



英国 AAIB 視察・調査報告(9)

イギリスの航空事故調査制度(その3)

弁護士 米倉 勉

3. 事故調査と犯罪捜査の関係

(1) 事故調査規則外の規定

事故調査規則は、第4条(事故及びインシデント調査の目的)として、「この規則における事故及びインシデント調査の唯一の目的は、事故及びインシデントの防止である。責任や非難の追及がこの調査の目的であってはならない。」と定める。これはICAO条約ANNEX-13の3.1条の定めるところそのものである。

事故調査規則は、AAIBないし事故調査官による調査と犯罪捜査の関係については直接の規定を置いていないが、CPSとの了解覚書は、CPSとAIBの協力関係の基本原則として、「公共の利益の観点から、安全性の確保が最優先されなければならない。このため、AIBが行う調査の重要性が、犯罪捜査よりも高い優先度を持つものとする。」と規定している。

また、上記の司法部の長である大法官(The Lord Chancellor)によって記されたメモランダムである「災害と法 - 調査の形態についての決定」(「Disasters and the Law: Deciding the form of Inquiry」)は、次のとおり、事故調査が原則として犯罪捜査に優先するべきものと述べている。

「犯罪捜査が公的な調査(少なくともその結果が公表される調査)、さもなくばそのような調査が行われることについて公共の関心がある調査より優先されるには、重大な犯罪性の明確な証拠が要求される。専門職らは、そのような調査が刑事手続に先行して行われれば、成功的な起訴という最終的な目的に不都合に作用するという心配を抱くであろうが、それでも上記の判断基準を満たさない限り、おそらくそれをもって正当とされなければならない。」

上記CPSとの了解覚書にいう「公共の利益」、あるいは「災害と法 - 調査の形態についての決定」にいう「公共の関心」(いずれも原文は「the public interest」という概念は、「安全の確保」(事故の防止)を意味しているところ、そこには、航空の分野では「ヒューマン・エラー」による事故は、処罰よりも、事故原因の調査によるオープンな安全勧告カルチャーを保持することの方が、安全と公共の利益に適うという考え方が存在している。

(2) 調査における実際

このような原則に立って行われるイギリスにおける事故調査が実際にどのように展開されるのかに関しては、上記のWebガイダンスが具体的に説明している。

Webガイダンスは、「1 序文」の冒頭において、「緊急救助隊及び警察は、航空機事故現場に常に最初に駆けつける訓練された者たちである。彼らは、損害や火災による負傷や死亡を最小限にとどめ、財産の損失を食い止めるために貴重な支援を提供することができる。救難活動の後、事故につながった可能性のある要因に関連する証拠を保存することは、重要である。」とし、「本小冊子は、これらの者に航空事故の余波の中で執られるべき重要なプロセスをよりよく理解してもらうための手助けとして、運輸省のAAIBによって作成された。」と述べている。

そして、「事故発生時に通常生じる事象の順序」について次のように解説する。

- ・ 事故が発生する。
- ・ 緊急サービスが対応する。
- ・ その事故が（航空管制機関、警察、パイロット、運航者、目撃証人によって）AAIB に報告される。
- ・ AAIB「現場」チームが派遣される。
- ・ 緊急サービスがその任務を終えると、事故現場の安全を確保する警察による優先順位の高い活動が行われる。
- ・ AAIB のチームが到着し、警察の事件指揮官から現場でのブリーフィングを受けた後、現場に残る残骸の最初の視察、フライト・レコーダーの回収、警察によって採られた目撃供述を含む情報収集を開始する。
- ・ AAIB は調査を続け、公開のための事故調査報告書を作成する。

このように、事故後直ちに出勤するのは救助、消防、そして警察等の緊急サービスであり、これらの対応に引き続き、警察が事故現場における安全を確保した上で、現場に派遣された AAIB の現場チームが警察からのブリーフィングを受けて、現場での視察、残骸の回収等の資料収集活動を行い、また目撃供述等の情報収集を開始する。ここでの警察活動とは、司法警察ではなく行政警察作用である。

