


名称	日本航空安全啓発センター
場所	東京都大田区羽田空港 3-5-1 JAL メンテナンスセンター1 (M1) 最寄駅：東京モノレール「新整備場」
特徴的な展示	1985年8月12日に発生し、死者520名を数えた、JAL123便の御巣鷹山墜落事故に関連して、当時の交信記録、推定飛行経路、破損した圧力隔壁・垂直尾翼、座席、遺品・遺書などが展示されている。
展示内容	<p>背景：1985年の御巣鷹山墜落事故及び2004年から2005年に重大インシデント及び重大規定違反があり、業務改善命令が出たことにより、2006年、本啓発センターを開設し、2013年、ここに移転した。</p> <p>1985年以降の御巣鷹山事故を知らない社員が90%を超えている。今回の講師は、整備担当だが、遺族の慰霊登山支援、墓標の補修なども担当し、定年後再雇用となり、この場で、当時のことを伝えているとのこと。また、「安全講話」として、当時の社員など、事故を直接経験した方に当時の話をしてもらっているそうだ。</p> <p>展示：エントランスホール</p>  <p>エントランスホール右側には、JAL グループ CEO (当時) のセンター開設の意義及び「安全憲章」が掲示されている。左側には、事故事例として、1952年「もく星号」、1971年「ばんだい号」、1972年「ニューデリー」・「モスクワ」、1977年「アンカレッジ」・「クアランプール」、1982年「羽田沖」のパネルが掲示されている。正面は、御巣鷹山事故の概略とそれを確認できるビデオ上映用のテレビ画面がある。</p> <p>「安全憲章」は、以下であり、各社員は、名刺大のカードにして常に携帯している、また、カードには、各自の「安全宣言」が記されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・規則を遵守し、基本に忠実に業務を遂行します。 ・推測に頼らず、必ず確認をします。 ・情報は漏れなく直ちに正確に伝え、透明性を確保します。 ・問題、課題に迅速かつ的確に対応します。 ・常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦します。 <p>展示室 JAL123便の墜落事故の詳細が展示されている。</p>

ボーイング 747、JAL123 便は、1985 年 8 月 12 日、18:12、乗客・乗員、524 名を乗せ、羽田から伊丹に向け、離陸した。18:24、爆発が起き、圧力隔壁が破損、引き続き、垂直尾翼が吹き飛び、全ての油圧システムが機能しなくなり、操縦不能となった。相模湾上から奥多摩、山梨方面へ旋回し、ダッチロールとフゴイド運動を繰り返し、32 分後の 18:56、御巢鷹山に墜落した。死者 520 名、生存者わずか 4 名であった。同機は、7 年前、伊丹空港で尻もち事故を起こし、圧力隔壁が破損、修理をしている。今回の事故は、この圧力隔壁の修理ミスに起因するとされている。当時の米国のボーイング社から派遣された修理チームのミスで、強度不足となっていた。ボーイング社は、修理ミスを認めているが、作業員に対する日本の司法当局の聴取には応じていない。米国では、事故調査は、故意でない限り、原因究明が優先され、全てを正直に話せば、免責される。事故後、日本航空は、以下の対策を講じた。

- ・機材の改修。圧力隔壁の強化、油圧システムの変更など
- ・機体整備プログラムの強化
- ・安全の社内体制強化
航空安全推進委員会の設置
技術総本部及び技術研究所の設置
米州技術・品質保証部の設置
機付整備士制度の導入。責任範囲の明確化及び機材モニタリング実施など

以下が、展示されている。

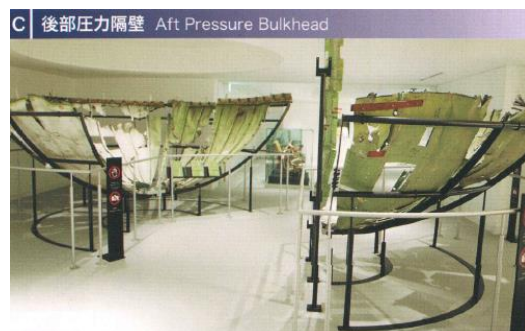
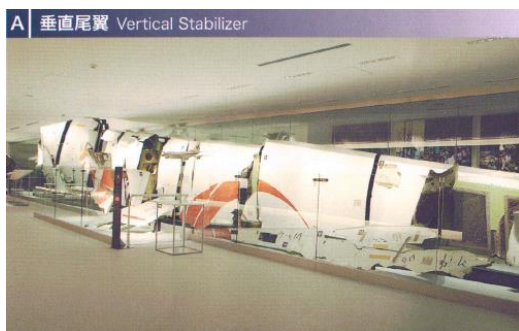
- ・ボイスレコーダー。墜落までの 32 分間の交信が記録されており、これは、テープ起こしし、掲示されている。また、音声で聞くこともできる。この通信内容は、テレビプログラムで聞かれた方も多いと思う。また、以下でも聞くことができる。

