

第19回  
ヘリコプター  
セミナー

## 航空事故と パイロットの法的責任について

東海大学教授 池田良彦

### 過失をめぐる新しい考え方

私の専門領域は「刑事過失責任」という分野で、広く言えば刑法という分野であります。従いまして、航空関係者の方々は絶対に拘わりたくないとお思いになっているに違いないわけですが、最近は航空分野だけではなく、あらゆる分野で刑事責任が追及されるという傾向が見受けられますし、「従来ならばそのようなことに対して刑事責任は問われなかった。」と安閑としておられる状況にあった中で、時効寸前に刑事訴追されたという事例も多々見受けられるわけでありまして、それは航空分野だけではなく他の分野でも勿論そうであります。

奇しくも来週から、例の「薬害エイズ事件」の裁判が東京地裁、大阪地裁で同時に始まると言われております。これは産・官・医に亘りまして構造的に「薬害エイズ」を発生させた原因の追及の為に、刑法第211条の“業務上過失致死”を適用しております。「薬害エイズ」訴訟が、民事の賠償責任ではなくて、刑事責任として“業務上過失致死”ということで産・官・医の関係者5人が起訴されておりました、これも偶然の一致というよりも、段々世の中はそういう時代になって来たなと感じさせる出来事であります。

このように、刑事責任というものが10年前と比べますと責任の範囲、或いは責任対象が変化を見せて来ておるわけであります。その理由、歴史的背景は後程申し上げることと致しまして、いずれにしても、航空関係者にとっては全く不愉快極まりない刑事責任追及という問題ではありますけれども、その不愉快な気持ちを少しでも和らげる意味を込めまして、「どのようにしたら刑事責任が問われないのか。」勿論、殺人を犯しますと刑事

責任が問われないわけではありません。どんな有能な弁護士でも殺人を発生させたなら無罪にすることはなかなか難しい、せいぜい精神異常であるなどという証明をするしかない、というように、発生した結果に対してはどうしても刑事責任が科せられるというのが法治国家、特に刑法の運用の基本的な考え方でありまして、従って、結果の発生に関してはある程度我慢をしなければならない。しかし、何故そのような結果が発生したのかというメカニズムの解明無しに、ただ結果責任という発生させた事実だけを理由に刑事責任が問われるという問題が出て参りますといささか、結果責任という考え方が妥当なのかどうなのかという疑問が出て来始めている。

刑法という法律は、個人責任を問うということ为原则とする法律でありますから、民事のように使用者責任（企業の責任）という責任の問われ方を致しません。従いまして、例え会社の安全管理体制が不十分の中でパイロットが事故を起こしたと致しましても、従来の刑法の考え方は、安全管理体制という会社の問題というよりは、実際に事故を起こしたそのパイロットの責任を問うという考え方が基本でありました。これを我々は「直近の行為者責任説」と申します。事故に一番近い人間の刑事責任を問うという考え方を従来から採っているわけでありまして。ところが、私は同じ「過失論」でも、伝統的な「事故型の過失論」でなく、「構造的」にそのような結果が発生した場合も、尚且つ直近の行為者の責任を問うという従来の形で宜しいのかというところにテーマ意識、問題意識をもち始めました。

そうなりますと、結果というよりは、その結果を発

生させるメカニズム、背後要因、場合によっては安全管理体制も言うかも知れませんが、或いは整備の問題だとか教育の問題だとかの色々な背後要因を無視して、直近の行為者のみの責任を問うということの問題性を何とかしようというテーマ意識をもっています。そこで、「システム性事故の中に於ける、構造的に発生する過失」という問題をどう処理していくべきなのかという分野を私は研究しようとしているところであります。ちなみに、先程申し上げたように刑法は個人責任主義、「直近の行為者責任説」を前提と致しますので、明治以来伝統的に構築された刑法理論を壊して、新しい考え方を学会或いは判例に導入するということは極めて至難の業であるという状態が在ることを先ず申し上げておきます。

その意味に於いては、徐々にではありますが新しいタイプの過失論が登場したということに、法律関係者、実務家も学者も最近やっと気がつき始めたという状況でありまして、多くの実務家、多くの刑法学者は、やはりまだ伝統的な「直近の行為者責任説」という考え方が頭の中にこびりついてなかなか離れられないという状況下に在りますので、判例を見ましても「どうして彼が責任を問われなければいけないのか。」と思わしき事例も多々あります。しかし、中には多少「結果責任」ではなくてそのプロセス、「背後要因」を考慮してくれたなという判例もぼちぼち出始めているというのも実情でありますので、必ずしも悲観的に考える必要性はありません。

事故が発生してから「刑事責任がどういふふうになっているだろうか。」と刑法の領域を勉強されるよりも、事故を防ぐという意味も込めて、そして仮に事故が発生したならば、当然警察当局は関係者の事情聴取等を行いますから、その際に刑法という法律はどういうメカニズムに基づいて刑事責任を追及するか、即ち犯罪と認定するのかという仕組みを今日は申し上げて、その中から幾つかの代表的な航空に拘わる事故の判例等を紹介しながら、問題点を指摘し、皆さんはそのような事故が発生した場合に関係者として拘わるときに、どういう側面に注意をして法律に対応したらよろしいのか、ということをお話をしながら今日はお話し申し上げるということにしたいと思います。

航空事故を発生させた場合に関係者は以下に述べる六つの法律と否が応でも拘わるということになります。

私はこれを「航空関係者の六重苦」と常に申し上げております。ヘレン・ケラーは三重苦を克服したと伺っておりますけど、航空関係者が否が応でもこの「六重苦」にさいなまれている。果たしてこの「六重苦」をリカバリーできるのかという問題が有るわけで、法律には拘わりたくない、法律はいやだと思いの方が多いに違いないと思いますし、私の専門分野であります刑事という側面は更にいやとお考えかも知れませんが、臭いものに蓋をするのではなくて、積極的に学ぶという姿勢を取っていただきまして、もし皆さんがそのような事態に遭遇した場合には、どう対応したら自分の立場を正に説明できるのかという側面から考えていただいた方が、むしろ良い結果が出るのではないかと思いますので、これに沿ってお話を進めて行きたいと思っております。

先ず一番目のテーマです。六法全書をご覧になればお解りのように多数の法律が有るわけですが、それらは学問的に、簡単に言いますと、三つのジャンルに分類することが出来るということになります。勿論細かくは更に分類する先生方もおられますけど、とりあえず、ここでは代表的な三つのジャンルに分類をして考えていただく、ということになります。

#### (1)航空事故調査委員会設置法

その一番目が{行政(運輸)の分野から}という側面であります。航空機事故が発生しますと、先ず行政という立場からの法律と拘わることになる。その一つが「航空事故調査委員会設置法」という法律でございます。昭和48年10月12日に施行された法律です。ご承知のように事故が発生しますと事故調査委員会が「事故調査の必要あり。」と考えた場合に直ちに事故調査委員会による事故調査が行われるということでありまして、これは「原因の究明」ということが目的、そして同種の事故を今後防ぐ為にはどうしたら良いかという、言わば行政目的で作られた法律でありますので、後に述べますところの犯罪として位置付けるために関与してはならない、基本的には行政目的であると

ということになります。ただし、事故調査が正当に行われるという目的を貫く為には、嘘の証言には罰則が適用されたり、強制的に証拠物件の提出命令を出す等の多少は強制力が伴うことがあります。しかし、それは刑事責任だとか犯罪として認定しようという目的ではなく、あくまでも「原因の究明」と「今後の対策」ということを含めた行政という側面から求めるものであります。

ただし、虚偽の証言をしたりすると「偽証罪」という刑法上の責任が問われることとなりますので、虚偽陳述は絶対に避けていただくにはいけない。「Aという事実が在るにもかかわらずBである。」と答えることが虚偽ということですね。しかも、偽証の前提は、ただ嘘をつくことが虚偽ではありませんで、「宣誓の上で」という前提があります。世間一般、日常生活の中で嘘をつくと、「それは偽証罪だ。」と言う人がいますが、それは残念ながら法律をご存じない人の発言でありまして、偽証罪というのは宣誓に基づいて、例えば裁判所で証言をするときには「良心に誓って嘘を申しません。」と宣誓したうえで、証言した内容が明らかに嘘であれば偽証ということになります。世間一般、日常生活の中でいくら嘘をついてもこれは偽証罪にはなりません。従いまして、事故調査の場合にも「これからあなたが証言される内容は、事故原因究明の為に極めて重要な意味をもつ証言であるから、嘘の証言をしないように。」という言わば誓いをしたうえで証言することありますから、「Aという事実を知りながら、敢えてB」と証言した場合には偽証になるということです。しかし、「そのときにはAだと思ってAと証言してしまったが、その後に良く考えてみたらBであるということ思い出した。」これは偽証ではありませんね。忘却、失念、誤解だとかは人間には付き物でありますから、それを責任の対象とはしないわけで、従って意図的に、故意にAという事実をBと証言することは偽証罪として問われるに過ぎないということでもあります。

