

JAL123 便の御巢鷹山墜落事故を事件という謬論を正す

元日本航空運航本部 空花正人
令和7年1月23日

はじめに

昭和 60 年 8 月 12 日に発生したJAL123 便の御巢鷹山墜落事故から 40 年の時が流れた。

これは 1 機当たり死者数 520 人という史上希に見る重大な航空機事故である。

風化させまいとする慰霊行事は毎年行われているが、その事故原因などの事実関係の記憶が薄れていく中、この事故を **自衛隊機による撃墜事件**であったなどと根拠もない妄想、空論で煽り立てるインターネット動画があふれている。経済評論家などが極端な結論付けで政府批判を謳っているのを見れば誠に憂慮にたえない。「一犬虚に吠ゆれば 万犬実を伝う」状態である。

嘘も百回つけば本当になるというが、事実にもとづかぬ捏造情報で世の中を攪乱するような行動によって、心穏やかでなくなる大方の遺族の人達、そして当時も今も、日夜弛まぬ奮励努力している自衛隊員に対して申し訳ないとは思わないか。

その**偽りのシナリオ**は、こうだ。

「事の発端は、当時自衛隊が無人飛行標的を狙ってミサイル発射実験を行っており、このミサイルが付近を航行中のJAL機に命中して機体を損傷させ、遂に墜落させてしまった。あつてはならぬ驚天動地のことである。自衛隊と政府はその事実の発覚を恐れ、証拠を一切隠そうとあらゆる手を打った。ひとつは搜索救難を意図的に遅延させ、米軍の支援を故意に拒否した。その間に先回りした特殊部隊によって機体の残骸や亡くなった乗客をさらに焼き払った。相模湾に没した機体の一部の搜索を打ち切った。当該機にかかわる音声データを改竄した。ボーイング社に機体修理ミス of 責任を負わせる見返りに政府は大型機を大量に発注した。以後プラザ合意やらアメリカに首根っこを押さえられ、いいなりになった、等々である。」

筆者は元日本航空社員であり、航空機運航にかかわる専門知識・経験は一通りあると自負している。事故当時大阪の伊丹空港に勤務しており、亡くなった乗客の葬儀に立ち会ってもいた。機体の残骸も見ている。後の事故調査報告書も熟読した。

ネットや書籍でどのような主張をしても構わないが、**それらが事実だという客観的科学的な証拠を挙げる責任は果たしていただきたい。さもないとそれは世を惑わす妄想でしかない。**この論考において、事故を事件と言い立てる謬論に批判を加えようと思う。

§1 JAL123 便 飛行経路

乗員15名 乗客509名 昭和 60(1985)年 8月 12日 羽田空港離陸 18:12 伊豆半島手前で異常事態発生 18:24 それから**32分間の迷走飛行**の後 御巢鷹の尾根に墜落炎上 18:56 生存者4名 還らぬ人520名
これによりJAL123便は永久欠番となった。あらためて全ての犠牲者に哀悼の誠を捧げる。



§2 JA8119 の前歴

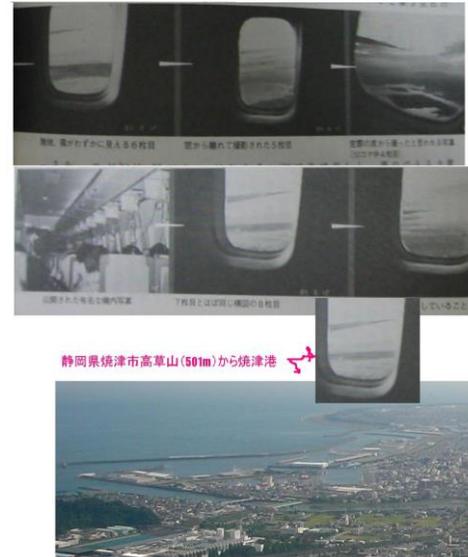


B747-100-SR（国内線型） 大量航空輸送時代の代表格

- ・事故前 昭和53年6月2日の大阪伊丹空港での尻もち事故により損傷した後部圧力隔壁のボーイング社による不適切な修理
 - 繰り返し飛行により 同隔壁に疲労亀裂が発生
 - 点検整備で発見されず、その後も疲労亀裂が進展
 - 同隔壁の強度低下
- ・事故直前 → 客室与圧に耐えられず同隔壁の損壊(開口)
 - (→ 開口部から流出した客室与圧空気による尾部胴体の内圧上昇)
 - (→ APU 防火壁、APU 本体及び尾部胴体構造の一部損壊・脱落)
 - (→ 垂直尾翼・油圧操縦系統の損壊)
 - 飛行性能の低下、主操縦機能の喪失
- ・墜落事故

典拠：航空事故調査報告書(昭和62年6月19日) 事故調解説書(平成23年7月)

§3 浦賀水道上空で乗客が撮った写真



小川哲（さとし）氏撮影

青山透子『日航123便 墜落の新事実 目撃証言から真相に迫る』 以下 青山本A とする p165より
「黒っぽい円形の塊の領域内は中心から右側へ帯状、もしくは扇状にオレンジがかっているのがわかる。
円錐若しくは円筒のようなものを正面右斜めから見たようなイメージで、この物体はオレンジ帯の方向から飛行機の進行方向に向かっているように見えますが、データ量が少なく定かではない。黒い何かに太陽が当たってオレンジに見えるのかもしれない」
「後ろ側の空に熱の波動が見えるので日航123便側に向かっているような構図」

だがしかし、もし青山の言うように謎の物体がJAL機に向かって飛んできているとするならば、
飛んでいった先に関する情報、機体に当たったのかどうか、その続きがなければ論じる価値がないだろう。
事故発生場所は浦賀水道上空ではなく、伊豆半島目の地点であることから、この「物体」がミサイルであるわけではない。
しかも青山によれば、このミサイルのような物体は機体右側からではなく機体を回り込んで左側面から垂直尾翼に当たったことになる。

§4 相模湾で航行する護衛艦「まつゆき」



ミサイル訓練用無人標的 ファイアービー



事故機の残骸を海上で回収したのがたまたまこの護衛艦「まつゆき」であることをもって、同時刻に、「まつゆき」は誘導ミサイルの実証実験をしていたからミサイルが発射された、という者がいる。その場合ミサイルの色はオレンジだという。

だが、当時「まつゆき」は就役前の海上試験中であって、大勢の民間技術者も立ち会っている。ミサイル射撃訓練を行う場合には海上自衛隊において、主に対空射撃訓練支援用に無人標的機を管制する艦艇(訓練支援艦あずま)を出動させなければ成立しない。そのあずまは当時呉港に停泊中であつた。「まつゆき」単独でこの様な射撃訓練は実施できないし、装備もされていなかった。そもそも通常自衛隊機の訓練区域は民間航空路から十分離れた空域を設定しており、民間航空や海上交通で往来の激しい混雑した相模湾内にはない。相模湾は海上も上空も名だたる交通の要路である。隠密行動も「ミサイル事件」隠蔽もできるわけがない。

参照: JAL123便墜落事故 国会質疑(2019/06/12)海底調査 [Bing 動画](#)

§5 異変の初期の音声記録 CVR

24' 39"	CAP「なんか爆発したぞ。 スコーク77」、COP「ギアドア」、CAP「ギアみて、ギア」、F/E「えっ」、CAP「ギアみてギア」
24' 44"	PRA 作動 注: Pre Recorded Announce 急減圧時に作動する機内放送
24' 46"	CAP「 <u>エンジン…?</u> 」 COP「スコーク77」 FE「 <u>オールエンジン…?</u> 」
24' 51"	COP「これみてくださいよ」 FE「えっ、 <u>オールエンジン…?</u> 」
24' 57"	COP「 <u>ハイドロプレッシャー</u> みませんか？」 CAP「なんか爆発したよ」
25' 04"	FE「 <u>ギアファイヴオフ</u> 」 離陸警報音又は客室高度警報音が再び鳴り始める
25' 16"	CAP「ライトターン、ライトターン」 COP「 <u>プレッシャ?</u> 」 FE「 <u>おっこった</u> 」

注: CVR 聴き取りで不確かな個所は下線を付してある。

JAL 機乗員の発言<オールエンジン> または 異説<オレンジエアー>について

相模湾上空で異常事態が発生した直後に発せられた、操縦室内の会話の解釈が揺れている。事故調査報告書では不明確と断りながら、<オールエンジン>としており、それがため、巷の解説者は<オレンジエアー>と言いつて立っている。

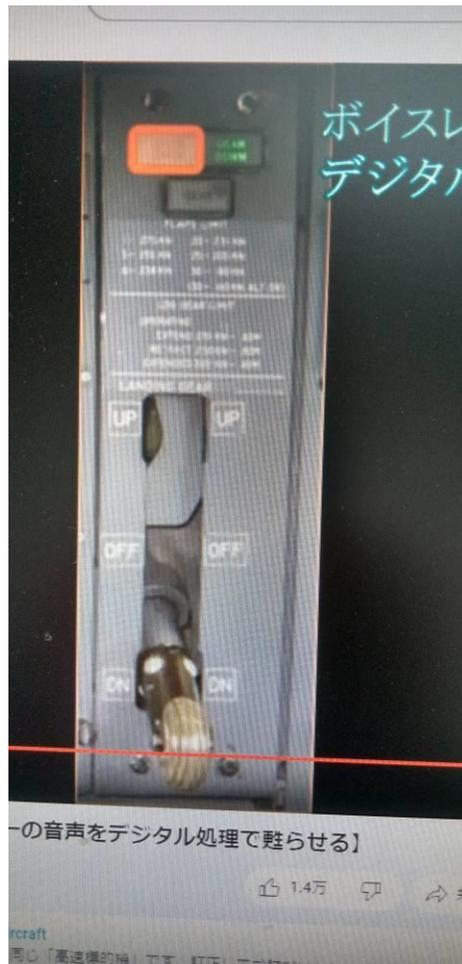
そこで<オレンジエアー>と聞けば、何かオレンジ色の飛翔体が見えたのではないかという話になり、自衛隊による事件すら疑われた。だがジャンボジェット機の操縦の基本に立ち返り考察しよう。

