した人的過誤は、そのシステムの持つ問題が人的過誤という形で表面化したものとして理解すべきであって、いわばシステムの不具合としての人的過誤に対して、個人的に刑事責任を負わせることには妥当性が認められない。

以上の検証から明らかになったことは、事故が発生した後、一個人に刑事責任を負わせることを肯定する主張が存在するものの、専門性の高い職業人が人的過誤によって引き起こした事故に対しては、その問題を矮小化すること、事故を起こした責任の負担が不公平になることを理由に、その主張は正当なものとはいえないことである。したがって、本来負うべきでない責任まで一個人に負わされることは、事故を引き起こしたとされる者が不利益を被ることであり、事故における第二の被害者になるといえるだろう。

(3) 汎被害者主義からの批判

犯罪社会学の議論において、「汎被害者主義」という概念が主張されている。これは、被害者についての議論が盛んとなる状況で、犯罪者が、自身が行った行為を何らかの事象によって被害を受けた結果として生じたものとして捉え、自己の犯罪行為を正当化しようとする姿勢が広く見られていることを指摘しているものである。この議論が対象としている犯罪は、あくまでも殺人などの一般的な犯罪であり、過失犯に特化した議論ではない。

この主張から、二次被害者化の問題に対する批判を展開する余地はある。その批判とは、「加害者の被害者性に着目することは、確かに問題をその事件だけに限定せず、より根本的な問題解決を図る上で重要なことではある。しかし、あまりにも被害者性を強調しすぎてしまうと、その事件の加害者の加害性が消失してしまうことになりかねない」[38]という指摘にもあるように、犯罪を防止するためとはいえ、犯罪行為を正当化することの行き過ぎに関する懸念があり、その帰結として、「そこにいるのは、第一の被害者と第二の被害者というように、被害者ばかりとなってしまう」[39]というものである。これは、加害者の被害者性を認めることによって、実際に生じた犯罪に対して刑事責任を問える者が存

---

[35] Sidney Dekker, supra note 1, at 70.
[36] 航空事故に関して、土本武司も自動車事故の手法を航空事故へそのまま適用することについて批判を行っている（「航空パイロットの刑事過失責任の問い方」4 頁）。
[37] 柳田前掲 33、150 頁。
[38] 細井、鴨志田前掲 22、104 頁。
[39] 細井、鴨志田前掲。

在しなくなるという危惧であるといえるだろう。

しかし、本稿で議論している被害者化とは、犯罪とされる行為を正当化するための主張ではなく、事故を引き起こしたことに対して科される刑事責任追及の結果として生じる被害を述べているのであり、決して自己の行為の正当化を目的とはしていない。二次被害者化の議論は、ヒューマン・エラーによって生じた過失によって犯罪者とされた者が、刑罰以外にも様々な社会的な制裁を受けていながら、更に刑罰を科されることによって、必要以上の害悪を被らされるところにある問題を指摘しているのであり、犯罪とされた行為自体を正当化するものではない。逆に、二次被害者化に関する議論の根底には、事故を起こした者は、なぜそれが起きたのかということを明らかにする責任を有しており、そこで明らかにされた事象を以後の教訓とすることが必要であるという認識がある[40]。つまり、二次被害者化の議論は、決して事故を起こした責任を回避することが目的とされているのではなく、刑事責任を追及するという手続によって、事故を起こした理由を明らかにすることや、その後の事故再発防止のための改善を行うという刑事責任とは異なる責任を果たすことに対して悪影響を及ぼすことを指摘しているのである。

以上の考察から、過失により航空事故を引き起こしたとされる者の被害者化に対する汎被害者主義から予想される批判は、二次被害者化の主張が事故を引き起こしたことの正当化を目的としていない点、当を得ていない批判となる。

３　小括

これまでの検証によって、事故を引き起こしたとされる者が刑事訴追を受けることによって被る不利益に注目することの必要性を明らかにした。その理由は、高度な専門性を有する職業に従事している者が犯したミスを犯罪とすること、つまり、事後処理において刑事責任を追及することが、事故を引き起こした者に対して刑罰を科すことによって新たな被害者を生み出し、それと平行して、事故が起きたことに関する問題が矮小化され、将来の事故防止につながらないことである。航空事故のような専門性の高い職業に就いている人のミスを犯罪とすることによって生じるこのような不利益は、そのミスを処理していくために絶対的に必要とされるものではない。そして、本稿でこれまで検証してきたように、当該事故を処理するにあたり、刑事責任を負わさなければならない必要性は、必ずしも高いものではないことは明らかである。つまり、責任を果たすという視点からは、刑事責任以外の責任を負わせることで、被害者だけではなく事故を引き起こしたとされる者にとっても事故の処理を終わらせる社会的な解決を図ることが可能であり、専門性の高い職業についている人のミスは、この解決を図ることの方が、社会的に有益である。

社会正義を実現するための刑事訴追が行われていることを鑑みれば、これに

[40] デッカーはこれを「公正な文化（Just Culture）」と呼び、失敗への対応として、説明責任に対する要求を満足させ、学習や改善に貢献させることを重視しなければならないとしている（「ヒューマンエラーは裁けるか」43 頁）。

よって新たな被害者を発生させることは妥当なこととは言えない。また、デッカーが懸念している公平性についても、航空事故のように複数の者が関与している場合、特定の個人に過度の負担を強いることにつながることになるため、これは、ある意味、事故を引き起こしたとされる者が被る一種の不利益である。したがって、航空事故に対する刑事訴追の妥当性は認められない。特にここで取り上げられているヒューマン・エラーを犯罪とすることについて、社会倫理的な非難が常に妥当であるともいえず、そのような者に対して、新たな犠牲を強いることは避けるべきである。

本稿では言及していないが、大衆迎合主義による厳罰化による影響も、今後の航空事故における過失に関する刑事責任追及に関する検討で、避けることのできない問題となるであろう。

このように、航空事故が発生した後の処理において、真の意味で事故の処理を完結させるということは、事故の原因を明らかにし、そこから得られた教訓を以後の同種事故の再発防止に役立てることである。刑事法は、単に事故を引き起こした者への社会的な非難としてだけではなく、事故の真相解明のために貢献すべきであり、デッカーの指摘する二次被害者化を引き起こすようなことは避けなければならないのである。

＜参考文献＞

Sidney Dekker, “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)
（本文献は、藤原琢也「専門職業人の過誤を起訴すること：二次被害者化と犯罪学の研究課題」（北海学園大学大学院法学研究科論集第 13 号 2011、pp.1-31）として翻訳されている。）

シドニー・デッカー『ヒューマンエラーは裁けるか　安全で公正な文化を築くには』（芳賀清監訳、東京大学出版会 2009）

浅野健一『犯罪報道の犯罪』（講談社文庫 1987）

池田良彦「航空事故調査と犯罪捜査の競合する問題－原因究明を最優先する社会を目指して－」（空法第 49 号 pp.5277-5291、勁草書房 2008）

井田　良『講義刑法学・総論』（有斐閣 2008）
「医療事故における刑事責任の追及のあり方」（『三井誠先生古稀祝賀論文集』pp.229-248、有斐閣 2012）

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 1813 号 pp.3-10）

平田　紳「改正検察会の活動―大規模事故と強制起訴―」（福岡大学法学論叢第 55 巻第 3･4 号 2011、pp.435-450）

藤原琢也「航空事故の刑事法的考察－事故の再発防止の視点から－」（北海学園大学大学院法学研究科論集第 12 号 2010、pp.17-117、2011）

細井洋子、鴨志田康弘『犯罪と社会　初歩から始める犯罪社会学』（学文社 2011）

第 6 章　航空事故防止への多角的方策

1　事故調査を優先する社会の実現

(1)　事故を総合的に見る必要性

不幸にして航空事故が発生した場合、その後に取られる措置は、これまでの議論で明らかにしたように、事故原因を解明することを目的とする、いわゆる事故調査と、刑事責任の追及を目的とする警察による犯罪捜査が行われる。そして、これまでの検証において、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よって、様々な問題が生じることを明らかにした。その内容は、刑事責任を追及することによって関係者の証言が阻害されること、刑罰を科す目的が事故防止に果たす役割が限定的であることであった。さらに事故によって直接生じた被害の他に、刑事責任を追及することによって、事故を引き起こしたとされる人に対して、精神的な障害を来す等の不利益を被らせることが生じるという、新たな視点からの問題提起を行った。このような問題は、将来の航空事故の再発を防止することに対する障害として、主に法学的な見地からの検証を行い、刑事責任を追及する手続は、事故の再発防止に対して、限定的な役割しか果たせないことを刑法理論から検証した。そして、刑法が航空事故の防止にとって限定的な役割しか果たせないということは、航空交通の恩恵に浴する社会の法益侵害を防ぐために限定的な役割しか果たせないことを意味するのである。つまり、航空事故の分野に関しては、刑法の法益保護機能が極めて限定的な働きしか期待できないのであるから、航空事故に対して、刑法、すなわち、刑罰をもって対応すること適切なことであるとは言えない。このような限定的な役割しか果たせないのは、事実認定の検証で明らかにしたように、刑事裁判において検討の俎上に載る事象が、検察官により選ばれた犯罪を立証するための事象に限られていることに原因がある。これは、刑法が個人の刑事責任を問うことを目的としていることから生じる構造的な欠陥であり、航空事故のように、多くの者が関与することによって成り立つシステム内で発生した事故の原因解明方法としては、適切な手法であるとはいえないのである。従って、事故の原因を明らかにし、将来の事故防止に資するためには、刑法による限定的な射程による分析ではなく、あらゆる可能性を求めた幅広い射程、つまり、事故を多角的な視点から総合的に検討することが必要となるのである[1]。

また、事故が発生した場合、事故を引き起こしたとされる者に刑事責任を科すことだけで事故が解決されたとは言い難い。これは刑事責任を追及することを目的として行われる刑事裁判では、事故に関する全ての原因が詳らかになる

[1] 消費者庁第 1 回事故調査機関の在り方検討会において、日航機墜落事故の遺族である美谷島邦子は、「私たち事故の遺族が求めているものは、決して犯人捜しではないということです。確かに事故を起こした・・・相手を処罰する、加害者企業を罰するという気持ちは、なかったとは言えません。しかし、それ以上に大きいのは、事故の原因をはっきりさせること。そして、その原因をはっきりさせることによって、そこから生み出される再発防止策が、どのようになされていくのか。それが事故に遭った被害者にとっては一番大切なこと」（同検討会議事録 19 頁）と述べている。このような事故被害者の要望に応えるためにも、事故を多角的な視点から総合的に検討する必要があると考える。

ことはなく、犯罪とされた行為を証明する要因しか明らかにされないことや、刑事責任を追及する手続を取ることによって、新たに不利益を被る者が出てしまうことなどがその理由である。

しかし、一般社会の認識として、刑事裁判が終結し、加害者である被告人に対して刑罰が科されることによって、その事故の処理が全て終結したとされる傾向が強い[2]。このような傾向は、刑事責任を果たした者が社会復帰する際に、大きな阻害要因となることが予想され、追加的な制裁を受けることに等しく、刑事責任を追及されることによって生じる被害が、社会的に認識されにくい状況を作り出している。

一件の事故の処理を終えるということは、単に関係者に対して刑事責任を科すことだけでは実現せず、加害者は、刑事責任を果たした後も、追加的な制裁を受けることに等しい状況に置かれることを意味するものである。一件の事故には、被害者と加害者が存在するのであるから、真に事故の解決を図ることは、両者にとっての解決が実現しなければならない。つまり、事故によって生じた被害を回復することや、同種事故の再発を防止するための対策を講じることに加え、新たな不利益を被る者を出さないことも事故の処理には必要となるのである。この意味において、事故の処理にあたり、事故の被害だけに焦点を当てのではなく、その加害者の動向、特に刑事責任を果たし終えた後の動向にも配慮するという総合的な視点も要求されるものである。

そして、事故の後に負わなければならない責任の内容について、これまでは刑事責任を中心として議論が行われてきたが、総合的に責任を捉えるという視点からは、刑事責任以外に負うべき責任の内容を明らかにすることが要請されている。事故後に負うべき責任の内容を刑事責任とは別なものと考えるシドニー・デッカーは、同種事故の再発を防止するために、失敗に関する説明と、そこから教訓を学習し、その結果を制度などの不具合を改善することへ反映させることが必要であるとしている[3]。この理由として、事故の関係者に対して刑事責任を負わせることは、このような説明を行うことを阻害する[4]とともに、刑事裁判での説明を強制することによって、安全に対して注意を払わなければならない作業の実行をも阻害するからであるとしている[5]。このような主張から、デッカーは、事故を起こした者は、被害者や社会に対する説明責任（accountability）を果たすべきという主張を展開している。実際に事故が発生した後に刑事責任を負わせないということに対して、仮に事故の原因は過失が理由であるとしても、事故を引き起こした者が、刑事責任だけではなく、その他のいかなる責任も負わないとすることは、事故によって社会的な安寧を乱

---

[2] 法社会学者の江口厚仁は、日本の「法化社会」の状況に関する論考の中で、「裁判は紛争解決の有力だが一つの選択肢にすぎない」とし、民事裁判において法に過度の期待をすることへの批判を展開している。このような批判は、日本における航空事故後の刑事裁判に対する誤った社会的な期待があることを想像させるものである。

[3] Sydney Dekker, ”JUST CULTURE” at 9.

[4] Sydney Dekker, ”Prosecuting professional mistake : Secondary victimization and a research agenda for criminology” at 67.

[5] Sydney Dekker, Id.

したことに対する処理として、一般的に容認されにくいことであるのは想像に難くない。

しかし、刑事責任を科すことが将来の事故防止にとって限定的な役割しか果たせない以上、刑事責任よりも事故防止に資するために適切な責任の取り方があるならば、そちらを採用すべきではないか。この視点から考えれば、デッカーが主張する説明責任は、事故防止を目的とした事故原因を明らかにするために必要不可欠なものである。そして、刑事訴追の過程で明らかとなる原因とされる事象よりも、この説明責任によって明らかとなる原因となる事象のほうが、事故の全体像により近く網羅的な内容となるのは明白であり、説明責任を重視する妥当性に首肯することができる。

(2) 責任を取ることの意義

日本では、「責任とは、『他人に対して』、または『社会に対して』、あるいはもっと正確に言えば、自分が属している『集団社会に対して』負うものと理解される」[6]と指摘されている。そして、「人々の心の中には、・・・結果として生じた被害に対して誰かが責任を取ることを求める願望が潜んでいる」[7]とされ、「その背後にあるのは、全てのことには原因があるはずだという信念」[8]という社会心理学の知見にもあるように、仮に事故を起こしたとされる者が、事故を引き起こしたことについて自身に非がないと信じている場合でも、「責任を取る」ことについて、周囲からの有形無形の圧力の存在は容易に想像できることである。そして、刑事責任を追及することによって、事故の全貌が明らかになるとの期待感[9]と、先に紹介した責任の認識とがあいまって、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を当然視する[10]社会的な風潮を作り出していると思われる。このような風潮を持つ社会では、刑事責任が科されなければ、その事件・事故は社会として解決されたことにはならないということは、当然の帰結として容易に想像できることである。

このような社会認識のもとで航空事故が発生した場合、事故を起こした者に刑事責任がない(不起訴処分や刑事裁判における無罪判決など)とすることは、一般社会の理解を得にくい状況である。しかし、事件・事故を起こした責任を、刑事責任を科すことをもって、その全てとすることが、社会的な原因解明に対する要求に部分的にしか応えていないことも、これまでの検証から明らかであ

---

6 ホセ・ヨンパルト「道徳的・法的責任の三つの条件」89 頁。

7 大淵憲一「謝罪の研究」56 頁。

8 大淵前掲書 58 頁。

9 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」14 頁。

10 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」において、「責任追及という目的を達成するためには、刑事責任の追及のみならず民事責任や行政責任の追及も存在することに留意し、・・・刑事手続きの存在だけでなく、民事の損害賠償や行政処分の影響も視野に入れる必要がある」(15 頁) との提言が行われている。これは、先に指摘した刑事裁判に対する事故の全容を解明することへの期待が、「責任追及＝刑事責任追及」という認識を生み出していることを是正することを目的としていると理解できる。

る。将来の事故を防止するための責任という観点からは、刑事責任を果たすだけでは、明らかになる事象は限定的であるため、その責任を十分に果たしたとはいえないだろう。そこでの責任は、デッカーが主張するように、事故に関する説明責任とすることこそが、より適切に社会の要求に応えることになる。このような意味において、過失により事故を引き起こしたとされる者に対する責任は、説明責任を負わせることで、事故を幅広い視野から検証する機会を与えることができる。そして、責任に対するこのような認識を普及させることによって、「刑事責任を負わないことが全ての責任から解放される」という過った認識を改め、事故を総合的に評価することにつながるのである。

航空事故後の処理では、事故の再発防止のための必要な処置を講じることが重要であり、刑事責任を科すという狭い視野にとらわれた処理は、可能な限り抑制することが望ましい。事故当時の状況を詳らかにすることができるのは事件・事故の関係者だけであることからも、その者に斯かる説明責任を刑事責任を科すことに優先して行うことは妥当といえる。さらに、航空事故を処理する過程で新たに不利益を被る者を出さないという視点からも、刑事責任に限定されない広い視野を持って事故の処理に当たる必要が認められるのである。このような鳥瞰的な視点から解決を図ること、つまり事故を社会全体として解決することが、今後の事故の処理体制に求められる。

