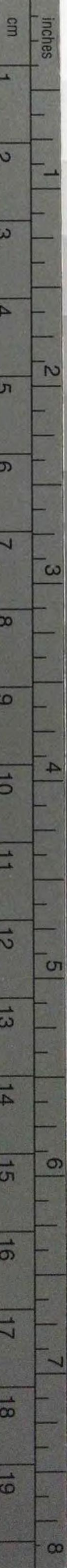


# Kodak Gray Scale



© Kodak, 2007 TM: Kodak

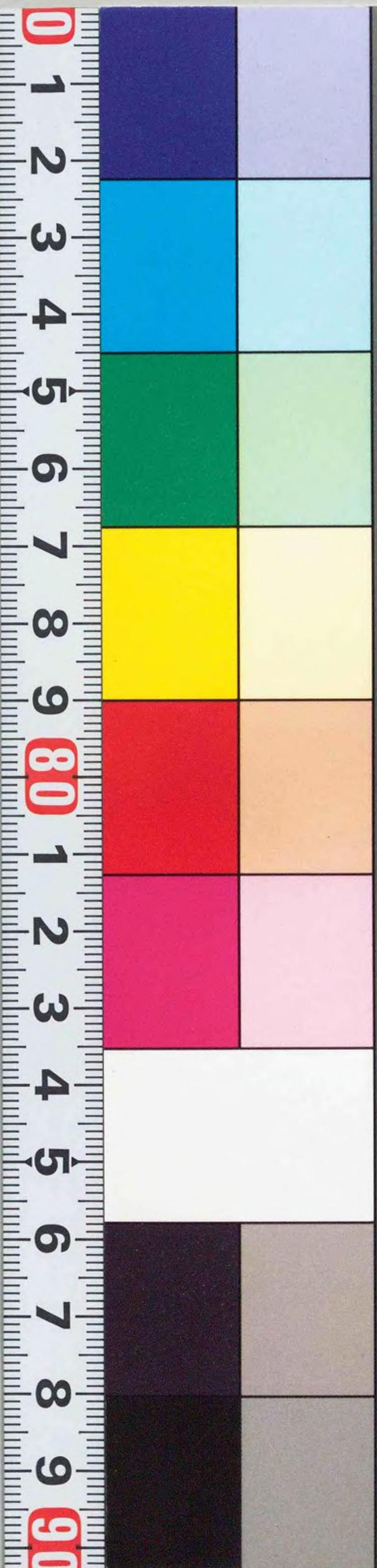
A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



# Kodak Color Control Patches

© Kodak, 2007 TM: Kodak

Blue Cyan Green Yellow Red Magenta White 3/Color Black



789  
49

789-149  
1200501605136







KE-2L-30



逋信事業史

第七卷





789  
149

遞信事業史總目次

第一卷	第一篇	總說
第二卷	第二篇	郵便
第三卷	第三篇	電信
第四卷	第四篇	電話
第五卷	第五篇	無線電信及無線電話
第六卷	第六篇	郵便貯金郵便爲替及附帶事業
第七卷	第七篇	簡易生命保險及郵便年金
第六卷	第八篇	電氣
第九卷	第九篇	電氣試驗
第十卷	第十篇	管船

目次

目次

第一篇 總說

第二篇 郵便

第三篇 電信

第四篇 電話

第五篇 無線電信及無線電話

第六篇 郵便貯金郵便爲替及附帶事業

第七篇 簡易生命保險及郵便年金

第八篇 電氣

第九篇 電氣試驗

第十篇 管船



第七卷	第十一篇	燈臺
第十二篇	航空	
第十三篇	經理	

第七卷 目次

第十二篇 航空

第一章	航空機の發達	一
第二章	航空主管廳	一四
第三章	航空法令の沿革	三
第四章	國際航空條約	二六
第五章	航空事業の發達	四〇
第六章	航空機工業の發達	四四
第七章	航空施設	五七
第八章	航空機乗員	七五
第九章	航空關係團體	八三



目次	二
第十章 航空に関する世界記録	次

### 第十三篇 經理

第一章 會計事務取扱機關	一一二
第一節 總說	一一二
第二節 會計事務掌理部局及其の掌理範圍	一一三
第三節 遞信省設置以前及遞信省初期時代に於ける會計事務取扱機關	一一〇
第四節 憲法に基く諸會計法規實施以後に於ける會計事務取扱機關	一一五
第五節 通信事業特別會計制度實施以後に於ける會計事務取扱機關	一一九
第二章 會計法規	一八七
第一節 總說	一八七
第二節 布告布達時代の會計法規	一八八
第三節 明治十四年會計法制定以後の會計法規	一九一
第四節 通信事業特別會計制度實施以後に於ける會計法規	一九四

### 第三章 豫算及決算

第一節 總說	二六三
第二節 遞信省創立前に於ける豫算決算	二六五
第三節 遞信省創立より電話事業創始前後に於ける豫算決算	二九七
第四節 日清戰役中に於ける豫算決算	三三四
第五節 日清戰役後に於ける豫算決算	三四一
第六節 日露戰役中に於ける豫算決算	三六七
第七節 日露戰役の直後豫算の膨脹と次で來れる反動的整理節約	三七六
第八節 歐洲戰亂中に於ける豫算決算	三九〇
第九節 歐洲戰亂終熄後豫算の膨脹と反動的整理	四二七
第十節 關東大震災の善後處理	四三九
第十一節 關東大震災後事業整備時代に於ける豫算決算	四五三
第十二節 豫算決算推移の統計的觀察	五〇三
第十三節 通信事業特別會計の創設	五〇五
第十四節 通信事業特別會計成立後の遞信省所管會計	五五六



第四章 旅費及渡切經費……………五六七

  第一節 旅費……………五六七

  第二節 渡切經費……………六六八

第五章 物品及被服……………六六四

  第一節 物品……………六六四

  第二節 被服……………六六五

第六章 國有財産……………六四三

  第一節 國有財産事務取扱機關……………六四三

  第二節 國有財産法規……………六四七

  第三節 國有財産増加の狀況……………六五一

  第四節 官舎……………六三七

第七章 建築……………六七五

  第一節 遞信本省……………六七五

  第二節 簡易保險局(遞信省所管時代)……………六九〇

  第三節 貯金局……………六九六

  第四節 電氣試驗所……………七〇三

  第五節 遞信病院……………七〇六

  第六節 東京都市遞信局管内……………七一

  第七節 東京地方遞信局管内……………七四五

  第八節 大阪遞信局管内……………七五六

  第九節 名古屋遞信局管内……………七六七

  第十節 廣島遞信局管内……………八〇六

  第十一節 熊本遞信局管内……………八三三

  第十二節 仙臺遞信局管内……………八三九

  第十三節 札幌遞信局管内……………八五八

附 遞信省建築年表……………八六七



第十二篇

航

空



## 第十二篇 航空

### 第一章 航空機の發達

航空機として最初に實現されたものは氣球であり、之が進歩して航空船となり、飛行機は氣球に遅れて具體化され、遂に現代航空界の寵兒となるに至つたのである。航空機の發達に就いて之を概観しよう。

#### 一、觀念時代

空が鳥や昆虫のみの世界であつた時、人類が飛行を思ひ立つて、先づ之等のものに目を向けるのは當然である。斯くて航空は鳥の飛翔状態の科學的研究から一步を踏み出した。



レオナルド・ダ・ヴィンチ（一四五二—一五二九）、ジョヴァンニ・アルフォンゾ・ボレリ（一六〇六—一六七九）等は鳥の飛行を具さに科學的、數學的に觀察研究した人達であつて、鳥を眞似た羽撃飛行機が出て來たのは此の時代である。此の羽撃飛行機はいづれも不成功に終り、次に現はれて來たのが輕航空機の觀念である。フランチェスコ・ド・ラーナ（一六三一—一六八七）は此の基礎的觀念を與へた人と云へるだらう。當時、鳥の羽をもぢつたもの、落下傘様なもの、或ひは氣球に類するもの等が現はれたが、いづれも物にならなかつた。斯くて數世紀は過ぎ去つたのである。

## 二、氣球の發明

輕氣球として最初に成功したのは、ジョセフ・モンゴルフィエ（一七四〇—一八一〇）及びエチアンス・モンゴルフィエ（一七四五—一七九九）兄弟である。彼等は空氣を煖めて袋の中に入れ、之を飛ばすことに成功した。之が刺戟となつて、水素ガスを氣囊に入れて飛ぶことの研究が盛んとなつた。之は今日の自由氣球であつて、兎に角、氣球に乗れば空に浮ぶことが出来るやうになつた。ブランシャール（一七五三—一八〇九）は此の氣球に舵を付けることを研究し、ムスニエ（一七五四—一七九三）が氣囊を細長い形に變へた點は注目すべきである。氣球熱は斯くして一時盛んとなつたが、時代により其の消長があつて、漸次、航空船の發明へと移行して行つた。

## 三、航空船の發達

氣球の發明の後に來たものは、其の操縦術の發見である。最初は動力として人力を用ひたのであるが、次に推進器を利用することを考へ、動力装置として時計仕掛を用ひた。併し之等はいづれも航空船發達の一階梯をなしたに過ぎないのであつて、最初の航空船は實にフランスのジファール（一八二五—一八八二）の手により完成されたのである。之は、動力として小型蒸氣機關（三馬力）を用ひ、三翅のプロペラを用ひた半硬式のものであつて、氣囊を包む網目の綱を數箇に纏め、之を龍骨に繋いだ點は特筆すべきである。

内燃機關を航空船に取附けたのはヘンライン（一八三五—一九〇五）を以て嚆矢とする。使用機關はルノワール式三・六馬力で、燃料として石炭瓦斯を使用した。之も發達史上重要な位置を占める一つであらう。其の後、電動機を動力としたものも出現し相當の成績を擧げたが、ガソリン機關を航空船に附けたのは一八九六年で、ダイムラー式八馬力を載せた「ドイツ號」の出現が即ち之である。

硬式航空船の最初の設計者はオーストリア人のシュバルツである。之はアルミニウム骨格に、アルミニウム板を張つて氣囊を作り、此の中に數個のガス囊が收められたのであるが、不幸にして、ガス洩れのため墜落してしまつた。次にサントス・ジューモン（一八七三—一九三二）は軟式航空船にガソリン發動機を取り付けて成功し、之に依つて航空船實用の途が開かれた。ルボーデイ兄弟も亦大いに斯界に貢獻したのであつて、半硬式航空船出現の先驅をなした。

大略以上の如き經過を辿つて、航空船は次第に其の形態を整へて來たが、其の後の經過に就いて略記すれば、初期航空船の發達に貢獻した國は佛蘭西及び獨逸である。獨逸に於いて硬式航空船ツェッペリンが發達したのは餘りにも有名である。フェルディナンド・フォン・ツェッペリン（一八三八—一九一七）は早くより硬式航空船に着目し、之が



研究をなしてゐたが、一八九八年、航空船輸送促進會社を組織し、自分の設計を實現化して一九〇〇年に完成した。之が即ちツェッペリン航空船の第一號である。又、獨逸の發達に刺戟されて、英國に於いても此の研究に着手し、可なり後になつて登場して來た米國と共に、航空船發達には重要な位置を占めたのである。水素ガスの代りに、ヘリウムガスが使用されたのは、一九二三年に亞米利加に於いて建造されたるシエナンドア號を以て嚆矢とする。先年我が國を訪問したツェッペリン航空船LZ一二七號は、一九二八年の建造である。一九二九年、亞米利加で全金屬航空船ZMC-2號が建造されたが、氣囊も亦勿論金屬板で構成された。此の考は、前述のシユブルツにより具體化され、此の機の出現に依つて遂に成功したのである。

歐洲大戰時に於いては、潛航艇防禦、海上偵察或ひは沿岸偵察等の目的を以て軟式航空船は大いに活躍した。又、倫敦を圍と化したツェッペリンの威力も吾人の記憶に残つてゐる。平和恢復後に於けるツェッペリンの輸送成績も決して等閑に附すべきではない。併し航空船は其の容積大きくして取扱困難であり、速力の小なること、氣象の影響を受くる點の多いこと、又、構造の研究等完全の域に到達してゐないこと等のため、時々世人の耳目を聳てる慘事を惹起してゐる。斯くして世界は現在航空船に見切りをつけたかの感がある。航空船に残された唯一の強味は、搭載力の大きいことと、航續力の大きなことである。此の有利な點を生かすために、更に一段の研究が必要である。

#### 四、飛行機の發達初期

飛行機の發達を述べんとすれば、先づジョージ・ケイレイ（一七七三—一八五七）の功績を讃へなければならぬ。

彼は英國航空界の父祖と仰がれてゐるが、實に世界航空界に於いて最も記憶さるべき人物であらう。彼は實際の方面に於いては餘り活躍してゐないが、理論に於いて優れてをり、然も彼の理論たるや、單なる理論ではなく、其の根柢には必ず實驗が存在し、現代航空機に應用されてゐる各種の基礎原理を明かにしてゐる。十九世紀に於ける飛行機の發達は此の原理の具體化であつたと云ふも過言ではない。次ぎにヘンソン（一八〇五—一八八八）、ストリングフェロー（一七九九—一八八三）の努力に依り動力飛行に對する曙光が認められた。彼等に依つて、現代航空機の初期の形態が與へられ、翼の構造、操縦裝置等一段の進歩を見せてゐる。此の時代に、飛行機研究熱は勃然として起り、一八六三年、佛蘭西に佛國航空協會、一八六六年、英吉利に王立飛行協會の前身が創立された。併し其の當時は、輕量にして有力なる原動機の出現なかりしたため、實際の飛行と云ふよりは、寧ろ模型實驗に終始した觀がある。當時、ペノー（一八五〇—一八八〇）、タタン（一八四三—一九一三）、クレース（一八四六—一九一三）等、幾多の研究家が輩出してゐる。十九世紀末には模型時代を脱して、實物飛行へと研究が進められて行つたが、いづれも原動機の發達に見るべきものなくして失敗に終つた。

一八九〇年十月九日に、アーデル（一八四一—一九二五）は、自分の作つた飛行機に乗つて、初めて地上を離れた。此の飛行機は蝙蝠を眞似たもので、空氣力學的には問題にはならないから、果してアーデルの飛行機が飛ぶ能力があつたかどうかは疑問である。併し人類が飛行機により地上より離れ得た最初の記録と稱されてゐる。

理論的研究家としてはマキシム（一八四〇—一九一六）、マレイ（一八三〇—一九〇四）、ラングレイ（一八三四—一九〇六）等が數へられる。ラングレイは數學、物理學、天文學の大學教授として名高い。晩年に至り、航空に非常な興味



を持ち、模型飛行機を用ひて科學的に研究し、或る程度成功の域に達した。一八九八年、亞米利加政府より實物飛行機製作の依頼を受けて、苦心製作したる飛行機も、遂に失敗に終り、尊き捨石となつた。此の時代には滑空機の研究も盛んであり、之が飛行機の誕生を促したことは争へない事實である。滑空機の研究に依り、飛行機操縦の謎が解けて、一步一步と記念すべき目に近づいたのである。オットー・リリエンタール（一八四八—一八九六）等は飛行機に對し産婆役を勤めてゐる。かの有名なウイルバー（一八六七—一九二二）及びオーヴァイル（一八七二—）・ライト兄弟も三臺の滑空機を作り、後日雄飛の基礎となつたのである。

斯くの如く一臺の飛行機が世に出るまでには幾多先人の苦心と、失敗の墓標とが次々に建てられたのである。一九〇三年十二月十七日、世界最初の飛行は、遂に行はれた。斯くして航空史上に貴重な一頁を飾つた者はライト兄弟である。此の飛行機は、彼等が研究を重ねた滑空機と殆ど同じもので、複葉で四氣筒直列水冷一〇馬力發動機を裝備し、降着装置として橇を用ひたのである。

米國に於いてライト兄弟が飛行に成功し、引續き研究を進めてゐる間に、佛蘭西では、之と別個に飛行機が作られた。歐洲に於ける最初の飛行機は、サントス・デュモン（一八七三—一九三二）によりなされたと云はれてゐるが、彼より早く丁抹のエレハンマーが一九〇六年九月十二日に飛行した記録がある。いづれも複葉機であつた。歐洲の飛行機搖籃時代に相當功績を残した人にガブリエル（一八八六—）及びシャルル（一八八八—）・ヴォアザン兄弟がある。彼等の作つた飛行機は、後にファルマンの手に依つて研究され、ファルマン式に進んだが、米國のライトと互ひに其の長所を交換して、斯界の進歩に貢献したのである。

## 五、飛行機發達中期

今迄の飛行機は皆複葉であつたが、一九〇八年、ブレリオ（一八七二—一九三六）及びエスノーベルトリー（一八八九—）が、單葉飛行機を作つた。之がために單葉か複葉かの議論が漸く喧しくなつたのである。ブレリオの作つた飛行機は今日の飛行機の俤を偲ばせる點が多く、特筆すべきは、操縦装置の方式を決定したことである。此の年、丁抹のエレハンマー及び獨逸のグラデーに依り三葉機が作られたが、此の型式は其の後、餘り發達しなかつた。一九〇九年七月二十五日には、ブレリオ式飛行機は英佛海峡を横斷したが、此の事實は、飛行機が交通機關として實用に供し得る曙光を與へたものとして極めて意義深いことである。此の飛行機はブレリオ式飛行機の代表的のもので、單葉であるが、主翼、尾翼の形態は美しい近代的の形をしてゐる。がやうに飛行機の性能が高められたのは、飛行機の製作技術の進歩と相俟つて、發動機の發達著しく、馬力當りの重量も軽く、且つ耐久力も高められたことに起因する。當時使用されたのは、アントワネット及びノームで、前者はV型八氣筒水冷式二四—一〇〇馬力であつて、後者は回轉空冷式五〇馬力であつた。

飛行機が漸く世人の注目を惹く様になると、見世物的の取扱を受けるやうになつたことは已むを得ない。併し、之がために又相當飛行機の進歩に貢獻するところがあつた。即ち、高度、速度の記録が次々に更新されたのである。斯くして性能は向上せしも、製作技術に至つては未だ見るべきものなく、一九一〇年三月に水上飛行機が完成された程度に過ぎない。



一九一二年に入りて、飛行機も性能其の他に大飛躍を示し、米大陸横断飛行、巴里—倫敦間の無着陸飛行等が行はれ、飛行機が交通機關として、重要な役割を占めるだらうと云ふことが認められて來た。此の年に英・米に於いて郵便飛行が企てられてゐる。當時の飛行機は、未だ複葉推進式が全盛であつたが、胴體を外皮で被つた牽引式單葉機も次第に勢力を得て來た。一九一二年には、長い間日本の初歩練習機として使用されたアプロ式五〇四型が誕生した。之は當時に於いては、今日でも猶依然として使用されてゐる程、頗る進歩した飛行機であつた。此の間、學術的方面の進歩も相當見るべきものがあつて、學術的根據を有する計算方法も出來るやうになつた。水・陸兩用機、飛行艇の出現したのも此の年で、漸次飛躍的發達の端緒を開いたのである。一九一三年には、大型四發複葉機、一九一四年には、ダンス無尾飛行機が現はれ、曲技飛行及び夜間飛行も行はれるやうになつた。

## 六、世界大戰の飛行機に與へた影響

世界大戰前に於いては、飛行機は商用機として未だ其の價値を知られず、又、軍用機としても勿論其の眞價を發揮するに至つてゐなかつた。後者に就いては、僅かにヴィカース複座複葉機、ソッピース單座複葉機等が出來てゐるに過ぎない。然るに世界大戰の勃發は、飛行機の發達に一新紀元を劃するに至つた。即ち、飛行機が有力なる武器であることが立證され、列國は、之を如何にすれば、速かに武器として最良の能力を發揮するに至るかの研究に没頭するやうになつて、十七世紀中葉に於けるフランチェスコ・ド・ラーナの豫言が的中するに至つたのである。

戰時に際しては、飛行機に限らず、凡てのものが驚異的の發達をする。例へば、發動機の馬力増大に就いても、急速に實現出來る水冷式のみが發達し、現在優越を誇つてゐる空冷固定式の如きは、殆ど顧みられなかつたのである。空氣力學的方面の進歩を観るに、先づ翼型が改良され、大馬力發動機の製作と相俟つて性能は著しく増大した。構造力學的方面では、強度計算の方法が格段の進歩を示し、材料を有効に使用して、重量の輕減に役立つやうになつた。材料に就いても、片持式翼が出現するに至つた。發動機の發達は飛躍的であつて、之が飛行機の進歩に多大の貢獻をなしたのである。殊に材料の適當なる使用に依る馬力當り重量輕減と、信頼性及び耐久力のある發動機の出現は實に刮目に値する。此の時代に空冷回轉式發動機が影を没したることは、其の過去を知る者にとつてはそぞろ哀愁を覺えしめる。又、性能の向上は、實に驚くばかりで、其の一例を挙げると、最高速度に於いては、一九一四年には、一〇乃至一三〇軒/時、一九一六年には、一七〇乃至一九〇軒/時、一九一七年には、二〇〇乃至二二〇軒/時、一九一八年には、二二〇乃至二五〇軒/時と増進したのである。

## 七、歐洲大戰後に於ける飛行機の發達

歐洲大戰の終局を告ぐるや、爆撃機は旅客機に、偵察機は郵便機にそれぞれ改装され、輸送機關として登場して來たのである。而して定期航空の開始されたのは、一九一九年であつて、獨逸、英國及び佛國が、其の先鞭をつけた。同年には又、亞米利加のカーチス飛行艇NC—四が、最初の大西洋横断に成功した。此の飛行艇は前年爆撃機として



製作されたものである。更に同一一九一九年六月十四日、英吉利のヴィッカース・ヴィミ機は、最初の大西洋横断無着陸飛行に成功した。出発点はニューファウンドランドにして、到着点はアイルランドであり、飛行距離約三、〇〇〇軒、平均速力一九〇軒/時であつた。此の一事は、發動機の信頼性を實地に示し、長距離飛行も、適當なる航法を用ふるに於いては可能なることを立證したのである。當時、長距離飛行が盛んに行はれ、飛行機が長距離輸送機關として、如何に緊要な位置を占むるかを世人に銘記せしめた。此の結果として、從來の如き軍用機改造のものを以てしては満足出來ず、經濟的な立場も加味したる商業用飛行機が脚光を浴びて登場するやうになつた。併し乍ら戦後數年間は、機體の進歩に於いて目立てるものなきも、發動機の方は空冷固定式に漸次移行して行き、一九二二年頃にはジュピター、ジャガー等が現はれた。

一九二〇年、ドラシエルバ(一八九五—一九三六)はオートジャイロを發明し、苦心の後、第四號機に於いて見事成功した。

一九二七年頃には、航空機工業も新形態のもとに、着實なる發展をなすやうになつた。飛行機の構造上から見ても、デュラルミン及び鋼の使用が盛んとなり、性能も一段も飛躍した。リンバークが紐育<sup>リ</sup>巴里間の無着陸飛行をライオン機により成功したのも此の年で、發動機はホワールウィンンド二二〇馬力と云ふ小馬力のものを使用してゐる。一八二八年には歐洲から亞米利加への逆横断飛行がユンカースW三三型機に依つて行はれた。又、一九二九年には、ドルニエDOX飛行艇が獨逸のボーデンゼー湖に於いて飛行したが、之は全備重量五〇噸、五二五馬力の發動機十二箇を有し、合計六、三〇〇馬力、最大速力二二四軒/時、旅客一〇〇名を搭載し得る實に龐大なものであつた。斯くの如き

は將來に於ける大型飛行機の出現を暗示して餘りあるものであつた。航空力學も、漸く軌道に乗り、飛行機の安全性に貢獻する研究及び發明が續々と發表され、機體は又極度に流線型化され、藝術美を發揮するやうになつた。

斯くて飛行機に於ける一年の進歩は、他の科學の十年にも匹敵するが如き長足の躍進振りである。試みに最近のレコードを観るに、速力に於いては伊太利のMC七二型機に依り七〇九軒/時の記録が樹立され、上昇力も一〇、〇〇〇米を超え、航続距離に於いては、航研機の一、六五一軒が記録せられた。輸送機も旅客數十名を搭載するやうになり、防音及び煖房装置、寢臺、遊歩場等を有し、海の豪華船にも劣らざる快適の旅をなし得る如く進歩して來たのである。尙、序でながら茲にプロペラに就き一言すれば、竹とんぼの如き形態をなせし初期のものは、翼斷面の如き斷面を有する優秀なる現在の形に變化し、木製プロペラは、其の破損防止のため被包式になり、又、金屬プロペラの出現ともなり、更に現在は可變節プロペラ、定速プロペラとまで發達し來つたのである。

## 八、滑空機の發達

動力装置の幼稚なる時代に於ける飛行機の研究は、滑空機に依りなされたのである。滑空機を、最初に、科學的に取扱つたのは前述のジョージ・ケイレイであるが、ル・プリ(一八〇八—一八七二)は一八五六年頃、鷗を眞似た滑空機を作つた。又、オットー・リリエンダール(一八四八—一八九六)は、滑空飛行を大成して、飛行機の誕生を促すに至つた先驅者である。彼は研究半ばにして不幸墜死したが、彼の滑空機に依る飛行に關する研究は、後世を裨益する



こと莫大であつた。以上の外、滑空機の發達に相當貢獻した人にビルチャヤ（一八六六一—一八九九）、シャニュート（一八三二—一九一〇）、モンゴメリー等がある。而してライト兄弟に不滅の業績を貽さしめたのも實に此の滑空機である。彼等は一九一一年に九分四五秒の帆走飛行を行ひ、一九一二年十二月には、獨逸のグーテルムトが、ダルムシュタットFSV八型に依り、八四三米と云ふ帆走飛行記録を樹立した。又、水上滑空機を試作したのはヴォアザンである。其の後、飛行機の發達のため滑空機の研究は取殘され、更に歐洲大戰は之を抹殺したかの如くであつたが、併し、其の後、ヴェルサイユ條約は、獨逸から飛行機に對する自由を剝奪したので、獨逸國民をして滑空機の發達に全精神を打込ませる結果となり、驚異すべき發達を示したのである。

一九二〇年に、レーンに於いて滑空機競技會が開かれた。其の時の記録は、一・八三籽であつたが、之は年々更新されて、一九二二年には、マルテンスが、ゾンピール機により一時間四分の滯空と八・九籽の距離を帆走した。一九二八年には距離に於いて七一・二籽となり、一九二九年には滯空時間一四時間二六分に飛躍した。一九三一年にグレインホッフは、ファフニール一型機に依り、ミュンヘン（ドイツ）からカーデン（チェッコスロヴァキヤ）まで二七二籽の大帆走飛行を行つたが、一九三四年にはファフニール二型機に依り三七五籽と記録が更新された。滯空時間は一九三四年には、三六時間二分まで躍進した。

滑空機には初歩練習用として、プライマリ及びセカンダリと稱するものがある。之等は世界各國とも大體形がきまつてしまつた。滑空機の構造上の發達を観るに、初期のものは鳥の形を眞似たもので、翼は恰度蝙蝠の羽の如き構造で、竹と籐とで組立て、綿布を張り、人は腕環に依つて吊下り、飛行したのである。總て翼は長方形になり、之を曲

面となし、人間も吊下らずに乗れるやうに工夫して、稍々近代的滑空機の俤を備へるやうになつた。歐洲大戰後に於ける研究は、先づ沈下速度を減少させるために、翼荷重を少くし、縦横比を大にし、又、誘導抗力を減少するため先細形の翼を作つたのである。胴體にも空氣力學的に細心の注意が拂はれたことは勿論である。重量軽減は凡ゆる方面に施され、例へば、主翼の如きは單桁構造を用ひ、前縁部に合板を張つて桁も一體となして、振れに耐へ得るやうに工夫された。長方形の翼形は楕圓形の片持翼となし、旋回半徑を小にするため強い先細形になり、又、翼端の地面接觸をなるべく防止する目的で鷗形の翼構造となし、主翼と胴體の干涉を最も少くするため中翼配置となり、現在に至つてゐる。

我が國に於ける滑空機の研究は、近年に至つて漸く其の熱度を高め、今や模倣時代を脱して獨自の立場を採るやうになつた。



## 第二章 航空主管廳

内地に於ける航空の主管廳は航空局である。航空局の沿革を観るに、大正八年九月二十三日の閣議に於いて、陸軍大臣管理の下に軍用以外の一般航空事業の取締監督のために別個の機關（航空局）を早急に設置すべきである旨の決定を見たが、右機關は、豫算の關係上、大正九年四月以降にあらざれば到底之を實現するを得ない事情が存在したのであつた。然るに、當時、世界航空界の大勢は漸次國際的に發展し、荏苒日を空しうすることが出来なかつたので、緊急に航空に關する諸般の事業を調査すると共に、航空法令の立案をなすため、陸軍大臣の提議に基いて、別箇の機關の設置さるゝまで、之が前提として、陸軍大臣管理の下に臨時航空委員會を設置することとなり、大正八年十一月四日、勅令第四十八號を以て臨時航空委員會官制が公布せられた。此の臨時航空委員會こそは、實に航空局誕生の母體となつたものである。

