



英国 AAIB 視察・調査報告(4)

[AAIB の運営実態について]

(1) 事故調査官の採用ソースはどうなっているか

空軍または民間航空から採用される。

AAIB 調査官や職員に欠員が生じた場合は、新聞やインターネットによって公募されます。調査官は「運航担当」「技術担当」「データ解析担当」の3つの分野に分類されていますが、いずれの調査官になるにも最低限自家用操縦士の資格が必要で、特に運航担当調査官は現在有効な定期航空操縦士の資格を有していることが条件となっています。従って、空軍または定期航空のパイロットから採用されます。

一方、日本においては大型旅客機の操縦経験を持つ調査官は居らず、国土交通省の一般職から通常の人事異動として調査官になり、3年程度で他の部署へ転出していくのが実態です。

(2) 採用後の事故調査に関する教育はどのようになされるのか。また、その後の定期的な教育はどのようになされているのか？

クランフィールド大学で6週間の訓練を受け、実地教育に入る。その後は調査に実際に携わることで経験を蓄積するため、定期訓練はない。

AAIB 調査官に採用されると、ロンドン郊外にあるクランフィールド大学の事故調査課程で、事故調査に関する6週間の専門教育を受けたあと、調査チームの一員として実際の調査を担当します。数年間、調査チームで経験を積んだ後に個々の事故調査を担当することになります。

日本の事故調においては、調査官に任命されると事務局員から教育を受けた後、調査に従事しますが、事故調査手法などに関する専門教育は行われないと聞きます。最近ではクランフィールド大学などの専門コースを受講する体制も出来つつありますが、毎年派遣しているわけではなく、専門教育を受けた調査官は極わずかといえます。

(3) 事故調査官の平均在職期間は何年くらいか？

20年から30年である。

事故調査は専門技術ですので、十分な技量を身につけるには長い経験が必要です。経験豊かな調査官は、事故現場を一目見ただけでも多くの情報を得ることが出来るといわれ、ある種の職人技のようなものを感じます。

1988年12月にスコットランドのロッカービーで発生したパンナムのB747事故では、前方貨物室付近の破壊状況や金属表面に付いた煤と粟粒のような傷、遺体の状況などから「爆弾テロ」であることがすぐに判明したということです。

(4) AAIB の意思決定のプロセス、事故調査の対象は？

AAIB が行う事故調査は、担当調査官によって初期調査から報告書作成まで行われ、主任調査官(AAIB の代表者)に提出される。主任調査官は報告書を運輸大臣に提出する。事故調査の対象は、主として重大なものに限られる。

AAIB の主体は Inspector と呼ばれる調査官で、担当する事故の現場での初期調査から解析、改善策、報告書の作成まですべての作業を行います。従って、事故調査には担当調査官が全責任を追う形であり、外部からの圧力や調査の歪曲化が行われる可能性は非常に低いといえます。調査対象としては、AAIB ニュース 1 で紹介したように、調査官が実際に調査を行うケースはそれほど多くはなく、Full Investigation は年間数件程度で、死傷を伴わない軽微な事故は報告を受けるのみです。

一方、日本の事故調査では事務局員である調査官が情報収集を行い、調査官の報告は事務局長によって報告書原案として起草され、それを委員が検討して最終的に決済を下すという手続きになっています。大型機の複雑な原因調査はメーカーや運航会社に依存し、飛行記録のデータは宇宙航空研究開発機構(JAXA = 前身は航空宇宙技術研究所)に依頼して数値解析を行うことが多いようです。数値解析の結果は何の裏付けのデータも示されずに報告書に記載され、その殆どは「不適切な操縦」という結論を導くための手法となっているように見えます。複雑な背景要因あるいは関連要素を「数値解析」というブラックボックスを通すことにより「人為ミス」に単純化すると穿った見方もあり、事故調査報告書の内容は技術的な裏付けのない“読み物”のようなものだと批判も専門家の間から聞かれます。

(5) 事故原因に関する少数意見はどう扱われるのか？

AAIB の報告書によってその評価に悪影響が出るおそれのあるすべての者には、その報告書が公開される前に、ドラフトの写しが送付される。その者または組織は AAIB に回答する権利があり、AAIB は独自の判断で、その回答に基づいて報告書を訂正することができる。訂正されたドラフトに対し、それ以上のコメントを求めることはしない。

英国でも日本でも、事故調査報告書のドラフトが出来た段階で事故関係者に送付し、意見を求めることになっています。英国と日本の異なる点は、AAIB は調査内容について真摯に意見を求める姿勢が見えるのに比べ、日本の事故調査は関係者に送付するドラフトのうち「関係者に不利な部分」は送付資料から抜いて当事者の目に触れさせないといったことが行われることです。

JL706 事故では、警察捜査の焦点となっていた「操縦桿を引いた」という部分を抜いたドラフトを当該機長に送付し、当たり障りのない意見を求めようとしていました。

一方、1985 年 8 月 22 日に英国マンチェスターで発生した、ブリティッシュエアワーズ社の B737 が離陸滑走中にエンジンが爆発して火災を起こし、55 名の死亡者が出た事故の調査では、「パイロットが誘導路に入る手前で迅速に機体を停止させていれば約 30 秒早く緊急脱出が可能であったとの意見もあったが、当時の状況からパイロットにそこまでの状況判断を求めることは適切ではない」と、調査過程における少数意見も含めて記載しており、事故状況の明確化と現実的な対応策の模索に対する真摯な姿勢が伺えます。