

1910年の代々木での 初飛行をめぐる考察

日本航空協会 航空遺産継承基金事務局

荻田 重賀

はじめに

日本における飛行機の動力による初めての飛行は、1910（明治43）年12月14日にハンス・グラード機を操縦する日野熊蔵大尉（1878～1946年）だったとする記述と同月19日にアンリ・ファルマン機を操縦する徳川好敏大尉（1884～1963年）だったとする記述があることは、ご存知の方も多いと思います。二人は1910年4月にヨーロッパに派遣されて飛行機の操縦を習得し、飛行機を購入して10月に帰国して、12月に現在の代々木公園の地で試験飛行を成功させました（図1、図2）。

戦後は19日の徳川好敏大尉とする書籍が過半

を占めるようですが、14日の日野熊蔵大尉として
いる文献も少なからず有り、混乱が生じてしまっ
ています。日本航空協会では2010年に「日本初
の動力飛行をした飛行機のプロペラ」としてハン
ス・グラード機とアンリ・ファルマン機のプロペ
ラを、2011年に「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」を重要航空遺産に
認定する過程で調査を行い、その後も航空遺産継
承活動の中で調査を続けて参りました。本稿では、
実像はどうだったのかをあらためて見直すとも
に、徳川好敏大尉のパイロット免許証の修復につ
いてもご紹介します。



図1 日野大尉とハンス・グラード機。撮影日不明



図2 徳川大尉の操縦で飛行するアンリ・ファルマン機。1910年12月19日



図3 『東京日日新聞』1940年1月2日掲載の田中館愛橘著「航空三十年のおぼろげ話 (下)」

田中館愛橘の30年後の回想

田中館愛橘 (1856：安政3年～1952：昭和27年) は当時、東京帝国大学教授の物理学者でしたが、日露戦争の際に陸軍の気球運用についてアドバイスしたことをきっかけに航空に携わるようになり、1909 (明治42) 年に陸軍と海軍により臨時軍用気球研究会が設立された際には委員として参加しました。1910年にはイギリス、フランス、ドイツ、オーストリアの航空活動を視察して帰国し、12月の代々木練兵場での試験飛行に立ち会っています。

その田中館による初飛行から30年後の回顧が『東京日日新聞』1940年1月2日に掲載されていました (図3)。少々長いですが以下に引用します。

「航空三十年のおぼろげ話 (下)」

あっ飛び上った!! 高度一米、距離実に三十米 (前略) 徳川大尉がファルマンを組み立てて、二百メートルばかりの間を行ったり来たり、何遍も滑走して具合を試してゐるのに、今あがるか、いまあがるかと思って頭を地べたにすりつ

くようにして見てゐて、丁度五十センチメートルぐらゐも地べたを離れれば「ああ、あがつた! ああ、あがつた!」といって手を打ってよろこぶのであった。

こんな予備滑走を数回続けて試みいよいよいふので飛び上がったのは十四日の午後三時五十分、一メートルの高さで三十メートル飛んだ日野大尉のグラードであった。たいていの本に十九日に初めて飛んだやうに書いてあるのは、この日の飛行が一番よかったので、この試験飛行中のレコードだとして絵葉書などに出てゐるからである。数字は時間のほかみな目分量だから極めて雑駁なものだ。距離の方は地面を余り離れないから相当に当たってゐるが、高さはすこぶる雑駁だ。

一度グラードがかなりよくあがつて降りた時、新聞記者たちが、手帳と鉛筆を振りかざしてよってたり、

「いまはいくらです?」

「何メートルです?」

表1 「飛行機飛行日課予定表 明治四十三年十二月」

月日	曜	照会 「ファルマン」式 / 「グラデー」式
十二月十一日	日	天幕設立
全 十二日	月	気球隊ヨリ飛行場へ運搬/組立
全 十三日	火	組立及点検/発動機試運転
全 十四日	水	地上駛走/試験飛行
全 十五日	木	飛行実施
全 十六日	金	飛行実施
全 十七日	土	予備
全 十八日	日	予備
全 十九日	月	飛行機ノ分解及手入/中野へ運搬
全 二十日	火	天幕並諸設備撤収/中野へ天幕運搬、設立
備考		一、飛行ハ通常予定日ノ午前若ハ午後ニ於イテ一回挙行スルモノトス 但シ午前ノ演習開始ハ七時トシ午後ノ演習終了ハ四時トス 二、本予定ハ天候ニヨリ多少ヘンコウスルコトアルベシ

(出典「飛行機試験の爲代々木練兵場使用の件照会」の別紙「甲号」。JACAR Ref. C06085048200 及び C06085049700)

と聞けば

「七十メートル」…

といふと、委員連が

「そうはないな!」

といえば

「いや谷底から七十メートルあります!」

と答えたので一同吹き出したことがあった。

それはともかくこの試験飛行が何らの故障もなく、幸ひ天気にも恵まれ、めでたく終わったので一同よろこんだ。(後略)