参考のため、次に臨時航空委員會官制を掲げる。

### 臨時航空委員會官制

第一條 臨時航空委員會ハ陸軍大臣ノ監督ニ屬シ軍事航空以外ノ航空事業ノ指導、獎勵及取締並國際航空ニ件ヲ施設ニ關スル事項ヲ調査審議ス

第二條 委員會ハ陸軍大臣ノ諮問ニ應ジテ意見ヲ開申ス

第三條 委員會ハ陸軍大臣ニ建議スルコトヲ得

第四條 委員會ハ委員長一人及委員三十人以内ヲ以テ之ヲ組織ス

前項定員ノ外必要アル場合ニ於テハ臨時委員ヲ置クコトヲ得

第五條 委員長ハ陸軍次官ヲ以テ之ニ充ツ

委員及臨時委員ハ陸軍大臣ノ奏請ニ依リ關係各廳高等官及學識經驗アル者ノ中ヨリ内閣ニ於テ之ヲ命ス

第六條 委員長ハ會務ヲ總理ス

委員長事故アルトキハ陸軍大臣ノ指名シタル委員其ノ職務ヲ代理ス

第七條 委員會ニ幹事若干人ヲ置ク 陸軍大臣ノ奏請ニ依リ陸軍省高等官ノ中ヨリ内閣ニ於テ之ヲ命ス

幹事ハ委員長ノ命ヲ承ケ庶務ヲ整理ス

第八條 委員會ニ書記ヲ置ク 陸軍省判任官ノ中ヨリ陸軍大臣之ヲ命ス

書記ハ上司ノ指揮ヲ承ケ庶務ニ從事ス

### 附 則

本令ハ公布ノ日ヨリ之ヲ施行ス

大正九年に至り航空局開設に伴ふ準備も整つたので、同年七月二十九日、勅令第二百二十四號を以て航空局官制を公布し八月一日より施行され、同時に臨時航空委員會官制は制定後八ヶ月にして廢止せられた。茲に航空局は陸軍省の一外局となり、民間航空の總帥としてのスタートを切つたのである。次に参考のために當時の航空局官制を掲げる。



航空局官制

第一條 航空局ハ陸軍大臣ノ管理ニ屬シ軍事航空ヲ除クノ外航空事業ノ指導獎勵保護及監督、航空ノ取締竝航空ニ伴フ施設ニ關スル事務ヲ掌ル

第二條 航空局ニ左ノ職員ヲ置ク

長官	勅任	書記官	(專任三人)	奏任
次長	(一人)	勅任		
事務官	(專任一人)	奏任		
屬	(專任七人)	判任		
		技師	(專任三人)	奏任
		技手	(專任六人)	判任

前項事務官ノ外陸軍大臣ノ奏請ニ依リ關係各廳高等官ノ中ヨリ内閣ニ於テ事務官ヲ命スルコトヲ得

第三條 長官ハ現役ノ陸軍中少將又ハ海軍中少將ヲ以テ、次長ハ現役ノ陸軍少將又ハ海軍少將ヲ以テ、前條第一項ノ事務官ハ現役ノ陸軍佐尉官同相當官又ハ海軍佐尉官ヲ以テ之ニ充ツルコトヲ得

前項ノ規定ニ依リ其ノ職ニ充テラレタル者ハ陸軍又ハ海軍ノ定員外トシ在職武官ニ關スル規定ヲ之ニ適用ス

第四條 長官ハ陸軍大臣ノ命ヲ承ケ局務ヲ總理シ所屬職員ヲ指揮監督ス

第五條 次長ハ長官ヲ輔佐シ長官事故アルトキハ其ノ職務ヲ代理ス

第六條 書記官及事務官ハ上官ノ命ヲ承ケ局務ヲ分掌ス

第七條 技師ハ上官ノ命ヲ承ケ技術ヲ掌ル

第八條 屬ハ上官ノ指揮ヲ承ケ庶務ニ従事ス

第九條 技手ハ上官ノ指揮ヲ承ケ技術ニ従事ス

第十條 長官ハ必要ニ應ジ陸軍大臣又ハ海軍大臣ニ其ノ管理ニ屬スル人馬、艦船、航空機及器材等ノ使用ヲ請求スルコトヲ得

附 則

本令ハ大正九年八月一日ヨリ之ヲ施行ス  
臨時航空委員會官制ハ之ヲ廢止ス

初代の長官には陸軍次官山梨半造中將が任命せられ、次で航空機操縦生採用規則、航空獎勵規則、航空取締規則が制定公布せられ、又、航空局事務分掌規程を制定し、航空局に第一課、第二課及び第三課を置き、民間航空の主管行政官廳として漸く其の體制を備ふるに至つた。次で尾野實信、星野庄三郎の各中將を経て、大正十二年三月、白川義則中將に至つたが、當時の民間航空は、從來の興行、競技航空の域を脱して、日本航空輸送研究所、朝日定期航空會等に依る定期的の郵便物、貨物の輸送事業が開始せられ、我が國の民間航空も茲に漸く交通機關としての役割を擔ふに至つた。此のことは、民間航空が、將來軍事上の目的以外に於いて、平時に於ける輸送機關として交通文化の上益々其の特色を發揮すると共に、國內産業に對しても重大なる關係を持つに至る可きことを示した。尙、當時民間航空事業の經營維持に關しては、先進國の殆ど凡てが、郵便物輸送收入に依存しつゝあつたのと、航空機の運航に不可缺とされる航空氣象通報、航空機發着通報等の通報上の要求に鑑みるも、航空局は之等を主管する一般行政官廳たる遞信省に移管することが最も適當であるとし、大正十二年三月卅一日、勅令第百二十三號を以て航空局官制に根本的な改正を加へ、從來陸軍大臣の管理に屬してゐた航空局を、新に遞信大臣の管理に移すこととなつた。而して新官制に於いては、長官の武官制を廢して文官制となし、遞信次官を以て之に充て、他に參與を置いて局務に參與せしめ、



之に勅任官の待遇を與へ、事務官を廢して新に航空官を置き、航空に關する技術又は事務を掌らしめることとなつた。同官制は翌四月一日より施行され、初代長官には時の遞信次官若宮貞夫氏が任命された。次で遞信次官米田奈良吉、桑山鐵男兩長官を経て大正十三年に至り、同年十一月二十五日、勅令第二百六十七號を以て遞信省官制の改正をなし、従來の航空局官制は廢止せられ、茲に外局として誕生を見た航空局は遞信省の一局となつた。初代航空局長には波多野保二氏が任命され、遞信省分課規程を改正し、航空局に監理課、技術課の二課を置くこととなつた。

爾來、柳谷、戸川、片岡、小松の各局長を経て、我が國民間航空も非常の勢を以て發達し來つたのであるが、此の趨勢に對應して、昭和八年九月には航空事業調査委員會を設置し、遞信大臣の諮問機關として民間航空に關する重要な事項に就いて調査審議することとなり、昭和十年九月には従來の航空局監理課を總務、監督の二課に分割し、同十一年九月、勅令第二百九十七號を以て、遞信省官制を改正して、遞信省に航空局參與を置く等、適時其の機構の擴充を計つて來たのである。併し無限の發達を豫想せらるゝ我が民間航空に對し、積極的指導監督をなすためには、更に従來の航空局機構を根本的に改正するの要を認めたので、昭和十三年二月一日、勅令第五十六號を以て、遞信省内の一局に過ぎなかつた航空局が再び外局として獨立することとなり、初代長官に藤原保明氏が任命された。

次に航空局の外貌、内容を知るために、以下現在の航空局官制、航空局分課規程を掲げる。(昭和十三年六月一日現在)

航 空 局 官 制

第一條 航空局ハ遞信大臣ノ管理ニ屬シ航空ニ關スル事務ヲ掌ル

第二條 航空局ニ左ノ二部ヲ置ク

監 理 部 技 術 部

監理部ニ於テハ航空ノ一般取締、航空輸送事業、航空機製造事業其ノ他航空ニ關スル事業ノ保護、獎勵及監督、航空ニ伴フ施設ニ關スル事項並ニ庶務ヲ掌ル

技術部ニ於テハ航空ノ技術的取締、航空機乘員ノ養成及監督、航空機ノ検査、航空機製造技術ノ指導、獎勵及監督並ニ航空路施設ノ整備其ノ他航空ニ伴フ技術ニ關スル事項ヲ掌ル

第三條 航空局ニ左ノ職員ヲ置ク

長 官	勅 任		
部 長 (二人)	勅 任	書記官 (專任 四人)	奏 任
事務官 (專任 五人)	奏 任	航空官 (專任 四十一人)	奏 任 (内一人ヲ勅任ト爲スコトヲ得)
屬 (專任 四十二人)	判 任	技 手 (專任 七十六人)	判 任

第四條 前條ノ職員ノ外遞信大臣ノ奏請ニ依リ關係各廳高等官ノ中ヨリ内閣ニ於テ事務官ヲ命ズルコトヲ得

第五條 航空局ニ參與ヲ置キ局務ニ參與セシム

參與ハ遞信大臣ノ奏請ニ依リ關係各廳勅任官ノ中ヨリ内閣ニ於テ之ヲ命ズ

第六條 長官ハ遞信大臣ノ指揮監督ヲ承ケ局務ヲ統理シ所屬職員ヲ指揮監督シ判任官以下ノ進退ヲ專行ス 但シ航空機乘員、航空機製造事業及航空ニ伴フ施設ニ關スル事項中軍事ニ關係アルモノニ付テハ陸軍大臣、海軍大臣及遞信大臣ノ指揮監督ヲ

承ケ

第七條 部長ハ長官ノ命ヲ承ケ部務ヲ掌理ス

第二章 航空主管廳



- 第八條 書記官及事務官ハ上官ノ命ヲ承ケ事務ヲ掌ル
- 第九條 航空官ハ上官ノ命ヲ承ケ航空ニ關スル技術又ハ事務ヲ掌ル
- 第十條 屬ハ上官ノ指揮ヲ承ケ庶務ニ従事ス
- 第十一條 技手ハ上官ノ指揮ヲ承ケ技術ニ従事ス
- 第十二條 航空局ニ航空試験所ヲ置キ航空機、航空機用器材及航空用設備ノ検査、試験及研究ニ關スル事項ヲ掌ラシム
- 遞信大臣ハ必要ト認ムル地ニ航空試験所ノ出張所ヲ設ケ航空試験所ノ事務ヲ分掌セシムルコトヲ得
- 航空試験所長ハ部長ヲ以テ、出張所長ハ航空官ヲ以テ之ニ充ツ
- 第十三條 遞信大臣ハ必要ト認ムル地ニ飛行場ヲ置キ航空機ノ發着ニ關スル事務ヲ掌ラシムルコトヲ得
- 飛行場長ハ航空官ヲ以テ之ニ充ツ
- 第十四條 遞信大臣ハ航空ニ關スル事務ニ關シ必要ニ應ジ陸軍大臣又ハ海軍大臣ニ其ノ管理ニ屬スル人馬、艦船、航空機、器材等ノ使用ヲ請求スルコトヲ得

附 則

本令ハ公布ノ日ヨリ之ヲ施行ス

### 第三章 航空法令の沿革

航空機の發達に伴つて空中の利用關係が増加し、之がために空中に關する種々の法律問題を發生するに至り、茲に航空に關する法令は國際條約として、將又國內法令として、相當重要な地位を占むるに立ち至つた。廣く航空法令と云へば勿論國際條約を包含し、我が國に於いては寧ろ國際條約こそ國內航空法令の根源をなしてゐる實狀にある。

今、國內航空法令の發達過程を見るに、大正十年四月、航空法が制定せらるゝまでには、之が過渡的、準備的な幾多の航空規定が存在し、又、航空法制定後に於いては、之を中心に幾多の規定が制定せられて現在に至つてゐる。

以下、便宜上、年次を追つて其の經過の概要を述べる。

#### 一、航空機操縦生採用規則

航空局が未だ陸軍大臣の管理に屬してゐた大正九年十月、民間航空機操縦生養成のために、陸軍省令第三十四號を以て、航空機操縦生採用規則を制定公布した。之、實に我が國に於ける航空法令の嚆矢である。本規則に基いて應募者一四名中より一〇名を採用し、第一回操縦生として翌十年一月より九月に至る九ヶ月間、所澤陸軍飛行學校に委



託して之が教育をなした。

本規則は大正十一年六月の改正を経て同十三年十二月に廢止、同月、新に航空機操縦士養成規則が制定せられ、現在に至つた。

## 二、航空獎勵規則

民間航空の發達を助成するために、毎年度豫算の範圍内に於いて金品を授與するの途を講ずることとなり、大正九年十二月、陸軍省令第四十號を以て航空獎勵規則を制定公布した。本規則は其の後、大正十一年十月、同十三年十一月、同十四年六月、昭和二年六月、同十一年八月、同十二年六月の、前後六回の改正を経て今日に至つた。

其の内容とするところは、逓信大臣は特定事項に該當する者に對して賞狀、賞金、賞品、航空章、獎勵金、維持獎勵金を授與し、以て民間航空界に清新な刺戟を與へんとするものである。

## 三、航空取締規則

航空法は大正十年四月に公布せられたのであるが、當時の我が民間航空は極めて幼稚な状態にあつたので、航空法を直ちに施行する時は、其の嚴重なる取締のために、却つて其の發達を阻害する結果となるを恐れ、航空法の實施さ

れるまでの過渡的な法規として、航空法の公布されるに先だち、大正十年三月、内務、陸軍省令を以て航空取締規則を制定公布した。本規則は同十三年十一月の改正を経て、昭和二年六月、航空法が施行せらるゝと同時に廢止された。

## 四、航空法

大正八年十月、我が國は佛蘭西巴里に於いて航空法規に關する條約に署名調印し、又、同九年五月には右條約議定書に署名したので、此の條約並びに條約議定書が批准公布せらるゝまでに航空に關する國內法の制定を必要とした。茲に於いて、大正八年十一月、陸軍大臣監督の下に臨時航空委員會が設けられ、次で航空法案の立案審議のために特別委員として委員長には井上幾太郎少將、委員には赤峰哲夫、高妻直道（後片岡と改姓）、祝島男等の諸氏が任命せられた。斯くて成案は大正十年三月、原内閣の第四十四議會に提出された。

兩院に於ける法案委員會は、貴族院に於いては委員長伯爵柳原義光外六名、衆議院に於いては委員長菅原傳氏外十一名で、政府委員としては陸軍次官山梨半造、海軍次官井出謙吉、陸軍中將井上幾太郎、司法事務官山岡萬之助、逓信省通信局長米田奈良吉の諸氏、外に説明員として航空局書記官神田純一氏が任命された。

法案は貴族院に於ける一部修正を見た後、無事兩院を通過し、同年四月九日、法律第五十四號を以て公布された。但し當時の民間航空は甚だ幼稚であつたので、之が施行は當分見合せられることとなり、昭和二年五月に至り、初めて勅令第四百四號を以て同年六月一日より之を施行することとなつた。



航空法は其の後、昭和十一年五月の改正を経て現在に至つた。

### 五、航空機操縦士免許規則、航空機検査規則

航空法の公布された大正十年四月、航空機操縦士たらしむる者に對し免許を與ふるために、陸軍省令第十號を以て航空機操縦士免許規則を、又、之と同時に、航空機検査のため陸軍省令第十一號を以て航空機検査規則を、各々制定實施した。兩規則は大正十三年十一月の改正を経て昭和二年五月廢止され、之に代つて同月、新に三等飛行機操縦士免許規則及び航空機検査規則が制定され、航空機検査規則は同十二年五月の改正を経て現在に至つた。

### 六、航空機機關士養成規則

航空機操縦生の養成に關しては、航空機操縦生採用規則が廢止され、大正十三年十一月に至つて航空機操縦士養成規則が制定された経過は既述の通りであるが、之より先、同年十月、航空機機關士養成規則を制定し、國費を以て優秀なる航空機機關士を養成すること、なつた。

本規則は同年十一月、同十五年九月、昭和四年二月、同十年二月の改正を経て現在に至つてゐる。

### 七、航空法施行規則

既述の如く、愈々航空法が施行せらるゝに至つたので、法の運用に萬全を期するため前記勅令と同時に昭和二年五月、航空法施行規則を制定した。本規則は其の後、昭和八年十月、同十一年五月、同十二年五月の改正を経て現在に至つてゐる。

### 八、航空機乗員試験規則、航空機乗員體格検査規則

航空法施行後に於いては、航空機に搭乗して其の運航に従事し得る者は航空機の乗員に限定せられ、而して乗員は特定の證明書及び免状を必要とすること、なつたので、茲に乗員の資格を嚴にし、其の素質低下を防ぐ必要を生じ、昭和二年五月、航空法施行規則と同時に、航空機乗員試験規則、航空機乗員體格検査規則を制定實施した。

### 九、遞信部内航空勤務者加俸令、遞信部内航空勤務者加俸支給規則、遞信部内航空勤務者一時賜金令、遞信部内航空勤務者一時賜金支給規則

遞信部内の職員にして航空機に搭乗し、航空勤務中に自己の重大なる過失に依らずして死亡し、又は傷痕を受け不



具癡疾となつたときは、陸海軍部内に於けると同じく航空勤務者一時賜金を支給し、又、航空勤務に従事する遞信部内の職員にも航空加俸を支給することとなり、昭和三年三月、それぞれ所要経費の成立を見たのを契機として、同月、遞信部内航空勤務者加俸令、遞信部内航空勤務者加俸支給規則、遞信部内航空勤務者一時賜金令、遞信部内航空勤務者一時賜金支給規則を制定し、直ちに施行することとなつた。

### 一〇、飛行場使用規則

政府の設置に係る飛行場にして公共の用に供するもの、使用に關し、又、飛行場の利用に關する飛行場長の権限等を規定するために、昭和四年四月、飛行場使用規則を制定した。本規則は同八年十月、同十年十二月、同十一年三月の改正を経て現在に至つてゐる。

### 一一、航空法施行令

上に述べた如く、航空法は昭和十一年五月改正せられたが、之に伴ひ同十二年五月、勅令第二百三十七號を以て航空法施行令を制定し、航空機中滑空機の特別取扱に關する事項、飛行場豫定地の表示方法に關する事項、特別地域指定に關する内務・遞信兩大臣の協議に關する事項、航空法中行政官廳の意議に關する事項等を定め、翌六月一日より

之を施行した。

### 一二、滑空機規則

グライダーの研究熱が漸次盛んとなるに伴ひ、之が特別なる指導監督の必要を見るに至つたので、昭和十二年五月、滑空機規則を制定した。

### 一三、航空機製造事業法

我が國の航空機製造事業は列國に比して猶相當の遜色があるので、斯業に對して適切なる保護と統制とを加へ、優秀にして然も低廉なる航空機を富豊に供給し、之に依つて國防上並びに産業上に寄與すべきであるとなし、昭和十三年三月、第七十三議會に航空機製造事業法案を提出した。法案は幸ひ兩院を無修正で通過したので、同三月三十日、法律第四十一號を以て公布された。但し實施に伴ふ諸準備の關係上、未だ施行されるには至つてゐない。以上が内地に於ける航空法令の發展經過の概要である。



## 第四章 國際航空條約

民間航空が實用化せらるゝに至つて、必然的に國境通過が頻繁となり、従つて航空に關する國際的協力の必要が生じ來つたのである。斯くて以下説明する如く公・私法兩方面に亙り、幾多の國際條約が締結せらるゝに至つた。

## 一、航空法規に關する條約

本條約は一九一九年十月十三日、佛蘭西巴里に於いて成立したのであつて、「航空ノ發達ヲ認め且共通法規ノ制定カ全般ノ利益タルコトヲ認め、爭議防止ノ目的ヲ有スル一定ノ主義及規則ヲ速ニ取極ムルノ必要ナルコトヲ思惟シ、空中交通ニ依ル國際間ノ平和的交際ヲ獎勵セシムルコトヲ希望シ」、日本國の外、二十數箇國の代表者に依り調印せられた。

本條約の精神は、實に「各國が其の版圖上の空間に於いて完全且つ排他的の主權を享有すること」及び「右の主權の尊重と兩立すべき限度に於いて可能なる最大の自由を國際航空に關して認むること」に在るのであつて、此の原則が一般に容認せられた結果、從來法律的論争的となつてゐた領空に對する國家主權に關する問題も茲に一應の結末

を告げたのである。更に本條約は現行の幾多の航空法規の根幹をなし、之まで何等組織的な國內法規を有しなかつた各締約國に對し、同條約の實施を主たる目的とする國內法制定の機運を促進したのである。

本條約は全文四十三箇條より成り、其の外に八つの附屬書、即ち

航空機の記號及呼出符號（第一附屬書）、堪航證明書（第二附屬書）、日誌（第三附屬書）、燈火及信號ニ關スル規則並ニ空中交通規則（第四附屬書）、操縦者及航空者ノ證明書及免狀ヲ受クルニ必要ナル最低資格（第五附屬書）、國際航空地圖及地上標識（第六附屬書）、氣象報告ノ蒐集及頒布（第七附屬書）、稅關（第八附屬書）

に關する規定がある。以下、其の概要を記述する。

先づ第一條は「締約國ハ各國カ其ノ版圖上ノ空間ニ於テ完全且排他的ノ主權ヲ有スルコトヲ承認ス」と規定して、國家領域中には領土及び領海の外に尙領空の存在することを決定し、次に自國版圖に於ける無害航空の自由（第二條）、禁止地域の設定並びに其の上空の飛行（第三條及第四條）、非締約國との特別條約（第五條）に就き規定してゐる。又、航空機の國籍は登録に依つて決定し（第六條—第十條）、國際航空に従事する航空機は、常に堪航證明書、航空日誌等を携帯することを要し（第十一條及第十九條）、乗務員は技倆證明書及び免狀を携帯しなければならない（第十二條及第十九條）。而して被飛行國の官憲は出發及び着陸に際して航空機を臨檢し、又は其の携帯を要する一切の書類を檢閱する權利を有してゐる（第二十一條）。尙、航空機は特定の場合、無線電信機を裝備することを要し、又、締約國は寫眞機の携帯を禁止することを得（第十四條及第二十七條）、更に爆藥、兵器及び彈藥の輸送は禁止されてゐる（第二十六條）。軍用航空機は原則として國際航空の自由を有せず、他國の領域を飛行せんとするときは、被飛行國の特別の許可を



必要とする。但し許可せられたるときは外國軍艦と同様の特權を享有し(第三十二條)、更に又國際航空の發達及び安全のために、締約國は次の如き國際的措置に就き能ふ限り協力すべきことを約束してゐる(第三十五條)。

- (イ) 氣象ニ關スル統計報告、常時報告及特別報告ノ蒐集及頒布
- (ロ) 標準航空地圖ノ出版及航空地上標識ノ共通方式ノ決定
- (ハ) 航空中ニ於ケル無線電信ノ使用、必要ナル無線電信所ノ設置及國際無線電信規則ノ遵守

右の外、本條約の解釋に關する紛争は、常設國際司法裁判所に依ること(第三十七條)、加入に關する制限及び手續(第四十一條)、廢棄又は効力の發生消滅等に關する規定(第四十三條)があり、尙、戰時に於いては、締約國の行動に何等の影響を及ぼさざる旨を明かに規定してゐる(第三十八條)。

前述の如く、一九一九年の國際航空條約は、四十三箇條の本文の外に幾多の附屬規定を設け、詳細に互る記述があるため、之等の規定が日進月歩の航空の發達に歩調を合せる必要がある。従つて此の點に就いては特に留意して、常設機關を置き、常に新事態に即應して審議を遂げ、以て本條約を修正し得るやうになつてゐる(第三十四條)。此の機關が即ち國際航空委員會であつて、巴里に事務局を置き、國際聯盟の指揮の下に、次の如き任務を掌つてゐる。

- (イ) 條約の規定の變更又は修正に就き締約國の提議を受け、又は締約國に提議をなすこと、及び採擇したる變更修正の通告をなすこと。
- (ロ) 登録及び抹消登録、各締約國が技倆證明書及び免狀の交付に就き賦課する條件、無線電信機使用の様式、外國航空機に對し定められたる航空路及び飛行場、商業航空輸送に關する留保及び制限、寫真機の輸送及び使用に關する各國規定及び其の他の物の運送及び使用に就き公安上の措置に關する各國の法規、税關、警察、郵便等に關する二國間の條約取極め等の通告

を受け、各國に之を移牒すること。

- (ハ) 第一乃至第七附屬書の法規定を修正すること。
- (ニ) 國際航空に關する各種の情報を蒐集し、締約國に通牒すること。
- (ホ) 航空に關する無線電信學、氣象學及び醫學上の一切の情報を蒐集し、締約國に通牒すること。
- (ヘ) 航空地圖の出版を確實にすること。
- (ト) 各國より提出することあるべき諸問題に就き意見を述べること。

併し乍ら此の委員會に於ける審議の表決權は、嘗ては一切の國に對し平等でなく、小國の表決權を一票とし、五大強國たる英・米・佛・伊及び日本の有する表決權の數は、其の五倍が爾餘の締約國の表決權の總數より一以上の多數となる範圍内に於ける最小整數たるものが規定せられてゐた。之がために幾多諸國の加入又は批准を妨げたのである。併し右の表決權不平等問題に關しては、一九二三年六月三十日附議定書(第四回會議の決議)に依り、大要次の如く修正せられた。

- (一) 委員會内に於ける表決權を平等とし、出席各國の有する表決權は之を各一票とす。
- (二) 附屬書の規定に關する修正は、一切の締約國が代表せられたる場合の表決可能總數の四分の三の賛成に依るべく、たゞ右多數中に少くとも英・米・佛・伊・日の五國中三國を包含すること。
- (三) 委員會の組織及び運用に關する經費は、英・米・佛・伊及び日は各二、爾餘の諸國は各一の割合にて負擔すること。

而して本委員會は前述せる任務遂行のため、初め營業及び材料、法律、無線、氣象、醫術、地圖の六分科會を設置し、各専門事項に關する研究を行はしめたが、後、營業及び材料分科會を分つて營業、材料の兩分科會とした。



委員會總會は、其の第一回會合が一九二二年七月二十一日乃至二十八日、巴里に開催せられて以來、既に二十六回の會合を重ねてゐる。定期總會は第十四回以來、年一回と改められてゐるが、最初は四箇月毎、年三回開催となつてゐたのである。併し、總會と總會との間の期間が餘りに短きため、各議題の調査研究充分ならずとの議が起り、第五回總會に於いて開催回数を年二回とし、更に第十三回總會に於いては年一回と改めたのである。

我が國は大正十一年六月一日、航空法規に關する條約の批准書寄託を了し、其の締約國となりてより、引續き國際航空委員會に於ける帝國代表並びに代表隨員を巴里に常駐せしめ、總會及び各種分科會に参加せしめてゐる。

尙、一九三五年六月一日、ブラッセルに於いて、航空の實狀に即せしむるため航空條約本文(第四條「遭難信號」、第六條、第七條「登録ノ統一」、第九條「登録期間ノ變更」、第十二條「乗員ノ種類ノ記述法」、第十三條「墾航證明書及免狀」、第十四條「無線通信」、第十六條「有價運送ノ意義」、第十九條「機上書類」、第二十五條「第四附屬書ノ適用」、第二十五條ノ二「投下物ノ限定」、第二十六條「爆藥等ノ運送」、第三十四條、第三十五條及び第三十九條「第十四條ノ修正ニ伴フ字句ノ修正」)及び第八附屬書(稅關)の修正に關する二議定書が採擇され、我が國に於いても昭和十二年八月十八日附を以て署名調印を了したが、此の兩議定書は、一切の締約國の批准を俟つて效力を生ずることとなつてゐる。

現在、本條約加盟國は左の三十三箇國である。

亞爾然丁、濠太利、埃地利、白耳義、ブルガリア、加奈陀、丁抹、西班牙、エストニア、芬蘭、希臘、印度、イラク、愛蘭自由國、佛蘭西、大英帝國及び北部愛蘭、伊太利、日本、リトアニア、諾威、瑞典、瑞西、チェッコスロヴァキア、南阿聯邦、新西蘭、和蘭、ペルー、波蘭、葡萄牙、ルーマニア、暹羅(泰國)、ウルグアイ、ユーゴスラヴィア。  
(但し埃地利は獨・埃  
合併に依り自然消滅)

最後に、國際航空委員會第一回總會以來の開催期日及び開催地を示せば左表の通りである。

第一回總會	一九二二年(大正十一年)七月十一—二十八日	巴里
第二回總會	一九二二年十月二十五日—二十七日	倫敦
第三回總會	一九二三年(大正十二年)二月二十八日—三月八日	ブラッセル
第四回總會	一九二三年六月二十六日—三十日	倫敦
第五回總會	一九二三年十月二十六日—三十一日	羅馬
第六回總會	一九二四年(大正十三年)三月三日—六日	巴里
第七回總會	一九二四年十月十日—十四日	巴里
第八回總會	一九二五年(大正十四年)四月三日—六日	倫敦
第九回總會	一九二五年十月六日—九日	ブラッセル
第十回總會	一九二六年(大正十五年)五月十一日—十五日(日本主催)	巴里
第十一回總會	一九二六年十一月三日—六日	巴里
第十二回總會	一九二七年(昭和二年)四月二十五日—二十七日	倫敦
第十三回總會	一九二七年十月二十四日—二十八日	羅馬
第十四回總會	一九二八年(昭和三年)六月八日—十一日	壽府
第十五回總會	一九二九年(昭和四年)三月二十一日—二十三日	ブラッセル
第十六回總會(臨時)	一九二九年六月十日—十五日	巴里
第十七回總會(臨時)	一九二九年十二月十日及び十一日	巴里



