

2022年、開場百周年記念

立川飛行場戦前史

中編 民間航空

横川裕一

Text by Yuichi YOKOKAWA

■民間航空 東西定期航空会

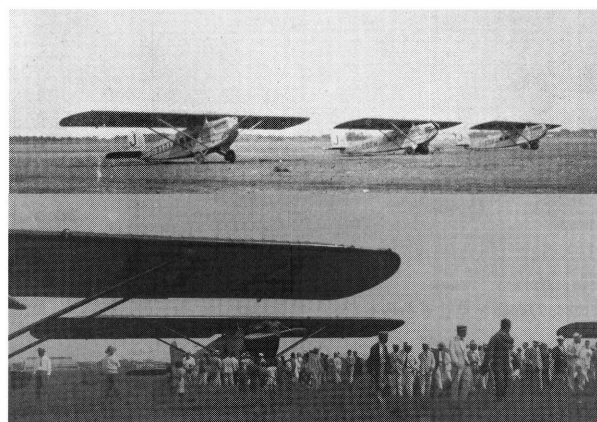
前編にて既述したように、朝日新聞社が立川飛行場へ進出したのは大正12(1923)年10月で、関東大震災によって東京市内洲崎の飛行場施設が壊滅したためであった。同社は、その年の夏に朝日新聞東西定期航空会として大阪との定期航空運航を始めており、移転後の11月には立川に格納庫を建て「朝日新聞社」と「東西定期航空会」の看板を掲げた。翌年以降も、写真2-1の機体群を用いて東京―大阪線の定期航空(図2-1)は継続され、大正15(1926)年からは東京―仙台線も開設された。

この当時の定期運航は旅客もくはないが郵便や貨物が主で、かつ官(通信省航空局)からの「定期航空命令」によって飛んでいた。もちろん、官が勝

手に命令することはないので、民が「どこどこ間を定期運航したい」旨を願い出て、官がそれを許可すると同時に命令するのである。そして命令を受けた民が運航実績を報告すると、官がそれに対して奨励金を出すという仕組みである。その金額は費用すべてを賄えるものではなかったが、それなくては動けない金額だった。

昭和3(1928)年10月に日本航空輸送が設立されると、定期航空命令はそちらに出されることになり、他社が継続しても報奨金は出ないことになった。つまり他社は断念するしかなく、昭和3年度末に東西定期航空会は解散した。同会が立川に来てからは定期運航中の死亡事故はなく、試験飛行中の事故2件だけという立派な数字だった。

【写真2-1】立川飛行場における3機のドルニエ・コメット(東西定期航空会が昭和3年夏に発行したパンフレットから)。下は立川飛行場における東西定期航空会のドルニエ・メールクル(J-BAFH)。



■民間航空 日本航空輸送

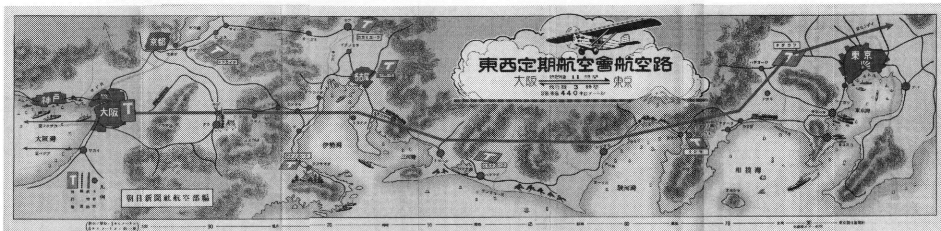
前述したように、昭和3年10月末、通信省所管の日本航空輸送株式会社が設立された。ほぼ国策会社で、昭和4(1929)年度からの運航開始予定であった。飛行場はとりあえず立川を使用として、昭和3年3月にはすでに通信省から陸軍に飛行場の使用許可と施設の建設許可が願出されており、軍からはおおむね3年の使用許可が下りていたが、なんと言っても新会社で乗務員すらいないのである。昭和4年1月に急遽乗務員が募集され、日本飛行学校(後示)にいた小川莞爾などが応募、飛行試験を受けて小川を含む9名が第一期要員として採用された。

同社の初運航はサルムソン2A2による昭和4年4月1日からの東京―大阪間の定期郵便貨物運送(日曜を除く毎日2往復)で、立川発の初便パイロットは小川莞爾。使用機が未着のため旅客輸送ではなく、格納庫もなかった。