機長が異音を聴いたとたんに反射的に「緊急事態スコーク7700」を宣言した。すると副操縦士が「ギアドア」と応じた。これはとりもなおさず「着陸装置」の異常を見つけたのである。つまりコクピットパネルに「ギアの状態を示すオレンジが点灯した状態」に気付いたのである。

機長「ギア見てギア」に促されて航空機関士は FE パネルにおいても同様の点灯を見、普段飛行中ならありえない「オレンジ」と答えた。COP は油圧システムが作動しないためにギアティルトが一瞬緩み、オレンジライト点灯と想定したのだろう。

COP が発する「ハイドロプレッシャー見ませんか」で、すぐさま油圧低下が会話の中心になった。そして、異常発生時に鳴った警報音は、ギアシステム異常を示す離陸警報音であることが分かる。筆者の解釈を行えば、FE が発した言葉は<オレンジエアー>ではなく、<オレンジギア>か<ボディギア>となる。福田 FE には独特の訛りがあったことが知られている。(添付写真参照)

パイロット ギア操作レバー



FEパネル(ギア関係表示灯)



コックピットフロントパネル

§6 ファントム機の追尾



奥多摩町上空で撮られた写真には腹に光る衝突防止灯が



「ファントム 2 機と赤い物体

2015年9月にもたらされた女性小林美保子の証言 藤枝市会社員。キャンキャンという音。

18:30窓も見える高度、ゆっくり右旋回、ギザギザ尻尾。機体の腹に**赤いものが貼りついたような**。飛行は安定している感じ。車に乗って帰宅途中(5分後)今度はファントム 2 機が浜松方面から飛行。山の稜線ギリギリ低空飛行で北に飛び去る。

吸着状態で飛行する赤色の物体も、一緒に墜落したのだろうと考える。」

青山透子『日航123便 墜落の新事実 目撃証言から真相に迫る』(青山本A)p104より

§ 7 迷走飛行中の状況

ダッチロール(横方向の不安定 約12秒周期)とフゴイド運動(縦方向の高度と速度の激しい変化 約80秒周期)とに入った。

参考動画:[Bing 動画](#)日本航空 123 便墜落事故 フライトレコーダー Japan Airlines Flight 123 crash flight recorder

アンコントロール とはどのようなことか。垂直尾翼が吹き飛び、油圧系統が全て作動しない状態はどのようなことか想像できるであろうか。いまだかつて経験したことも、もちろん対処訓練もない事態なのである。機体を上下に揺り動かすフゴイド運動と右に左に機体を傾けて揺れ動くダッチロールが組み合わさり、機体はまるで風に舞う木の葉の様に空中をさまよっているのである。エンジン出力を絞れば落下し、推力を増せば機体は上昇する、左右のエンジン出力を調整することによって多少なりとも方向は変えられることが分かった。その有様は 32 分間のボイスレコーダー音声記録を聴けば歴然ではないか。進行方向は定まらず横田基地に向おうにも機体は言うことを聞かない。機長の悲痛な叫び通りの、「アンコントロール」なのである。

47分

05			
06			
07	(CAP)Ah, request radar vector to	(CAP)Ah, request radar vector to	
08	HANEDA ah KISARAZU.	HANEDA ah KISARAZU.	
09			
10		(ACC)Roger, 了解しました	
11		ランウェイ22なので	
12		ヘディング090を	
13		キープしてください	
14	(CAP)Roger.	(CAP)Roger.	
15			
16	(F/E)ハイドロクオンティがオールロス	(ACC)現在コントロール	
17	してきちゃったですからなあ	できますか?	
18		(CAP)アンコント	
19	(CAP)アンコント	ローラブルです (ACC)了解	
20	ローラブルです		
21			
22			(他機とCOMとの交信)
23			
24			(STM)高度はだいぶおりてます
25			
26			もうすぐ
27			酸素はいらなくなります
28			
29			

§8 横田基地に不時着することを妨げた？

森永卓郎:「レーダー航跡図で見るときれいに高度を下げている。横田基地に合理的に向かっていた。横田近く迄来て、高浜機長は『これはだめだね』と発したのは、何か横田に向わせない力が働いたのだろう。不時着せず山に向かった。」

CVR記録にもあるように、米軍横田基地からはいつでも向かってこいと無線で呼ばれたのだが、日航機は聴ける状態ではなかった。

青山透子:「高浜機長は横田基地に降りる予定であったとするならば、いつどのタイミングで横田空域進入管制区へ飛行する許可を取ったのだろうか。それとも横田基地の方から先に緊急着陸 OK と言ったのだろうか」

青山もまともに CVR 記録を読んでいないし、流布されている音声にも注意を払っていないようだ。なぜならば、青山本では「事故報告書23ページ、事故機が交信したのは、TYOACC など、」とだけ書き、CVR 記録にかかっている横田からの再三にわたる「YOKOTA APPROACH on guard」「聞こえたらこちらに連絡せられたし」(↓)と呼び掛けている部分を無視しているのだ。

2.10 通信に関する情報

事故機は、当時東京飛行場管制所、東京ターミナル管制所、東京コントロール、東京アプローチ及び日航東京空港支店航務部と交信した。交信記録によれば、事故機との交信は墜落の約1分30秒前まで行われており、この間同機からの応答がない部分が数箇所あった。また、その間事故機が使用していた周波数は他機にも使用されていた。

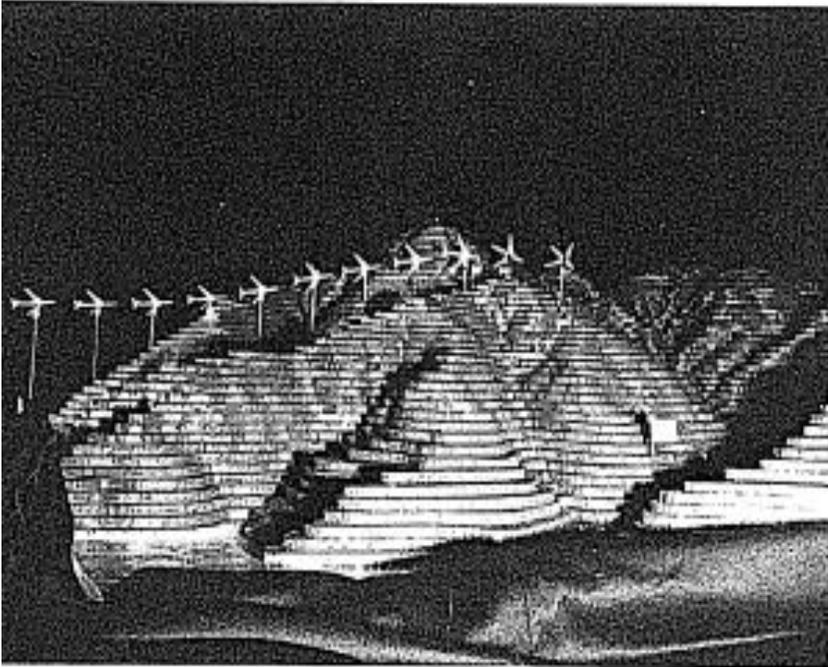
```
(YOK) JAPAN AIR ONE  
TWENTY THREE JAPAN  
AIR ONE TWENTY THREE  
YOKOTA APPROACH on guard,  
If you hear me,  
Contact YOKOTA  
129.4
```

