



私と飛行機

しげちゃんこと岩本樹雄

① 「しげちゃん、^{おお}大きになったら阪大の理科系へ入りや」と小さいころから、阪大理学部を出てS電気工業の役員をしていた伯父貴から洗脳(?)されていたので、進学はあまり深く考えずに阪大の工学部に入学した。当時は工学部全体として入学し、1年半後に専攻を決める仕組みだった。小国民のころから少年航空隊に憧れていたのので何とか航空関係の学部へ入りたかったが、重爆撃機「呑竜」設計のM先生ともども他学に航空工学系が移ってしまい、その流れを汲む構築工学科に入った。

② 構築工学科を「国費の無駄遣いはダメ。」とて無事(?)卒業して、南海電鉄に入社。駅掌や電車運転手の見習いを経て、鉄道本来の土木部門の保線関係に配属され、一年ほどは軌道線(チンチン電車)の保線分区長も拝命した。ようやく施設の改良や増強に力を注ぎだした会社の方針で、建設部門に配属され、爾後三十数年間は同じ建設部門で過ごす事となった。

最初で最後の手作りの仕事はスパン数メートルの橋梁の架け替えであった。企画書を作り(河川の管理者側の要請によるものだった)測量し、地質調査もし、設計し、予算書をつくり、監督官庁の認可を取り、施工業者選定の下準備をし、現場説明(周辺、水利組合ほか)・着工・現場監督(セメント袋の数勘定など)・竣工そして初列車通過と全くの手作りの工事だった。

初列車の運転手が運転見習いの同期生であったので声をかけながら通過してくれた事を、72歳になった今でもその感激をはっきりと記憶している。

その後、大阪万博関連で当時の国道26号線と平面交差していた高師浜支線の高架化(約1.5キロ、5億円)を手始めに本線、高野線ほかの高架化や空港新線の工事を手がけた。



工事を通じて行政の方々、地元の皆さん、施工業者の人々、大変幅広い範囲の人々とお付き合いする事ができた。仕事本来の事はもちろん、多方面の勉強できた。

③ こんな中で飛行機の好きな人も結構居られ、互いに刺激をし合い、先ず国内のエアショーに休暇を利用してあちこち行った。中部地方の航空機関連企業の見学も航空機の知識を増やすのには大いに役立った。国内のエアショーの中では西武鉄道沿線の所沢でのF-4ファントム、F-14トムキャット、F-15イーグルなどなどのドロドロずしんと下腹に伝える各機の爆音は印象的であった。その後、騒音問題や飛行機事故の影響で段々エアショーが減り、マンネリになってきてしば

らくは国内のは見に行かなくなった。



4 航空機関係の本や雑誌は家人が憤るほど買い込んでいたが、中でも青木さんの「航空情報」「航空ジャーナル」は愛読したほうだ。産経新聞の航空機関係の記者Oさんと知り合ったのは、何時だったか、はっきり覚えていないが、この方の所為で俄然私の航空機熱は上がった。さすがにこの方面では顔が広く、航空雑誌の編集長を長く務めたTさんを始め、関西はもちろん名古屋・東京の有名な人にも紹介された。私の好きな機体のひとつ新明和のUS-1（対潜哨戒飛行艇）の見学では旅行作家協会の齋藤茂太さんらとも知り合いになれたし、この方々を空港特急「ラピート」で関西国際空港（KIX）を案内して喜んでもらった事もあった。

（今春OさんとTさんが相次いで急逝されて大変残念です。合掌）

5 本格的な海外でのエアショー見学は、カナダからだ。

バンクーバー近郊にあるAbbotsford Airshowは都合3回行った。結構鄙びたところがあるのでゆっくり見物見学できて、またもう一度ゆっくり行きたい所である。そのころは綺麗で治安もよかったバンクーバーはエアショーの他にも観光には十分すぎるロケーションであった。

なかでも関空開港に先立ち空港輸送を担当する電鉄のPRに、同僚の運輸担当のK専務と同行してビジネスの端くれを行った事は、趣味のエアショー見学も一寸は会社に貢献したと思っている。ここでは自慢のビデオ撮影を十二分に練習することが出来て、少しは皆さんにエアショービデオを見てもらえるようになった。三脚を使えるほどの技量も覚悟も無いので、専ら自分自身のボディーを駆（苦？）使しての撮影で、肩のこる事、目の疲れる事 夥しいが、好きな趣味とてすぐに直ってしまう（忘れてしまう）。



