＜論文＞

飛行士をめざした卒業生
― 馬渕てふ子と長山きよ子 ―

Two pilot alumnae
－Chouko Mabuchi and Kiyoko Nagayama－

村　山　茂　代
Shigeyo MURAYAMA

Abstract

After graduating from Nihon Joshi Taiiku Senmon Gakkou, Chouko Mabuchi (1911-1985) and Kiyoko Nagayama (1911-2001) studied at a flight school and obtained their pilot's licenses. In those days, female pilots were very rare.

The first of Mabuchi's adventures was a flight to her hometown in Akita prefecture. She left Tokyo on August 10, 1934 and it took her 4 days to get her destination because her plane broke down on the way. When she arrived, about 25.000 townsfolk welcomed her. At this time Nagayama also demonstrated her own unique skills by skydiving, jumping out of a plane at an altitude of 300 meters.

The second of Mabuchi's adventures, involved flying from Tokyo to Choshun, China. She left Tokyo on October 26, 1934 and arrived in Choshun on November 5. People were very impressed at this daring feat : unfortunately, Nagayama could not go to China with Mabuchi, because of serious injury she had suffered in a plane crash.

After flying to China, Mabuchi gave up flying and dedicated herself to be a high school physical education teacher.

keywords : *Pilot's license, Skydiver, Flying from Tokyo to Choshun*

Ⅰ．はじめに

日本で最初の動力飛行の成功は，明治43年（1910）12月19日ドイツ・フランスで飛行機操縦技術を学んだ二人の軍人（日野熊蔵大尉・徳川好敏大尉）による東京代々木練兵場での飛行であった．その後，軍部は所沢に陸軍航空学校を大正８年（1919）４月に開校し飛行機操縦士の組織的養成をはじめた．

一方，民間でも飛行機マニアが私費を投じて飛行機の製作や操縦をはじめた．大正期後半には航空学校を開校し，飛行機操縦免許の取得にむけた飛行士養成の教育が民間でも行われるようになった．

しかし，当時の飛行機は現在のものと比較にならない未熟な造りであった．機体やプロペラは木製，翼は目の細かい布を張り，ニスを塗って風を通しにくくしたものであった．飛行機による事故は頻発し，多くの命が失われた[1]．それにもかかわらず，大空にあこがれる若者たちが民間の航空学校に集った．また，民間の航空学校では女性にも門戸を開いていたので女性も飛行機操縦士の免状を取得する者もでてきた．第二次世界大戦前までに飛行機操縦士の免許をとった女性は27名いる．その中の二名は，日本女子体育専門学校（体専）昭和６年卒業の馬渕てふ子（1911-1985）[2]と長山きよ子（1911-2001）[3]である．

馬渕は二等飛行機操縦士の免許取得後，郷土訪問飛

写真１　馬渕てふ子　　長山きよ子
日本女子体育専門学校
昭和６年卒業アルバムより
（日本女子体育大学所蔵）

非常勤職員

表１　戦前の女性飛行士一覧

＜二等飛行機操縦士＞

氏　　名	出身地	生年月	出　身　校	資格獲得
木部しげの	福岡	明36.11	第一航空学校	昭 2. 8.22
今井(西原)小まつ	京都	明32. 8	根岸飛行場	昭 2.12. 2
朴　敬　元	朝鮮	明33. 6	日本飛行学校	昭 3. 8.18
藪内　光子	兵庫	明42. 8	名古屋飛行学校	昭 4. 3.19
鈴木　しめ	茨城	明42. 2	名古屋飛行学校	昭 4. 3.19
李　貞　喜	朝鮮	明41. 1	日本飛行学校	昭 4. 7. 3
上仲　鈴子	岐阜	明45. 2	日本軽飛行機倶楽部	昭 5.10.30
梅田(久富)芳江	東京	大 4.12	第一航空学校	昭 6.10.26
正田(秋谷)マリエ	茨城	明40. 8	日本飛行学校	昭 7. 9.27
松本(西崎)キク	埼玉	明45.11	安藤飛行機研究所	昭 8. 8.17
長山きよ子	京都	明44. 7	第一航空学校	昭 8.10.10
馬渕てふ子	秋田	明44. 6	亜細亜航空学校	昭 9. 3.31
木下(古閑)喜代子	東京	大 3. 4	亜細亜航空学校	昭10. 4.11
西村(田中)阜子	埼玉	大 3. 1	田中飛行研究所	昭10.11.26
久岡(横山)秀子	東京	大 8. 3	日本飛行学校	昭11.11. 4
及位　野依	秋田	大 5. 9	第一航空学校	昭12.10.15
島田てる子				昭14. 3.15
芦沢（浜田）京子	山梨	大 8. 2	山梨飛行学校	昭14. 6.13
西尾恵美子	長崎	大 9. 8	日本飛行学校	昭14. 5. 1
松平　和子	東京	大10.11	日本軽飛行機倶楽部	昭15. 2

