

アジアナ広島事故乗員の不起訴を要請

～ICAO Annex13 遵守と安全文化確立のために～

1. 事故概要

アジアナ航空株式会社所属エアバス式 A320-200 型 HL7762 は、平成 27 年 4 月 14 日(火)、同社の定期 162 便 として広島空港に進入中、所定の進入経路より低く進入し、20 時 05 分、滑走路 28 手前の航空保安無線施設に衝突した後、同滑走路進入端の手前に接地した。その後、同機は滑走路を滑走し、滑走路の南側に逸脱し、同空港の着陸帯内に停止した。

同機には、機長ほか乗務員 6 名、搭乗整備士 1 名、乗客 73 名の計 81 名が搭乗しており、うち乗客 26 名及び客室乗務員 2 名の計 28 名が軽傷を負った。同機は大破したが、火災は発生しなかった。<JTSB 事故調査報告書 説明資料より抜粋>

2. ALPA Japan のこれまでの取り組み概要

ALPA-K(韓国 ALPA)から要請を受けた ALPA Japan/日乗連は、即座に行動を起こすと共に、下記のような取り組みを行ってきました。

2015 年 04 月 14 日発生 日乗連より委員を延べ 3 名、顧問弁護士 1 名現地投入

2015 年 04 月 16 日 日乗連より運輸安全委員会宛「緊急要請書」提出

参照: ALPA Japan HP>公開文書> [「広島空港におけるアジアナ航空 A320 事故調査に関する要請文」](#)

2016 年 11 月 24 日 JTSTB「事故調査報告書」公表

「ALPA-K 担当委員を日乗連 AAP 委員会に迎えて今後の対応協議実施
(以降、適宜メール等にて情報交換や調整実施)」

2020 年 01 月 10 日 広島県警による当該乗員の「書類送検」

2020 年 02 月 18 日 日乗連より広島地方検察庁宛「要請書」提出

参照: ALPA Japan HP [「アジアナ航空「広島空港事故\(2015 年\)」乗員の刑事処分に関する要請書を送付しました」](#)

2020 年 07 月 08 日 日乗連より広島地方検察庁宛「要請書(その2)」提出

参照: ALPA Japan HP [「アジアナ航空「広島空港事故\(2015 年\)」乗員の刑事処分に関する追加要請書を送付しました」](#)

事故発生から 5 年が経過していますが、広島県警による当該乗員の書類送検が実施されるなど、依然としてこの事例は終焉を迎えておらず、現在も進行中です。

3. 当該乗員の現状報告

当該機長並びに副操縦士はこの事故後、共にアジアナ航空を退社しました。その後、韓国国内の航空会社にそれぞれ再就職し、職務に就いていました。しかし ALPA-K の報告によると、今回の広島県警が書類送検したタイミングと時期を同じくして、両名共にそれぞれ出勤停止の措置を受けているとのこと。

4. 過去の起訴事例

▲1997年6月に発生した JAL706 事故(MD-11 型式機が名古屋空港に向けて降下中、機体の急激な動揺によって乗客1名/客室乗務員3名重傷、乗客4名/客室乗務員4名軽傷、機内の一部小破)に関して、2002年5月、名古屋地方検察庁は当該便機長を起訴し裁判となりました。

⇒当該機長、地裁、高裁ともに無罪

参照: ALPA Japan News 26-16

[「IFALPA 本部副会長、来日報告\(日本は ICAO Annex13 を守っていない\)」](#) その他関連 News>

▲2001年1月に発生した JAL907 ニアミス事故(当該 B747-400 型式機と JAL958: DC-10-40 型式機が駿河湾上空で異常接近、JAL907 は急降下による機体の動揺で乗客7名/客室乗務員2名重傷、乗客81名/客室乗務員10名軽傷、JAL958 では負傷者無し)に関して2004年3月、東京地方検察庁は当該管制官2名(教官、訓練生)を起訴し裁判となりました。

⇒地裁は無罪、高裁は有罪、上告棄却(管制官は失職)。なお、JAL907 機長は不起訴

参照: ALPA Japan News 26-18

[「日航ニアミス事故機長に対する刑事捜査について」](#) その他関連 News>

5. 日乗連 LEG/AAP 委員会の変わらぬ活動方針

事故機の乗員を起訴することは、航空機事故における非懲罰の原則(ICA0 Annex13)から逸脱した行為です。現在、航空安全の世界的潮流は、ICA0 Annex19 に基づいて安全事象情報を収集し、事故の発生を予め防止する対策を取ることであり、私たちはそれに逆行しない取り組みを続けています。

ALPA Japan LEG 並びに AAP 委員会は、グローバルな調和が必要な民間航空事業において、引き続き IFALPA 加盟世界各国メンバーとの信頼関係を保持しながら、「ミスからいかに学び同じ事故を起さないかという世界基準」と、「責任者を犯人扱いし今後の糧になる情報を取り出せない日本の現状」の差を注視し、日乗連加盟組合と連携を取りながら「あるべき基準や将来像」を追求していきます。そのためにも、アジアナ事故における当該乗員が「不起訴」となるよう、取り組みを続けます。



<事故翌々日、滑走路脇に横たわる当該機>

以上