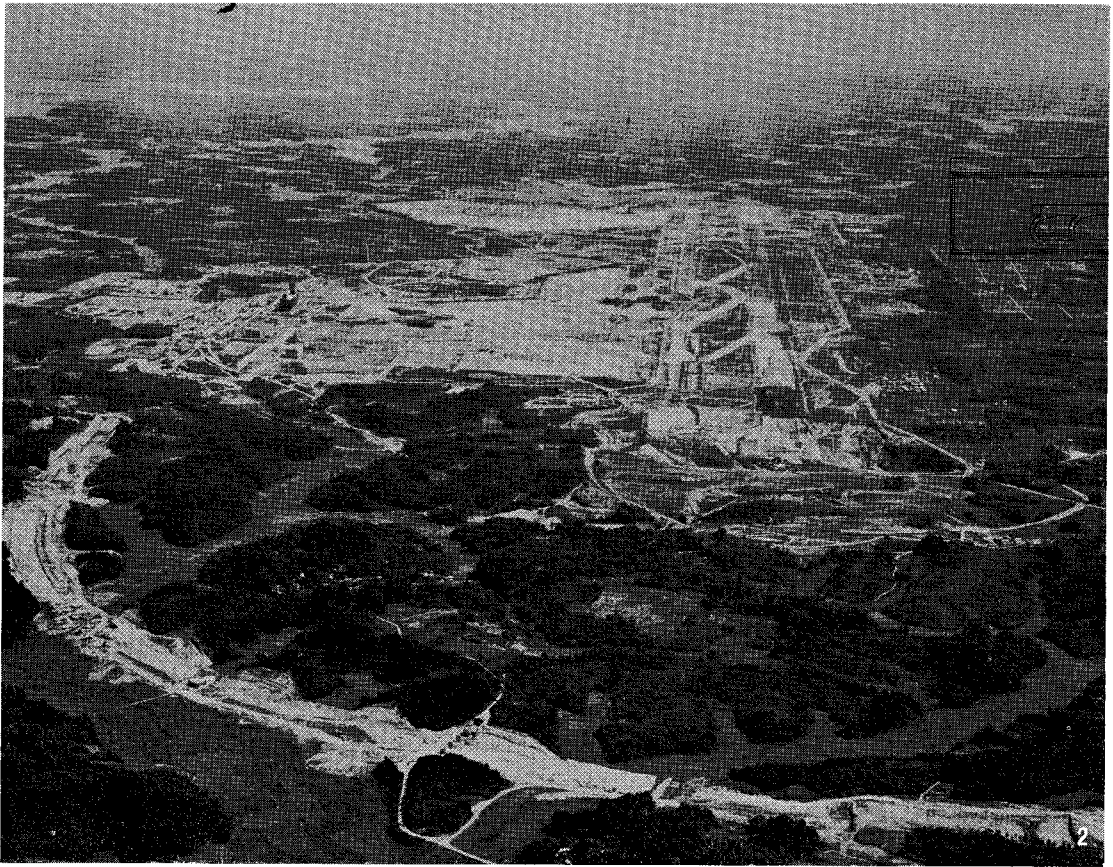


燃える三里塚に滑走路の歴史をひらく——富永了一さん

燃える北総台地とよばれ、昭和 41 年 6 月以来、血みどろの攻防がくり返されている三里塚の新空港工事現場——いまここでは昭和 47 年 5 月開港を相言葉に遅れた工期を取戻そうと 1 日 1 億円、240 台の重機械と 2 200 名を投入するという物量作戦が晴雨をとわず続けられ、

標高 40 m・総面積 1 065 ha という広大な台地は赤い地肌をむき出しにしつつ刻々とその姿を変貌させてゆく。高さ 60 m の管制塔ビルは内装工事に入り、巨大なターミナルビルもたち上りをみせ、第一期工事最大のハイライトである

