

日本航空協会の100年を振り返る

第4回 最終回

平成編 (1989～)

日本航空協会 航空遺産継承基金事務局

平成となって四半世紀が過ぎようとしています。この間の当協会の活動の中から、航空スポーツに関するトピックス、航空遺産継承活動の開始、国際線発着調整事務局の設置、一般財団法人化についてご紹介したいと思います。

1 「スカイ・レジャー・ジャパン」と「スカイ・キッズ・プログラム」

当協会では航空スポーツのイベントとして、「スポーツ航空フライイン」および「空のフェスティバル」を1977（昭和52）年から1983（昭和58）年に掛けて5回行っていましたが、毎年開催する恒例のイベントにはなっていませんでした。しかし、航空スポーツがますます普及する状況に

おいて、運輸省（当時）航空局から「スカイ・レジャー」の振興を目的としたイベント開催を要請されたこともあり、当協会が中心となって実行委員会を組織し、1989（平成元）年から2010（平成22）年まで毎年、スカイ・レジャー・ジャパンを開催いたしました。実行委員は、航空スポーツ団体、地方自治体などで構成され、企業や自衛隊の協力をいただいて毎回数万人が参加する盛況なイベントとなりました。会期は1～3日間で様々な航空スポーツ種目のデモンストレーション飛行や体験搭乗などが人気を呼び、来場者が10万人を越えることもありましたが、残念ながら、諸般の事情により2010（平成22）年の第22回（写真1）を以て終了いたしました。

また、日本の航空の未来を担う世代に、航空の



写真1 スカイ・レジャー・ジャパン'10 in 福井の様子



写真2 熱気球係留体験搭乗



写真3 ジャスパラのふわり体験

楽しさや奥深さを知ってもらうために、当協会では2003(平成15)年から「スカイ・キッズ・プログラム」として航空スポーツ教室を開催しています。これは、日本気球連盟、日本模型航空連盟、日本ハング・パラグライディング連盟など関連団体にご協力をいただきながら開催している、小学生4～6年生対象のプログラムです(写真2～4)。まず、熱気球係留体験搭乗を全員で行い、その後パラグライダーふわり体験教室とゴム動力模型飛行機の製作・飛行教室に分かれます。各教室では体験とともに航空史や航空スポーツの紹介、飛行の原理の実験と解説等の座学も併せて行う、半日のプログラムです。パラグライダーの体験では、小学生の体験用のパラグライダー：ジャスパラ(全国スカイレジャー振興協議会＝JASPAで開発したパラグライダー)を、ゴム動力模型飛行機の教室では、日本模型航空連盟の山科達雄氏の設計による「スカイキッズ号」(組み立てやすくよく飛ぶという評価を得ています)を使用しています。開催場所となる小学校などの先生方や保護者の熱心なご支援をいただき、これまで26回(2013年7月現在)開催しています。

前回ご紹介した関宿滑空場では、1989(平成元)年に混雑する空域での安全を確保するために我が国初の飛行援助用航空局(航空局設置ではない無線局)SEKIYADO FLIGHT SERVICEの運用を開始し、1990(平成2)年には気象観測所の運用を開始するなど活動を充実させていましたが、



写真4 スカイキッズ号を使った模型飛行機教室

2003(平成15)年には、その運営を「NPO 法人関宿滑空場」に委譲しています。なお、1999(平成11)年に名称を「ジャパン・ソアリングセンター関宿」に変更しましたが、その後に元の「関宿滑空場」に戻っています。

2 航空遺産継承活動の開始

「航空遺産」という言葉は、多くの方にはあまり聞き慣れない言葉ではないでしょうか。当協会では、航空宇宙に関する文化財的価値のある様々なものの総称として「航空遺産」という言葉を使っています。例えば博物館に展示されている古い飛行機の文化財的価値は多くの方に理解していただ



写真5 航空遺産の例

けることと思います。しかし、例えば引き出しの奥に仕舞われていたメダル、倉庫に眠っていた黄ばんだ書類や図面、あるいは本棚の古ぼけた写真アルバムや日記などは、事情を知らない人には航空の歴史を伝える貴重な「航空遺産」とは見えないことがあります(写真5)。かつて航空に携わった方がそのような資料をお手元に大切に保存されていることは少なくありません。そして、その方が鬼籍に入られると、それらの資料が散逸したり、廃棄されてしまったりすることが残念ながら起きています。

