

# 御巣鷹に散った日本航空123便 最後の交信記録

時刻 (時分秒)	ファイル時間 (分秒)	発言者	発言内容(またはコックピット内の状況)
18:24:35	0:03		[ドカン、ドカンという衝撃音。異常事態発生] [ブー、ブーという警報音～客室高度警報音～鳴り始める]
	0:06	機長 (高浜雅己)	「まずい」[注:この部分、運輸省(当時)航空事故調査委員会公式発表(以下「事故調発表」)では聞き取り不可能部分として「・・・(?)」と表記されている]
18:24:39	0:07	機長	「なんか分かったの?」[注:事故調発表では「なんか爆発したぞ」になっており、ボイスレコーダー筆記録に改ざんの疑いあり]
18:24:42	0:09	機長 副操縦士 (佐々木祐)	「スコ・・・」[注:以下聞き取り不能。事故調発表では「スコーク77」(注1)] 「ギア<車輪のこと>ドア」
		機長	「ギア見てギア」
18:24:44	0:11	航空機関士 (福田博)	「えっ」
		機長	「ギア・・・」[注:事故調発表では「ギア見てギア」]
18:24:46	0:13	機長 機長	「エンジン?」 「スコーク77」
18:24:51	0:16	機長	[事故調発表ではここに機長の「オールエンジン・・・」の発言が記載されているが、不明] 「これよく見ろよ」[事故調発表では「これみてくださいよ」で、発言者も「航空機関士」となっている。筆記録改ざんの疑いあり]
18:25:53	0:19	機長 副操縦士	「バンク<機体の傾斜角度のこと>取んな、そんなに」 「はい」
		機長	「バンクそんなに取んなってんのに」
18:25:59		機長	「なんだよ、それ」
18:26:00	0:26	航空機関士	「ハイドロプレッシャー<油圧>が落ちこちてます、ハイドロが(注2)」 -----ファイル編集により一部省略-----
18:26:11	0:30	機長 副操縦士	「戻せ」 「戻らない」
18:26:27	0:35	機長	「ハイドロ全部だめ?」
	0:39	機長 副操縦士 航空機関士 副操縦士	「ディセント<降下せよ、の意>」 「はい」 「ディセントした方がいいかもしれないですね」 「ディセント」 -----ファイル編集により一部省略-----
18:29:00	0:50	航空機関士	「・・・かどうか聞いてみます」(注3)
18:29:05	0:54	機長 副操縦士 機長 副操縦士 機長	「ストール<失速>するぞ本当に」 「はい、気を付けてやります」 「はいじゃないが」 「はい」 「ディセント」 -----ファイル編集により一部省略-----
18:31:50		航空機関士	「えーと、何が壊れているんですか?」
18:31:56	1:09	航空機関士	「どこですか?」(注4)
18:31:59	1:12	機長	「あーあああ」
18:32:01		航空機関士	「荷物を収納するところですね?」
18:32:11	1:18	航空機関士	「荷物の収納スペースのところがおっこってますね。これは降りた方がいいと思います」 -----ファイル編集により一部省略-----
18:38:04	1:23	機長 副操縦士	「頭下げろよ」 「はい」
			[ピーツという音～高度警報音]
18:38:17		機長 副操縦士	「頭下げろ」 「はい」 -----ファイル編集により一部省略-----
18:38:32	1:33	航空機関士 副操縦士	「ギヤダウン<車輪出し>したらどうですか、ギヤダウン」 「ギヤダウンでしょうか?」
18:38:45	1:37	機長	「出せない。ギヤ降りない」(注5) -----ファイル編集により一部省略-----
18:47:10	1:45	管制東京	「ラジャー、了解しました。ランウェイ22なのでヘディング090をキープしてください」(注6)
18:47:16	1:51	航空機関士	「ハイドロクオンティ<油量>がオールロスして来ちゃったですからなあ」
18:47:17	1:53	管制東京	「現在コントロールできますか?」
18:47:19	1:56	(123便)	「アンコンローラブル<操縦不能>」
18:47:21	1:58	管制東京	「了解」

