

"Accident Investigation for Aviation Management"

Cranfield University UK

2 週間の短期講座受講報告から

航空安全委員会 吉濱 直之

日本出発

2005年10月29日。この日は、航空機事故調査に関するイギリス・クランフィールド大学での2週間のコース受講へ向けて日本を出発する日であった。

午前11時35分、成田発ロンドンヒースロー国際空港行きの飛行機に乗った。満席近くの乗客とフルに搭載しているであろう燃料で見るからに重そうな B747-400 は20分近くかけゆっくり RWY16R に向け TAXI したのち、轟音と共に離陸して行った。

その日の関東地方は薄曇であったが、しばらく上昇を続けると一面に広がる雲海の上に、抜けるように真っ青な空が広がっていた。飛行機はその後何事もなかったように上昇を続け、日本海からユーラシア大陸、シベリア上空へと進んで行った。

クランフィールド大学の沿革と講義

クランフィールド大学は、米国の南カルフォルニア大学と並び、専門的に航空事故調査の研究が進んでいる事で知られ、イギリスの航空事故調査の専門機関 AAIB (Air Accident Investigation Branch) との緊密な関係から、第一線の専門家による豊富な経験に裏打ちされた貴重な講義を受ける事が出来る。

しかしながら、2週間という事もあり、内容は限られたものがあると思っていたが、実際には予想を上回るものであった。

唯一の土日を除いては、毎日朝から夕方まで集中力を切らしている暇は無い。どれも航空に



クランフィールドの位置関係

携わる人間の一人として、興味をかき立てられるものばかりであった。

受講生は全員が航空関係者で、パイロットが多かった。世界中から集まって来ており、人種も様々である。その中で、グループ分けもあり、実際の航空機事故の例（カンタス航空であった例）から、グループで解析し原因について議論し、再発防止に向けた提言を行ったりした。更に、他のグループと比較して教授の評価を受けた上で、実際にこの例に対して、ATSB (Australian Transport Safety Bureau) が最終的に行った安全勧告と比較するといった、実践的なグループワークもあった。

ディスカッションの時間の多くは、講義の中だけでなく、夕食を取った後、大学の寮の中などで話し合った。時にはビールを片手に、時には皆真剣な顔になり、それぞれの航空に関するバックグラウンドから深夜まで話が盛り上がった事もあった。

また、Field Exercise として実際の事故現場に行き、小型機の事故調査を行なった事も印象的であった。

11月のイギリスは薄暗く雨ばかり続き、体の芯まで冷えるような寒さの中、現場では事故の真相について白熱したやり取りであった。そこで驚いた事は、最後にその事故の当事者が来てくださり、話を聞く事が出来た事である。通常であれば、なかなか応じられる心境ではないと考えてしまうが、これも文化の違いであろうか。

次に、AAIB がある Farnborough を訪れた事も印象的であった。華々しいエアショウで有名な飛行場ではあるが、その片隅に AAIB がひっそりとある。黒い大きな体育館のような倉庫があり、説明では、その中に数々のイギリスでの航空機事故の残骸があるとの話しであった。実際に案内され、一つ一つ説明を受けながら見た光景は今でも忘れる事が出来ない。改めて航空の安全について考えさせられる機会となった。

安全文化の構築を目指して

航空機事故という言葉を目にすると、つい敬遠してしまう印象があるかもしれない。実際に私もパイロットの一人として、事故は決して起こしたくないし、身近に起こって欲しくないと考えている。本音を言うと、このコースを受講する前は「事故調査」と聞くと、何処か「嫌な」印象を抱かせる言葉として感じていた。しかし、講義が進むにつれ、事故調査の専門家は実に客観的に分析し、論理的に考え、結論を急がず、真の本質に迫ろうとする事を強く感じるようになった。そこには、同じ失敗は絶対に繰り返さないという強い決意と共に、事故で犠牲になった人々に対する最大限の哀悼でもあるように感じた。

ご存知の通り ICAO Annex13, 3-1: OBJEC-

TIVE OF THE INVESTIGATION には次のように記されている。

3.1 The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability.

AAIB の設立理念にも同様な文章があり、ここに欧米の文化を見たような気がした。

Field Exercise で現場に来てくださった事故の当事者の方も、そういった趣旨に賛同頂き来ていただいたのだと理解できた。

今回、日本からの参加者は残念ながら私一人であったが、週末一緒にロンドンまで買い物に出かけたオマーン人や、ドイツ人、韓国の事故調の方々とは特に親しくなり、世界中に航空安全に携わる人とのネットワークが出来たことは財産であった。

日本の航空における安全文化の更なる構築には、今後も継続してこのような機会に参加して行く事も大切になってくると考えます。

最後に、このような貴重な機会を与えてくださった操縦士協会の役員の皆様、様々な手配をして下さった事務局の方々をはじめ、航空安全委員会の皆様に感謝いたします。



最終日の reception にて Bryan 教授と