

二〇一六年度名古屋大学大学院文学研究科

学位（課程博士）申請論文

大正・昭和戦前期の日本における航空思想の普及

名古屋大学大学院文学研究科人文学専攻日本史学専門

大山僚介

二〇一七年三月提出

目次

序章	1
第一章 飛行機と民衆	11
はじめに	11
第一節 軍用飛行機献納運動の概要と献金の募集方法	12
第二節 飛行機命名式の検討	18
第三節 飛行機献納へと向かう民衆の意識	22
おわりに	27
第二章 一九一〇～二〇年代における航空思想の普及	33
はじめに	33
第一節 帝国飛行協会と国民飛行会の成立―第一次世界大戦期―	35
第二節 航空機の両義性―第一次世界大戦後―一九二〇年代前半―	45
第三節 帝国飛行協会による航空ディスプレイと飛行第七連隊の浜松設置	55
おわりに	65
第三章 一九三〇年代初頭の帝国飛行協会の事業方針	76
はじめに	76
第一節 一九二〇～三〇年代初頭における日本の航空界の概況	77
第二節 一九二〇年代後半～一九三〇年代初頭における航空思想	79
第三節 都市における飛行場建設とその位置付け	87
第四節 地方都市における飛行場建設の機運―金沢を事例に―	89
おわりに	91
第四章 一九三〇年代における帝国飛行協会の航空思想	96
はじめに	96
第一節 一九三〇年代の民間航空・軍事航空と帝国飛行協会	97

第二節	一九三〇年代の帝国飛行協会の航空思想の分析	99
おわりに	.....	107
第五章	一九三〇年代初頭における飛行場建設と航空思想	111
はじめに	.....	111
第一節	飛行場建設推進者の言説	112
第二節	富山県における軍用飛行機献納運動と富山飛行場建設運動の展開	118
おわりに	.....	123
第六章	衣ヶ原飛行場の建設	128
はじめに	.....	128
第一節	衣ヶ原飛行場の地鎮祭と「飛行町」建設計画	129
第二節	「航空局飛行場」採用促進運動と都市飛行場をめぐる議論	131
第三節	「国際飛行場」構想の挫折と日本防空義勇飛行隊の創設	134
第四節	町有飛行機「挙母号」と衣ヶ原飛行場のその後	137
第五節	戦後の挙母における航空ページェントと航空イメージの転換	138
おわりに	.....	139
終章	.....	143

【凡例】

- ・本文中に引用した史料は、適宜旧字体を新字体に改め、句読点を補った。誤りと思われる部分には、「ママ」とルビを付した。
- ・重要な箇所には、適宜筆者が傍線を付した。

序章

一、本論文の課題と問題関心の所在

本論文の課題は、①大正・昭和戦前期における帝国飛行協会（後に大日本飛行協会）・国民飛行会の活動・言説の分析を通して、航空思想がどのように普及されていたのか、②地域社会においてそれがどのように受け止められ展開したのか、を明らかにすることである。以下ではまず、筆者の問題関心を述べる。

本論文の出発点となったのは、筆者が行った、石川県における軍用飛行機献納運動を事例とする満洲事変期の民衆の戦争熱に関する研究である（第一章）。その研究のなかで、民衆が飛行機献納へと向かう自発性の由来として、従来指摘されてきたような排外主義や軍国主義だけでなく、飛行家・飛ぶことへの憧れや飛行機を「科学の進歩」と捉える意識があったのではないかと指摘した。この点については、荒川章二氏によって重要な指摘がなされている。軍隊と地域社会の関係を一八八〇年代〜敗戦までの時期の静岡県・愛知県を対象として研究した荒川氏は、一九二六年、浜松に飛行第七連隊が設置された際、地域の側が軍国主義に批判的スタンスをとりながらも、飛行連隊の先端科学文明のシンボルという文化的側面を重視して、積極的に受け入れたことを指摘した。また一ノ瀬俊也氏は、一九二七年に撮影された当時の最新兵器である軽機関銃を前に置く兵士たちの写真から、「新兵器」はいつの時代も彼らの誇り、あこがれの的なのである」と述べている。