(3) 事故の再発防止に必要な視点

社会全体として事故を解決するためには、どのような視点が必要となるのであろうか。

ヒューマン・エラーに関する研究を専門とする心理学者ジェームズ・リーズンは、航空事故のように複雑なシステム内で発生する事故をいかに防止するかという観点から、事故の影響が及ぶ範囲を基準に、これが個人レベルで収まる事故を「個人事故」、事故の影響が組織全体に及ぶ事故を「組織事故」として、事故を二種類に分類している[11]。その際、組織におけるシステムの安全管理において使用する指標として、死傷者数などの結果指標に頼りがちとなるが、現在の航空事故のように、その発生件数が低いレベルで横ばい状態となっている状況下では、このような指標は安全管理を行うためには当てにならないと指摘する。その理由として、事故の発生数が少ない場合、「事故数のわずかな変動が『信号』というよりも『ノイズ』とみなされる場合」となり、「よく防護されたシステムの多くは、事故のデータがあまりにも少なく、ここから効果的な安全管理手法を導出するにはあまりにも時間がかかる」からとしている[12]。

この結果指標に代わる指標として、システムの管理者が起こりうる全ての事故誘発要因を完全にコントロールするという安全のプロセス指標を用いることによって、安全の状態を効果的に評価し、事故防止につながるとしている[13]。

---

[11] ジェームズ・リーズン『組織事故』1 頁。
[12] ジェームズ・リーズン前掲書、152 頁。
[13] ジェームズ・リーズン前掲書、153 頁。

そして、安全を維持するためには、「何が管理できて、何が管理できていないかを正しく見極めること」[14]が重要であるが、安全性の高い状態を維持し続けることは困難である[15]ことから、安全管理で目標とすべきことは、事故をゼロにすることではなく、安全性の高い状態を維持することであるとし、これを実現するため、事故発生後のみに行うことができる事後対策と、事故発生前にシステム全体としての安全健全性を評価する事前対策という二つの手段を用いる必要性を訴えている[16]。

そして、ジェームズは、一体化した事後対策と事前対策の実現のために注意すべき点として、組織事故には多数の要因が関与し、どの一つの要因も他の要因より重要であることはなく、事象を起こすのは、この要因の複数の組み合わせであることから、**「最もよく見られる事故対策の誤った使い方は、あまりに焦点を絞りすぎて、単一のイベントの狭い範囲にこだわりすぎてしまうことである」**[17]と指摘している。

このような観点からの安全管理が求められるシステムにおいて、刑事法が果たしうる役割とはどのようなものであろうか。刑法は、事故によって発生した結果に対する刑事責任を追及することがその役割である。そして、本稿における検証によって、刑事責任を果たすための具体的な方法である刑罰を正当化する理由は、生じさせた結果に対する応報が主であると指摘した。そして、刑罰を科すということは、特定の個人が行った一つの行為に注目をすることによって、このような通説的な応報を実現することであり、ジェームズのいう「単一のイベントにこだわりすぎる」状況を生み出しやすい状況になるのである。つまり、刑事責任の追及は、事故の再発防止策の一つとしての事後的対策であることは認められるものの、それは、犯罪として検察官がみなした「単一のイベント」に拘泥し、ある特定の要因に対する評価を下すことといえる。この場合、検察官が抽出した事象が過度に重要視されてしまうために、他の関連事象が軽視されることへとつながり、多くの要因が関連しあって事故が生じていることを見過ごしてしまうことにもなる。精緻な解釈を過失論上で主張し、それが航空事故を引き起こしたとされる者の行為の評価に用いられたとしても、刑事責任を追及することが、刑罰を科すことを正当化するための手続きである以上、ジェームズのいう事後対策によって、単一のイベントの狭い範囲にこだわるという誤った使い方の域を脱していないと認められる。この点こそ、事故の発生を防止する観点から、刑事責任を追及することの妥当性を認めることはできない理由の一つとして指摘されなければならない。

(4) 制度改革の促進

このような刑法における解釈論上の限界が明らかになったことに加えて、消

---

[14] ジェームズ・リーズン前掲書、161 頁。
[15] ジェームズ・リーズン前掲書、162 頁。
[16] ジェームズ・リーズン前掲書、164 頁。
[17] ジェームズ・リーズン前掲書、165 頁。

費者庁で行われた「事故調査機関の在り方に関する検討会」[18]において、「現行の刑事法制の基本的部分の改編を伴わない限り、刑事司法の介入排除という一刀両断的解決を図ることは不可能であることについて、委員の間で次第に共通の認識が形成されていった」[19]とあるように、刑事責任追及から説明責任追及への変革を成し遂げるためには、政策的に航空事故に関する刑事責任の追及を制限する判断を行い、立法論として変革を進めるという対応が、刑事法が果たす役割を適正化するための有力な方策であることは明らかである。

しかし、この立法論からの解決を具体的に実現することについて、現在機能している制度を急激に改革することによって大きな混乱が生じかねないため、現状から出発する漸進的なアプローチしかなく[20]、また、これを実現するためには、刑事司法側からの法解釈の変更、運用の変更あるいは刑事法制の改変によってしか実現され得ないという説明[21]が、法律の専門家から行われている。この指摘は、消費者が関係する様々な態様の事故に対する網羅的な対応を図ることを目的としているため、特定の分野だけに特化した改革を進めることはその前提となっていない。したがって、社会的安定を維持しながら多くの分野にまたがる制度改革を行うことが不可欠であり、法の運用の安定性を維持するという観点からの主張は、その意味で妥当な見解と認められる。だが、航空事故や医療事故のように、自動車事故に比べ発生件数の少ない事故に対する改革の場合、社会的安定に対するその影響は軽微なものと思われ、漸進的な改革だけに限定する理由の説得力が弱まる。そして、改革に長時間かけることによって、さらなる被害者を生み出すことにも繋がることが予想されることから、事故に関する対応策の早期実現が社会的に望まれるのであり、このような期待に応えることも、刑法の持つ法益保護目的に適った対策である。そうすると、これに関わる刑事法制の改革もその例外とする理由は認められないこととなるだろう。

また、急激な改革を行うことについて、過失犯処罰は長期間行われてきたものであると同時に、現在もその処罰が続けられているため、自動車事故など、他の類型の過失犯との均衡を維持しなければならないという観点から問題視する指摘[22]もあるが、自動車免許保有者のように大衆化が進んでいる分野で生じる事故と、専門性の高い職業の業務中に生じる事故を同じ次元で評価することは、結果だけに着目した「単一イベントにこだわりすぎる」評価につながり、妥当な主張とは認めがたい。専門性の高い職業の場合、免許制度などによって特別な管理がされていることに加え、その従事者の倫理意識の高さ[23]を理由に、

---

[18] この検討会が対象とした事故調査機関は、いわゆる消費者事故であり、航空事故に特化したものではない。しかし、そこで検討された内容、特に刑事手続と事故調査の関係に関する議論は、航空事故に関する事故調査と刑事手続との関係を考察するうえで示唆に富んだものである。

[19] 笹倉宏紀「事故調査と刑事司法（上）」30 頁。

[20] 笹倉前掲。

[21] 笹倉前掲書、31 頁。

[22] 笹倉前掲 19。

[23] 倫理的意識の高さは、新しい制度の構築において、その信頼性を担保するために必要な要素のひとつになるだろう。ただし、これが当該職域内における特権として、部外者から誤解されないよう、

その特異性を考慮し対応すべきである。

このように、着実に改革できる部分から着手する対応に限定する主張は、実行可能性が高く、現実的な提言として認められるものの、刑法側からの改革を待つ間、刑法として事故が発生する危険を低減させることが十分できないという意味で、消極的な対応であると言えるのではないだろうか。これは、法の安定的な運用を重視し、法の定めを所与のこととして受け入れ、その対応を検討していく姿勢を否定するものではない。しかし、変革期にある社会における制度設計を検討するに際し、いわゆる解釈論による変革が漸進的であることを自ら認識しながら、それに甘んじるのは、社会からの要請に対して、誠実な対応とは言い難いと考える。そもそも、刑法は、自己の生命財産に対する他者からの侵害を防止することを目的としているのであるから、この趣旨に鑑みれば、刑罰を科すことだけがこれに資するという考え方を見直す時期が訪れていると思われる。「犯罪司法は、社会統制ないし市民の自己統制の機構にすぎず、刑罰以外の手段による規範逸脱統制を放棄できないとしても、刑罰は放棄できる」[24]との指摘されているように、殺人などのような伝統的な犯罪とは異なり、事故における過失犯のように、規範的逸脱を意図していない事件・事故への対応として刑罰を科すことに軸足を置く現在の考えは、その前提が失われつつあるともいえるだろう[25]。

一方、消費者事故について、このような刑事政策的アプローチを採用することに対して、事故調査制度を創設し、その運用を軌道に乗せることが先決であるとの批判意見[26]がある。この批判を本稿で検討している航空事故に当てはめた場合、運輸安全委員会という事故調査制度が存在し、その運用は軌道に乗っているといえる。そうすると、刑事政策的アプローチを採用する前提が整っていることになり、次のステップは、刑事政策的アプローチによる具体的な解決を図ることになるであろう。消費者庁における検討会で検討の対象となった事故調査機関のように、他の領域の事故と歩調を整えたのち、所要の改革を実行に移すことを前提とするならば、改革を実行に移すのは時期尚早かもしれない。しかし、「現状から出発」するという意味において、そして、改革を早期に実現するため、条件が整っている分野から、逐次、改革に着手するというのも現実的な解決策のひとつとなるとともに、他の分野に対するモデルとなることになる。新たな被害者の発生を防ぐためにも、このような改革に対する姿勢を持

自律的な行動を伴う必要がある。また、土本武司は、航空機を操縦中のパイロットの過失に関する客観的注意義務（＝行動基準）は、「法令またはそれに準ずる明確な安全基準に準拠すべきであり、それ以上の危険回避は、操縦者のエアマン・スピリットに基づく判断に委ねるべきである」（「航空パイロットの刑事責任の問い方」8頁。傍点筆者）と述べ、パイロットが持つ職業倫理意識（＝エアマン・スピリット）の高さを認め、これに依拠した対応を認めている。

[24] 吉田敏雄「法的平和の恢復」376頁。

[25] 嘉門優は、環境保護と刑法の関わりに関する論考において、環境リスクを管理するために刑法を使用する際に「罰則があれば当該義務は遵守されるであろうというテーゼに対する信頼は放棄されるべき」（173頁）と述べている。これは、環境保護の分野において行政刑罰法規が多用されている状況に対する批判であるが、航空事故に対し刑罰を科すことによって注意義務が遵守されるであろうという社会的期待に対する批判としても傾聴すべき主張である。

[26] 笹倉前掲19、31頁。

つならば、航空事故における刑事司法の抑制的な役割分担を検討する環境は既に整っているといえるのである。

(5) 刑罰に頼らない制度の実現

ア アメリカの制度

航空事故後の処理において、何らかの犯罪が行われたのではないかという疑いが生じることも否定できないのも事実であり、航空事故後の処理から犯罪捜査を完全に排除することはできない。つまり、犯罪捜査が必要な状況となった場合には、それに着手できる態勢を構築することは、依然として要請されているのである。航空事故に関する刑事責任追及を完全に排除している国は認められないものの、アメリカのように、事故調査を優先する制度を確立している国は存在する。この点に関して、アメリカでは、法的に国家運輸安全委員会（以下「NTSB」という。）が行う事故調査が優先され、犯罪行為の存在が疑われる時は、NTSB 委員長と司法長官との間で協議が行われ、以降、必要に応じて犯罪捜査が優先的に開始される[27]ことを法律で規定していることが参考となる。

アメリカにおいて、航空機の運航にかかわる刑事法は数多くある。このような法律は、連邦法として定められている場合と州法として定められている場合がある[28]。その中で、航空機の運航における刑事過失に限定した罰則を定めたものはなく、「知りながら意図的に航空商業の安全、法律および規則を破った者」に対して、U.S.C. Title18 に基づき罰金が科されるとの規定がある程度である[29]。

一方、アメリカで航空事故が発生した場合、NTSB が他の政府機関等の活動に優先して事故の調査にあたることとなっている[30]。このため、航空事故が発生しても、その初動において、原則、警察当局による捜査活動は実施されない。このため、アメリカの航空事故では、原則として刑事責任が科されないとされていると考えられている[31]。

しかし、この NTSB が行う調査を優先する規定は NTSB 創設時から明確に規定されていたものではなく、1981 年に行われた、「Transportation Safety Act of 1974」を改正することによって明文化されたものである[32]。改正前の規定では、単に NTSB 委員長が事故調査を行うと規定されているだけで、警察当局をはじめとする他の政府機関の活動との優先関係は規定されていなかった[33]。しかし、その後に発生した事故において、事故調査の際に警察による捜

---

[27] 49U.S.C.§1131(a)(2)(A)
[28] Raymond C. Speciale, FUNDAMENTALS OF AVIATION LAW, at 74 (2006).
[29] Id. 88 ; 49U.S.C.§46316
[30] 服部健吾「事故調査における情報の取り扱いを巡って～日米の航空事故調査を素材に～」（社会技術研究論文集 vol.1,pp.188-197,2003）190 頁、49U.S.C.§1131(a)(2)(A).
[31] 事故が意図的な犯罪によって引き起こされたと合理的に推察される場合、FBI に事故調査の主導権が移管される場合もある（服部前掲 190 頁、49U.S.C.§1131(a)(2)(B)）。
[32] Public Law 97-74 Nov.3, 1981.
[33] Transportation Safety Act of 1974 §304.(a)(1)

査活動との競合が発生し、事故調査官に対する事故関係者の証言を十分に得ることができなかった事例[34]や、警察の捜査によって、誤った事故原因へと誘導されそうになる事例[35]が発生した。これを受け、NTSBの調査が警察の捜査に優先する必要性が再認識され、これを更に明確にするための法改正が行われた[36]。つまり、アメリカにおいても、事故調査を優先することは所与のもではなく、様々な事情を考慮し、それを検討した結果として確立された制度であり、航空事故の処理は原因究明を優先するという政府としての意思決定によるものなのである。

そもそも、米国においても一般的な過失に対して刑罰を科すことについて、賛否両論の意見が主張されている[37]。そこでの論点は、①英米法において犯罪成立に必要とされている主観的要件であるメンズ・レア（mens rea）に過失（negligence）が含まれるのか、②刑罰の目的をどのように捉えるのか、ということである。この議論の結論は出ていないようであるが、一般に過失事故において刑罰を科さないといわれているアメリカにおいても、事故調査を優先する制度の運用と並行して刑法学者の間で過失犯の処罰に関する議論が行われていることは、日本でも航空事故に対する刑事責任を抑制するにあたり、参考となる知見を得ることができる可能性を示唆しているものといえるだろう。

イ　医療過誤における医師の刑事責任限定

近年、医療中に発生した事故において、治療に当たっていた医師などの医療

---

[34] 1999年、アメリカ・ワシントン州のベリングハムで発生したパイプライン爆発事故の後、NTSBによる事故調査とは別に警察当局の捜査が独自に開始された。この捜査にあたり、事故関係者に証言するよう圧力をかけたことが報告され、その後、NTSBに対する証言も拒否される事態に至った（Sidney Dekker,"Prosecuting professional mistake : Secondary victimization and a research agenda for criminology", at 62.）。

[35] 1996年7月17日、アメリカ・ニューヨーク沖でTWA800便が墜落した事故の後、目撃情報から、ミサイルで撃墜されたのではないかということが、警察当局の捜査によって有力に主張された。その後のNTSBの調査によって、燃料タンク内の燃料移送用ポンプから火花が発生し、これが燃料タンク内の気化した燃料に引火して爆発したために墜落したことが明らかとなった。この際、捜査機関の行動が後に問題化したため、2000年の法改正により、NTSBの調査が優先される規定の制定へと至るのである。

[36] Public Law 106-424, Nov.1 2000.

