

日航907便最高裁決定にあたっての声明

全運輸労働組合は、2001年1月31日に発生した日航907便事故で怪我を負われた乗客乗員の方々へのお見舞いと、事故から9年9ヶ月を経て怪我が完治されていることを心から願うものである。

2010年10月26日、最高裁判所は、この事故について業務上過失致傷罪で起訴された航空管制官2名への東京高等裁判所の有罪判決に対する弁護側上告申立てを棄却する決定を行った。

全運輸労働組合は、航空の現場に混乱をもたらした航空の安全確保に逆行する反動的かつ非科学的な最高裁決定を断じて認めることはできない。このような決定を行った最高裁に断固として抗議する。

私たちは事故発生当初より、この事故が、管制官の言い間違いではなく多くの事象が複雑に絡み合って発生したシステム性事故であり、とくにTCAS（航空機衝突防止装置）の運用方式に重大な問題があったことを指摘してきた。このことは、航空事故調査委員会（当時）が国際民間航空機関（ICAO）に異例の勧告を行ったことや、ドイツのウーベリンゲンで極めて類似した空中衝突事故が発生したこと等からも明らかである。

一審、二審においても、飛行中の航空機に搭載されているTCASが表示するRA（回避指示）の内容を、地上にいる管制官が予見できるかどうか争点の一つとなったが、公判ではどの証人も予見できないと証言し、検察側の論理はことごとく破綻した。

にもかかわらず、東京高裁は、TCASの運用方式の不備には全くふれなばかりか、証言や証拠を無視して、裁判官自らがTCASのRAの内容は予見可能とするストーリーを無理矢理作り出すなど、有罪ありきの判決を導き出した。最高裁決定はこの判決をそのまま踏襲したものであり、なんら具体的な根拠も示さず、非科学性極まりない。

国際民間航空条約の第13付属書は、「事故調査の唯一の目的は、将来の事故の防止であり、罪や責任を課するのが目的ではない」としている。これは、事故に至る複雑な連鎖の末端の直接当事者を処罰しても、事故原因の究明や再発防止には繋がらず、むしろ真の事故原因を覆い隠して逆効果であることを、世界の航空関係者や司法当局が数多くの教訓から学んだ国際標準である。

しかし日本では、警察庁と航空事故調査委員会（当時）との間に結ばれた覚書により、国際民間航空条約の精神に反し、個人責任を追及する警察捜査が事故調査に優先して行われており、本件事故においても事故調査委員会の事故調査報告書が囑託鑑定書として警察当局に提出されている。

科学的な調査と再発防止が絶対条件である航空事故において、非科学的かつ個人の処罰に偏向した判決がまかり通る日本の司法の実態と、個人責任の追及を優先する日本の事故調査のあり方は、航空の安全を確保する社会的な要求に真っ向から反するものであり、現場の航空労働者は深く憂慮せざるを得ない。

今、日本は、羽田空港新滑走路の供用開始に象徴されるように、アジア地域の航空の拠点を目指しており、今後も航空交通量は増大の一途を辿ることが明らかである。こうしたなかでの最高裁の反動的な決定は、航空の現場に深刻な萎縮効果と混乱をもたらした、航空の安全確保と日本の航空の発展に対する国民の期待を踏みにじるものである。このことは、決定を行った最高裁第一小法廷の5人の裁判官のうち、反対意見を付した櫻井裁判官も、被告の管制官2名に刑事罰に値する過失はないとした上で、刑事責任の追及はシステム全体の安全性向上に支障を来すと指摘していることから明らかである。

全運輸労働組合は、刑事捜査と分離された、再発防止を優先する真の航空事故調査体制の確立が、航空の安全確保と日本の航空の発展にむけた、待ったなしの喫緊の課題であり、早急に対応策をとるよう政府に強く求めるものである。また、これまで支援していただいた多くの団体、個人に対して深く感謝申し上げるとともに、引き続き職場の仲間一丸となって今後も広く航空労働者、国民とともに奮闘するものである。

2010年10月29日
全運輸労働組合