

2002年(平成14年)3月1日

法務委員会報告書

「 航空事故は全てパイロットの責任か 」

(社)日本ハンググライディング連盟

会長 朝日和博 殿

法務委員会委員長 城 涼一

教習検定委員会は、委員全員の一致した見解として、平成13年12月19日付「2001年度の教員検定会開催の諮問に対する答申について」という文書を朝日会長にあて発した。この文書について、法務委員会として検討した結果は次のとおりである。

1 「飛行の大原則」論について

1) 上記の文書は、「一定以上の知識、技量、経験を有することが認められパイロットライセンスを得た者が、ハングやパラに搭乗して行う機長としての飛行は、その飛行の全ての責任を負わなくてはならない。」という「飛行の大原則」があり、これが「航空界の不変の常識」であり世界の航空法はこの大原則の上に成り立ち構築されている、船舶の世界でも同様であるという。

この「飛行の大原則」なるものが、「人は自らの行為に基づく結果について責任を負う。」という趣旨であるならば法律上当然のことである。航空界のみにおける特殊な見解ではない。ただし、後述するように、第三者の行為が関係するときは別の法律問題が発生する点注意を要する。

2) また、同文書は、「飛行の大原則」の結果、「気象情報や予報、飛行経路上の障害物、着陸地点の状況などの情報提供は、飛行援助業務であり、機長の判断を助けるだけのものである。・・・事故が発生したとき、この飛行援助業務が不適切であったとしても、これを責めることはできません。判断しその飛行を行った機長の責任です。」ともいう。

しかし、この点は明らかに誤りである。これまでの航空機事故に関する判例、先例は、決して事故の全ての責任を機長一人に押しつけてはいない。実際に事故を起こした機長の責任を問わず航空管制官の責任だけを認めた例もあり(名古屋空港衝突事故、中華航空機事故)、飛行機を整備した者の責任を指摘した例もある(日航ジャンボ機墜落事故)。

むしろ、次の見解に代表されるように、航空機事故が発生した場合、その運航システム全体の中で過失を考えていく傾向にあり機長(操縦者)一人の過失とは考えていないのである。

『航空機の運航は、有機的・総合的な運航システムの中で行われる。陸上交通機関の場合、その運転は、新幹線列車の運転方法など若干の例外を除けば、運転席で運転操作を行う者によって行われ、その意味で運転者が当該交通機関の運行を全面的に支配しているといえる。自動車の運行はその最たるものであろう。船舶の場合も、ひとたび海上に出れば、操船は船長以下の乗組員によって行われ、その意味で船舶の運行はそれら乗組員に委ねられているといえる。したがって、それら交通機関の運行中に事故が発生した場合、運転者・船長などその運行に直接携わった者がその帰責主体となる。

これに対し、航空機の運航は、ひとり操縦者の技能や判断に依存しているのではない。管制業務、気象支援、整備支援、飛行管理、補給、施設等一連の有機的かつ総合的な運航システムの機能を前提として可能となり、そのどれが欠けても安全な飛行は期待できない。操縦者はこの運航システムのなかの人的運航システムの一部を構成しているにすぎない。しかも、操縦者は他の運航システムに対して何らの支配権能を有しておらず、それが不完全なものであっても、所与のものとして受入れざるを得ない。

このように、航空機の運航は、最高度の技術力の結晶である航空機が、これまた高度の技術力に依存した航法援助システムや各種の支援システムに助けられ、その間、多くの人間が直接間接に運航に携わるという実態を有する。そこで、事故が発生した場合、その原因については、きわめて複雑な因子が錯綜しており、事故に対する責任は、当該航空機を操縦していた操縦者のみが負担するのではなく、人的運航システムを含む各運航システムがその不完全さの度合いに応じて負担すべきであるということになる。換言すれば、発生事故の真因は操縦者の支配下でない他の運航システムの不完全さにあるかも知れないにもかかわらず、近因としての実行担当者である操縦者の行為の小さな不完全さ、例えばコンマ何秒かの回避操作義務違反のみが追及され、他の運航システム上の不完全さに起因する責任も区分されないままこれに加えて科されるようなことがあってはならないのであるが、実際には、ややもすると、この過誤が犯されている。』

