

広島地方検察庁 検察官殿

日本乗員組合連絡会議

ALPA Japan (Air Line Pilots' Association of Japan)

議長 松本 英晃

<https://alpajapan.org>

要 請 書 (その2)

2020年2月18日付要請書『アジアナ航空「広島空港事故」乗員の刑事処分について』に関して、以下の通り補足いたします。

1. 事故防止の手法 (Threat and Error Management)

現在の航空業界では、事故を防ぐには下記に紹介する Threat and Error Management (以下、「TEM」) という手法を使用することが有効であると言われています。本事故での Threat の多さは特筆すべきものであり、その Threat の多さが Error を生み、結果として事故に至ったと考えられます。

記

TEM (「運航上の脅威と過誤の適正化管理」) とは、Threat Management、Error Management、Undesired State Management により Incident (Accident) に至るのを防ぐ手法であり、次のモデル図で説明されます。



出典：IATA

(用語解説)

IATA: International Air Transport Association = 国際航空運送協会。1945年に設立された世界の航空運輸関連企業の団体

Threat：運航上の脅威。Error を誘発する原因となる

Threat Management：Threat をあらかじめ認識し対応すること

Error：ヒューマンエラー。人はミスを犯す生き物であり、これを完全に無くすことは出来ない

Error Management：ヒューマンエラーが起こった際にその影響を軽減するもの

Undesired State：Error の結果、引き起こされた望ましくない状況

Undesired State Management：望ましくない状況から速やかに回復し安全運航へと戻ること

2. 事故時の状況

- ①使用滑走路ならびに進入方式について
- ② 降下中の負荷について
- ③ 進入中の急激な視程の低下とそれに続く Error の誘発
- ④ RNAV 進入という新しい進入方式による Threat の増加
- ⑤ 適切な Go Around が出来なかった状況について

3.乗員の対応

- ① Threat and Error Management (TEM) について
- ② Error および Undesired State Management について

4. 本件事故の再発防止策について見解

5. アシアナ航空が事故後に行った”再発防止策”について

6. 航空事故の再発防止をより有効にさせるために

関係者への責任追及を目的としないという航空事故調査の在り方については、半世紀以前に事故の防止と安全管理の基本として航空業界の世界基準である ICAO で「ANNEX 13」が定められました。

事故防止の潮流は、事故が起こった後に同種の再発を防止する従来の形から、近年は軽重を問わず不安全情報を多く集め、その不安全情報を分析することでこれから起こる可能性がある事故を予測し、防止策を立案し、さらにその結果を再検証する方式が一般的となって

います。このように、継続的にそれを続ける努力によって再発防止を図る形に変わってきていることから、それを体系化するため、ICAO は「ANNEX19 (Safety Management System)」を新たに策定しました。各国ではこれに基づいた事故防止策が展開されています。

我が国においても、国際基準との調和が求められることは言うまでもありません。我々（日本乗員組合連絡会議）は、刑事責任の追及を始めとした個人責任の追及を行うことで、不安全要素に関する情報や懸念、さらには改善の提案等、関係者からの貴重な情報提供を躊躇させることに繋がることを懸念し、安全に関わる情報の流通を阻害するようなことがあってはならないと考えます。こうした航空事故再発防止に向けた考え方は、多くの航空事故の犠牲の上に確立されたものであることを是非ともご理解いただきたく、ここに要請します。

以上