

日中復交20周年に思う

永竹 庄平
予科30-9
航空8-3
(所沢市)



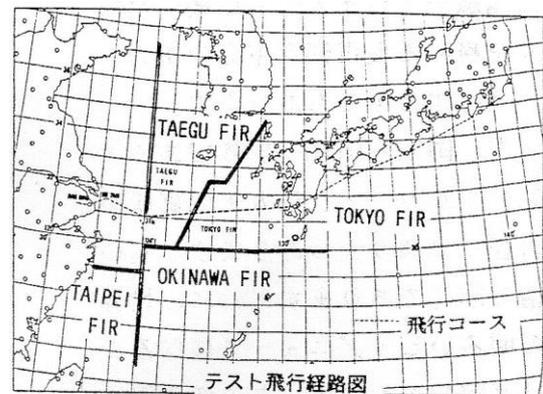
本稿は、約20年の昔、命により中国に
使した時の記録を「管制協会誌」第11巻
第5号に寄稿した『東京-上海テストフラ
イト搭乗記』を一部手直したものである。
当時日中間の国交はなく、況んや定期便な
ど飛んでいなかった。あれから20年、光
陰まことに矢の如くである。

日中航空路開設に先駆けて

来日した上海舞劇団を東京から上海への
直行便で帰国させるという政府の方針が、
昭和47年7月末から8月上旬にかけて討
議され決定された。そして運輸省は、8月
16日に予定されている上海舞劇団の帰国
機のテストフライトを8月12日に実施す
ることにし、このテスト便に、山形首席機
長路線審査官、矢崎運用課補佐官、北野調
査官と小生（当時、管制調査官）の4名を
同乗させる事とし、中国側の了承を得た。

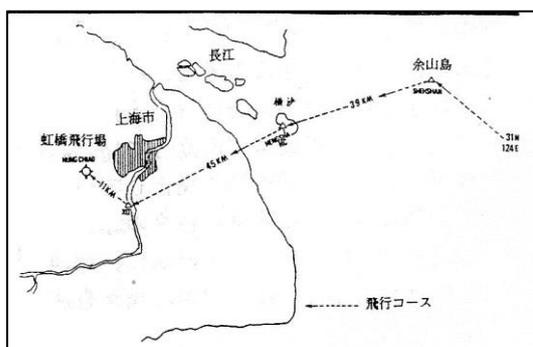
直行便の飛行ルートについては、福岡経
由の上海直行と、鹿児島経由の直行ルート
が一応考えられているが、いずれも韓国の
FIR（飛行情報区）を通過する事についての
懸念があったので、当初は、ニクソン大統

領訪中の際のルートが無難であろうとい
うことで、その線での検討を進めていた。す
なわち、鹿児島から航空路A-1を南下し、
沖縄FIRに入り、TUNAに至り、そこから
真っすぐに西進して沖縄FIRの西端に至り、
次いで上海に直進するルートである。沖縄
FIRの通過については、米軍に協力依頼を
行なう必要があるため、府中の第5空軍司
令部に出頭し、担当官に協力要請を行なっ
た。しかしその後、韓国政府も直行便の
TAEGU（大邱）FIR通過については、特に
反対しないという意向がはっきりしていた
ので、結局鹿児島から北緯31度、東経124
度の地点に直行し、それからは、中国側か
ら呈示された空中走廊（回廊）図にしたが
って、目的地たる上海虹橋飛行場に至るル
ートが最終的に確定された。上海局とのHF
（短波）通信については、東京官制部の
3K5を使用するという案もあったが、これ
も、JIA（羽田の国際通信課）のCWPの周
波数を使用することになった。その他、日
航、全日空関係者を交えての数次にわたる
試験飛行の実施要領検討会を開いて遺漏な
きを期した。



