

巻頭言

残る仕事と無くなる仕事

昔の旅客機には機長と副操縦士と航空機関士の3人が乗務していたが、1989年に就航したハイテクジャンボと呼ばれたB747-400以降は、機長と副操縦士だけが乗務する2人操縦機が主流になった。鉄道でも、昔の蒸気機関車時代には運転士と石炭を炉に入れる機関助士の2人が乗務していたが、電気機関車やディーゼル機関車の導入で運転士ひとりの乗務になった。ただし過渡期には労働問題が起こりがちで、イギリスでは蒸気機関車が全廃された1960年代末まで電気機関車にはスコップを持った何もしない機関助手が乗務し、イギリス病と呼ばれた経済停滞の象徴とされた。わが国でも同様に、電気機関車やディーゼル機関車に蒸気機関車時代の名残で運転助士が乗務していた一時期があったとのことである。

自動車では、ライト兄弟が初飛行に成功した1903年に、発明家クライド・J・コールマンが電気式スターターの特許申請をした。後にこの特許を買い取って実用化したチャールズ・ケタリングは、ライト兄弟の出身地であるオハイオ州デイトンにある金銭登録機会社の電気モーターの技術者であった。地元では二つの偉大な発明がここで生まれたと自慢する。飛行機は客船や鉄道の旅客を奪い多くの失業者を出したが、代わりに航空業界でたくさんの新しい仕事を作りだした。自動車のスターターは始動用クランク棒を回す運転助手の仕事を奪ったが、自動車が増えて運転手も増え、死傷者が出ることがある危険な仕事はなくなった。

1964年の東京オリンピックでは、初導入されたコンピューターによる競技成績の集計結果を算盤で検算したため発表まで時間がかかり、報道関係者の不興を買ったという。B727が初就航した頃の話である。その後の急速な技術進歩と低価格化で状況は大きく変わり、今や世界中が個人レベルで瞬時に結ばれ、高度なパターン認識も当たり前になった。ポケットサイズのデジカメやスマホで特定の人物の顔を識別でき、囲碁や将棋でも名人と互角の勝負ができるようにもなった。一世紀余りの飛行機と比べると半分しかないコンピューターの短い歴史では、飛行計画データの処理やレーダー目標の追尾ができるようになったのは太古の昔の出来事で、チェスの世界名人に勝ったのさえずいぶん昔のことなのである。

最近、将来的にも残る仕事と技術進歩によって無くなる仕事に関する議論が盛んである。産業革命以来、機械が人間の筋肉の代わりに仕事をするようになり、多くの肉体労働者が仕事を失ったが、代わりに多くの新しい仕事が生まれた。機械を作ったり操作したりする仕事である。近年はコンピューターが人間の頭脳や指先の代わりに仕事をするようになり、知的労働者の仕事の一部が減っている。代わりにコンピューターの利用法を考える仕事、コンピューターを組込んだ装置やソフトを作る仕事、コンピューターシステムの運用管理などの新しい仕事が増えている。対人関係の仕事は無くならないという意見もあり、一理ある。

航空交通管制業務でも同じような変化がこれまでもあったし、これからも継続的に起こり続けるだろう。残る仕事、無くなる仕事という単純な議論ではなく、将来的に新しく生まれる仕事、質的に変化する仕事にも目を向け、早め早めに先取りした人材育成をしておきたいものである。物事は変化し続けるということが将来にわたる不変の法則なのだから。