それから、「Aという事実を証言するとまずい。」「どう考えてもこの証言は控えざるを得ない。」と考えたとします。本当は真実を述べて欲しいに違いない訳ですけれど、ご本人の判断でAという証言が今後問題が有る

と考えられれば、「ロッキード事件」で小佐野さんが繰り返し国会でやりましたように、「記憶にございません。」だとか「忘れました。」という程度でよろしいかと思えます。余りこの辺を強調して申し上げる訳にはいきませんが、こういう意味で、偽証罪に問われるというのは「Aという事実を知っていて意図的にBと言った。」ということが問題なのであって、「記憶にございません。」だとか「忘れました。」という程度は免責されると申しませうか、あまり良いことではありませんけど、刑事上大した問題にはならないということになります。

いずれに致しましても、航空事故調査委員会設置法に基づく事故調査は、あくまでも行政の目的で行われるということになります。何故、私が先程証言に関して「偽証だとか証言を控えたい場合には言わなくても良い。」という話を申し上げたのかと言いますと、建前上、航空事故調査委員会が作成した事故調査報告書は公表制度になっていますから、その事故調査報告書によって、事故原因等が明らかになるわけですけど、それは行政目的で作成されたものであり、法律にもそのように書かれてはあるんですが、公表された事故調査報告書は警察関係者も見ることができるわけでありまして、その事故調査報告書の内容をたまたま警察関係者が閲覧して、「これはパイロットの過失ではないのか。」だとか「これは整備のミスではないのか。」ということが仮に明らかになったとしますと、警察は犯罪捜査の端緒として、いわゆる「犯罪を構成する可能性がある事実」を公に報告された書類の中に仮に発見したと致しますと、それに基づいて犯罪捜査を開始する可能性が有るということでもあります。

事実上、航空機事故が刑事訴追された例はそんなには多くないんですが、レアケースの中で刑事訴追された場合には、あのような専門的な事故調査というのは我が国では運輸省の「事故調」しか有りませんので、他の組織が事故調査を行うということは日本にはまず無いわけです。従って、当然、起訴する側の検察側も、弁護する側の弁護側も、そして有罪無罪の判決を下す裁判官の側も拠り所とする調査資料というのは事故調査報告書一つしかございません。三者が同じ資料に基づいて有罪なのか無罪なのかを判断せざるを得ない

という問題があります。医学の分野でしたら 大学の医学部に鑑定を依頼するとか、別の大学の医学部に鑑定を依頼するという形で、幾つかの異なった鑑定結果が出る場合があるんですけど、航空機事故等という場合の鑑定は運輸省以外の機関が事故調査を行っていない以上、事故調査報告書という一つの資料に基づいて議論せざるを得ないという限界が有ります。

従いまして、「行政目的で作られて刑事訴追の為に使われてはいけません。」という建前にはなっているのですが、事実上、犯罪操作とリンクしてしまうという危険性があるものですから、そうなりますと関係者の証言が「これは今後の事故防止のために証言しておいた方が良いでしょう。」という内容だったとしても、例えばその内容が同僚のパイロットのミスを明らかにする事実であったり、場合によっては刑事訴追をされる可能性が有る重大な事実を知っていて、それを公に証言しても良いのですけど、今申し上げたような問題がございますので、証言を控えざるを得ないというような場合が中には無くはないであろうと推定できます。実際に有ったかどうかは確認しておりませんが、流れからすればそのような可能性もゼロではないということで、そういうことも勘案すると、運輸省の事故調査の方々はその辺を配慮して事故調査報告書を提出される傾向がよく見られるわけですが、その事故調査に協力をする方々の証言も、場合によっては思わぬ形で利用されるという可能性を回避するためには、証言を控えざるを得ないという問題も出て来るかなという感じが致します。

しかも、新たな問題として「情報公開法」が制定された場合の問題点ということがあります。これは運輸省の事故調査報告書に多少拘わる問題でありますけど、細川内閣が二年後に「情報公開法」を制定すると約束をして退陣されました。その為に、まだ法律は出来ておりませんが、着々と準備されておりました。細川内閣が続いていれば昨年の12月辺りにこの法律は国会を通過している予定でありました。伝え聞く噂によりますと、この「情報公開法」は早くも今年、場合によっては来年辺りに制定されるということです。この「情報公開法」というのは、行政機関が入手した資料を一般市民がその公開を請求出来るという法

律です。勿論100%ではございませんし、例えばアメリカのものによりますと、重要な政府の機密だとか、犯罪捜査に極めて拘わるという分野は適用除外という形で何らかの対応はしております。恐らく日本の法律はその辺を考慮して制定される可能性は高いんですけど、この「情報公開法」が出来ますと、今までよりは行政機関がキャッチした情報というのは、国民の求めによってオープンにしなければいけないという問題が今後出て参ります。

そうなりますと、これは穿った見方と言われればそれまでなのですが、仮に事故調査報告書が事故調査の内容を、誰が証言したとかいうことを明らかにしないで作成されたら致しまして、原因も複数にまたがって「推定原因として××である。」等という形で、場合によっては原因を特定しないでファジーな報告書が出されたとしても、その報告書作成の為に必要な資料を入手した運輸省が、元のデータの公開を求められた場合にどうなるのかという問題が今後発生する可能性があります。従いまして、「情報公開法」という法律が出来ますと、一方の市民の“人権派”の立場の考え方から行きますと非常に良い法律が出来ることになるんですが、もう一方の側面からすると、公開したら問題が有るという項目まで公開しなければならぬ事態がもし仮に発生したとするならば、それは問題だなという気がします。そういう意味に於いて、今後「情報公開法」という法律が出来ますと、どんな問題が発生するのか、抽象的でありますけれど、多少の心配をしております。それにはアメリカ等の「情報公開法」の研究をしてみる必要がありますが、それは今後の私の課題とさせていただきます。このような情報だけを皆さんに提供しておくことにしたいと思います。

## (2)航空法

同じく、行政という目的で作られた法律がもう一つございます。「航空法」という法律です。これは皆さん航空法に基づいて飛んでおられるわけですから、私が説明するまでもない話ですけど、仮に航空事故が発生致しますと、航空法によって、場合によっては関係者は技能証明を取り消されたり、或いは一年以内の期間を定めて航空業務の停止処分等を受ける可能性

が有るわけです。従って、行政という法律のジャンルからいきますと、「航空事故調査委員会設置法」と「航空法」の二つの法律に自動的に拘わってしまうということになります。

### (3)刑法211条「業務上過失」

次に刑事の分野です。実を言うと今日のメインテーマはこの「刑事」という問題なんですけど、取り敢えず概略を申し上げておきます。まず刑事の分野でも皆様方は二つの法律と自動的に拘わってしまいます。一つは「刑法」の211条。先程、来週から「薬害エイズ」の公判が開かれると申しましたが、あれも211条です。航空事故も211条です。車で人を轢いたときも211条です。全てがこの211条「業務上過失」ということにひっくるめられておるわけでありまして。条文には「業務上必要な注意を怠り、よって人を死傷させたものは、五年以下の懲役若しくは禁固又は五十万円以下の罰金に処する。重大な過失により人を死傷させた者も同様とする。」と規定されています。レジユメに示しましたように、航空事故による関係者の刑法上の問題は、「業務上過失致死傷罪」が成立するかで、特に最近の刑法は、直近の行為者責任、即ち、先程も説明しました、例えばパイロットのように事故現場に一番近い者の責任を問う、という従来の考え方に加えまして、事故現場に必ずしも近いところにいない者の責任も刑法の処罰の対象とするという、処罰拡大化の傾向が見られまして、全体的な刑事責任の問われ方が変化しています。

