

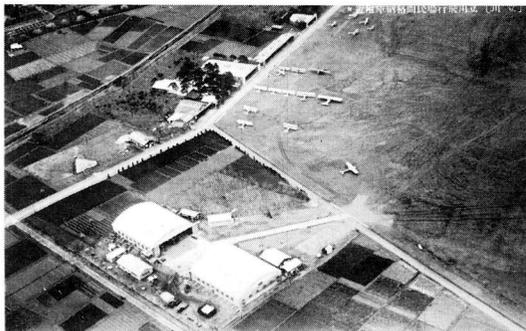
昭和12年前後までの

四都公共用飛行場 格納庫 図鑑

【序】

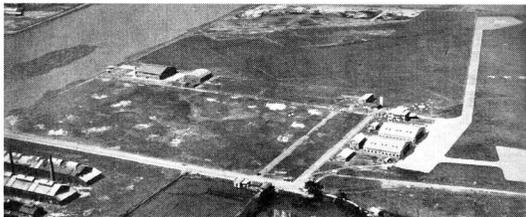
横川裕一

Text & Illustration by Yuichi YOKOKAWA

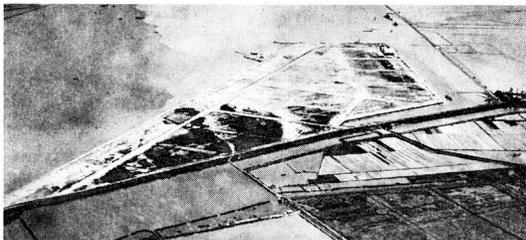


以下の5枚は、本連載記事で採り上げる飛行場の航空写真。雁ノ巣飛行場も対象だが、使える航空写真を入手できなかったため掲げられていない。各行は上から、飛行場名、撮影年月、出典を示す。

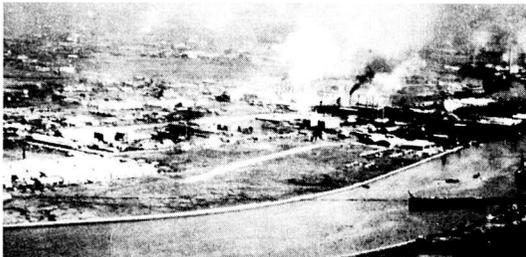
東京・立川
昭和6年9月
当時の絵葉書



東京・羽田
昭和7年12月ごろ
陸軍画報(昭和9年9月号)



名古屋・仮
昭和10年7月
米軍英訳資料



大阪・木津川
昭和9年10月
米軍英訳資料



福岡・名島
昭和7年6月
写真提供 郵政博物館

はじめに

本誌2016年8月号から1年弱にわたり、昭和10(1935)年ごろまでの陸軍飛行場の飛行機庫(飛行機格納庫)を紹介することができた。その姉妹編として、新たに羽田などの主要な公共用飛行場の格納庫についてご紹介したい。

ここで「なぜ、公共用か?」の限定理由を表明したい。まず、本図鑑の目的である「格納庫の建物から、飛行場を特定する」ためには、それに足る情報量が必要であり、小さな飛行場ではそれが得にくい。つまり、定期的かつ高頻度で使用されるような飛行場でなければ情報量から特定に至らず、それができるのは大規模な飛行場、ちょうど昭和4(1929)年からの公共用飛行場と一致しているのである。

公共用飛行場

公共用飛行場を逓信省航空局発行の『航空要覧』から拾うと、次ページの表1のようになる。じつは同資料には昭和4年11月版まで本邦飛行場一覧すらなく、昭和5年11月版で初めて掲載されている。逆に言えば、昭和4年までは公共飛行場はなかったとも言えよう。ただし、東京、大阪、福岡の公共飛行場自体は昭和4年4月時点で官報にて初告示されていることから、昭和4年11月版で掲載されるべきだったのであるが。

