

■青島次郎 明治30年(1897)～昭和24年(1949)

静岡市における民間飛行士第1号、事業家。

静岡県の模型業界が大空にあこがれた一人の男にルーツをもつことはよく知られている。青島次郎がその人で、『静岡県歴史人物事典』に次のように紹介されている。筆者は長男の故青島一郎前社長である。



静岡市両替町に生まれる。明治42年(1909)静岡尋常高等小学校(城内小)卒業後、近くの建具店に奉公にでるが大正4年(1915)上京、伊藤飛行機研究所で飛行機の製作・操縦に携わる。大正12年に退社し、ニューポール機静岡号で郷土訪問飛行をした。

翌年、青島飛行機研究所(青島文化教材社の前身)を設立したが、採算が合わず、昭和に入るとハイヤー業、自転車屋等の商売を手がける。生活が安定してきた昭和7年(1932)大空の夢は模型飛行機に向けられ、昭和15年(1940)県の指導を受け静岡県模型航空機工業組合が作られ、理事長に就任、同年全日本模型工業連合会理事、翌年静岡県小売商組合理事長、理工教材組合理事等を歴任した。

昭和24年(1949)9月静岡県模型倶楽部会長に推され、夜の懇親会の席上で急逝した。

「日本航空史 昭和前期編」日本航空協会によると、模型飛行機は明治41年(1908)野辺地四郎(アメリカ航路の船員)がアメリカから持ち帰った。野辺地はこれは商売になると船員をやめ、東京神田で「?屋」(ののや)を出店。これは大成功を収め、浅草馬車道に石川邦次郎が、神田駿河台に田島稲津が、小石川原町に村上が、浅草福井小学校前に長谷川と同様な店が続々と開店した。

次郎は尋常小学校卒業後、奉公先の青島建具店で模型飛行機を隠れて作っては、主人に叱責されていた。

次郎の卒業が明治42年(1909)のことであるから、前年に伝わってきたアメリカからの模型飛行機が、一年の間に全国的にかなりの流通が行われていたことが伺われる。

そして、翌明治43年12月、代々木練兵場で、日本初の動力付き飛行機による飛行実演が徳川好敏、日野熊蔵両陸軍大尉によって行われていた。当時一大センセーションを巻き起こしたこの飛行実演が、次郎少年の心を躍らせ、空への憧れを抱ききつかけとなったにちがいない。

家出同然に上京し、やっとのことで漬物屋石田商店に住み込みに入る。ふとした縁で、同僚女中の義兄伊藤音次郎を知り、大正6年(1917)3月10日訓練生ではなく、まず工具として伊藤飛行機研究所に入所。以後二年間は、飛行機の修理や整備に働いた。

伊藤音次郎は、明治 24 年 (1891) 生まれ。ライト兄弟の飛行に感じて航空の道を志した、日本民間航空界黎明期の立役者の一人である。当時彼は、千葉県の稲毛で新型機の開発と後進の指導に当たっていた。

建具職人と飛行機の結びつきが奇妙に感じられるかもしれないが、当時の飛行機はもちろんボディは木造であり、組み立てに大工・建具職人があっていた。

奉公先の建具屋の内儀に「お前が飛行家になったら、天と地がひっくりかえるよ」と冷笑され、同じ静岡県出身で同門の福長朝雄が華々しく空を飛ぶのを見るにつけ、次郎の大空を駆ける想いは日増しに強くなっていったに違いない。因みに、この福長から根岸錦蔵へ、その後女性飛行家としての雲井龍子へと本県の飛行史は続いて行く。

大正 8 年 (1919) 2 月 7 日から次郎は月謝を払う一般の研修生に混じり操縦訓練をさせてもらうようになる。次郎 22 歳のことである。これより、飛行ができるようになるまでの一年間、詳細な日記をつけている。

大正 10 年春、研究所に勤めていた村山レイと結婚。翌年長女恵美子が誕生した。

大正 12 年 (1923) 8 月 14 日、念願の三等飛行機操縦士免状を交付された。

晴れて飛行家になったものの、次郎には自前の飛行機がない。ここで、次郎が免状を受けたことを聞きつけた地元静岡の有志が「青島飛行士後援会」を結成、資金援助を申し出た。約半年で、飛行機購入の資金が集まり、ニューポール式 83 型ル・ローン 80 馬力エンジンを搭載した練習機「静岡号」が後援会のものとなった。

大正 13 年 2 月、待望の長男が誕生する。自分が二男で次郎だから、至極当然に「一郎」と名付けられた。

静岡市の陸軍安東練兵場の隣に、「青島飛行機研究所」を構え、同年 10 月 31 日初の郷土訪問飛行を果たした。当日の静岡新聞の告知により、15000 人が練兵場に集まった。

だが、訪問飛行の二日目に電線に引っ掛けたことでエンジン不調に陥り、不時着を試みるも失敗し次郎は幸い軽傷ですんだが、愛機静岡号は大破、すぐには修理できなかった。

後援会で再度資金を募り、翌年には、アプロ式の練習機を次郎に進呈した。以後、次郎はビラ撒きや青年議会の応援飛行と子供たちへの演説会など充実した日々を送った。

大正 15 年 (1926 この年昭和と改元) いっばいで、飛行家としてのピリオドを打ってしまう。飛行機の維持費の高さ、職業としてのリスクの多さを考えての苦渋の選択であった。加えて、安東界限に住宅が増えたことや宣伝飛行の需要の減少、なによりパラシュートなどのない時代であったから事故の危険度が高かったことが原因であった。

昭和に入り次郎は自動車免許を取得し、タクシー業を始めた。が、空への憧れを捨てきれず、昭和 7 年 (1932) 動力付きの模型飛行機の販売に乗り出した。

「青島文化教材社」は、この小売店「青島模型飛行機」から始まる。