

航空事故とパイロットの法的責任について（後編）

—— 刑事過失責任を中心に ——

東海大学教授 池田良彦

去る6月5日に羽田空港西旅客ターミナルにあるギャラクシーホールで法務委員会主催による池田良彦東海大学教授の講演会が開催されました。前号に引き続き、講演内容をご紹介します。なお、レジュメは98/№4（95ページ）をご覧ください。

（編集委員会）

航空分野に於ける管理監督責任

このように、ビル火災事故で登場してきた「管理責任」という問題を、航空分野について検察当局は果たして考えているのだろうかという心配が、恐らく航空関係者の中にはお有りだろうと思います。先程申し上げた様に、刑法の伝統的な直近の行為者で、ある意味では終了した刑事責任の追求が、もしこのビル火災事故の判例に見られる様に、直近以外の背後要因或いは管理体制に対しての刑事責任を問うという傾向が航空関係にも、もし波及するとするならば、どういう形で有り得るのか。勿論、前例はございません。今後も有るかどうかは分かりませんが、実を申しますと、その可能性がゼロではないということをお知らせの一つの検察当局の態度というものが存在いたします。

それは、1985年に御巣鷹山に墜落した、例のジャンボジェット機墜落事故に関してです。これはどなたも起訴されませんでしたので不起訴事例です。従って、裁判の資料等は一切ございませんけど、私が入手した資料では、その当時の日本航空の役職の方々の名前を羅列して居りますので紹介するのはちょっと失礼かとは思いますが、場合によってはということも有り得る、もし「管理監督責任」を問

うとするならば、こういう方々をターゲットにする筈だという管轄の前橋地方検察庁の考え方を示しております。

1978年6月2日に当該航空機が「しりもち事故」を起こしました。日本航空は応急修理をして羽田に回送します。そして、ボーイング社の修理担当AOGチームによる後部圧力隔壁の修理をして、日本航空整備本部の領収検査及び運輸省の修理改造検査を受検。そして、ラインに復帰致します。それから、ご承知の様な定期的な整備が行われ、1985年8月12日18時56分に墜落をしたという事例です。勿論、直接的な原因は事故調査結果からお分かりのとおり、修理ミスです。業務上過失致死傷罪、刑法211条で書類送検された関係者合計20名と有ります。書類送検と申しますのは、ご説明申し上げるまでもなく、ある事件が発生致しますと警察は現場の検証をします。証拠の収集をします。その中から刑法の条文を適用して「これは何とか罪である。」と犯罪の特定をします。その当該容疑者と証拠を検察庁に送ります。何故かと言いますと、起訴する権限者は検察官ですから、検察官は、警察が収集した証拠その他の物件等を勘案して、当該容疑者を刑事訴追すべきかという判断を行います。従いまして、警察は検察庁に書類を送った。それが計20名なんです。

今までの「直近の行為者責任説」の基本的な考え方からしますと、ここに居られるパイロットの方々が事故の現場に一番近い方々です。しかし、あの大分空港でのオーバーラン、仙台空港での蛇行、墜落での無罪判決からお分かりの様に、必ずしも直近の行為者だけが責任を問われるわけではなくて、明らかな修理ミスだとか、ブレーキの不具合だとかが分かれば、直近の行為者であっても責任を問われることは無い。

当該事故ではパイロットの方はお亡くなりになっていますから、もしそのパイロットの方々に責任があるかどうかという議論をするとしても、本件については明らかに修理ミスであるという結果が出て居ります。従って当然にして、修理ミス関係者の刑事責任を問うのが本来の姿です。ボーイング社修理チームの技術担当者、作業担当者、品質管理担当者等合わせて4名の業務上過失の責任が問われる。これが主原因です。それでは、その他16名の方々はということになりますと、6名は領収検査、修理改造検査当時の責任者です。運輸省の4名の方々もこの段階の過失責任者ということになります。そして、事故に直接的に関係したと思われる墜落直前の1984年11月に行われたC整備関係者の整備点検ミス6名として、後部圧力隔壁のリベットの打ち方、金属疲労している等の状況を点検の時に確認するべきであった。主原因者であるボーイング社の4名と、この様に直接的ではないけれども、主に対する従の関係者である16名、合わせて20名というのが群馬県警の考え方であって、前橋地方検察庁に書類送検をしたという事実が有ります。

しかし、結論は皆さんご承知のように、不起訴という結果でどなたも刑事訴追されませんでした。その時の検察庁の説明はどうだったかと申しますと、主原因の方々はアメリカの方々です。日本とアメリカが司法上の協力関係にありませんと、日本の法律を当てはめて外国人を引っ張るというのはなかなか難しいわけですね。裁判管轄の問題、捜査権の問題も有りますから。従って、日本の検察当局はアメリカ司法省に対して協力を求めたんですが、アメリカ側としては、アメリカでは一般的に航空事故の関係者に刑事責任を問わない傾向にあり、しかし日本では問う傾向ににあるとするならば、アメリカの関係者としては刑事責任が問われる可能性のある国民を「そうですか」と言って引き渡す協力をすることは一般的にはしません。従いまして、アメリカの協力を得られること無く、この4人のアメリカ人の方々は起訴できないという状況になりました。「主原因者の責任を問うことが出来なくて、従だけの責任を問うことは出来ない。従って、本件20名の方々は刑事訴追を致しません。」これが検察庁の説明であり

