

航空事故犠牲者遺族の心理 名古屋空港中華航空機墜落事故の事例から(1)

Psychological Effects of Bereavement in Airline Disasters:
The Case of Victims of China Airlines Flight 140 Crash(1).

安藤清志 (東洋大学)

Kiyoshi ANDO (Toyo University)

松井 豊 (筑波大学)

Yutaka MATSUI (The University of Tsukuba)

福岡欣治 (川崎医療福祉大学)

Yoshiharu FUKUOKA (Kawasaki University of Medical Welfare)

1. 序

近親者の死は、遺された人々に大きな心理的影響を及ぼす。よく知られているように、Holmes & Rahe(1967)の社会的再適応評価尺度 (Social Readjustment Rating Scale) による研究では、さまざまな出来事の中で「配偶者の死」が最もストレスの「総量」が大きいことが示されている。また、Stroebeらは、特に男性の場合、配偶者との死別を経験した人のほうが、死別を経験していない人に比べて、その後の死亡率が高いことを繰り返し指摘している(e.g., Stroebe & Schut, 2001; Stroebe & Stroebe, 1983)。欧米では死別の影響に関する実証的研究が数多く行われており、既にそうした研究を集大成したハンドブックも出版されている(e.g., Stroebe, M., Hansson, Schut, & Stroebe, W., 2008; Stroebe, M., Hansson, Stroebe, W., & Schut, 2001; Stroebe, M., Stroebe, W., & Hansson, 1993)。日本においても、遺族を対象とした実証的研究が少しずつ蓄積されている。たとえば、河合による高齢者の死別反応の研究(河合, 1987ほか)、交通遺児家族の問題を掘り下げてきた副田ら(交通遺児育英会, 1981, 1994)および藤田ら(藤田, 2003; 藤田・柳田, 2000)の研究、ホスピスの遺族たちの意識を分析した坂口らの研究(坂口ら, 1999ほか)、大学生の対象喪失研究(池内ら, 2001)、犯罪被害者の遺族研究(大和田, 2003)などを挙げる事ができる。また、日本人研究者による優れた著作も出版された(松井, 1997; 坂口, 2010)。

死別は確かに悲嘆や抑うつなど否定的影響を及ぼすが、多くの場合、その影響は一時的なものであり、遺族は死別やそれに伴うさまざまな事象に対処して再び適応的な生活を送るようになる(Bonanno, 2004)。しかし、一部の人は悲嘆が長期にわたり、生活に著しく支障をきたすことが指摘されている。このような状態については、「病理的悲嘆 (pathological grief)」、「複雑性悲嘆 (complicated grief)」、「外傷性悲嘆 (traumatic grief)」(Jacobs, Mazure, & Prigerson, 2000)などの名称の下に、その原因や介入の方法について検討が加えられてきた(e.g., Figley, Bride, & Mazza, 1997; Jacobs, 1999; Rando, 1993)。複雑性悲嘆を引き起こすとされる要因としてRando(1992-3)は、突然の死(とくに外傷的、暴力的、ランダムな死)、長期にわたる病気の後の死、子どもの死、回避可能性の知覚、死者との以前の関係(怒り、両価的感情、依存性

の存在) 以前の精神的問題、 知覚されたソーシャルサポートの欠如、をあげている。この中で、とくに の要因が伴うことが多いのが暴力死(violent death)である。具体的には、自殺、殺人、事故、災害など、病気や老衰による死(いわゆる自然死)以外の死がこれに含まれる。米国では疾病予防管理センター(Centers for Disease Prevention and Control)がスポンサーとなり、現在17の州が全米暴力死報告制度(National Violent Death Reporting System:NVDRS)のもとにサーベイランスが実施されているが、そこでは、暴力死は「自分自身、他者、集団、コミュニティに対する身体的(物理的)力ないし権力の意図的使用の結果として生じる死」と定義されている。ただし、統計資料としてではなく遺族の心理を研究し何らかの介入を目指す立場からは、こうした定義にこだわらず悲嘆を複雑にするとされる要因を丹念に拾い上げ、遺族への影響を検討することが求められる。

さて、本論文で扱うのは、タイトルにあるように航空機事故犠牲者の遺族の問題である。とくに、事故機に乗り合わせて犠牲になった人々の遺族が、事故後どのような状況に置かれ、それが死別という出来事と重なっていかなる心理的影響を遺族に及ぼすのかに焦点をあてる。前述の「暴力死」に含まれる死のモードには、それぞれ、他とは異なる独自の要因が伴うのは確かであるが、共通しているのは、死を生じさせた出来事がメディアによって報道されることであろう。自然死に比べると、関係者を取り巻く人間関係やコミュニティを越えて、その出来事が広く社会に知られることが多い。したがって、遺族の心理的回復には、広い意味での社会との関わりが重要な意味をもつことになる。この意味で、遺族の心理や社会の側の反応や介入について、社会心理学の視点から検討することには大きな意義があると思われる。

われわれは、1994年に4月に発生した中華航空機名古屋空港墜落事故遺族に対して、事故から4年後の1998年にアンケート調査を実施し、その結果に基づいて名古屋地方裁判所に意見書を提出したり一部を学会等で報告した。さらに、2002年には同遺族に対して2回目のアンケート調査を実施し、航空機事故が被災者遺族へ及ぼす長期的影響について検討を加えた。また、これとは別に、「一般的」な死別の影響を調べるために、ランダム抽出に基づく質問紙調査を実施した(表1参照)。これらについても、結果の概要を学会等で発表し、プロジェクトの成果全体を科研報告書としてまとめた(安藤, 2004; 安藤・福岡・松井, 2001, 2002; 安藤・松井・福岡, 1999, 2003a, 2003b, 2004; Ando, Matsui, & Fukuoka, 1999; 福岡・安藤・松井, 2003a,b; 福岡・松井・安藤, 1999a, 1999b, 2001, 2003a, 2003b, 2004, 2005; 松井・安藤・福岡, 2002, 2003a,b; 松井・福岡・安藤, 1999)。その後も、これらの研究に関連して、ジャーナリストの惨事ストレスについても一連の研究を実施しており、以前の遺族研究も含めて総合的に検討することが可能な時期になったと思われる。また、中華航空機墜落事故から約9ヶ月後(1995年1月)に阪神淡路大震災が、その二ヶ月後にはオウム真理教による地下鉄サリン事件が発生した。そして、これら大災害をきっかけにして、災害が被災者やその遺族に及ぼす心理的影響やケアについて注目されるようになり、多くの研究や実践的な活動が行われてきた。その意味では、災害や事故、犯罪の被害者や遺族が置かれる環境は、変わらない要素がある一方で、大きく変化している部分もある。こうした点からも、現時点で新たな検討を加えることにも意義があると思われる。

