

本サービスにおける著作権および一切の権利はアイティメディア株式会社またはその情報提供者に帰属します。また、本サービスの出力結果を無断で複写・複製・転載・転用・頒布等を行うことは、法律で認められた場合を除き禁じます。

世界を「数字」で回してみよう(33) 人身事故:

鉄道人身事故に打つ手なし!? 数字が語るその理由

<http://eetimes.jp/ee/articles/1608/24/news013.html>

鉄道への飛び込みはどうもお手軽らしい。それは前回、明らかになりました。もしかすると鉄道会社はそれを体感的に知っているのかもしれませんが。対策を取ろうとは、しているのです。ところが、これは遅々として進みません。なぜか――。その理由は、ちゃんと数字が伝えてくれているのです。

2016年08月24日 11時30分 更新

[江端智一, EE Times Japan]



「世界を『数字』で回してみよう」現在のテーマは「人身事故」。日常的に電車を使っている人なら、一度は怒りを覚えたことがある……というのが本当のところではないでしょうか。今回のシリーズでは、このテーマに思い切って踏み込み、「人身事故」を冷静に分析します。⇒連載バックナンバーは[こちらから](#)

アンケートにご協力いただける方を募集中です

本連載について、メールで、簡単なアンケートなどに応じていただける方を募集しております。

こちらのメールアドレス(one-under@kobore.net)に『アンケートに応じます』とだけ書いたメールを送付していただくだけで結構です(お名前、自己紹介などは必要ありません)。ぜひ、よろしくお願い致します。

なお、アンケートにご協力いただいた方には、江端の脱稿直後の(過激なフレーズが残ったまま?)の生原稿を送付させていただくという特典(?)がついております。

「子どもの見守りシステム」がビジネスとして成り立つには……

数年前だったと思いますが、私は、「子どもの見守りシステム」の研究に従事していたことがあります。

そもそも私は、「週末には、LANを敷設するために自宅の庭に穴を掘り、侵入検知センサーを設置し、24時間体制のホームセキュリティシステムを構築することを趣味としている(江端のprofileより抜粋)」というエンジニアです。

最近は、ここに、監視カメラや[EtherCAT](#)のシステムまで加わって、“ホームセキュリティの九龍城砦”のようになってきていますが――ともあれ、監視システムについては、私は他の人よりは知っているエンジニアだと思っています。

しかし趣味とは異なり、企業は「もうけてナンボ」の世界です。CSR (Corporate Social Responsibility 企業の社会的責任) とかいろいろ言われてはいますが、「もうからない分野」の研究に投資したって仕方ありません。



かつて香港にあった「九龍城砦」出典:Jidanni, CC BY-SA 3.0, [Wikipedia「九龍城砦」](#)

そこで、研究開始前の常道として、まずは「子どもの見守りサービス」の市場を調べ始めたのですが、調査を開始してみてもすぐに、意外な事実にあ然としました。

―― 子どもが巻き込まれる犯罪の数が、減少し続けている

戦後からの長期的視点では当然としても、近年の顕著な少子化傾向^{*})を加味しても、犯罪の減少傾向は間違いありません。これは、私たちが日常的に感じている直感に反する結果です(これについては、機会があればお話をさせていただきます)。

***) 参考記事:** [「驚愕の人口・高齢化予測～70年後に日本の人口は半分、40年後に人類未踏の高齢社会」\(Business Journal\)](#)

しかし、子どもが犯罪に巻き込まれるということは、「数の大小」の問題ではありません。子どもを守るべき大人は、たった1件の犯罪であっても許してはなりません。それは、金銭などで回復できるような被害ではないからです(江端家の、子どもたちに対する防犯ポリシーおよび運用ルールについても、機会があればいずれ)。

一方、ビジネスとして「子どもの見守りサービス」を運用するという観点では話は違ってきます。

「子どもの見守りサービス」を実現するには、高度なIT、OT (Operation Technology: 制御技術) を駆使できる人間が大量に必要で、相当の難しい技術または運用の課題があるのです(数十万人の子どもを同時に見守る、救援態勢の構築・維持、アラートの誤報検知、子どもに持たせるデバイスの故障、その他、山ほど)。

