

城北会千葉支部会誌

第5号

平成 20(2008)年 11 月

城北会千葉支部

はじめに

今年も千葉支部の本橋事務局長をはじめとする幹事の方々のご努力によりまして千葉支部総会を迎えることが出来ました。

今年の6月には地下鉄の副都心線が開通し母校の前には「西早稲田」駅が出来まして生徒の通学が非常に便利になりました。楊村校長先生の話によれば、これにより埼玉県に沿線からの通学が容易になり戸山高校へ入学したいとの要望が出ているとのことでした。

千葉支部について、同窓生の動向について振り返ってみますと斎藤和子前支部長がまとめられた記録では、戦前に千葉県の有力な家庭の子息達で府立四中に通った方が多くこの方々が中心となって戦後千葉支部が設立されました。

また、戦後の高度成長時代には地価が高騰し都内に住居を構えることがむずかしくなり、神奈川、千葉、埼玉等の各県に住宅を求める同窓生が増えてきました。私自身も昭和53年に世田谷区から松戸市に移り住みました。

このようにして同窓生も増えて行ったのですが、このところ都内の地価も落ち着いて、都内に住む傾向が強まったことと、同窓生の親たちは都内に住んでいたのですから代がわりの時には親の土地を引き継いで、また都内に戻るケースも見られ、今後は以前のように千葉在住の同窓生が増えることはないように思われます。

このような背景をふまえて、出来るだけ多くの仲間に声をかけて会をもり立てて行きたいと思ひますし、皆様におかれましてもご協力をお願いする次第です。

城北会千葉支部長 尾崎英二

平成 19 年度千葉城北会総会記念講演

「知っているようで知らない飛行機の話」

元日本航空パイロット 大見 政司氏 (S29 卒)

◆2007(平成 19)年 11 月 10 日

船橋グランドホテルにて

【講師プロフィール】

昭和 10 年 10 月 21 日生れ

昭和 29 年 3 月 都立戸山高校卒

昭和 31 年 日本航空整備入社 航空整備士 5 年

日本航空転籍後航空機関士 10 年

パイロット 24 年

<経験機種>

ダグラス DC-4、DC-6B、DC-8、

コンベア 880、ボーイング 747

総飛行時間 16,000 時間



講師紹介

戸山 29 年卒の大見さんと同期の齋藤（前千葉支部長）です。学校時代はあまり親しくすることはなかったのですが、最近になっていろいろヘルプしていただいています。

あるとき、私は大見さんに「飛行機はなぜ落ちないの？あんな何百トンもあるような機体が何十時間も飛んでいる、私にとっては不思議で不思議でしょうがない」と問いかけたことがあります。大見さんは丁寧に説明してくださいましたが、次第に込み入った話になり、数字が出てきたりして、私の理解の限界を越えてしまいました。

私たち、お客としての経験はありますが、「なぜ、飛行機が飛ぶのか」となってくると、まるでわからずに乗っています。そこで今日はそのことについて講演をお願いしました。

もう一つ付け加えたいことは、大見さんはリタイヤされた後、いろいろボランティアの活動をしておられます。地域のお年寄りが受診をするときにクルマで送り迎えをされています。深夜に電話がかかってきたりすることもあって、「ボランティア精神」など一言で片付けられないようなご奉仕をされています。

今日はまず、「なぜ、飛行機は落ちないのか」というあたりからお話いただこうと思います。懇親会ではボランティアのお話もうかがいたいと思います。

現・群馬パース大学保健科学部教授 齋藤和子氏 (S29)

大見政司氏講演

時間が限られているので、いい加減に話します。

私はもう 12 年前に飛行機を降りてしまったので、それ以後、航空機については全然勉強していません。齋藤さんから「あなたの話は面白いからやって」と言われたけれど、本当は面白くないのです。そこで今日は、面白がるのが齋藤さんだけでないように祈りながらお話をしたいと思います。

1. 整備士時代のエピソード

整備士からスタート

私はパイロットになる前に、「操縦」ではなく、「掃除」から始めました。ある先輩が「どちらにお勤めですか？」と人に聞かれて、「日本航空です」と答えると「よろしいですね。最先端ですね」なんて言われたのですが、「ところでお仕事は？」と聞かれると「掃除をやっています」と答える、すると「あ、操縦をやっておられる、結構ですね」と、二の句が継げなかったという話を聞いたことがあります。私はその「掃除」から始めました。パイロットのなかでは私のような経歴はめずらしいと思います。

ダストボックスからダイヤモンドを発見

私が入社して筈と格闘しはじめた頃、私の給料が 8,760 円でした。そのとき、大阪までの片道運賃が 6,700 円でした。私が 1 か月働いても大阪まで片道しか行けない、それくらい飛行機の運賃は高いものでした。当時はセレブが乗るものでした。

こんなことがありました。お客が降りたあと私が掃除していたら、青くなって私のところに来た女性客がいました。「飛行機の中で指輪のダイヤモンドが外れてしまった」というのです。ダイヤが外れて台だけ指に残っていた。さあ、大変だと皆で探しました。それで、どこにあったと思います？ 汚い話ですが、昔の飛行機のトイレはステンレスのバケツでした。そのバケツを全部空けて調べましたが見つかりません。ところが一緒に働いていた女性が、さすが女の勘で、「紙で手を拭いたかもしれません」というのです。飛行機の中のトイレで手を洗う、トイレには手拭き用の紙が置いてあります。その紙で手を拭いて、ポツと捨ててしまった。ダイヤモンドも一緒に……。ダストボックスの中の紙を 1 枚 1 枚広げて調べました。すると、どうですか。とうとう紙の中からダイヤモンドが見つかりました。そのときの印象はどうだったと思います？ よかったなあという思いと、汚かったこととの両方です。いまだに忘れられません。

短時間整備によるトラブル

飛行機というものは非常に値段が高い乗り物です。私が退職した頃でジャンボ 1 機 300

億円しました。航空会社も借金で買うのですから、地上に置いておくと利息ばかりかかります。ですから、少しでも余計に飛ばさなければならぬ。飛ばせば燃料も食うのですが、それでも飛んでいた方が得です。だからなるべく地上に置かないようにしていました。今でもそうです。ですから、飛行機が空港に入ると途端に、水を補給する、溜まっていたトイレを抜くということを大急ぎでやります。

私がやっていた頃、まだ整備作業が完了しないうちにお客が乗ってきてしまったことがありました。これからバケツを積もうと思っていたときに、ご存じの山本富士子さんというきれいな女優さんが乗ってきました。「きれいだね。さすがだね」と、お客が乗って来てはバケツが積めないから見とれていました。そのうちに飛行機はエンジンをかけて行ってしまいました。ふと思ったらそばにバケツがある。「あっ、積むのを忘れた！」と、そこでカンパニー・フリークエンシーという、飛行機に無線通信ができる方法がありますが、それで「トイレを積むのを忘れた」と白状しました。そしたら、どうしたと思います？ 当時の飛行機はダグラスDC-4というキャビン・プレッシャーライゼーション（客室与圧）のない飛行機ですから高度6,000フィート（約2,000メートル）くらいでしか飛ばません。富士山より少し低いところを飛んでいました。ですから、気流が悪いとすごく揺れました。それで、そのときのパイロットは機転を利かせて“ベルト着用サイン”を出しっぱなしにしたのです。ですから、よほどの緊急でないかぎりお客は大阪までトイレを我慢してしまいました。今では笑い話ですが、そんなこともありました。

いまでもこんなことがよくあります。着陸後のわずかな時間に水を補給したり、トイレを抜かなければなりませんから忙しいのですが、それでも普通は大きなボールをパイプの中に入れて、バルブをガチャンと締めて汚物を止めます。その外側からさらにキャップを閉めますから、仮に漏ったとしても外へは出ないはずで、ところが整備時間はわずかで、何機もやらなければならないので、閉め方がいいかげんになって、漏れることがあります。高度が低いうちはいいのですが、高度を上げていくと、今の飛行機は高度33,000フィート（約1万メートル）まで上がりますから、気温はマイナス55度くらいになります。そうするとそれが凍ります。それが巨大な氷の塊になります。飛行機が目的地に近づいて高度を下げていくと温度が上がりますから氷が解けます。それが成田の近辺でよくある「氷落下」です。青い氷だからめずらしいなんて触ってはいけませんよ。汚いですから。

2. 飛行機が飛べるわけ

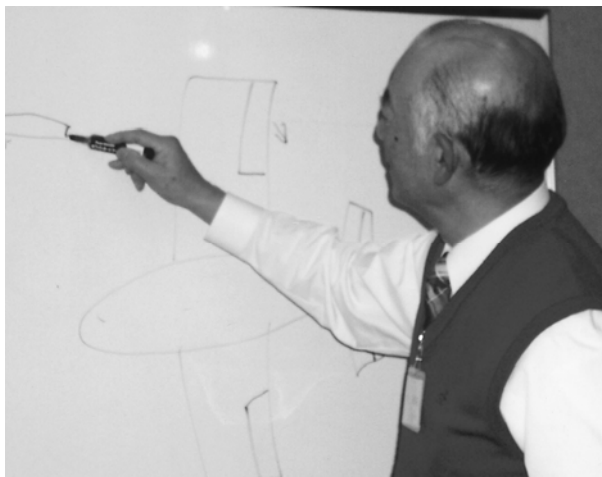
航空機で使われている単位

まず、航空業界では、いまだにノーティカルマイル（海里 1.852km）とか、スタチュールマイル（哩 1.609km）とか、フィートとか、インチとか、ポンドとか、PSI という一般の人にはなじみのない単位が使われています。航法などではノーティカルマイルを使いま

す。これを km に換算するとき、パイロットはいい加減ですから、大体 2 倍して 1 割引きます。たとえば 300 ノットが時速何キロかというときに、2 倍して 1 割引きますから $600 - 60 = 540 \text{ km/h}$ となります。(正確には $1.852 \times 300 = 555.6 \text{ km/h}$)

飛行機はなぜ飛ぶのか

高校の物理で「ベルヌーイの定理」というのを聞いたことがあると思います。(紙に息を吹いてみるとわかりますが)ここに気体があって、「フッ」と吹きますと真ん中に寄りますね。これが「ベルヌーイの定理」です。流体の密度と速度の積、その圧力は常に一定です。真ん中の圧力が下がるから、回りの圧力の方が高くなって紙は吸いつけられます。飛行機の飛ぶ原理もこれと同じです。



皆さん、凧揚げをされたことがあると思いますが、凧はここに糸目があって、風が横から吹いてくると糸で引っ張られていますから、ここで 2 つの分力になって吊り合いをとろうとしますから、もう一方が上に揚がる力になって凧が揚がります。

そこで先程の「ベルヌーイの定理」をどう使っているかというところ、ここにかまぼこがあります。これを飛行機の翼の断面だと思ってください。前から風が吹いてくると上の面を流れる空気と下の面を流れる空気に分かれて、後ろでまた一緒になります。そのとき、上の面と下の面では長さに差があります。上の方が長いのですから、上の空気の流れは速くなって圧力が下がります。下の方が圧力が高くなりますから、かまぼこの断面は上向きの力を受けるわけです。これが飛行機の浮く原理です。飛行機の翼はすべてこれです。

あとは、このかまぼこを薄くした方がいいのか、厚くした方がいいのかの問題です。あまり厚くしますと、上を通る空気の流れが翼から離れます。そうするとそこに急に抵抗が大きくなります。そうすると上下の圧力に差がなくなりますから、揚力が失われます。失速といいます。そういうことですから、飛行機の翼というものは“このかまぼこをいかにうまくつくるか”ということで、いろいろなことをやっています。

飛行機はなぜ曲がるのか

まず、飛行機は主翼があって、補助翼があります。尻尾には尾翼があり、その後ろに昇降舵があります。上から見ると尾翼に垂直の方向舵があります。大体、こういう翼の組み合わせで飛行機は方向の舵取りをします。

たとえば、右の翼の補助翼を下げると、先ほどのかまぼこ型が強くなります。強くなれ

ば揚力が増えて右翼が上がりますから、機体は左に傾斜します。逆に左の翼の補助翼は上がり揚力は減り、翼が下がりますから、飛行機は大きく左に傾きながら旋回を始めます。

しかし、もう一つ皆さんが意外に知らないことがあります。これだけでは機体は傾いてもなかなか思うような方向に舵取りができません。揚力が増えると抗力も増え、揚力が減ると抗力も減り、そのため右の翼は後方に押され、左の翼は逆に前方に出て、機首は旋回の外側に向こうとします。斜めになりながら飛んで行きます。これを「滑る」といいます。

頭が外に流れて行くのを内側に向けるにはどうしたらいいか。これを補うのが垂直尾翼の方向舵です。しっぽを外に向ければいいわけですね。そのために方向舵を左に切ると、滑らないで、よりスムーズに機体の方向を変えることができます。ですから操縦士は、これらの操作を一緒にやります。そうしないと飛行機は外側を向いたまま、回ってはいるものの、針路がなかなか変わりません。

ジャンボジェットの場合の離陸

最近のジャンボジェットなどでは、機体が非常に重いですから、いままでの話とはちょっとちがう作動をするようにできています。それは、尾翼の動かないと思っている部分、水平・スタビライザーといいますが、これがわずかに動くようにできています。それを離陸するときには、あらかじめ計算された値にセットしておきます。皆さんがジャンボジェットを見て動かないと思っている部分が、実は上に2度、下に12度くらい動きます。なぜかという、ジャンボですと端から端まで70.5メートルあります。重量が300トンくらいあります。こんな大きくて重いものを離陸させるには、エレベーターだけでは機体を起こせません。そこで水平・スタビライザーを、あらかじめ少し下を向けておきます。そうすると下向きの力が働きますから、ノーズ（機首）が浮いてくるようになります。