5月、定期旅客用の機材としてフォッカー社のスーパーユニバーサル旅客機6機(写真2-2)が揃い、それらを使って外国人教官による乗務員訓練が行なわれた。翌6月には、ようやく格納庫2棟(前編の写真1-2参照)も竣工した。

7月15日、定期旅客輸送の第一便が立川を発ち大阪に向かった。そのパイロットも、小川莞爾だった。

【図2-1】東西定期航空会が昭和3年夏に発行したパンフレットにある路線図。ここには記載ないが、立川飛行場―東京市内(有楽町)間は無料送迎車が出ていた。



■民間航空 朝日定期航空会

東西定期航空会を解散させられた朝日新聞社は、「朝日定期航空会」を設立して残った仙台線の運航を継続するとともに、東京―新潟線（夏季のみ）を新たに開設した。サルムソン2A2やKDC2、プスモス（写真2-3）などによって定期郵便貨物輸送が実施されたが、この新潟線ものちに日本航空輸送に移譲させられている。

なお、この新潟線にはのちに神風号で有名となる飯沼飛行士も参加している。氏は昭和7（1932）年11月から立川勤務となっており、立川に下宿を取ることにはせず事務所や格納庫に寝泊まりしていたことが手紙などから窺えると、飯沼飛行士記念館（長野県安曇野市）からご教示いただいた。

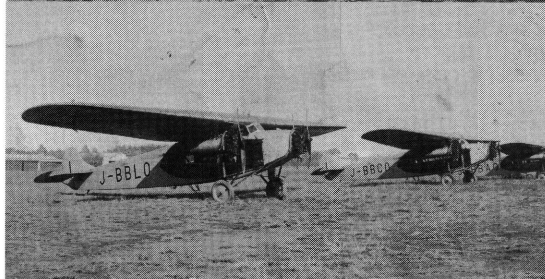
■民間航空 新聞航空

時が戻るが、朝日新聞社が新しい格納庫（前編写真1-2）を立川飛行場に建てたのは昭和3（1928）年3月で、東西定期航空会格納庫の南隣だった。

同じ年の7月には、東京日日新聞社が所沢から移転してきた。ライバル朝日の傍は嫌だったのか、民間施設がある西地区に空きがなかったか、石川島飛行機製作所の北隣接地に格納庫を建てた（前編写真1-1、写真2-4）。

新聞原稿や写真の輸送を主とする新聞航空において、朝日新聞社と大阪毎日新聞社・東京日日新聞社（大毎東日）は、大正13（1924）年1月の皇太子（後の昭和天皇）のご成婚報道を初回に、大正天皇崩御報道において火花を散らした。使用機も次第に高性能化され、さらには新聞航空にとどまらずに航空界のリーダー争いにもヒートアップしていく。例をあげれば、大毎・東日が日本一周飛行を実行（大正13年7月）すれば、朝日は大正14年元日に訪欧飛行を発表。昭和4（1929）年7月に朝日が東日本一周10月に西日本一周を行なえば、大毎・東日も翌年春（昭和5年4月）に同様な企画で東日本一周飛行を行なっている。これらはすべて、立川が準備地や出発地だった。

そしてそのきわめつけが、朝日のロ



【写真2-2】昭和4年5月、日本航空輸送が最初に導入した6機のフォッカー・スーパーユニバーサル旅客機群。背景の飛行第五連隊格納庫から、立川での撮影と分かる。下は少し遅れて導入されたフォッカーF.VII/3m旅客機群で、同じく背景の東西定期航空会の格納庫から立川飛行場での撮影と分かる。



【写真2-3】デ・ハビランドDH.80 プスモス（J-BAWA）。立川飛行場での撮影で、左端に写る建物は御国飛行学校の格納庫。本型機は昭和7年度の東京―新潟線定期郵便飛行の初日に、酒井飛行士（新潟市出身）・片桐機関士（新潟県長岡市出身、初風号訪欧時の機関士）の新潟県出身コンビに用いられ、手軽さと堅牢さで重宝された。



【写真2-4】東京日日新聞社格納庫前の三菱十三式T1機（J-BAIC、大毎18号）。大阪毎日新聞・東京日日新聞両社は所有機の定置場を大阪にしていたが、立川に一番馴染みがあったのが大毎18号機である。

