

←昭和前期の阿見周辺図

当時の阿見村の広大な原野と霞ヶ浦湖畔に設けられた海軍航空隊飛行場
(大日本帝国陸地測量部 昭和7年発行)

平成26年6月17日
茨城県立土浦第一高等学校
進修同窓会日本館活用委員会
HP <http://www.sin-syu.jp/>

霞ヶ浦(その5)～霞ヶ浦海軍航空隊と土浦中学生～

1922(大正11)年に独立した霞ヶ浦航空隊。当時としては最新鋭の飛行機が見られるのですから、世の注目を集めないはずはありません。特に若者にとって飛行機は憧れの的。土浦中学生たちも、航空隊の見学に始まり、隊員たちとの銃剣術の練習試合など、交流を深めていきました。



航空隊と土浦中学生

世の注目を集めて開設された霞ヶ浦飛行場。飛行場開きには、阿見町はもちろん、近郷近在から、実に5万人もの人々が空の妙技を見ようとつめかけました。もちろん近隣の児童・生徒たちが興味を示さないわけがありません。開場前から見学希望者がかなりいたようで、「臨時海軍航空術講習部」では、1921(大正10)年6月に「臨時海軍航空術講習部飛行場見学者に対する注意」と「案内図」を各校に伝達しました。それを受けて土浦中学では、次のような「注意書き」と「案内図」を謄写版で印刷して配布しています。

臨時海軍航空術講習部飛行場見学者二対スル注意

- 一、飛行見学者ノタメ図示ノ見学場所ヲ設ケ
 - 一、許可ナクシテ朱線ヲ以テ示セル区域内ニ立入ル可カラズ
 - 一、点線ヲ以テ示セル道路ハ通行差支ナシ、但シ車馬(自転車ヲ除ク)ノ通行ヲ差止ム
 - 一、構内及飛行場見学者希望ノ向ハ本部ニ申出テ許可ヲ受ケラルベシ 但シ当分ノ間金曜日ニ限ル
 - 一、必要ニ応ジ見学及道路ノ通行ヲ差止ムルコトアルベシ
- 大正十年六月臨時海軍航空術講習部
(以下土浦中学追加)
- 一、見学ニ行クモノハ右規定ニ違犯スルコトナキ様ニセヨ
 - 一、其内飛行場ノ設備ノ充実スルヲマッテ当ニテ団体見学ヲナス予定ナリ

生徒たちの見学希望が多かったのか、土浦中学では、センピル大佐たちが着任直

後の1921年(大正10)9月20日に全校生徒で阿見霞ヶ浦飛行場を団体見学、同10月13日の午後には土浦中学で航空隊付赤柴海軍大尉の飛行機に関する講話が行われています。以後、生徒たちは5月27日の海軍記念日(日露戦争における日本海海戦の勝利を記念した日)。飛行場が開放されて隊内が見学でき、飛行機も見ることができた。また演芸会や仮装行列が催され、これを楽しみに近隣の人たちが大勢訪れていました)には、阿見霞ヶ浦飛行場の運動会に参加し、午後は海軍将校の講話などを聴くことが通例となっていました。また生徒たちは、霞ヶ浦航空隊の卒業式などで来浦する皇族方を土浦駅で学年ごとにまとまって何度も奉送迎をしています。

一方航空隊の将兵たちも土浦中学の行事に参加し、生徒たちと交流を深めていきました。1923(大正12)年、関東大震災直後の10月7日には柔道部選手が霞ヶ浦航空隊選手と試合をし、「本校選手14名は豪勇を以て鳴る霞ヶ浦航空隊選手と戦い善戦して大将平本八郎を残して我選手の勝利となる」との記事が「進修23号」(1924年7月刊)に見えます。同じく27日には、「霞ヶ浦航空隊剣道部員が来校し、本校選手と試合を行う」との記事も載せられています。

同11月23日には、田村前の弁財天堤防付近を会場に恒例のボートレースが挙行されました。関東大震災で行方不明となっていた新造艇「筑波」「霞」「桜」の3隻が無事到着した喜びもあって、生徒たちはレースに熱中、学年対抗をはじめ9レースの競漕が繰り広げられました。その競漕中に海軍飛行機が生徒等の頭上艇



