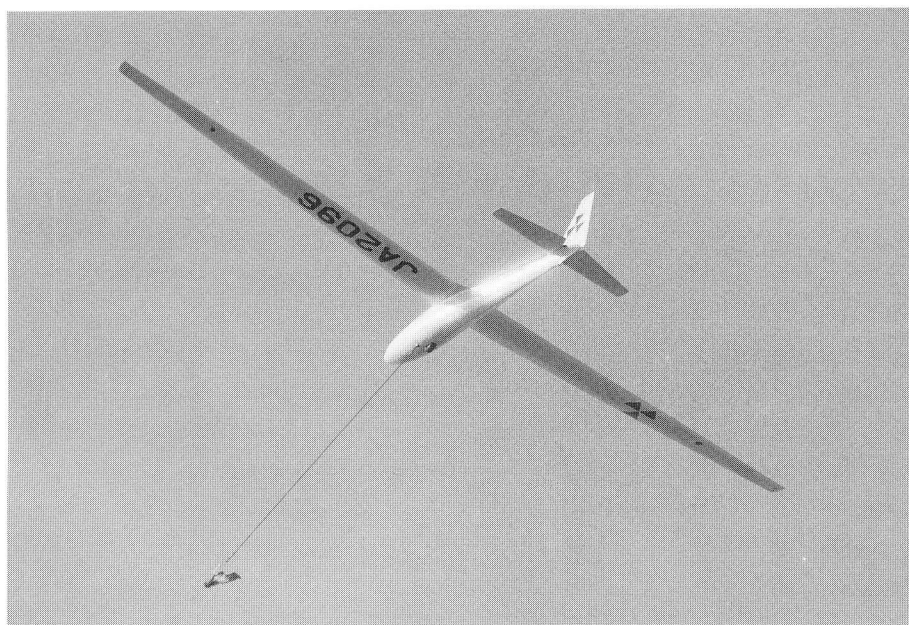


航空部50年の歩み



上昇!! Ka-6E AION I

歴代航空部長



初代 河原 政 勝 教授



Ⅱ代 田 淵 潔 教授



Ⅲ代 木 枝 燦 教授

大空への道

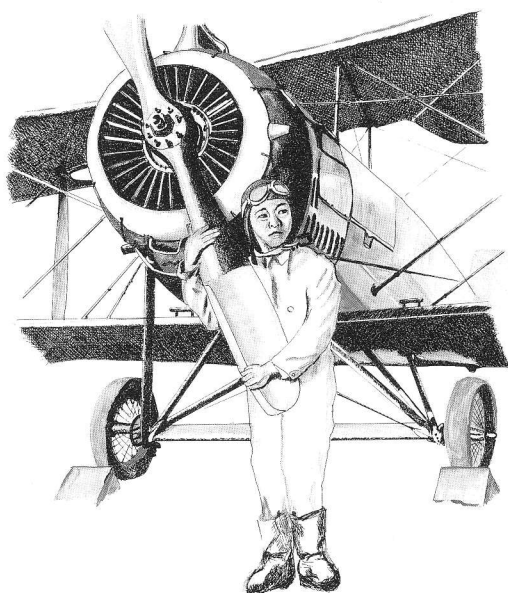
— 航空部の誕生と再開をめぐって —

牧 野 伊兵衛

— 黎 明 —

昭和11年4月 私は同志社大学予科1部(3年制)に入学した。その頃残念ながら同志社にはまだ航空部がなかった。その年の6月頃になって、学内で何とはなしに「飛行機の話が出ているぞ」という噂を耳にした。早速駆け回って、やっと国防研究会幹部の某上級生に巡り会えた。話をたどると、どうも朝日新聞社が昭和5年に力を貸して誕生した日本学生航空連盟かららしいことがわかって来た。