§9 墜落の姿

右バンク70度で一本唐松をなぎ倒し、第4エンジンが吹き飛ぶ。尾根に衝突。最期はあおむけになる。

U字溝付近では90~60度 主翼はそこを通過、機首下げながら

付録6 写真-1 北側から見た一本から松
U字溝付近の航跡

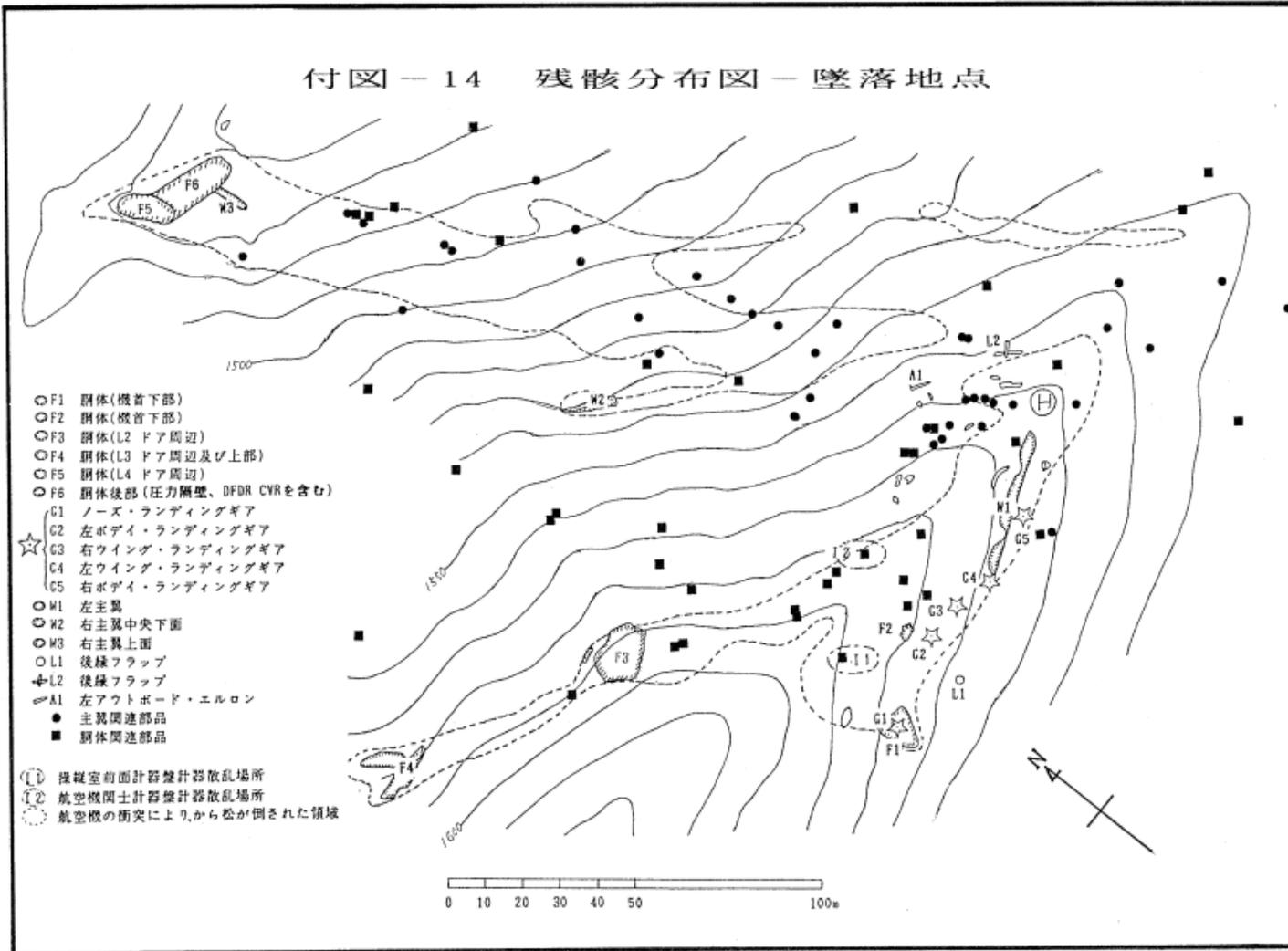


付録6 写真-2 一本から松の東側上から
U字溝墜落現場を望む



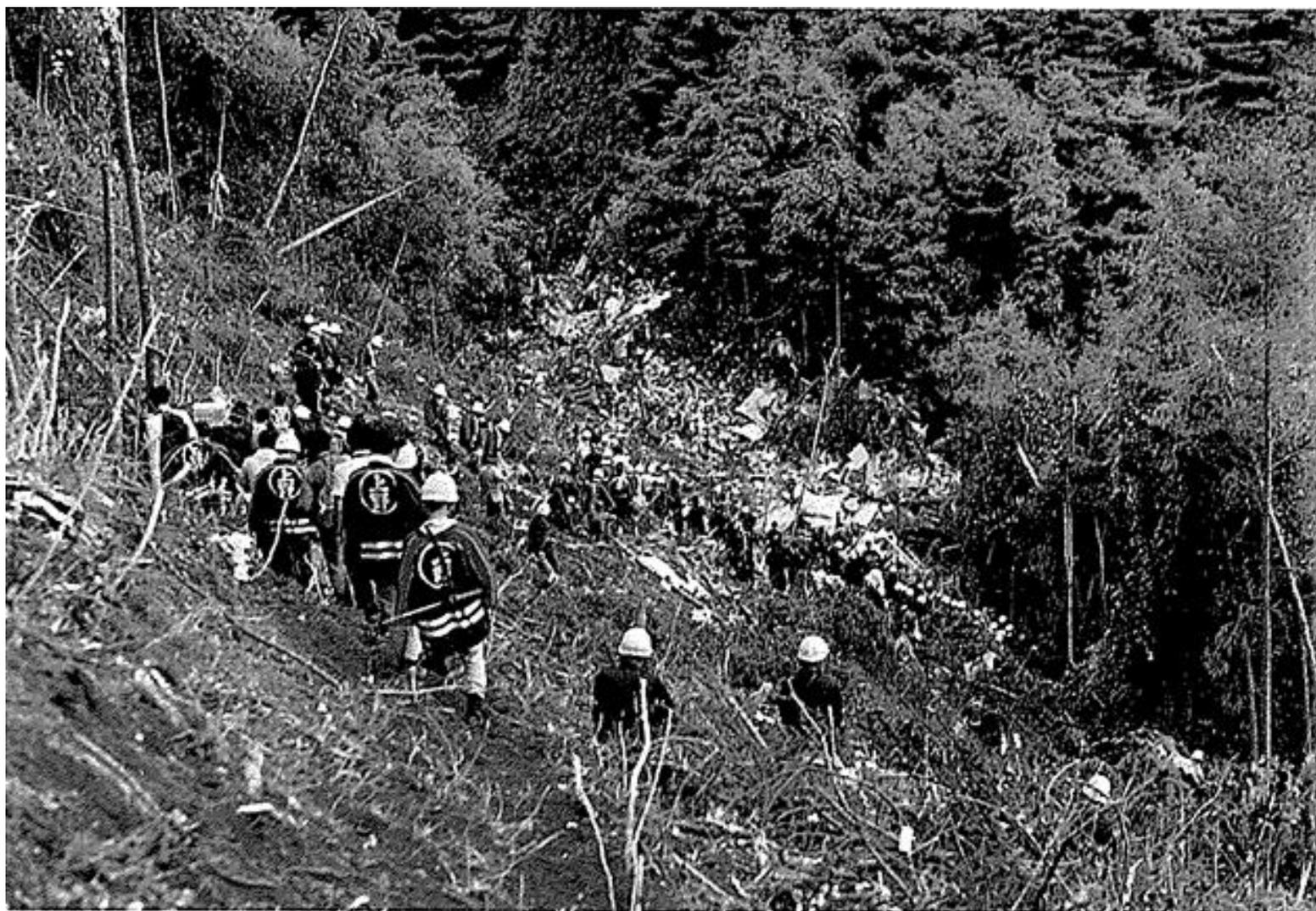
§ 10 機体の散乱状況図と現場写真

付図 - 14 残骸分布図 - 墜落地点





日航 123 便が墜落した高天原山系の現場



機体後部が墜落したスゲの沢で捜索にあたる消防団員・自衛隊員・警察官

§11 証拠隠滅工作か？

どこが2度焼き 火炎放射器で焼いた場所なのか



ジュラルミンも熔融するくらいの高温



「現場でケロシンジェット燃料ではないガソリンとタールの混ざった異常な臭いが充満していた。これは武器に使うゲル状燃料と考えられる。」(青山本A p156) 「突発的事態(ミサイル誤射)の証拠(吸着ミサイルの破片)を運び出す過程で完全なる証拠隠滅の指令が出て、人命救助に優先させた。」(同 p159、p171) 「人命救助よりも優先したのは、軍需産業推進というお金であり、自分たちの失態の隠蔽。墜落現場でガソリンとタールの臭いが充満するほどの**火炎放射器という武器**によって、自衛隊員が一晩中隠蔽工作のために現場一帯を焼き尽くしていたことが、日航123便の機体残骸である遺物の成分調査をした結果からわかった。」(青山 『日航123便 墜落 遺物は真相を語る』より)

「捜索に時間をかけ、人が入れないようにしたのは、先回りした特殊工作部隊(別班)が火炎放射器で**完全炭化**するまで焼きつく為だった。検死の医師は二度焼きしたようだといっている。生存者がいたら急減圧がなかったというのが明らかになってしまう。遺体検死で急減圧がなかった証拠を消す為だった。」(森永動画より)

月もない漆黒の闇の中、急峻な尾根の先で足場もない場所で、どうやって重量機材を運びあげ、使用したというのか。そもそも火炎(携帯)放射器にはタールは使用せず、一回当たりの使用量も限られている。あたり一面焼き尽くす能力はないのだ。

§ 12 自衛隊はわざと捜索を遅らせたのか

森永:「米軍はレーダーでとらえていて横須賀基地からヘリを飛ばし、まさにロープを伝って地上に降りかかったとき、帰還命令が届いた。日本政府が自分でやるからという。米軍ならば夜間降下訓練ができており、装備もあるにもかかわらずだ。そして皆緘口令がしかれた。それができたのは現場ではなくトップレベルで取引があったからだ」

このように米軍の支援を断ったという説があるが、外国紙の誤報である。事実は「そのまま待機願う」であった。

森永が依拠する青山本には、なんとこう書いているではないか。

「**横田基地取材ノート**を手にした。

1985年8月20日から23日にかけて六本木の米軍広報訪問

米海兵隊所属のエバンス氏の回答

18:45 米軍は横田基地への緊急着陸準備完了

19:10 航空自衛隊に横田基地から同基地所属の米軍 C130輸送機が埼玉県秩父市の西北30キロ山中で航空機らしきものが炎上中と連絡(火と煙は見たが、それ以外は暗くて何も見えず)

21:00 座間基地より飛び立った救難用 UH1ヘリが現場らしき上空にて日航機がクラッシュして炎が燃えているのを見た

正確な場所・地点を特定することは不可能。

米軍は夜間に山岳地帯に着陸する機能は有しない

横田への日航123便の緊急着陸以外は日本側から要請は無かった。」

「現在はGPS が開発され、正確な位置を簡単に知ることができるようになりましたが、GPS がない事故当時、夜間に航空機で墜落場所を特定するには、墜落場所の上空を通過するときの無線航法援助施設(TACAN 等)からの方位と距離を読みとることで行っていました。昼間は、著名な山等の目標からの方位と距離を目測で測りますが、操縦士の能力(土地勘や目測の精度)によって大きく精度が異なります。まして夜間の位置の精度では救助隊を誘導することができなかつたようです。」

(事故調解説 p18)

「第一空挺団は12日18:40に災害派遣待機命令という証言

大型ヘリのバートルのエンジンがかかった状態で待機、隊員はすぐ乗り込み離陸する予定であったが、その数十分後に翌朝までの待機と命令変更。誰がエンジンを切らせて翌朝までの待機と命令したのか。もしそれが時間稼ぎだとすると一晩中あの山中の墜落現場では救助ではない行動がとられていた、ということになる。十数機のヘリも目撃されている。山頂では何が起きていたのだろうか……(青山本A p136)」

この真相はこうだ

当夜習志野空挺団に待機していて、翌朝真っ先に生存者を引き揚げた岡部陸将は、これを完全に否定している。

さらに、当時入間基地の副司令であり、現地指揮官を務めていた藪口幸男氏は、こうも証言している。

「御巢鷹山の事故現場までは40度近い急斜面を歩かねばなりません。背丈以上ある熊笹の藪を切り開き、ロープを伝いながらの移動で3時間以上かかりました。」

自治体の報告書には 出典：日航123便墜落事故対策の記録 昭和61年3月 群馬県

2 上野村の対応

(1) 組織体制

ア 事故対策室の設置

村内に墜落した可能性もあり得ることから 13日午前1時、植木助役を室長とする「上野村日航機遭難事故対策室」を設置し

①生存者の救出救助活動 ②遺体の収容方法 ③遺族の対応 ④ 県・警察・自衛隊・消防機関等との連絡 ⑤対策従事者の宿泊施設の確保 ⑥炊き出し ⑦ 報道対策 等の事故対策について検討し、職員の任務分担を定め有事に際して対応することとした。