表1 中華航空機名古屋空港墜落事故遺族に関する一連の研究

1998年	第1回中華航空機事故遺族調査(日本人遺族138名)
1998年	一般遺族調査(日本人163名)
1999年	一般遺族調査(台湾人129名)
1999年	第1回中華航空機事故遺族調査(台湾人遺族71名)
2002年	一般遺族予備調査(日本人1253人)
2003年	第2回中華航空機事故遺族調査(日本人遺族76名) 無作為抽出による一般遺族調査(日本人966名)
2004年	中華航空機事故遺族面接調査(台湾人9名)

注：括弧内は調査対象者数。

2. 事故の概要とその後の経過

航空機事故には、その規模や事故原因だけでなく、航空会社・行政・コミュニティの対応、メディアの取材や報道内容、和解交渉や裁判の経過など、死別後の遺族の心理過程に影響を与える要因が多数伴う。以下では、とくに中華航空機墜落事故に関して、主要な経過をまとめる。本稿以降の回では、遺族の心理過程についてさまざまな観点から検討を加える予定であるが、裁判による事故原因や責任の追及、航空会社やメーカーの対応などは、遺族の心理的回復にとって重要な意味をもつ。したがって、事故やその後の経過に関する知識は、遺族の心理を理解する上で必須のものである。これらを再確認した上で、今後の検討において適宜参照することにした。

(1) 事故の概要

1994(平成6)年4月26日午後8時16分頃、台北発名古屋行き中華航空140便エアバスA300B4-622R型機(B-1816)が名古屋空港への最終進入の際に失速し、滑走路脇に墜落炎上した。この事故で乗員15名、乗客256名、計271名のうち乗員・乗客264名(内154名が日本人)が死亡し、乗客7名が重傷を負った。

運輸省航空機事故調査委員会(現在は国土交通省運輸安全委員会)は、最終報告書(1996年7月19日)の中で、事故は、進入時(高度約330mを降下中)に副操縦士が誤ってゴーレバー(着陸やり直しレバー)に触れたために自動操縦装置がゴーアラウンドモードに入り、その際にゴーアラウンドモードを解除する適切な措置をとらず、自動操縦装置に反発する機首下げの操縦を行った結果、自動操縦装置は水平安定板を機首上げ方向に最大に作動させた、自動失速防止装置も作動し、エンジン出力が最大となり、さらに機首が上がったため回復不能な失速状態となり墜落した、と推定している。さらに、事故の背景には、メーカーであるエアバス社の不十分な技術通報、システムの設計段階で誤操作を招く要素が含まれていたことなどもあるとされ、結局、12の要因が連鎖・複合して事故に至ったとされている。それらの原因は、操縦士の誤ったレバー操作、「着陸やり直しモードでの自動操縦装置使用、自動操縦装置に対する理解不足、操縦桿を押す動作の継続、機長と副操縦士の連携の悪さ、操縦の交代の遅れ、飛行状況の把握のまずさ(以上、操縦士の要因)、わかりにくい操縦手引書、自動操縦装置改修情報の注意喚起不足、中華航空の改善見送り(以上、企業・行政の要因)、水平安定版の異常な動き、警報装置の欠如、自動失速装置による機種上げ(以上、ハイテク機の原因)である。

(2) 事故直後の状況

中華航空機が墜落したことをニュース等で知って空港に駆け付けた家族・関係者は、国際線到着ロビーに集まって救出作業を見守り、その場所に設置されていたテレビの臨時ニュースからの情報

を頼りに安否を気遣った。その後、国際線出発ロビーが家族の待機場所となり、出入り口は警備員が固めた。

犠牲者の遺体はすべて名古屋空港に隣接する航空自衛隊小牧基地に運ばれ、事故翌日の27日早朝からここで遺体の検分と遺族による確認が行われた。遺族はバスで順番に遺体が安置されている格納庫に向き、ここで確認作業を行った。遺体の確認、検死が終了した後、遺体は順次自衛隊のトラックによって基地内の体育館に運ばれた。この間、格納庫・体育館ともにマスコミの取材は禁止され、終日、約100メートル離れた位置に張られた縄の後ろから取材(写真撮影)を行った。

台湾人犠牲者の遺族は、27日午後9時頃名古屋空港に到着、遺体の確認にあたった。28日夜にはすべての遺体が体育館に移されて確認作業が続けられた。4月30日にはすべての遺体の確認が終了した。台湾人遺族は、4月30日午後、遺骨・遺体と共に帰国した。なお、台湾人犠牲者101名のうち、日本で荼毘に付されたのは、12体だけだった。

(3) 遺族会

事故後、6つの日本人遺族会と1つの台湾人遺族会が結成され、さらに、これらの遺族会間の連携をはかるために「中華航空機事故遺族会連絡会」(日本人の5遺族会と台湾の2遺族会)も結成された。なお、「合同原告団」は、4.26連絡会、岡崎遺族会、飯田遺族会、22日会、台湾遺族会によって組織された。

4.26連絡会 個人旅行をしていて犠牲になった人たちの遺族(犠牲者36名、原告89名)

岡崎遺族会 呉服店(岡崎市)の顧客ツアーに参加して犠牲になった人の遺族(犠牲者21名、原告46名)

飯田遺族会 長野県飯田市白山町「宮井製材」協会の遺族(犠牲者25名、原告71名)

22日会 岐阜県西濃地方などの遺族(犠牲者7名、原告23名)

台湾人犠牲者の遺族会 客室乗務員の遺族を含む台湾人遺族(犠牲者29名、原告81名)。以上の5遺族会によって「合同原告団」が組織された。

幸旅会 愛知県額田郡幸田町の「幸田旅行センター」が募集したツアーに参加した犠牲者の遺族(犠牲者20名、原告78名)

日東遺族会 岐阜県土岐市日東製陶社員らの遺族105名(犠牲者38名)

