

## 日本ヘリコプタ協会 人物紹介（5）

にしかわ わたる  
西川 渉



### まえがき

JHS（日本ヘリコプタ協会）は、AHS（米国ヘリコプタ学会）の日本支部として1989年（平成元年）に創立されて以来、ヘリコプタ関連の学会及び産業等との国際的な活動を含めた国内におけるヘリコプタ技術の啓蒙を目的とした活動を続けています。これまで多くの方々からご支援、ご協力をいただき、活動内容も学術的、技術的内容ばかりでなく運航等利用技術までも含む、ヘリコプタを取り巻くすべてを対象として活動しています。

こうした中で、JHSの活動を積極的に進めてきた主要人物の経歴、経験はまさに戦後の日本におけるヘリコプタの歴史そのものといっても過言ではありません。こうした背景のもとにJHS活動の主軸となってお活躍された人物についてインタビュー方式でその人となりの一端を紹介しています。今回はその第5回として西川渉氏をご紹介します。

西川氏は朝日航洋株式会社（以下、朝日航洋と略す）に勤務しておられた1989年に、JHSを創立したメンバーの一人です。1998年度から99年度まで第5代会長を務められ、今日の協会の充実・発展にご尽力いただき、現在もJHSの顧問として、また認定NPO法人救急ヘリ病院ネットワーク（HEM-Net）理事及び一般社団法人日本航空医療学会理事としてご活躍中です。

朝日航洋では、ベル47、KH-4、シコルスキーS-58C、S-62A、アルウェットII、AS350B、AS355、BO105、BK117、ベル206B、206L、204B、212、412、214B、214ST、MD900、ピューマ、スーパーピューマ、ミルMi-8、カモフKa-26など数多くの機体に携わってこられました。

ここでは、西川氏のヘリコプタとのかかわり、JHSとのかかわりについてお伺いいたしました。また、末尾には氏のご経歴等を取りまとめました。

## 1 ヘリコプタとのかかわり

—ヘリコプタとの最初の出会いについてお聞かせ下さい

### ●ヘリコプタとの出会い

ヘリコプタと初めて出会ったのは1960年、朝日ヘリコプターに入社したときでした。

その前に大学を出たあと、法学部や経済学部の出身者と競争して国家公務員試験（行政職）に合格、当時の防衛庁から採用の呼び出しがかかりました。しかし60年安保運動の真っ最中で、きのうまで「安保反対」を叫んでいた者が、今日になって防衛庁に入るのもどうかといった青臭い考えから呼び出しに応じず（苦笑）、叔父の同級生だった堤清二氏に頼んで西武グループに入れて貰いました。

その傘下に朝日ヘリコプターがあったわけです。当時はまだ5機か8機か、よく覚えていませんが、少数のベル47を運航していました。しかし関西電力が有力な株主で、送電線の巡視飛行という安定した仕事が会社の柱でした。

その中で、私は運航課という部署に配属され、所有機の増減に伴う事業計画の変更や飛行場外の離着陸など、さまざまな申請書をつくっては航空局に提出し、内容を説明するといった手続き係を命じられました。

直属の上司は小林末二郎課長（のち常務取締役）で、もと陸軍航空士官学校の操縦教官。戦前の百式司令部偵察機のテスト・パイロットも務めたそうで、モンゴルの奥地まで飛ぶ長距離運用試験などの話を聞きました。そのお人柄は声が大きく、厳しくもやさしい薫陶ぶりで、私は生涯を通じて影響と恩義を受けました。

その小林課長との初対面。ひと通り注意のあった後「何か質問は？」と問われて、私はヘリコプタのうしろの方で回っているプロペラは何のためか訊きました。そのときの小林さんの嬉しそうな顔は半世紀以上たった今も忘れられません。おそらく「こいつはなんにも知らないんだ。鍛え甲斐があるぞ」とでも思われたのではないのでしょうか。まさしくその通りですから、昔の士官学校の生徒にでも教えるような調子で、ヘリコプタの原理に関する講義があり、「明日まで調べてこい」といった宿題を出されたり、「毎朝30分早くきて、事務所の掃除をせよ」などのご指導を受けました。

