

御巢鷹慰霊訪問記 2025

2025 年 5 月 8 日、元日本航空機長の芦澤氏を案内人として日航 123 便事故跡地である御巢鷹の尾根へ慰霊訪問しました。ここ数年は台風被害やコロナ禍により慰霊登山自体が休止をしていましたが、昨年から再開しています。本事故は 1985 年 8 月 12 日に発生してから今年で 40 年目の「節目」になります。「節目」というと 50 年、100 年等ありますが、私たち管制官等で換算すると事故当時に航空保安大に入学した方や、一般採用で入省した方が退職前後の年齢ということもあり、事案時に実際に取り扱った方、目の当たりにした方が退職等でいなくなってしまうことからひとつの「節目」であり、後世に受け継いでいくためにもこの目で何があったのかを見るべきであると思いました。

【いざ御巢鷹の尾根へ】

「御巢鷹山」というワードはよく聞くとと思いますが、実際に墜落したポイントは高天原山であり、御巢鷹山は約北北西 1.7km に所在します。そのため、事故現場を言う際の正式名称は「御巢鷹の尾根」になっています。または、事故現場に建立されている「昇魂之碑」を目的地として取り扱うことが多いです。

捜索救難本部になっていた群馬県多野郡上野村は都心から 100km 以上離れており、下仁田 IC までは関越道、そこから下道で山間部を分け入ったところに所在します。上野ダム付近で「昇魂之碑」へ向かう方向と上野村へむかう方向に分岐する Y 字路があり、まずは「昇魂之碑」に向かうための登山口を目指しました。ちなみに上野村は「昇魂之碑」から 30~40 分かかります。





現場へ向かう道中、芦澤氏から事故関連の説明がありました。事故発生から40年が経過し、事故調査委員会（現在の運輸安全委員会）から事故調査報告書も発行されているにも関わらず、いまだに書籍が発刊されていること、また陰謀論などがネットや市井にまで広まっていること、さらには国会でも質疑があったことを挙げ、ここまで影響度の高い事故は他に無いと述べました。そこから事故調査報告書や、当時の事故調査そのものにおける問題点などの説明をいただき、現在の各種論調におけるポイントの整理をしました。また、当時のドキュメンタリー映像も視聴しました。



登山口は旧登山口と新登山口とがあり、今回はより近い新登山口へ向かいました。旧登山口からの場合は途中に「みかえり峠」がありますが、そこをさらに越えた先に新登山口があります。事故当時はもちろんのこと、過去には未舗装地域が多く存在していましたが、現在では周辺の水力発電施設や砂防ダムの施工に伴う舗装工事が進んだことで、登山口まではバスでスムーズに到着することができました。

【登山開始、惨劇の残り香】

登山口の段階で標高1359mあり、現場の1539mまで登山を行うことになります。高低差約200mの登山ではありますが、急峻な地帯が続くため角度が厳しい一方で、階段や柵が設置され足場も安定していることから、未経験者でも問題無く登ることが出来ました。



その階段や柵などを舗装・整備されているのが上野村在住の黒澤氏です。長年慰霊に関する活動にご尽力されており、御年82歳とはとても思えない縦横無尽に山を駆け回って



いらっしゃる姿を目の当たりにすると、驚きを禁じえませんでした。ただ、「昇魂之碑」周辺の工事に使用する土砂等の運搬は、トロックを使用して麓から途中に設置されている山小屋まで運搬が可能になっていますが、そこから「昇魂之碑」までは人力で骨が折れる作業のため参拝者が一部手伝うのが習わしになっています。約8キロの土囊など上部で土木作業を行うための資材を担いで登山するこうしたお手伝いですが、参拝客のレベルに合わせるため必ずしも強制ではありません。

新登山口から沢に沿って登っていきませんが、事故発生時には周辺に落下した機体の部品や遺留品が至るところに飛散していたとのことで、発生から数年経過した今でも見つかることがあるようです。登山地図には数字とアルファベットで



区分けされた目印等がなされており、さながら「グリッドマップ」のようになっています。道中には乗客の名が記載された小さい銘標があらゆるところに設置されており、実際にそこでご遺体を発見した際「3B」など識別を行った捜索活動の名残になっています。御巢鷹の尾根周辺には広範囲にこうした銘標が設置されており、事故がどれほどの衝撃で、また広範囲に渡ったかが分かります。この事故では乗客乗員



合わせて520人が犠牲になっており、これはテロを除いていまだに単独機における世界最大の航空機事故になります。事故当時は身元判別ができないご遺体の一部が多数見つかり、その多くの方たちは後ほど紹介する「慰霊の園」に安置されています。



