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	航空事故と修復的司法
著者	藤原，琢也；FUJIWARA，Takuya
引用	北海学園大学法学研究，51(4)：629-652
発行日	2016-03-31

Hokkai-Gakuen Organization of Knowledge Ubiquitous through Gaining Archives.

論　説

航空事故と修復的司法

藤　原　琢　也

Ⅰ　はじめに

筆者は、これまで、航空事故を引き起こした者に対する刑事司法による対応の問題について考察し、その者に当然のごとく刑罰が科されている状態を是正すべきとの主張をおこなった[1]。そこでの主張は、事故を加害者と被害者（刑事司法の場では加害者と国）の間の対立的な関係として捉えるのではなく、社会の問題として捉え、その再発防止に重きを置くべきとの考えに基礎を置いている。

そこで、航空事故の刑罰による解決の代替手段として、少年司法の場を中心に積極的な展開が試みられている修復的司法を応用することについて検討する。これまで、航空事故の解決における修復的司法の対応について、池内宏と

海老池昭夫は、被害者の精神的損害回復に重点をおき、被害者と事故を引き起こした者の関係修復が可能となるモデルの創設の必要性を指摘している。[2] しかし、その後の関係修復に関する議論は低調であり、ここで、再度、修復的司法の議論を振り返るとともに、刑法専門家による議論を概観し、改めて、航空事故の解決における修復的司法の理念の有効性を確認し、航空事故に適応するモデルを提案する。

なお、修復的司法とはrestorative justiceの訳語であるが、修復的正義や関係修復的正義などの訳語が当てられ、これに関する議論も行われている。[3] 本稿では、訳語に関する議論は行わず、広く、その理念を表すものとして修復的司法の語を用いることとする。

Ⅱ　航空事故と修復的司法の親和性

一　航空事故後の対応の現状

不幸にして航空事故が発生した場合、現在の日本では、運輸安全委員会による事故調査とともに、刑事責任を追及することを目的とした警察による捜査活動が開始される。そして、事故調査の結果が公表された後、刑事裁判において当該事故報告書が証拠として採用され、必要とされる刑罰が科される。

このように航空事故を引き起こした者に対して刑事責任を追及することについて、刑事裁判において航空事故調査報告書を利用することは、国際民間航空条約の第十三付属書の規定[4]に違反する、[5] 過失により航空事故を起こした者に対して刑罰を科しても、刑罰が目的とするところの一般予防や特別予防の機能の観点から、事故の再発防止に貢献できない[6]などの批判が寄せられている。

更に、航空事故を引き起こした者やそれに関与した者が、事故の後に、ＰＴＳＤなどの精神的不調を来したり、最悪、自殺を遂げてしまうといった、刑事責任としての刑罰を科された後に、ここに示したような不利益を被ることも報告されている。[7] このように、航空事故後に刑事責任を追及することに対して様々な問題が提起されているものの、未だ、その解決には至っていない。

これまで、航空事故後における刑事司法の対応は、事故を直接引き起こした者と当該事故から直接的な被害を受けた者との対立関係、つまり、事故は、事故に関係する個人の問題として扱われてきた。しかし、現在、広く運輸事業全体の安全性を向上し、その利用者である国民から信頼される輸送サービスを確立するという観点から、輸送事業者組織が一体となって安全施策の実行するという「運輸安全マネジメント制度[8]」が運用されるようになり、事故を組織の問題として捉えた事故防止活動が実行に移されている。

この制度は、輸送サービスの安全性の向上には、事故を引き起こした個人への対応だけでは不十分で、事故の背景にある組織的要因にも対応しなければならないという思想、言い換えれば、単に事故を引き起こした個人の問題として対応するのではなく、その人が所属する組織の問題として顕在化させ、対応することを主眼とした制度であり、これによって、将来の事故発生を防止しようとするものである。従って、輸送サービス中における事故が発生した後、組織というコミュニティの問題としての対応が始められている以上、航空事故後に行われる刑事司法の場における対応でも、同様にコミュニティの問題として対応することが求められる。

二　航空事故に対する修復的司法の応用

従来の刑事司法は、事故を加害者が被害者の法益を侵害したという問題と捉え、その解決にあたるという考え方に

基づいて行われている。このため、航空事故のように複数の者が組織的に関与する場合、特定の個人へ責任追及が集中するため、組織の問題が顕在化しにくい。[9] そもそも、過失による事故を引き起こした者へ適用される刑法は、組織を処罰の対象としておらず、刑事司法の場で、直接、組織の責任を追及することができない。つまり、刑事裁判は、直接、組織の問題の解決に至ることはないのであり、事故の再発防止という目的を達成するために十分な役割を果たしていない。[10]

他方、航空事故の解決には、事故の再発防止とともに、そこで被害を受けた人々に対する対応も忘れてはならない。具体的には、被害者が受けた損害に対する経済的な補償、事故の詳細に関する説明及び精神的ダメージに対するケアが、それにあたるだろう。現在の制度では、経済的な損失に対しては民事裁判、事故の詳細に関する説明については運輸安全委員会による説明[11]という手段により、その対応が行われている。また、一般的な風潮として、犯罪被害者への関心が高まり、その対応が進む中で、被害者の精神的なダメージからの回復の一助となるよう、刑事裁判における被害者の心情等に関する意見陳述（刑事訴訟法第二九二条の二）などの施策が実行されている。

