

2025 年度

iTL 先端的プロジェクト奨学金 最終報告書

「日本航空 123 便墜落事故」

～40 年目の現場を歩いて～

中央大学 国際情報学部 国際情報学科 4 年

瀬川藍生

学籍番号：22G1116001F

## 目次

1. 研究背景
2. 概要
3. 目的
4. 意義
5. 方法とスケジュール
6. 活動内容
  - 6.1 御巢鷹山 (2024 5/3)
  - 6.2 安全啓発センター1 回目 (2024 7/4)
  - 6.3 藤岡市制施行 70 周年記念 絵本『パパの柿の木』朗読 講演会 (2024 7/6)
  - 6.4 谷口真知子さんオンライン取材 (2024 7/27)
  - 6.5 安全啓発センター2 回目 (2025 7/4)
  - 6.6 谷口真知子さん 日本航空での講演会 (2025 7/9)
  - 6.7 灯籠流し (2025 8/11)
7. まとめ

## 1. 研究背景

私は群馬県民であるが、日本航空 123 便墜落事故についてよく知らなかった。3 年次の春、ゼミで教授から「君、群馬県民なら映画『クライマーズ・ハイ』を知っているだろう？」と聞かれ、何も知らずに返答に困った。しかし、調べてみるとこの映画の題材が私の地元である群馬県で起きた事故と知り、驚いた。この映画は、1985 年 8 月 12 日に起きた日本航空 123 便墜落事故と、地元の新聞社、記者たちの物語である。

この映画を軽い気持ちで見始めたが、いつの間にか画面に引き込まれ、夢中になっていた。自分が生まれ育った群馬県で起きた世界最悪の航空機事故。その舞台裏には、どんな背景、物語があるのだろうか。私は大きな興味を持った。今まで社会問題や事故、世間についてあまり関心がなく目を背けてきた私だが、初めて自分が勉強不足であることを思い知った。私は、群馬県民として、学生として、改めて自分の故郷に落ちた旅客機について調査したいと決心した。

## 2. 概要

1985 年（昭和 60 年）8 月 12 日、東京発大阪行きの日本航空 123 便（ボーイング 747SR-100 型機）は、群馬県上野村の御巣鷹山に墜落し、乗員乗客 524 人のうち 520 人が犠牲となった。単独機による航空事故としては、現在も世界最悪の死者数を記録している。

運輸省事故調査委員会<sup>1</sup>の報告によると、事故の概要は以下のようなものであった。一般事項として離陸前の機体・乗務員・気象・管制など運航環境には問題はなかった。異常が発生したのは離陸して約 12 分後、18 時 24 分頃のことである。この時、飛行を維持できないほどの重大な異常が機体後部で発生した。原因は、7 年前（1978 年）に大阪国際空港で尾部を損傷した際の「後部圧力隔壁<sup>2</sup>」の不適切な修理にあった。本来二重にリベットで接合されるべき部分が、一部一列のリベットだけで固定されており、構造的に弱い箇所が残っていた。この構造的欠陥は、日常の整備点検では発見されず、約 1 万 6196 時間の飛行、1 万 2319 回の着陸を経て、疲労亀裂が進行。離陸後の与圧によって隔壁が破断し、尾部が吹き飛ぶように損壊した。その衝撃で垂直尾翼<sup>3</sup>が崩壊し、4 系統ある油圧操縦装置<sup>4</sup>がすべて破断。方向舵・昇降舵など主要な操縦機能を完全に喪失した。機長らは操縦を試みたが、ほぼ制御不能のまま激しいフゴイド（上下運動）とダッチロール（横揺れと偏揺れ）を繰り返し、

---

<sup>1</sup> 運輸安全委員会 航空事故調査報告書

『62-2-JA8119 日本航空(株)所属 ボーイング 747SR-100 型 JA8119 群馬県多野郡上野村』より <https://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/download/bunkatsu.html#5> (2026 年 1 月 3 日閲覧)

<sup>2</sup> 機内の気圧を保つ隔壁。

<sup>3</sup> 航空機の尾翼の一種。航空機後方に垂直についている部分。

<sup>4</sup> 油の圧力を利用して動かすシステム。

約 32 分間の飛行の末、18 時 56 分ごろ御巢鷹の尾根に墜落した。

墜落後の救助活動は夜間・山岳地帯という厳しい条件のもとで難航した。事故発生からおよそ 12 時間後に現場が確認され、救助隊が到着した際には 520 人が命を落としていた。生存者は後部座席の 4 名のみで、座席や構造物に守られる形で奇跡的に生還した。

後部圧力隔壁の修理ミスに関する技術的な詳細やその背景については、実際に現物と向き合った安全啓発センターでの体験を通して、後述の章で明らかにしていく。

日本航空 123 便墜落事故については、事故原因の調査過程や報告内容をめぐる疑問点、裁判や法的責任の所在などについても、これまで多く言及されてきた。しかし本稿では、これらの論点について詳細に踏み込むことはせず、後述する目的に焦点を当てる。

### 3. 目的

近年、御巢鷹山での慰霊登山をはじめとする遺族・地域の追悼活動は続いているものの、当時を直接体験した遺族や語り部の高齢化に伴い、恒常的に参加・発信できる人々の数は確実に減少している。報道機関が節目に特集を組むことはあるが、情報発信の主流が SNS へと移行した現代においては、若年層の目に届きにくいという実情もある。私は長年継続的に観察してきたわけではないが、最近の取材活動を通じて確認できる事実として、記憶の継承基盤が脆弱化しつつあることは否めない。

私はこの現状に強い危機感を抱いた。事故をもう一度掘り起こし、現地を歩き、当事者や遺族、関係者の声を記録することで、風化しつつある記憶を再び社会に可視化したい。本研究の目的は、以下の三点である。

(1) 「事故の記憶」がどのように保存されているのか

御巢鷹山、慰霊の園、安全啓発センターなど、事故の記憶を伝える場所や活動を訪れ、どのような形で人々の記憶が受け継がれているかを明らかにする。

(2) 「日本航空の安全対策」は進んだのか

事故後に日本航空は何を教訓として、安全教育を行なっているのか。どのように受け継がれているかを明らかにする。

(3) 「遺族」は事故後にどう生きてきたのか

事故後、家族を突然失った遺族たちは、深い悲しみや社会との向き合い方に苦しみながらも、それぞれの形で生きてきた。長い年月の中で彼らがどのように悲しみを受け止め、社会と再び関わりを持って生きてきたのかを聞き取り、明らかにする。

### 4. 意義

この企画の社会的意義としては、事故の記憶が風化しつつある現在、現場を再度歩き記憶を掘り起こし記録することは、未来の事故防止や、企業における安全文化の再確認に直結す

る。同時に、社会全体が安全や命について改めて考える契機となり得ると考えた。

さらに、社会と向き合い続け、行動してきた遺族の人生を記録、発信することは同じような喪失や苦しみを抱える人々を支えるだけでなく、たとえ直接的な経験がなくとも、悩みや不安の中で前に進めずにいる人々に対してプラスの影響を与えると考えた。

## 5. 方法とスケジュール

本研究では、「事故の記憶」「日本航空の安全対策」「遺族」という3つの観点から、現地調査・文献調査・半構成的インタビューを組み合わせて調査を行った。調査は2024年5月から2026年1月にかけて実施し、事故現場、関係機関、遺族・地域社会をそれぞれ訪問・取材した。以下では、その実施順に沿って方法を示す。

### 御巢鷹山への慰霊登山（2024年5月3日）

最初の調査として、事故現場である群馬県上野村・御巢鷹山に登った。現場の地形や慰霊碑、供え物、訪れる人々の様子を観察し、事故の記憶が空間としてどのように残されているかを記録した。

### 日本航空安全啓発センター訪問（2024年7月4日）

東京都大田区の日本航空安全啓発センターを訪問した。ここでは、事故機の実物部品、調査報告書、社員教育資料などを通して、企業がどのように事故の教訓を安全文化へと変換しているかを調査した。

### 藤岡市朗読会への参加（2024年7月6日）

群馬県藤岡市で開催された、絵本『パパの柿の木』朗読・講演会に参加した。遺族である谷口真知子さんが制作された本に込めた思いや事故現場である群馬県で活動された方への感謝を聞き、取材も行った。

### 谷口さんへのオンライン取材（2024年7月27日）

遺族であり語り部として活動する谷口さんにオンラインで取材を行った。事故当時の状況から語り部活動を始めるまでの経緯、次世代へのメッセージなどを中心に聞き取りを実施した。

### 日本航空安全啓発センター再訪（2025年7月4日）

再び安全啓発センターを訪問した。前回訪問した際とは違う説明を聞くことや質問を行うことを目的に改めて調査した。

日本航空での絵本『パパの柿の木』朗読会・講演会(2025年7月9日)

谷口さんから招待してもらい参加に至った。特に事故後から日本航空に感じていた思いや空の安全について聞き取り記憶した。

灯籠流し (2025年8月11日)

御巢鷹山の麓・上野村役場で行われた灯籠流しに参加した。遺族や地域住民が協力して行う追悼行事であり、ここでの模様や取材を行い調査した。

谷口さん追加取材 (2025年11月15日)

日本航空での講演会について聞けなかった意気込みや思いを再度オンラインで取材した。

このように、現地と人の声を往復しながら調査を重ねることで、御巢鷹山事故の記憶がどのように保存・語り継がれ、また社会や企業の中でどのように生かされ続けているのかを明らかにするべく活動を行った。

