

臆病者と呼ばれても —松尾静磨 安全運航100%—

(株)日本設備工業新聞社
代表取締役社長 高倉克也

戦後の航空禁止令によって日本の航空事業は根絶やしにされた。民間航空の運航はもとより新たな航空機の開発・製造・所有もできない。GHQ（連合国軍最高司令官総司令部）が接収した羽田空港にはアメリカなど海外の航空機が続々と乗り入れ、国内線への参入も視野に入れていた。

電気通信省の初代航空保安庁長官に就任した松尾静磨（1903—1972）はサンフランシスコ講和条約の締結を目前に控え、民間航空事業の再建に奔走していく。航空禁止令の早期解除を見据えて民間航空会社の設立申請が殺到した。

私鉄各社や元パイロットたちの国内グループを統合することに松尾は腐心する。これに対して吉田茂首相の側近である白洲次郎らが外資導入派として立ちはだかった。国内か国外か民間航空の復活をめぐる両者は烈しく火花を散らす。

敗戦から日本航空誕生へ

松尾は現在の佐賀県武雄市で4人兄弟の次男として生まれた。松尾家は代々庄屋を務めた名家で祖父が創業した土木建築業・松尾組（松尾建設）は地元を代表する有力企業となっていた。

旧制佐賀中学（佐賀西高校）から旧制佐賀高校（佐賀大学）を経て九州帝国大学工学部機械工学科に進む。卒業後、東京瓦斯電気工業に入社し、航空エンジンの設計を担当した。

生涯を航空事業に捧げたいと願い、航空行政を

所管する通信省に入省する。時代は第2次世界大戦に突入し、欧米など連合国軍との陸・海・空における攻防が熾烈を極めていた。松尾は航空局に勤務し、各地の飛行場長や本省の課長を務める。



松尾静磨

敗戦後、マッカーサー元帥が率いるGHQの航空禁止令によって航空局は解散。軍用機は破棄され、民間機もすべて運航が停止した。戦後の省庁再編で松尾は初の航空保安部長となり、1949年に初代航空保安庁長官に任命される。とはいえ航空機の運航は連合国軍関係の外国機に限られていた。

転機はまもなく訪れた。マッカーサー専用機的首席パイロットに呼び出され、航空事業の再開を告げられる。たちまち民間航空会社設立の気運が高まり、日本商工会議所会頭の藤山愛一郎を筆頭に東急、阪急、南海、近鉄、日通、元パイロットによる国内グループが名乗りを上げ、白洲次郎を中心とする外資導入派も活発に動き出す。

白洲は吉田首相の意向に沿ってアメリカ航空資本による外資導入を目論んだ。戦後の食料不足に苦慮していた吉田は食料の輸入に充てる外貨の獲得を白洲に命じていた。白洲自身も国内の民間企業による航空事業は時期尚早と考えていた。

分散していた国内グループの一元化をめざす松尾や藤山は白洲派と対抗しつつ粘り強くGHQと交渉していく。そして1951年、国内民間企業や元パイロットが連合した日本航空が誕生する。

命を守るのが最大の使命

日本航空の初代経営陣として会長に藤山、社長に元日本銀行副総裁の柳田誠二郎、専務に運輸省航空庁長官となっていた松尾が選出された。GHQ参謀のアレン米空軍大佐は困難な交渉を最先頭でやり遂げた松尾を「絶望の中の勇者」と讃えた。

サンフランシスコ講和条約が締結され、日本航空のマーチン2—0—2もく星号が東京から福岡へ飛び立った。戦後における民間航空機の初飛行に際してパイロット・キャプテン＝機長の処遇問題が重役会で議論された。具体的には自動車による機長の送迎を認めるか否かが焦点となる。

当初は贅沢だから認められないという意見が大半を占めていた。松尾は真っ向から反論する。「彼らが職務に就くときは、会社の膨大な財産を預かる責任者であるばかりでなく、乗客の尊い命までを自分の判断だけで守らなければならない。そういう重大な職務に就く者が、電車で汗まみれになって飛行場に着き、疲れた体と不愉快な気持ちで仕事に就いてはならない。だからキャプテンだけは重役と同様に車で送り迎えするようにしてもらいたい」と強硬に主張して押し切った。同時に機長たちに対しても「キャプテンは常に健康に留意するとともに、品性を高めることに努力してほしい。諸君は外国に行けば民間の外交官である」と不断の自己研鑽を怠らないように訓示する。

乗客の尊い命を守ることが最大の使命と確信する松尾は1961年に2代目社長に就任してからも安全運航100%を心がけた。商売の観点に立つと航空機は製品であり、より質のよい製品を売ることが求められる。だから「自分の製品に対する世界中の人々の信用を得ることが一番大事だ」と経済誌のインタビューで答えている。

とりわけ「航空事業は人命を預かっているので、とにかく安全であることが質のよい根底で、お客さんの命を取るような企業は質の最悪のものだ」と安全性を軽視する風潮に釘をさした。社長在任

中は神経の休まる暇がなく地球上のどこかを飛んでいる日航機を想起する。天候が悪い日は帰宅してから会社に電話をかけて運航状況を確認した。問題がなければ「どうもありがとう。ご苦労さん」と言って受話器を置く日々がつづいたという。

ベテランの機長の決断

企業の本来のあり方として松尾は常日頃からワンマン経営を戒めていた。「企業というものは、社長一人が優れていても、たいしたことではないんです。全社員がそれぞれの能力を十分に発揮できるような、一人一人が気持ちよく働けるような職場づくりをしなければ業績は上がりません」と縁の下で安全運航を支える人々こそ会社の宝だと思っていた。早朝や深夜に整備工場へ足を運び、作業員をねぎらうことも少なくなかった。

無事故で社長を退任したあとも業界団体などの要職を歴任し、69歳で他界する。最後まで空にかかわる仕事を誇りにしていた。日本航空の礎を築き、人命第一の安全運航を徹底させたことから戦後航空業界の父と後世に伝えられる。

社長在任中の1966年3月4日、カナダ太平洋航空機が濃霧の羽田空港に着陸する際に滑走路で炎上し、多くの犠牲者が出た。事故の数時間前、羽田上空にいる日航機に着陸許可が下りていた。しかしベテランの機長は安全に配慮し、福岡空港へ向かう。ハワイから帰国する満員の乗客は機長の判断に不満を募らせ、コックピットの扉を叩くなど騒然となった。それでも機長は福岡空港に向かい、疲労困憊の乗客たちは日航が用意していたホテルに到着する。そのときテレビでは羽田空港で炎上するカナダ太平洋航空機の臨時ニュースが流れていた。乗客たちは機長の決断が正しかったことを思い知らされる。

翌日に開かれた記者会見で松尾は機長の行動についてこう語った。

「ベテランの彼ならば、自信があるから降りようと思えばできたと思うのです。しかし、あえて彼は安全第一を重視し、福岡に行ってくれました。おかげさまで事故には至りませんでした。私は彼こそ臆病者と呼ばれる勇気を持っていた素晴らしいパイロットだと感謝しています」。