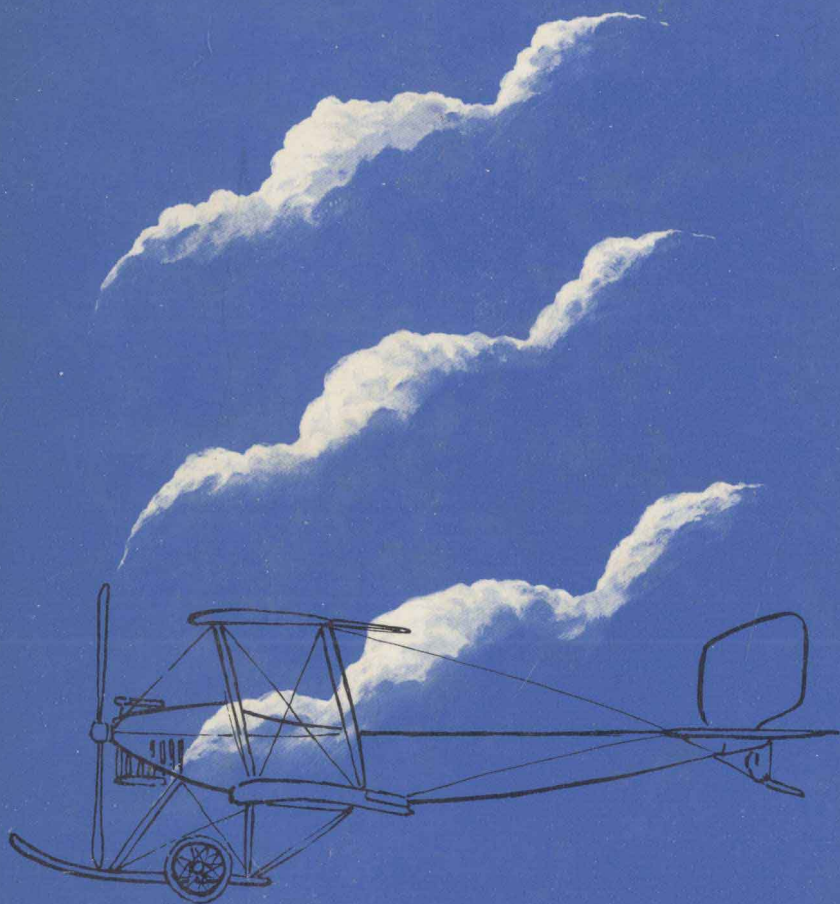


空気の階段を登れ

平木国夫

朝日新聞社



空気の階段を登れ

平木国夫

平木国夫（ひらぎ くにお）

大正十三年八月六日石川県七尾市
生れ。昭和十七年玉川学園中学部
四年修了。昭和二十一年千葉工業
大学中退。玉川学園中等部教師、
駐留軍通訳、伊藤忠航空輸送運航
課長を経て、現在日本航空機輸送
羽田事務所所長。事業用操縦士。
「人間像」同人。

著書「曉の空にはばたく（説光新
聞社）。翻訳書「ヘリコプタ
ー・ガイド（日本航空機操
縦士協会）。

現住所 横浜市鶴見区下末吉

6—25—22

書名

空氣の階段を登れ

定価

一五〇〇円

発行日

昭和四十六年八月三十日

著者

平木国夫

発行者

朝日新聞社 角田秀雄

印刷所

図書印刷

発行所

東京・北九州
大阪・名古屋

朝日新聞社

まえがき

木村秀政

千葉県津田沼、稲毛沿いの海岸は、遠浅で、汐がひくと一面の原っぱとなり、しかもその砂地は荷車が通れるほどの硬さをもっていたので、大正時代のふわふわした飛行機にとっては、安全な離着陸が可能であった。汐の満干によつて、使用時間が制限されるとはいえ、使用料は無料であつたろうし、当時資金難に苦しんでいたわが民間航空界の先覚者たちにとっては、まことに理想的な飛行場であつたろう。この着想はまことにユニークで日本的で、世界中どこを探しても他に類がないのはあるまいか。飛行機マニヤの中学生であつた私も、たびたびここを訪れて、操縦者がコックピットから身体を半分乗り出したような、支柱や張線だらけの飛行機が、干潟に残った海水をけたてて離着陸するのを夢中になつて眺めていたものである。