[37] 大塚裕史「アメリカ刑法における過失責任論と刑事制裁の限界」において、詳しい議論が紹介されている。そこでは、過失犯処罰を否定する論者としてホール（Jerome Hall）を、過失犯処罰を肯定する論者としてフレッチャー（George P. Fletcher）が紹介されている。ホールは、自由意思による行為と過失は厳格に区別されるべきとする。そして、行為者の過失を判断する基準として用いられる「刑事上の(criminal)」、「有責の(culpable)」、若しくは「重大な(gross)」という用語の不明確さ、および、メンズ・レアによって必要とされる責任の基準を用いた証明の方法における「通常の人(reasonable man)」に関する「形式的」な基準が混乱したことによって、非常に曖昧な効力の判断を惹き起こしたとして、過失を処罰することを批判している。さらに、過失処罰に賛成する者によって支持されている刑罰の抑止効果は、過失犯については有効ではないとして、過失犯の処罰に対して否定的な見解を展開している。そして、金銭的な賠償、および、免許の管理の強化という、刑罰と異なる方法によって対応すべきとの結論に至っている。

一方、フレッチャーは、ホールの主張に対する批判を展開している。過失は非難可能であり、刑罰に処することは公正であるとしている。彼が過失を非難可能とする理由は、過失を危険に気づく義務としてとらえ、そのような危険に気づくことは社会からの期待であり、これを満足することができないために非難可能であるとしている。これは、過失処罰否定論者が、「過失は故意ではない」ということから、過失によるリスクの選択を処罰することは正義に反するという結論に対する反論として主張されているものである。つまり、Fletcherは、刑罰を科すためには非難可能でなければならないという原則に基づいて過失の処罰を認めているのであり、この考え方は、日本における過失処罰に関する通説的な見解と親和性を持つ主張であるといえる。

従事者に対する刑事責任追及に関する問題への関心が高まり、医師に対する刑事責任の限定に関する議論が展開されている[38]。

古川伸彦は、ドイツにおける医師の刑事責任限定にについて、医師の業務が有する「危険傾向性（Gefahrgeneigtheit）」の観点からこれを論じていることを紹介している[39]。そこでは、医師の業務がこの「危険傾向性」を有していることを認めたとしても、これが、直ちに医師の刑事責任を限定するものではいとしている。そして、医師のあらゆる過誤が刑事責任を追及する対象となった場合、「防御的医療（Defensivmedizin）」[40]という状況を誘発し、この状況によって、患者の生命・身体の保護を刑法が目的とするところ、医師によって患者の法益を害することへ方向付けられるため[41]、医師に対する刑事責任をある程度限定する必要性が導かれるとしている。

そして、古川は、このようなドイツにおける医師の刑事責任「限定」論は、基本的に立法論として展開されているとしながらも、解釈論上の示唆もあるとしている。その内容は、「『危険傾向性』という観点が、それ自体としては一見わが国にいう『業務上加重』の基礎と近似しながらも、逆に刑事責任の抑制へ作用する根本に『いかに誠実な人間であっても、時として精神の緊張を怠ることはあり、業務の性質によってはそれが構成要件実現に直結する危険の高い場合がある』にもかかわらず、それを顧慮することなく、あらゆる過誤が処罰されるならば、過剰な裁判リスクを負わせることになる、という発想が見出される点である」[42]こととし、これが「過失犯における注意義務が、精神を緊張させて他人の法益に対する危険を取り除くべく配慮することであるとしても、最善の緊張を常に保つことを要求するのは、非現実的ではないか」[43]という問題を提起していると指摘している。そして、この問題から生じる「いかなる過誤も、犯罪結果を実現した以上は違法行為であるとすれば、それは法が不可能を強いる場合があるのではないか」という疑問を正当なものと認める一方で、このような「特権的」な刑事責任限定論は、問題の本質を見誤らせる恐れがあり、過失犯一般に妥当しうる議論とならなければ意味がないとしている[44]。

この古川の主張は、解釈論上、特定の分野における過失責任を免責することを批判する見解である。しかし、過失犯の処罰は、法律に特別な規定がある場

---

[38] 古川伸彦「ドイツにおける事故と過失―医師の刑事責任の限定？―」、萩原由美恵「医療過誤における刑事責任の限定」など。

[39] 古川伸彦「ドイツにおける事故と過失―医師の刑事責任の限定？―」23 頁。具体的な内容は、「労働者の遂行すべき職務の特性上、『注意深い労働者であっても偶発的に過誤を生じさせ、その過誤が（それ自体として観察すれば）たしかにその都度回避可能である、つまり過失により惹起されたといえるが、しかし人間の不完全性に鑑みれば、職務遂行の典型的な過ちとして経験則上計算に入れられるべきである』旨が認められる場合」としている。

[40]「防御的医療」とは、医師が治療や診断を決定するにあたり、医学上のリスクだけではなく、裁判上の要因に影響されて、裁判におけるリスクの減少を優先すること、あるいは、医師が、患者に対する治療目的の検討よりも、自己の行為が、裁判沙汰になることを防ぐために努力を向けるようになることとしている（古川前掲 39、25 頁）。

[41] 古川前掲 39、25 頁。

[42] 古川前掲 39、28 頁。

[43] 古川前掲。

[44] 古川前掲 42。

合であるとされ、また、その構成要件も「開かれた構成要件」とされているように、個々の事例によって、具体的な構成要件、特に、その中の注意義務を個別に措定する作業が求められる。刑事責任を措定するための基礎である構成要件の具体的内容が、特別に、かつ、個別・具体的に措定されるのであるから、これに基づいて評価が下される刑事責任追及も、個別・具体的な事情に基づき行わざるを得ない。したがって、医療事故をはじめとする専門性の高い業務を遂行中に発生した過失による事故の場合、長時間、常に精神の緊張を継続すること要求することは不可能に近く、このような主観的能力は、構成要件の判断において考慮されるべきである[45]。

また、過失の特徴として、個別の事象毎に注意義務などの構成要件が措定される以上、いわゆる「特権的な刑事責任限定論」を取らなければ公正に帰責することができないのである。このような固有性を有する過失に対して、解釈論的に普遍的な理論構築を追及することを完全に否定するものではない。しかし、個別の事情を考慮することなく一律的な対応を取ることは、逆に問題の本質を見誤ることになると同時に、不可能を強いる結果をもたらすと思われる。したがって、構成要件の段階で、注意義務が主観的能力において否定されるのであるから、航空事故を引き起こしたとされる者に対して、その責任の一環としての刑事責任を追及することは妥当とはいえず、刑罰に頼らない解決を図る余地があるといえる。

ウ　社会的合意形成のために－厳罰化の議論から－

近年の犯罪に対する厳罰化の傾向は、社会的感情を反映した結果であるといわれている。危険運転致死傷罪の規定[46]に代表さるように、飲酒運転などの悪質な交通違反を伴う自動車事故に対する罰則が強化されており、航空事故を引き起こしたとされる者に対する過失犯に対しても、この厳罰化の影響を受ける可能性が認められる。ただ、実際に発生する事故件数は、自動車事故等に比べて極めて少なく、それが刑事裁判に持ち込まれる件数は更に少ない状況にある。しかし、航空事故に対する犯罪捜査が警察の判断で独自に行われることから、航空事故を引き起こしたとされる者は、刑罰に処される可能性があることも否定できない。特に、人的被害が生じている事故の場合、世論の感情として、刑罰を科すことによって当該事故の処理が終結するという一般的な認識の存在が推察されるところであり[47]、刑罰に報復感情宥和機能が認められるという刑法理論上の見解と相まって、航空事故を引き起こした者の処罰は、社会的に否

---

[45] 井田良は、「行為者の主観的な能力は、すでに構成要件の段階で考慮され」（『講義刑法学・総論』218 頁）ているとする。この他、吉田敏雄も構成要件の中に主観的能力を含めると主張している（『刑法理論の基礎第 2 版』245 頁以下）。

[46] 刑法第二〇八条の二。

[47] わが国の一般的な認識として、人が死傷する事象が発生した場合、警察等が捜査に着手することが期待され、さらに刑事手続を通じて、刑事責任の追及に必要な範囲に限定することなく、あらゆる事実が幅広く解明され、かつ公表されることを期待する傾向が強いと指摘されていることから（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」14 頁）、刑事手続の完了をもって事故の処理が終結するという認識が一般に広まりやすいことは、容易に推察できる。

定されることはないだろう。しかし、このような厳罰化について、その正当性に関する疑問が呈され、厳罰化に対する賛否両論が繰り広げられている。

世界一寛容な刑事司法制度を有しているといわれているノルウェーにおいて、2011 年 7 月 22 日、政府庁舎や労働党青年部会集会に対するテロ事件が発生し、77 名の犠牲者を出した。その後、ノルウェーの一部メディアや市民から、寛容すぎる同国の刑事司法政策に対する批判もあったが、寛容政策を否定するのではなく、「裁判によって事件の構造を徹底的に解明すること、同じような事件が再び起きないようにすることについての考察」を行うことが国民的議論になったと、事件当時、ノルウェーの法務大臣を務めていたクヌート・ストールベルゲは述べている[48]。そして、同氏は、死刑に反対するノルウェーでは、犯罪をどのように予防し、罪を犯した者をどのように更生させるかという「機能する刑事司法」が重視されているとも述べ、寛容な刑事政策を継続することが必要であるとしている。この理由として、実際、警察の権限を強化したり、厳罰化を推進している国では犯罪が増加していることに比べ、ノルウェーで刑事司法の寛容化が始まった 1980 年代以降、同国の犯罪が減少していることを挙げている[49]。

このようなノルウェーにおける実践が成功していることは、犯罪に対する厳罰化が、犯罪予防に資するものではないことを意味している。日本では飲酒に係る交通事犯に対する罰則が強化され、強化直後は飲酒事故の顕著な減少傾向が認められたが、近年は漸減傾向となり、厳罰化による予防効果の限界が伺える[50]。この罰則の強化は、同事犯に対する一般国民の処罰感情を満足させることを意識したものであり、同事犯の予防だけを目的としたものではない[51]。このことから、日本において航空事故を起こしたとされる者を過失犯として処罰することは、社会的な処罰感情に応える側面が意図されていると考えられる。航空事故にとって将来の事故防止策をとるところが重要であることは、これまでの検証によって明らかにしたところであり、わが国もクヌートがいう「機能する刑事司法」、つまり、航空事故をどのように防止し、航空事故を引き起こした者をいかにして復帰させるかということに重点を置いた対応を目指すべきである。

過失犯の場合、違法な結果を生起させることを意図していないところにその特徴があることに加えて、航空事故の場合、事故が再発することによって新た

---

48 森達也「厳罰化は有効な刑罰なのか」178 頁。

49 森前掲書、180 頁。

50 警察庁交通局「平成 23 年中の交通事故の発生状況修正版」（2012 年 2 月 23 日）34 頁。

51 危険運転致死傷罪を制定する刑法改正が成立した第 153 回通常国会の衆議院法務委員会第 8 号（平成 13 年 11 月 6 日開会）において、法務省刑事局長（古田佑紀）が、「遺族の方々あるいは被害者の方々等から、現在の法定刑あるいは過失犯として処罰するというのはどうもしっくりしないという御要望というのが、特に昨年以降非常にとみに高まってまいったわけでございまして、こういう声を受けまして、先ほど申し上げました社会的な認識の変化あるいは交通事故の実態、こういうものも検討いたしまして、その一方でまた、委員御指摘のとおり国民生活に非常に大きな影響を及ぼすものでございますので、そういう点も考慮しつつ、私どもとしては、できる限り早く検討をして、今回御提案するに至った」と答弁していることからも、危険運転致死傷罪が国民の処罰感情を受けていることは明らかである。

な被害者の発生を防ぐことが重視されなければならいことから、テロ事件の後にノルウェーでの国民的議論となったように同じ事件が再び起きないよう考え続けることが必要なのである。

また、航空事故に対して刑事手続を追及することは、刑罰を科すことによって、事故の処理が全て終了したかのように社会からは受け取られている。しかし、事故を起こしたとして処罰された者にとっては、処罰が完了した後に新たな障害を被ることも明らかであり、事故を引き起こした者が社会復帰を終えるまで事故の処理は終わらないという姿勢を持つべきである。つまり、過失事故の場合は、いわゆる「機能する刑事司法」を追求すべきであり、事故の予防に重点を置いた刑事司法の活動を目指すべきである。

一方、日本における厳罰化の傾向は、被害者や一般社会の応報感情に応える結果として生じているといえる。しかし、事故の被害者やその遺族は、加害者に対する処罰感情もさることながら、事故の経緯を明らかにすることも望んでいる[52]。警察関係者からは、刑事裁判によって真実が明らかになるという主張が行われているが、刑事裁判で明らかになるのは「犯罪に関する詳細な経緯」であって、「事故全体の詳細な経緯」ではない。さらに、加害者が真実を語り、被害者が真相を詳らかに知ることは、被害者感情をなだめ、憎悪を減少させる可能性があることも指摘されており[53]、厳罰化だけでは被害者の感情を鎮めることはできないことは明白である。つまり、事故に関する事実を明らかにするという被害者らの要望は、刑事裁判では満たすことはできないのである。

現在、犯罪被害者だけではなく、事故調査においても事故の被害者やその遺族に対する配慮が求められている[54]。これまでの検証から明らかなように、事故の被害者らに対する配慮として必要なのは、厳罰化ではなく事実を詳らかにすることである。このような期待に応えるためにも、航空事故のように高い専門性を有する業務を遂行中に発生した事故の場合、事故調査によって詳細を明らかにすることが優先して行われるべき対応であり、刑事責任を追及することによって、これが阻害される可能性があることからも、刑罰に頼らない事故後の対応を目指すべきである。

---

[52] 1985年8月12日に発生した日航ジャンボ機墜落事故の被害者遺族である美谷島邦子は、「遺族が望むのは、原因究明と再発防止であり、原因究明とその改善が行われることで、亡くなった家族の死に意味が生まれる。処罰したからといって遺族の心は癒されない」とその心境を述べている（消費者庁「第１回事故調査機関在り方検討会」資料5-3「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」2010年8月20日）。また、同事故の被害者遺族である川北宇夫は、当時の事故調査活動等を踏まえ、「『旅客機内の安全性の向上』という点での『あとしまつ』がついていないことに不満を持ち」（川北宇夫『墜落事故の後』文藝春秋1992、8頁）と述べており、事故の経験を生かした対策が取られることも、遺族としての希望であることを主張している。

[53] 山田健司「真実と何を交換するのか 事故調査における免責」39頁。山田は、ここで政治体制移行期における政治的犯罪の解決のための試みとして、加害者が公開の場で真実を語ることを恩赦の条件としている南アフリカの「真実究明委員会」を例に、真実の公開が被害者の感情を鎮める可能性があることに役立つとしている（山田 38頁）。山田の検証は、政治的犯罪を対象とした制度を対象としているが、先に紹介した日航ジャンボ機墜落被害者遺族のコメントを踏まえると、事故被害者やその遺族にとっても、事故に関する事実が公になることが、その感情を鎮めることに果たす役割は大きいと考えられる。

[54] 消費者庁における事故調査機関の在り方に関する検討会の取りまとめにおいて、「被害者等に向きある事故調査」という項目が設けられ、事故調査を行う際に被害者等に必要な対応などが検討されている。

エ　刑罰からの脱却

このような刑罰に頼らない航空事故後の対応を実現するためには、事故の被害者らが処罰だけではなく、その真相を明らかにすることを望んでいることを社会一般の認識として形成する必要がある。そのためには、航空事故に対する責任とは、同じような事故を二度と起こさないための努力を行うことであり、刑事責任を取ることが唯一の責任ではないことが、社会的に認められる必要がある。このような認識を広めるためには、事故調査機関の信頼性を向上するとともに、刑事責任を果たすことで事件が終結するという一般的な認識を改革することが必要である。事故処理における刑事司法制度に対する国民の期待を踏まえると、制度自身の改革を行うことなく、この意識を改革するのは不可能に近いであろう。このような状況において、刑事司法に対する一般的な意識の改革を実現するためには、刑事法の専門家が、自ら刑事司法制度の改革に着手することも必要であり、事故調査機関の信頼性向上と刑事司法制度の改革が実現すれば、長年行われてきた航空事故における過失犯を処罰するという刑事司法の習慣を変えることが可能となるであろう。

また、本章１(5)イで明らかにしたように、ヒューマン・エラーによって発生した過失は、過失犯としての構成要件に該当しないことが認められた。加えて、従来、過失犯として処罰される場合であっても、第３章Ⅱで、ヒューマン・エラーによって引き起こされた航空事故の再発防止に対して、刑罰は極めて限定的な役割しか果たさないこと、また、第５章で、刑事責任の追及を受ける者が、その過程において、さらなる不利益を被り、解決すべき問題が矮小化されることを理由に、過失を犯した者に対して刑事責任を追及することは、合理的ではないことを論証した。つまり、航空事故を引き起こしたとされる者を過失犯として処罰することは、刑法の目的である犯罪予防、すなわち、航空事故の再発防止を達成することに対する効果が極めて限定的であるために、正当化されないのである。したがって、このような刑事法の理論を構築することは、刑事責任を取ることが、事故に関する全ての責任を果たすことではないという認識を一般化する契機となるとともに、航空事故に関係する刑事司法制度の改革を実現するための契機となる可能性も認められるのである。

このような変革を実現するには、長期間にわたる地道な努力が必要となることが予想される。しかし、将来の航空事故防止のためには、航空事故に対する刑事司法制度の改革を図ることによって、刑罰に頼らない航空事故処理の実現に向けた努力を継続しなければならない。そして、この改革が実現することによって、リスク社会といわれている現代社会において、様々な態様のリスクへの対応策を推進することへとつながることも期待できる。

(6)　事故調査優先実現のための提言

前エ項において、刑罰に頼らない航空事故処理についての提言をおこなった。その提言の中で、事故調査機関の信頼性の向上が必要である旨の指摘を行った。日本での航空事故に関する事故調査機関は、運輸安全委員会であり、同委員会

の特徴をアメリカ NTSB との比較により明らかにするとともに、この信頼性を獲得することが、事故調査の優先性を獲得するひとつの条件であると考えられることから、同委員会の信頼性の現状について検証し、改善すべき点を明らかにする。

ア　航空事故調査組織の日米比較

(ｱ)　事故調査に関する権限

事故調査の実施に関して付与されている法的権限を比較すると、米国の場合、その権限は NTSB に付与されている。そして、万一、調査の過程で犯罪の疑いが生じた場合、司法長官と NTSB 委員長の協議を経て、警察による捜査に優先権を与えることが認められている。

一方、日本の場合、警察の捜査活動と運輸安全委員会が行う事故調査活動のどちらを優先するのかということは、定められていない。このため、事故が発生した場合、双方の機関は、それぞれの権限に基づいて活動が開始される。この際、運輸安全委員会委員長と警察庁刑事局長との間の覚書により、現場保存および証拠物件の押収は警察により行われることとなっているため、初動において警察による捜査活動が開始される。実際に発生した航空事故件数に対して刑事裁判に至る件数がわずかであることを第 2 章で紹介したが、刑事裁判に至らない場合、警察による捜査活動は認識されにくい。しかし、人の死傷が生じた事故の場合、業務上過失致死傷罪の疑いで警察の捜査が行われており、この捜査によって及ぼす影響も、刑事裁判まで至る事例と同様であり、これを看過することはできない。

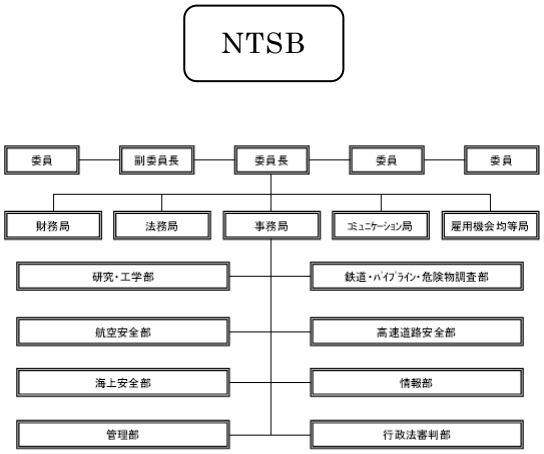
このように、日本の体制は、米国と比較して警察の捜査活動が認められているところに特徴があり、この点が改善すべき点である。

