

「航空事故の刑事捜査について質問に答える」

河 村 一 男

はじめに

123 便事故を処理しての感慨

航空安全、なかでも技術的問題については、専門集団の方々に語る能力は持ち合わせていないので、123 便事故を処理したとき書き残しているものを参考までに、引用しておきたい。

「今日の機械文明は、人間の便利のために、自然の摂理に逆らって、空に数百トンの機を飛ばし、地に数千尺のトンネルを穿つ。その文明に酔い、驕ることもあればそれは人、天を畏れざる所業と墮してしまう。

520 の命が失われたという峻厳な事実を見詰めるとき、人たるもの、いつも謙虚な心を忘れてはなるまい」

文中、トンネル問題を並記しているのは、当時、間近に日本最長 11 キロ余の高速自動車道関越トンネルが単線双方向通行という不完全な形で供用開始されるので、その時期、その安全対策を検討していたためである。そのあと、チェルノブイリ原発、スペースシャトル“チャレンジャー”の爆発事故と近代科学の粋を集めた巨大システムの事故が相次いだので、驕りともいうべきイージー・ミスが大惨事を招くとの感を一層強くした記憶がある。

フェール・セーフ・システムであるはずの多系統油圧管が一瞬にすべて破断したのは、人間の知恵が遠く天に及ばない証左であり、ボーイング社のずさんな修理をしたうえにそれを糊塗するような行為があるに至っては「なにおかいわんや」というほかあるまい。

日航整備の人たちが「われわれが修理を担当していたら…」と悔しがっていたのを、今も思い出す。

質問に答える

航空安全がテーマであるので、私の 123 便事故を処理した経験からすれば、多くの課題を残した捜索救難の問題を論ずべきであろうが、持ち時間が限られているので、今回は割愛して、以下は、予め主宰者まで寄せられている質問に答えることで、務めを果たしたい。

問 1. 航空事故における刑事捜査の目的

航空事故調査の目的は、その事故に関する事実調査ならびに原因調査を通じて、同種事故の再発防止を図ることにあると考える。それに対して、航空事故における刑事捜査の目的は何か、捜査の開始の決定は誰が下すのか、その判断基準はどこに書かれているのか等について、説明してほしい。

答 1. 捜査の目的

航空事故に限ったことではないが、刑事訴訟法第 1 条に規定する「刑事事件につき、事案の真相を明らかにし、刑罰法令を適正かつ迅速に適用実現すること」である。

捜査開始の判断

質問の捜査開始とはどの段階を指すのかははっきりしないが、実務論的にいうと、事故調査が原則的に国土交通大臣の通報を待って開始されているように一定の手続きを前提とするものではなく、事件事故を認知すると同時に、その態様に応じてそれぞれの段階の司々が自動的に動きだすのが普通で、その後も折目節目でいろいろな判断をしている。

事件事故の規模、態様によっても異なるし、都道府県警察の規模によっても異なり、一律ではない。

一言付言するならば、どの段階で判断したものであっても、その都道府県警察の最高責任者の責任のもとに行われているものであると理解している。

問 2. 事故調査優先というパイロットの主張について

航空事故調査が刑事捜査に優先するべきという多数のパイロット主張がある、どのように思っているのか率直なご意見を聞かせてほしい。

日本の法体系のなかで、どちらかが優先するとの条文が無いことは承知しているが、いわゆる「覚書」とそれに基づく「細目」の記述が、その捜査優先と読み取れるとの主張の根拠になっている。

答 2. 事故調査優先論に対する私見

航空事故については「刑事捜査」より「事故調査」を優先させるべきだとする願望的理念を主張する方が航空関係者の中に多いことはよく承知しているが、当操縦士協会の機関誌に載った意見をみても、これまでに議論は出尽くしていると思う。

すなわち、両者は別の公益目的をもつ法体系に基づきそれぞれが独立した別建ての活動であり、

大野則行航空安全推進連絡会議議長が「(調査は)国の主権である司法に介入できない…」と国会で参考人陳述をしているように、互いに拘束したり、介入したりするものでないことが、はっきりしている。

両者は対立するものではなく、それぞれが独自性をもって併立する制度であり、委員会設置法にも第15条第5項の規定がある。その意味で、付属書第13の5.4.1の勧告する「司法上又は行政上の手続き」と「調査」の分離の趣旨は確保されていると考える。

したがって、両者の間には、本来直接的な関連はないといっているのだが、事故直後の初動期には、両者の活動が集中的に行われるので、いきおい競合する事態も起こりうるので、付属書第13の5.10にある「調整の必要性」の趣旨に鑑み、省庁覚書ができたのであろう。

