

災害における「喪失」と社会 ～ ill-being から well-being へ～

安藤 清志（東洋大学社会学部社会心理学科教授）

ただ今ご紹介いただきました、東洋大学の安藤と申します。今回、モチベーション研究所の第3回セミナーにお招きいただきまして、テーマをどうしようかというところ考えたんですが、結局、ここしばらく関心を持ってきたことを自己紹介かたがたお話しさせていただくことにいたしました。実は、私、4月からサバティカルをいただくことになっているんですが、その間、これからお話することに関して、いろいろやりたいことがあります。皆さんがたには、是非いろいろご示唆をいただいて、来年度有効に活用させていただきたい、そういう願いもありまして、このテーマを選ばせていただきました。

「災害における喪失と社会」というテーマですと、多分、今回の東日本大震災、あるいは原発事故の話を書き浮かべることができると思います。実際、原発事故で避難されている方々の調査に関わっていて、角山先生から今回の講演のご依頼をいただいた昨年11月の時点ではその結果を紹介しようと思っていたのですが、調査の予定が少し遅れておりまして、まだデータが揃っていないのです。そこで、こういう人たちを対象としたプロジェクトだという形では簡単にお話ししますが、これとは別にかなり前に行いました飛行機事故の遺族の調査に多くの時間を割いてお話しさせていただきたいと思っています。ただ、航空災害（air disaster）も原子力災害（nuclear disaster）も技術的災害（technological disaster）ということで共通する点もありますので、そうした中で皆さんのご関心に沿った話ができればと思っています。

これまでの関心事

まず、これまで私が関心をもってきた事の流れの中でお話しすると、以前、自己開示や自己呈示の問題を扱っていたのですが、90年代の後半に、裁判がらみなのですが名古屋空港中華航空機墜落事故の遺族の調査を依頼されまして、松井豊先生、福岡欣治先生と一緒にやった仕事があります。その約4年後の2002年に、同じ遺族に対して、再度質問紙調査と面接調査を行わせていただいたのですが、その時には、一回目の調査の項目に加えて「トラウマ経験後の成長」といった側面も含めていろいろお尋ねしました。今日は、この辺りの話を中心にさせていただく予定です。

関連するテーマとしてもう一つ関わってきたのは、ジャーナリストの惨事ストレスです。後で、社会との関わりということでお話ししたいと思いますが、災害現場や被災者を取材するジャーナリストは、自分自身が精神的に傷つくことがあります。一般の人々は直接災害現場に行くわけではないので、報道を通じてその状況であるとか、被災者の心の内を知るわけです。ジャーナリストはこの点で非常に大きな役割を果たしているわけですから、この人たちのストレス研究は、被災者だけでなく、報道に接する一般の人々にとっても意義のあるものと思います。

こうした研究と並行して、さきほど触れましたように、2年前から原発災害の被災者、具体的には福島県の浪江町から二本松市の仮設住宅などに避難している人たちの調査に関わっています。これについては、後ほど概要をお話ししたいと思います。

被災者の「モチベーション」

今回、モチベーション研究所でのお話ということなので、特に技術的災害の被災者となった方々のモチベーションという観点から少し考えておきたいと思います。

先ほど述べましたように、航空災害も原子力災害も技術災害ということでは共通しています。そして、こうした災害の被災者は、全ての人ではないですが、ある時期、事故の原因・責任を明確にすると、犠牲者の無念を晴らすとか、いくつかの目標を持ちます。そして、その目標に向かって自らを駆り立てて達成に向けて活動する、ということがあります。それが、結果として「トラウマ経験後の成長」、あるいは心理的 well-being といった側面に影響を及ぼすのではないかと。もちろん、「成長すること」は「well-beingを高めること」が目標となるのではなく、ある目標を達成しようとする試みの中で、結果としてそれが高まる可能性があるという枠組みで、後半、お話しする予定です。

2つのプロジェクト

繰り返しになりますが、航空災害に関するプロジェクトは、松井豊先生、福岡欣治先生と私の3人でやったものです。事故が発生したのは1994年ですが、その4年後に第1回調査、さらに8年半後に2回目の調査

を実施しました。その他にも何度か面接調査をやっています。今年はちょうど事故から20年目にあたりますが、この機会に何人かのご遺族に再びお話を伺いながら、これまでの研究を何とか本にまとめたいと思っています。

もう一つの原子力災害に関するプロジェクトでは、早稲田大学都市地域研究所の所長である佐藤滋先生が代表者となっているJSTの委託研究「ネットワーク・コミュニティによる活力ある高齢社会」の一部として行っているものです。航空災害のほうで事故で肉親を喪う暴力的な死別あるいは喪失であるのに対して、こちらは主として「コミュニティの喪失」です。約2万人の町民が強制的に避難を余儀なくされ他の場所に住まなければならなくなったわけです。

