

## ポンドックインダの風は涼しかった

### 第4章 果たして、一隅を照らすことはできたのか

#### Made in Japan

前章の終わりで、誇らしい日本海軍のお話しをした。私は日の丸を背中に背負って仕事をするのが好きだ。子供の頃は太平洋戦争で鬼畜米英などと言っていた時代だから刷り込まれたのかもしれないし、最初に勤務したところが米軍の施設で、われわれ日本人航空管制官に課された課題が米国の管制官と同等の能力を示せということであったからかも知れない。なぜかアメリカに負けてたまるかという精神が宿っている。

米軍の基地で働いていた頃、レーダー管制室で10人ぐらいの管制官が横に並んでレーダー管制卓に座っていた。私もレーダー管制の訓練を受けながらその中にいたのだが、夜になって少し暇になった頃、なんとなく隣同士で雑談が始まった。たまたま隣居たのが、最近転任してきた黒人兵でマーチンという1等空兵だった。



レーダー進入管制所(RAPCON)の風景。  
繁忙時には航空機が流れ作業の要領でこれらの管制席を左から順に移って行き、右端にある着陸誘導レーダー席(GCA)の誘導で滑走路の接地点まで到達する。

写真の左端、コンソールの上に見える白いものはTele-autographと呼ばれ、気象隊で書き入れた気象通報がそのまま文字で現れる当時の最新機材だった。

当時の米軍管制隊には黒人兵は少なく1~2名しかいなかったが、彼マーチン2等航空兵は、ニューヨークのブルックスの出身で、体は小さく賢そうな目つきでいかにも選抜されて管制隊員になったことが想像できそうな男だった。彼は、私が日本人の管制官だと言うことで話をしたいと思ったのか、「日本製のテープレコーダーを買いたい、どのメーカーの製品がいいと思うか」と聞いてきた。私は日本製といってもTEAC、JVC、Toshiba、SANYO、

AKAI、Technics とかいろいろあるが、なんといっても SONY がいいのではないかと答えた。彼は私を小馬鹿にしたような顔で見ながら、SONY はアメリカの会社だから候補に入れなくていいという。私は、いやいや SONY は日本の会社だと後に引かず言い合いになった。彼は何とか私を納得させようと、軍曹は何でも知っていると言うわけで管制室の奥にいたフォックス軍曹を呼び、サージ（軍曹：サージャント）、このガッデム・ジャパニーズに SONY はアメリカの会社だと言ってやってくれ、自分はいつこの間アメリカを出る前にニューヨーク 5 番街を歩いて SONY の本社を見て来たばかりなのだと言った。そうすると、フォックス軍曹が、ユー・ガッデム・イディオット、SONY は日本の会社だ！と怒鳴って一件落ち着いた。

オクラホマの航空大学校にいたとき、私が教室に戻ってみたら、机の上にメモが置いてあった。見てみると航空機エンジン学科のインストラクターのメモで、放課後に自分の教官室に来てくれないかと書いてあった。通常、航空管制の授業が終わるとすぐにバス乗り場に走らないと乗り遅れ、市内にあるアパートに戻れないので、困ったとは思ったが航空機学科の教授が来てくれと言うのだからと、別のビルディングにある航空機学科へ行った。私は名前を名乗り、私に何かお役にたてることがありますかと聞いたら、彼は、見て欲しいものがあるという。私が時間を気にしている様子分かり、彼は後でアパートまで送るから安心してくれと言いながら、ビルディングの外にある駐車場へと私を案内した。そこにあったのは日本製の乗用車 HONDA CIVIC だった。彼はこの素晴らしい車を買ったことを、日本から留学している学生がいると聞いて、わざわざ私を呼び出して、自慢したかったのだ。彼の曰く、自分は子供の頃から車が好きで、もう 10 台は車を乗り変えた。自分の家のガラージは憶えている限り何時も留めてある車の下に漏れたオイルが溜まっていた。ところがどうだ、この CIVIC に乗り替えて以来私の家のガラージにオイル漏れがまったく無くなって綺麗な床になったと、日本の車はなんと素晴らしいと感心して、そのシビックに私を乗せ、ぶっ飛ばして私のアパートまで送ってくれた。航空機エンジンの専門家にはホンダのエンジンの凄さが分かったのだろう。ひょっとしたら、あの教授が CIVIC に乗って映画バック・ツー・ザ・フューチャーに出たのではないかと疑っている。



米国オクラホマの連邦航空局航空大学校（FAA Academy）

やはり、オクラホマにいた頃、日本から長谷川選手という卓球のチャンピオンが遠征して来たことがあり、アメリカ人の夫婦が日本の選手が来ているから一緒に見に行かないかと誘ってくれ、会場となったこの地域で一番といわれる多目的ホールというところに連れて行ってくれた。彼女は日本人を見るのは私が初めてで、日本がどこにあるかも知らず、どんな国かも知らない。しかし、ホールの中を一緒に歩きながら何か社交的な話題を作ろうとしていたのだろう、エスカレーターに差しかかると、長い登りの間に私に「日本もこんな機械はあるのか」と足元を指差しながら誇らしげに聞いた。日本にはないだろうと思ったに違いない。私はこのエスカレーターは確か **Hitachi** と書いてあったようですから日本の製品かも知れませんよという、その会話を聞いていた夫が女房に向かってアメリカ人の無知を晒すような質問しないでくれよと苦笑していた。

その頃、アメリカの航空雑誌エビエーション・ウィーク誌上に、あるアメリカ企業の広告が載っていた、曰く、日本には **YAMAHA** と呼ばれるモーターサイクルの会社がある、この会社はなんとピアノも作っている、わが企業もこのような幅の広いコングロマリットを目指している、という宣伝をしていた。ヤマハはバイク製造より楽器の方が先だろうと教えてやろうと思った程に、あこのころのアメリカ人は日本のものを過大評価してくれていたように思う。けだし、愉快的な話だ。

日本製の製品ばかりではない。ホノルルの管制センターを訪れたとき、あちらの管制官が日本ではまだ本格活用していなかった 200 マイルレンジの長距離レーダーの説明をしてくれ、レーダー管制をして航空機の航法を毎日観察していると航空路の経路である中心線から外れて飛行するものが結構多い、すなわち、パイロットの航法の技量が必ずしも満足できるものではないと言いながら、だけど、日本航空の飛行機が飛んでくるときもし飛行機の経路がずれていたとしたら、すぐにレーダーの整備員を呼んでレーダー機器の調整が正常かどうかチェックさせるよとウィンクして見せた。その位日本航空のパイロットの航法精度が高いと褒めてくれていたのだ。

1984 年だったと思うが、アメリカの航空交通管制協会 (ATCA) の年次総会がラスベガスのシーザースパレスホテルで開かれた。総会の終了後、私は日本への帰路はロサンゼルスからの航空便に乗るため、ラスベガスからロサンゼルスまではバスで砂漠を越える旅をしようと思っていたところ、知り合ったアメリカ人の退役管制官がロサンゼルスから夫婦で来ていて、席が空いているので自分の車に乗らないかと誘われ、ぜひお願いしますと言うことで彼の愛車 **TOYOTA Mark II** に乗せてもらった。Mark II といっても 1960 年代の古い型で、運転手同様かなりの老齢だった。彼はもう 20 年近く乗っているが **TOYOTA** は故障一つしない。今度故障したら買い換えようと女房と話をつけてあるが壊れないんだと両

肩をすぼめて見せた。砂漠の中の一本道を西に走っていると、これが最後のチャンスという看板を掲げたガスターションがありそこで一服しようと停車した。（ところで、このあたりではこれが最後と言うガスターションが何軒か見えた。）私は車を降りようとしてドアを開けるためドア・ロックのつまみを引っ張った。力が強く入ったせいかプチッとと言う音と共にプラスチックのつまみが折れて壊れてしまった。ごめんなさいと謝ったが、彼は TOYOTA がようやく壊れてくれた、これで新車を買えると喜んでいて。



