

運輸安全委員会設置にあたっての当協会の考え方について(要望)

1. 事故調査と刑事捜査の関係について

航空事故が発生すると多くの場合、事故調査と同時に刑事捜査が行われるが、何れも重要であり、尊重されるべきものである。しかし、真の原因究明、再発防止の徹底による安全運航の確保を目的とする事故調査と、科罰のための責任追及を目的とする刑事捜査では、その趣旨がまったく異なる。

航空事故では複数の要因が連鎖連動して発生しているケースが大半であり、真の事故原因の究明のためには、技術的な面以外に、人間や組織の関与、すなわちヒューマンファクターの解明を行うことが不可欠である。したがって、事故原因を究明し、適切な再発防止策を講ずるためには、事故関係者の証言を的確に得ることが重要であるが、刑事訴追を目的とした司法当局による事情聴取など刑事捜査が先行された場合、関係者が今後の責任追及を恐れ、原因究明のための事故調査に協力しなくなり、結果として事故調査に必要な事実や情報が明らかにされないといった萎縮効果の可能性が否定できない。

国際民間航空条約第13付属書5.4条では、「航空事故調査当局は、調査の実施に関し、独立性をもち、かつ、制限されない権限を有しなければならない」と規定されており、本規定に基づき、諸外国において、事故調査機関は航空行政や警察・検察当局に対する独立性と、現場の立入りなど調査に必要な一定の権限を有している。特に米国においては、原則として、事故調査機関が、捜査機関を始めとする他のあらゆる機関に対して、優先権を有している。

このようなことから、真の事故原因の究明と再発防止のためには、刑事捜査が事故調査に影響を及ぼさないルールや体制の確立が望まれる。

2. 事故調査報告書の目的外使用について

国際民間航空条約第13付属書5.12条では、「国の適切な司法当局が、記録の開示が事故調査または将来の調査に及ぼす国内外及び国際的悪影響よりも重要であると決定した場合でなければ、調査実施国は、記録を事故又は重大インシデント調査以外の目的に利用してはならない」と定めている。これは、原因究明、再発防止を目的とした調査によって自発的に提供された情報が、その後の刑事、民事、行政、及び懲戒上の処分に不適切に利用されることを恐れて、関係者が口を閉ざすこと等により、調査の過程に支障を来し、飛行の安全に著しく影響する弊害を避けるための規定である。例えば、米国や英国においては、事故調査報告書の開示や裁判における証拠採用を禁止又は制限し、事故調査における証言者の保護に関して配慮が行われている。

一方、国内では刑事訴訟、民事訴訟、行政処分のいずれにおいても、事故調査報告書の証拠

採用を制限する法令はなく、実際、刑事裁判において鑑定書またはこれに準ずるものとして証拠採用された事例も存在する。

原因究明、再発防止を目的とする事故調査において、真実を明らかにするためには、事実関係に基づき、関係者からより多くの証言を得ることが必要不可欠であり、将来、調査結果が、責任追及に利用されることを恐れた関係者が、委員会への協力を惜しむような事態が発生してはならない。そのためには、関係者の口述、情報解析者の意見等が記載されている事故調査報告書の責任追及手続における証拠採用や、事故調査委員会およびその委員による、鑑定書という位置づけでの事故調査報告書の提出および鑑定人としての証言を禁止又は制限するなど、関係者の萎縮効果を排除するためのルールや体制の確立が望まれる。

3. 事故調査機能のさらなる強化に向けて

航空事故は、複数の原因が連鎖連動して発生していること、また、日進月歩の技術革新に対応する必要があること等の理由により、専門知識や技量の蓄積を十分に図るべく事故調査機関は、現行の体制に留まることなく質的、量的に充実していくことが必要不可欠である。

この意味では、2008年に新設が予定されている運輸安全委員会は、国家行政組織法3条に基づき設置されるため、組織強化、独立性の担保といった点で大きな前進であり期待できるものと考えられる。しかし、そもそも日本の航空・鉄道事故調査委員会については、米国の国家運輸安全委員会(NTSB)など諸外国の例と比較して、予算や人員規模で大幅な差があるのも現実である。

今後も、より実効性のある事故調査を展開するために、必要な予算や人員などを十分に確保し、体制面での強化を継続的に図っていただきたい。

以上