日中復交テスト飛行経路図

さて8月12日の朝、羽田は快晴、絶好の飛行日和で、関係者や報道陣の歓呼の中を先ず1番機の全日空機が0902分に、次いで2番機の日航機が0926分に離陸した。全日空機には山形審査官と、矢崎補佐官、日航機に北野調査官と小生が分乗した。大島を経由して航空路A-1を南下したが、鹿児島の手前で、上海コントロールとのHFによる交信を設定、感度良好、特に女性オペレーターの流暢明快な英語には感心した。大邨 FIR 通過の際、予想どおり、大邨 ACC、ソウルラジオとの交信設定が不能であったので、位置情報はもっぱら JIA に依頼した。大邨 FIR を抜け、北緯 31 度、東経 124 度の地点を通過して、ただちに中国側（上海コントロール）の指示により 5000 メートルに降下開始した。



虹桥飛行場進入経路図

我が JA8052 機は、日中間をへだてている見えない厚い壁を突き破るかのごとく、31000 フィートから、ぐんぐんと高度をさげていった。いよいよ中国が近い。軽い緊張感を覚えながら、天と海の重なり会うあたりに、芒洋とかすむものにひとみをこらし、“雲か山か呉か越か”とうたった詩人の感慨に想を馳せた。そして飛行計画によれば、あと 30 分で我々はその呉の国に足

跡を印すことになるのである。回廊の起点にあたる余山島を過ぎると、さらに 1000 メートルへの降下を指示された。視線を下げると下方の雲が、うすいレンガ色に見える。朝日が射しているわけではないのにおかしいな、と置いていたら、間もなくそれは、雲でなくて海の色である事が分かった。そして、もはやこのあたりは、揚子江の河口にあたる部分で、海が黄濁しているのは、濁水を海に向かって吐き続けている揚子江のなせる業であるとようやく納得がいった。やがて我々の視野に、中国の海岸線がはじめはうっすらと、高度が下がるにつれて、明瞭にその輪郭を現し始めた。JA8052 機は中国側から示された標準進入路である空中走廊図にしたがって、上海上空をさけ、一旦南に迂回し（上海上空は空中禁区：飛行禁止区域）、“進入許す”を受領、南風なので、北にまわり込んで runway 18 への進入を開始した。滑走路は 18 と 36 で、長さが 3200 メートル、幅 58 メートル、runway の両端に ILS（盲降系統）が設置されている。使用した管制用語は英語で、ほとんど日本と同様であり、特に理解に苦しむような phraseology（用語）はなかった。エアフランスやパキスタン航空等の外国エアラインが上海に乗り入れているので、ICAO 方式（国際民間航空）に習熟しているものようである。タワー管制官の英語も流暢で、練度も優秀という印象をうけた。

JA8052 cleared for approach.

You are approaching too high,
reduce your speed.

Do you have runwsy in sight?

You can enter down wind leg.

Down at 0257, very nice landing!

Thank you, very much. (JA8052)

以上のようなやりとりがあって、日本時間で午前 11 時 57 分、日本と 1 時間の時差があるので上海時間の 10 時 57 分、無事、上海郊外の虹橋飛行場に着陸した。東京からの飛行時間は 2 時間 31 分である。香港経由では、広州ー上海間の定期便に乗り遅れると 2 日かかる事を思えば、上海ー東京間直行便開設の意義は大きい。

空港には、ターボプロップ機が数機、空港のハズレに駐機しているので、広大な空港は閑散としていた。管制官はターミナルビルに隣接した 5 階建のビルの頂上にあり、外観は羽田のそれと大差がなかった。

7、8 名のタワー勤務者が、タワーの前面に集って我々を注視していた。ドアをあけ、タラップを降りると、緑色の制服に徒手、肩から拳銃をつった人民開放軍の兵士が不動の姿勢で直立していた。開放軍は先年来、階級制を廃止しているので、階級章のところは、台座の赤タンだけで星スジがない。兵士の横に、出迎えの方々が並んで、にこやかに我々を迎えてくれた。

すぐにターミナルビルの VIP ルームに案内され、通訳を介して、日本側、中国側それぞれの紹介が行なわれた。上海民間航空管理局長（日本の管区航空局長にあたる。）廖清純氏、副局長王貞波氏、いずれも要職のわりに年が若く、新生中国という印象を深くした。通訳氏の日本語はすばらしく飛燕のような早業で日本語を中国語にかえて、いささかもよどむところがなかった。聞けば、彼は日本に来た事もなく、彼の日本語は中国で学んだだけとの事なので一層感服した。（以下次号）

