

北海道師範塾 「教師の道」 塾頭通信

第979号 平成27年8月11日

御巣鷹に祈る

日本航空のジャンボジェット機（123便）が、524人の乗員乗客を乗せたまま群馬県多野郡上野村の通称「御巣鷹の尾根」に墜落したのは、今から30年前の1985年（昭和60年）8月12日、夜の7時頃の事でした。

30年経った今も、奇跡的に助かった少女がヘリコプターに吊り上げられていく様子は、鮮明に覚えています。

乗員乗客524人中、死亡者は520人、生存者は僅かに4人という、単独機としては過去最悪の航空機事故となりました。

事故機（日本航空123便）は、東京（羽田空港）を立って大阪（伊丹空港）に向かって飛行中、機体のトラブルに巻き込まれ墜落したものです。

事故の原因については、多くの報道がなされており、皆さんもご承知の事と思いますが、1987年（昭和62年）6月に、航空機事故調査委員会が公表した調査結果によると、事故機は、1978年（昭和53年）6月に伊丹空港でしりもち着陸事故を起こしており、その後のボーイング社の修理が不適切だったために圧力隔壁が破損し、重大事故に繋がったとしています。

これを以て原因調査は終了していますので、これが事実とすれば、ヒューマンエラーが重大事故を引き起こしたという事になります。

事故機の機長は、飛行時間が12000時間を超える、当時49歳というベテランパイロットでした。事故後回収されたボイスレコーダーからは、混乱するコックピットの中で、最後の最後まで必死に機体を立て直そうと、部下を督励し、指示を出し続ける機長の声が生々しく伝わって来ます。

「どんといこーや」という機長の声は、破れかぶれというような事ではなく、部下に対して思い切ってやれという叱咤激励だったように思います。自分がもし、同じ極限状態に立たされたら、果たしてどこまで冷静に行動できるか、自信はありません。

また、客室内は、大混乱に陥ってもおかしくなかったと思いますが、客室乗務員の懸命の努力によって、大きな混乱はなく、全員落ち着いて行動していたといえます。

乗客の中には死を覚悟し、家族へ遺書を書き残した方がいます。手帳に記された

乱れた文字は、如何に機体が不安定な飛行を続けていたかが伺われますが、そんな中で、どのような思いで最後の言葉を書き記したのだろうかと思うと、胸が切なくなります。

先程も述べたように、事故は圧力隔壁の破壊が原因とされていますが、この圧力隔壁の破壊によって垂直尾翼のほぼ上半分が吹き飛んでしまいます。この際、油圧系統が全て破損されたため、昇降舵や補助翼の操舵が不可能となってしまいます。巨大な機体が、全く操縦不能の状態に陥ってしまったのです。

コックピットの中では、機体の立て直しに必死に取り組みますが、ダッチロールを起した機体は操縦不能のまま迷走し、ついに御巢鷹の尾根に墜落します。

事故後、一時期、議論がかみ合わず瞑想したりすると「ダッチロールしている」という言葉が使われたりしましたが、私は、半ば冗談のようにしてその言葉が使われる事に、不愉快な感じを持った事を思い出します。

日本航空123便の事故については、様々なドキュメンタリー番組が製作され、また、「クライマーズ・ハイ」や「沈まぬ太陽」のように映像作品や小説でも取り上げられています。

私達は、あの事故から沢山の事を学んだはずです。

機長はじめ乗務員の、最後まで職務を全うしようとした姿勢には、感動を覚えます。また、極限の状況の中で、家族へ思いを伝えようとした乗客の愛情の深さ、こうした事は、シナリオのない中で人は如何に行動すべきかを問い掛けています。

しかし、我々が学んだ一番大きな事は、安全を如何に確保するか、ヒューマンエラーを如何に少なくして事故を根絶するかという事ではないでしょうか。

しかし、この30年を振り返ると、数え上げればきりが無い程に事故が発生しており、多くの犠牲者を生んでいます。私達は、過去の事故から一体何を学んで来たのだろうかという疑問を持たざるを得ません。

事故のない安全な社会を作るためには、過去の事故や事件を風化させないよう努力すべきであり、そのためにも、私達は今一度、あの30年前に起こった悲惨な事故に思いを致す必要があるのではないかと、強く思います。

(塾頭 吉田洋一)