## 6. 活動内容

### 6.1 御巢鷹山 (2024年5月3日)

現場へ

大学3年次のゴールデンウィーク、地元・群馬への帰省に合わせて御巢鷹山を訪れた。登山道は4月末に冬季閉鎖が解除されたばかりで、公共交通機関が限られるため、家族の協力を得て車で向かった。企画段階で文献や映像を通じて事故を学んできたが、現場に足を運ぶこと自体が本研究における重要な第一歩であると考えた。

慰霊の園

当日、家を出て車で2時間、御巢鷹山の手前にある「慰霊の園」に着いた。御巢鷹山慰霊碑の昇魂之碑と同日1986年8月1日に完成した追悼施設で慰霊塔や遺品などを展示している展示棟がある。

合掌の形をした慰霊塔や整えられた敷地が強い印象を残した。広大な空間が丁寧に管理されており、事故から年月が経った今も、静かに祈りを捧げられる場として守られていることが感じられた。



慰霊の園 慰霊塔(筆者撮影)

展示棟では、遺品や当時の新聞、消防団の装備品、追悼式の記録などが展示されており、事故の過酷さを具体的に想起させる内容であった。

映像資料では、事故直後の上野村の様子や救助活動に携わった人々の証言が紹介されており、村全体で事故に向き合ってきた姿勢を知ることができた。

#### 初めての御巢鷹山

慰霊の園を出て車で30分程進むと登山口の駐車場に着いた。登山口から御巢鷹山に入ると、整備された登山道や転落防止の設備が続いていた。登山道には「こころの杖」や人数確認用のカウンターが設置されており、慰霊登山が現在も続けられていることが分かる。山小屋には、写真や絵手紙、記帳ノートが残されており、訪れた人々の思いが積み重なっていた。さらに進むと昇魂之碑に到着し、「空の安全を祈って」と刻まれた鐘や、8・12連絡会の名が記されているのを確認した。昇魂之碑とは、群馬県多野郡の有志により寄贈されたもので事故から1年経過する前の8月1日に建てられた慰霊碑である。



昇魂之碑(筆者撮影)

慣れない山に息を切らして休んでいると後ろから声をかけられ、とある新聞記者からインタビューを受けた。質問を何問かされた後に名刺をいただいた。山頂付近に近づくにつれ、墓標の数は増え、名前や年齢が刻まれた碑を前に、多くの命が一度に失われた事故であったことを実感した。花や玩具が供えられている墓標もあり、今もなお人々がこの場所を訪れ続けていることが伝わってきた。

また、昇魂之碑の写真からもわかるように御巢鷹山は綺麗に整備され続けている。現場を訪れる前は昔の写真や映像の印象が強くて登れるか心配であった。特に御巢鷹山の傾斜や樹木が並んでいる様子が印象に残っていた。



墜落し大破した日本航空ジャンボ機の主翼の一部

(出典：時事ドットコムニュース 日航機墜落事故 写真特集

[https://www.jiji.com/jc/d4?p=jal123-000\\_SAPA970102093630&d=d4\\_disaster](https://www.jiji.com/jc/d4?p=jal123-000_SAPA970102093630&d=d4_disaster)

(2026年1月3日閲覧)



日本航空ジャンボ機の墜落現場に散乱する機体胴体部分の残骸  
(出典：時事ドットコムニュース 日航機墜落事故 写真特集  
[https://www.jiji.com/jc/d4?p=jal123-jlp10402814&d=d4\\_disaster](https://www.jiji.com/jc/d4?p=jal123-jlp10402814&d=d4_disaster))  
(2026年1月3日閲覧)

#### スゲノ沢

下山途中に立ち寄ったスゲノ沢は、機体後部が落下し、生存者4名が発見された地点である。急斜面で足場は不安定で、周囲の樹木がなぎ倒された光景からは、事故の衝撃の大きさが直感的に伝わってきた。ここでの体験は、今回の訪問の中で最も強い衝撃を受けた場面であり、当時の救助活動が極めて困難であったことを実感させるものであった。



現在のスゲノ沢(筆者撮影)

初めての現場を終えて

墜落事故の現場を自分の足で歩いたことで、これまで文字や映像で知っていた御巢鷹山を知った。急峻な登山道、整備されてはいるものの陰しさが残る山肌、足元の不安定さ、これらは、当時の救助活動がどれほど過酷だったのかを実感させた。

山小屋や山道に並ぶ墓標の数々を目にした時、大勢の命が奪われたことを理解した。墓標の前には、新しい花やぬいぐるみ、折り紙など、今も訪れ、手を合わせている痕跡があった。それらを見ることでこの山が単なる事故現場ではなく、遺族や関係者、そして訪れる人々によって約 40 年守られ続けてきた場所であることを理解した。

この現場を訪れた 1 日は大学生活を通して印象的な記憶になった。そして、さらに調査を進めたいという強い動機づけになった。

## 6.2 安全啓発センター（2024 年 7 月 4 日）

### 予約

御巢鷹山訪問から約 1 か月後、日本航空安全啓発センターを訪問した。同センターは 2006 年に設立され、123 便事故の教訓を風化させないこと、安全運航の重要性を再確認する場として位置づけられている。見学は事前予約制で、毎月 1 日の受付開始直後に枠が埋まるため、7 月 4 日の 15 時からの予約を確保した。

新整備場駅で降りて、ビルの 6 階に入った。ロッカーに手荷物を預け、とある一室に案内され、説明が始まった。同センターは日本航空安全推進部が担当しており、残存機体を保存する展示室と関係資料等を保存する資料室の二つから構成されている。説明が始まり、安全啓発センターの設立理由、安全アドバイザーグループという有識者 5 名からなる組織の立ち上げ、設立以来 30 万人以上来館され社員 5 割と一般 5 割であること。展示室、資料室を 1 時間 15 分で説明し、10 分間は自由に見学可能であること。

### 展示室

展示室では、破損した垂直尾翼や後部胴体など、事故機の残存部品がそのままの状態で見学されていた。スゲノ沢を実際に見た後であったため、急斜面を流れ落ちた機体の痕跡や、付着した樹木・傷の意味を具体的に想像することができた。



安全啓発センター 展示室の様子

(出典：JAPAN AIRLINES 安全・安心 安全啓発センター

<https://www.jal.com/ja/safety/center/>)

(2026年1月3日閲覧)

また、事故原因となった後部圧力隔壁の展示や修理ミス of 模型を通じて事故の原因となった箇所を見ることができた。

123 便の圧力隔壁は 1978 年の大阪国際空港で起こした日本航空 115 便しりもち事故が原因で破損している。その修理を日本航空が任せたのが AOG チームという 1977 年アンカレッジ滑落事故<sup>5</sup>で二度と使えないだろうと言われた機体を使える状態まで戻したボーイング社 100 名で編成されたチームだ。このチームに信頼を置いていた日本航空が立ち入り検査をする義務を規定通りに行わなかったことがある。ヒューマンエラーは誰も起こす可能性がある。人間が過信しすぎて準備、確認ミスでこの事故を起こしてしまったのではないかと日本航空では伝えられているようだ。そして、最終的に航空機と圧力隔壁がくっついた状態で渡されたため正面の目視では識別不能であったため見逃す結果になった。修理ミスの内容は 2 列のリベット ( 釘 ) でとめるべきところを 1 列でとめてしまったため、強度不足になり本来の 70 パーセント程に低下したというものだ。事故調査委員会の出している報告書にも以下のように書かれている。

「修理計画に従って、事故によって変形した後部圧力隔壁下半部を機体から取り外し、新規の後部圧力隔壁下半部の取り付け作業を進めたところ、隔壁の上半部と下半部のウェブ合わせ面 (L18 接続部) において、リベット孔回りのエッジ・マージンが構造修理マニュアルに記載された値より不足する箇所のあることが発見された。これは修理作業において、後部胴体の変形等に対する配慮がやや不足していたことにより生じた可能性も

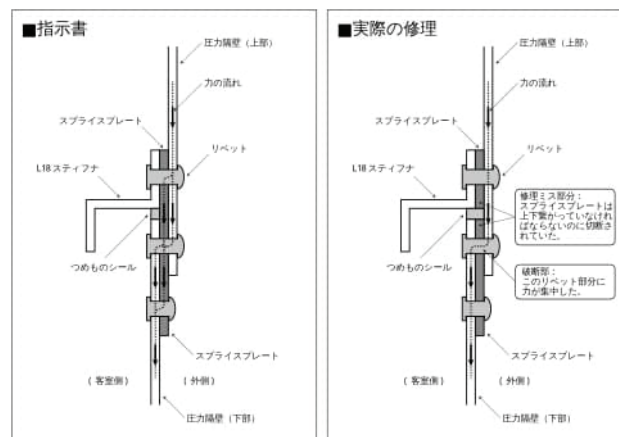
---

<sup>5</sup> 1977 年 1 月 13 日、貨物便がアメリカ合衆国アラスカ州アンカレッジ国際空港を離陸した直後に墜落した事故。

考えられる。」<sup>6</sup>

「これに対して後部圧力隔壁上半部と下半部の間にはスプライス・プレートを一枚はさんで接続するという適切と考えられる修正措置がとられることになったが、実際の修正作業では一枚のスプライス・プレートのかわりに修正指示より幅の狭い一枚のスプライス・プレートと一枚のフィラが用いられ、前述の修正措置とは異なった不適切な作業となった。」<sup>6</sup>

「このような修理によって、本来2列リベットで結合されるべきL18接続部の一部が1列リベットで結合されることになり、この部分の強度は本来の接続方法によった場合に比べて70パーセント程度に低下し、この部分は疲労亀裂が発生しやすい状態になったものと推定される。」<sup>6</sup>



