

～使命の追求～

2014年12月10日発行 12月号 No. 238

◇「時を超えて」



顧問 竹内 政司
〔多摩支部 竹内運輸工業(株)〕

12月3日、小惑星探査機「はやぶさ2」が、H2Aロケット26号機で鹿児島県の種子島宇宙センターから打ち上げられた。「はやぶさ2」が地球に帰還するのは、2020年の予定である。

前回打ち上げられた「はやぶさ」が、大気圏に突入し、流れ星のように消えたその姿は、今も鮮明に残っている。ただ一つ、「はやぶさ」が命に代えて地球に届けたのは、小惑星「イトカワ」から岩石質微粒子を持ち帰ったカプセルだった。この再突入カプセルシステムやH2Aの固体ロケットブースター、ロケット分離用の火工品、第2段姿勢制御用ガスジェット装置の製造・開発全般に携わり、射場での打ち上げ支援を行っているのが日本のロケット飛翔体の総合メーカー(株)IHIエアロスペースである。

先日、原副会長率いる女性部の皆さんが、研修見学会で群馬県に行かれた際に研修先に選んだのが世界遺産の富岡製糸場とこの会社だった。実は富岡製糸場内の繰糸場に今も残る自動繰糸機を作った会社とIHIエアロスペースは、意外な接点がある。

富岡製糸場は、明治5年(1872年)、明治政府が日本の近代化のために最初に設置した模範機械製糸場である。最初の機械はフランスから日本人の体格に合うように改良したものを注文し、取り寄せたものが使われていたが、昭和41年～55年にすべてニッサンHR-2型に置き換えられた。この自動繰糸機を開発し商品化したのが「東京電気自動車」=旧プリンス自動車工業(株)=現日産自動車(株)で、担任技術者は航空技術将校、小林安中将だった。そのルーツは戦前にまで遡る。

戦前、日本の航空機製造会社は三菱重工業(三菱内燃機製造)、中島飛行機製作所、立川飛行機などがあり海軍の名機「零戦」は三菱重工で設計・製造されていた。しかし戦況の変化により製造が間に合わなくなり、中島飛行機でも作るようになった。中島飛行機は、陸軍の零戦といわれた名機「隼(はやぶさ)」の開発を行っていて、生産移管によって立川飛行機で作るようになった。その隼の空力設計に携わったのが東京帝国大学工学部航空学科を卒業し、中島飛行機に勤務していた糸川英夫氏(日本のロケット開発の父)である。ちなみに小惑星探査機「はやぶさ」が目指した小惑星も「イトカワ」である。また、中島飛行機の東京工場(杉並区桃井)はエンジン工場で零戦のエンジン「栄」を作っていた。

立川飛行機の前身は(株)石川島飛行機製作所=IHIの前身=で、工場があった立川陸軍飛行場に移転し昭和11年(1936年)、立川飛行機に改称した。終戦後、航空機製造を禁じられた立川飛行機出身の技術者たちが、これからの平和産業として自動車産業と共に開発に着手したのが繊維産業で、特にその中の蚕糸業に着目し、自動繰糸機の開発実用化に挑

んだ。彼らは昭和22年(1947年)、「東京電気自動車」を立ち上げた。電気自動車は、近年の環境問題やクリーンエンジンとして注目され、ガソリン車が普及した後に開発されたと思っている方が多いが、すでにこの時代に量産車として作られ、町を走っていたのだ。

一方、中島飛行機も民生転換し、エンジン工場だった東京工場は独立し、「富士精密工業」として農業機械のディーゼルエンジン、ミシンや映写機などを作っていた。さらに中島飛行機が戦前から独自に行っていたロケット研究を引き継ぎ、東京大学生産技術研究所(現、文部科学省宇宙科学研究所)の指導を受け、ロケットの開発に着手し、昭和30年(1955年)、日本初のペンシルロケットのフライトに成功した。

