

航空事故調査と刑事手続

松 本 一 郎

目 次

I 序 説

II 航空事故調査制度概観

- 1 航空事故調査制度の沿革
- 2 航空事故調査の目的
- 3 航空事故調査委員会
- 4 航空事故調査のための処分
- 5 航空事故調査報告書

III 航空事故に対する捜査

- 1 航空事故調査との手続的關係
- 2 捜査と事故調査の相互依存

IV 刑事裁判における航空事故調査結果の利用

- 1 問題の所在
- 2 アメリカ合衆国の制定法と判例
 - (a) 航空事故調査の証拠利用に関する法令
 - (b) 航空事故調査の証拠利用に関する判例の動向
- 3 航空事故調査報告書の証拠能力
- 4 委員会関係者の証言の範囲

V 結 語

I 序説

近時の航空輸送の発達は、国際的にも国内的にもめざましいものがある。我が国に発着した国際旅客数の推移をみると、1970年の384万人が、1981年には1,334万人に達している¹⁾。また国内線航空旅客数は、1970年の1,543万人に対して、1981年には4,210万人となっている²⁾。この11年間で、国際線旅客数が3.5倍、国内線旅客数が2.7倍の伸びを示しており、今や航空がわれわれの足として定着したことをうかがわせる。

このような輸送量の急激な増大は、民間航空機の大型化、ジェット化によるところが大きい。我が国で使用されている主要ジェット機の乗客座席数(最大)をみると、通称ジャンボ機(エンジン4基)が500人、通称トライスター機(エンジン3基)が326人、通称エアバス機(エンジン2基)が281人となっている³⁾。わが国に開設されている77の空港のうち、42%に当たる32空港の民間航空定期路線にジェット機が就航しており、全民間航空定期路線177のうち、ジェット機路線は96(54%)に及ぶ(1982年11月現在)。1981年の国内線旅客数の85%に当たる3,583万人は、ジェット機による旅客である⁴⁾。まさに、ジェット機時代の到来というべきであろう。

民間航空機の大型化は、運航コストを下げ、運賃の低廉化をもたらすだけでなく、安全運航の確保にも大きく寄与するといわれる。エレクトロニクスと精密工学の発展は、航空電子工学(Avionics)の急激な発達を呼び、パイロットに対して、高精度の情報をきわめて容易に伝達してくれるようになった。オート・パイロット(AFCS)やオート・スロットルなどの自動操縦装置、これらを自動的に制御するフライト・マネージメント・システム(FMS)、洋上飛行のための慣性航法システム(INS)などを搭載する大型ジェット機は、レシプロ・エンジン航空機とは比較にならない安全度と精確性を有する。

1) 航空振興財団『数字でみる航空1983』1—2頁。

2) 前掲書32頁。

3) 前掲書47頁。

4) 前掲書93—95頁。

しかし、それにもかかわらず、航空機の悲惨な事故は跡を絶たない。しかも航空機の大型化は、重大事故の場合必然的に大量の人命の喪失をもたらす。それは、事故の大型化につながらざるをえないのである。第1表は、戦後の我が国における旅客機の主要事故をまとめたものである。

いかに高性能の装置が開発され、装備されたとしても、それを管理し、操作するのは人間である。人のメンタルな、あるいはフィジカルな条件にさまざまな問題が潜んでいる以上⁵⁾、航空機事故はこれからも絶えることはないであろう。その意味では、刑法学的表現を用いるならば、大型航空機ほど大きな「許された危険」は存在しないといえる。それだけに、不幸にして事故が発生した場合には、再び同種の誤ちをくり返さないために、事故原因の徹底的究明が要求される。1974年に発足した航空事故調査委員会は、事故原因の調査を的確に行い、もって事故防止に寄与することを目的として設置された機関である。これによって、遅まきながらも事故原因究明のための法制が一応整備されたといえる。

ところで航空事故については、航空業務関係者の刑事責任、とりわけ過失責任の有無が問題とされる場合がある。具体的には、業務上過失航空危険罪（航空の危険を生じさせる行為の処罰に関する法律6条2項）と、業務上過失致死傷罪（刑法211条）の成否が問題となる。したがって、この種の航空事故については、航空事故調査委員会によって行われる航空事故調査と、通常は一般司法警察職員によって行われる犯罪捜査とが競合する。この両者は、その目的を異にする異質のものであるが、実際は緊密な連絡の下に、相協力して行われている。そして、航空事故調査の結果は、刑事裁判手続において証拠として利用される。

航空事故に対する捜査が刑事訴訟法等の手続に則って行われ、また証拠法の

5) 最近の航空心理学、航空医学の発達にはめざましいものがあるが、問題はこれらの研究成果が航空業界で十分に生かされていない点にある。とくに、パイロットに対する精神衛生管理の立ち遅れは、つとに専門家から指摘されていたところであった。黒田勲監修『航空心理学入門・飛行とところ』2版282頁以下（1978）参照。このことは、日本航空機の羽田沖合事故（第1表⑬）によって、不幸にも実証された。

制約の下に事故調査結果が利用される以上、そこには何らの問題もないかに見える。しかし、航空業務従事者、とくにパイロットの間には、事故調査結果がほとんど無条件に証拠として利用されている現状について、強い批判の声がある。それによって、関係者の人権が侵害されていること、しかも人権侵害を危惧するため、いきおい事故調査が不徹底なものに終わっていること等を理由とする。本稿は、これらの声に触発されて、航空事故調査と刑事手続との関係につき考察を加えようとするものである。

第1表 我が国における主要旅客機事故¹⁾

(1983. 11. 23 現在)

事故日	事故場所	事故機	事故の様	乗客		乗員		備考
				死亡	負傷	死亡	負傷	
昭和27. 4. 9	伊豆大島・三原山	日本航空マーチン 202	山腹に激突	33	—	4	—	全員死亡
33. 8. 12	下田沖	全日空DC-3	海上に墜落	30	—	3	—	全員死亡
38. 5. 1	淡路島	日東航空D・H・C-13	山腹に激突	9	—	—	2 ²⁾	乗客全員死亡 機長有罪
38. 8. 17	八丈島	藤田航空D・Hへロン	山腹に激突	16	—	3	—	全員死亡
39. 2. 27	大分空港	富士航空CV-240	オーバーラン	17	19	2	1	機長無罪 その他1名死亡
41. 2. 4	羽田沖	全日空B-727	海上に墜落	126	—	7	—	全員死亡
41. 3. 4	東京国際空港	カナダ太平洋航空DC-8	防潮堤に激突	54	8	10	—	乗員全員死亡
41. 3. 5	富士山麓上空	英国海外航空B-707	乱気流のため墜落	113	—	11	—	全員死亡
41. 11. 13	松山沖	全日空YS-11	海上に墜落	45	—	5	—	全員死亡
46. 7. 3	北海道・横津岳	東亜国内航空YS-11	山腹に激突	64	—	4	—	全員死亡
46. 7. 30	岩手県雫石町上空	全日空B-727-200	自衛隊機と衝突	155	—	7	—	全員死亡
47. 5. 30	北海道・分藍山	横浜航空セスナ402-A	山腹に激突	8	—	2	—	全員死亡
57. 2. 9	羽田沖合	日本航空DC-8-61	滑走路沖合 360mに墜落	24	141	—	8	機長は心神喪失 のため不起訴

1) 日本航空協会『航空年鑑』による。

2) 被告人とされた機長を含む。

Ⅱ 航空事故調査制度概観

1 航空事故調査制度の沿革

航空法（昭和27年法律第231号）は、その76条において、同条所定の航空事故が発生した場合に機長または当該航空機の使用者に報告義務を課し、その懈怠と虚偽の報告に対しては罰金の制裁¹⁾をもって臨む一方、事故調査については、当初次のような規定を置いていた²⁾。

（事故調査）

第132条 航空庁長官³⁾は、第76条第1項各号に掲げる事故があったときは、遅滞なくその原因について調査しなければならない。

2 航空庁長官³⁾は、前項の調査のため、事故に係る航空機の使用者若しくは航空機乗組員、事故の救助に当たった者その他の関係者に対し、報告若しくは資料の提出を求め、又はその職員に、事故の現場に立ち入り、航空機その他の物件を検査させることができる。

3 省略

4 第2項の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

この規定による検査の拒否・妨害・忌避、報告の懈怠と虚偽の報告、資料提出要求に対する拒否の行為に対しては、3万円以下の罰金が科せられ⁴⁾、両罰規定も置かれた⁵⁾。

この航空事故調査は、当初航空局航務課がこれに当たっていたが、その後数回の機構改革を経て、昭和42年7月に運輸省航空局航空事故調査課が発足した。しかし、その陣容はまことに貧弱であった。航務課時代の課員はわずか2

1) 航空機の使用者につき145条12号、機長につき153条2号。

2) この規定は、後述の昭和48年法律第113号の附則4項により削除された。

3) 昭和27年法律第278号により、「運輸大臣」と読み替えられた。機構改革によって、航空庁が運輸省の内局である航空局に改められたことによる。

4) 昭和48年法律第113号による改正前の158条1号ないし3号。

5) 前注の法律による改正前の159条。

航空事故調査と刑事手続

名に過ぎず、また航空事故調査課が発足した時点でも課員は8名、そのうち事故調査を実際に担当する航空事故調査官は4—5名に過ぎなかった⁶⁾。

このわずかなスタッフでは、発展の一途をたどる航空機時代に対処しえないことは当然である。そのため、大事故が発生したときは、急拠部外の学識経験者の参加を要請して特別の調査団を編成し、その調査に当たらしめるのほかはなかった。その第1号が、羽田沖の全日空事故（第1表⑥）についての技術調査団（団長は日大教授木村秀政博士）であった。この種の特別編成チームは、その後カナダ太平洋航空機事故（第1表⑦）とBOAC機事故（第1表⑧）に対する調査団、松山沖の全日空機事故（第1表⑨）に対する調査団、東亜国内航空ばんだい号事故（第1表⑩）に対する調査団と続いた。

これらの調査団は、いずれも当該事故の原因の解明を目的として、運輸大臣の責任において編成された臨時のプロジェクト・チームであるから、当該事故の調査の終了によってその任務を終え、解散する。したがって、法的権限と責任の所在が不明確であるばかりか、運輸大臣に従属している関係から、事故調査に何らかの政治的配慮が加えられるおそれなしとしないという批判があった。航空行政に関する運輸大臣の権限は、航空機の耐空証明、航空運送事業の許認可・取消・停止等々広範にして、かつ強大である。事故調査が航空行政の一環として行われ、運輸大臣の統轄の下になされるのでは、有形、無形の政治的、行政的圧力が及ばないという保障はないからである。

このような批判が関係者の間に高まりつつあった折も折、ばんだい号事故から1月も経ない昭和46年7月30日に、岩手県雫石町上空において、航空自衛隊機と全日空機との衝突事故（第1表⑪）が発生した。この事故は、当時としては世界航空史上例のない162名という犠牲者を出した。衝撃を受けた政府は、自衛隊機については航空法132条の適用が除外され⁷⁾、運輸大臣の事故調査権限が及ばないところから、内閣の責任で調査を行うこととし、内閣総理大臣官房交通安全対策室に事務局を設け、東大名誉教授山県昌夫博士外4名の民間の学識経験者に委員を委嘱して、全日空機接触事故調査委員会（委員長は山県博

6) 航空事故調査委員会の資料による。

7) 当時の自衛隊法107条1項。

士)を發足させた。同委員会は、昭和47年7月に調査報告書を公表し、その任務を終えたが、報告書の末尾には次のような勧告が述べられている。

「航空機事故の原因は、複雑多岐にわたり、その調査解析は非常に困難であるにもかかわらず、公正かつ迅速な究明が要請される。このため、独立した事故調査委員会を常設し、かつ、これに常時事故調査に関連する技術の調査および研究を行なうに十分な規模を有する強力な事務局を付置する必要がある。」

政府は、この勧告を受ける形で、第68国会に航空事故調査委員会設置法案を提出し、同法は昭和48年法律第113号として公布され、翌49年1月11日から施行された。ここにおいて、我が国の航空事故調査制度は、ようやく法制的に確立されるに至った。

