

ポンドックインダの風は涼しかった

第2章 外地で知った日航御巢鷹山事故

話はかならずしも時系列ではないのだが、冒頭のジャカルタ、ポンドックインダでの生活に立ち戻り、表題のポンドックインダやジャカルタの治安の様子をご紹介します。

インドネシア語

「ポンドックインダの風は涼しかった」という話の発想は、着任はしたものの自家用の車がすぐには手に入らず、床に穴がいたエアコンも扇風機もない古い日本の車を使っていたジャカルタのタクシーに乗り、炎天下の渋滞で散々苦しんだあとに、渋滞を通り抜けて車が再び車らしく走り始め、風が流れ始め、ほっとした気分になったところが緑の田園と森が見え、そこがポンドックインダという場所であったというわけである。インドネシア語でポンドックとは小屋の意味で、語順がラテン系の言葉と同じで後ろからかかる修飾語のインダは美しいという形容詞なので、ポンドックインダとは「美しい小屋」という意味である。ついでながら、人が美しいと言う場合にはインダは適切でなく、その場合はチャントックという。インドネシアの御嬢さんにお近づきになりたいときは、「アンダチャントック」と話しかければ、すぐに微笑みが返ってくる。アンダは日本語のアンタ（貴方）に似ていて覚えやすい。

インドネシア人の大半はインドネシアの各地の方言、というかインドネシア語とは全く異なる各地のローカルの言語、例えばジャワ語とかスダ語の社会で育ち、小学校で初めて共通語のインドネシア語を学ぶ。つまりインドネシア語は彼らにとって第一外国語のようなものなので、われわれ外国人がインドネシア語という外国語で彼らと会話する場合、双方とも外国語でコミュニケーションしていると見てよい。だからというわけではないが、多少誤った表現や、用語を間違えても互に気にしない。だから、普通は誤りをすることが恥ずかしいため外国語習得が不得意だと言われる日本人にもこのような環境下における外国語であるインドネシア語なら勉強しやすいのではないかと思う。なにしろ、お手伝いさんや運転手などインドネシア語以外はまず話さない人たちだから、こちら側でインドネシア語を憶えて意思を疎通するしかない。そこで、私たちはそれぞれの方法でインドネシア語を学ぶことにした。

妻は、日本でいえば東京大学に匹敵するとされるインドネシア大学の日本語学科のエリート学生だと言う女性の先生に、我が家において家庭教師として日本語をベースにインドネシア語の勉強を始め、数日にして著しい進歩を見せ、私をしてすごいと思わせるほどになった。一方私の方は仕事場の方では関係者はみんな英語を話すし、インドネシア語でしか言葉が通じない運転手でも行き先の名称をプレジデントホテルだとか JICA オフィスとかほぼ英語で言うだけで通じるのでインドネシア語習得に緊急性を感じなかったので勉強

を始めるのが遅れ妻には差を付けられていた。その頃 JICA のジャカルタ事務所でオフィスアワーの終了後に開かれるインドネシア語講座があり、先生はインドネシア大学の卒業生であって東京銀行ジャカルタ支店で勤務している美人 OL だと聞いてそこにに入れてもらうことにした。職場では英語のみを話していてなんら不自由はなくインドネシア語習得の必要性はないとは思っていたのだが、自分の若いころに米空軍の連中と一緒に働いていたころ、日本語を覚えたアメリカ人から片言だが日本語で話しかけられて非常に親近感が増したことを思い出し、私もインドネシア語でみんなと話せたらもっと親しくなれるのではないかと気づき、勉強を始める意欲が湧いて来たのだった。

先生が良かったせいか、生徒が熱心だったからかインドネシア語の学習ははかどりあまり時間がかからないうちにかなり上達した。インドネシア語はマレー語を元にしたインドネシアの用語やオランダ語や英語から借りたことばから成り立っていて、構文は英語に似ており英語ないし西洋の言語を知っていれば易しい。例えば、「私はマンゴが好きだ」というのは "Saya suka manga." と言えばよい。「私は漫画が好きだ」も同じで "Saya suka manga." だ。インドネシア語の語彙はあまり豊富ではなく、西洋語のインドネシア語化は、例えば英語のコミュニケーションがコムニカシとなり、もし思い出せなければ、これをインドネシア語の構文の中で英語の communication と置き換えても彼らは問題なく理解してくれるので難しくない。名詞を形容する場合はラテン語のように名詞が前に来て形容詞が後から修飾する。スペイン語の白い家はカーサ・ブランカであるように、インドネシア語での白い家はルマ・プティとなる。警察ないし警察官はポリシーで、明らかに西洋語のポリースから借りたものだ。婦人警官はポリシー・ワニタで、略してポリワンと言う。電話はテレポン、駅はスタシウン、車はモビール、球はボーラ、本はブック、料理人コックはコキ、機長はカプテン、似たような言葉ばかりだ。

インドネシア語を「メシはナシ、魚はイカン、菓子はクエ」などと笑い話のように覚える人もいる。ナシは日本語のご飯で、米はプラスだ。ジャカルタの築地はパサール・イカン、つまり魚市場。食べるはマカン、食堂はルマ・マカんだ。ルマは家、ルマ・サキットが病院、サキットは痛いとか病のこと。

築地の魚市場と言えば、ジャカルタにも後に日本資本の日本食専門スーパーマーケットが進出した。値段は高いが日本の食材が容易に手に入ることとなり主婦は喜んだ。なんと築地から直送されたマグロが買えるのだ。しかし考えてみるとマグロはインドネシアで獲れ、飛行機で日本に空輸され、築地で解体され、再度ジャカルタに空輸直送されたものかも知れない。なにかトリックの様だったが、それでも安心して食べられるのが良かった。

インドネシアでももちろん魚はとれるのだが、獲った後の保存法が悪く、一般のお客に届いたころには腐ったような匂いがしてしまう。魚はイカンと言われる訳だ。

戦後の日本の街でよく見られたアメリカ兵と一緒に遊び歩いていた女性達がいた。これを皆はパンパンと呼んでいた。語源は、インドネシアのプルンプアン（女性）が、戦時中駐留していた外国語に慣れない日本人の兵隊さんの耳にはパンパンと聞こえ、戦後の日本で

その種の女性をパンパンと呼んだらしい。インドネシアからの外来語だ。同様に、沖縄では混ぜることをチャンプルーという。例えばゴーヤ・チャンプルーだ。瓜の一種ゴーヤと卵を混ぜて（チャンプルーし）炒めた料理でとてもおいしく栄養価が高いとしてよく知られている。チャンプルーとはインドネシア語で混ぜると言う意味だ。そういえば、長崎チャンポンもその響きと言い、その意味合いからも、同じ語源かも知れない。

かくして、まるで夫婦間の競争のようにインドネシア語の学習を始めた私たちは、日本語でインドネシア語を学んだ女房より、英語や西洋語をベースに勉強した私の方が上達は早かった（と思う。）

