

## ポンドックインダの風は涼しかった

### 第3章 新米航空管制官に航空事故の洗礼

#### 航空交通管制官

私は航空交通管制官という職業があることを知らなかった。高校時代に仲の良かった友人たちが立派な大学教育を受けて一流の会社に就職することが決まったなどと報告してくれるにつけ、気づくのが少し遅かったが自分にも友達たちに話しても恥ずかしくない男一生の仕事と言ったものを見つけることをしなくてはならないだろうと考えるようになった。とは言え、何の資格も能力もコネもない人間を雇ってくれる会社などあるはずもなかった。国家公務員は学歴を問わず公平な試験による合格者が採用されることは知っていたが、中級職以上上級職には専門能力が問われ法律なり電気工学なり学歴資格が必要であり、自分にはそんなチャンスはないものと諦めていた。ところがあるとき新聞を見ていると広告欄に外務公務員と航空管制官採用という外務省と運輸省の公告が並んでいるのが目に留まった。よく読んでみると試験は共に英語が専門学科であり憲法や法規については一般常識の範囲で行うとされていた。これなら受験できるのではないかと思ったが、私のその当時の常識では外務省の方は容姿端麗で社交的で英語がしゃべれて立派な家系などが求められるのだろう、つまり、私はそんなものは持ち合わせていない、ところでもう一方の公告にある航空交通管制官とは一体どんな仕事で何が求められているのか疑問だったが、私にとってチョイスは一つしか残っておらず、運輸省の方を選ぶことになった。英語が専門学科というのなら、同年代の人たちと何とか競うことは出来るだろうと思ったのだが、航空管制がどんなものかについては依然全く分かっていなかった。私の本心は、最低線でもこの試験に受ければ、友達たちにこの大学の教養学部終了程度の試験には受かったが就職はしなかった（だから君たちにあまり遅れはとっていないよ）とでも言えるのではないかという程度に思っていた。

人事院の行う第一次試験は、寒い時期の12月、大阪の風の強い冬に、上本町の高台にある清水谷高校の教室で行われた。試験に遅れないように早めに到着してみるともうそこにはすでに多くの人たちが待っていた。皆な賢そうな顔つきをしていて、中にはニューズウィークや英文毎日、朝日イブニングニュースなどを読んでいる男もいるではないか。それを見ただけでもこんな連中と競争するのでは私はだめかも知れないと思わせた。そこで一緒に待っていると誰からともなく自己紹介など始まって相手は名刺を差出して、見ると何とか大学英文科とか羨ましいような学歴を持っている連中だった。何より、名刺を持っているなんて凄いと感じた。

時間が来て試験場となる教室に案内された。受験者の全員を4室ぐらいに分けていたので、1室に30人としても100人以上が受験していた。ますます不安になって来た。試験は大阪以外に東京や福岡、仙台でもやっている筈で、この分だと全国では1,000人とか2,000人

とかが受験しているに違いないと思わせた。この年の採用予定は全体で 60 名だと言うことだったので、大変な倍率になるなと思った。

試験は適性試験、一般教養試験、英語試験などが行われた。適性試験は教室前面の黒板上に 10 ケタか 15 ケタの数字が何行か表れ、それを 30 秒くらい眺めた後、数字が隠され、受験生はその間に覚えた数字を答案用紙に書くという類のもので、私には最初の幾つかの数字は憶えられたがとても全部を憶えられるようなものではなかった。一問終わると、また同じようなテストが続けられ、また失敗。ところが、私の右側の席の方から、私が回答書き入れに困っているのに、もう出来ましたとばかり書き終わって鉛筆をコロンと机の上に投げる奴がいた。コロンという音はまた寒い教室によく響いた。すごい奴がいるものだと感心し、ますます自分が無能であることを確信した。誰かは知らないが敬意を払いながらその人の顔を憶えて置いた。

一般教養試験は憲法、民法、国際法についても私の知識の範囲で何とかこなすことが出来た。英語の試験になるとむしろ易しいなと思ったのだが、試験時間の合間の休憩時に教室から出て来たとき、知り合ったあの英文科卒業の男が「難しかったですね」と言った。私はこのあたりから何とかかなりそうだと自信を取り戻した。

一次試験の可否の知らせは、年の明けた 1960 年の 1 月だったように思う。何と私は合格していた。そして、それは 2 月の中ごろに二次試験が東京で行われるとの通知でもあった。私は、小さな子供の頃の親と一緒に旅はあったとは思いますが、生まれて初めて東京に行くことになり、大阪駅からは煙のもくもくと出る蒸気機関車で夜に出発、途中の関ヶ原の合戦場に近い米原駅で真夜中に電気機関車に付け替えられる、東京行きの急行列車に乗った。当時は日本の代表的幹線である東海道本線でさえも京都から米原までの間は電化されておらず列車は蒸気機関車が引き米原駅で機関車を取り替え、米原から東は終着駅東京まで電気機関車で運行された。京都を出てしばらくすると逢坂山トンネルがあり、その先大津まで続くトンネルの中では蒸気機関車が登りの坂道をモクモクと煙を吐きながら進むので客席は煤だらけ、燃える石炭の臭いで乗客は息もできない状態だった。米原駅では機関車の付け替えのため 20 分くらいの停車時間があり、その待ち時間にホームにあったそば屋で食べたにしんそばの美味しかったことは忘れられない。列車は夜の暗い内に名古屋を通り過ぎて、からりと晴れ上がった翌朝には見事な富士山の脇を通り、東京に着いた。

関西の人間は入学試験などで上京するとき富士山が綺麗に見えると合格するものと信じていた。私は見事な富士山の雄姿を見たのだから成功するに違いないと思った。二次試験は霞が関の人事院で行われた。試験場に着いて見ると 60 人程の人が来ていた。これだと全員合格になるのではと思うくらい少ない人数だった。第 1 日目は身体検査などで終わり、翌

日には英語の実地試験などが行われると聞かされた。そして翌日は、関東一円で春一番が吹き荒れ大変な天候になったが、人事院の建物に行くと、なんと前日の倍の 120 人程の受験者が来ていた。前の日は地方からの受験者のみで、第 2 日からは東京で受験した者が合流したと言うのだ。これでは前日に楽観した合格率がまた半減するのではないかと思うと同時に東京で受験した連中はなんと賢そうな顔つきをしていることか、またもや俺はダメかと思った。

ところで、大阪での一次試験で顔を憶えて置いた鉛筆を寒い教室の机の上にコロんと転がしたあの凄い男は来ているかと思まわしていると、彼もしっかりと来ていた。また他の、大阪の試験場で顔見知りになったとてもフレンドリーな振る舞いをする男も来ているのが見えたが、未だ名前も知らない人達だった。その後分かったのだが、凄い男は城谷節二、フレンドリーな大阪人は稲田（旧姓寺西）醇三だった。大阪から出て来た受験生同士ですぐに仲良くなった。

二次試験は、最初に全員が一堂に集められ、英語の聞き取り試験が行われることになり、テープに収められたアメリカ人の吹き込みと思われる比較的長い文章を聞き取りその内容要旨を紙一枚にまとめると言うものだったが、その試験のやり方を試験官である管制官の先輩が英語で説明した。私はそれまでこんなに上手に英語を話す日本人を見たことがなかった。これが、遠藤貞雄（6 期生）だった。こんな素晴らしい先輩のいる航空管制という世界に私は入ろうとしているのかと感激した。テープの英語も米軍の英語放送程度であり、これも何とかうまく解答できた。

