

戦時期の京都における中等学校の滑空訓練

武島 良成

The Glider Training of Secondary Schools in Kyoto during the Wartime Period

Yoshinari TAKESHIMA

Accepted November 29, 2006

抄録：本稿では、戦時期の京都で大々的に行われた中等学校での滑空訓練について分析する。この訓練は、航空予備兵力の整備と心身の鍛錬のため、帝国飛行協会と文部省が推進し、1938年頃から1945年まで本格的に行われた。滑空部員は次々と少年飛行兵に志願し、1943年には部活動が成立しなくなる場所も現れた。1944年以後、上級生が勤労働員で抜けたこともあり、滑空訓練の主な対象は、中等学校低学年と国民学校高等科の生徒に移された。また、志願が義務づけられるようになったこともあり、この訓練の少年飛行兵を集めるリクルートの機能は、大戦末期により高められた。

索引語：グライダー、学校教練、少年飛行兵

Abstract : I will examine the training for gliding at secondary schools in Kyoto during the wartime period. The Imperial Japanese Aviation Society and the Ministry of Education lead training in order to prepare the reserve air force, and mentally and physically drill the youth. This had been earnestly performed from 1938 to 1945. The members of the gliding club had applied for the youth military pilots one after another, and some clubs could not keep the members. After 1944 the lower class students and the high elementary school students had mainly taken the training on themselves, because many senior students had left school for the labor service. The recruitment for the youth military pilots by training had increased during the last days of the War because it was mandatory to apply.

Key Words : glider, school military drill, youth military pilot

はじめに

戦時中、京都では中等学校生徒を主な対象とした滑空訓練（グライダー訓練）が大々的に行われた。訓練を受けた滑空部員（班員）は、次々と少年航空兵に志願した。1944年以後に行われた青少年戦時特別航空訓練の参加者については、志願が義務づけられていた。今日の、伏見区深草西浦町の正方形

の町域は、この時代に滑空機を飛ばした練兵場の名残であり、木津川河川敷の、玉水（井出町）や泉大橋付近（木津町）にあった滑空場も、地形があまり変わっていないため、ある程度当時を偲ぶことができる。京都第一中学、京都第二中学、福知山中学などでは、校庭も訓練の場になっていた。これらは、特に今の高校生にとって、身近なところにある戦争の時代の痕跡だといえる。

とはいえ、中等学校における滑空訓練を本格的に扱った研究はほとんどない。同訓練の全体像については、日本航空協会が編集した『日本民間航空史話』（日本航空協会、1966）に、文部省や帝国飛行協会（1940年10月から大日本飛行協会）の関係者の回想記が収められており、およその経緯を知ることができる。それでも、府県レベルでどこまで徹底して行われたのか、陸海軍がどう関わったのかなどの点は、必ずしも明瞭にはなっていない。また、木津町で1944-1945年に行われた合宿訓練については、『木津町史』史料編（木津町史編さん委員会、1987）や、そこに収められた木津国民学校の日誌を活用した赤塚康雄氏の研究がある（赤塚、2004）。しかし、それ以前からの訓練との関係が意識されていないし、この時の合宿の参加者が第一線で戦ったわけでもなかった。陸海軍の少年飛行兵は、戦死率が極めて高く、戦争の悲惨さを象徴する存在ではあったが、それはおよそ1943年中期までの入隊者に当てはまる話である^{注1)}。敢えて血塗られた現実を直視するならば、より早い時期の訓練を視野に入れ、分析する必要があるだろう。

このような京都での滑空訓練を分析する史料としては、京都府立総合資料館が所蔵する京都府庁史料の中の、府学務課の文書綴や府知事の引継ぎ文書が有用である。帝国飛行協会が発行していた雑誌、新聞、年鑑類にも、関連する情報が様々に現れる。その1つ1つの真偽を検証することは難しいが、上記の京都府文書などと対照させることで、ある程度精度の高い歴史像を得ることができるだろう。この他、『京都新聞』や各学校の校史にも、手掛かりになる情報が収められおり、関連史料は決して少なくない。これらをもとに、実態に迫っていきたい。

第1章 京都における滑空訓練の黎明期

I 趣味人の世界から文部省のテコ入れまで

京都地区での滑空機の普及について、同地であって日本グライダー連盟の理事長を務めた栗津実は、以下のようにまとめている。久世橋（京都市南区）の下に南北に長い飛行場をつくり、1919年に飛行機を運び入れた。しかし翌年の台風で「石コロ河原」になってしまい、第16師団に頼んで京都練兵場（一般に深草練兵場と呼ばれる）に機体を移した。その後1932年11月に、玉水に日本最初の常設滑空場「木津川」を開いた。その運営のため日本グライダー連盟をつくり、奈良電の社長だった長田桃蔵を総裁に迎えた。そして栗津が理事長になった。2機の滑空機を保有し、回数券を使い練習を行わせた。1933年7月には、三山木（木津川を挟み玉水の対岸）の300メートルの高地からプライマリー機（初心者用の滑空機）を飛ばし、6分56秒という日本滞空記録をつくった。1934年には長田の都合で解散し、機体は栗津個人が主催する京都グライダー倶楽部の練習機になった（栗津、1966, pp.49-51）。

栗津については、大谷中学の校史でも、京都グライダー倶楽部の会長だったとされている（大谷中・高等学校、1974, p.235）。また戦前に刊行された『日本の滑空飛行』も、日本グライダー連盟が1932年に「木津川原」に常設飛行場をつくり、日本初の「常時練習」を始めたとしている（清水、1944, pp.195-196）。後に滑空機事業で中心的役割を果たすことになる文部官僚・関口隆克の回想記でも、1933

年に「木津川原の滑空場」が使われていたことが指摘されている（関口，1966，p.504）。1930年代初期には，このように趣味人が細々と滑空訓練を始めていたのだろう。

その後，1935年夏には，京都第一工業が，神奈川県厚木中学とともに，日本の中等学校で初めて滑空訓練を開始した（『朝日新聞』1941年4月13日夕刊）。このきっかけをつくったのは，伊藤飛行機の設計部に勤務した経験を持つ教員であり，航空工業に対する研究心と興味とを喚起するために，生徒に滑空機をつくらせたのが始まりなのだという。京都府庁史料では，訓練は8月から始まったとされているが（昭和18年私立幼稚園自1至46 滑空訓練自2至4 学校体育自1至3 学務課），同校が他校より一歩先を行っていたことは，後であげる京都第一中学の学友会誌でも認められていることである。

このような趣味人の世界に属していた滑空界にテコ入れしたのが，まず帝国飛行協会だった。同会は民間航空の奨励を目的とする財団法人であり，理事に長岡外史中将など航空畑の予備役軍人が名を連ねていた。しかし，1930年頃には資金的に行き詰っていたようである。同会の資金は基本的に寄付金であり，世間の関心があまりないために借金に苦しんでいたのだという。1932-1939年に総務理事を務めた四王天延孝中将（予備役）の回想記では，それを四王天の活躍で立て直したことになる。財閥をまわって寄付金を集め，濃厚な密度で講演活動をしたのだという（四王天，1964，pp.232-235など）。同協会の後身である日本航空協会は，1935年度の事業費が10万9000円だったとしている（日本航空協会，1988，p.206）。帝国協会が発行していた『飛行時報』1939年7月では，1936年度の寄付金が26万6000円，1937年度が38万3000円，1938年度が57万6000円だったという。資金の面から見て，四王天の時代に著しく活性化されたのは確かだろう。なお，四王天の後，1940年9月から会長になった田辺治通も，航空関連会社からの寄付金を集める意味で白羽の矢を立てられたのだという（田辺治通伝記編纂会，1953，p.249）。

四王天の回想記によると，講演の際には，空軍を培養する根拠としての民間航空の充実を説いたのだという（四王天，1964，p.242）。四王天の主張は，陸軍の在郷軍人にあたるものが，軍用機の世界でも必要というものだった。ただし，滑空訓練に関する記述は回想記には見当たらない。それでも，『飛行時報』1935年9月に，四王天が貴族院議員の柳沢保恵を訪問し，滑空機の普及について懇談したという記事がある。1937年夏に行った講演でも，航空知識の普及，飛行機志願者の拡大に滑空機が適していると述べていた（四王天，1937，pp.31-32）。また，飛行機に不適合な者を切り捨て，ガソリンを節約するためにも滑空機が有用だと説いていた。

