

航空機事故の語られ方

——「もく星」号墜落と松本清張の場合を中心に——

岡 田 豊

【キーワード】 占領空間／風の息／日航機撃墜／空港風景／戦後航空史

1

敗戦直後、日本では航空機の使用のみならず、その開発や製造が厳しく禁止されたことは周知の通りである。すなわち、「連合国総司令部（GHQ）は、一般命令第一号によって、すべての飛行場、航空関連施設を良好な状態に保持する命令を出したものの、日本側の航空組織、自主的な航空活動については、一九四五年十一月十八日に発令された「航空活動禁止令」により、一九四五年十二月三十一日をもって一切禁止されることとなった」のである。その後、「一九五一（昭和26）年一月二十七日には、国内航空運送事業の営業活動のみが日本法人にも許可され、同年八月一

日に日本航空が設立され¹⁾、民間航空が一部再開された。とはいえ、この時点では営業を日本航空が担当し、操縦はアメリカのノースウエスト航空（経営統合後、現在のデルタ航空）に委託する形であった。このときに選ばれた機材は、アメリカのマーチン社製二〇二型機であり、事故機の愛称は「もく星」であった。一九五二年四月九日、アメリカ人パイロットが操縦する、羽田発大阪経由福岡行き「もく星」号が、伊豆大島の三原山に激突し、三七名全員（乗員四名を含む）の命が失われた。この戦後最初の大きな航空機事故は、発生当初から情報が錯綜し、約一ヶ月後に公表された事故調査委員会の最終報告書でも原因は特定されず、多くの謎を残した²⁾。サンフランシスコ講和条約発効の直前に発生した事故である。

松本清張は、このミステリアスな航空機事故の原因を探り、多様な方法で描いた。この事故を題材にしたテキストは三つある。まず最初は『もく星』号遭難事件』（一九六〇年二月「文藝春秋」、原題「運命の「もく星」号」を同年出版の『日本の黒い霧』所収時に改題）であり、次に『風の息』（一九七二年二月十五日〜一九七三年四月十三日「赤旗」、清張にとって最後の長編小説と言われている『一九五二年日航機「撃墜」事件』（一九九二年四月、角川書店）と続いた。タイトルを見てもわかる通り、航空機事故の語られ方が、「遭難事件」から「撃墜事件」へ大きく変容していく。その過程で見えてくるのは、航空をめぐる様々な問題によって事故の語られ方が変容する様相である。「もく星」号墜落という出来事は、そのような問題との連係や拮抗によって語り直されていくのである。

高橋敏夫が指摘するように、「日本の黒い霧」で、松本清張は、日本の戦後において「占領期」およびその政策の隠れた延長の重大性をくりかえし指摘³⁾し、「GHQの巨大な壁という確信を、ほぼ同時期に起きたさまざまな出来事で問いなお³⁾」した。しかし同時に、三つのテキストは、航空機事故の語り方が徐々に形作られていく時期に生成さ

れる点に留意したい。そもそも、航空機事故の調査を行う組織について正式に規定されたのは、いつ頃なのか。後に取り上げるが、一九七一年に発生した雲石上空での全日空機と自衛隊機との空中衝突事故後、「日本航空機操縦士協会などが政府や国会に積極的に事故調査機関の設置を働きかけ、さらに行政サイドでも、事故の度に臨時編成による事故調査を行っていたのでは、事案の処理自体が困難になってきたことから、ようやく「航空事故調査委員会設置法」が起案され、国会に提出」、一九七三年に国会で成立、翌年に設置された。現在、この委員会は、鉄道・航空・船舶の事故調査を行う運輸安全委員会と名称が変わっている。ただ、「事故調査のあり方が問題になり、社会的な議論を呼ぶようになったのは、航空機事故が続発した昭和四十一年以来のことである」という⁴。詳細は後述するが、この年には、全日空機の羽田沖墜落事故等が発生した。これは日本で最初のジェット機による事故ということもあり、社会的な問題となったのである。「もく星」号の事故発生時には、そもそも航空機事故調査委員会は常設ではなかった。航空機事故調査をめぐる議論は、航空機事故の語りのありかたを考えさせる契機ともなったのである。

敗戦後、航空機事故の語りは、脆弱な事故調査体制や民間機／軍用機の対立やアメリカ内部の分裂による情報制限、政治的、外交的な圧力等、さまざまな制約によって歪められ、変容を繰り返していった。そこに、新聞や航空専門雑誌などのメディアの語りが交錯する。つまり、アメリカ／日本という単純な図式で説明しつくせるものではなく、「支配／被支配という構造以上に複雑で錯綜的な場⁵」を捉える必要がある。

ノンフィクション的な手法をとった『もく星』号遭難事件⁶、「筆者」の解釈を相対化する力学が働く『風の息』、『墜落事故』ならぬ「事件」として語られ、犠牲者の物語の掘り起こしが重視された『一九五二年日航機「墜落」事件』というように、三つのテキストは内容が重複する点もありながら、語られ方は多様である。また、同時代の新聞記事

や航空関連雑誌の記事が引用され、言説が編まれていく。そこに、航空機や航空管制システムの向上、空港の整備化計画などの日本の航空史の諸問題や占領期の政治的問題が、複雑に絡まり合う「錯綜的な場」である。航空機の事故調査の必要性が叫ばれた時期の航空事情を描いた、阿川弘之の『空港風景』（一九六六年十月「群像」）も補助線としながら、これまであまり論じられることがなかった三つのテキストを分析する。

2

「もく星」号墜落という出来事は、どのように語られ、語り直されていくのか。三つのテキストの紹介も兼ねて整理していききたい。

『日本の黒い霧』は、「すべてアメリカ軍が名実ともに、日本を占領していた間に起った事件ばかり」を取り上げ、「信用にたる資料」を厳選し、「残っている資料と資料とを基にして推理していく」という方法で編まれた。その中に収められた『もく星』号遭難事件』も、「実際のデータとフィクションとの区別がつかなくなってしまう」ことを恐れて、「調べた材料をそのままナマに並べ、この資料の上立って私の考えを述べ」ることで「小説などの形式よりよはるかに読者に直接的な印象を与える」方法をとったという。内容を確認しておこう。

「関東地方の凡ての航空管制をやっていた」ジョンソン基地（所沢）の指令を、そのまま「羽田の航空管制員」（＝「米空軍の軍人」）が伝えていた当時、飛行高度の指示ミスがあった。離陸前に羽田の航空管制塔から「館山通過後十分までは高度二〇〇〇を維持」と、機長に指示した。機長は、高度が低すぎると抗議したのに、その高度で通過して