ます。

このことから考えますと、ビル火災事故では「管理監督過失責任」が問われるという前例が幾つか出て居て、それ以外の場面では「管理監督責任」は今のところ判例としては出て居りませんけど、この様なところまで刑事責任を問う為の準備を当局がしたということになりますと、やはり航空の分野にも「管理監督責任」を問うという時代が来るかなと、これは皆さんを非常に驚かす、心配をさせるような発言になりますから、ちょっと心が痛むんですけど、実態はこうだということを知っておく必要性が有ると思うんですね。検察庁は検察庁の考え方で物事を進めて行くわけですし、実際に判例という形でビル火災事故の場合には、「管理監督責任」を本来民事の分野で議論すべきところを刑事の問題としても議論し始めたという実態が存在するわけですから、不起訴事例とは言え、こうした流れも確認されて居りますので、これは一つ対策を練る必要性が有るのかなという感じが致します。そういう意味で、余り心配をなさなくても結構ですが、こういう事例が有るということをご承知おき頂きたいと思います。

さて、この様に「刑法」の、特に「過失責任」についての考え方が、時代の要請とともに段々と変わりつつあるということでありまして、『管理・監督責任は民事責任の分野の問題であるが、現代型犯罪特有の問題解決のために刑事責任の分野に導入されたもので、一部の刑法学者のなかには、消極論がある。』けれども、実際に判例が出ているという実態は否定できないという様に、我々は先ずその事実を認識するという必要性が有るだろうと思えます。

可罰的違法性而非犯罪化の議論

『航空事故の関係者の刑事責任を論じる場合、過去の判例を見るかぎり、この現代型犯罪における構造型過失＝行為責任主義の問題について、必ずしも積極的に論じられたとはいえない。』基本的には結果責任主義という判例が多いということを申し上げたいわけです。しかしながら、これからの時代はどう考えるべきなのかということで、『Human Factorsの研究が盛んに行われている今日、航空運航

システム全体の流れの中で、可罰的違法性のある行為とは、誰によるどのような行為を指すのか、科学的根拠を明らかにしたうえでなければ、特定することはできないはずである。』

とかく刑事の問題は蓋をしたがる。余り議論をしたがらない。当然ではありますけど、しかし、何か突破口を探して積極的にこういう問題に対応するという、ある意味では危機管理みたいなものですね。そういう対応が必要だと思います。欧米では decriminalization（非犯罪化）の議論が極めて盛んです。日本でも一部の学者によって議論が行われて居りますけれども、欧米に於ける decriminalization（非犯罪化）とはどういうことなのかと申しますと、例えば最近の Jurist で 2 回に渡って紹介されましたアメリカ、ミシガン州の交通運輸事故の概ね過失事例は、通常の過失事例とはやや性質が違うものであって、飲酒だとかドラッグだとかの重大な過失、明らかなる不注意、故意は無いけれども無謀な彼の行為は刑事責任を問われても仕方が無いけれど、そういう類ではない不注意による交通事故については、刑事責任を問わない方向で考えるべきではないのか、という議論がアメリカではあります。これを我々は decriminalization（非犯罪化）と言います。これは先程来、私申し上げておりますように、「刑法」は「死傷という結果が出れば、直近の行為者の責任を自動的に問う」という従来の単純な図式の時代から、そうではなくて、「可罰的違法性」つまり、ただ「違法」と言うのではなくて、「刑罰を科してまでも彼の責任を問えるという違法な行為とは一体何なのか」という議論をするべき時代になっているということです。

新しい過失論構築の必要性

それでは、不注意で事故を起こした。でも、重大な過失とも言えない、飲酒でもない、ドラッグでもないとするならば、それ以外の過失で発生させた事故はどうするのか。それは、先ず賠償の責任。被害者救済という側面で彼に民事的な責任を科す。そして勿論、資格の停止だとか、免許の停止だとかの行政上の処分。行政上の処分と民事上の処分が良い。その際の民事上の処分というのは、アメリカには

punitive damage（懲罰的損害賠償責任）という言葉があります。日本ではそういう概念は有りませんけど、懲罰に匹敵する様な多額の賠償金を払わされることによって、彼はその償いをするべきであるというものです。damage、民事上の損害が、punitive、懲罰的な意味を持つというものですから、本来日本では民事と刑事は別の問題だと申し上げましたけど、damage という民事の側面に punitive という刑事の意味を加えるということですから、「懲罰的損害賠償責任」と訳します。損害賠償という民事の世界に懲罰が付くわけです。従って、懲罰に匹敵するような多額の賠償金を払わせることによって、後は彼を刑務所に入れなくても良いという考え方です。

この様に「刑事の責任は、重大な過失以外は、もう問うべきではない。」という思想がアメリカのあちこちで議論されている。実を言うと、「刑罰を科してまでも彼の責任を問えるという違法な行為とは一体何なのか」という理論的な側面からの研究以外に、実務的な理由からもこの decriminalization の議論が行われております。それは、余りにも犯罪者が多くて刑務所に溢れているということです。交通事故の過失事例の犯人を全部刑務所に入れてはパニック状態になってしまうという実務上の事情もあります。

