

# 航空遺産継承事業の 20年を振り返る

日本航空協会航空遺産継承基金事務局

荻田 重賀

当協会は 2004年7月1日に航空遺産継承基金を設立して、航空に関する歴史資料を次世代に伝える活動を本格的に始めました。多くの方々のご賛助とご協力をいただいて20年の節目を迎えることが出来ました。本稿ではこれまでの歩みをご紹介します。



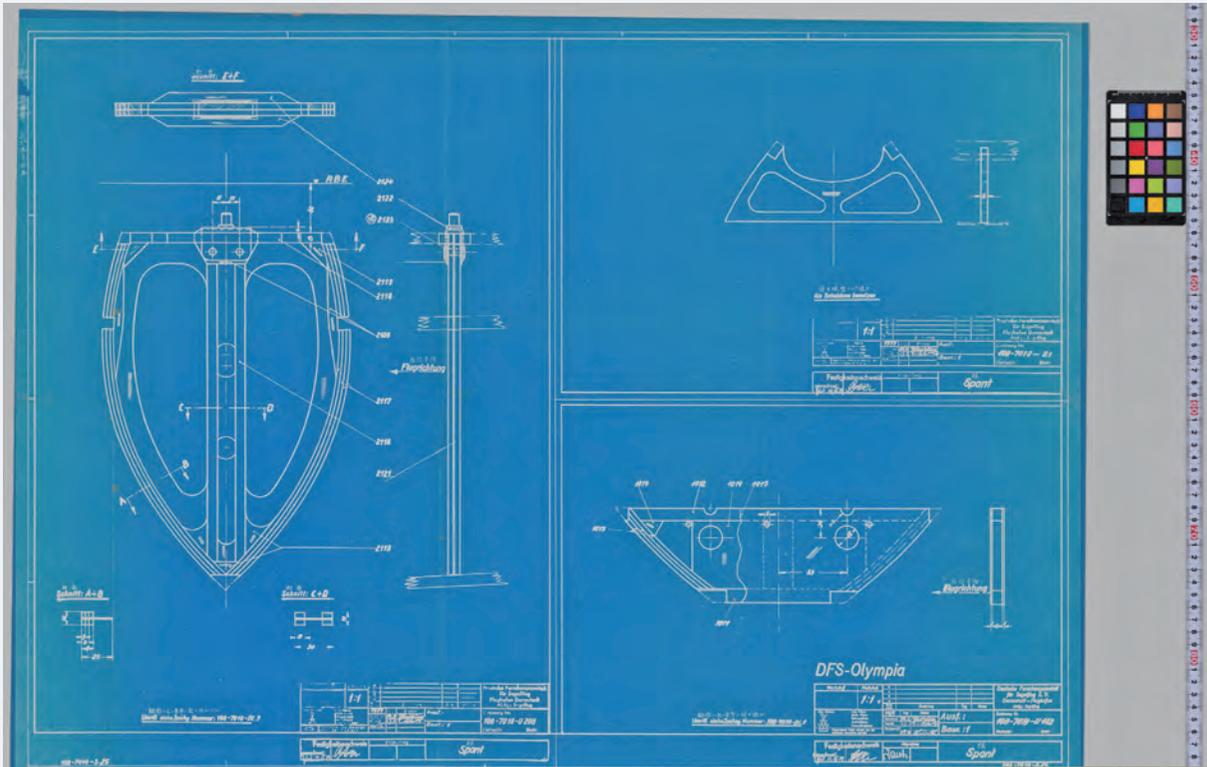


図1 航空遺産の例その1。1940年に予定された東京オリンピック（日本は開催を辞退。その後、1940年の開催は中止）のグライダー競技で統一機種として採用されたオリンピア・マイゼの図面。右はその写真



## そもそも航空遺産とは

航空遺産とは、航空の歴史を伝える様々なものことです。博物館に展示される飛行機やエンジンはその代表ですが、写真アルバム、図面、書類や模型飛行機の材料など、航空に携わった人々の活動や思いを伝える様々なものが含まれます（図1、2）。

