



# 日乗連ニュース

## ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2004.03.31 No. 27 - 82

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

### 日航 907 便 ニヤミス事故

# 当該機長は不起訴！！

## しかしながら、担当管制官 2 名を在宅起訴！

2004年3月30日東京地検は、2001年1月31日に発生したJAL907便ニアミス事故について当該機長を不起訴にしました。907便機長の判断、操作について私たちは当初から法律・規定上なんら違反も無く、一瞬の的確な判断で数百名の生命を救った行為は絶賛されこそすれ、刑事罰に問われる理由は全く無いことから今回の不起訴は当然のことと考えます。

しかしながら一方で2名の管制官を在宅起訴しており、刑事捜査に事故調査報告書を使用するなど国際民間航空条約に反することです。このような違法な捜査に基づいた起訴処分については、同種事故の再発防止、すなわち航空安全に逆行するものであり断じて認められるものではありません。

日乗連は航空連・安全会議とともに以下のような声明を発表しました。また日航機長組合も添付のコメントを発表しましたのでお知らせします。

2004年3月30日

### 日本航空ニアミス事故関係者の起訴に対する声明

航空安全推進連絡会議  
航空労組連絡会  
日本乗員組合連絡会議

本日、東京地方検察庁は、2001年1月31日に発生した日本航空907便と同958便の異常接近事故における当該管制官2名を業務上過失傷害罪で起訴しました。

国際民間航空条約第13付属書では、事故調査と犯罪捜査は分離して行われるべきものとしたうえで、「事故調査に使用した各種データ等を事故調査以外の目的に利用してはならない」との趣旨及び「事故調査の唯一の目的は将来の事故の防止である。罪や責任を課するのが目的ではない」との規定があります。従って、2002年7月12日に国土交通省航空・鉄道事故調査委員会が発表した事故調査報告書を利用して、東京地方検察庁が当該管制官2名に対する業務上過失傷害罪の捜査を行い、同人を起訴したことは上記国際条約に明らかに違反しています。

一方、現在の航空輸送は、一連の有機的・総合的な巨大なシステムによって実施されており、航空機事故は直接関与した当事者或いは直近の者のミスやエラーによってのみ発生するものではなく、複数の要因が複雑に連鎖し絡み合って発生する、いわゆるシステム性事故という種類のものであります。その複雑で巨大なシステムのわずか一部分である当事者のみを処罰しても、当該事故の真の原因究明はされず、同種事故の再発防止に繋がらないことは、多くの事故を教訓と



して世界の航空関係者が学んできました。

本件事故についても、事故調査報告書の「勧告」・「建議」において事故当時の航空機衝突防止装置や関連規定を含む運航システムに不備が存在していた事が指摘されており、再発防止策として、事故後に多くの改善措置がとられてきました。以上の事からも、今回の事故はシステムに潜む多くの不具合が複雑に連鎖した結果として発生したものであり、当事者の明らかな法規違反がない以上、犯罪性は皆無であると考えます。

私たちは、東京地方検察庁が国際条約に違反し、事故調査報告書を利用して捜査を行い、犯罪性の無い本件事故の関係者を起訴した事に対して激しい憤りを感じます。

東京地方検察庁は、再発防止を唯一の目的とする航空事故調査の機能を低下させ、航空安全の確立に逆行する今回の起訴を、即刻取り下げるべきです。

以上

### 907 便機長の不起訴、2名の管制官の業務上過失傷害罪での起訴に対するコメント

2004.3.30

日本航空機長組合

2001年1月31日に発生した日航機同士のニアミス事故で、怪我をされた乗客・客室乗務員のみなさまに、改めてお見舞い申し上げます。

- ・907 便機長の判断、操作は当時の法律・規定になんらの違反もなく、一瞬の的確な判断で数百名の生命を救った行為は絶賛されこそすれ、刑事罰に問われる理由は全く無い。当該機長の不起訴は当然である。
- ・2名の管制官が起訴されたが、警察・検察当局は取調べで、事故調査報告書や管制との交信記録を使用したことが明らかとなっている。これは「事故調査の唯一の目的は、事故の防止であり、罪や責任を課すことではない」として、飛行の安全の為に事故調査報告書の目的外利用を禁じている国際民間航空条約に反した行為であり、同条約の第13付属書5.12条でも、管制通信などの記録の目的外使用に厳しい制限を課しており、そのような違法な捜査に基づく起訴は断じて認められるものではない。
- ・国土交通省は、本事故後管制システムについて、コンフリクト機能の強化等のハード面をはじめ、教育訓練の充実、業務環境の改善等のソフト面、空域・航空路の抜本的再編など30項目以上の改善策を講じており、事故当時の管制システムが不十分であったことを認めたものとなっている。
- ・さらに米軍や自衛隊の訓練空域を優先させていることで、民間航空機が飛行できる空域・航空路が狭められ、これが狭い空域に多数の航空機が集中する結果となり、ニアミス発生の背景になっていることも重要な点である。
- ・現在の脆弱な管制システムや超過密空域・航空路の問題などを根本的に改善させることこそが、喫緊の課題であり、利用者国民の利益にかなうものである。巨大かつ未完成の管制システムにおける事故において、管制官など直近の行為者のみの刑事責任を問うことは、事故の再発防止や将来の航空の安全なシステムの構築になんら寄与するものではなく、むしろ逆行するものであることを司法当局は肝に銘じ、起訴を即刻取り下げるべきである。
- ・機長組合は事故の再発防止に向け、今後裁判の場で管制官の無罪を勝ち取り、航空輸送の安全をさらに向上させるために、全力で取り組むことを表明する。

以上