(4) 捜査と裁判

捜査

愛知県警は、事故の4日後(4月30日)に「名古屋空港中華航空機140便墜落事故事件特別捜査本部」を設置、業務上過失致死傷などの疑いで捜査を開始した。

1999年3月19日、名古屋地検は書類送検されていた機長、副操縦士(いずれも死亡)と、中華航空(台湾)の副社長ら4人をいずれも不起訴とする処分を公表した。名古屋地検は機長ら2人が8つの操縦ミスを犯したために墜落したと断定したが、被疑者死亡のため不起訴とした。管理・監督責任を負う立場にあった副社長らについても、個人として刑事責任を問うのは困難と判断した。

これに対して、名古屋空港中華航空機事故遺族会(山本昇会長)は、同年5月17日、中華航空関係者4人を不起訴処分にした名古屋地検の処分を不当として、検察審査会に審査を申し立てた。

検察審査会は審査の結果、2000年1月、不起訴不当の議決を行った。これを受けて名古屋地検は再捜査を行ったが、同年4月6日、4名の不起訴処分を再び決定した。これによって不起訴が確定した。

賠償交渉と訴訟

遺族会ごとに中華航空、エアバス社に対する損害賠償裁判が、日東遺族会は幸旅会はそれぞれ単独で提訴した。それ以外の4遺族会および台湾の遺族は、合同遺族団を結成して提訴した。

賠償交渉 補償に関して中華航空側は台湾遺族、日本人遺族一律に約1640万円を提示、その後の交渉でも補償額上乘せに同意しなかったために補償交渉は打ち切れ、遺族側は提訴に向けて活動を開始した。

提 訴 1995年11月、台湾遺族を含む6遺族会が合同原告団(313名)を結成し、総額257億4000万円余の損害賠償を求めて名古屋地裁に提訴した。これまでの航空機事故の裁判の中では、運行会社の操縦不適切とメーカーの設計上の欠陥による共同不法行為(連帯責任)を問う最初のケースであった。合同原告団に続いて、日東遺族会、幸旅会、生存者らも相次いで名古屋地裁に提訴した。一部の遺族の和解 幸旅会が比較的早い段階(1997年12月12日)で和解した後、日東遺族会も2002年10月25日に和解した。この頃から合同原告団の中からも和解に応じる遺族が出始めた。2003年6月13日に結審した後も79名が和解したが、残りは判決を待つこととなった。

判 決 2003年12月26日、名古屋地裁で判決が言い渡された。判決の骨子は以下の4点である。

- 1)事故機の副操縦士は墜落の危険を認識していたのに着陸を続けており、これは無謀な行為といえる。したがって中華航空には賠償責任がある。
- 2)中華航空は原告232人に対し約50億2600万円を支払え。原告4人の請求は棄却。
- 3)機体のバランス崩れの状態を招く危険があるというエアバスの設計は、他の設計思想と比べて合理性がないとはいえない。したがって賠償責任はない。
- 4)台湾人被害者の慰謝料は、日本との経済事情を考慮し日本人被害者の半額が相当である。

控訴審 判決後、中華航空側は控訴しないことを正式に発表した。これに対して、大多数の遺族は控訴を取り下げ、判決が確定したが、残る日本人7人と台湾人20人は、中華航空のエアバス社に約6億7千万円の賠償を求め、裁判を継続した。

すべての一審の終了 2004年5月27日、合同原告団とは別に遺族2名が中華航空とエアバス社を相手に約3億円の損害賠償を求めていた訴訟で、中華航空の過失を認め、1億7700万円の賠償を命じる判決が出された。この判決で、中華航空機事故に関する裁判の一審は全て終了した。

控訴審の開始 2004年12月9日、犠牲者の遺族ら29人が、中華航空と機体メーカーのエアバス社に、計約6億7000万円の損害賠償を求めた訴訟の控訴審の第1回口頭弁論が開かれた。

和 解 2007年4月19日、犠牲者10人の遺族ら27人(日本人5人、台湾人22人)が裁判長の和解勧告に応じ、エアバス社に対する訴訟を取り下げた。中華航空側は、原告側が求めた「法廷での謝罪」に応じ、代理人が謝罪文を読み上げた。2名は裁判を継続することになった。

すべての裁判の終結 2008年2月28日、名古屋高裁で判決が言い渡された。その後、遺族、中華航空側はともに期限の3月13日、上告を見送った(判決確定)。これにより、すべての裁判が終結した。

(5) 中華航空のその後の事故

名古屋空港墜落事故の後、裁判が継続している間に、中華航空はさら事故を3度起こした。

1998年2月16日午後8時9分、インドネシア・バリ島デンパサル発台湾・台北行き中華航空676便エアバスA300-622Rが、台北国際空港に最終進入中、着陸復行を行おうとした直後に住宅街に墜落した。この事故で、乗員乗客196名全員と、近隣住民7名の合計203名が死亡した。名古屋空港での墜落事故と酷似していたため、事故の教訓が生かされていないとの批判を受けた。また、この事故に関しては、遺族に対して提示された賠償額が名古屋空港墜落事故遺族に提示された額よりも高く、この点でも中華航空側の対応が問題とされた。

1999年8月23日、バンコク発台北行き中華航空642便のMD11型機(乗客・乗員315人乗り)が着陸に失敗して炎上、乗客2名が死亡した。

2002年5月25日午後3時31分頃、台北発香港行き中華航空611便ボーイング747-209Bが、台湾海峡上空を巡航中に海上に墜落した。この事故で乗員19名、乗客206名、計225名全員が死亡した。その後の調査で、同機が飛行中に空中分解したと推測されている。

(6) ワルソー条約とモントリオール条約

以前は、国際線を運航する航空会社の責任などを定めたワルソー条約に基づいて、各航空会社は事故の際の賠償金の上限を280万円から1650万円に設定していた。1992年、日本の航空会社はこの上限額を撤廃し、欧米の主要航空会社も追随した。しかし、日本に乗り入れている21社は引き続き280万円から1650万円の上限を定めていた。1999年5月、国際民間航空機関(ICAO)は「モントリオール条約」を採択した。その後、2003年に条約発効に必要な批准国数(30カ国)に達したため、2003年11月4日付に発効した。この条約では、批准国であれば賠償金の上限が撤廃される。乗客や遺族の請求が1650万円までなら航空会社の過失の有無にかかわらず支払われ、それ以上の場合も航空会社側が過失のないことを証明できない限り支払われることになった。

