

|      |                             |
|------|-----------------------------|
| タイトル | 航空事故の防止と刑事法(三)： 刑罰優先主義からの脱却 |
| 著者   | 藤原, 琢也; FUJIWARA, Takuya    |
| 引用   | 北海学園大学法学研究, 49(3): 657-708  |
| 発行日  | 2013-12-30                  |

# 航空事故の防止と刑事法 (三)

## 〈 刑罰優先主義からの脱却 〉

藤 原 琢 也

### 目 次

はじめに

第一章 航空事故へ刑事責任を追及することの是非

一 対立の構造

(一) 刑事責任を否定する立場からの主張

(二) 刑事責任を肯定する立場からの主張

(三) 見解の対立点

二 航空事故を特別視することを認める理由の検討

(一) 航空危険処罰法の問題

(二) 航空機運航システムの問題

(三) 自動車事故との比較

三 小括

第二章 航空事故に対する刑事訴追の状況

一 国外の状況

(一) 航空従事者の起訴に関する傾向

(二) 刑事訴追の類型

ア アメリカ

イ フランス

ウ イタリア

エ 刑事訴追の類型から見えること

(三) 小括

二 日本の状況

- (一) 日本の航空事故調査等に関する制度
  - (二) 航空事故に対する刑事訴追の状況
  - (三) 航空事故における注意義務
  - (四) 日本における刑事訴追の特徴
  - 三 小括
    - (以上第九卷第一号)
  - 第三章 航空事故の刑事実体法的考察
    - I 犯罪論からの視点
      - 一 過失論における現在の議論
        - (一) 旧過失論の問題点
        - (二) 新過失論における責任の捉え方
        - (三) 航空事故にとって適切な過失理論
      - 二 過失の評価と客観的帰属論
        - (一) 客観的帰属論と相当因果関係論との比較
        - (二) 客観的帰属論の射程
        - (三) 客観的帰属論の意義
    - II 小括
      - 航空事故の防止と刑罰
    - 一 刑罰論に関する議論の状況
      - (一) 応報刑論と目的刑論
      - (二) 責任と刑罰
        - ア 責任の本質
        - イ 責任の判断要素
      - (三) 相対的応報刑論
    - 二 相対的応報刑論への反論
      - (一) 応報を否定する主張
        - (二) 応報概念の曖昧さ
      - 三 刑罰の報復感情宥和機能
      - 四 航空事故を引き起こした者に刑罰を科すことへの疑問
      - 五 小括
        - (以上第九卷第二号)
    - III 日航機ニアミス事故判決の分析
      - 一 事故の概要
      - 二 判決の要旨
        - (一) 第一審(無罪)
        - (二) 第二審(執行猶予付き有罪)
        - (三) 上告審(上告棄却)
    - 三 検討
      - (一) 評釈等の状況
      - (二) 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 「初歩的なミス」を処罰することについて
- 四 小括
  - 第四章 航空事故の刑事手続法的考察
    - 一 事故調査報告書の証拠採用することへの疑問
    - 二 事故調査報告書の「事実」
      - (一) 事故調査における事実認定

- (二) 原因の推定
  - (三) 航空事故調査において認定された事実の特性
- 三 航空事故刑事裁判における事実認定
- (一) 刑事裁判における真実
  - (二) 刑事裁判における事実認定
    - ア 一般的な議論
    - イ 間接事実による事実認定
- 四 事実認定の実際
- (一) 日航機ニアミス事件
    - ア 事故調査報告書における事実認定
    - イ 検討
  - (二) 日航機乱高下事件
    - ア 事故の概要
- 五 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
- オ 検討
    - (一) 原因とされる事象の恣意的な選択について
    - (二) 報告書の多義性
    - (三) 事実の推定
- イ 第一審の事実認定構造
- (ア) 公訴事実の要旨
  - (イ) 裁判所の実事認定
- ウ 第二審の事実認定構造
- (ア) 検察官の主張
  - (イ) 裁判所の実事認定

### III 日航機ニアミス事故判決の分析

#### 一 事故の概要

この事故は、二〇〇一年一月三十一日、静岡県焼津市付近上空を高度三九〇〇フィートへ向け上昇中の日本航空九〇七便（羽田発那覇行）と、三七〇〇〇フィートを巡航中の日本航空九五八便（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、九五八便に対して降下の指示を出すべく

意図していたにもかかわらず、便名を言い間違え、九〇七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、九〇七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、九五八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。水平飛行中の九五八便の機長は、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九〇七便の機長は、目視により衝突を回避するため自機を急激に降下させた。この九〇七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五七名が負傷した。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、実地訓練中であつた。

事故発生後、管制官Aは、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九〇七便と九五八便が急接近し、九〇七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、右記九〇七便と九五八便の急接近の際に行われた、管制官Aが九〇七便に対し過つて降下を指示した管制指示を九五八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。

