

日本航空123便事故から26年を迎えて

2011年8月12日

1985年8月12日に発生した日本航空123便の事故から今年で26年を迎えました。この事故によりお亡くなりになられた方々のご冥福をお祈りするとともに、被害に遭われた方々、ご遺族の皆様には心よりお見舞いを申し上げます。

単独機の事故としては史上最悪となる520名もの犠牲者を出したこの事故の問題を風化させないため、私たち航空産別三団体は改めて声明を発表するものです。

この日本航空123便事故の事故調査報告書は、1987年6月に当時の運輸省航空事故調査委員会から発表されました。報告書では、過去に行われたボーイング社による修理ミスが引き金となり、それによって生じた亀裂が後部圧力隔壁を破壊し、客室内の大量の空気が一瞬にして垂直尾翼内に流れ込んだことにより垂直尾翼を破壊したと推論しています。しかしながらこの事故調査報告書にはいくつもの疑問点が存在し、事故生存者からの証言や機内の写真、更にはコックピットボイスレコーダーの音声からも、事故調査報告書の推定する「急減圧」が発生したとは到底考え難い状況が明らかとなっています。

事故発生当時の事故調査技術では解明できなかった事象についても、四半世紀以上が経過した現在においては解明できる分野もあると考えます。私たち航空産別三団体は、同種の事故の再発防止のためには真の事故原因の究明が必要不可欠であるとして、事故調査報告書の発表当時から事故の再調査を求めてきましたが、現在においても再調査は行われていません。

当時の航空事故調査委員会は、現在では運輸安全委員会という組織に再編されていますが、その運輸安全委員会は、2011年7月29日に「日本航空123便の御巣鷹山墜落事故に係る航空事故調査報告書についての解説」なるものを発表しました。この「解説」は、「ご遺族からの疑問点にできるだけ分かりやすく説明するため」に作成したと運輸安全委員会は述べています。この「解説」の内容は多岐にわたり、その検証には時間を要しますが、事故調査報告書の疑問点を払拭するものとは言い難く、事故の再調査が必要であるという私たちの主張は全く変わりません。

一方で事故当事者の日本航空は、2010年1月19日に経営破綻となり、その再建の担い手として稲盛和夫氏が会長職に就任しました。しかしながら稲盛会長は、これまで日本航空の安全運航を支えてきた現場の運航乗務員と客室乗務員の計165人を2010年の大晦日に整理解雇処分としました。

更に稲盛会長は2011年5月16日発行の「日経ビジネス」誌の中で、「利益を出して余裕がなければ安全を担保できるわけがない」と発言しました。安全よりも利益を優先する姿勢を露わにしたこの発言は、航空法第103条の「航空運送事業者は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない」との定めに対し、利用者や国民の期待する安全第一の日本航空再建にも反するものです。

また稲森会長は同誌の中で、「御巣鷹山の事故以降、安全のために全ての経営資源を集中させるという考え方、乗客の安全こそが使命で、利益を出すことは邪道という雰囲気があったが、これは本末転倒」とまで発言しています。この稲盛会長の発言からは、国民の足を担う公共交通機関の経営者としての責任と自覚が全く感じられず、事故のご遺族や当時を知る社員など多くの関係者からも厳しい非難の声が上がっています。

日本航空123便事故の後、日本航空経営は「絶対安全の確立」という方針を掲げてきましたが、その方針は年月と共に形骸化し、2005年には重大な運航トラブルを続発させ、利用者や国民からの信頼を失い、ついには企業破綻という結果を招きました。にもかかわらず、新たに就任した稲盛会長の一連の発言は安全軽視の姿勢を改めるところか、利益追求を至上命題とするような驚くべき発言であり、航空の安全を現場で支えてきた私たちとしては全く認められません。

安全運航を第一とする考え方を基盤にしなければ、日本航空の企業再建をなし得ないということは過去の教訓からも明らかです。

私たち航空産別三団体は、現在の日本航空経営の姿勢を改めさせると同時に、日本航空123便事故の真の事故原因を究明する取り組みを今後も継続し、日本の空の安全のために尽力することをここに表明いたします。

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