この頃は昭和4年 日本航空輸送会社設立——福岡、大阪の木津川飛行場と、東京間で運航を開始。昭和5年 日本学生航空連盟関西支部が誕生——同木津川飛行場で練習飛行を開始、そして単発フォッカー旅客機や、アプロ練習機が飛び出した。日本民間航空夜明けの頃であった。空気の階段を昇るという表現があったが、正にそう感じのような飛行振りであった。旅客機でもせいぜい1,000mぐらいの高度で飛び、われわれの練習機は、これ以上5,000mも高度を上げるのを高度飛行をするという課目に入り、約100m上昇しては何分か水平飛行をくり返してエンジンオイルや、冷却水の温度が過熱しないよう、一段、一段と階段を昇るように高度を上げて行った時代であった。私の親は心配して、こっそり親戚を通じて朝日新聞社の航空部に現況を尋ね合わせた。その返事は「心配したものでないらしい」とのことに、やっと私は力を得て同志社にも是非航空部を願った。まだ黎明期の日本の航空を普及させる中核として日本学生航空連盟がすでに設立されていた。「角帽空の散歩」「新しい空のスポーツ」などと持てはやされてわずか6年、われわれも歴史と文化の古都に新しい時代の幕開けをと願って、走り回



サルムソン乙式1型

ることになったのである。

昭和7年 大陸では満州国建国宣言などがあり、内地でも私の入学直前の昭和11年2月に東京で所謂2・26事件が勃発した。軍国時代の台頭を表わし始めて来ていた。しかし、まだ戦火は大陸に突発的でほど遠く、学生生活は古きよき時代であった。

私はいよいよ飛行機に乗れそうだと、航空スポーツに胸を膨らませた。走り回ったかいあって、ついに昭和11年12月4日 同志社大学航空研究会は誕生した。設立発会式には国防研究会員と航空研究会員を合わせて数10名が参加したと記憶している。来賓に、立命館大学の航空研究会榊原政士さんが日本学生航空連盟代表として出席、練習の方法など細部の要領を聞くことが出来た。

翌5日の朝日新聞に“金ボタンの空軍来年は倍

加だ”という見出しで次の記事があったのを、記録として抜粋しておこう。

「日本学生航空連盟は昭和5年5月27日創立とともに、関西側は京都帝国大学、関西学院、大阪外語の各航空研究会が加盟して関西支部を構成し、以来わずか8年の間に逐次加盟校を増加し、現在では9校となり、さらに同志社大学では昭和11年12月4日午後4時より航空研究会の発会式をあげ、新会員の募集に着手するとともに冬季休暇における支部合宿練習にも参加の予定であり……」とあった。新聞記事に見るように、学生航空をもう世間では「金ボタンの空軍」として時代の先端を行く希少価値に写っていたのであろう。発会式に国防研究会の名が出て来たが、これは同志社大学国防研究会が前年に発足している。大学の外部に対する窓口となり、航空研究会として受け入れるための世話役を引き受けることになったからで、結末後に決めた航空研究会の会則第1条に、同志社大学国防研究会内航空研究会と称すという事になったのである。

私の初飛行は、昭和11年12月23日で、盾津飛行場における学連の冬の合宿に参加、アプロ式(J-BDAB)複葉機に同乗の操舵感得飛行の07分であった。

さて、昭和12年朝日新聞社の神風号が訪欧飛行を完成。各地で国家事業として盛大な祝賀報告会が開催され、京都でもわれわれ学生が河原町三条朝日会館の人員整理の応援に出るなど、日本の航空の夜明けを肌で感じ、尾田幸雄、須川済、竹内清一、橋本元雄、中村元次郎などでお互に誇らしげに語り励まし合って同志社航空研究会も大いに気炎を上げた。その同じ年の7月 同志社では総長の勇退を迫って、予科の学生がチャペルに籠城

する騒動が起きた。われわれも一部が参加して、その年は暮れて行った。その結果、航空研究会は飛行練習などに支障を来たす不測の事態を生じる事になり、次第に国防研究会と別れて独立して行った。

