

れうるすべての帰結を、いずれも同等に生じうるものとして考慮に入れ、「再出発」を遂げるなどということはまずない。議論には「現状維持バイアス」があり、それにどれだけ哲学的な正当性がないと思えようとも、政策においてわれわれはそれを背負っている。だからといって、ラディカルな変化が不可能だというわけではない。ただ、公共政策の議論においては、「地元チーム」が大きなアドバンテージをもっているのだ。

第二の、そしておそらくより意外な教訓は、哲学者が得意とする武器は、公共政策においてはやや切れ味が悪いということだ。それは、矛盾を指摘するという武器である。セミナー室では、非一貫性を指摘することはおそらく最も強力なツールだ。もしあなたの対論者の立場が矛盾していて、その人がそれを認めれば、あなたの勝ち、議論はそれでおしまいだ。矛盾した立場を取っていいわけがない。しかし、公共政策においてはこれはなかなか通用しない。もちろん、最もあからさまな矛盾は問題である。もしある法律では日曜にダンスをしてはいけないとされ、別の法律ではダンスすべきとされていたら、それは対処すべき深刻な問題だ。しかし、もしエクスタシーとアルコールの取り扱い方が矛盾していると分かった——実際にそのように思われる——とすれば、どうすべきだろうか。それでもなお法律を守り続けることはできる。理想的には、当然ながら矛盾はない方がいい。しかし、多くの法律は、対立するさまざまな利害の妥協の産物であり、さまざまな法律が異なった人々によって、異なった目的のために、異なった時代に作られている。一貫性を望むのはいいが、それを期待するのは馬鹿げている。そして、矛盾を指摘しても、それは決定的な論拠にはならない。またしてもここで、哲学と公共政策は議論の基準を異にしていることが分かるのだ。

第四章 安全性

イントロダクション

私は1996年に、北京で行われたあるサマースクールで、現役の大学教員とその志望者に対して講義を行った。学生の中にとくに親しげな一人がいて、彼と休憩時間に話をしていると、私の家族について尋ねられた。そのうちにわれわれの話題は、私の妻がどのような仕事をしているかという話になった。私は著作物に関する流通市場についてもたとえ説明しようとする、彼の興奮した発言によって遮られた。「ああ、先生の奥さんは商売をしているのですか！ 私の妻ですよ」と。控え目に、また自慢げでありながら気の利いた同情心の混じったような調子で、彼はさらに言った。「でも、私の妻の方が先生の奥さんよりもお金持ちだと思いますよ」。私は、彼がとても高級な靴を履いているのにすでに気づいていたので、もつと話を聞きたくなくなった。

彼は、自分の妻と義理の母が、中国南部で「低品質の自動車部品」を製造する工場を所有していると教えてくれた。中国では多くの人が古い車を運転しているので、車の修理が必要なとき、車よりも寿命

の長い部品を買ってお金を無駄にする人などいないだろう、と彼は説明した。彼らは、低品質の部品は安全性が低いことを知っており、それを承知した上で部品を買い、おそらく普段から運転もしているのである。みながこの事情を知っている。さらに、その隣にある工場では「一週間の靴」を製造しているという。それは一夜のイベントのために外出した際には映えるが、家に帰ったらもう捨てるのである。どちらの場合でも、唯一問題になるのは、ブローカーがそれを大量に購入し、まともな商品として梱包し直して、海外で売ることだ。当時、イギリスでは偽造された自動車部品をめぐる不祥事が起きていた。私は、この人の妻が、この問題の原因と完全に無関係なのかどうかと疑わざるをえなかった。

自分自身で「低品質」と認めるものを製造し、売ってもいいということを聞くのは新鮮だったが、同時にショッキングだった。とりわけ、そうした部品が正しく作動するかどうかに、人々の命がかかっているからだ。厳しい規制が設けられた経済社会においては、そのようなことは考えられないだろう。もちろん、最新の安全装置——最高級のバンパーやエアバッグ、高性能のブレーキシステムのついた車など——にもっとお金をかけることはできる。高品質の火災報知機や、風呂場の安全マットにすらお金をかけることもできる。われわれはみな、自分の生活がどれほど安全であるべきかを決定しているのである。しかしながら、あらゆる家の設備、あらゆる仕事場、そしておそらくあらゆる店におけるすべての商品が、最低限の安全基準をパスしていなければならない。なぜだろうか。

これは馬鹿げた問いに聞こえるかもしれない。安全基準が必要なのは当たり前だ。しかし、安全性はなぜそれほど特別なのだろうか。人は何かを買うときに、自分の好みや財布を考慮し、自分にとって最適な決定を行おうとする。高級な食事をするかジャンクフードを食べるか、運転手つきのロールスロイ

スに乗るかバスに乗るか。それを決めるのは、予算の制約を考慮した上での自分自身の判断である。しかし、自由な市場を誇る社会であっても、安全性が問題になると立ち止まって考える。安全性に関する自由市場があるとすれば、人々は購入するものの安全性を、品質の要素として検討するようになるだろう。「今日は何を買おうか。低水準の自動車部品にしようか、あるいは高水準の自動車部品にしようか」と。しかし、こうしたことの多くは、われわれの手を離れた問題である場合が多い。われわれは、一定の安全基準以下の、損害あるいは死を引き起こすリスクが極めて高い商品を買うことはできない。そもそも、法律上購入できないのである。

もちろん、規制を設ける妥当な理由はいくつもある。低品質の自動車部品について再び考えてみよう。この販売を禁止する第一の、また極めて明白な理由は、すでに述べたように、この部品が知らない人に対して高品質の部品として偽装販売されるかもしれない、ということだ。これは、消費者保護の必要性が生ずる典型的な問題の一例である。一般的に、商品の売り手は買い手よりも多くの知識をもっている。そして、売る商品の質について、やや恣意的な情報を与えるというよくある商法を用いて、売り手はこのことにつけ込むことができる。たとえばイギリスで、食品安全基準が設けられる前の19世紀末においては、チョークの粉によって膨らませたパンは普通に売られていた。酒場では、一口飲むたびに口が渴くような、塩を混ぜたビールが提供されることもよくあった。自由市場を擁護する人は、こうした客を欺く行為は、競争によって駆逐されるだろうと主張する。しかし、〔実際に〕規制が必要だったという事実は、理論と実態がつねに一致するわけではないということを示しているように思われる。消費者はその知識不足を補うために保護が必要であり、そのための方法の一つは、単純に、知識のある客なら買

わないであろう商品の販売を禁止することだ。それは、極めて重い危害や死のリスクをもたらす商品などである。

ただし、この問題を解決するために、危険な商品の販売を禁止までする必要はないという議論もある。消費者の知識不足に対処する別の方法は、人々の知識を向上させることである。このことは、消費者団体が欠陥商品を暴き、別の商品を薦めるような雑誌が登場していることからわかる。これは情報における市場を作るもので、消費者のための一種のスパイ活動である。さらに、食品表示制度を不断に整備することも消費者の知識向上に役立つ。おそらく、表示制度は販売禁止と同じくらい効果的だ。もしパンに「チョコクの粉 40%」などと表示されていたら、誰がそれを買うだろうか。それでは、一つの例として、文字が読めない人についてはどうすればよいだろうか。19世紀後半では、こうした人たちは少なくなかった。それほどお金を払えない人たちも当然いる。今日においても、たとえば、かさを増すために水を注入したハムを買うような人たちはいる。

