

## 風と波とわれらの青春 (02・03・09)

巽 友正 (昭17・9理甲)

### 一 風と波とわれらの青春

ただいま、ご紹介を頂きました巽です。「風と波とわれらの青春」とは、また柄にもないロマンチックな題をつけたものですが、これには訳があります。この「会館の集い」で話をするようお誘いを頂きましたとき、今回は「教育改革」の話が主で、その前に「ゼノンのパラドックスの話」をしたいと申しましたら、そんな難しい話では誰も来ませんよと言われました。困っておりましたら、例えば、三高のターちゃん(吉川泰三先生)の話なんか良いんじゃないかといわれました。良いヒントを頂いたので、急いで話を組み直したのがこの表題であります。今日はそういうことで、二つのことをお話ししたいと思います。一つは「三高がどんなに良かったか」、もう一つは「その三高の良さを今の時代に生かすことが出来ないだろうか」という話です。

この二つは、ここにお集まりの皆様には、恐らく当然のこととお思ひのことかと存じます。あるいは、そんな話はもう聞き飽きた、何をいまさらとお思ひの方も多いのではないかと思います。ですから、今日、皆様の貴重なお時間を頂戴するからには、何かこの問題への新しい切り込みが出来ればと思っております。

## 二 三高の良さ

われわれ年配者が若い人に「昔の三高は良かった」という話をしますとき、気をつけなければいけないのは、一つは「過去を美化し過ぎてはいないか」、もう一つは「その良さが今は本当に失われているのかどうか」です。この二つの点の検討が不十分ですと、話は「老いの繰り言」になり、説得力を失います。

ですから、私は自分の三高の「三春秋」と言いたいところですが、われわれの時は二年半でしたから「三春と二秋」を振り返って、「この人との出会いがなかったら自分の三高生活はなかった」と思うほどの自分の個人的経験をご披露して、あとは皆様のご検討に委ねたいと思います。

その出会いの人とは、一年先輩の理甲の高志勤（たかしつとむ）君のことです。

本稿末尾の「資料1」に再録してありますのは、昭和六二年（一九八七年）に、京都大

学体育会のグライダー部に頼まれて、その機関紙『洛風』に書きました『三高の「航空自動車部」と高志勤君のこと』と題する思い出の記であります。記録的なことはこの記事に任せまして、ここでは印象的なことを中心にお話したいと思います。

まず、「高志勤君」と言いますが、皆様もご存知のように、三高では生徒同士は先輩でも後輩でも互いに「君」をつけません。いわゆる呼び捨てであります。私は、旧制高校はどこでもそうかと思っておりましたら、他では必ずしもそうではないと聞きまして、三高の「自由」はこんな所にもあったのだなと再認識いたしました。しかし、ここで呼び捨てにするのはいささか異様でありますから、「君」をつけることに致します。

高志君との出会いは、当時の「航空自動車部」今でいう「グライダー部」であります。私は、三高に入る前の京都市立第一工業学校では「グライダー部」に属しておりました。ですから、三高の入学試験の面接のときに、試験官から「もし合格したらどの部に入るか」と聞かれたとき、「グライダー部」と返事しました。そしたら「入ったら頑張ってください」と言われたので、これは見込みがあるのかなと思えました。あとから聞いたところでは、その試験官は「航空自動車部」の部長さんの一瀬雷信先生だったとのこと。

この経緯からしますと、私は三高では「航空自動車部」に入るべきでしたが、何故か「弓道部」にしました。弓道部も先輩方がよくして下さいたのですが、自分自身で行き詰

まっつて、元の古巢（？）のグライダーがやりたくなり、二年生の始めに、当時正門の守衛所の西側にあつた「航空自動車部」のボックスを訪ねました。それが、高志君との長い付き合いの始まりです。

『洛風』の記事にも書いていますが、頃は五月一日の記念祭の季節で、部員連中はその準備に飛行機と自動車に分かれて忙しく走り回っている最中でした。私は勝手が分からずぼやっとしていましたら、高志君がやって来て、「おい巽、部費を払うてくれや」と声を掛けられて、ほっとしたことを覚えています。

