

羽田の青い空 第10号

羽田航空宇宙科学館推進会議 1996年3月31日

羽田の博物館をめざして！！

一ゆりかごから今日まで10年間の思い出一

高橋 暢也

羽田航空宇宙科学館推進会議運営委員

日本航空株式会社 航空機関士

羽田空港Bランウェイの一角、環状八号線沿いのランプにぼつんとジェット機が一機置かれていたのを記憶されておられる方も多いと思いますが、その機体がああDC-8型「富士号」だったので。

私も幾度か乗務したことのある、空の貴婦人と呼ばれた美しい機体が風雨にさらされ、びかびかに磨かれた気高ささえ感じられるその姿が朽ちていく様子に耐えきれなくなって、なんとかならないものかと機体の保存運動を始め、保管場所はどうか、どうしたら美しいまま、多くの方々に見ていただけるだろうか、と考えるうちに航空博物館の設立を求める運動に発展し今日に至りました。

早いもので昭和62年5月に、初めて博物館の芽のようなことを話し合ってから、もう10年が過ぎようとしています。この間にJA8001 FUJI号保存会、羽田航空宇宙科学館設立準備会、同推進会議、とどんどん大きくなり、運動組織としての形と内容を整え、初期の段階から携わっていて、当初予想もしなかった程の運動に大きく発展しました。

「博物館の設立に役立つことは何でもやろうよ」を合言葉に、いろいろな事を企画し実行してきました。この全ては事務局長による“歩み”のなかに正確に記録されておりますので、私はこの中でも特に思い出に残る幾つかを書いてみたいと思います。

講演会と研究会

私たちの運動の主旨を多くの方々を知っていただくために、色々な企画を立てて実行してきました。この会議が初めてその考えを主張し、世に存在をアピールしたのです。

講演会は平成3年2月、“新しい羽田空港を考える”と題して、大田区後援のもと大田区産業会館で、平成5年2月にも同じ題で2回目の講演会を同じ場所で開きました。多くの方々にお集まりいただき、名刺受けが一杯になるほどで、関心の深さが判りました。

また、研究会は平成3年から4年にかけて、3回会員の勉強会として行い、講師に中村義雄、三野正洋、遠藤信成の各氏を招き、それぞれの立場から博物館の理想像が語られ、出席者は深い感銘を受けました。それは、現在検討中の基本構想のなかに脈々と受け継がれているのです。

陳情

思えば10年間の思い出の中で、これほど鮮烈なことはありませんでした。結果はどうあれ、行政や企業に対して私たちの思いを丁寧に伝えることができたと思っております。

昭和62年10月、昭和63年3月に“富士号永久保存のための空港敷地使用に関する陳情書”を運輸大臣へ、昭和63年4月“JA8001号機の補



修と保存に関するお願い”を日本航空株式会社へ、平成2年1月“羽田航空宇宙科学館設立に関する陳情書”を東京都へ、同じく2月には“羽田航空宇宙科学館設立に関する陳情書”を大田区長へ、平成5年11月には大田区議会に請願書をそれぞれ提出しました。

スミソニアン航空宇宙博物館見学ツアー

総会後、懇親会の席で「憧れのスミソニアン航空宇宙博物館に行ってみたいな」と会員の誰かがつぶやいたことがその場で広がり、翌年実現しました。

平成5年5月25日から31日の7日間にわたって、北部アメリカとスミソニアン航空宇宙博物館見学ツアーと称して現地にそれぞれ集合、3日間にわたって博物館と復元収蔵施設（PAUL E・GARBER FACILITY）を十分に見学しました。

将来の運動

運動の前史と呼ぶべき時代を除いて、この8年を振り返ってみても大きな進展がありました。この会に協賛する団体や個人の方々と共に、署名や陳情、いろんな企画を実行し共に研究するようになってきました。

運動の将来は、博物館の完成であり、見る側の立場から本当に理想的な展示の実現でありましょう。

しかし、それまでの間私たちは実現に向かって様々なことを実行して行かなければなりません。例えば、息の長い署名活動や陳情であり、世間に訴える著述活動や企画の実行だと思えます。

