

シリーズ「エア・ガール 東京ー下田ー清水定期航空路」①（全4回）

※ このシリーズは県内で知る人が少ない「東京ー下田ー清水定期航空路」について取材をしてこられた山口氏の寄稿によるものです。

昭和6年4月1日正午頃、1機の水上飛行機が清水港に着水しました。

これが、「東京ー下田ー清水」を結ぶ定期航空便の記念すべき第一便でした。愛知時計株式会社为国産旅客機として製造した「AB-1水上旅客機」にパイロット2名と乗客4名と郵便貨物を搭載し、週3便東京蒲田（現羽田空港付近）より下田を経由して清水を往復する定期航空路で、東京航空輸送社が運営していました。

当時、すでに東京ー大阪ー福岡は毎日航空路で結ばれており、東京ー下田ー清水という航空路は、週3便のローカル路線であり、取り立てて珍しいものではありませんでした。ただ、日本初の「エア・ガール」の存在を除いては・・・。

「エア・ガール」という言葉は、現在の女性キャビンクルーの呼び名であり、東京航空輸送社長相羽有（あいばともつ）氏が当時流行っていた「ウエイトレス・ガール」「エレベーター・ガール」など女性の職業に「ガール」を付ける事をヒントに名付けたとされています。世界的には、1年前の昭和5（1930）年、アメリカのボーイング航空が女性のキャビンクルーを採用しています。ただ、現在のフライトのように必ずしも快適なフライトではなかったようで、体調を崩した乗客のケアを優先に考え、「看護の資格」を持つ事が採用の条件になっていました。

東京ー下田間を小型水上飛行機で運航していた東京航空輸送社の相羽氏の耳にも、この情報は入っていたようで、当時まだまだ危険で冒険的な乗り物として認識されていた飛行機に、あえて女性をクルーとして採用し、同

乗させる事によって、空の旅の安全性を示そうと考えたようです。東京航空輸送社が提唱した日本初の女性キャビンクルー「エア・ガール」の最大の特徴は、乗客へのおもてなしに重点が置かれた点です。窓から見える景色の案内や珈琲や紅茶、サンドイッチなどをサービスする事を目的としていました。現在のキャビンクルーと比較してもあまり変わらない、この日本最初のフライトサービスは、世界的にも先進的な試みであったようです。

昭和6年1月、この「エア・ガール」を募集する。「エア・ガールを求む。東京、下田間の定期航空旅客水上機に登場し、風景の説明や珈琲のサービスをするもの、容姿端麗なる方を求む。希望の方は2月5日午後2時、芝桜田本郷町飛行館4階へ」というものでした。（次回へ続く）



昭和6年3月29日 東京ー清水 定期航空便 試験飛行
東京蒲田付近にて撮影、翼の上の女性がエア・ガール。
小泉逋信大臣（写真下段左端）とその令嬢（写真下段左より
2人目）が搭乗。機体は愛知AB-1。

筆者：山口博史（やまぐちひろふみ）

昭和43年、静岡市清水区生まれ。フォトグラファー、テレビ撮影技術スタッフ。

下田市取材中に「東京ー下田ー清水」定期航空路に関わった旅館に出会い、10年以上各地で調査している。

シリーズ「エア・ガール」東京-下田-清水定期航空路②(全 4 回)

※このシリーズは県内で知る人が少ない「東京-下田-清水定期航空路」について取材をしてこられた山口氏の寄稿によるもので、今回は連載2回目です。

昭和6年1月紙面により募集された日本初の「エア・ガール」には各方面より様々な反響があり、2月5日の試験当日には141名の応募がありました。8割以上が、高等女学校在学生或いは卒業生で占められる一方で、カフェや百貨店の店員、簡易保険局員など多彩な業種の顔触れが集まり、口頭による一次試験が開始されました。

ここで、この「エア・ガール」採用試験を主催した「東京航空輸送社」について触れておきます。「日本飛行学校」を経営していた相羽有氏は、モータリゼーションにいち早く着目し蒲田に「日本自動車学校」を設立。フォードやシボレーなど外国車を多数使用した自動車学校は大成功し、航空事業もテコ入れすべく昭和3年9月に同社を設立しました。その際にアプロ式水上機による「鈴ヶ森(東京)ー伊東ー下田」週1便の定期便が協議され、昭和4年11月17日に運行が始まりました。