(ｲ)　組織および予算

運輸安全委員会は、国土交通省の外局として設置され、13 名の委員は、衆参両議院の承認を経て、国土交通大臣が任命する[55]。一方、NTSB は、米国運輸省から完全に独立した組織であり、5 人の委員は、上院議会の承認を経て大統領が任命することとなっている[56]。その人員構成は、NTSB は、5 名の委員（任期 5 年）の他、約 400 名の職員から構成されている[57]のに対し、運輸安全委員会は、委員長以下 13 名（任期 3 年）の委員と 176 名（定員）の事務局[58]で構成されている。それぞれの組織構成は、図－1 で示すとおりである。

---

[55] 運輸安全委員会設置法第八条。
[56] NTSB ホームページ http://www.ntsb.gov/about/organization.html（2012 年 10 月 14 日アクセス）。
[57] みずほ情報総研（株）「事故調査機関のあり方に関する調査報告書」Ⅲ-28 頁。
[58] みずほ情報総研（株）「事故調査機関のあり方に関する調査報告書」Ⅱ-3 頁。



出典：「事故調査機関のあり方に関する調査報告書」Ⅲ－27 頁

出典：運輸安全委員会ホームページ
(http://www.mlit.go.jp/jtsb/sosiki.html)

図－１　NTSB と運輸安全委員会組織図

運輸安全委員会と NTSB の組織構成は、委員長の下に事務局を置き、事務局長の下に事故調査を担当する部門を配置している点では共通している。一方、運輸安全委員会には、委員長のもとに事務局だけが設置され、事務局長が事故調査の他に、予算関連事務や広報などの組織管理業務を一元的に管理する体制になっているのに対し、NTSB では、予算、議会対応や被害者対応のための部局が委員長の下に設置され、NTSB 委員長が、事故原因の解明だけではなく、組織管理業務を一元的に管理する体制が取られている。運輸安全委員会の場合、委員長が組織管理業務などを直轄していないことから、委員に対しては事故の原因究明に特化した業務が期待されていると推察される。他方、NTSB の場合は、組織管理業務などを直轄する体制が敷かれていることから、事故が発生した後、単に事故原因の解明だけではなく、対外的な説明や組織運営のための業務が期待されていると考えられる。

また、NTSB の年間予算は約 9,800 万ドル（2010 年）[59]であるのに対し、運輸安全委員会の年間予算は、約 21 億円（平成 22 年度予算）[60]である。予算規模は、運輸安全委員会は、NTSB の三分の一程度であるが、組織規模の差による影響が大きいものと推察される。

イ　運輸安全委員会の信頼性に関する検討

事故調査機関の在り方に関する検討会結論において、事故調査機関・制度に対して社会的な信頼性が必要であるとされ、この信頼性を向上させるために事故調査機関・制度に求められる属性として、「独立性」、「公正性」、「網羅性」、

59 みずほ情報総研（株）前掲書、Ⅲ-28 頁。
60 みずほ情報総研（株）前掲 57、Ⅱ-3 頁。大規模事故発生時には、予算を追加するために補正予算を組む場合があり、事故調査が経費を理由に阻害されることはないと思われる。

および「専門性」が必要であると指摘している[61]。以下、運輸安全委員会に関するこれらの属性を検討し、信頼性を向上させるための方策について検討する。

(ｱ) 独立性

事故調査における「独立性」とは、「事故調査機関・制度が、その目的である事故の予防・再発防止のための知見を見出すこととは別の目的を追求するための組織や制度の影響を受けることなく、独自に調査を行い、判断することができること」[62]である。運輸安全委員会は、先に指摘したように、国土交通省の外局として設置され、委員の任命を国土交通大臣が行うこととなっている。したがって、運輸行政上の問題に起因する事故が生じた場合、運輸安全委員会が行う調査活動に対して、国土交通省から何らかの影響を受ける可能性がある。さらに、事故調査を行う事故調査官は、国土交通省からの出向者が多いとの指摘があり[63]、この点も、運輸安全委員会の独立性の確保について疑問となる。

また、警察の捜査と事故調査の関係において、特に関連物件の押収を警察が一元的に行うこととなっていることが問題である。犯罪の証拠として重要性が低いと判断されるものであっても、事故原因の解明には有用な役割を果たす物件が見過ごされる可能性がある。そして、警察が押収した証拠物件は、裁判所に証拠として提出される物件以外は、公表されることがないため、当該物件を事故調査の対象物件として調査することが不可能である。つまり、警察の捜査活動は、一義的に犯罪事実を証明するために必要な証拠を収集することが目的であり、「独立性」の定義にある「事故の予防・再発防止の知見を見出すこととは別の目的を追求する組織の影響」を事故調査機関に与える状況となっている。

したがって、運輸安全委員会の「独立性」については、事故調査機関の在り方検討会の理想とする状況にはないと認められる。

(ｲ) 公正性

「公正性」とは、「事故調査のために機関・制度が、その在り方として、あるいは、その事故調査の実践として、事故発生に関与した事業者等の特定の機関・個人や被害者等双方当事者の恣意や、事故の予防・再発防止とは無関係な機関・個人の意図、責任追及を求める機関・個人の意図に配慮しないこと」[64]であるとされている。これまで、日本で行われた航空事故調査では、このような問題の発生はなかったが、兵庫県尼崎市で発生した鉄道事故の調査では、鉄道会社幹部に対して調査情報を漏洩した事例が発生しており、運輸安全委員会の信頼を失墜する事態が生じている。航空事故調査官は、専門的な知識を必要とするため、事故を起こした業界出身者がその職に就くことが避けられないの

---

[61] 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」8頁。
[62] 消費者庁前掲。
[63] みずほ情報総研（株）前掲 57、Ⅱ-8 頁。
[64] 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」9頁。

が実態であるとともに、国土交通省からの出向職員が多いことをあわせて考えると、公正性が損なわれやすい土壌が運輸安全委員会にあると言える。

(ｳ) 網羅性

「網羅性」とは、いわゆる「すき間事故」に対応できる能力を有していることのほか、事故調査の目的と異なる目的を達成するための機関・制度との関係の整理、個別の事故調査や分野ごとで事故調査を通じて得られた教訓の蓄積・他分野への展開などの分野横断的なテーマへの対応などがその内容とされている[65]。航空事故の場合、様々な要因が航空機の運航に関与している関係上、航空機の操縦だけではなく、航空管制や機体に関する見識を有する調査官も事故原因の解明には必要となる。この点、運輸安全委員会の航空事故調査官の出自は、操縦、機材、無線、管制、運用の各分野からの人材を採用している[66]ので、この点では、網羅性を備えているといえる。

(ｴ) 専門性

「専門性」とは、事故調査において、専門知識の活用ができ、事故調査に必要な権限を有すること、人的・物的・経済的リソースを備えていることのほか、事故調査の全般を通じた理念や考え方に関する専門性、分野ごとの専門家をコーディネートし、マネージするための専門性もその内容とされている[67]。運輸安全委員会の航空事故に関する専門性は、事故調査官の持つ専門性の他に、委員の専門性がその能力を左右する。現在、航空事故の調査を担当する運輸安全委員会の航空部会に属する６名の委員は、航空工学・機械工学１名（航空部会長。この他に鉄道、海事部会の委員も兼務している。）、航空機操縦２名（民間航空会社パイロット出身）、航空機運航・整備１名、人間工学１名、法制１名（行政法。この他、鉄道および海事部会の委員も兼務している。）という専門家から構成されている[68]。この構成は、各委員の専門知識を活用する人材を揃えており、各分野の専門知識を活用することに対して十分な布陣を擁していると言える。しかし、分野の異なる専門家のコーディネート、あるいはマネージするため役割は、この委員構成からは部会長がその任に当たると推察される。しかし、部会長の専門が航空工学ということを踏まえると、事故調査の全般を通じた理念や考え方に関する専門性、および、分野ごとの専門家をコーディネートし、マネージするための専門性について、十分な能力を有しているか疑問が生じる。

ウ　事故調査を優先するための運輸安全委員会改善策

事故調査機関に必要とされる信頼性に必要とされる属性に基づいて、運輸安

---

[65] 消費者庁前掲。
[66] みずほ情報総研（株）前掲 57、Ⅱ-8 頁。
[67] 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」10 頁。
[68] 運輸安全委員会ホームページ「委員名簿」（http://www.mlit.go.jp/jtsb/meibo.html：2012 年 10 月 15 日アクセス）

全委員会の現状の分析を行った。その結果、現在の運輸安全委員会の信頼性を向上させるためには、その独立性を高めることが最も必要であると考える。航空事故に関する調査の場合、警察庁と運輸安全委員会の間で取り交わされている覚書およびその細目によって、両者が相互補完的に活動を行っているため、運輸安全委員会の事故調査活動に対して警察の捜査活動が大きな影響を与えていることは容易に推察できる。さらに、運輸安全委員会が国土交通省の外局として設置されているとともに、同委員会職員は、国土交通省からの出向者が多いことは、国土交通省が行う行政活動の影響も受ける可能性が推察される。したがって、現在の運輸安全委員会は、警察および国土交通省から完全に独立しているとは言い難い状況であり、適切な原因解明を行うため、運輸安全委員会の独立性を更に強化する必要がある。そのためには、①事故関連物件の押収権限を運輸安全委員会が一元的に行うよう、運輸安全委員会と警察庁との覚書を改正する、②関係省庁からの独立性を確保するために、内閣府直属の機関とする、という改革が必要である。この際、①の改正について、物件の押収に先立ち、事故現場の保存が必要となるが、現在の運輸安全委員会の人的資源だけではその実行は不可能であるため、機動力および組織力を有する警察に対して現場保存を依頼する必要はある[69]。

以上の施策を実現することによって、運輸安全委員会の信頼性が更に向上することが見込まれる。そして、信頼性が向上することによって、運輸安全委員会が出す事故調査結果に関する「納得性」が得られることになることから、事故調査を刑事責任追及手続より優先させるための社会的素地を作り出すことにつながるだろう。

他方、事故調査を刑事手続に優先させることに対して、現行制度の下では、一方が他方に優先する関係にはないとの指摘がなされている[70]。その理由として、「優先」には、「目的自体の優先性」と「手続に関する優先性」という二つの側面があり、前者の視点からは、刑事免責は国民感情として受け入れがたいこと、過失責任の存否は、個別に捜査機関あるいは裁判所が判断するしかなく、現段階では立法論を展開することは現実的ではないとしている[71]。また、後者の視点からは、事故調査の結果が刑事判断に先んじているという現状から、事故調査結果に対して、刑事裁判の判断が影響しているとは考えにくいことをその理由としている。

しかし、これまでの検証で明らかにしたように、事故の収拾を図る際に刑事免責を行うことは、事故に関する全ての責任を免除することではない。事故原因を特定し、その対策を実行することが、事故の責任を果たすという意味で、より適切な負責であると思われる。特に過失により生起した事故については、事故を引き起こしたとされる者は、法益侵害結果の発生を意図しておらず、刑事責任として科される刑罰の正当化理由に疑義が生じている以上、刑事責任を

[69] 消費者庁「事故調査機関の在り方検討会取りまとめ」22 頁。
[70] 消費者庁前掲書、18 頁。
[71] 消費者庁前掲書、17 頁。

追及させる手続よりも事故調査を優先させることが認められるべきである。

また、「手続に関する優先性」の視点から事故調査の結果が刑事裁判の判断に先んじて出されていることを理由に、一方を優先する理由はないとしているが、刑事裁判における証拠として事故調査報告書が採用されることが裁判実務で定着しているため、実態は、裁判を提起する検察官が、有罪としての証拠が揃うのを待っているだけと考えられる。事故調査の結果が先に出ているのだから、刑事裁判における判断の影響はないとしているが、刑事裁判の結果だけが事故調査の結果に影響を与えているのではない。刑事裁判の前提となる警察あるいは検察官による捜査活動が、事故関係者からの証言を阻害するなど、事故調査の活動に対して捜査活動が影響を与えているのは明らかである。事故調査の活動に影響を与えてしまうのであるから、当然、その活動の成果として出される事故調査結果に対しても、捜査活動の影響が及ぶものと考えるべきである。つまり、刑事裁判の判断が、直接、事故調査の結果に影響は与えていないが、刑事裁判を提起するための捜査活動が事故調査の結果に影響を与えていることからも、事故調査は、刑事責任を追及するための手続から優先される必要が認められるのである。

２　総合的な負責の実現

(1)　事故に対する責任

これまで、航空事故の後に刑事責任を課すことについての検証を行ってきた。しかし、これまでの検証では、過失犯を処罰することの是非、刑罰を科すことの正当性が中心であり、刑事責任の具体的な内容に関する考察が十分に行われていない。そこで、責任について考察し、「責任を負う」ということ、特に航空事故を引き起こしたことに対して責任を負い、一その責任が消滅するのかということを明らかにし、あるべき責任の負い方を明らかにする。

「責任は誰に対して負うのか」ということついて、日本人は自分以外の人間とその組織に対して負うものという主張がある[72]。この主張に従えば、航空事故を引き起こしたことに対する責任は、事故の被害者、その家族あるいは被害者が所属する会社や団体、延いては社会全体に対して負うものである。航空事故に対する刑事責任は、主に業務上過失致死傷罪に基づいて追及されることから、個人の法益（人の生命）を侵害したことだけに特化した責任しか問題とされておらず、社会全体から見れば責任の一部しか果たしていないことになる。

他の人に危害を加えたことに対して責任を負わせるということは、人間の共同生活における秩序を乱したことに対する責任として捉えることも、あながち間違いであるとは言えない。しかし、繰り返し指摘しているように、刑事責任は特定の個人の責任を追及する構造となっていることが、事故の原因をその個人に集約することになるため、事故の発生によって発生した問題の本質を見誤ることになり、将来の事故を防止するための阻害要因となる。このような状態

[72] ホセ・ヨンパルト『道徳的・法的責任の三つの条件』88 頁。

は、社会に対して事故の責任が取られていないことに等しい状態である。

つまり、事故を起こしたことに対する刑事責任を追及する手続は、事故当事者間の問題解決でしかなく、社会的には刑事責任以外の責任が存在するのであるから、真に事故の処理を行うということは、刑事以外の責任に対する負責も考慮する必要がある。言い換えれば、刑事責任を負わせないことが、事故に対する全ての責任を免除することではなく、その一部が免除されるに過ぎないのである。日本では刑事責任を追及することに対する社会的期待が大きいため、あたかも、刑事責任を負わないことは、全ての責任がないと受け取られるが、これは、誤った認識として、今後、改められるべきである[73]。

しかし、刑事責任以外の責任の所在を明らかにしないことによって、将来の事故防止を阻害し、新たに事故が発生するリスクは依然として残る可能性がある。事故を引き起こしたとされる者に負責されるべき刑事責任以外の責任とは、主に事故の経緯を説明する責任であり、この責任を果たさないことによって、その後の事故防止対策が有効に取られない恐れがある。その結果、防ぐことができたであろう事故が再び発生することで新たな被害者が生じるのであり、社会として防ぐことができた被害を再び生じさせることになる。これは、事故を引き起こした者に対して、社会として説明責任を問わず問題を矮小化したことによって社会が受ける一種の報いともいえる[74]。つまり、刑事責任を追及することによって、被害者やその関係者に対する責任を果たすことが、将来の社会に対する不利益となるのである。社会全体の利益を考慮すれば、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せず、説明責任など、刑事責任とは別の責任を負わせることが、事故を解決するための方策として妥当であるといえるだろう。

この主張に対して、社会の利益を守るために、被害者個人を犠牲にするのではないかという批判を受けることが予想される。しかし、事故に関する責任は刑罰だけでは果たせず、被害者が望む事故の詳細を明らかにすることが必要とされていることや、事故を起こしたことに対する制裁が必要であれば、刑罰以外の方法による制裁にも効果が期待できることを丁寧に説明することで、このような批判に妥当性がないことに理解が得られるだろう。

一方、過失によって事故を起こしたことに対する責任をとることは、事故の被害者を救済するという側面を有しており、その具体的内容は、「心情的」救

---

[73] ホセ・ヨンパルトは、子供の教育に関する問題について、学校が全ての責任を負うという日本社会の認識に問題があり、誰がその権利を有するのかという根本的な議論の不足を指摘している（『道徳的・法的責任の三つの条件』185 頁）。この指摘を事故の場合に置き換えるならば、「事故を引き起こしたとされる者が、事故に関する全ての責任として刑事責任を負わされることで、事故が解決するという社会の認識に問題があるといえる。そして、事故を引き起こしたことに対する責任とは何かという根本的な議論が不足している」と言えるだろう。

[74] ホセは、選挙権を行使しないことで、個人が処罰されることはないが、それによって不適切な人物が当選することで被害を受けるのは、国民自身であり、適切な代表者を選出するという責任に対する違反に対する自然の制裁であるとし（『道徳的・法的責任の三つの条件』175 頁）、適切に責任負うことがない場合、その代償として、社会の問題が生じることを示唆している。

済であるとの指摘がある[75]。薬害エイズ安部医師刑事訴訟（2001 年 3 月 28 日東京地方裁判所）の判決の検証において、「現行の刑事司法で、専門家の専門的判断ミス（また専門家としてもつべき「注意義務」違反）を『過失』として断罪することは困難である。だが、被害者が（そして我々一般市民が）切に知りたいと思うのは、まさにこの点なのである」[76]との指摘がなされている。この指摘にある状況は、被害者の心情的救済は、刑事司法だけで達成することが困難であることの証左でもある。平成 19 年に刑事訴訟法が改正され、公判において被害者の被告人への質問、および被告人の意見陳述が認められるようになったが、実体的真実の発見を阻害しないよう、いくつかの制約が課されており[77]、被害者が真に知りたいことを知ることができないという問題は、現行制度の下で完全に解消されたとはいえない。