先の『日本の滑空飛行』と関口回想記によると，同会は1934年に，グライダー補助規定をつくり，1機につき300円以内の補助をすることにしたのだという（清水，1944，p.198。関口，1966，p.504）。そして1934年の補助は9機，2450円に対して下された。1935年には48機で1万3050円，1936年には38機だったのだという。このように，1930年代半ばに滑空訓練のための条件は徐々に整備されたようである。しかし，1937年の段階では，堪航証明を貰った機体は，乙種機が102機，甲種機が18機にすぎなかったようである（清水，1944，p.211）。『昭和十六・七年航空年鑑』も，この年に滑空訓練を実施した中等学校は，全国で45校，指導者は31人，使用機数は56機にすぎなかったとしている（大日本飛行協会，1943，pp.314-315）。それなりに力が入れたといっても，1930年代中期までの滑空機熱はまださほどのものではなかったことになる。

このような停滞を打破したのは，1937-1938年の文部省の方針の変化だった。先の関口隆克は，1937年2月に帝国飛行協会のグライダー指導員講習会を見に行き，理数と体育・作業と思考・個人技と団

体訓練が融合されていることに気づき、注目し始めたのだという^{注2)}。そして、1938年2月に普通学務局長名で地方長官に「グライダー練習について」という通牒を出し、4月には関東の11の中学を集め競技会を行わせた。また8月には中学校・工業学校の工作の教員を集め、帝国飛行協会と共同で第1回製作講習会を開き、6機をつくったということである。関口はこの後も、「学校滑空訓練教程草案」の制定、機体形式の統一などの事業を続けたと記しており、1939年度予算として滑空訓練に関する1万2000円を計上したことにも触れている（関口、1966、pp.505-506）。

関口が述べる1938年2月の通牒は、『昭和十六・七年航空年鑑』にも収められている。そこでは滑空訓練について、「航空思想ノ涵養、飛行機操縦ニ関スル適性ノ検知等ニ資益スル所多ク、且青年志氣ノ振作、団体訓練ノ徹底、理科的知識ノ實際化等、教育上効果アルモノト思料セラルル」と説明されていた（大日本飛行協会、1943、p.312）。文部省がこの訓練に、教育効果だけでなく、飛行機操縦の特性を見定めるという意味も、当初から付与していたことがわかる。これは、先に見た四王天の講演でも示唆されていたことだった。なお、この段階では、訓練の対象となる年齢は「概ネ十六七歳以上」とされていた（大日本飛行協会、1943、p.313）。

Ⅱ 京都の中等学校における滑空訓練の始まり

この通牒を受け、京都府も1938年から、中等学校での滑空訓練の後押しを積極的に始めた。府学務部は、中等学校の生徒に京都練兵場で滑空訓練を行わせるために、6月頃に第16師団に対して使用許可を求めた。さらに練兵場の南西隅に格納庫を整備し、2機を常備するため帝国飛行協会に資金援助を申請した。8月には師団から、日曜の午後なら使用を認めるという返事がなされた（昭和17年雑自228至236 学務課）。それぞれの中等学校でも滑空部の創設が相次いだ。京都府庁史料によると、既に前年の8月に立命館中学でも誕生していたようだが、1938年には京都第二商業（4月）、京都第二工業（9月）、福知山中学（10月）で発足した（昭和18年私立幼稚園自1至46 滑空訓練自2至4 学校体育自1至3 学務課）。『昭和十五年航空年鑑』によれば、この他に同志社中学もこの年に創部したのだという（大日本飛行協会、1941b、p.400）。また9月には、大谷中学が、先の栗津実を迎えたようである（大谷中・高等学校、1974、p.235）。この時栗津は、プライマリー機を1機寄付したが、同校で訓練が始まったのは翌1939年のことだった。さらに12月には、府が学務部内に中等学校グライダー部という連合組織をつくった（大日本飛行協会、1941b、p.414）。これは、加盟校に教官と機体を提供する目的があり（昭和18年私立幼稚園自1至46 滑空訓練自2至4 学校体育自1至3 学務課）、後には府体育連盟がその役割を引き継いだようである。

翌1939年には、平安中学、京都第一中学、京都第一商業、福知山商業での滑空部の創設が知られる（大日本飛行協会、1943、pp.452-453）。京都府庁史料によると、この他に京都第三中学も滑空機の製作を行ったようである（昭和18年私立幼稚園自1至46 滑空訓練自2至4 学校体育自1至3 学務課）。府はこの年、一層本格的に訓練の後押しを開始した。京都府庁史料によると、知事が帝国飛行協会の京都地方本部長となり、年度の初頭から積極的な活動を始めたということである。玉水滑空機練習場の設置や格納庫の増築、府の中等学校体育連盟との連携についても言及されている（知事引継書複製物別冊）。この年4月には、前年に工事が始められた、練兵場に隣接する格納庫が竣工したようで、4月2日に鈴木知事が臨席して開場式が実施された。この時、府の中等学校体育連盟の主催で、学生たちの処女滑空も行われたのだという（『飛行時報』1939年4月）。この式は京都第一中学の学友会誌にも記されており、同中学からは30余人が出席し、滑空部も発足したのだという（『学友会誌』1939年

7月号, p.65)。

以後の同校の訓練状況を学友会誌で追っていくと、4月16日に参加者7人で第1回の訓練を行ったということである。そして京都練兵場で1週間おきに訓練したようだが、先に見たようにこの練兵場は日曜午後に開放されていた。滑空部はその約束を遵守していたことがわかる。そして早くも5月14日には、1メートルの直線滑空を行ったのだという。この日の訓練について、学友会誌は、セカンダリー機（中級機）を扱っている京都第一工業以外には引けをとらないと記している（『学友会誌』1939年7月号, p.66）。他校もほとんどがこの練兵場で訓練しており、相互にライバル意識が生まれていたのだろう。

このように急遽本格的に開始された滑空訓練は、当然のことながら指導者の不足を招いた。帝国飛行協会が派遣する僅かな指導員だけでは到底足りなかったのである。そこで同協会は、中等学校教員（多くは教練科の担当者だったようである^{注3)}）を指導者に仕立てるべく講習会を行った。講習会の初期の状況には不明な部分が多いが、1939年2月頃までに、270人に訓練をしたというデータが残っている（『飛行時報』1939年2月）。『昭和十六・七年航空年鑑』によれば、1938年度には80人、1939年度には120人を育てたということである（大日本飛行協会、1943, p.315）。しかし、『飛行時報』1939年7月は、この訓練を受けた150人を入れても、全国に滑空士は342人しかいないとしている。単純計算すると、1県に7人程度ということである。そこで、帝国飛行協会は、茨城県石岡町に訓練場を設けるなどして、以後も指導者の養成に努めた。そして1940年度に120人、1941年度に160人、1942年度に120人と養成していったようである（大日本飛行協会、1943, p.315）。このうち1940-1942年度の講習については、京都府庁史料にも、府からの参加者に関する情報が載っている。1942年度については、参加者の学校名までが記されており、京都第二工業、平安中学、京都第二中学、福知山中学、聖峰中学、園部中学、同志社中学の7人の教員が操縦の講習を希望し、京都第一商業、福知山中学、京都第二中学、九条青年学校、同志社中学の5人が製作（滑空機の組み立て）を希望したということである。

しかし、このような飛行協会の中央が行うものだけでは到底追いつかなかったため、地方本部（都道府県知事が本部長となった）でも講習会が行われることになった。京都府では、1939年4月2日～7日に木津川砂洲（木津町）で、35人の中等学校教員に滑空訓練講習会が行われた（『飛行時報』1939年5月）。さらに、以後恒例となる夏季の合宿訓練では、生徒とともに教職員も講習を受けた。この合宿について、『飛行時報』1939年8月は、まず8月1日～10日に、木津川砂洲で教職員30人に講習をしたとしている。さらに12日～31日に、生徒を5日ずつ4回に分けて訓練するということである。先の京都第一中学の学友会誌では、少し内容が異なり、日数は12-22日の11日間で、教員（2人）と生徒（11人）が同時に講習を受けたことになっている（『学友会誌』1939年7月号, p.66）。同中学のために、飛行協会は3人の1級滑空士と1人の2級滑空士を派遣したのだという。そして最終日に試験が行われ、全員が通過して受講証を受け取ったのだという。おおよそこのように、教員も鍛えられていったようである。このような教員に対する訓練は、京都府だけでなされたのではなく、例えば大阪府でも、1939年6月15日から10日間、中等学校の教員60人に滑空訓練を実施したようである（『飛行時報』1939年7月）。飛行協会の発表では、1939年度の地方訓練は22地方で46回にわたり行われ、2685人が参加したということである（『飛行時報』1940年7月）。