このプロジェクトに1年半前から参加させてもらいました。現在、各地域にある仮設住宅やいわゆる「見なし仮設住宅」で避難生活を送っている人たちは、コミュニティを失ってバラバラになっているわけですが、ここでいう「ネットワーク・コミュニティ」は、たとえばいくつかの仮設住宅を結びつけて交流を豊かにし、活力ある高齢者のコミュニティを作ろうというものです。そのために、仮設住宅を行き来するバスを運行したり、浪江町に一時的に帰還するバスを仕立てたり、iPadを利用してネットでつながるようにしたり、ということをやっています。その中で、私達「心理グループ」は、その結果として避難者の心にどのような効果が生じるのか、それを明らかにするというのが仕事になっています。大変難しい作業ですが、避難している方々にお会いして話を聞いたり、仮設住宅に住んでいる人たちにアンケート調査を実施したりしています。さきほどお話ししたように、アンケート調査はまだ実施の途中で、結果を報告することはまだできないのですが、こういうプロジェクトに関わっています。

それから、もう一つ、「ジャーナリストの惨事ストレス」も、被災者の問題を考える際に重要な意味をもちますので、こちらのプロジェクトにも加わっています。災害現場で取材をしたり遺族の話を聴いたりするジャーナリスト自身も心理的に傷つくことがあり、それが取材や報道のやり方や内容にも影響を与えるのではないかと、という考えのもとに研究をおこなっています。これまで日本と中国のジャーナリスト、そして、最近では、韓国のジャーナリスト約300名にアンケー

ト調査を実施しました。これをつなげ合わせるストーリーを、きょう、ちょっとお話ししたいと思います。

では、まず原子力災害の話から・・・。

誰もいない町

こちらは、浪江町の1年前の写真です。街に人影はありません。皆、国の指示にしたがって避難し、豊かなコミュニティ、古里を失い、散り散りになって生活をしています。航空機事故との共通点と言えば、いずれも「安全」が裏切られるということです。ふだん私たちは、旅客機は安全だと信じてあまり不安を感じないで搭乗します。原子力発電所は、事故になったら危ないかもしれないという不安はあっても、「安全神話」に支配されてきたわけです。事故が起きると、こうした期待は完全に裏切られます。

もう一つの共通点は、被災者に責任がないです。細かく言えば事故を起こした航空会社を選んだとか、かつて原発を招致したとか、結びつけることはできるかもしれませんが、事故そのものには基本的には責任はない。それと、「暴力的に」奪われることも共通しています。意図せざる形で、突然、肉親を、あるいは、家やコミュニティを喪います。ただ、さきほどお話ししたように、航空機事故のほうは「明確な喪失」であるのに、原発事故のほうは「曖昧な喪失」です。確かに、現在は戻れないが、いつかは帰還できるかもしれない。そのような曖昧な状況に置かれてしまうと言う違いはあります。

以上のようなことを念頭に置いていただきながら、まずは浪江町からの避難者の話をさせていただきま

す。

浪江町の海に面した地域は、事故を起こした福島第一原発の少し北にあります。そして、北西の方向に長く延びていて、山のほうが津島です。こちらは避難区域を示したものです。北西方向には放射線量の高い地域がある一方で、海側には低い所があります。1年ぐらい前に、この海岸の部分と町の中心部の様子を私たちのグループの何人かが見学させていただきました。その時のビデオの映像を少しご覧いただきたいと思います。

最初は、町の中心部にある商店街から浪江駅までの間です。事故前は、賑やかな町だったと思います。正面は体育館・・・これが浪江駅です。今度は浪江

小学校です。ご覧のように、あわただしく避難した児童のランドセルがそのまま置いてあります。校庭は草だらけですね。次は、西側の常磐線の鉄橋の上から線路を映した画像です。草が覆い被さって線路が見えなくなっています。この辺りも、誰も住んでいません。ちょっと右側に浪江高校があります。こんな状態なんです。人が居ない・・・。

若松丈太郎という詩人が事故を「予言した」ということで話題になったことがありました。この詩です。実は、チェルノブイリの事故を題材にした詩なんですけど、それが、ある意味、現実になってしまったということです。神隠しされた町。かくれんぼで鬼の役をやっている、目を開けて探そうとしたら誰も居なくなっていた。子供の頃、そんないたずらした人も居るかもしれませんが、そのときの、ぞっとする感じがあります。