墜落、その原因が不明であった。アメリカ側は管制記録等の提出を拒んだ。臨時に編成された事故調査委員会は、日本側の委員のみで構成され、委員長は航空庁長官の大庭哲夫であった。新聞報道では原因が、二転三転した。一九五二年四月十二日「読売新聞」は、「原因は飛行機の計器の故障による墜落とほゞ確認されるに至った」と報じた。その四日後の十六日「朝日新聞」は、「ノースウエストが買ったマーチン五機は事故を起し、操縦士も乗るのをきらっていたのは事実だ」という大庭の意見を報じた。同年五月九日「読売新聞」は、「東京航空路管制局のコントローラーが誤った指示を行ったが、最終実務は操縦士にあるので機長の判断の誤りによつて生じた」との最終的な公式見解を報じた。『風の息』以降、公式見解や新聞報道を整理して四つに分類し、「一、「もく星」号のマーチン二〇二型機自体に欠陥があること。二、無電装置、発動機、高度計等機器の故障。三、操縦士の未熟または何らかの錯覚によるもの。四、その他不測の事故。」とまとめた。『もく星』号遭難事件』でも考え方は変わらないが、機材の欠陥（一、二に該当）、人為的ミス（三に該当）だけでは不十分と考え、航空管制のミスを加え、その三点が航空機事故の語りを構成する基本的要素となり、語りの定型を形作っていく。その上で、清張テキストでは、機長の「精神状態に何らかの異常があったのではないか」との公式見解が否定された。ジョンソン基地の高度指示が二〇〇〇フィート維持だったことを裏付けたのは、同じく在日アメリカ空軍の機関とおぼしき「東京モニター（監督調整係）」であり、「その存在は長く秘匿されている」とし、同じアメリカ空軍の組織内部の分裂も指摘した。そして、村山運輸大臣名で発表された事故報告書の中の「全員が死亡したために直接原因を確認することは困難であります。詳細な調査の結果から操縦士が航法上何らかの錯誤を起こした」（傍線引用者、以下同じ）という箇所を引用しながら、「真相を蔽うために工作をする」「占領中のアメリカ軍のこのやり方」への批判がなされた。

最終的な報告書は、新聞記事等で報じられているから、一部の人間だけが知り得る情報ではない。この調査報告書の語り方は、「何らかの錯誤」とばかり、「占領中のアメリカ軍」の名誉を守る一方、アメリカの民間航空会社に汚名を着せるというものである（実際に、ノースウエスト航空側から反論が出た）。操縦者の人為的ミスを否定する論拠は、航空無線の仕組みなどのかなり専門的な航空関連の知識によって組み立てられ、「占領中のアメリカ軍」への配慮によって事実が捻じ曲げられた可能性も指摘された。事実、一九五二年四月十六日「読売新聞」等によって、事故調査の責任者であった村上大臣が、「日本がはじめて飛行機が持てるようになる」とか、羽田の全面返還を運輸委員会が発言したことが報じられた。さらに、飛行当時、飛行空域で米空軍機が航行中だった事実や事故機の部品の未回収が報告書に記載されてなかった点、事故直後に乗客全員の無事を伝えたアメリカ側の「誤報」等、不審な点を列挙して、公式見解を相対化する航空機事故の語られ方が形成されていく。このように、『もく星』号遭難事件』では、隠蔽工事を告発するだけでなく、人為的ミス説を切り崩す語り方も形作られていった。その後、航空機事故の語られ方は、『風の息』直前に発生した事故をめぐる語りの影響を受けて変容を繰り返していく。

その『風の息』では、フィクションが占める割合が増し、さらに専門性の高い航空機をめぐる論争場面によって問題の深部に迫る傾向が強まる。事故調査に携わった人物らのその後も含めた物語である。この長編テキストは、冒頭の「序詞」で「事件当時のことを新聞記事に沿って書く。——」と断るところから始まる。そして、事件の経緯を詳細に説明した「序詞」の最後には、次のような語りが置かれる。

筆者は、昭和二十七年四月九日早朝に起った日航機「もく星」号の墜落事件を、公表された記録などによって、読者が少々面倒になるくらい詳しく見てきた。「小説」に入る前にこういった構成をとったのは、この小説が事

実に根底を置いているからであり、そうする限りは資料を十分に読者にも見ておいていただきたいからである。まことに記録小説というのはむづかしい。事実とフィクションとの接合にはどの作家も苦勞しているようである。やはり資料を駆使しているステファン・ツヴァイクのものはよくできた伝奇小説だが、それでも吻合手術がうまくいっていないところもある。

困難だが、わたしもやってみるほかはない。小説の船はすでに沿岸をはなれ、山影も没してしまった。あとは幼稚な羅針盤をたよりに茫洋たる海原をゆくだけである。ときどきは、資料という小さな島に立ち寄るかもしれないが、あとは夜は星宿を見つめて航行することになる。

いままで出てきていた「筆者」も顔を船室の中にひっこめる。舵は次章から小説の主人公である船長に任せることにしよう。

次章から、「もく星」号事件の解明にのめり込んでいく、古書店店主の中浜宗介、新聞社論説委員の伊東豊、地質学を専攻する大学院生の小枝欣一や、事故調査に関わった航空のプロである原文夫らによる虚構の物語が続く。登場人物らが調査した資料や証言は膨大に出てくる。自分たちが集めた資料を、伊東が元航空審議官の藤原卯三郎に届け、分析を依頼する場面では専門的な「藤原所見」という文書が出てくるし、小枝と原との間で烈しく交わされる航空機論争でも、前作以上に専門的な航空用語が頻発する点は押さえておきたい。つまり、事件の解明に不可欠な専門性の高い航空関連の知識や戦後日本の航空事情をめぐって、素人ならではの素朴な疑問、粘り強い聞き取り調査、プロとアマチュアとの論争等を交えながら描いていくという方法である。いわば、航空機事故の語りの集積である。藤原の語り方は、十二項目に及ぶチェックポイントに分けて詳細な検証結果を述べるというものである。「航空事故調査の

鬼」と異名された藤原は、事故発生から十三年程経過した時点で「現存する各種資料から発見・推量される事実から判断するならば、事故機（『もく星』号）は空中において、他機との接触等のトラブル、その他の事由により主翼・機体に損傷を生じ、緊急避難行動中、不時着接地を行ない、大破した蓋然性があると考えなければならない」という見解を導いており、公式の事故調査内容に疑義を唱える形である。このように、『風の息』では、複数の角度から事故を語るという方法を徹底しているのである。

清張のノンフィクションと小説について、『ある小官僚の抹殺』（一九五八年三月「別冊文藝春秋」）を手がかりにしながら考察した藤井淑禎は、「『ある小官僚の抹殺』という作品は、資料に基づいて禁欲的に書かれたノンフィクション的な前半部分と、『私』を登場させて恣に想像させた小説的な後半部分とが、よく言えば棲み分けされており、悪く言えば、分裂してしまっている。しかも、あろうことか、前半部分は三人称体で、後半部分は一人称体で、といったように人称からしてすでに（一つの作品であるにもかかわらず）食い違うという派手な分裂ぶりだ」と指摘している。この点を踏まえて、ノンフィクション的な前半部分の発展形を『日本の黒い霧』、小説的な後半部分の発展形を『小説帝銀事件』（一九五九年十一月、文藝春秋新社）と位置づけている⁷。藤井が注目しているように、『小説帝銀事件』にはR新聞論説委員仁科俊太郎という登場人物が冒頭から登場しているから、「小説的な後半部分」を継承していると言える。『風の息』も、その点では共通しているが、「筆者」による考察部分と三人称体の虚構の物語が併存する点では異なっている。「派手な分裂ぶり」とまでは言えない。したがって、「事実とフィクションとの接合」が「うまくいっていない」点を重視するよりも、「筆者」と名乗る存在が、「もく星」号事件をめぐる「小説」を執筆している過程をそのまま見せることによって、「筆者」も絶対化させないという新たな航空機事故の語られ方のほうに注目する