（「航空事故と刑事責任」25頁 判例時報社 土本武司著）

3) 次に航空機事故の先例を示す。

名古屋空港衝突事故

この事件では、自機を旅客機に衝突させた操縦者の責任は問われず航空管制官だけが刑事責任を問われた。

ア 事案の概要

昭和35年3月16日午後7時37分ころ、名古屋空港において、航空管制官が、全日空所属のDC-3型機に対し着陸許可を与え、滑走路の南東地点に接地着陸して北西方向に着陸滑走中の同機に対し、滑走路において180度旋回し誘導路へ進入するよう指示し、同機はUターンしてターミナル誘導路へ右折すべく滑走路を南東方向へ移動していたところ、同滑走路の南東端で離陸指示を要求して待機中の航空自衛隊F-86ジェ

ット戦闘機に対し、離陸支障なしの管制指示を発したことにより、同戦闘機はその指示に従い、離陸のための計器点検を始め約18秒後に発進した。同戦闘機は、同滑走路を北西方向へ離陸滑走直後、前方やや東に向いた同旅客機の機首を発見し直ちに接触を避けるため回避措置を取ったが間に合わず、両機は滑走路上で衝突し、同戦闘機は炎上、同旅客機は大破して、同旅客機の乗員、乗客に死者3名、負傷者9名を出した。

イ 処分及び判決

昭和35年4月10日、名古屋地検は、指示を出した航空管制官を業務上過失致死及び航空法違反で起訴し、戦闘機操縦者については同年11月30日、起訴猶予処分とした。

昭和37年10月10日、名古屋地方裁判所は、要旨、「航空管制官が旅客機の旋回地点を誤認したため、同機の誘導路への進入退避の誤認を呼びさらに戦闘機に対し離陸支障なしという指示を与える結果となった。」「被告人が充分旅客機の動きを注視し、誘導路への進入を確認したうえで戦闘機に対し指示を与えていたならば本件事故の発生することは無かった。」「被告人が『離陸支障無し』という誤った管制指示を出したことにより、戦闘機を発進させ、よって本件事故の発生した以上、被告人の過失と結果との間に因果関係の存することは当然である。」として、航空管制官に有罪判決を下した。

(「航空事故と刑事責任」200頁)

中華航空機事故

この事件では、自機を滑走路上の自動車に衝突させた機長の責任は問われず航空管制官だけが刑事責任を問われた。そして、判決文中で、本件では機長の責任を問う事が酷であると明示されている。

ア 事案の概要

昭和45年5月23日午前4時2分ころ、中華航空公司所属B727型旅客機が、東京国際空港C滑走路に着陸のため接地した直後、同機の前輪が同滑走路上に塗装工事のため停車していた運輸省東京航空局東京空港事務所所属の自動車の右側に接触し、同車に乗車していた同滑走路の塗装工事を監督中の同所施設部土木建築課員K(20歳)が死亡した。

イ 処分及び判決

昭和47年5月31日、東京地方検察庁は、当時管制業務に従事していた航空管制官を、「Kらに対しC滑走路から退避させることを指示し、その退避完了を確認した上で、中華航空機に対し着陸許可を指示し、もって同機と自動車の接触による危険の発生を未然に防止すべき義務があるのにそれを怠った。」として、業務上過失致死罪で起訴した。

東京地方裁判所は、昭和50年12月1日、管制官に有罪判決を下した。

その判決中で、中華航空機の機長の責任について次のように述べている。

「中華航空機の着陸操作方を標準的な状態におけるそれと対比してみると、やや粗雑であったとの感は免れ難いが、さればと云って、・・・それが通常の着陸操作方を著しく逸脱した異常なものであるとまで決めつけることは困難というべきである。」

「当日の日の出は午前4時31分で未だ日の出前であり、かつ月齢は28日で、地上はなお暗かったうえ、本来航空機に対する障害灯として機能すべき被害車両屋上の黄色巡回灯も消されていたこと等に照らせば、〇機長の被害車両発見が不当に遅かったとまでいうことは当たらず、」「同機長が着陸復行を試みなかったからといって、これを非難することは酷に失する。」したがって、「同機長が前方注視義務に違反し、また被害車両発見後の事故回避措置を懈怠したと断ずるについては、なお確証にかける。」

