

東日本大震災は、地震による揺れと津波という二つの自然災害を引き起こした。現時点で明らかになっている限りでは、地震の揺れによる被害は比較的小さかったようである。阪神淡路大震災や新潟県中越地震など過去の教訓を生かし、耐震補強などの対策がある程度進んでいたことが奏功したのだろう。

一方、津波による被害は甚大だった。沿岸各地に整備されていた防潮堤は原形をとどめないほどに破壊され、指定避難所ですら海にのまれるほどの猛威を振るって、多くの人命と財産が奪われた。

私は応用心理学の立場から安全について考えてきた。いかにして安全を守るか、そして、いかにして安全を安心につなげるか。心理学と工学のはざまで、現場の知恵を借りながらこの課題に向き合ってきた。



2009年1月の本紙文化面コラム「プリズム」で、私は次のように述べた。「安心とは、一時的で不安定な心の状態。安全を主張する人たちに對する信頼や、それに疑いを持たないことで生まれる」。しかし、今回の大震災はこの主張を根底から覆す強大な力を見せつけた。津波被害も原子力災害も、このような考え方では防げなかったからである。

防潮堤を例に挙げよう。過去の津波を詳細に調べ、安全な高さを算出し、その結果に基づいて壁を造る。壁で生命と財産が守られるとの主張を受け入れれば、海沿いで安心して暮らせることになる。

# 危険を多様にとらえる

## 震災後の安全対策

現実はどうだったか。生き延びた人たちは、防潮堤の存在とは無関係に、少しでも高い所を目指して坂を駆け上がった。一方、防潮堤があるから大丈夫だと考えた人たちは、自宅にとどまり被害を受けた。つまり、安心しなかった人たちが結果的に安全で、信頼し安心した人たちは危険にさらされたことになる。

考えてみれば、「守ってくれる安全なもの」があると信じて自分を安心させることは、危険に対して目をつぶることを意味する。このような安心感の醸成は、危険から目をそらさせる効果を持つことになるわけだ。安心を安全の結果とみならず私を含めた多くの研究者の主張は、そういうものだったのかもしれない。

一方、自動車業界では、危険の存在から目をそらさずに安全確保に取り組んできた。衝突安全と呼ばれ、事故が起きたときに負傷を軽減するために作動するエアバッグなどが該当する。アンチロックブレーキシステムなど事故を起こさないための対策である予防安全でセットで、自動車事故への対策とされる。

津波に置き換えれば、防潮堤の建設は予防安全、防潮堤が決壊することを前提とした対策が衝突安全に相当する事後安全といえる。いわば「安心しないことから生まれる安全の守り方」。津波から逃れた人たちは、この事後安全対策を取っていたことになる。いわゆる「減災」という考え方である。

ただ、全ての事象で事後安全対策を立てることはできない。動物園や水族館で猛獣のおりや水槽が壊れることは誰も想定しない。飛行機に墜落時の事後安全を求めたり、存在すらできなくなる。

地震、津波、原子力、自動車、動物園、飛行機……。われわれを取りまく危険は一律ではない。「震災後」の安全対策においては、多重の壁を安心に結び付けるよりはむしろ、災害と地域の特性に合わせた多様な対策の検討に重点を移す必要がある。これらのバランスを考えると、社会全体に求められている。(投稿)



宮城学院女子大教授  
大橋 智樹  
(40歳・仙台市青葉区)