

# 大正八年、仏国航空団(後編)

横川裕一

Text by Yuichi YOKOKAWA



各務ヶ原における仏国航空団操縦班における練習風景。左手前はル・フェーブル少佐か。機体はニューポール81E2、後の甲式一型練習機である。

各務ヶ原における仏国航空団操縦班における練習風景。左手前はル・フェーブル少佐か。機体はニューポール81E2、後の甲式一型練習機である。

団員の生活支援から、後編を始める。

## ■団員への生活支援

まず、愛宕山(港区愛宕)にあった愛宕ホテルが航空団本部として貸し切られた。東京住まいの団員は列車にてそこから所沢や下志津に通っていたが、航空団全員には東京―岐阜、東京―所沢、東京―下志津間の鉄道優待券を交付していた。また、団員への支援として来日と同時期に、団員とフランス本国間の郵便物は、仏国軍事郵便の例に倣って無料にするという配慮がなされた。

ただ、3ヵ月と言われた異国の地に半年以上の長期滞在となったら、精神的にも肉体的にも疲れ、そして病気にまろう。事実、罹患によって、練習が停滞したこともあったようだ。偵察観測班のフリュエリー少佐は、黄疸の疑いで3月7日に聖路加病院に入院し、11日に退院したことが、陸軍書類から追うことができ、その他数人の入退院書類が残されている。

そして、不幸にも8月1日に、副官のラゴン少佐が病死(実際はピストル自殺)、4日に横浜で葬儀が行なわれ、陸軍から儀仗兵が派遣されている。

さらに、当初予定からの延長により食糧事情が悪くなったとして、大正8年7月からは食費も支給している。

## ■軋轢

大正8(1919)年8月、パリの永井仏駐在武官から、「仏国航空団員からの不平があるように聞いた」の私信が、東京に向けて飛んだ。これを重く受け止めた陸軍は、フォール大佐に聴取するとともに、永井武官に入手状況の説明を求めた。それらの調査を経て10月、井上臨時航空練習委員長は、その調査結果を公表した。結果は、以下のとおりである。

仏国航空団員中の不満に関する調査

臨時航空練習委員長 井上幾太郎

大正8年10月

判決

仏国航空団に対する本邦将校の態度冷淡となりたるは事実なり。永井大佐の電報のごとく、一行中に不満の声あり云々の件は、些細なる事件に於いて意思の疎通を欠ける点より来る一時的の少不平を誇大に伝聞せるものなりと信ず。

調査

仏国航空団を派遣せる仏国政府の好意は一般に了知せるところにして、常に敬意を払い出来得る限り厚遇を与え、熱心にその教習を受けるの態度を持ち、該団員一同も我が厚意に對し好感を有しおれり。

然しなれども細部においては、言語の不通および風習の差異により往々意思の疎通を欠き或いは誤解を招きたることありしは、まことに遺憾とするところにして、或いはこの辺りより多少の不平を醸したるにあらざるかの疑いありといえども、これを以て仏国航空団に対する態度の変化と見るは至当に非ず。今、次に二、三の事実を摘記せん。

一、器材の不足および施設の不備のため、彼らの要求に応じ能ざりしこと

仏国が戦争中大規模の設備と豊富な器材を持って各種教育を実施せるに比して、本部の設備は頗る貧弱にして、最初より航空団員が物足をまたその感を有せしことは事実にして、器材の増加および設備の拡張を要求せしも、急速にこれに応じ能わざる事情ありて、当委員もこの点に関してはもっとも苦

慮せるところなりき。この状態の教育の進捗とともにやや急調を呈せり、これは欠填器材の補給を要求することと日を追って増加するに反し、在庫品は欠乏を告げ、期待せる購入器材の（仏国より）到着遅延し、また一方においては大演習器材の整備のため工場作業力の大部を傾注するのみを得ざるに至りたるによる。

そのごとき苦しき内情を理解せざる仏国将校の一部には、その要求が速やかに容れられざることに對し、不満を抱きたる者あるがごとし。

二、欧米人の風習に精じからざるため、応接上円満を欠きたること

仏国航空団員とくに各務ヶ原在勤者中に著しく感情に支配せられやすき性質を有し、教育上および教科上にも感情を加味し、また時には過激なる言論を弄する者あり。

要するに、欧米人は一般に感情の発作を露骨に言動上に現わす風習ありて、この風習に慣れざるものには頗る不快に感ぜられること往々なし。而してもっとも多々これに接触する専修員および接伴将校は比較的思慮浅き青年者にして、縷々注意せるに拘わらず、どうもすれば応接上円満を欠けることあり。然れども、これ皆一時的な出来事にして常時の態度にまで及べるの事実を認めず。

