



英国 AAIB 調査報告(1)

～ 事故調査機関について ～

[AAIB は法的にどのように独立性が保たれているのか]

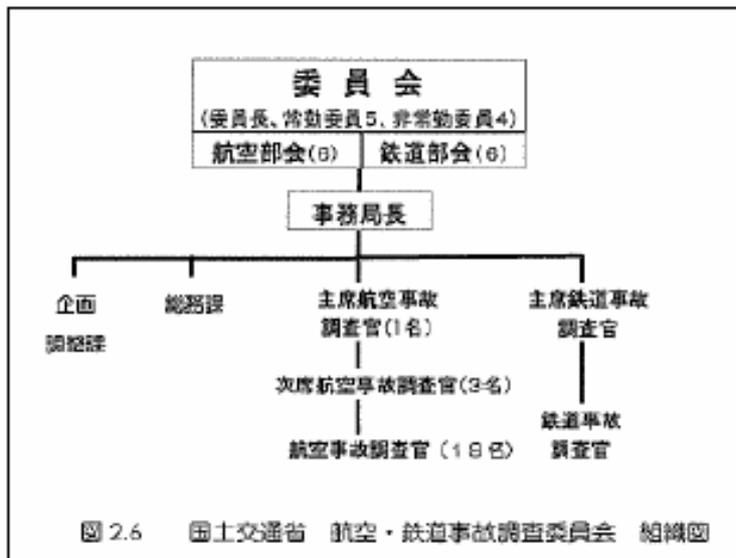
法律第 2798 号により保証される

英国の事故調査機関である AAIB は英国交通省に所属していますが、日本の事故調との根本的な違いはその独立性の確保にあります。

1996 年に施行された法律第 2798 号により、AAIB は交通省から予算の配分を受けますが、交通大臣に対して事故調査結果の報告義務があるだけで、交通省からの指導監督はもとより、人事的なつながりもない完全に独立した調査機関としての立場が保証されています。

日本と同じく（国土）交通省に所属していながら、英国では独立性の確保が可能である理由は何でしょうか。その違いは事故調査体制の違いにありそうです。

日本の事故調査委員会は、学識経験者から選出される「委員」と、実務を行う国土交通省職員からなる「事務局」から構成されており、調査官は事務局の一員です。事故調査において事情聴取や資料集めは調査官が行いますが、事故調査報告書は



各調査官のレポートを基にして「事務局長」が仕上げ、それを「委員」が承認するという形になっています。日本の事故調の場合は、委員をはじめほとんどの調査官さえも事故調査の専門教育は受けていません。つまり、事故調査が極めて事務的な手続きとして行われているといえるでしょう。

これに対して英国の AAIB は 45 名の職員で構成されますが、残骸の保管などを行う「ハンガーマネージャー」2 名と庶務職員 11 名以外はすべて「調査官」であり、調査官のトップである「チーフインスペクター」が AAIB を取り仕切っています。

調査官の資格要件は後に詳述しますが、AAIB は「事故の真相究明と再発防止に専念する機関」という印象を受けました。



[年間の予算、組織の人員数]

700万ポンド(約15億円)および約50名の職員である。

日乗連は、日本の事故調査委員会の充実を求めて、各方面に働きかけを行ってきましたが、訪英調査でも日本の事故調査体制の貧弱さが明白になりました。

日本の事故調の体制は、航空事故調査官21名、年間予算は約1億円と言われており、調査官は国土交通省の職員で、省内の一般の人事異動として調査官に任命され、3年程度で他の部署へ転出していきます。

AAIBは調査官45名、年間予算は約700万ポンド(約15億円)で、調査官などの欠員が出るとAAIB独自に公募を行い、20~30年にわたって調査活動に従事するということからみても、その差は歴然としています。

しかも、日本の事故調が小型機から大型旅客機まですべての事故・インシデントを扱い、年間調査件数は40件程度であることに比べ、AAIBは死傷者のいない小型自家用機やグライダー事故は、それぞれの協会などの民間団体に事実報告を行わせ、AAIBは各団体の安全部門に対して事故調査などの教育を行う体制となっています。英国での年間事故発生数はおよそ250件から350件ほどですが、AAIBが現地調査を行う死傷事故は年間およそ50件前後、数名の調査官により完全な調査を行う重大事例は、年間数件程度となっています。

AAIBが総力を挙げて行う調査は件数としては決して多くはありませんが、調査の内容は徹底しています。AAIBの神話のように語られる歴史的事故調査として1950年代の「コメット機連続事故」が有名ですが、その調査ではコメットの実機を大型水槽に漬けて繰り返し圧力をかけ、当時は知られていなかった胴体にあけられた四角い穴の角から亀裂が発生する事実を解明しています。時の首相チャーチルをして「コメット事故の真相解明は、費用やマンパワーの問題ではない」と語らしめたほど国家の威信をかけた事故調査でした。航空の安全性向上を牽引するというAAIBの使命感は強く、今年春に発生したヒースロー空港着陸直前の777機エンジントラブル事故調査

でも、事故機に残されたデータだけでは解明が難しいことから、世界中の777の運航データを解析して異常傾向を探求するという大規模な調査が行われています。

重要な事故やインシデントの調査に能力を傾注し、より効果的な安全施策への貢献が一義的な目標となっていることが、強く感じ取れました。