ご存じのように1903年にアメリカのライト兄弟が世界で初めて飛行機の飛行に成功し、日本でも1910年に日野大尉、徳川大尉が代々木練兵場<sup>\*1</sup>で飛行機を飛ばすことに成功して以降、航空機は20世紀を通して大きな進歩を遂げ、世界を大きく変えました。日本では第2次世界大戦後に航空に関する活動を連合国によって禁じられたために、多くの航空技術者が自動車や鉄道に活躍の場を移して復興と経済発展に貢献をしたのですが、大きく捉えればそれも航空史の一部と言えます。また、今日では存在感が薄くなった模型飛行機も、かつては戦前から戦後を通して大人から子供

まで多くの愛好者がいました。映画「ALWAYS 三丁目の夕日」の冒頭で模型飛行機が使われていたように時代を代表する遊びの一つでした。

このように日本の近現代に大きな影響を与えた航空の歴史をしっかりと後世に伝えるには、単に飛行機を博物館に飾るだけでは不可能で、様々な資料で多面的に描くことが必要になります。それは、私たち日本人が歩んできた過去をより深く理解するのに役立つだけでなく、航空に関する様々な課題を解決した先人達の軌跡を通して現在の様々な課題の解決方法を見つけるためのヒントも提供してくれると思われます。そしてまた、新しい挑戦に心躍らせている先人の姿を再発見することで「失われた30年」と呼ばれるような現代の閉塞感から抜け出すヒントを得ることも出来ると思います。

## 航空遺産継承事業への助走

航空遺産継承基金の発足は2004年ですが、航空遺産継承事業に向けた取り組みは1990年代か

\*1 現在の東京都代々木公園あたり。「航空と文化」128号をご参照ください。



図2 航空遺産の例その2。模型飛行機の接着剤として使用された「セメダインB号」は金属を節約するため、チューブではなくガラス瓶の容器でした

ら始まっています。当協会では1955年から航空図書館を運営しており、航空に関する図書、雑誌を収集して広く一般の方々にご利用いただいております。航空図書館に図書をご寄贈いただくことは少なくないのですが、1990年代後半には図書以外の資料（たとえば写真アルバムや図面や書類など）の寄贈についても問合せが散発的にある状態だったようです。その背景には、戦前戦中に航空に携わられた方々が鬼籍に入るなどして、故

人が大切にされていた貴重な資料をどうするかを考えるご遺族の存在が窺えます。また、そのような資料の寄贈を受ける機関、団体が非常に少ないという状況もありました。

1998～1999年には図書以外の寄贈の受け皿として「航空資料保存センター（仮称）」の設置が検討されました。その時は実現には至りませんでした。2000年に当協会の「財団法人日本航空協会寄附行為」（現在の定款）に第4条(2)「航空宇宙に関する資料の収集及び展示」\*2を追加して資料の収集・保存に向けて歩みを進めています。

2001年に宮原旭氏（1904～1983年）\*3が遺した写真アルバム27冊の保存についてエクスペリメンタル航空機連盟の濱尾豊会長から当協会の長島宏行職員が相談を受けたことも重要な契機となりました。宮原氏の写真アルバムの寄託を受けて、東京文化財研究所からアドバイスを受けながら写真資料の保存に取り組んだことが現在の航空遺産継承活動の基礎の一つになっています（図3）。

2003年12月12～20日には航空会館（東京都港区新橋）の9階サロンで、ライト兄弟の初飛行100周年と当協会設立90周年を記念する「躍動



図3 宮原旭氏の写真アルバムの例。このアルバムは当協会HPの「ギャラリー」で「宮原旭氏アルバム No.009」として公開しています



\*2 現在の定款では第4条(2)に「航空宇宙に関する資料の収集、調査、保存及び公開」と定められています。

\*3 1924～1930年にグラスゴー大学に留学、帰国後は三菱航空機(株)を経て1939年に日本小型飛行機(株)取締役技師長、戦後に軽飛行機(株)を設立。戦前戦後を通してグライダーの開発に情熱を注いだ他、ハンググライダーの普及にも貢献しました。エクスペリメンタル航空機連盟の会長も務められました。



