

昭和編

その1
~1945

(一財)日本航空協会
航空遺産継承基金事務局

航空機は第一次世界大戦(1914~1918年)に軍用機として大きな進歩を遂げました。そして、比較的平和だった大戦間には民間機としても発達し、航空は人々の関心を集めました。しかし、世界の情勢が第二次世界大戦に向かう中で、日本でも民間航空は軍事の強い影響を受けるようになります。今回は第二次世界大戦終結までの昭和時代の協会の活動のうち、太平洋無着陸横断飛行への挑戦と飛行館建設、そして協会の活動と組織の変遷を取り上げます。

◆帝国飛行協会の太平洋無着陸横断飛行計画

1927(昭和2)年5月20~21日、リン

ドバークがニューヨーク〜パリを結んだ大西洋単独無着陸横断飛行(距離6700km)に成功したことは、欧米のみならず、日本でも大きなニュースになりました。実は、大西洋無着陸横断飛行そのものは1919(大正8)年にイギリスのオルコックとブラウンが成功していたのですが(カナダのセントジョンズ〜アイルランドのクリフデン間、距離3600km)、リンドバークの成功は人々に強烈な印象を与えたのでした。

当然ながら、太平洋無着陸横断飛行にも人々の関心が向かっていました。リンドバークが大西洋を飛んだ翌月の6月8日には、当協会の前身である帝国飛行協会の開催した航空懇談会において、太平洋横断飛行の可否が論じられて挑戦の動きが始まりました。その後、学者、軍人、通信省航空局などが参加した帝国飛行協会の太平洋横断飛行調査委員会、および太平洋横断実行委員会の議論を経て、計画が決まります。

その計画では、川西機械製作所(現在の新明和工業(株))がこの計画のために新規に設計する飛行機で、東京近郊からシアトルまでアリユーシャン列島沿いに約8千kmを飛ぶことになっていました。費用は70万円(内訳:飛行機補償金20万、飛行人員奨励金10万、製作奨励金10万、離陸場設備費10万、準備並びに実行費20万)で、それを「全国民の愛国的寄付」で賄う予定でした。飛行士には後藤勇吉を初め、4人の候補が選定されました。

川西が開発した新型機K-12は、主翼は木

製骨組みに合板および羽布張り、胴体は金属製骨組みに羽布張りという構造で、エンジンは川崎BMW6型水冷500馬力を装備していました。高翼単葉という形態はリンドバークの乗ったライアンNYP「スピリット・オブ・セントルイス」号と同じですが、NYPが全幅14m、全長8.4m、燃料約1100L、全備重量約2.3tだったのに対して、K-12は全幅19.05m、全長11.60m、胴体の重心付近に5000Lの燃料タンクを装備して全備重量5.5tとNYPよりも大柄な飛行機でした。

(P31へ続く)



写真1 川西 K-12「桜号」

日本航空協会の100年を振り返る

められた。大きな課題とされたのが、各省庁がばらばらに航空機政策を進めていて非効率である。そのため、国全体としての大胆な戦略的取り組みに欠けている。打開の方策として、国全体としての「司令塔を設けるべきだ」と提言している。中国など新興国の著しい台頭も含めて、マクロ的な最近の世界の航空機産業（メーカー）の動きを踏まえるとき、この先行き、日本の民間機ビジネスが厳しい局面に立たされることも予想されるからだ。

たしかに経済およびビジネスの観点からの航空機産業あるいは航空機政策がなによりも中心課題であり、メーカーの自己責任においての頑張りが求められるのはいうまでもない。だが「航空百年」の歴史におけるメーカーの盛衰を思い起こすとき、どうも旅客機の場合は、それだけではなかなか発展は難しいようにも思える。単に一工業製品としての次元を超える何かが、例えば国民的な強い関心や後押しといった幅広い支援のプラスαの要素も不可欠である。そうした気運を醸成するための知恵や工夫も必要ではないだろうか。エアバスそして一九九〇年代以降におけるカナダのボンバルディアやブラジルのエンブラエルが、国民の期待と幅広い支援を受けつつ急伸長していった過程を検証してみると、その観を強くするのである。たしかに時代背景は大きく異なるのだが、五〇年前の夏、YS-11の初飛行に沸いた日本人の民間機に対する熱気を思い起こすとき、そんな時代があったロマンティズムや懸念がふと頭をよぎるのである。