三、鉄道優待券の請求上、某将校が不平をもらしたこと

仏国航空団全部には東京一岐阜、東京一所沢、東京一下志津間に對し、鉄道優待券を交付しあり。この以外の区間の旅行する際は、その都度、当委員総務部より相当優待券を鉄道院に請求して交付することとせり。

各務ヶ原在勤仏将校某は、毎日曜日京都に赴くを例とし、その都度鉄道優待券を請求し来たれりところ、多くは電報を以て金曜或いは土曜日に請求せり。然るに鉄道院においては、当該将校に對し、岐阜一京都間の優待権を発行すること数回なるを以て、旅行の理由を要求すること再三におよび、遂には発行を拒絶するに至れり。その交付を受けえる場合といえども、当人の手許に送達する余裕なかりことあり。これに對し、同将校は大いに不平をもらし、日本側が冷淡となるかごとく公言せりしこと往々なり。

これを要するに、仏国航空団員中に不満の声ありとせば、その原因は意思の普通あるいは誤解に基づきたるものにして、同団員に対する態度が冷淡に傾きたりと見なすべき事実なし。

結果的には長期滞在による疲労蓄積、互いの初期の遠慮や気遣いが徐々に薄れてきたことが要因だったようだ。

## ■延長

航空団の在留期間が残すところ1ヵ月となった大正8年7月末、練習継続

が必要と、特定団員を半年程延長する契約が陸軍とフランス政府との間に結ばれた。表7に、その人員を示す。

当初は将校8名、准士官9名であったが、翌月（8月1日）の副官ラゴン少佐病死により、欠員となった。

なお、本人の病氣や家事の都合による交替（3名）もあり、さらには大正8年11月末、「飛行機製作に要する素材の一部入手遅延により、終了を能はず」の理由から、機体製作教育の担当者はさらに大正9年1月31日まで2ヵ月延長している。

## ■叙勲と帰国、残留

表6の延長者以外は任務終了後に順次帰国していったが、延長者も含めて、その功に對して大正8年7月に叙勲がなされている。また、このときには叙勲されなかった6月末着任の補充員も、11月に叙勲されている。前編の表2に、団員の詳細氏名とともに叙勲内容を示した。

ただし、2名が叙勲されていないことが分かっている。そのひとり、ケーリエス軍曹（大正8年1月15日来日）は、赤十字病院から3月8日に退院したこと、5月上旬に帰国していることが書類から追うことができています。教育に参加できず、叙勲対象から外されたのだろう。フォール大佐が叙勲者を厳選したとも云われている。もうひとりのクーデル軍曹（大正8年7月2日来日）も叙勲されていないが、こちらも、その理由は不明である。

一方、帰る人あれば残る人もある。

延長者とは別に日本に残留した者として、ランスロー、リユーユー、ドエジェー、ボンノーの4軍曹の名前が、「大正8年9月以降、日本に残留」となっている。残留理由やその後の生活については、未だ断片情報すら得られていない。

## ■フォール大佐の所見

大正8年11月、フォール大佐は書簡を出し、いままでの教育内容を振り返った。「予想以上の成果を収めたが、完全なものとは言えない」として、その理由に専修員の態度を挙げた。略記する。

表7 延長者（大正8年7～8月時点）

| 担任業務                   | 期限           | 氏名                                       | 備考                                          |
|------------------------|--------------|------------------------------------------|---------------------------------------------|
| 航空隊の編成および戦術に関する教育および指導 | 大正9年3月31日まで  | 砲兵大佐<br>航空准士官<br>歩兵軍曹                    | フォール<br>グアラ（ジョルジュ）<br>アルソー                  |
| 操縦及機関工術の教育             | 大正9年3月31日まで  | 航空兵中尉<br>航空兵少尉<br>航空兵軍曹                  | デッケル<br>セケラ<br>マルタン                         |
| 発動機製作の指導               | 大正9年3月31日まで  | 砲兵中尉<br>歩兵准士官<br>歩兵准士官<br>歩兵准士官<br>航空兵軍曹 | ベルニス<br>ブロック<br>フルーリー<br>ギヤシャルド<br>バラ（モーリス） |
| 飛行機製作の指導               | 大正8年11月30日まで | 航空兵少尉<br>歩兵少尉<br>工兵准士官                   | ルースト<br>ルコムト<br>アンリー                        |
| 無線電信教育                 | 大正8年11月30日まで | 工兵中尉<br>工兵軍曹                             | バーネルゼーク<br>マルジュール                           |
| 購入器材整理                 | 大正8年10月31日まで | 砲兵少佐                                     | ラゴン                                         |

