

## 悲しい年明け・危機の中の政治

2024年日本は自然災害と人的災害によって多くの死傷者が出る痛ましい年明けとなった。被災で命を奪われた方々に深くお悔やみを申し上げます。また、避難生活で大変不自由な思いをされている人々にどうか患難を乗り越える力が与えられますように。多くの人々からの支援や援助が十分でありますように。勇気が与えられ、希望を見出されますようにお祈りいたします。

### 能登半島地震

1月1日午後4時10分、「そちらは大丈夫ですか」と宝塚にいる子供たちから電話が入った。私たちには何のことかよくわからなかったが。近畿地方でも震度4に達する大地震があり、今も揺れていると言う。能登半島に起きた津波を伴う大地震であった。。子供たちがいつも心配してくれるのは、私たちの家が山間にあり地震による山津波の危険がある地区であるからである。豊かな自然と新鮮な空気の代償は、リスクと背中あわせである。

地震による災害は、他人事ではない。被災者の方々を報道で見ると心が痛む。私に代わって被災されたのだとの思いを抱く。被災はことごとく悲惨であるが、特に妻、子供4人を亡くされた方の言葉に胸が痛む。「なぜ自分だけがこんな目に合わなければならないのか」と悲痛な叫びと怒りである。私たちにはこれに答えることができない。義援金だけで済まされない何かが胸につかえる。政府の手厚い支援をお願いしたい。

### JAL衝突事故

1月2日午後5時47分頃、私たちは夕食をとりながらテレビを見ていた。あの事故のはじめから見ていた。その瞬間大惨事になると分かった。「乗客はどうなっているのと。早くその報道を知らせてほしい」と私はテレビに向かって叫んでいた。乗客乗務員全員無事と言う奇跡が起きた。その裏側で5人の方が犠牲になった。能登半島の被災地に救援物資を運ぶ緊急の任務をおびていた人たちである。「なぜ、この人たちが死ななければならないのか」誰も胸を痛める事故であった。

#### (1)意味が分からなかった「ナンバーワン」

事故原因の究明が進んでいるが、私はナンバーワンという言葉の意味が分からず1週間ほど考え調べ続けた。「世にあいまいな言葉」であることが分かった。

複数の専門家は「ナンバーワン」と伝えられた海保機が離陸を急いだと指摘している。業界用語を知らない私が思ったことは「何がナンバーワンなのか」。離陸がナンバーワンだと普通は考えらる。離陸するには滑走路に入らねばならないと考える。

後日（9日）分かったことは「ナンバーワンは出発の順番を意味する。進入許可を指す意味はない。」ということだ。しかし、海保機は最初に離陸できると誤認し、指示された停止位置を越えて滑走路に進入したことになる。

確かに管制塔から「taxi to holding point C5（C5.上の滑走路停止位置まで走行してください）」指示されているが、正しく復唱されていない。（多くの報道は正確に復唱されているとしている。）公開された記録の部分をよく見ると違いがわかる。

管制塔 JA722A(海保機) Tokyo TOWER good evening.No 1 taxi to holding point C5.

海保機 Taxi to holding point C5 JAL722A.No 1,Thank you.

屁理屈のようだが「No 1」の位置が違う。海保機は末尾でNo 1と言ってThank you.と付け加えている。No 1というのは専門用語のようでどういう意味に使うのか私にはわかっていない。ただ確かなことは「Line up and wait（滑走路上で待機）」は出ていない。マニュアル通りであれば海保機機長の判断ミスとなる。

果たしてNo 1という言葉が定型用語であったのだろうか。緊急の対策としてNo 1は使用しないことになった。また、No 1は「管制官の指示ではなく、円滑な運行に役立つ情報として使われている」という。何故こんな言葉が必要になったのか。現場ならではの事情があったようだ。

|                      |  |
|----------------------|--|
| Tokyo TOWER          | DAL276 Tokyo TOWER good evening, taxi to holding point C1.       |
| DAL276               | Holding point C1, DAL276.  |
| 17:44:56 Tokyo TOWER | JAL516 RUNWAY 34R cleared to land wind 310/8.                    |
| 17:45:01 JAL516      | Cleared to land RUNWAY 34R JAL516.                               |
| 17:45:11 JA722A      | TOWER JA722A C.  |
| Tokyo TOWER          | JA722A Tokyo TOWER good evening, No.1,taxi to holding point C5.  |
| 17:45:19 JA722A      | Taxi to holding point C5 JA722A No.1, Thank you.                 |
| 17:45:40 JAL179      | Tokyo TOWER JAL179 taxi to holding point C1.                     |
| Tokyo TOWER          | JAL179 Tokyo TOWER good evening, No.3, taxi to holding point C1. |

