



# 四十七年間仕事の思い出 “陸・海・空”

森 繁（1組）



私が大学を卒業して就職したのは、東京オリンピックが開催された年、昭和三十九年の三月でした。当時は、日本中五輪景気に沸く景気のいい時代で、交通関係に興味のあった私は、地元バス会社の南国交通を同期生三人で受験し、三人とも合格しました。

このころ南国交通には、本社の他に航空部、海運部、バス事業部、整備部の四部門があり、当時、会社は通信費節約のためと迅速な連絡網拡充のため、本社と各営業所および運行路線バス間を無線連絡で結ぶという計画を実施中でした。

受験の際、履歴書の資格欄にアマチュア無線免許取得と記入していたため、所属は企画課へ（課長と二人だけ）配属となり、早速紫尾山山頂に建設中であった中継局舎へ無線業者と何回か車で登り、アンテナ及び送受信機を設置し、無事三ヶ月後に完成しましたが、これが入社しての初仕事でした。

またこのころ鶴田ダムが完成したばかりで、今後の観光客の増加と夏休みのキャンプ客を見込んで、ダム周辺に展望台、キャンプ場を作る計画もあったため、ダム湖周辺に桜を植樹したりしていましたが、ダム完成後、見学者はぱったり減り、結局この計画は中止になりました。



昭和四十三年に本社海運部へ移動となり、阿久根く牛深、米ノ津く本渡、阿久根大島の各航路を運行していた海運部で、十管本部長から天下ってこられた柳田部長のもとで初めて船舶関係の仕事をする事になりました。

船にも車検と同じように定期検査があり、そのたびに天草の造船所のドックに上げて整備をしていましたが、これらの費用が馬鹿にならず業績も毎年赤字のため、本社にあった海運部を阿久根市に移すことになり、昭和

四十六年、阿久根へ転勤となり、夏休みになると毎年阿久根大島がロッジ、テントのあるキャンプ場として開設されるため、ひと夏ここでキャンプ村長として、アルバイト生を使って九州各地から押し寄せる行楽客の応対に追われることになりました。かねての阿久根での生活はのんびりしたもので、本社の片苦しさから開放され勤務時間が終わると釣り三昧という贅沢な毎日でした。

このような楽しい日は二年しか続かず、昭和四十八年、子会社である南国観光社へ出向を命じられ、川内営業所長として初めての管理職で親子四人、川内へ赴任しました。

バス会社社員の引越しは予備の路線バスを使って運転手が運んでくれるのでその点は楽といえました。

川内での仕事は女子事務員一名と貸し切りバス十両、運転手十名の体制で、所長の仕事は貸切営業と取ってきたツアーへの添乗業務、貸切の配車表作り、帰ってきたバスの清掃員（すべて運転手の奥様に委託していた）への指示、本社から派遣されてきたガイドの世話等雑多を極め、入社以来始めて責任ある職場となりました。

勤務時間も朝早い出発の貸切がある時は五時半起床、帰りの遅い貸切のときは午後十時ごろまで待機しているという、若い時でなければ出来ない業務の毎日でした。ただし事務所と社宅が同じビル内であったので何かと便利でした。

ここでの三年間で、川内市内の中学校の修学旅行のほとんどに添乗し、九州内はすべて回ったことが良い思い出となっています。

昭和五十年、出向を解かれ本社バス営業課へ転勤、久しぶりの本社勤務となりましたがこれも三年で終わり、昭和五十四年、鴨池空港跡にあった航空部貨物市内営業所への転勤となり、空港から到着する貨物の受け渡し配達等に従事することになります。

昭和五十六年、空港全日空貨物課課長へ転勤となり、いよいよ本格的に航空部門の仕事を担当することになりました。貨物代理店から夕方持ち込まれる航空貨物を課員と共にコンテナに積み込み計量し、機内での重量バランスを考慮して搭載準備をするのが毎日の業務でした。





新茶の季節になると羽田經由静岡行きの荒茶の搭載が集中し、他の荷物が積みきれないためチャーター便が運行されたりしたものです。お茶を満載したDC8チャーター機が滑走路ぎりぎりまで離陸するのを課員皆で冷や冷やしながら見送ったこともありました。