## 二 判決の要旨

### (一) 第一審（無罪）

検察官からの、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

との主張に対して、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の九〇七便に対する降下指示が、九〇七便と九五八便の接触・衝突を招く危険性のある行為であり、九〇七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の九〇七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、C N F が発生した直後に九五八便に対して降下を指示していた場合は、九〇七便と九五八便が水平面上で最も接近したときでも管制方式基準で定められた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、九〇七便に対して降下の指示をしたため両機の間に必要な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（九〇七便は三五〇〇フィートまで降下、九五八便は三七〇〇フィートを維持）に従っていた場合、両機が最も接近した時点で、一〇〇〇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く、過失行為とされる管制官Aの九〇七便に対する降下の指示には、その段階で九〇七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られないとした。

また、管制官Aの九〇七便に対する降下指示についての実質的な危険性の判断において、管制官Aの過った管制指示の後に両機内で発生したT C A Sの警報とこ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の九〇七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な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が作動したことの重要性を認め、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<sup>(2)</sup>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こと<sup>(3)</sup>、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、九〇七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の九〇七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、本件異常接近及び九〇七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九〇七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。

## (二) 第二審<sup>(4)</sup>（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。そして、管制官Aの誤った管制指示により九〇七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九〇七便の乗客らの負傷に相当因果関係を認めた。

また、両管制官が九〇七便に降下指示を出した時点で、九〇七便は管制官Aによる降下指示に従って降下した一方、九五八便では、管制官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した。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、九〇七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、管制方式基準で定められた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、九五八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、九〇七便を降下させ、九〇七便及び九五八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ふ、実質的に極めて危険な管制指示を行ったとされ、管制官Aの九〇七便に対する降下指示及び管制官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、「九五八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とし、第一審判決を破棄し、管制官Aを禁固一年、管制官Bを禁固一年六月とし、両名に対し、裁判確定の日から三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。

(三) 上告審(上告棄却)

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を下し、被告人の有罪が



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の機能と九〇七便と九五八便の位置関係に照らせば、言い間違いによる九〇七便への降下指示は、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危険性を有する行為としての過失行為にあたるとするとともに、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、九〇七便の機長が上昇RAに反して降下を継続したことは、管制官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、管制車で発生した異常接近警報により九〇七便と九五八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、九五八便に対して降下RAが発生することも十分予見可能であるとされた。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、乗客らが負傷することが予見できたと認められた。

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であるというべきであり、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。

### 三 検討

#### (一) 評釈等の状況

本件事故の刑事裁判にかかる判決評釈等<sup>7)</sup>を概観すると、主に刑事法の専門家は第二審判決及び最高裁決定を妥当とする一方で、非法律家は、これに否定的な見解を表明している。このように見解が相違する結果となった原因は、法律家と非法律家との間における刑法の捉え方の相違にあると思われる。刑法の専門家は、岡部雅人がその評釈の中で述べているように<sup>8)</sup>、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<sup>9)</sup>。そして、裁判で論点となる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、その検討の対象としていない。このような理解に立つ場合、本件事故の有罪判決に対する評釈は、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が暗に前提とされ、「人的注意義務(違反)の程度を直視<sup>10)</sup>」した結論に向けた理論構築が行われることとなる。

一方、非法律家からの批判は、事故の再発防止の視点から、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<sup>11)</sup>」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<sup>12)</sup>において、航空事故は複数の者が関与する中で発生しているため、「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<sup>13</sup>がなされている。しかし、このような反論を主張するのであれば、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の合理性、つまり、同一事故の関係者間における責任分担の公平性に関する論証も行う必要がある。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及び決定に関する評釈をみると、土本武司の第二審判決の評釈及び第一審の判決が言い渡される前に発表した論文<sup>15</sup>は、パイロットと管制官の比較を行い、複数の事故当事者の行為を公平に検証しているかのようにみえる。そこで土本は、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咎責となる場合もあるとして、慎重な対応の必要性を主張している<sup>16</sup>。

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、航行の安全を確保するためには、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、管制官の支配権能が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、九五八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といえる。加えて、柴田伊冊の指摘<sup>18)</sup>にあるように、管制指示を发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置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、管制官が置かれている立場も、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。

(二) 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发出した管制官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關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<sup>19)</sup>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<sup>20)</sup>。従って、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

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。

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发出し、その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であったと認められる。この状況は、正当に管制指示を发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いる。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り、その訓練に関し、東京航空交通管制部の内規<sup>23</sup>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」と定められていた。従って、管制官Aが法的資格を有しないにもかかわらず、実際、法的に正当に发出した管制指示は、管制官Bの責任において发出された管制指示と解すべきである。つまり、管制官Bの法的的人格によって、管制官Aは管制指示を发出していたのであり、管制官Aが发出した管制指示に関する法的責任は、管制官Bが負うと解することが妥当であろう。