誰もいない町、古里。この町を賑わしていた人たちはどこにいますのでしょうか。

仮設住宅に住む

浪江町の人口は約2万1000人ですが、その7割は福島県内に避難しています。残りの多くの人は、東京近辺に避難している人が多く、その他日本全国に散っています。福島県内では、福島市、いわき市、二本松市に多くの人が避難していらっしゃいます。

プロジェクトで取り組んでいるのは二本松市の仮設住宅です。住民意向調査の結果から避難している人たちの住居形態を見ると、仮設住宅に住んでいる人が2割です。もっと多いのは借り上げ住宅です。仮設住宅は、他の町民とまとまって住むという点ではいいんですが、生活騒音など環境が問題になります。一方、借り上げ住宅に住む場合、家賃に対する補助は出るんですが他の町民とはバラバラになってしまうということが問題となります。

この写真は、二本松市にある仮設住宅の一つです。場所によって設置する業者が異なるので、住宅の種類も異なります。この仮設住宅は、ログハウス風でかなり見た目がよいものです。市の中心部に近いこちらの仮設住宅は、隣の生活音も響いてしまいそうな造りになっています。こういう所で生活されているわけです。最初は、いろいろ不足するものがあった大変だったと思いますが、この時点ではかなり落ち着いて

いらっしゃるような雰囲気ではありました。こういう所に、多くの高齢者が生活していらっしゃいます。

先ほどの意向調査の質問の中に、「帰る予定がありますか」、「帰りたいですか。」ということを探るものがあります。なかなか判断が難しいわけですが、この図に示されているように、帰りたいと言っている人が2割くらい、もう浪江町に帰らないと決めている人が3割弱です。

年齢別に見ると、高齢の人ほど「帰りたい」の割合が多いのがわかります。若い人は「帰らない」を選択している人が多い。ですから、町民は危機感を抱いているわけです。浪江町の小学校、避難している小学校にも新しい子どもが入ってこないとか、このままではまさにコミュニティーを失ってしまうのではないかと不安です。

浪江町の商工会の人たちが中心になって「町づくりNPO新町なみえ」という組織を作って、バラバラになっている町民同士が集まって話をする会を各地で開催したり、浪江町のお祭りを毎年二本松市で開催したり、将来の町作りのためにさまざまなプランを検討したり、という活動を行っています。こうした活動を早稲田のグループがサポートすることになります。このような過程で、人々の意識がどのように変化するかをアンケート調査によって調べようとしているわけです。

このようにコミュニティーを喪失した人たちと飛行機事故で肉親を喪った人たちの置かれる状況、そして、それに対する心理的なプロセスは、非常に似ている部分と異なる部分があります。続いて、本題の航空機事故の話をしていただきますが、時々両者を比較しながら考えてみたいと思います。

名古屋空港中華航空機墜落事故

私たちが扱ったのは、1994年の4月26日、中華航空のエアバスA300が名古屋空港の滑走路脇に墜落した事故です。264人の乗員・乗客が亡くなりました。事故の発端は、「ゴー・レバー」です。着陸やり直しモードにするためのレバーに触れてしまったことがきっかけになって、最終的に大事故につながったということが分かっています。

最初に私たちのグループがやったことは、損害賠償裁判で原告側の心理的負担を明らかにするために裁

判所に意見書を提出するという作業の中で行った調査でした。実施したのは、事故から4年後（1998年）でした。

その後、裁判とは別に、今度は科研費による研究の一部として、遺族会にお願いして2回目の調査を行いました。これが事故から8年半後です。対象者は少ないですが、面接調査も一緒に行いました。2005年には台湾人の遺族の方々にもお話を伺いました。プロジェクト全体の構成と質問紙の概略を示したのがFigure 1です。

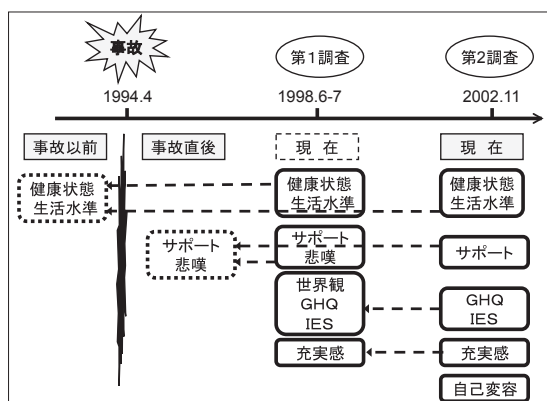


Figure 1 調査時期と主な使用尺度
(破線の矢印は回顧的な評価を求めた事を示す)

