

忘れられていた テリエBM飛行艇

日本航空協会 航空遺産継承基金事務局

荻田 重賀

航空遺産継承活動の一環として行っている資料調査の中で、わが国で使用されているながら近年は忘れ去られていた飛行艇の存在が確認されました。文献調査で得られた情報と合わせてご紹介します。

写真アルバムでの再発見

その飛行艇が、航空遺産の写真整理において最初に認識されたのは2008年頃のことで、宮原旭氏の所蔵していた写真アルバムに納められていた写真(図1)によってでした。宮原氏はグラスゴー大学へ留学して航空工学を学び(1925~1930年)、戦前戦後を通して1983年に亡くなるまで航空界で活躍した航空技術者で、ご自身で撮影した写真の他、譲り受けたと思われる写真(アルバムを含む)をコレクションされていました。当該の写真は宮原氏が撮影したものかどうかは未詳です。写真からは以下のことが判読できました。

主翼が2枚ある複葉機であること、
地面と胴体の位置関係から飛行艇であること、
エンジンとプロペラが前後に配置(タンデム配置)された双発機であること、
機体はテントのような囲い中に置かれていること、
見学中と思われる人物は服装と髪型(手前の

女性)から日本人と思われること

しかし、複葉でエンジンがタンデム配置の飛行艇という条件に該当する機体は日本人が所有した飛行機を網羅する『日本航空機辞典 上巻 1910-1945』(文献1)や日本に飛来した外国機を網羅的に紹介している『日本の航空史上 写真集 世界の翼シリーズ』(文献2)には無く、飛行艇の全体像が写った写真も無かったことから、機種名は判明しませんでした。

その後、2012年に故・藤田俊夫氏(航空史家。当時、日本航空協会航空遺産継承基金の専門委員。2022年逝去)から寄贈された写真アルバムを調査中に、複葉でエンジンがタンデム配置の飛行艇という特徴が一致する飛行艇の写真3枚が見つかりました(図2~4)。写真アルバムは藤田氏が航空史の資料を収集する中で入手されたもので、撮影者やアルバムの作成者は未詳です。これらの写真からは、上主翼の後縁から垂直尾翼の上端に掛けてY字型の構造を持つという独特なスタイルが確認できます(図5)。得られた情報を基



図1 宮原旭氏のアルバムのテリエ BM 飛行艇。この写真の納められた写真アルバムは航空遺産のギャラリーで公開しています。
https://www.aero.or.jp/isan/gallery/miyahara-album-005/page_thumb016.html