インドネシアの社会は女性の地位が高い。国家公務員の世界も、役所で働く旦那方の社会と平行するかのようその妻たちで構成する婦人会がありこれがかなりの発言力を有している。ICAO から派遣されていたある専門家などはこの婦人会から嫌われ、追放されそうになったほどだった。あるとき私もこの婦人会の集まりに招待され、紹介を受けた後にひとこと語るように促されたので、覚えたばかりのインドネシア語でスピーチしたところみんなから大変喜ばれ、その後婦人会から最賞にされたことにつけても、ちょっとした言葉の効果は高い。少しの言葉が役に立つ、"A little language goes a long way." というわけだ。

何年かあとの話だが、新東京国際空港公団の若い職員と一緒に成田からジャカルタに向け旅行した時、当時日本とインドネシアの間の直行便はなくマレーシアのクアラルンプル経由で飛んでいたが、クアラルンプル空港での 1 時間ほどの駐機の間に乗客はターミナルの免税売店に出ることが出来るので買い物しようとして売店の御嬢さんとインドネシア語で話していたところ、彼氏、「凄いですねマレーシアの言葉も話せるんですか？」と驚いていた。なんのことはない彼女はマレー語で応答していたのだ。インドネシア語とマレー語は殆ど同じだと言われているのでこれは当然だった。インドネシア語を話せると、さらに 3 億人程の人たちとのコミュニケーションの幅が広がる。

インドネシア人の大半がイスラム教徒でありその宗教ではアラビア語が多く用いられるらしく、私たちもよく耳にする言葉がある。その一つが「アッサラマレクン」であり、「こんにちは」に当たる言葉で、返答が「マレクンサラム」のように発音するアラビア語によるイスラムの挨拶だ。これがいろいろの回教国に行ったとき役に立つ。例えば、バングラデッシュでこれを話すと途端に親しくなれる。この言葉の本当に意味するところはよく分からないが、このような挨拶が出来ることで少なくとも敵対関係にはならない。

私の娘はインターナショナルスクールで、また息子は日本人学校で、週に 2 時間程度だがそれぞれインドネシア語が必須となっていたこともあって、家族みんなでインドネシア語が話せる。帰国後に北新宿に住んでいたころ、子供たちが出かけている時に私たち夫婦も外出することになった時、ドアの鍵を花壇の花壇の下に隠しその旨のメモをドアに貼り付

けようとしたが、日本語で書いたのでは誰にでも分かるし、英語だって多くの人分かる。そこで私はインドネシア語にしようと思ったが、近ごろは大久保界限にはマレー人だって多く住んでいるので、これにもう一工夫凝らして、インドネシア語をカタカナでメモって、「クンチニャアダディバワポトブンガ」と張り紙をして置いた。すごい暗号でしょ？

ブンガは花のことで、ポトは英語のポット、それで花瓶のことはフラワー・ポット、つまりポトブンガという。ブンガと言えば日本人にはブンガワンソロがすぐに連想されるが、ブンガワンとは大きな川の意味だ。ブンガワンソロとはすなわちソロ川のことである。2002年にはガルーダ航空の B737 がジョグジャカルタに進入中、悪天候のためソロ川に緊急着陸を行い乗客は全員助かるという事故も発生した。日本でインドネシアの歌と言えば最初にブンガワンソロが思い出される。私も子供のころ学校で教わったような記憶がある。その日本語の歌詞は「ブンガワンソロ果てしなき清き流れ 今日も祈らん」と来るので、私は長い間ソロ川は清き流れの美しい川なのだと思っていた。この幼児体験の確認のため1984年に家族を誘いジャカルタから車で中部ジャワにドライブし、あこがれのソロ川観光を実現しようとした。誰の作詞であるような歌詞にしたのか知らないが、その時見たのは清き流れとは程遠い赤土を溶いて流したような泥水が流れる川だったのでがっかりした。



ブンガワン・ソロ(ソロ川)は日本で流行した歌で、日本語の歌詞ではその流れは清いとされているが、実際に行ってみると雨季で時期が悪かったのか赤土の泥水が流れていた。

ジャカルタ日本人学校は6年生の修学旅行は日本で言えば京都や奈良に当たる中部ジャワのボロブドゥール遺跡がある古都ジョグジャカルタやソロを巡るコースをとるのが恒例となっている様で、その際ソロではブンガワンソロの作曲者グサン・マルトハルトノさんに会うという企画を続けていた。

ついでながら作家の有吉佐和子はこのジャカルタ日本人学校に在籍していたそうで、著名な本校出身者だ。

太平洋戦争

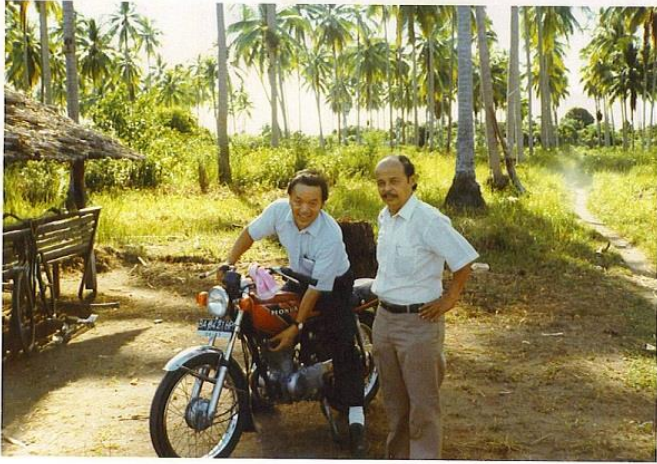
幼児体験とは三つ子の魂百までとも言えるようにすごいものだ。私の幼児のころは太平洋戦争の真っ盛りで、日本国民は戦争遂行に邁進しており、当時のマスコミもこの風潮に迎合しないし先導していたようで、従順な国民であった私の父は定期的に「戦事画報」という国策賛美の傾向ある写真雑誌を購読していた。私はその雑誌を垣間見ている内に、多くの報道写真がある中で熱帯の戦地で流れる汗のため濡れた軍服や、後頭部に日よけが付いた戦闘帽を跳ね上げ、天を見上げるような格好でいかにもおいしそうにヤシの果汁を飲んでいく若い兵士の姿が強く印象に残り、自分も大きくなったら兵隊さんになって南方に行き、ヤシを飲んでみたいと思った。

私の育った大阪の港区築港の天保山と言われる地区には軍港があったようで、南方の戦線に出征する部隊が大通りを行進し船の停泊している港の方に向かい、その道路の両側では多くの在郷婦人会などの国民、市民は旗を振って出征を見送るのが日常であった。私も大人になったら兵隊さんになるのだと思っていた。

私は兵隊さんにはならなかったが、あの戦時画報で印象付けられた場面と同じ状況に立ち至ることになった。

1983年3月にインドネシア航空総局に着任して以来、現地の実状を知るため各地の空港や航空管制の施設を視察する機会が増え、多くの島々から構成されているのだが国の領域の広さから言えばアメリカ本土と同じくらいの広さがあるインドネシアの各地を訪問した。その一つで国土の西の端にあるスマトラ島のパダンを訪れた。パダンには戦争中日本軍が作ったパダン空港がある。日本軍は飛行場を作るとき有視界飛行で帰投する操縦士に飛行場が発見しやすいよう見分け易い山の近くに滑走路を作ったようだ。ところが計器飛行により悪天候でも運航する現代の商用航空ではこの近くの山が障害となり、安全と運航効率を高めるために何とか改善策を出さねばならなかった。私たちはその実情の把握と改善策の提言が求められていた。予想される改善策の選択肢は、障害となる山を削ってしまうか、障害物を安全に避け得る高レベルの電子機器を使った計器飛行方式を開発するか、あるいは新空港に転地するかである。山を削るのは出来なくはないとしても環境的な見地からも現実的ではない。斬新な電子機器の採用も、例えばマイクロウェーブ計器着陸方式を採用し、航空機がその装備をしてくれれば不可能ではないがなかなか難しく、消去法的な結論は新空港への移転であった。JICA調査でもすでに新空港への移転案を採用し、提案を行っていた。