中華航空はワルソー条約に基づいて、賠償金の上限を280万円に設定していた。名古屋空港墜落事故の後、中華航空は補償額を一律1640万円とすることを発表したが、これは、社が設定していた上限を上回ることになる。しかし、道路交通事故における賠償額と比較してもあまりに低い額であり、遺族にとって受け入れがたいことはいうまでもない。

表2は、事故後の出来事を「遺族の活動」「損害賠償裁判関係」「刑事裁判関係」「事故調査・その他の関連事項」に分けて、年ごとにまとめたものである(より詳しい経緯は、名古屋空港中華航空機事故遺族会、2004を参照)。一般的に航空機事故後の損害賠償裁判は長期にわたるが、今回の訴訟は、提訴から12年(事故発生から14年)を要している。稿を改めて考察する予定であるが、これには、航空会社とメーカーの責任を明らかにするために和解より判決を得ようとする強い意志をもつ遺族たちがいたことが一つの原因となっている。

3. 航空事故による死

航空事故の犠牲者遺族の問題を扱う場合、遺族にとって事故の発生やそれによる死が、いかに「予想を裏切る」ものであるかを認識しておくことは重要である。実際に自動車や列車に比べて飛行機が安全かどうかを一般的に結論づけることは困難であるが、「予想を裏切る」という観点から、ここでは、日本における航空事故の発生頻度(死者数)の低さ、リスク認知の低さ、について確認しておくことにする。

厚生労働省の人口動態調査によると、平成21年度の死亡者数は1,141,865人(男性609,042人、女性532,823人)である。これは、28秒に1人が死亡する計算になる。その内訳を見ると、ほとんどがさまざまな病気と老衰による死であり、これら以外のが「傷病及び死亡の外因」の中に分類される。これには、「不慮の事故」「自殺」「他殺」が含まれる。表3に示されるように、「傷病及び死亡の外因」の死は全体の6.45%である。逆にいえば、死因の9割以上は、病気や老衰などで占められる。「交通事故」は僅か0.64%であり、この中に航空事故が含まれる。

表2 事故後の経過(1994～2008)

年月日 / 事故からの経過年月	遺族の活動 (裁判関係を除く)	損害賠償裁判関係	刑事裁判関係	事故調査・ その他関連事項	プロジェクトの進行
平成6年(1994) 4月26日	事故発生				
4月27日	台湾人犠牲者遺族らが 名古屋空港に到着			名古屋空港再開	
4月28日					
4月29日	台湾遺族会結成(乗客 91人の遺族300人)				
4月29日	遺族へ遺品返還(愛 知県豊山町社会教育 センター)				
4月30日	犠牲者全員の身元が 判明				
4月30日	台湾人遺族、遺骨・ 遺体とともに帰国		愛知県警が「名古屋空 港中華航空機140便墜 落事故事件特別捜査本 部」を設置	運輸省航空事故調査委 員会がボイスレコーダ ーの解析要旨を発表	
5月2日	日東製陶関連合同葬			事故調査委員会が台湾、 機体製造国のフランス、 エンジン製造国のアメ リカの関係者を同省に 集めて原因究明に向け た会議を開催	
5月10日				事故調査委員会が中間 報告	
5月12日	飯田遺族会発足				
5月15日		中華航空、国籍を問わ ず犠牲者一人当たり 一律1640万円の補償 額を発表			
5月22日 / 1ヶ月	日東製陶関連遺族、 遺族会結成に向け て準備会発足				
6月1日		中華航空会長・社長が 引責辞任			
6月8日	日東建材工業グルー プ従業員3人の遺族が 労働適用を申請				
6月11日	岡崎遺族会結成				
6月15日	中華航空主催追悼献花 式(四十九日忌) / 事故後初めて墜落現場 を訪問				
6月19日	全国遺族団発会式				
6月26日 / 2ヶ月	日東遺族会発足				
6月19日	4.26連絡会発足				
7月4日	飯田遺族会が中華航空 と初交渉				
7月11日	二十二日遺族会発足				
8月12日	日航ジャンボ機墜落 事故10年目の慰霊式 に中華航空機事故遺 族が参加				
8月28日 / 4ヶ月	中華航空機事故遺族 会連絡会発足(日本 人の5遺族会と台湾 の2遺族会)				
9月7日	遺族会連絡会のメン バーが運輸省事故調 に原因究明申し入れ				
9月25日 / 5ヶ月	4.26遺族会を中心に 補償交渉に向けた勉 強会開催				
10月21日		中華航空と初の補償 交渉 中華航空1000万円の 仮払金支払を発表 飯田遺族会、補償交 渉中止を決定			
10月27日 / 6ヶ月					
11月22日 / 7ヶ月			愛知県警特別捜査本部 と名古屋地検、中華航 空航務担当副社長ら六 人を業務上過失致死傷 容疑で取り調べ		
12月4日	国内6遺族会が街頭 署名活動実施				
12月13日	連絡会、21万人分の 署名を運輸大臣と事 故調査委員会に提出				
平成7年(1995) 2月7日 / 9ヶ月				事故調が意見聴取会を 開催	

東洋大学社会学部紀要 第48-2号 (2010年度)

