

# 日航機事故と消防職団員の活動

消防庁地域防災課長

木下英敏

## 航空機史上空前の惨事

東京・大阪間のビジネス便といわれる日航ジャンボ機123便は昭和60年8月12日もほぼ満席の乗客509人と乗員15人を乗せて、18時12分、大阪へ向け東京国際空港を飛び立った。離陸後間もない18時25分、同機は伊豆半島上空で東京航空交通管制部に対し、異常事態が発生した旨の緊急連絡を行い、羽田へ引き返すことを要求した。同管制部は直ちに右旋回して東方向へ戻る指示を行ったが、同機は操縦不能と報告し、針路を北にとりつつ不安定な飛行を続けながら、18時57分頃消息を断った。

関係機関は直ちに搜索活動を開始した。消防はもとより、自衛隊、警察等の関係機関による空及び地上からの墜落現場の搜索が夜を徹して続けられたが、翌13日早朝、長野県境に近い群馬県上野村の山中に墜落していることが確認された。

御巢鷹山南南東2km地点の尾根に激突した機体は粉々に散乱しており搭乗者の消息はほぼ絶望視されたが、奇跡的に4人の生存者が発見され、救出された。

しかし、死者520人を数え、単独機の事故としては史上最大の惨事となった。

(注) これまでわが国で発生した死者100人を越す航空機事故は3件あり、うち最大のものは昭和46年全日空機B-727と自衛隊機との半

石上空での接触による墜落事故(死者162人)である。また、世界の航空機事故としては、昭和52年パンアメリカン航空B-747とKLMオランダ航空B-747とのスペイン領カナリア諸島テネリフェ空港での衝突事故(死者バンナム327人、KLM248人計575人)が最大であるが、これは2機の事故であり、単独機としては、昭和49年トルコ航空DC-10のバリ郊外での墜落事故(死者346人)が最も大きい。これからみれば今回の日航機事故がいかに規模の大きいものであったかが理解されよう。

## 関係機関の対応

消防庁は、8月12日19時すぎ、日航機に事故発生との情報に接し、直ちに関係の長野・群馬・埼玉の各県及び現地消防本部に対し出動し、搜索を行うよう連絡し、また、東京消防庁に対して今後の出動要請に備えて待機するよう連絡した。20時30分庁内に「日航機事故災害対策連絡室」を設置し、情報収集に努めるとともに、関係省庁及び地元地方団体との連絡調整に当たった。

また、13日早朝東京消防庁のヘリに消防庁職員が同乗し墜落現場の情報収集を行い、同日午後には消防庁長官等が上野村に赴くとともに現地との連絡調整等のため消防庁職員を群馬県現地対策本部に派遣した。

政府においては、12日21時総理府に「日航機事故対策本部」を設置し、関係省庁による必要な情報の収集・交換、方針の決定等を行

うこととされた。

一方、群馬県では、12日22時事故対策本部を設置するとともに、13日10時50分事故現場である上野村に、16日14時遺体の運び込まれる藤岡市に、それぞれ現地対策本部を置いた。上野村では13日5時、藤岡市では同日9時、それぞれ独自の事故対策本部を置き、また、多野藤岡広域市町村圏振興整備組合消防本部（以下「多野藤岡消防本部」という。）も同日2時30分対策本部を設置した。

### 消防機関による捜索

事故直後の12日夜、現場の確認は困難を極めた。現場付近は標高1,500m以上のいくつもの尾根が狭い谷間をはさんで連なっており、かつ闇夜であったという悪条件の下で、消防職団員は必死の捜索を続けた。この夜捜索のため出動した消防職団員は3県合わせて約3,000人に達した。

当初御座山<sup>みくら</sup>付近との情報が流れた長野県では、12日20時30分頃から佐久広域消防本部消防職員22人及び北相木村、南相木村、川上村の消防団員79人が、それぞれ御座山北斜面（北相木）、御座山南斜面（南相木）及び三国峠（川上）一帯を翌朝まで捜索した。また、佐久町消防団員10人が十国峠、臼田町消防団員6人が田口峠に出動した。その他佐久広域消防本部消防職員91人及び南佐久郡下の消防団員1,850人が出動し、さらに自宅待機した消防団員は4,178人にのぼった。

埼玉県でも、12日21時頃から秩父広域消防本部消防職員13人が群馬県境付近の志賀坂峠及び八丁峠に出動し、翌朝まで捜索した。この他同本部消防職員18人が出動し、また同管下の消防団員1,443人が自宅待機した。

墜落現場となった群馬県では、12日20時すぎから深夜にかけて多野藤岡消防本部消防職員25人が現地出動し、中之沢、ぶどう峠、両神山、小倉山、三岐等を終夜捜索した。同消防本部では13日2時30分、上野村に墜落の可能性濃厚との情報により「日航機行方不明事故対策消防本部」を設置し本部員の第1次配備を行い、現場確認後の6時30分、「日航機墜落事故対策消防本部」に改め、消防本部職員全員を招集して第2次配備を行った。同本部では捜索に当たった25人の他105人が出動した。

また、上野村消防団は12日深夜160人を招集し、うち80人が小倉山北斜面一帯を捜索した。このほか、中里村、万場町、鬼石町、吉井町、新町及び藤岡市の消防団員635人が出動し、2,560人が自宅待機した。

### 消防団員、生存者を発見、救助

13日6時地形に明るい上野村消防団員が自衛隊ヘリに乗り込み、現場の確認が行われた。6時30分同村消防団は第7分団までを2班に分け、現場に向かった。現場は上野村役場から約30km、残り4.5kmは急峻な道なき道を歩いて登るほかはない難所であり、10時30分、スゲノ沢づたいに向かった第1班がようやく現場に到着した。