飛行機への憧れと軍隊の関係について、金沢での飛行機に関わる出来事を研究した村本外志雄氏は、次のような指摘をしている。一九四二年、航空教育が国民学校の芸能科に模範飛行機工作として位置付けられ、航空思想普及、国防的教材などとして重要視された。模範飛行機大会なども開催される中、その航空教育による成果で空への憧れを一層強くし、少年航空兵へと志願していく者も多数いたという。また海軍飛行予科練習生であった星野啓次郎氏への聞き取りの中で、星野氏は、軍国少年へとつくり上げられる過程で、飛行機や戦車、軍服を着た先輩への憧れの気持ちについて証言している。陸軍の飛行学校を卒業する学生が郷土の訪問飛行をした際には、「ああ、あそこの兄ちゃんが飛行機乗ってるんだ」という感情を抱いたという。さらに少年飛行兵であった門奈鷹一郎氏は、自身の著書のなかで、「飛行機乗りとなって、大空を飛翔する夢を抱いて海軍飛行予科練習生を志願した」（二二頁）、「私たちの第一種・二種（冬・夏）軍装の七ツ釦は、襟の翼のマークと共に予科練のシンボルであり、また秘かな誇りでもあった。私たちは飛行機に乗りたいと同じ時に、このスマートな服が着たいばかりに予科練を志願した、といっても過言ではない、

少なくとも私の場合はそうだった」(一八五頁)と述べている⁵。以上のように筆者の研究以外でも、先行研究や証言等のなかで新兵器・飛行機への憧れと軍隊の関係については、数多く触れられている。以上の研究等から筆者は、「航空機⁶への憧れや文化的イメージは、航空機を持つ軍隊の受容・支持や軍隊観の変化に関わるのではないか」という問題関心をもち、その背景にある当時の航空イメージ(飛行家・飛ぶことへの憧れや飛行機を「科学の進歩」と捉える意識等)や普及の必要性が喧伝されていた航空思想を研究する必要があると考え、本論文を執筆した。

二、関連する先行研究の整理

それでは航空イメージ・航空思想についての研究に関連する諸研究を整理し、本論文の意義を述べたい。関連する研究としてまず挙げられるのは、国防思想・防空思想の普及に関する研究である⁷。国防思想の普及については、満洲事変前後を中心とした国防思想普及運動に関する研究が、由井正臣氏、功刀俊洋氏、江口圭一氏、ルイーズ・ヤング氏等によってなされてきた⁸。また地方における国防思想の普及についても、名古屋市を事例とした江口氏、栃木県を事例とした功刀氏、愛知県豊橋を事例とした佃隆一郎氏などの研究がある⁹。ただこれまでの研究は陸軍の宣伝に関する研究に集中しており、海軍についてはあまり注目されてこなかった。土田宏成氏は、海軍の国民的基盤・地方的基盤の弱さから、海軍の宣伝力が陸軍ほど大きくなかったと分析されてきたことを指摘している¹⁰。しかし土田氏は、海軍の宣伝が海軍拡張世論や海軍軍縮条約離脱に強化する世論の形成に大きな役割を果たしたとして、海軍の宣伝活動を海軍協会の活動を中心に分析する一連の研究を行った¹¹。また福田理氏は、海軍の宣伝組織である海軍軍事普及部の活動を中心に、海軍宣伝とその効果を分析している¹²。このように陸軍の宣伝から海軍の宣伝へも関心の広がりが見られるなかで、防空思想の普及や防空認識に関する研究も、黒田康弘氏、柳澤潤氏、土田氏等により近年進められている¹³。但し、防空思想の具体的な普及過程については今後の課題ともされている¹⁴。以上のように国防思想・防空思想に関する研究が進められてきたなかで、本論文で扱う航空思想はどのように位置付けられるのであろうか。

