



クラブ 会報

CLUB BULLETIN (WEEKLY)

鶴岡ロータリークラブ

TSURUOKA ROTARY CLUB

D-253

創立 S 34.6.9

承認 S 34.6.27

例会場	鶴岡市馬場町	物産館3階ホール
例会日	毎週火曜日	12:30-13:30
事務所	鶴岡市馬場町	商工会議所内
		電話 0235 (2) 5775

会長	小川	松川	広	秘
幹事	皆	英	三	二
会報委員	上	野	耕	郎
	高	橋	喜	一
	内	山	俊	次
	板	垣		

No., 1056 1980. 5. 13 (火) (曇) No., 43

ウインター紹介

中嶋 孝君 証 券一山形北R.C
 大川 俊一君 海上保険一鶴岡西R.C

◆ ゲスト紹介

長谷川 正氏

会長・幹事報告

小松 広穂君

1. 佐原ガバナーの葬儀が5月10日 神式により500名の参列のもとに執り行なわれました。
2. 5月11日温海クラブ創立10周年記念式典が万国屋旅館で盛大に挙行されました。当クラブより18名参加しました。

LET SERVICE LIGHT THE WAY

奉仕の灯で 道を照らそう

3. 5月9日社会奉仕委員会の活動計画にある鶴岡公園の西堀に鯉を放魚し、子供の釣の遊ぶに興を添える計画が川村社会奉仕委員長や鶴岡市長、関係者立ち会いのもとに放魚が行なわれました。市長さんも大へん喜ばれ会員諸兄によろしくとの事でした。ちなみに10、11日の子供釣り大会は大へんな人出でした。
4. 只今、地区幹事渡辺庄一君よりTEL有り
昨日、佐原G夫人も逝去された。葬式は15日自宅にて。

皆川英二君

1. 富岡R.C創立10周年記念式典ご案内
R.I第253地区 富岡R.C（福島県双葉郡富岡町）
とき 5月25日 於 六芳苑 詳細は事務局迄
2. 会報到着
石巻R.C、寒河江R.C、B.B.S会報（ともだち）、東京R.C
3. 寒河江R.C20周年記念誌

◆ ゲストスピーチ

庄内空港について 長谷川 正氏

ご紹介にあずかりました長谷川でご座います。顔見知りの方が多々おりますので何か面映いようなんですが、私のささやかな経験が地元の何かにお役に立てばと思ひ、最近6~7回位こんな話を申し上げているような次第です。

商工会議所の常議員会、それに先日は青年会議所の方達に、その他に酒田の方で2度程度行いましたし、又湯之浜でもやってほしいと云う事で最近この問題でとみに関心が集まっているのが大変うれしく思っている次第です。

実は私は今日ここへ大変うれしく晴々とした気持ちで参ったのです。と云いますのは今日の山形新聞に庄内空港について来年度から調査を始めると云う陳情団に対して知事が解答したと云う事で、誠に私は我か意を得たりと思った次第です。私のささやかな願ひがこの様に芽をふいて来たと云う事をうれしく思っている次第です。

この中で板垣知事は12日庄内開発協議会の陳情に対し「地元の強力な協力体制が取れるなら来年度から再度の調査を行う」と、初めて前向きな回答を示した。色々有りますが斎藤先生なんか大変頑張られたようでありました。

先ず最初に庄内の航空史と云う事で自己紹介をかねて話したいと思ひます。先ず鶴岡市と云う所は古くから航空について関心が高く行動が取られている所であり、全国的にもまれな所ではないかと思ひます。古くは明治45年、斎藤外市氏、機織の機械を作った人も飛行機を作っております。又、それより先に現在の松森写真館の先々代4代位前の方が飛行機を作っております。今の菅原堤に於てパイロットを連れて来て滑走だけはしたけれど飛び上がれないでこわれてしまったと云う記録が残っております。

このように古くから航空に対して関心を持った方達が多かつたようです。清水新田から出た大場藤治郎さん、この方が私達少年の頃に庄内の空を飛んで私がパイロ

ットになる動機を作ってくれたのもそんな所から来たのではないかと思います。それから佐藤正さん、鶴岡市の方でこれは純民間航空で昭和初期より戦争末期まで活躍しておりましたが今は死去されました。その後私が昭和9年にアジア飛行学校へ行って昭和10年にパイロットになり、昭和11年には県の義勇飛行会の飛行機、学生義勇号と云うのと山形県義勇号と云う2機を使いまして、酒田の埋立地に降りました。今若竹町とかいう所ようですが、この時田川鶴岡の上空を飛び郷土訪問をした経験があります。

