

2024年1月2日に東京国際空港で発生した航空機事故に関する緊急声明

2024年1月2日に東京国際空港(羽田空港)で発生した、日本航空 A350 型機と海上保安庁 DH8C 型機 の衝突事故で犠牲になられた海上保安庁職員の皆様とご家族に対し、深い哀悼の意を表します。また、この事故により負傷されました皆様の早期回復をお祈りするとともに、関係者の皆様へお見舞い申し上げます。

私たち航空安全推進連絡会議(航空安全会議)は、1966年2月～3月に発生した航空機連続事故(全日空 B727 型機 羽田空港沖事故、カナダ航空機 B707 型機 羽田空港事故、BOAC B707 型機 富士山上空 空中分解墜落事故)を契機として発足しました。日本国内における航空機事故の撲滅を目的とし、活動開始から 58 年目を数えます。

航空安全会議は、航空の現場に従事する関係者(パイロット、管制官、整備士、客室乗務員、グランドハンドリング、気象庁職員、税関職員 等)によって構成され、各分野で不安全要素を抽出し、関係各省庁へ働きかけを行なっています。これまで様々な改善が図られてきましたが、航空分野の発達は著しいものがあり、航空安全の達成には依然として様々な課題があると承知しています。

今般、東京国際空港で発生した航空機事故は、残念ながら航空安全が道半ばであることを示すと共に、運輸安全委員会による慎重かつ正確な事故調査が実施されるべきであることは言うまでもありません。従って、憶測を排除し、事実認定のみが唯一かつ最優先であることを正確に理解する必要があります。

それを実現するため、報道関係の皆様や SNS で情報発信する皆様は、今回の事故について憶測や想像を排除し、正確な情報のみを取り扱っていただきますようお願いいたします。

日本国内で航空機事故が発生した場合、警察が事故原因を特定することを目的として捜査することが通例になっていますが、これは国際民間航空条約(ICAO)が求める事故調査ではありません。これまで日本において発生した航空機事故を警察が調査したことにより、事故の原因究明に大きな支障をきたしたという事例はいくつもありました。警察による調査はあくまでも犯罪捜査であり、事故原因を究明するための調査ではないのです。

航空機事故の発生原因には複合的な要因が潜在しているため、事故原因を調査し再発防止に努めるという考え方が ICAO Annex13 の原則です。その理由は、航空機事故の原因を特定することで更なる事故の防止に寄与するという考え方が存在するからです。従って、ICAO に批准している日本は、その真意を正確に理解し、遵守することが求められます。

また、日本では、運輸安全委員会の事故調査結果が刑事捜査や裁判証拠に利用されています。これらの行為は、明らかな犯罪の証拠がある場合を除き、調査結果を利用することを禁止する国際民間航空条約(ICAO)の規定から逸脱した行為であり容認できるものではありません。

今般の航空機事故において最も優先されるべきは事故調査であり、決して刑事捜査が優先されるものではないこと、またその調査結果が、再発防止以外に利用されるべきではないことをここに強く表明するものです。

航空安全会議は、今般の航空機事故に対する様々な調査に対して最大限協力する意思があることを表明すると共に、航空機事故の撲滅に向けてさらに活動を強化していく所存です。

2024年1月3日
航空安全推進連絡会議 議長 永井 文道
所在地:東京都大田区羽田 5-11-4
e-mail : hq@ifas-sky.jp
HP : <https://ifas-sky.jp>