

1. 事故調査と犯罪捜査の関係

航空事故が発生すると、事故原因の究明を目的とした調査と、刑事責任の存否を明らかにするための捜査という、全く異なる目的をもった二つの国家機関が活動を開始する。

前者は、航空・鉄道事故調査委員会設置法第15条1項および2項に基づき、原因究明および同種の事故を防止するための技術調査が行われる。そこで作成された報告書は、国土交通大臣に提出するとともに、公表することが義務づけられている（同法第20条）。後者は、誰の行為によって本件事故が発生したのかを特定するための、いわゆる犯罪捜査が目的となる。刑事訴訟法は、司法警察職員が当該事故に犯罪の疑いがあると思料するとき（同法第189条2項）、また検察官が必要と認めるとき（同法第191条1項）に犯罪捜査を行い、任意捜査を原則とする。この捜査の過程で人権に抵触することが認められれば、憲法第31条で保障された適正手続に違反したことになり、その違法手続きによって得られた証拠は、有罪認定のために採用することはできない。

この目的を異にした二つの機関は、それぞれが正当な法的根拠をもって活動しているわけで、しかも、警察庁長官と運輸事務次官との間で締結された「航空事故調査委員会設置法案に関する覚書」（S47.2.8）に基づいて、警察庁刑事局長と航空事故調査委員会事務局長との間で「犯罪捜査と事故調査の実施に関する細目」（S50.8.1）が取り交わされている。この実施細目によると、航空関係者が警察に身柄を拘束された場合には、警察の捜査に支障のない範囲で事故調査委員会による接見の便宜が図られる。関係物件の押収は、刑事裁判における証拠保全の観点から捜査当局が押収する。押収物件のうち、CVR/DFDR等は、押収した後、遅滞なく事故調査委員会に対し鑑定委託の手続きがとられ、嘱託鑑定書が作成されることになる。これらの内容から、事実上、事故調査よりも犯罪捜査を優先的に考えていることが推測できる。

<私見>

捜査当局と事故調査委員会が合同で「捜査・調査」体制をとることについて、現状では確かに違法とはいえない。しかし、一般の犯罪と異なり、航空事故に伴う関係者の犯罪を特定することは、きわめて困難といわなければならない。航空事故の原因についての科学的分析は、「覚書」が締結された時代から目覚ましい発展を遂げており、今日では複数の原因が連鎖連動して大事故に発展していくメカニズムがほぼ解明されているといえる。したがって事故現場に一番近い人間の行為（直近の行為者）に責任が集中するという考え方は、一般の犯罪については妥当であるとしても、巨大システムの中で発生する事故については、正当な責任の根拠とは成り得ない。むしろシステムそのものに欠陥があったり（デザイン・コンセプトの問題）、運航管理体制に問題があったり（危機管理体制の不備・安全思想の欠如）、人間の能力では回避できない場合であったり（ヒューマン・ファクター：人間の能力の限界）など、事故原因を総合的に分析しなければならない分野の事故については、第一義的に原因調査を優先するべきであると考えられる。しかし故意や重大な過失によって引き起こされた事故については、当事者に対し正当な法的責任を負わすべきであり、航空関係者は警察や検察の捜査に協力的でなければならないこと勿論である。

以上のように考えると、先の「覚書」の主旨は再考を要するものと考えられる。これは、わが国における航空思想・航空文化の未成熟からくるものであり、世界の趨勢に学ぶ必要があるだろう。また、法的根拠としても、ICAO Annex - 13や航空・鉄道事故調査委員会設置法第15条5項にすでに規定されているのであって、運用の実体が伴っていないものといえる。

2. 航空危険行為処罰法第6条の過失犯規定

「航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律」は、1974（S49）年7月12日に施行され、その後、1977（S52）年の改正により法定刑が引き上げられ未遂罪も新設された。この法律の制定の経緯は、1971（S46）年9月のモンテリオール条約（民間航空の安全に対する不法な行為の防止に関する条約）批准に伴い、国内法の整備の必要から制定されたものである。このモンテリオール条約の主旨は、その第1条1項に「不法（unlawfully）かつ故意（intentionally）に行う次に規定する行為は犯罪とする」とし、同条2項で未遂行為およびそれに加担する行為も犯罪とする旨が規定されている。