・全般的に、日本将校は講義や書類の収集には熱心だが、百戦錬磨の仏軍将校の実技教育には熱心でなかった。

・操縦教育では熱意が不足し、欠席や遅刻が多く、飛行停止の罰則も効果がなかった。その理由は、専修員の年齢が高いこと、旧式のファルマン式による悪習醸成のためか。

・機関工術教育を受けた兵卒には技術的素地がなく、不注意・怠慢による同一過失が頻発した。

・空中射撃教育の専修員に操縦者が選ばれたが、射撃の重要性に対する認識を欠き、熱意が不足していた。

・爆撃教育の専修員も操縦者だったが、日本側の若い中尉教官の努力により、円滑に教育できた。

・空中偵察観測の教育は、航空部隊以外の専修員が主体であったが、熱心であった。ただし、日本将校は航空演習に最適な早朝あるいは夕刻の執務を欲しない傾向がある。

・操縦者教育では、アス（エース）養成を重視し、教育期間や要領を画一にせず、優秀者教育を行なうべき。

・気球教育では日本将校が仏国式気球を重視せず、教育成果が不振だった。日本気球隊は劣弱で、とくに飛行機による攻撃への防御を欠いている。

要するに、「日本将校、とくに航空部隊将校が仏国教官をより信用し従順であったなら、教育成果はさらに上がったろう」というものであった。

これに対して、井上陸軍航空部長（前出の七か条の意見書を取り入れ、大正8年4月に航空部創設）は、大正8年12月、フォール大佐の所見を臨時航空練習委員と航空部隊長に披露し、矯正すべき点の訓示を行なった。

## ■再延長

大正9（1920）年2月、来大正9年度も引き続き仏国教官を雇うとして、以下の契約が結ばれた。

- ・発動機製作指導のため 2名4ヵ月
- ・操縦術教育のため 1名12ヵ月
- ・機関工術教育のため 3名12ヵ月

6名のうち3名は継続であるが、砲兵中尉セレー、准士官ショウボー、その助手バレット（退役軍人）の3人は

表8 大正9年度の陣容

| 氏名           | 期間                     |
|--------------|------------------------|
| 砲兵大尉ベルニス     | 大正9年4月1日～7月31日         |
| 砲兵少尉フルーリー    | 大正9年4月1日～7月31日         |
| 航空兵軍曹ルジェー    | 大正9年4月1日～7月31日         |
| 砲兵中尉セレー      | 大正9年4月2日～大正10年3月31日    |
| 准士官ショウボー     | 大正9年7月31日来日～大正10年3月31日 |
| 助手バレット（退役軍人） | 大正9年7月31日来日～大正10年3月31日 |

新たな招聘者である。なお、そのうちのセレー中尉は大正8年6月30日来日組のひとりで、10月14日に離日しているが、約半年後に再招聘になっている。表8に、大正9年度の陣容を示す。

これによって、航空団としては新たな2名を加えて、合計68名（67人）が全人数となる。新たな2名も叙勲されているはずだが、それを示す書類はまだ見つけられておらず、氏名等は不明。

なお、同表中の2名（ベルニス大尉、フルーリー少尉）は大正8年1月の来日組で、9年7月末までの1年半の最長滞在者である。蛇足であるが、ベルニス大尉は昭和5（1930）年2月に三菱航空機により招聘されて再来日し、九二式偵察機を指導することになる。同機についての記事を披露する機会が得られたなら、そこで氏について記したい。

この人員による操縦術教育の時期は、前出の七か条の意見書によって大正8年4月に創設された陸軍航空学校（所沢）で行なわれている。大正9年中の陸軍航空学校操縦術修業者には、河井田義匡中尉、加藤尹義大尉など錚々たるメンバーがいる。また、航空局（こちらも七か条の意見書によって、大正9年8月に設置）による、陸軍への第一期委託操縦生（大正10年1月入校）と時期が重なり、その第一期生のひとりである羽太文男氏の回想では「教官はフランス人だった」とのこと。一期生の卒業時の集合写真には3人のフランス教官人と思われる姿があり、セレー中尉らと考えられる。