最初に始めた議論——情報不足は搾取、そして結果的に危害につながるという議論——は、別の議論に変わり始めた。つまり、もし人々がすべての関連情報を得られたとしても、合理的な判断をできるという期待はもてない、という議論にある。この二つ目の議論は「バターナリズム」の一形態であり、それは前の二つの章で扱ったものだ。つまり、ある種の父親が子どもに対して、保護しつつも小うるさく口出しするような態度で、成人を扱うことである。バターナリズムは、当然ながら強く疎まれることが多い。またそれは、消費者が単に関連情報を得る時間と知識をもてない、という議論とはまったく種類が違う。しかしながら、その実質的な帰結は同じだ。つまり、われわれは、他の品質の側面を規制す

るのと同じように、すべての商品が最低限の安全基準を充たすようにすべきだ、という結論において一致するのである。

知識不足へのつけ込みやバターナリズムといった問題以外に、われわれは、自動車は運転手にとつてのみならず、保護が必要な道路利用者にとつても危険になるということも認識すべきだ。これは、経済学者が「外部性」あるいは「第三者効果」と呼ぶもの、またその他の人々が「他者への影響」と呼ぶものの例である。ある人の選択や行動は、許可を与えたり留保したり、あるいは是認や抗議したりする機会すらもたない他者に、影響を与えうる。分かりやすい例は公害だ。これは極めて一般的な、否定的な外部性の一つであり、ただで得られるが、なければいいと思うものである。肯定的な外部性もある。肯定的な外部性とは、要するに、支払いを求められることのない無料の景品である。心地よい近所を通り過ぎる人は、健康によい景観という肯定的な外部性を得る。残念ながら、否定的な外部性の方が、当然にしてより多く存在する。否定的な外部性をもたらすことは、コストを他人に転嫁することと同じだ。低品質の自動車部品を買う人は、いくらかのお金を節約し、そのことによって、自分自身のみならず他人に対してもリスクを増加させる。したがって、多くの社会が、ある人の行動——消費者の行動も含む——が他者への危険を増させることのないようにとくに努めているのは当然だ。そしてこれは、規制を正当化する説得力のある別の根拠になるように思われる。

ここまで挙げた事例はすべて、人々の選択を制約する正当性に関するものだった。しかし、ときとして、われわれはまさに選択肢をもっていない、ということが問題になるのである。鉄道旅行について考えてみてほしい。ここで、真に自由な市場であれば、たとえば高価で安全な旅と、低価で危険な旅の選

択肢を人々に提示するだろう。もし、完全に別々の十の鉄道会社が、ロンドンからマンチェスターまでを別々の路線を通って運行し、異なる価格で異なった安全レベルを提供しているとする。そうであれば、われわれは各自で、自身にとっての価格と安全性のトレードオフを選択することができる。しかし、路線は一つしかないのだ。したがって、安全性は個人の自由な選択に委ねられるという考えは、選択肢が一つしかないときには通用しない。独占市場が存在するところでは、安全レベルもまた独占されている。われわれはみな、同じ安全レベルを受け入れねばならない。そしてこの場合、規制当局は、その基準がどうあるべきかについて介入せずにはいられないのである。

安全基準を設ける

われわれは、政府が最低限の安全基準を設定するのはまったく正当だ、と納得すべきなのかもしれない。しかし、そうした基準はどのように決められるべきだろうか。この問題の重要性和難しさを実感したのは、かつての私の学生が、自分の働いている組織を見舞っていたある問題を検討することに関心があるかどうか、私に尋ねてきたときである。その組織とは、鉄道安全基準委員会のことだ。私はイギリス人の鉄道好きをまったく理解も、共有もしたことはなかったもので、この仕事がいよいよ面白そうなものだとは思わなかった。しかし私は好奇心が湧き、彼の上司が書いた論点メモを検討することに同意した。最初の数パラグラフを読んで、私は夢中になってしまった。

当時、つまり2001年頃、イギリスにおける鉄道会社の評判はずたずただった。重大な事故が多発

していたからだ。そのうちのハットフィールドでの事故では、高速鉄道が通過している際に線路が粉碎したことにより、四人が死亡した。鉄道会社は、このような形で線路が破損したことはこれまでになかったと主張した。その結果、イギリスにおけるすべての線路が点検されることになった。これは時間のかかるプロセスで、点検期間中には、未点検の線路には厳しい速度規制が設けられた。路線網が安全だと宣言されたのは数カ月後だったが、その間は混乱の数カ月だった。いつ目的地に着くのか分からないまま、電車に乗るのである。通勤に、通常は一時間のところが十時間かかるという話があった。鉄道会社は最悪の不振に陥り、国民の多くは、安全性は失墜しており、会社は極めて怠慢だと感じていた。多くの人は、これは十年前に行われた鉄道民営化による結果だと考えた。この民営化は、イデオロギー的に動機づけられ、かつ稚拙に行われたものであり、納税者と鉄道利用者を犠牲にして、多くの人が巨額の利益を得ることを可能にするようなものと広く思われていた (Wolmar 2001; Jack 2001)。

これは、少なくとも一般的に共有されていた考えであり、新聞を読みテレビを見る者として、私の意見でもあった。鉄道の安全性の問題はスキャンダルであり、何らかの対処をする必要があった。しかしながら、私が読んだ調査論文の一つは、やや異なったとらえ方をしていた。その論文は第一に、鉄道に適用されている規制の枠組みを説明し、安全性を向上させるためにいつお金を費やすが必要になるのか、またならないのかを論じていた。私は、鉄道規制について原則があることを知らなかったが、実のところ、イギリスにおける安全規制の中枢にあるのは、単純な計算原理である。この点はすぐ後に説明する。その論文は第二に、鉄道交通は、実際には統計的にみると、重大な衝突事故を含めた場合であっても極めて安全だと指摘していた。イギリスでは鉄道により死亡する人は年平均で約三〇〇人であり、

これは大きな数字のように聞こえる。しかし、そのうちの約二〇〇人が、大変不幸なことに自殺を試みた人である。その他の死亡者の多くは線路侵入者だ。たいていは泥酔していたか、あるいは一部には、最終列車はもう通り過ぎたと不運にも思い、夜遅くに線路を通って帰宅しようとした人々である。実際の乗客、あるいは乗車しようとしていた客の死者は平均して一〇人であり、そのほとんどは駅で滑ったり転落したりしたことによる（たとえば RSB 2008 を参照せよ）。当時、イギリスでは毎年、道路では約三五〇〇人が死亡し（イギリスは道路交通安全について、世界の中では好成績の部類に入る）、そのうち約二五〇〇人が自動車の搭乗者だった（現在では数字は下がり、毎年の死者数は約三〇〇〇人である。ONS 2009 を参照せよ）。こうした数字はすべて、私にとって新発見だった。メディアで鉄道衝突事故があれほど報道されていることを考えれば、そうした事故は何度も発生していて、多くの命が奪われていると思うだろう。しかし、実際には衝突事故はまれであり、約十人以上の死者を出す事故は、本当に極めてまれだ。過去数十年のイギリスにおいて、道路よりも鉄道での事故によって死亡した人の方が多かった週はないかもしれない。