べきではないだろうか。事実性を重視したノンフィクションのように、資料に基づいた「筆者」の解釈を一方的に押し付けるのではなく、小説のパートも含めて航空機事故の背後にある問題や複雑な事情を多角的に提示する構造となっているのである。^⑧

『風の息』の発表までの間に発生した航空機事故の中で、事故調査の必要性を考えさせた主な事故は、二つある。全日空ボーイング七二七型旅客機が羽田沖に墜落した事故（一九六六年二月四日）、全日空ボーイング七二七型旅客機と航空自衛隊の訓練機F86Fが雲石上空で空中衝突した事故（一九七一年七月三十日）である。羽田沖墜落事故は、最終報告で原因不明と結論づけられた。ポイントは、機体に不具合があったという証拠がないと結論づけた点である。当時、フライトデータレコーダーやコックピットボイスレコーダーが搭載されていなかったため、全容の解明に限界があったという反省から、この事故以降、搭載が義務づけられた。元日本航空の機長で航空評論家の藤田日出男は、アメリカの民間航空局（CAB）の調査員が訪日し、機体に問題はなく、操縦ミスを示唆したことが結論に影響したと分析する。つまり、機体の製造メーカーがあるアメリカに配慮して歪曲された可能性があるという見解である。一九六六年二月二十五日の「朝日新聞」には、アメリカ連邦航空局（FAA）が機体設計に欠陥はなかったと結論づけたことを報じた記事がある。そして、藤田は、「操縦ミス説」と「機体欠陥説」とに意見が大きく分かれたと整理しながら、アメリカの見解に論理の破綻があると指摘し、「遺された最終報告書は、誰が読んでみても辻褃の合わない稚拙な作文となった。これが当代随一と謳われた頭脳が結集して作られた論文とは私も信じたくなかった」と述べている。藤田は、3番エンジンの計器の数値や機体の状態などの情報を整理しながら、独自に検証している。調査報告書が「作文」であるという点では、『風の息』にも、「事故調査委はアメリカ側への遠慮ばかりではなかった。うかつなこと書

くと、日本政府側に迷惑をかけることになる。政府がアメリカから怒られるからね。だから、あの発表文は作文さ。どこからも文句がこないようにつくった官僚の作文だよ」という伊東の発言や、そういう批判に対して、「調査委のほうで、ある程度政府の気持を忖度して、必要以上に面倒な議論の起こりそうな箇所を削除したわけだ」という原の発言が出てくる。「もく星」号事故後、羽田沖墜落事故の時点においても、公式文書における事故の語り方は変わっていないわけであるが、『風の息』では複数の見解が提示されることにより、調査報告の語りとは拮抗する航空機事故の語りが集積したテクストという点で、他の二つのテクストと相違する。

『一九五二年日航機「撃墜」事件』では、「筆者」も、激しい航空論争も出てこない。冒頭で登場人物の下坂孝一が書いた文章が置かれる。ここには、「想像される交信」も含まれる。食品製造会社の宣伝雑誌の編集長である下坂は、偶然「もく星」号事件に関する本を目にしたことをきっかけに事件の解明に向かっていく。

「これはわたしの想像を拙い文章で綴ったものですが、ジョンソン基地の管制官とアーネスト・G・スチュワード機長とが、三原山外輪山の中腹に衝突する直前に交わした会話を記録したテープ、アメリカ側が日本の事故調査委員会に提出を拒んだ例のジョンソン基地ともく星号のパイロットの交信テープの内容を想像したものです。まずこれからご検討ください」

下坂は書いたものを出した。

これとまったく同じものが、テクスト終盤にも置かれている。このテクストでは作中人物によって書かれた文章と、その作成過程をみせる物語であることが強調されているのである。テクスト内の時代設定は、『風の息』も、昭和四十年であるが（中浜は「もとは神田の大きな古書店の番頭をしていたが、十年前の昭和三十年に独立」した）、一九

五二年日航機「墜落」事件』では、事件に関心を持つようになった時期を昭和三十八年、下坂の「拙い文章」が披露された時期を、「もく星」号墜落事件十三周年を迎えた昭和四十年四月九日」としている。昭和四十年は、一九五二年に締結された日米航空協定の改定交渉を重ねた時期に当たる¹⁰⁾。テクストには、「近いサンフランシスコ条約発効に備えて、日米航空協定の交渉の下準備はすすめられていたが、その成立までは米軍によって日本の空はすべて管制されていた」(『一九五二年日航機「墜落」事件』)などとある。その改定交渉の具体的内容には、管制権の移行や日本航空が世界一周線の開設を目指して交渉を重ねたことも含まれるため、外務省北米局長や運輸省航空局長とアメリカ側との外交レベルでの交渉であり、国家プロジェクトであった¹¹⁾。次節では、それらの時代状況をさらに参照しながら考察を進める。

3

阿川弘之の『空港風景』は、『もく星』号遭難事件』と『風の息』との中間に位置するが、それは事故調査のあり方が社会問題化した時期でもある。発表年の一月二十一日に日ソ航空協定がモスクワで調印され(一九六七年三月三日発効)、東京―モスクワ間の定期便が、日本航空とソ連国有航空との共同運行によって開始された。使用機材は、ターボプロップエンジンを四機搭載した長距離型旅客機・TU―114型機であった。定期運行の開始に先立ち、一九六六年八月十一日に、テストフライトのため日本に初飛来している¹²⁾。

『空港風景』は、慢性腎炎のため入退院を繰り返している飛行機ファンの少年の夢を叶えるために、夫婦が東京国

際空港に彼を連れてきたという内容の物語である。発表年とほぼ同時期の出来事が描かれている。例えば「二本の長い滑走路と、もう一本の短い滑走路とに、見てみるとこれでよく事故を起さないと思ふくらむ次から次へと、飛行機は着いたり上つたりしてゐた」とあるから、一九六四年のジェット機就航に備えて作られたC滑走路の完成以降であることや、次の場面から日付まで特定できる。

「ほんとは、あした連れて来てもらふともつとよかつただけど」

「何故？」

「日本航空とモスクワ線の共同便をやるソ連のTU一一四が、あした日本へやつて来るんだ」

したがって、テキスト内現在は一九六六年八月十日である。このテキストには、航空機の機種他にも、事故が多発した一九六六年という年の航空史上の出来事や、それに絡んだ国内外の事情が描きこまれている。

下りてきた飛行機は、接地の瞬間タイヤから烈しく白い煙を立て、滑走路を迂り始めた。

「ああ。全日空の七二七だ」

「全日空の七二七」とは、アメリカのボーイング社製七二七型旅客機である。七二七型旅客機、一九六六年、東京国際空港と行ってすぐに想起されるのは、全日空機羽田沖墜落事故である。テキストの設定時期のわずか半年前に発生した事故である。この少し後に、次のような場面がある。