バンクーバー市内での水上機のための踏み切り設備はなかなかのもの。これは湾から陸上の駐機場への出入りの使われるもので私の撮った自慢のシーンの一つである。

エアショーを見るだけでは物足りないとして、航空機メーカーの見学も面白い。シアトルでのボーイング、フェニックスでのMダグラスの二大メーカーはやはり見応えがあった。ボーイングが何故シアトルに本拠地があるのか尋ねたら「1：良好な気候である。夏は涼しく大した冷房は不要、冬はメキシコ湾流のおかげで割合暖かく工場排熱で暖房もほとんど不要。2：良港に恵まれ、おたく

の国に一番近い（お世辞とも聞こえたが、日本の三菱重工、川崎重工、富士重工ほかに機体部分やインテリアなど発注している由） 云々」。

いっぽうのダグラス社のほうはアリゾナ砂漠のど真ん中ゆえ暑い事この上なし。一日の就業は午後3時（しかも夏時間）終了の由。ほとんどの発注先が軍関係であるが、ヘリコプター（悪名高いAH-64アパッチなど）の引渡しは午前8時までとのこと（航空機は暑いと飛びにくい。空気の密度が低い故。みなさん！飛行機は涼しいときに利用しましょう）。

ボーイングでは完成間じかの777（トリプルセブン）旅客機が遠望された（ANAの発注分）。ダグラスでは先述のアパッチヘリコプターを見たり（ヴェトナム空軍の関係者がじっくり見学していたのが印象的だった）、ノーローターといってヘリコプターの尻尾についているプロペラ（ヘリコプター事故の大きな原因になる）をなくすため、エンジン排気ガスを尻尾から吐き出してバランスをとるシステムのヘリコプターも見た。ここでも日本メーカーの関与が多いようだった（カーボンファイバーの機体など）。

⑥ KIX（関西空港）そのものには直接関係しなかったが、関連する鉄道輸送のインフラを担当したので、いろいろな意味で空港には航空機同様興味があった。よく行ったカナダ・バンクーバーではカナダ大使館のP商務官のご案内で、バンクーバー空港の国際線ターミナル工事の現場を見る機会があった。

案内してくれたのが、日系2世のSさんで、氏は滋賀県彦根のご出身だった。吾が故郷とは琵琶湖の対岸同士という縁もあり、（話があれこれするが）バンクーバー滋賀県人会会員のTさんのご近所の人であった。化学系出身で、家業は町の電器屋さんであったSさんは、幾つかのプロジェクトをこなしてこの事業のマネージャーになられた由。工期を守り採算が取れば、また次の仕事がやってくるとのこと。面白かった事の2、3を述べると、滑走路のコンクリート舗装の現場で見た風景である。監督はカナダ人の土木技術者、舗装機械はUSA製、作業員はメキシコ人という組み合わせでそれぞれの国の国旗が舗装機械のヘッドにハタハタはためいているのが印象的であった。打ったコンクリートの綺麗な事には大変感心した。もう一つ、今話題になっている昇降機の話である。ちょうどこの頃私は難波駅直上の大型のシティーホテル建設を担当していて、「品質良好、機能最適、経済的」な昇降機の選定作業をしていたので、S氏に日本のF社を選んだ理由を詳しく教えてもらった。わが意を得たりと一人ほくそ笑んでいたが、ホテルの方はブランド第一で吾が思いは通らず、M社とH社に決定されてがっかりした思いがある。

今でも、S氏の選択は正解であったと思う。みなさん、バンクーバーに行かれたら空港の国際線ターミナルで日本のF社製の昇降機が自慢げに働いているのをご覧ください。

⑦ エアショーは世界中で毎日のように何処かで行われているが、ここらで一寸有名なエアショーをと考えて、ヨーロッパへ行くようになった。昔から欧州3大エアショーとしてファンボロー、パリ、そしてモスクワがあったが、モスクワは影が薄い。