当協会では、そのような航空遺産の散逸や滅失を防ぐために、2004(平成16)年に「航空遺産継承基金」を立ち上げて航空遺産継承活動を本格的に開始しました。この活動には大きく分けて4つのテーマがあります。すなわち、[収集][調査][保存][公開]です。

航空遺産の[収集]は受贈によることとして、これまでに約190件の寄贈をいただいております。アイテムは写真アルバム、航空機の図面、計器、航空カメラ、図書、飛行服、プロペラなど多岐にわたっています。

[調査]としては、寄贈いただいた品物の来歴や文化財的な位置づけを調べています。大量の資料を一括して寄贈いただいた場合には、その目録作りから始めています。また、現在の我が国にはどのような航空機が保存されているのかという全体像を把握することができれば、個々の機体の重要などを皆様と共に考えてゆく上で大切な資料

になると考えて、日本全国の保存されている飛行機のリストアップとその調査にも着手しています。

[保存]とは、航空遺産を次の世代に継承していくため作業です。航空遺産はきちんと収蔵庫に入れておけば良いとは限りません。江戸時代までの木と漆、和紙と墨といった素材で作られたものとは違って、近代産業が大量生産したものはそのままでは残せないものがあるからです。例えば、酸性紙は劣化が進み、やがて粉々になってしまう危険性がありますし、万年筆のインクは紙を浸食してしまいます。したがって、紙の中性化などの必要な処置を施すことになります。この保存活動に関しては、文化財の保存方法を研究している国立文化財機構東京文化財研究所にアドバイスなどの多大な協力をいただいております。

[公開]とは、収集・調査・保存した航空遺産を多くの方に見ていただくための活動です。直接手にとってその物の持つ手触りまで感じていただいたり、オリジナルの写真プリントの精細さを見ていただけるのが理想なのですが、残念ながら多くの人手に触れることで資料の劣化が進むことは避けられませんし、写真にたいする紫外線の影響なども無視できません。そのため、展示会を開催したり、写真集やウェブ・ギャラリーを作製するなどして、資料の公開をしています。

この航空遺産継承活動を始めるに当たり、当協会のみでの活動よりも広がりがあるものとするために、活動の趣旨にご賛同いただいた方々に賛助員となっていただく制度を発足し、これまで法人および個人の方々に賛助員としてご支援をいただいております。

さらに、当協会では航空遺産継承活動の一環として、「重要航空遺産認定制度」を2007(平成19)年に設立いたしました。航空遺産についての調査活動を進める中で、航空に関して「重要文化財」を指定するような制度があれば、航空遺産に関して多くの方に関心を持ていただけるのではないかと考えたからです。また、日本に現存する貴重な航空遺産が、必ずしも文化財的意義を十分に評価されていないのではないかという危惧をいただいたからでもあります。例えば、古い飛行機が薄汚れているように見えても、製造された当時、あるいは使用されていた当時の状態(=オリ

