

- J03-5-(1) 国民の関心が高い事故及び重大インシデントについて、マスコミ報道等では発生当初よりかなり詳細な内容が報道されている。調査中の事例に対するマスコミ等への過度な情報開示は、事故調査の弊害になると私たち航空安全会議は危惧している。諸外国で行われている通り、専門知識と教育を受けた報道官を配置し、マスコミ対応を一元化するべきである。

J04 航空事故の刑事裁判における嘱託鑑定について

- J04-1 「覚書」第3項、「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ときは、支障のない限りこれに応じるものとする」とあるが、今後については刑事裁判等の場において、運輸安全委員会としてどのような対応を行うのか明らかにすること。
- J04-1-(1) 航空事故における刑事裁判の際、運輸安全委員会が捜査当局からの鑑定依頼に応じざるを得ないのは、警察庁との覚書第3項に「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ときは、支障のない限りこれに応じるものとする」との規定がある為である。単なる省庁間の取り決めで過ぎない「覚書」が、運輸安全委員会設置法などの法律、ひいては国際民間航空条約第13付属書という国際条約を蔑ろにしている我が国の現状は国際標準から大きく逸脱している。
- J04-1-(2) 嘱託鑑定など警察による捜査が優先されている現状は、安全性の向上を享受するという国民の利益を阻害していると言わざるを得ない。日本航空123便事故、JR西日本の福知山線事故、港区エレベーター事故など、多くの事故の被害者からは「警察が事故調査に係わることにより、事故の真相も究明されず、再発防止にも役立っていない」との声が多く出されている。
- J04-1-(3) 警察からの嘱託鑑定に応じないようにするのは、覚書の改定以前に委員会の判断で実行可能である。しかしながら2013年の答弁では、「現状では事故調査報告書を丸々『鑑定書』して捜査当局に提出している。」ということであった。2011年の答弁では、「今後については事故の事実関係の部分のみを鑑定書として提出し、事故調査報告書の内容をそのまま提出することはしない」という方向性を明らかにしたが、この2年間で大きく後退してしまった。その後、委員会内ではどのような検討が行われたのかをお聞かせ願いたい。
- J04-2 裁判所からの命令以外で、嘱託鑑定に応じないこと。
- J04-2-(1) 航空安全会議としては、国際民間航空条約第13付属書の精神に則り、事故調査報告書が刑事裁判の証拠として取り扱われることは認められない。しかしながら我が国の法体系においては、裁判所からの命令により、事故調査報告書が刑事裁判の証拠として採用される手続きが存在する。であるならば、捜査当局からの嘱託鑑定という形であっても、運輸安全委員会自らが事故調査報告書を法廷の場に差し出すことは、国際民間航空条約の精神にも反する行為であり、行うべきではないと考える。
- J04-2-(2) 法廷の場では、嘱託鑑定書として証拠採用された事故調査報告書についても、作成者による真正証明と共に内容が反対尋問にも耐えることが証拠採用の条件となるが、実際にはその調査内容の真偽判定はほとんど行われぬのが通例である。

- J04-2-(3) これまでのところ、裁判所からの命令で事故調査報告書が証拠採用された事例は無いと認識しているが、裁判所からの命令により証拠採用された場合には、事故調査報告書の内容について法廷の場で論ずる機会が少なからず必要であると考え。
- J04-2-(4) 事故調査報告書は推定原因の羅列であり、刑事責任追及に必要な真実性の精度とは異なる基準で作成されているにもかかわらず、これがそのまま真実であるかのごとく刑事裁判の証拠として扱われることは、航空安全会議として到底認められない。
- J04-2-(5) 2009年に発覚した、運輸安全委員会による「JR西日本福知山線列車脱線事故に係わる情報漏洩」については、事故調査がそのまま犯罪調査に直結していることが背景にあると有識者からも指摘されている。運輸安全委員会の委員自らが事故当事者と接触して調査情報を漏洩したり、報告書の内容を当事者に有利なように修正したりしたことは、運輸安全委員会という組織のみならず、「事故調査」に対する信頼を著しく傷つけるものであり到底許されるものではないが、裏を返せば「事故調査報告書」というものが実質的に刑事裁判に利用されていることの証明とも言える。