就航先の下田は、明治時代には東京湾の守りと石炭補給基地として栄えましたが、燃料の重油への移行に伴い重要性が薄れ、それ以降は蓮台寺の金山以外の産業は低調だったようです。良港でしたが、陸路では、駿豆線(伊豆箱根鉄道)駿豆線大仁駅まで乗合自動車を使い半日以上かかったようで、悪天候時には天城連山を越える道も塞がり、陸の孤島となる事も度々あったようです。時代が昭和になり、東京ー伊豆大島ー下田航路を持つ東京湾汽船や渋沢栄一氏などにより、昭和2年玉泉寺にハリス記念碑、翌年には写真師下岡蓮杖の碑が建立されるなど観光地としての整備が進むと、伊豆大島・下田観光の一大ブームが起こり、観光地としての下田が確立されます。まさにこのタイミングでの航空路の開設でした。

鈴ヶ森(東京)は、現在の羽田空港付近であり、ここには日本飛行学校、東京航空輸送社が有りました。就航先の下田にも搭乗者や貨物の取扱い先が必要であり、常駐する整備士や悪天候時のパイロットの受け入れ先として「蓬莱館」という旅館を使用していました。この旅館は、現在も営業しており、館内には貴重な写真が保存されています。下田の搭乗場所は、陸上機と違い滑走路が必要無い為、確定が困難でしたが、蓬莱館の土屋さんの証言と写真により武ヶ浜付近であった事が判明しました。



武ヶ浜付近の水上飛行機



当時の蓬莱館の様子

山口博史(やまぐちひろふみ)昭和43年、静岡市清水区生まれ。フォトグラファー、テレビ撮影技術スタッフ。下田市取材中に「東京ー下田ー清水」定期航空路に関わった旅館に出会い、10年以上各地で調査している。

シリーズ「エア・ガール」 東京ー下田ー清水定期航空路③（全4回）

※このシリーズは県内で知る人が少ない「東京-下田-清水定期航空路」について取材をしてこられた山口氏の寄稿によるもので、今回は連載3回目です

1929（昭和4）年11月17日に東京ー下田の定期便の運航を開始した東京航空輸送社は、翌年、逓信省航空局・静岡県水産課より魚群探見飛行を受注して、清水港との関係が出てきます。現在のように魚群探知機による漁が行われる以前は、船上からの目視により海鳥の群れを発見する事によって、水中の魚群を捕える方法が主流でした。三保に飛行場を開設した飛行家根岸錦蔵氏は、飛行機より海鳥の群れや直接魚群を発見し、漁船に伝える方法「魚群捜査飛行」を静岡県水産課に提唱しました。当時は飛行機、漁船共に無線機等通信手段がなく、飛行機からは「方角・距離」などを記載した通信筒を漁船の近くに投下する方法が用いられました。この事業は、一定の成果が認められ、海防議会より第8義勇号、第9義勇号として、中島15式水上偵察機2機が貸与される契約が成立しましたが、この貸与に関して、根岸氏と静岡県水産課、逓信省航空局の間に契約方法の行き違いなどによる不幸なトラブルが発生し、以降「魚群探見飛行」として東京航空輸送社が引き継ぐ事になりました。

一方、東京ー下田の定期便も2名乗りながら、機体数が増え、この年（昭和5年）4月1日より下田ー沼津ー清水まで延長され、便数も週2便往復となり、速達郵便等の郵便の取扱量も増えました。（1930年 貨物3085kg、郵便物290kg）

1931年（昭和6）年2月5日に行われた「エア・ガール」試験は応募者140名余りの中から、1次試験合格者でまず10名が選抜され、最終合格者は3名という合格率2パーセント程の狭き門となりました。日本初の「エア・ガール」は先進的な職業として人々の関心を集めたようで、いち、民間企業の採用試験にも関わらず、翌6日の新聞各紙の紙面を賑わせています。

東京朝日新聞は、1次試験合格者10名の氏名を掲載し、その横顔を紹介している。首席候補として1次試験に合格したのは、フェリス女学院を3月に卒業を見込みの本山英子さん（当時20歳）。彼女は読売新聞の取材に対して、「私は飛行機が大好きで将来は女流飛行家になるつもりです。エア・ガールを志願した事は札幌にいる父には内緒です。飛行機にはまだ乗った事はありませんが、少しも怖いとは思っていませんし墜落の惨事など念頭に置いていません。3月から採用されたら大いに我々女性の為に航空思想を奨励開拓する覚悟です。」と意気込みを語っている。同じく合格を確実視されていたのは、和田正子さん（当時19歳）。彼女も第一高女では、バレーボールの選手でしたが、何度か所沢の飛行学校に見学に行くなど、飛行機に魅了されたようです。東京朝日新聞には「女流飛行家なんて考えてはいませんが、卒業しても家で遊んでいてはつまりません。それにこれからの女はせめて自活の道くらいは・・・」と答えています。