次は、受験生は 10 人程のグループに分けられて英語の口頭試問などを受けることになり、そのグループごとの先導を行うため、われわれ受験生の 1 年前に受験しこの時はまだ研修中であった 21 期生の先輩管制官たちが当たることになっていた。この時親しく先導してくれたのが野村友作（21 期生）や中辻吉郎（21 期生）らであった。私は、外交官は容姿端正でなければと思うが管制官はそうでもないと考え受験して来たのに、これらの先輩のなんと高尚なマナーそれに見事な容姿を見て、またも自身を失いそうになった。

英語の口頭試問が始まった。受験生は一人一人廊下で順番を待って、姓名を呼ばれてから試験室に入った。試験室に入った後、会話はすべて英語で行うことになっていた。試験官の席には 2 名の試験官がこちらを向いて座っていた。私の勝手な想像で、部屋への入り方や椅子への座り方などすべて見られているのだらうと緊張したが、二人はとても打ち解けた柔らかな感じで日本的ではない雰囲気私を安心させた。この試験官は日本の航空管制官の草分けである泉靖二（いずみ・せいじ）航空局管制課補佐官と中村和彦管制官（4 期生）であった。



日本人で初めて航空交通管制官となったのは、泉靖二(いずみ・せいじ)、小暮右太郎(こぐれ・うたろう)それに西郡(にしごおり)の3名であった。

写真はアメリカオクラホマシティの航空大学校で航空管制の研修を受け、管制官研修棟の前を歩く泉と西郡。

泉は航空局管制課長、大阪国際空港長、運輸省安全監察官などを歴任、小暮は元のパイロットに戻り、読売新聞の航空部へ、西郡も同様にパイロットに戻り、日本航空で活躍し、いずれもその後の日本の航空界に貢献した。

口頭試験は、泉靖二試験官の低い声で貫禄ある英語でまずは姓名の確認ではじまり、家族構成などを聞かれた。

まずは“**How many brothers and sisters do you have?**”と兄弟は何人ですかと聞かれた。私は管制官という職業柄、何よりも即答をすることが求められていると思っていたので、いつも言いなれている「6人兄弟です」と言うつもりで即座に“**I have six brothers.**”と答えたところ、脇に座っていた中村和彦試験官が私の資料を見ながらなんだか私の兄弟の数を数えたように見え、“**You have six brothers?**”と本当に6人ですかと聞いているような気がして、初めて自分のミスに気づき、“**Uh, I have five brothers.**”と訂正した。6人兄弟は間違いであって自分を除いた5人の兄弟と言わねばならなかったのだ。数を言い間違えるなんて管制官として失格ではないか、これは大失敗ではと心配したが、続くその他の質問には何とかうまく答えられ、二次試験は終わった。あとは運を天に任せるほかない。引率する野村友作先輩は何かと励ましてくれ、大丈夫ですよ、合格できますよと気を楽しませてくれた。

1960年3月の初旬になって、運輸省航空局総務課長から速達書留で文書が届いた。実はその前の2月の下旬だと覚えているが大阪の私の家の周辺で警察から内々に身元調査のよう

な調べが来て私のことを聞いていると近所のおばちゃんから「内緒やけどあんじょう言っといたからな」という知らせがあった。また、警察から公安の担当者から警察に来てくれるという案内があり出頭してみると、「あんた、運輸省の管制官試験受けてはんの？ 大事な仕事や、しっかりやりや。」と激励されることなどもあって、これは合格したかなと予感させるものはあった。運輸省航空局総務課長からの文書は、航空交通管制官採用試験に合格した旨と、4月1日付けで採用する、採用を希望する場合は戸籍謄本、大阪市の発行する身分証明書などを添えて速やかに回答するよう述べられていた。しかし、依然として私には航空交通管制とは何なのか十分に分かっていなかったのが躊躇していたが、その実態がいやでも分かる出来事が起こった。

1960年3月16日の夕刻、名古屋空港で全日空のDC-3型旅客機と航空自衛隊のF-86D戦闘機が滑走路上で航空交通管制官のエラーに起因すると思われる衝突事故を起こしたのだ。名古屋の小牧空港は民間機と自衛隊が共用している空港で、着陸した全日空機がまだ滑走路を出ていないうちに自衛隊の戦闘機が離陸滑走を始め滑走路上で衝突スチュアードスなど3名が死亡し負傷者も出たというニュースで、テレビや新聞で詳しく航空管制の解説がなされた。ニュースの中にはたったこの前に東京で面接試験を受けたときの試験官であった泉靖二管制官も名古屋で調査に当たっていると報道しており航空事故が自分に身近なものであることを痛感した。別のニュースでは、管制官の重大な責任に比べ待遇の悪さも報道されて、将来の大幅な待遇改善が必要であるなどと書かれていた。

私はこの責任重大と評価される仕事、人の命を守る仕事、これこそ男一生の仕事として間違いないと思い、直ちに航空局に採用を希望する旨速達を出した。



名古屋空港で発生した全日空機と航空自衛隊戦闘機の滑走路上の衝突事故を伝える新聞。

記事は「管制塔の指示に問題」と管制官のミスを示唆している。

マスコミはこの後も連日にわたり航空管制に関わる記事を報道した。

この被害者たる全日空機の副操縦士は管制官1期生であった河合長作であった。

4月1日付けで航空交通管制官第22期生27名が羽田に新設された航空保安職員研修所に集合した。開講式にはい泉靖二管制課長が挨拶を述べ、そのとき彼が私たちに対して最初に発した言葉は忘れない。

「仲間が増えて嬉しいです。」

この頃までは、航空局の中でも航空交通管制官という職種は新しい職種であって、役所の中ではいわば少数派の外人部隊のような感じで、組織の中に先輩のいないグループであった。航空の安全保持はもとより米国の軍隊が管理している日本の空域奪還を推進しているものとして着々と人数を増やしコアな存在になろうとしていたころであって、その意味でも泉にとって仲間が増えるのは喜ばしいことだったと思う。私は彼から仲間と言われて何とも嬉しかった。いよいよ管制官の仲間の一員になったのだ。

航空管制の研修を受けるにつれて、自分のそれまで知らなかった凄い世界があることが分かり、毎日の勉強が楽しく、私はそれまでの人生で経験したことのないほど勉強に励み多くの知識を得た。教官には渋谷賢吉（航空管制官6期生、航空機概論）玉城勝也（12期生、空港管制）工藤修（10期生、進入管制）中村和彦（4期生、航空気象学）西畑工（3期生、航行援助施設）中道浩（9期、航空路管制）などの熱心に後輩を育ててくれる優れた管制官たちがいた。紅一点の英語の講師にはイギリス人のリンゼイ婦人もいた。彼女は私の英語の話し方の抑揚がよいと褒めてくれ、どこで英語を勉強したのか聞くので、「私の英語は大阪弁のイントネーションで話しているだけです」と答えたら笑っていた。

研修終了が間もなくなかったころ、私たち米軍基地に存在する管制施設に派遣される要員には特別講座があり、この方面で経験のある赤嶺高照（6期生）から種々の注意事項を授けられた。中でも赤嶺が厳しく言ったことは「責任者の許可を得ることなく米軍基地の中では絶対に写真を撮るな」ということだった。このことで私は後に大失敗をしてしまうことになる。