(「航空事故と刑事責任」208頁)

日航ジャンボ機墜落事故

本件では、事故の7年も前にあった間違った修理こそが問題とされており、機長の責任は問題にされていない。

ア 事案の概要

昭和60年8月12日、日航所属B-747型機は、東京国際空港から大阪空港に向けて飛行中、伊豆半島南部の東岸上空に差しかかる直前の18時25分ころ、異常事態が発生し、約30分間飛行した後、18時56分ころ、群馬県多野郡上野村山中に墜落した。乗客乗員520名が死亡し、4名が重傷を負った。

イ 経過及び処分

事故原因は、昭和53年に実施された圧力隔壁修復作業時の不適切な作業によって、事故発生までの7年の間に圧力隔壁に金属疲労亀裂が発生、今回飛行時に隔壁の強度が限界に達したため、機内と圧空気圧によって爆発的に隔壁を破壊し、圧力隔壁の破壊部分から機内と圧空気が機体後部の内部に噴出、機体の後部を分離するとともに垂直安定板の大部分を内側から破壊、機体から分離させたこと等によるものと推定された。

平成元年11月22日、検察側は、処分内容を発表し過失責任は問えないとした。検察側の発表によると、ボーイング社AOGチームの作業担当者に修理ミスがあったことは明らかであるが、実際の作業者を特定することができず、また、なぜ指示どおりに作業をしなかったのかなどが不明であるため、具体的な過失の有無及びその内容を認定することができない、という。

これは、アメリカでは、航空事故については原因究明が優先し何らかの過失が介在している場合でも通常刑事責任の追及は行われないため、日本の捜査に対して協力を拒否されたことが大きく影響している。

何が起きたかも分からず、ほとんど操縦不能の飛行機をやっと空中にとどめようと努力していた機長らの責任が問題にならなかつたのは言う迄もない。

(「航空事故と刑事責任」168頁以下)

雫石空中衝突事故

ア 事案の概要

昭和46年7月30日、岩手県雫石町上空で、南下中の全日空B-727型機に、ジェットルートJ11Lに近接して臨時に設定された訓練空域で訓練機が教官機との高度差・横間隔等を適宜変化させて教官機に追従して旋回飛行する機動隊形の訓練飛行中であつたF-86型戦闘機の訓練機が衝突した。両機とも墜落し、訓練生は緊急脱出により生還、旅客機の乗員乗客162名は全員死亡した。

イ 経過及び処分

教官と訓練生が起訴された。

一審では教官と訓練生の両方に見張り義務違反を認めて有罪・実刑判決。

二審では前方ないし教官機を注視していると全日空機を視認することは不可能であつたとして訓練生は無罪とされ、教官は刑期が短縮され執行猶予がつけられた。

最高裁は、教官について破棄自判した。最高裁は教官の量刑を判断するうえで、超高速で飛行しながら訓練機に指示を与えなければならない教官の作業が非常に難度の高いものであることに理解を示し、そもそも危険な臨時の訓練空域を設定した航空自衛隊幹部の責任に言及した。その部分を抜粋する。

「被告人の見張り義務を怠った過失が責められるべきではあつても、その義務履行ないしそれによる事故回避の可能性は前示のとおり極めて限られたものであるから、この義務を懈怠したことをとらえて被告人の罪責を余りに重視すべきでなく・・・、飛行訓練計画の立案、実施にあたり、航空安全対策、殊に民間機の常用飛行経路として航行頻度の高いジェットルートJ11Lの安全に対する配慮を怠った航空自衛隊当局、特に松島派遣隊幹部の責任こそ重大であるというべきであり、このような事故の発生は、右のごとき杜撰な計画をそのまま実施に移し被告人らに飛行訓練を行かせた右幹部らの怠慢を抜きにしてはとうてい考えられないところである。」(最高裁昭和58年9月22日、刑集233・1、判時1089・17)。