年月日 / 事故からの経過年月	遺族の活動 (裁判関係を除く)	損害賠償裁判関係	刑事裁判関係	事故調査・その他関連事項	プロジェクトの進行
3月2日 / 10ヶ月 4月25日 4月26日 / 1年 5月7日 8月9日 / 1年3ヶ月 11月1日 / 1年6ヶ月 12月12日	一周忌合同慰霊式 (小牧市民会館) 遺留品を公開	124人の犠牲者遺族が統一原告団結成 中華航空・エアバス機事故原告遺族の会が中華航空、エアバス社を提訴 日東遺族会が提訴	愛知県警、事故機の残骸を中華航空に返還	名古屋空港で総合訓練実施	
平成8年 (1996) 3月8日 4月19日 4月26日 / 2年 6月13日 / 2年2ヶ月 7月8日 7月19日 / 2年3ヶ月 9月9日 / 2年4ヶ月 10月9日 / 2年5ヶ月 11月15日 / 2年7ヶ月	3回忌合同慰霊式 慰霊施設建設用地決定 (仮契約)	幸旅会が提訴 生存者3名と犠牲者4名の遺族らが提訴 第1回口頭弁論	愛知県警が中華航空側の6名を書類送検	福岡空港でガルーダ・インドネシア航空機が離陸に失敗。乗客3名が死亡。 運輸省航空事故調査委員会が最終報告書公表 クリントン大統領が「航空機事故被災者家族援護法」に署名	
平成9年 (1997) 2月20日 / 2年10ヶ月 4月26日 / 3年 9月11日 / 3年4ヶ月 10月6日 / 3年5ヶ月 12月12日 / 3年8ヶ月 12月22日 / 3年8ヶ月	遺族会と地主側が慰霊施設用地売買の本契約 第4回慰霊式 (慰霊施設建設予定地) 持主不明の遺品を火葬 慰霊施設「やすらぎの園」起工式	幸旅会と中華航空が和解 白井徳康氏 (事故生存者) 初証言			
平成10年 (1998) 4月20日 / 4年 4月26日 / 4年 6-7月 9月4日 / 4年4ヶ月 10月26日 / 4年6ヶ月	第5回慰霊式 (空港内メモリアル完成除幕式)	審理開始 弁護団、日本人遺族の心理的状況に関する意見書提出			アンケート調査実施に関して遺族に説明 第1回遺族アンケート調査
平成11年 (1999) 3月19日 5月17日 4月26日 / 5年 5月17日 5月29日 / 5年1ヶ月 7月5日 8月23日 / 5年4ヶ月 10月6日	第6回慰霊式	証人尋問開始 弁護団、台湾遺族の心理状況に関する意見書提出	名古屋地検、機長ら4名の不起訴処分を決定 (遺族へ通知) 不起訴「不当」を申し立て	国際民間航空機関(ICAO)、モントリオール条約を採択 中華航空機香港で着陸に失敗。2名死亡 名古屋空港で消火救難訓練実施	

航空事故犠牲者遺族の心理(1) / 安藤清志・松井 豊・福岡欣治

年月日 / 事故からの経過年月	遺族の活動 (裁判関係を除く)	損害賠償裁判関係	刑事裁判関係	事故調査・ その他関連事項	プロジェクトの進行
平成12年(2000) 1月19日 4月26日 / 6年 5月26日 9月4日 / 6年4ヶ月	第7回慰霊式	非公開協議において 裁判長が原告と被告 に対し和解を勧告。	検察審査会、不起訴不 当の議決	日本がモントリオール 条約を批准(3カ国目)	
平成13年(2001) 4月6日 4月18日 4月26日 / 7年 5月22日 11月1日 / 7年6ヶ月	第8回慰霊式	合同原告団の代表4人 が名古屋地裁で初証言	名古屋地検、再捜査の 結果4名の不起訴処分 を決定 岐阜地裁、日東遺族会 会員らの労災請求棄却	国土交通省航空・鉄道 事故調査委員会が発足	
平成14年(2002) 4月1日 4月26日 / 8年 5月2日 / 8年1ヶ月 9~10月 10月25日 / 8年6ヶ月 10月28日 / 8年6ヶ月 10~12月	第9回慰霊式	日東遺族会和解(山本 昇会長を除く) 合同原告団のうち5遺 族(8人)が和解(これま でに8遺族16人が和解)		中華航空、日本での名 称表記を「チャイナエ アライン」に変更 台北発香港行中華航空 ジャンボ機が空中分解 台湾海峡の澎湖諸島付 近の海上に墜落。225 名死亡。	一般遺族無作為 抽出調査 第2回遺族アンケート調査
平成15年(2003) 2~3月 3月28日 4月26日 / 9年 6月13日 11月14日 / 9年7ヶ月 11月4日 12月26日 / 9年8ヶ月	第10回慰霊式(墜落 時刻に合わせて黙祷)	合同原告団のうち2遺 族が和解 合同原告団訴訟が結審 合同原告団のうち79人 が和解 一審判決。中華航空の 責任を認め、遺族ら 232名に対し総額50億 3297万4414円を支払 うよう命じる。		モントリオール条約 発効	遺族面接調査
平成16年(2004) 1月5日 1月8日 1月19日 / 9年9ヶ月 2月29日 / 9年10ヶ月 3月9日 / 9年10ヶ月 4月26日 / 10年	慰霊式開催。遺族会 が『空へ~この悲し みを繰り返さないた めに』を刊行	合同原告団が控訴(控 訴権確保のため) 中華航空が控訴しない ことを表明 統一原告団236名の うち204名が控訴を取 り下げ(判決が確定) 統一原告団のうち、さ らに5人が控訴を取り 下げ。控訴審は残りの 原告27人名で継続。	名古屋地検、遺族の求 めに応じて検死写真の 一部を開示		

年月日 / 事故からの経過年月	遺族の活動 (裁判関係を除く)	損害賠償裁判関係	刑事裁判関係	事故調査・その他関連事項	プロジェクトの進行
5月27日 / 10年1ヶ月 12月9日 / 10年8ヶ月		男性犠牲者(1名)の遺族2名の提訴に対して判決(名古屋地裁)。中華航空機事故の一番はすべて終了。 控訴審開始(第1回口頭弁論)			
平成17年(2005) 4月25日 / 11年 5月27日 / 11年1ヶ月	遺族会が事故発生直後の報道対応の検討・改善について日本新聞協会、日本民間放送連盟、日本雑誌協会に申し入れ			JR福知山線脱線事故(死者107人)	
平成19年(2007) 4月19日 / 13年 8月20日 / 13年4ヶ月 8月23日 / 13年4ヶ月	遺族会が国交省と中華航空に、事故原因の速やかな解明や安全運航の徹底を求める要望書を提出	遺族ら27人が和解。中華航空側、法廷で謝罪。遺族2名は訴訟を継続。		中華航空120便(ボーイング737-800)が那覇空港到着直後にエンジンから出火爆発炎上。	
平成20年(2008) 2月28日 / 13年10ヶ月 3月13日 / 13年11ヶ月		控訴審判決 双方が控訴せず、すべての裁判が終結			

表3 不慮の事故、自殺、他殺による死者数及び割合(平成21年)