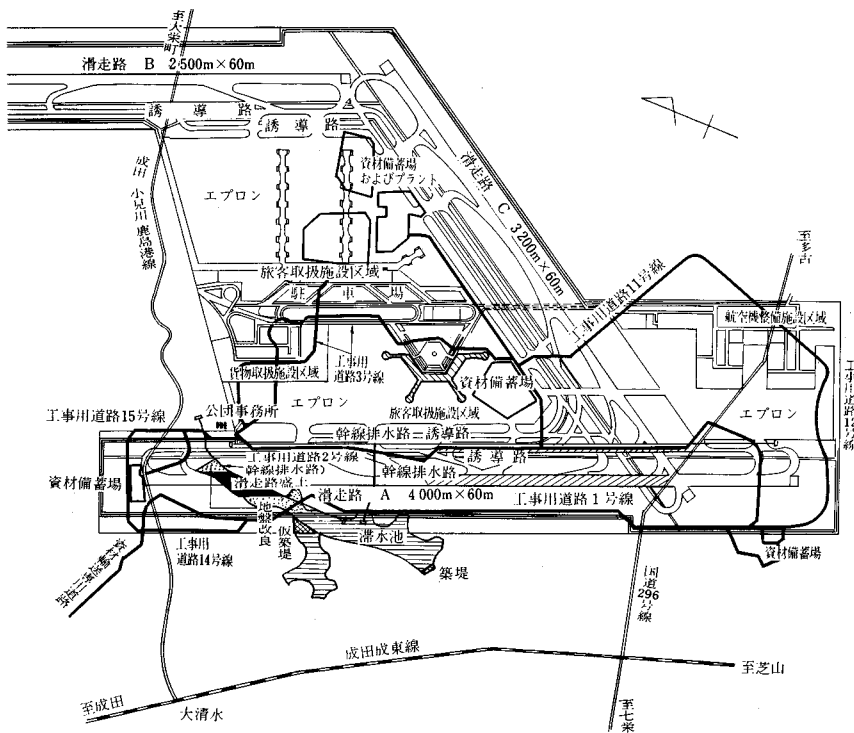


4000 m 滑走路もほぼ2000 m 近く舗装を終り、関連工事も急ピッチである。厳重なバリケードで囲まれた前線司令部・新東京国際空港公団工事局で、80人の精鋭土木陣を指揮する富永一土木工事部長に面会できたことは、今の時期として全く幸運といってよい。飛行場の整備という地味な仕事に戦前から取り組み昭和26年の民間航空再開以来、国内のほとんどの空港整備に関わってきた数少ない空港土木技術者の第一人者である富永さんの足りを通じて、大正のはじめを創始期とする、わが国民間航空60年の歴史の一端に触れてみよう。

富永一さんは明治45年の高知県生まれで満59才。攻玉社高等学校土木科を出て昭和12年に内務省東京土木出張所に入るが、飛行機が好きで昭和14年逓信省航空局へ移る。この頃、大阪市木津川にあった大阪飛行場に代わる第二飛行場として整備が始まった伊丹飛行場工事が富永さんの初仕事……。長さ680 m・幅60 m 1本と、長さ730 m・幅60 mの滑走路2本、これが昭和16年頃の伊丹飛行場の姿であり、同じ頃の羽田飛行場も直交する長さ800 m・幅80 mの滑走路が2本という。だが、せいぜい十数人乗りで時速160 km程

度、300 mも走れば離陸できたという当時の飛行機からすれば、これでも十分な施設だったのかも知れない。太平洋戦の激化とともに民間飛行場も次々と軍用に転用され、富永さんも海軍技手として昭和18年に徴用。後方輸送施設の整備のためにセレベス・ボルネオ・ジャワ・バリ島などの南方で飛行場の設計施工に従事する。ジャワ島で終戦を迎え、インドネシア軍の捕虜となるが、軍と交渉して山の上の一角を自分たちで囲んで収容所をつくり自給自足生活に入る。やがてオランダ軍とインドネシア独立軍の戦いが始まり、警備の手簿をついて500人という集団が60 kmの山道を歩いて海岸に集結、小舟に分乗してシンガポール近くのレンバン島上陸に成功した。当時この島の近くで武装解除された巡洋艦の連中が山の中にかくしておいてくれた食糧を命の綱として3か月間島でくらし、日本へゆくアメリカ船に便乗して21年6月に帰還するという映画を地で行く「大脱走」を体験。

衰えた身体をいやしながら航空保安部となった元の職場へ復帰し、21年から22年にかけて米軍の設計部に入り、あまりにもかけ離れたアメリカの飛行機の発達ぶりや空港の設計理論・運航システムなどを知るに及んで強