2 航空事故調査の目的

航空事故調査は、航空事故の原因を究明し、もって航空事故の防止に寄与することを目的とする(航空事故調査委員会設置法1条。以下、本法を「設置法」という)。航空事故が発生した場合、われわれはその結果の重大性から、とすれば原因関係者の民事上、刑事上の責任追求という角度で事故原因の問題を考えがちである。被害者の救済と規範意識の覚醒という点では、もちろんそれは意義がある。しかし、責任追求という角度からの事故原因へのアプローチは、事故原因をゆがめてとらえるおそれがある。客觀的事実の認識が価値判断に先行すべきは当然であるが、「当為」の意識が強すぎると、逆にそれが事実の認識に微妙に影響を及ぼす可能性があるからであり、さらにより重要な問題は、事故原因関係者が責任追求を恐れるの余り、意識的あるいは無意識的に事実を曲げて報告する危険があるからである。これらは、人間心理として、あるいは人情としてやむをえないところではあるが、同種事故の再発防止という観点からは、放置できない問題である。責任者に損害の賠償を命じ、あるいは彼を処罰することによって、当座の法的問題は処理し終るにしても、真の事故原因が解明されないかぎり、将来に向った的確な事故防止対策は得られない。こうして、事故調査の完全性を期し、真に効果的な事故防止策を樹立するため

には、事故原因の究明と責任追求との分離が要請される。

このような配慮から、国際民間航空条約（昭和28年条約第21号、通称シカゴ条約）の第13附属書「航空機事故調査」⁸⁾ 3.1条は、「事故または準事故⁹⁾調査の基本目的は、事故と準事故の予防にある。非難または責任を課することは、この活動の目的ではない。」と規定し、さらにこの趣旨を徹底するため、5.12条において次のように規定し、事故調査結果の他目的利用を禁じている。

「事故・準事故の発生場所を問わず、調査実施国において、下記記録の開示（disclosure）が当該調査または将来における調査の際の情報の入手に悪影響を及ぼすおそれがあると思料される場合には、これらの記録は、事故・準事故調査以外の目的に使用されてはならない。

- a) 航空機の安全運航に責任を有する者の供述
- b) 航空機の安全運航に責任を有する者間での交信
- c) 事故・準事故に関係のある人についての医学的または個人的情報
- d) 操縦室音声記録装置に記録された音声およびその解析記録
- e) フライト・レコーダーの情報を含めた情報の解析において述べられた意見」

我が国は、この5.12条については、1981年10月5日 ICAO に対して「日本における現在の国内法制の下では、5.12条の規定の適用は困難である」という相違通告を発しているから、その適用はない¹⁰⁾。しかし、航空事故調査が事故原

8) シカゴ条約37条2項(k)に基づき、国際民間航空機関（International Civil Aviation Organization, 以下「ICAO」と略称する）によって採択された、航空機事故調査に関する国際標準および報告方式を定めた附属文書である。航空事故調査委員会設置法15条1項は、「委員会は、国際民間航空条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠して、航空事故調査を行なうものとする。」と規定しているが、ここでいう「附属書」とは、この第13附属書を指す。本稿においては、1981年11月26日から施行されている第6版（1981年3月）によった。

9) 原文は、an accident or incident である。これらについては、附属書第1章に定義があるが、ここでは、便宜「事故・準事故」と仮訳した。

10) 5.12条に相違通告を発した国は、次の10ヶ国である。オーストラリア、オーストラリア、カナダ、西ドイツ、日本、ニュー・ジーランド、南アフリカ、スウェーデン、スイス、アメリカ。

因究明のためのものであって、それ以外の目的を有するものでないことは、設置法15条5項の「第2項又は第3項の規定による処分権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない」という規定からも十分にうかがうことができる¹¹⁾。5.12条の趣旨は、我が国においても尊重されなければならないであろう。

航空事故調査は、その目的において、「海難の原因を明らかにし、以てその発生の防止に寄与」しようとする海難審判の制度と共通性を有する（海難審判法1条）。ただ両者は、次の二点において大きく異なる。第一に、海難審判においては海難の原因を明らかにする裁決（いわゆる原因裁決）の外、海技従事者または水先人を懲戒する裁決（いわゆる懲戒裁決）もなされるという点である。これに対して航空事故調査は、航空事故の原因の究明のみに留まり、関係者の責任の有無の調査、さらには関係者に対する懲戒その他の行政処分には、まったく関与しない（行政処分は、航空法の規定に基づき運輸大臣が行う）。事故原因究明の観点からは、航空事故調査の方が純化されている。第二に、海難審判手続は対審構造、すなわち、海難審判庁理事官を原告官的立場に、受審人・指定海難関係人を被告的立場に置いた弾劾主義構造を採っている点である。これは、海難審判において懲戒裁決がなされることと関係がある。これと対比的に、航空事故調査は、航空事故調査委員会によって職権的に行われる。民事・刑事・行政上の各責任追及とは無関係に、原因調査のみを実施する建前だからである。しかし、調査結果がいとも容易に責任追及の手続で利用されうるとなれば、いずれ関係者の利益保護の問題がクローズ・アップされることになるであろう。

3 航空事故調査委員会

航空事故調査委員会（以下、「委員会」と略称する）は、設置法3条所定の

11) もっとも、同趣旨の規定は、行政上の調査権を定める各種の行政法規に数多く見受けられる。例えば、所得税法234条2項、法人税法156条、麻薬取締法53条3項等。これを「おまじない的规定」と評するものとして、横井大三「黙秘権」『法律のひろば』3巻12号14頁（1950）。

事務、すなわち、①航空事故の原因究明のための調査、②事故調査の結果に基づく事故防止施策についての勧告、③事故防止施策についての一般的な建議、④以上の事務を行うために必要な調査研究、を所掌する。委員会は、これらの事務の遂行につき科学的、かつ公正な判断を行うことができると認められる者のうちから、両議院の同意を得て任命された委員長および委員4名をもって組織される（設置法5条、6条）。委員長・委員の任期は3年とされ（7条）、任期中は法定の事由がなければ罷免されないという身分の保障がある（8条）。

設置法4条は、「委員会の委員長及び委員は、独立してその職権を行なう。」と規定する。この規定が、委員会内部における委員長・委員相互間の職権の独立（内部的独立）のみならず、任命権者たる運輸大臣に対する関係においても権限行使の独立性を保障する趣旨（外部的独立）を有することは¹²⁾、立法の沿革から明らかである。運輸省に設置されているこの委員会は（2条）、いわゆる行政委員会ではなく、国家行政組織法8条1項の附属機関に過ぎない。このような機関に職権の独立性が付与されることは異例に属するが、それはいうまでもなく事故調査の公正さを担保しようとする趣旨に基づいている。委員会は合議体であって、その議事は出席者の過半数で決し、可否同数のときは委員長の決するところによる（9条3項。なお、会議の定足数につき同条2項参照）。

委員会の事務処理のため事務局が置かれ、事務局長その他の職員が配置されている（14条）。1983年9月現在の事故調査関係のスタッフは、首席航空事故調査官1名、次席航空事故調査官3名、航空事故調査官10名の合計14名となっている¹³⁾。

このように、委員会およびそのスタッフは、法制的には一応整備されているが、内容的には航空の門外漢である私にとっても問題と思われることがらが存在する。最大の問題は、事故調査のエキスパートであるべき航空事故調査官の養成制度が存在しないことであろう。識者の中には、調査官の資質・能力に疑念を抱く人がないわけではない。この点は、航空自衛隊が、おそらくは墜石事故の苦い教訓にかんがみてのことであろうが、「航空安全管理隊」を設置し、

12) 山口真弘『航空事故調査——制度と運用』116—118頁（1979）。

13) 委員会事務局の教示による。

航空の安全管理と事故調査の専門家の教育・養成に力を注いでいるのとは対称的でさえある。

4 航空事故調査のための処分

委員会は、運輸大臣からの通報（設置法16条）その他により航空事故の発生を知ったときは、直ちに調査を開始する（航空事故調査委員会運営規則8条。以下、本規則を「運営規則」という。「航空事故」とは、航空法76条1項各号所定の事故、すなわち機長の報告義務のある事故をいう（設置法3条1号）。その内容は次のとおりであって、刑事事件とはなり得ない性質のものにまで広く及んでいる。

- ① 航空機の墜落・衝突・火災
- ② 航空機による人の死傷・物件の損壊
- ③ 航空機内にある人の死亡・行方不明
- ④ 他の航空機との接触
- ⑤ その他運輸省令で定める航空機に関する事故¹⁴⁾

航空事故調査とは、航空事故に関する事実調査により事実を認定し、これについて必要な解析を行い、これらに基づいて原因の究明を行うことをいう（運営規則7条）。委員会は、この調査を行うために必要があると認めるときは、設置法15条2項各号に定める処分をすることができ、さらにその全部または一部を、委員長・委員・事務職員・専門委員に行わせることができる（同条3項）。その内容は次のとおりである。

- ① 関係者から報告を徴取すること。
- ② 航空事故の現場その他に立入り、事故に関係ある物件を検査し、または関係者に質問すること。
- ③ 関係者に出頭を求めて質問すること。

14) 航空法施行規則（昭和27年運輸省令第56号）165条の2第1項各号に列記されている。航空機の胴体着陸、翼端の接地、オーバーラン、航行中の落雷等、主として運航に関する異常現象をあげる。

- ④ 事故に関係ある物件の提出を求め、または提出物件を留め置くこと。
- ⑤ 事故に関係のある物件の保全を命じ、またはその移動を禁止すること。
- ⑥ 航空事故の現場への一般人の立入りを禁止すること。

これらの処分権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならないと規定されているが（同条5項）、他方設置法は、次の行為をした者につき3万円以下の罰金刑を規定する（25条各号）。

- ① 報告徴取の処分に対し、虚偽の報告をした者。
- ② 立入・検査・質問の処分に対し、検査を拒否・妨害・忌避し、または質問に虚偽の陳述をした者。
- ③ 出頭命令・質問の処分に対し、虚偽の陳述をした者。
- ④ 物件の提出命令の処分に対し、物件を提出しない者。
- ⑤ 物件の保全・移動禁止命令の処分に対し、物件を保全せず、または移動した者。

すなわち、委員会の処分のは大半は、その実効性を刑罰によって担保されており、その相手方は、処分の受忍を間接的に強制されている。

これらの処分は、講学上、行政上の即時強制として論じられているものに属すると解されるが、かかる行政目的の調査権に憲法35条の令状主義と38条1項の黙秘権の保障が及ぶか否かについては、かなり以前から問題とされたところであった¹⁵⁾。いま、この点について深く立入る余裕はないが、設置法は、委員会の報告徴取処分と質問処分に応じないことに対しては、刑罰の制裁を規定していない。これは、憲法38条1項との関係を考慮してのことと解される¹⁶⁾。関

15) 学説の中には、田上穰治『警察法』（増補版）112頁（1978）のように否定説もあるが、一般的傾向としては、憲法の保障条項の行政手続への準用を認める。佐伯千仞「税法と黙秘権」（『税法学』8号，1951），河原峻一郎「黙秘権と関連する諸問題」（『ジュリスト』104—105号，1956），同『基本的人権の研究』103—153頁（1957），田中二郎『行政法総論』399—400頁（1957），高柳信一「行政手続と人権保障」（『憲法講座』2巻，1963），橋本公巨『憲法原論』（新版）230—231頁，236—237頁（1969），宮沢＝芦部『全訂日本国憲法』309—310頁，319—321頁（1978），佐藤功『日本国憲法概説』（全訂2版）186—188頁（1980），芦部信喜編『憲法』Ⅲ，118—126頁，177—179頁，213—216頁（杉原泰雄，1980）等参照。

最（大）判昭和47.11.22刑集26巻9号554頁は、行政手続に対して憲法35条，38条1項の保障が及ぶことを、原則的に承認した。

保者の人権保障の観点からは望ましいことであるが、事故原因の究明という調査目的からすると、不徹底という批判もありえよう。しかし、刑事免責の制度が確立されない以上、私としては至当な立法であったと思う。

5 航空事故調査報告書

委員会は、航空事故調査を終えたときは、当該事故について次の事項、すなわち、①航空事故調査の経過、②認定した事実、③事実を認定した理由、④原因、を記載した報告書を作成し、これを運輸大臣に提出するとともに、公表しなければならない（設置法20条1項）。当該事故に関する委員会の公的判断が、この報告書によって示されるわけである。報告書に記載すべき事項の細目については、運営規則43条1項ないし3項がこれを詳細に規定する¹⁷⁾。