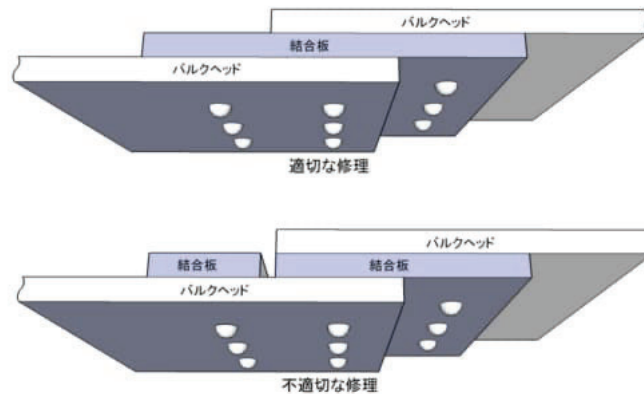
日本航空 123 便墜落事故の原因となった、圧力隔壁の確保な修理の図

(著作者: Ariga CC-BY-SA-4.0

[url:https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Japan\\_Airlines\\_JA8119\\_Bulkhead\\_repair\\_ja.svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Japan_Airlines_JA8119_Bulkhead_repair_ja.svg) (2026年1月3日閲覧)

<sup>6</sup> 運輸安全委員会 航空事故調査報告書

『62-2-JA8119 日本航空(株)所属 ボーイング 747SR-100 型 JA8119 群馬県多野郡上野村』より <https://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/download/bunkatsu.html#5> (2026年1月3日閲覧)



### 不適切な修理の図解

(著作者：Phoenix7777 CC-BY-SA-3.0

[url:https://commons.wikimedia.org/wiki/File:JA8119\\_Bulkhead\\_Repair\\_ja.png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:JA8119_Bulkhead_Repair_ja.png))

(2026年1月3日閲覧)

さらに、ボイスレコーダーや遺品、座席の展示から、事故の衝撃の大きさと犠牲の現実を突きつけられた。特に座席の損壊状態は、事故が抽象的な出来事ではなく、具体的な命の喪失であったことを強く印象づけた。

最後に日本航空では「2.5人称の視点という自分や自分の家族がお客様だったらという1人称と2人称の視点と航空のプロフェッショナルとしての専門性を備えた3人称の視点を合わせ持った『2.5人称の視点』を大切にしている」と説明があった。

### 資料室

資料室に入ると同時に自由時間になり、もう一度見たい箇所や詳しい説明を読むことを10分という少ない時間ながらもできた。グループの安全宣言では社員の講習を受けた日付、所属、一言をポストイットのようなもので何千枚もあり、その1つに「自分が最後の砦という思いで安全運航を守る」と書かれていたのを覚えている。8.12連絡会の発行している会報「おすたか」や代表の美谷島邦子さんの絵本『けんちゃんのもみの木』、夫の谷口正勝さんを亡くした谷口真知子さんの『パパの柿の木』もあり、誰でも見ることができた。



安全啓発センター 資料室の様子

(出典：JAPAN AIRLINES 安全・安心 安全啓発センター

<https://www.jal.com/ja/safety/center/>)

(2026年1月3日閲覧)

10分の自由時間を終え、資料室に集合するよう声をかけられた。日本航空の掲げる「三現主義」、「2.5人称視点」、企業理念のもと、安全の基本方針として制定した「安全憲章」の説明を受け安全啓発センターの全ての工程を終えた。

ここで日本航空 123 便墜落事故の企画とゼミの活動含め私も共感した「三現主義」についてまとめる。日本航空ホームページから教育・訓練と安全啓発ページで三限主義の説明がこう書かれている。

三現主義とは、安全アドバイザーグループの畑村洋太郎氏が提唱する、現地（事故現場）に行き、現物（残存機体、ご遺品など）を見て、現人（事故に関わった方）の話を聞くことで安全の本質を理解するという考え方です。

JALグループでは、「現地」である御巣鷹山の尾根に慰霊登山を行い、安全啓発センターで残存機体などの「現物」と向き合い、さらには、事故に直接関わった「現人」の話を聞くことにより、意識の奥底から安全の重要性を啓発しています。<sup>7</sup>

#### 現地と現物

安全啓発センターだけでは事故機体や遺品、何が起きたか分かっていても、その事故が起きた場所や御巣鷹山の雰囲気に分からなければ断片的な理解にしかない。御巣鷹山のスゲノ沢を見た後であれば、座席の破損状態や機体に挟まっている樹木や土など全体的な理解に繋がると感じた。実際に行って、見て、話を聞くことの重要性をここで知れたからこそ、次は事故当時を知る方や遺族の方に話を聞いてみたい、さらに調査を進めていこうという

---

<sup>7</sup>JAPAN AIRLINES 安全・安心 教育・訓練と安全啓発より  
<https://www.jal.com/ja/safety/content/> (2026年1月3日閲覧)

強い動機付けになった。

### 6.3 藤岡市制施行 70 周年記念絵本

『パパの柿の木』朗読・講演会（2024 年 7 月 6 日）

#### 講演会当日の様子

日本航空安全啓発センターを訪問してから 2 日後、群馬県藤岡市のみかぼみらい館で行われた、藤岡市制施行 70 周年記念事業の朗読・講演会に参加した。

会場は約 400 人収容のホールで、事前予約制にもかかわらず多くの来場者と報道陣が集まっていた。参加者は比較的高齢の層が中心で、子どもの姿も見られたが、同世代の若者はほとんどいなかった。



会場内 ポスター(筆者撮影)

式の流れとしては、司会者挨拶、主催者挨拶(新井雅博藤岡市長)、来賓挨拶(黒沢八郎上野村長)、谷口真知子さん朗読・講演、北川たつやさんコンサート、質疑応答と配られた紙に書いてあった。藤岡市長や上野村長からは、事故を受け止めてきた地域としての姿勢や、「当たり前の日常」をどう捉え直すかについて語られた。特に「悲しみは乗り越えるものではなく、置き場所を作るもの」という言葉は、事故と向き合い続けてきた地域の考え方を象徴していると感じた。それぞれの解釈があると思うが、私はこの事故や犠牲になった方を決して忘れることなく、遺族の方や担当者の悲しみを共有、再発防止などに役立てるという事故現場である上野村が進めていきたい方針であると認識した。

#### 朗読・講演パート

朗読と講演を行ったのは、絵本『パパの柿の木』の著者であり、事故で夫・谷口正勝さん(当時 40)を亡くした谷口真知子さんである。真知子さんが登壇し、絵本の朗読をし始めると明るく元気な印象を受け、優しい雰囲気でも語りかけてくれる感じがした。絵本は事故前の

家族の楽しい日常から物語が進んでいき、事故で正勝さんを亡くした後、大好きだった夏が嫌いになったこと。悲しみに暮れている時に、正勝さんが子供たちに食べさせようとして庭に植えた柿の木が、初めて実をつけたこと。それをきっかけに、前向きに歩みだし、この絵本の主人公である次男が家庭を持つ。ありきたりな日常がとっても大切という思いが込められている絵本であった。事故の描写がほんの 1 ページしかなく、日常がいかに大切に尊いものなのかを事故の前と後とで比較し、わかりやすくストレートな絵本であり、特に覚えている 1 ページが、「柿の木が冬になると枯れたように見えるが春になるとまた力強く生えてくる」というページでこの表現が人生の浮き沈みとそこから乗り越える、前向きに生きるというメッセージが伝わってきた。

講演では、事故直後から現在に至るまで支援を続けてきた地元住民や関係者への感謝が述べられ、事故が一家庭の悲劇にとどまらず、多くの人の行動によって支えられてきたことが示された。

続いて、谷口さんの思いに共感し楽曲『茜雲』を制作した北川たつやさんが登壇し、絵本の世界観を歌で表現した。音楽という表現を通じて、事故の記憶が別の形で継承されていることを実感した。質疑応答では、若い世代に向けて伝えたいこととして、「行ってらっしゃい」「おかえり」と言い合える日常のありがたさが語られた。この言葉は、事故を経験していない世代にとっても、生活を見つめ直すきっかけになるものであった。

#### 初めての囲み取材

講演が全て終わり、帰ろうと立ち上がった時に幾つかの報道にインタビューを受けた。日本航空 123 便墜落事故の企画を調査していることや本日の感想などを話していると、とある記者の方に「これから囲み取材があるけど来る？」と言ってもらえた。

報道陣の中に 1 人大学生が混じって、大きなカメラやマイクなどあまり見たことない光景が広がっていて、特に質問もできないままずっとメモをとっていた。また、先ほどの記者の方が谷口さんに私のことや活動を伝えてくださり、先ほどまで壇上で見ていた谷口さんと直接話すことができた。少し緊張しながらも、取材をさせて頂きたい旨を伝えると名刺を持ってきてくださり、快く対応してくれた。

## 6.4 谷口真知子さんオンライン取材（2024 年 7 月 27 日）

#### 初めての取材まで

講演会後に頂いたメールアドレスを通じて連絡を重ね、2024 年 7 月 27 日土曜日、LINE のビデオ通話でオンライン取材を行うことが決まった。午前 9 時開始ということもあり、朝早くから準備を進めたが、初めての取材であったため、質問の組み立て方や進め方に確信が持てないまま、時間だけが迫っていった。質問内容を時系列順にまとめた紙を手元に置

き、時間になると電話をかけた。受話口から聞こえたのは、講演会で聞いたのと同じ、穏やかで優しい声だった。その一言で、張り詰めていた緊張が少し和らいだのを覚えている。事前に了承を得て、取材冒頭にオンライン上で写真撮影を行い、その後、本題へと入った。



筆者(左)と谷口さん(右)(筆者撮影)

