

日航ジャンボ機巨大 UFO 遭遇事件の真相

ないはずの文書（[注1](#)）が出てきて分かったこと

グッチ

これはさっと読める読み物ではなく、文書を照合し事実を検証したドキュメントです。
このドキュメントが寺内機長の汚名を晴らす決定的資料と見なされることを願っています。
なお、本論へのご意見、ご感想は gucci_225@yahoo.co.jp へお寄せください。

もくじ

はじめに	4
第一部 事件の経過	4
奇妙な灯火を発見	6
別に完全な交信記録があるのだろうか	8
機上気象レーダーで巨大 UFO を捕捉	1 3
3つのレーダーがほぼ同時に JAL 機近くの飛行物体を捉えたことは極めて確度の高い証拠となる	1 7
2つの飛行物体が JAL 機に急接近する	1 7
交信不能となる	2 0
巨大 UFO 現る	2 2
巨大 UFO から逃れるために下降	2 5
JAL 機からの巨大 UFO の目視と地上からのレーダーでの捕捉がほぼ同時に起こっていることも UFO 目撃の補助的な証左になるだろう	2 8
3 6 0 度旋回で巨大 UFO を振り切ろうとする	2 9
交信記録への信頼が揺らぐ	3 6
ユナイテッド機とすれ違う	3 8
巨大 UFO はすれ違った瞬間、ユナイテッド機についていった？	4 4
2機の飛行物体の色に航空機を表す赤がない	4 8
この交信記録の、レーダーに捕捉された未確認飛行物体のリアリティは否定できない	4 9
第二部 日航機巨大 UFO 遭遇事件の真相を探る	5 0
事件後酷い仕打ちを受けた寺内機長	5 1
日航クルーの1回目の聴取（1986年11月17日）	5 5

<u>航空局による事故報告書</u>	5 5
<u>寺内機長の 1 回目の聴取内容(1986 年 11 月 17 日)</u>	5 7
<u>副操縦士の証言 (1987 年 1 月 5 日)</u>	6 1
<u>副操縦士も少なくとも最初の 2 つの不思議な光は目撃し、明らかに星ではないと断言/ 気象レーダーの映像も経験上飛行物体だとしている</u>	6 2
<u>機関士の証言 (1987 年 1 月 15 日)</u>	6 2
<u>機関士が飛び去る巨大 UFO の光を目撃した可能性がある</u>	6 3
<u>航空のプロである 3 人が揃って同じ主張をする目撃証言の価値を航空局の結論は軽視もしくは無視している</u>	6 3
<u>寺内機長の 2 回目の聴取 (1987 年 1 月 2 日)</u>	6 5
<u>如何にマスコミは事件を嗅ぎつけたか</u>	6 9
<u>日米のマスコミの記事</u>	7 0
<u>松本零士がコメントを寄せた</u>	7 2
<u>マスコミに漏れた管制官たちの体験</u>	7 7
<u>レーダーの UFO 映像=ゴースト論に管制官自身が異を唱えた</u>	7 9
<u>管制官リッチは JAL 機が UFO に遭遇した空域ではレーダーにゴーストが出ることはないと言</u>	7 9
<u>管制官ヘンリーもレーダーで未確認物体を捕捉していたことを証言 (1986 年 11 月 19 日/ 1987 年 1 月 6 日)</u>	8 0
<u>航空局は管制官ヘンリーの証言についていた都合の悪い原注を記者会見では省いた</u>	8 1
<u>リッチも未確認物体のレーダー捕捉を証言した (1987 年 1 月 7 日)</u>	8 3
<u>見習い管制官アーニクもレーダー映像を見ていた</u>	8 4
<u>管制塔にいた上司たちの動き</u>	8 5
<u>監督官ジョセフ・ロリンズの否定的証言 (1987 年 1 月 9 日)</u>	8 6
<u>担当責任者ステファنزの証言 (1987 年 1 月 9 日)</u>	8 7
<u>レーダーデータ調査官たちの否定的証言</u>	8 8
<u>航空局広報部の周到なマスコミ対策</u>	9 0
<u>JAL 機が見ていたのは木星だという説は明らかな間違いである</u>	9 9
<u>ステュック怒り狂う</u>	1 0 1
<u>エリアスはレーガン大統領の科学顧問に JAL1628 事件を報告していた</u>	1 0 2
<u>キャラハンのプレゼンは実際にあった</u>	1 0 2
<u>1987 年 3 月 5 日の記者会見</u>	1 0 4
<u>航空局はこの JAL 機 UFO 遭遇事件との関りを 1987 年 3 月 5 日の記者会見をもって終わりにすることを宣言し、幕引きをした</u>	1 0 8
<u>レーダーに映った UFO 映像記録の否定</u>	1 0 8

<u>広報部官ステュックは、交通部の「確認も否定もできない」</u>	
<u>という慎重な結論から「否定」だけを取り出していた</u>	1 1 3
<u>レーダーデータの中身を実際に調べてみる</u>	1 1 6
<u>UFO 映像＝無関連返信波（ゴースト）説は間違いである</u>	1 2 2
<u>アンカレッジ航空局管制センターが JAL 機追跡に使用したレーダー</u>	
<u>は軍のものだった</u>	1 2 4
<u>分離像 split image</u>	1 2 7
<u>分離像と管制官が捕捉した飛行物体とは関連性がない</u>	1 2 8
<u>機長は UFO マニアとしてその目撃証言の信用性を貶められた</u>	1 3 0
<u>1987 年 1 月 11 日寺内機長はアラスカ上空で再び UFO を目撃した</u>	1 3 1
<u>レーダースコープにウェザークラッターが見えていた</u>	1 4 4
<u>アラスカ上空ではその後アラスカ航空機の UFO 目撃もあった</u>	1 4 4
<u>寺内機長らの態度を評価していた関係者もいた</u>	1 4 6
<u>連邦航空局事故調査部元主任キャラハンの内部告発証言を検証する</u>	1 4 8
<u>交信内容に関してキャラハンの記憶違いが目立つ</u>	1 5 3
<u>2001 年版と 2017 年版の違い</u>	1 5 4
<u>補遺(2001 年版にあったけれど 2017 年版では省かれた部分)</u>	1 5 4
 <u>エピローグ</u>	1 6 0
<u>パイロットの UFO 目撃について NASA の科学者ヘインズが語ったこと</u>	1 6 0
 <u>注</u>	1 6 4
<u>資料 1</u> 機長覚書全文	1 7 7
<u>資料 2</u> 交信記録全文	1 8 3
<u>あとがき</u>	2 0 2
<u>筆者プロフィール</u>	2 0 3

はじめに

フランス産のボジョレー・ヌーヴォーが評判のワインであることは広く知られているところだ。以前は生産者が競って早めに出荷しようとして質の悪いワインまで出てきたため、1967年にフランス政府が解禁日を定め、11月11日→11月15日と変更したあと、1984年からは11月の第3木曜日に定めたという（[注2](#)）。

奇妙な事件がアラスカ上空で起こった1986年の11月第3木曜日は11月20日だった。

その解禁日3日前の11月17日、JAL1628貨物便の747ジャンボジェット機はボジョレー・ヌーヴォーを満載しアイスランドのケフラビック空港を立って一路アラスカ・アンカレッジに向い夜間飛行をしていた。

乗員は機長の寺内謙寿（てらうちけんじゅ、左座席、当時47歳）、副操縦士の為藤隆憲（ためふじたかのり、右座席、39歳）、機関士の佃喜雄（つくだよしお、33歳）の3名だけだった。

フランスでボジョレー・ヌーヴォーを積み込んだこの日航貨物機ボーイング747のルートはフランス・パリ — アイスランド・レイキャビック — （北極回り） — アラスカ・アンカレッジ — 東京であり、事件は寺内機長らのクルーが担当したアイスランド — アラスカ間で起こった。

フランスのパリから東京に直行せずに複数の空港を経由するのは、その方が貨物の搭載量を増やせるからだという。直行する場合は燃料が重くなり、その分積載するワインの量が減ることになるわけだ。

北極圏回りのルートは経済的であるために選ばれたが、11月中旬には太陽がほとんど現れない闇夜が続く。しかしベテラン機長たちにとって、それは何が潜むかも分からないような恐怖を呼びこす闇ではなく、乗客がいない貨物機ということもあって、気楽なフライトとなっていた。UFOに追い回されるという緊急事態が起こるまでは。

第一部 事件の経過

JAL特別機は1986年11月17日現地時間20時42分、アイスランドのケフラビック空港を飛び立った。

以下、1987年1月9日にアンカレッジ連邦航空局航空交通部のケンティン・ゲイツ Quentin J. Gates が作成したアンカレッジ・管制センターの通信記録（青で表示）をベース

に、緊迫したやりとりの実際を再現していこうと思う。これは 2018 年 9 月 21 日になって初めて公開された関連文書の 1 つ(公文書番号 733667-001-015、これ以降 733667-は省略)である。

もう一つ使う資料は寺内機長が 1987 年 1 月 2 日、2 度目の聴取を受けた時にアンカレッジ連邦航空局に提出した日本語による覚書である(深緑で表示、001-006)。この覚書は機長が 1 月半ほど前の体験を記憶に基づいて記録したものであるが、機長が思い出した事件経過の順番は必ずしも発表された通信記録(001-015)と一致しない。驚愕の体験中の記憶では無理からぬことだと思われる。しかしながらこの覚書は実際の体験者の証言として事件の真相を明らかにするための重要資料と言える。

なお、覚書を航空局に提出した時には航空局アラスカ支部職員の Sayoko Mimoto が訳した英訳版(001-007)も添付されており、米国連邦航空局の局員や記者たちはその英訳版を読んだわけである。彼女は寺内機長らクルーの 2 回目の聴取の際も立ち会い、特に佃機関長の聴取ではずっと通訳をしている。

初めは事件の始まる前の状況を説明する寺内機長の覚書から引用する。その後、通信記録で事件の経過を追いながら、随所に該当する覚書部分を挟んでいく。しかし覚書の展開は記憶違いで実際の展開と前後することもある。巻末の[資料 1](#)には覚書全文をそのまま掲載しておく。また交信記録を、注釈や覚書の挿入なしの通しで読みたい場合は巻末の[資料 2](#)を参照できる。

なお交信記録には距離がマイルで表されているが、航空航路で使われるマイルは海里であって 1 マイル=約 1.852km である。通常の 1 マイル=約 1.609km ではない。km に換算するときは海里を用いている。

「(前略)

我々のとった飛行コースは、グリーンランド南東部より、大氷原のグリーンランドを横切り、グリーンランド中部西岸に位置する米軍基地のあるチューレへと直行のコースをとった。

グリーンランド上空の飛行は、月も満月に近く、右前方上空にあり、夜間飛行としては視界も広く開いて良好ではあったが、しかしながら気流が不安定で、2 時間ぐらい揺れたが、旅客便の厳しさを思うと、比較的気疲れせずにすみまず順調なフライトではあった。

チューレを過ぎた後、北極海航空路シェラに沿って、カナダ領極地北部を南西下しカナダ北岸のシングルポイントを目指した。

カナダ領シングルポイント(北緯 68 度 55 分西経 137 度 15 分)上空でエドモントンセン

ターに位置通報を行ったのがアラスカ時間で午後4時52分頃であった。

月も真後にまわり、水平線上近くにあるせいか、周囲はすっかり漆黒の闇と化していた。

エドモントンセンターからはアラスカ領空へ移行する地点ポタットでアンカレッジセンターとコンタクトせよとの指示を受けた。ポタットはアンカレッジの北北東約480哩、約890kmの位置にあり北緯67度56分西経141度がその地点である。

午後5時5分ごろにアンカレッジセンターと交信が開始された。事前に承認を受けている我々の飛行コースはジェット529でフォートユーコン直行でネナナへ、ジェット125でトルキートナー、テュイガー経由アンカレッジというコースである。

アンカレッジセンターはトランスポンダーコード（識別番号）を指示すると同時に我々をレーダースコープ上に捕捉し、トルキートナーへの直行を指示して来た。

指示に従って直行コースをとるために、左旋回を開始した。

異変はその直後に発生したのである。

奇妙な灯火を発見

旋回方向に何かわからぬ光がある。トルキートナーへ向かって針路を決定し水平飛行に移ると、30度左前方、下方約2000フィート（600m）に航空機の灯火らしきものが、我々と同方向、同速度で移動している。我々の高度は35,000フィート（10600m）、速度は900km/hから910km/hであった。

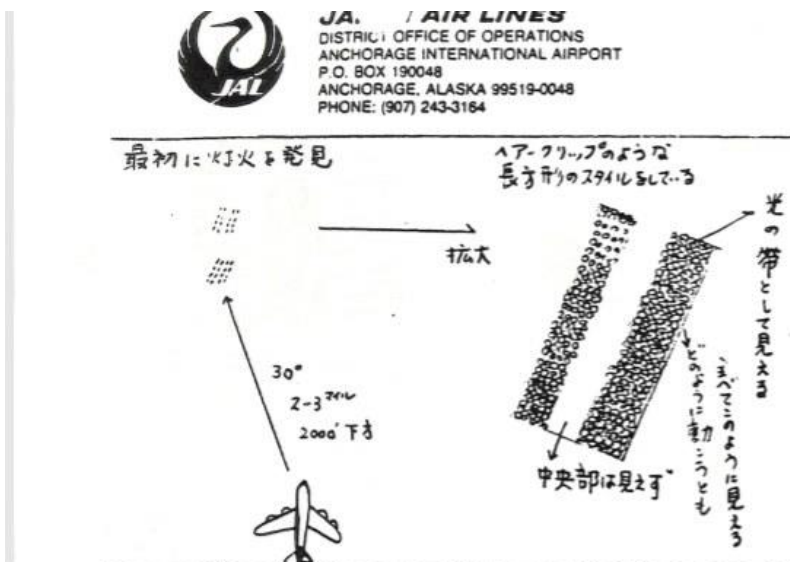


図1. 機長が1987年1月2日に覚書と一緒にアンカレッジ航空局に提出した図(001-006)

通信の傍受の段階でも、目視の段階でも、今まで発見していなかったもので、特別任務の

軍用機か、2機の戦闘機ではないかと、あまり気にとめなかった。数分経過したが依然としてその位置は変わらない。

以下、時刻に使っている UTC (Universal Time Coordinated) は協定世界時。アラスカ時間は UTC マイナス 9 時間である。UTC 2:19 がアラスカ標準時の前日 17:19 に相当。

気になりだした頃合に為藤ファーストオフィサーが確認のためにアンカレッジ・センターを呼び出した。我々の近くを飛行している航空機の情報を知らせよ。

UTC 2:19.15 JL1628 (JAL1628 便のこと。以下「JAL」と記す)

アンカレッジ・センターへ。こちら日航 1628。7 時の方向に航空機を捉えているか。

7 時の方向はおかしい。覚書にあるように 30 度左前方なら 11 時の方向だ。交信記録のテープを書き起こしたとき、雑音交じりの交信であるため eleven o'clock を seven o'clock と聞き間違えたと思われる。実際次の交信では「当機の正面」と言っているので、11 時のはず。なお JAL からの UTC 2 時 19 分 15 秒以降暫く交信は為藤副操縦士が担当していた。19 分 36 秒の通信も副操縦士であることが分かっている。

なお、この 2:19.15 時点の JAL 機の位置は航空局作成の JAL 機航路チャート(001-13)から読み取ると北緯 66 度 30 分、西経 144 度 24 分であり、フォート・ユーコンの東(やや南寄り) 20 マイル(38km)になる。

アンカレッジセンターからは、北部空域ではほかの航空機はないとの返答が来た。おり返し、我々は航空機の灯火を目視していると報じた。

UTC 2:19.24 R/D15 (アンカレッジの航空管制センター、セクターR&D15、管制官はカール・ヘンリーCarl E.Henley 1 人。以下「アンカレッジ R/D15」と記す)

日航 1628 へ。もう一度言ってくれ。

UTC 2:19.28 JAL

そちらで当機の正面に航空機を捉えているか。

UTC 2:19.32 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。捉えていない。

UTC 2:19.36 JAL

こちら日航 1628。了解。我々は正面約 1 マイルに 2 機の飛行物体を目視している。

(注：航空距離の 1 マイルは 1 海里=1.852 km)

UTC 2:19.49 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。了解。そちらでは…その飛行物体が何であるか確認できるか。

UTC 2:19.58 JAL

我々には分からないが、現在、飛行物体を目視中。

UTC 2:20.04 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。了解。その物体の監視を継続せよ。物体の高度を言ってほしい。

UTC 2:20.14 JAL

う〜ん、こちらと同じ高度だ。1628 より。

UTC 2:20.21 航空局 R/D15

日航 1628 へ。了解。そちらの高度を上げるか下げるかの対応をするのはどうだろう？

(注：以下 2:21.19～2:21.56 は 1987 年 1 月 9 日版の交信記録[001-0015]ではなく、記者会見で配布された 2 月 4 日版[001-011]にだけある)

UTC 2:21.19 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。もし飛行物体のタイプを識別できたら、見てほしい。それが軍用機なのか民間機なのか。

UTC 2:21.35 JAL

こちら日航 1628。タイプを識別することはできない。しかし航行灯(navigation light)とストロボ灯(strobo light)は見える。

UTC 2:21.48 アンカレッジ R/D15

了解。ストロボ灯(strobo light)と衝突防止灯(beacon light)の色を言ってくれ。

UTC 2:21.56 JAL

色は…白と黄色だと思う。

ゲイツが作成した 1 月 9 日版は交信音声を書き起こしを省いてベタに文字化してある。編集版はアラスカ航空局広報部官のポール・ステュック Paul Steucke がゲイツの交信記録から、かなりの数の交信を省いて 2 月 4 日に作成している。それなのに、その編集版にしかない交信部分があるというのも不思議だ。ここで疑問が湧く。

別に完全な交信記録があるのだから

ちなみにゲイツは 2 月 4 日版よりさらに内容を簡素化した要約版を 1986 年 12 月 18 日に出している (001-012)。こうしてみると交信テープから起こした交信記録は何種類もありそうである。

事実、アラスカ航空局航空交通部門の責任者ヘンリー・エリアス Henry Elias (ファーストネームに Hank を使っている場合もあるが Henry に統一表記する) からステュックに宛

てた 1987 年 2 月 6 日付書簡 (001-003) に、1 月 7 日に他部局に FAX で急送した交信記録 (1 月 6 日付) のことが言及されている。

まとめると、交信記録は少なくとも①1986 年 12 月 18 日付の暫定要約版(001-012)、②1987 年 1 月 6 日付のもの (残っていない)、③1 月 9 日付のもの(001-015)、④2 月 4 日付の記者会見用の編集版(001-011)の 4 つがある。3 月 5 日の記者会見では交信の音声テープも記者に提供されたので、交信記録の改竄は難しいように思えるが、どうなのだろう。論者はそのテープを入手していないので判断できない。

なお、以降の交信記録に下線を引いた通信は、③にはあるが④の記者会見用の編集版では省かれているものである。特に重要な交信が省かれている箇所もあり、航空局 (広報官 ステュック) の意図を読み取る材料となるだろう。

UTC 2:22.36 JAL

ちょうど今 (聴解不能)

UTC 2:22.41 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。音声不明瞭だ。周波数を 133.1 に変えてくれ。

UTC 2:22.46 JAL

了解。133.1 にする。

UTC 2:22.48 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。了解。

UTC 2:22.52 JAL

サンキュー。

UTC 2:22.55 JAL

アンカレッジ・センターへ。こちら日航 1628。航行高度 35000 フィート。

又、飛行高度付近に雲はないかと数度質問して来た。

下方の山合いに、はり着くような、まばらな雲があるだけで、中層高層にも雲はなく気流も安定していて、きわめて快適な状況であった。

どうもレーザー光線の発達に伴って、雲を利用して映像を描き、それらしい動きをさせることが多くなっただけらしい。多分コントローラー (注: 管制官のこと) はその事を心配しているのかも知れない。

JAL 機が飛んでいる中高層には雲がなく、機上の気象レーダーにも上空には雲が映らない良い天気だったわけだ。このことも今後起こる現象を判断する上で重要なポイントの 1 つになる。

UTC 2:23.00 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。了解。雲はあるか。上とか下とかに。

UTC 2:23.05 JAL

下。我が機の下にある。日航 1628。

UTC 2:23.10 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。了解。

覚書では「数度質問して来た」とあるが、雲に関する質問は数度ではなく、これ 1 回しかない。交信記録が全ての会話を載せていない可能性もあるが。

極地のツンドラ地帯まで来てのレーザー実験などあるまいなど考えながら左前方に行く灯火を見守った。

どうも 2 つの灯火の動きが、通常考えられる航空機の動きと異なる。2 匹の子熊がじゃれあっているように動き出した。

距離は十分に離れているし動きも大きくなく危険も感じられないため直行コースに沿って南下を続けた。

もしかして UFO と言われるものかも知れないから写真にでも撮っておけば後でわかるかも知れないと、コックピット後部に置いていたカメラバッグを持って来てもらい撮影に入った。依然として状況は変わらないが、灯火は異常な動きを示している。

機関士の聴取記録(001-010)によるとカメラを持ってきたのは機関士である。

風景写真を主に撮影するために ASA100 のフィルムを使用、オートフォーカスで目標に向けたが、焦点が合わず、レンズは伸縮を繰り返す。

オートフォーカスをマニュアルに変えシャッターボタンを押したが、なかなか今度はシャッターが閉まらない。そのうちに飛行機も微妙に揺れるし、全く撮影についてはあきらめ、カメラを収納し、灯火を監視することにつとめた。

(中略)

しばらくしてから、軍関係の航空機もない、地上のレーダーにも我々の機影以外はないと再度知らせて来た。

UTC 2:23.13 JAL

現在、標的、飛行物体は消えた。今は見えない。

UTC 2:23.19 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。了解。レーダーにも反応がない。

UTC 2:23.26 JAL

こちらも見えない。

航空局の地上レーダーが捉えていないという通信は UTC 2:19.32 に続いて UTC 2:23.19 が2度目なので、「再度知らせてきた」ことになり、覚書はこの交信記録の箇所当てはまる。しかし、軍関係の飛行機がないという通信は、2分後の 2:25.57 に出て来る。

このあと米軍の管制も応援に加わり、航空局の管制とのやりとりが行われ、JAL 機 UFO 事件は次第にヒートアップする。

UTC 2:23.35 ROCC

1,2 どうぞ

(ROCC は交信記録の凡例には地域作戦司令 Regional Operations Command Center, Military, AF とあるが、具体的にはエルメンドルフ Elmendorf の空軍基地のこと。以下「軍司令部」と記す。なおこの基地とアンカレッジ・センターのあるアンカレッジ空港は近い。

アンカレッジ空港 : N 61° 10'28 W 149° 59'47

エルメンドルフ基地 : N 61° 15'05 W 149° 48'23)

UTC 2:23.37 アンカレッジ R/D15

見てほしいんだが、フォート・ユーコンの南約 40 マイル (約 74km)、そこに、コード 1550 の航空機 (注: JAL 機のこと) がいる。その近くに第一標的 (注: レーダーが捕捉目標としているターゲット) が見えるかどうか教えてもらえるだろうか。

航空局作成の JAL 機の航路チャートで調べると、2:23.37 時点での JAL 機の位置は北緯 65 度 59 分、西経 145 度 15 分となり、フォート・ユーコンの南約 35 マイル (66km) となる。四捨五入すれば「フォート・ユーコンの南約 40 マイル」と言えるが、やや大雑把である。

UTC 2:23.51 軍司令部

OK、待ってくれ、レーダーの到達距離を延ばしてみる…そのままちょっと待って…自動応答コード 1550 だな。

UTC 2:24.09 アンカレッジ R/D15

その通り。

UTC 2:24.11 軍司令部

ちょっと見てみよう。

UTC 2:24.13 アンカレッジ R/D15

高度は 35000 フィート (約 10670m) だ。

UTC 2:24.14 軍司令部

OK、もうひとつのレーダースコープに切り替えてみる。

UTC 2:24.17 JAL

こちら日航 1628。

UTC 2:24.19 アンカレッジ R/D15

OK、何かあるか見てみる。すぐ返事する。

UTC 2:24.21 軍司令部

OK。R-F。

UTC 2:24.50 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。飛行物体の目視はまだ続いているのか。

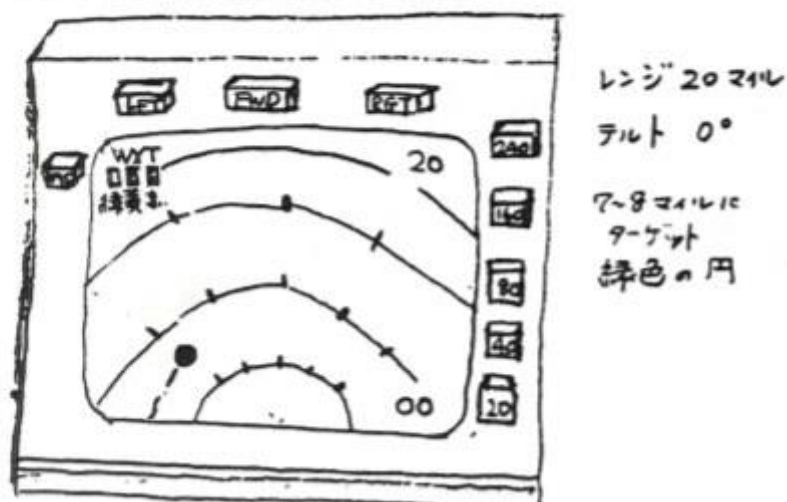
UTC 2:24.53 JAL

続いている。当方…レーダー、コンタクト…（以下聴解不能）

この交信記録をテープから書き起こした航空局航空交通部のゲイツは 1986 年 12 月 18 日付の書類に交信記録の要約を載せているのだが(001-012)、その中で、UTC 02:25 に「JAL 機が機上レーダーで 11 時の方向 8 マイルに飛行物体が見えていと航空局管制に連絡した」と記している。02:25 は 02:24.53 のことだろう。しかし 1987 年 1 月 9 日付で交信記録を発表した時は上記のように、ほとんど聴解不能の中でレーダー、コンタクトという言葉しか拾えていない。こちらの方が正式記録のはずであり、要約版はほぼ聴解不能の内容を前後の通信内容に憶測を加えて書いたと思われる。しかし管制官の応答内容などを考えると、正しい推測と言える。航空局広報官のポール・ステュック Paul Steucke もこれにならっている。彼は UFO 否定論者フィリップ・クラス Philip Klass に送った 1987 年 4 月 17 日付の書簡に JAL 機の航路と交信内容との関係をまとめたマップを同封していたが、そのマップではこの 2:24.53 に、JAL 機の機上気象レーダーが物体を捉えた（コンタクトした）と断定している。

向に距離 7 ないし 8 マイル (13 km~15 km) に大きな緑色のまん丸の物体が現れたではないか。

デジタル WX レーダーで補足した時の図



(図 3.001-006)

アンカレッジセンターへ機上レーダーでは 10 時の方向 7 ないし 8 マイルに捕捉しているが、地上でも捕捉出来ないかと質したが、地上局は全く捕捉出来ていないようだ。

機上レーダーで航空機を捕捉する場合は通常、赤色で表示される。機体の使用されている金属の種類が違うのだろうか。

この機上気象レーダーに捉えられた「大きな緑色のまん丸な物体」は、この後接近する小型飛行物体ではなく、さらにあとに目視する巨大 UFO だと思われる。2 機の小型飛行物体は前方 2~3 マイル(約 4~6km)の距離にあった (図 1 を参照)。それが 500~1000 フィート (150~300m) まで急接近する (機長 2 回目の聴取、後述)。その急接近の前に機上レーダーで 7~8 マイル (13~15km) 前方にいる巨大 UFO を捉えていたことになる。

以降、飛行物体が距離 7~8 マイル (13~15km) にあると表現されている場合は巨大 UFO のことだと思うと理解しやすくなる。

なお、「地上では全く捕捉できなかったようだ」という箇所は以下の交信に対応していると思われる。

UTC 2:25.02 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。了解。レーダーにヒットがひとつある。JAL 機の後ろ 6 時の方向約 5 マイルだ。これか？

UTC 2:25.12 JAL

違う。11 時の方向、8 マイル、同高度だ。

UTC 2:25.18 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。了解。

航空局の管制は JAL 機の後方にいる飛行物体をレーダーで補足したと JAL 機に告げているが、JAL 機クルーが機上レーダーで前方に見ているものとは方向が違う。2 機の小型飛行物体も前方にいたので、それとも違う。管制が JAL 機の後方に捕捉したらしい物体が何であるかも興味を引くところだが、ここは、地上の管制のレーダーでは JAL 機前方の丸い物体を捉えられなかったことだけに注目したい。これが「地上局は全く捕捉できていないようだ」に対応する。

UTC 2:25.37 軍司令部

こちら 1,2 だ。

UTC 2:25.39 アンカレッジ R/D15

こちらではコード 1550 (JAL 機) のそばに、さっきのとは別の標的を見つけられたかどうか。

UTC 2:25.43 軍司令部

OK、アンカレッジ・センターの送信波を捕捉。途切れがちな(surge)受信波をキャッチしているみたいだ。これはエラーなのか、別の何かなのか分からない。

UTC 2:25.50 アンカレッジ R/D15

違う。エラーじゃない。そこをしっかりと見続けてほしい。もしその飛行物体の識別番号をキャッチしたり、そのあたりを軍の飛行機が展開していないことを確認できたら…。

アンカレッジ・センターから航空機搭載の自動応答機（トランスポンダー）に向けてレーダー電波を送信しているわけだが、軍のレーダーは、その送信波をキャッチしただけでなく、飛行物体からの受信波も捉えたい。その受信波が途切れがちであると言っている。この飛行物体が JAL 機の機上レーダーで金属製でないことを表す緑色だったように、軍のレーダーで捉えた場合もこの飛行物体が通常物質ではないため返信波がとぎれがちだったと解釈することもできる。この事件において UFO を否定する側は受信波が明晰でなかったことを飛行物体の存在否定の根拠のひとつにするが、その途切れがちな返信波は地球上の物体でないものにぶつかった場合返信波が示す異常な反応だという解釈の余地も残しておくべきだろう。航空局管制センターからの通信（2:40.35）も参照してほしい。

UTC 2:25.57 軍司令部

確認済みだ。軍の航空機は今その空域を飛んでいない。そちらで捕捉している第一標的の位置を教えてもらえるか。

寺内機長の覚書の、「軍関係の航空機もない」というくだりはこの 2:25.57 のやりとりを傍受して記憶に残ったと思われる。

以下、航空局の管制と軍の管制がともに、JAL 機が機上レーダーで前方に捉えた飛行物体を捕捉したことが分かる通信が交わされる。これは特に重視したい。

UTC 2:26.03 アンカレッジ R/D15

OK。まだだけど今見てみる…え～こちらが捕捉している第一標的は…約 50 マイル (約 93km) 南方、コード 1550 (JAL 機) の正面だ。

R/D15 は 2:23.37、軍司令に対し JAL 機はフォート・ユーコンから 40 マイル南にいと伝えていた (正確には 35 マイル)。再びフォート・ユーコンからの距離で言っているのだろうか。時速約 900km で飛ぶ JAL 機はこの 2:26.03 時点で 2:23.37 時点の位置から 19.7 マイル (36.5km) 南に進んでいる。フォート・ユーコンからだ と 35+19.7=54.7 マイル南あたりにいるはず。飛行物体は JAL のさらに前方 (南方) 約 8 マイルにいるので、フォート・ユーコンから約 62.7 マイル (116km) 南になる。約 50 マイル (93km) とはかなり違う。起点をどこにとっての 50 マイル南なのか不明である。

2:26.03 の原文は以下の通り：

I'm not. I'm ah, picking up a primary — approximately five zero miles, south, right up there — right in front of the ah, one five five zero code. (編集版[001-011]から)

ちなみにアンカレッジ航空局と地区軍司令のあるエルメンドルフ基地は互いにあまり離れておらず、JAL 機はこの時点でそこから約 286 マイル (約 530km) ほど北にいる。距離が桁違いだし方向が逆なので、航空局や軍司令からの距離を言っているのではない。

UTC 2:26.13 軍司令部

OK、捕捉した。JAL 機の近くだ。

UTC 2:26.15 アンカレッジ R/D15

コード 1550 (JAL 機) の 8 マイル前方だ。JAL 機は同じ高度、35000 フィートに飛行物体を捕捉している。

UTC 2:26.18 軍司令部

OK、捕捉した。JAL 機の近くだ。おっ、大体 10 時の方向のようだ。そんなところだ。

UTC 2:26.25 アンカレッジ R/D15

了解。それから目を離さないでほしい。軍の飛行機が（聴解不能）そのエリアにいるかも見てほしい。

UTC 2:26.33 軍司令部

OK、我々はこの周辺を見張ることにする。何か見つけれられるかやってみる。

UTC 2:26.35 アンカレッジ R/D15

H-C

UTC 2:26.36 軍司令部

OK、R-F

3つのレーダーがほぼ同時に JAL 機近くの飛行物体を捉えたことは極めて確度の高い証拠となる

JAL 機の機上レーダーが前方 10 時の方向 7, 8 マイルに飛行物体を捕捉し(2:24.53)、そのあとアンカレッジ航空局管制のレーダーも JAL 機の正面 8 マイルに捕捉し(2:26.03)、追って米軍の管制レーダーも JAL 機の 10 時の方向に捕捉している(2:26.13)。3つのレーダーがほぼ同じ頃、同じ位置に飛行物体を捕捉したことは極めて確度の高い証拠になると言える。

後に航空局は航空局管制レーダーが捉えた飛行物体は JAL 機のゴーストだと主張する。レーダーに映った JAL 機像は航空機搭載のトランスポンダーから返ってきた返信波であり、JAL 機近くの飛行物体の像は、JAL 機の機体に当たったレーダーの返信波が届いたゴーストだというわけだ。

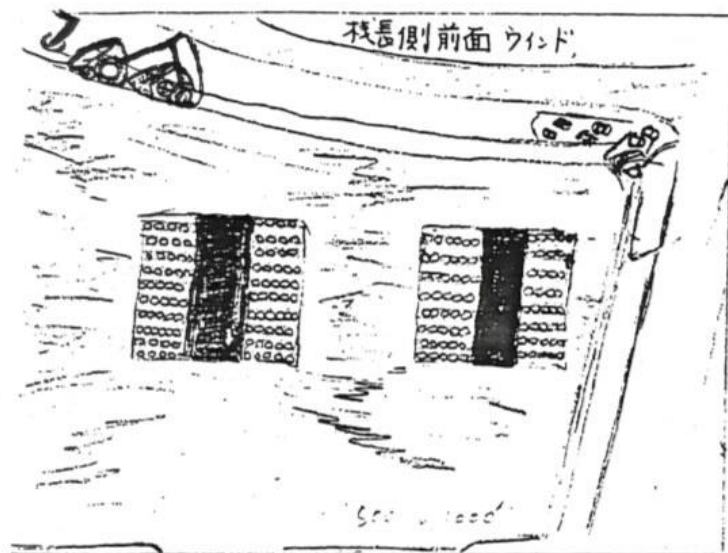
しかしこの3つの一致したレーダー映像のうち、JAL 機の機上レーダー像は JAL 機から捕捉した単独の像であり、ゴーストではありえない。その機上レーダーに映った像を雲か何かの気象現象だとする向きもあったが、上空には雲はなかったのだ。

このあと左前方 2～3 マイル（図 1 参照）ほどに見えていた飛行物体が急にコックピットの正面に現れ、機長は驚愕する。

2つの飛行物体が JAL 機に急接近する

灯火を意識し始めてから 7 分ぐらいは経過したと思われる頃、突然、全く突然に、我々の眼前に 2 隻の宇宙船が静止して、さかんに光をはなっている。コックピットの中も明る

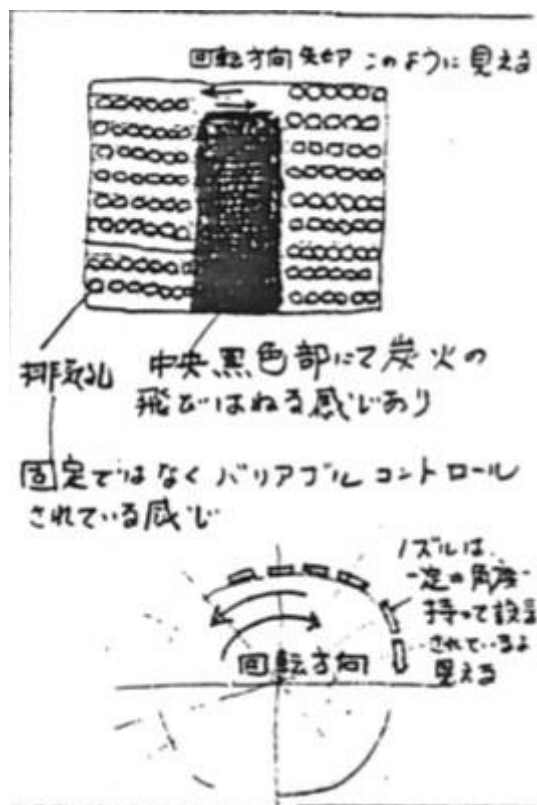
くなるし、顔も少々ほてる感じがする。高速移動したため、その慣性を殺すための噴射なのか、眼前の一点に静止したまま見事に動かない。



(図4. 001-006)

3秒～7秒ぐらい経過し、我々と同速で定速運動に入ると焰のような噴射はやみ、小さな円形の光になった。なんと排気孔が大量に見えるではないか。しかしながら中央部エンジン部分の上下は見えない。

胴体中央部は時折炭火がはねるような、光のスジがス～ッスーッと左右に飛ぶ。形は正方形、前方500～1000フィートやや上方、大きさDC-8型機の胴体ぐらい、無数に噴射孔がある。その無数にある噴射孔より時折バランスを保つためか、ある所の噴射が強くなったり、弱くなったり、オートマティックにコントロールされている様子である。



(図5. 001-006)

危険と恐怖が全く感じられなかった理由は、あまりにも突然の移動で、もしその宇宙船がふらふら揺れたり、静止出来なかったりしたとすれば非常に危険を感じ、脱出のため我々は移動していたであろう。

910 km/h のジャンボ機の眼前に突然出現してから静止した状態で我々と飛行するなど地球上の技術では不可能であろう。

約3分～5分の間定位置のまま飛行を続けた後、2隻はつらなって左方40度前方の方向にまた水平位置よりやや上方に移動していった。

この事はアンカレッジセンターには通報していない。あつけにとられたという方が正直であろう。

小型宇宙船が近づいていた10分ないし15分ぐらいの間、VHF通信で、送信、受信共に感度が非常に悪くなり、しばしばアンカレッジセンターとの間でのやりとりが乱れたが、去った後は元の良好な状態に復活した。計器、航空機には異常はない。何のためにあんな近くまで接近したのか今もって理解出来ない。

UFOが航空機などに接近した場合、機器が作動しなくなる現象が起こることがたびたび報告されている。これをEM効果(Electromagnetic Effects)という。

地上の管制ではこの間JAL機と連絡が取れなくなって、緊迫した状況となっていたこと

が、交信記録から見て取れる。

なお、物体が急接近したのは覚書では「灯火を意識し始めてから 7 分ぐらいは経過したと思われる頃」となっているが、のちに紹介する寺内機長の 2 度目の聴取で、機長は灯火を目視してから 6 分後にアンカレッジ・センターに問い合わせたと言っている。その記憶が正しければ、問い合わせしてから 1 分後に急接近したことになり、覚書における事象の推移と合わない。

しかし寺内機長が語る時間の中はすべて記憶からということもあり、これ以上詰めることは難しい。

また覚書では物体が接近していたのは「10 分ないし 15 分ぐらいの間」としているが、2 度目の聴取では「3～5 分くらい」と言っている。強烈な体験であったため、その時の時間感覚はふつうではなかったことが容易に想像できる。

以下、交信記録は軍と航空局が EM 効果と思われる現象により JAL 機と連絡が取れなくなった場面が展開する。

なお、この場面は航空局が 1987 年 3 月 5 日の記者会見で配布した編集済みの交信記録 (001-011) からは省かれている。編集時に交信記録からこの場面を省いたステュックにはどんな意図があったのだろうか。UFO によって起こることがあると言われている EM 効果の存在を記者たちに知らせたくなかったのだろうか。下線部が省かれている交信である。

交信不能となる

UTC 2:27.43 軍司令部

1,2

UTC 2:27.45 アンカレッジ R/D15

そう、参照してほしいんだが… (聴解不能)

UTC 2:27.48 軍司令部

OK。

UTC 2:27.49 アンカレッジ R/D15

こんなことは前代未聞だ！ (That is unknown to us!)

UTC 2:27.50 軍司令部

なんのことだ。

UTC 2:27.52 アンカレッジ R/D15

こんなことは前代未聞だってことだ！

UTC 2:27.53 軍司令部

前代未聞ということか、OK。我々はコンタクトがとれなくなっている。

UTC 2:27.58 アンカレッジ R/D15

OK、あの航空機と通信が出来なくなっていた（聴解不能）

UTC 2:28.04 軍司令部

OK、こちらでは…まだだめだ、今もコンタクト出来ていない。レーダーに映らない。

UTC 2:28.09 アンカレッジ R/D15

OK。

UTC 2:28.10 軍司令部

OK、R-F。

このあと交信記録が 2 分ほどない。しかし、これは担当の交代があったからだろうと思われる。セクターR/D15 を一人で担当したヘンリーが R15 に、そして新たにリッチが D15 に入る。

飛び去った方向に、再び今度はうす淡白いひらべったい灯火が連なるように我々と同高度、同速度で移動している。

再びアンカレッジセンターと交信が始まる。

10 時の方向、同高度に灯火が見えるが、レーダーでは見えないかどうか。

アンカレッジセンターからはレーダーには何も映っていないとの返答が来た。

このやりとりは交信記録にはない。実際にあったやりとりなのかどうかは不明である。

2 機の飛行物体が飛び去ったあとに現れた「淡白いひらべったい連なる灯火」や、次の描写にある「2 つの淡いうす白い灯火」は巨大 UFO の両端にある突起の灯りだと思われる。それが機の後方へ移動していく。

アンカレッジセンターと交信している間に、まるで我々とアンカレッジセンターのやりとりが充分解っているかのように徐々に 2 つの淡いうす白い灯火が左横、左ななめ後方 30 度へと移動していくではないか。真横付近でレーダーからは完全にその姿は消えたのである。

前方に位置していた時は水平位置よりやや高い高度と思われたが、今度は若干水平線の位置より下の一番見えづらい位置に降下した。距離は目視でやはり 7～8 マイルである。フォートコーンをななめ右下に見ながら通過する頃より、南西の空の夕やけがかすかながら赤をおび、ほんのちょっぴり 2～3mm 程度（注：コックピットの窓を絵画のキャンバスのように見なしているらしい）に明るんだが、東側はあい変わらずの暗闇である。はるか前方には米空軍のアイエルソン基地とフェアバンクス街の灯が徐々にその明かりを増して来た。

あい変わらず一定の間隔で追尾してくる。一体、先刻目前に現れた 2 隻の宇宙船なのか、暗くて灯火だけでは識別が出来ない。

どうも我々を水平線が明るんだ部分に置いて、彼等はきわめて有利な位置で飛行しているようだ。

今迄のところは危険は感じなかったが、目的がなにか理解出来ないため不安の芽が若干頭をもたげはじめた。

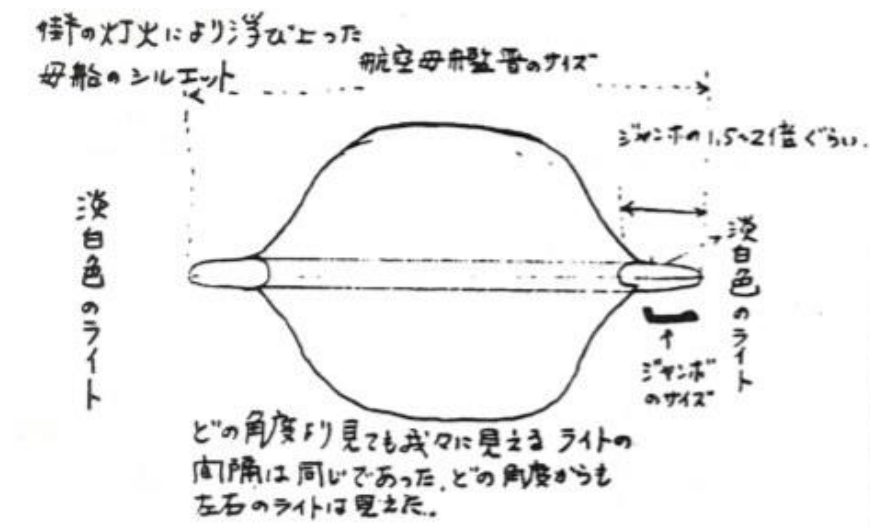
アイエルソン基地の灯りとフェアバンクス市の灯りがかなり輝きを増して来たころ、明りの帯の部分から北側に（手前側）山を4つか5つ離れたと思われる地点に突然2つの明りが発せられた。

ものすごく明るいその灯は周囲の山の斜面に積もった雪によりいっそう輝きを増している。何か地面を探るか、または何物かを誘導するつものの灯火なのか。

アラスカ上空の飛行はほとんど昼間が主であって、何の灯火なのか判断に迷う。宇宙船の基地なんぞという事はあるまい、それでは映画じゃないか、何かあったはずだ。そうだ、アラスカパイプラインが走っている。輸送途中のガスステーションの火か、納得した。

アイエルソン及びフェアバンクス市上空に到達した。快晴であり、暗さに慣れた眼には輝くばかりの明るさだ。なんという明るさか。丁度、明るい市街地上空にさしかかり、再び後方の位置にいる淡い白い灯火をチェックすると、なんとものすごい巨大な宇宙船がシルエットとして浮かび上がったではないか。早く逃げなければ。

巨大 UFO 現る



(図6. 001-006)

アンカレッジセンター、こちら JL1628、右 45° に変針を要求する。

許可がくる迄の時間の長く感じられること。後方を再チェック。まだ変わらずに追尾してくる。

こちら JL1628、更に 45° 右に変針を要求する、物体から離れるために。

以下、UTC 2:28.10 から途絶えていた通信（セクターの交代のためと思われる）が再開する。

UTC 2:30.16 JAL

(聴解不能)

UTC 2:30.20 アンカレッジ R15（注：セクターD15 に管制官リッチが入る。ヘンリーはセクターR15 を受け持ち、JAL 機との交信に専念する）

日航 1628 へ。そちらの音声割れている。もう一度言ってくれ。

UTC 2:30.23 JAL

要請する。物体から離脱するため、240 に向かうことを要請する！（方位角 240 度。真北が 0 度。時計回りに測り、240 度は真南から西へ 60 度。南進する JAL 機から見ると右旋回）

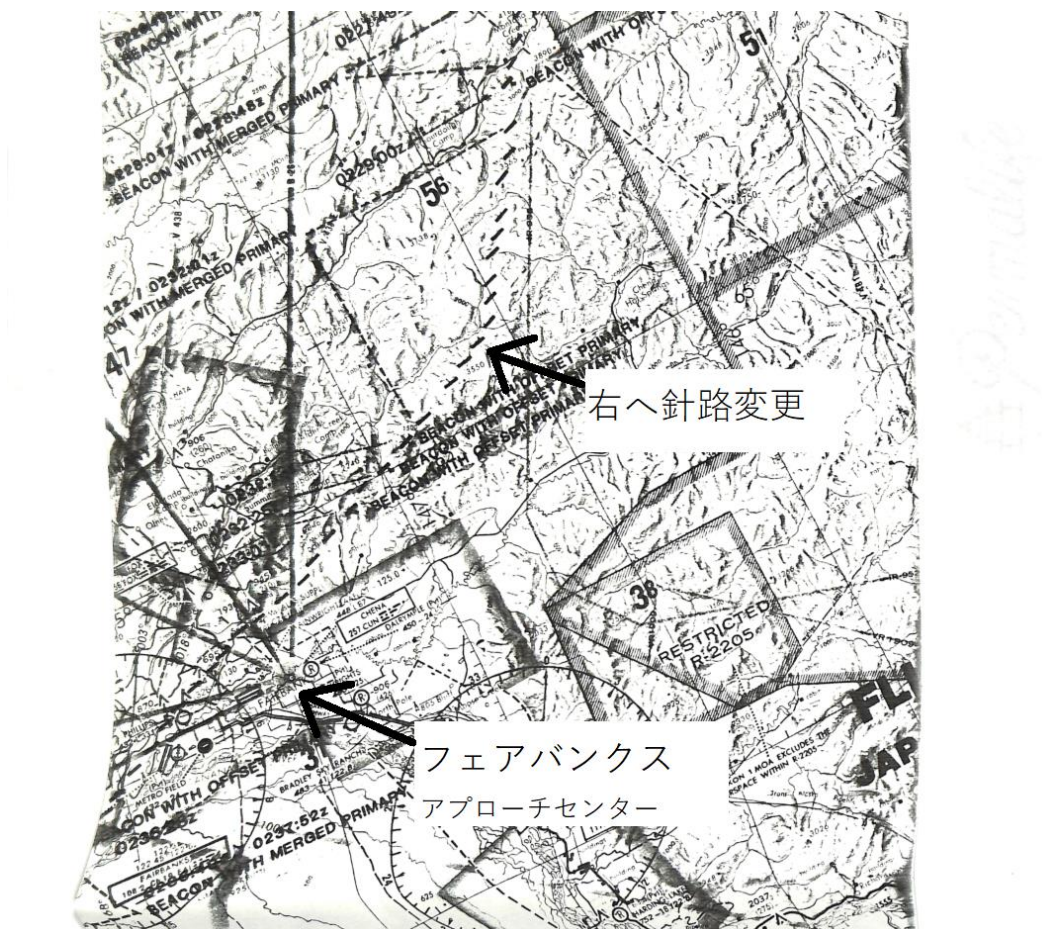
UTC 2:30.31 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。240 に向かえ。…日航 1628 へ、航路変更が必要と認める。

最初に離脱要請したらしい 2:30.16 から許可までは 15 秒だった。巨大 UFO に追われて必死な状況で、この 15 秒間が「許可がくる迄の時間の長く感じられること」と思われたのであろう。

なお機長はフェアバンクスの上空に来てから巨大 UFO の姿を初めて目撃し針路変更を願い出たと思っているようだが、これも驚愕の体験のために記憶が変性している可能性が高い。

JAL 機の航跡を表すマップチャート（アンカレッジ航空交通管制センターの地図製作者フィル・シュット Phil Shutt、自動制御装置専門家マンフレッド・ケラー Manfred Keller、品質管理者アンソニー・ワイリー Anthony M.Wylie が準備したもの。001-013）で UTC 2:30 のあたりを見ると、はっきり右方向に旋回しているのが分かる。しかしフェアバンクスはまだ先にある。フェアバンクスの灯火は見えるだろうが、上空には来ていない。



(図7 001-013)

巨大 UFO を目撃した機長は動揺して叫ぶ。

UTC 2:30.49 JAL

実に大きい！！

UTC 2:30.52 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。音声はまだ割れている。もういちど言ってくれ。

UTC 2:30.56 JAL

あれは…非常に、実に大きな飛行物体だ！！

フェアバンクスが近づいている。R15 の管制官ヘンリーは、フェアバンクスのアプローチセンターからならレーダーで物体を捕捉できるかもしれないと思いつく。

UTC 2:31.27 アンカレッジ R15

アプローチ・セクター15 へ。アプローチ 15、交信を要請する。

UTC 2:31.36 APCH(Fairbanks Approach Control、以下フェアバンクスと記す)

どうぞ。

UTC 2:31.40 アンカレッジ R15

アルファ（聴解不能）の東南 12 マイルを見てほしい。コード 1550（JAL 機）が航行高度 35000 フィートに見えるはず。

UTC 2:31.47 フェアバンクス

OK。

UTC 2:31.48 アンカレッジ R15

その航空機の左にいる第一標的をそちらで捕捉しているか？

UTC 2:31.51 フェアバンクス

航空機自体ではなく、その横にという意味か？

UTC 2:31.53 アンカレッジ R15

そうだ。航空機ではない方だ。それを捕捉しているか。たぶん自動応答による識別番号は出していないはずだ。

UTC 2:31.58 フェアバンクス

いや、そこに見える標的は一機だけだ。

UTC 2:32.00 アンカレッジ R15

OK。もし第一標的が見えたら、それを監視してほしい。航空機のコードは 1550 だ。暇があるときでいいが。

UTC 2:32.03 フェアバンクス

了解。

UTC 2:32.04 アンカレッジ R15

もし第一標的が見えたら、目を離さないでほしい。飛行機と同高度の 35000 フィートにいるはずだ。

UTC 2:32.05 フェアバンクス

了解。いいよ。監視していよう。

フェアバンクスのアプローチセンターからは JAL 機を追う飛行物体をレーダーで捕捉することはできなかった。

ここで JAL 機は巨大 UFO から逃れるために 1 回目の下降を要請し、高度は 35000 フィートから 31000 フィートへ変わる。

巨大 UFO から逃れるために下降

アンカレッジセンター、JL1628、物体は編隊飛行のように付いてくる。高度の変更を要

求する、31,000 フィート、そうだ 31,000 フィートだ。

こちらアンカレッジセンター、JL1628、31,000 フィートへ降下せよ。

UTC 2:32.07 JAL

こちら日航 1628。下降を要請する。

UTC 2:32.20 JAL

こちら日航 1628。高度 31000 フィートを要請する。

UTC 2:32.25 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。要請済み高度 31000 フィート。

UTC 2:32.34 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。そちらの音声は割れている。もう一度言ってくれ。

UTC 2:32.39 JAL

航行高度 31000 フィート。

UTC 2:32.41 アンカレッジ R15

日航 1621 へ。いや、1628 へ。パイロットの自由裁量で降下。航行高度 31000 を維持せよ。

UTC 2:32.45 JAL

高度 35000 から 31000 フィートへ下降。

UTC 2:32.58 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。そちらにまだ飛行物体がいるか。

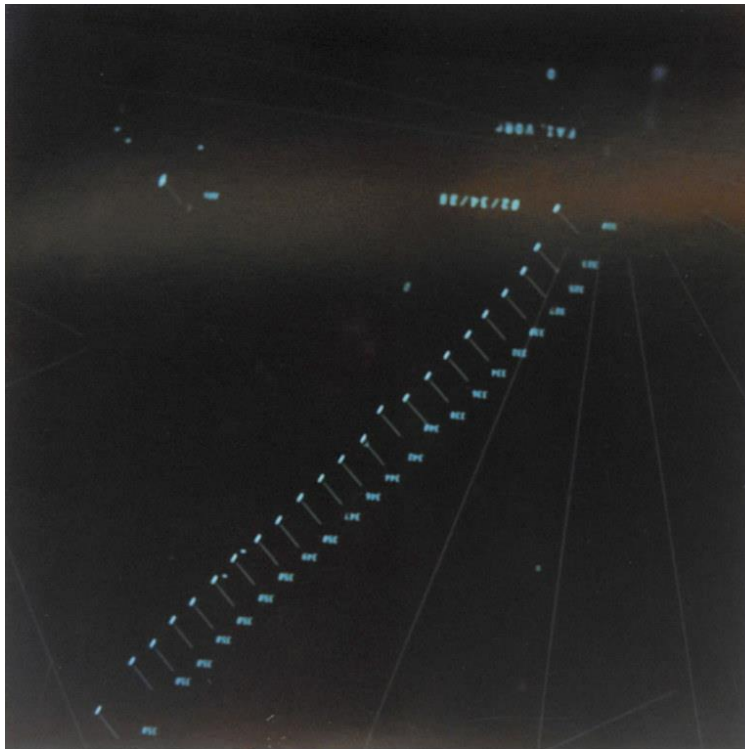
UTC 2:33.00 JAL

まだ来ている。まさに編隊、編隊を組んでいるみたいだ。

UTC 2:33.07 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。

飛行物体がぴたっと同じ距離を保ったまま一緒に下降する状態から編隊飛行を連想している。これは寺内機長がかつて航空自衛隊に勤務していた時の編隊訓練の記憶があるからだろうと思われる。



SIMULATION #2

#2 Is the plotted positions of JLI628 at 0232Z. The JLI628 flight was in descent. The pilot stated the other object was descending in formation with him.