航空事故調査報告書は、当該航空事故の原因たる事実を明らかにするものであり、事故関係者の権利または法律上の利益を侵害するものではないから、その作成・公表は、行政事件訴訟法3条2項にいわゆる「行政庁の処分その他公権力の行使に当たる行為」には該当しない¹⁸⁾。したがって、委員会の事故原因

16) もっとも、航空法153条2号は、機長の報告義務違反につき5万円以下の罰金刑を規定する。

17) 運営規則43条によると、「航空事故調査の経過」については、航空事故の概要と事故調査の概要を記載するものとし（1項）、「認定した事実」については、①飛行の経過、②人の死亡・行方不明・負傷、③航空機の損壊に関する情報、④航空機以外の物件に関する情報、⑤乗組員に関する情報、⑥航空機に関する情報、⑦気象に関する情報、⑧航空保安施設に関する情報、⑨通信に関する情報、⑩飛行場・地上施設に関する情報、⑪飛行記録装置・音声記録装置に関する情報、⑫医学に関する情報、⑬火災・消防に関する情報、⑭人の生存・死亡・負傷に関係のある捜索・救難・避難等に関する情報、⑮事実認定のための試験・研究、⑯その他必要事項、を記載するものとする（2項）。また、「事実を認定した理由」および「原因」については、これを認定するに至った解析およびそのための試験研究の結果を含むものとしている（3項）。なお、重大事故または大事故以外の航空事故の報告書の記載は、以上によることを要しない（4項）。「重大事故」とは、旅客運送航空事業の用に供する航空機について発生した航空事故であって、死亡者もしくは行方不明者が10人以上または重傷者が20人以上のものをいい（運営規則1条3項）、「大事故」とは、死亡者もしくは行方不明者が3人以上または重傷者が6人以上の航空事故であって、重大事故以外のものをいう（同条4項）。

の認定に不服を有する者があったとしても、その是正のために抗告訴訟を提起することはできない。航空事故調査報告書は、この点でも海難審判における原因裁決と同じ法的性質を有する¹⁸⁾。

委員会が事故原因究明のために認定すべき「事実」は、運営規則43条所定の細目（前注17）参照）によっても明らかのように、きわめて広範にわたり、しかもその中には専門的、技術的な事項が多く含まれている。もちろん委員長および委員は、事故原因の究明につき「科学的かつ公正な判断を行なうことができると認められる者のうちから」任命されるのではあるが（設置法6条1項）、事故原因に関係のあるすべての事項、例えば、航空工学、電子工学、通信学、気象学、飛行技術、精神医学、さらには法医学等々の広い分野にわたって深い造詣と経験を有しているわけではない²⁰⁾。したがって、大事故における事実の認定に当たっては、航空事故調査官の事実調査に頼るだけでなく、広く各方面に情報の提供を要請すると共に、その解析と評価に当たっても、これまた各種専門家の協力と援助を仰がなければならない。

その一例として、委員会制度が発足してから初めての重大事故²¹⁾として調査の対象となった、日本航空DC-8-61型機の羽田沖合事故（第1表⑬）の調査について、紹介しよう。この事故は、周知のように東京国際空港への着陸直前の墜落事故であって、機体の損壊は比較的軽微であり、また残骸の収容も容易であった。しかも、乗組員は全員救助されたので、事故の状況を詳細に聴取することも可能であった。それでも事故調査には1年1ヶ月を要し、昭和58年3月31日に報告書についての委員会の議決がなされ、同年5月16日に公表された。

18) 同旨、山口・前掲書324—325頁。

19) 同旨、山口・前掲書364頁。判例は、一貫して海難原因裁決の行政処分性を否定する。最（大）判昭和36.3.15民集15巻3号467頁，最判昭和36.4.20民集15巻4号806頁，同昭和47.4.21民集26巻3号567頁参照。

20) 1983年3月31日現在の委員会構成員の職歴等をみると、委員長のH氏が東大機械科卒，元東大教授（内燃機関係），委員のE氏が東大法学部卒，元航空局審議官，I氏が元日本航空の機長，O氏が東北工学部卒，元東京国際空港長，K氏が九大工学部卒，科学技術庁航空宇宙技術研究所計測部長（兼職）となっている。

21) 前注17）参照。

この事故の調査報告書は、本文が156頁(約22万字)、図表・写真等別添の資料が90頁に及ぶ分厚いものである。報告書によると、専門事項の調査のため4名の専門委員²²⁾が任命されており、また、運輸省航空局、海上保安庁、気象庁、防衛庁、科学技術庁航空宇宙技術研究所、東京大学等多数の関係機関および関係者による協力援助が寄せられている。

このようにして得られた情報・資料の中には、ときとして相矛盾するものも含まれているであろうし、またその信憑性の度合いも千差万別であろう。さらに、情報・資料の取捨選択をめぐり、あるいはその評価をめぐって、委員長・委員の相互間に意見の対立をみることも当然ありえよう。しかし委員会は、最終的にはこれら多種多様の情報・資料を整理・統合し、取捨選択を加えて、委員会としての「事実」を認定し、かつ、事故原因を推定する。

事故調査報告書の作成は、最終的には委員会の会議において、議決の形式によってなされる(設置法9条)。この報告書には、少数意見が附記されることになっている(20条2項)。

Ⅲ 航空事故に対する捜査

1 航空事故調査との手続的關係

航空事故が犯罪に関係する疑いがある場合には、航空事故調査と同時並行的に、通常は一般司法警察職員による犯罪捜査が開始する。捜査は、被疑事実についての証拠の収集と被疑者の確保を目的とする、刑事裁判のための準備的活動であるから、純粹に事故原因の究明のみを目的とする航空事故調査とは、その目的も、また事故に対するアプローチの仕方も異なる。しかし、捜査においても、事故原因の把握がその出発点となることはいうまでもないから、捜査の対象はその限度で委員会の調査対象と重なり合い、捜査と事故調査とが競合する形となる。そのため、設置法案作成の段階から警察庁と運輸省の間でその調

22) 操縦室用音声記録装置の音声分析等のため1名、飛行特性等の調査のため1名、機体の損傷状況等の調査のため2名となっている。

航空事故調査と刑事手続

整作業が行われていたが、昭和47年2月、当時の後藤田警察庁長官と町田運輸事務次官の間で、5項目にわたる要旨次のごとき「覚書」が交換された（以下、「覚書」という）。

- ① 委員会の事故調査のための処分は、捜査機関に対しては行使しない。
- ② 委員会等の処分は、それが犯罪捜査と競合しない場合を除き、あらかじめ捜査機関の意見をきき、犯罪捜査に支障をきたさないようにする。
- ③ 捜査機関から航空事故の原因について鑑定依頼があったときは、委員会委員長等は、支障のないかぎりこれに応じる。
- ④ 委員会から捜査機関に対し、設置法の規定による協力の要請があったときは、捜査機関は支障のないかぎりこれに協力する。
- ⑤ 委員会発足の時点で、警察庁と委員会は、犯罪捜査と航空事故調査の円滑な実施につき必要な細目を締結する。

次いで、昭和50年8月1日警察庁刑事局長と航空事故調査委員会事務局長との間において、「覚書」に基づく「警察庁と航空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」と題する協定が締結された（以下、「細目」という）。その内容を抄録すると、次のとおりである。

1 目的

（省略）

2 現場保存

(1) 航空事故現場の保存は、原則として警察が行うものとする。（後略）

(2) （省略）

3 実況見分（検証）、現場物件の検査

(1) 警察及び委員会のそれぞれの責任者は、実況見分（検証）及び現場物件の検査を行うに当たり、その実施日時、範囲、方法等を事前に協議できるものとする。（後略）

(2) 警察の行う実況見分（検証）及び委員会の行う現場物件の検査には、警察及び委員会のそれぞれの責任者が指定する職員を相互に立会人として参加させることができるものとする。

4 検視

警察が行う航空事故に起因すると認められる死亡者の検視について、委員会から

獨 協 法 学

立会いの要望があった場合は、警察において便宜を図るものとする。

5 関係者に対する事情聴取（取調べ）・質問

- (1) 航空事故現場において、警察の行う関係者からの事情聴取（取調べ）及び委員会の行う関係者からの報告聴取は、それぞれの責任者があらかじめ対象、順序等を協議して行うものとする。この場合、警察は、委員会が事故航空機の乗組員あるいは客室乗務員から速やかに報告を徴し得るよう便宜を図るものとする。
- (2) 警察が刑事訴訟法の手続により身柄を拘束している航空事故関係者に対し、委員会から質問の要望があった場合は、警察において可能な限り接見の便宜を図るものとする。

6 関係物件の押収、留置

- (1) 航空事故現場にある関係物件のうち、警察及び委員会の双方がそれぞれ押収又は留置を必要とする物件については、原則として警察が刑事訴訟法の手続に基づき押収するものとする。（後略）
- (2) 警察は、押収した物件のうち、事故航空機の飛行記録装置、音声記録装置等早期の解析を必要とするものについては、押収後できる限り速やかに委員会に対して鑑定嘱託の手続をとるものとする。（後略）
- (3) 航空事故現場以外にある証拠物件については、警察及び委員会のそれぞれの責任者が協議して措置するものとするが、原則として前記(1)に準じ、警察が刑事訴訟法の手続により押収した後、必要により鑑定嘱託あるいは保管委託を行うものとする。

7 その他

（省略）

また、同日警察庁刑事局長は、警視總監、各道府県警察本部長 その他警察機関の長に対し、上記「細目」の運用に当たっての留意事項を通達しているが（以下、「通達」という）、とくに重要な部分を抄録すると、次のとおりである。

5 関係者に対する事情聴取（取調べ）・質問（細目5）

- (1) （前略）この場合、警察は、委員会が関係者から速やかに報告を徴しうるよう便宜を図るものとすることとされているが、これは、委員会の報告聴取が警察の取調べに優先するという意味ではなく、委員会が早期に報告の聴取ができるように警察において配慮するという趣旨である。

航空事故調査と刑事手続

- (2) 警察留置の場合は、捜査、取調べに支障のない範囲内で接見の便宜を図ることになるが、この場合には、立会人を置き、事故防止に十分留意しなければならない。

6 関係物件の押収・留置（細目6）

- (1) 警察及び委員会の双方が押収・留置を必要とする物件については、刑事裁判における証拠保全の観点から警察が押収することとした。（後略）
- (2) 押収物件のうち、事故航空機の飛行記録装置、音声記録装置等早期解析を必要とする物件については、押収後できる限り速やかに委員会に鑑定嘱託の手続をとることとした。この場合の鑑定処分許可状請求書の鑑定人の職業及び氏名欄並びに鑑定嘱託書のあて先は、

航空事故調査委員会委員長 氏名

とするものとする。（後略）

- (3) 事故現場以外の管制所、飛行場等にある事故航空機の整備関係記録、交信記録等の証拠物件についても、(2)と同様の手続によることとした。

なお、(2)の場合を含めて、鑑定嘱託は、委員会と協議のうえ、委員会以外の者に対して行っても差し支えない。

以上の「覚書」「細目」そして「通達」を通観すれば、犯罪捜査の航空事故調査に対する手続的優位は誰の目にも明らかである。委員会の処分権限は、捜査機関に対しては行使しえないのみならず（「覚書」1項）、犯罪捜査に支障をきたさないように行われなければならない（同2項）。現場保存が警察によって行われることは（「細目」2項(1)）、通常、航空事故現場が広い範囲に及ぶ¹⁾ことから当然といえるにしても、関係物件の確保は「刑事裁判における証拠保全の観点から」、すべて警察の押収処分によってなされる（「通達」6項(1)(3)）。警察に留置されている者に対する質問は、「捜査、取調べに支障のない範囲内で」接見の便宜が与えられるに過ぎない（同5項(2)）。委員会は、押収物件に

1) 富士山麗上空の BOAC 機事故（第1表⑧）の場合、機体は、主機台部が落下した富士山太郎坊附近を中心として、その周辺5kmに散乱し、もっとも遠い個所は中心部から15kmの距離にあった。また、雲石上空の全日空機事故（第1表⑨）の場合は、南北に6.5km、東西に6kmの範囲に散乱していた（いずれも各『航空機事故報告書』添付図面による）。

つき警察から鑑定嘱託がなされて初めて、本格的な調査をなしうるのである。手続的にみれば、委員会の航空事故調査は、先行する捜査に依存して、二次的に行われる。したがって、委員会の事故調査権限は、警察の了解なしには、実際上は機能しえない。これは、「行政に対する司法の優位」ととれないこともないであろうが、きわめて皮肉な見方をすれば、委員会ひいては運輸官僚に既得の権限を浸食されまいとする警察官僚の、すさまじい抵抗とその勝利の軌跡と評することもできるかも知れない。