アメリカではそういう事情で刑務所は満杯ですから、プライベートプリズンという考え方もございます。プリズンは基本的に国営でありますけど、南部を中心に私営のプリズンがございます。それでは刑罰権が国家から民間に移ったのかということ、そんな馬鹿な話はないわけでありまして、南部を中心に犯罪が多いということと、その犯罪者を入れる刑務所施設が無いということ。つい最近までのアメリカ経済が余り宜しくなかったものですから、財務省に刑務所を建ててくれと言っても司法省の意見を聞いてくれなかった為に、刑務所の受け入れ態勢が不十分だからプライベートプリズンが生まれたのですが、民間の建物を司法省が借り上げ、ガードマンを就けて軽犯罪者の身柄を拘束する場所として提供してもらう。国が家賃を払ってワンルームマンションを刑務所にする様なものです。

このように真剣な議論の始まった

decriminalizationは、基本的に、「身柄を拘束して刑罰を科してまでも責任を問う必要性の有る犯罪とは何だろうか」ということです。その意味に於いては「結果責任」ということが如何に合理性を欠く考え方であるかということが、当然にして出て来るわけですね。今までの問題は、結果を出せばその責任を科する。法律を簡単に当てはめていたわけですけど、今度はそうではなくて、過失の認定にもっとシビアな認定が必要であり、「刑罰を科してまでも懲らしめて良い犯人は誰か」ということを考える必要性が有るということです。ですから、比較的、結果を重要視するというこれまでの過失責任に対しましては、「新しい過失論」を構築して行く必要性が有りますし、最近では世界の先進国を中心として「過失犯は刑務所に入れる必要性が無いのではないか。」という極端な議論も出て来ているわけでありまして、世界には「刑務所に入れるのは故意犯だけで良い。」という論を展開する刑法学者も居られるわけですから、それは一概に否定できない考え方であると思われます。

そういう側面から考えますと、車の事故ですが、航空機の事故では当該パイロットの方々が事故を起こしたくて起こす悪質なものである筈が有りませんから、ドラッグだとか飲酒は別にしても、通常の過失事例についてはdecriminalization（非犯罪化）の方向へ行くべきではないかなという考え方を私は持っておりますし、その考え方をもう少し押し進めて行きたいと考えております。

そういうことで、刑法という問題が「結果責任主義」という考え方から、徐々に「行為責任主義」へと移行しつつあるということと、実務上の理由からの非犯罪化。この二つの側面から、今後我々刑法学者は使命として、早急に考えて行くべき重大なテーマであろうと考えております。

「航空思想」の普及と非犯罪化

『以上のような問題に航空関係者が積極的に取り組むならば、欧米先進国で議論されているdecriminalization（非犯罪化）の方向への移行も不可能ではない。（これはその国の航空思想の普及度

や航空文化のレベル、さらに犯罪観にも左右されるものと思われる。）』と書いておきました。このフレーズの趣旨はどういうことかと申しますと、航空・飛行機が好きな方は日本に沢山居られます。しかしながら、「航空思想」等まだまだ「航空は特殊である。」という感が強い。何故特殊であってはいけないのかと言いますと、裁判当局は、一般社会的標準を基準として違法か違法ではないか、違法性の認定を検討いたします。

どうということかと申しますと、例えば医療関係です。医療関係の裁判は随分沢山有ります。最近の医療関係の裁判では「インフォームドコンセント」ということが盛んに言われます。今まで医者というのは、「ヒポクラテスの誓い」ではありませんけど、上下関係だったんです。「医者言うことは間違いない。」という様に、医者は権威の固まりだったんですね。従って、患者が医者に質問することなど恐ろしくて出来なかった。こういう時代が続きましてから、医者が患者に対して施す治療は全て正しいという時代が有りました。ところが、人権意識が高まりまして、患者側が「どうもあの治療はおかしい。」ということに気が付き始めた。医者は抵抗して「そんなことはない。」と言い続けて来たんですけど、もう堪えきれなくて、結局契約社会を中心として「インフォームドコンセント」という考え方が生まれました。手術を施すのにも医者は患者に対して十分な説明をして、且つ又同意を得た上でなければ手術をすることは出来ない。輸血を拒む患者が居たならば、その人の宗教心なのだから、それを侵害してまでも輸血をするべきではない。等という病院側、医者側が患者に対して十分な説明をし、同意を得てからでなければオペレーションすることは出来ないという時代が到来しました。

その医者と患者の契約という関係が段々と進んできて、その契約概念が更に、終末期の医療を中止するという意志表示も法的な権利であるという考え方を生みました。それが昨年10月16日に制定された「臓器移植法」という我が国初の法律です。いささか不評な法律ではありますが、この法律では、いわゆる「脳死」という状態を認めた患者の心臓を摘出して、心臓を必要としている者に移植でき