しかし、事故に対する刑事責任が科されることによって、事故がすべて解決したというような認識が社会に広く行き渡っている現状では、損害賠償の実行や事故調査当局担当者らの説明の他に、刑事裁判に対する事故の真相解明及び加害者に対する処罰への期待が高いため、刑事裁判の判決に対して、原因解明が不十分である、あるいは、量刑が軽いといった被害者や一般社会の不満が生じやすい。このような不満の結果、日本では自動車の飲酒運転に対する厳罰化[12]が進むといった事象が生起している。しかし、この厳罰化が実現した後も、飲酒運転による事故が後を絶たない状況に鑑みると、刑罰による飲酒運転の抑止効果には限界があると考えるのが自然である。

このことから、航空事故の場合にも、刑罰を用いた解決策を選択しても一般社会からの不満は残ることが予想され

ることに加えて、刑罰による事故防止の効果が極めて限定的であると予想されることから、航空事故を引き起こしたとされる者に対して刑罰を科さず、それ以外の方法を航空事故後の対応として追求することも、十分、検討に値するものである。

航空事故に刑罰以外の方法で対応することに関して、シドニー・デッカーは、航空事故や医療事故が発生した後における従来の刑事司法（以下、「応報的司法」という。）での対応から生じる問題を指摘し、修復的司法による解決を提唱している。[13] この「修復的司法」とは、犯罪被害者、一般社会及び加害者とを一体化して犯罪の解決を図る刑事司法の手段、あるいは、これに代わるものとして提案され、議論されているものである。[14] これは、応報的司法において被害者への対応がおざなりにされ、彼らのニーズが無視されているという問題を解決する手段として実践され、その後、ハワード・ゼアや、その他の者によって理論形成されてきたものである。[15]

この修復的司法の場で中心的な活動となるのは、被害者、加害者及びコミュニティの関係修復をいかに図るかということであり、当事者の話し合いによって、その実現を目指すものである。航空事故の場合、被害者やコミュニティに対する損害が発生するのみならず、加害者も精神疾患を来すなどの被害[16]が生じるため、事故後の対応として、それぞれに生じた被害の回復を図らなければならない。そうすると、航空事故に必要な解決は、被害者及びコミュニティの深い関与に立脚した被害復旧及び関係修復を実現するという点で、修復的司法の理念との共通点を有しており、航空事故後の対応として具体的な施策を導くことが可能となる。

そして、航空事故の多くが過失により発生し、そこで事故を引き起こした者は、強い罪悪感を抱いていることが多く、被害者への謝罪や事故調査活動への積極的な関与といった行動を取りたいという願望を有している。更に、被害者は、加害者からの謝罪や事故に至る経緯の説明などを求めていることも踏まえると、修復的司法の代表的手法であ[17]

る家族カンファレンスは、被害者と加害者が同じテーブルについて話し合うことになるため、加害者が自主的に責任をとる姿勢を示すことや、被害者の説明要求に加害者が応じることが、実現する可能性が非常に高い。このような理由から、航空事故に対して刑罰を用いることで生じる問題を解決する手法の一つとして、修復的司法の理念を応用した対応の可能性が認められるのである。

このようなことから、航空事故後の対応において修復的司法の理念を応用することは、被害者及び加害者にとって有益な対応が実現する可能性が高い。この際、コミュニティをどのように定義するかという問題が残るものの、その応用を積極的に推進するに値するものと考える。以降、修復的司法の議論を俯瞰し、その航空事故への応用について検討する。

Ⅲ　修復的司法の議論

一　修復的司法とは

修復的司法に関する議論が行われるようになって久しい。この用語は、restorative justiceを訳したものであり、修復的正義など、他の訳語が用いられる場合もあり、その使い分けは明確に行われていない。そして、一口に修復的司法といっても、現在に至るまで一義的な定義づけができていないのが現状であり、国連犯罪防止刑事司法委員会において採択された「犯罪問題に修復的司法を用いる上での基本原則」でも、あえて、修復的司法の一義的な定義づけを避けている。[18] その訳語に「修復的司法」という語が多く用いられているが、「修復的正義」など、他の訳が当てられていることが、そのことを端的に示している。つまり、修復的司法は、現場における実践が先行して様々な施策が推進

されていることを踏まえ、無理に理論的統合を図ることで、その実践に支障を来すことを避けるために、あえて、一義的な定義づけを行っていないのである。このように、修復的司法の定義には一定の曖昧さが残るものの、その理念には、伝統的な刑事司法における犯罪被害者の処遇を改善するということが、共通した思想として存在し、その議論は現在まで続いている。[19]

西村春夫は、現行の刑事司法システムで被害者が置き去りにされているため、償いを中心に刑事司法システムを再構築するべきとの批判から修復的司法という概念が生まれたとし、それは「償い」という手段を用いて事態を健全化するような司法の方式であり、その際、被害者・加害者・家族コミュニティ縁者などの関係当事者が自発的な参加の下に自由に語り、聴き、各人のニーズの充足が図られるものとしている。[20] そして、修復的司法の議論において、「純粋モデル」と「最大化モデル」という二つのタイプが主張され、前者は、現行の刑事司法システムを修復的司法へ全面的に転換することを目標とするものであり、後者は、刑事司法との共存下、補償などを最大限に用いる、あるいは、刑罰に修復的な目的を加味して科すことによって事件の解決を図ろうとするものであることを紹介している。そして、いずれのモデルも、刑法の機能とされる公共の秩序の回復や侵害法益の回復が第一目標ではなく、会話協議（以下「カンファレンス」という。）を重ねた結果としての償いにより、事件で打撃を受けた諸人間関係の健全化、ハーモニーの回復を目指すとしている。

