

文藝春秋

大正十二年一月三十日 第三種郵便物認可
平成二十八年一月一日発行 毎月一回一日発行
第九十四巻第一号十二月十日発行

小泉純一郎独白録 「安倍政権」「進次郎」「原発」
ロングインタビュー4時間半

日本を変えた平成51大事件 / 戦後70年 吉永小百合×半藤一利 新年特別号



日本再生・五十六

MRJ初飛行に

思う

立花 隆

(評論家)

国産旅客機MRJの初飛行は実に見事だった。テストパイロットが、「飛行機が飛び上がったのを感じた」という通り、ごく自然に飛び立っていった。それを見て日本の飛行機はやっと「空白の七年」のギャップを埋めたなど思った。

実はこの随筆とMRJは、妙なつながりをもっている。四年前、私がこの随筆の筆者に任せられたとき、担当編集者と語り合ったことは、いまの日本は暗すぎるということ

だった。バブル崩壊後のいわゆる「失われた二十年」がまだ続いていた。日本の未来にもっと夢が持てるような話題を積極的に取りあげようと思見が一致した。行き着いたのが、「鉄の十倍硬いのに重さは四分の一」という日本発の未来材料、炭素繊維の話であり、それを使う新型飛行機MRJの話だった。

それで行くとういうことになって、三菱重工の取材に出かけたのが、二〇一一年三月十五日、東日本大震災が起きて四日後だった。原発事故はすでに起きていたが、まだ深刻化していなかった。しかし放射能が間もなく東京まで到達するというウワサがネットに流れ、東京駅は大きな荷物を持って西下する親子連れでにぎわっていた。この日、三

菱重工大江工場の見学までしたものの、夜になって「やっぱりMRJより地震だろう」と方針変更した。こういう経緯があったのでMRJ初飛行のニュースにはひととき感慨が深かった。

私には、MRJ初飛行に感慨が深いもうひとつの理由があった。私は飛行機の歴史に妙に縁が深い。一時期私は東大駒場の先端研に身を置いていた。ここはかつての東大航空研究所。大正時代から日本の航空機研究のメッカだ。日本の航空機研究のすべての淵源がここにあった(軍の研究所より古い)。はじめての金属製飛行機を作ったのもここなら、金属製航空機を作るための金属材料・ジュラルミンの製造・圧延などすべての工程はここから発した。私がい

た当時、これは工作機械ぐるみですべて残っていた。かつて東洋一とうたわれた巨大風洞もここにあった。それらの歴史的遺産を全部整理処分して、キャンパスの半分を生産技術研究所に譲りわたしてしまおうというのが、当時進行中の大学のプランだった。私は歴史は断固残すべしと考え、学生たちと、先端研探検団なるものを作り、学内に残る航空研の遺跡的部分の記録保存につとめた。これがやってみると、驚くほどの実りをもたらしした。いたるところから、歴史的に貴重な事物が続々と掘り出され、その内容は、NHKと民放二局で番組化された。

日本の飛行機というと大半の人が思い出すのは、ハワイマレー沖海戦と零戦だろう

が、日本には零戦以上に栄光に包まれたヒコキ技術の歴史がある。なかでも特筆すべきは一九三八年に航空研究所の航研機が作った長距離無着陸世界記録だろう。それはまさにこの研究所で、エンジン、主翼などすべて手造りされた飛行機だった。そのあとにも日本の航空機技術は航研機の後継A-26による長距離世界記録達成（アメリカ渡洋爆撃可能）などに活かされている。日本は世界のトップクラスの技術を持ちつづけたものの、一九四五年、敗戦とともにすべてがゼロになった。占領軍によって、航空機の製造も研究もすべてが破壊され、禁止された（空白の七年）。航空研究所は閉鎖され、航空機と関係がない研究のみ許された。戦後、世界は飛行機輸

送の時代、民間航空の時代になったが、日本だけは航空機の製造もエアラインの立ち上げも禁止され続けた。その間航空関係の研究者、技術者たちがどこにいったのかというと、大半が自動車産業に入っていた。