私たちは航空専門家の調査の一環として新空港予定地を視察することにした。ところがそこには車で行ける道路もなければ、通過する川に橋もない、ジャングルとはいかないまでもヤシの木や雑木の生い茂った熱帯の荒地だった。そこで、現地でホンダのモーターバイクを調達し、人しか歩かない細い道でも進めるよう準備した。



空港予定地視察のため単車を準備した。
私は若いころ和歌山や奈良の山を単車で走り回った経験があり、昔取った杵柄といったものだった。
案内役は、インドネシア航空局のサムスー管制官。

単車に乗って空港予定地の道なき道を往くのはまるでモトクロスの趣で、川にかかった細い橋を曲芸のように渡って見せるなど、最初は楽しかったのだが、そこにとんでもない敵が潜んでいるのに気が付いていなかった。走っている間はいいいのだが、バイクを止めて立ち止まるや否や無数の蚊が襲ってくるのだ。暑いところなので上着は半そでを着ていたが、そこに真っ黒になるほど蚊が停まりにくる。それを手で追い払っていると、シャツの上から、ズボンの上からさえも、ほぼ一面に蚊がこびり付いてきて、もはや恐怖を感じる程であった。出来る限り停車しないで動き回り広い空港建設予定地を巡っている内に、椰子林の中にサルを使ってヤシの実を取っているおじさんと行き会った。訓練されたサルをとて人間では登れないような細いヤシの木を登らせ、その先端に生っている熟れたヤシの実のみを選び、それをくるくると回してもぎり、それを地面に落下させるやり方で収穫する。サルは1本のヤシの木の上の作業が終わると、その木から降りてくることなく、隣の木に飛び移りまた同じ作業を繰り返す。実に見事な技術だった。私は丁度のども乾いていたので、あの戦時画報で脳裏にイメージが残っているヤシのジュースを飲んでいる兵隊さんのようにヤシを飲みたいと思い、尋ねてみると飲ませてくれという。



おじさんは日本の大工さんの使う張娜(チョウナ)のような小刀を使ってヤシの実の先端を削り、飲みやすいように飲み口を開けてくれて、サーどうぞとばかり差し出してくれた。
長年の恋が実ったような気持ちで、そのヤシの果汁を飲んでみたが、ただアオ臭い、生ぬるい液体に過ぎず、がっかりした。

私たちが蚊に刺されながら調査した土地に、パダン新空港（ミナンカバウ国際空港）があれから 22 年経った後の 2005 年 7 月に開港した。一緒に調査に行ってくれたインドネシア航空総局のサムスー管制官はもうかなり前に亡くなった。

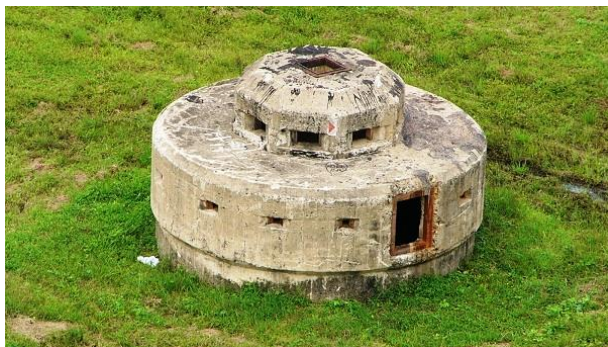
サムスーは、戦争中は子供ながら日本軍の駐屯地に入り込み日本の兵隊さんのために小使いのような形で働いて、日本の兵隊さんから太郎という名前を付けてもらっていたそうで、親切にしてくれた日本軍の軍曹の日本の住所や姓名を暗記していた。もちろん学校では日本人の先生から日本語を習っていたので綺麗な日本語を話すことが出来た。

私がいた 1983 年頃には、インドネシア人でも私と同年代かやや年上の日本語を話す人によく出会い、彼らは私が日本から来たと分かると日本語で話して見せてくれ、日本の軍歌などを上手に歌って聞かせてくれた。彼ら曰く、オランダは 300 年にわたり搾取をしたが、日本は 3 年間で教育を与えてくれたそうだ。以来インドネシアでは国民階教育が行われている。

言われてみると、未だに戦争中の日本の隣組制度がインドネシアには現存していたり、国民学校の面影が残っていたり、日曜日の朝には「歩け歩け運動」が盛んに行われるなど日本の影響かなと思われる、われわれが忘れていたことが浮き上がって見えるのだ。

旧日本軍飛行場

インドネシアの空港は前述のように戦争中に日本軍が作ったか、改修して使用したものが多い。スラベシ島の北の端にあるメナド空港も、空港のすぐ脇には飛行場の防衛のためにはとても良い砲台ができたと思われる小高い丘があって、これが悪天候時の計器進入の妨げになる。マカッサルの空港も近くに丘があり、上空から空港を探するときには良いランドマークだ。太平洋戦争の初期に空の神兵と呼ばれた日本軍の落下傘部隊が降り立ったのがパレンバンであり、その後パレンバン飛行場は日本軍の基地になり、そのため基地には防衛のためトーチカ（防御陣地）が作られたようだ。パレンバン空港が改修される時、新滑走路を作るため空港内を掘り返していると日本軍のトーチカが現れたのだ。業者は邪魔になるので壊そうとしたが、その鉄筋コンクリートはビクともせず壊せそうになかったそうだ。私もそばまで行って自分の目で見て手で触ってもみたがセメントの質は上質でよく物資の不足した戦争中にあんな立派なものできたものと感心させられるものであった。



パレンバン空港の改修中に旧日本軍の立派なトーチカが見つかった。出入り口の大きさから全体のサイズを推定して欲しい。今は、管制塔の近くに記念物として保存されている。

インドネシア当局は、トーチカの破壊や投棄することをあきらめ、今はモニュメントとして空港内に保存している。

インドネシア航空管制官の待遇

当時のインドネシア航空局の航空管制官たちは、政府の職員の皆がそうではあったが、なんとも薄給に耐えていた。日本の通貨円で換算すると 3 千円とか 4 千円とかの現金の給付と主にコメなどの食糧を現物支給されていた。インドネシア空軍の将軍から転身して来た、航空総局で一番偉い総局長でさえ月給 2 万円程だと言われていた。比較のため明らかにすると、私自身の日本での経験 23 年の管制官として得ていた当時の俸給は 20 数万円であり、インドネシアに派遣された時点で、国内給として赴任の時点で得ていた本俸の 70% 支給として日本で得ていた給料でも約 16 万円であった。それだけでも局長の月給の 7~8 倍の金額だった。申し訳なくて、インドネシアの人たちにこの金額を話すことは出来なかった。