機長は離陸を確信して滑走路に入っているように見える（要確認）。管制塔とのやりとりをしながら彼が最初に復唱したTaxi to holding point C5を忘れてNo 1で離陸しようとしたのかもしれない。

（よく経験することであるが、長い会話で印象に残るのは最後の言葉である。）

何故そんなことが起こったのか。おそらくベテラン機長であったでしょう。彼の当日のスケジュールの詳細が知りたい。ある報道では彼はその日は7時間の飛行操縦を伴う勤務をしていた。その後に当該海保機JAL722Aに乗った。JAL722Aの担当ははじめから予定されていたものかどうか。突然の命令であったかどうか。状況は被災地に物資を届ける。予定よりも遅れていた。急がねばならない。管制官もそれを承知で特段の配慮をしてNo 1にしてくれたと海保機の機長は考えた。彼の体調がどうであっても、急務を要する命令である。被災地の人困っている一刻も早く届けなければならないという使命感が彼の心中にはあったと思う。No 1という言葉が強く残っていたとしても当然である。

元JALのベテラン機長の談話として「何か意思疎通の齟齬があったのではないか」とある。その通りだと私も思う。意思疎通の齟齬は日常生活では頻繁に起きる。それは「コミュニケーションの決定権は受け手側にある」からである。マネジメントの基本原則は発信者は指示が確実に相手に伝わったかどうか確認しなければならない。言い換えれば、発信者の指示通り受信者が行動しているかどうかを確認しなければならない。重要事案であればあるほどこの原則は守らねばならない。しかし、当該管制官は「別の航空機の調整などがあり、指示後の海保機の動きは意識していなかった」と言っている。

何故、意識しなかったのか。それは、そんな時間が管制官には無いのである。できない日常になっている。羽田空港は世界の空港混雑ランキングは3位、40秒毎に離陸か着陸がある。2分間に3回の離陸と着陸を指示しなければならない状況が続いている。更に問題は羽田空港のC滑走路である。ランキング1位のアトランタ空港、2位のドバイ空港とも離陸と着陸は滑走路を分けている。羽田空港のC滑走路は発着兼用という異常な運用になっている。管制官は複数の飛行機の監視をし、指示をしなければならない。  
(現実には一人当たり何機かは私には分かっていない。知りたいと思う。)

この10年間で発着数は60%増えているが、管制官は80人前後で横ばいということ。現場では増員要求ができなかったのか。この異常な運用に誰も危険を感じていなかったのだろうか。管制官の増員、C滑走路の危険な管制体制の変更の必要性を誰も感じなかったのだろうか。

この事故について平岡成哲航空局長の談話は次のとおり。

**「本当に悲しいです。ご遺族にお悔やみ申し上げたい。空の安全を高めることが使命ですから、大臣の指示のもと、しっかり取り組んでいきたいなと思います。」**  
(飛行機が大臣の指示のもとで動いている！)

過密状態の中、安全確保は十分だったのかとの質問に対して。

**「いや羽田はいつもああいう状態です。」** (危機意識は感じられず、責任感もない)

管制官の人手が足りなかったという声があるが、との質問に対して。

**「管制官の配置に問題があったとは考えていません。」** (改善する意向が伺えない)

5人の死者が出ている悲惨な事故に対してなんとも冷ややかな対応である。

行政のトップクラスの人事は政治家の掌中にあるようで適任でない場合が多い。大臣と同じような任命の組織のようだ。トップ人事がいい加減に決められていても、現場の職員は命懸けの仕事をしているから組織が保持されている。(日本の政府とそっくりだ)

組織論では権限は委譲できるが責任は委譲できないと言われているが、事故が起きると一番重い責任を取らされるのはいつも現場の当事者であり、トップの責任については形式的である。