### 一隅を照らせ

防衛大学校なら内閣総理大臣が卒業式で訓示を述べるのが恒例のようだが、航空交通管制官研修の卒業式には日本航空の社長が祝辞を述べる。当時の日本航空の社長は松尾静磨（航空局出身初代航空庁長官）という立派な人物であった。あの頃の日本航空はよく事故も起こしたし、経営でもそう芳しくなかったようだが、彼は単に日本航空の社長ではなく我が国の航空界のリーダーとして尊敬されていた。松尾静磨は巣立っていく航空管制官の雛鳥たちに、「一隅を照らせ」と語られた。無知だった私にはこんな言葉もあるのかと鉄棒で殴られたほどのショックを受けた。

「一隅（いちぐう）を照らす」という言葉は、比叡山を開いた伝教大師・最澄（でんぎょうだいし・さいちょう）の言葉で、「径寸（けいすん）十枚これ国宝にあらず、一隅を照らすこれ則ち国宝なり」からとられたものだ。「径寸」とは金銀財宝のことで、「一隅」とは今自分のいる場所のことであり、お金や財宝は国の宝ではなく、自分自身が置かれたその場所で、精一杯努力し、明るく光り輝くことのできる人こそ、何物にも変えがたい貴い国の宝であるという意味の言葉であった。私は以来、常にこの言葉を忘れず自分に言い聞かせながら一隅を照らすべく生きてきた。

近年、私は航空コンサルタントをやっているので途上国などで若い航空管制官などの集まるシンポジウムで話をする機会があるときには、これを英語などに翻訳して話して聞かせているが、アメリカ人の友人の一人がその言葉はキリスト教の聖書の中にもでも共通するフレーズがあるといった。彼に教えられた聖書の中の言葉は”Brighten your corner”というそうで正に一隅を照らせである。私は聖書で確認はしていないが、この友人の言葉を信じてこれを活用し受け売りで航空管制官など航空関係の人々への講演などでお話しして共感を得ている。

松尾静磨はまた、度重なる航空事故への対策に関してその社員に対して勇気ある臆病者という言葉を使っている。安全のためには「臆病者といわれる勇気を持って」無理な運航をしないよう諭した言葉である。ヒューマンファクターズの考え方では安全は管理者の作る組織内の安全文化が最も重要としているが、彼は50年以上前からこれを実践していた。

このことも松尾の言葉の受け売りではあるが、私は機会があれば安全記録の芳しくない発展途上の国の航空関係の人たちに伝えている。

研修所で修了式を終えた後、現地赴任までに休みをもらい、各地の管制施設を訪ねて勉強してみたいと思い、私の実家のある大阪から赴任地の三沢までの各地の空港などを訪ねた。まず、伊丹の大阪空港から始めた。伊丹の大阪空港といういい方は論理的ではないが、大阪の人たちは大阪空港を伊丹空港と呼んでいた。公式には伊丹空港の正門や運輸省の事務所が大阪府の領域内に所在していたので大阪国際空港とされていた。私は子供の頃陸軍記念日に飛行場の開放がされ飛行機の展示などがされる機会に父に連れられて来たことがあり、その時は阪急電車の蛍池駅から田んぼの畔道を延々と歩いて行った記憶があり、その沿道で模型の飛行機や落下傘を売る出店が並んでいて、私はそこの出店で空に放りあげて遊ぶ落下傘を買ってもらった思い出がある。日本陸軍の落下傘部隊がスマトラのパレンバンに侵攻し、空の神兵と呼ばれていた時代のことで、子供たちにもパラシュートのおもちゃが人気を得ていたのであろう。あれから戦争が終わり、アメリカの空軍が進駐して来て日本陸軍の飛行場が米軍のキャンプ・イタミになっていた。ゲートにはカービン銃を持っ

た日本人警備員がいたが目的を告げると簡単に入れてくれた。大阪空港の管制官の事務所は全日空の乗り場となっているバラックの一角にあった。そもそも国際空港とは名ばかりで、米空軍の基地の一部を間借りして運用しており、事務所や旅客ターミナルさえ軍のバラックを改造したものであった。しかしそんな中でも日本の管制官たちは情熱をもって仕事をしていて、応対をしてくれた和田莞爾（6期生）はまことに親切に教えてくれた。大阪国際空港では古い電柱で造られたのではないかと思われるような木造の管制塔があってこれまたとても国際空港の管制塔とは思えない代物だった。



当時の大阪管制塔の写真が見つからないので部分的に写っているものだがご覧いただきたい。

管制塔は後ろに写る木製の塔で、鉄骨で補強されている。この写真は他の目的で撮られたのでキャットウォークまでしか映っていない。実は、管制塔を背景に映画撮影をしているアメリカの撮影クルーを撮っており、中央で横顔を見せている男優はリチャード・ウィッドマークだ。当時大阪管制塔にいた石田照雄（22期生）が撮影した。

大阪管制塔は、長さ 6,000 フィートの短い一本の滑走路のみの空港を管制していたが、空港のすぐ東の脇には小高い五月山があり、また滑走路の延長線には六甲山が障害となり、空港管制は易しくないのには間違いないが、それよりも飛行機の駐機できるスペースが少なく着陸しても行き先がないとか、地上管制も難しく、計器飛行に使用するレーダーに至っては第 2 次世界大戦中に米軍が使用していた中古レーダーだと知って、日本第 2 の大空港と思っていたが航空管制のインフラストラクチャーに問題が大きいことを教えられた。

次に訪問したのが名古屋空港。この空港は全日空機と自衛隊機の衝突事後でも話題となった軍民共同使用の空港だった。この管制塔でも優れた先輩管制官たちに会うことが出来た。宇野善男（6期生）高野弘也（8期生）落合進（17期生）それに林国夫（4期生）の方々がこのほやほやの新入生に親切にあたってくれ、実にこのご縁で私のその後のキャリア全体の節々で応援してくれた。

航空管制センターは軍事上の危機管理の考えでは重要施設とされ、通常、空港や都市の中心から離れた地点に設置され空襲などの被害を受けにくい構造になっている。埼玉県入間



のジョンソン基地（現在の航空自衛隊入間基地）の地下壕にあった東京航空交通管制本部を訪ねた。そこでは平尾昭（1期生）のご指導により日本の航空管制の中枢をくまなく勉強させてもらう機会を得た。私のこれから働くことになるミサワ・コントロールと密接な連携をすることになる施設であることを教えられた。しかしこの施設もいわば米空軍の施設の払い下げであって、かなり劣悪な作業環境で働く管制官たちが印象に残った。



東京航空交通管制本部（ジョンソン基地内）FAA 資料

東京では、羽田の東京国際空港管制塔では研修中からお世話になっていた市村修一（4期生）や末永明（4期生）らに挨拶し、励まされた。この人たちがその後私の直属の上司になるとは知るべくもなかった。末永は素晴らしく上手に英語をしゃべる人で、私も感心しながらその仕事ぶりを観察していたのだが、長々と指示を与えた挙句にパイロットが理解できず、もう一度指示を繰り返して欲しいという意味の“Say again”と言うと、私が見ているのでわざとそうしたのかもしれないが、このパイロット俺の英語が分からねーのかと言いながら手に持っていたマイクロフォンをコンソールに投げつけ、怒って見せた。2年後に何かの縁で私の上司になって転任して来て私たちの管理者になったとき、君たちマイクは大切に扱ってくれよな、結構高いんだと言ったのには笑ってしまった。立場によって豹変するのが出世の秘訣かも知れない。