#### 当時について

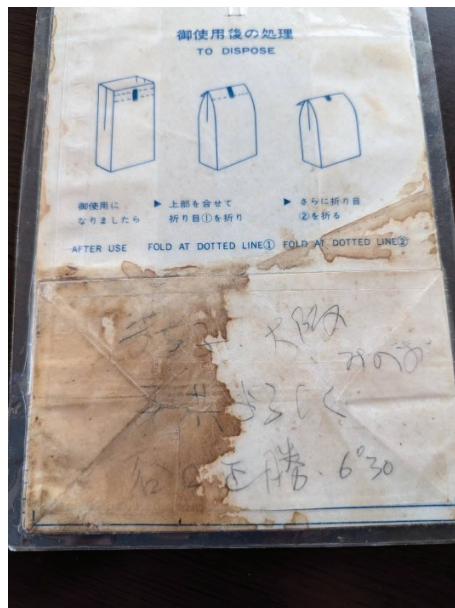
真知子さんは、夫・正勝さんと二人の息子とともに大阪府で暮らしていた。事故当日、真知子さんは茨城県で開催されていたつくば万博で、展示・販売の仕事に従事していた。一方、正勝さんは上司の葬儀に参列するため東京を訪れていた。当時は毎晩午後9時に自宅へ電話をかけるのが習慣であったが、その日は長男から「パパはまだ帰っていない」と告げられた。テレビで飛行機行方不明のニュースが流れていることも知らず、帰省は新幹線だろうと考えていたため、事故と結びつけることはなかったという。正勝さんが日本航空123便に搭乗していたことを知ったのは、夫の同僚宅へ電話をかけた時だった。突然の知らせに、過呼吸と診断されるほどの衝撃を受けながらも、周囲の支えによって大阪の自宅へ戻った。

当時を振り返り、真知子さんは「何が起きているのか理解できないまま、言われるがままに動いていた」と語った。飲食もままならず、告別式前に美容院を訪れた際、強いストレスで髪が一気に白くなっていたことに初めて気づいたという。

#### 遺書について

正勝さんは、事故が起きた機内で短い遺書を残していた。

「まち子 子供 よろしく 谷口正勝」



谷口正勝さんの遺書(谷口真知子さん提供)

当初、真知子さんはその短さに戸惑い、複雑な感情を抱いたと語る。しかし、子どもたちの成長とともに、「極限状態の中で、本当に伝えたかったことだけを書いてくれたのだ」と受け止め方が変わっていったという。子どもたちを無事に育てるという約束を果たすため、生活を支える手段を模索し、資格取得にも挑戦した。努力を重ねる一方で、子どもが成長し一区切りがついた頃、燃え尽き症候群と診断された経験もあった。それでも真知子さんは、「ここまで来られたのは、家族や周囲の人たちの支えがあったから」と繰り返し語った。正勝さんとの約束を果たそうとひたむきに生きてきた人生を聞いて勝手ながら私も勇気もらった。周りの人に支えられながらも真知子さんの決断と行動力、子供を思う力というのが全てあったからこそ今もこうして元気に活動できるのだと感じた。

#### 日本航空について

取材では、日本航空に対する思いの変化についても語られた。事故直後の対応に対して強い不信感を抱いた時期もあったが、時間の経過とともに、日本航空の姿勢や体制が変化してきたことを感じているという。真知子さんは「今は社長が変わって、慰霊登山や研修など、だいぶ姿勢、体制が変わってきた。事故当時の日本航空は、上から目線で今とは全然違う。何回か揉めたこともあり、恨んでいたが、このままだと前を向いて進めないということに気づいた。家族や自分のための幸せを考えると、やっぱり前を向いて進まないといけない。不幸な目があったが、それを糧にしないとよかったという心境です」と語った。また、遺品保存をめぐる遺族の署名活動についても触れられ、現在安全啓発センターに展示されている品々が、遺族の行動によって守られてきたものであることを知った。

今後について

最後に、今後の活動について尋ねると、真知子さんは「日常の大切さ」を伝え続けたいと語った。明日も同じ日が来るとは限らないこと、辛い出来事があっても前を向いて歩けば、新たな幸せに出会えることを、体力の許す限り伝えていくという。取材当日は約2時間に及んだ。拙い進行だったにもかかわらず、終始丁寧に応じてくださった姿勢が印象に残っている。取材後には、自宅の柿の木の写真も送っていただいた。まだ小さな実だったが、秋には絵本の表紙のように実るのだと教えてくれた。

## 6.5 安全啓発センター2回目（2025年7月4日）

一年振りの再訪

2024年6月に初めて訪れてから約一年後、再び日本航空安全啓発センターを訪問した。前回は事故の全体像を理解することに精一杯で、展示を一つひとつ追いながら情報を受け取る段階にあったが、今回は御巣鷹山での現地取材や遺族へのインタビューを経た上での再訪となった。そのため、同じ展示であっても見え方や受け止め方が大きく異なっていた。今回もなんとか予約を7月4日に確保することができ、そこまでに今までの活動をまとめ復習していた。

新しく明らかになったこと

最初の部屋ではほとんど前回と同じ説明が続いたが、展示室に入ってからとは全く同じルートではなく注目してもらう展示物など多少違いはあった。初めて訪れた時は説明も全て聞きながらで、展示物をゆっくり見ることもできなかったのが今回余裕を持ちながらみることができた。2回目でも最初に展示してある残存期待の迫力には驚いた。展示物やフライトデータ、飛行経路などの説明文は日本語と英語で書かれているのにも気がついた。特に覚えているのは修理ミスのリベットの断面を細かく説明してもらったので、その箇所をはっきりと見ることができた。

今回案内してくれた方は日本航空安全推進部の向山正人さんだった。1987年入社で部署異動はないとのこと。今私が行っているゼミの活動について最後に話した際に、名前を使っても良いと了承してくれたのでここで紹介させてもらった。

安全推進部への質問

10分間の自由時間で向山さんにいくつか質問をしに行った。

1つ目は日本航空の安全推進部と現場、遺族の関わり方について質問した。まず、安全推進部とは「JALの中の全体の安全を統括するセクションです。細かくみるとJALの中にはパイロット、客室乗務員、整備士、貨物など色々なセクションがある。それぞれに安全のセ

クションはありますが、安全推進部はそこに属さないで全体を統括するという部で立ち位置です」と向山さんに教えていただいた。質問の答えとしては、安全啓発センターの運営、ご遺族の対応、御巣鷹の登山支援などを行っている。慰霊登山、灯籠流し、式典にも幅広く手伝い、幅広く参加していると回答していただいた。以上が、安全推進部と現場、そして遺族との具体的な関わりについて伺った内容である。こうした説明を踏まえたうえで、私は次に、事故後の組織としての姿勢や取り組みについてさらに理解を深めるため、続いての質問を行った。

2つ目は現物を見せる理由を質問した。三現主義の一つ、現物。研修などで現物を見せる事は安全推進部、日本航空は何を期待しているのかという疑問があったため、ホームページ以上のことを知りたいと聞いてみた。向山さんはこう話してくれた。

「現物を実際に展示して、社員がそこに行き、対峙して見た時に現物の方からメッセージがくる。現物に対峙することで感じることもある。それが現物のもつ大きな意味である。それはビデオ見るにも書物読むにも全く感じられない、現物のもつ意味。それを我々が大きな特徴としてこのセンターを作っている」

この言葉は2005年から今日まで安全推進部がお世話になっている安全アドバイザーグループの畑村先生からの助言をもとに回答してくれた。安全アドバイザーグループとは2005年に8月に設置された社外有識者によって構成されているものである。

## JAL グループ安全報告書

### 日本航空の安全について

今回直接質問ができなかった部分や日本航空の安全についての考え方、取り組みについては JAL グループ安全報告書、日本航空ホームページを使い、まとめていく。

日本航空および JAL グループは、安全を企業活動の中核に位置づけ、その基本方針として「安全憲章」を制定している。安全憲章は、JAL グループにおける安全の考え方を端的に示すものであり、全社員が安全憲章を記したカードを携帯して日々の業務にあたっている。安全憲章の本文にはこう記されている。

安全とは、命を守ることであり、JAL グループ存立の大前提です。

私たちは、安全のプロフェッショナルとしての使命と責任をしっかりと胸に刻み、知識、技術、能力の限りを尽くし、一便一便の安全を確実に実現していきます。<sup>8</sup>

安全を単なる規則遵守や事故防止の手段としてではなく、「命を守ること」と定義している点に、日本航空の安全に対する姿勢が表れていると感じた。また、「一便一便の安全を確実に実現していく」とあるように、安全は抽象的な理念ではなく、日々の運航一つひとつに

---

<sup>8</sup> JAPAN AIRLINES 『2024 年度 JAL グループ安全報告書 52 ページ』 p3 より  
[https://www.jal.com/ja/safety/report/pdf/index\\_019\\_ja.pdf](https://www.jal.com/ja/safety/report/pdf/index_019_ja.pdf) (2026 年 1 月 3 日閲覧)

において実現されるべき具体的な行為として位置づけられている。行動規範にはこう記されている。

そのために、私たちは以下のとおり活動します。

- ・安全に懸念を感じた時は迷わず立ち止まります。
- ・規則を遵守し、基本に忠実に業務を遂行します。
- ・推測に頼らず、必ず確認します。
- ・情報は漏れなく速やかに共有し、安全の実現に活かします。
- ・問題を過小評価することなく、迅速かつ的確に対応します。<sup>8</sup>

「安全に懸念を感じた時は迷わず立ち止まる」「推測に頼らず必ず確認する」など、ヒューマンエラーを前提とした行動が列挙されている。これは、日本航空 123 便墜落事故をはじめとする過去の事故・トラブルの教訓を踏まえ、人は必ず誤る可能性があるという認識に立ったうえで、安全を守ろうとする姿勢の表れであると考えられる。安全啓発センター1 回目の見学時にも、「安全とは命を守ること」とあるという説明があり、憲章に書かれた言葉が現場教育の中でも繰り返し伝えられていることが印象に残った。