大きさに言えば、NTTドコモやソフトバンクにセコムを足したような「見守りサービス」専用の会社を、もう1社作るようなイメージでしょうか。

中途半端なシステムを作っても、結局「見守り」の目的を達成できません。

とって、「本気の『子どもの見守りサービス』システム」を作ろうとすれば、国家予算レベル

の予算が必要になります。当時、私は、資料の山の中で頭を抱えていたものです。

□

ある懇親会で、私は昔の上司から声をかけられて、自分の仕事の近況の話をしました。

元上司:「『子どもの見守りサービス』の検討状況は、どんな感じなの？」

江端:「だめですね。『子どもの見守り』を、わが社のサービスとして成立させるためには、毎日、平均子どもが10人以上誘拐されて、そのうち1人が殺されるという状況が必須です。まずは、この日本を、年間平均で300人の子どもが犯罪で殺害されるような社会にすることが優先事項ですね」

それを聞いた私の元上司は、引きつった笑顔をしたまま、少しずつ後ずさって、他の知り合いを見つけるやいなや、別のテーブルに去って行ってしまいました。

私は、久々に出会った元上司と、ビールのグラスを片手に、軽いブラックジョークで盛り上げようとしただけなのですが――。

完全にスベりましたね。ええ、もう、そりゃ盛大に。

反撃ののろしを上げる

こんにちは、江端智一です。

今回は、鉄道人身事故 ―― 鉄道を使った飛び込み自殺 ―― を数字で回してみようシリーズの第5回目です。

[前回](#)は、自殺を試みる人にとって、鉄道を使った飛び込み自殺は最適戦略であることを、コスト計算(初期投資+実施手段+苦痛のトータルコスト)から明らかにしました。

そして、[前々回](#)では、自殺後の処理に丸ごと巻き込まれる私たちにとって、そのような自殺が、膨大な損害を与えられる最悪の厄災であることを、シミュレーションなどを使って明らかにしました。

そろそろ、具体的な反撃手段を検討してもよい時期に達したと考えます。

そこで今回は、

(1)「鉄道を使った飛び込み自殺」の巻き添えを食った私は、その当事者または鉄道会社に損害賠償請求や、訴えを起こすことができるのか

(2)「鉄道を使った飛び込み自殺」を力づくで抑え込む戦略は存在するのか

の2点について検討をしてみたいと思います。

判例、なぜないの？

飛び込み自殺をした人には、それなりの深刻な事情があったと思いますが、それは、私にとっては全く関係のないことです。私は、確たる理由もなく、出勤または帰宅途中で、「突然、赤の他人にぶん殴られた」ようなものです。

これは、明らかに、民法709条の損害賠償の対象となる事件です。たとえ、刑法上「自殺は刑罰の対象にはならない(後述)」としても、民法上の損害賠償請求の対象となることまで逃れられることはできません。

仮に、当事者本人が死亡していたとしても、その請求はその当事者の財産を相続する者に対して請求可能ですし、そのような人身事故を防止できなかった、または防止する努力を怠った鉄道会社に対して請求することも可能です。

鉄道への飛び込み自殺は、鉄道開業時(約140年前)からずっと続いていますが、そもそも、このような人身事故に対する損害賠償が、すんなり和解に至るとは思えません。

―― 山のような訴訟と、裁判の判例があるはずだ

と確信して、早速調査を始めてみました。

[判例データベース](#)から、「鉄道」「自殺」「人身事故」を検索キーワードとして、全ての判決文をサーチしてみました。ヒットした判決文は、全部合わせても50件以下しかなくてビックリしました。

一通り全ての判決文に目を通して見たのですが、関係がありそうなものは、1件(大阪地方裁判所 平成24年1月11日)で、酔っ払ってホームに落ちたサラリーマンを救助できなかったとして、遺族が鉄道会社を訴えているものだけです(参考:[判決文](#)) ―― って、それって、私の想定するケースの逆です。

私の調べた範囲では、電車の飛び込み自殺で電車が遅延し、その結果、損害を受けた人が、当事者(遺族も含む)または鉄道会社に対して裁判を起し、司法が最終判断したケースはゼロです。

もちろん、損害賠償の請求(お金)に対して、当事者(遺族)や鉄道会社がすんなり応じれば裁判にもなりませんし、裁判の途中で和解が成立すれば、裁判は取下げとなり判決文も出てきません。

しかし、鉄道の人身事故は、年間500件もある事件なのです。1つくらいは判例があっても良さそうなものです。でも無いのです。皆無、絶無です。そこで、この理由について考察してみました。