航空思想について触れた研究は少ないが、篠崎勝氏は、第一次世界大戦中のヨーロッパを見つけた草刈思朗陸軍中佐の航空機に関する知見の先見性を明らかにする中で、彼が普及しようとした「国家的航空思想」を分析している¹⁵。同氏はそれを「国の防衛(発展)にとって飛行機の存在・普及は不可欠であるという立場・ものの考え方」だろうとし、そのために草刈は国民の航空機熱の高まりが必要であると考えていた事などを明らかにして

いる。興味深い研究であるが、草刈が一九一九年に死去したこともあり、「国家的航空思想」のその後の広まりやその他の人物の航空思想を検討するには至っていない。また荒山彰久氏は、民間飛行家武石浩波と帝国飛行協会の初代会長も務めた大隈重信のそれぞれ個人としての明治末期～大正初期の航空思想を考察している¹⁶。武石がアルフレッド・マハンの海上権力論に対する空中権力論を説いたという指摘、大隈が航空機による爆撃は惨烈なため航空機が完全に発達すれば戦争が終結すると主張したという指摘等は非常に興味深い。しかし、大正初期以降の航空思想の展開や飛行協会の言説の分析、航空思想の定義についてはなされていない。先にも触れた荒川氏は、一九二六年に静岡県浜松市に飛行連隊が設置された際、世論対策として航空思想普及が行われたことを指摘している。例えば日本楽器飛行機部長永淵三郎による「航空思想普及会」の設立や軍による講演・空からのビラまき、地元新聞による「最近の航空機」という特集記事などである。こうした取り組みは浜松市民の軍隊に対する批判的な意識に対処するための、国土を守るためには航空隊の編成が必要であるという国防論・国民生活防衛の立場から飛行連隊に対する支持を獲得しようとする試みであった¹⁷という。荒川氏は、「航空思想普及とは、軍用機・空軍の役割に関する教化」であり、航空思想普及を「全国的にみても特異な国防思想普及運動」としているが¹⁸、果して航空思想は「国防思想」という枠組みで捉えられるのであろうか。筆者は航空思想の位置付けを検討する際には、航空機の両義性に留意すべきではないかと考えている。第一次世界大戦では、機関銃、毒ガス、戦車、潜水艦など、多くの新兵器が登場し、航空機もその一つであった。しかし一次大戦で登場した新兵器と比較すると、航空機の特質は、新兵器でもあり文化・平和にも貢献が期待されるという両義性を持っている点にある、といえるのではないだろうか¹⁹。両義性の詳細については本論で詳述するが、大正・昭和戦前期の航空思想は、航空機の両義性を含み込んだ形で定義すべきであると考えられる。よって、本論文では航空思想を、「文明・科学の利器である航空機を発達させることよって、国防を完全にすると共に、日本の文化・文明をも発展向上させようとする思想」と定義したい（詳細は第二章参照）。

航空思想には、航空兵力拡充・防空の必要性を説く国防思想としての側面があった。航空戦力の増強やパイロット養成のためにも、国民への航空思想の普及は不可欠であったと考えられ、航空思想の普及事業を検討することによって、軍・政府関係者が如何にその課題に取り組んでいたのかの一端を明らかにすることができよう。また、航空思想を扱うことによつて、国防思想（防空思想を含む）という枠組みでは捉えきれなかった問題を検討

することができないのではないか。即ち国防思想という枠組みでは捉えられない「航空思想」研究という分野を開拓することができればと考えている。例えばこれまで戦前期における民間飛行場建設を防空史の観点を含めて取り上げた研究はほとんどなかったが¹⁾、航空思想という枠組みから当時の民間飛行場建設を捉え直すと、都市防空や都市の文化的・経済的発展への期待など、民間飛行場に多様な意義付けがなされていたことが見えてくるのである（詳細は第五章・第六章を参照）。