こうした安全憲章と並んで、日本航空の安全を支える考え方として重要なのが「三現主義」である。安全啓発センター1 回目で説明した通りだが、三現主義とは、現地（事故現場）に行き、現物（残存機体や遺品など）を見て、現人（事故に関わった人）の話聞くことで、安全の本質を理解するという考え方である。安全啓発センターでは、この 3 つを切り離すのではなく、組み合わせることで学ぶことの重要性が強調されていた。事故を資料や映像だけで理解するのではなく、現地の空気や現物の持つ重み、現人の語りを通じて体感することで、安全への意識を自分の中に深く刻み込むことを目的としている。

さらに、日本航空では「2.5 人称の視点」という考え方を重視している。2.5 人称の視点を提唱したのは JAL グループの安全アドバイザーグループに所属しており、座長である柳田邦男さんである。これも上述したとおりだが、航空のプロフェッショナルとして客観的に判断する 3 人称の視点に加え、「自分や自分の家族が乗客だったらどう感じるか」という 1 人称・2 人称の視点を併せ持つ考え方である。展示室で説明を受けた際、この視点は、安全を「他人事」にしないための重要な軸であると感じた。専門知識や経験だけに依存するのではなく、利用者の立場に立って考えることで、判断の基準を常に命を守る側に引き戻す役割を果たしていると考えられる。

安全啓発センター1 回目の見学では、安全推進部の方から、安全憲章、三現主義、2.5 人称の視点という 3 つを基盤として、日々の業務や安全教育が行われているという説明を受けた。この 3 つはそれぞれ独立した考え方ではなく、安全を理念として掲げ、具体的な行動に落とし込み、最終的に一人ひとりの判断や行動につなげるための一連の枠組みであるよ

うに感じられた。

日本航空のホームページにおける「安全文化」の説明ではこう書かれている。

「JAL グループは、歴史の中で得られた教訓を基に、2.5 人称の視点や三現主義による安全意識・安全文化の醸成に取り組んでいます。加えて、これまでに培われた安全意識・安全文化をさらに育み、SMS<sup>9</sup>をより一層機能させるために、『公正な文化』、『報告する文化』、『柔軟な文化』、『学習する文化』の 4 つの要素で具体的な行動に落とし込み、習慣化することを目指しています。

さらに、JAL グループ全社員が、安全文化に対する共通の価値観を持ち、具体的に『行動』することで、SMS をさらに強化していきます。」<sup>10</sup>

日本航空 123 便墜落事故をはじめとする過去の教訓から生まれた考え方を、理念にとどめるのではなく、日常業務の中で実践される安全文化として定着させようとしているのである。次に取り組みについてまとめていく。

#### 日本航空の取り組み

日本航空では、日本航空 123 便墜落事故の教訓を一過性のものとせず、組織として安全を考え続けるための仕組みづくりが進められてきた。その象徴の一つが、2005 年に設置された安全アドバイザーグループである。社外有識者の視点からの声を安全施策に反映させるこの仕組みは、企業内部だけで安全を完結させない姿勢を明確にしたものと言える。翌年 2006 年には、安全アドバイザーグループの助言や遺族の声を受けて安全啓発センターが設立され、事故の記憶や教訓と向き合い続けるための恒常的な場が整えられた。

現在、JAL グループは「安全のリーディングカンパニーとして、安全の層を厚くし、安全・安心な会社を実現する」ことを目指す姿として掲げている<sup>11</sup>。そのための行動目標として以下のことを明記している。

1. デジタル技術の活用および情報収集の拡充、分析の深化、対策の徹底に取り組む
2. 安全を大前提として考え行動する人財を育成する
3. 航空を取り巻くさまざまな環境変化に社内外と連携して備える<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> 安全管理システム(Safety Management System)

<sup>10</sup> JAPAN AIRLINES 安全・安心 安全文化より

<https://www.jal.com/ja/safety/content/> (2026 年 1 月 3 日閲覧)

<sup>11</sup> JAPAN AIRLINES 『2024 年度 JAL グループ安全報告書 52 ページ』 p12 より  
[https://www.jal.com/ja/safety/report/pdf/index\\_019\\_ja.pdf](https://www.jal.com/ja/safety/report/pdf/index_019_ja.pdf) (2026 年 1 月 3 日閲覧)

特に注目したいのは、人間が関与するリスクを前提にした取り組みである。行動目標 1 の中でも、人間の状態や判断に関わる取り組みとして、「02 データに基づく疲労リスク管理の推進」が挙げられている。日本航空ホームページでは、この取り組みについて次のように説明されている。

「運航の安全性向上と品質の改善に資するため、乗務員の乗務中の疲労をリスクと捉え、運航乗務員および客室乗務員の疲労に関するデータを収集して、これらに基づき適切に是正措置を講じるリスク管理（リスクマネジメント）を実施しています。

疲労リスク管理は、世界的に実施されており、日本では航空局により義務化されています（運航乗務員は 2017 年 10 月から、客室乗務員は 2020 年 10 月から）。<sup>12</sup>

ここでは、個人の頑張りや注意力に依存するのではなく、疲労そのものをリスクとして捉え、データで管理するという考え方が示されている点が重要である。123 便事故以降、日本航空が重視してきた「誰もヒューマンエラーは起こす」という前提が、制度として具体化されている取り組みと言える。

同様に、行動目標 2 では「10 時代の変化も踏まえた安全文化の更なる追求」「11 各職場で事故の教訓を広める人財の育成」「12 継続的なキャンペーンや教育」が挙げられる。

一方で、日本航空の安全への取り組みの中で、実際の姿が比較的に見えるのが研修である。研修は三現主義に基づき構成されており、現地である御巢鷹山、現物と向き合う場としての安全啓発センター、現人から直接話を聞く機会が組み合わされている。安全啓発センターで 2 回目に説明を受けた際、JAL グループの新入社員が入社後 3 年以内に 1 泊 2 日の研修を受けることを知った。1 日目は安全啓発センターで事故の現物と向き合い、2 日目は現地である御巢鷹山で慰霊登山を行う構成となっており、知識として事故を学ぶだけでなく、身体感覚を伴って安全を考える機会が設けられている。

さらに、2005 年から毎年実施されている「安全講話～語り継ぐ～」では、事故に直接関わった遺族などの現人が登壇し、体験や思いを語っている。2025 年には、美谷島邦子さんが JAL 本社で安全講話を行っており、事故の記憶を風化させず、組織の中で語り継ぐ取り組みが現在も続いていることが分かる。加えて、管理職就任時や一定の年数ごとに必須とされる階層別安全研修も用意されており、キャリアの節目で改めて安全と向き合う仕組みが整えられている。研修後には自らの考えを「安全宣言」として言葉にする取り組みも行われており、安全啓発センターに展示された宣言の中には、「自分が最後の砦という思いで安全運航を守る」といった、個人の覚悟を強く感じさせるものもあった。

安全管理の一環として、整備業務の管理体制も重要な要素である。JAL グループ安全報告書では、整備に関する業務の受委託について次のように説明されている。

---

<sup>12</sup> JAPAN AIRLINES 安全・安心 疲労リスク管理プログラムより

<https://www.jal.com/ja/safety/fatigue-risk-management-program/> (2026 年 1 月 3 日閲覧)

「JAL グループにおいては、航空法第 113 条の 2 に定められた『整備業務の管理の受委託(\*)』の制度を活用し、JAL グループ保有機材（一部を除く）の整備や、整備の管理業務を JAL エンジニアリング（JALEC）および日本エアコミューター（JAC）が担っており、それぞれ同じ安全の基準で整備を行っています。」

(\*) 整備業務の管理の受委託：整備に係る指揮監督権限を含めた包括的な受委託。委託者の事業計画に従って、受託者にて受託機材に係るすべての整備作業および整備管理業務（生産管理、部品管理、品質管理、技術管理、訓練管理、委託管理、監査）が実施される。

「JAL グループ内で整備の管理の受委託を行う場合、委託する側の管理責任者は、委託先が行う日常業務について日々監視を行うとともに、定期的な委託業務品質監査(年 1 回)を行なっています。また、受託する側にも受託管理責任者を配置して、委託側と緊密な情報交換を行い、適切に整備作業、整備管理業務を行う体制をとっています。このように業務の管理の受委託を通じて、JAL グループ会社が相互に連携して安全・品質レベルの向上を図っています。」<sup>13</sup>

委託側・受託側の双方に管理責任者を配置し、日常的な監視や定期的な品質監査を行う体制が取られている点からも、業務を委ねることと管理責任を手放すことは別であるという姿勢が読み取れる。この整備管理体制は、123 便事故の教訓とも重なり合う重要な論点である。

## 日本航空の現状

これまでまとめたように、日本航空では日本航空 123 便墜落事故の教訓を基に、安全憲章や三現主義、2.5 人称の視点を軸とした理念の確立と、それを具体化する組織的な取り組みが長年にわたって積み重ねられてきた。しかし、こうした思いや仕組みが存在していても、現実には安全を揺るがす事象が発生していることもまた事実である。その現状を示すものが、国土交通省による行政指導である。2024 年度以降、JAL グループではこの行政指導を複数回受けており、安全をめぐる課題が現在進行形で存在していることが浮き彫りになっている。まず、行政処分、行政指導について日本航空ホームページから説明する。

## 行政処分とは

「国土交通省が輸送の安全を確保するために必要があると認めた時に事業者に対して実施するもので、航空法第 112 条（事業改善命令）、第 113 条の 2 第 3 項（業務の管理の