この本は、この干潟飛行場を根拠地として、大正の初期から末期にかけて、興行飛行に、懸賞長距離飛行に、操縦士の訓練に、さらには定期航空輸送にと活躍した民間飛行家——というより飛行機野郎たちの物語である。この人たちは、政府の助成があるわけでもなく、大企業の資本的援助もなく、またしっかりした技術的な基礎があるわけでもないのに、どこでどうして集めるのか、とにかくいくらかの金を集めてきては、コツコツと独力で図面をひき、飛行機を作つて、飛ばす。操縦のしかたも、先進国から先生を招いて指導を受けるといふのでもなく、全く自己流で習得しては、弟子から弟子へと伝えてゆく。

その頃、わが国の陸海軍では、航空機の重要性に注目し、欧米諸国との大きなギャップを埋めるために、外国から技術者を招いたり、外国機のライセンス生産をするなど、もっぱら先進諸国の技術の吸収につとめていた。一方、三菱、中島、川崎等の大企業が航空機の開発、生産にのりだし、航空機製作の場が、手工業から大企業の工場へと移りつつあった。

こういう趨勢の中で、干潟飛行場のグループたちは、相変らず自己流で飛行機を作り、自己流で操縦をするという状態を続けていた。このグループのリーダーであり、中心的な存在である伊藤音次郎氏が一人だちして活躍をはじめたのは、大正三年（一九一四年）で、その技術は次第に後継者に受継がれて大正十二年（一九二三年）の関東大震災の年あたりまで続くわけだが、一九一四年といえば、第一次世界大戦のはじまった年で、ヨーロッパの航空界は、この大事件を転機に、先覚者が自分で飛行機を設計し、自分で製作し、自分で操縦するという、いわば揺らん時代の形態がびつたりと終止符を打たれ、航空機生産も、操縦者の養成も、近代的手法で多量生産的に行われる時代に突入したのである。ところがわが国の場合、ヨーロッパで近代化への脱皮が行われた一九一四年から、ヨーロッパの揺らん時代と同じ形態の民間航空活動がはじまったのは、いったい何に因るのだろうか。干潟飛行場のグループの反骨精神によるのか、わが国民の民間航空界に対する無理解によるのか、今日ほどの情報の流通がなかったためなのか、わが国の航空史に興味をもつものにとって、研究に値するテーマであると思う。

しかし、そういう議論は別として、われわれの先輩たちが、文字通り血と汗で築きあげた数々の業績には深く頭が下がる。彼等の残した技術的成果が、その後のわが国の航空技術の進歩に大きく貢献したとは思わないが、その開拓者精神や英雄的行動が、わが国の航空知識の普及に役だち、多くの若者たちの関心を空に向けた功績は、高く評価さるべきだろう。私自身で考えてみても、少年時代から

の飛行機マニアが、いよいよ本職になろうと決心したのは、たびたびこの干潟飛行場を訪れ、伊藤音次郎氏、稲垣知足氏、倉橋周蔵氏らの先輩から技術的な指導を受けたばかりでなく、そのひたむきな仕事ぶりに感動したことが大きな動機になっているように思われる。

この本の著者、平木国夫氏はかねてからわが国民間航空の播らん時代の歴史に深い興味をもち、豊富な資料をもとに、文学的な表現で、まことに興味深い読物をしばしば発表している。この本は、その決定版ともいえるべきもので、伊藤音次郎氏が長年にわたって克明に書続けてきた日誌がその拠所を中心になっている。この日誌は、綿密、細心で用心深く、しかも航空に対する限りない情熱をその温顔の中に秘めた伊藤氏の人柄が、その文面に表われていて興味深いが、同時に正確な歴史的な文献としても、まことに貴重なものである。表題「空気の階段を登れ」というのは、伊藤氏の航空技術におけるモットーであるばかりでなく、氏の人生觀そのものであるように思われる。

第一部

13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
伊藤式恵美1号機はばたく	いよいよ伊藤式恵美号製作	隼号で、空気の階段を登れ	少年、山縣豊太郎との邂逅	伊藤音次郎、失意のとき	大口苦心の鳥飼式隼号完成	民間初の殉難者、武石浩玻	鳳号、地方巡回飛行を開始	奈良原式鳳号の晴れすがた	飛行機に憑かれた男たち	国産奈良原機初めて飛ぶ	ライト兄弟の活動大写真	木枯し吹く代々木練兵場
187	171	156	141	126	110	95	80	64	50	34	19	3