2 捜査と事故調査の相互依存

前項でみたように、捜査は、手続的には航空事故調査に優先する立場にある。しかし、航空事故の原因の解明には、すぐれて高度の科学的、技術的知識と能力を必要とするため、実際上は、警察は、委員会の事故原因調査に頼らざるをえない。事故原因の究明には、事故機に搭載されていた飛行記録装置、音声記録装置の解析がきわめて重要とされるが、それが専門家の手によらなければならないことは、いうまでもない。そもそも今日の大型航空機の操縦は、電子工学の粋を集めた機器によってコントロールされているから、一般人にはそのメカニズムを理解することすら容易ではない。さらに航空機の運行は、運輸管理者による飛行計画、航空管制官による航空交通管制、また航空気象情報と航空気象通信等々、一連の有機的なシステムの活動を通じて初めて可能となるものであって、パイロットはその中のごく一部分を担当しているに過ぎない。したがって、事故責任の追求にしても、運行システムの理解と、そこから得られた各種の情報の分析・総合をまわって、なされなければならない。これらの作業は、警察の手に余る性質のものであるから、もっぱら委員会によって処理されることになる。ここにおいて、委員会の事故調査は、実質的には警察の捜査に優位し、その帰趨を支配する力を発揮する。皮肉な観察をするならば、委員会は、手続的にこそ劣後の地位に置かれるものの、実質的には、警察をいわば自己の手足として関係資料の収集に当らせることにより、多大の便宜を得ているということができよう。あるいは、委員会は、名を捨てて実を取ったつ

もりにいるのかも知れない。

このようにして、犯罪捜査と事故調査——具体的には警察と委員会の緊密な協力と相互依存の関係が成立する。実際上も、両者の関係は友好的であって、トラブルはまったくないという。これは、真実の発見と犯人の必罰を目的とする警察の立場からすると、きわめて好都合な態勢であるといえるであろう。また、わずかな人員で事故調査に当たる委員会にとっても、それは調査の効率化のため望ましいことかも知れない。しかし、この両者の相互依存関係は、捜査と無関係であるべき航空事故調査の性格をゆがめ、かつ、関係者の人権を侵すおそれがある点で、問題をはらんでいる。

第一の問題点は、関口教授が指摘されるように²⁾、委員会が、その職務の性質を越えて、犯罪捜査のための鑑定機関として、すなわち捜査機関の補助者として機能していることである。設置法15条5項は、「……の規定による処分の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない」と規定する。委員会は、航空事故の防止に寄与することを目的として、航空事故の原因を究明するための調査を行うことをその任務とする（設置法1条）。飛行記録装置等の解析にしても、この目的のために認められた処分権限であり、その他多数の情報を分析総合してなされる事故原因の認定も、捜査目的のためのものであってはならない。しかるに、「覚書」3項によれば、委員会の発足前から、委員会は捜査機関からの事故原因についての鑑定依頼を原則的に受諾することが了解されており、また「細目」6項(2)および(3)によれば、飛行記録装置の解析等についての鑑定嘱託に対し、委員会としては何らの疑念も抱いていない趣旨が明らかである。押収物件につき、また事故原因につき捜査機関からの鑑定嘱託に応じ、捜査機関の補助者の役割を果たすことは、まさに犯罪捜査のための行為といわざるをえない。委員会のかかる行為は、その職務権限を逸脱し、設置法15条5項に違反する違法なものというべきである。

第二の問題点は、関係者に対する事情聴取（取調べ）・質問における委員会と警察の密接な協力関係にある。「細目」5項(1)によれば、事故現場における

2) 関口雅夫「パイロットの刑事責任をめぐって」(『空法研究』3号1頁, 7頁, 駒沢大学空法研究会, 1979)。

警察の事情聴取（取調べ）と委員会の報告徴取は、あらかじめ対象、順序等を協議して行い、また「通達」5項(2)によれば、関係者が警察留置されている場合の委員会の質問は、警察官立会の下になされることになっている。このような協力関係の下においては、相互に情報の交換がなされることは必至といわなければならない。ところで、設置法10条1項は、委員長および委員の守秘義務を規定する。また事務局職員についても、国家公務員法100条の適用により同様の義務が課されている。しかし、緊密な捜査—事故調査の関係においては、知らず知らずのうちにそれが破られる危険性は大としなければならないであろう。

第三の問題点は、第二の点と関連するが、委員会に協力した関係者の情報が警察側に流されることによって、その関係者が不測の不利益を被るおそれがあるということである。パイロット等の関係者の通信の秘密とプライバシーは、交信記録装置や音声記録装置の開示によって侵されるのであるが、それはここでは問わないことにする。問題は、事故調査の過程で得られた関係者の自己に不利益な供述が、捜査のために利用されることの危険性である。委員会の手続面における附従性と緊密な協力関係を考えると、これまた杞憂に過ぎないと一笑に付されるべきではあるまい。

第四の問題点は、第三の点と表裏をなす問題であるが、関係者が犯罪捜査に利用されることを恐れて、委員会に協力を惜しむ可能性があることである。前述のように、設置法は、報告・答弁の拒否に対しては罰則を設けていない。したがって、事故調査に不信感を持つ関係者がそれに非協力的になることは、十分に考えられるところであり、現にパイロットの一部からは、そのような声が聞かれる。もし、そのような風潮が航空業務関係者の間に支配的になるとすると、航空事故調査はきわめて不完全にしか行われえないことになり、ひいては航空事故の防止という制度の目的も達成できないことになるであろう。もしもそのような事態になったとすれば、その責任は、一に職権行使の独立性を放棄し、犯罪捜査のための鑑定機関となることを甘受した委員会にあるものといわざるをえない。

以上の問題点は、そのまま次章で考察する刑事裁判における航空事故調査結

航空事故調査と刑事手続

果の利用の問題と連動している。捜査と事故調査の協力と相互依存は、双方の作業の効率化のためにはきわめて有効である。しかし、長期的に展望するならば、それは航空事故調査制度に致命的な打撃を与えるおそれ大きい。委員会は、制度の運用のあり方について、根本的に検討すべき時機に来ているのではないであろうか。

他方、警察を初めとする捜査機関に対して一言すれば、航空事故のような特殊技術的な領域におけるアクシデントについては、もはや捜査優先の思想を捨て去るべき時代に来ているのではないかと思う。「非難または責任を課することは、この活動の目的ではない³⁾」はずの航空事故調査が、刑事訴訟法の枠の中で行われているといっても過言ではない我が国の現状は、国際民間航空条約の精神にもとるものといわなければならない。捜査権の発動は、委員会の事故調査の経過をみて初めて行われるくらいに、控え目であって然るべきである。真実発見と犯人検挙に対する日本警察の熱意とその優秀な能力には、私も敬意を表するにやぶさかではない。また、誤解を避けるために言うておくが、私は、パイロットその他の航空業務関係者に刑事訴追免除の特権を与えることを主張するつもりは、毛頭ない。航空事故に関しては、委員会の事故調査が名実共に優先さるべきであり、捜査は二次的に行われなければならないというだけのことである。あるいはその結果、刑事責任を免れる者が出るかも知れない。しかし、広く国民的利益の視野に立って考えるとき、特定の者に対する刑事責任の追及と、事故原因の究明による航空事故の防止のいずれを重視すべきかは、おのずから明らかであろう。警察当局が、近視眼的な、あるいはセクト主義的な発想を捨て、大局的見地から前記「覚書」の改訂に着手されるよう、切に望みたい。

3) シカゴ条約第13附属書 3.1条。

Ⅳ 刑事裁判における航空事故調査結果の利用

1 問題の所在

航空事故がパイロットその他の航空業務関係者の過失に基づくとして、関係者が訴追され、法廷で争われるケースは、多くない。第2表は、公刊物に登載された航空事故関係の過失事件の一覧であるが、今日までわずかに7件を数えるのみである。

これは、事故にもっともかかわりを持つとみられるパイロットが死亡している例が多いので、被疑者死亡、あるいは事故原因不明のため嫌疑不十分として処理されることがきわめて多くなることによる。上垣検事が、昭和38年から同53年までに法務省刑事局に報告された業務上過失致死傷罪に係る航空機（回転翼機および滑空機を含む）の事故の処理結果を調査されたところによると、起訴（略式請求を含む）人員18名（26%）、不起訴人員52名（74%）となっており¹⁾、一般の業務上過失致死傷事件の処理状況²⁾と比較すると、きわ立った特徴を示している。また、同検事によれば、不起訴理由の内訳は、被疑者死亡28名（58%）、嫌疑不十分14名（27%）となっている³⁾。

このように、航空事故に関する刑事事件（過失）はきわめて少ないが、そのわずかな事件において問題とされるのが航空事故調査結果の利用についてである。航空事故調査の目的と機能を重視する立場からは、次のように主張される。すなわち、シカゴ条約第13附属書3.1条、5.12条によると、事故調査結果の他目的利用は禁じられている。我が国は後者の拘束を受けないにしても、その精神は尊重されなければならない。設置法15条5項の規定は、単なるお飾りの規定ではなく、刑事裁判における事故調査の利用を禁じた趣旨に解釈されるべきである。

1) 上垣猛「航空機による交通と刑罰」(『現代刑罰法大系』3巻175頁, 1982)。

2) 昭和57年度『犯罪白書』148頁掲記の罪名別検察庁処理人員表によると、昭和56年度における業過事件の処理状況は、起訴人員（略式請求を含む）72%、不起訴人員28%となっている。

3) 上垣・前掲論文同頁。

(1983. 11. 23 現在)

第2表 航空事故刑事事件一覧

①	事故日・場所・事故機	事故の態様	被害		被告人	第一審	控訴審	上告審	備考
			死亡	負傷					
①	昭和35. 3. 16 名古屋国際空港 全日空DC-3とF-86D	管制ミスによる滑走路上の衝突	3	9	航空管制官	名古屋地判 37.10.10：下刑4-9・10-916 禁錮1年，猶予3年	名古屋高判 38.11. 4 棄却・確定1)		
②	昭和38. 5. 1 淡路島山腹 日東航空DHC-13	視界を失い山腹に衝突	9	1	機長	神戸地判 41. 5. 1：判時644-98 禁錮2年，猶予3年	大阪高判 43.11. 3：高刑21-5-466, 棄却	最決46.10. 7 判時644-95 棄却	乗客全員死亡，機長も重傷
③	昭和38. 5. 10 仙台空港 全日空DC-3	着陸滑走中蛇行し，復行しようとして墜落	—	6	機長	仙台地判 41. 3. 31：判時447-40 無罪	仙台高判 43. 7. 16 棄却・確定2)		
④	昭和39. 2. 27 大分空港 富士航空CV-240	着陸時のブレーキ故障による滑走路逸脱	20	20	機長 副操縦士	大分地判 49. 3. 20：月報6-3-265 無罪・確定			
⑤	昭和44. 10. 20 宮崎空港 全日空YS-11	着陸時のオーバーラン	—	51	機長	宮崎地判 53.1.17：月報10-1・2-129 禁錮1年，猶予3年	福岡高宮崎支判 57. 2. 23：月報14-5-6-537 棄却	上告取下・確定	
⑥	昭和46. 7. 30 堺石町上空 全日空B727-200とF-86F-40	航空自衛隊訓練機との空中衝突	162	—	自衛隊の教官と訓練生	盛岡地判 50. 3. 11：月報7-10-3・4-746 教官—禁錮4年 訓練生—“ ” 2年8月	仙台高判 53. 5. 9：月報10-3・4-746 訓練生—破棄・無罪・確定 教官—棄却	最判 58. 9. 22：判時1089-17 教官につき破棄・禁錮3年，猶予3年	全日空機の乗客乗員全員死亡
⑦	昭和47. 5. 15 東京国際空港 日本航空DC-8-61	離陸ミスによる滑走路逸脱	—	4	機長	東京地判 51. 3. 23：月報8-3-107 禁錮8月，猶予3年・確定			