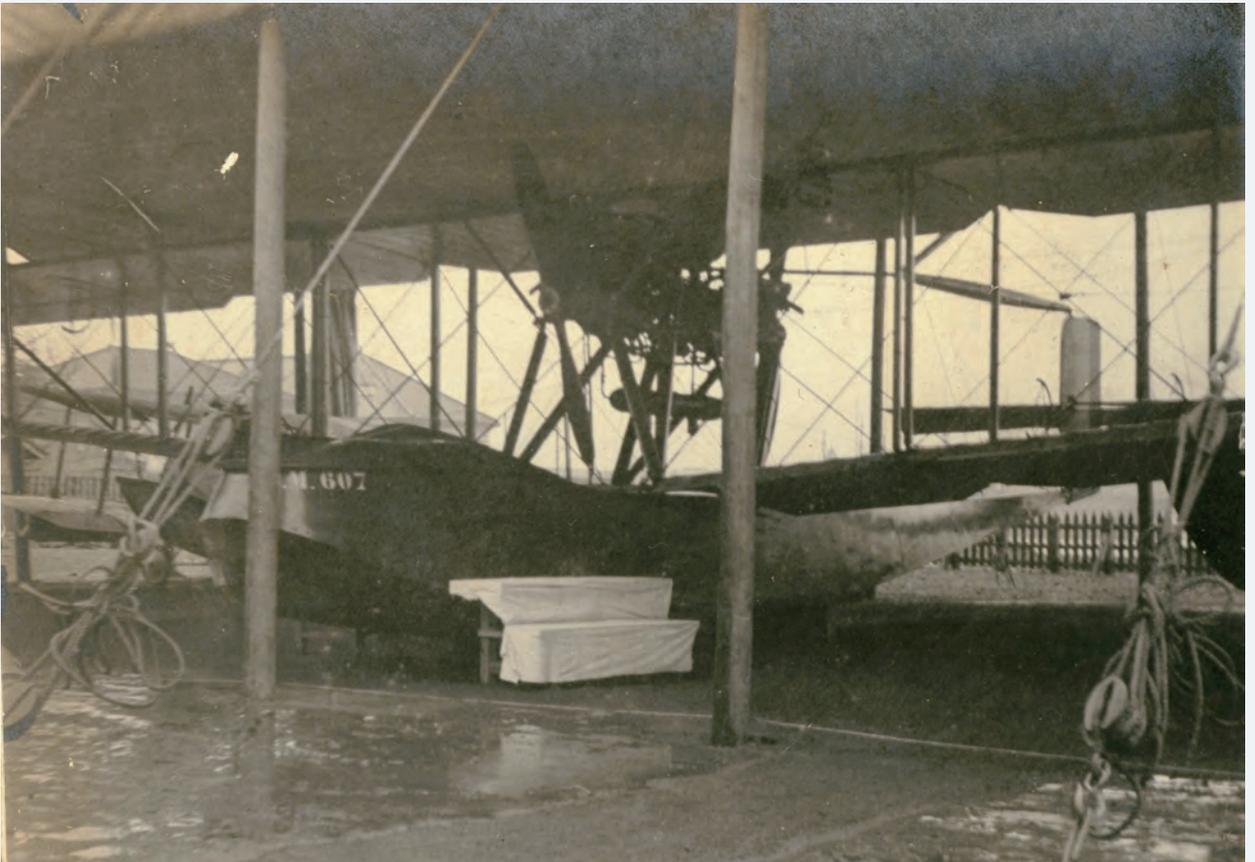


図2 藤田俊夫氏寄贈のアルバムに納められていたテリエ BM 飛行艇 その1

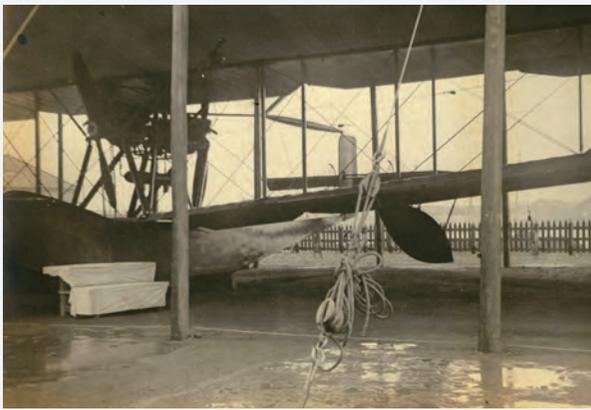


図3 藤田俊夫氏寄贈のアルバムに納められていたテリエ BM 飛行艇
その2



図4 藤田俊夫氏寄贈のアルバムに納められていたテリエ BM 飛行艇
その3

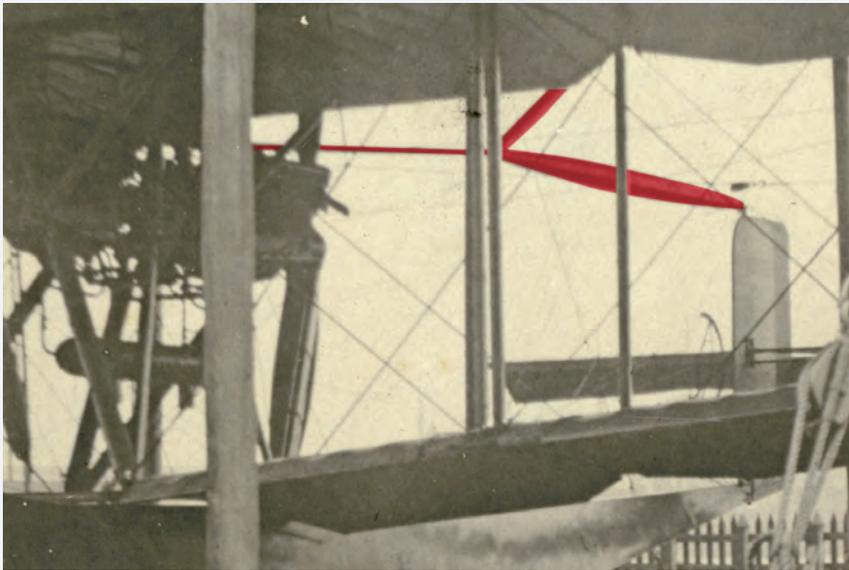


図5
テリエ BM 飛行艇の上主翼と垂直尾翼上端を
つなぐ Y 字型の構造
(図3の拡大に色付けしたもの)

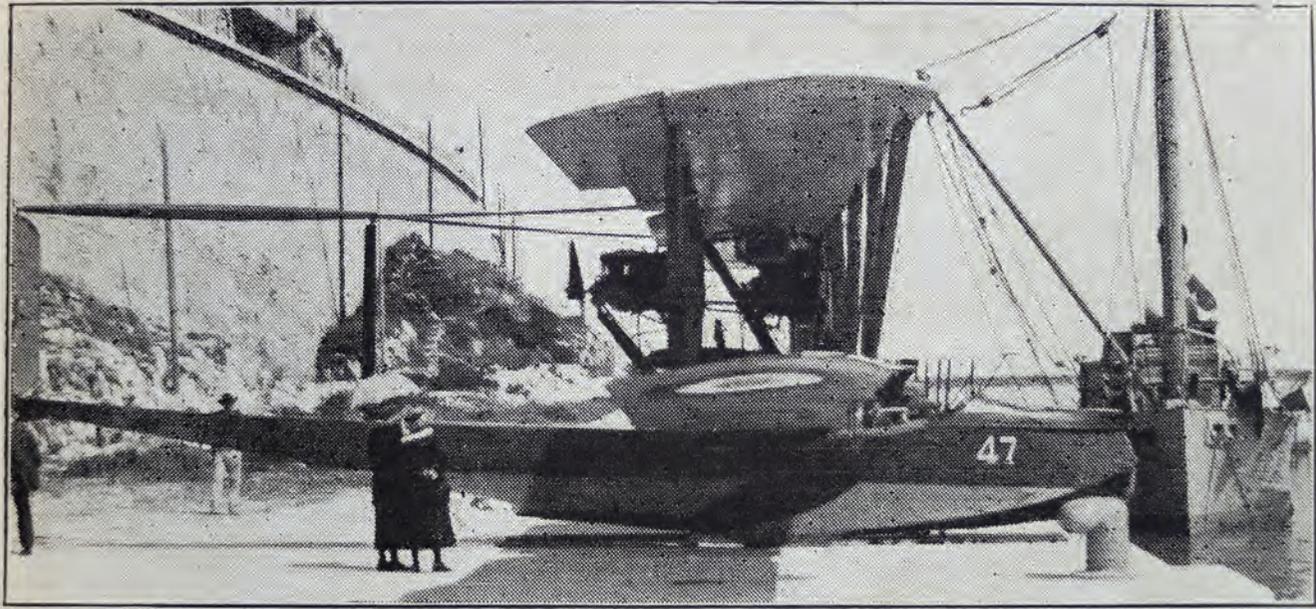
に機種名を調査したところ、“All the World’s Aircraft 1920”（いわゆる『ジェーン年鑑』の1920年版）（文献3）に“Nieuport-Tellier”という名前でフランスの会社が設計した飛行艇が掲載されていました（図6）。