＜三等飛行機操縦士＞

氏　　名	出身地	生年月	出　身　校	資格獲得
兵頭　精	愛媛	明34. 4	伊藤飛行機研究所	大11. 3.31
山中　フサ子	東京	明40. 7	福長飛行場	大13.
前田　あさの	奈良	明39.	日本飛行学校	大14.12.14
古川　キク	福島	明41.	東亜飛行専門学校	昭 2. 5.31
藤井　ヤエ	熊本	明38. 5	第一航空学校	昭 2. 7.21
米山　イヨ	北海道	明40. 1	東亜飛行専門学校	昭 2.12. 2
本登　勝代	山形	明39. 7	日本飛行学校	昭 4.10.12

㈳日本婦人航空協会　監修

出典：『ヒコーキ野郎』1977年６月号　㈳日本飛行連盟　刊

行や日満飛行を果たし，勇敢な行為に日本中の称賛をあびた．また，長山は飛行機事故で片手片脚が不自由な身になったが，馬渕の友情に支えられ仕合せな生涯をおくった．

二人とも自著を残していないが，下記のような航空関係の業界紙の記事として，また単行本に飛行士としての活躍が読み物風にまとめられている．

(1)　業界紙の記事

・(昭和33年６月）人物天気図　馬渕てふ子女史，婦人航空

・野沢正，(1977）大空に挑戦した世界女性航空物語　レディーズ・パイオニア PART. 6：ヒコーキ野郎

168号：pp.29-33
・及位野衣，（1980年10月）淑女たちの空　日本女性航空史，エアワールド４：pp.156-157
・及位野衣，（1981年８月）淑女たちの空　日本女性航空史，エアワールド５：pp.156-157
・（平成２年８月）人物天気図　パイロット　馬渕きよ，婦人航空

(2)　単行本

・平木國夫，（1992）飛行家をめざした女性たち，新人物往来社，東京

これらの出版物の多くはインタビューや先に出版されたものを参考とした記述で，著者それぞれの思い込みや誤りなどがあり，満足できるものではない．

本稿の目的は，上記の出版物において主要参考文献とされていなかった『東京朝日新聞』（昭和８年７月10日～昭和10年４月13日），『秋田魁新報』（昭和９年８月11日～昭和９年８月15日），『フエリス女学院100年史』（1970年）および日本女子体育大学所蔵の資料を加え，これまでの誤りを訂正し，卒業生二人の飛行士としての活躍を一つの稿にまとめる．

Ⅱ．二等飛行機操縦士免状の取得にむけて

馬渕と長山の体専時代は，共に陸上競技部に所属し，馬渕は円盤投，長山は砲丸投[4]の選手として活躍した．卒業後，馬渕はフエリス女学院，長山は広島の高等女学校[5]の体操教師として就職した．

馬渕の円盤投の記録は，昭和５年の十傑中８位（24.42m），昭和６年の十傑中６位（27.31m），そしてロスアンゼルス・オリンピック選手予選会では，１位石津光恵（体専）35.46m，２位篠崎登美子（体専）29.28m，３位馬渕てふ子（横浜DC）25.47mである．