それまですべて連合国側の管理にあった羽田空港も 27 年 7 月その大部分を返還され、運輸省東京国際空港として再発足することになる。返還当時の羽田空港は、連合軍が拡張したとはいえ A 滑走路 2100 m, B 滑走路 1650 m, 幅それぞれ 45 m という貧弱さであった。29 年度から 3 か年計画で滑走路の南端 33000 m² を埋立て A 滑走路を 2550 m に延長し、新ターミナルビルを新設、誘導路・エプロンなど戦後の第一期工事として整備した。工事が半ばを迎えるころ、就航が昭和 35 年頃と見られていたジェット機化への対応という

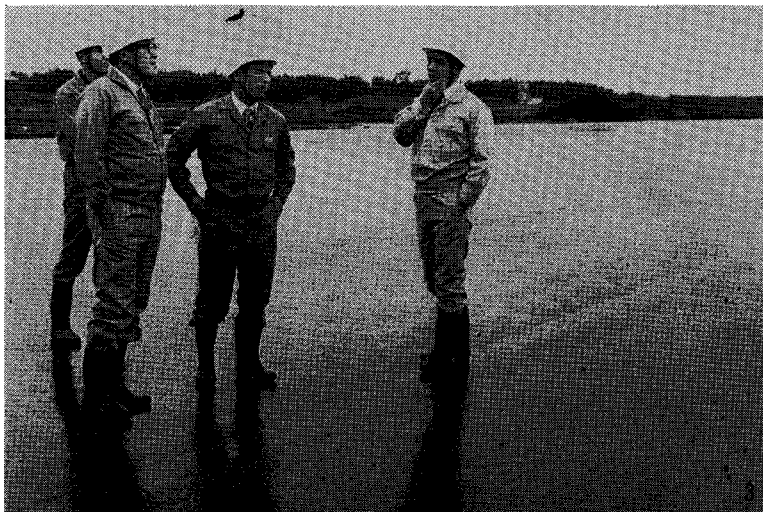
烈なショックを受ける。カンや名人芸に頼ってきた日本の神風的な考えとは根本的な差だった。完備した設計マニュアル、舗装や排水理論など、最新の知識を、ただ夢中で仕入れていった時代というが、今までお目にかかったこともない難解な技術用語には、ほとんど手を焼いたらしい。「英語のうまい操縦士あがりの二世の通訳が 2 人いて専門的なことを教えてくれたので本当に助かった」と富永さんは当時を回想する。小牧・小松両空港の施設の設計を米国流にすべてやりかえたところで航空保安部へ帰り、中国四国地方の飛行場について詳細な調査を実施、パイロット・空港施設・土木の 3 人が 1 チームだっただけに、この調査はまたとない勉強になった。この頃の松尾航空保安部長（現日航会長）はじめ幹部たちは、民間航空の再開に備えて保安部にパイロットを温存することに懸命だったという。

昭和 26 年 10 月 25 日、戦後はじめての日の丸機マーチン 202「もく星」が乗客 36 人を乗せて羽田から大阪経由で福岡まで飛びたっていた。日本の空がかえってきた日だ。待ちにまった民間航空再開の幕明きである。この飛行機は翌年三原山に激突、戦後最初の民間航空事故を起こしたのも奇しき因縁といえよう。

新時代の空港として避けられない課題が提供されることになる。在来のプロペラ最新型機にくらべ、旅客は 2 倍の 120 名、装備重量も 2 倍の 130 トン、速度もまた 2 倍の時速 950 km が想定され、33 年に航空局飛行場専門官となった富永さんは第二期拡張計画の基本計画を推進することになる。まず 100 万 m² の敷地を新たに埋立てて拡張するとともに A 滑走路を 3000 m に延長、250 m 離して平行に 3150 m, 幅 60 m の C 滑走路を新設するという計画で 32 年度から 5 か年計画で完成する予定だった。しかし、漁業補償の難航により埋立着手が 2 年遅れたこと、ジェット機の就航が最初の予定より 1 年早

【写真のことば】

1. 壁一杯に貼られた航空写真を示しつつ工事状況を説明する富永さん。1 日 1 億を消化するという大物量作戦を指揮する小柄で誠実なこの人の肩に、47 年 5 月開港という重い責任がずしりと、のしかかっている。
2. ようやく全容を表わしてきた第一期工事の中の新東京国際空港。しかし流血の第二次強制執行を終わった 9 月 16 日「本当の戦いは一番機が飛んだあとだ」と反対同盟は宣言しているから、今後の波乱はまぬがれそうもない。
3. 4000 m 滑走路もほぼ 2000 m の舗装を完了。現在のボーイング 747 型 300 トンを参考とし 500 トンの設計——最大厚さ 150 cm という重装備。雨や台風の多い日本の空港にとって水処理は最大の課題だという。「泥と水との戦い」は羽田以上にきつかったようだ。