イ 事故対策本部の設置

上野村内墜落の可能性が強くなってきた 13日午前5時、役場職員を全員招集し、黒澤村長を本部長とする「日航機墜落事故上野村対策本部」を役場内に設置し、全職員編成により事故対策の万全を図ることとした。

6 群馬県警察の対応

翌8月13日午前5時37分長野県警察のヘリコプターが墜落現場を発見、5時45分捜査第一課長が上野村職員とともに埼玉県警ヘリに塔乗し墜落現場の確認を行ったところ「上野村高天原山系の無名尾根」であることを地図上において確認した。

7 自衛隊の対応

陸上自衛隊は、8月12日午後9時30分、東部方面総監に対する東京国際空港長の災害派遣要請を受領し、第12師団長を災害派遣部隊長として、日航機墜落に伴う災害派遣を実施した。

航空自衛隊は、8月12日午後6時26分、峯岡山レーダーサイトが緊急状態を示す航跡を探知し、情報収集を開始した。

午後7時01分、状況確認のため百里基地からF-4EJ 2機を緊急発進させ、航空活動を開始するとともに、災害派遣を発令した。

また、午後7時40分、入間基地から47名の先遣隊の派遣に続き各基地から約800名を派遣し、地上活動を開始した。

【自衛隊行動時系列表】

- 18h56' 頃 一本から松(標高約1,530m)にある樹木に接触し、U字溝(標高約1,610m)の稜線に接触した後、群馬、長野、埼玉3県の県境に位置する三国山の北北西約2.5kmにある尾根(標高約1,565m)に墜落した。そして航空交通管制部、航空自衛隊(以下「空自」)峯岡山分屯基地のレーダーから機影が消えた。
- 19h01' 待機していた空自戦闘機F-4EJ、2機が百里基地を緊急発進
- 19h15' 米軍輸送機C-130が現場上空で火災を発見し位置を通報、横田TACANから305° 35マイル
- 19h21' 空自戦闘機F-4EJ、2機が現場の炎を確認し位置を通報、横田TACANから300° 32マイル
- 19h30' 陸上幕僚長が東部方面総監部総監に対し、災害派遣準備を指示
- 20h33' 東京空港事務所長(羽田)から空自中部航空方面隊司令部指令官に災害派遣要請
- 20h40' 空自入間基地から先遣隊30名を派遣
- 20h42' 空自ヘリコプター(V-107)が炎を確認し位置を通報、横田TACANから299° 35.5マイル
- 21h30' 東京空港事務所長(羽田)から陸上自衛隊(以下「陸自」)東部方面総監部方面総監に災害派遣要請

陸自第 12 偵察隊(相馬原)、第 13 普通科連隊情報小隊(松本)から状況確認のため計 12 名派遣
空自熊谷基地から先遣隊 10 名派遣

23h00' 日航機事故対策本部設置(本部長運輸大臣)、第 1 回会議

23h30' 陸自第 13 普通科連隊、第 12 戦車大隊、第 12 施設大隊(相馬原)から約 1000 名を派遣

(8 月 13 日)

00h36' 空自(入間)ヘリコプター(V-107)が発進

01h00' 空自ヘリコプター(V-107)が地上の県警の誘導を試みたが失敗、位置は入間 TACAN から 291° 36.3 マイル
空自静浜基地から 115 名派遣

01h15' 空自入間基地から 548 名派遣

01h30' 第 13 普通科連隊情報小隊が北相木村小学校に到着

02h00' 陸自第 12 偵察隊が北相木村小学校に到着、空自熊谷基地から 91 名派遣

03h25' 陸自第 13 普通科連隊、第 12 戦車大隊、第 12 施設大隊が逐次北相木村小学校等に到着

03h30' 空自熊谷基地先遣隊が北相木村小学校に到着

03h50' 空自入間基地先遣隊が北相木村小学校に到着

04h50' 空自入間基地本隊が北相木村小学校に到着

04h55' 陸自ヘリコプター(HU-1)による現場映像の撮影開始(~05h05)

04h39' 空自ヘリコプター(V-107)位置通報、三国山の西約 3km、扇平山の北約 1km

05h00' 陸自ヘリコプター(HU-1B)位置通報、三国山の北西約 2km

05h30' 第 1 次現場捜索部隊(陸自第 13 普通科連隊)約 300 名が北相木村小学校から現場向け出発

05h33' 陸自ヘリコプターからの撮影した映像の伝送

05h37' 長野県警ヘリコプターが群馬県多野郡上野村御巢鷹山南々東約 2km の山中にて同機の残骸発見

05h40' 空自熊谷基地派遣隊が北相木村役場に到着

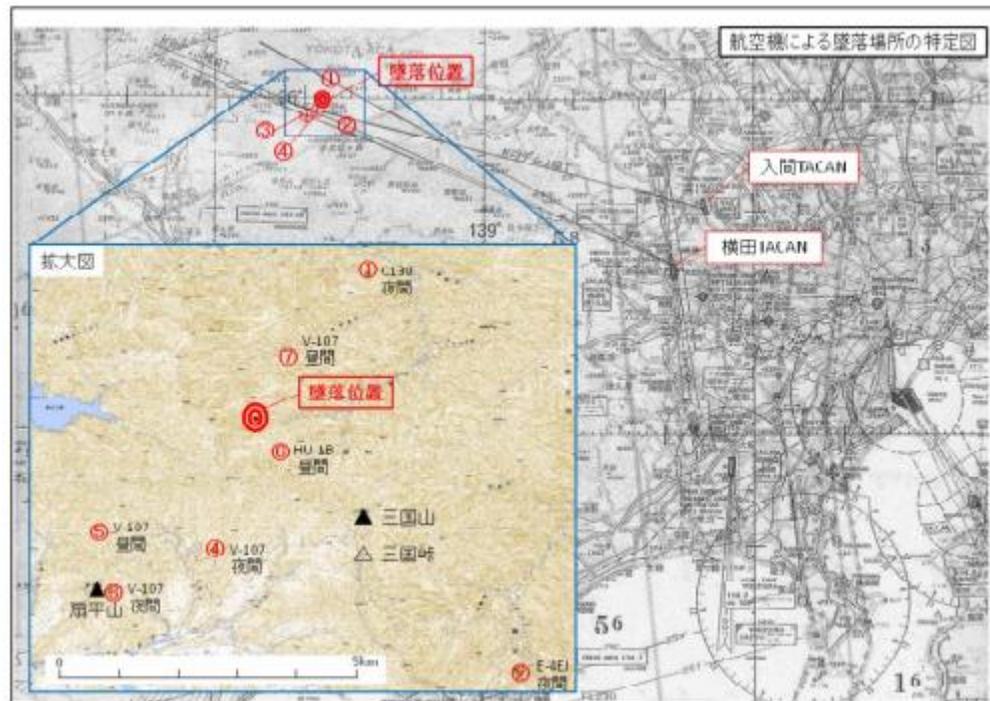
06h15' 空自ヘリコプター(V-107)位置通報、三国峠の 340° 3~4km

- 06h40' 空自静浜基地派遣隊が北相木村小学校に到着
- 07h55' 長野県警レスキュー隊員2名が墜落現場付近に降下し捜索救助活動開始
- 08h49' ~ 空挺部隊(習志野)73 名を現場に降下
- 10h45' 生存者発見、11h05' までに 4 名**
- 12h45' 第1次現場捜索部隊現場到着、空挺部隊と合流
- 13h29' 生存者 4 名を V-107 により現場から上野村役場へ空輸**

