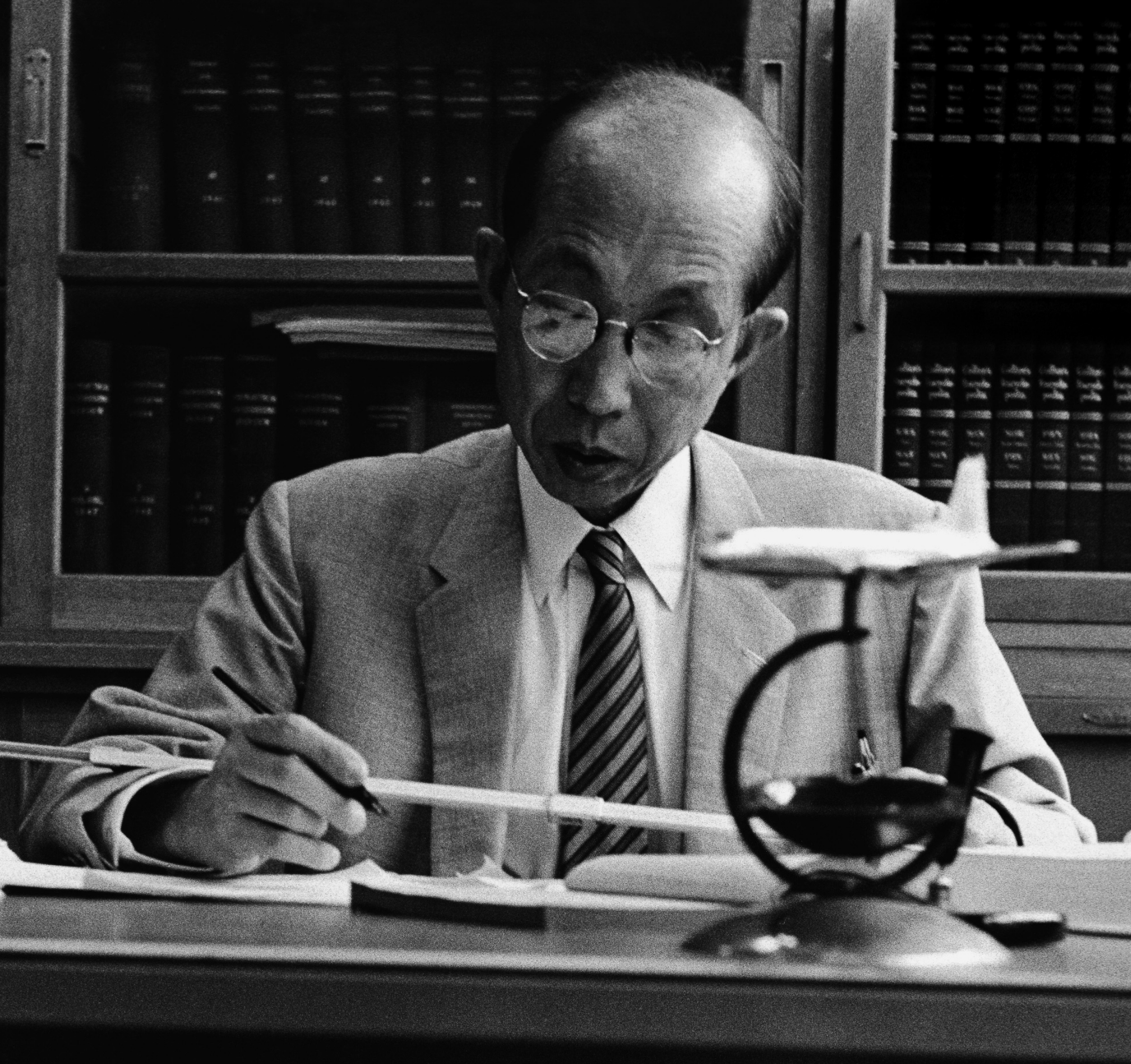
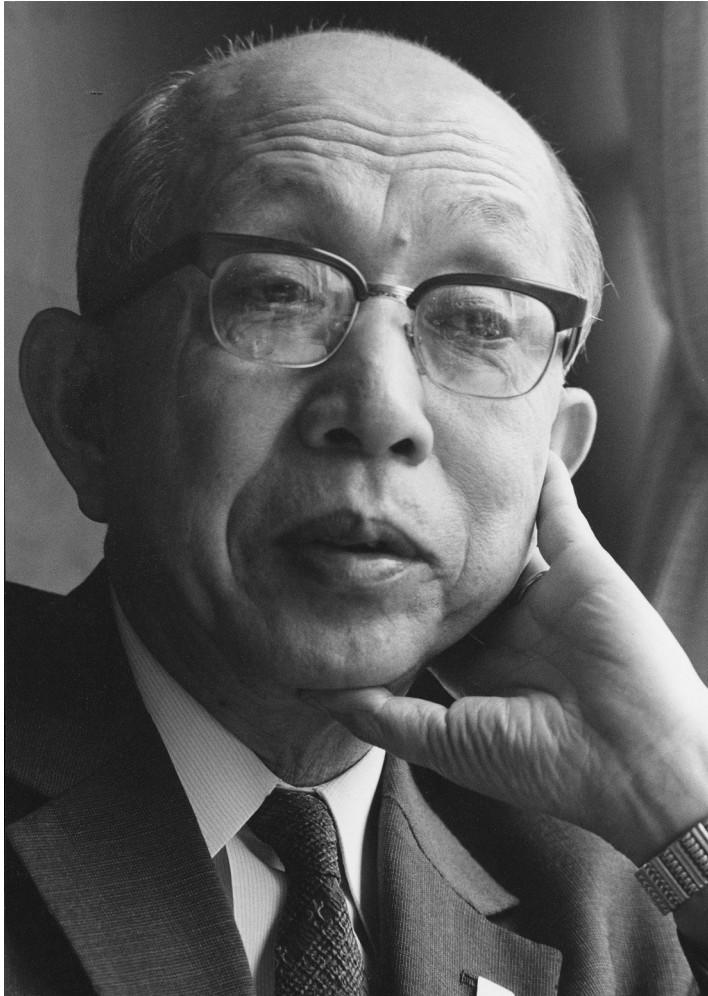




