

2020 年度秋学期専門演習（第 11 回）

日 時 令和 2 年 12 月 7 日（月） 10:14~12:10

場 所 関西大学高槻ミュージーズキャンパス M802 教室

出席者 菅原,小林,岡部,嶋津,清水,猪田,中田,大山,中塚,長井,橋爪,芳村,東森,野上

欠席者 なし

文責：橋爪

岡部「幸福度指標の基準」

永崎祐麻さんのオンラインセミナー「旅幸家に学ぶ幸福論とライフスタイル」に参加した。「幸せ=A×B」という方程式があるとしたら、A と B の部分には何を当てはめるか。永崎さんは「A=良いこと」、「B=悪いこと」があてはまると考えている。不健康であるという経験があるから健康のありがたみが分かるように、悪いことが存在するからこそ幸福の存在を感じることができる。幸せは求めるものでなく、気づくものである。幸せの大敵は慣れであり、慣れの大敵は変化である。つまり、変化は幸せの見方になる。永崎さんに「災害後に幸福度は上がるか」と質問したところ、「コロナ禍で幸福度が上がった事例もあるため、そういった場合もあるかもしれない」という返答を受けた。不幸は必要とされないかもしれないが、幸せであることの役に立つ。東日本大震災の幸福度に与えた影響を測る調査では、被災地の幸福度は低くなっている。しかし、被災前と被災後の比較がなく、被災地から離れた被災者のデータが含まれていないため、この結果の信頼性には疑問もある。リサーチペーパーでは、幸福度を構成すると考えられる要素、指標の共通点や問題点、経済や災害と幸福度の関係、数値化や指標化の過程等に着目し、災害時の幸福度調査について問い直すことを目的とし、進めていきたい。

野上：被災地の幸福度調査は、被災後どのくらいの時期に実施されたのか。

岡部：翌年 3 月に実施されているため、時間はある程度たっている。私自身はこの調査の結果について信頼性が低いと思っている。

菅原：研究倫理審査でも、調査実施時期は難しい点である。時間が経過しすぎると新鮮な情報を得られないが、災害直後では調査対象者への配慮不足になってしまう可能性がある。

小林：海外に住んでいる日本人という視点のセミナーが非常に面白いと思った。様々な分野を横断的に見ていく研究が非常に社会安全学部らしく、面白い。

岡部：文化の差にも着目し、研究を進めていきたい。

菅原：文化の差として終わらせるのではなく、その文化の差がなぜ生じたのかまで考えることが必要である。

中田「難聴リスクに関する基準値」

今までおざなりにしてきた難聴の基礎知識についてまとめる。耳は、大きく、外耳、中耳、内耳の 3 つに分けられる。難聴には種類があるため、見分けるために複数の検査（気導聴力検査と骨伝導聴力検査）が必要である。これらの検査結果をオーディオグラムで表す。オーディオグラムでは値が高い方が、聴力が高い。オーディオは「聞く」、グラムは「表」を意味している。25 デシ

ベルの音圧レベルの音が聞こえないと難聴とみなされ、40デシベルの音圧レベルの音が聞こえないと中等度難聴とみなされる。難聴には、伝音難聴と感音難聴が存在する。伝音難聴は内耳以外に問題が生じた場合、感音難聴は内耳に問題がある場合に発症する。伝音難聴は、中耳の感染症、腫瘍、鼓膜の損傷などに起因して発症する。感音難聴は先天性のものもあるが、後天的なものは、メニエール病や過度の騒音により発症する。ヘッドフォン難聴は、伝音難聴に含まれる。騒音性難聴は大きな音にさらされることによって生じる難聴である。診断では、慢性的なものか突発的なものかを見て、慢性的なもの（85デシベル以上の騒音を仕事などで聞き続ける場合など）が騒音性難聴にあてはまる。また、左右の聴力が同時に下がっていること、気導聴力と骨導聴力の差、聴力の型が騒音性難聴にあてはまっている（日常音声聞こえづらく、可聴音量を一定以上超えた大きさの音声は苦痛になる）等を見て診断する。WHOの基準に出てくる85デシベルという数値が、今回調べた範囲にも多数見られた。この部分の関係性についても調べていきたい。また、引き続きフランスの音圧規制についても見ていきたい。

菅原：今回は医学的な側面から見てきたが、今まで調べてきたこととどうつなげていくのか。

中田：規制が何らかの医学的根拠に基づいていると思ひ、難聴の基礎知識について調べた。

菅原：自分の研究のオリジナリティにどうつなげるのかを考えながら調べてみるとよい。

東森「テーマパークの安全性」

これまではソフト面などにも目を向けてきたが、今回からはアトラクションの安全性についてのテーマに絞ることにした。「Global incident of them park and amusement ride accidents」(K. Woodcock)によると、38か国で起きた182件の事故の内、51件が死亡事故とされている。事故原因として機械の誤作動等が挙げられているが、この結果に違和感をもった。メディアから注目を受けるような重大な事故ばかりが報告されているのではないか。また、報告されていないだけで、実際には乗客による事故が多発しているのではないか。「なぜ人はテーマパークへ行くのか」という文献では、テーマパークを交通の切り口で表現している。テーマパークの発展は、交通技術の発展と密接な関わりがある。テーマパークは時代とともに人気度を上げている。人間の五感すべてを異世界に誘いこむ仕掛けを使用し、客をファンタジーの中へ引き込むことを指す「完全没入」が、人気の秘訣になっている。大人も子供もストレスの多い現代に、ストレスを発散することができるテーマパークのような施設が少ないことが要因ではないかとも考えられる。安全と快適さを求め人々が訪れる場所であるテーマパークでは、事故が起こってはならない。ディズニーリゾートも、37年間無事故というわけではない。スペースマウンテンでは事故が多発している。事故原因はほとんど全てが運営側の問題となっている。テーマパークで起こった事故は必ず報道されているのか、運営側は公式に事故について発表しているのかということについて、今後着目していきたい。

菅原：乗客に対して対策や指示を要求しすぎると「完全没入感」が失われてしまう。かといって、安全対策をないがしろにすることはできない。テーマパーク側は、そのバランスをとって運営しようと努めているはずで、その部分に注目するのもよいだろう。