また、細井洋子は、社会学的視点から修復的司法について検討している。[21] その検討において、細井は、修復的司法は外国で生まれた概念であるとし、日本の「恥の文化」が犯罪統制に関する刑事政策に大きな意義があるとのブレイスウェイトの研究や、日本における刑事司法制度の「微罪処分」が日本の低犯罪率を実現しているというヘイリーの研究が、この修復的司法の理念にとって無視できない存在であると指摘する。そして、刑事政策をめぐる国連の動向

の概観を通じて修復的司法の考え方を整理し、修復的司法は、犯罪という出来事に対する一つの考え方を示したものであり、「犯罪は関係する人々・地域社会に対する害であり、それに対して『害をもって害に応える』のではなく、『害は人々に傷（不幸）を与えたのであるから、それを放置しておくのではなく、人々に癒しを与えるように応える』こと、『害の反復・再生産を阻止する』ことを目指す」[22]としている。そして、この目的を達成するために「癒しへのプロセス」と「癒しの結果」ということに焦点をあてて、諸説ある修復的司法の概念を整理し、当該犯罪に関わるすべての当事者が集まり、犯罪によって受けた影響・対処の仕方について、皆で話し合うプロセスに基礎を置く「純粋モデル」と、犯罪によって生じた害を修復することによって正義の実現を目指す、あらゆる行為に基礎を置く「最大化モデル」という、二つの考え方が軸になるとしている。前者は、コミュニケーションの過程に力点を置き、主体的な関わりが求められ対面関係を重視するものに対し、後者は、害の修復及びその結果を重視し、半強制的・強制的な手続きを容認し、当事者の双方若しくは一部が対面しないで手続きを進める間接的な関係も容認するといった特徴があるとしている。

そして、修復的司法の理論は、犯罪が他人に多くの物的・精神的損害を与えるため、そのような損失の応答することが求められ、その帰結として、犯罪によって影響を受けた人たちの相互ケアが必要であるとし、犯罪で破壊された人間関係の回復には、「社会の規範を侵害したことを厳しく示し、ことの重大性を認識させ、その上で社会の規範を自主的に守るよう『監督・指導』をし、同時にそれが無駄にならないで、本人に受け入れられるように対象者を十分に支援していく方法」[23]という「強い指導と豊かな支援」が必要であるとしている。加えて、被害者はもちろんのこと、加害者やその家族、地域などの人々という犯罪の当事者が、その犯罪によって生じた害について、どのような思いを抱いているかということを表明することも回復のプロセスには必要であることを指摘し、この過程で、加害者は、自

らの回復への道筋を示し、地域の人たちの信頼を回復することができるとしている。

一方、ジョン・ブレイスウェイトによれば[24]、修復的司法とは、被害者の回復、加害者の更正、コミュニティの修復を目的とするものであり、そこで最も重要なのは、基本的人権の尊重であるとしている。その具体的な実践例として、カンファレンスという当事者とコミュニティの代表者によって行われる会議を紹介し、犯罪に対する考え方を、加害者と被害者の一対一の関係から、彼らを支える人の関係を含めた広い関係において捉えることが必要であるため、加害者や被害者を支える人（家族など）にも参加を求めることが、カンファレンスに重要であるとする。その理由として、加害者と被害者のそれぞれを支える人々が参加することは、自ら行ったことに対する恥ずかしさを中和させようとして加害者が持つ心の壁を作ることを防ぐとともに、被害者がいかに傷つけられたかということの理解を加害者に促す効果を与えるからであるとしている。そして、修復的司法における重要な価値は、カンファレンスに参加する人々が相手の話に敬意を払うこと、赦し、慈悲や良心の呵責を表明することが重要であるとするが、その際、被害者に赦しを強制することや、良心の呵責を加害者に強制することは慎まなければならないとしている。そして、犯罪者の再犯防止に対して、修復的司法、特にカンファレンスが大きな影響を与え、被害者も加害者もその結果に満足しているという近年の研究結果から、法的拘束力のない自主的な修復的司法の成果の有効性を認めている。

そして、犯罪を起こしたことに対する責任について、刑法において国という支配的な第三者によって与えられる責任である受動的責任と、自ら責任を取るという意識から生じる能動的責任という二つの概念を用い、カンファレンスの結果を通じて加害者が自ら進んで自分自身の行いに対して責任を取ることが一番重要であるとともに、犯罪の予防にもつながる能動的責任の考え方の重要性を指摘している。