第十八回總會	一九三〇年（昭和五年）六月二十四日—二十七日	アントワープ
第十九回總會	一九三二年（昭和六年）六月三日—五日	倫 敦
第二十回總會	一九三二年（昭和七年）五月二十五日—二十八日	巴 里
第二十一回總會	一九三三年（昭和八年）五月十日—十三日	羅 馬
第二十二回總會	一九三四年（昭和九年）五月二十九日—六月二日	リスボン
第二十三回總會	一九三五年（昭和十年）五月二十七日—六月一日	ブラッセル
第二十四回總會	一九三六年（昭和十一年）五月二十二日—二十七日	ワルソー
第二十五回總會	一九三七年（昭和十二年）六月四日—十日	巴 里
第二十六回總會	一九三八年（昭和十三年）五月三十日—六月三日	ヘーグ

### 二、汎米航空條約及びイペロ・アメリカン航空條約

一九一九年の航空條約は、媾和會議の直後に出來たのであるから、大戰の餘波を蒙り、幾多の矛盾を藏してゐた。特に、其の常設委員會を國際聯盟の指揮下に置いたことと五大國優越主義の現れは、諸小國側及び非聯盟國側の反感を買つた。従つて加入又は批准の拒絶をなしたる國も少くなかつたが、航空條約の必要は之等の諸國といへども變りなかつたのである。茲に於いて實際上の必要より特に地方的の協定又は數箇國間の條約が締結せられ、又、實際會議の再開を主張したるものもあつた。而して之等協定の中には、國際的見地に於いて見るべきものも少くないが、特に

汎米航空條約及びイペロ・アメリカン航空條約に就き留意するの必要がある。

汎米航空條約は一九二八年二月二十日、ハバナに於いて、亞米利加合衆國外十一箇國の間に締結せられたもので、全文三十七箇條より成つてゐる。本條約は一九一九年の國際航空條約に倣つて作成されたものであるが、尙、新に、幾多の點に於いて、右條約の原則を修正採用してゐる。併し國際航空條約も、其の後、數回に涉り修正せられたから、兩條約は内容に於いてさほど異ならざるに至つてゐる。

イペロ・アメリカン條約は、西班牙半島の二國と其の民族を同じうする南米諸國を結合せんとするもので、一九二六年十月二十五日乃至三十日、西班牙の首府馬德里に開催せられた國際航空會議に於いて締結せられた。本條約は一九一九年の航空條約を殆ど其の儘採擇し、唯、幾分の修正を加へたに過ぎない。即ち、航空條約中の第五條及び第三十四條を修正し、非締約國航空機の航空の許否の完全なる自由を認め、又、各國に全然平等なる表決權を認めてイペロ・アメリカン航空委員會を創設し、航空に關する事務を處理すること、してゐる。更に條約の解釋に關して締約國內に生ずる紛争は、専ら仲裁裁判に依り之を解決すること、し、國際聯盟下の常設國際司法裁判所の干渉を除外してゐる。併し乍ら、目下のところ本條約は纔に西班牙、パラグワイ、メキシコ等數國が批准を了してゐるのみである。

### 三、國際航空私法條約

航空に關し、公法の範圍内に於いて諸國間の協定を必要としたのと同様の原因は、私法の領域内にも存在すること





は云ふまでも無いことである。又、歐洲の航空運送業者は、國際空中交通の進展にも拘らず、據るべき私法規定の缺除してゐることに不便を感じて、國際空中運送協會を組織し、運送條件を統一するため標準約款を作成したが、右は各國現行の國內法に牴觸せざる範圍内に於いて作成せられたもの故、猶、不完全なるを免れなかつた。

斯くして、國際航空の發達は、航空私法方面に於ける國際的協力の必要を痛感せしむるに至つたので、遂に一九二五年十月、佛蘭西の提唱に依り、巴里に於いて第一回國際航空私法會議を開催することゝなつた。此の會議に於いて、航空私法の研究機關として、國際航空私法專門委員會が設置せられたが、右委員會は更に四つの分科會を置き、次の如く分擔して問題の研究を開始した。

第一分科會 航空機ノ登録、物權及擔保物權ノ設定並移轉、差押

第二分科會 運送制度、航空運送狀、荷送人及旅客ニ對スル運送人ノ責任、共同空損、航空機ノ賃貸借

第三分科會 第三者ニ對スル損害及責任ノ制限、保險

第四分科會 乗員ノ法律上ノ地位、乗員ノ事故及保險、旅客ニ關スル制度

右の研究の結果作成せられたる條約草案は、漸次に之を航空私法會議に附し、斯くて國際航空私法條約が締結せらるゝことゝなつた。

### (一) 國際航空運送に於ける或種規定の統一に關する條約

本條約は一九二九年十月四日乃至十二日、ワルソーに開催せられたる第二回國際航空私法會議に於いて締結せられたのである。會議參加國三十一箇國中、最終議定書に署名せる國は十三箇國であつた。本條約は歐洲諸國の間に於い

ては既に實施せられて居るが、我が國は未だ之を批准してゐない。其の内容は大要次の如くである。

第一章 客體、定義

第二章 運送證券

第三章 運送人ノ責任

第四章 混合運送

第五章 末則

本條約の骨子たる運送人の責任に就いては、

- (イ) 責任ノ基本原則トシテハ過失主義ヲ採用
- (ロ) 責任原則ノ限度トシ輕過失ノ場合ニノミ本條約ノ適用ヲ認ム
- (ハ) 責任ノ制限トシテハ人ノ運送ノ付テハ各旅客ニ對スル運送人ノ責任ハ十二萬五千法ニ制限
- (ニ) 書留、手荷物及貨物ノ運送ニ在リテハ運送人ノ責任ハ一疋ニ付二百五十法ニ制限
- 旅客ノ保管スル物品ニ付テハ旅客一人ニ付五千法ニ制限ス

### (二) 航空機の假差押に關する或種規定の統一に關する條約

地上の第三者に惹起せられたる損害に對する責任に關する或種規定統一の爲の條約

右兩條約は一九三三年五月十五日乃至二十九日、羅馬に開催せられたる第三回國際航空私法會議に於いて締結せられた。會議に参加せる四十二箇國中、二十二箇國が署名をなしたが、之等兩條約は未だ實施せられてゐない。

以上の如く國際航空私法も統一的に順次規定せられつゝあるとは云へ、航空と云ふ新規の現象及び航空との關係より生ずる新しい社會生活の規範たるべき、然も形式内容共に完備せる法規の出現は、猶、今後の研究制定に俟たねばならぬ状態である。



我が國は第一回國際航空私法會議以來、毎回帝國委員を派遣し、ワルソー及び羅馬の兩條約に署名せる外、私法専門委員會にも引續き専門委員を參列せしめてゐるが、現在までに於ける開催期日及び開催地を表示すれば左の如くである。

會 議 名	開 催 期 日	場 所
第一回國際航空私法會議	一九二五年十月二十七日—十一月六日	巴 里
第二回國際航空私法專門委員會	一九二六年五月十七日—二十一日	巴 里
第三回國際航空私法專門委員會	一九二七年四月四日—七日	巴 里
第四回國際航空私法專門委員會	一九二八年五月二十四日—二十九日	馬 德 里
第五回國際航空私法會議	一九二九年十月四日—十二日	ワ ル ソ ー
第六回國際航空私法專門委員會	一九二九年五月六日—八日	巴 里
第七回國際航空私法專門委員會	一九三〇年十月六日—八日	ブ タ ペ ス ト
第八回國際航空私法專門委員會	一九三一年十月二十三日—二十四日	巴 里
第九回國際航空私法專門委員會	一九三二年七月二十一日—二十三日	ス ト ッ ク ホ ル ム
第十回國際航空私法會議	一九三三年五月十五日—二十九日	羅 馬
第十一回國際航空私法專門委員會	一九三三年十月四日—五日	倫 敦
第十二回國際航空私法專門委員會	一九三四年九月二十六日—二十九日	伯 林
第十三回國際航空私法專門委員會	一九三五年九月二十四日—二十七日	ヘ ー グ

第十一回國際航空私法專門委員會	一九三六年九月二十一日—二十五日	ベ ル ン
第十二回國際航空私法專門委員會	一九三七年九月二十三日—二十五日	ブ カ レ ス ト



## 第五章 航空事業の發達

一九〇三年、米國飛行家ライト兄弟が、初めて飛行に成功せしより後、こと六年、明治四十三年二月十一日、徳川、日野兩大尉が代々木練兵場に於いて飛行したるのを、我が國に於ける航空の嚆矢とする。爾來、空中征服の驚異と興味とは、「飛行」を以て實驗と興行の對象とせらるゝこと數年に及んだが、世界大戰に依り、航空機の實用價值を認識した歐米列強は、財政窮乏の折柄にも拘らず、競つて航空勢力の増強に力を注いだ結果、其の進歩發達には頗る目覺ましいものがあつた。我が國も亦之に刺戟せられ、軍事航空の方面に於いては相當見るべきものがあつた。然るに民間航空は、飛行に多大の經費を要することゝ、未だ飛行機に對する一般の危惧の感等が其の發達を阻害してゐたが、大正十一年末頃より航空機を實用化して、高速度交通機關として之を使用せんと企圖するものが現れた。即ち、今の日本航空輸送研究所長井上長一氏が堺徳島間に新聞輸送の最初の定期航空を開設したのを初めとし、翌十二年四月に航空局が遞信省に移管せらるゝに及んで、遞信大臣の許可及び獎勵金の支給を受けて、朝日新聞社は東西定期航空會の名の下に、東京大阪間に、日本航空株式會社（社長川西清兵衛氏）は大阪別府間に、日本航空輸送研究所が大阪四國間に、それぞれ定期航空を開設するに至り、茲に我が國航空事業も漸く其の緒に就くに至つた。

大正十四年以降に於いては之等の諸線に郵便物を搭載するに至り、更に大正十五年に東西定期航空會が東京仙臺

間に、安藤飛行機研究所が名古屋新宮間に定期航空線路を開設したが、未だ定期的には旅客、貨物、郵便物を輸送せず、一國の産業文化に寄與する交通機關と稱するには、餘りに逕庭があつた。

然るに諸外國に於いては、大戰終熄後僅か七、八年の短日月にも拘らず、最も優秀なる交通機關として、貨客、郵便物輸送上一大革命を齎しつゝあつた。そこで我が國に於いても、政府に於いて本事業を保護助長する方法に依り、一大會社を設立して、郵便物、旅客及び貨物の定期的輸送を開始せしめんとするの議が漸く進められつゝあつた。然れども、其の設立計畫に就いては、尙、充分なる調査研究を行ふの必要があつたので、昭和二年八月四日、官民合同の航空輸送會社設立準備調査委員會が組織せられ、會長澁澤榮一氏、副會長井上準之助氏、其の他の委員が任命せられ、遞信大臣よりの諮問事項たる

## 第一、航空輸送會社起業目論見ニ關スル件

## 第二、航空輸送會社定款要項ニ關スル件

に就き慎重審議が行はれ、之が答申に基き、遞信省に於いて、十一ヶ年間に壹千九百九十七萬圓の補助金を支給するの案を定め、昭和三年度豫算に之が必要經費を計上して、第五十五議會の協賛を得たのである。斯くて前記會社設立準備調査委員と略々同様の發起人を以て、着々會社設立の準備を進め、遂に昭和三年十月二十日に、國策會社として資本金一千萬圓の日本航空輸送株式會社が設立された。

斯くて從來の東西定期航空會の東京大阪線、日本航空株式會社の大阪福岡線は、昭和三年に之を日本航空輸送株式會社に譲り（朝日定期航空會は東京新潟線を經營）日本航空は東京大阪間、大阪福岡間に毎週十二往復、福岡



|| 京城間、京城||大連間每週六往復の定期航空を実施すること、なつて、我が民間航空も愈々飛躍的發達をなすの態勢を整ふるに至つた。然れども、國家財政の窮乏と、一般國民の航空に對する認識排除との結果は、僅かに夏季に於いて、東京航空輸送會社の東京||下田間と、安藤飛行機研究所の新舞子||二見間、日本海航空株式會社の城崎||松江間の如き地方的線路の増加を見たのみにて昭和八年を迎へるに至つた。

昭和八年十一月、東京||大阪間に夜間航空を、又、航空郵便の速達取扱を実施して、航空輸送事業収入中の大半を占むる航空郵便を更に増加せしめ、次で十年十月には、臺灣總督府との共同補助の下に、福岡||臺北間每週三往復の航空を実施して、内地||臺灣間一日聯絡を可能にした。又、臺灣島内に於いても、十一年十月より臺北||臺南間、臺北||花蓮港間等に島内定期航空を開設するやうになつた。又、國內支線に於いても、通信事業特別會計の協力に依つて東京||新潟線、東京||富山||大阪線、大阪||鳥取||松江線、大阪||徳島||高知線の四線を開設し、毎日一往復の航空を実施すること、なつて、幹線航空線路に次でローカル線も漸く充實を見るに至つた。

翌十二年四月には、從來等閑視されてゐた東京||仙臺||青森||札幌間に毎日一往復の定期航空を実施した。此の當時には既に本邦航空工業界も相當の發達を示し、從來のスーパー機、3M機の外に、ダグラス機、エムボイ機、中島AT機等の新鋭機が製作せられ、之等飛行機就航のために定期は著しくスピードアップされるに至つた。特に我が國民間航空の劃紀的なる壯舉として特筆大書すべきことは、昭和十二年六月より開設されたる東京||新京間、京城||大連間に、中島式AT機に依る毎日一往復の（初めは一週三往復）高速度急行便である。之れに依つて、日・滿兩國間の交通は頗るスピードアップされ、兩國の首都東京||新京間、東京||大連||天津間（大連||天津間は惠通航空公司との聯絡

に依る）はいつでも即日聯絡可能となつた。



## 第六章 航空機工業の發達

## 一、草創時代

明治四十三年十二月、代々木原頭に於いて日野、徳川兩大尉により本邦最初の飛行が敢行されたのであるが、その後、或ひは民間或ひは軍にあつて、自ら工夫して飛行機を製作する者も現れて來た。併し當時は發動機はいづれも歐米の物を購入したのである。

明治四十五年には海軍に於いても、追濱に飛行場を選んで水上飛行機を飛ばせるに至つた。斯くして陸海軍で正式に飛行機技術を研究すると共に、砲兵工廠、海軍工廠等に於いて製作技術も研究し、或ひは機體を或ひは發動機を試作するやうになつた。

大正四年、立石良寛、中澤家康、鈴木茂の三氏は亞米利加よりウィリアム・ホームスなるアメリカ飛行家を連れ來つて、大阪市梅田に飛行機工場を設立せんとしたが未だ時機熟せずして實現するに至らなかつた。他方、千葉縣稻毛海岸に於いて伊藤音次郎氏が飛行機の製作と練習とを開始したのも此の年である。大正五年には、帝國飛行協會に於いて航空發動機の製作懸賞を發表し、島津楢三氏のル・ローヌ八〇馬力が能く四時間の運轉に耐へて、日本製發動機

も漸次實地に應用される時代となつた。大正六年には岸一太氏が赤羽町に飛行機製作所を開いて發動機と飛行機の製作に乗り出し、陸軍の需要に應ずることとなつた。又、同年末には群馬縣太田町に中島知久平氏が中島飛行機製作所を設け、次で翌七年、前記伊藤音次郎氏が新に津田沼に製作所を創める等あり、航空工業界に黎明が訪れるに至つた。

## 二、外國模倣時代

前述せるが如く、今まで飛行機の製作に當つた人々はいづれも自ら設計し自ら製作し且つ自ら操縦することが多かつた。故にもともと外國機の模倣とは云へ、自分達の獨創も織込まれてゐたのである。然るに各所に飛行機工場が設けられ、航空機工業が漸く資本化するや、其の多くは軍用機に生産の對象を置いた關係上、或ひは外國から製作權を讓受け、或ひは外國人を招聘して設計に當らしむる等により技術の吸収を急ぐと共に、安全第一策を講ずるに至つた。川崎造船所飛行機工場のサルムソン機(佛蘭西)に於ける、東京瓦斯電氣工業株式會社のル・ローヌ(佛蘭西)發動機に於ける、中島飛行機製作所のニューポール機(佛蘭西)其の他に於ける、三菱内燃機の英吉利技術、イスパノスイザ發動機(佛蘭西)等、いづれもそれである。斯くて我が國の軍用飛行機は、其の大部分が、英吉利、佛蘭西、獨逸等の飛行機を其の儘若くは之等を真似たものに過ぎなかつた。其の間にあつて、伊藤飛行機製作所に稻垣知足氏が、川西機械製作所に關口英二氏が、福長飛行機製造所に木下善壽氏、淺見富藏氏等があつて、それぞれ獨自の設計により純國産の飛行機を作つて萬丈の氣を吐いてゐたのである。就中、川西型飛行機は其の第一號機より第十二號機に至るまで



全く同一人の設計に基き、其の多くが定期航空に就航したことは、振はざる民間航空界に光彩を放つものであつた。

### 三、獨立時代

歐米技術の吸収に汲々たりし軍用飛行機製作所は、次第に經驗と知識とを積んで、漸次独自の技術を築き上げて行つた。今、陸軍の戦闘機を例にとれば、長い間ニューポール二九型が甲式四型として活躍したのであるが、昭和六年に至つて、中島製九一式、川崎製九二式となり、更に進んで日本化した最新式の戦闘機と變つた。海軍の戦闘機を例にとれば、三菱十年式（英吉利系統）から三式（プリストル・ガンベツ）に移り、次で中島製の九〇式から漸く日本化した優秀機に變つた。之は他の凡ての軍用飛行機に就いても云へることであつて、我が國航空技術の、外國模倣時代から日本獨立時代の轉化を物語るものである。

航空發動機に就いても、既に述べた瓦斯電氣工業は佛蘭西のル・ローヌ發動機、獨逸のベンツ發動機等を経て、昭和三年、神風發動機を完成するに至つた。三菱内燃機は佛蘭西のイスパノスイザ、英吉利のジャガー、リンクス、獨逸のユンカース其の他を経て、液冷式、空冷式共に優秀なる發動機を産み出すに至つた。中島飛行機でも、大正十三年三月、荻窪工場を新設して、佛蘭西のローレーヌ發動機の製作に着手するや、次で英吉利のジュピター、亞米利加的のライト其の他の技術を受けて、遂に「壽」、「光」等の優秀なる發動機を製作したのである。即ち、發動機技術に於いても、外國模倣時代から日本獨立時代に移りつゝ、あつた。

### 四、非軍用機工業の大勢

翻つて非軍用機の方面を見るに、既に述べた通り、川西機械製作所、伊藤飛行機製作所の如きがあつて、一時大いに活躍したのであるが、多くの人々の熱心な運動にも拘らず、民間航空は段々と衰へて行つた。従つて之等の製作所も經營困難を極め、川西機械製作所が川西航空機株式會社として復活した以外は、修理工場として、僅かに命脈を保つ餘儀なきに至つたのである。非軍用機の中で、最も重要な位置を占める旅客飛行機、貨物輸送機は如何と云ふに、大正十年、伊藤飛行機で臺北號を、又、大正十一年に福長飛行機でフィアット三〇〇馬力装着の旅客三人乗のものを製作したが、後が續く由もなかつた。昭和二年に至り、既に獨逸から金屬製飛行機の技術を受けてゐた川崎造船所飛行機工場で、朝日新聞社及び海防義會のために金屬製旅客飛行機を數臺製作した。之等の飛行機は朝日新聞社經營に依る東西定期航空會の使用機として、貴重な歴史の數頁を飾つたのである。次で昭和三年には遞信省の下令により、三菱重工業株式會社、中島飛行機製作所に於いて旅客機を、愛知時計電機株式會社にて貨物機を試作した。

昭和四年、日本航空輸送會社が設立されるに及んでも、其の使用機は遠く亞米利加、和蘭から輸入された。中島飛行機製作所にては、其の後、亞米利加機の製作權を獲得して、第一號機を昭和六年三月完成し、次で日本空輸會社、滿洲航空會社のために二十機餘を供給した。之が商業用飛行機として稍々數多く製作せられた初めての記録である。昭和七年、夜間郵便飛行が開始されるに及び、又もや之に應ずべき飛行機なく、中島飛行機で製作權を所有してゐた



亞米利加のヴォート・コルセア機を改造して之に充てた。之がP一型として現在でも使用されてゐる。更に昭和九年、臺灣航空路の開設に當つても、偶々中島飛行機にて亞米利加よりダグラスDC二型の製作權を得て、之が製作を開始したので、其の二機を之に充てるに至つたのである。其の後、日・滿航空路の開設されるや、引續きダグラスDC二型機の製作を續行して數臺を完成し、又、中型旅客機AT二型機の製作に成功した。此の成功は、ダグラス機の研究に負ふところ多々あるが、相當の成績を收め、日本空輸會社、滿洲航空會社に數機宛納入した。別に三菱重工業會社では、昭和十一年、英吉利よりエヤスピード・エンボイ型旅客飛行機の製作權を得て之が製作を開始した。之が「ひなづる」機として、朝鮮、北海道航空路等に活躍してゐるものである。

曩に金屬製旅客機を製作したる川崎飛行機工場では、昭和五年に至り、日本空輸會社の註文に應じ、ドルニエ・ワール飛行艇を二臺建造した。本飛行艇は上海航空路に充てられる筈であつたが、同航空路が開かれなかつたために活躍を見せなかつた。昭和八年には更に朝日新聞社の註文により、C五型高速輸送機を試作した。本機は其の後、昭和九年九月、東京―北平間の飛行に新記録を樹立して、我が國航空機工業のため萬丈の氣焰を吐いた。昭和十二年四月に於ける神風號の先驅をなしたものと云ふべきである。

航空發動機の製作にかけては、他社を壓してゐた瓦斯電に於いても、昭和八年、小型旅客機の製作に着手し、同年十二月、第一號機を完成した。之がKR一型で、英吉利の同型式の模倣であつたが、KR二型を設計製作するに及び漸く舊形を脱し、現在、東京航空會社のエア・タキシ、滿洲國營口警備隊、臺灣、朝鮮等に於いて使用してゐる。

東京飛行機製作所は、もと修理工場として創立せられ、専ら日本空輸會社使用の飛行機の修理に當つてゐるのであ

るが、昭和十一年に至り、輸送會社の傍系會社として獨立し、スーパー・ユニバーサル型機、ビーチクラフトC一七E型機の製作を開始した。

## 五、航空機工業の現在

### イ、軍用飛行機の製作

軍用飛行機の製作所としては、三菱重工業株式會社、中島飛行機株式會社、川崎造船所飛行機工場、立川飛行機株式會社、愛知時計電機株式會社、川西航空機株式會社、株式會社渡邊鐵工所及び日本飛行機株式會社等がある。

三菱重工業株式會社は、其の初期に於いて英吉利の技術に學んだが、其の後、佛蘭西、獨逸、亞米利加等の技術を吸收消化して漸く独自の技術を確立し、各種の優秀なる機體を世に出してゐる。其の研究機關もよく備はつてゐて、中島と共に我が國航空機社會の雙璧をなしてゐる。

中島飛行機株式會社は其の創立最も古く、初期の製品である中島式五型は、陸軍機として或ひは民間機として大いに用ひられた。現在は佛蘭西、英吉利、亞米利加等の諸會社の製作權を得て、其の技術を磨き、幾多特色ある製品を出してゐる。昭和十年、亞米利加のダグラス機の技術を學んで、よく之を消化し、其の技術を著しく高めたことは、世人の一般に認むるところである。



川崎造船所飛行機工場は、初期に佛蘭西サルムソン機の技術を入れたが、後、獨逸のドルニエ會社と結び、輕合金を材料とする謂はゆる全金屬製飛行機製作に先鞭をつけ、一時、重爆撃機に其の名聲を謳はれた。其の後、陸軍用の小型機に主力を注ぎ、極めて優秀なる製品を出してゐる。

立川飛行機株式會社は、其の成立比較的新しく、もと石川島飛行機製作所と稱せられた。初め獨逸のラハマン博士を招聘して其の技術経験を學び、主として小型飛行機、練習機に異色ある製品を送つてゐる。數年前、患者輸送機用として試作せる輕飛行機の如きは、一見日本離れのした出來上りで、此の種の飛行機製作の経験が極めて豊富なことを裏書した。又、近時著しく業務を擴張し、更に一段の飛躍を見せんとしてゐる。

次に海軍機専門の會社に就いて觀るに、愛知時計電機株式會社は専ら水上機及び飛行艇の製作に當り、水上機製作に就いては最も経験を有してゐる。其の技術は英吉利、獨逸の系統を汲んでゐる。

川西航空機株式會社は、川西機械製作所より出發したので、飛行機製作會社としては特殊の古い經歷を有し、昭和三年獨立するや、主として海軍側の需要に應じて來た。其の飛行艇製作技術は英吉利のそれを受け、各種水上機を送り出して獨自の存在を誇つてゐる。

株式會社渡邊鐵工所は其の誕生新しく、製品も水上練習機の如き小型機に限られてゐたが、現在では中型其の他の各種海軍機を製作してゐる。現在、軍用機が金屬化せられてゐる中に、獨り渡邊鐵工所のみが木製機を守り立て、をり、近時、佛蘭西のコードロン會社より木材を主とする新技術を習得して、更に一段の飛躍を試みんとしてゐる。

日本飛行機株式會社は昭和九年、海軍系統の製作會社として横濱市に誕生したが、未だ製品を世に送つてゐない。

#### ロ、非軍用飛行機の製作

次に非軍用飛行機の製作所としては、中島飛行機株式會社、三菱重工業株式會社、東京瓦斯電氣株式會社、東京飛行機製作所、日本航空工業株式會社、立川飛行機株式會社等を擧げることが出来る。

中島飛行機株式會社は前述の如く、商用機を最も多く出してゐる會社として名高い。旅客飛行機製作の技術は、歐米諸國に比して著しく見劣りのする中に、斯く多數の製品を産み出した同社の努力に對しては大いに感謝しなければならぬ。

三菱重工業株式會社は、昭和十年に英吉利のエアスピード・エンボイ型旅客機の製作權を得て、其の製作を開始するに至つた。同社の軍用機がいつも金屬化した中に、此の旅客機のみは木製機として異彩を放つてゐる。同社では別に數年前、大型金屬旅客機の試作に着手したが、軍用機の製作に追はれて中絶して了つたのは残念であつた。

東京瓦斯電では小型旅客機を十數臺製造したが、就中、東京航空株式會社に購入されたものは、エヤ・タキシとして使用せられ、此の種小馬力發動機裝備の飛行機が經濟的に有利なることを實證した。併し乍ら、充分なる販路なきため、十五臺程で其の製作を中止するの已むなきに至つた。其の後、同社では周知の如く航空研究所の長距離機を試作したのであるが、之に依つて昭和十三年春、世界記録を二つも打破し得たことは邦家のため同慶に堪へない。此の知識経験を應用して中型金屬旅客機を試作し、目下試験飛行中であるが、優秀な成績を示してゐる。

東京飛行機製作所は日本空輸會社の傍系會社として、外國設計の飛行機を數臺製作したが、未だ其の技術の特に見



るべきものがない。

日本航空工業株式會社は創立早々であり、立川飛行機株式會社は、日本空輸會社の資本を入れて、商用機の製作に一步を踏出したが、未だ實績の見るべきものがない。

#### ハ、航空發動機の製作

航空發動機の製作會社の主要なるは、東京瓦斯電氣株式會社、中島飛行機株式會社、三菱重工業株式會社、川崎航空工業株式會社、愛知時計電機株式會社及び株式會社東京石川島造船所等である。

東京瓦斯電は初期に於いて、獨逸、佛蘭西の技術を學んだが、其の沿革最も古く、遂に「神風」、「天風」の如き優秀なる星型空冷發動機を出して其の眞價を發揮した。昭和十一年、逓信省の下命に依り、神風五A二型二二〇馬力を試作したが、六〇〇時間の耐久運轉に堪へて、極めて優秀なる成績を示した。同系統の發動機は同社製のKR一、KR二なる輕飛行機、海軍練習機、陸軍練習機等に裝備せられてゐる。

中島飛行機は、大正十三年三月、荻窪に發動機工場を新設するや、全力を擧げて之が經營に當つた。初め佛蘭西ローヌ發動機の製作權を得、次で英吉利のジュピター發動機の技術を學び、更に亞米利加最新の技術を吸収して、今日、「壽」、「光」其他の大馬力空冷式發動機を製作して、世界的水準に達する製品を出すに至つた。水冷式發動機に就いては、ローヌの技術をよく活用して各種の製品を産んだのであるが、未だ充分なる成績を擧げてゐない。

三菱重工業は、内燃機關製作には古い經驗を持つてゐるのであるが、航空發動機としては、先づ佛蘭西のイスパノスイザの製作權を得、後、英吉利のジャガー、リンクス等の技術を受け、星型發動機にも大いに力を注いだ。更に獨逸の經驗をも入れて、水冷、空冷共に幾多の優秀品を産出してゐる。同社は特に研究機關が豊富であり、多數の人材を擁してゐるのであるから、更に一段と光輝ある製品が期待される次第である。