米国航空管制協会（ワシントン、DC）は様々な面で私への助力を惜しまなかった。毎年開催される総会は航空管制のソフトや航空管制機器の発表会でもあり大いに勉強させてもらった。総会はまたアメリカの航空管制を育ててきた先輩管制官たちから話を聞く絶好の機会であった。（米国初期の航空交通管制官ジョン・キングと）

私がジャカルタにいた 3 年間、TOYOTA のカローラに乗っていた。日本では大衆車であるカローラと言ってもジャカルタでは高級車だ。新車で買って 3 年で帰国のため中古車として売ったが、価格は買った時と同じ金額で売った。タダで 3 年間車に乗った訳だ。その車はインドネシアでノックダウン生産され、エンジンだけは日本から輸入したものだ。年式は後のもので完全にインドネシアで製造されたトヨタ車もあったが、中古価格は私のものの方が高かった。本当にそうであったかどうか分からないが、業者からはエンジンが日本製であったためだと聞かされた。



3 年間乗ったトヨタ・カローラ。使用后帰国のため中古として売ったが、購入時の価格で引き取られた。いい車だった。ライセンス・プレートの B はジャカルタの旧名称バタビアの「B」だ。

私は、このような逸話になる誇らしい日本が好きだ。私のいる航空保安という「一隅」をも世界をして、さすがに日本人のやることは立派だ、という評判を得られるようにしたいものだと思っている。



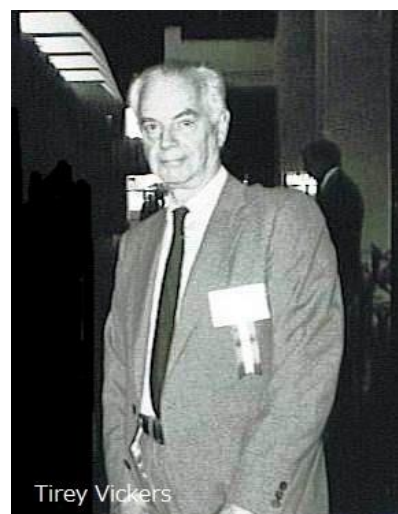
## 航空交通管制官の与える印象

航空管制官の職業そのものについても社会や人によい印象を与えたいといつも思っていた。私がかつて航空交通管制官のことを知らなかったのは私自身が無知のためであったとしても、社会の人々も同様にあまりよく知っている人はいなかった。というより、知っている人でも管制官とは空港の管制塔から外国人や日本のパイロットたちに次ぎ次と指示を発している厳しい司令者だと言う程度であった。子供の頃から私にいろいろと社会の裏おもての興味深い話を聞かせてくれていた物知りの知人でもとは満州浪人だったといわれた人も、実際のことは知らずに、管制とはコントロールという意味であり、役人になった以上国民をコントロールするような職こそがいい仕事だと言って励ましてくれた程だった。実際、かなりの航空管制官もそのように思っているのではないかとの気配がある。パイロットが何か間違えたときに無線電話で怒って見せる管制官、やたらと命令口調をつかって大声で指示をしていることなど垣間見るが、これらは私から見ると練度が低い。

米軍の管制隊員でも、新人が初めは大きな声で交信しているが、しばらくすると周りの先輩たちの静かにささやく様な管制交信を見聞きして、優しい会話に進化していくのをよく見た。また米軍ではよく言われたことだが、パイロットは優秀な連中に違いないが、空の上では酸素が不足していて、必ずしも地上での思考能力と同じ能力が上空では発揮できないので、管制官はその点を考慮してカバーしてやらねばならないとされていた。酸素不足による能力低下に加えて、遠距離飛行の後到着する航空機には、パイロットの疲労ということにも配慮して優先的に取り扱うということもしていた。管制官の役割は、法律規則上の衝突防止の間隔設定のみでなく、常にパイロットを支えてあげる立場なのだ。

航空交通管制官は、当然ながら空の交通整理という役割は担うが、もっと大きな枠組みとして国の職員として国民の行おうとする航空による自由で安全な移動を保証あるいは奨励する立場にあらねばならないと教えてくれたのは、私の生まれた年の 1937 年から、米国商務省の航空管制黎明期の航空交通管制官であった **Tirey Vickers** である。

タイアリーは、退官後アメリカ航空管制協会の幹部として、管制協会誌 **Air Traffic Control** の編集長として長年航空界に貢献した。航空コンサルタントの重要な役割を教えてくれたのも彼であった。



日本の航空管制官の中には、自分こそ航空システムの中心にあつて、パイロットたちを飛

ばさせてあげているのだと思っているような者もいる。法律の解釈上はそう見ることも出来なくもないが、管制官はパイロットが安全に飛行できるようサポートして上げる立場に立つべきである。私は、管制官はゴルフ場のキャディーのような役割を果たせばいいのではないかと言っている。この場合、プレイヤーはパイロットである。キャディーはプレイヤーに最善のプレイのやり方を提案しプレイヤーはその提案に従ってプレイすれば安全にパーが取れる。キャディーはプレイヤーのサポートに徹するが、プレイヤーがルールに反するプレイをすれば、管理者として権限を行使することが出来ることは言うまでもない。また、キャディーは自分のパーティーのみでなく、全体の流れも考えなければならない。

航空管制官の仕事には、庶務や会計といった組織上の管理セクションや、飛行場施設や航空燈火、管制官の使用する通信機やコンピューターあるいは航行援助施設などの直接的あるいは間接的に使用する施設機材が必要であり、それ故、組織内でそれら機材の設置や保守整備を行ってくれる人たちのサポートが絶対に必要である。つまり、国民であるパイロットに安全で効率的な航空活動を行わせるべき支援のためのサービスシステムが作られ、そのシステムの頂点と言うか突端に、俗にいう「コントロール・タワー」があつて、その運用者が航空管制官なのだ。ところが、実際は支援を期待する人たちすべてがサービスシステムの構造を認めたくないと思われる節があり、安っぽいセクショナリズムのようなものがあつて、それぞれが主役を演じたい願望が存在するように見えるのだ。時には主役に反抗して脇役の存在を示したいような現象が見えることがある。

このサポートをしてくれる職員の一つが日本では、世界でもあまり例がない呼称である、航空管制技術官と呼ばれる職種だ。航空管制官とはよほどいい響きを持った肩書きなのか、電子技術者という立派な職種なのに世間に対しては、航空管制官の一つのステータスであるとして、航空管制技術官と命名している。日本ではなんとなく理解されても世界に例えば英語で翻訳し説明するときには直訳したのでは誤解を生じさせる。

私は、航空交通管制協会（ATCA : Air Traffic Controllers Association）の理事の一人として、また増子泰規事務局長の下で国際渉外担当を担当し協会の国際的な活動を推進していた。1960年頃から世界の航空管制官の職業的な連帯を目指して国際航空管制官協会（IFATCA : International Federation of Air Traffic Controllers Associations）が結成され、最初は小規模な連盟であつたが徐々に拡大をしていたが、1976年ごろ世界の主要国である日本の参加を求めて IFATCA を代表してカナダ航空管制官協会のハリ・ヘンシュラーが来日した。日本としてはぜひとも加盟したいが、当時の日本の航空管制官には会費が高すぎて容易に加盟が出来ないとして交渉を行い、最初から全員参加は無理だがとりあえず少人数で参加することで、少人数の会費を全体で割り勘にすれば負担を少なく出来るということで納得してもらい、これを管制協会の理事会に承認してもらふこととした。少人数で参加しても IFATCA から得る情報量は同じなのでいい案だと思つていた。ところが、何処

からどう情報が伝わったのか分からないが、航空管制官だけが会員である航空交通管制協会に、管制技術官である組合員を主力とする全運輸労働組合員が航空管制官のみの IFATCA 加盟には反対であると圧力を掛けて来た。もともと IFATCA は管制官のみが会員である管制官協会の連盟であるのだから、私はそんな圧力に屈することはないし、道理に合わないと言った主張したが、管制協会の会員や理事の中にも労働組合の言いがかりに同調するものが出てきて、この加盟案は頓挫してしまった。航空管制技術官も航空管制官と職種が変わらないものであるとするなら、航空管制官連盟に参加を望むのは論理的ではある。しかし、私はそんなことが起こった時点で、不合理に屈した航空交通管制協会を脱退した。管制協会はその後、航空交通管制協会とその他の多種の職種で成り立つ全運輸労働組合で構成されるアドホックな団体を作り双方から代表を出し国際航空交通管制官協会の年次総会などに参加をし始めた。ある種の人たちには、このように航空交通管制官と言う呼称は、あんな仕事は誰にでもできると否定的な評価をしながらも、魅力あるタイトルである様だ。