かくして、このように各地で時間を食ってしまい、三沢で私たちの常識はずれの遅い着任を待っていた新美華長（にいみ・かちょう、4期生）課長は一体どうなっているのかとやきもきしていたらしい。上野発の夜行列車で東北本線古間木駅（後の三沢駅）に到着、駅から航空局の三沢航空保安事務所に連絡すると車で迎えが来て三沢基地の中にあった事務所に出頭すると新美は柔らかな表情で怒ることもなく、しょうがない奴だなという風な感じで迎えてくれた。出頭が遅れた理由は話さなかったが各地を回って得た知識や、様々な先輩にあって知己を得られたことで必ずや仕事の上でお返しできると思っていた。

## 米空軍三沢基地

米空軍第 1953 通信部隊の隊員たちは丁重に私たち新入りを迎えてくれた。これまでに噂で聞いていた米軍の兵隊は日本人を馬鹿にして、われわれの先輩たちに不親切な扱いをしたように聞いていたがここは大違いだった。私たち東京からの同期生 5 名と、米国の米空軍キースラー航空管制訓練学校を卒業して来た米兵の管制隊員数人とが、同じグランドスクールに入り、訓練教官キノニス軍曹による訓練が始まった。キノニス軍曹は標準的な航空管制方式はそれぞれ学校で教育されている筈の我々訓練生に対して三沢基地におけるローカル方式を教えたが、特に日本人には英語、とりわけ米軍英語を喋らせるよう試みたようだ。アメリカではパイロットでも管制官でもライセンスを発行する条件の一つとして十分に英語でコミュニケーションが出来る能力があることとしている。キノニスは一人一人の訓練生に君はなぜ航空管制官になったのかと質問した。私は、本当はかなりいい加減な動機でここまで来たのだったが、ここでは英語の能力を試されているのだと解釈して、航空安全に寄与したいためでありますなどと詭弁を使って何とか合格点を取れた。1 週間後にはグランドスクールを終え、進入管制や飛行場管制を行う管制塔すなわちコントロールタワーか、レーダーによる着陸誘導を行う GCA と呼ばれる施設かの配属先を決められるのだが、私にはタワーに勤務するよう指示があった。勤務は翌週からシフト勤務に入り、最初の勤務はスウィング・シフト、つまり、夕方 6 時から夜中の 12 時までの時間帯から開始となった。

ちなみに米軍の勤務時間は 1 日を正確に 4 分割し、モーニング・シフトは 0600-1200 時、アフタヌーン・シフトは 1200-1800、スウィング・シフトは 1800-2400 時、ミッドナイト・シフトは 2400-0600 時となっている。

最初の勤務に入る前に、管制官のチーフに挨拶に行った。キリンのように背の高い、腕には入りきれないほどシェブロンが付いている上級下士官だった。彼もとても親切で、どうか頑張ってやって欲しいという意味の激励をしてくれた。



三沢基地管制塔(1961年ごろ)

米空軍三沢基地の管制塔  
(横顔)。

東西に 10,000 フィートの長さの滑走路の隅々まで見渡せる高さの管制塔だった。

この写真は駐機場の格納庫前から滑走路と平行に東方面を望み撮影されたもの。

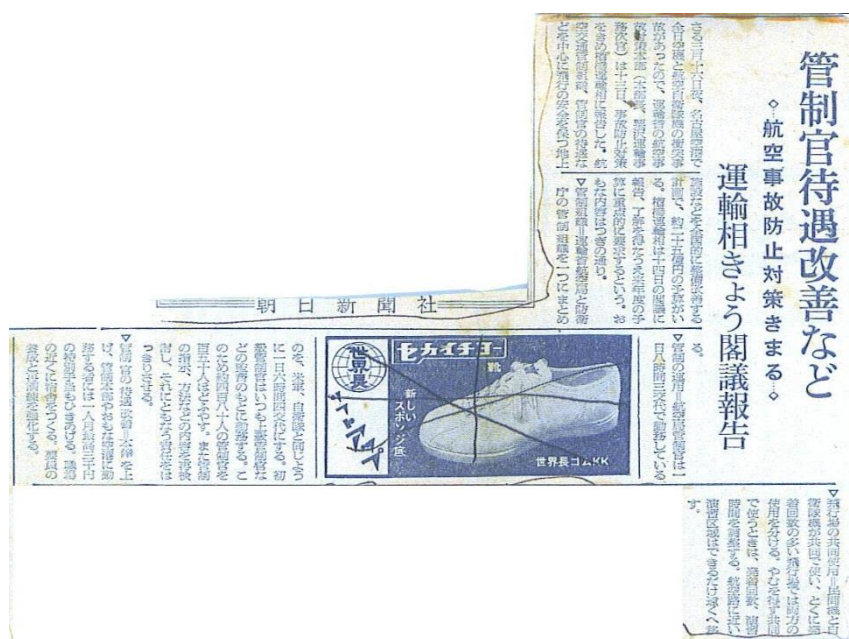
管制塔での勤務は訓練生（OJT）としてプール軍曹の監督下で始まった。プール軍曹はサンタクロースと風貌の似た太っちょで、いつも葉巻を口に加えて話すので軍人英語でなくとも聞き辛い言葉であった。しかし、私の面倒はよく見てくれ、私がランドライン（電話）で、いろいろの連絡や調整を行うのを全て傍受し、良ければ親指を上げて OK サインを出し旨くやっているとジェスチャーで教えてくれる。私と会話がうまく行かず相手が不満そうに繰り返していると、「俺が今新人の訓練中だ、文句あるか」といった風にラインに割り込んで来て解決してくれる頼もしい訓練担当だった。そんな風に悪戦苦闘していると時間が経つのを忘れていたが、初めての仕事を開始して 2 時間もたったころ先ほど挨拶をして来た上級下士官のチーフコントローラーが管制塔の様子を見に現れた。チーフは連絡調整席に座っている私に、“You got picture?”と話しかけて来た。ピクチャーと聞いて、即座にあの研修所での特別研修で赤嶺教官から厳しく言われた「写真は絶対に撮ってはならん。」という言葉思い出し、私がなにか写真を撮ったかと聞かれているのだと思い、チーフに対して “No, No, No, No!” と写真など撮っていないですとノーを繰り返した。すると、脇に居たプール軍曹は葉巻を燻らせながらチーフに、彼はうまくやっているよと言って平然としている。そこで私にも余裕が出て、そうだ、ピクチャーをゲットとは「様子が分かったか」と聞いていることに気付いた。そんな英語のイディオムなんて普段ならよく知っているのに、あの状況下では思いつくことも出来ないほど余裕がなかった。状況や環境、受け取る側の心理状態によって同じ言葉の伝わり方が違ってくることを知ることになった。

管制塔に勤務して最初にあてがわれる仕事は電話回線を使う連絡調整の仕事で、必死になって数時間その仕事をしていたが、夜も 10 時ごろになるとようやく暇になり、カラス越しに管制塔の外を見まわす余裕が出て来た。管制塔から見える夜の滑走路や誘導路は滑走路灯や誘導路灯などの照明機器の放つ光でロマンティックだ。都会の空港ではないので遠くを見ればもう闇だったが、東の遠方を見ると海だと思っていたところに煌々と輝く大きな町があるのに気が付いた。あの町はどここの町だろう、東の方には太平洋があるはずなのと思った。分からないことがあるとなんでも軍曹に聞く。軍曹は何でも知っている。そこで軍曹に質問した、「サージ、あの町はどここの町ですか？」なんと私が大きな町だと思ったものはイカ釣り漁船団の光だった。

