

## 「学生鳥人」 森謹吾

飛行機は、ライト兄弟が有人飛行に成功した、日本では明治時代後期にあたる頃から急速に発達した。第一次世界大戦では兵器として認識され、その後も発達していく。日本においても開発が進み、第二次世界大戦では飛行機は主流の兵器として、戦争に大きな影響を与えた。また、民間の輸送機関としても認識されはじめてきており、航空会社が設立され、昭和初期には定期便も運行されはじめていた。

この様な時代に、本誌前号(第三二号)において紹介した南区蒔田町の森家に、戸主市作の三男で、昭和一〇年代前期に法政大学航空研究会において活躍し、卒業後は大日本航空株式会社の操縦士となった森謹吾がいた。

森家の資料である「横浜市各課文書(森正勝家資料)」には、謹吾に関する資料が若干残されている。文書資料はほとんど無く、学生時代と思われる写



写真1 森謹吾とサルムソン 2A2(資料 No.16 貼付)

真が主であるが、これらの資料と周辺の資料から、謹吾の事績をたどっていく。なお、謹吾の資料は、アルバムやスクラップ帳に貼付された資料が多いが資料番号のみを記載した。

### 謹吾の生い立ち

謹吾は、一九一六(大正五)年一月に市作とハツの三男として生まれた。兄二人、弟妹三人の五男一女の兄弟であった(『人事興信録』第一〇版下巻、一九三四年、森市作の項)。

地元の横浜市立尋常大岡小学校に入学、卒業後、関東学院中学部(現南区三春台)に進学した(紙名不明新聞一九三七年一月カ、資料番号九八貼付)。同中学部を卒業後、三四(昭和九年四月、法政大学専門部)に入学、三七(昭和一二)年三月、同専門部第一部政治経済科を卒業、同大経済学部に進学し、四〇(昭和一五)年三月、同大経済学部経済学科を卒業している(『法政大学校友名鑑』一九四一年)。

法政大学航空研究会は中野勝義と二八(昭和三年)年に三等飛行

機操縦士となった前田岩夫の両学生により、同大学の教員の内田百閒に会長を依頼して、一九二九(昭和四)年に設立された。翌年には、朝日新聞社の援助により日本学生航空連盟が創立された。三一(昭和六)年には渡欧飛行を計画し、法政大学生の栗村盛孝と



写真2 法政大学航空研究会の飛行機アプロ 504K 型(資料 No.746 貼付)

教官熊川良太郎が学生航空連盟の代表として「青年日本号」を操縦し、ロン・ローマなどを訪問、大きな話題となった。

謹吾は、いつ頃から飛行機に興味関心を持つようになったのかは分からないが、この様な事績に惹かれたのだろうか、法政大学専門部に進学し航空研究会に入部している。

### 満洲訪問飛行

謹吾が専門部三年となった秋に、大きな出来事が訪れた。

一九三六(昭和一一)年、満洲飛行協会が設立されることとなり、その発会式には、朝日新聞社の「鵬型」連絡機による東京新京無着陸飛行や、同社後援により学生航空連盟の飛行機を派遣することとなった。学生航空連盟は

関東・関西両支部から二名ずつ代表者を選抜したが、その一人として謹吾が選ばれた。関東では他に慶応大の田中浩、関西では中來田隆二と森重猛夫の共に関西学院大の二人が選ばれた。

出発に先駆けて九月二〇日には、羽田飛行場の朝日新聞社格納庫で出発披露式が行われた(『東京朝日新聞』九月二一日、以下『東京朝日』と略す)。学生航空連盟名誉会長田中館愛橋や陸軍航空本部・通信省航空局の関係者、朝日新聞社美土路昌一編輯局長、学生などが参列した。

東京朝日横浜支局は、飛行直前の森家を訪れ取材している(『東京朝日』九月二二日)。取材では「心配なのは天候だけ、持っていくものと云っても地図と着がへ位なもので普段と変わった気持はしません」と当人は落ち着いているが、周りの方が心配らしいと書かれている。謹吾は「先輩が大勢ゐるのに僕なんか選ばれるんですから、一生懸命やりますよ、立派に使命を果して参りますよ」と語っていた。

