

## 会報への投稿

## 後の祭り

増野義明（高15）「会報5号（2011年7月）掲載」

今春、久しぶりにオートバイを買った。昔は1000CC以上の大型バイクばかり乗っていたが、大型バイクは車体が重く250キロ以上あるので、非常に気を遣う。停車時に、ぐらりと傾くと、片足で支えきれずに倒してしまうのだ。これを「立ちゴケ」といい、バイク乗りにとっては非常に恥ずかしいことの一つである。

また倒すと、車体に広範囲に擦り傷が出来、修理に数万円掛かって懐も痛い。外国人のように長身で足が長いなら、問題にならないのだが、平均的な日本人の体格の私の場合、止まる時、余り傾かないように神経を使うのだ。

そこで今回は、気楽に乗れる、400CCの軽いバイクにした。



エンジンは小さくなくても車体が140キロと軽いので、信号が変わると、自動車を置き去りにする出足の良さがある。また、燃費が非常に良い。大型バイクは自動車並みだが、今度のバイクは1リッターで30キロ以上走る。満タンにする時も、6、7リッターで済んでしまう。常に千円でお釣りが来て、ハイブリット車も敵わない位、経済的である。

雨の日は避けて、晴れた休日に近郊を走り回った。バイクで走って楽しい道は、適当に登り下りがあって、曲がりくねった道である。バイクで曲がる時には、車体を内側に傾けて、遠心力に逆らわないといけない。車の曲がり方とは、全く違う。

そして、曲がる時に非常に腕前の差が出る。車の場合は「車七分で腕三分」と、車自体の性能が重要である。どう頑張っても、非力な軽自動車で、高性能なスポーツカーを追い抜くのは難しい。

ところがバイクでは、峠道で小さいバイクに乗ったベテランが、大型バイクをやすやすと追い越したりする。「バイク三分に腕七分」と言われる所以である。バイクで、安全に速く曲がるためには、長年の修練が必要で、元気だけで技術が伴わないと、曲がり切れずにガードレールにぶつかったり、傾け過ぎて転倒してしまったりする。バイクは、地上を走る乗り物の中で、「安全に速く走る」のが最も難しいと言われる。だから、巧く走れた時の喜びも大きい。

さて、今年のゴールデンウィークに、バイクで少し遠方に走りに行く気になった。ただ高速道路が渋滞しない日を選ぶ必要がある。そこで、中間の五月四日に、日帰りで丹後半島を巡ることにした。日本海を眼下に、クネクネと起伏の激しいカーブが続いて、バイクで走るには絶好の道なのだ。幸い、気になるお天気も、雨の心配は無さそうである。前日、目覚まし時計をセットして、早寝した。

当日、パッと目が覚めたら、目覚ましの時間の一時間前である。小学生の時の遠足の朝と一緒に、遊びの日は必ず、目覚ましより早く目覚めてしまう。手早く、犬の散歩とバラの水遣いを済ませ、コンビニにお握りとジュースを買いに行った。簡単に朝食を済ませて、七時前にバイクで家を出た。勿論家内は熟睡している。

八尾インターから近畿道に乗り、吹田で中国道に入る。早朝なのに少し渋滞が始まっていたが、順調に走って福崎で播但道に入った。そして九時には和田山インターを出て、一般道に入った。家から丁度150キロだった。

少し走ると国道9号線にぶつかる。丹後半島に行くには左折なのだが、間違えて右折してしまった。バイクにナビを取り付けているのだが、この時は電源を切っていた。少し走って気付いて、逆方向に戻るため、次の信号を左折した。道幅が広く両側に人家の無い、真っ直ぐな交通量の少ない田舎道である。

曲がって200メートルも行かないで、突然左側から小旗を持ったガードマンが、笛を吹きながら飛び出して来た。驚いて急ブレーキを掛け、ガードマンの手前で停止した時に、左の小さな工場の敷地に、パトカーと机に座った三人の警官がいることに気付いた。ようやく、飛び出して来たのは警官で、ネズミ捕りにやられたと分かった。ここ十年くらい、速度違反で捕まったことが無かったので、ショックだった。

バイクを敷地内に止め、測定器のプリンターから打ち出された紙を見せられた。72と印字されていた。「72キロ出ていました。ここは、制限速度が40キロなので、32キロ・オーバーですね。赤キップになります。」と、上機嫌な警官が嬉しそうに言った。29キロオーバーまでなら、青キップで反則金一万五千円を振り込むだけで済む。ところが、3キロ超えただけで、会社を休んで簡易裁判を受け、三十日免許停止で罰金五万円程度を支払わなければいけない。免許停止を一日に短縮するためには、一万三千円払って、一日講習を受

けなければならない。たった3キロの差で、何という大きな差なのだろう。

椅子に座って、キップを書いている警官を見ている内に、悔しさがこみ上げてきた。また、交差点で曲がる方向を間違えた自分にも、猛烈に腹が立ってきた。折角取り付けたナビの電源を切っていたことが悔やまれたが、後の祭りだった。キップを切っている田舎の警官の、緊張感の無いのんびりした顔を見ていると、「逃げてしまえばよかったなあ」という不遜な考えが浮かんだりした。

処理が終り、また走り始めたが、頭に浮かぶのは速度違反のことばかりで、景色を楽しむどころではない。楽しい筈のツーリングが、後悔のツーリングになってしまった。結局その日、400キロ走って無事帰宅したが、捕まったあとの250キロの印象は、殆ど何もないまま終わってしまった。いずれ呼び出し状が警察から郵送されて来るので、家内に隠しておく訳にいかず、日本海の近くでネズミ捕りに遭い、速度違反で捕まったことを話した。

最近自転車に嵌っている家内は、「ほらご覧、自転車だったらネズミ捕りも関係なし。あなたも自転車に転向しろっていうことよ！」と、勝ち誇ったように言った。同情してくれとは言わないが、そんな傷口に塩を振るような言い方って、ないじゃないか！と、心で叫んだ私だった。(了)

「後の祭り」続編：会報6号に掲載、完結編：会報7号に掲載しています。

## 卒業後の「古河マラソン」

土本雅彦（高 57）「会報 6 号（2012 年 1 月）掲載」

浦高には数多くの伝統行事があるが、私が在学中（2002～2005 年）には湘南高校との定期戦が廃止になるなど時代の流れとともに変化してきた部分もある。そうした中で今も変わらず浦高行事



に確りと根付いている古河競歩大会、通称、「古河マラ」に先般OBとして参加してきた。

古河マラといえば、浦高から茨城県・古河市までの 52 キロを走る浦和高校の伝統行事である。57 回卒の有志 5 人で「OB」というゼッケンを胸に付け、現役の浦高生に混じって、古河を目指した。

現役時代に比べ体力は落ちたものの、3 回の経験もあり、各関門での難所や、ペース配分などは現役生よりも熟知している 5 人。古河マラ初デビューの 1 年生達を途中で抜かす度に「あっOBだ、次の関門までどれくらいですか？」と、古河マラ 3 回の経験を誇る私達を彼らは質問攻め。