—印象的な出来事をお聞かせ下さい

### ●ベル47で火災救助

その当時、池袋駅東口の西武百貨店屋上に東洋一と称する大きなヘリポートがあり、そこに東京の民放テレビ3局の報道取材のためにベル47が3機、カメラマンと共に待機していました。今から思うと、よくまあ、あんな繁華街の真ん中で最も初期の危なっかしいヘリコプタが離着陸していたものですが、むろん事故などは全くありません。誰もが平気で飛んでおりました。

ところが逆に、百貨店の方で事故が発生したのです。というのは店が休みの日、売り場の模様替え工事のために使っていた火が何かに燃え移ったのでしょう。むろん買い物客はいませんでした。作業員の中には外へ逃げずに、屋上へ逃げてきた人も何人かいました。その人たちを、ベ

ル 47 ですから 2 人ずつ、国電の線路を越えて、池袋駅西口の向こうにある立教大学グラウンドまでピストン輸送しました。

というわけで火事の死傷者は皆無。当時の朝日ヘリコプター社員一同、この人助けについて内いささか誇らしい気持ちでおりました。ところが数日たって西武グループの総帥、堤康次郎氏の「ヘリコプタのような危険なものをデパートで飛ばすのは以後まかりならん」という鶴の一声でヘリポートが閉鎖になってしまったのです。

やむを得ず、報道機は東京湾に面した東雲（しのめ）飛行場の草っばらに移動、そこで1年ほど過ごしたのち、都心から羽田空港へ向かう高速道路の右手に見える東京倉庫ビルの屋上に新設された専用ヘリポートへ移転しました。しかし東京ヘリポートができた現在、この屋上ヘリポートもなくなりました。



東京倉庫ビル屋上の専用ヘリポート



池袋駅東口 西武百貨店屋上ヘリポート

*- 出会う以前のヘリコプタに対する印象と出会った後の印象はいかがでしたか*

### ●ヘリコプタに出会う以前の印象と出会ったあとの印象

というわけで出会う以前は白紙。出会ったあとは上述の小林さんの影響もあり、こんなに面白いものはないと感じて、半世紀以上を経た今も、すっかりヘリコプタに惚れこんでいます。

## 2 ヘリコプタ関連の仕事の経歴

*- お仕事ではどのようなヘリコプタに関わられましたか*

### ●仕事の上でかかわったヘリコプタ

機種でいえばベル 47、KH-4、シコルスキーS-58C、S-62A、アルウェットII、AS350B、AS355、BO105、BK117、ベル 206B、206L、204B、212、412、214B、214ST、MD900、ピューマ、スーパーピューマ、ミル Mi-8、カモフ Ka-26 など。

こうして並べてみると、朝日ヘリコプターから朝日航洋にかけて、まるで会社自体がヘリコプターオタクになったみたいで（笑）、アメリカ、ドイツ、フランスはもとよりソ連にまで手を伸ばして、ありとあらゆるヘリコプターを次々と導入してきました。

無論すべて事業推進のために必要があつたのですが、パイロットや整備士の皆さんには、これらの機体を操縦し、整備してゆくのは大変だったでしょうし、多方面にわたる技術力もたいしたものですよ。反面、けっこう面白かったと言えるかもしれません（笑）。



ベル 47（後方は S-58）

—お仕事での思い出をお聞かせください—

### ●S-58 の導入

このうち S-58C は、ベルギーのサベナ航空がヨーロッパ主要都市間の定期旅客輸送に使っていた中古機を、1960 年末に輸入したものです。これが日本の耐空証明を取るにあたって機体を調べてゆくと、整備日誌に記載された部品番号と実際に取りつけてある番号とが合致しない。ベルギーの整備士が不真面目だったのか、日本を莫迦にしていたのか、出鱈目な機体と記録を送ってきたわけです。

それでも何とか辻褄を合わせ、三菱重工の名古屋工場で航空局の三浦元明検査官が乗って試験飛行が始まりました。ところが、あるとき上空で煙が出たことがありました。三浦さんが「すぐ着陸！」と怒鳴って畑の中かどこかに不時着しましたが、ようやくのことで耐空検査に合格することができました。この検査に命をかけた三浦さんは後に朝日ヘリコプターの役員に就任されました。

耐空証明を得た S-58 は、海上保安庁出身の飯島勇機長の操縦によって無難に飛ぶようになり、1961 年夏には御母衣ダムの建設に従事しました。それまで牛馬の背か人の肩にかついで山の中を運び上げていた重量物を、ヘリコプターは一気に 1 トン近く積んで、1 時間に 10 回ほどのピストン輸送をするわけです。

