

◇忘れ難い昭和 60 年の夏

大槻伸次

工場は 8 月 10 日より大型夏季連休に入っていたが、我々設備担当は光ピックアップの検知機、評価機などの試験装置製作の遅れを挽回せんがため、夏休みを一部返上で頑張っていた。そして夏季連休も 3 日目（8 月 12 日）に入ると、さすがに他の職場の人達は誰一人として出勤しているのをみかけず、当然のことながら現場からの機械修理の要請もないので静かな工場風景だった。

当製作所は、数年前より進められた構造改革路線により、従来からの白物家電一辺倒から電子家電場所への構造転換の三本柱として、家電品（石油 F・H/オーブンレンジ/中型深夜電力利用電気温水器）、ホームエレクトロニクス、マルチ 16 ビットパソコン等が進められていた。我々の職場はその一環として、CD（当時は DAD=デジタル・オーディオ・デスクと云った。因みに CD はコンパクト・ディスク）プレイヤーをはじめそのキーパーツである光ピックアップ（CD、DVD などの微細なデジタル信号をレーザー光にて読み書きするキーパーツ）の量産化を図っていたが、その設備の立ち上げが急務だったのである。

夏休みの休日出勤は、現場からの修理要請も無いため仕事は順調に消化した。そこで、明日からはようやく夏休みに入れるということで、浮き浮き気分仕事納めをして帰りの車に乗った。時計は午後 6 時を回っていたら、いつもの様にカーラジオのスイッチをオンにした。ところが、なんとという事か、ラジオがオンになった瞬間、一切の番組が中断され、臨時ニュースが飛び込んできたのである。何かとハンドルを持つ手が震え、体が強張るのが分かった。臨時ニュースは、大阪ゆき日航ジャンボ機 123 便（ボーイング 747SR 型）が操縦不能になり迷走（ダッチロール）をはじめ長野方面に向かったことを伝えていた。この時点では、ラジオからの情報が少なく何が起きたのか、どうしてこんなことになったのか全然わからなかった。しかし、重大なことが起きているなという予感を感じた。そこで、テレビからのニュースを見ようと家路を急いだ。帰宅後、大急ぎでテレビのスイッチをオンにしたところ NHK 総合テレビは特別番組として放送を開始していたが、間もなくして午後 7 時の NHK ニュースに切り替わった。第一報が伝えるところによると、この時点では既にジャンボ機との通信が途絶え（午後 6 時 56 分墜落?）、何処かに墜落したらしいという報道がされた。そんな中、墜落場所として長野県の相木村、十石峠、ぶどう峠付近ではないかとの推測もされていた。懸命の捜索と情報収集が続けられているようだが、なかなか場所の確定が出てこなかった。

日航ジャンボ機には、歌手の坂本九さんを始め 524 名の乗客が乗っていると報じられていたが、事実であれば世界の航空機事故で、560 余の人たちが犠牲となる空前絶後の大惨事となる。その後、墜落場所として群馬県方面ではないかとの情報があったため、三菱電機本社において緊急の会議が持たれたようだ。というのは、ジャンボ機の乗客の中に社員がいたかどうかの情報収集と、もしもの時の社員家族待機と宿泊施設として群馬製作所藤岡工場の厚生施設の利用が検討されたようだ。そこで夏休み中

であったが、生技課工務係の仲間は緊急に出勤を命ぜられ、厚生施設の整備を敢行することになった。(厚生施設は使用されなかったが。)

事故機が群馬県の「御巢鷹の尾根」に墜落していることが判明したのは翌日になってからだった。墜落現場である群馬県上野村御巢鷹の尾根は、人が踏み込んだことの無い人跡未踏の



山中で、登山道は無く捜索は困難を極めたようだ。事故機の乗客 524 名の中で奇跡的にも 4 名の生存者がいた。墜落時には生存者はもっといたと奇跡的に助かった日航スチュワーデスの落合由美さんや乗客の川上慶子さんらが後に証言している。

墜落現場の特定に時間がかかり、救出が遅れたため絶命しまったようだ。落合由美さんの証言によると「墜落の直後に“はあはあ”という荒い息遣いが聞こえました。1 人ではなく、何人もの息遣いです。そこらじゅうから聞こえました。まわり全体からです。“おかあーさん”と男の子の声もしました」落合さんはその日は非番だったがたまたま事故機に乗り合わせていたという。■写真・墜落した日航ジャンボ機

事故を起こしたジャンボ機が、神奈川県上空で操縦不能となってから機長は必死の操縦をしていたようで、墜落が避けられない場合被害を最小限にするために人家の無い山中を選んで、少しでも衝撃の少ない方法をと考えて尾根の斜面に頭から突っ込んだようだ。生存者は、機体の後部座席の乗客だった。