こんなことで彼も、私に余裕が出て来たことに気が付いたらしく、のどが乾かないか？何か飲み物は欲しくないかと聞いてくれた。暖房が利いた管制塔で数時間も声を出し続けるとのどはからからだ。プール軍曹は、アイスクリームでもソーダでもミルクシェイクとかなんでも注文しろという。ミルクシェイクなんて飲んだこともなく、さぞかしおいしい飲み物なんだろうと思って、ミルクシェイクが飲みたいというと、ミルクシェイクだけでは分からない、フレーバーは何にするというのだ。フレーバーって？と聞くと、ヴァニラか、ストロベリーか、チョコレートとか何かに決めろという。それまでの私の人生ではアイス

クリームと言えば白い色をしたバニラ味に決まっていたようなものだが、アメリカ方式では様々なチョイスがあり色も味も好みで決めるものだとすることが分かった。そこでもっとも無難と思ったヴァニラにした。軍曹はどこかに電話をかけ注文している。間もなく、基地内のスナックから注文したヴァニラ・フレーバーのミルクシェイクの出前が届いた。現代になって見ればマックシェイクなどで見慣れた大きなカップだが、当時はあの大きなカップに入ったミルクシェイクを見て、アメリカ人はこの高い飲み物をこんなに多量に飲むのかと驚いた。その味は何とも美味で、私は何たる贅沢をしているのかと感じ、米軍からとんでもない厚遇を受けているのではないかとさえ思った。軍曹が出前のおじさんに払ったミルクシェイク代は 50 セント位だと見た。50 セントは当時の日本円で 180 円であり、ラーメン一杯が 35 円であった時代で私にとってはかなり高い金額だったが、当然のように彼はこれを奢ってくれた。そのあとでも彼には度々ご馳走になり感謝している。

お金のことを思い出したついでに、当時の日本人と米軍の兵隊の賃金を比べてみると、私は月給 9,800 円をもらっていた。ドルに換算すると 27 ドルだった。これに対してこの古参軍曹は少なくとも月給 400 ドルはもらっていたと思うので、私の 14~5 倍の給料であったはずであり、その上彼には宿舍費や食費は軍から支給されているのだから、私に比べたらとんでもない高給であったはずだ。若いアメリカ兵も私の給料に関心を示し、私にいくらもらっているかと、遠慮もなく決まり文句で“How much do you make?”と聞いてくるので、私も隠すこともなく 27 ドラーだと答える。すると、彼らは信じられないようで、それは週給だろうと言われる程われわれは薄給だった。



名古屋事故以来この新聞記事が示す如く管制官の処遇を改善しようとする動きはあったが、その実現は遅々として進まず、池田政権のとった所得倍増政策の実現結果の方が早かった。

私たちのチームにゼイナー中尉という映画俳優のトニー・カーティスによく似た気さくな青年将校がいて、その奥さんもジーンズの似合うとても可愛い女性で、いつも私にとっても親切にしてくれ、勤務が終わって帰宅するとき、車の無い私たちは広い基地の中を歩いて帰るのが普通なのだが、このゼイナー中尉は何時も彼の愛用するフォルクスワーゲンに誘ってくれて基地の正面玄関まで送ってくれるのだった。あるとき、彼は三沢基地での任期が終わり勤務地を異動することになったのでこのフォルクスワーゲンを売らねばならなくなり、私に買わないかと問いかけた。月給 27 ドルの私に車を買えるなんてあり得ないとは話しながら、ところでいくらで売ってくれるの？と聞いたところ、80 万円でどうかと言う。彼には、私の給料では 80 か月、つまり 8 年近く飲まず食わずで、ようやく稼げる金額でありとても無理なことだと言いながらも、冗談で、それでも、もしあの美しい奥さんを景品として付けてくれるのなら借金してでも買いたいと話したら、彼も冗談好きで、あの子を引き受けてくれるのならお金はいつでもいいよと言って大笑いした。ことそれほど、私たちには車なんて買えるものではないと考えて当然の時代だった。

北国の寒い夜は、航空局の独身寮に帰っても凍えるだけで、暖房には金もかかることだしと思い、私は基地の正門の近くにある米兵が主な客である喫茶店“スマイル”に入りびたり、1 杯のコーヒーで夕方から深夜まで過ごし、レコードのかけ替えや石炭ストーブの石炭くべなどの手伝いをして、眠くなれば寮に帰り温まった体をそっと布団に差し込み、眠るというようなことをやっていた。スマイルのママさんも無給の手伝いがいてくれる程度のノリで歓迎してくれたし、美人店員の節ちゃんも私が客の兵隊さんとの間の通訳をしてくれるので同僚のように扱ってくれていた。私も好きなジャズのレコードを聴けるので楽しく、米兵との会話も楽しむことが出来たので、いわゆるエブリバディーハッピー状態であった。この喫茶店はなぜか米空軍の象の檻と呼ばれるアンテナのある第 31 通信大隊の兵隊さんが多く来ていた。その内、顔なじみが増えてくると、お前はすごく英語が上手でうちの部隊の通訳よりもよほど分かりやすい英語を話す、お前は一体何者だという質問がくる。この通訳と言うのが、われわれの倍近く給料をもらっている駐留軍労働者なのだ。

私たち運輸省の航空交通管制官は、日本政府から派遣されて米軍基地の中核である航空管制機関で、月給 1 万円程度の俸給で働いている一方、基地の中にはこの基地で採用された多くの駐留軍労働者という人たちがいた。駐留軍労働者は基本給が国家公務員より高い上に、英語が話せると基本給の 30%の語学手当が付くので、かなりいい処遇であり、一般の人からは羨ましく思われていた。しかし、英語が話せるとはどの程度のことかは分からない。第三者による英語検定の制度はまだ整備されていなかった。通信隊の兵隊さんたちの評価によれば、航空管制官の方がレベルは高いといい、日本政府から派遣されてくる奴はすごい奴らだという判定だった。

そのような客の一人でデイビッド・クリーランドという若い兵隊が私に頼みたいことがあると話しかけて来た。彼は三沢で青森出身というか地元の娘と知り合い結婚し基地の外に家を借りて住んでいたのだが、2年後には兵役を終え、この妻を連れて米国に戻るようになっていた。彼の心配は日本人の妻を連れて彼の厳格な家庭に戻った時、実家の家族にうまく受け入れられるか、あるいはアメリカの社会に上手く同化できるかどうかだという。そこでまずやらなければならないと考えたのが、英語の素養を付けさせることであった。実は彼女は中学校も終えているかどうか分からないということで、英語は話せるが読み書きが不十分なので、ABCから教えて欲しい、また、出来るだけ正しく上品な英語が使えるようにして欲しいし、恥ずかしくないマナーを身に付けさせて欲しいと言うのだ。まるでマイフェアレディのヒギンズ先生のような仕事を頼めないかというものであった。私も英語教授の資格があるわけでもなく上品なわけでもないので一応はお断りしたのだが、彼の方は真剣で、ぜひ私に頼みたいということでもあり、私も人に教えることは自分の勉強になることだと思い、彼女の家庭教師になることを承諾した。週3回1日2時間のレッスンを約束した。管制官のような短時間のシフト勤務をしていると昼の2時間を空けることは容易で、本職に何ら妨げにならない。授業料は月3,000円と決まった。

