

K A P P A N O V E L S

長編推理小説 書下ろし

東京空港殺人事件

森村 誠 一

お願
い

この本をお読みになって、どんな感想をもたれたでしょうか。「読後の感想」を左記あてにお送りいただけます。ありがとうございました。

なお、このほかに、「カッパの本」では、どんな本を読まれたでしょうか。どの本にも、一字でも誤植がないようにつとめておりますが、もしお気づきの点がありましたら、お教えください。ご職業、ご年齢などもお書きそえくだされば、幸せに存じます。

東京都文京区音羽二の十二の十三

(郵便番号112)

光文社 出版局

長編推理小説 東京空港殺人事件

¥550

昭和46年1月20日 初版発行

昭和54年5月10日 59刷発行

著 者 森 村 誠 二

発行者 小保方 宇三郎

印刷者 堀内 文治郎

東京都千代田区三崎町2-18-11

堀内印刷

発行所 東京都文京区音羽2 株式会社 光文社
振替東京115347 電話 東京(942) 2241 (代)

落丁本・乱丁本は本社でお取替いたします。(明泉堂製本)

表紙の模様・意匠登録 116613 © Seiiti Morimura 1971

(分)0-2-93(製)02188(出)2271 (0)

Printed in Japan

長編推理小説・書下ろし

とうきょうくう こう さつ じん じ けん

東京空港殺人事件

もり むら せい いち

森村誠一



カッパ・ノベルス

目次

墜落

羽田東方十〇五キロの水域

墜落の背景

第三の事故原因

ミステリーの確率

失われた夫

二重の密室の死者

妖怪の容疑者

エトランジェの死

アジャン・プロボカトゥールの餌

第三の受取人

生存の条件

壮大なる犯罪

凄絶な交差

虚無への判決

229 204 195 181 170 147 133 112 93 89 80 64 55 34 5

イラストレーション

濱野彰親^{はまのあきちか}

序章 墜落

全日航461便定期旅客ジェット機
スカイクルーザー8——アラスカ山脈

1

事件は、その瞬間に起きた。突然左翼にあたって、ズシンと鈍い爆発音がおこって、機体ははげしく振動しながら、大きく左へ傾いた。

同時に左翼の第一エンジンと左翼のはしが、まっ赤な炎に包まれた。

飛行中、機体が炎を吹いたときほど、一般乗客に恐怖と絶望感を与えるものはない。地上の火災や船火事とちがって、もともと心細い宙に浮く密室空間なのだ。外へ逃げ出すことも、水中へ飛びこむこともできない。

いまのいままでおだやかな空の旅を楽しんでいた乗客たちは、たちまち血の気を失い、悲鳴をあげる。子どもが泣きだす。客室内はパニック状態におちいった。

昭和三十×年三月十二日午前十一時三十分、全日本航空461便北極まわりロンドン行定期旅客ジェット機スカイクルーザー8『白峰号』は、八十二名の乗客を乗せて、アнкаレッジを離陸、定期ジェットルートJ115に乗った。これからフェアバンクスまではこのルートで飛び、そこからフォートユーコンまでJ120、北極海に出てからはパイロットの判断で自由に飛行する。

このルートは、北極經由ヨーロッパ方面への空のハイウェイにあたり、各国のジェット航空機が方向別に六百メートルの高度差で目まぐるしく飛び交っている。無限に広がる、なにもないような空間であるが、フェアバンクスやフォートユーコンのVOR（超短波全方向無線標識）を結んだ航空路が形成されているのだ。以前は河や山や町などの地表の目標をたよりに目視飛行が行なわれたが、現在は雲や霧などの視界障害に妨げられずに全天候的に飛行するため、ホーミングビーコンやラジオレンジによって形成される色別航空路か、VORを結ぶ空路を伝ってゆくのである。