ンドンまでの「神風」号（昭和12年4月）に、対する大毎・東日の「ニッポン」号世界一周（昭和13年5月）だろう。

■民間航空 訪日機

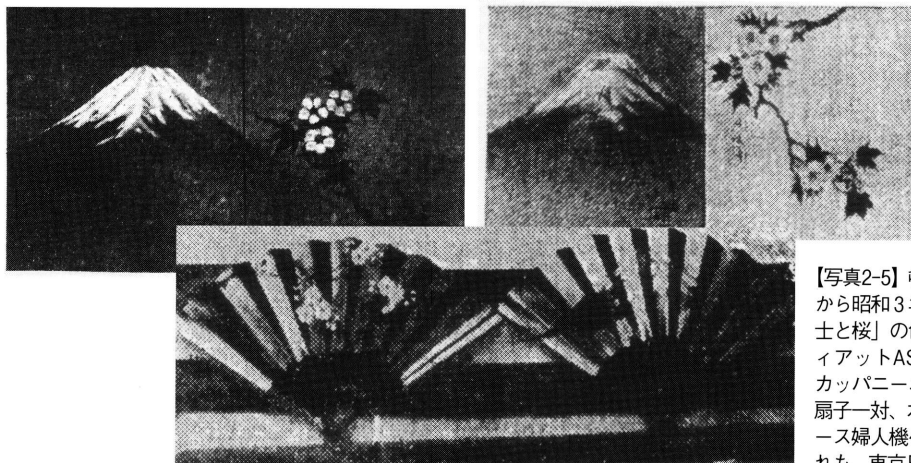
大正11（1922）年11月の飛行第五大隊の移駐以降、立川飛行場は大正期の訪日飛行には登場せず、昭和2（1927）年9月にソ連機の目的地として立川の名が出てくる。その2日後にはチェコスロバキアからの訪日機が所沢に着陸しているが、どこに着陸するかは飛来機が軍用機か民間機で異なり、立川に

は民間機が降りたかと筆者は考えている。立川を目的地とした訪日飛行は、次ページの表2-1に示すように14例を数えるが、仏陸軍機を借りた「ナンジェッセ・コリ」号以外、すべてが民間登録記号を有することが分かる。

そして、訪日機のクルーにはほとんどの場合、立川町から和の記念品が贈られている。それには、立川郊外在住の郵田丹陵画伯（二条城における大政奉還図が有名）の手による色紙や扇子（次ページ写真2-5）が充てられていることも書き添えておきたい。

【表2-1】民間航空（訪日機、訪欧機、太平洋横断機）の関係史

年	民間航空		
	訪日機（立川飛来機）	訪欧機	太平洋横断機
大正14 (1925)		4～6月、初風・東風両号の準備、立川にて実施。7月16日、立川にて両号の命名式、19日に同地で出発式。25日、両号、代々木練兵場を出発し、10月27日に最終目的地のローマへ到着。	
昭和2 (1927)	9月、ツボレフANT-3「ナス・オトビエート」号(RR-INT)。		
昭和3 (1928)	3月、ブレゲー19「ナンジェッセ・コリ」号。 7月、フェアチャイルドFC-2W「シティ・オブ・ニューヨーク」号(NX5501)。 10月、ユンカースW-33L「オイローバ」号(D-1198)。		
昭和4 (1929)	5月、クレムL25「カメラート」号(D-1433)。		
昭和5 (1930)	4月、フォッカーF.VIIb/3M「メリーランド・フリーステート」号(G-AADZ)。 7月、フィアットAS-1(I-AAVE)。 8月、ユンカースA-50「報知」号(D-3)、トラベルエア4000「東京」号(NR4835)。 11月、ブラックバーンブルーバード(G-ABDS)。		9月、エムスコB3「タコマ市」号、太平洋横断飛行に挑戦するも失敗。機体を立川で保管。
昭和6 (1931)	3月、ファルマンF.190「アルザ」号(F-ALAP)。 8月、デ・ハビランド・プスモス「JasonII」号(G-AAZV)。同日、ペランカ スカイロケット「ミス・ビードル」号(NR796W)。	5月28日、「青年日本号」、立川での出発式を終え羽田に向かい、翌日に羽田を発つ。 8月31日、「青年日本号」、ローマに到着。	5月、立川にて「タコマ市」号を改造の「パンフィック」号、横断飛行を断念。機体を立川にて保管。 9月、立川にて「パンフィック」号を改造の「クラシナ・マジ」号、横断飛行へ挑戦。途中不時着するも、目的地のタコマ市までは飛行を成功。 10月、立川で準備をした「ミス・ビードル」号、横断飛行成功。
昭和12 (1937)		4月2日、神風号、立川から初回出発。途中、悪天候により引き返す。6日、神風号、再出発し9日にロンドンへ着。	
昭和13 (1938)	11月、フォッケウルフFw200「コンドル」号(D-ACON)。		