田中館愛橘は臨時軍用気球研究会の設立当初から研究会名簿では委員の筆頭に位置づけられ(『日本航空史 乾巻』高橋重治、航空協会、1936年)、代々木の試験飛行で委員手当が支給された際は日野、徳川両大尉の150円に比べて倍以上の400円が支給される(JACAR Ref. C06085049000)など、航空の権威と目されており、それから30年後(1940年)の航空30年を回顧する座談会では最初に発言を求められるほどでした(『大阪毎日新聞』1940年9月14日「『航空三十年』座談会」、『神戸大学新聞記事文庫』航空6-113)。田中館の記述を足掛かりにして文献を見ていくこととします。

当時の新聞はどう伝えていたか

日野、徳川の両大尉の試験飛行が実施されることは1910年12月11日から新聞各紙が報じました。臨時軍用気球研究会が新聞各社に提供した情報の元となったと思われる「飛行機試験の爲代々木練兵場使用の件照会」(アジア歴史資料センター: JACAR Ref. C06085048200 及び C06085049700)が現存していて、その日程が公式文書で確認できます(表1)。

●12月14日

予定通りに14日から飛行試験が始められましたが、徳川大尉のアンリ・ファルマン機はエンジンの不調に祟られて大きな動きは見せず、日野大尉のハンス・グラデー機(以下、グラデー機)が関心を集めました。12月14日の日野大尉の飛行の様子を伝える各紙の記述を表2に示します。ほとんどの記事が短距離ながら飛行したことを伝えていますが、寒さと朝からの取材で疲れに根負けした記者が日野大尉の飛行の前に帰ってしまった可能性があります。

●12月16日

12月15日は日野大尉が着陸に失敗して機体を

表2 12月14日の日野大尉の飛行についての新聞報道抜粋

紙名 (発行日)	見出し 記事
国民新聞 (16日)	我が国空前の飛行機飛揚/グラデー式先づ飛揚す 十四日の試揚に好成績を挙げたる飛行機の飛揚は十五日愈々正式の飛行を爲す事となれり 試みに三十尺許り飛揚せしむ/十四日の飛行機駛走試験 操縦機を握れる日野大尉の手動くと見るや飛行機は忽ち地を離れ恰も巨鳥の上空するごとくフハリと飛揚し瞬く間に三十尺¹の高さに昇り、前面の樹木を飛び超さんとせしかば石本次官始め飛行場内の観覧者は言ふに及ばず遙か警戒線外に見物せる数百の見物が雀躍して快哉を呼はる
時事新報 (15日)	単葉飛行機の試揚/日野大尉の操縦/十三四米突飛揚 四時なると風は益々凜たので約四五十間²も滑走した処で後輪が浮き上がったかと思ふ間に大鵬の羽打つが如く次第々々に地上を離れ約十三四米突も飛揚したが直ちに又フハリフハリと舞下ったときは広い練兵場も破れる許りの喝采であった
東京朝日新聞 (15日)	飛行機見物記/代々木原の試揚 フワリフワリと今にも飛び揚がりそうに縦に横に円く楕円に五町³余の距離を走ったが遂に地上を離るるには至らなかった
東京日日新聞 (15日)	遂に地を離る/両者共成績良好/今日は愈々飛行 午後四時頃に至り風脚全く減して飛行の好詠への気象を示せしかば日野大尉は今こそと許り全馬力を出しめ。優秀なるグラデー飛行機は日野大尉と共に西南の陽光に向かって約十米突の空中に舞上がり、観衆はアレヨアレヨと叫び居る中約十米突の距離に下降した
東京毎日新聞 (15日)	飛行機公式飛揚の準備成る 機は強弩のごとき勢いにて原宿停車場方向に向かって駛走を開始し急旋転、緩回転、馳突、緩走等十数回の滑走試験を行ひし後、四時八分いざとて旧位置より同方面に滑走し始めたるを瞬もせでみてあれば飛行機は秋晴に飛ぶ蜻蛉の如く独立樹木のベース線より俄然として地上を抜き真白き両翼を左右に伸べたる儘、翻翻として空中に飛揚する事約五米突の高さに達し放物線を描きつつ徐々として再び地上に降下しそのまま苦もなくすると回転して停止したるを二輛の自動車に分乗して安危いかにと危し徳永隊長及び三名の職工はびたりと自動車を止めて飛行機に駆け付け『お目出度う異常はありませんか』と言葉忙しく問寄るを日野大尉は睫の毛一本も動かさず片頬に微かなる笑みを浮かべたる儘『安心したまへ』と一語応えて旧位置に復したるが片唾を呑んで控へたる来賓新聞記者の一同は等しく駈寄りて大尉の成功を祝し『万歳、お芽出度う』の交換は暫時も止まざりき
二六新報 (15日)	飛行機初めて揚がる 五町も行ったかと思う頃、フワリフワリと二米突位な高さを飛行する。アレアレと云って居る中にブーンと一層高く十米突も飛揚した。彼方此方で我れ知らず急激の如き拍手の音が起こる。時正に四時十三分。飛び可き筈の飛行機でも我国で飛揚したのは今日が初めてである
報知新聞 (15日)	壮快なる飛行の下調べ 成績極めて良好 飛行はいよいよ本日 時に風漸く凜ぎて天候静かなり。飛行機が地上を這うて快走中突如、水平舵を上方向にすれば飛行機は約二十五度の角度を描きて地面を放れ飄々と十米突の空中に飛び上がり、生きたる大蜻蛉の如し。飛び揚がると共に飛行機は反対に角度を描き十間⁴先の地点に降下し再び滑走を続け出発点に戻る
都新聞 (15日)	飛行機の飛ぶは今日 日野大尉の乗れるグラデー式は約五六間⁵の地上を飛行し、この分にては本日も十分なる結果を示すべく（以下略）
やまと新聞 (15日)	グラード式飛行機の成功/中空三十尺に飛揚す/喜色満面の日野大尉 軍帽を掻い捨てて烏打帽阿弥陀に其上に寺内大臣から送られたる防寒用毛糸製の耄碌頭巾を冠り身も軽々と釦を押せば推進器は同時に一大音響を発して後方に砂を飛ばし轟然として七十米突許り滑走して帰る。二回目も同様好成績を奏し、三回目は千五百米突を駛走し時々地上を離れて四尺五寸⁶許り飛行するので將軍を始め学者隊員は言ひ知れぬ喜悅の色を浮かべる。第四回目は四時十三分に於いて開始された。日野大尉は決心の唇一文字に引緊め針路を西北方に取って二十米突許り進んだと思ふ頃次第に地上を離れるよと見る間に美事、三十尺の中空に其の颯爽たる雄姿を翺りつつ十米突以上飛行した。数千の見物人は云ふまでもなく入場者の大部分も血湧き肉躍った余りか所謂国家的の拍手喝采暫時も止まなかった