日本大学理工学部科学技術史料センター

第3回 特別展

木村 秀政 展



第3回特別展開催にあたって

越智 光昭

日本大学理工学部長
日本大学理工学部科学技術史料センター長
(機械工学科 教授)



わが国の大学における学術標本・保管・活用と施設や組織の充実に関して、学術審議会学術情報資料分科会学術資料部会から1995(平成7)年に「ユニバーシティ・ミュージアムの設置について」の中間報告がされています。

報告書では、高等教育機関である大学が、地域に「開かれた大学」として科学技術振興に貢献でき、中心となっていける施策として、ユニバーシティ・ミュージアムの設立をあげています。

以上に鑑みて、日本大学理工学部科学技術史料センター(CST ミュージアム)は、理工学部の諸先生・諸先輩の残された遺産を収集・継承するとともに本学部の歴史と文化を目に見える形で継承・発展させることに大きなねらいがあります。現在、船橋キャンパス、駿河台キャンパスでは、屋内外にある「物」の展示を公開していますが、これからも学内外の実物や模型など「物」の収集・展示と、文献・史料などのアーカイブズ(文書館)という2つの機能を持つ点を大きな特徴として充実を目指してまいります。

その一環として、この度、第3回特別展「木村秀政展 わがヒコーク人生。」を開催する運びとなりました。

CST ミュージアムは、2004(平成16)年4月1日に開設に向けてスタートしてから、早くも第3回特別展を開催する運びとなり、大変有意義なことと思います。

私事になりますが、木村先生は機械工学の大先輩であり、第6代理工学部長としてわが学部の発展に尽力されました。また、大学だけでなく日本航空界の父として、戦後における日本の空に夢と希望を紡ぎ出された私達後輩のリーダーであり、いつまでも大きな存在です。

今回の特別展にあたっては、先生の国内外における多大な業績をこの小さなミュージアムにすべて展示することは適うすべもありませんので、特に、理工学部における木村先生像を中心に企画いたしました。

このCST ミュージアムが、これから社会に羽ばたく多くの学生の指針となり、併せて、校友諸兄の交流の場として、また、科学好きな少年・少女のためのワークショップの場として、幅広い世代の方々に多目的で活用されることを祈念しています。

