

公開用

## ポスト危険学プロジェクト御巢鷹山慰霊登山印象記

ポスト危険学プロジェクト代表  
(株)畑村創造工学研究所代表  
畑村洋太郎

登山日 : 2019年5月25日(土) 晴れ  
登山場所 : 御巢鷹山  
参加者 : 畑村洋太郎 他 22名 (図1)  
案内と説明 : 元 JAL 社員の方  
8.12 連絡会の方  
記録 : 2019年5月29日(水)  
行程 :  
08:04 東京駅発 たにがわ 403号  
09:02 高崎駅着  
09:15 出発 (上信マイクロバス)  
10:30 慰霊の園 献花, 黙祷  
11:30 慰霊の園出発 ふれあい館へ行き, 昼食.  
11:45 ふれあい館出発  
12:25 登山口駐車場到着, 登山開始  
13:20 昇魂の碑 元 JAL 社員の話, 献花  
14:50 スゲノ沢 元 JAL 社員の話  
15:40 駐車場出発  
18:03 高崎駅発 とき 336号  
19:00 東京駅着  
19:30~21:30 懇親会  
(畑村創研・  
神田事務所 2F)  
16人参加

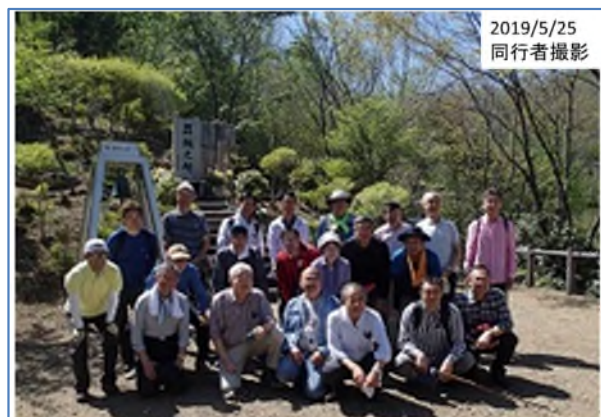


図1 ポスト危険学プロジェクト 御巢鷹山慰霊登山  
昇魂の碑にて(2019-5-25)

## A. 行程概要

東京駅で新幹線に乗り、高崎で集合し、9:15に出発した。バスの中で、御巢鷹山事故で亡くなった9才のお子さんのことが書いてある絵本の解説を聞いた。

それから登山路の説明等があり、10時30分には慰霊の園に着き、黙祷を捧げ、献花をした。その後、ふれあい館に行って、各自が持ってきた昼食をとり、12時25分に登山口に着き、登山を開始した。13時20分に昇魂の碑に着き、献花をした。スゲノ沢まで歩き、14時50分に元JAL社員の方の解説を聞いた。15時40分に駐車場に戻り、帰途に着いた。17時30分頃、高崎駅に着き、18時3分の新幹線に乗り、19時東京駅に戻った。その後、神田テイクノビルの2階で懇親会をやり、21時半頃お開きになった。

## B. 動機

この慰霊登山を行った動機は次の通りである。

2007年4月から「危険学プロジェクト」は10年間活動し、その後、そこで得られた知見を世の中に伝達したり、実行したりするために、「ポスト危険学プロジェクト」を3年間行うことになった。その3年目の最後の1年で、“現地・現物・現人”の考えを実行しようとし、4つの場所に出かけることを考えた。

1つはJR東日本の総合研修センターにある事故の歴史展示館の訪問で、これは4月20日に実行した。その次がこの御巢鷹山の慰霊登山である。この後、八ッ場ダム定点観測を5月29日に予定している。最後にたぶん秋になると思うが、田老町・大槌町の津波を受けた現地の訪問を予定している。

以下に、印象に残ったこと、感じたこと、考えたこと等について記述をする。

## C. 印象に残ったこと

### (1) 絵本が配られた。

御巢鷹山事故で亡くなったお子さんのことを描いた絵本が参加者に配られた。お子さんとのやり取りが絵で描かれており、心に滲みるものであった。御巢鷹山事故のことだけでなく、お子さんが空から見えてくれること、そしてご家族の心の中にいつもそのお子さんが一緒にいることが書かれてあり、心に響く素晴らしい絵本だとの印象を持った。

### (2) 手入れの良さ

登山路も含め、一帯の手入れの良さに感心した。主に御巢鷹の尾根の管理人の方がやっているが、気遣いがある。彼が整備してくれた登山路の階段や手すりのお蔭で、安心して慰霊登山をすることができた。今回の慰霊登山にもその管理人の方が挨拶に来てくれた。



図2 ポスト危険学プロジェクト 御巢鷹山慰霊登山  
参拝道の階段の工夫(2019-5-25)