【写真2-5】 邨田丹稜画伯による記念品。左から昭和3年10月のオイローバ号への「富士と桜」の色紙、中央が昭和5年7月のフィアットAS-1乗員（ロンバルディ操縦士、カップニー二機関士）への「富士と桜」の扇子一対、右が同年11月のビクター・ブルース婦人機への「富士と桜」の色紙。いずれも、東京日日新聞・府下版から。



【写真2-6】 訪日機の一例、「オイローバ」号、ユンカース280馬力。昭和3年春に大西洋無着陸横断飛行に成功したヒューネフェルト男爵（独）は、その勢いのまま同型姉妹機「オイローバ」号を駆って9月18日、東京へ出発した。同号は10月18日午後東京上空に到達するも曇天から立川を見つけれず、多摩川「平間の渡し」上流に不時着、小破した。男爵は近くの金子家にて休息したが、その際に客間へ土足で上がられ家主が顔をしかめたと地元新聞記事にある。左は、飛行第五連隊の格納庫に収容された同号。

■民間航空 訪欧機

立川は、日本からの訪欧機の3例すべてに関係している。

●初風号・東風号(写真2-7)

大正9(1920)年4月のイタリア機による訪日飛行、大正13(1924)年5月の米陸軍のダグラス「ワールドクルーザー」による世界一周飛行、そして仏陸軍ド・アジュー大尉のブレゲー14による訪日飛行を受けて「その答礼飛行を」という素直な心情がかたちになったのが、大正14(1925)年元旦の朝日新聞紙面で公表された欧州訪問連絡飛行である。

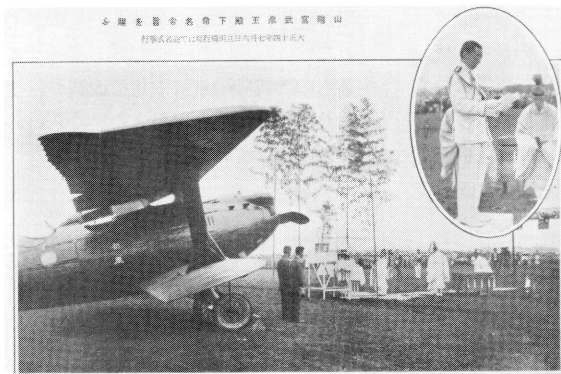
この飛行は朝日新聞社のみにとどまらず、陸軍や航空局、外務省も協力しての国家プロジェクトの観を呈した。この飛行は立川で準備が進められ、7月に訪欧飛行に成功すると、国内を興奮のつばと化した。

●青年日本号(写真2-8)

昭和6(1931)年5月29日、開場前の羽田飛行場から一機の練習機がローマを目指して離陸した。これが、法政大学航空研究会(後述)の訪欧機「青年日本号」で、学生がヨーロッパまで飛行するという壮大な計画だった。石川島飛行機製作所の練習機を用いて、半年弱という準備期間(於・立川)で、飛行時間の短い学生(栗村学生、熊川一等飛行士が付き添い)による訪欧飛行というアグレッシブな挑戦を成し遂げてしまうことに、当時のエネルギーを感じる。法政大学校歌の2番に「青年日本の代表者」という歌詞があるが、文字どおりであった。

●神風号(写真2-9)

昭和12(1937)年元旦の朝日新聞一面に、「純国産機による鵬程一万五千キロの亜欧連絡記録大飛行を計画」という社告が載った。同社にとっては初風・東風以来の2回目の訪欧飛行で、「亜欧空中連絡の新記録樹立と英国皇帝皇后両陛下戴冠式に際し、友邦の盛典の祝福」を目的とした神風(かみかぜ)号である。



【写真2-7】 公募名称の選定役・山階宮武彦王(楕円形囲い部)を迎えた、立川飛行場における7月16日の命名式の様子。写る機体は「初風」。(『訪欧大飛行誌』から)