藤田氏にご教示いただいた文献4、5によって、それらは近年では“Tellier BM 400 ch”もしくは“Tellier BM 400 hp”と呼ばれている機種とほぼ同じであることが確認されました。BMは“Bi-Moteur”（＝双発）を意味し、400は装備するエンジンの馬力の合計を示しています。文献5によれば、対潜哨戒を目的に1917年にテリエ社が提案して開発が始められましたが、第1次世界大戦（1918年11月終結）には間に合いませんでした。艇首に47 mm 砲を装備したとされており、図4を拡大すると艇首に大砲が装備されているの

が確認出来ます（図7）。諸元を表1に示します。正確な生産数は不明ですが、30機程度ではないかと推測されています。当時のフランスではメーカー名とモデル名を組み合わせた今日のような飛行機の命名法は一般化していなかったため、これらの文献でもメーカー名とエンジンの馬力を組み合わせた名称と呼ばれています。以下、本稿では双発のテリエ飛行艇を「テリエ BM 飛行艇」と呼びます。

これまで知られていたテリエ飛行艇

これまで日本におけるテリエ社の飛行艇としては、もっぱらイスパノスイザ200馬力単発の機体が紹介されてきました。以下、本稿ではそれを「テリエ飛行艇」と記します。



A Nieuport-Tellier Flying-boat with twin tandem Hispano-Suiza engines, 300 h.p. each.

図6 “All the World’s Aircraft 1920”掲載のエンジンがタンデム配置のNieuport-Tellier 飛行艇

表1 テリエBM 飛行艇の諸元

乗員	2～3名
エンジン	イスパノスイザ 8Ba 200hp×2
全長	15.88m
全幅	23.00m
翼面積	86.50m ²
全高	4.10m
自重	2,250kg
全備重量	3,450kg
最大速度	135km/h
上昇限度	3,500m
航続距離	550km
武装	艇首に 47mm 砲、 主翼下面に 70kg 爆弾 4 発

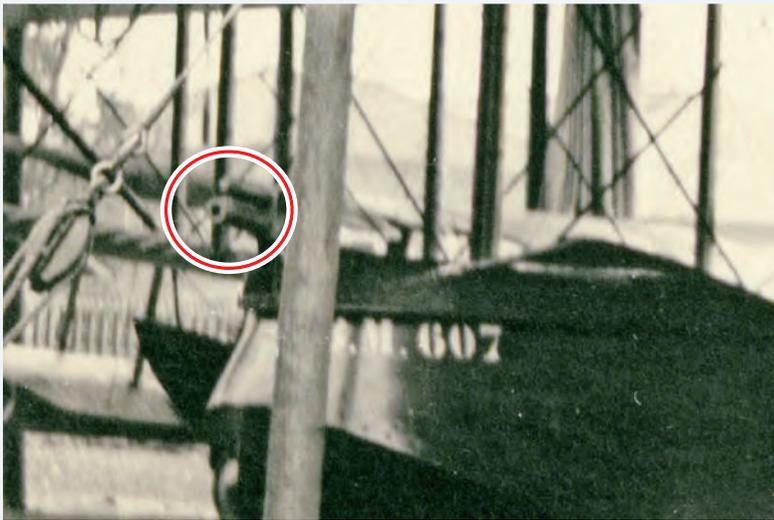


図7 赤丸が艇首の潜水艦攻撃用の47mm砲(図4の拡大)

出典：“Les Aéronefs de L’aviation Maritime (1910-1942)” Lucien Morareau, Association pour la Recherche de Documentation sur l’Histoire de l’Aéronautique Naval, 2002

例えば、『日本航空機辞典 上巻』(文献1)では、テリエ飛行艇については単発の飛行艇の写真が掲載され(図8)、「大正6年、山下献金により、海軍がフランスから2機を購入した研究用飛行艇で、翌7年に舶着し、日本海軍最初の飛行艇になった。日本海軍が対潜哨戒用に試用した最初の機体で、輸入の2機だけに終わり、(以下略)」と記述されています。

また、『日本航空史 明治大正編』(文献6)では

テリエ飛行艇について「けだしわが海軍にはじめての飛行艇で、ロの三号機の記名をつけ、もっぱら研究用にあてた小型の複座機であった。」と図8の機体に該当する記述になっています。

出版物でテリエBM 飛行艇への言及が唯一確認されたのは、戦前に発行された『日本航空史 坤巻』(文献7)で「(前略)此の年はテリエと称する飛行艇が初めて仏国から舶着した。これはイスパノスイザー二百馬力の発動機を二個搭載した

