



706 便事故調査に関し質問状を提出

～ 事故調査報告書を否定した控訴審判決～

日本航空 706 便事故は 2007 年 1 月 9 日、名古屋高裁にて事故調査報告書の事実認定を否定する形で無罪判決が出され、確定しました。判決は多くの航空関係者の法廷での証言を基に、飛行記録や技術情報を詳細に検討した結果であり、事故調査委員会による推定原因が誤っていたということを科学的に論証したものでした。判決結果については識者やマスコミ関係からも一切の異論は出されず、国民が納得できる内容であったことが伺われます。

この結果を受け、9 月 3 日、当該機長は事故調査委員会に対し、質問状を提出しました。質問は「事故調査報告書を刑事責任追及のために利用させることは、ICAO 条約に反するのではないか」「操縦操作に関する機長への事情聴取が、本人のたび重なる要請にもかかわらず行われなかったのはなぜか」「20 ポンド以下の力が操縦桿にかかっても機体は反応しないというメーカーの情報を無視したのはなぜか」など 6 項目からなり、再調査を行う考えがあるかどうかを質しています。

～ 目的は「公正で科学的な調査」を行わせること～

事故調査委員会は、過去の調査において実質的な再調査は行ったことがありません。調査内容が社会的に強く疑問視されている 123 便事故についても、真の原因調査を求める世論のたかまりにもかかわらず、再調査は行われていません。このような事故調の不誠実な態度は、国民の期待を裏切るものであり、公的機関としては許されないものです。

このような事故調査委員会に反省を促し、社会の要請に応える姿勢を確認する意味で、706 便の再調査を自発的に行う意思があるかどうかを問う質問状を提出しました。

事故調が再調査を行うことになれば、日本の航空安全にとって画期的なこととなりますが、対応がない場合には正式な再調査要請を行うと共に、更なる対応を検討します。

～ 事故調査体制の改善をマスコミも正確に報道～

質問状を提出した後、国交省記者クラブにおいて航空安全会議、日乗連、機長組合とともに記者会見を行い、事故調査が正しく行われなければ事故の再発を防ぐことはできず、最終的には利用者が被害を蒙る事になることを説明し、事故調査体制の改善を強く訴えました。会見の内容は正しく理解され、NHK ニュースや全国紙で報道されています。

(次頁へ続く)



事故調査委員会への質問概要

1. 事故調査報告書を鑑定書として警察に提出したことに関して
 - ・ 鑑定書であるとの認識で送付したのか
 - ・ 国際民間航空条約付属書 13 (ICAO Annex13) に反するのではないか
 - ・ 報告書を鑑定書として送付した法的根拠は何か
 - ・ 今後も警察から鑑定依頼を受ければ、同様の対応を行うのか
2. 20lbs 以下の力が操縦桿に加わってもピッチに影響を与えないことについて
 - ・ 20lbs 以下の力はピッチに影響を与えないことは正しいか
 - ・ 事故調査当時、この情報 (ダグラス社からの技術情報) を知っていたか
 - ・ なぜ事故調査報告書の中で触れていないのか
 - ・ 逆に、20lbs に満たない力が加わった部分で、入力がピッチに影響を与えたかのような表現がなされているのはどのような根拠か
 - ・ 「速度の増加を抑えるために機長が操縦桿を引いたと推定される」と記載されているのはなぜか
3. 事故調査報告書に記述がある「PIO」について
 - ・ PIO の可能性があるのは何秒から何秒までか
 - ・ PIO に陥った原因はどう考えるか
 - ・ PIO の責任はパイロットの操作と考えるか
 - ・ PIO に関して、勧告や所見で触れていないのはなぜか
4. 負傷の原因を機長の操縦操作と判断したことについて
 - ・ 事故調は本件事故の原因を機長の操縦にあると結論付けているのか
 - ・ PIO の可能性も指摘しているが、そうであれば機長の操作を事故原因とするには矛盾があるのではないか
5. 機長からの事情聴取について
 - ・ 機長から事故当時の詳細な聴取をしなかったのはなぜか
 - ・ 今後も同様の方針で臨むのか
6. 再調査について
 - ・ 事故調査報告書の重要なポイントが名古屋高等裁判所によって否定されたが、再調査を行う考えはあるか