こうして整えられていった中等学校の滑空部に、帝国飛行協会は機材の補助を行い続けた。同協会の発表によると、1939年度の機材補助は、京都府では福知山商業の1機、京都第一中学の1機、京都第二工業の1機、京都第三中学の1機、桃山中学の1機、京都府中学校教員連盟の2機に行われ、京

都地方本部には 5 機を交付したのだという（(帝国飛行協会), 1940b, pp.94-104）。このうち教員連盟や地方本部の滑空機は、府体育連盟にまわされるなどして、合同訓練の際や、自前の機体を持たない京都第一商業、京都第二商業などが使ったのだろう。

このように 1938-1939 年に、中等学校の滑空訓練は本格的に開始された。京都府は、1939 年末頃の「関西第一滑空訓練所設置趣意書」で、既に滑空士 10 人を擁し、訓練校は 13 校に及ぶとしていた（「昭和 16 年 川西前知事安藤知事 事務引継演説書^{注 4)}」）。京都第一工業と立命館中学しかなかった 2 年前に比べ、校数では 6.5 倍になったことになる。全国的には、1939 年に実施校は 310 校（1937 年の 7 倍）、指導者は 273 人（同 9 倍）、使用機数は 336 機（同 6 倍）になっていたというデータがある（大日本飛行協会, 1943, pp.314-315）。このような激増は全国的なものだったことになる。

第 2 章 京都における滑空訓練の展開

I 滑空訓練の展開－1940-1941 年

1938-1939 年に本格化した滑空訓練は、1940 年にも引き続き拡大された。『昭和十六・七年航空年鑑』は、この年の京都府では京都第二中学、師範学校、宮津中学で滑空部がつくられたとしている（大日本飛行協会, 1943, pp.453-454）。京都府庁史料によると、この他に桃山中学で訓練が開始されたことが確認できる（昭和 18 年私立幼稚園自 1 至 46 滑空訓練自 2 至 4 学校体育自 1 至 3 学務課）。この間、『航空時報』によれば、京都第二中学に補助（1940 年 2 月号）、京都第三中学に補助（3 月号）、玉水で 3 月 29 日から 4 月 5 日まで、中等学校教員 60 人と生徒 140 人が合宿（4 月号）、5 月 5 日に練兵場で滑空訓練大会（6 月号）などの出来事があったということである。この 5 月 5 日のことは京都府庁史料にも記されている。浜口興業（缶詰会社）からの 5 機の寄付を記念したもので、中等学校生徒の訓練を目的とするものとされている（昭和 17 年雑自 228 至 236 学務課）。

さらに府は、ますます必要となる指導者を養成するために、玉水滑空場の拡充に乗り出した。先の「関西第一滑空訓練所設置趣意書」によると、初年度（1940 年度の意味か）には格納庫敷地 700 坪の購入に 3 万円を充て、200 人分の宿舍を 3 棟立てるのに 3 万 7930 円、格納庫の新設に 2 万 2410 円を使う予定だとされていた。その他の維持費を含め、総計 13 万 7601 円の予算が組まれていた。2 年度（1941 年度）、3 年度（1942 年度）には、維持費を中心に 3 万 6875 円、3 万 1425 円が計上されていた（昭和 16 年川西前知事安藤知事 事務引継演説書）。この工事について『昭和十六・七年航空年鑑』は、3 月に 10 万坪の大滑空場所をつくることが決まり、4 月に玉水で建設に着手し、11 月から近畿 3 府 3 県の中等学校生徒の連合訓練が始まったとまとめている（大日本飛行協会, 1943, pp.254-255）。

京都府庁史料によると、拡充された滑空場は、東西 200 メートル、南北 600 メートルになったようである（昭和 18 年私立幼稚園自 1 至 46 滑空訓練自 2 至 4 学校体育自 1 至 3 学務課）。玉水橋の下井出町側の河原を底辺として、その北側に台形状に広がっていたのだろう^{注 5)}。また宿舍は、滑空場から堤防を越えた東南側につくられ、戦後もしばらくは泉ヶ丘中学の校舎として使われた。ただし、同校の職員たちの 1953-1954 年頃の回想記からは、「関西第一滑空訓練所設置趣意書」に記されているような、大きな建物が 3 棟あった様子は読み取れない（中坊, 1958, p.42. 高田, 1958, p.33）。『京都新聞』1942 年 7 月 25 日夕刊に、100 坪の建物をつくり、1 階を滑空機格納庫兼食堂とし、2 階を講堂兼宿泊場にする話が、依然として計画として記されていることからしても、工事は予定通りには進んで

いなかったのではなかろうか。なお、この拡張工事中の玉水では、奈良県の中等学校も訓練を開始した。1940年7月1日から21日に教職員20人が、12月22日から28日には教職員と生徒75人が合宿したようである（（大日本飛行協会）、1941年a, p.82）。『昭和十六・七年航空年鑑』では、奈良県の4つの中等学校（添上農学校、奈良中学、郡山中学、正気書院商業）の訓練場所として、玉水の名があげられているが（大日本飛行協会、1943, pp.478-479）、以後も同県の学校による使用が続いたようである^{注6)}。

また同誌は、この年の10月段階で、京都府で滑空訓練を行っている中等学校として、以下の学校をあげている。平安中学（保有2機、部員21人、訓練場所は練兵場）、立命館中学（2機、50人、練兵場と上賀茂）、京都第一工業（4機、35人、練兵場と木津川滑空場と鳥取砂丘）、京都第一中学（3機、練兵場）、京都第三中学（6機、25人、練兵場）、京都第二工業（1機、30人、練兵場）。また府中等学校グライダー部（7機、450人、練兵場）の加盟校として、京都第一中学、京都第二中学、京都第三中学、福知山中学、宮津中学、京都第一工業、京都第二工業、京都第一商業、京都第二商業、京都第三商業、立命館中学、立命館商業、同志社中学、大谷中学、福知山商業。この府中等学校グライダー部は、加盟することで保有機の使用が認められたわけだが、その際の訓練場所は専ら京都練兵場だったことになる。学校単独で行う訓練についても、基本的に京都練兵場でなされたことが窺える。

さらに1941年については、『昭和十六・七年航空年鑑』によると、京都中学（6月）、桃山中学（9月）で滑空部が新設されたのだという（大日本飛行協会、1943, pp.453-454）。京都府庁史料では、この他に師範学校、木津農学校、京都商業、両洋中学でも訓練が始まったことを確認できる（昭和18年私立幼稚園自1至46 滑空訓練自2至4 学校体育自1至3 学務課）。またこの年にも、中等学校を中心に、滑空機の購入と維持の助成金が与えられた。1941年の『飛行時報』には、深草格納庫の補修費（4月）、京都第一工業と平安中学への援助（5月）、福知山高等小学校への援助（6月）、京都第一工業への援助（8月）、福知山高等小学校への援助（9月）、京都中学への援助（11月）などの記事が載っている。注目すべきなのは、この中の福知山高等小学校への助成である。後述するように、高等小学校（中等学校1・2年生に当たる）でも、このように早い段階から訓練を行った学校が一定数存在したようである。

この年、玉水での訓練はさらに回数を増した。3月27日～4月3日には、奈良と和歌山の中等学校教職員と生徒31人が訓練を行い、続いて4月15日～24日には、京都府の中等学校教職員40人の訓練がなされたようである（大日本飛行協会、1941a, p.77,83）。さらに中等学校生徒60人の訓練が、8月1日～10日と8月20日～27日に分けてなされたようである（『飛行時報』1941年8月）。これらのうち8月の訓練については、京都府庁史料で京都第一工業が参加していたことが確認できる。また同年末の現況報告では、師範学校、京都第二中学、京都第一工業、京都中学、両洋中学、立命館中学、立命館商業が、玉水で訓練を行ったことが触れられている（昭和18年私立幼稚園自1至46 滑空訓練自2至4 学校体育自1至3 学務課）。拡充された玉水の滑空場は、存分に生かされたのである。