結果としては、5 人全員が制限時間内に古河ま

で完走することはできなかったが、浦高生は、本当に恵まれていることを感じた 52 キロであった。埼玉県警から白バイ派遣、両親たちの沿道や関門でのボランティア、今は学区から外れた古河市からの協力。全校生徒の 6～7 割が浦高から古河までを完走しきるには、本人の努力も必要だが、周囲からの協力があるものである。埼玉を離れ、関西の地にて社会人生活を始めた私だが、古河マラで学んだ根性と感謝の気持ちを持って、関西の商人に負けずに頑張っていきたい。



### ふるさと通信

\*北浦和名物・中華料理店〔娘娘／ニャンニャン〕がTVに登場

みのもんたの司会でお馴染みの”ケンミンショー”の<秘密のごちそう>のコーナーで昔（50 年前）よく利用していた”娘娘”が紹介されました（昨年 12 月 8 日放映）。

紹介されたのは北浦和名物 ”スタカレー”、カレーの名前がついていますがカレー粉は使わずに豆板醤等の香辛料で作られたカレー風のもので、ニラが大量に入ったスタミナ満点のもの。

スタミナカレーをもじったネーミングで浦高生に評判の一品、ちなみにお値段は 400 円。スタカレーと餃子を食べたら満腹間違いなしです。旧中仙道をわたりすぐの”クイーンズ伊勢丹”横にあります。場所は・・・さいたま市浦和区北浦和 1-2-13 栄ビル 1F 母校に行く機会がありましたらどうぞ！（高 10・高橋仁司）

「2012 年 1 月会報 6 号掲載」

## ラグビー部の思い出

倉橋一博（高3）「会報8号（2013年1月）掲載」

私が浦中の2年生に転入学したのは、昭和21年の2学期。島根県立浜田中学からである。

その時、転入試験を受けたのは確か6～7名はいたように思う。先生の説明はこうであった。「試験の結果が基準に満たなければ元の学校に戻ってもらう」と。遠い島根県の石見益田から引越して来たのに。家族から離れて自分だけまた戻ることになったらどうしようと子供心に不安でならなかった。幸いどうにか入学出来、下駄履きで針ヶ谷から学校まで畑道を通り抜けて通学した。

土曜日の夕方に北浦和の小学校でフォークダンスがあるのが楽しみで、ズボンで手の汗を拭い、女性の手に触れる度にドキドキしたものだ。男子校なるが故に女性に接する機会がないので、もう近くに寄るとうれし恥ずかしいという純情な若者であった。入学して程なく誘われてラグビー部に入った。幼稚園の頃から相撲が大好きで足腰が強く、また走る方もやや速い方であった。

当時、浦中のスポーツ部門は花盛りで陸上中距離の上木兄、体操の川鍋兄そしてサッカー部は全国制覇を果たした。県内でラグビー部があったのは数校で浦中（高）チームは常に上位にあった。まだ、旧制浦高があった時は練習マッチで胸を借りることもあり、まるで大人と子供の試合でタックルをしようにも片手で払いのけられ、恐ろしかったことを覚えている。

創部早々で予算もなくお揃いのジャージを買う

ことも出来ず、某日校庭で鍋に湯を沸かし染料を入れて各自が持ち寄ったシャツを紺色に染め上げ、それに白い細い布を2本縫い付けて仕上げた。実は私が染めたシャツは、オヤジのラクダのシャツだった。当時としては手に入りにくい高級なラクダシャツ（上・下）を押入れの衣装箱から上だけ、こっそり持ち出したのだ。冬になって父が「シャツをだしてくれ」と母に頼んだが下の分しかなく、母が散々叱られていたのを、胸を痛めながら聞いていた。

関東ブロックでは東京勢が強く、我がチームは県代表にはなるものの全国大会には遂に一度も出場出来なかった。仲間の小久保兄は、関東でも三指に入る名FW、続いて秋山・折笠・林・新田・溝尾……、そして既に鬼籍に入った飯塚・近藤・北見・番場の諸兄と洵に多士済々であった。出来ることならば高齢のラグーだけが着用する真赤なジャージ姿で集まりたいものである。この連中ももう八十歳の大台を迎える。



青春時代、ともに汗を流したグラウンド

## 樹木枯れ2題（マツ枯れ、ナラ枯れ）

豊中市花と緑の相談所・相談員 木田 巖（高10・千葉大園芸科卒）

「会報8号（2013年1月）掲載」

### （1）マツ枯れ

日本産のマツ科マツ属の樹木には、クロマツ②、アカマツ②、ゴヨウマツ⑤、ハイマツ⑤、チョウセンゴヨウ⑤、リュウキュウマツ②などがある。

これらの内、全国の山野、公園、個人の庭などで圧倒的に多く生育するのはクロマツとアカマツである。クロマツは海岸性で、アカマツは内陸の山地性であるが、それらのマツが場所を問わず大量に枯れ始め、異様な景観を呈している。今では枯れた木を伐採するのが追い付かない地域も出てきている。その原因は樹体内部に小害虫が入って繁殖し、養水分を奪うからである。

そのメカニズムは、春から初夏（6月前後）にマツノマダラカミキリという小型のカミキリムシがマツの新芽を食害しに飛来する。するとその口中に寄生するマツノザイセンチュウという線虫（nematode）が樹体内部に侵入する。線虫は短期間の内に増殖しその年の秋10月には枯れる。線虫は世界中に50万種以上ともいわれるほど多くの種類がいて、日本にも多く存在し特に農業や林業に大きな被害を与えている。マツノザイセンチュウの大きさは約0.7mm位であるが拡大鏡でよく見える。林業の他には農業上、根こぶ線虫や根腐れ線虫が大きな被害を与える。マツノザイセンチュウによるマツの枯れを防ぐ対策としては、運搬役のマツノマダラカミキリを殺虫して防ぐ方法とマツノザイセンチュウそのものを殺虫する方法とがある。マツノマダラカミキリを殺虫する農薬としてはスミパイン、ファインケム他などがあり、後者にはグリーンガード、センチュリー、ネマノン他などが市販されている。注入方式の農薬は高価で対策地も広く、この方面の処理はあまり進んでいない。予測であるが、豊中市だけで少なくとも毎年数十～数百本は被害木が出ていると思われるが、はっきりした統計はない。

線虫によるマツ枯れは日本の南部の四国や九州から本州を北上して、今や青森の下北半島にまで到達したといわれている。前述のように、農薬による処置では事実上難しいので、耐虫性品種の作出が研究されているが、もう少し時間がかかりそうである。

マツノザイセンチュウは、元々はアメリカ生まれといわれる。マツ科マツ属の松は北米大陸にも多くあり、主なものでもストロブマツ⑤、ダイオウショウ③、リギーダマツ③、バンクスマツ②などがあり、その他を含めると北米全体では20種前後を数える。しかしそのほとんどはマツノザイセンチュウの被害はないという。アメリカの松は線虫に対して抵抗する遺伝子を持っているものと思われる。

### （2）ナラ枯れ

ここ数年全国の山野に自生するブナ科の樹木が夏に大量に枯れ始め、異様な景観を呈している。ブナ科の樹木類は日本の山野の景観を構成する主力樹種でもあり、環境上も極めて重要でその対策は急務である。日本に自生するブナ科の樹木は次の通りである。

Deciduous(落葉)、Evergreen(常緑)