更に、従来の犯罪抑止策は、自由意思に基づく合理的な判断をする行為者であることを前提にしたモデルに基礎を

置くだけでは十分な犯罪防止策とはならないため、行為者が自主的に責任を取るとともに、ファシリテーターなどが関係者へ積極的に働きかけて参加を促すといった、動態的かつ能動的な犯罪防止策が必要であるとする。[25] そして、企業犯罪や学校のいじめ問題の検討を通じ、能動的責任と受動的責任が、実際の司法を考察する上で、最も根源的な問いを投げかけることであり、修復的司法が問いかけることであるとする。このように、実際の犯罪防止において、能動的責任と受動的責任とは異なるものであるとし、修復的司法とは、受動的なものから能動的なものへと、責任の重心を転換させようとする理念であるとしている。

以上のように、修復的司法は、伝統的刑事司法が用いてきた刑罰による犯罪の解決の限界を意識し、被害者、加害者及び地域社会という三者が、それぞれが負った犯罪による害から回復を目指すことを基本的な理念としている。そして、基本的な理念の対立として、当事者の話し合いのプロセスを重視する「純粋モデル」と、社会における正義の実現を重視する「最大モデル」という二つの理念の対立が存在することに加え、刑事司法で問題となる責任について、伝統的刑事司法の場における責任に関する従来の理解を離れ、新たな責任の理解が必要となることなど、今後、修復的司法の実践を推進していくという観点からも、発展途上の理念といえるだろう。

二　修復的司法と刑法

航空事故と修復的司法の関係を考察するにあたり、航空事故発生後に用いられる刑法との関係を明らかにしなければならない。そこで、刑法専門家による修復的司法に関する議論を俯瞰する。

吉田敏雄は、刑法の任務の分析を通じて、新しい刑事司法に修復的司法の理念が組み込まれるとの主張を行っている。[26] そこでは、刑法が形式的な法益保護領域を定めるだけではなく、実質的な社会倫理的価値結合を表現している

とする。その結果、犯罪は、国対犯罪者という関係だけではなく、被害者及び一般の人々と法違反者との社会的・具体的利益紛争が問題となっていると指摘している。そして、刑事司法における責任の一形態である刑罰に関する議論を通じて、「社会的倫理に基礎づけられた刑法の責任が、刑罰を必然的に要求するものではない」[27]とし、刑法を用いて法的平和を恢復するために、法違反者が自主的に関与しなければならないことを指摘している。

そして、修復的司法を「犯罪者が自己の行為に対する答責を自発的且つ自律的に引き受け、犯罪の結果を社会・建設的方法で元に戻し、よって平和的に宥和を実現する手続き」[28]とし、その実践例として欧米諸国で修復的司法の実践として行われている「行為者―被害者―和解」プログラムと「公共に役立つ労働」を検証する。前者のプログラムは、一般予防及び特別予防の観点から犯罪防止に十分な効果があり、刑罰の目的と同等性を有することを認めたうえで、「行為者が行為、その結果、被害者の苦しみに真摯に正面から取り組み、関係者が他者の状況を理解し、さらに法違反者、被害者及び社会が全体として、行為者の社会答責的積極的行いによって相互に宥和する」[29]ことが、このプログラムの重要な目的であるとする。そして、「犯罪によって引き起こされた社会的撹乱の縮減、除去そして法的平和の恢復に刑罰に依るよりも行為者―被害者―和解によってはるかによく達成できる」[30]と述べ、犯罪への対応に刑罰を当然のごとく用いることを批判し、刑法の任務は犯罪行為の統制にあるとしている[31]。このように、吉田の主張する修復的司法と刑法の関係は、従来の応報的司法による刑罰中心の対応から脱却し、法違反者が自主的に責任を負う姿勢を有している場合は、応報的思想を排除した対応として修復的司法の理念の展開が可能であるとしているのである。

一方、高橋則夫は、修復的司法の概念を「『害』を中核として、被害者のみならず、加害者、さらにはコミュニティの修復・回復も考えるもの」[32]とし、その役割は刑事司法の補充的なものであるとしている[33]。そして、修復的司法を基礎づけるものとして、被害者・加害者・コミュニティを修復する責任形式としての「修復責任」[34]という概念を用いて

修復的責任と刑法の関係について論じ、修復的司法の場において、この責任が、加害者が被害者に対して負う責任であり、この履行によって、特別予防や一般予防という刑罰の目的を充足することが可能であるとする。[35]

高橋は、修復的司法と刑法の関係について、応答責任論に関する議論から出発し、修復的司法は応答責任論の考え方に極めて近いものであり、[36]応答責任論から刑罰を再構成する考えである象徴表現的刑罰論の議論を通じて、責任の理解、すなわち刑罰を科する根拠として非難可能性という概念が維持されていることを確認[37]している。そして、刑罰には非難という責任の存在が不可欠であるという、このような認識のもと、従来の応報的司法における責任（負担責任及び受動責任）を前提として、修復的司法の責任（応答責任及び能動責任）の問題がある、[38]つまり、修復的司法は応報的司法の補完的機能を果たすものと結論づけている。

このように、刑法の視点からの修復的司法に関する議論は、責任の概念及び刑罰を科することの意義が主な論点となっている。その議論では、修復的司法を、吉田が主張するように刑事司法の中核として据えるか、高橋の指摘するように刑事司法の補完的機能に止めるかという対立が残っている。この対立は、先に述べた、修復的司法における「純粋モデル」と「最大化モデル」との対立に置き換えることができるだろう。この場合、刑事司法の中核に修復的司法を据える考え方は「純粋モデル」に、刑事司法の補完的機能に限定する考え方は「最大化モデル」に立脚するものといえるだろう。

