

タイトル文字下の URL は朝日の記事へのリンク。もし削除されたら同文のテキストを UL します

捏造された過去事例を引用してまで**事故調説の補強**を図る朝日新聞の**醜態**

https://www.asahi.com/articles/DA3S16280410.html?iref=pc_ss_date_article

できれば朝日新聞の批判などしたくなかった。公正な報道機関だと半ば信じていたし。123 便事件に関して客観的事実に基づく報道を続けていたからだ。しかしその信頼は 2025 年 8 月 11 日に音を立てて崩壊した。たとえ電子版とはいえ自社サイトに載せた無責任きわまる無署名の「新聞記事」は、朝日全社に対する失望を生じさせるに足るものだった。まず、一番の問題と思われる部分を引用しよう。123 便に大減圧による被害はなく、軽度の減圧だけあった、と無理な論証を試みるた部分だ。

一方で、運輸安全委の解説はこうした指摘を否定する。09 年の米国のサウスウエスト航空の事故では、客室の天井に穴が開き、急減圧が生じたが、乗客が「ハリウッド映画と違い、何も飛ばされず、誰も穴に吸い込まれることはなかった」と証言したことなどを根拠とした。

まず 2009 年のサウスウエスト航空の事故とは、いつ発生した何便の事故だ？ それとも（まだ大型旅客機は存在しない）1909 年のことか？ 仮に 2009 年なら、そんな事故は起きていない。サウスウエスト航空で有名な減圧関係の事故は 2018 年の 1380 便事故。このときは大減圧が生じて乗客 1 名の上半身が窓から吸い出されている。Wiki に概要が書かれているのでご参照を。このときの機体は 737 で、原因はエンジン爆発であり、主に機体側面が損傷したもので屋根に穴などあいていない。引用の捏造事例はこの事故からの連想と思われる。

仮に万が一、私の確認不足でこの事故が実際に起きたものとしても、朝日新聞の引用は不明確以上に意味をなしていない。事故時、この飛行機はどんな高度を飛んでいたのかわからなければ「急（大）減圧はなかった」の論拠にはならないからだ。もし機体が地上走行中だったら減圧など起こりようがない。そんなことが起きればハリウッド映画のように面白い事故になっていただろう。

この記事を書いた記者は、いったい誰を騙そうとしていたのか？ 無知な一般読者ならハリウッド映画という派手な文言を出せば、それにつられて深くは考えないだろうという下心がみえみえ。書いた当人の俗人ぶりが暴露されることも気にしていないらしい。この記事は無署名

である。無署名ということは、どこにも責任が無いということではなく、社会部全部、あるいは全社に責任があることを意味する。書いた記者、承認したデスクと編集長、関わった全員の資質が疑われる。関わった人間は、今後朝日どころか世界のどのマスコミでも仕事をしないほうがいい（FOX ならいいかも）。

ただし、朝日も多少はヤバいと思ったのだろう、ずる賢い逃げも用意している。この文章が安全委員会のでっち上げ文書からの引用という形を取っていることだ。事故調や安全委員会がウソをつきまくる可能性があることは、これまでの事件研究者としての経験から十分に納得するけれど、それを知っているのは多少なりとも 123 便事件を追いかけたことがある人たちだけで日本人の一部に限られる。しかし、落ち目とはいえマスコミの隅っこにいるプロなら、事故調の危うさ、木星号から始まったお役所の強引なミスリードなど、当然知っているはず。知らなければ何も書くな。

そんな官製文書をファクトチェック無しに引用し自社の公式見解として発出する度胸は、朝日のどこにあるのだろう。多分、誰かに突っ込まれたら「私は引用しただけ」と逃げつつもりだろうが、そう簡単には許されない。いずれしつ返しを受けて、自分の書いた記事をファクトチェックする立場に追い込まれるだろう。