「捜査」と「調査」の二元併立制をとる現行法制下では、捜査責任を放棄して捜査を差し控えるということは、あり得ない。

つまり「調査優先論」は法律的政策論の範疇に属する問題で、そのことを解決することなしに現行法制に基づく刑事捜査を批判するのは、現場を混乱させるだけのものでしかないと思う。

「覚書」、「細目」の規定が「捜査優先」と読み取れるとの指摘があるが、その内容が捜査を優先させるものであるとの印象はもっていない。

平成13年3月28日衆議院国土交通委員会における、瀬古山紀子委員の質問に対する泉信也国土交通副大臣の次のような答弁があり、理解して貰えると思う。

「今日まで私も幾つかの事故を体験してまいりましたがけれども、お互いに立場を尊重し、必要な調整をさせて頂く中で、何ら不都合はありませんでした。したがって、今この覚書なり細目を変えるという意思は持ち合わせておりません。」

全般的に見れば調査先行の実状

初動時の証拠保全は、刑事捜査、事故調査の何れであっても欠かすことのできない重要事であり、必要最小限度の証拠保全措置は取らざるを得ない。現行法制上は、捜査、調査が同時進行して何らさしつかえないはずであるが、初期証拠保全以後は概ね事故調の調査を見守っているというのが、捜査の実態である。

警察が手を付けていない事項に事故調が先行して調査したケースも、結構あることを承知してほしい。

証拠物の押収については細目に詳しく協定しているのは、設置法第15条第5項の訓示規定の制約で、事故調入手物件の積極的提供が難しい故の便宜的方法ではないかと忖度しているのだが…。

「最近は、とくに仲良くやっている」との関係者の話である。

問3. 事情聴取(取調べ)の意味

警察庁長官と運輸事務次官との間に「覚書」に基づき、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締結された「警察庁と事故調査委員会との間の犯罪捜査及び航空事故調査の実施に関する細目」の中にある事情聴取(取調べ)とは、最初から取り調べなのか、それとも事情聴取の過程で犯罪の存在が疑わしくなってから「取調べ」へと移行するのか説明してほしい。

警察の行う事情聴取という言い方と、事故調査委員会の行う報告徴取という言い方に、法的な意味の違いがあるのか私を含め大多数のパイロットは知りません。上記質問に加えてお答えいただければ幸いです。

答3. 事情聴取と取調べの区別

「細目」には確かに「事情聴取(取調べ)」と書かれているが、格段に意味はないと思う。

「事情聴取」は報道等でよく使われているため、分かりやすく使用したのではないかと思うのだが、刑事訴訟法上は何れも取調べである。

第197条(総括規定)、第198条(被疑者取調)、第223条(第三者取調)

報告徴取、質問の解釈

事故調設置法に基づく処分であるので、論評する立場にないが、虚偽の報告、陳述に罰則があるのが、はっきりした違いであろう。

問4. 証拠物件の取り扱い

国会の質疑応答でも議論の対象となっていたが、航空事故調査報告書や事故調査委員会が入手した口述記録、交信記録、CVR/DFDRのデータ等が証拠として採用できるというのは、ICAO ANNEX-13に違反していないか。航空・鉄道事故調査委員会設置法第15条1項及び第5項の解釈も含めて説明してほしい。

ICAO ANNEX-13 は、現在第 8 版まで改定されており、第 5 章 5. 12（記録の開示）は以前に勧告から標準へと格上げされている。航空・鉄道事故調査委員会設置法の第 15 条では、ICAO の ANNEX-13 に準拠して事故調査を行うと規定しているが、やはり関連する国内法を条約に基づいて改訂すべきではないか。

答 4 . 事故調入手証拠の取扱い

123 便事故の例で見ると、群馬県警が事故調から提供を受けたものは、一般にも公表された「航空事故調査報告書」だけであり、「鑑定嘱託のあった事項については、別添の航空事故調査報告書をもって回答します」との表書が添えられただけのものであったと聞いている。

他の事故の場合も同様だと思う。

事故調が事故調査で入手した証拠は、設置法に基づき国際民間航空条約の規定並びに同条約の付属書として採択された標準、方式および手続きに準拠して、きちんと処理されているように見受けている。