地上の交通ラッシュと同様に、空の花形ハイウェイも、航空機が急増し、前後は十分間隔（洋上二十分）、上下なら三百メートル（九千七百メートル以上の高空は

六百メートル)の間、隔をとり、同一空間に同時に

二機以上の航空機を入れないようにして、各航空機があなたがいの位置を知らなくとも、安全に飛べるようになっている。

「禁煙、ベルト着用」のサインが消えると、乗客は離陸時の緊張から解放されて、おもいおもいに姿勢をゆるめた。

どんなに空の旅に馴れている者でも、離着陸時にはかなりの緊張を強いられるものだ。雑誌を広げる者、煙草に火をつける者、機窓へ目を向ける者、客席は急ににぎやかになった。

高度一万メートル、巡航速度マッハ〇・八二に達して、機は安定した飛行をはじめた。

外気温度マイナス50°C、風位北北東十三、降水量〇、飛行視程十、全雲量一、まずは絶好の飛行日和だった。

一万メートルの高々度から見下ろす中央アラスカの氷原は、縮緬じわのよった巨大な白布のようである。

十一時×分、白峰号は指定の飛行位置通報点において地上の管轄航空管制所に、自機の識別符号、位置、通過時刻、飛行高度、飛行方式、つぎのポジション・リポートの到着予定時刻等の通報を行なった。

事件はその直後に起きたのである。

だが機長の松田は沈着に規定とおりの消火操作をして、一分内に火を消し止めた。

「みなさん、落ち着いてください。火は消えました。第一エンジンにちょっとトラブルがあっただけで、危険はございません。どうぞご心配なく。ベルトをしめてそれぞれのお席を動かないでください」

パーサーやスチュワーデスが、懸命に乗客を鎮めたことと、何よりも火が消えたので、客室はようやく平静に戻りかけた。

しかし操縦室乗務員にはホッとする間もなく、つぎの緊急事態が迫っていた。

「左の補助翼がほとんど焼失しております」

水原航空機関士が蒼白になって報告してきた。補助翼がないと、機に横ゆれモーメントを与えられない。

松田機長は、ただちにアンカレッジに戻って緊急着陸するべく判断を下した。しかし安全な着陸には重量制限があった。いまは離陸したばかりで、燃料が満タンであって、制限より二割もオーバーしていた。運航規程では燃料を投棄するか、消費してからでなければ着陸できない

いことになっている。

しかし、もしいまのエンジントラブルが電気系統のショートや金属部分の過熱をおこしていれば、たちまち飛行機全体が火だるまになる。

松田は独自の判断で緊急着陸をしなければならなかった。「ジェットパイロットに名人芸とかカンは必要ない。マニュアルどおりに飛ぶことが優先する」と言われ、松田自身も後進にそのように教えてきたが、いまのように自分の能力と判断を徹底的に要求されることがあるのである。

機長は長い研究と、自分の生命をけずって得た教訓によって、どんな困難に遭遇しても的確で機敏な反応ができるようになっていた。

松田は、機長職にあっても、そうめったにない最大の困難に直面していることを悟った。

しかし、事態はさらに悪化した。油圧計の針が通常値の半分しか示していなかった。

第一エンジンが機能を失っただけなら、残りの三発で飛ぶことができる。最悪の場合、一発でも飛べる。しかし爆発の衝撃で油圧ラインを破っていた。動脈が心臓の近くで切れたのと同じような重大事態であった。