。

(1) 損害額の認定が恐ろしく難しいから

例えば30分の遅刻に対して、誰(本人、チーム、または会社)が、どれだけの金額の損害を出しているかを確定することは難しいです(山のような証拠書類の提出も必要でしょう)。

また、金銭にできない損害(憤怒、イライラなどのストレス)も被害として認定され得ますが、それを金額に換算し、さらに、それを裁判官に対して説明し、納得させなければなりません。しかし、それが、想像を絶する難しさであることは簡単に想定できます。

(2) 認定できる損害額が小さすぎて、裁判を起こすメリットがないから

上記の「エバ電シミュレーター」では、120分の遅延に対する損害額は、全体として1億円を超えるという試算結果になっていますが、1人の被害としては120分間分しかありません。

仮に、この損害を最低賃金で換算したら1800円程度です(東京都最低賃金907円 平成27年10月1日発行)。もちろん、この10倍も100倍も稼ぐ人もいるかもしれませんが、問題はそこではなく——その120分の遅着によって、実際に給料が減額されてしまった、とか、解雇されてしまったなどの被害の事実が必要になるということです。

1800円の100倍の18万円程の損害賠償請求を見込めたとしても、訴状を書いて、弁護士を雇って、会社休んで裁判所まで出廷して……と、その経費だけで18万円を超えそうです。これで、一審で結審しなかったら、一体何のために裁判をやっているのか、さっぱり分かりません。

(3) 事実上、集団訴訟ができないから

「エバ電シミュレーター」では、鉄道を使った飛び込み自殺(120分コース)で、到着遅延の被害を受ける人数は、約3万人弱(27360人)となりました。この人たちが、集団訴訟の形を取れば、1億円の損害賠償請求ができるはずですが。

しかし、その集団訴訟のリーダーは、間違いなく言い出しっぺの「あなた」になります。3万人の代表者として、全員の総意をまとめるのです。すごいリーダーシップと統率力が必要になるでしょう。

もし、あなたにそんなカリスマがあるなら、訴訟を起こすより、会社を起こす方が、お金になると思います。

まとめますと、鉄道を使った飛び込み自殺の当事者(または遺族)に対して、損害賠償請求の訴えを起こすことは、事実上できないようになっているのです。損害の発生は明確なのに、その損害の賠償請求ができない——ここに、この問題が根本的に解決されない理由の一端があると思われます。

“その瞬間”は、頭が真っ白に……

さて、再び前回のコラムの話に戻りますが、前回、私は「鉄道を使った飛び込み自殺は、お手軽である」という仮説を立てました。その理由の1つに、「自殺の発意から実施までが、数秒程度で足る」ことを挙げています。

しかし、私は、「鉄道を使って自殺を試みている人のかなり多くの人が、『自殺を試みている』という意識すらもないのではないか」と疑っています。

その根拠の1つが「私自身」です。

これは、私が本シリーズの[第1回で記載している通り](#)、私には自殺の意思が全くなかったのにもかかわらず、ホームからレールに落下しようと体が勝手に動いていたという、恐怖体験によるものです。

そして、実際に自殺未遂、または自殺から生還できた人の声をまとめてみると、実際のところ、「その自殺を試みたその瞬間、何も考えていなかった」という人が、結構な数いたのです。

それは、“事を起こした後”に語っている様子からも見て取れます。例えば、「クスリを飲んでから病院に駆けこんだ」とか、「屋上からの落下中に冷静になって後悔した」とか、「手首を切ってから救急車を呼んだ」といった具合なのです。

共通のキーワードは「頭が真っ白になって」です。これは衝動自殺の典型パターンのようなのです。多くの人にとっても、程度の大小や深刻度の差はあれ、似たような思いをしたことあると思います。『恥ずかしい。恥ずかしい。恥ずかしい。恥ずかしい。死にたい。いなくなっちゃいたい』*)というやつです。

*)「終物語(上)」西尾維新(講談社BOX)

そしてこれもご存じだと思いますが、この強い自殺衝動の継続時間は極めて短いのです。多分10秒以上、連続して維持し続けることは難しいと思います。

もし、「鉄道を使った飛び込み自殺」の多くが衝動自殺に起因するものであるなら、ホームドアの設置は、著しい効果があるはずです。

ホームドアとは、ホームからの転落や列車との接触事故防止などを目的とし、電車が停止し、乗客の乗降時のみに、その一部が開閉する「壁」です。



ホームドア

この「壁」を乗り越えるのは、相当難しいはず。なぜなら、私、横浜市営地下鉄のホームドアの前に立って、毎日、「壁」を乗り越えるシミュレーションを頭の中でやっているのですが、「身長170cmの私が、この150cmの壁を乗り越えるのは無理」と断言できるからです。

