

大正期

(財)日本航空協会
航空遺産継承基金事務局

◆はじめに

1913（大正2）年に発足した「帝国飛行協会」は、1940（昭和15）年に「大日本飛行協会」に改組し、1945（昭和20）年には「通信科学振興財団」と名前を変え、1952年に現在の名称である「日本航空協会」となりました。来年・2013（平成25）年に「帝国飛行協会」の発足から数えて100周年を迎えることになりますので、少々気が早いようではありますが、当協会のこれまでを、資料をご紹介しますながら4回の連載で振り返ってみたいと思います。第1回は、大正期を取り上げます。

◆帝国飛行協会の発足

前述の通り「帝国飛行協会」は1913（大正2）年に社団法人として発足したのですが、その誕生は「日本航空協会」（現在の当協会との混同を避けるため、便宜的に「旧・日本航空協会」と呼びます）と「帝国飛行協会」（ここでは便宜的に「旧・帝国飛行協会」と呼びます）の合併によるものでした。では、「旧・日本航空協会」の設立はいつかというところ、1911（大正元）年のことで、海軍少佐・磯部鉄吉の尽力によって資金を集め東京有楽町に事務所を構えて「飛行術ノ進歩発達ヲ計リ其ノ發展普及ニ必要ナル學術ヲ考究」（旧・日本航空協会）の定款草案から引用）することを目的に活動を開始していたところでした。一方、「旧・帝国飛行協会」というと、同じ頃に『国民新聞』記者の中村英が設立していた団体ですが、「看板は堂々と押出しては居たが、寄付金が集まらないために資金が無く、殆ど内容のないもの」（『日本航空史』坤巻、航空協会編、1936（昭和11）年発行による）でした。中村英が陸軍の井上仁郎少将に相談した結果、名前が消えるのは惜しいと判断した人々もいたことから「旧・日本航空協会」と合併することになったのです。ですので、「旧・日本航空協会」から数えると、2011（平成23）年に当協会は100周年を迎えていることになります。

◆「帝国飛行協会」と大隈重信

こうして発足した「帝国飛行協会」には、1914（大正3）年に当時総理大臣であった大隈重信が初代会長に就任し、同年、総裁に久邇宮邦彦王が就任しています。大隈重信は会長就任前から航空に関心を持っており、日本で初めて飛行機が飛ぶ1910（明治43）年の前年、すなわち1909（明治42）年に発行された『空中之経営』という書籍の序文を書いていました。大隈会長は日本の民間航空の代表として来日した外国人飛行家と面会するなど、多忙な中にも会長として時間を割いていたようです。ただ、大隈重信会長に関する一次資料、たとえば署名入りの文書や写真などは現在、当協会に残っていません。これは第二次世界大戦後の混乱が原因ではないかと考えられますが、大隈残念なことです。個人所蔵ですが、大隈重信会長名で送られた書簡は現存しています（写真1、2）。なお、実業家として有名な渋沢栄一も「旧・日本航空協会」の時から理事の一人に就任していました。

◆「帝国飛行協会」の活動

「帝国飛行協会」は航空に関する社会の関心を喚起し、知識を普及するために様々な活動に着手しました。航空に関する講演会の開催などはもちろんのこと、飛行機を購入して飛行大会を主催したり、コンペティションを

