

昭和編

その2
・
1945~

一般財団法人 日本航空協会
航空遺産継承基金事務局

◆1. 太平洋戦争の終結と 通信科学振興協会の発足

1945（昭和20）年8月15日に日本がポツダム宣言を受諾し、同年9月2日、降伏文書に署名して第2次世界大戦が終結しました。その結果、日本は連合国の命令によって航空活動を一切禁止されてしまい、本協会の前身である大日本飛行協会も活動できなくなりました。そのため、9月27日の理事会で全会一致の解散決議を採択し、解散してしまいます。ただし、全く消滅してしまっただけではなく、大日本飛行協会の関係者たちは「財団法人通信科学振興協会」を新たに設立して、そこに飛行館などの帝国飛行協会以来の財産を寄付

していたのでした。つまり、解散は財産の没収を避けるための方策で、日本の航空活動が禁止される状況下を仮の姿で堪え忍ぶための方便だったのです。通信科学振興協会の創立時の理事には、朝日新聞の航空部で活躍し後に全日空の初代社長となる美土路昌一もいます。

また、学生のグライダー操縦訓練などに使用していた大日本飛行協会訓練本部の財産は同じく新設の「社団法人興民社」に寄付されました。興民社は、大日本航空（株）などの戦前のエアライン、大日本飛行協会、航空局の職員や陸海軍の航空関係者の失業救済を目的として設立された団体でした。上述の美土路昌一が会長に就任し、後に全日空で専務を

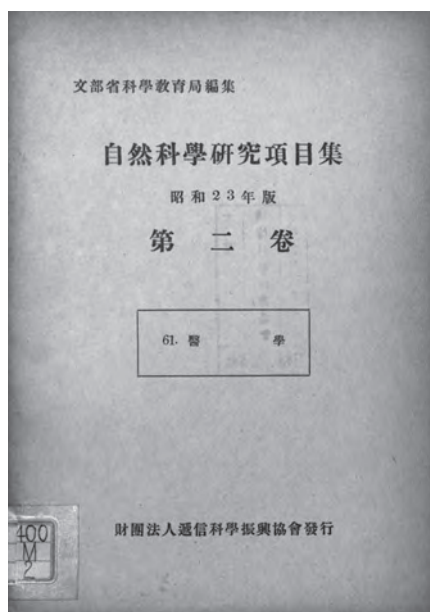


写真1 通信科学振興協会が発行した冊子『自然科学研究項目集 昭和23年版』（文部省科学教育局編集）。文部省と交わした契約書には「責任をもって鮮明に謄写印刷せよ」という意味の条文があったと伝えられています

務める中野義勝（元・大日本飛行協会飛行部長）が専務として運営を指揮しました。飛行館に本社を置き、運送など様々な事業を行いました。航空再開後の1954（昭和29）年にその使命を終えて事実上解散しています。一方、通信科学振興協会は帝国飛行協会依頼の財産の保持を目的とした小さな組織でしたが、科学やラジオ、無線関連の書籍・雑誌を発行して、その名称に相応しい活動を心がけていたようです。また、飛行館の運営でも事務室の賃貸などで収益をあげており、5、6階にあった「飛行館ホール」はNHKラジオの人気番組「三つの歌」で使用されるなど、多くの人にその名前を知られる存在でした。

◆2. 財団法人日本航空協会の誕生

1951（昭和26）年9月、サンフランシスコ平和条約に吉田首相が調印して日本の航空再開が視野に入ってくると、それまで我慢の年月を過ごしていた航空関係者は活気づきました。平和条約の発効は翌年9月でしたが、それより前の4月には航空に関わる協会の設立に向けた動きが始まり、通信科学振興協会の評議員であった美土路昌一と監事の福原敬次が朝日、毎日、読売の新聞3社に協力を要請しました。新聞社に協力を要請したのは、新聞社が戦前の日本の民間航空をリードする存在であり、当時も航空に関する人材や関心を持っていたためと思われます。その結果、朝日新聞の村山長拳会長、毎日新聞の本田親男社長、読売新聞の安田庄司代表の3人が発起人となって準備が始められ、1952（昭和27）年10月1日に帝国ホテルで「財団法人日本航空協会」の発会式が開かれました。ここで通信科学振興協会は日本航空協会に全財産を寄付し、使命を終えて解散することになります。初代会長には三菱重工工業出身の郷古潔が就任しています。

