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（四・完）：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(4)：907-971
発行日	2014-03-30

Hokkai-Gakuen Organization of Knowledge Ubiquitous through Gaining Archives.

論説

航空事故の防止と刑事法（四・完）

～刑罰優先主義からの脱却～

藤原琢也

目次

はじめに
第一章　航空事故へ刑事責任を追及することの是非
一　対立の構造
（一）刑事責任を否定する立場からの主張
（二）刑事責任を肯定する立場からの主張
（三）見解の対立点
二　航空事故を特別視することを認める理由の検討
（一）航空危険処罰法の問題
（二）航空機運航システムの特性
（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
（以上第四九巻第一号）
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
三　小括
Ⅱ　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
（以上第四九巻第二号）
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について
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
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
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）
（一）原因とされる事象の恣意的な選択について問題点の確認
（二）報告書の多義性
（三）報告書の推定
（以上第四九巻第三号）
第五章　航空事故の被害者学的考察
一　事故を引き起こした専門職業人の二次被害者化
二　二次被害者化に関する検討
（一）二次被害者化に着目することの重要性
（二）一個人に対して刑事訴追することの問題
（三）汎被害者主義からの批判
三　小括
第六章　航空事故防止への多角的方策
一　事故調査を優先する社会の実現
（一）事故を総合的に見る必要性
（二）責任を取ることの意義
（三）事故の再発防止に必要な視点
（四）制度改革の促進
（五）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――厳罰化の議論から――
エ　刑罰からの脱却
（六）事故調査優先実現のための提言
ア　運輸安全委員会の信頼性向上
イ　事故調査を優先するための運輸安全委員会改善策
二　総合的な負責の実現
（一）事故に対する責任

（二）刑罰によらない負責
（三）裁判制度の改善
三　結論
おわりに

第五章　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して刑事責任を追及することに関し、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、第三章で紹介したニアミス事故の裁判は、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、判決の妥当性等の検討に限定され、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。

心理学を専門とするシドニー・デッカー[1]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行わ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。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、その問題を顕在化することに貢献するものである。そして、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、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。

一　事故を引き起こした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」[2]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は、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[3]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[4]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いないとして、公平性、司法制度の能力に関する懸念、及び、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、デッカーは説いている。

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、及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している。[5] そして、このような社会的基準の存在に加え、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。[6] 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[7]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」[8]ことになるので、この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、[9] 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の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。

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知見から、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。[10] 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検証し、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。[11] 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。[12]

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、無用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。

二　二次被害者化に関する検討

（一）二次被害者化に着目することの重要性

デッカーが主張する問題の本質は、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、新たな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。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。[13] 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、本稿第三章で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しなければならない問題である。

確かに、右条文の後に「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は、解釈上、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。[14] 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」[15]（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」[16]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普遍的な犯罪と異なり、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ある。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。航空事故を引き起こしたとされる者に対する有罪判決の量刑理由において、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、[17] 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[18]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思われ、その場合、事故を引き起こした者が、単に犯罪者という「レッテル」を貼られているという状況でしかない。

それでは、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。[19] 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」というレッテルを貼ることは、有罪となった被告人へ、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」[20] 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。[21] 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。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、第三章における検討で明らかにしたとおりである。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。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のは、第四章における検証のとおりである。ニアミス事故に対して、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も、管制官の言い間違いと並んで、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。[22]

従って、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、更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ことになり、[23]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。[24]

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、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。このため、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は、[25]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、及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。

（二）一個人に対して刑事訴追することの問題

本章の冒頭で、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、そのようなシステム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[26]（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）[27]

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、組織にとって、事

故が発生したことに対する追加処置は不要となり、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、事故の再発防止が阻害されることに加えて、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る。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、一個人を刑事訴追する問題について、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。[28] そこでの議論は「システム性事故」[29]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。

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は、事故を引き起こした責任

として、刑事責任に代え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[30]。そこでは、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[31]」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、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とされる者に対して刑罰を科すということが、彼らへ「犯罪者」というレッテルを貼るに過ぎないのは、これまで述べてきたとおりである。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[32]。従って、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。[33] 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、[34] 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。[35] 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」[36] 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。

（三）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[37]」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[38]」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[39]。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。

三　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新たな被害を生み出し、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、刑事責任を課す必要性は必ずしも高いものではないことは明らかであり、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携わる人のミスは、このような解決を図る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。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。

注

（1）グリフィス大学（オーストラリア）School of Humanities教授。邦訳文献に『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』（芳賀繁監訳、東京大学出版会二〇〇九）がある。

（2）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), at 63.

（3）Sidney Dekker, supra note 2, at 60.