今後ともCST ミュージアム発展のため、ご支援とご協力をお願いいたします。

2006(平成18)年10月2日

「木村秀政展」開催にあたり —日本航空界の父「木村秀政」先生を偲ぶ—

中村 義隆

理工学部次長（船橋校舎）
日本大学理工学部科学技術史料センター副センター長
（航空宇宙工学科 教授）



「木村秀政展」開催にあたり、木村先生の御指導を直接賜った者の一人として御挨拶させて頂くことを光栄に思います。

先生の人となりについて、不敬であります事をお許し頂いて、簡単に記載させていただきます。木村先生は「飛翔」と言う夢を生涯抱いてこられました。純真で、粘り強く、紳士で、センスが良い方でありました。学生のみならず、先生の周りにいる方はすぐに先生に魅了されていきました。木村先生が御逝去されて、早、20年がたちましたが、今回の木村秀政展の企画に携わった若い女性の一人も、調査が進むにつれ、先生の素晴らしさの虜になり、今では自他共に認める大ファンになってしまいました。先生の業績とお人柄は時を越えて、人々に感銘を与え続けております。

敗戦後10年余に亘り、日本の航空業界は壊滅的な打撃を受けました。その間にも先生は夢を捨てずに、輸送機設計研究協会を設立し、委員長として1958(昭和33)年に国産初の国産旅客機「YS-11」の設計に取組んだのであります。4年の歳月を経て、名機「YS-11」が誕生しました。日本の空に日本の翼を蘇らせたのです。「YS-11」の約半数が本場米国他の諸外国に輸出されました。

一方教育界においては、1952(昭和27)年には学生を指導して軽飛行機作りに着手されました。「N52」を経て、学生の手作りと言っても過言ではない「N58」を製作し、日本一周飛行、韓国親善飛行や学生パイロットの養成に供しました。人力飛行機については皆様の多くの方々が御存知かと思えます。航空工学を学ぶには人力飛行機を作るのが良いとの方針で授業として取組みまして、今からちょうど40年前に「リネット号」が日本初の人力飛行に成功したのです。その後は日本記録の樹立、優勝を重ね、これから航続距離の世界記録に挑戦しようとしております。この伝統と実績に支えられ、我が理工学部の人力飛行機の学生達は自信と誇りに満ちております。現在、直接木村先生の教えを受けた者数人が、我が理工学部で教鞭をとり、先生のよき薫陶を学生の教育に生かしております。

先日新聞紙上で、「YS-11」の国内就航の終了と日本初の「国産ジェット旅客機」の製作開始の記事を見ました。一抹の寂しさと共に、木村先生の教えを受けた人達が新たな花を咲かせていくのだという感慨を覚えました。

学内外の皆様には是非、「木村秀政展」で「飛翔」にかけた木村秀政先生の情熱と偉業に触れていただければと思います。

木村秀政先生を語る

牧野光雄

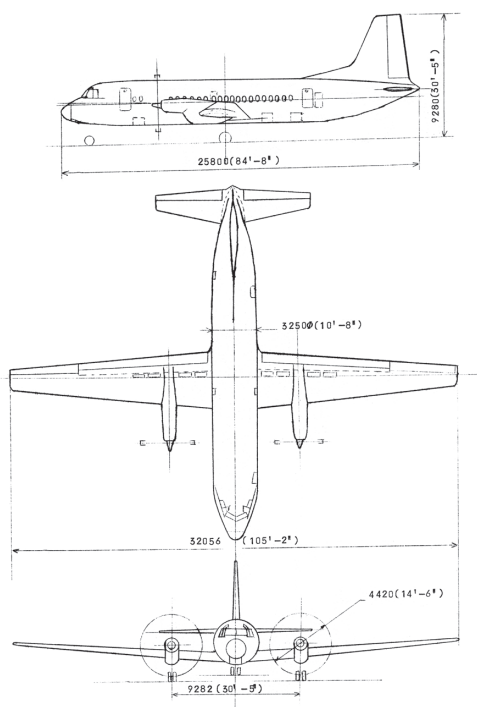
日本大学名誉教授

「鳥人間コンテスト」も今年で30年になるという。想えば私が院生であった頃、文献のコピーを録るため暗室に行くと木村先生の秘書のM子さんが英文の書類のコピーを録っていた。ちょっと拝見すると何と人力飛行に関するものであった。当時先生はYS11の技術委員長の仕事も一段落し、気楽な研究に移られるのだと憶測した。先生に人力飛行の可能性についてお尋ねすると理論的に可能だ、イギリスではすでに飛んでいる、学生の卒業研究にはよい課題になると言われた。もちろん日本では初めての試みであった。本学の人力飛行機が常に大会記録を更新してきたことも先生の指導の賜物と言える。