1960 年代の終わりのころ、大阪の朝日放送は大阪の道路交通情報を上空のヘリコプターから実況放送する企画があり、その放送番組開始時に飛行場からの離陸許可を求めるパイロットと管制官の交信の有様を流そうと、実際のパイロットである廣澤操縦士と、管制官役の私が大阪市内にあった朝日放送に呼ばれ、そのスタジオで録音をすることになった。廣澤はニックネームが当時人気のあった森の石松の浪曲で有名であった「廣澤虎三」と呼ばれたくらいで浪曲師なみの太い大きな声をしていた。収録が始まり、パイロット役と管制官役がスタジオ内で向かい合い、台本にしたがって管制交信を行った。私は私の理想とする要領で優しく発声したが、カラス越しのディレクターは不満足で、もっと大きな声で発声して下さいと言う。2 度目はやや声を大きくして交信したが、それでも満足しないで NG だと言う。何回かやってみたがディレクター氏納得せず、「航空管制官なんですからもっと命令口調でやってくれませんか」と言うのだ。私も、何度もやり直すのはいやになったので、最後には彼の言葉に腹を立てながら怒鳴りつけるような調子で交信したところ、ディレクターはガラスの向こうで OK サインを出していた。何かと知識の深い放送局のディレクターでさえ、航空管制官にはそんな印象を持っていたのだと思う。私の怒鳴っている声はそれから数年間、朝の道路交通情報の始まるころ朝日放送の電波で流れていた。

### コミュニケーションの難しさ

長年航空管制官をやっていると、無線交信の相手の声で、名前までは誰かは分からないが、あのパイロットだと言うことが分かるようになる、パイロットと話をしていると、同様に声である管制官だという判別が出来るようになっていた。パイロットと管制官は音声で繋がっている。その意味で、管制交信における会話や声は非常に重要な要素である。

コールサイン（呼び出し符号）から必ずあのパイロットだと分かる飛行機もある。軍の飛

行機だ。1960年代のことだが、航空自衛隊の幕僚長は Bando A (坂東アルファ) というコールサインを用いていた。Bando A は航空幕僚長源田実空将の搭乗機のコールサインである。源田実空将は言うまでもなく太平洋戦争中から最優秀のパイロットとして名の知れた人だったので、Bando A の F86F 戦闘機のフライトプラン（飛行計画）が来ると「源田さんが飛ぶんだ」と現場の管制官たちの注目の的になる。しかし、源田さんの管制交信は下手だ。大きな声を出して、まるで映画の中で将棋の坂田三吉が妻の小春の臨終に電話を掛けているような調子で甲高い声で“バーンド・アルファ、バーンド・アルファ”と叫ぶように交信する。おまけにしばしば管制官の指示に素直に従わないことがある。英語による管制指示が理解できなかったのかも知れない。なにしろ日本空軍の将軍だから、管制官の側からはあまり評判の良いパイロットではなかったようだ。

また別の例では、航空自衛隊三沢基地所属の T-6 練習機（恐らく連絡機としての役割で飛んでいたと思われる小型の単発プロペラ機）に乗っていた Captain Saito (斉藤 1 尉) という人がいた。黄色の機体をした T-6 が自衛隊ランプでエンジンを始動するのが見えると管制塔では米国人管制官たちが Capt. Saito が飛ぶぞと身構える。というのも、管制交信が開始されてもこの操縦士が何を言っているのかよく分からないのだ。何か英語らしき言葉を喋っていることは分かるが、正確には分からないままに、「こちら管制塔です。使用滑走路、風の情報、空港の気圧規正值」とゆっくりと英語で情報を与えると、「ラージャー」と答えて、地上滑走を開始するので、やはり離陸したいということだったのだと理解するといった扱いをした。なんでも知っている軍曹の話では、彼は英語こそ下手かもしれないが、日本軍戦闘機の優秀なパイロットだった、大切に扱ってあげねばならんと、敬意を表した説明だった。

この例のような、通常の飛行ならこんな方法も取れるが、ちょっと複雑な情報の伝達の場合はやはり問題があり、ある時、基地の航空気象隊から大雨警報が出され、訓練飛行中の基地の航空機に全て訓練飛行を中断して帰投させるよう指示することになった。「大量の降雨による天候悪化が予想される。全機直ちに帰投せよ」と英語で伝達しても自衛隊の航空機には分かって貰えない者もある。そこで軍曹は「タクサン アメネ、カムバック」とこちらも片言の日本語で通信する。相手に分からせるように話すのが良い交信なのだ。

大阪空港は空港敷地内に住民の不法建築住居があるくらいで、滑走路の近くに近づきやすい空港だ。ある時、大韓航空の DC-9 型機が離陸直後、出発管制の管制官に通信移管しようとしたとき、この飛行機のパイロットから通常には行われぬようなメッセージが入った。「リポーティング トック オン ランウェイ」、私は、トックとは何のことを意味するのか分からず、トックってなんですか？と聞き返した。彼は「トック、トック オン ランウェイ」と言う。何のことか分からず、ちょっと通信が途切れたら、それまでの副操縦士



に代わって機長のものと思われる声で、「イヌ」がいましたと日本語で伝えてきた。そうだと  
トックとは Dog のことだったのだ。あの頃までは日本語の話せる韓国人もまだいた。

羽田でも、若い管制官が、国際便のアメリカの航空機に離陸許可を発出したところ、滑走路に  
ブーツがあるので、ちょっと離陸を待ちたいと言っているという。滑走路にブーツとは  
どういうことだ？ホントにパイロットがそんなこと言ったのかと聞くと、そう聞こえま  
したという。替わって、パイロットに再確認すると、“**Birds on runway area**”、つまり鳥が  
いるのでバードストライクを避けるため離陸を待ってくれと言っていたのだ。

航空管制官は、航空機の操縦席に入り運航中の操縦士の作業を観察しパイロットの仕事  
を理解するために搭乗訓練という制度がある。搭乗訓練に出向いた若い管制官が案内され操  
縦席に入ったところ、老練なアメリカ人機長が「ウェルカム ボーイ」といったそうだ。  
この管制官戻ってきて憤慨しながら、いくらベテラン機長かも知れないが、かりに少年の  
ように見えた私でも、「ボーイ」はないだろうと言った。私は、それはないよね、でも本当  
に機長がそんなこと言うだろうか、ひょっとしたら“**Welcome aboard!**”「搭乗歓迎します。」  
と言ったのではないかと聞いてみたところ、そのような響きでした、と言った。彼の聞  
き取りのとんでもない誤解だった。

私の通っていた歯科医院では、歯を抜いた手術後に歯茎の縫合に使った糸を抜くときに、  
医師が大声で「抜き糸（ヌキイト）」と言って看護師に号令をかける。「バッシン」と言っ  
たのでは「抜歯」なのか「抜き糸」なのかの判別に誤りの入る可能性があるからだ。医療の世  
界でもヒューマンファクターズが実践されている一例である。

このように、コミュニケーションはなかなか難しく、僅かな聞き間違いで大事に至ること  
もある。航空管制通信では国際的な環境下で母国語として英語を話すものと、外国語とし  
て英語を話すものとの間で誤解が生ずることは確かに多いが、両者とも英語を母国語とす  
るもの同士の間でもかなりの誤解によるインシデントが発生しており、単に英語の発音や  
構文という問題ではなく、会話における意思疎通を図る技術が必要である。

