

## 日航ジャンボ機墜落事故から33年

「異変」を感じる**感性・感覚**を養い  
危険と思ったら列車を止める**判断力**  
を身につけよう！！

### 《業務に集中できる職場環境》

1985年8月12日に発生した日航ジャンボ機墜落事故から33年が経ち、命を運ぶ鉄道労働者として、教訓を学び活かしていかなければなりません。

新聞記事で当時の整備士は「**広範囲で、嫌な仕事を与えられたという意識で、ザーンと見る怠慢な検査をした**」と報じています。

私たちの技術継承・技能伝承は今、どのようなになっているのかを、捉え返す必要性があるのではないのでしょうか。

### 《危険と思ったら列車を止める勇気を持つ》

さらに「**修理した機だからよく見てくれと指示し、確実に検査すれば、事故は防止できた**」とも報じられています。

**問題の核心は「なぜ、できなかったのか」ということではないのでしょうか？異変を感じるができない職場環境や、異変を感じても口にできない職場風土、声を挙げても変わらない企業体質**など、様々な要因が考えられます。だからこそ、私たちが感性・感覚・判断力を常に養っていくことと同時に、危険と思ったら列車を止めることができる環境を労働組合として創り出していく必要があります。

### 日航機墜落33年

八百二十人の犠牲者を出した一九八五年八月の日航ジャンボ機墜落事故で、群馬県警が業務上過失致死傷容疑で書類送検した二十人のうち、ボーイング社の四人を除く日本航空と運輸省（現・国土交通省）の十六人の供述の全容が十二日、明らかになった。「**本社に任せたい」とする責任回避の姿勢が目立ち、整備で入念に指示すれば「事故を防げた」との複数の供述が存在していた。**」

### 書類送検16人供述判明

日航ジャンボ機墜落事故 1985年8月12日午後6時56分ごろ、羽田発大阪行き日航123便が群馬県上野村の御巣鷹の尾根に墜落し、乗客乗員520人が死亡、女性4人が重傷を負った。78年の大阪空港での尻もち事故でボーイング社が後部圧力隔壁の下半分を取り換えた際に修理ミスをしてたことが判明。群馬県警は88年12月、事故はボ社、日航、運輸省3者の「**総合過失**」で発生したとして、計20人を業務上過失致死傷容疑で書類送検した。ボ社関係者は事情聴取の要請に応じず、前橋地検は89年11月、遺族が告訴した関係者と合わせ計31人を不起訴処分とした。前橋検察審査会は90年4月、ボ社と日航の計4人の不起訴不当を議決したが、地検は同年7月、再び4人を不起訴とした。

### 検査・指示「入念なら事故防げた」



8月12日 東京新聞

事故は十二日で発生から三十三年で、今年十月で送検から二十一年。ボ社側が事情聴取を拒否したまま、二十人は不起訴となっており、十八名全員が供述全容が判明したのは初めて。事故の第一原因は、七八年の尻もち事故後、ボ社が後部圧力隔壁を修理した際のミス。県警はボ社のは

か、ミスを見過ごしたとして、日航の「**領収検査と定例整備の担当者十八人、運輸省検査官四人**」を送検した。領収検査は、航空機材の購入や整備をした場合の受け入れ時の品質が、日航の発注仕様に合わせていることを確認する目的の検査。関係者によれば、領収検査を担当した当時の検査部

長は調べに対し、「**ボ社に任せれば安心**」と担当者が口にする東京での安心感。③でこの限り早くやれ」といふ発言があったと説明。「**責任を感じるが、検査部長を信頼し、任せていた**」と供述した。これに対し、検査部長は「**技術部がどうしてくれるか**」と述べた。検査部長は「**判断したとき、検査**

と見る態度は検査をした」と述べた。上司の人は「**故障の取付かかったが修理した機だからよく見てくれと指示し、確実に検査すれば、事故は防止できた**」(修理したとは誤り)と述べた。だが、運輸省と同じ指示を与えただけ、指示していれば、事故は防げたと思われたという意識で、ザーンと見る見解を述べた。

事故の教訓を我が物とし  
安全を私たちから創り出そう！！