

IATSS三十周年によせて

安全の考え方が変化している

井口雅一 宇宙開発委員会委員長



1995年3月東京大学工学部教授を定年退職。同年5月から2003年5月まで(財)日本自動車研究所副理事長所長。日本学術会議会員、文部科学省宇宙開発委員会委員長。

このところ、世の中の安全に対する考え方が急速に変わっているように感じる。中越地震で営業運転中の新幹線がはじめて脱線したが、死傷者が出なかったことも幸いしたのであろうか、世の中の受け止め方が予想していたよりも冷静であったように感じている。

平成11年運輸技術審議会答申のなかで、死亡事故削減目標を、目標年次2010年とし、自動車安全対策のみで1,200人と具体的な数値で設定した。私はこの時、目標設定の下部委員会の委員長を務めていたが、他省庁は数値目標設定に絶対反対だった。運輸省は当時の荒井正吾自動車交通局長(現参議院議員)の決断で、運輸省施策に限るとして上記の数値目標を答申に盛り込んだ。

ところが、平成15年1月には、小泉総理談話として「今後10年間に交通事故死者数半減」が発表され、専門家には上記の1,200人削減とは少なすぎるのではないかと批判された。私は運転者対策、道路対策を合わせれば1,200人の3倍と踏んでいたのだが。それでも、変わるのが早いというのが素直な印象である。

安全問題では厳しい議論がされる原子力では、平成12年原子力安全白書で「絶対安全からリスク評価へ」と記述され、絶対安全という考え方を否定した。同じ平成14年白書では安全基準として1年当たり10のマイナス6乗という数値を提案している。もっとも、人口1.2億人の日本では、毎年120人は死んでもよいのかという受け取り方をする向きもあるので、数値については十分な説明が必要である。

平成12年に起こった地下鉄日比谷線中目黒駅での脱線事故では、死者5名と多数の負傷者が出た。私はそれまでも日本の宇宙開発で失敗が起こるとその原因調査の責任者を務めていた。宇宙開発プロジェクトは1件当たりの規模が大きく、1プロジェクトが数百億円を要する。したがってプロジェクトの失敗に対して厳しい批判が浴びせられる。上記脱線事故でも原因調査の責任者を務めたが、死者を出した事故に対する厳しさは宇宙における高額な失敗の比ではなかった。人命の価値の大きさを知らされた。

脱線防止対策として、急曲線(曲線半径200m以下)には脱線防止ガードの敷設を義務づけ、200mから400mまでは事業者の判断任せにした。事業者任せの部分は安全性と経済性、言い換えればコスト/ベネフィットの比較による判断でよいとした。安全性と経済性とを比較するなど少し前までは禁句だったので、厳しい反対論が巻き起こると覚悟していた。ところが予想に反して、メディアにもすんなり受け入れられ、反対論は出なかった。うれしくもあり、驚きでもあった。

しかし、「人間の生命、身体の健康の権利は絶対的に優先すべきとする考えもまた被害を受ける側に大きな共感を生む(日本学術会議安全・安心特別委員会委員長 廣渡東大教授)」というように、安全性と経済性に関して、コスト/ベネフィット論が世の中に完全に受け入れられたわけでもない。食肉牛の輸入に関して、多くの専門家がBSEのために死ぬ確率は限りなく小さいと指摘しながらも、大きな費用を伴う全頭検査を要求する世論は強い。

現在、日本の最大のテーマは安全と安心である。安全は科学的な定量化ができるかもしれない

が、安心となると人の心の問題である。そう簡単に片づく課題ではない。