昭和14、15年頃になると、航空研究会のわれわれメンバーは各々腕を上げ、日本学生航空連盟の学生助教など中核として活躍するようになって来た。私は昭和15年と16年の2年間学連委員長を勤めたが、昭和16年には日本学生航空連盟が朝日新聞社から大日本飛行協会へと引き継がれることなどがあって、いよいよ戦争も身近に感じるようになって来た。その年の11月1日 大学専門学校修業年限6ヵ月短縮(卒業短縮)となった。同志社のわれわれも今出川の上京区役所で学生のための臨時の所謂兵隊検査を受けた。昭和16年12月8日 太平洋戦争の勃発をその検査中に知らされて驚いた事を思い出す。明けて昭和17年1月 私は同志社の後事を白地和敏君に引き継いで、第7期陸軍操縦候補生として竹内清一、西田勤君などとともに、全国学連から30数名が岐阜陸軍飛行学校へ入学し、戦時中は操縦将校として操縦桿を握ることになって行ったのである。

一 再 開

太平洋戦争 敗戦から3日目の昭和20年8月18日、文部大臣は全学徒を激励しつつも“われわれ鳥人”たちに胸の痛む通達を出した。11月5日 戦争末期から中止していたグライダー訓練も文部

省方針として廃止することを正式に決めた。地方長官、大学高専校長宛の通達によると、グライダーと付属器材一切は科学工作用教材などに活用し、格納庫や修理工場などは食糧増産用の勤労基地などに利用することを要望していたのである。また、青少年の滑空訓練も当然廃止されることになった。11月18日 民間航空廃止に関する連合軍最高司令官の覚書きが追い討ちをかける。模型飛行機から航空機の操縦、航空に関する研究、教育に至るまで一切禁止となった。これで、こと航空に関する限り手足どころか脳の働きまでも止まることになった。以来6ヵ年、航空の空白もさることながら、日本の歴史は大きく変わるために昏迷から新生へ苦闘の時代が続いた。

危うく九死に一生を得て前線から帰還した学徒動員の若人も、国土の荒廃、財産税の創設、教育制度の変革、飢餓の社会などの現実と直面して、大学専門部門の生涯設計図を卒業後大きく変えて行った人も多かった。

梅田の雑然とした闇市を通り抜けて、大阪の朝日新聞社を訪ねた。戦前お世話になった中島忠英さんのほか航空部の皆さんは、運輸部に移り、また旧学連のつわものどもの消息も数えるほどで、それぞれまなぬ生きざまに身をまかせていた。

昭和26年9月 サンフランシスコ講和会議で、ともかく日本独立の名を得た。そのころ、疲弊した国民の体力作りに、明るい社会作りに、各種のスポーツが盛んになりスポーツ航空の再出発も近くなった。母校でも空を夢みて青春の血を躍らせている後輩がいるにちがいない。だが、どうすれば飛行機を、グライダーを手に入れることが出来るのか、大学の課外活動として飛ぶのにはどうすればよいのか、全く雲をつかむような話だった。

よし、OBが手助けをしてスポーツ航空への道を教えてやろう。それまで個々に散っていたOBは、航空再開の気運に一挙に団結のきざしを盛り上げた。そんな頃、私は大阪の朝日新聞に勤めている石田文雄君(昭16年卒)と学連の再建について互の協力を話しあった。

一方、東京でも何かと学連のために情報の収集に、世話役に協力を惜しまなかった飛行館「興民社」の旧関東学連有志が編集した会誌の「かもめ」に、再出発前の模様が詳しく書かれているので抜粋しておこう。昭和26年7月6日 戦後初の在京学連懇親会を東京田村町の飛行館で開いた。同10月26日 東京茅場町の石炭会館で在京OB約100人と関西からも出席して第9回の会合を開催した。以下は各地の動静を議事録抜粋。