当面の企画として、航研機の発掘・神風号の復元計画を考えております。会員の皆様と共にシャベルを持って汗を流し、神風号の機体にリベットを打ち込みたいと思っております。これからも一層のご支援ご協力をお願いして筆を置きたいと思えます。

今ここに“航空考古学が始まる”（Aviation Archelogy）

—偉大なる先人の文化遺産（航研機）が羽田に埋まっている—

蘇る！！蘇る！！“飯沼飛行士・塚越機関士の愛機 神風号”

—東京ーロンドン 都市間連絡飛行国際記録樹立—

羽田航空宇宙科学館推進会議の歩み

－ 発 足 か ら の 8 年 間 －

蛸 島 直

(羽田航空宇宙科学館推進会議事務

局長, 愛知学院大学文学部助教授)

(於半蔵門会館)

羽田航空宇宙科学館推進会議は、1988(昭和63)年に羽田航空宇宙科学館設立準備会として発足して以来、総会の開催も8回を数え、現在では顧問12名、個人会員160名、法人会員7社という大きな組織へと拡大しました。この間、運動の要ともいえる陳情・請願については、沖合展開跡地をめぐる関係各方面それぞれの立場や、展望の相違という微妙かつ重大な問題に直接かかわることであり、われわれの姿勢も慎重にならざるをえない面が多々ありました。

また構想についても既存の建造物の再利用か新設かをめぐる議論や、宇宙の比率についての議論等、運営委員会においても種々の検討事項があり、その一部はなお懸案となっています。こうした点でわれわれの道程は決して平坦なものではありません。

とはいえ、今日、8年目の歩みを経て、機関誌『羽田の青い空』の発行も第10号というひとつの節目を迎えることになりました。この機会に、推進会議の過去8年間の歩みを振り返ってみたいと思います。なお、会の歩みについては高橋運営委員の別稿があるので、ここでは年譜的な体裁を取ることになります。

■ 1988年 ■ (昭和63年)

- ・ 7月13日 「羽田航空宇宙科学館設立準備会」発足、会長に斎藤茂太が就任
- ・ 8月16日 西野大田区長と懇談
- ・ 9月21~25日 スミソニアン航空宇宙博物館訪問

■ 1989年 ■ (平成元年)

- ・ 3月6日 『飛鳥』の保存、誘致について航空宇宙技術研究所長洲所長に陳情
- ・ 3月18日 第1回総会および懇親会開催

- ・ 3月31日 『羽田の青い空』創刊号発行
- ・ 4月15日 署名運動開始
- ・ 8月12日 日本航空羽田ライン整備ビル見学会開催
- ・ 9月18日 大田区都市環境部、同企画部訪問
- ・ 9月29日 第27回航空人まつり参加。162名の署名を得る。以後毎年参加
- ・ 11月6日 全日空近藤社長と懇談
- ・ 11月13日 東京都都市計画局訪問

■ 1990年 ■ (平成2年)

- ・ 1月22日 『羽田航空宇宙科学館・構想—設立趣意書付帯資料—』完成
- ・ 1月31日 東京都知事へ陳情、1万425名の署名簿を提出
- ・ 2月14日 大田区長へ陳情、1万425名の署名簿の写しを提出
- ・ 3月14日 日本エアシステム眞島社長と懇談
- ・ 4月14日 第2回総会および懇親会開催(於航空会館)

■ 1991年 ■ (平成3年)

- ・ 1月30日 講演会(2月13日)開催に伴い、運輸省、大田区訪問
- ・ 2月13日 講演会「新しい羽田空港を考える」開催(当会主催、大田区後援、於大田区産業会館)
- ・ 4月20日 第3回総会および懇親会開催(於弘済会館)
- ・ 9月6日 第1回研究会開催、講師:中村義雄氏(航空科学振興財団常任理事)、演題:航空科学博物館設立の経過