1), 2) は公刊物未登載。最高裁事務総局編『特殊過失刑刑事事件裁判例集』(1983) によった。

これに対して、伝統的な真実発見を目的とする刑事訴訟の理念（刑訴1条）を尊重する立場からは、次のように主張されるであろう。すなわち、証拠は、法がとくに禁ずるものでないかぎり、広く利用しうることが望ましい。とくに、航空事故のように技術的な要因を多数包含する事実関係の解明に当たっては、専門家集団たる委員会の調査結果の利用が不可欠である。設置法15条5項は、多くの行政法規にみられる精神規定に過ぎず、証拠排除の法的根拠とはなりえない。事故防止という行政目的も、司法の機能を維持するためには譲歩すべきである。

そこで本章においては、航空事故調査報告書の証拠能力の問題と、委員会関係者（委員長・委員・専門委員・事務局職員）の証言の範囲の問題について考察することにする。

2 アメリカ合衆国の制定法と判例

我が国の航空事故調査は、前述のように運輸大臣から独立した航空事故調査委員会によって実施されるが、これは、おそらくアメリカ合衆国の事故調査制度をモデルとして構想されたものと思われる。アメリカにおいて航空事故調査を担当する機関は、1974年の独立安全委員会法（the Independent Safety Board Act of 1974）による国家運輸安全委員会（National Transportation Safety Board, 以下「NTSB」という）である。この委員会は、上院の助言と承認により大統領から任命された5名の委員（委員長を含む）によって構成され、連邦政府の他の機関から独立して権限を行使する（49 U. S. C. A. § 1902 (1978)）。NTSBの主たる任務は、航空事故、ハイウェイ事故、鉄道事故、パイプライン事故および海難についての調査・原因究明と、運輸長官等が決定した免許取消等の処分の再審査である（49 U. S. C. A. § 1903 (a) (1978)）。同委員会は、聴問、罰則付召喚令状（subpoena）による証人に対する出頭と証言の強制等、強力な調査権限を与えられており、これに従わない者は法廷侮辱として処罰される（§ 1903 (b)）。NTSBの中で事故調査を担当する機関は、事故調査局（the Bureau of Accident Investigation）である（49 C. F. R. § 800.2 (e) (1978)）。

航空事故調査と刑事手続

このように、NTSBは我が航空事故調査委員会とは比較にならない強力な権限を有し、また所掌事務も広範にわたるが、両者はいずれも独立の調査機関である点で共通性を有する。そこで、裁判手続における事故調査結果の利用の問題について、アメリカの立法例と判例を調べることを思い立ったのであるが、直接刑事手続に関係するものは、調査不十分のせいかほとんど見当らなかった。しかし、あるいは資料的意味もあろうかと思い、本章の主題に入る前に、アメリカの制定法と民事裁判例を垣間見ることにした。

(a) 航空事故調査の証拠利用に関する法令

(1) 最初に、アメリカにおける航空事故調査機関の変遷について⁴⁾、簡単に触れておきたい。1938年の民間航空法 (the Civil Aeronautics Act of 1938) は、当初民間航空局 (Civil Aeronautics Authority) の中に3名の委員による航空安全委員会 (Air Safety Board) を置き、航空事故の調査に当たさせたが、1940年の機構改革により、5名の委員で構成される民間航空委員会 (Civil Aeronautics Board, 以下「CAB」という) が新たに設立され、事故調査権能を掌握した。1958年に現行の連邦航空法 (the Federal Aviation Act of 1958) が成立したが、CABはそのまま存続し、1966年に現在のNTSBへと発展的移行を遂げた。現在NTSBの構成、権限等は、独立安全委員会法 (the Independent Safety Board Act of 1974) に規定されている⁵⁾。

(2) NTSBの調査結果の証拠利用については、連邦航空法701条(e)項 (49 U. S. C. A. § 1441 (e) (1978)) が、「事故またはその調査に関するNTSBのいかなる報告書の部分も、それらに記載された事柄に起因する損害の賠償を求め訴訟においては、証拠として許容され、もしくは使用されてはならない」と規定し⁶⁾、さらに独立安全委員会法304条(c)項 (49 U. S. C. A. § 1903 (c) (1978)) も、ほぼ同文の規定を置いている。文理上明らかなように、この規定は、損害

4) 関口雅夫=浅野裕司「アメリカ合衆国における1958年連邦航空法」(『空法』10号132—142頁、日本航空法学会、1966)を参考にした。

5) NTSBの構成、事故調査方法等につき、山崎悠基「英米における航空機事故の原因調査のやり方」(『ジュリスト』488号60頁、1971)参照。

賠償請求訴訟における調査報告書の証拠禁止のみを定めており、刑事訴訟もしくは損害賠償以外の民事訴訟または行政処分手続における報告書の証拠利用については、なんら規定するところがない。したがって、我が国の法令解釈上の常識からすれば、刑事訴訟における報告書の利用は、上記2法に関するかぎりは禁止されていないということになる（反対解釈）。

このように、損害賠償請求訴訟に関するかぎりは、法は明文をもって報告書の証拠利用を一切禁じているのであるが、後述のように判例はこれを文字どおりには解釈せず、証拠禁止を限定づけている。したがって、損害賠償請求訴訟においてさえも、この規定がフルに機能しているとはいえない状況にある。

(3) 連邦航空法 701 条(e)項等についての判例の限定解釈に影響されてか、下位規範である NTSB 規則 (49 C.F.R. Part 8 (1978)) は、損害賠償請求訴訟における職員の証言等について、かなり緩和した規定を設けている。それによると、委員会の職員は、事実に関する事故報告書に記載されている評価をも含めて、事故調査の過程で得た事実 (the factual information) につき証言することが許されるが、自らの調査の範囲を越えた事項に関する証言または事故原因に関する意見証言 (opinion testimony) は、拒絶しなければならない (§ 835.3 (b))。また職員は、自己作成の報告書を証言の補助として使用することができ、この報告書を証言中参照したり、あるいは記憶喚起のために使うことも許される (§ 835.4 (a))。しかし、委員会の事故報告書は、いかなる目的にも使用することが許されない (§ 835.4 (b))。なお、職員の証言は、供述録取書 (depositions) または質問書 (interrogatories) によってなすべきであるとされ、法廷に出頭して証言することは許されないと規定されている (§ 835.5 (a))。しかし、この点については、後述のようにその趣旨を真向から否定する判例がある⁷⁾。

NTSB の規則には、刑事手続における証言に関する注目すべき規定がある。すなわち、835.9条は、「委員会の職員は、検視官の尋問、大陪審、または州も

6) この規定の前身は、1938年民間航空法 701 条(e)項であり、まったく同趣旨の内容であった。

7) *Universal Airline, Inc. v. Eastern Air Lines, Inc.*, 188 F. 2 d 993, 999—1000 (D. C. Cir. 1951)

しくは地方自治体によってなされる刑事手続において、証言することができる。ただし、その証言は、835.3条に記載された事項に制限される。」というのである。これは、NTSBの規則(regulation)に過ぎないから、当然に裁判所を拘束するわけではないが、後述の判例による証拠法則から推すと、おそらく裁判所もその趣旨を尊重するのではないかと思われる。

(4) 連邦航空庁(Federal Aviation Administration, 以下「FAA」という)⁸⁾の職員の証言許容範囲については、運輸省の規則(regulation)がこれを規定する(49 C. F. R. Part 9 (1978))。職員は、連邦が関与するいかなる法的手続においても、連邦以外の当事者のために鑑定証人(an expert or opinion witness)として証言することは許されないが、事実については証言することができる (§ 9.5(a))。したがって、職員が連邦刑事事件において検察官側の鑑定証人となることは、運輸省令上は差し支えないということになるであろう。もちろん、裁判所がそれを認めるかどうかは別問題である。次に、私人間の争訟における職員の証言は、証人自身で認識した範囲内の事実についてのみ許されるが、その事実は提出することを許されていない報告書に記載されているものであってもよいとされている。ただし、法令により制限されている情報の開示に当たっては、事前に General Counsel その他監督官の許可を得なければならない (§ 9.11(a))。また、事実について証言する場合には、意見にわたるいかなる供述も避けなければならないとされている。

(5) NTSBの報告書は、公共の利益に合致すると思われる形式と方法で公開される(民間航空法701条(a)項(4))。なお、アメリカ合衆国は、シカゴ条約第13附属書5.12条について、1981年3月16日相違通告を発している。通告は、その理由として、情報公開法(Freedom of Information Act)と「事故による損害賠償請求訴訟との関係」を挙げる。

8) 運輸省(the Department of Transportation)に置かれ、民間航空を統轄する。関口=浅野・前掲論文135頁以下、山崎・前掲論文59頁参照。民間航空法701条(f)項によれば、FAAは、NTSBの求めによって航空事故調査を実施し、NTSBにその結果を報告する権限を与えられている。しかし、事故原因の決定(the determination of probable cause)はNTSBの専権に属し、FAAは関与しえない(同条(g)項)。

(b) 航空事故調査の証拠利用に関する判例の動向

(1) 航空事故調査結果の証拠利用に関する刑事裁判例は、遺憾ながら1件も見出せなかった。それが私の調査不十分によるものか、あるいは連邦航空法等が損害賠償請求訴訟に関してのみ規定していることによるものか、それとも一部の航空関係者から主張されているように、パイロット等の航空事故関係者の刑事責任が追及される例は皆無であることによるものかは、今の私にはわからない。この点については、なお後日の研究に待ちたいと思う。

したがって、ここで紹介する主として連邦裁判所の判例は、すべて民事裁判例である。ただ周知のように英米法においては、証拠法は原則として民刑事両手続に共通であるから、このような作業もあるいは意味があるかと考え、判例の動向を考察してみることにした。

(2) まず、連邦航空法 701 条(e)項、独立安全委員会法 304 条(c)項、さらに旧民間航空法 701 条(e)項等の証拠利用禁止規定を、判例がどのように解釈しているかについて考察する。1950年代から最近に至る判例は、一貫してこれらの規定を法廷と陪審に対する予断排除の趣旨に理解している。すなわち、これらの規定を、航空事故調査の専門機関である NTSB またはその前身の CAB 等の調査結果、とくに事故原因の推定を法廷に顕出することにより、裁判所または陪審の事実認定機能に影響を及ぼすことのないようにする趣旨と解するのである。初期の判例に属する *Lobel v. American Airlines Inc.*, 192 F. 2d 217 (2d Cir. 1951) は、この点について次のように判示する。「701 条(e)項は、法廷と陪審が職務上決定すべき事項に関して、機関の意見を表わしている CAB 報告書の提出を防止せんがために立法されたのである。」

この基本的な理解から、後に(3)でみるように、NTSB, CAB 等の事故原因等についての意見、評価を含む資料・証言は排除されるが、事実報告に関する資料・証言は許容されるということになる。

しかし、証拠利用禁止の立法趣旨が、はたして判例のいうように裁判機能の保護を目的とするだけのものであったかについては、これらの規定を含む制定法全体の趣旨と規定の位置からみると、きわめて疑問である。規定の趣旨を

ぐって行政当局と裁判所との間に確執があったことは、Universal Airline, Inc., v. Eastern Air Lines, Inc., 188 F. 2d 993 (D. C. Cir. 1951) によって明らかにかがえる。この事件は、両航空会社の飛行機の空中衝突による損害賠償請求等の訴訟であるが、原告の控訴理由の一つに、原審において CAB 調査官の証言を許容したことの誤りが指摘されていた。控訴審において CAB は brief を提出し、原審が事故調査担当者に対して、その事故に関する鑑定証人としての証言を求めたことの誤りを主張した。CAB の主張の法的根拠は、民事訴訟における調査官の鑑定証言を事実上排除する委員会規則と民間航空法 701 条(e)項の規定であるが、さらにその理由付けとして、委員会は単に同種事故の再発防止のために必要な情報を集める目的で、事故調査の権限を与えられているに過ぎないこと、調査官の結論は実際上事故関係者の民事責任の決定に影響を及ぼすことになるが、これは制定法の趣旨目的に反すること等が挙げられている⁹⁾。

これに対して裁判所は、引用された法令の解釈に当たっては、「司法運営という統治機能、司法権およびわれわれの司法制度の下で確立された実務と先例に関しても考慮が払われなければならない¹⁰⁾」としたうえで、「事実審裁判所は、礼儀として、CAB 調査官の法廷への出頭を命ずるよりも、通常はその供述録取書を受理すべきである¹¹⁾」が、「CAB 調査官が事故後の飛行機の正確な位置と状態に関して当事者に役立つ唯一の証拠源である場合には、供述録取書ないしは法廷における彼の証言を利用しうるように取り計らうことが、CAB に課せられた義務である。もし供述録取書が存在せず、またはそれが不十分であれば、法廷は彼に出頭を命令する権限を有する¹²⁾。」と判示したのである。もっとも、この判例は、裁判所は委員会の職員に対して、委員会の報告書、命令、個人的なファイル等の提出を命じたり、あるいはこれらの書類の内容について証言を強制する権限を有しないという点では委員会の主張を容れ、さらに、伝聞と意見証拠を排除する一般原則の建前から、職員や委員会の判断、意

9) at 997—998.