秩父平成 5 年 6 月 4 0 号

日中復交 20 周年に思う〔Ⅱ〕

本稿は、約 20 年の昔、命により中国に使用した時の記録を「管制協会誌」第 11 巻第 5 号（昭和 47 年 10 月号）に寄稿した『東京ー上海テストフライト搭乗記』を一部手直したものである。

中国側の熱烈歓迎

廖局長ならびに上海市革命委員会役員の歓迎の辞に対し、日本側を代表して団長格の山形審査官が謝辞を述べた。一通りの挨拶が終わってから、中国側の用意した当日のスケジュールが発表され、次いで昼食会となった。メインテーブルには、JCAB（航空局）の 4 人と、富田（日航）、神田（全日空）両機長、日航、全日空代表、中国側は廖局長、日本から同行した中国民航総局国際業務副局長の王炳於氏がすわった昼食会は貴州の名酒、茅苔酒の乾杯で始まった。廖局長が乾杯の音頭をとる前に、『中日両民族は、ともに食事に箸を使用する民族、過去は不幸な関係にあったが、これからは仲良くしてゆきましょう。』と、日中の友好関係樹立に対する熱意を披瀝された。

つぎつぎと本場の中国料理が運ばれて来たが、かしこまって手を出さないでいると、隣席の廖局長が、親切に小皿に盛り分けてくれた上、その料理の解説までしてくれた。このアヒル料理は、ただのアヒルではない。生まれたアヒルを特別なエサで強制飼育（時間を決めてアヒルの食欲に関係なく口に押し込む。）すると、適度にアブラののったおいしいアヒルが出来上るとの事である。

鯉の丸揚げかと思って尋ねたら、鮭の一種で、揚子江の特定の場所でしかとれない魚で、中国語で“キ”と発音するところから、この魚を本日の献立に特に選んだとの事であった。デザートに西瓜が出たが、タネは真っ白でも熟しており糖度は十分であった。日本の西瓜のようにまん丸ではなくラグビーのボールのような形をしており、それを宝船のかっこうに細工してあった。これも、空を飛ぶ舟に乗って来た遠来の客に対する歓迎のシルシとの事であった。かくの如くして和気あいあいたる昼食会は2時間近くかかった。最後に日航代表が立って『暖かいおもてなしをうけ胸が一杯、おいしい中国料理でオナカも一杯』と軽妙なスピーチを行なったが、中国側の配慮は懇切を極め、オリエンタル ホスピタリティーの真髄にふれるおもいがした。

昼食会終了後、予定のスケジュールにしたがい、上海市の見学に行くこととなった。廖局長が上海の人口は市部が約600万、郡部を入れると1000万を超えるが、それでも東京には及びません、といて苦笑された。過密都市東京の名は、ここでも鳴り響いていた。ターミナルビルの玄関前に乗用車10台とバス2台が勢ぞろいしていた。先導車に次いで1号車が山形審査官と廖局長、2号車に北野調査官と小生、3号車に矢崎補佐官、以下全日空、日航の職員が分乗して飛行場を出発した。

降るような蝉しぐれの並木道を通り、郊外の農村地帯を抜けて市街地にかかると、沿道に人垣ができていて、我々一行を拍手で迎えてくれた。我々のテストフライトが、一般中国人にとってもニュースであろう事はわかるが、この沿道の歓迎ぶりは予想も

しなかった事である。炎暑の中にたたずむこの人達に対して、政治家がするように手を振って応えるべきか、ただ黙って不愛想に見過すだけで良いのか、小役人の小生は思案に余った。交差点では、信号を無視してノンストップで通過した。信号機のある交差点はもちろん、どんな小さな交差点にも、白いツメエリの制服を着用した交通警察官が立って交通整理をしていた。他の車は一時停止して我々一行の通過を待つため、長い車の行列が出来ていた。東京の様に車は多くないが自転車が多いので先導車は警笛を鳴らしづめであり、我々一行の車はほぼ道路のセンターラインに沿って走った。約30分程で、揚子江の支流の黄浦江のほとりにそびえる上海大廈に到着した。17階建の上海で一番高いビルディングである。霞が関ビルが出来てから、日本人は高層建築物には驚かなくなったがこのビルの頂上にあがると上海市が一望のもとに見下ろせる。ここで廖局長を中心にして記念写真をとった。



