

御巢鷹の尾根（日本航空123便墜落事故）

法学部 自治行政学科4年 新井 美詔

1985年8月12日、日本航空123便羽田発大阪行B-747型ジャンボジェット機が、群馬県多野郡上野村にある高天原山の尾根に墜落した（後に御巢鷹の尾根と名付けられる）。

123便には乗客乗員524名が搭乗していたが、そのうちの520名が死亡し、生存者はわずか4名であった。お盆の帰省ラッシュと夕方のラッシュが重なり、家族連れや出張帰りのサラリーマンなどの犠牲者が多かった。簡単にあるが事故の概要は次のとおり。

(1) 事故発生日時

1985年8月12日（月）
午後6時57分頃

(2) 墜落現場

群馬県多野郡上野村大字檜原字本谷3
577番地

(3) 事故発生航空機

羽田発午後6時12分離陸 大阪行き
日本航空123便（JA8119号機）

(4) 事故当時の乗客乗員

乗客 509名 乗員 15名
合計 524名

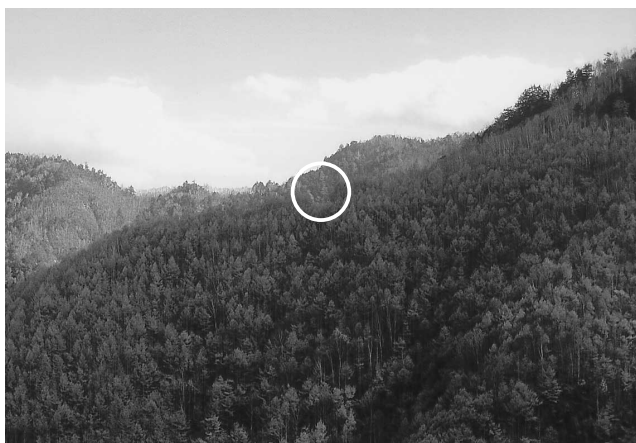
(5) 死傷者

死者 520名 重傷者 4名

事故までの経過

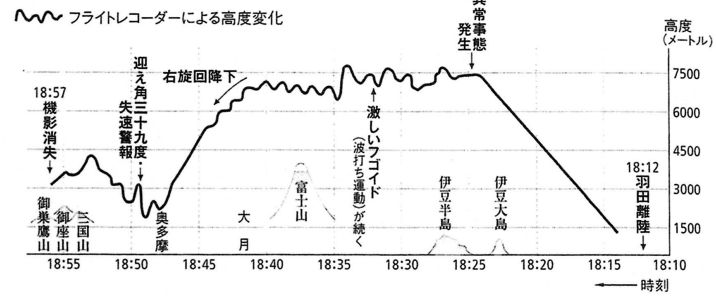
本事故を起こす前に同機は1978年6月2日に大阪空港で滑走路に機体尾底部を接触させる、しりもち事故を起こしている。後にこの事故の修理ミスが墜落の原因とされている。また、1982年8月19日に、千歳空港で滑走路にエンジンと接触させる事故を起こしているが、こ