大体、いまの飛行機は前の方にノーズギヤ（首輪）があって、主翼の下にメインギヤ（主輪）があります。同じシュリンでも、こっちは首輪、こっちは主輪です。滑走時に舵を取るのにはノーズギヤですが、頭が浮いてくるとだんだん舵が効かなくなります。だから、方向舵でコントロールできるようになるまでは、パイロットは必死になってノーズギヤを地面に押し付けるようにします。そして、スピードが出てきて、方向舵が効くようになってはじめて、足で方向舵ペダルを踏んで飛行機の方向を維持するようにします。

手放し飛行

もうひとつ飛行機にとって大事なことは、「手放し飛行ができる」ということです。大体、人間が緊張して注意力を集中できるのは15分と言われています。本当はもっとできますが、パイロットが緊張して、70.5メートルのジャンボ機を、高度も変えない、速度も変えない、方向も変えない、この3つを手動でやって、いままでの進路を保ってまっすぐに行こうとすると、いかに神経を集中しても次第に少しずつ狂ってきます。私ども訓練のときによく

言われたのは、「よく、とるものはとれよ（飛行機の釣り合い、トリムという）」いうことでした。というのは、先ほど申し上げた飛行機の3つある翼のエルロン（補助翼）のところに、また小さいエルロン（これをトリムタブと言いますが）があります。これをほんの少し動かしてやる。そうすると、大げさにいえばエルロンを動かしたのと同じ効果があります。これを補助翼、昇降舵、方向舵の3舵について行ないます。トリム（釣り合い）を取るといいます。そして、3つの舵取りがきちっとその飛行機のバランスが合うと、パワーを変えない限り飛行機は決まった方向にまっすぐに飛びます。

私ども訓練のときによくやらされたのは、小さい訓練機でのことですが（ジャンボではこんなことはしません）、一定飛行を保つよう操縦をセットすると「お前、それでいいか？」「はい」というと、「よし、お前、後ろを向いている」と言われました。5分くらいして「よし、前を見ろ」といわれました。そのときに、ヘディング（針路）も、高度も、スピードも変わっていなければ、最初のセットがよかったことになります。

手放して飛べるということが飛行機にとってはとても大事なことで、手放して飛べないような飛行機では、燃料もどうしても無駄に使ったりします。

3. 飛行機はどこに座るのが一番安全か

安全なのは主翼の上

皆さん、飛行機に乗るときに、どの席が一番安全かということが気になることと思います。安いツアーなどではそんなことは言っていられなくて、「〇〇ツアーの皆さんは、ここからここまでの座席に座ってください」と決められてしまいます。私は飛行機は“お金をもらって乗るもの”と思っていますから、“お金を払って乗ること”はめったにありません。しかし、友達に誘われて、たまに安いツアーで出かけることがあります。ここにいらっしゃる先輩・後輩の皆さんはたぶん、立派な方々ですからエグゼクティブ・クラスで、自分で座席がセレクトできることでしょう。そのときに、どこに座ったらいいかということです。

飛行機にはいくつもドアがあります。大体、乗るときは一番前のドアから入ります。早くチェックインして座席が選べるときには、窓際の座席を選ぶ人が多いでしょう。窓際を取りながら窓を閉めてグーグー寝ている人がいる。私なんか景色を見るのが好きだから、ああいうのを見ると“けしからん”“この野郎”と思ってしまいます。

どこに座ったらいいかは、その人の目的によって違ってきます。たとえば「一番安全な席」と思う人、飛行機が落ちてもなるべく死なないようなところ、そんなところは本当はないのですが、理屈をいえば、この主翼のところ。主翼のところには、大きな桁が通っています。飛行機の機体をこの翼で支えるわけですから、このへんが非常に頑丈にできています。丈夫につくられています。

こんなことがありました。何十年か前に、パンアメリカンのクリッパーが太平洋に落ち

たことがあります。これは非常にめずらしい事故で、4基のエンジンのうち1基が故障して、パイロットはそのままアメリカ本土まで飛ぶかどうか迷いましたが、心配だということで太平洋上に不時着する決断をします。当時、日本とアメリカの間は距離が長いものですから、「オーシャンステーション」という観測船を2隻、常駐させていました。その「オーシャンステーション・ベセル」の「ノベンバー」の上で、朝が来るまで3基のエンジンで旋回していました。その間にエマージェンシーのコールをしたので、ちょうど近くに沿岸警備隊の船もいたりして、その3基エンジンのクリッパーが降りてくるところをニュースにもしっかりと撮られました。私どもも救難訓練の時に必ずそれを見せられました。その映像によると、最初に降りてきた機体が着水するとバーンと水煙が上がって、機体が一瞬見えなくなります。次にその水煙がおさまると海面に胴体と主翼が浮いていました。静まって少し経ったら、しっぽの方はブクブクと沈んでしまいました。だから後ろに乗っていた人は全部だめ。ところが全部だめというのはウソでして、そのときのパンナムには152人しか乗っていませんでした。そのときのスチュワーデスは気を利かせて、152人全員をこの主翼の上に集めました。そのため、これは本当に稀有なことですが、死んだ人は一人もいませんでした。それくらい主翼のところは丈夫です。命の惜しい人はここに乗りが一番いいです。

地上墜落では・・・

ところが、地上へ落ちたとします。私は米国ワシントン州のモーゼスレークというところで、実際に訓練機が墜落したのを見ました。訓練というのは、大体、砂漠の真ん中のような飛行場で行われます。離陸するときにはわざわざエンジンを一つ切ったりして訓練するのですが、そのときのパイロットは方向舵を切り間違っ、滑走路から外れ墜落し大破しました。砂漠の中の飛行場ですから消火剤搭載の消防車が1台しかいないのです。私たちはガラガラヘビのいるような砂漠を、飛行機が通った跡がついていますから、それを追って墜落した機体に近づきました。途中、ヘビにかまれないように注意しながら、機体から飛び出した人間が落ちているかもしれないと思って探しましたが、ありませんでした。消防車がありませんから燃えるにまかせるしかありません。朝、一緒に食事をした連中ですから、何とも言えない気持ちでした。誰か出てこないかなと最後まで祈る気持ちでした。主翼に燃料がいっぱい入っていますから、ここから燃えて前の方へ炎は広がります。燃えた機体を探していくと何か黒い塊があります。最初はソファかと思ったら、あばら骨が白く見えました。結局、私の友達が5人乗っていましたが、3人死んで、脱出して助かったのは2人だけでした。燃え残ったのは後部胴体と尾翼だけでした。機体が折れるのは、翼の付根の前後か、ドアの付近が多いようです。

一般に人は非常事態になると、習性として乗った時の入り口に戻ろうとするのだそうです。そうではなく、乗った時はまず第一に、非常口がどこにあるか、自分の一番近くにあ

る非常口を調べておいた方がいいですね。

機内説明はよく聞く

スチュワーデスが「酸素マスクが落ちてきたら、手元に強く引っ張って」とか、「ライフジャケットのひもを強く絞めて」などと説明しますが、大体の人はいいかげんにしか聞いていません。これが実は大事です。酸素マスクはしっかり引いて、口にしっかり当てないと酸素が流れてきません。私どもが教わったのでは、高度1万メートルで、もし機内と圧が壊れて酸素を吸わなかったら、人間は15秒しか正常な判断はできないそうです。

ライフベストは、まず前後を間違えてはいけません。間違えたら一番に死んでしまいます。そしてウエストのところにヒモをギュッと絞めます。これをしっかり締めないと、いくら空気が入っていても、水の中ではライフベストだけがすぼっと抜けて、頭が水中に沈んでしまいます。だからライフベストのヒモをしっかり締めることは非常に大事なことです。

昔は飛行機を降りるときライフベストを持って帰る人がいました。いまは箱に入りますのであまりそういうことはありませんが、飛行機に乗ったときは、まず座席の下にライフベストがあるかどうか、一応確認した方がいいですね。

4. 飛行機の航法（離陸・上昇・巡航・着陸）

パイロットの命綱・飛行プラン

いよいよ飛行機が離陸します。この図は実際に使われた飛行プランです。

（中略）

上昇するときは、先ほど申し上げたかまぼこ型のフラップを10度下ろして、しかもRDHのパワーで、V2の速度で昇れば、安全高度まで一番安全に到達できるということを示しています。失速速度の1.3倍の速度です。これでパイロットは、しゃにむに1,500フィート（約450メートル）まで上がってしまいます。

ところが、最近は騒音公害が非常にうるさいですから、上昇のために必要なパワーまで絞って音を小さくします。しかし相変わらずV2速度は維持して3,000フィート（約1,000メートル）まで上がってしまいます。そこまで上がったなら、まずまず大丈夫です。飛行機が離陸して、浮いて、ギヤラップで足（車輪）を上げます。地上にいる間は大事な足ですが、上にあがったら単なるお荷物ですから、早く上げます。浮くか浮かないうちに足を上げる音がガラガラ・ガッチャンと鳴ります。この音を聞いたら「ああ、よかった」と、安心していいです。

その前に何かが起こると、滑走路を飛び出したりします。いつか、名古屋空港で中華航空がオーバーランしました。あれはVR以降に離陸を断念してブレーキをかけたからです。

航空機エンジンの種類

ジェットエンジンとレシプロエンジンとではどこが違うのかということをお話します。

まず、レシプロエンジンは皆さんの乗っている自動車と同じで、シリンダーの中をピストンが上下して、吸入、圧縮、爆発、排気で発生した力を回転力に変えて、それをプロペラに伝えています。これを一般にレシプロエンジン（往復動エンジン）とっています。昔はみなこのエンジンでした。

ダグラスのグローブマスターという飛行機がありました。この飛行機はレシプロエンジンの最大で、4,500馬力、シリンダーが36気筒ついていました。

普通、民間機ですとダグラスDC-7、DC-6Bくらいですと18気筒です。9気筒ずつ2列です。グローブマスターはそれが4列ありました。

もうひとつがジェットエンジンです。ジェットエンジンというのは、まず空気を圧縮するコンプレッサーというものがあります。羽が何段もあります。ジャンボジェットのエンジンですと15段あります。ここで、前から吸い込んだ圧縮空気に燃料を加えます。ジェットの燃料は何だと思いますか？ 灯油です。皆さんのご家庭で使っているあの灯油（kerocene ケロシン）です。しかし、純粋なケロシンは値段が高い。ガソリンは揮発性が高いので、ケロシンをつくる途中の過程でできます。ガソリンの方が安いのです。ですから、いま、実際のジェット燃料は、ガソリン40%、ケロシン60%、あるいはガソリン50%、ケロシン50%くらいになっています。ガソリンが多くなるほど引火点が低くなるので、事故があったときに危ない。ケロシンの方が引火点が高いので安全だといわれています。

そして、このケロシンを吹き込んだところにイグナイターという点火栓の大きいもので点火して爆発すると、急に空気が膨張します。この膨張した空気をノズルから外へ出して、その反動で推進します。しかし、これだけではコンプレッサーを回す力がありません。そこで空気が噴き出すところにタービンを設けて、そこから回転軸を真中を通して、これによって前方のコンプレッサーを回します。タービンは大体3段です。ですから、前から来た空気をここで爆発させて、勢いよく噴出する空気でもってタービンを回す、回したタービンの回転力でまたコンプレッサーを回すという仕組みになっています。

最初はスターターというものがあって、これで回すのですが、いっぺん火が付いてしまうと、あとは燃料さえたくさん送ればたくさん回るようになります。これがジェットエンジンです。

いまはこのコンプレッサーの前に、さらにファンといって、もう一つコンプレッサーのようなものが着いています。これはプロペラのようなもので、このファンエンジンのことをダクトファンエンジンといって、ジェットエンジンの外側を包むようにしてあります。この外側から空気を送り込むと排気が促されて推力が増すと同時に、二重になりますので騒音が低くなります。最近騒音公害がうるさくいわれますので、ダクトファンエンジンは騒音が低くなった上に推力も増しますから具合がいい。しかし外側をもうひと

つ覆うようになりますので恰好は悪い。昔のジェットエンジンはカッコよかったけれど、いまのジェットエンジンはダクトドファンエンジンですから、ダルマのような、メタボリックのような形をしています。

もうひとつは、ターボプロップとって、例のロンバルディアのようなエンジンがあります。前述のターボジェットの軸で、前のプロペラを回します。これは独特のキーンという音がします。

上昇 (CLIMB) 過程の困難

さて、飛行機が飛びあがりました。飛び上がっただけではまだ駄目です。どこをどう飛ぶかがまたむずかしい。

(中略)

羽田空港で離陸しますと、西側に横田基地のコントロール・エリアがあります。東側に成田空港があって、もうひとつ自衛隊の百里基地のコントロール・エリアがあります。ですから羽田は本当に難しく、規制のないところといたら東京湾くらいしかありません。だから大島の方に飛ぶなら割合と楽なのですが、西の方に飛ぶときはこれでは方向が違います。たとえば東京から福岡、あるいはソウルのように名古屋の方に飛ぶときは、上がったらず木更津の方に向かいます。その間にどんどん高度を上げて行きます。先ほどのテイクオフ・パワーは5分間しか使えませんから、そのあとクライム・パワーを使います。マクシマム・コンティニアス・パワー (maximum continuous power) というのですが、これはいつまで使ってもいいのです。これを使ってどんどん上がって行きます。そして大きく旋回して羽田の上空に戻ってきます。戻ってきたときの高度が7,000メートルくらい。それでやっと横田基地のコントロール・エリアをクリアできるのです。パイロットはここでものすごい苦勞をします。西風が強い冬場は西に向かうのですから向かい風で高度が取りやすいからいいのですが、夏場、風がない、あるいは東風。気温が高いとエンジンのパワーも出ません。しかも追い風になるので高度を取るのに非常に苦勞します。皆さんがチューイングガムを噛んでいるうちに、パイロットは大変な苦勞をしているのです。

