

ハイジャック

日航機ベンガジに燃ゆ

佐藤



1881-1882 幾ベンガジに燃ゆ

ジャック

佐藤文生

講談社



ハイジャック

昭和49年11月20日 第1刷発行

著者	佐藤文生
発行者	野間省一
発行所	株式会社講談社
	東京都文京区音羽 2-12-21
	郵便番号 112
	電話東京 03(945)-1111 (大代表)
	振替口座東京 3930
印刷所	慶昌堂印刷株式会社
製本所	株式会社国宝社

© Bunsei Sato 1974

PRINTED IN JAPAN

★落丁本・乱丁本はおとりかえします。(学2)

序にかえて

朝田 静夫

(日本航空株式会社社長)

まず紙上を借り、改めて当時、乗客の皆様にかけた不安と苦痛に対しおわびするとともに、救出に努力して下さったドバイ首長国連邦政府および国民の皆様、また自発的に協力して下さった日本商社の方々にお礼を申しあげます。

昭和四十八年七月二十日午後十一時三十九分(注Ⅱ日本時間)。百四十五名の乗客乗員を乗せた日本航空北廻り四〇四便が、オランダ・アムステルダムを離陸してまもなく、五名(うち一名爆死)のハイジャッカーに襲われた。

四〇四便はその直後に、彼らの強制で方向を百八十度転換させられて南東に飛び続け、八時間後にアラブ首長国連邦のドバイ空港に着陸した。アラブ首長国連邦はアラビア東部に位置し、ドバイ空港はこれまで日本航空機が飛んだことのない飛行場である。

日本航空では、さきに「よど号」の事件があった。が、これは日本航空が見舞われた最大かつ最悪のハイジャック事件となった。

事件発生の第一報を受けたときから、私は乗客と乗員の身代りになることを考えていた。彼らを救うことだけが私の念頭にあって、私が身代りになることで、彼らを救えるのなら、私は躊躇（ためら）ことなくハイジャッカーに交渉し、人間として囚（こ）われるつもりだった。そのあと私の身がどうなるか考えなかった。

事件発生から十二時間後、二十八名の社員で編成した救援隊を率いて私は日本を出発した。アラブ、ヨーロッパ地域に駐在する日航職員もそれぞれ任地からドバイに集結させ、日本からの救援隊に合流させた。彼らは被奪取機に監禁されている百四十余名の乗客乗員のための食料、薬品等の差入れや、本国との連絡、情報蒐集など、寝食を忘れての行動をみせてくれた。またアラブ駐在の日本商社マン達は自発的にドバイに集まって救援隊に協力してくれた。彼らの活躍にはいまでも私は感謝している。

私はすべてをドバイで解決することを願ひ、ドバイ首長国連邦大統領にもそれを強く要請した。が事態は私の願ひをよそに展開していった。七十時間後の二十四日午前五時五分（注Ⅱ日本時間、被奪取機は乗客乗員を監禁したままドバイを離陸し、その十時間後に地中海に面したリビアのベンガジに着陸、機体は爆破された。乗客乗員はその直前に解放された。

本書は日航四〇四便ハイジャック八十七時間の顛末記（てんまつぎ）である。日頃は名もない人達の当時の行動が綿密な取材でもって随所に記録され、それがときには劇的展開をみせてくれる。この種の事件記録では異色の、いわばハイジャック事件にまつわるヒューマンドキュメントである。また私でさえ不明な部分の多い身代金要求の問題についても、本書は突込んだ取材と推理を行なってい

る。

著者の佐藤文生氏は当時の運輸政務次官、日本政府の代表としてドバイ、ベンガジに飛び、事件解決に当たられた方である。

国際航空の使命は、国籍、人種、宗教、思想をこえて、人間が交流できる自由な旅行を提供することにある、と私は信じている。それを妨げるのがハイジャックだが、これを防止するのは一民間航空会社の努力だけでは不可能である。

いま国際的にはハイジャック防止のための国際条約があるが、なかにはこれを批准していない国もあって、地球上のすべての国が、歩調を揃えてハイジャックを締めだすという段階にまで到達していない。ことにアラブにおいては、アラブ独得のセンチメントや物の考え方があって、これを列国と同一歩調にまでもっていくには、国際間の政治が強力にのり出す以外に方法はないと思う。