例えば、階段がそうだった。階段の段差の半分の中間段が作ってあった(図2)。具体的には、階段の手すり側に直径15cmくらいの段の半分の高さの輪切りの丸太が埋め込まれている。これが階段の左側に10段位あり、次には右側にまた10段続く。適切な高さ到手すりが付いているのと相まって、歩くのが非常に楽だった。足の上げ量が半分になっていること、それも適度に左右が入れ替わるようになっていいるからである。歩く人の立場になって、こういうものの工夫ができていいるのが、素晴らしいことだと思った。

### (3) 山が崩れていた

山が崩れていた。特にスゲノ沢のところでは、遺体の発見場所に設けられていた墓標も山が崩れて押し流されたため、反対側の崩れていない方に全部移されていた。斜面の角度はたぶん45度くらいではないかと思う。

昨年の台風で崩れた木が幹も根も丸裸になって横たわっている場所があった。片付けないと危ないので切断されているものもあるが、ここの自然環境の厳しさが出ている。

関東平野は、簡単にモデル化すると、1000mから1500mくらいの高さの屏風に囲まれているような構造になっている。この屏風に日航機は真正面からぶつかったのだ、ということがわかる。

### (4) 御巢鷹山の管理のお手伝いをしてる方のブログ

その方のブログは御巢鷹山の現況がリアルタイムで見れるようになっているそうだ。それぞれの時期に御巢鷹山がどんなふうになっているかを写真で紹介し、言葉が添えられている。私の家内はこのブログのファンである。だから御巢鷹山の現況には私よりはるかに詳しい。

#### D. 感じたこと

##### (1) 御巢鷹山を含めこの辺に来ることが多い

私は御巢鷹山を含め、このあたりに始終来ているような気がする。例えば、今年の春は長瀬に行った。その前の年には荒船風穴を訪れ、その前には富岡製糸場の見学をした。また、2003 年には神流川の揚水発電所の見学をしたことがある。さらに同年ニッチツがやっている石灰山の中に入ったこともある。日本で最も古い地層という説明であったが、秩父の奥は不思議な場所である。

##### (2) 山道は急だ

御巢鷹山に登るのは危険学プロジェクトで4回目、JALの安全アドバイザーグループで登ったのが2回か3回ではないだろうか。何回も登ったものだ。

御巢鷹山の山道は急である。今回、御巢鷹山の慰霊登山の前に、自分がきちんと登れるかどうか体力の確認のために、5月のゴールデンウィークに一人で高尾山に登ってみた。普通、1時間半で登るコースを3時間かけて登った。でもとにかく登ることができた。それで自信をつけて今回の慰霊登山に臨んだ。

今回の慰霊登山で解説をしながら一緒に登った元 JAL 社員の方は、この解説を頼まれたときに、きちんと登れるかを確認するために事前に一人で御巢鷹山に登ってとても汗をかいた、息が切れたという話をしてくれた。それぞれがこの慰霊登山を大事にして事前に準備をしていたのである。

##### (3) 年をとったのを実感した

御巢鷹山慰霊登山で登った標高差は約 200m、高尾山登山では標高差は約 400mである。御巢鷹山で登ったのは高尾山の半分であるが、それでもとても疲れた。年をとったものだなと実感した。今回の登山では私が先頭で自分のペースで登れば良いと言われ、その通りにした。高尾山で予行演習をやったときは、後ろから来る人が追い越していく間は道の脇に立ってやり過ぎさなければならなかったが、これが意外に休憩時間になっていたように思う。今回の慰霊登山では自分なりに休んだが、とても大変だった。

#### E. 考えたこと

##### (1) 自分の体力と年を見直そう

今回の登山は私が先頭で私のペースで登ったが、それでもとても疲れた。みんなが協力し、助けてくれたことで、今回の慰霊登山は無事に実行することができた。とてもありがたいことだと思う。自分の体力と年を自覚しなくてはと感じた。

(2) 危険学プロジェクトの行事としての慰霊登山は今回が最後

危険学プロジェクトの行事としての慰霊登山は今回が最後である。このように集団で一緒に登ることはこれから先はできないと思う。

(3) 勝手連の活動とはとてもいいものだ

誰に指示される訳でもないし、要求される訳でもない。参加者は皆、自分なりにこの事故のことを思い、登山をしている。改めて、勝手連の活動とはとてもいいものだった。

(4) 事故のことは人の心の中に生き続ける

どんな形でも良いから、ここに人が来続ける限り、事故のことが人の心の中に生き続けるのである。今回の慰霊登山はとても豊かなものであった。みんなで大事にして、こういう行事がなくても、自分が行こうと思ったらここに来ると良いと思った。

謝辞

最後に、今回の慰霊登山の準備・実行をし、後の懇親の場の運営等をやってくれた危険学プロジェクト統括と危険学プロジェクトの事務局やアルバイトの学生さんたちにとっても感謝の気持ちを伝えたい。また御巢鷹山の山守りをし、慰霊登山を可能にしてくれている管理人の方、またそれを手伝っている人々、それから JAL の人達、彼らの活動は素晴らしい。是非、今後も続けていってもらいたいと思う。また、そういう人たちのお蔭でこういう慰霊登山ができたことをとてもありがたく思っている。

以上