図4 「躍動の空と共に『航空文化百年展』(2003年12月12~20日)の様子。プロペラは国立科学博物館から借用した1910年に代々木練兵場で飛行したハンス・グラデー機(右)とアンリ・ファルマン機(左)のもの



図5 段ボール箱400箱以上という大量の資料を一括して寄贈いただいた例。これらは整理しデータベース化しました

表1 専門委員(敬称略 五十音順)

2004年(設立時)	2024年(現在)
川野邊 渉(文化財保存)	飯野 明(航空工学・航空機保存)
鈴木 一義(科学技術史)	北河 次太郎(文化財保存)
藤田 俊夫(航空史)	鈴木 一義(科学技術史)
藤原 洋(航空史)	柳沢 光二(航空史)
横山 晋太郎(航空機保存)	横山 晋太郎(航空機保存)

の空と共に『航空文化百年展』を開催しました。この展示会では当協会が所蔵していたものに加えて、国立科学博物館やかかみがはら航空博物館から借用したものの展示して航空100年と当協会90年の歴史を紹介したのですが(図4)、約半年に渡る準備作業の中で、物故された航空関係者が所蔵していた資料(すなわち航空遺産)の散逸が進んでいるという認識と共に、航空遺産を保存することが航空史を伝えていくために極めて重要であるという認識が当協会内に共有されるようになり、展示会の開催に先立つ2003年10月23日に「基金設立プロジェクト」を立ち上げて本格的な取り組みへ動き出しました。

### 航空遺産継承基金の活動

当協会内で議論が熟した結果、2004年7月1日に航空遺産継承基金が設立されました。その際には上記の寄附行為第4条(2)が設立の拠り所となっています。

航空遺産継承事業を始めるにあたり、事業を長期に渡って安定して継続できる体制を作るために、文化財や航空史の有識者に専門委員を委嘱し

活動全般にアドバイスをいただくことにしました(表1)。さらに、東京文化財研究所と航空遺産の保存と活用をテーマにした共同研究を開始しました(2023年度まで継続)。

また、当協会だけでは安定して活動を継続することが出来ないことが危惧されたため、「基金」を設立してこの事業に賛同いただいた法人、個人に賛助をお願いすることといたしました。これまでに多くの法人、個人の方々に継続してご賛助いただいておりますことに感謝申し上げます。

航空遺産の収集・調査・保存・公開の4つが航空遺産継承事業の主な活動です。これまでに369件、約9万点の資料をご寄贈いただきました。寄贈された資料の中には生涯に渡って航空に携わったり、関心を持ち続けたりされた方が収集した膨大な資料を一括して寄贈いただいたコレクションと呼ぶべきものも有ります(図5)。当協会ではパソコンのデータベースソフトを使って資料の調査結果などの情報を管理しています。