航空機事故の特徴

飛行機事故によって肉親を喪うという経験は「暴力的死別」の典型的なものと言ってよいかもしれません。まず、まったく予期されない状況で起きます。そして、遺体の損傷が激しい。多数の乗客が同時に亡くなる。目撃者がいないために、死の状況が明らかになりません。これに「ランダムな死」が加わります。たまたま、その飛行機に乗り合わせて事故に遭ってしまうわけです。なぜ、あの人が死んだのか、その意味を理解することが非常に困難になります。こうしたことが重なって遺族の心理的負担を強めることになります。

こうしたことも含めて、飛行機事故がもつ特徴について少し詳しくみていくことにします。

まず、飛行機事故が起きた場合、私たちのもっている期待、つまり「飛行機は安全」という期待が裏切られることになります。航空会社も安全性を強調しますし、実際、飛行機事故で亡くなる人の数は非常にわずかです。たとえば、平成24年一年間で、約125万人の

人が亡くなっています。ほとんどは病気とか老衰で亡くなります。交通事故で亡くなる人は、わずか0.5パーセントに過ぎません。交通事故にもいろんな種類がありますが、当然のことながら最も死亡者数が多いのは道路交通事故です。そして、航空交通の死者数は、海上交通や鉄道事故と比べてもずっと少ない。ですから、いろいろなデータ、たとえばリスク認知の研究を見ても、自動車に比べて民間航空機は安全ということになっています。ただ、一度事故が起きますと、多数の乗客が亡くなる大惨事になります。

2番目は悲惨な破壊状況です。これは、アンケート調査では、とくに遺体確認の現場がいかに悲惨か、多くの回答者が訴えてきます。遺体の損傷が激しいだけでなく、その数が多い。私たちの調査でも、ご遺族は、平均2人の方を亡くされていました。名古屋空港墜落事故の場合、墜落して炎上したので、やけどで亡くなった人が4割です。そして、全身打撲、頭部損傷・・・と続きます。これは愛知県医師会が後でまとめた資料ですが、私たちの調査でも「どれくらい遺体の損傷の程度がひどかったですか」という質問に対して、「ひどかった」という回答が3割です。

死の状況が分からない、というのも一つの特徴になります。恐怖や痛みを感じたのかどうか、推測するしかありません。一般に、自動車事故は一瞬ですが、飛行機事故の場合には、何か不具合が起きて墜落するまでに一定の時間がかかります。日航機の事故の場合には、32分間ダッチロール繰り返しましたから、裁判でもその恐怖に対する慰謝料を含めるべきだという主張がなされました。中華航空機の場合には40数秒ですけれども、失速して墜落するまで乗客が強い恐怖を感じたことは明白です。逆にいうと、それ以外の状況はほとんどわかりません。

次は、飛行機事故は、その影響が非常に広範囲に及ぶということです。もちろん、犠牲になる乗客・乗員本人はもとより、その人たちの家族、友人や知人を合わせれば大変な数になります。また、墜落する場所によっては地上の住民が巻き添えになります。さらに、最近認識されてきたように、悲惨な事故現場で救助にあたる人たちも傷つきます。報道関係者も同様です。飛行機事故に限らず、かなりの早い段階で現場に入って、多くの遺体に接するというような経験をするわけです。

それから、責任が明確にならないということも、特

徴としてあげられます。操縦に関わらない乗客に責任がないことは分かっている一方で、パイロットなどによるヒューマンエラーが関わっている場合がほとんどです。ですから、回避できたはずだということを常に考え続けなければなりません。また、中華航空機事故では、調査の結果、12の原因が連鎖的に影響を与えたことが報告されました。ですから、遺族の心理としては、とにかく原因をはっきりさせたいですね。操縦ミスなのか、エアバスの設計ミスなのか、一生懸命、裁判を傍聴したりして、資料を集めて勉強したりして考えるわけです。それから、後からお話するように、亡くなった人はおそらくこういう事を望んでいるはずだということを想定して、それを自分が代わりに実行するということを考えます。さきほどのモチベーションということで言えば、こうやって目標を設定して、自らを駆り立てて一生懸命裁判で頑張るということになります。