力溢れる若者か、日々体を鍛えているアスリートなら可能かもしれませんが、酔っぱらいに、このホームドアを乗り越えることは無理でしょう。

自殺思念に取りつかれた人が、必ずしも無気力で体力がない、とは断定できませんが、仮にホームドア超えようとしている奴がいれば、(その場に誰かがいれば)比較的簡単に引きずり下ろせます(で、その後、袋だたきにする)。



ホームドア超えようとしている奴がいれば、引きずり下ろす。そしてその後、袋だたきにする

私の考える「ホームドアの有効性」のロジックは以下の通りです。

1. 正しく絶望して、ロジカルかつ計画的に自殺を試みようとする人なら電車は使わない
2. 電車を使う人は、衝動的自殺である可能性が高い
3. ならば、衝動が消えて、正気になるまでの時間かせぎ(10秒程度)ができれば良い
4. 衝動中に、ホームドアを乗り越えるのには難しく、それなりに頭と体力を使う
5. 頭と体力を使用している途中で、正気に戻れる可能性が高い

という流れで、私は「ホームドアは、絶対的に効果がある」と確信しています。

「ホームドアでも無駄だ」と主張する人は、東洋経済オンラインに掲載されたこちらの記事「[鉄道自殺防ぐ「ホームドア設置」は効果絶大だ](#)」を読んでください。

私はこの記事によって、「鉄道の飛び込み自殺の多くが、秒単位の衝動自殺である」という私の仮説に自信を持つことができました。

ホームドアの設置、なぜ増えない？

さて、前回のコラムで、私は、自殺を減らす方法は、

- 長期的には、「死にたいと思う人の心に寄り添う」というソフト戦略を継続しつつも、
- 速効的には、「力づくで自殺を抑えこむ」ハード戦略こそが重要である

ということ、わが国の薬物自殺のハード戦略の成果(45%/1955年→2%/2014年)を引き合いにして論を展開しました。

ならば、「日本中のホームドアの設置」というハード戦略を提言して、この連載を終了してしまってもいいような気がします。

ところが、そう簡単な話にはならないようなのです。

国土交通省は、2001年に「ホーム柵等の設置促進に関する検討会」を設けて、2003年に「ホーム柵の設置は(中略)検討を進めていく必要がある」とする報告書を提出した上で、全国の鉄道会社に

「1日当たりの平均5000人以上の利用者がある駅は、2010年(6年前)までに、原則としてすべて、ホームドア等の転落防止設備の整備等の移動等円滑化を実施すること」

という指示を出しています。

で、現状のホームドア等の設置状況がどうなっているかというと、

- 1日当たりの乗降者数が5000人を超える駅は、日本全国9500駅の中で約2800駅
- 2016年3月末時点でホームドア等が設置されている駅は665駅で、全国の駅では7%、5000人超の駅に対しても目標の24%にも満たない

という、散々な進捗(しんちやく)状態にあります。

しかし、一概に鉄道会社に責めを負わすことはできません。このようにホームドアなどの設置が進まないのには、以下の理由があるからです。

(1) 既設の駅では設置が難しい

電車が止まる深夜にしか設置作業ができないからです。これは、ホームドアが設置されている駅の多くが、新設の路線の駅だったことから明らかです。

(2) 設置コストが高い

JR西日本の東西線北新地駅の設置費用は約3億5000万円といわれていますし、ひと駅で15億円(恵比寿駅や目黒駅)、あるいは19億円程度(山手線各駅)になるという見積もりもあります。

加えて、注意して頂きたいのは、これは設置費用のみで、運用やメンテナンスのコストは入っ

ていないということです。

(3) 車両を交換する必要がある

扉の位置が異なる複数の種類の列車が運行している路線ではホームドアの設置ができないからです(車両を全部入れ替えるしかない)。ちなみに車両の値段は、「通勤電車は約1億円、新幹線は約3億円」が、1両当たりの新車価格の相場なのだそうです(参考)。8車両の通勤電車で8億円もの追加費用が発生します。

