

# まだ何も終わっていない

## JAL123 事件

この事故はボーイング 747 の普遍的な性能とは関係なく、あくまでも特殊事情による事故であって、誰にも予見できず、したがって誰も断罪されない……という趣旨の事故調査委員会報告書が公表されて 30 年以上経った。嘘も長年つき通せばもっともらしくなるもので、今ではこの捏造だけの報告書の内容がすっかり「真相」のように受け取られている感がある。そう、世論操作など簡単だ。どんな馬鹿げたことでも恥知らずに唱え続けられれば、いつしかそれが事実のように認識される。恥知らずになったのが国家で、唱え続けたのが行政であれば、いくら個人が「ウソだぞー！」と大声をあげても象の前の蟻。蟻は踏み潰されないだけ幸運なのかもしれない。

一市民の私としては、事故調報告書に対して「それは絶対に違うでしょ」と言えるだけで、実際何が起きたのかはわからない。独自に調査する力も力もない。といって黙っているわけにもいかない。この際、沈黙は金ではなく、恥知らずのウソを容認し野放しにするに等しい。

私が 123 便事件についてネットで最初に書いたのは 1997 年。以下のファイルだ。

[http://www.diskdig.com/asl/2/musika\\_2.htm](http://www.diskdig.com/asl/2/musika_2.htm)

[http://www.diskdig.com/asl/3/musika\\_3.htm](http://www.diskdig.com/asl/3/musika_3.htm)

[http://www.diskdig.com/asl/4/musika\\_4.htm](http://www.diskdig.com/asl/4/musika_4.htm)

書きっぱなしは無責任な気がする。その後の展開も含めて、4 回目の記事を書くことにした。これが最終回にならぬよう願っている。

### ☆ 事故調報告書の怪と解 ☆

体裁だけは非常にもっともらしい事故調査報告書、今では国交省（運輸安全委員会）のサイトで閲覧できる。ダウンロードも可能。

<http://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acci/62-2-JA8119.pdf>

そもそも事故調には、事故の「再発防止」のためという崇高な存在理由があり、事故の真相を究明するのに必要な行政としての調査権が認められている。誰であっても事故調には本当のことを話さねばならないし、事故調は公平無私の立場でデータ収集をしなければならない。

ところが、もし仮に「あのとき上げるべきフラップを下げました」などと口走れば、たちまち警察にパクられて業務上過失容疑で取調室行きになる。事故調に話したことは警察に筒抜けで刑事罰が課されるわけだ。いくら「再発防止」のためでも事故調に証言するには勇気が要る。現に、ほぼ同時期に起きたガルーダ機の事故では、機長が本当のことを話したばかりに全責任を負わされた。

先進的といわれる諸外国では、事故調査にかかわる証言は免罪される仕組みができていて、自分の失敗を話してもパトカーは来ない（ことになっている）。ただ、これにもいろいろあって、話すと飛行機メーカーがダメージを受ける場合には、事故調に証言さえさせてもらえない事例もあった（左の musika\_3 にある A320 の例）。

言うまでもなく事故調は運輸省（現国交省）に属す。同じ構図は少し前までの経産省と原子力安全・保安院にも見られ、アクセルとブレーキの両方を無能な悪魔が支配しているようなものだった。さすがに福島原発事件後は原子力安全・保安院は看板を架け替えて環境省の下の原子力規制委員会になった。しかし事故調は旧態依然、許認可権限を持つ役所の下にへばりついている。これはまさに親分子分の関係だから、親分のドジを隠しこすすれ責任追及などできるわけがない。

いわゆる尻餅事故で修理が不完全な機体に飛行許可を出した運輸省に対し、事故調が立ち入り調査した気配はまったくない。もっとも、その前にボーイング本社が「私が犯人で〜す」と名乗り出たのだから、巨視的に見て調査の必要なし、と勝手に決めたのだろう。これでは真相を明らかにすることはできなかった、にならざるをえない。

更に言えば、運輸省組は永田町総本家の二次団体だ。運輸省組の親分は永田町総本家の幹部で、総本家が開く閣議という定例会の一員でもある。定例会といっても、事実上は上意下達のセレモニーであり、総長たる総理大臣は神にも等しい存在だから、言い返すことはおろか異なる意見を述べるなど、とてもできる相談ではない。総理大臣が「カラスは白い」と言えば白いのだ。

