

□責任追及から原因究明へ

～防災まちづくり大賞 10 年を振り返って～

ジャーナリスト 吉村 秀實

昔からこの家庭でも子ども達を「遅くならないうちに早く家に帰って来なさい」と躑けて来ました。外は危険が一杯だけれど、家庭に帰ればひとまず安心だったからです。しかし、最近では家庭の周辺から家庭内部まで危険が一杯です。21 世紀は安全で安心して暮らして行ける時代を目指してスタートしたはずなのに、世界では、戦争や地域紛争に絶え間がありませんし、日本では、地震や集中豪雨などによる自然災害だけでなく、JR 福知山線の脱線転覆事故、耐震強度偽装事件、三菱自動車工業やトヨタによるリコール隠し事件、パロマ工業の瞬間ガス湯沸かし器による相次ぐ中毒事故、シンドラ社製のエレベーターによる死亡事故などなど、家庭の中まで安全が脅かされています。

なぜ安全がかくも脅かされるようになったのでしょうか。18 世紀後半からの産業革命によって科学技術が目覚ましい進展を遂げ、20 世紀はその科学技術を礎にして、高度経済成長が成し遂げられました。私たちの生活は確かに豊かで便利になりました。

科学技術は私たちに多くの夢を与えてくれましたが、その一方で、環境破壊や公害、

交通事故の多発といった多くの影の部分も生み出しました。災害に極めて脆弱な近代都市を創出したのも 20 世紀でした。100 年前は科学技術によって台風の来襲を防いだり、大地震にも完璧に耐えられる家屋や橋などを建設することが出来るものと期待されていましたが、人間や生物、自然現象などを科学技術によって何らかの方向に変えようという試みは、いずれも実現できませんでした。科学技術も万能ではなかったのです。こうした 20 世紀の反省を踏まえて、21 世紀をどういう時代にすべきかという議論が世界中で高まり、私たちは人間が安全で、安心して暮らして行ける時代を目指しました。しかし、21 世紀に入ってわずか 5 年余りなのに、世界は私たちの志向とは全く正反対の方向に向かっているように感じます。この際、私たち一人ひとりが一念発起して、これからの時代の安全を再構築しなければいけないのではないかと感じています。

日本の社会で、ずっと以前から大変気がかりに感じていることがあります。かれこれ 20 年近くも前のことになりますが、日本が「第 2 次交通戦争」の時代に入り、なぜ交通事故による死者が減らないのだろうか

という取材を始めた時のことです。交通事故の原因は、「スピードの出し過ぎ」や「酔っ払い運転」などなど、ドライバーの責任とされるものが大半を占めていました。交通事故の発生要因は、古くから「人、車、道路環境」にあると言われて来ているのに、これはおかしいことです。確かにドライバーの過失などが発生要因の多くを占めることはうなづけますが、もしかすると、車自体や道路などの安全性にも問題があったのかも知れません。日本では、交通事故の現場では警察官が調査・捜査をしますから、大半の事故が「ドライバーに責任あり」と結論づけられるのは致し方のないことかも知れませんが、これでは「解剖なき医学」です。事故の要因を多方面から解剖しない限り、総合的な交通安全対策など、講じようがないからです。

交通事故に限った話ではありません。日本の社会は、昔から事故や事件が起きると、どこも個人の責任追及に走ります。「誰がやったのか」、「誰に責任があるのか」に終始し、「なぜ起きたのか」という視点が著しく欠けているのです。

2005年4月に起きたJR福知山線の電車脱線転覆事故は、運転士が遅れを取り戻そうと制限速度を大幅にオーバーしたことが直接の事故原因と言われていています。けれども、それだけで事故原因を結論づけてはなりません。運転士はなぜ急いだのか、なぜ107人にも上る死者を出したのか、電車の側面はなぜ衝撃に弱いのか、乗客の生死を分けたものは何かなどを、徹底的に突き止めなければなりません。

ドキュメンタリー作家の柳田邦男さんは、事故が起きた背景として、JR西日本には、

経営上のいくつかの失敗があり、その根底に、バブル経済崩壊後の異常とも言える営業収益優先主義と、「儲ける」ための徹底した効率主義によって、最も大事な安全対策を後回しにしてしまった点があると指摘しています。事故の背景についても調査分析しなければなりません。鉄道事故を防ぐには「何かあったら止める」ことが基本的な原則だったはずですが。しかし、最近のJRは、明らかに定時運行優先、利潤追求が第一で、意識的ではないにせよ安全をおろそかにする傾向になっている気がします。

何よりも大事なものは、責任の追及よりも要因の究明です。事件や事故を徹底的に解剖して、様々な発生要因を探り出し、安全対策を講じない限り、事件や事故の再発は防ぐことができません。なぜならば、人間は本来ミスを犯す動物なのですから。

もう一つ、最近気がかりなのは、企業や組織の分業化が進んで、外注先の下請けや孫請け会社で事故が集中して起きている点です。1990年9月、茨城県東海村の核燃料加工工場「JCO」で起きた日本初の臨界事故をはじめ、2006年7月に次々と発覚したパロマ工業の瞬間ガス湯沸かし器による一酸化炭素中毒事件、6月に東京港区のマンションで高校生がシンドラ社製のエレベーターに挟まれて死亡した事件などは、その典型的な例です。親会社などでは何とか安全を保つことが出来ても、下請けの会社では安全を第一にすることが中々難しいのです。親会社は外注化によってコストダウンを前提にしますから、外注費を可能な限り低く抑えようとします。受注した下請け、孫請け会社は、その日その日を凌ぐのに精一杯で、