（4）事故原因を解明するための調査

（5）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。

（6）Sidney Dekker, supra note 2, at 71.

（7）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 2, at 66.）。

（8）Sidney Dekker, supra note 2, at 66.

（9）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 2, at67.）と表現している。

（10）Sidney Dekker, supra note 2, at 69.

（11）Sidney Dekker, supra note 2, at 70.

（12）Sidney Dekker, supra note 2, at 71.

(13) Sidney Dekker, supra note 2, at 67.
(14) 井田良『講義刑法学・総論』（有斐閣二〇〇八）一五二頁、大谷實『刑法講義総論新版第四版』（成文堂二〇一二）一八〇頁、団藤重光『刑法綱要総論第三版』（創文社一九九〇）三三五頁、前田雅英『刑法総論講義第五版』（東京大学出版会二〇一一）二八七頁など。
(15) 柳田邦男「『組織事故』の視点への気づきこそ」（『「気づき」の力』新潮文庫　二〇一〇）一四八頁。
(16) Sidney Dekker, supra note 2, at 72.
(17) 日航機ニアミス事件控訴審判決（平成二十年四月十一日東京高裁判決、判例時報二〇〇八号一三三頁）
(18) 東亜国内航空機胴体着陸事故（昭和五四年三月三十日釧路地裁判決、判例時報九六〇号一三四頁）、全日空宮崎空港滑走路オーバーラン事件第一審判決（昭和五三年一月十七日宮崎地裁判決、刑事裁判月報第十巻第一―二号一二九―一四二頁）、つばめ号墜落事件第一審判決（昭和四一年五月十一日神戸地裁判決、判例時報六四四号九八―一〇〇頁）など。
(19) 朝日新聞東京本社二〇一〇年十二月六日夕刊
(20) Sidney Dekker, supra note 2, at 68.
(21) 細井洋子、鴨志田康弘『犯罪と社会学』（学文社二〇一一）三頁。
(22) 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十二号二〇一一）八七頁。
(23) Sidney Dekker, supra note 2, at 70.
(24) 浅野健一は、著書『犯罪報道の犯罪』（講談社文庫一九八七）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。
(25) Sidney Dekker, supra note 2, 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。
(26) エール大学名誉教授。
(27) “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。）
(28) 藤原注22、五五頁。

(29) 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」（空法第四九号（勁草書房二〇〇八）五二二七―五二九一頁）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。

(30) 井田良「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』（有斐閣二〇一二）二二九―二四八頁）二三七頁。

(31) 井田注三〇。

(32) 柳田邦男は、「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」（柳田注15、一四九頁）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。

(33) 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。

(34) Sidney Dekker, supra note 2, at 70.

(35) 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」四頁）。

(36) 柳田注15、一五〇頁。

(37) 細井、鴨志田注21、一〇四頁。

(38) 細井、鴨志田前掲。

(39) 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』（芳賀繁監訳、東京大学出版会二〇〇九、四三頁）。

第六章　航空事故防止への多角的方策

一　事故調査を優先する社会の実現

（一）事故を総合的に見る必要性

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。[1] 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するものではない。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、[2] 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は、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いう誤解を与え、事故によって社会的な安寧を乱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。

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。[3]

（二）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」[4]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」[5]とされ、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。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[6]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[7]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。更に、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。

（三）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、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として、「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」[18]（傍点筆者）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し、刑罰を科すことがその役割である。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、リーズンのいう「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。この点も、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。

（四）制度改革の促進

このような刑法の限界が明らかになったことに加えて、消費者庁で行われた「事故調査機関の在り方に関する検討会」[9]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」[10]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[11]、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[12]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。従って、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[13]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[14]を理由に、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これに着手するという主張は、実行可能性が高く、現実的な提言として認められる。この主張を支持することは、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直ちに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。「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」[15]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[16]。

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[17]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。

（五）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ことを法律で規定していることが参考となる。[18]

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。[19] 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。[20] 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[21]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[22]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。[23] 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。[24] 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。[25]

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。[26] 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）」[27] 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、[28] 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でいう『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」[29]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[30]」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[31]。

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。これこそ、過失犯の処罰に関する問題の本質であり、このような特質があるからこそ、いわゆる「特権的」となる刑事責任限定論が導かれるのである。

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、解釈論的観点から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。従って、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[32]、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[33]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を否定できない。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が刑罰に処される可能性も否定できない。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[34]、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が、社会的に否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、二〇一一年七月二十二日、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、七七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[35]。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一九八〇年代以降、同国の犯罪が減少していることを挙げている。[36]