紙名 (発行日)	見出し 記事
萬朝報 (15日)	いよいよ 愈よ飛行せり 三時三十分頃よりは時々地を放るるにいたり、続いて地上より一米突程放れて十四五間⁷を飛び、さらに慎重なる試験を行ふ内、又もや横風を受けて翼端の棒折損したるより再び修繕をなし、今度は四五百米突を滑走せしに此時同機は極めて緩やかに昇騰し、地上約十米突の空中に至って六十米突を飛行せり、正に是れ日本国の空中に於ける最初の飛行とて試乗者日野氏は附近の松樹を一周せんと企てしが、折悪しく発動機の油尽きたるより地に下れり
読売新聞 (15日)	飛行機初めて飛ぶ/代々木に於ける昨日の壮観/愈々飛揚す 北に向かつて驀進すること数十米突^{めーとる}飛行機は突如天に向かつて飛揚した。衆思わず拍手してあれよあれよと云ふ間に愈々上がり^{めーとる}に上がって約十米突の高さを保ち松の大樹の傍に差し掛かった頃舵は左西方に回転されて飛鳥の如く翔る事十数米突^{めーとる}、飛行機は再び徐々と頭部を下にして下降し始め地上数尺の所に至って水平状態となり理想的に無事下降した。正に四時

※句読点は筆者が適宜追加し、ルビは原文のものを選んで採用しました（表3、4も同様）

- 1 三十尺＝約 9.1m
2 四五十間＝72.7～90.9m
3 五町＝約 545.5m
4 十間＝約 18.2m
- 5 五六間＝約 9.1～10.9m
6 四尺五寸＝約 1.4m
7 十四五間＝約 25.5～27.3m

転覆させ、その様子は各紙で報じられましたが、ここでは割愛します。16日は、前日の事故を受けて午前中は地ならしが行われました。午後、日野大尉が飛行に挑戦して各紙がその様子を伝えています（表3）。『東京毎日新聞』の以下の記事は取材の様子を伝えていて興味深いです。

▲理想的の飛行

徳永気球隊長は例によりて記者団を招き飛行成績を公表したがグラード第一回の飛行は百米突位の間を二十五米突^{めーとる}、第二回二百五十米突^{めーとる}の間を三十米突^{めーとる}の空中を理想的に飛行し得たと云ふたのは奈何いふ間違であらうか。記者団の観覧所は最も飛行圏に接近した小丘で飛行の状況は手に取る如く認められたのみならず責任ある研究会委員の奈良原技師も来合わせて居て第二回の飛行高度は約二米突^{めーとる}もあつたらうかと問ふた。記者の言に対し、否一米突か一米突半位の処であろうと打ち消した。其処へ測高機を按じて数間を隔てながら精細に第二回の飛行を測った気球隊の金子大尉が通りかかり、今のは一米突^{めーとる}でしたと明言した。記者の目撃したところと徳永少佐の公表とは和田垣博士の洒落ぢやないが実に大いなる相違がある。今に限らず公表は飽迄責任ある公表で有って欲しいものだ（一記者）

