

高知航空秘話

-双子機により残された空港-



2022.1 修正

二機の社用機

高知航空秘話

-双子機により残された空港-

福井正洋（視覚文化利的協力研究会）
（赤松貞明記念館準備会）

1. 概要

昭和 28 年 11 月 27 日観衆に見守られ日章飛行場（現高知空港）へ降り立つ機体があった。白地に緑のラインが引かれ「南風号」と命名されたこの機体は敗戦により失われた郷土の空、その復活を告げる機体となった。

同じ頃、後に国産航空機を開発するエンジニア集団「本田技研工業株式会社」（以下本田技研）の元に同じ機体が届く。

機体の名前は「ペイサー PA-20-135」（以下パイパー・ペイサー）、アメリカ航空メーカー「パイパー・エアクラフト」が開発製造した軽飛行機である。

本資料は高知空港黎明期における西日本軽飛行機協会の貢献とこの二つの機体が成した役割を明らかにするものである。

2. 時代背景と 2 つの企業

（1）航空会社「西日本軽飛行機協会」

昭和 26 年 1 月 GHQ より「日本資本による国内航空運送事業許可の覚書」が交付、翌年の昭和 27 年 7 月には航空法が公布・施行される。これを受け日本各地では敗戦により航空活動を禁止されていた旧軍飛行士が再び活躍の場を探し始めていた。

そのような時勢の中、高知では旧軍飛行士達が自らで航空会社、「西日本軽飛行機協会」を設立している。設立の中心となったのは、旧軍海軍航空隊より終戦時第 302 海軍航空隊に所属

高知航空秘話

-双子機により残された空港-

していた赤松貞明（運航部長・操縦士）、第 343 海軍航空隊 安岡豊松（営業部長・操縦士）、第 631 海軍航空隊 楠本潤二（操縦士）。陸軍航空隊より大石久義（調査研究部長）である。

彼等は土地接収により作られた高知海軍航空隊日章飛行場が、土地返還運動により取り壊される事を危惧していた。

高知は古くから交通事情が悪く、中央とは隔絶されている。それ故に旧飛行場を民間空港として作り残す事を考えたのである。

彼等の活動は地元政財界への働きかけに留まらず、自らの私財を投じてまで行われている。

昭和 27 年 7 月に日章が接収解除されて、飛行場を壊すという話が出ました。何とか飛行場を残したい。それで日章を基地に民間航空を考えたのです。

安岡豊松 協会営業部長（1984）高知空港史 P.128



西日本軽飛行機協会が日本機械貿易会社から一時借用したライアン・ナビアン。前列真ん中安岡豊松、右端赤松貞明、後列左楠本潤二の各操縦士

昭和 28 年レンタルした機体ライアン・ナビアン前で写る協会メンバー（高知空港史より）

（2）黎明期の本田技研

一方同時期の本田技研は株式会社化から間も無く、この頃開発された「カブ号 F 型」をきっかけに全国に販路を拡大し大企業化に向けた変革期を迎えていた。

特に昭和 27 年には部品の精度向上、大量生産への対応の為に、資本金 600 万の企業であったにもかかわらず、4 億 5000 万もの設備投資を決め、後の発展の基礎を築いた頃だった。



CUB F

1952.06

本田技研の全国展開に貢献した「カブ号 F 型」

3. 二つの社用機に隠された秘密

(1) パイパー・ペイサーという機体

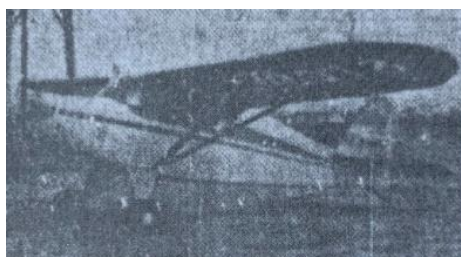
この時期、協会と本田技研は同型の機体を社用機として購入している。冒頭紹介したパイパー・ペイサーである。

本機は本田技研が初めて所有した社用機であった。

一方、協会は一時的にレンタル機（ライアン・ナビアン）を使用していたが、このパイパー・ペイサーの購入より本格的に航空機事業を展開していく。

東京のバイク製造会社と高知の航空会社の社用機。一見すると偶然同時期に購入されたかに見えるこの 2 機だが、実は共に協会の発注によりアメリカより輸入された双子の機体であり、本田技研が所有した機体は協会より売却された機体だった。