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发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、便名を取り違えた管制指示と、九〇七便の乗客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、主観的な能力を有していないこととなる。よって、先に検証した井田の見解に従い、構成要件に該当しない事例とするのが妥当であり、管制官Aは本件裁判において無罪とすべきである。

#### イ 管制官Bの行為と管制指示の拘束性

これまでの検討で、管制官Aは、管制官Bの法的人格によって管制指示を发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が、外見的に監督過失と理解されやすい。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概念が適用される関係にはあらず、むしろ、管制官Bの単独の行為と解すべき事例である。このような前提に立てば、管制官Bを有罪とするためには、本件判決で行われている管制官Aに関して行われた過失の評価を管制官Bに行う必要がある。そして、その詳細を検討すると、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、曲田統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」の具体的内容を指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ぬため、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であると認められる。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ため、公平性及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。

本件事故の第二審判決では、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九〇七便の急激な回避操作に関する予見可能性を認めるため、管制指示から同便の回避操作の発生までに生じた諸事象を「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、緩やかな判断基準であるものの、被告人兩名が九〇七便と九五八便にTCASが搭載されていること、及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、②九五八便に降下の回避警報が発出され、九五八便の機長がそれに従って降下すること、③九〇七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、その判断は妥当であるとしている<sup>27)</sup>。

実際のTCASの作動は、航空機間で、ある瞬間の高度、高度の変化率、航空機の速度などの大量のデータを相互に交換し、そのデータに基づいて将来の予測位置を計算し、その位置が自機からの一定の範囲内に入ると警報を発する仕組みとなっている。しかし、この計算は、少しでもデータに変化が生じると異なる結果となる可能性が高いことに加え、交換されるデータが断片的となるため、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の作動が常に同一の作動をするとは言えない。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<sup>(28)</sup>。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九五八便が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。

この矛盾とは、九五八便の機長が管制指示を守らずにTCASの警報に従うことの予見可能性を求める一方で、九〇七便の機長が管制指示を守ることの予見可能性を求めているという、管制指示の拘束性に対する態度である。この九〇七便機長の判断は、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り、いくらその影響が大きいとはいえ、その他の要因を含めて総合的に判断されたものであった。従って、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も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。

更にTCASの回避警報が作動した場合の管制指示に関する法的位置づけからも、九〇七便に対する降下指示と当該回避警報によって生じた事態を関連づけることの問題を指摘できる。TCASの回避警報が連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が生じたことを意味する。事故発生当時の規定に従えば、当該警報に従うか否かの最終的な判断は機長に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、それまで受けていた管制指示へ機長が従う義務は一時的に免除<sup>(29)</sup>され、その後の行為は、機長独自の判断で行うものであったと認められる。更に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険が生じた場合には、旅客の救助及び地上又は水上の人又は物件に対する危険の防止に必要な手段を尽くさなければならぬ」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「急迫した危険が生じた」



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、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り、本件事故の具体的状況において、九〇七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、高裁及び最高裁の判断は、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。

このように、両被告人に対して過失を認めた第二審判決及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、この知識が、九〇七便と九五八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され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。

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、九〇七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、当該行為は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、便名を取り違えた降下指示から、九〇七便と九五八便が急接近すること、及び、九〇七便の乗客らの負傷する可能性を予見できたと認めた第二審及び上告審の判断は、妥当とは言えない。

(イ) 因果関係の認定について

相当因果関係論に立脚する立論は、本件第二審で採用された「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、過失犯を認定する場合、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<sup>30)</sup>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する事象の範囲を危険創出という視点からの安定的な判断が実現するだろう。

また、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九〇七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の判断において、当該機長がとった、T C A Sの回避警報に反して降下を継続したことは異常な介在事情ではないとされている。しかし、高裁判決などが、九〇七便のT C A S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は、先に行ったT C A Sの回避警報の航空法上の意義に関する検討結果を踏まえると、適切な論証とは言い難いものである。従って、第一審が採った手法とは異なるものの、便名を取り違えた管制指示の後に、双方の航空機に生じたT C A Sの回避警報は、一種の緊急状態が発生したと解し、その後の九〇七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り、便名を取り違えた管制指示と二機の航空機の接近との因果関係は認めるべきではない。

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及び最高裁決定は、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。この「初歩的なミス」という非難は、本件事故判決文及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」を意味するものが刑法解釈上の理解であると捉えてよいだろう。<sup>31)</sup>このような法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。ヒューマン・エラーの観点からは、「初歩的なミス」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」というランクづけはできない」と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。<sup>32)</sup>言い間違いのようなミスは、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、先に検討した刑罰の意義を踏まえると、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時的なものとならざるを得ない。

このように、「初歩的なミス」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「初歩的なミス」であることを理由に罪を認めることに對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、その刑罰の目的を踏まえた合理的な論証を行うことが、刑事法の専門家に対して求められる。