図 13 航空機による墜落場所の特定図



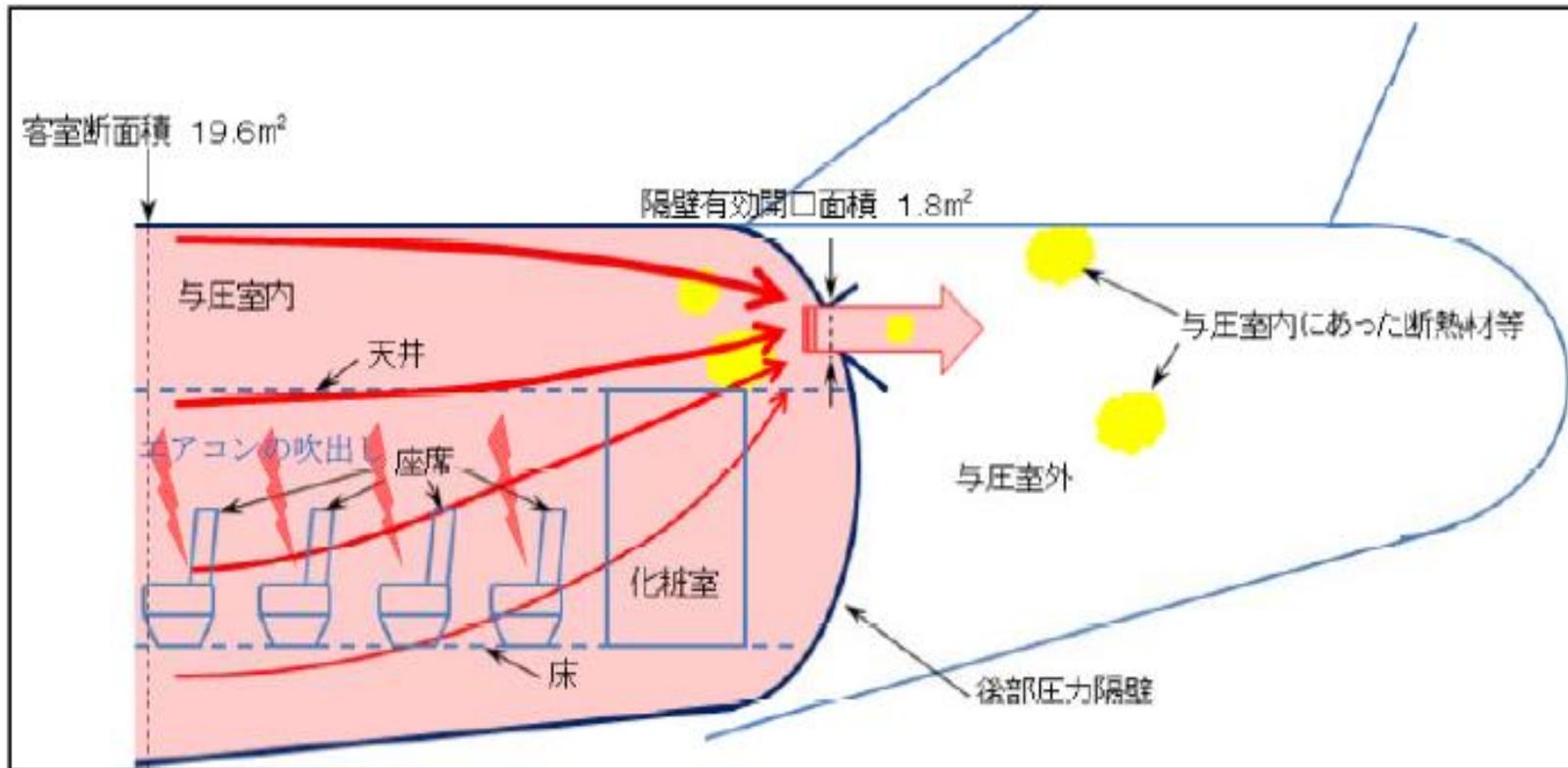
生存者をヘリコプターに収容する自衛隊員



- 18h00' IHIで建造中の「まつゆき」が三崎港沖で尾翼の一部らしきものを発見

§13 後部圧力隔壁の修理

減圧は確かにあった。無ければ霧は発生しないし、減圧警報も鳴らず、PRAも作動しない。これは何人も否定しがたい事実だ。機内から機体後方に吹き飛んだ断熱材は猛烈な断熱膨張を物語る。あたかもシャンペンボトルのコルク栓を抜いたように。隔壁修理部に歴然と残る、干切れた亀裂と金属疲労の縞模様(破面のストライエーション模様)。隔壁接合状態を見れば明らかに1列リベットであり、隔壁破断の原因はボーイング社による隔壁接合修理ミスと断定できる。(貼付図参照)



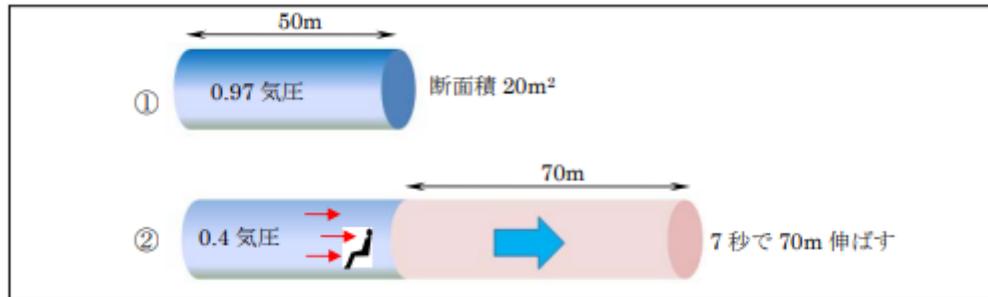
3.1.4.2 残骸調査の結果、後部圧力隔壁開口面積は2~3平方メートル程度と推定される。

そこで、後部圧力隔壁開口面積を1.5平方メートルから3.5平方メートルの間に変化させた場合、後部圧力隔壁開口後下記の現象発生までの時間は次のようになる。

APU防火壁耐圧限界到達時間（損壊の始まり）	0.09	~0.04 秒
垂直尾翼耐圧限界到達時間（損壊の始まり）	損壊せず	~0.29 秒
客室内相対湿度100パーセント到達時間	1.73	~1.21 秒
客室高度10,000フィートに相当する圧力到達時間（警報用検出器作動開始）	2.21	~1.56 秒
客室高度14,000フィートに相当する圧力到達時間（酸素マスク落下、プリレコーデッド・アナウンス用検出器作動開始）	3.37	~2.40 秒

ただし、APU 防火壁耐圧限界は4.00psi、垂直尾翼耐圧限界は4.75psiとし、APU防火壁及び垂直尾翼の内圧による破壊は瞬時に起こるとした。また、プレッシャ・リリーフ・ドアは開くが、ボディ・シールは損壊しないとした。

図6 客室の風の説明図



この時機内後部では10m/sの気流、中央部は5 m/s

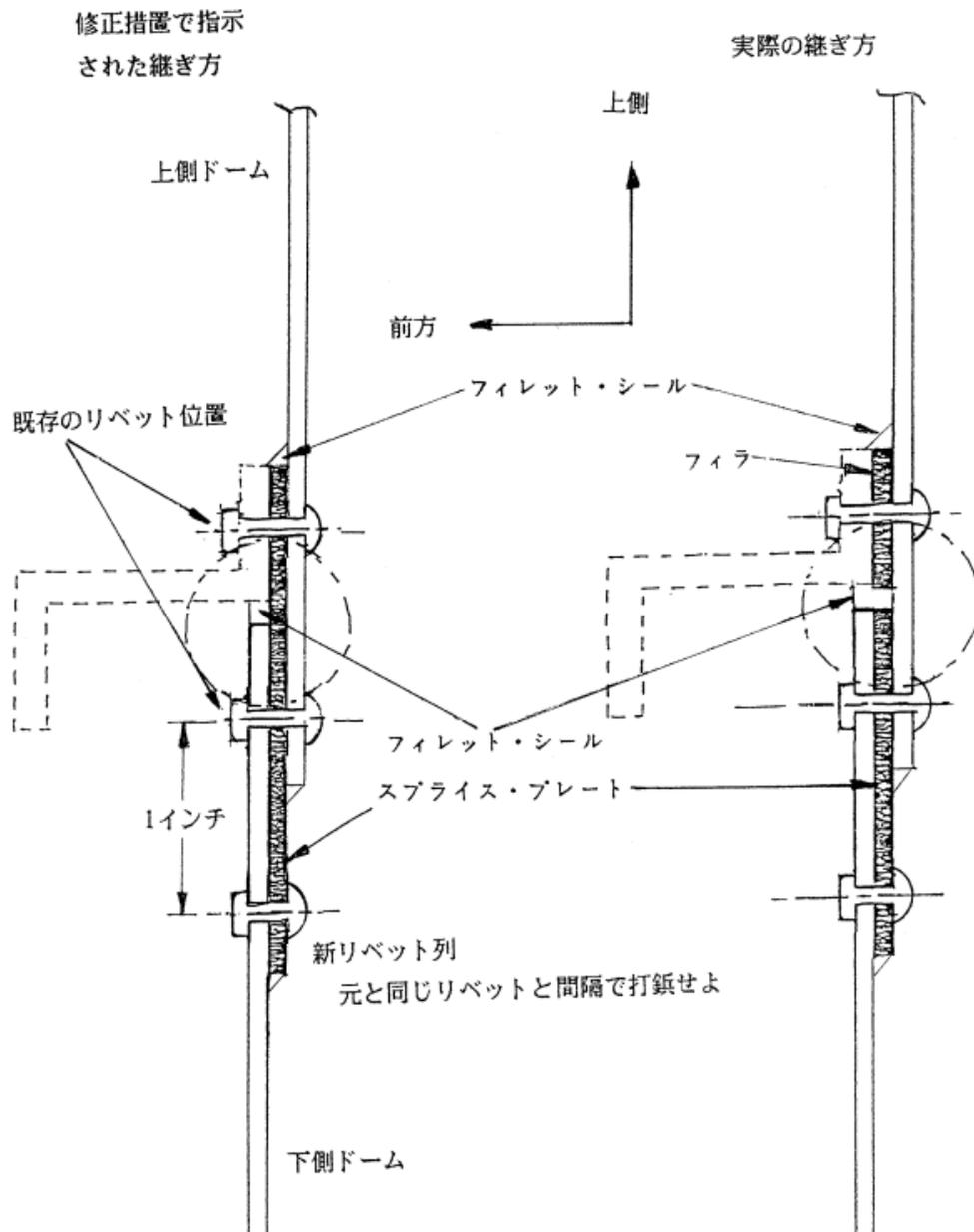
3.1.2 垂直尾翼破壊の解析のための試験研究(関係資料付録2)

垂直尾翼は、通常過度の内圧に対して強度を持つように設計されてはいない。本事故においては、後部圧力隔壁の破壊によって流出した客室与圧空気の一部が垂直尾翼内に流れ込み、これにより生じた過度の内圧がアフト・トルクボックス構造を破壊した可能性が高いと考えられる。

3.1.2.4 破壊順序の推定

前項までの各部の強度検討の結果、後部圧力隔壁の破壊によって流出した客室与圧空気の一部が垂直尾翼内に流れ込み、その内圧が約4psi上昇すると垂直尾翼は破壊し得ると考えられる。

別添 1 付図-3 修正指示と実際の継ぎ方



§14 異常外力着力点

青山が決定的証拠だというのが、はて。 「異常な、外からの力が、着弾した場所」と誤読解釈してしまった。

異常事態における機体の運動をシミュレートするための力学的検証手法なのだが。

「破壊力を持つ物体が、垂直尾翼の横から当たった」「飛行機の左側の横、つまり側面から当たっている」

「空中を飛ぶ何かの物体が、この1点に集中して当たったことになる」 三浦半島で遭遇したミサイルがこの外力なのか？

「この着力点にその物体が当たったことで、周辺を破壊するぐらいの力はあった。」

そして、「風速の影響も受けて垂直尾翼が半分以上バラバラとなって相模湾周辺に落ちた」

『日航123便墜落 圧力隔壁説をくつがえす』 青山本B p93～94)