今や関係各社からも忘れ去られたこの機体取引が高知空港の設立に大きく貢献することとなるのである。



西日本軽飛行機協会社用機「パイパー・ペイサー（南風号）」（高知新聞より）

（２）機体取引

協会・高知側資料

ではその取引とはどのようなものだったのか、まず協会の記録から確認してみよう。

高知県編纂「高知航空史（1984）」には西日本軽飛行機協会関係者の証言が多く残されており、機体購入についての証言を要約すると以下の通りとなる。

協会昭和 28 年に運輸省航空局へ不定期航空事業を申請。日本機械貿易株式会社へパイパー・ペイサーを発注。同年 11 月アメリカより横浜へ、11 月 27 日運輸部長赤松貞明の操縦で高知へ到着する。

この 11 月に横浜へ到着した際の証言に本田技研との取引の一端が伺えるので引用する。

パイパー・ペイサーは昭和 28 年 11 月に横浜へ着きました。相変わらず金がありません。西山利平氏に 75 万円、入交太蔵氏にも 75 万円出してもらいました。1 機が 270 万円です。2 機購入する形にして、1 機には 50 万円のプレミアをつけ、320 万円で本田宗一郎氏に買ってもらう、それで 50 万円浮かせました。本田のパイパー・ペイサーは、その後、ときどき日章へ飛んで来て、2 機編隊で宣伝ビラまきもやったものです。

安岡豊松 協会営業部長（1984）高知空港史 P.129

これらの証言を要約すると以下の通りとなる。

- ① かねてより協会が運用した機体は 1 機とされていたが、発注したのは 2 機だった。
- ② 機体が日本に到着した際、協会は資金不足に陥っており、2 機どころか 1 機分の入手資金のあてがなくなっていた。（後述するが両機とも所有権自体はこの時協会が得ている）
- ③ 1 機を本田宗一郎氏に売却することで資金を調達し残る 1 機の運用が可能になった。

安岡氏は本田宗一郎氏との機体取引により協会は運用機を手に入れることが出来たと証言している。

当時の状況をより客観的に把握するため、高知県の地元新聞「高知新聞」に残る機体購入についての記事を時系列で確認する。

「使用飛行機は三機」

計画によると、日章飛行場の使用問題に交渉の余地が残されているが、*将来軽飛行機三機（パイパーペイサー）を九百二十万円で買い入れ、*

高知新聞昭和 28 年 5 月 29 日

「新鋭機を購入」

西日本軽飛行機協会（高知市相生町）が購入した新鋭機パイパー・ペイサー（上翼、百三十五馬力）は二十五日午後二時赤松貞明氏（四二）の操縦で東京多摩川飛行場発、途中大阪、徳島に立ち寄り二十七日徳島から約五十分の空の旅を終わり午前十時半日章飛行場に到着、高知市上空を旋回しスマートな姿を市民の前に現した

この新鋭機は機体を白と緑で彩った米国製 4 人乗り単発で、横浜に到着してまだ 10 日足らず。

高知新聞昭和 28 年 11 月 28 日

「ていくおふ高知II」

飛行機の借り賃はかさむばかりだった、おまけにライアンナビアンを借りた時に購入の契約をしたパイパーペイサーという飛行機二機が二カ月半たって日本に届いたという。

これまでの借り賃が七百万円、パイパーペイサー一機が二百七十五万円とても出せる額

高知航空秘話

-双子機により残された空港-

ではなかった。そこで後押しの財界人に出資してもらい、とにかくパイパーペイサー一機だけを購入した。

高知新聞昭和 58 年 11 月 9 日

高知新聞の記事をまとめると機体の購入数が計画立案時から高知に届くまで以下の様に二転三転していることが分かる。

- ① 昭和 28 年 5 月の計画では 3 機購入しようとしていた。
- ② 昭和 28 年 8 月～9 月 実際に発注したのは 2 機だった。
- ③ 昭和 28 年 11 月米国より横浜に到着したが、協会は資金難により 1 機分の購入も出来ない状況に陥っていた。
- ④ 具体的氏名は出していないが「後押しの財界人」の出資で 1 機は購入できたが同じく横浜に到着していたもう 1 機のその後の行方については触れられていない。

