

# 「日航機墜落 事故調査官 100 ページの手記に書かれていたこと」

[https://www3.nhk.or.jp/news/html/20200812/k10012564381000.html?utm\\_int=news-social\\_contents\\_list-items\\_023](https://www3.nhk.or.jp/news/html/20200812/k10012564381000.html?utm_int=news-social_contents_list-items_023)

## に書かれていたこと

専門家、有識者、〇〇に詳しい人、、本当かねえ。そりゃ知識や理論には強いかもしれないが、現実の中でそれをどう応用するかは能力はきわめて疑わしい。また、自分の専門分野以外の良識や想像力が常識に適しているとも限らない。NHK が発表した「手記（抜粋）」には、そんな専門家の限界（実態？）が如実に感じられる。

### ● どうして今になって発表したのか

そもそも発表してもよかったのだろうか？という疑問が最初に湧いた。

事故調査官は、その仕事をしている間は公務員のはず。税金で手当をもらっているから。とすれば、公務員が知りえた事実、場合によっては感じた印象まで、すべて国のものだ。民主主義の原則からすれば、細大漏らさず国民に開示しなければならない。あるいは、何らかの法律によって守秘義務が生じ、死ぬまで外部に漏らしてはいけないはず。（だから手記は調査官かぎりの丸秘扱いだったのだろう）

どっちにしても、今になっての公表は中途半端だ。仮に手記の内容が国民のものなら、NHK にリークなどせずにネットででも全文公開すべきだし、守秘義務に引っかかるなら黙っているべきだ。「これだけ時間が経ったのだから、そろそろ出してもいいだろう」といった情緒的な判断は、事件の重大性からも許されるべきではない。

つまり私が疑問に思うのは、手記の法的位置づけと発表方法の妥当性。しかも NHK は記事全体にコピーライトマークを付けている。全体に付けられると、手記からの引用部分も NHK の著作物になる。国民の税金の産物が、いつの間にか一法人の独占的権利になる。どう考えてもヘンだ。出版契約でも結んだのだろうか？といったモヤモヤが最初からあった。

### ● 場所がわからない！

藤原さんが職場に到着すると、日航機が墜落し火災が発生していることは確認されていましたが、肝心の正確な場所がわかっていませんでした。

日本航空や当時の運輸省航空局は、断片的な情報で長野県に向かいますが、藤原さんたちは、山中の道路は限られ身動きが取れなくなることを予想し、墜落地点が判明するまで動かないという判断をします。



墜落地点の座標は横田から日本側に伝えられていたはず。だから自衛隊の V107 ヘリが接近して上のような画像（動画）を撮影できた。当然ながら軍用ヘリ V107 は自機の座標を知っているという航空専門家でなくてもわかる常識を、事故調査委員はわからなかったのか？ また、NHK アナウンサーが繰り返した「自衛隊のヘリが現場を撮影しましたが場所はわかりません」を鵜呑みにしたふりをしたのか？

事故調査委員なら、この時点でピンとこなければいけない。もく星号事件だ。伊豆大島の墜落場所を米軍が意図的に隠蔽し、偽情報まで流して発見を遅らせた。上のテレビ画面を見て、もく星号と 123 便が結びつかない程度なら事故調など辞めたほうがいい。

手記の記述は、ある意味ヤブヘビだ。

●急減圧があった、それが原因だ

向かった調査官の知り合いの先輩が偶然、病院に勤務していて、その日のうちに生存者に聴き取りができたといいます。

生存者は乗客として搭乗していた日本航空の客室乗務員で、証言内容は客室内の気圧が急激に下がる急減圧があったという、事故原因に直接つながる極めて重大なものでした。

このときのことについて「早い時点で重要な口述が得られたのは幸運であり、その後の調査の助けとなった。大きな成果であった」と記しています。

無思慮、無見識の見本。もしもあなたの奥さんか娘さんが大きな事故で重傷を負い、12時間以上も救助されず、心身ともに消耗きった状態で治療を受けているところに、どこかの無神経な馬鹿が「事故はどんな様子でしたか？」と訊きに来たら、あなたは嬉しいですか？心理療法士の立会いもなく、思い出したくない体験を語らせる。何たる無思慮！また、瀕死の重傷を負って意識が完全にクリアとは保証できない人が発した言葉に、100%の信頼性があると思いますか？しかもその証言は「知り合いの先輩」からの伝聞でしかない。

