

# 羽田の青い空 第6号(2巻2号)

— 羽田航空宇宙科学館設立準備会会報 —

NEWSLETTER OF THE STEERING COMMITTEE FOR HANEDA AIR AND SPACE MUSEUM

## 講演会「新しい羽田空港を考える」開催さる

幸尾 治朗

講演会実行委員長、東海大学教授

平成3年2月13日(水)午後6時から、2時間間にわたって行われた本講演会は、われわれ羽田航空宇宙科学館設立準備会が意図するところを初めて公にした記念すべきイベントとなった。

齋藤会長につづいて、西野大田区長の挨拶に始まり、間瀬空港整備計画室長による運輸省の羽田空港拡張計画、佐藤助役による大田区の空港跡地利用計画における航空宇宙科学館構想が打ち出された。休憩の後、八重野実行委員の編集による世界の航空博物館のスライド紹介、齋

藤会長による航空漫談の中での博物館構想の紹介がつづき、終わりは西岡博物館長が博物館設立のフィロソフィを解説し、楽しく締めくくられた。本講演会の開催にあたって全面的に協力、支援をいただいた各位を始め、講師の方々、終わりまで席を立つこともなく清聴いただいた二百余名の参加者の方々に心から謝意を表したい。

最後に、本講演会の実施について、実行委員のメンバーの惜しみない努力があったことを付記しておきたい。

## 講演会「新しい羽田空港を考える」開催要項

「これからの空港整備計画」

「大田区の空港跡地利用計画」

「大空の旅－羽田航空宇宙科学館の夢－」

「博物館を考える」

映像：「世界の航空博物館」

司会

間瀬孝一（運輸省東京国際空港整備計画室長）

佐藤正治（大田区助役）

齋藤茂太（日本旅行作家協会会長、羽田航空宇宙科学館設立準備会会長）

西岡秀雄（大田区立郷土博物館長、羽田航空宇宙科学館設立準備会監事）

羽田航空宇宙科学館設立準備会制作

中村浩美（放送キャスター、羽田航空宇宙科学館設立準備会運営委員）

主催：羽田航空宇宙科学館設立準備会

後援：大田区

共催：〔社〕大森倶楽部

東京商工会議所大田支部

期日：平成3年2月13日(水)午後6時～8時

会場：大田区産業会館講堂

## 大空の旅 — 羽田航空宇宙科学館の夢 —

齋藤 茂太

日本で初めての本格的な航空輸送は、日本航空輸送株式会社が、昭和4年（1926年）に始めたのですが、この会社のマークが天女でした。天女がスーッと飛んでいく図柄が素晴らしかったんですが、まもなくそれが他のマークにかわりました。やはり日本人というのは、天女のようなものに憧れまして、これが1つの象徴であろうと思われまます。

さて、私の話に入る前に、この会場にいらっしゃいます専門家をご紹介します。平木國夫先生、みなさんおもちの大田区の資料の裏面に昔の羽田の写真にも平木國夫氏提供と書いてあります。飛行機の作家で有名な方で、日本の古いパイロットの歴史などを研究なさって、しかも『羽田空港の歴史』という著書もおありです。もうひとかた及位野衣さん。NHKのドラマで「雲のじゅうたん」ってのがございましたでしょ。実はその原作のモデルが及位さんですが、女性ですからお年は申しません。まさか18歳とは申しませんけれど。（笑い）。何年か前に褒章をおもらいになった。

及位さんは日本で最初のスチュワーデス、当時はスチュワーデスとはいわないでエア・ガールといったんです。小さな複葉の旅客機に乗務されまして、そのうちに自分でどうしても操縦したいということで一念発起されて、とうとうパイロットになられた。現在は婦人航空協会という女性のパイロットの団体の会長をなさっている。あの年でという叱られるけれど、あの若さで、まだ現役として、あちこちの空を飛んでいらっしゃる。われわれのメンバーには、このような素晴らしい方々がたくさんいらっしゃる。

さて、先ほどご覧になった映像に見ます博物館の数々、あれが、世界の博物館のレベルなんです。あのレベルに到達するのは難しいけれども、とにかく容れ物、建物がないとだめなんですよ。とくに日本は雨が多くて湿気が高い。それから海岸ですと潮風で金属がやられてしまう。とにかく屋根の下に飛行機を入れてやりたい。映像で一流の博物館がずらっと出ましたけれども、もっともっと、いろんなところにたくさんある。ドイツのフランクフルトの空港の博物館。ロビーの天井から飛行機がぶら下がっていますし、シドニーにも、ブリスベンにも博物館がありますし。もっとおどろいたのはスイス。チューリッヒの空港のすぐ下が鉄道の駅になっている。空港のレベルから鉄道まで降りるあいだにロビーがあって、たくさんのお店が出てまして、そんなところに飛行機がひょっと置かれている。しかもちゃんとした専門的な説明までついている。まあ、どこに行ってもそうなんですよ。

