

520人もの犠牲者を出した日本航空123便の墜落事故から今年で25年になります。

事故は日航が常務会で正式に完全民営化を決定した昭和60年8月12日の夕刻に発生しました。お盆前の帰省ラッシュのため、羽田発の同便に



事故の芽防ぐ日常的な安全確保

はビジネススマンや多数の家族連れが搭乗していました。また行き先が大阪ということ、関西在住者が多かったのもこの事故の特徴でした。わが国では昭和41年に4件、46年に2件と大型の航空事故が発生し、独立した専門的な調査機関の必要性が高ま

ったことから、49年1月に航空事故調査委員会(現在の運輸安全委員会の前身)が設置されました。123便事故は、同委員会の発足以来の最も重大な事故となりました。

同委員会による事故の原因調査は1年10カ月の長期に及びました。62年6月19日に公表された調査報告書によれば、事故の7年2カ月前に同

がるなど論争が続いています。こうしてみると重大事故は非常に複雑な要因が積み重なって起ることが分かります。

昨年度のわが国の民間航空機の事故の発生件数は19件で、それによる死者は9人、負傷者は7人です。

近年、大型旅客機の事故は乱気流によるものを中心に年

機が伊丹(大阪)空港で、いわゆる「しりもち着陸事故」を起した際、ボーイング社の修理が不適切だったことにより後部圧力隔壁が壊れ、破壊が垂直尾翼や操縦系統におよび、操縦不能になったことが原因とされました。

しかし、この調査結果については遺族や航空関係者の一部から再調査を求める声が上が

間3〜5件程度で、セスナ機やヘリコプターなどの事故が航空機事故の大半を占めています(「交通安全白書」平成22年版)。

事故の問題が論じられる際に良く言及されるのが「ハイリッヒの法則」です。法則によると、ひとつの重大事故(重傷以上の被害)の背景に29の小さな事故と被害は伴わ

ない300件の事故があり、さらにその周辺には、滑走路誤進入など潜在的に事故につながる可能性のある無数のインシデント(事例)が存在するといふものです。

日航123便の事故以降、10人を超える犠牲者を出た大型旅客機の墜落事故は国内では平成6年4月の中華航空機事故(名古屋空港、264人死亡)のみですが、「ハイリッヒの法則」に照らせば、決して安心はできません。

19年度は740件、20年度は865件もの重大なインシデントや安全上のトラブルが報告されています。事故の芽をインシデントの段階で摘み取る日常的な安全確保の取り組みが求められているといえます。

(安部誠治・関西大学社会安全学部教授)