日本の自動車産業がなぜいま世界一なのかを調べていくと、必ず飛行機技術との結びつきがでてくる。トヨタ、日産、富士重工など日本の主要自動車メーカーの技術は飛行機技術者たちの流入によって水準が保たれたのだ。日産、富士重工の飛行機との結びつきは一般によく知られているが、実はトヨタの名車カローラ、スポーツ800もそうなのだ。ともに作った人は、戦争末期日本の空を跳梁する爆撃機B-29を迎撃できる唯一

の高高度戦闘機キ94IIを作った長谷川龍雄氏その人なのだ。

キ94IIは完成したのが昭和二十年八月十四日。終戦の前日だった。そのため実戦には役立たなかつた。ほどなくやってきた米軍調査団はこれを丸ごと押収していった。キ94IIは高度一万五千メートル、時速七百五十キロで飛べた世界最新鋭機だった。これが量産されていたら、米軍にも相当の打撃を与えていたはずだ。

一九五二年、講和条約とともに、航空研が再開され、航空機ビジネスも許されることになった。生き残り技術者をかき集めて、YS-11を作るなどしてみたが、わずか二年でビジネスとしては失敗し、航空産業の復活がならなかつたことはよく知られている。それから約五十年を経て、世界市場制覇も狙えるときされるMRJの初飛行となったわけだが、これが計算通り日本の航空産業の復活になるかどうかはまだわからない。可能性は大いにあるが、この世界、昔からとらぬタヌキの皮算用で失敗する人が多い。

先の先端研探検団が掘り出した資料の一つに、「白鷗会資料『航空決戦必勝の鍵』」がある。これは航空に進もうとする青少年を航空研に集めて行われた講演会の記録である。その中で、戦局推移に関して、いろいろな数字資料をあげて未来予測を試みている。それは聞けば聞くほど、「必勝の鍵」とは思えないような内情バクロになっている。むしろ聞けば聞くほど日本の敗戦

必至の状況がうかびあがってくる。まるでこれを聞く青少年に、「こつちに来るな」といつているようにすら聞こえる。これは何故なのか。当時いろいろ分析を試みたが、実は航空研の研究者たちは、この戦争に勝てつこないと思っていた。そこで、できるだけ内情をさらして、将来ある青少年にこつちに来るなどといったのではないかとする説もあった。最近あらためて読み直してなるほどと思った。航空戦は敗戦必至だった。日米格差は広がる一方だった。開戦当初アメリカは年産五万機計画をたてた。それなら勢力均衡をはかれると日本側は予測したが、アメリカの生産力は予測をこえて拡大した。昭和十九年には倍の十万台体制までいった。それに対

して日本はピークの十九年でも二万八千機。あとは生産が下がるばかりだった。そのような状況の中で指導者（東条英機）が何といつていたのかというのと、「2+2+2+4という普通の算術ではもう勝てない。2+2+2+5にする。あるいは7にする、あるいは80にする決戦算術を用いなければならぬ。それは大和魂に発する強烈な精神力をもってすればできる」。あの戦争ではこういう非科学的な数字をならべる人が指導者だったのだ。最近政府高官の口から、アベノミクスの新・三本の矢だの、一億総活躍社会だの、GDP六百兆円だのといったあてにならない数字の羅列を聞かされる。日本はあの決戦算術の時代に戻りつつあるのではないかと心配だ。

人多く帰らざりけり

岡野弘彦
(歌人)

「人多く帰らざりけり。海やまに満ちてきこえし声もかそけし」

戦後、靖国神社に納めるため、折口信夫（釋迢空）が詠んだ、追悼と鎮魂の歌である。帰らなかつた人の中に、折口にとつて最も身近な、十五年間おなじ家にあつて生活を共にし、戦争が激化する中で召集を受けて硫黄島で戦死した、養子の陸軍中尉折口春洋が含まれていることは言うまでもない。

昭和二十二年春、私は折口から「家へ来ないかい」と誘いを受けて、願つてもない嬉

しい思いで、敬愛する師の許で生活することになって、その没年まで六年間を過した。

この歌を先生が色紙に書く

表紙の言葉

「森の住人」

マレー語で「森の住人」と呼ばれるように、永い間森の奥で生活をしています。知的で孤独を愛するオランウータンですが、森林の伐採により棲み家を追われ、その数を減らしています。母親が我が子以外にも同様の愛情を持ち何頭も世話をする姿は、同じ動物として見習うべきことです。無条件に心を温かくさせるこの表情を守り続けたいものです。

松村公嗣