

**ポンドックインダの風は涼しかった**



**前川博和**

## はじめに

私が航空の世界に入ることになった動機の一つは、1960年に名古屋空港で発生した航空交通管制官のエラーによるものとされる航空機の滑走路上の衝突事故で、航空管制が航空の安全と効率のためにかなり重要な役割を果たしていることと、自分がこれから従事しようとする航空管制官の仕事がこのヒューマンエラーと隣り合わせの関係だということを出発点で知らしめられた。

以来、端的には自分のために、大きく言えば航空安全のためにも、システムと人間の関係を学び、その関係を最善とするよう研究を行い、そこで知り得たことの実践を心掛けている。それはヒューマンファクターズと呼ばれる考え方であった。

ヒューマンファクターズの実践の一つに自分の失敗あるいは大事には至らなかったが失敗になりそうであった事例を明らかにして安全のため役立てようとする行動がある。私の人生は人のお役に立ちそうな失敗の連続だ。大事に至らなかった失敗も数多い。

元航空管制官の松田宏君が主宰する「異分野交流サロン」という会合で私の体験したいろいろな失敗談や体験談をお話したところ、他分野の方々に航空分野にはあまり関係のない出席者も関心をもって聞いてくれ、その話をそのまま捨てるのはもったいない、書き残してはどうかとの提案があり、私のインドネシアでの体験を中心とする回顧録のようなものが出来上がった。

内容は、全て私の体験した事実と真実に基づいており、事象に関する観察は私からの見方を述べている。信憑性を維持するため、また、敬意を表するため仮称や仮名を避け、人名については覚えている限り実名を述べ敬称は省略した。引用した新聞雑誌記事や使用した写真は(概ね自分で撮影したものだが、自分が写っているものなどは私のカメラであっても他人が写したものであってその著作権がどうなるのか分からないが)許される範囲のものだと理解している。記述について私の記憶と異なる真実をご存じでお教えいただける方は下記のアドレスまでお報せいただければ有難い。

ほぼ人生の終わりに到達しようとする今、私が何とか大きな失敗もなく進んでくることができたのは、転勤だらけであちこちに引っ越したことにも苦情を言わなかった家族、また、浅学非才の私への友人、同僚、先輩、業界の方々の友情やご指導のお蔭だと感謝している。

前川博和 (まえかわ・ひろかず)

[qnh2992@nifty.com](mailto:qnh2992@nifty.com)

表紙 (インドネシアのワヤン) : by Kate

## ポンドックインダの風は涼しかった

### 第1章 家族帯同の途上国技術協力

#### ジャカルタ着任

私たちは1983年の初め、インドネシアに赴任した。日本政府から派遣され、インドネシアの航空交通管制業務についての技術協力を行うというのが私の任務であった。それまではインドネシアやジャカルタのことについて大した知識も無く、着任はしたもののどこに住居を構えたらいいのやら分かるわけもなかったのだが、現地のJICA（国際協力事業団）事務所の紹介で不動産の仲介をやっている日本人のご婦人から薦められるまま、外国人が多く住んでいる高級住宅街の一軒家を借りることになった。私の家選びについての条件は、子供たちの学校に通学するのに便利のいいところと言うことの一点であった。その条件で薦められたのが、ポンドックインダと呼ばれる緑の多い、昔はゴムの木林であったといわれるジャカルタの南部郊外の住宅地であった。

私にとって重要なのは早く航空管制の技術協力というミッションを開始したいということで、そのためには家族のために早く住居を定め、仕事に取り掛かりたいと考えていた。そのため、着任後しばらく住んだ街の中心にある便利なホテルから、通勤や買い物にはより不便なこの郊外の住宅に大急ぎで転居したのであった。ジャカルタに着任してすぐに、JICAジャカルタ事務所の私の世話をしてくれる担当者からのアドバイスで、すぐに車購入の申し込みをした方がいいと教えられ、トヨタ自動車の現地の販売店で購入契約はしたがデリバリーまで早くとも1ヶ月はかかるという。車が手に入るまではタクシーを使うしか手がない、いや足がないのだ。高級住宅地とは、車のある人たちの住むところであって、車がなければ動きが取れないところだということが分かった。

食料の買出しは、街の中心部にある中国人経営のスーパーマーケットに出かける。引っ越し早々と言うこともあり、食料やら何やら多くの買い物をして、夫婦でそれぞれ両手に多くの買い物袋をぶら下げて、スーパーマーケットの前で客待ちをしているタクシーに乗って帰ってくることになる。ジャイカ事務所の担当者の忠告で、街でタクシーに乗るときは出来るだけ青い色のタクシーを選ぶこと、黄色のタクシーは選ばないことと教えられていたが、客待ちしているのは黄色タクシーばかりで、暑い中で荷物を抱えて待たなければならない私たちはノーチョイスで黄色の車に乗ることになる。

車は、古いトヨタ・カローラでシートはぼろぼろ中身のスポンジがむき出しになっていて、足元の車の床には穴が開いて地面が見えるありさま、赤道直下の熱帯であるが、勿論この手のタクシーにエアコンは付いていない。それでも車が走っている間は、何とか耐えられ

るが、街から私たちの住宅地に戻るには混雑するラジオダラムと呼ばれる道路を 30 分もかけて通り抜けなければならない、渋滞の間は熱い空気が車内に流れ込むだけで、だらだらと汗が流れ、おまけに空気は臭い。

ところが、混雑するラジオダラム通りを通過し、ポンドックインダの地域にさしかかると、あたりに緑があふれ、急に空気が綺麗になり、涼しい風が流れてくるのだ。私たちは、生きかえたような幸せな気分になりほっとする。私の妻は、この瞬間のうれしさをいつか小説に書きたい、そして、その題名は「ポンドックインダの風は涼しかった」とすると宣言した。あれから四半世紀以上もたとうとしているのに彼女は作文の宿題のことは忘れたようだ。それを今、私が書いている。

ポンドックインダ地区はジャカルタの南西にあり、ポンドックとはインドネシア語で小屋とかコテージ、インダはビューティフルという意味で、名詞を修飾する形容詞はラテン語調に名詞の後に来るので、日本語に置き換えると、「美しい小さな家」という地名である。当時開発されて間もない、美しい小さな家どころか大きな豪邸が立ち並ぶ高級住宅地であった。近くにはジャカルタでも格の高いポンドックインダゴルフ場もあり、ゴルフのワールドカップ大会も開かれたほどの名門コースである。

勉強のためのアメリカの航空大学校での長期滞在、国際会議への参加や短期のアジアの航空管制官署への訪問程度の海外経験はあったものの、何しろ家族を帯同しての海外勤務と言うのは初めてのことであり、中でも発展途上国への派遣や生活について、何をどうしたらよいかの事前の知識はほとんどなく、着任に先立つ国際協力事業団の研修である程度の知識は供与されたものの、詰まるところ行き当たりばったりにジャカルタに着任してしまったので戸惑うことばかりだった。インドネシアへの我が国航空局からの派遣は前例がなく、私の場合が初めてのことであったので、前任者に話を聞くこともできなかったが、日本航空にはジャカルタ勤務から戻ってきた運航管理担当の社員がいたので、この人からいわば身内の者としてある程度の情報は聞いていた。しかし、彼も、大丈夫ですよ、問題ありませんと教えてくれるので、もともと楽観的な私は、現地に行けば何とかなるだろうと思ってやってきたのだった。ボロボロのタクシーでも、貧しかったころの日本を思えばタクシーに乗れるだけでも幸せで、この交通渋滞もやたら警笛を鳴らしながら他の車や人に接触しそうなほどの運転をして動く車も、自分の若いころの大阪の街を思い起こせば同じようなものだった。

### 子供たちの学校

自分たちの生活や、仕事のことは何とかなると思ってもいいが、ジャカルタ生活を始める前にまずは二人の子供たちの学校を決める必要があった。直ちにやらねばならないのが、

弟の方の日本人学校への入学手続きだった。日本人学校は2週間後の4月から新学年が始まるので早急な対応が必要だった。日本人学校というものの、公立ではなく私立の学校ということで、しかし、教員は日本の学校から選抜され派遣された優秀な先生で構成されていた。私学なので当然ながら入学金はかなり高く、月謝も私学並みの金額でこれまで日本の公立の学校にしか行かせていなかったのだから、それに比べるとかなりの負担だが、外国で日本の教育を受けさせてくれるのだからコストが高くても当然だと納得した。

