

飛行機一家とブルーインパルス

斎藤 章二

精神科・斎藤病院 副院長

この度、次期ブルーインパルス〔T-4ブルー〕の塗装デザイン・コンテストで最優秀賞に選ばれ、私の考案した衣装を身にまとったT-4練習機による編隊アクロバット飛行が実現することになった。早ければ来年の夏頃に1号機がロールアウト、3年後にはアクロ・フライト開始という予定だそうである。一生に一度あるか無いかのチャンスをモノにできたこと、飛行機ファンにとってこれ以上の喜びはない。そして、飛行機にのめり込むきっかけを作り、その趣味を育てさせてくれた親にも深く感謝しなければならないと思うのである。

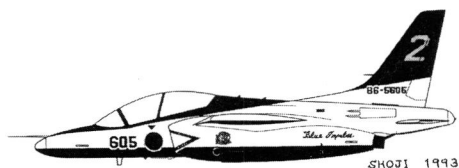
今回の授賞に際し、私が飛行機ファンで航空ジャーナリスト協会の会員でもあることから、各航空雑誌をはじめとして取材では父親との関係をしつこく聞かれたが、ヒコキ好きは勿論父の影響だし、少なくともそうなるバックグラウンドが我家に整っていたことだけは確かである。

飛行機好きイコール乗り物好きという図式は、友人・知人も含めた私の周りでは大体なり立つようで、ウチはその点でも大変恵まれた環境にあったといえる。昭和30年代、早くも自家用車（シンガー）を乗り回していた親父が休日に家族を連れ出す所といえば、（少なくとも私の記憶では）飛行場が圧倒的に多く、横田基地、ジョンソン（現入間）基地、立川基地、月島飛行場、羽田空港等はよく連れて行ってもらったし、外国の軍艦が入港するといったら横浜へ出かけるような、嫌でも乗り物に慣れ親しむ家庭環境ではあった。これが子供達に影響しない筈はなく、兄や弟は学生時代航空部でグライダーを飛ばしていたし、私は高校の頃から航空雑誌に執筆までする程の趣味に発展してしまった。兄の興味が車に移ってからは私も少なからずその影響を受け、ホンダS600で参加するレースにくっついては富士スピードウェイや船橋サーキットのピ

ット巡りをしたものだが、飛行機を越える程の趣味には至らなかった。後年、30代なかばにして自動二輪の免許が加わったものの、VT250Fでスッ飛ばす楽しみの目的地はやはり飛行場だったのである。

親子揃っての飛行場巡りは、お互い本業の忙しさで減多にできなくなってしまったが、弟は相も変わらず息子を連れてグライダー乗りに行っているし、私も数ヶ月に一度パラプレーン（パラシュート型超軽量動力機）の操縦をしに千葉まで通っている。フライトスーツとヘルメット姿で帰宅したら父親がJALの機長姿で立っていてビックリさせられることもあるが、飛行機一家はまだ健在のようである。

T-4 BLUE IMPULSE



イラストも著者による

子供の頃、まだ「ブルーインパルス」という名称さえ付いていなかった航空自衛隊戦技研究班のアクロ・フライトを初めて見せに連れて行ってくれたのは親父だし、東京オリンピックで我家の上空に描かれた五輪を家族揃って楽しんだのも遠い思い出だが、そのブルーインパルスの塗装デザイン採用を最も喜んでくれたのがわが飛行機一家の面々であったことは言うまでもない。

3年後に開始される〔T-4ブルーインパルス〕の飛行演技を、家族揃って観られることを今からとても楽しみにしている。

Made-in Japanと外国人労働者

尾形 隆彰

千葉大学助教授・産業社会学

アジアの諸国を訪れていつも感じることは、諸国に溢れるmade-in Japanの数と種類の多さである。工場やオフィスのME機器はもとより、4輪、2輪の車、テレビ、ラジカセ、携帯電話、冷蔵庫などの電気製品、ヌードルから調味料に至るまでの食品類、食堂にいつの間にか流行り出した日本食メニュー、テレビ番組に登場するアニメ番組や現地語に訳された海賊版の日本メロディーなど数え上げればきりが無い。驚くのは、そうした日本製品が諸国の首都や大都市のみならず、地方都市や農村地帯、あるいは国境周辺の辺境地帯にまで及んでいるということだ。

4年前にタイとミャンマーの国境にある少数民族リス族の村を訪れた時のことである。現地までのアプローチは、まず「トヨタ」の小型4輪トラック（乗合い）に分乗、次に「ホンダ」バイク・タクシーに乗せてもらい村の入り口まで運ばれる。村に通じる路には棒杭に一本の電線が引かれ、その先は村長の家の「日立」製テレビに繋がり「サザエさん」が映っていた。勧められてもアヘンなどには興味がないという、それでは食事でもとって「味の素」入りの野菜炒めを出される。紛争地帯なので護村用だといって見せられた自動小銃はさすがに中国製だったが、情報収集につかう短波ラジオと無線機は「ソニー」だった。昨年はもっと奥地にある少数民族の村に小型レンタル・バイク（これは「ヤマハ」だった）に乗って訪れてみた。そこには電気が通っていないにもかかわらず、屋根高くテレビ・アンテナを立てている家が多かった。自家発電やバッテリーを利用しているのである。他方未だ貧しいといわれるラオスや東北タイの畑作地帯でも、最近は私設乗合いバス（小型トラック）が普及し、バイクや耕運機を持つ家も増えてきた。そのためかつては運搬と農耕の主役だった水牛が失業し、所在無げに草をはんで

いる姿が哀れである。

ところで庶民レベルでの日本製品への評価はどこでも非常に高い。日本が何処にあるか知らない人でも製品の素晴らしさに異を唱える人はいない。お陰で私などは、日本人と初めて話したという人からも尊敬の目でみられるという望外な恩恵に浴することになる。

世界貿易に占める日本の輸出額は10%弱の3兆ドル。そのうち欧米先進諸国以外への貿易額は総額の約半分を占め増加の一途をたどっている。現地生産比率も1割を超えるまでになった。こうした国々への輸出はその実額の問題では片付けられない。安価で手頃な製品や中古品なども輸出され庶民の手に渡るので、その影響力は先進国へのそれとは比較にならないからだ。戦後日本にテレビが普及し出した頃「パパはなんでも知っている」とか「ピーパーちゃん」といったテレビドラマがあり、画面に溢れるmade-in Americaへの憧れをいやが上にもかき立てられた時代があった。同じ事が今世界の各地で起こっているのである。今日本は国際化の時代を迎えているといわれるが、実は同時に世界が急速に日本化しているといえないこともない。

外国人労働者問題の著名な研究者である合衆国のS.Sassenは「外国人労働者の流入は決して送り出し国の経済的貧しさだけでは説明できない。それは受入れ国による相手国への資本や商品、文化の進出の影響に因るところが大きい」と述べている(1988)。要するに、われわれは知らず知らずの内に外国人労働者を呼び寄せているのである。現在私も、その事の意味と責任を忘れ自国の都合だけを優先させるような研究者にはなるまいと、自戒しつつ研究を進めているのである。