



英国 AAIB 視察・調査報告(3)

[原因究明のための検死について]

事故調査のための遺体の解剖に関わる運用はどのようになされているのか？

解剖を行うかどうかは、検視官 (Coroner) が決めることである。ただし、すべての病理報告書は、AAIB の専門病理担当者へ送付され、その担当者が、航空に関連して判明した事項を AAIB に報告する。

日本で死亡事故が発生した場合、警察が自殺または他殺の可能性を決定するために司法解剖を行います。それは航空・鉄道事故においても例外ではありません。日本における遺体解剖では、遺族の気持ちの面と事故調査手法の両面から問題が指摘されています。

遺族の立場からすると、突然の事故で心に大きな痛手を受けている中で、遺族に十分な説明もないままに解剖が行われるため、身内の遺体をこれ以上傷つけてほしくないという感情との葛藤があるといます。また、解剖が行われている最中も、遺族に対しては何の説明も誰の付き添いもなく、待合室さえ用意されていないというのが実態だそうです。つい最近までは、解剖が終わった遺体に服さえ掛けられることなく送り返されていたという事実があると言います。

このようなことから、遺族感情として「できれば解剖はさせたくない」と思う気持ちも強いと聞きます。事故で悲嘆にくれている遺族にとって、どこからも十分な情報がもたらされないばかりか、遺体に対する取り扱いも粗末な日本の現状は、いやがうえにも事故関係者に対する報復感情を煽る結果につながっているように見えます。

一方、英国においては検視官 (CORONER) と呼ばれる専門家が解剖の必要性の有無を決定し、遺体に対して十分な尊厳を持って扱うことはもちろん、遺族に対しても警察から十分な説明がなされ、赤十字やボランティアにより心のケアがなされるそうです。

CORONER は中世から国王に仕え、死亡原因の特定などを行う非常に権威ある役職といます。

もうひとつの問題点は、日本で行われる解剖は死因の特定のためのものであり、事故原因究明につながる病理的な立場からの解剖は行われないことです。中華航空機 A300-600 の名古屋での墜落事故においても、機長の遺体の心臓から採取された血液からアルコール反応が出たということで、飲酒操縦説がまことしやかに報道されたこともありました。血液は発酵が早く、事故調査における病理解剖では通常は眼球から採取した血液が使われます。

一方、英国のコメット事故調査では、多くの遺体の鼓膜が破れていたことや火傷の跡がなかったことから、火災や爆発を伴わない構造的な空中分解であることが早期に確認できたと言います。

AAIB は事故調査に必要な解剖のデータを含め、警察が収集したすべてのデータに自由にアクセスできる権限が確保されている点も、日本とは大きく異なっています。



[AAIB の権限と、それが付与された背景]

1996 年発行の、航空事故・インシデント調査に関する民間航空法における AAIB の権限と、その権限を付与された社会的背景はどのようなものか？

1996 年発行の民間航空法は、AAIB の存在根拠および議会から資金を受けるための法的権限の源泉である。ここに記される権限が AAIB に付与された社会的背景は、輸送の安全を改善するためには、事故/インシデントを上は規制当局から下は航空従事者にいたるまであらゆる面から調査し、事故の原因を決定し、再発を防止するための勧告を出すことのできる、独立した調査機関がなければならない、という認識である。

AAIB の調査権限は、調査官が事故調査を行う上で必要な、以下のようなあらゆる権限を保障しています。

- (a) 事故またはインシデントの現場、当該航空機、その積荷または残骸に自由に立入り接触する権限
- (b) 審査または分析のために、迅速に証拠を収集し残骸また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、および、
- (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

調査官がメーカーや当局の情報にも自由に触れることができる大きな権限を与えられた背景には、事故の原因調査は将来の社会の利益に直結しており、優先的に行われるべきであるという社会的認識に基づいています。

一方、日本の事故調査委員会設置法は以下のように規定されています。

- ・ 航空機の使用人、航空機に乗り組んでいた者、救助に当たった者、事故関係者から報告を徴すること
- ・ 事故現場その他の必要と認める場所に立ち入り、関係物件を検査し、関係者の質問すること
- ・ 関係者に出頭を求めて質問すること
- ・ 関係物件の所有者、所持者または保管者に対し当該物権の提出を求め、提出物件を留め置くこと
- ・ 関係物件の所有者、所持者または保管者に対し当該物件の保管を命じ、移動を禁止すること
- ・ 現場に公務により立ち入る者および委員会が支障がないと認めた者以外の者が立ち入ることを禁止すること

このように、英国と類似した規定になっていますが、事故関係者などに対する優位性が保障されているのみで、警察が持つ資料などに直接接する権限も当局の持つ情報に接する権限も明文化されていません。

日本の事故調査が表面的で、監督官庁などに対する勧告ができない理由のひとつが、事故調査委員会の法的権限の弱さにあるとも言えそうです。