一日一度か二度の大的な用便以外、殆ど絶対の横臥安静を要求されてゐて、子供はよく本を読んで、それを慰めにして暮した。中学生向けの文学書やヘーデンの全集や、それに病院出入りの本屋が毎月届けてくれる「航空情

報」を愛読してゐた。

前から好きだった飛行機のことには、ずるぶん詳しくなり、父親が東京の西郊で珍しい飛行機を見て来て其の話をしたりすると、

「ああ、それはきつとマーチンのRB57だよ」

闘病中の子供は、「航空情報」¹³という雑誌の愛読者である。この雑誌は、最新鋭機の紹介、航空管制用語の解説、航空工学の知識や気象地図を使った飛行の問題点などを解説した記事が掲載されており、かなり専門性が高い。「マーチンのRB57」についての情報も、この雑誌を通して仕入れたと考えられる。アメリカのマーチン社が製造したこの航空機は、もともと爆撃機として開発されたが、テキストの設定時期においては、機体が改良されて、ベトナム戦争に投入されていた。一九六三年、長期化するベトナム戦争にアメリカが軍事介入し、日本から軍用機が飛び立っていったことは周知の通りである。しかも、少年が愛読する「航空情報」にも、ベトナム戦争と軍用機に関する記事が掲載された。例えば、一九六六年七月号だけでも、連載ものの「意外な結果！ベトナム戦での米軍機の真価(その3)」「ベトナムの航空戦日誌」や「ベトナムの航空戦」といった、アメリカ側に立った記事である。テキストの冒頭とラストに登場するアメリカ兵も、時代状況を暗示している。また、マーチン社製航空機とノースウエスト航空と言えば、「もく星」号墜落事故である。詳細については、後述するが、「航空情報」(一九五二年七月)にも、「日航機遭遇事故調査に関する報告」という記事や、『風の息』に出てくる対談記事が掲載されている。朝鮮戦争の軍事訓練が行われていた「もく星」号事故発生時と、ベトナム戦争の兵站基地だった時期の航空をめぐる事情は、航空技術の向上を除いてさほど変わっていないのである。そして、次に注目したいのは、『空港風景』に、「ノースウエストのジェット機」と「パン・アメリカンの西廻り世界一周便」が描かれる箇所である。

一九五二年の日米航空協定は、「占領下という特殊な歴史的條件の制約もあって、日本にいちじるしく不利なものとなっていた」¹⁴⁾が、ノースウエスト航空とパンアメリカン航空（経営破綻のため運行終了、以下、日本での愛称であった「パンナム」と略す）は、日本以遠の特権を有していたという事情がある。アメリカのエアラインが出てくることの意味はそれだけではない。パンナムの世界一周線は、格下からの脱却を自論む日本側の対抗意識を浮かび上げさせる。パンナムは、一九四七年に世界で初の世界一周線を開設した。一方で、日本航空でも世界一周線の開設を目指し、その前提となるニューヨークへの乗り入れを画策していた。なかなか譲歩しないアメリカを説得して、一九六六年にニューヨーク線を就航させた。先に指摘した、「日本航空とモスクワ線の共同便」についての発言の直後にパンナムの西廻り世界一周線が発言されている点に着目するなら、地政学的な空の覇権争いの構図が読み取れる。というのも、「シベリア經由欧州線の開設は、アジアとヨーロッパのあいだの距離をいちじるしく短縮するもの」であり、「日本航空が世界最初にシベリア經由東京―モスクワ線を開設したことの意義は大きい」¹⁵⁾からである。

一九三〇年代のアメリカにおける飛行の表象を分析した亀田真澄は、「パン・アメリカン航空の広告にしばしば、「パン・アメリカン国際航空」による、小さな世界―空飛ぶクリッパー・システム」という宣伝文句が記されていた」ことについて、「アメリカのグローバリズムはしばしば、「ナシヨナリスト・グローバリズム」と呼ばれる、国際覇権を試みるものだと指摘されるが、クリッパーは、まさに国際的なアクセスを可能にすることによってアメリカの影響力を拡大させるという点で、アメリカ覇権主義プロパガンダに寄与するものだった。豪華で近代的なクリッパーが世界中を飛び回っているということは、アメリカが世界を征服していることを示すものだった」と読み解き、アメリカが「一九二九年には、民間国際航空ルートにおいて最先端を行く国になっていた」と述べている。パンナムは、マー

チン社製のマーチン一三〇によって、マニラや香港までの航空路を作り上げた。その一号艇は「チャイナ・クリッパー」と命名され、「日本の情報を傍受したり、動向を監視したりするのに大きな役割」を果たした。⁽¹⁶⁾すでに一九三〇年代以降、強力な覇権主義で国際航空業界を席巻していたエアラインに対して、敗戦後に国際競争に復帰した日本航空側が挑戦を仕掛けたという構図である。このような状況を踏まえた上で、一九五〇年代から六〇年代までの戦後日本の航空管制システムの確立状況を視野に入れる必要がある。

先に引用した「二本の長い滑走路と、もう一本の短い滑走路とに、見てみるとこれでよく事故を起さないと思ふくらゐ次から次へと、飛行機は着いたり上つたりしてゐた」(『空港風景』)という箇所は、東京国際空港と航空管制業務の発展だけでなく、過密化する空港付近の空路の危険性を表わしている。なぜなら、全日空機羽田沖墜落事故では、空港へのアプローチの同時刻に日本航空のジェット機も進入中で、日航機はA滑走路に進入したのに、C滑走路に入るのは全日空機が墜落したからである。⁽¹⁷⁾ジェット機時代に対応するために、東京国際空港の滑走路の改装工事の状況は、「昭和三十六年(一九六一)十二月十六日A滑走路を三〇〇〇メートルに延長したが、昭和三十四年以来、海岸を埋め立てて建設中だったジェット機用のC滑走路が、昭和三十九年(一九六四)、四月二十一日から供用開始」の段階にまで来ていた。したがって、先の三本の滑走路の描写は、東京オリンピック開催を見込んで行われた空港整備工事によって生まれ変わり、より過密化していたことを表わしていたのである。⁽¹⁸⁾東京国際空港の航空交通管制権が日本に返還されたのが一九五八年、その翌年に航空交通管制業務が全面的に日本に移管された。先に取り上げた村上運輸大臣の言明した通りになったのである。その上で、航空交通管制の当時の状況を見ておかねばならない。なぜなら、『風の息』では航空交通管制に関する描写が増加し、物語の展開上、重要度が増しているからである。