そのとき私も記録係か何かで現場にいましたが、S-58 の到着する前の日、荷物の集積場になっている広場に畳 1 枚ほどの大きさで深さ 2 メートルくらいの穴を掘り、ヘリコプターを待ちました。そこへ飛んできた S-58 から降りてきた飯島さんの口から「そんな穴はすぐ埋めるように」という言葉が発せられました。

実は、われわれはヘリコプターに荷物を吊り下げるにあたって、その荷物をあらかじめ穴の中に入れておき、作業員も穴の中において、穴を跨ぐようにして着陸したヘリコプターの下面フックに取りつける—そんな段取りを考えていたのです。何故かそのとき、われわれはヘリコプターがホバリングできることなど、すっかり忘れていたのでした（笑）。



御母衣ダムの建設において物資輸送で活躍する S-58

### ●ソ連ヘリコプタとのかかわり

ソ連のヘリコプタについては、これもいろいろ思い出があります。1966年2月、私は朝日ヘリコプター尾崎稲穂専務（のちに社長、会長）のお供をしてモスクワにゆきました。アビアエクスポート（航空機輸出公団）の案内で郊外のブヌコーボ空港へ行き、ミル Mi-6 に試乗し、カモフ Ka-26 同軸反転ヘリコプタの飛行ぶりを見せてもらいました。

Mi-6 は、われわれを乗せて離陸すると、しばらくして案内の人が前方コクピットへ来るようにと言います。何ごとかと思っ行ってみると、さかんに計器盤を指さしている。よく見ると速度計の針が数字の 300 を指しているのです。つまり今、時速 300 キロで飛んでいることを見せたかったのです。文字の上では Mi-6 が 300km/h で飛べることは知っていましたが、これはその実体験でした。

Mi-6 を降りると、向こうの方から Ka-26 が飛んできました。まだ開発試験中なので乗せるわけにはいかないとって、目の前で離着陸やホバリングなどの飛行を見せてくれました。

この当時、西側世界では、アメリカの Aviation Week 誌が 2~3 枚のぼんやりした写真を載せて、Ka-26 の存在を報じていただけでした。私は何ヵ月か前にその写真を見て、ソ連に行ったらカモフを見たいと申し入れていたのです。

その飛行ぶりを見ながら「写真を撮っていいか」と訊くと「よろしい」ということになり、わずか数枚の写真、その頃の原始的なカメラに収めました。それらを日本に戻った後、『航空情報』誌の関川栄一郎編集長に見せ、私の短いレポートと共に誌面に載せてもらいました。これだけ



Ka-26

は「航空情報」が Aviation Week を抜いたスクープだったかもしれませんね（笑）。

その雑誌の発売から 2 日ほどたった時でしょうか。アメリカ大使館から電話があり、話を聞きたいという。2 人の屈強なアメリカ人がやってきて、会社の近所の喫茶店で話をしました。もっとも、こちらも詳しいことは何も知らないで、モスクワで貰ってきた Ka-26 の簡単なパンフレットと私の撮った写真を見せただけに終わりました。とはいえ、このとき航空機に関する米ソ間の厳しい情報戦を垣間（かいま）見たような気がしたのも事実です。

それから 4 年ほど後の 1970 年、大阪万博が開催されたとき、ミル Mi-6 が日本へ飛来しました。そしてデモ飛行などの見学会がおこなわれたあと、レセプションということになりました。どこかのホテルへでも行くのかと思いきや、なんと目の前の Mi-6 が会場だというのです。大きなキャビンに、ちょっとした花やりボンを飾り、白いテーブルクロスを置いた機内は、立派な宴会場に早替わり。ウォッカか何か忘れましたが、ヘリコプタの中で飲むお酒は特別な味わいがありました（笑）。

### ●愛すべき「ミルパッチン」

成田空港が開港になったのは 1978 年 5 月のことです。朝日ヘリコプターは、この新空港へ都心からヘリコプタ定期路線を開設したいと考えておりました。しかし乗客 30 席くらいの旅客ヘリコプタは余ほど高い運賃を貰わなくては採算が合いそうもない。ということから、ソ連のミル Mi-8 を考えました。計算してみると、西側同級機の 3 分の 1 くらいの費用で飛ばすことができそうです。