ベルトのサインは、昔はあまり消さなかったものですが、今はお客がベルトのサインを信用しなくなってしまったので、すぐ消します。多少揺れていてもすぐ消します。

そして巡航 (CRUIZE) に入りますが、冬場になりますと日本列島沿いにエベレストの方からジェット気流が流れてきます。強い時で150ノットくらいあります。冬場、ホノルルに向かうときなどは、この気流に乗って行きますと、6.5時間で行きます。逆にこんどはホノルルから東京に向かうとき、この気流の中に入ったら前へ進みません。ですからなるべく影響を受けないように、まず南側のコースをとり、日本に近づいてからこの気流がなるべく横風になるように北上します。それでも10~10.5時間くらいかかります。燃料が減っていくのだけが楽しみです。ホノルルの上空に上がったなら、この燃料が5万ポンドになるまで私は降りられないと思って、それだけを楽しみに帰ってきます。

横風を受けると、飛行機は思った方向になかなか飛びません。そこで、あらかじめ風の情報をもらって少し風に向かう方向に修正して飛びますと、結果として目指した方向に飛ぶことができます。これを「推測航法」といいます。昔はすべてこれでした。

自分がいまどこにいるか、ポジションをつかむということがとても大事です。皆さんが車で道に迷った時、自分はいまどこにいるのかを調べるでしょう。飛行機もこれとまったく同じです。

ところが、太平洋上では対象物がありませんから、ある星（恒星）を見て、その仰角を調べます。たとえば、その星が 60 度に見えたとします。しかし、60 度に見える場所はその星を頂点とする円錐形の底面の円弧の上に無数にあります。これ一つでは位置決めができませんので、もう一つの星をとって、同じように調べます。さらにもう一つとります。こうすると各円弧の交わった所に自分がいるのがわかります。そして次に自分はどちらに向かうかを決めます。これを「天測航法」といいます。

現在、多用されているのが「慣性航法」です。大陸間弾道弾もこの方式です。たとえば、成田で非常に精密なジャイロ (gyrocompass 回転羅針儀、回転するコマが回転軸の方向を変えない性質を利用して一定の方向を示す機器) を 10 分の 1 分まで正確な緯度・経度情報を与えて自立させます。

もう一つ、アクセラロメーターというのがあります。これで飛行機の動いた加速度と方向を検出します。これは皆さんが物理で習ったとおり、加速度を時間で積分すると速度になります。今度は速度を時間で積分すると距離が出ます。

飛行機が少しでも動くと加速度が出ますから、これをコンピューターが瞬時に計算して距離をだして、A点からB点へ動いたことを知ります。次にまた計算してC点へ動いたことを知ります。これが「慣性航法」です。これでもって大陸間弾道弾などは 8,000 キロくらい飛んでも、誤差が 150 メートルくらいだそうです。飛行機も同じです。たとえば、東京——サンフランシスコを飛ぶとしますと、東京の緯度・経度をコンピューターに入れて、サンフランシスコの緯度・経度を入れて、NAV I を押しやると、飛行機は大圏コースを自動制御で飛んで行きます。だけど、そんなことはしませんよ。私たちの商売がなくなってしまうから。途中のポジションをいくつか入れて、それに向かって飛んで行きます。図(省略)の中に丸が描いてあるのが、ラジオステーションです。ラジオステーションの出す電波に向かって飛んで行きます。これが「電波航法」です。こうした情報をオートパイロットに入れて飛行していきます。ですから、私どもが操縦桿を手で持っている時間はほんとうにわずかです。

下降 (DESCENT)

さあ、いよいよディセント（下降）に入ります。私の持ち時間がもうありませんので、あと 4 分で降ります。

皆さんにご注意申し上げたいのは、風邪を引いているときに飛行機に乗らないことです。

なぜならば、皆さん小さい頃に、ゴムまりに針を刺して空気を抜いたことがありますね。ところが針の穴から空気を吹き込むことはできません。人間の鼓膜も同じです。鼻から耳の鼓膜の裏側に耳管（じかん）というのが通っています。風邪を引くとそれが閉じてしまいます。いま、皆さん、唾を飲んでみてください。パチッといいませんか？ いわない人は耳管が詰まっています。

飛行機がどんどん高度を上げていきますと、鼓膜の裏側の空気も耳管を通じてどんどん逃げて行きます。機外気圧が 10,000m でも 600g/c m³の客室与圧をかけて機内は 2,000m 相当位の気圧にしますが、それでも地表より低い気圧です。こんど降りてくるときに、先ほど言ったゴムまりの針穴から空気が戻せないように、耳管が詰まっていたら鼓膜の裏側は 2,000m 相当の低い気圧のままです。最初のうちはわかりません。しかししばらくすると周りの空気の気圧が上がってきます。しかし中耳の方は相変わらず高いところにいたときと同じですから、鼓膜が内側に押されて耳が聞こえなくなります。低空になるにつれて耳が痛くなります。そういう経験ありませんか？ そのとき、本当に力を入れて大きな欠伸をすれば通ります。しかし、欠伸というものは本当に眠いときでもない、自分でやろうと思ってもなかなかできないものです。ですから、風邪を引いているときは飛行機に乗らない方がいいですね。耳詰まりになったら、耳鼻科の医者に行ってすぐ抜いてもらうことです。鼻孔から管で空気を通すと、バリバリと行ってすぐ通ります。鼓膜が長時間内側に押されたままにしておくと、周辺が充血して真っ赤になるそうです。私は見たことがありませんが、医者が「おお、鼓膜真っ赤ですね」などと嬉しそうに言います。放っておくと滲出液が鼓膜の裏側に溜まって、本当の中耳炎になります。

着陸 (LANDING)

さあ、時間がなくなりましたから急いでランディングします。皆さんは“ツルっ”と着けたらいいパイロットだと思うでしょう。そうとも限らないのです。

飛行機というのは限られた滑走路のなかで着陸しなければなりません。ですから、スレシールド（滑走路末端）15メートルを決められたスピードで通過して、滑走路のエンドから 700 フィート（約 210 メートル）～2,500 フィート（約 750 メートル）の間に着くことを要求されます。それを越えた場合はバイオレーション（違反）になります。会社からすぐ通知がきます。「あなたは手前に降りました」——手前に降りたら危険です。向こうへ行ったら、こんどは滑走路が足りなくなります。決められた範囲内で着陸するということは、結構むずかしいのです。これに風、雨、低視程、積雪等の気象条件が加わりさらにむずかしくなります。

着陸したら、すぐリバース（逆噴射）に入れます。このリバースは高速のときにしか効きません。その後、ブレーキをかけます。飛行機のブレーキは非常によく効きます。自動車のディスクブレーキなんか大したことないですが、飛行機のブレーキは非常によく効きます。ですから、皆さん着陸するとすぐ立ち上がる人がいますが、あれは非常に危険です。飛行機のブレーキはディスクが十数枚入っています。これを 3,000psi（約 200 気圧）の圧

力で絞めつけます。ですからものすごくよく効きます。もし、前方に自動車がいたりしてパイロットが大急ぎでブレーキをかけたら、歩いている人なんか吹っ飛んでしまいます。だから、絶対にタキシング中に歩き回らないことです。旅慣れているふりをして、少しでも早く税関を出ようとか、つまらないことを考えない方がいい。一人が立つとみな立ってしまいます。ああいう人には、いっぺんギュッとブレーキをかけてやったら懲りるのでないかと思っています。

そんなわけで、くだらない話ばかりでしたが、あとまだ質問でもあれば、宴会場で私が酔っばらう前に質問していただきたい。ご静聴ありがとうございました。

先輩インタビュー

四中・戸山、郵政、日航の思い出

清水 ^{いちかず} 市一氏 (S25 卒)

◆平成 20 年 6 月 21 日 (土) 千葉県福祉ふれあいセンター (我孫子市) にて

インタビュアー：城北会千葉支部幹事

【清水氏略歴】

昭和 6 年 東京生まれ
昭和 19 年 都立第四中学入学。4 年時に都立
戸山高校になり戸山第 2 期生となる
昭和 29 年 東京大学法学部卒業
郵政省入省
昭和 34～55 年 全国の郵政省出先機関に勤務
昭和 57 年 郵政省大臣官房首席監察官
昭和 58 年 退官
昭和 60 年 日本航空・常務取締役
平成 3 年 ジャルデータ通信会長
平成 5 年 郵政互助会会長兼任
平成 7 年 清和㈱代表取締役社長
平成 11 年 東京郵便輸送㈱代表取締役社長



四中・戸山の同期生

——当時の同期生とはお付き合いはございますか。

我々の同期は結束がよく、銀座で月に一度有志の集まりの会を開いて、誰かの話を聞いて、それから一杯飲むことを今でもやっています。

最近頼まれて城北会の理事になりまして、理事会に出席して、「我々の結束がいいのは、当時の先生が非常に怖かったからです。」と言ったら、ほとんどの人が笑わなかった。というのは、我々より若い世代の人たちは、怖い先生に会ったことがないようで、先生の怖さを知っているのはごく少数だということがわかりました。

先生にあだ名をつけるのが流行って、我々の時は「ガンマー」や「お茶」、「おば天」というあだ名の先生がいました。「おば天」先生は「……をば」といって天井を見るくせがありました。「かたパン」というあだ名の先生は、小さい時、小児麻痺にかかって片方の足が細かった。片方がパンクしているから「かたパン」というあだ名がついたようです。でも、

とても教育熱心で生徒思いのよい先生でした。

「うすばか」という物理の先生はよくビンタをくらわせましたが、生徒もなれてきて瞬間にパッとよけるから大してあたらない。すると両方からビンタがくるようになりました。

私の名前は市一（いちかず）と言いますが、「ガンマー先生」が“いちいち”と呼んだので、私が“いちいち”ではありません。“いちかず”です」といったら、「私は区役所じゃないよ」といって笑わせていました。それからガンマー先生は「清水“いちかず”だね」と毎回念を押して名指すようになりました。こっちもしやくにさわるから、猛烈に勉強しました。お陰で数学だけは東大受験でも大して勉強しないですみました。

私は数学班にいましたので、ガンマー先生にピタゴラスの定理などが載っている数学の本を借りたことがありました。ガンマー先生は予習してこないと教室の外に出されるので、ものすごく怖かった。それが受験にもよかったのかも知れません。ガンマー先生は「塾など行くな。学校の勉強だけで充分だ」とおっしゃっていました。

教育制度について、旧制中学がよかった、四中がよかった

今のように中学3年、高校3年だと受験に追われてしまいますが、旧制中学5年、高校3年というのは私たちの成長期の過程でゆっくりものを考えさせてくれる点でいい制度だったと思います。私が四中に入って途中から教育制度が変わりましたが、当時は3年くらいまではブラブラしていましたが、4年、5年になると真剣になる。その遊びの3年間でいろいろなことを学ばせてもらったと思います。

日比谷はともかく東大一辺倒、昔なら一高一辺倒。戸山は四中からの校風で、「自分の好きなところに行け」という校風でした。だから山の好きな者は松本高校、そのほか静岡高校へ行く者もあったし、大学では京大へ行く者もありました。ともかく卒業生が浪人しないで、どこかにぶらさがっていればいいというのが旧四中の方針だと聞いていました。一高へもたくさん行きましたが、海兵にも行きましたし、陸士にも行きました。全国の旧制高校のそれぞれ好きなところへ行くと、それはまた幅広い人脈ができて、良かったような気がします。

そこへゆくと日比谷は「一高にあらざんば人にあらざ」という感じでした。

もう一つ四中のいいところは、上級生が我々にいろいろ話してくれたことです。たとえば海兵（海軍兵学校）から来た先輩が我々を集めて、「アメリカ軍は弱くない。アメリカを馬鹿にしてはいけない。アメリカの飛行機が我々のところを超低空飛行で攻撃してくる」と話してくれました。世間で聞いているのは「米英は、フニャフニャしていて日本軍に対抗できない」でした。我々も太平洋戦争は緒戦の勝利で日本軍はすごいと思っていました。真珠湾攻撃のあと、フィリッピン、マレーシア、北はアリューシャン列島まで一気に占領しましたので、日本軍は絶対に強いと信じ切っていました。そこへ「いや、そんなことはない」と海兵の人が言う。そのことはいまだに強い印象として残っています。

海軍は軍艦があるからいろいろな国と相互訪問しておりました。戦争中も英語を教えて

いたということです。海軍はどちらかというとイギリスを見習っていた。陸軍はどちらかというとドイツを見習っていた。考え方が海軍の方が柔軟というか国際的だったのでしょうか。元々イギリスは島国で、海軍力で世界を制覇したという歴史があります。

私も「海軍力を増強することが軍事力の主体であるべき」と考えていました。陸軍は日清、日露の戦争で勝ったから日本は出て行って守らなければならないという意識が強かったのではないのでしょうか。しかし、自衛を考えるにしても、豊臣秀吉のときにも朝鮮の海軍に徹底的にやられているので、陸軍より海軍力を高めた方がいいと思っておりました。

四中はそういういろいろな意見を聞くことに対しておおらかでした。先生方は厳しかったけれど、そういう海兵の人の話を聞くことなどには割とオープンでした。

授業で思い出すのは、「ブルサギ」こと藤村先生、もう一人「ボケ」というあだ名の先生がいました。その先生は教科書を1学期と2学期で終わらせてしまう。3学期には英字新聞を黒板に書いて「訳してこい」という。英字新聞なんて終戦直後なので見たこともない。わけもわからずに辞書を引いて訳すものだから、人の名前まで訳してしまって、先生からひどく怒られたりしました。

ところが、当時でも英語ができる奴がいて、英語がペラペラだった。彼は長峯君と言って、その後国連にいたと聞いています。「ブルさん」が「お前は3年生の実力があるよ」なんていってました。私たち1年生はおたおたしているのにしゃくだった。

——清水先輩は四中時代に戦中・戦後の両方を経験されたわけですが、戦中と戦後で教育はどう変わったのでしょうか。

教え方が変わった先生もいましたが、「ブルさん」の藤村先生や「ガンマー」の柴田先生は変わりませんでした。一貫したバックボーンがありました。戦争中ほど厳しくはなかったが、授業態度はほとんど変わりませんでした。生徒におもねるなどということはありませんでした。