上の図8 (001-022) は UTC 2:32~に JAL 機が下降し始めたころのアンカレッジ航空局の管制レーダー映像。下から 6, 7 番目の JAL 機映像の背後に物体が映っている。巨大 UFO にしては小さいが、それが半分非物質化状態の飛行物体と仮定した場合、レーダー波の反射が大きさに比例するかどうかは分からないし、そもそもコンピュータで再現したこのスコープ映像が実際に見えた映像と同じかどうか分からない(設定次第で出力は変わると思われる)。

このあとに続く JAL 機と航空局管制センターのやりとりで、管制官が JAL につきまとう飛行物体を捉えていると解釈できる交信がある。

UTC 2:34.38 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。飛行物体の位置を言ってくれ。

UTC 2:34.42 JAL

確認した。フェアバンクスの方だ。

以下 10 秒後の航空局からの通信が注目される。

UTC 2:34.52 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。飛行物体は現在フェアバンクスの上空に来ている。

UTC 2:34.56 JAL

確認した…210 に向かうことを要請する。(方位角 210 度。真南から西へ 30 度。2:30.23 には 240 を要請していたから、30 度南寄りに戻すことになる。)

UTC 2:35.02 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。変更は必要と認める。

UTC 2:35.15 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。飛行物体の高度を教えてください。

UTC 2:35.20 JAL

う〜ん、同高度だ。

JAL 機からの巨大 UFO の目視と地上からのレーダーでの捕捉がほぼ同時に起こ

っていることも UFO 目撃の補助的な証左になるだろう

航空局管制はレーダーで飛行物体を捕捉しながら、「現在フェアバンクスの上空に来ている」と言っていると思われる。JAL 機は機上レーダーでは捉えられない背後の飛行物体の位置を目視で確認したはずだ。このようなレーダーと目視の確認の一致は重要である。航空局がこの時もゴーストを UFO と誤認していると強弁するには無理があるからだ。

これ以降、セクターD15 の管制官リッチがもっぱらフェアバンクス・アプローチセンターや軍との連絡にたずさわる。

UTC 2:35.24 アンカレッジ D15

ライン 61、フェアバンクス・アプローチセンターへ。

UTC 2:35.27 フェアバンクス

こちらアプローチ・センター。

UTC 2:35.28 アンカレッジ D15

そちら 2 人になったかな。

UTC 2:35.29 フェアバンクス

なった。どうぞ。

UTC 2:35.30 アンカレッジ D15

そちらのレーダーを見てください。日航 1628 のことだが、予定針路を外れて航行中だ。だいたいフェアバンクスの北 5 マイルのところにいる。コードは 1550 だ。

UTC 2:35.38 フェアバンクス

う〜ん。

「フェアバンクスの北5マイルのところにいる」の「フェアバンクス」は「フェアバンクスアプローチセンター」であって、フェアバンクスの町ではない。このあと 2:36.47 にフェアバンクスの町の上空で 360 度旋回するが、そこまでの距離は飛行速度時速 900 k m で計算すると 10 マイルになる。

UTC 2:35.39 アンカレッジ D15 (リッチ)

そちらで日航機の近くに飛行物体を捉えているか。日航機は予定針路を外れて航行中。

UTC 2:35.42 アンカレッジ R15 (ヘンリー)

既にこちらで要請済みだ。

UTC 2:35.43 アンカレッジ D15

そうか、R15 が既にそちらに要請したのか。

UTC 2:35.44 フェアバンクス

捉えていない。こちらでは日航機の近くを飛ぶものは捉えていない。

UTC 2:35.49 アンカレッジ D15

OK、サンキュー。S-R。

UTC 2:35.50 フェアバンクス

(聴解不能)

UTC 2:36.12 JAL

アンカレッジ・センターへ。こちら日航 1628。トルキートナーへ直行することを要請する。

トルキートナーへの直行は 3 回要請するが、その内の 1 回目である。

UTC 2:36.18 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。トルキートナーへ直行されたし。それからそちらの飛行物体の位置を教えてほしい。

UTC 2:36.24 JAL

同じ…同じ位置だ。

360 度旋回で巨大 UFO を振り切ろうとする

JL1628、こちらアンカレッジセンター、アドバイスする。そのまま 360° 旋回をしては

どうか。

JL1628、有難う。

UTC 2:36.37 アンカレッジ R 15

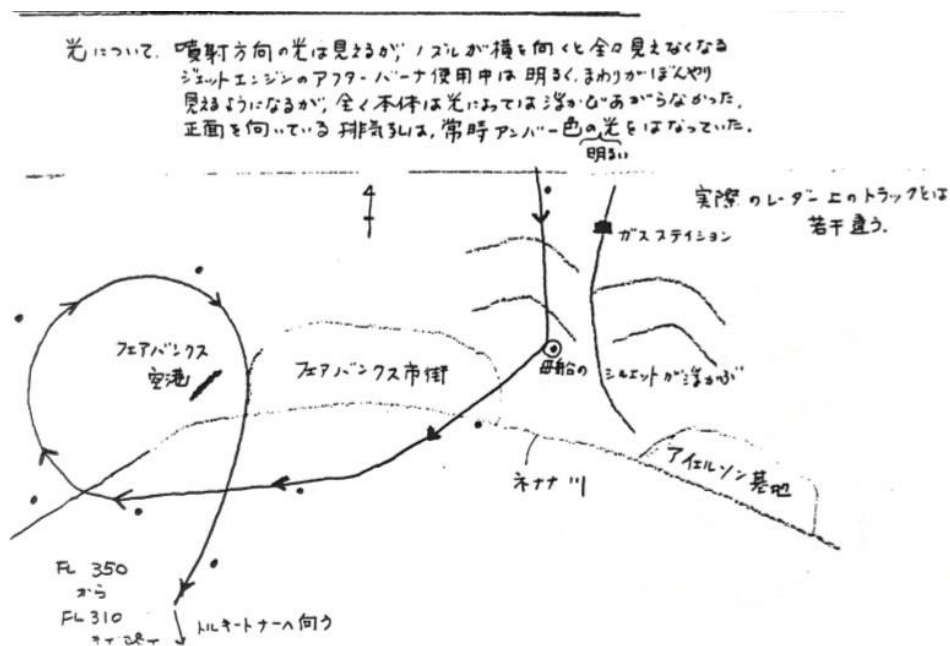
日航 1628 へ。右へ 360 度旋回を要請することにする。360 度旋回だ。そのあとその物体がどう反応するか教えてくれ。

UTC 2:36.47 JAL

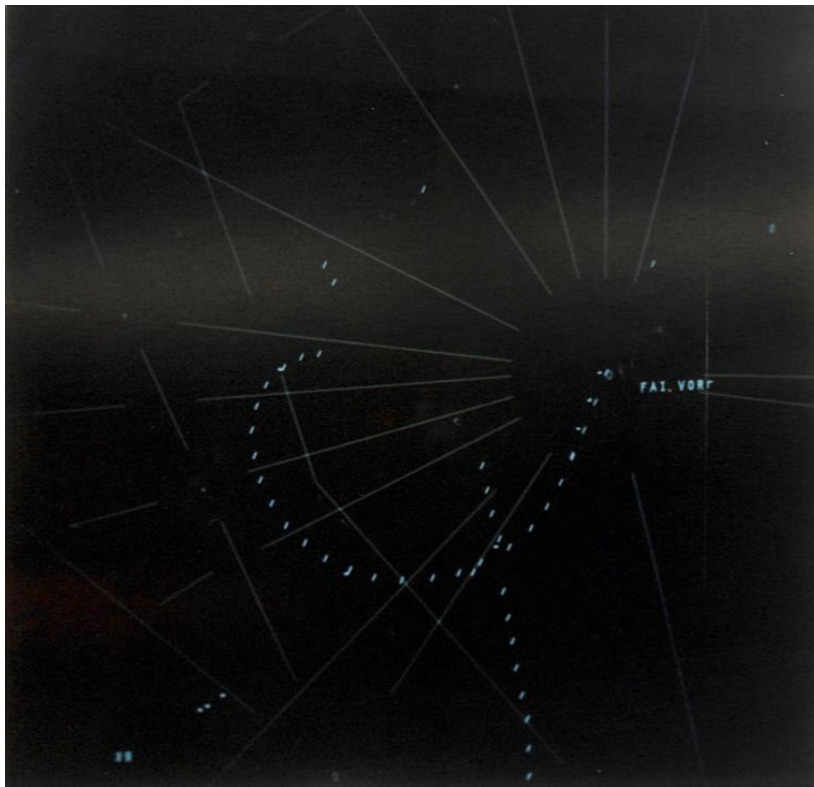
右へ 360 度旋回。

360° 旋回を続ける。オートパイロットヘディングモードでは旋回が遅いため、マニュアルモードで 30 度バンク右旋回に入れる。右方向を監視する。我々の進行方向には灯火は見えない。離れたかなと安心し、水平飛行に移り、再び後方を確認すると、今迄と同じ位置に飛行しているではないか。

JAL 機は UFO を振り切るために、右翼を 30 度下に傾けながら、右方向へ急旋回する。



(図 9. 001-006)



SIMULATION #4

#4 Is the plotted positions after JL1628 has passed Fairbanks and makes a 360 turn. The pilot made the 360 towards the radar antenna and we get bad data for a couple of scans - about from where JL1628 goes through an EASTERLY heading until he rolls out on a SOUTHERLY heading.

図 10 (001-021)。 アンカレッジ管制センターのレーダー映像。JAL 機は上（北）から下（南）に進むが途中で 360 度旋回をしている。この映像では JAL 機を表す像の最初の 3 つの右側に物体が映っている。これは寺内氏が「母船のシルエットが浮かぶ」とコメントする頃だ。映像ではやはりそれほど大きい物体には見えない。なお、JAL 機クルーがアンカレッジ国際空港に到着したあとの 1 回目の聴取でジェームズ・デリーが記録した報告書の中では「フェアバンクス付近で 360 度旋回をしたが、光は機の左側にずっとついてきたという」となっており、機長が描いた図 9 でも左側になっている。この図 10 の映像も、図 8 と同様、実際にスコープに見えたものかどうかは分からない。

360 度旋回の航跡が途中消えているが、機首の向きのせいで受信が難しかったからだという（図の説明文）。機影は東（画面右）へ向かってから消えて、南（画面下）に向かい始めて再び現れている。

後述するように連邦航空局は後にこの映像をレーダー波の返りが重なった JAL 機のゴーストと説明して UFO 説を真っ向から否定する（001-013 の SPLIT BEACON など）。

UTC 2:37.12 アンカレッジ D15

こちらアンカレッジセンター。

UTC 2:37.13 軍司令部

1,2。そちらはまだコード 1550 (JAL 機) と交信しているのか？

UTC 2:37.18 アンカレッジ D15

1,2 か。

UTC 2:37.19 軍司令部

相手は正面に同高度で何か飛んでるっていう航空機だな。

UTC 2:37.21 アンカレッジ D15

そうだ。

UTC 2:37.23 軍司令部

OK。確認したが、そちらを飛んでいる軍用機はいない。

UTC 2:37.25 アンカレッジ D15

OK、連絡に感謝する。

UTC 2:37.27 軍司令部

相手の航空機はまだ近くの飛行物体を目撃しているのだろうか？

UTC 2:37.29 アンカレッジ D15

そちらでは飛行物体を捉えていないのか？

UTC 2:37.30 軍司令部

その通りだ。その航空機はまだ何かを目視しているのか？

UTC 2:37.32 アンカレッジ D15

機長はそう言っている。

UTC 2:37.33 軍司令部

OK、サンキュー。

UTC 2:37.55 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。そちらの飛行物体はまだ近くにいるように見えるか？

UTC 2:38.00 JAL

(聴解不能) 今見ているところだ。

UTC 2:38.54 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。まだ飛行物体はいるか？

UTC 2:38.57 JAL

(聴解不能) 識別しようとしているところだ。

UTC 2:39.01 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。もう一度言ってくれ。

UTC 2:39.04 JAL

消えた。こちら日航 1628。

JAL 機は飛行物体を見失ったが、米軍の管制センターはレーダーに飛行物体を捕捉し、緊張が高まる。

UTC 2:39.57 アンカレッジ D15

こちらアンカレッジ・センター。

UTC 2:39.58 軍司令部

こちら 1,2。別の装置でもう一度見た。2 機に見える。1550 (JAL 機) の周りに 1 機いる。送信波に対する返信は第一のみだ ([注3](#))。

UTC 2:40.05 アンカレッジ D15

OK。どこだ。そいつは JAL 機を追っているのか？

UTC 2:40.07 軍司令部

そのように見える。その通り。

この緊急事態はスクランブルをかけるレベルであり、実際、このあとアンカレッジ・センターが JAL 機にスクランブルを要請するか問いかける部分が来る (B)。

しかし 2:40.10 からは奇妙なことに A、B 2 種類の交信記録がある。交信記録に「この時間帯では交信が重なっている部分があった」という原注付きで併記されている B があるのだ。そのことについては後で検討するが、以下の交信記録は A から続ける。

飛行中の燃料消費はほとんど計画通りであったが、残燃料約 38000 ポンド。逃げ回る余裕はない。何がなんでもアンカレッジへ向かう以外にない。

アンカレッジセンター、こちら JL1628。トルキートナーへ直行を許可されたし。

JL1628、こちらアンカレッジセンター、直行を許可する。

JAL 機がトルキートナーへの直行を要請するのは 360 度旋回を要請される 2:36.37 の直前の 2:36.12 と 360 度旋回後の 2:40.10 (アンカレッジセンターの許可のみ) と 2:42.04 の 3 回ある。記憶が混ざっている可能性もあるが、覚書のこの部分は UFO に追尾されながら旋回した後、早くアンカレッジに逃げようとするくだりにあるので、いちおうここに入れておく。

以下 A

UTC 2:40.10 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。パイロットの自由裁量で直接トルキートナーへ進め。ルート 125 だ。

「了解」という返事の前にあるはずの JAL 機からのトルキートナーへの 2 回目の要請が

欠けている。この通信の前にあると思われるが、その要請が記録されていない。

UTC 2:40.15 JAL

(聴解不能)

UTC 2:40.23 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。軍の管制は現在、日航機を追跡する第一標的を捕捉していると言っている。

ここで D15 (リッチ) が軍司令の 2:40.07 の通信に応答する交信が挟まる。

UTC 2:40.24 アンカレッジ D15

OK。人員はいるか。標的に向けスクランブルをかけられるか？

UTC 2:40.30 軍司令部

スクランブル要請についてどう対処するか協議してから、そちらに告げる。

今度は JAL が 2:40.23 のアンカレッジ R15 の通信に応答する。R15 の管制官ヘンリーが絶叫するなど事態はさらに緊迫している様子が伺える。

UTC 2:40.32 JAL

もう一度言ってくれ。日航 1628 より。

UTC 2:40.35 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。もう一度言う。軍の管制はそちらの背後に、断続的に(intermittent)第一標的を捕捉中。標的はそちらを追跡している。追跡しているぞ。

UTC 2:40.47 JAL

(聴解不能)

以下、交信相手が違うので時間が 1 秒遡っている。

UTC 2:40.46 軍司令部

探知レーダー波のリターンはどこから来ているんだ？JAL 機の背後からか、どこなんだ？

UTC 2:40.50 アンカレッジ D15

もう一度言ってくれ。

UTC 2:40.51 軍司令部

あ～、こちらにいる仲間の管制官と話している。彼が別の装置をもってきてこの物体を見ているんだ。

UTC 2:40.54 アンカレッジ D15

OK。

UTC 2:40.55 軍司令部

OK。この件について軍のデスクに電話することにした。

UTC 2:40.57 アンカレッジ D15

OK、サンキュー。

UTC 2:40.58 軍司令部

OK。R-F。

以上 A

次にスクランブルの要請をめぐるやりとりを覚書と、B (2:40.10) の通信から引用する。

再び後方を C'K (注:「チェック」の意味か) する。見事にぴったりと追従して降下しながら定位置におるではないか。何が目的なのか不安がよぎる。

JL1628、こちらアンカレッジセンター、あなたは確認のためにスクランブルを要求するか。

アンカレッジセンター、こちら JL1628、我々はスクランブルは要求しない。

ただちに断わった。

過去に確認のために飛び上がった米空軍のムスタング戦闘機が不幸な出来ごとに出会っている (注4)。最新鋭の F-15 といえども、はかり知れない科学技術を持つ彼等に向って事故が起きないという保証はない。

以下 B

UTC 2:40.10 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。こちらアンカレッジ。要請する。

(注: A の同時刻 2:40.10 を見よ。R15 の管制官ヘンリーが、同じ日航 1628 相手に別の交信をしている)

UTC 2:40.12 JAL

どうぞ。

UTC 2:40.13 アンカレッジ R15

了解。その飛行物体を標的に軍にスクランブルをかけてもらいたいのか？

UTC 2:40.17 JAL

それは望まない。だめだ。

UTC 2:40.26 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。40 マイル離れたところにアイエルソン基地がある。そこからスクランブルをかけて JAL 機のために飛行物体をチェックさせられるが。

UTC 2:40.34 JAL

了解。

UTC 2:40.35 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。そうしてほしいか？

(注:今ここは B から引用しているが、A の同時刻 2:40.35 に R15 ヘンリーが同じ日航 1628 相手に別の交信をしている。2:40.10 と 2:40.35 の 2 箇所を含めこの前後の B の不審な記録は記者会見に使った交信記録からは省かれている。)

UTC 2:40.44 センター・トーテム (TOTEM71)

アンカレッジ・センターへ。こちらトーテム 71 だ。

こちらでもっとはっきり捕捉できるかもしれない。

UTC 2:40.48 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。そちらの音声割れている。もう一度言ってくれ。

UTC 2:40.55 JAL

もう一度言ってくれ。こちら日航 1628。

UTC 2:40.59 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。そちらの通信がよく聞こえない。JAL 機の近くに軍の基地がある。飛行物体を軍用機でチェックできるが。

UTC 2:41.07 JAL

あー (聴解不能) こちら 1628。レーダーに飛行物体は映っていない。

以上 B から

交信記録への信頼が揺らぐ

A と B を比べると、同じ時間帯に同じ相手同士で違う話を展開していることが分かる。アンカレッジ航空局管制のセクター R15 はヘンリー 1 人である (注 5)。交信記録をテープから起こしたときに生じたミスだとしても、重なる交信部分を時系列のどこかに移そうにも、移せる先がないように思える。このような事態は交信記録そのものの信頼性を損なう。

公文書 001-015 にある原文の交信記録の当該箇所を注 6 に挙げておく。

なおステュックが編集して 1987 年 3 月 5 日の記者会見で配布した交信記録(1987 年 2 月 4 日付、001-011)では、A の 2:40.10 と 2:40.23 の間にある 2:40.15 を省いて、B の 2 つの通信が A の 2:40.10 と 2:40.23 の間に収まるように塩梅されている。A から 2:40.15 を省いた意図は矛盾を公にしないためだろう。マスコミに配布された交信テープが改竄されていないか気になるところである (注 7 にステュック編集版の当該箇所を記載しておく)。

以下、続けて時系列で事件の経過を追うが、交信記録は一本化されている。

UTC 2:41.49 軍司令部

1,2。

UTC 2:41.51 アンカレッジ D15

了解。あいつはどこだ？ そちらではあの日航機、認識コード 1550 のそばにいるやつをまだ捕捉しているか？

UTC 2:41.56 軍司令部

OK。別の装置で見てみる。

UTC 2:41.59 アンカレッジ D15

そいつの位置を教えてくださいか？

UTC 2:42.00 軍司令部

OK、待っていてくれ。

31000 フィートでトルキートナーへと向かう。やはり宇宙船は同じ位置から離れようとしていない。

UTC 2:42.04 JAL

アンカレッジ・センターへ。こちら日航 1628。高度 31000 フィート。トルキートナーに直行する。承認してほしい。

トルキートナーへの直行要請はこれが最後の 3 回目である。

UTC 2:42.09 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。承認する。トルキートナーへ直行せよ。そして機長の自由裁量で下降し、高度 25000 フィートを維持せよ。

UTC 2:42.16 JAL

機長の自由裁量で高度 25000 フィート。日航 1628。

高度 25000 フィートと言っているが、このあと暫くは 31000 フィートで飛行を続ける。2:42.16 の JAL の通信はトルキートナーに接近してから下降し、高度 25000 フィートにするということである。この時点ではトルキートナーはまだ遠い。

UTC 2:42.24 軍司令部

どうやら、やつは左へ位置を変えて、それからたぶん後退して背後についてるんだろう。でも今は見えない。キャッチできない。

UTC 2:42.29 アンカレッジ D15

OK。サンキュー。S-R。

UTC 2:42.31 軍司令部

R-F。

UTC 2:42.35 JAL

アンカレッジ・センターへ、こちら日航 1628。こちらからは同じ位置に目視している。

UTC 2:42.42 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。同じ位置に目視だな。

その頃、アンカレッジの空港へ向かう日航機とは逆にアンカレッジから飛びたった米国 UAL の旅客機(United Airlines Flight 69、以下ユナイテッド 69 と表示)があった。航空局管制官はすれちがいざまに日航機の背後をユナイテッド機に確認させることを思いつく。

ユナイテッド機とすれ違う

丁度そのころにアンカレッジを立ててフェアバンクスに向った UAL の旅客便が、我々と同じ管制区に移って来て、アンカレッジセンターと交信をはじめた。

JL1628 便の近くに何かいるらしいので確認をしてくれないか。高度は JL が 31000 フィートなので 33000 フィートを許可する。指示する針路を保てと指示している。

どうやら宇宙船の上空を飛ばすらしい。

機長の覚書では管制がユナイテッド機に 31000 フィートを飛ぶ JAL の上となる 33000 フィートを要請したことになっているが、2:46.34 の交信では逆に下の 29000 フィートを要請している。これも記憶違いだろうか。

UTC 2:44.07 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。そちらにまだ飛行物体はいるか。

UTC 2:44.12 JAL

もう一度言ってくれますか。

UTC 2:44.13 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。そちらまだ飛行物体はいるか。

UTC 2:44.17 JAL

確認済み。9 時の方向。

巨大 UFO は JAL 機の 9 時の方向、つまり左真横にいる。

UTC 2:44.39 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ要請する。

UTC 2:44.41 ユナイテッド 69

どうぞ。こちらユナイテッド 69。

UTC 2:44.43 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。現在日航 747 がそちらから見て 11 時の方向、101、いや、110 マイルのところにいる。日航機は飛行物体に（聴解不能）。そちらに連絡し続けるので、日航機に近づいたら、何か一緒に飛んでいるか見てほしい。

UTC 2:45.04 ユナイテッド 69

OK。探してみる。

UTC 2:45.10 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。もしできれば、日航機のそばを通るとき、その飛行物体のタイプを確定してほしい。

UTC 2:45.16 ユナイテッド 69

OK。そちらからの通信に雑音が混じっている。要するにできればその追尾している飛行物体をこちらに確定してほしいということだね。

UTC 2:45.24 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。その通りだ。

UTC 2:45.46 ユナイテッド 69

その飛行物体とユナイテッド 69 の位置関係をもう一度言ってほしい。

UTC 2:45.49 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。そちらから見て 11 時の方向、南に 100 マイルのところの日航 747 機がいる。高度は 31000 フィートだ。日航機によると 9 時の方向、同高度に飛行物体がいるということだ。

UTC 2:46.06 ユナイテッド 69

探してみるが、今はまだ何も見えない。

UTC 2:46.12 アンカレッジ R15

了解。日航機はそちらの北、まだ距離がある。そちらがよければユナイテッド機を誘導し、日航機にもっと近づくようにして、すれ違う時互いに 5 マイル以内にいるようにする。

UTC 2:46.22 ユナイテッド 69

OK。そちらの送信機が具合悪そうだ。しかしユナイテッド 69 に話しかけているということは分かる。

UTC 2:46.34 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。その通りだ。ユナイテッド機を誘導して日航機に近づくようにするつもりだ。日航機は相変わらず高度 31000 フィートだ。そちらには高度 29000 フィート

を、そちらが了承できる限り、キープしてもらう。

UTC 2:46.46 ユナイテッド 69

いい考えだ。

UTC 2:46.48 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。高度 31000 フィートを維持せよ。

UTC 2:46.54 JAL

こちら日航 1628。(聴解不能) 31000 フィートを維持する。

UTC 2:46.59 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。ユナイテッド機をそちらに近づけて、そちらの飛行物体を確認できるかどうか見てもらうことにする。

UTC 2:47.06 JAL

サンキュー。

UTC 2:47.09 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。航空機を見るためにレーダーの方向を 10 度左へずらしてくれ。

機上レーダーは通常飛行機の機首についているが、向きを変えられるタイプと思われる。

UTC 2:47.10 ユナイテッド 69

左だな。こちらユナイテッド 69。

UTC 2:48.11 ユナイテッド 69

もう一度言ってくれ、航空機 (聴解不能)。

UTC 2:48.13 アンカレッジ R15

ユナイテッド機へ。こちらアンカレッジ・センター。もう一度言ってくれ。

UTC 2:48.16 ユナイテッド 69

こちらユナイテッド 69。航空機の位置をもういちど教えてくれないか。

UTC 2:48.19 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。了解。日航機はそちらから見て 11 時の方向、50 マイル。南進している。

UTC 2:48.28 ユナイテッド 69

了解。サンキュー。

UTC 2:48.31 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。そちらの飛行物体の位置を教えてください。

UTC 2:48.34 JAL

現在移動している。現在およそ 10 マイル、7 ないし 8 時の方向に 10 マイルだ。

UTC 2:48.52 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。

巨大 UFO は JAL 機の左真横から後ろの方へ移動している。真横から後ろへ 30～60 度で 10 マイル（約 19km）の距離に目視されている。

我々は丁度マッキンレー山の東側を飛行中である。UAL 機が近づいて来た。

UAL 機から位置を確認したいのでランディングライトの点滅をするように要求され、互の位置を目視で確認した。

UTC 2:49.32 ユナイテッド 69

日航機にユナイテッド 69 に向けてライトの点滅をするように頼んでくれ。

UTC 2:49.39 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。そちらの着陸用ライトを点滅してほしい。

UTC 2:49.45 JAL

今やる。こちら日航 1628。

UTC 2:49.47 ユナイテッド 69

OK。日航機を捉えた。こちらユナイテッド 69。

UTC 2:49.52 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。了解。日航機によると飛行物体は日航機の 7 ないし 8 時の方向、10 マイルのところを追尾中。

UTC 2:50.00 ユナイテッド 69

OK。今探しているところだ。

UTC 2:50.05 ユナイテッド 69

もっと日航機に近づけてくれないか。

UTC 2:50.07 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。了解。さらに 10 度左へ向かってくれ。

UTC 2:50.14 ユナイテッド 69

了解。こちらユナイテッド 69。

「さらに」というと、2:47.09 で傾けたレーダーをさらに傾けるのかとも思われるが、前後関係から機体を 10 度左へ向けると解釈。なお事故調査部主任のキャラハンはその証言(後述)の中で、ユナイテッド機は機首を 2 度 10 度、つまり 20 度左へ向けたと解釈している。

しかし、ユナイテッド機からは JAL 機は見えるがその近くに飛行物体は見えない。

UTC 2:50.35 ユナイテッド 69

こちらユナイテッド 69。日航機を目視で捉えた。その周囲には何も見えない。日航機の

7 ないし 8 時の方向だな。

UTC 2:50.46 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。日航機はそう言っている。

そして JAL 機から見ても、飛行物体が消えかかってくるが、その位置は JAL 機の正面になる。JAL 機の後方から正面に回ったことになる。

日航 1628 へ。そちらの飛行物体の現在の位置を教えてくれ。

UTC 2:50.52 JAL

今は見えなくなりつつある。たぶん 12 時の方向、ユナイテッド機より下だ。

UTC 2:51.02 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。もう一度言ってくれ。音声が割れている。

UTC 2:51.06 JAL

ユナイテッド機のちょうど真ん前だ（聴解不能）。

UTC 2:51.32 ユナイテッド 69

ユナイテッド 69 からアンカレッジ・センターへ。日航機は明るい空にシルエットになって見える。その周囲に全く何も見えない。日航機の飛行機雲は見えるが、他の飛行物体はどうしても見えない。そちらでは捕捉しているのか。

UTC 2:51.49 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。補足していない。標的は最初のころちょっと捉えたが、その後はずっと、まともに追跡できていない。

R15 のヘンリーが JAL 機を追う飛行物体を捕捉している場面を記録から拾うと確かに少ない。軍司令が捕捉しているものを含めて以下に列挙しておく。

UTC 2:26.03 アンカレッジ R/D15

UTC 2:26.13 軍司令

UTC 2:26.18 軍司令

UTC 2:34.52 アンカレッジ R15

UTC 2:39.58 軍司令

このあと、2:57.18 の最後までレーダーによる捕捉はない。

UTC 02:24.53 の JAL 機レーダーでの捕捉や JAL 機からの度重なる目視報告、軍司令が捕捉していることを JAL 機に伝える R15 のヘンリーの絶叫などで、印象としてはずっと劇的展開が継続していたような感じであるが、その実、地上レーダーでの捕捉は全部合わせても少なかったことは事実だ。

むしろ JAL 機の機上レーダーによる物体の捕捉や、JAL 機クルーの目視が事件内容の主要な構成要素となっていると言える。もちろんアンカレッジ航空局の管制センターや軍のレーダーによる物体の捕捉の部分が客観的証拠として重要なことは言うまでもないが、JAL 機の日視報告を如何に信賴するかが決め手となるだろう。後述する JAL 機クルーの聴取内容などを読んで判断してほしい。

UTC 2:52.03 ユナイテッド 69

了解。これから下降を始めたい。こちらユナイテッド 69。

UTC 2:52.05 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。OK。機長の自由裁量でそのままフェアバンクスへ向け下降。10000 フィートを維持せよ。フェアバンクスへ、高度計 3022。

UAL 機がどんどん近づいてくる。彼等も遠くから眼を皿のようにして見ていてくれる。UAL 機が真横まで来た時、それまでで位置で追って来た宇宙船は一瞬の間に消え去った。

と同時に月の明りがまわり一面を明るく照らしはじめたのである。トルキートナーの北方 75 哩（アンカレッジより 150 哩【約 276 km】）で、異常接触の幕は下りたのである。

約 50 分の飛行であった。」

寺内機長によれば、JAL 機がユナイテッド機に近づいているとき、物体は消えかかっていた。

順にたどると飛行物体は UTC 2:44.17 に JAL 機の左 9 時の方向にいて、4 分少し過ぎの 2:48.34 にはやや後ろの 7, 8 時、距離 10 マイルに移動。さらに 2 分少しあとの 2:50.52 には「見えなくなりつつある」が、物体はたぶん JAL 機の正面（12 時）に回っており、向かってくるユナイテッド機の正面にも位置していた。そして両機が接近するにつれ次第に薄くなっていく。しかし 2:51.32、ユナイテッド機からは日に当たった JAL 機のシルエットの周囲には JAL 機の飛行機雲以外に何も見えないという。そしてユナイテッド機が JAL 機の真横に来た時、UFO は「一瞬の間に消え去った」。ユナイテッド機は 2:52.03 には下降を要請するので、すれ違ったのはその前のはずだ。そのあと、2:53.13 に寺内機長は UFO は見えなくなっていたと過去形で報告する。

「見えなくなりつつある」とはどういう状態であろうか。機長が覚書で言っているようにこの巨大 UFO との遭遇が「未来との出会い」であるなら、現代科学では「はかり知れない科学技術」で UFO が非物質化しつつある状態だったとイメージすることもできる。ユナイテッド機が目視したときには、その非物質化が進行中であるか、完了して見えなかったというふうにも考えられるかもしれない。

巨大 UFO はすれ違った瞬間、ユナイテッド航空機についていった？

JAL 機とユナイテッド機がすれ違った瞬間について、JAL 機の佃機関士は2度目の聴取(1987年1月15日、後述)でこんなふうに証言している(001-010)：

「ユナイテッド機とすれ違うとき、私たちはユナイテッド機とは別の光も見た。そのうちの1つは消えるまで光度が変わらなかった。もう1つはとても見にくくて、それが遠くの街の灯なのか、未確認の物体なのかは確信がもてない。」

何の光だか確信がもてないもうひとつの弱い光についてはこの際置いておこう。重要なのは、すれ違った瞬間、ユナイテッド機とは別の光が見えて、その光は消えるまで光度が変わらなかったということだ。この光がJAL機を追跡してきたUFOのものである可能性がある。少なくとも機長が巨大UFOに追われていると認識してJAL機を下降させたり360度旋回して振り切ろうと奮闘し始めて以降、JAL機近くに目視で光を見た者が機長以外にもいたということである。しかもユナイテッド機が接近するにつれ機長が見ていた光は薄まっており、すれ違った瞬間機関士が見た光は光度こそ変わらないが結局消えたわけだ。同じ光を2人が別々に見た可能性がある。

なお、ワシントンDCの航空局事故調査部元主任のジョン・キャラハン John Callahan はUFO機密情報開示運動をしているスティーブ・グリア Steven Greer に告げたその内部告発的な証言の中で、2機がすれ違った瞬間、UFOはユナイテッド機についていったと述べている(証言がなされたのは2000年8月～2001年3月)。

「2機の飛行機がすれ違うや否や、UFOは今度はユナイテッド機を追尾し始め、着陸態勢に入るまでの航路を一緒に下降し、そのあと突然姿を消した。」(スティーブ・グリアー Steven M. Greer 著、スティーブ・オルテン Steve Alten 編集の著書『非認可 ―世界最大の秘密の開示― UNACKNOWLEDGED AN EXPOSÉ OF THE WORLD'S GREATEST SECRET』、2017年刊、A&M Publishing, L.L.C. West Palm Beach, FL)

しかし、これが実際にあったことだとすると、誰が目撃したのか、キャラハンはどんな記録や証言に基づいてこう言っているのかを確認する必要がある。キャラハンはグリアにJAL機事件関係の資料を渡しているが、その内訳は「レーダービデオや、航空管制官の音声文書、航空局の報告書、この事件に関するコンピュータファイルのプリントアウト資料」となっている。本論第一部ではこのうち「航空管制官の音声文書」を交信記録として検討している。その音声文書を含め、その他の資料が公文書館から出て来た書類と内容が一致しているかどうかは分からない。その辺を含め、キャラハン証言の検討は、交信記録以外の公開資料を検討する第二部で行いたい。

この段階で言えることは、JAL機の機関士はユナイテッド機とすれ違った瞬間、光が遠ざ

かるのは見ているが、光がユナイテッド機についていったのは見ていない。また交信記録が交信全てを記録していると仮定すると、ユナイテッド機のクルーは JAL 機の前方にいるはずの飛行物体は一度も目撃していないし、地上レーダーも捕捉していない。ユナイテッド機のクルーの聴取記録があるはずだが、それを調べようとしても公開文書中にないので出来ない。

さて、以下、交信記録の検討を続ける。

このあとの交信記録に軍用機が様子を確認しに飛来してくる場面がある。

UTC 2:52.12 ユナイテッド 69

フェアバンクスへ向け 10000 フィートに下降。ユナイテッド 69。

UTC 2:52.18 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69、協力に感謝する。

UTC 2:52.28 アンカレッジ R15

トーテム 71 へ。アンカレッジ・センターにコンタクトせよ。11, 2。

UTC 2:52.31 センター・トーテム

ガソリンを増してあるので、そちらがよければ、さらに 5、6000 フィート急上昇してから方向転換できるが。

UTC 2:52.36 アンカレッジ R15

トーテム 71、了解。もし出撃準備ができるなら…。トーテム 71、右に方向転換して 25 …いや、右に方向転換して 270 の方向（注：真西）に向かってくれ。迎撃のためレーダー誘導する。

UTC 2:52.55 センター・トーテム

270、そちら、当方に 5、6000 フィート上昇を望んでいるということだな。

UTC 2:53.10 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。機長の自由裁量で下降し、高度 25000 フィートを維持せよ。

UTC 2:53.13 JAL

こちら日航 1628。自由裁量で下降。25000 フィートを維持。U-F-O は見えない、見えなくなっていた。

UTC 2:53.27 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。もうあの飛行物体は見えないということだな。

UTC 2:53.31 JAL

その通り。

トルキートナーに近づいたこの時点で管制から 2 度目の下降が指示される。しかし機長は自由裁量の権限を用いて下降をまだ開始せず、高度 31000 フィートを維持する。

飛行物体はおそらく UTC 2:51 分台の後半に消えたと思われる。

UTC 2:53.33 アンカレッジ R15

了解。軍の飛行機 C130 を捉えた。空軍機は飛行物体を見るために上昇するつもりだ。

UTC 2:53.53 アンカレッジ R15

トーテム 71。軍用機へ。日航 747 はそちらの方向転換が終わると、2 時の方向 30 マイル、南進中で高度 31000 フィートにいる。

UTC 2:54.04 センター・トーテム

OK。今探している。捉えたと思う。

UTC 2:54.09 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。着陸灯を光らせよ。

UTC 2:54.32 センター・トーテム

トーテム 71 としては、空軍機を 24000 フィートに上昇させたい。

UTC 2:54.34 アンカレッジ R15

トーテム 71 へ。航行高度 24000 フィートに上昇し、維持せよ。

UTC 2:54.37 センター・トーテム

21000 フィートから 24000 フィートへ移る。トーテム 71。

UTC 2:55.18 アンカレッジ R15

トーテム 71 へ。JAL ジャンボジェット 747 は現在 2 時の方向 15 マイル、南進中で高度 31000 フィート。

UTC 2:55.25 センター・トーテム

いた。747 を目視できた。

UTC 2:55.27 アンカレッジ R15

トーテム 71 へ。了解。そちら 747 を目視だな。

UTC 2:55.31 センター・トーテム

(聴解不能)

航空局管制はこのセンター・トーテムにも飛行物体の確認をさせるが、捕捉できない。

UTC 2:55.35 アンカレッジ R15

トーテム 71 へ。日航機の近くに飛行物体は見えるか？

UTC 2:55.38 センター・トーテム

現在、ライトをつけて飛んでいるものはいない。

UTC 2:55.58 アンカレッジ R15

トーテム 71 へ。目視するために航路逸脱を許可する。

UTC 2:56.02 センター・トーテム

OK。こちらトーテム 71。実行する。

UTC 2:56.04 アンカレッジ R15

トーテム 71 へ。ジャンボジェット 747 とすれ違った後、自由裁量でアイルソン基地へ直行することを許可する。

UTC 2:56.10 センター・トーテム

OK。それはエルメンドルフだと思うが、了解。直行する。

UTC 2:56.13 アンカレッジ R15

トーテム 71 へ。訂正する。自由裁量でエルメンドルフへ直行せよ。

UTC 2:56.17 センター・トーテム

了解です。

セクターR15 の航空管制官 R ヘンリーはアイルソン基地から飛び立った空軍機が、そこへ戻ると思ったようだ。

UTC 2:56.22 JAL

アンカレッジ・センターへ。こちら日航 1628。今 31000 フィートから 25000 フィートへ下降する。

この時点でやっと自由裁量での 2 度目の下降をし、高度は 31000 フィートから 25000 フィートに変わる。

UTC 2:56.28 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。そちらの 11 時、いや、10 時の方向、西方 5 マイルにいる航空機は軍用機 C130、高度 24000 フィートだ。

UTC 2:56.40 JAL

了解。

UTC 2:57.13 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。アンカレッジ・センター118,2 にコンタクトせよ。

UTC 2:57.18 JAL

8,2 さようなら。

これで交信記録（1987 年 1 月 9 日付け、001-011）は終わっている。

なお、再度確認すると、通しで交信記録だけを閲覧したい場合は巻末の[資料 2](#)を参照できる。

さて、ここで聴取記録の検討に移る前に UTC 2:21 分台の交信で述べられている 2 機の小

型飛行物体の色について検討しておく。

UTC 2:21.19 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。もし飛行物体のタイプを識別できたら、見てほしいんだが、それが軍用機なのか民間機なのか。

UTC 2:21.35 JAL

こちら日航 1628。タイプを識別することはできない。しかし航行灯とストロボ灯は見える。

UTC 2:21.48 アンカレッジ R/D15

了解。ストロボ灯と衝突防止灯の色を言ってくれ。

UTC 2:21.56 JAL

色は…白と黄色だと思う。

2 機の飛行物体の色に航空機を表す赤がない

この 2:21 分台のやりとりの前、19 分台に JAL 機の機長は 11 時の方向に 2 つの尋常ならざる灯火を見ている。

飛行機が灯す灯火には航行灯 (navigation light 右翼端に緑、左翼端に赤) やストロボ灯 (strobo light 白色閃光)、胴体の下についている衝突防止灯 (beacon light 赤) がある。

交信のこの段階では 2 つの飛行物体を航空機とみなし、「灯火の色」として色を述べている。しかし灯火の色は通常の航空機であるかどうかの判断に使うこともできる

この 2:21.56 の通信は機長だと思われるが、ストロボ灯を白、衝突防止灯 (beacon light) を黄色と言っている。なお、機長はアンカレッジに到着したあとに行われた 1 回目の聴取では「黄、琥珀色 (茶がかった黄色)、緑の光、軸回転する航空標識 (beacon) が見えたが、赤い光はなかった。」(001-005) と言い、2 回目の 1987 年 1 月 2 日の聴取では「光の色は最初琥珀色と白っぽい色だった」(001-006) と言っている。

衝突防止灯 (beacon light) の赤が見えなかったのは、やはりふつうの航空機ではないことを示唆しているだろう。

為藤副操縦士は聴取において、最初に見た 2 個の飛行物体が沢山の光より成っていることを述べたあと、色を聞かれ、「サーモンピンク、赤かオレンジ、そして着陸灯 (landing light) の色のような白、それから淡い緑」と答えている (001-009)。佃機関士は聴取において、最初に見た灯火の色はよく覚えていないが、白か琥珀色だったと答えている (001-010)。

色だけでみると、3 人とも白色は見ており、その他の色としては黄色 (機長)、サーモンピンク、赤かオレンジ (副操縦士)、そして緑、または淡い緑 (機長・副操縦士)、琥珀色 (機長・機関士) となる。衝突防止灯 (beacon light) の「赤」が明確に見えていないのは

変であり、その灯火が通常の航空機のものではないことを表している。

以上寺内機長の覚書(001-006)と航空局の交信記録(001-015)を照合しながら、事件の経過をたどってみた結果以下のように言えるだろう。

この交信記録の、レーダーに捕捉された未確認飛行物体のリアリティは否定できない

交信記録から言えることは、レーダーを扱うプロである航空局や軍の管制官たちが、途中見失うことはあったにせよ、未確認飛行物体をレーダーで捕捉していたことは確かである。彼らがレーダースコープ上に捉えて追跡に大わらわだった映像をレーダー波のゴーストとするなら、識別番号がない敵国の飛行物体の侵入を確実に検知する能力もないことになる。この点についてはレーダーゴースト説を検討する章〔広報部官ステュックは、交通部の「確認も否定もできない」という慎重な結論から「否定」だけを取り出していた〕で、航空局航空交通部の責任者ヘンリー・エリアス Henry Elias の意見を紹介する。管制官リッチの反論は「マスコミに漏れた管制官たちの証言」の章で扱う。

このあと、事件後の航空局の対応や、関係者の証言を分析して、事件の真相に迫ってきたい。

第二部 日航機巨大 UFO 遭遇事件の真相を探る

ここまで寺内機長の覚書と、米国連邦航空局の交信記録を照合しながら事件の経過を追ってきた。虚心に読めば、アラスカの上空で実際に極めて奇妙なことが起こったことは確かである。

そして通常の時空の観念を越えたような不思議な飛行物体は日航機のベテラン機長が目視し、詳細な観察記録も覚書として残された。その物体は日航機に搭載された気象レーダーで捕捉され、さらにアンカレッジの航空局の管制官や米軍の管制官たちもレーダーで捕捉・追跡していた。レーダー映像記録も残り、未確認飛行物体 UFO の極めて信頼のおける目撃例だったと言える。

しかし、こと UFO(Unidentified Flying Object 未確認飛行物体)に関する認知に関しては実にさまざまなレベルがある。本論を展開する便宜上、そのレベルを4つに分けて挙げておく。

UFO の存在に関し

1. 全否定派

日常のふつうの現実以外は信じられないという庶民型や、目撃などは全くの誤認であり、思い込みとして完全に否定し、認める者の理性を疑う検事型。

2. 柔軟派

この世には理性では理解出来ない存在もあり得ると漠然と思っている直感型や、未知の現象として受け止め、将来解明できる可能性を含めて検討しようとする進歩的科学者型。

3. 確信派

十分な質と量の日撃例に接し、地球外の知的存在が操る飛行物体と考える。

4. コンタクティ

地球外の知的存在を認知し、コンタクトをとろうとする。

第一部の機上気象レーダーを使った時刻を交信記録から確定する件でちょっと名前だけ挙げたフィリップ・クラスはレベル1の全否定派・検事型であり、今後たびたび登場する。寺内機長と D15 で交信した管制官リッチはアラスカ上空でパイロットが経験する奇妙な出来事を数多く知っており（後述）、2と3の中間くらいの認知をしていると思われる。実はパイロットなど航空関係者の中には口にこそ出さないが、経験上それくらいの認知をしている人は少なくないらしい。このことは本論のエピローグで紹介するが、寺内機長もそのひとりだった。

なお論者はレベル3～4だが、本論ではできるだけレベル1の人にも理解してもらえるような論証をするつもりである。しかしながら、これ以降のコメントでは論者のレベルから

の見解が漏れ出て来るのは避けられないと思う。

センセーショナルな UFO 事件は必ずと言っていいほど意図的な事実歪曲、あるいは一方的な批判が起こっている。しかし UFO 情報開示運動によってそのようなことが起こる背景が解明されてきている。本論の目的はその背景を論じることではないが、資料を読み進めるうちに、やはり不自然な点はいろいろ出て来てくるだろう。

事件後酷い仕打ちを受けた寺内機長

まず一番に言わなければならないことは寺内機長が事件後受けた辱めである。航空自衛隊で 8 年間の戦闘機乗務の経験をはじめ、日航に移ってからフライト歴 1 万時間以上、飛行歴計 29 年のベテランであり、空中の現象の認識に人一倍神経を使う仕事をしている寺内機長が詳細に描写した UFO の存在全てが否定され、あろうことか木星を見誤ったことにされてしまった。さらに、日本航空から受けた仕打ちが酷かった。社内で医学審査会議が開かれ、奇妙なことを口走る人間をパイロットとして乗務させることは問題であると判断され、地上勤務に回されてしまったのだ。

その背景には社内の UFO 認知レベル（たぶん 1）もあっただろうが、環境的背景としては 1982 年 2 月 9 日に起こった日航機長による逆噴射事件が大きく影響していると思われる。それは羽田空港の滑走路の手前で統合失調症の機長が幻聴に促され逆噴射をかけて機体を海に墜落させた事件である。墜落した機体は 2 つに折れ、滑走路手前の浅い海だったため沈没こそしなかったが、乗客乗員 173 名中、24 名が死亡した。この事件では機長の精神的不安定さがかなり前から知られていたにもかかわらず、航空会社は何も手を打ってこなかったことが批判された。そのためそれ以降、機長らの精神衛生上のチェックが厳しくなっていたと思われる。

しかし目撃体験を述べただけの寺内機長を妄想による逆噴射事件と同列の精神の変調と見なしたのだとしたら、その医学審査はいかにもお粗末だったというほかはない。日航本社の寺内機長に対する不当な処分を促したその他の原因としては、米連邦航空局が行った JAL1628 便クルーの聴取の記録資料（機長と一緒に副操縦士や機関士も不思議な灯火を目撃していたという証言を含む）が恐らく手に入っていなかったことが挙げられるかもしれない。

なお、寺内機長の後輩だった元日航機長が、この処分の決定には国土交通省が関与していたことに言及している。

「アラスカ上空でパイロットが「UFO に追いかけられた」との報告…国が乗務停止処分に」
(2017.9.16)

https://biz-journal.jp/2017/09/post_20605.html

杉江弘、航空評論家、元日本航空機長

私は講演会などで「パイロットは世界中を飛んでいるので、UFO を見かけるのでは？」という質問を受けることがある。そういうときは、「大半のパイロットは見たことはないが、なかには見たというパイロットもいる」と答えている。

かつて私の知り合いでもある先輩機長がヨーロッパからアラスカのアンカレッジ空港に進入着陸しようとしていたときに、UFO に追いかけられたと報告した事例があった。機長の証言によると、最終進入中に UFO と思われるいくつもの光の集団が自機につきまとうて離れなかったというのである。

しかし、この報告を受けた国土交通省の対応は予想を超えるものであった。早速、同省が管轄するパイロットの身体検査証を発行する航空医学研究センターの精神科の医師に診断させ、結果、精神異常として乗務を停止する処分としたのである。

この判断の元には、UFO なんてこの世には存在しないもので、それを見たというのは頭がおかしいとする考え方があったと思われる（後略）

引用おわり

国土交通省が関与した証拠は提示されていないが、寺内機長の同僚機長なら、そのような話を日航本社上層部から伝え聞いていたとしても不思議ではないだろう。

幸い日航の医事関係者から寺内機長の処分を知った NASA の科学者リチャード・ヘインズ博士 Richard F. Haines Ph.D.が、独自に集めたパイロットの UFO 目撃事件の事例集と、JAL 機事件の資料を日航に送りつけたお蔭だろうか、寺内機長は 3 年後機長に復帰できた。

リチャード・ヘインズは開示された公文書にも名前が出て本論にも登場するので、ここで紹介しておく。

彼は NASA の常勤の科学者であり、アムズ研究所 Ames Research Center の責任者として航空局のいくつかのプロジェクトにも参加経験がある。なお彼はアムズ研究所で宇宙人間

工学研究所 Space Human Factors Office のチーフとして宇宙ステーションの内装や宇宙服のデザインの仕事をしていた (001-020, M. Guidice)。著書にコートニー・フラトー Courtney Flatau との共著の手引書『夜間飛行 Night Flying』(1992, Tab Books)や UFO 目撃事例を調査した『プロジェクト・デルタ – 様々な UFO についての研究 Project Delta – A Study of Multiple UFO』(1994, Lightning Design Assn) がある。

リチャード・ヘインズは UFO 関連機密文書開示運動をしているスティーブン・グリア医学博士 Steven M. Grear M.D.のインタビューに応じて以下のように述べていた (『ディスクロージャー 軍や政府の証人が現代史上最大の秘密を暴露する』スティーブン・グリア編 2001 年 “DISCLOSURE MILITARY AND GOVERNMENT WITNESSES REVEAL THE GREATEST SECRETS IN MODERN HISTORY”, BY STEVEN M. GREER M.D., Crossing Point, Inc., Denver, Colorado) (邦訳では『ディスクロージャー』、廣瀬保雄訳、ナチュラススピリット刊がある)

引用はじめ

Kenja Terochi(ママ)=Kenju Terauchi 機長は日航機ボーイング 747 に乗り、フランス・パリから北極経由で東京に向かう業務についていた (注: 寺内機長らクルーの担当はその内、アイランドから米国アラスカ州アンカレッジ間)。私は彼に電話でインタビューした (注: 公文書 001-003 の 1987 年 2 月 16 日付のヘインズから航空局広報副部長ヘイズ宛の書簡の中でヘインズは寺内機長と 3 時間電話で話したと言っている)。私は彼と彼のクルーが飛行機の給油のためアンカレッジに向かう途中のアラスカ北部で UFO の目撃をした後、彼にインタビューした唯一の民間人だ (注: 報道関係者以外では唯一の民間人と言えるかもしれない)。彼はちゃんとした人だった。規則に従い、報告をし、安全に着陸し、貨物を無事届けるという業務を立派に果たしたパイロットだった。しかしその結果、日本航空は彼に二度と操縦桿を握らないようにと命じた。私はこの事件に関わった日本航空の主任社医と偶然会う機会があったので、その理由を尋ねた。なぜあなた達は寺内機長を飛行業務から外したのかと。すると彼の答えはこうだった: 我々はこの事件に関して医学審査会議を招集した。我々はそんな奇妙な物を見るようなパイロットが空を飛ぶのは日本航空にとって賢明なことではないという結論に至ったのだと。それが返事だった。

この話の結末を言わなければならない。私は三つ揃いの立派なスーツを着たこの日本航空の日本人医師に対して言葉が過ぎたかもしれないが、こう言ってやった。私はあなたに同意しかねます。良いパイロットをお持ちじゃないですか。寺内機長はとても良いパイロットですよ。彼は指示にちゃんと従っていますし、正確に報告しています。常に安定した運航を続けていたし、ちゃんと貨物を届けていますよ。それにそのような奇妙な物を見たパイロットは彼だけではないのです。非常に大きな物体を見たパイロットだっています。彼の飛行機の近くに現れたような巨大な物体です。

すると社医はこう言った：それはとても興味深い。彼のために何か情報を提供していただけますかと。私は喜んでそうしますと答えた。そこで私は帰宅して、パイロットが UFO を目撃したケースを記した厚さ約 2 インチもの書類一式をこしらえた。そして、巨大な物体を見ろというような体験をしたのは寺内機長が唯一の人間ではないことを示すために類似した例をファイルから選んで添付した。

こうして私はそれらを東京に送った。それ以降 6 ヶ月、8 ヶ月、いやたぶん 1 年間は音沙汰がなかった。しかし後に私は彼がパイロット業務に復帰したことを知った。こうして彼は今再び飛ぶことができている。嬉しい限りだ。

引用おわり

ヘインズはヘイズ宛の書簡の中で、パイロットの UFO 目撃例を 3000 件以上集めていると言っている。本論の最後にパイロットによる UFO 目撃に関するヘインズの見解を紹介するが、彼は UFO に関しては柔軟派であり、UFO を「未知の現象として受け止め、将来解明できる可能性を含めて検討しようとする進歩的科学者型」である。

スティーブン・グリアは 2001 年 5 月 9 日にワシントン DC の記者クラブで大勢のマスコミを前に UFO や ET に関する機密情報のディスクロージャー（暴露）を行った。証人たちが宣誓後、UFO に関する機密情報を暴露・証言した。ヘインズはその中にはいなかったが、文書の形で開示された証言集の中にヘインズの証言も入っている。

証言は 2000 年 8 月から集め始め、2001 年 3 月までにオリジナル 120 時間の VTR テープを完成。18 時間にまとめたダイジェスト版を文書におこした 1200 ページの証言集である。従ってヘインズのインタビューも 2000 年 8 月～2001 年 3 月までの間に行われている。

週刊新潮は 2006 年 12 月 7 日号に寺内氏を自宅に訪問しインタビューした記事「＜JAL ジャンボ機、UFO に遭遇！＞20 年後の証言」を「特別読物」として掲載している。

その記事の中に元同僚の機長の話が載っている。彼によれば、寺内氏がパイロット業務へ復帰したのは地上勤務になってから数年後であり、定年退職したあとは夫人と静かに暮らしているという。記事では寺内氏のその頃の心境も載っている。

「わたしはもう関わりたくない、というのが本音ですよ。このまま余生を終えたい気持ちです。マスコミに喋らなければ良かったと思うこともあります。喋っていいことってなかったからね。」

「医者には、UFO なんて見てない、幻覚だったと言われたけれどね、私は目に見えたものを、何だかわからないけど見た通りに説明しただけですよ。」

それからまた 12 年少したった。寺内氏も 80 歳近くになっているはずだ。彼の汚名を本論が晴らせればと思う。

以下、このアラスカ UFO 事件について、その後起こったマスコミの強い関心、航空局側による UFO レーダー記録の信頼性の否定、そしてマスコミの鎮静化というプロセスを追ってみる。その際、規制される前の管制官たちの発言や、この事件をかなり詳しく取材した雑誌記事の内容、さらにはワシントン DC の航空局事故調査部元主任ジョン・キャラハンがスティーブン・グリアに語った証言などが事件の背景を浮び上がらせるかもしれない。

本論が寺内機長の名誉回復のために少しでも役立てば幸いである。

日航クルーの 1 回目の聴取（1986 年 11 月 17 日）

日航クルーへの 1 回目の聴取は 1986 年 11 月 17 日、日航機がアンカレッジ国際空港に到着した午後に空港で行われた。その際、連邦航空局のセキュリティ部門の部長ジェームズ・デリー James S. Derry、同部門の調査官ロナルド・ミックル Ronald E. Mickle、連邦航空局地区オフィスの調査官兼 JAL アンカレッジオフィスの部長ジャック・ライト Jack Write が立ち会い、JAL1628 クルーの寺内機長、為藤副操縦士、佃機関士の 3 人が面談を受けている。

航空局による事故報告書

1987 年 1 月 26 日に提出された米連邦航空局 FAA の事故報告書は、その冒頭で淡々と事件の概略を描写している(001-002)。そしてこの 1 回目の聴取内容の報告の他に、寺内機長が 1987 年 1 月 2 日に受けた 2 回目の聴取と、そのあと 1 月 5 日に副操縦士が、1 月 15 日に機関士が受けた 2 回目の聴取を項目に挙げている。

まずはその事故報告書に書かれた事件の概要を以下に引用する。

「1986 年 11 月 17 日、JAL 貨物機 1628 便のボーイング 747 はアイスランドのレイキャビックを出発しアラスカのアンカレッジに向かった。11 月 18 日 2 時 19 分（UTC 協定世界時）に 1628 便の機長は JAL 機の 1 マイル前方、同じ高度に飛行物体がいと連絡してきた（注：実際にはこの時連絡したのは副操縦士）。その後、さらにこの未確認飛行物体が JAL 機の気象レーダー上で確認されたという報告がなされた。それはアンカレッジ・航空管制センターとアンカレッジの米軍管制センターでも断続的にレーダーに捉えられた。JAL1628 便は下降したり、進路を変えたり（360 度旋回を含む）しても、その間ずっと飛行物体がついてきているという。2 時 53 分（UTC 協定世界時）に JAL1628 便はその未確認飛行物体はもう見えなくなると連絡してきた。