# 御巣鷹に散った日本航空123便 最後の交信記録

時刻 (時分秒)	ファイル時間 (分秒)	発言者	発言内容(またはコックピット内の状況)
			-----ファイル編集により一部省略-----
18:46	2:03	機長	「もっとノーズダウン下げ」[事故調発表ではこのように記載。実際にはこの後機長の「頭下げろ」の声が録音されている]
		副操縦士	「はい」
	2:14	管制東京	「・・・東京コントロール」
18:46:33	2:25	機長	「これはだめかもわからんね」(注7)
			-----ファイル編集により一部省略-----
18:47:28			[客室高度警報音、いったん止む]
18:47:39	2:29	機長	「おい山だぞ」
		航空機関士	「はいどうぞ」
		機長	「ターンライト。山だ」
		副操縦士	「はい」
		機長	「コントロールとれ右、ライトターン」
18:47:52	2:44	機長	「山にぶつかるぞ」
		副操縦士	「はい」
		機長	「ライトターン」
18:47:58	2:48		[客室高度警報音、再び鳴り出す]
18:48:05	2:50	機長	「レフトターン・・・レフトターン」
		副操縦士	「はい」
	2:51	機長	「パワー上げろ」
		機長	「レフトターン、今度は」
18:48:12	2:54	機長	「レフトターン」
18:48:28	2:57		[客室高度警報音、止む]
18:48:32	2:59	機長	「じゃ・・・できる？」
		副操縦士	「ききません」
		機長	「あつたま下げろ・・・よし」
		機長	「山いくぞ」
		副操縦士	「はい」
			-----ファイル編集により一部省略-----
18:48:53	3:10		[客室高度警報音、鳴り出す]
18:49:03	3:12		[社用無線呼出音、鳴り出す]
18:49:39	3:17	機長	「あーだめだ」(注:事故調発表ではこれだけだが、この後わずかに「終わった(?)」と言っているようにも聞こえる)
		機長	「ストール」
		機長	「マックパワー(最大出力を取れ)、マックパワー、マックパワー」
		機長	「ストール」
18:49:46	3:24		[失速警報]
		機長	「はい高度おちた」
18:50:06	3:29	副操縦士	「スピードが出てます、スピードが」
18:50:09	3:32	機長	「どーんといこうや」
18:50:27	3:40	機長	「がんばれ」
		副操縦士	「はい」
		航空機関士	「マック」
18:50:30	3:43	機長	「頭下げろ」
		副操縦士	「はい」
		機長	「がんばれがんばれ」
		副操縦士	「いまコントロールいっぱいです」
		航空機関士	「マックパワー」
18:50:50	3:53	機長	「パワーでピッチはコントロールしないとだめ」(注8)
		航空機関士	「パワーコントロール(出力調整)がいいです、パワーコントロールさしてください」
		機長	「はい」
	3:59	副操縦士	「スピード、220ノット」
		航空機関士	「はい」
			-----ファイル編集により一部省略-----
18:54:38	4:01	航空機関士	「何マイルですか？」
18:54:55	4:07	航空機関士	「はい了解。熊谷から25マイルウエスト(西)だそうです」(注9)
18:55:15	4:13	機長	「頭上げろ」
		副操縦士	「はい、了解しました」
		機長	「頭上げろ」
		機長	「頭上げろ」

## 御巣鷹に散った日本航空123便 最後の交信記録

時刻 (時分秒)	ファイル時間 (分秒)	発言者	発言内容(またはコックピット内の状況)
18:55:42	4:24	副操縦士	「パワー」
		機長	「フラップ止めな」
18:55:45		?(不明)	「あーっ」
18:55:47	4:29	機長	「パワー」
		機長	「フラップ、みんなでくっついちゃだめだ」
		副操縦士	「フラップアップ、フラップアップ、フラップアップ、フラップアップ」
		機長	「フラップアップ」
		副操縦士	「はい」
18:55:56	4:37	機長	「パワー」
		機長	「パワー」
		機長	「フラップ」
		航空機関士	「あげてます」
18:56:04	4:45	機長	「頭上げろ」
18:56:07	4:48	機長	「頭上げろ」
18:56:10	4:51	機長	「パワー」
18:56:12			[火災警報の音]
18:56:14	4:54		[GPWS(地上接近警報)の音]
	4:55		“シンクレイト”(「降下率注意」を意味する人工合成音)
	4:56		“ウーウー、プルアップ”(「引き起こせ」を意味する人工合成音)、ウーウー、プルアップ、ウーウー、プルアップ”
18:56:21	5:00	機長	「もう、ダメだ！」(事故調発表では「・・・」とだけ記載。)
			“ウーウー、プルアップ”
18:56:23	5:04		【「ドーン」という衝撃音】
			“ウーウー、プルアップ”
18:56:26	5:06		[激しい衝撃音](注10)
18:56:28	5:08		ー録音終了ー

参考文献「日航ジャンボ機墜落 朝日新聞の24時」(朝日新聞社会部編、朝日文庫、1990年)  
 「疑惑 JAL123便墜落事故」(角田四郎著、早稲田出版、1993年)