【写真2-8】 立川における青年日本号のクルー。左から熊川飛行士、栗村飛行士(法大2年)、予備操縦士の境岳(法大3年)。鮮明な海外通信社の発行写真から。



【写真2-9】 昭和12年4月2日の第一回出発の際の、立川における神風号(『神風画報1』から)。

本号も前掲2機ほどではないものの立川に縁がある。まず、神風号は陸軍のキ15(後の九七式司令部偵察機)の試作機で、立川の陸軍航空技術研究所で試験されている。陸軍の協力なしの機体使用は考えられない。また、慌ただしい飛行準備のなかでもたびたび立川が登場している。3月28日の福岡—立川間の試験飛行もそのひとつで、2時間2分の快飛行記録達成の地になった。さらには、公式な命名式や出発式は羽田飛行場であるものの、その滑走路(800m)の短さと夜間照明施設の不備から実際の出発は立川飛行場から行なわれた。これも陸軍の協力なくしてはできない。

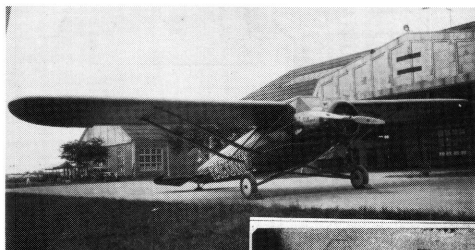
■民間航空 太平洋横断機

チャールズ・リンドバーグによる大西洋横断飛行(1927年5月)により、残された未征服航空路は太平洋横断のみとなった。翌年、米国ワシントン州タコマ市(シアトル市の隣)の材木商ジョン・バファリン(John Buffelin)が太平洋無着陸横断飛行に懸賞金をつけたことで、横断飛行レースが始まった。ハロルド・プロムリー退役中尉はこの賞金獲得を狙ってタコマ市から日本への飛行を試みたが離陸に失敗、ルートの新規性と偏西風を考慮して日本からの飛行を再計画した。昭和6(1931)年4月には、朝日新聞社も太平洋無着

陸横断飛行（本州とカナダのバンクーバーより南の間を飛行）の最初の成功者に、日本人なら10万円、外国人ならば5万円の懸賞金を出すと発表した。

日本から実施された太平洋横断飛行には6例があり、そのなかの4例に立

川が登場する。表2-1に示したものがそれだが、写真2-10～12は同じ機体であるものの挑戦の度に立川で改造されており、同じ機体とは思えないくらいの変貌を遂げていることが分かる。



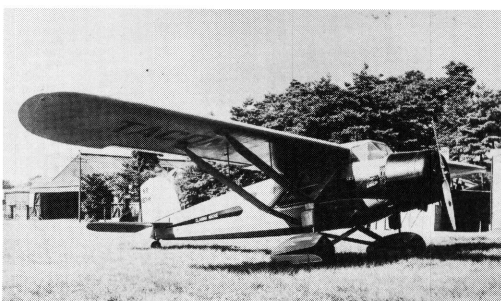
【写真2-10】 上は霞ヶ浦海軍基地での「タコマ市」号。下は霞ヶ浦から立川に回送された「タコマ市」号（東京日日新聞・府下版 昭和5年9月30日付）



タコマ市號立川著



【写真2-11】 東西定期航空会格納庫前のパシフィック号（当時のプロマイドから）。立川で改造した後の姿で、日本での協力者としてメカニック名に日本語で「塚越賢爾」と入っている。



【写真2-12】 立川飛行場における、クラシナ・マッジ号（当時のプロマイドから）。背景に、日本飛行学校の校舎が見えている。



【写真2-13】 昭和6年9月29日、ミス・ビードル号の立川飛行場での出発式にて。前列左よりバングボーン、中島立川町長令嬢、ハーンドン、中島立川町長。後列のサングラスが、山口県から自腹で駆けつけてきているエンジニア兼通訳のエバンス。当時のプロマイドから。

■民間航空 飛行学校

昭和5（1930）年4月の陸軍書類に、「民間飛行学校等調査の件」というものがある。主たる民間飛行練習所として全国で11カ所が挙げられており、そのなかで「民間飛行学校ノ優良ナルモノハ、日本飛行学校（立川）、御國飛行学校（立川）、名古屋飛行学校ニシテ」と、お墨付きをもらっている2校が立川にあった。