ファンボローには4年前の夏に行った。Y旅行社の主催であった。関西からは2名、中部から4名、やはり関東圏からは10数名の参加であったが、ごく一部の人を除いては、名前はおろか殆どしゃべることもなく、まさにマニアの集合であった。後で述べるエアタトーとは比べ物にならない小規模なフライトであったが、航空ビジネス中心の場合だけに、各国のPRはずざましいものがあった。中でも、中国の宇宙関連の出品はすごいものであったし、本場だけあってエアバスの展示も元氣いっぱいであった。アメリカ合衆国はボーイングを中心に未来志向の展示が多かった。



本ツアーはエアショーのほか、エアバスの工場、本社を訪ねるスケジュールがあり、大変楽しく面白く過ごした。イギリスではエンジンを作っているロールス・ロイス社を尋ねた。もう、有名な自動車は作っていない事は知っていたが、R. Rノットイーコール自動車を実感してきた。ここでは親切丁寧に見学させてもらった上に、しゃれたな昼食まで頂戴して恐縮した。我々の予定を変えてぜひ午後も見学してくださいと、熱心に勧めてくれた。その後、ユーロトンネルを通過してベルギー、オランダを観光して、ドイツのハンブルグのエアバスの工場を見学した。今年初飛行して話題を蒔いたA380にはお目にかかれなかったが、A340の製作過程はよく見る事が出来た。ここエアバスでは、アメリカ合衆国とは違って日本との航空機の連帯はあまり説明を受けなかった。ここでもお昼は歓待していただいた。エアバスの馬力と力の入れように感心した。

(余談・与太話——世界広しといえども、工事中のユーロトンネルと青函トンネルの両方の切羽まで見学した人はそう多くないと思う。私の自慢の一つ。)

8 97年の夏に行ったイギリスのエアタトーはすごいエアショーである。ロンドンからバスで2時間ほど西へ行った鄙びた農村地帯にある飛行場で毎年行われる軍用機ばかりの(一部アクロバットチームやコンコルドのフライトあり)エアショーである。

このショーの由来は航空隊の傷病兵支援の基金集めで始まったそうで、全世界から300機を超える戦闘機、攻撃機、爆撃機、偵察機、輸送機そしてヘリコプターが集まる。金曜日はカミングデー、土曜、日曜日が本番で、月曜日は午前中に300機が一斉に帰国して行く。



言わば親方日の丸なので、十分なフライトがあり、サービス精神旺盛である。軍用機ばかりの集いであるからこの時期世界は平和である。(私のエアショー参加の大きな理由で、家人説得にも使う。)

ぜひともエアショーならエアタトーと喧伝したいものである。ビデオ撮りもだいぶ慣れたので、見ていただき易くなったと自負している。機会があればビデオを見てください。また文にしたいと思っている。(・・・何時の日の事か?)

これにて「しげちゃんこと岩本樹雄」の飛行機迷想「全くCVVでない男」の終わりです。

岩本樹雄しげおさんのプロフィール

昭和9年4月、滋賀県高島市出生。昭和32年3月大阪大学構築工学科卒業。大学の先輩ではあるが歳がかわらないので、敬語半分・友達語半分で、50年ちかくお付き合いを願ってきた。腹のなかでは失敬なヤツだと思はれているに違いないが、顔には出されないところが岩本さんの処世術であろう。

昨秋、南海電鉄の一部の廃線跡見学会を実施したときに解説をしていただいたのが切っ掛けになり、爾来CVV活動に積極的に参加しておられる。

インターネットで岩本樹雄を検索すると、堺市市民活動ボランティアの役員とか大阪大学構築会長歴などが出てくる。土木学会関西支部副支部長歴もある。

南海電鉄技術陣のトップを極められた力量は、連立事業の展開にいかんなく発揮されている。関係機関では、ロ八丁手八丁のハードネゴシエイターとして、つとに勇名を馳せていた。下戸ながら酒席を楽しむ度量も、私にはうれしい。

趣味の飛行機マニヤは、少年時代からのものらしい。大学も航空学科を目指していたとか。戦時の理系秀才は航空学科へ進んだものだが、彼もその踏襲か。

(金山正吾 記)