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。[37] 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。[38] 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、事故を引き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。[39] 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。更に、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、[40] 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。[41] 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ことは、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。

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、その真相が明らかにな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。

これまでの検証で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。従って、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が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。

（六）事故調査優先実現のための提言

ア　運輸安全委員会の信頼性向上

前エ項において、刑罰に頼らない航空事故処理の必要性を提言し、その実現には、事故調査機関の信頼性の向上が必要であることを指摘した。一方、事故調査機関の在り方に関する検討会における結論でも、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」、および「専門性」が必要であると指摘されている。[42]

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」[43]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。従って、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。更に、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、[44]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。従って、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。

次に、「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」[45]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。

「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。[46]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ので、[47]この点では、網羅性を備えているといえる。

最後に、「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、マネージメントするための専門性もその内容とされている。[48] 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六名の委員は、航空工学・機械工学、航空機操縦、航空機運航・整備、人間工学、法制に関する専門家から構成されている。[49] 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。

イ　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。更に、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。従って、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。[50]

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」が更に強固なものとなり、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。[51]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。[52]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。

そして、この論者は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本稿での検証からも明らかである。事故調査の活動に影響を与えてしまう以上、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り、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。

二　総合的な負責の実現

（一）事故に対する責任

「責任は誰に対して負うのか」ということについて、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。[53] 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。そして、事故の原因が特定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。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の問題解決でしかなく、社会全体から見れば、刑事責任以外にも果たすべき事故の再発防止などに対する責任が看過されている。言い換えれば、刑事責任を負わせないことは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。[54]

このように、刑事責任以外の責任の所在を明らかにしないことは、将来の事故防止を阻害し、新たに事故が発生するリスクが依然として残ることになる。その結果、事故が再び発生することで新たな被害者が生じ、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。[55] 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。

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」救済であるとの指摘がある。[56] 平成十九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及び被告人の意見陳述が認められるようになったが、いくつかの制約が課されており、[57] 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、被害者からの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。このことからも、刑事責任以外の責任を果たすことにより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。

（二）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。そして、別稿において航空事故の後における刑事責任だけではない総合的負責として、行政処分および損害賠償を活用した負責を提言している。[58] 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」[59] に対するものであり、その本質は行政上の目的を達成することにある。航空事故を引き起こしたとされる者に対する行政処分の内容は、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。このような処分の具体的な効果は、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。現行の航空法における不利益処分は、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。これに対して、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し、長期的で実効性のある機能として有効である。

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。[60] 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及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

も必要とされるだろう。

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など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。[61]

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。

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。従って、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。[62] 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。[63] 従って、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特定の個人に対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。[64] 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。[65]

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及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の方が、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。従って、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。[66]

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。[67] 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。[68] 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[69]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[70]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。

（三）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

のような現状に対して、第四章において、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[71]。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[72]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[73]、刑事裁判はその公訴事実を評価する場でしかないことを明らかにした。つまり、刑事裁判が提起される時点で、被告人がほぼ確実に有罪であることが前提とされているのであり、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。

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。[74] そして、この航空裁判所[75]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。[76]

この裁判所を創設する目的は、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を受けるかもしれないが、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にある。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具体的な運用要領を提示していないが、仮にこの裁判所が全ての航空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り、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る。これは、現在の日本で起訴するか否かの判断が検察官に独占されている状況と比較して、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つながるものである。

日本の裁判所において、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を広げることにしたとされている。[77] この裁判所は、東京高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。[78] 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、[79] 海難審判庁は、海技士に対する行政処分を決定する機関である。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が、[80] 海難審判のような特別な機関は設けられていない。従って、航空事故裁判所にこの機能を持たせることも考えられるが、同裁判所の機能は、航空事故を引き起こした者に対する刑事裁判の要否の判断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及び行政処分の要否の判断を同時に行う方が効率的ではある。しかし、この判断が加わることによって、航空裁判所において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べきである。

ただし、新しい裁判所を設置するにあたり、現在の刑事裁判に追加して司法手続きが行われることによる司法コストの増大及び航空事故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が認められる。しかし、現在、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いることを踏まえると、将来、これらの事故への対応にも、この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多様な事故を対象とすることが可能となり、経済性の問題は解消される。二〇一三年十一月の時点で、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。[81]

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。[82]

三　結論

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[83]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」[84]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言える。

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[85]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関する理論で一般化されているものといえば、過失を認定するためには、行為と発生した結果の間に因果関係が認められ、注意義務違反が認められなければならないことであろう。そこでの評価基準となる注意義務の具体的な内容が、事例毎に個別

に措定されるものである以上、全ての過失は特別扱いされているとも言える。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、それに当たらない。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、その妥当性に疑問が生じているのだから、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、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。

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、普遍的な過失理論が構築できるのである。[86]

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時代に生きる我々にとって、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る議論が盛んに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、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に限界があることを示すものであり、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。従って、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。

注

（1）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（「『法化社会』のゆくえ　法で全てを解決できるか」朝日新聞二〇一二年九月二日朝刊）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。

（2）Sydney Dekker, “JUST CULTURE”, at 9.