- ブナ科ブナ属・・・ブナD、イヌブナD
- ブナ科コナラ属・・・ミズナラD(大ナラ)、コナラD、カシワD、ナラガシワD、クヌギD、ウバメガシE、イチイガシE、ツクバネガシE、ハナガカシE、アカガシE、シラカシE、ウラジロガシE、アラカシE
- ブナ科シイノキ属・ツブラジイE、スダジイE
- ブナ科クリ族・・・シバグリD
- ブナ科マテバシイ属・・・マテバシイE、シリブカガシE

ブナ科の樹木はなぜ枯れるのか。そのメカニズムは次の通りである。

カシノナガキクイムシという一種の小型の甲虫が、産卵のため樹木の下方部に穴をあけて内部に入り込み加害する。この甲虫はどのようなわけかブナ科の樹木の大木を好む。この時この虫が持ち込むカビ菌が樹木内部で繁殖し、水分の通り道を塞ぐため木は上方へ水を送ることができなくなり急激に枯れこむのである。夏場の暑い季節におこるので異様である。

カシノナガキクイムシは養菌性キクイムシと呼ばれ、保菌機能を持っていて木の中で繁殖したカビ菌を自身の栄養にしていると考えられている。この害虫は昔から全国に存在していて、散発的に各地で被害が認められていたが、これまでは数年～10年位で終息していてそれほど大きな問題にはならなかった。ところが1980年代以降は10年たってもなかなか終息せず、逆に被害地方が拡大するばかりという現状である。その原因もはっきりとは判っていない。

一つには全国の山林の利用状況が大きく変わったことがあげられるのではないかとされている。国産木材の利用の減少や薪炭利用の減少で、山林の管理が不十分のためではないとも考えられている。また近年の気候の変動も影響しているかもしれない。以前から九州や本州の日本海側で被害が多く認められてきたが、近畿地方の場合北陸方面から被害地域が南下してきて滋賀、京都の被害大きく大阪の北部の高槻まできている。

この対策であるが、今のところ決定的に有効な方法が見いだされていない。小型とはいえ甲虫の一種なので比較的農薬にも強く、樹木用の殺虫剤を使うとよいが対象地も広いので措置が大変である。マツノマダラカミキリやカシノナガキクイムシを殺虫するためにヘリコプターで農薬の空中散布をするのは問題が多くあり非現実的、誘引剤と殺虫剤の組み合わせはかなり有効。また、フェロモンの応用も考えられている。いずれにしても木の内部に入り込んだ虫を殺虫するのはなかなか難しい。入り込む以前に対応できれば理想的と思われる。



## ふるさと通信

### 浦高のルーツ、旧制浦中跡地を訪問「会報6号（2012年1月）掲載」



昨年（2011年11月26日）、旧制浦中の跡地を訪れた。

浦和駅西口から旧中仙道を北上、

本屋の須原屋本店、うなぎの山崎屋を過ぎ、浦和センチュリーシティを左折、更に西に進んだ埼玉県知事公館の道路側にその記念碑があり、“中”の校章の下に浦高の校章が描かれ浦中がそのルーツであることを表している。県立浦和高等学校の前身は、1895年に埼玉県第一尋常中学校として創設された旧制浦和中学である。

当時の浦和中学は、武蔵野・鹿島台の一角に在り、現在は地方合同庁舎などが建てられている。

1937年領家へ移転し現在の浦和高等学校となった。  
**（高17・佐藤進）**



## ブラボー 彩の国！映画「のぼうの城」！、嬉しく・面白かった！

長井史夫（高18）「会報9号（2013年7月）掲載」

自宅最寄りの阪急六甲駅前-灘福祉館へ（今は「公民館」と呼ばないんですね）、「のぼうの城」映画会に出かけました。

昨秋-浦高会で入手した「H24/11 県広報誌-彩の国便り」のトップ記事で、その痛快ぶりが紹介された上田県知事さんイチ押しの映画です。トキは戦国の9回表、秀吉-関東小田原攻めの1シーン。舞台（場所）は、イマの埼玉 行田市=当時の「忍城」を巡って攻防ドラマ。

秀吉腹心の攻め手=石田三成・長束正家率いる3万の大軍に対して、ヒーロー=野村萬斎さん扮する城代家老-成田長親と忍城の侍・領民総計3000 足らず。圧倒的の劣勢に、城民一体で堂々立ち向い、そして、天下人に関東で唯一つ、屈服せずに遂には奇跡の和睦に辿り着く密度の濃い「戦国活劇」…いや観客を元気にする歴史ドラマ、面白くそして改めて『武蔵の國-埼玉に乾杯』のひとつときでした。

物語は、天正18(1590)年 春、天下統一目前の北条-小田原攻め羽柴秀吉は、軍略に乏しい石田三成に「大将の戦(イサ)」を経験させようと、兵500の小さな忍城攻めを指示。大将三成は大軍3万で湿地の小さな城を包囲し、本陣丸墓山（吹上-さきたま古墳のヒトツ）から、部将の長束正家を和睦勧告に遣わします。忍の城内では、大半の領民が『城代のぼう様は降伏開城する』と信じていたが…。使者-正家の勝ち戦さに奢った交渉に堪忍ならず、城を守る戦さを決意します。そして、配下の部将と近隣農民がチエと気心合わせた闘いを…。思わぬ苦戦に、三成は秀吉-備中高松に倣った水攻め…。その展開と結末は、ぜひ映画をご覧ください。

ヒーロー長親の、誰に対しても、まっすぐ行動・心を通じて交じり合い、そして領民みなで気心を通じて、力とチエを結集することの大切さ・

価値を爽やかに描いた一編。「板東武者の誇りと気質」を堪能し、郷土さいたまを改めて誇りに思えました。

開始前の入り口で近所のおばさんが、「萬斎さんを見に来た！」と嬉しそうに一言。長くて能面顔のカレが演じるヒーローは、小田原籠城の城主-成田氏長のイトコ。城主・父(家老)-泰季(ヤスエ)に構わず、いつも領内の農家・田畑に単騎で放浪の毎日。田植・草取り等の農作業に混じり、誰から「(でく)のぼう様」と呼ばれていた。ヒョウヒョウお人柄は、皆に揶揄され、しかし親しまれ信頼され、誇りある闘いを繰り広げるサマを好演です。「入口で遭ったオバサン」に1票！

地味な埼玉は、高校の頃も地元を意識すること少なく、また日本史には渋沢栄一の故郷くらいしか記憶ありません。最近流行のTV旅番組でも『小江戸-川越』ぶらり程度。まさに寡黙な板東武者はイマも続いている。ところが、何も気づかず走り回っていた『さきたま古墳山』に、こんな素晴らしい歴史があったとは、嬉しい楽しい午後でした。

※「のぼうの城」はDVDのネット販売あり、またユーネクスト(U-Tube 系列)の無料お試し会員での試聴も可能。でも、制作TBSテレビゆえ、系列MBS様お世話いただき大画面映画会なども楽しそうですね。





## 京料理とは

永松悌（高7）「会報10号（2014年1月）掲載」

中学、高校時代を過ごした埼玉の地を離れて半世紀余り。その間、北は札幌から西は神戸と転々とし、京都に終の住処を求めてまだ十年足らず。このような者が千二百年の歴史を有する京都の何一つ論ずるにしても誠におこがましいことであるが、「京料理」とは何ぞやという問いに答を求めて今日未ださまよっている。