これは運輸省組織内にも伝わり、当然事故調も「カラスは白い」と言わねばならない。もしも事故調が永田町総本家から完全に独立した組織か半グレであれば「カラスはグレー」くらいは言えるだろう。しかし日本の憲政史上、政治権力から完全に独立した役所は皆無だから、やはりカラスは白くなる。事故調の構成員は、仕事の性格上、役人出身だけではない。もちろん事務方や経理などは役人だろうが、事故調査には系列団体の学者、研究者、科学者が参加する。各調査報告書に担当者の名前が載っているのでご参照を。御用学者候補生、といったところだ。

歴代の航空事故調査委員会委員長にはすべて学者先生が就任している。JAXA（とその前身）関連の人たちが多い。任期は3年。初代委員長が死去のために辞任した以外は、一人を除いて全員が任期満了まで務め、2期以上続けた人がほとんど。よほど座り心地の良い椅子なのだろう。

123 便事件が起きた 1985 年 8 月時点で委員長を務めていたのは八田桂三氏。委員長になる前

は平の（？）委員だった。1980 年 2 月 22 日に委員長に就任して、事件発生当時は 2 期目、残りの任期は 1986 年 2 月 21 日まで、あと半年もあった。

事件当初、氏は調査を指揮し、永田町総本家に報告するなど、きちんと仕事をしている。しかし任期を 4 ヶ月以上残した 1985 年 10 月 9 日（事件から 2 ヶ月弱）に依願退職。理由は不明だ。退職するのは個人の自由で、理由を詮索するのはプライバシー面で問題があるかもしれない。だが、理由を勝手に推量するのも私個人の勝手だ。この件は後述する。なお、氏は事故調を辞めた後、通産省や文部省の審議委員などに就いているから、病気が理由での退職ではないと思われる。

八田氏の後を継いで武田峻氏が委員長に就任。就任日は前委員長の退職日 1985 年 10 月 9 日で、その後、八田氏の残存任期に続けて 2 期 6 年を務め 1992 年 2 月 21 日に退職している。委員長になる前は航空宇宙技術研究所長、つまり現 JAXA の頭領であった。この武田氏こそ科学的に穴だらけの報告書を取り纏めた人物だ。職歴からは実力のある科学者にしか見えないのだが、どうしたことだろう。ご尊顔や受勲歴などは [https://www.jstage.jst.go.jp/article/kjsass/65/9/65\\_293/\\_article/-char/ja](https://www.jstage.jst.go.jp/article/kjsass/65/9/65_293/_article/-char/ja)

に載っている。どのくらい偉い勲章かわからないが勲二等旭日重光章をもらったそうだ。

さて、1985 年 8 月 12 日の事故発生から 2 週間後の 8 月 27 日に第一次中間報告が公表された。コクピットボイスレコーダ（CVR）から聞き取って書き起こした会話も含まれ、お役所仕事にしては非常に迅速。今考えれば、政府としては何のデータも出したくなかったけれど、事件の大きさと世の中からの注目度を無視できず、八田委員長の尽力もあっての報告だったのだろう。

このとき、事故調には大きな圧力というか、とてつもない干渉があったと想像する。つまり「カラスは白い」だ。カラスが実際に何色かを調べるのもご法度で、ひたすら白いと結論付けろ、という総長＝ヤス中曽根の言葉。どんな「白」かはロン配下のボーイングが持ち出してきた「尻餅事故」が最適で、そこから白い絵の具を抽出せよ、だったと思われる。当然ながら八田委員長は反発したに違いない。そして、嘘をつくくらいなら、と辞任に至ったのではないかと愚考する。

## ☆ 報告書の意味するもの ☆

事故調は 123 便の墜落原因を後部圧力隔壁の破断と断じた。その結論を導くために重要証拠の無視・意図的未発見、証言の無視、証拠の捏造・改竄など、とても科学的な調査とはいえない手法を駆使している。どうしてだろう？ 科学者としての良心を権力に売り渡したのか？ 報告書という公文書は永久に残る。もしかすると数十年後に、新たな手法での再調査が行われるかもしれない。事故調は、その調査に耐えられる報告書だと思っているのだろうか？

事故調委員長の武田氏を御用学者のように書いた。報告書だけ見れば、それは当然のことだ。しかし、武田氏は歴とした科学者であり非常に優れた能力をお持ちの方と拝察する。そんな人が、まるで馬鹿丸出しのインチキ文書を、名前入りで残すだろうか？ 子々孫々、もの笑いの種になっても。