なお、この現況報告は、各校の保有機や部員について詳しく記している。かなり読みにくく、木津農学校の報告が入っていないなどの遺漏もあるが、飛行回数ごとの人数は、訓練の実態に迫る重要な手掛かりになり得るものである。その概要をまとめたのが「表1」の左側（1941年末のデータ）である。ざっと集計すると、全部で校数は19校、保有機は34機（他に両洋中学と京都商業のもの）のうち体育連盟機が4機（他に京都商業のもの）ということになる。部員は718人という多数にのぼり、うち飛行回数30回以下が358人（他に同志社中学の部員）、31-50回が195人（他に同志社中学の部員）、

51-100 回が 124 人、100 回以上が 10 人ということになる。部員数は相当なものであり、しかもその半数が飛行回数 31 回以上の、初心者とはいえないだけの経験を積んでいたことがわかる。京都府での滑空訓練は、メディアのみが報じる虚像ではなく、かなりの程度実を伴ったものだったことになる。

なお、『昭和十六・七年航空年鑑』によると、この年（1941 年）の全国での滑空訓練の実施校は 602 校（1939 年の 2 倍）、指導者数は 502 人（同 1.8 倍）、使用機数は 698 機（同 2 倍）だということである。京都府では、実施校は少なくとも 19 校（木津農学校を加えると 20 校）、機数は少なくとも 34 機だったのだから、全国平均を上回り力が入れられていたことになる（大日本飛行協会、1943、pp.314-315）。

表 1 中学校滑空部員の飛行状況

	1941 年末							1942 年末						
	保有機	部員	飛行回数の分布				訓練場所	保有機	部員	飛行回数の分布				場所
			-30 回	31-50 回	51-100 回	100 回-				-30 回	31-50 回	51-100 回	100 回-	
師範学校	1 機(連盟機)	15 人	15 人	0 人	0 人	0 人	練兵場と玉水	2 機	25 人	20 人	4 人	1 人	0 人	練兵場と玉水
第一中学	1	21	4	6	11	0	練兵場	3	31	16	4	14	0	練兵場
第二中学	2	28	8	8	11	1	練兵場と玉水	2		118	9	12	0	練兵場と玉水
第三中学	2	16	6	8	2	0	練兵場	4 (連盟機 1)	36		3	4	0	練兵場と玉水
桃山中学	1 (連盟機)	35	35	0	0	0	練兵場と校庭							
宮津中学	2	72	59	13	0	0	校庭と由良海岸	3 (連盟機 1)	39	34	3	2	0	校庭と由良海岸
福知山中学	1	16	6	6	4	0	校庭と福知山グラウンド	3	32	26	3	7	0	福知山グラウンド
第一工業	6	61	25	20	11	5	校庭と玉水と鳥取砂丘							
第二工業	1	31	21	6	4	0	練兵場							
第一商業	1	27	18	5	4	0	校庭							
第二商業	1 (連盟機)	24	15	9	0	0	練兵場	2 (連盟機 1)	25	8	11	2	4	練兵場
第三商業	1 (連盟機)	34	21	13	0	0	練兵場と校庭							
同志社中学	2	50			20	0	練兵場	3						
大谷中学	2	41	27	11	4	0	練兵場	3	52	34	10	10	0	練兵場
平安中学	1	20	4	8	8	0	練兵場	2	77	56	4	17	0	練兵場と校庭
京都中学	1	54	22	30	2	0	練兵場と玉水	1	52	30	4	9	0	練兵場
両洋中学		21	11	9	1	0	練兵場と玉水							
立命館中学	2	25	6	10	3	4	練兵場と玉水							
立命館商業	1	15	7	5	3	0	練兵場と玉水							
福知山商業	4	60	10	20	30	0	福知山練兵場		7					
京都商業	(連盟機)	25	20	3	2	0	練兵場と校庭	(連盟機)	58	9	8	2	0	練兵場
農林学校								3	20	6	0	0	0	校庭と玉水
木津農学校								3?	35		15	0	0	木津町
市立美術工芸								0	17	17	0	0	0	玉水
聖峰中学									25	25	0	0	0	八幡町
四条商業								1	24	18	6	0	0	練兵場と玉水
東山中学								2						
園部中学								2	20	18	2	0	0	須知町蒲生
舞鶴中学								3	20	8	12	0	0	校庭

II 滑空訓練の展開－1942-1943 年

1941 年 12 月に太平洋戦争が始まった後も、中等学校での滑空訓練はいよいよ強力に推進された。開戦直前の 11 月 27 日には、学校教練制度が改正され、中等学校の 3 年生以上が教練の時間に滑空訓練を行うことも認められた（羽田隆雄、1942、pp.11-12）。後述するように、陸軍はこのことに必ずしも

乗り気ではなく、京都でも正課の時間内に訓練がなされた例はほとんど見当たらない。それでも、課外活動として滑空訓練を行う中等学校はさらに増加した。京都府庁史料の 1942 年末の集計を見ると、同年に訓練を始めたのは、舞鶴中学（5 月から）、四条商業（5 月から）、府立農林学校（7 月から）、市立美術工芸学校（夏から）、東山中学（夏から）、聖峰中学（10 月から）である。また、訓練の準備中だという報告が、須知農林学校（4 月に正課にしたが訓練は未着手）、東寺中学（9 月に機体を購入したが未使用）、烏丸高等小学校（6 月に機体を注文して 11 月に到着予定）、宮津商業（創部途中）からなされた。この他、園部中学についても、7 月に 2 機の使用を始めたことが報告された（昭和 18 年私立幼稚園自 1 至 46 滑空訓練自 2 至 4 学校体育自 1 至 3 学務課）。また『飛行時報』によれば、1942 年に与えられた補助金は次のようになっている。京都高等工芸学校、福知山中学（1942 年 1 月）、京都第二中学、同志社高等学校、福知山高等女学校（2 月）、京都第一高等小学校、国際工業株式会社、同志社中学（3 月）、京都第二工業（6 月）。

さらに玉水での合同訓練についても、次のように報じられた。1941 年 12 月 28 日～1942 年 1 月 7 日まで、64 人の中等学校生徒に滑空訓練を実施した（『京都新聞』1942 年 1 月 8 日）。4 月 8 日～25 日に、35 人の中等学校教職員に講習を行った（『飛行時報』1942 年 7 月）。5 月 14 日に、講習中の滑空訓練生 45 人が、府航空青少年隊の結成式に出席した（『飛行時報』同年 5 月）。7 月 21 日～8 月 19 日に、府下中等学校滑空訓練を実施する（『京都新聞』同年 7 月 14 日夕刊両丹版）。8 月 1 日～14 日に訓練場の整備のため、29 の中等学校から、3 年生以上が 1 日あたり 600 人出動することになった。1 日にはまず京都第一中学の 150 人、四条商業の 50 人、桃山中学の 100 人など 600 人が出動した。鶴嘴やモッコで土を運び、作業は 16 時 30 分に終わった（『京都新聞』同年 8 月 3 日）。7 月 25 日～8 月 18 日に、府下の中等学校と国民学校の職員に滑空訓練を実施した。受講者は 22 日～24 日に 3 級滑空士の試験を受ける（『京都新聞』同年 8 月 21 日）。12 月 5・6 日に府下中学校 3 級滑空士受験会を行う。飛行経験 100 回以上の 60 余人を選び、直線滑空試験をする（『京都新聞』同年 11 月 22 日）。1942 年末にしばしば合宿を実施し、中等学校と青年学校の 36 人が 3 級滑空士に合格した（『京都新聞』1943 年 1 月 19 日夕刊）。