#### 四 小括

以上、ニアミス事故に関する判決及びその評釈の検討を通じて、航空事故に對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及び因果関係の認定において、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T.C.A.S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起因しているものと考えられる。詳しくは次章において検討するが、刑事裁判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。このような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つたという事情は、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、及び結果回避可能性等の認定へ影響を及ぼすことになる。従つて、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。

更に、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

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有資格者と同等に処罰することは、必要な資格を持たずに行った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、法的根拠を持つ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、本件事故の有罪判決の正当性が疑われることになる。

そして、本稿で指摘しているように、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見えよう。以前、別稿<sup>34)</sup>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を導いた。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出来る。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言える。

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。

注

- (1) 東京地裁平成十八年三月二十日判決(判例時報二〇〇八号一五一頁)。
- (2) 関係する航空機間で、双方の高度及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。
- (3) 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。
- (4) 東京高裁平成二十年四月十一日判決(判例時報二〇〇八号一三三頁)。
- (5) 平成二十二年十月二十六日 最高裁判所第一小法廷決定。
- (6) 本決定には、一名の補足意見及び一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、九〇七便と九五八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こと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用ものとは考え難く、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から、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、その後を生じたRAに反する九〇七便の機長の操縦は、両管制官にとって異常な事態であったといつてよく、兩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、九〇七便の機長が上昇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入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。

- (7) 本件事故裁判の第一審に関するものとして、米倉勉「JL907便ニアミス事件無罪判決について」(季刊刑事弁護第四九号(二〇〇七)、一七九—一八二頁)及び飯島哲生「日本航空ニアミス事件における東京地裁判決」(平成法政研究第一一巻第二号(二〇〇七)、一五〇頁)、同第二審に関するものとして、土本武司「航空パイロットの刑事過失責任の問い方・その二」(判例時報一九七二号、一六四—一六九頁)、同「航空機事故と管制ミス」(判例時報二〇二四号、一九六—二〇二頁)、曲田統「日航機ニアミス事件控訴審判決について」(法學新報第一一六巻一・二号(二〇〇九)、一三七—一六〇頁)、岡部雅人「航空機事故と航空管制官の過失」(姫路法学第五〇号(二〇〇九)、一三八—一五五頁)及び飯島哲生「日本航空ニアミス事件」(平成法政研究第一四巻第二号(二〇一〇)、一二二頁)、同上告審に関するものとして、門田成人「航空機事故と刑事過失責任」(法学セミナーNo.674(二〇一〇)、一二九頁)、北川佳世子「過失犯を巡る最近の最高裁判例について」(刑事法ジャーナルvol.28(二〇一〇)、三一—〇頁)、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関する見解」(二〇一〇年十二月十五日'<http://www.tfossg.com/pg33.html>)、鈴木博康「日航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一八巻第三号(二〇一二)、二五三—二七三頁)、曲田統「過失反論における実行行為性／予見可能性の問題」(『理論刑法学の探究⑤』(成文堂二〇一二)、三三—六六頁)、佐久間修「過失犯の所在と競合—実行行為性と因果関係」(警察學論集第六五巻第五号(二〇一二)、一二九—一五五頁)、前田雅英「事故調査と過失責任」(警察學論集第六四巻第一号(二〇一一)、一三六—一五四頁)及び西野吾一「航行中の航空機同士の異常接近事故について、便名を言い間違えて降下の管制指示をした実地訓練中の航空管制官及びこれを是正しなかった指導監督者である航空管制官の両名に業務上過失傷害罪が成立するとされた事例」(ジュリストNo.143(二〇一二)、九四—九六頁)などがある。その他、本件事故に関する論考として、土本武司「航空パイロットの刑事過失責任の問い方」(判例時報一八三三三、三一〇頁)、柴田伊冊「司法における事実と目的と効果」(千葉大学人文社会科学研究所第二二号(二〇一一)、三二—五三頁)、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一二二号(二〇一〇)、一七—一七頁)などがある。
- (8) 岡部雅人「航空事故と管制官の過失」(姫路法学第五〇号(二〇〇九)、二三四頁)。
- (9) 笹倉宏紀が「事故調査と刑事司法」(刑事法ジャーナルvol.28(二〇一一)、三六一—五二頁)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」(同三七頁)と主張していることから、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。
- (10) 曲田統「過失犯論における実行行為性・予見可能性の問題」(『理論刑法学の探究⑤』成文堂二〇一二)、六四頁。
- (11) 笹倉注9、五二頁。