## ■航空団と星章機

日本陸軍は日章のほか、自らのシンボルとして星（五芒星）を用いていたが、大正期の陸軍機に日章ではなく星

章（五芒星）を描いた機体があることはよく知られていた。陸軍機に星章を標記する規定は知られておらず、ロシア機の標識とそっくりであることから、大正期の陸軍航空史の謎のひとつとされていた。

筆者は、これら星章機の1機種は仏国航空団の持ち込み器材であったろうと推論している。ここでそれを示したい。

### 日本陸軍の標識・徽章

日本陸軍の標識・徽章については、大正15年の偕行社記事に掲載の「日章と星章の起源について」に解説がある。同記事は、昭和14年5月に第四師団（留守部隊）からの問い合わせに対する陸軍大臣副官回答として添付されているもので、ほぼ陸軍の公式見解とみなしてよいだろう。

記事によれば、帝国陸軍徽章の制定は明治3（1871）年12月で、日章（旭日）はその前章として同年2月に制定されたとある。日章だけではとくに外人から「赤玉」とされるのを嫌い、十六条の光芒を付けたようだ。

一方、星章は明治6年10月の略帽の制定以後に用いられた。星章（五芒星）は古来「魔除けの記符」であり、欧州においても類似する伝説があると、記事にはある。

### 日本陸軍機と日章

第一次世界大戦の青島攻略戦（大正3（1914）年10月～11月）において、陸軍航空隊はその初陣を飾った。有川中佐を長とする臨時航空隊は、モ式1913年型4機、ニューポールIVG型単葉1機、気球1個を装備していたが、このときのニューポールIVG単葉機の写真に、方向舵を旭日としているものがある。

ただし、この標識は正式なものではなく、大正7（1918）年6月の「航空器材の名称および標識に関する通牒」まで正式な標識規定は存在していない。

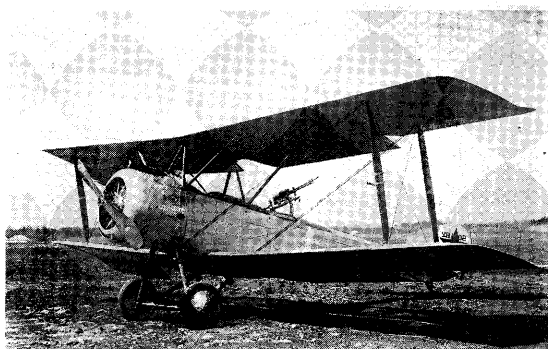
同通牒では、日本陸軍機の標識は「飛行機の標識は日章」として、その標記箇所は胴体左右面と上翼上面と下翼下面（複葉機の場合）に定められた。加えて、方向舵には機体番号を標記することにもなっている。この通牒は大正10年に改正されているが、標識については変わらない。つまり、大正7年6月以降の日本陸軍機は「日章」を用いているはずである。

### 星章機

筆者が知り得ている限りでは、星章

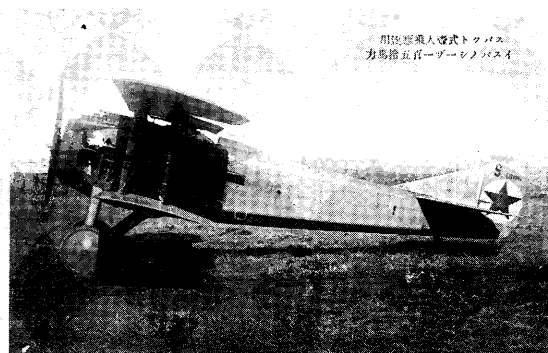
が確認できる機種はソッピース 1 1/2ストラッター、SPAD S.VII、ニューポール24の3機種で、写真6～8にそれぞれを示す。

この3枚では分からないが、星章付きのニューポール24やSPAD.VIIには、フランス語の機体注意書きがあり、『男爵の愛した翼（下）』（日本航空協会、2008年9月）でもそれは見ることができる。つまり、輸入機に星章があったことが分かる。また同書のソッピース 1 1/2ストラッターにも星章を見ることができ、方向舵に「SOP.1B2」の機種名を標記した写真があることから、当該機も輸入機と判断できよう。写真6も同様である。