この条約が規定する犯罪は、「不法」かつ「故意」に行われた行為とその「未遂」を前提としているもので、過失犯についての積極的な規定はない。

以上のことから、わが国の航空危険罪第6条1項「過失により、航空の危険を生じさせ、又は航行中の航空機を墜落させ、転覆させ、若しくは覆没させ、若しくは破壊した者は、十万円以下の罰金に処す」、同条2項「その業務に従事する者が前項の罪を犯したときは、三年以下の禁錮又は二十万円以下の罰金に処する」の規定は、条約が予定した範囲を超えたものといえる。

<私見>

航空危険行為処罰法第6条「過失犯」の規定は、航空関係者にとって大変に迷惑な規定と考えられる。それまでは刑法211条の業務上過失致死傷罪のみが適用されていたが、同法6条の制定により、「致死傷」という結果の発生を待たずに、「航空に危険を生じさせた」という「抽象的な危険の発生」だけで同法が適用されることになる。これは、先に述べた、システム性事故には必ずしもなじまないのではないだろうか。

3. 刑事責任を科すことが事故の再発防止に役立つといえるのか

多くの先進国では、航空関係者に刑事過失責任を科さない傾向があるという意見をよく耳にする。また、過失そのものを処罰の対象としないという意見も聞く。しかし、はたしてそうなのであろうか？

例えば、航空の先進国の代表であるアメリカでは、連邦の模範刑法典 (Model Penal Code) 2.02 条 2 項で、基本的な責任要件として、①Purpose、②Knowledge、③Recklessness、④Negligence を挙げている。英米法と日本の法体系が異なるので正確ではないにしても、それぞれを①目的故意、②認識的故意、③未必の故意または認識ある過失、④過失、に分類できよう。このなかで④の過失については、模範刑法典 2.02 条 3 項で、特別に処罰規定がある場合に例外的に処罰する旨が規定されている。この考え方は、わが国の刑法典でも第38条に「罪を犯す意思のない行為は罰しない。ただし法律に特別の規定がある場合はこの限りではない」と規定しており、過失犯処罰が例外であることが明記されている。このように過失犯処罰は、日米共通であることがわかるし、その他の多くの国々も過失は例外的にしか処罰しないということが通説となっているといえる。

また、航空事故に関する刑事裁判についても（十分な資料が入手できていないが）、アメリカでは、飲酒や麻薬による場合を除いては、パイロットなど航空機の運航関係者を処罰した例は見当たらない。しかしイギリスでは、英国航空機が滑走路を大きく逸脱し、航空機内の乗客および地上第三者に対する危険行為を理由に、死傷者がいなかったにもかかわらず有罪となった事例があった。

<私見>

以上のことから、過失責任について、制定法上からみても各国共に大きな違いはないが、法律の運用実体に差異が見られるということになる。わが国では、発生した結果の重大性を重要視する考え方が中心で、直近の行為者に多くの負担を強いることになってしまう。そこでシステム性事故に対する原因究明を優先させる制度を確立する必要があり、刑罰によって航空事故を抑止することは、ほとんど期待できないということを知るべきである。

4. 航空事故調査報告書の証拠能力

航空事故・事件が発生した時に、事故の原因究明のために事故調査を行った場合には、事故調査報告書の作成が法律上要求されている。しかし、それはあくまでも行政面の調査である。したがって、犯罪捜査のために認められているものではない。敢えて法律上の明文を待つまでもなく、行政目的と犯罪捜査の目的とははっきり分けられている。航空・鉄道事故調査委員会設置法第15条に、特に当然のことを謳っているところに重要な意義がある。

本条の第5項には「事故調査報告書は犯罪捜査のために認められたものとして解釈してはならない。」と記載がある。それは単に「解釈してはならない」だけでなく、その解釈に従った運用もしてはいけないという趣旨だと理解するべきだと思われる。

現に事故調査の目的は事故原因究明・再発防止にあるわけだが、犯罪捜査の目的とは明らかに目的が違うと言いながら、調査結果が書面に記載されて報告書になった時には、犯罪捜査の資料に現実に使われている。