第二部

14	音次郎、空から帝都を訪問	202
15	信州松本の芸妓・亀勇と	217
16	音次郎の空飛ぶ旅路始る	232
17	紛争続きの空飛ぶ旅路	247
18	かがり火で、初の夜間飛行	263
19	民間航空発祥の地、稲毛	279
第二部		
1	伊藤飛行場、津田沼で再建	297
2	白戸、後藤らシベリアへ出征	308
3	烈風中のループ・ザ・ループ	323
4	第一回懸賞郵便飛行競技大会	338
5	中島知久平、川西財閥と袂別	354
6	友よ、それでも雲は遠かった	369
7	後藤勇吉、弱馬力機で奮闘	385
8	株式会社伊藤飛行機研究所	400

9	音次郎門下、井ノ長の台頭	415
10	伊藤式恵美31型飛行艇はばたく	430
11	幹線結ぶ東西定期航空会の発想	446
12	稲垣知足技師長、英仏へ留学	461
13	関東大震災と飛行機の活躍	477
14	画期的な無尾翼機の開発	491
15	外国機、しきりに日本縦断	506
16	日本航空輸送研究所の試練	520
17	初風・東風、一路ヨーロッパへ	535
18	新知識・稲垣知足の帰朝	550
19	満洲航空と軽飛行機クラブ	564

あとがき

第一部

1 木枯し吹く代々木練兵場

十九歳の伊藤音次郎が大坂から上京して、東京府巢鴨村三五一九番地の伊丹康吉方に落着いたのは、明治四十三年の十一月も半ばに近かった。伊丹康吉は二年前まで、音次郎が奉公していた大阪の佐渡島銅鉄商店の工場長をしていたが、温厚そのものといった人柄であった。音次郎は伊丹に対して特に期するところがあつたわけではなく、せっかくの上京だからと、ふらりとむかしの上司を訪れたに過ぎなかった。

「音やんじゃないか。よく来てくれたね。さあ上がりたまえ」

と伊丹は東京言葉で愛想よく音次郎を迎え入れてくれた。

「えらい突然お伺いして、すみません」

音次郎はかいつまんで、上京の経緯を話した。

「飛行機ねえ……。わたしにはわからんこっちゃけど、佐渡

島の若旦那やないけどやって見るかしやうないわな。ま、どっちにしても、どうや音やん、時期がくるまでわたしの仕事、手伝うてくれはらへんか」

伊丹は現在、山田洋傘商店の工場長をしていた。おもやに隣接した工場で、五十余人の職人が洋傘の握りと軸の製造をやっているが、特にインド向けの輸出品に精を出して、毎月一回、神戸のインド商館へ連絡に行かなければならない。適当な人がいないので、主人の山田や伊丹が交代で出かけている。最小限四日は留守にしなければならぬので、人をさがしている矢先だったと言う。

「音やんなら適任や。算盤も弾けるし、第一に堅物やさかいな」

伊丹の言う通りなのか、あるいは伊丹が音次郎の現在の状態に同情して手をさしのべてくれたのかどうかわからなかったけれど、言わばこちらから飛びつきたい伊丹の申出であつた。

「よろしゅうお願いします」

と素直に音次郎は頭を下げてから、ちょっとあらたまつたふうに、慣れないお世辞を口にした。

「東京ちゆうても、こちらへんは何んやらひっそりと閑静な、ええとこだすな」

すると伊丹が思わず手をうって吹出した。

「閑静なええところ、とはよかったな。いや、ほんまに閑静
かしらん。なにしろこの前のコンクリートの高塀は監獄
やし、うしろは精神病院、右隣は養老院ときとるさかい
な」

聞いてみると閑静なええところか、とんだうす気味
の悪いところである。しかし住と職にいつべんにありつけ
たわけで、これはやはり幸運といつてよかつた。その日か
ら音次郎は山田商店の営業マンとなり、伊丹康吉宅に止宿
することになった。