若くして四中に来られた武藤先生は、ほう歯の高下駄をはいて腰に手ぬぐいを下げて学校に来ました。我々が先生を困らせてやろうと、受験でどうしようもない難しい問題を休み時間にパッと出すと、武藤先生が「むー」といって5～10分でタッタッタと解いて、ホッとしていました。「いやあ、解けてよかった」とね。

戸山高校になって火事がありました。その時の責任者は英語の藤塚先生でした。あの方はとてもまじめな方で、手紙でもはがきでも筆で書かれる。お見舞いの便りを出すと、丁寧な返事の手紙をいただきました。火事にはものすごい責任を感じておられました。

ところが、悪い生徒がおりました。藤塚先生の授業のときに、出席簿に毛虫がおいてあった。「なんだこれは！」と先生はカンカンになって怒りました。すると、生徒の一人が「こんな尊い先生に何ということをするんだ」とパッと飛び出して行って、毛虫を窓の外に放

り出した。するとこんどはもう一人の生徒が「何言っているんだ。そんなに先生を尊ぶなら、英語の勉強をもっとしっかりしろ」と言う。「俺は俺なりにやっている」と答えると、「この前の成績は何点だ」と聞く。30点だか60点だかと答えると、「なんだそんな成績で偉そうなことをいうな」というと、「いや、点数をいただけるだけでもありがたい」というやり取りがありました。聞いていた藤塚先生も呆然としていました。その間、15～20分、我々はニヤニヤしていました。明日試験だなどというときは、授業は少しでも短い方がいい。授業になりませんでした。悪い奴がいました。

四中のあった加賀町は、私にとって懐かしい記憶でいっぱいです。おっかない先生に叱られたり、“居残り教室”でしぼられたりと厳しいところは厳しかつが、海兵の先輩の話や聞くなど、割と自由な空気もあった。その意味で四中というのは“全人格形成の場”だったと思っています。

——私たちが、学校に行きたくないというような嫌な感じはありませんでした。

生徒の質もよかったですね。家庭がみなよかったですよね。昔の四中のそばに市谷加賀町というところがありますが、あそこは昔の山の手のいい感じが残っている町でした。旺文社も近かった。麴町のような超高級ではなかったが、通ってくる生徒が中央線沿線など、割と堅実な中流以上の家庭の人が多かったように思います。

私の家庭は父親を早く亡くし、祖母と母と兄との4人暮らしで淋しかったし、経済的にも豊かではなかった。だから塾などはいかなかった。

当時、「学力増進会」というのがあって、その模擬試験が時々あって何回か受けた。

私の同期はみなよく出来て、官庁に入ったうち二人が事務次官になりました。大蔵事務次官と警察庁長官と、東大教授も何人かいたと思う。

——山田英雄さんは同期ですか？

同期です。彼は4年から一高に入りましたから、僕らより1年先に東大にはいました。いまでも僕たちのグループの会長をしています。小粥正巳君は大蔵事務次官になりました。彼は大平さんと中曽根さんの秘書官もしましたが、私も非常に親しくしていました。

中学に入ったときは秀才と思われる者が何人もいるのですが、先生がわざと中学3年の数学の問題を出すのです。小学校では一、二番という生徒が入ってきたのに、それが零点を取る。数学で零点を取ったというのはショックでした。「えらい学校に入ったものだ」と思いました。

ブルさんの英語は、最初、ノートも何も取らせない。”What is this?” ”Who are you?”という会話の練習でした。四中の最初の1週間というのは、勉強らしい勉強はしなくて、会話とか、教練だとか、まともに本に向かったことがなかったように思います。度肝を抜

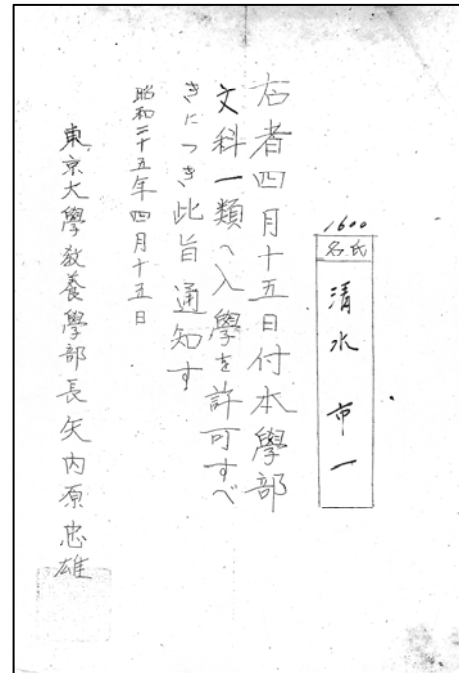
くようなことばかりやらされました。はじめは随分戸惑いました。

なにしろ、学校に茶室がありましたし、物理の教室は階段教室でした。「変わった学校だな」と思いました。

高校3年のときは「3」が一つ、3年のときの模擬試験では180人中一番でした。そのあとまた模擬試験があつて24番に落ちてしまいました。

我々の時は、四中で4年、高校で2年、合わせて6年みな一緒だったので、みな仲良くなりました。

努力の結果、東大に入りました。そのときの入学許可書がこれです（写真右）。矢内原総長の時代です。ちょうど、レッドパージ反対闘争のときで、矢内原さんが校門の前で「ストはやめなさい」とストの学生に呼びかけました。私もそのそばにいて、スト反対の学生が学校に入らないように見張りをする役目でした。そのとき「学校がストをやめさせなければGHQが東大を管理する」という通達があつたといわれていたので、矢内原さんも必死だったのでしょう。南原さんも、矢内原さんともにクリスチャンの先生で、信念の持ち主でした。そばでうかがって「なかなかりっぱな人だなあ」と思いました。



苦学して東大入学、そして郵政省に入省

兄が戦死して、祖母も私が東大に入った年に死亡して、母と二人きりになってしまいました。東大を卒業するころは、母がガンで入院して、生活費と、病院の費用と、学費と、一人で三つも稼がなければならなりません。昼間は有斐閣にアルバイトで通って、夜は家庭教師を二つくらいもっていたかなあ。その合間を見ての学校ですから大変でした。公務員試験もやっておしまいの方にぶらさがって受かりました。

郵政省に入ってそこそこのところまでいきました。その後日本航空にはいりました。

日本航空での体験談

ちょうど日本航空に入った途端に御巢鷹山の事故があつて、これはもう大惨事でした。(1985(S60)年8月12日、羽田発、大阪行の日航ジャンボ機が群馬県上野村の御巢鷹山[標高1639m]山中に墜落、乗員乗客520人が死亡。奇跡的に女性4人が生還した。夜7時過ぎの事故で道もない山中だったため、翌日朝から自衛隊ヘリでの搜索活動となったため、死者が増えたといわれている)

1ヶ月間、私は大阪のホテル住まいで、昼間は葬式、夜はお通夜の連続でした。遺族から厳しく怒られたこともありました。墜落の原因は後部の空気圧を保つ隔壁が圧力で壊れたというのですが、この機体は7年前に大阪空港で着陸時に機体後部が滑走路に接触して中破した経歴があり、吹き飛んだのもその部分でした。

私は情報システム本部の担当役員でしたので、大阪での合間をみて御巢鷹山にも行きました。情報システム本部のスタッフは御巢鷹山の山頂でいろいろ情報をキャッチしたり、町の体育館で遺体を調べたり、あちこちに分散して情報収集にあたっていましたので、それらの職場の激励にまわりました。

その後は日本航空の子会社の会長や、さらに郵政から懇請されて郵政互助会というところの会長にもなりました。そこでは、ある子会社が1000億円くらいの負債を抱えて経営が成り立たなくなりましたので、「特別清算」という方法をとって整理をしました。退職者の再就職の問題、債権者の銀行との折衝など、いろいろな問題を処理しましたが会社が一つつぶれるというのは大変なことだという経験をしました。

私が四中を出て本当によかったと思うのは、郵政大臣をされた古池信三さんという方に、縁あって私たちの仲人をしていただいたのですが、その方が私を可愛がってくれた理由の一つは、西川正身さん（T11 卒）という東大教授が四中出身で、一高時代古池さんと親友だったということです。「西川君からその学校の校風はしっかりしていると聞いている。君もその学校の出身だからしっかりしているだろう」という、へんな理屈で、その後もお亡くなりになるまで、面倒をみてくれました。

奈良女子大の中道實先生が、「日本官僚制の連続と変化」という調査をまとめられまして、そのなかで各官庁の上級職経験者、山田英雄君も取り上げられています。私もその中に選ばれて、聞き取り書が掲載されています。

清水 市一 氏	
略 歴	
1931 (昭和 6) 年	東京都生まれ
1954 (昭和29) 年	東京大学法学部卒 郵政省入省
1959 (昭和34) 年	平塚郵便局郵便課長
1960 (昭和35) 年	湯沢郵便局局長
1961 (昭和36) 年	郵政省札幌郵政局資材購買課長
1962 (昭和37) 年	郵政省札幌郵政局郵務部服務課長
1963 (昭和38) 年	郵政省大臣官房秘書課課長補佐
1964 (昭和39) 年	郵政省簡易保険局資金管理課課長補佐
1965 (昭和40) 年	郵政省簡易保険局資金運用課課長補佐
1966 (昭和41) 年	郵政省人事局要員訓練課課長補佐
1967 (昭和42) 年	郵政省松山郵政局郵務部長
1968 (昭和43) 年	郵政省名古屋郵政局人事部長
1969 (昭和44) 年	郵政省大臣官房広報室長
1970 (昭和45) 年	郵政省札幌郵便局局長
1971 (昭和46) 年	郵政省札幌郵便局局長
1972 (昭和47) 年	郵政省札幌郵便局局長
1973 (昭和48) 年	郵政省札幌郵便局局長
1974 (昭和49) 年	郵政省札幌郵便局局長
1975 (昭和50) 年	郵政省札幌郵便局局長
1976 (昭和51) 年	郵政省札幌郵便局局長
1977 (昭和52) 年	郵政省札幌郵便局局長
1978 (昭和53) 年	郵政省札幌郵便局局長
1979 (昭和54) 年	郵政省札幌郵便局局長
1980 (昭和55) 年	郵政省札幌郵便局局長
1981 (昭和56) 年	郵政省札幌郵便局局長
1982 (昭和57) 年	郵政省札幌郵便局局長
1983 (昭和58) 年	郵政省札幌郵便局局長
1984 (昭和59) 年	郵政省札幌郵便局局長
1985 (昭和60) 年	郵政省札幌郵便局局長
1986 (昭和61) 年	郵政省札幌郵便局局長
1987 (昭和62) 年	郵政省札幌郵便局局長
1988 (昭和63) 年	郵政省札幌郵便局局長
1989 (昭和64) 年	郵政省札幌郵便局局長
1990 (昭和65) 年	郵政省札幌郵便局局長
1991 (昭和66) 年	郵政省札幌郵便局局長
1992 (昭和67) 年	郵政省札幌郵便局局長
1993 (昭和68) 年	郵政省札幌郵便局局長
1994 (昭和69) 年	郵政省札幌郵便局局長
1995 (昭和70) 年	郵政省札幌郵便局局長
1996 (昭和71) 年	郵政省札幌郵便局局長
1997 (昭和72) 年	郵政省札幌郵便局局長
1998 (昭和73) 年	郵政省札幌郵便局局長
1999 (昭和74) 年	郵政省札幌郵便局局長
2000 (昭和75) 年	郵政省札幌郵便局局長
2001 (昭和76) 年	郵政省札幌郵便局局長
2002 (昭和77) 年	郵政省札幌郵便局局長
2003 (昭和78) 年	郵政省札幌郵便局局長
2004 (昭和79) 年	郵政省札幌郵便局局長
2005 (昭和80) 年	郵政省札幌郵便局局長
2006 (昭和81) 年	郵政省札幌郵便局局長
2007 (昭和82) 年	郵政省札幌郵便局局長
2008 (昭和83) 年	郵政省札幌郵便局局長
2009 (昭和84) 年	郵政省札幌郵便局局長
2010 (昭和85) 年	郵政省札幌郵便局局長
2011 (昭和86) 年	郵政省札幌郵便局局長
2012 (昭和87) 年	郵政省札幌郵便局局長
2013 (昭和88) 年	郵政省札幌郵便局局長
2014 (昭和89) 年	郵政省札幌郵便局局長
2015 (昭和90) 年	郵政省札幌郵便局局長
2016 (昭和91) 年	郵政省札幌郵便局局長
2017 (昭和92) 年	郵政省札幌郵便局局長
2018 (昭和93) 年	郵政省札幌郵便局局長
2019 (昭和94) 年	郵政省札幌郵便局局長
2020 (昭和95) 年	郵政省札幌郵便局局長
2021 (昭和96) 年	郵政省札幌郵便局局長
2022 (昭和97) 年	郵政省札幌郵便局局長
2023 (昭和98) 年	郵政省札幌郵便局局長
2024 (昭和99) 年	郵政省札幌郵便局局長
2025 (令和 7) 年	郵政省札幌郵便局局長

