

本年四月は豪華客船タイタニックが北大西洋で冰山と衝突してから百年が経過した時期である。日本ではそれほど話題になっていないが、欧米では、アメリカ映画「タイタニック」の当たりの影響もあり、タイタニックの造船施設のあるベルファストには記念施設が建設され、当時の進水式入場券がニューヨークの競売で五〇〇万円で落札されるなど、なかなかの話題になっている。

百年も以前の海難事故の様子が現在の社会に役立つわけではないかもしれないが、タイタニックの沈没したときの状況を調査してみると、昨年の福島第一原子力発電所の事故の様子に重複するような部分が多くあり、技術の分野も相違するし、技術の水準も比較にならないほど進歩しているにもかかわらず、歴史は繰返すという言葉が適合するようである。そこでタイタニックの建造時点と航行時点での問題を検討してみたい。

タイタニックという名前はギリシャ神話に登場する神々の一族タイタンに由来し、その巨大さや強力さから船名に採用されたものである。全長二七〇^{メートル}、重量四万六千^{トン}の船体は当時の世界最大の巨体で、船底は二重、船体は防水隔壁で区画されるなど安全対策は万全で、「不沈客船」と名付けられていた。そのため救命ボートの定員は乗客乗員総数の半分しかなかったが、それが問題とされることもなかった。

遭難の一四年前『フューテリテイ（無益）』という小説が発表されている。「タイタン」という名前の七万^{トン}の豪華客船が冰山と衝突して沈没し、三千人の乗客乗員のうち一三人しか生還できなかったという偶然の類似とはいえないほどの筋書きである。日本では原子力発電所が絶対安全とされ、チェルノブイリでの事故以来、原子力発電所の事故の危機を警告する数多くの書物が発表されてきたことと符合する状況である。

イギリス南部のサザンプトンを出航して以後、いくつもの問題が堆積し、結果として乗客乗員の七割が死亡するという平時の海難事故史上最悪の惨事に到達する。第一は双眼鏡が用意されていなかった不備である。サザンプトンを出港して以後、シェルブルとクイーンズタウンに寄港してから大西洋上を航行するが、その両港でも双眼鏡は調達されなかった。それがあれば、見張りが冰山を早期に見てきたかもしれないなかった。

そして運悪く、例年にない暖冬で多数の冰山が南下している海域を航行する事態になっていた。しかし最大の問題は無線通信の運用にあった。遭難当日、無線機器が故障し、船上の無線技師は七時間の修理で疲労していたが、乗客から電報の依頼が殺到し、付近を航行していた何隻かの船舶から、冰山の接近を警告する無線が到達していたにもかかわらず、無線技師は電報を優先し、その重要な情報を船長に迅速に伝達しなかった。

そしてタイタニックを目撃したほど付近で、冰山との衝突を回避するために停船していた船舶カリフォルニアが冰山の貴重な情報を伝達してきたとき、多忙であったタイタニックの技師が対応しなかったため、カリフォルニアの無線技師は機械の電源を切断して睡眠してしまった。その結果、わずか一五分後にタイタニックが史上最初のSOS信号を発信したときに受信できず、救難のため現場に到達することができなかった。

どこがどのように原子力発電所の事故に類似しているかはともかく、確実に共通しているのは、タイタニックの「不沈客船」と原子力発電所の「絶対安全」という信仰ともいべき理念である。人間と技術が一体となって運用するシステムに完全という概念は存在しないが、それを標榜しないと受容されない社会の構造から見直す必要があることがタイタニックの事故の最大の教訓である。