

日本航空 123 便事故から 27 年

520 名の犠牲者を出した日本航空 123 便事故からまもなく 27 年が経とうとしています。改めて犠牲になられた乗客、乗員の方々のご冥福をお祈りいたします。

この事故の 2 年後の 1987 年 6 月、当時の運輸省航空事故調査委員会は 123 便事故の調査報告書を出しました。しかし、その内容は実際に運航に携わる私たち航空労働者の目から見て、とても納得できるものではありませんでした。

事故調査報告書は、飛行中に後部圧力隔壁が破壊したことにより客室内に急減圧が発生し、客室から吹き出した大量の空気が垂直尾翼に流入して垂直尾翼を破壊したと推定しています。そして急減圧が発生した結果、

- ・ 客室内では平均風速で 10m/秒の空気の流れが生じ
 - ・ 6 秒の間に客室内の温度がプラス 25℃からマイナス 40℃に急激に低下した
- はずであるとしています。

しかし、ボイスレコーダー、フライトレコーダー、生存者の証言、公表された遺書等を見ても、これらを裏付けるものは全く存在しません。生存者の方たちは「客室内に空気の流れは無かった」、「客室の温度低下は感じられなかった」と証言しています。

更に、操縦不能に伴うフゴイド運動による機体の急上昇と急降下の繰り返しに対しても、客室内の与圧が保たれていないとされているにもかかわらず、耳の痛みを訴える証言や遺書は存在していません。

また、操縦室においても、3 人の乗員は緊急降下を開始する等の急減圧発生時の手順を実施していませんし、急減圧が発生した場合には真っ先に装着することになっている酸素マスクを、最後まで装着していなかったこともボイスレコーダーの解析から明らかになっています。

事故調査委員会が主張するように「急減圧が発生した」とすると多くの矛盾点が生じることから、私たちは「123 便に急減圧は発生していなかった」と考えています。

それではなぜ垂直尾翼は破壊したのでしょうか。

事故後に行われた同型機の垂直尾翼に対する緊急点検の結果、多くの不具合が発見されたことは新聞等でも報道されました。

私たちは事故機の垂直尾翼に構造上の問題があった可能性が高いと考えており、この点も含めて運輸安全委員会に再調査を要請し続けています。

あの事故から 27 年間、日本の旅客機に関して墜落事故は起きていません。

しかし、墜落以外の事故や異常運航は数多く発生しています。

今年に入ってから 3 件の航空事故(機体の尾部を滑走路に接触させる等)をはじめとして、異常運航も数多く発生しています。

私たちは、123 便事故の真の事故原因を究明するために、引き続き運輸安全委員会に対して再調査を要請していくとともに、航空界に存在する不安全要素を取り除くために、全力で取り組んでいきます。

2012 年 8 月 12 日 航空安全推進連絡会議
航空労組連絡会
日本乗員組合連絡会議