

タイトル「**2022年度危機管理学部(公開)**」、フォルダ「**危機管理学部**」
シラバスの詳細は以下となります。



科目ナンバー	RMGT3402		
科目名	事故責任法制		
担当教員	工藤 聡一		
対象学年	3年,4年	開講学期	前期
曜日・時限	水 3		
講義室	1206	単位区分	選
授業形態	講義	単位数	2
科目大分類	専門		
科目中分類	専門展開		
科目小分類	専門・法学		
科目の位置付け（開発能力）	■DPコード：学修のゴールを示すディプロマポリシー（DP）との関連 DP1－E〔学識・専門技能〕 専門分野にかかる理論知と実践知を獲得し利用することができる。 DP3－H〔論理的思考力・批判的思考力〕 理路整然とした思考を備えつつ、偏りを排除するための内省をもって、問題・課題を合理的に解決することができる。 DP4－I〔理解力・分析力〕 文章表現・数値データを適切に扱いつつ、情報の収集と取捨選択、分析と加工を有効かつ円滑に行い、問題解決につなげることができる。 ■CRコード：学修を通じて開発するマインドセット・ナレッジ・スキルを示すコモンルーブリック（CR）との関連 E1 学識と専門技能（30%） H1・H2 論理的思考・批判的思考（30%） I1 理解・分析と読解（40%）		
教員の実務経験	ありません。		
成績ターゲット区分	■成績ターゲット：能力開発の目標ステージとの対応 3 発展期 ～ 4 完成期		
科目概要・キーワード	大規模人為災害としての運輸事故・産業事故は、混乱の收拾や犠牲者の救護、メディア対応といった初動における実務的な対応の他、事後的にも、加害者の責任追及と損害賠償、再発防止等、各種の法的な手続を必要とします。通常、事故現場では証拠保全等に関し、これらの手続の動線が交錯することになります。本講は、運輸事故を念頭に置きつつ、関係手続を統一的に理解できる危機管理担当者の養成をねらいとして、事故後の法的論点を横断的に検討しようとするものです。具体的には、逸失利益と慰謝料の算定、家族の精神的ケアの実施、刑事責任の追及と事故原因調査との調和、債務不履行責任と不法行為責任との競合、製造物責任の認定、損害保険による損害の分散と吸収等の点について、法学的・危機管理学的アプローチの両面から考えることとします。 授業形態は講義形式により行います。なお、授業を補完・代替するためにオンライン授業（オンデマンド型またはライブ配信型）を取り入れます。 ■キーワード： 運輸事故、逸失利益、刑事責任、事故調査、製造物責任、損害保険		
授業の趣旨	■副題 航空機事故を題材として、関係主体の役割と法的責任を俯瞰する訓練を行い、危機管理担当者としてルールに裏付けられた地に足の着いた事故対応ができるようになる。 ■授業の目的 運輸事故、とりわけ航空機事故について、事故発生のメカニズムの理解を前提として、事故後の関係当事者の責任関係がいかに発生し、手続的に処理されていくのか検討することを目的とします。		

	■授業のポイント 航空機とくに飛行機での旅は今日極めて高い安全性をほこっていますが、航空機の往来数も伸び続けており、残念ながら事故そのものはゼロにはできません。大きな運動エネルギーをもつ飛行機が墜落する事故の衝撃は巨大であり、多くの乗員乗客の命が一瞬にして奪われる悲劇性とあいまって、報道の関心も集まります。そうしたメディアへの対応から始まり、事故後には、加害者責任追及や損害賠償、再発防止といった各種の法的な手続が進んでいきます。もちろん、事故の発生を未然に防止するために種々の手続も置かれています。つまり、航空機事故は、リスクマネジメントとクライシスマネジメントとが交差し、危機管理と法とがオーバーラップする、危機管理学徒が学ぶべき材料を多分に含んだ題材といえます。危機管理のついてこれまで学んだ知見を複合的に用いて、制度を理解していきましょう。						
総合到達目標	■航空機事故発生後の初動体勢を、関係主体毎に把握できる。 ・航空機事故の発生メカニズム及び事故発生後の関係主体の対応フローを把握することができる。 ■航空機事故に伴う関係主体の法的責任を説明できる。 ・事故関係主体の責任に関して、十分な根拠を収集し、適切な推論のもとに自説を示すことができる。 ■航空機事故における関係主体の行政、民事及び刑事上の責任制度の課題を説明できる。 ・航空機事故にかかる法的問題を、考察対象として認識することができる。 ・航空機事故と、民事法、行政法、刑事法に関する知見とを関連付け、学習意欲につなげることができる。						