臨時軍用気球研究会のスポークスマンを務めていた徳永熊雄大佐の発表がどうも実際よりも良い数字になっていたこと、ただし、高度の不正確さ

を咎めながらも飛行そのものは否定していないこと、などが注目されます。19日の飛行後に井上少将、田中館愛橘、徳永気球隊長の3人で発表する記録について協議している様子が報じられているので（『やまと新聞』20日）、16日の徳永気球隊長の発表も研究会内で打ち合わせた上での発表だったと考えられます。なお、『東京朝日新聞』『東京日日新聞』『中外商業新報』『萬朝報』も徳永気球隊長から飛行成績の発表があったことを伝えています。

16日の飛行に関連して、「自焦たい飛行機」（『二六新報』17日）、「西洋では飛行機と云うが日本に来ては滑走器（原文ママ）と云ふべしなどと毒気を吐く学生連もあり」（『東京日日新聞』17日）、「溝位は越せる」（『東京朝日新聞』18日）などの揶揄する声が紹介されています。ブレリオの英仏海峡横断（1909年7月25日）やフランスのランスで開催された飛行大会（1909年8月22～29日）のことは日本でも報じられていて、飛行機らしい飛行を期待していた人たちの不満が募っていたことが想像されます。

●12月19日

12月17、18日は悪天候のため飛行試験は行われませんでした。19日には先に徳川大尉が入念に滑走して調子を確認した上で飛行に成功し、多くの人に感銘を与えました。4分間で飛行区域を2周し、それまでのモヤモヤを一挙にすっきりさせた感があります（図4）。19日の徳川、日野両

表 3 12月16日の日野熊蔵の飛行についての新聞報道抜粋

紙名 (発行日)	見出し 記事
国民新聞 (18日)	見事なる飛揚/グラーデ完全に飛揚/百米突を航空す 飛行機は蒼然たる暮色の裡に飛揚し二十五米突の高度を保ちて約百米突を飛行し再び降下し出発点に駛走し帰れり。 (中略) 飛行機は早地上を離れ三十米突の高さを錐円形に三百五十米突の間を安全に飛行して出発点に帰り来たり
時事新報 (17日)	十六日の飛行/グラーデ式飛行す 試験の結果は良好飛行機は空中に浮かび出で約二十五米突の高さにて百米突近くを飛行したるが今まで待ちに待ちたる数万の群衆は目のあたりの此の壮観に対して、拍手喝采涌くが如く。(中略) 続いて第二回の滑走を試みたるに其成績前回より更に良好にして約三十米突の高さを百五十米突の距離を保ちて飛行せし(以下略)
中外商業新報 (17日)	飛行益々良好/九十尺¹の空中を駛る/一回二回共に成功 飄々として武蔵野の暮天に懸かる事約二十五米突、凡そ、百米突の距離を南より北に向かって飛翔し喝采大いに起こる。(中略) 西より東に向かって円弧を描きつつ飛空する事高さ三十米突距離百五十米突に及び、殆ど完全に試験を終了し得たり
東京朝日新聞 (18日)	グラーデ式の飛行/高さ三十米突/長さ三百米突 飛行機は地上を離れ凡そ二米突位の高度で三十米突飛行した。(中略) 次第に地上を離れ凡そ百米突位の間を二十米突位の高度で飛んだ
// (19日)	両大尉の態度(上)/我国最初の飛行家 飛行に興味を有する数万の人々は十四日から演習場に押し掛けて終日佇立し十六日の日没後に至り始めて稍高く稍長き飛行を見た
東京日日新聞 (17日)	未だ飛行せず/依然飛ばず 是れ疾風の如く滑走し居りし中、滑車が時折地上の突起せる箇所 ^も に衝突しては二尺若しくは三尺 ² 位の高度に浮揚して僅かに地上に波状を描きたるも遂に飛揚するに至らざりしに有り
東京毎日新聞 (17日)	飛行機公式飛揚の第二日/跳躍的の航走 第一回は東から駒場方面を指して約三十米突の間二米突の高度に飛行、第二回は西から原宿駅を望んで五十米突の間一米突半を跳躍的に航走したが、時恰も暮色原頭を閉ざして目標旗さへ物色し兼ねる有様なので飛行中止
二六新報 (17日)	自焦たい飛行機/昨日も遂に上からず仕舞 午後三時日野大尉グラーデ式に座乗して練兵場を来たより西に向ひ千米突余滑走したる後更に一米突半(一米突三尺三寸)の高にて南に百米突ばかり飛行して第一回を終わり次いで四時半に同じく一米突位の高度にて二百米突余飛行したるが何分飛揚低き事とて観衆の眼には止まらぬ程なりし
報知新聞 (17日)	群星代々木原頭に集まる/壮烈なる滑走振り/本日も飛揚 二十度位の角度を描きて高さ七米突の空中に飛び揚がりたるも飛行を連続せずして直ちに下降しぬ。飛行距離は十米突にしてグラーデ式飛行機は遂に当日飛行せず
都新聞 (17日)	飛行六十間(大蜻蛉また二度飛ぶ) 北から南へ西へと三四尺地面を離れて三十間 ³ 許り飛んで静かに地に着き旧位置に帰る。これで第一回が終わった。(中略) 二三回場を走り廻って同じく北から西へ其れから南へと飛んだ。暮色次第に迫って人々は皆透して見る一間半 ⁴ の高さで約六十間許り飛んで来る
やまと新聞 (17日)	グラーデ式大飛行機猛然として代々木原頭に数百米突を飛翔す/機体中空に舞ふ 機体は三米突の中空を突破して飛翔する事、実に二百米突に及び
萬朝報 (17日)	浮揚三十米突 機は漸く地上を放れて少しく空中を飛行せり。六回更に北より西南に向かって滑走せしに忽ち約三十米突の空中に入りて飛行を続け暫くにして安全に降下し(以下略)