る。その際にはドナーと呼ばれる臓器提供者の意志表示が重要であるということです。やっと我が国も契約概念に近づいて来ました。契約概念の基本は意志表示です。従いまして、その意志表示は「死」をも意志表示、法律上の契約の内容とするという考え方が欧米では随分以前から有るわけですが、やっと我が国も「臓器移植法」を制定することによって、「私の心臓をプレゼントします。」というドナーカードにサインして居れば、但しウイークポイントは、本人の意思表示が有っても、家族の意志表示が加わりませんと我が国では臓器移植は出来ません。これはドイツも同じですが、本人並びに家族の承諾という二つの承諾を得られなければ、我が国では臓器移植は出来ません。従って、本人は良いと言っても家族の方が反対をする場合が非常に多いわけですから、我が国では「臓器移植法」は出来たけれども、なかなか実現は難しい。法律が出来て6ヶ月経ちましたけれども、一件も行われて居りません。3年後に見直しをするとは言って居りますが。

何故こういうお話をするのかと申しますと、これは移植を推進しようという人達が、日夜努力して「医療思想」の普及に努め、そして法律を作るというパワーに押し上げたということです。つまり、この法律が無かったならば移植を行うと、その担当医は殺人罪になります。「脳死」状態の患者から心臓を摘出することによって「死」という結果が招来致しますから、直ちに刑法199条、「殺人罪」の適用が有ります。医者は35年前の札幌医大和田教授の心臓移植以来、札幌地方検察庁は刑法211条の業務上過失致死で刑事訴追をする準備をしたんですけど、特例ということで和田教授は不起訴処分になりました。それ以来医者には「もし心臓移植をすれば殺人罪に問われる。」という刑法の基本的な考え方が有りますので、この30数年間何方も心臓移植を行わないで来たわけですが。患者が移植をお願いしても、あの和田教授の事例が有るから、和田教授は不起訴処分になったけど今度は起訴されるからということでは何方も心臓移植をされなかった。だから皆、心臓移植を許してくれる海外へ行って心臓移植をして来たわけですが。この法律が出来て、国内で出来るかなと

思ったら、法律の不十分性から未だ一件も発生致しませんけど、それは結局医療関係者の「移植が必要である。」という思想がある程度普及して、立法当事者を動かして法律を作らせたわけですね。つまり、かつて違法であった行為が、今では条件さえ揃えば違法ではなくなったんです。

違法性の基準は「社会的コンセンサス」なんです。従って、「医療は特殊な分野である。」というようにバールに包まれていたのでは、何時まで経っても医療思想は普及しなかった筈ですけど、オープンにして思想を普及することによって、違法性の基準が変わり得るわけですね。同じく、航空という問題も、事故が起これば多数の方が亡くなるという重大な結果を発生させるという側面が有りますので、医療のようなわけには行きませんが、しかしながら、「航空思想」の普及によって違法性の基準を変えるということを考えていく必要性が有る。従って、明らかなる過失でない限りは、通常の過失についての刑事責任は出来るだけdecriminalization（非犯罪化）の方向で行き、但し被害者救済の目的であるpunitive damage（懲罰的損害賠償責任）に近い様な民事賠償をするべきであるという考え方がある意味では理想なのかもしれません。しかし、国によって法制度が異なりますので、必ずしもそう簡単には行きませんが、現行法の枠組みの中で我々はどうか考えて行くべきなのかということを今後考える必要性が有ると考えて居ります。

刑法211条という「結果責任」の側面から考えた航空事故の直近の行為者の問題は、以上のような流れの中で議論されているということを認識していたければ宜しいかと思います。

航空危険行為処罰法とその問題点

さて次に、同じ刑法の分野の中で「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。これも極めて厄介な法律でありまして、航空関係者にとりましては「目の上のたんこぶ」のような迷惑な法律が出来ちゃったというのが率直な印象ではなからうかと思われそうですが、説明するまでも無く、この法律はかつてハイジャック等が多発した頃に、「通常の刑法では対応しきれない航空に危険を与える者

を事前に取り押さえておこう。」という趣旨の下に作られた法律であります。法律の制定経緯につきましては時間の都合上割愛させていただきますが、何れに致しましても、1974年6月19日にこの法律が制定されまして、一ヶ月後の7月19日に施行されまして、1977年に一部改正を致しましたが、基本的なこの法律の考え方に変わりはありません。私は、この法律の名称が長いので都合上、「航空危険行為処罰法」と略称して居ります。ジャンル別に行きますと、勿論「刑法」の分野の一法律ですが、「刑事特別法」と呼んで居ります。

先程申し上げました様に、「サリン特別法」が出来ました。刑法という法律の守備範囲では、どうしてもサリン生成の段階では捕まえることが出来ない為に、生成したこと、所持したこと自体を犯罪とする為に「サリン特別法」を作りました。「刑事特別法」というのは、「刑法」本体の考え方では適用できない部分をカバーする為に作るものであります。従って、この「航空危険行為処罰法」も「刑事特別法」でありますから、刑法の守備範囲では捉えきれない部分を捉えようという意図が有るという理解の仕方をする必要があります。