その後熊谷悌二さん、広野の方とか、NHK朝のテレビドラマ雲のじゅうたんでご存知のモデルになりました及位野衣さんと云う方、今の北高、昔の鶴岡高等女学校の卒業で民間航空は私の2年位後輩でお父さんが営林署の所長さんで秋田から来られた方で、鶴岡の小学校女学校を出られた方で今は日本婦人航空連盟の理事長をしております。今も色々文通をしておりますが、庄内で飛行機が降りられたと云うのは酒田の埋立地だけだったのです。その他無理に不時着したり興行的に降りた所は有ります。あつみの海岸に降りてひっくり返ったのもあります。これは大場さんですがそれから山大的グランドに降りた事もあります。私は最上川の対岸に降りた事がありますが正式に降りられる所は酒田の埋立地しかなかったのです。これは昭和10年から11年頃の事です。このように当地は比較的飛行機に対して関心が高かったのですが、飛行場の開発には立ち遅れた感があります。

その後私は支那事変勃発に伴い軍に徴発されました。以来私は軍のテストパイロット及び輸送関係にたずさわり実際に敵と渡り合った事は有りません。しかし有名な「隼」等の出来た時のテスト飛行等を主に終戦まで行なって来ました。終戦後は中国大陸に「留用」されて9年間、今の中国空軍を作る仕事をして来ました。飛行場を作ったりパイロットの養成をしたりして来ました。折しも朝鮮動乱でアメリカと中国とは完全に対立してしまい、私達の教育したパイロット達がアメリカのパイロット達と渡り合い、アメリカの撃墜王と云われたディビスと云う人を撃墜しております。勿論私の生徒は空軍英雄になりましたが、そんな事で帰って来ても米軍の支配下にある日本では私達は目が出なかったような訳でありまして中国でそのような事をして来たと言う事を一言も云えなかったような訳であります。

そのような事で昭和53年の秋に日中友好条約が出来た事によって中国が建国された時に功労のあった人達を招待した中に私も入りまして私も行って来ましたのですが、その時のパスポートの申請理由と云う事から私がそのような仕事をして来たと言う事がマスコミに知られて、新聞記者に何度も尋ねられ、このような話をするようになった訳でありましてそんな時に山形の論説委員の佐藤三郎さんより貴男は庄内空港に航空技術者としてどんな構想を持っているかと聞かれ、私はいくつかの問題を提議しました所さっそく酒田市から呼び出され、酒田市長、維務部長、企画課長と新聞記者を交えて対談をする事になり、そこで初めて私の初論が乗るようになり、それからこの話が、あちこちで話をするようになって現在に至っているような訳ですが、庄内空港問題はその後どうなったかと云いますと、昭和47年3月に県が「山形県庄内空港整備計画」と云うのを出しております。

これによると空港が出来たら将来どんな発展をするだろうか、お客の数はどの位だろうか、経済的にはどれだけプラスになるだろうか、と云ったような事がわしく載っているのになぜこれが立ち消えになったかと云うとこれには問題が2つあります。その1つは当時1県1空港と云う国の政策が打ち出されておりました。しかしこれは法律で定められたものではないので所謂、国の政策でこのようにして行こうと云うだけのものであって今ではあらゆる所でこれは変って来ているのであります。

東京に遠い熊本or長崎といった県ではこれをほとんど無視しております。長崎にあっては1県に6ヶ所も有り、そのうち3ヶ所は離島ですが、鹿児島しかり。熊本しかり。彼等は東京に遠く、しかも新幹線の恩恵にも浴しないのです。福岡までしか行きませんので彼等は航空と云うのに県の生命をかけた訳です。そして又官民一体の大きな盛上がりがあったのです。そんな事で今鹿児島まで1時間一寸で行きます。新幹線に乗って福岡より来る場合とでは6分の1で来る訳です。彼等は今、拍手している訳です。我々はこれに学ぶべきではないでしょうか。