事の発端は京都を訪れた何人かの口から「京料理」と云っても何ら普通の「会席料理」或は単なる「日本料理」ではないかという言葉が聞かされた。そこで「京料理」と名の付く料理は「いもぼう」と称する「えびいも」と「棒鱈」の炊合せし



か口にすることがなく、「京料理」についての知識が全く無かったのでいろいろな資料を調べ始めたのである。

京都を訪れる観光客の多くは、繁華街のあちこちに見られる「京料理」の看板に騙され「京都」というイメージだけで中味を考へることなく召上って満足しておられることだろう。「京料理」とは一体如何なるものなのか？今まで調べた範囲で判明したことは、食材として野菜の面からみた場合「食材の野菜は京都産の伝統野菜」を使用したものが「京料理」であるということである。

「京の伝統野菜」とは平安遷都千二百年の長きにわたり、京都で培われてきた宮廷料理、精進料理、懐石料理等の食文化が相互に絡み合っただけで今日の「京料理」の基本が出来上がったようである。

この「京料理」に供される野菜は「京の伝統野菜」と称され永年にわたり京都で生み出され伝統的に培われたものである。

この伝統野菜を将来にわたり保存し続けるため京都府が次のような定義のもとに三十七品目（うち二品目は絶滅）の野菜を認定している。

### 京の伝統野菜の定義

- 一、明治以前の導入の歴史を有する
- 二、生産地は京都市内のみならず府内全域を対象とする
- 三、たけのこを含む
- 四、キノコ類、シダ類（ぜんまい、わらび）を除く
- 五、栽培又は保存されているもの及び絶滅した品目を含む

伝統野菜三十五品目のうち二十二品目は、消費者向出荷が少ないため市場に流通していない。

市場に流通しているのは次の十三品目。

聖護院だいこん、聖護院かぶ、みず菜、壬生菜、九条ねぎ、賀茂なす、京山科なす、伏見とうがらし、鹿ヶ谷かぼちゃ、えびいも、堀川ごぼう、くわい、京たけのこ。

京料理の基本はこれら野菜を食材として使用することが絶対条件で他府県産の類似品を使用してはならないのである。京都府では伝統野菜十三品目と伝統野菜に準ずるもの二品目（万願寺とうがらし、花菜）及び伝統野菜以外の八品目（京こかぶ、金時にんじん、やまのいも、紫ずきん、丹波栗、京たんご梨、黒大豆、小豆）等を加えた二十二品目を「京のブランド産品」と認証して生産、販売に力を入れている。これらの野菜は首都圏の一部のデパートでも販売している。これらの野菜を常時使用した料理を提供する店には（社）京のふるさと産品協会が「旬の京野菜提供店」として認定した看板が掲げられているので多分間違いなく「京料理」を楽しむことができるであろう。尚、京料理は和食のみならずイタリアン、フレンチ等にも広く使用されている。「京料理」についてはまだ不勉強なので、誤りがあれば御指摘、御教示願いたい。

参考資料 京のふるさと産品協会発行資料

## 関西・北陸の味覚

佐藤進（高17）「会報12号（2015年1月）掲載」

夏休み返上で工芸室に通い、浦高祭に出品する作品作りに汗を流していた。窓外の青空に白い雲が湧きたっていた。この年の昭和39年10月、東京オリンピックが開催された。今年で、母校を



卒業してから50年の節目を迎える。

大学の電気工学科を卒業した昭和44年、松下電器産業（現、パナソニック）

に就職した。翌年の45年は、大阪の千里を中心に日本万国博覧会が開催された。以来、大阪を生活の拠点として、関西での生活は46年を過ぎる。この間、富山、福井と各3年間生活し、出会った味を紹介したいと思う。

まずは大阪の“うどん”、関東ではかつおだしを主体に、濃口醤油で味付けをした“つゆ”が一般的である。その味に子供のころから慣れ親しんできた。大阪での生活のスタートは会社の独身寮で、十三にあった。ここから、宝塚や神戸、京都へ分岐し関西圏へのアクセスに便利なところで、休日には、神戸、京都へと足を延ばしていた。寮生活では、休日の昼食は外食が基本となる。月の終わりになると懐が寂しくなり、昼食で“うどん”をよく食べた。

昆布と鰹節を合せ、薄口醤油で風味付けした関西の“だし”に、油揚げと刻み葱というシンプルな“きつねうどん”は、素材の味を引き出し、はじめて口にしたときにその美味しさに感動した。関西の友人に連れて行ってもらった中央区平野町にある“美々卵”本店で食べた“うどんすき”のだしは宗田節を削って作る“かつおだし”です。

又、大阪出身の家内の母は、道頓堀“今井”のうどんが好物で、ここのだしは、昆布とサバ節、うるめ節を使用している。“関西のうどんだし”と一言と言っても、いろいろとあるものである。

富山では、単身赴任の2年間を含め3年間を高岡で過ごした。高岡市の北部には雨晴海岸があり冬の晴れた日には、富山湾越しに白い雪を頂いた立山連峰が望める景勝地である。日本海で最大の外洋性内湾である富山湾は、水深が深く、魚も豊富である。隣接した氷見市は、安くておいしい魚が食べられる民宿がたくさんある。高岡に赴任したのは12月、“ぶり起こし”と呼ばれる雷が鳴る時期で富山湾ではブリが獲れる。脂のよく乗った寒ブリの“しゃぶしゃぶ”は、有名である。富山で出会った味は、“かぶら寿し”だ。“寿し”



は言っても、握り寿司や巻き寿司ではなく、ブリの切り身をカブに挟んで、米糍で漬け込

んで発酵させたものである。脂ののったブリとカブが乳酸発酵し独特の旨みがあり、北陸の味の一つとして、今でも北陸に旅行すると買って帰る、懐かしい味だ。その後、門真に勤務してから、再び福井で3年間の単身生活をした。福井の味は、



“塩雲丹”と“へしこ”である。“塩雲丹”は、バフンウニの卵巣と塩だけで仕上げ、ねっとり濃厚な味わ

いで、炊き立てのご飯にのせて食べるのが好きです。雲丹の濃厚な味と磯の香りを楽しむことができます。もちろん、酒の肴としても逸品です。特に、「天たつ」の“越前仕立て汐うに”がおすす



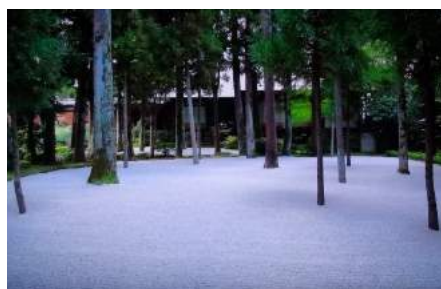
めで、糠を軽く落して切り身を薄切りにして軽く炙り、お茶漬や酒の肴として食べる。独特の風味と、香ばしさ口に広がり、一度食べると癖になります。

## 幽体離脱って、経験ありますか

石田 宏二 (高14) 「会報13号 (2015年7月) 掲載」

いきなりオカルトめいた恐ろしいタイトルをつけました。驚いた方も多いのではないかと思います。

私は故松下幸之助が提唱した「PHP運動」に賛同して、いろいろ協力しています。幸之助が主張する「素直な心」の哲学を支える重要な概念のひとつが、「自己観照」です。あたかももう一人の



