

# メカライフな No.15 人々



(有) 林技術事務所

林 洋氏

林 洋氏の経歴 大学を卒業後、商船の機関士、高校教師、航空自衛隊員、自動車メーカーの実験技術員、自動車研究所の연구원などさまざまな仕事をされた後、技術士として独立。それ以来20年にわたって交通事故鑑定人として活躍されています。

—交通事故鑑定のお仕事について教えてください

自動車が一般的に使われ出したのは、T型フォードが最初です。あれが1910年ころだから、百年もたっていない。百年もたっていないのに、外に出たら人の数より多いくらい車が走っている。モータリゼーショ

ン社会なわけです。自動車は便利だから使っているんだけど、国内だけでも一年に一万人も死んでいて、80万人が傷付いている。そういった問題も起こってきているわけです。

交通事故が起こって被害者が発生して事故の原因についての見解に相違が生じ、裁判に発展したときに裁判所や訴訟の当事者や代理人からの要請に応じて、この事故は実際にはどのように起こったのかということについて物理的・科学的に合理的な推定をして、これを鑑定書にまとめて提供するというのが僕の仕事です。

—今までにされた鑑定の中で印象に残っているのがありましたら教えてください。

技術的産物が世の中に出てから意外な問題を起こすということが案外あるんですよ。

例えばゴルフカートの事故例でいうと、ゴルフカートってというのは20km/hくらいの速度しか出ない。だから速度との関係で安全のことは余り考えないでいいと思っている節がある。だけど、ゴルフカートと自動車でどこが違うかっていうと、ホイールベースが大きく違う。カートのほうがずっと短い。短いってことは小回りが効くってことです。そうするとこれは簡単な問題ですね。遠心力は $\frac{mv^2}{r}$ なんだから、低い速度でもくるっと回れば、案外高い遠心力が出ることもあり得る。

ゴルフカートってというのは頻繁に乗ったり降りたりするから、乗り降りに便利なように、肘掛けの手すりが低くしてあるんですね。これが案外の問題点。カートがくるっと小回りすると、手すりを支点にして体を外側に引っ張る、案外に大きい遠心力モーメントが発生するんですね。体の重心がいったん手すりの外に出たら後は重力の効果で路面に落ちるだけです。こういうことで頭を打って死亡するという事故が結構発生しているんですよ。

心理的な面でみると、一般の公道をハンドル握って走っている人はかなり高い意識水準にありますよね。しかし、ゴルフ場は気を抜いて楽しむ場所ですから、ゴルフカートに乗っている人も、友だちとおしゃべりをしたりして、あんまり注意深い心理状態ではないのが当たり前。そう考えなければいかんということですね。だから、意識レベルが低い人でも、カートの外に体が出ないようにという工夫が必要だと思います。工学鑑定をしていると、例えばこういうところ、技術の社会適応性といった問題が見えてくることしばしばあります。

マーケットのほうが変わったために起こったというような事故もあるんですよ。

活魚運搬車っていうのがあって。この車のブレーキペダルのマウンティングプレートがアルミダイキャスト製だった。このプレートがポコッと割れてノーブレーキの状態になって大事故を起こしてしまった。ブレーキの踏力は、最大でも大体50キロくらい。それではプレートが物理的に破壊することは絶対にあり得ない。この事故が裁判沙汰になってからは、整備会社の人とか科捜研の人とか、とにかく理工系の人も入って議論しているんだけど、もっぱら物理的破壊の議論をしているんです。そうして、最高裁への提訴の段階で私のところに鑑定依頼が来たんです。

昔は運転席は乾いた状態が当たり前だった。それが世の中が贅沢になって活魚料理がポピュラーになり、当然に活魚運搬車のニーズがでてきた。活魚運搬車と

いうのは海水を入れた水槽で生きた魚を泳がせながら運ぶ車ですから、どうしても運転手は塩水でぬれた長靴を履いて運転席に入ることになる。運転席の床は、当然に塩水でべとべとにぬれることになる。車体の床側は鉄、マウンティングプレートはアルミだから、そして、その間に塩水という導電性の液体が入るわけですから、ここが、一種のボルタ電池の状態になるわけですね。イオン化傾向が高いアルミのほうがどんどん溶け出し、き裂が進行して、最後にはバリッと裂けてしまうことになる。

—最近では車内にカメラを設置することが増えてきましたか。

いい傾向だと思いますよ。うそがつきにくくなる。最近では事故の鑑定を頼まれるときに映像の情報が提供されることが増えてきています。交通事故と関係ありませんが、コンビニエンスストアは交差点の角に建っていることが多い。防犯用にデジカメでずっと映像を撮り続けているんですね。ですから交差点事故の映像が記録されているということがままあるんです。これからは、こういう映像情報が増えてくるでしょうね。