何故、10年間で60%も増えたのか。東京五輪招致決定を受け、2030年の訪日外国人旅行者数6000万人という観光政策の遂行のためである。そこには「都心上空飛行ルート新設」があり、危険を無視した航空行政がしかれた。誰が決めたのか。安倍政権である。

**「空の安全を高めることが使命ですから、大臣の指示のもと、しっかり取り組んでいきたいなと思います。」**この言葉は政治家の決定が私たちの日常の細部までを決めていることを如実に表している。

事故原因調査が始まっている。何より急がれるのは具体的な再発防止の実行である。「世にあいまいな言葉」で命を落とされた5人の死亡を厳粛に受け止めてもらいたい。

## (2)JAL516全員無事の奇跡。言葉の力

乗客乗員379人が無事脱出できたと報道されてテレビに叫んでいた私は安堵した。事故発生から18分で脱出できたのは奇跡であると思う。衝突炎上から1.2km地上走行してから機体は止まった。炎上している機体、全ての機内の伝達装置が故障し、機長との連絡が取れなくなっていた。機内のインターフォンも故障して客室乗務員（CA）間の連絡もできない状態となり、どの非常口（8箇所ある）を開けたらいいのかは各非常口を担当するCAが判断しなければならない。

その前に乗客を冷静に保たなくてはならない。パニックコントロールである。

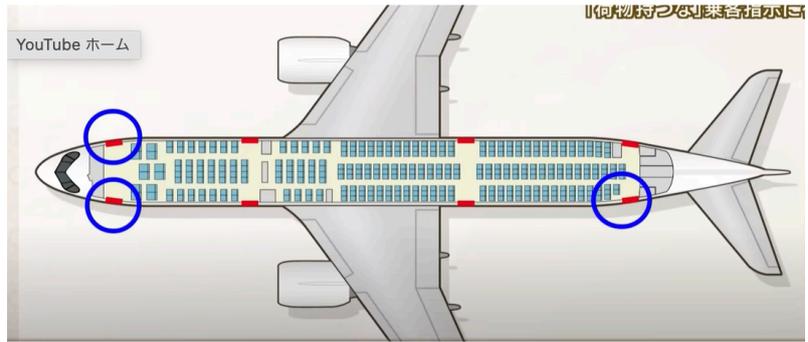
運行乗務員は機長（50歳）と副操縦士（34歳）及び訓練生の3人であった。客室乗務員は56歳のチーフCAを筆頭に9人、そのうち4名は新人（訓練期間を終え1年足らず）であった。このチーム編成が効を奏した。機内伝達装置が途絶えていたので、彼らは個人判断でマニュアルに沿って作業を進めた。恐怖心をはねのけ新人CAは習ったばかりのパニックコントロールを体を張って実践した。マニュアルが生きていた。慣れてくるとマニュアルは省略されることもあるが、新人は素直に対応できた。これが奇跡の1つの要因である。

彼女たちは力の限りを尽くして大きな声を出し「大丈夫です。落ち着いてください。」

「荷物を取り出さないでください。」「鼻と口を押さえて姿勢を低くしてください」と冷静な連呼で伝えた。この声、悲痛で一所懸命さが乗客に届いた。中には荷物を取り出そうとする人もいたが、乗客同士が「乗務員さんの言うことに従っていれば大丈夫だ。」お互いに声を掛け合って、パニックになることを避けた。CAの適切な命懸けの指示（なんとしても伝えなければならない）が不安の中にある乗客に伝わり、従った。ある元ベテランのCAは「乗客の奇跡だ」と言っている。

どの非常口を開けるかの判断も個人がせねばならない状況であった。不用意に開けると炎が入り込んでくる。慎重にマニュアルを思い浮かべ状況を判断して前方の左右2箇所が開

いた。後方の左は機体が上に傾いているのでシュルターが届かないが、死亡者を出すことはできないと判断して開けた。衝突から6分20秒後であった。乗客は助け合って着地する人に手を添えて援助した。機長が全体を点検して後方の非常口から降機したのは18分後であった。その2分後に機体は更に炎上した。



元ベテランCAは4名が新人であったことも奇跡の一つだ」と言っている。マニュアル通りの行動を称えている。

言葉は伝わると力になる。

海上保安庁機に乗務していた5人の方の死を忘れてはならない。

激震は永田町で起こったはずであったが患難は能登地方に起こり国民の注目は安倍派閥問題からそらされてしまった感じがする。議会制民主主義といっても一党独裁下での独裁派閥によって明らかに国民は支配されている。そのことも強く覚えたい。