●日本飛行学校

雑誌『飛行界』の記者であった相羽有と民間飛行家の玉井清太郎は、大正5（1916）年8月に羽田穴守（まだ飛行場ではなく、地名としての羽田）に日本飛行学校を創立した。が、翌年5月の玉井の墜落事故死、同年9月の高潮による施設流失により、事業は一時休止に追い込まれた。そこで相羽は校外教育制度を設け、飛行機講義録と自動車講義録を通信教育とするなどによって知識の普及を計り、ときを同じくして急速に需要が増した自動車分野を以て「日本自動車学校」を大正8年1月に蒲田に開校した。航空も次第に発展し、大正10（1921）年2月に航空科を付属、同12年3月には「操縦科」を加設した。その6月には立川飛行場西側に練習所を開設して、翌13年3月「日本飛行学校」の再建に至った。

なお、筆者は日本飛行学校がなぜ立川を選んで練習所を開設したかの理由を掴めていない。軍の飛行場である立川は所沢、下志津、三方ヶ原（現 浜松）と同様、軍の飛行に差し支えなければ使用可能な飛行場に指定されており、申請すれば許可を得られることが大正12年12月の航空局書類で確認できる。相羽校長の戦後回想では「草刈をする条件で、借りた」とあるが、関東大震災前の時点でなぜ都心から遠い立川を選んだかは不明なままである。

本校の事業内容は多彩で、飛行機操縦士および機関士養成、宣伝飛行や遊覧飛行、飛行機学通信教授に航空関係図書出版、学術雑誌販売とあり、日本電報通信社との飛行機利用契約の締結や、立川―軽井沢間の連絡飛行もその一例である。

●御国航空練習所／御国飛行学校

「空の宮様」として知られる皇族の山階宮武彦王は、大正14（1925）年9月1日、御国（みくに）航空練習所を立川飛行場西側に開設した。立川が選ばれたのは、すでに日本飛行学校があったことに加え、宮さまが多摩地方好き（拝島村に別荘建設）であったことも推測される。

本練習所の特徴に予備陸軍下士志願を条件に三等飛行士および二等飛行士の練習費用無料があり、衣食住だけが自費負担だった。翌年2月には第1回卒業式が行われたが、宮さまの体調不良や不況、皇族経営という「どんぶり勘定」さもあってか、開設から10ヵ月あまりの翌大正15年7月に閉鎖となった。

それから2年を経ない昭和3（1928）年4月1日、練習所で主事を務めていた伊藤西夫が校長となって、「御国飛行学校」を復活させた。事業内容は、飛行機操縦士の養成とそれに付帯する事業だったが、ここは前航空練習所とは異なり授業料が徴収された。が、他校の授業料平均よりは安かったようだ。また前身故か、本校の練習生には華族や政治家の息が少なくなく、中華民国からの練習生も少数ではなかった。

昭和4（1929）年秋、本校は「飛行家に成るまで」という記録映画を作成している。飛行機に憧れる少年が同乗飛行の快味を知ってから病つきになり、遂に父親の許可を得て入学、油にまみれて発動機操縦等の勉強を行ない、首尾よく二等飛行士となって野外飛行を行なうまでを描いた短編映画で、校長の伊藤自らが監督兼カメラマンとなっており、自校プロモーションも兼ねて宣伝と啓蒙活動に利用された。この映像のなかには、熊川飛行士の笑顔や、石川島飛行機製作所から飛行第五連隊の格納庫前の飛行場東地区を離陸滑走するシーンや、立川の街の鳥瞰も出てきており、興味深い。この映画は、現在も見ることができる。

■民間航空 学生航空

現在の学生航空はほぼ滑空機だが、戦前は通常の飛行機による活動だった。



【写真2-14】 御国飛行学校の格納庫前の列機（当時のプロマイドから）。記録映画「飛行家に成るまで」の撮影の際のヒトコマだろうか。手前の機体はニューポール24（J-BAPB）で、胴体に「御国飛行学校」とある。下は日本飛行学校の昭和8年の年賀状で、校舎・格納庫と練習用機体群（左からニューポール24、アプロ504（3機）、アンリオ28）が見える。前列2列目の中央左のスーツ姿が相羽有校長。



【写真2-15】 当時の絵葉書に見る、法政大学航空研究会所属の「かわせみ」号（ニューポール81型80馬力、J-BBDA）。写真中央の小柄な方が熊川飛行士、左に一人おいた学生服姿が訪欧飛行の栗村学生。下は青年日本号の羽田での出発式の様子。胴体に「青年日本号」、Young Japan、HOUSE IUNIV.に続いて、N.G.K.R.とあるのが分かる（当時のプロマイドから）。

その先陣となった法政大学航空研究会は昭和4（1929）年7月に設立され、翌年2月に立川で発会披露式を行っている。写真2-15上が、その同大学の練習機「かわせみ」号である。