¹ 九十尺=約 27.3m² 二尺もしくは三尺: 約 0.6~0.9m³ 三十間=約 54.6m、六十間=約 109.2m⁴ 一間半=約 2.7m

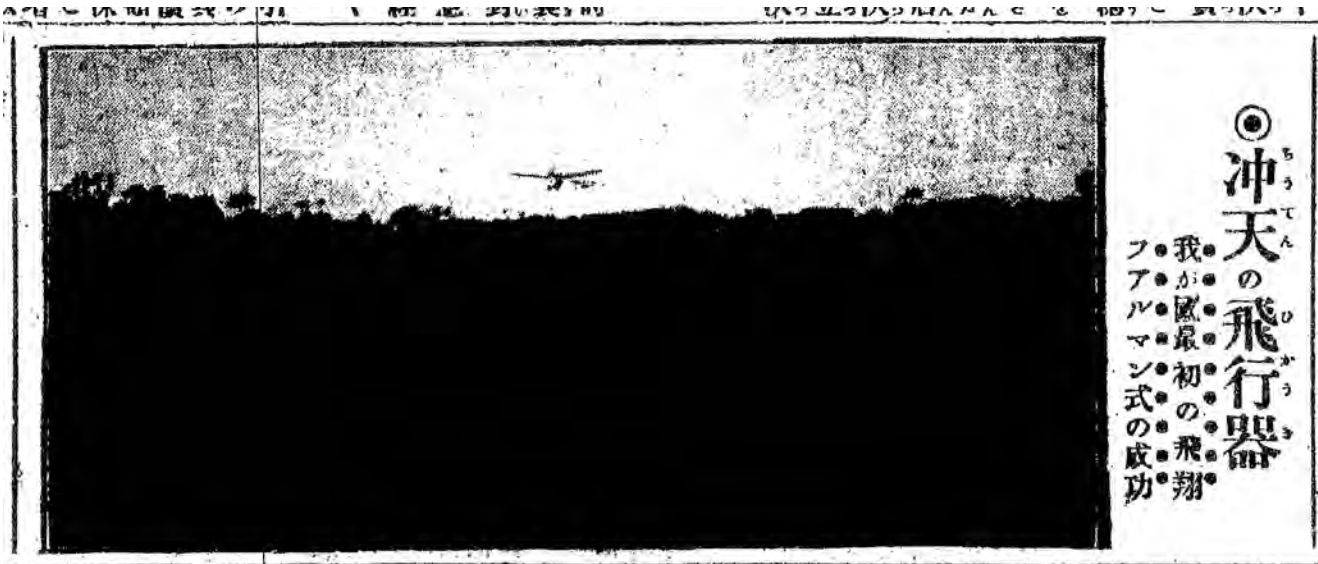


図4 『中外商業新報』(12月20日)は12月19日のファルマン機の飛行を「我が国最初の飛行」と報じたが、写真は間違っグラーデ機となっている

大尉の飛行の様子は各紙が詳細に伝えています
が、その成功は疑問の余地がないので、表4には
19日に飛行がどのように受け止められたのかを
示す新聞記事をまとめました。『国民新聞』や『時
事新報』の記述を見ると19日の飛行が日本で最
初の飛行機の成功だったという認識が一部に生ま
れていたことが確認出来ます。