彼らがいかに古いものを大事にとってあるのか、1つの証拠を申し上げますと、リンドバーグの大西洋無着陸単独飛行は昭和2年（1927年）でしたが、昭和4年にかの有名なツェッペリン飛行船がドイツからシベリアを通過して日本にやってきた。これは世界一周飛行の途中ですが、霞ヶ浦に着陸したわけです。着陸前に東京上空を通りまして、銀座あたりから横浜に向かい、横浜からUターンをしましたが、私は新宿の駅前で見たんです。中学生のときでした。

このツェッペリンの本拠地は、ドイツとスイスの国境のボーデン湖という湖の辺りでして、そこで飛行船を造ったわけです。そこにツェッペリン博物館というのがありまして、ツェッ

ペリンに関するものが全部集めてある。ドイツのツェッペリンに関するものがあるのはあたりまえですが、なんと本当に驚いたのは、日本に来たときにツェッペリンのスタッフを歓迎するツェッペリン歓迎会が帝国ホテルで行われたのですが、帝国ホテルの当夜の歓迎晩餐会のメニューが飾ってある。驚きました。これは、富士山の上をツェッペリンが飛んでいるような図柄でした。まあ、とにかくドイツは今度の大戦で国土が戦場になってるんですよ。日本も爆撃を受けましたが、向こうは地上戦の戦場になってるんですね。そういう国でちゃんと保存されている。すごいことではないでしょうか。

さて、私の御年。5歳か6歳のころ、はじめて飛行機というものに乗せてもらったんです。ただし、空には上がりませんでした。それは上野の不忍池に水上飛行機が浮かんでまして、プロペラを回しまして、おそらくお金をとって乗せたんでしょ。不忍池を滑走ではなく滑水しまして、そのときにプロペラの強烈な爆音と、プロペラの風をまともに受けましたことを覚えております。

もう少し大きくなりまして初めて空を飛んだのが、中学の2年生か3年生のころだったと思います。昭和5、6年ごろですか。先ほど述べたように昭和4年に本格的な定期航空が始まりまして、日本航空輸送株式会社という半官半民の会社が、当時の最新鋭の旅客機を外国から買ってきたわけです。フォッカー・スーパーユニバーサルという旅客機を6機ばかりで本格的な定期航空が始まったわけです。同時にフォッカーの3発の旅客機も買ってきました。まあ、いちばん私どもが懐かしいのは、フォッカー・スーパーユニバーサルでして、単発で420馬力でした。6人乗りで、パイロットと機関士も乗っていて、残念なことにスチュワーデスが乗ってないんです。もっと残念なことは、私はおしっこが近いんですが、トイレがありませんでした。トイレは客室の一番後ろの方におまる（携帯式便器）がおいてあってそこでするようにしている。（笑い）。

その旅客機がどこから飛んだかっていいます

と立川です。まだ羽田はできておりません。昔は立川の飛行場を「東京飛行場」と称して半分は陸軍、半分は民間が使ってました。あそこから定期航空が東京、大阪、福岡を結んで始まったわけです。これは、おふくろが自分で乗りたかったと思うんですが、僕はだしに使われて飛んだんです。当時のあの日本航空輸送株式会社の時刻表と案内書をもっているんですが、それを読むと、「東海道五十三次をひとまたぎ、霊峰富士を下に見て、居ながらにして箱根や大井川を越え」という文章で、実に愉快的な案内書です。まあとにかく昭和4年ごろは、東京、大阪が特急で12時間かかる。それが、飛行機は2時間20分ですよ。当時としては、わりに速かったと思います。世界最新鋭ですから、まあ素晴らしいことです。そして肝心の運賃ですけども、東京・大阪が30円。大阪から福岡まで35円くらいですか。30円というとピンとこないかも知れませんが、当時の大学出の初任給が60円ですから、今から考えてもいいお値段で、また当時の鉄道旅客運賃は、新橋・大阪間の普通列車が6円5銭でした。

わが齋藤家には、わりと新しもの好きのような血が流れているようでして、今は新婚旅行で飛行機に乗るなんてのはあたりまえですけど、昭和8年に私のおじが結婚したんですが、その時行きは汽車で、京都、大阪回りまで新婚旅行しまして、帰りに何と飛行機に乗ってるんですよ。大阪から東京まで。おもしろいことに、当時の定期航空のサービスってのは今とわりに似てるんですね。お客さんは東京駅や新宿あたりから立川まで何と自家用車で送っていく。バスじゃないんですよ。車で送ってくれてる。それから、「飛行場には出発20分前までにおいで下さい」と書いてある。これは今と同じなんです。