6番目は、組織を相手にする、という問題です。公共交通の場合、それがないと困る人がたくさん居ますから、事故後もすぐに運航が再開されます。別の飛行機持ってきて同じ便が飛んだりするわけです。このような事に遺族は違和感を覚えます。それから、同じ航空会社が同じような事故を何度も起こすこともあります。それに対して、誰が謝罪するのかというのも問題ですし、事故を起こした会社が潰れてしまうこともあり得ます。責任を誰に求めればよいのか、どうしても曖昧になってしまいます。この点も含めて、事故が起こったことをどのように理解したらよいのか、難しさがあります。なぜ、事故が起こったのか。裁判の過程でもなかなか明らかになりません。原因が何か。責任は誰にあるのか。法律の問題もありますけれども、組織は処罰されないわけです。日本では。それから、なぜ、この人が事故に遭ったのか。生き残った人が居る中で、この人は、そちらになぜ入らなかったのか。なんで、こんなボロボロの損傷の激しい遺体になったのか、分からないことだらけです。という状態に置かれることになります。

そして、裁判です。多くの遺族は、犠牲者の無念を晴らすという思いで訴訟を起こすのですが、飛行機事故の裁判は非常に長い年月がかかります。実際、この事故の裁判でも、すべて終わるまでに12年かかっています。その間、少しずつは前払い的に支払われるんですが、賠償金が入ってきません。ですから、途中

で和解に応じる人が出てきます。そうした難しい状況の中で、判決を求めて最後まで闘う人たちもいます。

中華航空機の事故の場合、最終的に判決を得ました。遺族にとっては大変大きな成果だったといえます。ここまで12年かかっているわけです。

アンケート調査の結果から

それでは、時間もあまりありませんので、アンケート調査の結果をいくつか見ていきたいと思います。

これは生活水準を自己評定してもらった結果です。事故以前は「中の上」だった人が少なくなっています。一方、事故後は「中の下」という人が増えています。経済的に多少の困難が生じている様子が見えます。こちらは、健康状態の自己評定です。事故以前は、「健康だった」という人が6割いらっしゃるんですが、事故後は少なくなっています。よく使われる精神健康調査票 (GHQ-12) で測定した結果がこの図です。事故4年後の第1調査、そして8年半後の第2調査どちらも、統制群と比べてかなり高い値 (不健康) であるのがわかります。

このスライドは、IES尺度 (Impact of Event Scale) の結果です。侵入 (再体験)、回避、過覚醒、いずれの下位尺度についても、統制群と比べると、かなり高い水準にあるのがわかります。

ということで、大急でill-being=ネガティブな側面を見てきました。前にお話した多くの困難な問題を考えると、このような状態になることは理解が容易だと思うんですが、その中で、well-being=ポジティブな側面と呼べるものがあるかどうか、続いてその辺りの話をしたいと思います。

この領域の研究は心理学の中でPosttraumatic growthです。PTGというような言葉で、1990年代の中頃から、こういう言葉が、現象自体は、昔から、いろんな形で語られてきたんですけど、こういう言葉を使って研究が行われるようになりました。

1990年代から、トラウマ経験のポジティブな影響について研究が行われるようになりました。テダスキとカルホーン (Tedeschi Park, & Calhoun, 1998) が“Posttraumatic Growth”という言葉で冠した本を出版したり、その後ハンドブックも出版されたりして、ますます盛んになってきました。ポジティブな側面を経験したかどうかを尋ねる項目を第2調査で含めるべき

かどうか、散々悩んだんですけども、結局、入れることにしました。後ほど結果をお見せします。

外傷後の成長については、いろいろな考え方がありますが、想定世界観の崩壊を前提にして議論を進める研究が多くあります。もともと持っていた世界観、さっきの例で言えば、航空機は安全だとか、原発は安全だとかいう、そういうことも含めて、私達は素朴な世界観をもっていて、それに基づいて生活している。トラウマ経験によってこれが壊されてしまうところからさまざまな影響が生じるというわけです (Janoff-Bulman, 1992)。想定世界観には3つの側面があります。①世界は善なる場所であり喜びの源泉である、②世界は意味のある存在である、③自分は価値のある人間である、です。たとえば、善いことをすれば善い結果が帰ってくると信じていても事故は人を選んでくれませんから、たとえば善行を積んできた肉親が若くして事故で亡くなってしまう、ということがあり得ます。こうした経験が、想定世界観を壊すことになります。壊れたら何とか修復しなければなりません。ある研究者は、想定世界観が壊れた後、同化や調節の過程があると主張します。壊れ方が小さければ元の世界観を少し変えれば何とか理解できるでしょう (同化)。でも、理解不能な出来事であれば、元の世界観を変えざるを得ません。ただ、うまくいけばいいけれども、例えば、もう神は信じられませんというような形で否定的に調節してしまうと、これは不適応的であろうというような考え方を取っています。