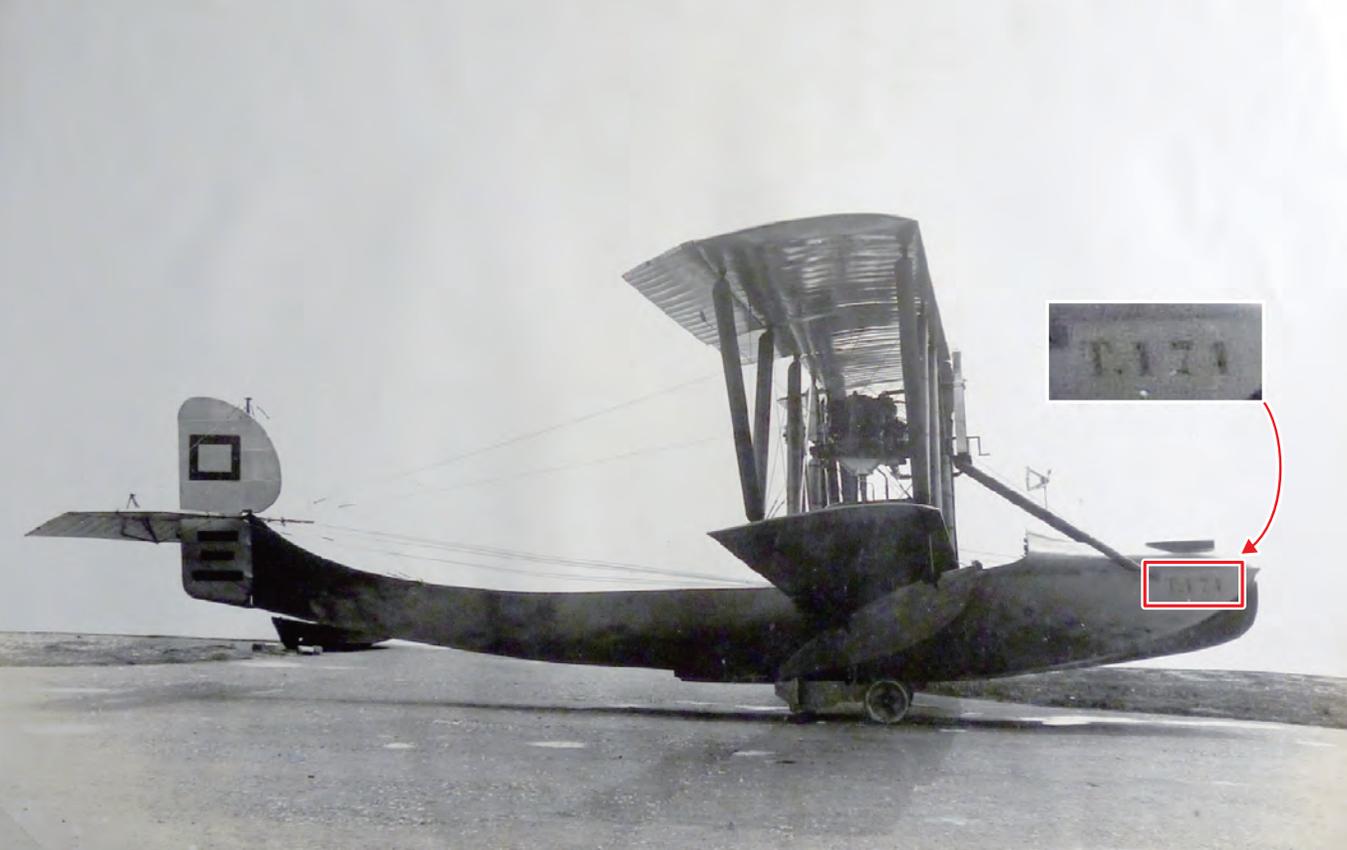


図8 『日本航空機辞典 上巻』など多くの書籍に掲載されているテリエ飛行艇の写真。
艇首側面に「T.171」という製造番号が、垂直尾翼に「103」という記号が書かれている（佐野和敬氏提供）

もので、座席も二個あったが、飛行艇としては初めて日本に出現したものであったから、当時は随分珍しがられた。」と記述しています。しかし、逆に単発のテリエ飛行艇の存在が忘れられている上、後述のように単発のテリエ飛行艇が先に日本に到着しているので不正確な記述となっています。

なお、テリエ飛行艇はフランスでは1916年に初飛行し、正確な数は不明ですが200機以上が生産されました。その諸元を表2に示します。

ちなみに日本最初の飛行艇は1914年に民間人がアメリカから輸入したクリストファーソン飛行艇でしたが、輸入から2カ月足らずで、あまり飛行しないうちにエンジン火災で失われたので人々の記憶にはほとんど残らなかったようです。

『日本航空機辞典 上巻』が言及している「山下献金」は、1917年12月17日に山下汽船(株)の山下亀三郎社長が陸海軍の航空関係に使用して欲しいと寄付した100万円のことで、陸軍と海軍がそれぞれ50万円ずつを受け取り、外国製の最新式飛行機の購入費に充てられました。公務員初任給をベースに換算すると当時の100万円は現在の

表2 テリエ飛行艇の諸元

乗員	3名
エンジン	イスパノスイザ水冷式V型8気筒220hp
全長	11.84m
全幅	15.60m
自重	1,100kg
全備重量	1,700kg
最大速度	145km/h
上昇時間	1,000m/17'30"
実用上昇限度	3,000m
航続時間	4.0h
武装	7.7mm銃×1(艇首旋回)
木製主材骨組合板羽布張り構造	