私が背後にいるかのように自分自身の行動、言動を客観的に見ることだ、と私

は解釈しています。自己観照をすることによって、ワガママや邪念にとらわれた自分勝手な行動、言動を顧みることが可能となり、素直な心を取り戻すことができると考えます。「素直な心」とは、上司や目上の人のことには無条件に従うことではなく、自分が心底から得心できる行動をすることを指しているのです。しかし、実際にこれを行うのはなかなか困難です。

そんなことを考えていたとき、数年前の日経新聞夕刊のコラムで、脳科学者の茂木健一郎さんの文章を読みました。そのタイトルが「幽体離脱」だったので。自分の心が体から遊離して、背後の斜め上からあたかも他人が自分を見るように自分自身を観察することができる、といった内容でした。切り抜いていた数年前の紙面は散逸してしまったので、正確な表現ではないかもしれませんが。「幽体離脱」は、科学なのです。

茂木さんが実例としてあげたのは、メジャーリーグのイチロー選手の話です。茂木さんが彼とインタビューしたとき、こう語ったそうです。「外野にいるぼくの背後に、もう一人のぼくが

います。そして、フライを捕る前に、もう一人のぼくが間に合うからすぐに3塁に送球しろ、と命令するのです。その指示に従ってプレーしています」。

私は、これこそ「自己観照」ではないかと思っています。実際に同一人物が二人いるはずはありません。しかし、冷静に自分自身を見るとは、いったん自分自身への執着を捨てて客観的に自分自身を観察することに他なりません。

日常生活の中で、私はいつも自分に問いかけるように心がけてはいます。「お前のその言動は、素直な心に照らして間違っていないかね」と。しかし、残念ながら私自身は酒好きです。弱いでアルコールが入るとつい、ワガママな自己中心主義の本来の？私のがさばり始めます。これではまずいな、などと考えると、せつかくの酔いも楽しさが半減してしまいます。まだまだ「素直な心の初段」(30年間、毎日囲碁あるいは将棋に取り組めば、どんな人でも初段にはなれるという幸之助の考えです)は程遠い、と観念しています。

実際、家族から「ええかつこしい」だといわれる私には、自分自身を冷静に、例えば背後から見るとするのは難しいものです。週に2~3回、私はテニスを楽しんでいますが、遊んでくれる仲間からは「自分だけが楽しめればいい、と思っているやりにくいヤッチャ」と思われている可能性は大きいはずで



自分を振り返ることを通じて、より良い社会の形成に貢献できることを願って「幽体離脱」の考えを大切にしていきたいと考えています。

## 西宮との縁

山城 卓 (高 12) 「会報 13 号 (2015 年 7 月) 掲載」

昭和 40 年に清水建設に入社し、本社 (東京) 配属と思っていたところ、大阪支店の配属と聞き、残念がったことを良く覚えています。

会社の説明は最初の 4 年間は基礎教育期間であり、4 年後に本社の者は支店に、支店の者は本社にという人事交流を行うとのこと。本社で 2 週間ほどの研修受け、関西に来て、西宮の独身寮に入りました。最初の日曜日に寮の管理人さんに、近くで散策に適当な場所を尋ねたところ、夙川公園



(夙川の長さ約 4 km の兩岸の堤とオアシスロード) を教えられ、国道 2 号から

浜までの間をぶらつき、自然環境の良さを思い、配属を聞いた時の落胆は消え逆に「よしっ」と気持ちを昂ぶらせました。ここが関西で通勤経路以外で初めての場所になったわけです。

昭和 43 年、会社の同僚 (大阪出身) の結婚披露宴に招かれた時、私の隣の席の御婦人が色々と身辺調査のように話しかけてきて、何なんだろうと思っていましたが、実は後で知るのが、彼女が実際の仲人役で、彼が仕組んだとのこと。彼女のお世話で私も見合いすることになりました。見合い場所は西宮の相手側の家。この時は京都の

独身寮に居たので、彼女と梅田で落ち合い、案内してもらいました。なんと、そこは西宮寮時代によく来ていた夙川堤のすぐ近くだったのです。これは何か縁があるなと思いましたが……。翌年、結婚した次第です。

住所は先ず尼崎、次いで長岡京で、子供も大きくなり、本格的な住まいを探し始めたところ、義父母と一緒に住んでほしいという強い希望により、昭和 53 年から現在のところに住んでいます。

夙川は桜 100 選に選ばれています。桜の時期以外でも四季折々の

木々、花などの景色を楽しませてくれます。



また周辺はウォーキング、ジョギングに適し、私も地域の歩こう会に入り、毎朝、会の仲間とウォーキングを楽しんでいます。

その仲間の一人に岩崎さんの MBS 時代の後輩の女性がいます。これも縁ですね。西宮を第二のふるさとと思っています。地域のことに少しでも役立てばと、家内には家のこともやるように言われながら、地域活動をしている今日このごろです。

気になる国、キューバをみてきた ～序章～  
岩崎 宏 (高 11) 「会報 14 号 (2016 年 1 月) 掲載」

好奇心は人が生きる上で大事なものだ。

我が人生の物語も、エピローグに差し掛かっていると気付いてからは、これまでを振り返る事が最近多くなったが、70歳の半ば(なかば)の今まで、退屈したような事は記憶になく、むしろあの時はもっと時間が欲しかったと思う事の方が多い。旺盛な好奇心を持ちあわせていて幸せだと感謝している。

キューバという国に最初に興味を持ったのは浦高生の時だ。10代の多感な時期に受験一辺倒という生活に疑問を感じながら、将来を考え始めた時、米のノーベル賞作家E. ヘミングウェイの

「老人と海」という小説に出会った。

(彼は海外特派員でスペイン戦争を取材し「誰が為に鐘は鳴る」の名作を残



し、ピューリッツァ賞も受賞している。)

「老人と海」の書き出しは……

「老人は一人で小舟に乗ってメキシコ湾流へ漁に出る。このところ八十四日間、一匹も釣れていなかった。だが四日十日目までは同行する少年がいた。」(2014年9月、光文社、小川高義/新訳)

この書き出しから私は一気に、日常とは別次元の未知の世界に引き込まれ、我を忘れて読みふけた。この物語の舞台が北米大陸の南、カリブ海に横たわるトカゲの様な小さな島国、キューバだ。学校の国語か英語の参考書か何かでその一節を読み、同じクラスの本好きの友人と帰りの電車やバスの中で、「アレ読んだ？」という、本好き同志のいつもの会話が、私のキューバという国への好奇心の始まりだったと思う。近・現代史の授業がなかった私の世代は国際情勢には疎かった。しかし彼は難解な本、例えば和辻哲郎の「偶像再興」、小林秀雄の「Xへの手紙」などをよく読ん

では、後で、何処が面白かったか楽しそうに話し、私がお後を追っては読むという事が多かった。が、この「老人と海」は違った。二人とも珍しく同じ状況でこの作品に出会った。「なんか、変わった国の変った物語みたいだね。読んで、又話そう」となったのでよく覚えている。この作品はこの後、私の好奇心に次々と点火して行くことになった。

こんなに勇猛果敢な男のプリミティブな人間像を描けるヘミングウェイとは、一体どんな作家なのか?アメリカのしかも、海のないシカゴ生まれの彼が何故キューバに住みついてしまうほど惚れ込んだのか?この国の魅力とは何か?スペイン国王の命を受けて大航海に出たコロンブスが何故キューバに来たのか?・・・好奇心は留まる事を知らず、60年たった今もキューバが気になる。