CalhounとTedeschiは、この図にあるような形で成長のプロセスを考えています。一番上にある“seismic event”ですが、サイズミックは激震、大揺れという意味ですから、世界観を揺るがす出来事というニュアンスがよく出ています。そうした激震的な出来事によって壊れた世界観を3つの側面で修復していくことが仮定されています。

それで、調査結果のほうなんですけど、私たちの調査 (8年半後の第2調査) では、ポジティブな変化だけではなく、ネガティブな変化も加えた質問項目にしました。因子分析の結果から得られた因子に名前をつけましたが、第1は「生の意義の認識」です。「命の大切さを実感するようになった」というような項目が含まれます。2番目は「人間的な成長」です。「自信がついた」などが含まれます。第3は「死への関心」です。「死を恐れるようになった」などネガティブな側面だ

けでなく、「自分の死についてもっと考えるようになった」というような項目も含まれます。第4は「意欲低下／人生不信」です。統制群と比べた結果がこちらですが、遺族群はすべての因子に関して高い値を示しているのがわかります。つまり、ポジティブな変化とネガティブな変化が同時に生じている可能性があるということになります (Figure 2)。

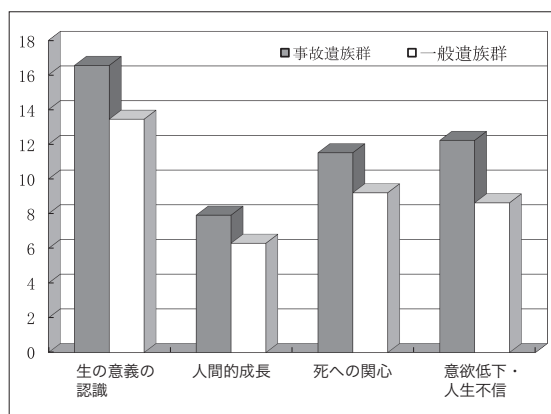


Figure 2 事故後の自己変容 (第2調査)

トラウマ経験と愛他性

ここで一つ注目したいのは、第1因子に含まれていた項目です。です。「他者に対する共感」とか「社会の役に立ちたい」などの項目が一緒になっています。この辺りの事を少し考えてみたいと思います。

第2回調査では、独立した項目としていくつか質問したのですが、「社会を見る目が広がった」にイエスと答えた人が半分近くいらっしゃいます。「社会の役に立ちたい」という人も4割程度います。比べるものがないので何とも言えない部分もありますが、そういうふうになるようになった人が一定数いるわけです。

辛い経験をしたにもかかわらず、他者のことを考えて援助を惜しまないという例はいろいろあるわけですが、苦悩が生み出す愛他性 (Altruism Born of Suffering: ABS) という言葉を使って研究を始めたのがStaubたちです。

彼らは、このスライドにあるようなモデルを立てています。まず、トラウマティックな出来事が生じて混乱の中で、愛他性が出てくる前提として「癒やし」必要だと考えています。そして、他者からのサポートがあり、自分自身も何らかの行為をおこなって、さらにロー

ルモデルが周囲に存在する……このような条件の下で愛他性が生じるというわけです (Figure 3)。

Vollhardt & Staub (2011) の研究では、トラウマ経験のある人はない人に比べて、スマトラ島沖地震の津波被害者に対して「個人的に寄付すべきだと思う」などの質問に肯定的に回答する傾向が見られています。また、同じ研究で、トラウマ経験者は日常生活の中でボランティア活動をする人が多いことも明らかにされています。

世代継承性と遺志の社会化

このようなトラウマ経験が生み出す愛他性や事故遺族のwell-beingといったものを考えるとき、関連した「行動」を実行することが重要であることは、もっと強調されてよいと思います。そこで、こうした行動する側面と、遺族の一部は社会的活動に関心を持つようになるというのが先ほどのアンケート調査の結果では何割かありましたが、それが実はwell-beingの問題に関わってくるんじゃないかということを仮定して、少し話したいと思います。

Hobfoll et al. (2007) は、行動焦点的成長 (action-focused growth) という言葉を使ってこの問題を扱っています。出来事が異なるので比較していいかどうか分かりませんが、かつて、イスラエルがガザ地区から撤退することを決め、反対する住民を強制的に矯正的に連れ戻すということがありました。いずれにしても、自分たちの古里を失うという経験ではあります。そのとき、反対する活動に参加していたかどうかを問題にしたわけです。調査の結果、参加しているほどPTSD傾向が低いことがわかりました。ここから、自ら行動することが成長につながるのではないかと考えたわけです。

