

	<h2 style="text-align: center;">御巢鷹山に登る</h2> <p style="text-align: center;">-日本航空ジャンボ機墜落 12318th/12319 の軌跡</p> <p style="text-align: center;">SCE・Net 小林浩之</p>	<p style="text-align: center;">E-87</p> <p style="text-align: center;">発行日 2016/06/16</p>
---	---	---

はじめに

御巢鷹に登った。30年間持ち続けた思いを果たしたことになる。
サポートしてくれた二人の友人に感謝する。

戦後 70 年という。もうほとんど経験のない人々が、理解できない歴史観で騒ぐ。一方で日航ジャンボ機墜落から、30 年になる。時間の進みは容赦ないが、こちらには、悲痛な思いで時間の経過を耐えてきた大勢の人たちがいる。そんな 2015 年の夏のことである。

上野村にむかう

7 月 17 日曇り時々雨、台風 10 号は室戸に上陸し、瀬戸内海をわたり倉敷に再上陸という日である。お天気キャスターの言葉を借りると、西にある台風に向って湿った空気が、北からも回り込んで入り関東の山間では天気は不安定になる。悪天候になるのはなかば承知しての 7 月 17 日の旅立ちとなった。これから 8 月 12 日に向けて慰霊の登山が多くなることを考慮すると、ぎりぎりのタイミングであったからである。

大抵は遅れる JR 湘南新宿ラインの電車はその日もトラブルがあり遅れたのだが、行程を変えるほどではなかった。私と妻は東戸塚から乗車し、横浜で湘南新宿ラインの快速に乗り換えて大船からきた I 君と合流し、武蔵小杉で H 君と落ち合った。I 君も H 君も大学の同期生である。私も妻も二人きりでは心もとなく頼みこんで、こころよく応じてくれた。そんなわけで、4 人の山行となった。

熊谷で下車し、軽く昼食を摂り、レンタカーを借りた。上野村への車でのルートは上信越自動車道の下仁田から入るルートをはじめ、関越道から入るもの、中央自動車道から入るもの、秩父から入るものなど、いくつも紹介されている。熊谷から上野村に行くルートは、横須賀線沿線に住む者にとって効率的なルートと言える。このルートにもいくつかの選択があり、いずれも奥秩父山系の北をかすめて西上州の山並みに向う山間のルートであるが、熊谷のトヨタレンタカーのナビはなぜか最も南の、国道 140 号皆野一寄居有料道路を抜け、秩父市で国道 299 号線に入るルートをガイドする。山道の運転なら、これ以上の

ベテランはいないという I 君の運転に頼ることになる。車は息を継ぎながらも鮮やかに山間を走り抜け、上野村に入る。この日の天候は雨混じりの曇天ですんだが、本格的に雨が降ると多分緊張を強いられる様な山道であった。前日は、激しく降雨はあったが、交通規制には至らなかったという。“ヴィラセセラギ”がこの日の宿で、御巢鷹に流れを發し上野村を東西に貫通する神流川（かんながわ）の畔にある、こぎれいな建物である。学校や職場の研修などにも使われるという。現に翌日からは小学生の夏季学校ということで、7、8月中はほとんど全館、貸し切りとなっていて、一般客が利用できるのはこの日だけということであった。しばし時間があつたので、支流の野栗沢川の上流の竜神の滝の方を散策する。夕食はイノブタの“しゃぶ”と川魚をメインとしたものでいずれも上野村の地産である。

30年前、日航ジャンボ機墜落の時、群馬県多野郡上野村は、藤岡市とともに遭難者の救援収容の基地となった。現在ほどではないにしろ、周囲からのアプローチも良く、そして自然に恵まれた静かな憩いの山村であつたろう。なぜ、当時、事故の発見と遭難者の救援がかくも遅れたのか俄かには理解できない。時刻なら 19 時前、茜雲が視界を紛らわしたのかもしれないが、それだけ、山が深かつたということでもあろう。墜落現場は上野村の山中であつた。その高天原山近くの無名の尾根はやがて御巢鷹の尾根と呼ばれることになる。

