昭和12年前後までの 四都公共用飛行場 格納庫図鑑 【その1 東京・立川】

横川裕一
Text & Illustration by Yuichi YOKOKAWA

立川飛行場の南西端、民間施設の航空写真。上から御国飛行学校、東西定期航空会、朝日新聞、日本飛行学校、そして手前の2棟が日本航空輸送である。

東京飛行場（立川陸軍飛行場）

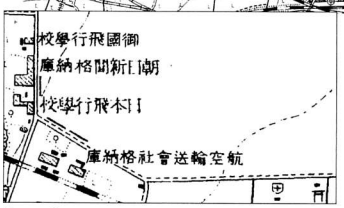
立川陸軍飛行場自体の歴史については、本誌2016年11月号「昭和10年前後までの陸軍飛行場飛行機庫図鑑（その3・立川）」を参考にしていただきたいが、そこで述べたように、立川には民間航空施設の同居期間があった。

立川飛行場が完成した翌年の夏、すなわち、大正12（1923）年の夏に、日本飛行学校が居を構えた。また、その秋の関東大震災によって洲崎の飛行場が壊滅したことから、朝日新聞社の東西定期航空会が、同年1月から始めていた定期運航を立川から継続した。大正14（1925）年9月には、「空の宮様」山階宮武彦王による御国航空練習所も設立された。これらは、飛行第五大隊／連隊を邪魔しないように、飛行場を挟んだ西側に居を構えた。

昭和3（1928）年3月には朝日新聞社が、東西定期航空会に並べて格納庫を新設した。7月には東京日日新聞社も建設したが、西側には航空本部技術部の移転を控えて空地がなく、東側の石川島飛行機製作所工場の北に格納庫を設けた。

昭和4（1929）年4月1日、立川陸軍飛行場が「東京飛行場」として逓信省より告示され、日本航空輸送（以降、日航輸）が4月から定期郵便、7月からは定期旅客を運航した。その日本航空輸送の格納庫は、6月に竣工している。

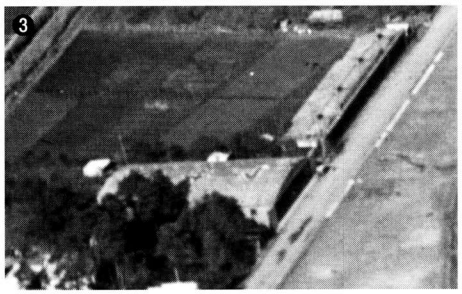
それから2年あまりが経った昭和6（1931）年8月26日、羽田飛行場が開場した。この前日（8月25日付）を以て羽田は「東京飛行場」となっており、すでに日航輸は引っ越しを行なっていた。新聞航空や飛行学校は立川に残居していたが、跡地への陸軍航空本部補給部所沢支部の移転が決まっており、昭和8（1933）年9月末までに去っていった。

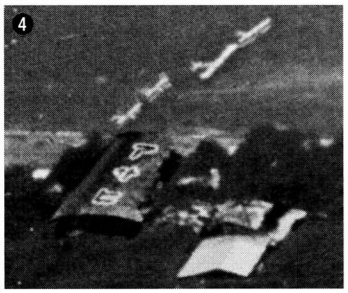


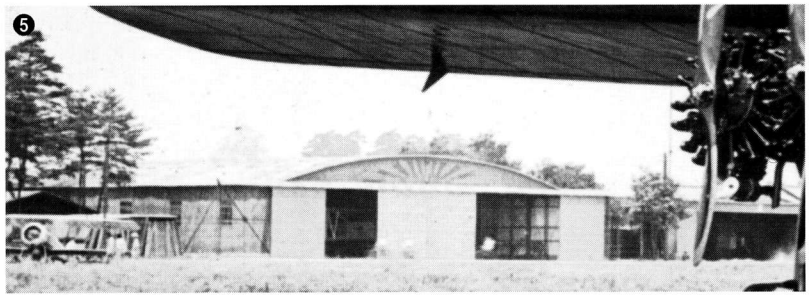
【図1】 昭和5年の立川飛行場民間施設。（国土地理発行・2万5千分の1地形図「府中」、昭和5年7月発行から）。