このような過失責任の問われ方の変化というのは、例えば昭和40年代から50年代にかけての一連の公害訴訟です。水俣、四日市等です。従来公害訴訟というのは、企業対被害を受けた住民の関係で、被害を受けた住民は企業に対して損害賠償を請求する、つまり民事の問題としてとらえられていました。ところが、「公害は民事。」という従来の考え方から、昭和40年代から50年代に至りまして、特に「チッソ水俣」の場合には社長が刑事責任を問われている。公害は民事の賠償の問題を越えて、犯罪、刑事の問題として問われ始めて来た。

それから昭和50年代から60年代にかけてのビル火災

事故です。先程申し上げたように刑法は「直近の行為者責任説」という原則ですから、ビル火災の場合には火を点けた人間の責任を放火罪として問えばよかったです。ところが、横井社長が実刑判決を受けましたホテルニュージャパンのあの訴訟以来、横井社長が火を点けたからあの刑事責任を問われたのではありませんね。出火原因は、どうもお客の寝煙草といわれておりますので、火を点けた人、火災を発生させた本人がもし生きていれば“失火罪”という形で直近の行為者個人の責任を問う。それで従来は終了しておったのですが、ホテルニュージャパンの場合には、実を言うと出火原因者はたまたま死亡しておりますので、その場合には刑事訴訟法上「被疑者死亡の為に不起訴。」これで大体終了致します。

ところが、あのビル火災事故は我が国のビル火災事故で初めて社長の責任が問われたんですね。火を点けた人間とは関係なく社長の責任が何故問われたのか。適用条文はここに示しました刑法211条です。「業務上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた」ということで、横井社長が刑事責任を問われたんですね。公害事件からビル火災事故へと発展して行く。つまり、このときの裁判所の基本的な過失の認定の内容は、「管理監督過失責任」という表現を使っております。管理というのは、ホテルに必要な火災が仮に発生しても有毒ガスに巻き込まれる、或いは逃げ場を失う等ということの無いようにする為のスプリンクラーの設置、防火シャッターの設置等を義務づけておったのにも拘わらず、十分に設置していなかった。これは管理責任です。それから、従業員が一番先に逃げて誰もお客を誘導していない。これは教育の不十分性、即ちこれを監督責任と言います。管理は物的な設備、監督は人間の教育、併せて管理監督責任が有った。ただし意図的に、故意にやった訳ではないでしょうから、しかし、ホテルを営む者の最高責任者として、極めて重大な過失により人を死傷させたと認定されたわけで、ホテルの社長の責任が問われたという我が国初のケースであります。

一旦判例が出ますと、その後、次から次へと類似事例に対して右へならえする傾向があるわけでありまして、千日ビルデパート火災事故（大阪）、太陽デパート火災事故（熊本）等々一連の火災事故が、実際に火を出した人間ではなくて「安全管理責任者」の責任が問われると

いう傾向が昭和50年代から60年代にかけて見られた。もはや、刑法というのは火を出した直接の個人の責任を問うという時代から、それも問われますけど、同時に安全管理態勢が不十分であったらその管理責任者の責任も問われる時代が来ており、公害事故とビル火災事故の二つの分野では、ほぼ確立した考え方になっています。

ということは、他の業種、他の分野にも直近の行為者のみならず、背後要因を考えた上で、その管理・監督、安全管理態勢の不十分性を指摘されて、直近以外の行為者の責任（管理者の責任）が問われる時代が間違いなく来るに違いないというのは、火を見るより明らかです。航空関係でそのような管理・監督者の責任が問われたというケースは今のところゼロです。しかし、今後そのような問われ方をされなくはないであろうということが十分に想像できる、ということを考え合わせますと、特にこの十年の刑法の考え方は従来と全く違う方向で、処罰の拡大化傾向が見られるという問題点を、航空関係者は先ず認識していただかなくてはいけない、ということになるわけです。

最初に申し上げた「薬害エイズ」の事例も、検察庁がどういう論点で責任を追及しようと考えているかという、同じく刑法211条ですが、医療行為に過失責任が認定できるかという「医療行為と過失責任」の問題と「官僚の不作為」です。この「不作為」という問題が、これから「管理・監督責任」には重要な要素となります。ご承知のように、作為的ではないことを不作為と申します。つまり、「何もしない。」ということなんですね。安全管理体制を要求されているにもかかわらず、何もしなかった。「何かをした。」ではなくて「何もしなかった。」という不作為が業務上過失になるんですね。ですから、ホテルニュージャパンのスプリンクラーを設置するということをしなかった。防火シャッター設置をしなかった。そして安全教育をしなかったことによって、何も訓練をされていなかった従業員が、お客をほっぽりだして一番早く逃げたんだという状況が確認されますと、これは「不作為性」が問われるということが理論的に裏付けられているという考え方ですね。「薬害エイズ」では大阪と東京で同時に公判が始まりますけど、果たしてその辺の認定がどうされるのか。この場合には、厚生省の役人の危険

性を認識しながら何の対応もしなかったという不作為ですね。その不作為が刑法211条「重大なる過失により人を死傷させた」に該当するかどうか。公害事件、ビル火災事故そして三番めに「薬害エイズ」という医療の関係にも管理・監督、不作為性の問題が波及して行くということでありまして、その他の分野にもこの「不作為」を問うという事例が出てくる可能性が非常に有るということでもあります。

このように、公害事件やビル火災事故に於いて、処罰の拡大化傾向が見られるというわけですが、それを悲観的に考えるだけが能ではありませんで、もう少し積極的に、しかも皆様が遭遇する可能性の有る問題の中で、「処罰の拡大化傾向」「不作為」という問題をむしろ有利に考えて行く方法はないだろうかということをお願いしたいわけです。

この種の過失を私は「構造型過失」と呼び、従来型の過失である「事故型過失」と区別している。この「構造型過失」は管理・監督過失責任と相俟って発展して来た考え方であるが、刑法学者の中には消極論があり、まだ十分に定着したものではない。しかし「構造型過失」は、私に言わせると、事故に至るまでのメカニズムの解明無しには責任の根拠を明らかにできないという意味が有るわけで、従って、航空事故の関係者の責任を論じる方法としては、一つの妥当な見解と考えて良いのではないかと。つまり、直近の行為者の責任が問われていた時代から、場合によっては直近の行為者が悪いのではなくて、その安全管理体制に問題があったということが指摘されれば、直近の行為者の責任ではなく、彼は無罪。しかし、安全管理体制に不充分性が有ったということで、管理者の刑事責任のみが問われる、という時代が今後は出てくる可能性がある。その為には、事故という結果に至るまでの背後要因、メカニズムを明確にしないと「構造型過失」を議論することができない。

単純な事故型の現場の人間のみの責任であれば、従来どおりので良いのですが、必ずしも彼の責任とは言えない。背後要因が随分ある。そのメカニズムを解明した後でないと誰に刑事責任を問うて良いのか分からない、という場合には、この「構造型過失」という考え方を導入すれば、これはむしろパイロットの責任

は免れて、その背後にいる責任者の責任が問われる、という場合が出てくる可能性があるわけで、その意味に於いて、管理・監督という現場から遠い、しかし責任者を明らかにするという考え方は、現場のパイロットの方々の責任を問われない方向に持って行く考え方一つとすることができる、ということです。したがって、何を以て犯罪と位置付けるほどの過失が有ったのかということの認定が、そのメカニズムを解明することによって明らかになる。こういう意味では、私はブラスの思考で考えて行くべきだという感じがします。

(4)航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律  
刑事の分野からの二番目が「航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律」です。これがなかなかやっかいな法律でございまして、我々は通常これを「刑事特別法」と呼んでおります。刑法という従来型の211条が有る。それに加えて「航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律」という新たな法律が昭和49年6月19日から施行され、52年に一部改正されていますが基本的な考え方に変わりはありません。

この法律の問題点は、「航空の危険を生じさせる」ことによって刑事処分を受けるというもので、危険概念を明確に規定していない、という点です。「どのような状況を以て航空に危険を与えたのか」ということが、法律に明確に示されておりません。我々の専門用語で言えば「構成要件が不明確である。」ということになります。例えば、通常の犯罪は人を殺したならば殺人罪、他人の物を盗んだならば窃盗罪と“盗む”という行為、“殺す”という行為は誰が見ても明白でありますから、犯罪が十分に確認できるわけです。航空に危険を与えたら“航空危険罪”だというわけですから、これ程不明確なことはありません。従って、このような構成要件の不明確性をどうやってクリアーしていかなければならないのか、という問題がここには有るわけです。

#### (5)民法709条「不法行為責任」

民事の分野からは、どのような拘わりを持つことになるのか、ということですが、先ず伝統的な法律である民法と拘わりあいを持つこととなります。ただし、きょうのテーマである航空事故とパイロットの法的責