記事のレバルで言えば、朝日のこの記事はあちこちの SNS で騒いでいる有象無象と同じかそれ以下だ。

ゴミ文書の共通項は、最初に決めた結論にまっしぐら、であり、結論を得るためのデータには有利なものしか採用せず、不利なものや否定方向のものは無視する。さらに理論展開においては、たとえ稀有な例でも針小棒大に取り挙げ、これを一般化する論法が用いられる。これは本質を摩り替える際などに便利だ。たとえば「北支に派遣された兵隊の中には心優しい人が大勢いた→だから 731 部隊は人道的である」

朝日新聞電子版の記事から再び引用

報告書によると、機体は墜落の 7 年前に尾部を滑走路にこする尻もち事故を起こし、米ボーイング社が、機内の気圧を維持するための後部圧力隔壁を修理した。その際の修理ミスで、強度が落ちた隔壁に金属疲労で亀裂ができ、飛行中に破れて垂直尾翼が吹き飛び、油圧システムを失って操縦不能になった。ボーイング社も修理ミスを公式に認めている。

つまりこれが言いたいばかりに、無理な理屈をコネているのだ。なお、ここでいう報告書とは、事故調が作った批判充満の報告書をさす。

123 便に最初の異常が発生したのは相模湾から伊豆半島にかかるあたり、上空 23900ft でのこと。ここで大きな衝撃音とともに減圧が生じたと推定される。23900ft は約 7100 メートル。当然空気は薄く、機体内との圧力差をもってすれば、隔壁が破れた場合、機内には暴風並みの風が吹いても不思議ではないし、機内の空気は抜けてしまうのだから、以後ずっと、乗客乗員は窒息状態になるのがはず。ところが生存者の証言や機内で撮影された写真によれば、暴風は発生せず、乗客も酸素マスクなしで活動している。つまり現実を受け入れれば圧力隔壁説はまさに破断する。これでは困るのが事故調。

事故調としては、ここは是非とも大減圧が起きてほしい。そうでないと想定シナリオが前に進まない。そこで、「大減圧はあったけれど暴風は吹かない」条件を数字上でシミュレートした。破れた隔壁の面積を変えたり、壊れた機体後部の強度や面積を変えたり、まさに虚偽

といった論法。

実際、前ページの引用部分も見事に該当する。天井に穴があいても機内には異常な風の動きはなかった→だから 123 便の圧力隔壁が破断しても、わずかな空気の動きだった、と言いたいのだろう。それでは隔壁破断やそれに近い原因で減圧を生じた他の事故の場合も、やはりゆるやかな風しか吹かなかったのか？ サウスウエスト 1380 便では、そよ風みたいな空気の動きで乗客が窓から吸い出されたのか。なお、大減圧の事例は非常に多く、高空での機体破損事故では 100% 起きている、これをどう説明する？

の一念、ついに条件に会う組み合わせを一例だけ見つけた。そして、それをもって、123 便では大減圧が発生していない証拠、とした。

もし米国の NTSB なら、廃用になった 747 でも使って実物大テストをしているだろう。数字の上の可能性だけで事故犠牲者や納税者を納得させられないからだ。廃機体をプールに沈めればそれほど難しくはない。こういった実証実験の前例は多い。対して日本の事故調は「報告書」に数字を書いただけで終わらせている。実際、こんな数字を信じる人は少ないだろうが。

数字探しに執念を燃やす一方、海中に落ちた機体後部構造物の探索は、ごく淡白に打ち切られている。素人考えでも、機体から脱落した部分には謎解きのヒントがあるかと思えるのだが、原因を最初から決めてかかれれば不要なのだ。

上の引用でもごくあっさり書かれているように、尻餅事故の修理ミスをボーイングは認めている。認めるどころか、123 便墜落の直後、訊かれもしないのに自分から白状している。米国の航空業界では絶対にありえないことだ。証拠を突き付けられ、裁判で負けが決まりそうに