【表1】 飛行場概略史

年		民間航空	東京飛行場洗	
			立川陸軍飛行場	羽田飛行場
			陸上	陸上
1922	大正11		8月、飛行場完成。	
1922	大正12		夏、日本飛行学校、立川に居を構える。 11月、東西定期航空会、洲崎から移転。	
1923	大正13		3月、日本飛行学校、航空科を再建。	
1928	昭和3	10月、日本航空輸送（株）、発足。		
1929	昭和4	4月、日本航空輸送（株）、営業開始。	4月、東京飛行場に。日本航空輸送の定期郵便輸送（東京―大阪―福岡）始まる。 7月、日本航空輸送の定期旅客輸送（東京―大阪―福岡）始まる。	
1931	昭和6		8月、羽田開場により、東京飛行場を解除。	8月、開場。東京飛行場に。







■東西定期航空会

自社組織に東西定期航空会を擁する朝日新聞社（大阪朝日新聞社、東京朝日新聞社）は、関東大震災によって洲崎の施設を失い、すぐに立川に拠点を移した。その格納庫は大正12年11月に竣工している。これは短辺に開口部を取った単独庫であったが、すぐに第２の格納庫も建築した。この第２格納庫は、長辺に開口部をとったものを４個連結したものである（❶および❸の細長い建物）。これらは、滑走帯（滑走路はまだない）から見て右からⅠ～Ⅲ（Ⅳではない。❷参考）となっており、飛行第五連隊と同じ標記になっている。昭和４年４月の日本航空輸送の定期運航開始とともに東西定期航空会はその路線を譲渡させられ、解散となったが、朝日新聞社は朝日定期航空会を新設し、新潟線などを開設した。

❶はドルニエ・コメート（J-BANA）を写した当時のブロマイドからで、中央２棟の開口部上には「朝日新聞東西定期航空会格納庫」（右読み）の看板が掲げられている。羽田開場後、陸軍航空本部補給部が立川に移転することになり、朝日定期航空会や朝日新聞は羽田に新しい施設を建て、昭和８年９月末に退去した。

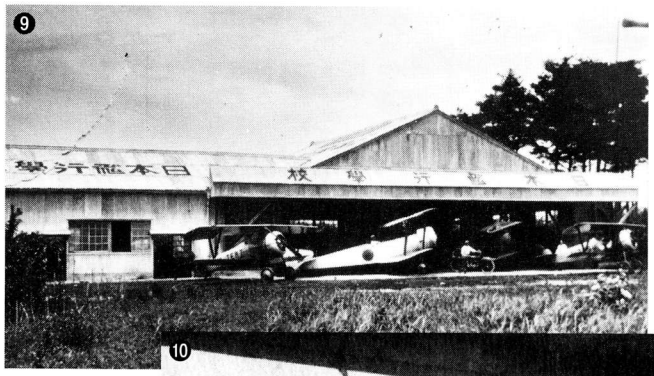
■朝日新聞社

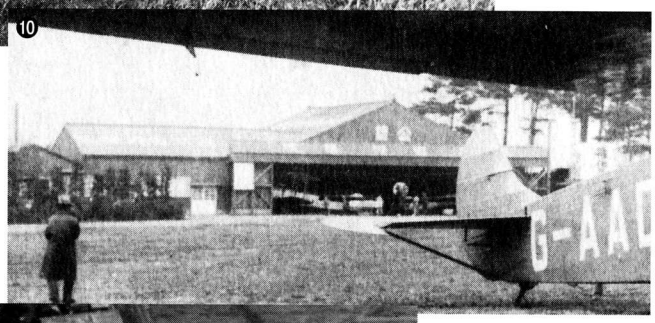
昭和３年３月、立川に朝日新聞社の新しい格納庫が東西定期航空会格納庫の隣に建てられた（❸の下側建物）。丸屋根で、屋根上に「アサヒ」と縦書きされているのがそれ（❹当時の絵葉書から）で、開口部上部には社旗が描かれているのが分かる❺。前述したように、羽田開場後に陸軍航空本部補給部が立川に移転することになっており、昭和８年９月末に退去した。