近年、軍隊の民衆的基盤を問う研究・軍隊と地域の関係性を問う研究が盛んになっている。吉田裕氏は、こうした研究には「なぜ民衆が軍隊を支持したのか、という問題を地域や民衆意識の現実に即して明らかにしようという問題意識がある」と指摘している²⁾。著作としてまとまった研究としては、民衆の生活暦に沿った軍隊史としての原田敬一氏の研究²⁾、戦争と民俗という視角からの岩田重則氏・喜多村理子氏の研究²⁾、軍が民衆の支持をどう調達していたのか、軍隊の民衆的基盤の解明を目指した吉田氏の研究²⁾、近代日本において徴兵制がなぜ一定程度の支持を得つつ持続し得たのかを、軍隊教育や兵営生活の実態解明、軍事援護をめぐる議論の分析等から明らかにした一ノ瀬氏の研究²⁾などが挙げられよう。軍隊と地域の関係性を問う研究は、荒川氏の前述した静岡県・愛知県を中心フイルドとした研究²⁾、上山和雄氏編著の首都圏をフイルドとした研究²⁾を先駆的業績として、軍都金沢の形成と軍都における慰霊の問題を研究した本康宏史氏²⁾、新潟県高田を「末端」・「周縁」の軍都と位置付けて検討した河西英通氏²⁾、明治・大正期における軍隊と地域の関係を全国的動向を俯瞰して検討した松下孝昭氏²⁾等によって研究が進展した。そしてシリーズ『地域のなかの軍隊』全九巻が吉川弘文館から刊行され、二〇一五年に完結している。これまでの研究の多くは陸軍・師団所在地・戦前期に対象が偏っていたが、軍事演習を素材とした中野良氏の研究³⁾、軍隊の災害出動に関する吉田律人氏の研究³⁾、東北地方における軍馬をめぐる軍・農・馬政の三者の様相を考察した大瀧真俊氏の研究³⁾、戦後における軍隊と地域の問題を検討した論考も収録した『年報日本現代史第一七号 軍隊と地域』の刊行³⁾、清文堂出版から刊行されているシリーズ『軍港都市史研究』など、多くの研究成果が蓄積されてきている。戦時と平時のどちらも対象とし、地域社会がなぜ軍隊を支えるのか、あるいは軍隊とどのような軋轢を生むのか、といった点の解明がなされてきたが、近年は対象・時期・フイルドが多様化しつつある。航空部隊と地域についての研究もなされているが³⁾、未だ研究の蓄積が必要な段階にあるといえ、航空機を軸として軍隊と民衆の関係性を問うことによって、上記の研究ではいまだ十分に指摘さ

れていない民衆が軍隊を支持する新たな基盤を明らかにすることができればと考えている。このような航空イメージや航空機と民衆の関係に関する研究の着想を得るにあたっては、前述した荒川氏の研究での浜松の飛行連隊が「科学、先端、文明」など新しい軍隊イメージで受容されたという指摘³⁵に加え、生井英考氏の研究にも大きな示唆を受けた。生井氏は、「空の帝国」としてアメリカを捉え、庶民の育てた「空の文化」が航空万能主義を生み、その後の戦略爆撃等に深く関わったことを分析した³⁶。日本における航空の文化と戦争・軍隊との関わりを考察する上でも、重要な視角といえるだろう。

最後に航空イメージについての直接の先行研究を概観する。まずメディア・イベントとしての航空事業を扱った研究が挙げられる。津金澤聰廣氏は、メディア・イベント³⁷の研究として、『大阪朝日』『大阪毎日』による航空事業を検討した。両社は飛行大会や国際親善飛行などの航空事業を、民間航空事業の発達と国民的航空知識の向上普及を大義名分として競争しながら促進し、日中戦争以降には軍用機献納運動へと収斂したとしている³⁸。また大阪朝日新聞社が一九二五年に行った初風・東風による訪欧飛行に関して、前間孝則氏の研究がある。訪欧飛行の成功は、日本の国際評価を高めて日本人に自信を持たせ、その国民的盛り上がりは、その後の航空行政を積極化させ、軍縮下でも国が航空振興策を推進するための国民的コンセンサス作りに利用されたとしている³⁹。新聞社と航空事業の密接な関わりを明らかにし、訪欧飛行の新たな歴史的位置付けを指摘した重要な研究だが、航空思想の意味内容の変化等には触れていない。