彼女は、本名をスエという。おそらく子沢山の両親が、昔よくあったように、この子で打ち止めにしようと思い最後の子供という願いから「末」という言葉を選んで名づけたものと勝手に想像した。スエのローマ字綴りはSueで、これを英語風に読むとスーだ。スーはアメリカでは普通よくある女性の名前で、英語の文章の中にうまくはまり込む名前で英会話の練習には打ってつけの素晴らしい名前だった。スーは実に賢い人で、私の教える英語を吸い取るように覚えていったので瞬く間に上達した。またアメリカ人の習慣やマナーなども容易に習得した。私の知らないキリスト教の宗教上の習慣やマナーについては彼女と共に基地内にある教会に行きチャプレンと呼ばれる従軍神父と話し合うなど様々な手段で知識を得る方法をとった。

夫であるデイビッドは、彼女の急速な上達は私の教授法が素晴らしいからに違いないと勘違いしてこのことを友達たちに言いふらした。日本人女性と結婚して帰国する予定の米兵は多くて、これらの夫たちはデイビッドと同様の悩みを持っていたようだ。自分の妻にも教えて欲しいという人たちがさらに数人現れた。私はもとより英語教師が本職ではなく、まさしく余暇を活用してチューターをやっているので時間に余裕がないと断ると、スーの授業と一緒に入れてくれれば良いじゃないかという、スーの方もこれらの人たちがもともと知り合い同士であり夫の友人たちであるので、自分は構わないという。そこで語学教室の定員は最大4名だと決め、4名のアメリカ人兵士の日本人妻が生徒となる英語教室へと拡大した。授業料を値下げしたわけではないので、私の収入は4倍となった。

しかし、得意の英語を使うと言うことも注意しなければならない場合がある。私の住んでいた航空局の八甲寮のすぐ脇には民間の貧しいアパートがあり、そこに中村良子という女性がジョージと呼ばれる2歳ぐらいの一見白人としか見えない混血の男の子と住んでいた。良子は正式な結婚をしておらず米兵と同棲している内に子供を産んだのだと言う。将来の結婚の約束はしているものの、男は兵役を終わりアメリカに帰って行ったそうで、生活は彼が時折送ってくる金で賄っていた。彼とのつながりは時々交換する手紙だけであり、その度に生活費の送金を無心するのだが、自分では英語が書けないので手紙は町の代書屋さんに頼み1ページ100円の翻訳料金を払っている、また代書屋は大きな字で書くので1回の手紙の量は4ページとか5ページにもなって翻訳料も航空郵便料も大変だと嘆いていた。

そんなことならご近所のよしみ、お金はいらぬから私がやっつけてあげますよと、次の回の手紙を綺麗なペンマンシップで便箋2枚程度にまとめ代書をしてあげ彼女が翻訳代も郵送料金も節約できるよう手伝ってあげた。数か月も経ったころ、アメリカからこの男の母からの手紙が届いた。この母は、孫になる子供が生まれたことも知っており、そのため自分もたびたび子供のためと送金もしていたが、このところあなたの手紙がこれまでの書かれ方と変わっていることに気付いた。文章と言ひその字体と言ひ、これまでのように日本人の翻訳者が書いたものではないようだ、あなたは米国人の新しい恋人に手紙を書かせると思う、以後送金はしないというものだった。

私は親切心からとは言えとんでもないことをしてしまったようだ。直ちに私個人から母親あてに事実を語り釈明を試みた。彼女からはなんら回答もなく、良子も以来私に翻訳を依頼しなくなったので、その後の進展は知り得ないが親切心もよく考えて發揮しなければならないことを知った。

スーたちに英語を教えていた当時から、私も転勤を重ね、彼らもアメリカに帰国しその後10何年かを経た1974年に、私はアメリカのオクラホマシティーにある米国連邦航空局の航空大学校に留学することになり、アメリカで長期滞在を始めた。三沢で彼らと別れたときデイビッドから将来アメリカに来ることがあつたらぜひ連絡して欲しいと、彼の実家の住所を渡されていたので、手紙でその実家の方に私がオクラホマシティーに滞在していることやアパートの住所、電話番号なども一方送信で送って置いたところ、間もなく実家から知らせを受けた彼の方から連絡があり、なんと彼らはオクラホマ州の南隣テキサス州のダラスに住んでいること、次の休みにはダラスに来ないかと言ってきた。私も懐かしいのと、あの賢い女性のスー夫人がどうなっているかを知りたいため早速次の週末に飛行機なら1時間で行けるダラスに彼らを訪ねた。

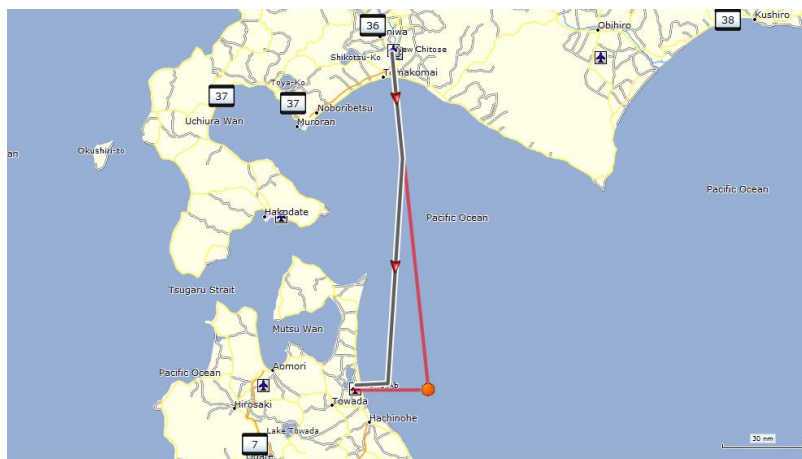
彼らはダラスの郊外の立派な一軒家に住んでいた。三沢での兵役を終わって米国に帰還し

た彼は、高校卒業後すぐに兵役に入ったので、国から帰還兵に与えられる特権を利用して大学に進んだそうだ。それも、私が彼の妻スーに英語を教え成果を上げたのを見たので、大学では英語教育学科の専攻を選択したと言うのだ。そして、卒業後テキサスで大学入学のためアメリカにやって来る外国人学生たちに入学前に英語教育を行う予備校的な学校を開いており、その学生たちの多くは日本人なのだそうだ。さらに驚いたのは、あの賢い女性スーが夫デイビッドを手伝って日本人学生に英語を教えていると言う。私のイライザの成長ぶりにかつてヒギンズ先生役だった私は涙が出そうなほど嬉しかった。

### 三つ子の魂

日本航空のエリート社員である湯本到が、私の日頃の言動を見て、その航空安全にかける情熱はどこから出てくるものですかと聞いた。そう聞かれて考えて見ると、その発生源は悲惨な航空事故にあって、自分ならその事故を防ぐことが出来そうだし、防ぐことに貢献し事故で泣く人を無くしたいということなのだ自分で納得した。航空交通管制官と言う職業を選ぶときに発生した名古屋の管制官のエラーによる事故はその大きな動機になっているが、これは他人が遠くで起こした事件であり、私が勝手に関わりを付けているだけだろうと言われたらその通りである。