10) at 998.

11) at 999.

12) at 999—1000.

見、事実認定を直接あるいは間接に反映するいかなる証言も許されないとしている¹³⁾。

証拠利用禁止規定の趣旨について明確に判示した判例としては、*Berguido v. Eastern Air Lines, Inc.*, 317 F. 2d 628 (3d Cir. 1963)がある。この事件は、墜落した飛行機の乗客の遺族が航空会社を訴えたものであるが、控訴人（航空会社）の主張に対して、裁判所は次のように判示する。「1441条(e)項の基礎にある基本的な政策は、事故原因に関する完全であらさまな開示 (disclosure) を確保し、もって将来の事故の防止に寄与しようとするため、絶対的な特権の政策の適用を求める人々の利益と、これに対抗して、民事訴訟の当事者に対し、事故に関するすべての情報を利用させる政策の適用を求める人々の利益との間の、妥協の産物である。したがって、この規定の基本的な狙いは、事故原因に関する行政機関の見解を表わしている CAB の報告書を排除するにある¹⁴⁾。」

裁判所はこのように判示したうえ、飛行機の種類、降下角度、姿勢等についての航空機関士の計算に関する CAB 職員の証言は、民間航空法の禁止の範囲外にあるとした。しかし、判決はこれに続けて、かかる証言は伝聞であるから証拠法上許容されないとし、また、これらは伝聞法制の例外としての the Federal Business Records Act, 28 U. S. C. § 1732 (Supp. 1962) にいう routine business record に当たるとする原告（被控訴人）の主張も、CAB の報告書に関する明白な立法府の政策を理由に退け、結局控訴を認容して原判決を破棄し、再審理を命じたのである¹⁵⁾。

行政と司法との対立が、より鮮明な形で示されたケースとして、*Kline v. Martin*, 345 F. Supp. 31 (E. D. Va. 1972)がある。これは、NTSB および FAA の職員に対する宣誓供述質問の可否についての命令である。NTSB および FAA は、証拠利用禁止の法令を楯に自己の職員に対する質問に異議を提出したが、本命令は次のように述べる。「規則9.7条¹⁶⁾に掲げられた理由は立派な

13) at 1000.

14) at 631—632.

15) at 632.

ものではあるが、本法廷の意見によれば、それらは、事故原因に関するすべての情報を民事訴訟の当事者に利用させる必要性に比べると、より重要とはいえない。民事訴訟における真実発見と公正な結果の保証のためには、この後者への配慮こそが至高（paramount）のものである。¹⁷⁾

そして本命令は、証言の中に証人の意見が含まれるとしても、それが事故原因についての最終的結論に関するものでないかぎり、宣誓供述質問に答えなければならぬとして、飛行機の墜落地点、火災発生状況、飛行機備え付けの時計が示していた時刻（墜落時刻）等の事故現場の状況などについての質問を許した。しかし、衝突前における飛行機の不調または故障、パイロットの無能力等についての質問には、答える必要がないとしたのである。

(3) 制定法の証拠利用禁止規定は、(2)で考察したように、裁判所においては必ずしも文字どおりには解釈されなかった。その結果として、CAB, NTSB, FAA 等の報告書、職員の証言は、関係機関の抵抗にもかかわらず、部分的には許容されてきた。排除の範囲は、機関や職員の意見・評価が含まれている資料に限られ、事故に関する事実報告の資料は、一貫して許容されている。ただし、この場合でも、前述の *Berguido* 判決に見られるように、さらに伝聞法則による制限が課せられることがある。ここでは、判例による証拠排除の範囲とその推移について、考察を加えることにする。

歴史的に判例を追ってみると、意見・評価の排除の範囲が狭められてきているように見受けられる。逆にいうと、資料の許容範囲が時代と共に広がってき

16) 運輸省職員に対して、私人間の法的手続への関与の原則を規定する (49 C. F. R. § 9.7)。その内容は次のとおりである。

本省の職員は、9.9条及び9.13条により、私人間のいかなる手続においても自らの義務又は本省の機能に関する事項につき鑑定証人 (an expert or opinion witness) として証言することができない。その理由は次のとおりである。

- (a) 公務遂行のための職員の時間を保持すること。
- (b) 本省が、その任務に関係のない論争に巻き込まれるおそれを最小限度に抑えること。
- (c) 国民に、職員の個人的意見と本省の政策の間の不一致につき、誤解を招くおそれを防止すること。
- (d) 私的な目的のために、連邦の時間と費用の消費を避けること。

17) at 32.

ているのである。Israel v. United States, 247 F. 2d 426 (2d Cir. 1957) は、CAB 調査官の報告書に記載された事故発生の飛行場の状況に関する記載、すなわち「飛行場は荒れていて、離陸滑走時に飛行機がバウンドし、浮力を失う原因となりかねなかったであろう。」という部分を、許容性なしと判断している¹⁸⁾。また、Fidelity and Casualty Company of New York v. Frank, 227 F. Supp. 948 (D. Conn. 1964) は、事実に関する証言、報告書は許容されるが、すべての評価、意見、結論に関する証拠は一切排除されるとして、例えば、「操縦室部分は衝突により甚大な損傷を受けた」という記述さえも、これを排除するという厳格な決定を下した。しかし、American Airlines Inc. v. United States, 418 F. 2d 180 (5th Cir. 1969) は、Berguido 判決が「単なる個人的観察を越えた専門的証言 (qualified testimony) も、それが公的機関の意見を推定させないならば許容される」という基準を確立したとしたうえで、さらに一步それを進め、「意見証言 (opinion testimony) は、それが事故の推定原因または被告の過失を包含するものに限って排除されるとした方が、より妥当であろう。」と判示する¹⁹⁾。そして、この判決は、衝突前の飛行機の高度を描いた図表と、フライト・レコーダーの記録の内容を説明する文書の許容性を認めたのである。さらに、Keen v. Detroit Diesel Allison, 569 F. 2d 547 (10th Cir. 1978) は、Berguido, American Airlines, Kline 事件において述べられた基準に従うとしたうえで、NTSB と FAA の職員に対して、事故現場で観察した事項と調査の方法につき証言を許した事実審には、違法はないと判断している²⁰⁾。このように見てくると、制定法の証拠利用禁止規定については、時代と共によりリベラルな解釈が定着してきているといつてよいと思われる。しかし、NTSB またはその前身の CAB の航空事故調査報告書の証拠利用は、当然のことながら禁止されている²¹⁾。この点は、将来もおそらく変ることがないであろう。

記憶喚起のため、証人 (CAB 職員) が作成した委員会宛の報告書を証人に

18) n. 2, at 429. もっともこの点は、被告代理人が原審で異議を述べなかった等の理由で、控訴申し立ての理由となしえないとされた。

19) at 196.

20) at 551.

参照させることは、Maxwell v. Fink, 58 N. W. 2d 415 (Wis. 1953) が認める。また、Ratner v. Arrington, 111 So. 2d 82 (Fla., Dist. Ct. App. 1959) は、事故機のパイロット（被告）から着陸時の状況につき事情を聴取した証人（CAB 調査官）の、パイロットの供述についての証言を許容している。

なお、Barnes v. Northwest Airlines Inc., 47 N. W. 2d 180 (Minn. 1951) は、戦時特例により国の機関としての軍の輸送業務に当たっていた民間航空機の事故につき、原審のなした軍委員会作成の調査報告書の排除を、「意見の表明または判断と裁量の行使を含んでいる調査の結果または記録は、“public records”としての証拠の許容性を有しない」²²⁾として容認した。ちなみに、United States v. Reynolds, 345 U. S. 1 (1953) は、空軍の事故調査報告書等に軍の機密が含まれているという証拠禁止特権の主張が、合理的な可能性を示して正式になされたときは、これらの書類の開示を命ずることは許されないと判示する。

3 航空事故調査報告書の証拠能力

(1) まず、事故調査報告書の実務上の取扱いについて考察することにする。設置法施行後日が浅いため、委員会作成の報告書が公判廷に提出された事例にはいまだ接していないので、以下に述べるところは、設置法施行前の実際例を参考としたものである。もっとも、今日も従来と同じ手続きによっている由であり（委員会事務局での聴取による）、またこのことは、前章で紹介した「覚書」「細目」「通達」によって、十分に推認されうる。したがって、これら「覚書」等が改訂されないかぎり、今後も同様の取扱いがなされるとみてよいであろう。

21) Universal Airline, Inc. v. Eastern Air Lines, Inc., 188 F. 2d 993, 1000 (D. C. Cir. 1951). In re Rivers' Estate. Moritz v. Rivers, 267 P. 2d 506, 509 (Kan. 1954) は、CAB の報告書を伝聞であるという理由で許容性を認めなかった。

22) at 193.

航空事故が発生すると、警察は、委員会委員長に対し、事故原因その他について刑訴 223 条 1 項により鑑定を嘱託する。またそれと同時に、裁判官から交付された押収した事故機の機器等についての鑑定処分許可状（刑訴 225 条）を交付する。この場合の鑑定人は、「航空事故調査委員会委員長 氏 名」と表示されている（「通達」6(2)参照）。これに対して、委員会委員長は、特段の鑑定書を作成することなく、事故調査報告書を警察に送付することによって鑑定書に代えるという形をとる。事故調査報告書は公開されており（設置法20条）、何人も入手可能のものであるから、かかる委員会の対応が鑑定嘱託の趣旨に十分応えるものかどうか疑わしいが、とにかく委員会としては、それ以上のこと（例えば、生データの提供等）はしないのが現状である。おそらく委員会としては、これが設置法で許された限度内の協力と考えているのであろう。

手元にある資料の中から、全日空宮崎空港事件（前掲第2表⑤）における取扱いの実際を紹介しよう。この事故は設置法施行前のものであり、鑑定嘱託は、宮崎県警本部長から運輸省航空局技術部事故調査課長笠松好太郎宛になされている。鑑定嘱託の事項は、①航空機の構造、整備点検上の欠陥の有無、②操縦上の欠陥の有無、③飛行計画等航行上の欠陥の有無、④燃料不足、品質不良の有無、⑤その他本件事故の原因に関する参考事項、となっている。これに対して笠松事故調査課長は、「さきに鑑定嘱託のあった……の事故に関する鑑定事項については、別添の航空事故調査報告書のとおりでである」という趣旨の文書に運輸省航空局作成名義の事故調査報告書を添付して、宮崎県警本部長宛に送付した。結局、パイロットに対する業務上過失傷害、航空法違反被告事件においては、「笠松好太郎作成の『全日本空輸株式会社所属 JA 8708 ・ YS-11 事故調査報告書について』と題する書面添付の航空機事故調査報告書」（第一審判決の証拠の標目記載による）が、刑訴 321 条 4 項による鑑定書に準じて証拠申請され、採用されたのであった。

(2) 航空事故調査報告書の証拠能力が問題とされ、これに対して裁判所の判断が示された事例は、これまでに 2 件存在する。一は零石事故（前掲第 1 表⑩、第 2 表⑥）に関し、他は宮崎空港事故（前掲、第 2 表⑤）に関する。ここでは、まず前者について紹介する。