米国より輸入したのは 2 機だが最終的に協会が所有したのは 1 機のみで、残る 1 機は行方が語られていない。この行方の分からない 1 機が本田技研に渡った機体であると読み取れる内容となっていた。

本田技研側証言・資料

それではもう一方の本田技研側の資料からパイパー・ペイサーの記録を見てみよう。

昭和 30 年 9 月 24 日に発行された本田技研工業 7 年史を編纂した『社史』には以下のよう
に記載されている。

昭和二十八年十二月

第四次増資をなし資本金六、〇〇〇万円となる。

自家用飛行機を購入し宣伝ならびに連絡に使用す。

『社史』に残る機体についての記録は以上であり、購入時期と用途は書かれているものの機
種名や購入先の記載は無い。

しかしこの機体は社員にとって目立つ存在だったようで、本田技研の OB・OG 組織であ
るホンダ倶楽部会報誌「絆」の 2004 年夏号に証言が多く残されている。

昭和 28 年 5 月入社元社員 A 氏証言

「飛行機はなかったけど、〇〇〇〇さんがパイロットとして同時採用になり、そこで自家
用飛行機の所有計画があるのを知った」翌 29 年、豊島園で開催された社内運動会で、祝
賀飛行とお菓子投下を担当。

※パイロットの氏名は掲載許可が取れないため伏せる。

北海道支店勤務元社員 B 氏証言

北海道支店に勤務していた昭和 32 年頃、ペイサーでの宣伝飛行は、大変な人気。

販売店の人や近所の人達が、ホンダの旗を振って盛大に迎えてくれる中、空からビラまき
をしたそうです。

高知航空秘話

-双子機により残された空港-

本田技研工業元役員 C 氏証言

「浅間のレース時代、宿舎前の田んぼに部品を投下してもらったよ」

本田技研が購入した機体は協会運用機と同型のパイパー・ペイサーであり、購入時期も昭和28年12月と協会安岡氏の証言、高知新聞の記録と合致している。

また、協会が本田技研に機体購入を持ち掛けたと思われる同年9月より前、5月には本田技研はパイロット雇用をしており、すでに航空機の所有計画を持っていたことも判明した。

計画立案の際に機体購入の手配をしていないとは考えにくく、この事から本田技研側の資料は当初予定していた機体購入先を変更したうえで協会よりパイパー・ペイサーを購入したことがうかがえる内容だった。

高知航空秘話

-双子機により残された空港-

登記番号欄		3076		航空機登録原簿用紙枚数欄									
順位番号欄													
主登録 附登 記録		事項欄											
		登録年月日		受付番号		登録担当官印							
抵 当 権 部	昭和28年11月9日 東京都中央区日本橋、空町3丁目3番地 日本機材貿易株式会社。ために債権額400万円、弁済 期昭和28年12月31日。利息日考/銭/度。利息の支拂 時期 昭和28年12月31日の迄与金の設定。仮設帳を した。												
			昭和28年11月2日		12								

本田技研社用機 JA3076 航空機登録原簿抵当権部

登記番号欄		3076		打刻年月日		打刻位置		航空機登録原簿用紙枚数欄									
		表 示 欄															
登録の目的		新規登録		航空機種類		飛行機		航空機式		P-110 + 135型							
航空機の製造者		P-110 + 135型		航空機の航空機番号		20-1020		航空機の定置		高知航空機部 高知飛行場							
新規登録年月日		昭和28年11月11日		登録の年月日				受付番号		11							
表 示 の 変 更 更 正 欄																	
		事項		登録年月日		受付番号		登録担当官印									
表 示 部	航空機の定置場を東京都江東区深川東雲地先10号埋立地東航空信 行場に変わった。																
			昭和28年9月10日		85												
消滅登録原因		昭和38年3月23日事故により大破のため		登録年月日		昭和38年4月29日		受付番号		56							
										登録担当官印							