ザ・ノンフィクション 日本航空 123 便墜落事故 15 年目の検証

<https://youtu.be/7poQ8oyuBQM>

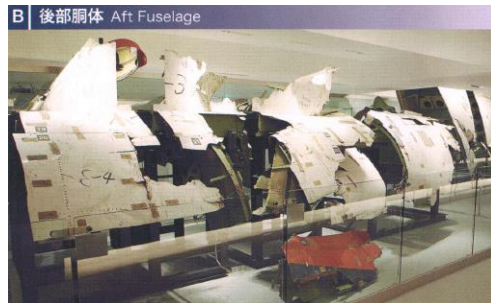
- ・デジタルフライトデータレコーダー。機体に取り付けられている 74 のセンサーの記録があり、そのデータから、飛行経路を推定し、表示している

- ・垂直尾翼、圧力隔壁



なお、事故状況理解の助けとして、機体模型や圧力隔壁修理部分のスケルトン見本がある。また、交信記録での専門用語の解説もあった。

- ・機体後部、墜落現場から回収された座席、ライフベスト



ライフベストは、27年後の2011年、豪雨の後、御巢鷹山で見つかった。

資料室

時計、メガネ、ペン、電卓などの遺品（約2,500点から、遺族の了解を得、17点を展示）、手帳、エチケット袋や飛行機の時刻表に書かれた遺書、事故調査委員会報告書、関連資料や書籍、世界の主な航空事故（パネル掲示）、業務改善命令と安全の取り組み（パネル掲示）。

業務改善命令を受け、安全に関するアドバイザリーグループが設置された。委員長は、柳田邦男氏である。柳田氏は、現在も各職場を訪問しているとのこと。また、遺族が墜落現場から回収した「遺品」の中には、事故と関係ない物もあったが、柳田氏の提言を受けて、展示されている。なお、遺族との連絡窓口として、専門部署が設置され、現在も継続し、遺族の支援を行っている

社員の研修

日本航空及びグループの社員は、ここに研修に訪れる。地方、海外の社員も、安全教育や他の出張などの機会を活用して見学している。研修後、「安全宣言」を書き残していく。はがき大の用紙で、3名、1枚である。



	<p>ここで書かれた「安全宣言」は、前述の「安全憲章」カードに書き込み携帯しているが、各自が、各職場でそれをどのように実行したかは、残念ながら検証するシステムがない。これだけの施設を設置したのにもったいないと思いました。なお、2018年1月現在、研修参加者は、事務系社員も含む、日本航空及びグループ社員約101,000人、一般、約112,000人を数える。なお、日本航空及びグループ社員は、約35,000人であり、1人が、3回、訪問したことになる。</p>
<p>公開状況</p>	<p>当安全啓発センターは、グループ社員の研修がメインだが、空いている時間帯は、一般にも公開される。申し込みは、ネットで。 https://spc.jal.com/?_ga=2.230280284.1905663006.1518075950-425303817.1508139871 なお、毎年、8月12日には、群馬県・上野村の「慰霊の園」で、慰霊祭が、また、慰霊登山が行われる。</p> <p>同じビルに、工場・Sky Museumがあり、こちらも見学できる。 https://www.jal.co.jp/kengaku/</p>
<p>ここもお勧め</p>	<p>東京モノレールの隣の駅は、「国際線ターミナル」で、飛行機の発着は、もちろん見ることができるが、その他、「はねだ・日本橋」や「操縦シミュレーター」がある。</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;">     </div>

見学日、記録 感想等	<p>2017.02.05 三谷（記）</p> <p>写真：施設内の展示物は、許可を得て、当日配布のパンフレットから転載。 国際線ターミナル風景は、三谷が撮影。</p> <p>参加者感想（三谷がまとめた）</p> <p>(1)世界最大の航空機事故の当事者として、現物、事実の保存とその重みの継承に特化した施設。「啓発センター」の機能としては極めてシンプルだが、事故当事者としての責務を果たしていると感じた</p> <p>(2)事故後、再発防止を図るために業務運営面、技術面での対策が実施され、またその徹底が図られている</p> <p>(3)啓発センターの1階エレベーター前に掲示してある今週及び翌週の2枚の「今週の安全Maintenanceism」に関する標語が目につき、社員の視覚に訴える良い手段と感じた</p> <p>(4)啓発センター内に設置してある4か所のビデオ説明は、コンパクトにまとめられていたと思う</p>
---------------	--