

	<p>オピニオン</p> <p>日本航空安全啓発センター</p> <p>SCE・Net 小林浩之</p>	<p>O-04</p> <p>発行日 2010/05/20.</p>
---	---	--

ゴールデンウィークに入った4月30日、モノレール「整備場」駅近くにある“日本航空 安全啓発センター”を友人と見学した。日本航空が、1985年8月12日発生した御巣鷹山墜落事故を風化させまいとの思いで、遺族からの要請もあって、2006年に設置した施設であり、JALグループの社員向けとされているが、一般にも開放されている。事故の直接の原因となった破損した圧力隔壁や垂直尾翼の残骸が展示され、遭難者の遺品や遺書、事故の状況を説明するパネルや資料なども納められている。加えて、“もくせい号墜落事故”をはじめとする過去経験された事故記録のパネルもある。日航の職員の説明付きで約1時間のツアーであったが、実際には1時間では全てを見るには足りないほど中身は充実している。御巣鷹山の事故について言えば、原因の圧力隔壁破壊はこの事故の7年前に起こした“しりもち事故”後の隔壁の修理のミスによって、その修復部に疲労が進行したすえに、起こったものとされているが、これも明示されている。最初の正直な印象は、この展示は展示としては大変立派なものであり、遺族の要求もあったと思うが、よくぞここまで、やったということである。今や、ここから“安全”を発信できる大きな財産であることは論を待たない。しかし、一方では、日本航空グループの見学者が半分程度で残りは一般の客ということであるが、日本航空がこの展示を通して何を言いたかったのかということと、這い蹲って行うような安全維持の姿勢、更にはこの事故を起こした日本航空であればこそその卓越した安全への執念が十分には伝わってこないと感じるのは残念でもあり、日本航空らしい官僚的な律儀さとお座なりさの匂いが感じられなくもなかった。加えて、この見学を申し込んだ時、6月以降は日本航空の再建の問題もあって、予約は取っていないというのも別の意味で気になることであった。

航空機の安全と化学プラントの安全とはその進め方や考え方で異なるところはあるだろう。しかし、安全確保の基本は同じであるはずであるが、そういう意味で私には随分言い分があるが、この展示は私に対して言い分が足りないと感じた。

ただ、どう、表現しようと、展示されたものが語りかける迫力の大きさは言うまでもない。圧力隔壁をはじめ事故の残骸はその大きさや悲惨さを瞬時に訴えているし、手帳の端や時刻表の空きに記された乗客の最後の言葉や客室乗務委員の非常放送用のメモを見たとき、大部分の見学者は涙するだろう。

私にはここを訪ねてみたい理由が以前からあった。その意味で念願がかなったということでもある。実は、私は御巣鷹山に墜落したJA8119というその機体に事故の直前に乗っていたということで、この事故には並々ならぬ関心があったからである。この遭難機は123便として大阪に飛ぶ直前に福岡から羽田に366便として飛んだのであるが、その便に私は

乗っていたのである。25年間、この事故について感じていたことを、伝えたいとずっと思っていた。結局はJALの会社更生法が申請された後の機会ということになったが、お客様サービス・センターに一文を認めて送ったのである。

内容の一つは、この事故は直前に防げたのではないか。なぜなら366便に搭乗した飛行中に、私には不気味に感ずる軋み音が聞こえたから、それが異常な音だとしたら、ベテランの訓練された乗員なら気が付いたはずである。そして、飛ばさなければ、事故はなかったわけである。事故の防止には、そのような5感、6感を働かすような安全（あるいは危険）への感性が必要であり、それを訓練することはきわめて重要であると書いた。事故機が出発する水際で止められたかもしれないということは、私が366便を降りて事故を知った時から思っていたことである。たまたま、事故後20年余も後で聞いた話であるが、私の高等学校の先輩も家族と同じ日の366便に乗っていて、異常と感じたかどうかは別に、同乗した子供達が振動に騒いだのを覚えているということであった。事故を記録した出版物にも366便の振動についての記述がある。また、インターネットには事故が起こる以前に圧力隔壁は壊れて振動していたという書き込みもある。

二つ目はリストラにともなう事故発生の危険性で、JALを見ていると以前から政府、銀行に言われっぱなしにみえた。トップがもっと前に出て再建に対する姿勢を示さないと安全の確保も難しくなるというような趣旨であった。リストラの渦中であって、精神的な意味と物理的な意味との両面で、難しさが増えざるを得ないのは自らの体験でもよく理解できるし、程度の悪い政治家やマスコミに翻弄されて、“ロバと親子”にもなりかねないという危惧を感じるがあったからである。