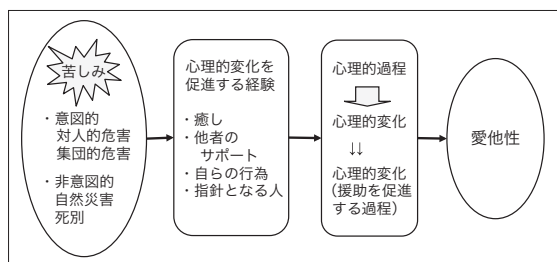


Figure 3 苦しみが生み出す愛他性 (Staub & Vollhardt, 2008)

ここから、先ほどお話しした「苦難が生み出す愛他性」が関係してきます。苦難を経験した人が示す愛他的「行動」が成長なりウェルビーイングに関わってくるのではないかと。そういう観点から遺族が示す行動の一つとして考えられるのが、「遺志の社会化」です。これは日航機墜落事故の遺族に面接調査をした結果から野田正彰先生が提唱した概念で、遺族が亡くなった肉親の「遺志」を想定し、それを実現する方向で行動することを意味します。心理学の領域で遺志の社会化に関連するのが、世代継承性 (generativity) です。ご存じのように、これはエリクソンの概念ですが、十数年前にマクアダムズたちがこの考え方を拡張したモデルを提唱しています。肉親を亡くした人たちも、その惨事を繰り返さないための活動を自らの目標として設定して次世代のウェルビーイングを高めようとしています。世代継承性という言葉が使われる場合、多くは遺産=良いものを残すことを意味しますが、「負の遺産を残さない」というのも、世代継承性の一つの側面です。これを、コトルたちは「世代間緩衝 (Intergeneration buffer)」と呼んでいます。つまり、「こんな酷い事は私たちの世代で終わりにしよう」という行動への関心です。

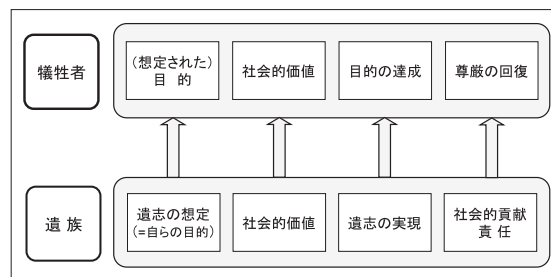


Figure 4 犠牲者と遺族の「人生の意味」

こちらの図で、先ほどの「遺志の社会化」を考えてみましょう。例えば、子どもを亡くした親を想定してみると、それまで仲良く暮らしていた親子が、事故で子どもが亡くなり、それぞれ「生の世界」と「死の世界」に分断されてしまいます。このような状況で、親は死者の「遺志」を想定します。亡くなる前の言動から「こういうことをやりたがっていたに違いない」と推測するわけです。そして、親はその目標を自らの目標として、実現に向けて活動を始めます。それが達成されることは、子どもの目標 (= 想定された「遺志」) が達成されたことになります。親から見れば、子どもは物理的には存在しないけれども「よき人生」を生きたとい

うことになるかもしれません。そして、おそらくこの過程で、本人と亡くなった人とのシンボリックなコミュニケーションが成立していると思われます。

この過程を少し分解して、親と子にとっての「人生の意味」という観点から考えてみましょう (Figure 4)。バウマイスターによると、人生の意味には4つの要素があります。目的、価値、自己効力、自己価値、です。「遺志の社会化」を、この4つの側面に沿って見ていくと、おそらくこういうことになると思います。上段が子ども(死者)、下段が親(遺族)の人生です。まず、目的ですが、さきほど説明したように、子どもにとっては親が推測された「遺志」が目的になり、遺族はそれを共有して目的として設定します。こうした目標は、子どもが「目指した事」、「目指したはずの事」ですから、基本的には価値があると考えてよいでしょう。そして、遺族はその目標の達成に向けて努力します。目標の達成が少しずつでも実感できれば自己効力を感じることができます。そうなれば、遺族は結果的に自己価値を高めることになります。死者に「自己」評価はできませんから、遺族にとって死者の「尊厳」が回復したと思えるのが自己価値にあたるかもしれません。遺志の社会化という過程は、それを達成した場合には二重の意味で、つまり、自分の人生と亡き人の人生の意味を作ったということが出来ます。

社会を思う遺族／遺族を支える社会

最後に、喪失と社会ということで、大風呂敷を広げてお話ししたいと思います。

被災者や被害者の中には、将来の世代のwell-beingを考えて、たとえば再発防止への取り組みといった活動を行います。多くの場合、こうした活動には社会の側の理解とサポートが必要になります。でも、ふつうは、われわれがこうした活動を知るのはメディアを通じてということになります。それによって、何が起きているのか、何が必要なのかを知るのです。最初にお話したように、こういう意味でジャーナリストが重要な役割を果たしているということで、ジャーナリストを対象とした研究をやっています。一つの問題は、ジャーナリスト自身も悲惨な現場で取材することによって心理的に傷つく可能性があるということです。アメリカにはダート・センターという組織があって、ジャーナリストへの情報提供やワークショッ