この記事についてのお問い合わせ等はメール宛先 123@diskdig.com お願いします。ただし、すべてにお返事等するとは約束できません。

なって初めて、しぶしぶ認めるのが通例。自分の弱点を最初から言うなど、航空産業では絶対にありえない。しかしこれにも裏がるようで、ボーイングは何らかの免罪を約束されていたからリークしたのではないか、と言われている。というのも、これだけの大修理ミスをしなが、今に至るまで誰からも正式には訴えられていない。JALも国土交通省も遺族団体も黙ったまま泣き寝入りだ。ここは是非とも賠償させよう。

あるいは、ボーイングを訴えれば修理完了時に「飛んでも構わない」とメクラ判を押した監督官庁も責任を問われる。責任を取って当然だから百億でも千億でも払わせればいい。

朝日新聞電子版の記事では、以上の内容は表面的には添え物で、問題の本丸はいわゆるミサイル説をファクトチェックすることらしい。一番攻めやすく、論破？すれば華々しくも映るからだろう。そもそもファクトチェックなどと偉そうに言うほど執筆した記者はデータを持っているのか、様々な意見や見識をご存知なのか？ 少々補足しながらミサイル説の「ウソ断定手順」を見て行こう。

ファクトチェック対象

「1985年に起きた日本航空ジャンボ機墜落事故は、海上自衛隊の護衛艦『まつゆき』から発射されたミサイルで撃墜されたことが原因」（インターネットや書籍での言説）（途中省略）

また、報告書には自衛隊の護衛艦によるミサイルの発射や、機体に衝突したとの記述はない。当時、事故調査を行った斉藤孝一さん（80）は「調査中に自衛隊の関与が浮上したことも、護衛艦を調査したことも全く記憶にない」と振り返る。

解説も機体残骸に火薬や爆発物などの成分も検出されなかったことから、同様に「自衛隊撃墜説」を否定する。運輸安全委の事務局長として解説を取りまとめた大須賀英郎さん（70）は「当時は『自衛隊撃墜説』が広く出回っていたわけではなかったが、数ある項目の一つとしてミサイルについても適切に記述した」と話す。

この部分も他人の書いた文章を引用し、それを元にネット等で囁かれる考察や主張を否定している。朝日新聞は権威の陰に隠れて、自分の責任を回避しつつ他人を否定・批判するという最悪な立ち位置を選んでいる。引用によって他の文書等を批判するだけならまだ許せるにしても、それをファクトチェックと称して、あたかも「まるっきりのウソ」と断定し、引用を隠れ蓑にして自分の身を守るの卑怯この上ない。己の身を切る覚悟がなければ他人を切るな。

さらに穿った推論だと、日本国が米国とボーイングに自白を頼んだのでは、という説もある。123便事件には絶対にバレてはいけない真の原因があり、その隠蔽のためにボーイングを生贄にした、というもの。ここまでくると陰謀だが、事故に対するボーイングの初動体制や自白のタイミングからして、まったくありえないとも断じられない。

ボーイングの自白には、このような不審点や疑惑がある。それを度外視して、簡単に「ボーイング社も修理ミスを公式に認めている」だけで済ませるなど、事件について何も知らず、何も考えていない輩の所業といえる。

さて、まずここでいうミサイルとは何か？ 123便事件が起きた直後に疑われた飛行体は通常のミサイルではなく「ファイヤービー」と称する標的機のことだった（角田四郎 疑惑、他）。これは弾頭に爆発物を搭載していないため、火災や爆発を起こす可能性はとても低い。また、ファイヤービーが自衛艦まつゆきに装備されていたのも事実だ（自衛隊関係者証言）。仮にこれが123便に当たったとしても火薬や爆発物の成分は検出されないだろう。ただし、標的機

にはそれなりの質量があり、旅客機にぶつかれば墜落に至らしめる可能性も充分にある。したがって、機体残骸から硝煙反応等が出なかったからといって、123便が他の飛行物体と衝突しなかった証拠にはならず、ミサイル説を葬り去る論拠としては著しく脆弱である。

