

事故調査のすすめ

○本江 彰（日本ヒューマンファクター研究所、元機長）

始めに

航空界においては、事故が起こると事故調査が行われ再発防止の対策が取られることが常識であった。そのために先進国においては、常設の事故調査機関が設置されており、日本においても1974年に航空事故調査委員会が設置され、現在では運輸安全委員会として輸送機関全般の事故調査を担当している。事故調査は再発防止のための原因究明であり、犯人探しではない。この事故調査による再発防止対策が現在の航空機の安全向上に繋がっていることは確信できる。

このセッションにおいては、公的事故調査機関が事故調査を行うにしても、事故に関与した組織は別途独自の事故調査を積極的に行うべきであると提言したい。

事故調査と関係者のかかわり

国際民間航空機関では、事故調査は事故の発生した国の政府が行い、これに事故機の所属国および製造国の代表がオブザーバーの形で参加することが定められている。

一般的には、事故調査は第三者が実施し、関係者は排除されることが望ましいと考えられている。これは、関係者による調査では公正な内容を望むことができないと考えられているからである。事実、これまでに関係者による事故調査のデータに対しての隠ぺい改ざんも皆無ではないが、最近は状況が異なっている。

航空機メーカーが、貨物ドアの閉鎖不良の事例を大きな問題はないとして、当該航空局と内々に了承を得つつ問題解決を遅らせたと考えられている過去の事例では、結末が航空機の墜落事故につながり、今では、技術者倫理における失敗事例としてたびたび取り上げられるほどで、昨今の企業

倫理、および技術者倫理における社会的責任の観点から見れば隠ぺい改ざんなどの不正行為は企業の命取りにもなりかねない。

現在では航空機事故調査においては、航空機メーカーは機体状況の調査やデータの解析において深くかかわっている。

技術的面から見ても、データの解析においてはメーカーの力は外すことができない。日本の事故調査において嘗ては、学識経験者として大学教授などが調査委員として数多く起用された時期もあったが、理論的知識は豊かであっても、現場経験が少ないだけに現実とはかけ離れた議論が行われた事例も見受けられ、現場の経験が見直されることになった。

ヒューマンファクターの調査においては、運航会社の協力も必要で、作業者のエラーは本人はよもや事故になると思わずに作業をこなしているのが通常で、ヒューマンエラーに結び付く鍵がどこにあるのかを探するためには、職場風土、作業者気質、環境、文化などのあらゆる角度からインタビューを試みる必要がある。これらの背後には、組織要因も存在し、事故調査には不可欠な視点である。

再発防止は、安全を希求する社会が望むのは当然のことであるが、実は、事故に関与した組織こそが強く望むべきであり、またそうあるべきである。

自社の事故調査にためらいはあるか。

運輸業界における運輸安全委員会の活動は特別であり、すべての産業分野において本格的な事故調査が常に行われているわけではない。

最近では、消費者安全調査委員会などの公的な事故調査の機関もあるが事故調査においては、常駐の

専門官や広い分野の専門家を集めることは容易ではない。

一般的に、人身事故や物損事故で被害が出れば、警察の捜査が行われる。これまでに何度も、議論されてきたことであるが、捜査と調査は異なる。捜査はだれに責任があるかを調べるために行うもので、再発防止を目的としたものではない。真実という意味では、対象となるのは容疑者の周辺のほんの狭い分野のみが捜査の対象となる。

危惧される点は、捜査が行われている時期には、関係者は口を噤まざるを得ない状況にあることである。「現在調査中であるから、事件に関してのコメントは差し控える。」という言葉は耳にタコができるほど聞いてきた。警察の捜査に並行して、自社で事故調査を行うことは、警察に逆らうような意識になってしまうのであろうか。コメントは差し控えたとしても、再発防止を目的とした事故調査は組織内で並行して行うべきである。

事故調査のすすめ

再発防止を最も強く望むのは、事故を起こしてしまった組織であろう。

現在の事故調査の要素は、少なくとも三つある。

- ① 技術要因
- ② ヒューマンファクター
- ③ 組織要因

確かに、証拠となる関係物件が警察などに押収されていたり、公的事故調査の分析作業のため手元にはなかったり、先に述べたように関係企業は証拠物件に近づくことが許されない場合には、技術要因の調査は難しいが、運用経験のある機材であれば、この段階ではある程度の推測も加えて事故調査を進めることができる。

何よりも、関係者のインタビューを通して、調査を進めるべきであろう。捜査では権力を背景に証言を収集することができるが、自社の事故調査は再発防止が目的であって、責任に関しての追及を行わない旨の信頼関係が醸成されていれば、インタビューの信頼性は他の調査機関のものと変わる

ことはない。また、記憶というものは、容易に変容するものであるから、事後なるべく早い段階でインタビューを行う必要があるし、また、社内であればゆっくりと思い出す時間もとることができる。インタビューを行うことで、なぜ事故につながるようなヒューマンエラーをおこしたのか背景要因にたどり着く可能性が高い。

福島第一原子力発電所事故において、いくつかの事故調査が行われると同時に、東京電力自体の事故調査も発表されているが、一般的には警察の捜査や公的な事故調査に対して遠慮がみられたり、自社における事故調査が抑制される傾向があるのではないか。

最近では、ヒヤリハット収集などの予防的な再発防止策が盛んではあるが、事故調査のような事後対応的な役割が終わったわけではない。航空界の例を見れば、事故調査の再発防止効果は現在でも有効といえる。

特に、再発防止を強く望んでいるのは事故に巻き込まれた組織であり、それらの組織が持っている情報は、事故調査や再発防止には不可欠な情報であり、組織要因に関する調査は、関係組織の運用環境や職場風土に関する情報が必要で、公的事故調査機関と言えども、そこまで深く調査することは容易ではない。

だからこそ、自社での事故調査が望まれるゆえんである。