コミュニケーションの難しさといえは思い出すが、あるとき、技術畑から航空局長にな  
ったことで知られていた松本操航空局長とお話ししていたとき、松本局長が「航空管制官  
というのはコミュニケーションの専門家のはずだが、役所内でのコミュニケーションは下  
手だよね」と言われた。多分私自身のことを叱っておられたのだと思うが、人様に説教す  
るほどわれわれもコミュニケーションが上手いわけではないのは言うまでもない。

## ジャカルタ派遣から帰って

1986年3月16日には、私に命ぜられたインドネシア政府への3年間の派遣期限を終え帰国することになっていた。私と同時期にインドネシアに勤務していた大方のJICA専門家の人たちは帰国の半年前には帰国後の転任先が決まっていた。そのような時期が近づくと在勤者は互に転任先はどこかなど話題が出始め、大方は栄転先が決まっている。

私の娘はインターナショナルスクールの高校3年生であり、日本の学校の学年の切れ目である3月に帰国することになるので、小中学生とは異なりどこかの高校と転入の交渉もしなければならないが、勤務先が決まらなるとこれも出来ない。

海外勤務者は少なくとも2か月前には帰国先が分からないと運送業者との引っ越しの交渉も出来ないのではかなり早めに決めるようだ。ところが航空局管制課は違っていた。管制課にとって私が初めてインドネシアに派遣した職員であってその扱いに不慣れであったとは同情するが、1月前になっても帰任先が分からず、私に教えられない。私の家族にはまだ学校を転校しなければならない子供が2人いるので、次の勤務地はどこになるのか、東京なのか、大阪なのか、あるいは沖縄なのかで学校を決めなければならないので教えて欲しいと言っているのだが、決まらなると言う。引っ越し荷物は1月前には梱包し、船会社の代理店に運送を契約し引き渡さなければならないので、私の所属する原課は東京の航空局管制課なので、とりあえず送り先を東京港として契約した。しかし東京のどこに送るのかは依然分からず、船会社には出来るだけ早く詳細を教えることを条件に依頼した。帰国の2週間ほど前になって、次の勤務先は埼玉県の東京航空交通管制部であると知らされた。しかし、宿舎がとこなのかは東京管制部に着任してから分かると言うのだ。嫌がらせなのか、どうしても出来ないのか分からないが、航空局管制課と言うのはこの程度の仕事しかできない。引っ越し貨物の出港ぎりぎりになって、貨物の送り先を東京港から埼玉県の東京管制部宛てに変更した。したがって、私の引っ越し荷物は管制部に行くことになった。トラック一杯の引っ越し荷物が着くと受け取りの東京管制部の職員も当惑することだろう。しかし、子供たちの学校は、宿舎住所が東京都なのか、埼玉県なのか、千葉県なのか、神奈川県なのかで大きく変わるのだが、宿舎は着任後に東京管制部の宿舎管理の担当者から聞いてくれといのだ。

幸い、飛行機は1日で東京に帰り着くので、辞令交付の3月16日に管制課に出頭した。辞令交付の執行者は管制課長であり、管制課に行くと私の同期生の小越敏弘の顔が見えた。どうしたのか聞いてみると、彼も辞令交付のために出頭しているという。管制課長が、人事担当補佐官の高柳晃（14期）の同席で、私たち兩名に辞令を読み上げ、小越に東京航空交通管制部次席管制官を命じ、次に私に同じく東京航空交通管制部主幹管制官を命ずるとするものであった。次席は主幹より1ランク上の管理職である。もとより

私には獵官の思いは全くなく、同期生がその能力を認められ栄進するのを歡ぶタイプであり、一隅を照らすことで満足している。しかし、高柳はそうは思っていなかったようで、気になったらしく、辞令交付の後私だけを部屋の隅に連れて行き、「彼が次席で、君が主幹なのでおかしいと思うかもしれないが、彼は北海道で 2 年間苦勞してきた、あんたは楽しんで帰ってきたんだから我慢してよ。」と注釈を入れた。

すぐに、所沢の東京管制部に着任し担当者に宿舎を聞いたところ、所沢市の航空公園に決まっていたと言った。決まっていたが教えてはくれなかったのかと皮肉も行って見たかったが、そんなことを言っている暇はなく、直ちに引っ越し業者に荷物の転送先を連絡し、子供たちの学校を探さねばならなかった。ジャカルタに行く前に大きな家財道具は大阪の実家に預けてあったので、その荷物を大阪から所沢まで引っ越しする作業も重なった。幸い、私の所属することになったクルー4 は次席管制官横山良都（17 期）が気を使ってくれクルーの若手管制官が引っ越しの手伝いやら、子供の学校探しまで手伝ってくれ、ようやく仲間のいる古巣に戻った気がした。私は、また元の航空管制の現場に戻れるので嬉しく、楽しく仕事をしたが、私がインドネシア派遣航空専門家として会得した「リソース」を利用せず、この間南洋で遊んできたと見なして、他の誰でも出来るような仕事に就かせるのは組織として果たしていい人事だったのだろうか。

息子は義務教育であり、ジャカルタ日本人学校は日本の制度や学校年度に沿って運営されているのですんなりと所沢市立の中学校に入れてもらったので問題はなかったが、娘の方はジャカルタのインターナショナルスクールを学期の途中で帰国しなければならなかったもので、日本の国立大学に入学するためには、学期を完全に終了していないと言うことの他に、インターナショナルスクールは日本の文部省の認める高等学校ではないので、日本の高等学校を卒業しておらねばならないため、もう一度日本の高校の 3 年生に編入させてもらう必要があった。これはなかなか大変でいくつかの高校を回ったが入れてもらえず困っていたが、このようなことでは同様の苦勞をしている外務省勤務の知り合いから、杉並区の外交官の子弟がよくお世話になっている高校を紹介してくれ、そこをお願いして入学を許してもらった。偶然とは時々起るもので、この高校の教頭先生が大学の同級生で管制官になっている友人がいるとのことで、管制官も各地に転勤があり大変ですねジャカルタからの帰国ですかと同情してくれ、聞いてみるとこの同級生とは当時仙台管制塔に居られた田澤秀雄（15 期生）であり、まぎれもなく私の管制官の先輩で、このおかげで娘の入学がスムーズに進んだ。高校 3 年の一年間とは言え、入学金、寄付金は通常と同額で、制服も夏冬用の購入が必要であり、かなりの出費となった。学校制度の日本と外国の違いには、外国に赴任する時、帰任する時と 2 度苦勞した。彼女もまた学期のずれのため高校 3 年生を 2 度やらねばならなかった。こんな経験から、国も、日本国民が世界に展開する時代を考慮して、学校制度や転勤時期などの世界との同調を考えて欲しいと思った。

私は、航空局に採用されて以来数えきれない引っ越しを繰り返してきた。女房に言わせると結婚してからも 14 回は引っ越したそうだ。その度ごとに住み慣れた町から離れるとか、親しくなった人と別れるとかの感傷があるが、ジャカルタの棲家から帰国する時は、私たちの家族の一員のように振る舞ってくれた若いインドネシア人の娘たちが、泣き声を上げて涙を流して別れを惜しんでくれた。



別れの日に撮った一家の記念写真

私の妻などは、あの時から 20 年以上経っているが、またジャカルタに行くことがあれば何がしてみたいかと聞くと、第一にあのお手伝いさんたちに再会してみたいという。これは彼女たちがフェイスブックにでも入ってくれない限り探し出すのはなかなか困難だ。妻の運転手をやっていたスバギオ（写真右端）は、何年前に、農林水産省から派遣された農業の JICA 専門家の運転手になり、その人に頼んで昔の雇い主、つまり私に元気で働いているとの手紙をくれたことがあった。農業の専門家も親切な人であつてを頼って私を探し出してくれたのだった。

私と同時期に国鉄（今の JR）から派遣されていた鉄道専門家の福井信夫は、雇っていた運転手を自分の養子にして、任期が終わり日本に帰国する時には彼に家を買って与えて、彼がその後も生活できるように計らった。