私は今は老化対策の1つとして、鉄道唱歌を覚えようと思っています。これが実に愉快でして、明治30年頃の鉄道唱歌。そのころの歴史がわかるんですね。九州は今は福岡がいちばんの大都会です。その頃は、熊本ってのが九州一の大都会と書いてある。そういう歴史が非常に

おもしろい。

「汽笛一声新橋を早やわが汽車は離れたり」  
なんていうところは皆さんおわかりでしょうけれど、この大田区あたりも出てるんですよ。「窓より近く品川の、台場も見えて波白く…」、  
「梅に名をえし大森を、過ぐれば早も川崎の…」と。それから、東海道。「思えば夢が時の間に、東海道をひとまたぎ。神戸の宿に身を置くと、人に翼の…」、何だっけ？、「汽車の恩」だ。(笑い)。僕は、「航空唱歌」ってのをつくってやろうと思って、これから始めますけれども、2、30年かかるかもしれませんが、「東海道をひと飛びに神戸、大阪の宿に身を置くと、人に翼の飛行機の恩」なんて、やってやろうと思うんですけど、その時は発表会いたします。

そんなことで昭和6年(1931年)に羽田飛行場ができて、これが日本で最初の本格的なエアポート。それまでの飛行場は単なる草原で、立川の飛行場なんかは全部草原でございました。羽田には日本で最初にコンクリートの滑走路ができた。素晴らしい近代的なものができた。最初は、たしか300m。のちに滑走路が延長されて、たしか600mぐらいになった。小さな飛行場で、まあ、私は、日曜日、休みになると羽田へ参りまして。今のJR蒲田駅からバスに乗って…。バスに乗るともう総毛だってくるんですね。体からどンドン汗が出てくるし、動悸はするし、こういうのを自律神経失調症っていう。降りたくなる。自律神経の調子が乱れてくるってのは感動なんですね。だんだん羽田に近くなってくると、おしっこが出そうになる。(笑い)。それほど感動したんですね。そして滑走路がある。そこに日本航空輸送の格納庫が2つありまして、その中に例のフォッカー・スーパーユニバーサルが納まっている。裏口から入っても誰もいない。ガラーンとして飛行機がポツとある。そこに入って行って、僕がフォッカー・スーパーユニバーサルにさわっても誰も文句いわない。叱りもしない。まあ、いい時代でございました。

そして、エプロンでスーパー・ユニバーサルがエンジンをかける。ブルルルッとかけると、

それが今でいう羽田のB滑走路のはじっこあたりだと思いますが、そこに沼がありまして、いっぱい白鷺がいました。それが、エンジンの音に驚いてパーッと飛び立つ。実にのどかで…、春は春霞みがたなびく…、そういう羽田でございました。

今羽田空港に消防署がある。たぶんそのあたりでないかと思いますが、日本最初の空港ターミナルビルができました。それまではターミナルビルなんていう観念はないんですね。円形のビルで、総ガラス張りで本当に近代的なものでした。しかし、狭かったですよ。せいぜい10人か15人お客さんが座るといっぱいになる。すぐ隣には喫茶店があって、エプロンかけたおばさんがいました。テーブルは3つか4つぐらいしかなくて、おばさんとしまいに顔見知りになって、そこで絵ハガキを買ったりしました。帰りの電車賃しかなくなると、「あーいいよ、この次でいいよ」っておばさんからコーヒー代借りちゃったり、まあそういう時代を過ごしておりました。えー、あんまり昔のことをしゃべるのは老化現象が進行した証拠であるとよくいわれますが…。(笑い)。

今度の羽田の航空宇宙科学館の構想ですが、皆さんいわれましたが、まず、何故羽田なのかという、羽田の歴史。これは日本の民間航空の歴史そのものでございまして、しかも昭和6年に今の羽田空港ができる前に、羽田海岸に飛行場があったんですね。昔の飛行場ってのは海岸の砂地のところから離陸したんですね。千葉の海岸あたりにもずいぶん民間の飛行学校があって海岸の砂地から離着陸できた。昔の羽田もそうだったんです。飛行場とはいえないけれども、ちょっと遠浅の海岸っていったところで飛行機が飛んでいた。そういう歴史がある。とにかく日本の民間の航空は羽田空港ができる前にすでに羽田海岸にあったんですね。それから何ととっても交通がいい。これほど交通の便がいい所はありません。とにかく親子連れで、恋人同士が仲良く楽しく行ってみましょうという。私も、これから博物館が完成したら、かつての恋人がまだ4、5人生きていますけど、私の最