もちろんハイジャックを防止するのは政治に頼るだけでも不可能である。いま世界中のどの空港でも、厳重な荷物検査とボディチェックがおこなわれている。日本の空港も同様で、ハイジャックの危険が存在するかぎり、これはやむを得ない措置である。が、しばしば検査担当者と乗客との間で検査をめぐるトラブルがおこり、航空業務にたずさわる者の頭を悩ませている。検査担当者の質の向上をはかることは当然の措置だが、一方、一般乗客のハイジャックに対する関心をいかにして高め、その防止策に理解と協力を求めるかということが、私達の痛切な問題となっ

ている。

このような時期に本書が刊行され、世間のハイジャックへの関心を高めていただくことは、航空会社の者にとって、まことに有難いことである。

終りに事件の「後日譚^{ごじつだん}」ともいうべきエピソードを紹介したい。

まだベンガジのベジラホテルにいたときのこと、私は五人の外人乗客にこんな申し出を受けた。

「冷静に乗客の面倒をみてくれた日本航空のクルー達は素晴らしかった。こんなクルーのいる会社のプレジデントと、ぜひ握手して帰りたい」

私はよろこんで会った。彼らが口々にクルー達を賞賛するのを聞きながら、私はこのような社員をもったことを誇りに思い、かつ感謝した。

それから二ヵ月後の九月二十一日、その五人のうちのオランダ人のガウガー、デ・コーミングの両氏が来日し、クルー達をパレスホテルに招いてパーティを開いて下さった。私も同席したが、ここまで乗客に感謝される社員をもつ自分を、改めて幸せと感じた次第である。

昭和四十九年十一月

ハイジャック／目次

序にかえて……………朝田静夫

事件発生からドバイ着陸まで……………三

乗客・乗員百四十五人	13	決めるべきことはただひとつ	42
五人の乗客	16	朝田日航社長の決意	44
事件の開幕	20	ドバイ着陸	47
緊迫する機内	24	コール・サインはマウント・カルーメル	51
乗客群像	27	まどろっこしい情報収集	54
ハイジャッカーはパレスチナ・ゲリラだ	30	身代わりへの雑音	59
急がれる対策	34	ドバイへ飛んだ人たち	63
イスラエル上空の緊張	38		

救援機は飛んだが 七

ラシド国防相の説得 67

慈悲と武力と 103

対策連絡本部の混乱 73

ドバイの許可を待つ 106

行先きまらぬ救援機 85

政府代表として出発 110

オレ達は兵士だ！ 88

すべては組織の指示待ち 113

目的は何なのか 92

ドバイへの入国許可がでた！ 118

食いちがう分析 95

事態進展なし、ドバイへ 二三

宙に迷った脅迫状 122

八万ポンドを給油せよ 134

救援隊ドバイ到着 129

ナンバー2タンク給油の意味 138

“死”を決意しての出発 131

乗客達のいらだち 143

偶然、身代金運搬用飛行機に乗る 147 聞きなれぬ名称『被占領地域の息子達』 162

重信房子の証言 151 さまざまな乗客たちの対応 166

くり返される押し問答 153 すべては上部の命令待ち 169

ついに名乗った組織の名まえ 156

局面の流動と脅迫状のナゾ……………一七

今日こそは、なにか起きる 177 ランドへの誤解 203

三十九億九千八百万円の身代金 181 気負いたつ心 207

ルフトハンザ機の脅迫状の場合 185 これはドバイで起こった事件だ 212

こうして釈放されたルフトハンザ機 190 爆破予告時間迫る 219

上部の指令は間もなくくる 194 脅迫状の真偽にまどう 222

殺気だつ機内 197 ベイルート筋をあたれ 226

かかってきたニセ電話 200

日航機炎上、乗客解放

.....

