

随想「甘え」が日本を滅ぼす どうすれば強い日本を作れるのか

弁護士 金子博人

第18回 事故や失敗への備えに弱い日本

1. 失敗した時どうするか

日本の組織は、失敗した時にどうするか、その時のことをあらかじめシミュレーションして、対策を立てておくという意識は極めて乏しい。甘えを生み出したムラは平和であり、危機に対する備えはあまり必要とはしていなかったであろう。

福島第一原発が、津波に対し対策が皆無に近かったことは前述した。このことは、東電の特殊性でなく、日本社会で何時でもどこでも起こる現象であることを忘れるべきでない。

2. 日本の新幹線は危機管理なし

日本の新幹線は、東日本大震災では走行中の全列車を無事に止めた。このことは、地震対策は充実していたとして称賛されている。しかし、もし、それに失敗したらどうなるであろうか。トンネルの出入り口で岩石が崩落したとき、あるいは路肩が崩壊して、脱線転覆した時どうなるか。

事実、今回の地震で、橋桁が崩壊寸前といったところが随所にあったようだ。予想される東海地震のように直下型の時には、今回のようにはいくまい。其の時どうなるかが問題である。

実は最近、日本の新幹線は事故が起きた時に弱いということが明らかになっていったという事実はあ

まり知られていない。

アメリカの鉄道高速化計画の中でフロリダ州は、外国から高速鉄道のシステムを導入するにあたり、安全性に対するガイドラインの策定を始めた。その中には、時速150マイル(約240キロ)で停車中の車両に衝突した時に座席が外れないかというような項目が掲げられていた。

日本の新幹線は、このような事故には配慮せず、ドイツやフランスの高速鉄道より、車両重量が30%も軽くなるよう設計されている。その結果、事故が発生した時にいかに被害を少なくするかという事項については、ドイツやフランスの高速鉄道に対して、不利な状況に立たされることになった。

結局、アメリカの鉄道高速化計画は先送りされ、このことが表面化しなかったが、日本の車両は事故に弱いということは事実のようである。

2005年4月、JR福知山線で列車が脱線してマンションに激突し、107人が死亡し、500人以上が重軽傷という大事故が発生した。原因は、スピードオーバーによるものだったが、事故当初は1両目の存在が不明で、2両目を1両目と誤認して救出活動がなされたという奇妙な自体が発生した。

なぜならば、1両目は、2両目に押しつぶされ、当初はその存在

すらわからなかったのである。脱線時のスピードは、100キロそこそこのはずで、自動車事故では良くあるはずのスピードであった。

もし、車両がもっと頑丈であれば、犠牲者は少なかったはずであり、この事故は、日本の電車車両の衝撃に対する脆弱さが露呈した事故であった。が、なぜか、この点は、マスコミは注目しなかった。日本社会は事故が起きたときの脆弱さについては、本質的に興味はないようである。

3. 日本車は安全か

業務上、事故写真を見る機会が多いが、日本車は転覆し仰向けになると、天井部分が見事に潰れる。ところが、ドイツ車は、そのキャビンが簡単には潰れない。潰れてしまうと、中にいる人間に致命的な打撃を与えるからだ。日本車とドイツ車は、実際に事故が起きてからの安全性という点では、私は雲泥の差があると言わざるを得ないと思っている。

2010年、トヨタの欠陥車問題が米国で大きな問題となった。アクセルペダルの問題から、ブレーキシステム、エンジン自体の問題に発展していった。後に、コンピュータシステムには欠陥は無かったという米側の調査結果が発表されたが、ブレーキを踏んだ時に空走時間があるというような、当

ついでには、なぜか、どこからも明快な答えが出ず、不完全燃焼のままとなつてしまった。

80年代の後半、日本車の安全性に対して大きな問題が生じたことがあった。側面から他の車にぶつけられた時、ドアの中に防壁の鉄の鋼棒を入れておくと被害を回避ないし軽減できる。日本のメーカーは全部だったかどうかは知らないが、安全基準がうるさい国には防壁棒付きの車を輸出するが、国内仕様ではそれを装着していなかったことが判明してしまった。わずかに数千円の部品なのに、その使い分けが明らかとなり問題視されたのだ。