機体をコントロールする補助翼や方向舵、車輪の上げ下げは、すべて油圧で操作している。いまや機体の姿勢を正常に保つことがむずかしくなってきた。

松田と副操縦士が必死に操縦桿を握っても、機体は悪魔の引力にでも引っ張られるように左へ左へと傾いていく。

「非常用油圧かけ！」

水原機関士がそれをかけると、少しの間だけ、バランスを保ち直すが、すぐにまた傾いてしまう。

松田は、副操縦士の相川にアンカレッジへ緊急事態発生を連絡するように指示した。

「アンカレまでとうてい保たない、不時着する」

松田は決断を下した。

アンカレッジへひきかえすためには、旋回しなければならぬ。しかしもし旋回したあと、機体を水平にたて直すことができなかったら、それで最後である。

前進ならば、現在の傾きを抑えるだけでよい。松田はそのまま進みながら、不時着地点を捜すつもりだった。

乗客に非常事態の発生が伝えられた。

高度はぐんぐん下がっていた。

相川が国際遭難信号「メーデー」を発信し続けている。

「こちら全日本航空便、第一エンジンと油圧装置にトラブル、飛行継続困難、不時着する。現在位置……」

眼下には氷蝕をうけた峻しい山が、傷ついたジェット機が落ちてくるのを、獲物の美味を待ちかまえて牙を刺さだした猛獣のように、鋭い峰をもたげている。

アラスカ山脈の一部らしい。視野のかぎり峻しい雪と氷の山と、荒れほうだいの氷河であった。とうていそのどこにも、この百トンを超える機体と、乗客と乗員を合わせて九十一名の生命を無事に降ろせる場所は見つけられそうになかった。しかもその降下点をきわめてすみやかに発見しなければならぬ。

松田機長の目は血走っていた。自分では沈着にふるまっているつもりだったが、口の中がカラカラに乾き、視野がかすみかけた。

——落ち着け、落ち着け！

彼はたえず自分に言い聞かせた。いまや九十一名の生命は彼の手にかかっていた。

飛行時間一万七千時間、〃全日航〃が初めて北極まわりのヨーロッパ線を開設したとき、一番乗りの機長をとめたのが彼である。昭和の初め、霞ヶ浦の通信省パイロット訓練生の試験に最年少で合格してより、今日まで

四十年近く、ひたすらに飛びつづけてきた。

戦時中は激戦の南洋群島上を、空の要塞B17をかわしながら飛び、終戦後全日航に入社して国際花形線の先任機長を勤めた経験を、いまこの非常事態を切り抜けるために集約するのだ。

前方左手に山にはさまれたやや平坦な雪原が見えてきた。氷河の末端らしく、帯のように長い雪原は、うまくやれば不時着可能に見えた。

「あの雪原に降りる」

松田は決断を下した。左への傾きはますますひどくなっていた。機体がバランスを失ってひっくりかえりそうになる直前に、水原機関士が非常用油圧を入れる。

こんなことを何度かくりかえしているうちに、雪原が近づいてきた。

「下げ翼下げ」

松田が命じたとき、

「機長！」水原機関士が緊迫した声を出した。

「これ以上非常用油圧を使って、フラップを動かすと、操縦用の油圧がなくなります」

松田はここにおいて最後の最大の決断を迫られることになった。

着陸スピードを減らし、滑走距離を短くするためには、フラップをおろさなければならぬ。しかしその操作のためにこれ以上油圧を使ったら、操縦を保てなくなる。

とはいえ制限重量をはるかに越える重さを、フラップなしの猛烈なスピードで、荒れほうだいの氷原に突っこんだらどんなことになるか。

松田の額に脂汗がびっしりと浮かび、目の中に流れ落ちてきた。雪原がぐんぐんとせり上がってくる。巨大な白い布が、いまははっきりと凶悪な意志を剥き出した氷原の形をとって、凄まじい速度で後方へ流れた。

2

客室の中は比較的平静が保たれていた。何人かの婦人乗客がパニック状態におちいったが、乗務員の適切な指示で自分を取り戻していた。しかし恐怖を通りこして、虚脱状態になっている者もいた。

全員緩衝のためにライフジャケットを着用し、枕や毛布を胸の中にかかえていた。

「みなさん、ベルトはよくしめてあります。めがね、万年筆、ボールペン、入れ歯、そのほか、とがったもの

は、体から取りはずしてください。接地する直前に私が合図をしますから、毛布や枕をかかえてできるだけ体をまるめてください。合図どおりに動いていただければ心配することはございませんから、落ち着いて行動してください」

パーサーとスチュワーデスが、通路に立って接地の際の姿勢を実演してみせた。彼らにしても、いま直面している事態は、いままでの経験の中でもっとも深刻なものはずであった。

それでいながら、にやかな微笑みすら浮かべて、楽しいプランでも説明するように話しているのは、さすが一流の客室乗務員だった。ここで乗員が動揺を見せると、乗客は收拾のつかない混乱におちいる。