御巢鷹の尾根を目指す

翌 18 日、9 時ころ宿を出る。国道 299 号は長野県茅野市から埼玉県入間市に至るが、上野村を東西に貫通する。国道 299 号を西に少し走って左折し、県道 124 号に入つてすぐに、今度は御巢鷹の尾根にいたる、神流川に添う山道を走ることになる。

台風が過ぎても、雨雲が残る不安定な天候の日である。雨の影響は厳しいことが心配される。現実、124 号線に入る時、来月の慰霊登山に備えてのことでもあろうが、神流川右岸の道路は山壁の土砂崩れの予防工事を重機が入って施行中のため、通行止めで、いきなり、左岸の狭い道路から入ることになる。道中、幾つもの暗いトンネルもある。霧で視界のないところもある。神経をつかいながらドライブすることになったが、奥神流湖をすぎたところで視界はようやく開ける。やがて、旧登山口に到着する。そこには休憩小屋が残っている。ただ、上野（奥神流湖）ダムといつても着工 1995 年、完成は 2005 年とある。湖畔沿いのトンネルもそれほど前ではないだろう。当初は、車でアプローチすることはむつかしく、遺族の方はここを歩かれたのであろう。御巢鷹の尾根への取り付け道路から昇魂の碑があるところまで、約 8km、標高差 900m を歩かれたことになる。私たちは旧登山口の小屋で、喉をうるおして、一息入れて、2006 年に開放された砂防工事用道路を登る。もうスゲノ沢に懸つたことになるが、無事に登山口に着き、乗用車なら 20 台程度のスペースの駐車場に車を置く。今日は数台駐車している。そこからは、スゲノ沢を流れ下る大きな水音を聞きながらの徒歩での登山となる。やがて、通称日航の小屋にいたる。このプレハブの建屋は登山路の中ほどにあり、水も休憩所やトイレもある。事故当初から、日航の社

員が登ってくる遺族の労をねぎらい、休憩の場を提供し続けたところであり、“日航の小屋”と呼ばれ、今も健在であり、この日も人がいる。勿論、事故当初、日本航空と遺族の間の雰囲気は、大変厳しかったに違いないが、この地道な活動は、継続と時間の経過もあって、やがて、その空気を和らげていったに違いない。ここを覗いた後、ほどなく昇魂の碑とスゲノ沢との分岐に達する。登山道はずれてスゲノ沢に入れば、手作りに近い墓標がならば多くの個人の慰霊碑を見ることができる。JAL123 便は機体を右に傾けながら山の（後に御巢鷹の尾根と名付けられる）稜線に頭から激突したが、その時、機体は二つに折れて機体後部は前反転してスゲノ沢をすべり落ちたという。ただ、衝撃の度合いは前の部分のそれに比べてはるかに小さかったのである。スゲノ沢は4名の生存者を含めて、多くの遭難者が発見されたところであり、もっと早ければと、救助活動の遅れが悔やまれたところでもある。

天候を心配しながら、ここでは標高差で約180メートル、距離で800メートル登りきり、昇魂の碑に直登する。御昼過ぎになった。女性の足もあり登山口から1時間はかかったよ



うな気がする。ここまでは雨はほとんど降ることなく、何とかもったものの、午後は雨が降り始め、昇魂の碑にささげた線香の火の始末もいらないような天候となる。

安全の鐘を鳴らし、昇魂の碑にお線香を手向けてお祈りをし、その奥にある観音像と慰霊碑の名前を追いながら手をあわせ、頭をたれ、時に涙し、語りかけ、空の安全を祈った。

雨の中、I君が火を起し、煎れてくれたコーヒーを飲みながら、おやつ程度の軽食を食べる。

そのような天候の中でも、職場の友人の奥様の慰霊に来たという中年のご夫妻や、比較的若い男性のグループ、フリーで来ているという日航の若い男性の社員と言葉を交わす。下山の途中には、ベンチに座って待ち構えて取材をする記者にも会った。今日は8月12日にはまだ、時間があって、遺族というより、その関係者ということだろう。こんな天候になって、降れば車で下りることが難しくなるという危惧もあって、一つ一つの墓標を訪ねる余裕がなかったことに、心残りも感じながら下山する。