昭和27年(1952年)GHQによる石油の統制が解除となり、ガソリンが流通し始めると同時に、国際市場においてバッテリー生産に必要な鉛の価格が高騰するなど、電気自動車よりも走行距離が長く、製造原価の安いガソリンエンジンが注目されるようになった。東京電気自動車はその後、東京・三鷹に工場を移し、社名を「たま電気自動車」にかえ、昭和27年(1952年)、「プリンス自動車工業」とし、電気自動車生産からガソリンエンジン車生産に転身した。さらに昭和29年(1954年)、富士精密工業と合併し、社名を富士精密工業とした。ここに零戦のエンジンを作る高度なエンジン製造技術を持っていた中島飛行機系と、隼を作っていた立川飛行機系の二つの航空技術屋集団が一つになった。その後、再び社名を車名と同じプリンス自動車工業とし、昭和41年(1966年)、当時の政府の方針により日産自動車に吸収合併された。富岡製糸場にある自動繰糸機は日産自動車となってから同製糸場に収められた。

IHIエアロスペースは日産自動車時代の平成10年(1998年)に現在の群馬県富岡市に移転し、その後、日産自動車がルノーの資本参入を受け入れたことにより平成12年(2000年)、石川島播磨重工業(現、IHI)の傘下に加わった。

富岡製糸場の自動繰糸機も、「はやぶさ2」を打ち上げたH2Aロケットの技術も、ともに航空機や発動機の開発、製造に携わった技術者達のDNAだ。そして時を超え、立川飛行機、中島飛行機の技術が富岡の地で出会い、一つは世界遺産として、もう一つは日本の夢を乗せ宇宙に飛び立っている。また、H2型ロケットの打上げ(打上げ輸送サービス)執行責任者は三菱重工業(株)であるが、戦前、そこで堀越二郎氏が零戦を設計した。今、零戦と隼が翼を合わせ、日本の未来を切り開こうとしている。

◇スケジュール《○ロジ研行事予定》

○12/16(火) 17:30～正副本部長・幹事会合同会議
18:00～ロジ研忘年会

(場所:銀座アスター御茶ノ水)

1/22(木) 17:00 三組織連絡会

2/4(水) 16:00～三組織合同セミナー・17:50 新年会
(明治記念館)

○3/8(日) ロジ研チャリティゴルフ(調整中)

◇「第2回オープンセミナー」

副本部長・研修委員長
伏見 健次〔台東支部 上野運送(株)〕

11月14日(金)全日本トラック総合会館にて今期2回目となりますオープンセミナーを開催いたしました。今回のセミナーは年間テーマであります「使命の追求」をメインテーマに講演テーマ「生産性向上のためのインフラ整備—運送サービスで考える—」について作家で経済評論家の三橋貴明氏をお招きしご講演いただきました。今回のセミナーは業界の現状を広く一般の方々にも知っていただくため、三橋事務所の協力を得まして60名近く的一般参加者を交え、総勢120名弱の方々にご参加いただきました。



〔講師：三橋貴明氏〕

講演では生産者一人あたりの付加価値を高めることがすなわち生産性向上との観点から、所得創出のプロセスを用い詳しくわかりやすい説明でお話いただきました。またインフラ整備の重要性を我々トラック業界を例にあげ、モノを移動する際の付加価値創出のためには高速道路等の重要性、すなわち公共投資の重要性を説明し

いただきました。この中で特に港湾別の荷物取扱量での世界ランキングを例にあげ、日本の港湾整備が如何に他国と比べ遅れているかを解説していただきました。デフレからの脱却のためにはこうしたインフラ整備に力を注ぎ、生産性向上のサイクルを如何に生み出していくかが重要とのことです。折しも今週末には総選挙が行われます。我々業界のためには、特に公共投資等インフラ整備に注力してくれる政党、また、我々業界の現状を理解し動いていただける政党に一票を投じたいものです。