また貨物課在職中忘れられない思い出は、覚せい剤摘発に協力して犯人が逮捕され、県警本部長表彰を課全体で受賞したことです。予て空港交番からある人物あての航空貨物が着いたら教えてほしいと頼まれており、たまたまその人物あての封筒入りの荷物が到着したため、すでに窓口に取りに来ていた女性に渡す前に交番でX線写真を撮り、注射器等が入っていることが判明したため、何食わぬ顔でその客に引き渡し、出ていった後すぐ外に待機していた覆面パトに合図を送り、追跡して行って空港高速料金所で止めて持っていた物を開けさせて現行犯逮捕したというテレビドラマのような経験が印象に残っています。

昭和五十九年、空港管理部門へ移動となり、このころMBCラジオで放送されていた瀬川洋一郎さん司会の「エアポート情報」という、土日を除く毎日朝九時から空港から航空便の予約運行状況をお知らせする五分間の番組を担当することになり、毎朝早めに市内から自家用車で出勤し、放送資料の準備をし、九時前電話機の前に座って局からの連絡を待つという日が二年間続きました。

当時、市内から自家用車で通勤していたため、途中渋滞等により九時前に空港に着けそうも無いときは、事務所の女の子にピンチヒッターをお願いすることも度々でありました。

昭和六十年、日本航空担当所長となり、JALにとって初めての国内線となる羽田〜鹿児島間の運行が七月からに決まり、そのカウンター業務、運送業務を南国交通が担当することになりました。

当時、鹿児島空港は南国交通がハンドリングを担っていた全日空と東亜国内航空（のち日本エアシステム）の二社のみが運行しており、そこへ新規参入するJALに対しては二社からの風当たりが強く、同じ南国交通社員であっても航空会社からの圧力は強く、手助けすることは許されませんでした。

そのため、新たにJAL担当社員を男女十六名採用し、運行開始半年前から新人教育（羽田のJALヘーケ月派遣）、また航空機を滑走路に押し出すトローリングカ

ー及びマーシャリング（航空機がボーディングブリッジに入ってくるとき誘導する作業）の訓練のために、密かに全日空担当の運送課員から選抜された三名を成田に派遣して一ヶ月間訓練してもらいました。

そして迎えた昭和六十年七月二十日、羽田からのJAL第一便、当時最新鋭機ボーイング747SUDが満席の五百四十名を乗せて鹿児島空港に到着しました。折り返し羽田へ向かう便のハンドリングがうまくいくか全員緊張の中で作業を進め、出発のとき全員で滑走路脇に並び手を振って見送ったことが今でもはっきり記憶に残っています。

当初一日二往復で始まったJAL国内便はその後便数を増やし、平成十四年、日本エアシステムと経営統合し、現在一日三十便を各方面へ飛ばしています。

今では想像も出来ませんが、私が居た当時のJALは最高益を出しており、代理店であるわが社に対してもハンドリング手数料の契約更改の際は、こちらの希望する金額に上乘せしてくれるほど気前が良かったものです。また我々が使う事務所の個人用机、椅子、ロッカーも税務対策として全て新品に取替えてくれ、古い物は全て南国交通へ払い下げてくれるので会社としては有難く頂きANA、JACの事務所ですべて使わせていただいたものでした。

このように景気の良かったJAL担当時代にもっとも記憶に残っているのは、昭和六十年八月十二日の日航ジャンボ機墜落事故が起こったことでしょう。

当日業務を終え車で帰宅途中、竜ヶ水辺りでラジオが羽田発大阪行き123便の日航ジャンボ機が行方不明になっているとの臨時ニュースを伝えたので気にかけるが帰宅したことを覚えていません。

その後の大騒動は翌日出勤してから始まりました。同機には鹿児島県人も多数搭乗しており、遺体発見に合わせてその遺族の方々を東京へ送るために、お盆休みで全ての便が満席の中、優先的に乗せるために他社便にもお願いして、丁寧に送り出す作業が続けました。そのとき感心したのは、全ての遺族に東京から派遣されたJAL社員が専属担当者として付き添いお世話をしていたことでした。どうしても席