保存に当たっては温湿度の変化の少ない環境での保管を心掛け、中性紙製の文化財用保存箱を主に使用していますが、収納ケースとして普及して

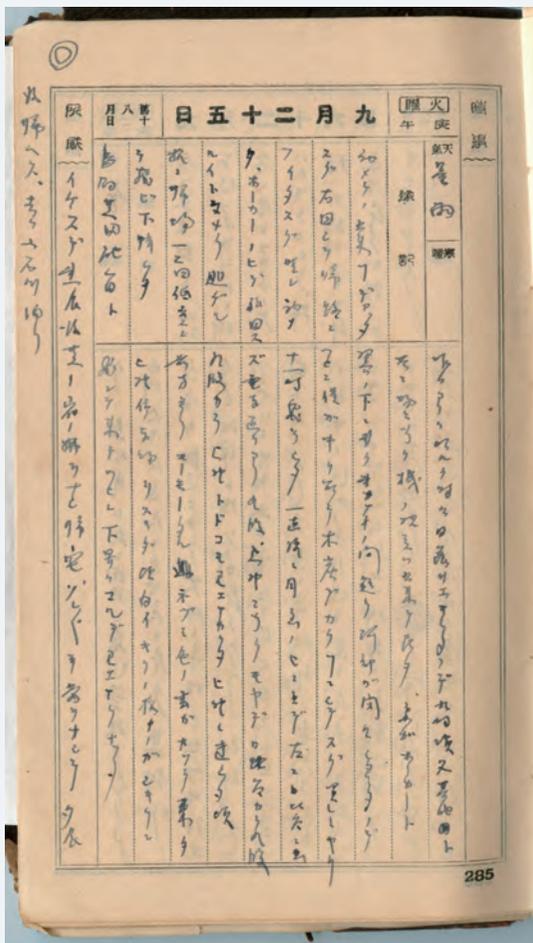


図6

協会HPのアーカイブで公開している資料の例（伊藤音次郎日記の1917年9月25日のページ）。「ホーカー」という化粧品会社の宣伝飛行に悪戦苦闘したことが、癖の強い文字で書かれています。



〔前略〕ホーカー翼ノ下ニ書ク書カナイノ問題デ阿部ガ閉口シヨッタノデ反ニ僕ガ中ヲ取ツテ木炭デカクコトニシテスグ買ヒニヤリ十一時飛行シタ 一直線ニ島ノ上ニ出デ左ニ日比谷ニ出ズ 電車通りヨリ九段、上野ニ行ク モヤデ日比谷カラ九段 九段カラ上野トドコモ見エナカッタ 上野ニ達シタ頃前方ヨリモーモータルネヅミ色ノ雲ガオツテ來タ 上野停車場ヲスギタ頃白イキリノ様ナノガシキリニ飛ンデ來テツヒニ下界ハマルデ見エナクナッタ 初メテノ出來コトデアッタ スグ右回シテ帰路ニツイタ スグ晴レ初メタ。ホーカーノ上デ旋回スルトマナク逃ゲル様ニ帰場 一二回低空ニテ飛ビ下降シタ（以下略）

いるポリプロピレン製ケースも扱いが容易であることから適宜使用しているほか、「プラダン」と呼ばれるポリプロピレン樹脂の中空板材を使って図面用のケースを製作するなどの工夫も行っています。

折角の資料を死蔵することになってしまっただけでは航空史を後世に伝えるという使命を果たせないので、公開することは必須です。しかし、航空遺産の多くは損傷しやすかったり希少であったりして、不特定多数の人に直接手に取って見ていただくには不向きなものがほとんどであるため、資料の公開はインターネットでの発信、書籍の刊行、博物館の企画展などでの展示が主になります。

インターネットの普及によって、それ以前には想像できなかったような大量の情報を安価に発信することが可能になり、当協会でもホームページの「ギャラリー」および「アーカイブ」としてデジタル化した航空遺産を公開しています。

写真アルバムは個人が自分のために作成する場合もあれば、会社や組織・機関によってオフィ

シャルな記録として作成される場合もあります。何れの場合も、アルバム全体が一つの「作品」、あるいは一つのタイムカプセルとなっていることが少なくないのですが、そのように扱われることは少なかったのではないのでしょうか。当協会の「ギャラリー」では、個々の写真だけでなく写真アルバムそのものの魅力を堪能していただいて写真が撮影・収集された文脈にも思いを馳せていただけるようにしています。

「アーカイブ」では写真アルバム以外の、青焼きの書類、書籍、雑誌、日記などのデジタルデータ71点を公開しています。特に伊藤音次郎氏<sup>※4</sup>の日記30冊（1909～1943年、ただし、途中5年分が欠落）はスキャンデータに加えて文字起こしデータも作成してキーワード検索も可能にし、航空史を研究される方々に活用していただいています（図6）。