昭和2(1927)年6月に航空法が施行されても、2年以上は公共用飛行場が設けられなかったというのは、行政官庁(逓信省航空局)の許可条件が簡単なものではなかったということだろう。その昭和4年4月に告示されたのが前述した東京、大阪、福岡の三都市飛行場である。昭和8(1933)年になって新潟、松江、富山が、翌9年に名古屋が加わった。このなかから、写真や絵葉書、書類などが収集でき、格納庫から飛行場を特定できているのは大都市の公共飛行場、具体的には名古屋を加えた四都の飛行場である。そして、陸軍飛行場の記事群から対象時期を広げて、昭和12(1937)年ごろまでとした。右ページの図1に記載対象の飛行場を、表2にそれらの飛行場施設を示す。

【表1】『航空要覧』にみる国内公共用飛行場一覧 ※太字が本記事の対象飛行場。

版	調査年月	国内公共用飛行場（掲載順は、『航空要覧』のまま）
大正14年11月	—	記載なし
大正15年11月	—	記載なし
昭和3年11月	—	記載なし
昭和4年11月	—	記載なし
昭和5年11月	昭和5年10月	東京、大阪、福岡
昭和6年11月	昭和6年10月	東京、大阪、福岡
昭和7年11月	昭和7年10月	東京、大阪、福岡
昭和8年11月	昭和8年11月	東京、大阪、福岡、新潟、松江、富山
昭和9年11月	昭和9年11月	東京、大阪、福岡、新潟、松江、富山、名古屋
昭和10年11月	昭和10年10月	東京、大阪、福岡、新潟、松江、富山、都城、名古屋
昭和11年11月	昭和11年10月	東京、名古屋、大阪、広島、福岡第一、福岡第二、新潟、富山、松江、都城、那覇
昭和12年12月	昭和12年10月	東京、名古屋、大阪、広島、福岡第一、福岡第二、仙台、青森、札幌、新潟、富山、米子、松江、都城、那覇

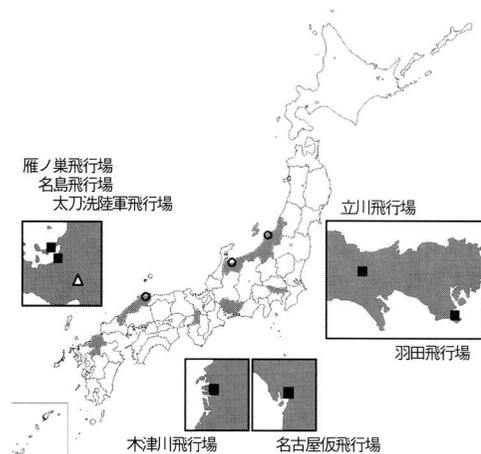
航空法

航空法は大正10（1921）年4月に交付され、昭和2（1927）年6月に施行された。その「第四章 飛行場およびその経営者」において、公共飛行場は次のように規定されている。

第二十一条 飛行場ヲ設置セムトスル者、其ノ区域ヲ変更セムトスル者、又ハ公共ノ用ニ供スル飛行場ヲ廃止セムトスル者ハ行政官庁ノ許可ヲ受クベシ。

公共ノ用ニ供スル飛行場ヲ公共ノ用ニ供セザル飛行場ニ変更シ、又ハ公共ノ用ニ供セザル飛行場ヲ公共ノ用ニ供スル飛行場ニ変更セムトスル者亦同ジ。

第二十二条 公共ノ用ニ供スル飛行場ノ経営者ハ、命令ノ定ムル所ニ依リ、航空ニ必要ナル設備ヲ為スベシ。



【図1】■は本記事の記載対象である四都、東京（羽田、立川）、名古屋（仮飛行場）、大阪（木津川）、福岡（太刀洗、名島、雁ノ巣）の飛行場位置関係。○は、四都の最後である名古屋より先に設置された公共飛行場である新潟、松江、富山を示す。