墜落までの 32 分間の機内は、騒然として地獄のような沙汰であったのだろうと想像していたが、落合さんの証言によると「スチュワーデスはお客様に不安を与えないように、できるだけ冷静に行動していました。いろいろ聞かれても、“絶対大丈夫です。” 私たちはそれなりの訓練を受けています。“絶対大丈夫です。”と答えていました。

そのせいもあって、客室内がパニックに陥ることが無かったのだと思います。ただ笑顔はもう無く、彼女たちの顔も緊張していたのですと、機内の様子を証言している。

乗務員の適切な対応は勿論だが、乗客は恐怖の余り声も出ず沈黙していたというのもあったのかと読み取れる。墜落現場から乗客の遺留品である手帳なども多数発見されたという。圧力隔壁の破損という事故発生から墜落までの約 32 分間の死の恐怖との戦いの中、家族に当てた遺書を書いていた人も多数いたという事が解った。

真夏の炎天下、520 余人の遺体収容作業は、群馬県内の警察、消防団、歯医者、医者は総動員されたがこの現場は余りにも悲惨で遺体収容作業は困難を極めたようだ。

収容作業に携わった消防団員の人達において精神的なダメージを受けた人達も多数いたという事を聞いた。遺体は、遺体収容場所（安置場所）となった藤岡市の学校体育館へ御巢鷹の尾根からヘリコプターでピストン輸送され運ばれた。遺体収容場所となった学校体育館は、遺体の腐敗を防ぐため大型の冷却装置が据えられた。遺体はここで家族との対面した。学校体育館は強力な冷房と線香などによる痛みや諸々の事情により後に解体され新しいものに建てかえられた。

ジャンボ機事故による遺体収容作業と同時に事故原因の解明が進められていたが、

事故機が長野県上空を低空で飛行中しているのを撮影していた映像などを解明すると垂直尾翼が破損している事が判明した。そこで、事故原因は圧力隔壁の破損が主原因ではないかとの見方が有力となる。

事故を起こしたジャンボ機は、昭和53(1978)年6月2日、大阪空港で機体尾部を滑走路にこすつけるという「しりもち事故」を起こし、客室の気圧を保つ後部圧力隔壁が損傷した。その後、ボーイング社の修理チーム44人が東京・羽田空港で6月17日～7月11日まで修理した。関係者によると問題の圧力隔壁の交換作業は6月24日～7月1日までだった。その際、日航は将来の社員教育の資料にしようと、同社整備員が作業をつぶさに撮影した写真は200枚以上で、日航はそれらをアルバム10冊に収めたという。作業は下半分の圧力隔壁を新品に交換するもので機密性を保持したまま、上下の隔壁をしっかりとつなぎ合わせるため、間に中継ぎ板をはさむ筈だった。

ところが、寸法足らずの中継ぎ板を使うミスを犯し、その結果3箇所に分散するはずの負荷が真ん中の接合板に集中し、金属疲労を起こしやすい接合形体となってしまったのである。

実際、気圧が低い上空では圧力隔壁に大きな圧力がかかる。こうした負荷を受けた事故機は、修理から16,200時間の飛行と発着を繰り返したため、接合部分に亀裂が入って隔壁を一気に破壊。そこから勢いよく流れ出した空気によって尾翼の一部が吹き飛び、コントロール不能に陥って墜落したとされる。超一流メーカーのボーイング社がなぜこんな初歩的な修理ミスをするのか理解しがたい。こんな悲惨な事故があるたびに大勢の人命が失われていくのは残念でならない。あらゆる角度から徹底的に事故原因を究明し2度とこんな悲惨な事故をが起こさないよう願わずにはいられない。

先端技術の粋を集めてつくられている航空機が一寸した人間のミスにより墜落し520人も尊い人命が失われてしまった。折りしもこの夏、茨城県の筑波では「つくば科学万博」が開催されていたが、なんとも皮肉な大惨事だったのである。

今夏の我が家では、中3息子の高校進学問題、小6息子の所属するリトルリーグによる父母の動員。地区では「子ども育成会会長」等々で、各種夏休み行事の企画立案と消化に東奔西走状態。勤務先では、新しい仕事への挑戦、各種国家資格取得の為の試験&社内昇格試験挑戦等々で超々多忙だった。日本国に於いては、科学技術の祭典である「つくば万博」が開催されていたが、皮肉にも先端技術の塊の様な日航ジャンボ機墜落するという大惨事が発生し、忘れ難い夏だったのである。

■写真上・日航ジャンボ機事故から7年後、隔壁修理ミスを報じる朝日新聞2003/8/10号
(当時の週刊誌や朝日新聞2003年8月10日号等々参照) 2020/7/18記(当時の日記帖より)