川崎造船所飛行機工場は、初め佛蘭西のサルムソン發動機を製作したが、大正十三年以來、専ら獨逸BMW發動機の製作を續けてをり、空冷發動機に就いても相當研究を進めてゐる。同社製造の軍用機にはいづれもBMW發動機が裝備してあるが、英吉利、佛蘭西等に液冷發動機を裝備した優秀機が活躍してゐる現狀に鑑み、更に此の方面に力を致すべきである。

愛知時計電機株式會社では、中島飛行機よりローヌの製作權を譲り受けて之が製作を行ひ、更に、空冷發動機にも數種の試作品を出してゐるが、未だ世に廣く行はれてゐないやうである。

株式會社東京石川島造船所では、小型發動機であるが英吉利のシラス、ハーミーズ等の製作權を有し、又、空冷星型發動機の研究にも手を染めて試作品を出してゐる。近時は、空冷倒立の發動機を試作し、優秀なる成績を示しつつある。

最後に、川西航空機株式會社でも、最近、發動機製作に着手した。

#### ニ、プロペラの製作

プロペラは、發動機のみならず飛行機の性能と密接なる關係を有するに依り、飛行機製作會社に於いて設計製作を



してゐた。日本樂器製造株式會社では、斯かる狀勢下に於いて、大正十年三月より木製プロペラの製作を開始し、爾來、幾多の製品を送り出した。其の後、プロペラが金屬化すると共に、其の製造工程も複雑となり、漸く分業化の傾向が見られるに至つたのであるが、本會社に於いても、工場を擴張して金屬プロペラの製作に取りかゝつた。

住友金屬工業株式會社でも、同じく金屬プロペラの製造に着手するに至つた。同社はもともと金屬材料の専門工場であり、プロペラの材料も自給の形であるから、研究を進める上にも頗る好都合の立場にある。

以上に述べたる金屬プロペラは、今日最も廣く行はれてゐる亞米利加のハミルトン型プロペラである。之は元來、中島飛行機で製作してゐたものを譲受けたのであるが、別に三菱重工業では、リード型プロペラの製作權を有してゐる。之は金屬プロペラの初期に大いに使はれたが、今日ではハミルトン型に驅逐された形である。

川崎工場でも、獨逸シュヴルツ會社の被包式プロペラの製作權を獲得したが、之を多方面に供給するまでには行つてゐない。

#### ホ、降着装置の製作

プロペラの製作が分業化したる如くに、分業化したものの一に降着装置がある。降着装置も當然飛行機の設計者が設計し製作すべきであるが、其の車輪が先づ分れ、次で緩衝装置が分れ、更に脚其のものも獨立化せんとしてゐる。降着装置は飛行機部品中でも稍々趣の變つたものであり、寧ろ専門化した方が、其の研究と製造とに於いて便宜且つ低廉となることであらう。

岡本工業株式會社は、車輪の製作者として最も有名である。同社は自轉車、オートバイ等の製作を主としてゐるのであるが、其の重要な製品の中に飛行機車輪が加へられたのである。飛行機の如く重量輕減に重きを置く製品に對しては、車輪の如きものも最も合理的に研究製作するべきは論を俟たざるところである。殊に近來、制動機附きのものが普及すると共に、車輪製作技術に俟たねばならぬ點の多いことを忘れてはならない。

緩衝装置には、以前は主としてゴムが使用されたが、現在では殆ど油壓式のものに統一された感がある。従つて緩衝装置の研究も複雑となり、専門製作所を生むに至つた。

萱場製作所は昭和二年一月の創業であり、又、宮田製作所は自轉車、オートバイ等に多くの製品を出してゐるが、最近、此の緩衝装置製作にも着手するに至つた。

#### へ、航空用計測器の製作

計測器は必ずしも航空機獨特のものではないが、重量の輕減と形狀の縮少とは航空用計測器として特殊の地位を占める。然も外界の狀況の激變、例へば氣溫、氣壓の大きな變化に遭遇し、機體、發動機の振動にも能く堪へなければならぬから、航空用計測器は益々高級品化するのである。

現在、此の方面の技術も漸く進んで、品物に依つては歐米の製品をも凌駕する成績を示すものもあるが、全體の水準より見る時は、未だ以て其の域に達しない。其の著名な製作所は東京航空計器株式會社、日本計器製造株式會社、田中製作所、柳製作所、品川製作所、北辰電氣製作所、横河電氣製作所等である。



ト、航空用材料

近代の優秀機は或る程度木材を必要とはするものの、最も進歩したる金屬材料の供給に俟たねばならない。機體や發動機の製作に當つて、歐米先進國に立遅れたる我が航空機工業は、材料の領域に於いても亦甚しく立遅れた。従つて必要とする材料は之を外國に仰がねばならない實狀にあつた。漸く茲數年來、陸海軍とも材料の自給に重點を置き、製作會社をして努力せしめたので、最近に至つて、國產材料の優秀なものを産出するに至つた。然れども之が製造の現狀は飛行機製作業者よりの註文に依るのであるから、結局に於いて材料會社が製作會社に支配されてゐる狀況である。かやうにして材料會社が發展出來にくいのは、我が國航空機材料の規格の不統一に由來するところ尠くない。近時、漸く其の統一が叫ばれ、且つそれが實行に移されつゝあることは邦家のため洵に喜ばしい現象である。

材料會社の主要のものとしては、住友金屬工業、日本特殊鋼、神戸製鋼、大同電氣製鋼、日立製作所、古河電氣工業等の各會社がある。

航空用材料としては、以上の外、羽布、塗料、ゴム製品等、廣く多方面に亘つて特徴ある材料を必要とするのであるが、之等はそれぞれ専門の工場に於いて、我が國內の需要を満たして呉れる程度に立ち至つてゐる。

第七章 航空施設

我が國航空施設は昭和二年度から東京⇨大連間及び大阪⇨上海間航空路の設置に着手したのに始まり、昭和四年三月に至つて其の一部の竣工を見、定期航空一部の實施に支障の無い程度に達した。爾來、着々諸施設の整備に努めつつある一方、帝國飛行協會其の他民間側に於いても、飛行場、航空燈臺等の建設或ひは獻納の舉があつて、漸次完備の域に向つてゐるが、之等施設は、定期航空は勿論、一般の航空に於いても之が利用に依り常に航空の安全を確保し、其の發達促進に裨益するところ極めて大なるものがある。以下、各航空施設の整備に就いて、別表により其の沿革を示すこととする。

一 飛行場

飛行場名 (ヲ附セルハ非公共用)	設置(許可)年月日	經營者	所在地	別陸水		記事
				陸	面(平方米)	
東京	四一四一	國	東京府北多摩郡立川町	一、八〇〇、〇〇〇	六、八二五	羽田ニ移轉



大阪	福岡第二	京城	蔚山	(中島大井)	(札幌)	大連	(川西鳴尾)	東京	(上田)	(東雲原)	(堺大濱)	松江	(城崎)	新義州	富山	新潟
四一四一	四一四一	四一五一	四一五一	五一二九	五一〇六	六一一六	六一五二	六一四一	六一〇二	七一五四	七一九一	七一〇七	八一〇九	八一三三	八一〇三	八一〇三
國	國	國	國	中島飛行機株式會社	北海タイムス社	國	川西航空機株式會社	國	上田市	鈴木菊雄	日本航空輸送研究所	松江市	日本海航空株式會社	國	富山縣富山飛行場建設委員會	新潟市
大阪市大正區船町	福岡縣糟屋郡多々良村	京畿道高陽郡龍江面	慶尙南道蔚山郡蔚山面	東京市品川區大井南濱川町	北海道札幌市	關東州周水會周水屯	兵庫縣武庫郡鳴尾村	東京市蒲田區羽田江戶見町	長野縣上田市	秋田縣山本郡東雲村	大阪府堺市	島根縣松江市	兵庫縣城崎郡城崎町	平安北道義州郡光城面	富山縣婦負郡倉垣村	新潟縣北蒲原郡松ヶ崎濱村
水陸	水	陸	陸	水	陸	陸	水	陸	陸	陸	水	水	水	陸	陸	陸
三五〇、〇〇〇 (陸上)	三六〇、〇〇〇	一八九、〇〇〇		六七、〇〇〇	二七〇、〇〇〇		五二八、九二六	一一〇、〇〇〇	四九〇、〇〇〇			二九六、八〇九	二六四、四六三	四七七、四九〇		
六一五 「福岡飛行場」 ト呼稱	六三三 「立川町ヨリ移 轉 陸軍へ獻納 陸軍へ獻納	七三三 「廢止														

高知	(宮島)	名古屋	都城	(館山寺)	(桐生愛國)	(衣ヶ原)	臺北	(大津)	(中越)	(山梨)	廣島	那覇	福岡第一	宜蘭	臺中	大邱
八一六	九一三	九一〇	九一一	一〇一五	一〇一三	一〇一三	一〇一四	一〇一三	一一一九	一一一九	一一三三	一一四一	一一五二	一一七一	一一二〇	一一二九
高知新聞社	惠美重美	名古屋國際航空協會	都城	徳田五一郎	帝國飛行協會	熊崎惣二郎	國	藤本直	帝國飛行協會	山梨在郷軍人航空研究會	國	國	國	宜蘭街	臺中州	國
高知縣吾川郡長濱町	廣島縣佐伯郡大野村	名古屋市南區稻永新田地先	宮崎縣北諸縣郡五十市村	靜岡縣濱名郡南庄内村	群馬縣新田郡笠懸村	愛知縣西加茂郡舉母町	臺北州七星郡松山庄	滋賀縣大津市	新潟縣北魚沼郡千田村	山梨縣中巨摩郡玉幡村	廣島縣佐伯郡大竹町	沖繩縣島尻郡小祿村	福岡縣糟屋郡和白村	臺北州宜蘭郡宜蘭街	臺中州豐原郡大雅庄	慶尙北道達城郡解顔面
水	水	水陸	陸	水	陸	陸	陸	水	陸	陸	陸	陸	水陸	陸	陸	陸
三二二、〇〇〇 (陸上)	三〇〇、〇〇〇		一六〇、一四八	一一五、七〇〇	四六九、四二一		一八七、七六五	一一二、二九〇	七八、四〇八	四六七、二三一	五九〇、八二〇 (陸上)	二四六、八五〇	六〇〇、〇〇〇	四六四、三五〇		



仙臺	一一一 二二二	國	宮城縣宮城郡七郷村	陸	五二一、九〇〇	
青森	一一一 二二二	國	青森縣東津輕郡油川町	陸	四九八、二〇〇	
札幌	一一一 二二二	國	北海道札幌市	陸	五三一、〇〇〇	
(埼玉第一)	一一一 二二二		埼玉縣入間郡宗岡村	陸	一五六、四一四	
(滋賀)	一一一 四一五		滋賀縣滋賀郡下坂本村	水		
臺南	一一一 六二六	臺南州	臺南州新豐郡永寧庄	陸	五〇九、八〇〇	

二 航空標識

名稱	所在地	標識方法	設置年月日
沼津航空標識	靜岡縣駿東郡大岡村	上記頭書ノ航空標識地名ヲ片假名ニテ表示シ、北方ヲ上方トシ、北ヨリ南ニ又ハ東ヨリ西ニ向ケ配列シタルモノニシテ字劃四間四方、文字ノ太サ五尺、字隔三間又ハ四間トシ、白色木板ニテ作り、地上一間ノ鐵柱上	昭和三年三月
濱松航空標識	靜岡縣濱松市段子川		
龜山航空標識	三重縣鈴鹿郡龜山町		
小豆島航空標識	香川縣小豆郡四海村		
今治航空標識	愛媛縣今治市大濱		
室積航空標識	山口縣熊毛郡室積町		

名稱	所在地	標識方法	設置年月日
中津航空標識	大分縣中津市角木	ニ取付ケタルモノトス	
行橋航空標識	福岡縣京都郡行橋町		
蔚山航空標識	朝鮮慶尙南道蔚山面三山里	同	昭和四年三月
黃澗航空標識	朝鮮忠清北道永道郡黃澗面馬山里	同	
大田航空標識	朝鮮忠清南道大田郡外南面孔道里	同	
天安航空標識	朝鮮忠清南道天安郡天安面星井里	同	
沙里院航空標識	朝鮮黃海道鳳山郡沙里院面鐵山里	同	
平壤航空標識	朝鮮平安南道大同郡西川面仁興里	同	
定州航空標識	朝鮮平安北道定州郡定州面城外洞	同	
新義州航空標識	朝鮮平安北道義州郡光城面彌勒洞	同	
魏子窩航空標識	關東州魏子窩	同	
金泉航空標識	慶尙北道金泉郡金泉邑 金泉驛プラットホーム屋根上	京城↑ 金泉 ↓ 大邱 一文字ノ太サ三米角 地色 濃赤色	昭和十三年三月
尙州航空標識	慶尙北道尙州郡尙州邑 尙州驛プラットホーム屋根上	安東↑ 尙州 ↓ 金泉 一文字ノ太サ二米角 地色 灰色	同



江景航空標識	大田航空標識	鳥致院航空標識	陰城航空標識	忠州航空標識	天安航空標識
忠清南道論山郡江景色 江景驛倉庫屋根上	忠清南道大田府 大田驛プラットホーム屋根上	忠清南道燕岐郡鳥致院邑 鳥致院驛倉庫屋根上	忠清北道陰城郡陰城面 陰城驛倉庫屋根上	忠清北道忠州郡忠州邑 忠州驛倉庫屋根上	京畿道天安郡天安邑 天安驛プラットホーム屋根上
裡里↑ 江景 ↓大田 一文字ノ太サ二米角 文字色 白色 地色 暗灰色	京城↑ 大田 ↓大邱 一文字ノ太サ二米角 文字色 黑色 地色 灰色	京城↑ 鳥致院 ↓大邱 一文字ノ太サ三米角 文字色 黑色 地色 灰色	鳥致院↑ 陰城 ↓忠州 一文字ノ太サ二米角 文字色 白色 地色 暗灰色	鳥致院↑ 忠州 一文字ノ太サ二米角 文字色 白色 地色 濃赤色	大邱↑ 天安 ↓京城 一文字ノ太サ三米角 文字色 黑色 地色 灰色
昭和十三年三月	同 右	同 右	同 右	同 右	同 右

安城航空標識	長湖院航空標識	水原航空標識	利川航空標識	驪州航空標識	鐵原航空標識
京畿道安城郡安城邑 安城驛倉庫屋根上	京畿道利川郡清漢面長湖院里 長湖院傍 利川郡廳倉庫屋根上	京畿道水原郡水原邑 水原驛プラットホーム屋根上	京畿道利川郡邑内面利川里 利川驛ヨリ四〇〇米郡農會倉庫	京畿道驪州郡州内面 驪州驛倉庫屋根上	江原道鐵原郡鐵原邑外村里 鐵原驛プラットホーム屋根上
天安↑ 安城 ↓長湖院 一文字ノ太サ二米角 文字色 黑色 地色 灰色	長湖院 ↓天安 一文字ノ太サ三米角 文字色 黑色 地色 灰色	京城↑ 水原 ↓大邱 一文字ノ太サ三米角 文字色 黑色 地色 灰色	驪州↑ 利川 ↓水原 一文字ノ太サ二米角 文字色 黑色 地色 灰色	水原↑ 驪州 一文字ノ太サ三米角 文字色 白色 地色 黑色	京城↑ 鐵原 ↓元山 一文字ノ太サ二・五米角 文字色 黑色 地色 灰色
昭和十三年三月	同 右	同 右	同 右	同 右	同 右



飛行場名	照明設備	目的	所有者	施設年度
土城航空標識	京畿道開豊郡中西面土城里 土城驛倉庫屋根上	京城↑ 土城 ↓平壤 一文字ノ太サ三米角 地色 灰色	文字色 黑色	昭和十三年三月
海州航空標識	黄海道海州郡海州邑 東海州驛倉庫屋根上	京城↑ 海州 ↓沙里院 一文字ノ太サ三米角 地色 灰色	文字色 黑色	同 右
沙里院航空標識	黄海道鳳山郡沙里院邑 沙里院驛プラットホーム屋根上	京城↑ 沙里院 ↓平壤 一文字ノ太サ三米角 地色 灰色	文字色 黑色	同 右
東京飛行場	一、航空燈臺 二、場周燈 三、障害物標示燈 四、着陸照明燈	飛行場並航空路標識 飛行場境界標示 障害物標示 着陸場照明	大部分國有(海防義 會より獻納) 一部 日本航空輸送會社	昭和八年度

三 飛行場不時着陸場照明設備

名稱	所在地	官報告示日	初點燈年月日	型式	點燈時間	燈所有者	備考
大阪飛行場	大阪	八一一一四	八一一一四	小型	隨時	鐵塔(國有) 鐵塔(日空)	獻納
三保不時着陸場	三保	八一一一四	八一一一四	小型	隨時	鐵塔(國有) 鐵塔(日空)	獻納
濱松陸軍飛行場	濱松	八一一一四	八一一一四	小型	隨時	鐵塔(國有) 鐵塔(日空)	獻納
明野陸軍飛行場	明野	八一一一四	八一一一四	小型	隨時	鐵塔(國有) 鐵塔(日空)	獻納

四 航空燈臺



幡豆	御油	豊橋	濱松	袋井	金谷	焼津	久能	三保	田子浦	沼津
愛知縣幡豆郡幡豆町	愛知縣寶飯郡御津村	愛知縣八名郡石巻村	靜岡縣濱名郡吉野村	靜岡縣周智郡久努西村	靜岡縣小笠郡河城村	靜岡縣志太郡東益津村	靜岡縣清水市蛇塚	靜岡縣清水市三保村	靜岡縣富士郡田子浦町	靜岡縣沼津市上香貫
八—二—一—四	一〇—二—一—五	八—二—一—四	八—二—一—四	一〇—四—一	八—二—一—四	八—二—一—四	一〇—二—一—五	九—四—二—八	八—二—一—四	八—二—一—四
八—二—一—四	一〇—二—一—六	八—二—一—四	八—二—一—四	一〇—四—一	八—二—一—四	八—二—一—四	一〇—二—一—六	九—五—一	八—二—一—四	八—二—一—四
小型	補助	小型	小型	小型	小型	大型	補助	小型	小型	小型
自三、言 至二、言 出	全 夜	〃	〃	〃	〃	自三、言 至二、言 出	全 夜	〃	〃	〃
同右	同右	同右	同右	同右	日本航空 輸送會社	國 有	同右	日本航空 輸送會社	國 有	同右
					獻納				獻納	

巢雲山	十國峠	鞍掛山	神山	矢倉嶽	御殿場	眞鶴	國府津	平塚	辻堂	戸塚
靜岡縣田方郡下大見村	靜岡縣田方郡熱海町	靜岡縣田方郡函南村	神奈川縣足柄下郡元箱根村	神奈川縣足柄上郡北足柄村	靜岡縣駿東郡御殿場町	神奈川縣足柄下郡眞鶴町	神奈川縣足柄下郡田島村	神奈川縣平塚市須賀町	神奈川縣高座郡小田村	神奈川縣鎌倉郡中和田村
一〇—二—二—八	八—二—一—四	一〇—九—六	一〇—二—二—八	一〇—二—一—五	一〇—四—一	八—二—一—四	一〇—四—一	八—二—一—四	一〇—二—一—五	八—二—一—四
一一—一—一	八—二—一—四	一〇—九—一〇	一一—一—一	一〇—二—一—六	一〇—四—一	八—二—一—四	一〇—四—一	八—二—一—四	一〇—二—一—六	八—二—一—四
小型	大型	小型	中型	補助	小型	小型	小型	中型	補助	小型
〃	〃	〃	自三、言 至二、言 出	全 夜	〃	〃	〃	自三、言 至二、言 出	全 夜	自三、言 至二、言 出
日本航空 輸送會社	國 有	同右	同右	同右	同右	同右	同右	同右	日本航空 輸送會社	國 有
	獻納									獻納



早島	玉津	室津	須磨	神戸大丸	大阪朝日	札幌今井	大阪飛行場	生駒山	木津	笠置
岡山縣都窪郡早島町	岡山縣邑久郡玉津村	兵庫縣揖保郡室津村	兵庫縣神戶市須磨區鉢伏山	兵庫縣神戶市明石町	大阪府北區中ノ島	札幌府南一條西二丁目十一	大阪府大正區船町	奈良縣生駒郡生駒町	京都府相樂郡木津町	京都府相樂郡笠置村
八一—二—四	八一—二—四	八一—二—四	八一—二—四	一一—七—一三	六一—五—	一三—二—七	八一—二—四	八一—二—四	一〇—二—一五	八一—二—四
八一—二—四	八一—二—四	八一—二—四	八一—二—四	一一—七—一三	六一—五—	一三—二—七	八一—二—四	八一—二—四	一〇—二—一六	八一—二—四
小型	小型	中型	中型	中型	大型	大型	小型	大型	補助	小型
〃	〃	〃	自 <sup>三</sup> 日 <sup>〇</sup> 沒 <sup>〇</sup> 至 <sup>〇</sup> 日 <sup>〇</sup> 出 <sup>〇</sup>	全	自 <sup>三</sup> 日 <sup>〇</sup> 沒 <sup>〇</sup> 至 <sup>〇</sup> 日 <sup>〇</sup> 出 <sup>〇</sup>	全	隨	自 <sup>三</sup> 日 <sup>〇</sup> 沒 <sup>〇</sup> 至 <sup>〇</sup> 日 <sup>〇</sup> 出 <sup>〇</sup>	全	自 <sup>三</sup> 日 <sup>〇</sup> 沒 <sup>〇</sup> 至 <sup>〇</sup> 日 <sup>〇</sup> 出 <sup>〇</sup>
同右	同右	日本航空輸送會社	國有	神戸大丸百貨店	大阪朝日新聞社	札幌今井商店	日本航空輸送會社	國有	同右	同右
			獻納	公認私設	公認私設	公認私設		獻納		

大河原	上野	拓植	靈山寺山	加太	笠取山	關	千世崎	明野	新名聞古社屋	宮知多山本
京都府相樂郡南大河原村	三重縣阿山郡長田村	三重縣阿山郡西拓植村	三重縣阿山郡西拓植村	三重縣鈴鹿郡加太村	三重縣阿山郡阿波村	三重縣鈴鹿郡關町	三重縣河藝郡若松村	三重縣度會郡北濱村	愛知縣名古屋市西川端町	愛知縣知多郡西浦町
一〇—二—一五	八一—二—四	八一—二—四	一〇—九—六	八一—二—四	一一—二—三〇	八一—二—四	八一—二—四	八一—二—四	一一—六—八	八一—二—四
一〇—二—一六	八一—二—四	八一—二—四	一〇—九—一〇	八一—二—四	一一—二—一	八一—二—四	八一—二—四	八一—二—四	一一—六—八	八一—二—四
補助	小型	中型	中型	補助	小型	小型	中型	小型	大型	大型
全	〃	〃	自 <sup>三</sup> 日 <sup>〇</sup> 沒 <sup>〇</sup> 至 <sup>〇</sup> 日 <sup>〇</sup> 出 <sup>〇</sup>	全	〃	〃	〃	自 <sup>三</sup> 日 <sup>〇</sup> 沒 <sup>〇</sup> 至 <sup>〇</sup> 日 <sup>〇</sup> 出 <sup>〇</sup>	全	自 <sup>三</sup> 日 <sup>〇</sup> 沒 <sup>〇</sup> 至 <sup>〇</sup> 日 <sup>〇</sup> 出 <sup>〇</sup>
同右	同右	同右	同右	同右	同右	同右	同右	日本航空輸送會社	新名聞古社屋	國有
									公認私設	獻納



中和	沙里院	南川店	開城	一山	京城第二	京城第一	烏山	天安	鳥致院	大田
平南中和郡中和 面新井里	里黃海鳳山郡靈泉 面沙里院邑景岩	東側)面秀里(金銅山 面海平山郡安城	京畿開城郡松戸 面(松岳南側)	京畿坡洲郡青石 面東碑里深岳山	京城飛行場 京城府汝矣島町	京城始興郡東面 新林里	忠南振威郡北面 東州里舞鳳山	忠南天安郡天安 邑留糧里	忠南燕岐郡鳥致 院邑鳥致院里	忠南天安郡天安 邑留糧里食藏山
補助	大型	補助	大型	補助	大型	大型	補助	大型	補助	大型
同右	同右	同右	同右	同右	同右	同右	同右	同右	同右	同右

昭和三年三月十號竣工

深川	秋風嶺	金烏山	大邱	慶州	蔚山	京都丸物	新潟新聞社	川内	大牟田	福岡松屋
忠北永同郡深川 面深川里	慶北金泉郡鳳山 面廣川洞訥誼山	慶北善山郡龜尾 面南通洞金烏山	慶北慶山郡安心 面梅餘里醴禮峰	慶北慶州郡慶州 面孝峴里仙桃峰	慶南蔚山郡大峴 面南化里(烽臺山)	京都市下京區烏丸通リ七條下ル 東鹽小路町	新潟市西堀前通 リ	鹿兒島縣日置郡 串木野村	福岡縣三池郡銀 水村	福岡市橋口町
						一一一〇一五	一二一九一八	一一三三三一	一一三三三一	八一八一八
						一一一〇一五	一二一九一八	一一四一一	一一四一一	八一八一八
補助	大型	補助	大型	補助	大型	大型	大型	補助	補助	小型
						全	全	全	全	自日沒至二、〇〇
同右	同右	同右	同右	同右	國有	京都丸物百貨店	新潟新聞社	同右	國有	福岡松屋
						公認私設	公認私設			公認私設







六 航空無線標識

局名	所在地	型	式	可聽標識符號	試驗開始年月
鹿兒島	鹿兒島市吉野町	交互型可聽標識送信機		A	昭和一二一四
那霸	沖繩縣島尻郡眞和志村	同 右		N	一二一四
大連	關東州南山會南山屯	二重變調型可視可聽標識送信機		同 右	一二一六
宜蘭	臺北州宜蘭郡壯圖庄	同 右		同 右	一二一九

備考 本施設ハ未ダ業務開始ニ至ラズ實驗中ナリ

第八章 航空機乗員

一、飛行機操縦士

(一) 陸軍委託

大正九年十月、航空機操縦生養成規則制定され、十月一日、初めて第一期陸軍委託操縦生を所澤陸軍飛行學校に委託して操縦士の養成をしたのであるが、昭和十三年までの教育人員は左の如くである。

期別	時期	期	養成期間	同上場所	採用人員	卒業人員	備考
一	自大正一〇年九月	九	九ヶ月	所澤	一〇	一〇	
二	至自一一、一、九	九		〃	一〇	八	
三	至自一一、二、二七	八		〃	〇	〇	
四	至自一一、三、三九	八		〃	五	五	





期別	時	期	養成期間	同上場所	採用人員	卒業人員	備考
九	至自	三	八ヶ月	霞ヶ浦	四	四	
八	至自	二	九	霞ヶ浦	四	三	
七	至自	一	九	霞ヶ浦	四	三	
六	至自	昭	九	霞ヶ浦	四	四	
五	至自	和	九	霞ヶ浦	四	四	
四	至自	一	九	霞ヶ浦	三	二	
三	至自	一	九	霞ヶ浦	六	六	
二	至自	一	九	霞ヶ浦	〇	〇	
一	至自	二	八ヶ月	霞ヶ浦	〇	〇	

大正十一年十二月、水上機操縦生養成規則公布を見、同年初めて第一期海軍委託操縦生を横須賀海軍航空隊に委託したのであるが、爾來、昭和十三年までの教育人員は左の通りである。

(二) 海軍委託

一八	至自	〇	七	熊谷	一六	四	教育中
一七	至自	〇	七	熊谷	四	三	
一六	至自	〇	八	熊谷	四	四	
一五	至自	〇	八	熊谷	四	四	
一四	至自	〇	八	熊谷	四	四	
一三	至自	〇	八	熊谷	四	四	
一二	至自	〇	八	熊谷	四	四	
一一	至自	〇	八	熊谷	四	四	
一〇	至自	〇	八	熊谷	四	四	
九	至自	〇	八	熊谷	四	四	
八	至自	〇	九	熊谷	三	三	
七	至自	〇	九	熊谷	三	三	
六	至自	〇	九	熊谷	四	四	
五	至自	〇	九	熊谷	五	五	



一〇	自大正七年五月	一〇	霞ヶ浦	四	三
一一	自八、二五	一〇	〃	四	四
一二	自九、二四	九	〃	四	三
一三	自〇〇、二四	九	〃	四	四
一四	自一一、二四	九	〃	四	三
一五	自一二、二四	九	〃	四	三
一六	自一三、二四	九	〃	四	三
教育中					

(三) 民間委託

航空施設の擴充に伴ひ、飛行機操縦士要員は陸海軍委託養成のみを以てしては之が充足困難なるを以て、昭和十一年より航空局指導の下に、比較的優良と認むる民間飛行學校をして、之が教育を實施せしめ、又、定期航空に従事すべき操縦士の養成は、差向き日本航空輸送株式會社をして自ら實施せしむることとなつた。即ち左記の如くである。