詳細は添付書類を参照のこと」

(アラスカ州フォート・ユーコン Fort Yukon、米連邦航空局 FAA の事故報告書、1987 年 1 月 26 日、ジェリー・パターソン Jerry Paterson 提出、米連邦航空局のコーディネーター/ 調査官ピーター・ベッカー Peter E. Becker、NTSB 国家安全運輸委員会調査官 N/A)

この報告書には 1628 便のクルー 3 人の名前とコックピットでの位置が記載されている。

機長： 寺内謙寿 左座席

副操縦士：為藤隆憲 右座席

機関士：佃喜雄 (Tsukuba と誤記)

この事故調査部の概略報告は事件に関する資料の巻頭に置かれたものである。そのあとに添付書類の内容が項目別に列記されている。以下、それぞれの項目に該当する開示書類番号を添えておく。

1. FAA Form 3112; 調査官ジャック・ライト Jack Wright の報告(001-004)
2. FAA Form 1600-32-1 調査官ロナルド・ミッケル Ronald Mickel の報告 (001-005)
3. FAA Form 1600-32-1 特別捜査官ジェームズ・デリー James Derry の報告(001-005)
4. 寺内機長の聴取記録(001-008)
5. 寺内機長が書いた覚書と図(001-006,-007)
6. 為藤副操縦士の聴取記録(001-009)
7. 佃機関士の聴取記録(001-010)
8. 1986 年 11 月 18 日アラスカ・アンカレッジで起こった日航 1628 便による未確認飛行物体目撃に関する航空交通管制センターの報告(001-002)
9. 寺内機長の聴取テープ
10. 為藤副操縦士の聴取テープ
11. 航空交通管制の交信テープ

なお、日航クルーを聴取した調査官たちについての情報を記載しておく。

ジャック・ライト Jack Wright: 運航課職員

ロナルド (ロン)・ミッケル Ronald (Ron) Mickel : 保安職員

ジェームズ (ジム)・デリー James (Jim) Derry : 航空局保安部長。断固としており、扱いにくいタイプ。頭部に毛髪はなく髭をたくわえている。ベトナム戦争では陸軍特殊部隊の顧問だった (001-020 Marguerite Giudice, 雑誌“INQUIRER”, フィラデルフィア探究者雑誌、1987 年 5 月 24 日号より)

なお以下この雑誌のスタッフであり執筆者であるマルゲリット・デル・ギューディス Marguerite del Giudice の雑誌記事からの引用は「001-020 M.Guidice」と表示する。

寺内機長の 1 回目の聴取内容(1986 年 11 月 17 日) (001—004)

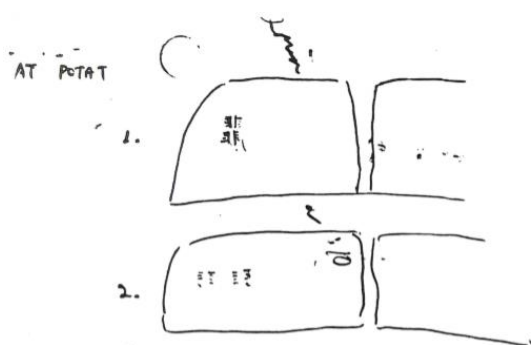
項目 1 は 1 回目の聴取で調査官ジャック・ライトが寺内機長を聴取してその内容を手書きしたメモである。その内容は以下の通り（注：かなり大雑把な内容であるため、不適切な個所が多々ある。煩わしいことになるが一応訂正を入れていく。なお新たな情報は下線を引く）：

寺内機長によれば、このような経験は初めてだったということだ。彼の話によると JAL 機がカナダとアラスカの国境を高度 35000 フィートで通過して 5 マイルほど飛んだとき、前方 5～7 マイルのところは何物かが現れた（注：機長が描いた図 1 では 2～3 マイルとなっている）。それには 4, 5 個の光が一行に並んでいた（原注：図を参照せよ）。それは彼の飛行機ボーイング 747 より大きかった。その物体は時々機長側、つまり左側に行こうとした（注：機長覚書では物体が「時々」(At times) 左側に行こうとしたという描写はない）。右側には一度も行かなかった。機長は暗い側のことに言及した（注：機長の話がよく伝わらなかったようだ。機長は物体が空の暗い方の側にいたと言いたかったのだろう。覚書の「どうも我々を水平線が明るんだ部分に置いて、彼等はきわめて有利な位置で飛行しているようだ。」のくだりに対応していると思われる）。フェアバンクス・エリアを過ぎたころ、彼は予定のコースと並行(parallel)したコースを飛ぶことを要請し、許可された（注：おそらく 360 度旋回したのに、物体が同じ間隔でついてきたということが間違って伝わっていると思われる。）彼が機体を左旋回し、コースと平行に飛んだとき、物体は消えた（注：左旋回したのは最初に飛行物体の灯火を発見する直前。その後の 360 度旋回は右旋回。物体が消えたというのは 360 度旋回のあとの 2:39.04 のことか）。いずれの場合も (In all cases) 気象レーダーも物体を認知するために使われた。そして物体との距離が 5～7 マイルであることがレーダースコープ(範囲 20 マイル)上で読み取れた（注：他の聴取では 7～8 マイルとなっている。なお JAL 機に搭載された天気レーダーによる確認はずっと行われたわけではないので、「いずれの場合も」の表現は不適切）。彼らがコースに戻ったとき、「そこにまたそれがいた。まるで私を待ち伏せしていたかのよう！」と機長は表現した。トルキートナーあたりに来たとき、物体は東に向かって移動し、そして飛び去った。アンカレッジを出発したユナイテッド機が、何か見えないかチェックするように頼まれたが、ユナイテッド機がそこに着く前に物体は去ってしまった。JAL 貨物機で特に変わったことは、高価なワインが積み荷であること以外にはなかった。機長と乗組員は動転していたがプロフェッショナルだった。ジェームズ・デリーが乗組員を JAL のオフィスで聴取したが、その時の寺内機長の話では管制官に標的を 2 つ捉えているか尋ねると、答えは「1 つだけ」だったという。事件全体の所用時間は約 33 分だった。東京への便は別のクルーが乗った。寺内機長と乗組員は追加のフライトがあるまでアンカレッジに 3 日間滞在することになった。

以上が寺内機長の1回目の聴取内容だが、メモということもあり、いかにも大雑把であるし、意思疎通がうまくいっていない部分も多い。やはり参考にすべきは2回目の聴取や、本人が母国語で書いた覚書だろう。

項目2は調査官ロナルド・ミックルがジェームズ・デリーと共に3人を聴取した時のメモを元に書き起こしたものである(001-005)。その多くは他の聴取内容と重複しているが、その中にいくつか他の聴取や機長の覚書にもない部分もあるので以下に引用する：

寺内機長が最初に未確認航空機(UAT: Unidentified Air Traffic)を目撃(視認)したのはポタット交差点とアラスカ防空識別圏の近くだった。JAL機は高度39000フィートをマッハ0.84で飛んでいたが、UATはその正面、約7、8マイルのところにおよそ12分間見えていた(注：副操縦士が最初に管制に連絡したときは1マイルと言い、機長の描いた図では2、3マイルになっている。7～8マイルというのは機上レーダーで捉えた物体の距離であり、これは巨大UFOだと思われる)。距離は搭載していたカラー気象レーダーで計測した。機長がUATを視認している際、黄、琥珀色(茶がかった黄色)、緑の光、軸回転する航空標識(beacon)が見えたが、赤い光はなかった。それは2つの光の集まりに区別されたが、その2つが一体となっている(くっついて1体化している)ように見えた。視認したところではその物体はボーイング747と同じ大きさか、それより大きかったかもしれない。機長の話ではその物体の光の集まりは水平から垂直へと変化した(注：項目3のジェームズ・デリーによる聴取書の最後に寺内機長が描いた図がある。そこでは、2機の飛行物体が垂直に並んでいる図に1、水平に並んでいる図に2の番号が振ってある。したがって「垂直から水平へと変化した」が正しいと思われる)。



(図11. 001-005, -0011から。コックピットの窓から見えた2機の物体の図と思われる)

そしてその位置をJAL機の正面から側面に変えた(注：側面から後方へと移動していったのは巨大UFOのものと追われるうす白い光であり、最初の2機の灯火ではない)。UATは機の側面におよそ35分間いた(注：事件全体の経過時間が33分ほどであるから、これ

は面談した調査官の誤解)。

寺内機長は UAT を目撃している間、管制と連絡をとり続けていたという。彼はフェアバンクスを目視し、その近くにきた時 360 度旋回を要請し、許可を受けた(注:実際には 2:36.37 の管制官の通信で明らかなように、360 度旋回を要請したのはアンカレッジ空港の管制官の方である)。旋回の間、UAT はずっと JAL 機の横の位置にいたという。UAT は JAL 機がアンカレッジに向かう途中、トルキートナーの北約 40 マイルの地点で目視できなくなった。

このフライトに関する追加情報:寺内機長によると、管制センターとの間で VHF の通信障害が起こった。目視しているとき UAT の光は奇妙な動きをしていた。

JAL 機のナビゲーションは機に搭載している慣性航法装置によって行われていた。

寺内機長によれば、航空局の管制センターは JAL 機とは別の標的の存在を彼に指摘していたという。

補遺

日航の信頼できる筋から私に伝えられた情報によると寺内機長が UAT を目撃したのはこれが最初ではないということだ(注:のちの章で詳しく述べるが、寺内機長は 1981 年に台湾で、またその後自宅からも UFO を目撃しており、本論で扱っている同年 11 月 17 日の目撃以降も 1987 年 1 月 11 日にもアイスランドーアンカレッジ間の飛行中 UFO を目撃。計 4 回の目撃経験をもつ。あとで論考するが、UFO の存在を頭から否定する否定派の人なら何度も UFO を見ていると主張するような人間を虚言癖のある信頼のできない人間と見なすだろう。日航内部からのこの通報が調査官ミックルの心証に似たような影響を与えた可能性は否めない。確かに寺内機長は 2 度目の聴取(後述)で地球外文明の進化したテクノロジーを確信しているような発言もしている。しかしこの事件には妄想や見間違いで片づけられないような検討すべき要素が沢山ある。本論は読者が自分で判断できるように、なるべく多くの検討材料の提供を目指している。)

項目 3 は項目 2 と同じ聴取に立ち会った特別捜査官ジェームズ・デリーが自分の立場から記した報告である(001-005)。これにもいくつか他の聴取などにはない情報が含まれている。以下にその報告を紹介する。

JAL クルーの 3 人はアンカレッジに向かう途中、ちょうどポタット交差点を通過している時に彼らのボーイング 747 の前方に不思議な光群を見た。この光群は 2 分後にその位置を変えたが、その後 10 分間は相変わらず機の正面にいた。それから機体の横側に移動した。彼ら 3 人が見たものは光であって機体ではなかった。しかし彼らは気象レーダー上でひとつの物体を 7 分間見た。光の色は黄、琥珀色(茶がかった黄)、緑だったが、赤色はなかった。

光は 2 つの群に分かれてセットになっており、それらの光の群れはその位置を互いに入れ替えていた。彼らはアンカレッジ管制センターに連絡したが、そこでも標的を捉えてい

ることを確認したということだった。フェアバンクス付近で 360 度旋回をしたが、光は機の左側にずっとついてきたという。それからアンカレッジに向けて進んだが、トルキートナーの北 40 マイルまでは光を視認できた。そのあと光は東に飛び去った。クルーによれば JAL 機のスピードはマッハ 0.84、高度はルートに従い 39000 と 31000 フィートを割り当てられた。機体のシステムに起こった唯一のトラブルは VHF 受信機に障害が出たことであり、慣性航法装置には明らかな問題はなかった。

日航機クルーとの会見内容を補強するため私はスティーブン Steven 大尉（北米航空宇宙防衛司令部 NORAD の当直将校）に電話して、私がクルーに行った質問以外に何か聞いたことがあるかと聞いたところ、彼は別にないが、彼らもレーダーで 2 つの標的（1 つは JAL 機）を見ていたと答えた。彼は全てのデータを翌朝情報部に渡すつもりだという。そこで私はボビー・ラムキン Bobby Lamkin に電話して、空軍はこの件のデータを持っているのかと聞いたら、彼はそうだと答えた。

引用おわり。

交信記録で軍司令（地区作戦司令）としていたのはエルメンドルフ空軍基地 Elmendorf Air Force base のことである。その基地の軍の管制センターがレーダーで飛行物体を捉えていたことが交信記録で明らかになっているが、その基地は北米航空宇宙防衛司令部 NORAD（米軍とカナダ軍の合同組織）に所属している。その基地の当直将校もレーダーで 2 つの標的を捕捉していたことを認めたわけである。なお、この基地は 2010 年から近隣のリチャードソン陸軍駐屯地 Fort Richardson と合併してエルメンドルフ＝リチャードソン合同基地 Joint Base Elmendorf-Richardson となった。

この 1 回目の手書きの聴取内容をジェームズ・デリーが航空局の広報官ポール・ステュックに報告し、1986 年 12 月 30 日にステュックが簡単な箇条書きの形にしたものがある（001-024）。

ステュックはこのあと UFO 否定に奔走し始めるが、この 12 月 30 日時点で彼が把握した事件の状況として紹介する意味はあるだろう：

1. 搭載したカラー・レーダーを使用した。飛行物体とは 7 マイルの距離を確認。
2. 大きさ：JAL ボーイング 747 と同じくらいか、それ以上。奇妙な動き。
3. 複数の光：黄色、琥珀色、緑。赤はない。軸回転する航空標識（beacon）。沢山の小さな光。
4. 1 つの物体だが、2 つの光の集合部分がセットになっている。
5. JAL747 のスピード：マッハ 0.84（約 525 ノット）。
6. 航空管制センターは標的を捉えた。
7. 標的はトルキートナーの北 40 マイルで突然追跡をやめる。

8. 無線：VHF モードでのみ、受信障害（異状）。
9. JAL 機は計器航法による飛行だった。
10. フライト・クルーを観察：正常、プロフェッショナル、合理的、麻薬やアルコールは摂取していない。
11. 機長が状況を図示。
12. フライト・クルーと調査官の間では母国語の違いで言葉の疎通が難しかった。

1 回目の聴取内容は録音されておらず、手書きのメモをもとにしており、しかも 3 人の日航クルーの発言が混ざっていて、分別が難しい。項目 6 の為藤副操縦士や 7 の佃機関士の聴取は 2 回目のものであり、テープに記録されていた。その詳細な内容が関心を引くところだ。寺内機長以外のクルーは何を見たのだろうか？機長の目撃を共有していたのだろうかという関心である。

それでは副操縦士と機関士が受けた 2 回目の聴取の内容を以下に紹介する。

副操縦士の証言（1987 年 1 月 5 日）

(001-009)

インタビュアーは調査官のピーター・ベックナー Peter E. Beckner である。まず、為藤副操縦士の英語は彼の体験をすらすら述べるほど流暢ではないが、言いたいことはなんとかみ取ることができる。聴取内容のおおまかに要点を挙げれば以下になる。なお、やはり初めての情報には下線を引く。

1. 彼にとってこのような体験は初めてである。
2. 寺内機長が最初に飛行物体を発見したとき、ほぼ同時に彼もそれを認識した。
3. 10 分くらいは寺内機長が見たものを一緒に見たが、そのあとは右座席に座っていたので、見えなかった。（注：左座席に座っている機長が 11 時の方向に飛行物体を見た時、それは機体のやや左側にあったわけだが、右座席の副操縦士にも見えていた。しかし機体の左後方 30 度に移動したうす白い光は彼の座席からは見えなかったと思われる。）

また、2 つの飛行物体はコックピット内を照らし出すほど接近したが、副操縦士は寺内機長が動転したその接近を認識していない。）

4. 日没後の空に最初に見た小さな飛行物体は 2 機であり、10 時か 11 時の方向で、高度は同じかやや下。全体の形は見えなかったが、星とは明らかに違い、沢山の光が集まったものでクリスマスの飾りのよう。色はサーモンピンクか赤かオレンジ色、着陸灯に似た白、それから淡い緑であり、輝き、揺れ動いていた。地上の光ではなかった。見えていたのは 5 分か 10 分間。

5. その後気象レーダーに捉えた像は大きくて緑色だった。距離は 7、8 マイル。経験上、その像は地上のものではなく飛行物体だと言える。
6. 360 度旋回しているとき、左席の機長の体や窓枠が邪魔して、機長が大きいと言っていた飛行物体は見れなかった。
7. 電磁的な乱れはなかった。(注：機長は VHF 通信が送信も受信も非常に感度が悪くなったと証言するが、操縦装置に電磁的な乱れはなかったわけで、副機長はそれを言っているのだろう。)
8. 機体は自動操縦で飛んでいた。コックピット内は灯りを消していて暗かった。コックピット内の灯りが反射して外に何か飛んでいるように見えたわけではない。
9. 機長が絵に描いたようなものは見えなかった。しかし最初の目撃で自分が何か見たことは確かだ。
10. TV ニュースでインタビューを受けた軍の司令官のような人が気象レーダーに何か映ったのは荒天のせいだろうと言っていたが、そんなことはありえない。天気は良かった。

副操縦士の証言から確認できる重要な点は以下の通り：

副操縦士も、少なくとも最初の 2 つの不思議な光は目撃し、明らかに星ではないと断言。気象レーダーの映像も経験上、飛行物体だとしている。

機関士の証言（1987 年 1 月 15 日）(001-010)

機関士が日本語で話した内容を通訳が英語に直しているので理解しやすい。

インタビュアーは調査官のピーター・ベックナー Peter E. Beckner である。

1. 最初に窓から 11 時の方向に見えたものは誘導灯より大きかった。その存在はすぐに気付いた。どのくらいの数の光だったか覚えていないが、それは光の集まりで、揺れていた。その色は白か琥珀色だった。見ていた時間は 5～10 分。自分は機長の後ろにいて、自分の脇にあるカメラを機長に渡したが、彼は写せなかった。その時間を考えると 10 分くらいだ。機の前方は日没中で夕焼けの細い筋以外は暗く、機の背後は真っ暗だった。コックピット内は灯りが消されていて、飛行データの計算には懐中電灯を使った。
2. 飛行物体の最初の目撃は 10 分、そのあと左側、9 時の位置に見えたものと合計すると 30 分間の目撃になる。最初のもの、左側に見えたものは、光の様子が全く異なっていた。(注：左側に見えた白い光はその後機長が目視する巨大 UFO の両端にある突起の光と思われ、最初に見えた小型 UFO の灯火とは異なる。機関士はそれを区別している。)

最初に見たものは光の集合体で 2 つの部分から成っていた。光は旅客機の窓のような形をしていたが、光なのではっきりした形には見えなかった。

3. 前方に光が見えていたとき、機体の針路は変えなかった。横の位置にある光を見るのは難しかったので機体の針路を変更した。高度を変えたときも、光はついてきたと思うが自分は見えなかった。機長がそこにいるというのでいるのだと思った。

機関士が飛び去る巨大 UFO の光を目撃した可能性がある

4. ユナイテッド機とすれ違うとき、私たちはユナイテッド機とは別の光も見た。そのうちの 1 つは消えるまで光度が変わらなかった。もう 1 つはとても見にくくて、それが遠くの街の灯なのか、未確認の物体なのかは確信がもてない。天気は良くて星も見えた。

(注：この証言は重要である。機長も副操縦士もこのことは述べていないが、飛び去る巨大 UFO の光を機関士が見た可能性がある。)

5. (飛行物体がいた間、機関士が扱う航行パネルに何か機能上のトラブルは生じたかという質問に)、それはなかった (注：副操縦士だけでなく、機関士も電磁的障害を経験していなかったことになる。交信と地上のレーダーだけが影響を受けたようだ。)

6. コックピットの灯りが窓に反射していたようなことはない。

7. (最後に言い足すことはないかと言われ) 再度強調したいのは、機の正面の灯りは街の灯りとは全く違っていたということだ。左に見えた飛行物体についてはそれほど確信が持てないし、形も分からない。私が最初にここでインタビューされたとき (注：アンカレッジに到着してすぐ受けた 1986 年 11 月 17 日の聴取)、それが UFO かどうか確信がなかったが、今でも確信はもてない。

引用おわり。

奇妙な動きをする 2 つの飛行物体の視認や天気レーダーによる飛行物体の存在確認は寺内機長ひとりの目撃ではなく、他のクルーも体験しているわけである (佃機関士は気象レーダーの映像について発言していないが、この聴取記録の最後に彼が描いた気象レーダーの映像が載っているので、見たことは確かである)。UFO 否定論者クラスはこの事件を機長が木星を UFO と見誤ったものだとして結論付け、航空局はレーダー記録に映る UFO 映像をゴーストとしたが、その信憑性については後の章で詳しく検討する。

航空のプロである 3 人が揃って同じ主張をする目撃証言の価値を航空局の結論

は軽視もしくは無視している

JAL 機のクルー 3 人が初めて見た奇妙な灯火の描写を比較しておこう。

機長

機長が UAT を視認している際、黄、琥珀色（茶がかった黄色）、緑の光、軸回転する航空標識(beacon)が見えたが、赤い光はなかった。それは 2 つの光の集まりに区別されたが、その 2 つが一体となっている（くっついて 1 体化している）ように見えた。視認したところではその物体はボーイング 747 と同じ大きさか、それより大きかったかもしれない。目視しているとき UTA の光は奇妙な動きをしていた。

（1986 年 11 月 17 日、ミックルの聴取記録）

旋回方向に何かわからぬ光がある。トルキートナーへ向かって針路を決定し水平飛行に移ると、30 度左前方（注：11 時の方向）、下方約 2000 フィート（600m）に航空機の灯火らしきものが、我々と同方向、同速度で移動している。

2 つの灯火の動きが、通常考えられる航空機の動きと異なる。2 匹の子熊がじゃれあっているように動き出した。

（1987 年 1 月 2 日提出の覚書）

その他、機長が描いた図 1 と図 11 も参照のこと。

副操縦士

日没後の空に最初に見た小さな飛行物体は 2 機であり、10 時か 11 時の方向で、高度は同じかやや下。全体の形は見えなかったが、星とは明らかに違い、沢山の光が集まったものでクリスマスの飾りのよう。色はサーモンピンクか赤かオレンジ色、着陸灯に似た白、それから淡い緑であり、輝き、揺れ動いていた。地上の光ではなかった。

コックピット内は灯りを消していて暗かった。コックピット内の灯りが反射して外に何か飛んでいるように見えたわけではない。

（1987 年 1 月 5 日、ベックナーの聴取記録）

機関士

最初に窓から 11 時の方向に見えたものは誘導灯より大きかった。その存在はすぐに気付いた。どのくらいの数の光だったか覚えていないが、それは光の集まりで、揺れていた。その色は白か琥珀色だった。

最初に見たものは光の集合体で 2 つの部分から成っていた。光は旅客機の窓のような形をしていたが、光なのではっきりした形には見えなかった。

再度強調したいのは、機の正面の灯りは街の灯りとは全く違っていたということだ。

コックピットの灯りが窓に反射していたようなことはない。

飛行物体の最初の目撃は 10 分、そのあと左側、9 時の位置に見えたものと合計すると 30 分間の目撃になる。最初のものと、左側に見えたものは、光の様子が全く異なっていた。

（1987 年 1 月 15 日、ベックナーの聴取記録）

JAL クルー3人が3人とも、星でも町の灯りでもない2つの不思議な灯火を目視している。コックピット内は電気を消して暗かったのでコックピット内の灯りが窓に映っていたのではないとしている。3人の航空のプロが同じような描写をしたこの証言はこの灯火が実在したことを証明する十分な証拠と言える。この段階でもこの灯火は未確認飛行物体「UFO」と言えるだろう。

この不思議な灯火のことを航空局は無視している。

なお、機長はこの灯火が飛行物体となってコックピットの前方に急接近した様子を詳細に報告した。物体は細かな構造や動力のようなものまで見え、JAL 機にぶつからずに一定の距離を維持して飛んだり、す〜っと移動していく様子も観察され、地球の航空機ではないことが直感された。

機長としての飛行経験と観察眼を信頼し、事象の現実性を訴えかける描写のリアルさを重視すれば、これは未確認飛行物体という漠然としてもものを越えて、人間のものではない知性が操る飛行物体であることを機長とともに直感できるだろう。しかし残念ながら他のクルーはこの急接近を見ていないのか言及がない。物体を操る側が機長の意識を読み取り、機長が呼びかけたクルーの視野から物体を外すようなことがあったのかもしれないが（後述）、一般的にはそのような想像は奇想と思われるだろうから、あくまで仮定の話としておこう。

このリアルな構造が観察された飛行物体については3人全員による目撃という裏付けが欠けていることは確かだ。同じことは機長が目視した巨大 UFO についても言える。

副操縦士は機長が描いた巨大 UFO の絵を見せられたが自分はそのようなものは見なかったと証言している。操縦に忙しかったし、右座席からは左側後方は見にくかったということもあったという。

しかし、少なくとも機関士は最初に見えた灯火と、あとで JAL 機の横に見えた灯火とは全く別のものだと言っている。この横に見えた灯火は JAL 機の前方から横へ、それから背後へと移動しつつある巨大 UFO の両端の灯火と考えるのが一番合理的である。その灯火を機長以外に機関士も見ていたということは重要な証言といえる。

以上 JAL クルーによる目視の一致の価値を検討した。次はレーダーによる捕捉の詳細を検討することになる。それは航空局管制官の証言や、レーダーデータの検討という形になるが、その前に機長の2回目の聴取を紹介しておく。その聴取では機長が自分の UFO 観にも言及していて興味深い。

寺内機長の2回目の聴取（1987年1月2日）

機長は最初の聴取や母国語による覚書で体験を述べたが、その2つでまだ述べていなかったこともあるだろう。その意味で機長が1987年1月2日にJALのアンカレッジ事務所で調査官リチャード・ゴードン Richard O. Gordon から受けた再聴取からいくつかそのようなポイントを紹介しておく(001-008)。

ゴードンは事件当時ワシントン DC にいたのでアンカレッジに戻ってから報告を受けたが、直接話を聞くことにしたという。事件当日にジャック・ライトが行った聴取のメモを寺内機長に渡して、読むように促してから、ほとんど繰り返しになるがと前置きして質問に入った。

1. このような体験は機長にとって3度目である。一度は5年前、台湾の南で、夜中の2時に飛び立ち上昇中、左手に大きな母船を見たが、気味が悪かったので目を背けた。2度目は自宅にいた時だった。よく晴れた昼間に、おそらく10000フィートくらいの高さに明るい光群を見た。その目撃は10分間ほどだった。

(注：1987年1月14日号の日本の雑誌 Emma の記事でも、機長は台湾での目撃について言及している：「寺内機長は5年程前にもウナギを積んで台湾の高雄上空で UFO らしきものを目撃したことがあるという。」)

2. 今回の目撃は他のクルーにとっては初めての体験だったと思う。
3. 今回、最初の目撃のあと 6分後くらいに付近を航行中の航空機がいないかアンカレッジ・センターに尋ねた。
4. 光の色は最初琥珀色と白っぽい色だったが、接近したときは排気ガスを出すノズルのようなものに見えた。それは動き出すと沢山の炎を出したので、炎のため姿は見えなかった。前から見ると炎と排気ガスがその周囲を囲んでいた。物体には暗い箇所があった。ガソリンや炭火に似たはじけるような火が見えた。はじけているけれど角度によっては炎が見えなかった。それが回転しないと何も見えないので、高度なテクノロジーだと思った。
5. それらは小さな宇宙船であり、あとで見たのは空母2つ分の大きい母船だった。小型宇宙船は3~5分間、我々と一緒に飛んだあと、母船の方に飛んで行った。そのあと母船の光が見えた。小型宇宙船は光ではなくエンジンそのものだった。最初に見えたふたつの光は同じ大きさだった。小型宇宙船と母船はサイズは違うが、同じテクノロジーの産物だと思った。母船ははるかに大きくパワフルだった。色は白い。ここは薄い白のボール (注：母船の両端の突起の説明か)。淡い光。
6. 小さな方が接近した時の距離は 500 から 1000 フィートだった。
7. 気象レーダーに映った物体は7、8マイルの距離、左側60度だった (注：10時の方向)。
8. 他のクルーも光を見た。
9. 気象レーダーが嵐を捉えるとリターンは赤か黄色になるが、この場合は淡い緑だった。
10. 気象レーダーで物体を見たのは最初のコンタクトから15分後だった。(注：寺内機

長は小型飛行物体の灯火を最初に目撃したのはアラスカ時間 17 時 10 分としている。交信記録で機上の気象レーダーについて報告したのは UTC 2:24.53 つまりアンカレッジ時間 17 時 24 分 53 秒であるので、見事に 15 分後となるが、先に検討したように気象レーダー使用に関する覚書の記載には順序の記憶違いがある)。

- 1 1. 気象レーダーには標的の他には何も映っていなかった。
- 1 2. 機体は正常に飛行していたが、宇宙船が接近中、VHF 通信が電波障害を受けた。その後宇宙船は母船に向けて去って行った。VHF の交信音はドイツ語に似たザザザというノイズになっていた。音声は明瞭に聞こえるときはデジタル 5 だが、そのノイズの時は 2 だった。背景音のノイズのようだった。小さな宇宙船が去ったあとにノイズが消えて、正常な音声になった。
- 1 3. コックピット内は写真を撮ろうとしていたので灯りをすべて消し暗かった。だから窓の反射はなかった。
- 1 4. 360 度旋回したときも、飛行物体はずっと同じ位置にいてついてきた。そのあと 35000 から 31000 フィートに下降した。下降中もついてきて、まるで編隊のような印象を受けた。
- 1 5. 大きな宇宙船の端の部分は 747 ジャンボジェットの 1.5~2 倍 (注：機長が描いた図 1 に記載あり)、全体は航空母艦 2 隻分の大きさで、7、8 マイルの距離にいた。
- 1 6. 小さい宇宙船は DC-8 機の胴体くらいの大きさだった。
- 1 7. 母船のてっぺんに不思議な灯りが見えた。それはふつうの灯りではなく、色は白っぽくシルバーのような光だった。光る間隔は等間隔ではなく、時々パツとひらめいていた。ずっと不規則に光っていた。光の強さは変わらなかった。
(注：上述した Emma の記事でも、母船のてっぺんにある不思議な光について言及がある。「この頃、機長と佃航空機関士は次のような会話を交わしている。
佃 [まだ見えますか]
機長 [いるよ。変な光が出てるだろう]
宇宙船上部に七夕の短冊のように揺らめく不思議な発光体が見えたという。」)
- 1 8. 月は満月だったが、グリーンランドを越えているとき、月は左に見えた。その後月は機体の背後に回り、カナダの (聴解不能) を通過しているところは地平線近くにあったので、我々は月の光を利用することはできなかった。月は低かった。(注：機長の覚書でも「月も真後にまわり、水平線上近くにあるせいか、周囲はすっかり漆黒の闇と化していた。」とある。聴解不能の箇所は「シングルポイント」と思われる。)
- 1 9. 小さな宇宙船はちょっと上方にいた。こちらに向けてガス状のものを噴射していたが、もしこちらと同じ高さだと、宇宙船は原子力を使っているらしいので、こちらの機体に放射能がついてしまったり、気流が乱れたりしただろう。だから少し上方にいたというのは彼らが証拠を残したくなかったからだろう (注 8)。
- 2 0. 地平線に沈む夕日が 0.1 インチの筋を成していたが、大きな宇宙船は暗い側にいてこ

ちらからは見えにくかった。我々は夕日を正面にしていたのでこちらの動きは見やすかっただろう。宇宙船は姿を見られなくなかったので意図的に暗い側にいたのだろう。

- 2 1. 彼らは人間に見られてはいけないという掟があるのだろうと思う。しかし我々の正面に来たときは驚かされた。もし飛行物体が我々から 8 マイル離れているように自動で設定されていれば、8 マイルより近くに来なかっただろう。でもそれは突然正面にやってきた。だから私は中に生物がいると感じた。その突然の現れ方は尋常ではなく、予見できない動きだった。
- 2 2. 小さな宇宙船は、確信はないが東に去ったと思う。とても速かった。
- 2 3. それは慣性や重力をコントロールできていた。かれらのテクノロジーは驚異的だ。
- 2 4. (光を最初に目撃してから 5 分後にアンカレッジに通報したのかというインタビューの問いに) そうだと肯定。
- 2 5. 大きい飛行物体はトルキートナーから北に 75 マイルのところで消えた。
- 2 6. 小さな 2 つの飛行物体には沢山の光が見えた。エンジンの排気が並んで出ていて、その逆噴射がとても明るかったので、形が見えなかった (注: 1986 年 12 月 30 日付朝日新聞に載った機長の証言では「ブレーキ用の逆噴射のように飛行物体の光が数分間にわたって猛然と強まり…」とある)。噴射が止まったとき、動きが一定になり、姿がはっきり見えた。
- 2 7. 立ち会っていた通訳の日本人女性はほとんど通訳をしていないが、後半に自ら「2 つの小さな宇宙船はたぶん後で合体したのではないか」と英語で聞き、機長はその可能性はあるが、くっついたとしても、母船に戻るときは分かれるだろうと答えた。

インタビュアー、ゴードンの締め発言

大変興味深かった。こんな話は初めてなのでワシントン DC に持ち帰って、似たような事例とすりあわせてみる。そうして初めて、実際にこの地で起こったことだとたぶん言えるだろう。パイロットが目撃した事例は沢山あるが、今回機長が述べたり描いたりしたものがそれらと同一のものかは分からない。調べてみる。これらの絵は必要なのでよければもらっていきたい。

以上が寺内機長の 2 度目の聴取内容のまとめである。

寺内機長はこの 2 度目の聴取で、彼が目撃した地球の科学ではありえない動きをする飛行物体について、地球外生命の産物であろう主張した。母船(Mothership)という言葉も盛んに使った。未確認飛行物体という、操縦者を特定しないあいまいで便利な表現よりも、さらに突っ込んだ見解を述べたわけだが、パイロットの似たような目撃例を収集している航空局本部の調査官にとっても、寺内機長が UFO や異星人に強い関心を抱いている人物だという印象をもったことだろう。

そのことは、よくあるように、もしこの事件を機長の主観的な見間違いとして片づけた

い者たちがいるとするなら、格好な攻撃材料となるだろう。実際フィリップ・クラスはそれを行った。

論者は寺内機長の解釈を否定する者ではないが、本論は機長やそのクルーが体験したことは現実にあったと論証し、寺内機長の名誉回復を最終目標としているので、UFO や異星人についての見解を述べるのは別の機会にしたい。

如何にマスコミは事件を嗅ぎつけたか

先に述べたように 1628 便のクルーはアンカレッジに到着後、当地の連邦航空局 FAA に聴取された。しかしこの 1986 年 11 月 17 日の段階ではまだ事件は全く公になっていなかった。

そして翌 12 月、共同通信社のロンドン支局長江口浩氏が日航の知人からこの事件の噂を聞きつける。支局長はちょうどフライトでロンドンに來た寺内機長をその宿泊先のホテルに部下の大鹿伸生記者とともに訪ねてインタビューを敢行する。機長の受け答えに信頼できるものを感じ取った支局長たちは共同通信社の東京本社に原稿を送り、年末のネタ切れの時期の目玉として本社が採用、この UFO 遭遇事件をニュースとして配信した。

朝日新聞などはこの共同通信社の配信記事に基づいて報道したわけである。

その配信には「FAA のアラスカ駐在事務官による<3 人のクルーは全く正常であり、信頼度の高い話なのでワシントンの FAA 本部にも報告した>という談話も添えられていたという。(この項、週刊新潮 2006 年 12 月 7 日号「JAL ジャンボ機、UFO に遭遇！— 20 年後の証言」、から)

なお、FAA のアラスカ駐在事務官というのは後述する日刊スポーツの記事にあるようにジェームズ・デリーのことである。

江口氏が寺内機長を訪ねたホテルは JAL 職員がよく宿泊する Forum Hotel だった (001-020 M. Giudice)。

共同通信社が 12 月 24 日にアンカレッジの「FAA を訪問し、さらなる調査を始め、インタビューの機会を得た」とアラスカの FAA 側の記録に残っているが (002-002)、共同通信社の記者が傍証を得るために実際にアラスカまで出向き、関係者にインタビューしたのだろう。共同通信のキベ・ショーキチなる人物が 12 月 24 日午後に FAA に電話をした記録も残っている (001-031)。このキベ氏は共同通信社が派遣した人物であり、航空局広報部のステュックに会って、事件が本当にあったのか聞き出そうとした。その時初めて、ステュックはマスコミが JAL の事件を嗅ぎつけたことを知ったのだった。彼はキベ氏に、そうだと答え、知っている情報を伝えた (001-020 M.Guidice)。

この共同通信社の報道に端を発し、世界中のメディアがこぞってこのセンセーショナル

な事件を報道する。

12月29日にはUPI アラスカ事務局の記者が訪問し、インタビューし、記事を配信している(002-002)。このUPI (United Press International)の記者ジェフ・ベルリーナー Jeff Berliner はステュックに会い、さらにジェームズ・デリーとも会ってこの件に関する知識を深め、その晩のうちに記事を書き、これが全米に伝わったのだった(001-020 M. Guidice)。1987年1月1日の読売新聞では「寺内謙寿機長は米連邦航空局(FAA)の事情聴取に応じた後、12月30日、アンカレッジでUPIのカメラマンに対し、目撃状況を詳細に図解して説明した。」とある。なお読売新聞はこの事件に関しては出遅れて元旦だけの報道で終わった。

日米のマスコミの記事

1986年12月30日から1987年3月中旬にかけて日本や米国のマスコミがこの事件をどのように報じたか、注に各記事の見出し語を挙げることで推察してもらうことにするが(注9)、日本の新聞の報道からめぼしいものをいくつかここに引用しておこう。

朝日新聞 (1986年12月30日朝刊、漢数字は算用数字に変換した)

「パリ発東京行きの日本航空ジャンボ貨物機が先月、アラスカ上空で2個の小型宇宙船らしい飛行物体を従えた巨大な球状の未確認飛行物体(UFO)に異常接近され、50分間約760㌔にわたって付きまとわれた。これら飛行物体の動きや構造をレーダーや肉眼で観察した機長らが、その体験を29日までに明らかにした」(ロンドン29日＝共同)

(注：この日航機はパリで解禁間近のボンジョレー・ヌーボーを積み込み、アイスランドのケフラビック空港に立ち寄って給油。ここから寺内機長らが交代して乗り込み、アラスカのアンカレッジまで飛んで給油。そこから別クルーが乗ってワインを東京に届けた。)

「寺内機長によると、異変が起きたのはアラスカ時間17日午後5時10分(日本時間18日午前11時10分)、同機がアンカレッジ北東約770㌔(北緯141度0分)の地点でアンカレッジ直行体勢をとった直後だった。」

(注：機長の覚書では午後5時05分にアンカレッジ・センターと交信を開始、その後トルキートナーへの直行を指示されて左旋回した直後に前方に灯りを発見している。灯り発見からアンカレッジ・センターへの報告までの時間は機長の2回目の聴取では6分くらいと言っている。交信記録では17時19分15秒に副操縦士がアンカレッジ・センターに問い合わせている。それをもとに計算すると $19-6=13$ で、灯り発見は17時13分となる。機長はマスコミに午後5時10分に初めて灯火を発見したと言っているが、本論では5時13分と考える。)

「高度1万600㌔、時速910㌔で暗やみの中を飛行中、左前方4、5㌔(注：機長が描いた

図1には2～3マイル[3.7～5.6km]とある。[4、5 ㌾]はこの[2～3マイル]を㌾に換算したと思われる)、下方600 ㌾に航空機の灯火らしい光が2つ並んで現れ、同機とほぼ同じ速度で同方向に進み始めた。アンカレッジ航空管制センターに問い合わせたところ、レーダーには何も映っていないとの回答があった。」

2つの飛行物体は「子グマがじゃれ合うように」動きながら約7分間日航機と並行して飛んだあと、突然日航機の直前やや上方、150 ㌾から300 ㌾の近くに瞬間移動した(注: 覚書の以下の2つのくだりに対応している: ①[灯火を意識し始めてから7分ぐらいは経過したと思われる頃、突然、全く突然に、我々の眼前に2隻の宇宙船が静止]、②[前方500～1000フィート(約150～300メートル)やや上方])。「飛行物体は(中略)中央部は暗黒でなんにも見えなかったが、左右3分の1ずつは表面が無数のノズル様のもので覆われ、白熱灯に似た色の光はこれらのノズルから噴き出していた。」

気象用レーダーで確認したところ、13、4 ㌾の地点に緑色の極めて巨大な物体が映った(金属の物体なら赤い映像となる)。(注: 13、4 ㌾は7～8マイルを㌾に換算している。)

「この巨大物体はフェアバンクス市近くに達した際、地上の灯火のため全体のシルエットが浮かび上がった。それは大型空母二隻を背中合わせに重ねたような球状の“宇宙母艦”で、直径はジャンボ機の全長の数十倍という大きさだったという。

日航機は午後6時24分(日本時間18日午後0時24分)、アンカレッジに無事到着した後、寺内機長が待ち構えた米連邦航空局(FAA)係官の事情聴取を受けた。」

(注: 交信記録によれば、日航機1628のアンカレッジ空港到着前の最後に記録されている交信はUTC 2:57.18[アンカレッジ時間午後5時57分18秒]である。そのあと着陸まで技術的な交信があったかもしれない。到着時間は午後6時24分となっているが、米連邦航空局の記者会見配布資料でもUTC 3:24(午後6時24分)と記載されており、公式の到着時間とみなされている(001-011)。なおギューディス Guidiceによれば、着陸したのはアンカレッジ国際空港、滑走路6Rだった。)

興味深いのは記事の最後の次の文である。

「日航機に同乗していた佃航空機関士は29日、次のように語った。

アンカレッジに着陸するためのデータ計算をしていたところ、寺内機長が[前の方を見ろ]と言った。だいたい色と青っぽい色の2つの光が上下にゆらゆらと揺れるように見えた。」

佃機関士は寺内機長に促されて前方の2つの灯りを目撃したわけである。佃機関士はアンカレッジ空港到着直後に行われた聴取では「その色は白か琥珀色(茶色がかった黄)だった」と述べていて、描写する色が違っている。

日刊スポーツ(同日)

JALクルーの1回目の聴取に参加したジェームズ・デリーがコメントを寄せているのが

興味深い。

「寺内機長らから事情聴取した米連邦航空局（FAA）アラスカ地区保安担当ジェームズ・デリー事務官の話

3人の話では、なぞの飛行物体は白と黄色とストロボライトを明滅させており、非常に巨大だったとのことだが、私にはその形が見えたとは話していなかった（注：初めに見えた2つの灯火の話と、あとに出現した巨大 UFO の話が混ざっている）。この時間帯に他の航空機が飛行したとの記録はなく、アンカレッジ空港管制塔のレーダーも航空機以外の機影は映していなかった。3人のクルーは正常であり、信頼度の高い話なのでワシントン DC の FAA 本部にも報告した。」（注：引用は「 」で示した。以降は引用を交えて論者が考察する。）

デリーは地上のレーダーでは未確認飛行物体を捉えていなかったと述べているが、彼は1986年11月17日に日航クルーに対し行った1回目の聴取記録に「彼ら（日航クルー）はアンカレッジ管制センターに連絡したが、そこでも標的を捉えていることを確認したということだった」と書いているので、地上のレーダーで飛行物体を捕捉していたことを知っていたはずである。

為藤副操縦士と佃機関士も記者のインタビューを受け、2人とも機長の言う宇宙船は確認していないと言っている。為藤副操縦士は右側の席にいたため、左側を飛んだ飛行物体の形を確認できなかったというが、「ライトは確かに見えたし、機内のレーダーにも現れていたから何らかの飛行物体が存在したことは確実だ」と機長の証言を裏付けている。

佃航空機関士は「寺内機長が前の方を見ろと言った。だいたい色と青っぽい色の二つの光が上下にゆらゆらと揺れるように見えた」という。しかし UFO なのか何らかの光学的原因によるものなのか半信半疑であるといい、「乗員はたった3人で、オーロラの見える時期でもないで気味が悪かった」という。

なお日刊スポーツの佃機関士の証言が朝日新聞に載ったものと同じだが、日刊スポーツは朝日系なので、同じインタビューを使ったのだろう。

松本零士がコメントを寄せた

「宇宙戦艦」の作者ヤマトの松本零士も日刊スポーツにコメントを寄せている。想像力豊かな漫画家は異星文明を思い描く。

「何らかの高度な意思のあるものが日航機を観察したのだろう。この物体が遠い子孫の送り出したタイムマシンか他の星の高度な生命体のものかは分からない。昔から少しずつ地球人に接触を図ってきたが、そろそろ本格的に接触してもよいと判断したのでは。（中略）ぜひ機長に会って詳しく話を聞いて絵に描きたい。」

松本零士がジャンボジェットの数十倍という巨大 UFO に何を感じ取ったか興味が湧くところだ。巨大 UFO が異星文明の乗り物だとした場合、その大きさからすると中には都市があり、数千人の異星人が潜んでいたというようなイメージだろうか。本論の目的は寺内機長らが目撃したものが火星や木星といった惑星の見誤りではなく、実際に正体不明の未確認飛行物体だったということを示唆することだが、UFO の巨大さの意味を探ることも大変興味深いテーマだろう。

サンケイスポーツ（同日）

他紙の記事と重複する内容だが、米軍の軍用機が出動したという機長の発言を伝えているのが目新しい。軍用機の出動は米連邦航空局の記者会見（1987 年 3 月 5 日）の編集版の交信記録では省いてあり、米国の記者たちは他の情報源からその事実を知るほかなかっただろう。以下、サンケイスポーツの記事から軍用機出動の部分を引用する。

「管制センターは＜F15（戦闘爆撃機）を飛ばして確認させようか＞と言ってきたが、機長は無用の犠牲者を出すだけだと思い、断ったという。」

このくだりは寺内機長の覚書にもある。

Emma（1987 年 1 月 14 日号、1 月 6 日発売）

Emma はセンセーショナルな写真掲載もいとわない週刊写真雑誌だったが、1987 年 5 月 6 日号で廃刊になった。同年 1 月 14 日号では寺内機長が制服姿で飛行機の前に立っている大きな写真を載せている。彼は手袋をはめた両手で「宇宙母艦」の絵を抱えている。UFOー未確認飛行物体というタイトルのそのページには「夢でも幻でもない！＜有視界訓練＞最後の世代の JAL 機長が語る＜わが UFO 体験＞」という見出しがついている。本文には機長が描いた小宇宙船と JAL 機の遭遇図、巨大 UFO の図、気象レーダースコープの図、360 度旋回した航路図の 4 つが載せてある。これらは本論にも載せたもの（図 1,3,6,9）。

Emma の記事から、母国語の自由さで細かな描写ができていると思われる箇所を抜きだしてみる。

寺内機長をアンカレッジに訪ねた記者に対し、機長は「明らかに何らかの意志を持った生物の宇宙船だと断言できます」と言い切っている。

第 1 次接近遭遇「最初は赤みたいな白みたいな光が見えたんです。」

第 2 次接近遭遇「7 分ぐらいたったと思うんですが、（中略）DC8 ほどの大きさのものが 2 つあらわれた。瞬間移動です。普通なら逆噴射しながら、徐々にスピードを落として来ますよね。ところが、はなからそこに来てて、そこで初めて逆噴射したように見えました。3～5 分ぐらい、一緒に飛んだんですが、等速運動に移ってからは、排気口がはっきり見えました。炎が小さくなりましたから。光は左右両側だけで、中心は時折、炭火がはねるような感じでした。それから、前方に移動していったんですが、それはね、目で追えるスピー

ドだったです。ピュッといなくなるのではなくて。あっちの方へ行っちゃった、って見てたんです。」

なお、機長が詳細な目撃体験をしているのに比べ、副機長や機関士の目撃が限定的なのはなぜなのか。コックピットに座っている位置の問題だけだろうかと疑問に思うところだが、記者はひとつの解釈を以下のように述べていて興味深い。

「なぜ、機長が他の2人に比べて克明に覚えているのか。席の位置の問題もあるのだろうが、氏の自衛隊時代の夜間訓練に負うところが多いようだ。」

機長もこう言っている。「夜間の有視界訓練をやった最後の世代なもんですから…。光を見ることがまさに命がけだったんですよ。」

朝日新聞（1987年1月9日）

朝日新聞はこの事件の第一報を1986年12月30日の紙面で報じてから1ヵ月少したった1987年1月9日、FAAから発表された見解を掲載し、レーダーには何も映っておらず、未確認物体はJAL機のゴーストの可能性があると述べている。このレーダー映像の問題については本論でのちに詳しく検討する。

引用はじめ

【アンカレッジ8日＝UPI共同】

レーダーにはUFO映らず

米連邦航空局（FAA）のスポークスマン（注：公報部官ステュックのこと）は7日、昨年11月17日、日本航空（JAL）1628特別貨物便がアラスカ上空で未確認飛行物体（UFO）に異常接近されたという事件についてレーダー記録を点検したが、UFOをレーダーで確認することはできなかったことを明らかにした。

FAAはUFOに遭遇したというJALの報告を受け、JAL機の機長ら3人にもインタビューしたが、3人とも光る物体がJAL機を追いかけたと言明した。しかし「レーダーでは何も確認できなかった」という。

FAAは現時点では未確認物体が「JAL機の何らかの影」との見方に傾いている。FAAはさらに調査を続け、ワシントンにある本部に完全な報告を送る方針。

引用おわり

サンデー毎日(1987年1月25日号)

寺内機長が描いた2機の小型宇宙船と巨大UFOを目撃して360度旋回した時の航路の図が「できごとワイド」というタイトルの横に載っている。

サンデー毎日の記事の中で目新しいのは副機長の話が載っていることだ。

「あんな飛行物体を見たのは初めて。今でも変な気分ですよ、いわゆる宇宙船なのか、それとも単なる物理現象なのか…。とにかく、あれはこうだ、と説明がつかない。フェアバ

ソクスの街の明かりはちゃんと見えていましたから、それとは明らかに違う。何らかの飛行物体としか言いようがないんですよ。」

エンジニアである佃機関士にも、最初の2つの光の尋常ならざる存在感は強い印象を与えている。木星誤認説のミスマッチ感は否めない。

寺内機長の話として記者がまとめたタイムテーブルがある。事象の説明はこれまでの証言と矛盾しないが、途中の時間経過が本論で検討し推測した時間と数分ずつずれている。実際に機長が時刻を述べたのか、記者が推測してまとめたのかも不明であるが以下のような並びになっている。

午後5時10分 （注：5時13分ごろか）

アンカレッジ北北東768キロで、航路変更のため左に30度旋回。左前方3.6～5.4キロ（注：2～3マイルをキロに換算。正確には3.6～5.6キロ）、下方600呎に二つの光を目撃。動きが航空機と全く違う。

午後5時20分 （注：5時26分ごろか）

二つの光る物体は操縦席前方に瞬間的に移動。音はしない。大きさはDC8旅客機の胴体程で正方形。正方形を左右に分ける形で暗部があり、両サイドに白熱電灯のようなものが無数に並び点滅。一つ一つが噴射口のよう。

午後5時32分から約30分（注：5時29分ごろから23分間か）

約5分後姿を消す。その直後、左60度のやや下方に別の二つの光。JAL機と編隊を組んだように飛ぶ。気象用レーダーを水平方向で入れてみると、12.6～14.4キロ（注：7～8マイルをキロに換算。正確には12.8～14.8キロ）前方に大きな緑色の物体がブラウン管に浮かぶ（注：覚書同様、2機の物体の急接近のあとに気象用レーダーの使用が出て来るが、その順番は逆だと思われる）。下方からのフェアバンクス市の明かりで物体のシルエットが浮かぶ。二つの光は一つの巨大な球状の物体の一部と判明。ジャンボ機の数十倍の大きさか。360度の旋回を終わってもまだついてくる。高度を1200呎下げてもついてくる（注：高度35000フィートから31000フィートに4000フィート、つまり1200呎下降したのは360度旋回の前だから、ここも順序が逆）。あきらめてアンカレッジに向かう。UA機とすれ違おうとした時、物体は突然消えた。アンカレッジの北方270キロの上空。

午後6時24分

アンカレッジ空港に着陸。

寺内機長が親しい友人に話したというエピソードも載っている。

「過去二回、UFOらしきものを見たが今回は全然違う。絶対に誤認ではない。とにかく、あっけにとられ、恐怖にかられてしまった。それに。レーダーに映っているぞ、と他の乗員にいうと、物体は瞬間的にレーダーの視界から消えてしまう。何か、こちらの話が全部通じているようで気味が悪かった。」

これは伝聞であるので、不正確な内容である可能性がある。気象レーダーの映像は副操縦士も見えていて、何らかの物体だと証言している（2度目の聴取）。したがって他の乗員に物体の存在を指摘するとあたかもその話を聞いたかのように物体が瞬時に視界から消えるというのは、レーダーの映像のことではない可能性が高い。それは機体の正面に接近した2機の物体のことかもしれない。

機体の正面に突然現れた明るい光を放つ2機の物体。魂消た機長が副操縦士や機関士に見るように促すと、瞬間的に物体が視界から消えてしまったと考ええると、機長以外のクルーがこの急接近の場面について全く言及していないことも理解できる。

なお寺内機長が住む日本ではUFO関連の組織やジャーナリストが機長に直接インタビューする機会が多かったことは想像に難くない。

たま出版の蕪澤潤一郎氏も機長にインタビューしてたま出版のサイトにその内容を掲載している。

http://www.tamabook.com/j_nirasawa/alaska_UFO/J_01.html

インタビューの日付はないが、おそらく事件後あまり日にちが経っていない頃と思われる。

また、日本空飛ぶ円盤研究連合の故荒井欣一氏(1923-2002)も機長のインタビューをしており、その音声カセットテープが福島県の「[UFOふれあい館](#)」に所蔵されている。機長の遭遇体験のおおまかな経緯が語られている。

週刊新潮のインタビュー（2006年12月7日号）以降では2016年、77歳になった寺内氏を石橋晴海氏がインタビューしている。

引用はじめ

事件後の寺内氏は、見間違いを喧伝した責任を取らされて日航を辞職し北海道に移住した説や、『11PM』（日本テレビ系）出演後に急死した説等が噂されたが、全てデマだった。ただ、事件後に地上勤務に左遷されたのは事実である。「悔しかった」（寺内氏）が、操縦能力が衰えないように訓練を続け、3年後にパイロットに復帰した。寺内氏は、それら誤報も含めて今は「面白かった」という心境に至っている。自分が釧路湿原に移住したというデマを垂れ流すテレビ番組を観ながら、「失言で湿原へ移住し、悔恨（開墾）するってか」と駄洒落で笑い飛ばしたという。「勝手な人が勝手なことを言っていて凄かった」と、寺内氏は当時の狂騒ぶりを振り返る。ある高名な精神科医は、寺内氏を「幻覚を見た狂人」と診断した。「でも、今頃は人生最大の誤診と思っていますよ」（寺内氏）。その根拠として寺内氏は、UFO関連の機密情報を公開している『UFO ディスクロージャープロジェクト』を挙げる。同プロジェクトの2001年発表分に、この日航機事件が含まれていたのだ。アメリ

カ政府の元関係者等が暴露した文書によると、日航機が遭遇した UFO はアメリカ軍のレーダーで捉えられ、そのデータはレーガン大統領（当時）がトップシークレットにした。そして、日本政府に発表を控えるよう圧力をかけたという生々しいものだったという。それでも、筆者は敢えて質問した。「UFO を目撃したというのは本当ですか？ 記憶は薄れましたか？」と。すると寺内氏は、「若しピストルを頭に突き付けられたら、一生忘れないでしょう？ UFO の目撃は、それより強烈だった」と答えた。更に筆者は、「では、あの飛行物体は某国の秘密兵器なのでは？」と訊いた。寺内氏は即座に、「レベルが違う」と話す。目撃した UFO から“人類の叡智を超えたもの”を寺内氏は感じたのだ。

引用おわり

（実話裏歴史 SPECIAL 別冊「昭和の不思議 101 昭和の謎開封その真相」74～75 ページ）

記事中にある『UFO ディスクロージャープロジェクト』に含まれる日航機事件とはジョン・キャラハンの証言ことだが、その内容に関しては本論の最後に検討する。なお当時の大統領レーガンがこの事件をトップシークレットにしたというのは直接の証拠はなく推測である。レーガン大統領は事件当時、宇宙空間でのミサイル撃墜を目指す SDI（戦略防衛構想）を推進しようとしており、宇宙からの攻撃についても言及していたので UFO に大きな関心をもっていたことは確かである。

さて、事件当時の状況に戻ろう。

事件当時の日本のマスコミではデリーの話に基づき、未確認飛行物体は地上レーダーでは捉えていないという報道になったようだが、米国のマスコミは管制官と直接インタビューを行い、彼らがレーダーに飛行物体を捕捉していたことを記事にしていた。

