



雄飛

健康
友愛
自律

行方市立麻生第一中学校 学校通信

平成23年11月2日発行 No.22

<http://www.sopia.or.jp/asofjh/asou/>

E-mail asoufjh@sopia.or.jp

シリーズ 進路・生き方2

「絶対にパイロットになるんだ」

全日空グループ 第1号の女性パイロット 小林郁子さん

飛行機に乗ったのは、大学4年で出かけたサイパン旅行の時だけ。自分が操縦かんを握る姿など想像したことすらなかったが、コックピットの中はあまりにも魅力的な空間だった。

「機体が浮き沈みしたり、翼を傾けて飛んだり……。車では味わえない『3次元の世界』のとりこになりました」。小林郁子さん(37)は、13年前を振り返る。



当時24歳。大学を卒業し、映像編集スタジオに就職して1年目の秋だった。テレビやカラオケの映像制作の現場を走り回る生活に不満はなかったが、この日を境に、飛ぶこと以外は考えられなくなった。

書店で「パイロットになる方法」が書かれた本を買い、そして知った。旅客機のパイロットを自社養成する大手の航空会社は、原則として採用を新卒者か自衛隊出身者に限っている。となると、パイロットに必要な資格を自分でそろえるしかない。そのための費用を調べると1000万円に上った。

「1年に100万円ずつ貯金して、10年で何とか」。そう思いを定めた。

映像編集スタジオを辞め、テレビ局で派遣社員として働きながら、三つのアルバイトを掛け持ちした。自分に課したノルマは月10万円の貯金。自家用操縦士免許を取るため、1年後、米国へと飛んだ。免許を手にして日本に戻ると、今度は建設会社の現場事務所の事務員になった。

30歳を前に、初めて年齢のことが頭をかすめた。この時点で取得済みの資格は自家用操縦士免許だけ。ゴールまでの道のりが遠く感じた。

「とにかく空を飛びたい」。割安で事業用の免許が取れるヘリコプターの操縦士へと目標を切り替えた。そして再度の渡米。2年間で事業用ヘリの免許を取得した。「これで飛べる」

しかし、ヘリ操縦士にはなれなかった。32歳。警察や消防などは、年齢制限に引っかかって門前払いを食わされた。「操縦中にトイレに行きたくなったら、あなたどうするの?」と言われて、「女性」というもう一つのハードルの高さを実感したこともある。

「年齢と性別は、努力ではどうにもならない。初めて落ち込みました。もうダメかも、なんて」でも、自分は飛びたい。もう一度、飛行機のパイロットを目指す以外に、残された道はなかった。

再びアルバイトに明け暮れる生活で資金をためた末に、また米国に飛び、事業用操縦士など三つの免許を取ったのが34歳。最後に日本で半年間学校に通い、「計器飛行証明」という10個目の資格を取った。

貯金がなくなり、代わりに、航空会社にパイロットとして就職するための資格がそろった。初めて小型機に乗った日から、11年が過ぎていた。

愛知県の中部国際空港内に、「エアーセントラル」(旧・中日本エアラインサービス)という航空会社がある。同空港を拠点に、国内12路線を持つ。知人から、この会社に求人があると知らされた時の興奮は、今もはっきりと覚えている。面接では11年間の思いを伝え、その日のうちに採用が決まった。2004年8月だった。

05年5月7日。鳥取の米子空港を飛び立ったプロペラ機「フォッカー50」のコックピットで、小林さんは操縦かんを握っていた。

全日空グループでは第1号の女性パイロットとして、この日が客を乗せての初飛行となった。中部国際空港に到着して地上に降り立った時、頭上には、パイロットになると決意した日と同じ青空が広がっていた。

「夢を持つことは誰にでもできるけど、あきらめてしまう人と、あきらめない人がいる」。屈託のない口調がすがすがしい。

今は週に4~5日、1日4フライトをこなす。日本の旅客機パイロットで女性は非常に少なく、自費で資格を取った人も珍しい。

昨年暮れ、パイロットを夢見る20代の女性から、アドバイスを求める手紙が届いた。「甘くはないですよ」。返事にはそう記した。

安易に勧めることより、まずは自分が優秀なパイロットになること。それが、同じ夢を持つ女性たちの道を広げると信じている。そのためには初心を忘れないことだ。だから家の本棚には、今も「パイロットになるための本」を置いている。(水野哲也)

(2006年4月16日 読売新聞より)