委託場所	教育期間		卒業人員		備考
	一一年	一二年	一一年	一二年	
日本航空輸送株式會社	五月	五月	二〇	二〇	
日本飛行學校	三	八	一	一〇	
名古屋飛行學校	三	八	六	五	
亞細亞航空學校	三	八	六	五	

昭和十三年度に於いては、時局の要求に基き、左記の如く臨時に多數の操縦士を養成した。

教育場所	教育期間	教育人員		卒業者	備考
		前期	後期		
陸軍委託生	八ヶ月	一六	九		
海軍委託生	八ヶ月	一〇	二五		
仙臺航空局乗員養成所	一〇	前期	後期		
米子航空局乗員養成所	一〇	前期	後期		
日本航空輸送株式會社	五	二〇	二五		
日本飛行學校	九	一七	二〇		
名古屋飛行學校	九	二五	二〇		
阪神飛行學校	九	二〇	二〇		
亞細亞航空學校	九	一〇	一〇		



堀水上飛行學校  
天虎飛行研究所

九 九

四 四

水上機  
同右

二、航空機機關士

大正十三年十月、航空機機關士養成規則制定され、十四年一月、第一期機關士を東京府立工藝學校に委託したが、爾來、昭和十三年までの教育人員は左記の如くである。

期別	時期	期	養成期間	同上場所	採用人員	卒業人員	備考
一	自大正二四年	一月	二ヶ年	東京府立工藝學校	一〇	一〇	
二	至自	二、三四	二	〃	九	九	
三	至自	三、三四	二	〃	一〇	一〇	
四	至自	四、三四	二	〃	一〇	一〇	
五	至自	五、三四	二	〃	九	九	

六	至自	一〇、三四	二	〃	六	六	
七	至自	一一、三四	二	〃	五	五	
八	至自	一二、三四	二	〃	一五		教育中
九	至自	一三、三四	二	〃	二五		同右



## 第九章 航空關係團體

現在、航空關係の團體は其の数が極めて多い。茲には遞信省の管轄下にある航空關係の團體中、其の主なるものに就いてのみ簡單なる説明を加へ、他は其の名稱を列擧するに止める。

## 一、帝國飛行協會

財團法人帝國飛行協會は大正三年七月、故大隈重信侯爵を會長に、阪谷芳郎男爵を副會長として創立せられたのであるが、其の沿革は相當古く、それまでも法人格を有せざる團體として存在し、種々航空事業の振興に貢獻するところがあつた。即ち、大正二年四月には、既に明治四十四年秋創立にかかる日本航空協會を合併して、愈々其の基礎が鞏固となつたので、翌三年七月に至つて初めて會長制を布いた。次で財團法人設立の許可を受けるや、國際航空聯合會(F・A・I)に加入し、各府縣にも協會の支部を置いて、寄附金の募集を開始し、更に大正七年六月には、國民飛行會を合併して今日に至つた。

畏くも 皇室に於かせられては、豫ねてより帝國飛行協會に對し多大の御關心を寄せさせ給うた。即ち大正三年十

一月には允許を得て、久邇宮邦彦王殿下を初代の總裁に仰ぎ、又、昭和四年一月、久邇宮殿下が薨去遊ばされてからは、同六年九月、更に允許を得て、梨本宮守正王殿下を總裁に奉戴するの光榮に浴してゐるのみならず、此の間、大正七年八月には長き邊りより協會の事業御獎勵の御思召を以て、金五拾萬圓を御下賜遊ばされた。

昭和十一年六月、總裁梨本宮殿下には、華族會館に於いて關係大臣、地方長官、各省航空關係者及び協會の理事、監事、其の他關係者等を晚餐に御召し遊ばされ、次の様な御言葉を賜はつた。

我國ノ民間航空ハ更ニ一層ノ努力ヲ拂ヒ其ノ發達ヲ期スヘキ秋ナリ之ヲ交通文化ノ過程ニ鑑ミ更ニ國防ノ安否ニ照サハ其ノ成否ハ實ニ國運ノ消長ニ關スル所大ナルモノアリ我帝國飛行協會ノ嚮フ所亦茲ニ存シ官民一致協力ク此ノ目的ヲ達スヘキナリ諸子深ク念ヲ斯ニ效シ本會ヲ扶ケ斯界ノ興隆ニ盡ス所アラントヲ望ム

帝國飛行協會の嚮ふところは、此の令旨によつて洵に明かである。更に同年十一月五日、協會に台臨になり、航空功勞者二十四氏に對して、それぞれ御下賜品を御親授遊ばされ、又、越えて十二月八日には大阪市公會堂に台臨遊ばされ、同所に於いて關係者一同に午餐を賜はつた。

次に、現在、帝國飛行協會が行ひつつある主なる事業を示せば次の通りである。

## (一) 競技獎勵其他

大正四年十月、京城に於いて朝鮮協賛會主催の朝鮮施政五周年記念物産共進會宣傳飛行に對し、金八百十三圓を主催者に補助したるを初めとし、其の後、大正十三年、日本航空輸送會社が實施したる魚群發見飛行に對し金四千六百



八十圓を補助した。

翌十四年十一月には、朝日朝聞社主催の訪歐飛行完成に對して、金參萬圓を贈與し、又、昭和六年五月には、報知新聞社主催の太平洋横斷飛行に對しても金壹萬圓の獎勵金を贈與し、且つ飛行機「オイローパ號」を貸與した。其の他、今日まで此の種の催に對しては常に獎勵の方法を講じつゝある。

(二) 操縦士並びにグライダー指導員講習會

昭和八年七月三日より二十二日に亘りて、二等操縦士三十名を所澤陸軍飛行學校に委託し、學術講習會を開いたのを初めとし、其の後數回、同様の講習會を催した。又、近年グライダー熱の勃興に鑑みて、昭和十二年二月十四日より同二十四日まで、全國グライダー團體選出の指導員中より二十名を選抜し、陸軍當局の援助を受けて、甲府市外山飛行場に於いて、初歩滑空機の操縦教育を施し、指導員としての必要な技能を教習した。

(三) 操縦士獎勵金

大正九年四月、飛行機操縦士獎勵規程を制定し、新に一、二等飛行機操縦士の免狀を受けたる者に對し、一等飛行機操縦士に對しては、各々參百圓、二等飛行機操縦士に對しては各々貳百圓を、毎年豫算の範圍内に於いて交付しつゝある。

(四) 飛行獎勵金其の他

昭和八年、飛行獎勵規程を制定し、操縦士の技術向上と航空思想普及のために、直線距離百軒以上の飛行をなしたるものに對して獎勵金を贈與しつゝある。

(五) グライダー製作費補助其の他

昭和九年、グライダー飛行獎勵規程を設け、同年以降、グライダーの研究又は練習用グライダー製作者に限り、一臺に就き各種機に對し相當の補助金を交付しつゝある。又、昭和十一年度以降、グライダー飛行を獎勵し、其の技倆向上を圖るため一級、二級、三級のグライダー飛行證を發行し、之を授與することとなつた。

(六) 國産輕飛行機の補助

昭和九年、日本飛行機株式會社の製作にかかるプー雲雀一型二臺を購入したる東京朝日新聞社に對し、金壹千二百圓を補助したのを初めとし、昭和十一年には、國産輕飛行機の製作又は購買補助の目的を以て、相羽式ツバメ七型旅客機を製作したる東京航空株式會社社長相羽有氏に對し金壹千圓を交付し、翌十二年には、超輕飛行機購買補助規程を設けて補助の基準を樹立したが、同規程は昭和十二年限りで廢止された。



## (七) 航空慰助

大正二年、理事會の議を経て、民間航空殉難者に對し、金品を贈與することとなり、同年五月、武吉浩坡飛行士の殉難に際し金壹千圓を贈呈せるを初めとし、大正十二年には更に民間航空者慰助規程を設け、民間航空殉難者に對し、香華料、遺族扶助金を贈呈して其の靈を慰め、又は負傷者に對しても其の程度に應じて見舞金を贈ることとなつた。

## (八) 飛行場建設維持費補助

昭和八年、富山飛行場建設に際し金一千圓を補助したが、次で翌九年、飛行場建設維持費補助規程を設け、飛行場の建設維持整備を助成するために、地域の廣狹、利用價値の多寡、建設費若くは維持費支辨の難易等をも斟酌し、當該建設者又は管理者に對して、豫算の範圍内に於いて千圓以内の補助金を贈與することとなつた。

## (九) 防空演習參加

昭和九年、東京、横濱、川崎三市聯合防護團防空演習に際し、東京警備司令部、逓信省航空局、警視廳其他各地防護團及び飛行機を有する東京附近の新聞社、民間飛行學校、日本學生航空聯盟並びに同海洋部等の賛同を得て、義勇飛行隊を組織し、飛行經費の一部を負擔し、又、昭和十一年には東京、横濱、川崎三市聯合演習及び愛知縣下等に於ける防空演習にも協力し、其の他の經費も一部補助をした。

## (一〇) 地上滑空標識

航空の安全を圖ると共に、航空思想普及のため、全國主要市町村の學校、停車場、劇場、公會堂等の屋根を利用し、之に簡単な地名又は方位を書き表す方法に依つて、地上航空標識の設置方を提唱勸説したところ、昭和十二年度現在に於いて、福岡縣十七箇所、岐阜縣一箇所、北海道四箇所、神奈川縣三十三箇所、埼玉縣九箇所、三重縣三箇所、山口縣一箇所、新潟縣三箇所、沖繩縣二箇所及び東京府下一箇所に之が實現を見た。

## (一一) 航空思想の普及宣傳

宣傳に關しては機關雜誌「飛行」及び「飛行時報」を發行し、技術の研究、内外航空事情等を網羅掲載し、之を會員其他に配布して航空思想の普及宣傳に資し、又、別に隨時刊行の印刷物は繪葉書其他十六種二十一萬九千餘部に達してゐる。其他、各地に講演會を開催し、同時に航空に關する映畫を上映し、又、博覽會、展覽會等には協會より飛行機模型、圖譜其他航空に關する參考資料を出品陳列しつゝある。

## 二、日本學生航空聯盟

昭和五年三月、法政大學内にスポーツを基礎とせる學生航空研究會が設立せられたのを初めとし、之に引續いて、



關東に於いては早稻田大學、慶應大學、慈惠會醫科大學、明治大學、立教大學、橫濱高等工業學校、東京帝國大學、關西に於いては京都帝國大學、關西學院大學、立命館大學、大阪帝國大學等に各々航空研究會が設立せらるゝに至つたので、逓信省航空局では之が健全なる發達を期するため、陸海軍兩省の協力を得て、朝日新聞社をして各校の航空研究會を以て組織單位とする日本學生航空聯盟を結成せしめ、之が指導統制に當ることゝなつた。即ち、昭和五年四月二十九日、聯盟の創立式を舉行し、聲明書及び聯盟規約を發表して、直ちに其の實行に移つた。爾來、聯盟は順調なる發達を遂げ、昭和七年七月には財團法人の認可を受け、昭和十年九月、勅令第二百六十七號を以て、民間の學校及び團體等にも現役操縦將校の派遣指導を受け得る途が拓かれ、遂に今日の盛況を見るに至つた。

現在、本聯盟の加盟校は二十校に達し、操縦部、技術部、グライダー部の三部に所屬する部員數は七百四十八名に及び、各々其の欲するところに従つて、關東に於いては羽田の東京飛行場に於いて、又、關西に於いては盾津陸軍飛行場に於いて、日曜、祝祭日、其の他學業の餘暇を極度に利用しつゝ、猛訓練を實施してゐる。此の外、研究部と稱して、法律、經濟、醫學等各々其の專修する學術的立場より航空を研究しつゝ、ある者もあり、之等各部の部員を合するときは、優に壹千名を突破する一大團體を構成してゐるのである。

創立以來、飛行機操縦練習延時間は四千數百時間、總回数三萬七千餘回に達し、一等飛行機操縦士の免狀を受けた者五名、二等飛行機操縦士四十名、三等飛行機操縦士四十餘名、他に單獨操縦の域に達せる者は百餘名を數へてゐる。

以上の如く、日本學生航空聯盟の事業は航空の凡ゆる部門の實際的研究を其の主眼としてゐるが、昭和六年五月には、法政大學學生栗村盛孝君を聯盟代表として、「青年日本號」を驅つて西伯利コースに依り訪歐飛行の壯舉を決行し、

同時に歐洲各國の大學を訪問交驩をなし、八月、遂に其の全航程を突破して所期の目的を果した。越えて昭和七年七月には、早稻田大學學生川上新太、三好研吉及び明治大學學生山内保三、池原弘道の四君を選び、滿洲國の建國祝賀並びに在滿同胞慰問飛行を實施し、昭和十一年九月には田中浩（慶應）、森謹吾（法政）、中來田隆二（關西學院）、森重猛夫（關西學院）の四君をそれぞれ關東、關西の代表として友邦滿洲國飛行協會の創立祝賀飛行を行ふ等、國際親善に資すると共に、我が國學生の意氣發揚に努力しつゝある。尙、次に特筆すべきことは、支那事變が勃發するや二等飛行機操縦士の免狀を有する者十四名は、勇躍率先して從軍を志願したところ、其の熱意は遂に軍當局を動かさし、そのうち、杉山好彦（東京帝大）、金井哲夫（早）、廣瀬清太郎（早）、熊谷正三（明）、中來田隆二（關西學院）の五君は軍屬として從軍を許され、北支の上空に於いて華々しい活躍を續け、學生航空の威力を遺憾なく發揮し、國軍の作戰に尠からざる貢獻をなしたことである。

現在、聯盟に加入せる大學、高等専門學校名を挙げると、關東に於いては法政大學、立教大學、橫濱高工、明治大學、關東學院、慶應大學、専修大學、早稻田大學、東京帝大、日本大學、關西に於いては京都帝大、大阪外語、關西學院、關西大學、神戸高工、大阪帝大、立命館大學、大阪商大、同志社大學、三高の計二十校である。

### 三、大日本青年航空團

大日本青年航空團は昭和十二年五月五日、發團式を挙げ、初代團長には帝國在郷軍人會會長陸軍大將井上幾太郎氏、



同副團長には陸軍中將堀丈夫氏が就任した。本團の使命とするところは、我が國の青年をして航空報國に邁進せしめ、國家の危急に際しては空中戦士としての義務を果し、平時にあつては航空文化の進展に寄與貢獻せしめんとするにあるのである。

右の使命達成のため、昭和十二年に於いては全國の道府縣知事及び六大都市の市長に依頼して、其の管下の代表的優良青年各々三名内外、合計百四十八名の推薦を得て、之を第一次の正會員とした。此の正會員に對しては、同年八月十日より約一ヶ月間、霧ヶ峰に於いて訓練を施すこととなり、斯くて八月九日、日本青年館に於いて第一回の訓練大會結成式を行ひ、直ちに霧ヶ峰に出發、訓練を開始した。

此の訓育教練及び滑空訓練を主眼とする第一次合宿訓練は、航空知識及び技能の修得並びに心身の鍛練上多大の成果を修めた。右訓練を受けた者より更に八十六名を選抜して、同年九月二十七日より約二ヶ月間、第二次の訓練を實施し、指導者としての素養と人格の陶冶を主眼として、更に高度の技術訓練を施した。其の結果、三十九名は二級滑空士の免狀を授與せられた。尙、飛行機操縦訓練は操縦部四十一名、機關部三名を選抜して、同年十二月十五日より羽田及び名古屋兩飛行場に於いて八ヶ月間に亘つて實施せられた。

#### 四、海軍豫備航空團

昭和九年、勅令第二百九十三號を以て、海軍航空豫備學生志願制度が新に認められたので、日本學生航空聯盟は、

之が準備教育機關たらしめんことを目的として、同年五月、聯盟内に海洋部を設けた。而して、此の海軍航空豫備學生志願制度なるものの趣旨とするところは、我が國の空軍豫備員は諸外國と異つて、民間航空の發達が遅れてゐるために其の数が極めて少く、殊に海軍は制度上、其の缺乏度が甚だしい状態に在つたので、之が對策の一として操縦其の他の技術を授け、修業の曉には航空豫備初級士官に任じようと云ふにある。

昭和十一年七月には益々其の基礎を鞏固にし、且つ其の内容を充實せしむるために、茲に日本學生航空聯盟内の一部であつた海洋部を廢止すると共に、新に財團法人學生海洋飛行團を設立し、關東及び關西に支部を設置して教育を開始した。次で昭和十二年八月、寄附行爲を改正して、財團法人海軍豫備航空團と改稱した。昭和十二年三月末、本團の準備教育終了者二十名、之等は更に、同年三月中旬に施行された海軍航空豫備學生の採用試験を受験し、其の大部分は同四月上旬、海軍航空豫備學生として採用せられた。

#### 五、阪神航空協會

昭和十年二月、大阪府下有志の醸金によつて、府下中河内郡盾津村に飛行場を建設して陸軍に獻納した。其の際、有志の間に於いて、我が國産業、經濟の中心であり、軍需工業の心臓である阪神の地に民間防空機關なきを遺憾とし、之を設置を提唱する者が多かつた。其の時、偶々昭和十一年十月に時の第四師團司令部附松村正員少將が、非常時局下に於いて其の實現の急を要す可きを官民有志に提唱するに及んで、茲に第四師團、大阪朝日新聞社、大阪毎日新聞



社後援の下に愈々協會設立に邁進すること、なつた。次で大阪、神戸兩方面に於いて數次の委員會を開き、同協會の經常費、基本金、事業方針等を協議決定し、廣く贖金を求めたところ、各方面共非常な熱誠と贊意とを表明し、贖金の申込が續出し、昭和十二年七月末に於いて二百十七萬圓に達した。

之より先、同年三月に、松村少將が轉出したので、後任の河村董少將が設立委員長に就任し、其の促進を圖つた結果、府縣市より受く可き補助金も決定したので、財團法人の設立許可を申請し、昭和十三年一月三十一日附を以て許可せられた。又、阪神航空協會の事業として飛行學校を經營すること、なり、同年四月、文部省より私立學校令による設立の認可があつた。

### 六、 汎日本水上航空聯盟

昭和十一年夏、水上航空事業に携はる者が、一層水上機の利用範圍を擴大するために、全日本の同業者を糾合して聯盟を結成すること、なつた。即ち同年八月十九日、東京に於いて船主協會と航空關係者の協議會が開催せられ、水難救助に民間航空業者を携はらせることとなるに及んで、同月三十一日、水上航空業者たる日本航空輸送研究所、東京航空株式會社、安藤飛行機研究所、日本海航空輸送株式會社、宮島飛行機研究所、天虎飛行研究所の六社代表が帝國飛行協會に參集し、同日、東京丸内の工業俱樂部に於いて聯盟の結成式を舉行した。

水難救助に關しては、昭和十二年一月八日、神戸市丸井汽船の貨物船豐丸が、荒天のため潮岬と室戸岬の中間洋上

で遭難せるに際し、第一回の捜査に従事した。

### 七、 日本帆走飛行聯盟

昭和十年、大阪毎日・東京日日兩新聞社が主體となつて、無發動機飛行機の進歩發達助成のために、全國のグライダー研究團體を糾合して、同年五月十二日、日本帆走飛行聯盟の發會式を舉行した。爾來、大いに帆走飛行の發達助成及びグライダーの練習指導に努め、同年六月十五日には大阪に於いて九帝五型に依る本邦最初の曳航飛行に成功した。其の後今日に到るまで、各地に指導講習會を開催し、其の成績は見る可きものがある。

本聯盟に加入せる團體を示せば次の如くである。

- |                |                 |               |
|----------------|-----------------|---------------|
| 石橋中學校グライダー部    | 濱松グライダー研究會      | 日本帆走飛行俱樂部     |
| 日本滑空少年團        | 日本輕飛行機俱樂部グライダー部 | 日土講習會グライダー俱樂部 |
| 新潟航空會          | 東北帝國大學航空研究會     | 東海學生航空聯盟      |
| 東京帆走飛行研究會      | 東京商工帆走飛行俱樂部     | 東京帝國大學滑翔研究會   |
| 中國グライダー俱樂部     | 大阿蘇グライダー俱樂部     | 大阪グライダー俱樂部    |
| 大阪城東商業學校グライダー部 | 岡本工業グライダー俱樂部    | 河北グライダー研究會    |
| 川西帆走飛行研究會      | 金澤高等工業學校航空研究會   | 大豐グライダー俱樂部    |
| 臺南高工グライダー部     | 高崎グライダー研究會      | 筑波グライダー俱樂部    |



- |                 |                   |                      |
|-----------------|-------------------|----------------------|
| 名古屋グライダー研究会     | 名古屋航空談話會          | 名古屋飛行學校グライダー部        |
| 山梨航空研究會グライダー部   | 神戸高工航空研究會         | 國粹義勇飛行隊グライダー部        |
| 帝國航空少年團         | 帝國在郷軍人會市川分會グライダー班 | 帝國在郷軍人會諏訪聯合會グライダー研究部 |
| 亞細亞航空機關學校グライダー部 | 亞細亞航空學校グライダー俱樂部   | 厚木中學校グライダー部          |
| 尼崎グライダー研究會      | 酒田航空研究會           | 相模グライダー俱樂部           |
| 岐阜航空聯盟          | 京一工グライダー俱樂部       | 京都グライダー俱樂部           |
| 極東帆走飛行俱樂部       | 霧ヶ峰グライダー研究會       | 九州航空會                |
| 九州帝國大學航空會       | 明治中學校學友會航空部       | 三島帆走飛行協會             |
| 美津濃グライダー研究會     | 都空防會帆走飛行俱樂部       | 静岡帆走飛行協會             |

### 八、日本飛行俱樂部

大正七年七月の創設にして、民間飛行學校從業者其の他の業者の團體で、本邦民間航空の發達と操縦技術の向上並びに親睦を圖るを以て目的とし、各地に飛行競技會を開催すること前後七回に及び、現在會員百五十名に達してゐる。

### 九、其の他の團體

#### (一) 關西飛行俱樂部

昭和六年十二月の創設にして、關西在住の飛行機操縦士、機關士並びに航空業務に直接携はる者を以て組織し、會員相互の懇親と航空界の發展に寄與するを目的とする。

#### (二) 交 星 會

昭和三年一月の創設で、本邦民間航空の中堅である航空局委託操縦生出身の飛行士を中心とする、純航空技術者の團體である。現在會員百十餘名、外に委託生出身者以外の者で會の推薦に依つて特別會員となつてゐる者が六名ある。

#### (三) 日本キャタピラ俱樂部

昭和五年九月に創設せられ、航空事故のため落下傘に依つて危難を脱した陸海軍並びに民間體驗者のみの俱樂部である。

#### (四) 東京飛行俱樂部

昭和八年八月三十一日に創設せられ、東京附近に於ける民間航空關係の實務者の社交親睦を主とし、併せて航空界の發達に寄與することを以て目的とする。現在、會員八十名、特別會員十二名である。



(五) 日本航空學會

昭和九年三月三十一日に創設し、航空界の目覚ましき發展に鑑み、航空學藝全般を通じて之が經緯の脈絡となり、且つ其の集中機構たらんとする學會であつて、毎月「日本航空學會會誌」を發行し、又、随時に講演會を開催する。現在の會員數は千七百三十二名に達してゐる。

(六) 東京アマチュア航空俱樂部

昭和十年五月二十六日の創設にして、日本學生航空聯盟出身の關東在住者に依つて結成せられ、社會人としての航空スポーツと、航空思想普及を目的とする。現在會員は四十七名である。

(七) 航空野武士會

昭和九年十一月二十八日の創設にして、本邦民間航空黎明期より現在に至るまで引續き航空實務に携はり、相共に瑩雪の勞苦を嘗めた初期時代の純民間出身者の懇親機關で、現在の會員は三十一名である。

(八) 航空十五會

昭和九年十二月の創設で、航空の同好者が相會して談笑裡に航空を識り、又語ると云ふのが目的である。毎月十五

日に例會を開き、現在會員は百四十名である。

(九) 鳳 翼 會

昭和十年二月十一日の創設で、日本學生航空聯盟關西支部出身者より成り、會員相互の親睦と航空の發達に資するのを目的とする。現在會員は三十二名である。

(一〇) 大日本飛行少年團

昭和七年十一月の創設にして、第二國民たる青少年の航空思想の普及涵養を目的とする。現在、團員は四千八百十二名にして、各地に支部を設置し、理事、顧問、相談役、囑託及び名譽團員には全國各地の名士を網羅してゐる。

(一一) 大日本航空婦人會

昭和十二年五月の創設で、舉國皆兵の精神に基き銃後空の護りとして日本傳統の婦徳を礎とし、航空の重要性を子弟に知らしめ、更に第一線の陸海軍航空隊部の激勵慰問、航空遭難者遺家族に對する弔慰、婦人飛行家の援助、全國婦人團體に對する防空思想の普及指導等に努め、將來航空日本の建設を目的とする。現在會員數は百七十六名である。



## 第十章 航空に関する世界記録

航空機の記録を公認する國際的團體として、我が國からも帝國飛行協會が、他の三十數箇國の飛行俱樂部と共に加盟してゐる國際航空聯合會（F・A・I）なるものがある。此の國際航空聯合會は、速度、高度及び距離の三記録の承認に當つて、先づ飛行機の種類を陸上機、水上機、水・陸兩用機、陸上輕飛行機及び水上輕飛行機の五大型種に分ち、更に輕飛行機（陸上機は自重五六〇磅以内、水上機は六八〇磅以内）を、座席數の單複及び自重の大小に依つて水陸各四種に分類してゐる。其の有効搭載量に就いては、半吨、一吨、二吨、五吨及び一〇吨の五種に區分し、更に速度記録に於いては、コースの距離に三籽、一〇〇籽、五〇〇籽、二、〇〇〇籽、五、〇〇〇籽及び一〇、〇〇〇籽の七階段を設けてゐるのである。尙、之に氣球（容積に依り八種に分つ）、航空船、グライダー及びヘリコプターの四種の記録を加ふれば、國際記録は、實に一三一の多きに達するのであるが、今、一九三八年四月一日現在に於ける各國の記録保持數を表示すれば左の如くである。

國別	氣球	航空船	陸上機	水上機	水陸兩用機	グライダー	ヘリコプター	計
佛蘭西	五	一	二四	四	一	一	一	三三

計	英 國	澳 地利 國	白 耳 義	波 蘭	チ エ ッ コ	米 國	蘇 聯 邦	獨 逸	伊 太 利
二〇	一	二	三	四	一	三	一	三	
一	一	一	一	一	一	一	一	一	
五七	一	一	一	一	一	一	一	一	
二八	一	一	一	一	一	二	一	一	
一二	一	一	一	一	一	六	一	一	
八	一	一	一	二	一	一	二	四	
五	一	一	一	一	一	一	一	五	
一三一	一	二	三	六	一	一	一	二	

更に女子記録（二五）及び都市聯絡記録（二四）があるが、後者は倫敦、ケープタウン、巴里、西貢、紐育、羅府等の二都市間の記録を公認したものである。而して都市聯絡記録中には我が朝日新聞社の神風號（三菱式雁型、中島式壽三型五五〇馬力附）の昭和十二年四月六日乃至十日に於ける、東京、倫敦間一五、三五七籽の亞歐聯絡飛行が、飛行時間九四時一七分五六秒、平均時速一六七、八五四籽として公認せられてゐる。

斯くの如く、國際記録は總數一七〇を算するのであるが、以下に於いては、徒らに數字を羅列するの煩を避くるた



め、右の國際記録中より謂はゆる世界記録を摘記し、次で世界航空記録の發達の跡を辿ることゝしたい。

### (一) 世界航空記録

茲に世界航空記録とは、航空機の型種、搭載量及びコースの距離等の別を全く度外視しての最高記録を謂ふのである。今、一九三八年四月一日現在に於ける國際航空聯合會公認の世界記録を示せば左の四つである。

#### (イ) 直線飛行距離 一〇、一四八浬 (蘇聯邦)

操縦士	グロモフ大佐及びユマチエフ中佐
使用機	ANT-25-1型陸上機 (AM-34八六〇馬力附)
コース	莫斯科・サン・ジャシント (加州)
日 時	一九三七年七月十二日—十四日

#### (ロ) 周回飛行距離 一〇、六〇一・四八〇浬 (佛蘭西)

操縦士	ポストロット及びロシ
使用機	ブレリオ一〇型陸上機 (イスパノ・スイザー一五〇〇馬力附)
日 時	一九三二年三月二十三日—二十六日

#### (ハ) 高 度 二二、〇六六米 (米 國)

操縦士	オーヴィル・アンダーソン
使用機	エクスプロアラ一Ⅱ號型氣球
昇騰地	ラビッド・シテイー (南ダコタ州)
日 時	一九三五年十一月十一日

#### (ニ) 速 度 七〇九・二〇九浬/時 (伊太利)

操縦士	フランチェスコ・アヂエロ
使用機	M・C・72型水上機 (ファイアットA・S・6附)
場 所	デセンツァーノ
日 時	一九三四年十月二十三日

以上の四世界記録に就いて些か附説すれば、先づ

(イ) 直線飛行距離記録は、北極を通過して蘇聯邦・米國間を結ぶ謂はゆる「スターリン空路」開拓飛行の二番機に依つて作られたものである。それまでの記録は一九三三年に佛蘭西のコードス及びロッシがブレリオ機で紐育・ラヤク (シリア) 間を飛んで作った九、一〇四浬であつたが、それがグロモフ機に依つて四年振で約一、〇〇〇浬破られた譯である。尙、参考のために水上機での最高記録を示せば、一九三八年三月二十七日—二十八日に、獨逸のフォン・エンゲル氏外三名が、ユンカース・ユモ二〇五型五〇〇馬力重油發動機二基を裝備したるドルニエD〇一八型飛行艇に依つて作られたる、英國・ブラジル間八、九九二浬である。