### アリ・リアンドの訪問

私たちがインドネシアから帰国した翌年 1987 年頃に、私が初めてインドネシアに渡ったときのインドネシア航空総局の管制課長であり、その後管制部長、そしてこの時はインドネシア航空総局の管制保安部長に昇進していたアリ・リアンドが日本に他用で出張したとき忙しい日程をわざわざ 1 日空けて東京管制部にいた私を訪ねたいと言ってきた。彼の訪問の了承を得るため、東京航空交通管制部の米村節郎部長（5 期生）にお伺いを立てたところ、インドネシアのそんな方が来られるのなら歓迎して差し上げろ、応接には自分の部屋、つ

まり管制部長室を使ってもらってよいと快諾した。

アリ・リアンドはインドネシア北部のスラベシ島マナド出身の礼儀正しい、インドネシアではむしろ珍しいクリスチャンで、インドネシアの航空管制官の最古参の一人である。彼の夫人はインドネシア陸軍のヘリコプターパイロットという航空一家であった。航空交通管制官の経歴としては私よりも先輩にあたるのだが、日本から JICA の専門家としてアドバイザーの役割でジャカルタ政府に派遣されていた私の話をよく聞いてくれた。また、私にインドネシアの航空管制事情を見せたいとして各地の管制機関などの視察旅行に一緒に出かけてくれた。

東京航空交通管制部の部長室は広くて豪華で立派なオフィスだ。アリ・リアンドはそれを私のオフィスだと勘違いして、こんなオフィスを持つほど成功してくれて嬉しいと言ってくれたが、私は本当のことは言えず、どうも有り難うとだけ答えておいた。



インドネシアの航空管制官の草分けアリ・リアンドと

東京航空交通管制部に 2 年程勤務した後、私は運輸省国際運輸観光局（国観局）国際航空課の航空交渉調査官に転出した。1960 年に運輸省航空局に採用されて以来運輸技官であったが、この時運輸事務官に転向したことで、もう航空管制には関わりのない仕事をする事になると思った。

ジャカルタの航空総局の友人たちは、私のことを忘れず、日本に来る機会があると私を訪問してくれた。ある時は、航空総局総局長であったインドネシア空軍退役将軍ストヨまでも表敬として来てくれて恐縮した。何しろ私は国際航空課の小さな事務机で面会したのだ



から。ストヨはインドネシアで大きな一部屋を使っていた私が豊かな先進国に帰国後こんな狭いところで働いているとは思っていなかったらしい。

国際運輸観光局では、課長でさえ部屋の片隅の机が課長席とされていて、外国からの訪問者は通常これを見て驚く。外国ではこのような（大佐）クラスの国際業務に携わる役人は大きな、時には豪華な、秘書付の事務室に陣取っているのが普通だからだ。

1989年の年末には、航空総局で航空管制官たちの使う航空管制規則書を一緒に苦労しながら作成した仲間のカダルスマン管制課長も来訪した。



カダルスマン管制課長と（国際航空課で）

カダルスマンは精悍な顔つきの真面目な人だった。このとき、彼は北海道に行き、生まれて初めて雪を見たとき喜んでいて、彼は早死にしたが、現在、彼の息子が日本航空のお世話になりジャカルタのスカルノ・ハッタ国際空港でディスパッチャー補をやらせてもらっている。

## ヒューマンファクターズ

私は、国際航空課航空交渉調査官を最後に、運輸省を早期退職し全日本空輸株式会社に再就職した。1960年に名古屋空港を訪問した折、親切にして頂いた高野弘也（8期生、この時は全日空の幹部となっていた）がこれを応援してくれた。

この時、世の時代は昭和から平成に変わった。

全日空では、総合安全推進委員会事務局で航空会社の安全部門を代表して、国際民間航空機関（ICAO）、国際定期航空協会（IATA）、飛行安全財団（FSF）、国際航空事故調査官協会（ISASI）などの窓口となり、昔取った杵柄で航空管制の経験や知識を活用できる仕事を与えられた。なかでも、IATA安全委員会では世界の一流の安全担当者と交流できたのは大きな収穫であった。委員会の同僚メンバーの中でも Allied Signal 社のドン・ベイトマン、ドイツ・ルフトハンザのハイノ・シーザー機長、カンタス航空のケン・ルイスなど航空安全に傾ける姿勢に感心すべき人々がいた。ドン・ベイトマンは GPWS 対地接近警報の開発者である。ハイノ・シーザーはパイロットとして飛行中の CD プレイヤーの使用禁止などの航空安全に妥協しない姿勢を示し、ケン・ルイスはその頑固な安全主義でカンタス航空をして世界で 1 番安全な航空会社との定評を確固たるものとした。当時の世界レベルの航空安全担当者の間では、人間のエラーによる事故の多発への改善策としてヒューマンファクターズを推進しなければ改善はあり得ないという考えで一致していた。

ヒューマンファクターズとは、人間とシステムの関係性を最善のものにするという考え方の学問分野のことである。私に限ってヒューマンファクターズ研究の源泉を辿ってみれば、三沢時代に、与えられた管制用機材を使用して如何に安全にかつ効率的に作業が出来るかという研究から始まっていると思う。1 年先輩の芦沢璋（19 期生）と議論しながら研究した。例えば、管制機関同士の電話回線による連絡調整で航空機の位置通報の隣接管制部への連絡は 1 件 1 件事象の発生毎に実行するより少し時間を待って 2 機分を 1 度にまとめるとどのように繁忙度や効率化が進むかなどについて統計学的手法を使って研究するとか、通信方法の改善とか、用語や管制票（ストリップ）への記入の方法の改善とかを考えた。ちょっと面白い例では、当時管制票への記入はボールペンの使用は禁止されていたので鉛筆を使っていたが、待機時にコンソールの上での鉛筆の並べ方はどうすればより効率がよいかを議論した。

私と芦沢の結論は、鉛筆の芯を手前に向けて縦向きに置いておくのが、手で掴み易く、鉛筆が 90° 回転するだけで即座に管制票に書き込めるので効率が最もよいと結論を得たが、先輩の水出友雄（13 期生）は、その置き方では鉛筆の芯が自分の方を向いているので怖いと言う。人のパーセプションには個人の差があり、それもヒューマンファクターであって、心理学の分野の考え方が重要な要素であることが分かった。

64種類のコード、つまり2ケタのATCトランスポンダーコードを使用していたころ、ある時パンアメリカン航空のB707がトランスポンダーコード31を送信しながら交信をしてきた。当時はコード77が緊急コード、76が通信機故障コード、31はハイジャックを意味するコードであった。音声の交信ではパイロットの声に何ら緊張感はなく通常通りであったが、ハイジャックを意味するコード31を送信している以上、われわれ管制官の方ではこの航空機がハイジャックされていて、ハイジャック犯が交信を傍受していると想定しなければならない。恐らくパイロットが間違えて31をセットしたものと想像したが、本当であった場合は迂闊なことは言えないので、「あなたはハイジャックされているのですか？」とは聞くことが出来ない。そこで私は「現在送信中のトランスポンダーコードはどこの管制官が指示したものか」と問うた。彼は、それは東京管制部だと、怪訝そうな声で答えた。その時点で、このコードが誤って送信されているものと確信できたので、このパイロットに対しコード31を送信している旨と、ハイジャックされていないことを確認するよう求めて、その上でコードを変更させた。航空機はその後何ら問題なく無事着陸した。想像できる原因は、東京管制部では航空機が指示した高度に達したとき、巡航を意味するコード21を指示、その時管制官の発音が悪かったのか、指示を聞き違えたパイロットのヒヤリングが悪かったのかコード31をセットしたことによるインシデントであった。パンアメリカン航空のパイロットは着陸後、管制所に電話を掛けてきて、管制官の対応が良かったと褒めて感謝した。このことは、パイロットの聞き取り方が悪いとか、管制官の発音が悪いとかのレベルで終結しそうな事案であるが、ヒューマンファクターズの考え方では、重要なコード31（ツリー・ワン）と、頻繁に使用され間違えやすいコード21（ツー・ワン）が管制用語の規則で定められていること自体が不適切であり、その改定を要するとする。ICAOはその後ハイジャックコードを現用のものに変更した。世界各地でも同様のケースが発生したものである。

