

	<p>二度目の</p> <p>JAL グループ 安全啓発センター</p> <p>SCE・Net 小林浩之</p>	<p>E-104</p> <p>発行日 2019.2.22</p>
---	--	---------------------------------------

2018年10月10日のことである。

好天に恵まれて、新整備場駅に着く。ただ、この駅はモノレールの普通しか停まらないので、感覚的にえらく不便で遠く感じる。私は京急の天王洲アイル経由で来たが、そこでは乗り換えのホームでいくつか快速とか、区間快速の通過待ちをするから、いわゆる鈍行列車に乗るという感覚である。ただ、JAL グループ安全啓発センターが入っているビルは、モノレール・新整備場駅からはすぐである。

私にとって、一度目とは場所は違うが JAL グループ安全啓発センターは二度目である。そのときは日本航空安全啓発センターと呼ばれていた。この施設は遺品や事故の残骸を残すかどうかという感情的な議論や論争も経て、2006年に設立されたとある。私が一度目に訪れたのは2010年5月、当時、日本航空はもう会社更生法を申請した後であった(その後、私の少なからぬ株券も紙くずになったが、日本航空は再生する)。この安全啓発センターの存続の可否も検討されていて、6月からは見学予約を受けないという状況の中でのすべりこみであった。

そのような倒産間近というような日本航空側の荒んだ事情のせいもあって、不謹慎な表現をお許し願いたいだが、ここは、まるで美女(?)が、あられもない姿で大の字に寝ているようで、それだけに息を飲む、凄さを感じさせもしたものである。ただ、それだけで、何を語りたのか、事故の遺物をみるのが安全の原点ということを示すだけで、ロジカルな発信の少ない啓発であった。

今回は、少し違った。展示されるものは同じでも、配列や陳列、そして保管ケースも随分洗練されたように感じさせる。“安全の礎”というのをタイトルに掲げ、航空の安全に対する JAL の姿勢を訴えるものとなっている。

ともかく、

遺品や遺物、事故の残骸などをどうするかという議論や論争が加害者と被害者の間で起こることはよくあるし、この経緯はよくわかる。ここでは、遺品や遺物などの展示物のすごさもさることながら、結果的には個人情報も法人情報も抉り取るようなものとなった。加害者も被害者も、勇気ある決断で、よくやったというしかない。ここは、御巢鷹山とあわせて、災害遺構のモデルともなり、慰霊の場であり、安らぎの場となり、安全を語る場となり、いまや日本航空にとってばかりでなく、何物にも換えがたい貴重な財産ともなった。

見学の時間は1時間20分、案内してくれたのはベテランのもと客室乗務員の

女性である。8年前はベテランの男性職員であった。今は懐かしいとしか言いようのない、飛行機を使える有名人が被災した“もくせい号の三原山墜落”のパネルから始まる。そのあと記憶に残る、事故の概要を示すパネルが続いて、御巢鷹山の事故は日本航空における人身事故として8番目にカウントされており、その次は幸いにしてない。今は‘85の事故を社内で知る従業員は5%という。説明する女性は知っているという（失礼な質問をしたのは反省）。ちなみに、この4月に社長に就任された赤坂社長は’87の入社いうことであり、この事故を社内では経験されていないが、この事故がモチベーションになって、社長になるまで整備を主務とされた方と聞く。展示されるものもストーリーもほとんど変わっていない。ただ、全体に、展示は整理され、説明も整理されて滑らかになった。ただ、逆に粗さ、凄さがなくなって、切実さや迫力が薄れた気もする。御巢鷹山ジャンボ機墜落に話に移る。まず右手には、各所で回収された長さ9メートルにも及ぶ垂直尾翼が展示され、そこにつながるべき後部胴体の展示があり、続いて、圧巻は問題の圧力隔壁である。しりもち事故後隔壁の修理ミスが具体的に事故原因となることを説明される。左手にはボイスレコーダー、フライトレコーダーのデータを図示したパネルが展開される。事故直後からいわゆるフコイド運動とダッチロールが発生したことも示され、乗客乗員は墜落にいたるまで、拷問に近い恐怖に耐えていたのが想像できる。ここまでの説明もデータの展示も前回のときは無かったように思う。今日は具体的な説明がなされた。事故発生が18時24分、墜落は18時56分でこの間約32分、当時はテープレコーダーでボイスレコーダーの記録はテープで、余尺もあって事故発生後から全ての記録が残っていたという。フライトレコーダーについても25時間記録が可能で、全て残されていると言う。座席表もある。最後部に近い座席で生存者は発見された。余談だが、私の前便での座席はL3の非常口に面した32Aの席ということになる。ほぼ中央部の窓側の席である。

ついで、無残に変形した座席、身につけられた変形したメガネや雑貨の類が展示される。目新しく見えるライフジャケットがある。これは、前に来たときは無かった。御巢鷹山に登ったどなたかが、事故現場近くの山中から発見されて届けられたのだという。