実際に当時、ソ連では黒海に臨むソチを拠点として、沿岸各地の保養地を結んで Mi-8 が旅客輸送をしていました。そこで再び尾崎社長と私が現地へ見に行きました。そしてソ連専門の商社、川上貿易を介して交渉を続けた結果、話が煮詰まってきました。

それを聞いた西側メーカーの担当者からは「ソ連からのパーツ・サプライは容易なことじゃない。君たちは、そのうち吠え面かくぞ」といって嘲笑されたものです。しかし手続きは順調に進み、パイロットや整備士がソ連に行って訓練を受けてきました。

やがて機体が日本へ到着。ソ連人技術者も数人ほどやってきて、機体の組み立て、試験飛行、耐空検査ということになりました。ところが当時のソ連機的设计基準は FAA を中心とする西側とは全く異なります。航空局を初め、東西の技術者たちが細かく照らし合わせてゆくと、Mi-8 に関しては 700 項目ほど違いのあることが判明しました。これらを一つずつ改修してゆかねばなりません。

このときミル設計局は真剣でした。航空局に指摘された事項を、エンジンも含めて真面目にひとつずつ改修してゆき、何ヵ月か経って、とうとう 10 項目以下に追い詰めたのです。

しかし、どうしても改修できないところがある。たとえば機内通路の幅、あるいはコクピットの視界の広さといったことで、私はその程度のことは認めてくれてもいいではないかと思ったのですが、機内で火災が起こって不時着したようなとき、通路が狭くては乗客の脱出に時間がかかる。逃げ遅れたらどうするのか、といった議論から、ついにお手挙げということになり、耐空類別「X」しか認めることはできない。ということは、旅客輸送には使えない。貨物輸送ならば認めるという結果に終わったのです。

だからといって、Mi-8 の用途がなくなったわけではありません。折から日本は 1980 年代の景

気高揚期を迎え、全国各地に原子力発電所の建設が増え、そこから都会地へ電力を送るための超高圧送電線の建設が進み始めました。Mi-8は、その建設工事のための重量物運搬に使われることになったのです。

そんな物資輸送のためには旅客輸送の内装など関係ありません。客席はすべて取り外しましたから、もう通路幅の議論などはどこかへ吹っ飛んでしまいました。身軽になったMi-8は社内で「ミルパッチン」の愛称で呼ばれ、山の中を3~4トンずつの鉄骨や生コンを吊り下げ、10年間にわたって飛び回り、ほとんど故障もなく任務を全うしました。

西側メーカーがというような部品類の緊急発注やAOGもなく、きわめて頑健な機体であることを実証したのです。重量物の吊り下げ輸送という過酷な任務を軽々となしながら、10年間の整備費は1時間あたり平均500円程度。小型機よりも安く、信じられないような実績を挙げました。引退は1994年。所沢の航空発祥記念館に寄贈し、展示されています。



Mi-8

### ●長年の夢をかなえた石油ショック

話は変わりますが、1970年代、世界は石油危機に見舞われました。この石油ショック解消のため、石油公団が日本列島周辺の大陸棚で新たな石油資源の探査をすることになりました。

そもそも海底油田の開発支援飛行は、世界のヘリコプタ事業の基盤をなす最も重要な仕事です。メキシコ湾、アラビア湾、北海、そして東南アジアなどの沖合でおこなわれる石油や天然ガスの開発にあたって、その作業員の往来にはヘリコプタを欠かすことができません。

したがって、われわれは、かねてから石油開発向けのヘリコプタを飛ばしたいと考え、私自身もメキシコ湾や北海へ運航状況を見に行き、実際にヘリコプタに乗せて貰って沖合遠くの石油プラットフォームへ飛んだりしたものです。それが石油危機というひょんなことから日本でも実現することになったのです。

あの石油ショックは日本の経済活動を混乱させ、航空界にも燃料不足や価格高騰といった悪影響を及ぼしました。しかし皮肉なことに、ひとりヘリコプタ事業にだけは却って好機をもたらしたといえるかもしれません。欧米からもシェル、ガルフ、エクソンなどの石油メジャーが乗りこ

んできました。

私は彼らとの契約交渉にあたりましたが、その交渉にあたって、まず「貴社のセイフティ・レコードを見せてもらいたい」といわれたのには面食らいました。それは一体何なのだ。そんなものは考えたことがなかったわけです。