次に Web ガイドンスの「8 項 司法審査と AAIB 調査の関係」は、司法警察作用（捜査活）との関係を述べている。すなわち「AAIB は、技術的な調査全般を通じて、警察との良好な連携及び協力を確立・維持するためにすべての努力を尽くす。その目的は、警察の捜査及び AAIB の調査の双方が、一方が他方を妨害することなく、並行して進むよう確保することである。」と規定する。なお同項は続けて、「災害と法 - 調査の形態についての決定」の上記指摘部分を引用している。

このように、AAIB による事故調査と警察による活動は、救急などの緊急サービスや、現場の安全確保という最も緊急性の高い行政警察業務の優先的遂行を実現しつつ、捜査活動の局面では AAIB の調査活動を優先するという原則に基づきながら、相互に調整されて進行する。

（3）証拠及び情報の共有

警察による捜査と事故調査における優先関係の問題は、おそらく、証拠と情報の占有権限ないし共有関係を巡って先鋭的に具体化すると考えられる。

この点について CPS との了解覚書は、「協力関係に関する基本原則」において、上記のとおり「公共の利益の観点から、安全性の確保が最優先されなければならない。このため、AIB が行う調査の重要性が、犯罪捜査よりも高い優先度を持つものとする。」としているとともに、「すべての証拠及び情報は、法律による特定の制限が存在する場合を除き、AIB と CPS の間で相互に開示することができるものとする。」と規定する。

そして同 16 項ないし 18 項（証拠 / 情報の共有）は次のように規定する。

16 項 3 つの AIB に伝えられる内容はすべて機密情報であり、公益性を考慮して管轄裁判所による要求がない限り開示しないという原則のもと、3 つの AIB は証人が提出する証拠を受け取るものとする。各 AIB に適用される法律の具体的な内容には相違点があるが、いずれの AIB も証人の証言または供述の内容を開示することが禁じられている。AIB が行う活動において、証人は事故調査官に対して自由に発言できなければならない。

17 項 AIB は、証人が行う機密情報としての証言または供述を、警察及び検察庁（CPS）を含むいかなる第三者にも開示してはならない。しかし、通常、証人には自身が行った証言または供述の内容の写しが手渡され、自身が望めばその証言または供述の内容を他の調査官と共有できる旨が伝えられる。

18 項 しかし、3 つの AIB は、調査の際に入手した事実に関する技術的な証拠を、同じ案件の調査に関わる他の機関、特に CPS については法律により禁止されておらず適切な場合には、自由に共有することができるという原則のもと、活動を行うものとする。」

以上の規定からは、証拠と情報の取り扱いについては、基本的に AIB が優先してこれらを収集ないし占有し、その上で法令の定めるところによって、適切な場合には CPS との共有が実現されるものと理解される。

4 . 事故調査官の権限

このような事故調査官による調査の実現のために、事故調査規則は 9 条に、事故調査官の権限（Power）として以下のとおり詳細な規定を置いている。

(1) 事故又はインシデントの調査を最も効率的な方法でかつ短期間に実施するために、調査担当の事故調査官（investigating Inspector）は、司法捜査当局との適切な協力の下で、以下の権限を有する。

- (a) 事故又はインシデントの現場に自由に立ち入り、航空機、その内容物、残骸に接触すること。
- (b) 審査または分析のために、迅速に証拠を収集し残骸又は構造物を整然と撤去する権限。
- (c) フライト・レコーダーおよびその他の記録の内容を迅速に収集し、使用する権限。
- (d) 犠牲者の遺体の検死の結果、または、犠牲者の遺体から採取された標本について行われた検査の結果を閲覧する権限。
- (e) 当該航空機の運航に関連した者の検査の結果、または、これらの者から採取された標本について行われた検査の結果を速やかに閲覧する権限。
- (f) 証人を尋問する権限。
- (g) 当該航空機の所有者、運航者または製造者および民間航空または空港運営に責任を負う当局が保有する関連する情報または記録を自由に閲覧する権限。