本来金のかかる安全対策は後回しにされがちです。

2005年11月に発覚した耐震強度偽装事件を改めて振り返って見ましょう。昔の建築物は現場での一品生産であり、手作りのものでした。そこには「めったなものは作れない」という大工職人としての誇りや意気込みがありました。しかし、建築業界も営業優先、効率化、下請け化などが進んで、ゼネコン、サブコン、下請け、孫請けなどと分業化されて、上から順々に儲けを掠めとって行くようになりました。一番肝心な現場には、なかなかお金が行き渡らないようなシステムになり、いつしか建築現場での誇りも失われて行くようになったのではないかと思うのです。姉齒秀次元建築士は「仕事を増やすために建設コストを下げる設計、鉄筋の量を減らす設計を続けた。生活するために止むを得なかった」と証言しています。今の建設業界には、耐震強度偽装事件が起きる必然性がもともと背景にあったのです。

1995年1月に起きた「阪神淡路大震災」では、木造住宅の倒壊などによって死者、不明6,434人に上りましたが、実は、ビルやマンションの被害も少なくありませんでした。戦後の高度経済成長期を経て、日本では都市部を中心に耐火建築物が普及し、同時多発の延焼火災は起きないのではないかと考えられるようになりました。また、建築物の耐震化が進み、特に鉄筋コンクリート造などのビルでは、地震の大揺れにも耐えるのではないかと考えられて来ました。しかし、「阪神淡路大震災」は、こうした“幻想”を微塵に打ち砕く結果となりました。当時、NHKの「週刊ハイビジョンニュース」の編集

長兼キャスターを担当していた私は、スタッフとともにマンションの倒壊、崩壊現場をつぶさに取材しました。マンションは鉄筋コンクリート造だけでなく、重量鉄骨造、軽量鉄骨造など様々でしたが、私たちの調査によりますと、阪神地方一帯で死者の出たマンションが合わせて40棟に上り、死者は226人に上りました。うち賃貸マンションが36棟で死者212人、分譲マンションは4棟で死者14人に上り、圧倒的に賃貸マンションの被害が目立ちました。分譲マンションは、建設当初から住人の監視の目が強いのにに対し、賃貸マンションは、やはり「安普請」のものが多く、管理面でも住人の監視の目が届いていないのではないかと感じました。

死者の出たマンションは、昭和35年から60年にかけて建設されたものですが、特に、昭和40年前後の旧建築基準法下に建てられたマンションに死者が集中しました。

戦後から高度経済成長期にかけての時代、日本の住宅政策は「より早く、より多く、より安く」が主流でしたから、安全面に金をかける余裕がなかったのかも知れません。また、昭和40年代にもはやされた軽量鉄骨造のマンションに被害が目立ち、死者が出たマンション40棟のうち、11棟が軽量鉄骨造でした。軽量鉄骨は、組み立てやすい、火災に強く地震にも強い、値段が安い、というキャッチフレーズでもてはやされ、当時の構造材の主流の一つでした。しかし、肝心の筋交いが不足していたり、鉄骨にさびが生じて支持力を失っているものが多く見られました。私たちの素人目に見ても、明らかに手抜き工事、あるいは欠陥工事と思われる

る現場を幾つも目撃しました。しかし、どこかの現場も“天災”として片付けられ、手抜きや欠陥は全て不問に付されてしまいました。勿論、当時の建築業界や施工主からも「反省の弁」を聞くことはありませんでした。

今回の耐震強度偽装事件で、マンションの施工主や販売業者らの中に「どんなマンションを建設し販売しても、いざとなれば天災として不問に付される」ということを知っていたものがあるとすれば事は重大です。今回の事件を通じて、過当競争やコスト削減によって業界全体が建築の基本である安全が無視されてはいないだろうか。建築確認のチェック機能が働かなかったのはなぜだろうか。建築確認の民営化に問題はなかったのだろうか。最近の裁判の様子などを見ていると、こうした数々の問題点を置き去りにしながら、姉齒元建築士個人の責任追及で一件落着きというような感じになって来ています。今の建設業界や検査体制のあり方等々、どこに、どういう問題があったのかということを引きつと精査せずに終わらせようとするならば、こうした事件の再発を防ぐことはできないと思います。

日本ヒューマンファクター研究所所長の黒田勲さんは、安全について「安全はそもそもこの世の中に存在しない。常に存在するのは危険である。その危険をいかに的確に予測して、確実に防止をするかが安全である。一人ひとりが力を合わせて作り出すものが安全である」と定義しています。「防災まちづくり大賞」という画期的な表彰制度が始まって10年、従来の行政任せではなく、全国各地の一般市民の皆さんが防災や減災に日ごと大変な努力をされていますが、残念ながらまだまだ道半ばです。

原子力発電事業をはじめ、交通機関、そして製造物の安全性は、21世紀に入って、かえって後退しているかのように見えます。このような社会では、切迫する巨大地震などに到底太刀打ちできるはずはありません。このおかしな社会を転換して行くには、事故や事件、そしてトラブルを「なぜ起きたのか」という視点で徹底的に解剖し、その病理をとことん探り、治療の方法を見つけることに尽きると思います。