この最高裁の判示した松島派遣隊の過失については、全日空と国との間で争われた民事訴訟においても裁判所によって考慮され、民事訴訟の控訴審では、民事責任の割合に関し自衛隊側が2、全日空側が1とされた(東京高裁平成元年5月9日判決)。

(「航空事故と刑事責任」260頁)

4) 次に船舶事故の例をあげる。

船舶事故の場合は、海難審判手続によって海難の原因が探求される。海難審判においても、事故の責任全てを船長に押しつけることはなく、事故にいたるメカニズムを慎重に検討して結論を下している。

機船第六関丸汽船満珠丸衝突事件（昭和26年9月27日高審裁決）

この事故では、第六関丸の定期検査及び修理を請け負った造船会社の業務上の過失によって高速力試運転中に操舵不能となったことが事故の原因とされ、第六関丸の船長と一等航海士の責任は問われていない。

汽船洞爺丸遭難事件（昭和34年2月9日高審裁決）

この事故では、台風が通過し去ったとは認められない荒天下に出航した船長の過失が認められたが、同時に、洞爺丸船尾に車両輸送のための大開口を有しそこから浸水したという船体構造の点、及び現実に航海が可能な限り運航を継続していたという青函連絡船の運航管理が適当でなかったことも事故の一因であるとされた。

（以上 海難審判の実務 188頁 成山堂書店）

5) これらの判例・先例を読めば分かるように、航空機事故が発生した場合に、その事故の責任全てを機長（操縦者）一人に押しつけた例はない。事故が起きた場合まず操縦者の過失が注目されがちであるが、そうはせずに事故の発生に至ったメカニズムを慎重に検討し、航空管制官や航空機の整備を行った者、さらには危険な飛行訓練計画を設定した自衛隊幹部の責任などが追及されている。

「航空機事故が発生した場合は全て飛行を決断した機長の責任である。」という上記の文書の主張は誤りであると言わざるを得ない。もし、かような「飛行の大原則」が広く航空界の操縦者間で信じられているとしたら、それは航空界の「誤った常識」と評価する他ない。迷信の類である。

2 事故と第三者の責任

1) 飛行中に発生する事故には色々な原因がある。その原因の如何によって法的責任を負担する者が異なってくる。

パイロットの過失だけがある場合

機体の整備不良、気象や地形判断の誤り、他機が存在・飛行経路の認識ミス、操縦技術上の過誤など、パイロットの過失ある行為にのみ原因のある事故の場合は、当該パイロットの法的責任が発生する。その事故によって第三者に損害を与えれば賠償責任が発生するし、自分の身体、機体が傷ついても自費でまかなうことになる。

第三者の過失だけがある場合

事故の発生についてパイロットには何の過失もなく、第三者にのみ過失がある場合は、

当該第三者のみが法的責任を負担することになる。たとえば、容易には認識できない欠陥のある機体を販売し飛行させた場合の機体販売者などが考えられる。

パイロットと第三者の過失が競合する場合

事故の発生についてパイロットの過失が認められ、同時に第三者の過失も事故の一因となっている場合には、パイロットと第三者の双方に事故に対する法的責任が発生する。

たとえば、パラグライダースクールの最中に訓練生に事故が起きた場合、もともと訓練生は技術未熟な者であるから、未熟な者に危険な行為をさせたスクール（教官）の責任が発生することが多いであろうが、同時に、ある程度の飛行経験を持った訓練生であれば一定の回避行動はできたと考えられる場合もあると思われる。このような時はスクールと訓練生の双方が責任を負う。

そして、この場合は、事故により発生した損害については、公平の観点から双方の過失割合を考慮して責任の分配が行われることになる。交通事故における過失相殺と同様に考えられる。

2) 競技会主催者の法的責任

これまでに1997年5月17日の事故以外でパラグライダー、ハンググライダー等の競技における法的責任が争われた事件が存在するかどうかについては確認されていない。

しかし、危険を伴う競技中の事故に関して競技主催者の安全配慮義務違反が問題となった事件があるので次に示す。

トライアスロン参加者死亡事件

ア 事案の概要

ある町主催のトライアスロン大会において、最初の種目である水泳競技中、参加者が海面においてうつ伏せに動かず浮かんでいるところを監視員に見えられた。参加者は直ちに救助船に引き上げられ救急処理をされつつ病院に搬送されたが死亡した。