- ・ 11月16日 と現状、於 航空科学博物館
第2回研究会開催、講師：三野正洋氏（日大生産工学部専任講師）、演題：諸外国の航空博物館、於 上智大学
- ・ 12月11日 R.E.G.デーヴィーズ氏（スミソニアン航空宇宙博物館シニア・キュレーター）との懇談会開催（於 六本木備長）
- 1992年 ■（平成4年）
- ・ 1月18日 第3回研究会開催、講師：遠藤信成氏（元地下鉄博物館館長）ほか、演題：交通博物館の歴史ほか、（於 交通博物館）
- ・ 4月18日 第4回総会（於 上智大学）および懇親会開催（於 弘済会館）
- ・ 5月 会員対象に博物館基本理念に関するアンケート調査実施
- 1993年 ■（平成5年）
- ・ 1月31日 パンフレット『羽田発大空へ』3,000部完成
- ・ 2月17日 講演会「第2回 新しい羽田空港を考える」開催（於 大田区産業会館）
- ・ 4月17日 第5回総会および懇親会開催（於 弘済会館）
- ・ 5月25~31日 スミソニアン航空宇宙博物館見学ツアー実施、参加者11名
- ・ 8月17日 斎藤会長、日本航空宇宙工業会相川副会長と懇談
- ・ 9月21日 大田区議会に請願書提出（第112号）
- ・ 10月25日 請願（第112号）を一旦取り下げ。
- ・ 11月16日 大田区議会に請願書提出（第159号）
- ・ 12月13日 日本航空宇宙工業会広報部と懇談
- 1994年 ■（平成6年）
- ・ 1月18日 東京都都市計画局訪問
- ・ 4月16日 第6回総会開催、「羽田航空宇宙科学館推進会議」に改称
- ・ 9月18日 パンフレット『大空へ 宇宙へ』2,000部完成
- ・ 9月20日 空の日祝賀会にてパンフレット配布
- ・ 9月 『羽田航空宇宙科学館計画』（A3版17頁）作成
- ・ 10月25日 『推進会議ニュース』第16号にて展示機種候補案を中間発表
- ・ 12月10日 新研究部会5部会発足、全体会議開催（於 スペースライン）
- ・ 12月12日 東京都都市計画局訪問
- 1995年 ■（平成7年）
- ・ 3月22日 平成5年11月提出の大田区議会宛請願（第159号）が審議未了となった旨通知を受ける。
- ・ 4月1日 斎藤会長、日本航空宇宙工業会航空宇宙博物館設立検討懇談会メンバーに就任
- ・ 4月8日 講演会開催、講師：横山晋太郎氏（かかみがはら航空宇宙博物館建設推進室主幹）、演題：「航空宇宙博物館の構想と建設」、（於 航空会館）
- ・ 5月16日 東大先端科学技術研究センター訪問
- ・ 7月16日 大田区まちづくりフォーラム参加（於 羽田整備地区）
- ・ 8月17~19日 NJ95エアロフォーラム参加（パシフィコ横浜）
- ・ 10月2日 運輸省航空局訪問
- ・ 12月21日 日本航空技術協会朝倉会長と懇談

以上が昨年までの記録の概要ですが、内閣総理大臣宛の陳情等を控え、運動は、今後が正念場といえましょう。待望の航空宇宙科学館の実現のため、今後とも一層のご協力をお願い申し上げます。

YS-11の思い出

和久 光男

(元三菱重工業株式会社)

定期航空路線への就航を目的として、日本が独自に開発した輸送機としては、恐らく最初にして最後の機体になるであろうYS-11も初飛行から34年目を迎え、日本の定期路線の空からその姿を消しつつあるのを思うと、この国策プロジェクトに初飛行前の試作段階から182機の生産終了、その後延々と続くプロダクト・サポートまで前後16年間にわたってYS-11と関わってきた私にとっては寂寥の感ありです。