また橋爪紳也氏は、大正・昭和期の「飛行機という文化」・「文化としての飛行機」という側面に注目し、飛行機に熱狂した当時の社会の様子を様々な論点から検証している⁴⁰。しかし論点の提示に留まる部分も多く、時代状況や地域社会の動向等、より深めていくべき課題があるといえよう。そして航空イメージに関わる先行研究のなかで特に注目すべき研究として、近代文学研究者の和田博文氏の研究が挙げられる。和田氏は、一七八三年〜一九四五年までの飛行に関する様々な言説を分析し、「現代の尖端への傾斜、新しい事象に価値を見いだす志向」であるモダニズムが生んだ航空機が、不可避免的に空襲・原爆投下といった「滅亡」へのプロセスを辿っていったことを考察している⁴¹。豊富な史料を用いて航空機の様々な側面を描き、同研究分野において最も優れた研究と言えるが、①上記の先行研究を十分に踏まえていない、②全体を通して「防空」の視点が弱い、③航空イメージの通時的な変化を整理できていない、といった課題も残されている。

三、研究の方法と分析対象

そこで本論文では、帝国飛行協会・国民飛行会による活動・言説を主な分析対象として、大正・昭和戦前期において航空思想がどのように普及されたのか、またその内容を変化させたのかを考察したい。それぞれの団体の詳細については本論に譲るが、特に帝国飛行協会は戦前最大の民間航空団体であり、航空思想の普及・航空発展を目指す活動を積極的に行っており、検討は不可欠である。また先行研究では、地域社会の動向にはほとんど関心が払われていないが、一九三〇年代に入ってから、地方にも多くの民間飛行場が建設されており、地域社会が航空をどのように捉えていたのかという点の検討は重要な課題の一つである。よって本論文では、帝国飛行協会も積極的に推進した地方への民間飛行場建設を、地域社会の航空に関わる動向を探るための事例として検討したい。

基本的な史料としては、①帝国飛行協会・国民飛行会発行の機関誌・冊子、②新聞、③公文書を使用する。帝国飛行協会・国民飛行会の機関誌に関しては残存状況が非常に良く（表1参照）、航空思想の変遷を一貫して捉えるには最適な素材といえよう。

四、本論文の構成

本論文は、全六章と序章・終章で構成される。

第一章「飛行機と民衆―満洲事変期の石川県における軍用飛行機献納運動―」では、民衆の戦争熱高揚の一つとして起こった石川県における軍用飛行機献納運動を分析し、戦争熱の様相や当時の飛行機と民衆の関係性の一端を検討する。ここで本論文の出发点となった筆者の問題関心を提示する。

第二章から第四章では、帝国飛行協会・国民飛行会（但し一九一八年に国民飛行会は帝国飛行協会と合併）の活動と言説の分析を行う。第二章「一九一〇～二〇年代における航空思想の普及―帝国飛行協会・国民飛行会を中心に―」では、帝国飛行協会・国民飛行会が成立した一九一〇年代から一九二〇年代までを対象時期として、両会の活動・言説の分析を行い、航空思想の定義を行う。第三章「一九三〇年代初頭の帝国飛行協会の事業方針―飛行場建設を中心に―」では、一九二〇年代中盤以降から一九三〇年代初頭までの帝国飛行協会の言説を分析し、一九三〇年代初頭に帝国飛行協会が事業方針を提示するまでを、特に事業方針の一つである飛行場の建設に焦点をあてて考察する。第四章「一九三〇年代における帝国飛行協会の航空思想―四王天延孝・井上四郎を中心に―」では、一九三〇年代の航空思想の内容を、当該期に帝国飛行協会が発行した冊子の分析を中心として明らかにする。特にこの時期帝国飛行協会総務理事を務めた四王天延孝と当該期の帝国飛行協会の冊子の主要部分を執筆した井上四郎に注目して分析を行う。このように一九一〇～一九

