「安全・安心」「リスク・危険」について考える

矢守克也
（京都大学防災研究所）

安心＝気遣い・心配がないこと

- 「安全」(safety)：完全無欠を意味するラテン語(sollus)に由来
- 「安心」(security/peace of mind/freedom from care [anxiety]/(a sense of) relief：
  ラテン語のse-(～から離れて、免れて)
  ＋
  cura(英語のcare：心配、気遣い)

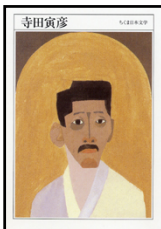
なぜ気遣いしなくていいのか？

- 心配、気遣いがない状態＝一見、心理的な定義
- しかし、重要なことは、「なぜ気遣いしなくていいのか」
- 自分の代わりに、心配の種(各種のhazard)について気遣ってくれる存在があるから
- 近代化以降の社会：その役割は、それぞれの心配の種に関する専門家や行政官が担っている
- 多くの現代社会は、一般の人びとが気遣いを「外化」する(専門家や行政官に気遣いを委ねる)ことを通じて「安心」を確保する、という〈関係性のスタイル〉をとっている。

こころの状態ではなく関係性のスタイル

- 安心は、単に「心理」的な問題ではなく、人と人との関係性、あるいは、社会構造にかかわる問題
- 客観的な「安全」の確保を専門家や行政官に委ね、一般の人びとはそれをベースに主観的・心理的な「安心」を獲得する(あるいは、前者の確保が不十分であるために後者が保証されない)という〈関係性のスタイル〉(＝〈近代的なスタイル〉)
- この〈近代的なスタイル〉の上に立って、日本をはじめとする先進諸国は、「安全・安心」について考えている(→これ以外の〈関係性のスタイル〉があるとは夢にも思っていない)

- 寺田寅彦「天災と国防」
- しかしここで一つ考えなければならないことで、しかもいつも忘れられ勝な重大な要項がある。それは、文明が進めば進むほど天然の暴威による災害がその激烈の度を増すという事実である。・・・（中略）・・
- それで、文明が進むほど天災による損害の程度も累進する傾向があるという事実を十分に自覚して、そして平生からそれに対する防禦策を講じなければならないはずであるのに、それが一向に出来ていないのはどういう訳であるか。その主なる原因は、畢竟そういう天災が稀にしか起らないで、ちょうど人間が前車の顚覆を忘れた頃にそろそろ後車を引き出すようになるからであろう。



- 「災害は忘れた頃にやって来る」
- まず、この通りのフレーズを、寺田寅彦が言ったわけではない
- さらに、よく原書を読むと、「人間は忘れっぽい」とか、「災害に痛い目にあったことや教訓・反省を忘れがち」とか、そんな俗っぽいこと（だけ）を言っているのでもない
- そうではなく、「文明」（専門家や行政官に気遣いを委ねることを通じて「安心」を確保するという〈関係性のスタイル〉）は、まさにそれ自身に自己崩壊のメカニズムが組み込まれているので（「文明が進むほど天災による損害の程度も累進する傾向がある」のだから）、この〈関係性のスタイル〉には、余程用心してかからねばならない。常に（「前車の覆轍は後車の戒」）その状態をモニターしてかからねばならない、と主張している。

「安全・安心」～ありがちな議論

- これまで心理学が「安全・安心」について検討してきたことの多くは、〈近代的なスタイル〉の枠内で浮上する問題
- 「安全」を技術的安全の意味で、「安心」を心理的安心の意味でとらえた上で・・・
  - 「外化」の強化によって、「外化」した側（多くの場合、一般の人びと）に行き過ぎた「安心」（慢心）が生じる
  - 「外化」された側（多くの場合、専門家）の安全への取り組みが充実すればするほど、「外化」した側の要求水準（ゼロリスク要求）が昂進する
  - 「外化」した側／された側で認識のずれ（リスク認知のギャップ）が生じる
  - したがって、両者の間で、何らかの形で合意形成が図られるべき
  - 「外化」された側が「外化」した側の期待に十分沿う仕事をしていないことに「外化」した側が気づく（専門家への不信）