その最たるものが車載のデジタルカメラです。タクシーが着け出していますね。事故情報の確保というだけではなく、タクシードライバーに対する心理的効果という点からも有効だと思います。かなり安くなってきていますし、これからは増えるでしょうね。でもそれがあるから交通事故の鑑定はいらないということにはならない。事実関係を多角的に見るための非常に有力なツールが一つ増えたと考えるべきでしょうね。あれはデジタルカメラという技術革新が産んだ産物ですね。

—一つの事件について複数の鑑定書が出てくるといようなこともありますか。

対立する鑑定が出てくるといことはしょっちゅう



自分のホームページをパワーポイントで見せながら説明する林さん



です。そうすると、その後は意見書を出し合ったりやうことになる。相手の矛盾をつつきあう。ただし、ここには大きな問題があります。ボクシングのレフェリーの場合はボクシングのことをよく知っている人が判定するんだからいいんだけど、裁判所の場合には、理工系の判断力が特に低い人がレフェリーだから、なかなかむずかしいところがある。工学鑑定の重要なところは、もちろん論理的合理性だけど、もう一つ、わかりやすさということが重要です。わかりやすさということが非常に大事です。

しかし、鑑定人自身にとって特に、一番たいせつなことは、自分で論理的に納得がいけない鑑定依頼は絶対に引き受けないということです。注文鑑定をやり始めたら、もう、鑑定人の社会的存在意味はなくなるといっていいでしょう。ある意味では詐欺師稼業と紙一重の仕事ということにもなる。

僕は鑑定を依頼されると、最初に、これには3つの答えがあるということをいいます。「この場合には、鑑定は有効」、「この場合には、鑑定は無理」、「この場合には、ここまでの蓋然性<sup>がい</sup>はいえる」、これをはっきりと言って鑑定できない場合にはきっぱりと断る。これがものすごく大事ですね。

#### —技術者として数多くの本を出されていますが、文章を書かれることに抵抗はありますか？

僕はもともと理系系の人間じゃないんです。高校や大学では同人誌に凝るとか文学的な活動にむしろ熱中していました。だから、書くことは苦にならない。勉強嫌だから、それから逃げてたというところもありますね。才能もないのに小説書いたり、演劇の演出をやったり、好奇心に駆られていろいろやっていたな。サラリーマン時代も組織忠節型ではなく、サイドワークにカーライターをやったりして、はっきりいって終始外れ者でしたね。

独立して2年程して、偽むち打ち症問題に遭遇します。そのころむち打ち症患者が全国的に輩出したんで



本音の話をこだわりなく語る林さん

すね、それがどうも怪しい。むち打ち症は他覚的所見がないから真偽の見分けが困難なんです。これをいいことにして、偽のむち打ち症が大蔓延<sup>まんえん</sup>したわけ。むち打ち症は症状がレントゲンに映ることもなく、医学的な外覚所見がないから、患者の言うことがそのまま通ってしまう傾向がありまして、保険会社は非常に困っていました。そこで私が編み出した方法が、ドライバーが受ける衝撃の定量的表現と安全率概念の導入です。これについて本一冊を書いています。私の鑑定が出てから、およそ5年で、このむち打ち症のブームは大体沈静化しましたね。私は偽むち打ち症をつぶした男とっていいでしょう。

法学部の先生は判例を集めて、それを材料にして裁判所全体の判示傾向を解説するというをよくします。ある法学部の教授がむち打ち症否定の判例を集めて論評しているんですが、見るとその75%は林鑑定を採用していましたな。

#### —独立の鑑定人としてやっていく上でまず必要なことは何ですか。

まず知られることですよ。いくら、俺は、これこれしかじかの大学者だと威張ってみても、それが私の技術を必要としているクライアントのところに届かなければ何とも仕事のしようがありません。

知られるに必要な第一のことは、知識の商品化です。

私の知識をクライアントにわかりやすい形に表現して、それがあちらに届くようにすること。私の場合、最初の「知識の商品化」は、工学鑑定の理論体系の本を書くことでした。これが全国の大きな本屋の書棚に並ぶことになる。これは一種の広告塔です。

私の本の奥付には、必ず、私のアドレスが書かれています。インターネットが入って来たら、今度はホームページです。これも必ず、クライアントの目線で作成します。私は自分のホームページは全部自分で書いています。

それを、「こいつ、疑わしいんじゃないか」というクライアントの感覚までも考慮して終始お客さんの目線でリンク方式でホームページを書くのです。

これからは、いよいよアウトソーシング化が進む社会になると思います。それだけに、生涯現役で生き甲斐を持ち続けて行きたいという人は、こういう仕組み作りが不可欠ではないかと思えます。

