

御巣鷹山事故の真実

2021-08-12

Q: 航空事故調査をはじめ、わが国の事故調査は真実を解明しているものがほとんどないということですが、JALの御巣鷹山事故も例外ではないということですか？

A: 「例外ではない」というよりも、「真実を解明していない典型」といえます。ボトムアップ思考の教育で育ったわが国の指導層には、「沈黙は金」とか「真実と太陽は眩しすぎる」などといって真実を解明することを嫌う人が多くいます。真実を知って沈黙を守るなら美德ともいえますが、真実を解明する意欲と能力がないというのが実態のようです。それを恥と思う人もいません。現在の新型コロナウイルス (COVID-19) への対応の行き詰まりも、わが国の指導層がボトムアップ思考しかできないことと無関係とはいえません。「御巣鷹山事故の真実」を語ることで、わが国の指導層が如何にボトムアップ思考しかできないかを具体的に知っていただけたらと思います。

Q: 事故を忘れかけている人がいるかも知れませんが、概要を話していただけませんか？

A: 本日で事故から36年になります。1985年8月12日の夕刻、羽田発伊丹行きJAL123便(ボーイング747-100SR)が、飛行中の後部圧力隔壁(Aft Pressure Bulkhead)の破損が原因で群馬県上野村の御巣鷹山に墜落しました。乗員と乗客520人が死亡、乗客4人が重傷を負いました。当時の運輸省航空事故調査委員会は、事故の7年前に伊丹空港で起きた「尻もち事故」後の圧力隔壁の修理でボーイングのAOG (Airplane On Ground) チームが修理ミスをしたことが原因と結論しました。



図.1 墜落現場の惨状

Q: 事故調査委員会の事故調査で何か不備があるのですか？

A: 「不備がある」というよりも、「真実をまったく解明していない」といえます。この事故は単独では世界最悪の航空機事故でありながら、これでは国家の恥とさえいえます。そのせいか、今でも事故調査の結論に疑問をもつ人が数多くいます。主な疑問点は次のようなものです。

- ① 事故が7年前の伊丹空港の「尻もち事故」に関連していることは明らかなのに、「尻もち事故」の原因や圧力隔壁の修理を決定した経緯について何も調査していない。
- ② 修理ミスを自ら告白したボーイングが修理ミスの詳細について供述を拒んでいるのに、ボーイングの告白を鵜呑みにしてしまった。
- ③ 圧力隔壁破損後の急減圧で乗員と乗客が酸素マスクなしに墜落まで30分以上生存していたのに、

HuFac Solutions, Inc.

その理由を科学的に解明していない。

- ④ 「圧力隔壁破損の際に白い霧状のものを見た」と生存者が証言しているのに、その原因を科学的に解明していない。
- ⑤ ボーイングの告白を確認するために行なった修理ミスを模した実験が、実態を忠実に模擬しているとはいえない。
- ⑥ 「事故機が迷走飛行した際に戦闘機やミサイルを見た」と乗客が残しているのに、その事実について何も言及していない。

Q: 今でも事故調査の結論に強い疑いをもつ人達がいることについてどう思いますか？

A: ①～⑥の疑問点があるのですから、結論に疑いをもつ人達がいるのは当然といえます。中には、「自衛隊か米軍がミサイルで撃墜した」という謀略説を本にする人や、政府の運輸安全委員会 (JTSB) に事故の再調査を求めているジャーナリストもいます。これらの人達は、事故の真実を解明できないことでフラストレーションを感じているようです。もちろん、謀略説など事実ではありません。政府には真実を早く解明して社会の疑念を晴らす義務があります。そうしなければ、遺族の気持ちがいつまでも晴れないだけでなく、520人の犠牲者の魂も浮かばれません。犠牲者は520人だけではありません。関係者の自殺や過労死、事故現場での放射能被爆による病死など、20人以上の関連死があります。この情報が政府による真実の解明に役立てばと思っています。