が取れないときは機長にお願いして、副操縦士の後ろの席（通称ジャンプシート）に乗せてもらったこともありました。

この事故をきっかけに、JALの業績が次第に低迷し、平成二十二年一月、会社更生法を申請しましたが、わが玉龍の先輩である稲盛さんが会長として就任し、その二年後には見事に再建を果たされたことは皆さんご承知のことと存じます。

空港における難関は結婚式の多いことでしょうか。若い社員が男女合わせてJAL担当だけで三十数名おり、年間何名かは寿退社、又は嫁を買ったということ、その結婚式に必ず招待され挨拶を頼まれます。この挨拶が苦手で苦労したものです。何回出席したか分からないくらい多く、今ではその存在すら珍しい仲人役まで二組頼まりましたことも思い出です。



平成三年三月、十一年間に及び空港勤務も久しぶりの転勤辞令により終止符を打ち、再びバス部門である鴨池にある鹿児島営業所へ帰ってきました。

ここでの一番の思い出は、平成六年の八・六水害でしょう。当日は午後から激しい雨が降り出し、夕方になって中央駅方面は水没して通れないとのことで、出発して行った帰宅客を乗せたバスが次々と営業所に帰って来だしました。

日生ビルのバスセンターでは、バスが水没しているとの連絡もあり、事の重大さを思い知ったのです。全営業所員協力してソーメンの炊き出しを行い、乾パンと一緒に車中で疲れ果てているお客さんに配って元気付けてあげました。

結局その晩は、客を乗せたままのバスを昔航空機の格納庫であった車庫の中に入れて、車中で一泊してもらいましたが、当日は迎えに来ようにも道路が寸断して来れず、このような結果になってしまいました。私たち社員も翌日夕方になってやっと帰宅できた次第です。

八期会もこの八月六日にサンロイヤルホテルで開催された玉龍同窓会総会の幹事当番だったことを契機に生まれたものであると後になって知りました。

バス営業所における最大の難関は、十二月の忘年会シーズンではなかったかと思えます。乗務員は市内各地の駐在地毎に忘年会を開くため、管理職としてその全てに招待され（会費は自腹）十回、忘年会に参加したこともあり、さすがに最後には体に変調をきたしたこともありましたが、今では楽しい思い出となっています。

平成五年、再び憂鬱なる本社へ、しかももっとも苦手な経理課長としての転勤でした。ここで二年間我慢して過ごし、平成七年、最後の部門である整備部資材課長へ。資材課は谷山陸運事務所近くの整備工場の中にあり、二十名ほどの誠実で職人気質の工員の方々と毎日は、阿久根でのんびりした生活を思い出します。一緒に敷地周りの花壇で野菜を栽培したり、課内ボーリング大会に参加したりしての心休まる三年間でした。

ここで六十歳の定年を迎え、陸海空を渡り歩いた三十六年間の南国生活にピリオドを打つことになるのですが、その後請われて、鹿児島県バス協会へ事務局長として再就職し、四代の専務理事に仕えながら、平成二十三年八月まで十一年間、七十一歳まで第二の仕事させて頂きました。

このとき役立ったのは、いやいやながら仕事した経理課時代に習得した経理事務だったのも皮肉なことでした。どこで何が役に立つかわからないものです。

ところで同期入社二人のうち一人は早期退職し、ひらおかバザールの社長となり、もう一人は東京支店長時に交通死亡事故を引き起こし、退職金を賠償金に充てるため退職してしまいましたが、今でも東京で元気に暮らしているのが救いです。

三十六年間、変化に富んだ楽しい職場を提供してくれた会社と、今までたいした病気もせず勤められた丈夫な身体に生んでくれた、今年百歳になる母親、そしてここまで不平不満も言わず、母の面倒を見ながら付いてきてくれた家内に感謝する次第です。（昭和四十三年、メキシコオリンピック開催中の十月、人事課にいた家内と社内結婚できたことが、この会社に入って一番の収穫だったと思っています）

いよいよ先は短くなりましたが、これからは社会の為と素晴らしい八期の仲間たちのために何かお役に立てることはないかと思案しつつ、妻と余生を過ごして生きていきたいと思います。