上海大廈の屋上にて廖局長と共に

(🐦は筆者)

黄浦江は長江（揚子江）の支流といっても大河で、大小の船舶が航行していた。上

海大廈のすぐ前で蘇州河が分岐しているが、いずれも河水は黄色く濁っている。最近では日本の河川の汚濁も甚だしいが、山紫水明に育まれた日本人の目には珍しい風景である。

このあたりは、旧租界のあとなので、西欧風の建物が立ち並んで、外見上は、かつての国際都市上海がそのまま残っている。これらは、上海が阿片戦争以降ついでこの間まで、強制的中国侵略の玄関であり、“帝国主義冒険者達の楽園”であった名残ではあるが、今では上海市の心臓部を形成しており、近くのビルの玄関には、上海市革命委員会、上海市軍事管制委員会の看板が仲良く並んでかけてあった。しかし開放的な伝統は否定できないようで、北京では滅多に見かけないといわれる女性のスカート姿も、ここでは道行く人のなかになかなか散見された。上海大廈を辞し、近くのフレンドシップショップで買物をした。円でもかえるから、無理にドルにかえて行く必要はない。円と元の交換レートは、1元が150円弱位だった。中国式の買物は、いちいちレシートを作成しなければならないので厄介である。包装は不愛想なくらい質素だから、近頃日本で喧しくなって来た包装公害のごときは、ここでは起こり得る余地があるまい。とにかく実質一点張りで、資本主義諸国における鬼面人を驚かさず式の上げ底精神は微塵もない。

当初のスケジュールにあった上海工業展覧会の見学は、出発時刻の関係で取りやめて飛行場にもどり、ターミナルビルのVIPルームに落ち着いた。このターミナルビルは1967年、パキスタン航空が上海に乗り入れた時に建てられたもので、全体がク

リーム色で統一され、清潔かつ優美な印象を与える。ターミナルビルの事を、中国語では候机大樓(机は飛行場の意)というが、大樓の名にふさわしく壮大である。日本のように、大勢の旅客で雑踏することもないから建物がよごれていないし、建物のデザイン自体も、機能一点張りのマッチ箱式でないから、見た目も美しい。玄関を入ると正面に若々しい毛首席の大肖像画が掲げられ、側面の壁にも、毛首席の詩が掲額されていた。縦が2メートル、横は10メートルもあろうかと思われる大きなもので、さすがに文字の国らしく流麗な筆致の文字がちりばめられていた。出発時刻が迫っていたので、予定にあつた晩餐会も割愛し、その代りに機上食とお土産(うるしぬりの茶器)をいただいて、再び機上の人となった。別れの握手を交わした時、廖局長が『今度来る時は日帰りはだめですよ。必ず泊りがけでいらっしゃい。』といわれたが、外交辞令のみとは思えぬものが、その声にも、手のぬくもりにも感ぜられた。

復路は小生と北野調査官が全日空機に搭乗し、0834Zに虹橋飛行場を出発、高度8,000メートルで、一路鹿児島を目指して飛んだ。往路と同様、大邨ACC、ソウルラジオとの交信設定は不能であったので、羽田までの管制承認は、福岡管制部とVHFでコンタクトしてから受領し、1103Z、無事羽田に帰着した。

運輸大臣、航空局長に対する試験飛行の報告に際しては、一般報告の外、特に日中間の友好関係樹立に対する中国側の熱意についても述べた。本試験飛行の結果、大邨FIR通過に際し、交信設定上若干の問題があるにしても、このルートで上海への直航

便を飛ばし得ることの確信が得られた。

そして8月16日、本試験飛行の成果を踏まえて訪日中の上海舞劇団の帰国のための飛行が行なわれ、次いで小坂訪中団の往復があり、田中首相の北京訪問が実施された。思えば、この試験飛行が、それ以後に

続いたこれらの飛行のさきがけをなしたものであり、航空行政の末端に連なる者として、この歴史的フライトに参画し得たことは、小生にとって終生忘れ難い想出とならう。(完)