任という面では、必ずしも考える必要が無い場合があるかも知れませんが、とりあえず、民法709条というのは「不法行為に基づく損害賠償」ということを規定した条文でありまして、「故意又は過失によりて他人の権利を侵害したる者はこれによりて生じたる損害を賠償する責に任ず」と書かれているわけですが、これを「不法行為責任」と申します。即ち、刑事とは別に民事は被害者救済を目的としています。従いまして、刑事のように個人責任ではなくて、使用者責任という考え方を一般的に導入致します。民事上の責任は、事故の直接の当事者であるパイロットや管制官、あるいは整備の担当者などの個人が直接賠償責任を負うのではなく、使用者が賠償請求に応じるのが原則とされています。だから、会社の場合には一パイロットの事故に対する賠償は会社が負担するという形になります。国の場合には国家賠償法という法律がございまして、国が賠償責任を負うという形になります。

#### (6)製造物責任法

それから、製造物責任法があります。これは法律のジャンルとしては民事のジャンルに入ります。何故かと申しますと、いわゆる“PL法”は製造者の責任を問うという考え方ですから、ドイツの理論では製造物責任の刑事責任というのが考えられておりますが、我が国では、製造物責任法は基本的に民事の問題と考えてよろしいです。従いまして、被害者が加害者である製造メーカーを訴えるという考え方です。民法があるのに何故“PL法”が出来たのかという疑問を持たれる方が有るかもしれません。民法も“PL法”もいずれも民事責任、被害者救済の為に企業に対して賠償請求をするという意味に於いては共通性が有るんですが、この“PL法”が民法と違う点は、民法では「故意又は過失により」という条件が必要で、その為に企業の責任を被害者である消費者が訴えようとする、企業の過失を消費者が証明しなければなりません。これを「拳証責任」「立証責任」と申します。

交通事故もそうですよ。交通事故の加害者と被害者の関係があります。車で人が轢かれた。被害者は加害者に対して賠償請求をしますね。大体保険屋さんがやってくれるので一般的にはタッチしないかも知れ



ませんが、理論的には、被害者は加害者の過失を証明しない限り賠償請求が出来ません。従って、逆に言えば「確かに私は貴方を轢いて重傷を負わせたけれど、私は道路交通法に則って制限速度を守りながら運転していたのにも拘わらず、貴方が車道に急に飛び出して来たから轢いてしまったのだ。」ということになりますと、被害者は加害者の過失を証明しなければいけませんから、仮に轢かれた人間がドライバーの過失を証明することが出来ないとするれば、理論的には賠償請求が出来ない。

一連の公害事件でも起こりました。被害者である住民は、加害者である企業の過失を証明しなければいけないですね。その過失の証明というのは非常に難しいわけですね。交通事故は現場検証等ほぼ確立された事故調査が行われておりますから、警察の協力を受けてどちらがどれほど悪いのかということが、すぐに明らかになりますけど、例えば一消費者と企業との関係を考えてみますと、一消費者が企業の過失をどうやって証明するのかという極めて難しい話ですね。従って、大体昔の公害訴訟は民法709条で企業を訴えようとしたものですから、企業の過失を証明するという苦勞で場合によっては泣き寝入りさせざるを得なかった。

ところが、“PL法”という法律は、民法の過失責任を排除して、無過失責任主義という考え方なんです。どういうことかと言いますと、「因果関係さえ存在すれば良い」ということです。「貴方のメーカーが造った品物で私は怪我をしました。」という原因と結果の関係さえ明確であれば、損害賠償が出来るというのが“PL法”の特徴です。これを民法でやっていたならば、「貴方のメーカーが造った品物で私は怪我をしました。」という因果関係は分かりました。だけど、その危険な品物を消費者に提供するに当たって企業に過失が有ったということまで証明しなければいけない。いつも消費者は泣き寝入りをする。ということで、アメリカで生まれたこの“PL法”は消費者保護という側面から、消費者は因果関係さえあればメーカーを訴えることが出来る、というシステムを考え出したわけで、従って、この“PL法”という法律は、企業にとっては非常に迷惑な法律が出来ちゃったと考えざるを得ないわけですけど、時代の推移でありましょか、先程の情報公開法もそうですが、先進国のほとんどが情

報公開法を成立させていますので、日本もそれに右へならえをして、今年か来年かに情報公開法が出来る可能性が高くなりましたけど、“PL法”も同様です。

従来の民法よりも容易に消費者がメーカーを訴えられるようになったお陰で、1980年代のアメリカでは“PL法”の嵐が吹き荒れました。ご承知のようにセスナという航空機メーカーは一時製造を中止致しましたね。日本の“PL法”はアメリカほど厳格責任を問いません。日本はEC型という“PL法”でありますので、アメリカほど厳しくはありませんけれども従来から比べればメーカーにとっては非常に頭の痛い法律が出来たということに変わりはありません。従って、今日のテーマからすれば、パイロットが直接拘わるといった問題ではございませんけれど、メーカーだけではなく、修理・補修の責任者もこの法律の対象となります。それから、輸入業者も対象となります。だから、製造物責任というのは具体的に造るだけではなく、ある品物を輸入業者が輸入をし、輸入業者がその製造物に欠陥が有ることを知りながら、それを消費者に提供した場合には、輸入業者も“PL法”の責任の対象となり得る、という法律上の解釈からすれば、法的な責任の根拠が明確になりますので、これは直接パイロットに拘わる問題ではございませんけど、パイロットを抱えた企業・組織の問題ではあるかもしれません。或いは航空機を製造するメーカーの問題かも知れませんが、一応、事故が発生するとそのような問題が議論されるということです。中華航空の名古屋での事故によりまして、消費者の一部の方々が訴訟団を結成致しまして、エアバス社を“PL法”で訴えるという話を私は伝え聞いております。

以上のように航空事故が発生致しますと、少なくとも三つの分野の法律、法律の数から行きますと六つの法律と自動的に拘わるということでありまして、非常に航空関係者は大変であるな、という同情に絶えないわけでありまして、しかし、同情しただけでは何も問題は解決致しませんので、それでは一体どう対応すべきなのかという、私もその特効薬は知りませんが、このような方向性で考えれば従来に比べて何とか成るのではないかという程度のものでありますけど、私の考えるところをこれから申し上げることに致



します。

## □ 航空事故に伴う刑事責任の問題点 □

そこで、今日は私の専門領域であります刑法、犯罪として捕らえられるかどうかという問題、特に刑事法の分野から二つの法律、刑法211条と「航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律」の拘わりあい、そして、この二つの法律の違いは一体何であろうか。同じ刑事の分野でありながら、何故二種類の航空関係者に刑事責任を問う法律が有るのかということを考えていただきたいと思います。

航空事故に伴う刑事責任の問題点と致しまして、先程も少し触れましたように、航空事故調査報告書を刑事裁判に利用する問題ということになります。これは「航空事故調査委員会設置法」の第15条第5項、それから国際民間条約、いわゆる“シカゴ条約”の第13付属書の5.12条という二つの法律、条約から考えますと、事故調査報告書の内容を刑事訴追に使ってはいけない筈であります。現にこの第15条第5項は刑事訴追のために使ってはいけないと明記しておりますし、“シカゴ条約”の第13付属書5.12条によりますと、「調査実施団が下記の記録をACCIDENT又はINCIDENT調査以外の目的で発表することが、当該調査又は将来の調査に於いて情報入手に悪影響を及ぼすと考えられる場合、これらの記録を調査以外の目的で発表することに関しPRIVILEGEを有する。」と書いてあるわけです。この趣旨を解釈致しますと、PRIVILEGE、特権を持っている、ということでもありますから、犯罪捜査や損害賠償の為にこの報告書を利用してはならない、と読み取れるわけでありまして、残念ながら事実上、航空事故調査と犯罪捜査は競合するわけでありまして、事故調査報告書が捜査機関による鑑定囑託書として使用されたり、或いは公判廷に提出されたりしているのが実状である、という状況を確認する必要があるであろうと思います。

外国の場合にはどうなるのか、ということを紹介しておきますと、日本の法律と外国、特にアメリカの法律とは違うところがございます。事故調査報告書というものが“シカゴ条約”の第13付属書でSAFETY