本来の性能向上については、日本メーカーはありとあらゆる努力をする。その結果、日本の製品の評価は極めて高い。しかし、いざ、事故が発生したとき、あるいは、特殊な危機的事態のときにどう対応するか、その点での技術開発は、日本メーカーの盲点になつていてはなからうか。

2006年、パロマ工業の湯沸かし器の一酸化中毒問題がおき、過去の事故歴が明らかになるとともに、それに対し、同社がその原因を解析し必要な対処をするという対策を怠っていたことが露呈してしまった。

日本のメーカーは、良い製品を作ろうという方向ではエネルギーが結集する。それに比べ、事故が

起きた時どうするかという危機対策に対しては、あまりに備えが薄い。そのアンバランスが日本社会の問題なのだ。

最後に、最近の経験から付け加えておこう。タクシーに乗ると、シートベルトを締めるようにとテプが回る。ところがシートベルトの性能が悪く、上手く留まる物は少ない。私の車はドイツ車なので、日本車の使い勝手の悪さはここに気になる。

日本のメーカーは、シートベルト製作の技術が未熟なのではなく、80年代のドアの防壁棒の時と同じく、後部座席のシートベルトの安全性などどうでもよいという意識が働いていると思わざるを得ない。この点は、読者の方も、タクシーに乗るとき、気にしてほしい問題点だ。

4. 日本の兵器の弱点

太平洋戦争時の日本の兵器は、攻撃面は発達していたが、攻撃されると脆かったという弱点が良く指摘される。



米軍からワンショットライターと呼ばれた一式陸攻

米軍の軍用機は、燃料タンクに被弾しても、タンクがゴム製であるため傷口を瞬時にふさぎ燃料漏れを防ぐようになっていた。また、発火しても自動消火装置で消火し、搭乗員は防弾鋼、防弾ガラスに守られていた。そのため、攻撃を受けても簡単には落ちなかった。

他方、日本の戦闘機は、攻撃面の空中戦に対しては極めて高性能だったが、被弾には弱かった。爆撃機も同じで、米軍からワンショットライターとかフライイング・ジツポと呼ばれた一式陸攻の如く、被弾するとすぐ燃え上がり空中分解して墜落した。

また、米軍は、戦闘が予想される海域には潜水艦を配備し、パラシュートで脱出したパイロットを救助したが、日本軍は、そのような体制をとることは極めて消極的であった。

生産力が圧倒的に劣る日本軍は、機体の消耗を防ぐ必要性は米軍機よりもずっと高かったはずだが、防御面は発達しなかった。パイロットの養成には時間もかかるし、訓練の燃料も必要だ。日本は石油不足に悩まされていたから、パイロットの消耗の防止を米国よりも真剣に考えてよさそうだが、現実には逆だった。

攻撃されたときにいかに被害を食い止めるかというような、危機に対する対策の欠如は、昔から、日本製品の弱点であったようだ。

5. 対策は

対策は一つである。失敗した時や事故が起きた時、その後の処理をどうするか、あらゆるパターンをシミュレーションし、事前にその対策を徹底することである。

その努力は、開発グループには任せてはいけない。開発グループは、いかに高性能のものを開発するかだけに関心があり、事故が起きたらどうするかというようなネガティブな面にはエネルギーが行かない。全く別のグループが、別の発想で対処すべき問題なのである。

日本企業は、事故が起きたときどうするか技術開発には、本来の技術開発と同じくらいの投資が必要はならずであり、この点での努力を怠ると、企業は膨大な損害を人に与え、自らは膨大な損害賠償責任を負うこととなり、企業存続の危機に陥らざるを得なくなるはずである。



金子博人
(かねこ ひろひと)

金子博人法律事務所。弁護士。早稲田大学法学部卒業。同大学院修士課程(商法)修了。1977年4月弁護士開業。国際旅行法学会(IFITA)会員。大東文化大学法科大学院。日本大学法科大学院講師。市場取引監視委員会委員(東京工業品取引所)。日本ブライムリアルティ投資法人執行役員。



金子博人法律事務所

〒104-0061 東京都中央区銀座8丁目10番4号 和孝銀座8丁目ビル7階

<http://www.kaneko-law-office.jp>

掲載内容の無断転載・転用を固く禁じます。