

最新技術と人間

政府、マスコミがこぞって、宇宙開発の夢を語り、人類の将来は宇宙への移住などと子供たちをあおっています。地球の資源が問題だ、CO₂を削減しなければ人類が滅亡すると言いながら、航空産業・運輸業を拡大させ、石油を燃やして、大気圏の上部におびただしいCO₂やその他の問題ガスを放散しています。そして大衆はみんなそれを支持しています。省資源、省エネルギーと言いながら、世界各地ですさまじき宗教戦争や民族戦争が増大し、これまたものすごいエネルギーと資源を消費しています。社会派のマスコミや昔のイメージで言うと主婦連のおばちゃんたちの言うような、しかし近頃は、社会福祉に熱心な人から進歩的学者、政治家まで口をそろえて、人間社会に対するエネルギー、物質、金等のinputとoutputとの勘定が合わない提言、したがって、存在は不可能な提言ばかりをしています。まあ、人間はどこまでアホなのかわかりませんね。そのアホの一人として、まあ、人間の歴史とはずーとこんな事を繰り返してきているIllusionなんだななんて感じて、ボケが酷くなってきている老人のそらごとです。

全く新しい技術の成果を体験した時に技術者が感じる目くるめくような快感、麻薬のような快感。機械技術者として抗しがたい魅力です。一年近く前に京機短信に掲載された（羽田さんの）コンコルドでの飛行体験の記事を読み、著者が感じられた興奮には共感できます。しかし、その後のコンコルドがたどった歴史を見てみると、同時に色々な感慨があります。



エールフランスのコンコルド（1977年） <https://ja.wikipedia.org/wiki/コンコルド>

コンコルドは、発展は善でありネガティブな面は取るに足りないと言っていた時代に開発が始まり、プロトタイプの初飛行が、1969年3月2日、量産最1号の初飛行が1973年2月13日、最終生産機（量産第16号機）の初飛行が1979年4月20日です。そのころになると、製造コストと運用経費の高さが原因の航空会社の赤字経営の問題以外にも、燃費の悪さ、強烈な騒音、乗客・乗務員の宇宙線被ばく*、着陸前の燃料廃棄による公害など、多くの問題が取り上げられ、存続すべきか否かの議論が出ていました。恐らくこれがわずか16機しか製造されなかった理由です。

(注* : コンコルドのステューアードスは、放射線障害が出てても文句は言わないと言う書類にサインさせられていました。したがって、コンコルドのステューアードスは年配の人ばかりでした)



コンコルドまわりのショックウエーブ

<https://www.google.co.jp/search?q=concorde&newwindow=1&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ei=xWqYVfOfCIOZ8QXvrZqABA&ved=0CJMBElke&biw=1255&bih=834&dpr=1.25#imgrc=yLCdKsRORYHVVM%3A>

しかし超音速飛行と言う夢のため、運用はその後も長く続けられ、スペアパーツの入手もままならず、博物館の展示機から部品を取り出して営業機の保守をしなければならなかったとの話もあった様です。そして、2000年7月25日にパリのドゴール空港の離陸時に事故を起こし、墜落し、多くの方が死にました。





<https://www.google.co.jp/search?q=concorde+crash+photos&newwindow=1&tbm=isch&imgil=FQmF4jSuf0XaAM%253A%253BnDc4ujw3OIKj6M%253Bhttp%25253A%25252F%25252Fwww.3news.co.nz%25252Fworld%25252Fcontinental-airlines-cleared-over-paris-concorde-crash-2012113007&source=iu&pf=m&fir=FQmF4jSuf0XaAM%253A%252CnDc4ujw>

それから 10 年以上たって、墜落直前の機長と管制塔との会話の録音記録が初めて公表されました。それに基づき 2014 年の初め、事故に対する最新の状況理解がフランスのテレビで放送されました。それによると次のようなことのようにです。

管制塔「ル・ブルジェに緊急着陸するように」、機長「もう遅すぎる」。

機長クリスチャンは管制塔の指示を無視しました。もし旋回してル・ブルジェに向かうとすれば損傷機は民家の上を飛行しなくてはならず、おそらくル・ブルジェに着くまでに市街地に墜落してしまう可能性の方が高いと判断したのでしょう。クリスチャンは民家の無い畑の方に飛行し、墜落しました。恐らく巻き込まれて死亡する人の数はクリスチャンのこの判断で、かなり少なくなったはずで。

クリスチャンの知り合いでもあった私の女房はこの話を聞いて、また、涙ぐんでいました。フランスではこのクリスチャンの判断は現在、高く評価されています。すべてがマニュアル化された判断しかできなくなっている日本では、このクリスチャンの行為は恐らく職務違反行為で処罰されるでしょうね。かつて、リトアニアのカウナス領事館に赴任していた杉原千畝が、大量のビザを避難民に発給し、およそ 6,000 人にのぼるユダヤ人を救ったが、外務省からの訓令に反したと言うことで処罰されたように。

それではル・ブルジェに緊急着陸するよう指示を出した管制官が誤っており、処罰の対象になるのでしょうか。あの緊急の場合に管制官に損傷機体の状態などの情報は何も伝わっていなかったはずで。どれだけあと飛べそうであるかは、操縦棒を握って悪戦苦闘していた機長以外には誰も分からなかったはずで。この状態で管制官に最善の判断をすることは不可能なのです。

かつて、戦って一度も負けなかったユリウス・シーザーは「習った教科書通りに戦えば必ず負ける」と言っています。そうです、戦争で勝つためには相手の裏をかくことが必要で、それはマニュアルに違反すること

なのです。現場で最大限の情報を感じ、豊富な経験に基づく類推から対処を決めなければ必ず負けるのです。現場から離れた会議室の机の前で、臨場感なく、断片的な情報からの推定では、真実を感じることはできません。福島原発の事故処理でもこの過ちを起こしました。しかし、マニュアル化され、規則一辺倒の考えしかできない社会では、シーザー的行為は許されないことなのでしょうね。負けると分かっているにもかかわらず規則通りに動かなければならない。もっとも現場で物を感じることが出来ない人は、負けるということすら分からないのでしょう。

想定外の事態に接した時、規則やマニュアルを無視しても、最善の結果を得るための方法を探りそれを実行できるのは、組織の中で上の人にだけ許されている権利であり、そうすることにより最善の結果を得ようとする義務があります。そして、この権利を行使した時には、その結果起こることの全責任はその判断をした人が取らねばなりません。本来このように振る舞わねばならない指導者が、近年、個人で責任を取る勇気がなく、責任の所在をうやむやにする儀式を種々行って、組織を運営して行くケースが大いに目につきます。このクラスの人の質の低下が問題なのでしょう。難しい問題です。

クリスチャンの冥福を祈ります。



フィルトン空港を離陸したコンコルド（2003年11月26日）最終飛行

<https://ja.wikipedia.org/wiki/コンコルド>