123便の残骸の一部（機体最後部）は今でも海中に沈んだままだ。警察が早々に捜索を断念したからで、事故調も残存機体は「なかったもの」としている。もしこの部分にミサイルや他の飛行物体が当たっていたらどうか。事故調は墜落現場の機体だけしか見ていない。それだけでミサイル撃墜説を完全に排除できるのか。

実はその他のミサイル説も存在する。事故直後に週刊誌（プレイボーイと記憶している）に掲載された記事で、某大学の教授と学生による目撃談。テレビニュースで墜落を知った彼らは、翌日の早朝に合宿場所から近い墜落現場で、123便の壊れた機体近くから原形をとどめたミサイル状の物体が機動隊によって搬出されるのを見た（写真あり）、というもの。この記事は次週も掲載される予定だったが、何故か一週だけで打ち切りになっている。事故翌日早朝に付近にいた機動隊は、制服と中身が違う偽装部隊であり正しい所属はわからない（角田四郎 疑惑）。警察の記録によれば当日早朝に現場入りしたのは地元の山おやじたちで、機動隊はそのずっと後に到着したことになる。

この他にも書き切れないほどのミステリーや、証拠隠匿・改竄を疑われる事象がたくさんある。悲しいことにそれらの多くは事故調などのお役所から発表されたものだ。真偽の判断をするなら対象はネット記事ではない。公的発表こそ疑うべきなのだ。

今回の朝日の記事では、読者諸賢は気付いているだろうが、朝日新聞の価値判断の基準はすべて事故調や警察の発表、はたまた国会答弁の引用によるものだ。新聞屋なのに自分の足で調査し、自分のアタマで判断した要素はひとつもない。しかも引用に当たっては、ありもしない航空記事の話を堂々と採用するなど、まさに

ファクトチェックができていない。そんな朝日が、ネット等に存在する123便関連の意見や見識に、どうやったら「お裁き」を加えられるのか。まともに取材もできないマスコミは情報の発信者としてもこの上なく不適格だ。さらに、人間としての傲慢さも指摘されるだろう。

朝日新聞は当該記事を削除し、記事と同等のスペースを用いて謝罪すべきと考える。もちろん沽券にかかわることだろう。しかし明確に言うておく、あなたたちにはすでに沽券はない。

もし朝日の記事が国交省のサイトに発表されたものなら一種のプロパガンダと看做されて「またウソついてる」程度にしか思われたい。しかし実際は、落ち目とはいえ天下の公器であった朝日新聞の紙面に、無署名記事として発表された。朝日はお役所や国家権力の使いっ走りなのかと思われても仕方ない。本当に使いっ走りに成り下がった（成り上がった？）のなら、もはや何も言わない。勝手に自滅すればいい。

それにしてもお役所に借りたファンドシで他人さまの意見や見解を「裁く」とは、どれほど立場をわきまえない増長した発想なのか想像も付かない。報道人としての意地や自負はないのか。

最後に私の想像。朝日の編集部では記事発表に当たり、ひと揉めあったのではないかと推測する。あまり有能ではない担当記者が、能力不足ながら一応の「調査」を行なって、結論としてSNSに蔓延する123便情報すべてを「偽」と判断するのは難しい、としたのではないか。しかしそれでは新鮮味がなく、しかもSNS上の諸説を紹介すると、かえってトンデモ情報まで報道することになりかねない。また、せっかく事故調説で固まりかけている世論に、反事故調のキッカケを与えることになる。それでは逆効果だと、重いケツを椅子から上げたことのないデスクが安直に政治判断し、結局このような半端というか記事の体をなしていないゴミが出来上がったのではないか。長年活字の世界にいた私には、そう思える。

朝日新聞に対するファクトチェック

結論：偽