

# 東京〜ニューヨーク

フライト

## 未来への飛躍

国際航空アナリスト  
民間航空評論

秀島 一生



Issei Hideshima

### Lost Nightを 乗り越えて

私が日本航空に国際線乗務員・スチュワードとして入社したのが一九六八年です。一九九八年まで三〇年間フライトを担当しました。日本の国際線航空会社は、当時JALしか存在しないという時代です。当時は客室乗務員数三〇〇名ほどの小さな所帯でした。現在では六、〇〇〇から八、〇〇〇名がこの仕事に従事していると聞いていますから、時代の流れを感じます。

パイロットは安全のために、一種の機材（飛行機）しか操縦しません。これは混乱を防ぐためです。一方、客室乗務員はどうかと申し上げれば、過去に乗務してきた、また年に一度の脱出などの訓練チェックさえ受ければ、どういう航空機でも乗務せねばなりません。私の場合、試しに数えてみたら一五以上の機種に乗務してきたことが改めてわかりました。消火器や酸素ボトルなど非常用機材の場所、脱出時のスライドの開け方、などそれぞれ違い

があるので、混同しないようにすることがとても大変でした。

回顧される方もいるかと思いますが、当時の主な旅客機を並べてみます。まずはDC-6Bというプロペラ機で、新潟線や旧ソ連方面にも飛んでいました。その後、航空機のジェット化を経てコンベア社のabタイプ、同じくCタイプ、ダグラス社のDC-8-30・50シリーズ、DC-8-62シリーズ（北回り欧州線、南回り欧州線、マニラ経由シドニー線、モスクワ経由欧州線など）、東南アジア中心に使われたDC-8-61が登場し、更にDC-110と続きます。そしていよいよ広胴型機が現れます。それがボーイング747という大型機で、長距離飛行用や国内線向け五五〇人乗りのタイプもありました。その前に国内線の花形ジェット・ボーイング727も活躍しました。この機種は、かつて赤軍派によつて北朝鮮へとハイジャックされたことでも知られています。そして、ボーイング767はコックピット二人乗務の先駆けとなり、日本航空のみならず全日空でも

導入し、競い合いました。

さて、肝心の「Lost Night」

です。例えば、ハワイ便ホノルルフライトで、乗務員は「一泊三日」が普通で徹夜で対応せざるをえません。つまりベッドで寝ることはあり

とプライベートも含めて三三七回も訪れることになりました。

### 摩天楼（スカイスクレーパー）に息をのんだ！

私が初めてニューヨークにまいりましたのが、一九六八年。エンパイアステートビルをはじめとしてパンナムビル、クライスラービルなど、中には一〇〇階以上の高層ビルが並び立つ街です。金融街の通りやビル風の強さに圧倒されたり、エンパイアステートビルがエレベーターを乗り継いで一〇二階まで行くということに何よりも驚いたものです。

またミュージカルには目がないために限られた時間のなか、本場ブロードウェイの公演を縦横無尽に切り盛りしておりました。例えば、かの「CATS」などはブロードウェイでは三回、更にロンドンで二回も見てしまいました。これは元軍人であり戦後も「日本育英会」に勤務していた父の影響です。なぜか映画好きで毎週映画館に連れて行って

昨年アメリカ大手エアラインの国際会議に招待を受け、出席しました。ブルックリンで開催されたため五泊しましたが、再び驚かされたものです。正直に言えば、国際線乗務でニューヨークを何十回も訪れていながら、行動していたのはマンハッタンだけで、四二番街や五番街トランプタワーなどの周辺がほとんど。食事や和食で機内食を手掛けてい

### ニューヨークを 超える東京

た「レストランニッポン」オンラインでした。今回の訪問で、ブルックリンという新たな側面を知りました。

今の東京の姿はどうなのでしょう？ マンションラッシュ、東京駅の改修に続き駅前巨大ビルの出現、渋谷駅周辺の大改修など、ニューヨークとは色合いが変わるものの、世界有数の高層建築都市としてその変貌を遂げていることに間違いなく感じます。羽田空港から国際線は成田空港へと移転され、再度羽田に国際線を戻すという「猫の目」ですが、成田国際空港には五年後に三本目の四、〇〇〇坪の滑走路が完成予定とのこと。このような国際空港の拡張、ビルやマンションの増加に加え、人々の人生を豊かにするエンターテインメントが加われば、東京とその周辺は、いずれニューヨークを超えていくと思います。