出典：『日本航空機辞典 上巻 1910-45』野沢正、モデルアート臨時増刊 No.327、モデルアート社、2002

約25億円に相当すると考えられます。

海軍航空の黎明期を伝える『海軍航空史話』（文献8）には以下のように書かれています。

「海軍では、その五拾万円の中、四拾万円で外国の飛行機を買ひ、拾万円をその運送費にあてるといふことに

一決して、イギリスやフランス、アメリカなどへ飛行艇や飛行機の注文を發した。」

また『海軍航空回想録 草創編』(文献9)には、以下の記述があります。

「山下汽船会社社長の山下亀三郎氏はかねて我が国の軍事航空が甚しく立遅れている事実を遺憾とし、海陸兩軍に各五十万円を献納し新鋭機の購入を要請した。如何なる機種を注文すべきやに就き海軍省から横須賀航空隊の意見を求めて来た。これに対し「この際海軍航空發展上最も必要とするのは陸上飛行場の建設にある。一、二年で消耗して仕舞う飛行機よりも、飛行場の土地買収費にこれを充て山下飛行場として永くその名を残すべきである」と強調したのである。然し山下氏の希望は飽くまで新鋭の飛行機を増す事にあると云うのであったため、結極英国からショート三二〇馬力水上偵察兼攻撃機を、仏国からテリエー(三〇〇馬力)飛行艇各十機、ほかに研究機として「ソッピーズ・クッカー」雷撃機三機を發注した。」

アジ歴と新聞スクラップから得られた情報

テリエ BM 飛行艇について出版物から得られる情報は僅かですが、国立公文書館の運営する「アジア歴史資料センター」(通称：アジ歴。 <https://www.jacar.go.jp/>) ではテリエ飛行艇およびテリエ BM 飛行艇に関する情報が断片的ながら多数公開されています。

海軍省から英国とフランスに駐在する監督官への「飛行機発動機契約価格及運賃各別ニ電報アリタシ」(1919年1月15日)との連絡に対する回答をまとめたと思われるのが図9です。「テリエ式飛行艇200馬力飛行機6隻」と「テリエ式双発動機飛行艇2隻」と記載され、左欄外には山下献金の用途を示す山印と金額が記入されています。英国に發注した「ショート式飛行機」も合わせてこの金額を合算すると46万円なので、ソッピーズ・クッカーを山下献金で發注したという文献9の回想は間違いかも知れません。

金額	機種	数量
120,000円	テリエ式飛行艇 200馬力飛行艇	6隻
110,000円	テリエ式双発動機飛行艇	2隻
70,000円	ショート式飛行機	5台
28,500円	ソッピーズ・クッカー	3機
240,000円	テリエ式飛行艇	2隻
30,000円	ショート式飛行機	1台
14,000円	テリエ式飛行艇	2隻
14,000円	テリエ式飛行艇	2隻
14,000円	テリエ式飛行艇	2隻

0502

注文番号

図9
1919年1月頃のテリエ飛行艇などの發注に関わる文書のクローズアップ
(JACAR Ref. C08021512500)

BORDERFAU DE L'ENVOI DU B.M. 607

Destine au Papon - expedition en 4 Caisses N.B.M. 180Caisse No 1 :

Leng. 13m45
Larg. 2m00
Haut. 2m20

1 Coque	2 Helices de marche
2 Radiateurs	2 Flotteurs
Tuyauterie complete	1 Cabane demantee
1 Plan fixe	1 Reservoir d'huile
2 Ailerons	2 Nourrices d'eau
1 Stabilisateur	1 Patte de hissage
1 Gouvernail	8 Secteurs en aluminium
1 Jeu individuel	1 Poste de T.S.F. No 173
2 Brizens de marche	Tous les mats, poutres
2 Brizens de rechange	haubans, etc
No 1049 B. & 1052 B.	1 Dispositif de hissage
1 Pochette contenant les livres de bord	

Caisse No 2 :

Leng. 1m60
Larg. 1m06
Haut. 1m20

Hispano Suiza
1 Moteur 250 HP PEUGEOT No 216.336 avec moyeu d'helice
et tuyaux d'echappement.

Caisse No 3 :

Leng. 1m60
Larg. 1m06
Haut. 1m20

Hispano Suiza
1 Moteur 250 HP PEUGEOT No 216.346 avec moyeu d'helice
et tuyaux d'echappement.

Caisse No 4 :

Leng. 8m80
Larg. 1m45
Haut. 2m60

2 Plans centraux superieurs avec ferrures pour T.S.F.
2 Plans centraux inferieurs
2 Plans lateraux superieurs
2 Plans lateraux inferieurs

Contenu de la Pochette :

1 Notice de reglage
1 Avis d'expedition du Controle de la Marine
1 Fiche d'appareil du controle de la Marine
2 Livrets matricoures pour moteurs
1 Livret matricoule pour appareil

3 Septembre 1919. (Maison LANGSTAFF)

図10 「B.M.607号機の発送伝票 (Bordereau d'envoi)。胴体、エンジン(2個)、翼の4個口で発送されています。エンジンの名前は「Peugeot」から「Hispano Suiza」に訂正されています。送り先が「Japon」と有るべきところ「Papon」となっています (JACAR Ref. C08021515200)

1919年11月20日のスタンプが押された「横工
廠宛 四百馬力テリエ飛行艇に関する件」と題さ
れた書類には「貴廠へ到着すべき〇一七八号テリ
エ式双発動機飛行艇二隻は今■工事竣工し九月二十五
日倫敦出港の三島丸便にて別紙荷造明細■の通発送
予定の旨在仏監督官より通知之有り候 (以下略、■は
判読不能、倫敦＝ロンドン)」との文章とともに
B.M. 606 と B.M. 607 の発送伝票が取められてい