	全 体	男 性	女 性
傷病及び死亡の外因	73596(6.45)	47796(7.85)	25802(4.84)
不慮の事故	37756(3.31)	22588(3.71)	15168(2.85)
交通事故	7309(0.64)	5010(0.82)	2299(0.43)
転倒・転落	7312(0.64)	4273(0.70)	3039(0.57)
不慮の溺死及び溺水	6435(0.56)	3546(0.58)	2889(0.54)
不慮の窒息	9401(0.82)	4819(0.79)	4582(0.86)
煙, 火災	1364(0.12)	825(0.14)	539(0.10)
有害物質	978(0.09)	650(0.11)	328(0.06)
その他の不慮の事故	4975(0.44)	3465(0.57)	1492(0.28)
自 殺	30707(2.69)	22189(3.64)	8518(1.60)
他 殺	479(0.04)	249(0.04)	230(0.04)
その他の外因	4656(0.41)	2770(0.45)	1886(0.35)

注：平成22年厚労省人口動態調査による。括弧内の数値は、それぞれ全体、男女別の死者数に対する割合(%)

この表3からも、全体的に見れば、交通事故による死が非常に稀な出来事であることがわかる。われわれが実施した死別経験調査(安藤・松井・福岡, 2002)では835名(男性341名、女性494名)が分析対象とされたが、「過去約10年くらいの間に身近な人の死を経験したことがありますか」という質問に対して「ある」と答えた回答者が死亡原因としてあげたのは、病気・老衰89.1%、交通事故2.8%、交通事故以外の事故2.2%、自殺4.8%、その他1.1%であった。これらの数値は、若干

事故が占める割合が高いものの、表3に示される、それぞれの死因の割合にほぼ対応している。

「交通事故」という語は、一般的には道路交通事故を指すことが多いが、統計上は、道路交通事故に加えて、航空交通事故、鉄軌道交通事故、海上交通事故が含まれる。平成19年に関しては、一番多いのは道路交通事故(5744人)であり、鉄軌道交通事故(338人)、海上交通事故(117人)、航空交通事故(10人)が続く。図1は、内閣府の『交通白書』から、平成4年～平成19年の年間種類別に死者数の推移をまとめたものである。ただし、道路交通事故は他の3種類の事故に比べて死者数が圧倒的に多いため、これを省いて他の交通事故の推移の特徴を見やすくしてある。

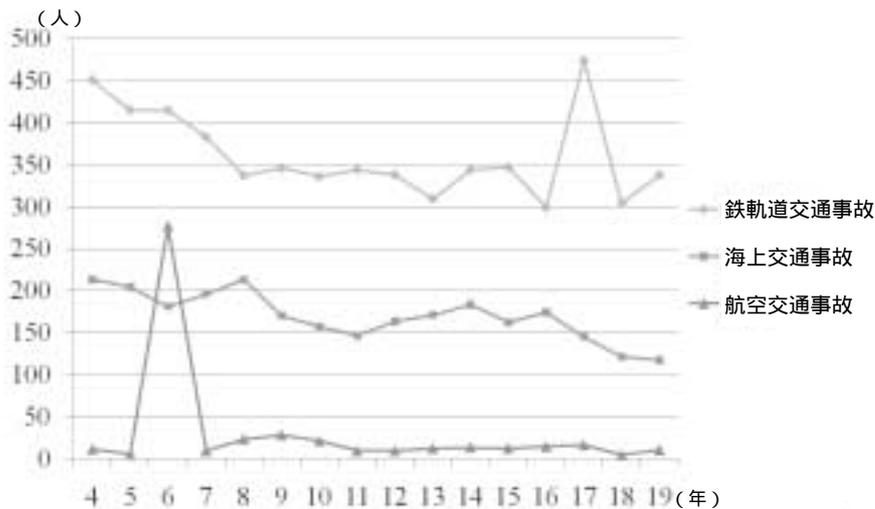


図1 交通事故による死者数の経年変化 (平成4年～平成19年)

この図から、航空事故による死者は通常はきわめて少ないが、一度、大型航空機の事故が発生すると多数の死者が出るのが一目瞭然である。平成6年の死者数が突出しているのは、名古屋空港中華航空機墜落事故の発生によるものである。以上のように、日本においては、死亡原因全体に占める交通事故の割合は低く、中でも航空事故の割合は極端に低い。したがって航空機は、大事故が発生した直後を除けば安全な交通手段と見なされているといえるだろう。

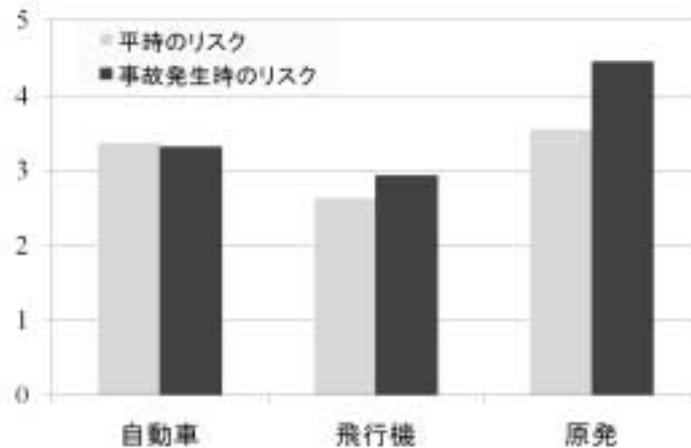


図2 自動車、飛行機、原発のリスク認知 (田中,1998)

では、具体的に、他の交通手段と比べて航空機はどれくらい安全なものとして認知されているのだろうか。こうした問題を直接扱った研究は少ないが、これまでのリスク認知研究の中に、航空機が比較的「安全な」交通手段と認知されていることを示しているものがある。たとえば、田中(1998)は、首都圏8地域の20歳以上の国民1,000人に対してアンケート調査(訪問面接法)を実施し、自動車、飛行機、原子力発電所のそれぞれが「平時」にどれくらい安全かを、1(非常に安全)~5(非常に危険)の5点尺度上に評定させた。その結果、図2に示されているように、航空機は自動車や原子力発電よりも安全であると認知されていることが明らかにされた。

また、米国で行われたリスク認知の研究(Slovic, 1987)では、4つの回答者群が、30の活動・技術のリスクの順位づけを行うことを求められた。その結果、一般市民が乗客として搭乗することになる「民間航空機」は16~18位とほぼ中間に位置しているのに対して、自動車は1~5位とその危険度が上位にランクされた。