マスコミに漏れた管制官たちの体験

次に紹介する記事は航空局の姿勢に対し批判的である。

1987 年 1 月 9 日付のアンカレッジの地方紙アンカレッジ・デイリーニューズ Anchorage Daily News には航空局管制官サミュエル・リッチ Samuel Rich（注：この記事ではファーストネームに愛称サム Sam を用いているが正式名サミュエルに統一する）の証言が載っている。これはちょうど航空局が最初の言を翻し、レーダーに映った未確認飛行物体の映像はゴーストだと言い始めたころの記事であり、リッチはそれと相反する証言をしているので、重要な証言と見なせる。

以下にその記事(002-001)を引用する。

（見出し）管制官は未知の映像をレーダーで追跡したと語った

（小見出し）映像は UFO 目撃を報告する JAL 貨物機を追尾しているように見えた

ホル・バーントン HAL BERNTON、デイリー・ニュース、ビジネスレポーター

レーダースコープの監視に加わっていた航空管制官によると、3 人の管制官たちは 11 月 17 日に日航貨物機を追尾しているように見える映像をレーダーで追跡していたという。（中略）「我々 3 人は飛行物体の映像を捉えていると思った」と、サミュエル・リッチは語った。彼は米連邦航空局に 10 年以上勤めている管制官である。（中略）

航空局は前回のニュースリリース（注：1986 年 12 月 29 日と思われる）で不思議な物体 — JAL クルーの描写によれば波打つ光群 — をレーダーで目撃した管制官は 1 人だけだと報告していた。航空局によって名前が明かされなかったその 1 人の管制官（注：これはカール・ヘンリー Carl Henley のこと）は JAL 貨物機のゴースト映像を間違って 2 機目の物体と解釈したのだと、レーダー・テープを検証した航空局の職員たちは語っていた。

昨日の木曜日、航空局広報官のポール・ステュック Paul Steucke が語ったところによると、自分は JAL のパイロットと 2 人のクルーが報告した UFO とやらを追跡した管制官が他にもいるなどということは全く関知していないという。

（小見出し）管制官はレーダーに映っていたものがあると語った

レーダーに映っていたというこの発言は航空局に事件の新たな調査を促し、寺内機長に対する国際的な注目を引き起こした。

管制官たちは航空局職員たちの聴取を受けたが、昨日の木曜までに管制官たちの記者会見はまだない。

リッチは JAL 機が UFO を目撃している 30 分間、勤務についていたと語る。

彼によると JAL クルーはフォート・ユーコン上空を飛んでいる時にアンカレッジ航空管制センターに初めて連絡してきたという。「彼らは＜何かが追ってくる＞と訴えた。それは灯火のように見え、色は白、オレンジ、黄色に見えた」。リッチによるとパイロットは動転しているようだった。「彼は不安にかられていて、その声は震えていた」。リッチによると管制官たちはすぐにレーダーの到達距離を短くして、JAL 機周囲の領域に照準を合わせた。「JAL 機の近く、寺内機長が指摘するあたりに航跡を捉えた。そこで我々はそれを監視し続けた。」

その航跡反応はあまり強いものではなかった。しかし、リッチの語るところによると、彼自身も、そして同僚の誰もそれを分離映像(split image)だとは思わなかった。

レーダーの UFO 映像＝ゴースト論に管制官自身が異を唱えた

(注：これ以降の小見出しはオリジナルの記事にあるのではなく、論者がつけている)

リッチはこの航跡をレーダー上に捉えた後に軍の地区作戦司令部を呼び出した。「軍司令部も同じ航跡を捉えていると教えてくれた。」

別の管制官(注：カール・ヘンリーのこと)が JAL のパイロットに告げた。旋回をどこまでも続け、下降して UFO を振り切れと。結局 JAL 機がフェアバンクスから南へ向かうと管制官たちは UFO の航跡を見失った。

管制官リッチは JAL 機が UFO に遭遇した空域ではレーダーにゴーストが出る

ことはないと言

11 月の事件以降、航空局はレーダー・テープの大々的な検証を始め、最初は管制官の映像追跡を確認していたのに、その後それを JAL 機の分離映像か二重映像として否定したのだ。

リッチは航空局のレーダースクリーンにはデータのコンピュータ処理に由来する二重映像がしばしば生じることは認めた。しかし JAL 機は分離映像が通常生じる地域は飛んでいなかった。

北方ルートで不思議なことに会ったパイロットはこの JAL 機のパイロットが初めてではない。過去 10 年間に民間や軍のパイロットによる未確認灯火の報告は半ダースほどもある。「それはパイロットたちにとって真にリアルな体験なんです」とリッチは言う。

以上アンカレッジ・デイリーニュースに載ったバートンの記事の引用おわり。

航空局広報官ステュックがマスコミ対策の文書(後述)の中で、マスコミに不都合な証言をしている管制官と言っているのはアンカレッジ・デイリーニュースにこのような発言を載せたリッチのことなのだろう。

ステュックはレーダーで「UFO」を捕捉した管制官は 1 人だけだったと発表したということだが、実際には他の管制官もレーダーで何物かを捕捉していたことを証言していた。

JAL の UFO 遭遇事件の間、管制を担当していた管制官たちは事後、証言を文書にして提出している。その管制官たちの報告書は事件直後の 1986 年 11 月 19 日のものと、1987 年 1 月 6～9 日のものとがある。日航クルーの聴取と同様、マスコミの反応に慌てた航空局が 2 度目の聴取を部下の管制官たちに課し、さらにデータ解析者たちの否定的見解を追加した

ようなプロセスが浮かび上がってくる。

管制官ヘンリーもレーダーで未確認物体を捕捉していたことを証言（1986 年 11 月 19 日，1987 年 1 月 6 日）（001-011）

管制官カール・ヘンリー Carl E. Henley：アーカンソー州出身、口ひげをたくわえ、波打つ黒髪、大きな体躯。当時管制官として 7 年のキャリアがあった（001-020 M. Giudice）。

彼の証言は 2 つ残っている。1 つは事件直後の 1986 年 11 月 19 日付け、もうひとつは 1987 年 1 月 6 日付のものである。

1986 年 11 月 19 日付けの証言は、最初 1986 年 12 月 29 日に記者たちにリリースされており、レーダーで奇妙なものを捕捉したと主張するたった 1 人の管制官の証言として配布されたと思われる。通常あるはずの証言者の名前が省かれ、連絡先としてステュックの電話番号が載っている（001-031）。

1987 年 3 月 5 日の記者会見で配布されたヘンリーの証言は 1986 年 11 月 19 日付けの証言（ちゃんと名前がある全文）と、その補足として 1987 年 1 月 6 日付けの証言が並んでいる（001-011）。

そのヘンリーの 11 月 19 日の証言本文を以下に引用する。（ ）内は 1986 年 12 月 29 日の匿名版では省かれている箇所、下線は匿名版の本文中に引かれていたもの。

引用はじめ

以下は 1986 年 11 月 18 日 UTC 02:30 に JAL1628 が遭遇した事件に関するレポートである。

（私の名前はカール・ヘンリー Carl E. Henley <HC>です。私は航空管制専門家としてアラスカ・アンカレッジ連邦航空局に雇用されている）。

私は 1986 年 11 月 17 日 UTC 20:30 から 11 月 18 日 UTC 04:30 までアンカレッジ航路管制センターで勤務していた。私は 1986 年 11 月 18 日 UTC 01:56 から 1986 年 11 月 18 日 UTC 02:30 まで D15 で当直をしていた。

JAL1628 をセクター 15 のレーダーで監視中の 02:25 ごろ（注：実際は UTC 02:19.15）、JAL 機が航空情報を要求してきた。私は JAL 機近くに航空機はいないと答えた。JAL 機は 12 時の方向、同高度に航空機があると言う。私は JAL1628 が高度を上げるか下げるかしたいか聞いた。パイロットはそれを望まなかった。私は地区軍司令に連絡し、軍用機を飛ばしているか、JAL 機の近くに第一標的を捕捉しているか聞いた。軍司令は JAL 機が報告してい

るまさにその場所に第一標的を捕捉していた。私も JAL1628 が報告している場所から数回、単相返信波 single primary returns (原注 1) (注 3 も参照せよ) をキャッチした。その後 JAL1628 は 210 度旋回を要求した。私は飛行物体のため JAL1628 の進路変更を承認した。その飛行物体 the traffic (原注 2) は JAL1628 の旋回中ずっと同じ距離で追尾し、フェアバンクスの近くまで下降してきた。私は JAL1628 にその飛行物体の正体を確認する目的で 360 度旋回を要請した。暫く JAL 機とのコンタクトが途絶えたが（注：旋回中の飛行機が東向きになってアンカレッジの方向から外れたため）、その間私は 6 時の方向、5 マイルの距離に第一標的がいるのを観察した。それから私はアンカレッジを飛びたち北のフェアバンクスに向かう航空機に同意をとりつけ、飛行物体を確認させようとした。その航空機は JAL1628 とすれ違ったが、JAL 機以外の航空機はいないと連絡してきた。その時までに JAL 機も飛行物体を見失っていた。軍用機 C-130 もアイルソン基地から南進しエルメンドルフ基地に向かっており、燃料がたっぷりあるので見に行きたいと言う。そこで JAL 機の方へ向かわせ、高度 24000 フィートへ上昇させたが、やはり確認できなかった。
メモ：私は JAL1628 にその航空機の型か標識類を確認するよう要請した。JAL 機はそれが出来なかったが、白と黄色のストロボ光が見えると報告してきた。私が JAL1628 にフライト状況を言うように要請すると、雲ひとつない晴れだという答えだった。

1986 年 11 月 19 日

原注 1 “single primary return”は JAL 機以外の標的を表している。

原注 2 “the traffic”は未確認飛行物体を表している。

引用おわり

航空局は管制官ヘンリーの証言についていた都合の悪い原注を記者会見では省いた

この原注は 1986 年 11 月 19 日に書かれ 12 月 29 日にマスコミにリリースされた匿名版にはついていたが、同じ文書が 1987 年 3 月 5 日の記者会見で配布された時には省かれている。この件に関する航空局の見解が変わったためであろう。未確認飛行物体は存在しなかったという結論に向かって「調整」したと思われる。

記者会見で配布されたヘンリーの 1987 年 1 月 6 日付の 2 度目の証言書では自己の職種や勤務時間を述べるところまでは 11 月 19 日の最初の証言と同一の文章を繰り返しているが、そのあとに新たに以下の文章を加えている：

私は1986年11月19日付の最初の証言中にあるいくつかの点を明確にするためにこの報告書を作成している。

私は最初の証言で「私も JAL1628 が報告している場所から数回、単相返信波 single primary returns をキャッチした」と述べたが、実際には3種類の標的を観察した。

1. 仮のレーダー標的を意味する(-)を付けたもの、2. レーダー返信波のみを表す(+). 3. さらに(.)で表される非ランレングスの標的(non run lenth targets 注: length か。詳細は不明)も見た (注: 知人の管制官によれば、1は標的の存在が確認できないもの、2はトランスポンダーからではない返信波、3は分からないという。最近のレーダーシステムにはない分類かもしれない)。

付け加えて言うと、私はその飛行物体 the traffic は JAL1628 が旋回と下降をする間ずっと同じ距離で JAL 機を追尾していたと述べたが、この情報は私が JAL 機からの通信で得たものである。

引用終わり

単相返信波 single primary returns は機体に装着したトランスポンダーtransponder からの返信波がなく、機体の表面からの返信波だけということである。それが数回あったという、その全てがトランスポンダーをもっていない未確認飛行物体にぶつかって返ってきた返信波であるという印象を与えるかもしれない。そこでその返信波にもいろいろ違いがあったという詳細を述べて、結果的にその印象を薄めたと思われる。

また、飛行物体が JAL 機を 360 度旋回や下降中ずっと追尾していたというのは JAL 機からの伝聞だということを強調している。たしかにずっと追尾していたという情報は JAL 機からの伝聞であり、そのことを明確にしたわけだ。だが、記者会見で配布したヘンリーの 11 月 19 日の証言には「私は JAL1628 にその飛行物体の正体を確認する目的で 360 度旋回を要請した。暫く JAL 機とのコンタクトが途絶えたが、その間私は 6 時の方向、5 マイルの距離に第一標的がいるのを観察した」とある。JAL 機からは「6 時の方向、5 マイルの距離に第一標的がいる」という通信はない。従って、これはヘンリー自身がレーダースコープで飛行物体を捕捉していたのである。

2 度目の証言書でヘンリーが航空局の意図に沿って補足をさせられたという印象は免れ得ない。

ともあれ、実際に当日レーダー監視を担当していたのはサミュエル・リッチ(R/D15→D15)とカール・ヘンリー(R/D15→R15)の 2 人であり、その 2 人ともが、飛行物体捕捉を主張していたことは確かである。

もっとも、ヘンリーは後に、JAL 機を追尾していた飛行物体を JAL 機とは別の航空機と見なしていて「私は一度もあれを UFO とは思わなかった」と言っている (『INQUIRER』1987 年 5 月 24 日号、001-020, M.Giudice)。レーダーで捕捉したものを実体のある航空機

とみなし、ゴースト映像とは思っていなかったと言っているわけだが、交信記録を見る限り、そうは思えない。彼も事件後意見を変えた関係者の 1 人なのかもしれない。

なお、ヘンリーは『INQUIRER』の中で「いつか寺内機長と話してみたい」と言っている。彼は機長と何事かを一緒に体験したという一体感を抱いており、もっと彼のために何かできたのではないかと考えているという (001-020 M.Giudice)。

さて、リッチは 1 月 9 日付のアンカレッジ・デリーニューズで航空局のゴースト論を批判したが、その 2 日前の 1 月 7 日には航空局で以下の証言(001-011)をしている。

リッチも未確認物体のレーダー捕捉を証言した (1987 年 1 月 7 日) (001-011)

引用はじめ

以下は 1986 年 11 月 18 日 UTC 02:18 に JAL1628 がフェアバンクスで遭遇した事件に関するレポートである。

私の名前はサミュエル・J.リッチ Samuel J. Rich (SR)です。私は航空管制専門家としてラスカ・アンカレッジ連邦航空局に雇用されている。

私は 1986 年 11 月 18 日 UTC 00:35 から 11 月 18 日 UTC 08:35 までアンカレッジ航路管制センターで勤務していた。私は 1986 年 11 月 18 日 UTC 02:30 から 1986 年 11 月 18 日 UTC 05:30 まで D15 で当直をしていた。

JAL1628 のパイロットが同高度に飛行物体がいると報告してきた。彼はそれが黄色と白色の大きな航空機だと言った。我々は JAL 機の付近に飛行物体はいないと答えた。我々はレーダーの到達範囲を約 25 マイルのスケールに調整した。するとパイロットが飛行物体があると言う場所からレーダーの返信波が来た。

私は地区軍司令に電話をして、JAL 機の近くで軍用機を展開しているか聞いた。軍司令はその空域には軍用機はいないと言った。そこで私は JAL 機の近くに飛行物体がいるのが見えるか軍司令に聞いた。軍司令は JAL の近く、我々が捉えたと同じ場所に飛行物体を捉えていると言った。

私は軍司令に JAL1628 の件でスクランブルをかけられる軍用機があるか聞いた。軍司令は電話をかけ直すと言った。しかしスクランブルの要請に関してそれ以上の進展はなかった。引用終わり

UTC2:30 以降、ヘンリーは R-15 で JAL 機との連絡、リッチは D-15 で軍との連絡にと役割分担している (後述の分担表やロリンズの証言をみよ)。直接軍に連絡したリッチの証言は伝聞ではない重みをもっている。

見習い管制官アーニクもレーダー映像を見ていた

別のセクションにいた見習い管制官アーニクがセクター15の騒ぎに気付いて、C15で電話の取次ぎなどを手伝いながら、自分もレーダーで捕捉した状況を見た。1987年1月9日付の声明文(001-011)で述べている。

ただし捕捉したものを表すのに腰が引けた表現をしており、リッチやヘンリーが飛行物体ということを前提にした traffic や primary target という言葉を使っているのに対し、アーニクはレーダー情報のコンピュータ処理による表示という意味で radar data という言葉を使って、実在の存在を反映した映像ではない誤表示の可能性も暗示させている。これはリッチやヘンリーのような熟練度がないため断定を避けて自ら抑制した表現にしたというわけではなさそうだ。むしろ見習い管制官が自分の将来を案じ、上からの指示に従った保身の可能性が高い。なぜなら彼らの上司である監督官ロリンズが同じ radar data という表現を使い、しかもそれすら見なかったと言って否定的印象を強める証言をしているからである。また、レーダー記録を調査し否定的証言をしたデータ調査官ワイリー（後述）が最初にこの radar data という言葉を使った（1987年1月7日）あとに、アーニクとロリンズが同じ言葉を使っている（1987年1月9日）のも偶然ではなさそうだ。

それはともかく、第三者的な人物であるアーニクがD15の騒ぎを聞きつけて手伝いに行くくんだりなどは、当時の管制室の騒然とした様子を伝えてくれている。

以下に彼の証言を引用する。冒頭部はヘンリーやリッチと同じなので省略する。

引用はじめ

（前略）

私の名前はジョン・アーニク John L. Aarnink (AA)です。私は航空管制専門家としてアラスカ・アンカレッジ連邦航空局に雇用されている。

私は1986年11月17日 UTC 22:30 から11月18日 UTC 06:30 までアンカレッジ航路管制センターで当直をしていた。私は1986年11月17日 UTC 23:00 から11月18日 UTC 03:00 までセクターD13で訓練をしていた。

私は休憩をとろうとした時、セクター15で尋常ならざる動きがあることに気が付いた。私はC15に加わり、電話の返事や基地局の切り替えをしたり受けたりの手伝うなど必要とされる共同作業を行った。あの特殊な事件に関しては、私は航空機の交信を監視しており、JAL機のパイロットが報告した情報と一致するデータ像 radar data をレーダー上に観察した。私はまたブラボーやチャーリー・ラインを使って地区軍司令との連絡をする業務も手伝った。軍司令も同じ場所にデータ像を見たと確証した。私はエイビーム・カーウィン交差点のあたりからデータ像を見失い、パイロットも飛行物体がもう見えなくなった

と報告した。私は軍司令に電話したが、彼らも標的を見失ったと言った。そのあと私はその部署を離れ、休憩に入った。

引用おわり

事件当時に当直していた航空局管制官ヘンリーとリッチ、さらに見習いのアーニクを含め、レーダーを見ていた管制官の3人ともが、JAL機の機長が指摘する場所にレーダー反応を見ており、さらに軍司令が飛行物体をレーダーで捕捉していたことも証言している。交信記録を見れば分かることだが、この事実は再度強調しておきたい。

航空局や軍の管制官というプロたちが手ごたえを感じてレーダーで追跡していた物体。しかも物体の位置はJAL機からの目視と一致していた。JAL機からの目視と航空局からのレーダー観測が同時にターゲットを捉えた時もあった。ともに経験豊かなプロたちが確認したことである。交信記録を参照すれば分かるように、特にベテラン管制官たちは現実に体験したことを飾らずにそのまま証言したのである。

UTC	ヘンリー	リッチ
01:56	R/D15	
02:30		
	R15	D15
02:58		
05:30		

図 12. 管制官ヘンリーとリッチの勤務したセクションと時刻（論者作成）

管制塔にいた上司たちの動き

これら管制官たちの証言の重みを相殺するかのように、記者会見で配布された証言集(001-011)には管制官の上司やデータ解析の専門家たちの否定的証言が並んでいる。

監督官のジョセフ・ロリンズ Joseph Rollins は管制官と責任者との間の連絡に忙殺されていたが、ときどき覗いたレーダースコープには一度も飛行物体らしきデータ映像は見なか

ったと証言している。担当責任者のアーランド・ステファンズ Erland D. Stephens は事件の最中は軍との連絡などに忙しく、事後ワシントン DC の軍司令に報告することで自分の職務を果たしているが、レーダー映像については何も触れていない。

監督官ジョセフ・ロリンズの否定的証言（1987 年 1 月 9 日）(001-011)

（前略）私の名前はジョセフ・ロリンズ Joseph Rollins (JR)です。私は航空管制専門家としてアラスカ・アンカレッジ連邦航空局に雇用されている。私は 1986 年 11 月 17 日 UTC 23:40 から 1986 年 11 月 18 日 UTC 18:50 までアンカレッジ航路管制センターで勤務していた。私は 1986 年 11 月 18 日 UTC 00:06 から 1986 年 11 月 18 日 UTC 04:25 まで E1 で当直をしていた。

事件が起こる前、業務はすべて通常通り行われていた。私はヘンリー氏に R15・D15 合併の持ち場を与え、彼はそこで 1 人で作業した。飛行中の航空機は少なく、ランチ休憩が進行中だった。ヘンリー氏が UTC 02:20 ごろ私に JAL1628 が飛行物体を捕捉していて情報をほしがっていると知らせてくれた。そこで私は統括責任者に JAL1628 が認識できない飛行物体の情報を要請していると伝えた。リッチ氏がランチからもどり、D15 の当直を割り当てられ、ヘンリー氏は R15 に移った。私はアーニク氏が C15 で見学することを了承した。事件を知らされてからというもの私は業務の監督や管制官と統括責任者との仲介に忙殺された。私はときどきレーダースコープを見たが、結局私としては JAL1628 が指摘しているような飛行物体のレーダー・データ像 radar data は一度も目にしなかった。私は UTC 02:54、統括責任者に JAL1628 のパイロットが飛行物体とやら his traffic を見失ったそうだと伝えた。

引用終わり

ロリンズがレーダー像を見なかったと主張する際、in my opinion（私としては）など主観的な含みをもたせた表現を用いているところに、管制官たちが明確に見たと断言する証言に対し反証することへのためらいが出ているように思える。なにしろ管制官たちはずっとレーダースコープに張り付いていたのに対し彼は時々しか見ていないのだ。なお his traffic 「彼の飛行物体とやら」という言い方は JAL 機長だけの主張であり、自分はその判断にくみしていないという含みをもっている。

この上司の否定的証言は、レーダー記録を調査した専門家たちの全面的否定とリンクして管制官たちの証言の価値を下げる役割を果たしていると思われる。これも航空局が開いた記者会見の目的に寄与する方向性をもっていると言える。

担当責任者のステファンズはロリンズのさらに上司であるが、部下からの連絡を淡々と記

述しているだけでレーダー映像についての評価は下していない。

アーランド・ステファンズ Erland D. Stephens：シフト管理者、やせ型の年配者で、白髪交じりの赤ひげを生やし、ストリングタイやカウボーイブーツにはまっている（001-020 M.Guidice）

担当責任者ステファンズの証言（1987 年 1 月 9 日）（001-011）

（前略）私の名前はアーランド・ステファンズ Erland D. Stephens (AS)です。私は航空管制専門家としてアラスカ・アンカレッジ連邦航空局に雇用されている。私は 1986 年 11 月 18 日 UTC 01:00 から 1986 年 11 月 18 日 UTC 09:00 までアンカレッジ航路管制センターで勤務していた。私は 1986 年 11 月 18 日 UTC 01:00 から 1986 年 11 月 18 日 UTC 09:00 まで担当責任者として部署にいた。

私は UTC 02:21 にジョー・ロリンズ監督官から JAL1628 が同高度、1 マイルの距離に白と黄色のストロボ光を放つ飛行物体を捉えていると報告してきた旨知らされた。私はアラスカ地区軍司令 ROC とエルメンドルフ地区軍司令管制センターROCC にこの目撃された飛行物体について通報した（[注 10](#)）。

ロリンズ氏が JAL1628 からの報告として、飛行物体が JAL 機の航路を並走していることを私に伝え、さらにセクターR15 と軍司令管制センターが JAL1628 の目撃した飛行物体がいる空域から断続的な返信波をキャッチしていることを伝えてくれた。その後 UTC 2:33 に私は JAL 機をアンカレッジ方面に追ってきた航空機が消えた可能性があると言った。アンカレッジ国際空港の税関事務所に伝達した。UTC 2:57 にロリンズ氏は JAL1628 が UTC 2:45 に未確認航空機を目視できなくなったと伝えてくれた（注：JAL 機が未確認飛行物体を目視できなくなったのは交信記録では UTC 2:51~52 であるので食い違う。）私は UTC 4:23 にこの情報をワシントン DC の軍司令に伝えた。

引用終わり

雑誌『INQUIRER』（1987 年 5 月 24 日号、001-020 M.Guidice）に病気休暇中のステファンズの寺内氏評が載っている。「もし私が寺内機長だったら、この件は口外しなかったか、あるいは口外してもユーモラスな逸話として話しただろう」と。

これは寺内機長の話したことが航空局によって否定され、機長としてのプライドも傷つけられた結果を見た上での発言であろう。しかし交信記録に見られるような緊迫した体験をしたあとに聴取を受けて、黙秘したり、笑って話せるわけがないだろう。

レーダーデータ調査官たちの否定的証言（001-011）

（前略）私の名前はアンソニー・ワイリー Anthony M. Wylie (AW)です。私は品質管理専門家としてアラスカ州アンカレッジ連邦航空局に雇用されている。

私は JAL1628 が目撃したと申し立てているものを念頭に ZAN EARTS の全データ記録システム（レーダーデータ radar data）を調査した。報告された航路付近にいかなる標的信息も見いだせなかった。レーダー記録は正常に見えるし、私が過去の他の調査で扱ったことのある追尾データで構成されていた。（1987 年 1 月 7 日）

（前略）私の名前はマンフレッド・ケラー Manfred F. Keller (FK)です。私は自動制御装置専門家としてアラスカ州アンカレッジ連邦航空局に雇用されている。私は JAL1628 に関し記録されたデータ（レーダー）を分析した。私はパイロットによって飛行物体があると報告された特定の空域を調べたが、JAL 機以外の標的信息のいかなる兆候も見つけられなかった。（1987 年 1 月 9 日）

引用おわり

なおレーダー記録にはレーダースコープの映像録画の他に、以下の写真にある radar tracking data と呼ばれるペーパーの記録もある。これらを総称して radar data と言っているようだ。

能していたわけである。

レーダー記録を調査した調査官たちの否定的証言は論拠を挙げない簡単な文言である。具体的な論拠は後述の「レーダーに映った UFO 映像記録の否定」の項で紹介するが、ここまで本論で指摘してきた問題点を考えると、果たして信じられるかどうかはブラックボックスの中である。

航空局広報部の周到なマスコミ対策

なお、航空局広報部のポール・ステュックは有能な生え抜きの公務員という印象を与える人である。UFO のような常識を越える存在をめぐってマスコミが押し寄せる事態に困惑しながらも、この難局を無難に切り抜けることを自分に課せられた使命と思うような真面目な人物であるようだ。

彼のことを調べたらしい雑誌「INQUIRER」のスタッフ、ギューディスによれば、「ステュックは細身で銀髪、父親同様生え抜きの公務員であり、白のボルシェに乗り、彼の整頓された机の上には M&M のジャマーが置いてある」という(001-020)。



図 14. 1987 年 3 月 5 日、アラスカ航空局で記者会見をするステュック (001-031)

さて、1986 年 12 月 29 日に UPI アラスカ事務局の記者ジェフ・ベルリーナーが航空局を訪問して、インタビューし、記事を配信したことは前に述べたところである。航空局広報官ポール・ステュックはマスコミが極めて強い関心を示していることに危機感を抱き、翌 12 月 30 日にメディア対策に乗り出し、1987 年 1 月 5 日にはアンカレッジ航空支局長と思われる上司に以下のようなプランを送付している (002-002)。

AAL-1 閣下

添付しましたのは 1986 年 11 月 17 日に起こった日航機 1628 のクルーによる未確認航空機目撃に関する情報を整理してリリースするための広報の行動プランですのでご査証下さい。3つの明らかな問題のせいでこの行動プランが必要になりました。

- (1) 本事項に関する市民やメディアの関心が予想をはるかに上回ったものとなり、当局をよもや困惑させることのないように準備した返答が必要になった。
- (2) 当局が検証するための全てのデータが一カ所に集められていないように見える。
- (3) 我々にこの調査の権限を与える如何なる理由も考え出せなかった。

我々は隠し立てしていることは何もないが、退屈なデータをリリースする場合ですら大いに注意する必要がある。さもないと我々は「政府」の「隠蔽」に加担していると批判されてしまうでしょう。

現時点では情報のリリースはやめ、記者会見に都合の良い日を設定し、その日時を公にし、添付したプランに沿って進めることを提案します。

この件に付いてのさらなる打ち合わせは閣下のご都合に合わせ、いつでも行わせていただけます。私がプランを進めるには閣下のご同意が必要です。

ポール・ステュック

JAL1628UFO 関連情報リリースに関する広報プラン

1987 年 1 月 5 日

1. 全てのデータをリリースする日時を明確に定めるべきである。1987 年 3 月 5 日 10:00 を提案する。
2. 検証を完璧にするためにさまざまな専門家を立て、必要があれば広報部をアシストするためにも、スタッフの役割分担が必要である。
3. 既存の全ての資料/情報を収集分析し、正しい筋道をつける。そして当局の結論を 3 月 5 日のリリースまでに準備する。
4. 基本的なデータを説明するため広報部主導のもと追加資料を作成することも可能。
5. 広報部は書面による照会に回答するため、利用できるあらゆる既存の情報のリストを、説明、ページ数、購入価格を付けて準備すべきである。
6. 記者会見（1987 年 3 月 5 日午前 10 時）は関心を寄せる全てのメディアに一週間前に通知して開催するべきである。午前 10 時という時間は ABC、CBS、NBC テレビの撮影クルーの通常業務時間に合わせて選んだ（この時間に始めれば時間切れになる恐れがない）。また、ライバル関係にある日刊新聞各社に情報を入稿締め切り前に提供できるからであ

- る。特に木曜日を選んだのは東海岸ニュース市場の入稿締め切りに合わせた。
7. 「隠蔽」の批判を予防するため、真面目なニュースメディアの照会に対してはパッケージになった全資料を無料で提供し、特に関心を寄せられた項目には索引をつけるべきである。
 8. 記者会見では全ての質問に答えるべきである。
 9. 当局は努力を惜しまず、調査、資料、結論等のすべてを完成させ、記者会見でリリースするべきである。
 10. メディアや市民が要求した資料送付は国際宅急便 DHL や連邦特急便や、その他個別の受け渡しにより、距離に応じて記者会見当日か前夜に送り出し、すべての資料が 1987 年 3 月 5 日午前 10 時前後に宛先に届くようにする。
 11. 情報照会はすべて即刻回答すべきである。
 12. 本件に関するラジオインタビュー、トークショー、電話や個人的なインタビューは広報部スタッフだけが対応する。広報部の同意を得ずに正当なる情報のリリースはできない。
 13. 文書資料を全て収集してパッケージにし、政府の出版社、全米技術情報局 NTIS に納め、将来低額で市民がアクセスできるようにして、当局の今後の返信の負担を軽減する。
- 引用おわり。

ステュックがアラスカ航空支局長に送ったこのプランは実に綿密であり、能吏の面目躍如である。彼は以前、墜落事件があったとき、対マスコミの窓口である広報として情報管理の重要性を痛感させられていた(001-020 M. Giudice)。そこで今回の JAL 機事件で管制官たちがマスコミの攻勢に遭い、情報が拡散し始めている状況を収める目的で情報の一括管理を提言したと思われる。

このようなプランをたてることを促した理由として、この件の情報が一カ所に集まっていないことを挙げているが、逆に言えば、情報を一カ所に集めて管理することを提案しているのだと言える。項目 12 はこの件の情報を広報部が一括管理することをうたっており、「広報部の同意を得ずに正当なる情報のリリースはできない」の一文は、いわば彼が情報のコントロールに関して全権を引き受けることを宣言している。

この提案がアラスカ航空支局長の認可を得たことを表す書類は残っていないが、ステュックが支局長の同意なしには進められないと言っていたこのプランが実行されているので、認可は得られたはずだ。しかしこの件に関するスタッフ・ミーティングで航空交通部責任者のエリアスが広報部だけでの管理に異論を出したらしいことも伺える（1987 年 3 月 16 日付のステュックの手紙、001-003）。

しかし墜落事故と UFO 遭遇事件とでは全く性質が異なっていた。米国政府は表向き UFO は存在しないというスタンスをとっている。しかし空軍機が UFO を目撃した際に提出する

報告書の書式も決まっており、UFO 問題は少なくとも領界侵犯や国防問題と関わる事案である。JAL 機 UFO 遭遇事件のように目視とレーダーの両方で捕捉したケースは、アンカレッジ航空局広報部という地方の一部局で情報管理できるような事案ではなかった。

情報管理しようとするステュックの思惑はこの後、次々と崩されていく。

まず航空交通局が彼の頭越しにワシントン DC の航空局本部に JAL 機関連文書を送り、それに基づいてプレゼンが開かれるなどして、彼の方針は踏みにじられる。それを知った彼は激怒し他部署に「犯人」を追及する質問状を次々に送りつける。それに応じた他部署からの詳しい返事が公開資料（001-003）の形で残ったお蔭で、JAL 機 UFO 事件がいかにワシントン DC の航空局本部の強い関心と呼んだかが分かるし、さらにその上に伝わったらしい形跡が窺えることになる。

スティーブン・グリアの UFO 情報開示運動に協力して内部告発したワシントン DC の航空局事故調査部元主任ジョン・キャラハンは、グリアとのインタビューで CIA や FBI さらに当時の大統領レーガンの科学チームがこの件に関わったことまで暴露する。

キャラハンはエンゲン航空局長の指示によりワシントン DC の航空局の一室で JAL 機事件のプレゼンの準備をしたという。

「そこで私は航空局技術センターから大勢の職員を駆り出し、データをプリントアウトさせ、それを入れた箱を運ばせたが、その量は会議室にいっぱいになるほどだった。彼らはやってきた。FBI から 3 人、CIA から 3 人、そしてレーガンの科学研究チームから 3 人。他にも所属が分からない人たちもいたが、みな一様に興奮していた。

我々は彼らにビデオを見せた。すると彼らはありとあらゆる質問を浴びせかけてきた。周波数とか、アンテナの回転率とか、レーダーやアンテナの数とか、データ処理の仕方とか。彼らはみな興奮していた。UFO に関して 30 分ものレーダーデータを得たのは初めてだったのだ。」（スティーブン・グリア著、『非認可 ―世界最大の秘密の開示―』、2017 年刊）

UFO 問題がステュックのような 1 司直の手の届かない国家レベルで扱われているらしいことはこれまで情報公開法によって開示されてきた UFO 関連の CIA 機密文書などからも明らかである。

結局ステュックはこの件で奮闘したものの、所詮政府組織の中間管理職でしかなかったと言える。

それはともかく、1987 年 1 月 5 日に「JAL1628UFO 関連情報リリースに関する広報プラ

ン」をアンカレッジ航空局のトップである支局長に建議したあと、ステュックはこの UFO 事件を処理すべく大車輪の働きを開始する。

この行動計画が書かれた 1987 年 1 月 5 日の翌日 1 月 6 日には早くも補足の説明をさせるべく管制官ヘンリーの 2 度目の聴取を行い、その後も管制官リッチ、品質管理専門家ワイル（1 月 7 日）、管制官アーニク、監督官ロリンズ、責任者ステファンズ、自動制御装置専門家ケラーの聴取（1 月 9 日）と立て続けに「行動」が実行に移される。その間、1 月 5 日には JAL1628 の副操縦士の 2 度目の聴取も行っていた。

ステュックのプランは項目 12 に示されるような航空局による情報統制も目指していたが、皮肉なことに連続聴取の最中、1 月 9 日にリッチが航空局のレーダーゴースト説を批判した記事（ホル・バートン執筆）がアンカレッジ・デイリーニュースに載ってしまう。

ギューディスはその前後の様子を次のように語る。

引用はじめ

ステュックが情報を小出しにするたびに、話は大きくなっていった。彼は常に情報の中に辻褄が合わないことを探し続け、レポーターたちを出し抜こうとした。しかし、それがいつも成功したわけではなかった。アンカレッジ・デイリーニュースのホル・バートンがその一例だった。航空局が 2 つになったレーダー信号を 1 つの航空機からの「分離した返信波」だと説明したあとに、バートンがサム・リッチを探し当てたのだ。リッチは 3 人の管制官があの日、JAL1628 の近くにひとつの飛行物体のレーダー像を見たと語り、「3 人とも何物かの航跡か、あるいは航空機だと思った」と言った（注：3 人とはリッチとヘンリー、そして手伝いに来たアーニク）。航跡はすごく明晰というわけではなかったが、その時管制官は誰もそれをジャンボ 747 機の分離映像とは思わなかったとリッチはバートンに話した。

ステュックは話をするためリッチを呼び出した。彼はリッチが他の管制官たちの了解なしに話したことで彼らをまずい立場に追いやったことに気付かせた。それ以来、レポーターがリッチにインタビューを申し込むと、その要請が航空局の事務所に回され、事務所からリッチは話したがるにそうだと聞かされるのだった。また、航空局職員に対し、勤務中の「電話の受け方」のお達しが回った。レポーターがこの件で嗅ぎまわっているから気をつけろ、レポーターには航空局の方針で、広報を通すようにさせていると。

引用おわり（001-020, M.Giudice）

こうしてリッチも口封じされるなど、アンカレッジ航空局内の言論統制が厳しくなった。

しかし、JAL 事件の資料はアンカレッジ航空局広報部のステュックの知らないところで、彼の頭越しにワシントン DC へ持ち出されていく。そしてキャラハンの話が本当だとすると、ワシントン DC の航空局本部のトップであるエンゲン提督が多大の関心を示し、キャ

ラハンに命じてレーダー映像の上映を交えたプレゼンをレーガン大統領の科学チームや情報機関の人間たちの前で行ったことになっている。

このキャラハンの証言の信憑性は後で検討するとして、その前にステュックが「情報漏洩」に気付く過程を追っておきたい。それがキャラハンによって行われたプレゼンの存在を公文書で確認することにつながるからである。

まずステュックを驚かせたのは 1987 年 1 月 30 日付のアンカレッジ・デイリーニュースに載ったフィリップ・クラス Philip J. Klass(1919-2005)の記事だった。

クラスは航空専門誌『Aviation Week and Space Technology & UFO sightings』の執筆者ということだが、母体の Aviation Week Network はその自社紹介を読むと企業のコンサルタント的な業務を行っている。この雑誌は航空業界の経営趣旨に基づいた専門誌のようである。またクラスは自分が設立した超常現象言説の科学的調査委員会（ニューヨーク市バッファロー）Committee for the Scientific Investigation of Claims of the Paranomal (in Buffalo in N.Y.)の UFO 分科委員会の会長も長年やっている。彼の文章の端々に「UFO マニア」や「政府による隠蔽説」に対する強い反感が現れている。どこまで彼の個人的な意見なのか、それとも彼にその役割を演じさせる組織が背後にあるのかは不明である。ステューブン・グリアが集めた内部告発証言の中には米国航空機製造大手の企業が UFO をめぐる闇に加担していることを告発する複数の証言があり関連も考えうるが、論者はその証言内容を検証することはできない。

以下にアンカレッジ・デイリーニュース（1987 年 1 月 30 日）の記事の内容を引用する。

引用はじめ

（見出し）UFO 専門家によるとそれは木星だった

（小見出し）雑誌編集者フィリップ・クラスは惑星が JAL パイロットの視界に入ったのだと確信している

フィリップ・J.クラスによると、寺内謙寿機長が UFO を見たと主張する 11 月 17 日は、天文学的には木星が非常に明るい時期であり、パイロットが UFO を見たと報告したちょうどその方向に見えていたという。火星は木星の下方、左側にあった。このことはパイロットが最初に 2 つの光を見たと言ったことを説明できるだろうとクラスは語った。

寺内は水曜日（注：1987 年 1 月 28 日）にクラスの解釈を否定した。

「あれは天候による現象ではないし、星でもない。あれは動いていたのだから」と寺内は話す。寺内によると飛行中、木星は見えていた。木星が UFO に見えたのではないという。

（中略）

クラスは交信記録のコピーを全て検証した結果、パイロットは交信中一度も木星や火星を

見たと言っていない。2つとも明らかに見えたはずなのと言う。クラスはこの件に関する報告書は「超常現象言説の科学的調査委員会」（ニューヨーク市バッファロー）によって出版された。この委員会は UFO 目撃報告や ESP 現象やその他の超常的現象を検証する科学者たちの組織である。

クラスは『UFO 騙された大衆』の著者であり、UFO 目撃事件を 20 年以上調査している。

「木星は地平線上わずか 10 度のところにあったので、それがパイロットには自機の高度 35000 フィートとほぼ同じ高度に見えたのだ」とクラスは彼の報告書の中で言う。（中略）

「経験豊かなパイロットが明るい天体を UFO と見間違えた事例はこれが初めてではないし、最後でもないだろう」とクラスは言う。

ユナイテッド機と空軍の貨物機 C-130 が寺内の UFO 目撃空域近くを飛んで、その物体を見つけるように依頼されたが、どちらの飛行機も見つけられなかった。

「日本人パイロットはユナイテッド機や空軍機が何も見えなかったと報告したのだから、もっと懐疑的になるべきだったと思う」とクラスは火曜日（注：1 月 27 日）にコロラドからの電話インタビューに対し語った。

引用おわり

クラスは後にステュック宛の書簡(1987 年 5 月 2 日付)の中で、木星や火星や月に関する情報はオハヨー州クリーブランドの天文学者ニック・サンドユリーク Nick Sanduleak（超新星「サンドユリーク」の発見者）から得たと言っている。しかし論者がアプリ「星空散歩ライト II」（Kenko Tokina Co.,Ltd.）を用いて、目撃地の緯度経度、年月日時間を正確に打ち込んで調べた結果、火星は UFO 目撃時間には地平線下にあって見えないことが判明した。火星がフォート・ユーコンで地平線下に沈んだのは最初の目撃時より 1 時間近く前のアラスカ時間 16:19 だった。詳細は以下のようなものである：

最初の 2 機の小型 UFO 目撃

場所：フォート・ユーコン（北緯 66° 34'3、西経 145° 15'23）近辺

日時：1986 年 11 月 17 日アラスカ時間 17:13

木星：南西の空、仰角 7° 35'

火星：仰角 -5° 10' (地平線下 5 度 10 分)

360 度旋回で巨大 UFO を振り切ろうとする

場所：フェアバンクス(北緯 64° 50'16、西経 147° 42'59)

日時：同日アラスカ時間 17:36

木星：仰角 7° 43'

火星：仰角 -5° 35'

UFO が最後に消える

場所：トルキートナーの北 40 マイル（約 64 km、トルキートナーとフェアバンクスを結ぶ直線上 64 kmと仮定すると、北緯 62° 50'4、西経 149° 38'4）

日時：同日アラスカ時間 17:52

木星：仰角 8° 07'

火星：仰角 -5° 41'

また、寺内機長は未確認飛行物体の灯火とは別に木星が見えていたことを記者のインタビューで証言している。クラスは寺内機長が木星を UFO と見間違えていたから、木星に言及している箇所が交信記録にないと言っているが、これは難癖としかいいようがない。どの機長が飛行中、とくに未確認飛行物体への対応に追われているときにのんきに「木星が輝いているね～」などと管制官に通信するだろうか。分かりきっていることに言及する必要も暇もないはずである。クラスの論法には自説を固持する人に共通する、想像力の欠如が感じられる。引用では省略したが、クラスは JAL 機が 360 度旋回する間、寺内機長は聴取では UFO がずっと追尾していたと言ったのに、交信記録では旋回途中で UFO を見失っていることを挙げて矛盾だと言う。

見失ったのは 2:39.04 で飛行物体が「消えた」と通信しているところである。これも、機長の「ずっと追跡されていた」という感覚を損なうほどのものではなく、大した矛盾ではない。また「消えた」と JAL が通信した直後には軍司令がレーダーで JAL 機近くにいる飛行物体を捕捉して管制では異様な緊張が続いている。この前後の状況を見失って一部の矛盾を突いてくる論法にも、偏った思考法が感じられる。

また最後に JAL 機についてきていた光が消えた時のことも木星では説明がつかない。

目撃していたのが木星なら、なんでトルキートナーに向かう途中で木星が「消える」のだろう。JAL 機から見えていた光はトルキートナーの北 40 マイルでアラスカ時間 17:52 分前後に最終的に消えたけれど、木星はその時も地平線の上 8 度にあったのだ。

ともかく JAL 機が遭遇した UFO を木星の見間違いだとする説の発信地は UFO 否定論者クラスだったのである。

クラスはステュック宛の 1987 年 5 月 21 日付手紙に、シアトルで TV ショーに出て UFO を論じることを伝えている(001-003)。彼はテレビを通して木星説を広めたと思われる。また同じ手紙でアンカレッジの管制官たちに UFO について講義してもいいと提案していて、そうとうな自信家であることが分かる。

この説に対し UFO 肯定派の雑誌で反論している者もいた。1987 年 4 月の時点での反論なのでクラスのレポートから 2 ヶ月以上たっているが、引用しておこう。

現象研究報告 Phenomena Research Report (Vol.3 No.6 Robert J. Gribble, Editor Issue

No.3) (002-002)

米国連邦航空局に 1987 年 4 月 2 日に届いた現象研究報告 Phenomena Research Report という UFO 研究団体からのレポートに以下の箇所がある。

引用はじめ

(見出し) 航空局の論説員はアラスカ UFO はおそらく木星だったろうと言っている

航空局の論説員であるフィリップ・クラスによると（注：クラスは長年、航空宇宙専門誌の上級論説員だったが、航空局所属の人間ではない。アラスカ UFO 事件を批判する論陣をマスコミで張るうちに航空局広報部のステュックの知己を得ただけである）1986 年 11 月 17 日アラスカ上空で巨大 UFO を目撃した JAL の 3 人のクルーは単に木星を見たに過ぎないということだ。「専門家」「プロフェッショナルな調査官」と銘打たれたクラスによると、非常に明るい木星は地平線上わずか 10 度にあったので、パイロットには自機の高度 35000 フィートと同高度にあるように見えたのだそうだ。

編集者ノート

シアトルのワシントン大学天文学科によると、当時木星は地平線から仰角 10 度ではなく 20 度にあったという。この UFO 事件を JAL クルーが木星を見たなどと説明して片づけようとするとはよっぽど焼が回ったとしか考えられない。クルーの目に木星は遠くの白い光に見え、空母 2 隻分のクルミ型の物体などには見えないはずだ。

引用おわり。

木星が仰角 20 度だったというのは間違いであるが、述べている指摘自体は至極もつともである。最初に目撃した 2 つの灯火は機長だけでなく副操縦士、機関士を含めた 3 人の航空のプロが、色とりどりの灯火として数マイル先に浮遊しているのを見ていたのである。また巨大 UFO を見てその様子を細かく描写した寺内機長の証言もまったく無視している。UFO 目撃を金星や木星の見間違いで片づけるマニュアルがあるのかと疑いたくなる。

また、NASA の科学者リチャード・ヘインズ博士 Richard F. Haines, Ph.D. もクラスの木星説に反対している。

彼はステュック宛ての書簡（1987 年 2 月 16 日付）の中で自分は個人的趣味でパイロットによる UFO 目撃談を 3000 ケースも調査しており（001-003）、寺内機長やユナイテッド 69 のクルーとも話したと言う（1987 年 1 月 18 日付書簡、001-003）。

“INQUIRER”のグーディスの記事(001-020)の中でヘインズ博士がクラスの木星説を否定していることが紹介されている：

ヘインズはクラスの説を受け入れることはできなかった。それは 50 分間のフライトのうちの最終局面にだけ焦点を当てており、JAL 機クルーが体験した全体をみたわけではない。

「あれが惑星だったなどという理屈はありえない」と彼は言う。「自動操縦によって JAL 機はまっすぐ飛んでいました。寺内が私に語ったところでは、物体は最初 12 時の方向に現れ、それからかなり早い速度で 10 時または 10 時半の方向に来て、それからまた元の位置に戻ったのです。」それは木星などではない、木星は動かないと彼は言う。「自動操縦の機体がまっすぐ飛び、木星が動かないのであれば、クラスのような話にはならない。物体は接近したり離れたりと動いていたのだから。それに物体のサイズは惑星と言うには大きすぎましたと彼は言う。

なおヘインズは 1 月 18 日付のステュックあて書簡(001-003)の中で彼が概算した事件時の惑星の位置を挙げているが、概算のせいだろうか、正確ではない。

「2:16 (地方時 6:16)、金星は地平線下、火星は西南西で光は極めてかすか (0.2 等星)、木星の光はとても強い(-2.1 等星)で南西の空仰角 8.5 度にある。」

私がアプリ「星空散歩ライト II」で調べた結果とちょっと違う。ヘインズが 2:16 分の時の JAL 機の場所を正確に計算していたかが不明。場所が違えば同時刻でも惑星の見える角度が変わる。火星は概算では地平線の上か下かが分からず、0.2 等星ながら光はかすかと表現したのかもしれない。

なお 2:16(地方時 6:16)はサマータイムの場合であり、ヘインズの間違い。アンカレッジの 1986 年のサマータイムは 4 月 27 日に始まり 10 月 26 日に終わっている。11 月 17 日 UTC 2:16 のアンカレッジ時間は午後 5:16 である。

ところでクラスも木星説では事件前半の飛行物体を説明できないと気づいたようで、1987 年 5 月 21 日付のステュック宛の手紙の中で、その説明のため JAL 機の正確な飛行ルートを提供を求めている。しかし彼が同年 6 月 10 日付の手紙に同封したこの件に関する「最終結論」というレポート「連邦航空局のデータが JAL パイロットの報告に新しい光を当てる」(雑誌「懐疑的探究」THE SKEPTICAL INQUIRER, vol.11)では論者からみると多くの偏った理屈を展開している。そのうちのひとつを指摘しておこう。それは為藤副操縦士が 2 度目の聴取において、前方に見た灯火を星と区別できるかという質問に、「No」と答えたと言って、灯火が星の可能性があったと言ったかのように解釈していることであるが、それは牽強附会である ([注 11](#))。

UFO＝木星説に関する結論として以下のことが言える

JAL 機が見ていたのは木星だという説は明らかな間違いである

なおクラスは、寺内機長が UFO を目撃したのはこれが最初ではないと言っているが、そのことについてはまた後で「機長は UFO マニアとしてその目撃証言の信用性を貶められた」の項で検討する。

さて、それではアンカレッジ・デイリーニュース（1987 年 1 月 30 日付）にクラスの記事が載った時点に戻ろう。この記事を読んだステュックは驚愕する。特に「クラスは交信記録のコピーを全て検証した結果」という文言が JAL 機事件関連の情報を一括管理しているつमोरの彼には寝耳に水だった。彼は 1 月 5 日の時点でマスコミ対策として「調査資料が揃うまで新たな情報提供は中止することを決定。情報開示法への対処としては問い合わせに回答するために情報を収集中ということにする。」（002-002、後述）と決め、3 月 5 日の記者会見までは資料は出さないことにしていたからだ。これはアンカレッジ航空支局長にも承認してもらったはずの方針だった。

いったいクラスはどこから資料を手に入れたのか？自分たちは見せてもらっていないのにと、このクラスの記事を読んだマスコミ関係者からの文句が広報部に殺到する。

怒り狂ったステュックは航空局内の誰が情報を漏らしたか、犯人を突き止めようと、問い合わせの手紙を各部署に送りつける（001-003）。資料はまだ収集中ということにしているはずだ。フィリップ・クラスは完全な資料を手に入れているというが、そちらの部署から JAL 事件関係の交信記録や関連資料を誰かに提供したのか？という手紙を以下の部署に送ったのだった。

1. アンカレッジ航空局航路交通部統括責任者 ヘンリー・エリアス宛（1987 年 2 月 2 日付）
エリアスから、JAL 事件関係の資料をいろいろな人や部署に送ったという返事が 2 月 6 日に来る。
2. アンカレッジ航空局副支局長並びに航空局運航部統括責任者宛（1987 年 2 月 2 日付）
副支局長からは 3 月 2 日、運航部統括責任者からは 3 月 3 日に JAL 関係の資料は誰にも渡していないという返事がくる。ステュックの問い合わせから一ヵ月もたって返事を送っている。ほったらかしにしていたが、3 月 5 日の記者会見が近づいたので、しょうがなく返事したような感じである。

ステュックにとってこの馬鹿にしたような対応より苦々しかったのはエリアスからの以下のような真面目な返事だった。

引用はじめ

（前略）

航空交通部は送付された JAL1628 関連の資料一式を航空交通評価分析部長のハーベイ・セイファー Harvey B. Safeer と、運営方針助言部門統括責任者デイビッド・トーマス David

F. Thomas に渡した（注：エリアスはレーダー記録の入ったディスクなど一式をもって自らワシントン DC へ赴いている。セイファーにそれを渡し、アトランティック・シティの航空局技術センターのスタッフの協力の元、レーダービデオを再現し調査している。

001-020, M.Guidice)。セイファーは国家レベルの航空交通事故や事件調査の統括責任者であり、事故や事件があった場合、できるだけ早く情報を入手しなければならない立場にある。トーマスは彼の仕事場である米国連邦議会のために JAL 機の航路資料一式を受け取った。

アンカレッジ航空支局長と副支局長はテープのコピーから交信記録を作成した。

アンカレッジ支局長は資料をいくつかコピーしてワシントン DC の交通局本部の局長エンゲン提督の特別補佐（注：おそらくキャラハンと思われる）と、エルメンドルフ基地代表のジム・ジョンソン少佐に送った。ジョンソン少佐から交換で軍の録音テープと交信記録を入手するためである（注：この軍の交信記録は公表されていない）。

1987 年 1 月 6 日付の交信記録のコピーが 1 月 7 日に ATS-1 宛てと、AAL-515 のディック・ワイズ Dick Wise 宛に緊急ファックスで送られた。

航空交通部が把握しているその他のコピーは情報公開法による請求があった場合に備えて広報部のアイビー・モーア Ivy Moore が持っているものと、1 月 30 日に貴兄に渡されたコピーだけである。

航空交通部は情報リリースの方針をよく認識しており、調査したデータと資料はそれを知ることが必要な部署以外に渡すことはしない。いったん我々の手から離れたあとの情報を管理することはもはやできない。

引用終わり

ステュック怒り狂う

これは JAL1628 の事件資料がアラスカ航空局という 1 支局の手から離れ、上部組織であるワシントン DC の航空局本部や、おそらく米国連邦議会にまで渡ったことを告げている手紙である。クラスが情報を誰から手に入れたかの疑問に対する答えはないが、ことがここに至れば、アラスカ航空局広報部官でしかないステュックは情報を広報部だけで管理することの不可能を知るべきだったろう。

しかしステュックは支局長のとりなしもあって 3 月 16 日付の文書（001-003）で「エリアスとの敵対的な議論はやめることに同意」するまではエリアスに遺恨をもっていたようである。

3 月 5 日の記者会見の「成功」でステュックの怒りは収まるかと思いきや、3 月 10 日に支局長あて（CC：エリアス）に 9 つの添付書類付きで細かい追及の手紙を送っている

(001-003)。添付した書類にはクラスのアнкаレッジ・デیلیーニュースの記事やクラスとの電話の録音記録の他、上記のエリアスの手紙まで含まれている。その追及の手紙は CC でエリアス自身にも送っているわけだ。そしてこの情報漏洩の件の追跡調査への許可を支局長に求めている。さらにまた、3月11日にはエリアスが資料を送った内の1人であるワシントン DC の航空局本部、航空交通評価分析部長ハーベイ・セイファーにも疑いの目を向け手紙を送っている（なぜか宛先のセイファーの肩書をデイビッド・トーマスの肩書「運営方針助言部門統括責任者」にしている）。その中で、広報部で調査した結果、情報収集が完了した後に広報部がリリースするはずだったのに部外に出してしまった調査資料はハーベイ・セイファー氏とデイビッド・トーマス氏に送った資料だった。このようなことは省庁間の連携に問題があることを意味する。自分はこのためにマスコミの追及に遭って酷い思いをしたと恨み節を展開している。本部の部長にまでこのような手紙を送りつける神経は実際よく分からない。

このあと支局長、副支局長の要請で3月12日にエリアスとの話し合いをし、この「漏洩」を今後追及しないことに同意し、16日の文書で和解を宣言したのである。

エリアスは管制官を部下にもつ航空交通部の責任者として JAL1628 事件関連の資料を上層部に渡したのであり、その行為は事件後の職務の一環だったとも言える。

またこの件に関する電話連絡の記録によると (001-031)、エリアスは 1987 年 1 月 2 日午前、管制官と共に航空局本部のエンゲン提督と話をしている。また同じ日の午前、大統領の科学顧問トム・ローナ Tom Rona にも電話をしている。

エリアスはレーガン大統領の科学顧問に JAL1628 事件を報告していた

エリアスが航空局長に事件の経緯をこの時点で報告しているわけだが、もうひとつ重要なのは、「宇宙戦争」に言及していた時のレーガン大統領の科学顧問にこの UFO 事件の状況を 1987 年 1 月 2 日に伝えていたことだ。キャラハンはレーガン大統領の科学チームが、JAL 機 UFO のレーダービデオを見るプレゼンに参加していたと証言している。これはエンゲン局長の指示でキャラハンがワシントン DC 航空局本部で催したというプレゼンである。CIA の職員らも同席したというその証言の真実味がひとつこれで増すことになる。そのプレゼンについてはあとで検討するが、おそらく 1987 年の 1 月中旬に行われた模様である。