Q: 疑問点①はどういうことですか？

A: 事故が7年前の「尻もち事故」に関連していることは多くの人が知っています。ですが、「尻もち事故」が御巣鷹山事故の原因そのものであるとは誰も思いません。ほとんどの人が「御巣鷹山事故の原因はボーイングのAOGチームによる修理ミス」と思っているようです。

Q: なぜ「尻もち事故」が御巣鷹山事故の原因そのものといえるのですか？

A: 後述の説明でよくわかると思います。わかりやすくいえば、「尻もち事故」で破損した圧力隔壁を修理して運航に復帰させることはできなかったということです。そのことがわかっていたら、事故調査は「尻もち事故」の原因に主眼を置いたはずですが、「尻もち事故」については当時の国会でも議論されましたが、関係者の理解不足で議論は空転しました。「尻もち事故」の原因はJALのパイロット組織の体質にも関係する「悩ましいヒューマンファクターの問題」なのです。

Q: 疑問点②はどういうことですか？

A: ボーイングは事故直後に図.2のような圧力隔壁の修理ミスを自ら告白しました。左図が正規の修理で右図が事故機で行なわれた修理ミスと説明しました。ですが、航空機の構造や修理に詳しい技術者であれば「右図の修理ミスはあり得ない」と疑うはずですが、修理ミスの実行者が実際に存在するののかも疑問です。ボーイングが修理ミスの実行者の特定や証言を拒んでいますので、その疑いも立証できません。わが国の司法関係者も見過ごしたことがあります。刑事訴訟法319条2項には「被告の自白以外に犯罪を立証する証拠がなければ、有罪を判決できない」という主旨の規定があります。被告が自己の有利のために虚偽の自白をする可能性があるからです。ボーイングが修理ミスに関する供述を一切拒んでいることは広く報道されていました。わが国の技術者や司法関係者は「ボーイング

の告白は真実でないかも知れない」とトップダウン思考で疑うべきでしたが、そう主張する人は誰もいませんでした。

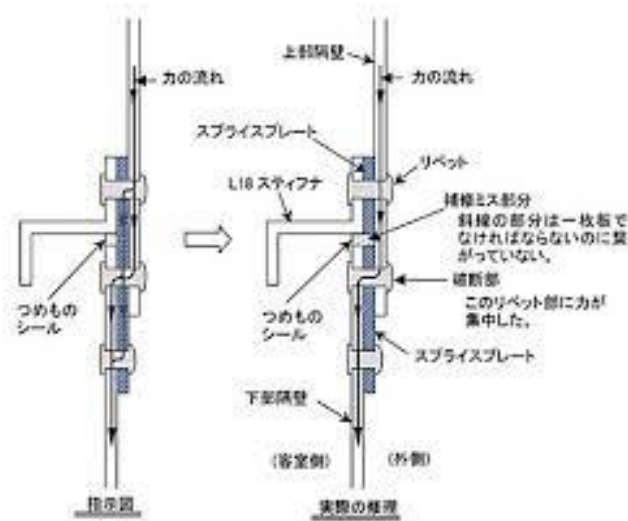


図.2 ボーイングが告白した修理ミス

Q: ボーイングの告白が真実でないとすれば、何を隠そうとしたのでしょうか？

A: ボーイングの告白が真実でないかどうかはさほど重要ではありません。重要なことは、わが国の技術者が左図の修理にも疑いをもつべきであったということです。圧力隔壁の特殊な構造を考えれば、左図の修理でもいずれ破損していました。リベットの外し方や打ち方が正規のものでなければなおさらです。わかりやすくいえば、事故機の圧力隔壁は右図の修理ではなく左図の修理をされて破損した可能性が高いといえます。つまり、事故機の運命は「尻もち事故」で後部圧力隔壁を損傷した時点ですでに決まっていたこととなります。わが国の指導層がそのことに気づかなかったのは、ボトムアップ思考の限界といえます。