Ⅳ　航空事故と修復的司法

一　社会学的アプローチ

西村春夫は、修復的司法について、理念、実態、正当性という視点から考証している。そこで確認されていることは、従来の刑事司法制度は、犯罪を国と加害者の関係としてしまうために、被害者を疎外しているという問題である。そして、犯罪の当事者は、加害者、被害者及び地域社会であり、これらの人々が犯罪によって受けた被害の修復がその目標であるとする。[39]

航空事故の場合、事故発生後に警察による捜査が開始されることによって、一般社会の事故の捉え方も、事故を引き起こした者に対する処罰に関心が集まり、被害者の状況や、加害者が新たに被る不利益、事故原因の解明に対する関心が低くなる傾向にある。近年、事故の被害者からの発信が様々な機会を通じて行われるようになり、その結果、被害者処遇への関心が高まり、事故調査担当官署や捜査当局が、事故に関する説明を被害者に対して行われるようになっている。

しかし、日本の現状は、事故の責任の大半を刑事責任に応じた刑罰に頼っている。このような状況は、被害者に対して、事故原因解明の不十分さ及び加害者からの説明不足という認識を与えており、この点の改善が求められているところである。修復的司法の考え方に基づく加害者や被害者など、事故関係者が一堂に会して行うカンファレンスは、そのような改善要望を具体的に実現する手段として期待できるものである。この場合、カンファレンスには、加害者側として事故を引き起こした者及びその家族、並びに当該人が所属する組織の代表者、被害者及びその家族が参加し、

調整推進役として、航空、司法及びメンタルケアに関する知見を有する者の参加が望ましい。航空事故の場合、地域社会に相当する者は、公共交通機関の航空の利用者が考えられる。しかし、この利用者は、不特定多数であり、カンファレンスへ参加させることには、非常な困難が伴う。従って、航空事故に関するカンファレンスには、事故当事者と調整推進役の参加が現実的である。

一方、犯罪を社会全体の問題と捉えるという社会学的な視点は、筆者が従来から主張する「事故を社会の問題として捉える」ということに共通する考え方である。[40] 法学者の検討と異なり、「責任」という視点からの検討ではなく、人間関係の回復という視点からの分析を行っている点に、過失によって期せずして加害者となった者と被害者の関係修復を考える上で、当事者は害を受けることによってどのような思いをしているかということを表明する機会を与えることが回復につながる[41]との指摘は、参考となるものである。

航空事故が発生した後、現行制度においては、細井洋子が指摘するような事故当事者が事故後の思いを表明する機会はなく、これが原因となって、被害者が事故後の対応において様々な不満を生じさせるとともに、加害者の被害者化[42]という事態を生起させていると思われる。事故後の対応として、刑事責任を追及するだけでは、このような状態を解消することが困難であり、修復的司法の理念に基づく対応、特に、当事者が一堂に会して、その思いを伝えるというプロセスを活用することの有効性が認められる。航空事故後の対応として応用するにあたり、①修復的司法が「伝統的司法に代わる新しいもの（パラダイム転換）ではなく、伝統的司法で埋められない間隙を埋める補完的なもの」とされることについては、航空事故後の対応として刑罰を用いることを局限することに反する、②修復的司法に関する議論では、純粋モデルと最大化モデルの比較が中心に行われているが、細井が提示している双方のモデルの具体例の一方をそのまま適用できない、言い換えれば、両者の折衷的なモデルの提言が航空事故には必要であること、③当

事者のニーズを満たすためのカンファレンスの必要性だけではなく、一般社会が持つ処罰感情への対応をいかに行うか、ということに留意しなければならない。

また、修復的司法が、受動的な責任から能動的な責任への転換を図るものであるとのジョン・ブレイスウェイトによる指摘[43]は、過失によって発生した航空事故の解決にとって、重要な指摘である。航空事故の解決にとって、発生した被害の修復と将来の同種事故の発生の防止がその要素となる。そこで、従来のように刑事責任の追及をすることは、必ずしも被害者のニーズを満たすものではない。

特に、近年の日本の厳罰化傾向を容認する社会的風潮を踏まえると、刑事責任の追及は、被害者の復讐的な心情を満たすことばかりが注目され、これを助長していると思われる。しかしながら、航空事故における被害者のニーズは、このような心情を満足するものばかりではなく、事故原因の解明などのニーズもある[44]。また、加害者にとって、事故を起こした自責の念から被害者に対する謝罪や事故原因解明作業への参加を希望するものの、日本では刑事責任追及手続きが行われるために、これが実現しにくい状況にある。これは、ブレイスウェイトが言う受動的な責任を取ることに重点が置かれている状況であり、将来の事故防止に向けた責任を取る形になっていない。従って、ここに修復的司法の考えを適用する妥当性が認められる。

また、修復的司法に被害者や加害者を支える人々を参加させるとの指摘[45]は、航空事故を社会全体の問題として捉え、その解決を図るために、大いに参考になるものである。これまでの解決は、刑事責任の追及に力点が置かれ、事故の解決は被害者と加害者の一対一の関係から捉えられていたため、事故が社会全体に与える影響が顕在化しにくい状態であった。このような影響を明らかにするため、修復的司法の理念に基づくカンファレンスの役割が重要であると考える。