私に送られてきた論文は、鉄道の安全性について生の事実を示していた。次に指摘したいことは、情け容赦のない論理に従うものだ。最近のいくつかの新しい鉄道安全対策のために使われた費用は、最低限の基準をはるかに上回っていた。もし乗客の死亡者数が極めて少ないならば、さらに死者数を減らすためには、莫大な金額がかかるだろう。例を挙げると、私が論文を読んでいた当時、政府と鉄道会社はメディアにあおられて ATP (Automatic Train Protection: 自動列車防護装置) と呼ばれる新しいコンピュータ式信号システムを導入すべきかどうか議論していた。導入を支持する人でさえ、それによって平

均して一年で二、三人程度の命しか救えないことを認めていた。しかし、導入するには約六〇億ポンドかかる。それは、たとえば十年にわたって、一年間に二人の命を救うための六〇億ポンドである。ここで、もしあなたが六〇億ポンドをもっていて、人の命を救うことがあなたの目的であるならば、それを鉄道の安全対策に使うのは最も馬鹿げた行為の一つであるに違いない。道路交通安全、公的医療、あるいは海外援助に使えば、十倍、百倍、おそらく千倍もの命を救えるだろう。したがって鉄道会社は、安全対策を怠っていたというわけではない。むしろ、議論されていた新しい装置についてはもとより、すでに投入されていた装置のコストについても、かなり無駄遣いをしていたといえるかもしれない。このような規模での浪費——おそらく駅のトイレに金メッキの器具を取りつけるのに等しい——は、通常であれば犯罪的な無駄だとして批判されるだろう。国民が要求する通りにさらに費用をかけることは、問題に輪をかけるだけだ。よって、会社は単純にどうすべきか分からなかったのだ。

このような見方をする、われわれはすでに鉄道の安全対策に十分費用をかけてきたのであり、それは大変結構なことだが、さらにかける必要がないのは明白に思えるかもしれない。しかし、私が読んでいた論文が明確にしていたように、実際の事故——赤信号を列車が通過し、別の列車に衝突したとか、線路が崩壊したとかいった事故——のいくつかを見直して、命を落とした人や打ちのめされた親、パートナー、子どもについての話を聞くと、物事はかなり違って見える。人の死、とくに避けることのできた死は、いずれも悲劇だ。一人の死でさえ多すぎる。だから、もし安全性を向上させる策を知っているなら、それを実施すべきだと言いたくなってしまふ。しかし、このような考えがどのような帰結をもたらすのかについて、われわれはすでに指摘したところである。つまり、わずかな改善のために莫大なお

金を費やすという帰結だ。

哲学的にいえば、このディレンマは二つの道徳的観点の対立としてみることが出来る。もし自分のお金を最も効果的に使いたいなら、それによってどう最大の利益が得られるのかを検討する必要がある。今回の例では、それは最も多くの命を救う方法にお金を使うことだ。すでに指摘したように、こうした推論により、われわれは鉄道の安全性の向上にさらに費用をかけるのではなく、実行可能な手段によってより多くの命を救える方法を探すべきだ、という結論が導き出されるだろう。これは「帰結主義的」な道徳的視点であり、それによってわれわれは、いまある手段を用いて最大の善を実現するよう方向づけられる。つまり、最善の結果を達成することだ。功利主義は最もよく知られる帰結主義の形態である。それは「最大多数の最大幸福」を求めるようわれわれに教えるもので、この原理は世界における幸福の全体量を最大化すべき要請として一般に解されている。

功利主義は、伝統的で宗教的な道徳に対する、人道的で啓蒙的なオルタナティブとして主張された。伝統的で宗教的な道徳によれば、正しい行動とは、人間がつねに行ってきたことか、神により命ぜられたことかのどちらかになる。ジェレミー・ベンサムと、ジョン・スチュアート・ミルを含む彼の追隨者は、伝統的な道徳学説がもたらす服従と抑圧の道を放棄した。そしてそれに代わり、もしある方策が、すべてを考慮した上で、人間（あるいは感覚をもつ他の生物）にとって善でないのなら、それは道徳的に要請されないという考えを示した（Bentham 1996 [1781]; Mill 1962b [1863]）。これは人間の解放を目指す学説であり、もし受け入れられれば、18世紀と19世紀における伝統的な道徳的束縛を抜本的に見直すことが求められるものだった。それはたとえば、女性に専門職や大学への道が開ざされていたことや、

同性愛と避妊が禁止されていたことなどだ。

しかしながら、功利主義の問題点は、道徳を人間の幸福に基礎づけていることではなく、幸福の合計を最大化するという観点から正しい行動を定義している点である。これが意味するのは、原則として、他人のためにある人の犠牲が認められるということだ。より強い言い方をすると、多数の人々の小さな利益のために、少数の人々の極めて大きな犠牲が要求される、ということである。少数の人にとっての死さえも含むような大きな不幸より、極めて多くの人にとっての小さな快樂（の合計）の方が上回る場合には、最大幸福は、前者をもたらし措置によって増加するだろう。これはまさに、鉄道の安全性の例で確認したものだ。多数の人々が少数の人々の死を喜んでいうことではない。そうではなく、われわれは、鉄道の安全性向上のために犠牲にできる程度について限度を設ける、ということだ。そして、安全対策に限界を設ければ、そうしなかった場合よりも多くの人の死が不可避的に生じるだろう。

功利主義的な推論を、鉄道の安全性を含めた何らかの領域に対して適用するためには、まず、取りうる行動についての潜在的なコストとベネフィットのリストを作る必要がある。そして、それがどれだけの幸福ないし効用（あるいはその逆の、不幸ないし不利益）をもたらしかを評価せねばならない。ここで、どのようにして人間の幸福に意味のある数字をつけることができるのか、と疑問に思う人もいるかもしれない。これは極めてもっともな指摘であり、重要な問いだ。これは「個人間の効用の比較」という問題だが、ここでそれにこだわるのはわずらわしい。当面はこの問題を脇に置くことにするが、後にまた触れることにする。

しかしここで、次のことを想定してみよう。国税によって賄われる新しい安全システムを、鉄道網に

導入すべきかどうかを決定するプロセスの一環として、われわれがさまざまな政策についての効用の損益を計算したとする。もし導入しないなら、おそらく一年に一人か二人が、新システムの下でなら救われていたであろうが、死亡するだろう。これは、当然ながら極めて重大な効用の損失だ。しかしながら、新システムのためにもし増税するなら、それもまた効用の損失をもたらす。払う税金が増えた人が、他のために使えるお金を減らしてしまうからだ。これは一人あたりでは小さな損失にすぎないが、何百万もの人がお金を減らすなら、全体の効用の損失はかなりのものになる。ここで、関係している量がすべて計算可能であるとすれば、小さな効用の損失が十分に集積すれば、少数の極めて大きな損失を次第に上回っていくだろう。よって功利主義によれば、極めて残念ではあるが、安全対策の導入は正当化されないとは判断されるだろう。増税による利益——わずかな人数の命を救うこと——が、それがもたらすであろう効用の損失を上回るほどには十分でないからだ。したがって安全性の事例において、われわれはより大きな善のために、少数の人々を犠牲にしなければならない場合がある。