出発予定は二二日であったが、悪天候のため順延となり、翌二二日一〇時五〇分、朝日新聞社のプスモス機の先導により石川島 R5 型機二機で羽田飛行場を出発した。同日は大阪城東練兵場に降り、翌二三日は大阪を発ち広島で給油し福岡へ、その後、尉山へ向かい京城飛行場には午後六時二分に到着した。花環の贈呈や記念撮影の後、歓迎会が行われた。京城では整備などを



写真3 満洲訪問飛行の記念撮影 羽田飛行場  
左から3人目が森謹吾（資料 No.746 貼付）

行い二五日に出発、途中で平壤、新義州に着陸し給油を行い、午後四時前に新義州を出発、五時に奉天飛行場に到着した。翌二六日、奉天飛行場を出発、目的地である新京飛行場に午前十一時一五分に到着した。

満洲飛行協会発会式は、翌二七日午後一時から新京飛行場で行われた。満洲国張景恵國務総理や各大臣、板垣征四郎関東軍参謀長、朝日新聞社村山長挙会長など二万数千人が参列した。その後、朝日・毎日新聞社の飛行機やグライダー、学生航空連盟の飛行機による供覧飛行も行われた（『大阪毎日新聞』九月二八日、神戸大経済経営研究所「新聞記事文庫」）。

次に満洲飛行協会関東支部の発会式に出席するために、大連へ向かった。発会式前日の一〇月二日には、支部発

会を記念した座談会にも出席している。座談会には、大橋忠一満洲飛行協会会長、帝国飛行協会小野卯太郎、霧ヶ峰グライダー倶楽部鶴飼照彦などの来賓と関東支部の支部長などが出席した（『満洲日日新聞』九月二九日、一〇月三日）。

帰路は、一〇月五日に大連周水子飛行場から京城に向けて、往きと同じく朝日のプスモス機を先導に午前七時に出発した。しかし、經由の新義州飛行場を出発した後、関西機にオイル漏れがあり新義州に引き返し、翌六日新義州飛行場を出発し京城飛行場で給油し尉山へ向かい、翌七日尉山飛行場を立ち午前一〇時一〇分に福岡飛行場に到着し、広島を經由し午後四時五〇分に大阪に着陸した。関東機は、翌八日に大阪を出発、名古屋を經由し羽田飛行場に帰着した。飛行場では、兄の正勝・静一や田中浩の両親、その他関係者に出迎えられた。同日、謹吾は蒔田町に家に戻り、朝日新聞の支局の取材も受けている（以上、『東京朝日』各日）。

### 「学生鳥人」、従軍を志願

一九三七（昭和一二）年七月、盧溝橋事件が起こり、その後、日中が戦争状態となった。

日本学生航空連盟の有志学生は、同月に「時局多端の秋座視するに忍びずとして奮起を決議」し、長野県霧ヶ峰においてグライダー合宿を行っていた操縦部員は、急遽、東京に集まった（『東京朝日』七月一九日）。当時、学生航

空連盟は、操縦部員一二七名、技術部員二八九名、グライダー部員二九六名、その他、研究部員を含めると一〇〇〇人を越える会員であった。

このうちの二等操縦士免許取得者が従軍の希望を述べた。謹吾は、後述のように、三六年一〇月に二等操縦士免許を取得していた。連盟本部では陸軍航空部を通じて陸軍大臣宛に「事変従軍願」を提出し、従軍希望者は当日の一八日から羽田飛行場で合宿に入った。

二三日には、航空係主任に引率されサルムソン七機で所沢陸軍飛行場へ赴き、同飛行場の教官から機上機関銃の操作や爆弾投下の訓練を受けている（『同』七月二四日夕）。翌八月には、二三日から学生航空連盟他二〇名による「民間操縦士挺身隊」の最後の猛訓練が小幡ヶ原飛行場（名古屋市）で始まったと報じられた（『同』八月二四日）。