(ロ) の周回飛行距離一〇、六〇一・四八〇浬の記録は、纏て一一、六六七・二八〇浬に書換へらるべき運命にある。



後者は實に我が東京帝國大學航空研究所の「世紀の翼」號に依つて、昭和十三年五月十三日―十五日に木更津、銚子、太田、平塚の四邊形コースに於いて作られたものである。尙、同號は之と同時に佛蘭西のルブリ及びドレ氏の保持する一萬籽速度記録一四九・八五三籽/時を約一八〇籽/時を以て更新してゐる。

(ハ) の高度記録に就いては、それが自由氣球の記録なることに注意すべきである。従つて之に代るべき記録として陸上機のそれを採れば、一九三七年六月三十日に、英國サウスフアーンボロに於いてアダム大尉が作つた一六、四四〇米である。同大尉は其の際、プリストル一三八型單葉機に搭乗し、屢々高さの標準に引用せらるゝ世界一の高峰エヴェレスト(八、九〇〇米)の約二倍の高度に達したのである。

(ニ) 速度記録七〇九籽が先づ水上飛行機の記録であることに注意すべきである。陸上飛行機は稍々之に劣り、獨逸人ヘルマン・ウルスター氏が一九三七年十一月十一日にアウグスブルヒで作つた六一〇・九五〇籽が最高記録となつてゐる。併し、此の記録は三籽の短距離コースに於ける速度なることを忘れてはならない。従つてコースを一〇〇籽より更に一、〇〇〇籽、二、〇〇〇籽、五、〇〇〇籽乃至一〇、〇〇〇籽と増加すれば、速度は順次に低下し左の如き記録となつてゐる。

一〇〇〇籽	五五四・三五七籽/時	(伊)
一、〇〇〇籽	五二四・一八五 "	(伊)
二、〇〇〇籽	四三七・〇二五 "	(佛)
五、〇〇〇籽	三二五・二五七 "	(蘇)

一〇、〇〇〇籽 一四九・八五三 "

(佛)

右は陸上機の記録であるけれども、水上機に於いても同様の傾向があるのは勿論で、一〇〇籽に於いては六二九・三七〇籽/時の記録が五、〇〇〇籽では三〇八・四二四籽/時となつてゐる。

## (二) 世界航空記録の發達

茲では、飛行機の直線飛行距離、速度及び高度の三世界航空記録の發達狀況を一瞥せんとするものであるが、第一表の直線飛行距離に於ける一九〇三年の二六〇米なる記録は、同年十二月十七日にライト兄弟が米國大西洋岸の北カロライナ州キティー・ホークに於いて人類世界最初の飛行に成功した際に生れたものである。同兄弟は、當日前後四回の飛行をなし、最初は十二秒、最後に五十八秒で前記の二六〇米を飛んだのである。

一九一二年―即ち歐洲大戰の前々年に於いては一、〇一七籽となり、漸く此の時代に飛行機が實用に供し得るに至つたことを物語つてゐる。而して大戰中に戦争用具としての飛行機が如何に目覺ましい發達を遂げたかは、一九一九年の記録が三、〇四〇籽となつてゐることからでも容易に想像せられるであらう。直線飛行距離は爾後年々増大して、遂に一九三三年の九、一〇四籽に至り、一時停頓したかに見えたが、一九三七年に至つて、既述の如く蘇聯邦のグロモフ機に依つて一〇、一四八籽に更新せられた。



第一表 直線飛行距離増加状況

年次	距離	操縦者		機名	機體	馬力	機名	飛行場所
		國名	氏名					
一九三三	〇・三六〇 <sup>料</sup>	米	オーヴァイル・ライト	複	ラ	一六	キティー・ホーク	右
一九三四	四・五〇〇	米	同	複	同	一六	同	右
一九三五	二八・九五五	米	同	複	同	一六	同	右
一九三六	〇・二二〇	佛	サントス・デュモン	單	同	一六	同	右
一九三七	〇・九九一	佛	アンリ・ファルマン	複	ヴァン・アザン	四〇	バガテラ	右
一九三八	二四・九〇〇	米	ウイルバー・ライト	複	ラ	二四	オーヴァイル	右
一九三九	二二・〇〇〇	佛	アンリ・ファルマン	複	アンリ・ファルマン	五〇	ムーロメロン	右
一九四〇	五五・〇〇〇	佛	モーリス・タブー	複	モーリス・ファルマン	七〇	エタム	右
一九四一	七五〇・〇〇〇	佛	アンドレ・ゴープ	複	ニューポール	七〇	エタム	右
一九四二	一、〇一七・〇〇〇	佛	ジョルジュ・フルニエ	複	モーリス・ファルマン	七〇	エタム	右
一九四三	三、〇四〇・〇〇〇	米	オールコック及ブラウン	複	グノーム	七〇	エタム	右
一九四四	三、三二五・二五八	米	マクレディー及オーケレー	單	アイミー・トランスポ	四〇〇	シヨール飛行場	右
一九四五	五、三〇〇・〇〇〇	米	スミス及リヒター	複	アイミー・トランスポ	四〇〇	シヨール飛行場	右
一九四六	四、〇五〇・〇〇〇	米	ケレー及マクレディー	單	アイミー・トランスポ	三七五	ウイルバー飛行場	右

一九三五	四、〇〇〇・〇〇〇	佛	ドルーアン及ランドレー	複	フアルマン	四五〇	フアルマン	エタムブリシアトル
一九三六	五、三六〇・〇〇〇	佛	コスト及リニョー	複	ブレゲー一九型	五〇〇	イスパノ	ル・ブールジェ
一九三七	六、二九四・〇〇〇	米	クレアン・デュー	單	ベラ	二〇〇	ラ	ルーズヴェルト飛行場
一九三八	七、一八八・二六〇	伊	アルテロ・フェラー	單	サヴォイア	五五〇	ファイアット	場
一九三九	七、九〇五・四〇〇	佛	カスト及ベロン	複	マルケッティ	六〇〇	イスパノ	場
一九四〇	八、〇六五・七三六	米	ボードマン及ポーランド	單	ベラ	三〇九	ラ	場
一九四一	八、五四〇・〇〇〇	英	ゲイフォード及ニコレッ	單	フェレン	六〇〇	ネビア	場
一九四二	九、一四四・七〇〇	佛	ゴドス及ロッシ	單	ブレリオ・ザバタ	五五〇	イスパノ	場
一九四三	一〇、一四八・〇〇〇	蘇	グロモフ外二名	單	ANT-25	八六〇	AN-25	場

第二表に於いて、一九〇八年の四四料は現在の自動車の常用速度にも劣つてゐるけれども、歐洲大戰の五箇年間に、記録が約一〇〇料増加してゐることは注目し得る事實である。併し、大戰終了の一九一九年に於ける三〇七料の記録が、現在では略々商業用機の巡航速度となつてゐるのである。尙、一九二七年以降の速度記録が、全部水上機の保有するところであつて、陸上機のそれは遙かに之に劣り、現在の最高記録(六一〇料)は水上機の一九三〇年代に當つてゐる。



第二表 飛行速度増加状況

年次	時速	操縦者		機使		馬力	機名	飛行場所
		國名	氏名	機名	體稱			
一九〇八	四・〇〇〇 <small>料</small>	米	ウイルバー・ライト	複	ラ	二四	ライ	オーヴィール
一九〇九	七・〇〇〇	佛	ルイ・ブレリオ	單	ブレリ	六〇	イー・エヌ・ヴイ	ラ
一九一〇	一〇・〇〇〇	佛	アルフレッド・ルブラン	單	ルブラン	一〇〇	グ	ベルモット・パーク
一九一一	一五・〇〇〇	佛	セー・ウエーマン	複	ニユーポール	一〇〇	グ	イーストチアーチ
一九一二	一七・〇〇〇	佛	ジュール・ヴェドリイヌ	單	デュベルヂュサン	一〇〇	グ	シ
一九一三	二四・〇〇〇	佛	マーセン・フレゾオスト	單	同	一〇〇	グ	カ
一九一九	三〇・七・五五五	佛	サヂ・ルコンアト	複	ニユーポール	三〇〇	イスパノ	ラ
一九二〇	三〇・〇〇〇	佛	同	複	ニユーポール	三〇〇	イスパノ	同
一九二二	三三・〇・一七五	佛	同	複	ニユーポール	三〇〇	イスパノ	同
一九二三	三五・八・三六	米	ウィリアム・ミッチェル	複	カ	三七五	カ	ヴィユソーヴァジュ
一九二三	四三・〇・三五	米	ジェー・ウィリアム	複	カ	五〇〇	カ	セルフリッチ飛行場
一九三四	四八・一・七一	佛	ポ	單	カ	四五〇	カ	ミツチエル飛行場
一九三七	四七・九・二九〇	伊	ベルナルデー	單	ベルナルデー	一、〇〇〇	イスパノ	イス
一九三八	五二・七・七六	伊	ベルナルデー	單	マ	一、〇〇〇	ファイアットAS三	ヴェ

一九二九	五七・五・七〇〇	英	エ・エッチ・オレバー	單	スローパーマリン	一、九〇〇	ロールス	英	カル
一九三一	六五・〇・〇〇〇	英	ステンフォース	單	スローパーマリンS六	二、六〇〇	ロールス	英	ソ
一九三三	六八・二・〇七八	伊	フランチェスコ・アジェロ	單	M C	二、八〇〇	ファイアットAS六	伊	デ
一九三四	七〇・九・二九	伊	同	單	M C	二、八〇〇	ファイアットAS三	伊	同

第三表は飛行機の上昇し得る限度を示すものであるが、元來、上空に至れば至る程氣壓及び氣温の低下を見、之が操縦士の身體に異常なる影響を及ぼし、之に對抗するために酸素吸入装置、毛皮飛行服等の特別の準備を要するのみならず、發動機の馬力の減少を防ぐため、稀薄なる空氣を壓縮して之に供給するために、過給機の装置を必要とするものである。

それにも拘はらず、飛行機は既に一九一九年に富士山の二倍以上の高度に達し、現在では其の四倍又はエヴェレスト山の二倍弱の高度にまで到達してゐる。

第三表 飛行高度増加状況

年次	高度	操縦者		機使		馬力	機名	飛行場所
		國名	氏名	機名	體稱			
一九〇八	二〇米	米	ウイルバー・ライト	複	ラ	二四	ライ	オーヴィール











# 第十三篇 經理

## 第一章 會計事務取扱機關

### 第一節 總 說

凡そ國家諸制度の變遷を知るためには、先づそれ等諸制度に携はる國家諸機關の消長を知る必要がある。此の意味に於いて我が遞信經理の變遷を述べるに當つても、先づ以て其の會計事務取扱機關の沿革を説かんとするものである。茲に謂はゆる會計事務取扱機關とは、遞信部内に於ける經理事務取扱上の命令機關及び執行機關（又は出納機關）を指すものである。

現在、遞信部内で會計事務取扱機關と云へば、金錢會計では歳入徴收官、支出官、繰替拂命令官、出納官吏及び出



納員であり、物品會計では物品並びに印紙切手類出納命令官、同會計官吏及び保管主任であり、國有財産會計では其の取扱命令官及び保存主任であるが、明治二十二年以前は、會計事務其のものの種類別はあつたけれども、之に携はる機關には別段の區別はなく、命令機關は等しく收支命令官と云ひ、執行機關は等しく會計主務官と稱してゐた。而して、命令機關と執行機關とを明かに區別して、會計事務取扱機關が初めて法規上に現はれたのは明治十四年である（太政官達第三十三號會計法）。

明治二十二年に會計法を始め、會計規則、物品會計規則及び官有財産管理規則等が制定せられ、茲に初めて會計事務取扱機關は、各種會計別に定められたので、逓信省に於いても之に基いて、本省始め部内各局所にそれぞれの機關を配置任命することとなつた。命令機關中、支出官は大正十一年以前は仕拂命令官と稱してゐた。又、繰替拂命令官の名稱が設けられたのは、明治四十三年四月からであるが、實際の仕事は、明治三十六年の同制度採用以來、定額豫算の通達を受けた局所長が行つてゐたのであるから、實質上は其の時から既に存在してゐたわけである。

次に出納官吏は、之を初めて配置した當時は、會計主務官、收入官吏、現金前渡を受くる官吏及び爲替貯金出納官吏の四種に區別されてゐた。當時、代理官を置くことは既に認められてゐたが、未だ出納員と云ふものはなかつた。出納員が認められたのは、明治三十三年十一月、勅令第四百八號が出てからである。明治二十六年十月、會計規則が改正されて會計主務官が廢止され、出納官吏に分任官を置くことが認められてからは、收入官吏を主任官及び分任官とに分け、又、歳入歳出外現金の出納に携はるるものを、歳入歳出外現金出納官吏と稱ぶこととなつた。明治四十二年には、爲替貯金出納官吏を改定して、主任及び分任出納官吏とし、大正十一年に至つて初めて主任及び分任繰替拂出

納官吏と稱することとなつた。收入官吏は、明治四十二年には分任官を廢し、單に主任官の名稱だけ遺つてゐたが、大正十一年からは、單に收入官吏と稱ぶことになつた。その他、現金前渡を受くる官吏も、明治四十二年には現金前渡官吏となり、大正十一年になつて、資金前渡官吏と稱することとなつたのである。尙、物品會計官吏は、創定當時から主任官及び分任官に區別せられてゐたが、昭和三年四月以來、逓信局に配置のものに限り、第一主任官及び第二主任官に區別してゐる。而して物品保管主任は、明治二十一年頃既に設けられてゐた。

印紙切手類會計官吏は、明治三十二年に、收入印紙の賣捌を逓信省でやることになる以前は、郵便切手類出納官吏と稱してゐた。其の主任官及び分任官の區別は、物品會計官吏と同様に、該官吏の設定當初から設けられてゐる。

國有財産の管理事務は、明治二十四年以來、一定の部局長に分掌して之を取扱はしめ、其の下に保存主任を置いて事務を補助せしめてゐることは今に至るまで變らない。以下、節を分けて、之等會計事務取扱機關の逓信部内各局所に於ける配置、其の他の變遷に就いて説述することにすが、其の前に、之等會計事務取扱機關が配屬せるところの各逓信官署會計事務の掌理部局、及び其の掌理範圍の變遷に就いて、其の概要を述べて見たいと思ふ。

## 第二節 會計事務掌理部局及び其の掌理範圍

現在、逓信部内に於ける會計事務は、中央に經理局を置いて之を總轄し、地方各現業局の會計事務は、一定の範圍内で各現業局に取扱はしむるもの外、原則として各逓信局が之を掌理することとし、其の他の局所の會計事務は、



原則としてそれぞれ自局で掌理することにしてゐる。

以下、先づ總轄機關たる經理局の沿革を述べ、次に簡易保険局及び貯金局關係を除く各會計事務掌理局所及び其の掌理範圍の變遷に就いて、極く大體を述ぶることとする。

逓信官署に會計事務の掌理部局が初めて設けられたのは、明治五年十月以後のことで、各官廳の所管經費―當時謂はゆる定額金―が定められてからのことである。其の以前には、全く各省とも會計機關を持たず、其の經費は勿論、廳中用品に至るまで一々中央會計官廳に依つて支辨されてゐた。中央會計官廳と云ふのは現在に於ける大藏省で、其の起りは、慶應三年十月十五日、徳川慶喜が大政を奉還して二箇月目、即ち十二月九日、攝關幕府等が廢されて新に定められた三職中の參與役所管下に、同月二十七日、金穀出納所を創設し、之を假りに京都學習院に置いて、一時參與が其の事務を兼攝したのに始まる。越えて明治元年正月十七日には、議定官中に七課（其の長を事務總督と云つた）を定め、其の内の會計事務課を同所に置いて、參與に代つて事務を執らしめたが、翌二月三日之を廢し、太政官中に新に七局を定め、其の内の會計事務局をして之に代らしめ、閏四月二十一日には、又之を廢して會計官を定め、其の下に出納司、用度司等を置いて、各官廳の會計事務を掌理せしめた。翌二年四月八日には更に會計官を廢して、初めて大藏省を設置し、更めて其の下に出納司（四年八月十日に出納寮となる）、用度司（四年七月二十七日廢止）等を定め、以て各廳の會計事務を取扱はしめた。斯くして、明治五年當時は、各官廳の俸給、旅費、營繕費、用度品等、其の支出を要するものは、一切出納寮で之を支辨してゐたのである。

明治五年十月、初めて定額金の制度が定められ、各官廳は其の定額金を十二分して、毎月大藏省から交付されることとなつたので、爾來、大藏省所屬の驛遞寮は、其の所管經費を大藏省の定額金中から更に交付を受け、同寮會計課で其の出納事務を掌理し、工部省所屬の電信、燈臺の各寮は、其の所管經費を工部省定額金中から交付を受け、各々其の主計課に於いて、其の出納事務を掌理することとなつたのである。

其の後、驛遞寮は明治七年には内務省に屬し、同十年一月には局となり、同十四年以後は農商務省に移つたが、同時に驛遞局の管船課が分れて、管船局として等しく同省所屬となり、兩局とも其の所管會計事務は各會計課で統轄してゐた。

一方、燈臺及び電信の各寮が、之亦十年一月に局となつたが、同年二月、兩局の主計課は廢されて、所轄工部省の會計局で其の會計事務を一括して掌理することとなつた。之に就いては、工部省沿革報告の凡例に次のやうに記されてゐる。

〔明治十年二月十七日〕 従前各局ニ主計課アリ金銀出納ノ事務ヲ處理セルモ此處ニ至ツテ之ヲ廢シ會計局ニ於テ之ヲ擔務セシム云々。

明治十八年十二月、逓信省が創設されるや、本省に會計局を設け、逓信部内の會計事務を統制處理することとなつたが、二十四年七月に至つて、其の事務は大臣官房財務課に移され、三十年八月、監査局が出来て之に代り、三十一年十月、再び大臣官房會計課に變り、三十三年四月には總務局が設けられて、會計課は之に屬した。之より先、同二十六年十一月、通信局を設けて同局に經理課を置き、會計事務のうち主として通信官署關係のもの統轄に當らしめたが、三十六年十二月に至つて、初めて經理局が設置せられ、以上の會計課及び經理課主管の事務を同局で總轄する



こととなつた。其の後、大正二年六月から同八年四月まで經理課としてまたまた官房所屬となり、同年五月、再び經理局に復活して今日に至つてゐる。

次に各遞信官署の會計事務の掌理方の變遷であるが、本省内の會計事務は、以上の主管部局が總轄事務を行ふと同時に其の衝に當り、燈臺局の會計事務は同局で取扱つてゐることは創設以來變りはない。但し經理局大阪出張所、管船局船舶試験所大阪支所、航空局大阪出張所及び同局大阪飛行場、電氣試験所大阪出張所の會計事務は、各所創設以來、いづれも經理局大阪出張所で掌理してゐる。電氣試験所の會計事務は福岡、福島兩出張所の會計事務に限り、各出張所に掌理せしめてゐるが、其の外は設置以來經理局で掌理してゐる。海員審判所の會計事務は、明治三十年同所設置以來、同四十三年三月までは凡て同所所在地の船舶司檢所で掌理してゐたが、同年四月以後は高等海員審判所の會計事務は經理局、地方海員審判所の會計事務は遞信局(當時遞信管理局)で掌理して來た。茲に船舶司檢所と云ふのは官制の章でも知られる通り、現在の船舶試験所とは異なるもので、明治二十四年七月に設置されたが、同三十二年六月には海事局となり、四十三年三月に廢止されて、其の事務が遞信管理局海事部に移管されるまでは、其の會計事務は其の局所で掌理してゐた(海事部の會計事務中特別取扱に係るものについては後述)。其の他、今は廢されたが、遞信省直轄諸學校等は、各自其の會計事務を掌理してゐた。尙、同じく今は廢止されたが、臨時電信電話建設局の會計事務は經理局で取扱ひ、同出張所の會計事務は歳入の徴收、歳出の支出及び物品の出納保管に關するものは當該出張所で、其の他のものは其の地にある遞信局で、それぞれ取扱つてゐた。地方遞信官署に於ける會計事務の掌理方の變遷は相當複雑してゐるが、大要を挙げれば次の通りである。

郵便官署の會計事務は、明治五年に定額金制度が出來てから同十六年六月までは地方廳の手に委ねられ、同年七月以後、遞信省が創設されて遞信管理局が置かれるまでは、驛遞出張局に依つて掌理されてゐた。地方電信官署は遞信省の設置されるまでは、工部省電信局(十年前電信寮)管下にあつたので、同局に依つて取扱はれてゐた。當時、電話官署は未だ生れなかつた。

扱て、明治十八年十二月に遞信省の設置となり、翌年三月に遞信管理局が設けられてからは、遞信管理局は其の局及び其の所在地内の郵便及び電信局所並びに管轄區内の三等局以下の會計事務を掌理し、遞信管理局所在地外の郵便及び電信局(三等局を除く)は、其の局及び其の支局の會計事務を掌理することになつた。二十二年七月、遞信管理局が廢されて、三十六年三月まで十餘年間は、別に地方統制機關を特定せず、監督事務は一等局で行つてゐたが、會計事務に就いては、三等局以外の通信官署がめいめい一定の範圍に於いて掌理してゐた。即ち、一等郵便電信局は其の局及び其の監督區内の二等電信局、三等郵便及び電信局の會計事務を掌理し(電信建築區所在地を管轄する局では其の電信建築事業に屬する會計事務をも掌理す)、二等郵便電信局及び在外局はそれぞれ其の局の會計事務を掌理してゐた。二十四年七月には電話交換局が生れたが、其の會計事務も亦同局で掌理した。

明治三十六年三月、東京及び大阪の二箇所に通信管理局が設けられたが、偶々繰替拂制度が施行される等、遞信會計制度上に一大改正が行はれた。其の結果、通信管理局及び一等郵便局は特定のものを除いて、其の局及び其の管轄區内の通信官署の會計事務を掌理し、通信管理局及び一等郵便局所在地外の二等郵便局は、仕拂豫算及び仕拂命令に關するものを除いて、其の局の會計事務を掌理し、支部局所を有し又は管理事務を分掌する局では、之に關する會計



事務を掌理し、尙、特に指定した二等郵便局では、以上の外に其の所在地内の通信官署の會計事務をも掌理することとなつた。而して、在外局の會計事務だけは通信局が掌理することとした。同年十二月、初めて經理局が設置せられたが、それ以來、在外局の會計事務は、今に至るまで同局(自大正二年官房經理課)が掌理局となつてゐる。又、同月、通信管理局は廢されて、東京、大阪兩一等郵便局が其の事務を繼承したが、四十三年に至り遞信管理局は復活し、其の支局も新に設置されることとなり、以後は管理局及び同支局が從來の一等郵便局に代つて、其の所屬會計事務を掌理することとなつた。而して、遞信管理局及び同支局所在地外の一、二等郵便局は、其のうち當該官署の會計事務が遞信管理局及び同支局又は他の通信官署に依つて掌理されるものを除けば、從來の二等郵便局と同様の範圍に於いて會計事務を掌理すると共に、同年度から新たに仕拂命令官の外に繰替拂命令官(實際此の官名の出來たのは明治四十三年である)が設けられたので、繰替拂命令に關する會計事務も掌理することとなつた。此の點は在外局に就いても同様である。四十四年七月には一等電話局にも歳入の徴收及び歳出の繰替支出事務を掌理せしむることとした。

大正二年六月、遞信管理局は遞信局となり、又、支局は廢されて特定の一等郵便局が之に代つて分掌局となり、いづれも從來の範圍に於いて會計事務を掌理することとなつた。併し、分掌局制度は大正八年五月に廢されたので、以後は、從來分掌局であつた局も他の一等郵便局と同じ範圍で會計事務を掌理することとなり、其の結果、郵便、電信、電話局所の會計事務の内、其の局又は他の局で取扱ふことに定められたもの外は凡て遞信局で取扱ふこととなつた。大正十年九月には、一等電信局(無線電信局を除く但し翌年から)にも歳入の徴收及び歳出の繰替支出に關する事務を掌理せしめることとなつた。其の後、大正十五年十一月には、遞信局所在地外(特定のもの外之をも包含した)の二等電話局にも、歳入の徴收及び

歳出の繰替支出に關する事務を掌理させることとなり、現在に及んでゐる。

以上の外、尙、會計事務規程又は他規程、單獨公達等で、或る局の會計事務に限つて、他の局に取扱はしめることに定めたもの、即ち特別取扱として定めたものとして、札幌遞信局海事部の會計事務は、明治四十三年三月以來、又、熊本遞信局海事部の會計事務は、大正二年六月以來、いづれも遞信局所在地外(一等郵便局の例に依つて、それぞれ取扱ふことにして居り、遞信講習所支所の歳入の徴收及び歳出の繰替支出に關する事務は、大正十一年四月以來、其の所在地の一等郵便局、一等郵便局のないところは二等郵便局(下關支所に係るものだけは下關電信局)に取扱はしめてゐる。又、遞信局所在地外に於ける一等郵便局所在地の二等郵便局(鐵道郵便)の歳入徴收及び歳出の繰替支出に關する事務は、大正十年九月以來、其の地の一等郵便局(鐵道郵便)で掌理することとなり、其の内、下關東郵便局に係るものは、翌年四月から下關電信局で取扱ふこととなつた。昭和四年十一月には三宮郵便局に係るものも別に神戸中央電信局で掌理することとなつた。

遞信局所在地外の鐵道郵便局は、其の内、一等局は大正十年九月以來、二等局は翌年四月から、いづれも其の歳入徴收及び歳出の繰替支出に關する事務を、其の地の鐵道郵便局以外(一等郵便局で掌理されて來てゐる。又、明治四十三年三月以來、臨時或ひは定期に開設する郵便、電信、電話局所に於ける歳入の徴收及び歳出の繰替支出に關する事務は、所轄遞信局長が便利であると認めた場合は、自局で之を取扱ふか又は他の局所に之を取扱はしめることが出來ることとした。

其の他、會計事務の特別取扱事務に就いては、大正十年以前は、或ひは特別規程、或ひは單獨の公達で、其の都度



公布してゐるが、同十一年四月、地方遞信官署會計事務規程制定以後は、物品關係以外は凡て同規程の第七章中に掲げられてゐる。

以上に依つて從來の郵便、電信及び電話官署の會計事務の取扱方を見ると、遞信局又は之に代る地方監督官署の所在地内の局所に係るものは、大體に於いて遞信局又は之に代る地方監督官署で取扱つて來てゐるが、唯、明治二十二年八月以後同三十六年三月までの間は、二等郵便電信局等は、當時の監督官署であつた一等郵便電信局所在地内にあつても、自局の會計事務を取扱つてゐた。然るに昭和七年十月一日、東京市は其の市域を擴張したので、其の地域中に六十八の一、二等局を包容することとなり、從來の方針通りそれ等の會計事務も全部遞信局で掌理することは、他に比して餘りに荷が重すぎると云ふことになり、茲に久しい慣例を破つて、東京遞信局及び大阪遞信局の兩局所在地内にある各一、二等局に限り、自局に係る會計事務の内、歳入の徴收（電話交換事務を取扱ふ局に限る）及び歳出の繰替支出、並びに物品會計官吏に屬する事務（鐵道郵便局及び無線電信局以外の一等局は從來も取扱つてゐた）を取扱はしめることとなつた。

### 第三節 遞信省設立以前及び遞信省初期時代に於ける會計事務取扱機關

明治初年の會計制度は全く草創の姿にあつて、明治五年に定額金が定められるまでは、各官廳とも其の經費は勿論、廳中用品に至るまで凡て大藏省から貰つてゐたやうな有様であつたから、遞信關係の官廳に會計事務取扱機關を求め

得ないことは勿論、中央會計官廳たる大藏省にも未だ整備してゐなかつたのである。

明治五年、各官廳の定額金が定められてからも、猶未だ判然と之を求めることは出來ない。當時には、今日のやうな豫算制度と云ふものもなかつたのである。文字通りまだ創設時代に屬してゐたので、官制も整はず、各省の權限は自然明瞭を缺いてゐたので、其の經理事務の消長は、一に長官其の人の手腕如何に係つてゐる状態であつた。偶々明治六年五月、大藏大輔井上馨が政府部内の反對を受けて、同省三等出仕澁澤榮一と共に連袂辭職をするに當つて、時の財政政策の缺陷を指摘し、デフレーションを強調した一大建白書を提出したことが問題となり、遂に政府は、國民の信用を維持するため、六月九日、初めて聲明書附の見込會計表なるものを公表するに至つたが、之は單に一年度間の收支概算表たるに止まり、未だ真正の豫算と云ふ程のものではなかつた。

かやうに政府の豫算制度も確立しない以上は、其の各官廳經費の支給關係、歳入徴收關係等も整備しなかつたのは寧ろ當然と見るの外なく、従つて其の間に於ける會計事務取扱機關に就いても判然し得ないのは、まことに已むを得ないことと云はなければならぬ。明治六年十二月制定の金穀出納順序は、粗笨ながらも豫算計理の順序を規定し、會計法の基礎を作つたけれども、會計事務の取扱機關に就いては殆ど規定されてゐない。