しかし、ジャカルタの民間企業では公務員の倍といった高給が支払われる仕事もあって、特に当時急速な発展が始まったコンピューター活用事業でコンピューター操作の知識のあるものは優遇されていた。だから、例えば航空管制官でもコンピューターの知識を与える研修や訓練をすると、転職して処遇の良い民間に行ってしまうということが頻発するので、幹部は職員に訓練を行うことが、その結果、人材を失うことになりどうすべきか悩んでおると言うのが実情だった。

インドネシア航空総局長は政治人事で通常はインドネシア空軍の退役将官が充てられることとなっていたが、総局ナンバー2の次長は部内からの成り上がりというか、航空局内で最も有力な人材が次長の職を担っていた。当時の局次長はワシトというインドネシアの航空管制官の第 1 期生であった賢い人で、いわば天下りの総局長の下にあって、官側の施政を実施する義務を果たす一方、配下の職員全体の権利や福祉を代弁するような立場にあった。そのワシトが、私に、インドネシアの航空管制官の処遇を改善することが航空管制の質の向上にまず必要なことではないだろうか、どうすればいいだろうかとアドバイスを求めた。私もまったく同感で、自分自身の日本での 20 年前の体験から、まずは管制官の処遇の改善を行い、彼らにインセンティブを与えて、誇りをもって仕事をしてもらうべきであると考えた。しかし、処遇改善の原資はないし、もともと少ない国家の予算を増額してもらうのは至難の業だ。そこで思いついたのは空港の旅客ターミナルなどを運営している国営空港会社のアンカサブラだった。日本でいえば、新東京国際空港を運営している空港公団のような存在だった。空港会社は旅客から使用料金を取っているので日銭が入り、資金的には国より裕福でその職員の処遇も一般の公務員より少しは良かった。そこで、日本でも成田空港のランプ（駐機場地域）の管理を行っているのは空港公団の管理員であったが、公団のランプ監理員の方がより重責の空港の航空管制を行っている政府の航空管制官よりも一

段と処遇がよいという例もあったので、参考までにこのような事例を話し、ジャカルタ空港の管制官たちの所属をアンカサプラ公団に所属させ処遇改善を図る方法をアドバイスした。

この提案は、私のインドネシア在勤中には実現しなかったが、ワシトはその後これを実現して、インドネシアの航空管制の民営化を達成し、管制官の処遇もある程度改善した。ワシトはその後、モントリオールの国際連合民間航空機関（ICAO）のインドネシア政府代表に栄転し、世界の航空に貢献した。私もモントリオールに出張するたびにインドネシア代表部のワシトのオフィスを訪問するなど交流を続けた。

後になって 2005 年頃、ICAO でのインドネシア政府代表を辞めジャカルタに引退していたワシトさんを訪ねたとき、旧友現わると歓迎されワシト夫人共々クニンガン地区にある高級レストランに招待していただいたとき、彼は昔を回顧して航空管制官の処遇や福祉を考えて国営空港会社アンカサプラ公団に管制官の所属を移してうまく行っていたと思っていたが、その後、アンカサプラがインドネシアのジャカルタの東側と西側にその管轄領域が分離して東西 2 社体制となり、所属させてもらっていたインドネシアの航空管制官たちが事実上分断されてしまって、この 2 社の間で人事の交流がないことはもとより、事業収益の首都と地方の格差もあり、首都にあるジャカルタ管制部を中心とするアンカサプラ II とスラベシ島の地方都市にあるウンジュンパンダン管制部が中心のアンカサプラ I の社風というか航空管制の文化が別個に進化して、時によってはいがみ合うような状況が生じることもありよろしくない、インドネシアの航空管制官のドンとしての悩みを吐露した。

その後、私は JICA のプロジェクトでインドネシアの「次世代航空保安システム整備に係るフィージビリティ調査」に参画させていただいたので、ワシトを悩ませていたこの問題を思い浮かべながら調査をしたところ、航空管制の実施上にも問題のあることが分かったので、インドネシア全空域を集中管理する航空交通管理センター（ATM センター）の設立をバックボーンとするインドネシアの航空管理組織の一元化を行うことを提案、これをシングル ATS と仮称してインドネシア政府への勧告とした。この頃のインドネシア航空当局の幹部たちは、私が 1983 年のインドネシア赴任当時に採用された若い幹部候補生が、20 数年後本当の幹部になって本省の局長や、運輸省次官になっていた時期にあたり、私が本当にインドネシアのことを思ってやっていることを分かってくれている人たちでもあって、よく話を聞いてくれた。

嬉しいことに、この勧告は、時間はかかったが 2013 年に、インドネシア航空総局の努力によってシングル ATS が実現されることになった。当初の提案から 30 年かかっていた。

御巢鷹山事故

1983年から1986年までの3年間の私のジャカルタ在勤中に航空界で起った大きな出来事は、1983年9月の大韓航空ボーイング747型機のサハリンでのソ連の戦闘機による撃墜事故、それに何といても大きな衝撃を与えた事故は1985年8月12日発生の日本航空123便ボーイング747SRの御巢鷹山事故であった。

あの日8月12日は、イスラム国インドネシアの役所がみんなそうであるように午後3時には職員の退勤が終わり、私も早めに事務所を出てJICAの事務所でメールをチェックしたのちポンドックインダの自宅に帰り、夕方シャワーを浴びているときに、在ジャカルタ日本大使館の運輸省出身アタッシュエーである宿利(シュクリ)正史1等書記官から電話が入り、何ごとだろうと思って電話口に出ると、第一報であり未だ詳細は分からないがどうやら日本でその日の夕刻日本航空の旅客機が行方不明になっているとの情報が入っている、大使にも報告しなければならぬので私の方で何か情報があれば教えてほしいと言うものであった。

これは大変なことが起こっていると直感し、さっそく情報を集めたいと思ったがCNNがあるわけでもなくインドネシアでは国営のTVRIさえも朝晩数時間のサービス時間のみであり日本からの特報など望めないで、まず東京からNHKの短波放送が何か報道をしていないか調べた。しかしNHKの全ての周波数がまったく受信できず、日頃でも東南アジア向けの定時放送さえよく聞こえない状況であったので、どこの放送でもよいから探そうと、短波帯の下の方の3メガヘルツ帯からゆっくりと少しずつ周波数を上げながら5メガ帯まで来たとき、やや強い電波が入ってきた。それがオーストラリアのABC放送だった。情報は日本に距離的に近い方からくるような気がしていたのだが、インドネシアの南の隣国から入ってきた。ABC放送は分かりやすい英語で日本航空123便の情報を日本の特派員報告として刻々伝えていた。日本に於けるテレビやラジオ放送の引用のような形で実に詳細に報道していた。詳細とは言え日本でもまだ何が起こっているのか分からない時点なのでその時に得られた断片的な情報を流しているだけであったが、当該機は羽田発大阪行きのB747SR型機であること、事故は羽田出発の後富士山の近くを巡航中に突然発生したこと、当該機の後方に搭乗していた客室乗務員が飛行中に機体後方でドンという大きな音がして白い煙が出たと報告していること、その近くのR5ドアが吹っ飛んだこと、出発地の羽田に引き返しているが操縦性に問題があることなどが分かった。