関西―関東OBはあくまでも最高の学理をもつ実践の研究機関であり、スポーツ生みの親としての団体であるべきだ。今の学生に、昔こういうものがあったということを知らせ、各校が自主的に研究会を発足し学生の作る航空への道と、OBが描く理想像との空白に、一本の線を引く役割が今OBに課せられた急務。現況について、京都の立命館は内藤一郎教授(京大OB)を中心に約50人が再出発を希望している。予算の目途がつき理工科は工場を持ち、工具も少しはあってショックコードも古いが使える。現在グルナウ(中級グライダー)の製作に着手、やっと羽布を買った。関大、関学、京大、立命館、同志社のOB3・4人に集ってもらい、現状に則した全国一本の方針をたてたい。以上同志社の牧野発言(古川篤記)。

これらの会合から関東、関西のOBは各校幹事交渉委員を選出して急速に連盟再建への気運が具体化していった。関西では連盟結成の事務を具体

的に急ぎ、関東は航空庁との連絡を密接にして、4月には多数校が協調して連盟の創設を祝えるように、なお一層の努力を申し合わせた。東西呼応して、関西では昭和27年2月9日 大阪の美津濃で在阪 OB 120人が出席、戦前関西の OB 会(鳳翼会)を新たに鵬翼会(幹事長牧野伊兵衛)として発足させ、連盟結成の母体となった。

昭和27年3月10日 GHQ は航空管理権を日本に返還した。

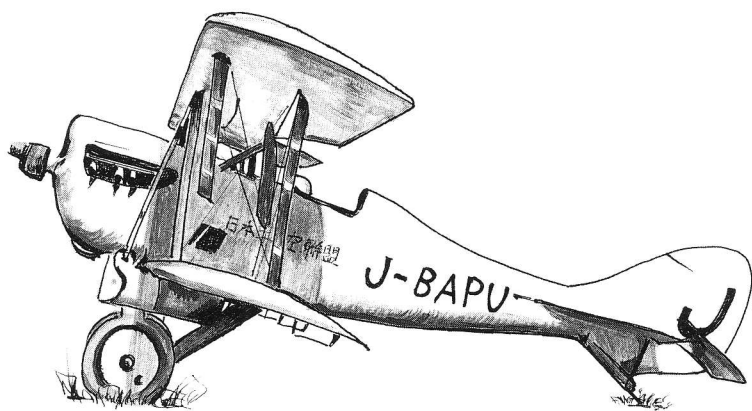
昭和27年4月1日 朝日新聞社は航空部を新設。早速、関西の OB 会(鵬翼会)が代表となって正式に朝日新聞社へ日本学生航空連盟再建の協力を願い出た。

昭和27年5月8日 朝日新聞大阪本社で OB 委員会を開き連盟の組織案を内定した。

昭和27年5月17日 大阪朝日ビルで朝日新聞社の中島航空部次長、逸見企画部次長、石田航空部

員、学生代表委員(同志社、立命、関大、関学、滋賀大、龍谷、近畿大、神大) OB 代表など約40人が出席して連盟結成準備会を開き、私を議長として、昭和27年6月1日の学連発会に関する諸事項を協議して、最終打ち合わせを終わった。それよりさき、同志社にも各校ともども航空部の発足準備を進めるために、私はその主旨を学校本部に申し入れるとともに、学校掲示板に希望者の連絡方法などを掲載し、同時に学校委員を引き受けた。尾田幸雄、竹内清一、石田文雄、白地和敏、牧野鐵五郎、佐々木哲君なども旧知をたよって万全を計った。幸いにも再発足時のキャプテンを引き受けた楠努君が来宅してくれるなど、連絡を密にして、昭和27年5月 同志社大学航空部は再開した。ついで6月1日学連の設立となり、各校ともども祝い合い空への第一歩を踏み出したのである。

(昭和16年卒)



ニューポール甲式四型