明治十四年四月二十八日、太政官達第三十三號を以て、會計法が制定されたが、之には各廳の會計事務取扱機關に就いて簡單ながら左の明文がある。

第二十條 凡ソ出納ハ各廳長官ヨリ收支ノ命令ヲ其ノ會計主務官吏ニ下シ會計主務官吏ニ於テ其ノ收支ヲ執行スルモノトス、但常例ノ出納ハ其ノ時々命令ヲ要セス會計主務官吏ニ於テ其ノ收支ヲ執行スルヲ得



第三十三條 各廳現金及び物品ノ管守並ニ其ノ出納ハ該廳會計主務官吏ヲシテ之ヲ掌ラシムベシ  
而して其ノ責任等に就いては何等規定してゐないが、同月三十日、太政官達第三十六號を以て、各廳長官と會計主務官との分掌方を左の通り定め、命令官と執行官との責任分界を明かにした。

第一條 各廳ノ長官ハ會計ノ法規ニ從ヒ會計主務官吏ニ向テ金錢及物品出納ノ命令ヲ下シ該廳ノ歳入出豫算ヲ調製シ會計検査院ニ向テ其ノ決算ノ報告ヲ爲スヲ掌リ其ノ決算ニ就テノ責任ハ太政官ヨリ該年度政府ノ歳入出決算書ヲ公布シタルニ了ル

第二條 各廳ノ會計主務官吏ハ會計ノ法規ニ從ヒ金錢物品ノ管守及該廳長官ノ命令ニ依リ金錢物品ノ現出納ヲ掌リ其ノ出納上ノ精算ヲ會計検査院ニ向テ證明シ其ノ認可狀ヲ得テ其ノ責任ヲ了ル

第三條 各廳長官ハ便宜金錢物品收支命令ノ權ヲ部下ノ官吏ニ委スルヲ得

第四條 各廳會計主務官ハ其ノ長官ノ上請ニ依リ太政官ヨリ之ヲ命ズ但別ニ會計官吏ノ制アルモノニ擔任ノ場所ヲ命ジ及判任官ヲ以テ會計主務官吏ト爲シタルトキハ會計検査院ニ届出ヅベシ

第五條 國庫ノ出納ハ別段ノ法規ニ依ル

翌十五年一月に至り、會計検査院の權限を縮小すると共に、從來各官廳の定額に相當する現金は、月割にして大藏省から交付し、各廳で保管することを原則とした點を改めて、今後は原則として大藏省で保管すると云ふ方針を立て、太政官第五號達を以て會計法を改正した。會計事務取扱機關に關する規程も從つて改正追加を見たが、猶未だ其の責任に就いては別段に規定されてゐない。

會計上の一般準據法規にして既に斯くの如き状態であつたから、驛遞局其の他の所管經理事務の取扱機關に關する法規等は何等見るべきものがなく、從つて明確なことは云ひ得ないが、斷片的な布告布達等を綜合して、實質的に之

を觀れば、大體次のやうな推斷を下すことが出来る。即ち、驛遞寮は明治七年には内務省所屬となり、十四年には農商務省に移され（十年驛遞局となる）、其の間の經費はそれぞれ所管省から受けて、所屬の會計課で其の經理事務を行つてゐたわけであるが、地方郵便業務は、明治五年二月以來、同十六年六月末までは地方廳の監督下にあり、各地郵便局の收入、支出及び物品出納の事務は、各地方廳に驛遞掛を設けて、其處で執行してゐた。即ち主管廳は驛遞局であるけれども、其の郵便局に對する郵便經費、郵便切手、其の他の物品の交付手續、郵便局からの郵便御勘定表差出方並びに切手等賣下代金上納の手續等は、いづれも地方廳を通じて行はれてゐたのである。故に、之を會計事務取扱機關と云ふ上から觀るならば、驛遞總官は主任收支命令官、地方廳官は分任收支命令官、各郵便局長は執行機關——即ち現在謂はゆる出納官吏又は會計官吏であつたと云ふことが出来やうと思ふ。

明治十六年三月、驛遞區編成法が制定され、七月から實施されることとなつたが、其の準則として定められた驛遞出張局會計規則及び其の後に制定の官吏特派郵便局會計例規に依つて、爾後遞信省設立までの驛遞官署の會計事務取扱機關を擧げれば次の通りである。

收 支 命 令 官	出 納 機 關
總 官	會 計 主 務 官 (指定吏員不明)
驛 遞 出 張 局 長	會 計 課 長
	郵 便 局 長

次に電信及び燈臺の兩者であるが、之等は既に述べた通り、遞信省の設立以前は工部省所屬で、明治十年一月以前



は各寮に主計課があつたが、十年二月以後は、局となると共に主計課が廢されて、其の會計事務は工部省會計局で取扱つてゐたことであるから、其の會計事務取扱機關に當るものは、恐らく明治十年一月以前は電信頭、燈臺頭が收支命令官、各主計課長及び地方局所の主任者が出納機關であり、十年二月以後は會計局長がそれぞれ收支命令官であり、各地方局所の主任者が出納機關であつたことと推定されるが、明確には知り得ない。

明治十八年十二月に逓信省が設立され、翌年各地に逓信管理局が設置されてからは、其の會計事務の取扱範圍は大いに擴張せられたが、其の各局所の取扱範圍は既に述べた通りである。又、當時の會計事務取扱機關を擧ぐれば次の通りである。

收 支 命 令 官  
 會 計 局 長  
 燈 臺 局 長  
 逓 信 管 理 局 長  
 逓信管理局所在地外ノ郵便及  
 ビ電信局長(三等局ヲ除ク)

出 納 機 關  
 會 計 主 務 官  
 會 計 主 務 官  
 逓信管理局會計主務官(指定吏員不明)  
 郵便及ビ電信局、同支局會計主任、  
 支局長、三等局長

當時、未だ物品會計等に就いて特定機關はなく、凡て右の機關が當つてゐたわけであるが、只、物品保管主任だけは、明治二十一年十一月制定の逓信省物品出納規則に見えてゐる。

明治二十二年七月、逓信管理局は廢されて、地方通信官署の會計事務の取扱方は改正されたが、以後、二十三年三月までの取扱機關は左の通りである。

收 支 命 令 官  
 一 等 郵 便 電 信 局 長  
 二 等 郵 便 電 信 局 長

出 納 機 關  
 同 局 會 計 主 務 官 (指 定 吏 員 不 明)  
 二 等 電 信 局 會 計 主 任 官 (三 等 局 長、  
 同 局 會 計 主 務 官 (指 定 吏 員 不 明))

#### 第四節 憲法に基く諸會計法規實施以後に於ける 會計事務取扱機關

##### 第一款 各種會計事務取扱機關の整備

明治二十二年二月十一日、大日本帝國憲法の發布と同時に、之に基いて會計法及び會計規則が公布せられ、同年六月には、物品會計規則が制定せられたが、前二者は翌二十三年四月一日から施行され、後者は其の年十月一日から實施されることとなり、更に二十三年十一月には國有財産管理規則が制定されて、二十四年四月一日から實施を見ることとなり、逓信部内の會計諸法規も、之に基いて或ひは廢され或ひは改められて、それぞれ整備の段階に立つに至つたので、各種會計事務の取扱機關は略々其の全容が整へられた。即ち、從來金錢物品等の命令機關は、之を總稱して收支命令官と云ひ、其の出納機關は總稱して會計主務官(地方局では會計主任等)と稱してゐたのであるが、それ以後



は金錢關係に就いては歳入徴收官、仕拂命令官及び出納官吏を定め、物品會計に就いては物品並びに郵便切手類の出納命令官及び會計官吏を定め、更に國有財産に就いては其の取扱命令官及び保存主任を定めて、それぞれ其の職務權限を明かにした。而して之等會計事務取扱機關の内、本省及び燈臺局等に於けるものは、現在に至るまで大體同様であるから、以下は主として遞信局及び通信官署に於けるそれ等取扱機關に就いて、便宜上、種類別に從つて款を分けて述べることにする。

第二款 歳入徴收官及び仕拂命令官（支出官）

明治二十三年四月以後、通信官署の歳入徴收官及び仕拂命令官は次の通り定められた。當時、地方局の監督は一等局で取扱つて居たことは既述の通りである。

歳入徴收官	仕拂命令官
一等郵便電信局長	同 上
二等郵便電信局長	同 上
電話交換局長	同 上
在外局長	同 上

明治三十六年四月、繰替拂制度が行はれることとなり、同時に地方監督官廳として通信管理局が開設されたが、以後、歳入徴收官及び仕拂命令官は次の通り定められた。即ち歳入徴收官は中央に一名だけを置き、他の官署には「歳

入の徴收を分掌する官吏（分任歳入徴收官に相當するもの）を置くこととし、仕拂命令官を少數に限定した。而して爾後四十三年までは繰替拂命令官の名稱を特定しなかつたが、事實上は定額豫算の通達を受けた局長を之に當ててゐた。

歳入徴收官	歳入徴收事務分掌官	仕拂命令官	繰替拂命令取扱官吏
通信局長	通信管理局長	通信局長	通信管理局又ハ一等郵便局 所在地外ノ二等郵便局長
	一等郵便局長	通信管理局長	
	二等郵便局長	一等郵便局長	
	在外郵便局長		在外郵便局長

同年十二月、經理局が設けられ、同時に通信管理局が廢されたので經理局長は通信局長に代り、東京及び大阪各一等郵便局長は各通信管理局長に代つて、其の命令官として職權を行ふこととなつた。明治四十三年四月からは遞信管理局が開設されたが、同時に従來經理局長だけを歳入徴收官とし、其の他の局所長を歳入の徴收を分掌する官吏とする制度であつたのを改め、遞信管理局、同支局及び内地通信官署に屬する歳入の徴收に關しては、遞信管理局長及び同支局長を歳入徴收官とし、在外局に就いては經理局長を歳入徴收官とした。又、繰替拂命令官の名稱を明定した。即ち次の通りである。

歳入徴收官	歳入徴收事務分掌官	仕拂命令官	繰替拂命令官
經理局長	遞信管理局及同支	經理局長	遞信管理局及同支







第三款 出納官吏及び出納員

出納官吏は、明治二十二年二月公布の會計法及び會計規則に依つて、金錢會計事務の執行機關として新に定められたもので、之を三種に分け、收入事務に従事するものを收入官吏、仕拂事務に従事するものを會計主務官及び現金前渡を受けたる官吏とし、其の職務權限及び責任等に就いて明定した。茲に謂はゆる會計主務官とは、從來の會計主務官と異なり、専ら仕拂命令の調定に従事するものを云ひ、其の任免には原則として大藏大臣の同意を必要とした。會計法草案では之を命令機關の一種とし、仕拂命令官と並んで財務行政官と云ひ、執行機關とは兼任し得ないものとしたが、結局、出納官吏の一種と定めたのである。そこで、之に基いて規定された逓信省出納官吏任命規程に依つて、當時の逓信部内の出納官吏の配置状況を擧ぐれば次の通りである。

會計主務官

本省、一二等局、本省所管各學校、司檢所、爲替貯金局出張所等に屬し其の吏員は大藏大臣の同意を得て特に指定するものとした。

會計局出納課長

收入官吏

- 一、本省（燈臺局ヲ除ク）……………會計局出納課長
  - 二、燈臺局
  - 一、二等郵便電信局
  - 東京郵便電信學校
  - 商船學校
- 當該部局ノ會計主務官

現金ノ前渡ヲ受ケル官吏

- 爲替貯金局出張所
- 船船司檢所
- 三、在外國及小笠原島郵便局……………當該局長
- 四、東京郵便電信局及大阪郵便電信局ノ電信課……………特ニ指定
- 五、郵便及電信支局……………當該支局長
- 一、在外局及小笠原島郵便局……………當該局長
- 二、大瀬嶮外各地燈臺……………各主任技手
- 三、汽船明治丸……………同船會計主任
- 四、東京商船學校大阪分校……………當該分校長
- 一、爲替貯金局……………特ニ指定
- 二、一二等郵便電信局、一等郵便局、爲替貯金局出張所……………當該部局會計主務官
- 三、東京、京都、大阪、名古屋、神戸、横濱の各郵便電信局……………特ニ指定
- 四、在外局及小笠原島郵便局……………當該局長
- 五、郵便及電信支局……………當該支局長
- 六、爲替貯金事務ヲ取扱フ三等局……………當該局長



以上の外、臨時に出納官吏を置く必要あるときは、各官廳の部局長の請求に依つて特に命免し得るものとし、又、三等局以外に於いて出納官吏の代理官を置く必要のあるときは、本省（燈臺局を含む）は其の部局長の請求に依つて特に指定し得るものとし、郵便及び電信支局、電信建築區、各地燈臺等は其の所管部局長、其の他は當該局長が各々部下の官吏に之を命じ、其の旨を遞信大臣に届け出ることとした。

其の後、名稱其の他に就いて數次一部改正が行はれたが、二十六年十月、會計規則の改正があつたので、同十二月に至り會計例規等の改正と共に任命規程も新に制定された。此の時以來、會計主務官は廢され、主任官及び分任官の制度が定められ、又、新に歳入歳出外現金出納官吏が設けられた。（歳入歳出外出納官吏に就いては明治二十三年三月、勅令第三十五號を以て收入官吏に關する條項を準用することに定められ、爾後、收入官吏等が其の職務を行つてゐたのである）。

歳入歳出外現金出納官吏は、主任收入官吏を置くところは主任收入官吏に、分任收入官吏のみを置くところは分任收入官吏に命ずる。而して以上の内、「特に命ず」とあるものは、當該部局長が之を選定の上、遞信大臣に上申して決めるものであるが、分任官は數名置くことが出来るものとし、其の他、在職者死亡等の場合の處理手續等を定めた。其の後、明治四十二年に任命規程の全部改正の行はれるまで、局所名の變更、又は出納官吏を配置する燈臺の移動増減其の他に關して屢々一部改正が行はれたが、著しい變動はなかつた。只、明治三十三年に法律第五十號及び勅令第四百八號で郵便、電信、電話官署に出納員を置くこととなつた點だけが大きな變化である。出納員に就いては、四十二年までは任命規程上には現はされず、其の配置と、取扱ふべき現金とは、別に三十四年八月に省令第三十六號出納員現金取扱規則で之を定めた。之に依れば、當時、出納員の取扱ひ得る現金と云ふのは

「一二等郵便及電信局同支局、郵便及電信取扱所並吏員ヲ派出シテ事務ヲ取扱ハシムル之等郵便及電信局、郵便及電信受取所ニ於ケル收入金、郵便爲替金、郵便貯金、郵便取立金、電話交換局及同支局ニ於ケル收入金」

であつて、出納員は、之等各局所に在勤する書記、書記補及び雇員を以て之に充てるものとした。而して同年、公達第四百六十三號を以て之等出納員は一等郵便電信局長及び電話交換局長が之を命じ、其の事を遞信大臣に報告すべきものとした。三十五年には省令第二十四號及び公達第四百五號に依り、郵便及び電信受取所取扱人も、所轄郵便及び電信局郵便爲替貯金出納官吏の所屬出納員として、其の所の收入金等の出納を取扱ひ得るものとされたが、三十六年には省令第三十八號で右規則全部を改正した結果、通信官署中、出納官吏を置く所の出納員は、收入印紙及び郵便切手類割引賣下代金、資金、過超金を除くの外、歳入金及び現業上に於ける歳入歳出外現金を取扱ひ得るものとし、出納官吏を置かない所の出納員は凡ての受拂をなし得るものとし、通信屬、通信手、雇員、郵便及び電信受取所取扱人並びに特別郵便集配人を以て之に充てるものとした。

明治四十二年三月に省令第九號で出納現金取扱規則は廢され、同時に出納員たるべきものは從來通りであるが、其の取扱範圍は大いに擴張せられ、單に「當該局長ノ指定スル所ニ從ヒ現金ノ出納ヲ爲ス」べきものとされ、尙、其の詳細に就いては經主乙第七百十六號を以て關係部局に通牒された。而して同月三十日には、公達第二百八十四號を以て從來の任命規程を廢止し、新に現金出納官吏及び出納員配置任命規程が公布せられ、之に依つて、それぞれ出納官吏及び出納員が配置されたのである。

出納員は右の規程に依つて指定したる者及び特別郵便集配人（大正八年以後は「現金を取扱はしむべき集配人」と改稱）



は、別に辭令を用ひず、當然出納員であるが、其の他は當該局所長が命ずるものとし、又、通信官署の分任出納官吏は郵便爲替貯金管理所（同年七月郵便貯金局 大正二年六月爲）主任出納官吏所屬とし、出納員は各々其の在勤局所出納官吏の所屬とし、出納官吏の在勤しない局所の出納員は所管部局長の指定した出納官吏の所屬とした。其の他、尙、以上の外に配置を要する場合とか死亡轉免の場合とかに就いては、大體從來と同様の規定を設けた。

爾來、配置區分上に於ける主なる改正は、逓信管理局官制の制定及び海事局官制の廢止等に依り

明治四十三年三月の公達第二百八十九號に依る改正

大正二年六月、公達第三百七十五號を以て逓信局官制の制定等に伴ふ改正

大正三年十一月、公達第五百八十一號に依る改正

大正四年三月、公達第百八十二號に依る改正

大正六年十一月、公達第六百五十八號に依る改正

大正八年二月、公達第百二十三號に依る改正

等である。

斯くして大正十一年四月から新會計法及び會計規則が實施されることとなり、歳出金の繰替拂を取扱ふ出納官吏は之を繰替拂出納官吏と改稱し、現金前渡官吏は之を資金前渡官吏と改稱することとなり、配置も亦改正せられ、其の後、追加若くは配置變更等が行はれたるも、之は省略することとし、最後に、昭和七年末現在の配置状況を左に掲記することにする。

官署		配置		指定吏員	
經理局	收入官吏	出納係長	同	計理係長	同
同局 大阪出張所	歳入歳出外現金出納官吏	同	同	同	同
同局 長崎倉庫	收入官吏	同	同	首席屬但シ首席屬ナキトキハ首席書記	同
同局長崎倉庫	資金前渡官吏	同	同	首席屬	同
航空局福岡飛行場	資金前渡官吏	同	同	會計事務ニ従事スル首席屬	同
海底電線布設船	收入官吏	同	同	主計係長	同
本局	歳入歳出外現金出納官吏	同	同	會計事務ニ従事スル首席書記	同
航路標識視察船	資金前渡官吏	同	同	同	同
本局	收入官吏	同	同	同	同
貯金局	主任繰替拂出納官吏	集計課長	同	同	同
同局	收入官吏	同	同	同	同
簡易保險局	歳入歳出外現金出納官吏	出納係長	同	同	同
同局	出納員	同	同	同	同







内多數の使用者に對して消耗品、工事材料、其の他の物品を一々會計主務官又は會計官吏に於いて交付することは到底其の煩に堪へないことなので、各部局長に於いて適宜に之を配置して、物品の出納保管に従事せしめてゐるところのものである。謂はば各部局内に於ける物品會計官吏の補助的機關であつて、物品會計規則上では、單に物品の取扱者又は使用者に過ぎない。其の責任に就いても、物品會計規則では第二十一條を以て各省大臣に於いて定め得ることとなつてゐるもので、従つて規則上の責任機關ではなく、一般行政上の責任を負ふべきものである。

明治四十三年以後は、物品會計官吏を置かぬ局所の物品保管主任は、其の所管部局物品會計官吏の所屬とし、遞信管理局（後の遞信局）所在地外の一等郵便局（鐵道郵便局を除く、以下同じ）所在地内一等鐵道郵便局及び二等郵便局、又は同一等電話局所在地内一等電話局分局物品保管主任は、各々其の所在地の一等郵便局又は一等電話局主任物品會計官吏の所屬とし、又、三等郵便局長、郵便取扱所長及び電話所長を各々物品保管主任として、當該所管の遞信管理局（後の遞信局）主任物品會計官吏の所屬と定め、以て現在に至つてゐる。以下、専ら會計官吏の配置に就いて、便宜上、物品及び印紙切手類の二者に分けて、其の變遷を述べることとする。

第一項 物品會計官吏

明治二十二年九月に公布の遞信省物品出納規程に據れば、當時の物品會計官吏は次の通りである。

第四條 部局ニ於テハ本省ハ會計局用度課長ヲ電信建築區ハ其ノ區在勤ノ遞信屬ヲ其ノ他ハ會計主務官ヲ以テ物品會計官吏トス但代理官ヲ置クノ必要アルトキハ本省ハ會計局長其ノ他ハ所轄部局長部下ノ官吏ニ之ヲ命シテ其ノ旨遞信大臣ニ届出ツヘシ

第五條 支部局ニ於テハ支部局長若クハ之ニ準スル官吏（汽船明治丸ハ其ノ會計主任）ヲ以テ物品會計官吏トス

前項ノ物品會計官吏ニ代理官ヲ置ク必要アルトキハ海外郵便及電信局二等電信局ハ其ノ局長、燈臺及汽船明治丸ハ燈臺局長、東京商船學校大阪分校ハ東京商船學校長部下ノ官吏ニ之ヲ命シテ其ノ旨遞信大臣ニ届出ツヘシ  
但其ノ届書二等電信局ヨリスルモノハ其ノ區監督ノ一等郵便電信局ヲ經由スルモノトス

其の後、明治三十三年九月までのものは材料散逸して遺憾ながら其の變遷を知り得ないので、同年以後の變遷に就いて述べることにする。同年九月、公達第五百三十八號に依れば、當時の配置狀況は左の通りである。

官 署	配 置	指 定	備 考
本省	物品會計官吏	總務局會計課員ニ特命 通信局員ニ特命	三十六年十二月經理局ガ出來、兩倉庫ハ經理局所屬トナツタ結果、本省及經理局橫濱、長崎兩倉庫ハ經理局員ニ特命
通信局（遞信費所屬）及 通信局橫濱、長崎兩倉庫	同	同	
汽船 沖 繩 丸	同	所 員 二 特 命	三十六年十二月ニハ同支所ニモ同様ニ配置
郵便爲替貯金管理所	同	同	
航路標識管理所	同	同	
商船學校大阪函館兩分校	同	現金前渡ヲ受クル官吏	
汽船 新 發 田 丸	同	同	
海 務 署	同	同	
港 務 局 支 局	同	同	三十五年本局ト共ニ内務省ニ移ル



以上の外は主任收入官吏に對して之を命ずる。

分任物品會計官吏を置く必要のあるときは本省は總務局會計課長、通信局（遞信費所屬）、通信局横濱、長崎兩倉庫（三十六年十二月からは、本省及び經理局横濱、長崎兩倉庫は經理局長と改正）、汽船沖繩丸は通信局長、汽船新發田丸は海務署、港務局支局及び商船學校分校は當該所管の部局長、其の他は當該部局長が部下の官吏を選定して遞信大臣に上申する。

其の後、物品會計官吏の配置は、組織制度其の他、事情の變遷に伴ひ、度々改正せられたのであるが、茲に其の全部を記述することを省略して、ただ改正の時期等を記すれば、以下の如くである。

明治三十六年四月、公達第三百九十號に依る通信官署會計官吏の配置改正

同年十二月、本省に經理局が出来、又、通信管理局は廢されて一等郵便局が之に代り、更に鐵道郵便局も廢された結果としての改廢

明治四十三年三月、公達第三百三十六號に依る改正

同年七月、公達第六百十三號に依る全部改正

大正二年六月、公達第三百七十六號に依る改正

大正五年四月、公達第二百二十八號に依る改正

同年九月、公達第五百五十號に依る改正

大正八年五月、公達第三百四十九號に依る改正

大正九年十月、公達第八百五十六號に依る改正

大正十年九月、公達第一千三十二號に依る改正

大正十一年七月、公達第七百五十六號に依る改正

翌十二年四月、公達第五百三號に依る改正

翌十三年十一月、公達第一千五十七號に依る改正

昭和三年一月、公達第十四號に依る改正

同年四月、公達第四百十七號に依る改正

翌四年八月、公達第七百六十二號に依る改正

右の他、尙、數次の改正が行はれたが、昭和七年度に於ける配置狀況は次の通りである。

官 署		會計官吏ノ配置		會計官吏ノ指定	
文書課	經理局	所屬	主任	文書課	員
經理局	需品課	所屬	主任	倉庫係	長
同	需品課	所屬	主任	製機係	員
同	大阪出張所	主任	主任	倉庫係	長
同	横濱倉庫	同	同	首席官	吏
同	長崎倉庫	同	同	首席屬但シ首席屬ナキトキハ首席書記	
同	遞信官吏練習所	同	同	遞信官吏練習所員	
同	遞信博物館	同	同	遞信博物館員	
同	航空局福岡飛行場	同	同	首席屬	
同	海底電線布設船	同	同	會計事務ニ従事スル首席官吏	











一等郵便、電 話局 印紙切手類 賣捌事務ヲ 取扱ハザル 局ヲ除ク	同所 在 外 局 （横濱、京都、神戸各中 央電話局ヲ除ク）	主 任 官	同	(二)	其ノ他ノ局ハ會計事務ニ従事スル首席官吏
一等電話局分 局 二等郵便、電 話局 （同）	遞信局、一等郵便局所在 地ノ局 （下關細江郵便局ヲ除ク） 同所在地外ノ局及下關細 江郵便局	分 任 官	同	局	長
特 定 三 等 郵 便 局	同	任 官	同	同	長
在 外 郵 便 局 出 張 所	同	任 官	同	所	長

一二等郵便、電信電話局及一等電話分局ノ分任官ハ各其ノ所在地部局主任官ノ所屬トシ特定三等郵便局及在外郵便局出張所ノ分任官ハ各其ノ所管遞信局又ハ在外郵便局主任官ノ所屬トス

第一項ニ定ムル配置ノ外ニ會計官吏ヲ置クノ必要アルトキ及特殊ノ事由ニ依リ第一項ニ指定セル官吏ニ會計官吏ヲ命シ難キモノアルトキハ所管遞信局長又ハ在外郵便局長其ノ事由ヲ詳具シ遞信大臣ニ稟申スヘシ遞信局又ハ一、二等局ニ在勤スル官吏三等郵便局長心得ヲ命セラレタルトキハ其ノ所管遞信局主任官所屬ノ分任官ヲ命セラレタルモノトス

以下、其の後、現在までに行はれた改正中主なるものを採録することにする。

大正二年六月、官制改革に伴ふ公達第三百七十七號に依る改正

大正四年三月、公達第百八十四號に依る改正  
大正五年七月、公達第四百三十六號に依る改正  
大正九年、公達第百三十三號に依る改正

斯くして大正十一年の新會計法及び會計規則の實施當時には次のやうに配置されてゐた。

第五條 印紙切手類會計官吏（以下會計官）ハ別ニ辭令ヲ須キス左ノ區分ニ依リ之ヲ命ス 但シ遞信局ニ在リテハ當該局長ニ於テ經理課員ニ特ニ之ヲ命ズベシ

遞 信 官	本 署	省	主 任 官	會 計 官 吏 ノ 配 置	會 計 官 吏 ノ 指 定
遞信局所在地ノ局、下關 電信局及ビ横濱、京都、 神戸各中央電話局	同	同	分 任 官	(一) 庶務係長ヲ置ク局ハ同係長 (二) 其ノ他ノ局ハ會計事務ニ従事スル首席官吏 會計課長ヲ置ク局ハ同課長、其ノ他ノ局ニシ テ庶務係長ヲ置クモノハ同係長 庶務係長ヲ置カザルモノハ會計事務ニ従事スル 首席官吏	經理局調度課切手係長 庶務係長ヲ置ク局ハ同係長
一等郵便、電 信、電話局 印紙切手類 賣捌事務ヲ 取扱ハザル 局ヲ除ク	同	同	主 任 官	同	同
在 外 局	同	同	分 任 官	同	同
遞信局、一等郵便局所在 地ノ局	同	同	主 任 官	同	同
二等郵便、電 信、電話局 （同）	同	同	分 任 官	同	同
在 外 局	同	同	主 任 官	同	同
特 定 三 等 郵 便 局	同	同	分 任 官	同	同
在 外 郵 便 局 出 張 所	同	同	分 任 官	同	同







一して簡易生命保險及郵便年金特別會計事務規程を設けた。

その他、出納官吏及出納員配置任命規程、逓信省一般會計物品事務規程、通信事業特別會計物品事務規程、簡易生命保險及郵便年金特別會計物品事務規程、物品會計官吏及物品保管主任配置任命規程、切手類及印紙出納規程等、通信事業特別會計制度實施に伴ひ制定又は改正せられたる規程は枚舉に遑がないが、之を以て經理事務に關する法制は著しく整備し、面目を一新した感がある。之等の詳細に就いては會計法規の章に譲り、本節に於いては、通信事業特別會計制度實施以後に於ける會計事務取扱機關に就いて述べることにする。

