

ニアミス事故控訴審判決に対する見解と今後の活動

航空安全推進連絡会議

東京高等裁判所は、2008年4月11日、日航機ニアミス事故で業務上過失致傷罪に問われた管制官二名に対して、第一審の完全無罪判決を棄却し、有罪とした。

航空安全推進連絡会議は、判決内容を詳細に検討していない段階ではあるが、この控訴審判決を不当なものとして、一切認めることはできない。その理由は以下のとおりである。

1. TCAS 警報装置の認識は科学的整合性を欠き、事実認定には重大な誤りがある。

本判決は、管制官が TCAS（衝突防止警報装置）の発生を予見できたとして、航空界の誰一人理解できない、常識とはおよそかけ離れた見解を示した。即ち、TCAS がいつどのように警報を発生するかについて、パイロットは予見できないが、管制官は飛行計画や周りの航空機との関係を把握できるのであるから TCAS の発生を十分予見できるとした。これは、世界中でどの専門家も理解不可能な論理であり、TCAS そのものを全く理解しない見解である。公判の中で行われた専門家の証言を無視している事例の典型的なものである。

また、本判決では TCAS RA の警報指示は、正しい管制指示と通常矛盾しないとし、これも航空関係者の失笑をかっした。TCAS の機能とその運用を理解していないものである。

事故後の改良型ではない事故発生当時の TCAS においても、その警報指示は関連機間の情報のやり取りで一方を上昇、他方を降下させるものであり、管制機関とは完全に独立したシステムである。それゆえに管制指示との齟齬について明確なルールが必要だったのであり、事故後それが確立された。本判決はこの事実を意図的に誤認しているのであろうか。

管制官が TCAS 警報指示の発生を予見できたという本判決の認識は、専門技術的には明らかに誤りである。

2. 明確な判断基準を示せず、結果からのみ導き出した理屈である。

本判決は、適正な管制間隔を切る管制指示すべてを刑法上の過失とはしないとしている。それは時と場合によって判断されるものだとし、907 便を降下させるよりも 958 便を降下させる方がより早く適正な管制間隔を回復できたとしている。しかし、弁護側が主張するように、程度の差はあるものの危険度も安全度もどちらも同じであり、どちらにも刑法上の差異はないはずである。本判決は、958 便を降下させても管制間隔を切ったが、これは刑法上の過失にあたらぬ、しかし 907 便を降下させて管制間隔を切ったのは過失に当たるとした。この点において、どれだけ管制間隔を切れれば過失に当たるかどうかの明確な判断基準は示さなかった。

結果からのみ導き出した理論であろう。それを補うために、上記 1 で述べた TCAS の発生が管制官には予見可能であったという理屈を展開したにすぎない。

3. 機長の判断を捻じ曲げ、因果関係を作り上げている。

管制官二名を有罪とするためには、負傷者の発生と管制官の言動とに直接の因果関係を証明しなければならなかった。そのために本判決では TCAS 警報の発生による混乱を過小評価し、さらに、機長の判断を管制官の指示や意図にすべて起因するものとする必要も生じた。結論を導くための偏見に満ちた内容である。

つまり、907 便が TCAS RA 発生後も降下を継続したのは、管制指示があったからだとは断定し、「TCAS RA 発生後は管制官の指示から離れ機長独自の判断であった」とする当該機長の証言を認めようとしな。管制官の意図が、907 便を 958 便の下を通すことであるとして機長がそれに従ったことをことさら強調している。

しかし一方、958 便に対して管制官の意図は高度を維持することにあつたが、それとは違って、TCAS RA の警報指示に従って降下を開始したことに、本判決は全く触れていない。

958 便を降下させていれば事故は起きなかったということだけに依拠した本判決は、いくつもの論理的矛盾を含んでおり、結論が先にあつた判断といわざるを得ない。

複雑ないくつもの要因で発生した航空事故において、関係者個人を有罪にしたことは、今後の航空の安全にとって重大である。安全を担う第一線の現場が萎縮効果で安全低下を招くことを危惧する。

本判決のように管制官に事故の全責任を押し付けることで事故が防げるほど空の現状は単純ではない。これは、昨今の連続した管制上のトラブルが続いたことを見ても明らかである。高度に複雑化した航空機の運航での事故は、「システム性事故」と受け止められ、一審判決で示された「個人の責任を追及することは相当ではない」とする考え方が現在、世界的に共通の認識である。

さらに、二度と起こしてはならない航空事故にあつて関係者の証言は何よりも貴重なものである。刑事罰を問われる事態に事故関係者がどこまで事故調査に協力できるのか危惧を覚えるのである。

本判決を無効とし、当該管制官の無罪を勝ち取るために、航空安全推進連絡会議は以下の活動を行うこととする。

当面の活動

航空安全推進連絡会議は、以下の項目を当面の活動とする。

1. 当該管制官二名の無罪を勝ち取るため、その活動を全面的に支援する。
2. 全運輸労働組合と一致協力して、無罪へ向けた活動を行う。
3. 判決内容の詳細な分析を行う。
4. 判決内容を海外の航空関係者に知らせ、その意見感想を集める。
5. 判決内容を国内のパイロット等の航空関係者に知らせ、意見を集める。
6. マスコミ等に働きかけ、判決の不当性を訴える。
7. 交通関係の事故被害者・遺族の方々に理解を求め、判決に関する意見を集める。
8. 法曹界・学識経験者から判決に関する意見を集める。

以上

2008 年 4 月 17 日

追記

順次、判決内容の詳細な報告などを今後のニュースで報告いたします。

また、この件に関するご意見を広く求めます。

ご意見は、下記の安全会議のメールアドレスまたは FAX にてお寄せください。

航空安全推進連絡会議

東京都大田区羽田 5-11-4

TEL 03-3742-9359

FAX 03-5705-3264

ホームページ <http://www1.odn.ne.jp/~ckk65780/>

E-mail jfas@star.odn.ne.jp