これらの情報から導き出した私の推測では、まず、ドンという音と共に白い煙がでたということから、与圧された機体が急に破壊され気圧が急減圧下したことが想像された。つまり機体の一部が破れているのだ。私はずいぶん前のことだが航空自衛隊の戦闘機に体験搭乗する機会を与えられ、そのため事前に航空生理学や緊急時の対処方などの講習を受ける必要があり、その講習の一環で高高度における急減圧(デコンプレッション)体験のため立川の航空医学実験隊の急減圧実験装置(通称チェンバー)でいわゆるデコンプを経験して

いた。客室乗務員の報告したドンという音とその後現れた白い煙という描写は、まさしく教科書にかかれるような急減圧の状態であり、その様な状態になるには明らかに与圧された機体の一部が破れている筈である。しかし、R5 ドアが吹っ飛んだと言うことは、ドアはその構造からドアだけで吹っ飛ぶことはなく、ドアが吹っ飛んだのならばドア周囲の構造も破壊されている筈で、機体は相当傷んでいると考えざるを得ない。しかし、過去の航空機事故を振り返ると機体が無残に傷ついても操縦系統が働いていると帰還した例もあり、期待をこめて次の情報を待った。



航空自衛隊百里基地でロッキード F104 戦闘機の体験搭乗を行うため、事前の航空医学実験隊の研修で得た航空生理学の知識や与圧チェンバーでの急減圧の体験が役に立つこととなった。

翌日は、当時日本のインドネシアへの空港建設の面での技術協力としてスマトラ島のパダン新空港案件が進行しておりそのための日本政府調査団が夕刻ジャカルタに到着することになっていて、一行の到着後に我々ジャカルタ駐在組と歓迎夕食会を行う予定になっていた。調査団は団長駒田航空局建設課長、管制官出身の航空局運航課田崎専門官ほか運輸省本省の専門家から構成されており、現地駐在組にとっては東京本省からの使節団を迎えることは大きなイベントであり、日本航空の重大事故が発生した翌朝に東京から出張してくる人たちからジャカルタでは知り得ない事故の情報を聞かせてもらえることを心待ちする気分であった。その日の昼ごろのインドネシア国営放送の僅かの間しかやらない放送時間に、日本からの航空事故のニュースとして NHK 総合テレビの引用ニュースで動画が流れた。その中に、事故に遭った日本航空 123 便が羽田空港を離陸する映像だとして、B747SR 機が羽田の南北方向の滑走路の北側 15 端から南方向に離陸する映像が映った。日本の空港の騒音対策における特使性を考えて離陸後いち早く高度を高められるよう設計されたその強力なエンジンのパワーで滑走路を進行したジャンボ機は東西に交差する滑走路 04/22 を通過する頃には急角度で頭を持ち上げ、長い滑走路の 3 分の 1 程度を使用した後で急激に離陸上昇する勇ましい姿が見えた。映像は 1 回きりしか見えないのでよくは分からなかったが、急角度で離陸したため、機首が上がった時にお尻を滑走路に擦ったかぶっつけたかのいわゆるテイルストライクが起こったかも知れないと思わせるものだった。

常識的にはボーイング社の実験でも離陸時に機首上げ角度が高くなりすぎてお尻を擦ったくらいで機体が壊れることなど起こらないものとされていたし、事実私自身管制塔で勤務中に出発時にお尻を擦り火花を散らしながら離陸しても何ごともしこらず運航する航空機は数多く目撃していた。しかし、今回はその程度が違ったのかもしれないし、そのため離陸時の衝撃で航空機の隔壁に小さなヒビが入り、高度の低い上昇中には何ら問題がなかったが、高高度に達し、与圧が高まり機内の気圧の外気との差が高くなった時離陸時の衝撃で発生したヒビが爆発的に破れたのではないかと仮説を立てた。当該機は羽田空港を南に千葉県の本郷方面に離陸し、東京湾で右折して横須賀を経由、まっすぐ西に針路をとり浜松に向かう経路を飛行するはずであり、高高度の巡航高度に達するのは小田原の近くを通過する時点なので、報道された事故発生時点とも符合する。

大使館の宿利書記官には、いまだ公式情報が集まらない中でメディアから知り得た断片的な情報から推測される事故のシナリオはこのようなものであると報告した。宿利書記官も、大使には、事故発生翌日のことでもあり情報不足だが JICA の航空専門家の推測だとの注釈をつけてこのシナリオを報告したと語っていた。その日の夕刻、運輸本省からの使節団が到着して、その一行と宿利書記官をはじめとするジャカルタ駐在組がジャカルタ市内の中華料理店の大きな丸テーブルで会談した。話題は当然昨夜の日本における大航空事故であったが、東京から到着した人々とはいえ期待した新しい情報を何らもたらさなかったのも当然だった。事故発生は前の晩であり、翌朝早々に飛行機に乗り 10 時間も機内にいて情報から遮断されていたのだった。しかし、普通では 3 日遅れでしか読めない新聞を、その日の朝刊を持ち込んでくれ、読ませてくれただけでも嬉しかった。ただし、事故の発生を伝えるのみで目新しい情報はなかった。

私は、中華レストランの大きな丸テーブルを囲み、管制官の後輩である田崎専門官らに、私の発想した事故のシナリオを話し、早急に羽田の滑走路 15/33 と滑走路 04/22 の交差点周辺の表面を調べ、航空機が離陸の際に擦ったかもしれない痕跡や、その際に落としたかもしれない金属の破片などを見付けるよう東京に伝えるべきではないかと言った。ジャカルタの航空局においても日本での大事故がみんなの関心の的になり、日本の航空事情はインドネシアに比べて格段に安全で、航空管制や捜索救難では完ぺきな仕事をしていると信じている人たちに、私はこの仮説を話して未曾有の事故の解説をした。その一方、仮説とは言ったものの離陸時の機体損傷説など流布させていいものかと心配にもなって来た。

そのころ、ジャカルタ中心街タムリン通りの日本大使館の正面にある日本航空系のプレジデントホテルの玄関で毎日新聞のジャカルタ支局の草野靖夫支局長と出くわした。草野支局長は私が羽田管制塔に勤務していた 1970 年代初めのころ羽田航空記者クラブ詰めていた

毎日新聞の航空記者で、よく航空問題や航空管制の話をした10数年来の旧知の関係であり、その後ジャカルタ支局長になり私より少し前からジャカルタに駐在していた。航空安全問題に詳しい草野さんにも私のシナリオを話したが、その懸念はあるけどどうですかね、といった反応だったと覚えている。



1970年代の初め東京羽田の航空記者クラブで知り合って以来のお付き合いであった航空問題に詳しい毎日新聞の草野靖夫さんと私。偶然にもジャカルタ在勤時代が重なった。

ところが、その後3日か4日たって、メディアが当該機は以前に大阪空港で尻もち事故を起こし修理した経緯がある旨を報道し、後部バルクヘッド（隔壁）の過去の損傷も明らかになって来た。また、事故の発生に至る過程が次々と報道されるに従って、私の仮説シナリオも大きく間違えていないことが分かってきた。私の推理の誤りは当日の離陸時に損傷したとしたことであって、時間の差はあっても指摘した推定問題点は同じであったので、ある程度は的を射ている、大使や書記官にも恥をかかせることがなかったと分かり内心ほっとした。