最後の部分で、乗客が自らの手帳に書きとめた人も居るが、手じかにある時刻表なども含めて書いた遺書がある。多くの人は恐怖に耐えながら18時30分ころから書き始めた。そして「スチュワーデスは冷静だ」と書き残した人がいた。墜落寸前のことである。そして終始機内放送を担当していた対馬祐三子さんというアシスタントチーフパーサーは不時着に備えての放送のためのメモをいつも使う赤いノートに残した。日本語と英語とである。最初の時もそうだったが、またしても、思わず、目に熱いものを感じる。ただ、以前に比べて遺書やメモの紙はかなり黒ずんだ気もする。30年以上経ったのである。そして乗客の遺族の息子さんが事故後85年10月に提供した写真がある。墜落前の機内からの写真である。

一枚は富士山の写真であり一枚は羽田沖東京湾の写真であるが、実はもう一枚貴重な写真が、ここにはないが公開されている。それは事故後、墜落前に機内で写され、唯一残された写真であるが、酸素マスクが降りてきてスチュワーデスがつけるのを手伝っている写真である。事故調査報告書にあるような急激な減圧は起こらなかったことを示して物議をかもし写真ともなった。ただ、何より、乗員は最後まで本当に頑張ったということが、ボイスレコーダーやフライトレコーダーの記録と合わせて明らかになった。ボイスレコーダーやフライトレコーダーの公開によって墜落に至る状況が事実として、明らかになるにつれ、少なくとも、JAL123 便の乗員と遺族の関係は和らいだものになったという。もちろん、日本航空が加害者であることに違いは無いが、乗員もまた被害者であるという点が理解され、被害者と加害者の心が近づいたということである。

ハドソン川の奇跡という「2009年に起こった、USエアウェイズ 1519 便不時着水事故」という実話をもとに、というよりそのものを映画とした映画がある。クリント・イーストウッド監督の作品でアカデミー賞の候補にもノミネートされた作品である。ケネディ空港を離陸してまもなくバードアタックにより、二つのエンジンとも推力を失ってしまう。その時機長は残された時間は数分、咄嗟にして冷静な判断で、ハドソン川に緊急着水を行い、乗客乗員 155 名は全員生還する。その時の写真は映画でなくてもテレビや新聞で見たに違いないが、1 月 15 日という冬の寒いとき、機体に流入する濁流を逃れて、乗客の一部は救命ボートで逃れ、一部は両翼の上に避難をする。この間乗客の間にパニックは起こっては居ない。パニックがあれば全員生還とはいかなかっただろう。然るべき航空会社の乗員は、その意味でよく訓練されており、自分の使命に対してモチベーションは恐ろしいほど高いことがこの事故でもわかる。

そのようなことを感じながら、次は、資料室に案内される。ここには当時の新聞や、事故報告書などが展示されている、日航社員のメッセージもある。ここの資料の整備も整ったのは以前とは違う。日航の社員のメッセージ（安全宣言）には興味は引かれたのだが、私の為にアテンドしてくれた、操縦士の方との話を時間をとられた。

その話の中で気になったことがある。2015 年 8 月 12 日 NHK の NW9 の中の「日航機墜落 30 年 機体に何が 元パイロットが新証言」というレポートで、日本航空の二人の元パイロットが、以前から機体に歪やアンバランスがあったことを証言し、その事実を報告し声を上げる勇気もなかった。という反省の弁もある。言い換えると「逸脱の定常化」、「やましき沈黙」ということになる。その NW9 の後、何かアクションがあったかということ私の話を受けてくれたパイロットに聞いたが答えは無かった。安全文化の問題でもある。事故後、柳田邦男氏や畑村洋太郎先生など著名な学識経験者をアドバイザーボードに迎え、提言書もらったが、そんな高邁なことではない、それとは別に、もっと行動することがあるだろうと言いたい。

また、以前来たときは、この展示から、語りかけるものがなくて車の事故展示と同じに過ぎないと思ったものだが、このこと自身に安全の原点を感じとればそれでよいと聞かされた記憶もある。今回は何が問題で、何が安全を確保するには必要かということであらためて、ジェネラルに語りかける展示となっていると感じた。多分、従業員のメッセージを丹念に読んでいけば、そこに答えはあるだろう。

ガイドの説明は 60 分、自由参観は 20 分で、質問時間は特にはない。私は最後の 20 分は特にアテンドしてくれたパイロットとの話で、自由参観の時間は作れなかった。それでなくても時間は足りなかつただろう。

一つ付け加える。

毎年、8 月 12 日になると、マスコミ各社が内容はエピソードに近いが、特集報道を行う。

2018 年は事故発生後、群馬県警が日本航空、運輸省、ボーイング社の 20 人を業務上過失致死傷容疑で書類送検したが、ボーイング社 4 名を除く 16 人の供述内容が明らかにされたということであった。ボーイング社に対してはもちろんの責任転嫁、否定の供述が大部分だが、責任と後悔の言葉もあるという。しかし、結局、群馬地検は起訴を見送る。さらに、当時、強制起訴という制度はなかったが、検察審査会が不起訴不当と議決した二人についても起訴されることはなかった。ボーイング社にいたっては、日本と米国の間外国ということのほかには法制度に壁があって、事情聴取すらできなかった。8.12 連絡会の美谷島さんのコメントは、「涙が出そう、事故は防げたはずという思いを後世に伝えていきたい。群馬県警にはその努力に感謝する」という報道があった。

(2018 年 10 月神奈川研究会が見学した。本来私が案内役を務めるつもりであったが、私の手違いで、同行ができない事情が生じ、そのため先駆けて見学をしたものである)