遺族は、主催者（町）の安全配慮義務違反を主張して訴訟を提起した。

イ 裁判所の判断

裁判所は、競技を主催した者は、その競技に関する契約に基づき、参加者に対し、競技を実施する義務を負うことは前述のとおりであるが、これに付随し、その競技が危険を伴うものである場合には、その参加者が安全に競技できるように配慮し、救助を要する事態が発生した場合には直ちに救助すべき義務を負う事は言うまでもない。そして、本件大会のように沖合で長距離を泳ぐというような水泳競技においては、競技者に溺れる者が出るなどの事故が発生する可能性を否定できないため、その主催者は、競技コースの設定に配慮すると共に監視者、救助担当者を配置し、救助機器を用意して救助体制を整え、かつ参加者に救助を要する事態が発生した場合や、参加者から救助の要請があった場合には直ちに救助する義務があるというべきである、

として、危険な競技を主催する者の安全配慮義務を認めた。ただし、この事件では、結局、主催者の義務違反は無いとして請求が棄却された。

(ケーススタディ スポーツアクシデント 54頁 (株)体育施設出版)

安全配慮義務(一般論)

判決文中の「その競技が危険を伴うものである場合には、その参加者が安全に競技できるように配慮・・・する義務を負う」という部分は、危険を伴う競技主催者の安全配慮義務に関する一般論として、パラグライダーやハンググライダーの競技においても同じに当てはまる。

したがって、パラグライダーやハンググライダーの競技会を主催する者が、競技参加者の安全を配慮する義務を負うことは疑いがない。

安全配慮義務の具体的内容

では、パラグライダーやハンググライダーの競技会主催者は、具体的にどのような安全配慮義務を負担するのか。この点について論じられた法律文献は見当たらないが、たとえば、次の点などが考えられる。

未然に事故の発生を防止する義務として、安全な飛行のためのフライトルールを策定し参加者に対して告知する義務、参加者には遠方からの参加者など会場の地形・気象等の特徴に詳しくない者もいるであろうから、参加者に対して地形・気象等の特徴を告知する義務などが考えられる。気象等の変化する情報については、その変化を伝える義務も考えられる。

また、事故が発生した場合には、直ちに救助し適切な医療機関における治療を受けられるように救助体制を準備することが必要である。

競技会を主催する者が安全配慮義務を追及されることを防止するために何をすれば良いかという問題は、裁判例が集積されるまでは明確にならない。

3 定款変更について

- 1) 教習検定委員会は、「飛行援助等を行う行事主催者に対し事故に関わる直接的責任が存在せずこれを認めないことをJHF定款に明示しなくてはならない。」と主張する。
- 2) しかし、そもそも教習検定委員会のいう「飛行援助等を行う行事主催者に対し事故に関わる直接的責任が存在しない」という主張自体が誤りであることは既に説明したとおりである。
- 3) また、事故が発生した場合の法的責任の有無はJHFが決定しうる事柄ではないから(法律の解釈論であり最終的には裁判所が判断する) JHF定款にこのような規定を定めたとしても法的に無効である。
- 4) もし、JHF定款にこのような法的に誤った規定を設けた場合、当該規定を有効なものとして信じて行為し損害を被った者から将来法的責任を追及される危険が発生する。

たとえば、そのような定款規定を読み、競技会を主催しても何ら法的責任を負わないと誤信した者が競技会を行い、不幸にして事故が発生し遺族から法的責任を追及された場合に、その競技会主催者から J H F に対する損害賠償請求がなされる危険性があるということである。

5) 教習検定委員会の主張は、法的に間違いであるだけでなく、積極的に J H F をミスリードし、J H F を訴訟の危険にさらすものである。教習検定委員会の委員から、このような無効かつ危険な主張がなされたことは看過しがたい。

教習検定委員会の提案する定款変更は、許されない。

以上