合格者の年齢は18歳から20歳、その大半が高等女学校の在學生や卒業生など教育水準の高い女性で占められ、飛行機を使った新しい職業に対する女性たちの期待の大きさが伺えます。

埼玉県所沢市にある所沢航空発祥記念館には、昭和6年3月5日に行われた実際に愛知 AB-1 水上旅客機を使った2次試験の際の写真が残っています。当日は合格者10名のうち8名が参加していて、当時の女性たちの服装も含めて興味深い貴重なものです。



所沢航空発祥記念館（埼玉県）

山口博史（やまぐちひろふみ）昭和43年、静岡市清水区生まれ。フォトグラファー、テレビ撮影技術スタッフ。下田市取材中に「東京ー下田ー清水」定期航空路に関わった旅館に出会い、10年以上各地で調査している。

シリーズ「エア・ガール 東京ー下田ー清水定期航空路④（全5回）」

※このシリーズは県内で知る人が少ない「東京ー下田ー清水定期航空路」について取材をしてこられた山口氏の寄稿によるもので、今回は連載4回目です。

昭和6年3月5日、2次試験終了後の午後4時、本山英子さん、工藤雪江さん、和田正子さん、いずれも今月卒業を控えた19歳から20歳の女学生が「エア・ガール」として合格しました。

4月1日よりの定期便も、週3便（月、水、金）の3往復、下り東京発午前9時、清水到着11時40分、上り清水発午後1時、東京到着3時40分に決まり、史上初のエア・ガール搭乗フライトの準備が整いました。

当時、航空事業を管轄していた逓信省の大臣である小泉又次郎氏より、初試乗の申し出があり、3月29日に娘の芳江さんと共にエア・ガールのサービスを受ける最初の乗客になりました。このフライトには、他に門屋大臣秘書官、東京日日新聞岩崎記者が乗り、金丸飛行士が操縦し、エア・ガールはフェリス女学院卒業の本山英子さんが選ばれました。

フライト中の模様に関しては、同乗した岩崎記者の記事が翌日の新聞に記載されています。当日の東京鈴ヶ森海岸には小泉逓信大臣、令嬢芳江さん、エア・ガールの3人の初飛行に盛大な見送りがされたようです。10時半に滑走を始めた水上旅客機 AB-1 は、羽田空港の上空を旋回しつつ順調に上昇しましたが、途中から騒音がひどくなり、機内の会話は筆談になったようです。現在の飛行機と違い、客室の前には450馬力を発生するエンジンがあり、防音材、吸音材などは無いに等しい環境では、かなりの爆音であったと想像されます。ちなみに、この機体の操縦席は、客室の上部後方の開放型でした。その後、横浜上空からは、エア・ガールより豊富な航空知識を発揮して小泉大臣自らガイドを始めるなど、上機嫌だったようです。11時15分頃、エア・ガール本山さんより同乗の4人に温かい紅茶が振る舞われます。その後、芳江さんも手伝ってウイスキー、ビスケット、お茶などもサービスされました。伊豆半島を縦断し、正午三保に着水。「モダン天女と舞い降りる三保の松原だ。愉快愉快。」と大臣。「こんな平穩にして楽しい飛行機を恐れるというのは科学を軽蔑するものだ。各人はすべからず飛行機をのんでかからにゃいかん。」と演説をしたそうです。一行は清水市長、郵便局長などの歓迎を受け、午後1時に清水を離水し、沼津経由で東京に戻りました。

昭和6年4月1日東京ー清水片道25円で運行が開始された定期便ですが、当日は天候不良などで乗客のキャンセルがあり、乗客2名になったため、エア・ガール3名全員が搭乗して清水港に降り立ちました。

華々しくデビューしたエア・ガールでしたが、就航1か月にも満たない4月29日、初回分の給料を受け取り全員退社してしまいます。理由は、飛行機の狭さと薄給という事で、実際支払われた給料は16円から17円だったようです。当時の教員の給料が50円の時代。140名余りの中から厳選され時代の最先端の職業を選んだ彼女達にとっては、予想外の待遇だったのでしょう。目玉であるエア・ガールの不在は航空路の存続に関わる問題でしたので、待遇を改善（1回の飛行につき3円、地上勤務1円）し再募集したところ、再び300名以上の希望者が集まりました。