これを嚆矢として多くの大学に航空研究会が設立され、一種の「流行」の観を呈した。昭和5（1930）年4月には、日本学生航空連盟（NGKR:Nippon Gakusei Koku Renmei）も設立され、立川で飛行訓練が開始された。昭和8（1933）年3月末の時点で関東地方には10の航空研究会があり、そのうち東京

帝国大学学生航空研究会を除く9つの研究会が立川飛行場を使用した。世相的には、昭和の大恐慌の後遺症がまだ癒えず、地方では不況・不作にあえいでいた時期だが、東京では大学航空部が流行っているというのは、違う世の中が存在していたかの印象すら受ける。

前掲の訪欧機「青年日本号」もこの学連の催事のひとつであり、熊川飛行士も法政大学航空部の教官を務めていた。写真2-15下に同号の羽田出発式の様子を示すが、その胴体にはNGKRの文字が見える。

■民間航空 立川ふたたび

昭和6（1931）年8月の羽田飛行場の開場、それを待っていたかのように起きた満州事変、そして昭和8（1933）年10月の陸軍航空本部補給部の移転による民間航空の退去により、立川は陸軍航空の研究・開発・製造拠点となって民間航空史へ登場しないはずだった。にもかかわらず、時折、立川飛行場は民間機に利用されていることが判明している。いくつかの事例を拾ってみたい。

●「南進号」

昭和11（1936）年9月22日、満洲飛行協会の設立を祝して、朝日新聞社の「南進号」（J-BAAE、三菱鵬（おおとり）型、写真2-16）が立川から満州に飛んだ。

さらに同機は、東京―バンコク間の飛行ルート調査のため、12月5日夜明け前に立川を離陸し、台北（台湾）経由で翌6日の夕刻にシヤム（タイ）の首都バンコクに到着した。

これらの飛行に立川が使用された理由は、同機が固定ピッチプロペラ故に長い滑走距離が必要になるが、羽田の滑走帯が600m程度しかなかったことから、そこを嫌っての立川と考えられる。加えて両回とも夜間離陸になり、神風号同様、その施設が充実している立川を用いたというのが理由だろう。

●航研機と立川

昭和13（1938）年5月、航研機により世界記録（周回航続距離、1万km周回速度）が樹立された。藤田雄蔵少佐（当時）をはじめとするクルー3名は立川在住で、また航研機は度々試験のため立川に飛来しており、縁が浅くない。

また、世界記録の飛行時、巡回地点の群馬県大田（中島飛行機工場）、神奈川県平塚（市役所）、千葉県銚子（犬吠埼灯台）にて地上からの飛行監視が行なわれていたのはよく知られている話だが、立川の陸軍航空技術研究所や近くの青梅、箱根崎、福生、八王子、相原の6ヵ所でも飛行監視が行なわれていた（図2-2）。監視記録も残っている。

その後、藤田少佐と高橋准尉の合同



【写真2-16】 朝日新聞社の「南進号」。九三式双軽爆撃機二型から民間機に改造された機体である。



【図2-2】 航研機の周回飛行コース（地図は、Google Mapから）。



【写真2-17】 上は、昭和14年2月4日の愛国313「相撲」号の命名式での、横綱男女川の土俵入り（同盟写真ニュース・昭和14年2月7日号から）。下は、同年6月28日の命名式の様子。最前列左の2機は石川島小型患者輸送機（改）で、右の1機は九八式直協機。

葬儀が昭和14（1939）年6月に立川にて営まれた際には、中佐（戦死後昇進）の教え子であり少尉（同）の陸軍委託操縦生の同期生である飯沼正明飛行士（神風号の操縦士）が航研機を操縦して、葬儀会场上空から別れを告げている。

●愛国号献納式と立川

昭和13（1938）年12月からの4ヵ月間、羽田飛行場は拡張工事に入り、その間立川が民間空港に出戻った。それまでは羽田で行なわれていた愛国号献

納機の命名式も、その間は立川で行なわれた。昭和14（1939）年2月4日の愛国313「相撲」号の命名式がそれで、横綱双葉山や男女川が参列し、土俵入り（写真2-17上）を披露している。

なお、工事終了後の昭和14年6月にも、立川で18機の命名式（写真2-17下）が行なわれている。羽田は3月末で拡張工事を終えているものの、場面保護のため当分の間（7月31日までの予定）、定期航空以外の使用が禁止されていた。「場面」とは滑走路（コンクリート製滑