この時期に導入された航空管制システムについて、齋藤靖は次のように説明している。

航空路管制業務が米空軍から運輸省へ移管された後、高々度管制や管制の自動化、レーダーの利用などが進められた。高々度管制とは、二四〇〇〇フィート未満の高度で飛行する航空機とそれ以上の高度で飛行する航空機を分けて管制するというものである。当時、二〇〇〇馬力級で平均時速が四〇〇キロメートル（km）程度の航空機が主流であった一方で、エンジン出力が大きく、平均時速も九〇〇km前後のジャンボ旅客機が開発された。そこで、種類の異なる航空機が同時に飛行できるように、従来の航空路とは異なる「ジェット・ルート」とよばれる航空路を設定し、航空路管制の一部は高々度管制として別扱いすることになった。一九六二年四月より、航空交通管制本部で高々度管制が実施された。――中略――

さらに、レーダーを利用した航空交通管制の効率化も進められた。一九六四年には、東京国際空港に空港監視レーダー（Airport Surveillance Radar: ASR 以下、ASR）が設置された。ASRは、空港から半径一〇kmのエリアを飛行している航空機の飛行方向と位置を監視するレーダーで、夜間や悪天候のためにパイロットが目視で着陸を行うことができないような時に航空機が滑走路（ランウェイ）方向に進入できるよう誘導するために使われる¹⁹。

一九五二年の「もく星」号墜落後に、ジェット機の就航に対応する必要性と離着陸回数的大幅な増加によって、羽田の航空管制業務の複雑化が進んでいく過渡的な状況が、『空港風景』に描かれていたのである。これらの航空管制システムは、アメリカ側の指導や助言によって高度化した。このように、国際路線を拡充させ、航空管制システムも飛躍的な向上を遂げる一方で事故が多発する日本の航空事情を直視する人物らが、『風の息』や『一九五二年日航機

「撃墜」事件」に登場し、「もく星」号墜落をめぐる不可解な問題を追求するという設定になっているのである。それは、登場人物が整備係主任に機体の部品について質問したところ、その返答が現在では使用されていないから不明という内容だったのに対して、「航空界十三年間の進歩ですね？」（一九五二年日航機「撃墜」事件）では、「十一年間」と発言する場面からも読み取れる。そこで、一九五二年当時の航空管制システムについても確認しておきたい。

「もく星」号の墜落当時は、「管制権を駐留米軍から日本政府（運輸省）へ移管するための準備や手続き」が進められた時期であり、一九五八年七月一日にまず東京国際空港（羽田）の管制業務が日本側に全面移管され、翌年七月に航空交通管制業務が返還されるまでの過渡期に当たる。²⁰ 齋藤靖は、「一九五〇年、運輸省（現国土交通省）航空局の三人の技官が航空交通管制の技能を習得するために米國連邦航空局（Federal Aviation Administration FAA）に派遣された。三人の技官は一九五一年六月に航空交通管制に関する技能資格を取得して帰国した。一九五二年二月には、国内における航空交通管制官の養成が開始された。航空交通管制官の第一期生として航空局の十八名の職員が訓練を開始した」ことなどを調査し、「日本航空株式会社が設立され、羽田と板付（現福岡市）の間で第一便が運行された一九五一年一〇月から約一年後の一九五二年七月には、日米行政協定第6条に基づいて「航空交通管制に関する取極」が発効し、民間空港の管制業務を米軍から運輸省へ引き継ぐための条件が整えられた。さらに、一九五六年の日米合同委員会で米軍から運輸省への管制権移管について取り上げられ、その後の航空分科会で議論が重ねられた結果、埼玉県入間の米空軍ジョンソン基地内にあった東京センター（現東京航空交通管制部）の業務を一九五九年七月一日に日本側へ移管することが決定された」と説明している。²¹

まず最初に確認しておきたいのは、『風の息』に登場する原文夫の設定が、このコンテキストを踏まえて造型され

ている点である。元航空審議官で後にアイガー航空貨物輸送会社を創設した原文夫という人物の経歴は、次のように語られている。

原文夫の経歴は、逋信省米子普通航空機乗員養成所、松戸高等航空機乗員養成所を経て、航空科の技術将校となつて満州や東南アジア方面に派遣されている。敗戦となつてから逋信省航空保安部羽田支所に採用され、昭和二十五年には航空庁から出張して、アメリカ合衆国民間航空局—C A B というんだな、その航空訓練所を卒業して、航空交通管制官の免状を取得した。

その他、「サンフランシスコ条約発効後の日本の自主管制にそなえて、原さんは航空庁職員としてアメリカ民間航空局航空訓練所に留学した」、「日本における航空管制官の養成」のために初期の教官になった、「占領解除後の本省で航空局管制課長だった」とも語られている。

そして、次に指摘しておきたいのは、『風の息』にある「ゞもく星 号の事故調査が終わつてすぐ講和発効となり、日本は航空の自主運航を取り戻した」という伊東の発言の意味についてである。日本航空の専務を務めた松尾静磨は、「いわばこの事故が、自主運行への直接のきっかけを作ったともいえるのである⁽²⁾」と回想しているように、事故によって民間航空会社も利益を得ている。事故の原因に深く関わる航空管制の問題点を分析しないまま移管され、原因不明の状況下で村上運輸大臣が羽田全面返還発言をするなどを含め、公式の航空機事故の調査内容から究明すべき問題が削除され、真相がうやむやになる事態と引き換えにして、国際的な航空競争への復帰、占領からの脱却が進められた。日本航空の自主運行が開始され、権限の回復が続くのと並行して、事故機のマーチン二〇二が退役した。その代わりにアメリカのダグラス社製のDC-4型機が後継機となり、事故の痕跡を早々にもみ消す動きも続いた。『風の息』

以降、日米航空協定の改定交渉などの出来事が、物語の展開上、重要な意味を持つ設定となっているのである。

この時期の航空をめぐる問題を踏まえると、航空機操縦技術のみならず航空管制技術においても、アメリカ/日本という単純な支配/被支配という構図だけで捉えることはできない。表面的には技術的な支援を惜しまないアメリカ軍内部の分裂、日米の民間/軍内部の齟齬（ノースウスト・日航/米軍）、アメリカのウィークポイントを日本国内の航空業界の発展のために交渉材料として利用する日本というように、その関係の力学は多岐にわたる。したがって、占領期の「日本人をただ受動的被占領者ではなく、占領の能動的参加者²³」として捉え直すことによって、「日本の黒い霧」も把握できるのである。

4

『一九五二年日航機「撃墜」事件』の「解説」の中で、山前譲は「領空侵犯した大韓航空機をソ連の戦闘機が撃墜し、二百六十九人という犠牲者をだした昭和五十八年九月の事件がひとつのきっかけとなったのかもしれない」と記している²⁴。ただし、これは、領空侵犯した旅客機を撃墜した「事件」である。よって、雫石のケースとは厳密には区別するべきであるが、軍用機による民間機の「撃墜」という衝撃的な出来事が、語りの形成に作用したとも考えられる。そこで、雫石事故との関連性をもう少し正確に理解しておこう。『風の息』に、「空軍機はしばしば民間機を演習目標にして」いたようだ²⁵と認める一方で、「民間機に対して銃撃までしただろうかと思う」という原の発言が出てくる。この設定は、『一九五二年日航機「撃墜」事件』でもっと明瞭な形で継承され、「撃墜」事件として語り直される。