これまでの出版物の殆どは，馬渕は石津選手と競い，ついに敗れてスポーツ選手をあきらめ飛行機の操縦に転向したと述べている．馬渕は記録が伸びないのに落胆したであろうが，馬渕の記録はオリンピック選手となった石津と競う程の記録ではなかった．このような過剰な表現は新聞の報道が最初である[6]．『フエリス女学院100年史』において，馬渕は教え子のインタビューで円盤投のことにはふれず「長山が飛行機をやりましたので，私も矢も楯もたまらず一緒にやり始め，一緒に世界一周をしようと思っていました…私が練習を始めたのは昭和７年で，夏休みと土曜，日曜に練習しました」[7]と答えている．

写真２　アプロ式504K 型練習機を背に飛行服で立つ馬渕てふ子（日本女子体育大学所蔵）

平木は，馬渕が亜細亜航空学校[8]に入った年月日はこれまで昭和７年７月とされているが，それは誤りである．なぜなら亜細亜航空学校はまだ開校されていないからと指摘する．この誤りは，馬渕が作成した履歴書に起因するという[9]．その履歴書の所在は不明であるが，平木がその履歴書を見ているとしたら，それは平木の見間違いであろう．

昭和８年７月10日の『東京朝日新聞』に掲載の馬渕に関する記事によると，この時すでに亜細亜航空学校で練習にはげむ馬渕は「昨年７月船橋の東亜飛行学校[10]で練習を始めた」という．それ故，馬渕は昭和７年７月より東亜飛行学校に入り，その後，昭和８年５月19日に開校した設備の充実している亜細亜航空学校に転校したものと考える．また，平木は馬渕が飛行学校に入校したとき「横浜の女学校の体育教師をやめた」[11]というが，これは平木の誤りである．「あの当時は先生方にも余暇があったんです…それでいろいろなことができたわけです」[12]と馬渕はいう．馬渕は余暇を使って粘り強く練習を重ね，昭和９年３月31日に二等飛行機操縦士の資格を「極めて成績良好」[13]で取得することができた．

長山にとって広島での教職は退屈であったようである．「自分も何かに真剣に挑戦したいと考え…思いついたのが空を飛ぶことであった」[14]という．教職を辞し，昭和７年10月第一航空学校[15]に入校した．しかし，長山の飛行機操縦の練習は，馬渕が教え子のインタビューに答えているように，馬渕より早く始めたと考えられる．

当時，給料は50円～60円ぐらいで飛行機の練習費は１時間40円と高額であった．しかも二等飛行機操縦士

表２　郷土訪問飛行経路

年月日	時刻	出　発　地	到　着　地	摘　　要
9．8．10	9：10	洲崎飛行場		
	11：30		仙台宮城野原練兵場	悪天候，プロペラ破損（２泊）
9．8．12	11：19	仙台宮城野原練兵場		
			仙台宮城野原練兵場	エンジン故障のため出発地に戻る（２泊）
9．8．14	5：8	仙台宮城野原練兵場		７時頃秋田市上空
	7：40		山本郡東雲飛行場	不時着，濃霧のため鹿角郡柴平村に着陸できず
	10：20	山本郡東雲飛行場		
	11：18		目的地，鹿角郡柴平村菩提野に安着	・２時40分各市町村訪問飛行終了 ・３時45分宙返り等の高等飛行をみせる ・５時長山300m 上空からパラシュートで降下 ・６時終了

『秋田魁新報』（昭和９年８月11日～昭和９年８月15日）参照

免状取得のためには50時間の飛行が必要であった．馬渕について新聞の報道は「自活しながら練習費一切をだして空への精進を続けた女性だ」[16]というが，長山は航空ショーで話題となっていたパラシューター・ガール[17]で費用をつくり，昭和８年10月10日に免状を取得した．

当時の航空法（昭和２年６月施行）によると，二等飛行機操縦士免状では職業人として空を飛ぶことは出来なかった．つまり一等飛行機操縦士免状が必要だったのである．ところが女性には一等飛行機操縦士の受験資格がなかった．長山は免状取得後，航空学校の助手として働きながら「わたしゃ，男に生まれたかった」[18]と嘆いていた．