【昇魂之碑に到着、発生時を追体験】

登山口から数十分で昇魂之碑に到着し、参加者は手を合わせました。芦澤氏より、事故機が旋回しながら山肌に接触し、そこからどのような姿勢で現在地まで到達したかの説明、そのうえで、当時のボイスレコードを全員で聞きました。音声を聞きながらだと臨場感がすさまじく、実際に事故機が見えているかのような錯覚に陥りました。事故機の姿勢状況はほぼ背面から地面に激突しており、接地時に機体



後方が折れて別の地点に落下したとのことです。これにより後方に着座していたうちの4名が生存したという事実から、正面からではなくかなりねじれた状態で接地したなど多くの奇跡があったことが分かりました。

また、昇魂之碑から少し登ったところに、コックピットで最期まで尽力された3人の銘標が設置されていました。本来は別々



のところで発見されたものの、3人一緒にいるべきだということでもとめられているとのことです。

そこから少し下がったところに、「祭壇」がおかれている小屋があります。この小屋の中には隙間がないほど搭乗客ご本人やご遺族との写真、おそらく生前お好きだったものなどが多数置かれており、小屋全体からご本人やご遺族の無念や想いを感じました。祭壇のもう少し下部には「遭難者遺品埋

設の場所」があり、当時事故対応に村をあげて尽力した黒澤村長（当時）の石碑とともに設置されています。一部遺品は資料館等に送られていますが、身元不明品などを合祀する意味合いもあったとのことです。



【生存者発見の地、スゲノ沢】

昇魂之碑へむかう登山道には分かれ道があり、反対方向に行くと「スゲノ沢」があります。ここが、前述した機体前方の背面が接地した衝撃で分裂した機体後方が落下した場所になります。川沿いに窪地になっており、急峻な地形になっています。生存できたのは多くの奇跡が重なった結果であると説明がありましたが、乗員乗客 524 名のなかで、生存は 4 名のみだったことから、想像を絶する状況がそこにはあったのだと思います。救助された生存者に対してマスコミから後日、多くの取材依頼があったとのことです。事故の当事者が抱える精神的なストレス（いわゆる PTSD）に対して周りの者はどのように保護また対応するべきかについて学ぶ取り組み（CISM：Critical Incident Stress Management）をしっかりと勉強する必要があると感じました。



【慰霊の園】

御巣鷹の尾根を後にした私たちは、上野村にある「慰霊の園」へ向かいました。ダム近くの Y 字路まで戻る時には、登山疲れもあったとは思いますが、登山のころにまだ存在していた余裕が無くなり、いろいろなことを考えて頭のなかをたくさんの思考がめまぐるしく動き回っていました。百聞は一見に如かずとは言ったもので、関連書籍や映像で観てきたものより数百倍の力で頭を殴られた気がしたほど、すべてがセンセーショナルでした。

車内からの景色が緑色から徐々に色味を増して民家が表れ始め、上野村の中心部に到着しました。そこから小高い丘の上に「慰霊の園」があります。慰霊の園では記念式典を執り行うほか、事故現場で発見された身元不明の遺骨等も合わせて納骨されています。園の中央には納骨されている場所も含めたモニュメントがあります。合掌した手をイメージしており、その手の先には事故現場を示すように設置されています。園には資料館もあり、一部遺品の他、当時救難対応に尽力された上野村の方々の回想 VTR や、遺族連絡会の会報などもあります。



【風化させないことが使命】

慰霊の園を後にし、すべての行程を終了しました。

帰路では「参加者が出来ることはなんだろう」と考えてみましたが、やはり「忘れないこと」につきますかと思います。いまだに国会でも取り扱われるこの航空機事故を忘れるほうが難しいですが、事故自体だけではなく、その事故にどれだけの人が関与し、どれだけの上野村の方々が当時から今までご尽力されているかを知ることが現地に行くほかなく、そういった部分も含めて忘れてはならないと感じました。

事故以降、様々な事柄に変化が生まれ、技術の進歩に寄与し、事故を教訓とした安全教育の発展がある一方、40年経っても変化がない政府の姿勢などがいまだに陰謀論が渦巻いている一番の原因と考えます。



今回の慰霊登山に参加して、この事故のみならず、歴史上発生してきた事故一つひとつを大事にし、後世に語り継ぐことでさらなる安全体制の強化につなげていくことがわれわれ航空労働者の使命であるという認識を強く持ちました。

初めて参加される方はもちろん、複数回参加することで捉え方に変化が生まれるかもしれませんので、これからも引き続き、こうした取り組みを継続する必要性を強く感じました。

以上

(航空安全会議幹事／国土交通労働組合航空部門専従)