彼は、宇治の木幡の古くからのお寺の次男でして、お寺はお兄さんが継ぐので自由の身でした。私は伏見深草の商家の長男でしたが、親父は私が三高に入った頃から商売を継ぐすことは諦めていたようで、やはり自由の身でした。三高への行き帰りは二人とも京阪電車でしたから、学校やグライダーの他にも一緒に過ごす時間が多く、よく議論をしました。ひと言でいうと、彼は「独創性のかたまり」のような男でした。おそらく読書量では私の方が彼より上だったかと思いますが、読んだものを引用して話をしますと、彼は必ず「何でや？」と聞きます。既製の概念を使って答えても承知しません。「それはまた何でや？」と来ます。結局、普通の言葉に戻って説明できて、やっとな得してくれるのです。これは、私にとって良い薬になりました。本当に「理解する」、「説明する」とはこういう

ことかと思いました。一時期、本を読んでいても、「この理解で高志に通用するかな？」と、よく気になったことを覚えています。

彼は、本を読んで他人の考えを知るよりも、自分で実験して答えを出すタイプでした。

彼は航空自動車部のほかに物理研究部にも属していて、彼に囑望しておられた物理の吉川泰三先生（ターちゃん）の理解を得て、物理実験室に出入りを許されました。こういうところが三高なんですね。

その頃、彼が何の実験をしていたかは知りませんが、おそらく「空気力学」の実験をしていたのではないかと思えます。「航空科学」はその頃、いまの情報科学や生物科学のよきな勢いで、若者の関心を呼んでいましたし、私達が飛行機やグライダーに関心を持っていたのも、多分にその影響下にあったわけです。

私はその頃、彼の影響を受けて、彼と同じ考えをもつことが多かったのですが、実験は一緒にやりませんでした。この点、私は形式主義で、いまのわれわれの知識で実験しても大した結果は出ない、それよりも、今は古今東西の古典を読んで、文科理科を問わず、現在の最高の知識を身に付ける方が先だと思っておりました。こういう考えを「教養主義」ということは、後で知りました。その頃、私は別に自覚した教養主義者であったわけではなく、むしろ輝くばかりの「独創家」である高志君を前にして、それを頼りに自分のアイ

デンティティを守るのに一生懸命だったのでないでしょうか。

高志君はまもなく、昭和一六年（一九四一年）、その二月に大東亜戦争が始まるその年に、朝日新聞が「航空朝日」という雑誌の発刊を記念して募集した懸賞論文に応募しまして、見事、高等学校・専門学校の部の第一位に入賞しました。このことは『洛風』の記事にも書いてありますが、賞状と賞牌と新型のグライダーを一台貰いました。

論文の主題は「飛行機のフラップ翼」に関するものであります。フラップ翼と申しますのは、飛行機の離着陸の性能を格段に向上させる補助翼でありまして、今でもジェット旅客機の離着陸の際に大きくせり出して来るのがご覧になれます。当時としては最新の装置で、これを航空の専門でもない高等学校理科の高志君が論じたわけでありますから、独創青年の面目躍如たるものがあり、われわれもこんな偉い奴が身近におることを嬉しく思つた次第であります。

高志君は、大学は当然工学部の航空学科に進むものと思われたのですが、彼は航空の基礎は「流体力学」にある、今度京大の理学部に友近晋先生という流体力学の大家が来られるので俺はそこへ行くといって、理学部の物理学科に入りました。

私は、二年半の繰り上げ卒業で、高志君より半年遅く、昭和一七年（一九四二年）の九月に三高を卒業しましたが、高志君に倣って理学部の物理に進みました。しかし、ここで

も、しががないアイデンティティが働いて、大学は東京大学にしました。

それから高志君との縁はまだ続くのですが、三高との関係はなくなりそうですので、それは「洛風」の記事に譲ります。ただ、彼は大学卒業後、友人と共に会社を起こし、得意の基本的発想と独創性を発揮して「地盤凍結工法」を開発し、それを用いて各地の難工事を完成させました。その功績によって科学技術庁長官賞、つづいて紫綬褒章を授与されました。しかし、昭和五八年（一九八三年）夏、病を得て、われわれの痛恨のうちに世を去られました。

『風と波』というには何とも非ロマンチックな青春でしたが、グライダーは自分で動力を持ちませんので、全く「風」が頼り、風の「波」まかせであったことは事実です。 সেইかどうか、高志君も私も、『風と波』の学問である流体力学を専攻し、それから一生離れられないことになりました。

