

今回は、航空事故の再発防止についてです。

わが国では、事故の再発防止を目的とした航空事故調査委員会は昭和49年に誕生しました。

当委員会が発足するまでは、重大な航空事故が発生した場合、旧運輸省が外部の学識経験者などを含む「事故技術調査団」を臨時に組織し、事故調査を行っていました。

しかし、昭和41年、日本で、計400人が死亡する4つの墜落事故が連続して発生。この4つの事故のうち、全日空機の東京湾への墜落事故(2月4日、乗員乗客133人が全員死亡)と、全日空機の松山空港沖墜落

事故(11月13日、乗員乗客50人が全員死亡)について、調査団は原因不明との結論を下しました。

このため、事故調査のあり方に対し、主に3つの理由で、厳しい批判が起りました。ひとつは、調査団のメンバー



航空事故調査委ができるまで

のなかに、当該事故の利害関係者(メーカーやユーザーなど)や、被告の立場にたつ可能性のある管制・航空保安業務を管轄する旧運輸省航空局の部課長が含まれていたため、事故調査の

公平性や中立性について疑問が呈されました。

2つ目は、調査団は臨時に設置されたため、複雑な航空機の構造に習熟しておらず、発足当初はまずジェット機の構造やシステムの勉強から始めるというおそまつなものでした。このた

し方、公開性などの問題で、そのつど解決を図らなければならなかったという点です。

原因不明という結論に終わってしまった全日空機事故の事故調査は、日本の航空事故調査体制の立ち遅れを示すものでした。

め、2月4日の全日空機事故の調査に実に4年8カ月もかかってしまったことへの批判です。そして、事故調査について、法律は何も定めていなかったため、調査の目的や方法、調査団の権限、調査手続き、結論の出

昭和46年、さらに2つの墜落事故が発生しました。7月3日の東亜国内航空機(現在は日本航空に統合)の函館近郊での墜落事故(乗員乗客68人全員死亡)。7月30日の全日空機と航空自衛隊機との雲石上空での空

中衝突事故(全日空機の乗員乗客162人全員死亡)です。

このため、旧運輸省が組織した事故調査団が作成したこれら2件の事故調査報告書の中で、「独立した常設の航空事故調査委員会を設置し、かつ豊富な知識、経験を有する十分な航空事故調査官を擁する強力な事務局を付置する必要がある」と勧告が行われました。

こうした背景があつて、昭和48年秋の第71回国会に設置法が上程され、同法の成立をまつて翌年1月に、常設の航空事故調査委員会が設立されたのです。(安部誠治・関西大学社会安学学部教授)