三〇年代までの帝国飛行協会の言説を一貫して分析することで、航空思想の意味内容がどのように変化していったのかを明らかにしたい。

第五章・第六章では、地域社会において航空思想がどのように受け止められ、展開したのかを検討するため、地方における民間飛行場の建設過程を取り上げる。第五章「一九三〇年代初頭における飛行場建設と航空思想―富山飛行場の建設過程を事例に―」では、富山飛行場が開設されるまでの一九三〇年代初頭の動向を、その建設過程において航空思想がどのように機能したのかという点に注目しつつ、明らかにする。第六章「衣ヶ原飛行場の建設―航空イメージの変遷に着目して―」では、豊田市に建設された非公共用飛行場である衣ヶ原飛行場を事例として、航空イメージの変遷を戦後まで見通すかたちで検討する。航空思想の影響を受けつつ、地域社会は飛行場の建設にどのような期待を抱いていたのか、その多様な議論の変遷を跡づけたい。

¹ 荒川章二『軍隊と地域』（青木書店、二〇〇一年、一七五・一七七、三〇二・三〇三頁）。

² 一ノ瀬俊也『皇軍兵士の日常生活』（講談社、二〇〇九年、六一六二頁）。

³ 村本外志雄『金沢の空 飛行機ものがたり』（村本外志雄、二〇〇九年、三九四〇頁）。

⁴ 金沢大学日本史学研究室編『かたりべ 第二集 戦争体験（2）』（金沢大学日本史学研究室、二〇一一年、一一三頁）。

⁵ 門奈鷹一郎『海底の少年飛行兵 海軍最後の特攻・伏龍隊の記録』（光人社、一九九二年）。
一ノ瀬氏は、少年兵への少年たちの多様な志望動機の一つとして、同書の当該箇所を引用している（前掲一ノ瀬『皇軍兵士の日常生活』一〇二頁）。

⁶ 本論文では航空機を「人が搭乗可能な飛行機、飛行船、気球、滑空機、その他航空の用途に有用な機器」と定義する。「本法ニ於テ航空機トハ人ノ搭乗シ得ル飛行機、航空船、気球、滑空機其ノ他航空ノ用ニ供スル機器ヲ謂フ」（航空局監督課編『航空法規集』大日本飛行協会、一九四三年）とされており、その定義に基づいている。

⁷ 土田宏成「一九三〇年代における海軍の宣伝と国民的組織整備構想 海軍協会の発達とその活動」（『国立歴史民俗博物館研究報告』一二六、二〇〇六年、註一）、同『近代日本の「国民防空」体制』（神田外語大学出版社、二〇一〇年、序章）の先行研究整理も参考にした。

⁸ 由井正臣「軍部と国民統合」（東京大学社会科学研究所編『ファシズム期の国家と社会―昭和恐慌―東京大学出版会、一九七八年、同『軍部と民衆統合―日清戦争から満州事変期まで』（岩波書店、二〇〇九年）に「第六章 満州事変と国民統合への道」と改題して再録）、功刀俊洋「軍部の国民動員とファシズム」（『歴史学研究』五〇六、一九八二年）、江口圭一『昭和の歴史④ 十五年戦争の開幕』（小学館、一九八八年、原本は一九八二年刊行）、ルイーズ・ヤング著、加藤陽子ほか訳『総動員帝国 満洲と戦時帝国主義の文化』（岩波書店、二〇〇一年）等。

江口「満州事変と民衆動員―名古屋市を中心として―」（古屋哲夫編『日中戦争史研究』吉川弘文館、一九八四年）、功刀「満州事変期の地域「国防」団体―栃木県国防同盟会の事例―」（『鹿児島大学社会科学雑誌』八、一九八五年）、佃隆一郎「『国防』運動と『軍都・豊橋』（下）―国防思想普及運動・満州事変と『豊橋日日新聞』―」（『愛知大学国際問題研究所紀要』一〇八、一九九七年）、同「佐々木到一豊橋連隊長と国防思想