『この法律は「航空の危険を生じさせる」という状態が確認されれば、その当事者の刑事責任を問うというもので、法律上の規定に「危険概念」が明確に示されていないところに問題がある。』我々はこの様に明確に構成要件を示していない種類の法律のことを「開かれた構成要件」と名付けて居ります。「開かれた構成要件」は他にも幾つか有ります。例えば、「猥褻な行為をしてはいけない」と法律には書かれてあるんですが、「猥褻な行為」とは一体何かということ、具体的に法律には書いてありません。それでは、誰がその行為を「猥褻な行為」と認定するのかと言うと、裁判官しか居ません。人を殺したら、他人の物を盗んだら、或いは人を傷つけたらという様に、構成要件が明確に結果を表すような表現方法で理解出来るものであったならば、それは「明確な構成要件」と呼びますけど、「猥褻な行為」という非常に抽象的な言葉では、どれが許されて、どれが許されないのかは裁判官の胸先三寸であるという、解釈に任されて居ります。

同じく、この「航空危険行為処罰法」も「航空に危険を生じさせる」と「航空危険罪」だと言っているわけですから、では何を以て航空に危険を与えたものかということは法律には何も書いていない。とすれば、その時々を担当裁判官が、これは危険な行為だ、これは危険ではないと解釈するしかない。元々法律は裁判官が勝手な解釈をすることが無いように、構成要件は明確でなければいけない。これが近代刑法の大原則なんでありまして、残念なことに、この「航空危険行為処罰法」という法律は、特に問題となります同法第6条第1項、第2項の条文を見る限りに於いては、『過失により、航空の危険を生じさせ、』この文章が抽象的なんですね。以下はやや具体的ですから構成要件が明確だと言えます。『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る。』この四つに関しましては構成要件は明確です。一番問題なのは最初の文章ですね。『過失により、航空の危険を生じさせ、』でも又は、墜落させても、転覆させてもと並列的にこの文章は並べてありますから、従って航空の危険を生じさせれば「航空危険罪」だという解釈が成り立ちます。

それでは、誰が、どういう状態を危険行為だと言うのか、ということになりますですね。先程の刑法の基本原則から行きますと、刑法211条の場合「人を死傷した者は」という結果を要求しております。だから、もしこの条文を「結果犯」として作るならば、『過失により、航空の危険を生じさせ、よって航行中の航空機を墜落させ、転覆させ云々』という表現になっていれば良いのですけれど、この条文は『生じさせ、よって』ではなくて『生じさせ、又は』ですから、我々から言わせると、文章表現は極めて問題であると言わざるを得ない。ここにこの法律の欠陥が有るわけです。ましてや、皆さんはその業務に従事する方ですから、第2項が適用されることとなります。『その業務に従事する者が前項の罪を犯したときは、三年以下の禁固又は二十万円以下の罰金に処する。』と書いてありますから、航空に従事しない者が「航空危険罪」を犯せば十万円以下の罰金ですけど、航空に従事する方が、今申し上

げたような危険行為を行いますと、三年以下の禁固又は二十万円以下の罰金というようにその責任がぐんと重くなるということです。

航空事故と航空危険行為処罰法

この1974年に制定された「航空危険行為処罰法」が適用された代表的な事例を三つa. b. c. としてレジュメに示してあります。a. の例は乗員乗客の死傷者無しです。b. の事例はさっき少し申し上げました那覇空港での接触事故ですけど、これも死傷者無しです。そして、c. の事例は秋田県での農薬散布中のヘリコプター同士が空中衝突ですけど、一方の方は亡くなって、一方の方は負傷して居りますが、その負傷した方が禁固8月執行猶予2年という秋田地方裁判所での有罪判決を受けております。これは実を言いますと二つの法律が適用された事例です。死傷という結果が出ておりますので、明らかに刑法211条業務上過失致死並びに「航空危険行為処罰法」第6条の責任。この二つの条文の適用があったという特殊事例です。

問題は、死傷者が出て居りませんa. とb. ですね。先程の考え方から行きますと、交通事故だって死傷者が出ていなければ警察は現場検証をただけで、「後はあなた方で賠償のことは話し合いなさい。」と言って現場を立ち去ります。民事に刑事は不介入である。なぜならば、死傷という結果が出ていない限り、行政の問題と民事の問題が残るだけで、刑事の問題はその段階でもう無いよということです。しかし、「航空危険行為処罰法」第6条は、危険を生じさせただけで刑事責任を問うという最も厄介な法律である。この法律程危険な法律は無いと私は思うわけですけど、この法律を何とかしなければいけないと思っは居るんですが、一度出来てしまった法律を廃止することはなかなか難しい。それではこのまま安閑としていられるかと言えばそうではない。

航空危険行為処罰法対策

そこで、我々は理論武装する必要性が有る。この

法律が将来無くなってくれば良いのですが、廃止されずに存在する以上、我々はその範囲内で何等かの対策を練らなければならないに違いないわけです。そうなりますと、先程のdecriminalization（非犯罪化）の問題ですとか、危険とは何なのか、刑罰を科すほどの違法性とは何だとか、そういう理論的な勉強をして、もしことが発生した場合には法廷で闘うという姿勢を持たなければいけないと思います。その為には理論武装をしなければいけない。従って、臭い物に蓋をするのではなくて、むしろその事件、事故を解析した上で、もし今後そういうチャンスがあった場合には、どういう理論武装をして対応するのか。裁判官だって人間ですから可罰的違法性の無い過失行為を処罰するわけには行かないわけです。やはり彼には刑罰を科してまでも処罰をしたい事例と、もう彼には刑罰を科す程の過失は無かった。しかし、発生した被害については民事上の補填はしなさいよという形で刑事は免ぜられるという方向で行ってくれば理想でありますけど、「航空危険罪」は一つのネックですから、そう簡単に行くかどうかというのは難しい話であります。