(2) 上記（1）のために、調査担当の事故調査官は下記の権限を有するものとする。

- (a) 自らの権限内の召還により、自らが適切と判断するすべての者を自らの面前に呼び出し尋問する権限、これらすべての者に、調査担当の調査官が適切と判断する質問に答えさせ、情報を提供させ帳簿、書類、文書および物品を提出させ、当該帳簿、書類、文書および物品を調査終了まで留置する権限。
- (b) 自らが適切と判断するこれらすべての者から調書を取り、その者が行った陳述が真実である旨を申告させ署名させる権限。
- (c) 要求されれば自らの信任状を提示して、調査担当の調査官にとって立入または検査が調査の目的のために必要不可欠であるすべての場所、建物または航空機に立ち入り、検査する権限。
- (d) 要求されれば自らの信任状を提示して、調査担当の調査官にとって調査の目的のために必要不可欠である場合、事故またはインシデントに遭遇した航空機以外のすべての航空機を撤去し、試験し、保存のための措置を執り、またはその他の処理を行う権限。
- (e) 自らが適切と判断する、証拠の保存のための措置を執る権限。」

以上のとおり事故調査官は、事故現場や航空機内へ立ち入り、資料を探して収集・保管すること、資料について分析や検査を行うこと、遺体の検視を行うこと、目撃者等を呼び出して事情聴取を行うこと等の権限を付与されている。

これらは、日本の刑事訴訟法の規定に照らして見れば、押収・搜索、検証、証人尋問等の強制捜査と同じであり、日本の事故調査委員会が有する権限とはかなりの違いが看取できる。ここでは、独立した立場で調査の目的を実現するために必要な権限が付与されており、AAIBにおいては、警察の強制捜査に依拠して調査を行う必要性はないであろうと思われる。

5．事故調査官の報告書

事故調査の目的は、端的に言えば、適切な安全勧告を含む調査報告書を作成して公表することにある。

事故調査規則第 11 条(1)は、「事故またはインシデントの調査終了後、調査担当の事故調査官は、当該事故またはインシデントの形態及び重大性に対して適切な形式で、事故調査報告書を作成するものとする。」と規定する。そして、「主任調査官は、上記(1)に基づいて作成されたすべての報告書の写しを、遅滞なく国務大臣に提出しなければならない。」(同条(6))。

そして、この報告書は、可能な限り早く(可能ならば事故から 12 ヶ月以内)、適切と見なす方法で公表される(同 13 項)。

なお、CPS との了解覚書によれば、

23 項 3 つの AIB は、調査対象の事故及びインシデントに関する報告書を公表する。AIB は、民事手続や刑事手続が進行中であるか、あるいはこれらの訴訟が提起されているか否かに関係なく当該報告書を公表することができる。」とされている。

なお、刑事手続において事故調査ないし調査報告書がどのような取扱いを受けるかを含めて、刑事事件として訴追された場合の AAIB と CPS との関係については、改めて別の機会に詳述することにした。

注 1：Crown Prosecution Service = 公訴局

「英米法辞典」(田中英夫編集代表・1991 年東京大学出版会)によれば、次の通りである。

「Prosecution of Offences Act 1985 (犯罪の訴追に関する法律)により設置された、イングランドおよびウェールズにおいて一定の事件の訴追を担当する機関。

注 2：Lord Chancellor = 大法官

上記「英米法辞典」によれば以下の通りである。「正式名称は Lord High Chancellor of Great Britain。Great Seal (国璽)の保管者。(Keeper of the Great Seal)。中世においてイギリス国王の書記局的存在であった Chancery (大法官府)の長として、統治全体についての最重要の助言者であった。

今日、Chancellor は、通常閣僚の一員で、内閣と進退をともにする政治的な職であるが、自動的に貴族院の議長および privy councilor (枢密顧問官)となるほか、司法部の頂点に立ち、最高裁判所としての貴族院および Judicial Committee of the Privy Council (枢密院司法委員会)の首席裁判官であるだけでなく、Court of Appeal (控訴院)の長、High Court (高等法院)の Chancery Division (大法官部)の長でもある。ただし、現在では Chancellor が Court of Appeal や High Court で裁判に当たることは、実際にはない。また、国王による裁判官の任命にさいして意見を述べ、実際にはそれに従って任命がなされるほか、裁判所職員や下位裁判所の裁判官のかなりのものを直接任命するなど、司法行政の長でもある。」

以上