ちらは墜落の原因とは関係がない。

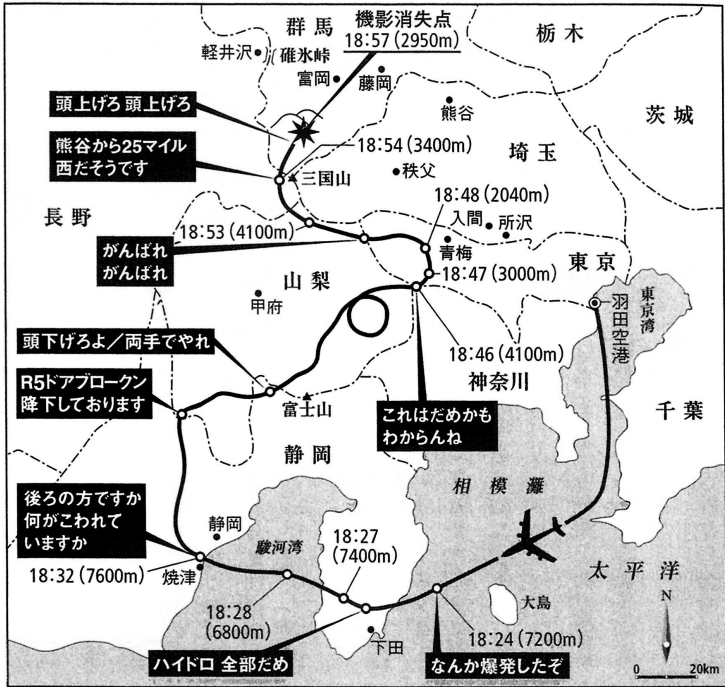


2007年11月4日 御巢鷹の尾根から（中央部のくぼみが墜落時にできた。）

日航123便の高度変化



日航123便の航跡図とボイスレコーダーの記録



異常発生から墜落まで

捜索・救難活動

墜落現場は険しい山岳地域であり、埼玉県境三国山、長野県御座山、上野村小倉山、というような情報が入り乱れて、夜間のため、なかなか墜落現場が確認できない状態であった。午前5時37分、墜落現場は三国山と御巢鷹山の中間地点であるとの情報が入り、地元消防団員を乗せた群馬県警ヘリにより上空から確認したところ、現場は上野村地内であることが確認された。13日、午前6時、上野村消防団員160名を招集し現場へ出動した。

午前10時30分、墜落現場に到着し、午前10時50分には生存者を発見、消防職員、自衛隊員、警察官と協力して機体に挟まれていた生存者の救出救助にあたった。スクラップ化した機体を取り除きながら、現場で応急担架を作り救出した。

遺体収集・身元確認作業

8月14日に最初の遺体が群馬県藤岡市にある藤岡市民体育館に搬送される。墜落時の時速約490kmの猛烈な衝撃で遺体の大半は激しく損傷していた。また飛散した残存燃料の炎上で遺体が焼損・炭化しているものあり、身元確認は困難であった。

18時12分 羽田空港を離陸
24分 緊急遭難信号を発信
28分 操縦不能の連絡
56分 尾根に墜落

また、盛夏であったこともあり遺体の腐敗の進行も早かった。

身元確認で最大有効だったのが指紋法であり、歯型も成果をあげた。

事故現場から搬出され検死された遺体総数は2065体に上った。身元確認できなかった部位は合同慰霊祭で、茶毘にされた後、墜落現場に近い上野村の慰霊の園に納骨埋葬された。その後数十年を経た頃に、現場跡から遺骨片が発見されるケースもあった。

事故の原因

航空事故調査委員会が結論付けた事故原因の要点は以下の通りである。

- 1、1978年6月2日に伊丹空港で同機がしりもち事故を起こした。
- 2、その後にボーイング社による修理が不適切であったため、飛行の度に客室へ与圧を繰り返す内に圧力隔壁に金属疲労が蓄積した。
- 3、金属疲労が限界を超え、そのために、飛行中に圧力隔壁の破壊が発生した。
- 4、圧力隔壁の破壊の衝撃により、航空機後部の4系統ある油圧操縦システムの全てが失われ、操縦不能に陥った。
- 5、油圧の無い状況でフラップを出しすぎたため、急激なダイブに陥り墜落した。

と思った。



2007年11月4日 昇魂之碑にて

対策

墜落原因の1つは垂直尾翼の破壊によって、コントロールがきかなくなったことにもよる。そのために、圧力隔壁が破損しても機内からの、高速空気流によって垂直尾翼が破壊しないように、空気の流れを遮断するための工夫が施された。