すでに指摘したように、『風の息』では激しい航空機論争が数多く描かれるが、その中でも、朝鮮戦争中、激しい訓練を行っていたアメリカ空軍が「味方機を仮想敵機として訓練した」という証言や、国籍不明の「もく星」号に対して警告用に「落さない程度の威嚇」のために曳光弾による妨害射撃 (Harassing Fire ハラッシング・ファイア) を行っていたという証言をもとに、空軍による行き過ぎた行為が墜落につながったのではないかと質問する小枝に対して、航空のプロである原が言葉を一時的に失ったというシーンがある。かなり専門的であるが、この論争の続きに「この推測のほうが接触説よりも合理的だ、なぜなら、昭和二十七年のころは空の過密によるニア・ミスは少なかつたからだ、というのです。あるとすれば、戦闘機編隊による意識的なニア・ミス、意識的なニアミスとは、すべて襲撃・戦闘を前提とする異常接近だ、と話してくれました」とある。そして、「アメリカ空軍機によって銃撃されたのではないかという推測」を口にしている。これらは、『もく星』号遭難事件』の段階にはなかつた設定である。ちなみに、雫石事故をきっかけにしてニア・ミスという異常事態が注目されるようになったことを重視するなら、この事故をはさんで語りが変容した事情も理解できる。雫石の事故に関する新聞報道では、一九七一年七月三十一日「朝日新聞」が、「ニアミスは、これまでもしばしば発生しているが、ほとんどの場合、旅客機の目前で曲技飛行を演ずるなど自衛隊機がその主役を演じている」とは航空関係者内部では周知の事実だった。」と報じ、同年同日の「読売新聞」でも、「民間・自衛隊・米軍 ひしめく空、複雑管制 異常接近毎年20件越す」と題して「自衛隊機対民間機のニアミスは、四十四年十二件、四十五年十八件、ことし十件となっている」と報じた。同年八月一日「読売新聞」は、いわゆる恵庭事件の元被告で無罪となった北海道の酪農家が記者会見を開き、「自衛隊が訓練のとき、民間機を仮想敵としている証拠の紙片を持っている」と語ったことを報じた。これは、自宅に隣接する陸上自衛隊島松演習場で破

り捨てられた紙片を復元したものだという。詳細は不明だが、自衛隊機が「民間機を仮想敵としている」という、軍用機／民間機にまつわる一種の話型と考えてよいのではないか。

『風の息』から『一九五二年日航機「撃墜」事件』へという流れを考える上で看過できないのは、未発見の部品（補助翼タブ）の存在を問題視する場面である。発端は、航空専門雑誌のスクープである。『風の息』では実在する「航空情報」、『一九五二年日航機「撃墜」事件』では虚構の「科学日本」となっている。これがなぜ問題となるのかといえば、もし部品が発見されれば、攻撃が立証されるため証拠を隠滅したのではないかという疑点が生じるからという理屈である。「撃墜」を裏付ける上で不可欠な場面であるが、設定上の違いがあることにも留意したい。『風の息』では、先にも触れた実在する「航空情報」という雑誌が根拠となっている。「新聞社の航空部記者K氏とその雑誌の主幹I氏との対談形式になっていた」とあるが、実際の記事は、郡捷と今井仁両氏による「ノー・モア・三原山 対談もく星号の事故調査はどのように行われたか」と題する記事である。対談の内容も一致する。これが、『一九五二年日航機「撃墜」事件』では、対談内容は同じであるが、雑誌名が「科学日本」に変わる。このように、相対的に専門的な議論が減少し、航空関連で虚構の占める割合が増した。しかしその一方で、唯一の女性客については、実名と虚構の人物名とが併記され、犠牲者の側の物語のほうがクローズアップされていく。整理しておこう。

『もく星』号遭難事件』では実名の小原院陽子、『風の息』では相善八重子、本名・江藤ケイ子という虚構の設定、『一九五二年日航機「撃墜」事件』では、挿入された人物画と写真のキャプションに、「烏丸小路万里子（小原院陽子）」と併記され、彼女を描いた画家で親友の女性についても「画家浅木佐津子（朝倉撰）」と実在する画家の名前が明示されている。岩崎文人は、『日本の黒い霧』に収められた『もく星』号遭難事件』と『征服者とダイヤモンド』が、

『一九五二年日航機「撃墜」事件』として「結実する」⁽²⁵⁾と解説している。実際、下坂とともに事故について調べている岸井善太郎から送られてきた「或る本の切抜き」のタイトルが「日本の黒い霧」＝「征服者とダイヤモンド」であり、『征服者とダイヤモンド』の1〜3の内容とほぼ一致する。『もく星』号遭難事件』でも、ダイヤモンドを密輸するために搭乗していた小原院陽子から、それを奪うために時限爆弾が仕掛けられたという噂を少し取り上げていたが、『征服者とダイヤモンド』には、「日航機「もく星」号が墜落したときに、ただひとりの女乗客小原院陽子さんの死体の周囲にはたくさんダイヤモンドが散らばっていて、その収容をアメリカ軍側で秘密裏に行なったということもある。ついでだが、この小原院陽子さんについては、筆者は「もく星」号遭難事件にも書いたが、最近になって、少々考え直さなければならぬような要素を持っていることに気づいている。」とある。軽視していた要素が、「スチュワードスを使った米国への密輸」などの連想によって大きな意味を持つてきたのである。ただし、『風の息』でも、接収ダイヤモンドの着服、隠匿物資摘発委員会の関係者の怪死などと共に、相善八重子の物語が描かれていた。しかし、「ダイヤモンドのほうはあきらめよう。これ以上調べても分らないよ。」という中浜宗介の発言によって、八重子の物語はその後語られなくなる。航空機事故と接収ダイヤモンドとの関連性を追求するのを断念し、航空機事故の犠牲者側の物語のラインが消滅したのである。

それに対して、『一九五二年日航機「撃墜」事件』では、実在する「サン写真新聞」がとらえた万里子の遺体の写真が冒頭に出てくる。これは、下坂が書いた文章に引用された「もつとも悲惨な乗客の姿」の写真という設定である。『風の息』では、「アイ」という虚構の新聞名であり、遺体の写真は出てこない。カメラマンの宮田が「スカートがめくられて背中の方まで上り、白い下着がむき出しに露われているんです。それが後で分かったのですが相善八重子さ

んだったんですね」という証言とその記事覚えていた宗介の様子が描かれるのみである。占領軍が絡んだ接収ダイヤの疑惑と航空機事故の問題を切り離した『風の息』とは違い、航空機事故の犠牲者の物語が前景化されたのである。犠牲者の非人道的な扱われ方は、事故調査の杜撰な状況をむしろ暴き出すという形で関連づけられている。新聞や雑誌の記事（先の「或る本の切抜き」等）を手がかりにして、下坂らが聞き込み調査を行い、万里子（陽子）が、「司政官ミールズ少佐の高級オンリーだった」、「烏丸小路さんは、たしかに外では威張っていました。民政局の淀君とか女司政官とかの声は高かったです」等の証言が得られた。彼女が、いわく付きのダイヤの運び屋だったこと、その所持品等によって悪事が露見しないよう、米兵らが現場から持ち去って隠蔽したのではないかという疑惑が浮上し、事故現場での米兵らの不可解な行動を問題視する場面もある。