INVESTIGATIONを優先させるべきことを規定していることから、刑事責任につきましては、日本には無いPUNITIVE DAMAGE、懲罰的損害賠償という考え方がアメリカには有ります。損害賠償という意味では、法律の分野では民事の分野でありますけど、しかしながら、刑事に匹敵する程の多額の賠償金を要求する、正にPUNITIVEな、懲罰的つまり刑罰に匹敵する程の賠償金を請求することによって、具体的な刑法上の犯罪を問わない、という考え方があるわけで、日本の場合損害賠償請求金額はアメリカと比べますと低額でありますので、相手にダメージを与えるほどの賠償金の請求、というのはなかなか科しにくいんですけど、アメリカには民事の分野で刑事に匹敵するようなPUNITIVE DAMAGEという賠償請求の仕方がございますので、その点、アメリカでは航空事故関係者に刑事責任が問われない、と一般的に広く言われているようですが、私から言わせると、それに代わる刑事に匹敵する程の民事賠償、PUNITIVE DAMAGE、懲罰的な意味を込めた損害賠償請求、という制度が有るからなんだと理解しております。だから、日本の法律の制度とアメリカの法律の制度とが違うという側面から考えると、アメリカでは航空事故関係者に刑事責任が問われないと単純に考えることは出来ないと考えております。

いずれに致しましても、刑事責任が問われるということに対する問題は極めて大きいわけですから。そこで、先程来刑事の問題は何か、ということに関しまして二つの法律と拘わるということで、一つは刑法第211条、責任の問い方は業務上過失であります。もう一つの法律、刑事特別法は「航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律」の特に第6条です。「過失により、航空の危険を生じさせ、または航行中の航空機を墜落させ、転覆させ、もしくは覆没させ、もしくは破壊した者は十万円以下の罰金に処す。その業務に従事する者が前項の罪を犯したときは、三年以下の禁固または二十万円以下の罰金に処す。」

この二つの法律の刑事の分野での違いは一体何であるのか、ということですが、構成要件上大きな違いは何かと言いますと、従来型の刑法第211条は「よって人を死傷させた」つまり、人身事故の発生を必要と致し

ます。これに対しまして、「航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律」というのは、人身事故の発生を要件としておりません。ここに重大な違いがあるわけですね。しかも、「過失により、航空の危険を生じさせ」これで一つ切れております。「または航行中の航空機を墜落させ、転覆させ、もしくは覆没させ、もしくは破壊した者は」と同列に並んでおりますから、それらが全部発生する必要はないんですね。それらの内どれか一つが発生すれば、十万円以下の罰金、「その業務に従事する者が前項の罪を犯したときは」三年以下の禁固または二十万円以下の罰金ということです。墜落、転覆、覆没、破壊は具体的な結果の発生でありますけど、航空に危険を生じさせただけでもこの“航空危険罪”を適用すると読み取れるところに、そもそも問題が有るということです。

交通事故だって、人身事故にならなければ警察は現場検証をした後には引き上げて行きます。それは両当事者の民事上の問題として警察は現場を立ち去ります。「貴方がたお互いに話し合って賠償金の話をしてくれ。」と。それは何故かと言うと、警察は民事不介入でありますので、従って民事事件には警察は介入致しません。交通事故であくまでも刑法第211条で「よって人を死傷させた」という、死亡させたり傷害という結果が発生すれば、刑事事件として立件しますが、死亡はしていない、怪我もかすり傷程度で刑事訴追する程の怪我ではない、等という状況があれば、警察はもう刑事上の責任を問うという手続きは取りませんで、後は民事の問題だけが残る。警察は民事不介入。従って、我々の目安は、人身事故が発生しなければ何とかなるなど、勿論、航空機の破壊等が発生すれば器物損壊の問題が出て来ますけど、とりあえず、お客さんを無事に運んだなど、乗員乗客に死傷者が出なかったと、言わば、人身事故を回避したならば刑事責任を問われることはないという伝統的な考え方が有ったわけですね。ところが、この“航空危険罪”昭和49年6月19日から、人身事故が発生しなくともいわゆる“航空に危険を与えた”だけで業務上過失は問われなくても“航空危険罪”という特別法のみで責任が問われる可能性が出て来た、ということでもあります。航空関係者にとっては、非常に迷惑な法律環境が整ってし

まったということになるわけです。

何故こんな法律ができたのか。これは説明するまでもないことですが、“モントリオール条約”に基づきまして、ハイジャック事件多発に伴って国際民間航空機関の法律委員会が各国の法律の整備をする必要性があるということで、我が国では航空法の罰則規定の一部をもらって来まして、それに刑法上の法の体裁を加えて、法の体裁を加えるというのは過失犯と未遂犯を加えるということです、このように航空法の罰則規定を母体として刑法上の体裁を整えて一つの独立した特別刑法というものを作ってしまった、ということです。当初の目的はハイジャック防止だったのですが、皮肉なことに、この法律が出来た後ハイジャックは消えてしまった、ということで、法律だけが残ったという形になります。しかも、この法律は特にハイジャック犯を限定しておりません。一般的に“航空に危険を与えれば”ということで、当初は航空に危険を与えるのはハイジャックだとかの特別の意図的な行動を起こす人間のみだろうと思っていたところが、よく考えてみたら、パイロットも航空に危険を与える対象者の一人であった、ということが分かって来まして、立法当初の意図とは別の方向に動いてはいるんだけど、事実上、この文言の解釈からすれば、パイロットへの“航空危険罪”の適用の可能性が十分に出て来る、ということになるわけでもあります。

このように、法が独り歩きするというのは決して珍しいことではございませんで、立法者も、その辺を大いに考えて法律を作っていたかなくてはいけないんですけど、従いまして、この法律が出来た昭和49年以降、車の事故も人身事故にならなければ刑事責任を問われないのにも拘わらず、航空関係者は人身事故にならなくても刑事責任を問われるという極めてゆゆしき現象が、この新しい法律一つ出来たことによって、航空関係者、特にパイロットの方々に覆いかぶさって来た、という極めて重要な問題がここには有るということになります。

“モントリオール条約”と“航空危険行為処罰法”という法律の趣旨の違いを説明します。“モントリオール条約”第4条の趣旨は、これを批准して我が国は“航空危険罪”を造ったわけですけど、故意犯のみで

過失犯を前提としていなかったということでありませす。ハイジャックという故意に航空に危険を与える可能性の有る者を処罰しよう、という前提です。しかし、先程言ったように、刑法という法律の体裁を整えるためには、故意犯だけではなくて過失犯も、そして未遂犯も体系的に規定することが必要ですが、実を言うと我が国では、その法律の体裁を考えて、「故意犯のみで良い」という“モントリオール条約”をそのまま受け継いだ条文になっていたならば過失犯は無かった筈でありますけど、それを超えて、過失犯も処罰するという形を取った為に、パイロットの方々故意に事故を起こすわけは無いのに、極めて重大な法的責任が問われる可能性が出て来た、というわけです。

その過失犯の規定は第6条であります。これが一体どのように解釈されているのか、ということを考えてみることにします。先ず、刑法学者はこの「航空の危険」の法解釈をどのように考えているか、と言いますと、これを読みますと皆さんは、もう飛びたくないという気持ちに駆られる可能性が有りますから、少し心臓の弱い人は心して読んでいただきたいのですが、「墜落、転覆、覆没、破壊等の事故発生の可能性が有れば航空の危険が有ると言える。従って、事故発生の必然性や蓋然性が有ることを必ずしも要せず、当該航空機が事故を起こす可能性が有ると見られる時点で、航空危険罪の過失犯第6条の既遂となる。」これは長い論文の一部を抜き書きして来たものですが、皆さんこれをお読みになったら心臓を悪くするのではないかと思います、余り示したくはなかったのですが、事実上、刑法学者はこのように“航空危険罪”の既遂の時点が何時になるのか、と考えています。

これは実態を知らない学者の抽象論だと非難するのもよろしいでしょう。しかし、その学者の理論というのは大抵裁判官が判決のときに利用しますから、学者の抽象論だと一笑に付して良いのかと思いきや、それを使った判例はどうかと申しますと、これは有名な事件ですので皆さんすぐにお解りかと思えますが、釧路地方裁判所は昭和54年3月30日に判決を出しております。これは52年に東亜国内航空のYS-11が女満別空港に胴体着陸をしたという事例であります。だいぶ古い事例ではありますが、“航空危険罪”という法律が出来