現在でも、人口2100万のこの小さな島国は度々主人公となって世界史に登場する。

1959年、アルゼンチンからの革命の助っ人「チェ・ゲバラ」とメキシコ亡命中の「フィデル・カストロ」が20名足らずのゲリラ兵士を率いてキューバのジャングルに入り、アメリカ資本が支援するバチスタ政権を倒して奇跡的な革命を達成、社会主義国として独立した。革命直後にチェ・ゲバラは60年の日米安保条約改定で世論が真っ二つに割れ緊張が高まる中、日本に



やって来て国会でスピーチし、新しいキューバに日本人の理解を求めた。本人はアルゼンチンの大学の医学部を卒業した現役の医者で、父親に「社会に出る前に世界をよく見てきなさい。費用は医師として働きながらまかなえば良い」と言われて、南米を始めアフリカなどの国々を回ったという。そして食べ物もないほど貧しい人々が世界中に大勢いる事を知る。

メキシコに入ってキューバの革命家フィデル・カストロと出会った。正義感が強くキューバの革命が一段落してもボリビアに行き、戦闘の中で亡くなった。ゲバラ記念館は、ヘミングウェイの博物館と共に世界から来る観光客の二大人気スポットとなっている。どこに行くのもモスグリーンのゲリラ兵士の服装で陽気に明るく、逞しい建国の志士という強烈なオーラを残し、意気揚々と帰って行った。

さて、「老人と海」の物語である……………、

物語の冒頭に出てくる少年は、寝食を忘れて巨大なカジマグロに執念を燃やす老人に「爺ちゃんこれじゃあいつか自分が死んじゃうよ」とハラハラしながら、こまごまと世話を焼く。食事を作って食べさせ、前の日の夕方には釣りの餌にするイワシを用意して届け、生きているかと毎朝ベッドを覗き、弁当を持たせて、自分は他の漁師の所へ老人の生活費を稼ぎに行く。

2人の揺るぎない友情と深い絆の有り様が淡々とした文章で綴られていて、暖かく切なく、読む人の胸を打つ……………。

そして、この老漁師が三昼夜にわたる死闘の末大カジマグロを釣り上げ、その船で獲物を引っ張りながら帰る途中で、それを横取りしようと襲いかかる獐猛なサメをこん棒で撲殺する壮絶な野生との闘争シーンがあり、物語はクライマックスを迎える。

地元には「この小説のモデルになった漁師はサンチャゴだ……………」という伝説があり、実在していたと信じる人が多い。

やはりこんな国には行って見たい……………。

去年の夏、遂にこんな国、キューバに行ってきた。自然が豊かで美しく、人々は穏やかで親切、独りでのんびりと街歩きが出来るいい国だった。今の世界では珍しくテロなど治安の不安が全くない。

世界中で話題になった映画「ブエナ・ビスタ・ソウシャル・クラブ」(2000年)で描かれたキューバの老ミュージシャンたちの様に、素朴で人のいい陽気な人々が、質素ながらゆったりと暮らしている。社会主義国なので街に宣伝のポスターや看板が一切なく清々としている。医療費と教育費(小学校から大学まで)は、無料。食料も日常生活品はチケットで配給という具合なので、生活の不安が基本的でない。

日本のテレビでも、タレントが旅に行く形式の番組でキューバがすでになんども放送されているが、残念ながらどれもステレオタイプで、ガイドブックを映像で単調に映しているだけ。これではこの国の良さと本当の魅力は解からない。テレビ番組の制作陣は、俳優やタレントを使って番組の間を持たそうとせずに、自ら学習し、歴史を深掘りして、勇気を持って観る人を大胆に刺激して行くような番組を作りたい、ヘミングウェイの作品の様に……………。



(現地の見聞録は又別の機会に……………)

### 「思わぬ出会いにびっくり」

あるとき幹事会の会合で、4人が同じ埼大付属中の出身だったことを知った。高校時代のみならず、中学校の思い出話にも話が発展しました。高17の池田さんは、私と同じ校区内にお住まいと知り、今ボランティア活動で、町内会の美化運動に参加していただいけそう。さらに、高10の木田さんは、豊中市の緑化相談員をしていて、今後いろいろと教えていただいけそう。まったく思わぬ出会いがあり、老後の人生が、楽しく、豊かなものになるに違いない。

「会報3号(2010年1月)掲載」(高9・一ノ瀬友次)

## 「トライアル」 地方選手権参戦記

河村 立 (高 32) 「会報 17 号 (2017 年 7 月) 掲載」

私が 40 歳過ぎてから熱中しているオートバイの楽しみ方をご紹介します。

### 1. 「トライアル」って？

数十年前から特にイギリスやスペインで盛んになった、オートバイの競技です。岩場や林の中の決められたコースを一定時間内に、いかに足をつかずに走ることができるかを競う競技です。速さではなくマシン操作の正確性を競います。



### 2. 止まります

足をつかずに走る技術は、まず止まることをマスターすることから始まります。シートには座らず、ハンドルを片方に切って、クラッチを切って、ブレーキをかけて止まります。

### 3. 大きな岩だって飛び越える

最初は、緩やかな斜面をたっぷり走って練習します。いろいろ条件を変えてひたすら練習をします。上手くなるまで怪我は絶えません、上達するとほらこの通り。



### 4. どんなオートバイを使うのか。

日本製は HONDA しかなく、メインはスペイン・イタリア製ですが、外国車との価格差はほとんどありません。価格は、中古で 20 万円くらいから、新車は 60 万円～100 万円くらいです。ハンドルの切れ角がとて大きく、シートも座ることを想定していません。重量は 68～75kg くらい。競技専用なので別に運ぶ車が必要です。

### 5. 危険性

怪我は上級者になると靭帯損傷が多いですが骨折は殆ど聞きません。ちなみに私は脱臼 2 回(肘、手小指)と骨折 1 回(手小指)と脳震盪 1 回くらい

です。危険性は、普通のオートバイで公道を走るほうがはるかに高いです。

### 6. 白バイ隊員の訓練項目のひとつ

白バイ隊員は警察官の花ですが、これには 1,000cc 前後の大きなオートバイを完璧にコントロールする技術が必要です。その訓練の一科目として「トライアル」が取り入れられています。実際に選手権で競う選手の中には何人かは白バイ隊員や白バイ以外の警察官もいます。おまわりさんにテクニックで勝つのは気持ちがいいものです。

### 7. 成績など

一番下のクラスといえども、優勝の快感を一度知ってしまうとやめられません。



(左)小さな優勝カップ 2 つと大きな 3 位のトロフィー、(右)中国選手権ランキング 4 位盾と最終戦優勝盾。この 2011 の成績により下から二番目の国内 A 級に昇格しゼッケンの色も白から黄色に変わりました)

### あとがき

10 代は金が無く、20 代は他の遊びに忙しく、30 代は家族サービスに忙しく、40 代以降になって、やっと好きな趣味を存分楽しめるようになりました。

## 「NinjaH2R と私」

山田浩平 (高 23) 「会報 18 号 (2018 年 1 月) 掲載」

<まえがき>

2018 年 1 月末日をもって非常勤で務めていた川崎重工を完全に退職する。「あなたにとって働くということは何だったのですか?」と今尋ねられれば、「少年のころの夢の実現」と答えるだろう。人生の各ステージで心に浮かんでは消えていった夢や目標とは異なり、私の人生全体を繋ぐこの不思議な召命物語が私を満足感で満たしてくれる。45 年前の自分に会えたなら何と言って励ますか? そんな場面がもし有れば、このように伝えるだろう。