功利主義を批判する多くの人にとって、この議論によって示されるのは、犠牲が正当化されるということではなく、功利主義は道徳理論としてはまったく間違っている、ということなのだ。国税のわずかな増税額を惜しむがために、一定数の人々の死を認めるということが、どうして道徳的に受け入れられようか。功利主義的推論に対するこうした批判を支える道徳哲学上の立場は、「義務論」あるいは「義務に基づく」推論といわれる。しばしば、「絶対主義 (absolutism)」と呼ばれることもあり、本章の残りではこの名称を使うことにする。この理論類型の背後にある基本的な考えは、道徳というのは、少なくとも通常の状況においては、帰結に関する考慮を上回る何らかの根本法則を設けるというものだ。

こうした理論にはさまざまな強みがあるが、その最も厳格な要請として、どんな帰結が生じようとも、この根本法則には決して反してはならないとされる。たとえば、拷問が正当化されるような状況は決してありえない、と主張する人は珍しくない。これと逆に、功利主義は、拷問は正当化される場合もあるという立場をとる。それは、すべての事情を考慮した上で、極めて長期の帰結も含めて、拷問がそれを完全に禁止するよりも良い帰結をもたらすならば、認められるという場合だ。「両者の間の」中間的な立場をとることもできる。それは、拷問は一般的には否定されるが、拷問をしなければ極めて甚大な帰結——たとえば世界全体の破滅——が生ずるという場合には、拷問は、残念ながら受け入れられるという立場だ。

もちろん、いま論じているのは拷問と世界の破滅の対立ではなく、少数の人の命を救うことと、大多数の人々にわずかな増税を課すことが対立する例である。すでにみたように、功利主義者は次のように主張するだろう。増税が、少数の人々の死よりも全体として大きな悲惨をもたらす場合があるのであり、そのような場合には安全対策は導入されるべきではない、と。これに対して絶対主義者は、少なくとも今回の事例では、避けることのできる命は一人であっても多すぎるのだ、と反論するだろう。

たとえば、鉄道衝突事故が起きた後に、犠牲者の親族が訴えるであろうことを考えてみよう。ある意味で、あらゆる衝突事故は回避できたものだ。さまざまな要素が複合して事故が起きたのであり、もし一つでも要素が異なっていれば、事故は起きなかっただろう。そして多くの場合、責任を負っている会社は、そうした事故が起らないように何らかの仕組みや技術を導入することができたはずだ。したがって、たとえば運転士が信号に正しく応答しなかったせいで鉄道事故が起きたなら、一体どうしてこん

なことが21世紀において起きるのだろうか、と思うのは当然だ。そもそも、鉄道が信号に自動的に応ずるような技術はすでにあつて、それを採用している国もいくつもある。よつて、技術があるなら、単純にそれを導入したらどうか。そうすれば、このような事故を今後一切防ぐことができる。コストがかかるというだけでその対策を拒否するのは、確かに何か不道德なところがある。

以上の推論は極めて強力に思われ、おそらく否定しようがない。しかし、帰結主義者が、新システムを導入するコストは膨大になると反論するのももつともだ。今回の事例では、指摘したように何十億ポンドにも達するだろう。一年に一人か二人を救うために、これだけのお金を出すことは本当に妥当だろうか。とりわけ、そのお金を他の目的に使えば、もっと良いことを実現できるというのに。哲学の教科書はよく、帰結主義者と絶対主義者を次のような構図で描く。つまり、第一次世界大戦中に、対立する勢力がそれぞれの塹壕にいて、自らの大義は正しいと確信しているものの、どうすれば勝利できるかについては見当がついていないという構図である。しかし、今回の例では、二つの勢力が闘い合っていると考えるのは間違っている。われわれ各自の内部において、対立が存在するのである。多くの人々が、自身が二つの観点に引き裂かれている——別の要素が視野に入ると、別の立場に意見が変わる——のに気づくだろう。したがつて、ここには極めて深刻な道徳的問題がある。

イギリスでは、少なくとも規制政策については、多くの国と同様に、広い意味で帰結主義的な立場がとられている。もちろん、自社の評判を気にして、最低限の規制基準を上回るようにしたい会社もあるだろう。ただしここでは、その規制がどのように設定されているのかをみてみたい。イギリスでは鉄道の安全性は、職場における安全性の一分野として取り扱われている。そして、衛生安全委員会(HS

E)が『リスクを減らし、人々を守る(Reducing Risks, Protecting People)』という冊子(HSE 2001)

——スタウウォーズの登場人物に似た、R2P2という気の利いた名前で見られる——で示している規制が適用される。ここで取られるアプローチは、リスク費用便益分析(RCBA: risk-cost-benefit analysis)として知られるものの応用である。この分析は、考えられるあらゆる安全対策のコストを便益と比較する方法を提供し、それを導入する価値があるかどうかという問題に答えるのに役立つ。このアプローチを煎じ詰めると、RCBAを行うためには、まず、ある対策がもたらす安全上の便益を検討する必要がある。たとえば、鉄道が走っている最中にドアが開いて転落して死亡する人が、毎年平均して五人いると想定してみよう。実際にこのようなことはかつてあつた。もつと衝撃的なのは、プラットフォームに立っていて死亡する人が毎年数人いたことだ。乗客が数秒でも早く仕事に行こうと必死になって、列車がまだ動いているのに早く降りようとしている間に、たまたまバンと開いたドアに接触して死亡するのである。この種の事故はすべて、駅で停止するまでは列車のドアが開かなくなるような装置を設けることによって、徐々に防げるだろう。次に問題になるのは、当然、こうした安全対策を導入するためのコストはどれくらいかという点だ。

この二つの数字——助かるかもしれない人命の数と、そのためのコスト——を使えば、検討中の安全計画について、一人の命を救うコストを引き出すことができる。たとえば、その計画に一千万ポンドかかり、二〇人を救えると予想されるとしたら、一人を救うためのコストは五〇万ポンドだ(将来的にもっと救命できる人命について「割り引く」といったややこしい問題はここでは無視する)。最終的に、問題は次の冷酷な問いに帰着する。つまり、一人の命を救うために、これだけのお金を費やす価値はあるのか

という問いにだ。

これは答えのない問いであると思うのはおかしいことではない。そもそも、われわれは命にどれだけの値をつけられるのだろうか。人間の価値に金銭の数値をつけるのは粗野の極み、不道德でさえあるかもしれない。他方で、この問題に向き合うのを拒否することは、単なる感傷であろう。何らかの決定はなされねばならないのだ。金銭的でないとしたら、われわれはどのような根拠で、ある決定を合理的に行えるだろうか。そしてこれは、少なくともイギリスの規制政策において採用されているアプローチであり、それをわれわれはいま、事例として取り上げている。一人の命を救う値段は「死亡回避価値 (value of preventing a fatality)」と呼ばれており、驚かれるかもしれないが、公式の死亡回避価値 (VPF) が存在するのである。その額は現在、一四〇万ポンド前後だ。よってわれわれは、「あなたの値段はいくらか」という問いに対する答えをもっている。答えは、イギリス政府によれば約一四〇万ポンドなのだ！ アメリカの読者は、自分たちの政府がこれより高く自分の価値を見積もっているということを知って興味深く思うはずだ。その額は、六〇〇万ドルちょっとである。