た昭和49年から3年後の事例で、恐らく法律が出来てから初期的な事故で、しかも“航空危険罪”のみが適用されて起訴されたというもので、その判決文の一部を抜き書きして来ました。「本件に於ける胴体着陸が、例え最悪の事態(人身事故)を免れたとしても、航空機の実害を発生させる危険な状況を作り出したという点で、同法の立法目的に言う航空の危険を生じさせた場合に当たる。」という釧路地裁の判決であります。

ということは、学者の見解がそのまま背景となつて、ある意味で活かされた、ということになるわけですが、判例にこういう結果が現れて、航空関係者の方々は「何だ学者の抽象論か。」と言えなくなつた。恐らく、航空関係者の方に言わせれば、脚を出し忘れたことは重大な過失だけれど、気が付いたときにはもう間に合わなかつた。従つて、そのパイロットは乗員・乗客の死傷事故を回避するために必死に頑張つて胴体着陸をしたのだから、「良くやった」ということになるんだと思います。その結果、乗員・乗客に怪我人は無かつたのだから、これはもう万々歳だと思つて違いない。さっきも言ったように、もしこれが車の事故だったら、警察は事故の確認をただけで「これは人身事故じゃありませんね。賠償金の問題は当事者間でやってくださいよ。警察は民事不介入ですから。」と言つて現場から立ち去るに違いない。同じ発想でこの事故を見たならば、もう警察の介入は無い筈です。

強いて言えば、胴体着陸によって航空機の一部が壊れたとすれば“器物損壊罪”ということになるかも知れません。しかし、“器物損壊罪”は殺人とか窃盗とは違ひまして“申告罪”という分野に入ります。“申告罪”とは何かと言うと、被害者が加害者を告発・告訴して初めて刑事事件になるということです。従つて、会社がパイロットを器物損壊で訴えなかつたとすれば、後は何が残ると言つて、人身事故は無かつた。それでは、従来の考え方で、車の事故の例から見ても、「人身事故にならなかつたら刑事訴追は無いな。」と誰もが思つていたのですけど、時効寸前に検察庁は釧路地裁に業務上過失致死傷、つまり刑法211条の適用は無いけれど、3年前に新しく出来たこの法律の「航空に危険を生じさせた」に全くぴったりとした事例である、ということ起訴され

たということです。結論は当該機長に対して禁固6ヶ月、副操縦士に対して禁固4ヶ月、いずれも執行猶予付きですから、確かに実刑判決にはならなかったのですが、しかし有罪という結果には変わりございません。

我々法律関係者は、この女満別事故の有罪判決は“航空危険罪”の学者の理論がそのまま現実となって判例に現れた典型的な例であると理解することができます。我々は研究者ですから、「法解釈の一つの基準が明確になったな。」という考え方で良いのですが、皆さんにとってはえらい迷惑な話になるわけであります。この判決を更に発展させて考えて行きますと、ニアミスみたいな出来事が発生すれば、それも“航空危険罪”ではないかという解釈も成り立ちかねない、ということです。航空関係者は、人身事故にならなくても“航空危険罪”の法の適用を受けるという可能性をこの判例は明確にした。逆に言えば、航空関係者はこの“航空危険罪”の恐ろしさを確認したという形になるわけです。

勿論、そのような悲観的な例のみではございません。昭和60年5月28日に那覇空港で航空自衛隊救難機MU-2と全日空B747が接触事故を起こしました。これも人身事故にはなっていません。物損ということで、先程申しましたように、被害者の訴えが無ければ器物損壊罪は成立しません。人身事故になっていませんから、刑法211条、業務上過失の適用も有り得ない。恐らく、自衛隊の関係者も「起訴されることは無いであろう。」とお考えであったに違いない。ところが、“航空危険罪”の時効5年の寸前に那覇地検は起訴したんですね。「これだけ経っても何も無いんだから多分何も無いだろう。」と思っていたら突然、検察庁から起訴されたという事例なんです。結論は、那覇地裁判決、平成3年4月8日、自衛隊機機長、副操縦士にそれぞれ罰金20万円であります。これも罰金とは言え有罪判決です。那覇地検は禁固2年を請求しております。那覇地裁の沖縄出身の比嘉さんという裁判官は、非常に正當に“航空危険罪”を考えていただきまして、実際に接触という事態が発生したので無罪にはできない、しかし禁固刑を科することによって、公務員の身分を失職するという意味を、若い両パイロットに対し勘案すると問題が有るということで、相互的に判断をしていただきまして、罰金刑20万円で済んだという有罪判決も出ています。これは無罪にはならな

かったのですが、判決文の内容を読みますと、女満別の事故よりは、ややこの裁判官の頭の方が柔らかいかな、といった感じが致します。しかし、まだ頑固な所が残っていますので、地域性もあるのでなかなか簡単には判断できませんけど、無罪を勝ち取ることはできなかったというものです。

自衛隊では福岡高裁への控訴も考えているようですが、罰金刑20万円で公務員の身分を失職しない、という言わば“価値”が付いていますので控訴は意味が無いと考えたようです。法律研究者からすれば、地裁レベルではなくて高裁、最高裁レベルで「航空に危険を生じさせる」とは一体何を指すのか、という具体的な判決が本当は欲しいんですね。ある法律が一つ出来る。学者の理論がそれに肉付けをする。ここまでが我々の仕事です。その後実務がそれをどう捕らえるかが欲しいんです。だから、判例が欲しいんですけど、判例が欲しいが為に航空関係者に迷惑をかけて控訴するわけにはいきません。しかし、判例が一つ現れれば、それが先例となり基準となることも事実であります。新しい判例が出るまでは、絶えずそれが基準となるわけですから、その意味では今後何かで争って欲しいなという気がするんですが、それを私が皆さんに強要するわけにもいきませんので、何かチャンスがあれば、と心の中で密かに思っている最中でありまして、しかし、事故が無いことを本当は願っているという複雑な心境が私の中に有るということでもあります。

それから、昭和52年2月18日、朝日ヘリコプター操縦士の雪中訓練時の横転事故が有りまして、これも裁判になりましたけど、羽曳野簡易裁判所は無罪判決を出している。ホワイトアウトの事例だったと思いますが、何故有罪になったのかという有罪事例が重要だと思いますので、無罪の事例はまた別の機会に検討したいと思います。

最近の有罪事例が有ります。それは昭和63年7月17日秋田県で発生した農薬散布飛行中のヘリコプター同士の空中衝突事故です。恐らく、これはJAPAの顧問弁護士である松岡先生が弁護をされた事例だと思いますが、結論のみ申し上げますと、平成7年7月26日に判決が出ておりまして、禁固8ヶ月、執行猶予2年という有罪でした。私も松岡先生から判決文を頂戴致しました

ので、いずれきっちりと検討したいな、と思っておりますが、問題点を掲げておきました。事実の認定に関しては、「刑法及び航空危険行為処罰法の構成要件該当性とは一体何なのか。」という問題。「注意義務違反とは何なのか。」という問題。「因果関係及び結果。」判決では、「安全管理体制の問題。」「死角の解消と見張り義務の限界。」項目のみを挙げましたが、この事故をご存じの方ならすぐにお解りかと思えます。この秋田地裁の判決がいかげなものであったのか。特に平成7年の判決ということは既にヒューマンエラー、ヒューマンファクターという問題が十分に議論されている時代でありますので、秋田の裁判官がヒューマンファクターを知っているのかは知りませんが、判決の中にヒューマンファクター等の問題をどのように考慮しているかということについては、私まだ判決文を全部読んでいませんのではっきりしたことは申し上げられませんが、今私の分かっているところから説明させていただきます。

まず、二機のうち一方は死亡したんですけど、被告人となった人を仮に被告人Aとします。この被告人Aは、被告人機に機長として乗務して、有視界飛行方式より同機を操縦して農薬散布飛行を行っていた。そして自分の担当する散布区域の南側に隣接する空域で、死亡したB機が農薬散布飛行中であることが認められた。その後、被告人Aは自己の担当散布区域の北端から南端に向けて飛行しながら農薬を散布して、南端まで散布し終えた後、再度北上するために右散布区域の南端を越えて旋回しようとして高度約15辺、速度約30~35ktで南下飛行していた、という状況です。そこで、被告人Aは旋回ないし進入を予定する空域付近の見張りを厳重にして、B機の所在及びその動静を確認して、B機との衝突を未然に回避すべき業務上の注意義務が有るのにこれを怠って、被告人機の操縦席右側窓枠フレームによる死角を解消する等必要とされる周囲の見張りを十分に行わず、右死角に隠れたB機に気が付かないまま、前記高度及び速度でB機の散布飛行区域に進入し、折から東進してくるB機の進路直前に進出した。そして、このような諸々の過失によって被告人機の右側後部荷物室付近をB機の前部に衝突させて、B機を水田に墜落させ、よってBを脳挫傷、左肺