すなわち、「公共飛行場」とするには行政官庁（通信省航空局）の許可が必要であり、その許可条件は記載がない

ものの、簡単な条件ではなかっただろう。公共飛行場の設置は難しいものがあったが、一方、公共用飛行場は地租

【表2】 官報に見る公共用飛行場施設 ※面積・設備は開設日時点のもの、新潟・松江・富山については、連載記事（その2）にて示す。

飛行場名	経営者	種別	開設	通称	位置	面積 (m ²)	設備
東京飛行場	国	陸	昭和4年4月1日	立川飛行場	東京府北多摩郡立川町字古新田	180万	信号柱
	国	陸	昭和6年8月25日	羽田飛行場	東京市荏原郡羽田町大字鈴木新田字江戸見崎北の方	52万9,000	信号柱 飛行機計量機、羅針盤修正台
名古屋飛行場	国際航空協会	水陸	昭和9年12月29日	仮飛行場	名古屋市南区稲永新田地先第十号埋立地	32万2,000	格納庫×2、事務所×2、油庫×2 信号柱
大阪飛行場	国	水陸	昭和4年4月1日	木津川飛行場	大阪市大正区船町	35万	信号柱 起重機（10t塔型×1、4t腕型×1） 飛行機計量機、羅針盤修正台
						水上滑走区域は、木津川河口に接続する大阪築港外水面一帯	
福岡飛行場	国	水	昭和4年4月1日	名島飛行場	福岡県糟屋郡多々良村大字名島	滑走区域は、福岡港東寄り水面一帯	信号柱 起重機（10t塔型×2） 飛行機計量機、羅針盤修正台 簡易なる滑走台、舟蓄
福岡第一飛行場	国	水陸	昭和11年6月1日	雁ノ巣飛行場	福岡県糟屋郡和白村奈多	59万1,000	信号柱 飛行機計量機 滑走台（幅10m、傾斜15分の1）
福岡第二飛行場	国	水	昭和11年6月1日	名島飛行場	(第一飛行場の開場により、福岡飛行場を改称)		

が免除される優遇措置はあった。

航空法は、続けて次を規定しており、使用料はこの時点であったようだ。

第二十七条 公共ノ用ニ供スル飛行場ノ経営者ハ、(中略) 其ノ飛行場ノ使用ニ対シ、使用料ヲ請求セムトキハ、予メ其ノ額ヲ定メ、行政官庁ノ認可ヲ受クベシ。

公共用飛行場の概史

前述したように、公共用飛行場が告示されたのは昭和4年4月1日である。前年の秋に設立された国策会社である日本航空輸送株式会社(以降、日航輸と記す)が設立され、4月から定期郵便、7月から定期旅客が開始されるにともなうことである。

■東京飛行場の概史

日航輸の胎動に対して、東京はその飛行場整備が間に合わずとして、立川の陸軍飛行場の一角を借り、「東京飛行場」とした。同地ではそれ以前より日本飛行学校、御国飛行学校の飛行学校や、東京朝日新聞、東京日日新聞の新聞社も格納庫を設けていた。日航輸は立川に2棟の格納庫を建て、定期運航を開始した。

昭和6(1931)年夏に羽田飛行場が完成し、8月25日に東京飛行場が羽田飛行場へ移転した。同飛行場では、日航輸が2棟の格納庫を建てたほか、東京日日や東京朝日の新聞社、日本飛行学校も格納庫を建て、昭和7~8年秋にかけて立川から移転した。

■名古屋飛行場の概史

名古屋飛行場は名古屋港10号地埋立地を用いて、昭和9(1934)年に「名古屋(仮)飛行場」となった。

この特徴としては、表2にあるように格納庫が飛行場の備え付け施設として建設されていることがある。前項の東京飛行場においては、利用者である日航輸等が格納庫を建設しており、飛行場の備え付け施設ではないが、ここは飛行場が格納庫を有している。もうひとつの特徴に、三菱重工や愛知時計電機といった軍用機メーカーが飛行場利用者になっていたことがある。