### 三 三高の良さを今に

私は、三高では、高志君の他にも多くの親しい友人や先輩後輩に恵まれて、また、学問的にもお人柄でもこの上ない先生方にご指導とご薫陶を頂きまして、まことに幸せな二年半を過ごしました。小学校から大学までの学校生活を振り返って見ましても、私にと

ってこれほど意気盛で充実した時期はなかったように思われます。このことは皆様も、おそらく私以上にその感をお持ちではないかと存じます。

また、三高に限らず、旧制高等学校の教育を経験した人たちはほとんど異口同音にその時期を懐かしみ、戦後の教育制度でこの時期が失われたことを嘆いておられます。事実、戦後の制度では、三年制の旧専門学校は四年制の新制大学となり、一種の格上げを果したわけですが、三年制の旧大学と旧高等学校は両方を併せて四年制の新制大学となり、結果として格下げと成ったわけであります。

この矛盾がようやく顕在化してきました九〇年代には、当局は教養学部の廃止と学部の大学院化に踏み切り、大学をさらに大きな混乱に導いたことは、皆様ご承知のところでございます。さらに最近、国立大学の法人化の動きが始まり、いまや国立大学は自らの帰趨を知らぬ状態にあるように思われます。

そこで、平成九年（一九九七年）の七月に旧制高校出身の有志が集まりました、「日本の高等教育を考える会」を結成し、飯島宗一、西澤潤一の両氏を代表としました。私は平成十一年（一九九九年）四月に西澤氏のお招きで入会し、理事となりました。

会は、隔月に会報『啐啄』（そつたく）。啐は鳥の雛がかえるとき、殻の中から雛が啐（つつ）き、親鳥が外から殻を啄（たた）くことを言う。）を発行し、随時に会員懇談会



を開いて有識者の講演を聴いたりするほか、教育改革の諸問題について、これまで四次にわたる提言および要望を、文部大臣や総理大臣に対して行なっております。

私のこの会との関係につきましては、会報『啐啄』第一六号の巻頭言に『梅花一輪』（本稿末尾の「資料2」に再録）と題する一文を寄せておりますので、ご覧頂ければ幸いと存じます。末尾にこの会のアドレスを記しておきましたのでご照会下さい。

なお、この会は、平成一三年（二〇〇一年）三月に、「日本の教育改革を進める会」と改称し、同時に対象を「高等教育」から初等・中等をも含めた「教育」全般に広げて、今日に至っています。本会の会員は、当初は広い意味での旧制高校出身者に限られていましたが、昨年から、新制大学出身者にも女性にも開かれるようになりました。会員数は、昨年六月末で二二〇〇人とのことであります。

（京都大学名誉教授、元京都工芸繊維大学長）

〔資料一〕

### 三高「航空自動車部」と高志勤君のこと

京都大学名誉教授 巽 友正

現在の京都大学教養部の前身は、旧制第三高等学校、略して三高である。それ故、三高の「航空自動車部」は現在の京大「グライダー部」の前身になるわけである。もともと、旧制京都帝国大学にも航空部に相当するものがあつたかと思われるが、この辺の消息については私ははうといひので、どなたか他の先輩の御教示に俟ちたい。

三高の航空自動車部はいわゆる運動部ではなく、文化部と運動部の性格を併せ持っていた。航空機と自動車についての研究と実技の訓練が主な活動内容で、グライダーの練習はその約半分を占めるに過ぎなかつた。部のボックスは教養部正門の守衛所の西側にあつた二棟のトタン張りの建物で、写真1の飛行機の背後に見えるのがそれである。

この写真は、昭和一五年五月の三高記念祭前後のものかと思われるが、真中の複葉機は記念祭の展示のために組立てたものである。その前に並んでいる生徒のうち、後列の真中の背の高いのが、当時二年生の高志勤君である。同君は宇治の木幡の出身で、旧制桃山中学を経て三高こ入った。在学の三年間を通じて同部の代表的なリーダーであつたばかりで

