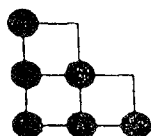


MATRIX



No.56

海上交通システム研究会ニューズレター

Newsletter of Marine Traffic System Forum

目次

(第92回例会 地球深部探査船「ちきゅう」講演会関連記事)

- ・第92回例会概要
- ・講演資料 地球深部探査船「ちきゅう」の試験運用とその成果
- ・講演資料 「ちきゅう」の運用
- ・「ちきゅう」講演会の司会を透して見えるもの
- ・海洋作業の事業化—「ちきゅう」講演会の感想
- ・「ちきゅう」講演会の企画と準備
- ・地球深部探査船「ちきゅう」の就航を祝う
- ・地球深部探査船「ちきゅう」に託す夢・期待～現代の花咲爺さんへ
- ・新聞記事 掘削船「ちきゅう」大地震への備えで活躍を

村上 馨
堀田 平
山本 勝
岡本 洋
神田 修治
柴田 康彦
寺田 政信
山村晋一郎
産経新聞

(世界最大コンテナ船 EMMA MAERSK 関連記事)

- ・メガ・コンテナ船 神戸へ入港す
- ・MAERSK-ODENSE 大型コンテナ船の進化
- ・EMMA MAERSK 撮影記

岡本 洋
神田 修治
柴田 康彦

(一般記事)

- ・超高速貨物輸送船とその評価 (トリマラン船型を中心として) 赤木 新介、森下美津恵
- ・海底資源探査について 岩淵 洋
- ・安全な社会をつくること 斉藤 了文
- ・洋上風力発電の展望 田中藤八郎
- ・サバニ 田淵 丈雄
- ・システム設計と生物の進化 津垣昌一郎

・会報

- ・PR 独立行政法人海洋研究開発機構 JAMSTEC
- ・PR 株式会社 グローバル オーシャン ディベロップメント GODI

安全な社会をつくること

関西大学 斉藤了文

松下の温風器を回収するというテレビCMが10月からまた始まった。去年から、何百億円かのお金を費やして、松下は回収に努めている。製造時が10年以上前で、廃棄されたものも多く、しかも廃棄した人ほどの機種を廃棄したかは、たいてい、覚えていない。しかも、最近施行された個人情報保護法を見越して、松下は古い顧客名簿を処分してしまったらしい。そして、日本中の全戸にリコールのハガキを出した。ただ、何とんでも全製品の回収は難しい。

誰かが松下の古い温風器を知らずに使い、その機種に何かトラブルが含まれていれば、また死亡事故が起こる可能性がある。だからこそ、リコールや回収をすすめている。そして、リコールの制度は安全な社会を作るのに必要な制度だ。

この点を踏まえて考えると、安全に問題が生じる人工物を作ったことは、良いとは言えないにしろ、その後の企業としての対応は評価されている。実際、去年の12月の段階で松下の回収CMは、好感度CMの第二位にランクされていたくらいだ。

しかし、死亡事故を起こしたとはいえ、自社製品の回収にこれほどのコストをかけることができるのは、松下だからだともいえる。松下の社風や、評判が大きな影響力を持つ社会になってきたこともあるだろうが、松下ほどの大会社であるからこそ、このような莫大なコストを負担できたともいえるだろう。

一企業の行動の評価はともかくとして、社会全体として考えてみると、温風器の事故の問題にこれだけのお金をかけるべきだろうか。つまり、他にも危ない人工物はいろいろありうるということである。自動車や薬はその極端な例である。社会のリスク（生起確率×被害の重大さ）に応じた対処コストをかけるようにすべきではないか。ここでのひずみが拡大されすぎると、社会の安全を守ることがうまく機能しなくなる。

リスクはどこにでもあるので、リスクの評価とそれに対する「適切な」資源配分が必要である。これは、何でもかんでも「安全」にすれば「良い社会」になる、といった考えとは違っている。リスクとコストとのかかわりは、例えば『障害者の経済学』（東洋経済新報社）で中島隆信氏が、福祉は無料という政策に異論をはさみ、障害者はサービスの購入者という消費者となるべきだという議論をしているところにも見出される。お金を出しただけのものを得ている、ということ意識することが重要だ。多分、船舶を含めた保険業界ではこのような考え方は当然のことかもしれない。

また、「何でもいいから安全にせよ」という仕方で作られた社会は、また別の問題も含むことになる。それは教育の問題、さらに技術の継承とも結びつく問題だ。

安全な室内を作るのは良い。柱が角張っていると、そこにぶつかってケガをするかもしれない。段差があっても、ころんでケガをするかもしれない。このような問題を取り除けば、きっと安全な家になる。他の安全を脅かす条件は無視して、このような人工物に囲まれた

家に住む子どもを考えてみよう。ハイハイして頭をぶつけてケガをすることも、ころんでケガをすることも少なくなるだろう。ただ、問題は世間に出たときである。

世間はそんなに安全な環境ばかりではない。子どもの頃の「痛い」体験もなく、急に世間にでると、それこそ大変になる。

安全な人工物に囲まれて育った人間にとっては、それが習慣化されて、危険に気づきにくくなる。差し当たりは安全なところに住んでいて事なきを得るにしても、一生の間には、つまり時間の要因を考慮すると、「子どものためになる」ことをしているか、分からないことにもなりかねない。

つまり、箱ブランコの事故があって、箱ブランコをほとんど撤去したり、使用禁止にしたりすることが起こったように、これで子供たちにはより安全な環境になったのかもしれないが、このようなことが進むと、長期的観点から見て、良い社会が作られているようには思えない。船は、板子一枚下は地獄だと言われているし、大海原では他に助けを呼ぶのも難しかったために、自力での生き残りが必要とされた。このような環境で育つと、短期的には危険は大きい、長期的には自律的な人（にならざるを得ない人）が育つことになる。

多分、CADなどが使われるようになって、小さなミスなどはなくなって、安全な設計に寄与する部分はあったかもしれない。しかし、そのような使いやすい道具を使うことによって、長期的に設計者にどのような影響があるかは分からない。私も、ワープロを使うことによって、誤字は減り、適切な漢字を使えるようになった。ただ、鉛筆で書いているとどうしても漢字が思い出せないことも多い。年のせいかもしれないにしても、良い技術、安全な技術が与えられると、それに安住してしまうことも起こる。短期の利便性や安全性は、長期的な進歩を約束するものではない。

さらに、自動車交通の事例から、「何でも良いから安全に」という考えを検討しよう。

興味深いことに、自動車の安全性はこのところ著しく向上した。1960年代、70年代には欠陥車として非難を受けていた自動車もそれ以後の技術革新もあって、かなり安全なものになってきた。しかし、そうなるとドライバーが大きな問題となる。

社会心理の中では、「リスク・ホメオスタシス説」というのがある。これは、どんな人間もそれぞれ常に一定量のリスクを取るといふ説である。例えば、雪道を走るとすべると危ないので、スピードを緩め、晴れた高速道路ではスピードを出すというものである。そして、問題は、もしリスク量が一定ならば道路の幅を少し広げて走りやすくすると、安全が増すかといえはそうでもなく、スピードを出す車が増えるという結果も得られている。更に考えると、自動車が安全になればなるほど、交通安全が達成されるかという、そうでもなくて、自分は安全だと思うドライバーが増えることによって実は危険が増えるのではないかということも懸念されている。

安全な社会を作ろうとすると、技術者は人工物を安全で良いものにしようと努力する。ただ、その配慮がうまく社会に伝わらないこともありうる。「やさしくすれば、つけあがる」ような人間に対して人工物を提供する人は、なかなか大変な仕事をすることになる。