キャラハンのプレゼンは実際にあった

そのキャラハンのプレゼンが実際にあったことを推測できる資料が 2 つある。

1. 1987年2月20日、ステュックは海軍地上兵器センターのブルース・マカビー Bruce Maccabee から電話を受け、それを文書に記録している（001-003、ちなみにステュックはその電話も録音して3月10日の支局長宛の手紙に添付している）。その電話の中でマカビーは「自分と、その他何人かの人間がジョン・キャラハン氏（ワシントン DC の航空局）に招かれて（UFO 飛行の）資料を見た」と伝えている。マカビー氏によればその催しは1月下旬か2月初めに（in late Jan or early Feb）行われたと思うという。彼が言うにはその資料は「ぶ厚くて、交信記録もあり、レーダースコープのカラー写真や寺内機長の聴取記録、管制官たちの声明文、地図などだった」。またキャラハン氏は C-130（軍用機）のことや、アラスカ航空機の UAT（未確認航空機）目撃（注：1987年1月29日に起こった事件、後述する）についても話したという。

なお、ステュックはこのマカビーの電話記録の最後、「結論」の項目に「広報部はこの非公認の資料開示を調査中」と記している。彼は自分のあずかり知らぬところでそんなプレゼンが「勝手に」行われていることに憤りを覚えたに違いない。キャラハンのプレゼンをクラスが聞いた疑いも頭をもたげたようである。

なお、ステュックは2月2日付のエリアス宛の手紙でクラスがどこから完全な交信記録を入手したのかと疑問を呈したが、エリアスは2月6日の返信の中でクラスに直接聞いてみたらどうかとアドバイスしていた。そのアドバイスに従ったかのようにステュックは2月18日にととうクラスに電話して入手先を直接聞いている（001-003）。しかしクラスは交信記録を入手した情報源は明かしたくないと答える（なおステュックはこの電話を録音し、さらにスピーカーを使い、航空局の女性職員にも聞かせていた）。

ステュックは先に紹介した3月11日付のハーベイ・セイファー宛の手紙の中でも、クラスが自分に「良い記者は情報源を決して明かさないものだ。君もそれが分かっていると思う」と言ったと書いている。クラスは思わせぶりだが、彼が交信記録を使って書いた記事が1987年1月30日付のアンカレッジ・デリーニューズに掲載されたことと、キャラハンのプレゼンが「1月下旬か2月初め」（マカビー）だったことを考え合わせると、キャラハンのプレゼンがクラスの情報源であった可能性がある。

しかしそうするとなぜクラスがその特別なプレゼンによばれたかが問題になる。UFO 否定論者が CIA や FBI と同じ席についた？ 公式には UFO の存在を否定し続ける米国政府にとって都合の良い人物として利用された？ などと疑いが頭をもたげるが、確かなことは分らない。

なお、航空局の公文書では海軍地上兵器センター勤務となっている [ブルース・マカビー Bruce Maccabee](#) (1942～) は実は物理学者であり、かつ UFO 研究者である。公僕としての勤務は2008年まで続けているが、1960年代後半から FBI の航空現象調査機関である NICAP の活動に従事し、1975年には UFO 団体 MUFON に加盟している。この彼はキャラハンの証言を検討する時にまた登場することになる。

さて、キャラハンのプレゼンの存在を示唆する 2 つめの資料がもう 1 つある。

2. NASA の科学者リチャード・ヘインズは 1987 年 2 月 16 日にワシントン DC の航空局広報副部長のスティーブ・ヘイズ Steve Hayes 宛てに手紙を送っている。ヘインズはその中で、自分の同僚のブルース・マカビー博士が JAL1628 の事件について最近貴兄と話したと思うと切り出し、続けてこう書いている：

マカビー博士がレーダー追跡データを自分に見せてくれたので、JAL 機の航路を再現するのに大変役立った(001-003)。

マカビー博士はキャラハンのプレゼンでレーダーデータを入手していたが、それを NASA のヘインズ博士にも見せているわけだ。間接的ながら、キャラハンのプレゼンの存在が再確認される。

以上、複数の人間がキャラハンのプレゼンに参加したことを明かしているわけで、そのプレゼンがあったことは確かと言える。

あとはキャラハン自身がグリアに明かしたそのプレゼン時の状況の検討ということになる。たとえば、キャラハンはこんな証言もしている：

「さて検証が終わると CIA の職員がその場にいたすべての人にこの事件は起こらなかったことにすると告げ、服従を誓わせた。さらに我々はこの会議をもたなかったし、この事件の記録もないことにすると。もしアメリカの一般人に口外して、アラスカ上空で UFO に出くわしたなどと告げると、国中がパニックを起こすだろうとも言った。」(スティーブン・グリア著『非認可』)

しかし、この証言を検討する前にステュックが苦勞してお膳立てした 1987 年 3 月 5 日の記者会見が「成功」した様子をみておきたい。

1987 年 3 月 5 日の記者会見

1987 ALASKA PRSA AURORA AWARD CATEGORY #8, "OTHER" という文書 (002-002、1987 年 8 月 14 日以降早い時期に書かれた文書) にはマスコミ対処法とその成果を箇条書きにしている。航空局の作戦と成果が明らかにされた興味深い公文書である。

1987 年

1 月 4 日、当局は日航クルーの再聴取や、テープデータの調査、ワシントン DC や専門家の

調査を決定。

1月5日、調査資料が揃うまで新たな情報提供は中止することを決定。情報開示法への対処としては問い合わせに回答するために情報を収集中ということにする。

1月8日、民間による非正規のインタビューによってレーダー管制官の見解が漏れたり、1名以上の管制官が取材攻勢に巻き込まれて誤情報を加えたり、当局が隠蔽工作をしているかもしれないという印象を与えている事実がある。当局や航空局の広報が迅速に回答することこそが、非正規のインタビューを排除することになる。国内、国外からの数多くの問い合わせに回答し続けること。

(注：しかし翌日の1月9日、航空局のレーダー・ゴースト論に対するリッチの反論がアンカレッジ・デイリーニュースに載る。)

2月21日、手に入る基本的な情報収集が終了。質問フォームを作成しメディアや公開請求者に送付。2月21日という日付を選んだのは3月5日の記者会見・情報提供までに10日間の作業日を用意し、その間に質問フォームへ回答して3月5日に情報公開請求を合法的に終わらせるためである。

2月25日、登録済みのメディア全てに電話で3月5日の記者会見を通知する。

3月1日、航空局広報によるデータ内の複雑な個所(注：航空局のレーダーに映ったのはゴーストだったとする説明に必要な専門的解釈のことだと思われる)の追加説明が完成。航空局広報がメディアから予想される質問に備えて新たなデータを揃える。

3月4日、記者会見の準備完了。文書資料、視覚資料、メディア・リスト完成。当局の結論完成(注：パイロットの目撃の真偽に関してはノーコメントという結論)。

3月5日、記者会見実施。

行程：資料配布、索引や付箋を手掛かりに資料を調べる時間を記者たちに20分与える。航空局からの説明。会見のハイライト。質疑応答。

引用終わり。



図 15. 記者会見の様子

以上の対応の結果がこのあとに7項目にわたって記されているが、興味深いのは第3項目

の以下の文言である。

3. ニュースメディアの関心は記者会見後 24 時間で、我々の望み通り、そして予想通り、消え失せた。

(3. News media interest died 24 hours after the press conference, as desired and predicted.)
(002-002)

しかし、だからと言ってステュックが UFO 情報を葬り去る勢力に加担していたとは思えない。彼は事故処理と同様にこの UFO 事件も事務的に「片づけよう」とする官吏に過ぎなかったと思われる。

第 5 項目にはこんなふうに書かれている：

5. 当局は全てを表に出し、全ての質問に答え、極端な「UFO 信者」と「UFO 懐疑派」の間で中立を保つ（バランスを保つ）。

ステュックは極端な UFO 懐疑派のフィリップ・クラスに追加情報を与えたりしているが、意識の上では中立を保っているつもりのようなのである。

なおメディア用に作成した配布資料は有料だった。今でも米国では資料開示請求には対価を要求される。この件では原価よりはるかに低い金額で配布したとある。当局作成の情報を広くばらまくためと思われる。

1987 年 8 月 14 日現在、491 の注文があり、13,308 \$ の売り上げがあったと記載されている。

なお記者会見を告知するために 1987 年 2 月 24 日に航空局広報部が各メディアに向けて流したニュースでは、3 月 5 日の記者会見の段取りや配布する資料を以下のように列記している（001-024）。

引用はじめ

- * 航空局の分析結果と航空局の立場についてのプレゼン
- * 航空局のレーダーシステム、分離した返信波(split beacon)、分離して見える標的
- * 写真類、白黒&カラーのレーダー像
- * パイロットと航空交通管制センターが交わした録音音声と、航空局によるパイロットとそのクルーの聴取録音音声のカセット、並びにそれらを書き起こした交信記録と聴取記録
- * 寺内機長が書いた覚書

- * 航空交通管制官たちの声明文
- * 全資料を入手するための申し込み書式
- * 質疑応答

この件に関し、放送用に用意された録画メッセージは 1987 年 3 月 5 日午前 10 時 5 分に航空局メディア・録画メッセージ窓口で入手できる。

引用おわり

なお、3 月 5 日の記者会見当日、メディアとは別に、アラスカのすべての省庁の責任者に対してもこの件の抜粋資料が広報部官ステュック名で送られている。航空局以外の省庁が問い合わせを受けたときに対処できるようにするための処置だろう。著作権はついていないので自由に使って欲しいと言い添えてある(001-011)。

その資料はメディア向けより広範なものになっている。そのうち記者会見で配布したもの以外には以下のものがある：

- * アラスカ地区ニュース・リリース、87 - 09 号「ドキュメントのリリース…」
- * 声明文、「科学調査の欠如」
- * 寺内機長が描いた図
- * ジェームズ・ライトによる精査・監視記録
- * アラスカにおけるその他の「未確認航空機」目撃例

このうち、「科学調査の欠如」という声明文は、JAL 機 UFO 事件に関する航空局の最終的な立場を宣言していて重要なので紹介する。

引用はじめ

航空局には航空機や航空に関連した電子機器を科学的に調査できる者が雇用されているが、未確認航空機目撃例を調査する手段や権限はない。航空局は JAL1628 便のクルーが見た物が何であるかを恒星、惑星、磁界、目撃角度などに基づく科学的分析で確認しようとはしなかった。我々は何人かの人たちから JAL 機クルーや関連した者たちに科学的見地から詳細にわたる質問をするように促す手紙をもらった。我々はこれをしなかったし、しようとは思わない。我々是我々のレーダーシステムで作成したデータや、航空局によって行った聴取記録を検討し、クルーとクルーが見たと言う航空機の信頼度を見定めようとした。そしてその情報を公にした。航空局はこれにて JAL1628 の調査を完了し、これ以上調査を継続する気はない。

引用おわり

航空局はこの JAL 機 UFO 遭遇事件との関りを 1987 年 3 月 5 日の記者会見をもって終わりにすることを宣言し、幕引きをした

元々ステュックは JAL 機 UFO 事件について「我々にこの調査の権限を与える如何なる理由も考え出せなかった」とアンカレッジ航空支局長に訴えていた広報部官であるのでこの事件に対して上記のようなスタンスをとって見せることも不自然ではない。

それが結果的に航空局上層部の意向と一致していたとしてもだ。

グューディスは JAL 機 UFO 事件の関係者の多くと接触して『Inquirer』に詳細な記事を書いたが、その中で次のように語っている：

「ステュックが航空局上層部の不興を漏れ聞くまでさして時間はかからなかった。彼らは未確認飛行物体を連想させるいかなるものも不愉快だったのだ」。

また記者会見では広報部官のステュックだけが記者たちの質問に答え、航空局の技術系の職員は誰も姿をみせなかった。ステュックによると、彼らはほんとのところすごくシャイで記者会見などは恥ずかしくて出られないのだという。(001-020, M.Giudice)

管制官のリッチやヘンリーなどを出席させ記者たちの質問に答えさせることのリスクをこの処置で避けたことは明らかだろう。

なおアンカレッジ航空局広報部の 3 人の職員は平常業務の他にメディアへの対応、記者会見の準備に忙殺されたが、会見が終わったあと、その労をねぎらわれて「最高パフォーマンス賞」を受賞している(002-002)。

またステュック自身はアンカレッジ地区にある 30 の省庁の中から選ばれる年間最優秀公務員に名前が挙がりかけたのだった ((001-020, M.Giudice)。

さて、ステュックが 3 月 5 日の記者会見でメディアの関心を消し去ることに成功した最大の理由には、レーダー記録の価値を全力で否定したことが挙げられるだろう。

また日航機クルーの目撃証言の価値を薄めたのはクラスの UFO＝木星説と、寺内機長の UFO マニア疑惑説であると思われるが、疑惑説についてはあとで検討する。

ここでは客観的データである UFO のレーダー記録がいかに取り扱われたかを追ってみる。

レーダーに映った UFO 映像記録の否定

熟練した JAL 機クルー3 人の目視の一致（たとえば最初に目撃した飛行物体の灯火や、機上気象レーダーの映像）も証拠としての価値は高いが、この章では客観的証拠としての録画されたレーダー映像の価値を検討することにする。

アンカレッジ航空局の管制センターのレーダーやエルメンドルフ基地（地区軍司令）の米軍レーダーは何度か JAL1628 の近くに飛行物体の映像を捉えていた。しかも第一部で指摘したように、JAL 機、航空局、米軍のレーダー 3 つがほぼ同時に同じ位置に飛行物体を捕捉した時もあった。JAL 機からの飛行物体の目視と航空局のレーダーによる捕捉が同時に行われた時もあった。

ここで事実迫るため 2 つの要素を分けておきたい。

1. レーダーによる捕捉映像の評価。
2. 目視をも含めた複数の観測手段が飛行物体の映像を同時に捕捉したこと。

航空局広報部官のステュックは 1 をゼロ評価した挙句、2 に関しては、皮肉なことだと言うだけでまともに扱わない。

2 は予断をもたずに考慮すべき重要な要素である。第一部で指摘したことを再度確認しておきたい。JAL 機の機上カラーレーダーが丸くて緑色の物体を左 10 時の方向 7, 8 マイル先に捕捉し、そのあと間をおかずに航空局管制センターが JAL 機の正面 8 マイルに飛行物体を捕捉、そして米軍のレーダーも JAL 機の 10 時の方向に飛行物体を捕捉した事実がある。常識的にはこのような場合、飛行物体の実在が強く示唆されるところだ。この事実を軽んじたいなら、せめて飛行物体がいないのにこのようなことが起こる確率を算出して、それがかなりの確率で起こるということを証明してみせて欲しい。

雑誌『INQUIRER』（1987 年 5 月 24 日号）の中でこの事件取材し詳報したギューディスは次のように語る。

「JAL 機クルーの 1 人がコックピットの窓の外に何かを目視し、コックピットのレーダーでも確認し、それと同時に軍と航空局が JAL 機の近くから途切れがちなレーダー信号を受信した。ステュックはこれらの一連の出来事のシンクロを<皮肉なことだ ironic>と言って受け流した。」(001-020, M. Giudice)

ステュックは 1987 年 3 月 5 日の記者会見で配布した「無関連レーダー信号」というタイトルの文でも次のように言っている：

「無関連標的現象が、ちょうどパイロットが機外に何か見えると報告している時に起こったことは不運なことだ」(001-023)

このように科学的手順が踏まれずに頭ごなしに決めつけるのは、こと UFO に関しては多くの予断があり、バイアスがかかっているからだと思われる。

さてそれでは航空局が JAL 機の近くに捉えたレーダー映像をゴーストだと決めつける過程を検証してみる。これは2つの要素の内の1である。この1の評価の仕方も偏っていると判明すれば、航空局広報部の UFO レーダー映像の否定は揺らぐことになるだろう。

まず交信記録の作成もした航空局航空交通部のケスティン・ゲイツ Questin J.Gates が航空交通部のエリアスらに送った 1986 年 12 月 18 日付の情報メモ (001-012) にレーダー映像が実像ではない旨記載されている。ゲイツはレーダーデータの管理もやっている。

引用

(前略)

アンカレッジ・センターで受信したレーダーデータは JAL1628 が報告した飛行物体の存在を確認するものではない。目撃事件以降この件について軍からも民間からもさらなる情報は届いていない。エルメンドルフ地区軍司令センター(ROCC)のジョンソン少佐 Major Johnson はもっかさらなる詳細を確かめべく軍の記録と関係者をチェック中である。彼はできるだけ早く追加情報をアンカレッジ・センターに提供したいと言っている。(後略)

引用おわり

交信記録の「軍司令」はエルメンドルフ地区軍司令であり、そのエルメンドルフ基地の管制センターが JAL 機とその近くの飛行物体をレーダーで捕捉していた。この基地の管制センターもいわば当事者であった。エルメンドルフ地区軍司令センターの代表者であるジョンソン少佐が軍側のレーダーデータや管制官の調査をして追加情報をアンカレッジ航空局に提供してくれると言っているわけだ。その追加情報が送られたかどうかは不明である。少なくとも開示された公文書には入っていない。

なお、「INQUIRER」(1987 年 5 月 24 日号)のグーディスの記事によれば (001-020)、エルメンドルフ基地の関係者は、自分たちが受けたレーダー信号は確認できるほど長く続かなかったと言い、レーダーがヒットしたように見えたものは偶然起こった電子的乱れによるものだとしている。ステュックは空軍の関係者に電話をして3つの回答を得ている

(注:電話をした日時は分かっていないが、おそらく 3 月 5 日の記者会見以前と思われる)。

1. レーダー信号はクラッター (電子的乱れ) だった。2. スクランブルはなかった。3. 調査もしなかったと。

交信記録をみる限り、事件後半に軍用貨物機 C-130 が出動したのはスクランブルに見えるが、戦闘機ではないのでスクランブルではないというのだろうか。レーダーに捕捉した

映像は電子的乱れだったというのは航空局の言い分と同調している。調査もしなかったというのは明白な虚偽である。エルメンドルフ地区軍司令センターの代表ジョンソン少佐が JAL 機事件の軍側のレーダーデータを調査すると航空局に言っていたのだから。

この木で鼻をくくったような素っ気ない回答は、軍内部で行われる情報統制を物語っているように思われる。

さて航空交通部あてのゲイツの情報が 1986 年 12 月中旬の時点で広報部のステュックに伝わっていたかどうかは不明である。12 月 24 日に共同通信社の記者が広報部を訪問、さらに 12 月 29 日に UPI の記者が訪問し、JAL 機 UFO 事件がマスコミに伝わったことを知ったステュックは 1987 年 1 月 5 日にアンカレッジ航空局のトップにマスコミ対策を建議した。そして JAL クルーの 2 度目の聴取を行い、その間 1 月 7 日のワイルの「データを見たが、標的の情報は見つけれなかった」という声明文と 1 月 9 日のケラーの「レーダーデータを分析したが、標的情報は見つけれなかった」という声明文を手に入れ、3 月 5 日の記者会見の配布資料に加えた。

ステュックは 2 月 5 日付の航空局営繕部官宛の文書(001-019)の中で以下のように述べる。

引用はじめ

アラスカ管区航空局航空交通部が私に通知してくれたところによると、1986 年 11 月 17 日 フォート・ユーコンとアンカレッジ間で生じた日航機 1628 便の件で捕捉された途切れがちなレーダー映像は分離像 split images によるものであるとのことでした。

あなたはこの解釈に同意されるでしょうか。もし同意されるなら、「分離像」とは何か、どのように起こるのか、おおよそどのくらいの頻度で起こるのか、そしてなぜ JAL 機のフライトのあの空域でそれが起こったかかもしれないと言えるのか、あるいは実際に起こったかについて分かり易い文章にして私にお送りいただけないでしょうか。

あなたの返信はニュースメディアや国民に「分離像」とは何か、それが JAL 機とどう関係しているかの説明をするために使わせていただきます。

私はメディアの問い合わせに答えるため、あなたのお返事を 1987 年 2 月 18 日までに必要としています。

サンキュー。

引用終わり

これに対し、航空局営繕部官デイビッド・モース David F. Morse からの返信が 2 月 27 日にステュックの手元に届いた。ステュックが決めた期限は過ぎていたが、少なくとも 3 月 5 日の記者会見前には届いたわけだ。

モースは航空交通管制センターでコンピュータ管理をしているデニス・シマントル Denis R. Simantel が詳しいとして、彼の「分離像」についての以下の説明（2 月 25 日付）を添付

している(001-020, 023)。専門的過ぎて一読して分からない箇所もある。

引用はじめ

11月18日に起こった JAL1628 便「UFO 目撃」事件に関し EARTS・CDR から約 61 分のデータがプリントアウトされた。

この事件を記録したデータを調査した結果、パイロットが言うようなタイプの標的を連想させる異常事態は一切見いだせなかった。

JAL 機やその周辺領域から返ってくる返信波は航路域が異なるごとに変化しているが、そのエリアでは通常の変化と見なせる。

この事件に関連する返信波は 3 つのタイプに分類できる：

1. ビーコン返信によって増強された第一返信（第一返信波とビーコン返信波の両方が 4 分 1 マイルのレーダー枠内に認められる）。(注：なお知人のレーダー管制官はレーダー枠 radar cells などというものは一度も聞いたことがないという。現在の進歩したコンピュータでは使わない旧式のシステムかも知れない)
2. ビーコン返信のみ
3. 関連するレーダー返信波を伴うビーコン

返信波のうち 72%は（同一レーダー枠内で）ビーコンによって増強されたものであり、これはマーフィー・ドームレーダーではふつうのことである。

約 25%がビーコン返信のみであり、ビーコンのみと記録されたうちの 90%で 8 分の 1 マイル以内に単独の第一返信が、ビーコンの後ろか前にあった（後ろが 6 回、前が 13 回）。

これら無関連第一返信波は珍しいものではなく、航空機のビーコン用トランスポンダー内で行われる遅延調整と関連する切り替えのタイミングや、レーダー装置内の標的関連回路のせいで起こる。

航空機が隣接するレーダー放射枠の開始部を通過する際に管制レーダー波を浴びると、2つのシステムがその微妙なタイミングのために狂って、ビーコンとレーダー標的を別々の枠内に表示し、その結果、無関連レーダー返信波が生ずるのである。

JAL1628 のフライトから取られたデータは、同一エリアを飛ぶ他の航空機のデータと同じ特徴を表しており、正常であるとみなせる。

引用おわり

この説明とレーダーデータに記載された RT、BT、RB との関連はどうなっているのだろうか。(RT は機体の表面からの第一返信波、BT は航空機搭載のトランスポンダーからのビーコン返信波、RB は増強されたビーコン返信波)。

後述するマップチャートとレーダートラッキングデータを比較して調べた結果、返信波の 3 つの分類と RT、BT、RB の関連は以下になると思われる (非常にややこしくなるが)：

1. RT+BT (4 分の 1 マイル離れている)、全体の 72% → Beacon with offset primary
 2. BT のみ 2.5%。22.5% が RT+BT あるいは BT+RT (8 分の 1 マイル以内)。→ Beacon with merged primary
- このうち、RT と BT の差が 0 マイルでひとつになったものが RB と思われる。
3. BT/RB+数マイル離れた RT、 3% → Split beacon

論者の解釈の是非はともかく、少なくともステュックは 1 と 2 にある [4 分の 1 マイル、または 8 分の 1 マイル離れた RT] と 3 にある [BT/RB から数マイル離れた RT] を無関連第一返信波として扱っている (001-019 のレーダーデータへのステュックの書き込み)。

シマントルは「単独の第一返信が、ビーコンの後ろか前にあった (後ろが 6 回、前が 13 回)」と言っている。これは 8 分の 1 マイル以内の BT+RT が 6 回、RT+BT が 13 回ということである。しかし事件全体を表すレーダー・トラッキングデータの後半がばらばらな資料になっているので確認することができない。

このシマントルの説明は専門的かつ断定的であって、レーダーの仕組みに詳しくない者や記者を説き伏せる効果はかなりあったと思われる。しかしコンピュータの複雑な仕組みの陥穽に嵌ることは避けた。否定するための筋書きはコンピュータというブラックボックスからいくらかでも引き出せられると思われる。また本当は重要なデータを設定を変えることによって隠すことだってできるだろう。

ここでステュックが航空局営繕部に送った「分離像」について質問する書簡に立ち戻ろう。彼は其中で、航空局交通部からレーダー像は分離像だったという知らせを受けたと書いているが、実は交通部の判断はそれほど断定的なものではなかった。

広報部官ステュックは、交通部の「確認も否定もできない」という慎重な結論から「否定」だけを取り出していた

ヘンリー・エリアスはアラスカ航空局航空交通部統括責任者として広報部官のステュックには無断でレーダー記録のディスクをワシントン DC の航空局本部に持ち込み調査していた。ギューディースによると、エリアスは航空交通査定分析部長のハービー・セイファー-Harvey Safeer と共にアトランティック・シティにある技術センタースタッフの協力のもとレーダー返信を調査した。それにはコンピュータで信号を映像に変換する操作が必要だった。それを管制の交信記録と照合し、事件のシナリオを探った。彼らはレーダー記録を5回も繰り返し精査し、UFOの可能性を調べたのだった。その結果をエリアスはこう語る：「我々の結論は、確認も否定もできないということでした。もし JAL 機クルーがフライト後に何も言わなかったら、我々はこのようなデータは毎日見ていると言ったことでしょう。」ギューディースはこの結果が「分離した返信波 split beacon」や「無関連標的 uncorrelated target」というふうに歪曲されたのだらうと言う。

「分離した返信波」や「無関連標的」は航空機の機体表面にぶつかって返ってくる第一返信波と、航空機搭載のトランスポンダーから返ってくる第二返信波が別々になって地上に届く場合起こる。「それはコダマみたいなものです」とエリアスは言う。それはレーダー・スコープ上で航空機を表すスラッシュの横に小さな点として映る。しかしエリアスはひとつ奇妙なことに気が付いた。点がスラッシュの周囲を飛び回っているのだ。そういうことも全く未知の現象ではないが、ふつうに起こることでもないという。(001-020, M. Giudice)

エリアスもシマントル同様、レーダーデータに特別なものを見つけられず、「もし JAL 機クルーがフライト後に何も言わなかったら、我々はこのようなデータは毎日見ていると言ったことでしょう」と言うが、データに異常がないということだけで JAL 機が遭遇した事件を全否定することはしない。何かおかしいことが他にあれば結論を急がないのが科学的態度である。彼は再現したレーダー・スコープ上で飛び回る点に引かれるものを感じていた。データを検討したエリアスと航空交通査定分析部長ハービー・セイファーの結論は、データから UFO が出現したことを「確認も否定もできない」ということだった。否定もできないのだ。

エリアスはこうも言っている(001-020, M. Giudice)。

引用はじめ

エリアスは（レーダーに映った映像が）システム・エラーなのか、命懸けの状況を表したものだっのかは分からないという。そして次のように述べる。アラスカがソビエト連邦の領土に近いことは常に考慮に入れるべきファクターである。(中略) ソビエト連邦は電子探索装置や時にはミサイルを装備した爆撃機をアラスカ空域に投入したがる。アメリカ合衆国は最新の F15 爆撃機を飛ばしてソ連の爆撃機の活動を阻止したり、空域外に追い出

したりしている。両者は互いの交信を傍受し、レーダーの波長を把握し、互いの航空機の能力を見定めようと試みるのだ。ソビエトの戦闘機は時々民間航空機の背後に張り付き、パイロットがそれに全然気づかないこともある。そしてそのソビエトのジェット機がレーダーに映ったとすると、その機影は小さな点にしか見えないことがある。それはちょうどシャドーイングと呼ばれる「分離した返信波 split beacon」のように見える。

引用おわり

JAL1628 の場合、追尾していた飛行物体はそこまでびったり後ろについていたというわけではなかったが、この指摘は航空局が主張する split beacon＝ゴースト説を崩すケースもあるのだということを気付かせてくれる意味で重要といえる。

またソ連と米国の冷戦がまだ続いていた 1986 年のころは両国の国境が近いアラスカ上空は軍事的緊張が支配しており、ソビエト機や国籍不明機が現れればすぐ米軍がスクランブルをかけるような状況だったということを改めて確認できる。UFO 事件がそのような空域で起こったということも事件の背景として忘れるべきではないだろう。

もう 1 人、レーダースコープを再現した関係者の言葉を引用したい。

本論の最後で検討するワシントン DC の航空局事故調査部元主任のジョン・キャラハン John Callahan の証言に次のような個所がある。

ワシントン DC にある米国連邦航空局の当時の局長だったエンゲン提督の指示でキャラハンは FBI、CIA、レーガン大統領の科学研究チームらの前で、レーダースコープの映像ビデオを見せた。

「彼らが私にどう思うか尋ねたとき、私はどうやら上空で捉えたものは UFO のようだと答えた。航空局のテープに継続的に録れていない理由は、それが航空機としては大きすぎたからだ。そのため管制官はそれを気象現象と見なして録画しようとは思わなかったのだと答えた（レーダー記録システムはそのようなものを除外するようにプログラミングされている）。日本人機長はそれを見たし、それを図に描くこともしたのだが。」（スティーブン・グリアー著、『非認可 ―世界最大の秘密の開示― 』、2017 年刊）

気象現象を画面から除去する設定があることは管制官も証言している。

管制官レオロイ・ストラットマン LeoRoy J. Stratman はこう言っている(001-029)：

「天候表示ボタンを押すことによってスコープ上の荒天表示を消すことも点けることもできた」

これは気象現象を画面から消すということだが、記録自体を録らないこともできるのだろうか。

さらに前にも言及したが、JAL 機事件の時に管制を担当した 1 人であるサミュエル・リッチの発言も現場の声としてもう一度ここに引用しておきたい。

引用はじめ

リッチは航空局のレーダースクリーンにはデータのコンピュータ処理に由来する二重映像がしばしば生じることは認めた。しかし JAL 機は分離映像が通常生じる地域は飛んでいなかった。

北方ルートで不思議なことに会ったパイロットはこの JAL 機のパイロットが初めてではない。過去 10 年間に民間や軍のパイロットによる未確認灯火の報告は半ダースほどもある。「それはパイロットたちにとって真にリアルな体験なんです」とリッチは言う。

引用おわり

(002-001, 1987 年 1 月 9 日付アンカレッジ・デイリーニュース、ホル・バートンの記事)

以上、レーダーデータの信頼度をめぐって関係者の意見を検討したが、ここで本論は実際にレーダーデータの中身を見ておくことにしたい。

レーダーデータの中身を実際に調べてみる

以下、1987 年 3 月 5 日の記者会見で JAL 機 UFO 問題を終わらせるべくステュックが作成したレーダー・トラッキングデータ(001-019)を検討してみることにする。

レーダーデータ（選択編集してある）の序文

1987 年 3 月 5 日

航空局アラスカ管区

広報部

(注：住所省略)

コンピュータ CDR のプリントアウト

日航 1628 便関連

1986 年 11 月 17 日アラスカ時間 PM5 時 19 分

航空局レーダーデータ記録

期間： 11 月 18 日 UTC 2 時 11 分 23 秒～

11 月 18 日 UTC 2 時 49 分 13 秒

(38 分、コンピュータ時)

(最初と最後の無関連返信波の間は 22 分)

レーダー到達距離 35-215 マイル、方位角 1～90 度

1550=コンピュータによって割り当てられた JAL1628 の番号

RB:補強ビーコン・返信波（通常）

RT:第一レーダー返信波、無関連（機体表面からのもの）

BT:第二レーダー返信波（ビーコン/トランスポンダー）

コンピュータからのプリントアウトのページ数=15

無関連返信波のあるページ=2,3,4,5,6,7,10

19=無関連返信波の数

86=有効な返信波の数

105=上記期間中の返信波数の合計

02:19.15,(5:19.15 pm) パイロットが航空路交通管制センターに別の航空機について初めて質問。

02:53.13,(5:53.13 pm) パイロットが「UFO が見えない」と言う。

以下がレーダー・トラッキングデータの内、ステュックの書き込みがある最初と最後のページである：

TIME-TIME		Range-Azimuth Direction equal JAL #1628				11/18/86	PAGE 1	
BEACON TARGET REPORTS	TIME	RANGE	AOP	DEG	Q	BEACON ALT	QUA	SYS
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:11:23.545	185.88	862	75	7		RT	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:11:33.700	194.75	153	13	7	1550-3 350-3	RB	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:11:35.518	183.25	808	71	7		RT	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:11:45.735	193.12	153	13	7	1550-3	RB	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:11:47.619	183.37	807	70	7		RT	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:11:57.781	191.50	154	13	7	1550-3 350-3	RB	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:11:59.637	183.25	866	70	7		RT	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:12:09.786	189.87	155	12	7	1550-3 351-3	RB	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:12:21.827	188.25			7	1550-3	RB	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:12:33.603	186.75			7	1550-3	RT	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:12:35.481	183.25			7	1550-3	RT	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:12:45.638	184.87			8	1550-3	RT	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:12:57.718	183.25			8	1550-3	RT	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:13:09.799	181.62			7	1550-3 351-3	RB	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:13:21.825	188.88			7	1550-3 351-3	RB	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:13:33.723	178.37			7	1550-3 351-3	RB	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:13:45.818	144.12			7	1550-3 350-3	RB	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:13:57.636	175.12			7	1550-3 350-3	RB	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:14:09.551	144.12			7	1550-3	RT	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:14:09.926	173.50			7	1550-3 350-3	RB	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:14:11.887	183.25			7	1550-3	RT	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:14:21.956	171.87			8	1550-3 350-3	RT	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:14:23.833	183.25			7	1550-3	RT	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:14:34.842	178.12			7	1550-3 350-3	RT	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:14:35.918	183.25			8	1550-3	RT	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:14:45.872	168.62			7	1550-3 350-3	RB	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:14:57.854	167.88			7	1550-3 349-3	RB	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:14:59.835	183.37			7	1550-3	RT	1
SUBSYS = 1	TOTAL = 2:15:10.841	165.37			7	1550-3 349-3	RB	1

(2)

BEACON TARGET REPORTS		Range-Azimuth Direction				11/18/86	PAGE 2	
TIME	RANGE	AOP	DEG	Q	BEACON ALT	QUA	SYS	END

BEACON TARGET REPORTS TIME	RANGE	ACP	LEG	Q	11/18/86 BEACON	ALT	PAGE QUA	10 SYS
2:31:37.736	48.37	899	75	7			RT	1
2:31:38.114	51.87	893	76	7	1200-3	65-3	RB	1
SUBSYS = 1 TOTAL =	3	MODE C TOTAL =						
2:31:49.086	48.25	823	54	7	1550-3	350-3	RB	1
2:31:49.836	48.87	889	78	7	1200-3	81-3	RT	1
SUBSYS = 1 TOTAL =	52.12	896	78	7			RB	1
2:32:01.307	38.75	629	55	7	1550-3	349-3	RB	1
2:32:01.807	103.37	886	78	7			RT	1
2:32:02.122	50.80	892	78	7			RT	1
SUBSYS = 1 TOTAL =	52.80	885	79	7	1200-3	91-3	RB	1
2:32:13.011	37.25	632	55	7				
2:32:13.387	37.12	636	55	0	1550-3	349-3	RT	1
2:32:13.764	50.62	865	77	7			RT	1
2:32:14.141	51.37	985	79	7	1200-3	89-3	RB	1
SUBSYS = 1 TOTAL =	4	MODE C TOTAL =						
2:32:25.182	35.75	644	56	7				
2:32:25.481	35.62	644	56	2	1550-3	349-3	RT	1
2:32:25.856	50.62	878	77	7			RT	1
SUBSYS = 1 TOTAL =	52.87	880	79	0	1200-3	56-3	BT	1
2:32:37.879	49.87	865	75	7			RT	1
2:32:38.255	50.80	892	78	7	1200-3	38-3	RB	1
SUBSYS = 1 TOTAL =	2	MODE C TOTAL =						
2:32:49.587	49.25	897	78	7	1200-3	69-3	RB	1
SUBSYS = 1 TOTAL =	1	MODE C TOTAL =						
2:33:01.955	49.37	904	79	7	1200-3	92-3	RB	1
SUBSYS = 1 TOTAL =	1	MODE C TOTAL =						
2:33:14.213	49.75	928	79	7	1200-3	99-3	RB	1
2:33:14.714	37.12	1033	90	0	4441-3	6-3	BT	1
SUBSYS = 1 TOTAL =	2	MODE C TOTAL =						
2:33:25.916	103.37	886	78	7			RT	1
2:33:26.293	51.25	904	79	7			RT	1
SUBSYS = 1 TOTAL =	50.25	910	79	7	1200-3	101-3	RB	1
2:33:26.668	37.00	1033	90	0	4441-3		BT	1
SUBSYS = 1 TOTAL =	4	MODE C TOTAL =						
2:33:37.946	51.62	891	78	7				
2:33:38.321	50.62	907	79	7	1200-3	103-3	RT	1
2:33:38.656	36.87	1025	90	0	4441-3		RB	1
SUBSYS = 1 TOTAL =	3	MODE C TOTAL =					BT	1
2:33:49.968	51.75	877	77	7	1200-3	56-3	RT	1
2:33:50.408	50.50	898	78	7	4441-3		RB	1
2:33:50.720	36.87	1022	90	0			BT	1
SUBSYS = 1 TOTAL =	3	MODE C TOTAL =						
2:34:02.056	51.50	873	76	7				
2:34:02.886	49.87	887	77	7	1200-3	43-3	RT	1
SUBSYS = 1 TOTAL =	3	MODE C TOTAL =			4441-3	6-3	RB	1
2:34:14.061	103.25	886	78	7			BT	1
2:34:14.833	49.00	888	78	0	1200-3	71-3	RT	1
SUBSYS = 1 TOTAL =	36.75	1032	90	0	4441-3	6-3	BT	1

(10)

BEACON TARGET REPORTS TIME	RANGE	ACP	LEG	Q	11/18/86 BEACON	ALT	PAGE QUA	10 SYS
2:34:25.911	103.25	886	78	7			RT	1
2:34:26.287	50.25	878	76	7			BT	1

図 16 (001-019)

ステックは第一返信波 RT とトランスポンダーからの返信波 BT が 0.25 マイル以下である時間とレーダー距離をピックアップし印をつけている。

以下はレーダー返信波が BT と RT に分かれて届く現象をステック自ら図示したものである。

UNCORRELATED RADAR SIGNALS

An "uncorrelated primary and beacon(secondary) return on a radar screen occurs when the radar energy that is sent up toward the aircraft (primary signal) returns off the surface of the aircraft at a slightly different moment than the beacon (secondary) transponder signal and the two do not match up as being at the same place or same computer radar cell.

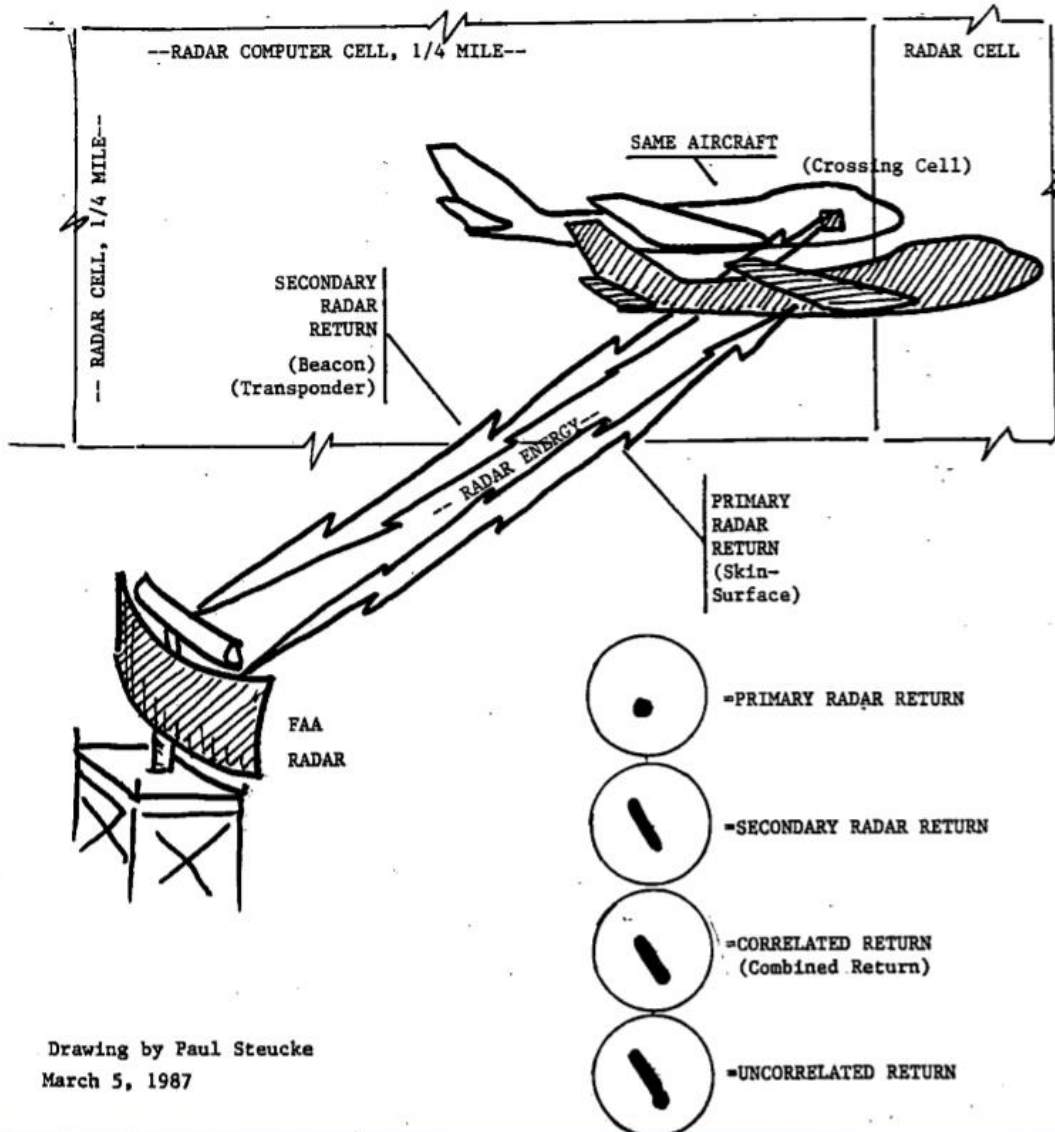


図 17 (001-019)

シマントルが言及した4分の1マイルのレーダーコンピュータ枠も描かれている。航空機が隣接する枠(radar cell)に移動しかかっているとき、レーダー波を浴びると、トランスポンダーからのビーコン返信波BTと機体表面からの第一返信波RTとが分離することがあるという図だ。

しかし、多分この図は間違っている。図では分離を航空機の移動と関連させているが、電

波は光速であるから、航空機のスピードではこんなふうにはならないと思われる。
もしこのように横断面で描くなら以下になるのではないか。知人のレーダー管制官
のアドバイスに従い、トランスポンダーは機体の真ん中においた。

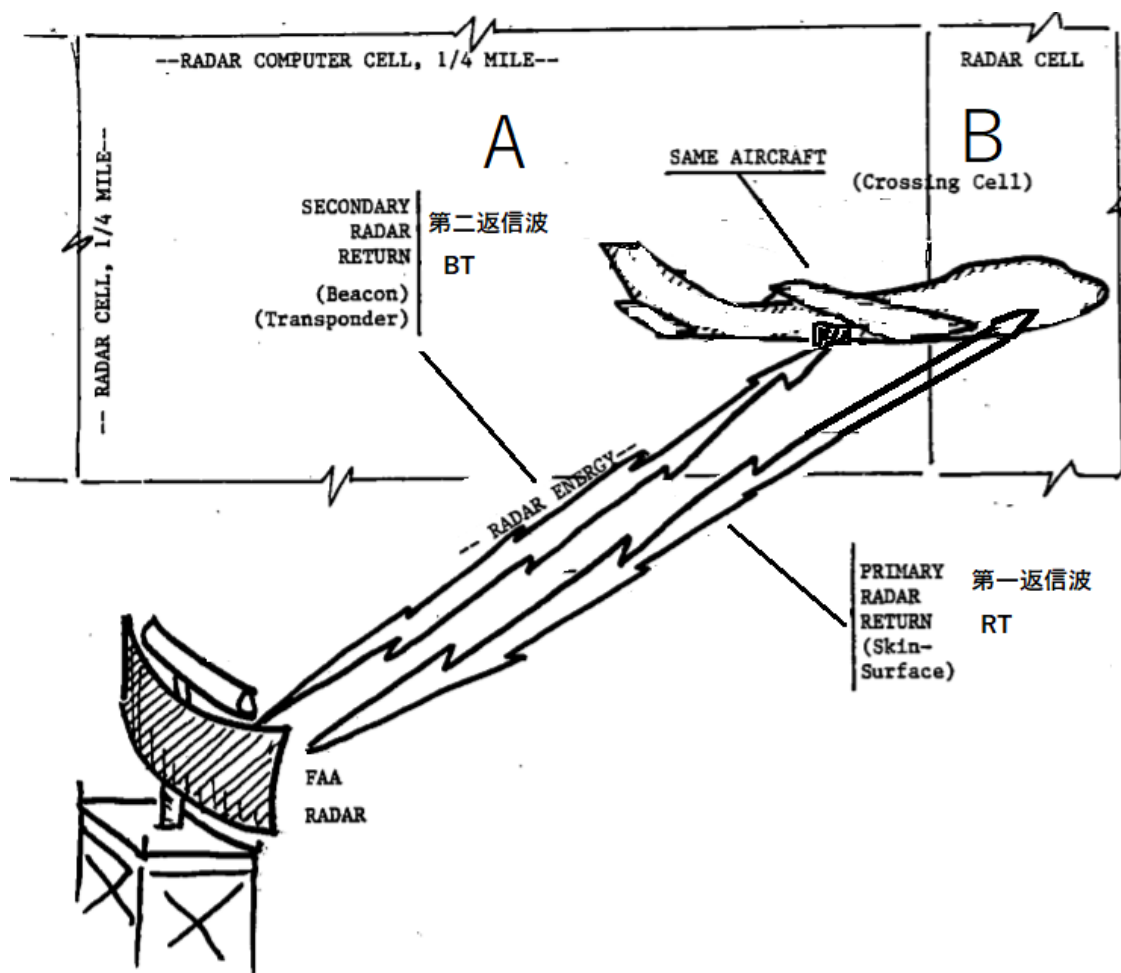


図 18

この場合、RT と BT の分離中はレーダー枠(radar cell)の長さである 0.25 マイルになる (たとえば図 16 では JAL 機<1551>の最初の返信波がある 2:12.33 を見ると、その差が $186.75 - 186.50 = 0.25$ マイル。つまりシマントルの言う「4 分の 1 マイル」になっている)。

たとえば航空機がレーダー枠 A と、隣接するレーダー枠 B の境目でレーダー送信波を受けたとする。すると A 枠にある胴体部分に当たった送信波が第一返信波 RT となって返り、B 枠にある機首部分搭載のトランスポンダーが第二返信波 BT を返す。その結果、無関連返信波としての RT が航空機を表す BT の 4 分の 1 マイル背後にゴーストとして記録される。これは確かに起こり得るケースだと思われる。

UFO 映像＝無関連返信波（ゴースト）説は間違いである

しかし、無関連返信波を作っている RT と BT 間の距離はレーダーからのそれぞれの距離の差であるのだから、以下のような図式にすれば理解できるように思われる。レーダー枠の取り方は実際とは異なるかもしれないが、あくまでも理解のためのイメージである。

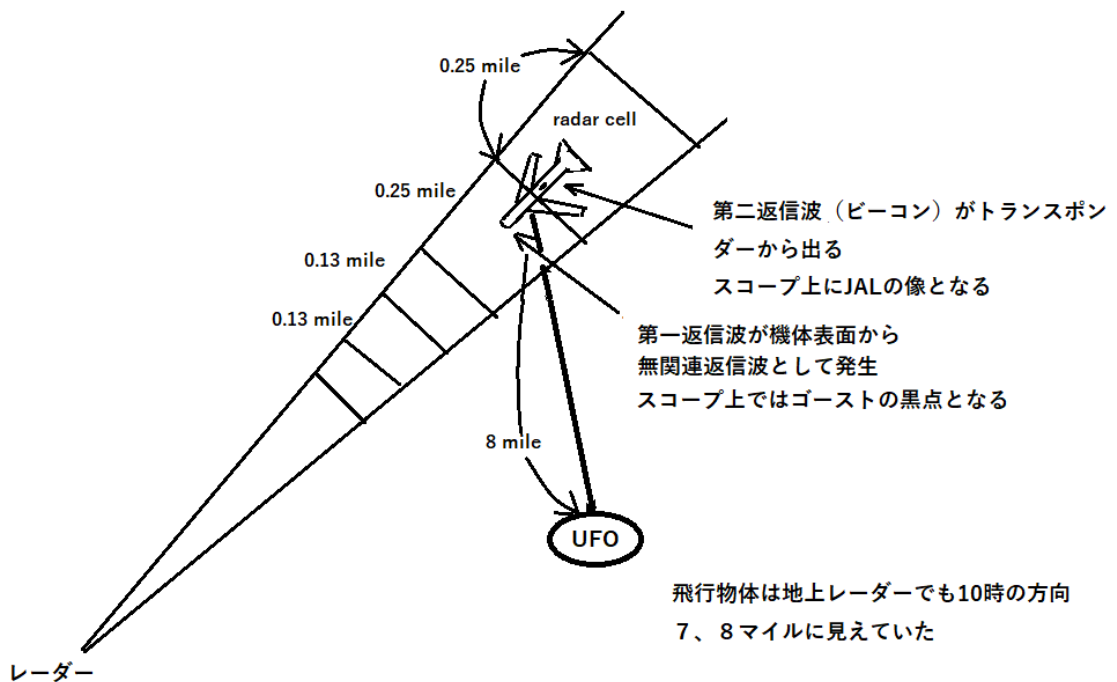


図 19

レーダー・トラッキングデータを見ると、レーダーからの距離が 170.25 マイルでも 35.62 マイルでも RT-BT 間の差は変わらず 8 分の 1 マイルである。図 17 だとまるでレーダー枠の中は横巾のように思えてしまうが、横巾はレーダーからの距離に比例するので一定であるはずがないし、そもそもレーダーからの距離の差は縦の長さである。

そして、第一返信波 RT は無関連返信波（ゴースト）となり、レーダースコープに黒点として映ることになるが、第二返信波（航空機のトランスポンダー）との距離は 4 分の 1（0.5）マイルか 8 分の 1（0.13）マイルである。

しかし、管制官たちは飛行物体を JAL 機から 10 時の方向 7、8 マイル離れたところに捕捉していたのである。このことからしても、管制官たちが捉えていた飛行物体を無関連返信

波としてゴースト扱いすることは誤りである。記者会見でわずか 20 分しか資料を読む時間をよこされなかった記者たちはこのような矛盾に気付くことなく何となく納得してしまったのだと思われる。

「3 月 5 日、記者会見実施。行程：資料配布、索引や付箋を手掛かりに資料を調べる時間を記者たちに 20 分与える。」(002-002)

(なお RB は枠にかからない時にレーダー送信波を受けて、RT と BT が合併してひとつの返信波になったものと考えられる。)

一方、UFO が地上レーダーの送信波を受けた場合、当然 UFO にはトランスポンダーなどないので表面に当たって返る第一返信波 RT が返ってくる。それも表面がふつうの物質状態ではないらしく、途切れ途切れの返信波となる。交信記録で管制官がスコープに飛行物体の映像を捉えながら、返ってくるレーダー返信波について、第一返信波のみだ、途切れがちだと言っているとき、UFO を捕捉している可能性があるわけだ。そして。コンピュータで再現する設定によっては、途切れがちな第一返信波 RT は表記されない可能性もあることを頭に入れてレーダー・トラッキングデータを見ることも必要だ。

ステュックは実際に実験してみてこの無関連返信波現象を自ら確かめたという (001-020, Giudice) が、トランスポンダーを搭載しない飛行物体が航空機の近くにいる場合をレーダーで捕捉した時、どのようなレーダーデータになるかのシミュレーションや、実験結果の比較データがほしい。初めから飛行物体が実在する場合を排除してかかるのは科学的な態度ではない。

逆に無関連返信波が出ている時間帯を調べて、その時管制官がレーダーで飛行物体を捕捉していたという時間的一致があるかどうか調べておくことは確認として意味があるだろう。

そこで図 16 に一部挙げたレーダー・トラッキングデータ(001-019)を全て調べてみて 3 つの結果が出た。

1. UTC2:12.33 から 2:32.25 までの間に 20 カ所の無関連返信波があり、そのどれも航空局管制官がレーダーで飛行物体を捉えた時間 2:26.03(別の物体を捉えた 2:25.02 も含め)と一致していない。

なおこの記者会見用のレーダー・トラッキングデータ (001-019) では 2:32.25 以降は JAL 機 (1550-3) や、ユナイテッド機や軍用機 C-130 のデータが消えている。2:34.52 にアンカレッジセンターが「飛行物体は現在フェアバンクスの上空」と通信した箇所もこのレーダー・トラッキングデータでは調べられない。

2. 次に UFO が第一返信波 RT として捉えられていると仮定し、JAL 機のトランスポンダーの第二返信波 BT や RB と数マイル離れている箇所を探してみた（無関連返信波の場合は RT が BT や RB と 4 分の 1 マイルか 8 分の 1 マイルの距離だけだが）。
- すると興味深いことに、2:31.00 に BT と RT の距離 3.25 マイル、2:31.36 に BT と RT の距離 6.50 マイル、2:31.49 に RB と RT の距離 8.62 マイルなどがあり、JAL 機と巨大 UFO の距離 7〜8 マイルとあまりかけ離れていない。しかし、その時間帯は航空局の管制官は飛行物体を捉えていない。従って管制官だけでなくトラッキングデータでも UFO を捉えていたとは言えない。
3. 小型飛行物体 2 機が JAL 機前方、目視で 500〜1000 フィート（約 150〜300m）に接近した可能性がある時間帯 UTC 2:26~2:28 の間を調べると、2:26.47 に「無関連返信波」RT が RB との距離 0.5 マイル（約 930m）になっている。距離から言うと、この RT は「無関連」でなく小型 UFO からの返信波の可能性もあるということになるが、この時間帯、地上レーダースコープでは飛行物体を捉えていないので、JAL 機からの目視だけでなく地上レーダーでも UFO を捉えていたとは言えない。

以上の検討で言えることは、

UFO を無関連返信波=ゴースト説で片づけることはできない。

となる。

なお、UFO がレーダー・トラッキングデータに RT として捉えられている可能性は残るが、その時刻にレーダースコープに映像としては出ていない。

アンカレッジ航空局管制センターが JAL 機追跡に使用したレーダーは軍のものだった

図 16 のデータにある Range の数字はレーダーから標的までの距離のはずだが（知人の管制官も同意）、アンカレッジ・センターから JAL 機の想定位置までの距離の半分くらいしかない。

たとえばあとで出て来るチャート図 20 で 2:12.33 の JAL 機の位置は地図から N 67° 17' W 143° 00' と判別できる。管制塔のあるアンカレッジ空港は北緯 N61 度 10 分 28 秒、西経 149 度 59 分 47 秒である。Google map で調べると、その距離は 759.15km（約 410 マイル）であり、レーダー・トラッキングデータに記載されている 186.50 マイルはその半分以下である。他の箇所も同様であった。

考えてみればデータの最初に記載されているレーダー到達距離は 35〜215 マイルであり、

たとえば 2:12.33 の時点での JAL 機とアンカレッジ・センターとの距離 410 マイルをカバーできるわけがないのだ。

不審に思いながら 2:12.33 の JAL 機の位置からデータに記載されている距離 186.50 マイル(約 345.4km)分南下してみると、方向にもよるがフェアバンクスあたりになる。

ずいぶん頭を悩ませたが、記者会見用のとは別に JAL 機が 360 度旋回したあとのレーダー・トラッキングデータ(001-019)がみつかり、それには JAL 機やユナイテッド機や軍用機の C-130 も最後まで記載されていた。そのデータとマップチャート(後述)を時系列で比較して調べた結果、やっとその謎が解けた。

そのトラッキングデータを調べるとレーダーからの距離は 2:41.42 で 5.12 マイルまで減じたあと逆に増えていっている。つまり 2:41.42 の場所から 5.12 マイルほど離れた地点にレーダーがあるわけだ。マップで見ると、それはフェアバンクス近くにあるマーフィードーム・レーダーサイト Murphy Dome Radar Site であった。マップでは Murphy Dome RCO とも表記してある。これは軍事施設だ。航空交通管制センターのシマントルが記した 1987 年 2 月 25 日付の「分離像」の説明文(001-023)の中で、マーフィードーム・レーダーシステムの場合はこうであるというくぐりでこの名前を出していた。