小学4年を終えたばかりの息子の匠は、家族に私のジャカルタへの転勤の話をしたとき、どこでそんな知識を得たのか知らないが、インドネシアのような未開の国に行くのは嫌だとすねていた。私は何かインセンティブを見せてやらねばいけないだろうと思い、かねてから出来ないこととは知りながら彼が希望していたモーターバイクが欲しいという願いを、「日本では無理だけど、インドネシアではモーターバイクに乗れるかもしれないよ」とダマシダマシ連れてきたこともあり、それも無理な以上、彼が日本人学校に喜んで入ってくれる代替方法として、これもかねてから彼が希望していたサッカー部に入りたいという要求を叶えてやろうと考えた。インドネシアが国技としているサッカーは、ジャカルタ日本人学校でも人気が高く希望しても入れないという噂を聞いて、サッカークラブの幹事さんたちの集まる会合に出かけて行って、直接、わが子をクラブに入れてくれないかとお願ひしてみたところ、お母さんたち数人で構成する幹事会の皆さんは、積極的に活動してくれる男性幹事を求めていたといい、私自身がサッカー部長になって活動してくれるなら希望を叶えましようと言ってくれ、私はその場でそれを承諾し、サッカー部長に就任、息子は晴れてサッカー部に入部できた。以後、3年間、私は日本人学校サッカー部長として、単にスポーツのためではなく子供の時から国際的な交流を経験させることができるよう図りながら、ジャカルタにあるインターナショナルスクールや、パキスタン人学校など各国の学校のチームと国際交流の試合をマネージした。この時インターナショナルスクールのサッカー部長をやっていた石油会社プルタミナの技師でイタリア人のジュリアーノ・ヴェルディーナとは以後30年間交流が継続している。

#### キープアップ・ウィズ・ザ・ジョーンズ

仕事の上でいろいろの国の航空関係者と交流することはあったが、私が幹事をした国際的なサッカーの交流試合のおかげで、子供たちの世話をする各国の父兄の人たちとも知り合いになることが出来た。日本人の父兄に比べて、外国人の親たちは子供たちのために良き世話役になることを構わないことを知り感心した。あるとき、やはりインターナショナルスクールの世話役の一人でアメリカ人ジョーンズさんの家で打ち合わせをすることになり、彼の豪華なプルタミナ宿舎を訪ねた。インドネシアの石油会社であるプルタミナ社の役員かあるいは幹部であるこのアメリカ人に、この会社は御殿のような宿舎を提供していた。調度品も見事なものばかりで石油会社の役員はなんと裕福なんだろうと思わせた上、ここにこして現れた奥さんってなんと上品なアメリカ人だろう、グレース・ケリーのような彼

女が話しかけてくれた英語も美しい発音で、私は圧倒される思いだった。何かを話さなければならぬと思った私は、「アメリカでは、キープアップ・ウィズ・ザ・ジョーンズという言葉があるらしいけど、私にはザ・ジョーンズにキープアップすることなんかとても出来そうにないですよ」と「お隣さんに追いつけ」というアメリカの流行語を使って大きなジェスチャーを加えて冗談を言ったら、彼女からあなたの英語は素晴らしい、日本人は普通あまり英語を話さないようだけど、あなたは以前にアメリカに住んでいたことでもあるのですかと聞かれ、私の冗句が通じたと分かり JICA の英語検定 1 級はまんざらでもないことを裏付けた。

### JICA の英語検定

あの当時の JICA には、海外に派遣する専門家に英語の能力を検定する制度があった。現地への出発も迫ったころ、JICA の担当者から「赴任前に英語検定を受けていって下さい。検定結果は現地に赴任後の何か月か経ってから分かります。」と告げられた。そのような制度のあることを知らない私は、いまさら英語の試験を受けるなんてと思い、JICA の担当者「私はこれまで 20 年以上も米空軍の管制施設や大阪、東京の国際空港の管制塔の現場で英語を使って仕事をしてきた人間ですから、試験などしなくても大丈夫ですよ」といったのだが、先方は、試験は渋谷にある英語検定施設で、米国人の先生と英会話のやり取りをして頂くだけです、どうか受けてくださいという。

JICA から渡された受験票では、渋谷の宮益坂にある英語学校に午後 1 時に行くことになっていた。私は、出発前の買い物もしなければならぬので、女房子供をつれて渋谷駅まで行き、1 時間もすれば検定も終わるだろうからこのあたりで待っていてくれと彼らを駅内に留め、一人で宮益坂を上ってあるビルの 4 階だかにあった検定施設に時間通りに到着した。長くとも 20 分もあればインタビューを終えることが出来るのだろうと思っていたのだが、案内された試験場にはすでに 10 人ほどの受験者が大学受験のように間隔をあけて座っていて、これは簡単な口頭試験ではないと思い知らされた。時間が来て、現れた試験官が説明を始めると、試験は英文和訳、英語の作文、口頭試験、和文英訳というような 4 部で行うということだった。家族には 1 時間もすれば戻ってくると言って別れたのに、この様子では 4 時間もかかるということかと思いが気ではなく、また、筆記試験があるなどとは思ってもおらず鉛筆の持ち合わせがなくボールペンしか持っていないのだ。消しゴムなど使うことは出来ない。これこそ実力試験だった。

試験のレベルは大学受験程度の英語かと思われた。口頭試験はさすがに日ごろの英会話能力がないと困難だろうと思わせたが、私には、なんでもいいから早く終わらせてくれと願うばかりだった。会話はスムーズに進行し試験官が満足した様子が見えた。これでよし。願うは早く終わらせてくれと思いつつ最後の和文英訳に至った。与えられた時間は 40 分ぐらいだったと思うが、私はそれを、間違えようがどうしようが構わないと考え 10 分程度で終わらせ席を立った。周りの受験者たちはこの人はどうしたのだろう、諦めて棄権するの

だろうかといったような視線を投げかけたが、私は構わず会場を後にした。寒い中で連絡も出来ず待たしている家族が心配だった。しかし、私の家族も立派なものだった。心配しながらちゃんと約束した場所で待っていてくれて再会、かくして、私の英語検定試験は終了した。

この英語を話すという「芸が」後で語る「身を助けてくれる」ことになる。

### インターナショナルスクール

姉の圭人（ケイト）は、3月に日本の中学校を卒業したばかり、ジャカルタには日本人高等学校はないので、インターナショナルスクールの高校の部に入学させなければならない。ジャカルタ・インターナショナルスクール(JIS)は私たちの住むポンドックインダの隣町のチランダックにある。アメリカ系の学校法人で授業はすべて英語でなされ、教員はアメリカ人を中心に欧州人など国際的な陣容が備わっている。週に1~2時間のインドネシア語が必須になっておりインドネシア人教員もいるが、日本語の分かる人は誰もいない。いきなりそんな学校に入学するよう言われた娘は不安だったに違いない。私は、娘が生まれたとき、将来は国際的な活躍が出来るようにと期待をこめて、世界中で容易に覚えてもらえるような名前を付けてやろうと思い、圭人（Kate）と命名し、幼児のころから英語で話かけ、英語の書物や、バーンスタインの語るピーターと狼のような音楽やせりふを聞かせ、なんとか英語が得意になるよう仕組んだつもりだったが彼女は中学校に入っても英語が不得意で、そんな自分が英語しか受け付けてくれない高等学校に入れられることに怯えて拒否反応を示していた。

幸いなことに、インターナショナルスクールは新学年が9月から始まるので、半年近くの猶予があった。そこで、アメリカ人の英語家庭教師を探し、英語の特訓をやってもらおうと考えた。努力すれば何とかなるもので、チランダックの学校近くに住みインターナショナルスクールの内情にも詳しいローラ・ホワイト婦人という私と同年代のアメリカ婦人が見つかり、このカルフォルニア生まれのドリス・デイに似たアメリカ人に、姉と一緒に弟にも英語を教えてもらうことにした。彼女は、いかにもアメリカ人らしくレッスンが終わるとご褒美にクッキーをくれる。子供たちにはこんなことが気に入り、英語を覚えようとするモチベーションが湧くらしく、家庭教師作戦は成功した。