---

<sup>13</sup> JAPAN AIRLINES 『2024 年度 JAL グループ安全報告書 52 ページ』 p30 より  
[https://www.jal.com/ja/safety/report/pdf/index\\_019\\_ja.pdf](https://www.jal.com/ja/safety/report/pdf/index_019_ja.pdf) (2026 年 1 月 3 日閲覧)

受委託の許可取消しおよび受託した業務の管理の改善命令) および第 119 条 (事業の停止および許可の取り消し) が該当します。」

行政指導とは

「行政処分に至らない場合であっても、国土交通省が事業者に対して自らその事業を改善するように求めるもので、「業務改善勧告」や「嚴重注意」などが該当します。」<sup>14</sup>

JAL グループ安全報告書 2024 年度によれば、同年度には日本航空に対して 2 件の行政指導が行われた。

「1. 日本航空に対する嚴重注意について

2024 年 1 月 2 日に発生した日本航空 516 便と海上保安庁機の衝突事故(詳細は 6 ページ)を受け、業界全体の「航空の安全・安心確保に向けた緊急対策」が進められている中、当社で安全上のトラブルが相次いで発生(\*)したことから、同年 5 月 27 日に書面による嚴重注意という形で行政指導を受けました。

(\*) 航空交通の指示を得ず滑走路に進入した事態 (3 件)、運航乗務員の過度な飲酒に起因した不適切な行動による欠航 (1 件)、機体接触 (1 件)」<sup>15</sup>

「2. 日本航空に対する業務改善勧告について

当社は 4 月と 12 月に運航乗務員による飲酒に関わる不適切事案等を発生させ、2 度にわたり国土交通省より行政指導を受けました。」<sup>15</sup>

1 件目の行政指導に対し、日本航空は「発生事象については、それぞれの個別の要因があるものの、共通する要因が 2 点ある」と整理している。1 点目は、業務上のさまざまなプレッシャーの中で、安全を確保するために現場が立ち止まって確認できる環境を整えられていなかったこと、2 点目は、過去の教訓を生かす安全管理の仕組みが十分に機能していなかったことである。特に後者については、ヒヤリハット情報の収集から対策の定着度をモニターするまでの一連のサイクルが弱く、類似事案の再発を防ぎきれなかったと自己分析している。

これを受け、日本航空は「一拍置こう、声をかけよう」という現場向けメッセージの発信などの緊急対応に加え、現場が安全活動に専念できる環境整備や、安全管理の仕組み全体の総点検といった中長期的な対策に取り組むとしている。

---

<sup>14</sup> JAPAN AIRLINES 安全・安心 安全上のトラブル等 行政処分・行政指導

[https://www.jal.com/ja/safety/trouble\\_info/](https://www.jal.com/ja/safety/trouble_info/) (2026 年 1 月 3 日閲覧)

<sup>15</sup> JAPAN AIRLINES 『2024 年度 JAL グループ安全報告書 52 ページ』 p4~5 より

[https://www.jal.com/ja/safety/report/pdf/index\\_019\\_ja.pdf](https://www.jal.com/ja/safety/report/pdf/index_019_ja.pdf) (2026 年 1 月 3 日閲覧)

2 件目の行政指導に対して、日本航空はこれを極めて重く受け止めた上で、社内意識改革や飲酒傾向の管理強化、アルコール検査体制の再構築など、5 項目を柱とする 37 件の再発防止策を策定した。さらに、その有効性を客観的に検証するため、2025 年 2 月には社外取締役を委員長とする検証委員会を設置している。

特に注目すべきは、アルコール対策において人に依存してきた体制を見直そうとしている点である。過度な飲酒傾向にある運航乗務員を把握・管理する仕組みの再構築や、検査結果の即時共有、検査体制の自動化に向けたシステム改修などは、人間の判断や自己申告に頼らない安全管理への転換を示している。

一方で、2025 年に入ってから JAL グループ各社に対する行政指導は続いている。スプリング・ジャパンに運航乗務員 1 名に関わるアルコール不適切事案に対しての厳重注意、琉球エアコミューターに整備作業に対する整備記録未作成などについての厳重注意、日本航空に運航乗務員(機長)1 名による飲酒に関する不適切事案に対しての厳重注意、日本エアコミューターに機材不具合に関する不適切な整備処置に対しての業務改善勧告についての 4 件である。これらの事例は、飲酒問題と整備管理という異なる領域でありながら、いずれも人と管理のあり方が問われている点で共通している。

以上の現状から見えてくるのは、日本航空が掲げてきた安全理念や取り組みが決して形骸化しているわけではない一方で、それを現場の隅々まで浸透させ、機能させ続けることの難しさである。日本航空 123 便墜落事故の教訓から生まれた三現主義や 2.5 人称の視点は、理念として確立され、多様な施策へと展開されてきた。しかし、現実の運航や整備の現場では、プレッシャーや慣れ、組織の隙間によって、その教訓が十分に生かされない場面も生じている。安全とは完成するものではなく、常に問い直され続けるものであることを、2024 年度以降の状況は改めて示していると言える。

## 6.6 谷口真知子さん 日本航空での講演会（2025 年 7 月 9 日）

### 参加経緯

2025 年 6 月 13 日、谷口真知子さんから日本航空での講演会開催が決定した旨の連絡を受けた。オンライン取材以降も継続的にやり取りをしていた中で、日本航空で講演を行いたいという谷口さんの思いを以前から聞いていたため、その実現を自分のことのように嬉しく感じた。関係者席への招待を受け、参加することを即座に決めた。

講演当日までの間も、詳細の確認や準備に関するやり取りが続いたが、谷口さんは多忙な中でも一貫して丁寧に対応していただき、講演に向けた強い思いが伝わってきた。

### 待機所にて

7 月 9 日、日本航空安全啓発センターが入る JALM1 ビルを訪れた。講演開始は 16 時 30

分であったが、関係者は 14 時 30 分に集合することになっており、待機室には谷口さんの友人や活動を支えてきた関係者、事故について調査を続けている人々などが集まっていた。少人数ながらも、それぞれが異なる立場で日本航空 123 便墜落事故と関わってきたことが分かり、自然と会話が生まれていた。

谷口さんはスーツケースを携えて会場に到着し、改訂版となった絵本『パパの柿の木』を手渡してくださった。本文の構成やフォント、後書きの年表などが見直されており、活動が続ける中で内容を更新してきたことがうかがえた。



絵本と谷口さん(左)と筆者(右)(筆者撮影)

藤岡市での講演会で共演していた北川たつやさんや、絵本のイラストを担当した亭島和洋さんも合流し、講演に向けた準備が進められた。

#### 谷口さんの思い

講演会は、日本航空安全推進部の進行により始まった。数年前に安全研修として御巢鷹山への慰霊登山を行った際に谷口さんと出会ったことをきっかけに関係が始まり、特に整備など現場で働く社員に直接話を聞いてほしいという谷口さんの希望を受けて、今回の講演が実現したと説明された。

参加者は新入社員の整備士を中心に、会場に 80 名、オンラインで 63 名とされ、広報部や安全推進部の社員も同席していた。谷口さんは、まず絵本『パパの柿の木』の朗読を行った。朗読後、谷口さんは次のように述べた。

「この絵本は日航機事故に特化したものではありません。事故でも、病気でも大切な人を亡くすのは辛いことです。でも、航空機や列車など公共交通機関は多くの人に与える影響が大きいと思います。それだけに皆さんの責任は重いのではないのでしょうか、たった一つのケアレスミスが最大、最悪の事故につながるという自覚を持っていつもお仕事をしていたきたいと心から願っています。皆さんのその目、その手に空の安全がかかっているのです」

事故当時を知る社員が 1%を切る中で、遺族本人から直接話を聞く機会は、三現主義にお

ける「現人」にあたる貴重な場であったと言える。

#### 質疑応答

北川さんによる歌唱の後、質疑応答の時間が設けられた。新入社員は所属と氏名を名乗った上で、率直な質問を投げかけていた。

整備士という仕事をどのように捉えているかという質問に対し、谷口さんは「私は専門的なことや実際の業務の詳細までは分かりませんが、皆さんの目や手には多くの方々の命がかかっていると思っています。そのことを常に念頭に置き、空の安全を守っていただければありがたいと感じています」と語った。また、事故を知らない世代が増える中で伝えたいこととして、絵本に関連する、人生には冬の時期があること、そして事故を風化させないために活動を続けていることを語った。

特に印象的だったのは、日本航空で相次いでいる飲酒問題に関する質問である。谷口さんは、不安を率直に示し、日航機事故も小さな異常が積み重なった末に起きたことを踏まえ、同じことが繰り返されるのではないかという恐れを口にした。その上で、飛行機が好きでこの仕事を選んだ人たちだからこそ、「絶対に事故を起こさない」という意志を持って働いてほしいと訴えた。

最後に、航空会社としてどのような姿を目指してほしいかという問いに対しては、安全啓発センター設立までの経緯や、遺品保存を巡る過去の対立にも触れながら、「起きたことを隠さず、オープンであることが安全につながる」という考えを示した。

講演会終了後、谷口さんは報道対応に入ったため、簡単に挨拶を交わして会場を後にした。

#### 後日追加取材

後日の追加取材では、講演実現までに多くの調整と時間を要したことへのもどかしさが語られた一方で、新入社員が忌憚なく質問をしてくれたことを高く評価していた。

個人として誠実に向き合う社員と、慎重にならざるを得ない組織としての判断。その間にある隔たりは依然として存在するものの、遺族の言葉が直接現場に届けられたという事実は、日本航空にとっても大きな意味を持つ出来事であったといえる。