初の恋人が今、74か5歳かな、(笑い)その彼女を連れて、ま、手をつないで行こうと思ってますけど、そういう場所にしたい。そして、さっきいろいろなマスタープランが紹介されましたけれど、とにかく博物館というのは立地条件が良くなければいけない。環境が良くないといけない。

南米のチリでしたか、空港にやはり博物館がありまして、その一帯をアエロパル、つまりエアパーク、航空公園っていうんですか、芝生があって花が咲き乱れていて、そこに古い飛行機が置いてある。もちろん日本の場合湿度の関係で屋根が必要ですけど、とにかく花が咲き乱れていて、芝生があって緑があって、そういう素晴らしい公園、あるいは、森林があってその中にポッと博物館があると、どんなに素晴らしいことか。だから、博物館というのは楽しい場所じゃなくちゃいけない。まあアメリカあたりのちょっとした都市は、飛行場が3つくらいなくちゃいけないんですが。国際空港があるかと思うと、自家用の軽飛行機の飛行場がある。アメリカのサンディエゴにある自家用機の飛行場は600機ぐらいずっと、みんな自家用機なんです。サラリーマンが会社が終わるとやってきて空を飛んで楽しむ。そういうところに行くもう1つの楽しみは、食べ物なんです。あそこの空港にいくとうまいステーキが食べられる。とってもいいレストランがある。そういう雰囲気があるんです。

まず日本では、博物館っていいますと、お固くてネクタイでも絞めなきゃいけないというイメージがあります。しかし、博物館は楽しい場所ではなくてはいけない。航空博物館で、目の前に飛行機が上がっていくのを見ながらレストランでおいしい食事をする。航空博物館の構想はいろいろあるけれども、やはり空港にないと楽しみがない。そういう場所で、実際に子供たちも大人も飛行機に乗って、あるいはシュミレーターを置いて、自分の手足で操縦を体験してみる。

歴史についても、人類の空への期待、夢をた

どってみたい。日本では江戸時代に空を飛ばうとした人が結構いるんです。彼らが作ろうとした飛行機を復元して展示してもいい。

ところで、何でもこういう博物館設立運動を始めたかと申しますと、さっきもお話しがありましたように世界の多くの国が航空博物館をもっているなかで、一応日本も世界の国々のレベルに達する。これが1つの国際化だと思うんですよ。向こうにあってこっちにないってのはおかしな話で、私の飛行機関係の知り合いが日本に来ると、まさきに博物館はどこにありますかと、こう聞かれる。こっちもスイスならスイスに行くと、スイスの航空事情を知るためにまさきに博物館に行きます。さっき映像に出ましたルツェルンの博物館に行くと、スイス航空が使っていた飛行機が全部とってある。それが非常に貧乏な国ならともかく、世界の金持ちといわれる日本で博物館がないのは本当に恥ずかしい。そういう博物館をもっているのは金持ちの国だけかということ、けっしてそういう訳じゃない。経済的に豊かな国ではなくても、古いものを大事にする。もちろん韓国や台湾にもあります。東南アジアでもタイのバンコクにもありますし、南米、その他、さきほど北京の紹介がありました。ソ連もすごいです。世界中とにかくどこに行ってもある。

やはり、飛行機というのは単なるメカ、機械じゃなくて人間の心が通っている。そしてみんな芸術だと思います。そういったものを大事にしていく。世界のレベルに達して、何とか我々も劣等感を解消したい。

それには地元の方のお力添えがなければできないことです。とにかく皆さん、ひとつお声をかけていただいて、プッシュしていただきたい。これが私の最大の望みでございます。私もあと何年か後には必ずあの世に行きますけれども、しかし、博物館ができるまでは私は死ねませんですね。みなさんのお力添えで、なんとか私が1年も2年でも長生きできるよう、よろしく願い申しあげます。どうも有り難うございました。(拍手)。

## 博物館を考える

西岡 秀雄

私は太平洋戦争の前に慶應大学の文学部で歴史を勉強しておりました。とくに考古学が好きで、休みがあるといつも静岡県の登呂の遺跡なんかをほじくっていたわけです。やがて卒業。すぐ徴兵検査があって、徴兵官が中佐の方でしたね、「お前の専攻はなんだ？」っておっしゃるんで、「考古学」と答えたら、小泉総長の印が押してある卒業証書に、文学部史学科卒業と書いてあるのにですよ、「考古学」を「航空学」と聞き間違えられて、私は所沢の陸軍飛行学校に入れられちゃった。（笑い）。