以上は、あくまでも自動車との比較の上で航空機の安全性の認知を検討したに過ぎない。鉄道や航空機の場合、われわれは一般乗客としてそれらの運航に直接影響を与えることはほとんどできないが、それでも多くの人々は「安心して」搭乗することができる。この点に関して池田(2008, 2010a, 2010b)は、山岸(1998)の理論に基づき、われわれが企業を「リスク対処の代理人」として委ねることによって、リスクに対処することを指摘している。たとえば、厳しい自然環境の中で飛行機が運航されることがあっても、乗客はパイロットの操縦に手を貸すことはできない。したがって、乗客は、「パイロットや航空会社がリスクの回避を担っており、それを信頼し、安心する」ということになる。代理人を信頼するからこそ、安心して搭乗することができるのである。具体的には、高度なテクノロジーに基づいて設計・製造された航空機や管制システムには、さまざまな安全対策が施されており、それが安心の基盤になる。また、パイロットは安全運航を可能にするような厳しい訓練を受け、また定期的にそれをチェックする制度があるので、搭乗するパイロットの氏名を知らなくも、資格のあるパイロットが操縦すると考える限りは信頼することができるのである。

事故が発生した場合、とくに被災者やその家族にとってはこの信頼が裏切られることになる。「安全優先が当然だ、それは任せた、という前提が覆る(池田, 2010b, p.347)」のである。そして、事故の状況にもよるが、強い怒りが航空会社に向けられ、原因を明らかにして責任を追及しようとする傾向が強まる。航空機事故の場合、遺族が損害賠償裁判に訴える大きな理由もここにある(Butcher & Hatcher, 1988)。

稿を改めて論じることになるが、このように信頼が裏切られる形で事故が発生することは、二つの点で重要な意味をもつと考えられる。一つは、犠牲者遺族の「心理的回復」には、事故で壊された信頼を回復させることができるかどうかが大きく関わるという点である。当然、それには航空会社の事故後の「態度」や裁判の結果、そして社会の側の認識が関係することになる。もう一つは、航空機の運航が高度なシステムとして成り立っていることから、事故原因とそれに伴う責任がパイロットなど個人に帰着させることが難しいことである。米国のように、再発防止を優先させるために個人の刑事責任が問われないことが制度化されている場合もある。事故が発生した場合、安全性を高めるために構築されるシステムそのものが、責任追及を曖昧にしてしまう側面がある。これは、犠牲者の無念を晴らそうとする遺族の感情とは相容れない。

以上、名古屋空港中華航空機事故の概要およびその後の経過について、とくに遺族の心理に関すると思われる事柄を中心にまとめた。次稿では、第一調査の調査概要を、その後の再分析も含めて報告する予定である。

【引用文献】

- 安藤清志 (2004). 航空機事故遺族の死別後の心理的反応と回復過程に関する研究 文部科学省科学研究費補助金・研究成果報告書
- 安藤清志・福岡欣治・松井豊 (2001). 航空機事故による死別反応の研究(5)台湾遺族調査の概要 日本社会心理学会第42回大会発表論文集, 556-557.
- 安藤清志・福岡欣治・松井豊 (2002). 近親者との死別による心理的反応(2)死別によって得るもの、失うもの 日本社会心理学会第43回大会発表論文集, 556-557.
- 安藤清志・松井 豊・福岡欣治 (1999). 航空機事故による死別反応の研究(3)調査の概要 日本社会心理学会第40回大会発表論文集, 260-261.
- 安藤清志・松井豊・福岡欣治 (2003a). 近親者との死別による心理的反応(3) 無作為抽出サンプルによる一般人調査の概要 日本心理学会第67回大会発表論文集, 244.
- 安藤清志・松井豊・福岡欣治 (2003b). 航空機事故による死別反応の研究(7) 調査の概要と遺族の健康状態 日本トラウマティック・ストレス学会第3回大会抄録集, 69.
- 安藤清志・松井豊・福岡欣治 (2004). 近親者との死別による心理的反応：予備的検討 東洋大学社会学部紀要, 41(2), 63-83.
- Ando, K., Matsui, Y., & Fukuoka, Y. (1999). Bereavement in an airline disaster: A preliminary report. Poster session presented at the 3rd conference of the Asian Association of Social Psychology, Taipei, Taiwan.
- Bonanno, G. A. (2004). Loss, trauma and human resilience. *American Psychologist*, 59, 20-28.
- Butcher, J. N., & Hatcher, C. (1988). The neglected entity in air disaster planning: Psychological services. *American Psychologist*, 43, 724-729.
- Figley, C.R., Bride, B.E., & Mazza, N. (1997). *Death and trauma: The traumatology of grieving*. Taylor and Francis.
- 福岡欣治・安藤清志・松井豊 (2003a). 死別体験後のソーシャル・サポートと心理的適応に関する予備的検討 静岡文化芸術大学研究紀要, 4, 55-60.
- 福岡欣治・安藤清志・松井豊 (2003b). 航空機事故による死別反応の研究(8) 無作為抽出データとの比較による事故の影響 日本トラウマティック・ストレス学会第3回大会抄録集, 70.
- 福岡欣治・松井豊・安藤清志 (1999a). IES(Impact of Event Scale)による死別反応測定の試み：航空機事故による死別反応の研究(2) 感情心理学研究, 7(1),42.
- 福岡欣治・松井 豊・安藤清志 (1999b). 航空機事故による死別反応の研究(4)故人との心理的関係性と遺族の健康状態 日本社会心理学会第40回大会発表論文集, 262-263.
- 福岡欣治・松井 豊・安藤清志 (2001). 航空機事故による死別反応の研究(6)故人との心理的関係性と遺族の健康状態：台湾遺族の場合 日本社会心理学会第42回大会発表論文集, 558-559.
- 福岡欣治・松井豊・安藤清志 (2003a). 近親者との死別による心理的反応(4) GHQ12項目版、IES-Rに関する基礎的分析 日本心理学会第67回大会発表論文集, 245.
- 福岡欣治・松井豊・安藤清志 (2003b). 近親者との死別による心理的反応(6) 死別後のストレスとその影響 日本社会心理学会第44回大会論文集, 624-626.
- 福岡欣治・松井豊・安藤清志 (2004). 航空機事故による死別反応の研究(9) 中華航空機事故遺族の事故8年半後における心理的適応 日本社会心理学会第45回大会論文集, 740-741.
- 福岡欣治・松井豊・安藤清志 (2005). 近親者との死別による心理的反応(9) 死別後の心理的反応の規定因 日本トラウマティック・ストレス学会第3回大会抄録集,78.
- 藤田悟郎・藤田多美 (2000). 交通事故遺族の心的反応 日本心理学会第64回大会発表論文集, 232.
- 藤田悟郎 (2003). 交通事故の精神的後遺症 ト라우マティック・ストレス 1(1),39-45.
- Holmes, T.H., & Rahe, R.H. (1967). The social readjustment rating scale. *Journal of Psychosomatic Research*, 11, 213-218.
- 池田謙一 (2008). 信頼形成と安心 環境安全 116, 3-5.
- 池田謙一 (2010a). 参加と信頼 池田謙一・唐沢穰・工藤恵理子・村本由紀子 社会心理学 有斐閣 pp.291-312.
- 池田謙一 (2010b). 消費者行動・環境行動 池田謙一・唐沢穰・工藤恵理子・村本由紀子 社会心理学 有斐閣