事故調査報告書を正確に読んでいない証拠である。自衛隊犯人説に立てば、使えそうなものは何でも飛びつくが、罪作りだ。

3.1.7 DFDR記録に基づく事故機の飛行状況及び飛行経路について(関係資料付録6)

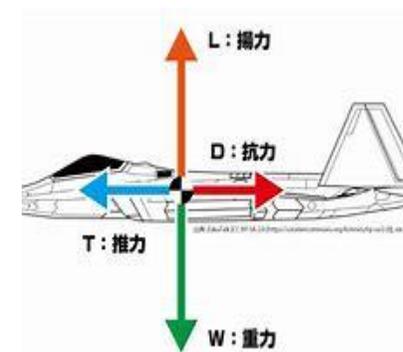
3.1.7.1 異常事態発生前後の状況

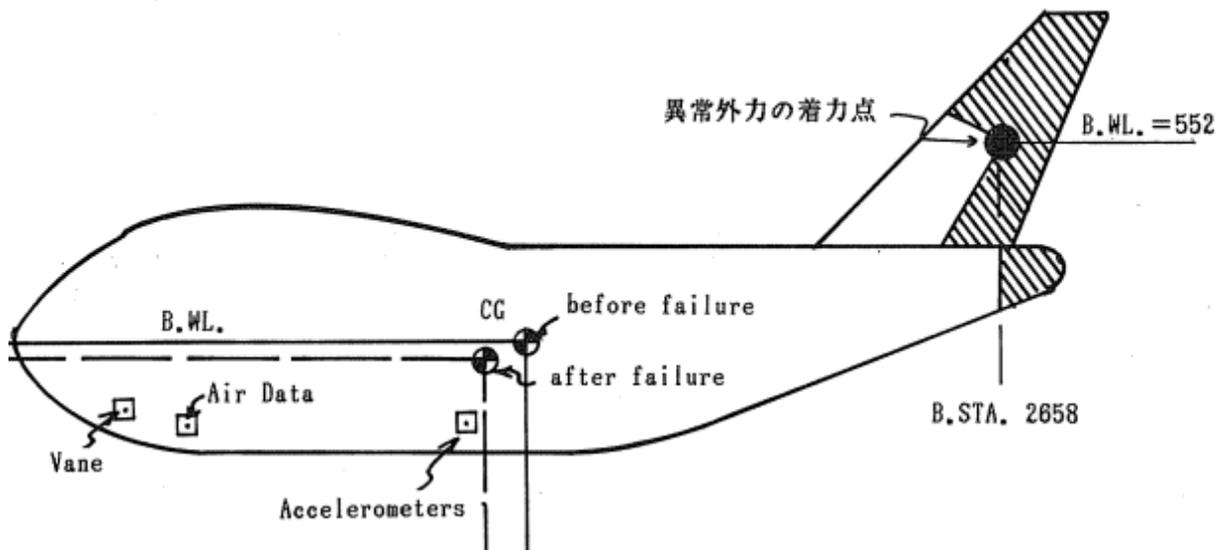
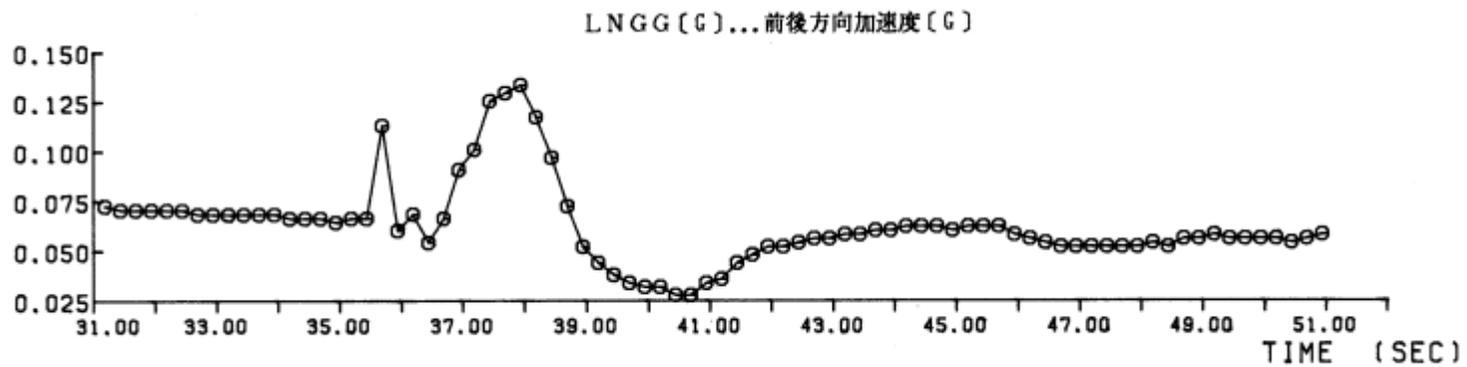
(1) 事象の前後関係(別添5参照)

DFDRの解析から、異常事態発生の前後に關し次のことが考えられる。

(ア) 前後方向加速度(LNGG)

18時24分35.70秒の前後方向加速度は、異常事態発生の前後に比べ約0.047G突出している。当時の重量を考慮すると、約11トンの前向き外力が作用したものと推定され、胴体後端部の破壊がこの時刻付近で生じたものと推定される。なお、36.20秒以後の数秒間にわたって前後方向加速度は大きな変化を示すが、これは機体運動によるものと考えられる。





図上の ● が「ミサイルの着弾箇所」だと強弁する 青山透子

§ 15 外務省職員は事件と書いたから

2019.11月。事故ではなく事件であったと断言できる確実な公文書をようやく手に入れた

●**外務省は事件とわかっていた**（青山本B p9～11）

日本国外務省の公文書館所蔵書類から発見した

ロン・ヤスの仲なら何らかの文書のやり取りがあるはずだと考えた。他の用事でさりげなく、日常的にうっかり出てくる言葉に重要なヒントが隠されている

東京にある米国大使館からの親書：日付は1985年8月14日

マンフィールド大使から中曽根首相宛のレーガン大統領からの書簡を送るという内容

「**日航機墜落事件**に関するレーガン大統領発中曽根総理あて見舞いの書簡」

8/14 在京米大より接到 という日本語の手書きメモ付き。

だが、ここで疑問は、大統領親書に役人が手書きでメモを書き入れるのだろうか。

「On behalf of the American people, please accept my heartfelt condolences on the occasion of the tragic crash of Japan Air Lines Flight 123」

のことを、

「日航機 123 便の悲劇的な墜落のきっかけに接し、米国民を代表し、心より哀悼の意を表します。」と訳してしまった。

「事故や災難による墜落ではなく、原因が明らかにわかるほどの出来事が降りかかった」

（同書p18）と自身の狂信的な先入感により自衛隊ミサイル説に導いている。

「この日付の段階で、ロンとヤスは墜落原因を知り、それが事件だとお互いに伝えていた。そして何の疑いも無く、外務省職員は「事件」と聞いて、事件と書いた。」（同書p20）と記している。

このことで日本政府はアメリカに従属し、やがてプラザ合意(9. 22)、ジャンボ大量購入へ繋がっていく、というシナリオである。

§16 ジャンボ機大量購入密約？

林千勝(H)と森永卓郎(M)の掛け合い動画サイトがある。 SakuraSo TV

[【JAL123 便墜落事故とカルト支配構造】森永卓郎×林千勝 二人の話にタブーなし【これが本当の近現代史 162】](#)

H その500何十人を失った要するに欠陥製品であるボーイング社から、この1985年以降日本はたくさん買ってる

M そうですね はい

H でJALも買ってるんですよね

M はい

H それから自衛隊も買ってるし、それからANAね全日空へも政府は買ってやれって働きかけて、この事故をきっかけにボーイング社の日本への売上が過去最高になったって聞いたんですけど

M、それはそう、それそうなんです。

だが、客観的情勢は以下のとおりである。バブル景気の後押しで、圧倒的航空需要が厳然としてあった。

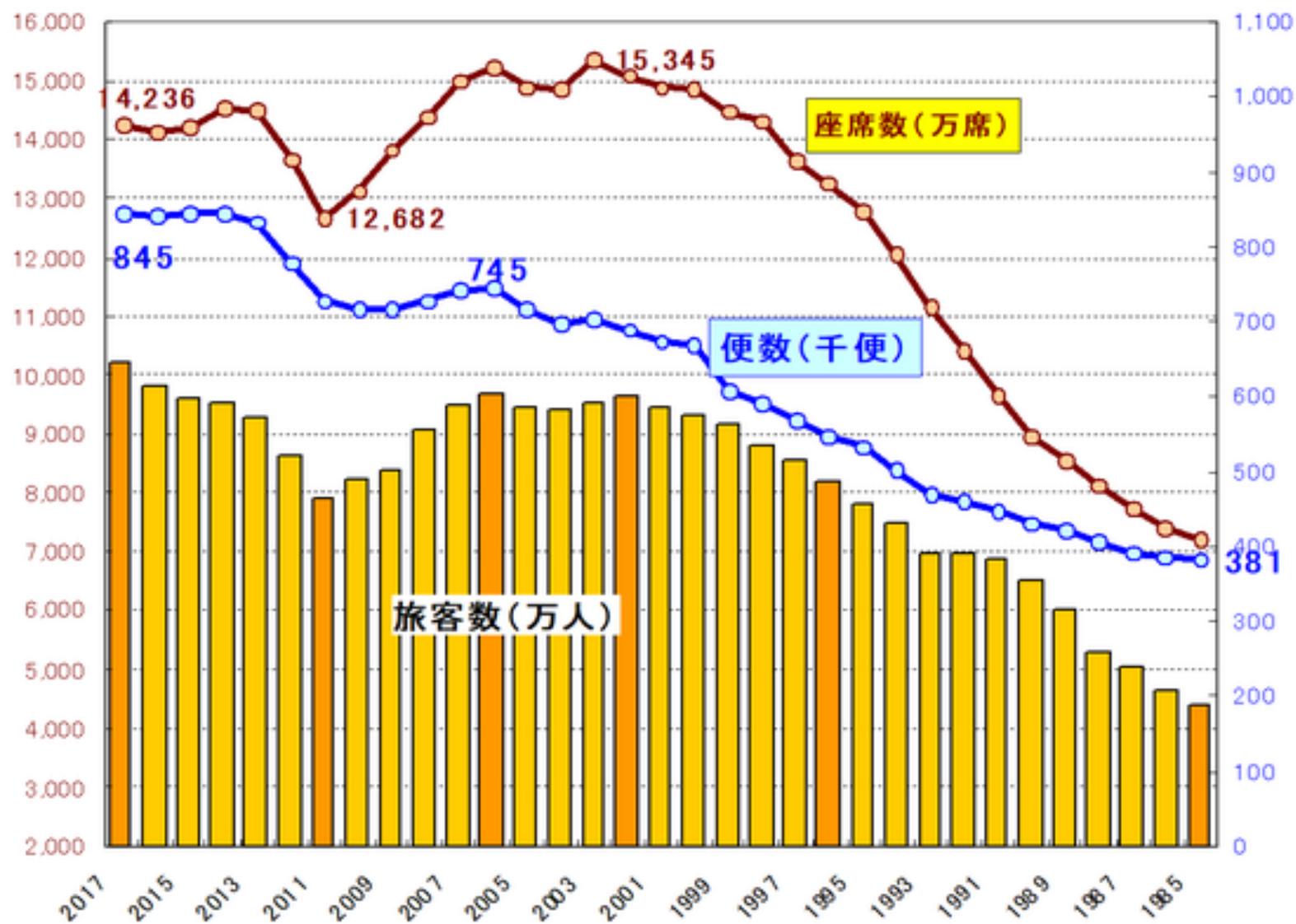
国内旅客の概観(1)～旅客数と事業構造～ 出展 [\(株\)航空経営研究所・航空経営研究所](#)

