

およそ、人類が地球上に生み出した人工技術において、デメリット≡リスクを伴わないものはない。不思議なことである。

しかも技術の有用性の大きさとリスクの大きさが比例することがあまり得る。

「その技術を社会的に活用するためには、リスクを社会的に許容できるレベルまでコントロールしなければならぬ」。

これが「セキュリティ基本原則」である。

例えば、「自動車技術」の有用性は多言を要しない。

しかし、わが国における交通事故死者数は、厚生統計によれば、過去最悪の昭和45年には2万人を突破しており、近年やっと

5000人を切ったといわれている。

統計のある昭和26年以降の64年間で大概年間1万人合計64万人が交通事故死している。これが「自動車技術」のデメリット≡リスクである。

わが国では、そのような危険な自動車技術の利用を原則として禁止している（道交法64条）。

しかし、①安全な操縦技術の習得と②道路交通法規の理解を試験（道交法96、97の3）により確認して、これらによってリスクをコントロールできるといふ建

付けで、行政法的に「運転免許≡許可≡禁止の解除」をする。

さらには、「危険運転の重罰化」と併せて、「セキュリティ原理の法制化」による

り、自動車技術のリスクコントロール」を実現している。

そのセキュリティレベルは、先に述べたとおりであり、それだけの事故死リスクを社会的には許容してきたことになる。

では、「コンピュータ技術・インターネット技術（ICT技術）」についての「セキュリティ基本原則」はどのように適用されているのか。

まず、ICT技術の利用は、原則として禁止されていない、まったくの自由である。

この根本的法的取扱の相違は、セキュリティ原理におけるリスク評価の相違、すなわち「人の生命リスク」は「経済的リスク」に比して格段に重い、とい

う価値判断に基づくものと考えられる。

経済的リスクの面では、自動車技術のリスクが1万人×3000万円/人≡3000億円/年、ICT技術のリスクも「振り込め詐欺600億円/年十個人情報漏えい1000万人×1万円/人≡1000億円/年十知的財産権被害1400億円/年」と概算すれば匹敵する。

さらに、自動車技術のリスクは個人的利益だけであるのに対して、ICT技術のリスクは、企業や国家や重要社会インフラなど「社会的法益リスク」も大きく甚大である。

ICT技術の利用においては、「セキュリティ原理に基づくリスクコントロールの法制化」が不十分である。

しかし、適切なリスク分析を怠り、あるいは必要なリスクコントロールの実施を怠った場合には、トップは法的なりスクマネジメント義務違反の責任を免れない。

ふじたに・もりひと弁護士法人エルティ総合法律事務所所長弁護士。IT・ADRセンター所長。日本の弁護士の中で唯一の公認システム監査人、JISA正会員。



藤谷 護人

ICTのセキュリティ基本原則

ICT技術の利用において「セキュリティ原理に基づくリスクコントロールの法制化」が不十分である。まず、ICT技術の利用は、原則として禁止されていない。一方、自動車は「危険運転の重罰化」と併せて、「セキュリティ原理の法制化」により、自動車技術のリスクコントロール」を実現している。