私は最近報告書を読み返して、実は根本からまったく違っているのではないかと考えるようになった。あれは武田氏と調査委員諸氏からの、悲鳴のようなメッセージではないか。「わかる人だけでいい、わかってください。そのためには恥も捨てます」という悲痛な叫びではないか。

たとえば私が、原発事故に関する東電の対応を、すべて正しく最良の選択であり、事故をあゝの規模に抑えられたのは東電スタッフの英知に他ならない、なんて書いたら、あなたは信じますか？ 少しでも私の本を読んでくださっている皆様なら、「ついに大塚は狂ったか」と思われるか「こりゃギャグだぜ」と笑うかどちらかだろう。これと同じことを武田氏は実行したと推測する。

以下、ある事例を引こう。123 と無関係のようだが、報告書のカラクリにつながるので、しばらくのご辛抱を。

海王星が発見された端緒は天王星の動きにあった。天王星を観察していると計算とは少々異なる動きが発見された。1781 年のことだ。この不思議な計算に合わない動きは何だ？ と天文学者はいろいろ推測し、様々な仮説が立てられた。エーテルを構成する微小な天使が天王星を揺すっている、というのは、さすがに記録にないが、まじめに検討すべき仮説が山ほどでてきた。

そのひとつが摂動説。何らかの質量が天王星の近辺にあって軌道を乱している、という考えで、

謎の質量は惑星と思われた。それなら謎の惑星は、どの程度の質量で、どんな軌道を回っているのかの計算を多くの天文学者や数学者が始めた。もちろん他の仮説についても同様に、多くの人が観測や計算をしていた。

仮説はいくつあっても構わない。科学的（数学的）に正しいと思われれば、すべて仮説として成立する。言い換えれば**実態がわかるまではすべて仮説であり、正しいかどうかわからない**。

1846 年、ついに天王星摂動の理由が解明された。摂動の計算から海王星が発見されたのだ。いわば言葉や計算式でしかなかった摂動仮説が、発見という「物証」で正しいと証明されたことになる。仮説の成立から証明まで 60 年以上かかっているが、すべては手計算でのこと。現在ならコンピュータによって、もっと短時間で結論が出ただろう。また、外れた仮説にはまったく意味がなかったかということそうではなく、観測や計算の過程で得られた知識や手法などの成果は非常に大きく、現在の天文学の基礎となっている。仮説が外れたからといって恥じることは何も無いのだ。

123 便の調査に当たって事故調は「圧力隔壁破断」という仮説を立てた。ここまでは科学的にも正しい。しかし、その他の仮説は一切立てていない。科学的な調査としてはあからさまなトリックだ。この段階で調査自体が「わかる人にはわかる」ように暗号化されているのではないか。これはウソですよ、信じちゃいけませんよ、と。

先に書いたように、カラスは白いと言えと迫られた先代の八田委員長は辞任した。武田委員長は違う方法で、永田町総本家の中曽根親分をペテンにかけることにしたのではないか。副作用でマスコミや一般人も騙されるだろうが、長い目で見れば誰も報告書を信じなくなり、報告書の意味はなくなる。それを狙ったのではないか。

実際、報告書は圧力隔壁説に取り憑かれている。現地調査でもこの仮説を裏付けるものだけを仔細に調べ、役に立ちそうもないものや、別の可能性を示しそうなものは、「巨視的に見て正常」「明らかにすることはできなかった」の言い回しで切り捨てている。

そもそも、事件後最初に現場に入った救助隊員が見たものは、壊れずに原形を保ったままの後部圧力隔壁だった。その直後の搜索活動で、故意か必要があったからかは不明だが、圧力隔壁はバラ

バラに切り刻まれ、その場に積んであったという。事故調メンバーが見たのは積んである圧力隔壁だから、事故時にどこにどう穴が開いたかなど見当も付かないしろものだった。

その他、例を挙げればきりが無い。私が最高度に犯罪的だと思うのは、駿河湾に落ちた機体後部（テールコーン部分等）の搜索・引揚げを、たった三週間で断念したこと。深すぎるとの理由だ。1985年当時の深海探査技術であっても、少なくとも落下場所の特定はできただろうし、後部圧力隔壁が事故の引き金であるなら、その証明にも絶対に不可欠な部分だから、何をおいても引揚げるべきだった。駿河湾の搜索に中止命令を出したのは誰なのか？法的に事故捜査の義務者である警察か？誰であるにせよ、立派な証拠隠滅に当たる。