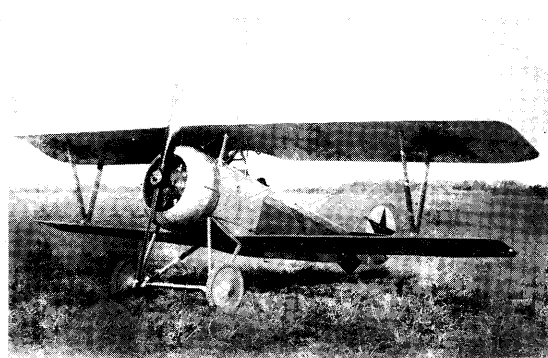
（航空用）ソッピース1 1/2ストラッター式戦闘用新製飛行機

【写真6】 ソッピース 1 1/2ストラッター。主翼（下）下面、方向舵に星章が見える（当時の絵葉書から）。なお、絵葉書自体が裏焼きになっていることが、方向舵の標記から分かる。



用は陸軍輸入式トワリス  
力多指五バードンノバスイ

【写真7】 スパッドS.VII。方向舵に星章が見える。その上には機体番号との1806があり、『男爵の愛した翼（下）』に掲載（P.60）の機体（番号なし）とは異なる機体かもしれない（当時の絵葉書から）。



（行發店向本並） 式トルボユニ型新るけ美に運行飛理所

【写真8】 ニューポール24。方向舵、上主翼下面に星章が見える。紙面では見えないかもしれないが、下主翼下面にも星章がある（当時の絵葉書から）。

### 推論

前述のように輸入機の一部には星章が付いていたが、「当時の輸入機が一律に星章か？」と言え、そうではない。通牒以降の輸入機である、ソッピース・パップやSPAD.XIIIには星章は見られず、大正9年2月購入と年月が方向舵に明記あるニューポール24（二式24型5152号）にも星章はない。

とすれば、星章機は次のいずれかであろう推論が成り立つ。

- ・大正7年6月の通牒以前の輸入機で、かつ通牒までの間に撮影された機体（すなわち、期間限定）
- ・または、通牒以降においても通牒にしたがう必要のない機体

### 通牒以前の輸入機

新たな機体、それも新機種を入手した場合、それを撮影するなら到着から間を空けない時期であり、輸入機が星章を纏っていたなら、その撮影にて星章姿が残されることは想像できる。

大正7年6月の通牒以前の輸入機を見ると、モ式とソッピース 1 1/2ストラッターであり、モ式には星章を見ることができていない。残るソッピース 1 1/2ストラッターは大正7年3月に船着しており、通牒以前である。そして、本誌（2015年4月号）の拙記事に掲載のソ式二型1号機の星章と日章の双方を付けた写真は、3月の到着後、6月の通牒を受けた標識書き換え中の撮影と推測できる。つまり、輸入した機体自体が星章機付きだったのであろう。ソッピース 1 1/2ストラッターはロシア帝国軍も使用していたので、同軍向けに用意された機体が、ロシア革命によって棚上げになり、日本に流れて来たことは予想できる。その機体には、ロシア軍の星章が付いていても不思議ではない。

残るSPAD S.VII、ニューポール24も同様だろうか？ この2機種は、標通牒後すぐという微妙な時期（大正6年10月）に船着しており、到着直後に撮影されたなら、ソッピースと同様に星章付き機が輸入されていた場合、それが残されている可能性もある。

前出の『男爵の愛した翼（下）』では、

イスパノスイザ140馬力とある星章付きの方向舵写真を見ることができる。方向舵形状や発動機馬力からこの機はスパッドS.VⅡであり、写真7にある機体番号がないことから、両機は異なる機体の可能性がある。前編で示したように仏国航空団はS.VⅡを持ち込んでおり、練習に用いた。異なる機体であれば、航空団滞在時期（即ち、通牒以降）にも星章機があったかもしれない。しかしながら、星章付きS.VⅡの写真はきわめて少ないことから、S.VⅡはソッピースと同様、星章付き機が輸入され到着直後に撮影されたものだろうと推測する。本機種も、ロシア帝国軍で使用されていたことから、ロシア革命による余波を受けて星章機が日本に輸入されても不思議ではない。