このVPFの数字を知れば、われわれは安全対策に値打ちがあるかどうかを確認することができる。新しい安全対策を導入して一人の事故死を避けるコストが一四〇万ポンド以上かかるなら、それは高すぎる。もちろん、それを導入する会社があってもいいが、もししなかったとしても、法律の観点からは何ら問題ではない。他方、もし安全対策が費用に見合う価値を実現できるなら、それを導入する必要がある——一人の死亡回避につき、公式のVPFよりも額が低い場合においてである。

命の損失をこのように冷酷で、計算を用いた、金銭的な形で取り扱うことは、本当に正しいだろうか。

しかし、これに代わるものはあるのだろうか。このような計算抜きで、安全性に関する合理的な判断を行えるだろうか。また、これが正しいアプローチかどうかはさておくとしても、一四〇万ポンドという数字は一体何に由来するのだろうか。

これらの問いを、逆の順番で検討してみよう。つまり最初に、死亡回避価値の数字が何に由来するかをみてみたい。まずほとんどの人は、公共政策には明確な、首尾一貫したアプローチが必要だと思うだろう。そして、どんな数字も恣意的になることはあるものの、一〇〇万ポンドよりやや上という額は満足できる数字だ。実際のところ、人の命が一〇〇万ポンド以下の価値しかないとしたら、やや悲しく思われるだろう。しかし、実際にはそれ以上の価値があるのだ。ここでの基本的な考えは、安全対策が導入される場合、それを特定の命を救うためのものと考えるのは間違いだということである。むしろ、安全対策が果たしているのは、多くの人々に対するリスクを減らすことだ。たとえば、極めて交通量の多い道路の上に歩道橋を作ることにより、道路を安全に渡れるようになるなら、それは通行する人すべてにとっての恩恵である。実際には、歩道橋がなくても死ぬ人がいなかったとしても、恩恵になるのだ。(もちろん、歩道橋ができた後にはそんなことは実際には分らないのだが)。

したがって、人命を救うことと、多数の人々にとっての小さなリスクを減らすこととは、微妙に区別される。それゆえ、経済学者、エンジニア、規制当局が慎重に述べているとき、それは「実際の」人命を救うことではなく、統計上の人命 (statistical life) を救うことの価値について語っているのである。たとえば、千人の人がそれぞれ、一年以内にある災難により死ぬ確率が千分の一あるとして、しかしその災難が取り除かれたと想定してみよう。統計的には一人の命が救われたことになるが、実際に救われ

た命は、ゼロ人から千人までの間のどの数でもありうるということかもしれない。結局のところ、「一年間に」誰も死ななくても、一人が死んでも（これが最もありうる結果だが）、二人が死んでも、あるいは恐ろしく、まったく考えにくいことだが、千人全員が死んでも、確率としては矛盾していない。災難が消え去ったことにより、千人すべてが、可能性は低いとはいえ重大なリスクを減らしたことになるのである。

小さなリスクが多数集積したものととして統計的生命をとらえることは、一つの大きな前進だ。そして、小さなリスクを削減することに何らかの値段をつけることは、それほど残酷なことだとは思われない（Schelling 1984 [1968]）。すでにみたように、実際にわれわれは生活の中で、リスクを減らすためにさまざまな場面でお金を払っている。火災報知機やエアバッグ付きの車を買う。町の中で危険な場所を避けるために、タクシーに乗る。そしてまさに、低品質の自動車部品は買わない。小さなリスクを減らすためにわれわれが実際にお金を払っていることに気づくことは、二つの点で意義がある。第一に、安全性に支払いをすること——安全性に値段をつけること——が、実際には日常生活の一部であることに気づかせてくれる。第二の、そしてより議論の余地のある点は、われわれの支払い額の合計を何らかの形で用いることによって、安全規制における統計的生命価値を示すことができるかもしれない、ということだ。ある程度有意な数値を得る最善の方法は、おそらくその数値を、人々が生活の中で安全性に関して行っているさまざまな決定に基づかせることである。

議論のこの時点で、RCBAを支持する人の中には、やや感傷的に、自らの理論が民主的な基礎をもっている主張する人も出てくるかもしれない。彼らが言うには、デモクラシーにおいて、公共政策は

市民の価値に基づいていなければならない。そして、その価値を決める方法として、市民自身が支払おうとする金額に基礎づける以外に、よりましな方法があるだろうか、と。確かに、経済学者はそのとおりではないかと言うだろう。しかし、神学者、芸術家、ヒッピー、あるいは道徳哲学者は、どのように答えるだろうか。とはいえまずは、このアプローチがどのように展開するのかについて検討してみたい。

VPFを計算する

理論家と法律家は、生命の経済的価値をどう計算するかという問題に長らく取り組んできた。三〇年か四〇年前の標準的な方法は、失われた経済的貢献の可能性をもとに、その価値を算出するというものだった。人間は「人的資本」、すなわち得られる可能性のあつた収入の源泉とみなされた。したがってVPFは、この潜在的収入を失うコストと等しかった。経済への貢献可能性が大きければ大きいほど、その人の価値は大きい。これには一定の妥当性はあるが、なお問題点があるのも明らかだ。この方法によれば、経済的に依存している人、たとえば高齢者や失業者はみな、ほとんど否定的にみなされるほどの低い価値しかもたないことになってしまう。そして、彼らが病気にかかり医療が必要になれば、ますます価値が下げられてしまう（Mishan 1971）。

今日の理論家たちは次のような指摘をする。高齢で経済への生産的な貢献ができない人でも、なお、自身の死に対するわずかなリスクを減らすために、ある程度のお金を払う用意がある。そして、もしお金が払えない場合でも、「われわれ」が社会として彼らの肩代わりをすることもできる、と。彼らの死

亡リスクを減らすことは、それによって医療費などの社会的コストが全体として増える可能性があるとしても、彼らにとつての利益である。

経済学者は現在では一般的に、「人的資本」アプローチに代わり、「支払意思額 (willingness-to-pay)」モデルを採用する。つまり彼らは、人々がするであろう、あるいは実際にする購入の決定に着目することにより、V P Fを算出しようとする。これは前のセクションで短く触れたアプローチだ (この方法論を説明した初期の例として、Jones-Lee *et al.* 1985を参照せよ)。このモデルで期待されるのは、V P Fの算出は、人々が支払おうとする意思の観点から行うことができる、ということだ。それは、人々が市場において行う、あるいは行うであろう支払いの額である。人々が現に行う支払いからは顕示選好 (revealed preferences) という方法が導き出され、人々が行うであろう支払いからは、表明選好 (expressed preference) という方法が導き出される。前者は、算出の指標として、実際の市場での行動——人々がどのような安全機器のためにお金を払うのか、危険な仕事をする見返りにどれくらいの追加賃金を要求するのか、といったこと——に着目する。後者は、純粹に仮説的な「支払意思」モデルを用いるもので、それは通常は「仮想評価 (contingent valuation)」と言われ、研究室で経済学者や心理学者が導き出すものだ。