いま、東大を卒業しても官僚に行く人が激減しているようです。どこへ行っているかという、多くは外資系の会社に就職しているということです。

日本の政治家が官僚制を改革するのは大変結構ですが、アメリカですと政治家に有能な秘書がついていて、調査機能がものすごく進んでいる。だから、法律にも政治家の名前が

をつけられています。たとえば「タフト・ハートレー法」（1947年に制定された労働関係法。上院のR. A. タフトと、下院のハートレーの名を取った）。

いま、国民の利害は非常に多角化していて、この多角化した利害を調整するには、行政の非常な能力を必要とするのではないのでしょうか。

私は今から8年前こう述べました。「民の声というものは、今までは多数決ということを決まってきたが、少数弱者というものを大事にしなければならない社会になってきた。民の声というものは多様化してきている。だから、今までは農民団体とか業界団体とかそういうグループの意見を取り入れればみな満足をしていたのですが、今はそうではなく、もっと広く考えなければならない厳しい時代になってきた。最近の事例を見ても、マスコミが真実の報道で民意を代表するのではなく、何か面白おかしいことを代弁しているようなことになっているので問題だ。エドガー・スノーの『中国の赤い星』を読んだ時に、ジャーナリストにもこんなすばらしい人がいるのだと思った。民意を本当に大切にしないではいけない。パブリックサーバントというのが、いつの間にか、政党という組織の奉仕者になったり、初めは善かれ悪しかれ組織の保身だったのが、いつの間にか自分の保身になったりしてしまって、腐敗現象が起きているのではないだろうか」（2000年8月1日）。官僚の縄張りに対して「こんなことでいいのか」という思いがいたしました。

いま、世界規模での大きな時代の転換点

最近、アルビン・トフラーとハイジ・トフラー共著の「富の未来」という本を読んでびっくりしました。

いま、オイルが高くなって問題になっていますが、トフラーは「人類が狩猟民族から農業をするようになって農業の生産物を貯蔵することによって、はじめて毎年捕った獲物でなくとも生活ができるようになった。その後、産業革命で大量生産ができるようになり、そこでチャップリン映画のように人間が機械に使われるようになり、時間を限られて忠実に働くようになった。

さらに情報化時代になると、一瞬一秒を争う時間の争いになる。もう一つは空間の争い、もう一つは知識の争いです。時間と空間、これをヨーロッパやアメリカなどほんの少数の先進国が独占してきた。ところが、新しい時代では中国やインドが発展する国に加わってきた。13億とか8億とかの膨大な人口を擁している。

日本は戦後、非常に貧しかった農村が、昭和20年代後半から30年代にかけて急速に近代化しました。我々子供の頃は農村と都会では大きな格差がありましたが、今はそれほど差がない。我々子供のころに比べると想像を絶するくらい農家が変わりました。中国やインドがいまそういう途上にあります。中東も大きく変わりつつあります。

いままでは、中国の民が貧しくても、インドの民が貧しくても、アラブの民が貧しくても、あまり気にしませんでした。彼らはオイルを売って豊かになり、食糧を売って豊かになろうとしています。やはり、物価が上がっても仕方がない。オイルが高くなっても、

食糧が高くなっても仕方がない大きな時代の転換期になってきた、とトフラーは語っています。本当に大きな時代の転換点にきているのではないか。これから発展する民のためには、こういう時代の変革を私どもも耐え忍ばざるを得ないのではないかという気がします。皆さん、どうお考えですか。

宇宙がこれから大きな問題です。地上では電子機器などの防塵や不純物混入防止につとめていますが、どんなにしても宇宙ほど正確ではない。「ナノ」の世界になると、宇宙というのが一つの活躍の場になっていくのではないだろうか。

もう一つは、知識というものがいろいろな形で変化する。そういう変化の時代の中で、法律とか制度によって決められていたものが、変わりつつある。公的機関の変化が一番遅い。厚生労働省がそうだ。教育がそうだ。社会の実態になかなか追いついていかない。

郵政省時代

——郵政省に入ってからどんなお仕事をされましたか。

いろいろなことをやりました。秋田県の湯沢、札幌、松山、名古屋とか、かなりあちこち回りました。だから子供たちもその都度転校してかわいそうでした。

郵政大臣の官房首席監察官をやって退官。その後は日本航空の常務をやって、JALデータ通信会長。

小泉改革に対する疑問

——郵政民営化については？

郵政民営化について、私は非常に疑問を持っています。

明治時代に前島密（まえじま・ひそか）が、安いコストで一気に郵便の全国普及を図りたいというので、それぞれの地方の名士を郵便局長に任命しました。それが特定郵便局の始まりです。彼らはそれを非常に名誉に感じていました。私が地方の課長のときに驚いたのは、ある特定郵便局長が「私は三井物産の本社の課長をしていましたが、親父が『俺の後を継げ』というので三井物産を辞めてきました。給料は4割減ですよ。それでもこんな郵便局長をやる意義があるのでしょうか」と私に聞いてきました。私も答えに窮しましたが、私は「あなたのお父さんに敬意を表します。そこまで地域を思ってくださいというのはすごいことですよ」と言いました。それほど大事に思っていたというのは大変なことだと思います。

政治家で梶山静六という茨城出身の政治家がおられました。その人は「いま、農協はどんどんなくなっているが、特定郵便局だけは残さなければ」とおっしゃっていました。

郵便局員はどんな山の中でも配達に回ります。全国では過疎地の一人暮らしの老人が160万人くらいおられるようですが、その人たちは彼らによって、買い物をしてもらったり、いろいろな情報をもたらしたりしている。それを仮に市役所の人をやるとなったら、相当な費用になるでしょう。

郵便というのは、全国均一料金です。遠いところはコストがかかる、近いところは安い。それを均一にするというのは、国民全部の合意の中で、足りなかったら国が持とうという考えでやってきたと思います。事実、郵政省の時代からペイするのは東京と大阪くらいで、名古屋がトントンくらい。あとは全部赤字でした。儲けなくてもいい、収支相償えばいいというのが郵政です。

それを「民営化して効率化しなければいけない」ということになりました。だからサービスが一部で無視された。最近の特定郵便局長のアンケート調査でも非難ごうごうです。小泉改革によって地方の商店街は随分さびれているし、過疎地の一人暮らしの老人は困っていると聞いています。

——私（齋藤和子）も欧米に対して日本の誇れるものは、郵便事業と鉄道だと思っていました。鉄道も不採算路線はどんどん廃止されてしまった。

だから、北海道と四国は、鉄道料金が高いはずですよ。大都会に住んでいる人にはわからないようですが。

“ミスター円”といわれた元大蔵省財務官の榊原英資（さかきばら・えいすけ）氏は「日本の郵便は高くない。これだけ山谷があつて島々があるところで、津々浦々まで配達して、80円、50円では決して高くない」と言っていました。

アメリカなどでは配達しない地域がかなり広いと聞いています。広い道路のわきにポストが置いてあつて、そこまで自分でとりに行く。

日本でも“85条適用”地域といって、そういうところがありますが、それは非常に限られた地域です。

NHKでも電波が届かない所をなくそうと懸命にやっている。

民間の宅配便でも離島などは郵便に委託していると聞いています。

せっかくここまで作り上げてきたものを、民営化して、効率化する必要があるのでしょうか。大体、郵便事業は赤字ではなかった。先々、赤字になるだろうというので民営化した。国鉄の場合は大赤字だったからまだ理由がある。それとこれとは違うように思います。

公務員制度改革問題で一番残念なのは一部の省の次官クラスが最近悪いことをする。そうするとみんな悪く見えてしまう。トップが悪いことをすると公務員全体が悪いように見えてしまうことです。

——防衛庁の守屋なんて、よくまあ長いことあんなことをしていたものですね。

聞くとところによると、世話になっている商社からの情報を持っているから、対アメリカの交渉では、非常に姿勢が強かったそうです。それに、政治家もあの人に世話になっていたので、「防衛庁」から「防衛省」に昇格するとき、あの人の方が非常に強かったといわれています。河内山宗俊と同じで善にも強ければ、悪にも強かったのでしょうか。

——清水さんは御先祖から東京ですか？

そうですね。私の家は東京の下町の商人で、父親が元気なころは15～16人、人を使っていて、工場も持っていたようです。私の曾祖母は大名家のお女中のようなことをやっていて、男のお供が何人かついたというような話も伝え聞きました。

私の祖母は深川で生まれて神田で育った。本当は芝で生まれて神田で育たなくては本当の江戸っ子ではありませんが、まあ、江戸っ子の気風でした。

いま、東京生まれの東京育ちというのは1割ぐらいしかいないそうです。

大阪は、大阪生まれの大阪育ちが3割くらいいるそうです。もっとも私が近畿にいたころの話ですから今は全然違っているのかもしれませんが。

だから大阪はお年寄りの人たちの発言力が強いといわれていましたが、今日ではあまり強くないようですね。大体、日本橋の上に高速道路をつくったときなど、「あっ！」と思いました。「どうしてそんなことをするの？」と思いましたよ。数寄屋橋も埋め立てられてしまった。「君の名は」の碑だけが残っている。

昔の東京では、電車に乗る時、並んでいる列を乱すと、よその子でもおじいさんやおばあさんに怒鳴られましたから怖かったですね。いま、そういうのはなくなってしまいました。

旧制中学の頃は、「四中の生徒は後ろ姿でわかる」というくらい評判がよかった。毎週月曜日には検査があり、服装はきちんとしているか、ハンケチは持っているかと調べられましたので、少なくとも月曜日だけはきちんとしていなければなりませんでした。

投稿原稿

小学校、中学校そして、高等学校

稲見 格 (S27 卒)

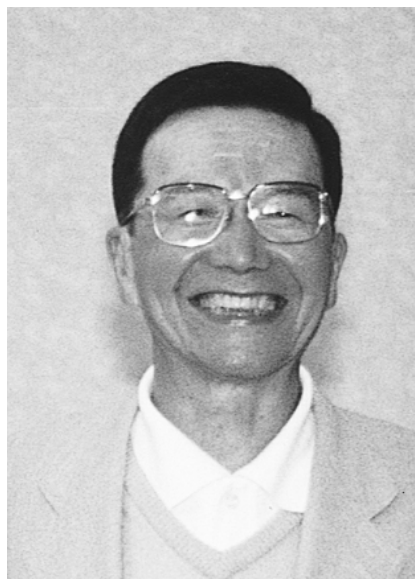
14, 15 年前に、会社の先輩の関係で、或る中小企業に関った事があり、この時初めて、中小企業の給料の低さと企業年金が無い事を知り驚愕した。

年俸は、200 万円位で、60 歳まで働けたとしても、企業年金が無いので、厚生年金は年 240 万円程度である。新聞には、年俸 200 万円以下の給与所得者が、2000 万人（給与所得者の 20%）居ると報じられているが、こうした人から見ると、戸山高校の卒業者は、雲上人の様に見えるのではないか。

すべての中小企業の待遇が悪いというわけではないが、待遇悪い中小企業に勤務せざるを得ぬ人はどうして生じるのか、考えて見る必要があるのではないか。

今は昔の物語ですが、昭和 19 年 8 月に宮城県玉造郡鳴子町に集団疎開するまでは、貧しいながら楽しい毎日を送っていた。

生まれ育ったのは、小石川区茗荷谷町（今の文京区小日向）で、この小日向の地域には、大臣（松浦鎮次郎、浜口雄幸、鳩山一郎、星島二郎、林譲治、平生鈞三郎）、学者（新渡戸稲造、小野塚喜平次、田中阿歌麿、森岡常蔵、出隆、松本亦太郎）、実業家（正田貞一郎、鹿島守之助、藤井丙午）、作家（堀口大学、森下雨村、平林初之輔）などの政治、経済の大物や文豪が多く住んでいる大邸宅があり、その屋敷内に入り込んで遊ぶ事も出来たし、高砂寮（日本領であった台湾の人の学生寮）の庭（テニスコートや鉄棒つきの砂場や蘇鉄が生えた芝生があった）や拓殖大学の校庭（正門横に池があり、ザリガニ取りに夢中だった）や文理科大学（今の筑波大学で、複葉単発の練習機が置いてあり、これに乗り、戦闘機乗りの気分を味わった）の校庭のほかに、遊ぶに事欠かぬ広場があり、縄跳び、水雷艦長、戦争ごっこ、塀の上の鬼ごっこ（相当危険）、木登り、竹馬乗り、ベイゴマ、めんこ遊びに興じて、暗くなり母親が呼びに来るまで遊んだ。「子供は風の子で、遊ぶのが仕事」と言われて、学校からかえるや、鞆を放り出して、外に行き遊び廻った。



雨の日は、二人の姉の毎月取っている少女倶楽部や幼年倶楽部を見たり、吉屋信子の“絹糸の草履”や、菊池寛（横光利一の代作と言われている）の“受難華”や、世界文学全集を読んだりした。小学校5年生だから、男女間の恋愛感情など全くわからず、ただ目を通すだけだったが、アナトールフランスの“ピュピュドモンパルナス”、トマス・ハーディの“テス”やアレクサンドラ・デュマ（大・小）の“鉄仮面”や“椿姫”とか、作者は忘れたが“夢”が記憶に残っている（記憶違いかもしれぬが）。

漫画は、殆ど家に無かったので、友達から借りて読んだ。田川水泡の“ノラクロ（黒い野良犬）の兵隊（二等兵）から将校までの出世物語”、“火星探検”（トマトの種まで食べたいイヤシン坊という言葉が出てくる）や佐々木邦のユーモア小説が面白かった。

昭和16年12月8日に始まった太平洋戦争は、大本営発表の勇ましさを反比例して、半年後のミッドウー海戦を皮切りに敗戦への奈落の底に転がり始めた。

昭和19年中頃から、サイパン島から飛来する米軍のボーイングB29爆撃機の空襲を避ける為に、学童の疎開が行なわれることになった。私は国民学校（今の小学校）の5年生で、父の生家が茨城県真壁郡にあったので、縁故疎開しても良かったのだが、友達と別れるのが嫌で、宮城県玉造郡鳴子町へ集団疎開をした。

昭和19年8月17日の夜大塚駅まで歩き、其処から省線（今のJR山手線）で上野駅に行き、東北本線で小牛田駅にて乗換え、陸羽東線で鳴子へ行った。同行者は、3年生から6年生の243名、先生9名、付添いの人19名であった。