これらの 1 つ 1 つについて検証するのは困難だが、この年に市立美術工芸学校の 2 年生だった麻田昂の日記には、中等学校生徒による玉水の整備を裏づける記事がある（麻田、2000、p.62,67）。3 年生以上が地ならしに行くので、道具を運んだ（7 月 31 日）、3 年生が玉水に勤労奉仕にいった（9 月 9 日）などの記述である。また京都第一中学の学友会誌にも、9 月 14 日に 5 年生が玉水で勤労奉仕をしたという記事がある（『美多』1942 年 12 月号、p.130）。新聞では 8 月 14 日までの予定だとされたが、実際には延長されていたことになる。また、京都府庁史料のこの年後半の報告書には、玉水で 7 月 22 日から農林学校などが訓練をしたという記事がある（昭和 18 年私立幼稚園自 1 至 46 滑空訓練自 2 至 4 学校体育自 1 至 3 学務課）。

この報告書は、前年のものと比べ欠けている学校が多く、また記載内容にも空欄が多いが、判明する部分だけを表 1 の右側（1942 年末の部分）に記しておいた。全体の数量を加算して前年と比べることはできないものの、各校の使用機がまんべんなく増えていること、部員も概ね増えていることが読み取れる。ただし、宮津中学、福知山商業のように、部員が突然激減した学校もある。これは、部員がまとまって退学し、少年飛行兵になったからだろうか。また、部員が増えた分、おしなべて質の低下は避けられなかったようである。例えば京都第一中学は、部員は 21 人から 31 人になったが、飛行 30 回以下の者が 4 人から 16 人になった。京都第二中学も、部員は 28 人から 139 人（？）に激増したが、30 回以下の者も 8 人から 118 人へと大幅に増えた。京都第三中学も、部員が 16 人から 36 人にな

り、30 回以下の者は 6 人から 29 人（？）に増えた。総じて、部員が増え、飛行を経験する者が増えた半面、平均レベルの低下は避けられなかったことになろう。それでも、訓練が始まったばかりの四条商業、舞鶴中学などで、31-50 回の飛行をこなした者がかなりいるのも事実である。先の第一、第二、第三中学でも、31 回以上の飛行経験者の絶対数は増えている。訓練そのものは、なお熱意をもって行われたと見るべきだろう。

続く 1943 年の状況は、大日本飛行協会の出版物の端境期に当たり、『航空年鑑』などでもカバーされていないため、不明な点が多い。しかし、京都府庁史料によると、府は滑空訓練費を 2500 円増額したようであり、なお力が入れられていたことが指摘できる（府会原議）。また、京都第一工業、福知山商業、同志社中学、京都第一商業の教員に、3 級滑空教士の免許が与えられたという書類も残っている（昭和 18 年私立幼稚園自 1 至 46 滑空訓練自 2 至 4 学校体育自 1 至 3 学務課）。これは 1943 年 5 月 12 日に起案されたものなので、この少し前に教員の滑空訓練がなされたことになろう。それから、京都第一工業、京都第二工業、京都第一商業、京都第三商業、四条商業で、滑空機の格納庫を増築したことが、9 月 29 日起案の文書に記されている（昭和 18 年設備自 25 至 40 学務課）。先の麻田昂の日記では、同時期の 9 月 24 日に、練兵場で中等学校の滑空訓練大会があり、24 機が飛んだということである（麻田、2000、p.128）。また『京都新聞』には、夏休みには 36 の中等学校から 18 人ずつ、648 人を参加させて講習を行うという記事がある（7 月 1 日）。この年にも玉水での合宿は継続されたと見るべきだろう。

ただし、後述するように、この年のうちに、部員の少年飛行兵志願や部品不足のために、活動が困難になったところもあったようである。舞鶴第二中学などは、9 月 18 日から訓練を始めたが、間もなく牽引索が駄目になり、滑空機も分解されたのだという（舞鶴 2 中 4・5 回同級会、1994 年、p.56）。おそらく、9 月の滑空訓練大会が、中等学校を中心とした滑空訓練の最後の大イベントになったのだろう。

第 3 章 軍の対応

以上のように滑空訓練を行っていた中等学校の生徒たちは、陸海軍の少年飛行兵になることを合言葉としていた。京都第一中学の滑空部などは、1942 年末の学友会誌で、「明日の空軍を背負って立つ者は我々なのである」と言い放っていた（『美多弓』1942 年 12 月号、p.114）。しかし軍自身は、当初、この訓練に文部省や帝国飛行協会程の熱意を持ってはいなかったようである。軍はそもそも、滑空訓練が飛行機の操縦に役立つものか懐疑的でした。このことは、先にあげた関口隆克の回想記で指摘されており（関口、1966、p.512）、陸軍航空本部第 2 課が調整した「講演資料」からも読み取れることである。この冊子は、同課が 1941 年 9 月に、国民学校と中等学校の生徒を対象とした講演のモデルとしてまとめたものである。その内容は、ドイツの滑空訓練を紹介しつつ、少年のうちから「科学知識」を向上し、「体力の増進」を計り、「工業界の躍進的進歩」に邁進せねばならない」と訴えるものである（陸軍航空本部第 2 課、1941 年、pp.279-281）。だが、滑空訓練の経験を飛行機の操縦に生かす得るという指摘はない。同時期に、文部省体育局訓練課は、「操縦の方法は航空機とほとんど同様であるから、滑空機の操縦術を修得した者には、航空機の操縦術を修得することは甚だ容易である」と説明していたのだから（文部省体育局訓練課、1941、p.9）、この訓練の位置づけには大きな差があったことになる。

同年 11 月 27 日に学校教練制度が改正され、教練の正課時間内に滑空訓練を行うことが認められた時にも、陸軍省兵務局は、必ずしもこれを推進するような呼び掛けをしなかった。むしろ兵務局は、『週報』で、中学校の教練では基礎的事項や体力の錬成を等閑にふし、過度に進度を急ぐ弊があったこと、教育課程が過多で最も重要な基礎訓練に欠けるところがあったこと述べ、課程を整理したと述べている（陸軍省兵務局，1941，pp.86-87）。これは、滑空訓練の導入に反対だといわんばかりの説明である。管見では、京都府で正課として滑空訓練が計画されたのは須知農林学校だけである。それも、実際に行われたかどうかは確認できていない。また、海軍航空本部が 1941 年 9 月に調整した史料を見ても、帝国飛行協会に対して、まずは士官（大学卒業者ということになる）の養成を期待していたことがわかる。そのため、海軍は同協会の訓練費については支援をせず、政府補助金に頼るべきだと申し入れている（海軍航空本部，1941）。

もちろん、陸海軍が滑空訓練を全く無視していたわけではなく、航空知識を広めるべく実施された滑空機展覧会などでは、後援者の立場をとっていた^{注7)}。陸海軍は、少なくとも空への関心を持たせる点では、滑空訓練の有用性を認めていたといえる。それなのに、あまり力を入れなかった背景には、他の志願対象（陸軍幼年学校、陸軍士官学校、陸軍少年戦車兵、陸軍少年通信兵、海軍兵学校、海軍志願兵など）とのバランスの問題があり、少年飛行兵と連動する滑空機だけを、特別に後押しするわけにはいかなかったのではなかろうか。またそもそも、軍は航空消耗戦についての認識が甘く、当初は航空兵力を精鋭主義とする考えを持っていた。終戦直後に第一復員局がまとめた「陸軍航空教育補充」によると、1943 年夏までは「精兵主義ヲ堅持」し、「選兵特ニ空中勤務者ノ適正ヲ厳ニス」「空中勤務者養成中ノ淘汰率ヲ大ナラシム」という状態だったのだという（第一復員局，年代不明，p.114）。陸軍少年飛行兵の採用もあまり大量にはせず、例えば 1940 年には、応募者 1 万 6000 人を 2620 人（第 10 期生と第 11 期生一操縦はこの半分弱）にまで絞り込んでいた（帝国飛行協会，1940a，p.65）。むきになって募集しなくても、志願者はそれなりに集まっていたのである。