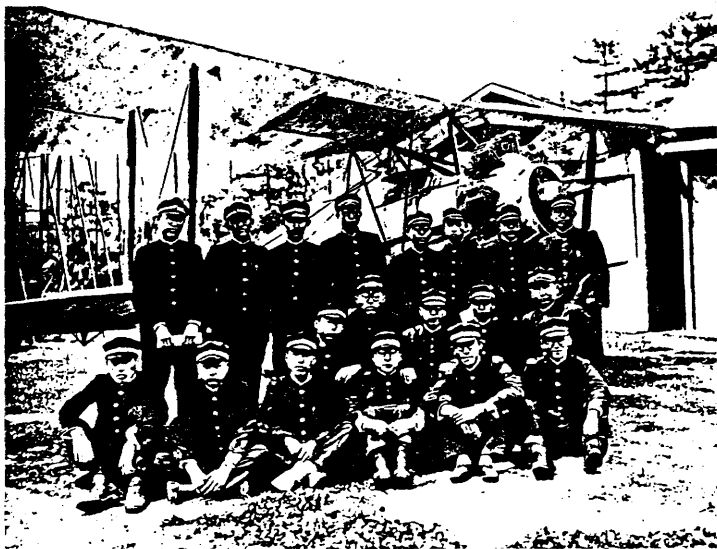


写真1

なく、部としても歴史に残る大きな足跡を残した人である。私は三高で高志君の一年後輩であるが、部に入ったのは遅く、丁度この写真の一年後の頃であった。やはりこの複製機が組立てられており、私は入ったばかりで勝手に分らずボヤツとしていたところへ、高志君から、「おい巽、部費を払うてくれや」と声をかけられた。私は、所在のなさが救われてほっとしたと同時に、こういう初対面の会話の切り出し方もあるのかと感心した。これがその後四十年にわたる高志君との交友の始まりである。

当時の写真で高志君が大きく写っているのが写真2で、左にしているのは彼と



写真 2

同期の園欣也君である。グライダーの垂直尾翼にある桜に三筋のマークは三高の校章で、下に嶽水会とあるのは生徒会の名称である。グライダーの練習は主に伏見深草の陸軍練兵場でやった（練兵場は戦後は住宅地となり、今は跡形もない）。

写真 3 はその時の高志君の英姿で、左下に外れた瞬間のグライダーを曳くゴム索が写っている。背後の丘陵は稲荷山である。

夏休みには、洛南の木津や玉水の川原で、関西の諸学校と一緒に合同の合宿をやった。このときは、写真 3 よりももっと高く飛んだ。もっとも、技術的には今の水準から見れば大したことはなく、われわれはウィンチ曳航はやらなかった。これは、一つには、当時はグライダーはスポーツとしてよりも

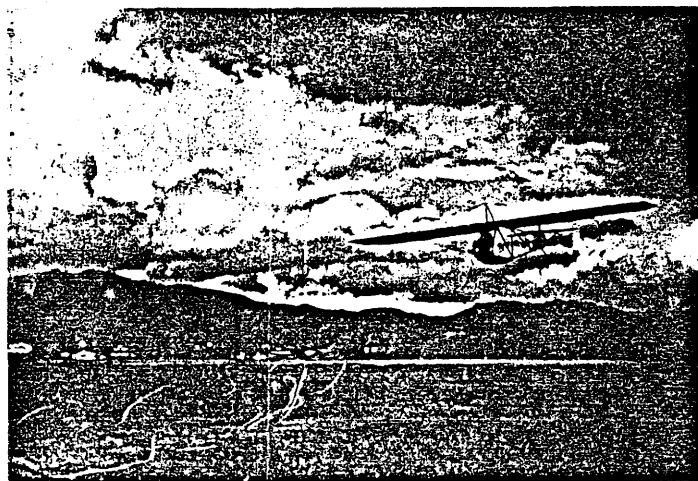


写真 3

訓練の面が重視されたからである。夜は焚火を囲んで蛮声を張上げ各校の歌を歌って交歓した。「ひとつとせ」とか「ドンブリ鉢や浮いた浮いた」などの妙な歌を覚えたのもこの時である。

部の活動のもう一つの柱は、飛行機や自動車エンジンの分解や組立ての実習で、この方のチーフは写真 4 の前列右端の蒲田（兄）君であった。こちらの方も、当時各校間のコンテストがあり、三高は随分活躍したことと思われるが、手の汚れる仕事はしなかった私には記憶がない。ただ、当時部にはフォードのオンボロのオープン車があり、そのエンジンのオーバーホールが出来たときの試運転に車の後押しをしたことを憶えている。一人が運転席に乗って四、



写真4

五人で後から押すと、ガクンガクンと何度かやったのちにエンジンが掛かる。「それっ」と皆で飛び乗って校庭をグルグル回るのは楽しかった。今の車がスターターを入れるとブルンと一発でエンジンが掛かるのを見ると、今昔の感に耐えない。