そして、いよいよインターナショナルスクールに入学する当日、学校に向かう車の中で、もう校門が見えて来ているのに、彼女が真剣な顔で口にしたのは今からでも入学を止めることは出来ないかと言うことだった。私は、もし、入学して1週間たってどうしてもやっけて行けないと思うのだったら、日本に戻り、お婆ちゃん（私の母）のところまで日本の学校に入れてあげるからと諭して、騙したようにして教室に送り込んだ。

この学校に入学するためには、かなりのお金がかかっていた。入学金が5千ドル、年間の授業料6千ドル、合計1万1千ドル（当時の為替レートで換算して約290万円）を既に払込み済で、いまさら止めたとは言えない事情もあった。授業料は月謝にして500米ドル

(13 万円) で、1 学年分先払いで、もしも日本に居たら私にはとても払うことの出来ない金額であった。ところがその頃 JICA のジャカルタ事務所から知らせがあり、私が日本出発前に受けた英語の検定試験で最高位の 1 級に合格したこと、それによって月額 10 万円程の語学手当が支給されるということが分かった。私はそれまで試験の結果で手当てが戴けるとは知らず、あの検定試験は迷惑であったと恨んでいたのに、お金が貰えるとはなんと嬉しいことと喜んだが、この手当はすべて娘の学校の月謝になった。とんだところで芸が身を助けた形になった。

私にとって嬉しいことは続き、入学して 1 週間たった娘は学校側の素晴らしい新入生受入れのテクニックでころりと考えが変わり、この学校が好きになったと言い喜んで通学するようになった。数か月後には英語も上手に話せるようになり、英語の先生や友達を家に招いてパーティーをやるほどになった。Kate という名前も、英語を話すという環境にマッチした名前で会話がうまく運ぶ要因であり、名付け親の私は間違っていなかったとほっとする次第であった。

このジャカルタ・インターナショナルスクールで 3 年近くを過ごし、アメリカの大学を卒業した彼女は、英語でものを考えた方がより易しいと言うほどまでになったが、米国史はよく知っているが日本史は分からないと言うように知識は必ずしも完ぺきではない娘となった。

## 住宅探し

ジャカルタでの家探しも最初にやらねばならないことであった。いつまでも家族でホテルに住んでいるわけにはいかない。住宅探しも始めねばならなかった。次々と赴任してくる専門家に住宅を紹介し斡旋する産業があるらしく、斡旋業者の方から私に接触してきた。私より 5 歳ぐらい年上と思しき日本人の婦人で、彼女の自己紹介ではインドネシアの日本派遣留学生だった人が夫で、今では政府の要職についているが自分は内職で JICA 専門家の住宅探しのお手伝いをしている、だから安心して欲しいとのことであった。そこで、彼女のベントに乗って次々と貸住宅を見て回った。他の JICA 関係の人々が住んでいる場所を紹介してくれ、ジャカルタの中心地に近い高級住宅地のメンテンを見て回ったが、確かに大きくて高級感があったが、建物は古く、黴臭い感じで気に入らず、次に訪れたのがジャカルタ南部のクバヨラン・バルーと言われる地域で、近くに大きなスーパーマーケットも完備していい家もたくさんあったが、やはり、塀に囲まれ木が覆い茂る邸宅でなんとなく古くさい感じで気に入らず、さらに南のポンドックインダと言われる地区の住宅を見せてもらった。こちらは新しく開発された高級住宅地で、この地区の開発を行った丸紅飯田の方針で全ての家の周りは塀で隠さずに、塀を通して中庭や建屋が見える設計で、開放的であり、なにより、この地域が日本人学校やインターナショナルスクールに近いということが気に入る、紹介された何軒かの家の内で、大きなロビーを備えたモダンな住宅を選んだ。なぜ大きなロビーのある家を選んだかは今や笑い話だが、JICA の専門家なら外交官のよう



に自宅で多くの人を招待してパーティーなどを行う必要があるかと勘違いしていたからだ。そんなことが数回はあったものの、パーティーのための大ロビーが必要なことはなく多くの場合息子がサッカーのリフティングの練習に使用していた。

とにかく、この家を月額 1,500 米ドル (39 万円) で借りることになった。なんと高い家賃と思われるだろうが、私は国民の税金で家を借りるのだからと思い、安い家賃の家を選んだつもりだ。これを、家主には 2 年間分 3 万 6 千ドルを一時払いする。さらに驚いたのは、この家を斡旋してくれたあのベンツに乗る誇り高い日本人のご婦人は、仲介料 10%としてその中から 3 千 6 百ドル (93 万 6 千円) を得ると言うのだ。親切に住宅斡旋ツアーに付き合ってくれたのにはわけがあったことに気が付いた。

### ティグース

大きなロビーと 3 つの寝室、食堂、台所、車庫、それに使用人の部屋が家の外側についている、かなり庭の広い住宅に引っ越すことになったが、5~6 個のトランク以外は何も荷物の無い引っ越しは簡単だった。住宅には家具や冷蔵庫などが完備されていたので、買い揃えるものもシーツやタオルなどがあればすぐに生活を始められた。インドネシアの生活は如何に楽なものかはすぐに分かった。引っ越ししたその日にいかにもマレー系だと見えるほっそりとした体の女性がやってきた、何しに来たのかと聞けば、ミーナと名乗った 30 歳くらいのこの女性は自分を女中に雇ってくれという。この空き家に引っ越してくるのを見張っていて、人が入るや否や就活に現れたのだ。彼女は日本人やアメリカ人の家庭で働いたこともあり、日本語や英語もある程度わかると言っている。こちらも、初めての地域で初めての生活を始めるので、生活の案内人としてもこの女性が役に立ちそうだと思ったので即座に雇うことにした。

一般にインドネシアのお手伝いさんには台所で食事の支度までできるコキと言われるものと、掃除洗濯などをやるチュチがあり、ミーナはチュチであり、女房の手伝いをしてくれるコキはやらないのだ。そこでもう一人台所を手伝ってもらうコキを雇う必要があり、どうしようと思っていると間もなくコキの候補者が現れる。どこでどう情報が流れるのか、この世界での情報伝達システムがあり、どこかで仕事を失った人が次の働き場所の出来たことを知りやって来るのだ。コキとしてやってきたのが、その後 3 年間うちの娘のように働いてくれることになったワルシーニだ。中部ジャワ出身の色は薄黒いが目鼻のパッチリした 16 歳くらいの娘だった。彼女は、女房の作る日本料理の作り方をすぐに覚え、よく手伝ってくれた。ただ一つの失敗は、女房が牛蒡を削って水に晒らしていたことがあったが、ワルシーニはそれを野菜のくずだと思ってごみ入れに捨ててしまうと言ったことがあっただけだ。我々家族 4 人が、女房は婦人会関係や趣味の会などに出歩き、娘は学校にパーティーに、息子はサッカーでどろどろになって帰ってくるなどの活動が始まると、お手伝いさんも 2 人では足りなくなり、間もなく 3 人目のお手伝いさんがやってくるというわけで賑やかになってきた。

その内に、庭の草木がどんどん伸びて、庭師を雇うことになり週に一度は来ることの約束で庭師は現れ、家の警備のために警備員との契約や、家族を送り届けるための 2 台の車の運転手を含めると小さな会社くらいの雇用を持つことになってしまった。インドネシアでは余裕のあるものが多くの人を雇うことが美德なのだ。そういう家には泥棒が入らない。

この小綺麗な住宅にも、時々招かざる訪問者が現れる。私の女房はネズミが大嫌いでテレビ画面にネズミが写っただけでも大騒ぎするのだが、あるとき、この家にネズミが現れた。女房なんかは逃げ回るし、お手伝いさんたちはティクース、ティクースと騒いでいるので、私がゴルフクラブで追い回したところ、このティクース逃げ場を失い、台所のガスオーブンのなかに飛び込んで隠れてしまった。どうして仕留めようかと思い、そうだ、ガスに火をつけて火あぶりにし、動かなくなったら取り出そうと思い、ガスのつまみに手をかけたら、息子の匠が涙を流してこのネズミの命を助けてくれと命乞いをしたのだ。この息子の意外な行動には私も驚いたが、彼はこんなに優しい気持ちをもった子供だったのだと思い、うれしくなって、ティクースをオーブンから追い出して、裏口から外に逃がしてやった。ティクースにも女房、子供がいたに違いない。