団員の報告によれば、谷底に機体の破片が粉々になって散乱、ガレキの山と化し、すさまじい惨状にしばらく息をのむばかりであったが、10時50分頃一団の先頭にいた第6分団員がガレキの山の一部がかすかに動くのに気付き、その声で直ちに団員らが近付き、吉崎博子さん（35歳）とすぐ隣にいた美紀子さん（8歳）の母子を発見、県警、自衛隊員らと

ともに機体の破片を取り除いて救出した。続いて川上慶子さん（12歳）、落合由美さん（26歳）の順に発見、救出した。

団員は、また、生存者を収容する担架が必要であったため、11時頃到着した多野藤岡消防本部消防職員等とともに、同消防職員が持参したナタ、ノコギリ、ロープ等を用いて木を切り、機体の破片等を利用して急造の担架をこしらえ、生存者を発見した谷底からヘリに収容できる尾根まで運び上げた（写真①参照）。尾根づたいに向かった第2班も11時頃現場に到着し、生存者等の捜索に当たるとともに、生存者を尾根まで運び上げるには余りに急角度の斜面に応急の道をつくる等生存者搬送に協力した。



写真①

川上慶子さんを急造担架にのせ、尾根まで運び上げる上野村消防団員<朝日新聞社提供>

救出作業は12時30分頃終了し、生存者は13時20分自衛隊ヘリに収容された。4人は上野村まで運ばれ、待機していた日赤等の医師により応急手当を受け、藤岡市内の病院に収容するため再びヘリで搬送することとされたが、うち2人は東京消防庁のヘリが同市まで搬送した。

#### 遺体の収容等

14日以降は遺体収容作業が進められたが、

事故のすさまじさを象徴するかのように遺体の収容と確認が進展せず、1ヵ月以上にわたるロングランの作業となった。この作業には警察官、自衛隊員が多数動員されたが、多野藤岡消防本部消防職員や上野村、万場町及び中里村の消防団員も炎暑のなか、警察官及び自衛隊員の現地誘導や遺体の捜索作業等に従事した。

また、遺体が運び込まれる藤岡市でも、同消防本部消防職員及び藤岡市、吉井町、鬼石町、新町の消防団員が連日出動し、藤岡ヘリポートの砂じん防止のための散水、遺体の納棺や搬送等の作業に当たった（写真②参照）。



写真②

自衛隊ヘリで藤岡ヘリポート（市立藤岡第一小学校校庭）に運ばれた遺体を納棺し、車に収容する消防職団員<多野藤岡消防本部提供>

上野村では、地元産業である養蚕やこんにゃくの最盛期のなかにあつて消防団員が仕事を投げうって捜索等の活動に従事したのをはじめ、猟友会、婦人会等一般村民も、現場への案内、炊き出し、接待、資材の提供等救難対策に多大な貢献をした。藤岡市でもボランティアの支援活動が目立ち、婦人防火クラブや婦人会をはじめ44団体延べ5,000人の人たちが各遺体安置所での湯茶の提供、遺族に対する各種サービスの提供等献身的な協力を行った。

10月30日その功労に報いるため上野村及び

藤岡市消防団並びに多野藤岡消防本部に対し消防庁長官表彰が行われるとともに、献身的に協力した多数の関係団体に対し、群馬県関係者にとっては11月4日藤岡市において、その他の関係者にとっては同月18日東京において、それぞれ内閣総理大臣及び政府の事故対策本部長としての運輸大臣から感謝状が贈呈された。

おわりに一広域航空応援体制の必要性等一  
航空機は過去の事故の教訓の積み重ねで技術システムの改善が進み、事故の起こる確率は極めて少ないといわれる。特にB-747はフェイルセーフのシステムが徹底され、百万飛行時間に1回以下の事故発生に抑えるよう設計されているという。日航機の惨事も確率でいえば百万分の1以下であったかも知れない。しかし確率が小さいからといって現実起こり得ないことにはならない。災害とはそういうものであろう。

消防としても、今後同種の事故に備えて常に怠りない対応策を講じておくべき必要があるのはいうまでもない。

今回の事故は群馬県の秘境といわれる急峻な山岳地帯で起こったため、地上部隊による現場への接近と諸活動が困難を極めた。現場の搜索、生存者の救助、遺体の搬送等は自衛隊機を中心とするヘリの活動に大きく依存した。

ヘリ等の近代装備は消防にとっても時代の要請である。この種の特殊な事故を含め大規模な災害に当たって消防が先導的な役割を發揮し全体の連絡調整を図っていくためには、消防自らがヘリを活用した機動性を備えておくことが喫緊の課題である。しかし、現在へ

りは東消をはじめ大都市の消防本部及び一部道県のほかは、整備されていない。したがって当面、ヘリ保有都市による広域的な応援体制の確立を図り、大規模災害発生時には直ちに応援出動ができる体制を整えておく必要がある。すでに消防庁において、関係道府県、主要な都市の消防本部等をメンバーとする「航空消防活動に関する検討会議」がもたれ、広域航空消防応援体制の確立に向けて実施要綱等の検討がなされている。関係消防機関においては、ヘリの多目的、広域的有効利用を図るための体制づくりを早急に推進していく必要がある。

ともあれ今回の日航機事故に際して消防は目立つような機動力こそなかったものの、警察や自衛隊とは違った立場で献身的にその使命を果たした。前述のような地元消防職団員の地道な活動が一連の救難活動を支えてきたものと評価されてよい。

最後に、夏休みを返上し献身的に事故対策に従事された地元関係者の皆様に深く敬意を表するとともに、今回の事故により犠牲となられた520人の方々の御冥福を心からお祈りしたい。

\*