12月14日か12月19日か

日野熊蔵は翌1911年には臨時軍用気球研究会
から外されて福岡の歩兵第二四連隊大隊長に転出
し、1918年には予備役となって陸軍から離れて
います。一方、徳川好敏は陸軍の航空の発達を担
い、1945年8月の終戦時には陸軍航空士官学校の
校長を務めていました。陸軍の中ではいつの頃
からか12月19日の徳川好敏の飛行を初飛行とす
ることに決めたようで、例えば1933年5月に陸
軍航空本部が作成した『航空写真帖』はそのよう
に記しています。雑誌『航空事情』1933年6月
号(国会図書館デジタルコレクションで閲覧可
能)に徳川好敏が寄稿した「陸軍航空創設二十五
年に當り往時を回顧して」でも「十二月十九日に
グラデー式(ママ)と共に飛行致しました。之が
我国最初の飛行であります。」と記しています。
12月19日の飛行こそが「飛行」と呼ぶに相応し
い飛行だったと判断したのかも知れません。また、
陸軍を離れた日野熊蔵よりも徳川好敏の功績
を目立たせたいと考えた可能性も有ります。12

月19日の徳川好敏の飛行は多くの人に深い印象
を与えたため違和感無く受け入れる人も少なくな
かったと思われます。

しかし、12月14日を初飛行と記述する文献資
料も少なからず存在しています。例えば、初飛行
の翌年に発行された『飛行機新書』(井口丑二記
編、内外出版協会、1911年。国会図書館デジタ
ルコレクションで閲覧可能)は(14日)「グ式は高
さ一米突、距離三十米突を一回、高さ十米突距離
六十米突を一回飛行した。是は予定以外の飛行
で、畢竟駛走の余勢に過ぎなかったが、併し兎も
角も我が國の空中で本物の飛行機が地を離れて飛
んだのは、是が始めて(以下略)」と記しています。
十年後の雑誌『飛行』2巻1号(1921年1月号、
帝国飛行協会発行。国会図書館デジタルコレク
ションで閲覧可能)の「日本航空史」という連載
記事でも14日の飛行についてはほぼ同じ数値を記
載して「これ即ち我国における最初の飛行機の飛
行であった」としています。ちなみに、同号の「校
了を了えて」(編集後記)の筆者「北尾生」は後
述の『日本航空史 明治・大正編』の著者・北尾
亀男と同一人物と思われます。

軍国主義が強まっていった昭和の新聞や雑誌で
も、12月14日の日野大尉の飛行を初飛行とする
記述は見られます。例えば、新聞『時事新報』
(1933年8月21日、『神戸大学新聞記事文庫』航
空3-25)の記事「航空事業回顧」や雑誌『航空
時代』1940年5月号の澤青鳥(読売新聞航空部員)

表 4 12月19日の徳川好敏についての新聞報道の抜粋

紙名 (発行日)	見出し 記事
国民新聞 (20日)	飛行機飛揚の大成功 之れ実に我日本に於ける最初の大飛行にして飛行界の記録として特筆すべき壮快事なり
時事新報 (20日)	フアールマン式の大飛揚/本邦空前の飛揚 (記事割愛)
中外商業新報 (20日)	飛行機飛ぶ 斯くて徳川大尉は空中に飛航すること三千米突、時を費す事四分にして完全且つ勇敢に我国史上空前の大快挙を遂行し (以下略)
東京朝日新聞 (20日)	飛行三千米突/徳川大尉の大成功 (記事割愛)
東京日日新聞 (20日)	飛行界レコード成る/徳川大尉大成功/飛行距離三千米突 (記事割愛)
東京毎日新聞 (20日)	飛行機飛揚の大成功 (記事割愛)
二六新報 (20日)	両飛行機飛ぶ/日本飛行界の紀元 絶好の飛行機 ^{びより} 日和徳川、日野両大尉は昨十九日遂に七十米突の高空を飛翔すること実に三千米突に及び我国空前の記録 ^{れこど} を作りぬ
報知新聞 (20日)	飛行機愈々飛ぶ/斯くして日本飛行史の第一頁は彩られたり 地上に立てる群衆は思はず拍手喝采して日本最初の飛行を喜びぬ
やまと新聞 (20日)	航空三千米突/我が国空前の大飛行 我国飛行界空前の大成功 ^か を捷ち得たる徳川大尉は歡喜の余り来賓席天幕内に於いて各研究会員諸氏と共にウエスキーの杯を挙げ (以下略)
萬朝報 (20日)	記念すべき大飛行/フワルマン式複葉飛行機大いに飛ぶ、徳川大尉の大成功 明治四十三年十二月十九日、日本は実に大尉の此日の早朝に於ける飛行に於いて、始めて飛行らしき飛行を見たのである 飛行機の大成功 十九日代々木練兵場に試みられたる飛行機は本邦未曾有の成功をなせり
読売新聞 (20日)	三千米突の航空 飛行^{いよいよ} 愈 完全/ファルマン式の悠揚たる大成功 悠揚として雲外 ^{こうしよう} を翱翔する壮観は我が国に於いて初めて見るの快事なり