具体的には、加害者や被害者をはじめとする事故関係者が一堂に会し、加害者が事故について感じていることを率直に発言し、被害者が事故の影響を語る場を設けることで、これまであまり注目されなかった事故で生じた問題を解決する方向へ向かわせることが可能となる。この際、このカンファレンスを進行する者は、航空機の運航に関する見識を有し、事故調査や捜査活動に影響を与えない者が望ましい。そして、そこでの話し合いを通じて、加害者の謝罪、被害者の赦しなど、被害者と加害者双方の心情的な回復あるいは修復が実現するであろう。更に、事故後の対応について、この話し合いの結果を踏まえ、被害者の要望を反映した対策の構築も可能となる。

このように、修復的司法のカンファレンスには、航空事故を社会全体の問題として捉え、その解決を図るという意味で、これまでの刑事責任追及を主とする手続きよりも優れた方法であると考えられる。

二　刑法学的アプローチ

前章で検討したように、刑法の視点からの議論は、責任の概念及び刑罰を科することの意義が主な論点となっている。その議論では、修復的司法を、吉田敏雄が主張するように刑事司法の補完的機能に止めるかという対立である。

航空事故の場合、当該事故を引き起こした者は過失犯として処罰されることが多い。この際、事故を引き起こした者は、当該事故を発生させる意図を有していないだけではなく、事故発生後には、その多くが何らかの形で事故を引き起こしたことに対する責任を感じ、それに応じたいと考えている。[46] また、刑罰の機能や目的から考えて、このような者に対して刑罰を科す必要性は、極めて低く、航空事故後の対応として、一義的に刑罰を用いることは適切な対応ではない。[47]

修復的司法を刑事司法の補完的機能に止めるという考え方は、従来の応報的刑事司法が要求する刑罰を受けることが、その前提とされている。そうなると、この考え方に基づいた修復的司法による対応を行った場合、航空事故を引き起こした者へ刑罰が科されることが避けられないことになり、現状と変わりのない対応となってしまう。これでは、これまでに指摘されている問題の解決にはならない。

一方、航空事故を引き起こした者は自主的に責任に応じる姿勢を持っている。従って、修復的司法の理念に基づく対策は、刑罰を科さなくとも、加害者が所要の責任を果たし、被害修復や事故の真相を知るという被害者のニーズに応え、社会的な損害の修復を図るという事故の解決に至る可能性が高い。それゆえ、航空事故後の対応には、修復的司法を従来の刑事司法に代わるものと考える主張の方に妥当性が認められることとなる。

この際、責任をどのように捉え、刑罰を科す意義をどのように理解したらよいのか、言い換えれば、責任があるにもかかわらず刑罰を科さないことへの批判が寄せられる可能性がある。刑法上の責任は、一般的に犯罪とされる行為に対する非難可能性にあるとされ、行為者に自由意思があることが、その前提となっている。しかし、過失犯の場合には、犯罪とされる行為を行う決定の際、当該意思決定は犯罪に向けられたものではないため、故意犯と比較して非難すべき程度が低い。従って、航空事故を引き起こした者に対して刑罰に頼らず、その他の手段で解決する余地が大きいと考えられる。[48] このような観点から、航空事故の解決にあたり、従来の刑事司法が担っていた応報的思想に基づく問題解決における役割に代わるものとして、修復的司法の理念は積極的にその展開を図るべきである。

三　航空事故における修復的司法モデル

これまでの議論で、航空事故の解決に、修復的司法の理念に基づく対応が必要であり、カンファレンスを用いるこ

とが有効であることを確認した。そこで、具体的なモデルに関する検討を行う。

現行の日本における刑事司法制度下では、航空事故が発生した後、警察による業務上過失致死傷罪の疑いで捜査が開始され、検察官に捜査が引き継がれる。そして、公訴手続きを取るか否かは、検察官が判断する。この現状を踏まえると、航空事故後の対応としてカンファレンスに移行するか否かの判断は、検察官が行うことが妥当と考える。そして、その判断は、航空事故を引き起こした原因とされる行為が過失であるとの検察官の判断を前提として、事故を引き起こした者が自主的に責任を取る意思の有無及び被害者の同意の有無などに基づいて行われることになるだろう。

このカンファレンスは、被害者及びその関係者、事故を引き起こした者、問題となった航空事故の調査を行う運輸安全委員会の担当者及びファシリテーターで構成され、事故概要の説明に運輸安全委員会が作成する航空事故調査書の利用を認めることを想定する（カンファレンスの具体的な構成は、別表参照のこと）。このカンファレンスの特徴は、①修復的司法において一般的である、コミュニティの代表者を含まないこと、②航空事故調査報告書の利用を認めるため、その説明のために運輸安全委員会の調査担当者を出席させること、③航空事故の被害者が、旅客機の事故の場合には百名を越える可能性があること、などがある。

コミュニティの代表者を含まないこととするのは、公共交通機関としての航空機が事故を起こした場合、その受益者として多くの国民がコミュニティの構成員となるため、出席する者の選考が困難であるからである。また、航空事故調査報告書の利用を認める理由は、事故の経緯及びその原因を公にする文書であり、事故の状況を客観的に説明できるものだからである。[49] そして、被害者が多数になる場合のカンファレンスについては、関係者が全員参加して行うことが理想であるが、この場合、事故を引き起こした者やその関係者が被害者から糾弾される場となる恐れがある。