航空局の管制塔レーダーの到達距離より遠いところを探る場合、標的により近い施設のレーダーを仲介するらしい。

次にレーダーデータに基づいて JAL 機の航路を表すマップ・チャート(001-013)を検討してみることにする。

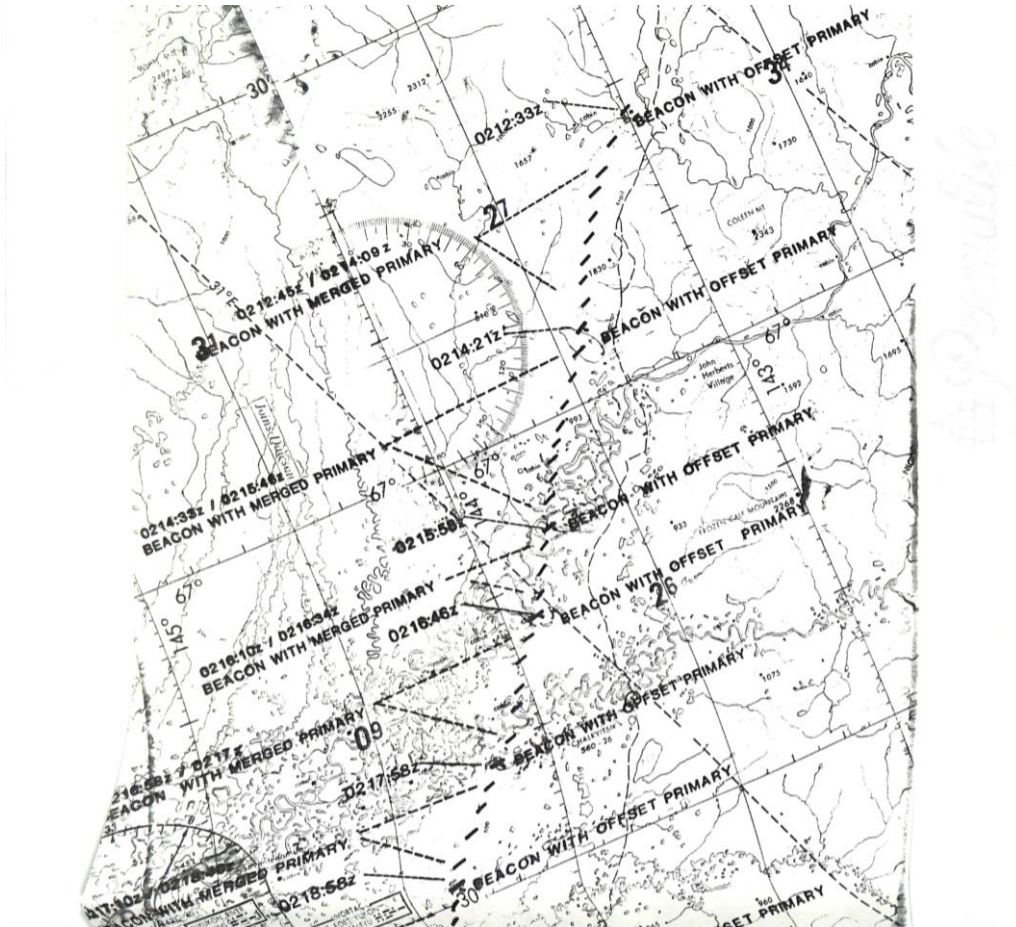


図 20 (001-013)

この図では JAL 機からの返信波が棒状の印で表示されている。JAL 機は地図の上（北）から下（南）へ動いている。最初の 02:12:33 には「トランスポンダーからの返信波」＋「機体表面からの第一返信波」を表す BEACON WITH OFFSET PRIMARY が記載され、棒状の印近くに黒点がついている。この黒点が無関連返信（第一返信波）に対応した像である。

以下、そのような個所が 02:14:21、02:15:58、02:16:46、02:17:58、02:18:58 とあり、これは図 16 でステュックが印をつけた無関連返信の箇所と一致している（JAL 機の BT や RB と第一返信波の RT が 4 分の 1 マイル離れている箇所）。

（図 16 の 02:14:34 だけは図 18 では「トランスポンダーからの返信波」＋「合併した第一返信波」 BEACON WITH MERGED PRIMARY となっている。その理由はトラッキングデータで見ると RT と BT の差が 0.13 マイル、つまりほぼ 8 分の 1 マイルなので、シマントルの分類 2 に入るからである）。

この小さな黒点がエリアスの言っていた JAL 機を表すスラッシュの横の小さな点なのだろうか。この小さな点がスラッシュの周囲を飛び回っているのが見えていたのだろうか。図 20 のチャートが実際にエリアスが見た再現映像を時系列で表していると想定した上で、小

さな点と JAL を表す棒（スラッシュ）との位置関係を見ると、常に機体の左側にあるが、微妙に変化しているようにも見える。

分離像 split image

チャートには黒点で表示される無関連返信波像の他に、棒状の像の横にもうひとつ同じような棒状の像が「分離像 split image」として表示されているものがある。これはレーダー・トラッキングデータの該当箇所を調べると第一返信波の RT が RB や BT の後に十数マイル離れて来るケースである。

しかし、無関連返信波とは違い、なぜこのケースで分離像が生ずるのかの説明がない。またその分離像はすべてゴーストと見なすべきなのかも明らかにされていない。

たとえば航空機から十数マイル離れたところに UFO がいたと仮定して、航空機からの第二返信波 BT や RB がセンターに到着後、1 秒少しで UFO からの第一返信波 RT が届いたとしよう。その場合、レーダースコープには航空機を示す棒状の映像から十数マイル離れたところに UFO の棒状の像が（かすれて）現れるだろうか。このあたりが分からない。

しかし、いちおうマップ・チャートがどのように黒点や棒状の像を現しているかを見ておくことにする。

以下は、分離像が初めて現れるチャートである。

2:25.10 のあたりで前方に点のようなものが見えるが、黒点なのか地図上の点なのかは不明。)

UTC 2:25.02 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。了解。レーダーにヒットがひとつある。JAL 機の後ろ 6 時の方向約 5 マイルだ。これか？

コメント：JAL 機を追う飛行物体ではないが、地上レーダーでヒットしたターゲット。
2:24.35 の地点から 1 つ目の棒あたりが 2:25.02 の JAL 機の位置だが、その後ろには何もないように見える。

UTC 2:26.03 アンカレッジ R/D15

OK。こちらでは…こちらが捕捉した第一標的は約 50 マイル (約 93km) 南方、コード 1550 (JAL 機) の正面だ。

コメント：JAL 機と飛行物体は 7、8 マイル離れている。対応する黒点がみつからない。

UTC 2:26~2:28

コメント：小型飛行物体 2 機が JAL 機前方 500~1000 フィートに接近した可能性がある時間帯。図 19 では分離像が 2:27.13、2:27.49 に出ている。

分離像:2:27.11.740 に JAL 機の RB を受信し、2:27.13.242 に RT を受信。

RB と RT の距離は 18.25 マイル。

分離像:2:27.48.070 に JAL 機の BT を受信し、2:27.49.197 に RT を受信。

BT と RT の距離は 15.12 マイル。

これらの距離は小型 UFO どころか巨大 UFO との距離 8 マイルさえもはるかに越えている。

分離像がなぜ生ずるかも分からないが、分離像と UFO との関連はなさそうだ。

UTC 2:34.52 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。飛行物体は現在フェアバンクスの上空に来ている。

コメント：この時間帯のマップが読み取りにくい[注 12](#)、この時刻に JAL 機の前方 8 マイルがちょうどフェアバンクスの上空になりそう。しかしレーダー・トラッキングデータにはこの時刻の前に物体をヒットした跡がない。キャラハンのいうようにふつうの物質ではない巨大 UFO がレーダーに記録されなかったのか、あるいは飛行物体がフェアバンクスの上空にあるというのは管制官ヘンリーの推測に過ぎない可能性もある。

以上のデータ照合から何らかの意味がありそうなことは：

1. 小型飛行物体の接近があった 2:26~2:28 の間の 2:26.47 に RT と RB の距離 930m が出ている。

2. 同じ時間帯の 2:27.13 と 2:27.49 に初めて分離像が出現している。
の 2 つだ。

しかし、この時間帯に地上レーダーでは飛行物体を捕捉していない。
分離像と地上レーダーで捉えた飛行物体とは関連がないと言える。

航空局はレーダーに発生しうる現象として無関連返信波や分離像を一般論として述べ、それがあたかも管制官たちが見た飛行物体の映像にも当てはまるかのような印象付けをしたが、誰も管制官たちが飛行物体の映像を見た時刻には無関連返信波や分離像が出ていないことを確認することなく、航空局の説明を受け入れてしまった。

実際は UFO からのかすれた第一返信波 RT がコンピュータでデータを再現する際、設定で消されている可能性もある。

さて、JAL 機クルーの UFO 目撃が葬り去られた要因の 1 つに、寺内機長が UFO マニアであると見なされたことが挙げられる。その要因をここで検討しておく。

機長は UFO マニアとしてその目撃証言の信用性を貶められた

1986 年 11 月 17 日の事件当日、JAL 機がアンカレッジ国際空港到着後、航空局による JAL クルーの一回目の聴取が JAL オフィスで行われた。その際調査官の 1 人ロナルド・ミックルが作成した調書の補遺に「日航の信頼できる筋から私に伝えられた情報によると寺内機長が未確認航空機を目撃したのはこれが最初ではないということだ」とある。

これは寺内機長が開放的な人物であり、ふだんからフライト中の体験を分け隔てなく語った結果だと思われる。事実、1987 年 1 月 2 日に調査官リチャード・ゴードンによって行われた 2 回目の聴取では自ら過去の UFO 体験を語ったことが記録されている。再度ここに引用する。

引用はじめ

このような体験は機長にとって 3 度目である。一度は 5 年前、台湾の南で、夜中の 2 時に飛び立ち上昇中、左手に大きな母船を見たが、気味が悪かったので目を背けた。2 度目は自宅にいた時だった。よく晴れた昼間に、おそらく 10000 フィートくらいの高さに明るい光群を見た。その目撃は 10 分間ほどだった。

(注：1987 年 1 月 14 日号の日本の雑誌 Emma の記事でも、機長は台湾での目撃について言及している：「寺内機長は 5 年程前にもウナギを積んで台湾の高雄上空で UFO らしきものを目撃したことがあるという。」)

引用おわり

そして寺内機長はさらに 1986 年 11 月 17 日の UFO 遭遇事件の 2 ヶ月ほどあとの 1987 年 1 月 11 日に再びアラスカ上空で UFO らしきものを目撃し管制センターに報告する。

寺内機長を「UFO リピーター」と呼ぶ UFO 否定論者のフィリップ・クラスはステュック宛の 1987 年 3 月 21 日付の手紙(001-003)の中でこう言う：

「複数回の UFO 目撃（一人の人物による）は複数回の離婚のようなものだ。1 回は OK だ。（ジミー・カーターでさえ 1 回目撃しているが、見たものは金星だったと判明した [注 13](#)）。2 回はちょっと要注意。しかし 3 回や 3 回以上は…野球なら…アウトだ。（ご存知のように寺内は 1 月 11 日にさらに 2 回の UFO 目撃を報告しており、合計 5 回になる。それも 1 月 11 日以降の目撃を計算に入れなければの話だ。そして JAL が彼を厳しく懲らしめていなければ [注 14](#)、私は予言できるが、寺内は今後数年間にもっと多くの UFO を見ることになるだろう。たいていの人たちは一度見る恩恵にさえあずからないというのに。）」

複数回の UFO 目撃が目撃者の人格を疑うことに繋がる思考回路があるとすれば、それは UFO 否定を先験的に結論付けているせいだと思われる。日本航空の医学審査会議が寺内機長の UFO 目撃を妄想と決めつけた時も、機長が UFO 目撃を複数回経験し、それを公言したことを審議の材料にしたに違いない。（レベル 1）

ありもしないことを吹聴する人物ならたしかに用心すべきだが、UFO に関しては具体的な目撃証言も多く、その全てを頭ごなしに否定するのは科学的にも正しい態度とは言えない。米軍でも UFO を目撃したパイロットが報告する書式が決まっている。目撃証言やデータを集め、検証すべき対象であることは間違いない。（レベル 2）

また、その対象との遭遇が寺内機長の言うような「未来との出会い」であるなら、現代の地球の科学水準を基準に判断しては誤る場合もあるだろう。高度な知性が特定の人をターゲットに何度もコンタクトしてくるようなこともあるかもしれない。（レベル 3）

以下、寺内機長がアラスカ上空で 2 度目の UFO 目撃事件を経験した経緯を見てみることにする。なお、この JAL628 便には平塚副操縦士と奥平機関士が同乗していた（001-029）。

1987 年 1 月 11 日寺内機長はアラスカ上空で再び UFO を目撃した

便宜上、以下の資料には ABC という記号を振っておく。

A

ステュックは 1987 年 3 月 5 日の記者会見で配った資料「アラスカにおける UTA（未確認航空機）目撃」に寺内機長によるアラスカでの二度目の UFO 目撃例を挙げている(001-011)。

引用はじめ

1987 年 1 月 11 日（日）およそ午前 7 時 30 分ごろ、アイスランドからアラスカ州アンカレッジ経由で日本に向かう JAL628 便のボーイング 747 を操縦する寺内謙寿機長は航空局航路交通管制センターに連絡を入れ、自機の正面に奇妙な光群が見えていると伝えてきた。

機長は自分の描写を録音してほしいと要請した。

「私の声を録音してくれますか。あーあーあー、これから日本語です。不定期なライトが見えている。ちょうど大きな黒い塊が前にいる。距離にして 5 マイル。どうやら宇宙船のもよう。英訳："We see irregular pulsating lights. Just there is a large black chunk just in front of us. Distance is five miles. It seems to be a spaceship. Ah, it likes, ah, UFO, please, ah, check on your radar. Over."」

この貨物機はアラスカ州ニナナの北約 240 マイル、高度 37000 フィートを飛んでいた。晴天だが気温逆転層が 23500 フィートのところにあると報告された。

寺内機長は光は JAL 機の正面、約 2000 フィート下に現れ、自機の下に移動し、背後で消えたと報告した。この現象はニナナの北約 151 マイルのところでも再び起こった。

アンカレッジ到着後行われた JAL クルーの聴取記録によると、最初の日撃の際、JAL 機の航路はアラスカ州アークティック・ビレッジ町の北か、ほぼその上空であり、2 度目の目撃はフォート・ユーコン町の北西または西 45 マイルのところだった。

（注：1987 年 2 月 20 日付の航空局の報告書から補足すると、この 2 度目の目撃の際、光の出現は 10 時の方向であり、その後徐々に 9 時から 8 時の方向へと移動してから消えたという【001-029】）。

寺内機長は航空局の聴取に対し、彼が見た奇妙な光はそれらの町の灯火が大気（気温逆転層）に含まれる氷の結晶のせいではなかった、変化したものだろうと思うと述べた。航空局はこれらの報告を調査し、その結果機長の意見に同意し、その現象はたぶん報告された逆転層で生じた氷の結晶が引き起こしたものに違いないだろうと結論付けた（注：航空局が編集した交信記録によれば UTC 16:39 に軍が JAL 機は地上の町の光を見ているのだろうと航空局管制に伝えていた。到着後、機長がその説明を受け入れたわけである【001-029】。機長から言い出したのではないのに、ステュックが勝手に変えている。）

引用おわり

このアラスカ上空における 2 度目の目撃事件は、1 度目と違い、地上のレーダーでは JAL

機の近辺に飛行物体を捉えていなかったこともあり、そのインパクト度が1度目のケースに比べ遙かに低い。しかも機長本人が地上の町の灯りの見間違いであると認めてしまっているのも、機長の視認能力が疑われ、ひいては一度目の目撃の信頼度に影響したことは否めないだろう。

1986年11月17日の巨大UFO目撃事件からまだ2ヵ月もたっていない時期に同じ航路を同じボーイング747貨物機で飛んでおり便名まで似ているし(JAL1628便とJAL628便)、再び奇妙な灯火を目撃した機長がデジャブを感じて動揺しただろうことは容易に想像がつく。

B

以下に時系列で事件の展開を述べたステュックの資料(001-029)を引用する。

引用はじめ

1987年2月5日

以下に時系列で記されているのは1987年1月11日UTC 16:24~17:23に日航機628が行った交信と行動を要約したものである。

記載された時刻は、一部正確なものを挙げてあるほかは、おおよそのものである。

- 16:29 JAL628が前方距離2マイル(注:管制官トンプソンは5マイルと証言)、高度2000フィート下に「特別な光」が見えると言って管制官に航空情報を要請した(光の1度目の出現)。
- 16:30 JAL628が次の通信(日本語で話された)を録音してほしいと要請した:
不定期なライトが見えている。大きな黒い塊がまん前にいる。距離にして5マイル。どうやら宇宙船のまよう。"We see irregular pulsating lights just, there is a black chunk (just) in front (of us) distance is five miles it seems to be a spaceship."
- 16:31 管制官がJAL628にこちらのレーダーはJAL628のあたりは非稼働だと言う。
- 16:33 管制官がJAL628に軍のレーダーでチェックしたいと伝える。(注:まさに1986年11月17日の事件の場合と同じく、アンカレッジ・センターのレーダーでは届かないので、軍のレーダーを使っている。)
- 16:34 JAL628が飛行物体は「1マイル前方」「同じ方向、およそ針路180(注:真北が0。180は真南)に向かっている。」
- 16:36 JAL628が航空局に自機の近くに町はないかと聞いた。航空局は「一番近い町はフォート・ユーコンだ」と答えた。
- 16:37 航空局がJAL628に飛行状況を言うように頼むと、JAL628は「上空晴れ、風速252ノット(注:飛行機に対する相対的風速か。時速470km、秒速130mになる)、対角成分46ノット(注:時速85km)、気温華氏マイナス52度(注:摂氏マイナス46.6

度)」と報告。

- 16:38 JAL628 は一連の 45 度旋回を要請し受理された。JAL628 はレーダーではフェアバンクスの北 220 マイルにいと航空局から伝えられる。
- 16:39 米軍地区管制司令センターROCC が航空局に連絡してきて、JAL628 はアーティック・ビレッジ上空を通過中であり、JAL 機が見ているのはおそらくその町の光だろう。JAL628 の近くに航空機はいないと言う。
- 16:40 航空局は JAL628 にアーティック・ビレッジ上空を飛んでいると伝えようと試みた。JAL 機から何回か通信を受けたが、その内容は管制官が述べたことを理解していないことを示していた。
- 16:41 JAL628 が「U-F-O は消えた」と報告（注：1 度目の出現終わり）。
- 16:46 JAL628 が 10 時の方向、5 マイル、同じ方向、2000 フィート下に光が見える。スピードは前より少し遅いと言って航空情報を要請した（注：2 度目の出現）。航空局はその近辺に航空機はいないと伝えた。
- 16:51 航空局が JAL628 にその物体がもう見えなくなったか調べることを要請。JAL628 は「見えないので翼で HI、ハーイのメッセージを送った、翼の灯火で」、と答えた。
- 16:52 航空局が「JAL628、その物体がそちらの合図に反応している」と理解しているのかと聞くと、JAL628 は「着陸後話す」と答えた。
- 17:10 JAL628 はパイロットの自由裁量による 25000 フィートへの降下を要請される。
- 17:15 JAL628 が 35000 フィートの高度から離脱することを告げる。
- 17:18 JAL628 は交信波長を変えるよう要請される（この時点で JAL 機はフェアバンクスの南にいた）。

UFO に関するこれ以上の交信はなかった。

引用おわり

C

さらに以下に機長と直接交信したアンカレッジ・センターの管制官、リッキー・トンプソン Ricky Thompson とガイル・ファーガソン Gail Ferguson の声明文（1987 年 1 月 11 日付、001-029）の主要な箇所を挙げておく。

JAL 機の動きや、灯火の出現の様子もステュックが要約したレポートよりリアルに描かれている。なおトンプソンは 1987 年 1 月 11 日 UTC 16:32 から 16:45 まで R15 で、ファーガソンは 16:32 から 16:45 まで D15 で、そのあと 16:46 から 18:02 まで R/D15 で当直をしていた。以下声明文の冒頭は省いて必要な箇所だけ挙げておく。

リッキー・トンプソン

引用はじめ

およそ UTC 16:29 ごろに JAL628 から連絡があり、12 時の方向、距離 5 マイル、2000 フ

ィート下に物体がいると報告した。パイロットはそれは航空機ではないと言い、日本語で描写した。彼はその後 45 度旋回を要請し、私はそれを許可した。地区軍司令管制センター (ROCC) が私に電話してきて、そのエリアには JAL628 しかいないと伝えた。

私がレーダースケールを 400 マイルに調整するとすぐに第一標的を捕捉した。数分後その標的がフェアバンクス⁶の北 220 マイルにいる JAL628 であることを確認した。私は JAL 628 がレーダースコープの中央に来るように設定し、縮尺を小さくしてみたが JAL628 以外の標的は見つからなかった。16:32 にガイル・ファーガソンが私の手助けとして D15 に入ってくれた (注：トンプソンは 14:22 から 16:32 まで R/D15 で当直していたが、16:32 に自分は R15 にファーガソンは D15 に入って業務を分担した)。そのあと彼女は 16:46 から R/D15 合同セクターを引き受けた。それ以降私は JAL628 とは接触がない。

ガイル・ファーガソン

私は自分に割り当てられたシフトのために出勤したが、リッキー・トンプソンを手助けするために D15 に入るよう言われた。JAL628 が未確認飛行物体を報告中なのでと。トンプソンが R15 にいる間、JAL628 が旋回を要請しているのが聞こえた。それから飛行物体が消えたと言っていた。そのあと私はエドモントンに電話して JAL628 との交信を引き継ぐ旨伝えた。私はトンプソンが JAL628 に飛行物体が今も見えているかと尋ね、見えないと返事されたのを聞いた。

R15 のトンプソンの業務を (注：R/D15 で) 引き継いだあと JAL628 は 10 時の方向、5 ～ 7 マイルのところになにか見えると言って、自機のエリアに飛行物体がいるか私に尋ねた。私は「いない」と答えた。

パイロットは同じ方向、2000 フィート下にナビゲーションのような光も見える、動きは少し遅いと言った。私は「いない。そのエリアには何もいない」と返信した。

私は JAL628 に N441VP (コンクエスト) が 12 時の方向、北方 125 マイル、高度 31000 フィートにいるという航空機情報を教えた。JAL628 は現在飛行物体は 9 時の方向、2、3 マイルの距離、2000 フィート下で、ナビゲーションのような光と一緒にまるで編隊のように飛んでいると言った。私はパイロットに 9 時の方向にあるものを確認するよう頼んだが、返事がなかった。私はもう一度位置を言うように頼んだが、返事がなかった。私が再度位置を言うように頼むと、JAL628 は自機の場所、北緯 66 度 38 分、西経 147 度 02 分を報告してきた。私はそちらの位置を知りたいのではなく、物体の位置を言ってほしいと頼んだが、返事は聴き取れなかった。そのあと JAL628 は着陸灯で合図をしているところだ、物体は反応しているように見えると言った (この箇所の通信は非常に聞き取りにくかったが)。私は「物体がそちらの合図に応えていると理解していいか」と聞くと、「着陸後に言う」と言われた。彼は 2 時の方向、5 マイルのところになにかいると言って航空機情報を求めた。そこで私はコンクエストの航空機が 2 時の方向、北方 15 マイル、高度 31000 フィートにいることを彼に告げた。地区軍司令が電話してきてコンクエストのことを言ったか尋ねた。私は

JAL628 にそのことを教えたと言った。そのあと JAL628 は物体はもう消えてしまったと言った。

引用おわり

以上判断資料 ABC を挙げたが、これらの資料から単純に機長が町の光を UFO と見間違えたと言いつけるには不可解な点がある。

そもそも 1986 年 11 月 17 日の UFO 目撃事件を見間違いで片づけようとする何らかの力が背後で働いていた可能性も排除できない。もしそんなことがあったなら、この事件にも同じ力が働いていてもおかしくない。本論は航空局や軍の発表を鵜呑みにしないで検証するスタンスをとっているので、無駄になるかもしれないが、不可解な点があれば、それを提示して読者の判断を仰ぎたいと思う。

なお、この事件は JAL628 とアンカレッジ・センターの交信記録や機長の聴取記録が発表されていないので、検証に限界があることは予め述べておきたい。

航空局の解釈では、アークティック・ビレッジやフォート・ユーコンの町の光が逆転層の影響でぼやけたり屈折し、その光を寺内機長が「宇宙船」の光と見誤ったという結論になっているが、JAL 機の位置と時刻が分かっている 2 箇所を手掛かりに JAL 機と 2 つの町の位置を調べてみると、不審なことが次々に出て来る。

まず A や B から JAL 機の位置と時刻が特定できるのは次の 3 箇所である：

16:38 JAL628 は一連の 45 度旋回を要請し受理された。JAL628 はレーダーでは フェアバンクス の北 220 マイル(約 407km)にいと航空局から伝えられる (B)。

16:39 米軍地区管制司令センター ROCC が航空局に連絡してきて、JAL628 は アークティック・ビレッジ 上空を通過中 (B)。

16:46 JAL628 が 10 時の方向、5 マイル(約 9km)、同じ方向、2000 フィート下に光が見える、スピードは前より少し遅いと言って航空情報を要請した(注:2 度目の出現)(B)。この現象は ニナナの北約 151 マイル(約 276km) のところでも再び起こった (A-1)。2 度目の目撃は フォート・ユーコン町の北西または西 45 マイル(約 83km) のところだった(A-2)。

以下検証してみる。

1) 機長が JAL 機の前方 5 マイルに見た大きな黒い塊はいったい何だろう。

16:30 に機長は日本語で「不規則なライトが見えている。ちょうど大きな黒い塊が前にいる。距離にして 5 マイル。どうやら宇宙船のもよう。」(A) と管制に連絡した。光な

ら町の灯火の見間違いという見方もありえるが、黒い塊はその範疇に入らない。これはいったい何なのか？現地時間は午前 6 時 30 分。緯度の高いアラスカで冬の 1 月 11 日とあれば、夜明けはまだずっと先である（ちなみに 2019 年 1 月 11 日のアラスカ・フェアバンクスでの夜明けは午前 10 時 33 分 35 秒）。晴れていたこの日、空は星と月が見えていただろう。月はアプリ「星空散歩ライト II」で調べると月齢 10.8 日で、北東の空にかかり、地平線からの仰角は午前 6 時半で 4 度 45 分、JAL 機が HI の合図を送った 6 時 51 分で 6 度 10 分である。北から南に向かって飛んでいた JAL628 便は背後の地平線近くからの月の明かりは尾翼に受けて暗い空を飛んでいる。前方の黒い塊はその月の光を受けてかすかに輪郭を見せているのだろう。機長はそれを「宇宙船」とみなしたわけだ。

しかし、「黒い塊」はその後登場しない。少なくとも公開された資料にはない。機長の聴取記録も残されていない状況では残念ながら、**今からそれが何であったかを推測する手立てはないが、そのようなものが目撃されたことを無視すべきではないだろう。**

2) 16:38 と 16:39 の JAL 機の位置を確認する。

時速約 900km で飛んでいる JAL 機は 16:38 から 16:39 までの 1 分間に 15km（約 8 マイル）進む。フェアバンクスから 16:39 に JAL 機がいるアークティック・ビレッジ上空からまでの距離をグーグル地図で測ると、379km(約 204 マイル)。1 分前の 16:38 に JAL 機はアークティック・ビレッジよりさらに北 15 km（約 8 マイル）のところにいる。 $204+8=212$ マイル。「フェアバンクスの北 220 マイル」とほぼ合っているので、16:38 と 16:39 の位置の説明は正しいと確認できる。

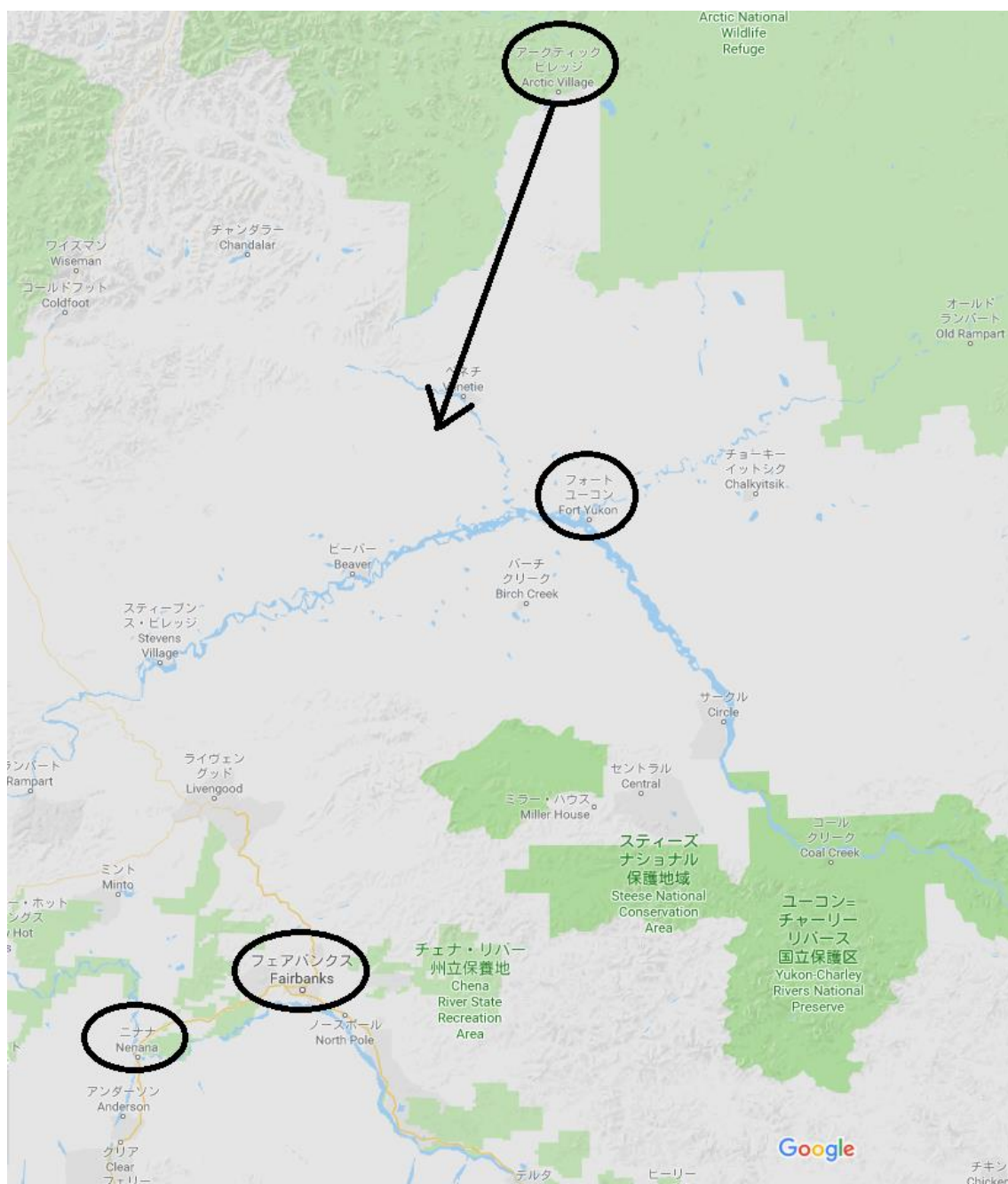


図 22 論者作成

矢印は JAL628 便の 16:39 から 16:51 くらいの航跡。

注：16:38 の 45 度旋回(45 degree turns)が 45 度バングの旋回なのか（検索すると、それが出て来る）、それとも進路を 45 度右や左に向けることなのか（貨物便のジャンボジェットではこちらの公算が高いと思う）分からないが、JAL1628 の時のような一周する 360 度旋回とは違い、JAL 機の進行に大幅な遅れは来さないのではないかと思う。

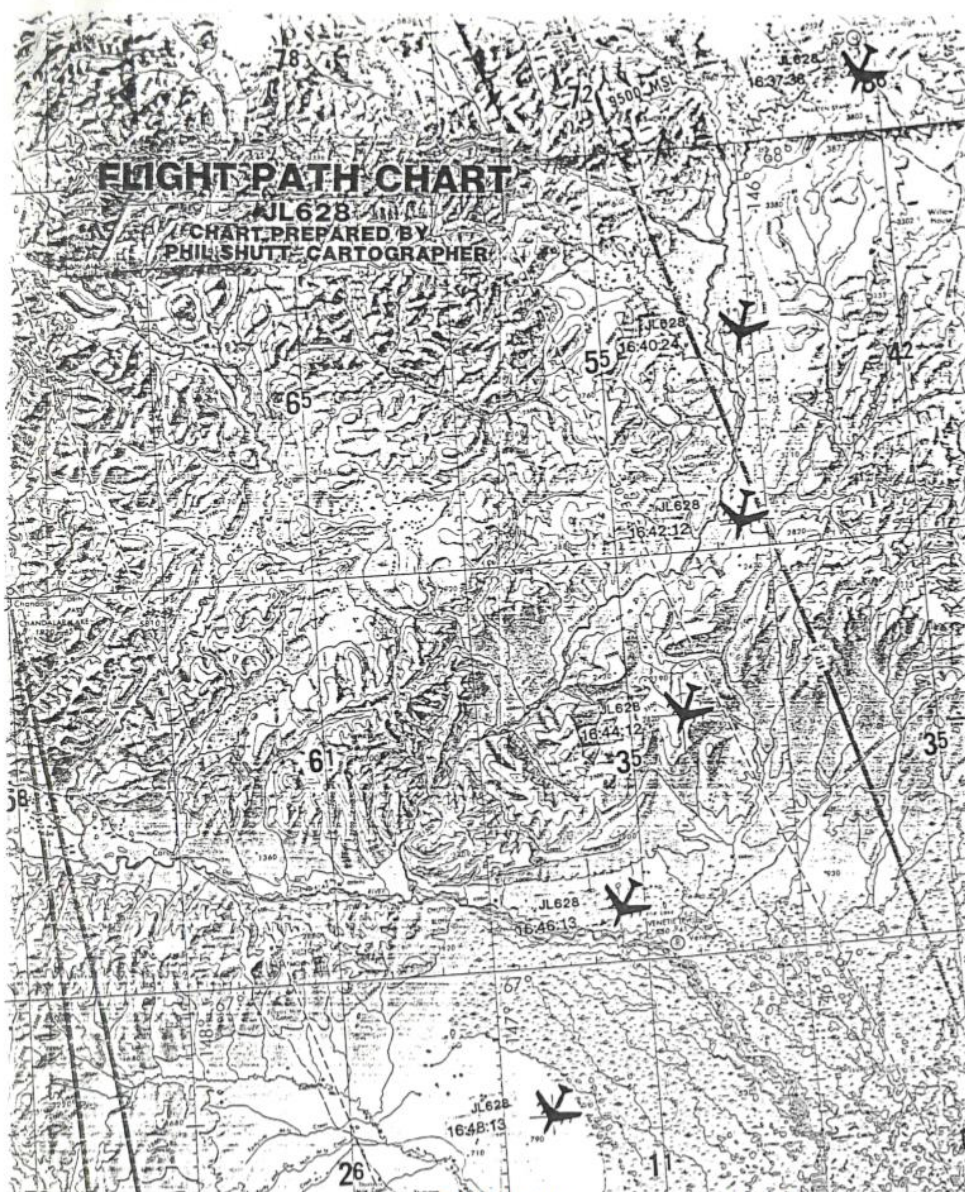


図 23 (001-029)

図の一番上の飛行機印は 16:37.36。このあと 16:38 台に 45 度旋回に入るが（左旋回）、航路が乱れているのが分かる。

3) (A-1)と (A-2) を検証する。

アークティック・ビレッジ上空の 16:39 から、光が 2 度目に出現した 16:46 までの 7 分間に JAL 機は約 105km とぶ。(A-1) では「ニナナの北約 151 マイル(約 276km)のところでも再び（注：光の出現が）起こった」というが、アークティック・ビレッジから南に 105km の地点はニナナからは 320km となり、ニナナから北に 151 マイル(276km)の地点

とはかなり違う。これは (A-1) の位置説明があやしいことを意味する。

(A-2) は「二度目の目撃はフォート・ユーコン町の北西または西 45 マイル(約 83km) のところだった」と言っているが、その目撃があった 16:46 に JAL 機はアークティック・ビレッジから南に 105km の地点にいた。ここはフォート・ユーコンの北西 46 マイル (86km) となり、45 マイル (83km) とほぼ一致する。(A-2) の位置説明は正しいと確認できる。

4) JAL 機はアークティック・ビレッジの町の光を UFO と見間違えたのだとされたが、光を目撃した 16:29 の JAL 機の位置からアークティック・ビレッジまでの距離を検証する。

機長が最初に光を目撃した 16:29 は 16:38 の 9 分前なので、JAL 機はその時 16:38 の位置より 135km 北にいるはず。その地点はフェアバンクス北 293 マイル (542km) となり、アークティック・ビレッジ北 89 マイル (165km) となる。JAL 機は 16:29 に初めて光を目撃し「前方距離 2 マイル (注: 管制官トンプソンは 5 マイルと証言)、高度 2000 フィート下に「特別な光」が見えると言って管制に航空情報を要請した」(B)。89 マイル(165km)も離れたアークティック・ビレッジの町の光が 2 マイル (あるいは 5 マイル) 先に見えたというのはいかにもおかしい。如何に気温逆転層の氷の粒が光をぼかしたり屈折させたと解釈しようとしても距離的に無理がある。

(なお 2 マイル/ 5 マイルというのは機長の目視であるが、有視界飛行の訓練を積んでいる最後の世代であった機長の判断は尊重してしかるべきだと思われる。)

また逆転層は高度 23500 フィートにあったが、光は JAL 機の飛ぶ高度 37000 フィートより 2000 フィート下、つまり高度 35000 フィートのあたりに見えたわけであり、逆転層と光の高度差 11500 フィート (3500 呔) はかなりの差である。機長は光の見える高度に関しては常に 2000 フィート下と言っているので、この目測はかなり信頼できるように思う。これらの違いから言えることは、**機長が 16:29 に見た光はアークティック・ビレッジの町の光ではない可能性が高い**ということである。

5) 16:46 に JAL 機がいた位置からフォート・ユーコンの灯火が近くに見えたかを検証。

機長が 2 度目に光を目撃した 16:46 にフォート・ユーコンは JAL 機からみると南東、つまり 10~11 時の方向 45、6 マイル (83~86km) にあった (A-2 など)。JAL 機は 16:46 に「10 時の方向、5 マイル(約 9km)、同じ方向、2000 フィート下に光が見える」(B) と言っている。方向は合っているが距離の 5 マイルと 45、6 マイルではあまりにも違い過ぎる。**機長が 16:46 に見た光もフォート・ユーコンの光ではない公算が強い**と言える。

6) 光が移動する速度を検証する。機長が光を見た時間と距離が分かっている箇所は以下のとおり。

16:29 光は 2 (あるいは 5 マイル) 前方に見える (B,C)。

16:30 不定期的な光と黒い塊が 5 マイル前方に見える (A)。

16:34 光が 1 マイル前方に見える (B)。

(16:41 物体が消えた)

16:46 10 時の方向、5～7 マイルに何か見える (2 度目) (C)

(時刻不明 9 時方向、2, 3 マイル先に光。2000 フィート下のナビゲーションのような光と一緒に編隊のように飛んでいる (C)。)

検証

16:29 に時速 900km で飛んでいる JAL 機の前方 2 マイルに見えていた光が 1 分後の 16:30 に 5 マイル前に見えたとしたら、JAL 機が 1 分間に飛んだ距離 15km + 光が先に進んだ距離 3 マイル (5.5km) = 20.5km で、光源の速度は JAL 機より速い**時速 1 万 2000km** ほどになってしまう。

トンプソンの証言の方が正しくて 16:29 に光は JAL 機の前方 5 マイルに見えたとしても、光は 5 マイル先を維持していたことになるので、JAL 機と同じ**時速 900km** になる。

16:34 に見えた光が 16:30 まで見えていた光と同じものとする、16:30 に JAL 機の 5 マイル前方にあった光源が 4 分後に 1 マイル前方まで距離を詰めたことになる。この場合の光源の速度は**時速 780km** ほどになる。

もし 16:34 に 1 マイル先に見えていた光が一旦消えたあと、その同じ光が 16:46 に再び 5～7 マイル先に現れたと仮定すると、12 分間に 4～6 マイル先へ進んだことになり、光源の速度は**時速 920～930km** になる。

いずれにせよ、光源は JAL 機に匹敵するかそれ以上の**時速 780km～1 万 2000km** で移動していたことになり、とうてい町の光とはいえない。

7) JAL 機が飛行物体に対し翼で合図した時、返事はあったのかを検証する。

a) まず、JAL 機は合図をいつどこで行ったか。

JAL は自機の位置北緯 66° 38' 西経 147° 02' を告げた (C)。16:39 の JAL 機の位置はアークティック・ビレッジ上空と分かっており、そこから上記の緯度経度の位置までの距離を調べると 98 マイル (181km) となる。JAL 機が時速約 900km で飛んでいることから計算すると、自機の緯度経度を告げた時刻は 12 分後の 16:51 となる。この 16:51 は (B) では JAL 機が飛行物体に対し合図した時刻になっている。つまり JAL 機が飛行物体に対し翼で合図した**位置は北緯 66° 38' 西経 147° 02' であり、時刻は 16:51** ということになる。

b) 返事はあったのか。

まず次の 2 つの文言を比較してほしい：

* 16:51 JAL1628 は「見えないので翼で HI、ハーイのメッセージを送った、翼の灯火で」、と答えた。(B)

* そのあと JAL628 は着陸灯で合図をしているところだ、物体は反応しているように見えると言った (この箇所の通信は非常に聞き取りにくかったが)。(C、ファーガソンの証言)

検証

(B) は交信記録に正しく基づいているのか、「見えないので」を勝手に入れたのか分からない。交信記録は公開されていないので検証のしようがない。

(C) は管制官ファーガソンの記憶に基づいているので記憶違いもありえるが、事件当日の聴取であることを考慮すると、JAL は「反応しているように見える」と実際に言った可能性もある。その場合、光源が「見えている」ことになる。

地上のレーダーでは JAL 機の近くに飛行物体を捕捉していない。従ってもし本当に光が反応していたのなら、それはレーダーに映らない飛行物体からの反応ということになる。それはレーダーにも映らない UFO だったのだろうか。

しかし、物体が反応していたのかどうかは「着陸後話す」と言っていた機長は、光＝町の灯火説に同意してしまった。機長は光の反応に関して何か言うべきことがあったのかもしれない。しかし、この目撃に事件性はないということになって、目撃に関する特異な要素は全て無視されてしまった。

光から返事があったかないかは検証不可能である。



図 24 (001-029)

図の一番上の飛行機印は JAL628 便の 16:50.13 の位置。次の飛行機印の 16:52.13 との間
の 16:51 台に JAL 機は光に向かい翼を振って Hi!の合図をした。

補足) なお、(A) に「この貨物機はアラスカ州ニナナの北約 240 マイル(約 438km)、高度
37000 フィートを飛んでいた。」とあり、これは前後関係から、JAL 機が最初に光を報告
した 16.29 の位置のように受け取れるが、検証した結果、JAL 機がニナナの北 240 マイ
ルにいたのは最初に光を報告した 16:29 ではなく、アークティック・ビレッジ上空を飛ん
でいた 16:39 の頃だと思われる。

レーダースコープにウェザークラッターが見えていた

なお、アンカレッジ航空局エリア統括責任者リョウロイ・ストラットマン LeoRoy J. Stratman は UTC 17:00 からの当直でレーダースコープを見て、JAL628 の前方に気象現象によるノイズ（ウェザークラッター）を表わす像を確認したことを声明文に記している（001-029）。彼は 17:00 数分前に仕事場に入っている。従ってその映像は JAL 機が 16:29 以降、数マイル前方、2000 フィート下に光を目撃していたところからずっとあった可能性もある。論者はそのストラットマンの声明文を読んだとき、完全には物質化していない未確認飛行物体がレーダー波にそのような反応を示した可能性を思い浮かべた。

彼によると、「私のアンカレッジ航空局航路管制センターR/D15 での勤務経験からすると、それは寒冷かつ晴天のときに現れるウェザークラッターであった。気象輪郭ボタンを押すとスコープ上のそれを消したり出したりできた。」（001-29）という。気象輪郭ボタンを押して消したり出したりできたことが、そのノイズがウェザークラッターであることを証明しているというつもりだろう。

しかし 1986 年 11 月 17 日の UFO 事件の際、JAL1628 便の機上気象カラーレーダーが、金属製の物体なら赤に表示するところを、緑色の丸い物体を映し出したことを思い出さざるを得ない。UFO 否定論者フィリップ・クラスはそれを氷の結晶で出来た雲のエコー（ウェザークラッター）と断じた（「連邦航空局のデータが JAL パイロットの報告に新しい光を当てる」、雑誌「懐疑的探究」THE SKEPTICAL INQUIRER, vol.11、001-003）。しかしその映像が機上レーダーに映ったあと、巨大 UFO が目視されたことを重視したい。それは機上レーダーの映像が巨大 UFO だったことを示唆している。気象輪郭ボタンを押してスコープ上の映像を消したり出したりできたからといって、その映像が必ずウェザークラッターとは限らない。コンピュータがふつうの物質状態でない UFO と区別できていないだけかもしれないからだ。

アラスカ上空ではその後アラスカ航空機の UFO 目撃もあった

実はステュックが記者会見で配布した資料「アラスカにおける UAT」（001-011）では、1987 年 1 月 11 日の JAL268 の事件は（2）であり、同年 1 月 29 日のアラスカ航空の UFO 目撃事件が（1）として先に挙げてあった。このアラスカ航空の事件でも、対応した管制官たちはレーダーに該当する飛行物体は映っていなかったという声明文を書いている。一見すべての情報を公開するというステュックの方針に沿った情報公開に見えるが、その実、否定材料に使ったとも言える。以下に（1）を引用する。

引用はじめ

1987 年 1 月 29 日、アラスカ州ノームからアンカレッジに向かっていたアラスカ航空 53 便ボーイング 737 のクルーが、機上気象レーダーで未確認航空機を捉えたとアンカレッジ航路交通管制センターに報告した。この事件が起こったのはマックグラス McGrath の西 60 マイル、およそ午後 6 時 39 分であった。マックグラスはアンカレッジの北西約 200 マイルにある村落である。アラスカ航空機のその時の高度は 35000 フィート、天気は晴れであった。

2 人のパイロットは機上気象レーダーに標的が映っているのに気づき、窓の外を覗いて何か“飛行物体”が飛んでいないか見ようとした。しかし 2 人とも自機の外には何も発見しなかった。そのエリアは航空局のレーダー到達距離の外にあった。軍はその時間にそのエリアを飛ぶ軍用機はないと報告した。

アラスカ航空旅客便のフライト・クルーはレーダー上の標的がレーダー 1 回転の間に約 5 マイル（秒速 5 マイル）（注：時速 3 万 3 000km）という非常に速いスピードで動いたと報告した。標的がレーダー上から飛び去ろうとしているのを見たクルーはレーダー到達距離を 50 マイルから 100 マイルに切り替えたが、標的は一瞬の後、アラスカ山脈を包む靄の中に消え去った。クルーはアンカレッジ到着後航空局の聴取を受けた。航空局はこの目撃に関し、いかなる見解も結論も持たない。

引用おわり

管制官たちはこのケースでも地上レーダーに何も捕捉していなかったという声明を出している（001-030）。このケースは地上レーダーの捕捉や目視による目撃がなく、機上気象レーダーでの捕捉のみのものだが、検討の余地はある。

パイロットたちは JAL 機の UFO 目撃事件を知っていたはずであり、機上気象レーダーで捕捉した物体が異常に速いスピードで去る様子をスコープ上に見て、アラスカの空で奇妙なことが起こっていることを実感したことだろう。この秒速 5 マイル（約 9 km）というスピードは人工衛星になれる速さ（約 8 km）と地球の引力圏を脱する速さ（約 11.2km）の間くらいの凄いものである。地球外文明の乗り物が飛んだことが想像できるケースだ。

なお、アラスカ上空での UFO 目撃事件は過去にもあった。

現象研究報告 Phenomena Research Report (Vol.3 No.6 Robert J. Gribble, Editor Issue No.3) (002-002)

米国連邦航空局に 1987 年 4 月 2 日に届いた現象研究報告 Phenomena Research Report という UFO 研究団体からのレポートに過去のアラスカ UFO 事件の記録が「パイロットの目撃」という項に載っているので紹介しておく。これは JAL1628 の事件の 1 年 4 ヶ月前に起こっている。

引用はじめ

1985 年 7 月 6 日 アラスカ州アンカレッジ 午後 6 時 45 分

南に向かって飛行していたセスナ 185 のパイロットが揺れ動く明るい銀色の球体を目撃した。推定直径 16 フィートのその球体は光を発しながら機体の左側 80 呎のところを約 500 ノットのスピードで通過した。飛行物体もセスナ機も 4000 フィート（1200 呎）の高度だった。

引用おわり。

この事件の 4 ヶ月あとにもアラスカ上空で目撃事件があったことが記者会見で配布された「アラスカにおける UTA（未確認航空機目撃）」の資料に（3）として記載されている（001-011）。

引用はじめ

(3) 1985 年 11 月 21 日、フライング・タイガーズ航空 73 便の貨物機ボーイング 747 が 37000 フィート上空を飛行しつつアンカレッジに近づいているとき、“標的”が 320 度（注：北西）に向かって飛んでいるのをクルーが観測した。空軍はその目撃を確認できなかった。この目撃事件は航空局による調査を受けなかったし、ファイルや復元可能なデータもない。

引用おわり

この（3）の例はあまり中身の無いものだが、いちおうフライトクルーからの未確認飛行物体の目撃報告があったケースである。

これら目撃例の多さから、リッチが 1987 年 1 月 9 日付のアンカレッジ・デリーニューズの記事で「北方ルートで不思議なことに出会ったパイロットはこの JAL 機のパイロットが初めてではない。過去 10 年間に民間や軍のパイロットによる未確認灯火の報告は半ダースほどもある。」と語っていたことが裏書されるだろう。

寺内機長らの態度を評価していた関係者もいた

1986 年 11 月 17 日、アンカレッジ到着後に公安（セキュリティ）部長ジェームズ・デリーは JAL クルーの 1 回目の聴取をした後、寺内機長らの様子を「3 人のクルーは正常であり、信頼度の高い話なのでワシントン DC の FAA 本部にも報告した」というように評した。このことは日刊スポーツの記事だけでなく、米国のマスコミでも報じられていた。雑誌「Inquirer」のグューディス(001-020)によるとデリーはさらに次のように語っていたという。

引用はじめ

デリーは機長を「とても落ち着いた有能でプロフェッショナルな人物だ」と判断した。彼は機長が不安な体験をしたのは確かだと思った。「それはちょうど、車がないハイウェイを走っていて、急に4つの明かりがフロントガラスの左側に現れて、1時間の間ついてくるようなものだ」とデリーは言った。副操縦士と機関士は機長のようには明確に継続して目撃していないが、「しかし彼らが見たものは、かなり一致している」とデリーは言った。彼はメモを取りながらクルーを観察し、彼らが正常かつプロフェッショナル、合理的であり、薬物やアルコールは摂取していないと判断した。

デリーにはこの件はもはやセキュリティに関わるものではなく、航空交通や航空管制の問題だと思えた。

引用おわり。

しかし、寺内機長に対するこの高評価は事件直後のことであり、その後機長は木星の見間違い説の広がりなどによってマスコミからもそっぽを向けられ、機長としての名誉を損なわれる。航空局航路交通部統括責任者のヘンリー・エリアスは寺内機長に同情してこう言った：

「パイロットは常に空を監視しているものだ。常に空を見張る場所で働いている。何かを見れば、それを合理的に解釈する。星だ、他機だ、ナビゲーションの灯火だと。寺内機長は何かを見た。それは彼の29年の飛行経験で見たことのないものだった…。今後はもっと慎重に判断することだろう。」(001-020, M. Giudice)。

しかし、寺内機長が最初のアラスカ上空でのUFO目撃事件を、身に降りかかるリスクを顧みず、詳細に証言してくれたことは、UFO存在の検証の機会を与えてくれた。それだけでなく、米国連邦航空局の対応が公文書になって後世に残ったことにより、UFO問題の背景に闇のようなものがあることを我々に示唆してくれている。

背景にある闇については、スティーブン・グリアの『ディスクロージャー 軍と政府の証人たちにより暴露された現代史における最大の秘密』(ナチュラルスピリット)や『UFOテクノロジー 隠蔽工作』(めくるまーく)など、もっと突っ込んだUFO関連文書があるので、そちらを参考にしていきたい。本論の目的は米国立公文書館から出て来た公文書を検証することにより、1986年11月17日にアラスカ上空で起こったJAL機UFO目撃事件が実際にあったことを示すことにある。

最後にキャラハン証言の検証をしておこう。

連邦航空局事故調査部主任キャラハンの内部告発証言を検証する

以下はスティーブン・グリアー Steven M.Greer 著、スティーブ・オルテン Steve Alten 編集の著書『非認可 ―世界最大の秘密の開示― UNACKNOWLEDGED AN EXPOSÉ OF THE WORLD'S GREATEST SECRET』(2017 年刊, A&M Publishing, L.L.C. West Palm Beach, FL) 103~108 ページにあるジョン・キャラハン John Callahan の証言である。

ジョン・キャラハン証言

ワシントン DC の米国連邦航空局 (FAA) 事故調査部の元主任

1986 年のこの事件はアラスカ航空局からの一本の電話で始まった。電話の主はこう語った「こちらで問題が発生しています。事務所がすっかり取材陣に占拠されています。彼らにどう説明すればいいか私には分かりません。先週一機の UFO がボーイング 747 を追尾して、こちらまでの空域を 30 分も飛んだのです。明らかに情報が漏れて、それでこんな沢山の記者たちが押し寄せたのですが、彼らにどう話したらいいか教えて下さい。」

私は老練な公務員がふつうよく使うフレーズを彼に言いました。現在調査中であると言いなさいと。それから全部のデータを集めてくれと頼みました。手に入る限りのディスクやテープを明日までに航空便でアトランティック・シティの (FAA) 技術センターに運んでおいてくれと。

航空局は米軍基地に電話し、米軍がもっているテープを全部手に入れたと言った。航空局は米国の空域を全て管轄下に置いており、テープ類は軍の所有物ではない…軍の連中はロケットを飛ばしていればいいのだ…テープはアメリカ合衆国のものであり、航空局の管轄下にある。

米軍は自分たちはテープが不足していて、それを使い回さざるを得ないのだと言った。軍の録画テープが重ね録りで消え失せたとは不思議な話だと思った。そんなことはありえない。航空局ではレーダーの記録テープは 15 日から 30 日間保管することになっていた。軍のこのような当初の対応から感じたことは、軍が我々以上に訪問者が何者であるかについて知っていて、他の者にはそれを知られたくないらしいということだった。もちろん事件に巻き込まれたが、その内実を知る立場にない下級兵士たちは当然、何が上層部で行われているか知らない。誰かが電話をかけてきて、これこれのテープをもう一度使えと言えば、彼らはそうするだろう。彼らはその結果どうなるかは別に気にとめないのだ。

米国連邦航空局 (FAA) 局長は私と私の上司である航空局副所長とをアトランティック・シティに派遣して、気がかりになるようなことがあるか調査させた。我々がそこにあるデータ全てに目を通すには 2 日かかった。我々は自分たちがいる一室をアンカレッジ UFO 遭

遇事件が起こった時と全く同じ状態にセッティングしてもらい、データ全てをレーダー・スコープに映し出し、管制官が見聞きした全てを再体験できるようにした。

仕切りの向こう側で映像データをスコープに送る操作をしている連中は既にそのテープを見ており、そこに写っている映像を我々に見せることを快しとしていなかった。しかし我々はそのすべてを見た。

日航機 747 機は西北からアラスカ上空を高度 3 万 1000 から 3 万 5000 フィートで通過中だった。夜の 11 時ごろのことだ（注：実際はアラスカ現地時間夕方 5 時ごろ。なおキャラハンは資料をもっているはずなのにインタビューには記憶から語っている。記録資料からの訂正を随時入れることにする）。パイロットは自機と同高度に飛行機がいるかどうか管制官に尋ねた。管制官はいないと答えた。パイロットは 11 時か 1 時の方向、8 マイルの距離に飛行物体(Target)を捉えていると伝えた（注：話が飛んでいる。最初の 2 機の飛行物体の距離は 11 時の方向、2、3 マイル、その後、機上レーダーに映った巨大 UFO は 10 時の方向、7～8 マイルだった。それらが混ざっている）。747 の機体の先端にはレーダーがあり、それを使って天候をみている。そのレーダーが大きな飛行物体を捕捉したのだ。機長はその物体を目視でも捉えていた。それは、彼の描写によると、巨大な球体であり、その周囲を光が舞っていた。球体は 747 の 4 倍のサイズだった！（注：機長が描いた図 6 を見ると十倍くらいの大きさ。機長は航空母艦を 2 つ重ねた大きさと表現していた。マスコミには数十倍と表現したらしい。）