写真３　サルムソン式2A2型機（乙式一型偵察機）
（喜多川写真館提供）

Ⅲ．郷土訪問飛行

二等飛行機操縦士の資格を手にした馬渕は，小学校時代を過ごした郷土秋田への訪問飛行を計画した．

昭和９年８月10日午前９時10分洲崎飛行場を目的地秋田県鹿角郡柴平村菩提野（現・秋田県鹿角市花輪字菩提野）へと飛び立った．使用した飛行機はサルムソン式2A2型[19]の練習機でベテランの鎌田毅教官（一等飛行機操縦士）が同乗した．天候不良のため飛行できなかったり，木製のプロペラの破損や機器の故障などで，目的地に着いたのは８月14日11時18分であった．飛行機の到着を待ち受けていた郷土の人々約25,000人の歓迎をうけた．宙返り等の高等飛行を見せて観衆を驚かせた[20]．先に秋田に行って馬渕の到着を待っていた長山はパラシューターとして300m の高度から降下して妙技を披露し，馬渕の郷土訪問飛行に華をそえた．長山のパラシュート降下はこの時10回目だという[21]．成功裏におわった馬渕の郷土訪問飛行の次は，訪満飛行へと準備は進められた．

Ⅳ．訪満飛行

訪満飛行は日本と満州国[22]との親善および皇軍慰問のために計画された．馬渕の訪満飛行のために後援会が結成され準備が進められた．長山も同行する予定であったが昭和９年９月21日の飛行機事故にまきこまれて瀕死の重傷を負い[23]，馬渕と共に満州国を訪問することは不可能となった．そこで一等飛行機操縦士の朴

表３　黄蝶号の訪満飛行経路

年月日	時刻	出　発　地	到　着　地	摘　　要
9.10.26	9：25	東京（羽田）		
			浜松	不時着　機械の故障
	3：00	浜松		
	4：37		大阪（木津川）	エンジン故障 修理に手間取る（４泊）
9.10.30	10：22	大阪（木津川）		広島に向かう
	12：32		広島	給油
	14：50	広島		
	16：15		福岡（大刀洗）	振動大　マグネット交換（３泊）
9.11.3	8：20	大刀洗		海峡を乗り切り朝鮮半島に入る
	10：47		蔚山	給油
	12：12	蔚山		
	15：18		京城	（１泊）
9.11.4	8：30	京城		
	14：22		新義州	給油
		新義州		満州国へ向かう
	15：00		奉天	秋田県人会および日満各方面からの歓迎を受ける（１泊）
9.11.5	8：45	奉天		
	11：25		新京	先着の飛行士松本キクや日満の要人等この歴史的壮挙の完成を歓呼と感激の涙の瞳で迎えた

『東京朝日新聞』（昭和９年10月27日～昭和９年11月６日）参照

奉祉教官が同乗することになった．飛行機は郷土訪問飛行の時と同機種のサルムソン式2A2型で「黄蝶号」と命名された．

馬渕の計画とは別に，松本キク[24]も同様に訪満飛行を計画していた．松本の飛行機は「白菊号」と命名され，佐藤啓三（又は啓造）整備士が同乗し，10月22日午前８時45分満州の首都新京（現・長春）をめざして東京羽田を離陸した．また，馬渕の黄蝶号も10月26日午前９時25分羽田を離陸し，二機は新京までの2,440 km を競うこととなった．

平木は，馬渕と松本は訪満飛行の栄誉を独り占めにしたい為に同乗者がいたことを秘密にして出発したというが[25]，それは平木の思い過ごしであろう．新聞の報道では同乗者を明らかにしている．