その後の航空事故調査委員会の調査の結果、事故の要因の一つとして当該機の過去の隔壁の損傷とその修理に不備があったことが挙げられた。

日本航空123便御巣鷹山事故は、航空界に居たものは誰でもあれだけの犠牲者を出してしまったことで、自分の占めていた位置に関連して何らかの反省があると思う。当時の日本大使館宿利正史書記官は本省に戻り、後に国土交通省事務次官にまでなられたが、今でもお会いすることがあるとこの大事故の時のことを話すほどに私達には大きな出来事であった。

インドネシアの治安

日本出発前からインドネシアの治安はかなり悪いと知らされていた。軽い方ではひったくりとか、空き巣、車上荒らしなどは何時でもどこでも発生する。インドネシア人のお金持ちの車に乗せてもらってと気が付いたのだが、日本人なら普通はやらなかったと思うが、乗り込むや否やバタバタと各ドアのロックをする。聞いてみると、信号などで停止した時に強盗に襲われることがあるので注意が必要だと言うのだ。

そういえば、JICAの事前研修のときゲスト講師で講演してくれたジャカルタの先輩駐在員も、例えば高級な酒を棚に置いておくと、最初は棚の中央にあった瓶が二日目には10cm右に、三日目にはさらに10cm右に、次の日には棚の端っこに、気が付かなければその次の日には瓶が消え失せていると笑い話のように話していた。嘘ではないらしい。交通事故でも、もしも人を撥ねたら被害者が死んでいるかどうか確認し、もしまだ生きていればもう一度引き直して確実に死なせるのがいい運転手だと聞いたこともあった。

例えば、私の女房が車で友人の家を訪ねるとすると、まず車に乗り込むのは扉で囲まれた自宅の敷地内のガレージ内で、それから女中に門を開けさせ、車で車道に出てその間に賊に襲われる隙を作らない。また、目的の家に到着しても門の前で警笛をならし、その家の雇い人が応答し確認した後門を開けてもらい、車で邸内に乗り込み下車するとうのが正しいやり方だ。私の妻はあるとき、訪問先でそんなにお世話をかけるのは申し訳ないと思い、クバヨランバルーの友人宅の前で車から降り、門まで進もうとしたとき一台のバイクが近寄って来て高速で通り抜け、その際肩から下げていたバッグをひったくられた。私にとっては高価なバッグの損害は別としても、現金や各種の証明書それにアメックスのカードを盗まれて届出やなんやらの手続きで大変な目にあった。盗難カードの不正使用で高額の損害が出るのではないかと心配していたが、署名が日本語つまり漢字であったせいかな日本円で2万円程度の不正使用が見つかった。これは届け出がしてあったのでアメリカンエクスプレスからの補償で解決した。女房も、ひったくりは卑怯だが引たくってくれと言うような迂闊な行動に問題があったとしきりに反省していた。

日本は治安が良いとされているが、日本でも世界のどこに行っても危機発生の可能性は多かれ少なかれ存在するので、自分自身で危機管理を心懸けていないといつ何が起るか分からない。申し訳ないが自分の運転手や女中など身近な信頼している雇い人でも小さなきっかけで裏切りがあるかも知れないと心の準備はしておかねばならない。私の住んでいた住宅も、夜遅く車で帰宅すると警備のため雇っているジャーガーと呼ばれる夜警員が門まで飛んできてボディガードのように警護してくれる。その度に金額は多少であるがチップを握らせる。これが保険であって、ケチケチすると得なことではない。

しばらくインドネシアに住んでみると心配するほど危険なことはないことが分かっては来るが、常に危機管理を行いその一つとして場合によっては家から脱出する手段まで考え通

常米国ドルを現金で 5,000 ドル位は常に準備していた。車で逃げる場合にもいろんな場所
で関所を通らなくなるのでキャッシュは最良の通行手形になるだろうと思っていたからだ。
私の妻も第二次大戦の敗戦後北朝鮮から逃げ帰るとき親は多大な金銭を使いながら家族の
命を保ってきた経験があり金で命を買う方法があるだろうことは理解していた。

例えば、速度違反とか一方通行違反とかで警察官に捕まった時、日本では完全に違法でか
えって罪が大きくなってしまうようなことだが、運転免許書の中に適当な金を隠し差し出
すと免許書だけは返して寄こして、その授受の間に地面に落ちた金は後で拾ってもら
う。仮に、正式な違反切符を切ってもらって罰金を支払うだけのために検察庁で 1 日の時間が
無駄になるのだ。

私と同時期に土木専門家として航空総局に勤務していた谷辺専門家は、乗車していた車が
人身事故を起こしてしまい被害者が怪我をして病院に搬送された。この時事故の処理をし
てくれた警察官に雇っている運転手の心証を良くしてもらおうとお金をつかませようとし
たが、頑として受け付けなかったと言うことであった。インドネシアにはまっとうな警察
官もいるのだ。

警官に袖の下なんてことはもう昔の話だと思っていたが、昨年ジャカルタに行ったとき、
現在では車の混雑緩和のためスリー・イン・ワン (3 in 1) という朝夕定められた時間帯に
は 1 台の車に 3 名以上の乗員がいないと市街部に進入できないというシステムがあって、
私の運転手はもう時間が過ぎたと思って乗客が私一人つまり 2 名乗りの車でスディルマン
通りに入ったのだが、その地域に入った途端に止められ運転免許証を出せとか車検証をだ
せとかトラぶっているのが分かった。車の外で 10 分ぐらいの間も揉めていたが遂に解放さ
れて戻ってきた運転手になんで揉めていたのか聞くと、警官は 10 万ルピア寄せせと言っ
ているのを 5 万ルピアに値切るのに時間がかかったと言っていた。もちろんこの 5 万ルピア
(約 500 円) は後で私から運転手にリファンドした。このようなことは今現在でも続いて
いるということだ。

偽警官

インドネシアではないが私はパキスタンでも似たような出来事を経験している。これも
JICA の第三国研修と呼ばれる仕事で、カラチで開かれた国際航空シンポジウムに講師とし
て招かれたときのことであったが研修生は周辺の国から派遣された国際航空の担当者であ
って各国からのエリートといってよい人たちである。私も国際運輸観光局国際航空課の航
空交渉調査官であったので将来これらの国との間で航空路線が開設される場合航空交渉の
折衝先のカウンターパートとなるかもしれない関係であって、彼らとは講師としてもまた
個人的にも友好的なお付き合いをした。ある晩研修の終わった後で、トルコ政府の女性課
長さんとパキスタン政府の航空交渉担当官とで宿舎近くのレストランで夕食会を行った。
食事の後、トルコ人女性課長をカラチに詳しいこのパキスタン人にタクシーでホテルまで
先にお送りしていただき、そのあと私は一人で次に来るタクシーを待っていたのだがなか