（P15から続く）

帝国飛行協会はこの太平洋横断機K-12の名前を公募し、総裁久邇宮の決済で「桜号」と名付けました。K-12は翌一九二八（昭和3）年5月15日に初飛行しています。しかし、航空局がこの機体を性能不足と判断したために、帝国飛行協会の太平洋横断計画は頓挫してしまいました。航空局の判断には、航空局と川西機械製作所の感情的な対立や陸軍と海軍の対立が影響していたと伝えられています。その結果、帝国飛行協会では、責任を取って長岡外史以外の理事23人全員が10月29日に一旦辞職して、11月5日に再び辞職した全員が選任されたりしています。また、この計画のための訓練飛行中に事故が起これ、後藤勇吉が亡くなるという悲劇もありました。計画が中止になるまでに集まった寄付金は12万4千円、そのうち11万4千円は訓練などに支出されていました。川西は2機製作したK-12の費用を帝国飛行協会に寄付することとし、帝国飛行協会は川西機械製作所に奨励金3万円と感謝状を贈ること、帝国飛行協会の太平洋無着陸横断飛行計画は幕が降ろされました。

ちなみに、太平洋の無着陸横断飛行に初めて成功した航空機は、一九二九（昭和4）年に世界一周の途中で日本に立ち寄ったドイツの飛行船「グラーフ・ツェッペリン」号でした。また、

◆飛行館の建設

飛行機では、パンクボーンとハインドン（2人）が乗ったアメリカのペランカ・スカイロケット「ミス・ビードル」号が一九三一年（昭和6）年に青森県津軽・ワシントン州を飛んで太平洋無着陸横断飛行に成功しています。なお、日本人による太平洋無着陸横断飛行は一九三九年（昭和14）年に世界一周を成功させた三菱式双発輸送機「ニッポン」号が最初でした。

飛行館は、帝国飛行協会の会館として一九二九年（昭和4）年7月1日に開館しました。本拠地となる会館の建設は一九二二年（大正11）年に策定した帝国飛行協会の第二期事業計画にすでに挙げられていました。一九二五年（大正14）年には当時の東京市芝桜田本町（現在の港区新橋一丁目）の空き地となっていた陸軍用地を7万8千円で払い下げられています。そして一九二六年（大正15）年、「民間航空事業ノ發展上会館建設ノ切要ナルハ敢テ多言ヲ要セサル処ニシテ」という書き出しで始まる『帝国飛行協会会館建設ニ関スル委員報告』を受けて、理事会で建設を可決しています。

副会長の陸軍中将長岡外史を委員長とした建設委員が組織され、当初の計画案では、50万円



写真5 飛行館に来館したリンドバーグ夫妻。帝国飛行協会の副会長・橋本圭三郎が「有功章」というメダルを贈る様子



写真2 飛行館の絵ハガキ。右上の円の中は、屋上に建立された航空神社

の建設費で鉄筋コンクリート4階建て（1階は各種模型・機材その他の陳列室、2階は航空図書館、3階は貴賓室と事務室、4階は大講堂）という計画でしたが、竣工したときには地下1階、地上6階建てになっていました。設計は佐藤功一工学博士に委嘱し、施工は竹中組でした。佐藤功一は、1927（昭和2）年に完成した早稲田大学大隈記念講堂の設計に参加しており、飛行館とほぼ同時期に日比谷の市政会館を設計しています。なお、竹中組は約42万円で受注しています。当初、1階に資料展示室が設けられていましたが、1938（昭和13）に日本航空輸送株式会社の営業所がテナントとして1階全フロアを使用するようになった時に、展示物は上野の科学博物館に移されました。