私も飛行機で落ちちるのいやですから、一生懸命勉強して、すぐ見習士官になった。日中戦争中でしたけど、軽爆撃機に乗ってる時でしたね。きれいな飛行場じゃないもんですから車輪が泥だらけになっちゃうんですよ。それを洗うのに、揚子江の水面すれすれに降りてきて、車輪を水面にピシッとやればきれいになるだろうっていうんで、やってみたらきれいになりました。でも2度とやりませんでした。やりそこなえば危ないですからね。つんのめったらそれっきりですから。また、南京の飛行場で飛び上がったらか何か調子が悪いんですよ。ぜんぜん力が出ない。で、すぐ降りてきて調べたら飛行機の燃料に間違えて自動車の燃料入れられちゃったんですよ。前の古い燃料が少し残ってたから良かったものの、あれもちょっと怖かったです。

その後、仏領印度支那で双発機で飛んでいたとき、片方のエンジンが…、エンジンは速く回してプロペラの方は少し遅く回転させたいためにプラネタリーギア（遊星歯車）が入っているんですが、その歯車がかけたばかりにふっとんじやって油が出ちゃうし、まったく片発になっちゃった。そのままにしておくも飛行機の機

首がまわっちゃいますから、足で一生懸命方向舵をつっぱりながら、片発で何とかして飛行場探して降りなきゃならない。当時は約束でフランス領の飛行場には日本の飛行機は降りてはいけないことになってた。けども、どうにも他へいけなくなっちゃってフランスの飛行場に降りちゃったことがあるんです。これはむこうの人も見てくれればわかるとおり、片っぱのエンジンがすっとんじやっていたので問題にはならなかった。ただ、どこへ落ちちゃったのかわからない。町の上を飛んでたから、私はそれがとっても心配だったんですが、うまいこと学校の大きな庭にさざってしまって、無事だったんですが。

やがて太平洋戦争が始まると、昭和16年12月8日未明、隼の922部隊が、サイゴンの飛行場から、シンガポールを爆撃するというようなことになる。そのうち戦争やっているうち、ある戦闘でアメリカの弾丸がこっちからこっちへぬけましてね。けども弾丸の方がどういうわけか滑っちゃいまして腹膜のぎりぎりを通って出ちゃったわけです。痛いと思ったときにはもう済んじゃってるわけですから助かっちゃいまして、こうやって生きてるわけなんです。（笑い）。そんなことが飛行機に関係したって言えば関係したわけです。

今回の航空宇宙科学館設立運動に関係いたしましたのは、1983年、大田区で大田区長期計画というものを作りあげて、その審議会の会長を頼まれてからです。その報告書のなかで、「日進月歩の科学や産業の分野にも理解を深めることのできる施設として大規模文化施設や自然公園、動植物園、科学館などの誘致整備が望ましい」というようなことを書いたのが、私として

の最初の科学館との出会いになるかと思います。

そして、それから5年後に平木さんがおいでになって、やろうじゃないかという話に賛同しました。翌年の1988年に私はサンケイ新聞に、いろんな国が立派な航空科学館をもって日本にないのは残念だということを書いたんです。そういうことをしているうちに今日のような講演会になったんです。本当にこういう航空科学館があつていいと思うんです。

博物館法という法律がございます。国立の航空科学館となるのか、それともまた、財団法人や社団法人でやっていくのか、そういう具体的なことはまだなにも決まってないのです。私は今、大田区立郷土博物館長をやっていますが、いろんな博物館のことを見ておきますと、一番いけないのは先に建物ができちゃってね。そしてあとから中身がくっついてくるという所が、ずいぶんあります。これは反対でございましてね。お役所仕事っていうのは、どうしても先に建物がある。そのあとに、なにかひとりて出てくるだろうという発想になっちゃう。そうじゃなくて先に研究会や討論会をこうやって充分にまず考えておいて、そのあげくにじゃあこういう建物が一番似つかわしんではないかというのが本当はいいんですね。そうするのが博物館をつくる前提だと思ひます。

今日も映像で、世界各国のいろんな航空博物館を拝見したわけですが、放っておけば、いろいろな古い飛行機やエンジンなどが並んでくると思ひます。私はせつかく日本がつくる新しい博物館としては、青少年に、人間というものがどんなに空を飛ぶということに憧れてきたのか、ということがわかるような施設もぜひ必要だと思ひます。お手元にいつている青いパンフレット「構想」の4ページのところに、映像関係としてテーマ別になっているなかに「人間の飛ぶことへの憧れ」というタイトルが入っております。ただお題目でなくて、本気で、どうなっていくか、いつごろから資料があるのかを今からきちんとしてゆく必要があるんですよ。