さて、「高い」「高い」と連呼するだけでは、この「数字で世界を回してみよう」の連載担当者としての沽券(こけん)にかかわります。ここは荒唐無稽であったとしても、筋の通ったシナリオで、ロジックを組み立ててみたいと思います。

というわけで、毎度毎度、巻き込んでしまって本当に申し訳ないのですが、今回も小田急電鉄さんの基本データ(駅数、人身事故数)を使わせていただきます。

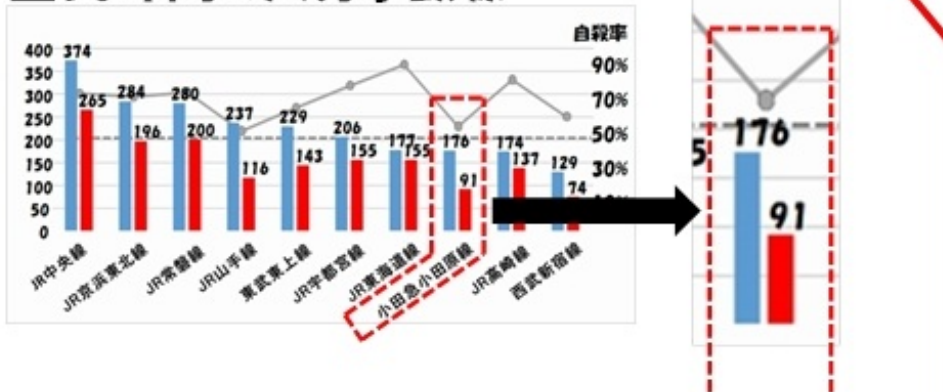
以下が、この私が、「この世のあらん限りのIF(もしも)を重ねた」、机上シミュレーション結果です。

ホームドア設置の経済的効果

■ 取り敢えず、ホームドア「5億円/駅」で試算

駅数	初期コスト	メンテ・運用コスト	減価償却期間	1年間の減価焼却費
70駅	350億円	350億円	30年	$(350+350) \div 30$ = 23.3億円

■ 10年間の人身事故数



■ 年間の人身事故による被害額

$$4750万円(60分コース) \times 17.6件 / 年$$

$$= \mathbf{8.36億円}$$

ホームドアを作らない方が、お得

- 値段が全く読めませんので、上記の記述から、まずホームドアの設置コストを(エイヤと)1駅当たり5億円としてみました
- 運用・メンテコストは、電車の車両の減価焼却期間とメンテ運用コスト比率を、そのまま(エイヤと)持ち込みました
- また、これも無理がありますが、(エイヤと)70の駅全部にホームドアを設置してもらうことにしました

この結果、ホームドアのコストは、約23.3億円/年となりました。

一方、人身事故による被害額(乗客の被害総額ですが)、これは「エバ電シミュレーター」から導いた60分コースの被害額(約5000万円*)に、10年間の平均人身事故数17.6件を乗算して、8.36億円/年程度と、無理やり算出してみました。

*) 飛び込み自殺による[平均遅延時間70分](#)を参考にした。

鉄道会社にメリットなし!

この机上シミュレーションから導かれる結論は、人身事故による損害は、ホームドアを運用す

るより、はるかに安いということです。つまり、ホームドアを設置すればするほど、電車会社は損をするのです。

そして、忘れてはならないのは、前述の通り「私たちは、人身事故による被害を、鉄道会社にも、当事者(の遺族)にも「請求しません」(というか「請求できません」)」。

私たちがやっていることといえば、せいぜい、Twitterやブログで、不満をぶちまけている程度で、多くの場合、翌朝には、前日の深夜に、満員電車で「すし詰め」にされたことを、すっかり忘れていきます。

これでは、国土交通省からの指導を受けても、鉄道会社が必死でこの問題を解決しようとするモチベーションが働きません。いずれは、ホームドアの設置が避けられないとしても、できるだけ長期間(例えば20年以上)にわたった方が、鉄道会社としては経営的にも助かります。

つまり、「鉄道を使った飛び込み自殺」と、「それによる電車の遅延遅着」を、短期間で根本的に完全に解決しようとする「動機」が、どこにも生まれてこないのです。

□

以上の検討結果をまとめますと

(1)「鉄道を使った飛び込み自殺」の巻き添えを食った私は、その当事者または鉄道会社に損害賠償請求や、訴えを起こすことができるのか → 手続としてはできるが、現実的にはできない