登山口の駐車場は登り始めるときは、工事用の車入れて3台ほどであったが降りてくると10台ほどになっていて、8月12日前後はどうなるだろうとも思った。

同じ道を下る。上野ダムによってせき止められた奥神流湖は、揚水発電を行うための下池である。上池である南相木ダムとの組み合わせで御巢鷹山の地下500mに神流川発電所が設けられ、一部は稼働中であるが、全て完成すれば282万kwの発電能力となり、日本最大、

世界有数の能力を持つことになると言われている。ここも訪れたい場所ではあるが、別の機会としたい。

ほとんど降りきったところで、124号線に入る手前で源泉かけ流しの“しおじの湯”に寄って食事をとり、124号線から299号線に出る。途中、上野村の慰霊の園に寄った。展示棟は8月12日に備えての改造のため休館中であったが、ここでも、慰霊碑に頭を垂れた後、帰途に就いた。

そして思ったこと

想像より、ずいぶんと深い山であった。30年前、ご遺族の方は恐らく道としては、整ってはいないこの山道をどのようなお気持ちで、どのようなご苦勞をされながら、登られたのだらうと胸が痛くなる思いであった。後述する美谷島さんご夫妻はご遺族の中で最も早く8月15日に事故現場に立った方であるが、自衛隊員や消防隊員の足跡だけが頼りの道なき道の4時間であったと書いておられる。今も見ることができる、この時の事故現場でのご夫妻の写真は事故の悲痛さを訴えてやまないものとなっている。

ご遺族が日航の社員たちのけなげな救援活動や、事故機乗員の最後の瞬間までの必死の回避努力を評価できるようになられた後、心配された日航の経営問題も社会からの批判を受けながらも、ほぼ解決もできた。私は、遠距離介護もあって、月に1、2回の福岡への帰省を10年間続けていたが、日航の社員たちの表情も所作もこれらのことを通じて、その昔とは明らかに違ってきたように感じた。事故当初から、登山路の中ほどにあり、登ってくる遺族の勞をねぎらい、いたわり続けたも通称日航の小屋も健在であり、何より、今日も、言われなくても御巢鷹に登るフリーの若い日航社員がいる。

美谷島邦子さんはその事故で、一人で旅に出した9才の息子さんを亡くされ、いち早く、被害者家族でつくる「8.12連絡会」を立ち上げられた方である。この連絡会は被害者の家族を互いに支えあい、空の安全を訴える会ではあるが、敢えて、遺族に利を誘導するような圧力的組織とはならなかった。彼女自身も、被害者としての視点だけにこだわることなく、「空の安全」を訴え活動されているかたである。

美谷島邦子さんは、2010年、事故後25年を迎えた時“御巢鷹と生きる”という著書の中で“事故を語り継ぐことは残されたものとしてのつとめ”とも言われている。前述したご夫妻の写真はその著書の表紙のカバー写真として使用されている。

私もその本を読み感想を送り、返事をいただいたことがある。

2006年に設立された日本航空安全啓発センターに残されている事故機の残骸や乗員、乗客の遺品の展示には、誰もが心を揺すぶられる。美谷島さんを始めとする「8・12連絡会」と日本航空の努力が大きい。双方に反対する人は多かつたであろうことは想像に難くはない。

今、休日とはいえこのような悪天候の中、直接の遺族でない人が、これだけ慰霊登山をしている。事情や気持ちはそれぞれにしても、空の安全を願ってのことだと思うが、加え

て何かがある。今や、御巢鷹の尾根を単なる慰霊の地でなく、安全のシンボリックな聖地としたのも、「8.12 連絡会」などのご遺族や加害者である日航、上野村、藤岡市の方々である。