## パリ通信・第145号

### モリエール「病は気から」

記録的な暖冬で終わった2023年のパリだったが、年が明けると昼間も零下の寒気団に見舞われている。元旦を明るい太陽に恵まれた九州で迎えただけに、薄暗く曇って小雪が散らつき芯から凍える寒さは慣れるのに時間がかかった。

手袋、マフラー、防寒帽にダウンを着込んで劇団コメディイ・フランセーズが演ずるモリエール「病は気から」を見に行った。

コメディイ・フランセーズはモリエールを父と仰ぎルイ14世の勅令で1680年に創立され、パリ1区パレ・ロワイヤルを本拠地に古典演劇を得意とし、数々の名優を輩出してきた歴史のある劇団である。

「病は気から」(1673年作)はモリエール(本名ジャン=バチスト・ポ克蘭)(1622-1673)最後の戯曲で、散文による三幕のコメディ・バレエ(当時は演劇と





「病は気から」カーテンコール・撮影 古賀順子

音楽とバレエは密接に結び付いていた)、ルイ14世を笑わせた辛辣な喜劇である。モリエール自身が主人公アルガンを演じ、四回目の上演直後に病に倒れたこともあり、モリエールの代表作となっている。

より真実らしく、より分かり易く、筋が散逸しないための「三単一の法則」が明確に定義されるのが17世紀

フランス古典演劇で、戯曲は一日以内(時の一致)、一つの場所(場の一致)、一つの筋(行為の一致)で演じられなければならないという規則である。

「病は気から」もその法則に則って展開される分かり易い喜劇である。

主人公のアルガンは至って健康であるが自分は重篤な病気だという思い込みに罹った「心気症」患者である。医者を目に崇拝し、薬にお金を注ぎ込み、身近に医者を確認しておきたいという自分勝手な思いから娘アンジェリックに医者になり立ての主治医の息子と結婚を強要する。

もちろんアンジェリックには想いを寄せる別の若者クレアントがいて、父親に背くことはできないが何の面白味もない医者の子と一緒にはなりたくないと悲嘆に暮れる。アンジェリックの実の母親は亡くなり、アルガンはベリーヌと再婚している。ベリーヌはアルガンの財産が目当てで、アルガンを愛しているような見せかけの演技の裏でアルガンの財産を自分に残す遺言書に同意させることに全身全霊を注いでいる。

娘アンジェリックと再婚相手ベリーヌのそれぞれの思いは全く見えていないアルガン。アンジェリックを母親代わりに守ってきた賢い召使いトワネットが医者になり立ての自分のことしか眼中にないアルガンの目を開く策略を思いつく。医者を目に崇拝するアルガンは召使いのトワネットが医者になり立てのことに気づかない。アルガンに死んだ振りをさせて、娘と後妻の本心を暴き、父を愛する娘アンジェリックの本心を知ったアルガンは娘の愛するクレアントとの結婚を認める。

筋は単純だがテンポの速い絶妙な会話のやり取りが見事である。日本では沈黙は金だがフランスは言葉が金。度を越して極端なまでに強調されるアルガンの盲目的な崇拝が喜劇を導いていくが、ここまで医者や医学を揶揄して大丈夫かと思う場面も少なくない。フランス人の批判精神は強烈だと思う。ワクチンも抗生物質もない17世紀の医学は瀉血や洗腸であり、専門知識のない一般大衆を言葉巧みに搾取する医者を目に辛辣に批判する。

モリエール没後350年経った今日、医学は格段に進歩したが「病は気から」が未だ戯曲として生きているのは単に劇団コメディイ・フランセーズの演技力だけではなく、人と病、人と医者との関係に今なお学ぶことがあるからであろう。

コロナ禍で世界中が蟄居生活を余儀なくされた3年間。ようやく5類に位置付けられ一応の終息を見たが、終わってみると6-7回ワクチン接種を受けた人も多い反面、一度も受けなかった人が少なくないことを知った。感染症に関する知識もこれだけ進歩している今も医者への不信、医療への不信、拒否は消えないようである。病も時代、その時の政策、その時代のモラルと結び付いているという事だろうか。