どちらの方法にも利点と欠点がある。最初に顕示選好法について考えてみよう。これには、実際の市場行動に着目するという利点がある。つまり、人々が他のものに使えたであろうお金を実際に支払う、という実際の市場で行った決定を見る利点だ。欠点としては、しばしばこの方法が、人々のもつ根底的な態度を、その行動から導き出そうという試みに近くなってしまう点がある。これは心の哲学において、

「心的なものの全体論 (holism of the mental)」と呼ばれるものだ (Davidson 1963)。人々の行動を説明する際に、欲求 (desire) と信念 (belief) がともに役割を果たすことを前提にすれば、もしそれ「行動」を取り巻く信念が順応できるなら、あらゆる行動はあらゆる欲求と合致していることになる、と論じられてきた。ある人がドクニンジンを含むのは、その人が死にたいという欲求と一致している。しかし、もし彼が、ドクニンジンビタミン栄養価の高い飲み物だと思いついていながら、それは長生きしたいという欲求とも一致する行動だ。今回の文脈でいうと、ある危険な製品を、実際よりも安全であると信じて買ってしまう人もいるかもしれない。しかし、この行動からは、その人のリスクに対する態度については何も分らない。さらに、ある行動が、単一の目的のために取られることはあまりない。よって、たとえば、複合的な要素からなる製品が二つ——例として二台の自動車——あるとする。しかし、この二台が異なる唯一の理由が、安全面での優位性にあるということはずまない。だとすると、私がより安全な車の方を買ったからといって、それは、リスクを削減するためだけに追加料金を支払ったということを示すものではない。たとえば、その車のある部分の外観を私がより気に入ったから、ということかもしれない。

以上やその他の理由により、表明選好法、あるいは仮想評価法とも呼ばれるものを採用する理論家もいる。この方法の基本的考えは、被験者は、ある安全性の向上策に、もし提供されればどれだけ支払うつもりがあるかを聞かれるというものだ。この方法には、少なくとも二つの利点がある。第一に、実験者は、被験者が購入を選択する際に、安全性という要素のみに集中できるように質問を設定することができる。仮想的な事例において、他のパラメーターのすべてを、実際の市場ではまず生じないよ

うな形で設定することができる。第二に、ある任意の被験者に、理論上いくつもの質問を行うことができるため、極めて多くのデータを得ることができる。

しかしながら、現実にはこうした利点が発揮されることはあまりない。制約がいくつかある。第一に、フレイミング（枠づけ）の問題と言われるものがある。ある人が、リスクを避けるために特定の金額を支払うと言ったとする。しかし、もし恐れていた出来事が起きた場合、彼らは、補償としてさらに多くの金額を要求するのが一般的である、ということがよく知られている。これは説明を要する。というのは、多くの意思決定理論の予測によれば、ある人の「支払意思額」と「補償受取意思額（willingness to accept compensation）」は一致するはずだからだ。これを理解するために、あなたの目の前に、何かとても魅力的なイベント——たとえば、ワールドカップの決勝戦か、スターが勢揃いしたオペラ——のチケット二人分があると想像してみよう。あなたはそれにどれだけ支払うだろうか。最大限どれだけ支払うだろうか。百ポンドだろうか。千ポンドだろうか。ついさっき、チケットにそれだけの額を——もしその額より少しでも高ければ、買わなかったであろう価格で——支払い、いまチケットを手に入れていると想像してみよう。次に、ある人があなたのところに来て、それを買おうと申し出たと想定してみよう。あなたはいまチケットをもっており、それを売るとしたら最低価格はいくらだろうか。もしこの二つの価格の間に大きな差があるとしたら——多くの研究者が、それはあると言っている——、あなたの支払意思と補償受取意思に違いがあることが明らかになる。このことは、そのチケットを買うためのあなたの「価格」を一体どう考えたらいいか、という疑問を生じさせるのである。（フレイミング効果についての古典的説明は、Kahneman and Tversky 1979 であらう。）

「フレイミング」は、仮想評価法のもつ第一の難点だ。第二の問題は、仮想評価をする際に、実際にはお金が手元にないのであれば、われわれは示された金額をどう真剣に受け止めることができるのか、確信がもてないという点だ。支払意思額を示すというより、単にたまたま頭に浮かんだだけの人もいるのではないか、という危惧が当然生ずるだろう。

第三の、また最も重大な欠点は、人間は、可能性が極めて低い事柄について合理的に意思決定をするのが、極めて苦手だということだ。被験者はいとも簡単に、矛盾した決定を行ってしまう。たとえば、あるリスクの削減策が一つでなく二つの段階に分けられて提示された際に、生ずる効果は同じなのに、より多く支払う気になってしまう。あるいは、リスクの削減量がより大きいものにも小さいものにも、同じ額を支払ってしまう。要するに、可能性の低いリスクを避けるための支払いについて、被験者に選好を示すよう求めたときに、信頼できるデータは極めてわずかしかなれないのである。「十万分の一の確率で死ぬ可能性を避けるために、あなたはどれだけ支払いますか」と聞かれたら、私が思うに、しっかりとした答えができる人はほとんどいないだろう。しかし、一四〇万ポンドというV.P.F.を思い出せば、正しい答えは一四ポンドのはずだ！さらに、さまざまな質問をたくさん聞かれた際にも、多くの人が一貫した答えができることはとても思われない（Beattie et al. 1998）。

こうした方法的な問題は、当然ながら大きな難問だ。しかし、帰結主義者はどうにかして評価額を設定せねばならない。われわれが、一人の統計的生命を救うのに百万ポンドかかるという数字に、おおむね満足していると想定してみよう（一四〇万ポンドから下げたが、それは計算をできるだけ単純にするためだ）。そして、先に述べた、電車がまだ動いているのにドアが開いたために人が死ぬ、というかつて

の「バタンドア電車」の例に戻ってみよう。

この事例では、電車の作動中に客車のドアがロックされたままになっていれば、当然命は救われる。理想的には、既存の客車をすべて改修する必要がある。しかし、これを全車に対して施すのは技術的に不可能だったようだ。したがって、判断すべきなのは、既存の客車を、その他の面では十全なものであったとしても順次廃止して、ロック式のドアのついた客車に替えていくべきかどうかだ。帰結主義者にとって、これを判断する手続きは簡単である。まず、その対策によってどれだけの命が救われるかを計算する。それが、(通常のペースで客車が交換された場合で)十年にわたり毎年五人、つまり五〇人の命だとしよう。次に、交換によるコストがどれだけかを計算する必要がある。一人を救命する費用が百万ポンドだとすると、新しい客車が、五千万ポンド以下であればそれを導入すべきだ。しかしもしコストがそれ以上なら、そして実質額がさらにかかる場合にはとくに、便益は費用を正当化しない。

すでに述べたように、これは道徳的絶対主義者にとって、この問題を論ずる上で道徳的に許しがたい方法である。生命は純粹に金銭的な観点から測ることはできず、われわれはもし命を救う方法を知っているなら、ことによってはコストとは無関係に、それを採用すべきだ。これに対し帰結主義者は、こうした考えは理解はできるもののナイーブだ、と反論する。鉄道網を閉じることによって、鉄道で失われる命をすべて救うことはできる。もし鉄道がなくなれば、鉄道で死ぬ人はいなくなるだろう。これはわれわれがすべきことだろうか。しかし、新しい客車の導入に五千万ではなく五億ポンド、あるいは五〇億ポンドもかかるでしょう。この額の幅のどこかに限界を設けるのは本当に不道徳であろうか。実際に、五〇億ポンドがあれば、五〇人のみならず、工場や建設現場にいるおそらく五〇〇〇〇〇〇〇人もの人を救うこと