日本はその後にもいくつもの、たとえば、中華航空機事故（1994年）、明石歩道橋事故（2001年）、JR西日本福知山線脱線事故（2005年）、関越道高速ツアーバス事故（2012年）……と。今この事故のご遺族の方も御巢鷹山への慰霊登山に参加されることも多いという。

最近、東日本大震災の津波による大きく被災した南三陸町の方も慰霊登山に参加するという話を聞いたことがある。南三陸町は私も防災庁舎も含めて津波被害の翌年訪れたことがあり、これを、見た時のあの“遠藤未希さん”の声とともに忘れられない思いがある。防災庁舎のモニュメントとしての存続は賛否両論あって20年間ペンディングとなっている。防災庁舎は心の中の“稲むらの火”となるべきものでもある。私はぜひ残して欲しいと思う。

そして、日本は原発の事故を起こした。亡くなった大学時代の友人が50年も前、（本質不安全な）“航空機と原発”は自らの責任で心して使うものと言ったのを今でも覚えている。“心して”である。心が外れた時、起これば取り返しのつかない事故が起こる。今後も、人類はこの戒めを肝に銘じていくことが必要である。

付け加えると、日本航空と東京電力はもともと同じような体質の民営企業だと理解するが、事故後、後の経営問題は若干あるにせよ、ともかくも自らの努力でことを処理しようと努力した企業と、国民の税金によってそれを処理しようとしている企業の差を感じる。後者には必死さと心の温もりが感じられない。彼らは、自らの体験を自ら社会にどう伝えようとしているのか。もう5年過ぎた。

結び

“御巢鷹と生きる”の終わりに“残された人々は、御巢鷹山に登り続けるたびに、生きる力をもらっているから”と結ばれている。

以下は、私が、今回の御巢鷹山に登った後、その報告をかねて、美谷島さんに送ったメールの結びである。

“美谷島様はこれからも体力の続く限り登られるでしょう。登ってください。私は73才ですが、それから考えても大丈夫です。

私自身は、遭難された同世代の戦士やその子供さんたちを犠牲にしながら、運、不運としか表現しようのない僥倖に恵まれて生き残ったという、謝りにも似た思いを伝えたいと思っていました。その気持ちを空の安全を願う気持ちとともに持ち続けます。機会を作り、御巢鷹も再び訪れたいとは思いますが。友人たちには積年の思いを晴らせたとは言いましたが、美谷島様が最後に結ばれた言葉がいかに重いか、私の思いといかに違うかを思い知らされた今回の登山でもありました。

降りきて、改装工事中の慰霊の園にもよりました。同じように線香を手向け、手を合わせ、慰霊碑に記された方の名前を追い終わると頭を下げて、雨の中上野村を後にしました。

30年にむけてお忙しいとは思いますが、猛暑の中なにとぞご自愛をお祈り申し上げます。メールで失礼いたします。

2015年 7月31日

小林浩之 “

墜落事故については、その7年前のしりもち事故の修理ミスに起因する圧力隔壁の接合部の疲労破壊によって、尾翼部分が致命的に破損したことが原因と言われている。墜落した123便は修理後12319回目のフライトであった。

“あの事故を、水際でも止められなかったか”ということが、予兆かもしれない異常を感じながら、直前の12318回目のフライト（366便）を無事に過ごした私の命題であったが、今回の慰霊登山では答えはなかった。しかし、ここには空の安全を思う心の伝承がある。524名の被災者とそのご家族のそれぞれの30年間の思いが、ひしと伝わる空気がある。そこにはもう、加害者と被害者の区別もない思いも伝わってくる。その意味の安心と安堵を感じた。加えてこの聖地が空の安全だけでなく、人事が織りなす全ての安全を担保しているように思える。

今年も8月12日は近い。

あらためて、犠牲になられた方のご冥福を祈り、すべての安全を願う。