航空事故調査と刑事手続

平石事件の控訴審において、弁護人は次の3点を主張して、事故調査報告書を証拠として採用した原判決を攻撃した。

① 本鑑定書（事故調査報告書）は、特別の学識、経験をもつ自然人によらないもので無効である。

② 事故調査報告書の刑事裁判での利用は、事故の再発防止を目的とする事故調査の趣旨に反し、違法無効である。

③ 本鑑定書が事故原因として言及する部分は、関係各機に対する帰責価値判断の推定であり、法的価値判断そのものである。

これに対して、仙台高裁昭和53年5月9日判決（刑裁月報10巻4・5号746頁）は、次のように判示して弁護人の主張を退け、その証拠能力を肯定した。

「本件事故発生と同時に政府は右目的に従い有識者5名即ち東京大学名誉教授、宇宙開発委員会委員山県昌夫、東洋大学工学部教授荒木浩、東海大学工学部教授井戸剛、日本航空株式会社航務本部勤務瀬川貞雄、同後藤安二にそれぞれ委員を委嘱し、山県昌夫を委員長とし内閣総理大臣官房交通安全対策室に事務局を置き、事故の翌日である昭和46年7月31日全日空機事故調査委員会を発足せしめた。同委員会では、それぞれの委員の専門分野に従い、運航グループとして瀬川、後藤委員、機材担当グループとして荒木、井戸委員、管制担当グループとして瀬川、井戸委員を充て、山県委員長がこれを総括主宰し、各委員が自ら調査を担当するとともに、運輸省航空局事故調査課員その他民間航空会社運航技術部員等多数の専門家の補佐を受け、翌昭和47年7月までの間約1年余の長期間に亘り各担当分野の綿密な調査を実施するとともに、調査結果には更に総合的な討論、検討を加えた。即ち運航担当による全日空機のフライト・データ・レコーダ記録の解析、気象状況、地上目撃者その他関係者の証言、F-86F戦闘機の飛行性能等、機材担当による両機の接触部位、方向、姿勢、破断分離機材による落下軌跡の計算等、管制担当による管制交信テープの解析等事故に関連があると認められるあらゆる分野、角度からの科学的調査と総合的な検討を行った結果前記説示の接触地点、接触時刻、関係各機の相対飛行経路等を推定し、その推定の上に立って委員会としての結論を出し、同委員会名をもって報告書を作成するに至ったものである。従って本件報告書は委員会を構成する各委員がその専門分野における科学的調査検討に基づく総合的結論を委員会の結論としてまとめた報告書であるから、これを自然人によらない無効のものとするはできず、また右報告書が法の手続に従

い鑑定書として適法に証拠調べがなされ、その作成に関与した委員が、原審公判において証人としてその調査経過を詳細に亘り尋問を受けている以上刑法上証拠能力を否定される理由もなく、その記載内容を事実認定の証拠に利用することは何ら差支えないことである。(中略) 同報告書が事故原因として言及した部分は信憑性の問題であってこのことのゆえに証拠能力を全面的に否定さるべきいわれはない。所論は採用の限りでない²³⁾。」

本件についての最高裁第1小法廷昭和58年9月22日判決(判時1089号17頁)は、この点に関して次のように判示する。

「……所論の事故調査報告書は、政府から事故調査の委嘱をうけた学識経験者で構成する事故調査委員会が同種事故の再発防止を目的として事故原因の究明のため行った調査結果の報告文書であって、刑事責任の追及を目的としたものではなく、しかも、本件では、右事故調査報告書は刑法326条1項所定の同意のもとに証拠として採用されたことが記録上明らかであるから、所論は前提を欠〔く〕。」

事故調査報告書の証拠能力を争っていたはずの被告人・弁護側が、これを証拠とすることに同意していたことは不可解という外はなく、最高裁からその主張を一蹴されても、やむをえないというべきであろう。

(3) 宮崎空港事件の控訴審においては、弁護人は、航空法が事故機の機長に事故報告義務を課していることを指摘したうえ、「供述拒否権の保障のないもとで行われた被告人の供述及び関係者らの事情聴取に基づく事故調査官の判断により作成された事故調査報告書は、伝聞証拠により作成されたものというべく、刑法321条4項の鑑定書にも、また同法323条の書面にも当たらない」と主張した。

これに対して、福岡高裁宮崎支部昭和57年2月23日判決(刑裁月報14巻5・6号537頁)は、次のように判示して弁護人の主張を排斥した。

「……当時その所管事務を掌理する運輸省航空局技術部航空事故調査課においては、同課長笠松好太郎が直ちに同課員山下侃、同中村秀夫の両名に命じて該調査の任に当たらせることになり、一般に航空事故調査に際しては現場調査、機材及びシュミレーター(地上における模擬操縦装置)の調査、飛行試験による試験研究、それらに

23) 841—842頁。

基づく解析及び推論の方法がとられていたことから、両者は同日直ちに宮崎空港に向向き、右調査等の業務を開始した。(中略) 主管課長笠松は、前示山下、中村の調査結果に基づいて右3名で合議のうえ立案し、これについて航空局長へ事故調査報告の決裁を経て、同45年6月3日付で作成した本件事故についての運輸省航空局名の『航空機事故調査報告書』の内容が、さきに宮崎県警察本部長より鑑定囑託された各鑑定囑託事項の内容を満たすものと判断したので、同日付で、同本部長宛『さきに鑑定囑託のあった全日本空輸株式会社 JA 8708 の事故に関する鑑定事項については、別添の航空事故調査報告書のとおりであります』との文書に添付して該報告書を送付し、これをもって鑑定書にかえることを明らかにした。(中略)

すなわち、原審は、刑訴法 321 条 4 項に『鑑定の経過及び結果を記載した書面で鑑定人の作成したもの』とは、同法 165 条以下に規定された鑑定人の作成した文書に限られるものではなく、捜査機関の囑託によって作成された鑑定書、例えそれが、本件の場合における事故調査報告書という名目のものであっても、鑑定書たる性質のもの一切に適用されると解する立場から、その証拠能力を認めたものと判断される。当審においても該報告書の内容が本件事故機の飛行経過、航空機の損壊、乗組員情報、航空保安施設、人員の死傷、試験及び研究等によって認識し得た具体的事実を基礎に、その解析及び結論を記載して、客観性の高いものであること、その成立の真正が立証されていることに徹し検討すると、該報告書は実質的に鑑定書に準ずるものと判断する。該報告書につき証拠能力あるものと判断した原審の措置にはなんら違法の点はない²⁴⁾。」

ちなみに本判決は、被告人の上告取下げによって確定した。

(4) 捜査機関の囑託に基づく鑑定書(刑訴 223 条)に対する刑訴 321 条 4 項の準用の可否については、積極・消極の両説が対立している²⁵⁾。この問題につき深く論及する余裕はないが、結論的にいえば、私は否定説を正当と考える。鑑定受託者は捜査機関の補助者であって、公正・中立な裁判所から任命され、裁判所の補助者的役割を果たす起訴後の鑑定人(165 条)とは、その性格をまったく異にしているからである。裁判所の命じた鑑定人は、宣誓義務を負い(166 条)、虚偽鑑定は処罰され(刑法 171 条)、かつ検察官と弁護士には立会の

24) 538—540頁。

権利が認められている（170条、157条2項）。これに対して鑑定受託者の鑑定にあっては、鑑定人による鑑定のような中立性・正確性・公開性を保障する条件はない²⁶⁾。したがって、鑑定受託者作成の鑑定書には321条4項の準用はなく、321条1項3号の適用があるものと解すべきである。

このように否定説の立場に立てば、航空事故調査報告書については、たとえそれが刑訴223条の鑑定書に該当するとしても、321条4項の準用はありえないことになる。しかし、周知のように最判昭和28年10月15日刑集7巻10号1934頁は、司法警察員の嘱託により警視庁警察技師が作成した覚せい剤の成分に関する鑑定書について、321条4項の準用を認め、さらに最判昭和32年7月25日刑集11巻7号2025頁は、医師作成の診断書についてさても同条項の準用を認めた。鑑定受託者作成の鑑定書に対する刑訴321条4項の準用は、確立した判例といわざるをえないのである。したがって、この判例の立場を前提としたうえで、航空事故調査報告書の証拠としての許容性を検討することが必要となる。

鑑定受託者作成の鑑定書を鑑定人作成の鑑定書に準じて取り扱う以上は、その作成主体たる「鑑定受託者」の資格・身分についても「鑑定人」に準じた条件が要求されることは当然というべきである。捜査機関の補助者ではあるが、鑑定受託者は「学識経験のある者」（165条）の中から選ばなければならない。ところで、鑑定人は自然人であることを要し、法人その他の団体は鑑定人たりえないと解するのが、今日の通説である²⁷⁾。これは、鑑定人が証人として

25) 積極説として、平野龍一『刑事訴訟法』216頁（1958）、青柳文雄『刑事訴訟法通論』（5訂版）下巻384頁（1976）、青柳＝伊藤＝柏木＝佐々木＝西原『註釈刑事訴訟法』3巻353—354頁（西原春夫，1978）、鈴木茂嗣『刑事訴訟法』188頁（1980）、松尾浩也『刑事訴訟法』下巻Ⅰ，96頁（1982）等。消極説として、嶋良弼『刑事証換法』158—160頁（1962）、高田卓爾『刑事訴訟法』（改訂版）221頁（1978）、渥美東洋『刑事訴訟法』255頁（1982）、浅田和茂「鑑定受託者による鑑定書」（『刑事訴訟法判例百選』4版178頁，1981）等。ただし渥美教授は、作業が単純で不正確となるおそれの少ない事項の鑑定につき、例外を認められる。団藤重光『新刑事訴訟法綱要』（7訂版）264頁（1967）は、準用を疑問とする。また、半谷恭一「捜査機関によって嘱託された者の鑑定書」（『証換法大系』Ⅲ，219頁，1970）は、反対尋問の対象を拡大することにより、準用を認めるというユニークな考え方を示している。

26) 渥美・前掲書255頁。

の性格をも有しているところから、当事者の尋問権（憲法37条2項）を保障する趣旨に基づくものと解されている。旧刑訴230条1項は、「裁判所ハ官署又ハ公署ニ鑑定ヲ囑託スルコトヲ得」と規定していたし、また民訴310条1項は、官庁・公署、外国の官庁・公署、相当の設備のある法人に対する鑑定囑託を認めているにもかかわらず、現行刑訴法がかかる規定を置かなかつたことは、鑑定人を自然人に限定する趣旨が明白というべきである。してみると、この理は当然「鑑定受託者」にも及ぼされなければならない、「航空事故調査委員会」は鑑定受託者たりえないものといわなければならない。捜査機関が委員会に対してなしうることは、197条2項に基づく「照会」のみである（委員会がこれに答える法的義務を有するか否かは別問題である）。

これに対しては、捜査機関の鑑定囑託は「委員会委員長」個人に対してなされるものであり、鑑定書も「委員会委員長」個人の作成にかかるものであって、たまたまその内容が委員会の報告書と一致したため、それを全面的に援用しただけである、という反論が予想される。しかし、これは詭弁というべきである。捜査機関に対する委員長名義の事故調査報告書の送付と回答は、合議体である委員会の議決によってなされる委員会の長としての公的な職務行為であつて、彼個人の行為ではありえない。そのみならず、委員長もその作成に関与したとはいえ、彼とは別個独立の人格を有する「委員会」の議決に基づく事故調査報告書を、まるまる全部援用した内容の「鑑定」を認めることが、はたして許されるであろうか。土木建築工事の一括下請（業者はこれを「まる投げ」と称する）にも似たこのような鑑定は、321条4項の準用に値する「鑑定」とは、とうていいえないであろう。鑑定作業で用いられる専門知識の多くが伝聞事項に属することは否定できないが、それにもかかわらず鑑定には伝聞法則の適用がないと解されているのは、鑑定人の能力と責任に全幅の信頼を置いているからにはほかならない。他人の作成した文書を全面引用した「鑑定」が、かかる信頼に答ええないことは明白であつて、それはもはや「鑑定」の名に値しな

27) 団藤『条解刑事訴訟法』上巻293頁（1952）、平場＝高田＝中武＝鈴木『注解刑事訴訟法』上巻（改訂版）467頁（鈴木茂嗣，1975）、青柳等・前掲書1巻589頁（亀山継夫，1976）等。

いのである。

刑訴規則 129 条 2 項は、複数の鑑定人による共同鑑定を予定している。そこで、この規定を根拠として、委員会に対する鑑定嘱託を、それを構成する委員長および委員個人に対する共同鑑定の嘱託の趣旨に理解しようとする考え方があるかも知れない。しかし、いうまでもなく委員会は、それを構成するメンバーとは別個独立の人格を有する団体であって、事故調査報告書はこの「委員会」の作成にかかるものである（設置法 20 条）。共同鑑定の場合であっても、その主体は個人に限られ、団体に鑑定を命ずることはできない²⁸⁾。したがって、この考え方も採るをえない。

もし、委員長を鑑定受託者、委員あるいは委員会事務局職員を鑑定補助者とみる考え方があるとすれば、それは委員会の法的性質を誤解するも甚だしいものといわなければならない。前述のように、委員会は、委員長および 4 人の委員をもって構成される合議体であって（設置法 5 条、9 条）、構成員は独立してその職権を行使する（4 条）。委員に関するかぎり、これを鑑定補助者とみることができないことは明白である。