ます。図10に示す発送伝票は「607」という番号
が一致することから、図2～5の機体のものだと
判断されます。文書の表題では「四百馬力」と書
かれているにもかかわらず、発送伝票のエンジ
ンの馬力を合計すると500馬力になります。

この事情を説明するのが、図11に示すメモ書
き「テリエの二百馬力ニ基附のものは既に旧式にして
我注文のものも三百馬力ニ基に改造中なる程故好ましか

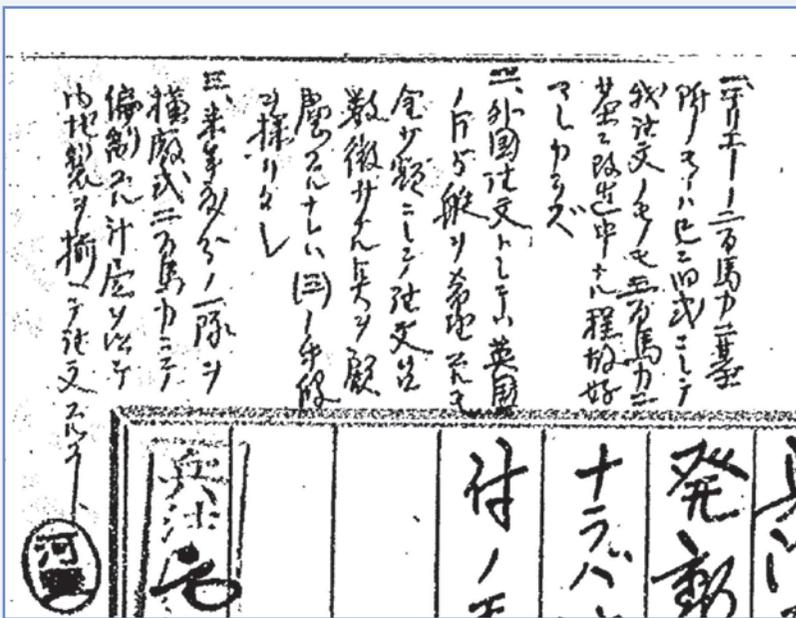


図 11 テリエ BM 飛行艇についてのメモ書き (JACAR Ref. C08021516400)
 一、テリエーの二百馬力二基附のものは既に旧式にして我注文のものも三百馬力二基に改造中なる程故好ましからず
 二、外国注文としては英國の F5 艇を希望するも金少額にして注文台数微少な点を顧慮するなれば (三) の手段も探りたし
 三、来年度分の一隊を横廠式二百馬力にて編成する計畫を以て内地製を揃へて注文すること

らず」で、エンジンのパワーアップが伝えられています。これは1919年7月26日付けの艦政局長から在仏監督官への「テリエ飛行艇約8基(原文ママ) 購入したし二百馬カイスパノ発動機附完備のもの(以下略)」という連絡に対して、大角在仏監督官から9月8日に「仏政府より回答あり二百馬力発動機付のものは製造せず 充分使用に堪ゆる古品ならば譲渡差支なし、若しくは二百馬力発動機二台付のものは新品にて譲渡し得 何分の返電あり度」との回答に付記されたもので、購入した時点で旧式化しているという認識になっていたことが分かります。ちなみに、テリエ飛行艇の追加発注は中止されています。

しかし、1920年夏にルーマニア皇太子の来訪に合わせて作成された「横須賀海軍航空隊の沿革等」(図12)では「「テリエー」五百五十馬力」となっています。どのように50馬力アップしたかは未詳です。

テリエ飛行艇(と思われる飛行機)2機が襟裳丸に、4機が五洋丸に搭載されたことを示す書類もあり(JACAR Ref. C08021505300、C08021505200)、図9に記載された通り、6機のテリエ飛行艇が輪

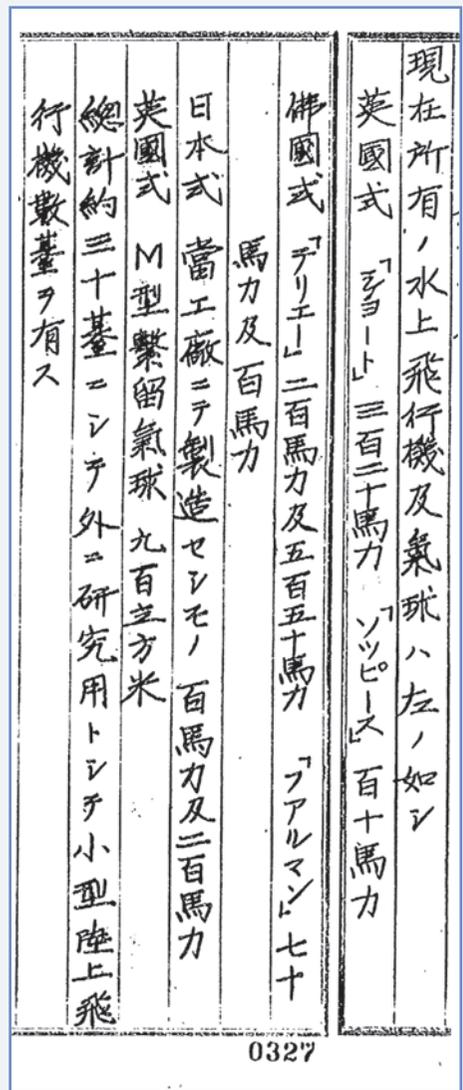


図 12 「横須賀海軍航空隊の沿革等」の抜粋 (JACAR Ref. C08021587900)