木村先生の存在を知ったのは大学進学の時だった。将来は工学関係に進みたいと思っていた私は日大の工学部（現理工学部）機械工学科を受験したい旨申し出ると、校長は木村博士という飛行機で有名な教授がいる、是非受けてみよと言われた。2年生になって、初めて先生の授業を受けた。将に名講義で黒板には消してしまうのが惜しいような文字や図を書かれた。

私は学位論文のテーマに超音速飛行を選んだので、宇宙航空研究所に研究生として行かせて頂き、先生から直接論文のご指導を頂くことはなかった。しかし、後年先生が飛行船に関心をお持ちになり、ブイアント航空懇談会の初代会長に就任されたとき、私の飛行船好きをご存じだった先生は会員になることを薦められ、先生と親しく飛行船について語り合う機会が得られたことは幸せであった。

先生のように航空機の趣味と航空工学という学問が表裏一体となり輝かしい業績を残した人も少ないのではないかな。



REV 54-9-5
54-4-14

三 面 図 - Y S - 1 1

日大人力飛行機と木村秀政

細江勲夫

工業デザイナー

1965(昭和40)年機械工学科卒

お茶の水ニコライ堂うらの古い建物、日大理工学部3号館。そこに木村秀政教授の部屋と航空研究会があり、私はこの溜り場を中心に学生時代の6年間を過ごした。その頃はまだ航空宇宙工学科は無く、機械工学科の特別コースとして3年生から航空専修コースがあった。30人程の学生による英語の専門書を中心にした木村教授の輪講への学生たちの熱の入れようは尋常ではなかった。そんなある日、木村教授はいかにも嬉しそうに学生たちに問いかけた。

「日本で最初的人力飛行機を作ってみよう」

この壮大なテーマを4年生の卒業研究と想定して、毎年10人のチームを編成。初年は基礎研究、2年目は設計。そして3年目は実機製作と処女飛行というわけだ。

私は当時3年生であったが、人力飛行機プロジェクトの特別助手として入れてもらった。それから1966(昭和41)年2月26日の日本初的人力飛行機“LINNET”処女飛行までの3年間の貴重な体験が現在の私のデザイナーという仕事に繋がっているのである。

あれから40年、ほぼ40機的人力飛行機が生まれ、毎年のごとく日本記録を更新している。航研機、A26と2つの航続距離世界新記録保持者として、日大人力飛行機の世界新記録挑戦を、いまや九天を駆け巡る木村秀政は心待ちにしているのではなかろうか。

木村秀政先生門下生の誇り

岡宮宗孝

日本アイ・ビー・エム(株)

1966(昭和41)年機械工学科卒

今から去ること約40年前の1966(昭和41)年2月早朝の東京調布飛行場、100名を超える国内外の報道陣を前にしての公開飛行、日大人力飛行機リネット号が日本初の飛行に成功した時、満面に笑みをたたえパイロットであった私に握手に来て頂いた先生の姿は今でも脳裏に深く焼き付いており忘れる事はない。

航空工学の知識、経験が乏しい学生に、“人力による飛行”という世界でも数えるほどしか成功例がなく、技術的に高度で夢のある課題を与えて頂いたことにより多くの事を学ぶことが出来、そして社会人になり木村先生の門下生であるという事だけで尊敬の眼差しを向けてくれる多くの人がいる事を知り、先生の偉大さを再認識すると共にそれは自分に対する励ましと戒めにもなった。

現在外資系のIT企業に勤務しているが、日進月歩の技術と競争の激しい業界の中で今だに気概を持ってやられているのも、人力飛行機の成功によって培われた自信、誇り、困難への挑戦の気持ちがあるからだと思っており、その機会を与えて頂いた先生への言葉では言い表せない感謝の気持ちと、学生時代に人生の師に巡り会えた事の幸せを感じずにはいられない。

学究肌の先生とは違った心優しい一面として、初飛行の後過労で体調を崩してしまった時に頂いた心温まるお見舞い、卒研メンバー全員を洋食のフルコースに招待して頂いた事、また仲人をやって頂き先生自らが航空ショーで撮られたコンコルドの写真を頂いた事などを付け加えさせて頂きたい。