「コンドル」号の飛来
記念スタンプ。



走路や滑草路)やエプロン等を指しているだろう。この通達によって、6月でも立川で命名式が行なわれたのである。

●「コンドル」号と立川

昭和13(1938)年11月30日の夜、ベルリンからフォッケウルフFw200コンドル「コンドル」号(機種名称、機体固有名称ともにコンドル、写真2-18)が、防共の翼として飛来した。親善が目的であったが、5名のクルーに加えてフォッケウルフ社役員のハインツ・ユンゲが乗り込んでいたことから分かるように、売込みも目的であった。

じつはこの時点でのFw200は九二式重爆撃機の後継機として注目されていた機種であり、一般人は写真撮影禁止であったが、見せてもらう側(すなわち、陸軍関係者)は当然のごとく撮影できた。使用者となる可能性が高い飛行第七戦隊関係者が立川で撮影した一葉が、写真2-18である。

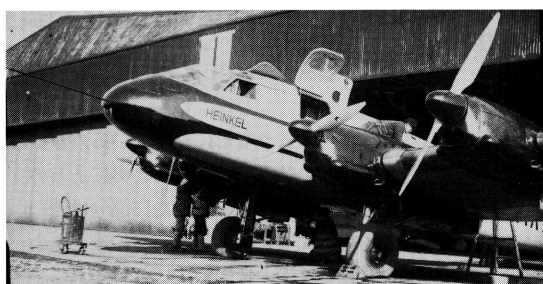
なお、日頃目にする機会のないドイツ機は大人気だったので、写真撮影禁止にもかかわらず果敢に挑んで検挙されたマニアが(少なからず)いたことが新聞記事から窺える。また、図2-3に示す記念スタンプも用意され、たくましい商魂が感じられる。

●「乃木」号と立川

ルフトハンザ航空からの「バミール高原越え航路に使える機体を」の要求にもとづくドイツのハインケルHe116は、満洲航空特別航空部から分離独立した国際航空株式会社からその性能を注目され、新京—ベルリン間の定期航空機材として2機が購入され技術習得



【写真2-18】立川における「コンドル」号。飛行第五戦隊の第五格納庫前で、飛行第七戦隊関係者による撮影。



【写真2-19】飛行第五戦隊の第二格納庫前で整備のHe116「乃木」号(杉山ひろかず氏提供)。



【写真2-20】松岡外相、帰国の挨拶。背景が搭乗機のMC20(登録記号不明)。昭和16年4月23日付の東京日日新聞・府下版から。

に8人の乗員がドイツへ派遣された。昭和12(1937)年7月の話で、満洲航空にいた中尾純利・松井勝吾氏らに、陸軍から加藤敏雄・横山八郎の両大尉が民間人として加わっていた。彼等はドイツで訓練を重ねるが、『航空輸送の歩み』の松井勝吾氏の回想に、ルフトハンザ航空の副操縦士の資格を与えられて夜間郵便飛行に従事していたあるとき、松井氏が乗務した便の機長が、昭和4(1929)年に立川にてフォッカー・スーパーユニバーサル旅客機の操縦訓練を行なった際の教官であったとの逸話が記されている。

昭和13(1938)年4月、派遣された8人によって「乃木」号(J-BAKD)と「東郷」号(J-EAKF)の両機はベルリンを発ち、全航程1万5,340km(途中6ヵ所の経由地)を翔破して、羽田に降り立った。

そして、羽田拡張工事中の昭和14(1939)年1月25日～2月5日に、「乃

木」号は、日暹(シャム、現・タイ)親善飛行に向けて、その準備に前年から立川に翼を休めていた(写真2-19)。この「乃木」号は、昭和13年12月5日、前掲「コンドル」号の離日も見送っている。

●松岡洋祐外相と立川

昭和15(1940)年の近衛内閣にて外相に任じられた松岡洋祐は、その年の9月に成立した日独伊三国軍事同盟を祝うという名目で、翌年3月に独伊を訪問。その帰路に電撃的に日ソ中立条約調印に成功し、大連からの大日本航空機(MC20型旅客機)で帰朝を果たした。昭和16(1941)年4月22日のことで、写真2-20がそれである。

この飛来は数日前から立川での歓迎式典準備が新聞報道されており、計画地だったことが分かるが、立川の理由は筆者にはまだ掴めていない。

(次号、後編に続く)

・前編訂正:P.86右段「電機」→「電気」