「君はカワサキに入って H2 を NinjaH2R として 21 世紀初頭によみがえらせるよ」と。



オリジナル H2R と私

(1972 年ごろトーキョーモーターショウにて)

<H2 との出会い>

1960 年代、私はカーキチ少年だった。1960 年代はアメ車をもっとも美しかった時代である。AMT の 1/24 プラモデルや Hot Rod Magazine に夢中だった。当時代々木にあったプラモデル屋には頻繁に通ったが、店に近付くにつれて血が湧き肉が躍った記憶は今も鮮明である。そんなカーキチ少年を単車の世界に誘ったのは 1969 年にホンダから発売された CB750 であった。自転車で浦高に通う道すがら毎日見かけた、バイパスを飛ばして行く 4 本マフラーが何ともいえず

カッコ良くみえた。大学へ入学し、もっとすごい単車が有ると級友が教えてくれたのがカワサキから同じく 1969 年に発売された 2 ストローク 3 気筒 500cc の MachIII。大学前の坂道を独特な甲高いサウンドと排気煙を残して、全開で駆け下る黒色の MachIII はこの世のものではなかった。

止まっている MachIII は近寄るとエンジンから熱気がもうもうと陽炎のように立ちのぼっていた。H2 とはこの MachIII を 750cc へ排気量アップし 1971 年にカワサキから発売されたモデルの愛称である。H2R はその H2 をベースとして開発されたレース用車両で公道は走れないものの究極のスポーツモデルと言える。オイルショックで四輪が急速に魅力を失っていったこともあり、このカーキチ少年は H2 に出会い完璧なオトキチ少年となった。

その後、学部と大学院ともに内燃機関を専攻し 1977 年に念願かなって川崎重工の単車事業部へ入社、エンジン設計に配属され Ninja900 (\*)

(1983 年発表) のエンジン設計から私のカワサキ単車人生が始まる。その後 37 年を費やしてようやく H2 を NinjaH2R (2014 年発表) として復活させることになる。今となって人生を振り返れば NinjaH2R を世に出すこと (H2 ブランドを復活させること) は天から私に与えられた使命であった。

私が他の道へ進もうとしてもすごい力で引き戻されてしまうような場面が幾度となくあった。人生のレールは一直線に NinjaH2R に向かっていったようだ。もしも H2 が存在しなかったならば、私は今とは全く違う人生を歩んでいたと思う。

(\*) オリジナル Ninja900 に関する参考資料  
<http://www.jsae.or.jp/~dat1/mr/motor30/mr3015.pdf>





NinjaH2R（タンク・シート・カウルを外した状態）と最近の私

#### <マーケティングの話>

41歳の時に技術畑を一時離れて、カナダにある販売会社の社長を6年間勤めた。会社の規模は小なりといえども、損益責任を負い、資金繰り、組織設計、人事などビジネスの実感を満喫した極めて充実した6年間であった。カナダという赴任地も良かった。アメリカに近く、ハーバード、スタンフォード、ワートン、シカゴ、ケロッグ、コロンビア、ダーデン、ミシガンといったアメリカ中のビジネススクールですばらしい講義を聴くことができた。受講時間は合計でマーケティング400時間、ファイナンス400時間といったところだったと思う。とにかく技術屋に欠けているこの2教科は徹底的に学んだ。

- ① マーケティングとファイナンスを体系的に学び、現実のビジネスで実体験した後に、技術本部に戻りマーケティングの一部分である商品企画・商品開発を行なったこと、
- ② NinjaH2Rの開発にあたってマーケティングサイエンス、ブランドエンジニアリング、顧客研究の具体的手法を駆使し、ビジネスとして総合的な判断を積み重ねたこと、この2点はNinjaH2Rにとって幸運であった。NinjaH2Rは設計者の思いのみで開発されて偶然ヒットした商品ではなく、緻密なマーケティングリサーチをベースとして計画的にヒットさせた

商品である。

#### <飛燕の話>

川重創立120周年記念のイベントで同社の製品である飛燕（八頭身美人の趙飛燕から命名）とNinjaH2Rが並んで展示された。両者ともに遠心式機械過給エンジンが搭載されている。飛燕は戦闘機という製品の性格上、生産終了後70年経った今日、オリジナル状態で残ったものは一機も存在しないが、NinjaH2Rの場合はグローバルベースで販売する量産商品であり、今から70年後も何台かはきれいな形で残り未来のエンスージアスト達に見てもらえることが出来ると思う。70年後とは私の孫が70歳、その頃にはきっと彼にも孫がいることだろう。



NinjaH2Rと飛燕のツーショット（写真はネットから拝借）

#### <終わりに>

私を含め開発に携わった者が全員あの世に行った後もNinjaH2Rは地上のどこかで残り続ける。そこは博物館かもしれないし、個人のガレージかもしれない。NinjaH2Rには人間の寿命や事業の寿命をはるかに超えた命が与えられ世界のどこかで存在し、機能し、現代版オーパーツ Out-of-place Artifactとして設計者達の熱い思いを発散し続ける。塗装や表面処理などの仕上げも良くしておいたので、100年後のノスタルジックイベントにも参加できるだろう。

（300馬力超え単車NinjaH2Rの性能等に興味のある方は“Ninja H2R”で検索されたい。）

## 航空エンジンのご紹介

北原一起 (高 23) 「会報 19 号 (2018 年 7 月) 掲載」

私は大学の工学部を出て川崎重工に就職、兵庫県  
の明石工場に配属となり、航空機用のエンジン  
に携わってきました。専門用語の多い文章で恐縮  
ですが、浦高の関西同窓諸兄へその航空エンジン  
についての経験から、紹介させていただきます。

### <航空エンジンの始まりと今>

航空エンジンは、旅客機や汎用航空機、またヘ  
リコプターや軍用航空機に馬力や推力を提供す  
る熱機関です。20 世紀初頭にライト兄弟が世界  
で初めて動力制御飛行に成功した Wright Flyer  
号のエンジンは 12 馬力でした。第 2 次世界大戦  
時には 2,000 馬力まで上がりましたが、その大戦  
中に出現したプロペラのない噴流推進のジェッ  
トエンジンはその軽量・簡素さ、そして大出力ゆ  
えに、その後の航空機を一変させました。

