



編集後記

テムと指折りの管制官たちが勤務していたであろうことは想像に難くない。

1月1日午後4時10分ごろ、能登半島地震が発生した。そしてその翌日、その対応で新潟に向かおうと羽田空港を離陸しようとしていた海上保安庁の航空機「みずなぎ」と新千歳空港発の日本航空516便が滑走路上で衝突し、海上保安庁機は大破、日本航空の機体は炎上した。日本航空の乗客乗員は、少なくとも全員機内から脱出し、生命が失われる事態はかろうじて避けられたが、海上保安庁機の方は重傷の機長を除いて6人のうち5人が亡くなられた。被災地向かおうとしていたというから、海上保安庁機の犠牲にはやるせない思いが付きまとう。

テレビのニュースで実況中継される炎上する日本航空機の映像を見て、今の旅客機のキャabinはあんなにも簡単に、たちまち燃えて行ってしまうのかと、背筋が寒くなったのは筆者だけではあるまい。

日本で最も、そして世界でも有数の多忙な空港で起こった事故だが、おそらくそこには最新鋭の管制シス

さらに夕暮れの中の滑走路上で海上保安庁機を視認することはかなり困難であろうし着陸復行（または着陸復航「ゴーアラウンド」）のチャンスはほとんどなかったろうと思われる。

万が一にも起こってはいけない事故だが、万が一でも起きてはいけない事態が重なって起こってしまったとしたら言いようがない事故である。筆者は持論として、「ミスしない人間はいない」として「故障しない機械はない」という前提で機械文明と接していくべきであると考えており、だからこそ自動車の自動運転や鉄道の無人駅、無人運行等には警鐘を鳴らし続けてきたが、今回の事故はそうした次元とは異なるもののように感じている。

自家用車に搭載されているETCなども基本的には全自動で無人での対応が前提となっているが、せいぜい時速30〜40km程度の速度で侵入しても、たまたま自動車の電気系統に不具合があつてゲートが開かなかつた際には、顔面蒼白のパニックになったことを思い出す。

一般的な旅客機の着陸時の侵入速度は時速250km前後というから、滑走路に向かう空中で異常事態を察知したとしても急には止まらない。

さらに夕暮れの中の滑走路上で海上保安庁機を視認することはかなり困難であろうし着陸復行（または着陸復航「ゴーアラウンド」）のチャンスはほとんどなかったろうと思われる。

海上保安庁機の一刻も早く被災地向かおうという思いは、おそらく今回の事故に関連する全員が理解している筈だしそう願いたい。だからこそ、日本航空機も、管制官も、そして海上保安庁機に搭乗していた6人の誰もが、かけがえのない人たちである。

天変地異と大きな航空機事故という、思いがけない形でのスタートとなった2024年であるが、であるからこそ人類にとって、日本人にとって平安な年であつてほしいと願う。

もちろん、ウクライナも、ガザも、そして紛争や災害や様々な事情で安泰でいられない世界の人々にとつても、より良い未来の兆しとなる年となることを願いたい。

末筆ながら、本年も月刊公論をよろしくお願い申し上げます。

(溪)

月刊 公論

2月号 第57巻2号

令和6年2月1日発行 毎月20日発売
本体価格1,100円(税込) 送料87円

発行人 大中 吉一 編集人 林 溪清
発行所 株式会社財界通信社

〒160-0008 東京都新宿区四谷三栄町10-12 ポナフラービル
TEL.03-5379-5611(代) FAX.03-5379-5616

印刷所 株式会社広済堂ネクスト

取次店 日本出版販売/楽天ブックスネットワーク

- 直接ご購入をご希望の方は、本社までお問い合わせ下さい。
- 万一、乱丁、落丁などの不良品がございましたら、お取り替えいたします。