二機は途中故障や悪天候に阻まれ，白菊号は11月４日10時40分に，また黄蝶号は11月５日11時25分に新京に到着した．二人の飛行についてラジオや新聞は連日のように報道し，日本中の人々は彼女たちの壮挙に拍手をおくり無事を祈った[26]．今村ちよ（体専，昭和７年卒）は後輩に送った手紙に当時を回想して「（馬渕さんは）日本女性を代表して満州国を訪問，日本中の女性が感動しました」[27]と書いている．

二人の飛行士は，白菊号および黄蝶号を現地の小学校に寄贈して帰途についた．馬渕は船と汽車で帰国し，東京駅で先に飛行機で帰国した松本と会い，互いの無事を喜び合った．

松本は日本女性飛行士の1934年度チャンピオンとして昭和10年３月15日付けでハーモン・トロフィー[28]が授与された．馬渕は白菊号の飛行を３日間も短縮したにもかかわらず惜敗に終わった．

馬渕の飛行士としての活躍は訪満飛行が最後となった．昭和19年に疎開のためフエリス女学院を辞任し，静岡県立掛川東高等学校，そして静岡県立清水西高等学校を最後に昭和39年に退職した．それまで不自由な

体となった長山と生活を共にして，晩年は長山を養女として親友を支えた．

V．むすび

女性が飛行機を操縦することは非常に珍しかった昭和初期に，体専卒の馬渕と長山は空を飛びたいという願いから，二等飛行機操縦士の資格を取得した．馬渕は郷土訪問飛行や訪満飛行を果たし，日本中の人々を興奮させた．長山は不幸にも飛行機事故にまきこまれ，馬渕と共に訪満飛行をすることができなかった．二人の活躍についてこれまでの出版物では間違いが多かった．本稿ではそれらの誤りを訂正し，二人の卒業生の活躍を一つの稿にまとめた．