最後に残るニューポール24については、事情が異なる。写真9（上）は「宙返り用4459号機」とある絵葉書で、大正8年7月末に各務ヶ原で行なわれた皇族将校や陸海両軍将官、貴衆両院議員らを招いた見学会の際の撮影と推測される。前編のタイトル写真も星章付きのニューポール24であり、仏人教官と思われる人物が4人写っていることから、航空団来日以降の撮影だろう。つまり、通牒から2年近く経た時点にお

いて、星章付き機が存在していたことになる。これは、同機が「通牒以降においても通牒にしたがう必要のない機体」であったからだと考える。

#### 通牒にしたがう必要のない機体とは？

通牒にしたがう必要のない機体とは「管理上、日本陸軍機ではない機体」で、航空団がフランスからの持ち込んだ器材がその候補である。検証してみたい。

まず、各務ヶ原の操縦班においてに用いた器材（前編表5）のうち、ニューポール24は航空団の持ち込み器材にある。また、星章付きのニューポール24が確認できる写真や絵葉書には仏国航空団員が写っているものが少なく、その撮影場所は、写真9（上）がそうであるように各務ヶ原である場合が多い。

そもそも、仏国航空団長のフォール大佐は東部戦線増援用に準備された航空団の団長であった。それがロシア革命後の対独単独講和により宙に浮いたかたちとなった時期に、日本がロシアの講和に起因するシベリア派兵に備えた飛行機購入を打診したことから、大佐の遣日が決まっている。すなわち、フォール大佐とその軍団は手駒としてロシア向けの機体を有していても不思議ではなく、その機体にはロシア帝国軍

の星章が付いていたかもしれない。前2機種と同様に、ニューポール24もロシア帝国軍使用機種であり、方向舵と上下主翼の上下両面に星章を纏っていた。これは、残されている日本での星章付きのニューポール24と整合する。

#### 結論

以上から、ソッピースとSPAD.VⅡの星章機は日本到着から間もなく撮影されたもので、星章は短期間であったと考える。航空団とも関係は薄い。

対して、星章付きのニューポール24は仏国航空団の来日時携行器材であり、日本陸軍機ではないことから、大正7年6月の通牒以降においても星章を纏っていた、と結論づけたい。

航空団の任務終了時、その離日によって陸軍に移譲された器材のなかに、1機のニューポール24がある。日本陸軍機となった当該機は、日章を纏っただろう。前出の4459号機が日章をつけた姿は、絵葉書（写真9（下））に残されている。これが、本稿での結論を裏づけていると筆者は考えている。

#### ■帰国後のフォール大佐

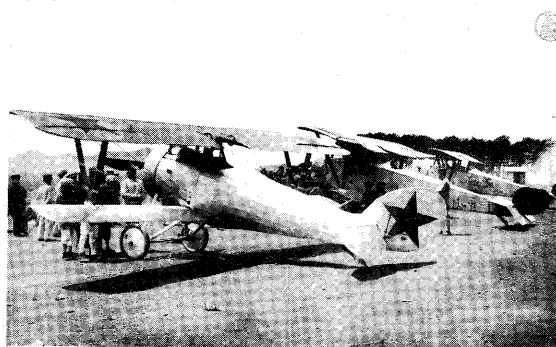
大正9年4月12日に離日した大佐は、帰国後も仏陸軍にて重職を担った。

1922（大正11）年11月には、メス（ドイツ語発音でメッツ）の昼間爆撃旅団の臨時司令官に就任、翌年には准将に昇進して同旅団司令となったが、1924（大正13）年夏に罹病し入院。回復することなく、同年8月24日に死去した。死後、スペインやイギリス、イタリアから叙勲されている。

日本もその罹病・重態を知り、8月17日付で勲二等瑞宝賞を授与している。その叙勲書類から、次が拾える。

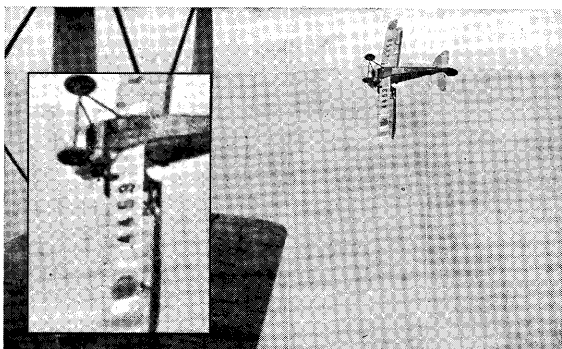
・大正8年、仏国政府の命により遣日航空団長として渡来し、帝国陸軍航空の指導に当たり貢献するところ多大により、勲三等旭日賞を授与