三元

西独からの電報

229

脅迫状は犯人に関係なし？

233

給油の準備

236

わかりかけてきた「アラブの心」

239

日本政府との板ばさみ

242

ついに給油を開始した

246

犯人からのメッセージ

250

ランド国防相対アッパース

252

給油完了

260

最後の交信

264

あとがき

303

ついにドバイを離陸した

270

着陸地はどこだ

272

危機一髪、乗客釈放

275

ペンガジへ急げ

278

みにくい乗客達

280

全力をあげた救援活動

283

リビア人を感じさせた日本人

286

怒る人達への挨拶

289

現場の指揮官は二番機で

294

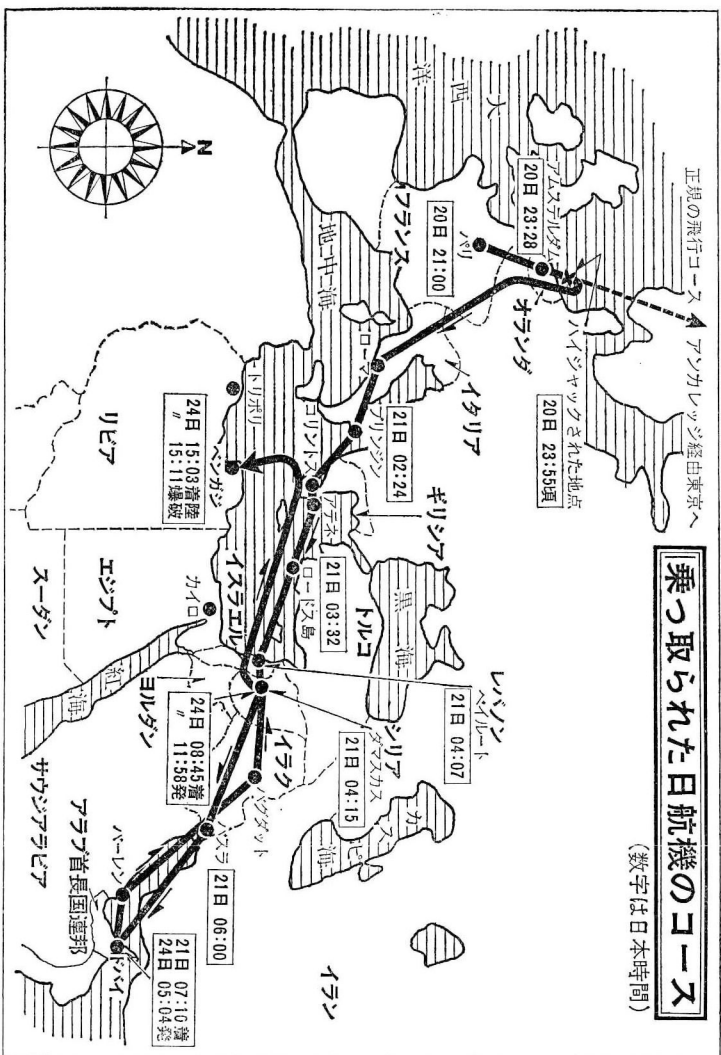
装丁 伊藤 明デザイン室
フォトテクニク 永田文子

乗っ取られた日航機のコース

ハイジヤツタされた地点
20日 23:55頃

オランダ
20日 23:28

アムステルダム



ハイジャック

事件発生からドバイ着陸まで

乗客・乗員百四十五人

昭和四十八年七月二十日 午後三時三十分（オランダ・アムステルダム時間）
十数分後に発生する惨劇は、だれも予想していなかった。もちろん当事者であるミセス・ペラルタ（Peralta）は、自分が爆死するなど夢にも考えていなかった……。

東京はそのころ午後十一時三十分。

私は九段靖国神社に近い衆議院議員宿舎で眠っていた。湿度の高い、蒸し暑い夜だった。

アムステルダム市のスキポール空港では、日本航空北廻り四〇四便（パリ―アムステルダム―アムステルダム―東京）が、いままさに出発しようと、管制塔に離陸許可を求めて待機していた。

四〇四便はジャンボと呼ばれるボーイング七四七—二〇〇型。従来の七四七型機に騒音防止エンジンを取りつけた改良型で、日本航空が前年三月に一機七十五億円で購入した飛行機である。登録番号は「JA8109」、まだ四千四百五時間しか飛んでいない。

アムステルダムから六十八人の乗客が乗った。パリから乗ってきた五十五人と合わせて乗客は百二十三人になった（うち外国人は九人）。これに操縦関係の運航乗務員が五人。乗客サービスの客室乗務員が十七人。乗客・乗務員あわせて百四十五人が、この飛行機に乗っていた。

午後三時三十九分（アムステルダム時間）。

管制塔は四〇四便に離陸許可を与えた。九分遅れである。

「天候は快晴。アンカレッジまで見通せるほどに視界は良いはずだ。快適な旅になるだろう。幸運を祈る」

管制官のアドバイスと挨拶に送られて、四〇四便は離陸した。

小沼健二機長（^{こぬまけんじ}49）は戦前、大日本航空のパイロットだった。いまの日本航空の前身であるこの会社は、戦争が激しくなるとともに飛行機を飛ばすことができなくなった。彼が入社して間もなくのことである。だからパイロットたちは、軍用機のパイロットに変身すべく陸・海・空軍が連れ去った。彼は輸送機の操縦を命じられたが、間もなく終戦となった。この短い一時期を除けば、戦前戦後を通じ一貫して、客を乗せる民間航空機を操縦し続けた数少ない「飛行機乗り」の一人である。飛行時間一万三千三十五時間五十八分。ジャンボ機の操縦経験千九百十九時間五十八