日本航空が実施したアンケートでは、「一回では足りない」「もっと遺族の話を聞きたい」という声が多く寄せられたといい、谷口さん自身も「もう一度機会をください」と伝えたいという。

## 6.7 灯籠流し（2025年8月11日）

#### 参加経緯

2025年8月9日、私は群馬県へ向かった。今回群馬を訪れた目的は、事故日前日に行わ

れる灯籠流しに参加するためである。前年は就職活動と重なり参加できなかったため、今年こそはという思いで準備を進めていた。

8月10日、実家で準備をしていると以前から交流のあった、とある新聞記者の方から連絡があった。以前、共同通信の柞木田彩奈記者からの取材を受け、その記事を読んだことがきっかけで、翌日の灯籠流しに車で同行させていただけることになった。

#### 上野村神流川へ

12時に前橋市内のコンビニで合流した。車内では灯籠流しのことや、社会人生活の話まで、さまざまな会話を交わした。

15時頃、上野村役場に到着した。この時間帯からテレビ局や新聞社の記者が集まり始め、会場ではテント設営や灯籠の準備が進んでいた。山に囲まれた静かな景色の中で、会場は徐々に整えられていった。



灯籠流し 会場の様子(筆者撮影)

#### 美谷島邦子さん

最初に話を聞いたのは、8・12連絡会事務局長の美谷島邦子さん(78)である。事故当時9歳だった息子・健さんを亡くし、事故後は遺族同士をつなぎながら「空の安全」を訴え続けてきた。

事故から40年を迎えた今年の灯籠流しについて、美谷島さんは「一番にあるのは感謝の気持ち」と語った。毎年足を運ぶ人々、上野村の住民、共に活動してきた仲間たちへの感謝が、この行事を支えてきたという。

若い世代に向けては、「自分たちが経験していない出来事だからこそ、知り、考え、次の世代へ伝えてほしい」と話した。学生による取材や発信についても、「関心を持ち、伝え続けてくれること以上にありがたいことはない」と述べ、「今の時代に合った形で発信してほしい」と期待を寄せていた。

準備や来場者対応に追われる中でも時間を割いて応じてくださり、その言葉からは、記憶

を未来へ託す強い意志が感じられた。

#### 反町朱實子さん

続いて話を聞いたのは、高崎アコーディオンサークルに所属する反町朱實子さん（79）である。体調の関係で今年は演奏者ではなく参加していたが、同サークルは3回目の灯籠流しから関わっているという。

反町さんは参加理由について、「この場所に来て、皆さんと話すのが楽しい。頑張っている話を聞くのが嬉しい」と語った。40年という節目についても、「年数は意識していない。毎年来ているからこそ、しみりしすぎない方が亡くなった方も幸せだと思う」と話した。

反町さんはこの事故について周りの方に話すことで風化しないようにしている。周りに話すというのは、郵便局や農協の窓口、孫に対して「明日御巢鷹に行ってくるよ」「取材されてテレビ出るから見てね」など話すことで日常会話や自然な周知で心理的ハードルを下げ、知ること、参加することの敷居を低くしているという。

遺族ではない立場でありながら、長年にわたり灯籠流しに参加し続けている。事故の記憶を語り継ぐことを特別な行為としてではなく、日常の中の自然な会話として広げていく姿勢は、遺族とは異なる形で事故の風化を防ぐ力となっている。

#### 小沢秀明さん

事故で父・孝之さん（当時29）を亡くした小沢秀明さん（39）は、胎内にいる時に父を失い、現在は自身も父親となっている。母とともに毎年慰霊登山に参加している。

山に登る時間について、「心が穏やかになり、整う時間」と表現した。40年という節目については、「安全に終わりはない」と述べ、「『あれ以来死亡事故がない』と言い続けられる環境を維持してほしい」とJALへの思いを語った。

父については、年齢を重ねるにつれ捉え方が変わったという。「悲しみよりも、もし生きていたらという前向きな想像が増えた」と語り、娘にも祖父の存在を自然に伝えている。

語り継ぐことについては、「取材を受けることで伝わる人が増えるなら、その役割を果たしたい」と語り、若い世代に向けては「今こうして普通に暮らしていること自体が幸せなのだと思ってほしいです。父も前日までは普通に過ごしていたのに、翌日にはいなくなりました。日常の中で、少しずつ安全を積み重ねる重要性を感じ取ってほしい」とメッセージを送った。

小沢さんは毎年、会いに来たよという思いを胸に山へ向かっている。今年は娘の成長を伝えることが何よりの目的だという。

#### 若本千穂さん

父・昭司さん（当時50）を亡くした若本千穂さん（60）は、還暦という自身の節目と事故40年が重なる年に灯籠流しを訪れていた。

「父が生きられなかった 50 歳から 60 歳の 10 年間で、自分が生き切った」と語り、赤いワンピースは還暦祝いとして父に頑張ってきた姿を伝えるために選んだという。

若い世代には、映像や証言といった事実に触れてほしいと語り、「知らなかったら知ろうとすることが大事だと思います。そのうえで、自分なりに感じたことを、今度は次の世代につないでほしい。伝えるのは親世代の役割でもあり、受け取った若い世代が発信する役割でもあると思います」と語った。取材の中では「語る人、受け取る人、語る場がそろって初めて記憶はつながる」という言葉が印象に残った。

当時の感情は今でも言語化が難しいという。それでも今ここにいる自分の気持ちを語り続けることに意義があると若本さんは話してくれた。

#### 河口亜慧さん

祖父・博次さん（当時 52）を亡くした河口亜慧さん（24）は、社会人 2 年目の休みを利用して参加していた。母が父を亡くした年齢と自分が同じ 24 歳であることに、40 年の重みを感じているという。

河口さんはこの事故を通して若い世代に伝えたいことは安全と日常と教えてくれた。「安全や日常は、何も起きないことこそが最大の価値」と語り、当たり前の中にある多くの努力や仕組みに目を向けてほしいと話した。

近年の JAL をめぐる問題については、「あれだけ厳しくやっているのに、なぜという思いがあります」と率直に教えてくれた。「整備不良やパイロット個人の資質だけではなく、パイロットや客室乗務員の勤務スケジュールのタイトさ、仕事に専念できる環境がどれほど整備されているのかなど、会社の側の問題もあるのではないかと感じている。個人任せではなく、環境として安全を守る仕組みを整えてほしい」と語った。

祖父の遺書にあった「幸せな人生だった」という言葉から、「自分もそう言える人生を生きたい」と誓ったという。河口さんにとって安全とは、「空気のように当たり前存在するものではなく、ゼロが続く日常を守り続けること」である。その価値を伝え続けることが、自分にできる祖父から受け継いだ使命だと感じているという。



灯籠を持つ河口亜慧さん(右)と母・河口真理子さん(左)(筆者撮影)

#### 早坂由里子さん

宮城県から参加している早坂由里子さん(62)は、東日本大震災で長女を亡くしている。美谷島さんとの縁で2018年から灯籠流しを手伝っており、今年で7年目になる。今では御巢鷹での灯籠流しが恒例行事のようになり、顔馴染みの方々に会うのが楽しみになっている。繋がりや絆のようなものがあるとも話してくれた。

若い世代への思いを「40年前の事故を実際に見ていないとわからない。でも、それは私たちが戦争を知らないのと同じ。だからこそ、実際に起きたことをいろいろな形で残していきたい。忘れられてしまったら、何があったかすら誰も知らないままになる」と教えてくれた。

日航機事故については絶対に忘れられないくらい強烈な印象と語る。遺族や地元の人々が毎年の行事を続け、事故を風化させないために尽力している姿に強く感銘を受けているという。「私たちは同じことはできないけれど、ここから学ぶことはたくさんあります」と話してくれた。

#### 灯籠流しの様子

18時頃から式が始まり、黒沢八郎村長の「安全は願うものでもあり、作るものでもある」という言葉が印象に残った。雨が降り続く中でも人は集まり、18時40分頃から灯籠流しが行われた。

川を流れる灯籠には、日本語や英語、子どもの絵、安全への思いなど多様なメッセージが込められていた。アコーディオンで演奏された「上を向いて歩こう」を口ずさむ人々の姿も記憶に残っている。灯籠流しはを終え、19時頃から解散し始めた。



灯籠に書かれたメッセージ(筆者撮影)



神流川を流れる灯籠(筆者撮影)

有川優大さんと伊原行将さん

最後に地元の学校の先生と生徒に話を聞くことができた。上野村立上野小学校教員の有川優大さん(31)は、初めて灯籠流しに参加した。同校では事故翌年からマリーゴールドを育てる活動を続けており、今年で39年目となる。

6年生の伊原行将さん(11)は、「遺族の方が安心できるように思いを込めて灯籠を流しました。マリーゴールドもそういう気持ちで育てています」と話した。上野小では児童自身が学んだことを下級生に伝える仕組みがあり、6年生は慰霊の園での学習や遺族の手紙をまとめ、5年生以下に語り継いでいる。育てたマリーゴールドは学期末に村長に寄贈され、慰霊式典の会場に飾られるのが恒例となっている。

有川さんに今後、児童へどのように今日の経験を伝えていくか尋ねると、3つ教えてくれた。第一に「安全の大切さ」、第二に「遺族の思い」、そして第三に「次の世代に受け継ぐ意義」。「我々教員だけでなく、子供たちがなぜこの活動をしているのかを理解し、自分の言葉で次の学年に伝えていくことが大切。行事として続けるだけではなく、意味を理解した上で