普及運動―佐々木の回顧録と当時の地元新聞報道より―」（『愛知大学総合郷土研究所紀要』五六、二〇一一年）等。

¹⁰前掲土田「一九三〇年代における海軍の宣伝と国民的組織整備構想 海軍協会の発達とその活動」五四頁。

¹¹土田「日露戦後の海軍拡張運動について―日本における海軍協会の成立―」（『東京大学日本史学研究室紀要』六、二〇〇二年）、同「一九三〇年代における海軍の宣伝と国民的組織整備構想 海軍協会の発達とその活動」（『国立歴史民俗博物館研究報告』一二六、二〇〇六年）、同「日中戦争から日米開戦までの海軍協会の活動について」（『神田外語大学日本研究所紀要』四、二〇〇九年）。

¹²福田理「一九三〇年代前半の海軍宣伝とその効果」（『防衛学研究』三三、日本防衛学会、二〇〇五年）。

¹³黒田康弘「戦前日本における空襲への認識」（『史苑』六八、立教大学史学会、二〇〇七年）、同『帝国日本の防空対策―木造家屋密集都市と空襲―』（新人物往来社、二〇一〇年）、柳澤潤「日本陸軍の本土防空に対する考えとその防空作戦の結末」（『戦史研究年報』一一、二〇〇八年）、前掲土田『近代日本の「国民防空」体制』等。

¹⁴高橋未沙「昭和戦前期における防空思想―大日本防空協会の活動を中心に―」（二〇一〇年度史学会大会日本史近現代史部会報告、二〇一〇年一月七日）。『史学雑誌』（二〇一〇年一、二〇一一年、一〇三頁）に報告要旨が掲載されている。

¹⁵篠崎勝『航空黎明期の先覚者草刈思朗―日本軍国主義破綻への道―』（光陽出版社、二〇〇五年）。

¹⁶荒山彰久『日本の空のパイオニアたち 明治・大正18年間の航空開拓史』（早稲田大学出版部、二〇一三年）第7章と第9章。

¹⁷前掲荒川『軍隊と地域』一七四―一八五頁。

¹⁸一九三二年の言説からも、そのような認識が窺える。一九三二年三月一九日夜八時から、東京飛行場長石田房雄、陸軍省軍務局・陸軍航空兵中佐鳥田隆一、海軍航空本部・海軍中佐加藤尚雄、日本航空輸送株式会社運航主任安邊浩などが参加した航空座談会がJ〇AKより放送された。その放送予定の概要が『名古屋新聞』（一九三二年三月一九日）に掲載されている。現在の航空の発達状況について話し合う中で、「国防軍事上欠くべからざる装備である航空機が、他の兵器即ち大砲や戦車などが戦時にのみその威力を発揮するものであつて、平時においては吾々の生活となんの連絡交渉も有せず単なる武器としての存在であるのにくらべて、航空機は平時においても唯一の進歩せる近代的交通機関として、時々空間をいちじるしく短縮して文化生活の上に多大なる貢献を現していること、この特点是最も重要視すべき問題である」とされ、詳細な解説がなされるとしている。

¹⁹塚崎昌之氏は、伊丹飛行場の軍事利用計画や戦時中の機能、大阪における防空政策の展開を考察しており、十分明らかにしていない軍の防空飛行場等について分析した重要な研究をしている（塚崎「大阪における軍防空政策と防空飛行場」、『西淡路（国次）高射砲陣地調査報告書』大阪市教育委員会事務局生涯学習部文化財保護課、二〇〇六年、同「伊丹飛行場の成立の背景と戦時期の軍用飛行場の実態」（『地域研究いたみ』39、伊丹市行政資料室、二〇一〇年）。但し防空に関心の重点が置かれているため、周辺地域が期待したであろう民間飛行場の防空以外の点についてはあまり触れられていない。

²⁰吉田裕「戦争と軍隊―日本近代軍事史研究の現在」（『現代歴史学と軍事史研究―その新たな可能性』校倉書房、二〇一二年、二〇頁、初出は『歴史評論』六三〇、二〇〇二年）。以下の研究史整理は、この吉田氏の論文も参考にした。