圧力隔壁説を証明するため、事故調は人体実験も行っている。事故調が言う「急減圧」環境に男性を置いて減圧下でも正常な動作ができると「証明」し、123便のクルーが酸素マスクを付けずに減圧下で飛行機を操縦したことに不都合はないと結論付けてしまった。この実験結果は、もちろん大嘘だ。被験者の男性は自衛隊の現役パイロット。しかも減圧後数分でノビてしまったことが判明している。急減圧下の低酸素状態で飛行機を操縦するなど、とても人間ワザではない。

当初、CVRの音声データは「クルーのプライバシー保護」を理由に公開されず、文字に起こした紙だけが公開された。文字だけでは改竄箇所はわからない。とりあえず信じるしかなかった。その後、出所不明の音声データがネットに出回り、これが偽物でなければ、重大な改竄が誰の耳にも明らかになった。事故調の紙のデータに書かれている「客室減圧警報音」が、ごく初期の一瞬を除いてまったく鳴っていないのだ。事故調は減圧状態が続いたことを強調すべく、警報音が鳴り続けたことにしたのだろう。しかし実際には鳴り続けてなどいない。これでは減圧はなかったことを証明するので都合が悪い。で、紙だけの発表にしたのではないかな。

事故調が報告書で一生懸命になっているのは、圧力隔壁犯人説（仮説）を、さも「証明」したように印象づけることだった。これまで何度も書いたが、「ドーン」という音とともに異常が発生したとき、垂直尾翼の上半分と機体最後尾のテールコーンが同時に吹き飛んだ。事故調によれば、圧

力隔壁の破壊によって客室後部から噴き出した空気が、ひとつは直角に上に曲がって尾翼を壊し、もうひとつは直進してテールコーンを飛ばした、ということになっている。そんなにうまく行くものだろうか？どちらか弱いほうだけが先に壊れ、そこから空気が噴き出すだけだろう。

これには事故調も困ってしまったらしく、圧力隔壁にあいた穴のサイズや、尾翼の強度、テールコーンの強度を様々に変えて計算している。そしてついに、ある特定条件の下でなら二種類の破壊がほぼ同時に起き得ると結論付け、事故原因の「証明」にした。つまり変数が見つかっただけのこと。

むろん科学的にはまったく証明になっていない。天王星の摂動から、何らかの質量があるはずだと天文学者・数学者は仮説を立て計算した。事故調の計算はこの計算と同じで、あくまでも仮説でしかない。海王星が発見されたように、何かの物証等が出てきたわけでもない。現在に至ってもまだまだ圧力隔壁説はひとつの仮説でしかない。しかも逆に、この仮説を覆す現象・証言が多数存在する。客室とコクピットでは軽い減圧はあったものの、事故調が計算したような大減圧は起きていない。これだけでも事故調仮説は破綻する。

こんな無様な仮説で幕を引くほど武田委員長以下のメンバーは愚かでも恥知らずでもないだろう。報告書は中曽根大親分の目をくらます「白いカラス」ではないか。仮説と証明の関係がわかっていない政治屋には、これでカラスは白く見えるはず。しかし注意深く報告書を読む人や科学的な方法論を知っている人には、まるで報告書の体をなしていないとわかる。報告書はひとつの仮説を提唱し試算しただけの「計算書」であって、これを報告書とあえて呼ぶのは事故調の苦し紛れのメッセージと理解する。少なくとも私は。

残念ながらマスコミをはじめ世論の大勢は圧力隔壁説を鵜呑みにするか、鵜呑みにした風を装っている。「報告書」で一件落着なのだ。再調査はされそうもない。どうしてだろう。

社会には矛盾や不公平は常にある。権力の策動が事実を隠すこともある。民主主義を標榜する国でも社会主義国でも同じだ。それはわかっている。といって、したり顔で「そもそも世の中は不公平だ。騒いだって何も出てこないよ」とか言われると腹が立つ。テメェらに騙されたまま終わってたかあネェんだよッ！が本心。いけないかな？

## ☆ 30 年で出てきた事柄☆

報告書がどうであれ、起きた事実は変わらない。その事実を国家権力が総ぐるみで隠蔽している事実も変わらない。私のごとき閑居する小人が、いくらじたばたしても何がわかるわけでもない。