わが師、木村秀政先生

安部建一

航空宇宙工学科 専任講師

人力飛行機に憧れ理工学部に入學。卒業研究はもちろん木村研究室。1971(昭和46)年度機械工学科の航空専修コースで、人気の高かった人力とは別のN-70モーターグライダーを研究テーマに選んだ。研究は1年前から始まり、製作が主であった。同年10月に開催される名古屋の航空ショーに出展するため、習志野校舎(現、船橋校舎)の格納庫(現、テクノプレース15)での寝泊りが始まった。3年生でほぼ卒業単位を満足していたので、駿河台の授業は出なくても良かった。夜はスチレンペーパーの切れ端を布団代わりに夜露をしのいだ。N-70は、12月17日のライト兄弟の初飛行に合わせて公開初飛行を行った。木村先生から、関係された飛行機の初飛行の感動をお聞きしていたが、先生のお話の通り「なにがとも努力すれば報われる」という、その初飛行の感動は35年経た今も鮮明に脳裏をかすめる。

航空研究会の顧問として12年。琵琶湖の選手権大会に合わせ、1年で結果をだすプロジェクト管理が大切であり、時代は変わっても格納庫に徹夜する学生を見るたびに当時の自身と重なる。

木村先生の定年後、人力の開発は卒業研究からサークル活動に移った。昨今、理科離れが取りざたされているが、そこには44年の歴史があり、「モノづくり教育」という先見の明が先生にはあったのではなかろうか。先生は生涯において航研機、A26、軽飛行機、YS-11の初代責任者や人力飛行機等の開発まで、すばらしきヒコーク人生を歩まれた。晩年、世界各地の航空史めぐりをなされていた先生の旅は、終わりになく飛行を続け、多くの人々に夢と感動を与えている。

メーベ20パイロット平綿と木村秀政先生

平綿甲斐

航空宇宙工学科 4年

夏の風物詩として知られる琵琶湖の鳥人間選手権大会。理工学部入学前に知っていましたが、そのときはまさか大会でパイロットとして出場するとは思っていませんでした。

私たちのチームの目標は新記録での優勝でした。新記録を達成するためには、機体の完成度を高めなければなりません。それには、機体の製作を早くし、飛行試験を何度も何度も繰り返すことです。

2003(平成15)年7月、メーベ20は琵琶湖での第27回鳥人間選手権大会で距離34,654.1mを飛行し、夢の目的地である琵琶湖大橋まで到達。まだ十分な余力を残していましたが、橋をくぐることは危険と判断され、大会本部の指示により橋の手前で着水となりました。

大会新記録での優勝という目的は達成できましたがパイロットの体力の限界まで飛ばすことができなかったという物足りなさから、帰校後に、日本記録挑戦という話がチームの仲間から持ち上がりました。

2004(平成16)年3月、冬の荒れる日、同機にて駿河湾で日本記録に挑戦、飛行距離11,874m、滞空時間46分40秒の2つの日本記録を樹立しました。祈願達成と記録更新を木村先生の墓前に報告しました。

私たちのチームは2つの記録を作ることができましたが、これは木村先生が40年前に始めて、その歴史があるからだと思います。先生の教えは「チーム一丸」ではないでしょうか。この伝統を継承できたことを誇りに思っています。