■東京日日新聞社

朝日に遅れて昭和３（1928）年７月下旬、東京日日新聞社（東日）も、それまでの所沢に替わる拠点として、立川に格納庫を竣工した。こちらも、丸屋根屋根である。ただし、もう場所がなかったのだろう。東日の格納庫は民間施設のある西地区ではなく、飛行場東側の石川島飛行機のすぐ北（❻の○印部分）がその場所であった（当時の絵葉書から）。こちらも、開口面上部に社章を描いている❼が、ただの東日社章ではない。東日の社章は「六芒星に日日」だが、格納庫に描かれているのは「（大阪毎日の）五芒星に、日日」で、さらに翼を組み合わせている❽。この翼も矩形翼の大阪毎日とは違っており、いつか、このことをもう少し詳細に述べる機会があることを願う。

昭和６年８月の羽田開場にともなって、東日はいち早く羽田に新しい格納庫を建て、昭和７年１月末までに移転を完了した。これにともなって、立川の格納庫は長野県の上田飛行場に譲渡・移転と、東京日日新聞・府下版では報じている。愛国39「信濃」号命名式（昭和７年７月17日）における格納庫の写真を見ると、形状的にはよく似ており、東日社章の「日日」の部分が格納庫開口部に掲げられているように見えることから、事実ではないかと筆者は推測している。

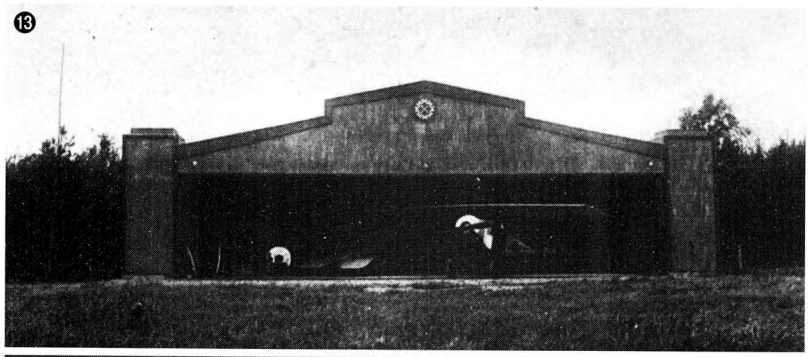


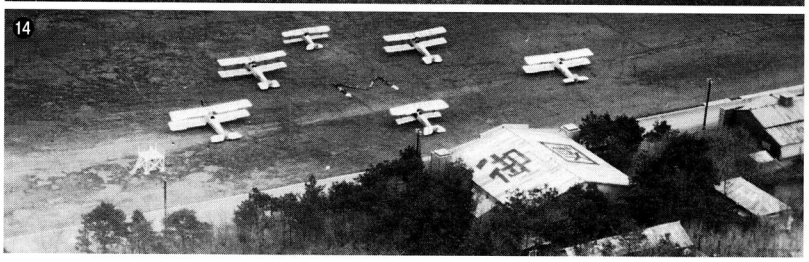


■日本飛行学校

日本飛行学校は、飛行場となる前の羽田に開校していたが、墜落事故等から縮小、閉鎖同然となった。大正10（1921）年２月に、蒲田の日本自動車学校に航空科を付属する形で復活を果たし、同12年３月には「操縦科」を加設した。６月には立川飛行場西側に練習所を開設し、翌13年３月に「日本飛行学校」を再建するに至った。格納庫の竣工時期は明らかにできていないが、大正12年末から翌年初頭のことと推測する。

❾は『写真集たちかわ』（平成２年12月）に掲載の写真（写真提供：立川市歴史民俗資料館）で、建物が白いのが分かる。ニューポール24（J-TERT。大正15年抹消）やソ式二型が写っていることから、開設期の撮影と推測される。❿は『航空界の今昔』（昭和８年４月）からで、昭和５年４月の撮影。建物が黒くなっていることが分かる。格納庫正面（開口部上部）に「公認」、扉の屋根に「日本飛行学校」とある。いずれも、右読み。この格納庫正面の「公認」は、❾写真を含めて、立川での開設当初は描かれていない。⓫は撮影時期不明の航空写真だが、建物は黒っぽく、おそらく写真と大きくは離れていない時期であろう。同庫屋根や隣接する校舎屋根にも「日本飛行学校」が描かれていることが分かる。⓬は羽田開場後の正月（昭和７年１月）、「まだ民間機も頑張っています」の意味で作った年賀状（当時の絵葉書から）で、この年賀状作成は、東京日日新聞・府下版でも報じられている。その目的は、頑張っている主張をすることで、退去時期の猶予を得ようというものであったと記事は報じている。ただし、民間側の想いとは異なり、立川飛行場の西地区には陸軍航空本部補給部が移転してくることが決まっており、本校は昭和８（1933）年９月末までの退去を余儀なくされた。９月末の退去の際は、地元有志を招待して、遊覧飛行や茶会が催され、12年強におよぶ長き愛顧を謝している。