ただ、JALに対するエールもこめて送ったつもりであるが、もらった返事はいささか正直、残念に感じた。お客様サポートセンターからの返事には、当然と言えば当然ではあるが、私の問いかけに対する直接の答えはなく、ただ、「安全アドバイザー・グループ」を設け、全社挙げて安全の確保に努めていますということとホームページの「安全へ取り組み」を紹介したものであった。加えて、安全啓発センターの案内があり、それに従って、この見学を申し込んだのである。

化学プラントの安全と飛行機の安全はどれくらい違っているのであろうか、基本は同じはずであるが、幾つか特徴的な違いはある。化学プラントの事故の場合は“止めることが、最初の危険を軽減する対策”に対して、航空機事故の場合は“一度飛び立てば、止まること自身が事故であり、かつ人命に直結する”というのが、もっとも大きな違いであろう。化学プラントは人も機械も場所も大部分は固定されているが、航空機の場合現場が日常的に動き回り、人も変わり、機体も替わり、その場も移動するという難しさが存在する。航空機の場合、機器（機体）のトラブルがすぐに人身事故につながるので整備（保全）が極めて重要である。加えて、設備も運転も高度な技術であるが故に、専門家に頼ることが圧倒的に多いと考えられる。事故防止のアプローチも例えば、事故の経験はもっとも強力な

安全の教材である。化学プラントでは、決して良いことではないが、その機会は多くあるが、航空機ではそんなことはありえないので、このような形で、事故の経験に学ぶと言うような安全活動はむづかしい。

そのような視点で見ても、気になることがある。

事故の原因は極めて単純で明快である。“しりもち事故”で破損した圧力隔壁の下半部を更新し、上半部と接続しようとした際、接合が指示された仕様どおりに施工されず、接合強度が不足し疲労の進行によって、内圧を受けては破損したという。航空業界では日本航空のようなオーナーは、この程度の補修はベンダーに丸投げ（この場合はボーイング社に）するのがやり方で、関与の余地は全くないという。航空機のような分野で、どのような職務遂行の形がよいのかはわからないが、物事が専門的であっても、管理すべきオーナーがまったく丸投げと言うのは問題に思う。今なら許されないであろう。私たちの化学プラントの経験では、オーナーが、高度な専門性が必要な場合でも、自ら監督、指導するという意識を持たないと安全を保障することは難しい。私たちも運転と保全（整備）の業務形態のあり方ということでは随分試行錯誤したが、単なる保全委託は問題で、運転という機能の中に保全（整備）を取り込むことが重要であるという結論に至ったはずである。コスト効率化を考える時、誰もが完全な業務委託に走りがちとなる。今後の経営の効率化の中で整備の委託も増えていくのだろうが、注意すべき一点である。

運転者もその機体も動き回り替わるから、運転と保全（整備）が一体となって安全保全活動を行うのは物理的には困難であろう。運転から整備へ整備から運転への情報の伝達（運転情報—機体情報—整備情報）には、そのハンディキャップを補うために、どのような工夫があるのだろうかと思った。安全強化の一つとして、整備サイドでは、TPMというようなマイ・マシンの活動もあるように言及されていた。極めて重要なことに思うが、他にも施策が必要だと思う。

人間と機体と現場とを基盤とした安全活動が重要である、ただ、動き回り、人が替わり、機体が替わり、現場が替わるという難しさはわかるが、この三位一体の安全活動が必要で、相当な工夫がなされているのだろうと思う。

航空機と言えばハイテクで専門知識だけが道具になり、持てはやされるような印象がある。しかし、安全は現場にあるのだから、もっと泥臭い愚直な活動が示されて良い。

例えば、気になるのはアドバイザーグループのメンバーは著名な評論家や学者でいわゆる学識経験者で、現場管理の経験ある方がいないように見える。また、飛行機に乗ると、かなりの頻度でオーディオ設備の不調に出くわす。このこと自身はクレームするほどのことではない。しかし、安全活動の基本は5Sであるとか、ヒヤリ・ハットつぶしであるということから言うと、現場の基礎ができていないことになりかねない。

日本航空の社員はかかる経営状況の中、再生に向かって、よく頑張っていると感じるし、

それを願っているが、安全を確保するには、過大と思える人の執念と時間と経済的負担が必要なものである。決して、安全について妥協することなく、運営を続けて欲しいと思う。

1985年と言えば、日本は戦後の一気の成長を終え、内外にもてはやされたその成長は踊り場であり、その後のバブルに進もうとしている時期であった。私自身、子供も長子が中学生で末の子が幼稚園児であり、多くの犠牲者の方と同じ年代にある。この事故の展示物を見るにつけても、私にとって単に喉もとを掠めた事件と言うより、もっと密接にこの身に重なる事件であったという思いに強く駆られた。

あらためて、犠牲になられた方のご冥福を祈り、とこしえの安全を願うものである。

(2010.5.16 SCE・Net 小林浩之)