日本航空協会は「この会は、航空思想の普及、航空技術の向上及び外国航空団体との緊密な連絡を図り、もつて航空諸般の進歩発展に寄与することを目的とする。」とその寄付行為に謳って活動を開始し、1953（昭和28）年には、FAI（世界航空連盟）に日本の代表団体として再加盟しています。

◆3. 発足当初の日本航空協会の活動

発足当初の本協会の活動は、帝国飛行協会・大日本飛行協会とほぼ同じコースにありました。すなわち、展覧会や講演会の開催、航空に関する出版物の発行、航空技術者の養成・指導、グライダーの購入援助などです。

本協会発足の翌年には早くも1953（昭和28）年9月15日～20日に東京三越本店5階で「第1回航空日展覧会」（15～16万人の来場者があったと記録されています）、12月17日～20日には東京日比谷公園で「航空五十周年記念大会」（ライト兄弟の初飛行から50年ということと「航空五十周年」というタイトルが付いていました）を主催しています。出版物としては、1953年に月刊誌『航空時報』の発行を始め、翌年には『航空年鑑』の発行を始めています。また、1956（昭和31）年には900ページを超える大部の『日本航空史明治大正編』を出版しています。日本航空史の出版は戦前から企画されていたのですが、戦争によって中止されたという経緯がありました。さらに、一般に開かれた「航空図書館」を1955（昭和30）年に開設しています。これも帝国飛行協会の時からあった図書館の構想がようやく実現したもののようにです。

航空技術者の養成として例を挙げると、1955（昭和30）年7月1日～4日に東京中野区桃園第三小学校と大田区蒲田小学校で小中学校教職員延べ90名を集めて模型飛行機



写真2

1953（昭和28）年12月17日～20日、東京日比谷公園で開かれた日本航空協会主催「航空五十周年記念大会」の様子。右は陸軍三式戦闘機「飛燕」、左手奥には一式六型が見えます。



写真3 日本航空協会主催で行われた第3回模型飛行機指導者講習会の記念写真。1958（昭和33）年7月25～31日、東京の国立競技場で開かれ、40名が参加しました。前列右から4人目は航研機などで有名な木村秀政・日大教授で、当時は本協会の理事、後に副会長になりました。前列左から3人目は現在、模型航空連盟会長の落合一夫氏の姿も見えます。



写真4 1958（昭和33）年に日本航空協会が滑空スポーツの振興のため、そして我が国におけるグライダー製作技術向上のためにドイツから購入したシャイベ・ベルクファルケ II -55（登録記号JA2099）

指導研究会を開催し、同月16日～30日には文部省社会教育局体育課と共同で滑空指導研究会を藤沢飛行場で開催しています（参加者40名）。当時、グライダーの購入に関しては、プライマリグライダーの購入に対して1機2万円の補助をすることにしていました。2万円の補助をすることにしていたようです。発足間もない本協会では、これらの様々な活動を遂行するための資金は決して潤沢ではありませんでした。その窮状を救ったのは、財界などからの寄付金でした。郷古会長の人脈が大きくなったと伝えられています。



写真5 スポーツ航空フライン'77。
1977（昭和52）年8月28～29日、埼玉県桶川飛行場

❖4. 航空スポーツの発展と 日本航空協会

戦後の平和と繁栄のなかで航空スポーツも発展しました。グライダーは戦前から航空スポーツの代表的存在で、航空再開後も人気を集めました。本協会でも、ドイツからシャイベ・ベルクファルケⅡ-55を1958（昭和33）年に輸入したのを最初として、1973年に購入した三田3改1（登録記号・JA2156）まで延べ20機を所有し、滑空



