

日仏航空交流に活躍した10人の日本人

●はじめに

「赤い翼：パリー東京」実行委員会 監事、航空史家 荒山 彰久

気球や飛行船がフランスから始まったように、フランスは航空の先進国であった。飛行機についても20世紀初頭は先進国で、そのフランスから飛行機を購入して、日本で初飛行させたことから日仏航空交流が始まっている。本稿では航空に関わった飛行家や軍人ばかりでなく、技術者や企業経営者も含めて航空に関する日仏交流に活躍した10人の日本人を紹介した。紙幅の都合上、取り上げられなかった人物がいたのは残念である。

●フランスで操縦免許を取得して日本で初飛行した 徳川好敏

日仏航空交流で最初に取り上げるのは、陸軍大尉・徳川好敏である。彼は1910年、フランスへ出張し日本人として初めて飛行機の操縦免許を取得し(図1)、同国製のアンリ・ファルマンなどの飛行機を購入して帰国、代々木練兵場において陸軍大尉・日野熊蔵とともに日本での飛行機の初飛行を成功させた。臨時軍用気球研究会や陸軍航空学校で操縦将校を養成し、またファルマン機を改造した会式一〜四号を製作、自ら会式二号で所沢から東京を訪問飛行した。第一次世界大戦の青島戦役に出撃、参戦した陸海軍9機は全てフランス機であった。このように陸軍航空は、徳川を通してフランスの影響を受けて発展した。のちに飛行学校長、航空兵团長、航空士官学校長となり、陸軍航空の最初から最後まで関わった重鎮である。

●フランス航空隊で活躍し、フランスを愛した 滋野清武(バロン滋野)

男爵家出身の滋野清武(図2)は音楽学校を卒業後結婚、妻の死亡により1910年に渡仏。当地の飛行学校で日本人として、徳川に次いで2番目に操縦免許を取得し、飛行機の設計も手がけた。帰国後臨時軍用気球研究会に所属したが、1914年再度渡仏した。第一次世界大戦が勃発して仏陸軍航空隊に入隊、最優秀パイロット集団、コウノトリ飛行隊を構成するS26飛行隊に所属し、敵機6〜8機を撃墜してアス(エース・5機以上撃墜者)になり、レジオンドヌール勲章を受章する。



図1 フランス航空クラブ(Aéro-Club de France)が発行した徳川好敏大尉の操縦免許(日本航空協会提供)



図2 1924年6月22日、神戸港から諏訪丸で帰国するドアジ(中央)を見送る仏軍服着用^{チンカイ}の滋野清武(右)(日本航空協会提供)

1920年1月帰国、24年に47歳で死亡した。在仏中は仏航空隊員になった日本人7名の面倒を見、日本から来た画家や音楽家との交際も多かった。

●フランス航空隊で活躍し、勲章を受章した おばやし 小林祝之助と茂呂五六

フランス陸軍航空隊に所属した日本人は、少なくとも8人いた。滋野のほか磯部鉄吉、小林祝之助、茂呂五六(図3)、武市正俊、山中忠雄、石橋勝浪、馬詰駿太郎で、ここでは小林と茂呂を取り上げる。小林は立命館大学在学中に武石浩^{こうは}波の墜落事故を目撃して渡仏する。1916年6月にフランス陸軍で操縦免許を得て、前線に配属された。1918年6月7日敵編隊と遭遇し、敵弾が小林機に命中して壮烈な戦死を遂げている。フランス陸



図3 仏軍航空隊の制服に身を包んだ茂呂五六
(日本航空協会提供)



図4 工藤富治(左)とエミール・ドヴォアティエヌ
(工藤和彦氏提供)

軍葬が営まれ、家族にクロワドゲール勲章が授与され、日本でも種々の追悼会が催された。

茂呂は1915年アメリカのライト飛行学校で操縦免許を取得し、その後渡仏して陸軍飛行学校の操縦学生になる。C51飛行隊などで活躍したが、1919年2月に飛行機の輸送や試験飛行に従事、レジオンドヌール勲章を受章している。帰国後は川崎造船(のちの川崎航空機)に勤め、機体係工場主任としてサルムソン2A2やドルニエ・コメートなどの国産化に貢献している。

●フランス機で基礎を作った川崎航空機の 松方幸次郎

松方幸次郎は川崎造船所の初代社長。長く海外に赴き欧米の近代化を視察。フランス絵画を中心に芸術作品を蒐集し、それらは上野の国立西洋美術館に所蔵されている。航空機についてはサルムソン2A2偵察機と発動機の製造権を獲得し、その機体の生産のため、自動車・飛行機製作所を飛行機科として独立させ、のち飛行機部に格上げして、川崎航空の基礎を築いている。茂呂を招いたのも松方であった。

●フランス航空教育団の来日に活躍した 井上幾太郎と草刈思朗

井上幾太郎は1911年、臨時軍用気球研究会の委員になって航空と関わり、1916年に少将で陸軍運輸部本部長。1918年12月に臨時航空術練習委員長となり、フォール大佐以下63名のフランス航空教育団を迎えた。陸軍のフランス機への統一、偵察機や戦闘機など機種別教育の導入を図る。同時に井上の自説である航空学校の設立、研究機関や補給制度の確立など、航空の近代化に貢献、空軍の独立を唱えた。航空畑では異例の陸軍大将に昇進している。

教育団の招聘時に、飛行機班と発動機班の両方の主任になったのが草刈思朗中佐。1914年5月から3年間仏独に滞在し、第一次世界大戦の状況や航空技術の発達を実見。教育団の招聘委員に選任されフランスとの連絡、演習地の選定、練習教育の計画、摂待要領まで準備した。1918年2月に腸チフスにより39歳で急死。陸軍は得難い人材を失っている。

●フランスの航空技術を広めた 工藤 富治

海軍の修理工場で働いていた工藤富治は1916年、ロシアに渡りオデッサで飛行機会社に就職、ここでフランスの技師エミール・ドヴォアティエヌと知り合う(図4)。ロシア革命の勃発によりドヴォアティエヌはフランスへ帰国するが、彼を追って工藤も渡仏。彼が設立した航空会社に勤め、長距離機D.33トレ・デュニオン号の開発では工場長として陣頭に立った。1931年7月に同機が東京への飛行途中、発動機の不調で不時着し、さらに9月再び東京飛行を試みたが墜落した。このため帰国し、航研機(東京帝大航空研究所の長距離研究機)を製造する東京瓦斯電気工業に就職、フランスでの技術を生かした。

●飛行機王 中島知久平とフランスの航空

中島飛行機製作所を創設し、政治家となった中島知久平は、フランスに2回出張している。海軍に在職中の1910年、アンリ・ファルマン飛行学校やアントワネット飛行機会社を訪問し、1914年には海軍がフランスに注文した飛行機、発動機の製造状況を調査している。民間会社での飛行機生産の重要性を説いて海軍を退職、中島飛行機を創設した。フランスのニューポール社とのライセンス契約で甲式二型練習機、同三型練習機、同四型戦闘機を生産し、また1928年には、フランスからマリーとロバンの両技師を招いてNC型機を試作、本機が九一式戦闘機に発達する。

●日本資本主義の父 渋沢栄一とフランスと航空

渋沢栄一は1867年のパリ万国博覧会に使節団員として随行、フランスの社会経済制度に接し影響を受けている。日仏会館(東京)は渋沢とフランスの駐日大使で詩人のポール・クロードルによって1924年に設立された。1912年、帝国飛行協会的前身、日本航空協会の評議員になり、また1928年には、日本航空輸送株式会社設立委員長に就任、民間の航空輸送会社の設立に貢献している。