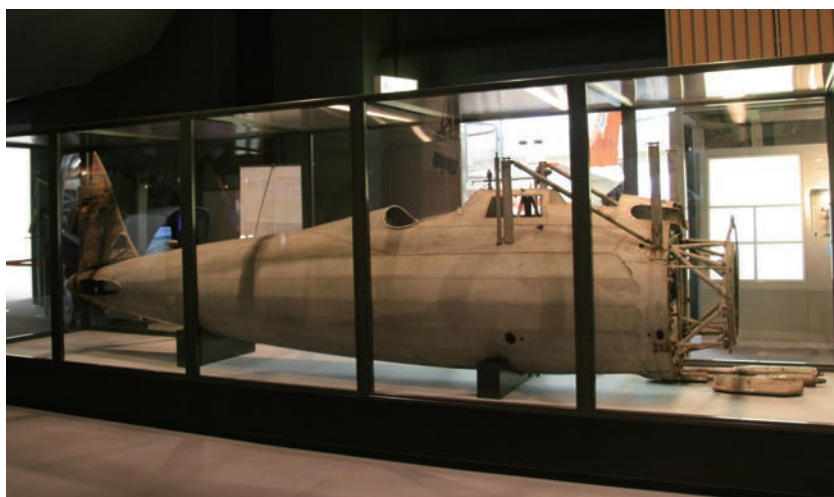


写真6 重要航空遺産の九一式戦闘機



写真7 重要航空遺産のYS-11 輸送機量産初号機

ジナルの状態)を残しているならば、それこそが飛行機を作った人たちの技術、使った人たちの痕跡を伝える貴重な証拠になるのです。ところが、綺麗に塗装し直してしまったり、部品を全く新しいものと取り替えてしまったりしてしまうことが実際には起きています。そこで、この制度では、歴史的文化的に価値の高い航空遺産を「重要航空遺産」として顕彰して、多くの方にその存在と価値とを認識していただき、合わせて日本の航空史と航空遺産を後世に伝えていく一助となることを目指しております。2008(平成20)年に国立科

学博物館が所有する「YS-11 輸送機量産初号機」および埼玉県が所有する「九一式戦闘機」を「重要航空遺産」として認定したのを皮切りに、現在までに6件を認定しています(写真6～7、表1)。

3 国際線発着調整事務局の設置

2008(平成20)年1月に、国際線発着調整事務局が当協会に設置され、国際空港における本邦及び海外航空会社のスケジュール調整を開始いたしました。この発着調整業務は、1970年代から

表1 これまでに認定した重要航空遺産

名称	所有者	認定日
YS-11 輸送機量産初号機（JA8610） および関連資料	独立行政法人国立科学博物館	2008（平成20）年3月28日
九一式戦闘機	埼玉県	2008（平成20）年3月28日
戦後航空再開時の国産航空機群*	東京都立産業技術高等専門学校	2009（平成21）年5月18日
日本初の動力飛行をした飛行機の プロペラ**	国立科学博物館	2010（平成22）年12月19日
零式水上偵察機	南さつま市	2011（平成23）年12月1日
日本初の飛行機による動力飛行が 行われた代々木練兵場跡地	東京都渋谷区	2011（平成23）年12月1日

* 瓦斯電「神風」エンジン（立飛 R-52 練習機搭載）、東洋航空 TT-10 練習機（JA3026）、
東洋航空フレッチャー FD-25A 軽攻撃／練習機、東洋航空フレッチャー FD-25B 軽攻撃機（JA3092）、
読売 Y-1 ヘリコプター（JA7009）、自由航空研究所 JHX-3 ヘリコプター

** ハンス・グラード 1910 年型のプロペラとアンリ・ファルマン 1910 年型のプロペラ

運輸省（当時）航空局の委託を受けた日本航空（株）が実施していましたが、業務の中立・公正・透明性をより高めるために当協会に委嘱されたものです。

国際航空運送協会（IATA）は、混雑度に応じて国際空港を3つのレベルに分類しており、日本ではレベル3空港（混雑度が最も高く発着調整が必要な空港）として、成田国際空港と東京国際空港（羽田）が指定されています。また、レベル2空港（円滑なスケジュール設定のためアドバイスが必要な空港）として、新千歳空港、関西国際空港、中部国際空港、福岡空港が指定されています。国際線発着調整事務局の発足当初は、成田国際空港と関西国際空港の2空港合わせて約32万回程度の発着調整業務を実施していました。その後、2010（平成22）年に東京国際空港（羽田）、2012（平成24）年に新千歳空港が新たに追加され、現在では本邦及び海外航空会社約90社と連絡を取りつつ、4空港で約90万回の発着調整業務を実施するに至っています。

発着調整業務で重要な役割を果たしているのが、年2回開催されるIATAスロット会議です（写真8～10）。「スロット」とは、航空機1機ごとに割り当てられる空港の着陸・離陸の時間枠のことを指しています。IATAスロット会議は、世界から約280の混雑空港を担当する発着調整事務局と、約250社の航空会社が集まり希望の時間枠調整を行います。会議と並行し、空港セールスを積極的に実施している世界の主要国際空港や、航空会社のスケジュール管理システム等を販売する大手のソフト開発会社も多数参加して展示ブースを設けます。