この息子にはこれ以前にも感心させられる出来事があった。1978年のことであった。しかしこのことを話す前に、どうして私が息子を含む家族に迷惑を掛けることに至ったかについて述べておかねば理解されないと思うので、何でこうなったのかというプロローグについて多少説明しておかねばならないだろう。

### 航空管制自動化

私は1970年代に羽田空港の航空管制レーダー自動化の推進に従事していて自動化にはかたくなに反対する労働組合の連中と対立していた。労働組合の主張はコンピューターを活用するいわゆる自動化と名のつくものは将来の人減らしにつながるものとして断固反対であり、私が自動化を推進していることは労働組合の総意に反して非民主的であり、反組合活動であるというのだ。管制官では私の2年先輩にあたる羽田の労働組合の鈴木彰委員長が、私の事務机の前に映画で見る暴力団員風のしぐさで立ちはだかり、映画でなら腹巻に手を突っ込むところだが、現役管制官でもある彼は、両手をズボンのベルトの中に差し入れ、その態度で威嚇しながら、荒い言葉で罵ってくるのは何時ものことであった。

私は、航空安全の画期的改善のためにはコンピューターの活用は絶対に必要であり、労働組合の委員長に脅かされたくらいで偏向するようなことは絶対にないと言い返していた。実際、私がそのような航空管制システムの自動化に邁進しはじめたのは、私が航空管制官として現場で仕事をし始めた1960年まで遡る。1960年の12月の初めごろ本州北端の米空軍三沢基地の管制施設で働いていたとき米軍の航空機の墜落事故に関わることになり、航空機は墜落し失ってしまったが幸い乗員は救助され、航空管制が如何に人の命を助けるこ

とに貢献できるかについて身をもって体験した。しかし、当時最新型と言われた米空軍のレーダーといえども航空機は点としてしか映らず、ましてその高度や識別は全く知ることが出来ないものであり、それは人間である航空管制官の記憶にしか頼れないことであり、管制官が見違えるか聞き違えるか、なにか間違えれば事故につながるという代物であった。その米軍機事故の直後、米国東部時間 1960 年 12 月 16 日にニューヨークでユナイテッド航空の最新型ジェット機 DC-8 と TWA 航空の L-1049 の空中衝突が発生し、レーダー管制を受けていたはずの航空機同士が最も管制施設が整ったニューヨーク地区で発生したことに誰もが驚き、頼りない航空管制に怒った。この時、アメリカの大統領に選出されていた若き次期大統領はジョン・F・ケネディーであった。ケネディーは翌 1961 年 2 月に大統領に就任し、直ちにファラデー連邦航空局長等と呼びつけ、ニューヨークという高度に整備された地域でなぜあのような事故が起こったのか叱責したが、航空局側は、確かにレーダーは整備されていたが、レーダーというものは機影が映るだけで、航空機の識別も飛行高度も分からず管制官の記憶に頼るものであると釈明した。しかし、ケネディー大統領は、この「コンピューターの時代」になぜ情報処理システムを活用した自動化レーダーを考えないのかと、自動化に当たってはこの面での技術がより進んでいる軍の協力を仰ぐよう指示した。

私は、航空管制組織の末端に位置する 1 管制官に過ぎないが、考え方はケネディー大統領と全く同じで、ケネディー大統領の指摘されるごとく直ちに自分の出来る範囲で航空管制自動化の研究を始め、米国の航空管制の自動化の進行具合を監視することを始めた。私は、米軍基地の中において米軍機の使っている最新型敵味方識別装置 (SIF) の機能を勉強していて、この技術のコアであるパルスによるデータ通信のコード化こそが航空管制自動化に使えると確信していたが、米国でも同じシステムを航空管制レーダー・ビーコン・システム (ATCRBS) と称して、米国の航空管制自動化のコア技術にしていくよう決定し、その事業を「プロジェクト・ビーコン」と称していた。私は、その時点での考え方でアメリカのそれに後れを取っているとは思わなかった。1965 年に、私は米空軍三沢基地から大阪国際空港に転勤となり、関心を持つ航空管制自動化の勉強よりも大阪国際空港におけるターミナルレーダー管制業務の推進のため働かねばならない立場となり、続いて、大阪万博 (EXPO'70) のために拡大するであろう航空活動に対応できるよう滑走路の複数化、航空管制の効率化、新ターミナルビルに新設されるレーダー管制室の運用準備などの推進に忙しくなった。しかし、航空管制自動化のことを忘れたわけではなく大阪の新設されるレーダー管制システムに日本で初めてのコンピューター活用の自動化システムの導入を提案した。全管制官に参加してもらってレーダーの自動化とはどのようなものか、アメリカのアトランタで行われているレーダー自動化システム "ARTS-I" (Automated Radar Terminal System-I) とはどんなものかななどをブリーフしたが、多くの管制官たちは原始的なレーダーの使い方さえもいまだ未熟であり、「レーダーなんか信用したらあかんでー」とレーダー

そのものへの信頼もしておらず、レーダーの機影に識別を付けるとか、高度を表示することが出来るなどと信じてくれるものは少数であったし、労働組合はもともとコンピューターに反対していたので、この話を進めることは大変だった。それでも、理解してくれた菊地耕主幹管制官や吉川英親前任管制官など幹部の管制官たちを煩わせ大阪空港管制部の要望として本省に対し、自動化レーダーの設置を予算化してもらおうとしたが、本省とてもこれを理解できるものは居らず、理解はするものの時期尚早との理由で却下された。アメリカは日々進化しているのに日本はなぜとの思いで私はイライラするばかりであったが、結局、大阪国際空港の新管制システムは旧式レーダーを装備して開始され、平行滑走路の運用も労働組合の大反対があったにも関わらず無事運用が開始され、1970年の大阪万博の交通需要を無事に賅った。労働組合の民主的要求に反対した私は、労働組合から飛ばすとの宣告を受け、また、労働組合から圧力を受けた大阪空港管制部の管制部長ももてあましたようで、1971年5月に東京国際空港への異動が命じられた。

全運輸という労働組合は、おかしな連中の集団である。私が最初に赴任した米空軍三沢基地では、全運輸のオルグ（教宣活動）があり、我々航空管制官を安全保障条約に反対して米軍の駐留に反対するべく指導し米軍撤退要求の連判状に署名しろと言い、大阪に転勤すると大阪空港の軍事化反対、空港撤去要求の運動に参加せよと指導するなどとても私が賛同できそうもないことばかりを押し付けようとし、反対しようものなら組合が民主的に決定したことに反対するのは組合員としておかしいという論法で締め付け、それなら組合から脱退しますという、今度はそんな裏切り行為は許せないと怒るのだ。

そんな折、管制塔で勤務中の私に大阪国際空港管制部長横山美和から呼び出しを受け、管制部長室に出頭したところ、応接セットに直面しながら彼はその必要もないのにおどおどした表情で言いくそに、「君のような優秀な管制官には大阪から出て、計画中の成田の新東京国際空港に転勤してもらいたい、しかし、成田空港は現在建設中でありとりあえず東京の羽田空港の管制部に行ってもらいたい、どうかね？」と言った。私は即答で、大阪の勤務に満足していること、実家が大阪であり転勤は希望しないと答えた。横山管制部長はそうですかとがっかりした表情で、ちょっと待ってくれと言いながら管制部長の席に戻り、小さな声でどこかに電話し、「本人は嫌だと言っています。」などとこそこそと話していたが、その時には結論は出ず翌日に持ち越された。翌日も、管制部長に呼び出され、今度は羽田が嫌なら、「東久留米の東京管制部への転勤はどうかね、あそこは日本の航空管制の中心であり、君のような優秀な管制官にはいい施設だと思うが、..。」私は、要するに部長は猫の子をどこかに片づけるように貰い手を探して私を大阪から放り出そうとしているのですね、それでは、最初にご提案の羽田に行きましょうと答えた。私の妻が第二子になる息子を妊娠中であり妻の母がいる東京の方が出産しやすいと思ったので羽田を選んだのだった。当時は、妊娠しても出産まで引き受けてくれる病院がなかなか見つからず苦勞する時代であり、大阪の豊中病院が長女出産の時からつながりもあり第二子の出産を引き受