- 注1) スコーク77・・・重大な非常事態の発生を伝えるいわゆる「エマージェンシーコール」(emergency call)。この信号を発すると管制塔にも直ちに伝わり、レーダー上には信号を発した機の機影、便名と共に白で緊急事態(emergency)を表す「EMG」が表示される。
- 注2) 「ハイドロプレッシャー(油圧)が落ちています、ハイドロが」・・・日航123便で起こっていた異常事態の内容を最初に理解したのは航空機関士だった。このとき、123便は既に垂直尾翼もとも油圧制御のための装置が吹き飛び、油圧がゼロになっていた。当然、操縦桿も全く利かず、123便は操縦不能に陥る。
- 注3) 「・・・かどうか聞いてみます」・・・このファイルはTBS系「ニュース23」で放送されたボイスレコーダーの音声を何者かがインターネット上で公表したものと思われる。事故調発表では「もっていないかどうか聞いてみます(航空機関士)」となっているが、全32分の音声をテレビ放送用として5分に編集する際、前半部分が切り落とされてしまったらしい。
- 注4) 「どこですか?」・・・事故調発表によれば、この直前に機内電話の呼出音が鳴ったとされる。この会話は機内電話との通話と思われる。
- 注5) 「出せない。ギヤ降りない」・・・事故を起こしたボーイング747型機は車輪の上げ下ろしにも油圧を使う。「ハイドロが落ちている」状態では、当然ながら油圧を使った車輪の上げ下ろしはできない。
- 注6) 「ランウェイ22なのでヘディング090をキープしてください」・・・このファイルにはコックピット内の様子のみが録音され、原則として管制塔とのやりとりは記録されていないが、この部分だけ管制塔との交信が記録されており、TBS側がテレビ放送にあたって状況を視聴者にわかりやすくするため、この音声を重ねたものと思われる(管制塔との交信は別に音声として公表されている)。なお、「ランウェイ22」とは羽田空港の滑走路番号を表す。また「ヘディング090」とは北を0度とし、東を90度、南を180度・・・という具合に360度の時計回りで方位を表す航空用語。つまり、管制東京の123便に対するこの指示は、「羽田空港着陸に向けて誘導するので真東に進路を取り、維持するように」という意味である。この直前、高浜機長は名古屋に着陸しますかという管制塔の問いかけに対し、羽田に引き返したいと伝えており、これを受けてのものであるが、このとき、既に123便は操縦不能であり、この指示に従うことはできなかった。(この後、私用で搭乗していた日航アシスタントパーサー、落合由美さんが御巣鷹山中から奇跡的に救出された際、日航側が「機体はダッチロールしていた・・・富士山が左に見えたので、羽田に戻るものと思った」という落合発言を公表するが、この証言はねつ造されたものだったことが判明する。)
- 注7) 「これはだめかもわからんね」・・・機長が絞り出すように呟いたこの一言。このころ、123便は機体立て直しのために考えられる全ての手段を駆使し終え、万策尽きかけようとしていた。事実、123便のコックピット内はこの機長の呟きの後、急速に緊迫の度合いを増してゆく。機長の頭に最悪の事態がちらつき始めたのもこのころだったに違いない。123便の運命を決定づけた一言として、後々メディアで大きく取り上げられることになる発言である。ファイルでは、この「象徴的一言」を視聴者に印象づけるため無理に編集、挿入した感があり、時刻を見ても分かるおりにこのあたり発言が前後している(事故調発表ではこの発言は管制東京との交信より前)。この「乱れ」がTBS編集サイドによるものなのか、筆記録そのものの改ざんの結果なのかは証拠がないため不明とせざるを得ない。
- 注8) 「パワーでピッチはコントロールしないとだめ」・・・ピッチとはピッチングの略で縦揺れのこと。123便は失速により機首を上げたり下げたり縦揺れ状態になっており、機長は副操縦士に対し、エンジン出力を十分かけることで機体に勢いをつけ、機首を安定させるよう指示している。
- 注9) 「熊谷から25マイルウエスト(西)だそうです」・・・123便はこのころ、自機の位置を見失ったらしい。事故調発表ではこの直前、「リクエストポジション」(自機の位置確認を要求せよ)という機長の声が録音されている模様で、航空機関士が管制塔との交信で自機の位置を確認し、機長に報告したものである。墜落地点の御巣鷹山まではあと十数キロの地点であり、運命の瞬間は目前に迫っていた。なお「疑惑」の著者、角田氏は事故当日、山梨県大月市上空で「123便を追うように飛行する2機の自衛隊機を目撃した」と述べており、123便がこのころ、自衛隊機の誘導を受け、自衛隊機との交信に専念していたために自機の位置を見失ったのではないかと推測しているが、外部との交信が記録されていないため、不明である。
- 注10) ファイルは、「ドーン」「ドーン」という2回の激しい衝撃音で終了した。123便は、御巣鷹山に激突する直前に一度、直前の低い山の山頂でバウンドして機体が前後真っ二つに折れ、さらに前半分が機首から御巣鷹に突っ込んだとされる。最後の激しい衝撃音は、その瞬間を刻むものである。

参考文献「日航ジャンボ機墜落 朝日新聞の24時」(朝日新聞社会部編、朝日文庫、1990年)  
「疑惑 JAL123便墜落事故」(角田四郎著、早稲田出版、1993年)