長野県にあっては松本空港と長野空港の2ヶ所持っている訳です。松本空港は昔は練習飛行場だったのですが飛行場さえあれば航空会社は放っておきません。利益が先ですから。長野にも松本にも羽田から定期便が飛んでおります。我々の身近かな所で青森に於ても青森空港と八戸空港があります。青森空港はみじめな空港ですがそれでも定期便は飛んでおります。八戸空港は米軍と自衛隊が使っておりますがそんな施設があれば航空会社はちゃんと乗り込んで来ます。そして小川原工業団地の開発に役立っている訳です。今になって1県1空港等と云っていれば遅れるばかりなのです。

今1つの問題は空港の候補地の問題なのです。47年の計画では三川地区の猪子、今一つは広野の2つの候補地を挙げております。この候補地は庄内米の生産地でまれに見る美田である為農民が承知する訳がないのです。候補地がないのならダメと云う事で県が庄内空港の話を持ち出すと必ずと云ってもよい程候補地はどこかと云って来る訳です。確かに農民に代替地を与える土地はこの庄内にはないのです。美田以外に候補地を見つける事が出来得なかった為、我々はあきらめムードだった訳です。それでは空港の必要性和云う事になって来るのですが、今、3全総と云って「第3次全国総合開発計画」と云い、定住圏構想等と云っておりますが「定住圏構想」地方の時代と云っておりますが、地方に住みつく条件がなければ定住圏構想は成立しないのです。

今庄内地方の美田の作付風景はすべて機械化されて4町歩や6町歩位の労働は夫婦2人で充分で、余った人員はどうするかと云う問題になって来ます。この余った人員は結局工業or商業その他の部門へ吸収されるしかないのです。ところがその工業ですが経済面と云いますか、それだけの企業が来てこの人員を吸収するだけの企業が来るかと云うと飛行場がないとそれはむりな事です。

今の経済の状態を云いますと、大企業が来るにしても汽車で6時間もかかって来るような所には進出して来ないのです。今の時代は“Tnine is money”です。朝、

東京を出て庄内の自分の会社を見て、そして昼食は羽田か都内でと云うスピーディーな経済状態の時代について行けないのです。現に山形の大森工業団地、立谷川団地にカシオ計算機工業が来たと云うのは、やはり神町空港がある為だと思えます。このようなメリットがなければ大企業は来ないと云う事になります。東京より酒田まで6時間、この地を見て帰ると云うと凡そ2日はつぶす事になります。これでは今の経済にはついて行けないと云う事になります。

今1つは文化面の事があります。経済面が遅れば当然文化面も遅れて来ます。先日酒田で草柳大蔵氏の講演をお願いしたところ酒田へはどう行くかと問われ、特急いなほで6時間で行きますと云ったら、あっさりおことわりされたと云う話です。今の文化人にしても経済人にしても5時間も6時間も時間を費して行く人はいなくなりました。このような事を知る事によってやはり将来の我々の幸福を考える時航空と云う事を真剣に考えなければならないのです。東北で東東に一番遠い所は庄内と三陸地方だと云われております。青森でも秋田でも1時間で行けます。なのに5時間半とor6時間と云うのは三陸と庄内だけなのです。これでは我々の将来に花が咲くと云う事は考えられないのです。

ここに面白い文があります。上越新幹線が昭和51年までに（これは昭和47年の記事）完成すれば新潟東京間が1時間40分、その頃は羽越線の複線化が完成するだろうから東京～酒田間は3時間半位に短縮されるであろう。だがしかし庄内地方に新幹線や高速道路が完成された頃には日本列島の主要都市はすでにそれを完成し、その利益は充分享受されているのであるから相対的格差は依然として存在している。我々はそれまで待つてはおれないのです。そこで1970年代のもっともすぐれた交通機関として空港を先取りしこれを庄内開発の戦略として活用すべきなのである」と書いている。

そこで空港の条件として必要なのは先ず地形である。山の中とか気流の悪い所では困る訳で、鶴岡市の企画課より月山山麓の農場のある所はどうかと云われましたが、月山があって海からの風が吹いて来るので風を背にして降りて来ると云う事はとても不可能な事です。確かに場所は有りますがこのように先ず地形を第一に考えなければなりません。