（3）消費者庁第一回事故調査機関の在り方検討会（平成二十二年八月二〇日）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」（同検討会議事録一九頁）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。

（4）ホセ・ヨンパルト『道徳的・法的責任の三つの条件』（成文堂二〇〇五）八九頁。

（5）大淵憲一『謝罪の研究』五六頁。また、同氏は「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」（同五八頁）とも指摘している。

（6）消費者庁「事故調査機関の在り方に関する検討会取りまとめ」（平成二十三年五月）一四頁。

（7）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」（十五頁）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。

（8）ジェームズ・リーズン『組織事故』（日科技連一九九九）、一六五頁。

（9）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。

（10）笹倉宏紀「事故調査と刑事司法（上）」（ジュリストNo.1432、二〇一一）三〇頁。

（11）笹倉注10。

（12）笹倉注10、三十一頁。

（13）笹倉注10。

（14）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、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」（判例時報一八一三号）八頁。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。

(15) 吉田敏雄『法的平和の恢復』（成文堂二〇〇五）三七六頁。

(16) 嘉門優は、環境保護と刑法の関わりに関する論考（「環境保護と刑法」（『現代社会と刑法を考える』第十三章）法律文化社二〇一二）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」（一七三頁）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。

(17) 笹倉注10、三十一頁。

(18) 49U.S.C.§1131(a)(2)(A)

(19) Public Law 97-74 Nov. 3, 1981.

(20) Transportation Safety Act of 1974 §304. (a)(1)

(21) 一九九九年、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.）。

(22) 一九九六年七月一七日、アメリカ・ニューヨーク沖でＴＷＡ八〇〇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、二〇〇〇年の法改正により、ＮＴＳＢの調査が優先される規定の制定へと至るのである。

(23) Public Law 106-424, Nov. 1 2000.

(24)　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』成文堂一九九六）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。

(25)　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二八号二〇一一）、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二四号二〇一一）など。

(26)　古川注25、二十三頁。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。

(27)　「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（古川注25、二五頁）。

(28)　古川注25、二五頁。

(29) 古川注25、二八頁。
(30) 古川注25。
(31) 古川注29。
(32) 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』二一八頁）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（『刑法理論の基礎第二版』二四五頁以下）。
(33) 刑法第二〇八条の二。
(34) 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」十四頁）、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。
(35) 森達也「厳罰化は有効な刑罰なのか」（「世界」二〇一二年八月号、岩波書店）一七八頁。
(36) 森注35、一八〇頁。
(37) 警察庁交通局「平成二十三年中の交通事故の発生状況修正版」（二〇一二年二月二十三日）三四頁。
(38) 危険運転致死傷罪を制定する刑法改正が成立した第一五三回通常国会の衆議院法務委員会第八号（平成十三年十一月六日開会）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。
(39) 一九八五年八月十二日に発生した日航ジャンボ機墜落事故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「第一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」二〇一〇年八月二十日）。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』文藝春秋一九九二年、八頁）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。

(40) 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」（京都大学文学部哲学研究室紀要二〇〇一）三九頁。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（山田三八頁）。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。

(41) 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。

(42) 消費者庁「事故調査機関の在り方に関する検討会取りまとめ」（平成二十三年五月、http://www.caa.go.jp/safety/pdf/matome.pdf：二〇一二年九月二十三日アクセス）八頁。

(43) 消費者庁注42。

(44) みずほ情報総研（株）「事故調査期間のあり方に関する調査報告書」（平成二十二年、http://www.caa.go.jp/safety/index9.html：二〇一二年十月十四日アクセス）、II―八頁。

(45) 消費者庁注42、九頁。

(46) 消費者庁注45。

(47) みずほ情報総研注44。

(48) 消費者庁注42、一〇頁。

(49) 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：二〇一二年十月十五日アクセス）

(50) 消費者庁注42、二二頁。

(51) 消費者庁注42、十八頁。

(52) 消費者庁注42、十七頁。

(53) ホセ注4、八八頁。

(54) ホセは、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（注4、一八五頁）。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。

(55) 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（注4、一七五頁）、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。