ただ、猫のヒゲくらいのアンテナを張り続け、情報の一片なりともキャッチすることならできし、その意味を考えることもできる。

### ●星条旗新聞-Stars and Stripes-の記事

123 便の墜落位置を最初に確定したのは米軍だった。墜落直後のこと、沖縄から横田に向かって C-130 のクルーが 123 便の無線を傍受し、横田の許可を得た上で追跡。墜落場所の正確な場所を横田に報告した。間もなく米軍のヘリコプターが到着して、C-130 の誘導で現場上空に。ヘリの要員が救助のためロープ降下する直前、横田から帰還命令が出た。基地に戻ったクルーは緘口令をしかれ、翌日には沖縄にとばされている……といった内容で、下のリンクが原文と翻訳文。なお、この文章ファイルはネットで拾ったもの。掲載紙自体は私も持っていて、英文については新聞記事と同じなのを確認している。

<http://www.diskdig.com/123/StarsAndStripes.pdf>

筆者のマイケル・アントヌッチという人は、どうして事故から 10 年も経ってからこの記事を書いたのか。また、米軍の機関紙ともいえるメディアを選んだのか。もしワシントンポストやニューヨークタイムズだったら、ある意味納得できる。告発というか暴露というか、事件への米軍の対応を振り返る記事になっただろう。しかし Stars and Stripes は米軍人・軍属を対象にした新聞であり、いくら独立した編集権を持っていたとしても国防総省とベッタリなのは周知の事実だ。補助金をもらっているし、東京支社は赤坂プレスセンター（米軍基地）内にある。これでは産経新聞が自民党の陰謀を暴くより胡散臭く、裏がある雰囲気。

記事が出された背景には、米国として何か言いたいことがあったのだろう。あるいは、事実とされている何かを補強する狙いかもしれない。そうでなければこんな記事を Stars and Stripes 編集部がノーケアで掲載するわけがない。国防総省も然り。つまりこの記事は、告発的内容を含みながらも、米軍のお墨付きであったわけだ。真意は？

### ●CVR 音声のリーク

前項でも書いたように、極秘だったはずの CVR 録音内容が今では全編にわたって聞ける。私も最初は喜んだ。どう聞いても本物だったからだ。でも、いや待てよ。どこから漏れ出したのか？

当初、CVR を含む、いわゆるブラックボックスは日本航空本社の金庫の中にあって社員でも簡単には触れなかったという（某月刊誌の 123 担当記者の話）。事故調にある CVR と DFDR のデータはコピーで、これも部外者オフリミット。とてもコピーできるとは思えなかった。

2000 年ごろからネットに出所不明の音声ファイルが出回り始めた。音声データの断片だ。「取り扱い注意」などと書かれ、流出元は不明だった。あるテレビ局は、この短い音声をタネに特番まで作ってしまったが、まじめに事実追求するマスコミはなかった。

異なる時間帯の断片がいくつも現れた。どれも音声のクオリティはまったく同じ。つまり、ひとつのソースから誰かが意図的にブツ切りにして出てきたと思われる。

私は仕事柄、音響分析もいくらかできるので、まず「基本周波数の倍音周波数が不明瞭」という箇所を徹底して調べた。これは第二フォルマントのことか？ 事故調が何を言っているのかわからないけれど、不審な点はまったくない。そもそも「不明瞭」という数値化できない情緒的な言葉で科学的な評価をしているのだから、最初から相手にしなくてもよかったのかもしれない。

次に、とんでもないことに気付いた。コクピットで鳴っているはずの客室高度警報音が、報告書の記載と違ってまったく鳴っていない！ ジェット旅客機の機内は 0.8 ～ 0.9 気圧に与圧されている。機体に穴が開く、あるいはコンプレッサの故障などで客室が 0.7 気圧（地上 3000m 相当）以下になるとコクピットで客室高度警報が自動的に鳴り、同時に客席では酸素マスクが落ちてくる。JAL の整備士さんの話だと、警報音は「70dB 以上で鳴るから普通の声では会話できないくらいうるさい」という。70dB という音の大きさは、居酒屋の隣の席で団体さんが騒いでいるくらいの音量。鳴り続ければクルーのマイクを通して CVR に記録されないわけがない。

なお、同時に落ちてくる酸素マスクは、気圧低下以外でも、たとえば機体に大きな衝撃が加わっ

ても、そのショックで落ちることがある。酸素マスクはその機能から、異常時に動作しないより正常時に誤動作しても止む無し、で作られている。

つまり、もし圧力隔壁破断による減圧があって空気が漏れ出し続けたのなら警報音は鳴りっぱなしになるはずだ。それに合わせようと事故調は「ずっと減圧状態でした」とCVR記録を「鳴りっぱなし」に改竄した。お粗末過ぎる嘘だ。さらに、減圧があった証拠のひとつとして酸素マスクが落ちていることを挙げている。これは原因と結果のすり替えで、酸素マスクが落ちてても必ずしも減圧しているわけではない。マスクが落ちる要素のひとつとして減圧がある、と考えるべきだ。

