

シリーズ

「ある監督官の問はず語り」(第 11 回)
—新車と未来と人工知能と—

先日、新車を買った。

別に自慢したいのではないが(本当はしたいが)、これまで乗っていた車は 12 年落ち・13 万 km 走破済み、デファレンシャルギアのカバーも破損しカーブするたびにカラカラと不穏な音がするようになっていたので、もういい加減替えどきかと、思い切って購入した。自分で言うのもなんだが、いい車です。

それはさておき、最近の車には驚いた。

例えばサイドブレーキだ。新車にはサイドブレーキのレバーもペダルもない。「え、じゃあどうやってサイドブレーキを掛けるんですか」とディーラーさん聞いたところ、こんな答えが返った。「ブレーキを踏めば自動で掛かる仕組みです」——そうなのか。だが妻が運転する場合はどうすればいいんだ。助手席で「やばい!」と感じても、なす術なしだ。

あるいはハンドルだ。ハンドルの位置を調節するボタンがあった。「おお、便利」と思いつつ、ふと、ならばハンドルから先の機構がどうなっているのかを考えてしまうのは、工学系の性か。

さらにはライトだ。なんと、光量や対向車情報をセンサーで読み取り、ライトの点灯・消灯、ハイ・ロービーム変更など、対向車が眩しくないように光の方向性まで調節してくれる。センサーといえばワイパーにも付いていて、雨量に応じて自動的に動きさえる。

数々のハイテクノロジーにぼかんと口を開けたまま、気が付くと試乗し、気が付くと契約書に判を突き、気が付くと納車されていた。決して安い買い物ではなかったが、安全性能が最も高いものを選ぶこともできたし、これでまたドライブがより一層楽しくなると満足している。

車だけでなく、最近のテクノロジーはハード面、ソフト面ともに指数関数的な進歩を遂げている。自動運転はもちろん、携帯電話とも会話できる時代だ(ジョークまで飛ばすらしい)。VR で家にながらにして旅行気分に入れれば、店の窓口でもロボットが接客する。あらゆるものが機械化、自動化される中、いずれは「人間のすることがなくなる」時代も来るのかもしれない。

これを「労働」という切り口から考えれば課題は多い。ロボットやアンドロイドは文句も言わず、疲労せず、何より電気代以上を要求しない。まさに(経営者にとっては)理想的な労働者だ。

いずれ単純労働が彼らに取って代わられることは十分に予想できる。そうなれば失業率は上がり、治安も悪化するだろう。加えて、自動化はそれに伴うこれまでになかった形の災害を引き起こす可能性がある。車の自動運転にしても、あらかじめプログラムされていないような、まったく予想しない事態に対応できないことによる事故は起こり得るのだ。

もっとも、少子高齢化による労働力不足の問題はすでに顕在化しており、その穴埋めを機械が行うと考えれば、こうした自動化・機械化は一種特效薬でもある。単純労働の代わりに「機械のメンテナンス」業が増えるだろう。実際、SE の数も、この 30 年で桁違いに増えた。だとすれば、鍵となるのはこうした労働力の移動がスムーズに行われるか否かだ。行政・政治・経済界のこれからのハンドリング次第で、世の中は良くもなるし、悪くもなるのだ。

一方、シンギュラリティについても、ようやく問題の俎上に載せられるようになった。

シンギュラリティとは、平たく言えば「AI (人工知能) の能力が人間のそれを上回ること」である。こうなってしまうばもはや人間のすることがなくなるばかりか、人間の存在意義すら危ぶまれる。もしかすると、人間が AI にペット化される時代さえ来るかもしれない。SF 小説の読みすぎだろうか? いや、シンギュラリティについては名だたる科学者が警鐘を鳴らし始めている。あながち空想の出来事でもなくなっているのが、現実なのだ。

話が前後したが、ともあれ自動化の進歩はすさまじいものがあり、まるでナイアガラを落ちるがごとくである。しかし、そんな激流の中でも、少なくとも我々が決して見過ごしてはいけないものがある。

そう、「安全」だ。機械を使う以上は不可避の災害から人々をどう守るかは、今も昔も、そして未来も変わらない、我々の使命である。

車を買って、現在の走行距離はまだ 1,000km を超えたくらいだ。だが、これが 10 万 km を過ぎるころには、きっと新しい車の機能はさらなるテクノロジーに包まれていることだろう——そんなことを思いつつ、筆者は今日も国道 2 号線を楽しくドライブしている。

1 月号では第 9 回となっていました。第 10 回の誤りでした。訂正してお詫び致します。