したがって、警察の刑事捜査に必要な証拠は、事故調とは別個の手段・手続きで収集している。

条約に関する国内法整備は、国土交通省の所管であり、言及する立場にない。

問 5 . 航空事故調査委員会での報告聴取で述べたことの証拠能力

航空事故調査委員会での報告聴取で述べたことを、司法警察並びに裁判所が証拠として採用するには、如何なる手続きが必要か具体的に紹介してほしい。

答 5 . 事故調に対する報告・陳述の刑事証拠能力

前述のように、事故調に対する個別の報告・陳述が捜査機関に提供されることは考えられないから、実務論上、議論する価値はなさそうである。

問 6 . 覚書や細目の見直し

いわゆる覚書や細目が締結されてから 4 半世紀が経過している現在、それらをより実効性のある内容に改めるべきではないでしょうか。少なくとも関係者による検討を開始しても良いと考えるが、いかがなものか。「覚書」とかそれに伴う「細目」等の法的拘束力はどのように考えればよいのか。

答 6 . 「覚書・細目」の見直し必要性の有無

前述のように、国土交通省側にもその考えがないといっている以上、その必要性はないものと考ええる。

法的拘束力は

差し迫った競合案件がある場合の協調関係に関する 2 省庁間の申し合わせであって、法的拘束力というよりは信義則というものであろう。

問 7 . パイロットに対する刑事処分のあり方

航空事故再発防止の観点からパイロットに対する刑事処分のあり方は将来的にどのような方向に進むべきだと考えるか、それとも現状を是と思うか？

日本国民の一員としてパイロットだけに免責をというつもりはない。やはり、事故調査と刑事捜査の実態（現場における対応等）が、航空事故再発防止という目的からみてもっと改善されるべきだと思う。率直な意見を聞かせてほしい。

答 7 . パイロットに対する刑事処分の将来的あり方についての私見

わが国の文化的風土、国民性からみて、現行法制に特段の不都合があるとは思わない。

航空関係者の中にあるいろいろな意見を採用するには、法律の改正があれば理論上不可能ではないが、わが国の法体系全般の根幹にかかわる問題が多く、簡単に結論が出せる問題ではなさそうである。

最大のネックは、法律論以前に、被害者感情の取り扱いである。

★ 123 便事故の時には、多くの遺族等から告訴・告発があり、不起訴処分に対しては検察審査請求まであった。

★ 先のえひめ丸事故の際には、法制の違う国でのことであるのに、艦長を軍法会議にかけないことに強いブーイングがあったのは記憶に新しい。

★ 907 便ニアミスでは「パイロットの免責というが、私たちの常識では理解できない。権利を主張する前に機長はまず真相を話すべきだ」という 123 便事故遺族の新聞コメ

ントがあった。

★ 同様に免責議論のある医療事故をめぐる「警察介入拒否は、保身」、「自分達の身がかわいいだけとしか思えない」という遺族コメントもあった。

このわが国的なウェットな感情論を説得できなければ、国民的世論となることはないであろう。

終わりに

1. 課題、事故調の調査能力の向上

2. 一乗客として、捜査対応への私見

被疑者として取調べを受ける場合、防衛権利を行使されることは、憲法上も認められていることであるので、異を唱える気持ちはまったくくない。

そのことを踏まえたうえで、今や一民間人となって「私、乗せて貰う人」となったの感想は「乗せてくれる人（パイロット）は、もっと堂々として欲しい」と思うのだが、いかがであろうか。

定期航空便のクルーは、学歴、経歴、処遇何れをとっても、世間から尊敬されている誇り高い職種であると思う。

907便ニアミスのときはいろんな事情があったのであろうと推察できなくはないが、乗客とその背後にいる国民に「支援組織に囲い込まれて、姿が見えない」という印象を与えたことは間違いなく、大局的にみて決して得策ではなかったように思う。

それらの根底には、認識不十分（誤解）に基づく先入観が多くあるように思えてならない。

過失のポイントは通常の注意義務を尽くしたか否かである。真実は一つであり、供述だけでなくあらゆる証拠を総合して判定されることであるから、きちんと説明すればよく、何も恐いことではないはずである。

捜査は単に犯罪を糾明するだけのものではなく、酌量すべき情状があれば明らかにし、また犯罪に該当しないことを証明する機能を併せ持っていることを、理解してほしい。

社会的に納得される形で説明できなければ、共感はえられまい。

誇りある空の男として、逃げることなくもっと堂々と振舞われるほうが、国民の信頼を得やすいのではないかと考えている。

河村一男氏略歴

1945年： 陸軍幼年学校在学
1957年： 警察上級職試験合格
1958年： 警察庁採用
1966年： 皇宮警察護衛第二課長
1982年： 大阪府警察本部総務部長
1984年： 群馬県警察本部長
1986年： 中国管区警察局長
1987年： 退官
現在： 悠々自適