



2015年3月23日
日乗連発第38-17号

運輸安全委員会
委員長 後藤 昇弘 様

日本乗員組合連絡会議
議長 舘野 洋彰

拝啓、時下ますますご清祥のこととお喜び申し上げます。

私たち日本乗員組合連絡会議（日乗連）は、日本の定期航空会社で働くおよそ4,400人の機長、副操縦士が所属する各乗員組合で組織される連絡会議で、世界100カ国以上、10万人を超えるパイロットで構成されるIFALPA (International Federation of Air Line Pilots' Associations = 国際定期航空操縦士協会連合会：本部 カナダ、モントリオール) に加盟しています。

ご周知の通り、2009年3月、成田空港でフェデラルエクスプレス社の貨物機（FedEx80/MD-11型機）が着陸時の事故で炎上し、搭乗していたアメリカ国籍の機長と副操縦士が死亡しました。この事故に関して、国土交通省の運輸安全委員会は2013年4月に事故調査報告書を公表し、その後、2014年6月10日に、警察は「被疑者死亡」という形で検察庁に送致しました。

このような運用は、事故調査と刑事手続きの分離を求める国際条約（ICAO Annex 13、3.1条等）に準拠しておらず、事故の再発防止を阻害しているものと言わざるを得ません。

日乗連は、これまでも「事故調査によって得られた結果を調査以外の目的に使用してはならない」ことを主張してきておりますが、このFedEx80の事故に関する見解（添付参照）にて改めてご説明申し上げる次第です。

また、3月23日は、当該事故が発生した日と重なることも申し添えます。

敬具

日本乗員組合連絡会議

〒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 E-mail: office30@alpajapan.org



成田空港 FedEx80 事故に関わる書類送検に対する日乗連見解

ICAO Annex 13 では「事故調査の唯一の目的は将来の事故の防止であり、罪や責任を課するための刑事捜査とは分離されるべきである」(3.1 条、5.4.1 条)、および「事故調査によって得られた情報やデータを調査以外の目的に使用することを禁止する」(5.12 条、5.12.1 条)と記述されている。

日本においては、航空事故が発生した場合、運輸安全委員会による事故調査に加え、警察当局による刑事手続としての捜査が開始されるが、刑事捜査が行われることにおいては、ICAO 条約に反していると言える。

では、何故このような ICAO Annex 13 に整合しない運用が、過去・現在において平然と行われてきている実態があるのか、それは、警察当局が行う刑事捜査と運輸安全委員会が行う事故調査が密接な協力関係の下で実施できることを目的とした、警察庁と運輸安全委員会との間で交わされた「覚書」の存在に大きく影響されているからである。

例えば、警察当局は、独自の捜査を行うだけでなく、過失の有無を判断する重要な項目である技術的観点からの事故原因の分析について、運輸安全委員会に対して鑑定を依頼し、証拠物は警察が押収した上で運輸安全委員会に提供され、運輸安全委員会はこれに基づいて調査を遂行する。これらの捜査によって当該乗員などに過失があったと判断した場合、事件を検察官に送致し、検察官は「業務上過失致死傷罪」や「過失航空危険罪」などで起訴するが、運輸安全委員会は、刑事裁判に用いるための鑑定書として事故調査報告書を警察当局に提供している。更には、刑事裁判においても運輸安全委員が証人として出廷し、事故調査報告書の真正について証言することで警察当局に協力している。裁判所は、証拠上過失が認められれば有罪判決を下すことになる。

今回の FedEx80 事故においても、警察当局は捜査を実施し、当該乗員を被疑者とした上で、「被疑者死亡」(すなわち不起訴に至る)という形で検察庁に送致したが、このような運用は、事故調査の適切な実現にとって障害となり、ひいては事故の再発防止を阻害し、航空の安全に重大な脅威となる危険が大きいと言わざるを得ない。

日乗連は、航空事故を原則として、事故調査と刑事捜査は分離されるべきであり、刑事手続の運用そのものが見直され是正されるべきであると考えます。

2015 年 3 月 6 日
日本乗員組合連絡会議