次は風向きです。飛行機は風に向かって飛び風に向かって降りて来るのです。これはなぜかと云うと地面に着く速度がそれだけ少くなるからです。例えば今秒速10mの風が吹いているとしますと時速になおしますとこれは36km/hになる。飛行機の地面につく速度を見ると今のジャンボ機の場合ですと、250km/h位い今仮に200kmで接地するとしますと、向い風の場合ですと36kmを引く事になりますので164km/hで地面に着く事になる。これが若し後方よりの風で着くとすれば $200 + 35\text{km} = 236\text{km/h}$ となり70kmの差が出来る訳であります。したがって地面に着く速度が問題になって来る訳で、滑走距離が向い風の場合と追い風の場合とでは大差が出て来る訳であります。

今1つの問題は横風の問題です。飛行機と云うのは風に向って接地するのですから横風の強い場合ですと接地する場合斜めに接地する事になりますので車輪がもた

ないのです。許容範囲は 30° 位です。このような角度修整はパイロットの質にもよりますが横風は非常にきらわれる訳です。従って風に向った飛行場が必要になる訳で庄内の風具合について黒板の図は酒田測候所の風配図ですが、これによると庄内の海岸は主にNEの方向、即ち北西の風か南東の方向に決っているようです。11月～3月までは大体上記の風で夏の5月～8月までの風は南東の風でその他は微風ですので飛行機の離着陸には余り影響はないのです。

一番問題になるのは冬の北西の風なのです。秋田は今新空港を作っておりますが秋田の旧空港は海岸線に沿って横風を受けるように作られている為就航率65%で35%が欠航ですので飛行場としては余り良好とは云えず使用されないのです。従って秋田は今、大平山をならして新空港を作っております。この飛行場は庄内で考えられている風向きと同じ方向のようです。このように風向・風速と云う事が一番重要な事でありませう。

次に天候です。例えば盆地のような所で雨が多い所とか気候的に思わしくないような所ですと視界が問題になって来ます。山形空港は盆地ですので初春とか秋には霧が発生します。見通しと云う事は飛行条件には重要な事がらです。又積雪の問題、秋田の新空港に於ては積雪が心配されるのではないかと思われませう。現に青森空港は八甲田山のふもとにあるので1年間に11月～3月までの5ヶ月間閉鎖されており後の7ヶ月間の就航となっております。このような事では切角良い飛行場を作っても活用の面で良好とは云えないのです。

今1つは滑走路の長さの問題があります。大体離陸と着陸とではB・737型(110人乗)では離陸では1,750mで着陸が1,450m位です。これを見てお解りと思ひますが余裕を見て2,000mは必要になります。それでも我々は2,000m位の滑走路ではがまんが出来ないのです。秋田の新空港なみの2,500mクラスの飛行場が必要なのです。B-747型のように300～500人乗クラスになると重量があるので3,000m以上の滑走路でないとても使われません。我々は500人もの人を庄内に運んで来るような事は必要ないと思われませうので737クラスで充分だと思われませうので2,500m位を頭に入れて我々が選んだ条件を申し上げますと3つの地方について候補地を選びました。①立川町の山の上、②黒森地区、③浜中地区とそれぞれ考えて見ました。

まず①これは地形的に秋田の新空港と良くにております。距離的に少し短いです。又積雪と云う面、又雨の時には雲が50m位まで下がって来ます。そんな時は全く雲の中になってしまひますし気象の面から云うと台地の飛行場と云う事は余り思わしくないのです。狩川・清川地区は積雪の多い所ですから……そこで我々は最良の候補地として②、③の砂丘地帯を見ました。黒森地区そして浜中地区を見てこれが最良の地区ではないかと思われませう。黒森地区にしても浜中地区にしても距離として2,500m位は海に向って充分取れるようですし、つまり風の方向にむかって取れるのです。そして最良の候補地の利点として美田をつぶすような事がないのです。この地は主に畑地である為、代替地をさがす事も余り困難ではないのです。このような事がらから考え合せて従来県の極り文句の代替地は？と云う言葉を封ずる結果にもなるのです。

それから気象の条件が良好であると云う事です。風向きが常に一定しておりますし、又風はいくら強くても良いのです。強い程着地する速度が短縮されるからです。又積雪が少いという事。豪雪の今年も1回位しか除雪車は来なかったとか。東北・北海道地方では最もよい条件ではないかと思われます。今一つは比較的天候が良いという事です。どんな雨の日でも国道7号線を酒田にむかって走っておりましても雲と砂丘との間に必ずスキ間が残っており雲で砂丘がふさがったという日は余り見られないのです。これは雲と地面との間10~50m位が常にあいているという事です。