J05 事故の再調査について

- J05-1 運輸安全委員会設置法に事故調査における再調査の制度を制定するよう取り組むこと。また将来の再調査に対応できるよう文書管理規定を見直し、事故調査において収集した資料および証拠物件は永久保存とすること。
- J05-1-(1) 事故調査の過程で出された疑問や問題点の指摘に対して、科学的な検討がなされず、あるいは指摘に対して沈黙のまま調査を完了した場合、もしくは事故調査報告書が発表された後に、事故原因に関連する現象・物質の発見や新たな証言、あるいは科学技術の進歩によって新たな解明手法が発見・開発される等の場合は、国際民間航空条約 第13付属書5.13の視点による再調査の制度を法的に確立することが必要である。
- J05-1-(2) 運輸安全委員会運営規則第4条には「事故等調査の再開」について明記されているが、あくまで運営規則であり、明確な法令上の規定ではない。また再調査を行うかどうかの判断についても委員会の裁量に任されており、欧米各国の制度と比較すると大きな差があることは否定できない。この現状を改善し、国際民間航空条約の趣旨に則り、再調査を行うべき基準が運輸安全委員会設置法に明文化されなければならず、委員会としてもそれに向けて取り組んで頂きたい。
- J05-1-(3) 1971年7月に起きた全日空機と自衛隊機との空中衝突事故（いわゆる雫石事故）については、2006年8月に事故機の機体の一部が墜落現場から発見されている。事故発生が35年の経過した後にも新たに残骸が発見されることもあるわけで、再調査に対応するためにも現行の10年という文書管理規定を見直すことは必須であると考え。

J06 事故調査に関わる継続懸案等

- J06-1 日本航空123便事故（1985年8月12日）について、以下の点を踏まえ徹底した再調査を行うこと。

- J06-1-(1) 運航乗務員の酸素マスクに関する会話の事実誤認
- J06-1-(2) 他の急減圧事故との顕著な食い違い
- J06-1-(3) 急減圧が人体に及ぼす影響
- J06-1-(4) CVR解読内容の見直し
- J06-1-(5) 捜索救難活動における生存者の証言との重大な食い違い
- J06-1-(6) 残骸回収の能力と必要性

J06-2 日本航空706便事故（1997年6月8日）について、以下の点を踏まえ徹底した再調査を行うこと。

- J06-2-(1) 事故原因における重大な事実誤認
- J06-2-(2) 水平安定板の動き
- J06-2-(3) 操縦桿が感知する力（CWS）
- J06-2-(4) 操縦桿の位置（CCP）の記録
- J06-2-(5) 自動操縦装置がOFFとなったタイミング
- J06-2-(6) スポイラー（抵抗板）の展開とピッチアップとの関連性
- J06-2-(7) THROTTLE（推力調整器）及び水平安定板（STAB）の動き
- J06-2-(8) 自動操縦装置の耐空性
- J06-2-(9) PIOについて
- J06-2-(10) シミュレーターでの再現性について
- J06-2-(11) ピッチ変動の数値解析概要について
- J06-2-(12) 「自動操縦装置のオーバーライド」の定義

当時のダグラス社の定義とは異なる誤った定義のもとに調査結果がまとめられている。ダグラス社の定義では「OverrideはAutopilot lockout springが縮み始めた時に始まる」とされ、それに必要な操縦桿への入力は「20ポンド」以上が必要だとされている。しかしながら事故調査報告書は「操縦桿に力がかかった状態すべてをオーバーライドとする」と、異なる定義づけをして調査がなされている。メーカーと異なる定義に基づく調査は、当然その結論も誤ったものとなる。

J06-3 航空大学校帯広分校所属 ビーチクラフト式A36型JA4215 山腹への衝突事故（2011年7月28日）について、同種事故再発防止の観点から、以下の疑問点を明らかにすること。

J06-3-(1) VFRでの飛行中に「何らかの理由」により雲に入ったことが事故原因として挙げられているが、その「理由」については「本人死亡のためその意図を明らかにすることはできなかった」と事故調査報告書には書かれている。しかしながら、その「理由」を解き明かすことが本件事故においては最も重要なことである。

J06-3-(2) 本件事故は自機の位置を誤認したことが事故原因の一つであると言える。通常、訓練機がこのような訓練空域を飛行する場合には、VFRといえどVORまたはADF等の無線航法援助施設を使用し、クロスチェックをしながら自機の位置を確認するのが一般的である。しかしながら、事故調査報告書ではこの点に関してはほとんど考察されていない。

J06-3-(3) BIF（基本計器飛行訓練）を当該事故機は山間部を含む訓練空域で実施していた。何故その訓練空域を使用しなければならなかったのかという点については、考察が不十分であると言わざるを得ない。訓練空域が限られているという問題や航空路等の制約、遠方の訓練空域を使用すると燃料費等が増加するなど、気象条件以外の要因があったのではないか。