したがって、今になってみれば私にとってYS-11とは遺跡発掘のようなもので、どこを掘っても思い出のかけらが現れてきます。そこで、今回は私の担当した仕事で一番長かったカスタマー・サポート業務の体験について、その断片を思い出して見ることにします。

カスタマー・サービスとは、いわばその製品の最終工程に加えるべき作業である。特に航空機のような高度のシステム製品の場合は、単にこれをカスタマーに引き渡すだけでは済まされない。そこで、製品を通してメーカーとカスタマーとの接点に登場するのがこの仕事であり、カスタマー・トレーニング、補用品の補給、技術情報の提供（マニュアル発行を含む）及びフィールド・サービス（技術駐在員のサービス）に大別される業務があり、両者の間の潤滑油のような役割を果たす。

YS-11プロジェクトでは、設計/試験、製造/品管その他、種々の分野で当時の日本航空工業界が初めて経験する問題が多かったが、外国ユーザーに対するカスタマー・サービスもそのひとつであった。なにしろ、日本は航空機のプロダクト・サポートに関しては、YS-11時代を除いて、いつもその受益者側であり、提供者側になったことがなかった。もっとも、現在も再び元に戻ってしまったことだが、JALやANAに出掛けて行き、航空機のプ



全日空塗装でオリンピック聖火輸送を行った2号機

ロダクト・サポート・サービスとはどんなことをするのか、実態を観察したり、日航製（NAMC）にすでに駐在していたロールスロイス駐在員から聞いたりと、いま思えばなかなか精力的に活動したと思っている。

なにしろ、我々にとって目に入るもの、聞くもの、皆新しいことばかりであり、私にとっても毎日の仕事に非常に興味と、張りを感じていた時であった。昭和38年8月、念願の航空局の型式証明（T/C）を取得、将来のカスタマー・サービス体勢を構築すべく、まずユーザー・トレーニングを受け持つため、それまで試作機の飛行試験及び整備に関わっていた私たちの一部の者がインストラクター要員に編成替えされて、トレーニング講座の準備にとりかかった。

最初の仕事は、国内エアライン各社のYS基幹要員となられる整備士、パイロットの方々、それに航空局検査官と飛行検査課の整備担当の方々を対象とする座学講座であった。私たち教官は、辛うじて2年間にわたり、試作2機の飛行試験と整備に携わり、実機については広く知っている立場にあったが、人前で講義をするのは初めてであり、心細い限りであった。何しろ教官要員は初め4人しかおらず、



神父によるお払いの儀式、ドアの文字に注目

機体の全システムを分担して整備員コースとパイロットのシステム・ハンドリング・コースに分けて開講したが、教官といってもまだトレーニング・センターがなかったため、日航製の独身寮の控室でカスタマー・トレーニングをスタートしたのである。

あの頃を振り返ってみると、白墨粉の下で一日中教室に立ち続けて、自分の机にもどるとぐったいりしていたことを思い出す。それでも、翌日の講座のために技術部担当部員へ質問や資料要求、実機確認等の一夜漬け予習をせねばならず、日本の高度成長期のサラリーマン精神を遺憾なく発揮した。もっとも、これはプロジェクトの立ち上がり期であった日航製の各部門とも、似たような事態であった。

特に技術部門はT/Cを取得したとはいえ、改修に次ぐ改修と、それらの確認試験や解析、それにFAAのT/C取得への準備と超多忙な状態であった。しかし、これらの開発作業で鍛えられた若い技術者は、日航製解散後、航空工業界のみならず、エアラインやNASDA等へ再出発の道を歩み、それぞれ立派な業績を残しつつある。

そのころ、世間では東京オリンピックの聖火リレーが注目のイベントであり、タイムリーにもYS-11がその一翼を担うことになり、2号機を使い全日空のマーキングも鮮やかに、沖縄から本土の搬送地まで聖火空輸の使命を果たして、商業機としてのスタートを切ったのである。