本田技研社用機 JA3076 航空機登録原簿表示部（機体抹消理由が記載されている）

資金の不足により協会は本田技研機の所有権を得られなかったかに思われたが「所有権部」には昭和 28 年 11 月 9 日協会が所有権を得たことが記述されている。一方「抵当権部」には当機は抵当に充てられていることが記述されており、協会が抵当付きで所有権を取得していたことが分かる内容となっていた。

その後昭和 29 年 5 月 10 日本田技研への売却手続きが完了しており、安岡氏の証言では本田宗一郎氏個人への売却を思わせるものだったが、個人ではなく企業である本田技研との取引だったことが確定した。この点については本田技研側の記録証言がより正確であった。

なお本田技研『社史』では昭和 28 年 12 月に購入運用と記述されており、約半年のズレが生じているがこれは西日本との取引が元々予定されていなかったため所有権変更の手続きに時間がかかったためと推測される。

これらの記録から本田技研のパイパー・ペイサーが元々協会の所有機体であり、安岡氏の証言『本田宗一郎氏（本田技研）に機体を買って取ってもらった』が正しかったことが証明された。

本機はその後、昭和 38 年に事故により大破し登録を抹消される。同時期（昭和 37 年）に朝日新聞が出した「国産軽飛行機設計を募集」の社告に応じ軽飛行機エンジンの開発が本田技研内で計画された際は無事だったエンジンが性能テストに使用されている。

残念ながらこの開発計画は実現せず、本田の航空機開発の系譜はここで途絶えることとなり、ホンダジェットへ連なる現在の本田技研航空機開発の系譜が新たに産まれるのは本機大破から 22 年後、昭和 61 年の「基礎技術研究センター」の設立を待たねばならなかった。

本田技研 4 代目社長 川本 信彦

「ホンダの中の飛行機開発の系譜は、ここで一度、プツリと途切れるんです」

片山修（2017）技術屋の王国

(3) まとめ

これまでの協会、本田技研、国交省の証言資料をまとめると以下の内容となる。

昭和 28 年 9 月西日本軽飛行機協会は貿易会社（日本機械貿易会社）に対しパイパー・ペイサー（PA-20）を 2 機発注。

同年 11 月 2 機はアメリカより横浜へ到着。協会は 2 機の所有権は得たものの資金難により 2 機はおろか 1 機の支払いの目途もたっておらず、会社経営に支障が生じかけていた。そこで元々航空機所有を計画していた本田技研に 1 機の買い取りを打診。本田技研は計画を変更し、協会よりパイパー・ペイサー 1 機を買い取った。このことで協会は資金問題が解決し経営を継続する事が可能となった。

パイパー・ペイサーJA3076所有権の移り変わり

年月日	各社状況	所有権
S28.5	本田技研工業(株) パイロット雇用 (本田技研航空機所有計画が存在した) (社)西日本軽飛行機協会 旧軍搭乗員達を中心に団体設立	
S28.9	(社)西日本軽飛行機協会 日本機械貿易会社へパイパーペイサー2機を発注	
S28.11.9	パイパーペイサー2機横浜へ到着 (社)西日本軽飛行機協会 パイパー・ペイサー2機（JA3076、JA3078）の所有権取得。	(社)西日本軽飛行機協会 所有権取得
S28.12	本田技研工業(株) パイパー・ペイサーJA3076を協会より購入 宣伝、連絡業務目的での運用開始	
S29.5.10	本田技研工業(株)・(社)西日本軽飛行機協会 パイパー・ペイサーJA3076の売買手続き完了 (5月10日手続き完了。登記9月10日)	本田技研工業(株)へ 売買により所有権移転
S35	(社)西日本軽飛行機協会 経営不振により解散。 姉妹機であるJA3078売却	
S38.3.23	本田技研工業(株) 事故によりJA3076大破。	
S38.4.29	本田技研工業(株) JA3076航空機登録原簿より登録抹消	登録抹消

4. 取引による影響

高知県議会が飛行場土地返還を議決し、飛行場としての土地利用が議論される中、本田技研への**所有機の売却により**運用資金を調達した協会は日章飛行場（現高知空港）を主な活動拠点として本格的に航空会社としての活動を開始する。