及び肝臓破裂等の傷害により外傷性ショックによる死亡をさせた、という事例であります。

結果は業務上過失致死・刑法211条及び航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律第6条の二つの法律に違反するとして、被告人に対して禁固8ヶ月、執行猶予2年の判決をしたわけです。

さて、ここで問題とされているのは、いわゆる「安全管理体制」なんですね。もう一つが、これに付随するんですが、死角の解消と見張り義務の限界という問題なんですけど、判決を背景にして、その重要な部分をちょっと読み上げますと「本件衝突事故に対し被告人Aは次のような供述をしている。事故当時、ヘリコプターの操縦上必要とされる見張りを十分に行い、B機の所在や動静、その他通常飛行するのに必要な情報を収集する努力をしていたにも拘らず、B機を発見することは不可能であった。」また、弁護士も「本件は被告人Aが注意義務を尽くしても回避し得なかった不可抗力の事故であり、被告人に注意義務違反は無い。」と主張しております。これは、この事故の運輸省の事故調査報告書の中に、本件事故は被告人機及び被害者機が「それぞれの操縦席の右前方又は左前方の窓枠による死角に互いに隠れ、それぞれ相手機を視認しないまま衝突した可能性がある。」と出ておりますので、これを背景として弁護側は立論して言ったわけですね。このような弁護側の主張は全然通らなかった。

この死角の解消について判決では、航空事故調査報告書に示されている計算を基に「障害物の幅と瞳孔間隔との差6cmを超える距離だけ視点を右ないし左の何れかに移動させれば有意的な死角は全て解消される」と指摘しているんです。死角は有るんだけど何か移動させれば死角は解消されるからと、いかにも裁判官らしいですね、言われれば確かにそうでしょうけども、見えなくなったら何処かに寄って見れば良いということを行っているようですから、なるほど確かに無理な議論ではないんですが、しかし、実際に飛んでいる皆様方の立場からすれば如何なんでしょうか。だから、死角の部分の何とかしてくれという弁護側の主張に対しては、恐らく、何ともならない。死角になったら首を曲げてでも見なさいということをお願いしたいのでしょね。そういうことで「上半身

を移動させて死角を解消する義務が有る」と指摘しているんですね。私はヘリコプターを操縦したことが無いので、こういう論が通るのかどうか良く分かりません。ただ、判決はそうなっているということです。

理論的に可能であることが事実上可能である、ということの、短絡的な学者に有りがちな考え方でありまして、私も出来るだけそのようになりたくないと努力している一人ではございますけど、私も含めまして理論的に可能なんだから実際にも可能な筈だ、という理論がまかり通っているというところが、“航空危険罪”という迷惑な法律が出来たことも手伝って、この種の事例の裁判官を納得させる要件をどうやって導くかが、担当弁護士の苦慮するところでありまして、その意味では、ああ言えばこう言う、ということに極めて近い部分があるわけですけど、「理論でこうだから実際は」等と言っても結局有罪という事実が変わりは有りませんので、やっぱりこれは控訴、場合によっては上告して「航空の危険」とは一体何なの、ということ、本当は最高裁辺りで一つの判決を出して欲しいのですが、さっきも言ったように誰かが犠牲にならなくては出来ない話でありますので、その辺は買って出る方がおられれば今後の航空界の為になるかもしれませんけど、なかなか難しいなという感じがいたします。

## 犯罪とは

これまで申し上げた内容と申しますのは、刑法を中心とした考え方です。刑法で有罪となるということは、「あなたのやった行動と発生させた結果は犯罪ですよ。」という意味ですね。それでは原点に戻りまして、犯罪とは何であろうか、ということをお願いしたいと思います。犯罪が成立する為には、少なくとも三つの要件が必要です。これを私は「犯罪の成立三要件」と申します。一つが「犯罪の構成要件該当性」ということ。しかし、それだけでは犯罪は成立致しません。裁判所も有罪認定を致しません。次に必要なのは違法性があつたかどうか、これを「違法性の判断」と言います。しかし、仮にあなたの行為は違法性であると認定を受けても、それだけでは有罪にはなりません。もう一つあります。あなたのその違法な行為があなた自身の責任によって引き起

こされたという「有責性の判断」をまって初めて犯罪が成立するという図式になります。従って、違法性が有るだけでは有罪にはなりません。違法性が有ると仮に認定されても、その後、責任が無いと認定を受ければ裁判所は無罪判決を出します。

それでは、三つの要素とは一体何であるかということです。形式的に考えていただければ良いのですが、ある事故が発生しました。これは単純に結果発生と考えてください。そうなりますと、警察は先ず事故の調査を致しますし、航空事故なら勿論同時に運輸省の事故調査が始まるでしょう。それが人身事故になった。故意か過失かを先ず見極めます。車の事故でもそうですが、衝突事故が発生して一方が死亡したというようなとき、故意に事故を起こすのは一般的に有り得ませんから、従って、あなたの不注意で事故になったのだらうと一般的に見ます。故意に人を殺したのなら殺人罪ですが、不注意で人を死亡させて、しかもそれが例えば運転という“業務中”であれば、何度も出て来ました刑法211条の業務上過失致死という規定に該当致します。ですから、理由は分かりませんが航空機を操縦の結果人身事故を起こしてしまった、ということになりますと、あなたは刑法211条の業務上過失致死の構成要件に該当する行為をした。この段階では理由を問いません。同じく、人身事故にはならなかったけど、航空に危険を与える行為が有つたとなつたならば、“航空危険罪”第6条の構成要件に該当する行為が発生した、と見るわけです。これは仕方が無いですね。従って、実務上はその段階で逮捕される、という形になるでしょうね。そして取り調べを受ける、ということになります。この「構成要件該当性」の段階は、あなたの行為が犯罪として成立すると認定されるかどうかの土俵に乗せるという形ですね。

問題は次です。ここから評価が入ります。「構成要件該当性」の段階は、ただ事実を法律に当てはめたに過ぎません。そこで、あなたの発生させた結果は違法な行為によって引き起こされたものかどうかを検討致します。ご承知のように、法律に当てはまった結果が発生したと致しましても、全てが違法ということではないわけですね。違法ではない部分を我々の専門用語で「違法性疎却事由」と呼びます。つまり、「構成要件には該当したけど、あなたの行為は違法ではないよ。」という条件であ

ります。その条件を我が国の刑法では35、36、37条に規定しています。そのうちの 하나가「正当行為」ですね。

「法令又は正当な業務により成したる行為はこれを罰せず」と書いてあります。そして、有名な「正当防衛」です。「急迫不正の侵害に対して自己又は他人の生命を防衛する為、止むことを得ざるに出でたる行為はこれを罰せず。」と書いてあります。そして「緊急避難」航空関係者はよく緊急的な行為を行うかも知れませんね。その緊急避難的に行われた場合にも、例えば人の死傷という結果が発生しても「緊急避難」が認定されればこれは罰しないということです。即ち、「違法性疎却事由の三要素」というのは「正当行為」「正当防衛」「緊急避難」。皆さんはその何れかに該当する可能性があるわけですが、時間もありませんので35条「正当行為」についてのみ説明を致します。「正当行為」というのは、結果は人を死傷させたという事故になったけれども、「あなたの事故を発生させた行為は違法ではない。」という条件です。「法令又は正当な業務により成したる行為はこれを罰せず」と法律に書いてありますから、従って、あなたの行為は航空法等に基づく何等法律に違反した行為が無かったという場合、車の事故でも、いわゆる“制限速度”を守りながら前方注意義務も怠らない通常の運転をしていたところ、予想だにできなかった所から人が飛び出して来た、ということになりますと、結果は死傷という結果であったとしても、ドライバーの側からすれば、「私は正当な運転行為をしたのだ。」と主張出来る筈でありますから、「正当行為」というのは、法令に従って、或いはある一定の業務行為として、社会が認知した範囲の中で、ある業務行為が行われていて、その正当性が認められれば、例え不幸な結果が発生しても、その刑事責任は問わない。違法性を疎却するということでもあります。

この「正当行為」というのがよく使われる事例として、医者の医療行為が挙げられます。医者は患者を救済するために手術という方法を使いました。その手術は場合によっては患者の死という結果を発生させる場合も有り得る。しかし、資格を持った医者は患者救済のために行われた手術行為が、今日の最先端の医学の範囲の中でその成功確立が例えば60%だった、従って残りの40%は危険にさらされる可能性がある。最近は