成績評価方法	■レポート1回（60%）：適用ルブリック E1・H1 （評価の観点）航空機事故における原因調査と懲罰志向とのジレンマと、その制度的解決の道筋を十分に理解し、かつ適切に表現しているかどうかを確認します。 （フィードバックの方法）締切後、出題意図、模範解答を含む問題解説を共有します。 ■レポート1回（40%）：適用ルブリック E1・I1 （評価の観点）航空機事故をめぐる関係者の法的責任について、正確に理解しているかどうかをはかります。 （フィードバックの方法）締切後、出題意図、模範解答を含む問題解説を共有します。						
履修条件	特にありません。						
履修上の注意点	■本講は、「災害マネジメント」領域に配置されていますが、リスクマネジメントとクライシスマネジメント、そして危機管理と法律とが交差する航空機事故を題材するという意味で内容の裾野は広く、法執行官の関与や、グローバルな協力関係など、他の領域にも多分に影響するテーマを扱います。「越境」受講を歓迎します。 ■近時「学び」の仕組みの理論的な説明が進んできており、本講義の運営上も、そうした知見を取り入れます。すなわち、講義をベースとしながらもワークショップ的な手法を加味し、学習者が既に身に付けている知識と意識的に関連付けて、新たな知識の獲得のための理解を活性化させます。また、各種のグラフィックオーガナイザーを用い、学習過程を可視化し、新たな知識の摂取と定着を促進させます。詳しくは、ガイダンスで説明します。 ■ワークショップ形式による参加型の授業を組み入れます。積極的な受講態度が求められます。						
授業内容	本欄記載事項の主語は原則として皆さんです。よく読んで準備し、主体的に、授業に臨んでください。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>回</th><th>内容</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td> ①授業テーマ 航空機事故の発生原因と未然防止 ②授業概要 商業航空における事故・重大インシデントの発生態様とその防止のための取り組みを確認し、事故責任の法律関係を考察するベースとなる正確な実態認識を確立する（E1, H1, I1）。 この点について、ワークショップを行うことがあります。 ③予習（120分） 日本における「自動車事故」の発生件数と発生原因を調査する。 ④復習（120分） 航空機の事故特性と、未然防止の仕組みを整理する。フォームA「KWLチャート（1）『航空機の安全性』」を完成させる。 </td></tr> <tr> <td>2</td><td> ①授業テーマ 航空機事故と当事者の責任 ②授業概要 航空機の運航には様々な主体が関与し、事故発生時の対応、あるいは事故責任の関係も複雑である。その大まかな構造を理解し、次週以降の責任主体毎の法律関係に関する考察の基礎をかためる（E1, H1, I1）。 </td></tr> </tbody> </table>	回	内容	1	①授業テーマ 航空機事故の発生原因と未然防止 ②授業概要 商業航空における事故・重大インシデントの発生態様とその防止のための取り組みを確認し、事故責任の法律関係を考察するベースとなる正確な実態認識を確立する（E1, H1, I1）。 この点について、ワークショップを行うことがあります。 ③予習（120分） 日本における「自動車事故」の発生件数と発生原因を調査する。 ④復習（120分） 航空機の事故特性と、未然防止の仕組みを整理する。フォームA「KWLチャート（1）『航空機の安全性』」を完成させる。	2	①授業テーマ 航空機事故と当事者の責任 ②授業概要 航空機の運航には様々な主体が関与し、事故発生時の対応、あるいは事故責任の関係も複雑である。その大まかな構造を理解し、次週以降の責任主体毎の法律関係に関する考察の基礎をかためる（E1, H1, I1）。
回	内容						
1	①授業テーマ 航空機事故の発生原因と未然防止 ②授業概要 商業航空における事故・重大インシデントの発生態様とその防止のための取り組みを確認し、事故責任の法律関係を考察するベースとなる正確な実態認識を確立する（E1, H1, I1）。 この点について、ワークショップを行うことがあります。 ③予習（120分） 日本における「自動車事故」の発生件数と発生原因を調査する。 ④復習（120分） 航空機の事故特性と、未然防止の仕組みを整理する。フォームA「KWLチャート（1）『航空機の安全性』」を完成させる。						