硬い座席の3等車の夜行の旅は快適でなく、小牛田駅にて朝を迎えた時は、睡眠不足も手伝って、余り良い気分でなかったことを覚えている。

宿泊場所は、金忠旅館（現在の鳴子ビューホテル）で、新館と湯治客（自炊していた）専用の旧館があった。

新館には、女生徒と先生が入った。私と14名くらいの男生徒は幸運にも新館の部屋をあてがわれたが、職員室の前なので、騒ぐことも出来ず、いつも大人しくしていた。

寮母さんは、角田久子さんと言いつて若くて綺麗好きな美人さんだったので、子供心にも嬉しかった。

ところが6年になって、室長になると同時に部屋換えが行なわれ、旧館に移ってから、いろいろな事情が次第に悪化してきた。

敗色が濃くなるにつれ食糧事情が極めて悪くなった。当初から、米どころの東北とのイメージとは大違いで、主食のご飯はお茶碗一杯で、目玉が写るような薄い味噌汁（太平洋スープと言ったっけ）と、一品の佃煮と漬物のみだったが、最初のうちは、それでも少し良

かった。だんだん量が減ってきて、四六時中空腹に悩まされた。

宿泊していた旅館の裏側に、陸羽東線が走っていたが、線路脇やその向こう側の山に生えているスカンポやイタドリをとって食べていた。こうして採った野草は、温泉で茹でて塩を掛けて食べると結構美味かった。蟬を食べた人も居るとの事であった。

東京空襲が始まってから、1年生や2年生も鳴子に来るようになったが、この子達が齎したものは、虱の大群とお寝しょであった。虱は取っても取っても居なくならないし、お寝しょは臭いし、こうした状態に置かれると、部屋の仲間に自然に発生するのがいじめであった。

私は室長でいじめを止める立場にあったのに、止めなかったのが、寮母さんの信用を失墜してしまった。このときの寮母さんは高橋千恵子さんと言ひ、20歳くらいのスポーティでボーイッシュなすらっとした素敵なお嬢さんであった（わが校の生徒ではなかったが、弟さんが身体が弱いので、万一の時を考えて志願して寮母さんになったとのことで、医者の娘さんであった）。

憧れの人（寮母さん）に叱られたので、暫くの間憂鬱であった。

昭和20年になると、ガソリン不足で軍用飛行機が飛べなくなった（これでは戦争は出来ない）ので、ガソリンの代用品としての松根油を採る為に、松の根運びを遣った。山の中の湖の近くに沢山置いてある松の根を、山道を下って街中まで1~2時間、背負って運ぶのであるが、ごつごつした松の根が栄養失調で痩せこけた背中に食い込み、地獄の苦しみであった。

時間は有り余るほどあるが、何しろ腹が減っているので、動きたくなかった。部屋の中で将棋をしたり、トランプをしたり、新聞を読んだりしていた。

新聞記事の中に「米軍が上陸してきたら、蛸壺の中に入って、米軍の戦車が来たら、蛸壺から竹竿の先につけた地雷を戦車のキャタピラーの下に差し出せ」と書いてあった。その時私は軍国主義の教育を受けていたにも拘らず、“これは自殺行為である。こんな事はしたくない”と思ったことを鮮明に覚えている。

疎開生活は辛い事ばかりでなく、楽しい事もあった。

食糧不足を補う為に、時々先生に引率されて、近くの山へ蕨、ぜんまいや土筆を取りに行った。この時ばかりは、弁当はお握り（雑炊では持ち運べない）であった。一個のおにぎりがこんなに美味しく感じられたことは無い。太陽が燦燦と照る小高い山で、郭公の鳴き声を聞きながら、おにぎりを食べられるのが、なんと幸せな事か。

授業は一日3時間で、国語、算数、理科等のみであった。勉強の嫌いな私にとっては、

天国にいるような気分であった。

昭和 19 年の秋に模型飛行機の飛行大会があり、6 年の長谷川さんと 5 年の私が小日向台町国民学校のチャンピオンとして出場した。飛行時間を競うもので、長谷川さんの飛行機は 18 秒飛んだが、私の飛行機は、細工して軽くし過ぎたのが仇となり、その日の強風に負けて 10 秒くらいしか飛ばなかった。この日の最高飛行時間は 50 秒近かった様に記憶している。

母親が面会に来てくれ、お菓子を持ってきてくれた。お菓子は同室の者に平等に分けるのが原則であったが、私は少し多く貰ったような記憶がある。

最後に集団疎開して得たものを二つ挙げてみる。

1. スキーを覚えた：最初は、50cm 位の長さの竹箆の先端を少し上の曲げたもの（竹スキーと称した）で、雪遊びをしていたが、東京からスキーが 50 台くらい送られて来た。父兄がカンパした資金で調達したものと事だった。小日向台町には、大臣、学者、実業家、作家などなど有名人が多く住んでいた関係か、裕福な父兄が多く、スキーの他に食料なども送ってくれたとの事であった。このときスキーを覚えたのが縁で結婚出来たし、子供たちも幼少の時よりスキーに親しみ、家族の団欒の場が増えたのみでなく、子供のスキーを通しての交友の場も大いに広がった。
2. 仲良しの同期生：私は、自分で縁故疎開ではなく集団疎開を選んだこともあって、親を恋しがって泣くことも無ければ、東京が恋しくて脱走することもなかった。疎開のおかげで昭和 21 年卒の同期生は、年に 4 回もクラス会（一泊旅行をする事もある）を催すほど仲が良くなった。焼け野原の東京に焼け残った学校（校舎の 2 階と 3 階は焼けなかった）で、卒業したのは 21 名のみであったが、今では生存者だけでも 40 名の住所が判明し、クラス会には神戸市、京都府長岡京市、愛知県西春日井郡からも遠路遙遙集まるようになった。74 歳にもなって小学校のクラスメイトが、半分位も毎年集まるのは稀有なことではないか。

昭和 20 年 8 月 15 日に敗戦を迎えた。

校庭（旅館の庭）に並びラジオを聴いたが、ラジオはガーガー言って良く聞き取れず、天皇が何を言っているのか判らなかった。でも、先生が「日本は戦争に負けた」と話されたような記憶がある。

この後、父兄が迎えに来るのがぼつぼつ現れ、私も父に連れられて、皆より一足先に帰郷する事になったが、切符が手に入らぬ為仙台に出ることが出来ず、山形経由で帰郷した。帰途の汽車の中でも、帰京後でも食料を持った百姓（農家）が威張り散らしているには、

驚いた。「田舎（地方）の人は純朴だ」と言うのは、神話に過ぎないと、子供心にも思った。大人になってから、「欲が絡むと人の心は変わる」事が判ったが、ある人に言わせると、「世界中の百姓は、長い間虐げられていたので、ズル賢い」との事である。

5月25日の大空襲による焼け野原の中で、我が小学校は1階には火が入ったが、2階3階は無傷で残り、6年生と5年生各20名位の授業が始まった。

極端な食糧難の為、昼の弁当を持ってこられぬ人が多かったので、授業は、国語と算数のみの2時間で正午には終了した。

突然卒業生の総代として答辞を読めと言われたが、そもそも答辞とはどんなものか知らず、困り抜いた挙句、栃木県足利市に小学校の教員をして居る叔母がいることを思い出し、東部電車で足利へ行き、綺麗な墨筆で巻紙に答辞を書いてもらった。

巻紙の上に字が綺麗すぎて、自筆でない事が直ぐばれて、先生に油を絞られたが、何とか卒業出来た。

帰京して半年後に中学受験があった。

家（向島の奇跡的に焼け残った一角に間借りした）の近くには7中（今の墨田川高校）、小学校の近くには5中（今の小石川高校）があったが、小学校の優れた先輩達が、4中に在学している事を聞いて、4中を受けた。入学式には、山伏小学校の校庭の桜が満開だったのを覚えている。満開だった日は、入学式の日ではなかったかも知れぬが、同じ小学校の秀才村上君は、6中（新宿高校）は、競争倍率高いので、4中にしたと憎まれ口を叩いたのを覚えている。

4中での1学期の中間試験では、国語か歴史で、25点（100点満点）をとり、カニ八こと坂入一郎先生から、父兄の呼び出しを受けたが、両親にはこれを告げられなかった。

従って、父も母も学校に出頭しなかったけれども、何のお咎めも無かった。

これを契機に中学の試験のやり方がわかったので、点を取るには余り苦勞しなかった（勿論万点取れたと言う訳ではないが）。

記憶に残る先生：

1. ダイシェンこと福島先生：漢文の授業中にある生徒を鞭で殴ったら、その鞭が砕けたのには驚いた。とんでもない学校に入学したものと肝を冷やした。
2. ブル驚こと藤村先生：英語の授業が終るや否や、机の上を片付けたら、見咎められ、サンザン油を絞られた。その為クラスの皆さんが下校出来なくなり、申し訳なかった。
3. 象さんこと田崎先生（国文法）。クラスの教科書代を纏めて届けたが、翌日になって、「教科書代はどうした」と問合せきた。「昨日の何時間目のお休みの時、田崎先生が、A先生とB先生とお話している時に、手渡した」と説明したが、田崎先生も、A先生もB先生も否定された。私は、なんとも情けなくて、教室に帰ってから泣いた（小学

校以降で泣いたのは、これが空前絶後であった。“男は親の死んだ時以外は泣いてはいけない”と言うのが私達の受けた教育であったので)。何の授業だったのか忘れたが、泣くのに任せてくれた某先生に感謝（直ぐその後に田崎先生の思い違いである事が判明した）。

4. 中金先生は、東洋史を教えてくれた。東洋史には興味が無かったが、良家の坊ちゃんらしく、フランスでは、中金を”Nakaganet”と書くんだと教えてくれた。修学旅行不参加を告げた処、「旅費を出してあげる」と申し出られたのは、忘れられない。
5. 西洋史を教えた家名田先生。雨の降る日は、小さな身体なのに大きな長靴を履いてきた。生徒が「魚屋の小僧」と囃し立てると、「手前達（テメータチ）みたいなドン百姓の子とは違う」と言い返す元気な先生だった。“歴史は文学だ”と思っているようで、名調子のお講義だった。私はディッケンスの「二都物語」やスコットの「アイバンホー」の如き西洋の小説をよく読んでいたので、先生の言いそうな言葉を先回りして言うと、「あれ！この話は、前にしたことがあったんだっけ」と。又、或る時「大学の文学部へ入っても、高校の先生になるくらいが落ちだから、文学部以外を目指せ」と教えてくれた。
6. 3年生の時の担任の先生は、ガンマーこと柴田先生だった。数学は好き（論理的に考えるのが好き）であったが、計算間違えをするので、成績は良くなかった。“沈香も焚かず、屁もひらず“であったのと、当時流行の結核（何せ碌な食べ物が無く栄養が悪いので、結核にかかって居るのは、生徒のみならず先生にも居た）に罹っていたのを可哀想に思って呉れたのか、怒られた記憶は全く無い。

ガンマーのクラスは、3年B組だった。

平成2年に“柴田 治先生を偲ぶ会”を中川君、長妻君（故人）、平林君が幹事となり、三菱系の“菱の実曙橋ハウス”で行ったが、54名の卒業生中約半分の26名も集まった。このクラスからは、平成9年に東証第1場の上場の会社の社長に、3名（瀬口、細見、武石君）が同時になったので、パイラス会（昭和27年卒の同期会）会長の石川君の音頭で、パイラスクラブ（新宿要通り）でお祝いした事がある。又、この年の文芸春秋の10月号の“同級生交歓”に10名の写真が載ったが、第二の勤め先が書いてある人もあるので、凄みに欠けている処があるのは一寸残念である（最初の勤め先と役職を書けば、良かったのと思う）。

今年講演するイラク大使だった片倉君を始め、興銀常務、三菱信託常務、北海道拓殖銀行取締役、三菱石油常務、日立建機会長、カヤバ工業社長、日本モノレール社長、富士通副社長、ファナック副社長など、多士済々。

あるとき「どうして皆さん偉くなったのかね」と聞いた処、ある友人が「先生達が良かったのが原因ではないか」と答え、何となく皆さんが納得していた。ガンマーに限らず他の先生も、日比谷高校（旧都立1中）に負けるなということで、一生懸命だったような気が

する。

旧制中学の最後に入学したので、徽章の4中の四の字が、ギリシャ語のパイに似ているので、同期会の名前はパイラス（パイのLASTの意味）と名付けられたが、そのまま高校になったので、6年間同じ学校に通った事になる。

年に1回のパイラス会の総会には、恩師と会員の夫人を含め多い時には350名（平成4年4月4日東條会館で、同窓生は300名）くらい集まったこともあるのではないかと。同期会でこれだけの人数が集まるのは、珍しい。

この隆盛なパイラス会の永久会長は、石川正久君である。彼は、昭和53年ごろから新宿要通りにある自分のビルの4階をパイラスクラブに当て、パイラス会の繁栄の為に尽力してきた。平成5年の改装の時は、費用1,000万円を募金で賄った。彼のこれまでの尽力もたいしたものだが、よくも巨額の募金に皆が応じたものと感心する。

平成7年に、黒河内君がスイス大使、片倉君がエジプト大使を務めている機会に始めた海外旅行（第1回目：スイスとエジプト）は、昨年で11回になった。第1回目と第2回目は仕事の関係で、私は行かなかったが、第2回目は、“ロマチック街道に行く”という事で、どうしても行きたいという家内だけ（心配なので、娘夫妻も同行させたが）参加し、第3回以降は、第5回カナダ（心原性脳塞栓症の為）、第9回トルコ（テロが怖いので）と第11回目のサファリツアー（文明国で無いので）を除いて参加した。

因みに、第3回中国長江三峡くんだり、第4回イベリア半島（ポルトガルとスペイン）、第6回南仏（モナコも含む）、第7回北欧4国とサンクトペテルベルク、第8回中欧（オーストリアを含む）、第10回ギリシャであった。

毎年4回（一時は6回やったこともある）開催するパイラスゴルフコンペは、今年の秋で、138回を数え、毎回50名位（多いときには100名近く）参加し、「高校の同期生のコンペ」と知るとゴルフ場のキャディさんが吃驚するほどである。