このような陸海軍だったが、関口が記すように、次第に滑空訓練が航空訓練の役に立つと考えるようになった。そのきっかけは、航空局が仕入れた次のスイスでの実験に関する情報ではなかっただろうか。これは、滑空の経験があると、10-15 時間は必要である同乗飛行が、2-3 時間ですむというものである。このことが 1941 年 12 月に、陸軍航空本部内の同人誌である『航空記事』と、大日本飛行協会の『飛行』で同時に紹介された（『航空記事』1941 年 12 月号，p.32。藤本有典，1941，pp.73-76）。海軍甲種予科練は、第 9 期生（1941 年 10 月に入学，1942 年 11 月・1943 年 1 月・3 月に卒業）の頃から滑空訓練を取り入れたようだが（甲飛会全国本部，1986，p.32），これはこの記事の影響を受けたのではないだろうか。また陸軍少年飛行兵は、第 10 期生（1940 年 4 月～1941 年 3 月）、第 12 期生（1941 年 4 月～1942 年 3 月）、第 13 期生（1941 年 10 月～1942 年 9 月）については、一部の者が滑空訓練をした程度だった。ところが第 13 期生は、卒業後、上級学校で滑空訓練を行ったようである。第 14 期生（1942 年 4 月～1943 年 3 月）も、上級学校でかなり本格的に訓練を行ったのだという（少飛会歴史編纂委員会，1983，p.85,98,100,107,109）。陸海軍ともに、1942 年の中盤から後半に、滑空訓練を本格的に取り入れたことになる。

陸軍中佐の佐田侃三も、『飛行日本』1943 年 11 月号で、少年飛行兵の基礎教育に滑空訓練を取り入れていると記している（佐田侃三，1943，p.40）。さらに、入隊以前の訓練を前提に、若者を「大空の決戦場」に誘っていた。このように、軍は 1942-1943 年には、滑空訓練を航空訓練の前段階としてはっきりと意識したようである。そして後述するように、1944 年から始まった青少年戦時特別航空訓練で

は、少年航空兵への志願を義務づけることになった。

第4章 訓練対象の拡大

I 青少年団の滑空訓練

ここまで見てきたのは、中等学校の生徒を主な対象とする滑空訓練である。この訓練が文部省のテコ入れで本格化されたものだった以上、同省が強く統制できる中等学校でまず本格化したのは自然ななりゆきだった。それが、1941年1月の大日本青少年団の結成によって、一般の青少年についても一応は文部省が強力に統括し得る状況が生まれた。そして同年5月には、大日本青少年団の下に大日本航空青少年隊が結成された。規定では、この大日本航空青少年隊は、青少年団の中から希望者を選抜したもので、一般教養の教育は青少年団が担当するが、航空訓練については大日本飛行協会が担当することになっていた（日本青年館、1970、p.294）。

大日本航空青少年隊は、設置が法的に義務づけられたわけではなく、「紀要」によると「機運ノ醸成セル地方ニ於テ結成セラレ度」とされていた（昭和17年例規（各課）雑（秘書）秘書課 各課）。それでも、早くから滑空訓練が盛んだった京都では、すぐに応じる動きがあり、府青少年団は60人の団員に、1941年7月21日～8月30日の間に滑空訓練を施したようである（『飛行時報』1941年8月）。『大日本青少年団史』は、この時の訓練には約100名が参加したとしている（日本青年館、1970、pp.295-296）。さらに同年12月15日～24日には、青少年団員6人に滑空訓練を行ったようである（『飛行時報』1942年2月）。しかし、組織の整理・編制は難航し、京都では大日本航空青少年隊の正式発足は1942年5月にまでずれ込んだ。この間、『京都日出新聞』1942年1月31日に、近く誕生するという記事が出たことからしても、随分と時間がかかったことになる。

発足の式典は、5月14日に玉水で行われたようである。『京都新聞』1942年5月15日は、府社会教育課長をはじめ300人が参列したとしている。『飛行時報』1942年6月によると、青年隊には800人、少年隊には2000人が加わったという。さらに8月20日～29日に、玉水で青年学校職員と青少年団指導者幹部40人に滑空訓練講習会を行うこととされた（『京都新聞』1942年8月5日）。次いで9月14日～23日に、選抜された17-20歳の青年団員60人が、玉水で合宿を行うことになった（『京都新聞』1942年8月22日）。この年末の、玉水での3級滑空士の試験には、青年学校卒業見込みの者で合格した者もいたのだという（『京都新聞』1943年1月19日夕刊）。

このように、京都府でも1942年に、大日本航空青少年隊が実体を持ち始めたようである。しかし、先の『大日本青少年団史』では、同隊の結成により、青年団を一元化する考えが乱されたため、大日本航空青少年隊の活動は「消極的にならざるを得なかったと思う」とされている（日本青年館、1970、p.295）。また同書は、1942年の滑空訓練については何も記していない。1943年についても、9月の東京都航空青少年隊第2期滑空訓練と、同時期の少年団指導者の研究会で、「航空隊訓練」を行ったところがあったとする程度である（日本青年館、1970、p.624,679）。1944年に航空訓練班を設置することになった時にも、その教育訓練活動は同年中にはなんら報じられなかったとしている（日本青年館、1970、p.797）。

先に見たように、この大日本航空青少年隊はつくられる過程でもたつきがあったようだし、『飛行時報』にも、青少年団への滑空機関係の助成金の件はほとんど載っていない。新聞が、各地で航空青少

年隊の発足が続いていると報じていた1942年半ばから後半ですら、次のような記述がある程度である。『飛行時報』1942年6月では、この月の助成対象は、全国で高等学校1、中等学校24、青年学校2、その他1とされている。同9月では、中等学校17、青年学校1、小学校1とされ、10月号では、大学2、高等学校1、中等学校26、小学校1、青年学校4、青年団1となっている。青年学校や青年団への補助もなされなかったわけではないが、その件数はかなり少なかったことになる。京都府が1942年後半に行った調査でも、青年学校での訓練については1校しか報じられていない（昭和18年私立幼稚園自1至46 滑空訓練自2至4 学校体育自1至3 学務課）。このように、青少年団での滑空訓練は、中等学校でのものと比べて必ずしも熱心になされたわけではなかったといえる。

また、軍も、そもそも青少年団員に飛行兵としての期待をあまりかけていなかったようである。陸軍航空本部は、『偕行社記事』1942年9月号で、中等学校生徒を他の同世代の者（青年団員などを意味する）と比べ、工場や商店の「大人の世界」を見ていないからこそ少年飛行兵に向いているとしていた（陸軍航空本部、1942、p.81）。海軍も、中等学校進学者の養成期間を1年短く設定していたように、飛行兵には学力のある中等学校経験者がむいているという観念を持っていたようである。

Ⅱ 年齢の引き下げ—青少年戦時特別航空訓練

以上のように陸海軍は、航空兵力について、中等学校を中心とした精鋭主義の発想を根強く持っていた。しかし、戦況が悪化し、何よりも航空兵力の整備の重要性が明らかになってきた1943年の後半から、搭乗員の大増員に踏み切った。陸軍は、それまでの年間4800人の養成計画を変更し、1943年度に3000人を追加することにした。さらに1944年度には約2万人の養成を行うことにした（第一復員局、年代不明、p.79）。海軍も、改⑤計画によって、1943年度に8460人を養成することに変更し、1944年度には1万7000人を養成することにした（海軍航空本部、1943-1944、pp.2-3）。そしてこれらに対応して、少年飛行兵の数も著しく増やされた。陸軍では、1942年の入隊は1900人、1943年前半の入隊は4000人だったが、同年後半には1万2300人が少年飛行兵となった（少飛会歴史編纂委員会、1983、p.102,119,128,132,144,153）。海軍でも、甲種予科練と乙種予科練の入隊者は、1942年に5800人、1943年は8月までに5200人だったが、同年末にはさらに3万2000人を入隊させた（鹿児島県海軍航空隊隊誌編集委員会、1990、p.52,61）。

これ以前にも、京都の中等学校の滑空部は、ある程度の少年飛行兵を送り出していたようで、例えば京都第二商業の校史では、予科練志願者が多数出て、1943年には活動が鈍くなったとされている（京二商史編集委員会、2003、p.70）。同校の同窓会誌でも、同年度（卒業は12月）にキャプテンだった西田喜代次が、仲間がどんどん予科練に志願し、人員不足と資材不足が重なり、ついには開店休業になったと記している（西田、1994、p.162）。このようなところに、さらに大幅な少年飛行兵の志願が求められたのなら、部活動の存続はますます困難になったと考えられる。京都第一商業の同窓会誌でも、部員に限定してのことではないが、少年飛行兵入りの話が詳しく書かれ（田中、1974、p.294。竹島、1974、p.304 など）、井出国民学校で訓練を受けた中では、辻井幸男、横田和雄が予科練に入った体験を書き残している（辻井、1996、p.49。横田、1996、pp.77-78）。これらも、概ねこの大拡張の時期のことのようである。玉水で訓練をしていた奈良の郡山中学も、多くの部員が航空兵となり、死亡したということである（神崎、1973、p.419）。