けてくれ一安心していた時の転勤であった。

数日してまた、管制部長から呼び出しがあり、今度は羽田には君が入れる宿舎がないとの宣言であった。私は、一度決心した以上宿舎の問題など自分で解決すると見栄を切ってしまったが、内心は、身重の女房とやらねばならぬ引っ越しの準備、東京での新たな産婦人科探し、その後の出産のことなど困ったことになったと思っていた。しかし、あのどす黒い労働組合という闇の中から、こちらからは見えないが向こうから私を困らせることでやりと笑っている何者かが見ているような気がして、こんなことで負けてたまるかという根性が湧いてきた。

すったもんだの騒ぎの後、1971年5月に東京の羽田空港に着任した。全運輸労働組合本部あるいは大阪と東京の労働組合の間で連絡でもなされているらしく、東京では私に宿舎は与えられないということになっていた。公務員宿舎への入居の利権は労働組合が握っているのだ。私は家賃ぐらい自分で払う覚悟はしていたが、大阪での経緯を東京に伝えてくれた良き先輩がいたらしく、東京航空局の幹部に異動の挨拶に行った折、航空管制官出身の東京航空局林国夫総務課長から君のことは聞いているとして羽田の航空労働組合が関わらない横浜の港湾局管理の宿舎に入れるよう手配してあると伝えられた。分かってくれる先輩もいるのだとうれしくなった。心配していた息子の出産も横浜六角橋の港湾局宿舎近くの産院で引き受けてくれることとなった。4か月後の9月に生まれた息子には生まれるときから迷惑ばかりかけている。

### 雫石空中衝突事故

羽田に転勤して少し暇が出来たので、またレーダー自動化の研究を開始して、知り合いで当時アメリカ連邦航空局（FAA）の管制自動化部長であったアル・ライデナウアーに連絡をしたところ、最新のアメリカでの管制自動化の状況とその資料を送ってくれた。米国はなんと早い進歩か、アトランタで行っていた"ARTS-I"の運用はもはや終了を予定し、いまや発展した新型の"ARTS-III"の全米配置計画が進行しているというのだ。

5月に羽田に転勤して間もない1971年7月31日、東北の雫石上空で全日空のボーイング727型機が自衛隊のF86戦闘機と空中衝突するという大事故が発生した。事故に関して航空局の行った説明はレーダーとは航空機の機影は映るもののその飛行高度や識別は分からないものだと、10年前にケネディー大統領の前でアメリカの連邦航空局ファラビー局長が行った釈明と同じことを言った。そのアメリカはあの事故を重く受け止め着々とレーダー自動化により航空管制近代化を推進しているというのにいったい我が日本はどうするつもりかと歯ざしりした。

雫石空中衝突で社会からの批判もあり政府はアメリカに対し我が国の航空管制システムの改善に関する調査団派遣を依頼し、当時アメリカ連邦航空局の次長であった管制官出身の

ウィリアム・フリーナーを団長とする調査団が来日した。これを日本のマスコミは「フレナー調査団」と呼び、この調査団の残した調査報告書を「フレナー報告」として報道した。いわゆるフレナー報告の残した調査結果は、一口に言って、「日本の航空管制はアメリカより10年遅れている」であった。



Good Luck!!  
Bill Freener - FAA, USA

写真(左)は若き日のビル・フリーナー管制官。連邦航空局次長として来日した折、私はこの写真を差出し、サインを求めた。

彼は喜んでサインしてくれ、Good Luck と励ましてくれた。

全日空機の空中衝突によって多くの墓石が出来たせいも、事故の反動で機運が乗ったと判断されたのか日本でもレーダー自動化の予算が付き実験システムの運用計画が始まった。コンピューターは日本のメーカーのもの、制作業者は日本の企業というのが日本政府の基本方針であり、その方向性により三菱電機がコントラクターに選出され日本の初代自動化実験システムが羽田に設置され、これが"ARTS-M"と呼ばれた。Mは三菱を意味する。私はターミナルレーダー自動化システム担当主幹航空管制官としてこの新システム運用の実用可能性（フィージビリティ）の調査研究を行い、種々の懸念はあったものの1年をかけ報告書を書き上げ、実用性がある旨の結論をつけ上部に提出した。しかし心の中では、政府の機器調達方針はどうか知らないけれど、あのアメリカで日本よりもはるかに大きな規模で実験を繰り返し開発され、ヒューマンファクターズの理論を取り入れた機材や米国の航空管制の文化を織り込んだソフトウェアで運用できる"ARTS-III"システムが欲しいと思っていた。また私の周囲の同僚や仲間には常にそう伝えていた。私に同情する先輩同僚は異口同音にそれは無理だろうと慰めてくれた。

ところが、世の中何が起こるか分からないもので、1972年の夏に当時の日米の懸案事項を討議するため、田中角栄首相とリチャード・ニクソン大統領ら日米首脳がハワイで会談を開き「決める政治」を行った結果、合意された項目の中で航空関係では、日本はロッキードL-1011旅客機やグラマン・ガルフストリームII航空機、また、航空管制レーダー自動化システム"ARTS-III"を購入するとあった。私は密かに喝采を叫んだ。かくして私がもくろんでいたターミナルレーダー自動化システム"ARTS-III"を調達することになり、私は1974年にソフトウェアの勉強のためオクラホマの米国航空大学校に留学し同時にアメリカ各地の航空管制機関でのシステム運用状況をつぶさに見学して、これで少なくともアメリカ

並みの航空管制はやって見せることが出来ると自信を持った。

思い起こしてみると、私がアメリカの航空管制の有様を航空管制のベンチマークと見なす習性は1960年に米空軍三沢基地で米軍の実施していた航空管制を日本へ返還するにあたり日米当局で交わした公文書で米国側は「日本側が米国の航空管制と同等の能力を示したとき」に返還することが定まっており、その第一線にいた私は常にアメリカに負けてはいけない、負けるものか、と思いながら彼らの仕事を垣間見ながら研究を続けてきたからだと思う。しかし、同じ仕事がしたくともツールがなければ出来ない。ここでアメリカの管制機関と同じツールを与えられ、また、このツールを使いこなすソフトウェアの技術まで教えられて、こんなに嬉しいことはなかった。

### システム運用担当管制官 (DSS)

システム運用担当管制官(DSS)も私1人だったものが合計4名に増員され体制が整い1975年には運用開始の運びとなった。羽田空港の管制自動化による新管制室や機器の配列設計、各種ソフトの設定、新システムの航空管制の運用への合理的な適用などがDSSの任務だ。基本的に優れた管制官でなければ優れたData Systems Specialist (DSS)にはなれない。羽田のDSSには藤原征太、宮崎亨二それに遠藤盛夫という本当に優秀な若手の管制官たちが来てくれた。しかし、かの全運輸労働組合は依然として自動化反対の看板を下ろしていなかったし、彼らから見れば私は労働組合の方針に反抗する官側の先鋭だと映ったらしく、いろいろの面で盛んに圧力をかけてきた。管制官はほぼすべて組合員であったのだから、彼らも建前上は自動化には反対しながら本音では自動化システムを使用しているという矛盾を行っていたわけだ。

私は、新ARTS管制室の設計に当たって、まず、種々の理由から管制室そのものを禁煙室にした。多分、世界の管制施設でも初めてのことだ。しかし、これが労働者の権利を著しく制限したと理解されたらしく激しく抵抗された。私の父はすごいヘビースモーカーだったから喫煙者が煙草を吸いたい気持ちはよく分かるので、管制室に隣接した立派な休憩室を準備しそこで喫煙してくれるようデザインしたのだが、喫煙者たちは仕事をしながら煙草を吸いたい、たばこを吸いながら仕事をすれば頭がすっきりしていい仕事ができるなどと主張するのだ。