一〇月になり選考の結果、杉山好彦（東京大）・金井哲夫（早稲田大）・広瀬清太郎（同第一高等学院）・熊谷正三（明治大専門部）・中來田隆二（関西学



写真4 『東京朝日新聞』7月19日記事切抜（資料 No.98 貼付）

院大）の五名が選ばれ、謹吾は選に漏れている（『同』一〇月一六日）。

選ばれた五名は、一八日に羽田飛行場格納庫で行われた学生航空連盟の壮行会に出席し夜に東京駅を出発、一日には大阪で壮行会が行われ、二日に神戸港を出港し二五日に塘沽港に到着、天津に入った（『同』一八日夕・一九日・二〇日・二二日夕・二六日）。その後、五名は従軍し、翌年七月末に帰還した。

### 第四回全日本学生航空選手権大会

新聞社は速報などのために、航空機に早くから注目していた。自社で持つと共にイベントなども主催した。一九三四（昭和九）年一月、朝日新聞社が主催し、第一回全日本学生航空選手権大会が羽田飛行場で開催された。翌三五年第二回は盾津飛行場（現東大阪市）、三六年第三回は羽田でそれぞれ開催された。

謹吾は、第二回では「八字飛行」と「制限地着陸」に出場したが、いい成績は残せなかった（『東京朝日新聞』三五年一〇月二九日夕・二九日）。第三回は東西対抗の四名のリレー（設定された標準時間で飛行する）に出場したが、関西に敗れている（『同』三六年一月二日）。

なお、第三回大会に先立ち、二七・二八日に通信省航空局の二等操縦士試験が行われ、謹吾等四名の学生と卒業生一名が二等操縦士免許を取得



写真5 東久邇宮賜杯を持つ森謹吾  
(資料No.16 貼付)

左右各一回、急反転左右各一回、垂直旋回左右各二回を行う。謹吾はこの特殊飛行で優勝し、初の東久邇宮賜杯を獲得した(『同』二二日・二二日夕・二二日)。

翌三八年一月第五回(羽田飛行場)では、「曲技飛行」とオープン競技の「グライダー滑空」に出場した(『同』一八

日夕)。三九年一月第六回(大阪第二飛行場)では「曲技飛行第一部」に出場し、五名のうち東大杉山好彦、慶大松尾幹男について三位となった(『同』一〇月二三日)。

#### 全日本学生グライダー競技大会

グライダーは一九三〇(昭和五年)頃から次第に盛んになり、飛行機操縦

の前段階として、またスポーツとして急速に普及し、学生では大学だけでなく旧制中学にも広がっていった。神奈川県では、厚木中学校が全国中等学校の二番目となる三六(昭和一一)年にグライダー部を設立している。

法政大学航空研究会でも、三五年研究会内にグライダー部を新設し、グライダーを一台購入する予定と書かれている(『法政大学新聞』五三三)。謹吾も、

先述の学生航空選手権大会に有るように、グライダーにも取り組んでいる。三八(昭和一三)年には、八月二日から長野県菅平高原で、一〇〜二七日、同県霧ヶ峰高原において、帝国飛行協会・大日本青年航空団・朝日新聞社主催により全日本学生グライダー訓練競技大会が開催された(『東京朝日』八月三、一〇日)。

霧ヶ峰の開会式には、中等学校一六校、高専・大学二四校、計一五〇名が参加し、学生代表として謹吾が「事変下大会開催の意義を体しグライダー操縦技術の向上に精進すると共に国体的精神の涵養に務め」等の宣誓を行った(『同』一一日夕)。

訓練は毎日五時起床で行われ、「高専大学のセカンダリー班は自動車に依るウキンチ曳行練習をつゞけその快翔は大空を押しし」等と報道されている(『同』一七日)。一方で事故も有り、二三日には立命館大の学生が墜落死している(『同』二四日)。

