

週刊 座、グレート・リーダーズ通信

『インド私録-思い切り取り組んだこの 50 年-』 No.21

今週のキーワード！ 飛行機事故

本当に、もう御免！

1972 年 6 月 12 日午後 7 時半、デリーに向っていた東京発ロンドン行き日本航空の 471 便(DC-8 型機)が、空港から 23 キロ手前の地点に墜落するという事故が発生しました。乗組員全員および乗客 89 名のうち 86 名が死亡。ほかに地上で巻き添えに遭ったインド人 4 名が死亡しています。

放送でご紹介しましたように、この事故の処理に当たったのが武藤氏でした。『インド私録』では、武藤氏が事件当夜、日航のカルカッタ(現コルカタ)支店から事故の一報を受けて東京の外務省に報告、翌日には本省の指令により、本来管轄外だった事故の処理のためにデリーに飛んだいきさつが書かれています。

武藤氏によれば、ほとんどの遺体が遺体と確認できないほどだったとのこと。最後の別れもかなわなかった遺族の悲嘆はいかばかりだったのでしょうか。また、そうした悲惨な場面に立ち続けなければならなかった武藤氏、なにより遺族と対峙しなければならない、当の日航の事故処理担当者も大変だったろうと思います。

しかし、武藤氏によれば、日航側の遺族への対応は機敏ではな

く、また遺体の確認も済まないうちに茶毘に伏そうとするなど、気が動転しているのか軽率さが目立ち、武藤氏はしばしば担当者を叱咤したと語っています。

ところで、471 便がなぜ空港から離れた地点に墜落したのか。NHK が「明日への記録・空白の 110 秒」(1974 年)という特集番組でその原因を検証しています。「空白の 110 秒」というのは、471 便がデリー空港と着陸のために交信を行ったあとの墜落までの時間。NHK は、富士ゼロックスの音声分析グループの協力を得、ボイスレコーダーに記録された会話を分析。その結果わかったのは、操縦者が機長ではなく、経験の浅い副操縦士だったこと、規定の高度計の読み上げをしておらず、異常な降下に気づいたのは墜落の 5 秒前だったこと、墜落の衝撃音のわずか 2 秒前にエンジンを加速したという事実でした。

ところで、今年 1985 年 8 月 12 日に起きた日本航空・東京-大阪 123 便墜落事故から四半世紀ということで、御巢鷹山が再度注目を集めました。この事故ではご存知のように 520 名の方が亡くなっています。25 年経ってもその遺族の悲しみが今も消えないことを考えると、この 123 便の事故が

471 便の墜落からはわずか 13 年後のことであったことを思わずにはられません。

なお、『空白の 110 秒』は、1976 年、イタリア放送協会が主催する国際番組コンクールで、「イタリア賞」を受賞しています。

エア・インディア

そんなに悪くない

第 21 回の放送では、日本の外務省には、海外出張・赴任の際にいわゆるナショナル・フラッグ・キャリアを利用しなければならないという規則はなく、それがあるのはインドだということ、スタジオ内には笑いが漏れました。それというのも、エア・インディアには、欠航や延着が多い、客室乗務員が尊大などで「乗りたくない」という声をよく聞くからですが、武藤氏がボンベイ総領事として赴任時に利用した際には、いろいろ融通をきかせてくれたとのこと。私もエア・インディアでは 10 キロの重量オーバーを笑って見逃してくれたという粋な対応を経験しており、エア・インディアも悪くないと思うのです。昨年からは新しい機材も導入されていますね。乗ったことのある方は感想を是非。

第 22 回放送は今夜。