このように、事故に関する責任は、刑事責任だけでは果たすことができないばかりか、刑事責任を科すことによって、更なる説明の要求や加害者の対応に対する不満が生じ、反って事態を混迷させることになるため、その他の責任を果たすことによる事故処理を行うことへ努力することが求められるのである。

(2) 刑罰によらない負責

これまでの検証で、航空事故において刑事責任以外の責任による負責を考慮すべきことが明らかになった。一般的に、航空事故が発生した場合、事故を起こしたことに対して、刑事責任、行政上の責任、および民事上の責任があるといわれている。そして、これまで本稿では、刑事責任を追及することに焦点を当てた検証を行い、刑事責任を追及する結果として科される刑罰の正当性について、重大な疑義の存在を明らかにするとともに、捜査活動を含めた刑事手続によって事故加害者が被る追加的な不利益の存在を指摘し、将来の航空事故を防止することを実現するには、航空事故を引き起こした者に対して刑事責任を追及することは、妥当ではないことを明らかにした。そして、事故に対する責任は、刑事責任だけではなく、いわゆる「被害者感情」を落ち着かせる観点からは、事故で起きたこと全てを明らかにするという、説明責任を果たすことも必要であることも検証した。

一方、別稿において、航空事故の後における総合的負責として、行政処分および損害賠償を活用した負責を提言した[78]。そこでは、行政処分には、①航空交通安全秩序を維持する姿勢が明確になる[79]、②行政処分は、全事故関係者に対して応分の責任を負わせることができる[80]、③航空事故の場合、同じ事故で課される刑事責任よりも行政処分の方が実質的に重い場合があり、事故を抑制

---

[75] 山田健二「真実と何を交換するのか」39 頁。ここで、山田は、被害者感情を逆撫でするのは、納得できない理由で罪を逃れているからと指摘し、刑事手続による事実解明の不完全さを説明している。

[76] 山田前掲書、42 頁。

[77] 田口守一『刑事訴訟法第六版』245 頁。

[78] 藤原琢也「航空事故の刑事法的考察」第 3 章。

[79] 藤原前掲書、98 頁。

[80] 藤原前掲 78、99 頁。

する機能が刑罰よりも期待できる[81]、ということを明らかにし、行政処分の更なる活用の必要性を指摘した。

また、損害賠償は、日本の場合、民事責任と刑事責任が厳格に区分されていることから制裁機能がないとされているが、損害賠償の反射的効果として、損害賠償を課された組織に対して、安全施策を推進するためのインセンティブを与えることができ、これが事故防止に寄与すると指摘している。そして、これを組織に対する刑罰として科すために、新たな立法措置の必要性を提言している[82]。

しかし、行政処分を活用するという主張に対して、最終的には事故を引き起こした者に対して制裁を求めているのではないか、という批判が予想されるところであり、この点について、明確に言及されていなかった。そこで、将来の事故防止のために必要とされることを検証し、それと行政処分、損害賠償との関係を考察する。

本稿において刑罰の目的の考察を行った際、現行の刑罰には一般予防および特別予防の機能が極めて限定的である旨を指摘するとともに、「初歩的なミス」を重大な過失とすることに関して、法律家と非法律家の対立があることを紹介した。この二つの問題を解決するには、事故を起こしたことに対する何らかの制裁を必要としている社会的要求に対して、応答しなければならない。したがって、行政処分および損害賠償が、刑罰を受けることに匹敵する制裁として、社会的な認識を得ることが一つの解決策として考えられる。

刑罰に代えて行政処分で対応することは、刑罰の機能である「応報」、「一般予防」および「特別予防」と同等の機能を行政処分に求める必要がある。航空事故を引き起こしたとされる者に対する行政処分は、航空従事者としての資格の取消、または一定期間の業務停止である。これらの処分を科すことは、航空事故を起こすことによって、航空交通の安全秩序を乱したことに対するものである。そして、資格の取消、または業務停止による効果は、事故を引き起こしたとされる者を航空業務から排除することであり、処分を受ける者に対する能力改善は予定されていない。つまり、行政処分を行うことによって、事故を起こしたことに対する非難と、航空交通の安全秩序を乱せば処分を受けるという、同業他者に対する威嚇効果が期待できるのであって、この機能は、刑罰の持つ「応報」および「一般予防」に相当するものである。そして、事故を起こした者に対して、航空業務に関する技能向上を目的とする施策が担保されていないことから、特別予防の機能を有していないと認められる。

このように、刑罰の持つ機能を行政処分に見出すことも可能ではある。しかし、この議論は、刑罰と行政処分を混同するものであり、刑罰と同等の機能を行政処分に求めれば、刑罰を科すことによって生じた問題が、そこでも同じように生じることになるであろう。このような解決は、責任を取ることとは制裁を受けることという短絡的な考え方が典型的に現れているものと考えられる。

---

[81] 藤原前掲 78、99 頁。
[82] 藤原前掲 78、102 頁。

しかし、責任とは、本章２(1)で指摘したように、制裁を受けるという受動的な責任だけではなく、事故の経緯を説明するといった、加害者からの積極的な行動による責任の果たし方もある。したがって、ここで行う行政処分が不利益処分であることにおいて、刑罰との共通点を認めることができるものの、刑罰と行政処分は、法的背景が異なるものであることを忘れてはならない。そもそも、行政処分には、倫理的非難の要素はないとされている[83]のであるから、このような比較は、意味をなさないであろう。

行政処分は、「行政上の目的の為にする命令禁止に違反し、行政目的に侵害を加えるが故に処罰される行為であり、法規の定めに基づく命令禁止を前提とし、この命令に違反するが故に反社会性を持つ行為」[84]に対するものである。したがって、その本質は行政上の目的を達成することにあるといえるのである。現行の航空法では、不利益処分としての行政処分だけが定められているが、行政処分として、事故を引き起こしたとされる者に対し、当該人が有する航空業務遂行能力を向上させるための策を施すことが、将来の航空事故を防止という、航空交通の安全秩序を維持する行政目的に資することに直結すると考えられる。現行の不利益処分は、先に指摘したように、事故を引き起こしたとされる者を業務から強制的に排除するという、消極的な政策であり、行政目的達成のためには、短期的で表面的な機能しか果たしていない。これに対し、処分を受ける者に対して何らかの改善策を施すことは、長期的で実効性のある機能を有していると認められる。

そこで、処分を受ける者に対し、具体的に業務能力を向上させる施策として「航空安全講習（仮)」の設置を提言する。この講習は、業務停止処分の判定を受けた者を強制的に受講させるものである。本講習の内容は、航空事故の原因や事故を引き起こしたとされる者が有する技能証明によって内容は異なるが、過失で問題とされるヒューマン・エラーに関すること、および、受講者が有する専門に関する内容とするのが妥当であり、一般的なものに止まらず、事故原因とされた事象に関係する事項を重視するものとするのが望ましいだろう。これにあわせ、メンタル面での対応を行うことが望ましい。

本講習の実施者は、運輸安全委員会、独立行政法人航空大学校、あるいは、パイロット養成を行っている大学が候補として考えられる。本講習が行政処分として行われることを踏まえると、講習実施者も行政機関としての資格を有することが望ましいと考えられることから、運輸安全委員会若しくは航空大学校において行うことが妥当であると考える[85]。

このような積極的な行政処分を科すことは、正確な意味で制裁とは言えないものの、事故を起こした者の能力を改善することによって、将来の事故発生要

---

[83] 渥美東洋「刑罰の理論と実際（１)」301 頁。

[84] 田中二郎『新版　行政法上巻　全訂第二版』186 頁。

[85] 運輸安全委員会が調査に特化した組織であることから、本講習を設置するためには新たな人員の補充などが必要となるであろう。一方、航空大学校では、航空機操縦の他、航空安全に関する教育等が学生に対して行われており、事故防止のための教育を行うための環境がある程度整っているものと思われる。

因を低減することへとつながる。そして、これまでの行政処分が、どちらかというと資格取消や業務停止という静的な処分であるのに対し、このような積極的な施策は動的な対応と言え、行政として航空交通安全の向上に対する強い意志を示すことにもなる。したがって、今後、航空事故に対する行政処分は、航空安全を積極的に向上させることに主眼を置いた処分を目指すべきである。

他方、航空事故の再発を防止する観点から、損害賠償を刑罰として用いることは、組織に対する一つの制裁として効果が期待できる。この際、事故の被害で生じた被害を賠償することだけであれば、従来の民事における損害賠償に代わるものではなく、制裁としての意義は認められない。したがって、制裁としての損害賠償には、発生した被害を上回る金額による賠償を求めることが必要となり、これが懲罰的損害賠償と呼ばれる所以である。

懲罰的損害賠償は英米法に認められている制度であり、加害者の処罰と将来の違反行為を抑止することが目的とされている[86]。そして、懲罰的損害賠償が具体的に行われているアメリカでは、その対象は加害者の行為が倫理的非難に値する行動に限られ、単なる過失の場合には認められていない[87]。したがって、本稿で問題としている過失により発生した航空事故の場合には、懲罰的損害賠償は適用されないこととなる。しかし、刑事責任を追及することは、航空事故を起こしたことに関する責任の一部しか対象としていないという欠点を補完する意味で、懲罰的損害賠償制度を活用することを検討すべきである。

航空事故が発生した場合、被害者の救済、および将来の事故防止対策を行わなければならない。そして、刑事責任を追及するという対応では、構造的に個人の責任に集約されてしまうために、制度や組織に起因する問題が表面化せず、被害者からの真実解明要求および有効な事故防止対策の確立が、完全になしえないという現状がある。このような組織に対する刑事責任追及の不完全さを補うには、そこで見落とされがちな制度・組織の問題に関する責任を明確にし、それを果たすことが必要である[88]。現行刑法では、航空事故に適用される業務上過失致死傷罪において法人処罰規定がないため、制度や組織の問題を扱うにあたり、管理者個人に対して監督責任を問うことによって対応している。しかし、これも管理者個人の問題として、制度・組織の問題が矮小化されてしまう。

この問題に対して、立法論として、刑法における業務上過失致死傷罪の規定を改正し、法人処罰を規定することが考えられる。しかし、刑法により処罰するとしても、法人の場合に科される刑罰は罰金刑だけであり、あらかじめこの

---

[86] 佐伯仁志『制裁論』229 頁。この他、民法を専門とする吉村顕真は、アメリカにおける懲罰的損害賠償の歴史的経緯の検証において、同国において懲罰賠償責任を根拠づける法理の究極的な目的を「被用者による侮辱や暴行のような不法行為の責任を使用者（企業）に負わせることで、使用者に安全管理体制を改善・強化させることを間接的に強制し、使用者、とくに鉄道会社による様々な不法行為から市民を守るという点に狙いがあった」（吉村顕真「19 世紀アメリカ合衆国における懲罰的損害賠償の形成過程」195 頁）と総括している。

[87] 佐伯前掲。

[88] 刑事責任追及の不完全さに対して、吉村顕真は、「刑事責任や行政処分が不法行為を予防するに十分な機能を発揮していないという現実があることからすると、民事責任にも予防機能を期待すべき」（吉村顕真「日本不法行為法における民事制裁論の歴史と展望」201 頁）との主張を行っている。

金額を定めておかなければならない。しかし、罰金の場合、その刑を受ける者の資力とは関係なくその金額があらかじめ設定されるため、航空会社に対して事故対策を積極的に展開させるための動機を与えることができないことが予想される[89]。

そして、法人に対する法的な制裁を行うためには、法人が当事者たり得る制度の確立が必要であり、刑法があくまでも個人を対象としていること、および罰金の効果が限定的である現状では、民事上の手続に委ねることによって、制裁として科される金額がその効果を考慮して決定することができ、効果的な制裁となることが期待できる。ここで組織に対する制裁に期待することは、組織において事故防止に対する施策を積極的に推進することであり、これは、航空事故を起こした者に科す刑罰の特別予防機能の欠落を補完するものである。したがって、ここで主張する懲罰的損害賠償の対象となるのは、組織であって、事故を引き起こしたとされる個人ではない[90]。

懲罰的損害賠償の場合、これを提起するのは、被害者個人となる。そうなると、①実損以上の金銭を手にすること、②本来公的に行うべき制裁を目的とする行為を私人が行うこと、をどのように正当化するのかという問題が生じる。現在の日本の損害賠償でも、慰謝料の請求が認められており、実損以上の金額を手にすることは問題とはならない[91]。しかし、懲罰的損害賠償によって得た賠償金を、被害者が全額手にすることは、完全に私的制裁を行ったことと考えられる。アメリカでは「賠償金分割制度」によって、被害者が受け取った賠償金の一部を国庫あるいは被害者救済を目的とする基金に繰り入れが行われている[92]。このような制度を導入することによって、賠償金を支払う者に対するインセンティブを確保できると共に、②の問題である公的制裁を私的制裁に代置することが解決できるものと考えられる。

この懲罰的損害賠償を認める場合、会社などの組織が、事故を引き起こしたとされる者個人に対する求償権[93]を行使することが予想される。この懲罰的損害賠償は、原則、制度・組織に事故を発生させた原因があるとされた場合を対象とするものである。この場合、基本的に組織の被用者には、事故を起こしたことに関する責任は認められないのであり、使用者等による求償権は認められないことになる。

このように、航空事故の解決にあたり、刑罰に頼らなくとも行政処分および懲罰的損害賠償[94]を用いることで、刑罰では果たせない機能を補完することが

---

[89] 藤原前掲 78、102 頁。

[90] 個人に対する懲罰的損害賠償は、航空事故の場合にはその賠償金額が個人の資力を大幅に上回ることが予想されるため、実効性はないと考える。

[91] 慰謝料に制裁目的を持たせることには、民事判例上認められていないが、制裁的慰謝料の導入を支持する学説が提唱されている（佐伯仁志『制裁論』230 頁以下）。

[92] 佐伯前掲 86、236 頁以下。

[93] 民法七百十五条第三項。

[94] 現在の民法の通説では、懲罰的損害賠償の導入には否定的である。しかし、吉村顕真は、1999 年に内閣に設置された「司法制度改革審議会」における懲罰的損害賠償に関する議論、および、2002 年に内閣に設置された「知的財産戦略会議」での著作権法における三倍賠償制度に関する検討など

認められる。このような解決は、社会全体として事故を解決することに寄与できる施策であり、将来の航空事故を防止することを目的とした総合的な施策となるのである。

(3) 裁判制度の改善

日本では、航空事故が発生し、人の死傷が生じた場合には業務上過失致死傷罪により、刑事裁判が提起される。このような現状には、第 4 章において、事実認定の観点から、刑事裁判において認定される事実と事故調査によって明らかにされる事実の相違があるため、事故防止に必要とされることおよび被害者から望まれる事故の全貌を明らかにすることが実現しないという問題があることを指摘した。更に、刑事裁判で航空事故調査報告書が証拠として採用されていることについて、①有罪あるいは無罪を主張するために、報告書の一部を抽出して利用されていること、②このような部分的利用が原因となり、本来、事故調査報告書として、一つの意義しか有しないところ、利用者の都合に合わせた解釈が行われるという問題を指摘した[95]。これは、裁判において航空事故調査報告書が証拠として採用されていることが実務上認められていることから、その利用状況を検証することによって、その問題点を指摘したものである。そして、その対策として、事故調査報告書における死傷者数や航空機の損壊の状況などの客観的な事実の部分だけを証拠として採用とすることを認めることなど、別稿において提言したこと[96]を実現することの必要性は、今もなお認められる。

しかし、日本における航空事故に対する刑事裁判を改善するためには、裁判で用いられる証拠の利用方法だけが対象ではない。刑事裁判が提訴される際、検察官により公訴事実が示される。だが、本稿の事実認定に関する検討において、公訴事実の内容は、被告人の有罪を証明するための事象から構成され[97]、刑事裁判はその公訴事実を評価する場でしかないことが明らかになった。つまり、刑事裁判が提起される時点で被告人が有罪であるということが前提されていると認められるのであり、このような状態は早急に改善しなければならないだろう。したがって、航空事故に関する刑事裁判の手続自体の改善を図らなければならい。

マテウらは、過失によって事故を引き起こしたパイロットに対して刑事責任

の一連の議論の状況を、「(懲罰的損害賠償の導入することに対する) 積極派が言う懲罰賠償の目的面に着目すると、いずれも私的報復としての加害者制裁というよりも、違法行為の抑止・法秩序の維持という目的を重視して提案」(吉村前掲 88、261 頁。括弧内は筆者追記。) していると指摘し、本賠償の導入に向けた議論の必要性を主張している。この理由として、吉村は、通説が本賠償の導入を否定する根拠としている「民刑峻別の原則」は、現在の日本法において、刑事裁判における被害者参審制度は、被害者が刑事裁判において私的な制裁を科すことを認めたと解することが可能であること (吉村前掲 88、205 頁)、および、民法 414 条に基づく間接強制制度における強制金の法的性質は、近年、制裁金と解する学説が説得的であること (吉村前掲 88、206 頁) などを挙げ、本原則の絶対性が疑われる状況にあるとしている。

[95] 本稿 124 頁以下。

[96] 藤原前掲 78、106 頁以下。

[97] 本稿 107 頁以下。

を追及することによって生じる問題を解決するための方策の一つとして、航空事故の証拠を評価し、故意による違法行為（wilful misconduct）あるいは認識ある過失（wilful negligence）の有無を判断する「ヨーロッパ航空裁判所」の創設を提言している。論者は、ＥＵ加盟国内において航空事故が発生した場合、加盟国内のどの国で事故を起こしたかによって、事故を引き起こした者に対する刑事手続（起訴されるか否か）が異なることに起因する不公平性を解消し、事故調査および調査報告に対し、外部から受ける悪影響を最小限にすることができることをその理由としている[98]。そして、この航空裁判所[99]の創設によって、統一性、信頼性、および刑罰を受ける予測可能性を与えることができる統一された規則を生み出されるとしている[100]。

この裁判所を創設する動機は、ＥＵという国家連合体内において、統一的な原則にもとづいた刑事手続を実現することによって、その公平性を確立することである。この提言を日本の刑事裁判へ導入するには、その前提が異なるという批判が予想されるところである。しかし、航空裁判所の機能は、航空事故において犯罪の有無を検察官の判断に任せることによる恣意性を排除することが可能である。また、日本で刑事裁判が提起されることは、犯罪となる行為が行われたことが前提となる。被告人は、有罪判決が下されるまでは犯罪者ではないものの、日本の刑事裁判における高い有罪率の影響で、刑事被告人は、事実上、社会からは犯罪者とみなされてしまう。しかし、マテウらが創設を提唱する航空裁判所は、「故意あるいは認識ある過失の有無を判断する」としていることは、その前提として、いわゆる「認識なき過失」は処罰しないとの前提にあるといえる。また、論者は航空裁判所の運用要領を提示していないが、仮にこの裁判所が、全ての事故を対象にその犯罪性の有無だけを判断することに特化しているものであるならば、日本の刑事裁判とは異なる特性を持つ裁判所となる。日本のように刑事裁判が提訴された時点で、事実上、有罪であるとの判断が下されているのと異なり、この制度は、日本でいう起訴するか否かを判断する場となる。つまり、航空裁判所は、日本では捜査機関に委ねられている刑事裁判を提起するか否かの判断を行う第三者機関となり得るものであり、刑事責任を追及することに関する判断の透明性が増すことになる。

日本の裁判所において、航空裁判所のように特定の機能に特化した裁判所は、知的財産高等裁判所が存在する。この裁判所は、複雑かつ専門的になってきた知的財産権に関する紛争を適正かつ迅速に処理するために、特別の管轄を定めることにより、全国各地で生じた知的財産権に関する紛争について審理する道

---

[98] Sofia Michaelides Mateou & Andreas Mateou, ”Flying in the Face of Criminalization”, at 148.