なか来ない。次々と現れるのは 3 輪タクシーでこれは敬遠した。実は私のホテルは歩いて
も 5 分程度で行け、立っている街角から緑色の Holiday-Inn の文字が見えるのだが歩くの
は何か危険でタクシーの方が安全だと感じていたのだ。その時また 3 輪タクシーが来たの
で再度断っていたところ、これを見かねたように一人の現地人が外人だと思って話しかけ
て来たらしく、3 輪車でも何も問題ないよと親切に教えてくれ、自分が付いて乗ってあげる
からと先に乗り込んだ。折角の親切に申し訳なくなつて、どうせあの目の前に看板が見え
ているホリデーインまでだから 3 輪車でもいいかと思い私も乗り込んだ。案内人の指示で、
私には何を話しているのか理解できなかつたが、動き出した 3 輪車は大通りから離れて脇
道から脇道に走っているものの 3 輪車は大通りが走れないのかもしれないし、一方通行か
もしれず、脇道のところどころでまだホリデーインの看板が見えるしその内着くだろうと
思っていた。3 輪車は塀で囲まれた高級住宅地のような地域に差し掛かり、立派な家もある
んだと感心していた時急に車が止まり、脇にいた例の案内人が飛び降りて逃げて行ったの
で何が起きているのか訳が分からなかつたが、目前に軍隊か警察か不明だが黒っぽい色
の軍用ジープが現れ、飛び降りた 2 名の制服がカービン銃のような銃口をこちら向け「手
を上げろ」と指示している。なぜだと聞くと「お前は今売春宿の前に居る、買春の容疑で
調べる。」という。指示通り車を降りると、車に両手をついた私を後ろから身体検査し、私
のポケットに手を突っ込み持ち物の内容を調べた。私は現地のお金はチップかタクシー代
程度しか持たず、レストランでの支払いはクレジットカードで済ませるので現金は持ち
歩かないが、成田出発時に残っていた日本円で 4,000 円の千円札 4 枚がポケットに残って
いた。取調の警官はこれがどのくらいの価値がある金かと質問するので 30 ドル位だと言
てやると「なんーんだ」という感じの反応だった。私は、上官と思しき男に対し私は日本
政府の人間であり、現に公用旅券も持っており、買春の意思は全くなく、事実買春に来た
のならそのための十分な金さえ持っていない、とりあえず日本大使館か領事館に連絡した
いと要求した。彼らは何か相談していたが、無罪釈放だとして私を現場に残し、ジープで
立ち去って行った。気が付くと私の 4,000 円は返してもらえず、なくなっていた。3 輪車の
運転手は仲間ではなく、ことの成り行きを震えながら傍観していたが、事件が終わった後
私を乗せ目的地のホリデーインまで送り届けてくれた。

現地の人にこの話をしたところ、それは案内人と警察官を装った連中がグルであり、最初
からカモを誘い込み、予定の場所に連れ込み待ち受けた仲間が金銭を脅し取る手口ではな
いかと解説してくれた。言われてみるとその筋書き通りの出来事であつて、私の危機管理
がなっていなかつたと反省した。本来なら、この件を大使館や領事館なり JICA 現地事務所
に報告すべきだったが、運輸省の人間として恥ずかしいと思ひ報告はしていない。

先進国でも偽警官

偽警官は先進国でも現れる。オランダのアムステルダムに行ったとき、オランダの貿易港

ロッテルダムを見たいと思い仲間と一緒に出掛けた。丁度、東京から横浜に行く感じで電車に乗って行き横浜駅にあたるロッテルダムの駅を降り、左の方にはヒルトンホテルが見える駅前の広場を通り抜け商店の立ち並ぶ通りの方を歩いていたところ、ミッキー・ルーニーに似た背の低い白人がにこにこして近寄ってきて“Do you speak English?”と英語は話せるかと問いかけてきた。私たちは、“Sure we do, how can we help you?” と大丈夫だと応えた。その答えを聞いて彼はなんだかドギマギした感じで、あまり上手とは言えない英語で“Where is Hilton Hotel?”とヒルトンホテルの場所を聞くのだ。可笑しいじゃないですか、ヒルトンホテルは振り返れば見える位置にあり、私たちは笑いながらあんた何言っただのと“it's just over there, can you see?”などと言いながら指差しているとき、小走りで軍用のセーターを着用した色の浅黒い青年が現れ、君たちは何をしているのかと下手な英語で何か警察手帳のようなカードを示しながら、パスポートを見せろと言う。はっきりとは分からないが警官だったら仕方がないと、パスポートを示すとその内容を見ようともせず、続けて現金は持っておるか聞く。現金は本当に電車賃に毛の生えたぐらいしか持っていないのでそう伝えると、仕方がないと言ったジェスチャーをしながら、「怪しい外人と話をしない方がいいよ」などと訳の分からぬ忠告などして、足早にその場を去って行った。その時、さっきヒルトンホテルの場所を聞いたあの男も同様に逃げて行った。

ロッテルダムの繁華街の街角には、警察のパトロールカーを停車させながら監視している警察官がいたので、今しがた起こった出来事を話したところ、彼は、それは偽警官だ、昨日も香港人が同様の事件に巻き込まれ 500 ドルも騙し取られたと話してくれ、何もなくてよかったですねと慰めてくれた。その後ホテルに戻ってからこの経緯を文章にし、犯罪の再発防止のお役に立てて欲しいとして、ロッテルダム市に e-メールで報告しロッテルダムの日本領事館にも同文を cc で知らせたところ、2 時間もしないうちに市から報告への礼と再発防止に努力する旨の回答があったが日本領事館からは未だになんの反応もない。だが、NHK 国際放送で見る海外危険情報で似たような事例が紹介されているのが見られるので、ひょっとすれば活用してもらっているのかも知れない。

欧州の国では犯罪人が必ずしもその国の国民ではなく、他国からの出稼ぎや無国籍物の仕事であることが多く、この場合もオランダが悪いわけではない。彼らは通常言葉の通じない日本人などに声をかけて、相手がドギマギしている間に騙して金をせしめるという手口であって、われわれをお客に選んだのが誤りであったようだ。

必殺仕置き人

私たちのジャカルタ着任当時の町の話では、商店やら金持ちの人たちが悪い奴らにカツアゲされたり、詐取されたり、殺されたりする事件があり、その犯人と思われるいわゆるヤクザのような不良集団が多く存在し当局は困っていたが、その連中が次々と不審な死に方をする事件が発生していた。新聞による報道で、その死が決まって「ある町で夜間にジ

ープに乗って現れた数人の男が仕事をして闇に消えて行った。」と言う風に伝えられることが続いた。噂では、警察の謀略による謎の仕置き人の仕業ではないかと言われていた。そして、このような仕置きを恐れたジャカルタのヤクザたちが次々と首都の町から逃げ出しているという噂も伝えられた。ジャカルタにインドネシア版鬼の平蔵か中村主水がいたのかもしれない。善良な我々市民にはどちらかと言えば嬉しいニュースのように見えたが、さすがにジャカルタの正義派の弁護士たちが立ち上がり、仮に極悪人であっても仕置き人のようなものに殺害されていることは見過ごせないと政府を追及し、これにメディアも同調した。以後、事件の解明こそなされなかったが、少なくとも類似の事件は再発しなくなった。