多分そのとき、犬が「急減圧」と吠えても事故調は飛び付き、早い時点で重要な口述が得られたのは幸運であり、その後の調査の助けとなった。大きな成果であった。になっただろう。

証言や証拠は、たとえそれが一次資料でも裏付けを取るべきなのだ。まして伝聞は一次資料ではない。そんな調査のイロハもわからない「専門家」を現場に出すこと自体が間違っている。

証言した落合さんは、その後「急減圧」と答えたことを否定している。彼女が経験したのは、白いモヤのようなものが発生して、すぐに消えた。紙のような軽いものが後部に向かって動いた、ということで、たしかに減圧の現象だが急減圧でも大減圧でもなく、機内の気圧はすぐ元に戻っている。しかし事故調は「急減圧」を確固たる事実として調査の前提にし続けた。

NHKはこの項に「極めて早く得た重大証言」という小見出しを付けている。褒めているのか揶揄しているのか。調査開始からたった二日で得た不確かな伝聞証言を、疑いもせずに「重大証言」と位置づけたのだから、やはり揶揄？

実はJALも落合さんから「情報」を引き出している。入院2日目か3日目に病室に居座り、JALに都合の良い事柄ばかり聞き出した。そして落合証言としてマスコミにリリースしたが、内容があまりにも整然としすぎ、中には落合さん自身も知らない用語があって、信憑性は限りなくゼロ。結局JALは捏造を認めて謝罪。…これを読んでいいる若い人たち、偉そうにしているオトナって揃いも揃って愚かです。

事故調やJALが、強引にでも「急減圧」証言を引き出したかった理由は簡単。すでに事故原因を決めていたからだ。いわゆる尻餅事故から始まる後部圧力隔壁の金属疲労と破断。これを立証するには急減圧が必須のアイテムになる。

事故調委員は「現場がわからない」待ち時間の間に、事故機JA8119の履歴くらいは調べただろう。お茶ばかり飲んででもいられないから。すると、イヤでも目に付くのが7年前(1978年)の尻餅事故による後部圧力隔壁の破損。伝聞の不確かな証言にも飛び付く人たちだ。この事故記録から金属疲労による隔壁の破断を想像しても不思議ではないし、そういった先入観を持ったのもごく自然なこと。

先入観を確信に変えたのがボーイングの動き。事故後すぐに担当者を日本に出発させ、事故調委員が現場に着いた頃には、乞われもしないのに早々と「圧力隔壁の修理ミス」を認めた。

何故ボーイングは自首したのか？大きな理由のひとつがNTSBに介入してほしくなかったからだろう。調査が長引けば、米国製飛行機の事故だからNTSBも黙っていない。彼らが参加すれば不都合な事実や本当の原因も探り当てられてしまう。事故調査は政治権力と癒着した日本の事故調だけにやらせたい。違っただろうか。

## ●事故原因を決め打ち

事故から2日目(14日)歩いて現場に入り、藤原さんは、バラバラになった翼の部材が突き刺さっている様子を目の当たりにし、「主翼のストリンガーが沢に突き刺さっている。異様な光景だ」とつぶっています。このとき藤原さんたちは客室の中にある断熱材が水平尾翼の中に大量に入り込んでいるのを発見したということです。

藤原さんたちは急減圧があったという証言と客室の中にある断熱材が客室の外に飛び出していた状況から、客室内の気圧を保つ圧力隔壁と呼ばれる設備が破れた可能性があるかと推測しました。