継承してほしい」と話してくれた。

### 灯籠流しの意義

灯籠流しには、遺族、地域住民、ボランティアなど多様な人々が集っていた。40年が経過しても行事が続く背景には、「風化させたくない」という共通の思いがある。

遺族の語りは、悲しみだけでなく安全への責任や次世代への願いへと形を変えていた。また、遺族以外の参加者の存在は、記憶が社会全体で共有されていることを示している。

今回の灯籠流しへの参加を通じて、事故の記憶は「語る人」「受け取る人」「語りが行われる場」の三要素がそろったときに初めて継承され続けること、そしてその活動が今も確かに続いていることを実感した。取材で得た多様な声は、事故を過去の出来事として終わらせず、現在の社会課題である安全、命、日常の価値として捉え直す手がかりとなる。灯籠流しは、その象徴的な場として機能していた。

## 7. まとめ

本研究では、日本航空123便墜落事故をめぐる記憶と教訓が、現在どのように保存され、受け継がれているのかを、(1)「事故の記憶」がどのように保存されているのか(2)「日本航空の安全対策」は進んだのか(3)「遺族」が事故後にどのように生きてきたのか、という3つの観点から検討してきた。以下では、これまでの取材と調査を通じて明らかになったことを、それぞれ整理し、本研究のまとめとして示す。

### (1)「事故の記憶」がどのように保存されているのか

事故の記憶がどのように保存されているのかについて、本研究を通じて明らかになったのは、特定の誰かだけが担うのではなく、立場の異なる人々がそれぞれの役割を果たすことで、記憶が多層的に守られているという点である。

事故現場である御巣鷹山では、現在も登山道や慰霊碑が丁寧に整備され、毎年多くの人が足を運び続けている。そこには、現場を単なる過去の出来事場所としてではなく、今も命と向き合う場として守ろうとする人々の意思がある。慰霊の園においても、地元住民の継続的な協力によって清掃や管理が行われ、遺族が静かに祈りを捧げられる環境が保たれていた。上野村の現村長が語った「悲しみは乗り越えるものではなく、悲しみの置き場所をつくる」という考え方からは、事故や犠牲者を忘れないことそのものが、再発防止や命の尊重につながるという地域の姿勢が読み取れた。

一方、日本航空では、安全啓発センターの設立を通じて、事故の記憶を組織的に保存・継承している。残存機体の展示や事故の経緯の説明は、社員研修に組み込まれているだけでなく、一般にも公開されており、事故の教訓を社会全体で共有しようとする試みである。また、遺族による講演会では、体験や思いが直接言葉として語られ、語り続けること自体が記憶の

保存行為であることが強く印象づけられた。取材を受け、言葉を紡ぎ続ける遺族の姿勢は、事故を過去のものにしない重要な役割を果たしている。

灯籠流しの場では、こうした記憶の継承がさらに広がりをもって表れていた。遺族だけでなく、地元住民やボランティア、事故と直接の関わりを持たない人々が同じ空間に集い、それぞれの思いを灯籠に託していた。そこでは、悲しみを語る声と、それを受け止める人々、そして語りが共有される場が重なり合い、記憶が生きたものとして存在していた。遺族の語りは、個人的な追悼にとどまらず、「安全に終わりはない」「次の世代へ伝えたい」という社会的なメッセージへと広がっていた。また、遺族ではない立場の参加者が、日常の中で事故を語り継ぎ、行事を支える姿は、記憶の継承が特別な人だけのものではないことを示していた。

以上のことから、事故の記憶は、当事者の思いを尊重しながら、地元の協力、企業の取り組み、そして社会に関わる一人ひとりの行動によって支えられていることが分かる。それぞれの立場で、できることを重ねることで、事故の記憶は教訓として次世代へと受け渡され、安全を願う営みとして現在も保存され続けているのである。

## (2) 「日本航空の安全対策」は進んだのか

日本航空123便墜落事故以降、日本航空は安全対策を企業の最重要課題として位置づけ、安全啓発センターの設立や社員教育の充実に取り組んできた。実際に安全啓発センターを2度訪れたことで、事故機の残存部品の保管や事故経緯の説明、犠牲者の存在を具体的に想起させる展示が、安全教育の中核として機能していることが確認できた。単なる資料展示ではなく、事故を自分事として考えることを目的とした構成であり、事故の教訓を社員一人ひとりの行動につなげようとする姿勢がうかがえた。

一方で、日本航空での講演会后に安全推進部や広報の担当者と話す中で、安全対策に関する情報発信には一定の制約がある現状も明らかになった。安全研修や社内の具体的な取り組みについては、安全啓発センターを通じた情報提供に限定され、個別の社員や研修内容への直接取材は難しいとされた。事故の教訓を社内で丁寧に継承しようとする姿勢がある一方、外部に対しては慎重にならざるを得ない企業の立場も感じられた。谷口真知子さんが語っていた「もっとオープンな会社になってほしい」という言葉は、こうした現状への遺族側からの率直な期待を象徴しているように思われる。

日本航空は安全憲章において「安全とは、命を守ること」と明確に掲げ、三現主義（現場・現物・現人）を重視してきた。また、事故を誰かの失敗としてではなく、自分に起こり得ることとして捉える2.5人称の視点を安全教育に取り入れている点も特徴的である。これらの考え方は、安全を制度やマニュアルだけで守るのではなく、人の意識や判断に根ざしたものとして捉え直そうとする試みであり、123便事故の反省を踏まえた重要な到達点だといえる。今後は、こうした理念や実践が社内にとどまるだけでなく、どのように社会と共有されていくのが、さらなる安全文化の深化にとって問われている。

### (3)「遺族」が事故後にどのように生きてきたのか

事故後、家族を突然失った遺族たちは、深い悲しみの中で、それぞれ異なる時間の歩み方をしてきた。谷口真知子さんへのオンライン取材や、講演会、灯籠流しでの語りを通じて見えてきたのは、悲しみを乗り越えることではなく、抱え続けながら社会と再び関わっていく姿であった。遺族にとって事故は過去の出来事ではなく、今もなお日常の中に存在し続ける現実であり、その現実とどのように向き合うかが、それぞれの人生を形づくっている。

今回メインで取材してきた谷口真知子さんの歩んできた人生は、講演会での発信の様子や取材を通して知り得た断片からだけでも、聞く者に確かな力強さと勇気を与えるものであった。事故で夫・正勝さんを亡くし、その遺書に記された思いを胸に、絵本の制作や講演活動など、長い年月にわたって行動し続けてきた軌跡のすべてを、本稿で余すことなく書き切ることはいできない。また、語りの中にじみ出る感情や沈黙、言葉の間に宿る重みは、文章だけでは完全には表現しきれないものでもある。それでも、谷口さんが繰り返し語ってきた「絵本に込めた思い」は、明確なメッセージとして伝わってきた。それは、明日も明後日も同じ日が当たり前が続くとは限らないという現実と、だからこそ日常を大切に生きてほしいという願いである。そして、どれほど辛い出来事に直面しても、前を向いて歩き続けていけば、やがて新しい幸せが訪れる可能性があるという信念だ。谷口さんは、そのことを体力の許す限り伝え続けたいと語った。その言葉は、事故の遺族という立場を超え、多くの人の生き方そのものに問いを投げかけ、社会に静かな影響を与え続けている。

灯籠流しの場でも、遺族たちの語りには共通した姿勢が見られた。それは、個人的な悲嘆にとどまらず、「同じことを二度と繰り返してほしくない」「次の世代に事実を伝えたい」という社会的な視点である。時間の経過とともに、悲しみは内に閉じこもるものから、誰かに手渡すべき記憶へと形を変えていったように感じられた。

また、語り続けることは決して義務ではなく、遺族自身が選び取った生き方でもある。語らない選択をする人がいる一方で、語ることによって社会との関係を築き直してきた人もいる。その多様性こそが、事故後の遺族の生き方の現実であると言えるだろう。

取材を通して明らかになったのは、遺族たちが長い年月をかけて、悲しみを自分の人生の一部として引き受けながら、社会と再び関わる道を模索してきたということである。彼らの生き方は、事故を過去の出来事として終わらせるのではなく、今を生きる私たちに「命とは何か」「安全とは」を問い続けている。

日本航空 123 便墜落事故の現場を追い、御巢鷹山や慰霊の場を訪れ、日本航空の取り組みを知り、遺族や関係者の声に直接触れてきた経験は、私にとってかけがえのないものとなった。本研究で得た学びと出会い、そして自ら行動することで社会と関わることを意味を、今後も忘れることなく、次の学びと実践へとつなげていきたい。

改めて、同事故で亡くなられた方々の冥福を心よりお祈りいたします。

【参考文献】

運輸省航空事故調査委員会(1987)「2-2-JA8119 日本航空(株)所属 ボーイング 747SR-100 型 JA8119 群馬県多野郡上野村」、

<https://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/download/bunkatsu.html#5>

(2026年1月3日最終閲覧) 123p- 結論

JAPAN AIRLINES (2025)「安全・安心」、

<https://www.jal.com/ja/safety/>

(2026年1月3日最終閲覧)

JAPAN AIRLINES(2025)『2024年度 JAL グループ安全報告書 52 ページ』

[https://www.jal.com/ja/safety/report/pdf/index\\_019\\_ja.pdf](https://www.jal.com/ja/safety/report/pdf/index_019_ja.pdf)

(2026年1月3日最終閲覧)

横山秀夫(2006)『クライマーズ・ハイ』文藝春秋

美谷島邦子(2010)『御巣鷹山と生きる』新潮社

飯塚訓(1998)『墜落遺体―御巣鷹山の日航機 123 便』講談社

堀越豊裕(2018)『日航機 123 便墜落 最後の証言』平凡社

吉岡忍(2025)『墜落の夏―日航 123 便事故全記録』中央公論新社