写真6 関宿滑空場。
1988（昭和63）年頃の撮影

スポーツの振興に努めました。さらに、江戸川河川敷の占有許可を1969（昭和44）年に建設省から受け、1971（昭和46）年に関宿滑空場を開設しています。

また、戦後はセスナに代表される小型飛行機が普及する一方、熱気球、自作航空機、スカイダイビング、ハンググライダーなど戦前にはなかった種類の航空スポーツも盛んになりました。やがてそれぞれの競技の愛好者団体が結成されると、本協会は共に手を携えて航空スポーツの振興に努めてまいりました。具体的にはFAIの正会員として本協会が日本記録の公認、世界記録のFAIへの申請、スポーティングライセンスの発行などを通して、航空スポーツをサポートしています。こうした航空スポーツの発展を受けて、各種航空スポーツのイベントも開催されるようになります。1977（昭和52）8月28～29日に埼玉県桶川飛行場において本協会主催で開催された「スポーツ航空フライイン⁷⁷」は、我が国初めての様々な航空スポーツが集合したエアショーでした（約70機が参加し、入場者延べ約5万人）。その後も「スポーツ航空フライイン⁷⁸」、「空のフェスティバル⁷⁹」、「81」、「83」を開催しています。

◆5. 航空会館の建設

飛行館は1929（昭和4）年に開館した当時はモダンな建築でしたが、経済成長が続いて東京に新しい建物が増えていく中、

1970年頃には老朽化が目立ち始めていたようです。そのため飛行館の建て替えが具体的に検討され始め、新橋の土地を売却して羽田か成田の空港近くの割安の敷地を購入・移転することも検討されたようですが、建て替え計画を軸に検討が進みました。当時本協会の顧問であった松尾静磨（航空局出身、日本航空株式会社会長）が建て替え計画を強力に支持したことが決定的要因になったようです。そして1974（昭和49）年に理事会で新飛行館建設計画が決定されます。

1975（昭和50）年3月の時点で28億3千万円の建設費を見込んでいたのですが、1973年から始まっていたオイル・ショックの影響によって約32億円に高騰し、その資金調達に苦労することになります。結局、銀行からの借入金、賃貸に関わる受入保証金等、募金の組合せという資金計画になりました。また、新たな会館の名称は「航空会館」とされました。

飛行館の入居者の立ち退き交渉や解体工事の遅れに伴い、1977年夏に竣工予定であった航空会館は1978（昭和53）年11月20日ようやく竣工しています。地上9階、地下1階の鉄筋コンクリート建築となり、デザインは（株）梓設計、施工は鹿島建設（株）、清水建設（株）というチームワークで建設されました。梓設計の創設者である清田文永は、飛行館を設計した佐藤功一とは師弟関係にあり、大学卒業後に就職した大日本航空（株）では勤務場所が飛行館内の事務所と、浅から

ぬ因縁もあったようです。清田はそのデザインについて以下のように語っています。「地上から大空への上昇を列柱に、正面を硝子壁で覆って天空を映し出し「飛翔」をひそかに象徴しよう―飛行館の重厚さから脱した新しい皮囊を作って、航空協会の新しい意欲を容れ得たらと念ずるのが、航空会館の意匠である。」航空会館は竣工以来今日に至るまで、多くの航空人の集う場所となり、また本協会の活動を支える基礎となっています。

なお、日本航空協会は発足以来、新聞3社から常勤役員・職員の出向などで大きな支援を受け来ていたのですが、飛行館／航空会館の建て替えを機に新聞3社に代わって定期航空会社と定期航空関連企業から支援を受けるようになります。現在に至っています。

（つづく）



写真7 日比谷通りから見る現在の航空会館