2年後に公表される事故原因にわずか2日で迫っていたことがわかります。



シャーロックホームズも真っ青、エルキュールポワロもハダシで逃げる推理と洞察力。正当な手順を踏んだ調査によって、たった2日で正しい結論を得たのなら、まさに神業。アリソンデュボワ以上の霊能者に違いない。

しかいもちろん正しい手順ではないから**事故原因にわずか2日で迫**れたわけで、これが税金を使った仕事だから情けない。

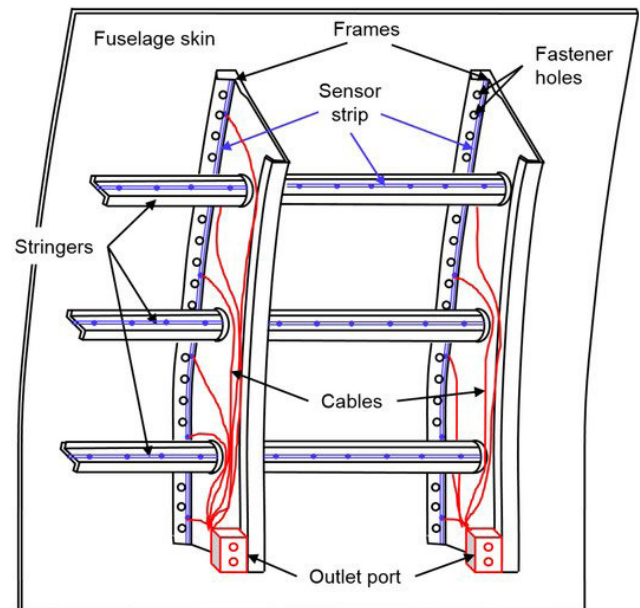
写真は後部圧力隔壁の断片を回収しているところ。何枚もの金属板を組み合わせでパラボラ形状になっていた隔壁が、このように断片化している。もしも飛行中に壊れたのなら、正真正銘の大減圧が起きてモノも人も空中に吸い出されていたはず。だから隔壁の破壊は墜落時の衝

撃によると断定できる。事故調はどんな判断基準で、このバラバラの断片から「隔壁の破壊」や「急減圧」を見出したのだろう。

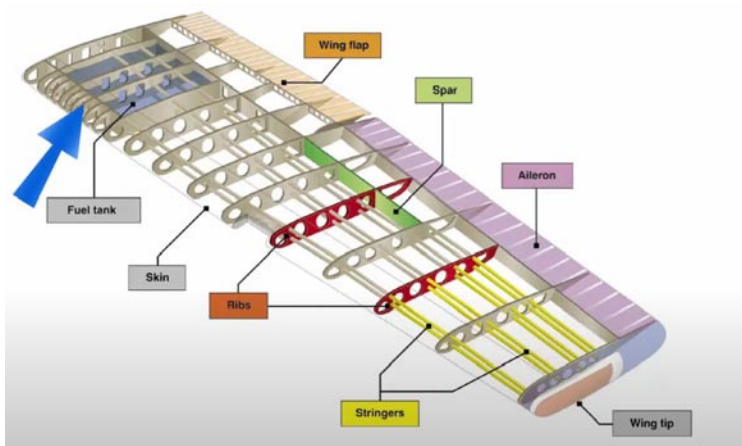
このとき藤原さんたちは客室の中にある断熱材が水平尾翼の中に大量に入り込んでいるのを発見したということです。

断熱材は「客室の中」には無い。客室を形作る内壁と、飛行機の外壁の間、フレーム部分にある。ここは与圧されているので、隔壁が壊れば断熱材は外に吸い出される。水平安定板の中にも当然残るだろう。それでは垂直安定板の中には？都合のいい事実だけ書かれても困る。**主翼のストリンガーが沢に突き刺さっている。**

