

いまさら言うまでもないことだが

関西大学 社会安全研究センター 小澤 守

先ごろさる自動車メーカーにおいて安全性チェックのプロセスで過去30年にわたる検査不正が発覚、全面的に出荷停止になったという。何年も前から同様な問題が他社で露見しているのに、今まで自らを省みず十分な調査もやらずにやってきて、この期に及んで、特に安全性には問題がないと思うとか。何をかいわんやである。さらにこの記事を書いている2023年末の新聞によれば、発端は燃料ポンプの不具合で軽自動車が停止してしまい、そこに後続車が追突して死傷者が出た事故があったとのこと。それを受けてリコールするそうだが、もう少し早く対応しておれば亡くならずにすんだ命もあったかもしれない。対象は世界全体で450万台にも及ぶと聞くと、1台あたりの交換費用は35,000~50,000円程度だそうで、そのまま掛け算をするとざっと2000億円余りになりそうだ。

もうずいぶん以前にあるメーカーの冷蔵庫が圧縮機の信頼性不足でリコールになったことがあった。たまたま友人が別の電気メーカーの冷蔵庫担当であったため、その問題に対する意見を聞いたことがある。彼の会社でも当該圧縮機は購入していたものの、部品メーカーに2000時間の信頼性テストを要求していたため、トラブルになる事例がかなり少なかったが、1000時間の信頼性試験結果でよしとしていたメーカーでは当該圧縮機を搭載した冷蔵庫をおおよそ70万台程度売っているはず。圧縮機を持参して交換して回ると1台あたりざっと10万円、さすれば700億円という勘定になるとのことだった。

近年の産業界では選択と集中（ここでいう意味は本当は異なると思うが）が進行しており、自動車会社についても、ピストンリングはA社、エアバックはB社、燃料ポンプはC社といったように、本体は違えども部品レベルでは同じ部品メーカーの製品を用いるケースが非常に多い。寡占することにより、部品のコストが下がり、結果的に全体の価格競争力が上がるからであろうが、一方で部品レベルの寡占化が過度に行き過ぎているようにも思う。多数の実績を積むのであるから、信頼性は同時に高くなるなくてはならない。

原子力分野では特に福島第一原発以降「安全文化（対応する英語はSafety culture）」が強調されている。これについて、わが国では規制や規格を一つひとつ守る法令順守的なとらえ方をして、規格基準違反のみに焦点をあてた局所合理性追求の議論がなされていることが多いように思う。しかしながら元来の基本理念は企業内組織や担当セクション、さらには系列会社あるいは部品供給の企業をも包含した全体を通じて、安全を最優先するというもので、Cultureには育成という概念があり、自ら問題点を発見する努力も含まれるのである。

前述の安全性評価問題ではそもそも経営サイドが現場で何が起きているかに無関心であったのか、まったく見てもいなかったのか不明であるが、至上命題は安全性と信頼性であるのに、会社都合の計画通りに出荷することを優先していた。それどころか、安全性評価過程を短縮あるいは形骸化する手法を編み出し、提出すべき書類を捏造していたらしい。明らかにSafety Cultureが敷衍、徹底されていなかったことになる。

新聞ではモノづくり日本の信頼性が崩れかねないと言っている。また日本は

すり合わせ技術が得意であるとも。そのすり合わせは、それぞれのセクションが一生懸命に成し遂げた結果ではなかったか。またQC (Quality Control) 活動という高品質製品を生み出す取り組みもしてきたはずだ。しかしこれまでのこうした努力は、基本理念という岩盤がなかったとしたら、砂上に楼閣を建設することに似てはいないだろうか。ならば、あっという間に崩れてしまうのは必定。Safety Cultureにいま一度立ち返り、なにが最も大切なのか深く再考して、少々時間がかかってもまた多少コストがかかっても本当の意味の高信頼性の製品を、市場に投入するマインドを持つてはいかがだろうか。生鮮食料品じゃあるまいし、多様な製品をいち早くユーザーに届けるのが最優先の目的では、決してないはずと思うが。

