

この解説書の大きな意義

～納得感のある開かれた事故調査への一歩～

ノンフィクション作家

柳 田 邦 男

昭和 60 年（1985 年）8 月 12 日、群馬県御巢鷹山に墜落し、520 人が犠牲となった日本航空ジャンボ機事故からはや 26 年が経過した。幼き者であれば社会人となり、熟年層であれば老年期に入っているほどの長い歳月の流れである。時代変化の尺度で見れば、昭和初期の恐慌と農村疲弊の時代から満州事変、日中戦争、太平洋戦争を経て敗戦に至った 20 年間よりもずっと長い年月である。昔流に言えば、2 昔も前の事故について、公的機関である運輸安全委員会が解説書を作成して公表するのは、なぜなのか。それにはどのような意味があるのか。

私は、この事故の関係者ではないが、現代における「いのちの危機」をテーマに、事故、災害、公害、病気などの問題について取材し研究してきた作家として、日航機墜落事故の発生当時から事故原因をめぐる様々な問題についてフォローし、犠牲となった人々の遺族たちの歩みについても見つめてきた。御巢鷹山の現場にも何度となく慰霊の登山をし、遺族の心情に少しでも近づければと思ってきた。

そのような中で、年月が経つほどにはっきりと見えてきたのは、遺族たちが亡き人たちに対し、「あの事故はこういう原因で起きたのだということがはっきりしたよ。あなたのような犠牲者を 2 度と出さないように、安全対策もしっかりと取られるようになったよ。」と、納得感をもって報

告することができないという事実だった。供養できないのである。納得して報告することができないから、遺族たちの心には、いつも雲がかかったような状態に置かれてきた。

その大きな理由は、当時の航空事故調査委員会が2年後にまとめた航空事故調査報告書が、専門的すぎて一般人にはわかりにくく、しかも遺族たちが抱いていたいくつもの疑問点に対して明確に答えてくれるような文脈になっていなかったところにあった。なぜそういう報告書が書かれたのか、その背景には、当時の事故調査委員会の事故調査についての考え方（パラダイム）が、視野の狭いものだったという点にあった。

視野が狭いとは、航空事故のように高度に専門的な技術がからむ領域の問題については、一般人の知識レベルで理解できるように記述するのは無理である。専門家が理解して、それに対応する対策を立てればよい、報告書がすべてであって、解説書など必要がないという考え方に支配されていたという意味である。その視野の中には、事故の最も重要な関係者である被害者・遺族が入っていなかった。入っていなかったというより、被害者・遺族というものは、怒りや悲しみの感情が先に立つ人々であり、専門的な知識を持たない人々だから、客観性・科学性を重視する事故調査を妨げるおそれがあるとして、排除するに等しい考え方が支配的であった。

もう一つ、事故調査とは何かという基本的な問題についても、視野が限定的だったという問題もあった。事故調査は、事故発生の技術的な問題点（欠陥、故障、エラーなど）を解明すれば原因を解明できたとする考え方である。そこにおいては技術的な問題の背景にあった、より根本的な原因というべき組織の要因について深く調査分析し、問題点を指摘するという取り組みは稀薄だったし、とくに被害者・遺族の問題を視野

に入れるという発想はなかった。

事故調査において、被害者・遺族の視点を導入する大きな転機となったのは、平成 17 年 4 月に発生した福知山線事故調査の過程で、いわゆるサバイバルファクター分析の重要性が指摘され、平成 18 年に改正された法律に、事故調査の対象を、事故原因だけでなく、被害の発生・拡大の原因にまで広げることを明記したことだった。「なぜ墜落する事態になったか」だけでなく、「なぜ死傷者が出たのか」「被害を少なくする方法はなかったのか」という問題についても、しっかりと調査するように義務づけられたのである。これは、国際航空分野では、I C A O（国際民間航空機関）の事故調査マニュアルで早くから求められていたことだったが、ようやくわが国でも被害者をめぐる問題の調査に取り組むようになったのである。

平成 20 年 10 月、陸海空の事故調査機関を一本化した運輸安全委員会が発足したことに伴い、改正された法律では、合わせて被害者に対する情報提供も義務づけられたことを契機として、今年 4 月から事故調査情報提供窓口が設けられて、被害者・遺族の疑問や意見に対応するようになった。国の行政においては、21 世紀を迎えてから、平成 16 年に犯罪被害者支援の基本法ができ、国土交通省においては、運輸事故の被害者支援の取り組みについて検討を始めるなど、国民の命に対する取り組みの中に被害者の視点を取り入れる動きがいろいろな分野で見られるようになったが、上記の 2 つの法改正は、そうした行政の変化と軌を一にするものにとらえることができる。

このような流れの中で、日航機墜落事故の遺族の会である「8・12 連絡会」が、事故から 25 年目を迎えた平成 22 年 10 月に、事故原因について長年にわたり抱いてきた疑問点をまとめて、運輸安全委員会に提

出したことを契機として、両者の間で疑問点を少しでも解消しようとする解説文を作成する努力が始められた。運輸安全委員会の事務局が解説書の素案を作ると、8・12連絡会が遺族にアンケート調査をして理解と納得が得られるかどうかを把握し、運輸安全委員会側にフィードバックし、議論を重ねる。そういう作業を10か月にわたって緊密に積み重ねていって、ここに「解説書」が生まれたのである。

遺族たちにとって、何と長い道のりであったことか。もちろん遺族によって、解説された内容についての評価に微妙な違いはあるし、全面的に納得感が得られたわけではない。しかし、「8・12連絡会」が寄せた文章にあるように、事故調査の歴史の中ではじめて作られた「解説書」の中に、被害者がどんなことを求めているかを明記するとともに、遺族の抱く疑問点に対し事故調査機関が真摯に回答をする姿勢を示すことを通して、事故の教訓を関係者や社会が共有し、次の時代につなげていくという役割を果たすようにした点に、最大の意義があると言えるだろう。そのことを含めて、この「解説書」の意義をまとめると次のようになる。

- (1) 事故調査を被害者および一般国民に対し開かれたものにするための扉を大きく開く役割を果たすものである。
- (2) 事故調査報告書をわかりやすく納得感のあるものにするための具体的な取り組みと進め方のモデルになる。情報公開の新しい形でもある。
- (3) 安全な社会を作る仕事である事故調査の中で、被害者・遺族ならではの気づきや被害者・遺族の理解と納得感を視野に入れることが重要であることを具体的に示す“教科書”的な意味を持つ。
- (4) 被害者・遺族もそれぞれの分野で仕事をこなす理性のある社会人で

あり、大切な人の喪失や命の危機という事態の中では、必死になって専門的なことであっても学び理解しようとするものだということを、専門家や行政官に理解してもらうための事例となる。

(5)運輸安全委員会と「8・12連絡会」の議論の場に、安全問題の専門家である操縦分野と整備分野のベテラン経験者がアドバイザーとして同席することによって、相互に理解と納得を深める役割を果たしたことは、参考にすべき取り組み方である。

(6)このような「解説書」の試みは、今後の事故調査報告書をわかりやすいものにするうえで大きな刺激となる。

(7)運輸安全委員会が対象にする分野以外の事故調査と報告書のまとめ方にも、参考にしてもらいたい取り組み方と内容になっている。

日航機墜落事故の遺族たちが 26 年間もあきらめることなく事故の真実を求め続けた姿勢と、運輸安全委員会になって新しくなった事務局の遺族の要望に真摯に向き合った姿勢に、私は深い感銘を受けるとともに、長年事故の再発防止を願って取材を続けてきた者として、心からの敬意を表したい。

平成 23 年 7 月