の記事「三十年前頃の航空回顧録」がそうです。書籍においても、『日本航空史 乾巻』(高橋重治、航空協会、1936年。国会図書館デジタルコレクションで閲覧可能)も12月14日の日野熊蔵の飛行を「これが日本に於ける航空飛行の嚆矢である」とし、『明治大正史 第5巻』(明治大正史刊行会編、明治大正史刊行会、1929年。国会図書館デジタルコレクションで閲覧可能)に長岡外史が寄稿した「日本航空略史」でも「十二月十四日、代々木原頭に於て日野大尉はグラデー機に搭乗し、第一回は高さ一米、長さ三十米、第二回は高さ十米、巨離六十六米を飛んだ。是が我邦に於ける飛行機の飛び始めてある」としています。陸軍中將で臨

時軍用気球研究会の初代会長を務め、帝国飛行協会の副会長も務めた長岡外史のこの記述は、徳川大尉の飛行を初飛行とするという陸軍の意向の影響力が限定的だったことを示しています。

当協会の前身である帝国飛行協会が発行した『航空年鑑』では両説のせめぎ合いが見られます。『昭和5年版』(帝国飛行協会、1930年)では「日本航空発達史」という記事の中で「十二月十四日日野大尉は滑走中に飛上がって三十米斗り飛行し、つづいて十九日徳川大尉は(以下略)」と記している一方、『昭和6年版』(1931年)の「世界日本対照航空発達史」という記事では「十二月十四日より陸軍飛行機飛行演習行はれ、十九日徳

川大尉のフワルマン式は四分間に三千米を日野大尉のグラデー式は千米を日本最初の飛行をなす。」という記述になり、14日への言及が無くなっているのです。陸軍軍人が幹部に多くいた帝国飛行協会では陸軍の意向が汲まれたと推測されます。

公式飛行とは？

あくまで印象ですが、戦後になって初飛行を19日とする記述が大半を占めるようになったようです。それには、日野熊蔵が戦後間もなく鬼籍に入った一方、人柄から多くの人に敬愛された徳川好敏の存在感が大きくなり、著者たちの付度もあったのではないかと推測されます。

また、〈14日の飛行は「公式飛行」の予定日ではなかったから飛んだとは認定されなかった〉という記述も戦後になって出て来たようです（現在のところ、戦前の資料では確認できていません）。これは、14日のことを無視できないと思う人たちが、14日と19日の2つの説があることに整合性を持たせようとしたものと考えられます。つまり、14日の飛行を〈初飛行と認められなかった〉とすることによって、19日の飛行を〈初飛行（と認められた）〉と書くことが可能になると考えたと推察されます。

例えば、『日本航空史 明治・大正編』（北尾亀男著、日本航空協会、1956年）では14日の飛行について「もともとこの日は公式の飛行実施日ではなかったので、「滑走中の余勢であやまって離陸した」ことに報告された。」とし、一方19日の飛行について「最初の公式記録としてわが航空紀元を創造したのだった。」と記述し、『日本航空機総集 第6巻』（野沢正著、出版共同社、1972年）ではグラデー機の14日の飛行について「事実上これが日本最初の飛行機による初飛行であるが、当日は予定の公式飛行実施日ではなかったので、初飛行記録とはならなかった。」とし、フワルマン機の19日の飛行について「これが日本における飛行機の初飛行と公認された。」としています。

しかし、14日の予定は「地上駛走／試験飛行」とされていたので（表1）、「あやまって離陸」ということはあり得ません。また、いわゆる「公式飛行」の予定日である16日に臨時軍用気球研究会は日野大尉が飛んだと発表しているにもかかわらず、16日が初飛行だったとされることが無い

ことも上記の推察を裏付けます。

そもそも「公式飛行」とは何を意味していたのかも検討する必要があります。『朝日新聞』1941年5月4日の「乃木大将も飛行将校を激励 三十一年前に初めて飛ぶ 代々木練兵場に航空記念碑」という記事中に「代々木練兵場で公式飛揚、今からいへば公開飛行が行はれ」とあるのがその実像を端的に伝えています。また、先に触れた「航空三十年」座談会の中で、奈良原三次（日本で最初に飛行に成功した国産機を製作）は以下のように発言しており、「公式」とは「公開」の意味だったことを示唆しています。