F5号飛行艇;センピル教育団の講習用教材として、イギリスから輸入した飛行艇で、日本最初の飛行艇と言われている。昭和7年頃まで使用され、土中生のボートレースの際にはこうした初期の飛行機が飛来しました。旧職員市川彰編写真集「土浦」より(以下同じ)

上に飛来して、祝意を含めた報告筒を落下すること2回、その飛行の見事さがレースに一層の興を添えてくれました。またレースの間、海軍の汽艇(きてい)蒸気機関で動く小型の船。ランチ)が、下士官である兵曹指揮の下に、ボート運送及び途中警備の任にあたってくれました。最終第9回レースは全5年(5年生選抜クルー)、海軍航空将校陸上班クルー、同水上班クルーが、それぞれ「筑波」「霞」「桜」の3艇に分乗し、競漕、勝ち目はないと思われた全5年が勝利。将校さんたちが勝ちを譲ってくれたのでしようが、本家に勝ったと生徒たちは大喜び、「第9回にオール5年が勝ったのは実に愉快の極である。名舵手立原君に負う所大であった。流石海軍士官だ、充分に手ごたえがあった、(関東大震災)復興最初のレー

スにこの栄冠、諸君、親愛なる亀城の健児自重してくれ頼むぞ」との記事が踊っており、その喜びとともに、大震災復興への意気込みが伝わってきます。

翌1924(大正13)年、寒稽古が終わった1月20日の剣道部武術大会には、例年の如く龍ヶ崎中、水戸中から多数の選手が参加、さらに霞ヶ浦航空隊の剣道部からの参加もあり、龍中、土中連合対航空隊紅白試合などが行われ、寒稽古で磨いた技を披露しました。このように航空隊の見学、海軍記念日の運動会への参加、剣道部・柔道部との稽古、航空隊のポーターレースへの協力、参加など、土浦中学と航空隊との交流が続けられていました。昭和に入り、戦時色が強くなると、航空隊を訪れる皇族方の奉迎はたびたび行われましたが、航空隊との交流は少なくなっていました。

押収格納庫 (欧州格納庫ともいう)

第1次世界大戦の講和条約であるヴェルサイユ条約はドイツに賠償責任を課しましたが、その賠償物件の一つに巨大な格納庫がありました。こんな物件まで提供させるほど連合国のドイツに対する扱いは過酷なものでしたが、この格納庫をもらい受けたのが日本でした。格納庫は飛行船の格納庫で、ミュンヘン近くのユードルボルクにありました。なにしろその大きさは、当時の朝日新聞の記事によれば「中のコンクリートの地面の広さが475坪もあって、付属建物を合わせた東京駅が一つ半、丸ビルなら二つ、人間なら12万人を立たせることが出来る素晴らしい」もので、その移送は大変な仕事でした。

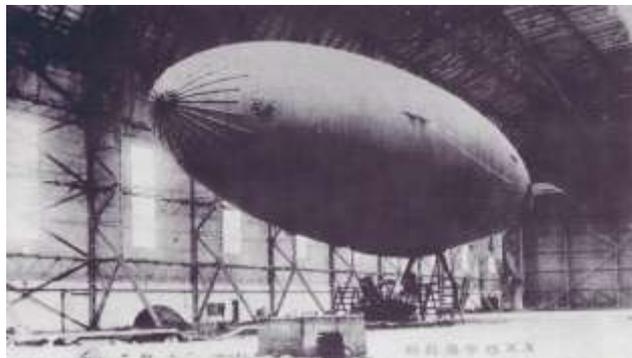
三井物産株式会社が解体輸送を請け負

つて、1920(大正9)年9月に解体に着手、1921(大正10)年7月に解体を終了し、1922(大正11)年1月に海軍航空隊霞ヶ浦飛行場へ向けて発送しました。日本での組み立ては清水組(現清水建設株式会社)が請け負い、地元の会社に下請け、孫請けに出し、ドイツ人技師の指導のもと近隣の鳶職人を使って工事を進めたとい

