

第三者検査と標準化

関西大学 社会安全学部 小澤 守

先に大手自動車メーカーにおける自動車の完成検査問題があったのは記憶に新しい。そもそも完成検査が必要かどうかについては議論の余地がある。特に自動車の安全性をめぐって、わが国では長らく車検制度が引かれ、隔年に1回の法定点検が義務付けられているが、欧米ではそのような制度がない。自動車会社において丁寧に組み立てられており、あえて最後に検査をする必要がないとか、不完全なあるいは問題を抱えた自動車を市場に出したとしたら、結果的にその自動車会社は市場から駆逐されるという議論も成り立つ。また仮に問題があったとしても直ちにリコールによって改修するからあえて完成検査をする必要はないという欧米の考え方もありうる。かつてドイツに滞在したおりに、ボロボロとしか思えない車をVerkauf（セール）と手書きのボードを車に張り付けて走っていたのを思い出す。車の故障トラブルは基本的に個人の責任で、誰かがカバーしてくれるものではないとの考え方が根付いているのだろう。そのころから40年近くになるが、車の品質はさらに向上しているのは間違いもなく、現在の車検制度や完成検査制度の制度そのものについては検討の余地があるともいえる。わが国では、大岡越前の時代から、個人の社会的責任よりもお上に任せればよいといった考えが一般的である。まさしくこれらの制度はその典型的な表れでもあろう。

制度としてのお上による検査、即ち官庁検査においても、結果的に民間に代行を認めているのであって、実質的には民間による検査そのものであるのは間違いない。同様な事例が、産業用ボイラの検査に於いても認められる。わが国にボイラ検査が導入されたのは明治に遡るが、当初は警察、東京であれば警視庁、その他の府県であれば府県警察本部が担当していた。しかも規制ルールは自治体ごとに条例化され、例えば大阪で製造されたボイラが京都には設置できないような事態もありえた。民間の保険会社による代行も明治44年（1911年）から認められたが、基本的には、国内で統一した規則、すなわち標準化が行われていたのではなかった。これが全国一様に統一の規則が出来上がるのが昭和10年（1935年）であり、内務省による「汽罐取締令」である。「取締令」なのである。

このようなボイラ検査の嚆矢は定置用では1854年に英国マンチェスターにおいて民間の組織として設立されたThe Association for the Prevention of Steam Boiler Explosions, and for Effecting Economy in the Raising and Use of Steamである。名称を翻訳すると、ボイラの破裂防止と蒸気の経済的利用のための協会とでも言えばいいのだろうか。ボイラを定期的に検査し、問題点を発見したら改修し、ひどい問題が発覚したら使用停止をするといった検査による認証を必要としたのである。英国で法的にボイラ検査が義務付けられたのは1882年で約30年が経過していた。一方、わが国ではまず検査制度が官製で始まり、後に民間による代行が許可されたのである。米国においても1850年代から定置ボイラの検査が保険会社によってなされていたが、州ごとに法制化が進んだのは1907年以降になる。ボイラ規格も州ごとにばらばらであったのが、先鞭をきったマサ

チューセッツ州のルールを骨組みとして1915年に米国機械技術者協会（ASME）が標準化を行ったのである。現在ではASME Boiler and Pressure Vessel Codeとして国際的に通用する標準規格になっている。そのような標準規格に基づいて行う検査にも当然基準があり、検査官の認証などには米国ではThe National Board of Boiler and Pressure Vessel Inspectors（NBBI）が第三者性を担保する民間組織として活動している。

下図は英国におけるボイラ破裂件数と死者数，さらにボイラ検査台数の推移を様々な資料に基づいて作成したもので，多少込み入った図になっているが，MUSA発足から5年経過した1860年頃をピークとして，顕著に破裂件数，死者数が減少しているのがお分かりいただけるだろうか。それはボイラ検査数が非常な勢いで増加している事実裏打ちされているのである。もちろん，「第三者性」を如何に担保するかが重要なのは言うまでもない。