※4 伊藤音次郎氏（1891～1971年）は民間航空の先駆者の一人として、黎明期の日本の航空界の発展を支えました。

表2 航空遺産継承基金で出版した書籍

『男爵の愛した翼たち(上)』 藤原洋、藤田俊夫 著、国立文化財機構東京文化財研究所 監修、2006
『男爵の愛した翼たち(下)』 藤原洋、藤田俊夫 著、国立文化財機構東京文化財研究所 監修、2008
『それでも私は飛ぶ 翼の記憶 1909-1940』 藤原洋、藤田俊夫 著、国立文化財機構東京文化財研究所 監修、2013
『J-BIRD 写真と登録記号で見る戦前の日本民間航空機 ○満洲航空・中華航空などを含む』 河守鎮夫、中西正義、藤田俊夫、藤原洋、柳沢光二 著、国立文化財機構東京文化財研究所 監修、2016
『三式戦闘機「飛燕」二型 6117号機の記録』 日本航空協会 航空遺産継承基金 編著、国立文化財機構東京文化財研究所 監修、2023

\*『コルセア KD431 文化財としての航空機修復』(デイヴィッド・モリス 著、刈田重賀 訳、オフィス HANS、2009) の監修も国立文化財機構東京文化財研究所と共に行いました。

表3 航空遺産継承基金の展示会

2005年8月4日～8月10日 「航空の歴史を次の世代に」(主催 財団法人日本航空協会)
2006年9月20日～10月22日 「YS-11 国産旅客機 44年の航跡」(主催 独立行政法人国立科学博物館、財団法人日本航空協会)
2009年12月19日～2010年1月31日 「知られざる回転翼航空機の開発 日本初の本格的ヘリコプター・特殊蝶番試作レ号」 (主催 独立行政法人国立科学博物館、財団法人日本航空協会)
2013年3月26日～4月7日 「航空黎明期の写真展 —それでも私は飛ぶ—」 (主催 独立行政法人国立文化財機構東京文化財研究所、一般財団法人日本航空協会、共催 独立行政法人国立科学博物館)
2013年12月17日～2014年1月19日 「日本航空協会創立100周年記念展示『帝国飛行協会と航空スポーツ』」 (主催 独立行政法人国立科学博物館、一般財団法人日本航空協会)

また、寄贈いただいた資料などの調査の成果を公開するため、航空遺産継承活動ではこれまで5冊の書籍を刊行し、5つの展示会を開催しています(表2、3)。

## 重要航空遺産の認定

日本全国に現存している航空遺産を調査する中で、もっともその存在を世に知られてしかるべきと思われる歴史的文化的に価値の高い航空遺産の存在が明らかになってきました。そこで、当協会ではそのような航空遺産を「重要航空遺産」として認定することで、その意義を広く社会に知らしめるとともに、後世に遺していくための「重要航空遺産認定制度」を2007年に設立いたしました。

「重要航空遺産」の認定に当たっては、以下の3つの要件を満たしていることを条件とし、航空遺産継承基金の専門委員会での審議を経て認定しています。

1. 航空史または航空技術史の上で意義を有す

ること

2. 歴史的情報を留めた固有の状態を保持するなど文化史的価値を有すること
3. 現存する資料数が極めて少ないなど、希少性が高いこと

これまでに12件の重要航空遺産を認定しています(図7、表4)。認定証贈呈式をマスコミのニュースに取り上げていただくなどして、微力ながら認定対象の社会的認知度の向上に貢献できたと考えています。

## 三式戦闘機「飛燕」の修復

現在、岐阜かかみがはら航空宇宙博物館に展示されている三式戦闘機「飛燕」二型6117号機は世界でも現存例の少ない「飛燕」の中でも特に貴重な存在です(図8)。しかし、1953年に当協会の所有となって以降、独力で保管／展示場所を確保できなかったことから、各地を転々として損傷と部品の紛失が発生しました。さらに、機体の来歴とは関係の無い迷彩塗装が施されるなど、2015

