

関空へ降下中「地震発生」

一月十七日午前五時四十七分、バリ発ジャカルタ経由の日本アジア航空222便（DC10、JA8532）は、南から関西国際空港に近付いていた。乗員、乗客合わせて百四十九人。乗客の八割はバリ島観光客、二割がジャカルタから乗り込んだ商社マンたちだった。出発時に病人の搬入などで十五分遅れ、その遅れをひきずっていた。

関空まで約三十キロ。時速三百七十キロ、高度五千フィート（千五百メートル）からランウエー「06」（ゼロシックス）へ降下中。ILS（計器着陸装置）の電波

をつかみ、機長の坂本和信（四〇）はフラップを十五度下げようとした。

その瞬間、地上管制官の緊迫した声がレシーバーに響いた。「ウイハブ・ア・ビグアースクエイク」。空へ届いた地震の第一報である。坂本と副操縦士、フライトエンジニアの三人が顔を見合す。「アースクエイクって、地震だよな」。副操縦士が念を押した。

坂本はうなずきながら、管制官のあわてぶりを思った。通常の交信は英語が義務付けられているが、火山爆発や地震など天変地異には、勘違いが起らないよう

う日本語を使用するのが通例。非常時での英語交信は、その分だけ地上の混乱ぶりを伝えたように聞こえた。

乗務員はコックピットからの「高度一万フィート」の合図をきつかけに忙しくなっていた。眠っていた乗客も降りる準備を始める。スチュワーデスの渡辺陽子（三三）らが乗客の座席の背もたれを起こし、シートベルトを確認していく。後片付けも終わった。乗務員もジャンプシートに腰掛け、着陸を待った。コックピットの緊迫した動きとは対照的に、キャビンのクルーにはホッとした雰囲気広がっていった。

管制官からは矢継ぎ早に指示が届く。「友VOR（無線標識）の十八キロ南にあるビーチポイント上空六千フィート（千八百メートル）で、空中待機せよ」。坂本機長は指示に従いながら、燃料計を見た。関西国際空港の代替、名古屋空港へ行ってもなお、四十分間の飛行が可能だった。名古屋も震度3との情報が入った。名古屋がダメでも成田空港にも十分行ける。

地上では一番機の到着準備に追われていた。関空会社運用管理部員の西川武利（三三）は黄色のランドクルーザー「オペレーション5」に乗り、北側中央部の管理棟駐車場を出発。滑走路を北側の「24」

から南側の「06」に向け、時速四十キロで車を走らせた。

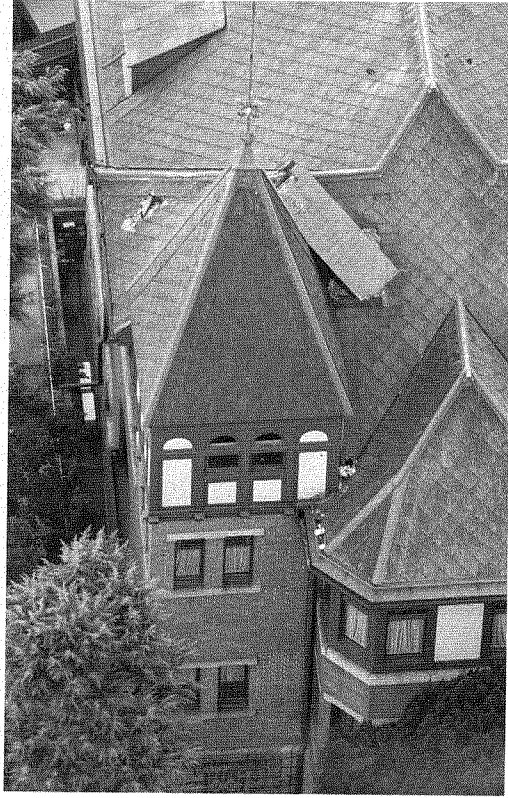
一番機到着前に滑走路の状況、ヒビ割れ、表面の異常、誘導路灯の球切れなどのチェックが必要だった。所要時間は約一時間。西の空では、満月が赤い色を放って輝いていた。

西川が滑走路の点検を終え、エプロンから誘導路に入った時、車がガクンと前後に四、五回揺すられた。ギアを三速から二速に落としたところだ。「久しぶりにノッキングしたな」。舌打ち。マイカーがオートマチックのため、仕事に使うランドクルーザーでは以前、よくノッキングを起こしていた。その瞬間、無線が鳴った。

「地震発生。滑走路を再点検せよ」。管理棟三階の運用管理室主任、新田好正（三三）の声が上がっている。マニュアルによると、震度4以上の場合、すぐに滑走路チェックを行う。「ヒビが入っていたら大変だ」。

「間もなく一番機が到着する」。西川は車を引き返した。新田も部下の直木正佳（二五）とともに別の車に飛び乗り、滑走路へ急いだ。

滑走路の点検が終わって、空中待機の222便に着陸許可が出たのは十六分後。コックピットの左の窓に、薄曇りにかすんだ神戸が見えた。「ジャカルタの急患に救われた」。坂本は機首を空港に向け操縦かんを押し、機体を下げた。十五分遅れなかったら、地震発生時刻に空港に突っ込んでいた。



風見鶏の館

異人館のシンボルも煙突が折れた。1909年、ドイツ人建築家ランデの設計により建てられた（1月26日撮影、本社へりから）