海外出張の思い出（ナイジェリア編④）

高島敬明

１９７９年（昭和５４年）７月にナイジェリアに到着して７日目の夕方、嫌な予感が的中しました。内陸部のサイト（カドナの現場）で人身事故があり、当社の大型クレーンが関係した死亡事故が発生したとの一報が入りました。総括のＳマネージャーに呼ばれＨマネと支店に急行しました。Ｓさんは、「短波無線電話なので詳しい内容は分からないが死亡事故は間違いなく起こっている。貴方の会社ではサイト責任者（当社Ｋ支店長）は事故報告で帰国、ラゴス港の責任者のＵ次長も交代、つまり高島係長あなたの職責が一番上席です。すぐに明日現場に向かってください。」と言います。私は、「私はまだこちらに来て７日目で右も左も分かりません。現場のカドナも工事の内容も地理も分からない私は適任とは思えませんが」とＳさんとＨさんに話しましたがつれない返事でした。「現在あなたはＮ社の最高責任者ですから。現地の警察も当然入るでしょうから当事者である会社のトップが行くのは当たり前です。警察の判断によっては当事者は拘束され裁判にならないとも言えません。まあ心配ないですよ、高島さん」と、言われました。万事休すです！

翌朝Ｈマネから１５時発のチケットが取れたからそれで行ってください、と言われすぐに１週間の出張予定で準備にかかりました。当日運転手のエマニエル大尉を急き立てて空港に行きました。国内線のカウンターには誰も見当たらず時々現れる航空会社の人も愛想笑いをするだけです。後ろを振り返るとなんと飛行機に向かって皆さん並んでいるのです。列の後ろの人に「カドナ行きの飛行機ですか？」と聞くとそうだというので急いで並びました。１５時発が随分と遅れ２時間くらい経った時、飛行機の扉が開くと皆さん一斉に走り出したのです。私はカバン一つなので競争では１０番の中に入っていましたが、大きな荷物を抱えたご婦人は大変でした。搭乗は終わり満席になりました。外を見ると２０～３０人くらいの人が拳を振り上げ抗議していました。後で聞いた話ですが国内線は必ずオーバーブッキングになっているのだそうです。袖の下で航空券を社員が個人的に売るのだそうです。日本の常識では考えられないことですが・・・・

薄暮の中飛行機は離陸しました。機内は電線の焦げるような匂いがし始め、何かあったらどうするのかと心配しましたが平穏に飛行を続けています。改めて機内を見回すと映画にでも出てくるような帽子を被った若い白人のご婦人がいます。白人の女性には必ず年取った黒人の女性が付き添っています。英国が統治した植民地だったからかな？ご婦人は農園主のお嬢さんかな？などと想像を巡らせているうちにカドナ上空に差し掛かったようです。飛行機は大きく旋回していました。真っ暗な下を見ると、なぜか大きな花火のような光がピカピカと玉になって見えました。飛行機も心なしかブルブルと振動が大きくなってきます。時計を見ると夜の９時は優に過ぎていました。乗客のざわめきが大きくなってきた時、機内放送が有りました。はっきりとは聞き取れませんが、「嵐で着陸は出来ません。カノー～」と言っているようです。私は直感的にカノーに向かうんだなと思いました。カノー空港は目的地のカドナから北に３００㎞の所にある国際空港です。３００㎞と簡単に言っても上越新幹線では、東京からおよそ新潟までの距離です。日本の運輸約款からするとカノー空港で降ろされて終わりだなと思いました。なるようにしかならない！と腹を決めて平然とした顔でいました。日本男児、企業戦士、頑張れ！と自分を鼓舞しながら少ない知識で最善の策を考えていました。何も解決策が見つからないうちに無事にカノー空港に着陸しました。他の乗客と一緒に飛行機を降りロビーに向かいます。先ほどの直径１ｍくらいのクジャクの羽の付いた大きな帽子のご婦人は、昔の貴族の服装の出で立ちで、他のご婦人たちと後から降り

てきました。すると迎えの？？人達と「良かったね」「疲れたね」とか言って盛んにハグを始めました。なんで？どうして？３００㎞も離れているのにと思いましたが農園主間での通信網でもあるのかもしれません。英国の植民地支配を垣間見たような気分がしました。

私には誰も迎えは当然ありません。ホテルに泊まり明日の朝カドナに飛行機で引き返すか？どうしたらいいのか分かりません。ロビーは段々と人も少なくなって来ました。その時私はＣ化工建設の制服を着ていました。ロビーの外からＣヨダ、Ｃヨダと何人か連呼しています。１０００ドル、８００ドルとかわめいています。やっと気づきました。車という手段があるのです。制服の威光は大変なもので、人のよさそうな運転手と３００㎞先のサイト事務所まで７００ドルで合意しました。出発は夜中の１２時を回っているようです。車はダットサンブルーバードで前と後ろが丸く下がっているような形状の初期のブルーバードでした。名車と言われただけあって古い車でしたが流石に日本車です。頑張って走り続けました。町を過ぎると全く暗くなってきます。そのうちお腹が空いて来ました。お昼から何も食べていなかったことに気が付きました。胴巻きには会社から何かあったら、と持たせてくれたお金２０００ドルがずしりと重く感じてきました。こんな状況なら運転手の仲間に殺されても分からないな！と心細くなってきます。外を見ると原住民の家々が見えます。真っ暗闇の中、丸い三角の土饅頭のような家が点々と見えます。室内の明かりは蝋燭か油の火でしょうか？中には何人か人がいる気配です。すっと一人の男が立ち上がりますとその黒い影が大入道のように、蝋燭の火の揺れに連れてゆらゆらと大きくなったり小さくなったりするのです。非常に幻想的ですが別世界にでもいるようで非常な恐怖心を覚えました。車はいくつかの部落を過ぎて行きます。極度の緊張感からか一睡もしないうちに、明るくなった明け方、昨夜の雷雨のためぬかるみの中無事現場事務所に到着しました。

事務所には私の到着を待ち望んでいた名古屋支店

炎天下の路地裏・肉と焼き肉のお店

の部下のＳ君が出迎えてくれました。知り合いに出会って安心したのか疲れがどっと出てきました。私としてはアフリカの全くわけのわからないラゴスに着任したと思ったら、すぐに１０００キロ離れたアフリカの何も分からない現場に向かわされ、さらに３００キロ離れた空港に投げ出され何も分からない事件事故の真っただ中に放り込まれたと不満だらけの気持ちでした。

そんな中このジョブの最高責任者ＡプロジェクトマネージャーとＣ化工建設に出向していた私の直属の部下のＳ主任から私への尋問が始まりました。問題になった点は、私が全く関知していないことでしたが現地の警察が入っていますので簡単な話では済まされないことばかりです。下手に返答もできません。事故の状況など全く説明されずに最初から当社の責任問題に関することばかりです。一つは今回事故を起こした運転手の経歴についてです。Ａプロジェクトマネージャーは当社から提出した運転手（事故当事者）の職歴内容について「『２０トン小型クレーン運転経験を１２７トン超大型クレーンの運転経験が５年とベテランの運転手である』との虚意の報告が書かれている」と、わけの分からない私に向かってまくしたてるのです。「そうだよな。Ｓ君」。

私は、私が頼りとしているＳ主任を見ました。出向中とはいえ上司の私に対して彼が冷たく、私を突き放したのには非常なショックを受けました。

次期役員候補だと言われているＡプロマネにとっては自らの責任にはしたくないのでしょう。１時間くらいの尋問が終わってようやく現場の安全責任者に引き渡されました。以下は次号に回します。

（つづく）