



第109回

日航機墜落40年

※2025年8月の毎日新聞記事を元にした文章です。

校閲し、直すべきところを指摘してください。

1 / 3

520人が犠牲となった日本航空（JAL）ジャンボ機墜落事故から40年。この間、航空機はハイテク化が進んで自動操縦や警報装置の性能が向上し、人的ミスをカバーする役割を果たしてきた。JAL機の墜落事故以降、国内の主要航空会社による乗客死亡事故は起きていない。ただ、ハイテク化に潜む危険やパイロットの疲労の蓄積など、空の安全を揺らがしかねない問題は今なお横たわる。

1985年8月12日午後6時56分、羽田発大阪行き日航123便ジャンボ機が群馬県上野村の「御おすたかやま

巣鷹山の尾根」に墜落した。乗客

乗員524人のうち、520人が死亡する大惨事となった。
87年、運輸安全委員会は、米ボ

ーイング社による機体後部圧力隔壁の修理ミスが事故につながったとする報告書を公表した。客室内の圧力を一定に持ったための隔壁が強度不足になって飛行中に破損。機内の空気が後部に流入して垂直尾翼が破壊され、制御不能のまま墜落したと結論づけた。

国土交通省によると、これ以降に日本の主要航空会社の乗客が死亡する事故は起きていない。しかし、海外の会社による死亡事故は国内でも発生した。事故には至らないものの、人的ミスや機材不具合が起因するトラブルは頻発している。

航空会社幹部によると、最近是国内線でGPS（全地球測位システム）の不具合の報告が相次ぐ。

現代の旅客機はGPSの位置情報を利用し、あらかじめコンピュータに入力したデータに従ってオートパイロット（自動操縦）で飛行する。そのGPSが飛行中に一時、不具合を起こすことがあるという。

「GPSが不正確」。40代の男性機長は3年前に初めて、操縦席でこんな注意メッセージを初めて目にした。欧州から日本に向かう途中のトルコ上空で表示され、表示は30分ほど続いた。

航空会社幹部によると、こうした不具合の報告は、ロシアのウクライナ侵攻が始まった2022年から目立つようになった。不具合が生じる空域はウクライナの南に広がる紅海やトルコ、ウクライナと国境を接するルーマニアやポーランドの上空とミャンマー周辺で、系争地に集中している。

この幹部は、軍事用ドローンに誤作動を起こさせようと発信された妨害電波が、旅客機のGPSに作用したとみる。通常、旅客機は

ドローンより高い空域を飛ぶが、同じGPSの機能を利用しているため影響が出るという。

黒海の上空で「対地接近警報装置」が作動し、操縦席で警告音が鳴ったとの報告もある。この警報装置は本来、山の斜面や地表に異常接近した時に警告するものだが、GPSの不具合によって実際、よりはるかに低い空域を飛行していると装置が誤認したとみられる。

トルコ上空でGPSの異常表示を目にした機長は「何が起きているのか、はらはらした」。誤ってウクライナの領空に入ると不足の事態に巻き込まれかねず、「計器類を注意して正しい航路を飛んでいるのか何度も確認した」と振り返る。この機長は「欧州からの帰り道では10回のうち8回は不具合が起きる」と語る。

GPSの不具合が生じて他の計器で位置やルートを把握すれば、直ちに安全に影響するわけではない。ただ、50代のベテラン機長は「普段はシステムを信頼している

ので、いざという時にシステムに頼らず飛行するのは難しい。機器のハイテク化に伴ってマニュアル類は増える一方で、非常時の対応は以前より難度が高まっている」とする。

この機長の会社では、GPSに不具合が生じた事例を共有しているため、実際に異常を知らせる表示が出てパイロットは落ち着いて対応できているという。

ベテラン機長は「事故の危険性が高まっているとは感じないが、ミスやヒヤリハットは当然ある。そうした事象を共有して再発防止策を考え、常に安全を追及する姿勢と取り組みが必要だ」と語る。