- (12) 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」(二〇一〇年十二月十五日、<http://www.tfossg.com/pg33.html>:二〇一二年二月十九日アクセス)
- (13) 川出敏裕「刑事手続と事故調査」(ジュリストNo.1307、一〇一八頁、二〇〇六)、一一頁。
- (14) 土本武司「航空機事故と管制ミス」(判例時報二〇二四号、一九六―二〇二頁)。
- (15) 土本武司「航空パイロットの刑事過失責任の問い方」(判例時報一八一三号、三一〇頁)。
- (16) 土本注15、四頁。
- (17) 航空法第九十六条第一項。
- (18) 柴田伊冊「司法における事実と目的と効果」(千葉大学人文社会学研究第二号、三三―五三頁)、四一頁。
- (19) 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二号、二〇一二)、四四―四八頁。
- (20) 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つた。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。
- (21) 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。
- (22) 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(第七―十六号)」(航空事故調査報告書二〇〇二―五、五八頁)。
- (23) 航空事故調査報告書二〇〇五―一五、五八頁。
- (24) 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。
- (25) 曲田統「日航機ニアミス事件控訴審判決について」(法學新法第一一六卷一・二号、二〇〇九)一四七頁。
- (26) 岡部雅人「航空機事故と航空管制官の過失」(姫路法学第五〇号、二〇〇九)、二三―二頁。
- (27) 曲田注25、一五〇頁、同注10、六二頁。



(28) 前田雅英「刑法総論講義第5版」三一五頁。

(29) 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。

(30) 藤原注19、五一頁。

(31) 藤木英夫は、重大な過失を漠然とした概念としながら、「とくに違法性の強い過失行為が重大な過失である」(『過失犯の理論』一九六九、一三九頁)としている。また、佐藤輝幸は、「刑法二二一条第一項における業務上過失及び重大な過失の概念」(千葉大学法学論集第二七巻第一号、二〇一一)において、重大な過失を「過失の要素たる注意義務違反の程度が高い場合」(二四五頁)とし、注意義務違反の程度が重い場合とは「予見可能性を前提とした結果回避義務違反の程度が著しい場合」(二四六頁)としている。

(32) 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」(二九八頁)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。

(33) 柳田注32、一九七頁。

(34) 藤原注19、五一頁。

#### 第四章 航空事故の刑事手続法的考察

本稿におけるこれまでの検証で、航空事故を引き起こしたとされる者に対して刑事責任を追及することに関する問題を実体法の観点から明らかにした。一方、この刑事責任を追及することに関する別の論点として、事故調査委員会が作成した航空事故調査報告書(以下「報告書」という。)を刑事裁判における証拠として採用することにかかる問題

もこれまで指摘されているところである。そこで、本章において報告書の証拠採用について、事故調査における事実認定と刑事裁判における事実認定との比較を通じて、その問題点を明らかにする。

### 一 事故調査報告書の証拠採用することへの疑問

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、平成九年六月八日に発生した日本航空機乱高下事故の刑事裁判<sup>①</sup>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。）第十三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<sup>②</sup>。また、これ以前に行われた航空事故の裁判<sup>③</sup>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、裁判実務では、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<sup>④</sup>。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を十分に有しておらず、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<sup>⑤</sup>。

前章で紹介した日航機同士のニアミス事故の裁判では、報告書が証拠として採用された<sup>⑥</sup>。第一審及び第二審とも裁判における事実認定は、当該報告書を証拠として採用し、これ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」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かと推察される以上、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。ここから、報告書を刑事裁判において証拠採用することの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。これは証拠採用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、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点を浮き彫りにするために有益なものとなると考えられる。

## 二 事故調査報告書の「事実」

### (一) 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、事故発生メカニズムを「普通は、似たような小さなミスがぼつぼつと発生し、それを看過するうちに連鎖反応が生じて、アツ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」と理解することが、こ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及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。<sup>(8)</sup>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ける事故調査の標準的な手法として採用されている。<sup>(9)</sup>このような視点に基づく事故調査は、事故に至る経緯を事故が発生する相当前まで遡り、<sup>(10)</sup>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」として報告書に記載される。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、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、ICAO条約第十三付属書に標準的な様式<sup>(11)</sup>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<sup>(12)</sup>に関する報告書<sup>(13)</sup>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、死亡又は負傷に係のある搜索、救難及び避難等に関する情報、⑫事実を認定するための試験及び研究、⑬組織及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、航空機の損壊及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、関係者の証言及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とができる。後者の事実とは、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、及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<sup>15)</sup>などにに基づき、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ションによる事故当時の状況を再現しての検証や、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。<sup>16)</sup>

一方、事故当時の当事者の心理状態の解析の場合、本人及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本人の心理状態や周囲の影響を受けると推察される。従って、この項目に関する事実の客観性は、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。

## (二) 原因の推定

次いで、これらの認定された事実に基づき、事故の原因を推定する作業が行われる。<sup>17)</sup>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<sup>18)</sup>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<sup>19)</sup>」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い、事実確認に客観性が失われる恐れがあり、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、現在では主因及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、あくまで認定され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となる。

### (三) 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。個々の事象は、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象は、事故調査委員会の議事によって決定されるものであり、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、事故の防止及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とするという推定が行われにくい状態となっている。従って、報告書において公表される事実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。