・翌年の帰国後も、わが国に対し多大の好意を表し、大正11年のニューポール29型戦闘機40台、同12年アンリオ14型練習機30台等を購入するに当たり、本人の熱誠なる斡旋により目的を達したるのみならず、製作専売特許権を



號九五五四式＝機行飛用り返宙國佛

【写真9】 上は、大正8年7月末に各務ヶ原で行なわれた見学会における撮影と考えられる、星章付きのニューポール24。「宙返り用飛行機二式4459号」とある。



敬愛飛行機（編輯）

下は、日の丸を付けた4459号機と主翼下面の機体番号のアップ（2枚とも、当時の絵葉書から）。

獲得するを得たり。

・大正12年9月の震災により発動機40台を横浜税関倉庫において焼失し航空教育上多大な支障をきたすや、本人の熱心な努力により仏国陸軍において使用中のものをわが国に発送し、航空教育の停頓することなきを得しめた。

・研究のためフランスに渡航せる陸軍将校に対し、斡旋しその目的を達成せしめた。

・フランスの航空編成に関する機密性ならびに技術上の秘密に渉る事項をも、窮知することを得るに至り。

## ■昭和8年の航空回顧

昭和8(1933)年夏、今村嘉吉氏による横10尺(約3m)の大作の絵が遊就館に飾られた。航空団のフォール大佐やデッケル中尉による訓練の場面を描いたもので、それを聞いた駐日フランス大使が訪館、陸軍からも井上大將らが出席して親善の茶会が催された。写真10がそのときの記念撮影である。

なぜ、この時期にこういうことになったのかは探り出せていないが、微笑ましい場であったろうと想像される。

## ■まとめ

以上が、航空団の全貌である。日本側専修員の態度等が問題視されてもいるが、多くの者がその技術を学び、薫陶を受けた。組織体系や運用機体等もフランス制に統一され、井上中将の回想によれば、航空団帰国から4年ほどがフランス指向であった。

軍用機にもニューポール、サルムソン、スパッド、ファルマン、コードロン、アンリオのフランス製機が導入さ、れ、これらが後に甲、乙、丙、丁、戊、己の十干式機種名で知られることになる。

航空団のその成果は決して小さいものではなかった。

## ■結びに替えて

昭和3(1928)年、所沢陸軍飛行学校の校庭にフォール大佐を記念した胸像(写真11)が建てられた。昭和2年5月、陸尉軍大臣に所要土地使用願いが出ており、「故仏国陸軍少将「フォール」氏銅像建設委員長 井上幾太郎」

と官職名抜きになっていることから、私的な委員会が結成されていたようだ。有志を陸軍部内に募り、その醸金を以って銅像(胸像)を建設、所要土地は三坪三合(二間二尺、一間五尺)と使用願いにある。

本像は戦時中に取り外されて、行方不明になっていたとのことであるが、昭和57年に原型をもとに復元され、現在地(所沢の航空公園内)に佇んでいる。台座や周囲は当時のままのように

見える(写真12)が、中央の団員氏名プレートは失われていると、『筆と刀』(クリスチャン・ボラック、2005年10月、在日フランス商工会議所)にある。

公園内の野球場に近いが、少し奥に入った場所にあり、気づかない方も少なくない。約100年前に遥か極東の地に赴任した航空団員を偲んで、訪れてみていただきたい。

(後編・了。前編は2015年5月号P.76～掲載)



【写真10】昭和8年6月、遊就館にて謝恩の絵を前に。前列向かって右から2人目が井上大將、3人目が駐日フランス大使。後列には7名の外人らしき姿があり、うち3人が大正8年来朝の団員とある。背景の絵の左下に、前稿の写真2が描かれている(『航空記事 No. 131』、昭和8年7月から)。



(内校) 像 尉 少 中 上 井

【写真11】所沢陸軍飛行学校内に建立された胸像(当時の絵葉書から)。台座中央のプレートには団員氏名を記していたことが、『筆と刀』から分かる。



【写真12】所沢の航空公園内の胸像(2012年6月撮影)。