可能性で処罰する法律

この法律が制定されたことによって、立法当事者を中心として、この「航空危険罪」に於ける趣旨は何なのか、どういう危険を以て「航空危険」と言うのかということについて、その分野の専門家の著書から引用いたしますと、次のような考え方になっております。『墜落、転覆、覆没、破壊等の事故発生の可能性が有れば良く、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、同法6条の既遂となる。』と言っております。簡単に言えば、「結果責任」ではありませんよということです。「結果責任主義」に対して「行為責任主義」という言葉を使うと先程申し上げました。犯罪は基本的に「結果犯」ですけど、このような『破壊等の事故発生の可能性が有れば良く、』という可能性で処罰出来るという法律は、なかなか珍しいですね。「彼は殺人を犯す可能性があるから殺人罪で起訴する。」

ということは基本的に有り得ません。「彼は窃盗を犯す危険性がある人物だから」と言っても、未だ犯さない人間を捕らえることは基本的に出来ません。それが刑法の基本的な仕組みなんですが、この法律の欠陥は可能性で処罰しようとしているところです。これは刑法学者ではない一般の人が読んでもおかしくありませんか。私も一応刑法学者の端くれですけど、果たしてこういう可能性で処罰して良いのかなという疑問が残ります。

可能性を処罰の対象とするというのは、刑法の原則からすればとんでもない話でありますけど、この法律の制定の経緯はご承知のように、ハイジャックが多発した当時にモントリオール条約を背景として、意図的に航空に危険を与える者を処罰しようという形で、それぞれの国が法を整備する動きがあったわけです。我が国は航空法の中から罰則規定を抜き出しまして、それに「刑事特別法」という体裁を整える為に、故意犯のみで良かったものに、過失犯、未遂犯を加えたという経緯がございます。立法当事者の方々の、法律の体裁を整えようという趣旨は分かるんですけど、その体裁を整えてくれたことが逆に過失犯まで処罰することにしてしまった。過失の結果墜落させてしまった、過失の結果転覆させてしまったと言うのなら、まだ話は分かるんですけど、未だ墜落も転覆も覆没もしていないのに『事故発生の可能性が有れば良く』と説明されていることから推測すれば、いささか乱暴な法律ではなかろうかなという感じが致します。むしろ、本当は刑法211条のままで良かったんです。

しかし、法律が有る以上、実際に事故が発生すれば法律を適用するのが法治国家の基本ですから、「危ないな」という瞬間が有っても、リカバリーできれば今までは許されたものが、この法律が出来た為に許されないということですから、この解釈を更に拡大していきますと、ニアミスは全て「航空危険罪」という形になります。これは非常におかしいわけでありまして、何故航空だけがということになるわけですね。鉄道事故だとか、海難事故だとか、交通事故は何度も申し上げるように死傷という結果を要求いたします。恐らくこの法律を作った当時の方々は、航空事故が発生すれば大量の死傷者が出る

から、その危険性が有れば事前に封じ込めておこうという趣旨が有ったのだらうと思います。立法者の趣旨も有る程度は分らないんですけど、実際にこういう法律が制定されますと、えらい迷惑な方々が沢山出て来るという問題点を考えなかったのかなという疑問は有るわけです。

しかし、そういう恨みつらみを言っても、実際にこの法律が存在するわけですから、我々はこのことに対してどの様に考えて行くべきなのかということなんですが、従って、危険概念を明確にする必要性が有る。このまま法律を形式的に当てはめられてしまいますと全てが危険になってしまいますので、さっき言った「可罰的違法性」ですね。確かに彼は危険行為をした。インシデントレポートでも、もし報告したらこの責任を問われる可能性が有りますから、誰だってインシデントレポートを出したくはありません。この法律が無ければまだ良いですね。「危ない状況が何秒か有ったけどリカバリー出来て良かった。」「こういう事例があったよ。」と今後の為にレポートを出すのが理想なんですが、この法律が有る為に出来ないんですね。

だから、この法律は法律そのものの問題点ということと、それに対してのマイナスの波及効果が余りにも大きすぎるということを認識する必要性が有るわけです。そこで、出来た法律を廃止するという方法が一つの考え方。廃止出来ずにこの法律がこのまま存在するとするならば、「危険概念」をもう少し明確にしておく必要性が有るということ。そして、刑事責任を問うということは、禁固刑等で彼の自由を拘束するということですから、国家は彼の自由を束縛してでも制裁を加えるべき意味が何処に有るのかということ。その辺を考えて、先程申し上げている「可罰的違法性」、刑罰を科するに値する違法性とは何なのかということを、我々は考える必要性が有る。