軍の管制官は「日航機がアンカレッジの 35 マイル北にいるのが見える。日航機から見て 11 時か 1 時の方向にあるのは一体何だ？」と言った。航空局の管制官は「私には何も見えない。そちらでは何か見えているのですか？」と訊いた。軍の管制官は答えた「あれは軍のものじゃない。軍の飛行機は全部西の方に行っている。」（注：2:25.57～あたりの交信の記憶だと思われるが、35 マイル北とかいう言葉は交信記録にない。1 時の方向は間違っている。）

日航パイロットは飛行中何度もこう言った：「やつは 11 時にいる…今は 3 時だ」（注：3 時の方向にいたと言った交信はない）。その UFO は 747 の周りを飛び跳ねていた。機長がそのように報告していると、軍の管制官が割り込んできて、UFO の位置を確認しようとした。軍の管制塔には高度測定レーダーがあり、また長距離レーダーと短距離レーダーもあった。だからもし一つのレーダーシステムで捕捉できない場合は別のもので捉えることができた。軍の管制官の言っていることに耳を澄ますと、彼がこう言っている箇所がある：「やつを高度レーダーか距離レーダーで捉えたぞ」と（注：このように言っている交信記録はないが、UTC 2:23.51 から 2:25.43 くらいまでの交信内容を言い換えたかと思われる）。

このようなことが 31 分間続いた。UFO は日航機 747 を追尾しながら、あちこちに位置を変えた。しばらくして日航機は高度を変えたが、それでもそれは追跡をやめなかった。日航機はそれを振り切るために 360 度旋回を行った。747 が 360° 旋回をするとふつう回るのに数分かかる。その間の航路はかなりの距離になる。なのにそれはついてきていた。

それは正面にきたり、横にきたり、背後に回ったりした。1時の方向、747の正面7、8マイルのところにえたかと思うと、レーダーの次の回転で捉えたとき（10秒後）には、機体の背後、7、8マイルのところに来ていた。

常に7、8マイルの距離を保っていた。（注：巨大UFOはJAL機から常に7、8マイルの距離を保っていたようだが、はじめ前方にいて、それが左側から背後へ回り、360度旋回するときは左側、そしてユナイテッド機に接近しつつあるときは左の9時の方向から、さらに後ろへ向かい、7、8時の方向10マイル、そしてすれ違うころは正面12時の方向に来ていた。）

【数マイルを10秒以内に移動するUFOの、よくある非線形的動きに注意してほしい。他にもUFOをレーダーで捉えたケースは沢山あるが、その場合の多くの目撃証言に見受けられるものと同じである。書籍『ディスクロージャー』の「軍と政府関係者の目撃証言が現代史上最大の秘密を暴露する（スティーブン・M・グリア医学博士）」と目撃者の証言を読んでほしい：www.youtube.com/user/SDisclosure - SG（スティーブン・グリア）】

日航機747がその空域を離れようとしていたころ、一機のユナイテッド航空の飛行機がアラスカ着陸を目指していた。管制官はユナイテッドのパイロットに日航機747がUFOに追跡されているので、今の高度を維持して日航機をチェックしてくれるよう頼んだ。ユナイテッドのパイロットは「いいね…やりましょう」と答えた（注：UTC 2:46.46 ユナイテッド69「いい考えだ。」に対応）。

そこで管制官はユナイテッド機を左に20度ほど旋回させ、高度を維持したまま日航機747に向かって直進させた。（注：第一部で指摘したように論者は10度レーダーを傾けたあと、10度針路を変えたと解釈した。）

2機の飛行機がすれ違うや否や、UFOは今度はユナイテッド機を追尾し始め、着陸態勢に入るまでの航路と一緒に下降し、そのあと突然姿を消した。

報告書を読んだアンカレッジ航空局は我が身に降りかかる火の粉を避けようとして君は今後飛行物体を見たと言っではいけない。君自身の発言だが認めてはいけないと命じた。こうして航空局は彼のレポートを書き換えさせ、「灯火（position symbols）」と表現させた。それだと物体（target）ではないように聞こえるからだ。もし物体でなければ、沢山ある灯火ということになり、それはレーダー上では無視するものである。物体ではないのだから。

（注：佃機関士がJAL機とユナイテッド機がすれ違うときに光が去っていくのを見たと言っていることが思い出される。「君」と言われているのはユナイテッド機のクルーだろうか。しかし公開文書中にユナイテッド機のクルーの声明文はないし、管制官の声明文にposition symbolsという言葉を使ったものはない。この文書は公開されなかった可能性もある。ひょっとすると公開文書の欠番26～28にそれがあったのかもしれない。）

私はその報告書を読んで思った：「おや、これは何かあやしい。誰かが何かを恐れている。あるいはみんなで何かを隠そうとしている」と。

我々は翌日ワシントンに戻った。航空局長が電話をかけてきて、問題となることがあったかどうか訊いた。私の上司は局長に「ビデオに録られていました。どうやら何かあったみたいです。」と答えた。局長は我々にすぐ自分のところへ来て、5 分間の簡単なプレゼンで起こったことを報告するよう命じた。

そこで我々は急ぎょワシントン DC の連邦航空局本部ビル 10 階に駆けつけ、局長のために 5 分間の報告を行った。当時局長はエンゲン提督だった。彼がビデオを見たいというので我々は彼のために映像も見せた。

およそ 5 分たったころ彼は側近に会議をキャンセルするよう命じた。そしてビデオの残りを見た。それは 30 分以上もあった。

ビデオを見終わったあと提督は我々に君たちはどう思うかと訊いた。私の上司は政治家のような巧みな言い回しで、それが何であったか私にはよく分かりませんと答えた。提督は自分が許可するまではこのことを誰にも言ってはならないと我々に命じた。

翌日、科学研究チームに関わる人物から私に電話があった。レーガン大統領や CIA がこの件について関心を示していると言って。私は「あなたが何を言っているか私には分かりません。たぶんエンゲン提督に電話なさった方がいいでしょう」と言った。

数分後提督から我々のもとに電話があり、翌日の朝 9 時に会議室で報告会を開くことにしたという。我々がもっている資料を全部持っていき、彼らが要求するものは全て渡せということだった。

本当のところ、連邦航空局はこの件から手を引きたかったのだ。

そこで私は航空局技術センターから大勢の職員を駆り出し、データをプリントアウトさせ、それを入れた箱を運ばせたが、その量は会議室にいっぱいになるほどだった。彼らはやってきた。FBI から 3 人、CIA から 3 人、そしてレーガンの科学研究チームから 3 人。他にも所属が分からない人たちもいたが、みな一様に興奮していた。

我々は彼らにビデオを見せた。すると彼らはありとあらゆる質問を浴びせかけてきた。周波数とか、アンテナの回転率とか、レーダーやアンテナの数とか、データ処理の仕方とか。彼らはみな興奮していた。UFO に関して 30 分ものレーダーデータを得たのは初めてだったのだ。

彼らが私にどう思うか尋ねたとき、私はどうやら上空で捉えたものは UFO のようだと答えた。航空局のテープに継続的に録れていない理由は、それが航空機としては大きすぎたからだ。そのため管制官はそれを気象現象と見なして録画しようとは思わなかったのだと答えた（レーダー記録システムはそのようなものを除外するようにプログラミングされている）。（注：第二部「レーダースコープにウェザークラッターが見えていた」で紹介したアンカレッジ航空局エリア統括責任者リョウロイ・ストラットマンはスイッチひとつでスコープ上のウェザークラッターを消したり表したりできたと言っている。しかしそれは記録

済みのデータを表示するか非表示にするかの問題だ。ウェザークラッターに似たデータを全て記録しないようにする設定があるのだろうか。キャラハンの思い違いの可能性もある。)日本人機長はそれを見たとし、それを図に描くこともしたのだが。

結局機長は自分の発言のために辛い目に遭わされた…彼の発言は日本中を困惑させた。

さて検証が終わると CIA の職員がその場にいたすべての人にこの事件は起こらなかったことにすると告げ、服従を誓わせた。さらに我々はこの集会をもたなかったし、この事件の記録もないことにすると。もしアメリカの一般人に口外して、アラスカ上空で UFO に出くわしたなどと告げると、国中がパニックを起こすだろうとも言った。

科学研究チームはデータを持ち去った…でも私のもとにはオリジナル・ビデオと、アンカレッジ航空局の最初の報告書に添付されていた機長のレポートがある (注：覚書のこと) — それら全ては階下の私の机の上にあった。

連中がそれを要求しなかったので、渡さなかったのだ。そしてその後、私が退官する時も、その資料は私のオフィスにあった。私はそれをすべて持ち帰った。そしてそれ以来、この事実は伏せたままにしている。

[我々はこれらの資料すべて、レーダー・ビデオや、航空管制の音声文書、航空局の報告書、この事件に関するコンピュータファイルのプリントアウト資料などを含め、すべてを手に入れている。JAL747 機長の悲劇は UFO 事件を嘲笑し隠蔽する勢力の存在をつらい思いと共に想起させるものである。機長は長いことデスクワークの仕事に回され、自尊心を傷つけられた。— スティーブン・グリア]

(注：このインタビューが行われた 2000 年～2001 年から 17、8 年間、これらの資料は航空局側からは公開されなかった。しかしグリアがキャラハンから手に入れたこの資料が、2018 年 9 月に米国立公文書館から出た資料と完全に一致しているかどうかは分からない。)

米軍の管制官たちはそれを見たと言っていた。米国連邦航空局の管制官たちもそれを見たと言っていた。しかし暫くすると、航空局の管制官たちは自らの話を変えて、物体(target)は見えていない。見たのは別のものだと言うようになった。これは誰かが彼らに入れ知恵して報告書に手を加えさせたように思える。

しかし UFO 事件に巻き込まれた場合、それをあの連中以外の誰に言ったらいいのだろう。彼らから見たら目撃者はそれほど深入りしていないとさえ言えるのだ。これが我が国の現状だ。TV 番組に UFO を見た人たちが登場することがあるが、彼らは夜間アライグマやアリゲーターを狩猟しに出掛けるようなたぐいの偏狭な人間と見なされる。UFO を見たなどと話すと、おかしい人間タイプに分類されてしまう。おそらくこのことが原因で UFO について話されることがなくなっているのだろう。しかし私に関して言うなら、私は一機の UFO が上空で日航機 747 を 30 分以上追い回したのをレーダー上に見ている。それは我が国で知られている如何なる乗り物よりも速かった。(注：地上レーダーに映った物体は JAL 機と同

じ速度で動いていたはずである。どんな乗り物よりも速かったという印象は、機長の覚書にある 2 機の小型 UFO の動きのことが記憶に残っていたか、あるいは 1987 年 1 月 29 日のアンカレッジ航空機が出会った高速 UFO の資料を読んだ記憶が混ざったのかもしれない。)

北米防空軍 (NORD) の上級下士官はそのあたりの事情を知っていた。彼は私にそつと打ち明けたのだ。私はファイルされた報告書のようなものがあるはずだと主張した。すると彼が言うには、実際ファイルできる報告書がある。それは 1 インチほどの厚さだ。最初の 2 ページは目撃談、残りは基本的に目撃者の心理学的人物評、その家族、本人の家系、などすべてが載っていると。

空軍の調査が入れば、目撃者が麻薬をやっているとか、母親が共産主義者だとか、その類のことを言って目撃者の信用を徹底的に無くさせることができる。目撃者は二度と昇進できない。そしてその後の 3 年半を北極で過ごすことになる。天気観測ゾンデをチェックしながらテント生活だ。昇進の希望もなく。つまりメッセージは極めて明瞭だ：口をつぐめ、誰にも何もいうな、だ。

引用おわり。

参考：YouTube にアップされたキャラハンの証言

https://www.youtube.com/watch?time_continue=88&v=fxNCZLtV0VU

<https://www.youtube.com/watch?v=V4WTid3O0VE>

交信内容に関してキャラハンの記憶違いが目立つ

キャラハンのプレゼンが実際にあったことは公文書の手紙から推測でき、その日付もおそらく 1987 年 1 月中旬だったろうと絞ることができていた。

彼は 1986 年 11 月 17 日の JAL 機事件後、航空局事故調査部主任として事件の調査に加わったはずだが、その参加した日にちは記録にない。エリアスが広報部官のステュックに無断でワシントン DC の航空局本部に持参した JAL 機事件資料一式は航空交通評価分析部統括責任者のハービー・セイファーに渡し、エリアスとセイファーと一緒に資料を分析した。資料はその時、航空局本部の事故調査部主任のキャラハンの手にも渡ったはずだ。キャラハンはもちろん当時その資料一式に目を通し、エンゲン局長の要請で催したプレゼンの準備で資料の内容が記憶に刻まれたことだろうと思われる。しかし、それ以降、再度資料を読み直したことがあっただろうか。おそらく読み直していないと思われる。

キャラハンは JAL 機事件後、その資料を長いこと机の中に放置したあと、退官と共に自宅に持ち帰っていた。そしておそらく 2000 年か 2001 年のインタビュー時にその資料一式がグリアに渡ったと思われる。その時のインタビュー内容をここで検討したわけだが、交信

記録の内容にあまりにも多くの数字の間違いや漠然とまとめた箇所が目立つ。交信記録を詳細に検討したばかりの論者には特にその点が目についてしまう。

しかしこれは記憶に刻まれた内容が年月とともに変質する時の特徴を帯びている。細かな数字や事の展開の順序などが長い年月のうちに記憶の中で入れ替わることがある。

だからといってこの証言のすべてを否定するのは早計であろう。

プレゼンに集まったメンバーに CIA や FBI、さらにはレーガン大統領の科学チームといった特殊な参加者がいれば強く記憶に焼き付いているはずだ。エリ阿斯が 1987 年 1 月 2 日にレーガン大統領の科学顧問に電話連絡した記録も残っている。キャラハンはレーガン大統領の科学チームに関わる人物から電話があったと言っているが、それは十分ありえることだ。従ってその科学チームがプレゼンに来た記憶はおそらく間違っていないと思われる。

そしてプレゼンの終わりに CIA の職員が参加者全員に対し、この UFO 事件は起こらなかった、この会もなかった、この事件の記録もないことにすると強く口止めしたなら、恐怖の感情とともにそのまま記憶に残り続けたことだろう。

従って、参加メンバーに諜報機関の人物が複数いたことと（人数の数字はあやしいとしても）、強く口止めされた部分は実際にあった事実である可能性が高い。口止めの理由は世間が驚くからではなく、他にあると思われる。接近遭遇度の高い UFO 目撃者が同じように口止めされるケースは『ディスクロージャー』に頻繁に出て来る。

なお、キャラハン証言の初出は 2001 年の『ディスクロージャー』だが、上で検討したのは 2017 年の『非認可』に再録されたものである。ともに同じインタビューテープから編集したと思われるが、その 2 つを比べると、差異がある。

2001 年版と 2017 年版の違い

2001 年版はインタビューの時の会話体が残っており、グリアの質問がそのまま載っている箇所もある。2017 年版は読みやすさを重視して、文体の整理をしており、2001 年版とは違う単語に入れ替えたり、直接話を間接話法に直したりしている。またかなりの行数のパラグラフ全体を別の箇所に移したりしている。全体、内容は変わっていないと言えるが、2001 年版にあったけれど 2017 年版では省かれた箇所が何カ所もあるので、それを補遺として挙げておきたい。そこには諜報機関の人物との生々しいやりとりなどが描かれている。『ディスクロージャー』に収められた他の証言の数々を読むと、このキャラハンの証言などはほんの序の口だと思われるだろうが：

補遺(2001 年版にあったけれど 2017 年版では省かれた部分)

1. (この UFO 事件は起こらなかった、この集会もなかった、この事件の記録もないことにすると強く口止めされたと述べたあと)

グリア : それを言ったのは誰ですか? 誰が話しているのですか?

キャラハン: CIA から派遣された連中のうちの 1 人ですよ。彼が言ったのです。自分たちは絶対にここに来ていない。このことはなかったんだぞと。そこで私は言いました。ほう、なぜあなたがそんなことを言うのか私には分かりません。あの時あそこには何かがあったんです。もしあれがステルス爆撃機でないなら、あれはもう UFO でしょう。どうしてあなたは一般市民に知らせたくないんですかと。彼はこう言ったのです。あれだけでもう世間は騒がしくなってしまうんだ。あんたはそんなことを言うべきじゃないと。彼はこうも言いました。UFO のレーダーデータが 30 分も取れたのは我々にとって初めてのことで。このデータを手に入れて、それがなんであるか、どんなことが起こっているのか早く知りたい。もしクルーが暴露して米国市民に上空で UFO と出会ったと話してしまったら、国中にパニックを起こすだろう。だからあんたはこのことを話してはいけない。それに我々はこれらのデータを全部持ち去ることにしていると。そこで私は言いました。OK、それがあなたの望みなら、このデータをすべて持って行っていいですよ。

グリア : そのデータは誰が持ち去ったんですか?

キャラハン: そのグループですよ。データが誰の手に渡ったのかは分かりませんが、あの連中が持ち去ったのです。でも彼らが持ち去ったのはあの場にあったものだけでした。彼らは私が他にも何かもっているかとは聞きませんでした。連中はこのデータを全部持って行くと言ったのです。で、私はいいでしょうと言いました。こうして私の手元にはオリジナルのビデオ、パイロットの報告書、最初の報告書が残りました。それに航空局の最初の報告書も。すべてが私の机の上にありました。

2. (2001 年版の最後の 2 ページほど。なぜキャラハンが証言する気になったか、さらには JAL 機事件を経験したことにより、UFO に関してレベル 3 の確信派になっていることが分かる箇所である)

引用はじめ

私は航空局で沢山の隠蔽に巻き込まれました。私たちがレーガンの科学チームにプレゼンをした時、私は参加者たちの後ろにいました。そして彼らは部屋にいる人たちに呼びかけ、口止めをしました。でも彼らは私に口止めをしたわけではなかった。でも事態がこんなことになったことが常に私を悩ませました。ラジオやテレビで報道を聞いたりした時など、UFO はいなかったのだとされていて。私は何も言えずにつらい時を過ごしました。

私は全部見てしまったこと、全部知っていることで今でも悩んでいます。私は答えを知っているのに、誰もその答えを引き出す問いを私に投げかけない。そのことが私を少なからず苛立たせています。私は我が国の政府がこんなやり方をすべきとは思いません。こんなことがあると、世界で実際に起こっていることが（隠蔽されなければ）おそらくもっとたくさん分かるのだらうと思ってしまいます。もし彼ら（UFO）が遠くからやってくることができるなら、あのような乗り物で遙かな距離を旅してこれる技術をもっているなら、彼らは地球上の人の健康のためにどんなに多くのことができることか、食料を与えることだってできる、癌だって治せることでしょう。彼らはあんなに速く飛ぶことができるのだから、我々より多くのことを知っているに違いないからです。

もし UFO が存在するなら、レーダーに捕捉されるはずだし、プロフェッショナルな人たちによって目撃されているはずだと主張する人たちにはこう言ってやりたい。1986 年に UFO を目撃したプロフェッショナルな人たちがちゃんといたと。そのことは本部に、ワシントン DC の航空局本部に伝達されました。航空局長がそのテープを見た。私たちがプレゼンした人たちも、みんな見た。レーガン大統領の科学チーム、その 3 人の教授や博士たちもそれを見たのです。私の知る限りでは彼らはテープに関して私の考えと一致していました。彼らはデータを見て非常に興奮していたのです。UFO が 30 分もの長い間レーダーに記録されたのはこれが初めてだと言っていました。そして彼らはそのデータのすべてをぜひとも検証せざるを得なかったのです。

30 分ものレーダー返信波のデータがいくつもの箱いっぱいに取りめられ、部屋の中に所狭しと並べられていました。箱は積み上げられていました。2 段、3 段と。部屋には検証すべき書類が山とありました。彼らはレーダーの周波数や回転速度、場所を聞き出しました。軍がそれを確証してくれました（注：レーダーは軍のものだった）。

それでも今の政府のやり口だと、実情を知らない人は、このような目撃をした人たちをただの変人である、頭のねじがはずれていると思わされるのです。そして目撃者は要注意人物ということになる。そんなイメージを持たされるのです。私はそんなイメージはどうってことないのですが…。

グリア　　：航空局本部の集まりにいた CIA の職員やその他の人たちの名前を思い出せますか。

キャラハン：私が自分の名刺を渡すと、CIA の男はこう言いました。「我々の勤め先では（彼らは CIA とは言わない）名刺は使わない。勤め先の名刺はもっていないのだ」と。彼らも何らかの ID カードはもっていたと思う。でもそれは会社の名刺などではなかったでしょう。彼は人に渡せるものは何もないと言ったのです。局長の日程表には誰が部屋を予約したか、プレゼンの日に誰がいたかが載っていたでしょうが。

私に言えるのは、私はこの目で見たということです。私はビデオテープを手に入れました。音声テープももっています。私があなたに話していることを確認できる報告書類のファイ

ルももっています。それに私は航空局の上級職員と呼ばれる者の 1 人でもあります。私は事故調査部の主任だった。局長よりほんの 3 つか 4 つ下の役職です。私たちは航空機に関するすべての事件や事故を調査していたのです。

引用おわり

既に本論で JAL 機事件の資料の多くを詳細に検証してきた後では、キャラハンが入手資料を手放しで評価し過ぎている点が気になる。また、プレゼンに出席していた人たちがレーダースコープの再現映像を見て示したという興奮と、エリアスたちが再現映像を 5 度も検証して示した「我々の結論は、(UFO を) 確認も否定もできない」という冷静さとの格差にも違和感を感じる。

エリアスがジャーナリスト・グューディスに述べたその見解に既に情報操作が入っていたのだろうか。それとも「分離像」の先入観なしに再現映像を初めて見たならば、UFO が捕捉されていると認識してそのように興奮するものなのだろうか。

キャラハンの証言から読み取れる確かなことは、

1. プレゼンに米国の諜報機関所属らしい人物が数名同席した。そのうちの 1 人がプレゼン後、このような集まりでレーダービデオ映像を見たことを決して口外しないように口止めた。
2. レーガン大統領の科学チームらしきグループも同席していた。(エリアスが 1987 年 1 月 2 日にレーガン大統領の科学顧問に JAL 機の件で電話連絡している事実がある。プレゼンは同年 1 月中旬にあったと思われるので日にち的にも近い。レーガン大統領は 1986 年から 1987 年にかけて地球外の脅威についてあちこちで言及していたので、その科学チームが興味を示して同席しても不思議ではない。)

この 1 と 2 の 2 点だけだと思われる。

なおキャラハンは JAL 機事件で実際に UFO が出現していると考えているが、本論も JAL 機の UFO 目撃は事実だったという結論に辿り着いている。

なお、ライアン・ドーブ Dube Ryan はサイト Reality Uncovered の [2011 年 4 月 12 日の記事](#)でキャラハンが訴えた CIA 職員の口止めはなかったと主張している。キャラハンのプレゼンに出席した CIA 所属の科学者ロン・パンドルフィ Ron Pandolfi や FBI の航空現象調査機関 NICAP で働いていた物理学者であり UFO 研究者のブルース・マカビー Bruce Maccabee がそれはなかったと口を揃えているという。しかし CIA や FBI の科学者が CIA 職員による口止めはなかったと主張しても、その主張自体、口止めの結果かもしれないので鵜呑みにはできない。

いちおうそのブログの主張を以下に紹介しておく。

引用はじめ

実は今のところキャラハンの証言は独立した立場からの検証を全く受けていない。実際、2007年に我々が彼の主張を証明しようと試みていたとき、我々はCIAの科学アナリスト、ロン・パンドルフィ Ron Pandolfi と出会った。ロンは自分とマカビー Bruce Maccabee の2人が実際にキャラハンが述べているような会議に参加したことを認めた。しかしながら彼は、誰かがこの会議は決してなかったとか、データは公表してはいけないとか述べたことは覚えていないという。パンドルフィはこう言った：「私はこの目撃事件を秘密にしようとした覚えはない。だってこの事件は既に広く公衆に知られていたからだ。」

実際パンドルフィは全てのデータをマカビーに渡し、徹底した調査と報告を託した（マカビーは1987年にその報告を出版した）。（注：その報告書のリンク先：

www.ufoevidence.org/documents/doc1316.htm のファイルは現在削除されている）

パンドルフィはジョン・キャラハンが会議にいたこと、そして「情報公開延期」についてマカビーとキャラハンが議論していたことを覚えていると言った。このことはもちろんキャラハンが実際には個人的に調査を頼まれて会議に参加しているマカビーを「CIAの男」と勘違いしていたかもしれないことを意味している。（注：マカビーは実際はFBIのUFO調査機関NICAPに関わる科学者であり、個人的な参加ではない可能性が強い。またマカビーは1987年2月20日に航空局広報部官ステュックに電話したとき、自分と数人がキャラハンにUFOの資料を見るために招待されたと語っている【001 - 003】。招待した以上、キャラハンがマカビーをCIAでなくFBIの科学者であると知っていた可能性もある。）

我々はマカビーにコンタクトしたが、彼も自分がそのような会議に出席し、分析と報告のために全てのデータを受け取ったことを認めた。しかし彼は会議の席で誰かが口止めした覚えはないという。

我々はこの問題を情報公開法連合のレスリー・キーン Leslie Kean に報告した。彼女はキャラハンにコンタクトする際の唯一の公けの窓口だ。すると彼女ははなから私たちの言うことを信じなかった。そこで私は彼女をパンドルフィとマカビーに直接引き合わせ、2人は私たちに語ったことを彼女にも正確に伝えた。しかしキーンは私たちが矛盾を解決するためにキャラハンと直接話すことを拒否した。彼女はキャラハンから何か説明を引き出すことに協力することも結局断った。

キーンは実際、矛盾する証言を直接聞いたにもかかわらず、それを無視し 2010年には『UFO：将軍、パイロット、政府官僚たちは記録し続ける』というタイトルの本を出版した。その222ページでキャラハンの証言をそのまま全て繰り返し、「この会議は決してなかった」というフレーズを強調している。彼女はCIA分析官とブルース・マカビーが、キャラハンが述べた会議と思われる会議では誰も口止めしなかったという証言を直接聞いたのに、その事実を完全に無視したのだ。（中略）

最近連邦航空局はスタッフに告げている指示内容がよく分かる具体例を公表しているが、それは UFO 論者が信じ込ませようとしているものとは違っている。航空局には UFO 目撃事件を隠蔽する大仕掛けな陰謀はまったく存在しない。航空局がスタッフに指示した文書を見れば分かるように、航空局は UFO を目撃した場合はすべて適切な UFO 関連組織に報告するか、あるいは生命や財産が脅かされた場合には、地元当局に報告するように指示している。

引用おわり

キーン女史は CIA や FBI に関わる人物がデイスクロージャーの結果に介入しようとするのを阻止しているように思えるが、2 人とキャラハンを対決させてどんな議論になったか見たかった気もする。

なお最後の部分は、UFO 目撃を報告するとひどい目に遭うとキャラハンが述べた証言に対する反論だと思われる。論者もキャラハンのあの証言はかなり誇張していると感じるが、いっぽう航空局の建前的な指示と実情とが一致しているかどうか分からないと思う。

なお、ドイツの代表的なテレビ局 ZDF でも JAL1628 の事件はドキュメントとして扱っている(2019 年 4 月 12 日アップ)。

ZDF info HD

Ufos Declassified: Die Geheimakten 3

https://www.youtube.com/watch?v=q2Mr9NNhYkE&fbclid=IwAR20WeF_xdVE-H_UniEkdeLfjywO1u9C9TWh5KuivkGOLRC-0eg7G8lJPhQ

(ZDF のサイト info Doku では Ufos Declassified: Verfolgungsjagd am Himmel 「機密解除された UFO 事件：天空の追跡劇」というタイトルで、以下のような簡単な説明もついている：「世界中でパイロットたちが未確認飛行物体との遭遇を報告している。全てが見間違いなのだろうか、それともひょっとしたら UFO が実在することを示しているのだろうか？」なお ZDF のこのサイトでは 2019 年 5 月 12 日までドイツ国内だけの視聴という形になっている。上の YouTube 映像が残り続けるかどうかは不明。追記：2019 年 12 月現在既に削除されている)

このドキュメントにはキャラハンやキーン女史も登場して証言している。そしてなんとアラスカ航空局広報部官のステュックまで一瞬動画で登場。これは昔の映像が残っていたのだろう。再現映像の中の寺内機長、副操縦士、管制官カール・ヘンリーは別人が演じている。筋の展開は交信記録に即しているが、小型 UFO が JAL 機に急接近してコックピット内を明るく照らし出した場面を副操縦士は記憶していないのに、再現映像では機長と副機長の 2 人ともまぶしさに顔を覆っているのは間違った印象を与える。

エピローグ

これで本論の主要な目的である寺内機長の名誉回復が出来ていれば嬉しいが、ここまで検証しても、レベル1の否定派の人たちを納得させることは出来ていない恐れもある。納得してくれるのは、この世には不思議なこともありえるのだと直感的に思っているレベル2の柔軟派の人たちだけかもしれない。レベル3の確信派や4のコンタクティーは、本論の検証を待つまでもなく、JAL機はUFOと出会っていたと確信しているだろうし、本論の論証を無駄な努力と見なすかもしれない。私はそもそも3～4のレベルにいるのだが、寺内機長の名誉回復にはこのような地道な論証が必要だと思い、米国公文書館からJAL機事件関連の公文書が出てきた去年9月以来、ずっと本論に取り組んできた。

最後に科学の立場に歩み寄り、未知の現象が出現すればまずそれを虚心に観測・記録し、説明可能な仮説を構築し、現象の新しい観測結果が出れば、それを取り込める仮説に改変していくという方法に注意を向けたい。

レベル1の否定派はそもそも現象に出会ったことがなかったり、信用できそうな証言を聞いても頭から錯誤と決めつけて否定するための論陣を張りがちだ。それは真に科学的な態度とは言えまい。

UFO現象は地球の科学からすると不可解な現象を多く含んでいる。我々には未だ解明できていない時空の原理を応用しているかのようである。そのような現象を説明する仮説はそれなりに一見突飛なものにならざるを得ないだろう。UFOを操縦する地球外の高度な知性存在の想定などがそうだ。

最後に、UFO現象に虚心に向かった科学者の考えを紹介して本論のエピローグとしたい。その科学者は本論にも登場したNASAのフルタイムの科学者だったリチャード・ヘインズだ。彼は趣味としてパイロットのUFO目撃事件を3000件以上も調査しており、その共通点を見出だしている。寺内機長の体験もその中に集約されるので、傾聴に値すると思う。出典はグリアの証言集『ディスクロージャー』である。

以下はヘインズの証言からUFOに関する彼の考えを抜き出したものである。

パイロットのUFO目撃についてNASAの科学者ヘインズが語ったこと

私の名前はリチャード・ヘインズです。私は1960年代半ばから航空学や宇宙生理学などの分野で（NASAでも）活動してきた科学的研究員です。ジェミニ計画、アポロ計画、スカイラボ計画、さらにいくつもの航空学的計画に従事していました。1988年に米国連邦勤務を退官し、それ以降は地方大学で教鞭をとっていました。

科学的観点から、私はデータを無視できません。UFO 現象のデータは非常にきれいで、強力で、興味深いので、科学の積極的関与が必要です。

パイロットの目撃はとても価値がありますが、それには沢山の要因があると思う。まず第一にパイロットは高度な教育と訓練を受けている。そのことは彼らがキャリアを大事にするということを意味しています。飛行機の横や近くに奇妙な物体とか光を見ても、それを説明できる通常の原因が全く見つからない限り、あえて報告しようとはしない。自分のキャリアを危うくするからです。

(中略)

多くの場合、空軍の応撃機がそのような現象を確認したり調査するために出動します。そして目撃者のパイロットは地上レーダーで捕捉したかどうかを尋ねる。何かレーダーで見えたかと。私の AIRCAT ファイルには実に沢山の肯定的ケースが集まっています。

AIRCAT とは航空関連目録 Air Catalogue のことですが、レーダーでも同時に見えた事例が多い。このファイルは私がほぼ 30 年間、民間旅客機のパイロット、軍のパイロット、自家用機のパイロット、テストパイロットなどから集めたかなり大部のライブラリーです。3000 件を超える事例が集まっている。私は何人ものパイロットにインタビューした音声記録やビデオをもっている。また情報公開法によって手に入れた航空局のテープ類ももっている。そんなわけで私のデータベースはとても大きなものになっています。

(中略)

半分の事例で、UFO 現象は航空機に接近するような表れ方をします。その逆はない。その様子はまるでその航空機が UFO の関心や好奇心の的となったかのようです。パイロットが自分のことに集中しながら飛行している時に、何かが翼のそばに現れ、15 分もの間同じ巡行高度、同じ速度で飛ぶのです。そしてそれがもう一方の翼に飛び移ったり、航空機の真ん前に居続けたりするのです。それから航空機の飛行方向を軸とした一回転をするなど、極めて興味深い動きをします。このような飛行技術は私たちの航空機では一般にすることが出来ない種類のものです。

(中略)

最近私は何千ものパイロットの報告に目を通しました。まず米国に登録した航空機だけの事例を調べてみた。するとフライトの安全性がいくぶん損なわれたり、減じたりしたケースが 100 例見つかりました。さらにその調査の過程で外国の事例も読むことになった。航空機のフライトクルーが経験した接近遭遇の事例です。すると私は米国と外国のケースの類似性に驚嘆しました。遭遇現象が世界中で起きていることが明白に示されていました。そのことは今や確認できているのです。文化によって違う表れ方などしていない。航空機の近くに起こる現象の表れ方が外国の航空機と米国の航空機の場合で同じなのです。予想通りでした。

こうなってくると、知性の介在についての疑問が起こります。それらの現象の背後に、現象を操っている知性のようなものが存在しているのかと。これは科学的な疑問ですよ。

そして私としては、データを分析中の私としては、存在していると思います。私のもとには、この現象の背後に高度な知性が存在していること、現象を知性が制御していることを示すデータがさらにどんどん集まりつつあります。

しかし 50 年前からのデータを歴史的に振り返ってみると、少なくとも宇宙計画の過程で得た宇宙向けの技術が米国に存在しています。しかし少なくとも極秘プロジェクトのもの以外では、報告が挙がっているこれらの物体の動きをするような技術は私たちにはないと言えます。ですから、このことは、もしそれが知性の仕業なら、その知性はたぶん人間の知性ではないということです。

知性は一般にランダムではない規則的な出来事に示されます。『プロジェクト・デルタ Project Delta』という私の著書は地上や空中で観察された様々な物体の分析をしています。そこにはパイロットのケースが沢山載っています。しかしその飛行力学や、パイロットのすぐ近くで展開される様々な物体の飛行形態を注意深く調べると、それらは正確に操作されている、常に己の三次元空間内の位置を知覚していると言わざるを得ません。相手が三次元空間内のどこにいるかも分かっていると。複数の物体がみな一定の動きを同時に実行するためのコミュニケーションが出来ているように見えるのです。海軍のブルーエンジェルスのように反応を起こすのに 1 秒の数分の 1 の時間が必要なこともなく、同時にです。

ある時、B-52 の機長が私に語ったところによると、彼はカンザス州ウィチタのボーイング社で製造されたばかりの新しい B-52 に乗り、コックピット左側の機長席についてウィチタから飛んでいた。彼の業務はわずかなクルーを乗せて米国南西部の空軍基地にその飛行機を運ぶことだった。よく晴れた日であり、空はきれいで明るかった。その時、一つの物体が左の翼の先端に現れた。それは何の印もつけておらず、おそらく直径 4, 5 フィートで、ボルトもつなぎ目もなく、所属を示すマークも、空軍の印も側面になかった。すると副操縦士が機長に、右翼の先端に物体がありますと言って、その物体の様子を描写したけれど、それは左翼にある物体と同じ形をし、サイズも同じ、全てが同じだった。こうして今や 2 つの物体が航空機と同じ巡行高度、同じ速さを維持しながら飛んでいたのです。

そして結局、さらなる物体が航空機の背後、上、下に現れ、両翼の先端にもいるので、合計 5 つになったという。そこで私は、で、あなたはその時どうしましたかと機長に聞きました。彼の答えはこうでした。私は制御盤の自動操縦のボタンを押して、回避行動モードにしました。これはこのような物を振り切ろうとする時の標準的な処置です。彼が言うには、もしそれらが気球であれば、飛行機と長い時間一緒に飛ぶはずがない。もしそれらが鳥たちであれば、どうしてそんな高度を時速 300 ないし 400 マイルの速度で飛べるのだろうか、などなど。上出来です。当てはまらないものを除外していくやり方はパイロットに特徴的な対処法ですね。彼が言うには、飛行機をどのように動かそうとも、それらは飛行機にぴったりついていたそうです。それは位置保持と呼ばれる飛行法です。その後しばらくして燃料が減ってきた。飛行機を届ける業務もある。そこで彼は推力をアップし、巡行高度に戻り、元の自動操縦に戻した。15 分かそこら経つと物体群はそれらがやってきた

のと逆の順番で飛行機から離脱していった。これは知性です。私にはこれがランダムな動きとは思えません。これは意識的な動きです。

主な事例で UAP（未確認航空現象）によって死者が出たことはないと言えるのが嬉しいです。なぜそうなのか理由を探るのがとても興味深い。UAP が民間飛行機と衝突したという事例は一つも知られていない。UFO 現象はぎりぎりのところで衝突を回避しているように見える。彼らは最高度の機動性をもっているのです。

ちょっとそのことを考えてみましょう。もし UFO 現象が衝突をぎりぎりのところで回避できるほどの機動性をもっているなら…とか、ぎりぎりの瞬間に航空機の機首を一気に飛び越えるような事例が沢山、私のファイルにあることなどを考えてみましょう。パイロットは何もしていないのです。これは知性の存在を告げていると言えますね。このことは少なくとも技術の存在を意味しています。私たちが知らないようなエネルギーコントロールの仕方を彼らが会得していることを意味しています。

懐疑論者はそんなのは全て錯覚だと言うでしょう。でもその考え方には同意しかねます。これらの事例のすべてが錯覚とは言えない。コックピット内の 3 人の目視が、機上レーダーによる確認が、地上のレーダーによる確認と近くを飛ぶ飛行機の確認などのすべてが錯覚とは言えません。

パイロットも人の子ですから、この文化の中で過ごす全ての人と同様、このような奇妙な体験を報告することに心理的なプレッシャーを感じるものだと思います。いわゆる有識者は何ら恐れることはないと私たちに言うでしょう。何も心配することはないと。そんな物は本当は存在していないのだからと。本当は存在しない物についての報告がなぜなされるのでしょうか？プロフェッショナルであるパイロットはキャリアを賭けています。ですからそんな体験は報告しない方が楽です。それで、ふつうは報告しません。私の推定では、思い切って内輪の報告をしたり、公けの報告をしたりするパイロットが 1 人いたとすると、それをしていないパイロットは 2、30 人います。

私のファイル AIRCAT を 60 年代まで遡って検証すると、多くの事例においてやはり空軍が深くこの件に関わっており、民間パイロットに介入し、尋問しています。自分たち空軍のパイロットだけでなく、民間のパイロットにもです。空軍はお前が見たものについて誰にも話すなと言って聴取を終えるのです。

（注：このあと、第二部冒頭近くで引用したヘインズの寺内機長擁護の部分が続くが省略する）

引用おわり

レベル 2 の柔軟派で進歩的な科学者ヘインズが調査した多くのパイロットの UFO 目撃事例が、寺内機長の体験を裏付けてはいないだろうか。

おわり

注1（1 ページ）

本論で使用した米国連邦航空局の資料は The Black Vault という、情報公開法に基づき米国政府の極秘資料開示の運動を続けている以下のサイトから入手したものです。

<http://www.theblackvault.com/>

このサイトの以下のページで 1986 年に発生した日航機巨大 UFO 遭遇事件関係の資料が 2018 年 9 月 21 日付で公開されました。

<http://www.theblackvault.com/documentarchive/ufo-case-japanese-airlines-jal1628-november-17-1986/>

上記のページで述べられている通り、この資料はジョン・グリーンウォルト John Greenwald, Jr.が米国連邦航空局に 2001 年 5 月 9 日に開示を請求し、その一部（107 ページ、レーダー記録はなし）を手に入れられることになったが、行き違いもあってダメになり、資料は「廃棄された」。2009 年に再度請求したが、資料は廃棄されたと回答を受ける。しかし最初の請求から 17 年後の 2018 年、彼はたまたま国立公文書館でその資料を発見する。それは第 237 グループの連邦航空局 1922-2008 年間の資料集にあり、公文書番号 733667。1569 ページに及ぶ大部のものだった。

航空局は廃棄したと回答していたが、公文書館にはあったわけで、そこにあることを政府機関である米国連邦航空局が知らないわけではない。廃棄したという回答は虚偽に近く、知られたくないことがあったと考える方が自然である。

グリーンウォルトはこの資料の全文を 2018 年 9 月 21 日付で The Black Vault に公開し、スティーブン・グリア Steven Greer が主催する CSETI の Facebook 経由で論者の知るところとなり、本論執筆につながった。

実際、論者がこの資料を詳細に読むと航空局が隠したかっただろうと思われることがいくつもあった。

なお、公開された資料では、733667-001-026~028 が欠けている。そこに何が記載されていたか気になるところである。

注2（4 ページ）

参考サイト <https://kaminoshizuku.jp/blog/183>

注3（33 ページ）

“Squawk one primary return only”

squawk とは航空機搭載のトランスポンダー transponder（外部からの信号を受け、自動的に信号を送り返す送受信機）に向け地上から送ったレーダー波に対する航空機からの反応を表す。トランスポンダーは航空機の識別や高度を管制官に知らせ、それにより管制官は航空機の進むべき適切な方向を告げることができる。

“Squawk one primary return only”の意味は、飛行物体から返ってくる信号が第一返信波 one primary return だけで、トランスポンダーのビーコン返信波 beacon return がないということ。

注4（35ページ）

1948年1月7日、スクランブルがかかり、米軍ゴドマン基地からマンテル大尉が戦闘機F-51 ムスタング（プロペラ機）で未確認飛行物体を追い、その異様に大きい形状などを報告しながら上昇したが、通信が途絶える。戦闘機はバラバラになって発見され、大尉も遺体で見つかった著名な事件。公式には金星か気球を見誤ったとされた。

注5（36ページ）

開示された公文書(001-017)にアンカレッジ・センター管制官の当日の業務記録がある。セクターR15にUTC 2:30にH,Cつまりカール・ヘンリーCarl Henleyが入ったことが記録されている。R15に複数の人員が入ることはない。

Anchorage Air Route Traffic Control Center

NOV 18 1986

図 25（001-017）

上掲の業務記録の表記について：

ZAN SEC 15R 11,17,86（このSEC 15Rがセクター15Rを表す）

0230 H,C 6258 C D15（H,CがHenley, Carl、D15は0230以前に入っていたR/D15のことかと思われる）

注6（36ページ）

交信記録（原文 001-015）のかぶりが不審な個所 UTC 2:40.10~をここに挙げておく。

0239:01 R15 Japan Air sixteen twenty eight say again

0239:04 JL1628 It ah disappeared Japan Air sixteen twenty eight

0239:57 D15 Anchorage Center

0239:58 ROCC Ya this is one dash two again on some other equipment here we have confirmed there is a flight size of two around your one five five zero squawk one primary return only

0240:05 D15 Okay where is is he following him

0240:07 ROCC It looks like he is yes

0240:10 R15 Japan Air sixteen twenty eight heavy roger at your discretion proceed direct Talkeetna Jay one two five Anchorage

0240:15 JL1628 (unintelligible)

0240:23 R15 Japan Air sixteen twenty eight roger sir the military radar advises they do have a primary target in trail of you at this time

0240:24 D15 Okay do you have anybody you can scramble up there

0240:30 ROCC I'll tell you what we're gonna talk to your liaison sir about that

0240:32 JL1628 Ah say again Japan Air sixteen twenty eight

0240:35 R15 Japan Air sixteen twenty eight heavy military radar advises they are picking up intermittent primary target behind you in-trail in-trail I say again

0240:47 JL1628 (unintelligible)

0240:46	ROCC	Where is this search return at right behind him or where
0240:50	D15	Say again
0240:51	ROCC	Ah I'm gonna talk to my other radar man here has gotta he's got some other equipment watching this aircraft
0240:54	D15	Okay
0240:55	ROCC	Okay we're gonna call the military desk on this
0240:57	D15	Okay thank you
0240:58	ROCC	Okay R-F

(There was an overlap of transmissions during this time frame)

0240:10	R15	Japan Air sixteen twenty eight Anchorage request
0240:12	JL1628	Go ahead
0240:13	R15	Roger sir would you like our military to scramble on the traffic
0240:17	JL1628	Negative negative
0240:26	R15	Japan Air sixteen twenty eight heavy sir we do have military ah at Eilson forty miles away I can put em up and let em check the traffic for you
0240:34	JL1628	Roger
0240:35	R15	Japan Air sixteen twenty eight roger would you like us to do that

図 26 (001-015)

注 7 (36 ページ)

編集版の交信記録(001-011)でかぶっている箇所を処理した部分は以下の通り：

UTC 2:40.23 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。軍の管制は現在、日航機を追跡している第一標的を捕捉していると言っている。

UTC 2:40.24 アンカレッジ D15

OK。人員はいるか。標的に向けスクランブルをかけられるか？

UTC 2:40.30 軍司令部

スクランブル要請についてどう対処するか協議してから、そちらに告げる。

UTC 2:40.35 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。もう一度言う。軍の管制はそちらの背後に、断続的に(intermittent)第一標的を捕捉中。標的はそちらを追跡している。追跡しているぞ。

UTC 2:40.51 軍司令部

あ～、こちらにいる仲間の管制官と話している。彼が別の装置をもってきてこの物体を見ているんだ。

UTC 2:40.54 アンカレッジ D15

OK。

UTC 2:40.13 アンカレッジ R15

了解。その飛行物体を標的に軍にスクランブルをかけてもらいたいのか？

UTC 2:40.17 JAL

それは望まない。だめだ。

注 8 (67 ページ)

これは機長の個人的な見解である。もし宇宙船が高度な異星文明の産物だとしたら、彼らにとって放射能の危険がある原子力などはとうに過去の遺物となっているのではなかろうか。なお機長のこの解釈の出どころは、1980 年 12 月 29 日にベティ・キャッシュ Betty Cash ら 3 人がテキサス州デイトン Dayton を走行中、ダイヤモンド型の飛行物体に出会い、車外に出て放射能を浴びたという有名な事件かもしれない。スティーブ・グリア編の『非認可 Unacknowledged』(2017 年刊)で語られたリチャード・ドーティ Richard Doty(Special Agent with Air Force Office of Special Investigations)の証言によれば、この飛行物体は米軍が実験中の地球型 UFO だそうである。

注 9 (70 ページ)

当時の日本国内での報道とその見出しは以下の通り。

1986 年

12 月 30 日

朝日新聞朝刊：「UFO 見た 日航貨物機長ら体験談、アラスカ上空で先月 巨大な“宇宙母艦”50 分間」

日刊スポーツ：「UFO 見た?! 日航機長が遭遇 ライト確かに…副操縦士も裏付け」

サンケイスポーツ：「日航機アラスカ上空で UFO と遭遇 50 分間アベック飛行 球状母船と目撃機長」

1987 年

1 月 6 日 (発売)

Emma 1 月 14 日号：「夢でも幻でもない! 『有視界訓練』最後の世代の JAL 機長が語る『わが UFO 体験』」

1 月 18 日 (ごろ発売か)

サンデー毎日 1 月 25 日号(184~185 ページ、「できごとワイド」):「話すことさえ勇気がいった 日航機長“UFO との遭遇”」

以下、米国等での報道(02-001)

1986 年

12 月 30 日

1. Anchorage Times: “ There is no explaining those lights JAL crew reports ‘strange’ sighting Sigthing: nothing”
2. Knoxville News Sentinel: “UFO follows plane across Arctic Circle, crew claims”

12 月 31 日

3. Anchorage Daily News: “ FAA can’t explain lights in the north”

1987 年

1 月 4 日

4. Anchorage Daily News: “ UFO sigthing still a mystery UFO: Does not show up on a recording of radar screen”
5. Washington Post: “ FAA reports its inquiry into UFOs Objects violated Alaskan airspace”
6. Anchorage Times(Editorials): “ That was no UFO”

1 月 5 日

7. Fairbanks Daily News Miner: “FAA to send report to Washington UFO inquiry records to be forwarded”
8. Anchorage Daily News: “ Public interest spurs on FAA’s investigation”
9. Anchorage Times: “ Investigators give November UFO sigthing a second look”

1 月 6 日

10. Anchorage Daily News: “Sigthings:UFO reports”
- 11.New York Daily News: “Feds to hear pilot’s UFO account”

1 月 7 日

12. USA Today: “ Radar check fails to back UFO sighting”

1 月 9 日

13. Anchorage Daily News: “_Controller says unknown image tracked on radar UFO: controller says there was something on the radar”

1 月 12 日

14. Anchorage Times: “JAL captain tells of 2nd sighting”
15. Anchorage Daily News: “ JAL pilot sees light in the sky”

16. Newsweek: “Strange encounter over Alaska”

1 月 15 日

17. Anchorage Daily News : “ A night flight to remember Veteran JAL pilot who never believed in UFOs does now”

1 月 26 日

18 .People(controversy): “ Through Alaskan darkness Kenju Terauchi, a 747 pilot, was pursued by a UFO or so he claims”

(注：寺内機長の写真や UFO 図も載せていて詳しい)

1 月 29 日

19. Fairbanks Daily News Miner: “Did Alaska UFO just want plane’s wine?”

20. Washington Times: “Pilot’s UFO sighting called a bright image of the planet Jupiter”

21. Anchorage Times: “Shooting down a UFO Seeing what we wish were true (「UFO 調査の専門家」が機長の見たものは地平線上にあった木星だと言ったという記事)

22. New York City Tribune(Science): “Strange sighting over Alaska revives UFO debate What pilot saw was really Jupiter, says prober” (寺内機長の UFO の図付き)

1 月 30 日

23. Noticias del Mundo (スペイン語紙) : “ Los OVNI’s Nuevamente Hacen Noticia con el Testimonio de un piloto Japonés (寺内機長の巨大 UFO 写真付き)

日付不明

24. Weekly World News: “ Did the FAA have it on a radar? Gigantic UFO that shocked the world”

(注：発行日時は不明だが内容から言って 1987 年 1 月上旬か中旬のものと思われる。この Weekly World’s News をネットで検索するとはかなり B 級のオカルトサイトがヒットする。その 32 年前のペーパー版だとすると、信頼度はやや落ちる。

30 年前の 1987 年に同誌がどのような雑誌であったかは不明。ただこの記事は FAA のこの件に対する対応に批判的である。以下に訳出する：

アラスカ上空で接近遭遇したジャンボジェットのパイロットは言う、あれは地球のものではなかったと

ディック・ドノバン記

米政府は最初確認したあと、奇妙なことに否定してしまったが、パイロットが航空母艦 2

隻を合わせたよりも大きいと言った巨大 UFO がボーイング 747 ジェットと奇妙な鬼ごっこをする様子はレーダーで捕捉されていた。

航空局 FAA の管制官たちは巨大な宇宙船がアラスカのアンカレッジに向う日本航空貨物便を 32 分以上も追いかける様子を捕捉していたときっぱり語った。

その後、突然公式見解が覆り、当局のスポークスマンが語るところによれば、レーダースクリーン上をあちこち素早く移動する不気味な映像は単に 747 機の映像がダブったゴーストだというのだ。

2 月 25 日

25. The Bakersfield Californian: “ UFO case investigation takes flight UFO file for mere \$ 194.30

26. The Charlotte Observer: “ FAA selling tapes, drawings on UFO incident

27. San Francisco Chronicle: “ U.S. is selling kits on UFO sighting

28. Chicago Tribune: “ UFO buffs are offered tapes of the latest ‘sighting’ ”

3 月 1 日

29. The Dallas Morning News: “FAA offers public an inside look at the Alaska UFO sighting ”

3 月 6 日

30. Anchorage Daily News: “The official word on mystery in the sky FAA has no conclusion about UFO UFO: FAA releases reams of data from investigation, but comes to no conclusion about pilot’s sighting

3 月 12 日

31. Anchorage Daily News: “ Skeptics brace themselves for another attack of UFOria UFO: Americans look to the skies while skeptics prepare counterattack”

32. The Wall Street Journal: “ We’re going to ruin the ending: the split-radar returns did it”

3 月某日

33. Pacific Flyer (March): “Close Encounter of The Wrong Kind”

なお、資料を請求した新聞等のリストは 001-031 にあるが、そこには上記の関連記事を載せた新聞リストにない新聞社もある（下線）。なお、数字は掲載回数。

NEWSPAPERS:

Washington Post1

San Francisco Chronicle7

<u>Statesman-Journal, Salem, Oregon</u>	2
<u>Fresno Bee</u>	1
<u>The Sacramento Bee</u>	1
New York Daily News	1
<u>The Seattle Times</u>	1
<u>News day</u>	4
<u>Los Angeles Herald Examiner</u>	4
The Charlotte Observer, NC	1
The Dallas Morning News	2
Chicago Tribune	2
Knoxville New-Sentinel	1
<u>Seattle Post-Intelligencer</u>	1
<u>Indy News, Indiana</u>	1
New York City Tribune	1
<u>Daily Record, Northwest, N.J</u>	1
<u>The Press, Atlantic City, N.J</u>	1
TOTAL	33

Cities/states articles came from (do not have name of paper 新聞名がなく州や都市名だけのもの):

Bakersfield, California	1	(これは記事も載せた新聞名であり、ミスと思われる)
Las Vegas, Nevada	1	
Rhode Island	1	
New York	1	
Los Angeles, California .	5	
Salem, Oregon	1	
Mesa, Arizona	1	
Long Beach, California	1	
Atlanta, Georgia .	1	
San Francisco, California	1	
TOTAL	14	

電話をかけてきたマスコミや個人名のリスト（時刻や電話番号も）も資料 001-031 にあるが、95 件と量が多いので、この事件を最初に世界に発信した共同通信や UPI、本論に登場した NASA の科学者 Richard Haines の電話と、その他米国以外のものを挙げておく。

12/24, pm Shokici-Kibe, Kyodo News (日本)
 12/29, 8:50 am Jeff Berliner, UPI, Anchorage
 12/29, 10:44 am Shokici-Kibe, Kyodo News (日本)
 12/29, 3:45 pm Jeff Berliner, UPI, Anchorage
 12/29, Nortine-Noranie, Japan, free lance writer (日本)
 12/30, 9:21 am Mike McCake, CBC, Whitehorse, YT, Canada (カナダ)
 12/30, 3:40 pm Jeff Berliner, UPI, Anchorage
 12/31, 8:00 am Martin Brunt, Sunday Mirror, London (イギリス)
 12/31, 1:12 pm Dr. Richard Haines, NASA, Ames Research Center
 1/2, 8:36 am Jeff Berliner, UPI, Anchorage
 1/2, 7:17 pm BBC, England (イギリス)
 1/3, 10:21 Jeff Berliner, UPI, Anchorage
 1/5, 10:35 am Alexi Burmistenko Correspondent(Wash.D.C) for TRUD, Soviet national
 daily newspaper (ワシントン DC 在のソ連の特派員)
 1/5, 2:18 pm Shokici-Kibe, Kyodo News (日本)

なお、「Inquirer」(001-020)では航空局に電話してきた者として The French News Agency (フランス) の名も挙がっている。

注 10 (8 7 ページ)

ステファンズは ROC を the Alaska Regional Operations Center、ROCC を the Elmendorf Regional Operational Control Center としている。交信記録の凡例では ROCC を Regional Operations Command Center, Military, AF と記載している。

注 11 (9 9 ページ)

以下、星と違うと言えるかと問われてノーと答えたとクラスが断定した論拠になるはずの箇所をここに引用してみる(001-009)。

P. Beckner: And you could distinguish this lights as being different from the star…?

T. Tamefuji: NNNooo…

P. Beckner: … from the stars?

T. Tamefuji: Different is fine.

P. Beckner: Okay (unintelligible) Alright ah um.

副操縦士為藤氏はあまり英語が得意でなさそうで終始口ごもっている。FAA 職員の日本人女性スタッフも同席してインタビューの手助けをしている。副操縦士の受け答えはネイティブが想定する文脈で捉えると誤解するのではないかと思われる。

彼が、Noと言った時念頭にあるのは、No, that's not a star.であり、Different is fine.と言った時、本当は The difference is clear.のつもりではなかったかと推測する。

つまり彼が見た光は星とは全く違うと答えている公算が強い。クラスはそこまで分析しようとはせず、ネイティブの文脈で、そして持論に有利な方向に曲げて受け取ったのではないかと思われる。

インタビューで副操縦士はこのあと、光は2個見えたともいう。

そして彼は最初着陸用のナビの光かと思ったが、結局航空機だと思いいたったという。そのあと日本人女性スタッフ Mimoto 氏が彼の言っていることを明確にする手助けをしている。要するに彼は光を星とは思っていないわけだ。

T. Tamefuji: But ah, it is my (unintelligible) for now I thought it was an aircraft so...

S. Mimoto: I thought it was an aircraft.

P. Beckner: Okay

そしてそのあと、その灯火がとても明るくて、沢山の光の集まりでクリスマスの装飾の光のようだったとか、色は赤、オレンジで、白い着陸誘導の光のようで、かすかに緑で、輝いていて、揺れ動いていたなどと、女性スタッフの手助けも挟みながら懸命に説明しようとしている。

T. Tamefuji: And, but ah, very strange ah, I ah, it was too many lights...

P. Beckner: Too many?

T. Tamefuji: Yes

P. Beckner: Okay

T. Tamefuji: But so it was so luminous, I don't mean luminous ah, it was too much forever.

P. Beckner: Right, okay. How 'bout the colors of the lights? Is that also...

T. Tamefuji: Humm, might Captain, maybe for different thing and Mr. Fukuda, maybe different thing, but ah, ah I say it was the aircraft so I thought but actually I think...