2	①授業テーマ 航空機事故と当事者の責任 ②授業概要 航空機の運航には様々な主体が関与し、事故発生時の対応、あるいは事故責任の関係も複雑である。その大まかな構造を理解し、次週以降の責任主体毎の法律関係に関する考察の基礎をかためる（E1, H1, I1）。						

	この点について、ワークショップを行うことがあります。 ③予習（120分） 航空機の運航に関与する主体（航空会社、空港会社等）を列挙する。 ④復習（120分） フォームC「K W H A L A Qチャート『航空機事故の関係者』」を完成させる。
3	①授業テーマ 航空機事故の初動体勢①救援救助、現場保全 ②授業概要 極めて低い事故発生率にもかかわらず、一度事故が発生すると甚大な損害を生じさせるのが航空機事故である。発生後72時間のうちに行われる事故後の対応を多角的に検討し、多数の当事者を擁し関係諸手続が複線的に進行する状況を理解する（E1, H1, I1）。 この点について、ワークショップを行うことがあります。 ③予習（120分） 消防、警察、航空会社、メディアといった関係主体の職員のいずれかになったつもりで、事故後72時間のうちにどのような対応を迫られるか考える。 ④復習（120分） 航空機事故発生時における関係主体の初動体勢を、他機関連携を踏まえつつ整理する。フォームF「V E N Nダイアグラム『刑事責任追及 v s 原因調査』」を完成させる。
4	①授業テーマ 航空機事故の初動体勢②家族ケア ②授業概要 航空機事故の発生時、被害者家族は何を必要とするであろうか。損害の賠償をひとまずおいても、正確な情報の収集と伝達、事故現場への移手段の確保、チャイルド・ケアやカウンセリングの実施等、そのニーズは多岐にわたる。これらをどのようにシステム化すべきかについて検討する（E1, H1, I1）。 この点について、ワークショップを行うことがあります。 ③予習（120分） 航空機事故に巻き込まれた家族は、事故により、経済的、社会的、精神的にどのような状況に追い込まれるか考える。 ④復習（120分） 米国航空災害家族援助法（Aviation Disaster Family Assistance Act of 1996）に基づく家族ケア活動の概要を整理する。フォームG「F R A Y E Rモデル『被害者家族のニーズ』」を完成させる。
5	①授業テーマ 行政責任①行政処分の諸類型 ②授業概要 航空は高度の規制産業であり、航空機の製造や運航、整備から、航空運送や航空機利用といった用途まで、公益の観点から多面的な行政監督を受ける。そうした規制の概要を把握するとともに、規制下での処分について体系的な知識を得る（E1, H1, I1）。 ③予習（120分） 「型式証明」について調べる。 ④復習（120分） 航空機製造事業法、航空法、航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律（航空危険法）等、主要な航空法令に基づく処分の概要を整理する。フォームB「K W Lチャート（2）『航空に対する規制の種類と内容』」を完成させる。
6	①授業テーマ 行政責任②事故調査とシカゴ条約第13付属書 ②授業概要 発生した場合の損害が甚大である一方、極めて発生頻度の低い航空機事故にあっては、1度の事故から出来る限りの教訓を得る必要がある。事故調査はそのための行政手続である。航空が本来国際的であり、関係当事者が世界に広がる状況からしても、事故の教訓を国際的に共有する必要性は高く、国際民間航空の礎である1944年シカゴ条約（国際民間航空条約）は「第13付属書（航空機事故及びインシデント調査）」において、その運用細則を定めている。シカゴ条約のアンプレラの下に置かれる事故調査手続の概要を理解する（E1, H1, I1）。 ③予習（120分） 「オープン・スカイ協定」について調べる。 ④復習（120分） 1944年シカゴ条約及び同付属書の意義と、第13付属書の目的を整理する。フォームA～Iのうちの1つを用いて、学修内容の位置付け、又はキーワードの概念整理を行う。

7	①授業テーマ 行政責任③事故調査機関の制度設計 ②授業概要 N T S B（米国国家運輸安全委員会）の組織と機能について理解し、日本の運輸安全委員会との異同を確認する。事故調査の国際分担及び国際協力の仕組みを確認する（E 1, H 1, I 1）。 ③予習（120分） 「運輸安全委員会設置法」の趣旨と組織構成を確認する。 ④復習（120分） N T S Bとの対比において、日本の運輸安全委員会の課題を整理すること。フォーム A～I のうちの1つを用いて、学修内容の位置付け、又はキーワードの概念整理を行う。
