



2018年5月22日
日乗連発第 41-11号

那覇地方検察庁 検察官殿

日本乗員組合連絡会議
ALPA Japan (Air Line Pilots' Association of Japan)
議長 館野 洋彰

要 請 書

(第一航空「栗国空港事故」乗員の刑事処分について)

2015年8月28日に沖縄県栗国空港において発生した、第一航空所属バイキング式DHC-6-400型機の事故(以下「本件事故」という)に関して、日本乗員組合連絡会議(以下「日乗連」という)は、航空の現場で働く乗員の立場から以下のとおり要請いたします。

第1 要請の趣旨

本件事故の運航にあたった乗員について刑事処分の対象とせず、不起訴処分とするよう要請いたします。

第2 要請の理由

1 私たちの立場—再発の防止

私たちは、民間航空の運航乗務員によって構成される団体であり、航空事故やインシデントについて、何よりも同種事故の再発を防止するという立場に立って活動しております。本件事故についても、事故発生直後より、本件事故の調査と研究を重ね、別添く当該機の技術上の問題点への通り本件事故機特有の問題点について見解を有するものです。

こうした見解の基本的視点は、国際航空民間条約の第13付属書(事故調査)に基づくものであり、悲惨な結果を生み出す航空事故の再発防止を目的とするものです。国際航空輸送の分野において、明らかに意図的でないヒューマンエラー(過誤)による事故については、事故原因の調査を的確に進めることにより、判明した事故に関連する要因について適確な再発防止策が取られることを追求しています。さらにその実現の為、関係者への責任追及(刑事処罰など)を行わない対応が大きな潮流となっています。

事故の当事者に対する責任追及は、事故の原因を究明する為に必要となる、当事者・関係者からの貴重な情報の収集・流通を阻害する要因と成り得ます。なぜなら、自己または他者に対する責任追及の根拠になるような供述や情報の提供には、誰しもが躊躇せざるを得ないからです。この理論に立脚するならば、事故原因の徹底的な解明を実現する為には、意図的ではないヒューマンエラーに対しては責任追及をしないという対応こそが、航空の安全を守るという公共の利益に資すると考えるからです。私たち日乗連もこうした考え方に立って活動しています。

2 本件事故に至る原因の検討

事故が起きるにあたっては、1つの事象だけが原因になることは少なく、不安全要素となる多くの事象が重なって、その連鎖の結果として事故が起きることが通常です。

別添く当該機の技術上の問題点>に記載したとおり、本件について、乗員のヒューマンエラーが介在していることは確かですが、このような事故に至る原因事象の連鎖には、航空機の耐空性(※1)に係る問題が認められます。

航空法に規定する耐空性審査要領において求められている「操縦に特別な技術又は過度の注意力を要することなく、2-2の規定に適合するものでなければならない。」を満足出来るか、再度調査すべき課題が残されていると考えます。

(※1 航空機及び装備品の安全性を確保する為の強度、構造および性能についての基準
航空法施行規則附属書第1)

また、航空事業者が乗員に対して的確に与えるべき訓練、すなわち同型機のシステム(構造)にかかる知識の付与や、不測の事態発生時の対応訓練が行われていなかったなどの問題なども含まれております(※2)。

(※2 運輸安全委員会勧告「第一航空株式会社所属バイキング式DHC-6-400型JA201D
の事故に係る勧告について」36頁)

3 本件における刑事責任追及の悪影響

本件への刑事責任追及の社会的影響について、私たちは次の二点について危惧しています。

一点目は、1項に述べた「今後の航空事故再発防止」への悪影響が挙げられます。2項に挙げた耐空性や訓練の適切性に関する問題は、当該乗員をはじめとした関係者の率直かつ真摯な自己批判や洞察がなければ、把握することも検討することも出来ません。そうした状況の下、こうした責任追及が行われるようになれば、今後の事故調査における貴重な情報の集積を阻害する影響は避けられず、将来的な事故調査への悪影響が懸念されます。また、航空機の運航では、設計、製造、整備、運航管理、訓練、運航、気象・空港環境など、多様な業務が組織的に集積され、システム化した職場となっており、そのシステムの一部を構成するパイロットの判断や操作について責任が追及されることになれば、現場は萎縮し、安全の為のコミュニケーションや意欲にも悪影響を与えかねません。

二点目として、現在、島民をはじめ、当該路線を利用する方々にとって欠く事のできない公共交通機関を維持発展させる上で、とりわけ、この様な事故を責任追及の舞台にしてはならないのではないかと考えます。

離島航空事業ゆえの事業採算性確立の困難さと、予算規模の少なさが関与していたとも言える事案について、関係者への処罰という形による厳しい責任追及を行うことは、事業者の参入や運航継続に対し、無用なマイナスの要因になる事を危惧します。事故の再発を防止し、その上で離島をはじめとする地域航空の充実を実現するには、責任追及ではなく、航空法令が定めている航空機の耐空性確保や、乗員への適切な情報提供・訓練の充実という、事故再発の防止策を確実に実施することこそが求められていると考えます。

以上の理由から、貴検察庁が本件について起訴することの無いよう、ここに要請するものです。

なお、本件事故に関する私たちの考え方について、今後説明する機会を設けていただければ、その場で詳細を述べたいと考えております。

以上

-別 添-

<当該機の技術上の問題点>

(日乗連 AAP: Accident Analysis and Prevention / 事故防止・対策担当委員会による見解)

1) 前輪センターリングが不確実である----

離陸前 離陸後 進入前にステアリングレバー確認のチェックリストがあるにも拘わらず、実際にセンターになった事を確認するシステムが無い。センターのチェックを行っても次の瞬間に変わらないという確証が得られない。

2) ラダーとステアリング連結の見直しが必要----

ラダーとステアリングが連結されておらず、フェールセーフ機能が無くリカバリーも不可能である。事故後カナダの同型機のシミュレーターで検証を行なったがシミュレーター能力の問題で検証は出来なかった。しかし立ち会いの教官は「リカバリーの方法はラダーとステアリングを連結するしかない」、また、メーカーのテストパイロットの1人は「この様な事象においてパイロットは成す術はない」と述べていた。

<用語>

- ・ ラダー: 操縦者の両足前後操作による垂直尾翼可変操作機能
(主に3次元垂直軸左右制御に使用)
- ・ ステアリング: 地上走行における左右方向制御機能
- ・ フェールセーフ機能: 不具合が発生しても安全が保てるよう設計された機能