◇「本部連絡委員会」

副本部長・本部連絡委員長
宮本 隆〔多摩支部 宮本運送(株)〕

平成26年度第4回となった本部連絡会は、11月26日(水)東ト総合会館「4階会議室」において東ト協の天野智義副会長をお招きして開催いたしました。

当日は、東ト協の安藤常務にもご臨席いただき、ロジ研は、松本副本部長をはじめ17名の参加となりました。

当日の進行は私が務めさせていただき、参加者の紹介、齋藤教育研修部長より天野副会長の略歴紹介、天野副会長からは協会における税制金融委員会等担務のお話や、自動車事故対策センター(現NASVA)での運行管理者等指導講習の講師をされていた時に使われた、製造・移動・販売の3要素、機会損失等貴重なお話をしていただきました。その後はスペイン料理の「ラ・ボケリア」に会場を移し、竹内顧問の乾杯、天野副会長を囲んで色々なお話を伺いました。



〔天野副会長〕

天野副会長をはじめ、当日ご参加いただきました皆様ありがとうございました。

天野副会長をはじめ、当日ご参加いただきました皆様ありがとうございました。

◇「温故創新セミナーと海外視察」

副本部長・企画副委員長
緋田 政人〔中野支部 緋田運輸(株)〕



〔成田の結団式〕

今回の温故創新は、東西回廊の最終地マレーシア・シンガポールの調査になりました。

成田空港に集合し結団式後、およそ8時間弱でマレーシア、クアラルンプールに着きそのまま夕食になり、マレーシア料理を堪能、翌日の視察に備え海外交流委員長の計らいでテキーラを飲み鋭気を養い、22時過ぎにホテルにチェックインしました。翌日は専用バスにて金融街、首相公邸、モスクなどを丹念に回りました。

マレーシアの平均年収はおよそ150万円位だそうです。車はホンダ、トヨタ、2000ccクラスで400万円位、税率210%と非常に高価なのですがバスを利用して通勤すると通勤代が高くなり時間もルーズである為、マイカーを購入する人が多いとのことです。ちなみに電車は公務員体質の考えが抜けず時間通りに来ないのが当たり前だそうです。日本のように車検制度はなく、修理しながら長く乗るのが普通であるとのことでした。おそらく20年以上前の車も多いように見えました。オートバイは16歳から免許が取れ、原付は無く75ccクラス約95万円位で売っているそうです。アジアの国の中ではバイク人口はかなり少ないと思います。

アジアハイウェイで時速120キロ、車窓からはヤシの森(ヤシ油を収穫するため)チークが植林されておりました。日中は雷と共に雨が降り30~40分で上がり、気温も4~5度下がります。まさに熱帯地方特有の気候です。およそ400キロ南下し途中トイレ休憩を3度し第2の目的地シンガポールに到着。シンガポールは厳しい決まりごとが多く、罰金も高いです。タバコや酒税も高く、タバコは1箱1000円位、酒はアルコール度数によって違うのですが、我々が日本のスナック感覚で飲むと3万円位かかるそうです。国としては清潔感のある国で、街を歩いても安心ですが、スリには気を付けてくださいとのことでした。就職率は高く、仕事をしようと思えば何かしら有るので街にはホームレスの人は居ないそうです。独立国家としてはまだ歴史は浅い国ですがこれからまだ発展して行くのだろうと感じました。しかしながらシンガポールでは国内で酒を飲むより飛行機でタイに行って飲んで帰ってくる方が安いと言ってタイに飲みに行く人も居るそうです。

我が国はTPPや消費税の問題が山積していますが、安心、安全、平和が一番ですね。

PS. シンガポール川の辺で白い蛇(ニシキヘビ)に触れながら写真を撮る(シンガポールドル)で取らせてくれる名物おじさんがいました。シンガポールでは蛇に触れると幸せになれるそうです。



〔シンガポール日本人会の講演〕



〔副本部長/日本人会事務局長〕