私は、同時に管制卓上での飲食・飲酒も禁止した。とくにコーヒーを飲みながらの勤務を厳禁とした。新管制卓はキーボードやトラックボールが卓内に組み込まれていて、この中に誤ってコーヒーを溢すようなことがあれば、直ちに致命的な障害は起こらないまでも、知らないうちに砂糖が固まってキーボードがスタックすることやトラックボール（後世のパソコンのマウスに相当する）が意図するように動かなくなる恐れがあるのだ。そうなってしまえば機器の整備担当者（管制技術官）が清掃するのに大変苦勞することになるからである。しかし、これも誇り高い管制官労働者には権利が制約されたとしか見えないようで、堂々と定められたルールに違反し権利行使を実行していた。結局、喫煙室として用意した

休憩室は非番の管制官の麻雀室に化け、管制室内の隠れた喫煙や飲食は続いたようだ。当時の管制官の 60%程度が喫煙者で、残りの 40%の管制官は私によくぞ管制室を禁煙にしてくれたと内々で感謝を伝えてくれる者もいた。

航空管制の運用を行う管制官も、労働組合の指導のせいかどうか分からないがある意味で保守的で自動化の推進に様々な抵抗を示したが、管制官が使用する機器の整備を担当する管制技術官も、労働組合の指導によるものと思われるいろんな面で嫌がらせというか抵抗を示した。飛行機の場合でいえば、航空機の運航を行う操縦士に対し、航空整備士が航空機の自動化に反対して対抗しようとしているようなものだ。

東京ターミナルレーダー管制所として 1 日 24 時間の航空管制を実施すべく自動化された新管制システムを活用して運用を開始したというのは表向きであって、管制技術官という職種セクターの要求により管制官は 2300 時から 0700 時の夜間 8 時間、すなわち 1 日 24 時間の 3 分の 1 はレーダーが使用できないことになった。管制技術官はシステムの整備のためとして 8 時間は自分たちが機器の整備の目的のため使いたいということだった。パイロットや乗客である国民の側から見ると、高価なシステムなのに運用時間の 3 分の 1 が適切に使われていないということに他ならない。私は、運用時間の 30%以上になる時間をかけて整備をしなければならぬシステムなんて欠陥システムだと証明するようなものと主張してこれにも反対したので、労働組合は彼らの行えるせめてもの抵抗にまたもや反抗するものとして私への憎さが増したものと推察する。運用する管制官の方も、どうせ交通量の少ない夜間だからレーダーを使用しなくとも不自由はしない、またレーダーが使用できなければその間は人も堂々と休むこともできるとの考え方が主で、これが重要な問題であると考えたものは多くなかった。常に **Combat-Ready** (臨戦態勢) でなければならぬことが基本であり運用時間中には居眠りも許されないのが米軍の航空管制施設であり、そのような文化の中で育った私には毎日長時間にわたりシステムを休止するなどと言う考えには同調できなかった。第一国民に申し訳ないではないか。

私が熱望した米国の航空管制文化の環境の中で育成されたソフトウェアを満載した ARTS-III システムは、わが国では何故か ARTS-III-J ではなく ARTS-J システムと呼ばれた。ライセンス生産された戦闘機でも F-4 は F-4-J であって、F-J とは呼ばない。外国製品は日本には入れないと言っていた人たちの意地があったのかもしれない。しかし、私は名前なんかどうでもよいと思った。自動化反対を叫んでいた管制官たちも ARTS-J 自動化システムの長所が分かって来るにつけ、喜んで運用してくれるようになった。あれほど反対していたことは忘れて、あたかも自分たちもこのような自動化システムの導入を待っていたかのような振る舞いは皮肉に思えたが、本当に反対していたのは自動化という名前に怯えて実態を知らない労働組合の幹部たちであって、現場の管制官らはただ幹部の扇動に乗って付和雷同したに過ぎなかった。



ARTS-J システムは本来管制官がやるべき仕事の一部を、コンピューターに組み込んだソフトウェアあるいはプログラムで稼働する情報処理システムによって、より速度をあげ、より多数の対象を同時に確実に実行し、管制官を補助し管制官のワークロードを軽減させるシステムないしツールである。そのソフトウェアの管理を担当するのが DSS である。ソフトウェアは生き物で、それを育ててゆくのが DSS の仕事である。

ARTS-J システムの運用を開始したことで、かつて米国のフレナー調査団が下した日本の航空管制 10 年遅れ宣言はこの時点で一旦は返上することは出来た。しかし私が米国 FAA の航空大学校とともに学んだ同窓の DSS たちからはこの間も米国のソフトウェアをさらに成長させているとの便りもあり、日本が立ち止まっていたのではその時点からまた遅れをとることになるのだ。

事実この時点で明確に後れを取っていたのが、航空機の対地異常接近を探知し管制官に対して警告を発するソフトウェアである MSAW (Minimum Safe Altitude Warning) であり、米国ではこれが既に実用に入っていた。パイロットあるいは管制官のヒューマンエラーで起きる CFIT 対地衝突事故を防止できる安全向上のプログラムである。私は、日本でもソフトウェアの向上のための活動を早く立ち上げねばならないと考え、次の目標をソフトウェア改善施設の構築と定め、羽田空港の直属の上司や、その上位に位置する東京航空局、またその上部の運輸省航空局の各担当部門の先輩管制官らにその必要性を説いて回った。それぞれの部署には自動化システムをよく理解してくれる先輩がいるもので、金額の張る機材や作業室の必要な施設などの予算はなかなかとれない時勢にも関わらず 1977 年には羽田に ARTS-J の付帯施設として汎用コンピューターの設置が認められた。これで我が国の DSS たちの種々の研究が自由に出来ると喜んだ。私はとにかく MSAW やニアミス防止 (conflict alert) プログラムの研究と実用試験を行いたかった。運用開始は新年度の 1978 年 4 月からだ。



東京国際空港 ARTS-J 管制室

ところが、またもや、労働組合からその運用の仕方について横やりが入った。要求は、新施設のコンピューターを DSS だけではなく管制技術官にも使用させろと言うものであった。コンピューターは誰が使っても減るものではないので、どうぞお使いくださいとしながらも、何のために使うのか問うたところ、管制技術官はその整備の勉強のためコンピューターの分解やら組み立ての練習に使いたいとのことだったので、私は、それは困るとして彼らが共用することを断った。これでまたもやひと騒ぎが起こり、私が折れないなら組合は私をどこかに飛ばす（転勤させる）と言っていると仲介者というか使いぱっしりと思しきものから忠告が入った。私は、4月から運用できるこの新システムで世界の先端に行く研究をしたいと思っており、また、4月8日から小学校に入学した息子を入学早々転校させたくもないので、折れて見せれば丸く収まったのかも知れない。しかし、たとえ組合が飛ばすなどと脅かしたとしても、人事を扱う私の上司たちはまともな考えを持っているだろうからそんな不合理なことは起こらないだろうと思っていたこともあり、私の主張を変えなかった。

いつか来た道の感じはあったが、4月の中ごろになって、5月1日付で異動をさせるという内示があった。これに納得できない私は上司の西畑工（たくみ）管制部長のところへ押しかけ私を転勤させる理由を問うたところ、労働組合の言いなりになっているこの部長、曰く「分かっているだろう？」。私は呆れたが「ああ、そうですか。分かりました。」という禅問答の要領で、日頃から理由をつけて転勤を避けている連中を困ったやつらだと思っていた私は自己の家庭の事情など訴えることもせず、1978年5月1日付で沖縄の那覇航空交通管制部へ転勤した。心の中には、またもやあの労働組合という暗い闇の中から私を困らせることでニヤリと喜んでいる顔が浮かんで見えたが、こんなことでへこたれるものかと更なる決意が生じた。

ここで、私の立派な息子の話に戻ることになるのだが、その日、小学校に入学して数週間しか経っていないのに転校することになった息子を連れて那覇の高良（たから）小学校に向かい、学校の事務室で手続きをすると、その係員が担任となる先生を事務室まで呼び息子を紹介した。担任の先生は「それじゃ、すぐに教室に行こうね。」と息子を連れて歩き始めた。私は事務員の人から、書類などもらい、お礼を言ってすぐに先生の後を追ったが先を歩く息子に転校して来たときにやるべき挨拶のことを教えるのを忘れていた。忘れていたわけではないのだが、その寸前に教えるつもりでいたのに先生がどンドンと先に進んでいったのでその機会を失ってしまったのだ。仕舞ったと思ったが、息子はもう教壇の脇に立ってクラスへの先生の紹介が始まってしまった。ところが、先生に挨拶をするよう促された息子は、「東京から転校してきました前川匠です。よろしくお願ひします。」と教えられてもないセリフをつかって挨拶した。私自身は、戦中戦後に嫌というほど転校を繰り返す、その内に転校の挨拶もマナーも覚えてきたものだが、小学校入学1週間後の息子が