航空管制の実務に着いた以後に発生した身近な事故は 1960 年 11 月末ごろ、北海道千歳の航空自衛隊の F86 戦闘機の編隊が激しい降雪のため天候悪化し、急遽 120 マイル南方に位置する三沢に緊急着陸しなければならなくなったことがあって、事前に取り交わしてある緊急時の航空機取り扱い要領に忠実に従って航空自衛隊の防衛レーダーの誘導で、千歳の訓練空域から三沢の沖合 25 マイル地点の規定された移管点まで南方に飛行し、そこで右折し西向きに旋回し三沢レーダーの誘導に入り着陸させると言うのが通常の誘導方法であった。結果的には、燃料が枯渇しそうな戦闘機を、当時の担当者たちは規定に従って三角形の 2 辺を飛行させ、直線なら 120 マイルの距離を 150 マイルの経路を飛行させてしまった。



遭難機は、規定通り赤い色で示す経路を飛行した。

矢印で示す経路のように、うまく誘導すれば 20 マイルから 30 マイル程の経路短縮が可能で、3 ないし 5 分の燃料が節約でき、貴重な人材を助けることも可能であった。



燃料が枯渇した F86 戦闘機何機かが空港まで到着できず、最終進入経路上のあと数マイルというところで太平洋の海の中に墜落し、私と同じような年齢の若いパイロットを死なせてしまった。誰か機転の利く管制官が途中でドッグレッグさせ、経路を 1 分間短縮させることを思いついたら、彼らの命が救われていたかもしれない。事故の後で全ての取り扱いは規則通りに実行されたのであって誰も責任は問われなかった。メディアにも自衛隊の事故なのでほとんど取り上げられることはなかったが、私は人の命にかかわるような場合には、管制官の特権で規則を無視しても最善の方法を取るべきだと痛感し、以後この考えを実行して来た。

その後すぐに、決定的に私本人が当事者として人の命に関わる航空事故に遭遇する事件が起こった。このことがそれ以後の私の職業に対する姿勢を決定づけていると言うことが出来るインシデントであった。本稿の前の方で少し触れている事故ではあるが、これが私の航空安全追及の原点になったものと思っているので、もう少し詳細に記述して見たい。

それは 1960 年 12 月の 10 日ごろだった。本州の北端にある三沢ではもう冬で、山ではもう雪が降り、八甲田下ろしの寒い風が吹いている頃だった。その夜の勤務はレーダー進入管制所、通称ラブコンでの夜勤であった。米軍における夜勤は正確に真夜中の 12 時に始まり朝の 6 時に終わる 6 時間勤務である。12 時 5 分前には管制室に入り勤務の交代を行い、われわれチームの夜勤が始まった。夜勤はその時の航空活動の予定で人員の編成が行われ、その夜は穏やかな航空活動しかない日であったので、昼間は 18 名で構成されるチームが 4 名に減らされ、この 4 名が夜間の 6 時間を守り通すことになっていた。もちろん臨戦態勢の基地であるので何事か異変がある場合は、兵舎から数分で応援部隊が駆け付けることが出来る。チーム編成は、当直チーフがザッキー技術軍曹、あと軍曹 1 人と、兵 1 名、それに訓練中の私の 4 名からなっていた。真夜中の 12 時には全ての管制通信を録音する録音テープの交換を行うため軍曹と兵の 2 名は管制室の隣にある機器室に入った。ザッキー技術軍曹はいつものようにその日に管制所で取り扱った航空機の記録が記載された管制票と言われるカードを事務室でその集計を行うことにし、管制中の航空機もないことで私にレーダースコープを監視してってくれと指示し、管制室を出て行った。つまり私一人が管制室に残ったのだ。その直後 0 時 1 分ごろ、ボリュームを最大にしてある緊急周波数 243.0MHz で航空機が呼び込んできた。「メイデー、メイデー、メイデー」三沢基地所属の迎撃戦闘機部隊のコールサインを使用する戦闘機 F102 だった。私は大声で仲間に管制室に戻ってくれと叫びながらも、緊急状態にあるパイロットにはとにかく返答をしなければならないので呼びかけた。戦闘機のパイロットは、現在位置三沢の 40 マイル程北の位置、エンジンが停止した、指示を求めると言った。私はあわててレーダーを見たが、なにも航空機は映っておらず、位置も確認できない。しかし、何か指示を発しなければならないので、一瞬考え

だが、エンジンが止まっている航空機に何の指示が出来るだろうか、発した言葉は「脱出する時に報告せよ (Report when bail-out)」と言った。その時ザッキー軍曹が戻ってきて通信をとって替わってくれたが、もう航空機からは何の返答もなかった。緊急脱出の報告もなかった。テープ交換に行っていた軍曹たちも復帰したが、ことは終わっていた。

管制官を何十年もやっているベテランでも、緊急時に使われるメイデーという用語は滅多に聞くことがないものだが、私は初っ端で聞くことになった。ザッキー技術軍曹は直ちに関連機関に事故発生 of 通告を行い、待機中の管制官の応援を求めたりして大忙しが始まった。

米軍の事故対応は見事だ。私はレーダー管制室でレーダースコープを見ていたが 40 マイルのレンジ内に航空機は映っていなかった。しかし、私たちの交信を傍受していた管制塔の方向探知システム (DF)は、その航空機の送信は 360° の方向からなされたと証言した。従って距離は分からないが方向は確定された。また、私たちの緊急交信を傍受していたのは捜索救難部隊であった。彼らの反応も早く、その直後には救難ヘリコプターH-19 がエンジンを始動、数分後には北 360° の方向にヘリコプタースクランブルで離陸していった。もし、私がレーダーで脱出地点なり墜落地点を特定出来ておれば正確に救難出来たのに、私の能力不足のために苦勞を掛けることになった。私がこの CPN-18 レーダーの性能に慣熟していたなら、スイッチ1つの操作でレンジを 53 マイルまで伸ばすことが出来、そうすれば、航空機の位置を確認できたかもしれないのだった。緊急脱出が成功して三沢から北の方向で 40 マイル以内に着地していれば陸地の上に降り立つことが出来、40 マイル以遠なら海上に着水することになり、その差は大きいのだ。仮に海に落ちるとパイロットは海水の低温のため 10 分程度で命を失う。雪に覆われた山であっても陸上に降りていることを祈った。



遭難機の最初の位置通報は三沢の北 40nm 地点であった。南方に飛行していると考えられるので陸上に降りることが予想されるが、もし40マイルより北側に墜落していたら、凍りつく海上(青色の部分)であり、操縦士は10分以上の生存が期待できない。生存可能時間はサーバイバル・チャートにより、場所と時点での生存可能時間が発表される。

事故発生から 30 分もした頃、事故調査の担当チームがやって来た。私たち当直の各員はそれぞれ別室に分かれてインタビューを受け、この事故発生の前後でやったこと思ったことを全て記述して欲しいと言われた。個別の尋問は、一緒に尋問では他人の意見に左右され真実から遠ざかることを避けるためである。この頃からアメリカ流の事故調査は個人の責任を追及するためではなく、真実の追求と、同種事故の再発防止が目的であることを明確にしていたと思う。