従って、カンファレンスを複数回開催し、被害者を分割するなどの対応も考慮しなければならないだろう。この際、被害者の間で、説明内容などに対する不公平感が生じないように配慮しなければならない。

そして、カンファレンスの結果について、航空事故を引き起こした者に刑罰を科さず、その他の手段での対応によるという合意がなされた場合、その合意に基づき、検察官は起訴猶予処分とする。なお、カンファレンスで合意に至らなかった場合は、従来の刑事裁判による対応となるだろう。

このように、航空事故後における修復的司法のモデルは、関係者のカンファレンスを重視する「純粋モデル」を基礎とするものの、コミュニティの参加を省略する点で「最大化モデル」の概念を取り入れたものである。

V　おわりに

本稿では、航空事故後の対応に修復的司法の理念を応用することについて検討を行い、それが妥当であることを検証した。別稿[50]で指摘しているように、航空事故の解決において、刑罰を用いることを前提とする対応には、多くの問題がある。ここで生じる問題は、今回の検証を通じて明らかなように、修復的司法を用いることによって解消される可能性が認められ、特に、将来の事故防止にとどまらず、被害者や社会が受けた損害の修復が実現する。加えて、加害者が刑罰以外に被る不利益の防止にとって必要な周囲からの援助を受けやすい環境を作ることにもつながり、この点において、加害者に対する修復も可能となる。

そして、航空事故の解決に修復的司法の理念を実践する場として、カンファレンスのモデルを提示した。その出席者の範囲をどのようにするか、特に、被害者が多数生じた場合にどのようにカンファレンスを設定するかということなど、今後、更に議論を深めていかなければならない点は多々ある。その意味で、本稿は、航空事故へ修復的司法の

理念を展開するための議論の出発点として活用して頂くことを期待している。

また、今回の検証で改めて確認できたことは、修復的司法は、個々の事案に対して、それぞれの状況に応じた対応が必要であり、普遍的な手法を設定するのは困難ということである。これは、社会学的には常識的なことであるかもしれないが、法学的見地からは、なかなか理解しにくいことである。しかし、今後の航空事故の対応や、医療事故、延いては一般的な過失犯の処罰において、個々の事案の状況を踏まえた解決を図ることは、当然のことであり、この観点から、法的にも、個々の事例に応じた柔軟な対応が求められるだろう。これが実現すれば、修復的司法が積極的に推進される環境が整うことになり、このような施策の推進を通じて、航空事故の再発防止に寄与することを願うものである。

なお、筆者が長年にわたり師事していた吉田敏雄先生が、二〇一六年三月に勇退されることとなった。これまでの学恩に対し心から感謝の意を表すとともに、今後の吉田先生のご活躍とご健勝を祈念して、小稿を終えることにする。

別表
航空事故後のカンファレンス構成

区分	被害者側	加害者側	運輸安全委員会	ファシリテーター
細部	一．被害者 二．被害者家族	一．加害者 二．加害者家族 三．加害者が所属する組織代表（上司及び同僚、並びに事故原因に関係する部門の者など）	調査を担当した事故調査委員あるいは事故調査官	一．被害者及び加害者と接点のない航空専門家（加害者と同じ職種の者及び事故原因に関係する分野を専門とする者） 二．精神科医や臨床心理士などのカウンセリング技能を有する心理専門家 三．弁護士（主に刑事及び民事を専門とする者）

（1）藤原琢也「航空事故の防止と刑事法（一）～（四・完）」（北海学園大学法学研究第四九巻一～四号、二〇一三～二〇一四）、同「航空機の事故をいかに解決すべきか」（『Open Forum第七号』放送大学二〇一一）。
（2）池内宏、海老池昭夫『航空事故の過失論（改訂版）』（成山堂書店二〇〇八）一八四頁以下。
（3）高橋貞彦「『修復的司法』か『関係修復的正義』か」（『犯罪の被害とその修復――西村春夫先生古希祝賀――』（敬文堂二〇〇二）二九一～三〇二頁）。
（4）§5.4.1
（5）池田良彦「シカゴ条約第13付属書（航空事故調査）と刑事責任を求めることの矛盾」（東海大学総合教育センター紀要第二四号（二〇〇四）五九―六七頁）など。
（6）藤原琢也「航空事故の防止と刑事法（二）：刑罰優先主義からの脱却」（北海学園大学法学研究第四九巻第二号（二〇一三））四四〇

頁以下参照。

（7）Sidney Dekker, *SECOND VICTIM Error, Guilt, Trauma, and Resilience*, CRC Press, 2013.（本文献の要訳として、藤原琢也「文献紹介：シドニー・デッカー著『第二の被害者』」（北海学園大学法学研究第五〇巻第三・四号（二〇一五）六四一～六八五頁）がある。）

（8）制度の概要は、http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/outline.html（国土交通省運輸安全マネジメント制度）参照（二〇一五年十二月五日アクセス）。

（9）シドニー・デッカーは、事故の直接の被害者が、加害者のことをスケープゴートとみなす可能性があることを指摘している。詳細は、デッカー・前掲書（注7）第五章を参照のこと。

（10）藤原・前掲書（注6）四百二五頁以下。

（11）運輸安全委員会行動指針（http://www.mlit.go.jp/jtsb/mission-shishin.html）参照（二〇一五年十二月五日アクセス）。

（12）平成二六年五月二六日に施行された「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」の制定など。

（13）Dekker, op. cit. Chapter 5.