注および引用文献

1）飛行機による事故死は日野・徳川大尉の初飛行から昭和元年までに陸軍63人，海軍70人，民間50人にのぼった
2）秋田県出身．職業軍人（砲兵大佐）の父の転勤によって転校を何度も経験する．東京新宿の私立精華高等女学校（現在は廃校）を昭和４年３月卒業．同年，日本女子体育専門学校に入学．身長1.68m，体重62kg の恵まれた体格の持ち主であった．名前の表記は，卒業アルバムの記録に従い本稿では「てふ子」と記述する
3）京都府出身．昭和３年３月静岡県立気賀実科高等女学校卒業．翌年，日本女子体育専門学校に入学．馬渕の郷土訪問飛行の時には，名前を長山雅英（又は雅栄）という．晩年は馬渕てふ子の養女となり馬渕きよ子を名乗る．
4）長山の砲丸投の記録は，昭和５年の十傑中７位（８m21）である
5）校名は不明
6）（昭和８年７月10日）教壇から空へ　フエリス高女教諭　馬渕てふ子嬢，東京朝日新聞
7）フエリス女学院100年史編集委員会（1970）フエリス女学院100年史，pp.316-317
8）飯沼金太郎が昭和８（1933）年５月に開校．亜細亜航空機関学校（東京市板橋区関町）も同時に創設した．航空学校は４人の飛行士を教官とし，サルムソン，アプロ，アンリオ，ニューポール型の飛行機11機で出発し，その規模において「東洋一の飛行学校」生まれる，と各新聞紙上で報道された．昭和９（1934）年６月に女子部を開設，松本キク，馬渕てふ子，諏訪みつゑ，木下喜久子，村上繁子，徳田シシルの６名が部員であった．昭和14（1939）年10月学校廃止認可．昭和15（1940）年５月学校建物ならびに備品機材一切を帝国飛行協会に引継ぎ，事実上活動を終了した
9）平木國夫，（1992）飛行家をめざした女性たち，p.224，新人物往来社，東京
10）正式名称は東亜飛行専門学校．大正13（1924）年11月に伊藤音次郎により伊藤飛行機研究所から分離独立した学校．格納庫も飛行機も伊藤飛行機研究所のものを使っていた．昭和６年12月の時点でアプロ式504型１機と練習生７名という貧弱な学校だった．昭和11（1936）年に，たった１機の飛行機も壊れ，閉校になった．（著者による注）
11）前掲９）p.218
12）前掲７）p.317
13）（昭和９年３月28日）飛行試験に第一席　大空を彩る麗人，東京朝日新聞
14）及位野衣，（1981年８月）淑女たちの空　日本女性航空史，エアワールド５：p.156
15）大正12年（1923）年に神奈川県鶴見町に宗里悦太郎が開校．アプロ式504型練習機２機と練習生10名で開始された．鶴見の飛行場として使っていた埋立地が工場地帯となり，大正15（1926）年２月に船橋の干潟に移った．昭和８（1933）年の体制は教師６人，飛行機８機（サルムソン式2A2型２機，アプロ式504型３機，ニューポール24型２機，10年式１機）であった．昭和14（1939）年閉校
16）前掲13）
17）航空ショーなどで，パラシュート（落下傘）で飛行機から飛び降りてみせるスカイダイバーのこと．昭和６年３月６日「美人が空から飛び降りてくる」と口伝えで聞いた群集がつめかけたところへ，宮森美代子（19歳）が高度500ｍからの落下に成功し，日本最初のパラシューター・ガールといわれ，一躍スターとなった．パラシューター・ガールの報酬は１回の降下で200円～250円だった
18）前掲９）p.217
19）川崎造船所航空機工場が製造権を取得していた本機について，陸軍は大正８（1919）年から10（1921）年にかけて80機を輸入し，さらに修理の名目でその製造も始めた．この製造権に関しては川崎側と陸軍との間で争われたが，珍しくも陸軍側が折れて製造を中止した．このため補給所所沢支部工場にいた関係職工らは川崎に引き取られたいきさつがある．サルムソン2A2はエンジンの信頼性が高く，機体は安定性が良かったため傑作機として広く，長く使用された．輸入機はサルムソン2A2，初期の国産機はサ式二型，大正10年12月以降は乙式一型と呼ばれた．満州事変と上海事変では偵察，連絡，爆撃，直協などに広く活躍，後には民間にも多数が払い下げられた．エンジンはサルムソン９Ｚ水冷式星型９気筒230HP，全幅11.67m，全長8.62m，自重950kg，最大速度182km/h，乗員２名
20）高等飛行は鎌田教官が操縦したものだろうと平木はいう
21）（昭和９年８月15日）高等飛行と落下傘　観衆をうならせる　馬渕・長山の両嬢，秋田魁新報
22）日本が満州事変により，中国の東北三省および東部内蒙古（熱河省）をもって作りあげた傀儡国家．1932年，もと清の宣統帝であった溥儀を執政として建国，34年に溥儀が皇帝に即位．首都は新京（長春）．45年日本の敗戦に伴い消滅．
23）（昭和９年10月22日）上中嬢重傷　離陸の際大破，東京朝日新聞

24）埼玉県出身．昭和２年埼玉女子師範学校入学，昭和４年神保原小学校尋常科教員となる．昭和６年第一飛行学校に入学，昭和７年安藤飛行機研究所の練習生となる．

昭和８年二等飛行士免許取得，一三式水上機で愛知県新舞子より埼玉県旭村（現･本庄市）へ郷土訪問飛行，また昭和９年には訪満飛行を果たす．昭和10年ハーモン･トロフィー受賞．戦中は満州の開拓地に入植．昭和21年帰国．昭和23年七本木中学校教師，昭和25年七本木小学校教頭となる．昭和50年手記『紅翼と拓魂の記』を著者･西みさき，発行所・西崎キクの名で刊行．昭和54年死去

25）前掲９）p.226

26）（1958年６月）人物天気図　馬渕てふ子女史，婦人航空

27）平成３年11月26日消印の封書

28）パリの国際飛行士連盟が毎年全世界の優秀な飛行家の功績を称えるために連盟会長クリフォード・ハーモンから贈られるトロフィー．1934年における日本航空界の女性飛行士のチャンピオンとして，松本キクは授与された

（平成18年９月11日受付
平成18年10月19日受理）