[99] マテウは、この航空裁判所は、中立性、独立性、専門性、および熟練性をもつことができるとしている。これによって、犯罪の有無に関する判断において航空分野の専門家が参加し、判断基準となる共通原則を確立することが期待できるため、更に刑事手続における公平性が向上するとしている（マテウ 148 頁）。そして、この航空裁判所の創設に対して、多数のパイロットおよび管制官から支持を受けているとしている（マテウ 149 頁）。

[100] Sofia Michaelides Mateou & Andreas Mateou, supra note 99, at 149.

を広げることにしたとされている[101]。この裁判所は、東京等裁判所の民事部で行っていた知的財産権に関する裁判を、知的財産部を新たに組織して行うこととなったという沿革をもっている[102]。

このように社会的な要求が高まることによって、特定の分野だけを担当する裁判所の存在が日本でも実現しているのであり、これに倣い、いわゆる航空裁判所の設置を行うことは不可能ではない。

また、日本には、国土交通省の特別な機関として海難審判所が設置されている。海難審判は、故意・過失に関わりなく海難を起こした海技士などに対する懲戒を行うことを目的としている。ここでいう懲戒とは、免許の取消、業務の停止、および戒告とされており[103]、海難審判庁は、行政処分を決定する機関である。これは、マテウらが提唱する航空裁判所と比較して、その機能が異なるものである。航空の場合、航空法の規定に違反した場合などに技能証明の取消または業務停止の処分を受けることが定められている[104]が、海難審判のような特別な機関は設けられていない。したがって、航空事故裁判所にこの機能を持たせることを提言することもできるが、航空事故裁判所の機能は、航空事故を引き起こした者に対する刑事裁判の要否に徹することが望ましい。司法コストを軽減するという観点からは、航空裁判所において刑事責任の有無および行政処分の要否の判断を行うことが望ましいことではあるが、この判断が加わることによって、刑罰が科されたり不利益となる処分が下されるため、これまで行われてきた刑事裁判における問題点が航空裁判所に持ち込まれることとなる。これでは、航空裁判所を設置する意義がなくなる。航空事故裁判所は、あくまでも刑事裁判に付すか否かという機能に特化すものとすべきである。

航空事故裁判所において、犯罪性の有無を判断する基準は、あくまでも故意[105]の有無とすることが望まれ、また、制度・組織上の問題によって発生したとされる事故の場合、制度あるいは組織の管理者に対する刑事責任を追及することが望ましい。

ただし、新しい裁判所を設置するにあたり、現状の刑事裁判が行われることによる司法コストの軽減、および航空事故の発生件数の少なさを考慮すると、航空事故に特化した特別な裁判所の設置は、経済性に欠ける側面は認められる。しかし、航空事故のように、ヒューマン・エラーが関係するとともに、複数の者が関与する形態の事故の場合、航空業務に精通していることだけではなく、ヒューマン・エラーや組織心理などの専門家が犯罪性の判断に加わるべきである。現在では、医療や原子力分野における事故も航空事故のようにシステム性を有する事故として考えられており、将来、これらの事故への対応にも、この

---

101 裁判所ホームページ「知的財産高等裁判所の発足とホームページの開設について」（http://www.courts.go.jp/saiban/wadai/1710_2/index.html：2012 年 10 月 20 日アクセス）

102 知的高等裁判所ホームページ「沿革」（http://www.ip.courts.go.jp/aboutus/history.html：2012 年 10 月 20 日アクセス）

103 海難審判法第四条。

104 航空法第三十条。

105 法令等で禁止されている薬物を服用して、いわゆる過失により事故を起こした場合など。

裁判所を活用することが期待できる。つまり、この裁判所が所掌する事件は、航空事故に限定されることなく、しかるべき事故調査が行われる事故も対象とすることが可能なのである。2012 年 11 月の時点で、航空事故、鉄道事故、海難事故を対象とする運輸安全委員会の他、消費生活上の生命・身体被害に係る事故の原因を究明するための調査を行う消費者安全調査委員会、原子炉の運転等に起因する事故に対する原子力規制委員会などが設置されている。これらの分野における事故は、複数の要因が複雑に関係して発生するとともにヒューマン・エラーが深く関与する傾向がある。国家の司法資源を効果的に活用する観点からは、将来は、このような事故への対応も視野に入れた制度を構築することが望ましいと言えるだろう。

これを実現するためには、以下の処置が必要となる。

① 航空裁判所設置法を制定する。
② 刑事訴訟法に航空事故を担当する裁判所として航空裁判所を指定する。
③ 組織の設置形態は、既存の裁判所から独立した形態とする。
④ 航空裁判所における審判は、職業裁判官と、事故に関連する航空業務に精通している者、およびヒューマン・エラーの知見を有する者の合議体とする。
⑤ 職業裁判官以外の者は、非常勤とし、裁判が行われるときに招集する[106]。

このような航空裁判所を創設することによって、航空事故を引き起こした者に関する刑事責任追及に関する判断に、客観性を付与することができ、社会的な理解を得やすい制度が確立できる[107]。

3 結論

以上、航空事故を防止するという観点から、航空事故を引き起こした者に対して刑事責任を追及することについて検証を行った。そこでは、過失論の視点から、主観的能力を違法性の要素として理解することによって、ヒューマン・エラーによる過失行為は、「規範を作用させようと思っても変えようがない事情」[108]による行為であると解することができる。このことから、ヒューマン・

---

[106] 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」において、事故調査機関の専門性を高めることを目的に、各分野における専門家を調査に加えることを提言している。その際、参加させるべき専門家は多岐にわたるため、あらかじめ事故調査に必要と見込まれる専門家を登録し、必要の都度招集する方法を提言している（10 頁）。

[107] 近年、証券取引等監視委員会のような専門機関が調査を行い、行政裁量を重視して悪質な事例に限って刑事責任を追及するということが行われるようになったことから、今後の事故調査の在り方として、専門機関を所掌官庁内に設置し対応すべきとの主張がある（佐伯仁志「医療過誤に対する制裁」323 頁）。しかし、不利益処分となる行政処分を行う権限を持つ機関が事故調査を行うことは、刑罰の問題として指摘された証言拒否などの問題が同じように生起することが予想される（消費者庁「事故調査機関の在り方検討会取りまとめ」20 頁）。したがって、事故調査機関は、あらゆる機関から独立していることが望ましい。なお、航空裁判所設置後の事故処理のイメージは、別図参照のこと。

[108] 井田良『講義刑法学・総論』216 頁。井田は、ヒューマン・エラーに対して「規範意識による制

エラーによる過失には違法性が認められないという結論が導かれることとなり、当該過失は不可罰となる可能性があることを明らかにした。

また、刑罰論の観点から、ヒューマン・エラーに対して科される刑罰には、犯罪の予防という目的を達成することが期待されているにもかかわらず、実質的な目的は応報であることを明らかにした。更に、一般予防・特別予防という刑罰の目的から、航空事故を引き起こしたとされる者に刑罰を科すことの意義を検討した結果、この目的に対して刑罰は極めて限定的な機能しか果たしていないことが判明した。この二つの理由から、航空事故を引き起こしたとされる者に刑罰を科すことは正当化できないことを明らかにした。

そして、実際に行われた航空事故の刑事裁判における事実認定の観点から、そこで航空事故調査報告書が証拠として採用されることに関する問題点を明らかにし、手続法上も、航空事故に対して刑事責任を追及することの正当性に疑問があることを明らかにした。

以上の論証から、航空事故を起こしたことに対する責任は、刑事責任だけに頼ることなく、事後の対策に役立てるため、また、被害者の事実を明らかにしたいという要求に応えるための説明責任などがあり、この責任を果たすことも、刑事責任を果たすことと同様に重要であることを指摘し、将来の事故を防止するためには、事故原因を明らかにするための事故調査を優先することが必要であると主張した。

以上の主張を実現するためには、事故調査に対する社会的信頼性を更に向上させることが必要であり、その具体的な方策として、運輸安全委員会の事故調査活動に関する信頼性を向上させることについての提言を行った。

そして、依然として航空事故の後の処理において、刑事責任を追及することによる問題解決に対する社会的期待が大きいことから、刑罰に代わる責任の取り方として、行政処分および懲戒的損害賠償の可能性を検討した。行政処分については、従来の資格の取消、業務の停止の他に、業務停止中に「航空安全講習（仮称）」を受講させることによって、事故を引き起こした者の業務能力の改善を図り、将来の事故予防に貢献することを提言した。また、組織に対して、安全施策を推進させるインセンティブを持たせるために、懲罰的損害賠償を活用することが必要であると主張した。

裁判制度について、現在、事実上、検察官が刑事裁判における事実の構成を独占している状況を改善し、刑事裁判を必要とするか否かという判断の透明化を図ると共に、その判断に専門的な知見を生かすため、刑事裁判を提訴するか否かという判断を行う航空裁判所の新設を提言した[109]。ここで裁判所という組織に刑事裁判の要否の判断を託すことを提言した理由は、職業裁判官が刑事

御を通じてエラーを回避できたといいうる限度において責任を問いうる」として、これを刑事責任の対象としないことを批判している（「医療事故に対する刑事責任の追及のあり方」244 頁）。しかし、ヒューマン・エラーは規範意識で制御不可能であり、この主張を適用して責任を問うことができる事象は、実質的に存在しないと考えられることから、この批判は当を得ていないものである。

[109] これは、別稿で提言した航空従事者懲罰委員会（仮称）に相当するものである（藤原前掲 78、104 頁）。

裁判の要否に関する判断に加わることによって、判断の中立性が増とともに、ヒューマン・エラーなどの専門家との合議制とすることよって、その判断に関する信頼性が向上することが期待してのことである。このような施策を実行に移すことによって、航空事故の再発防止に対して刑事責任を追及することによって生じるとされる問題を解決の方向へと導くことになる。これにより、将来の航空事故による被害の発生を防ぐという将来の法益保護につながるものである。

本稿は、航空事故における過失を対象とした検討を行ってきたが、本稿で主張するような特定の分野の過失を刑事責任から除外することに対して批判[110]がなされている。この批判に対しては、ヒューマン・エラーによる過失行為を「規範を作用させようと思っても変えようがない事情」[111]によって生じた行為と理解することによって、航空事故の過失だけではなく、過失一般へと応用が可能であり、航空事故という特定の分野における限られた理論の展開ではないといえる。

だが、過失犯の特徴として、新過失論者から指摘されている「開かれた構成要件」ということを踏まえると、過失理論の過度の一般化は、過失犯の処罰を適切にするという観点から慎むべきと考える。なぜなら、過失を犯罪として認定するための基準として注意義務が設定されるが、この内容は、行為者が置かれた状況を個別に検討することによって措定されるものであり、そこに普遍的な原理を見出すのは困難を極めるからである。これは、長年、過失論に関する様々な議論が行われてきたにもかかわらず、未だに統一的な見解に到達していないことが、何よりもその証左である。

航空事故や医療過誤の場合に刑事責任の追及は不当であるという主張に対して、なぜこれらの分野がなぜ特別なのかが説明されなければ、説得力に欠けるとの指摘[112]がある。しかし、「開かれた構成要件」といわれる過失は、個々の事例毎に、裁判において構成要件としての注意義務の具体的な内容が措定される。このような過失犯に対する理論において一般化されていることといえば、過失を構成するためには、行為と発生した結果の間に因果関係が認められること、および、注意義務違反がなければならないということと考えられる。そして、そこでの評価基準となる注意義務の具体的な内容が事例毎に措定されるものである以上、全ての過失が特別扱いされていると言えるのである。そうなると、過失一般への理論展開ができないことを理由に、航空事故における過失犯を特別視することは不当であるとの批判は、妥当なものとは言えなくなる。そして、本稿における過失論の検討によって、ヒューマン・エラーによる過失については、その妥当性が否定される可能性があることを明らかにしたのであるから、少なくともヒューマン・エラーに起因する航空事故は、航空事故だからという理由で特別扱いされるのではなく、刑事責任を追及することの妥当性が、

[110] 川出敏裕「刑事手続と事故調査」、井田良「医療事故に対する刑事責任の追及のあり方」など。
[111] 井田前掲 108、216 頁。
[112] 佐伯前掲 87、320 頁。

理論上も認められないことを理由にそれが認められないのである。

過失犯の処罰は、法律に特別の規定がある場合に限り認められるものであり、その法的根拠から特別扱いを必要とする犯罪である。そうすると、航空事故や医療過誤だけを特別扱いすることに対する批判は、理論の一般化を求める為に、このような過失犯の特別性を考慮していない主張とも受け取れる。つまり、過失犯は特別であるという観点からは、個々の過失全てが特別であるといえるのであり、この観点からの理論構築が行われなければならない。その際、過失犯の特別性を踏まえ、個別の事象毎に対応し、その蓄積から過失論一般へ理論的発展を図ることが本来取るべき姿ではないだろうか。つまり、一般論から個々の事例に理論を当てはめるというトップダウン的な思考ではなく、個々の事例を積み上げて一般論を導き出すというボトムアップ的な思考こそ、洗練された過失理論を生み出すための方法である。このような方法によって、それぞれの分野における過失理論を構築し、そこから分野横断的に統合することで、いわゆる普遍的な過失理論が構築できるのである[113]。

このように、現在も議論の途上にある過失論において、いわゆるシステム性事故のような複数の要因が複雑に絡み合う事故への対応は、社会活動におけるリスクの問題がクローズアップされている現代において、解決すべき重要な課題の一つである。近年では、医療過誤における過失の取り扱いをめぐり、盛んに議論が行われているところであり、航空事故における過失に関する議論も、これに伴い議論が深まることが期待される。しかし、「社会的に注目された事件について、強い処罰要求の存在が事案解明のためのエネルギーになっていた」[114]との指摘にあるように、一般社会から刑事責任追及に対する期待は大きく、この認識を改めることなく、航空事故などの過失を刑事責任から除外することは不可能であろう。

このような社会的認識の改革を促すためには、解釈論の立場から過失理論による説明も必要であるが、それ以上に、政策的見地から当該過失を処罰しないことに関する議論が欠かせない。そもそも、過失とは、「法律に特別な規定がある場合」に限り処罰されるものであり、その規定は国民の議論によって定められるのである。つまり、処罰すべき過失は、人為的に定められるのであり、殺人などの伝統的な犯罪のように、普遍的な理論が確立されている犯罪と異なり、過失は時代により、その理論は変遷せざるを得ないのである。

今後、このような特徴を持つ過失論の発展にとって鍵を握るのは、犯罪論からのアプローチであろう。現在の過失論の議論は、いわゆる解釈論を中心に、注意義務の内容をどのように捉えるかということにより主張が分かれているが、過失犯という時代流動的な犯罪の特徴を踏まえない議論は、問題の本質を見誤る恐れがある。その意味で、過失という犯罪を社会的にどのように理解す

---

[113] 判例研究によって、このボトムアップ的な思考が行われているとの批判が予想されるところである。しかし、現在行われている判例研究は、無意識のうちに一般論を物差しとして、判例を検討していると思われることから、トップダウン的手法であると考える。

[114] 井田良「医療事故に対する刑事責任の追及のあり方」245 頁。

るべきかということが明らかにされなければならないだろう。

それと同時に、刑法は、事故の再発防止に対してどのような役割を果たすことができるのかを考える必要がある。厳罰化が進む一方で、修復的司法のように、犯罪の解決から刑罰を排除する動きも認められる。これは、社会的な処罰要求に応えるだけでは、真に犯罪を解決することの限界を示すものであり、航空事故のような、いわゆるシステム性事故の場合には、刑罰に依存する事故の処理に限界があることは本稿で明らかにしたとおりである。したがって、今後、刑事法がこの分野で果たす役割は、刑罰が果たすことができる役割が限定的である以上、事故調査を推進するために役立つ方法での活用が期待されることではないかと考える。