この訓練大会に引き続き二八〜三〇



写真7 優勝旗を持つ森謹吾(左)(資料No.746 貼付)

日には、第一回全日本学生グライダー競技大会が同地で開催された(『同』二九日)。初日は中等学校のプライマリ・直線滑空の予選が行われ、二日目は大学高専セカンダリー・シヨックコード九〇度旋回と前日の中等学校競技の決勝が行われた。シヨックコード九〇度旋回では、金沢高等工業学校の学生が三位まで独占し、中等学校の競技では帝国商業学校の吉富仁が優勝した。また「大会の呼物全国大学高専の覇を争ふ」セカンダリー・ウインチ一八〇度旋回も行われたが、霧により九名が滑空したところで中止になった(『同』三〇日)。最終日は、ウインチ一八〇度旋回が一九名の参加で行われ、上位五名による三六〇度旋回競技によって決勝を行った。この結果、謹吾が優勝した(『同』三二日)。

この大会の人気は高く、主催者の報道だが、初日は各地から集まった観衆は約四万人とあり、二日目も「上諏訪から霧ヶ峰迄の二里半の山道には蜿蜒長蛇の人波が続く、(略)青、赤、黄の

している(『同』一〇月三一日)。第四回大会は、一九三七(昭和一二)年一月二一日、盾津飛行場で開催された。この大会では、それまでオープン種目だった「特殊飛行」が新種目として追加され、優勝者には陸軍航空本部長の東久邇宮から賜杯が授与されることになった(『同』一二月一七日)。

謹吾は、一五日朝に乙式一型偵察機(サルムソン2A2)を操縦、他の学生の甲式四型三機と共に教官機四機に引率され羽田飛行場を出発し、教官機一機はそのまま大阪へ向かい、他は名古屋を経由、謹吾のみ当日に大阪に向かい、他機は翌日に大阪に向かった。(『大阪朝日』か、資料番号九八貼付)

二一日に行われた大会には、選手七五名、飛行機一七機、グライダー三機が出場した。飛行種目や発動機分解組立など八種目の中で、謹吾は「水平直線飛行、螺旋降下、制限地着陸」(出場一〇名)と「特殊飛行」(八名)に出場した。特殊飛行は、高度六〇〇メートルで宙返り連続三回、上昇、反転



写真6 グライダー(霧ヶ峰式鷹型ソアラ)と記念撮影  
年未詳 (資料No.746 貼付)

洋装、和装の現代娘あれば、モンペ姿の土地の少女は郷土色を誇り、諏訪国防婦人会は甲斐々々しい白エプロン姿と色とりどりと報道されている。

### 学生初の一等操縦士免許取得

一九三八（昭和一三）年一〇月、謹吾は学生として初の一等操縦士の免許を取得したとして報道されている（『東京朝日』一〇月二三日）。一等操縦士は、運送営業など総ての飛行機操縦ができる免許であった。このときに学生で一等操縦士免許を取得した者は、他に慶応大の松尾幹男だけであった。また、先の満洲訪問飛行の操縦士で、前年に慶応大を卒業した田中浩も一等操縦士免許を取得している。その他、学生航空連盟所属の六名が二等免許を取得した。

この一等操縦士免許の取得に対し、学生航空連盟の先輩である影山桓虎から、祝賀の葉書が届いている（資料番号一〇〇貼付）。影山は一九〇五明治三八（年生まれ、二八（昭和三）年に東京大学に入り航空部の創設に尽力した。その後、日本航空輸送株式会社に入社し、後に「大日本航空株式会社歌」の作詞もしている。

葉書には「私共の多年の理想が実現せられ洵にお慶びに堪えません、今後益々御自重遊ばされ青年航空日本をリードして下さる様祈つてゐます」と激励が記されていた。

翌三九年五月には、「陸軍現役校

学校配属令公布十五周年記念親閲式」が皇居前広場で行われ、学生等三万五五〇〇人余が参列し、その後、二つに分かれて行進した。学生航空連盟では一二機・一六名を空から参加させ、法政大からは謹吾と武久昌次が参加している（『東京朝日』二二日、二三日夕、『法政大学新聞』九八）。