まるといった事情から工事全体の管理責任者だった富永専門官の苦労は大変なものだったらしい。工期、軟弱地盤の対処、ジェット機のための舗装の問題、次々と難問が続出したが何とか切りぬけられたのも「優秀な部下に恵まれたおかげ」だったと富永さんはいう。

昭和 38 年から 41 年まで東京オリンピックを挟んで東京航空保安事務所施設部長に就任、広大な羽田ステーションの守り役として滑走路に落ちた釘一本にまで神経を使うほどの国賓・要人ラッシュに見舞われることになる。真夜中をとわず到着する国賓・要人の出迎え、秒単位といわれる天皇陛下・皇太子殿下はじめ皇族の送迎など、泊りがけで見回ったことも多い。「陛下が見えるときなどはリハーサルの繰返しで、私は何回陛下に見たてられたか判りません」と富永さんは大笑いする。

羽田時代もっとも大きな悩みは滑走路のマーキングだった。250~280 km のスピードで 300 トンもあるジャンボジェットが進入してくると、幅 1 m・長さ 30 m もある白いマーキングが、消ゴムでこすったように消えてしまうというのだ。新空港でもこの問題は解決していないそうだから、滑走路の管理という仕事は半分はペンキ屋のようなものらしい。

昭和 41 年 6 月、はげしい反対でつぶされた富里空港案に代わって政府は三里塚案を提示、千葉県知事が諒承してから平和だった台地は混乱のつぼと化する。空港公団成田工事事務所長として現地へ赴任したものの杭一本うてないのでは測量のやりようもない。敷地の 40% を占める国公有地を中心に、5 万分地図を線で囲っただけのお粗末な閣議決定、文字通りの天下りだった。囲まれた側の迷惑もさることながらつくられる方もたまったものではない。とりあえず、地理院の 5 000 分の 1 航空写真を図化してみたが、1 mm の鉛筆の線の幅が 5 m

にあたるのでは用地買収の正確を期しようがない。書類上ではたしかに存在するが、それが実際にどこかわからないという土地、航空写真だけで発注した工事など、もはや修正が不可能なままに進められているものが一杯あるという。「工程を立てるために 6 人の専門家があり電算も入っているが、ここでは予測できない事態が多すぎて工程表がつかれない」とこぼし、

「会計検査院からラブレターを山ほど貰っているが、おこる方が無理でしょう」と苦笑い……。

政治的に決められ拡張の余地のない地形だけに、無理な設計にならざるを得なかったのも技術陣の心残りだろうだが、せっきく空港ができて足確保となると問題が残るそう。完成時に乗入れる京成線は上野まで 1 時間、20 分で走る成田新幹線は当分おあづけ。去る 10 月 27 日、千葉一富里間が開通した時速 120 km の東関東自動車道千葉一成田線は、渋滞のはげしい京葉道路・首都高速道路を通らねば都心と結べないとはって、1 時間という歌い文句はまず不可能。最近の一部公団団地のように陸の孤島化するおそれも十分である。開港と決まれば羽田の国際線関係主要施設を 1 日で成田へ切替えねばならず、日航だけでもトラック 3 000 台分の量が動くそうだから、その混乱は想像するまでもなかるう。

いままでも病気の病気をしたことがなかった富永さんも、心労がたたってか、今年の 3 月に胃かいよう入院、胃袋を 2/3 切り取られたが好きなゴルフをやるまでに回復した。戦前からのグライダー・カメラなど趣味も広く、航空関係者との交遊はまことに多彩。品川区平塚のご自宅は奥様のほか高校 3 年の息子さん、お勤めのお嬢さんの 4 人ぐらしだが、事務所へ泊り込む日が多いためか、団らんの時間は少ないという。

ともかく“国家的要請”のもとに国の威信をかけて新空港の開港はあと数箇月に迫ってきた。500 トンというジャンボを上回る巨大な SST 機が北総台地へ舞いおる日もそう遠くはなさそう。だが「本当の戦いは一番機が飛んだあとだ」と、第二次執行を終った 9 月 16 日の反対同盟の表明にみられるとおり、工事の前途は重苦しい空気に包まれている。富永さん達にとって、つらく長い道のりが、まだまだ続きそうである。