（14）詳細は、次章参照。

（15）ハワード・ゼア『修復的司法とは何か　応報から関係修復へ』（新泉社二〇〇三）三頁。

（16）Dekker, op. cit. Chapter 2.

（17）美谷島邦子『御巣鷹山と生きる　日航機墜落事故遺族の25年』（新潮社二〇一〇）、後藤章文「公共交通事故における被害者支援――事故調査との狭間で」（被害者学研究第二四号（二〇一四）一〇〇～一〇九頁）など。

（18）細井洋子「修復的司法の社会学的理解」（『修復的司法の総合的研究』（風間書房二〇〇六）第三章、三五～五七頁）三七頁。

（19）日本における修復的司法に関する議論の流れは、西村春夫「研究ノート　日本における修復的司法の源流を尋ねて」（『修復的正義の諸相　細井洋子先生古希祝賀』（成文堂二〇一五）一～一一三頁）に詳しい。

（20）西村春夫『修復的司法の総合的研究』（風間書房二〇〇六）序

（21）細井・前掲書（注18）。

（22）細井・前掲書（注18）三九頁。

（23）細井・前掲書（注18）四九頁。

（24）ジョン・ブレイスウェイト「修復的司法の思想」（『修復的司法の総合的研究』（風間書房二〇〇六）第二章、二四～三四頁）。

(25) ブレイスウェイト・前掲書（注24）三〇頁。
(26) 吉田敏雄「リストラティブ・ジャスティスと刑事司法」（『犯罪司法における修復的正義』（成文堂二〇〇六）一〜一五頁）一頁。
(27) 吉田・前掲書、三頁。
(28) 吉田・前掲書、九頁。
(29) 吉田・前掲書、六頁。
(30) 吉田・前掲書、六頁。
(31) 吉田・前掲書、十一頁。
(32) 高橋則夫『対話による犯罪解決』（成文堂二〇〇七）一六頁。
(33) 高橋・前掲書、二八頁。
(34) 高橋によると、「修復的責任」とは、応答責任、能動責任及び説明責任がその内容であるとしている（高橋・前掲書、五六頁）。その他、高橋則夫「修復責任・再考」（『修復的正義の諸相』（成文堂二〇一五）一七七〜一八八頁）で詳細な議論を行っている。
(35) 高橋則夫『修復的司法の探求』（成文堂二〇〇三）四八頁。
(36) 高橋則夫「修復責任・再考」（『修復的正義の諸相』（成文堂二〇一五）一七七〜一八八頁）一七八頁。
(37) 高橋・前掲書（注36）、一八〇頁以下。
(38) 高橋・前掲書（注36）、一八七頁。
(39) 西村春夫「『修復的司法の総合的研究』序」（『修復的司法の総合的研究』（風間書房二〇〇六）序、i—vi）及び同「修復的司法の理念、実態、正当性」（『修復的司法の総合的研究』（風間書房二〇〇六）第一章、三〜二三頁）
(40) 藤原琢也「航空事故の防止と刑事法（四・完）」（北海学園大学法学研究第四九巻第四号（二〇一五））九二八頁以下。
(41) 細井洋子「修復的司法の社会学的理解」（『修復的司法の総合的研究』（風間書房二〇〇六）第三章、三五〜五七頁）四九頁。
(42) 詳しくは、藤原琢也「過失事故加害者の被害者化」（被害者学研究第二六号（二〇一六）印刷中）参照。
(43) ブレイスウェイト・前掲書（注24）三四頁。
(44) 美谷島邦子『御巣鷹山と生きる　日航機墜落事故遺族の25年』（新潮社二〇一〇）三七頁、後藤章文「公共交通事故における被害者支援——事故調査と犯罪捜査の狭間で」（被害者学研究第二四号（二〇一四）一〇〇〜一〇九頁）一〇二頁など。
(45) ブレイスウェイト・前掲書（注24）二六頁。

（46）Dekker, op. cit. Chapter 3 & 4

（47）藤原・前掲書（注6）、四四〇頁以下。

（48）吉田敏雄「リストラティブ・ジャスティスと刑事司法」（『犯罪司法における修復的正義』（成文堂二〇〇六）一～一五頁）九頁以下。

（49）現在でも、被害規模の大きい事故の場合、事故調査の経過や結果などが、運輸安全委員会から被害者に対して行われている。この趣旨を踏まえると、カンファレンスの場で航空事故調査報告書を利用することは支障がないと考える。

（50）藤原・前掲書（注1）

Aviation accidents and Restorative justice

Takuya FUJIWARA

Ⅰ Prologue

Ⅱ Applicability of restorative justice to aviation accidents
1 Circumstance of handling aviation accidents
2 Applicability of restorative justice to aviation accidents

Ⅲ Discussion of restorative justice
1 Review of the discussion
2 Restorative justice and criminal law

Ⅳ Aviation accidents and Restorative justice
1 Perspective of sociology
2 Perspective of criminal law studies
3 Model of restorative justice in aviation accidents

Ⅴ Conclusion