「無事に不時着できたとしても、そのあとはどうなるのだ？」

日本人乗客の一人が聞いた。

「ご心配なく、すでに救援活動がはじまっております。数時間あとにはアンカレッジのホテルで熱いコーヒーをお飲みになれるでしょう」

穏やかな微笑を浮かべながら言ったのは、ヘッド・スチュワーデスの前川奈美である。

「わしは熱燗で一杯のほうがいいな」

別の日本人客が言ったので、笑声がおきた。そのおかげで緊迫した空気がだいふ和められた。熟練したキャビンクルウの誘導のおかげで、乗客たちは、自分たちが直面している深刻な事態をまだ軽く見ていた。

事態の深刻さはいつても告げることができる。いまはできるかぎり彼らを落ち着かせて操縦室の負担を軽くしてやらなければならない。

コックピットの緊張は頂点に達していた。プラトーは眼前に迫っている。高々度から見下ろしたときは平坦に見えたが、近づいてみるとかなりの凸凹がある。氷の上にくい雪が積もっているようである。空の状態は部分掩蔽、視程約三マイル、氷原にはうすい霧のようなものが流れている。有視界ぎりぎりのところだ。

果たして、自分には、あの荒れた氷原へこの百トンを超えるスカイクルーザーの機体と九十一名の生命を無事に降ろせる能力があるのだろうか？ しかも危険なので車輪は出せない。

もし着地に失敗して激突炎上しても、化学消防車や救急車は駆けつけてくれないのだ。

「フラップはどうしますか？」

相川副操縦士がうながした。

フラップをおろすとすれば、いまおろさなければ間に合わなくなる。

「よし、ハーフフラップで行こう」

松田はついに決断を下した。

「フラップ十」

「フラップ二十」

松田と相川が呼び合う。

機体を支えるべき大切な油圧が、フラップにもっていかれる。油圧がぬけ、機体の傾きが強まる。手に汗にぎる瞬間がきた。

「フラップダウン成功」

コックピットクルウ全員から思わずホッとため息が出る。だがすぐにつぎの難関が迫っていた。

時速は約三百キロに落ちている。それでも通常の着陸速度よりも六十キロも早いのである。障害物のない滑走路に馴れた機体の下には、無数の陷穽を隠した雪原が待ちかまえていた。

「行くぞ！」

松田は、自分自身へ言い聞かせるように言う、エンジンの出力をしばらく、機首を下げた。クルウ全員がそれ

その持場で運命の瞬間を待った。

3

凄まじい衝撃がきた。凸凹のはげしい氷原が眼下を巨大な帯のように流れてせり上がり、胴体がガツンと接地すると同時に、機体は大きくバウンドした。その不自然な姿勢をたてなおすいとまもなく、時速三百キロの高速を少しも緩衝かんしゅうされずに、二度目の接地に向かって突っこんでいった。

それからあとは、巨大なミキサーの中に放りこまれてもみしだかれているような衝撃の連続だった。接地点から約五十メートルで、左翼が突出していた氷のブロックに激突して、第一エンジンと第二エンジンの中から、まっ二つに裂さけた。その衝撃で右へはね飛ばされた機体は、正面に立ちどかたぎざぎざに割れた氷塊にもろに突っこんだ。轟音ごうおんと閃光せんこうのほとばしる中に、炎が噴き出した。機体は主翼の後あたりから二つに折れて、その裂け目から数名の乗客が雪原の上にぼろ屑くずのように放り出された。悲鳴と泣き声を、あいつづく引火と爆発の轟音が吹き消した。

尾部の乗務員控え室にいたために、かすり傷ひとつ負わなかったキャビンクルウ・キャプテンの大塚義明と、ヘッド・スチュワーデスの前川奈美は、手早くベルトを外すと、尾部に取り残された生存者を確認した。

機体は主翼つけ根のややうしろから、前部と分断され、裂け目にいた乗客は、もちろん人間の形を失って雪原の上に放り出されている。

わずかな位置のちがいで助かった乗客も、恐怖のあまり声がなかった。

曲げとねじれの負荷に抵抗するべく胴体表面に集中的に配された構造材料が、見るかげもなくひきちぎられ、ねじ曲がり、無数の配管、配線が、モンスターの死骸からはみ出した内臓や髄質のように突出していた。