■ 木村秀政博士 略歴

明治37(1904)年 4月13日

昭和 2 (1927)年 3月

昭和 4 (1929)年 3月

昭和 4 (1929)年 7月

昭和 9 (1934)年10月

昭和12(1937)年 5月

昭和16(1941)年 7月

昭和20(1945)年 3月

昭和20(1945)年 4月

昭和21(1946)年 3月

昭和22(1947)年 9月

昭和28(1953)年 6月～29(1954)年 5月

昭和32(1957)年 1月～38(1963)年 5月

昭和32(1957)年 4月～33(1958)年 3月

昭和32(1957)年 4月

昭和34(1959)年 6月～40(1965)年12月

昭和34(1959)年 8月～34(1959)年11月

昭和35(1960)年 1月

昭和38(1963)年 5月～53(1978)年 9月

昭和39(1964)年 6月～61(1986)年 6月

昭和40(1965)年10月～

昭和41(1966)年 2月～45(1970)年11月

昭和43(1968)年 4月～

昭和44(1969)年 9月～49(1974)年 4月

昭和45(1970)年 7月～49(1974)年 4月

昭和45(1970)年 7月～48(1973)年 7月

昭和47(1972)年 5月～48(1973)年 4月

昭和48(1973)年 4月～

昭和49(1974)年 4月

昭和54(1979)年10月～

昭和55(1980)年 5月～

昭和55(1980)年 7月～

昭和59(1984)年 6月～

昭和61(1986)年10月10日

青森県に生まれる

東京帝国大学工学部航空学科卒業

東京帝国大学工学部大学院修了

航空評議会嘱託

東京帝国大学航空研究所嘱託

東京帝国大学航空研究所技師

東京帝国大学助教授

東京帝国大学教授

工学博士

航空研究所官制廃止により自然退官

日本大学教授

日本航空学会第 1 期会長

総理府航空技術審議会専門委員

日本航空学会第 5 期会長

財団法人輸送機設計研究協会専任理事

日本航空機製造株式会社嘱託

防衛庁戦闘機調査団顧問

日本学術会議会員 (第 5 期)

総理府航空技術審議会会長

通商産業省航空機工業審議会委員

運輸省航空審議会委員

全日空機事故技術調査団団長

新東京国際空港公団新東京国際空港計画委員

日本大学評議員

日本大学理事

日本大学理工学部長

日本大学大学院理工学研究科長

日本大学理工学研究所長

日本大学副総長

航空政策研究会会長

日本大学名誉教授

科学技術庁顧問

日本航空協会副会長

革新航空機技術開発センター所長

航空科学振興財団理事長

永眠

■ 木村秀政博士 受賞歴

昭和12(1937)年 5月17日	高等官六等（内閣）
昭和12(1937)年 6月 1日	正七位（宮内省）
昭和13(1938)年10月22日	勲六等瑞宝章（賞勲局）
昭和14(1939)年 9月 1日	高等官五等（内閣）
昭和14(1939)年 9月15日	従六位（宮内省）
昭和17(1942)年 2月16日	正六位（宮内省）
昭和18(1943)年11月11日	勲五等瑞宝章（賞勲局）
昭和20(1945)年 2月11日	勲五等旭日章（賞勲局）
昭和20(1945)年 3月10日	高等官三等（内閣）
昭和20(1945)年 4月 1日	従五位（宮内省）
昭和20(1945)年 7月20日	毎日航空技術賞（毎日新聞社）
昭和35(1960)年10月 6日	ポール・テイサンディエ賞（国際航空連盟）
昭和38(1963)年 4月16日	科学技術長官賞（科学技術庁）
昭和41(1966)年11月 3日	交通文化賞（運輸省）
昭和43(1968)年10月 7日	藍綬褒章（賞勲局）
昭和43(1968)年12月 1日	五戸町名誉町民（五戸町）
昭和46(1971)年11月13日	紫綬褒章（賞勲局）
昭和49(1974)年11月28日	青森県褒賞（青森県）
昭和50(1975)年 4月29日	勲二等旭日重光章（賞勲局）
昭和61(1986)年10月10日	正四位（内閣）