さらに1944年前半期には、勤労奉仕の割り当てが増え、正規の授業を行うことも難しくなった。この時点で、部活動としての滑空訓練はほぼ停止したのだろう。このような中、1944年2月3日に文部

省・運輸省が通牒を発し、対象とする中等学校生徒の年齢を1年引き下げ、国民学校高等科や青年学校の生徒をも本格的に編成し、青少年戦時特別航空訓練の名で滑空訓練を行うことにした。これ以前にも、福知山高等小学校や京都第一高等小学校に助成金が与えられた形跡があり、玉水に近接する井出国民学校でも6年生への訓練がなされていたが（K・K生，1996，pp.44-45。辻井，1996，p.49。S・O生，1996，p.67。横田，1996，pp.77-78），低年齢層の取り込みが本格化したのだった。その際に注目すべきなのは、訓練の参加資格に「必ず陸海軍航空兵ヲ志願スルモノ」という一項が加えられ、少年飛行兵志願が明記された点である^{注8)}。この段階で滑空訓練は、一層明瞭に少年飛行兵のリクルート機構としての性格を帯びたのだった。

冒頭であげた赤塚康雄氏の研究は、木津国民学校の日誌を聞き取りで補い、木津町での1944年度の6回、1945年度の4回の訓練の日取りを示している（赤塚，2004，p.73）。それぞれの期間は約1ヶ月である。この訓練場所については、『京都新聞』1944年4月13日が、京都府北部の2箇所に加え、南部でも木津の他、玉水や八幡町の木津川砂地を予定地としてあげている。『京都新聞』1945年1月22日にも、玉水での学童50人と国民学校などの教員36人の訓練についての記事があり、木津町以外でも訓練が行われたことが窺える。

また赤塚氏は、訓練を受けた人数について、1回に110人程度が参加したのなら1100人が巢立ったことになるかと計算している（赤塚，2004，p.73）。京都府庁史料も、木津では1944年度の6回の訓練に、600人が参加したとしている（昭和20年6月 新居前知事三好知事 事務引継演説書，p.140）。木津に限定するならば、10回で1100人程度を訓練したという理解は概ね妥当だろう。しかし、赤塚氏も示唆しているが、1945年度には、丹後半島の由良でも訓練が行われ、また6月の時点でその他の小規模な訓練も予定されていた（昭和20年6月 新居前知事三好知事 事務引継演説書，p.140,p.177）。先の『京都新聞』1945年1月22日の記事のように、これ以外に訓練がなされていた形跡があることから、滑空訓練の全体像は、もう少し大きなものとして捉えられるのではなかろうか。

訓練の内容について、赤塚氏は『京都新聞』1945年3月13日、3月14日をもとに、次のように再現している（赤塚，2004，p.74）。午前6時に起床し、点呼・清掃・朝礼・航空体操などを終えてから朝食をとった。7時30分からの学科では、航空基礎学、気象学などを学習した。午後はほぼ滑空訓練を行った。夕食後は学科の復習などを行い、8時の点呼後、消灯ラップで就寝となった。このスケジュールを京都府庁史料と対照させると、夏季は時間が30-40分が早まることや、消灯が夏も冬も21時だということを除くと、ほぼ一致している（昭和20年6月 新居前知事三好知事 事務引継演説書，pp.182-184）。朝から晩まで教科と実践を繰り返す、厳しい毎日だったわけである。京都府庁史料では、1944年に養成した600人はほとんどが陸海軍の少年飛行兵学校に入ったというが（昭和20年6月 新居前知事三好知事 事務引継演説書，p.140），少なくとも、少年飛行兵へのリクルートという意味では、同訓練は目的を果たしたことになるだろう。

まとめと展望

以上、検討してきたように、京都での中等学校生徒を中心にした滑空訓練は、1938・1939年頃から1945年の敗戦まで大々的に行われた。当初は、帝国飛行協会が航空予備戦力の整備を目指し、滑空機に助成金を出すなどしていた。これに文部省が目をつけ、心身を鍛える手段として、滑空訓練を多く

の中等学校で行わせた。この訓練に、陸海軍は航空知識の普及という観点から好意を示した。とはいえ、初めはこれが飛行機の操縦に役立つとは考えず、他の軍備とのバランスの問題もあってか、それ程に積極的な支援をしたわけではなかった。しかし、滑空部員は次々と少年飛行兵を志願し、1943年には部活動が成立しなくなるところも現れた。またその頃には、軍も滑空訓練を飛行機の訓練の一部として意識しだしていた。そして1944年以後は、少年飛行兵入りや勤労働員で抜けた上級生に代わり、滑空訓練の主な対象は中等学校低学年と国民学校高等科の生徒に移された。しかも彼らは、訓練後の少年飛行兵志願が義務づけられた。こうして、同訓練の、少年飛行兵を集めるリクルートの機能は、大戦末期に一層高められたのだった。

これらの訓練は、末期をのぞき、主に伏見区深草の京都練兵場で毎週日曜日に行われた。中には、京都第一中学のように、校庭で飛行訓練をした学校もあった。合宿や講習は、玉水（井手町）の滑空訓練場で行われることが多く、木津の河原（木津町）で実施したこともあった。玉水では、奈良県の中等学校も訓練を行っていた。

現在、これらの中等学校の多くは高等学校となったが、滑空訓練を行っていたのは生徒たちの先輩である。そのため、この訓練を実感の伴う話として語り継いでいくことは、決して難しくはない。ただしその際に、説明をする立場の者（教員など）は、出来るだけ精度の高い話をするべきである。それぞれの学校の細かな実施状況は、校史などを活用して適宜補ってもらいたいだが、本稿が全般的な背景を知る手助けになれば幸いに思う。

注

注1) 海軍については、概ね甲種第12期生（中等学校進学者を対象－1943年4・6・8月入隊）と乙種第18期生（高等小学校卒業生対象－1942年5月入隊）までが、搭乗員として実戦に参加した。陸軍については、概ね第15期生（1942年10月入隊）までが、搭乗員として実戦に参加した。これらの件は、（鹿児島海軍航空隊隊誌編集委員会、1990、pp.51-54など）や（少飛会歴史編纂委員会、1983、p.131など）を参照。

注2) 当時のプライマリー機は、ゴム索を引く者が左右の前方に走り、尾索を持つ者が綱を放して飛行させるものだった。このことから、団体訓練としての性格が強く意識された。

注3) 例えば、京都府庁史料の「昭和17年雑自228至236 学務課」に記された1942年6月の3級滑空士受験希望教員は、30人のうち23人までが教練科の教員だった。

注4) この趣意書は田辺治通（大日本飛行協会会長）と川西実三（京都府知事）の連名で出されたが、内容からして彼らの就任前の1939年末（あるいは年度末）にまとめられたと見られる。

注5) 滑空場の場所については、『井出町の近代Iと文化財』（井出町史編集委員会、1999、p.418）を参照。なお、戦前の地形図や航空写真と見比べると、同書がいう程に木津川の流路には変化がないようである。

注6) この中でも郡山中学は、合宿期間のみならず日常的に玉水を使っていたようである（奈良県立郡山高等学校創立百周年記念事業実行委員会、1994、p.338。神崎、1973、p.418）。

注7) 例えば1941年6-9月の滑空機展覧会、1942年の滑空機工作展覧会。アジア歴史資料センターデータベースの「滑空機展覧会後援ノ件」（壺大日記第一号、1941、pp.123-127）、「滑空機工作展覧会」

後援ノ件」(壺大日記合冊, 1942, pp.1425-1428)を参照。

注 8) 鈴木貴氏が紹介した, 静岡大学図書館が所蔵する「昭和 19 年度共通国民学校職業関係綴」による。氏の「陸海軍少年(志願)兵徴募体制の確立過程」(鈴木, 2002, p.135)を参照。