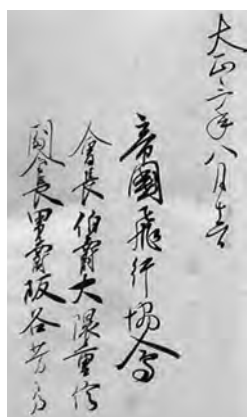


写真2 署名の部分のアップ

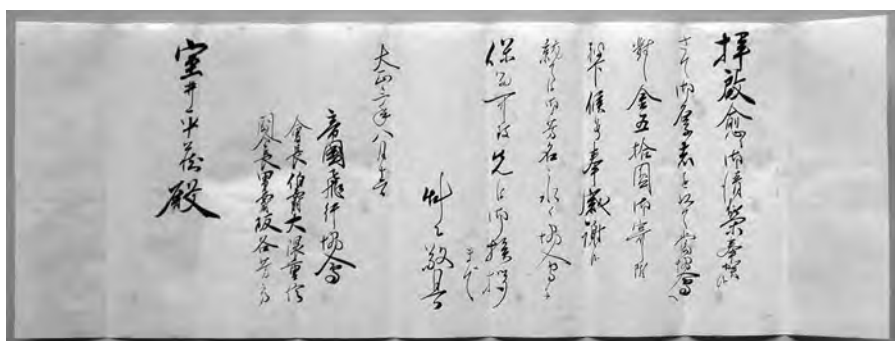


写真1 大隈重信会長名の書簡（個人蔵）。寄付に対する礼を述べています。

行ったり、パイロットの養成など活動は多岐に渡りました。

まず、1913（大正2）年に当時の新鋭機であったルンプラー・タウベを2機ドイツから輸入しています。この飛行機は第一次世界大戦が始まると陸軍に買い上げられたため、「帝国飛行協会」はタウベを基にした機体を製作しています（写真3）。一方、飛行機の心臓であるエンジンの国産化を奨励するために「発動機製作懸賞競技」を1914（大正3）年に開始しています。このコンペティションは1916（大正5）年に一等を選んで終了していますが、その後の発展はなかったようです。



写真3 磯部鉄吉と「帝国飛行協会」の製作したタウベ

ことが残された写真帳から窺えます（写真4）。飛行大会や競技会はその後もたびたび主催しています。単なる競技会ではなく、航空の実用性を社会に証明する「懸賞郵便飛行競技」も開催し、その第一回は1919（大正8）年東京と大阪を結んで行われました（写真7、8）。同じ1919（大正8）年には、日本の代表として国際航空連盟（Fédération Aéronautique Internationale : F A I）に加盟しています。



写真4 「第一回民間懸賞飛行競技大会」の写真帳（日本航空協会蔵）



写真5 「第一回民間懸賞飛行競技大会」の様子 その1

協会がパイロットを養成する必要性を感じられなくなったからようです。

1917（大正6）年には、飛行場設営を計画して大蔵省から土地の無償貸与を受けています。それまで「帝国飛行協会」は購入した飛行機を陸軍の所沢飛行場に置かせてもらっていたのですが、陸軍からは出来るだけ早く協会の施設を撤去して欲しいとの要望があったため、独自に飛行場を設営する必要性があったのです。貸与されたのは、東京深川の洲崎、越中島周辺の埋め立て地で面積は72,650坪、期間は3年でした。しかし、



写真6 「第一回民間懸賞飛行競技大会」の様子 その2

そのうち50,000坪は埋め立てが完了していない土地でした。「帝国飛行協会」は寄付金と会員の納める会費が主な財源だったため、常に資金の確保に苦慮していたようです。貸与された土地を飛行場として整備する資金の工面もできず、結局飛行場の設営には至ることなく、期限がくると返納しました。この間、埋め立て未了の地に群生する葦を売ったお金が協会の収入になったというエピソードが残っています。

（つづく）

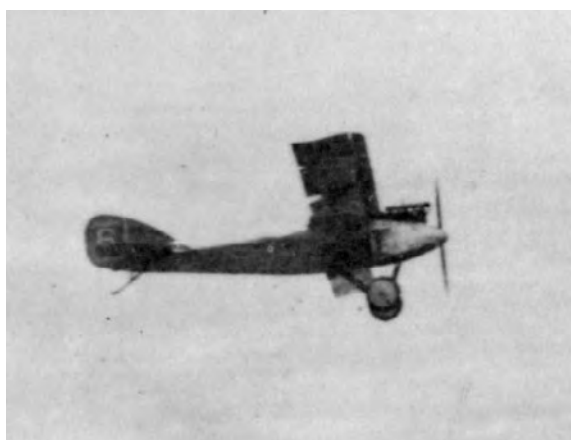


写真8 「第一回懸賞郵便飛行競技」で優勝した佐藤要蔵の中島式四型。

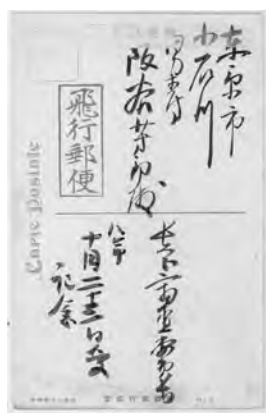


写真7 「第一回懸賞郵便飛行競技」で届いた葉書（日本航空協会蔵）。宛先は、当時「帝国飛行協会」の副会長であった阪谷芳郎。