■ 木村秀政博士 著書

木村秀政／木村秀政 日本図書センター 1997.6 (人間の記録：31)
航空用語辞典／木村秀政・佐貫亦男監修 酣燈社 昭和46年
航空宇宙辞典 増補版／地人書館 1995.5
航空学辞典／木村秀政 地人書館 1959
航空学入門／酣燈社 1975
航空機／木村秀政・小川利彦 ポプラ社 昭和36 (ポプラ社の写真図鑑：4)
航空機の図鑑／木村秀政・小森郁雄・高橋慎一 [他] 小学館 昭和42 (小学館の学習図鑑シリーズ：16)
航空の技術と精神／藤田雄蔵 [他] 朝日新聞社 昭15
初歩の航空ハンドブック／木村秀政 山海堂 1951 (初歩のハンドブックシリーズ)
新選組とコンコルド／木村秀政 グラフ社 1980.12 (スーパーエッセイシリーズ)
世界航空史案内／木村秀政 平凡社 1978.10 (平凡社カラー新書)
世界のクラシック機／文：木村秀政・佐貫亦男 [他] 朝日新聞社 1976
世界の軍用機 アメリカ編／木村秀政 平凡社 1975 (平凡社カラー新書)
世界の軍用機 第二次世界大戦編／木村秀政 平凡社 1977.6 (平凡社カラー新書)
世界の軍用機 ヨーロッパ編／木村秀政 平凡社 1976 (平凡社カラー新書)
世界の軍用機／毎日新聞社 [他] 毎日新聞社 1972
世界の軽飛行機／木村秀政 平凡社 1976 (平凡社カラー新書)
世界の航空技術／木村秀政 コロナ社 1953
世界の航空技術／木村秀政 改訂版 コロナ社 1957
世界の飛行機／写真：木村秀政 [他] 山と溪谷社 1972 (山溪カラーガイド：51)
世界の旅客機／木村秀政 平凡社 1974 (平凡社カラー新書)
空と海交通／木村秀政・上野喜一郎 講談社 昭和41 (学習目でみる科学：9)
日本の航空輸送／木村秀政・増井健一 東洋経済新報社 1979.8
日本の名機100選／木村秀政・田中祥一 文藝春秋 1997.12 (文春文庫)
日本の名機百選／木村秀政・田中祥一 中日新聞本社 1985.7
飛行機革命／木村秀政 要書房 1952
飛行機革命—ライト兄弟から SST へ／木村秀政 実業之日本社 1970
飛行機の切手／木村秀政 丸ノ内出版 1973
飛行機の話／木村秀政 三省堂 昭和5 (クロモシシリーズ)
飛行機の本／木村秀政 新潮社 1962 (ポケット・ライブラリ：第23)
模型航空機の基礎／木村秀政 大阪毎日新聞社 昭和16
模型飛行機読本／木村秀政 大日本飛行協会 昭和18
模型飛行機読本 [訂正版]／木村秀政 大日本飛行協会 昭和19 [再版]
模型飛行機の理論・設計・製作／木村秀政 石川飛行士事務所出版部 昭和5
わが心のキティホーク／木村秀政 平凡社 1981.4
わが心のキティホーク／木村秀政 光人社 1997.7 (光人社 NF 文庫)
わがヒコキ人生／木村秀政 日本経済新聞社 1972
航空 飛行機のあゆみ／木村秀政監修 小学館 1976
別冊世界の翼 世界の軍用名機100 1912～1945／朝日新聞 1979
世界の名機 単葉機編 Part1／木村秀政編・著 講談社 1979
世界の名機 複葉機編 Part1／木村秀政著 講談社 1979
模型飛行機・理論と実際／木村秀政・森 照茂 電波実験社
世界の名機のコックピット 1 ライト機から F-16 まで／木村秀政 朝日新聞社 昭和56年
世界の最新戦闘機／木村秀政監修 徳間書店 昭和52年
現代の旅客機／木村秀政監修 グラフ社 昭和53
空のミステリー・ゾーン—謎の空中消滅—／木村秀政 KK ワールドフォトプレス 1976年
世界の民間機1975 臨増航空ジャーナル／木村秀政監修 航空ジャーナル社 1975
飛行機 ファンタスティックブック／木村秀政 平凡社 1974年刊
飛行機力学第一(性能)／木村秀政 中島ヒコキ 1938
新しい航空／木村秀政(共) 朝日新聞社 1952
十人百話／木村秀政(共) 毎日新聞社 1965
エンジニアへの手紙／木村秀政(共) ダイヤモンド社 1967
わが道Ⅱ／木村秀政(共) 朝日新聞社 1970

CST ミュージアムの第3回特別展として、木村秀政展を企画するから協力してほしいというご依頼を受け、約20年前に航空宇宙工学科の牧野先生、柚原先生と、父の一周忌の追悼文集を作成した頃を思い出し、拙宅に残る、展示を希望される資料をできる限り探してみました。

今回の特別展を企画された越智学部長、中村学部次長をはじめ、熱心に企画を推進された多くの方々のご努力に対し、この場を借りて心から感謝申し上げる次第です。

木村 翔
日本大学名誉教授
元理工学部建築学科教授

木村秀政展に際し、記載の皆様方からご協力をいただきました。

■資料提供

木村 翔 先生（日本大学名誉教授）

株式会社 日本航空 PR アーカイブズセンター

航空科学博物館

日本大学理工学部 航空研究会

第3回特別展

木村秀政 展 わがヒコーク人生。

会期：平成18年10月2日(月)～平成19年4月28日(土)

平成18年10月2日発行

発行 日本大学理工学部科学技術史料センター
〒274-8501 千葉県船橋市習志野台7-24-1
電話 047-469-6372 FAX 047-469-6317
<http://www.museum.cst.nihon-u.ac.jp/>