第一款 金錢會計事務取扱機關

金錢會計事務取扱機關は命令機關と執行機關とに分ち、命令機關としては歳入徴收官、支出官及び繰替拂命令官を置き、執行機關としては出納官吏及び出納員を設けたこと等は略と從來と同様であるが、其の配置範圍に至つては、一般會計事務に關するものと特別會計事務に關するものとは相當趣を異にし、概して歳入徴收事務取扱機關は一般會計事務に關しては縮少し、特別會計事務に關しては之を擴張するに至つたが、之は所管事務の性質上、當然の歸結である。以下、一般會計と特別會計に區別して説明することとする。

第一項 歳入徴收官、支出官及び繰替拂命令官

逓信局一般會計事務規程(昭和九年三月(昭達第二百四十三號)に據れば、歳入徴收官、支出官及び繰替拂命令官の配置狀況は左の通りである。

歳入徴收官	繰替拂命令官
經理局出張所長	熊本逓信局海事部長
經理局出張所長	札幌逓信局海事部長
貯金局出張所長	
電氣試験所福岡、福島各出張所長	
逓信局局長	
燈臺局長	

現業局に於ける一般會計所屬歳入金としては、收入印紙の賣捌代金があるのみで、之れがために特に分任歳入徴收官の配置を要しないので、郵便、電信、電話局所に於ける一般會計所屬歳入金の徴收事務は、逓信局長を歳入徴收官として之を取扱はしめ、又、熊本及び札幌逓信局の海事部關係の歳入金は、其の金額も少く種類も極めて少いので、特に歳入徴收機關を配置せず、之亦所轄逓信局長たる歳入徴收官をして取扱はしめることにしたのである。尙、歳出金の繰替拂命令官配置局所の範圍を擴張し、經理局及び經理局大阪出張所に於いても、必要あるときは逓信大臣の承認を経て繰替拂の命令をなし得ることとした。

其の後、昭和十一年一月に至り電氣試験所名古屋出張所が設置せられ、同所長を歳入徴收官及び支出官に指定した



ので、電氣試験所出張所長は、大阪及び平磯を除くのは凡て歳入徴收官及び支出官となつたわけである。  
更に昭和十三年二月、外局として航空局が設置されたので、航空局長官を歳入徴收官及び支出官に指定した。  
斯くして昭和十三年度末現在に於ける歳入徴收官、支出官及び繰替拂命令官の配置状況は左の通りである。

歳入徴收官	繰替拂命令官
經理局 局長	熊本遞信局 海事部長
經理局 大阪出張所 局長	札幌遞信局 海事部長
貯金局 局長	
電氣試験所出張所長 (大阪及平磯出張所長ヲ除ク)	
航空局長	
遞信局長	
燈臺局長	

次に、遞信事業特別會計事務規程(昭和九年三月公達第二百四十五號)に於ける歳入徴收官、支出官及び繰替拂命令官の配置状況は左の通りである。

主任 歳入徴收官	分任 歳入徴收官
經理局 局長	在外電信局長
經理局 大阪出張所 局長	
貯金局長	貯金支局長 一、二等郵便、電信、電話局長 (第九十五條及第九十七條ノ規定ニ依リ歳入ノ徴收ヲ爲サル局ヲ除ク)
遞信局長	

第九十五條 左表上記ノ局ニ於ケル歳入ノ徴收及歳出ノ繰替支出ニ關スル事務ハ各其ノ下記ノ局ニ於テ之ヲ取扱フヘシ

二等電信局 (日本橋室町電信局ヲ除ク)	所轄 遞信局
軍艦又ハ船舶内郵便局	本籍軍港又ハ定繋港所在地ノ一等郵便局 (鐵道郵便局ヲ除ク)
船舶内無線電信局	定繋港所在地ノ一等電信局、一等電信局ナキト キハ一等郵便局
深草郵便局	伏見郵便局
中舞鶴郵便局	新舞鶴郵便局



三宮郵便局	神戸中央電信局
下關東郵便局	下關電信局
吳鎮守府構内郵便局	吳郵便局
八幡製鐵所構内郵便局	八幡郵便局
那覇無線電信局	那覇郵便局

前項ノ外左表上記ノ局（電話加入事務ヲ取扱フ局ヲ除ク）ニ於ケル歳入ノ徴收ニ關スル事務ハ各其ノ下記ノ局ニ於テ之ヲ取扱フヘシ

逓信局所在地ノ一、二等郵便、電信局	所轄逓信局
逓信局所在地外一等郵便局所在地ノ二等郵便局	所在地ノ一、二等郵便局 （七條、伏見、神戸鐵道ノ各郵便局ヲ除ク）

第九十七條 臨時又ハ定期ニ開設スル郵便、電信、電話局所ニ於ケル歳入ノ徴收及歳出ノ繰替支出ニ關スル事務ハ所轄逓信局長

ニ於テ利便ト認ムルトキハ自局ニ於テ之ヲ行ヒ又ハ他ノ局所ヲシテ之ヲ行ハシムルコトヲ得

此ノ場合ニ於テハ遲滞ナク其ノ旨逓信大臣ニ報告スヘシ

其の後、昭和十二年八月には電信電話建設事務所が設置せられたので、同所長を主任歳入徴收官及び支出官とした。

更に、同年十月には逓信局工務課出張所を改組し、之が名稱を工務出張所と改め、同所長を繰替拂命令官とした。斯くして昭和十三年度末現在に於ける歳入徴收官、支出官及び繰替拂命令官の配置狀況は左の通りである。

主任歳入徴收官	分任歳入徴收官	繰替拂命令官
經理局出張所長 電信電話建設事務所長 貯金局長 逓信局長	在外電信局長 貯金支局長 一、二等郵便、電信、電話局長 第九十五條及第九十七條ノ規定ニ依リ歳入ノ徴收ヲ爲ササル局ヲ除ク	在外電信局長 貯金支局長 工務出張所長 一、二等郵便、電信、電話局長 第九十五條及第九十七條ノ規定ニ依リ歳出ノ繰替支出ヲ爲ササル局ヲ除ク

第二項 出納官吏及び出納員

出納官吏及び出納員に關しては、明治四十二年三月、公達第二百四十八號を以て現金出納官吏及び出納員配置任命規程（後に「出納官吏及出納員配置任命規程と改稱」）を設け、其の後、屢々改正せられたが、多くは事業の進展に伴ふ配置範圍の擴張に止まり、本質的の改正はなかつた。通信事業特別會計制度が實施せらるるに當つても、法規全般の形式を整へるため、配置任命區分表を官制及び分課規程順に配列すること、その他二、三の點を改正したるに止まり、大な











一月、厚生省新設と共に簡易保険局は同省に移管せられ、且つ東京逓信病院は管理局東京逓信病院と改稱せられたので、公達第二十一號を以て改正した。同年二月には外局として航空局が設置されたので、公達第四百四十四號を以て同局に於ける出納官吏の配置状況を左の通り改正した。

監理部 庶務課		収入官吏	會計係長
福岡第一飛行場		資金前渡官吏	會計係長
航空局 那覇飛行場		資金前渡官吏	會計係長
収入官吏	會計係長	資金前渡官吏	會計係長
仙臺飛行場	資金前渡官吏	資金前渡官吏	會計係長
青森飛行場	資金前渡官吏	資金前渡官吏	會計係長
札幌飛行場	資金前渡官吏	資金前渡官吏	會計係長

同じく昭和十三年二月には、内地、滿洲國間を聯絡する有線電氣通信施設の保存に關する事務を掌らしむるため、朝鮮に工務局試験課京城及び釜山の兩事務所を設置することとなつたので、公達第二百二十五號を以て同事務所の首席を資金前渡官吏及び収入官吏に指定した。同年三月には航空局航空試験所名古屋出張所が開設されたので、公達第三百七十二號を以て同所の首席を資金前渡官吏に指定し、更に同月、東京中央電話局大森、荏原、中野の各分局が設置せられ、電話交換事務、電話加入事務及び料金事務等を取扱ふこととなつたので、同分局に出納官吏及び出納員を配置することとし、出納官吏及び出納員配置任命區分表一等郵便、電信、電話局の指定欄中、電話局の項を左の通り改正した。

電話局

本局	一、加入課ヲ置ク局ハ同課長
分局	二、庶務課ヲ置ク局ハ同課長
	分局長、分局長書記ニ非サルトキハ首席書記

(電話加入事務ヲ取扱フ分局ニ限ル)

昭和十三年六月、航空局技術部乗員課仙臺及び米子乗員養成所並びに米子飛行場が開設されたので、同年八月、公達第九百九十四號を以て右乗員養成所及び飛行場の首席をそれぞれ資金前渡官吏に指定し、又、同年十月、對支通信關係改善の事務を處理せしむるため、北京に逓信局職員(書記官一人、屬一人)を駐在せしめることとなつたので、之を資金前渡官吏に指定し、更に昭和十四年三月には、航空局航空試験所が逓信局構内より川崎市に移轉することとなつたので、同所第一課庶務係長を資金前渡官吏に指定した。

右の如く、通信事業特別會計制度實施以後に於いても、一般會計、特別會計を通じて屢々改正されたのであるが、いづれも事業の發展擴充に伴ふ必然的配範圍の擴張に外ならない。昭和十三年度末現在に於ける出納官吏及び出納員の配置状況は左の通りである。

官署	配置
(管理局東京逓信病院)	收入官吏會計係長







一等郵便電信局  
(鐵道郵便局ヲ除ク)

分任繰替拂出納官吏

- 三、郵便電信課ヲ置ク局ハ同課長
- 四、其ノ他ノ局ハ局長
- 電信局
- 一、受付配達課ヲ置ク局ハ同課長
- 二、電信課ヲ置ク局ハ同課長
- 三、其ノ他ノ局ハ首席書記
- 電話局

- 本局 一、加入課ヲ置ク局ハ同課長
- 二、庶務課ヲ置ク局ハ同課長
- 分局 (分局長、分局長書記ニ非ザルトキハ首席書記
- (電話加入事務ヲ取扱フ分局ニ限ル)

二等郵便電信局  
(鐵道郵便局、船舶内郵便局、無線電信局、六連島、沖ノ島及神島電信局ヲ除ク)

出納員  
分任繰替拂出納官吏

局長、局長書記ニ非ザルトキハ首席書記

三等郵便電信局

分任繰替拂出納官吏  
收入官吏  
歳入歳出外現金出納官吏

局長  
局長書記  
主計係長

監理課

燈臺局

航路標識視察船

資金前渡官吏  
收入官吏

會計事務ニ従事スル首席書記  
同

前掲ノ外北京及上海駐在遞信書記官並ニ上海、香港及新嘉坡總領事館附各首席遞信局職員ヲ資金前渡官吏トス

### 第二款 物品會計事務取扱機關

物品の經理に關しては、從來、遞信省物品出納規程(明治四十三年七月)及び事業用物品規程(明治四十二年九月)があつたが、通信事業特別會計制度が實施せらるるに及び、右の二規程を廢して左の四規程を制定した。

- 一、物品會計官吏及物品保管主任配置任命規程
- 二、遞信省一般會計物品事務規程
- 三、通信事業特別會計物品事務規程
- 四、簡易生命保險及郵便年金特別會計物品事務規程

尙、切手類及び印紙に關しては、明治四十二年九月、公達第六百七十八號に依る印紙切手類出納規程があつたが、之を廢して切手類及び印紙出納規程(昭和九年三月)が新に制定せられた。而して右諸規程に依れば、物品會計事務取扱機關に於いても、金錢會計事務取扱機關に於けると同様に、命令機關と執行機關とに分ち、命令機關としては、一般の物品に關しては物品出納命令官、切手類及び印紙に關しては出納命令官を置き、執行機關としては、物品會計官吏及び物品保管主任並びに切手類及び印紙會計官吏を置いたのである。次に各機關に就いて項を分けて説明することとする。



## 第一項 出納命令官

逓信省一般會計物品事務規程（昭和九年三月）（公達第二百五十號）に依れば、部局長を以て物品出納命令官としてゐるが、當時に於ける之が配置狀況は左の通りである。

- 一、物品會計官吏ノ在勤スル局所（文書課、博物館、飛行場及航路）ノ長
- 二、在外領事館附逓信局職員ニシテ物品會計官吏タル者
- 三、臨時資金前渡ヲ受クル官吏ニシテ物品會計官吏タル者

其の後、昭和十二年四月、公達第四百四十五號を以て、熊本、札幌逓信局海事部長及び管船局船舶試験所八幡分室の首席官吏を新に部局長、即ち物品出納命令官とし、右に追加したのみで今日に及んでゐる。

通信事業特別會計物品事務規程に於いても、一般會計物品事務規程に於けると同様、部局長を以て物品出納命令官としてゐるが、同規程に依れば物品出納命令官の配置狀況は左の通りである。

- 一、物品會計官吏ノ在勤スル局所（文書課、博物館及海底電線）ノ長
- 二、臨時資金前渡ヲ受クル官吏ニシテ物品會計官吏タル者

其の後、昭和十一年十月、公達第九百三十三號を以て上海駐在逓信書記官を部局長、即ち物品出納命令官とした。

昭和十二年十二月には公達第千五百六十九號を以て東京逓信病院長を部局長、即ち物品出納命令官としたが、之は翌年一月廢止した。更に昭和十三年十月、公達第千三百十八號を以て北京駐在逓信書記官を部局長、即ち物品出納命令官とした。斯くして昭和十三年度末現在に於ける物品出納命令官の配置狀況は左の通りである。

- 一、物品會計官吏ノ在勤スル局所（文書課、博物館及海底電線）ノ長

## 二、北京及上海駐在逓信書記官

## 三、臨時資金前渡ヲ受クル官吏ニシテ物品會計官吏タル者

次に、切手類及び印紙出納規程（昭和九年三月）（公達第二百五十六號）に依れば、出納命令官の配置狀況は左の通りである。

- 一、本省ニ在リテハ經理局需品課長
- 二、逓信局ニ在リテハ經理課長（東京及大阪逓信局ハ用品課長）
- 三、其ノ他ノ局ハ當該局長

其の後、昭和九年六月、東京及び大阪逓信局の用品課が廢止されたので、公達第五百四十五號を以て改正し、逓信局に在りては凡て經理課長を出納命令官とすることとなつた。更に昭和十三年四月には東京中央電話局大森、荏原及び中野の各分局が設置せられ、電話交換事務、電話加入事務及び料金事務等を取扱はしむることとなつたので、公達第四百九十五號を以て、一般に電話加入事務を取扱ふ電話分局に在りては、分局長を出納命令官とすることに改正した。斯くして昭和十三年度末現在に於ける切手類及び印紙の出納命令官は左の通りである。

- 一、本省ニ在リテハ經理局需品課長
- 二、逓信局ニ在リテハ經理課長
- 三、其ノ他ノ局ニ在リテハ當該局長（電話加入事務ヲ取扱フ電話分局ニ在リテハ分局長）

## 第二項 物品會計官吏及び物品保管主任

物品會計官吏に關しては、從來、逓信省物品出納規程中に規定してあつたが、通信事業特別會計制度が實施せらるるに及び、新に物品會計官吏及び物品保管主任配置任命規程（昭和九年三月）（公達第二百五十三號）として單獨規程を設けることとな







二 等 局	郵便局 <small>(關釜間船内郵便局及第十條左表上記ノ郵便局ヲ除ク)</small>	會計事務ニ従事スル首席書記 <small>(但シ書記ノ配置ナキ局ハ局長)</small>
電 局	日本橋室町電信局	
監 理 課	航路標識視察船	會計事務ニ従事スル首席書記
燈 臺 局		

右の中、命免を要するものは部局長に於いて之を命免するのである。尙、右の配置指定には左の例外がある。

第十條 左表上記ノ局ニ於ケル物品事務ハ同局ニ各下記ノ局物品會計官吏所屬ノ物品保管主任ヲ置キ之ヲ取扱ハシム

二 等 電 信 局 <small>(日本橋室町電 信局ヲ除ク)</small>	所 轄 遞 信 局	
船 舶 内 郵 便 局 <small>(關釜間船内郵 便局ヲ除ク)</small>	定 繫 港 所 在 地 ノ 一 等 郵 便 局 <small>(鐵道郵便 局ヲ除ク)</small>	
船 舶 内 無 線 電 信 局	定 繫 港 所 在 地 ノ 一 等 電 信 局 <small>(二 等 電 信 局 ナ キ ト キ ハ 一 等 郵 便 局)</small>	
深 草 郵 便 局	伏 見 郵 便 局	
中 舞 鶴 郵 便 局	新 舞 鶴 郵 便 局	
三 宮 郵 便 局	神 戶 中 央 電 信 局	

下 關 東 郵 便 局	下 關 電 信 局
吳 鎮 守 府 構 内 郵 便 局	吳 郵 便 局
八 幡 製 鐵 所 構 内 郵 便 局	八 幡 郵 便 局

其の後の改正を列挙すれば次の通りである。昭和九年四月、管船局船舶試験所八幡分室設置に伴ひ、公達第三百十九號を以て同分室の首席屬を物品會計官吏に指定し、同年五月には經理局監査課印刷係を需品課所屬に變更した。更に同年六月には東京及び大阪遞信局の用品課が廢止せられ、物品事務は經理課主管となつたので、同年八月、公達第五百四十四號を以て遞信局に於ける物品會計官吏の配置を左の通り改正し、同年六月より適用することとした。

工務課横濱、京都及神戸出張所	經理課員	各一名
東京遞信局經理課赤羽分室	第一物品會計官吏	
熊本、札幌遞信局海事部	第二物品會計官吏	
會計事務ニ従事スル首席書記	室主	任

又、昭和十年六月には、遞信博物館に於ける物品會計官吏は從來「首席屬但シ首席屬ナキトキハ首席書記」であつたのを、公達第三百四十二號を以て周知係長に指定し、同年十二月には、航空局那覇飛行場が設置されたので、公達



第千八十九號を以て同飛行場長を物品會計官吏に指定し、越えて十一年一月には電氣試験所名古屋出張所が設置されたので、公達第十二號を以て、平磯出張所を除くの外各出張所の庶務係長を物品會計官吏に指定し、更に同年六月には航空局福岡第一飛行場が設置せられ、従來の福岡飛行場は福岡第二飛行場と改められたので、公達第三百八十五號を以て第一飛行場の首席屬を物品會計官吏とし、第二飛行場に於ける物品の出納保管は第一飛行場の物品會計官吏をして所掌せしむることとし、又、同年十月には京都及び神戸兩貯金支局が設置せられたので、公達第八百二號を以て物品會計官吏の指定を左の通り改正した。

支

局

- 一、庶務課ヲ置ク局ハ同課長
- 二、其ノ他ノ局ハ庶務係長

同年十月、逓信博物館に陳列係を設置し、周知係に於いて分掌せる物品會計官吏の事務を陳列係に移管することとなつたので、公達第八百九十九號を以て物品會計官吏を周知係長より陳列係長に変更し、更に同年十月には對支通信關係改善のため逓信省職員を上海に駐在せしむることとなつたので、公達第九百三十二號を以て上海駐在逓信屬を物品會計官吏に指定し、昭和十二年三月には航空局仙臺、青森及び札幌飛行場が設置されたので、公達第四百四十二號を以て同飛行場の首席屬を物品會計官吏に指定し、同年七月には簡易保險局官制改正に伴ひ、公達第六百七十七號を以て物品會計官吏の配置を左の通り改正した。

簡易保險局

- 經理課 經理課員一名 第一物品會計官吏
- 積立金監査課 積立金監査課員一名 第二物品會計官吏

更に同年八月には電氣局水力調査課出張所並びに電信電話建設事務所が設置されたので、公達第六百七十七號及び同七百三十二號を以てそれぞれ首席屬を物品會計官吏に指定し、同年九月には逓信局工務課出張所を改組し、名稱を工務出張所に改め、所長を繰替拂命令官とし、同時に公達第九百七十七號を以て横濱、京都及び神戸出張所に於ける物品會計官吏の配置を廢止し、同年十二月には東京逓信病院の開設に伴ひ、公達第五百六十八號を以て同病院會計係長を物品會計官吏に指定し、越えて昭和十三年一月には厚生省新設に伴ひ簡易保險局を同省に移管し、又、東京逓信病院を管理局東京逓信病院と改稱せられたので、公達第二十三號を以て改正した。更に同年二月には航空局が設置されたので、公達第四百四十六號を以て物品會計官吏の配置を左の通り改正した。

監理部	庶務課	會計係	長
航空試験所	出張所	首席	屬
福岡第一飛行場	飛行場	首席	屬
那覇飛行場	飛行場	首席	屬
仙臺飛行場	飛行場	首席	屬
青森飛行場	飛行場	首席	屬
札幌飛行場	飛行場	首席	屬
米子飛行場	飛行場	首席	屬

同月更に、朝鮮に工務局試験課釜山及び京城の兩事務所が設置されたので、公達第二百二十八號を以て各首席屬を







航空局	監理部庶務係會計係長	技術部乘員課仙臺乘員養成所首席	同米子乘員養成所首席	航空試驗所第一課庶務係長	同所名古屋出張所首席	福岡第一飛行場首席	那霸飛行場首席	仙臺飛行場首席	青森飛行場首席	札幌飛行場首席	米子飛行場首席
	第一物品會計官吏	第二物品會計官吏	經理課員二名	會計事務ニ從事スル首席書記	一、會計課ヲ置ク局ハ同課長	二、庶務課ヲ置ク局ハ同課長	三、其ノ他ノ局ハ會計事務ニ從事スル首席書記	郵政局	電信局	電話局	一等局

遞信局 郵政局(關釜間船内郵便局及第十條) 左表上記ノ郵便局ヲ除ク

會計事務ニ從事スル首席書記 (但シ書記ノ配置ナキ局ハ局長)

燈臺局 航路標識視察船 會計事務ニ從事スル首席書記

航空局航空試驗所東京出張所及同局東京飛行場ニ於ケル物品ノ出納保管ハ航空局物品會計官吏、管船局船舶試驗所大阪支所、航空局航空試驗所大阪出張所、同局大阪及大阪第二飛行場ニ於ケル物品ノ出納保管ハ經理局大阪出張所物品會計官吏、航空局福岡第二飛行場ニ於ケル物品ノ出納保管ハ福岡第一飛行場物品會計官吏ヲシテ之ヲ所掌セシム

遞信局遞信講習所支所ニ於ケル物品ノ出納保管ハ其ノ所在地ノ一等郵便局物品會計官吏ヲシテ之ヲ所掌セシム但シ廣島遞信局遞信講習所下關支所ニ在リテハ下關電信局物品會計官吏ヲシテ之ヲ所掌セシム

關釜間船内郵便局ニ於ケル物品ノ出納保管ハ下關郵便局物品會計官吏ヲシテ之ヲ所掌セシム

第四條 北京及上海駐在遞信屬並ニ上海、香港及新嘉坡總領事館附各首席遞信局職員ハ別ニ辭令ヲ須キス之ヲ物品會計官吏トシ其ノ所要物品ノ出納保管ヲ所掌セシム

臨時資金前渡ヲ受クル官吏ハ別ニ辭令ヲ須キス臨時物品會計官吏ヲ命セラレタルモノトシ其ノ所要物品ノ出納保管ヲ所掌セシム但シ在外研究員ニシテ臨時資金前渡ヲ受クル官吏タルモノハ此ノ限ニ在ラス

第五條 前二條ニ定ムル配置ノ外物品會計官吏ヲ置クノ必要アルトキ又ハ特殊ノ事由ニ依リ前二條ニ指定シタル官吏ニ物品會計官吏ヲ命シ難キトキハ海底電線布設船及試驗課事務所ハ工務局長、航空局技術部乘員課乘員養成所、同局航空試驗所、同出張所及同局飛行場ハ航空局長官、航路標識視察船ハ燈臺局長其ノ他ハ當該部局長其ノ事由ヲ詳具シ遞信大臣ニ稟請(一、二等郵便、電報、電)



話局長タル部局長ニ在リ)スヘシ  
 テハ所轄遞信局長經由)スヘシ  
 臨時又ハ定期ニ開設スル郵便、電信、電話局所ニハ所轄遞信局長ニ於テ利便ト認メタルトキハ第三條第一項ノ物品會計官吏ヲ置カス自局又ハ他ノ局所ノ物品會計官吏ヲシテ其ノ事務ヲ所掌セシムルコトヲ得此ノ場合ニハ遲滞ナク其ノ旨遞信大臣ニ報告スヘシ

第六條 物品會計官吏轉免死亡又ハ休職ノ場合ニ於テ後任者ノ著任ヲ待ツノ違ナキトキハ其ノ著任迄ノ期間ヲ限り航空局技術部乗員課乗員養成所、同局航空試驗所、同出張所及同飛行場ハ航空局長官、海底電線布設船及試驗課事務所ハ工務局長、航路標識視察船ハ燈臺局長其ノ他ハ當該部長物品會計官吏タル者ノ職務ヲ代テ執行スル者ニ代理官ヲ命スヘシ若代テ執行スル者ナキトキハ他ノ官吏ニ之ヲ命スルコトヲ得

前項以外ノ場合ニ於テ代理官ヲ置クノ必要アルトキ亦同シ  
 次に物品保管主任に關しては次の通り規定してある。

第八條 物品會計官吏ノ下ニ物品保管主任ヲ置ク但シ部局長ニ於テ必要ナシト認メタルトキハ物品保管主任ヲ置カサルコトヲ得物品保管主任ノ配置ハ部局長之ヲ定ムヘシ

第九條 物品保管主任ハ當該(大臣官房各課ヲ含ム)長之ヲ命免スヘシ  
 局所長物品保存主任ヲ命免シタルトキハ其ノ官職氏名及取扱範圍ヲ物品會計官吏ニ通知スヘシ

三等郵便、電信局長、郵便取扱所長及電信電話取扱所長ハ物品保管主任トシ所轄遞信局當該物品會計官吏ノ所屬トス前項ノ物品保管主任ハ當該局所ニ於ケル物品事務ヲ取扱フヘシ

第十條 左表上記ノ局ニ於ケル物品事務ハ同局ニ各下記ノ局物品會計官吏所屬ノ物品保管主任ヲ置キ之ヲ取扱ハシム

二等電信局(室町電信局ヲ除ク)	所轄遞信局
船舶内郵便局(關釜間船内郵便局ヲ除ク)	定繋港所在地ノ一等郵便局(神奈川郵便局ヲ除ク)
船舶内無線電信局	定繋港所在地ノ一等電信局、一等電信局ナキトキハ一等郵便局(神奈川郵便局ヲ除ク)
深草郵便局	伏見郵便局
中舞鶴郵便局	東舞鶴郵便局
三宮郵便局	神戸中央電信局
下關東郵便局	下關電信局
吳鎮守府構内郵便局	吳郵便局
八幡製鐵所構内郵便局	八幡郵便局

第三項 切手類及び印紙會計官吏

切手類及び印紙の取扱に關しては、從來、印紙切手類出納規程(明治四十二年九月)があつたのであるが、通信事業特別會計制度が實施せらるるに及び、收入印紙の賣捌は郵便切手類の賣捌に従たる關係を有することとなつたばか



りでなく、郵便切手類及び收入印紙賣捌規則（大正十二年三月省令第四十一號）の名稱と步調を合はし、且つ又、内容的にも相當改正する必要を生じたので、昭和九年三月、公達第二百五十六號を以て新に切手類及印紙出納規程の制定を見たのである。而して、従來は二等局の會計官吏は局長を以て之に充てたのであるが、新規程に於いては、會計事務に従事する書記の配置ある局に限つて之を以て會計官吏に充てることとし、命令機關と執行機關との對立の原則及び執務の實際に適合せしむることとした。又、従來、遞信局主任官の所屬であつた特定三等局の分任官を、遞信局長に於いて指定した部局主任官の所屬に改め、又、一、二、三等局の會計官吏交替の場合、後任者著任まで別に辭令を用ひず、代理官を命ずることに改め、以て責任の歸屬を明かにすると共に事務簡捷を圖つた。即ち、昭和九年三月、公達第二百五十六號切手類及印紙出納規程に依れば、會計官吏の配置狀況は左の通りである。

第六條 切手類及印紙會計官吏（以下單ニ會計官吏ト稱ス）ハ別ニ辭令ヲ須キス左ノ區分ニ依リ之ヲ命ス

遞信局	本局	主任官	經理局需品課切手係長
遞信局	本局	主任官	切手類及印紙出納事務ヲ取扱フ係長
遞信局	本局	主任官	庶務課長
遞信局	本局	主任官	一、會計課ヲ置ク局ハ同課長
遞信局	本局	主任官	二、庶務課ヲ置ク局ハ同課長
遞信局	本局	主任官	三、其ノ他ノ局ハ會計事務ニ従事スル首席書記

二等郵便、電信、電話局	在 外 電 信 局	同	會計事務ニ従事スル首席書記
二等郵便、電信、電話局	在 外 電 信 局	主任官	會計事務ニ従事スル首席書記
二等郵便、電信、電話局	在 外 電 信 局	主任官	會計事務ニ従事スル首席書記
二等郵便、電信、電話局	在 外 電 信 局	主任官	會計事務ニ従事スル首席書記

左表上記ノ局ニ於ケル分任官ハ各其ノ下記ノ局主任官ノ所屬トス

京都・市内一、二等局（深草郵便局ヲ除ク）	京都郵便局
深草郵便局	伏見郵便局
中舞鶴郵便局	新舞鶴郵便局
軍艦内郵便局	本籍軍港所在地部局
其ノ他ノ一、二等局	所在地部局
特定三等局	所轄遞信局長ニ於テ指定シタル部局