Q: 左図の修理で圧力隔壁が破損したのなら、どのような事態になったのでしょうか？

A: 大袈裟に言えば、世界経済に少なからず影響していたかも知れません。少なくともボーイングは窮地に陥っていたでしょう。衆目を右図の修理ミスに向けてそれを避けたかったのだと思います。ボーイングは事故の後で圧力隔壁を補強するためのいくつかの設計変更をしました。弊社代表はボーイングの告白を早くから疑っていましたが、トップダウン思考で世界経済への影響まで考えて「ボーイングの告白は致し方ない」と自らを納得させました。FAA や NTSB がどこまで知っていたかはわかりません。知っていたとすれば、米国の連邦情報公開法により事故の 50 年後 (2035 年) に真実が公表されるはずでした。

Q: 疑問点③はどういうことですか？

A: ボトムアップ思考の事故調査委員会は、乗員と乗客が急減圧の後で酸素マスクなしに墜落まで生存した理由を科学的に解明できませんでした。トップダウン思考で超音速空気力学と遺伝子工学の知識を活用すれば解明できたはずでした。人類の脳が衝撃波の後方に伝播する膨張波に曝される事態は、ビッグバン以来最初の経験といえます。5分以上生存できたのは、ビッグバンを生き抜いた人類の遺伝子に

HuFac Solutions, Inc.

残された防衛本能の一部と考えられます。防衛省の航空医学実験隊はそのことに気づかず、通常の急減圧実験室でも再現できたと公表しました。これには疑問が残ります。

Q: 疑問点④はどういうことですか？

A: 衝撃波後方の膨張波では断熱膨張が起きます。その際、空気中の水分が凝結して霧状になります。「霧状のものを見た」という生存者の証言は衝撃波の発生を裏づけるものです。弊社代表は事故直後のボーイングとの協議で衝撃波の発生を強く指摘しました。ボーイングは頑なに否認しましたが、認めれば「困る事態」になることがわかっていたからだと思います。

Q: 疑問点⑤はどういうことですか？

A: 半球状の圧力隔壁にかかる内圧はフープ圧 (Hoop Pressure) といつて、筒状の胴体の外板にかかる内圧とは異なります。半球状の圧力隔壁のレハット孔には、図.2の上下方向の引っ張り応力 (Tension) の他に、紙面に垂直方向の引っ張り応力が働きます。科学技術庁の航空技術研究所 (現 JAXA) がボーイングの修理を確認するために行なった実験では、紙面に垂直方向の引っ張り応力は何ら考慮されていません。実験の結果には疑問が残ります。

Q: 疑問点⑥はどういうことですか？

A: 事故機が迷走飛行した際に戦闘機やミサイルが周囲を飛び交っていたのは事実です。ですが、事故原因とはまったく関係がありません。他の目的のためです。わが国はその目的を国家機密と考えているようです。当時の首相は知っていたはずですが、「墓場まで持って行く」と何も語らずに境界しました。ですが、国際社会では「公然の秘密」とされています。そのことを知らない人達がボトムアップ思考で「事故機はミサイルで撃墜された」と思い込んでいるのは不幸としかいえません。

Q: 御社代表は JAL にいたそうですが、事故にどう関わっていたのですか？

A: 圧力隔壁の修理には関わっていませんが、社内事故調査などで「尻もち事故」から最後まで関わりました。トップダウン思考でもっと勇気をもって行動していれば事故を防げた可能性があります。事情聴取された前橋地検の検事からもそのことを指摘されました。そう思うと、今でも後悔の念に耐えられません。早くから真実を知りながら、今まで公表する勇気をもてませんでした。事故の真実は事故に深く関わった者にしかわかりません。真実を知る JAL の社員は他に誰もいません。元社員といえども、当事者が真実を語ることには批判があると思います。ですが、最近のコロナ禍で心境が大きく変化しました。コロナ禍は指導層がトップダウン思考で対処しなければ脱却できません。「御巣鷹山事故の真実」の一端を語ることでわが国の指導層に「トップダウン思考の必要性」を訴えることができれば、犠牲者の方々にも納得していただけたと思います。ここで語った真実はすべてではありませんが、言い遺すことはないレベルまで語れたと思っています。

本情報に関する連絡先：

(株)ヒューファクリュージョンス

URL: <http://www.hufac.co.jp>

E-mail: info@hufac.co.jp