ができるだろう。その方がよりよいお金の使い道ではないだろうか。五億ポンドであっても、どこか他の場面でもっと多くの人命を救うことができるだろう。

いうまでもなく、これはわれわれが最初に議論を開始したところのディレンマである。どうすべきだろうか。実際には、鉄道会社はバタンドア列車を早期に順次廃止し、数年間にわたって、おそらく毎年五人の命を救うことになった。一人あたりおよそ五〇〇万ポンドもの、高いコストをかけてである。われわれ自身の中にいる絶対主義者はこれを是認するだろうが、帰結主義者は、これは本当によりよいお金の使い道だったのかと問うだろう。まさに帰結主義の見解によれば、たったこれだけの人命を救うためにこれほどの費用をかけたことが、おそらく道徳的に間違っているのである。

さまざまな事例を比較する

われわれはどうすれば議論を進展させられるだろうか。哲学者がこの問題を論ずる一つの方法は、帰結主義ないし絶対主義の立場を正当化するより多くの、またよりよい論拠を見出すことである。しかし、これは少なくとも二百年間行われてきた議論であり(二千年という人もいる)、これをいま解決できそうにはない。これと別の議論の進め方は、実例をより広く検討し、具体的に詳細なレベルにおいて、何らかの明確な法則や原理が見出せるかどうかを検討することだ。最終的に、「人命を救うためにどれだけ費用をかけるべきか」という問いにする正しい答えが、「状況による」ということになる可能性もないわけではない。

そこでまず、イギリスにおける二つの悪名高い鉄道事故を比較してみたい。それは、ハットフィールドとグレートヘックにおける事故だ。2000年10月に起きたハットフィールドの事故については先に言及した。ゲージコーナー・トラッキングといわれる現象により線路が粉碎したとき、その上を高速で走っていた列車が脱線したのである。四人が死亡し、七〇人が負傷した。グレートヘックの事故はその数ヵ月後、2001年2月に起きた。線路の横の道路でランドローバーに牽引されていたトレーラーが、車から分離し、線路の盛土にぶつかり、線路に向かってきたのである。それにより旅客列車が脱線したが、極めて珍しいことに、列車は高速で前進し続け、貨物列車と正面衝突した。十人が死亡し、そのうちの六人が乗客、四人が鉄道従業員で、他に八〇人が負傷した (S. Hall 2003)。

最初に指摘すべきことは、この二つの事故は死傷者数においては似た規模だったのに、事故後の鉄道会社、国民、メディアの反応が大きく異なっていたことだ。ハットフィールドの事故においては、会社は、このような性質の事故——これまでに知られていない形で線路が損傷したこと——は初めてだと主張し、それにより、同様の問題がないか全鉄道網が検査されることになった。すべての線路が超音波計で点検され、検査を通るまではすべての線路に厳しい規制が設けられた。結果として、鉄道での移動は悪夢になった。このような状況ではどんな時刻表通りに運行することもほぼ不可能であり、鉄道がいつ着くのかを——あるいは着くのかどうかすらも——誰も知りえなかった。点検作業の経済的コストは膨大なものだった。それが人間の命も犠牲にしたことはほぼ間違いない。鉄道の混乱があまりにひどかったので、多くの人は代わりに車に乗ることにした。しかし、自動車による移動は鉄道による移動よりもずっと危険だ。統計で示すことはできないが、この時期に人々が鉄道を避け、代わりに車、バイク、自

転車に乗った結果、おそらく五〇人の死者が出たという指摘がある (Sunstein 2002, 2)。

メディアは案の定、この出来事にほとんど際限のない記事のネタ元を見出した。まず、事故そのものの悲劇的な事実があり、それに関連して人々の興味をそそるさまざまな話題があった。また、事故がどう起きたのかという技術的な話があり、そのため新聞は、これまでのイギリスにおける鉄道衝突事故に関する似たような記事を再び掲載した。訴訟に関する記事、鉄道民営化の帰結に関する政治絡みの記事もあった。そして、鉄道における混乱、一時間ではなく十時間もかかる通勤に関する大量の記事だ。しかしながら、驚くべきことに、おそらくメインストーリーになるべきだった話はほとんど注目されなかった。それは、問題の線路が数ヵ月前に交換の必要性があると指摘されていたのに、さまざまなエラーが重なり、それが行われなかったことだ。この間に、欠陥があると分かっていた線路に速度制限を設けようと考えた人は、誰もいなかったのである。

しかし端的に言うと、鉄道会社は事故後、安全に対する「予防的」アプローチといわれるものを採用した。同種の問題が他に存在しないことを確認するまで、そして経済的コストを考慮することなく、線路に厳しい規制を設けたのである。これは絶対主義的アプローチに近い。メディアにおいては、このアプローチは、乗客の安全に適切に配慮するという観点から概して必要とみなされたように思われる。国民も、会社は正しいことをしていると認めていたようだ。会社がこのように乗客の命に配慮しなかったとすれば間違っていただろう。もちろん国民は他方で、このようなことを引き起こしたイギリスの現状と鉄道会社に、極めて強い不満を示していたのだが。

グレートヘックの事故においては、メディアの関心は別の方向に向かった。もちろん、事故の詳細と、

これを防げたかもしれない安全対策についての議論はあった。しかし、すべての関心は自動車の運転手、そして彼が車の制御を失うことになった状況に集中した。運転手が、インターネット上で知り合った女性と前日の夜にずっと電話をしていたために、ハンドルを握りながら居眠りをしていたことが分かったのである。メディアはここにスケープゴートを見つけた。鉄道会社を非難する国民の声はほとんど聞かれなかった。むしろ、ハットフィールドの事故後、会社は立て直しに努力していただけに、再び深刻な事態に見舞われた会社に対する一定の同情がみられたのである。

もちろん、予防的アプローチをとることは可能だっただろう。制御を失った車やトレイラーが線路に侵入しないように、道路の近くを走るすべての線路に頑丈な安全柵を設置することはできた。また、作業が終わるまで、すべての関係するエリアに速度規制を設けることもできた。しかし、こうした対応は、ハットフィールドの事故後の対応をなぞるものだっただろうが、予算と鉄道網の分断という観点から、あまりに大きなコストがかかるのは明らかだった。よって、実際にグレートヘックの事故後は、帰結主義的なアプローチに近いものがとられた。さらに得られる安全性という点での便益が、コストに見合うかどうかを考慮するアプローチだ。そして、それは見合わないだろう、というのがおおむねの判断だった。

ハットフィールドとグレートヘックの違いは何だろうか。両事故での死傷者数は、グレートヘックの方がやや多かったが、同様の規模だった。両者とも極めてまれな、おそらく一回限りの事故であり、どちらかの事故が他方の事故よりも起きる蓋然性が高かったなどということは分らない。どちらの事故後にも、人々は同種の事故が今後起きる可能性を心配した。もちろん、これについてはグレートヘック