### 三 航空事故刑事裁判における事実認定

#### (一) 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。<sup>(23)</sup>

刑事法の世界では、刑罰を科するという目的から、事件の解決には絶対的真実に基づく解決が要求される。<sup>(24)</sup>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。<sup>(25)</sup>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<sup>(26)</sup>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、これを巡る当事者の攻撃・防御の中から事実を認定していく<sup>(27)</sup>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、その判断は絶対的・真実の存否を必ずしも追求することではない。<sup>28)</sup> 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のであり、<sup>29)</sup> 検察官が提示した範囲外の事実に関する検討は除外されている。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」という指摘にもあるように、<sup>30)</sup> 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ているのは明らかである。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」と<sup>31)</sup> の指摘にあるように、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、そこには検察官が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。従って、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はできないとしても、真実に近づくことはできる」という<sup>32)</sup> 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・真実が明らかにす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。しかし、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係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。従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が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が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、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。

## (二) 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。<sup>36)</sup>

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及び「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、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、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。従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。

#### イ 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<sup>36)</sup>。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<sup>37)</sup>。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、一次の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、<sup>38)</sup> 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、自らの位置づけに従って判断することとなる<sup>39)</sup>。

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<sup>(40)</sup>。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<sup>(41)</sup>、及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する問題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、報告書が中心的な証拠として採用されており、報告書の実事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こと<sup>(42)</sup>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。

#### 四 事実認定の実際

##### (一) 日航機ニアミス事件<sup>(43)</sup>

##### ア 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ている。東京航空交通管制部は、左旋回をしながら上昇中であつた九〇七便と巡航中であつた九五八便との接近

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、上昇中の九〇七便に対して降下指示を發出した。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九五八便とは、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、九〇七便は、九五八便と接近交差する直前に九五八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、乗客及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事、②CNFが遅れて作動したこと、③九〇七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点について、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。この心理的動揺は九五八便の存在を両管制官が失念していたこと、及び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。<sup>(46)</sup>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、及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、及び客室乗務員は機内サービスを開始していたことが

説  
その要因であるとしている。

論  
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<sup>(47)</sup>。従って、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。

#### イ 検討

本件刑事裁判の公訴事実とされたことは、報告書において事故原因の一つと指摘されている、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、九〇七便及び九五八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一、〇〇〇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<sup>(48)</sup>。

このように、刑事裁判で報告書が証拠として利用される場合、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(第七一六号)」<sup>(49)</sup>において、現場で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。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ると解するのが妥当であることは、前章の検証から明らかである。

以上のことから、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は明らか

表一三 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。        |
| 予見可能性を認められた理由              | 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。 |

である。刑事裁判はあくま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。従って、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。これは、裁判の当事者からの具体的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を意味する。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ものである。従って、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。報告書において事故の原因とされた事象は、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るのであるから、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べきである。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、検察及び被告弁護人が、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(表一三)、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。

## (二) 日航機乱高下事件

### ア 事故の概要

平成九年六月八日、日本航空七〇六便(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、高度約一七、〇〇〇フィートにおいて、機体の急激な動揺により、乗客及び客室乗務員が負傷(重傷四名、軽傷八名)した。負傷した客室乗務員の一名が、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

平成九年六月八日、香港啓徳国際空港発名古屋空港行、日本航空七〇六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三五〇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(三六五ノット)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一六、七〇〇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、乗客ら十三名に対し傷害を負わせるとともに、客室乗務員一名に対し脳挫傷等に傷害を負わせ、平成十一年二月十六日、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、更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、及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、及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、自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、自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られた。

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及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及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及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 第二審の事実認定構造

### (ア) 検察官の主張

検察官は、訴訟手続の法令違反及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、結果予見義務及び結果回避義務違反はあったと主張した。

(イ) 裁判所の実事認定

名古屋高裁は、検察官の実事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及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、この行為によつ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、及び機長が操縦桿<sup>50</sup>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及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。<sup>51</sup>

## 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、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、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」<sup>52</sup>（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。従って、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。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こと<sup>53</sup>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、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<sup>54</sup>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、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、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<sup>55</sup>は、厳格な事実認定をするための十分な証明がなされていないこととなる。

加えて、報告書を読み解くために相応の専門的知見が必要であるとともに、事故原因の解明にも当該知見が不可欠であることから、報告書に全面的に依拠する公訴事実の設定及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

## 五 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）

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報告書が証拠採用されてきた。そして、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。最近発生した二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。

## (一) 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发出したこと、及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、当該報告書において事故原因とされた十一件の要因の冒頭で取り上げられているものである。<sup>55)</sup>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、及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も過失責任が問われる可能性があった。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。

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ものを公表する義務は無く、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<sup>36)</sup>」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を認定する手法について、先に指摘したように、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。<sup>57</sup>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つて以上、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つて、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。

## (二) 報告書の多義性

報告書における事象が、無罪及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つても、その要因の影響の度合いをどのように捉えるかということによつ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。