インフォームドコンセントという考え方が行き渡っていますから、医者は患者に対してリスクも含めて説明をした上で、患者の同意を取ります。それで、同意を取った上で行った手術が残念ながら失敗に終わった場合に、傷害罪や殺人罪になる可能性は理論的には有るんですが、医者の行為それぞれを全て殺人罪で処罰するわけには行きませんから、その手術が不幸な結果を招いたとしても、ある一定の条件さえ整えば、その一定の条件とは「正当行為」のことを言います。正当な医療行為の延長線上に発生したのであって、結果に対する責任を問わなくて良いという考え方です。

私はさっき“航空危険罪”で皆さんを心配させましたけど、航空関係者は裁判官に対して、「私の操縦行為は事故には至ったけど如何に正当な行為であった。」ということはどう説明するかの問題ですね。裁判官の頭が固くて「死角が有っても体を曲げてでも見る。」とここまで言われれば、“正当”などという言葉も無いのですが、残念ながら裁判官はその辺の理解が乏しいわけですが、かなり時間が掛かってその辺を緻密に積み重ねて行くことによって、何を以て航空運航業務の中で正当な行為なのか。一般の、地上の人達のレベルで考えたならば、それは正当じゃないと言われるかもしれないけど、航空業界ではこれが正当な行為なんだ。その範囲を超えた行為はもう不可能である、ということを明確に、何等かの形で整理しておく必要性が有るんですね。そうすると問題は、全く航空を知らない裁判官に「ああそうか。航空という分野ではその範囲を超えた行為は、地上では可能なことのように思えても、不可能なのか。」と如何に認識させるかなんですね。その意味では、時間の掛かる問題かも知れませんが、何も策を講じないよりは、やはり刑法の理論からして「正当行為」を獲得すれば無罪を獲得することが出来ずから、何を以て航空運航時の正当な業務行為に当たるのかという、35条を前提として、航空というものを法律という側面から、そして将来仮に刑事訴追をされるようなことが有った場合に、先ず対策の一として「正当行為」とは何なのかということを確認していく必要性が有る。

それは航空界だけで確立しては駄目なんですね。正当性は一般社会に通じる確立でなければいけません。



先程医者の話をしました。医者の手術は危険を伴うと社会が認知していますね。最近の患者は人権意識が高く、医者の手術の失敗は全て訴える等と言う人もいますが、しかし一応、医者は社会的に認知された手術を行って、仮に患者を死なせても「しょうがないな。」と思わせる状況が有るわけです。ところが、航空は余りポピュラーではないものですから、医学とはちょっと違う、特殊扱いをされますので、その辺が航空関係者は弱い立場にいるな、という考え方なんです。私から言わせれば、「航空思想の普及」もある意味では、「正当行為」を社会に認識させる為の重大な要素だと思うんですね。その意味に於いて、航空という一見特殊な、しかしその分野の中で何が「正当行為」なのか、ということ十分に説明する環境をこれから作って行く、それは航空関係者の方々が努力していただかなくてはいけない話なんです。そういうことが将来的には成果を上げる一つではないかと考えられます。

さて、残念ながら「正当行為」が認められなかったと致します。そうすると、あなたの行為は違法だと認定されます。しかし、未だ有罪ではありません。違法な行為をしたパイロットに対して、「刑事責任を負わせるほどの責任が有る。」と言えるのかどうか、「有責性の判断」を致します。違法な行為全てが有責ではない。この場合は何かと言いますと、我々はそれを「責任疎却事由」と言います。これには二つの要素があります。「責任無能力者」これは刑法39条に書いてあるんですが、「心神喪失者の行為はこれを罰せず」と書いてあります。多少古い話ですが、日本航空の片桐機長のケースは不起訴処分です。裁判にはならなかったんですが、検察庁で無罪を信じて起訴する検察官はいません。有罪を信じて起訴するわけですから、その検察官の段階で、違法な墜落行為をしたけれども彼に責任が有ると言えるのかどうか。心神症という判断のもとに責任能力が無いと判断して、この事件は裁判にしても有罪を勝ち取ることができない、と考えた検察庁は不起訴という決定をしたわけですね。このように、検察官が起訴するという事は有罪を信じているということです。責任能力の問題を議論されている最近の裁判というと、宮崎勤事件ですね。彼が果たして責任能

力が無い状態で行った犯行なのか。麻原の場合もそうですね。彼は責任無能力の状態でもって行った行為なのか。もし仮に責任無能力であれば、彼は無罪になる可能性がありますね。責任能力が有るかどうかが、その辺が今後の裁判の行方を皆さんが見るときには、この図を頭の中に描いていただければよろしい。仮にあの事件が無罪になれば、違法性が疎却されたとはおおよそ思いにくい、従って当然、責任無能力者「責任疎却事由」に該当するから、ということで無罪になったのではないかと推測することができますし、そのような目で新聞記事をお読みになれば、より刑法の理解が深まったということになるかも知れません。

さて「責任無能力者」はレアケースですので、やはり「責任“有”能力者」の方々の集団でありますから、問題は、そういう人達が事故を起こしたときに救いようが無いのかと言うと二番目の「期待可能性が無い」という考え方です。この「期待可能性」というのは一体何なのか。簡単に説明致します。法律は、例えばパイロットの方々に適法行為の期待を致します。つまり、パイロットの方々に「安全な運航をして欲しい」ということを法律は期待します。それは、そのようなことが出来る筈だという「期待可能性」が有るから、法律は要求するわけです。ところが、その期待を裏切って事故になっちゃった。法律はあなた方に要求しているのに、何故期待に背いて不安全な結果を発生させたんだ。しかし、「期待可能性」という言葉からもお解りのように、期待を掛けるならば可能性が無ければいけませんね。法律は不可能なことは要求しないという意味です。従って、それはあの環境から言って、あの天候状況から言って、そして彼の技術から言って安全な運航をせよと言うこと自体が無理である。あれは致し方の無い事故であった等という場合も有りますね。それも有罪にするわけは無いわけですし、法律はそれ程冷たいものでは有りませんで、可能な範囲で彼が何を出来たのかということ的前提に、彼が期待にそぐわない結果を発生させたのだから処罰するのであって、元々期待不可能なところに期待することは不可能なんです。

そうだとすれば、先程の「正当行為」は客観的な問題を議論するわけですが、「有責性」は主観的な要件を議論致します。だから、あのような死角があったので私

には見えなかった。それは不可能だったと。裁判官から言わせると「首を上げて覗け」ということになるんですけど、しかし、「人間業では不可能である。」という期待に応えることが出来ない環境に在ったということを知りながら主張するのか、ということになります。この主観的な側面からの「期待可能性」無し、それから客観的な側面からの「正当行為」という二つの側面から主張することによって、例え“航空危険罪”という法の適用を受けても、裁判の段階でそのような対応が出来る筈だと私は確信しておりまして、まだまだ理論的に煮詰めなければいけない問題が沢山残っておりますが、決して悲観的なことにはならないわけであって、迷惑な法律が出来たことは事実なんです、それに対応する方法として、この刑法理論を使ってその裁判に対応するという姿勢を見せるということ。それから、航空思想の普及ということが極めて重要である。こういうことが今後の課題ではないのか。ということで、大体締めたいと思います。

私が研究している“システム性事故”特に航空機事故

は何故発生するのか。それから、先端技術と安全性の問題。人間によって引き起こされる事故を防ぐ為に、機械に任せようという自動化に向けた設計思想が出て来た。しかし、設計の問題があるとPL法の問題が出て来ます。それから、マン・マシン・インターフェースの問題。そして、今後の課題として人間工学的な、“法工学”と私は名付けましたが、ただ法解釈に徹するという学者的裁判官ではなくて、“実学”としての法律の意味を多くの法律家の方々に理解していただかなくては行けないので、私もその分野の一人としては、論文だとか講演で“法工学”的なことを提唱していこうと思いますが、なにせがんじがらめの古い法律にどっぷりと浸った人達が多いものですから、少し時間の掛かる問題ではあるんですが、皆さんには是非航空思想の普及、そして私の側からすれば、出来るだけ実態に合わない判決を回避するような考え方を私なりに構築していきたいと考えている最中であります。

(平成9年3月7日に行われた第19回ヘリコプターセミナーでの講演をまとめたものです。)