酸素マスクは20分しか酸素を出せない。マスクが落ちてから墜落まで、何分あったと思いますか？32分です。減圧があったなら墜落のずっと前にクルーを含めた全員が気を失っているはず。

さて、書き起こしCVR記録の時点でもわかっていたことだが、横田の米軍がしつこく123便を呼んでいる。本当にしつこい。しかも大パワーだから他局の信号を押し潰している。こういうのをマナーの悪いコールと呼び、無線の世界では一番嫌われる。123のクルーも嫌ったのだろうか、一度も返事をしていない。ただ厳密に言えば、123便が飛んでいたのは通称横田空域で、管制権は米軍にあるので、返事をしないのは取決めのうえでは違反になる。関東一円や沖縄の空は、いまだにマッカーサー体制のままだ。

横田のコールの内容は、要するに「返事して」が大部分で、その他、横田に使用権がある周波数に変更せよ、と言ったり、国際緊急周波数に変えろ、と言ったり、スコークを5423（横田に割り当てられている認識番号）にしろと言ったり、123便を囲い込もうとしているようだった。

横田が、ただ励ますためだけで123に呼びかけていたとは思えない。一般には横田へ着陸させるために呼んでいたと考えられている。しかしStars and Stripesの記事からもわかるように、横田はほぼ最初から123便の交信を聞いていた。機長が「uncontorol」と告げているのも知っているはずだし迷走しているのも把握しているはず。そんな飛行機を、民家の密集した真ん中の滑走路に降ろすのはリスクが大きすぎないだろうか。それとも、近隣住民の100人ほどが死に、民家の500軒くらい燃えたところで、それに見合うメ

リットが米国にあったのか？

当初私は、横田は気の良いカウボーイで、後先考えず人命救助に邁進していた、と思っていた。今では少し違う。横田への着陸は現実として無理だ。無理でも強行して、万が一にも着陸させたい。どんな速度でも滑走路にさえ降りてくれば軍用空港だからバリアネットもある。しかし、そんな冒険を犯すには、それなりの国益（米国の？日本の？）にかなう事情がなければならない。基地は治外法権。横田に下りれば機体や乗客を管理するのは米軍で、日本の警察・自衛隊は許可なく入れない。たとえ3時間でも日本官憲を締め出せば、その間に「いろんなこと」ができるだろう。

結局123便は横田など一顧もせず群馬の山中に墜ちてしまった。その後はStars and Stripes記事の通り。横田着陸というプランAは失敗した。そこでプランBとしてC-130に墜落位置の確認をさせた。位置情報はリアルタイムで防衛庁にも届いていたと確信する。米軍としては自衛隊の救難ヘリが飛来するもの当然思い、C-130に様子を見させていたが、いっこうに飛んでこない。そうこうするうち米軍の救助ヘリが来てしまった。計画にはないプランCだ。座間から来たのか厚木からかはどうでもいい、どちらにせよ横田にとって好ましくはない。ここは撤退だ。C-130とヘリに帰還命令を出し、クルーには緘口令を敷いた。

横田は、もし奇跡的にでもプランAが成功すれば、この事件にスタープレーヤーとして関わる気があったのだろう。それ以外なら傍観者でいたかった。半端に関わるとばっちりを食えば、暴露される何かがあったのかもしれない。プランAは、その暴露される何かを隠すためのものだったのではないか。

以上は妄想ではない。横田の無線オペレーターがカウボーイでなければこう考えるしかない。

CVR記録には、どうにも納得できない箇所がある。123便の交信相手は、カンパニーラジオでの自社を除けば東京ACC（東京航空交通管制部）だけだ。ACCは航行中の飛行機をコントロールする部署で交信相手としては納得が行く。それが18時53分45秒、墜落の約2分半前に、いきなり交信周波数の変更を求め、姿を消してしまう。新しい相手は東京アプローチコントロール（文字記録ではAPC）。ここの仕事はレーダーを用いて離着陸する羽田空域の航空機を相手にするこ