### (二) 事実の推定

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。<sup>(58)</sup>

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のが先に述べたとおりである。そして、日本の刑事裁判における高い有罪率を踏まえると、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ことになる。

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」の必要性が指摘されている。<sup>(59)</sup>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、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、その訴訟的事実が存在しないと考える考え方である。<sup>(61)</sup>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」のある事象であつて、可能性の程度によって当該事象が有する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。

従って、このような場合、『推定』や『可能性』を参考にしつつも、そ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<sup>②</sup>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。

## 注

- (1) 名古屋地裁判決平成十六年七月三十日(判例時報一八九七号一四四頁)及び名古屋高裁判決平成十九年一月九日(判例タイムズNo. 1235 一三六頁)。
- (2) 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。
- (3) 昭和四十六年七月三十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(昭和五十八年九月二十二日、判例時報一〇八九号十七頁)、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(昭和五十七年二月二十三日、刑事裁判月報第十四巻五・六号五三七頁)。
- (4) 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.63)及び笹倉宏紀「事故調査報告書の証拠能力について」(研修第七百十三号)、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——」、松本一郎「航空事故調査と刑事手続」及び瀧野貴生「航空事故調査報告書の刑事手続における使用の可否」(法学セミナー六一三三号)などがある。
- (5) 東京地裁判決平成十八年三月二十日(判例時報二〇〇八号一五一頁)及び東京高裁判決平成二十年四月十一日(判例時報二〇〇八号一三三頁)。
- (6) 松本一郎「航空事故調査と刑事手続」(獨協法学第二十号、一九八三)、七二頁。

- (7) 中尾政之『失敗百選』(森北出版二〇〇五) まえがきv頁。
- (8) 「従来、事故調査というとは、『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』(文藝春秋一九七八)二九五頁)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)のようにつな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』三八頁)という指摘がある。
- (9) 「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が採用している手法である」(柳田注8、二九四頁)。
- (10) 柳田邦男は、これを「事故に至るヒストリーを明らかにする作業」(『事故の視角』三〇八頁)と表現している。
- (11) 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。
- (12) 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医学及び病理学情報、⑭火災、⑮生存状況、⑯試験及び研究、⑰組織及び管理情報、⑱追加情報、⑲有益又は効果的な調査技術。
- (13) 平成十三年一月三十日発生。事故の概要は、本稿第三章IIIを参照のこと。
- (14) 平成十四年七月十二日公表。
- (15) 管制記録とは、管制のために行った無線交信の録音記録及び管制に使用しているレーダー画面の記録などである。
- (16) 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。
- (17) 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。
- (18) アメリカ国家運輸安全委員会(NTSB)航空安全局長(一九七四―一九八〇)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』二九四頁)。
- (19) 柳田注8、二九七頁。
- (20) 柳田注8、二九五頁。
- (21) 運輸委員会設置法第十一条。
- (22) 運輸安全委員会設置法第一条。
- (23) 石井一正『刑事実認定入門』(判例タイムズ社二〇〇五)四頁。
- (24) 田口守一『刑事訴訟法 第六版』(弘文堂二〇一一)十七頁。
- (25) 田口注24、十八頁。
- (26) 豊崎七絵『刑事訴訟における事実観』(日本評論社二〇〇六)一五八頁。
- (27) 石塚章夫『事実認定の適正』(『刑事司法改革と刑事訴訟法下巻』日本評論社二〇〇七)七〇三頁。その他、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』シュプリンガー・フェアラーク東京、二〇〇五、一六五頁)との指摘もある。
- (28) 石塚注27、七〇四頁。
- (29) 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」(石塚注27、七〇四頁)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。
- (30) 石塚注27、七一八頁。
- (31) 秋山賢三『裁判官はなぜ誤るのか』(岩波新書二〇〇二)一五七頁。
- (32) ジョンソン注27、一六一頁。
- (33) 「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(ジョンソン注27、一六二頁)。
- (34) ジョンソン注27、一六五頁。
- (35) 白取祐司「問題の所在」(刑法雑誌第三九卷二号、二〇〇〇)二八九頁。
- (36) 田口注24、三四二頁。

- (37) 木口信之「情況証拠による事実認定——裁判の立場から」(『新刑事手続Ⅲ』悠々社二〇〇二) 八〇頁。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(最高裁第三小法廷判決 平成二十一年四月二十一日)。
- (38) 村岡啓一「情況証拠と事実認定」(刑法雑誌第三九卷第二号二〇〇〇) 二九四頁及び三〇〇頁。
- (39) 村岡注 38、二九九頁。
- (40) 村岡注 38、二九四頁。
- (41) 木口注 37、七一頁。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(村岡注 38、二九五頁)。
- (42) 村岡注 38、三〇〇頁及び木口注 37、七二頁。
- (43) 木口注 37、七三頁以下、及び佐藤博史「情況証拠による事実認定——弁護の立場から」(『新刑事手続Ⅲ』悠々社二〇〇二) 八七頁。
- (44) 佐藤注 43、七八頁。
- (45) 本件事故の概要、第一審及び第二審判決、並びに上告審決定の概要は、本稿第三章Ⅲを参照のこと。
- (46) 報告書では、九五八便を失念した理由についても更に指摘している。
- (47) 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。
- (48) 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、同報告書一九五頁、付図十一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よそ一、〇〇〇フィートの高度差を確保できたことが読み取れる。
- (49) 航空事故調査報告書 2002-5、五八頁。
- (50) 「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。
- (51) 航空事故調査報告書 99-8、四三頁。
- (52) 航空事故調査報告書 99-8、三一頁。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。