ヒューマンファクターズという言葉は、西洋から入ってきたもので、あたかも海の向こうから流れて来たような感じがするが、例えば、吉田兼好の徒然草には、木登りの名人と呼ばれている男が、弟子を高い木に登らせて、弟子が危ない場所にいる時には何も言わず、軒先まで降りてきた時に、「あやまちすな。心して降りよ」と声をかけたという段がある。これ人間の心理を読んだヒューマンファクターズの実践である。

飛行機に乗った時、CAの御嬢さんたちが指差ししながら確認している指差し確認の実行をご覧になったことがあると思うが、もともとは日本国有鉄道（国鉄、今のJR）が実行した安全への取り組みの方法だ。日本の鉄道は安全の推進については偉大な先駆者で、学ぶことが多い、われわれも模倣していることが多い。

私の先輩である近藤匡（8期生）は、管制承認を発出する時ボード上の運航票を見ながら、指差して確認を行う慎重な管制官だった。だが、あの慎重で確実な仕事をする人が、あるとき滑走路上に立ち入ることを許可した車両や人員の存在を失念し、同じ滑走路へ着陸機に着陸許可を与えるというヒューマンエラーを起こしてしまうような信じられないことも起こるのだった。この事故は中華航空機事故と呼ばれる。

やはり、先輩である小田原真一（17期生）は、国鉄マンの家庭で育ち、国鉄の安全哲学を身に付けており、「だろう、良かろう、事故の元」という言葉を常に口にしていた。安全に関わる仕事をしている者は、「だろう」とか「よかろう」で判断してはならない。

ヒューマンファクターズは良いことはどこからでも取り入れる。また、悪いことや失敗したことは繰り返さないよう取り入れ反面教師にする。人の振り見て我が振り直すという言葉もあるが、その意味で航空機事故報告書は人の振りをみる絶好の情報源である。ヒューマンエラーには国境がなく、人種による違いもない。外国の事例も大いに改善のための参考になる。私が航空管制協会の機関誌「航空管制」の編集長をしていたころは、出来る限り多くの海外の事故報告書を紹介し、他山の石として日本の管制官たちに研究してもらえよう計らったつもりだ。

1972年にアメリカワシントンダレス空港に着陸しようとして高度を下げて行った TWA514 便は最低安全高度以下に高度が下がっていることに気付かず、進入経路上の小高い山に衝突するという大事故を起こした。飛行機の機能には何ら問題がなかったのに人間の側の問題、つまりヒューマンエラーに起因する理由によって地面に衝突してしまった事故であって、このような事故を CFIT（Controlled Flight Into Terrain）と言い、いわゆるヒューマンファクター事故である。CFIT 事故の中でもこの TWA514 便事故は管制官の発した指示と、その指示を解釈したパイロットの間で管制用語の理解が異なっていたというコミュニケーションエラーの事例であった。アメリカで発生した事故であったが、日本に於いても、世界のどこでも起こり得る問題であり、当時、私たちは個人ベースではあったが日本航空のパイロットの有志の人たちと、少なくとも日本では同様の事故が起こらないよう、この事故から得られる教訓を研究した。我が国の航空当局は何の反応も示さなかったのはいつものことだった。彼らの考え方は、ヒューマンエラーは操縦士なり管制官なり個人の責任であって、事故が起こってもその罪を処罰すれば終わるものと理解しているらしい。アメリカに於いては、この事故を契機にそれまでにも増してヒューマンファクターズの推進が国を挙げて実行された。例えば匿名安全報告制度はこの事故の反省から開始されたものだ。

### 全日空での取り組み

全日空では、1990年から社内で運航関係者の匿名安全報告制度を始めた。この制度がみんな

なに親しまれるようニックネームを付けようということになり、ECHO（エコー）と命名した。Experience Can Help Others のアクリニウムで、「あなたの経験を報告してくれるとそれは他の人を助けることになります。」という意味を込め、みんなの声を反響させようということで echo（反響）とした。残念なことに日本の社会では基本的にヒューマンファクターズが理解されていないので、このような報告制度の報告内容そのものが制度的に秘密になってしまい「エコー」として社会あるいは業界内に反響しない。仮に私が事故には至らないが重大なエラーをしてしまい、それを他山の石として他人に提供したとしても、そのエラーを知った所属組織なり、司法当局なり、マスコミが、その報告されたエラーそのものを取り上げ、糾弾なり処罰の対象にするようなことがあれば、報告制度は成り立たず、機能しない。報告者を匿名にするのは構わないが、報告内容を秘匿とするのではこの制度の効果が期待できない。社会全体の安全文化が高まり、ヒューマンファクターズを理解する日が早く来てほしいと思う。

世界のレベルでは、ヒューマンファクターズはかなり浸透していた。私がメンバーに入れていただいた IATA の安全委員会と FSF の進入と着陸安全グループは共同作戦で CFIT 根絶に取り組んだ。アメリカで発生した TWA514 便事故の後、その反省から人間が注意を払うだけでは根絶できないヒューマンエラーに起因する事故を防止し得るコンピューター・ソフトウェアとして対地衝突防止プログラムの早期運用が必要であった。私は航空管制の経験者としてドン・ベイトマンの GPWS との組み合わせで MSAW（Minimum Safe Altitude Warning：最低安全高度警告）の世界に向けた推進を担当した。航空機と地上のレーダーとの共同作戦で対地衝突事故を無くそうと言う目標で、ヒューマンエラーをコンピューターシステムで防止しようとの考えで安全思想を広め、航空会社には GPWS の装備推進と、航空管制サービスプロバイダーあるいは国には MSAW の装備推進を奨励した。いわゆるヒューマンファクターズの実践の一環であった。

腰の重かった我が国の管制機関もかつての私の提案を長らく無視して来た MSAW サービスを開始した。しかし、せっかく始めたのに、その時にはほぼ全ての航空機が GPWS あるいは EGPWS を装備した後であったので、その輝きが霞んでしまったのは残念だったと思う。操縦士や管制官のヒューマンファクターズ理解が進んだので、GPWS や MSAW の装備だけが改善の理由ではないかもしれないが、あれ以来、世界で対地衝突事故の発生は激減しているのは事実だ。私は IATA と FSF において、多くの人々の生命を助けるという本当にやりがいのある仕事を手伝わせていただいて幸せであったと思っている。

タイミングが遅れたために、成果が霞んでしまった例は、英語能力向上プロジェクトでも経験した。全日空が 1990 年代に国際航空を大幅に拡大していたころ、アメリカ側から航空管制通信におけるコミュニケーションで操縦士の英語力に不満があるとのうわさがあっ



た。私が米国の管制機関を訪問した折にも彼らが外国人操縦士とのコミュニケーションで苦勞があるかを語るのだった。その代表的事例は 1989 年のアビアンカ航空の燃料枯渇による墜落事故だ。アメリカの管制官の言い分では、コロンビア人パイロットの英語による表現が意思の疎通を悪くさせたと言うものだった。私の考えでは、その言い方は管制側の責任逃れの方便であり、国際航空を取り扱う管制官はもっとヒューマンファクターズを弁え、英語を母国語とする側が譲歩して誤解の生じないような会話をすべきではないかとした。つまり、コミュニケーションで起こる誤解は片方側にのみにあるものではなく、その責任は双方にあると解すべきで、米国の管制官側にも考えてもらいたいと主張した。

そこで、仮に全日空の操縦士がアメリカで同様のコミュニケーション上の問題を持っているのなら、ことの発生する前にプロアクティブな対策を取らねばならないと考え、米国の連邦航空局（FAA）国際部にいた管制官出身のフランク・プライスに会い、国際航空における管制通信についての共同研究を提案した。その調査の方法は、1 週間程度の期間にわたり全日空の航空機が運航するワシントンとロサンゼルスで全日空機の交信を傍受して共同で評価を行い、管制官とパイロット双方の管制交信あるいは用語における問題点を洗い出し、調査の結果を以後の改善に繋げようと申し入れた。FAA 側もそれはいい方法だとして快諾してくれたので、これを全日空に持ち帰り実行を図ったところ、パイロットの所属する運航本部側から反対があり、残念ながらこれは決行中止となった。私は、全日空でさえこの程度の理解かと消沈もしたが、運航本部のいまさらパンドラの箱を開けるのは困るとの考えも無理もないと思い妥協した。