よりハットフィールドの方が、より多くの対策が取られたのは確かだ。しかし両事故の最も明確な違いは、ハットフィールドについては、責任が鉄道会社自身にしか帰せられなかったのに対し、グレートヘックについては、犯人は会社の外にいたということである。

これを別の形でいうと、事故が起きたとき、すべての当事者は「誰に、あるいは何に責任があるのか」、さらに「誰が悪いのか」ということに強い関心を抱く。「非難されるべき者の追跡記録」(blame audit trail)と呼べるものを明らかにするために、エネルギーが費やされるのである。ハットフィールドとグレートヘックの主たる違いは、ハットフィールドでは非難の追跡記録が鉄道会社に戻ってきたが、グレートヘックでは外部に向かったということにある。ある事故の責任が、会社の外部より内部にある方ははるかに問題になると思われる。とりわけ、安全を確保する責任を負っているのは会社だからだ(Wolff 2006b)。

両事故に対する国民とメディアの関心の相違は、ある種の特別な道徳的責任という原理に訴えることによってある程度は説明がつく。ここで厳密な原理を示すのは難しいが、次の区別が関連すると思われる。つまり、鉄道会社にとって直接的な関心たるべき問題——たとえば線路のコンディションやメンテナンス——と、直接の関心ではない問題——自動車の運転手が払うべき適切な注意の程度、といった点——との区別である。もちろん、後者の問題についても鉄道会社はすべての責任を放棄できるわけではないが、その場合では、われわれの道徳的な直観はより帰結主義的になる傾向がある。つまり、絶対的、予防的アプローチ——これは、完全に自分の責任の下にある問題については適切である——ではなく、釣り合いのとれた、費用対効果の高い対策を求めるようになる。もちろんこれらの場合でも、コストの

制約という考えが適用されねばならないが、われわれの反応が対極に向けられるという点を、われわれは少なくとも理解できる。要するに、ある事故の原因が会社にとってより直接的な管理の下にあればあるほど、会社は安全対策について絶対主義的な態度をとるべきである。

別の例として、毎年の鉄道で死亡する人の類型に関する統計について再び考えてみよう。平均の死者数は、自殺者が約二百人、線路侵入者が約百人、従業員が一人か二人、乗客がおよそ五人から十人である。鉄道会社がとくに関心を払うカテゴリーがいくつかある。当然ながら、自殺は難しい問題だ。会社は鉄道での自殺をさせにくくするよう対策をとるが、それで妨げられた人は、単に自殺する別の方法を探すだけだ。線路侵入者の類型はこれとは違う。ただし、線路に侵入して死亡した大人と、死亡した乗客とを比べる必要がある。前者は、もつと分別をもつべきだった人々であり、自分の死に少なくとも一部の責任を負っている。しかし、後者は概して自らの手の及ばない状況による偶然的犠牲者だ。少数であつても乗客が死亡した場合は、他のカテゴリーでの死者が発生した場合よりもはるかに大きな注目を集め、それにより、将来の死亡事故を防ぐための多額の予算が要請される。なぜだろうか。それは単純に、会社は、そのサービスにお金を払い、自らの命を鉄道に任せた人に対して、サービスの外にいる人に対してよりもはるかに高い配慮義務を負うことを受け入れているからである。

もちろん、私がこれまで述べたことは、決して現在とられている対策と異なるものを正当化するものではない。むしろそれは、国民、メディア、会社が現在取っている道徳的態度が正しいのかどうか、というさらなる議論の問題である。しかし、すでにみたように、彼らの判断を裏づけている漠然とした原則は、「ある事故の原因が、より会社の道徳的過失であればあるほど、会社はより絶対主義的な態度で、

同種の事件を予防すべきだ」というものだ。当然ながら、これについて論ずべきことはたくさんあり、いまはまだ議論の解決というより議論の出発点に近いのかもしれない。しかし、ここで示した原理自体はある程度明確であると思われる。しかし、次に論ずべきなのは、ある行為者の道徳的過失を生じさせるのは何なのか、という問題だ。ただし、ここではさらに議論しないことにする。

結論——哲学にとつての教訓

この本のすべての章においてと同様に、私は本章の議論から導き出される、公共政策を哲学的に分析するための方法論についての教訓を考察することで、この章を終えたい。ただし、ここでは簡潔に指摘できる。主なポイントは議論の中で十分に示されたからだ。

第一に、帰結主義者と絶対主義者はよく対立する理論的立場として提示されるが、さまざまな事例を検討すると、われわれのほとんどは帰結主義と絶対主義のどちらの推論にも引き寄せられるということだ。よってわれわれは、問題は帰結主義と絶対主義のどちらかを選ぶことだと考えるのではなく、双方の要素を包含する立場を考え出す必要がある。

第二に、政策課題を進展させるためには、幅広い事例を検討することが不可欠だということだ。今回の例では、ハットフィールドとグレートヘックの事故の違いを考察することにより、そうしなければ難しかったであろう形で分析を行うことが可能になった。実際の事例を知り、それがもたらすディレンマの根本を理解することは、問題の解決策を得るために不可欠である。

第三の教訓は、政策領域によつては、哲学者であつても手を汚さねばならなくなることだ。さもなくば、彼らは無意味な存在に追いやられるだろう。今回の例において、政策立案者が直面する現実の問題は、安全対策を要求しないことが正しいと言えるようになるのはどの時点か、ということだ。しかし、安全対策の導入を拒否するための正当性は何になるだろうか。通常は、費用がかかりすぎるといふ理由だろう。これは安全性、あるいは人間の命に値段をつけることのように見える。それをやりたい人などいるのだろうか。しかし、これに代わる方法はあるだろうか。哲学者は首を横に振り、これ以上議論に参加するのをやめ、立ち去ることはできる。あるいは彼らは、命にどれだけの値段をつけるべきかという問題に取り組むこともできるし、命に値段をつけることなくどうやって安全性に関する決定を行うことができるのか、という問題に取り組むこともできる。これらのどの選択肢も、心地よいものにはなりそうにない。

第五章 犯罪と刑罰

イントロダクション

イギリス国民の関心事の中で、犯罪——あるいはおそらく治安——は、いつもランクの上位にくる。しかし、立ち止まって次の問いを發してみる意味はある。「犯罪の何がそんなに悪いのか」と。もちろん、これはいささか挑発的な物言ひである。「しかし」、これを経済学者の頭になつて聞かれれば、よく調べてみると、そもそも犯罪はそれほど悪いものではない、という答えが出されるかもしれない。カー・マルクス (Marx, K) はかつて、犯罪のもつ「技術強制」的な側面といまなら呼ばれるであろうものについて、皮肉めいて述べたことがある。つまり頑丈な鍵の必要性があったから、精密工学が發展したのであり、それは他の分野で間違いなく、多くの有益な応用成果をもたらした。マルクスは次のように述べた。「実用化学は、物づくりに対する真摯な情熱だけでなく、粗悪品の存在と、それを暴こうとする努力によつて發展してきたのではないだろうか」。そして、「拷問一つをもつてして、最も精巧な機械が發明され、その装置を製造するための多くの高名な職人が雇われたのだ」と (Marx 1969 [1863],