「日米（豪）合作で行われた性病コントロールの実態から、「良い占領」としての日本占領という枠組み」を問い直した平井和子は、「GHQが要請して一九四七年の第二回国会に三点セットで提出された性病予防法・風俗営業取締法・売春等処罰法は、売春等処罰法案こそ継続して議論されることとなった」ため成立していなかったとはいえ、「売春等処罰法案では、売春の定義が「不特定の相手方と性交をすること」とされ、米兵の「オンリー」は取締りの対象から外された」という経緯を紹介している。²⁶ そのような占領下特有の特権と差別との間で宙吊りにされた万里子（陽子）の生は、航空機事故の犠牲者となって、ようやく光が当てられたと言えよう。日本人による占領をめぐる表象を読み解いてきたマイク・モラスキーは、「占領時代を描く際に男性主人公の視点から書かれたために「日本の占領文学によって女性の内面世界に触れることはまずできない」し、「彼女たちがよそよそしく眺められ、匿名の人物として描かれ、主な（大抵は男性の）人物同士の仲介者役に貶められてしまっている」と指摘している。²⁷ 『一九五二年

日航機「撃墜」事件」にも、当てはまる部分がある。だが、「スカートがまくれて下着をあらわにしたまま、右手をだらりと下げている」「もつとも悲惨な乗客の姿」の写真と実名併記とによって、かろうじてその存在に光が当たった／そういう形でしか語られなかったといった点を視野に入れて、テキストを評価・批評する必要があるのではないだろうか。そして、三枚の写真（生前のもの二枚・現場の遺体）とスケッチ画、そこに付された登場人物名と実名とが併記されたキャプションによって、犠牲者の物語を内包した航空機事故の語りの可能性が示されたのである。

ところで、一九八五年八月十二日に発生した日本航空一二三便御巢鷹山墜落事故では、発生当時、「もく星」号事故と同様に情報が錯綜し、墜落現場の特定に時間がかかった。この事故をめぐる、池田昌昭の『JAL123便墜落「事故」真相解明』（一九九八年一月、文芸社）と『JAL123便空白の14時間』（一九九九年四月、文芸社）の語りは、日米共同で引き起こした事件として捉え、無人標的機による垂直尾翼の破壊が原因で操縦不能に陥ったため墜落したというものである。また、元日本航空の客室乗務員でノンフィクション作家の青山透子による『日航123便墜落の新事実 目撃証言から真相に迫る』（二〇一七年七月、河出書房新社）も、不可解な謎が多い事故であること、自衛隊の二機のファントム機が追尾していたこと、「赤い物体」という目撃証言から、訓練用のミサイルによる垂直尾翼の破壊が原因であるという語り方である。興味深いのは、青山が、清張も着想のヒントにしたという雫石の空中衝突事故を傍証としている点である。

雫石上空で発生した事故によって、自衛隊機に仮想敵機にされて追跡されたためだとする語り方が作り出された。軍用機／民間機にまつわる話型によって、「もく星」号飛行時に、飛行空域で米空軍機が航行中だった事実が補強され、語り直されたのである。『一九五二年日航機「撃墜」事件』における「撃墜」という語り直しに際しては、大韓

航空機墜のインパクトも、語りの形成に作用した可能性がある。だが、タイトルに「もく星」号ではなく、「日航機」とあることに着目すれば、一二三便事故との連関性が生まれるとも考えられる。日本航空一二三便事故について、元日本航空のパイロットだった杉江弘は、青山の語りを分析し、『JAL123 便墜落事故 自衛隊&米軍陰謀説の真相』（二〇一七年十二月、宝島社）において航空力学や操縦系統といった専門的な立場から一つ一つ反駁している。しかし、その一方で杉江は、雲石事故当時、現場付近を飛行するフライトに乗務した時の体験や、「米軍ファントム機とのニアミス、加えて米軍機による民間航空機の追尾疑惑の例」を紹介しながら、「日本においても自衛隊や米軍は民間航空機を仮想標的として、訓練に利用することが十分にありえる」（p.59～60）と語っている。このように、航空機事故をめぐる語りでは、軍用機／民間機の構図によって、対立する双方の語りの一部が一致することがある。『風の息』に登場する航空のプロである原文夫が絶句するシーンのリアリティは、このような点から説明できる。ただし、清張の影響を受けて、池田や青山の語りが生成されたなどといった、作家間の影響関係を指摘することにはあまり意味はない。それよりも、軍事的、外交的、政治的、商業的な諸問題がどう絡まり合い、航空機事故がどのように語られるのかを丹念に分析し、評価する方法をとるべきであろう。三つの清張テキストは、占領期の問題とともに航空機事故の語られ方をめぐって試行錯誤を繰り返した時期の問題を考える上で、興味深いテキストである。

注

- (1) 『日本航空史 昭和戦後編』（一九九二年九月、日本航空協会）p.56～58
 (2) 日本航空のウェブサイトに、「事故概要 一九五二年四月九日、東京発大阪経由福岡行マーチン202型機「もく星号」が、

伊豆大島三原山に衝突しました。乗客・乗員37名全員が亡くなられました。推定原因事故の原因究明は、政府の航空事故調査会によって全力で行われましたが、占領下にあった羽田の航空管制塔から遭難機への指示を録音したテープの提供を占領軍から断られるなどで難航しました。そのため結局、納得がいくかたちで説明されないまま、操縦者が航法上何らかの錯誤を起したと推定した航空庁の事故調査報告書をもって調査は打ち切られました。」とある (<https://www.jal.com/jal-flight-center/accident.html>)。

- (3) 『松本清張「隠蔽と暴露」の作家』(二〇一八年一月、集英社新書) p.171～p.179
- (4) 柳田邦男『航空事故』(一九七五年三月、中公新書) p.209～213。なお、注(1)にも、「一九七一年初めには日本航空機操縦士協会から運輸大臣に対して、航空事故審判制度確立についての要望書が出された」(p.153)とある。
- (5) 日高昭二『占領空間のなかの文学 痕跡・寓意・差異』(二〇一五年一月、岩波書店) p.vi
- (6) 「なぜ「日本の黒い霧」を書いたか―あとがきに代えて―」(『松本清張全集』30一九七二年十一月、文藝春秋) p.420～421
- (7) 「ある小官僚の抹殺」論』(二〇〇二年三月『昭和文学研究』)、ここでは『清張 闘う作家―「文学」を超えて―』(二〇〇七年六月、ミネルヴァ書房) から引用。p.151～161。なお、南富鎮は、「ノンフィクションが小説の真实性を担保している。つまり、「フィクション」と「ノンフィクション」は交通し、互いが相乗効果を挙げているのである」と述べている(『法と歴史と真実というフィクション』松本清張「日光中宮祠事件」『小説帝銀事件』『黒い福音』を視座にして、二〇一三年三月『翻訳の文化／文化の翻訳』静岡大学人文社会科学部翻訳文化研究会 p.48)。
- (8) 清張は、「もく星」号が三原山に衝突した謎』について、「もく星」号は不時着を試みるつもりはなかった」という関係者の証言に引き摺られてしまい、「日本の黒い霧」の「運命の『もく星』号では誤った推理となった」と反省し、『風の息』で変更したと述べている(『着想ばなし』(9)―初期取材の失敗、『松本清張全集48』(一九八三年七月、文藝春秋)の「月報9」)。
- 清張は、一九七一年年七月三十日の「全日空機が自衛隊機に「仮想敵機」として演習の目標にされ、接触して岩手県雫石付近に墜落したという新聞記事によって」閃いたという。事故の語られ方が変更されたのだ。この作家の言を安易に前提とすべきではないが、「筆者」が相対化される仕掛けを用意したことの意義を考えるための傍証としたい。なお、たつみ都志は「ニュースと報道記事の生成過程、更にもその小説化という構造に着目すれば、記録小説というジャンル自身を問う契機となりうる」(『松本清張事典』(二〇〇八年四月、勉誠出版) p.108) という見解を提示している。