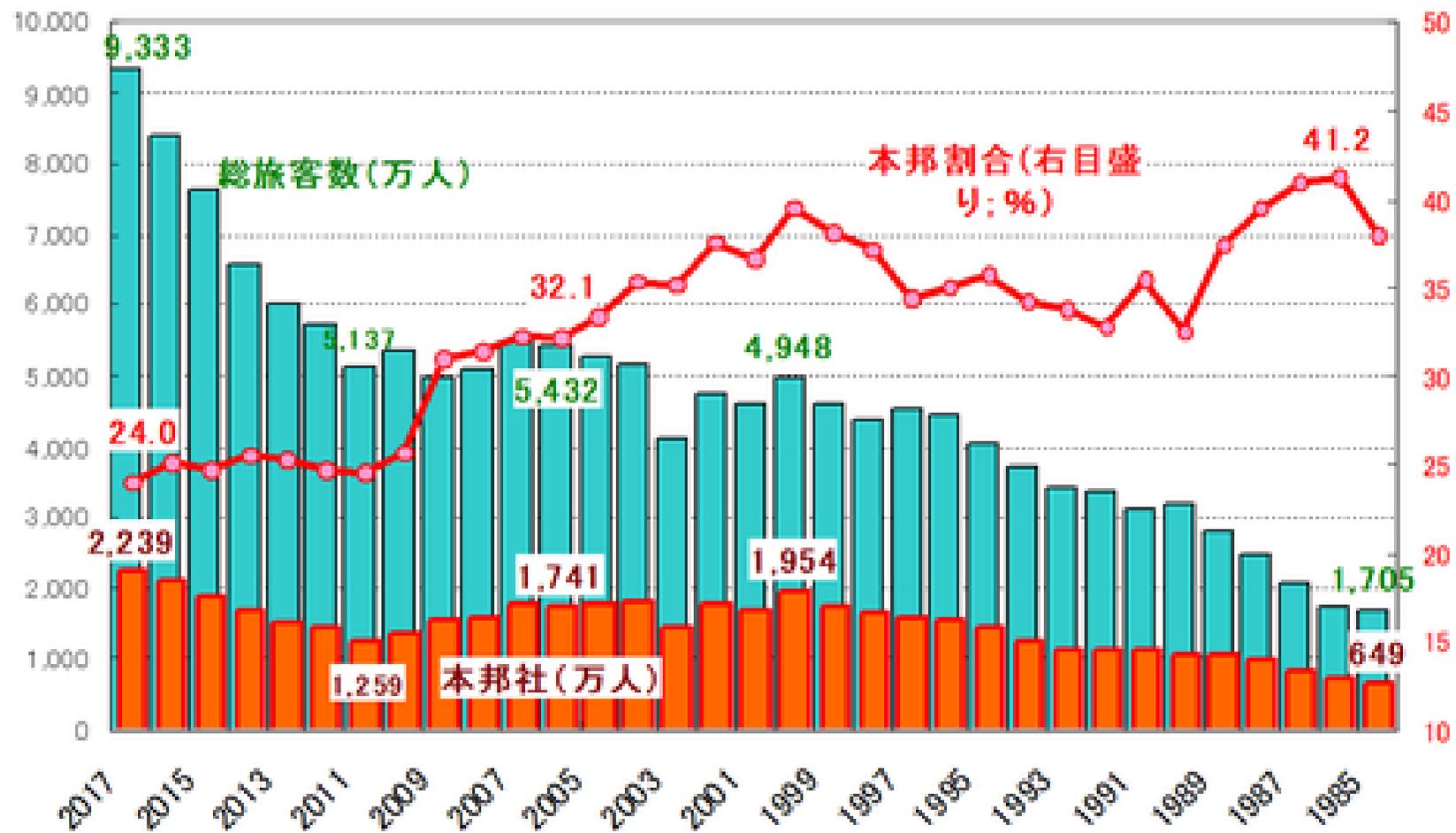
2. 指標でみる構造の変化(その1)

1985からの流れを指標でみると；

- ① 1985から便数増と大型化が進んで座席数は大幅増；2002年度はピークの1.5億席/年
- ② 大型化は1996年度をピーク(243席)に反転して、以後小型化が進行
2017年度の平均席数は1985年度(189席)よりも少ない168席
- ③ その後も便数は増えているが、総座席数はピーク時点よりもまだ少ない
- ④ 近年搭乗率は大きく向上し、これで旅客を積み取っている

国際線においても 総需要(発着旅客数)の変化は、1985から2000年に向って、1700万人から一直線に伸び5000万人時代に。本邦会社旅客数においても、650万人から一直線に伸び2000万人にあと一息に迫る。





§17 慰霊の園を汚すもの

上野村の集落内の慰霊の園から山奥深く入っていくと墜落現場に出る。そこは墓碑、墓標が林立していた。その中であってひととき異様な墓碑が目に入った。それは遺族の小田周二氏が2023年8月に建てたものであり「N 総理と自衛隊幕僚長が加害者だ、意図的殺害だ」と呪詛の言葉が書かれていた。 著作『日航機墜落事故真実と真相』から抜き出したものであろう。[日航機遺族著者:小田周二さん特集 続編 \(二十\) | 8.12 連絡会事故調査分科会サポーターのブログ](#)

[日航機遺族著者:小田周二さん特集 続編 \(二十\) | 8.12 連絡会事故調査分科会サポーターのブログ](#)



小田家が立てた石碑

慰霊碑



急峻なスゲノ沢 撮影 空花正人 令和6年9月

§ 18 ネット空間における流言蜚語

インフルエンサー

YOUTUBEドキュメンタリー、報道系、ショートを除く考察系サイト視聴回数順調べ

ワタナベケンタロウ: 日本の男性YouTuber。1978年生、登録者数12.5万人-2020/03/27「【日航機墜落事故の真相】TVじゃ放送出来ない話。鼻で笑う人、考えてみる人。」(もし俺が殺されたらこの動画が原因) 2,937,683回視聴-青山透子「日航123便墜落の新事実」&森永卓郎ラジオ-自衛隊の不祥事、「特定秘密保護法」、中曽根首相による事実隠蔽、ボーイング社が泥を被り、その後の日本の航空機はボーイングが独占動画リンク: <https://youtu.be/pzzdITv8Qzo?si=8r5jm8OQhRhIWYF3>

[周回遅れの情報に騙されないようにご注意ください 偽情報デマの動画への忠告 \(加筆あり\) - 青山透子公式サイト 日航123便墜落の真相](#) **ワタナベケンタロウさん、私はあなたの動画に出演してしまったことを深く後悔しています。私の動画は消してください。日航123便遺族 吉備素子**

NaokimanShow: 91年生まれアメリカ合衆国出身YouTuber、陰謀論、都市伝説登録者数217万人、-2022/01/26「日本の闇、日本航空123便墜落事故とは?! (前後編)」2,860,393回視聴-色々な仮説を紹介しつつ公平な視点から真実を追求するドキュメント仕立ての脚本動画リンク(前編): <https://youtu.be/AMsX9UCWHuU?si=4NrRbbpQDGCF-5FT> 動画リンク(後編): https://youtu.be/AMsX9UCWHuU?si=pO_aoJC1ua_PIf0d

ひろゆけ【ひろゆき切り抜き】: 西村博之(にしむらひろゆき、1976年<昭和51年>11月16日-)は、日本の実業家、論客。日本最大級の匿名掲示板「2ちゃんねる」開設者、登録者数27万人-2021/04/14「【ひろゆき】日本航空123便墜落事故って知ってる? 何者かに墜落させられた!? 事件の真相についてひろゆきが語る【切り抜き・論破】」1,367,332回視聴-アメリカ軍によって墜落させられた、日本の領空もアメリカ優先、陰謀説動画リンク: <https://youtu.be/IEaApu8OFAk?si=-nzWcW0GFy7wsN9v>

大人の教養TV:ドントテルミー荒井。96年生まれ静岡出身YouTuber、東京大学大学院を中退後、世界の諸問題をわかりやすく伝える解説系、登録者数73.3万人-2023/08/11「【日航機墜落事故】真相を隠す日本の闇…謎多き日本航空123便墜落事故をわかりやすく解説」1,268,575回視聴-色々な仮説を紹介しつつ、やや「国とJALの隠蔽」陰謀論の視点から真実を追求する解説系動画リンク:
https://youtu.be/wA-sCykPDQs?si=uV0_cmM6PW2lz4pX

コヤッキースタジオ:人気YouTuberコヤッキー、とーやの2人が巷に転がる都市伝説を紹介する都市伝説系YouTubeチャンネル、登録者数135万人-2020/08/18「【知ってはいけない】国が隠した事実…墜落事故の秘密がヤバすぎる」892,466回視聴-自衛隊のミサイル誤射による事故で日本政府により情報操作された都市伝説-TronOSの普及を阻止したなど偏った陰謀論を展開動画リンク:
https://youtu.be/KnZO7LnH34?si=sPD_Hr06dLM7ruI9