もうひとつガルフ石油との契約が成立したあと「毎月の実飛行に加えて、5時間ずつ余分に代金を請求してくれ」といわれました。何のことかと思ったら、その余分の代金で毎月5時間の夜間飛行訓練をするようにというのです。

海の上の石油掘削作業は、大規模な工事現場にも似て、きわめて危険な仕事です。しかも昼夜を分かたず続けられるので怪我人も多く、長期にわたって洋上の作業をしているうちには病人も出てきます。このような傷病者を、昔は船で陸地の病院へ搬送していて手遅れになることもしばしばでした。

しかし今やヘリコプタが使えるようになって、掘削リグも陸地側の基地ヘリポートも夜間照明を備え、クルーもなるべく近いところに宿泊し、緊急時には24時間いつでも飛べるようにしなければならない。そんなとき夜間飛行はできないというのでは、石油会社の方も困る。費用は自分たちが持つから、しっかり態勢をととのえてくれというわけです。安全のためには費用を惜しまない、合理的な考え方を知りました。

こうした石油作業のために、われわれが導入したのは、まだ実用化されたばかりのベル 212 でした。こうして長崎、対馬、新潟、磐城、秋田、釧路などの沖合で海底油田の試掘リグに向かって、212 を飛ばしました。しかし残念ながら、長期大量の石油生産に至るほどの油田は見つかりませんでした。

### ●クーデターで1週間の音信不通

そこで石油公団は、日本周辺が駄目ならば海外へ行こうということになり、われわれも韓国、インドネシア、フィリピン、台湾、バングラデシュ、中国、マレーシアへヘリコプタを持って行き、運航しました。というと簡単そうに見えますが、どの国も外国機の飛行は原則禁止です。旅客機の乗り入れですら、政府間交渉によって可能になるくらいで、ましてや、どこでも勝手に飛びまわるようなヘリコプタや日本人パイロットの飛行許可を取るのは非常にむずかしい。

私は上の7カ国のうち5カ国の航空局を訪ね、飛行許可を求めて交渉にあたりました。うちインドネシアについては単なる飛行許可というわけにはゆかず、合弁会社までつくられ、許可の取得まで延べ1年間ジャカルタに滞在しました。

またバングラデシュではダッカで航空局と交渉中の1975年、ラーマン首相が暗殺されるというクーデターが発生、外出禁止令が出てホテルに足止めを食らいました。日本への電話も大変な手間ひまがかかるし、ほとんど通じない。何もすることがないまま毎日ホテルのプールで泳いでいました。

そして1週間ほど後、外国人は帰国してよしということになり、大混乱の空港で怒鳴りあいながらぎっしり満員の旅客機に乗りこみ、タイのバンコク経由で、日本へ戻ってきました。すると会社でもわが家でも「なぜ連絡しないのか。みんな心配したぞ」といって、すっかり怒られました（苦笑）。



## ●日中間の記録的長距離飛行

海外事業の一環として、中国渤海湾の石油開発にもヘリコプタを飛ばすことになりました。そのためのベル 212 を現地へ送りこむにあたり、当時の宮田豊昭機長（のちに常務取締役）は日本から直接飛んでゆくという大胆な計画を立てました。

日本から見て中国大陸の比較的近い都市は上海。長崎県の福江島からほぼ真西へ 750 キロの海の向こうにあります。むろん 212 の航続性能をはるかに超えています、ではどれほど余分に燃料を積みばいいのか。宮田さんは机上の計算だけでは心もとないと考え、実際に中国へ持ってゆく 212 に乗り、JR 中央線の中野駅から立川駅まで一直線に延びた 20 キロ余りの線路上空を飛んで燃費を確認するという実験を繰り返し、搭載すべき燃料の量を割り出しました。むろん燃料タンクの増設が必要です。

さらに飛行中の安全を確認するため、機内に長距離通信の可能な HF 無線機を取りつけ、沖縄の自衛隊基地に 15 分ごとの無線通信を依頼して、その基地と会社の間で電話確認をするという準備をしました。

そして最も重要な問題は上海へ飛ぶ途中に張り出した韓国の防空識別圏。まさか無断で突っ切ることにはできませんが、これは日韓大陸棚の石油開発飛行（1980 年）に際して協力体制を組んだ大韓航空に頼んで韓国軍の許可を取りました。