捜査過程で、捜査機関が、事故調査報告書を捜査の資料に使えるかについては、例えば、被害者の告訴告発はもちろんのこと、匿名の申告、新聞雑誌の記事、公的・私的な公刊出版物、印刷物等が、刑事事件の捜査のきっかけとなり、これらはあらゆるものが捜査の資料として使用できる。本来、公判では証拠能力を認められていないような伝聞とか推測からも、捜査官は捜査のきっかけを掴むという事を心掛けているはずである。警察捜査規範第59条にも記述があるように、捜査官は伝聞であれ、確実性を持たないものであれ、犯罪の臭いがするという認識を持てば、捜査官の立場として、捜査を開始するに違いない。航空事故の場合の調査報告書は、法律で公表が義務付けられている。したがって、内容が捜査機関の捜査資料や新聞等に公表されるので、自然にこれらの資料は捜査官の目に映る。

しかし、捜査機関から事故調査報告書そのもの、またはその写しの提出を求められた場合はどうすれば良いのかというと、刑事事件に関係無く、純粹に事故経緯を知るためならば良いのだが、これを刑事事件の過失犯の捜査のために使用するというのならば、設置法の15条を盾に提出を拒否

しても法律的には良いと思われる。

それは、捜査は任意捜査が原則である事と、捜査機関は資料の提出を強制する事が出来ないという事からである。捜査機関が強制的に取り上げるといふならば、捜査機関は裁判所に押収差し押さえ令状を請求する事になる。令状を得てこれを押収する他は無いはずである。もしも、裁判官が「事故調査報告書は犯罪捜査の用に供してはならない」という設置法の15条の存在を知っていれば、裁判官は捜査押収令状の申請を却下するかもしれない。いずれにしても、捜査機関が航空事故・事件の捜査にあたり過失の有無を調べようとすれば、関係官庁の団体に照会したり、参考人を呼び出して事情聴取をしたり、任意に捜査が出来るのであるので、敢えて事故調査報告書は捜査に不可欠のものではない。したがって任意提出を求められたからといって、必ずしも提出しなければならないというわけではない。ただ、航空事故等のような場合には、事故調査委員会以外の人達が事故の原因を調査する能力を基本的には持っていないので、事実上は事故調査報告書に頼らざるを得ないと思われる。

事故調査報告書が刑事事件の公判で検察官から過失認定の証拠として提出した場合に初めて事故調査報告書の証拠能力というものが問題となる。

「犯罪事実の認定は証拠による」と刑事訴訟法に書かれているが、その証拠というものは法律上の証拠能力があり、且つ、適法な証拠調べを経た証拠である事が必要となる。判例・学説ともにそのように認めている。つまり、証拠能力というのは事実認定の用に供しうる資料の証拠としての資格をいう。だから、証拠能力の無いものは当然証拠に使用できない。

たとえば、人が書面に書いたものは間接的なものなので、いわゆる伝聞（Hearsay）であり、原則として犯罪事実の認定に使うことが出来ない。

ところで、その事故調査報告書が公判の証拠として検察官から提出された場合、被告人側はどうすれば良いのかというと、先ず、形式的には、この設置法の15条を理由に、「本調査報告書は犯罪捜査のために認められたものではないから、これを本件の刑事事件の有形の証拠とする事には同意できない」という意思表示をする事が可能である。また、内容的にも調査報告書は、概ね調査委員会等が関係者に質問等をして調査した経過、結果などを述べたものであって、多くはその内容は伝聞（Hearsay）であって、特に二重の伝聞（Double Hearsay）と呼ばれるものに該当する。

もともと供述内容を証拠として採用する場合には、その供述が反対尋問にさらされることが必要である。この反対尋問にさらされて初めて裁判所が、有罪認定のための証拠として採用するわけで、したがって航空事故調査報告書のように、事故調査官が参考人からの意見聴取に基づいて作成した報告書は、伝聞ということになり、重大な証拠にはなりえないことになる。事故調査報告書を刑事裁判で証拠とするときに、このような問題がある事を指摘しておきたい。”

池田良彦氏略歴

1975年 駒澤大学大学院博士課程修了
1976年 東海大学文明研究所講師
1989年 東海大学助教授
1996年 東海大学教授
「PILOT」誌へ長年にわたり寄稿（レジメ資料参照）
学会々員等

日本刑法学会々員
日本空法学会々員
日本人間工学会航空人間工学部会々員
航空運航システム研究会（TFOS）理事

著書：「法学要論」「図解による法律用語辞典」「刑法総論演習」「医事法講義」