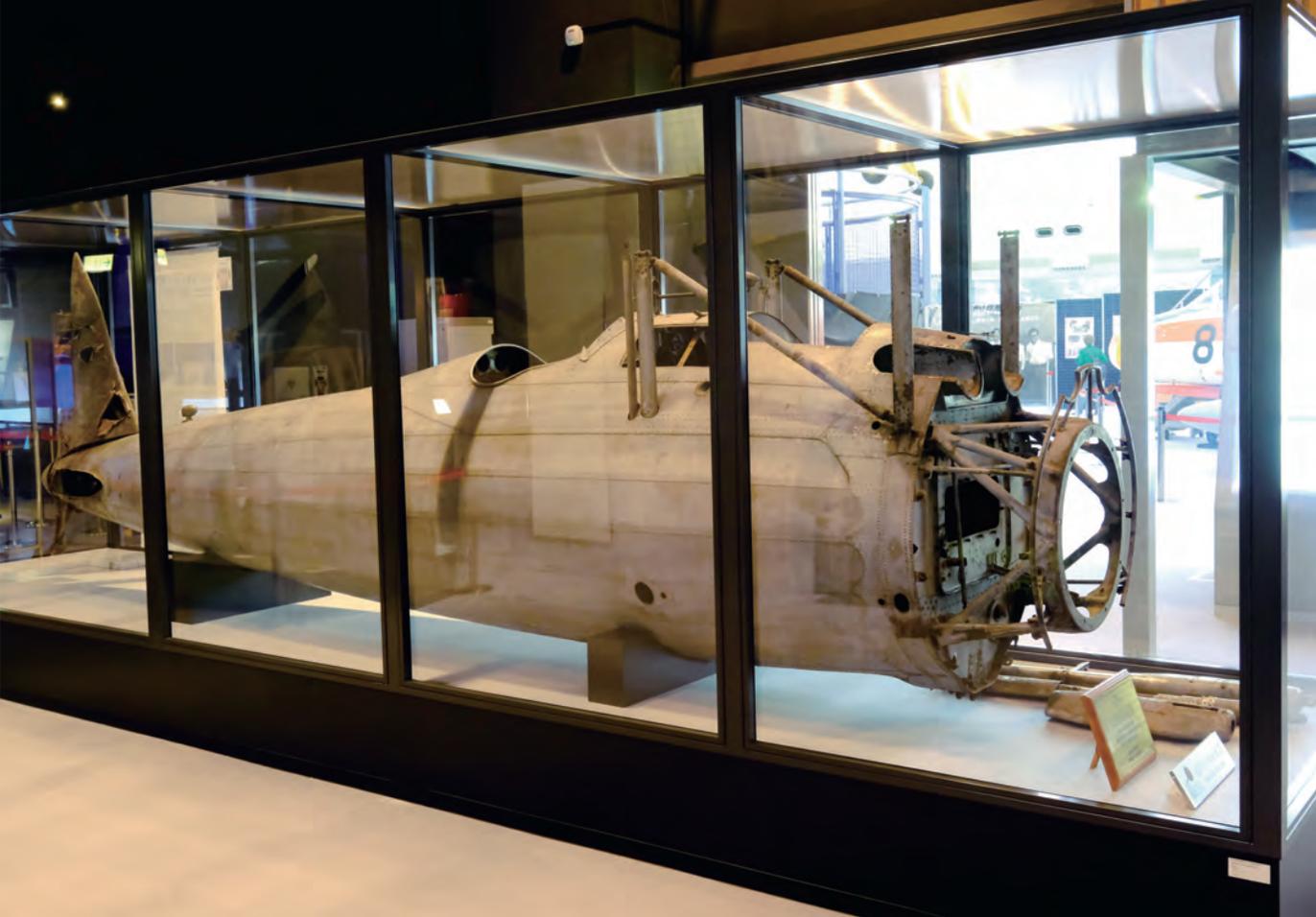


図7 重要航空遺産の例（所沢航空発祥記念館の九一式戦闘機）

表4 重要航空遺産（2024年7月現在）

認定日	名称（所有者・管理者/所在）
2008年3月28日	YS-11 輸送機量産初号機（JA8610）および関連資料（国立科学博物館/科博廣澤航空博物館）
2008年3月28日	九一式戦闘機（埼玉県/所沢航空発祥記念館）
2009年5月18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/東京都立産業技術高等専門学校 科学技術展示館）
2010年12月19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/国立科学博物館）
2011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（一/東京都渋谷区）
2011年12月1日	零式水上偵察機（南さつま市/万世特攻平和祈念館）
2014年3月27日	UF-XS 実験飛行艇（防衛省海上自衛隊/岐阜かかみがはら航空宇宙博物館）
2014年3月27日	X1G1B 高揚力研究機（防衛省技術研究本部/岐阜かかみがはら航空宇宙博物館）
2016年7月2日	一式双発高等練習機（株式会社立飛ホールディングス/株式会社立飛ホールディングス）
2019年1月25日	東京大学駒場II キャンパス 1号館（旧東京帝国大学航空研究所風洞部建物） 三米（メートル）風洞（東京大学 先端科学技術研究センター/東京大学 先端科学技術研究センター）
2023年2月14日	四式戦闘機「疾風」（南九州市/知覧特攻平和会館）
2023年3月25日	三式戦闘機「飛燕」（日本航空協会/岐阜かかみがはら航空宇宙博物館）



図8 現在、岐阜かかみがはら航空宇宙博物館に展示されている三式戦闘機「飛燕」二型。胴体の日の丸はプロジェクション・マッピングで再現されています