また、遺族である川北氏は、犠牲者がシートベルトで腹を裂かれ、前方座席に頭を強打する

め、急激なダイブに陥り墜落した。

慰霊登山

11月4日、墜落現場である群馬県多野郡上野村の御巢鷹の尾根に友人と慰霊登山を行った。

最初は520名の方が亡くなられて、遺族の人たちにとっては、とても思いが詰まった場所であるため、他人の私が訪れても良いものかと考えたが、520名に哀悼の意をこめて登ることを決意した。また、事故関連の本を読んでいたが、実際、自分の眼で見てみることで、事故について何かわかるかもしれないと思い登った。実家のある富岡から車で出発し、2時間ほどで上野村に到着した。山は紅葉の時期でも美しくかった。しばらく車を走らせると、御巢鷹の尾根の標識が見えた。いよいよよかと思いい、緊張でハンドルを持つ手が汗ばんできた。事故当時は今と違い林道だったため、悪路だったようだが、現在は道も良くなり、登山口まで車で行くことができる。尾根までは歩いて1時間くらいかかった。今は登山道があるが、事故当時は道なき道を、木や草を切り倒して沢を登ったらしい。

途中、何人か人とすれ違ったが、こんにちはと軽く会釈をする程度だった。登るにつれて山形で死亡していたことから、三点式シートベルトの採用を提案している。しかし、実用には至っていない。ちなみにパイロットの座席は三点式シートベルトである。

まとめ・感想

123便の事故を調査して、改めて事故の凄惨さを知った。本文では紹介しなかったが、墜落前に乗客が家族に宛てた遺書をかいている。その内容は、家族との別れの無念さ、家族への感謝が書いてあった。胸が詰まる思いがした。そして、事故のことを風化させてはならないと思った。この事故には、矛盾点や不可解な点があり、今現在でも明らかになってない点が多い。このことがうやむやのままでは、520名の人の犠牲が無駄になってしまう。

このことだけは絶対に許されない。再発防止に努めなければならぬ。私は今後もできる限り事故について調べたいと思う。

また、調査に快く協力をして頂いた安田修平氏・伊勢崎の消防団の方々のお力添えに感謝したい。

最後に、事故で亡くなられた520名の乗客・乗員の皆様に哀悼の意を表したい。

新井 美認

の所々に墓標が点在していた。頂上まで登ると昇魂之碑が見えた。

昇魂之碑の前でお供え物のジュースとチョコレートを置いて、手を合わせた。現場にはあちこちに細い道があり、その先には墓標がたくさんあった。焼け焦げた大きな切り株があり事故の凄まじさを感じた。大阪行きの飛行機だったためか阪神タイガースのグッズが供えられていた。

落ち着いて周りを見渡すと、やはり急峻な山ばかりであった。

隣の尾根を見ると、墜落時に機体の右翼が削った跡が残っていた。

事故直後は衝突の衝撃で山には木がなく地面が剥き出しになっていたが、今現在は緑や小さい木々が生えていた。あとで調べてわかったのだが、村民や関係者が植林をしたためだった。

頂上で群馬県伊勢崎市の消防団の方々とお話をした。上野村の消防団の当時の話を聞いたらしらしく、私たちにも話を聞かせてくれた。事故の資料も頂き、本文でも参考にさせて頂いた。

不思議なもので、この事故が起きなければこの消防団の方々とお会いすることはなかったであろう。慰霊登山をして、改めて事故の凄惨さと二度とこのような事故があつてはならない

参考文献・関連本

- 藤田日出男『あの航空機事故はこうして起きた』新潮社
- 米田憲司『尾巢鷹の謎を追う』宝島社
- 河村一男『日航機墜落123便、捜索の真相』イーストプレス
- 河村一男『日航機 遺体収容』イーストプレス
- 横山秀夫『クライマーズ・ハイ』文春文庫
- 山崎豊子『沈まぬ太陽』新潮文庫
- 飯塚訓『墜落遺体 御巢鷹山の日航機123便』講談社
- 航空事故調査報告書
- 国土交通省 航空鉄道事故調査委員会