新聞航空や飛行学校は市内の飛行場を利用していたことから、ここを用い

ておらず、それらの格納庫はない。そして、10号埋立地は仮飛行場で、隣の11号埋立地が本飛行場として並行して整備されていたが、本記事では対象時期から仮飛行場を採り上げたい。

■大阪飛行場の概史

木津川飛行場は大正期から日本航空(川西系)や西田飛行機研究所が使用しており、日航輸の定期運航に備えて拡張整備され、昭和4年4月1日に「大阪飛行場」となった。同社は3棟の格納庫と水上機運航のためのクレーンを整備している。またその年の秋には、同年3月まで堺市大浜で定期運航輸送を行っていた日航輸研究所が移転してきて、格納庫を建てた。

一方、前年度までの朝日定期航空会による定期輸送には、大阪城東練兵場が使用されており、新聞航空も同練兵場を使用していた。両者は、大阪城東練兵場を引き続き利用したため、それらの格納庫は木津川にはない。また、飛行学校(阪神飛行学校)も昭和9年開場の八尾飛行場を用いていた。木津川飛行場には西田飛行機研究所と乗池飛行研究所が使用していたが、後者は詳細不明である。

■福岡飛行場の概史

福岡の飛行場史は、前述三都と比して複雑である。まず、大正期から大阪―福岡線に福岡市内の水上発着場が整備されていたが、手狭となったことから、日航輸の定期運航に備えて新規の水上飛行場が整備された。これが名島飛行場で、昭和4年4月1日に「福岡飛行場」となった。日航輸は2棟の格納庫と2個のクレーンを整備している。

ただし、福岡飛行場は水上飛行場であり、東京―大阪―福岡幹線には陸上機が使用されたことから、陸軍の太刀洗陸軍飛行場を問借りして、昭和4年4月から定期運航が行われた。同社は太刀洗に格納庫1棟を整備している。すなわち、福岡にはふたつの飛行場があったのである。

この2面運用、とくに市内から遠い太刀洗陸軍飛行場は不便であり、それを解消するため新たな飛行場(水陸)が雁ノ巣に整備され、昭和11(1936)年6月に開場、「福岡第一飛行場」とな

った。これにより、名島は「福岡第二飛行場」に改称された。名島の日航輸のふたつの格納庫は福岡第一飛行場に転居(とされているが、それに対する疑問は福岡の稿で述べたい)し、太刀洗にあった日航輸も福岡第一飛行場に移転した。

格納庫形状の変遷

昭和4年4月からの日航輸の定期運航に備えた各飛行場の格納庫整備、すなわち、東京・立川、大阪・木津川、太刀洗、福岡・名島の各飛行場の格納庫建設は同社の手で行なわれているためか、一様に「丸屋根」型格納庫である。これは、日本国内だけでなく、同時期に開場となった京城・汝矣島飛行場(昭和4年5月開場)、大連・周水子飛行場(昭和6年1月開場)も、同社の格納庫は丸屋根型である。国内に目を戻しても、昭和3年に立川にできていた東京朝日新聞社、東京日日新聞社の格納庫も丸屋根型であり、丸屋根型はこの時期の大型格納庫の主流形状と推測される。

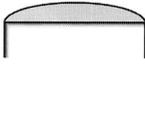
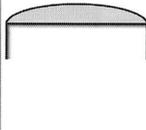
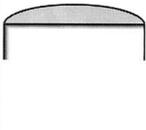
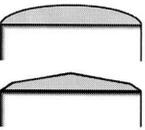
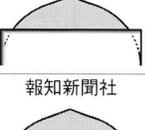
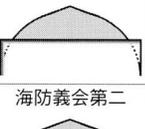
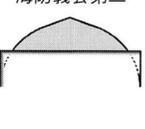
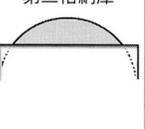
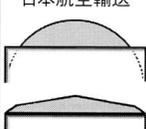
これが、昭和6年8月に開場の東京飛行場(羽田)では、日航輸の格納庫2棟は「三角屋根」型になっている。12月に完成の東京日日新聞社は「五角形屋根」型、翌年末(昭和7年12月)に竣工の義勇財団海防義会の第一格納庫も三角屋根型である。主流が丸屋根型から変化したことが窺える。