昭和62年より「フロームパイラス」と言う年間誌も発行し、今年で18号となる。編集長は伊藤成一君であるが、よく20年以上も担当してくれたものと思う。

中学にはいるや、2学期になると強制的に泳がされるとの噂が立った。当方は、“かなづち”だったので、夏休みには加賀町の4中跡にある焼け残ったプールに毎日通った。ろくに食べていないのに2時間くらい泳ぐので、体力を消耗し、向島の自宅へ帰る途中の乗換駅の万世橋や上野広小路で、都電（当時の都電は、昼間は20分か30分に1台くらいしか来なかった）を待っていると、暑さで目眩がして立って居られなかったので、しゃがんで待っていた（帰ると薩摩芋の昼飯だった）。

登校日は毎日、間借りしていた山伏小学校か原町小学校の狭い校庭で、軟式テニスボールで、チャンベース（英語のエノケンこと榎本先生の命名）をやっていたが、2年になると“戸山が原”で軟式野球を、日が落ち月が出てボールが見えなくなるまでやって遊んだ。

高校になると、小松君、新崎君、佐藤晴彦君が、サッカー部を作り、これに加わった。今日講演する片倉君や、秀才阿仁屋君（故人）や朋友佐藤桂一郎君（故人）や丹沢と一緒に登った篠田君もメンバーであった（3年になると、肺結核を患っている事が判明し、サッカー部をやめたので、残念ながらOB会には入っていない）。

丹沢と一緒に登ったのは、昭和25年11月23日（高校2年）の時、同行者は篠田君と片倉君と私の3人であった。

もともと体力が無いのに、夜より登山したので、睡眠不足が重なって（栄養不足もあったのかも）、完全に顎を出した。

一番元気だったのは片倉君で、私の荷物を全部持ってくれた。二の塔や塔ヶ岳を越えて、下山して来ると、麓近くに墓標がいくつか立っていた。

当時丹沢も不便であり、疲労の為麓近くで落命する人が多かったそう。

言わば、片倉君は私の命の恩人である。このことは、家内も良く承知している。

最後に再び、中小企業の話：

中小企業に勤務する人には、民度が低い人が多い。

政治が悪い、社会が悪いというよりは、“家庭の教育が全く出来ていない”のと、“友人や先輩や恩師よりからの感化を全く受けていない”のが、主因ではないかと思う。

良い友（余り良くない友もいたが）、良い先輩、良い恩師に恵まれた私達は、なんと幸せな事か。

註：

1. 冒頭と終章に中小企業のことを書いたが、これは私の体験で、素晴らしい中小企業があることは、充分承知している心算である。私がこれを書いた理由は、城北会の会員が、いろいろな面（家庭も含めて）で非常に恵まれている事認識し、出来ればこうした恵まれぬ人をどうしたら救えるか考えて貰いたいからである。
2. 昨日の事も忘れてしまう今日この頃なのに、65年くらい前の事から思い出して書いてるので、間違っている記述も多いかも知れませんが、ご容赦を。

投稿原稿

認知症高齢者のデイケア

齋藤 和子 (S29 卒)

国立精神衛生研究所時代、私は老人部老化研究室長でした。そこで老人デイケアを研究事業として開始しました。昭和 59 年 (1984) 9 月のことです。今でこそ、老人福祉センター、デイ・ケア、介護支援センター、グループホーム等々、障害を持つ人のための施設が市町村にいっぱいあります。それも身体的障害（麻痺、歩行困難等）から精神的障害（代表は認知症）まで、いろいろのレベルのものが存在する。しかし 59 年当時は皆無だったのです。

1970 年、65 歳以上の老年人口は 7.1 パーセントでした。老年人口が 7 パーセントを超えると“高齢化が始まった国”とされるのです。2006 年は 20.8 パーセントでした（国民衛生の動向より）。



I. 私にはいくらか知識がありました。昭和 57 (1982) 年 4 月からフルブライトの上級研究員として UCSF (カリフォルニア大学サンフランシスコ校、医学部のみ) に行ったとき、サンフランシスコ、ロサンゼルス、帰りにハワイで日系老人のデイケアをいくつかみてきました。サンフランシスコでは中国系老人のデイケア (On Lok, オンロック、安楽居) が NIMH (National Institute of Mental Health) から研究費をもらっていて、レベルの異なるデイケアを数箇所で行っていました。そして中国系でも日系でも痴呆性老人が対象者の中に居たのです。今考えてみると、中国共産党支配から脱出してきた青年も、昭和 57 年ともなれば 60 歳になっていました。そして単身者が多かった。オンロックではこうした単身者を対象に朝早くから活動を開始していました。まず朝食を出す。曜日によって歯科、視力検査、麻痺の有無等身体状況をチェックする。洗濯物を持ってきて洗う。昼食を食べる。午後は軽い作業をする。何もせず、動かないものも居る。居眠りしているものも居る。帰りにはタッパーに入れた夕食と、乾いた洗濯物を持って帰る。アパートに帰れば、後は寝るだけというものでした。これは日本でも必要であるし、日本に帰ったらやってみようと思ったのです。

昭和 58 年中計画を検討し、結局開始は 59 (1984) 年 9 月となりました。研究生に協力してもらいました。まず市川市の医師会、社会福祉協議会へ趣旨を説明に行きました。社

会福祉協議会からは早速ボランティアを紹介してくれました。染色の先生、パンフラワーの先生、お習字の先生、太極拳の先生等です。しかしどこからもお客の紹介がない。医師会などは国府台の研究所がやってくれるなら対象者はいくらでも居ますよ、などと言ってくれたのですが紹介は来なかった。このままグズグズしていたら来年度の研究費がもらえなくなる。そこでボランティアの人達の協力でポスターを作り、人の出入りの多い銀行に貼らせてもらいに交渉に行きました。銀行は“どうぞ”と行って承諾してくれました。このポスターを見た人の家族が数人きた。次は市川市に詰めている新聞である。朝日新聞は「もっと利用して 社会復帰へ細かに指導」、毎日新聞は「ストップ・ザ・ボケ！ 予備軍のお年寄りに効果」、東京新聞は「ストップ・ザ・痴ほう症 卓球や手芸、対話」等が全国版で出してくれました。もちろん「広報いちかわ」にも載った。これを見た人達は、「自分達の町にもこういう事業があったらどんなにいいか」と電話が鳴りつめになりました。記事を見て「リハビリ舞踊」の先生も加わりました。日本舞踊高澤流の創家の方で、一方で「リハビリ舞踊」という領域を創設されました。曲は「村の鍛冶屋」「銚子大漁節」「いい湯だな」などです。「東京音頭」「炭坑節」も習いました。全くのボランティアでした。

リハビリ舞踊の先生は何度かやるうちにメンバーの顔ぶれを見て、「この方達は孫の結婚式などに招かれるであろう。そのとき隅の方で、出されたものを食べているだけでは勿体ない。謡曲の一節でも謡えたら周囲の見る目が違ってくる。」と言って高砂の一節、「高砂やこの浦舟に帆をあげて・・・」と教えてくれました。これはすぐに出来てしまいました。皆も続けたいと言出し、宝生流の第一巻、鶴亀、羽衣、土蜘蛛を習いだしたのです。その後橋弁慶、鞍馬天狗、鶺鴒などを習いました。時間はリハビリ舞踊が先で、その後です。

こうして何とか年も明け、60年度予算もついて研究続行となったのです。

II. 次に具体的に事例を紹介しましょう。研究会でも大学でも使わせてもらった事例で、家族の承諾を得ている事例です。

(1) 昭和60年1月から通いだした人です。女性、65歳、船橋から通っていました。独身で養女の家同居していました。この人がドアの向こうを通ったことは気が付いていましたがトイレにでも行ったのだらうと思っていたのです。なかなか戻ってこない。建物の外へ出てしまったのです。3月の20日午後2時半でした。すぐに部長、所長に報告し、事務方を動員して国府台病院の小さいプール、京成の踏み切り、江戸川べり、などに行かせました。国府台病院では呼び出しもしてもらいました。そうこうしている内に3時になりました。当時は3時で終わりにしていましたから家族が迎えに来るのです。この女性の家族も迎えにきました。家族の言うことには、「よくあることです。連絡を待っています」と言って帰って行きました。所長は土井健郎先生。所長は「どこかで無銭飲食でもして、そのうち連絡が来るよ」と言って5時過ぎには帰っていかれました。さてそれからが長かったのです。部長と私と運転手役と事務の人が残りました。何でもいから生きてさえいてくれればいいと神にでも仏にでも祈る気持でした。夜の8時半も過ぎてから松戸の警察

から連絡が入りました。研究所のスリッパを履いていたのです。東武のトラック運転手が気がついてくれたのです。水戸街道、国道6号の車道を歩いていたそうです。運転手がいくら警笛を鳴らしてもどかないので車を止めて見に行き、そしてこれは“普通の人ではない”と思って松戸の警察まで引き返し、警察に引き渡したのです。連絡を受けてすぐに松戸の警察に急行しました。足の先から頭の先まで泥んこまみれでしたが本人はどこも怪我しておらず、「どうしたの?!」と言うだけです。無事を確かめ、警察に礼を言い、研究所まで帰ってきました。家族に連絡し、すぐに迎えにきてくれました。それからは、散歩に行くときも50センチ程度の紐を患者の手首に結わえつけ、一方の端を研究生の手首にも結わえつけて外出したものです。研究生も瞬間誰かを支えるために両手をふさがれることがあるのです。その後船橋の市の方から家族が連絡を受けるようになりました。近所からの苦情があったのです。他家の屋敷の中で排便、排尿をしてしまう。徘徊もある。本人の弟にも連絡し、家での介護は無理だろう言うことになり、1年後に施設入所となりました。

(2) 男性、昭和62年で78歳。市川市在住。市川保健所からの紹介でした。昭和62年から通いだしました。もともとは久留米の出身です。60歳まで地方公務員。定年後妻を亡くす。その後は詩吟の会に出たりしていました。市川在住の息子が時々様子を見に行っていました。次第に家の中が乱雑になって来る。鍋は焦げ付きのまま。何を食べているのか分からない。風呂に入った様子もない。詩吟の会も約束しているにもかかわらず出て行かない。こういうことが重なって息子は市川に引き取り、同居することにしました。息子の妻は子供が小さいころ夏休みなどに出かけ、そのときお祖父さんに良くしてもらったので喜んでお祖父さんの同居を承諾しました。しかし同居を始めてみるとなかなか大変なことでした。今夜はカレーにしようと思い、肉を買ってくる。台所に置いたはずなのに見つからない。夕飯時になって肉なしのカレーになってしまう。当時高校生の息子には「お母さん、お祖父ちゃんの病気が移っちゃったの?」と言われてたりする。それから何日かして押入れの中から腐った臭いがしてくる。お祖父ちゃんがしまい込んでしまったのです。また息子が出勤しようとするすると靴がない。これも押入れに押し込んである。風呂に入れるのも一苦勞でした。「お祖父ちゃんお風呂をどうぞ」と息子の妻が声を掛ける。すると「ハイハイ!」と返事は良いのだが一向に風呂に入らない。風呂場の前までつれていくがそこに立っているだけ。まだ若かったこの妻は「お風呂のことだけでも家で見るのは難しい」と訴えてきました。そこで「ご主人に入れてもらいなさい。毎日でなくてもいいのです。一週間に一回でもいいのです。」と助言しました。するとご主人は、家の風呂は大人2人には狭いから町の風呂屋へ行こうということになりました。そこで風呂にいれることがどんなに大変であるか如実に体験したのです。相手を脱がせて自分も脱ごうとすると相手はさっさとまた着てしまう。ようやく湯船につかっていると直ぐに出てしまう。洗ってやろうとしてもじっとしていない。その結果ご主人は日曜日には風呂屋につれていくことを自分の役目と心得たのです。

次にこういう事件がありました。高校生になっていた長男と夕飯のときに口論となりま

した。父親は「そんなにいやなら出て行け！」と言いました。その時です、お祖父ちゃんが「この場は俺に任せろ！」と言ったのです。そして「親が子供に出て行けなどと言うもんじゃない」と父親をたしなめたのです。長男は家を出て行かなくてほっとしました。それ以後、この長男はお祖父ちゃんに恩義を感じ、食事時はおかずを取ってあげたりして、最後までお祖父ちゃんを大事にしたと言うことです。

(3) 次は57歳の男性。千葉から妻と一緒に通っていました。プログラムの中に「作文の時間」がありました。題は自由でした。この人が書いた「雑感」という文章です。「去年デイケアに来てより早くも5ヶ月になっている。その間楽しいことがたくさんありましたが、中でも散歩に行くことが本当に楽しかった。」というものです。散歩にはよく行きました。午前中、天気さえ良ければ出かけました。里見公園、じゅんさい池、国府台病院の敷地の中などです。外に出ると景色の変化、人の様子、信号のところで渡る習慣、商店の品揃えなど、研究所の中、あるいは家の中では見えないことがいっぱいあるのです。そこでこの人も“本当に楽しかった”と書けたのです。

(4) 次は野田市での調査時の事例です。玄関で戸が開くものだから「誰だい？」と奥の座敷から顔をのぞかせる。すると息子の妻が「おばあちゃんには関係のない人！」「出てこなくていいの！」と言います。これに対しては、「誰々さんですよ」、或いは「配達の人ですよ」と言えばよいのです。すると「ああそうかい」と言って引っ込むのです。引っ込まないでそのまま居てもいいのです。別に“居る”だけですから。話の中にいれて「おばあちゃんはどう思う？」ときいてもいいのです。

事例は以上です。何か参考になること、考えるヒントになることがあれば嬉しいことです。

III. 最後は私達の健康維持のことです。

(1) 朝6時半からのNHK朝の体操を続けることです。時間は10分程度です。その前に起きていて、散歩でも畑仕事でもしている人はいいです。何もせず、布団の中に居る人は今日からでもやってください。