#### —技術者として大切なことは何だとお考えですか 機械技術者全体に対して言いたいことですね。

一つ目は、技術活用の現場をじかにみること。どんな使い方がなされているか。活魚運搬車の運転席は塩水でぬれるとかね。実際に使われてるところをみるのが、とつてもたいせつです。

トラックの車軸×車輪、回転ドア、エレベータ、電

車の線路×車輪しかりですね。

二つ目は、縦割り型の専門バカになるなということ。縦割り行政ということがよくいわれていますが、技術の学問体系も相当縦割り型になってきていますよね。そういう枠組みの中で、俺はエンジン屋だとか、俺は車体屋だとか、振動屋だとか、単能であることに誇りを持ってしまう。これに凝り固まると、相対的のものをみるということができなくなる。もっと好奇心を周辺に広げて行って多眼的な洞察力を養うことを考えて欲しい。

もう一ついうと、志を持ち続けなさいということ。ささやかな小さな志でもいいから、志を持ちなさい。私の場合には、法医学に比べて社会認知が非常に遅れている法工学の知識と行動を、後に残すということを志にしているつもりです。自動車事故の工学鑑定の理論体系的な本を3冊、鑑定事例的な本を6冊書いていますが、これらは志の<sup>とり</sup>砦、具現でもあるといえます。技術士会の中に科学技術鑑定センターというプロジェクトチームを作って、交通事故以外の技術分野の鑑定にも対応していく体勢を創ろうとしています。これも、この志の一端であると思っています。

#### —これからの社会をどうみていますか。

これからは若年人口が減り、老人が増えて来る。で、老人は放って置くとお荷物ですわな。定年を延長すると邪魔になる、老害現象が起こる。そうじゃなくて、もう一つ別枠で、老人社会セクターを創るとよい。メインの若者社会の邪魔をするのではなく、時宜に応じて応援するセクターです。若者社会から声がかかった時だけ出て行ってお助けマンをやる。今までに蓄積したキャリアや知恵を活かしてですね。要するに、今の俺みたいな人間になる。俺、もう74歳だからね。こういう人間を作ることがものすごく大事だと思う。少し、いい過ぎかな。

#### —求められて出て行くということですね

そういうことです。若者から声がかかってくると、年寄り連中も暗くならないで済む。私の歳になると、社会から声がかかるということは、大変嬉しいことです。黙っていると、必ず孤独になる立場です。やがては老人性うつ病です。

このように生涯現役型の人間になるには、言ってみれば、放浪者の知恵が必要です。これは、エリートコースの階段だけを登ってきたような人には却って難しいことかも知れません。あっちこっち、うろついているような生き方がいい。僕はよく木下藤吉郎の知恵ということをいうんです。蜂須賀小六のやくざ集団に入って人脈を作ったり、必要に応じて、フレキシブルに、どこにでも入り込んで行っています。

私の場合はどうかという、さっきもお話したよう



林さんが書いた交通事故鑑定の本の数々

に終始二足の草鞋（わらじ）ですから、組織の中で出世はしなかったけれども、その分、世の中のことを割とよく知ることになりましたし、独立もしやすかった。

#### —技術士の中に女性はいらっしゃいますか？

少ないですが、いらっしゃいます。彼女らは概して元気で積極的です。戦後の教育は男女平等でやられましたが、まだまだ女性の能力は活かされていないと思いますね。

女性は、技術の分野でも、もっと、どんどん活躍していい。女性の能力が生きる分野がいろいろとある。これからの日本では、年寄りと女性の能力を、いかに活かすかが勝負どころになると思いますよ。

#### —最後に機械系の学生へのメッセージをお願いします。

学生さんは機械屋になるのであればまず機械を好きになること。それにはどうすればいいか。教室にこもってばかりいないで技術の現場に出て行くこと。現場に行けばいろいろと好奇心の対象になるものが出てきます。それにとにかく食いついてみること。

何でも、こちらから突っ込んで行ってやる。いやいやながら飯の種仕事としてやるのではなく、子供のころに悪戯のタネを探し回っていた、あれと同じ気分で作る。そうしたら技術屋、機械屋の仕事は実に楽しいものです。

#### —最後に

取材中も鑑定依頼の電話がかかってくるなど、お忙しいご様子。そんななか、時間を割いてインタビューに応じていただきまして有難うございました。これから先、社会へ出て仕事をやっていく上で重要なことをいろいろと知ることができ、貴重な体験となりました。この場をお借りして御礼を申し上げます。

(文責 メカライフ学生編集委員 奥元敦洋)