引用文献一覧

1. 赤塚康雄, 2004 年, 「南山城の太平洋戦争」下, 『やましろ』19, 城南郷土史研究会: 71-76 頁
2. 麻田鷹司, 2000 年, 『京都市立美術工芸学校時代の日記』, 大塚巧芸社
3. 栗津実, 1966 年, 「愛機「青鳥号」と桂川飛行場」, 米山保『日本民間航空史話』, 日本航空協会: 48-51 頁
4. 井出町史編集委員会, 1999 年, 『井出町の近代 I と文化財』, 井出町役場
5. S・O 生, 1996 年, 「グライダー訓練の思い出」, 春馬会『卒業五十年記念誌 しゅんば』: 67 頁
6. 大谷中・高等学校, 1974 年, 『大谷中高等学校百年史』
7. 鹿児島海軍航空隊隊誌編集委員, 1990 年, 『鹿児島県海軍航空隊予科練習生の記録』
8. 神崎保雄, 1973 年, 「郡中・郡高二十年の思い出」, 深井寛一・樋口元男『奈良県立郡山高等学校八十年誌』, 奈良県立郡山高等学校創立八十周年記念事業委員会: 417-423 頁
9. 木津町史編さん委員会, 1987 年, 『木津町史』史料篇 3, 木津町
10. K・K 生, 1996 年, 「グライダーに乗ったこと」, 春馬会『卒業五十年記念誌 しゅんば』: 44-45 頁
11. 京都府立京都第一中学校, 1939 年, 『学友会誌』1939 年 7 月号
12. 京都府立京都第一中学校報国団, 1942 年, 『美多弓』1942 年 12 月号
13. 京二商史編集委員会, 2003 年, 『京二商史』, 大来会
14. 甲飛会全国本部, 1986 年, 『写真集 甲飛・栄光の記録』3, 図書刊行会
15. 佐田侃三, 1943 年, 「滑空訓練と滑空精神」, 『飛行日本』1943 年 11 月号, 大日本飛行協会: 37-40 頁
16. 四王天延孝, 1937 年, 『時局と航空』, 横浜貿易協会
17. 四王天延孝, 1964 年, 『四王天延孝回顧録』, みすず書房
18. 清水六之助, 1944 年, 『日本の滑空飛行』, 東京開成館
19. 少飛会歴史編纂委員会, 1983 年, 『陸軍少年飛行兵史』, 少飛会
20. 鈴木貴, 2002 年, 「陸海軍少年(志願)兵徴募体制の確立過程」, 『日本の教育史学』(教育史学会紀要第 45 集), 教育史学会: 123-141 頁
21. 関口隆克, 1966 年, 「わが国におけるグライダー訓練とグライダー・スポーツ」, 米山保『日本民間航空史話』, 日本航空協会: 503-517 頁
22. 大日本飛行協会, 1941 年 a, 「大日本飛行協会昭和十五年度事業報告」, 『飛行』1941 年 8 月号, 大日本飛行協会, 67-? 頁(破損のため不明)
23. 大日本飛行協会, 1941 年 b, 『昭和十五年航空年鑑』
24. 大日本飛行協会, 1943 年, 『昭和十六・七年航空年鑑』
25. 高田(名前は不詳), 1958 年, 「昭和二十八年あれこれ」, 京都府綴喜郡組合立泉ヶ丘中学校創立十周年出版『十年の記』: 33-34 頁
26. 竹島吉延, 1974 年, 「六十回生の思い出」, 京一商八十八周年記念誌編集委員会『京一商創立八十八周年記念誌』, 京一商同窓会: 303-305 頁

27. 田中康夫, 1974 年, (無題), 京一商八十八周年記念誌編集委員会『京一商創立八十八周年記念誌』, 京一商同窓会: 294 頁
28. 田辺治通伝記編纂会, 1953 年, 『田辺治通』, 逓信協会
29. 辻井幸男, 1996 年, 「私の故郷」, 春馬会『卒業五十年記念誌 しゅんぱ』: 49 頁
30. 帝国飛行協会, 1940 年 a, (無題), 『飛行』1940 年 4 月号, 帝国飛行協会: 65 頁
31. 帝国飛行協会, 1940 年 b, 「帝国飛行協会昭和十四年度事業報告」, 『飛行』1940 年 7 月号, 帝国飛行協会: 71-104 頁
32. 中坊 (名前は不詳), 1958 年, 「南校舎の建った頃」, 京都府綴喜郡組合立泉ヶ丘中学校創立十周年出版『十年の記』: 41-42 頁
33. 奈良県立郡山高等学校創立百周年記念事業実行委員会, 1994 年, 『奈良県立郡山高等学校百年史』, 奈良県立郡山高等学校
34. 西田喜代次, 1994 年, 「わが思い出」, 京二商第三十二回卒業五十周年記念誌発行委員会『京二商第三十二回卒業五十周年記念誌』, 京二商 32 双樹会: 161-163 頁
35. 日本航空協会, 1988 年, 『協会 75 年の歩み』
36. 日本青年館, 1970 年, 『大日本青少年団史』
37. 羽田隆雄, 1942 年, 「学校教練の刷新振興」, 『文部時報』1942 年 4 月 1 日号: 9-18 頁
38. 藤本有典, 1941 年, 「飛行機操縦訓練と滑空機」, 『飛行』1941 年 12 月号: 72-78 頁
39. 舞鶴 2 中 4・5 同回級会, 1994 年, 『積み残しの青春』, 在校記録編集委員会
40. 文部省体育局訓練課, 1941 年, 「築け航空日本」, 『写真週報』1941 年 9 月 17 日号, 内閣情報局: 9 頁
41. 横田和雄, 1996 年, 「少年時代の思い出」, 春馬会『卒業五十年記念誌 しゅんぱ』: 77-78 頁
42. 米山保, 1966 年, 『日本民間航空史話』, 日本航空協会
43. 陸軍航空本部, 1942 年, 「少年航空兵と航技将校」, 『偕行社記事』1942 年 9 月号, 偕行社編集部: 79-87 頁
44. 陸軍省兵務局, 1941 年, 「学校教練制度の改正に就て」, 『偕行社記事』1941 年 10 月号, 偕行社編集部: 85-90 頁

新聞

1. 『朝日新聞』, 朝日新聞社
2. 『京都新聞』(『京都日出新聞』), 京都新聞社(京都日出新聞社)
3. 『飛行時報』, 大日本飛行協会(帝国飛行協会)

京都府立総合資料館所蔵京都府庁史料

1. 「知事引継書複製別冊」(昭 15 25-1)
2. 「昭和 16 年川西前知事安藤知事 事務引継演説書」(昭 16 21-2-2)
3. 「昭和 17 年例規(各課) 雑(秘書) 秘書課 各課」(昭 17 1)
4. 「府会原議」(昭 17 51)

5. 「昭和 17 年雑自 228 至 236 学務課」(昭 17 95-5)
6. 「昭和 18 年設備自 25 至 40 学務課」(昭 18 70-2)
7. 「昭和 18 年私立幼稚園自 1 至 46 滑空訓練自 2 至 4 学校体育自 1 至 3 学務課」(昭 18-73)
8. 「昭和 20 年 6 月新居前知事三好知事 事務引継演説書」(昭 20 15-1)

防衛省防衛研究所図書館所蔵史料

1. 陸軍航空本部第 2 課, 1941 年 9 月, 「講演資料」, (陸空, 中央・教育補充, 82)
2. 海軍航空本部, 1941 年 9 月, 「現況報告綴」, (⑤, 航空本部, 16)
3. 星空会, 『航空記事』 1941 年 12 月号, (陸空, 機関誌, 24)
4. 海軍航空本部, 1942-1944 年, 「航空関係教育 制度」, (⑤, 航空本部, 74)
5. 海軍航空本部, 1943-1944 年, 「戦備促進第二期実行計画」, (⑤, 航空本部, 22)
6. 第一復員局, 年代不明, 「陸軍航空教育補充」, (陸空, 中央・教育補充, 3)

アジア歴史資料センターデータベース

1. 「滑空機展覧会後援ノ件」(陸軍省が 1941 年 6 月に作成したもの)(壺大日記第一号, 昭和 16 年)
2. 「滑空機工作展覧会」後援ノ件」(陸軍省が 1942 年 9 月に作成したもの)(壺大日記合冊, 昭和 16, 17 年)