又今一つは内陸と異り霧がないという事です。そこで我々はこの地に飛行場を持つとすれば内陸で降られない場合は庄内に降られるように山形空港のサブ飛行場として大いに活用出来ますし、又秋田での積雪で使用出来ない場合に於ても庄内では充分活用出来る。このような事から庄内砂丘地は非常に恵まれていると思われます。又砂丘地である為に工事が非常にしやすいという事。又騒音妨害が少いという事、離陸してしまえば海ですから逆の場合も大郡市と異って庄内の場合は騒音公害という事は余り心配ないのではないかと思われます。

次に高圧線とかの障害が比較的少い。特に黒森地区とか浜中地区を選んだという事は、鶴岡地区と酒田地区の中心地点である為です。どちらからも車で15分~20分位でどちらも不便でないという事です。

今までは優點のみですが欠点はないかということややはり欠点もあります。まず砂地である為滑走路の舗装に多少の経費がかかるのではないかと思われます。80cm~1m位の深さの舗装が必要です。B-747ですと重量が200tもありますがB-737で50t位ですのでこの位の舗装で充分だと思われます。次に飛砂防止ですがこれは新潟空港でも秋田空港でも必要外の所にはシバを植たり種々やっているようですしその点は庄内砂丘試験場で充分研究されている事ですし余り心配はないと思われます。又横断道ですがこれは地下道にすればよいのです。最後に風下の稲作の問題です。飛砂の為に稲作に影響を及ぼすかどうかですが黒森地区が新川を作って数十年になります。風下の農家への影響は余り聞いておりません。その点は調査して見れば解る事です。

このような欠点はありますが総じて優點の方が非常に多いという事です。それでこれからの対応ですが1に官民あげての盛上がりが一番大事だと思われます。私はこの庄内空港の問題で30万庄内地区民のうちの10万人位の署名をもって推進させて行く位の盛上がりが必要ではないかと思われます。今飛行場を一番必要な人は庄内の代議士さんではないかと思われます。この人達が現職に有るうちにこの盛上がりを行わないかぎり又のチャンスはどうかと思われます。多少の問題はあっても今こそ皆が立ち上がるべきではないかと思われます。

ここにこんな事が書かれております。「もし全国に航空熱が、新幹線、高速道路、港湾建設熱のように盛り上がれば国会の航空政策も又前進される事になろう。かく考える時1県2空港にor3空港の複数の空港の建設が欧米の事例の如く必ず当来するであろう。庄内県民の意欲がせめて鹿児島県民or熊本県民の如く強ければそれに応じた空港が建設されると思われる。山形空港と並んで庄内空港は不便な当地方を

全国のジェット航空網にくみ入れるのに必要であろう。例えば東京・山形・庄内路線が庄内・秋田・花巻・仙台・福島（これは東北循環の路線）このように路線開発される場合の庄内地方の交通上の利益は計り知れないであろう」と書かれております。

我々が将来子孫に残すor現実に今から5年～7年後に中央工業団地や北港工業団地に大企業が建設される時、我々はその時こそ全航空の水準に達したという事が出来るのではないかと思います。

私のささやかな経験でありましたが、これが皆様のお役に立てばと思ひましてお話を申し上げた次第です。どうも有難うございました。

出 席 報 告

本日の出席	会 員 数	71名	欠 席 者	秋野君、阿部(与)君、池田君、早坂(源)君、早坂(徳)君、飯白君、板垣(広)君、金沢君、黒谷君、三井(健)君、皆川君、本山君、諸橋君、熨斗君、斎藤(利)君、新穂君、高岸君、玉城君、丹下君、津田君、手塚君、渡会君、吉野君
	出 席 数	48名		
	出 席 率	67.61%		

前回の出席	前回出席率	78.87%	メ ア リ ッ ク プ	中村(富)君、斎藤(栄)君一余目 R.C 秋野君、五十嵐君、黒谷君、本山君、諸橋君 小野寺君、佐藤(友)君一鶴岡西 R.C
	修正出席数	65名		
	確定出席率	91.55%		