写真4は、昭和一七年五月の記念祭の展示のときの写真で、高志君はすでに角帽の先輩として来ている。後列左から高志、中沢、巽、岡里、安見、配属将校、野村、尾崎、寺前先輩、蒲田(弟)、前列左から山辺、?、阿部、広瀬、?、北条、蒲田(兄)の諸君である。真中のその上にあるのが、「九三式七百馬力水冷発動機」の分解したシリンダーヘッド部分で、部のエンジン班の技術の成果を示すものである。

上から下っている無尾翼グライダーの模型は、私が高志君のアイデアで半年以上もかけて作ったもので、翼断面には当時最新式のNACA 23シリーズのものが用いてあり、翼端部には、尾翼なしで安定を保つための振り下げがつけてあった。この模型は、工作にこりすぎたため頭が重くなり、うまく飛ばなかった。その代わり、何辺失速して地面に落ちてても大破しないところがミソで、今でも大体そのままの格好で高志君の家の押入れに眠っている。

部の航空研究の面での指導者は終始高志君で、彼は昭和一六年に朝日新聞が「航空朝日」の発刊を記念して募集した懸賞論文に応募し、見事、高等学校・専門学校の部の第一位に入賞し、賞状と賞牌と新型のグライダー一台とを貰った。論文の主題は、飛行機のフリップ翼に関するものであったかと思うが、手元に資料がないので不確かである。彼の航空学・航空力学に関する知識が、当時の高等学校生のレベルをはるかに超えていたことは確かで、われわれにも、将来は成層圏をロケットで超音速飛行するようにになるとか、大量輸送に無尾翼機が使われる時代が来るとかという夢を語ってくれたばかりでなく、グライダーの自記速度計を試作せよとか、あるいはマノメーター用の四鉛化炭素を化学実験室からせしめて来いなどの、極めて現実的な指令をも発した。

高志君は、大学は当然工学部の航空学科に進むものと思われたが、もつと基礎的な流体力学をやりたいと言って、理学部の物理学科に入った。高志一辺倒であった私も、それに

做つて物理に進んだ。ただし、大学は東京にしたのは、一つには漱石の「三四郎」にあこがれたのと、もう一つは、このまま高志君と一緒にいたら、彼の真似ばかりする人間になることを恐れたからである。しかし、戦時中の東京は漱石の東京ではなかったし、また、私自身もいまだに高志君の呪縛を脱することができないでいる。

高志君は、大学卒業後一時軍籍にあつたが、終戦後、京大物理の友近晋教授の研究室に戻つた。私も東大を卒業して一年後に家庭の事情で京都に帰ることになり、恩師今井功先生と高志君の紹介で友近先生の研究室に入れて頂くこととなつた。また高志君と一緒に生活が出来ると喜んだのも束の間で、彼はやがて大学を離れて、知人と一緒に冷凍冷蔵関係の設備を作る会社を始めた。ここでも、彼は得意とする基本的な発想と獨創性を遺憾なく發揮し、除湿に関する基本法則を見出して、京都大学から理学博士の学位を授与された。

さらに高志君は、軟弱な地盤を、彼の表現によればシャーベットのよう固めることによつて工事を行う、いわゆる「地盤凍結工法」を開発し、これに理論的根拠を与えると共に實際的な工法としても確立させた。東京の地下鉄工事をはじめ、各地での難工事がこの工法によつて完成された。この功績によつて、同君は科学技術庁長官賞、つづいて紫綬褒賞受賞の榮譽を受けた。

高志君の次の、そしてついに最後のものとなつた研究課題は、地盤凍結の過程に起こる



凍上現象である。これは「霜柱」として古来から知られた現象であるが、その物理的機構については従来ほとんど解明されていなかった。同君は社内実験室を設けて、凍上の基礎過程について極めて詳細な実験を行ない、土中の水に大きな負圧が存在すること、および水の流動を支配するいくつかの法則を見いだした。これらの法則については、この研究に協力された京大理学部の恒藤敏彦教授によって、物理的説明が与えられた。

高志君に会うと、彼はいつも凍上の研究の進み工合と、会社の若い共同研究者について語った。このとき、私は目の前に「航空自動車部」当時の高志君を見る想いがした。しかし、天はこの人に平均寿命程度の命をも与えなかった。高志君は、昭和五八年八月、われわれの痛恨のうちに、病のために世を去った。生前、たがいに、「年をとったら、庵（いおり）ならべん冬の山里になるなあ」と言っていたことも空しくなった。