その他最近では

[日航 123 便の真相に迫る③【ボイスレコーダーの音声をデジタル処理で甦らせる】](#)などシリーズで詳細検討がなされている。

ITジャーナリスト深田萌絵（こと浅田麻衣子）（深田萌絵TV、政経プラットフォーム）

森永卓郎、青山透子に強く影響されている

[日航123便墜落。森永卓郎氏と元客室乗務員青山透子氏が事実解明へ](#) 政治家・政府不信

[元日航社員が語る「日航機123便 墜落の真実」空花正人 × 山本優美子 × 深田萌絵 No.129 - 政経プラットフォーム](#)

元CA凜子などが閲覧回数を得ている。

[Bing 動画【闇深】元CA凜子がJAL123便御巣鷹山墜落事故の真相を客観的事実から考察。オレンジエアーというパイロットの謎の交信記録とは？【前編】](#)

[Bing 動画【悲劇の真相】証拠の数々はJAL123便御巣鷹山墜落事故の真実を物語る声なき声である【後編】25.9万回の視聴](#)

政治家では原口一博 https://www.youtube.com/watch?v=OFq1QKh0naU&lc=UgxeU9VdiXna4g_32uN4AaABAq

0分~3:36が青山透子氏、3:36~が御遺族:吉備素子氏の肉声です。

§19 最大の扇動者 青山透子(作家名 あおやま とうこ)

[日本航空 123 便墜落事故](#)を追及する[ノンフィクション作家](#)。元[日本航空 客室乗務員](#)。

来歴

1985年に[日本航空](#)の国際線客室乗務員になる。国内線乗務の時、単一機で航空史上世界最多の死者を出した1985年の[日本航空 123 便墜落事故](#)の客室乗務員(対馬祐三子)と同じグループに所属していた。退職後、[日本航空サービス関連子会社](#)設立時に教務を担当し、各種企業、官公庁、専門学校、大学等の接遇教育や人材育成プログラム開発及び講師となる。その後、日本航空 123 便墜落事故の事故調査委員会の調査に疑問を持ち、[東京大学大学院新領域創成科学研究科](#)博士課程を修了、博士号取得。大学院等研究機関で、日航 123 便墜落に関連した 35 年間の資料、日本国および米国公文書を精査して調査を重ね、その結果を多くの著書で公表している。

著書

『日航 123 便墜落事件 隠された遺体』2024 年 8 月 16 日河出書房新社 ISBN: 978-4309032023

『日航 123 便墜落事件 JAL 裁判』2022 年 12 月 2 日 [河出書房新社](#) ISBN 978-4-309-03052-4

『日航 123 便墜落:圧力隔壁説をくつがえす』2020 年 7 月 21 日 河出書房新社 [ISBN 978-4-309-02906-1](#)

『日航 123 便 墜落の波紋:そして法廷へ』2019 年 7 月 12 日 河出書房新社 [ISBN 978-4309028125](#)

『日航 123 便墜落 遺物は真相を語る』2018 年 7 月 21 日 河出書房新社 [ISBN 978-4309027111](#)

『日航 123 便墜落 疑惑のはじまり:天空の星たちへ』2018 年 5 月 28 日 河出書房新社 [ISBN 978-4309027029](#)

『日航 123 便 墜落の新事実:目撃証言から真相に迫る』2017 年 7 月 30 日 河出書房新社 [ISBN 978-4-309-025940](#)

『天空の星たちへ:日航 123 便 あの日の記憶』2010 年 4 月 29 日 [マガジンランド](#) [ISBN 4-94410-190-2](#)

§ 20 日航 123 便墜落の真相を明らかにする会

設立目的 2020 年 7 月 22 日発足 会長は遺族の吉備素子、事務局長は青山透子

1985 年 8 月 12 日発生の日航 123 便墜落事件は、事故調査委員会(当時)の結論が不起訴となり、いまだに墜落原因が推定のみで明らかにされていない。従って、この事件の真相を明らかにすべく、法的手段を講じて情報開示請求を行うことをサポートして世間に広く伝え、これを究明することを目的とする。

情報開示請求弁護士団、団長三宅弘弁護士及び賛同弁護士チーム

[2021 年 3 月 26 日にボイスレコーダー・フライトレコーダーの生データの開示を求め東京地裁へ提訴したが、2022 年 10 月 13 日東京地裁は請求を棄却した。](#)

開示請求訴訟は最高裁判決で上告棄却。2024 年 5 月 23 日

理由:CVR、DFDRは個人情報にあらず、公的目的以外には開示せず、安全運航契約でもない、両者和解済み

§ 21 JAL123便事故究明の会

【会の目的】

1985 年 8 月 12 日の日航機事故から来年 2025 年で 40 年となる。以前からあったデマ、陰謀論が、時が経つにつれて更に拡散されているのが現状である。

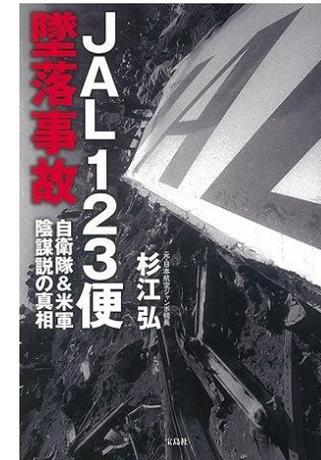
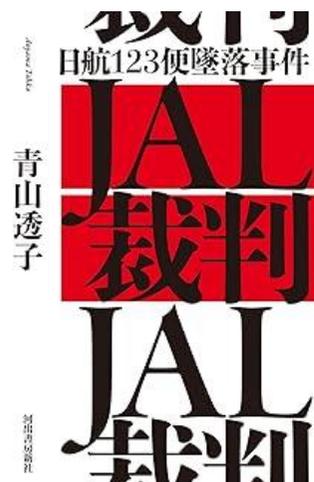
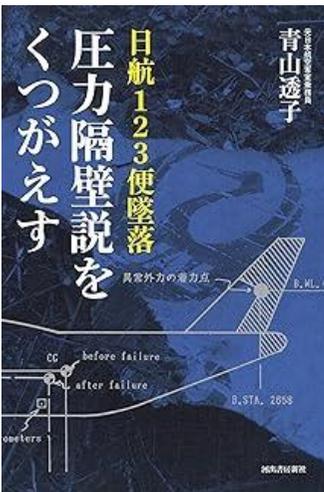
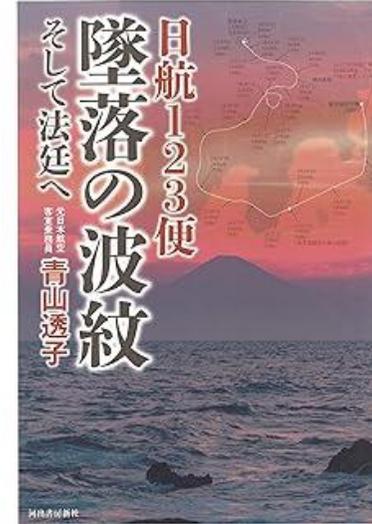
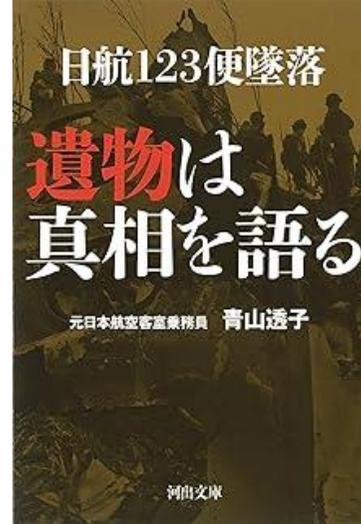
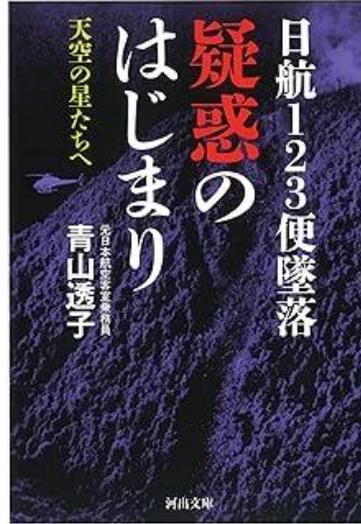
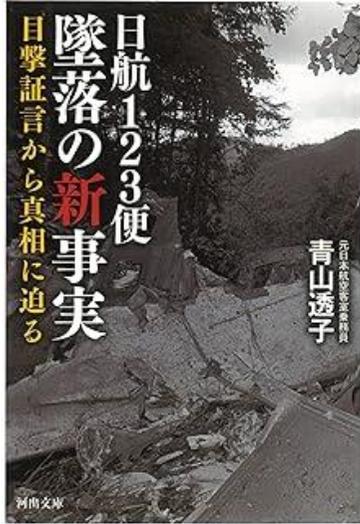
その要因として、真実を知る当時の関係者がこれまで表に出て主張することが少なかったこと、正しい記録・纏まった資料・書籍が無かった(少なかった、入手しにくかった)ことがあげられよう。

このままでは、南京大虐殺、慰安婦性奴隷の歴史デマと同様、嘘が真実であるかのように広まり、後世に残りかねない。

そこで、来年 40 年にむけて、当時の関係者と(我々側の)支援者で結束し、真実の記録と資料を纏めて事故とその教訓を後世に正しく伝え、いわゆる陰謀書籍によって拡散されているデマに対し事実をもって打ち消して損なわれた自衛隊の名誉回復を目的として活動する。

【活動計画】 当面はメディア広報、そしてインフルエンサー(就中 青山透子への公開質問状送達である)。

§22 JAL123便事故を扱っている書籍の数々





墜落現場の尾根に立てられた慰霊碑



昭和60（1985）年8月、日航ジャンボ機墜落事故現場で、右から黒澤さん、小寺弘之群馬県知事、山口上野村議会議長

黒澤村長 <http://xn--https-fg1hn65u//gendai.media/articles/-/56934?page=4>

2018.08.12



ヘリコプター以外は出られない状態に、2000人を越える救難隊員たちが徒歩で集っていった

日航ジャンボ機墜落事故で救難にあたった上野村村長を支えた海軍魂