インタビューが終わって管制室に復帰した午前 1 時過ぎ、事故発生 1 時間以上たっているのに捜索に出かけた救難隊のヘリコプターは遭難者を発見できなかった。救難本部では三沢基地にある C-47 などプロペラ機を全て動員して航空機による捜索に移していった。また、三沢基地のリソースだけでは足りないとの判断で立川にある捜索救難隊に救援を求めた。というか、捜索救難隊の専門部隊が到着するとその隊長が指揮官になる。三沢基地所属の航空機による捜索救難は進展がなく、立川から飛来する専門部隊の到着を心待ちにしていたが、午前 4 時ころ C-54 救難捜索機が捜索空域に到着した。事故発生から 4 時間も経っている。捜索救難機は捜索の中心となることはもとより、指揮官は一つの共通周波数を決め、全捜索救難航空機をその指揮下に入れ、各航空機の捜索受け持ち空域を指示する、グリッド方式で捜索を行う。私たち地上の管制機関はその通信などのお手伝いをする立場になる。総動員で捜索を行っているが成果は現れず、いらいらしていた。

午前 5 時過ぎにこの捜索救難用周波数にたどたどしい英語で呼び込んできた航空機があった。八戸の海上自衛隊基地から飛び立った対潜哨戒機 P2V であった。彼は分かりにくい英語で自分は日本海軍の航空機である、捜索救難のお手伝いをしたいので、指示をされたいという意味のことを言った。救難指揮官は、グリッド方式ですでに各航空機に割り当てを終わっていたからであろう、この海上自衛隊の P2V に、なぜか、あなたの援助は不要なので基地に戻っていただいて結構だという意味のことを言った。海上自衛隊機も意外な返答を受けたせいか、口ごもりながら、ちょっと待ってくださいと言いながらしばし沈黙した。すぐに周波数に戻ってきたこの海上自衛官、私は自分の基地司令官から捜索を手伝えと命令を受けて出て来たものであって、あなたから戻れと言われても戻れない、自分の裁量で捜索救難を続けてもよいかと質問した。忙しい米軍の捜索救難指揮官は、それは構わないと、(どうか早く周波数から出て行って下さいのような言い方で) 了承した。

総動員にもかかわらず捜索作業が捗らない午前 5 時半ごろ、また先ほどの海上自衛隊 P2V が、再度呼び込んできた。指揮官はまた君かいといった感じで応答したが、その時この海上自衛官は「我々は、遭難しているパイロットを発見した。」と報告した。捜索救難司令官は急に声色を変えて「それはどうも有り難う、サンキューヴェリーマッチ。」と言うのだった。

管制室の中でも歓声が上がった。海上自衛隊スゴイ！といったようなことで、只一人の日本政府代表のようになった私によくやったとお祝いを言ってくる始末だった。私も日本人として海上自衛隊の快挙を誇りに思った。米軍の捜索救難機はあの東北の真っ暗な夜に目を凝らして探しても見つからなかったが、P2V が何万燭光と言う明るい探照灯で照らすとあたりは昼のようになって、オレンジ色のパラシュートを広げて救難を待っていたパイロットを発見したのだった。

そこでまた、救難隊のシコルスキーH-19ヘリコプターがピックアップに出かけたが、間もなく午前6時で私の勤務時間は終わりとなり、もう帰宅してもよろしいと許可を得た。

しかし、私は事故発生直前に交信し、一晩中その生還のため働いた相手のパイロットはどんな男だろう、一目見てから帰ろうと思い管制塔に登った。管制塔には倍率の高い双眼鏡もあることだと思いつつキャブに入ると、管制塔の後方にある格納庫の前に20人近い人たちが横並びで待っていた。双眼鏡で見ると基地司令官やその婦人、その他の将校たちもそれぞれ夫人を同伴して待っている。基地司令官の脇に若い金髪の婦人がいて、なんだかやつれた姿に見え、この人がパイロットの奥さんかなと思っていると、その時、北の空からパラパラと大きな音を立てて救難隊のH-19ヘリコプターが戻ってきて、管制塔のすぐ脇に着陸した。私が想像していたジョン・ウェインのような頑丈な男が降りてくるのかと思っていたところ、なんとヘリコプターからオレンジ色の飛行服を着た普通の優男がピョンと飛び降りて来て、司令官の待っている方向に歩きはじめると、もう待てないと言うように先ほどの金髪の婦人が駆け寄り、抱擁し涙を流しながら激しくキスをした。彼女は事故死したかも知れなかった夫が生還したのだから心から嬉し泣きをしていたのだ。私は、パイロットが生還したことの喜びより、このご婦人がそれを飲んでる姿に感動した。何しろ、その有様を倍率の高い双眼鏡で大映しでつぶさに観察しているのだから私にもその嬉しさがダイレクトに伝わった。そして、私も少しは助けになったとすれば、人の命を助ける仕事はなんと働き甲斐のある仕事だろうと実感した。23歳の時の出来事であったが、この気持ちは今も同じだ。私の航空安全に向けた情熱の根源はこのあたりにあると思っており、ある意味、三つ子の魂百までの感がする。

[写真]



1960年頃の米空軍三沢基地管制塔（タワーキャブ）の内部。

管制塔の内部は常に整理整頓され、管制官業務の試験の折には管制塔内にある全ての備品を時計回りに暗唱することが求められるほどであった。

ウィークデイの昼間は、写真で見られるようなA制服を着用し、品位を保っていた。



レーダーを使わない計器飛行方式（ノン・レーダー管制）で航空機をコントロールする方法で管制にあたる私。

各航空機の情報ストリップと呼ばれる管制運航票に、鉛筆で情報を記入する。運航票の乗っているこの枠をストリップ・ボードと呼ぶ。その下に見えるスイッチ類は無線周波数の切り替え用トグル・スイッチである。



1960年頃の米空軍三沢基地正門（メインゲイト）

基地そのものは米軍と航空自衛隊の共用で、とりわけ航空自衛隊北部方面隊司令部が置かれていたので、組織上は自衛隊の方が上位にあつたと思われるが、航空活動はほぼすべて米軍の航空部隊が占めていた。



三沢基地正門前の交差点から西方面に延びる大通りを、現地の人たちはメインストリートと呼んでいた。私が三沢から転勤のため去った1965年から半年も経たない1961年1月に大火が発生し、このあたりの全ての店舗家屋が焼失した。



三沢のメインストリートの現在の姿だ。写真は1960年撮影の上記写真と同じ位置から同じ角度で撮影した。防火を意識した町造りのためではあるが、折からの不景気のためもあると閑散としている。(撮影2012年)



三沢基地正門近くの米兵相手の土産物店。

この店は開店時に米兵に覚えやすい名前を付けようと米兵の推薦により J.C.ペニーと命名したが、その後本家の JC ペニーが日本に上陸するとの噂で、問題となりそうな店の名前を J.C. ニクルと改名した。

このユーモアのセンスは見事だ。



2012年に50年振りに三沢基地を訪問した。現在三沢の航空管制は航空自衛隊の三沢管制隊が行っており、米空軍の管制隊はすべて去っていた。



三沢基地の捜索救難隊が使用していたシコルスキーのヘリコプターの同型機。

遭難して救助を待っている時これがパラパラと大きな音を立てながら上空に現れたらどんなにか嬉しいだろうと想像する。



お手柄の海上自衛隊八戸航空総体の対潜哨戒機 P2V の同型機。

(第3章 終わり)