FAA のフランク・プライスはその後モントリオールの米国 ICAO 代表部に異動し、米国の主導する ICAO が管制官やパイロットの英語能力を検定するという制度が日本を含む全世界で施行された。私の提案から 10 年以上も経っていた。その上、この新制度は外国語として英語で交信を行う管制官やパイロットを試験により評価し検定するというもので、同様に評価の実施が必要であると考えていた「英語を母国語とする者」には何ら対策を取らないと言うものであった。

歴史を遡ると、航空管制用語の設定は第一次世界大戦、第二次世界大戦の戦時中に米国の陸海空の 3 軍や沿岸警備隊の間でも同じアメリカ人の英語の用語や用法が異なり問題があったこと、同じ英語だと言っても共同作戦をやる英国の軍隊と米国の軍隊で互いに理解が出来なかったことへの改善策として発展して来たものだ。日常会話である Plain English（平文）を用いないで Plane English（航空管制用語）を使おうとしていたものを、また逆行して日常会話も必要だとの論法が通った。

さらにどうかと思うのは、この制度の準備段階で英語学者が現れ、実際の航空管制通信を観察した結果、彼らの考え方から管制通信に使われている言語は英語ではないと評価した

ことだ。もともと管制用語は英語がベースだが日常会話の英語ではないのであって、青果市場や魚市場でセリを行っている業者のやり取りを見て、あれは日本語じゃないと評価しているようなものではないか。その分野では符牒の方がより正確に情報の交換が出来るものだという、その用語や用法を何十年も研究し改良してきたことを理解してもらいたいものだった。

私は運輸省国際運輸観光局を辞めて全日空安全推進委員会事務局に移って以来、全日空におけるヒューマンファクターズの担当になり、社内のヒューマンファクターズ運動の推進の一方、ICAOのヒューマンファクターズ・タスクフォースでアドバイザーとして、モントリオールのICAO本部の担当官ダン・モーリノ機長のお手伝いをした。タスクフォースには世界的なヒューマンファクターズ学者も参画しており、大いに勉強になったし、私のそれまでの取り組みは間違っていなかったと確かめる機会となった。全日空にはこの方面に造詣の深い舟津良行（ふなつ・よしゆき、安全推進委員長）、久保哲也（安全推進委員会事務局長）がおり私にとって仕事をし易い環境にあった。全日空は1971年に東北の雫石上空でB727が自衛隊機と空中衝突した大事故以来、舟津のリーダーシップの下に強力な安全推進組織を維持してきており、航空会社にとってはいかに安全が重要な課題であるか、なかでもヒューマンファクターズの推進がいかに重要かを肌身に感じていた。また、最後の重大事故から20数年経っており事故の悲惨さを体験した社員の多くはもう引退していたので、若い社員たちに安全教育を徹底する必要性を感じていた。

社会では航空事故の原因を機材が何%、パイロット・エラー何%、気象が何%そしてヒューマンファクターが何%などと分類するものを、全日空の安全の考えとしては、航空事故はすべてヒューマンファクターに起因するとした。事故の原因はどこかに人間とシステムとの間にマッチしないものがあるはずで、そこを最善化（オプティマイズ）しなければならず、しかも、その様な不具合点があるとすれば、事故発生前（プロアクティブ）に見付けて改善しておかねばならないと考えていた。このような思想がヒューマンファクターズなのだ。

残念ながら、社会の多くの方は、人間だから誤りは起こる、ヒューマンファクターだから仕方がない、と言いつの材料に使っているようだが、これはヒューマンファクターズを誤解しているものだ。

久保哲也の主導でヒューマンファクターズ推進のための社内用のテキストブックとして、「ヒューマンファクターズへの実践的アプローチ」を刊行した。また、安全の風土を醸成することが大事だと、社内で安全問題の討論会を作ることになり、この安全シンポジウムの名前を「Talk Safe」と命名した。「安全について語る」あるいは「語れ」というテーマで社の内外から安全のための取組や知見の発表の機会とし、皆に考えてもらいたいと言う趣

旨であった。他の航空会社の人からは「遠くセーフ」だと揶揄されたが、あれから 20 数年にわたりシンポジウムは継続されており、その名付け親になれたことを嬉しく思っている。

### 時は過ぎた

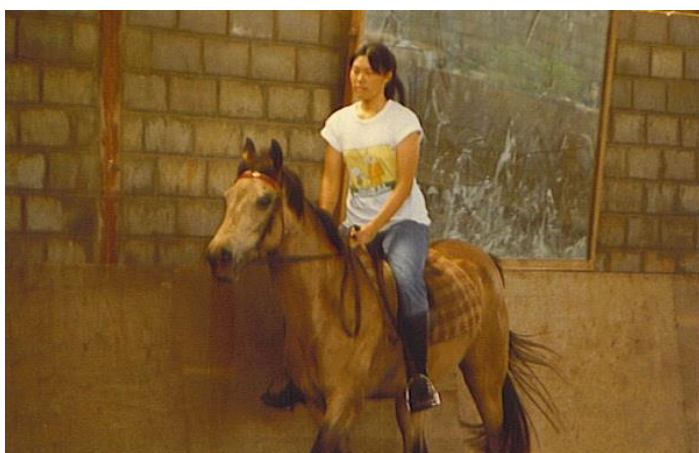
その後、全日空を定年退職した後あるコンサルタント会社（PCI 空港部）に転職、その関係で日本の管制技術官協会の懇親会に出席する機会があり、その席で、かつて、私の表現によるとまるで映画に出てくるヤクザのようなしぐさで私を脅かし航空管制自動化に反対した元全運輸労働組合羽田支部委員長の鈴木彰夫に会った。私とよく論争した 1970 年代、彼は労働組合のもっと上の幹部の指導に沿ったものとは思いますが、航空管制の自動化に大反対しコンピューターに異常な偏見を持っていたので、当時私は、コンピューターなんて何も難しいものではなく、あと 10 年もすれば個人用コンピューターが各人の机の上に並ぶ時代が来ますよと宣言しておいたことがあった。それから 30 年も経ったこの機会に、彼が、「昔はあんたとよく言い争いをしたけど、あんたの言うとおりの時代が来たねえ」と、あの当時のことを回顧しながら好々爺の表情で語った。私は、彼が昔のことを謝ってくれているのだと感じて、なんだか一つの長く続いたわだかまりの解決が出来たような気がした。その後間もなくして彼が他界したと伝え聞いた。

当時もう一つ彼に予測し宣言したことは、あと 30 年もすれば、管制官のやっている仕事は自動化され、管制官が登板するのは異常事態の発生を解決するときだけだと言うことだった。彼らはそれでは自分たちの仕事なくなるという単純なジョブセキュリティの意味で心配した。私は、でもそんなことが出来る頃には皆さん引退した後でしょうと言ったものだが、あれから 30 年少し経った今も、フリーフライトと称されるこちらの方は未だ実現されていない。1974 年に私がすぐにでも実現が可能だと考え早期実施を主張した対地接近警報プログラム MSAW の方は、25 年間も放置されていたが、我が国航空局も 21 世紀の幕開け寸前に運用を開始した。あのフリーナー調査団がこの時点でもう一度調査することがあったら、彼らに再度日本の航空管制はアメリカより 4 分の 1 世紀遅れていると言われても可笑しくない状況であったので、こちらは、いわば滑り込みセーフといったものだった。

私や私の家族は、ジャカルタから帰国して今や 27 年経ったが、何かとジャカルタの生活や、あの地での経験が尾を引いている。私と同じ時期に日本の各省庁や会社などから派遣されジャカルタに勤務した専門家は、帰国後もあの時代を懐かしがるとともに、一時は懸命に努力したインドネシアのために今も何か出来ることはないかとの思いから、ジャカルタ会という会をつくり、年に 1-2 回は会合を持ち続けている。ジャカルタ会は毎年 4 月末から 5 月初めのいわゆるゴールデンウィークにはジャカルタにまでゴルフによる親睦を主な理由に遠征する。インドネシアは連休ではないので、これら旧専門家たちはこの間にそれぞれの所属した省庁の人たちと旧交を温める。ジャカルタ会はあの当時の国内ハブ空