(56) 山田注40、三九頁。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。

(57) 田口守一『刑事訴訟法第六版』（弘文堂二〇一二）二四五頁。

(58) 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号二〇一一）第三章。

(59) 田中二郎『新版　行政法上巻　全訂第二版』（弘文堂一九七四）一八六頁。

(60) 事故を引き起こしたとされる者に対し、当該人が所属する組織が一定の教育を行うことがある。しかし、この教育は、あくまでも当該組織内で行われる私的な行為であり、事故後の公的な対応とはいえないものである。本稿での主張は、公的な対応としての講習という位置づけである。

(61) 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。

(62) 佐伯仁志『制裁論』（有斐閣二〇〇九）二二九頁。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」（龍谷法学第四〇巻第三号二〇〇七）一九五頁）と総括している。

(63) 佐伯注62。

(64) 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」（龍谷法学第四三巻第二号二〇一〇）二〇一頁）との主張を行っている。

(65) 藤原注58、一〇二頁。

(66) 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。

(67) 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（佐伯注76、二三〇頁以下）。

(68) 佐伯注62、二三六頁以下。

(69) 民法七百十五条第三項。

(70) 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、一九九九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、二〇〇二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」（吉村注64、二六一頁。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（吉村注64、二〇五頁）、および、民法四百十四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（吉村注64、二〇六頁）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。

(71) 本稿第四章五（北海学園大学法学研究第四九巻第三号二〇一三）。

(72) 藤原注58、一〇六頁以下。

(73) 本稿第四章（北海学園大学法学研究第四九巻第三号二〇一三）。

(74) Sofia Michaelides Mateou & Andreas Mateou, “Flying in the Face of Criminali-zation”, at 148.

(75) 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（注74、一四八頁）。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（注74、一四九頁）。

(76) Sofia Michaelides Mateou & Andreas Mateou, supra note74, at 149.

(77) 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：二〇一二年十月二十日アクセス）

(78) 知的高等裁判所ホームページ「沿革」（http://www.ip.courts.go.jp/aboutus/history.html：二〇一二年十月二十日アクセス）

(79) 海難審判法第四条。

(80) 航空法第三十条。

(81) 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（十頁）。

(82) 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（佐伯注62、三二三頁）。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」二十頁）。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。

(83) 川出敏裕「刑事手続と事故調査」（ジュリストNo.1307、二〇〇六）、井田良「医療事故に対する刑事責任の追及のあり方」（『三井誠先生古希祝賀論文集』有斐閣二〇一二）など。

(84) 井田良『講義刑法学・総論』（有斐閣二〇〇八）二一六頁。

(85) 佐伯注62、三二〇頁。

(86) 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。

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、刑罰が最終的な事故の解決策であるという認識に対して一石を投じている。

更に、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。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、行政処分の改善及び懲罰的損害賠償の実施などの政策的な提言を行っているものの、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。更に、「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、これまでの航空事故に対して刑事責任を問うこと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、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より生ずる問題は、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。従って、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く、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、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日本では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、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他、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、終局的な結論に至ってい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。従前、航空事故後に刑事責任を追及する手続が取られていたからといって、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。

また、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を追及することに対し懐疑的な態度を取っている。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速やかに回復し、将来の被害を食い止めることに、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、この実現のために解決すべき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。具体的には、航空事故が発生した場合に社会として行うべきことを明らかにし、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。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、それらの分野への応用を図る場合、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げ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、刑法が社会に対して果たすべき役割を念頭に航空事故に対する過失論に関する議論を深めることが、他の分野での事故に関する過失に対して適切な指標を与えることとなり、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。

注

（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」（龍谷法学第四〇巻第三号二〇〇七）一二〇頁）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。

The Prevention of Aviation Accidents and Criminal Law (4)
～ 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
2 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)
(Vol.49 No.3)

Chapter 5 Thinking the aircraft accidents from the perspective of victimlogy
1 Secondary victimization of professional
2 The discussion on secondary victimization
(1) The importance for paying attention to secondary victimization
(2) The question of prosecuting the professional
(3) The criticism from the perspective of pan-victimism
3 Summary

Chapter 6 Several measures for preventing the aircraft accidents
1 How to take priority to the accident investigation
(1) The necessity for the overall analysis of the aircraft incidents
(2) The meaning of taking responsibility for the accidents
(3) The key point for preventing the aircraft accidents
(4) The reformation of the investigate system and the justice
(5) How to settle the aircraft accidents without punishment
(6) The suggestion for taking priority to the investigation
2 How to take overall responsibility
(1) The responsibility for the accidents
(2) Taking responsibility without punishment
(3) Reforming the system of justice
3 Conclusion

Epilogue