ます(移送費、建築費合わせて180万円は日本側が負担)。格納庫の寸法は、建築面積15,002㎡(4,755坪)で、全長約240m、高さ約39m、間口約65mで鉄製の扉が2枚あり、モーター2個で開閉していました。扉は1枚1反歩(約990㎡)ほどで、その重さは40トン程あったといわれています。1922(大正11)年9月4日に霞ヶ浦飛行場で東洋一の大建築・大型飛行船格納庫の起工式が挙行され、1924(大正13)年3月25日に約一年半かけた大工事が完成しました。この間、1923(大正12)年9月1日に関東大震災に遭遇しましたが、建設中の格納庫に被害はなかったようです。完成半ばの1922(大正11)年11月には、横須賀の航空船(飛行船)隊が霞ヶ浦に移動、霞ヶ浦航空隊は日本で唯一の飛行船基地となりました。その後、1932(昭和7)年11月30日に海軍飛行船隊が廃止されると飛行機の格納庫となりました。1939(昭和14)年7月、零式艦上戦闘機(零戦)が海軍の花形戦闘機として登場すると、その格納庫となり、零戦がそのまま格納庫から飛び立っていききました。しかし、アメリカ軍による空襲が始まると、あまりに大きなその姿は、敵の攻撃機の格好の攻撃目標となるという理由で、18年9月頃から19年初めにかけて逐次解体され、埼玉

県蕨市へ移送されたようです。

飛行船



押収格納庫内のSS型飛行船; イギリス製の軟式飛行船。軟式飛行船は木綿や化学繊維にゴムを塗布して、大きな袋を作り、その中に水素ガスを詰めこんだもので、内部の圧力だけで船形を保っている。

第1次世界大戦で飛行機とともに活躍した飛行船が日本の空を飛ぶようになったのは1923(大正12)年。土浦へは同年10月1日、フランス製のアストラ型飛行船が所沢の陸軍飛行場から飛来しましたが、関東大震災の影響で水素ガスの供給の見込みが立たなくなり、10月8日に解体されてしまいました。そこで10月20日、イギリス製のS・S型飛行船を横須賀から空輸し、11月には横須賀の航空船隊が霞ヶ浦に移転され、以後、霞ヶ浦航空隊は押収格納庫とともに日本で唯一の飛行船基地となりました。1924(大正13)年には日本で改造されたアストラ型飛行船の2号機、1926(大正15)年には国産15式軟式飛行船が霞ヶ浦の空を飛んでいます。その後1927(昭和2)年1月にイタリアからN3号機が輸入され、設計・建造にたずさわったノビレ少将が来日、組み立てに



国産3式半軟式飛行船

半軟式飛行船は、船体下部にだけ枠組があり、上部が軟式構造になっている。

る12名の乗組員によって長時間滞空飛行が実施されました。飛行船は霞ヶ浦、鹿島灘付近を飛行しつづけて、60時間1分という当時の半

当たっています。このN3号機は半硬式飛行船で、2基のエンジンを持った本格的な飛行船でした。1929(昭和4)年には、N3号の代船として国産の3式飛行船が建造され、土浦の空を飛んでいます。この国産3式飛行船が日本海軍最後の飛行船で、1931(昭和6)年3月、藤吉直四郎少佐を船長とする

硬式飛行船滞空時間の世界新記録を樹立しました。しかし1932(昭和7)年12月、ロンドン軍縮会議に基づいて日本海軍の飛行船は廃止され、日本の空から飛行船は消えていきました。中31回の保立俊一氏が、『水郷つちうら回想』の「土浦のこども達と飛行船」の章で「この日本の飛行船の歴史は霞ヶ浦海軍航空隊の飛行船の歴史であり、同時代に生きた土浦のこども達はこの全部の飛行船を見ているということではこれは他の地方のこども達にはないものと誇りに思っている。」と述べているように、土浦のこども達と飛行船の間には特別な親しみを持った付き合いがあったようです。

参考資料 「阿見と予科練」阿見町教育委員会刊