

# 真実語り再発防いで

## 事故調査

世界そして日本

③

は安心して真実を話せる。ただし、わざと事故を起こすなどの犯罪行為やテロの疑いが見つかればパトンは警察に戻される。

上告を棄却し、刑事罰を科す判断を下した。司法も、個人の過失責任追及に重きを置いた決定をしたことになる。

教官のグラハム・ブレイスウエート教授(38)によると、アメリカ、カナダ、オーストラリア、ニュージーランド、ノルウェーなどがこうした仕組みを採用しているという。

日本では、事故調査の独立性もあいまいだ。国際民間航空条約の付属書は、当事者の口述や交信などの記録を調査以外に利用することを禁じている。だが、調査報告書は「囑託鑑定書」として刑事裁判の証拠に使われている。

「正確な情報から多くの教訓を得て再発防止につなげる方が、だれかを処罰するより社会のためになる」

10月13日、東京・品川で催された航空安全に関するシンポジウムで、元機長の高本孝一さん(60)がマイクを握った。「調査報告書には、再発防止に役立つという観点から推測の範囲まで書いてある。裁判の証拠になると推測が真実とみなされ、冤罪の温床になる危険性がある」

一方、日本では、ヒューマンエラーによる事故は処罰しないという国民的合意はできていない。当事者は刑事罰を恐れて、真相を明らかにしな

乗員1人が死亡、乗客ら13人がけがをした1997年の日航機乱高下事故の機長。航空・鉄道事故調査委員会(現運輸安全委員会)は操縦ミスが原因とする調査報告書を公表。それが証拠になり、業務上過失致死傷罪を問われた。「報告書の機体に関する内容を否定する情報がメーカから出てきて、たまたま無罪を勝ち取れた」と話す。

静岡県焼津市の上空で2001年、乗客ら1000人がけがをした日本航空の旅客機2機によるニアミス事故で、最高裁は10月末、業務上過失傷害罪に問われた管制官2人の

会場には、85年の日航機墜落事故の遺族、美谷島邦子さん(63)がいた。「私たちは真実から生み出される再発防止策を求めている。真実を語ってもらうためにも、調査報告

「遺族への救済が両輪でないといけない。経済的、精神的支援を受けられたり、事故の情報が開示されたりすることで、私たちの処罰感情は鎮まっていくんじゃないか」

書は捜査や裁判に利用されてはいけない」と発言した。ただ、遺族や被害者らには強い処罰感情がある。刑事罰を問わない代わりに、真実を語らせるべきだという考え方には、こうききを刺した。



教材の客車で調査のあり方を話すグラハム・ブレイスウエート教授＝イギリス・ロンドン近郊の克蘭フィールド大学、茂木克信撮影

世界の事故調査官の卵が学ぶ「航空機事故調査講座」が、英国・ロンドン近郊の克蘭フィールド大学にある。6週間の短期講座。再現した事故現場で原因解明につながる物証拠集めや写真撮影の訓練をするほか、俳優が扮する目撃者に聞き取りを行うなどして調査報告書を作る。ヘリコプターなどの事故機や脱線事故を起こした列車の客車、引き揚げた沈没船も使う。

英国では、航空機や鉄道の事故現場で警察が担うのは被害者の救出まで。早ければ発生数時間後には事故調査機関にパトロンが渡され、パイロットらが刑事責任を問われることはまずない。調査が捜査から独立しているの、当事者

「遺族への救済が両輪でないといけない。経済的、精神的支援を受けられたり、事故の情報が開示されたりすることで、私たちの処罰感情は鎮まっていくんじゃないか」

「遺族への救済が両輪でないといけない。経済的、精神的支援を受けられたり、事故の情報が開示されたりすることで、私たちの処罰感情は鎮まっていくんじゃないか」

「遺族への救済が両輪でないといけない。経済的、精神的支援を受けられたり、事故の情報が開示されたりすることで、私たちの処罰感情は鎮まっていくんじゃないか」