#### （後記）

この記事を『洛風』に寄せてからもう一七年になる。四枚の写真が不鮮明なのは、編集の学生が場所を示すためのゼロックス・コピーをそのまま印刷に回してしまったからである。この機会にもとの写真に替えようと思つてご遺族に伺つたが、見当たらないとのことであつた。また、グライダーの模型も、いまはもう無いとのことである。十年ひと昔とはよく言つたものだと思う。（『洛風』第一九号 一九八七年（昭六二年）三七—四〇頁）

〔資料2〕

## 梅花一輪

本会理事、元京都工芸繊維大学長 巽 友正

西澤代表のお勧めによって本会に加えて頂いてから、もう三年になる。その間、本会は「高等教育改革に関する提言」を、平成十年一月と十二年二月の二次にわたって、文部大臣に対して行なっている。いずれも、日本の現状への強い危機感に発して、それを「旧制高等学校」に範をとった高等教育の根本的改革によって打開しようとするもので、趣旨、方法ともに実に明快で説得力ある提言である。私自身、この「提言」を物された会の見識と実力に敬意を表するとともに、会に加わった喜びを新たにしている。

それでは、この「提言」はいつ実現するのか。たとえば、会で講演された衛藤藩吉、三浦朱門両氏は、「提言」の趣旨には勿論賛成であるが、その実現に関しては甚だ悲観的である（『啐啄』二号、十一号）。ただ、衛藤氏は「時が来ればできる」、三滞氏は「（旧制高校は）二度と帰らない」と言っておられるのは、興味ある違いである。

そうだとしたら、われわれの「提言」は、ついに悲願に止まるのか。私はそうは思わない。一つの鍵は、衛藤氏の「時が来れば」にある。同氏は、「時の流れ」に乗りたいくつ

かの成功例を詳しく紹介しておられる。「時」は勝手には来ない。それを手繰り寄せるのが、われわれの仕事なのである。

今回の「提言」も、会の設立趣意書も、いずれも現在の日本社会の「混乱」を憂えるところから出発している。このことは、時点を「幕末」に移してみると考えやすい。幕末は「鎖国」の時代の終わりである。戦後五十年は徳川三百年に比べれば短い、それが精神的に「鎖国」の時代であったことには変わりがない。勿論、戦後の日本は現象的には鎖国どころではない、隆々たる先進国の一員として、国際社会に名を連ねている。しかし、国の存立の基本である軍事力の放棄を世界に宣言し、しかも現実には、それを世界の最強国の手に委ねていることは大きな矛盾である。この基本的な矛盾に目を閉ざした立国は、精神的「鎖国」に他ならない。この「鎖国」状態は、冷戦期には各国に受け入れられたが、冷戦終結後はそうは行かなくなった。こ

### 日本の教育改革を進める会 事務局

〒113-0024 東京都文京区西片2丁目16-25

エスポワールアオキ B01

電話・FAX 03-3818-6318

URL <http://member.nifty.ne.jp/EDUCATION/>  
e-mail [JZP04171@nifty.ne.jp](mailto:JZP04171@nifty.ne.jp)

のことは、湾岸戦争の処理や最近の経済摩擦において、われわれが実感しているところである。

問題は国際社会に止まらない。基本的な矛盾のあるところ、必ず論理を受け入れないタブーが現れる。そして、多くのタブーに囲まれた社会は、外見の自由さにもかかわらず、灰色の閉鎖社会である。「教育」は社会の縮図であり、それが今日の閉塞状況を迎えているのは、故なきことではない。「教育」の閉塞を打ち破るには、それを拘束するいくつかのタブー、例えば「悪しき平等主義」から解放しなければならぬ。こういったタブーを打ち払ったとき、「時の流れ」はわれわれにとって追い風へと変わるであろう。

「高等教育を考える会」の「教育改革」への熱き思いと「提言」は、歴史の偶然性によって、案外早く実現の日を迎えるかも知れない。しかし、それは決して僥倖ではない。それは、まだ人知らぬ春に先駆けた「梅一輪」なのである。まずはその日まで、会員諸賢のご自愛を祈り上げたい。

〔碎啄〕第一六号（二〇〇〇年（平成一二）八月一日）