



目に見える地域貢献をしよう！

第 2998 回例会 No.40 2016 年 5 月 24 日

### ◆例会プログラム

1. 開会点鐘
2. ロータリーソング斉唱
3. 会長の時間
4. 5月24日(火)花巻RC奨学金交付式  
/担当 橋川秀治花巻 RC 青少年委員長、  
ゲスト 花巻北高校長先生 下町嘉男様 と  
3名の奨学生のみなさん
5. 幹事および委員会報告
6. 出席報告
7. ニコニコボックス
8. 閉会点鐘

### ◆幹事報告

6/13 (月) 「花巻・北上地区・湯本 RC 新旧会長・  
幹事引継会」開催のご案内

ガバナー補佐 上田 穰

2016-17 年度 「ガバナー公式訪問」に関する連絡  
等について

ガバナーエレクト事務所

創立 50 周年式典・記念講演・祝賀会の御礼

宮古東ロータリークラブ

### ◆第 2997 (5/17) 例会の概要

■会長の時間 佐々木 史昭 君

「MRJとネクタイを締めた百姓一揆」



みなさん、こんにちわ。昨日は花巻工業クラブの  
定時総会が開催され、普段はあまり参加していない  
私も、基調講演に魅力を感じて参加して参りました。  
当クラブの浅沼幸二さんが専務理事として司会を  
行うなど重責を担っておられました。基調講演は杉  
本要さんという、花巻北高卒業後、首都大学東京  
に進まれ、日刊工業新聞に就職し、現在記者として  
活躍されている若い28歳の方を講師に、「MRJの  
挑戦」という講演を聴かせて頂きました。大変興味

深いお話でしたので少々ご紹介致します。MRJは  
三菱リージョナルジェットの略で、世界市場を視野に  
入れた待望の日本製航空機です。戦前はみなさん  
ご承知の通り、中島飛行機製の零戦が米国を恐れ  
させるなど世界でも認められた高度な技術力があり  
ましたが、戦後はGHQの方針により、国産航空機の  
製造がしばらく認められませんでした。1960年代に  
入ってようやく待望の国産飛行機としてYS-11が  
開発されましたが、性能こそ大変良かったものの、カ  
スタマーサービスの視点が欠けていて、就航後のメ  
ンテナンスやサービス、フィードバックして継続したバ  
ージョンアップを続けていくという戦略に欠けていたた  
め、打ち上げ花火的に終わり、その後が続きません  
でした。MRJはそれ以来の国産飛行機となります。  
世界の航空機市場は、中大型機は米国のボーイン  
グ社とフランスのエアバス社の2強独占状態であり、  
2社以外に参入するのは極めて困難と言われており、  
日本は部品供給で10~20%のシェアは持ち、三  
菱重工、川崎重工、富士重工などが機体及び部品、  
IHI、川崎重工などがエンジン部品、東レが炭素織  
維、プリジストンがタイヤ、新日鐵住金がチタンシー  
ト、小糸製作所が照明機器など、年間約1兆7千億  
円の産業規模があります。

しかし米国では21兆円、フランスは6兆円、イ  
ギリスは4.2兆円、ドイツは4.0兆円、カナダは2.3  
兆円ということであり、最終製品としての航空機が待  
望されていたわけです。座席数が100未満のいわ  
ゆる小型機市場は、ブラジルのエンブラエル社が  
約60%、カナダのボンバルディア社が約40%の2  
社でほぼ独占してきたようですが、カナダのボン  
バルディア社が現在は小型機の開発を行っておらず、  
中型機に参入する意向を持っているようで、エン  
ブラエルに続く小型機市場への参入を三菱航空機が  
中国商用飛機社、ロシアのスホイ社の3社で凌ぎを  
削っている状況なそうです。今後10~20年で、三  
菱航空機がボンバルディアに変わって世界の小型  
機市場のシェア2~3割を奪う可能性はかなり高い  
ということです。車の部品点数は3万点、飛行機の  
それは95万点なそうで、航空機は技術の裾野の拡  
がりがいかに大きいか分かりますが、MRJの後のポ  
ストMRJ機の開発が非常に重要であり、それを継続  
していくことで航空機産業を自動車産業に続く我が  
国の基幹産業として発展させたいというのが経済産  
業省の長期ビジョンなそうです。非常に明確でわかり  
やすい講演であり、花巻出身の日刊工業新聞の記  
者杉本要君を大変頼もしく感じました。

さて、本日のプログラムは、映画「ネクタイを締めた百姓一揆」の監督河野和男氏によるゲストスピーチで、ダイジェスト版の放映も予定しています。なるべく長い時間を取りたいので、本日の会長の時間はこれまでと致します。どうぞ宜しくお願い致します。