海兵隊武器庫爆破事件

インドネシア海兵隊チランダック弾薬庫の爆発事故は1984年10月1日の夕刻起こった。もう夕方でもかなり暗くなった頃、プロパンガスのボンベ事故のようなドンという鈍い爆発音がして異様な空気を感じた。家から飛び出し、私の住んでいるポンドックインダから見まわしてみると東南の方向の空が赤く、火災が発生しているような上空の明かりが見えた。南東の方向には娘の通っているジャカルタインターナショナルスクールがある。この学校は以前にも火事を起こして再建のため父兄に多額の寄付金を要請したことがあったと聞いており、また火事があったのでは大変だと思い、とに角何が起こったのか見に行こうと車を走らせた。インターナショナルスクールまで来てみたが何ら異常なく、さらに火元を見ると近くにはなっているが更に遠くの南東の方向である。この方向には息子が通うジャカルタ日本人学校がある。さらに車でパサールミングーの方に進むと前方から多くの人たちが難民のように避難して来ている。その向こうに大きな火炎とボンボン、ボンボンと音がして爆発が起きているのが見え、火元は日本人学校ではなく、その近くのインドネシア海兵隊の兵器庫だと言うことが分かった。

日本大使館や JICA 事務所に知らせる必要があったのでとりあえずその場所から引き返すことにして車の向きを変えると、避難民の何人かが車に乗せてくれと近寄ってきたが、ここで何人かを乗せることで、群衆が押し寄せたりしてことが重大になる可能性が考えられたので非情だが断り、大急ぎで自宅に戻りしかるべき方面に事態を報告した。

その後一晩中我々の住んでいるポンドックインダ地区の上空は兵器庫にあったロケット弾をはじめ種々の爆発物がまるで花火大会のフィナーレのように飛び交いその破片がこの住宅地を襲い被害を被ったか家屋も多かった。私たちの近くに住む JICA 派遣専門家の同僚である北海道開発局出身の渡辺港湾土木専門家の家には爆弾の破片が突き刺さったが、幸いにも人命に損傷はなかった。

後で分かったのは、かなり離れているジャカルタ市内のメンテン地区までも爆弾が飛んで行ったそうで、人々が戦争か内乱でも起こったのではないかと思ったのは当然だったかもしれない。



地元の新聞で報道されたジャカルタ・テランダックの海兵隊兵器庫爆発事故の様。(Jakarta Post)

この事件は、日本でも相当大きく取り上げられたらしく各方面の知り合いや大阪の実家の母や弟たちからジャカルタは大変な騒乱の中にあると見られてお見舞いを受けた。危機管理の専門家から見れば、インドネシア国内の政治情勢もこれあり事件はかなり重大視され、軍内部での反乱かも知れないとも考えられ、さらなる騒乱を呼ぶのではないかと懸念された。日本の大手企業などは家族を直ちに保安のよいレジデントホテルや距離の離れたボロブドゥールホテル、またシンガポールのホテルなどに非難させるなどの手を打ち、企業の中には日本に緊急避難させる会社もあった。私も理事の一人であったジャカルタ日本人会の理事会では、在ジャカルタ日本領事館の岩田領事を囲み全てのジャカルタ在住日本人の避難をどうするかを計画を語り合った。岩田領事はその時点で登録されている在留日本人は 6,000 名であるが、実際は、1 万 4,000 人はいるのではないかとのことであった。米国などは、在住のアメリカ国民の全員をアメリカ大使館敷地の中に収容し 1 か月は保護でき、またアメリカ海軍の軍艦がインドネシア近海まで出動しているとの情報もあり、そんな情勢下で日本はどうしようかというのが議題であった。

日本人全員の日本への脱出のためにはジャンボ機でも少なくとも 35 機が必要で、自衛隊の艦艇の派遣など及びもつかず、日本大使館・領事館には集合する場所もなく食料や水の準備も、寝泊りできる施設もない。会議の結果出された結論は、国としては何もできないので、それぞれの会社や団体で安全な対処の方法を各自工夫することが決まった。我が国の危機管理はこんなものだ。人柄のよい岩田領事は申し訳なさそうにしていた。

幸いにも、事件は最少の被害で収まり、心配された軍隊の暴動や動乱ではなく何らかのミスによる爆発事故であったと分った。日本人社会では日本人学校の大方の窓ガラスが割れ体育館の天井が落ちる被害で済んだ。これらの損害は日本の大手建設会社が無償で引き受け修繕してくれ、学校は復旧したと聞いた。困難から立ち直るときに日本人社会の見せる底力は素晴らしく頼もしい。

[写真]



インドネシアの町には種々の物売りが回ってくる。

毎日現れる美しい女性の売り手は、健康飲料(ジャムー)の売り手だ。種々のジャムーがあって、お客の健康具合によって調合してくれる。



野菜(サユール)売り。

あまり新鮮とは思えない野菜を売りに来る。お手伝いさんたちが自分の食事に買う。



これは飲み物ではない。飲料水の空き瓶を利用してガソリンやオイルを少量ずつ販売する店だ。仕入れ元は、運転手たちが車から抜きとったものだという噂がある。



金魚売りの屋台。

金魚鉢はインスタントコーヒーなどの空き瓶をリサイクル。



果物の王様と言われるドリアンを売る屋台。

ドリアンはジャカルタの街あたりだとかなり高く、貧乏人はなかなか手が出せない。



ヤシのジュース売り。

街では、ジュースを氷で冷やしたり、白いココナツミルクを混ぜたりし、綺麗なジョッキに入れて売る。

日本人は氷の使用を断った方が無難だ。



子供相手の砂糖菓子売り。

屋台ではなく、売り台は肩に担いで運んでいく。



シンコン・ゴレンの屋台。

芋に似た根菜などを揚げて売っている。昔は匂いのきついヤシ油を使っていたが、最近は油がよくなったと言われる。



水売り。

インドネシアでは水道の水は基本的に飲めない。スーパーマーケットで高価なアクア(ミネラル水)を買えるが、庶民はこの種の水を買う。

インドネシア語で水のことはアイルといって、綴りは Air である。Air だが空気ではない。



油売り。

こちらは見た目では水に似ているが、実は灯油(ミニャック)を売っている。

ミニャック売りの“ミニャック、ミニャック”という呼び声は日本の金魚売の声に似て特徴がある風物詩だ。



ミー(そば)売り。

街で最も多く出会うのがミー売りの屋台だ。使用した皿洗いの方法など衛生面でどうかと思うがインドネシア人には人気の高い食べ物だ。



サトウキビ売り。

サトウキビは日本のように噛んで味わう人はあまりなく、ドラムの機械で絞って氷を入れて冷やしジュースとして飲むようだ。



くだもの売り。

綺麗に切った種々の果物を売る。
手前の赤いのはパパイヤ、次の赤と黄色のものがスイカ(スマンカ)、メロンだ。



ランブータン売り。

くだものであるが季節があって、その時はランブータンを専門で売る。
ライチーに似たくだものだが、周りの外皮が毛のようなもので覆われていて、毛髪を意味するランブートからランブータンと呼ぶそうだ。

[第2章 終わり]