

早稲田出版の「疑惑 JAL123 便墜落事故」(1993 年 12 月 28 日出版) の記述内容に関して、以下の 4 点で私が W E B 上で調べたことの情報提供をさせていただきます。その本の筆者は角田四郎氏です。2021.1.10.荒木常男。

- 1) 事故当日 (1985 年 8 月 12 日) 相模湾にて、**ファイアービー**を発射できる手段として、呉にいたという支援艦“あずま”以外に航空機 1 機、**UP-2J 9161 号機 (旧 4717 機)** が運用されていた。
- 2) この機の**ファイアービー27 番**は 10 回以上も使いまわしされていた。
- 3) 事故機の高浜雅己機長が海上自衛隊で前記の、P-2 J のパイロットをしていた、との投稿がある。
- 4) 写真：4-1) **UP-2J 9161 号機 (旧 4717 機)** の写真 2 枚(1983 年 8 月 7 日撮影)  
4-2) UP-2J 9162 号機 (旧 4719 機) の写真 2 枚 (1983 年 8 月 7 日と 1985 年 7 月 21 日撮影)

#### 解説

事故当日 (1985 年 8 月 12 日) 相模湾にて、**ファイアービー**を発射できる手段として、呉にいたという支援艦“あずま”以外に航空機 1 機、**UP-2J 9161 号機 (旧 4717 機)** が運用されていた。

出典 1. フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』P-2J (航空機)

**UP-2J 多用途機****多用途機**<sup>[編集]</sup> 曳航標的

53 年度から 59 年度にかけて 4 機が **UP-2J 多用途機**に改造された<sup>[1]</sup>。

艦艇部隊を支援する訓練支援機と電子戦データ収集機に大別され、下記のように、それぞれの機体が用途に応じて異なったシステムを搭載した<sup>[1]</sup>。

**UP-2J 9161 号機(旧 4717 号機)**

**ファイアビー高速標的機発進装置**とスリーブ型ターゲット曳航装置を搭載し、さらに艦艇搭載用電子戦機器の評価用に対艦ミサイルを模擬したミサイルシーカー・シミュレータ装置も装備した<sup>[1]</sup>。

**UP-2J 9162 号機(旧 4719 号機)**

スリーブ型ターゲット曳航装置のほか、訓練用電波妨害装置(「ECM」)とデータレコーダーを装備し、艦艇のレーダーに対し電波妨害を行うことで艦艇部隊の電子戦訓練を支援する機能を保持した<sup>[1]</sup>。

**UP-2J(E)9163 号機(旧 4757 号機)及び 9164 号機(旧 4763 号機)**

外国艦艇等の電波諸元等を収集するための電子戦データ収集装置を装備した<sup>[1]</sup>。

1983 年(昭和 58 年)3 月 30 日、第 31 航空群隷下に第 81 航空隊が編成されると同時に、これら 4 機の UP-2J は、岩国航空基地に移動した。その後、標的曳航機は U-36A へ、ELINT 機は EP-3 に更新されて、1991 年 12 月までに運用を終了した<sup>[1]</sup>。

出典 2.

**ファイアービー27 番**を吊り下げている **UP-2J 9161 号機 (旧 4717 機)** の写真です。(1983 年 8 月 7 日撮影)

<http://nabe3saviation.web.fc2.com/aP2Jmj.html>

以下は写真撮影者の解説です。

Fire bee Same as above

(above two photos) (この荒木常男の文書ではこの後に添付しています)

Above photos show a UP-2J #9161 and a Firebee target drone under the wing, which were displayed at Iwakuni airshow in August 1983. A total of four P-2Js were converted to special-purpose variants designated as "UP-2J" with the serials 9161/9164 during 1979-1984. The first two UP-2Js (#9161/62) were converted from the P-2Js of #4717 and #4719 respectively and they were delivered in 1979. These two UP-2Js were used for various support duties for the fleet such as target-towing, drone-launching and ECM training. The transparent nosecone was replaced with the solid radome as show on the top photo. **Please note a total of ten recovery markings with parachutes painted in white on the Firebee.**

(上2枚) 1983年夏の多分チビヤン公開の時だったと思いますが、このUP-2J (9161号機)の写真を撮りました。嬉しいことにファイアービーを吊り下げたの地上展示でした。ファイアービー側面には10回のリカバリーを表していると思われる白のパラシュート付きマーキングが描かれていました。1979~1984年にかけてP-2Jから改造された計4機のUP-2Jの内、最初の二機(9161/9162号機、元4717/4719号機)はBQM-34Sファイアービーを搭載でき、またスリーブ曳航装置やミサイル・シーカーヘッドなども装備されているそうです。

(荒木常男の付記:9161号機にはファイアービー27番が取り付けられていますが、9162号機にはその取り付け器具も主翼下には取り付けられていません。その写真添付しました)

筆者の角田四郎先生同様に、著書の314-315ページに書かれている、防衛庁空幕広報・佐藤昌史氏の反論「事故日にはファイアービー搭載の支援艦“あずま”は呉にいた」が事実なら、当日、日航機123便にファイアービーが衝突した可能性はないな、と私も思いましたが、いろいろWEB検索したら、上記の1機が運用中でその航空機から発射された、ファイアービー27番が何らかの操作障害で、事故を起こした可能性があると考えました。

また、そのころ、事故現場近くの千葉県館山自衛隊基地(自衛隊専用の岸壁もある)あるいは、横須賀警備隊には、訓練標的の曳航、回収も任務とする特務艦83号(ASU-83, YAS-103)が配置されており、着水させるファイアービーの回収に待機可能です。(1971年9月30日竣工、2001年6月15日除籍)

