



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2004.01.20 No. 27 - 35

発行:日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan
幹事会

〒144-0043
東京都大田区羽田5-11-4
フェニックスビル
TEL.03-5705-2770
FAX.03-5705-3274

日本の航空事故調査は、人員、予算ともに不十分、国会などの圧力からも 独立されておらず、極めて不十分な実態が明らかに！！

= シンポジウム「航空事故における刑事責任」より =

現在、日航 706 便事故に対する刑事裁判が名古屋地方裁判所で行われており、航空事故調査報告書が証拠採用されるという世界の潮流からは全くかけ離れた野蛮な行為が行われています。

また、2001 年 1 月に発生した、日航機同志のニアミスによる事故では当該機長や管制官が、書類送検され、依然として事故に遭遇した関係者に対する刑事責任追及に躍起になっています。

本年 10 月 10 日に行われたシンポジウムでは、このような「航空事故における刑事責任追及」について、刑法学の専門家や弁護士、元事故調査官の方々にその問題点や、本来のあるべき姿などが議論されました。

このニュースで、詳しく紹介をしていきます。

日本の事故調査委員会の実態

司会者: 現在の日本に於いて航空事故が発生した場合に、その責任はパイロットを初めとして実際に運航に携わった関係者がおわされるという傾向があります。事実ここ数年間に起こった事故に関しても、刑事裁判の対象になっていたり、書類送検されたりしています。こうした状況下において航空事故における刑事責任追及が果たして航空事故の再発防止となりうるかという観点から議論をしていただきたいと思えます。

最初に、日本の事故調査委員会の現状はどのようなものであるか、元事故調査官であった吉川氏からお願いします。

吉川氏: 当時は鉄道と一緒にではなく、私は航空局運輸課の検査官であり、現役のパイロットとして事故調査を担当させられました。実際に調査に当たるのは、パイロットや整備士（一等航空整備士）、情報官、ILS や VOR など扱う無線技師などです。

航空事故の当該者は航空従事者ですが、調査に当たる調査官のほとんどが航空従事者ではありません。航空に対する理解力が違います。

さらにその上には事故調査委員会があり、学識経験者の事故調査委員がいます。調査官と委員の関係は、例えていうなら、岡っ引きとお奉行様の関係で、その委員に調査の内容を理解させるのは大変なことです。最近の航空機はほとんどがコンピューターで制御されており、ロジックのことなどを話してもなかなか理解してもらえないので苦労します。調査官が作った原案に対して調査委員が審議しますが、その審議を受けるのがまた大変です。

事故調査委員会がないころは、事故調査は航務課の所掌であり、板付の航務課にいたときに担当されたこともあります。その後様々な経緯を経て事故調査委員会が出来るわけですが、当時の事故調査官は運輸省の役人であり、大体 3 年（2 年 8 ヶ月）の任期で任命されるが、資格制度ではありません。

管制技術官は局長名でライセンスを発行されており、管制官はライセンス制で、航空関係者と見なされています。今から思えば、事故調査官もライセンス制にした方が良いと思っています。



人員や予算も少なく、NTSB と比較したら比べ物にならないくらい貧弱な状態です。権力から圧力を受けることもあり独立性も必要ではないかと思います。

司会者：米倉先生は、クランフィールドの事故調査の手法についてセミナーに参加されたと聞いていますが、どのような経験をされたのですか？

米倉弁護士：2週間のショートコースですが、かなり中身の濃い内容でした。

滑走路脇に再現された模擬事故の実地調査など、様々な体験をしてきました。英国の事故調査委員会がアソシエイトして運営されており、講師も実際の調査官がいました。まさにイギリスの事故調査の内容に接してきました。

内容としては、ICAO の国際基準に関する規定類や、制度内容、目的、あり方の座学から始まって、実践的破壊活動や火災の解析、危機管理について事故原因に入っていけば、ヒューマンファクターなどの運航上の分析、エンジニアリングからの分析、FDR や目撃証言からの分析の手法などを学びました。

最後は事故調査報告書の一部、History of FLT の作成を実際に体験させられます。

参加者はパイロットがほとんどで、門外漢の私には大変でしたが、セミナーの中で繰り返し語られた、事故調査の目的は科学的な事故原因追求と事故の再発防止に尽きるということが強調されていました。これはイギリスでの話ですが、日本でも全く同じ事であるはずだと思われま

司会者：事故が発生した後から報告書が作成されまでどのような流れで進んでいくのでしょうか？

吉川元調査官：現場に行って機体の調査は機材は整備士、情報や運航関係は情報官が DFDR、CVR を回収し、解析に回されます。

CVR、DFDR を解析するには、記録されているパラメーターが機種によって違うので、メーカーの情報を持っておかないとコンピューターから出せないのです。

データを解析は事故調査委員会では出来ないの

それを解析して原案を作ります。解析と実験が大切になります。

事故調査報告書には、「認められる」「推定される」「考えられる」という言葉を使っています。

解析や科学的に証明するためにシミュレーターで実験をします。シミュレーターの環境と実機とは違いますので実機でやるしかない場合もあります。飛行機 1 機を地上で借りるにしても多額の費用が必要ですから、役所というところは「地上で借りる予算は出さな、マンパワーだけにしろ」といわれる。予算がないんですね。

ましてや空中で実験するために飛行機を借りるということになる

誰かの訓練の時についてにやってもら

解析、実験と言う項目で実際にやれた場合はすごくうれしいですね。そうすれば自信を持って委員会の審議を受けることが出来ます。

大体 1~2 年で報告書が出来