そのころ、さきにシベリア経由で渡欧した徳川好敏陸軍
工兵大尉が帰朝し、間もなく大尉がフランスで購入してき
たアンリー・ファルマン式複葉機の大梱包が、船で横浜港
に到着した。上下翼とも組立てたまま梱包した長さ十二メ
ートル、縦・横二メートルの大荷物である。その大梱包は
解で品川まで回航され、陸揚げののち台車にのせ、数頭の
馬で中野の陸軍気球隊に運びこまれ、組立て作業が開始さ
れた。新聞の報道や、人びとの口から口への噂でしか情報
を得られない音次郎は、せっかく東京にいるのにと口惜し
かった。勤めはじめたばかりで無理なことはわかつていた
が、出来ることなら横浜、品川、中野とどこへでも飛出し
て行きたかつた。馬車曳きでもいい、荷揚人夫になつても
いい、この目でアンリー・ファルマン機を見、手をふれ句

いをかいでみたかつた。恋人の近くにいて会うことも出来
ないような、しかし似てはいてもそれとは異質の熱い思い
が、音次郎の全身をかけめぐり落着かせなかつた。しかし
いずれ組立てが終れば、代々木練兵場で公式飛揚するとい
うから、それまで我慢するしかすがなかつた。

山田商店の職人たちの話題も、最近はとくに徳川大尉の
アンリー・ファルマン機と、ドイツから帰国した日野熊蔵
陸軍歩兵大尉のグラデー機に集中されていて、否応なく音
次郎の耳にはいつてきた。

「なにしろ、とてつもなくでけえ梱包でよ、まるで小山み
たいだつて言うぜ。馬車からおろすのに、なんでも兵隊が
三、四十人もかかつたそうだ」

「そんな重てえやつが、本当に飛ぶのかな。ほれ、このあ
いだ戸山が原でさ、奈良原男爵の御曹子がつたトンボの
お化けがよ、十五、六回は威勢よくつつ走つたけんど、と
うとう飛びやしなかつたじゃねえか。なんでも大枚二千元
の道楽だそうだがよオ」

「まあ考えても見ねえ。あのだだっ広い代々木練兵場はだ
な、ただでさえ吹きさらしのひでえ場所だあな。そこへ
もつてきて、師走の月の木枯しどきに、トンボのお化けが
飛んでたまるかつてんだ」

洒落ともつかない話にぎやかにかわされ、音次郎をい

たたまれない気持に落し入れた。齒がゆかった。しかし考えようによつては、それが一般大衆の飛行機に対する知識であるかも知れなかつた。フランスでは今年の七月、モラーヌがブレリオ単葉機で時速一〇六・五キロの記録を出し、さらにオリスラー・ジュがやはりブレリオ単葉機で三九二・七五キロを五時間三分三秒で飛び、世界周回航続距離記録を樹てている。いわばすでに実用の段階にはいつているのだ。しかし日本の空は、まだただのひとりも飛んではいないのである。トンボの化物が飛んでたまるかという一般大衆の迷妄を打破するのは、彼らの目の前で実際に飛んでみせるしかなかつた。音次郎の科学知識をもつていかに説明したところで、これは無理というものであつた。また音次郎は、奈良原先生の飛行機が飛ばなかつたのは馬力不足だつた、と信じて疑わなかつた。五〇馬力で飛べるように計算して設計されたのに、どこで間違つたのかフランスから到着したのは二五馬力の発動機だつたという。これでは飛べるはずがない。しかし音次郎は根が口数の少ない方であつたし、洋傘の知識しかない彼らと論争するだけの根気はなかつた。それに山田商店で、音次郎の志を知っているのは伊丹康吉だけである。

「ところで伊藤君はどう思ふかね。外国種のトンボか、いったい飛ぶか飛ばねえか」

むろん音次郎は言下に、

「飛ぶはずや思ひまつせ。なんせ日野さんも徳川さんも、実際に飛ぶ練習をしきはつたそうやさかい」

と答えた。

「面白え、じゃひとつ賭けようじゃねえか。十円はどうでえ、十円ではよオ」

「おいおい、おめえ、ひと月分の給金を賭けてよオ、本当に飛んだらどうすんでえ。ひよつとしたらひよつとなるかも知れねえよ。なにしろトンボのお化けだからな。おめえの嫡^かあや坊主が日ぼしになつて、それこそ奴^{やつ}風になつてよオ、飛上^かがっちゃうぜ」

そこで職人たちがワツとはやしたてた。いづれにしても、世間の大きな関心が、ファルマン機とグラデー機にそがれていることだけは間違ひなかつた。ただ彼らにとつては完全な夢物語であつた。何十人も屈強な兵隊がやつと持上げられる大荷物が、空中へ飛上^かがるなど、外国ではそうだと云つても自分の目で見ない以上は、考えられもしないことであつた。