広告事業や地元新聞社の取材協力、海難救助等と多岐にわたる活躍を通じて県民の航空事業への関心を高めることに成功し、それに連れて土地利用問題も終息していった。

しかしその後、広告媒体が航空機によるアナウンスからラジオ・テレビへと移り変わり、海難救助も海上保安庁が担いはじめ協会の役割は失われていく。昭和 35 年には度重なる経営不振、果ては詐欺事件に巻き込まれるなどのトラブルに見舞われ解散。本田航空機の双子機である協会の機体「南風号」も身売りされてしまい、高知の空から姿を消すこととなった。

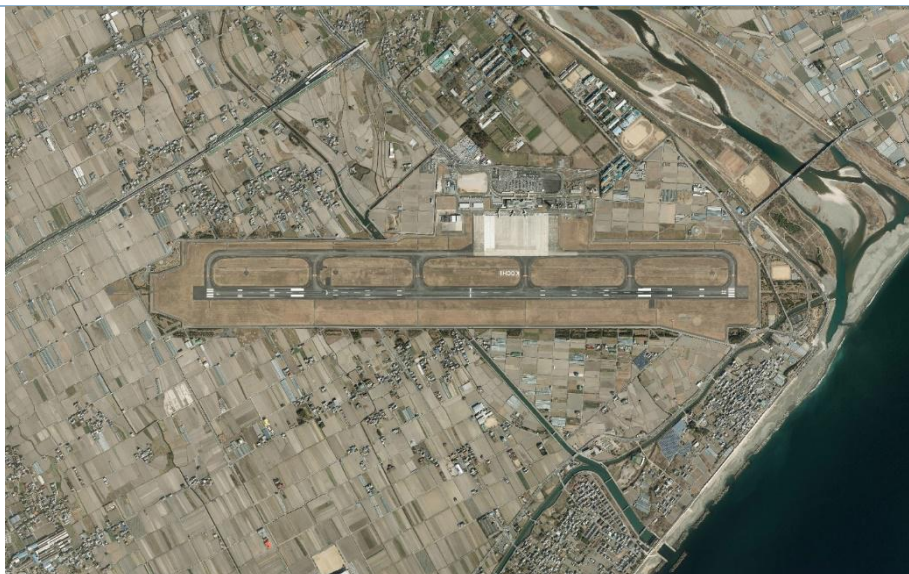
一方、高知空港は上記の協会の活動もあり昭和 29 年に県議会が方針を 180 度転換、民間空港として大阪間の定期航路開設を目指す事となる。

昭和 30 年極東航空(株)（現全日本空輸株式会社）が高知大阪定期航路を開設、昭和 58 年ジェット機対応、平成 16 年ジャンボジェット対応と時代に合わせた発展を遂げ、県民にとって無くてはならない空の玄関口として現在も発展を続けている。

本田技研とのパイパー・ペイサー取引が無ければ協会は資金不足により開業早々に解散し空港も取り壊しとなっていた可能性があった。

このことからこの機体取引は高知に空港を残す事に重要役割を果たしたと筆者は考える。

戦後の復興期、再び空を目指した旧軍搭乗員達、空への挑戦を始めたエンジニア達の情熱により今も確かに高知空港は存在しているのだ。



現在の高知空港（国土交通省四国地方整備局 HP より）

参考文献

- | | |
|------------------|---|
| 井出耕也（2002） | 『ホンダ伝』ワック文庫 |
| 片山修（2017） | 『技術屋の王国』東洋経済新報社 |
| 高知県（1984） | 『高知空港史』 |
| 高知新聞 | 『昭和 28 年 5 月 29 日』 |
| | 『昭和 28 年 11 月 28 日』 |
| | 『昭和 58 年 11 月 9 日』 |
| 本田技研工業(株)（1955） | 『社史』（資料協力 永瀬雅子） |
| 国土交通省（2021） | 『航空機登録原簿 JA3076、JA3078』 |
| 渋沢社史データベース（1974） | 『日本航空 20 年史：1951-1971』 |
| | https://shashi.shibusawa.or.jp/details_nenpyo.php?sid=12930&query=&class=&d=all&page=19 |
| ホンダ倶楽部（2004） | 『絆 2004 年夏号 No.91』（資料提供永瀬雅子） |