日本最初のエア・ガールについての資料をまとめさせて頂きました。4回の連載予定でしたが、書ききれない部分があり、次回補足の掲載をさせて頂くことになりました。



昭和6年3月29日 試験飛行前

山口博史（やまぐちひろふみ）昭和43年、静岡市清水区生まれ。フォトグラファー、テレビ撮影技術スタッフ。下田市取材中に「東京ー下田ー清水」定期航空路に関わった旅館に出会い、10年以上各地で調査している。

シリーズ「エア・ガール 東京一下田一清水定期航空路⑤（全5回）」

※ このシリーズは県内で知る人が少ない「東京-下田-清水定期航空路」について取材をしてこられた山口氏の寄稿によるもので、今回は連載最終回です。

前回、御紹介した昭和6年3月29日の日本最初の「エア・ガール」搭乗の試験飛行は、無事に終了し、4月1日の定期便開設に繋がりました。実はこの試験飛行には幾つか「謎」があります。今回は、そのうちの2点について、触れてみたいと思います。

1点目は、清水港を飛び立った「小泉逋信大臣一行の帰路」についてです。実は、一行はそのまま東京まで搭乗せずに、沼津で降りています。その後の交通手段が新聞紙面によって、「自動車で帰京」「鉄道にて帰京」と記述が曖昧になっています。同乗した東京日日新聞の岩崎記者の手記によると、「自動車で三島から箱根を越えて帰京したとなっていました。」ただ、沼津に着水した部分に関しては、予定外の行動だったようです。沼津に着水した理由について特に手記では触れていませんが、エンジンの爆音が響き渡る機内の環境に令嬢が耐えられなくなったのではないのでしょうか。

清水を午後1時に離水した飛行機は、15分後沼津千本松原に着水します。この時、何も知らされていない沿岸の人々は、事故を起こして不時着したものと勘違いし、老若男女が駆け付けたそうです。当時、付近に居住していた森岡陸軍大将の令息も駆け付け、一行の上陸を助けていると、ふいに逋信大臣が現れたので、急いで父を呼びに行き、急な面会となりました。事故と思っていた森岡大将は「とんだ事でしたなあ」と告げると、小泉大臣「いろいろの御尽力、恐縮に存じます」ただ、故障でもないとわかって2人とも「わっは・・・」令嬢も笑顔で「本当に恐縮だったわ。しかも平和な村人に、とんだショックを与えて気の毒でしたわねー」集まった人々も新聞で知っていたモダン天女のエアガールと大臣令嬢が不意に空から降りて来たので大喜びだったようです。

2点目ですが、3月29日の試験飛行前の写真に「女流飛行士 北村兼子」という文字が記載されたものがあります。「日本最初のエア・ガールが女流飛行士の操縦で清水へ」というものです。おそらく東京日日岩崎記者が女性であったため、当時著名な女性ジャーナリスト北村兼子と勘違いしたのではないかと、思われます。

北村兼子は、大阪毎日新聞では記者としての活動以外に、小説やエッセイなども執筆。退社後も、婦人参政権や女性の労働環境改善などで世界各地に赴き国際会議や大会に参加していました。飛行機にも興味を持ち、昭和5年12月、日本飛行学校に入学しました。日本飛行学校は、東京航空輸送社社長相羽氏が経営していました。彼女は昭和6年7月6日にパイロット免許を取得しますが、1週間後、盲腸炎により入院。術後の経過が思わしくなく、腹膜炎を併発し、同年7月26日永眠されました。

3月29日の時点では、彼女も日本飛行学校の生徒でしたが、まだ、免許証未取得の状態で操縦桿を握らせるとは考えにくく、練習用ではない愛知 AB-1 というプロトタイプの機体の操縦は不可能と思われます。

ただ、現時点において、同乗した東京日日新聞の女性記者、岩崎さんについての確認は出来ていません。写真の解像度も今一つ鮮明ではありませんので、何らかの事情で北村兼子さんが岩崎記者として試験飛行に搭乗していたという可能性は否定できません。その部分に関しては、引き続き調査したいと思っています。

東京～下田港～清水港定期航空便は、昭和13年戦争拡大による民間航空会社の統合により姿を消す事になりますが、「エア・ガール」は、その1年前の昭和12年4月、国策会社「日本航空輸送」によって再び採用募集され、現在では旅客機には無くてはならない存在になりました。

山口博史（やまぐちひろふみ）昭和43年、静岡市清水区生まれ。フォトグラファー、テレビ撮影技術スタッフ。下田市取材中に「東京一下田一清水」定期航空路に関わった旅館に出会い、10年以上各地で調査している。