(2) 外を出歩くことです。事例(3)の人の「雑感」にある通りです。

この2つが実行できたら寿命いっぱい生きるでしょう。

フランスでは市街地(パリは20区)にはあちこちに「プラス、place」といわれる場所があります。フランス革命の後、当時のパリ市長オスマンによって大々的にパリの大改修が始められました。そして大通り(ブルヴァール)ができたり、プラスができたりしました。必ずしも十字路でなく、五さ路、六さ路だったりします。プラスの中に立つと、どこから人が来るか(攻撃されるか。革命の後だから)判るのです。1800年代の後半のことです。1800年代の植えた樹木は現在では鬱蒼とし木陰を造っています。プラタナス、マロニエ、柳などが多い。その下のベンチに腰を下ろし、日がな一日過ごす人、眠りこけている人(ベ

ンチの下にワインのビンが転がっている)、様々です。学生は本を読んだりしています。コンコルド広場などでは椅子の料金を取られることがあります。無料のものも勿論あります。パリではアパート暮らしが多いから、外の空気を吸いたくなるのでしょう。

これで私の話は終わりです。読者の方々が健康でありますよう、心から祈ります。

投稿原稿

マンションの不具合工事について



尾崎 英二 (S31 卒)

東京近郊の市に建つ築 10 年のマンション（鉄筋コンクリート造 16 階建）の管理組合の理事長より 4 年ほど前に相談を受けた内容について説明します。この建物は大手ゼネコンの設計施工であり、しかも管理会社はそのゼネコンの子会社である。

相談の内容は竣工後 2, 3 年経過してから様々な不具合現象が起こり、直してもらったところもあるが不十分なので私共で建物調査をして不具合箇所を直してもらおうように交渉してもらいたいというものであった。

建物調査の結果、不具合箇所の主なものは

1. 鉄骨階段との取合い部等のタイルひび割れ及び欠損（タイルが割れて落ちている。）
 2. 屋上昇降階段架台のコンクリートひび割れ（ひび割れ部分よりサビ汁が出ている）
 3. 鉄骨階段踊り場床のモルタルひび割れ及びかけ
 4. エレベーターホール前の廊下のサッシまわりよりの雨漏り
 5. 専用部の和室天井ボードのひび割れ
 6. 各所コンクリートのひび割れ
 7. 地下室コンクリート壁よりの水漏れ
 8. マンションの正面玄関庇と外壁の取合い部より水漏れ
 9. 鉄骨階段柱脚部基礎天端と鉄骨柱との取合い部のコーキング未施工
 10. 開放廊下の床よりの下階への雨漏り
- などであった。

これらの不具合箇所を私共と管理組合で半年間にわたる交渉を行い施工会社の責任で改修してもらうことになり実施した。

主な改修内容をまとめると、

4. の雨漏りは外壁からの雨漏りを外壁面で直すことをせずに内桶を設けて入った雨水を目立たない場所で水を落として排水するというこそくな手段でごまかしていたものを外部足場をかけてサッシまわりのコーキングを打ち替える工事で完全に直してもらった。

10. 開放廊下の雨漏りはせっかくの廊下にビニールシートを貼って防水していたのに床材のふくれを直すために床材をカットして空気を出したのは良いがカットしたままに放置したのでそこから雨水が入って下階へ雨漏りしたものであったのでその部分のシートを貼り替えることにより改修したのである。

施工者の子会社が管理会社の場合には、建物の調査等は第三者の建築家に調査を依頼することが必要である。何故ならば、子会社である管理会社は親会社の不利益となる不具合箇所の指摘をなかなか行うことは出来ないからである。

投稿原稿

私の頭はグチャグチャ

堀口 俊一郎 (S32 卒)

●テレビで天気予報を見ることがよくあります。ゴルフに行く地域の天気や1週間の中
期予報など、役に立つ情報が24時間提供されています。今年の夏は、地球温暖化の影響
でしょうか、大雨、雷、滅茶苦茶暑い日など異常な気象が多かったと思います。

テレビの気象予報士の説明によると、例えば、「低気圧が日本の上空に停滞していて温暖
前線が発達しているところに、海上から湿った熱い空気が流れ込んで大雨になる」よう
です。

天邪鬼な私は、どうして低気圧が日本近傍に停滞しているのかと思いながら、さらにテ
レビの説明を聞いていると、高気圧が日本の北に腰を据えているので低気圧が動けない
のだそうです。気象予報士の説明はここまでで、何故高気圧が日本の北に腰を据えてい
るのかについては、何の説明もありません。

日本を取り囲む、中国大陸、ロシア大陸、太平洋の影響を受け、さらには全世界の気象
の1部として、日本の気象があると思います。

天気予報の話は、「ある原因が次の結果の原因である」という論理的(?)な話になって
いますが、ある原因の原因は? またその原因は? と考えれば考えるほど、浅学の私
の頭はグチャグチャになってしまいます。

●話は、ガラリと変わります。

「最近の大卒のレベルが低くて困っています」「今年の新入大卒の常識の無さには、開いた口が塞がらないよ」など、大卒のレベルの低下を嘆く声は巷間に溢れています。具体的事例が、新聞や雑誌に面白おかしく書かれています。

私は、大学の常勤教員を勤めた経験がありますので、大卒のレベル低下の話は、他人事ではありません。

各大学もその対策に一生懸命で、大学1年生に高校の補習授業を行うと公言している大学もあつたり、多くの大学では授業のレベルを学生に合わせて下げているのが実情です。

「なんと情けないことか」と憤って、自分の授業のレベルを今まで通り保ったら、進級や卒業できない学生が沢山生まれて、学校経営者や父兄からダメ教授の烙印を押されかねません。

大学の教育レベルを下げざるを得ない原因を大学の教員達と話し合ってみると、「入学してくる高校生のレベルが低いので止むを得ない」といいます。では、高校教育の問題かと思つて、学生募集のための高校訪問の機会に高校の先生に聞いてみると、「何しろ入学してくる中学生のレベルが低いので、困っています」との返事でした。もし中学の先生

に聞いてみたら、「小学校の教育レベルが——」「家庭の教育が——」との返事がありそうです。

大卒のレベル低下の話は、「高校の原因が大学の結果の原因である」という論理的(?)な話になっています。

大学教員経験者として、日本人として、大卒レベルの向上を図るにはどうすればよいのでしょうか。考えれば考えるほど、浅学の私の頭はグチャグチャになってしまいます。

●またまた話は変わりますが、私は大学の工学部を卒業して財閥系石油化学会社の技術者としてサラリーマン生活を踏み出しました。その会社がプラント・エンジニアリング会社を設立したことに伴って、営業マンに変身し口を動かす仕事に転じ、国内外の商談に飛び回りました。その間、業務に関する新会社数社の設立や経営に携わってきました。また、IT時代に遭遇して女子大学に教授として招聘され、大学教員生活を69歳まで勤めました。目下は、昔懐かしいハワイアン・バンドとジャズ・バンドに所属しエレキ・ベースを割り当てられ、演奏活動や音楽勉強に明け暮れる傍ら、自作自演の有限会社を運営しています。自分の過去を並べてみると、その軌跡は誰が見ても支離滅裂です。各時点では、直面する課題に一生懸命でしたので、後先を考えることはありませんでした。

どうして紆余曲折したの？ 曲がった原因は？ また曲がった原因は？ と考えれば考えるほど、浅学の私の頭はグチャグチャになってしまいます。

●纏まらない話で締めませんが、グチャグチャな生き方の私が、天気予報や大卒のレベルなどを考えて頭がグチャグチャになるのは、当たり前ですね。納得！

これからも、明るく前向きに、グチャグチャ生きて行きます。城北会同志に乾杯！

投稿原稿

裁判員制度について

佐藤 正弘 (S34 卒)

本年 8 月 15 日に、千葉地裁から裁判員候補者 22,560 人・有権者の 220 人に 1 人と発表されました。裁判員制度については、法律が平成 16 年 5 月に制定され、準備段階を経て平成 21 年 5 月から実施の運びとなることになっています。千葉地裁では、講演会・模擬裁判、各種の広報、リーフレットの配布を通じて制度の理解を得ようと努めてきていることから、制度については大分ご理解いただいている事と思われま

す。私自身の千葉家裁の調停委員という立場で、この制度についての私見を述べてみたいと思います。私も今まで裁判所には足を踏み入れた事もなく、縁遠い場所でした。でも良く考えると

民主主義の根幹・三権分立は司法・立法・行政なのですから、もっと身近で市民の感覚で参加できる存在でなければいけないのですね。司法制度改革の流れも平成 13 年から始まり、裁判手続きの迅速化・法科系大学院の設立にみられる法曹人口の増加、そして今回の「裁判員制度」の導入、刑事裁判への国民参加の 3 本柱が決定されています。

刑事事件ですから、毎日の新聞紙上を賑わしている身の回りの事件です。殺人・放火・強盗傷害・覚せい剤密輸（成田空港を抱える千葉県は多い）等の裁判に裁判員として裁判官と一緒に公判に出席し、証拠に基づいて被告人の有罪か無罪か、有罪としたらどんな刑にするのか？裁判官・他の裁判員と一緒に議論することが、裁判員の役割となります。

身の回りの事件を、国民・私の視点、私の感覚、私の言葉で、参加する。裁判が身近になり、司法に対する理解と信頼が深まる事が期待されています。

昨今の事件の風潮をみるにつけ、身勝手な、独りよがりな事件が頻発しております。少しでも事件の発生を抑制し、安心して安全な社会の確立に、この新しい制度が役だつ事を期待したい。

裁判員制度の定着により、裁判についてひとりひとりが真剣に考えて取り組む姿勢が必要と思われま

す。責任意識・規範の低下に対応していくと共に、地域社会・家庭の犯罪抑止力の弱体化に、国民の健全な社会常識を反映できれば良いのでは、と考えています。

又、人を裁く事と考えると躊躇することがあるかと思いますが、「人を裁くのではなく、事件を裁くということ」裁判官と裁判員は、9 人のチームで、一人で考えるのではなく、9



人全員で考えるという視点を持ちたいと思います。自分本位ではなく、他人のことも思いやる社会、主体的な思考で、日本再生の契機としたいものです。

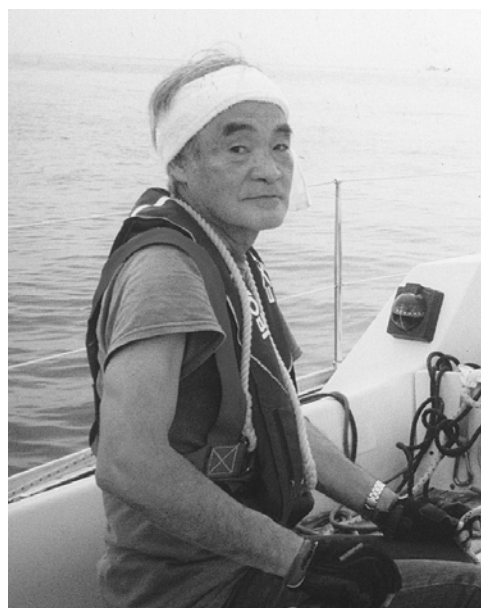
<参考文献> 裁判所発行「裁判員制度」ブックレット、日弁連発行「裁判員制度」最高裁・法務省・日弁連合同「裁判員制度」等が配布されています。

投稿原稿

五輪・戸山・環境問題

岡田 光正 (S35 卒)

- 北京オリンピックの開会式の冒頭を見て、マスメディアの練習量を想像すると嫌になってテレビを切っけてしまい、その後は新聞だけにした。思えば、戸山の運動会では入場練習をしないでぶっつけで行うのを誇りにしていた。
- フェンシングでメダル。50年ほど前、竣工間もない体育館がアジア大会のフェンシング会場になり、皇太子殿下が挨拶された。ガンマが「やはり、こういうの方がいい」と言いながら、剣道の仕草をしていた。
- 報道写真も家庭でもデジカメになり、銀塩写真は壊滅した。ガニさんが亡くなった後、カメラの膨大なコレクションが展示された。どうやって集めたのかが疑問。
- 中国と云えば、平久保先生の黄檗宗。晩年、鎌倉のお宅を訪れた時のこと。隠元に始まり、その弟子たちの著書の比較復刻版で出版賞を受けた時であった。「内容は読まれたのですか」と問うたら、「読んでない」とのお答えだった。
- 完全なチャイナフリーは中々難しいがなるべく心がけている。ダイシェンに習った、漢詩の世界には親しみがあるが。
- 柔道で用心棒のような風体をしたのが、勝って驕って、負けて号泣する。勝者の異常なはしゃぎぶりは、特練による「超人」作成が報われた喜びだろうか。一方、練習過多での欠場はコーチの責任だろう。日本でドーピングが無いのは、競技者の潔癖性にも加えて、コーチの無知が幸いしていると言った人がいた。イカポンに教わって覚えているのは軟膏の塗り方と火傷の治療法。
- 梅田さんの授業で、粗鋼の生産量が1000万トンを超えて喜ばしいという話があった。その後、最盛期を経て不況になり、中国特需で持ち直したが、当時と違って、CO₂排出削減が必須。植林がCO₂削減の福音のように言われるが、降雨量の少ない地帯では植えて数年も持たない。植物は地中の水分を蒸散させ、むしろ乾



燥化し地域荒廃を促進させる。また、土壌の有機物として残る量だけがCO₂固定として有効であり、地域により違う。思慮浅い植林事業は有害な自己満足と言える。放って置いても草木が生える日本は、世界で稀な地域である。

城北会千葉支部会誌 第5号

平成20(2008)年11月発行

発行：城北会千葉支部

支 部 長 尾崎 英二 (昭31卒)

副支部長 斉藤 徳浩 (昭32卒)

顧 問 斎藤 和子 (昭29卒)

事務局：〒273-0042 船橋市前貝塚 270-25

本橋 輝明

電話 090-6021-7397

E-mail:mteruak@attglobal.net