- (9) 『あの航空機事故はこうして起きた』(二〇〇五年九月、新潮社) p 197～206
- (10) 日本航空株式会社調査室編『日本航空20年史：1951-1971』(一九七四年二月、日本航空) p 377～380
- (11) 日米航空協定の構造や解釈について分析した柴田伊冊は、「具体的な運行内容(便数、路線)が付表に示されている。このため、第二次世界大戦以降の日米両国の間の航空の成長と拡大は、時代の変遷に応じて、日米航空当局それぞれの意思と同意の表示として日米航空協定の付表に規定され、それが運行条項の実際として運行の基本を構成してきた」と指摘し、昭和四十年初期の付表に「昭和41年外務省告示第4号(一九六六年)下記の()内は筆者追記(a) ニューヨーク及びニューヨーク以遠ヨーロッパへ、並びに以遠(ただし、サンフランシスコへの途中着陸が要件) (b) 以遠メキシコ及び中米(ただし、アメリカ合衆国内での積み込み又は積み下ろしを行うことができない) などと記載されている点から、日米双方の「意図」が読み取れると論じている(「合意は拘束する(Dacta sunt servanda)」を再考する―日米航空協定の変遷とシカゴ条約との関係からの一考察」、二〇一五年三月『千葉大学人文社会科学科学研究』 p 53～58)。本稿でもこれらの交渉の歴史的な事情と昭和四十年代的な意味とは切り離せないと考えている。
- (12) 注(10) p 663
- (13) 現在の発行元であるせきれい社のウェブサイトに、「一九五二年、日本の航空業界の再開に先立ち、株式会社酣燈社により、一九五二年十月に創刊。以後航空関係の第一線で本誌を中心にムック、増刊も発行されてきた。二〇一四年より、発行・発売を株式会社せきれい社に移管した。軍・民・航空産業と幅広い分野を網羅した誌面を毎月お届けします。」と説明されている(<http://www.airview.w.jp>からの引用)。
- (14) 注(10) p 377
- (15) 注(10) p 385
- (16) 「飛ぶプロバガンダー―一九三〇年代アメリカとソ連における飛行の表象」(二〇一八年三月「れにくさ」現代文芸論研究室論集) p 223～236。「ただし香港での到着についての許可が最終的に得られなかったので、就航便はサンフランシスコからハワイを経由して、マニラまでのあいだを往復した」とある。
- (17) 柏原久『無事故記録に明日はない―全日空22年の空白―』(一九九三年九月、日本放送協会) p 142
- (18) 平木国夫『羽田空港の歴史』(一九八三年七月、朝日選書) p 169～170。なお、注(1)には、「一九五九年から本格的な整備工

事が始まり、長さ三一五〇メートルの平行滑走路の新設と誘導路、エプロン（駐機場―岡田注）等の諸施設の整備と照明、無線等の航空保安施設の設置が行われた。この結果、一九六四年（昭和39年）の東京オリンピック開催時には、羽田空港は三〇〇メートル級滑走路二本と一五七〇メートルの滑走路一本、三〇パースのエプロンを有する大空港」（p 65）となったという説明がある。また、工事中の羽田空港を取材して書いた、安部公房のエッセイ『羽田空港』（一九六三年一月「週刊現代」）には、「現在、大型ジェット機発着のために、埋立て工事が進行中」であることを記し、「コントロール・タワーに上って、滑走路を見わたしたときは、思わずゾッとした。一台の飛行機が滑走路を飛びだして行くのと、ほとんど同時に、待機していた次の飛行機が滑走路に走り出してくる。反対の方角からは、すでに着陸態勢に入ったのが、みるみる高度をおろして近づいてくる。二本の滑走路は、ほとんどフルに活用されているようだった」、「飛行間隔の短縮のために、航空管制技術はますます機械化され、合理化され、やがて日本の上空は、びっしりダイヤで埋めつくされてしまうのだ」と、空港整備の進化と管制技術の高度化を伝えていいる。

- (19) 『航空交通管制システムの発展プロセス』（二〇一四年九月「西南学院大学商学論集」）p 347～348
- (20) 『航空管制五十年史―航空交通の安全ひとすじに―』（二〇〇三年三月、航空交通管制協会）に、「航空交通管制本部として総員一五八名で、ジョンソン（入間）基地内・半地下壕の施設内で運用開始」とある。p 415
- (21) 注(19) p 346。なお、注(18)『羽田空港の歴史』には、昭和二五年十月に「三名の元パイロットが日本人最初の航空交通管制技術を研修するため、米民間航空オクラホマ職員訓練所へ六か月間派遣された。米極東空軍のベティス大佐が英語能力をテストし合格した人たちである。すなわち泉靖二、木暮石太郎、西郡徹の三名である」（p 140）とある。
- (22) 『日本の航空』（一九五六年五月、東洋書館）p 39、初出は、「知性」（一九五五年十二月）p 173
- (23) マイク・モラスキー 鈴木直子訳『占領の記憶／記憶の占領 戦後沖繩・日本とアメリカ』（二〇〇六年三月、青土社）p 25
- (24) 山前謙「解説」（角川文庫 p 270～271）。また、石黒吉次郎も、「ソ連の戦闘機による大韓航空機撃墜事件」について触れている（注(8)『松本清張事典』p 205）。
- (25) 注(8)『松本清張事典』p 230。ただし、すでに『風の息』でも『征服者とダイヤモンド』の内容が取り込まれている。どの時点で「結実」したかではなく、取り込まれ方の差異のほうに注目すべきだというのが、本稿の立場である。
- (26) 『日本占領とジェンダー 米軍・売買春と日本女性たち』（二〇一四年八月、有志舎）p 15、p 214

(27)
注(23) p 254

【付記】

『もく星』号遭難事件』は『松本清張全集30』、『風の息』は『松本清張全集48』、『一九五二年日航機「撃墜」事件』は角川文庫(一九九四年十二月)、『空港風景』は『阿川弘之自選作品4』、『羽田空港』は『安部公房全集017』所収本文に、それぞれ扱った。

(おかだ・ゆたか／本学教授)