P. Beckner: Okay

T. Tamefuji: ...I think ah, salmon, just like Christmas assorted...

P. Beckner: Okay, okay assorted.

T. Tamefuji: And ah, I remember, red or orange, hum, and a white landing light, just like landing light. And weak green, ah, blinking ...

S. Mimoto: Flashing

P. Beckner: Flashing

S. Mimoto: ...blinking, blinking

P. Beckner: Blinking

s. Mimoto: (unintelligible) yes

P. Beckner: Okay
T. Tamefuji: How should I say - looks just like this, (hand-signs were made by Mr. Tamefuji) moving like in one…
s. Mimoto: Oh, swinging
P. Beckner: Swinging?
T. Tamefuji: (Japanese)
P. Beckner: Movement
T. Tamefuji: Yes, and ah, ah if there was, there are ah, how should I say, very good formation flight
P. Beckner: Close formation flight?
T. Tamefuji: Yes close.

印象としては、星どころか、ふつうの航空機でもない不思議な光の集合体を目撃したということが分かる。

不如意な英語で表現するハンデがあることを前提に証言をよく吟味する必要があると思う。

注 12 (129 ページ)

読み取りにくいですが、JAL 機の航跡の 2:33.03 と 2:36.28 の右側にフェアバンクス町が広がっている。

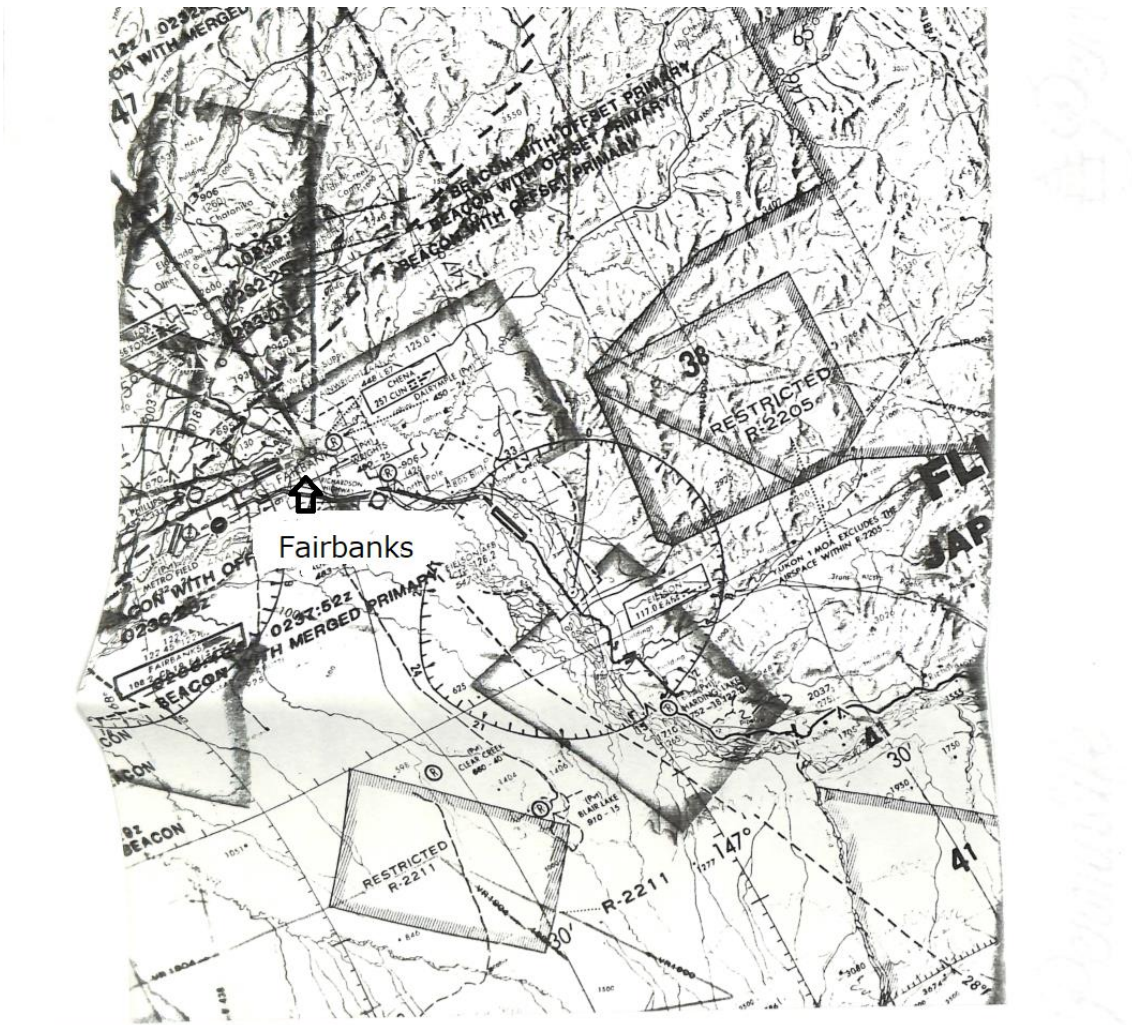


図 27 (001-013)

注 13 (131 ページ)

ジミー・カーター第 39 代アメリカ合衆国大統領(1924～)が大統領になる以前の 1969 年に UFO を数名の人たちと一緒に目撃したという事件。それは最初は月ほどの明るさの白い光であり、その後、青、赤、黒、白などに色を変えたという。カーター氏はその経験を何度も話している。カーター氏が見たものは金星だったという説を展開したのはロバート・シェーファー Robert Shaefer であった。彼は「超常現象言説の科学的調査委員会」の副会長であるが、この組織はフィリップ・クラスが設立し、JAL 機の UFO 木星説のレポートもそこから出版した委員会であった。UFO 目撃が世間に波紋を起こすと、それを惑星の見間違いであると決めつけ、その否定的見解をマスコミなどを通して広める「啓蒙」活動をしているふしがある。

注 14 (131 ページ)

クラスは寺内機長に対し、「懲らしめる(chasten)」という言葉を使うほどの一方的かつ攻撃

的な人物であるが、この言葉は現実化して、寺内機長はこのあと JAL の地上勤務に回されてしまった。JAL に対してどのような力が働いたのか分からないが、理不尽に思える。寺内氏はその後機長に復帰できたが、この降格人事は日航機アラスカ UFO 遭遇事件の負の側面の 1 つと言える。

資料 1：寺内機長覚書（全文。001-006 日航の鶴マークと所在地が上部に記載された原稿用紙に手書きで書かれている。用紙の下部の欄外には「安全運航の祈りをこめて」と印字されている。おそらく運航や機体にトラブルがあった場合、関係者が記録するための用紙だと思われる。なお本文での引用では誤字や当て字を直したが以下では元の字もそのまま載せてある。本論第一部で述べたように、この覚書に書かれた事件は機長にとって強烈な体験であったため、事項が前後している箇所もある。）

未来との出会

P55 期 寺内謙寿

ひと昔前、例えば縄文時代に、ひとりの狩人が、山中で、現在、一般に使われるテレビに出会ったとしたら、仲間になんと説明するであろうか。多分。誰にも理解されずに神様の前に仲間連れられて行き、御祓いを受けさせられ清められたことであろう。

そんな出会いにあってしまったのである。

アラスカ半島の北岸では 11 月も半ばになると、日中でも太陽が見られなくなる。極地を通過するエアールートの下方では、本格的な冬を迎え、年が明ける 3 月頃までは暗闇がこの地を支配する。そんなある日、1986 年 11 月 17 日、アイスランドのケフラビック国際空港を出発し、北極ルート経由でアラスカ州アンカレッジ国際空港へ出発した日航機 B747 ジャンボ貨物便 JL1628 便が、アラスカ半島上空で、約 50 分にわたり、小型宇宙船 2 隻及び大型宇宙母艦 1 隻の異常に近い距離までの接近を受けた。被害、危害は受けなかったが、人間の科学では理解出来ない事柄が多く見られたので順を追って記録することにする。

10 月も半ば頃に、友人から特別便の編成を聞き、少なからず喜んだ。我々仲間うちの気質として、新型機、新型の機器、オフライン空港の使用など、常とは変わった事に大いに興味がそそられる。定年を控えた機長が新型機の訓練に移行させてもらえないとボヤクのもその典型である。立場が同じなら私も変わらないはずである。

今回の特別便は、フランス産ワイン、86 年度産出のボジョレヌーボーの大量輸送が任務である。

担当区間はアイスランドからアンカレッジ迄の 2967 哩、約 5500 km の距離で約 6 時間 20 分の飛行が予定されていた。北極ルートの通常の飛行に比べて、飛行時間が 2/3 という比較的短いフライトである。

日航機のケフラビック空港への寄港は過去 2 回あり旅客の容体の急激な悪化など緊急時のみであった。ヨーロッパへの往き帰りに、遠く氷河に輝く、アイスランドの山並を横目にとらえながら通過するのが常であった。

去る 10 月に行われた米ソ首脳会談会場のあるライキャビックは 50 km 東側に位置し、乗用車で 45 分の距離にある。

今回のフライトの目的はパリからアンカレッジへ直行するよりも途中でアイスランドに寄港した方が、貨物の搭載量を増やす事が出来るため計画されたものである。

しかしながら冬期であるために、滑走路の表面が氷で覆われでもすれば、離陸性能に影響を及ぼすため、せっかくパリから空輸してきた貨物の一部を取り下ろす状況になりかねない。天候の変化には、ロンドン空港支店より同行のディスパッチャー松田氏、マネージャー蒲地^{かみ}課長、整備担当の松本氏など、非常に気を配り貨物の搭載量の決定について、ロンドン及びパリと連絡が繁雑に行われていた。

NATO 海、空軍基地も併設されているケフラビック空港の 11 月の平均気温は北緯 64 (フェアバンクス市附近) に位置するところとしては最高 3° C、最低 -0.3° C と暖かく、メキシコ暖流の影響は大きい。

ファーストオフィサーの藤氏、航空機関士の佃氏と、総勢 6 名の日航マンが真夜中の 12 時に小雨まじりのケフラビック空港に到着した。到着早々に受け入れ態勢を整えるために、3 名の方の活動が始まった。真夜中にしかも、他社の施設を借りての作業である。いつも熱い思いで頭が下がる。

我々は港町に面した住宅街の中にある室数 8 つほどの新築したばかりのホテルへ向かった。

アイスランドは温泉国、豊かな温泉水を暖房に利用しており、室内は暖かく快適であったが、ベッドの狭いのには驚いた。デンマークの羽根布団が巾 135 cm である理由がわかったような気がする。約 17 時間ほどの滞在である。

心配していた天気も、幸運なことに朝方には回復し、日中には太陽も顔をのぞかせ、折からの名物の強い北東風と 3° 前後の気温に助けられ、滑走路も凍ることなく充分なる準備と余裕をもって、3 名の日航マンの見送るなかを 20 時 42 分に特別機はケフラビック空港を後にした。

我々のとった飛行コースは、グリーンランド南東部より、大氷高原（注：大氷原か）のグリーンランドを横切り、グリーンランド中部西岸に位置する米軍基地のあるチューレへと直行のコースをとった。

グリーンランド上空の飛行は、月も満月に近く、右前方上空にあり、夜間飛行としては視界も広く開いて良好ではあったが、しかしながら気流が不安定で、2 時間ぐらい揺れたが、旅客便の厳しさを思うと、比較的気疲れせずにすみまず順調なフライトではあった。

チューレを過ぎた後、北極海航空路シェラに沿って、カナダ領極地北部を南西下しカナダ北岸のシングルポイントを目指した。

カナダ領シングルポイント（北緯 68 度 55 分西経 137 度 15 分）上空でエドモントンセンターに位置通報を行ったのがアラスカ時間で午後 4 時 52 分頃であった。

月も真後にまわり、水平線上近くにあるせいか、周囲はすっかり漆黒の闇と化していた。

エドモントンセンターからはアラスカ領空へ移行する地点ポタットでアンカレッジセンターとコンタクトせよとの指示を受けた。ポタットはアンカレッジの北北東約 480 哩、約 890 km の位置にあり北緯 67 度 56 分西経 141 度がその地点である。（注：グーグルマップで測定するとポタット・アンカレッジ間は約 820km だった）

午後 5 時 5 分ごろにアンカレッジセンターと交信が開始された。事前に承認を受けている我々の飛行コースはジェット 529 でフォートユーコン直行でネナナへ、ジェット 125 でトルキートナー、テュイガー経由アンカレッジというコースである。

アンカレッジセンターはトランスポンダーコード（識別番号）を指示すると同時に我々をレーダースコープ上に捕捉し、トルキートナーへの直行を指示して来た。

指示に従って直行コースをとるために、左旋回を開始した。

異変はその直後に発生したのである。

旋回方向に何かわからぬ光がある。トルキートナーへ向かって針路を決定し水平飛行に移ると、30 度左前方、下方約 2000 フィート（600m）に航空機の灯火らしきものが、我々と同方向、同速度で移動している。我々の高度は 35,000 フィート（10600m）、速度は 900km/h から 910km/h であった。

通信の傍受の段階でも、目視の段階でも、今まで発見していなかったので、特別任務の軍用機か、2 機の戦闘機ではないかと、あまり気にとめなかった。数分経過したが依然としてその位置は変わらない。気になりだした頃合に為藤ファーストオフィサーが確認のためにアンカレッジセンターを呼び出した。

我々の近くを飛行している航空機の情報を知らせよ。

アンカレッジセンターからは、北部空域ではほかの航空機はないとの返答が来た。おり返し、我々は航空機の灯火を目視していると報じた。

しばらくしてから、軍関係の航空機もない、地上のレーダーにも我々の機影以外はないと再度知らせて来た。

又、飛行高度付近に雲はないかと数度質問して来た。

下方の山合いに、はり着くような、まばらな雲があるだけで、中層高層にも雲はなく気流も安定していて、きわめて快適な状況であった。

どうもレーザー光線の発達に伴って、雲を利用して映像を描き、それらしい動きをさせることが多くなっただけ。多分コントローラーはその事を心配しているのかも知れない。

極地のツンドラ地帯まで来てのレーザー実験などあるまいと考えながら左前方に行く灯火を見守った。

どうも 2 つの灯火の動きが、通常考えられる航空機の動きと異なる。2 匹の子熊がじゃれあっているように動き出した。

距離は充分に離れているし動きも大きくなく危険も感じられないため直行コースに沿って南下を続けた。

もしかして UFO と言われるものかも知れないから写真にでも撮っておけば後でわかるかも知れないと、コックピット後部に置いていたカメラバッグを持って来てもらい撮影に入った。依然として状況は変わらないが、灯火は異常な動きを示している。

風景写真を主に撮影するために ASA100 のフィルムを使用、オートフォーカスで目標に向けたが、焦点が合わず、レンズは伸縮を繰り返す。

オートフォーカスをマニュアルに変えシャッターボタンを押したが、なかなか今度はシャッターが閉まらない。そのうちに飛行機も微妙に揺れるし、全く撮影についてはあきらめ、カメラを収納し、灯火を監視することにつとめた。

灯火を意識し始めてから 7 分ぐらいは経過したと思われる頃、突然、全く突然に、我々の眼前に 2 隻の宇宙船が静止して、さかんに光をはなっている。コックピットの中も明るくなるし、顔も少々ほてる感じがする。高速移動したため、その慣性を殺すための噴射なのか、眼前の一点に静止したまま見事に動かない。3 秒～7 秒ぐらい経過し、我々と同速で定速運動に入ると焰のような噴射はやみ、小さな円形の光になった。なんと排気孔が大量に見えるではないか。しかしながら中央部エンジン部分の上下は見えない。

胴体中央部は時折炭火がはねるような、光のスジがス～ッス～ッと左右に飛ぶ。形は正方形、前方 500～1000 フィートやや上方、大きさ DC-8 型機の胴体ぐらい、無数に噴射孔がある。その無数にある噴射孔より時折バランスを保つためか、ある所の噴射が強くなったり、弱くなったり、オートマティックにコントロールされている様子である。

危険と恐怖が全く感じられなかった理由は、あまりにも突然の移動で、もしその宇宙船がふらふら揺れたり、静止出来なかったりしたとすれば非常に危険を感じ、脱出のため我々は移動していたであろう。

910km/h のジャンボ機の眼前に突然出現してから静止した状態で我々と飛行するなど地球上の技術では不可能であろう。

約 3 分～5 分の間定位置のまま飛行を続けた後、2 隻はつらなって左方 40 度前方の方向にまた水平位置よりやや上方に移動していった。

この事はアンカレッジセンターには通報していない。あつけにとられたという方が正直であろう。

小型宇宙船が近づいていた 10 分ないし 15 分ぐらいの間、VHF 通信で、送信、受信共に感度が非常に悪くなり、しばしばアンカレッジセンターとの間でのやりとりが乱れたが、去った後は元の良好な状態に復活した。計器、航空機には異常はない。何のためにあんな近くまで接近したのか今もって理解出来ない。

飛び去った方向に、再び今度はうす淡白いひらべったい灯火が連らなるように我々と同高度、同速度で移動している。

再びアンカレッジセンターと交信が始まる。

10時の方向、同高度に灯火が見えるが、レーダーでは見えないかどうか。

アンカレッジセンターからはレーダーには何も映っていないとの返答が来た。地上の大出力のレーダーに映らないのなら、機上用レーダーでは更に無理だとは思ったが、目視している感じで、そんなに遠くないと判断してデジタルウェザーレーダーを距離 20 マイル、レーダーの角度を水平位置にセットした。スクリーン上に灯火が見えている方向に距離 7 ないし 8 マイル (13 km~15 km) に大きな緑色のまん丸の物体が現れたではないか。アンカレッジセンターへ機上レーダーでは 10 時の方向 7 ないし 8 マイルに捕捉しているが、地上でも捕捉出来ないかと質したが、地上局は全く捕捉出来ていないようだ。

機上レーダーで航空機を捕捉する場合は通常、赤色で表示される。機体の使用されている金属の種類が違うのだろうか。

アンカレッジセンターと交信している間に、まるで我々とアンカレッジセンターのやりとりが充分解っているかのように徐々に 2 つの淡いうす白い灯火が左横、左ななめ後方 30 度へと移動していくではないか。真横付近でレーダーからは完全にその姿は消えたのである。

前方に位置していた時は水平位置よりやや高い高度と思われたが、今度は若干水平線の位置より下の一番見えづらい位置に降下した。巾（注：「距離」の間違いか）は目視でやはり 7~8 マイルである。フォートコーンをななめ右下に見ながら通過する頃より、南西の空の夕やけがかすかながら赤をおび、ほんのちょっぴり 2~3mm 程度（注：コックピットの窓を絵画のキャンバスと仮定した場合か）に明るんだが、東側はあい変わらずの暗闇である。はるか前方には米空軍のアイエルソン基地とフェアバンクス街の灯が徐々にその明かりを増して来た。

あい変わらず一定の間隔で追伴（注：「追尾」か）してくる。一体、先刻目前に現れた 2 隻の宇宙船なのか、暗くて灯火だけでは識別が出来ない。

どうも我々を水平線が明るんだ部分に置いて、彼等はきわめて有利な位置で飛行しているようだ。

今迄のところは危険は感じなかったが、目的がなにか理解出来ないため不安の芽が若干頭をもたげはじめた。

アイエルソン基地の灯りとフェアバンクス街の灯りがかなり輝きを増して来たころ、明りの帯の部分から北側に（手前側）山を 4 つか 5 つ離れたと思われる地点に突然 2 つの明りが発せられた。

ものすごく明るいその灯は周囲の山の斜面に積もった雪によりいっそう輝きを増している。何か地面を探るか、または何物かを誘導するつものの灯火なのか。

アラスカ上空の飛行はほとんど昼間が主であって、何の灯火なのか判断に迷う。宇宙船

の基地なんぞという事はあるまい、それでは映画じゃないか、何かあったはずだ。そうだ、アラスカパイプラインが走っている。輸送途中のガスステーションの火か、納得した。

アイエルソン及びフェアバンクス市上空に到達した。快晴であり、暗さに慣れた眼には輝くばかりの明るさだ。なんという明るさか。丁度、明るい市街地上空にさしかかり、再び後方の位置にいる淡い白い灯火をチェックすると、なんとものすごい巨大な宇宙船がシルエットとして浮かび上がったではないか。早く逃げなければ。

アンカレッジセンター、こちら JL1628、右 45° に変針を要求する。

許可がくる迄の時間の長く感じられること。後方を再チェック。まだ変わらずに追尾してくる。

こちら JL1628、更に 45° 右に変針を要求する、物体から離れるために。

JL1628、こちらアンカレッジセンター、アドバイスする。そのまま 360° 旋回をしてはどうか。

JL1628、有難う。

360° 旋回を続ける。オートパイロットヘディングモードでは旋回が遅いため、マニュアルモードで 30 度バンク右旋回に入れる。右方向を監視する。我々の進行方向には灯火は見えない。離れたかなと安心し、水平飛行に移り、再び後方を確認すると、今迄と同じ位置に飛行しているではないか。

アンカレッジセンター、JL1628、物体は編隊飛行のように付いてくる。高度の変更を要求する、31,000 フィート、そうだ 31,000 フィートだ。

こちらアンカレッジセンター、JL1628、31,000 フィートへ降下せよ。

(注：覚書では 360 度旋回のあとに下降の要求と許可が述べられているが、このくだりは交信記録では 360 度旋回の 4 分前の 2:32 分台になっている。おそらく 360 度旋回後の 2:42.04 にトルキートナーへの直行を願い出て、2:42.08 に R15 から 2000 フィートへの下降を指示された記憶が混ざっていると思われる。)

飛行中の燃料消費はほとんど計画通りであったが、残燃料約 38000 ポンド。逃げ回る余裕はない。何がなんでもアンカレッジへ向かう以外にない。

アンカレッジセンター、こちら JL1628。トルキートナーへ直行を許可されたし。

JL1628、こちらアンカレッジセンター、直行を許可する。

再び後方を C'K (注：「チェック」の意味か) する。見事にぴったりと追従して降下しながら定位置におるではないか。何が目的なのか不安がよぎる。

JL1628、こちらアンカレッジセンター、あなたは確認のためにスクランブルを要求するか。

アンカレッジセンター、こちら JL1628、我々はスクランブルは要求しない。

ただちに断わった。

過去に確認のために飛び上がった米空軍のムスタング戦闘機が不幸な出来ごとに出会っている。最新鋭の F-15 といえども、はかり知れない科学技術を持つ彼等に向って事故が

起きないという保証はない。

31000 フィートでトルキートナーへと向かう。やはり宇宙船は同じ位置から離れようとしていない。

丁度そのころにアンカレッジを立ててフェアバンクスに向った UAL の旅客便が、我々と同じ管制区に移って来て、アンカレッジセンターと交信をはじめた。

JL1628 便の近くに何かいるらしいので確認をしてくれないか。高度は JL が 31000 フィートなので 33000 フィートを許可する。指示する針路を保てと指示している。

どうやら宇宙船の上空を飛ばすらしい。我々は丁度マッキンレー山の東側を飛行中である。UAL 機が近づいて来た。

UAL 機から位置を確認したいのでランディングライトの点滅をするように要求され、互の位置を目視で確認した。

UAL 機がどんどん近づいてくる。彼等も遠くから眼を皿のようにして見ていてくれる。UAL 機が真横まで来た時、それまで定位置で追って来た宇宙船は一瞬の間に消え去った。

と同時に月の明りがまわり一面を明るく照らしはじめたのである。トルキートナーの北方 75 哩（アンカレッジより 150 哩【約 276 km】）で、異常接触の幕は下りたのである。

約 50 分の飛行であった。

同乗の仲間は可愛い盛りの子供さんをかかえた、一家の主人であり、前途洋々たる人生が待ち受けている人達である。

本当に何事もおこらずよかったと考えている次第である。

最後の幕切れは、作り話しよりはるかにうまい具合に終りを告げたわけであるが、今回の宇宙船のフライトは目的がわからないため不安にはなったが、一切危険を感じる事はなかったのです。

皆様はいかが感じられましたか。

私は人間が 5 百年か千年後か遠い将来に、いずれは彼等と出会い、必ず確認されることを願って、ここに 11 月 17 日の出会いを記録いたしました。

資料 2

連邦航空局交信記録（1987 年 1 月 9 日版）(001-015)

下線部は 3 月 5 日の記者会見で配布した交信記録(2 月 4 日付の編集済みのもの、001-011)では省かれている部分を示している。単に重要でない箇所を省いている場合もあるようだが、航空局と軍の管制が JAL と連絡がとれなくなって慌てている場面など、都合が悪い箇所を省いている場合もかなりあるように見える。

UTC 2:19.15 JL1628 (JAL1628 便のこと。以下「JAL」と記す)

アンカレッジ・センターへ。こちら日航 1628。7 時の方向に航空機を捉えているか。

UTC 2.19.24 R/D15 (アンカレッジの航空管制セクター R&D15、管制官はヘンリー 1 人。

以下「アンカレッジ R/D15」と記す)

日航 1628 へ。もう一度言ってくれ。

UTC 2:19.28 JAL

そちらで当機の正面に航空機を捉えているか。

UTC 2:19.32 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。捉えていない。

UTC 2:19.36 JAL

こちら日航 1628。了解。我々は正面約 1 マイルに 2 機の飛行物体を目視している。

(注：1 マイル=1.6 km)

UTC 2:19.49 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。了解。そちらでは…その飛行物体が何であるか確認できるか。

UTC 2:19.58 JAL

我々には分からないが、現在、飛行物体を目視中。

UTC 2:20.04 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。了解。その物体の監視を継続せよ。物体の高度を言ってほしい。

UTC 2:20.14 JAL

う〜ん、こちらと同じ高度だ。1628 より。

UTC 2:20.21 航空局 R/D15

日航 1628 へ。了解。そちらの高度を上げるか下げるかの対応をするのはどうだろう？

(注：以下 2:21.19～2:21.56 は 1987 年 1 月 9 日版ではなく、記者会見の時に配布した 2 月 4 日版にだけある)

UTC 2:21.19 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。もし飛行物体のタイプを識別できたら、見てほしい。それが軍用機なのか民間機なのか。

UTC 2:21.35 JAL

こちら日航 1628。タイプを識別することはできない。しかし航行灯とストロボ灯は見える。

UTC 2:21.48 アンカレッジ R/D15

了解。ストロボ灯と衝突防止灯の色を言ってくれ。

UTC 2:21.56 JAL

色は…白と黄色だと思う。

UTC 2:22.36 JAL

ちょうど今（聴解不能）

UTC 2:22.41 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。音声不明瞭だ。周波数を 133.1 に変えてくれ。

UTC 2:22.46 JAL

了解。133.1 にする。

UTC 2:22.48 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。了解。

UTC 2:22.52 JAL

サンキュー。

UTC 2:22.55 JAL

アンカレッジ・センターへ。こちら日航 1628。航行高度 35000 フィート。

UTC 2:23.00 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。了解。雲はあるか。上とか下とかに。

UTC 2:23.05 JAL

下。我が機の下にある。日航 1628。

UTC 2:23.10 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。了解。

UTC 2:23.13 JAL

現在、標的、飛行物体は消えた。今は見えない。

UTC 2:23.19 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。了解。レーダーにも反応がない。

UTC 2:23.26 JAL

こちらも見えない。

UTC 2:23.35 ROCC (地域作戦司令部、米軍 Regional Operations Command Center, Military,

AF、以下「軍司令部」と記す)

1,2 どうぞ

UTC 2:23.37 アンカレッジ R/D15

見てほしいんだが、フォート・ユーコンの南約 40 マイル(約 64km)、そこに、コード 1550 の航空機（注：JAL 機のこと）がいる。その近くに第一標的が見えるかどうか教えてもらえるだろうか。

UTC 2:23.51 軍司令部

OK、待ってくれ、レーダーの到達距離を延ばしてみる…そのままちょっと待って…自動応答コード 1550 だな。

UTC 2:24.09 アンカレッジ R/D15

その通り。

UTC 2:24.11 軍司令部

ちょっと見てみよう。

UTC 2:24.13 アンカレッジ R/D15

高度は 35000 フィート (約 10670m) だ。

UTC 2:24.14 軍司令部

OK、もうひとつのレーダースコープに切り替えてみる。

UTC 2:24.17 JAL

こちら日航 1628。

UTC 2:24.19 アンカレッジ R/D15

OK、何かあるか見てみる。すぐ返事する。

UTC 2:24.21 軍司令部

OK。R-F。

UTC 2:24.50 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。飛行物体の目視はまだ続いているのか。

UTC 2:24.53 JAL

続いている。当方…レーダー、コンタクト… (以下聴解不能)

UTC 2:25.02 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。了解。レーダーにヒットがひとつある。JAL 機の後ろ 6 時の方向約 5 マイルだ。これか？

UTC 2:25.12 JAL

違う。11 時の方向、8 マイル、同高度だ。

UTC 2:25.18 アンカレッジ R/D15

日航 1628 へ。了解。

UTC 2:25.37 軍司令部

こちら 1,2 だ。

UTC 2:25.39 アンカレッジ R/D15

そちらではコード 1550 (JAL 機) のそばに、さっきのとは別の標的を見つけられたかどうか。

UTC 2:25.43 軍司令部

OK、アンカレッジ・センターの送信波を捕捉。途切れがちな(surge)受信波をキャッチしているみたいだ。これはエラーなのか、別の何かなのか分からない。

UTC 2:25.50 アンカレッジ R/D15

違う。エラーじゃない。そこをしっかりと見続けてほしい。もしその飛行物体の識別番号をキャッチしたり、そのあたりを軍の飛行機が展開していることを確認できたら…。

UTC 2:25.57 軍司令部

確認済みだ。軍の航空機は今その空域を飛んでいない。そちらで捕捉している第一標的の位置を教えてもらえるか。

UTC 2:26.03 アンカレッジ R/D15

OK。まだだけど今見てみる…え～こちらが捕捉している第一標的は…約 50 マイル（約 93km）南方、コード 1550（JAL 機）の正面だ。

UTC 2:26.13 軍司令部

OK、捕捉した。JAL 機の近くだ。

UTC 2:26.15 アンカレッジ R/D15

コード 1550（JAL 機）の 8 マイル前方だ。JAL 機は同じ高度、35000 フィートに飛行物体を捕捉している。

UTC 2:26.18 軍司令部

OK、捕捉した。JAL 機の近くだ。おっ、大体 10 時の方向のようだ。そんなところだ。

UTC 2:26.25 アンカレッジ R/D15

了解。それから目を離さないでほしい。軍の飛行機が（聴解不能）そのエリアにいるかも見てほしい。

UTC 2:26.33 軍司令部

OK、我々はこの周辺を見張ることにする。何か見つけられるかやってみる。

UTC 2:26.35 アンカレッジ R/D15

H-C

UTC 2:26.36 軍司令部

OK、R-F

UTC 2:27.43 軍司令部

1,2

UTC 2:27.45 アンカレッジ R/D15

そう、参照してほしいんだが…（聴解不能）

UTC 2:27.48 軍司令部

OK。

UTC 2:27.49 アンカレッジ R/D15

こんなことは前代未聞だ！（That is unknown to us!）

UTC 2:27.50 軍司令部

なんのことだ。

UTC 2:27.52 アンカレッジ R/D15

こんなことは前代未聞だってことだ！

UTC 2:27.53 軍司令部

前代未聞ということか、OK。我々はコンタクトがとれなくなっている。

UTC 2:27.58 アンカレッジ R/D15

OK、あの航空機と通信が出来なくなっていた（聴解不能）

UTC 2:28.04 軍司令部

OK、こちらでは…まだだめだ、今もコンタクト出来ていない。レーダーに映らない。

UTC 2:28.09 アンカレッジ R/D15

OK。

UTC 2:28.10 軍司令部

OK、R-F。

UTC 2:30.16 JAL

（聴解不能）

UTC 2:30.20 アンカレッジ R15（注：ここでセクターD15に管制官リッチが入る。ヘンリーはセクターR15を受け持ち、JAL機との交信に専念する）

日航 1628 へ。そちらの音声割れている。もう一度言ってくれ。

UTC 2:30.23 JAL

要請する。物体から離脱するため、240 に向かうことを要請する！（方位角 240 度。真北が 0 度。時計回りに測り、240 度は真南から西へ 60 度。南進する JAL 機から見ると右旋回）

UTC 2:30.31 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。240 へ向かえ。…日航 1628 へ、航路変更が必要と認める。

UTC 2:30.49 JAL

実に大きい！！

UTC 2:30.52 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。音声はまだ割れている。もういちど言ってくれ。

UTC 2:30.56 JAL

あれは…非常に、実に大きな飛行物体だ！！

UTC 2:31.27 アンカレッジ R15

アプローチ・セクター 15 へ。アプローチ 15、交信を要請する。

UTC 2:31.36 APCH(Fairbanks Approach Control、以下フェアバンクスと記す)

どうぞ。

UTC 2:31.40 アンカレッジ R15

アルファ（聴解不能）の東南 12 マイルを見てほしい。コード 1550（JAL 機）が航行高度

35000 フィートに見えるはず。

UTC 2:31.47 フェアバンクス

OK。

UTC 2:31.48 アンカレッジ R15

その航空機の左にいる第一標的をそちらで捕捉しているか？

UTC 2:31.51 フェアバンクス

航空機自体ではなく、その横にという意味か？

UTC 2:31.53 アンカレッジ R15

そうだ。航空機ではない方だ。それを捕捉しているか。たぶん自動応答による識別番号は出していないはずだ。

UTC 2:31.58 フェアバンクス

いや、そこに見える標的は一機だけだ。

UTC 2:32.00 アンカレッジ R15

OK。もし第一標的が見えたら、それを監視してほしい。航空機のコードは 1550 だ。暇があるときでいいが。

UTC 2:32.03 フェアバンクス

了解。

UTC 2:32.04 アンカレッジ R15

もし第一標的が見えたら、目を離さないでほしい。飛行機と同高度の 35000 フィートにいるはずだ。

UTC 2:32.05 フェアバンクス

了解。いいよ。監視していよう。

UTC 2:32.07 JAL

こちら日航 1628。下降を要請する。

UTC 2:32.20 JAL

こちら日航 1628。高度 31000 フィートを要請する。

UTC 2:32.25 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。要請済み高度 31000 フィート。

UTC 2:32.34 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。そちらの音声は割れている。もう一度言ってくれ。

UTC 2:32.39 JAL

航行高度 31000 フィート。

UTC 2:32.41 アンカレッジ R15

日航 1621 へ。いや、1628 へ。パイロットの自由裁量で降下。航行高度 31000 を維持せよ。

UTC 2:32.45 JAL

高度 35000 から 31000 フィートへ下降。

UTC 2:32.58 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。そちらにまだ飛行物体がいるか。

UTC 2:33.00 JAL

まだ来ている。まさに編隊、編隊を組んでいるみたいだ。

UTC 2:33.07 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。

UTC 2:34.38 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。飛行物体の位置を言ってくれ。

UTC 2:34.42 JAL

確認した。フェアバンクスの上だ。

UTC 2:34.52 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。飛行物体は現在フェアバンクスの上空に来ている。

UTC 2:34.56 JAL

確認した…210 に向かうことを要請する。(方位角 210 度。真南から西へ 30 度。2:30.23 には 240 を要請していたから、30 度南寄りに戻すことになる。)

UTC 2:35.02 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。変更は必要と認める。

UTC 2:35.15 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。飛行物体の高度を教えてください。

UTC 2:35.20 JAL

う〜ん、同高度だ。

UTC 2:35.24 アンカレッジ D15 (注：ここからセクターD15 の管制官リッチがもっぱら他航空局や軍との連絡にたずさわる。)

61 ライン、フェアバンクスへ。

UTC 2:35.27 フェアバンクス

こちらアプローチ・セクター。

UTC 2:35.28 アンカレッジ D15

そちら 2 人になったかな。

UTC 2:35.29 フェアバンクス

なった。どうぞ。

UTC 2:35.30 アンカレッジ D15

そちらのレーダーを見てください。日航 1628 のことだが、予定針路を外れて航行中だ。だい

たいフェアバンクスの北 5 マイルのところにいる。コードは 1550 だ。

UTC 2:35.38 フェアバンクス

う〜ん。

UTC 2:35.39 アンカレッジ D15

そちらで日航機の近くに飛行物体を捉えているか。日航機は予定針路を外れて航行中。

UTC 2:35.42 アンカレッジ R15

既にこちらで要請済みだ。

UTC 2:35.43 アンカレッジ D15

そうか、R15 が既にそちらに要請したのか。

UTC 2:35.44 フェアバンクス

捉えていない。こちらでは日航機の近くを飛ぶものは捉えていない。

UTC 2:35.49 アンカレッジ D15

OK、サンキュー。S-R。

UTC 2:35.50 フェアバンクス

(聴解不能)

UTC 2:36.12 JAL

アンカレッジ・センターへ。こちら日航 1628。トルキートナーへ直行することを要請する。

UTC 2:36.18 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。トルキートナーへ直行されたし。それからそちらの飛行物体の位置を教えてほしい。

UTC 2:36.24 JAL

同じ…同じ位置だ。

UTC 2:36.37 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。左へ 360 度旋回を要請することにする。360 度旋回だ。そのあとその物体がどう反応するか教えてくれ。

UTC 2:36.47 JAL

左へ 360 度旋回。

UTC 2:37.12 アンカレッジ D15

こちらアンカレッジセンター。

UTC 2:37.13 軍司令部

1,2。そちらはまだコード 1550 (JAL 機) と交信しているのか？

UTC 2:37.18 アンカレッジ D15

1,2 か。

UTC 2:37.19 軍司令部

相手は正面に同高度で何か飛んでるっていう航空機だな。

UTC 2:37.21 アンカレッジ D15

そうだ。

UTC 2:37.23 軍司令部

OK。確認したが、そちらを飛んでいる軍用機はいない。

UTC 2:37.25 アンカレッジ D15

OK、連絡に感謝する。

UTC 2:37.27 軍司令部

相手の航空機はまだ近くの飛行物体を目撃しているのだろうか？

UTC 2:37.29 アンカレッジ D15

そちらでは飛行物体を捉えていないのか？

UTC 2:37.30 軍司令部

その通りだ。その航空機はまだ何かを目視しているのか？

UTC 2:37.32 アンカレッジ D15

機長はそう言っている。

UTC 2:37.33 軍司令部

OK、サンキュー。

UTC 2:37.55 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。そちらの飛行物体はまだ近くにいるように見えるか？

UTC 2:38.00 JAL

(聴解不能) 今見ているところだ。

UTC 2:38.54 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。まだ飛行物体はいるか？

UTC 2:38.57 JAL

(聴解不能) 識別しようとしているところだ。

UTC 2:39.01 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。もう一度言ってくれ。

UTC 2:39.04 JAL

消えた。こちら日航 1628。

UTC 2:39.57 アンカレッジ D15

こちらアンカレッジ・センター。

UTC 2:39.58 軍司令部

こちら 1,2。別の装置でもう一度見た。2機に見える。1550 (JAL 機) の周りに 1 機いる。

送信波に対する返信は第一のみだ。

UTC 2:40.05 アンカレッジ D15

OK。どこだ。そいつは JAL 機を追っているのか？

UTC 2:40.07 軍司令部

そのように見える。その通り。

UTC 2:40.10 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。パイロットの自由裁量で直接トルキートナーへ進め。ルート 125 だ。

UTC 2:40.15 JAL

(聴解不能)

UTC 2:40.23 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。軍の管制は現在、日航機を追跡する第一標的を捕捉していると言っている。

UTC 2:40.24 アンカレッジ D15

OK。人員はいるか。標的に向けスクランブルをかけられるか？(注：これは 2:40.07 の 軍司令部からの通信に対応している)

UTC 2:40.30 軍司令部

スクランブル要請についてどう対処するか協議してから、そちらに告げる。

UTC 2:40.32 JAL

もう一度言ってくれ。日航 1628 より。

UTC 2:40.35 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。もう一度言う。軍の管制はそちらの背後に、断続的に(intermittent)第一標的を捕捉中。標的はそちらを追跡している。追跡しているぞ。

UTC 2:40.47 JAL

(聴解不能)

UTC 2:40.46 軍司令部

探知レーダー波のリターンはどこから来ているんだ？JAL 機の背後からか、どこなんだ？

UTC 2:40.50 アンカレッジ D15

もう一度言ってくれ。

UTC 2:40.51 軍司令部

あ～、こちらにいる仲間の管制官と話している。彼が別の装置をもってきてこの物体を見ているんだ。

UTC 2:40.54 アンカレッジ D15

OK。

UTC 2:40.55 軍司令部

OK。この件について軍のデスクに電話することにした。

UTC 2:40.57 アンカレッジ D15

OK、サンキュー。

UTC 2:40.58 軍司令部

OK。R-F。

(原注：この時間帯では交信が重なっている部分があった)

UTC 2:40.10 アンカレッジ R15 (注：同じ R15 が同時刻、同じ日航 1628 相手に別の交信をしている)

日航 1628 へ。こちらアンカレッジ。要請する。

UTC 2:40.12 JAL

どうぞ。

UTC 2:40.13 アンカレッジ R15

了解。その飛行物体を標的に軍にスクランブルをかけてもらいたいのか？

UTC 2:40.17 JAL

それは望まない。だめだ。

UTC 2:40.26 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。40 マイル離れたところにアイエルソン基地がある。そこからスクランブルをかけて JAL 機のために飛行物体をチェックさせられるが。

UTC 2:40.34 JAL

了解。

UTC 2:40.35 アンカレッジ R15 (注：ここも R15 が同時刻、同じ日航 1628 相手に別の交信をしている。2:40.10 の箇所を含めこれら 2 箇所の不審な記録は記者会見に使った交信記録からは省かれている)

日航 1628 へ。そうしてほしいか？

UTC 2:40.44 センター・トーテム (TOTEM71)

アンカレッジ・センターへ。こちらトーテム 71 だ。

こちらでもっとはつきり捕捉できるかもしれない。

UTC 2:40.48 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。そちらの音声割れている。もう一度言ってくれ。

UTC 2:40.55 JAL

もう一度言ってくれ。こちら日航 1628。

UTC 2:40.59 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。そちらの通信がよく聞こえない。JAL 機の近くに軍の基地がある。飛行物体を軍用機でチェックできるが。

UTC 2:41.07 JAL

あー（聴解不能）こちら 1628。レーダーに飛行物体は映っていない。

UTC 2:41.49 軍司令部

1,2。

UTC 2:41.51 アンカレッジ D15

了解。あいつはどこだ？ そちらではあの日航機、認識コード 1550 のそばにいるやつをまだ捕捉しているか？

UTC 2:41.56 軍司令部

OK。別の装置で見てみる。

UTC 2:41.59 アンカレッジ D15

そいつの位置を教えてくださいか？

UTC 2:42.00 軍司令部

OK、待っていてくれ。

UTC 2:42.04 JAL

アンカレッジ・センターへ。こちら日航 1628。高度 31000 フィート。トルキートナーに直行する。承認してほしい。

UTC 2:42.09 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。承認する。トルキートナーへ直行せよ。そして機長の自由裁量で下降し、高度 25000 フィートを維持せよ。

UTC 2:42.16 JAL

機長の自由裁量で高度 25000 フィート。日航 1628。

UTC 2:42.24 軍司令部

どうやら、やつは左へ位置を変えて、それからたぶん後退して背後についてるんだろう。でも今は見えない。キャッチできない。

UTC 2:42.29 アンカレッジ D15

OK。サンキュー。S-R。

UTC 2:42.31 軍司令部

R-F。

UTC 2:42.35 JAL

アンカレッジ・センターへ、こちら日航 1628。こちらからは同じ位置に目視している。

UTC 2:42.42 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。同じ位置に目視だな。

UTC 2:44.07 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。そちらにまだ飛行物体はいるか。

UTC 2:44.12 JAL

もう一度言ってくれますか。

UTC 2:44.13 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。そちらまだ飛行物体はいるか。

UTC 2:44.17 JAL

確認済み。9 時の方向。

UTC 2:44.39 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ要請する。

UTC 2:44.41 ユナイテッド 69

どうぞ。こちらユナイテッド 69。

UTC 2:44.43 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。現在日航 747 がそちらから見て 11 時の方向、101、いや、110 マイルのところにいる。日航機は飛行物体に（聴解不能）。そちらに連絡し続けるので、日航機に近づいたら、何か一緒に飛んでいるか見てほしい。

UTC 2:45.04 ユナイテッド 69

OK。探してみる。

UTC 2:45.10 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。もしできれば、日航機のそばを通るとき、その飛行物体のタイプを確定してほしい。

UTC 2:45.16 ユナイテッド 69

OK。そちらからの通信に雑音が混じっている。要するにできればその追尾している飛行物体をこちらに確定してほしいということだね。

UTC 2:45.24 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。その通りだ。

UTC 2:45.46 ユナイテッド 69

その飛行物体とユナイテッド 69 の位置関係をもう一度言ってほしい。

UTC 2:45.49 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。そちらから見て 11 時の方向、南に 100 マイルのところに日航 747 機がいる。高度は 31000 フィートだ。日航機によると 9 時の方向、同高度に飛行物体がいるということだ。

UTC 2:46.06 ユナイテッド 69

探してみるが、今はまだ何も見えない。

UTC 2:46.12 アンカレッジ R15

了解。日航機はそちらの北、まだ距離がある。そちらがよければユナイテッド機を誘導

し、日航機にもっと近づくようにして、すれ違う時互いに 5 マイル以内にいるようにする。

UTC 2:46.22 ユナイテッド 69

OK。そちらの送信機が、具合悪そうだ。しかしユナイテッド 69 に話しかけているということは分かる。

UTC 2:46.34 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。その通りだ。ユナイテッド機を誘導して日航機に近づくようにするつもりだ。日航機は相変わらず高度 31000 フィートだ。そちらには高度 29000 フィートを、そちらが了承できる限り、キープしてもらう。

UTC 2:46.46 ユナイテッド 69

いい考えだ。

UTC 2:46.48 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。高度 31000 フィートを維持せよ。

UTC 2:46.54 JAL

こちら日航 1628。(聴解不能) 31000 フィートを維持する。

UTC 2:46.59 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。ユナイテッド機をそちらに近づけて、そちらの飛行物体を確認できるかどうか見ってもらうことにする。

UTC 2:47.06 JAL

サンキュー。

UTC 2:47.09 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。航空機を見るためにレーダーの方向を 10 度左へずらしてくれ。

UTC 2:47.10 ユナイテッド 69

左だな。こちらユナイテッド 69。

UTC 2:48.11 ユナイテッド 69

もう一度言ってくれ、航空機 (聴解不能)。

UTC 2:48.13 アンカレッジ R15

ユナイテッド機へ。こちらアンカレッジ・センター。もう一度言ってくれ。

UTC 2:48.16 ユナイテッド 69

こちらユナイテッド 69。航空機の位置をもういちど教えてくれないか。

UTC 2:48.19 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。了解。日航機はそちらから見て 11 時の方向、50 マイルだ。南進している。

UTC 2:48.28 ユナイテッド 69

了解。サンキュー。

UTC 2:48.31 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。そちらの飛行物体の位置を教えてくれ。

UTC 2:48.34 JAL

現在移動している。現在およそ 10 マイル、7 ないし 8 時の方向に 10 マイルだ。

UTC 2:48.52 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。

UTC 2:49.32 ユナイテッド 69

日航機にユナイテッド 69 に向けてライトの点滅をするように頼んでくれ。

UTC 2:49.39 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。そちらの着陸用ライトを点滅してほしい。

UTC 2:49.45 JAL

今やる。こちら日航 1628。

UTC 2:49.47 ユナイテッド 69

OK。日航機を捉えた。こちらユナイテッド 69。

UTC 2:49.52 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。了解。日航機によると飛行物体は日航機の 7 ないし 8 時の方向、10 マイルのところを追尾中。

UTC 2:50.00 ユナイテッド 69

OK。今探しているところだ。

UTC 2:50.05 ユナイテッド 69

もっと日航機に近づけてくれないか。

UTC 2:50.07 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。了解。さらに 10 度左へ向かってくれ

UTC 2:50.14 ユナイテッド 69

了解。こちらユナイテッド 69。

UTC 2:50.35 ユナイテッド 69

こちらユナイテッド 69。日航機を目視で捉えた。その周囲には何も見えない。日航機の 7 ないし 8 時の方向だな。

UTC 2:50.46 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。日航機はそう言っている。

日航 1628 へ。そちらの飛行物体の現在の位置を教えてくれ。

UTC 2:50.52 JAL

今は見えなくなりつつある。たぶん 12 時の方向、ユナイテッド機より下だ。

UTC 2:51.02 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。もう一度言ってくれ。音声割れている。

UTC 2:51.06 JAL

ユナイテッド機のちょうど真ん前だ（聴解不能）。

UTC 2:51.32 ユナイテッド 69

ユナイテッド 69 からアンカレッジ・センターへ。日航機は明るい空にシルエットになって見える。その周囲に全く何も見えない。日航機の飛行機雲は見えるが、他の飛行物体はどうしても見えない。そちらでは捕捉しているのか。

UTC 2:51.49 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。補足していない。標的は最初のころちょっと捉えたが、その後はずっと、まともに追跡できていない。

UTC 2:52.03 ユナイテッド 69

了解。これから下降を始めたい。こちらユナイテッド 69。

UTC 2:52.05 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69 へ。OK。機長の自由裁量でそのままフェアバンクスへ向け下降。10000 フィートを維持せよ。フェアバンクスへ、高度計 3022。

UTC 2:52.12 ユナイテッド 69

フェアバンクスへ向け 10000 フィートに下降。ユナイテッド 69。

UTC 2:52.18 アンカレッジ R15

ユナイテッド 69、協力に感謝する。

UTC 2:52.28 アンカレッジ R15

トーテム 71 へ。アンカレッジ・センターにコンタクトせよ。11, 2。

UTC 2:52.31 センター・トーテム

ガソリンを増してあるので、そちらがよければ、さらに 5、6000 フィート急上昇してから方向転換できるが。

UTC 2:52.36 アンカレッジ R15

トーテム 71、了解。もし出撃準備ができるなら…。トーテム 71、右に方向転換して 25 …いや、右に方向転換して 270 の方向（注：真西）に向かってくれ。迎撃のためレーダー誘導する。

UTC 2:52.55 センター・トーテム

270、そちら、当方に 5、6000 フィート上昇を望んでいるということだな。

UTC 2:53.10 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。機長の自由裁量で下降し、高度 25000 フィートを維持せよ。

UTC 2:53.13 JAL

こちら日航 1628。自由裁量で下降。25000 フィートを維持。U-F-O は見えない、見えなくなっていた。

UTC 2:53.27 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。もうあの飛行物体は見えないということだな。

UTC 2:53.31 JAL

その通り。

UTC 2:53.33 アンカレッジ R15

了解。軍の飛行機 C130 を捉えた。空軍機は飛行物体を見るために上昇するつもりだ。

UTC 2:53.53 アンカレッジ R15

トーテム 71。軍用機へ。日航 747 はそちらの方向転換が終わると、2 時の方向 30 マイル、南進中で高度 31000 フィートにいる。

UTC 2:54.04 センター・トーテム

OK。今探している。捉えたと思う。

UTC 2:54.09 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。着陸灯を光らせよ。

UTC 2:54.32 センター・トーテム

トーテム 71 としては、空軍機を 24000 フィートに上昇させたい。

UTC 2:54.34 アンカレッジ R15

トーテム 71 へ。航行高度 24000 フィートに上昇し、維持せよ。

UTC 2:54.37 センター・トーテム

21000 フィートから 24000 フィートへ移る。トーテム 71。

UTC 2:55.18 アンカレッジ R15

トーテム 71 へ。JAL ジャンボジェット 747 は現在 2 時の方向 15 マイル、南進中で高度 31000 フィート。

UTC 2:55.25 センター・トーテム

いた。747 を目視できた。

UTC 2:55.27 アンカレッジ R15

トーテム 71 へ。了解。そちら 747 を目視だな。

UTC 2:55.31 センター・トーテム

(聴解不能)

UTC 2:55.35 アンカレッジ R15

トーテム 71 へ。日航機の近くに飛行物体は見えるか？

UTC 2:55.38 センター・トーテム

現在、ライトをつけて飛んでいるものはいない。

UTC 2:55.58 アンカレッジ R15

トーテム 71 へ。目視するために航路逸脱を許可する。

UTC 2:56.02 センター・トーテム

OK。こちらトーテム 71。実行する。

UTC 2:56.04 アンカレッジ R15

トーテム 71 へ。ジャンボジェット 747 とすれ違った後、自由裁量でアイルソン基地へ直行することを許可する。

UTC 2:56.10 センター・トーテム

OK。それはエルメンドルフだと思うが、了解。直行する。

UTC 2:56.13 アンカレッジ R15

トーテム 71 へ。訂正する。自由裁量でエルメンドルフへ直行せよ。

UTC 2:56.17 センター・トーテム

了解です。

UTC 2:56.22 JAL

アンカレッジ・センターへ。こちら日航 1628。今 31000 フィートから 25000 フィートへ下降する。

UTC 2:56.28 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。了解。そちらの 11 時、いや、10 時の方向、西方 5 マイルにいる航空機は軍用機 C130、高度 24000 フィートだ。

UTC 2:56.40 JAL

了解。

UTC 2:57.13 アンカレッジ R15

日航 1628 へ。アンカレッジ・センター 118,2 にコンタクトせよ。

UTC 2:57.18 JAL

8,2 さようなら。

あとがき

本論で扱った UFO 事件は発生当時には JAL 機長が遭遇した巨大 UFO ということで相当話題になりました。当時から UFO 問題に関心があった私は 1986 年 12 月 30 日の朝、朝日新聞に「UFO 見た 日航貨物機長ら体験談 アラスカ上空で先月 巨大な“宇宙母艦”50 分」という見出しの記事を見つけると、その後この事件の記事を載せた新聞や雑誌を収集しましたが、まさか 30 年以上たってからそれらが役に立つとは思いませんでした。

事件後、機長は木星を UFO と見間違えたことにされ、JAL では機長職から外され地上勤務に回されたという話が伝わり、酷いなあと感じたことでした。その後ネットでは機長が亡くなったという噂まで飛び交っていましたが、週刊新潮の 2006 年 12 月 7 日号で【特別読物「JAL ジャンボ機、UFO に遭遇！」20 年後の証言】、を読んで存命と知ったときは非常に驚きました。

この UFO 事件は JAL 機からの目視の他、機上気象レーダー、アンカレッジ航空局の地上レーダー（実はフェアバンクス近くの米軍基地のレーダーを借用）、アンカレッジの米軍のレーダーの 3 つのレーダーでも UFO を捕捉した確度の高い目撃事件として UFO に関心のあ

る人たちの間では有名でした。

本書を書くきっかけは、米国の情報公開法で機密文書開示を求める活動をしている人が米国立公文書館でこの事件に関する文書を見つけ、2018 年 9 月 21 日にネットで公開したことが挙げられます。それ以来半年の月日をかけて、そのかなり大部の文書を丹念に読み進め、木星説の発信源になった人物を突き止め、連邦航空局がいかにしてレーダー記録をゴーストとして否定していったかを追跡しました。

そして UFO 木星誤認説、レーダー映像ゴースト説のいずれも間違っていることを本書で証明できたと思います。

そもそも JAL 機と交信していた管制官も UFO のレーダー映像をゴーストと思わなかったと証言しているし、同乗していた副操縦士や機関士も UFO を一部目撃して証言していたのです。その後航空局は管制官の発言を封じ、機長以外の JAL クルーの証言は無視しました。本書によって寺内謙寿機長が受けた不名誉な仕打ちが不当であったことが判明し、機長の名誉が回復されることを切に願っています。

2019 年 4 月 12 日記

グッチ

なお、本論へのご意見、ご感想は gucci_225@yahoo.co.jp へお寄せください。

筆者プロフィール

1947 年東京に生まれる。元某大学教授。専門は人智学の創始者ルドルフ・シュタイナーの霊的世界観の研究。超常現象にも興味をもち、特に UFO に関しては UFO 関連の機密暴露運動ディスクロージャーを牽引しているスティーブン・グリアの団体 [CSETI](#) の会員となり、そのプロトコルを使った[東京 ET コンタクトグループ](#)に 2014 年秋から 2018 年末まで参加し、多くのコンタクト体験を経験した。スピリチュアル世界に関心を寄せる場合、直感を重視するあまり科学的思考や手続きがないがしろになることを警戒しつつ活動している。現在は地元のカルチャーセンターでドイツ語を教えるかたわら、シュタイナー読書会でシュタイナーの聖書講義録を読んでいる。