写真3 新橋・日比谷近辺の空撮写真の絵ハガキ。円で囲んだ建物が飛行館。左上には日比谷公園の市政会館が見えます

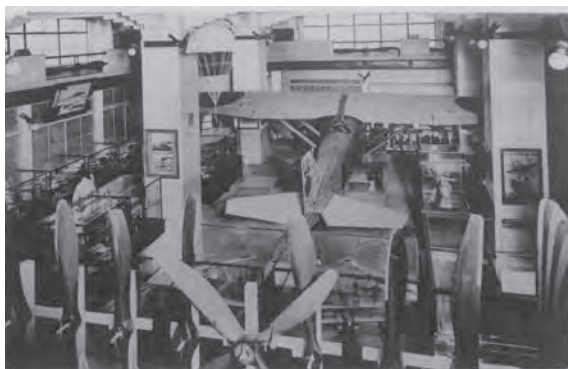


写真4 飛行館1階の展示室の様子。展示されている飛行機は、陸軍から寄贈されたフランス製のドボワチンD1C1

の航空のパイオニア・徳川好敏と面会しています。1976（昭和51）年に解体されるまで、飛行館は日本の民間航空の一拠点として多くの人が集うことになりました。

❖ 帝国飛行協会の活動と 大日本飛行協会への組織替え

帝国飛行協会は、民間の航空活動を振興する手段として飛行大会や講演会の開催などをしたことは前回触れましたが、航空機の発達に伴って民間航空の活動が盛んになると、様々な奨励金、補助金を交付するようになります。例えば、飛行場の開設・維持に対しては補助金を、また操縦士免許を取得したのものには奨励金を

我が国を代表する民間航空団体の本拠地となった飛行館には、来日した海外の飛行家が訪れることも多く、その歓迎会や講演会の開催などで航空に関する情報を発信する基地の役割も果たしたようです。1931（昭和6）年にアリュンシヤン列島沿いに飛行して来日したリンドバーグ夫妻も飛行館に来館して、日本

を交付しています。1934年（昭和9）年にはグライダーの製作にも補助金を、1機につき百円以内という上限付きで交付を始めています。

グライダーは、1909（明治42）年にフランス人の海軍中尉ルプリールが上野の不忍池畔で自動車曳航による浮揚を成功させていましたが、その後しばらくは日本では製作されませんでした。ところが、1930（昭和5）年、帝国飛行協会の元職員でもある海軍少佐・磯部鉄吉がドイツで設計されたグライダーを製作して日本に於けるグライダーの初飛行に成功すると、状況は大きく変わりました。特に、プライマリグライダー（写真参照）と呼ばれるシンプルな構造のグライダーは、長距離は飛べませんでしたが、十数人でゴム索を引っ張ることでも発航でき、その手軽さから飛行機の操縦を体験できるものとして人気を博します。また、グライダーはスポーツとしても人気が高まり、幻に終わった1940（昭和15）年の東京オリンピックではグライダーは競技種目の一つになっていたほどです。協会が補助金を交付したグライダーには、帝国飛行協会のエンブレムが付けられていました。

さて、これらの奨励金・補助金の元となったのは寄付金や会員の支払った入会金でした。1934（昭和9）年度には約17・5万円だった寄付金は、「神風」号が東京・ロンドン間を往復した1937（昭和12）年度には約38・3万円、その翌年度には57・6万円と増え続けました。また、1934（昭和9）年度には約4千8百人だった入会者は1938（昭和13）

年度には約2万7百となり、人々の航空に対する関心と期待が大きくなっていった様子が窺えます。

時代はしかし、戦争へと向かっていました。第二次世界大戦が勃発した翌年・1940（昭和15）年の9月19日、帝国飛行協会は閣議によって、日本学生航空連盟、日本帆走飛行連盟、大日本青年航空団を統合して「財団法人 大日本飛行協会」へと組織替えすることになります。帝国飛行協会の寄付行為に「本会ハ航空ニ関スル諸般ノ進歩発達ヲ奨励シ且其ノ趣味智識ノ普及ト会員相互研究ノ便利トヲ謀ルヲ以テ目的トス」（総則 第一條）と定められていたのに対



写真6 プライマリグライダー。1938（昭和13）年10月15日～11月25日、桐生飛行場。帝国飛行協会の開催した第六回滑空機指導員講習会での撮影



写真7 帝国飛行協会のエンブレムが描かれたグライダー。操縦席に座っているのは、日本帆走飛行連盟が1935（昭和10）年にドイツから招待した当時のグライダーの第一人者、ウォルフ・ヒルト

して、大日本飛行協会の寄付行為では「本会ハ航空ニ関スル訓練及ビ指導ノ実施、航空思想ノ普及徹底並航空諸般ノ進歩ヲ図リ以テ国防ノ完成ニ寄与スルヲ目的トス」（総則 第二條）と定められていたことが端的に示すように、それは軍国主義の戦時体制に組み込まれたことを意味していました。

1945（昭和20）年に第二次世界大戦が終結すると、連合国は日本人の航空活動を禁止しました。そのため、大日本航空協会は解散し、一旦その歴史に幕を引くこととなります。

（つづく）