8	①授業テーマ 刑事責任①航空犯罪の抑止と処罰のための国際条約 ②授業概要 航空が国際的であることは、航空犯罪も国際的であることを示している。そのため、1963年東京条約以来、数多くの航空犯罪防止条約が成立している。この時間では、それらの概要と刑事責任追及プロセスを確認する（E 1, H 1, I 1）。 ③予習（120分） 2001年の9. 1 1 米国同時多発テロの事実関係を調査し、刑事責任を負うべき関係者の範囲を考える。 ④復習（120分） 1963年東京条約から2010年北京条約までの航空犯罪防止条約の変遷を確認する。フォーム A～I のうちの1つを用いて、学修内容の位置付け、又はキーワードの概念整理を行う。
9	①授業テーマ 刑事責任②鑑定嘱託の実務 ②授業概要 本来、目的が異なる刑事捜査と事故調査とが、事実認定において実際上重なってしまうことがある。このことにより、関係者が刑事責任の追及をおそれて事実を話さなくなり（萎縮効果）、結果として事故調査の目的が達せられないおそれがある。この問題性を認識することからはじめて、課題にどのように対処すべきかを検討する（E 1, H 1, I 1）。 ③予習（120分） 日航機ニアミス事件第一審判決（平成18 年3 月20 日東京地裁判決）の事実と判旨を調査する。 ④復習（120分） 控訴審（平成20 年4 月11 日東京高裁判決）及び上告審（平成22 年10 月26 日最高裁判所第一小法廷決定）を含め、日航機ニアミス事件の意義を確認する。フォーム A～I のうちの1つを用いて、学修内容の位置付け、又はキーワードの概念整理を行う。
10	①授業テーマ 刑事責任③航空犯罪のエスカレートと予防的対応 ②授業概要 航空機内の犯罪、航空機を狙った犯罪、航空機を使用した犯罪という具合に、「航空犯罪」がエスカレートしていくなかで、今日、航空機を利用する我々は犯罪と隣り合わせであるといえる。この時間では、個々の航空犯罪の構成要件と対応する罰則を、類型的に検討する（E 1, H 1, I 1）。 ③予習（120分） ハイジャック防止法（航空機の強取等の処罰に関する法律）でカバーする犯罪類型を調べる。 ④復習（120分） 国際条約に規定される航空犯罪類型及び、各条約の締約国を整理する。フォーム A～I のうちの1つを用いて、学修内容の位置付け、又はキーワードの概念整理を行う。
11	①授業テーマ 民事責任①運送責任とモントリオール条約 ②授業概要 航空運送は仕事の完成を内容とする請負に類する結果債務型契約であると解されている。したがって、航空機事故の発生によって仕事が完成できなかった場合、航空運送人（エアライン）は債務不履行の責を負うべきことになる。この点、国際運送にあって、各国、各エアラインの責任がまちまちであると混乱を招くし、あるいは「命の値段」に天地ほど幅があるのも不当であることから、国際航空運送に関する「規則の統一（Unification of Certain Rules）」のための条約が作られてきている。この時間は、この趣旨にてた1929年ワルソー条約以来の民事責任の法理を確認する（E 1, H 1, I

	1)。 ③予習 (120分) 航空各社の国際旅客運送約款における責任条項を調査する。 ④復習 (120分) 1929年ワルソー条約から、1999年モントリオール条約に至る、国際航空運送人の責任制度の変遷を整理する。フォームA～Iのうちの1つを用いて、学修内容の位置付け、又はキーワードの概念整理を行う。
12	①授業テーマ 民事責任②旅客に対する不法行為責任と地上第三者責任、保険の適用とその限界 ②授業概要 運送契約の一方当事者である航空運送人（エアライン）の作為・不作為が、不法行為の要件を満たす場合には、債務不履行と不法行為の請求権競合の状態となる。契約関係にない地上第三者等に対して運送人の故意・過失により損害を生じさせたような場合は、不法行為責任が生じ得る。この時間では、これらの法律関係について検討する（E1, H1, I1）。 第1回から第12回までの授業のまとめをかねて、第1回レポート課題を設定します。1週間後を締め切りとし、締切後、出題意図、模範答案を含む問題解説を共有します。 ③予習 (120分) 民法709条「一般不法行為」の法文上の要件を確認する。 ④復習 (120分) 2009年モントリオール条約（航空機が第三者に生じさせた損害の補償に関する条約）の概要を整理する。フォームA～Iのうちの1つを用いて、学修内容の位置付け、又はキーワードの概念整理を行う。