転校して、転校先でこんな挨拶が出来るのを見て涙が出るほど嬉しく、立派な息子だと思った。この息子は、以後、その 3 年後には大阪の池田に、その 2 年後にはジャカルタ日本人学校に、その 3 年後には所沢へと転校を繰り返すことになった。

### 那覇航空交通管制部

羽田では主に航空管制自動化という目標で航空管制の業務を如何にシステムで運用できるかということで、コンピューターのソフトウェアという縁の下の仕事に全力を注いで来たが、沖縄ではまたあの楽しい航空管制の現場に戻ることが出来た。

沖縄では道路交通が、車はまだ右側交通でその年の 7 月 30 日に左側交通に変わるなど日本返還以前の様式が残っていた。那覇航空交通管制部も、私が着任した 1978 年は、米空軍から返還を受けて未だ数年しか経っていない頃であった。この頃には返還後に管制官の要員として沖縄の青年たちを多く採用したが、その沖縄出身の人たちが 1 人前の有資格管制官となっていた。新しい管制施設に異動した管制官は、たとえベテランの先輩であってもその地で新たに資格を取らねばならず、その地の有資格管制官から訓練を受けることになっている。私の訓練を担当することになった沖縄出身の若い有資格管制官から、私が羽田から転属して来たと知って、「沖縄では、(羽田のような上品なものではなくとも) 米兵の英語が分かるようになれば、大丈夫ですから (早く米軍の英語に慣れて下さい)」という意味の忠告をされ苦笑した。彼は、私が米軍の航空管制と米軍英語の環境で育ったのだとは知らなかったのだ。

私は、沖縄管制部における久しぶりの航空管制の現場の仕事を満喫した。沖縄における先輩管制官である後輩管制官に教えられたごとく、この地の業務では米軍の連中とうまく仕事をこなすことが成功の秘訣である。航空管制官の指示に従うという点では、米軍や自衛隊の操縦士は管制指示には忠実であり、乗客や客室乗務員を乗せている旅客機よりも素早く行動してくれる。管制官がこのような特性を勘案すれば航空管制に何ら問題は起こらない。ところが、沖縄における一般的な風潮は、沖縄の空は米軍や自衛隊の航空機があるので危険だというものであった。沖縄のメディアは、沖縄の空は危険がいっぱいで、沖縄の管制官たちの労働組合によれば管制官のほぼ全員がニアミスを経験していると報じていた。その論調によれば米軍や自衛隊の活動さえなければ安全な空になるというのだ。この論法で行けば「日本航空の飛行機が飛ばなければ全日空の飛行機は安全になる」という説が正しくなる。

航空管制の任務は全ての航空機を安全に飛行させることであって、航空管制が正しく行われたらニアミスなど起こらず、起こったとすればそれは航空管制に不備があったことを意味するというのが私の考えである。

私はこのあたりの沖縄事情を当時私が連載して執筆中の操縦士協会機関誌に発表した。こ

れが全運輸労働組合の本部のお目に留まったらしく、本部の命を受けた管制官の 2 年先輩である全運輸沖縄航空支部の佐藤支部長がまず脅迫にやって来た。私はなんら悪いことをしたとは思っていないので、この支部長を論破した。次に、沖縄の労働組合に説明をしてくれとのことで、組合の集まりに出て行ったところ、そこには管制官以外にも沖縄の労働組合の闘志たち 10 人程がまるで最高裁判所の裁判官席のように集団で一列に着席し、一方私は対面して 1 人椅子に掛け、まるで中国共産党の人民裁判のありさま。一人一人の発言に理論では論破できても、訳も分からず怒り狂っている多数の闘士たちと論争するのにはいささか疲れたが、私が正しいとと思っていることを説明するのに問題はなかった。管制官の駆け出しといった程度の私より 15 年ほど後輩の連中に、労働組合の幹部だからとか、沖縄で民主的に合意したことだからとして、鷲を鳥と認めろと言われても従うわけにはいかない。それで満足したのかと思っていたら、今度は勤務中の私の席に私が羽田で管制官の初期研修を受けているところから親切にしてくれている管制官では私の 6 年先輩になる那覇航空交通管制部市村修一部長が現れ、彼も私が労働組合の主張に反する主張をしていることが問題であるとして、組合の肩を持った論調で管制部長として処置に困っているとし、事態收拾のために私に辞職する気はあるかと尋ねた。管制部部長ともなればさすがに心得ていて、私に対し「辞めろ」とは言えず、「辞める気はあるか」と、違法にならない範囲で辞めることを勧めるのだが、これに対し、私はそんな気は少しもないと断った。沖縄では、楽しく過ごそうと期待していたのに、まともや、労働組合と戦ってしまった。

私の妻もまたある意味で、沖縄と戦っていた。私の娘は肩にまでかかるほどの長さ髪をのばしていた。沖縄の学校はこれが許せないとして、娘におカッパの長さまで髪を切るように指示した。私の妻は学校の言う断髪推奨の理由はわからないでもないが、沖縄の女の子には長い髪が許されているのにうちの娘には許されないのかと迫ったものの、学校の曰く沖縄の子供は沖縄舞踊のため長髪が必要であるとして許すが「大和んちゅう」の長髪は許さないとした。「大和んちゅう」とは「大和の連中」と言うことですからわち日本本土から来た人達と言うことである。沖縄では沖縄の不幸は「大和んちゅう」の所為だと広く信じられているようだ。おそらく歴史上日本本土は、太平洋戦争中を含め沖縄に種々の迷惑を掛けたのだろうが、沖縄のある種の人たちは本土への不満の表れのからか本土から来た人たちになにかと意地悪をした。当時は自衛隊員の子供には特にひどく、中には沖縄の学校には入れてくれないといったようなこともあり、我々のような民間人の子供たちも学校や先生たちに嫌な目に合わされたようだ。娘は、結局その主張が認められず、泣く泣く髪を切った。

沖縄で 3 年の滞在の後、本土に転校したが、今度は本土の学校でも沖縄からの転入生ということで同様のいじめにも似た扱いを受け、娘はもうどこの学校も嫌になったという。

## 沖縄の米軍

私の沖縄での仕事は、沖縄の若い管制官が示唆したように米軍との関係をスムーズにする  
ことが肝心で、いわゆる人間関係が確立すればそれが大いに助けとなる。沖縄本島の北  
部には嘉手納基地という米軍基地としては世界でも最大の規模を有する飛行場があり、こ  
こに置かれているのが嘉手納レーダー管制施設であるカデナ・ラプコンである。嘉手納ラ  
プコンは民間機中心の那覇空港の進入管制も行ってた。つまり、那覇空港に出入りする  
日本の航空機は嘉手納ラプコンのお世話になるということであり、日本南方のフィリピン  
や台湾との境界線までの広域な空域を管理する那覇航空交通管制センターと那覇空港のみ  
を管理する那覇管制塔（タワー）の間に、沖縄本島の中央部分の空域を管理する嘉手納ラ  
プコンが入り、この3者が協調して円滑な航空交通を図ることが大切なのだ。その他にも、  
沖縄には多くの米空軍や海兵隊の有力な飛行部隊が存在し、またその運用のため多くの訓  
練空域管理のための部隊も存在する。これらの部隊は、那覇管制センターの業務を商売と  
見るならば、お客のようなものであり、同業者でもあり、労働組合の言うように米軍の存  
在が悪であるとして敵対すれば自分の商売がうまく行かない。

沖縄の航空管制に関する米軍の不満の一つは、日本人管制官とのコミュニケーションがう  
まく行かないということである。つまり日本人の英語が下手だということだ。この点は私も  
同意する。日本人管制官の英語が完ぺきではないことは認める。