入されたと考えられます。

当協会に伊藤音次郎氏から寄贈された新聞スクラップ帳にも、テリエ飛行艇とテリエ BM 飛行艇に関する記事が収められていました。

テリエ BM 飛行艇については1920年5月16日付けの新聞記事が「海軍航空隊へ新形飛行艇 仏国より届く」との見出しで「横須賀海軍航空隊にてはテリエ式飛行艇一隻を仏国に註文中なりしが今回出来到着せるを以て近く試乗すべく同艇は四人乗りにて二百二十五馬力発動機二台を据付けあり」と伝えています(紙名未詳)。さらに、同年7月20日の記事が最初の試験飛行の様子を伝え(図13)、8月27日の記事は着水事故が起きたことを伝えています(図14)。

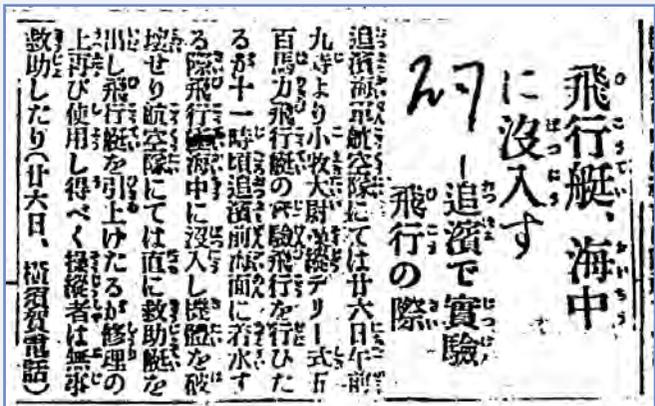


図 14 テリエ BM 飛行艇の事故を伝える 1920年8月27日の東京日日新聞



図 15 テリエ飛行艇の初飛行を伝える 1919年2月5日の東京日日新聞

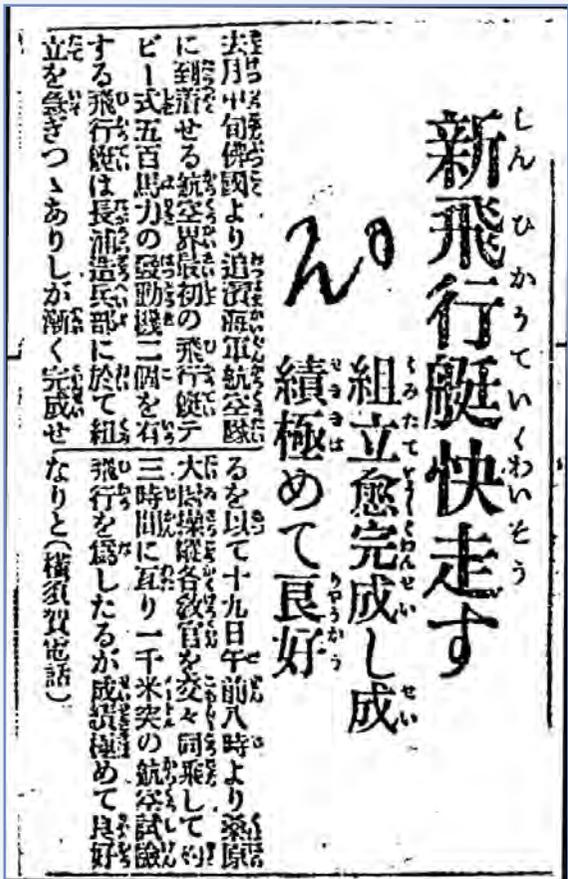


図 13 テリエ BM 飛行艇の試験飛行を伝える 1920年7月20日の東京朝日新聞

一方、単発のテリエ飛行艇については、1919年2月5日付けの新聞記事が「飛行艇初て飛ぶ」との見出しで「推進器一個を備え実馬力二百」の「仏国より到着せるペリー式飛行艇」が初飛行したことを伝えています(図15)。推進器はプロペラのこと、飛行艇の名前は違って書かれているもののテリエ BM 飛行艇よりも1年以上前にテリエ飛行艇が日本に届いていたことも確認出来ます。なお、記事の末尾に(横須賀電話)とあることから、電話で原稿を読み上げて入稿したことがわかり、そのために飛行艇の名前が違ったものと推測されます。

テリエ飛行艇のその後

テリエ飛行艇6機とテリエ BM 飛行艇2機、合計8機も輸入されたテリエ製の飛行艇は、フランス航空教育団の講習のために2機が陸軍に貸し出されて好評だったと伝えられていますが(文献

9)、その後はほとんど存在感を示すこと無く忘れ去られてしまいます。

『海軍航空史話』(文献8)の以下の記述がその理由を端的に伝えていると思われます。

「(前略)ところが、折角買ひ集めた飛行機もイギリスのものに多少参考になる点があった位で、他は殆んど期待にはずれてみた。あれ程、一時は優秀性を誇つてゐたフランスの航空機材も、このときはもう既に早くも老衰したものか、われわれには何等の裨益を齎(もたら)すものがなかつた。さうなると何しろ、場所ふさぎで邪魔になつて仕様がなないので、一、二年のうちに発動機位を残して機体は全部、毀して廢品処分に附してつた。五拾萬円もの金のことを考えへると、まことに勿体ない