飛行機的主要な構造は骨組み(フレーム)と外板でできている。いわばハリボテなのだ。外骨格を持つ昆虫より哺乳類の胸部構造に近い。ジャンボの外観はいかにも強そうで、外板が機体強度を担っているように見えるが、強度の面ではネコの毛皮程度の役割しかない。



上図は胴体部分の簡略図。桁状のフレームが並び、その間をストリンガーで結んでいる。外壁はフレームに張り付いているだけ。フレームに外力が加わってもストリンガーが緩衝材のように不要な力を吸収し分散させて隣のフレームにまで外力が及ばないようにする。だから機体はフレーム単位で動いたとしても、歪はその場で抑えられ、全体としては常に健全でいられる。



主翼のストリングも役割は同じで、骨(フレーム)に当たるリブを支えている。主翼には特に強い力がかかるため、ストリングの親分のようなロンジロン (Longeron) という部材もあり、これは翼の付け根から先端まで通した太目の梁だ。これらはもちろん主翼の内部にある。

### 主翼のストリンガーが沢に突き刺さっている。

と、簡単に書かれているが、翼内部のストリングがどのようにして外部に出て沢の地面に突き刺さったのかは検証されているのだろうか？墜落の衝撃で飛び出したのか、墜落の前に主翼が破壊されていて、上空から降って突き刺さったのか？また、ストリングを失った主翼はどのように壊れていたのか？今回の手記からは明らかにすることができなかった。

私は無駄にカラんでいるわけではない。自衛隊機による撃墜説がある以上、主翼の異常な壊れ方を書かれると、なんだか挑発された気分になる。事故調委員としては**異様な光景だ**と眺めているだけでなく、事故機の翼がどんな角度で、どんなスピードで接地し、その結果ストリングが飛び出したのかを説明してほしい。戦闘機乗りを減圧チェンバで人体実験するよりずっと重要なことだ。

事故調報告書は全体としてズボラで、調査にも報告にもなっていない。事故原因究明に必要と思われる調査を「巨視的に見て正常」「明らかにすることができなかった」で済ませている。そんないい加減な報告書を作るのに2年もかかったのは、証言者自身から否定された「急減圧」を数字上正当化するために苦心惨憺したからに違いない。ご苦労なことだ。

### ●本質から外れた認識

なぜ修理ミスをしたのか、アメリカ側に何回申し入れても最後まで回答がもらえず原因を究明できていない。それについて批判を受けてもしたなく一生背負っていくことになると思う

誰もそんなことを批判していない。ボーイングは既に自首しており、仮に追い詰めるとするなら損害賠償請求だが、事故調の仕事ではない。大体、究明すべき「原因」候補は他にもたくさんあるだろうに。

**「事故を忘れず初心にかえり、現在やっていることがベストなのか、常に反省しながら仕事をするのが大切です。今よりもっとよくする方法はないのか、もっと安全にできる方法があるはずだと考えれば、道は開けると思う」と述べ、安全のために関係者が努力し続けることの重要性を訴えていました。**

正しい方向に努力することが重要であり、方向を間違えれば今よりもっと悪くなるかもしれない、と思ったことはないのだろうか。事故調が国土交通省の一部門であることが元凶なのだ。**今よりもっとよくする方法はないのか、もっと安全にできる方法**は明確で、事故調をNTSBのように、名目上でも権力から独立した機関にすること。許認可権を持つ組織の一部が、許認可に関わる事象を真面目に調査できるわけがない。事故調査委員個人がいかにか優秀で誠実でも、国交省の意思に逆らうのは無理。そんなことは現場で汗を流した「あなた」ならいやになるほど感じているはずだ。手記なるものを公表するのなら、もっと本音を吐露したらどうだろう。それこそが**皆さんに役立つこと**になる。

最後に、元記事にくっついていて著作権表示が下。私は記事を丸ごと転載した意識はない。元記事の内容で受信料を払うか否かは各自で決めてください。

**Copyright NHK (Japan Broadcasting Corporation). All rights reserved. 許可なく転載することを禁じます。このページは受信料で制作しています。**