その例といたしまして、1957年に私がまだ助

教授で、大学で人文地理学という雑学を講義しておったときのことをお話しします。私の書いたテキストの中に SWAN MAIDEN TYPE MYTH、日本語でいうと白鳥処女型伝説、日本では羽衣伝説というのが一番簡単なんです。その羽衣伝説が世界中にどれだけあるかわかるように表にしたことがあるんです。そうすると羽衣伝説がある所が全部で118カ所。今だったらもっと集まるかと思ひます。そのうち日本は北海道まで含めまして、当然アイヌの伝説まで入れて、80カ所です。

そうすると、日本はこういった表の中で3分の2ぐらい、いろんなものをもっている。羽衣伝説ってご存じのように、必ず男がいて、そして鳥かあるいは天女を手に入れて、そして結婚します。その子供ができるかできないか。できたとしたら何人できたか、結末はどうなったかというように分類して表にします。女性、男性、結合、子供の数、結末、摘要と項目をつくって、世界各国、日本を含めて調べていきます。日本では、大きく分けると、「近江風土記」、「丹後風土記」、「常陸風土記」にてでくるものなど、いろいろの形があるんです。おもしろいのは大分でした。天人と源五平という男の人が結婚して子供が1人できます。最後はお母さんは子供だけつれて天に上がっていっちゃう。びっくりして、あとから源五平は追っかけていく。ところが、行かないうちに蹴落とされて落っこっちゃうとか、結末は場所によって実に勝手なことってのがおもしろい。こういうのを表にしますと日本の中でそういう伝説がどう流れていったか、そこまでわかりますね。それでいろんな国の、ヨーロッパなんかも含めて全部地図化します。今度は人類学の問題になるんですが、頭の寸法を計りましていろんな係数とるわけですが、そうすると少なくとももう新石器時代には、地球上にこういう羽衣伝説が広がっていたというのが、間違いなくわかるわけですね。

そういうのを引き続いて、次にはたとえばメソポタミア、現在戦争やってる場所ですが、あそこにはパズツというおっかない神様がいます。舌をだして羽がちゃんとはえてる。その

現物は幸いなことに、今、フランスの博物館にもってっちゃってますから、戦火から助かったと思うんですが。それからギリシャにいけばペガサスがあります。馬に羽がはえてるでしょ。中国でも天馬が出てきますね。そうやって羽のはえているものだけでも時代順にずっと並べますと、また、いろんなおもしろいものがでてきます。さらに日本では「猿飛佐助」だとかもでてきます。そういう博物館が必要なんですね。とかく飛行機の博物館っていうと、理工学の面だけが強くでてきますから。ソフトの面も取っくみますと、かなりおもしろいんじゃないかと思えますね。

だからアメリカインディアンだって、人類学的に言えば、新生児のお尻に青い斑点がでるんです。アイヌはでないんですよ。皆さんのご先祖でアイヌの血が入ってらっしゃる方は子供のとき薄かったはずです。あるいは、なかったはずです。濃かったらアメリカインディアンとの共同祖先が入ってたか、朝鮮半島経由か、ポリネシアか、インドネシアとか、そういう例がいくらかでもでてくる。

言葉のうえだって、みなさん毎日お使いになっている数字の1、2、3、4がありますね。あれはインドネシアとか、いちばん似てるのはチベットなんですけどね。あと朝鮮半島とか中国では、1から10までのあいだで似てる数は3つか4つですね。そんなようなことで数詞からいけば、たしかに東南アジアが関係してくる。さらに日本では、1、2、3の前にひ・ふ・みという数詞がありました。あれもおもしろい。皆さん、知らずに使ってらっしゃると思うけど、倍にするにはどうしたらいいか。「ひ」というときのh iのiの字をuに変える。iをuにかえますと、h iがh uになって、1が2になりますね。3のとき、m iといえますでしょ。その母音をiをuに変えるとmuになって、ちゃんと、3が6になる。y oというoをaにかえると、y oがy aになって、ちゃんと4が8になる。「5つ」のt uのuをoにかえるとt o。5が10になりますよね。そういうふうに母音をかえると倍になるっていう、変わった基準式をもっているんです。

そんなことが他にもあるか、調べてみると、one, two, threeも関係ないし、ドイツ語も、フランス語、アイヌ語、朝鮮語もだめ。じゃあ日本人が考えたのかってことになるわけですが、どこかないかなと思ってさんざん探し回ったら、アメリカインディアンのハイダ族。トーテムポールが有名ですが、そのハイダ族の数詞が、ひ・ふ・み・よ、とは言うておりませんが、スタンシンというのをスタンサンという、5が10になったり、必ず母音をかえると倍になるという原理を残している。で、やっぱり、アメリカインディアンと日本人が共同祖先の時代があった時に、そういう原則をもってたし、これはもう当然羽衣伝説よりもっと古い年代になりますね。