(2)「鉄道を使った飛び込み自殺」を力づくで抑え込む戦略は存在するのか → 存在するが、すぐには機能しない

ということになります。

ここに、冒頭の話のオチである、

「つまり、(子どもの見守りサービスを本格起動させるためには)まずは、この日本を、年間平均で300人の子どもが犯罪で殺害されるような社会にすることが優先事項ですね」

という暴論が、

「つまり、(鉄道を使った飛び込み自殺と、それによる電車の遅延遅着を解決するためのホームドアを可及的速やかに設置するには)まずは、この日本を、毎日、どの時間の、どの路線を使っても、必ず人身事故の巻き添えから逃げられないくらいの自殺社会にすることが最優先事項ですね」

と、同じように展開できてしまうことが、ご理解いただけると思います。

□

それでは、今回のコラムの内容をまとめてみたいと思います。

【1】鉄道の飛び込み自殺によって発生した、遅延遅着に対して、損害賠償請求の訴訟を起すことが、事実上不可能である ―― というか、訴訟コストが請求金額を越えてしまうことが分かりました。

【2】「鉄道の飛び込み自殺の多くが、秒単位の衝動自殺であるという」仮説を立てて、ホームドア設置駅で、事実上人身事故をゼロになっているという事実から、(逆方向に)確信しました。

【3】しかしながら、ホームドアの設置ははかばかしくなく、また今後も速やかには行われていかないだろうと思われま。なぜなら、ホームドアの設置を積極的に進めるべき理由がなく、のんびりと進めた方が鉄道会社の利益にもなる ―― ということを、机上シミュレーションの結果と合わせて示しました。

□

さて、前回、「アンケートにに応じていただいた皆さんからのお知恵を拝借する」と言っておきながら、まだその内容を発表することができておりません。

正直、ご相談以前に、毎回毎回、このコラムの構成を考えることで手いっぱいな状況です。

そこで今回は、番外編として、前回の宿題となっていた、

(1)「電車への飛び込み自殺は苦痛コストが最小である」をくつがえすために「他の自殺も同様に苦痛が小さい」ということを検証することが可能か否か

(2) 法律などの解釈から「自殺者は、犯罪(殺人罪)者になる」とのロジックを立てられるか否か

に加えて、アンケートにお申し込み頂いた方からの、

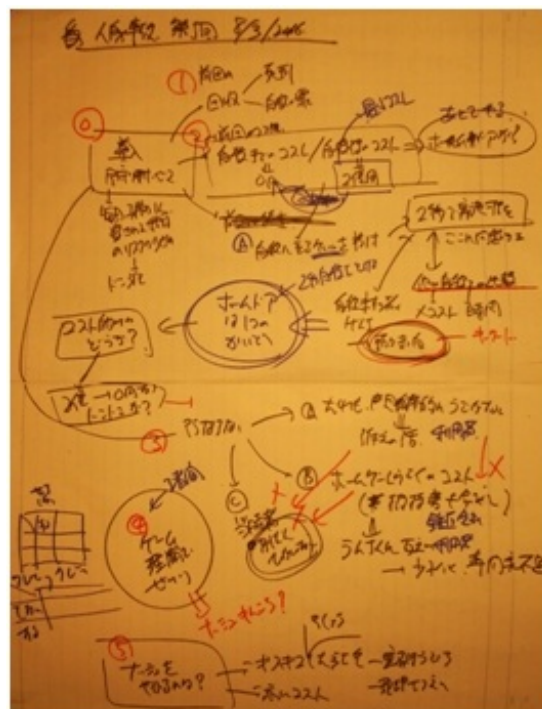
(1) ホームドア設置は本当に有効か

(2) ホームドアの設置は遅延し続けるか

(3) 江端の目の前で、飛び込み自殺が行われるのを、眺め続けるだけの(止めようとししない)江端を、罪に問えるか

に対する、回答をご紹介させていただこうと思います。

大変、愉快……もとい、興味深いご回答をたくさん頂きました。では、次回をお楽しみに。



苦勞の跡

後輩レビュー

初版をメールで転送した1時間後、あの「無礼な後輩」から電話がかかってきました。

後輩:「このコラムで、江端さんが何を主張したいのか、絶望的に分かりません」

江端:「何、言ってんだ。明快だろうが」

後輩:「どこが、どう、明快だと言うのですか」

江端:「鉄道の飛び込み自殺に対する(1)反撃の狼煙(のろし)、(2)2つの方法の提案と検討、そして(3)『解決方法なし』までの、一連の流れが、極めてロジカルに記載されているだろうが」