13	①授業テーマ 民事責任③製造物責任 ②授業概要 航空機やエンジンの欠陥に起因する事故の場合、これらの製造物責任が問われ得る。この時間は、製造物責任の根拠と要件に関する一般的議論を踏まえ、航空機の製造物責任が争われた事例を研究する（E1, H1, I1）。 ③予習 (120分) 「無過失責任」の根拠について調査する。 ④復習 (120分) 中華航空事件（平成15年12月26日名古屋地方裁判所判決）の事実と判旨を確認する。フォームA～Iのうちの1つを用いて、学修内容の位置付け、又はキーワードの概念整理を行う。
14	①授業テーマ 民事責任④国際民事訴訟 ②授業概要 運送事業者、旅客、営業所などが複数国にわたる涉外事件としての国際航空機事故における法律手続とその問題点を説明できる（E1, H1, I1）。 ③予習 (120分) 遠東航空事件（1986年6月20日東京地方裁判所中間判決）の事実及び判旨を調査する。 ④復習 (120分) 遠東航空事件に加えて、マレーシア航空事件の事実及び判旨を確認し、国際裁判管轄の原則と例外のポイントを整理する。フォームA～Iのうちの1つを用いて、学修内容の位置付け、又はキーワードの概念整理を行う。
15	①授業テーマ まとめ ②授業概要 航空機事故の処理の主要問題である事故調査と刑事責任追及のジレンマを扱って、授業内容全体を振り返ることとします。 第2回レポート課題を設定します（E1, H1, I1）。1週間後を締め切りとし、締切後、出題意図、模範答案を含む問題解説を共有します。 ③予習 (120分) 講義ノートをふり返し、疑問点を整理する。 ④復習 (120分) 危機管理担当者として認識が必要な、事故の初動及び事後の法的手続について総括的な検討を行い、事故責任論レポートを作成してみましょう。例えば、新聞記者志望であり、将来航空機事故を取材者の立場で経験した場合を想像しながら、適切な取材計画を立案する、といったことです。

関連科目	「民法法Ⅲ RMGT2343」（３年次前学期配当）、「刑事司法手続Ⅰ RMGT3421」（２年次前学期配当）、「行政法と行政過程Ⅰ RMGT321」（２年次前学期配当）、「大規模事故論 RMGT3504」（２年次後学期配当）、「企業取引と法（ロジスティクス法）RMGT2351」（２年次後学期配当）、「運輸保安 RMGT3533」（３年次後学期配当）の各講義で扱う知見を、航空機事故という局面で切り取って再構成するのが本講義となります。
教科書	■教材となるデータ、リンク等は随時配布します。 ■グラフィック・オーガナイザー（①新しい知識と既存の知識との関連付けのためのものとして、フォームA（KWLチャート（１）個人用）、フォームB（KWLチャート（２）グループ用）、フォームC（KWLHAQチャート）。②新しい知識の入力・活用に関するものとして、フォームD（３エントリー・ジャーナル）、フォームE（STOP & JOTワークシート）、フォームF（VENNダイアグラム）、フォームG（FRAYERモデル）。③知識の出力・表現に関するものとして、フォームH（TRACオーガナイザー）、フォームI（５ステップ・アウトライン・オーガナイザー）の計９種）のうちの該当フォームを、授業共有ファイルからダウンロードして持参してください。各フォームはテキスト入力可能なPDF形式であり、教室でのPC・タブレットで作業できます。
参考書・参考URL	国土交通省HP： http://www.mlit.go.jp/koku/index.html 運輸安全委員会HP： http://www.mlit.go.jp/jtsb/ National Transport Safety Board HP： https://www.nts.gov/Pages/default.aspx
連絡先・オフィスアワー	■連絡先 開講時に告知します。 ■オフィスアワー 前学期：金曜４限、後学期：水曜３限。それ以外の時間については、メール等で事前にアポイントメントをとることにより研究室で対応します。
研究比率	■危機管理領域との対応 災害マネジメント35%；パブリックセキュリティ25%；グローバルセキュリティ25%；情報セキュリティ15% ■危機管理と法学とのバランス 危機管理30%：法学70%