しかし幸いなことにエンジン部分がないので、火は出していない。雪原に出るより、ここに留まったほうが安全のようだった。

生き残ったスチュワーデス香取きみ代かとりと沼田重子ぬまたしげこに、負傷した乗客の応急手当を命じて、大塚は、前川を連れて、分断された機体前部のようにすを見るために機外へ出た。雪原の上はわりあい温度が高い。機体前部は、尾部から約二十メートル離れた岩の上に、機首をこちらに



向けて横たわっていた。機首が突っこんだ氷塊は、粉碎され、機首がひしゃげている。

衝突のショックで、進入の姿勢とは逆の形になってしまったのだ。右翼の二発から火を噴いている。コックピットの中にも煙がたちこめているようだった。

機体の進入方向に沿って、雪原には乗客の死体や機の破損部分や積載物が、巨大な恐竜が傷ついた体を這いずらせた痕のようにつづき、もれた燃料に引火して、雪原に火炎と黒煙の帯を曳いていた。吹っ飛んだ第一エンジンも、かなり離れたところで火を噴き出していた。

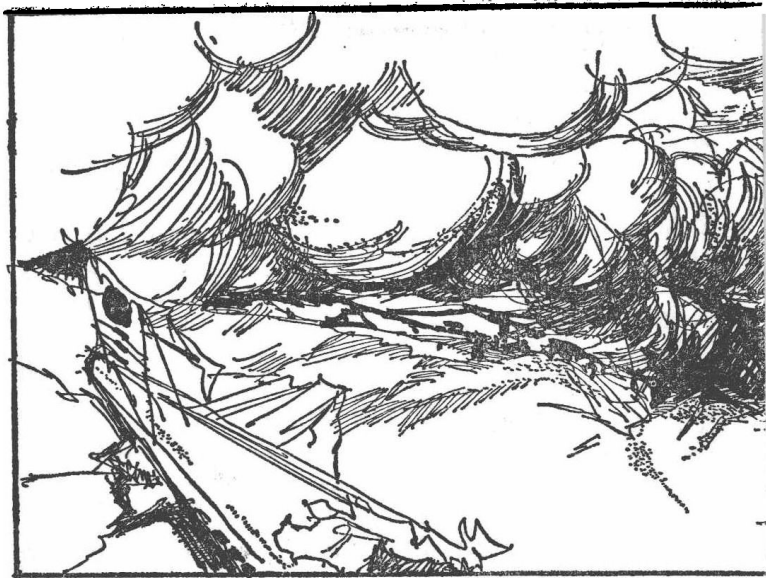
雪原の死者も気になったが、まずは前部機体の中が気になった。生存者の救出は何ものにもまして優先しなければならぬ。すでに火がまわっているようであるから、いつタンクに引火して爆発するかわからなかった。

切断面に近づくと、顔を真っ赤に染めた乗務員がよろよろと出て来た。スチュワードの山口だった。うしろに何人かの乗客がつづいている。

みな服は裂け、体中血に染まっていた。尾部に比べて、前部の被害は、はるかに大きいようだ。

「まだ生きている者がいるか?」

大塚は山口に聞いた。



「わかりません。とにかく自力で動ける者だけを連れ出しました」

「機長たちは？」

「コックピットの中です。とにかく乗客を救^{すく}うのに精いっぱい、たしかめる余裕がありませんでした」

答えた山口の口から血があふれ、雪原にこぼれた。齒を折っているらしい。しかし大塚には彼をいたわるゆとりはなかった。乗客の中にもっとひどく傷ついている者がいた。

「とりあえず尾部に避難させてくれ。デス（スチュワーデス）が二人いる。誘導したら尾部にいる乗客の中で、無傷な者、傷の浅い者をつれてすぐ引きかえしてきてくれ。みなさんの中で傷の浅いかたは手伝ってください。まだ中に、自力で動けないひとが残っているかもしれない」