さて、我々新米インストラクターも、時には生徒のベテラン整備士から“もっと自信を持って言った方がよいですよ”と励まされたり、“そんなことは言わない方がよいですよ”などとアドバイスされながら一人前に近づいた頃、フィリピンで設立間もない航空会社 Filipinas Orient Airways (FOA) へ12号機が輸出されることになった。

初めての海外カスタマーであり、その要員のトレーニングと安全運行への支援、即ちカスタマー・サービス体勢が今後の海外市場におけるYS-11の販売に影響するところ甚だ大であるとのことで、社内でもにわかにはサービス部門が脚光を浴びてきたのである。

そこで、日本へ領収にきたFOAのパイロット、整備員及びフィリピン航空局の検査官に対するトレーニングがすむと、今度は私がフィールド・サービスの責任者としてFOAの本拠地マニラへ駐在しなければならなくなった。しかし、かねがねFOAはエアライン・ビジネスには素人のオーナーが経営している新興会社であり、整備施設・環境共に劣悪であるとの情報が流れていた。私は今後の仕事への不安と、初めての異国への興味が交錯した気持ちでYS空輸機に便乗し、実機訓練を兼ねながらマニラへ乗り込んだ。行ってみると、整備場の設備機材および環境は聞きしにまさる程劣悪であり、整備部門の人員にも、質量共に不安要素が一杯であった。

機体の方もS/N 12では初期故障も出尽くしてはいない上、国産新規開発のまだ信頼性の低い航法レーダーを装備していたので、その保守にも機器メーカーの技術者を呼び寄せるなどして、大変苦勞した。なにしろ、FOA向けの機体の昇降口ドアには「PRESSURIZED」と「RADAR EQUIPPED」の文字が大書してあるので、ことさら気を配らざるを得ない。中古のDC-3から新車のYSに乗り換えたので、特にこの点をパッセンジャー・アピールするFOA側の気持ちも分かる。

当時、丁度フィリピンは大統領選挙直後であり、対日戦の英雄として脚光を浴びて当選したマルコス



人気絶頂のイメルダ大統領夫人による INAUGURATION

氏には絶大な人気があった。そんな中で、FOAは今では悪女の典型のように言われているマルコス夫人を招いて、華やかに初号機の INAUGURATION を行った。その後の、マルコス大統領の末路を思うと、時代の変化に驚かされる。私はFOAから一度帰国したが、空調系統およびラダー・ガストロックの強度不足による不具合改修等のためすく呼び戻されて、結局1年4ヶ月位駐在したことになる。その間、何時も大きな事故が起きないようにとハラハラして

いたが、幸いにもラダー・ガストロックの折損と、過熱によるエンジン交換が何度か起きたくらいであった。しかし、暑い国での運航なので、空調系統の冷房不良に悩まされ続けた。

また、YS-11の路線投入に先立って行うルート・チェック飛行やパイロットの慣熟飛行に同乗した折りに、かつて、この下は大きな犠牲を払った激戦場であったのかと、感慨深く機上から眺めた平穏な島と美しい海の印象を忘れることが出来ない。

ルート・チェック飛行には、その後、私が駐在した南米の航空会社でも度々同乗したが、ペルーのアンデスの山峰、ブラジルのアマゾンの流れ、アルゼンチンのパンパとそれぞれの国の特色ある風景を満喫されてくれる楽しい一時であった。それに、下界の風景はYS-11位の性能の機体から眺めるのが、最適であったと思っている。

あれから30年以上になるのに、日本の航空工業界にはカスタマー・サービスの出番がないのは寂しい限りである。 (わく みつお)

世界の航空博物館を訪ねて (6)