こうして 1981 年 8 月 12 日、ヘリコプタによる記録的な洋上長距離飛行がおこなわれました。乗り組んだのは宮田機長、山口建男操縦士、関崎征一整備士の 3 人。とにかく西へ西へと飛ばせば、いつかは大陸にぶつかるのだからと度胸を決めて出発したのですが、飛んでいる間はずっと海面を見つめ続け、水の色が濁ってきたときはホッとしたそうです。つまり中国の長江から流れ出す大河の水は濁っているはず。海面の濁りはよいよ目的地の近いことを示す兆候というわけです。

上海空港に無事着陸した一行は、中国石油公司の出迎えを受け、翌日は中国航空局の係官が監視と航法案内を兼ねて同乗、大陸沿岸を北上して無事天津に到着しました。こうして天津空港を拠点とする渤海湾石油開発の飛行作業が始まったわけです。

この東シナ海横断については数日後、ヘリコプタの世界的な長距離飛行記録という記事が大手新聞に掲載されました。



中国渤海湾のオフショアでのベル 212

### 3 JHS とのかかわり

—JHS に関わるきっかけをお聞かせください

#### ●1962 年に AHS 大会に参加

1962 年秋のことでした。当時の朝日ヘリコプター堤清二社長から、上司の小林末二郎課長と共にロサンゼルスで全米ヘリポート大会 (helicopter conference) があるから出るようにというご指示を受けました。

その頃、上述の通り西武百貨店屋上にヘリポートがあり、西武グループとしては、ここを中心に関東一円にヘリコプター定期路線を開設する構想がありました。したがってヘリポートの名称も西武ではなく「西部ヘリポート」と呼び、いずれ千葉や群馬に東部ヘリポートや北部ヘリポートをつくってゆく計画だったのです。

さらにロサンゼルスに高級家具を扱う西武の出店があって、その駐在社員がヘリポート大会のことを聞きつけ、本社の屋上にもヘリポートがあったことを思い出したらしく、日本へ連絡したのでしょう。そのお鉢がこちらへ回ってきたという次第。おかげ様で、私としては生まれて初めて外国旅行をすることになりました。

ヘリポート大会の内容はよく覚えていませんが、主催者はまさに AHS (アメリカ・ヘリコプター協会) のカリフォルニア支部でしたから、私は JHS よりも先に AHS とのかかわりを持ったことになります。そして自然に AHS の会員になり、定期的に送られてくる会報なども熱心に読んだものです。

その後、日本でも義若基さんを中心に AHS 日本支部 (ジャパン・チャプター) を創設する動きが始まり、私もいつの間にか参加しておりました。正式の発足は JHS の略年表によると 1989 年だそうですが、それから 10 年近くたった 1998 年度から 99 年度まで、はからずも会長の職を担うことになりました。

その 2 年間、アメリカやソ連のヘリコプター技術者を招いて何度か講演会を開いたこともありましたが、自分なりに熱心にやったのはジャパン・チャプターのホームページをつくり、講演録その他の記事を次々と掲載していったことです。これらのページは今も部分的にサイト上に残っていて、不完全ながら閲覧することができます。

—印象深い思い出があれば

#### ●定岡さんへ「AHS 会長特別賞」

もうひとつ忘れられないのは神戸市消防局の消防機動隊長を勤められた定岡正隆さんを推挙して、AHS のワシントン本部から「AHS 会長特別賞 (AHS Chairman's Special Award)」を授与されたことです。このときの AHS インターナショナル総会は、確かモンテリールで開催され、定岡さんと共に理事の星野亮さんと山野豊さんと私の 3 人がついてゆき、当時のレット・フレイター会長から賞状を貰ってきました。

定岡さんは神戸市消防航空隊長の当時、阪神淡路大震災 (1995 年) の苦い経験もあって、ヘリコプターによる救急救助活動の促進に努力してこられました。その結果、阪神高速道路上にヘリコ

プタで着陸、負傷者を救出して救命センターへ搬送するという功績を挙げられました。高速道路へのヘリコプタ着陸は日本では前例のないことでした。

私としては当時、このような救急方式が増えてゆくことを希求し、ワシントンの本部に AHS 特別賞を要請したのですが、ドクターヘリが普及した今も高速道路への着陸が年に数件しかないのは残念というほかはありません。