と。群馬県を飛行中の123便とはまったく関係がない。墜落も着陸の一種と考えたのか？ 東京APCの管制官も驚いたのだろう、ものすごく下手糞なオペレートをしている。

ここから先は私の妄想だ。いわゆる自衛隊ミサイル撃墜説がある。まさかとは思うが、目撃証言もあって否定しきれない。123便が山の中に入った後、追尾していた自衛隊の戦闘機がミサイルを撃ち込んで止めを刺した、というもの。仮に事実なら交信相手の変更には何らかの関連があるかもしれない。東京ACCは撃墜の瞬間をレーダーで「見」なくていいのだ。東京APCは自衛隊の行動など知らないし、それまでの経緯にも詳しくない。

CVR音声データには、まだまだ解明すべき点がある。たとえば、このデータ自体が捏造されたものではないと、どうやって証明できるのか。役所に「本物ですか？」と訊いても「そのようなデータは存在しない」と門前払いされるに決まっている。

あるいは、実は故意に流出されたものかもしれない。少しずつ断片化して流出させているのは、安全な場所で拡散速度をを伺いながら、と見ることできる。マスコミに騒がれないよう、同時にマニアを過熱させず、その期待も裏切らないようコントロールしたのでは……。

流出は一種のガス抜きだったのではないか？ または情報操作。2000年の時点で、事故後15年経っても、まだ「真相」を追っている、あるいは推測しているマスコミや個人がいたし関連本も多数出続けていた。そのほとんどはオカルトで信憑性や説得力はないが、このまま続けば、もしかすると事実を言い当て（論理的にかオカルトでかは別として）るものが出てくる可能性も否定できない。それが世論の後押しを受けて再調査要求にでもつながってしまうと非常に都合が悪い。この際、最もセンセーショナルで誰にでもわかる証拠＝CVRデータを出せば、世のマニアの議論をCVRデータにだけ向かわせられる。音声記録に関することで盛り上がらせておけば、彼らの議論の中心は、触れられたくない事実から遠のいて行く、そんなシナリオがあってもおかしくない。考案したのは広告代理店だろう。こういった事実を交えたデマは最も効果があるナチスの手法だ。

なお、CVR音声を聞きたい人はご自分で探してください。ネットのどこかにあります。

## ●自衛隊のミサイル

事件当初から言われていた自衛隊機による撃墜説。今でも根強い。フラフラになって飛んでいる123便を戦闘機がミサイルで撃ったというのだ。墜落現場からミサイルの残骸が秘密裏に回収されたという週刊誌報道もあり、自衛隊機が何らかの形で関係していただろうことは否定できない。

以下の話は私が当時現役の自衛隊関係者から聞いたもの。10年間はオフレコにする条件で話を聞いた。以下、当時のメモを元に書いてみよう。

2005年、ある機会に彼と会った。勤務地と階級はわかる。部外秘の資料にもある程度アクセスできる立場なのは以前から知っていた。

以下、彼の話。

自衛隊は最初から123便の交信を聞いていた。最初の異常が発生してから間もなく、小牧基地から2機の戦闘機が緊急発進した。（小牧でスクランブルはないでしょう、と私が訊くと）スクランブルではない。緊急発進はどこからでもできる。戦闘機は123便を追尾して北上。山地に入りかけたところで1機は帰還し、残った1機が山中でミサイルを発射した。パイロットはエンジンへの命中と123便が機首上げに入るのを見てから帰還。（帰還基地はどこ？ との問いに）発進した基地に帰るとは限らないし、ノーコメント。（誰の命令？ との問いに）自衛隊や防衛庁ではない。それは信じてほしい。もっと上からの命令だ。日本国民を守るための自衛隊が日本国民に向けてタマを撃つことはありえない。（でも撃ったでしょ）撃った。酷いことだと思う。命令には絶対に従うのが軍隊だ。常日頃からそう教育されている。パイロットは心身ともにズタズタだったと聞いている。今でも自殺防止もあって24時間監視下に置かれている。もう戦闘機には乗れないし、自衛隊を辞めることもできない。定年退職しても、死ぬまで監視されるだろう。プライバシーなんて無い。気の毒だよ。

以上。

最後の「気の毒」にはムカツときた。殺人者が「気の毒」もないだろう。でも、これが殺す側の論理。

このコメントが事実を反映しているかどうかは、裏付けもないし傍証も取れない。あるいは自衛隊内に返答マニュアルのようなものがあって、123マニアに何か訊かれたらこう答えるように、となっているのかもしれない。



## ●焼却された証拠

事件後 15 年経った 2000 年。運輸省は 123 便に関する事故調査資料をほぼすべて焼却してしまった。ほぼ、というのは外部に貸し出すなどしていたわずかな資料だけは焼却を免れたからだ。報告書制作に使ったノート、現場で書いたメモや図面など、すべて焼かれた。