大塚は、山口への指示と乗客の協力要請を同時に行なった。

何人かの男の乗客が、前へ出た。

「あなた気をつけて！」背後から細君らしい声が追う。

「私もひきかえます。乗客たちはひとりで行けます」山口が言った。乗客の手前、元気そうにふるまっていた。

るが、傷はかなりひどいようだ。責任感の強い男だった。人手は少しでも多いほうがよかった。

尾部への救援の要請は、残りの乗客たちに頼んで、彼らは機体の中へはいりこんだ。

「急がないと、爆発するぞ！」

乗客の一人が言ったので、せっかく尾いて来た乗客が尻ごみした。

「まだ大丈夫です。手伝ってください」

大塚が叱咤した。

火はまだ内部にまわっていないが、機体を這いはじめた炎の反映で中はかなり明るい。ベルトを着けたまま、死んでいる者、呻いている者、泣き叫んでいる者、パニック状態におちいつている者、その中でとりあえず生きている者だけを運び出す。むごいようだが死んでいる者はあとまわしだ。

泣きわめいている者は、座席ベルトを外してやって、頬をばしばし叩いて自力で外へ歩かせる。

「おい、生きてるか！」

身体をゆさぶり、叩き、少しでも反応のある者だけを運び出す。通路に何体か死体が横たわっていた。座席ベルトをよくしめていなかったのか、あるいは衝撃で切れ

たのか、着地時に放り出されて、ひどく損傷していた。

「救けて！ 救けて!!」

足をやられたらしい婦人客が、通路を這いずりながら救いを求めた。

「待ってろ」

とにかく人手が足りなかった。

「山口君、前川君、乗客のほうを頼む。おれは機長たちを救け出す」

大塚は通路を進んだ。

もし機長たちが無事であれば、まっ先に飛び出して来て、指揮をとるはずだ。彼らがそれをしないということ、自力で動けない状態になっているからにちがいない。操縦室には、松田機長、相川副操縦士、水原機関士、吉野航空士の四人が乗務している。コックピットと客室を隔てる扉は、ねじ曲がり、引き裂けているが、そこから黒煙が吹き出していて、内部の様子はわからない。もし生きていたとしても、この煙でやられたかもしれない。扉に体あたりをくぐれると、簡単に開いた。奥のほうに炎の色を見せる生臭い黒煙が、出口を見つけてどっと殺到してきた。

大塚は大きく噎せながらも、

「機長！ コーバイ！ 水原機関士！」と大きく呼んだ。操縦席のほうに人の動く気配があった。

4

結局前部から救出された者は、乗客十九名と、松田機長と水原機関士だった。

尾部の生存者は、乗組員を加えて十三名である。乗客八十二名、乗組員九名、計九十一名の中で、生き残った者は三十四名である。

生存者の中にも首の骨を折って意識がもうろうとしている松田機長はじめ、生命の維持が危ぶまれる重傷者が数名いた。その他いずれも、体のどこかに怪我をしており、無傷の者は、尾部にいた大塚と前川と、その他数名の乗客にすぎなかった。

機体の中には、まだかすかに息をしている者がいたかもしれないが、爆発の危険が迫ったので見捨てざるを得なかった。

コックピットの中で頭の骨を折って即死していた相川副操縦士と吉野航空士は、死んだ乗客と共に機内へ置き去りにされた。

危うく逃がれ出た人々の前で、機体は最後の凄まじい爆発と炎上をしつつ数十体の遺体を茶臼に付してくれた。しかし生き残った人間に、彼らの死を悼んでいるひまはなかった。負傷者の手当てと、現在位置の確認、救助の要請など、なすべきことは山ほどあった。

生存者三十四名のうち、国籍は日本人が圧倒的に多く、二十六名、アメリカ人三名、その他カナダ二、フランス一、中国一、スペイン一である。

性別は、男二十四名、女十名、うち五歳の女の子が一人いた。

救出された松田機長は、瀕死の重傷にあえぎながら、現在位置は、機がだいぶ左傾して飛んだので、規定航空路から外れてしまったが、地勢から判断してどうやらマツケンレー山中の氷河らしいと言った。

そして不時着前に発した「メーデー」は、たしかに受信され、各基地から救助隊がいつせいに出勤したから、乗客を安心させるようにと言い終わると同時に、昏睡状態におちいった。

生きているのが不思議なくらいの重傷で、これだけのことを語れたのは、機長としての責任感からだろう。

不時着地点は、両側から雪をいただいた山が迫った荒