そして、後述する技術革新によって羽田飛行場に設けられた格納庫、すなわち、昭和8(1933)年竣工の東京朝日新聞社と日本飛行学校、昭和10(1935)年6月の報知新聞社、昭和11年3月の海防義会第二格納庫の各庫は、一様に「カマボコ屋根」型または「とんがり屋根」型に変遷している。右ページの表3に、四都公共用飛行場の格納庫断面形状の変遷を示す。

昭和8年の技術革新

その技術革新とは、トラスによる立体構造建築である。トラスとは、Wikipediaには「三角形を基本単位としてその集合体で構成する構造形式」とある。その代表例に、合資会社巴組鉄工所

【表3】 四都公共用飛行場格納庫の断面形状変遷

年	東京飛行場		名古屋飛行場	大阪飛行場	福岡飛行場		
	立川陸軍飛行場	羽田飛行場	仮飛行場	木津川飛行場	太刀洗陸軍飛行場	名島飛行場	雁ノ巣飛行場
昭和4年	日本航空輸送 			日本航空輸送 	日本航空輸送 	日本航空輸送 	
昭和6年		日本航空輸送 海防義会第一 					
昭和7年		東京日日新聞社 					
昭和8年		東京朝日新聞社  日本飛行学校 					
昭和9年		報知新聞社 	第一格納庫 				
昭和11年		海防義会第二 	第三格納庫 				日本航空輸送 

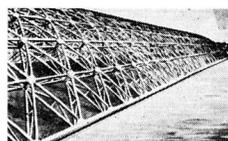
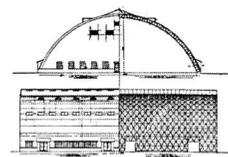
(現・株式会社巴コーポレーション)が昭和7年9月に開発した「ダイヤモンドトラス」がある。同社のホームページでは、「ダイヤモンドトラスとは、当社が開発した立体構造建築です。無柱・無梁・斜交材で大空間を創る画期的な構造は、その独創性と有用性が全世界に認められています。(中略) 体育館をはじめとして5,000棟を越える建築実績を誇り、形鋼による斜交材で大空間を創り出す立体構造です」と紹介されている。

筆者の手許にある、同社創業者の野沢一郎社長が戦前の航空雑誌『空』(昭和10年10月号)に発表の記事「移動式格納庫」は、氏が開発したダイヤモンドトラスの移動式格納庫への適用紹介だが、内容はダイヤモンドトラスの解説で、足場不要で短期建築が可能、軍

民20余の採用と記されている。その採用例は明記されていないが、巴コーポレーションのサイトでは、羽田の東京朝日新聞社格納庫が同社ダイヤモンドトラスとあり、当時の『土木建築工事画報』でもその旨の記載がある。

東京朝日新聞社の格納庫については、筆者の長年の疑問があった。それは「どうして採光窓が△形なのか」というものであったが、本記事でそれが氷解した。トラス構造そのものを用いていることから三角形なのであり、下部と上部で窓幅が異なっているのも、下部は1つの△が、上部は4つの△が採光窓に用いられているからだろう。右に、構造図を示す。

以上を踏まえて、次号から格納庫図鑑を始めたい。まずは立川である。



左図および写真3枚は、ダイヤモンドトラスによる構造図。△と▽の組み合わせで構成されていることが分かる。記事で唯一の適用例が気球連隊格納庫(左、[空]昭和10年10月号から)で、同庫は千葉県稲毛区作草部に米穀倉庫として現役のようだ。

左は、『土木建築工事画報』(昭和8年11月号)からの、朝日新聞社格納庫。