### 大日本航空株式会社入社と戦死

一九四〇（昭和一五）年三月、謹吾は、法政大学を卒業後、大日本航空株式会社に入社した。

大日本航空株式会社は、日本の航空輸送強化・一元化のために、政策的に日本航空輸送株式会社と国際航空株式会社を合併し三八（昭和一三）年に設立され、翌年に成立した大日本航空株式会社法によって、国策会社として定期輸送等に従事することとなる。

入社してからの具体的な仕事に分かるものはほとんど無いが、四〇（昭和一五）年に作られた同社ヨット部などについての影山桓虎の回想に添付された写真には、企画課森書記（のちの森操縦士）とあり（『航空輸送の歩み』四四五頁）、操縦士になる前の仕事の一端が分かる。ヨット部は四〇年七月末

では五八名の部員があり、日曜日には大阪商船の矢吹秀邦をコーチとして招き、普段は影山と謹吾が指導していたという（『第三路』第二巻第八号、四〇年八月）。また、森家の資料には「盤谷駐在操縦士」の肩書きのある名刺（資

料番号七四六貼付）が残っており、「盤谷駐在」が「東京支所」と手書きで訂正されているので、タイのバンコク駐在や東京支所の操縦士であったことが分かる。なお、大日本航空の東京・バンコク定期航空便は、四〇（昭和一五）年に週一往復で始まっている。

四五（昭和二〇）年七月、森家や謹吾との関わりは不明だが、歌手の渡辺はま子から謹吾宛に葉書が届いている（資料番号一五四）。内容は、五月二九日の横浜大空襲の見舞や、母親等を長野県に疎開させたこと、菊名の家は文寿堂印刷の寮として貸していること、自分は文寿堂社長佐藤繁次郎宅（富岡町）に寄寓していることなどが書かれている。しかし、謹吾はこの葉書を見ることがなかった。

同年四月、謹吾は陸軍軍用定期航空乗組員として勤務していた。同月二六日、陸軍特務航空輸送部東京・台北線に就航中、三菱MC二〇II中岳号で福岡から台北に向かう途中に、基隆の北東二〇〇キロ海上においてB二四哨戒機に撃墜され戦死している（『航空輸

送の歩み』六六八頁）。満二九歳であった。陸軍の「死亡証明書」では、時刻は一八時三〇分となっている。

この「証明書」は、終戦後の一月月に発行され、神奈川県地方世話部の「告知書」は同年二月二六日付、これを受けた南区役所の「通知」は、翌四六年一月二二日付であった（資料番号一四九）。

謹吾の告別式は、戦死から三年後、四八（昭和二三）年の祥月命日四月二六日に行われた（資料番号一六五）。

約一〇年後、母親のハツ宛に大日本航空時代の知人女性から郵便が届いた。この人は南方から転勤となり帰国したときに、偶然、福岡の営業所で謹吾に会い、飛行場までバスも一緒になったという。その時に謹吾は「何度もくく大きなためいきをつく様な感じで僕は此頃飛行機の操縦の仕事がつくくくいやになったと繰り返して云ってらした」という。東京まで帰りの飛行機に乗せてくれるというので、飛行場で別れて福岡で待っていると、「突然その日台湾に着くまえに飛行機事故で亡くなったと聞き本当にびっくり」したと書かれている（資料番号二二八）。

### 【参考文献】

『日本航空史 昭和前期編』（日本航空協会）一九七五年、写真でみる日本学生航空連盟四五五年の歩み、日本学生航空連盟一九七五年、『航空輸送の歩み 昭和二十年迄』（財団法人大日本航空協会）一九七五年、平木國夫「小説家内田百閒と航空学生たち」（酣橙社）一九九九年。

（百瀬敏夫）



写真8 ヨット部のそよかぜ号  
右端が森謹吾（資料 No.746 貼付）