

事故原因の追及と責任のあり方

理事 木村 昌 晃

最近図書館に行く機会があり、何気なく手に取った1冊の本がある。群馬県御巢鷹山にジャンボジェット機が墜落した事故の本であった。1985年8月12日、単独機としては世界最大の航空事故である墜落事故が起こった。今から37年前だが、ご存知の方も多と思われる。当時の私は、まだランドセルを背負い外で走り回ることしか頭になかった小学生であったが、毎日のように新聞に写真付きで記事が掲載されており、500名以上が亡くなったこと、生存者が4名いたことに驚いたことを記憶している。

この悲惨な事故の直後に事故調査委員会が立ち上がり調査が開始された。2年後、事故に至った原因を「圧力隔壁の損壊による垂直尾翼の破損」と結論づけた。しかし、生存者の話やボイスレコーダー、医学的な観点を含めた状況から、遺族にとって納得のいくものではなかったようだ。特に専門家の意見も異にしており、結論に疑問を呈していた。ポイントはトラブル発生時に急減圧が起こったか否か。原因を究明するためには関係各所の協力は不可欠である。しかし、相模湾に沈んでる破損した部品の回収も進まず、航空機メーカーなどから十分な協力が得られないなど、調査は難航したという。

一方で、トラブルが発生すると必ず付いて回るのが責任問題である。この事故後も漏れなく20名が責任を問われ書類送検されている。しかし裁判の結果は全員が不起訴となった。誰も責任を問われることはなく1990年に公訴時効を迎えて裁判は終了した。日本では重大事故が発生すると、事故調査委員会によって刑事事件として調査されるシステムのようなのである。つまり事故の関係者は容疑者扱いになる。したがって自分たちに不利になるような証言を控え、証拠や資料の隠匿などにつながり、原因究明の足かせになる傾向にあるという。刑事責任での追及は関係者の見せしめ以外に意味はなく、真の原因究明が遠のくことを意味する。当時の航空会社の社長は事故後に辞任を表明したが、何の意味があるのだろうか。重要なことは、「同じ事故を起こさないこと」のはずである。刑事調査と事故調査を明確に区別し、原因を解明した

うえで恒久対策を実施することが会社としての責任である。責任を取って辞任するなど、ただ逃げる行為としか思えない。

事故原因の結論が出た後も納得しない遺族たちによって、2010年に疑問点をまとめて再調査を要望したところ、疑問を払拭する解説書が作成された。しかし、この解説書は当時の結論が正しいことを前提とした説明にとどまっている。また、国や航空会社は調査資料の開示を拒否、事故調査委員会に至っては資料の一部を廃棄処分していた。一定の結論が出たとはいえ、貴重な資料を処分するなど事故の重大性を軽んじているとしか思えない。十分な再調査がなされなかったと批判されたのは当然の結果である。

我々船舶機関士は、常日頃から機器の作動状態を確認し、不具合が発生する前に対処している。それでも突発的な不具合は免れない。起こってしまった事から目をそらさず、時間がかかっても原因を探り、フォローアップして事故の発生防止に努めている。船上では死傷者を出すほどの大きな事故につながる事例は少ないが、必ずしもゼロとは言えず、残念ながら実際に起こっているのも事実である。事故発生時に優先すべきは、原因を理論的に解明したうえで安全対策を実施することであり、責任の追及などは後回しで良いと考えている。小職も乗船中に事故が発生した場合は最後まで対応し、最終的に責任を取るつもりで職務に臨んでいる。逆に言うと責任を取るために納得のいく理由が欲しいといったところだが、まだそのような状況になったことがないのは幸いである。

ジャンボ機墜落事故の本当の原因は何だったのか。数多くの都市伝説がまことしやかに囁かれているが、誰もが納得のいく原因が解明されていないからではないだろうか。亡くなった方々のご冥福を祈りつつ、墜落に至った真相が明らかになることを願っている。