後輩:「そのようには、到底読めません。そもそも江端さんの『動機』が明記されていないから、江端さんの主張の立ち位置が見えません」

江端:「というか、立ち位置は、文章の中から読み取れるだろう？」

後輩:「……ああ、分かりました。そこだ、そこですよ。江端さんの今回の大失敗は」

江端:「今『大失敗』って言った？」

後輩:「あのね、江端さん。私たちは誰一人、江端さんの文章なんて、一行足りとも本気で読んじやないんですよ。そこのところ分ってます？」

江端:「はい？」

後輩:「私たち読者は、『口当たりのよい』『読み流せる』『心地のよい』『ラクちんな』文章を求めているんです。いわば、『ライトノベル』ならぬ、『ライトコラム』といったところでしょうか」

江端:「一体、何言っているんだ、お前？」

後輩:「私たちは、江端さんを“見下す”視点で、読んでいるんですよ——『そうそう、そこだよ。そこ。頭の悪い江端も、ようやくそこに気がついたか』という風に」

江端:「それは、お前だけだ」

□

後輩:「それと、なんというか、文章全体が『不快』で読んでいただけません」

江端:「それは、文章構成が、仮説検証法の体裁を成していないことが『不快』ということか？」

後輩:「それもあります」

江端:「それとも、叙述トリックに走り過ぎていて、イヤミ過ぎるところが『不快』ということか」

後輩:「それもあります」

江端:「じゃあ、本論の話と付録の話がごっちゃになっていて、ロジカルではないところが『不快』ということなのか」

後輩:「それもあります」

江端:「はっきりせんか——!!!」

後輩:「そうですね、あえていえば、今回の文章は、はっきりと指摘できない点が最大級の『不快』ということですかねえ」

江端:「……お前、それ、レビューとしての責任放棄だぞ」

後輩:「とにかく、現時点では何も指摘できませんが、とにかく『不快』です。このままではレビューできないので、全文から『不快』を取り除いて書き直した上で、再提出してください」

江端:「ちょっと待て! そんなむちゃなレビュー……」

と言い終える前に、電話を切られました。

□

その夜、深夜までこの「正体不明の『不快』」を取り除く努力をして、翌朝、完成したのがこのコラムになります。

江端:「どうだ! これで文句ないか!」

後輩:「文句はないんですが、逆に、アラが見えてきました」

江端:「今度はなんだ!」

後輩:「数字に『魂』がこもっていない」

(次回に続く)

⇒「世界を「数字」で回してみよう」[連載バックナンバー一覧](#)



Profile

江端智一(えばたともち)

日本の大手総合電機メーカーの主任研究員。1991年に入社。「サンマとサバ」を2種類のセンサーだけで判別するという電子レンジの食品自動判別アルゴリズムの発明を皮切りに、エンジン制御からネットワーク監視、無線ネットワーク、屋内GPS、鉄道システムまで幅広い分野の研究開発に携わる。

意外な視点から繰り出される特許発明には定評が高く、特許権に関して強いこだわりを持つ。特に熾烈(しれつ)を極めた海外特許庁との戦いにおいて、審査官を交代させるまで戦い抜いて特許査定を奪取した話は、今なお伝説として「本人」が語り継いでいる。共同研究のために赴任した米国での2年間の生活では、会話の1割の単語だけを拾って残りの9割を推測し、相手の言っている内容を理解しないで会話を強行するという希少な能力を獲得し、凱旋帰国。

私生活においては、辛辣(しんらつ)な切り口で語られるエッセイをWebサイト「[こぼれネット](#)」で発表し続け、カルト的なファンから圧倒的な支持を得ている。また週末には、LANを敷設するために自宅の庭に穴を掘り、侵入検知センサーを設置し、24時間体制のホームセキュリティシステムを構築することを趣味としている。このシステムは現在も拡張を続けており、その完成形態は「本人」も知らない。

本連載の内容は、個人の意見および見解であり、所属する組織を代表したものではありません。

Copyright © 2016 ITmedia, Inc. All Rights Reserved.