## 2) このファイアービー27番は10回以上も使いまわしされていた。

このファイアービー27番を吊り下げているUP-2J 9161号機(旧4717機)の写真でわかることは、この27番では、過去10回のパラシュート回収があったことが、図示されていることです。そうすれば、これほどに再使用回数が増えれば、当然故障が起きて、無線操縦不能が起きることも考えられます。

## 高濱雅己機長が海自で前記の、P-2Jのパイロットをしていた、との投稿がある。

出典1. それから、事故機の機長の高濱雅己氏の経歴をWEB上で探しました。Wikipedia(日本航空123便墜落事故)では、{機長(高濱 雅己CAP)は49歳で、海上自衛隊から富士航空・日本国内航空を経て1966年(昭和41年)12月1日に入社。総飛行時間は12,423時間41分で、そのうち4,842時間22分がB747型機の飛行である。運航部門指導教官でYS-11、B727、DC-8の運行資格を保有していた。当日最初のフライトで、副操縦士席で副操縦士の指導や無線交信などを担当していた[報告書5]}と記載してありました。

出典2. 出典1には、P-2Jの操縦のことは記載がないのですが、YAHOO J a p a n知恵袋の投稿では、高濱雅己機長はP-2Jを操縦していたとの記載があります。

[https://detail.chiebukuro.yahoo.co.jp/qa/question\\_detail/q111134380011?\\_\\_ysp=6auY5r%2Bx5qmf6ZW3IOe1jOattA%3D%3D](https://detail.chiebukuro.yahoo.co.jp/qa/question_detail/q111134380011?__ysp=6auY5r%2Bx5qmf6ZW3IOe1jOattA%3D%3D)

{cha\*\*\*\*\*さん 2014/8/19 20:18

日航123便 高濱機長の経歴をご存じの方はおみえでしょうか?先日、テレビで御巣鷹山墜落事故の特番を見て、操縦しておられたクルーの方々の行動に深く感銘を覚えました。高濱機長は、海上自衛隊の出身だと聞きましたが、この高濱機長の自衛隊での詳しい経歴が知りたくて質問させていただきます。たとえば、当初一般入隊されて呉や舞鶴の教育隊からどこかの基地に配属されて・・などの詳細な経歴はわかりませんか?おそらく、航空学生からパイロットになられたのではないかと思います。}との質問に、

現職の航空自衛官 {gf1\*\*\*\*\*さん 2014/8/19 23:00

がYS-11を操縦していた}との回答をし、その回答に対して、質問者のcha\*\*\*\*\*が以下のようにお礼の返事を掲載しています。

{cha\*\*\*\*\*さん

質問者

2014/8/20 7:10

ありがとうございます。そうですね、ご出身が延岡市で海自では、P2-Jだったとまでは調べました。自衛隊発足が、S29年で高濱さんはこの年に入隊をされているはずですが、旧軍関係者が、まだまだたくさんみえた時代だったと思います。それ以上の詳細がなかなかわかりませんが・・・}と書き込みしています。

さすれば、荒木常男の推論ですが、高濱雅己機長は空自退職後に、UP-2J 9161号機(旧4717機)にファイアービーが取り付けられたことをどこかから聞いて知っていた可能性があります。ならば、事故の日、もし異常な飛行物体を見ていたとするなら、P-2Jなら間違いなしにすぐに認識したでしょうし、ファイアービーでもすぐ認識できた可能性があります。

#### 4) 写真

4-1) UP-2J 9161号機(旧4717機)の写真2枚(1983年8月7日撮影)

4-2) UP-2J 9162号機(旧4719機)の写真2枚(1983年8月7日と1985年7月21日撮影)

<http://nabe3saviation.web.fc2.com/aP2Jmj.html>

4-1) UP-2J 9161号機(旧4717機)の写真2枚(1983年8月7日撮影)

第81航空隊 **UP-2J 9161@Iwakuni 07AUG83**

主翼部にファイアービー27番がついている。



4-2) UP-2J 9162 号機 (旧 4719 機) (1983 年 8 月 7 日と 1985 年 7 月 21 日撮影)

UP-2J 9162@Iwakuni 07AUG83



UP-2J 9162 @ Iwakuni 21JUL85

ファイアービーの取り付け装置はない



(above two photos)

Above photos show a UP-2J #9162 of the 81st Kokutai which I photographed at their home base Iwakuni in 1983/85. Please note.....(1) the solid radome on the nose, and (2) additional three large bumps(fairings) under the lower fuselage. The 81st Kokutai was formed at Iwakuni with three UP-2Js on 30MAR83, and the fourth UP-2J joined the 81st in the following year. The unit is currently operating EP-3 and OP-3C Orions at Iwakuni.

(上 2 枚) 1983 年と 1985 年の公開日 (チビヤン?) に撮影した UP-2J 二号機 (9162) の写真です。前出の 9161 号機に比べると外観に違いがあり、最も目立つのは胴体中央下面の大きな出っ張りですが、更に後部下面には小さめの二つの出っ張りが隣り合わせに付けられています。機首がソリッドノーズになっているのは 9161 号機と同じです。第 81 航空隊は当初三機の UP-2J を装備して岩国において 30MAR83 に新編されましたが、翌年には UP-2J の四号機が加わり計四機体制となりました。同隊は現在 EP-3 と OP-3C を飛ばしているそうです。

以上ですべて終了。(1-4 ページ)