年に修復が始まった時には文化財として見ると問題がある状態でした。修復プロジェクトは2014年に川崎重工業(株)から費用を全面的にご負担いただく形での修復をご提案いただいたことからスタートしました。川崎重工業(株)による修復に加えて、当協会では動翼の羽布の張り替えを実施しました。川崎重工業(株)のご厚意と多くの方にご支援、そして修復作業全般に渡って東京文化財研究所からいただいたアドバイスにより、21世紀に相応しい修復が実現しました<sup>\*5</sup>。

## 航空遺産継承事業の今後

これまでに多くの資料を寄贈いただきましたが、今後も多くの寄贈をいただく可能性があります。その保管スペースの確保は継続して取り組まなければならない大きな課題です。資料の調査と公開を着実に進めていくことも大切な課題です。航空博物館などと連携を取りながら、一步一步課題を解決してまいります。

航空遺産として寄贈いただいた資料の中には、もし当協会にご寄贈いただかなかったら永遠に失

われてしまっていたものがあったと思われます。ある文化財研究者にお聞きした話では、近年、住む人がなくなった旧家を取り壊される時に、以前なら古物商が引き取って骨董市場に出ていたような品々がそのまま廃棄処分されてしまうことが少なくないそうです。航空遺産でも貴重な品々や資料が人知れず失われていっていることが危惧されますが、当協会では寄贈いただいた資料の活用を通して航空遺産の大切さを社会にアピールし、少しでも多くを後世に遺すべく努力いたしますので、ご支援ご協力のほど皆様をお願い申し上げます。

### 参考資料

- 「航空遺産継承基金を設立」長島宏行、『風°天ニュース』no.73、2004
- 「[航空遺産継承基金]発足」(1)~(3)、『航空と文化』No.87~89、2004~2005
- 「航空遺産継承のために」長島宏行、『日本の航空100年 航空・宇宙の歩み』日本航空協会、2010、pp.526-530
- 『歴史的資料で読み解く伊藤音次郎 明治末から大正昭和、民間航空を愛し続けた飛行家の生涯』長谷川隆著、遊タイム出版、2023

※5 詳細は「三式戦闘機「飛燕」二型6117号機の記録」(表2およびp.35)をご参照ください。