そういうこと考えてみますと、皆さんの結婚式なんかで、よくご先祖が清和源氏だとか藤原源氏だの、よくそんな話が出て来る。あれはあんまりさかのぼるとおかしくなりますね。少なくとも1200万年までさかのぼるとご先祖は完全にチンパンジーと同じになりますよね。(笑い)。今、分子生物学ってのが発達してきましたね。だから赤血球、白血球なんかの分子を調べますと、1200万年でチンパンジーと完全に同じになる。もう100万年さかのぼるとゴリラと同じですよ。さらにさかのぼるとオランウータンとかね、ぜんぶわかっちゃいます。(笑い)。

そんなことやってくと、有名なダーウィンの進化論じゃないんですけど、地上の動物が強い動物に追っかけられたらどうするか、慌てて海に飛びこんじまったのがイルカとかクジラの類でしょう。木に登っちゃったのが猿の類、類人猿とか我々なんですよ。

犬や猫は、砂かけをやるでしょう。あれもたしか猫は前脚でチョンチョンと砂かけてますね。犬は後ろ脚でチョンチョンとやってたと思います。どっちが進化してるのかっていうのはおもしろい話ですね。猿や人間は、上から平気で下へ排泄するんですね。追っかけられるのが心配なんですよ。鳥はいちばん早いところ上へ上がっちゃった。自分をうんと軽くして飛び上がった。ダチョウみたいに飛ぶのはやめて、

足を長くして急いで走っちゃったってのもある。何がいちばん能率がいいかってのは、それぞれの環境で違うと思いますね。大きな魚に食われるのがいやで、逆に水の中から外へ出ちゃった両生類みたいなものもあるわけでしょ。その環境によっていろいろ変わってくるわけですが、そういう中では鳥っていうのが、どうも下からの猛獣からは逃げやすいいちばんの方法でしょうね。だから、私はむしろ鳥が動物の中ではいちばん進化しているのかと思いますね。慌てて地面にもぐっちゃった、もぐらなんかは後がたいへんですからね。もぐらはどうやって生きているか知りませんが…。(笑い)。

いろんな逃げ方があったと思いますね。そうしたなかで、空へ飛び上がるという鳥ってのはたいへんなことなんです。だから飛べない動物にも翼を付けるように、飛びたい人間の憧れが移っちゃうんですね。ペガサスみたいに馬に羽はやしちゃう。たしかキリンも羽はえてますよね。麒麟というのは辞典を調べると、キリンのキ(麒)は雄で、リン(麟)というのが雌なんだそうですね。キリンと1対にしないとキリンにならないんですね。鳳凰というのもそうですね。鳳が雄で、雌が凰なんです。そして鳳凰という。

私は実は、今日こんな話をするかなと思いつつながら気になったことがあるんです。「けんもほろろ」というのを辞典ひくと、きじの声とか書いてある。「けんけん」と鳴くのが雄で、じゃあ雌は「ほろほろ」って鳴くのかなと思ったけど、そんな声を聞いたことがない。心配になりました、今日ここに来る前に、山科鳥類研究所に電話を入れたんです。そうしたら、やっぱりホロホロとはいわないっていうんですね。ケンケンとは鳴くっていうんですね。で、辞典では、「けんもほろろ」というのは雄が雌にたいして一生懸命ケンケンって誘いかけても、片っ方がぜんぜんけろっとしてるんで、「けんもほろろ」っていう話になってるんですけども、まだ、これは本気にしないで下さい。どっちも鳥の声だと国語の辞典には書いてある。ただし「けん

」が雄で、「ほろほろ」が雌だとは書いてないんですね。

話が脱線しましたけれども、そういうふうには人間が空に飛びたいという憧れがとんでもないことをいろいろ作るわけですね。ガルダ航空のガルダもそうでしょ。それから中国だって狒犬に羽のはえたようなものとかいろいろありますね。エジプトでは太陽に羽をはやしちゃってますよね。ヨーロッパでさえ、かなり後になりますけど、後世の宗教絵画でエンゼルが羽はやしてますよね。日本のセルロイドのキュービーなんかは情ないですね。ちょこっとした羽になっちゃってますけど。そういう意味で考古学的な材料とか絵とかが興味深いですね。あーいうものをきちんと時代順に、地域的に並べると、子供たちが何故天使に羽がついてるんだとかかわかるようになるし、宗教絵画の年代を見極める材料にもなるし、いろんなことで役に立ってくると思うんです。