「徳川さんが試乗して滑走すると、車輪が練兵場内の道路の溝に入ったとたんピンが抜けて車輪が吹っ飛びプロペラーが地面を叩いて壊れてしまった、大変だ、あすは公開飛行だから今夜の内に直してくれということです。（中略）何しろその頃の飛行機はすぐに壊れるのでして日野大尉のグラデー式の方も公開飛行の前日の夕方（以下略）」（『大阪毎日新聞』1940年9月14日『「航空三十年」座談会』、『神戸大学新聞記事文庫』航空6-113。下線は筆者）

つまり、「公式飛行」とは現代のスポーツの公式記録のような厳密な要件を満たしたものではなく、「公式飛行」の予定日でなければ飛行と認められないようなものではなかったのです。ちなみに、〈14日は公式飛行ではなかったから飛行と認めない〉ことを記した公式文書の存在は知られていません。

ところで、〈14日の飛行は「公式飛行」予定日ではなかったので…〉という記述は〈本当の初飛行は14日だった〉という意味にも受け取れます（あるいはそれが著者の含意だったのかも知れません）。あくまで19日こそが初飛行だとして、日野大尉の14日と16日の飛行について〈飛んだとは言えない理由〉を探したり、無視したりする記述も見受けられますが、田中館愛橘の回想や新聞記事の検証を前にしては説得力が有りません。

初飛行の日について14日と19日の二通りの認識が並行して存在し、日野熊蔵は既に陸軍を離れて特段に配慮しなければならない存在ではなくなっていた状況で、田中館愛橘が30年を経て敢えて日野熊蔵の飛行に触れた言葉の重みは無視できないものがあります。12月14日の日野大尉の



図5 修復された徳川大尉のパイロットライセンス



図6 修復作業で右ページを分解したところ。左端が台紙。
写真を貼る書式はなぜか2枚重ねになっていました

飛行が日本における飛行機の初飛行だったというのが一番無理のない判断だと考えられます。

徳川大尉のライセンス

徳川好敏大尉がフランスで取得したパイロットライセンスが現存しています(図5)。日本人が最初に取得したパイロットライセンスであり、当時の新聞にも写真入りで紹介され(『国民新聞』1910年12月14日)、19日の飛行後の「昨日は石本^{どう}次官に免許は甚麼したと度々云はれて閉口したが今日は揚ると確信してゐたから(以下略)」という田中館の言葉も伝えられています(『国民新

聞』1910年12月21日)。徳川好敏が所沢陸軍飛行学校の校長だった際には生徒たちにこのライセンスを回覧していました(『日本陸軍試作機物語』刈谷正意、2007年)。「空と宇宙展 飛べ100年の夢」(国立科学博物館、2010年10月26日～2011年2月6日)で展示されたのをご覧になった方もいらっしゃると思います。

経年劣化が進行し、粘着テープを使った補修などがライセンスを汚す結果になっていたため、2022年に文化財としての修復を行ったところ、意外な発見が有りました。徳川好敏の写真が貼られた右ページが革のカバーから剥がれかけていた



図7 右ページの台紙の裏側。“Felix Biette”という鉄工所・金物屋の宣伝イラストが描かれています。

1: “Quincaillerie”(=金物製造・取引)の一部、2:「車大工、鍛冶屋、錠前職人、起業家、機職人用の工具」、3:「鉄製品 錠前、車軸、バネ」、4:住所、5:店舗のこれまでの名前、6:車体製造

ため、一旦、剥離したところ(図6)、その台紙が再利用された厚紙だったことが分かりました。

片面にはフランスのナント市の“8 Quai, Turenne”(デュレンヌ埠頭8番)にあったフェリクス・ビエット(Felix Biette)という鉄工所・金物製造・車両製造業者の広告が描かれていました(図7)。インターネットで調べたところ、その建物はフランスの指定文化財として現存していることが分かりました。

イラストに描かれた釘などの金物のパッケージであれば、紙が丈夫で再利用に耐えたことは間違いないでしょう。なぜパイロットライセンスの台紙に金物屋のパッケージが再利用されることになったのかは不明です。しかし、「もったいない」の精神は世界共通だったことを示しています。

終わりに

外国で教習を受け外国製の飛行機を買って帰っ

てきたのだから飛んで当然という意見は、例えば「飛ぶが爲の飛行機飛びしとて別に不思議に非ず」(『都新聞』12月16日)のように当時からありました。しかし、当時の飛行機はメカニズムとしてまだまだ不完全でした。現代から見ればのんびりした乗物に見えるかも知れませんが、決して扱いやすいものではなかったもので、パイロットとしての技倆は二人とも素晴らしいものだったと推察されます。

日野大尉と徳川大尉が代々木での飛行を無事成功させたことによって、航空は日本に順調に根付いていきました。もしも不運が重なって失敗していたら、飛行機不要論の声が高まって大きな遅れが生じていたかも知れません。日本の航空史において飛行機の初飛行が語られる時には、どちらか一人ではなく二人の名前が語られることがその功績に相応しいと思われます。