一方、ようやく組立ての終つたアンリー・ファルマン機は、そのころ試運転にとりかかつていた。現在なら、絞^{しりぞ}り弁を開いて増速し、回転計などの動力計器を見れば、エンジンの状態はひと目で納得される。しかしそんな計器類が

なかった当時、徳川大尉がフランスで教わってきたのは、ひとつは爆音によって発動機の異常の有無を確かめること、いまひとつは、飛行機の尾部を綱で杭にしばりつけ、その綱の中間にダイナモーター（牽引器）をとりつけ、発動機を回転し、メーターで前進力を測定することであった。つまりダイナモーターが一四〇キログラムの牽引力を示せば、飛行が可能であるとしたのである。こうしてよいよ代々木練兵場で、十二月十五日と十六日に「公式飛揚」が行われることになった。しかし天候なども考慮して、十七、十八日は予備としてあてられた。そしてアンリ・ファルマン機とグラデー機は、十二日に中野気球隊から代々木練兵場に運ばれた。そのときの模様を徳川好敏は、『日本航空事始』の中で次のように書いている。

『まず（実際に飛ぶ）準備として代々木練兵場に天幕式格納庫を建て、滑走地区の地均らしをし、十二日に飛行機を中野気球隊から代々木練兵場へ運んだ。運ぶといっても、小さく分解することはできないので、主翼と尾翼はフランスから来たときと同様組立てたままである。それを梯子のような形にこしらえた大きな木の枠の上に乘せて、神輿をかつぐように大勢の兵隊がこれを担いで運んだのである。ところが、中野から代々木までの道は現在（昭和三十七年）のように幅の広い道路ではなく、そ

のうえ荷馬車の通行も多いので、とてもこんな巨大なおみこしを担いで行くわけにはいかない。そこで十二月の寒夜、深更をえらんで、やっと運んだのである。

十二月十三日、細部の組立ても完了、発動機の牽引力も一四五キログラムを示したので、これならば大丈夫と地上滑走試験もおこない、万全の準備を完了した。

十二月十四日、あすはいよいよ本飛行実施というので、もう一度地上滑走試験をおこない、準備にぬかりのないよう気を配った。

しかし実はこの地上滑走試験の日、日野大尉の方は発動機も快調で勢よく滑走した後、高さ一メートル、距離三〇メートル、ついで高度二メートル、距離一〇〇メートルを飛んだ。つまり日本の空をはじめて飛んだのは日野熊蔵大尉なのであるが、公式飛揚の日ではないという理由で、臨時軍用気球研究会の記録には、『滑走中、余勢であやまって離陸した』と記載されるにとどまった。

伊藤音次郎は、伊丹康吉のはからいで、あくる十五日から山手線の一番電車に乗って代々木練兵場へ行くことになった。ようやく本物の飛行機を近々と見ることが出来る期待で、音次郎は前の晩よく眠ることが出来なかった。夢うつつの彼の脳裏を、ライト兄弟のグライディング・マシン（滑翔機）や奈良原式飛行機、はては幻の伊藤式飛行機が

入られて飛びまわった。

まだ東の空が明けやらないうちに、音次郎はいそいそと伊丹家を出た。風速二、三メートルの冷え切った北風が吹く朝であった。駅までの道のりを、霜柱を踏鳴らして歩いた。もどかしかった。期待がいよいよ現実感を伴ってふくらんで行く。電車に乗りこむまで音次郎は、自分以外にこんな早朝から木枯しの吹く代々木練兵場へ出かける酔興者があるとは思っても見なかった。電車の中では立ったまま空想にふけた。やがて目的の駅で降りかけると、坐っていた人たちが一斉に立上がつた。そろそろと、中にはあわただしく人波をかきわけてホームから出、代々木練兵場へ向うのを見て、はじめて自分以外にもトンボの化物を見にくる者が大勢いることを知った。練兵場にはいると霜柱がいつそう高くなつて五、六センチもあり、踏みこむと威勢のいい音をひびかせて崩れた。東の空がようやく明るみを増してきたけれど、まだ月が残っていた。広々とした練兵場の左手、南の隅に、巨大な純白の天幕式格納庫が二棟建てられていた。その天幕の巨大さは練兵場の広大さにふさわしいものであったが、その中に収容されているのは、ひとりの人間しか乗ることの出来ない飛行機が一機ずつだと思ふと、やはり巨大としか言いようがなく、音次郎は、この中から出てくるアンリー・ファルマン機やグラ-