＜参考文献＞

朝日新聞「空の安全　事故どう生かす」（2007 年 2 月 6 日朝刊）

渥美東洋「刑罰の理論と実際（１）」（『罪と罰を考える』第 10 章、有斐閣 1993）

井田　良『講義刑法学・総論』（有斐閣 2008）

同　　「医療事故に対する刑事責任の追及のあり方」
（井上正仁、酒巻匡編『三井誠先生古稀祝賀論文集』pp.229-248、有斐閣 2012）

江口厚仁「『法化社会』のゆくえ　法で全てを解決できるか」（朝日新聞 2012 年 9 月 2 日朝刊「ニュースの本棚」）

大塚裕史「アメリカ刑法における過失責任論と刑事制裁の限界」（『アメリカ刑事法の諸相』pp.43-59、成文堂 1996）

大淵憲一『謝罪の研究　釈明の心理とはたらき』（人文社会科学ライブラリー第 1 巻、東北大学出版会 2010）

嘉門　優「環境保護と刑法」（甲斐克則編『現代社会と刑法を考える』第 13 章、法律文化社 2012）

川北宇夫『墜落事故の後』（文藝春秋 1992）

川出敏裕「刑事手続と事故調査」（ジュリスト No.1307、pp.10-18、2006）

佐伯仁志『制裁論』（有斐閣 2009）

笹倉宏紀「事故調査と刑事司法（上）」（ジュリスト No.1432、pp.29-36、2011）

ジェームズ・リーズン『組織事故』（塩見弘監訳、高野研一・佐相邦英訳　日科技連 1999）

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 23 年 5 月）
（http://www.caa.go.jp/safety/pdf/matome.pdf：2012 年 9 月 23 日アクセス）

同　　「第 1 回事故調査機関の在り方検討会議事録」（平成 22 年 8 月 20 日）
（http://www.caa.go.jp/safety/pdf/100914kouhyou_2.pdf：2012 年 10 月 1 日アクセス）

田口守一『刑事訴訟法第六版』（弘文堂 2012）

土本武司「航空パイロットの刑事責任の問い方－ニアミス事故を素材にして－」（判例時報 1813 号 pp.3-10）

萩原由美恵「医療過誤における刑事責任の限定」（中央学院大学法学論叢第 24 号、pp.123-156、2011）

藤原琢也「航空事故の刑事法的考察―事故の再発防止の視点から―」
（北海学園大学大学院法学研究科論集第 12 号、2011）

古川伸彦「ドイツにおける事故と過失―医師の刑事責任の限定？―」（刑事法ジャーナル第 28 号、pp.22-28、2011）

ホセ・ヨンパルト『道徳的・法的責任の三つの条件』（成文堂 2005）

みずほ情報総研（株）「事故調査機関のあり方に関する調査報告書」（平成 22 年）
（http://www.caa.go.jp/safety/index9.html：2012 年 10 月 14 日アクセス）

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 1 回事故調査機関在り方検討会」資料 5-3、2010 年 8 月 20 日、http://www.caa.go.jp/safety/pdf/100820kentoukai_5_3.pdf：2012 年 9 月 23 日アクセス）

森　達也「厳罰化は有効な刑罰なのか　ノルウェー元法相に聞く」（世界 2012 年 8 月号、岩波書店、pp.176-183）

吉田敏雄『法的平和の恢復―応報・威嚇刑法から修復的正義指向の犯罪法へ―』（成文堂 2005）

吉村顕真「日本不法行為法における民事制裁論の歴史と展望：損害賠償法における『制裁』の実態に着目して」（龍谷法学第 43 巻第 2 号 pp.200-293、龍谷大学法学会 2010）

同　「19 世紀アメリカ合衆国における懲罰的損害賠償の形成過程：近代損害賠償法における『懲罰的』要素の意義」（龍谷法学第 40 巻第 3 号 pp.108-199、龍谷大学法学会 2007）

山田健二「真実と何を交換するのか 事故調査における免責」（京都大学文学部哲学研究室紀要、2001）

Jerome Hall, “Negligent Behavior Should Be Excluded From Penal Liability”, Colum. L. Rev., vol.63,

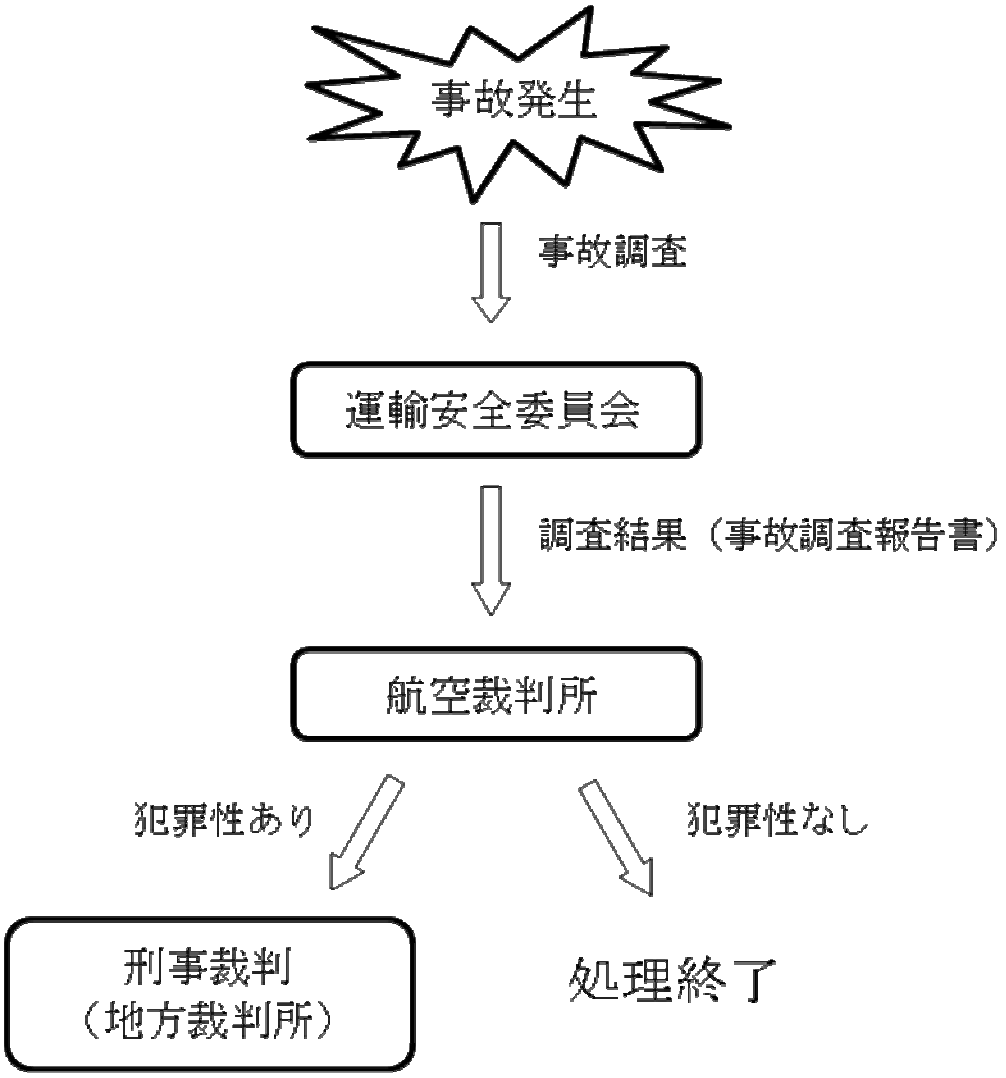
Sofia Michaelides Mateou & Andreas Mateou, ”Flying in the Face of Criminalization”, ASHGATE, 2010.

Sydney Dekker, ”Prosecuting professional mistake：Secondary victimization and a research agenda for criminology” , International Journal of Criminal Justice Sciences, June Vol.4(1), pp.60-78.
（本文献は、藤原琢也「専門職業人の過誤を起訴すること：二次被害者化と犯罪学の研究課題」（北海学園大学大学院法学研究科論集第 13 号 2011、pp.1-31）として翻訳されている。）

Sydney Dekker, ”JUST CULTURE Balancing Safety and Accountability 2nd Edition”, ASHGATE, 2012.

別図

新しい航空事故処理のイメージ



おわりに

以上、航空事故に対して刑事責任を追及することに関する問題の検討を行った。本稿は、発生した航空事故の解決にあたり、刑事法がどのような関わりを持つべきかという観点からの検討である。そこでの趣旨は、航空事故の解決にとって、事故が発生した原因解明を優先的に行うことを主張している。しかし、現在の日本社会において、刑事責任を負わせることで事故の解決を図るということが一般的な認識であるため、事故を引き起こしたことに対して、何らかの責任を果たす要求は避けられない。そのため、刑罰を科すことだけが、事故に関する責任を果たす唯一の手段ではなく、事故の経緯を詳細に説明することも、将来の事故防止のためには、必要不可欠であることを指摘し、刑罰が最終的な自己の解決策であるという認識に対して一石を投じている。

本稿では、航空事故と刑事法の関わりを明らかにするため、実体法、手続法という視点に加え、被害者学的な観点から加害者が刑事責任を追及されることによって二次的に被る不利益の検討という、新しい議論を加えて、立体的な考究を試みた。そして、実体法の検討では、過失論からのアプローチと刑罰論からのアプローチというように複数の視点からの検討を行っている。だが、私の力量が不足しているため、各分野における検討は、道半ばという状態となっている観は否めない。その意味において、裁判制度の改革、行政処分の改善、および、懲罰的損害賠償の実施などの政策的な提言を、本稿で行っているものの、実行可能性のある選択肢を提示している域に止まっており、具体的に制度創設のために必要な施策に関する詳細な考究が不足している。そのため、後に、この提言を実現するためには、それぞれの分野における研究を更に深めることが必要であると考えている[1]。

このような立体的な思考という手法をあえて選んだのは、現在、膠着状態にあると思われる、航空事故に対する刑事責任追及の是非に関する議論に一石を投じ、議論の活性化を図ることを狙ってのことである。さらに、本稿で取り上げた「初歩的なミス」の解釈をめぐる見解の相違に代表されるように、これまでの本件に関する議論の対立は、刑法の専門家と航空関係者の相互理解が不足していることにあることも、今回の研究を通じて明らかにできたと思う。この理解不足は、双方の社会が持つ職業的専門性の高さによって、相手の考え方などが十分理解できない状況に陥っていること、言い換えれば、

[1] 懲罰的損害賠償の実現に必要な検討について、吉村顕真は「懲罰賠償を検討する場合には、それを損害賠償の枠内で制裁的慰謝料という形で認めるのか、それともその枠外で二倍・三倍の法定賠償という形で認めるのか、民事損害賠償の中での位置づけまでも意識しなければならない。また、懲罰賠償を認めるとした場合、従来の民事訴訟法の諸ルールや刑事諸法との関係をどのように調節していくのか、といった細かい点も検討していかなければならない。さらに、制度の理論的問題だけではなく、実際に運用することから生じる現実的問題もあらかじめ検討していかなければならない」（吉村顕真「19 世紀アメリカ合衆国における懲罰的損害賠償の形成過程」120 頁）と指摘されている。このような具体的な検討が、裁判制度の改革および行政処分の改善を行う際に必要となるであろう。

相手の主張に異を唱える者が、自己が専門分野とする視点に基づく批判を展開するのみで、相手の領域に入っての批判を行っていないことに原因があると思われる。だが、刑法の専門家と航空関係者のそれぞれの主張には、事故の解決にとって認めるべきものは多々あり、そのいずれかを妥当ではないとして完全に排除することはできない。つまり、この議論において二者択一的な解決は望めない。

このような状況を打開するためには、自己の分野からの批判を繰り返すだけではなく、相手の分野の視点からの議論を行うことが必要であり、そのためには、双方の事情を理解し、その主張を仲介する、通訳のような存在が欠かせないだろう。その意味において、本稿は航空機の運航に従事する者が刑法の視点に立ち、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を明らかにできたと考えている。

本稿で指摘している刑事責任を追及することに対する問題点は、決して航空界を特別視し、擁護することだけを目的とするものではない。航空事故を真の意味で解決するためには、刑事責任を追及するだけでは部分的な解決しか実現しないとの考えによるものである。しかし、これをもって、刑事責任の追及を全面的に否定するものではない。アメリカの制度がそうであるように、事故原因を解明する過程において犯罪が疑われる事象が明らかになった場合は、事故の解決を司直の手に委ねることも必要であることは言うまでもない。

ただし、過失による事故の場合であっても、刑事責任を追及することによって、事故の真相が明らかになるという社会的な期待が否定できない現状である以上、航空事故が発生した後の処理において、刑事責任を追及することを完全に排除することの実現には、長時間を要するであろう。したがって、この問題を解決するための施策として提言している、刑事責任追及よりも事故調査を優先することを実現するためには、本稿で指摘した事故調査機関に対する社会的な信頼を高めることのほか、航空業界に従事する者の信頼を向上させることも必要となる。なぜなら、これらの信頼を社会から勝ち取ることによって、航空業界に従事する者からの提言が社会に受け入れられる素地が整うからである。このためには、公共交通の一端を担う航空業界人としての職業的倫理観を高め、責任逃れの主張であるとの誤解を与えないよう、自らの行動を律していくことも必要である。

そして、航空事故に対して刑事責任を追及することに関する議論は、そのいずれかの主張が絶対に正しいということはなく、それ故、絶対的な結論に至ることができないのが現状である。しかし、この問題は、刑事責任を追及することに賛成するか反対するかという二者択一的な解決を図るものではなく、社会全体として「事故の解決に必要なことは何か」という視点から、時の社会情勢に応じた解決を図るべき問題である。過失という犯罪は、特別に定められた場合にのみ処罰されるのであり、時代の推移に伴い、その内容が変動するということからも、その解決策も時代と共に変化することが当然と

もいえる。したがって、航空事故後の処理において刑事責任を追及する手続が取られていたからといって、それだけの理由で、以後も刑事責任を追及することが、恒久的に必要とされることにはならないのである。

そこでは、社会全体で事故の再発防止に向け行うべきことを明らかにし、事故によって社会全体に生じた被害の修復をいかに図るかということを議論し、その方策を導き出すための努力が求められる。この意味で、航空事故後の処理は、主に航空関係者と法律の専門家の間の議論に終始している現状を、デッカーが指摘するように、社会学などの分野横断的な議論へと展開する必要があるだろう。そして、刑罰を科すことに関する個別の問題として解決する前に、今一度、刑罰を科すことの社会的意義という基本原理を振り返ることが必要である。そうすることによって、航空事故に限定した解決策に止まることなく、その他の過失によって発生した事故への対応を含め、厳罰化傾向にある現代社会の事故に対する対応を適切な方向へ導くことが実現するであろう。つまり、事故防止のための施策を推進することは、事故の被害者と加害者との間に限定された問題からの要請ではなく、将来の事故を防止し、事故により生じる損害の発生を未然に防止するという社会的な要請に基づき行われることといっても過言ではない。

本稿での主張は、航空事故を引き起こしたとされる者に対して刑事責任の追及、つまり、刑罰を科すことに対し懐疑的な態度を取っている。このような刑事責任の追及を否定する主張に対して、刑法の専門家から様々な批判が展開されているところであるが、そもそも、刑法の存在目的を考えた場合、社会生活の秩序を維持することが究極の目的であり、刑罰をもって法益侵害に対する非難を行うことが目的ではない。そこでは、航空事故によって乱された社会秩序をいかに回復し、将来の被害を食い止めるかということに、我々の努力を傾注すべきであって、過去を反省するために、過度な努力を払うべきではない。この意味において、日本社会では、他人に危害を加えた者に対して制裁を求める社会的要求が強く、これを実現するためには、解決しなければならない課題が山積している。

このような課題の解決にとって、事故を解決する手段としての刑事責任追及は、限定的な解決策を与えてくれるに過ぎず、刑罰に頼る解決から一日も早く脱しなければならない。本来、刑法は謙抑的に用いられなければならないことが、刑法を運用する基本原理の一つとして認められ、刑罰以外の手段を用いた解決の可能性が認められている以上、この手段による解決を優先することの正当性は、この謙抑性からも導かれるのである。特に航空事故の原因が過失とされる場合、法益侵害の発生を意図していない行為が処罰の対象となっていることに加え、刑罰以外の責任の取り方が事故防止に取って有益であると認められることが明らかなのであるから、刑法の適用に慎重な態度を取るべきである。

このように、新しい時代における事態へ対応するためには、今一度、原理原則に立ち返ることが必要である。具体的にいうならば、航空事故が発生し

た場合に、社会として行うべきことは何かということを明らかにし、そこでの刑法の存在目的を問い直すことが急務である。その意味で、本稿における刑法の原理に関する検討は、その途上である。したがって、今後、航空事故の防止に対して効果的な政策を展開するために、刑事責任の具体的な形である刑罰を科すことの意義に立ち返ることからの検討が、より適切に航空事故を処理することにつながるものと信じている。

そして、本稿で検討した内容は、現在、議論が深まりつつある医療事故をはじめとする様々な事故の解決へも応用が可能な議論であると考えている。しかしながら、それらの分野に対する応用を図る場合、本稿で述べたとおり、過失犯を処罰するための理論は、個々の事例に応じて個別に作り上がられることが原則であり、過失の普遍的一般論を構築するために過度の抽象化を図るべきではない。この意味では、航空事故に対する過失論に関する議論を、刑法が社会に対して果たすべき役割を念頭に深めていくことが、他の分野での事故に関する過失に対して、より適切な指標を与えることへとつながり、社会にとって、不幸にして発生した事故を単なる報復的な対象として捉えるのではなく、将来の事故防止に対する貴重な経験として生かすことへとつながるだろう。