#### ◆ゲストスピーチ

映画「ネクタイを締めた百姓一揆」  
監督 河野 和男 様



皆様に今更ご説明することではございませんが、新花巻駅は新幹線では全国初の請願駅です。昭和46年に東北新幹線の具体的な建設計画が発表になった際、花巻に駅ができないということを知った民間の有志が立ち上がり、市や県や国まで巻き込み法改正まで行って14年間かかり昭和60年の開業にこぎつけました。

(中略)

初めこの話を映画化したいと言い出したのは昭和45年生まれの人で、昭和46年生まれの私が監督することになったのですが、私はこのことは偶然であるとは思っておりません。実はこの世代というのは、新花巻駅が苦労の上で出来た請願駅だと知らない人が多いですね、彼も私も知りませんでした。だからこそ驚いて、これは面白い、みんなに伝えたいという事になったんだと思います。この映画に参加した方々のほとんどは、詳しく知りませんでした。

私達は、物理的なインフラの整備を、上の世代の方々におよそ終えて頂いた頃に、社会に出た世代なのです。

渡辺勤先生の「新花巻駅物語・甚之介と万之助」を原作とし、重要参考文献として市役所で編集された「耐雪花清」等、幾つかの資料を入手し、また、駅建設に様々な関わり方をした方への取材をさせて頂いて、脚本を書きました。14年の間に起きた出来事、関わった人物は膨大でしたので、映画にするためにある程度整理させて頂きましたが、それでも私達が撮影するには手に余る規模でした。本当に多くの方々が駅建設にご尽力されたのだと改めて思います。

そんなわけで、映画の方はこれは街ぐるみでない撮れないなあ、と考えていました。映画は出来れば新花巻駅開業30年に合わせたいというお話でした。脚本

ができたのが2年ちょっと前のことです。半年後くらいにクランクインしないと間に合わないよと。結局これは間に合いませんでしたが。

とにかくキャスト、特に50代以上の男性が多数必要になりましたので、人づて人づてで映画に出してくれる人を探しました。北上からもずいぶん参加して頂きました。遠くは仙台八戸なんかからですか。そしてやっぱり人を呼ぶのが得意な方や、顔が広い方がいまして、その方々が呼んでくれるんですね。クランクインまでには30名くらいにはなりました。映画製作そのものに興味を持った人、花巻のためにと思って参加している人、知り合いに頼まれたからと参加している人、様々です。それでもキャストとしては年齢や性別の関係もあり、せいぜい半分程度でしょうか。足りないまま、まず撮れるところからのクランクインです。これが2014年の10月末、1年半ほど前です。

キャストは演劇経験者もいましたが、ほとんど未経験です。私の方でお願いしたのは「クランクアップまでは絶対に生きていくこと」です。演技の巧拙は演出で何とかするにせよ、生きていなければ撮影ができませんから。撮影期間は季節様々あるためにどうしても1年ほどかかる。その間はどんなことがあっても生きていてもらう。そうでないと全員に迷惑がかかるから、もうあなただけの体でないよとお伝えしていました。

撮影は日曜日です。私も含めて全員本業は他の仕事ですから、火曜日金曜日夜にミーティングを行い、準備して日曜日に撮影を行う形です。この形は、休みのはっきりしない東京などの大都市では取りにくい。地方ならではだと思えます。

キャストにはスタッフも兼務してもらいました。演出部、制作部、録音部、照明部、撮影部、メイク、賄いなどです。あるいは逆に、メイクで来て頂いた女性陣などは、スタッフでしたがキャストでも出て頂きました。

この映画は劇場での公開を前提に製作を開始したので、初心者かつ兼任であろうとも、最低限の技術は身に付ける必要がありました。とはいえ時間はないため、本質のみをA4用紙1枚にまとめたテキストを作り、講習会を何度か開き、実体験の練習も含めて、2、3ヶ月準備しました。が、正直キャストもやり、初めての機材も触りながら、テキストは1枚ですし、結構な苦労だったと思います。初期からの実行委員の1人が、事務所を貸してくれて、小道具や機材の置き場を含め、拠点が出来ました。

映画の撮影そのものは楽しいですが、こっちからは最低限のことしか教えられません。参加している皆さんも初めてのことで何をどう手伝ってよいかわからない状態ですね。それがクランクインから2ヶ月位続いたんでしょか。でも勤の良い人は映画製作も普通の仕事と変わらないことに気付いて、自分で考えて実行する人が増えた。また、私の予想以上に、元々本業の方などでいろいろな能力を備えていた方々がいて、なんだかんだそれらが映画でもずいぶん役立ちました。撮影していく中