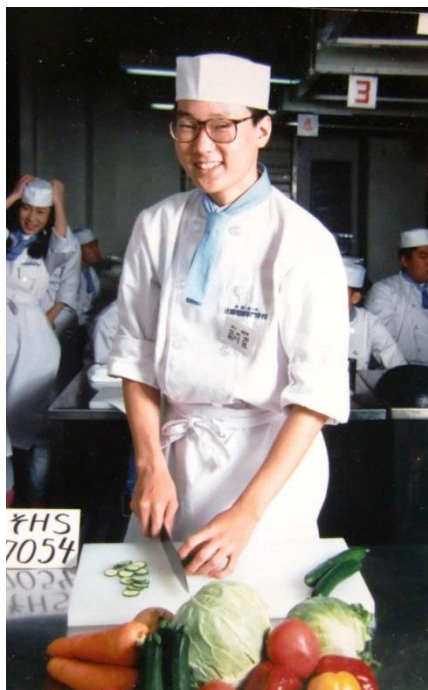
港であったクマヨラン国内空港近くにあったアンチョールゴルフ場から名前を拝借して作ったアンチョール会から発展したものだったが、そのアンチョールゴルフ場は先ごろ閉鎖され、ジャカルタ会の本籍地がなくなってしまった。

私の娘は、ジャカルタ・インターナショナルスクールの高校時代に、日本ではとても出来ないスポーツが出来ると喜んで、乗馬をやっていたが、乗馬そのもののせいなのか、練習中の落馬のせいなのか、二十歳を過ぎたころから腰椎の椎間板ヘルニアに罹り1度ならず2度も3度も大手術を繰り返し、腰椎は埋め込んだ金属で支えられている始末だ。そのためまともな仕事には付けず、アルバイト程度の仕事を続けている。



私は彼女の腰の故障は乗馬が遠因ではないかと思っているが、医師は、乗馬は腰のためにはむしろ良い運動であって、これが原因だとは言えないと否定している。

ジャカルタ郊外の馬場で



料理学校で

予期せぬ私の度重なる勤務異動のため赤ちゃんのころから迷惑のかけ通しであった私の息子は、醸造学をやりたいかった大学受験だったが上手く行かず、これをあきらめフランス料理の料理人になるのだとして大阪の阿倍野にある料理界の東大だと自負する料理学校に入り、卒業後、赤坂プリンスホテルを皮切りに東京の広尾周辺のいくつかの西洋レストランで修業した後、現在は東京恵比寿で小さなレストランバーを開いている。

## 終わりに

「ポンドックインダの風は涼しかった」は、いわば私の回顧録のような気持ちで書き始めたが、いつの間にか航空安全の向上やそのためのヒューマンファクターズの推進の話などに重点が移ってしまった。それ程に私のキャリアーの中で航空の安全と効率の達成の一助になりたいという高い目標があって、私の中では未だそのようなゴールに到達出来ていないという思いだ。まだやり残したことがあると思いが強い。危機に曝されている人の命を助けることが出来たとき、それは当たり前のことであって別に感謝して欲しいと思っていないのではなく、あの米空軍の戦闘機乗りの夫人のように、生還を歓ぶ人を遠くで見ることに喜びを感じる。

振り返ってみて、どこでこれほど深く航空保安の世界に迷い込んだというか誘い込まれたと考えると、あの朝、双眼鏡の中に大写しになったあの婦人の夫の生還を喜ぶ顔であったのではないかと思う。

安全がシステムティックに確保されるのならそれに越したことはなく、私は今日もまだ、ヒューマンファクターズを取り入れた安全のシステムデザイナーとして国際協力の一部で途上国のお手伝い出来ることに喜びを見出している。

[終]



[写真]



東京（羽田）国際空港管制塔

東京国際空港（羽田）管制塔の  
スーパーバイザー席で。  
（1972年頃）

当時の管制塔は旅客ターミナル  
ビルの屋上にあつた。



大阪（伊丹）国際空港レーダー管制室

大阪国際空港ターミナルレーダー  
管制室のスーパーバイザー席で。

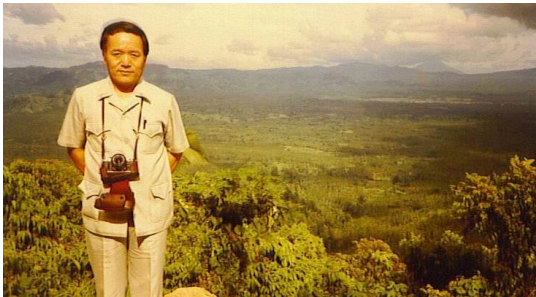
恐らく夜勤時に撮影されたため、  
服装がラフになっている。  
（1983年）



インドネシア航空総局（ジャカルタ）

ジャカルタに着任後インドネシア  
航空総局（DGAC）の用意してくれ  
た事務室で。

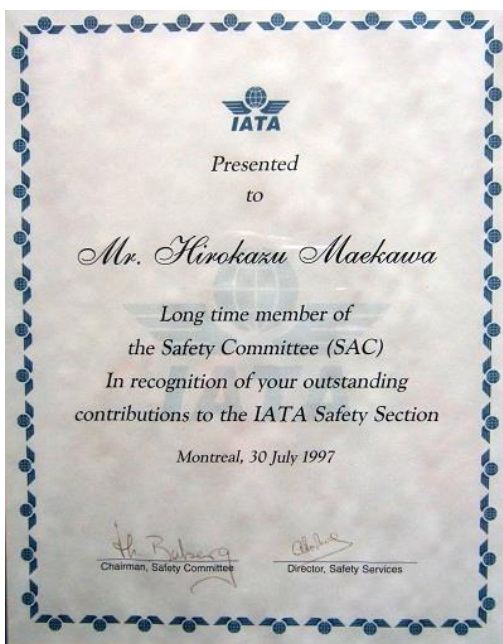
着任間もないので日本流の背広  
ネクタイを着用している。  
（1983年）



インドネシア中部ジャワソロ近郊

中部ジャワ新空港計画で空港予定地の  
現地調査に出かけた。  
クールビズを着用している。

中部ジャワ新空港計画は実現しなかつた。  
(1984年)



IATAの賞状

1997年5月全日空を定年退職するに従い、  
IATA安全委員会(SAC)の委員も辞めること  
になった。

IATAは安全活動に対する評価が高く、次の  
総会1997年7月30日付けで表彰状を出し  
てくれ、褒めていただいた。これは私にとって  
勲章だ。

人を褒めて使うのは外国の方が上手いよう  
だ。



ハイノ・シーザーの退任記念ノート

IATA安全委員会(SAFACのちにSAC)を航空  
安全への提言と実行をすることで権威あるグ  
ループにすることに貢献したルフトハンザ航空  
のハイノ・シーザー機長も定年で去って行っ  
た。

彼を見ているとルフトハンザが彼がいるから優  
れた健全な航空会社であることが理解でき  
る。

私もこのように見られる人間になりたいもの  
だ。





1983年インドネシア航空総局の中庭で撮った写真(中央)に写っている女性はアリフィアンティ・サマド嬢。当時、バンドン工科大学出身の新人の技師であった彼女が今や航空局次長になっている。

私は、インドネシアの簡易正装を着用。羽田首相のころ日本で推奨されたクールビズに似ている。



Mr Tatang

元気な青年土木技師で、1984年頃私たちのイリアン・ジャヤ(現在のパプア)視察を精力的に案内してくれたムハマッド・タタンは、運輸事務次官にまで出世した。

大変な日本通にして日本最頂で、お世話になった。



インドネシア運輸省庁舎から

ジャカルタの街並みも随分変わり、立派なビルが立ち並ぶ。(撮影 2011年)

[ 終わり ]