- pp.331-350.
- 池内裕美・中里直樹・藤原武弘 2001 大学生の対象喪失 - 喪失感情、対処行動、性格特性の関連性の検討 - 関西学院大学社会学部紀要、90,117-131.
- Jacobs, S. (1999). *Traumatic grief: Diagnosis, treatment, and prevention*. Brunner/mazel.
- Jacobs, S., Mazure, C., & Prigerson, H. (2000). Diagnostic criteria for traumatic grief. *Death Studies*, 24, 185-199.
- 河合千恵子 (1987). 老年期における配偶者との死別に関する研究 死の衝撃と死別後の心理的反応 家族心理学研究, 1, 1-16.
- (財)交通遺児育英会 (編) (1981). 交通遺児家庭の生活危機と生活不安 交通遺児育英会
- (財)交通遺児育英会 (編) (1994). 交通遺児家庭の生活実態調査 交通遺児育英会
- 松井豊 (編) (1997). 悲嘆の心理 サイエンス社
- 松井豊・安藤清志・福岡欣治 (2002). 近親者との死別による心理的反応(1)死別状況と直後の悲嘆との関係 日本社会心理学会第43回大会発表論文集, 554-555.
- 松井豊・安藤清志・福岡欣治 (2003). 近親者との死別による心理的反応(7) 死別後の心理的变化 日本社会心理学会第44回大会論文集, 627-628.
- 松井豊・安藤清志・福岡欣治 (2003). 近親者との死別による心理的反応(5) 死別直後の悲嘆の規定因 日本心理学会第67回大会発表論文集, 246.
- 松井豊・福岡欣治・安藤清志 (1999). 死別反応と精神的健康との関連: 航空機事故による死別反応の研究(1) 感情心理学研究, 7(1), 41-42.
- 名古屋空港中華航空機事故遺族会 (2004). 空へ この悲しみを繰り返さないために 遺族たちの三六五〇日 毎日新聞名古屋開発
- Nance, J.J. (1986). *Blind trust*. W. Morrow.
- 大和田攝子 (2003). 犯罪被害者遺族の心理と支援に関する研究 風間書房
- 田中豊 (1998). 科学技術事故の帰属に関する研究 日本グループ・ダイナミックス学会第46回大会発表論文集, 228-229.
- Raphael, B., & Martinek, N. (1997). Assessing traumatic bereavement and posttraumatic stress disorder. In J.P.Wilson, & T.M.Keane, (Eds.), *Assessing psychological trauma and PTSD*. pp. 373-395. New York: Guilford Press.
- Rando, T. (1992-93). The increasing prevalence of complicated mourning: The onslaught is just beginning. *Omega*, 26, 43-59.
- Rando, T.A. (1993). *Treatment of complicated mourning*. Reserach Press.
- 坂口幸弘 (2010). 悲嘆学入門—死別の悲しみを学ぶ 昭和堂
- 坂口幸弘・柏木哲夫・恒藤暁1999 家族の死に関連して生じるストレス—「二次的ストレス」に関する探索的検討 家族心理学研究, 13, 77-86.
- Slovic, P. (1987). Perception of risk. *Science*, 236, 280-285.
- Stroebe, M., Hansson, R.O., Schut, H., & Stroebe, W. (2008). *Handbook of bereavement research and practice: Advances in theory and intervention*. Washington, DC: American Psychological Association.
- Stroebe, M., Hansson, R.O., Stroebe, W., & Schut, H.(Eds.) (2001). *Handbook of bereavement research: Consequences, coping, and care*. Washington, DC: American Psychological Association.
- Stroebe, W., & Schut, H. (2001). Risk factors in bereavement outcome: A methodological and empirical review. In M.S.Stroebe, R.O.Hansson, W.Stroebe, & H.Schut(Eds.), *Handbook of bereavement research: Consequences coping, and care*. American Psychological Association.
- Stroebe, M., & Stroebe, W. (1983). Who suffers more? Sex differences in health risks of the widowed. *Psychological Bulletin*, 93, 297-301.
- Stroebe, M., Stroebe, W., & Hansson, R.O. (Eds.) (1993). *Handbook of bereavement: Theory, research, and intervention*. New York: Cambridge University Press.
- 山岸俊男 (1998). 信頼の構造 こころと社会の進化ゲーム 東京大学出版会

【Abstract】

Psychological Effects of Bereavement in Airline Disasters:
The Case of Victims of China Airlines Flight 140 Crash(1).

Kiyoshi ANDO (Toyo University)

Yutaka MATSUI (The University of Tsukuba)

Yoshiharu FUKUOKA (Kawasaki University of Medical Welfare)

The present study aimed at discussing the long-term psychological effects of the bereavement in an airline disaster. On April 26, 1994, a commercial China Airline Airbus A300-600R airliner crashed at Nagoya International Airport. Two hundred and sixty-four passengers and crew members were killed in the crash. About 18 months later, most of the bereaved family members filed suits against the airline and a maker of the airplane, insisting that they were jointly responsible for the crash. In July of 1998, the authors asked 180 adults who lost their family members in the crash to complete a questionnaire which contained the General Health Questionnaire and the Impact of Event Scale, as well as questions which aimed to tap the reactions when they viewed the remains, the evaluation of the media, feelings toward the airline and the maker, and the enjoyment in daily activities etc. On the basis of the results of this survey and several other researches conducted thus far, the authors discuss how the bereaved family members have dealt with the challenges and how the event affected the psychological aspects of their lives. In the present article, for the sake of companion articles the authors are preparing, the events that occurred after the crash were described in detail, as well as how people expect that the commercial airliners are safe means of transportation.