その為には、航空全体の構造的な不具合というものを探す必要性が有る。従って、直近の行為者のみの問題と言うよりは、最近起こりました事故の様に整備の問題が明らかであれば、整備の方の責任が問われる時代がひょっとしたら来るかもしれない。

適用された例では、特に先程のb.の例では死傷

者が無かったわけですけど、「航空危険罪」を適用しまして、自衛隊の二人のパイロットに対して、それぞれ罰金二十万円という範囲で刑事責任を問われる有罪判決が出ました。この事例について、私はほんのちょっと関与したことがございます。この事例の那覇地方裁判所での審理に二度程傍聴に行っています。どういう点を認定して有罪なのか。航空に於ける危険とは何なのかということに、裁判官がどういう判断を下されるのかということに興味を持って居りましたので、何度か足を運んで、判決文入手して検討したところでありますけど、やはり、裁判官の方も「事情は分かるけれども、法律が有る以上、適用せざるを得ない。」という、論理とは別の次元でお話しされるわけですね。確かに、法を適用する側は「私は死刑に反対であるけれども、日本の過去の慣例から行って、三人以上殺害すれば死刑を適用せざるを得ないので」という、その法律を当てはめる実務者なんですね。但し、多少はその裁判官の方の考え方が影響するんでしょうけど、死刑という制度が存在する以上、裁判官は何等かの形で死刑判決を出さざるを得ない。同じく、この「航空危険行為処罰法」が有る以上、航空に危険を与える可能性の有る事例については、やはり何等かの刑事責任を問わざるを得ない。

この那覇空港での事例に付きまして、検察側は禁固刑を求刑致しました。しかし、弁護側の弁論宜しく、禁固刑は免れまして、公務員という身分を失わない範囲での罰金刑に止まりましたので、本当は無罪を要求して福岡高裁に控訴する予定ではありましたが、二十万円という比較的軽い判決であったということと、公務員という身分を失わない判決であった為に控訴は控えたという経緯がございます。本当は裁判所が危険概念を判例の上で明確に表して欲しいというのが本音です。その為には誰かが、地裁の判決で満足をしなかったら頑張って高裁へ、高裁で結論が出なかったら最高裁へというダミーになって最高裁まで行って、裁判官の「航空に於ける危険とは何か」という概念の実務的な基準を設定して欲しいわけですけど、そういうわけにも行きませんので、この危険概念に付きましては、実務上の問題としてはこの事例を参考にするしかない。

そうなりますと、今申し上げました刑法学者の表現が余りにも印象的ではありますが、これが今のところの基準と言われていると説明するしかないわけです。従って、今後は刑法全体の流れを考えまして、「刑事責任を科す程の過失事例とは何だ」ということを、我々はこれから根本的な問題として議論する必要性が有り、必要と有らば、そういう犯罪観というものを变えてもらう為の社会的コンセンサスを得る為の運動もある意味に於いては必要では無からうか。医学の分野でこの運動が一つの法律を作るというレベルを上げたのと同じく、危険という行為を我々はどう認識するべきなのかということを改めて考える必要性が有るのではないかと考えております。

今日のテーマとして、刑事責任を中心としてお話し申し上げるというのが主旨で有りますので、ほぼ申し上げたいことはこれで終了いたしますけど、後は法的な責任。行政の問題、民事の問題もレジュメに書いておきました。民事の問題はさっき言いました様に、個人責任というよりも組織が責任を負うという問題がございますので、直接パイロットの方々が、特にラインのパイロットの方々は会社という組織がございますので、そちらの方で賠償責任を負うという形を取るのが一般的ですから、パイロットの方々が事故に対する民事責任を負うということは基本的に無い。

航空分野とPL法

それから、レジュメには製造物責任法（PL法）を表記しておりますけど、1994年7月1日に制定されたこのproduct liability actという法律なんでありまして、この問題も航空関係者は無関係ではない。例えば名古屋で墜落をしたエアバスの事故の被害者はPL法で製造メーカーを訴える準備をしているという情報を入手したことがございます。その後の状況は知りませんが、従って、製造過程に欠陥が有れば、その損害賠償の根拠としてこのPL法を使うことが出来るということですね。この法律は何も製造者だけではなくて、修理、輸入業者も対象となります。ですから、欠陥商品であるということを知り

ながら、輸入して市場に流し、その欠陥が理由で被害者が出たとなりますと、製造メーカーは勿論、輸入業者も製造物責任の対象となります。

今後の課題

今後の課題のところに触れる時間が全くございませんけど、要は、ここで申し上げたい点は、刑事責任、刑事過失責任を議論するときに、人間の人間であるが故に犯すミスというものを、どの程度厳しく追及するのか。それは「結果ではなくて行為に着目するべきである。」という点。そこでは過失の認定とHuman Factors、人間が人間であるが故に持っている基本的要因を無視して、行為というものの決定づけることは出来ない。従って当然それに結びつく責任を議論することも出来ないということでもありますので、今後の課題に1・2・3と掲げておきましたけど、これらは今申し上げた話を背景としながら、今後の過失論の再考をしていく基礎となる考え方であるということを申し上げておきます。