運輸省は、すべてマイクロフィルムに記録してあるから問題ない、と主張する。恐れ入った認識だ。どんな調査であれ、得られた一次資料は厳重保管するのが鉄則。再調査すれば何か出てくるかもしれない。たとえば事件現場で書いたメモの紙に微細な粒子が付着している可能性もある。その分析から新たな事実がわかるかもしれない謎が解けることだってあるだろう。一次資料は再現できない、この上なく貴重なものだ。もし資料や証拠がマイクロフィルムで済むのなら、警察に証拠保全用の巨大な倉庫は要らない。紙が多くて運輸省が手狭なら、新たに倉庫を建てるべきだ。

そのマイクロフィルムにしても、特別に許可された人以外は閲覧禁止。何をそんなに恐れているの？ 見る人が見れば別の事実が出てくるとでもいうのだろうか？（いうのだろうか）。既に燃やしてしまったものはどうしようもない。私たちは、運輸省がほぼ全資料を燃したことを執念深く憶えておこう。

資料を燃したがっているのは日本航空も同様のようだ。圧力隔壁などの一部を除いて、その他多くの機体部分、遺留物を焼却処分したがっている。これには日航内部からも批判があり、軽々しくは燃せないらしいが、すでに日航幹部が公の場で「焼却したい」とコメントしているから、あるいは時間の問題だろう。燃す気配があったら、「燃すな」メールを日航に送ろう。燃したら今後絶対 JAL には乗らないとも書いてやろう。

お盆時期になると NHK をはじめテレビ各社が 123 便関連のニュースやドキュメンタリーを流す。大体が昇魂の碑を訪れたご遺族の話が中心。ご遺族の気持ちは測り知れないが、誰に殺されたのかわからない悔しさはあるはず。ここ数年、そんな気持ちに押されてか、真相究明の方向で作られる番組も多くなってきた。今では圧力隔壁説を鵜呑みにした解説は少数派で、今年（2019 年）の NHK では CVR 音声に高度警報が記録されていないことを報道していたが、ちょっと遅すぎるなあ。

## ☆どこを探せばいいか☆

結局のところ 123 便事件では何もわかっていない。たとえば、仮に私が「あれは機体後部に仕掛けられた時限式の吹き矢が原因だ」と主張しても、それを否定する根拠はないだろう。もちろんそんな主張をする気はさらさら無いが、どんな推論でも成立してしまう余地がある。

これまで多くの人たちが様々な証拠や状況から、いわゆる「真相」に迫ろうと奮闘してきた。今後も推測やら仮説やらいろいろと出てくるだろう。ただ、すべては否定も肯定もされずに終わる。

数年前私は、事件全体を考える方法が間違っているのではないかと気付いた。最初の「ドーン」は何だったのか？ から始めたところで、データも資料も無いのだから、結局は当てずっぽうに近い推論にしかならない。だから別の角度で、何故事故調は非科学的で結論にもなっていない報告書を作ったのか？ 何故ボーイングは早々に自白したのか？ 何故「現場発見」まで墜落場所を伏せていたのか？ といった、権力側の動きを再編成して調べ直すことが、事件の全体像をつかむ唯一の道ではないか、と考えるようになった。

多分基本的なシナリオは 123 便に異常が発生してから翌朝の「現場発見」までの間のごく短時間に書かれたはずだ。もっと限定すれば、異常発生から横田着陸の可能性がなくなるまでの 30 分程度の間に、おおまかな筋書きができたと考える。誰が考え誰が書いたのか？ 永田町総本家のブレーンか、きわめて近い個人または集団の可能性が一番高い。考えを実行できる人たちだからだ。

最初期の時点で総長の中曽根はゴルフ帰りの電車に乗っていたからブレーンに加わっていないはず。電話で事件の報告を受け、官邸に急行した。その間、官邸で指揮を執っていたのは誰か？

つまり、調査すべき範囲はとても狭くなる。中曽根が官邸到着までの間の番頭か若頭の行動と、帰着後に中曽根が誰と会ったか、誰と電話で話したか、そこに謎解きの大きな出発点（あるいはすべての絵図面）があるように考える。

大マスコミには必ず総理番がいる。総理番のメモは事故調保管の証拠品と違って焼却されてはいないだろう。中曽根が座右の書の正法眼蔵（ウッソだろ！）を抱えて棺おけに入る前に、ひとつでも暴露してもらえないものだろうか。