航空宇宙科学館ですから、自然科学に限定する必要はないんです。そういう広い意味で、よその博物館にそれが非常に抜けているので、わが方は、ちゃんとソフトも考えてるぞという博物館を、今から考えておけばそんなに難しいことではないので、実現したいと考えております。それから、私は、いろんな飛行機をとりあえずは、模型でバツと国別にまず並べるのが先かな、と思うんですね。1つや2つ本物を並べるのもかまわないんですけども、今あるだけの飛行機をあっちからこっちから仮りに集めることできたとしても、いくら部屋があっても足りないだろう。外へ出したらだめになっちゃうでしょうからね。そういう点で、私は、本物志向とはいかないで、むしろ適当な決まったスケールの模型をつくってゆく方が、とりあえずいいかなと思ったり、夢は限りないんですけど。とにかく日本もさすがいいものができたというふうになったらなと思います。

皆様のいっそうのご協力をお願いするわけでございます。(拍手)。

## □ 活動の記録 □ (1990年10月～1991年3月)

### ■ 1990年 ■

- 10月29日 資料作成小委員会開催（於 新宿滝沢）。
- 10月31日 会報2巻1号発行。
- 12月8日 資料作成小委員会（於 四ツ谷ノアール）、第10回運営委員会（於 上智大学理工学部）開催。

### ■ 1991年 ■

- 1月22日 講演会第1回実行委員会開催（於 四ツ谷ノアール）。
- 1月30日 運輸省、大田区挨拶（幸尾、近藤）。
- 2月2日 講演会第2回実行委員会（於 四ツ谷ノアール）、第11回運営委員会開催（於 上智大学理工学部）開催。
- 2月13日 講演会「新しい羽田空港を考える」、第12回運営委員会開催（於 大田区産業会館）。『羽田航空宇宙科学館構想』500部作成。
- 2月23日 編集会議開催（於 四ツ谷ノアール）。

## □ 運営委員会議事録 □

- ◇第10回（1990年12月8日、於 上智大学理工学部 出席者13名）

### [報告事項]

- 資料作成の基本案について…八重野。

### [審議事項]

- 趣意書および署名用紙変更の件：「『羽田航空宇宙科学館』（仮称）設立についての請願」として新たな署名用紙の文面を作成。これに伴い、趣意書の文面も変更となる。
- 講演会開催の件
  - ・資料作成小委員会を実行委員会と改称する。幸尾運営委員が総括に当たる。
  - ・企画原案の検討：講演会の名称を「新しい羽田空港を考える」とするなど。
  - ・企画全般の 未決定事項はすべて実行委員に一任する。

- ◇第11回（1991年2月2日、於 上智大学理工学部 出席者13名）

### [報告事項]

- 講演会準備の件…幸尾

- 資料作成…八重野

### [審議事項]

- 署名用紙変更（請願先）の件
  - ・請願先の検討。
  - ・用紙は変更となるが、趣旨に異同はないので、署名総数は旧用紙に加算していく。

- ◇第12回（臨時）（1991年2月13日、於 大田区産業会館集会室 出席者14名）

### [報告事項]

- 新署名用紙の作成。
- 第13回運営委員会、第3回総会日程、会場について。

### [審議事項]

- 個人会員入会承認の件：2件

## □ 新会員の紹介 □ (第12回運営委員会承認、敬称略)

- ・小林良子（こばし りょうこ、日本婦人航空協会理事、日本旅行作家協会会員、郵船航空サービストラベル・アドバイザー）
- ・福田和生（ふくだ かずみ、日本旅行業婦人の会会員、ツーリズム・エッセンシャル 取締役営業部長）

## ■ 事務局より ■

- ◇新署名用紙作成について

署名用紙の文面が変更されました。しかし、趣旨に異同はありませんので、旧用紙も有効とし、署名総数は旧用紙に加算していくことになりました。お一人でも多くのご署名を得られますようよろしくお願いいたします。

- ◇第3回総会のご案内

すでにご案内のように、第3回総会、ならびに懇親会が近づいてまいりました。万障お繰り合わせのうえ、ご出席下さいますようお願い申し上げます。

### 第3回総会

- 日時 1991年4月20日(土) 午後5時～6時

- 会場 弘済会館4階会議室

(JRおよび地下鉄、四ツ谷駅下車徒歩5分。  
地下鉄麴町駅下車2分)

### 懇親会

- 日時 1991年4月20日(土) 午後6時～8時

- 会場 弘済会館4階宴会場

- 懇親会費 ￥8000

『羽田の青い空』第6号（2巻2号）

1991年3月31日発行

編集・発行 羽田航空宇宙科学館設立準備会

〒464 名古屋市中種区田代町瓶入22-105-102

電話&FAX 052-781-0928