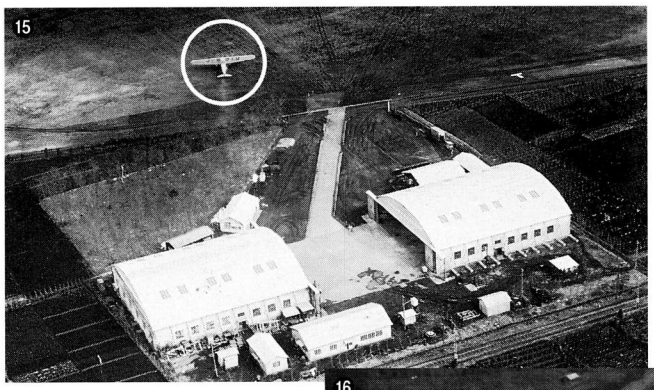


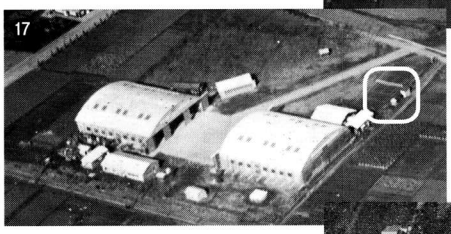


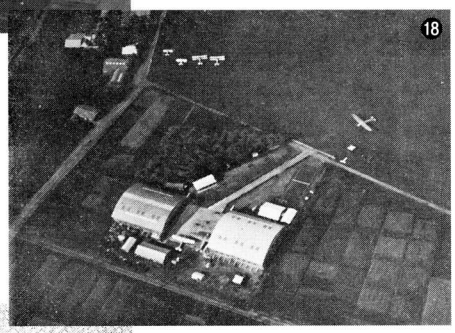
■御国航空練習所／御国飛行学校

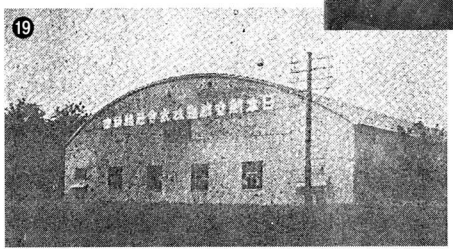
大正14（1925）年９月１日、山階宮武彦王によって、練習費を徴収しない乗員養成所「御国航空練習所」が開設した。開所時には左写真の格納庫ができている。残念ながら同練習所は、不況などから開設10ヵ月あまりの大正15年７月５日に閉鎖となった。

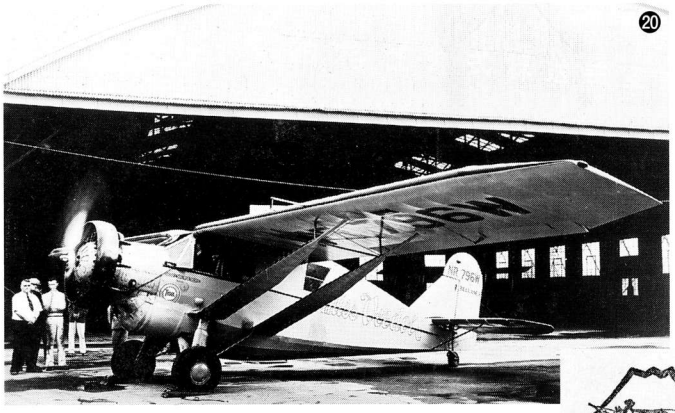
⓭は『世界航空年鑑. 大正15年版』からの練習所格納庫で、『写真集 近代皇族の記憶―山階宮家三代―』では竣工間もない綺麗な本庫を見ることができる。その後、宮の航空文庫に協力し練習所で主事を勤めていた伊藤酉夫が校長となって、昭和３年４月１日に「御国飛行学校」として復活、格納庫等の施設は、練習所のものがそのまま使用された。⓮は御国飛行学校時代の撮影と思われる一葉で、屋根に「御国」（左読み）とある（写真提供：日本航空協会）。日本飛行学校と同様に、本校も昭和８年９月までに退去し、そのまま閉鎖になった。東京日日新聞・府下版を見る限り、お別れ会等のイベントはなかったようだ。











