

## 日航機事故39年、メモに残るCAの冷静さ「おちついて」

2024/8/12 2:00 | 日本経済新聞 電子版



客室乗務員は入社後と年に1度、保安要員としての訓練を受け、有事に備える=日本航空提供

乗客乗員520人が犠牲となった1985年8月の日航ジャンボ機墜落事故から12日で39年となる。現場から回収されたメモからは、操縦不能に陥った機体で最後まで乗客の命を守ろうとした客室乗務員たちの姿が浮かび上がる。

日々の訓練の積み重ねは1月に発生した羽田空港の事故で生かされた。航空業界では新型コロナウイルス禍で採用が一時縮小されたなか、安全を守る人材育成が課題となっている。

1985年8月12日、[日本航空](#)の元客室乗務員で筑波大学客員教授の江上いずみさんは伊丹空港から羽田空港に向かう飛行機に乗務。羽田に着いてミーティングが終わった時、123便がレーダーから消えたとの一報を聞いた。

客室乗務員を調べると最寄り駅が同じで3カ月の研修期間、毎日一緒に通勤していた親友が乗っていることを知った。後日、墜落現場で見つかった遺品から当時の機内の様子が少しずつ分かってきた。

「おちついて下さい」「ベルトをはずし、身のまわりを用意して下さい」。客室乗務員の対馬祐三子さんのメモ帳には不時着を想定して書いた緊急アナウンスのメモがあった。乗客の遺書の中には「スチュワーデスは冷せいだ」とも記されていた。

事故で同僚を失った江上さんは「何が起きるか分からないからこそ日頃の訓練が重要であることを改めて強く感じた」と話す。大きなショックを受けたが、後輩たちに安全のためにより大切な行動は何かを考えるよう指導にいそしんだ。



元JAL客室乗務員の江上いずみさん

航空評論家の小林宏之氏によると、客室乗務員を本格的に搭乗させたのは米航空会社で1930年とされる。当時は看護師の資格を持つ人に限定されており、緊急脱出の対応や急病人への処置などの業務を担った。

その後、機内での飲み物や食事の提供が広がり、徐々にサービス要員としての役割が増えていったという。

航空業界には乗組員などが一体となって意思疎通やヒューマンエラーの防止を図るという「クルー・リソース・マネジメント（CRM）」という考え方がある。客室乗務員はパイロットや整備士などとともに重要なクルーの一員として安全運航を担う。

小林氏は「客室乗務員が非常時に乗客を落ち着かせ、命を守る重要な役目を果たすことは、いつの時代も決して揺るがない」と強調する。

今年1月に羽田空港で日航機と海上保安庁機が衝突した事故。燃え上がる機体から乗客を誘導したのは客室乗務員だった。

電気が止まり機長やチーフとやりとりができない中、担当するドアの状況を確認して脱出を判断。前方2カ所と後方1カ所のドアから乗客367人全員を避難させた。

脱出劇は海外メディアでも多く取り上げられ、「全員が退避できたのはまさに奇跡」「お手本のような対応」などと称賛された。

江上さんは「奇跡ではなく、日頃の訓練のたまもの」と話す。客室乗務員は入社後の研修と年に1度の訓練で90秒以内に脱出する手順や機内で火災が起きた時の対応を確認する。年1度の訓練に合格しなければ次の日以降の乗務につくことができない。

乗務中も衝撃防止姿勢とその呼びかけ、ドアの使用可否判断などを頭の中で確認するという。

一方、足元の人材育成には課題もある。新型コロナウイルス流行の影響で旅行の需要が減り、航空各社は客室乗務員の採用を一時見送るなどした。

ある航空会社の担当者は「コロナ禍後の急激な需要回復に対応するため、新卒採用数の増加や中途採用で人員を補うが、ベテラン層にかかる新人育成の負担が大きくなっている」と話す。

日航ジャンボ機墜落事故の記憶の風化も課題だ。事故後の入社が大半となり、日航では当時を知る社員は全体の0.5%にまで減った。日航は「教訓を新しい世代に伝えていく必要性は増している」としている。

(駒木梓)

**▼日航ジャンボ機墜落事故** 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（[ボーイング747](#)）が群馬県上野村の「御巢鷹の尾根」に墜落。乗客乗員524人のうち520人が死亡した。87年、当時の運輸省航空事故調査委員会は、墜落機が78年に戻もち事故を起こした際の修理で米ボーイング社側にミスがあり、日航と同省の担当者も見逃したのが原因とした。群馬県警は業務上過失致死傷容疑で計20人を書類送検。前橋地検は89年、全員不起訴とした。〔共同〕

#### 【関連記事】

- ・ [日航機事故39年 「空から見守ってね」、遺族ら灯籠流し](#)
- ・ [羽田空港事故、JAL機全員救出を生んだ破綻後の意識改革](#)