リスク認知のギャップ（という言い方）

Cause of death	Number of death per 100,000	Remarks
Occupational accidednts	4.6	Ratio to the number of workers (1999)
Traffic accidednts (on automobile)	3.1	Death within 24 hours
Traffic accidednts (pedestrians)	2	Death within 24 hours
Traffic accidednts (on motorbikes)	1.2	Death within 24 hours
Fires	0.87	(2000)
Water accidednts	0.81	(2000)
Traffic accidednts (on bicycles)	0.78	Death within 24 hours
Murders	0.41	(2000)
Alpine accidednts	0.19	(2000)
Marine accidednts (on ship)	0.09	(2000)
Marine accidednts (leisures)	0.07	ex.) Scuba diving
Natural disasters	0.06	(2000) Typhoon 0.01 Thunder 0.005
Train accidednts	0.03	(2000)
Aerial accidents (leisures)	0.01	(2000) ex.) hang glider
Aircraft accidents	0.009	(2000)
Explosion	0.002	(2000)

How many people killed for the 100 thousand population?

Car accident (3.1)

Murder (0.41)

Thunder (0.005)

Typhoon (0.01)

〈近代的なスタイル〉は唯一無二ではない

- これらは、〈近代的なスタイル〉を採択した社会では、たしかに実践的に重要な問題
- しかし、これらの問題がまさに「問題」として現れるのは、〈近代的なスタイル〉の枠内の話
- 〈近代的なスタイル〉が「安全・安心」を社会的にとり扱う唯一無二の方式ではない
- 〈近代的なスタイル〉を前提にする限り解決不能に思われる問題群も、その外に出てみれば、思わぬ形で解消される場合もある

神のみぞ知るcura

- ある種の心配の種については、この世に生きる者はだれも（専門家ですら）cura（気遣い）できないと考える〈関係性のスタイル〉
- 唯一curaすることが可能な超越的な存在（神や仏）と、curaへの関与が一切封じられた我々人間すべてとが関係していると考える〈関係性のスタイル〉
- 防災の脈絡で言えば「天譴論」や「運命論」（廣井, 1986）
- 〈近代的なスタイル〉の見地からは、hazardに対する積極的な関与（予測や制御）を放擲させかねない、途方もなく非生産的な考え方に映る

「神のなせるわざ」だから安心

- インド洋大津波（2004年）は、無視できない数の被災者にとって、現在も「（イスラムの）神が与えた試練」
- 専門家や行政官も含めすべての人間のcuraの及ばない出来事
- この認識によって、「津波防波堤を作っておけば…」、「津波情報網を整備しておけば…」と仮定法過去完了形で、それがcuraすべき、ないしcuraしうる対象だったと教えられるよりも、大きな安寧（安心）を得ている被災者が存在
- 少なくとも現段階では、防波堤や情報網を整備するだけの資金も技術力も政治的・社会的安定も欠く人びとにとっては、可能な限り多くのcuraを専門家に成功裏に「外化」することによって安心を得る〈近代的なスタイル〉そのものを拒絶することが、「安心」獲得への道
- 「安心＝cura（心配）から免れていること」であったことを想起せよ

「自助・共助」が重視される理由

- 「自助・共助」を重視せよとの大号令
- これまで防災に関する「安全・安心」を一手に担ってきた専門家や行政官（「公助」）の側が、「私たちだけにcuraを背負わせるのは、もう勘弁してください」と主張している
- 医療における「インフォームド・コンセント」、「自己責任」の風潮、医師や医療機関の保険ブーム
- 医療技術の上でも、医師と患者の関係性の上でも高度に複雑化した今日の医療においては、専門家（医師や病院）を含め、だれもcura（に伴う責任）の専一的な引き受け手になりえていないことを示唆

徹底してcuraの責任者を追い求めると…

- 「安全・安心」に関する〈近代的なスタイル〉、すなわち、すべてのcuraの責任主体を徹底的に同定しようとすると…
- 究極的には、訴訟社会（「これは私でなくあなたがcuraすべきだ」という主張合戦）や保険社会（「仕方がない、みなで広く薄くcuraを負担しよう」という妥協ないしごまかし）へとつながる（米国社会の現状）
- 別言すれば、〈近代的なスタイル〉の最先端的状況（行き着く先）は、少なくともcuraの一部は、だれも担うことができないような状態で放置されるほかない事態
- この社会状態は、皮肉なことに、「一周回って」、（少なくとも一部の）curaは「神のみぞ知る」という、原初的な〈関係性のスタイル〉に回帰したものに他ならない。