## 4 後へ続く人へ

### —後進への助言があれば

ヘリコプタは固定翼機にくらべて複雑な精密機器であるだけに、技術面でも事業面でも困難を伴います。これらを克服してゆくには、苦難に立ち向かうチャレンジ精神を欠くことができません。

ヘリコプタ関係者の皆さんが現状に甘んじることなく、強い精神力と豊かな好奇心をもって、今後ますます新たな分野を切り拓き、ヘリコプタ世界を推し広げてゆかれんことを期待します。

## 5 経歴

- ・氏名 にしかわ わたる  
西川 渉
- ・生年月日 1936年（昭和11年）6月8日
- ・出身地 東京都
- ・現職 認定NPO法人救急ヘリ病院ネットワーク（HEM-Net）理事  
一般社団法人 日本航空医療学会 理事
- ・JHS 現職 顧問
- ・JHS 経歴
  - 1989年～ 会員
  - 1998年度～ 第5代会長
  - 2000年度～ 顧問
- ・経歴
  - 1960年 東京大学理学部卒業
  - 同年、朝日ヘリコプター株式会社入社
  - 1975年 朝日ヘリコプター株式会社取締役
  - 1983年 朝日航洋株式会社代表取締役専務
  - 1989年 地域航空総合研究所代表取締役所長
  - 2003年5月 退任

## 6 人物考

—西川顧問が朝日ヘリコプター役員をされていた時期に、操縦士として同社に入社された長尾牧氏（現JHS副会長）に西川顧問との思い出等を伺いました。

西川さんとは都立戸山高校の同窓生です。そのOBで航空関係者からなる同窓会「航空城北会」で知り合いました。航空城北会という会は当時慶応大学の学生だった大河原順一さんが作られた会で、彼は航空関係に就職したかったのですが、伝手が無かったためOB会名簿を見ると航空関係者が多かったのが木村秀政先生を会長、当時の安西正道全日空社長や高木養根日本航空副社長（のち社長）を役員として自分が事務局となり、航空城北会を立ち上げました。これらの役員は昔の府立四中のご出身です。なお大河原さんはその会合で就職希望の旨を発言して三菱プレジジョンに入社しました。その後スカイマークエアラインの初代社長となります。さすが起業家は考えることが違いますね。

私もその会のお世話になり、ヘリコプターパイロットになりたいと申し出たところ、西川さんに会社の人事部に出頭するように言われ、行って見たところその場で入社手続きとなりました。

西川さんは当時雲の上のような方で、当時直接ご指導をうけることはなかったのですが、入社直後に運航補助員として選挙の応援演説の仕事で福田赳夫大臣を乗せて全国を回ったことがありました。その時の機種はエアロスパシアルのSA330JでフルIFR、オートパイロット、オメガ航法装置とHFまで装備していました。空港でとりに駐機していたYS11のパイロットがコックピットを見学に来て目を丸くして驚いていたことを思い出します（YS11はオートパイロット非装備でした）。当時ヘリコプターといえば農薬散布等が主体でアビオニクスはVHF線機のみという機体も珍しくない時代だったので無理もありませんでした。

当時は、本文にもありますように朝日ヘリコプターは石油ショック後の洋上石油開発に取り組んでいた時期ですので、そのための機材だったので、私にとってもカルチャーショックでした。

その後、西川さんとは地域航空総合研究所でのヘリコプターコンピューターへの取り組み、HEM-Netの関連でドクターヘリの運航基準の策定等お手伝いさせていただきました。ドクターヘリ的高速道路本線着陸については厚労省、国交省、消防、警察の4省庁合同会議で基準作成には至ったのですが、なかなか推進が進まず、西川さんにはどうにかならないのかと今でも怒られています。

西川さんは文章を書くのが好きで、「航空情報」をはじめ数多くの雑誌に寄稿し、また航空機年鑑等での各機種の紹介をはじめ多くの著書があり、ヘリコプターのスポークスマンとしての活躍は素晴らしいものです。また、そのわかりやすい解説は技術屋の論文とは異なり、一般人への多くの理解を得られるものであり、見習うべきものがあると思います。今後とも勉強させていただきヘリコプターの普及に少しでもお役にたてればと考えております。