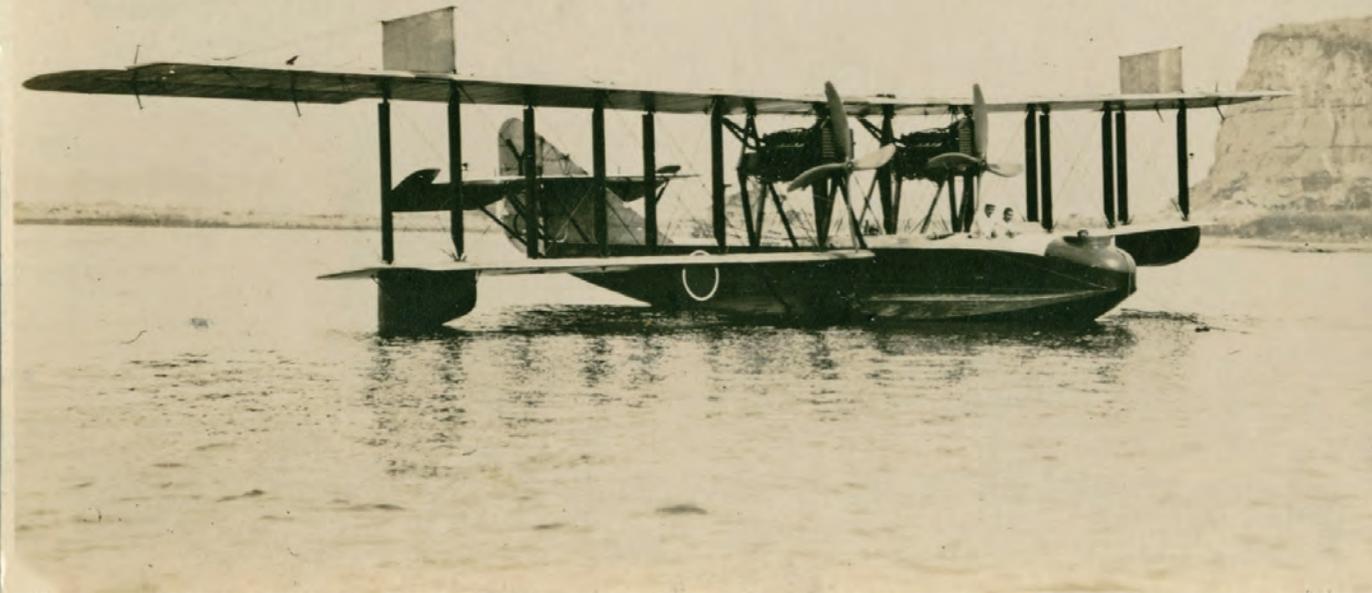


図16 F.5飛行艇（エンジン ロールスロイス・イーグル350hp×2、乗員6名）

訳で、こんな始末と分かったら思い切って地面でも買って飛行場しておいた方がよかった、と、後の祭りだがつくづく思ったことがある。飛行場を造るには、まづ予算を議会にかけろ。議会で何の彼のいつてあるうちに、民間ではそれぞれさぐりをいれて、地価を二倍にも三倍にもする。だから漸く敷地を買ひ上げる時には、当時の予定地の三分の一位に狭められて了ふという状態であった。五拾萬円もあつたら、あの時分のことだから、うまく手をまはして探せば、百万坪位の飛行場は出来ておたらうと、愚痴っぽいことも思い出されて来るのである。」

使用された期間が短かったこと、そして、多額の寄付金を有効に活用できなかったという点で関係者にはあまり思い出したくないこととして記憶に仕舞い込まれてしまったことが、テリエ製の飛行艇が忘れ去られてしまった原因と推測されます。ちなみに、テリエBM飛行艇は日本の空を飛んだ最初の双発機でした。

日本海軍は結局、図11のメモ書きで言及されているイギリスのF.5飛行艇を1921年から導入（ノックダウン生産およびライセンス生産）し、飛行艇運用の基礎を作っていくこととなります（図16）。

文献

- 1) 『日本航空機辞典 上巻 1910-45』野沢正、モデルアート臨時増刊 No.327、モデルアート社、2002
- 2) 『日本の航空史 上 写真集 世界の翼シリーズ』朝日新聞社編、朝日新聞社、1983
- 3) “All the World’s Aircraft 1920” C. G. Grey, Sampson Low Marston, 1920
- 4) “L’Aviation Maritime Française pendant la Grand Guerre (Hydravion et Avion)” Lucien Morareau, Robert Feuillo, Jean-Louis Courtinat, Thierry Le Roy, Jean-Paul Rossignol, Association pour la Recherche de Documentation sur l’Histoire de l’Aéronautique Naval, 1990
- 5) “Les Aéronefs de L’aviation Maritime (1910-1942)” Lucien Morareau, Association pour la Recherche de Documentation sur l’Histoire de l’Aéronautique Naval, 2002
- 6) 『日本航空史 明治大正編』北尾亀男、日本航空協会、1956
- 7) 『日本航空史 坤巻』高橋重治、航空協会、1936
- 8) 『海軍航空史話』和田秀穂、明治書院、1944
- 9) 『海軍航空回想録』桑原虎雄、航空新聞社、1964

謝辞

佐野和敬氏にアジ歴の資料調査で多くのご教示をいただきました。また、堤宇叶氏に新聞記事の調査でご協力いただきました。記して謝意を表します。