



2015年4月16日
日乗連発第38-18号

運輸安全委員会
委員長 後藤 昇弘 様

日本乗員組合連絡会議
議長 館野 洋彰

広島空港におけるアジアナ航空事故調査に関わる緊急要請

4月14日午後8時過ぎ、広島空港で発生したアジアナ航空162便（A320型機）に係る今後の事故調査について、以下の内容の緊急要請を致します。

1. 警察が乗員の身柄を確保しないよう、運輸安全委員会は事故調査の観点から万全を尽くす事。
2. 警察との協働作業を行う場合、事実情報以外の情報(Opinion:注1)を警察に提供しない事。
3. 事情聴取は、警察主導とならないよう配慮する事。
(乗員の記憶に影響を与えない事、長時間に及ばないこと等)
4. マスコミ等への情報発信は担当者を一元化し、確認された事実のみを迅速に発信する事。
5. 飛行記録等に関する警察からの鑑定依頼は、ICAO Annex 13(注2)に抵触し不都合があるため、警察庁との覚書(注3)に則り、これを受託しない事。

以上

日本乗員組合連絡会議

〒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 E-mail: office30@alpajapan.org



～ 用語等の解説と説明 ～

注1 Opinion

事故調査に用いられる情報は、一般的に＜疑いようのない事実情報＝Fact＞と、＜調査関係者による意見や推測などの証明が必要な推定事実＝Opinion＞に分けられます。Factとは、機体の残骸が見つかった場所や発見された日時、飛行記録などの元データなど、客観的にみて疑いようのない事実を言います。

これに対して、飛行記録や音声記録、その他の証拠類の分析結果は、調査者の考えに左右されますので **Opinion** となります。客観的な事実情報以外の情報を安易に事故調査関係者以外に提供することは、事故に対する誤った認識を社会に与える恐れがあり、厳に慎むべきこととされています。

注2 ICAO Annex 13

国際民間航空条約第 13 付属書のことで、航空事故調査に関する国際標準が示されています。主要な項目には、次のようなものがあります。(要旨)

3.1 条：事故調査の唯一の目的は事故の再発防止でなければならない。罪や責任を課することは事故調査の目的ではない。

5.4.1 条：この付属書に基づいて行われるいかなる調査も、罪や責任を課するいかなる司法行政上の手続きとも分離されなければならない。

注3 警察庁との覚書

警察庁長官と国土交通事務次官との間で締結されている「運輸安全委員会設置法の運用について」と題する覚書の第 3 項に、次のように取り決められています。

「捜査機関から航空事故調査委員会委員長等に対し、航空事故の原因について鑑定依頼があった時は、航空事故調査委員会委員長等は、支障のない限りこれに応じるものとする」

事故調査機関が犯罪捜査の鑑定依頼に応じることは、事故調査と責任追及の分離を定めた国際民間航空条約第 13 付属書の 5.4.1 条に抵触し明らかに支障がありますので、運輸安全委員会は警察の鑑定依頼に応じるべきではありません。

また、事故調査報告書の記載内容も、＜解析＞や＜原因＞は **Opinion** の集大成であり、刑事捜査の情報としての鑑定書に求められるほど厳密に証明されていないうえ、事故調査情報を責任追及などの目的で使用すると、将来の事故調査に関係者の協力が得られ難くなるなどの弊害が大きいため、国際民間航空条約第 13 付属書によって制限が課せられています。

平成 15 年 6 月 27 日の国土交通委員会の質疑において、当時の扇国土交通大臣は「国土交通省としては、事故調の権威においても、その調査の結果というものが犯罪の捜査に適用されたり、あるいは転用されるということは厳にない」と答弁しています。