

運輸安全委員会の5周年に寄せて



運輸安全委員会業務改善有識者会議座長
関西大学教授
安部 誠治

政治学者で1978年にノーベル経済学賞を受賞したハーバート・サイモンは、人間の合理性には限界があるということを示す「限定合理性」という概念で説明した。サイモンは、人間の知的能力には限界があり、将来の不測事態をすべて予見することなどできないと言うのである（『新版 経営行動—経営組織における意思決定過程の研究』ダイヤモンド社）。現実には発生したトラブルや事故から学び、認識の視野と範囲を拡大することは、こうした人間の限界を補うのに役立つ。つまり、失敗から学ぶのである。再発防止のための事故調査活動の重要な意義は、この点にある。

現代社会において、交通の果たす役割は決定的に重要である。それは、現代社会を存立させる基本的条件であると言ってもよい。フランスの思想家であるポール・ヴィリリオは、現代文明をそれまでの文明と決定的に隔てる特質として、第一に「速度」、第二に速度がもたらす「事故」の二つを挙げている（『アクシデント 事故と文明』青土社）。速度と事故は、まさに現代の交通に伴うものであり、事故調査を通して速度という利便性ももたらす負の側面である事故を減少させようとしているのが、運輸安全委員会である。

ところで、第三者機関による事故調査がその実を上げ、調査結果（調査報告書の内容）が広く社会に受容されるには、第一に公正で公平な調査が実施されること、第二に専門的に水準の高い調査が実施されること、第三に作成される調査報告書が技術的に高度な内容のものであったとしても、その体裁や記述スタイルは、事故の被害者や一般国民にとっても読みやすく、かつ理解しやすいものであること、第四に原因関係者と調査機関との間が、「取り調べる者」と「取り調べられる者」という関係ではなく、緊張関係にはあるが事故原因の究明を共に志向する関係となっていること、などの条件を充たすことが必要である。

2009年9月、運輸安全委員会の前身である航空・鉄道事故調査委員会の一部の委員が、福知山線脱線事故調査の過程で、原因関係者に調査状況に関する情報や公表前の報告書案を提供するなど、事故調査機関としての公平性や中立性、信頼性を著しく損なう行為を行っていたことが明るみに出た。航空・鉄道事故調査委員会時代の問題であるとはいえ、運輸安全委員会は、これを事故調査機関のあり方を問われる重大な問題と認識し、委員会の自己改革を推進することで失われた国民の信頼の回復を図ろうとした。こうして、2011年度から組織を挙げて業務改善の見直しと事故調査システムの改革が始まった。

2001年に航空事故調査委員会が航空・鉄道事故調査委員会へ改組された際、メディアの求めに対して、筆者は次のようにコメントした。

「今、小さな赤い魚が1匹、水槽の中にいる。この小さな魚が、将来、大きく成長して立派な緋鯉となるか、それとも金魚のままで終わるかは、単に鉄

道部門が新たに加わったというだけで、今の段階では評価できない。」

それから10年。組織改革の推進によって運輸安全委員会は力強く成長しつつある。立派な鯉になるのも、そう遠くないのではないかと思う。

運輸安全委員会と同種の事故調査機関として国際的に良く知られているのが、米国の国家運輸安全委員会（NTSB）である。NTSBは、2007年に創設40周年を迎えたが、Mark V. Rosenker委員長（当時）が、その記念祝辞の中で次のように述べている。

「私はしばしば、NTSBは政府機関の中で最もお買い得な組織の一つだと言ってきた。400名弱のスタッフで、NTSBは1年に2,000以上の運輸事故の調査に責任を負っている。40年の間に、我々の独立した調査は、運輸のあらゆるモードにおける安全性の向上に重要な役割を果たしてきた。NTSB、他の政府諸機関、メーカー、事業者、その他の利害関係者の努力の結果として、合衆国は世界が羨むほどの安全な運輸機関を享受している。」

2018年の運輸安全委員会創設10周年には、そのときの運輸安全委員会委員長が、このような祝辞を述べるができるよう、運輸安全委員会の組織改革の進捗と今後の事故調査活動の充実に期待したい。