

秋のお彼岸、30年ぶりに御巢鷹の尾根に登った。

33年前の1985年8月12日、日本航空123便が群馬県の御巢鷹山に墜落、520人の死者を出した。生存者は4人だった。

航空機の単独事故としては、史上最悪の墜落事故である。

同機は、1978年に伊丹空港で着陸時の尻もち事故を起こしており、その修理が不適切、不十分だったため、圧力隔壁と垂直尾翼の破損を招き、機体のコントロールを失ったことが墜落の原因とされている。

突然の衝撃音、そして緊急事態を悟ってから墜落まで、3分以上死の恐怖と向き合いながら、その時を迎えた。その長い時間にくぐる人生の最期を思うと、今でも胸が張り裂けそうになる。

事故後33年ということもあり、特番やドラマ、映画の再放送など、多くの企画を目にしたが、その中味はずっしりとした悲壮感と感傷に包まれており、事故自体の検証と再発防止の啓蒙には、ほど遠い印象を受けた。

亡くなった方々、遺族の方々の気持ちを思えば、胸をえぐられるように切なく、惻隱の情を禁じ得ない。しかし、失敗の本質を見極め、着実な改ゼンに繋がるかどうかは別問題だ。事故発生後の捜索、救助、搬送、医療システムは、果たしてこの悲壮な教訓を生かし、改ゼンされているのだろうか。

理解に苦しむ、その30分間の航空管制と、米軍（横田基地）との関係、自衛隊と国交

## 改ゼンより改ザン ―失敗の本質―

文 白石茂樹 text by Shigeki Shiraishi

省航空局の役割整理、墜落時の捜索確度向上と米軍との協力体制、そして何より「横田基地制空権」そのものの見直し……この事故を教訓に、何かが変わったのだろうか？ 墜落までの、その30分、そして救難活動が始まるまでの「14時間！」、苦しみもがき続けた命のことを思えば、何も変わっていない！ ことなど許されるはずもない。そもそも、尻もちを始めとする、事故機の修理、運用と耐用年数など、法律・規則の適切な更改はできたのか？

毎年しっかりと検証され、PDCAが繰り返されているのか？

国民の「事故を起こしてはならない」という淡い思いは、決して改ゼンには繋がっていない。「戦争は悲惨だ！」という感傷と一緒に、「どうすればその失敗を繰り返さないか？」真剣な改ゼンには向き合っていないからだ。

平和や安全を大事にする？日本が誇る大企業各社が今、平然と安全データの改ザンと隠ぺいを行っている。そしてネットでは、著名文化人までがこの事故に関する荒唐無稽な陰謀論を無責任に吹聴している。

いたずらに後世に感傷や捏造を残しても、安全は担保されない。

安全の担保に必要なのは、事実の検証と徹底した改ゼンの反復、その過程のディスクローズ「開示」に他ならない。



### Profile

安全保障・教育評論家／1964年、福岡生まれ。関西学院大学法学部卒業、横浜市役所、議員秘書を経て現職。著書に「概説戦後学校教育」「武徳教育のすすめ」。



美楽での連載を束ねた百念撰集  
「雲涯蒼天」  
定価700円  
Amazonにて販売中