デ機を早く見たかった。天幕の内側は、暖をとるために幾つもの大火鉢に炭火がおこされ、天幕をあかあかと染めていた。また十数人の兵士によって、場内の四辺に枯草が焚かれていた。焚くというより、いぶしているようである。枯草をかかえて火に投げようとする兵士に、群衆のひとりが近寄つた。

「兵隊さん、寒いのご苦労さんです。だけど兵隊さんは、火を燃すのがあんな上手じゃござんせんね。なんならお手伝いしましょうか。もっとも草がまだしめつてるんでしょうが」

兵士は草をかかえたままふりかへた。

「バカぬかせ。これはな、風向風速観測用じゃ。つまり、わざといふして煙りを出しとるわけじゃ」

あ、なるほど、と声にならない表情をして男は首をすくめて舌を出し、水洩みづはらをすすりながら枯草を焚く兵士たちから離れ、練兵場の東側土手にそつた人垣にもぐりこんだ。もうかなりの人出で、それぞれ思い思いのところにつつ立っていた。天幕に近寄ろうとしたり、場内へ飛出したり、場内を横切ろうとすると、騎馬憲兵の拍車が鳴り、馬が白い息をせわしなく吐き出しながら駆けてきた。電車が止つて、人びとが吐き出され、何時の間にか練兵場東側土手が黒山の人だかりになり、押しやられるように東北の隅、後

に明治神宮が造営されたあたりにも、かなりの人垣が作られた。音次郎は背が低いのと、どうせ飛行機を近々と見ることが出来ないのなら、むしろ見通しのきく方がいいとばかり、北側の端につつ立った。それは一見きわめて悠長で退屈な見世物のはずであつたが、ロ々に聞きかじりを自慢げに語り合う群衆の中で、尾ひれのついた噂話を聞きながら飛行機が飛ぶのを待つのは、音次郎にとっては少しも苦痛ではなく、肌を刺す寒さすら気にならなかった。あたかも釣りをしているときの心境であつた。

やがて両方の天幕の前方が大きく開かれて、それぞれ形の全く異なる飛行機が二機、兵士たちによつて引出されてきた。音次郎たちのいる一〇〇メートル以上離れた場所からでもよく見えた。まるでサーカス団の天幕から連出された象のようだと音次郎は思った。群衆が一斉にとよめいた。音次郎は、飛行機のそばに駆寄りたい気持をもてあまして見守っていた。

見物人の数がいよいよ増してきた。何千、何万なのか音次郎は見当がつかなくなつたけれど、記録によるとこの日から十九日までの五日間に延べ五十万人が集つたという。正確には十七、十八日は強風が吹きつので「公式飛揚」は見送りになり、この日は人出もかなり減っているのだが、それでも十万を越す人たちが集つたことになる。

十五日の、日野、徳川兩大尉の最初の仕事は、発動機の試運転と牽引試験。および地上滑走試験であつた。発動機の試運転は特に入念に行われた。この日は、グラード機の方が先に地上滑走試験に移つた。トンボのお化けと言つたが、真黄色に塗つた単葉のグラード機こそ、まさしくお化けヤンマであつた。左右にピンと張つた大きな主翼は、操縦者の日野熊蔵大尉の髭のように上方にそり、いかにもいかめしく、快速で空へ飛立ちそうに思われた。グラード式二四馬力発動機を搭載したグラード機は、南から北へ、北から南へ、軽快に地上滑走を開始した。いまにも風を切り、ヤンマになつて舞上がる勢でつつ走る。思いなしか、地上からだいぶ離れたりする。しゃがみこんで小首をかしげ、グラード機と地表との間隙をすかして見る者まで出てきた。

「上がった。上がったよ、こんなに上がったぜ」

と両手をひろげて見せるのへ、横合いから、

「なんでえ、それっぽっち。グラードはな、昨日、二メートルも上がってるんだぜ。おいらはこの目でちゃんと見たんだ」

と肩をそびやかす者もいた。

「戸山方原の奈良原機よりは、走りっぷりがずんといいいねえ」