ジャムコが製造した「N-62 型機」航空機が掲載されている本の紹介

「航空機を後世に遺す～歴史に刻まれた国産機を展示する博物館づくり」（横山晋太郎著／グランプリ出版）

航空機内装品・機器事業本部 技術本部 内装品技術第二部 技術計画グループ　中嶋 健一

本書は、岐阜県各務原市にある「岐阜かかみがはら航空宇宙博物館」の創設に尽力した、横山晋太郎氏による創設から開館、運営までの記録です。

各務原市は、現存する飛行場としては日本最古の施設「各務原飛行場（現:航空自衛隊岐阜基地）」を擁し、同飛行場は航空機製造会社も隣接している航空機産業の街です。

この博物館は、航空と宇宙を題材とした大規模な博物館として同飛行場のすぐそばに建てられ、1996（平成 8）年に開館しました（2018（平成 30）年 3 月 24 日に新装開館）。著者の横山氏は、航空宇宙技術研究所（現：JAXA）に勤務後、縁あって博物館創設の陣頭指揮を執ることになりました。

博物館を建てるということは決して簡単な事業では無く、当然のことですが「古くて使えないものを飾って終わり」というわけにはいきません。なぜなら博物館とは「学舎（まなびや）」だからです。各務原市に博物館を建てることの意義と目的、建物のコンセプト、収蔵品の展示方法などは一貫したポリシーがあってこそ決まります。何より「産業（工業）遺産として航空機を遺し展示する」ことの意味を、来館者にどう伝えるべきなのか？著者は、これらの課題に真摯に向き合い、強い意志を持って博物館創設に邁進していきます。特に、展示する航空機の収蔵・復元・展示方法には、著者の強い信念が感じられました。

収蔵する機体は「各務原飛行場に縁のある機体か、たとえ地味でも航空技術の発展に貢献した機体」で決まりました。

また、一言に「復元する」といってもさまざまな考えがあり、著者は「機体を現役の状態に戻し、使っていた人達の息吹が伝わるような復元」を選択します。多くの難関を乗り越えて博物館は開館しますが、その後、思ってもみなかった問題に直面します。博物館の運営者側は、あくまで集客力のある展示を求めました。そのため展示内容は変えられ、一部の貴重な展示機はオリジナルを保てない状態となります。それは著者の目指した博物館とは全く異なるものでした。それでも著者は信念を曲げず「産業遺産として航空機を遺し、その技術を後世に伝えること」に注力します。

「博物館は決してテーマパークではない。展示機もアトラクションではない。来館者も学ばねばならない」著者が開館後に直面した問題は、私達来館者の姿勢も「如何にあるべきなのか？」と、問いかけているように思います。

この本を紹介したのには、もう一つ大きな理由があります。

かがみがはら航空宇宙博物館には、かつてジャムコが製造した軽飛行機「N－62」型機が展示されています。本機については社史や社内報でも紹介されていますから「何を今さら」と思う方もいるでしょう。しかし、私にはひとつの疑問がありました。確かに我が社にとっては記念すべき製品ですが、他者には「古い飛行機」にしか見えないのではないか？本機が博物館に展示された理由は？一体どんな価値が認められたのだろうか？

ジャムコの航空機開発史

N-58 シグネット　（N は日本大学、数字は開発年度を指す）
- パイパー社製の軽飛行機を原型に、日本大学と共同開発したジャムコ初の飛行機。
- 1 機だけ作られた。

N-62 イーグレット（伊藤忠式 N-62 型）
- N-58 の実績を元に、再び日本大学と共同開発したジャムコ二機種目の飛行機。
- 1962 年開発開始、1964 年初飛行、1966 年 FAA（アメリカ連邦航空局）の形式証明を取得。
- 米国市場を視野に入れた本格的な機体だったが、さまざまな事情から試作を含め 6 機の生産で終わった。
- 生産された機体は、日本大学や日本航空学園で練習機として使用されていた。
- 現在までに 5 機が失われている。

N-62 の性能
- 最高速度は 200km/h 強。
- 全長は 7m を若干超える。
- 機内は簡素だが、米国人の体格に合わせ、量産機では全長を 100mm 延長した。
- 尚、機内の防音性は良くなかったという。
- 飛行性能は軽快にして機敏、曲技飛行もできたといわれている。
- 特に STOL（短距離離着陸）性能は高い。
- これは日本の狭い国土に対応したということもあるが、米国人が購入した際、自宅の庭から離着陸することを想定していたとのこと。

その疑問は、この本を読んだことで解けました。本書には N-62 の「収蔵の理由」や「復元工程」が、記載されています。日本は、太平洋戦争敗戦後の 7 年間、航空機製造に関連する一切の活動が禁止されていました。これが解除されると、航空関係者は航空産業の復活を目標に「空白の 7 年」を埋めるべく活動を再開します。1960 年代に入ると、国家プロジェクトの「YS-11」につづき、名門メーカーの 2 社から国産機「MU-2」（三菱重工業㈱）と「FA200」（富士重工業㈱　現:㈱ SUBARU）が世界の航空機市場に送り出されました。そこに、創設間もないジャムコ（旧伊藤忠航空整備㈱）が、日本大学と共同で N-62 を開発し、この陣に加わりました。これは当時のジャムコにとって、非常に大きな挑戦でありました。

著者は、「無名に近い企業が自ら開発した飛行機で、米国が独占していた小型機の市場に参入した」「N-62 は日本航空史の貴重な遺産である」と、その事実に着目しました。誇らしいことだと思います。本機は工夫を凝らした設計により、軽快で機敏な飛行性能と、優れた単距離離着陸性能を有していましたが、ビジネスとしては成功しませんでした。生産中止が決まった時、この機体に関わった方々はどれほど無念であったことでしょう。しかし、本機の開発が今日のジャムコのものづくりの土台になっているといわれています。

このような遺産を遺してくれたジャムコの先人の方々に敬意を表し、本機に光を当ててくれた著者に心から感謝いたします。航空機や博物館に興味のある方は、是非ともご一読をおすすめします。

追記：1998（平成10）年 12 月号の社報に、N-62 の復元について、当時技術部次長であった大石さんの手記が載っています。そのなかで本書の著者と会った時のことが書かれていますので、読み比べてみると面白いと思います。