約1,000人が集まる大会議ですが、全員が一堂に会して議事を進行するような会議ではなく、発着調整事務局と航空会社の1対1の個別面談が基本のビジネスミーティングです。面談においては、リクエストの確認、リクエストが叶わない理由の説明、新たな時間枠の提案、航空会社の運航計画や空港整備計画等についての情報交換が行われます。会期は3日間で、面談時間は1社15分と決まっているため、会期中は面談でフルに埋まってしまう。本来、発着調整はIATAの定めたガイドラインとマニュアルに則って、インターネット等を通じてシステマティックに調整されるのですが、直接面談することにより本音が把握でき、これが世界規模のスムーズなスケージュリングを実現する鍵となっています。

約1,000人が集まる大会議ですが、全員が一堂に会して議事を進行するような会議ではなく、発着調整事務局と航空会社の1対1の個別面談が基本のビジネスミーティングです。面談においては、リクエストの確認、リクエストが叶わない理由の説明、新たな時間枠の提案、航空会社の運航計画や空港整備計画等についての情報交換が行われます。会期は3日間で、面談時間は1社15分と決まっているため、会期中は面談でフルに埋まってしまう。本来、発着調整はIATAの定めたガイドラインとマニュアルに則って、インターネット等を通じてシステマティックに調整されるのですが、直接面談することにより本音が把握でき、これが世界規模のスムーズなスケージュリングを実現する鍵となっています。

4 「一般財団法人 日本航空協会」のこれから

当協会は2008（平成20）年に施行された「公益法人制度改革関連3法」に則り、2012（平成24）



写真8～10 IATA スロット会議の様子



年7月に「一般財団法人」となりました。この度の公益法人制度改革は1896年（明治29年）民法が制定されて以来の改革で、法人設立の際の主務官庁の許可主義および公益性の判断における主務官庁の自由裁量を改め、法人の設立は登記のみで可能となり、公益性の判断は民間有識者による委員会が行うようになりました。合わせて、これまでは「社団法人」「財団法人」の2種類だった法人格は、「一般社団法人」「一般財団法人」「公益社団法人」「公益財団法人」の4種類になっています。航空スポーツ関連の業務や航空遺産継承活動などの事業はもちろん公益事業であり、「公益財団法人」となれば税制で優遇されるのですが、当協会は「公益財団法人」とはなりません。それは「公益財団法人」には「公益目的事業支出が全支出の50%以上であること」という条件があるため、当協会の経営の柱となっている「航空会館」の運営に50%以上の支出があり、そのため「一般財団法人」となることを選択いたしました。とはいえ、今後とも航空・宇宙に関する活動を振興するための公益事業を進めていくことには変わりはありません。

以上、当協会の歩みを駆け足で4回連載にてご紹介させていただきました。当協会の前身である帝国飛行協会が発足した1913（大正2）年当時は、飛行機が誕生して間もありませんでした。帝国飛行協会は飛行機の製作やパイロットの養成、あるいは郵便飛行大会の開催などを通して、航空に関する国民的な関心と理解を醸成しようとしてきました。それはまさに「航空思想の普及」と呼ぶべき



活動でした。翻って今日の状況では、もはや当協会による飛行機の製作やパイロットの養成は必用ありません。航空機も航空産業も航空スポーツも飛躍的な進歩を遂げ、当たり前存在となるほど普及しているからです。しかし、それでも当協会の使命は無くなってはいないと私どもは考えております。例えば、航空宇宙分野に多くの方々の関心を導いてイノベーションや安全文化の醸成の一助となること、日本の将来を担う子供たちに航空宇宙の魅力を紹介すること、すでに百年を越えた日本の航空の歴史を後世に伝えていくこと、そして航空図書館や写真アーカイブによって情報を蓄積し社会に提供することなど、政府や地方自治体、あるいは企業などでは難しい公益のための活動に邁進して参ります。

今後とも、どうぞ当協会の活動にご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。