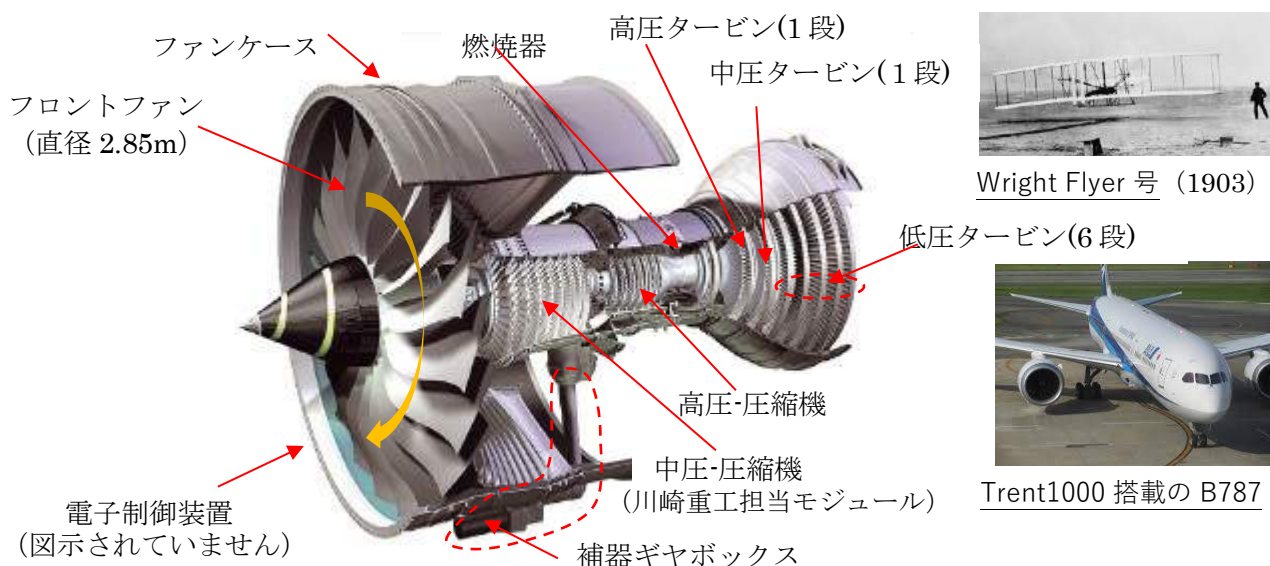
ジェットエンジンは航空エンジンを総称する  
言葉として一般の方にも知られていますが、最近  
の旅客機では、その左右の主翼の下にそれぞれ 1  
台ずつ搭載され、我々はこれをターボファンエン

ジンと呼びます。旅客機に乗り込むときや空港デ  
ッキから、扇風機を巨大にしたような羽根車 (フ  
ロントファン) を見るすることができます。

### <今の航空エンジンの構造と進展>

フロントファンの後ろには大気の高圧を 40 倍  
前後に高める圧縮機、その高圧空気に燃料を噴射  
して千数百℃の高温ガスを発生する燃焼器、その  
高圧高温のガスに耐える羽根車で動力を得る高  
圧から低圧のタービンという主要要素が並ぶガ  
スタービンエンジンの 1 形式で、燃料や潤滑油の  
ポンプ、発電機とエンジンスタータを動かす補機  
ギヤボックスと電子制御装置、さらにエンジン作  
動状態を検知する圧力や温度と回転数などの多  
くのセンサーが組み込まれています。

航空エンジンは、価格低減に加えて低燃費と軽  
量化を強く求められます。そのために高温化と耐  
熱技術、軽量材や耐熱材料技術が進歩してしま  
した。さらに最近では構造強度や空力性能の改善  
にコンピュータを駆使して精緻に設計されます。

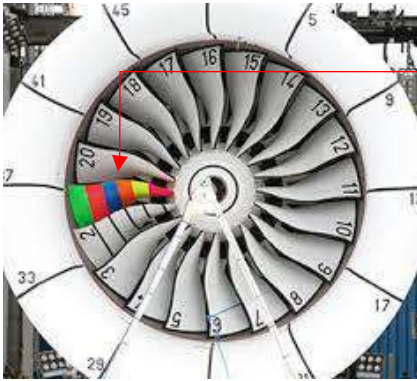


川崎重工が開発に参画しているロールスロイス **Trent 1000 ターボファンエンジン**(内部構造図)

地上でエンジンが吸い込む空気流量は毎秒 1,200 kg (約 10m 立方相当)、地上静止時の推力は  
29~35 トンで、約 6 万馬力に相当します。明石工場でも耐久運転の一部を担当しました。)

## <航空エンジンの開発試験>

この民間用航空エンジンを販売するためには型式認定が必要で、多くの試験が課されます。エンジン耐久運転、高空模擬 (0.2気圧、-40℃) 性能 (着火始動を含む) 試験、試験用航空機に搭載した高空性能試験、地上での横風試験、過温度と過回転の安全確認試験、高温と低温での環境試験、着氷と除氷の試験、鳥吸込みによる耐衝撃試験、耐火災試験、回転中のフロントファン翼が折れても破片をファンケース外周方向に飛散させないことを確認するコンテインメント試験などです。



カラーリングされたブレードを折損させてファンケースを突き破らないことを実証するため、真空チャンバーでの単体試験とエンジン構成での地上試験を行います。高速度カメラでその挙動を記録して分析します。最大回転数で折損させるためにブレードの根元に穴をあけて強度を落としておき、少量の火薬を引き金にブレードオフさせます。ブレードの遠心力による衝撃荷重は百トン以上と思われま

ファンケース・コンテインメント能力を確認するエンジン試験の例 (R-R社のHPより)  
(明石工場では、1990年代にエアバス A320 用米英日独伊 5 か国共同開発-V2500 ターボファンエンジンのファンケース・コンテインメント単体要素試験を担当しました。)

## <航空エンジンのビジネス>

民間航空機ビジネスの世界は、その歴史から米国・欧州が先行しており、旅客機は米国ボーイングと欧州連合-エアバスが2大巨頭です。そしてそのエンジンは米国のジェネラルエレクトリック社 (GE) とプラットアンドホイットニー社 (P&W)、と英国のロールスロイス社 (R-R) が3大メーカーで、それぞれ熾烈な競争を続けています。開発には多くの経験と各種の試験を行う開発施設が必要ですが、わが国は十分ではなく、民間エンジンでは3大メーカーから部分的にその設計と開発試験そして製造を請け負っていて、日本の製造額の世界シェアは約 5%です。川崎重工は大型旅客機用エンジン分野で、R-R と P&W との「リスクと利益を共有する」それぞれ別の共同開発に参画しています。航空旅客需要は 15 年間で 2 倍の伸び率が続くと言われ、エアラインからの引き合いは急増

さらにエミッション (騒音、と排煙、未燃燃料、一酸化炭素や窒素酸化物の有害排気ガス) 排出制限、やエアラインでの運航回数に先行して行う運転確認を求められます。これらは航空機とエンジンのこれまでの事故経験などから付け加えられてきました。また、エンジン安全性の指標の一つである、飛行中エンジン停止率は低下し続けていますが、安全性向上は常にそして更に求められます。2017 年は幸いに、世界の民間航空機事故による死者が一人もいない1年でした。

しています。増産要求に製造現場を拡張してフル稼働状態にあります。

### <終わりに>

大雑把で専門的な説明で分かりにくかったと思いますが、旅客機に乗るときにエンジンも関心を持って眺めて頂けたら幸いです。

ところで私は浦高から歩いて 15 分余りのところで生まれ、関西企業に入社した直後に通産省による国家プロジェクトであったターボファンエンジンの研究開発で燃焼器を担当するため東京に派遣されて 30 歳前まで浦和におりました。その後再び 3 年余りの東京勤務を経験し、現在は神戸市西区に在住しています。今も明石工場で働いており、浦和と関西の生活がちょうど半々になりました。帰省時にはときおり、いまま姿が変わらぬ母校正門の前を通ります。