オーストラリアにある熱田エンジン

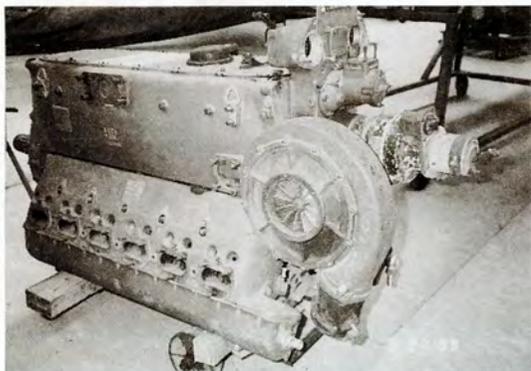
佐野 開作

株式会社日本航空文化事業センター

16, バルティー・ベンジェンス等でなかなか珍しい機体も含まれている。

オーストラリアはシドニーから南西約60KMに「THE CAMDEN MUSEUM OF AVIATION」なる、なかなかユニークな航空博物館がある。Mr. HAROLD THOMASと息子さん、奥さんにより、所有、維持、運営されていて開館は日曜祝祭日のみである。倉庫然とした建物に、所せましと飛行機エンジン部品模型等興味あるものがつまっている。機種的にはお国柄、英国系およびそのライセンス生産機が多い。アプロ・アンソン、D. Hシーベノム、プリストル・ポーファイター、フェアリー・ガネット、コモンウェルズCA

私は1989年に訪れる機会があり、その折ハロルド(オーストラリアでは気心知れるとすぐファースト・ネーム呼びとなる)に興味あるものとしてKAWASAKIハー40エンジンを示された。南太平洋の島から運ばれてスクラップにされるところを引き取ったもので、当時はグリースでカバーされ新品だったそうである。見せられた瞬間、これは川崎製ではなく愛知航空機製ではないかとの感じを持った。



理由として色は赤茶色（京のべんがらの）であり、日本海軍機のアンダーコーティング・カラーとして他で見た覚えがある。またよく見ると、本体側面に A I T I と鋳込まれていて A 1 T 1 とも読めるしアイティとも読める。ハロルドにその疑問を述べたところ、何分ハー40と信じ表示にもその旨記しており、是非調べてくれといわれて別れた。

戦時中、当時の同盟国ドイツからダイムラーベンツ DB 601 A を、日本陸軍は川崎に、海軍は愛知に生産させ、ライセンス料はそれぞれ別々に支払われ、ヒトラーを喜ばせたとの話は皆様ご存じの通りである。

さて私はエンジンの専門家でもなし、持ち合わせの資料で識別できるものとしてなく、その写真を昔彗星を整備した人、また川崎のD先生に見ていただき補機のあたりが違うようであるとのご指摘を受けることが出来たが、断定するまでには至らなかった。靖国神社遊就館の彗星を思い出し、再訪してみたらエンジン同位置に A I T I の文字を見つけ、熱田エンジンの確信が持てるようになってきた。結局、現在は自動車製造を行っている愛知機械工業の渡辺氏

（愛知時計同航空機工業時代の資料を熱心に追求しておられる）と連絡がとれ、熱田エンジンと結論することができ、以後「取扱説明書」もハロルドの所に送られていて、いずれ南半球で同エンジンの爆音をきくことができることであろう。

以上、単なるエンジン識別に私が手間どった話だが、羽田に航空宇宙博物館実現を夢見る私としてはこの件で次のような思いを抱いている。

- 1) 戦前戦中の我が国航空関係の機材記録は、残念ながら消失したものが多く、まだまだ国内外に散在してる可能性がありうる。
- 2) 我が国を代表する航空宇宙科学館として、日本の航空に関する資（史）料の充実を計り、内外に信頼のある情報を提供し得る機能を是非備えるべきである。
- 3) トーマス一家は、現在 D. H モスキートの復元作業中である。航空機およびエンジンの復元をなし、次の世代へとわずかなボランティアと営々努力を続けられていて、その情熱と意欲には深く敬意の念をいただくものである。我等が科学博物館実現の折りには、かかる海外博物館との協力体勢を整えたいものである。（さの かいさく）



編集・発行 羽田航空宇宙科学館推進会議

編集担当 佐野 開作・藤原 洋

〒464 名古屋市千種区田代町瓶入 22-105-102 嶋島方

TEL(FAX) 052-781-0928