以上のように、委員会の航空事故調査報告書は、刑訴 321 条 4 項に準ずべき鑑定受託者作成の鑑定書に該当しない。したがって、同報告書は刑訴 321 条 1 項 3 号書面に過ぎず、原則として証拠能力を有しない。

以上の理は、設置法施行前の事故調査報告書についてもそのまま当てはまる。もっとも、零石事件の報告書は、刑訴 326 条の同意書面であるから、当然証拠として許容される。さきに引用した控訴審判決の詳細な判示は、いわば無用の判示であり、したがって最高裁判決のこの点についての判示も傍論に過ぎず、判例としての拘束力を有しない。次に、宮崎空港事件についてみるに、さきに引用した控訴審判決によれば、笠松課長は、部下の山下、中村両課員に具体的調査をさせ、その結果を主管課長として総括したに過ぎないようにも理解される。もしそうであるならば、同報告書は完全な伝聞証拠であって、これを実質的に鑑定人の鑑定と同視できるもの²⁹⁾とは、とうていいえないであろう。

28) 松尾・前掲書 94 頁。松尾教授は、立法論としては一考の余地があるかも知れない、とされる。

しかも同報告書は、上司の決裁を経て、「運輸省航空局」の名義で公表されたものである。これを丸ごと引用した笠松課長の書面をもって、同人作成の「鑑定経過及び結果を記載した書面」(刑訴321条4項)といえないことは明白というべきである。判旨は不当であると考ええる。

(5) 以上、航空事故調査報告書の証拠能力について、刑訴321条4項の解釈論の観点から検討を加えたが、事故調査報告書の許容性については、さらに違った角度から考えてみる必要がある。鑑定人に事実認定を委ねて、それを裁判所の判断の参考にすることは、実務上一般に認められているところである。しかし、個々の具体的事実についての判断資料の提供という枠を越えて、裁判所の職責である犯罪事実の認定と直接結びつく事項についての判断を、第三者に包括的に委嘱することが許されるのであろうか。最終的な事実認定は裁判所の専権に留保されているとはいっても、その事項が専門的な問題であればあるほど、裁判所は事実上専門家の判断を尊重し、結局はそれに従わざるをえないであろう。極言すれば、それは事実認定権の一部委譲につながりかねないのではないだろうか。鑑定人を裁判所の補助機関と理解する我が法制と、expert witnessとして意見証言を許容するに過ぎない英米法の法制とを同一視することは許されないにしても、NTSBまたはCABの最終意見の法廷への持ち込みをガードするアメリカの判例の基本的態度は、鑑定をめぐる裁判手続のあり方について考えさせられるものがあると思う。

この点は、鑑定制度の根本にかかわる大問題であり、ここでは疑問を提起するにとどめるが、少なくとも航空事故報告書については、さらに若干の問題点を指摘する必要がある。その一は、設置法による航空事故調査報告書の法的性質についてである。設置法施行前の事故報告書は、運輸省の一部局の意見、もしくは当該事故の原因究明のために設置された臨時の委員会の意見を示すだけのものでしかなかった。しかし、今日の報告書は、両議院の同意を得て任命された委員長および4人の委員によって構成される独立の委員会の、当該事故の原因に関する公的判断を示す文書である。その目的こそ従前の報告書と異なる

29) 松尾・前掲書96頁は、「書面の内容が、実質的に鑑定人の鑑定書と同視できるものであれば、準用を肯定してよいであろう」とする。

ところはないにしても、法的な意味づけと重みとは、まったく異なる。すでに述べたように、その法的性質は海難審判における原因裁決に等しく、当事者関与の手続きこそ採られていないにせよ、事故原因に関して準裁判的機能が営まれるのである（前述Ⅱ章5項参照）。もちろん一般の鑑定作業においても、推理と裁量を伴うことはいうまでもないが、報告書作成に至る事故調査の過程は、一般とは質量共に比較にならない職権探知の手続であって³⁰⁾、その最終結論としての報告書は、いわば委員会の判決書とでもいうべき性質を有している。海難審判庁の海難原因裁決（海難審判法4条1項）を、海難原因に関する鑑定書として取り扱うべきであると主張する者は、おそらくいないであろう。そうだとすれば、それと法的性質を共通にする航空事故調査報告書も同様に、鑑定書たりえないものといわなければならない。

その二は、上記の点と関連するが、航空事故調査報告書が当該事故に関する委員会の公的判断を示した権威ある文書という点で、一般の鑑定書とは比較にならない重さを持っているという点である。これは、前掲零石事件控訴審判決がいうように、単に信憑性の問題に過ぎないとして軽く片付けることのできない問題と考える。報告書を証拠として許容することは、現実の問題として、裁判所の事実認定機能に大きな影響を及ぼすであろうし、もしそうでないとしても、当事者と第三者がそのような疑惑の目で判決をみることは避けられないのである。これは、「公平な裁判所」として慎しむべきことではないであろうか。連邦航空法その他の制定法が存するとはいえ、アメリカの判例がNTSBその他公的機関の事故原因に関する報告書または意見証言を排除している趣旨を、今一度想起してみる必要があるように思われる。

その三は、前章で述べたところであるが、事故調査報告書の刑事手続での利用を認めることによって、同種事故の再発防止という事故調査制度の目的が達成できなくなるおそれがあるという点である³¹⁾。刑事裁判の目的と使命からして、そのような政策的配慮はすべきでないという意見も、もちろんありえよう。

30) このことは、前掲の零石事件控訴審判決の報告書作成経過についての判示からも、十分にうかがうことができるであろう。

31) 山口・前掲書382頁も、航空事故調査の面からみれば、事故調査が結果的に刑事司法手続に利用されることは、望ましいことではない、とする。

しかし、今日では一般に承認されている違法収集証拠排除法理にしても³²⁾、基本的には訴訟目的外の、違法捜査の抑制という政策的考慮に基づくものである。航空が国民の足として定着した現在、刑事訴訟が航空の安全の確保のため譲歩することも、時代の要請として考慮すべきことではないかと考える。これは、刑事司法の謙抑性につながる問題でもあるであろう。

4 委員会関係者の証言の範囲

(1) 委員長、委員、事務局職員等委員会関係者の証言の許容範囲については、刑事訴訟法上は、伝聞法則その他一般の証拠法則以外にはとくに制約はない。しかし、再三述べた航空事故の防止を目的とする設置法の趣旨から、そこに一定限度の制約があることは否定できない。そこで、この点についての私見を、簡単に述べることにしたい。

(2) 委員長および委員については設置法10条1項により、また事務局職員については国家公務員法100条1項によって、職務上知り得た秘密を漏らしてはならない義務が課せられている。専門委員については守秘義務の規定を欠くが、職務の性質から設置法10条1項の類推適用が認められなければならない。ところで、職員が証人、鑑定人として職務上の秘密に属する事項を公表するには、所轄庁の長の許可を要する(国公法100条2項)。「所轄庁の長」とは、委員会の委員長がこれに当たると解してよいであろう。他方刑訴法143条本文は、公務員または公務員であった者が知りえた事実につき、本人または当該公務所から職務上の秘密に関する旨の申し立てがあったときは、裁判所は当該監督官庁の承諾がないかぎり、証人としてこれを尋問することができない、と規定する。裁判所は、その事由の存否を判断できず、一に監督官庁の承諾を待たなければならないのである。もっとも、監督官庁は、国の重大な利益を害する場合を除いては、承諾を拒みえないとされる(143条但し書)。しかし、「国の重大な利益を害する」かどうかは、もっぱら監督官庁の判断に委ねられており、

32) 判例も、原則的にはこの法理を承認した。最判昭和53.9.7刑集32巻6号1672頁。

裁判所はその当、不当を判断する権限を有しない。委員会関係者についての「監督官庁」は、委員会であると解される。

そこで問題となるのは、「職務上の秘密」の範囲であるが、最高裁判例は、これを「非公知の事実であって、実質的にもそれを秘密として保護するに値すると認められるもの」としている³³⁾。したがって、この観点から証言の許容範囲を考える必要がある。

まず明らかなことは、航空事故調査報告書に記載された事項は、同報告書が公表される関係上（設置法20条1項）、すべて秘密性を欠いていることである。したがって、同書に記載されている事項に関しては、それが証人の直接体験した事実（事故機の状況等自ら見聞した事実のみならず、自ら実施した実験の方法、結果等も含まれる）であるかぎり、証言を拒むことは許されない。また、これらの体験事実に基づいて推測した事項についても、証言を求められることがある。例えば、事故機に備え付けられていた時計の破損状況から、衝突時刻を推定させられるがごときである（刑訴156条）。

調査過程で事故関係者の一人であった被告人から聴取した事実は、それが事故報告書に開示されていない以上、職務上の秘密に属すると解すべきである。とくにそれが被告人自らに不利益な事実を含む場合には、その内容の開示は絶対に許されない（設置法15条5項）。これは、航空事故調査制度の根幹にかかわる問題というべきである。

ある事項を開示することにより、将来の事故調査に著しい支障をもたらすおそれがある場合も、その事項は職務上の秘密に属すると解する³⁴⁾。委員会関係者にとっては、航空事故調査の円滑な運営こそがその職務であり、また設置法制定の趣旨にかなりゆえんだからである。

(3) 委員長始め、委員会関係者が捜査の協力者たるべきでないことは前述したが、このことは、刑事裁判手続においても同様といわなければならない。したがって、委員会関係者が当該航空事故につき鑑定人となることは、その立場上許されないと解する。もともと何人も、裁判所の鑑定命令に従うべき法的義

33) 最決昭和52.12.19刑集31巻7号1053頁、昭和53.5.31刑集32巻3号457頁。

34) 同旨、山口・前掲書、391頁。

務は負っていないのであるから、これは守秘義務を課せられている委員会関係者として、当然のことといわなければならない。

(4) 最後に一言すれば、委員会としては、FAA と NTSB の規則に見られるように、関係者の証言の許容範囲等について明確な基準を設けることが望ましいと考える。すでに委員会の発足から10年を迎えようとする今日、毅然たる主体性を発揮すべき時機に到達しているのではないであろうか。そうでないと、やがては航空関係者の信頼を喪う結果にもなりかねないことを、私は恐れる。そうなるからでは遅いのである。もしもそのような事態になれば、事故原因調査の円滑な実施は期待できるはずがなく、委員会に託された国民の事故防止の悲願は、宙に浮くことになるであろう。官庁の縄張り根性は排除されなければならないが、委員会としては、ときには裁判所と激しく対立することすら辞さない NTSB と FAA の使命感と自負心をこそ、学ぶべきではないであろうか。

V 結 語

航空事故に関する法律問題が登場してきたのは最近のことであり、それだけに論議が十分に尽されているとはいえない現状にある。とくに刑事法の分野において、その感が強い¹⁾。そこで本稿においては、刑事手続との関係を中心に航空事故の問題を考察してみたが、刑訴法プロパーの領域をはみ出した分野のことであり、門外漢として思わぬ誤ちを犯しているのではないかと恐れている。また、資料の制約もあって、アメリカ法制の紹介はきわめて不十分であり、判例の渉猟も不足している。いずれ他日を期したいが、先学の御叱正を賜われれば幸甚である。本稿の執筆に際しては、駒沢大学の関口雅夫教授、全日空の石橋明機長、空法研究会の松本健一事務局長その他の方々から、資料の提供

1) すでに注記したもの以外に、馬屋原成男「航空事故事件の特殊性と航空事故調査報告書の証拠能力をめぐって」(『空法研究』3号, 1979)、佐藤司「航空機事故とパイロットの過失責任」(前掲誌)、松岡浩「航空機操縦者の『業務上過失』について」(『PILOT』5号, 日本航空機操縦士協会, 1979)、同「零石航空機空中衝突事件の研究」(『判例タイムズ』385号, 1979)等がある。

獨 協 法 学

や御教示を頂いた。厚く御礼申し上げます。

公私にわたり、また学問と実務の両面にわたって格別の御指導を賜った出射先生の御退任に当たって、かくも雑駁な論文しか捧げえないことは、汗顔の至りである。実務に根ざし、しかも実務を導く理論を探求してこられた先生の学風は、大いなる遺産として今後も獨協大学法学部の刑事法担当者に承継されて行くものと信ずる。

先生の御平癒の日の一日も早からんことを、心から祈念申し上げます。

(1983. 11. 23)