- (53) 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——」判例評論五八三号（判例時報一九七一年一六七頁）。
- (54) 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——」判例評論五八三号（判例時報一九七一年一六七頁）。
- (55) 航空事故調査報告書 2002 年、一六〇頁。
- (56) 豊崎注 26、二一四頁。
- (57) 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」（判例時報一九七一年一六七頁）において同様の指摘を行っている。
- (58) 土本注 54、一六七頁。
- (59) 豊崎注 26、二一三頁。ここでは、一義性のほか、経験性及び特定性も必要とされている。
- (60) 豊崎注 26、四五八頁。
- (61) 豊崎注 26、四五九頁。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。
- (62) 土本注 53、一六七頁。

**The Prevention of Aviation Accidents and Criminal Law (3)**  
～ **Freeing aviation accidents from punitive sanction** ～

Takuya FUJIWARA

Introduction

Chapter 1 Necessity of punitive sanction for aviation accidents

1 A conflict of opinions

(1) Opinion of the objection against punitive sanction

(2) Opinion of the affirmative to punitive sanction

(3) Difference between the objection and the affirmative

2 The reason for considering aviation accidents as special

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

(2) The feature of the aircraft operation system

(3) Difference between aviation accidents and car accidents

3 Conclusion

Chapter 2 The state of prosecution for aviation accidents

1 Situation of the world

(1) The tendency of prosecuting aviation professional

(2) Pattern for prosecuting

a United States

b France

c Italy

d Summary

(3) Conclusion

2 Situation of Japan

(1) The system of investigation for aviation accidents

(2) The tendency of prosecuting aviation professional

(3) Duty of care in aviation accidents

(4) The feature of prosecution in Japan

3 Conclusion

(Vol.49 No.1)

Chapter 3 Thinking the aircraft accidents from the perspective of substantive criminal law

I Perspective from criminal theory

1 Latest argument about the theory of criminal negligence

- (1) The issue of the traditional theory
- (2) The opinion about the responsibility at the new theory
- (3) Appropriate theory for aircrafts accidents

2 Assessment of criminal negligence and the theory of objective imputation

- (1) The comparison between the theory of objective imputation and the theory of Reasonable causation
- (2) Extent of the theory of objective imputation
- (3) Meaning of the theory of objective imputation
- (4) Conclusion

II Punishment and Prevention of aircraft accidents

1 The situation of the discussion about the theory of punishment

- (1) Retributivism and utilitarianism
- (2) Responsibility and punishment
  - a Nature of responsibility
  - b Fact for judgment about responsibility

(3) Comparative retributivism

2 Couterargument against Comparative retributivism

- (1) Couterargument against retribution
- (2) Ambiguity about the concept of retribution
- 3 The function of punishment for soothing retaliatory feeling
- 4 The question of punishing a person who causes aircraft accident
- 5 Conclusion

(Vol.49 No.2)

III Case study ~ 2001 Japan Airlines mid-air incident ~

1 Outline of the incident

2 The gist of the judgments

- (1) Tokyo District Courts
- (2) Tokyo High Courts
- (3) Supreme Court

3 Study

- (1) General condition of commentaries
- (2) Doubt about the conviction for two controllers' negligence

- a Legal capability of trainee controller
- b Action of instructor controller and effect of air traffic control instruction
  - (a) Foreseeability
  - (b) Judgment of causality
  - c Punishment for “an elementary error”
- (3) Summary

#### Chapter 4 Thinking the aircraft accidents from the perspective of criminal procedure

- 1 Question of using the accident investigative report at court
- 2 The “fact” of the accident investigative report
  - (1) Fact-finding of the accident investigation
  - (2) Presumption of cause
  - (3) Character of fact in aviation accident investigation
- 3 Fact-finding on criminal trial
  - (1) The fact on criminal trial
  - (2) Fact-finding on criminal trial
    - a Situation of general argument for fact-finding
    - b Fact-finding by indirect evidence
- 4 Case study of fact-finding ~ comparing the accident investigate and the trial ~
  - (1) 2001 Japan Airlines mid-air incident
  - (2) 1997 Japan Airlines mid-air incident
- 5 The question of using the accident investigative report for fact-finding (summary)