＜参考文献＞

吉村　顕真「19 世紀アメリカ合衆国における懲罰的損害賠償の形成過程：近代損害賠償法における『懲罰的』要素の意義」（龍谷法学第 40 巻第 3 号 pp.108-199、龍谷大学法学会 2007）

別表1

海外の航空事故に対する起訴・捜査の状況

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

	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 Intercontinentaux	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で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 3B 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（チライデント３B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ヶ月服役した後に釈放された。	
5	1977年12月18日	SATA国際航空	SE-210 Super Caravelle	ポルトガル マデーラ	SATA国際航空のSE-210 Super Caravelle機が、ポルトガルのマディ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	B727-200	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		TU-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、航空機の設計者も、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エアー	B737	アメリカ ニューヨーク	USエアー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に水没し、乗客55名にうち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定されていなかったためで、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。	
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	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。	
22	1996年5月11日	バリュージェット	DC-9	アメリカ フロリダ	バリュージェット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グレードに墜落し、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、バリュージェット社と整備契約を交わしているサブレテック社、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、サブレテック社に対して、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、サブレテック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。サブレテック社は、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。 サブレテック社は、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テック社は、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-42	ギリシャ テッサロニキ	ウクライナ航空のヤコブレフ-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	B767-300	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	B737-204C	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。元運航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	ソーファルコン9	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、ブカレストオトペ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	ハパク・ロイド航空	A310	オーストリア ウィーン	ハパク・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 ブーソン	エア・グラシアスのヘリコプターが、スイスのブーソンで墜落した。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(negligent 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110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ペ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、リネート航空高越管制所職員、並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。 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。	
38	2001年11月24日	クロスエア	アブロRJ100	スイス チューリッヒ	クロスエア3597便のアブロ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。	
39	2002年4月15日	中国国際航空		韓国 釜山	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人が負傷した。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。	
40	2002年6月11日		パイパー	カナダ ウィニペグ	6名の乗客を乗せたパイパー機が、ウィニペ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 バシュキリ航空	B757 TU154	ドイツ ユーベリンゲン	DHL・B757貨物機とバシュキリ航空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・プリスティ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。ベリ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。	
44	2005年2月2日		チャレン ジャーCL-600	アメリカ ニュージャジー	ボンバルディア・チャレンジャーCL-600型機が、ニュージャ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。	
45	2005年8月6日	タンインター航空	ATR72	イタリア	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。	
46	2005年8月14日	ヘリオス航空	B737	ギリシャ アテネ	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。 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。	

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	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。 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。 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。 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、有罪が認められ他場合、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。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。	
48	2007年2月13日		カナディアンジェット	ロシア モスクワ	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ヌ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。	
49	2007年3月7日	ガルーダインドネシア航空	B737-400	インドネシア	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。	
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 マドリード	スパン航空機が、マドリード・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 ペルピナニャン	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人のニュージーランド航空整備員、並びにニュージー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。同機はボローニャ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。	

別表2

日本で発生した航空事故の主な起訴事例

※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。

	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両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（判例ﾀｲﾑｽﾞ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、那覇飛行場滑走路上において、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を採らなかったとして業務上過失傷害罪で起訴された。	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
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）	第一審両名有罪 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、中華航空公司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た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が負傷した事故について、機長が業務上過失致傷罪で起訴された。	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
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、滑走路上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

＜参考文献一覧＞

秋山　賢三『裁判官はなぜ誤るのか』（岩波新書 2002）

浅野　健一『犯罪報道の犯罪』（講談社文庫 1987）

朝日新聞　「空の安全　事故どう生かす」（2007 年 2 月 6 日朝刊）

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 12 年度、pp.291-327）

渥美　東洋「刑罰の理論と実際（１）」（『罪と罰を考える』第 9 章、有斐閣 1993）

渥美　東洋「刑罰の理論と実際（２）」（『罪と罰を考える』第 10 章、有斐閣 1993）

飯倉　哲生「日本航空ニアミス事件における東京地裁判決」（平成法政研究第 11 巻第 2 号 pp.1-50、2007）

同　「日本航空ニアミス事件－主としてリスクマネージメントの視点から」（平成法政研究第 14 巻第 2 号 pp.1-22、2010）

飯田　英男「刑事司法と医療」（ジュリスト No.1339、pp.60-66）

池田　茂穂「耕論　ヒューマンエラーの責任」（朝日新聞 2008 年 7 月 6 日朝刊）

池内　宏、海老池昭夫共著『航空事故の過失理論（改訂版）』（成山堂 2008）

池田　茂穂「耕論　ヒューマンエラーの責任」（朝日新聞 2008 年 7 月 6 日朝刊）

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 4 号、1994、pp.81-91）

同　「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 24 号 2004、pp.59-67）

同　「航空事故に伴う刑事過失責任と Human Factors」（亜細亜法學第 31 巻第 1 号 1996、pp.45-70）

同　「システム性事故と刑事責任」（東海法学第 42 号 2009、pp.1-19）

同　「航空事故調査と犯罪捜査の競合する問題－原因究明を最優先する社会を目指して－」（空法第 49 号、勁草書房 2008、pp.5277-5291）

石井　一正『刑事実認定入門』（判例タイムズ社 2005）

石塚　章夫「事実認定の適正」（村井敏邦、川崎英明、白取祐司編『刑事司法改革と刑事訴訟法下巻』日本評論社 2007、pp.700-730）

井田　良『講義刑法学・総論』（有斐閣 2008）

同　「医療事故における刑事責任の追及のあり方」（『三井誠先生古稀祝賀論文集』pp.229-248、有斐閣 2012）

運輸安全委員会ホームページ「航空事故に関する統計」（http://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/air-accident-toukei.php、2012 年 11 月 17 日アクセス）

運輸省『昭和 53 年度運輸白書』（http://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa53/ind100304/frame.html、2012 年 10 月 27 日アクセス）

江口　厚仁「『法化社会』のゆくえ　法で全てを解決できるか」（朝日新聞 2012 年 9 月 2 日朝刊「ニュースの本棚」）

大塚　裕史「アメリカ刑法における過失責任論と刑事制裁の限界」（『アメリカ刑事法の諸相』pp.43-59、成文堂 1996）

大淵　憲一『謝罪の研究　釈明の心理とはたらき』（人文社会科学ライブラリー第 1 巻、東北大学出版会 2010）

大谷　實『新版 刑事政策講義』（弘文堂 2009）

同　『刑法講義総論新版第 4 版』（成文堂 2012）

岡部　雅人「航空機事故と航空管制官の過失」（姫路法学50号pp.238-255、2009）

門田　成人「航空機事故と刑事過失責任」（法学セミナーNo.674、129 頁、2011）

嘉門　　優「環境保護と刑法」（甲斐克則編『現代社会と刑法を考える』第 13 章、法律文化社 2012）

川北　宇夫『墜落事故の後』（文藝春秋 1992）

川出　敏裕「刑事手続と事故調査」（ジュリスト No.1307, pp.10-18, 2006）

川端　　博『刑法総論講義　第２版』（成文堂 2006）

木口　信之「情況証拠による事実認定－裁判の立場から」
（三井誠他編『新刑事手続Ⅲ』悠々社 2002、pp.71-81）

北川佳世子「過失犯をめぐる最近の最高裁判例について」（刑事法ジャーナル vol.28、pp.3-10、2011）

警察庁「運転免許統計」（平成 23 年版）
（http://www.npa.go.jp/toukei/menkyo/menkyo13/h23_main.pdf、2012 年 11 月 17 日アクセス）

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対する見解」
（2010 年 12 月 15 日、http://www.tfossg.com/pg33.html：2012 年 2 月 19 日アクセス）

航空事故調査報告書 99-8（1999）

航空事故調査報告書 2002-5（2002）

国際民間航空条約第 13 付属書

国土交通省『平成 23 年度国土交通白書』

同　　「自家用操縦士の技量維持方策に係る指針」（国空乗第 2077 号平成 15 年 3 月 28 日付）

佐伯　仁志『制裁論』（有斐閣 2009）

笹倉　宏紀「事故調査と刑事司法」（刑事法ジャーナル Vol.28、2011、pp.36-52、弘文堂）

同　　「事故調査報告書の証拠能力について」（研修第 713 号 2007、pp.3-20）

同　　「事故調査と刑事司法（上）」（ジュリスト No.1432、pp.29-36、2011）

佐藤　博史「情況証拠による事実認定－弁護の立場から」
（三井誠他編『新刑事手続Ⅲ』悠々社 2002、pp.85-88）

ジェームズ・リーズン著『組織事故』（塩見　弘監訳、高野研一、佐相邦英訳、日科技連 1999）

シドニー・デッカー『ヒューマンエラーは裁けるか　安全で公正な文化を築くには』
（芳賀清監訳、東京大学出版会 2009）

柴田　伊冊「司法における事実と目的と効果--焼津市付近上空のニアミス事故最高裁判決（平成 20 年（あ）920 号 業務上過失傷害被告事件・平成 22 年 10 月 26 日最高裁第一小法廷決定）から考える」（千葉大学人文社会科学研究第 22 号、pp.32-53、2011）

白取　祐司「問題の所在」（刑法雑誌第 39 巻第 2 号 2000、pp.289-290）

城山　英明他「安全法制度設計における加害者ペナルティーに関する論点：選択肢とその評価」
（『社会技術研究論文集 Vol.3』2005、pp.60-78）

全日本空輸（株）総合安全推進室『ヒューマンファクターズへの実践的アプローチ』（1993）

鈴木　茂嗣『刑法総論第二版』（成文堂 2011）

鈴木　博康「日本航空機ニアミス事故と刑事司法」
（九州国際大学法学会法学論集第 18 号第 3 号、pp.253-277、2012）

曽根　威彦『刑法総論　第四版』（成文堂 2008）

高橋　直哉「応報概念の多様性」（『立石二六先生古稀祝賀論文集』pp.29-50、成文堂 2010）

高橋　則夫『刑法総論』（成文堂 2010）

同　　「刑法における行為規範と制裁規範」（『機犯論と刑法解釈論』pp.1-19、成文堂 2007）

田口　守一『刑事訴訟法　第六版』（弘文堂 2012）

田宮　裕『刑事訴訟法(新版)』（有斐閣 1996）

団藤　重光『刑法綱要総論　第三版』（創文社 1990）

チューザレ・ベッカリーア『犯罪と刑罰』（小谷眞男訳、東京大学出版会 2011）

土本　武司「航空機事故と管制ミスー日航機ニアミス事故控訴審判決」
（判例時報 2024 号 pp.196-202（判例評論 600 号 pp.34-40））

同　「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 1971 号 pp.164-169（判例評論 583 号 pp.2-7））

同　「航空パイロットの刑事過失責任の問い方」（判例時報 1813 号、pp.3-10）

同　『航空事故と刑事責任』（判例時報社 1994）

同　「航空事故と刑事過失責任」（『現代社会犯罪の諸問題』板倉宏博士古稀祝賀論文集編集員会編、pp.225-247、勁草書房 2004）

同　「航空事故調査報告書の証拠能力」（捜査研究 No.637、2004、pp.12-14）

D.T.ジョンソン『アメリカ人のみた日本の検察制度　日米の比較考察』
（シュプリンガー・フェアラーク東京 2004）

豊崎　七絵『刑事訴訟における事実観』（日本評論社 2006）

中尾　政之『失敗百選』（森北出版 2005）

日本学術会議人間と工学研究連絡委員会安全工学専門委員会
「事故調査体制のあり方に関する提言」（平成 17 年 6 月 23 日）

萩原由美恵「医療過誤における刑事責任の限定」（中央学院大学法学論叢第 24 号、pp.123-156、2011）

浜井　浩一「グローバル化する厳罰化とポピュリズム」（日本犯罪社会学会編『グローバル化する厳罰化とポピュリズム』序章、pp.6-15、現代人文社 2009）

平田　紳「改正検察会の活動　―大規模事故と強制起訴―」
（福岡大学法学論叢第 55 巻第 3･4 号 2011、pp.435-450）

平野　龍一『刑事訴訟法』（有斐閣 1958）

福田　平『全訂 刑法総論 第五版』（有斐閣 2011）

藤木　英雄『刑法講義　総論』オンデマンド版（弘文堂 2003）

藤原　琢也「航空事故の刑事法的考察－事故の再発防止の視点から－」
（北海学園大学大学院法学研究科論集第 12 号 2010、pp.17-117）

渕野　貴生「航空事故調査報告書の刑事手続における使用の可否」
（法学セミナー613 号 2006、124 頁）

古川　伸彦『刑事過失論序説』（成文堂 2007）

同　「ドイツにおける事故と過失―医師の刑事責任の限定？―」（刑事法ジャーナル第 28 号、pp.22-28、2011）

ホセ・ヨンパルト『道徳的・法的責任の三つの条件』（成文堂 2005）

細井　洋子、鴨志田康弘『犯罪と社会　初歩から始める犯罪社会学』（学文社 2011）

本間　一也「過失犯における結果の客観的帰属(一)」
（北大法学論集第 40 号 4 号 1990、pp.835~885）

前田　雅英『刑法総論講義　第５版』（東京大学出版会 2011）

同　「事故調査と過失責任」（警察學論集第 64 巻第 1 号、pp.136-154、2011）

曲田　　統「日航機ニアミス事件控訴審判決について」（法學新報 116 巻 1･2 号 pp.137-160, 2009）

同　　「過失犯論における実行行為性・予見可能性の問題－日航機ニアミス事件を素材にして」（川端博、浅田和茂、山口厚、井田良編『理論刑法学の探求』成文堂 pp.33-66、2012）

松尾　浩也『刑事訴訟法(下)新版』（弘文堂 1993）

松本　一郎「航空事故調査と刑事手続」（獨協法学 No.20、1983、pp.29-76）

水谷　規男「適正な事実認定と証拠構造論」（刑法雑誌第 39 巻第 2 号 2000、pp.312-328）

みずほ情報総研（株）「事故調査機関のあり方に関する調査報告書」（平成 22 年）（http://www.caa.go.jp/safety/index9.html：2012 年 10 月 14 日アクセス）

三井　誠「予見可能性」（藤木英雄編著『過失犯－新旧過失論争－』学陽書房 1975、pp.129-182）

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１回事故調査機関在り方検討会」資料 5-3、2010 年 8 月 20 日、http://www.caa.go.jp/safety/pdf/100820kentoukai_5_3.pdf：2012 年 9 月 23 日アクセス）

村岡　啓一「情況証拠と事実認定」（刑法雑誌第 39 巻第 2 号 2000、pp.291-308）

本江　威憲「事実認定－検察の立場から」（三井誠他編『新刑事手続Ⅲ』悠々社 2002、pp.60-69）

森　　達也「厳罰化は有効な刑罰なのか　ノルウェー元法相に聞く」（世界 2012 年 8 月号、岩波書店、pp.176-183）

森　　紀人「航空事故と操縦士の刑事責任」（空法第 37 号、pp.21-59、1996）

吉田　新彌『事故と心理』（中公新書 2006）

吉田　敏雄『法的平和の恢復－応報・威嚇刑法から修復的正義指向の犯罪法へ－』（成文堂 2005）

同　　『刑法理論の基礎　第２版』（成文堂 2010）

吉村　顕真「日本不法行為法における民事制裁論の歴史と展望：損害賠償法における『制裁』の実態に着目して」（龍谷法学第 43 巻第 2 号 pp.200-293、龍谷大学法学会 2010）

同　　「19 世紀アメリカ合衆国における懲罰的損害賠償の形成過程：近代損害賠償法における『懲罰的』要素の意義」（龍谷法学第 40 巻第 3 号 pp.108-199、龍谷大学法学会 2007）

山田　健二「真実と何を交換するのか 事故調査における免責」（京都大学文学部哲学研究室紀要、2001）

山中　敬一『刑法総論第２版』（成文堂 2008）

同　　『刑法における客観的帰属の理論』（成文堂 1997）

米倉　　勉「システム性事故における注意義務の考え方　日本航空 907 便ニアミス事件判決を契機に」（季刊刑事弁護 48 号 pp.8-13、2006）

同　　「JL907 便ニアミス事件無罪判決について」（季刊刑事弁護 49 号 pp.179-182、2007）

柳田　邦男「空の安全を壊す　管制官禁固判決」（『生きなおす力』新潮社 pp.185-201、2009）

同　　『事故の視角』（文藝春秋 1978）

Aviation Safety Network Database（http://aviation-safety.net/database/ 2012 年 4 月 7 日アクセス）

Charles Perrow, ”Normal Accidents : living with high-risk technologies”, Princeton University Press, 1999.

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, pp.407-456.

Jerome Hall, “Negligent Behavior Should Be Excluded From Penal Liability”, Colum. L. Rev., vol.63,

NTSB Bar Association, Select Committee on Aviation Public Policy, “Aviation Professionals And The Threat Of Criminal Liability －How Do We Maximize Aviation Safety?”, 67 Journal of Air Law and Commerce, 2002, pp.875-934.

Raymond C. Speciale, “Findamentals of Aviation Law”, McGraw-Hill, 2006.

Sydney Dekker, ”JUST CULTURE Balancing Safety and Accountability 2nd Edition”, ASHGATE, 2012.

Sidney Dekker, ” 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.
（本文献は、藤原琢也「専門職業人の過誤を起訴すること：二次被害者化と犯罪学の研究課題」（北海学園大学大学院法学研究科論集第 13 号 2011、pp.1-31）として翻訳されている。）

Sidney Dekker, “The criminalization of human error in aviation and healthcare : A Review”, Safety Science 49, pp.121–127 (2011)
（本文献は、藤原琢也「航空と医療分野におけるヒューマンエラーを犯罪とすることに関する一考察(上)・(下)」（日本航空機操縦士協会『PILOT』No.329、No.330）として翻訳されている。）

Sofia Michaelides-Mateou & Andreas Mateou , ”Flying in the Face of Criminalization”, Ashgate , 2010.