私は、あるとき、日本人管制官の英語力について苦情を報告してきた KC-135 空中給油部  
隊の操縦士たちの集会があると聞いて、その飛行部隊を訪問した。一般に軍隊の飛行部隊  
の隊員、パイロットは若く、いわば訓練生が多く、外国に駐屯するのも初めてといった人  
たちが多い。その時は30人ほどの隊員が集まっていたが、日本人管制官が自分たちの言っ  
ていることを理解してくれない、また、何度も言い直さなければ分かってくれないと言う  
苦情が多かった。私はこの人たちにコミュニケーションの意味を語った。互に理解できる  
ように努力して、相手が分からないと思われるときは分かるように言い換えてでも通話し  
なければ、相手が悪いからだと言ったのではコミュニケーションは成り立たない。アメリ  
カで起こったコミュニケーションの不足のためのインシデント事例などを挙げて、英語力  
には問題がないと思われるアメリカ人同士でも問題は発生するなどと述べているうちに、  
聞いていたパイロットの一人が、そういわれれば「ニューヨーク空域を飛行した時よりも  
日本の方が楽だ」といった援護射撃をしてくれ、理解を得ることが出来たこともあった。  
以後この部隊全体と親善が進み、先方の招きで那覇管制部の私のチームの管制官全員を飛  
行部隊訪問、航空機見学などが人間関係の改善が実行され。その後飛行訓練に実際に搭乗  
体験することなどにも発展した。

沖縄全島の各施設に分かれて勤務する航空局の管制官、嘉手納の空軍管制官、それに日頃  
はあまり空軍と仲良しとは言えない普天間の海兵隊管制官の全員を一堂に集めて人間関係  
改善促進のための懇親会を発案し、主催者としては東京にある航空交通管制協会を巻き込  
んだ上、「管制協会沖縄懇親会」を始めた。米空軍からも幹事を出してもらい、出来るだけ

安い費用でみんなが楽しめるパーティーをやろうと考え、その第1回は那覇にあったVFWと呼ばれる米軍退役軍人の会の施設で行った。飲み物や食べ物は米軍側幹事が調達してくれたのでかなり安上がりだったが、アトラクションで出演してもらったフィリピン女性ダンサーたちの出演料に多くの費用が掛かったと覚えている。

沖縄に居た間は子供たちが小学生の時代だったので、美しい海を中心にスキューバダイビングやヨットなどで楽しませてもらったが、3年の任期が経過して次の異動の時期が来た。沖縄ローテーションと呼ばれる仕組みで沖縄に勤務した管制官には次の希望転勤先を尊重することになっていたが、私は組織が私を必要とする場所にはどこにでも行くという方針で、特に希望転勤先を表明していなかったが、人事を担当する前任航空管制官は私の転勤先を東京航空交通管制部に定め本省と調整し、私にはその旨内示を与えていた。

その日、那覇センターのスーパーバイザー席で勤務している私のところにあの気の弱い勝山前任管制官がオロオロしたような表情で現れ、予定している転勤先の東京管制部が労働組合の反対でダメになったと言った。多くの管制官たちは東京管制部に戻ることを希望しているので私もそうだと思うらしく申し訳ないと謝ってくれているのだ。私こそ彼に余計な心配をかけて申し訳ないと思った程だ。前にも見たようなすったもんだの上、代替として次に提示された転勤先が大阪国際空港だった。1981年に大阪に異動した。

1971年に大阪を出て東京羽田空港にいったのだから、10年ぶりにもとに戻ったこのになった。大阪では人が変わったせいか、あの労働組合からも何一つ要求されることなく平穏であった。もう誰も大阪空港廃港運動があったことを憶えていないようであった。平行滑走路の運用が危険だとあれほど主張していた連中も、滑走路が2本なければ運用できないというほどに偏向していた。10年前のあの騒ぎは何だったのかと思わせた。

実はその頃、インドネシアでは航空管制の近代化が求められ、発展途上国援助の国際機構であるコロボ計画を通じて日本に技術協力を要請してきた。派遣要請している専門家には航空管制の空港管制・進入管制・ターミナルレーダー管制・航空路管制などの全ての部門に資格を有し業務に精通していることと、今後導入される航空管制自動化の経験があることが要求されていた。この要件に合致する管制官は私のようにあちこちの管制施設に転任させられた者の他にあまりいなかったのかもしれないが、本省から私に意向を打診して来た。かなり早い段階でインドネシア派遣要請を受諾する旨回答していたが、政府間また政府の間でも運輸・外務両省の間、またあちらの政府間の調整などで時間がかかり、結局1983年に、それも1982年度予算で赴任することになり1982年の年度末の3月15日付けで、異動することになった。

子供たちは、国内の転勤でも嫌な思いをしているのに、何があるかわからない遠い国のインドネシアに引っ越しするのを嫌がった。従って、その時は、彼らを親の都合で騙し騙し赴任したというのが実情であった。



[ 写真 ]



1983年3月、私たち一家4人(写真左)は現地の知識もほとんど持たないままに、インドネシアの首都ジャカルタに赴任した。



ジャカルタの南北を通るメインストリート、“スディルマン通り”。黄色タクシーはアブナイ。街路樹の白いペイントが異様に見えた。建築中のビルはメリディアンホテル。(1983年)



建築中の管制塔(1983年)

ジャカルタの国内空港はクマヨラン、国際空港はハリムで、郊外チェンカレンに将来の国際線空港となるスカルノ・ハッタ空港はまだ建設中であった。管制塔はパリのドゴール管制塔にそっくり。



## 滑走路建設工事中のジャカルタ新空港(1983年)



新空港はジャワ島北側海岸線沿いの沼状の土地を改良し建設していた。柔らかい地面に多くのコンクリートの筒を埋め込む沈下防止の工法で、インドネシア航空局ご自慢の工法であった。



国内線用クマヨラン空港は市の中心である MONAS から見て、ジャカルタ市の北東方の海岸線にあって、インドネシア航空総局はこの空港の一角に位置していた。航空保安部はやはり空港の一角であったが総局の建物とは離れた建物にあった。私たちの住宅のあった市の南西のポンドックインダとは街を間にして真反対の位置になった。





ジャカルタの街は大きな通りの交叉する地点がヨーロッパの街に似てロータリーになっており、主要なロータリーには左の写真のような大きなモニュメントが立っている。

写真(上)は、インドネシアホテル前のロータリーに立つ歓迎の塔だ。ジャカルタの街に来てくれた人を歓迎するという像が立つ。



写真(中)はスナヤン地区のロータリーに立つ像でパテュンブムダ (Patung Pemuda) 若者の像と呼ばれるものだが、皿の上に何か火でも燃えているように見え、日本人の社会はこれを”アッチチの像”と呼び覚えている。アメリカ人の社会はこれを”ピッツアマン”と呼んでいる。言われてみるとピザを捧げているように見える。

写真(下)の像は、パンコランの像 (Patung Pancoran) と呼ばれるもので、ガトットスプロト通りとパンチョラン通りの立体交叉するあたりに建っている。アメリカ人社会では、これを清涼飲料水でお馴染みの”7up Man”(セブンアップ・マン)と呼ぶ。確かに7の字に似た台の上にいる男が見える。言い得て妙だ。





ジャカルタのモニュメントと言えばモナス（モナス塔）を忘れるわけにはいかない。

モナス(MONAS)は、インドネシアの首都ジャカルタの中央ジャカルタ地区にある公園「ムルデカ広場」の中心部にある高さ137メートルの国家独立記念塔である。

**MONAS**とは Monumen Nasional (英語では National Monument)の頭の文字MOとNASを足した略号である。

広い敷地は公園となっており、全国から修学旅行の生徒たちで賑わう。ちなみに、現インドネシア運輸省(航空総局など運輸関連部局とも)はこの脇の建物にある。



ジャカルタのタワーと言えば、私の商売上、なんといってもジャカルタ空港管制塔だ。

ジャカルタ郊外のチェンカレンに新空港が出来たとき、管制塔の呼び名(コールサイン)をどう付けるかについて各方面から様々な提案がなされ議論されたが、結局、インドネシア共和国初代大統領スカルノとその副大統領ハッタの二人の偉人の名前を足して二で割るという案が採用され、最終手に“スッタ・タワー”と呼ぶことになった。

ちなみに、空港名は両名二つを足した“スカルノ・ハッタ国際空港”である。

1985年に開港した。

[第1章 終わり]