■日本航空輸送

昭和3（1928）年10月30日、政府主導のもとに、逓信省所管の日本航空輸送株式会社（以下、日航輸）が設立された。国策会社、いわばフラッグキャリアで、昭和4年度から運航開始予定となった。この動きに併せ、逓信省から陸軍省への許可願いがあった。「当省に於いて目下着手中の本邦航空路設備中、東京付近に設置すべき飛行場は海面の埋め立てのため、完成までは相当の日時を要することから、同飛行場の完成まで貴省立川飛行場の一部を東京仮飛行場として当省において使用方をご了承願う。」という、飛行場借用である。加えて、「ご承認の上は同飛行場に接する別紙図面位置の民有地を借り上げ、これに飛行場事務所（建坪約50坪）を建設致すべく候條、ご支障の有無併せてご承知いたい。」ともある。これに対して昭和3年12月、「飛行場西南方に、格納庫並びに付属建設部を建設すること」「その存置期間は、概ね3年とすること」の条件付きで、陸軍省から了承された。その理由を「陸軍としては現在の地に永久的の施設を許可することは同意しがたい一方、約3年あれば、航空会社の基礎も定まり、ほかの適当の地を買収し永久施設をなしえる見込みあり」としている。この回答を受け、昭和4年4月1日、立川飛行場を「東京飛行場」と称する逓信省告示が出され、日航輸の施設は飛行場西南の飛行場外側に設置された。2棟の格納庫は、昭和4年6月に竣工している。昭和6（1931）年8月26日に羽田飛行場が開港して東京飛行場となり、日航輸は羽田に移転したが、格納庫はそのまま残された。1号庫は陸軍が、2号庫は日航輸の機体整備・修理を担当していた東京飛行機製作所（所長・木下耶麻次）が借りていた。昭和8年5月には2棟とも陸軍買上げとなり、民間施設を撤去した後の西地区の新たな主である陸軍航空本部補給部立川支部が使用した。東側（⑮写真右側）のものは戦中・戦後も生き残り、昭和55年秋に解体されている。

写真⑮が当時のブロマイドからで、写真⑯⑰は筆者の所有写真。いずれも異なる撮影日と推測しているが、⑮⑯ともに写る機体（○印）はフォッカー・スーパーユニバーサル（J-BBJO）。『J-BIRD』によれば、登録：昭和4年9月末、抹消：昭和5年11月とあるので、二葉ともその約1年間中の撮影となる。写真⑰では、タイトル写真と同様にテニスコート（□印）が見える。これは、写真⑱（『日本地理大系 関東編』、昭和5年1月発行、改造社 から）でも見えるので、昭和4年秋ごろまでには作られていたことが分かる。同書に参加した写真撮影技師のひとりである新井康弘は、所沢の喜多川写真館とともに知られた立川の新井写真館館主。本写真も氏の撮影と推測される。格納庫屋根には、「日本航空輸送株式会社格納庫」（右読み）が描かれており、写真⑲（東京日日新聞、府下版、昭和8年5月25日付から）で分かるように、外壁にも描かれていた。⑳はミスビードル号が淋代に出発するまでの撮影で、第一格納庫（NO1）前における撮影。開口部上部には右読みの「日本航空輸送株式会社格納庫」の下に、「NO 1」と左読みで格納庫番号を描いているのが分かる。格納庫番号は、東側から1と2で、上写真群では右側の棟がNO1である。また、この写真では見えていないが、その上には、同社のロゴマークである天女㉑が描かれていた。