プを開催したりしていますが、日本にはこうした組織はありません。

林(2011)は、客観的ジャーナリズムとケアのジャーナリズムに分けています。客観的なジャーナリズムは、情報をいろいろな筋から集めて、例えば政府に対していろいろな意見するとか何が重要だということを確認にします。役割は「権力の監視」です。これに対して、ケアの倫理に基づくジャーナリズムは、いってみれば、被災者や被害者に寄り添って、その人たちの出来事、経験したことを語る、という特徴をもっています。多分、ここ20年の間に、日本のジャーナリズムはかなりこちら寄りになってきました。ということは、ジャーナリスト自身が災害現場に駆けつけたり、悲惨な経験をした被害者や被災者に取材する機会が増えることになります。大規模な災害が起きれば、ふだんそうした取材を行わない部署の人達も現場にかり出されるかもしれません。当然、ふだんの職務ストレスとは別の「惨事ストレス」を経験することが多くなるわけです。ですから、ジャーナリストは、ある程度そうした惨事ストレスの特徴と対処の仕方について知識を得ておく必要がありますし、新聞者や放送局も組織的な対策を立てておく必要があります。災害現場における「健康な」ジャーナリストによる取材や報道は、被災者と社会を結ぶ頼もしい架け橋になるはず です。

最後に、企業の取り組みについて触れておきたい と思います。ここ10数年の間に、事故を起こした企業の考え方がかなり変わってきています。この写真は、日本航空の安全啓発センターです。ここには、事故機の残骸や乗客の遺品、わずかな時間に走り書きした「遺書」などが展示されていて、従業員の研修に使われるだけでなく、一般の人も見学することができます。全日空も、写真にあるような「安全教育センター」が訓練センターの中にあって、こちらも手続きをすれば一般の人も見学できます。

これは、信楽高原鉄道の信楽駅です。1991年にJR西日本の乗り入れ列車と正面衝突するという大事故を起こして42人の乗客が亡くなりました。この信楽駅の一角に、事故の概略を説明したパネルがあり、事故車両の一部も展示されています。こうした企業の取り組みには遺族の方々へ関係者の再発防止への強い働きかけがあります。事故を思い出したくない遺族にとってはつらい部分もあるわけですが、こう

いった形で企業の姿勢が変わってきていること自体は望ましいことで、消費者もこうした姿勢を評価することが必要です。ここでも、ジャーナリストは重要な役割を果たすでしょう。

では、雑ばくな話で時間をずいぶん超過してしまいましたけれども、以上をもって終わりと致します。どうも、ご清聴ありがとうございました。

参考文献

- 安藤清志 (2009). 喪失体験と自己 安藤清志 (編著) 自己と対人関係の社会心理学 (21世紀の社会心理学13) 北大路書房 (Pp.138-149)
- 安藤清志 (2010). 否定的事象の経験と愛他性 東洋大学社会学部紀要, 47 (2), 35-44.
- 安藤清志・松井豊・福岡欣治 (1998). 平成七年(ワ) 第四一七九号 中華航空エアバス式B一八六一機事故 損害賠償請求事件 意見書
- 安藤清志・松井豊・福岡欣治 (2011). 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) 東洋大学社会学部紀要, 48, 57-71.
- 林 香里 (2011). <オンナ・コドモ>のジャーナリズム: ケアの倫理とともに 岩波書店
- 野田正彰 (1992). 喪の途上にて: 大事故遺族の悲哀の研究 岩波書店

講師紹介

安藤清志 (あんどいきよし) 氏。東洋大学社会学部社会心理学科教授。1950年東京生まれ。東京大学大学院人文科学研究科心理学専門課程修了。東京大学教養学部助手、東京女子大学文理学部教授を経て現職。文学博士。専門は社会心理学。主著に、『見える自分/見せない自分: 自己呈示の社会心理学』、『自己と対人関係の社会心理学』(編著)、『新版社会心理学研究入門』(共編著)、『臨床社会心理学』(共編著)、『影響力の武器』(共訳)、その他著書・論文多数。

(東京未来大学モチベーション研究所フォーラム
~well-beingをめざし明日へのモチベーションをはぐくむために~

第3回 日時: 平成26年2月22日(土) 15時~17時
場所: 東京未来大学第1会議室)