質疑応答

質問：不幸にも我々が事故の当事者になった場合に、何に気を付けて、こういった態度を取れば良いのか。

今のご質問の主旨は、恐らく実際に有ってはならないのですが、当事者になってしまった場合に、当然警察は色々事情聴取をするでありましょうし、場合によっては刑事訴追をされてしまうかもしれないということであろうと思います。その時には、先程申し上げましたように、検察官も職業上追求する立場ですから、厳しいことをどんどん言って来るかもしれませんが、判決を出すのは検察官ではなくて裁判官ですから、従って、裁判官に如何に違法な行為をしたのかと確認をされれば、有罪判決が出るわけです。

刑事責任が追及される為には三つの条件が有るわけです。構成要件に該当して、違法で、そして責任が有るという三つの条件が満たされませんと刑事責任を追及されることは有りません。従いまして、如

何なる刑事事件でも、仮に「航空危険行為処罰法」の適用を受けたとしても、犯罪が成立する条件は、この三つの条件をクリアーしていませんと犯罪を構成致しません。

先ず「航空危険行為処罰法」第6条に違反する行為が有ったと認定されますと、その条文の適用を受けます。しかし、その適用を受けた人が、ここで可罰的違法性が出て来るわけですが、違法な危険行為をしたかどうかという認定が必要なわけであって、ただ法を適用されたという構成要件の段階でイコール犯罪が成立ということにはならないわけです。違法性の認定を必ず致します。その時に違法性がないということを「違法性阻却事由」と言います。これは正当行為、正当防衛、緊急避難の三点で、この三点が該当いたしますと違法性は阻却されます。

従って、今のご質問の主旨から致しますと、確かに危険という状態を発生させたけれども、それは正当な業務行為の範囲の中で行われた行為である、或いは緊急時という特別な事情の下に行われた危険な状態であるから、私には違法性はないという主張を念頭に置いて対応されれば宜しい。先方は「お前は違法なことをした。」と言うかもしれませんが、「否。私は、確かに何秒間も危険な運航をしたけど、何故危険な運航をしたのか」というと、私には正当な理由が有る。」と。それは緊急時であったから、或いはその行為自体が正当な行為であるという主張をするわけです。

もし、それが受け入れられなければ、当然違法な行為をしたと言われますが、しかし、違法な行為をしたから犯罪が成立するわけではない。次に議論されるのは「有責性」の問題です。違法なもの全てが犯罪成立とはなりません。犯罪が成立しない部分があります。一つは責任無能力者。パイロットの方が責任無能力者である筈が有りませんので、これは除外致します。昔ちょっとそれに近いことが有りましたけど。問題は、二番目の期待可能性です。この「期待可能性」とはどういう刑法理論かと申しますと、適法行為に出ることの期待が可能であったかどうかという可能性を議論致します。例えば、最も分かり易い事例で申し上げますと、車を運転していました。そこは高速道路で普通、人間が足を踏み入れ

る筈の無い道路だと致します。ところが、塀を乗り越えて人が居るという状態が有ったと致します。ドライバーとしては有り得ない状況が前方に発生したわけですね。ブレーキを踏んで回避動作を懸命にやるに違いない。でも、高速道路内で許されるスピードで走っていた彼は、どうしても回避が間に合わずに轢いてしまったと致します。結果は業務上過失致死ではないかと言われる可能性が有りますよね。

恐らく、違法の段階で正当な行為だとなるかもしれませんが、仮に「お前は違法だ。」と検察庁に言われたならば、彼の抗弁権として次に闘う場所は「期待可能性」の問題なんです。ここでHuman Factorsの問題を積極的に導入するべきというのが私の考えなんです。が、今までの事例ではここでHuman Factorsの問題を殆ど議論して居りません。法律は事故を起こさないことを期待致しますが、ただ抽象的に期待は致しません。可能性が有るということを前提に期待致します。ところが、あの様な状況下の中で運転していて、その人を轢かないように結果回避することは、そもそも無理であったし、その様なことを予見しなさいということすら無理であったから、彼には適法な行為に出る期待が無かったから、Act of God、不可抗力は人間に責任を求めるわけに

は行かないという論法から、彼は違法な交通事故を起こしたけど、彼に責任を問う「期待可能性」が無いので無罪であるという論法で進めることが出来ます。

従って、皆さんは幾ら検察当局の厳しい取り調べを受けるとしても、頭の中にはこの図を描いておいて下さい。多くの方は法を適用された段階で私は有罪になるのではないかという危惧の念を抱かれますけど、そんなことはありません。法を適用され、身柄を拘束され、取り調べを受けたかもしれないけど、検察当局は恐らく犯罪成立という方向で取り調べを行うでありましょうから、違法な行為、責任のある行為をしたと追求しますけど、法廷では「違法性阻却事由」この部分で皆さんは正当を要求することが出来ます。これが無理だったとしても、「有責性」この部分で責任非難をされない、「期待可能性」が無いという二番目の抗弁権が与えられます。従って、二回チャンスが有るということを考えて頂ければ十分に対応出来る筈で、恐れる必要は全く無い。法律は不可能を要求しないという仕組みになっていますから、裁判官だって不可能な状態で有罪なんて言うわけがないです。（終）