²¹原田敬一『国民軍の神話 兵士になるといふこと』（吉川弘文館、二〇〇一年）。

- ² 岩田重則「第二章 第二節 戦争と民俗」(『静岡県史 別編1 民俗文化史』静岡県、一九九五年)、同『ムラの若者・くにの若者 民俗と国民統合』(未来社、一九九六年)。
- ² 吉田『日本の軍隊―兵士たちの近代史―』(岩波書店、二〇〇二年)。
- ² 一ノ瀬『近代日本の徴兵制と社会』(吉川弘文館、二〇〇四年)、前掲同『皇軍兵士の日常生活』。
- ² 前掲荒川『軍隊と地域』。軍用地と民衆の関係性に焦点をあてた『軍用地と都市・民衆』(山川出版社、二〇〇七年)も著している。
- ² 上山和雄編著『帝都と軍隊 地域と民衆の視点から』(日本経済評論社、二〇〇二年)。
- ² 本康宏史『軍都の慰霊空間―国民統合と戦死者たち―』(吉川弘文館、二〇〇二年)。
- ² 河西英通『せめぎ合う地域と軍隊 「末端」「周縁」軍都高田の模索』(岩波書店、二〇〇一年)。
- ² 松下孝昭『軍隊を誘致せよ―陸海軍と都市形成―』(吉川弘文館、二〇一三年)。
- ³ 中野良「陸軍特別大演習と地域社会―大正一四年、宮城県下を事例として―」(『地方史研究』五二・二、二〇〇二年)、同「軍隊と地域」研究の成果と展望 軍事演習を題材に」(『季刊 戦争責任研究』四五、二〇〇四年)、同「大正期の日本陸軍の軍事演習―地域社会との関係を中心に―」(『史学雑誌』一一四、二〇〇五年)、同「一九二〇年代の陸軍と民衆―軍事演習における賠償問題を中心に―」(『日本史研究』五三五、二〇〇七年)、同「軍事演習の政治的側面―行軍演習における住民教化と地域の反応―」(『日本歴史』七〇六、二〇〇七年)、同「日本陸軍の典範令に見る秋季演習 軍事演習の制度と運用についての試論」(年報日本現代史編集委員会編『日本現代史第一七号 軍隊と地域』現代史料出版、二〇一二年)、同「秋季演習・大演習・特種演習―陸軍の軍事演習」(『地域のなかの軍隊』日本の軍隊を知る 基礎知識編)吉川弘文館、二〇一五年)、同「軍隊を「歓迎」するということ 近代日本の軍・地域関係をめぐって」(『史潮』新七七、二〇一五年)。
- ³ 吉田律人『軍隊の対内的機能と関東大震災 明治・大正期の災害行動』(日本経済評論社、二〇一六年)。
- ³ 大瀧真俊『軍馬と農民』(京都大学学術出版会、二〇一三年)。
- ³ 年報日本現代史編集委員会編『日本現代史第一七号 軍隊と地域』(現代史料出版、二〇一二年)。
- ³ 防空史の観点から軍の飛行場について考察しているものとして、栗田尚弥「松戸飛行場開設のころ―辻忠尾氏に聞く―」(『鎌ヶ谷市史研究』一一、一九九八年、但し松戸飛行場は当初軍民共用飛行場として建設)、同「松戸飛行場と「帝都」防衛」(『鎌ヶ谷市史研究』一四、二〇〇一年)、同「中央航空機乗員養成所」(『鎌ヶ谷市史研究』一五、二〇〇二年)、同「帝都」防衛からシロイ・エアーベース、そして自衛隊基地へ―松戸・藤ヶ谷飛行場小史―」(『鎌ヶ谷市史研究』一九、二〇〇五年)、同「東葛飾地方の航空隊と「帝都」防衛①」(『鎌ヶ谷市史研究』二三、二〇一〇年)、同「東葛地方の航空隊と「帝都」防衛②」(『鎌ヶ谷市史研究』二四、二〇一一年)、鈴木芳行『首都防空網と〈空都〉多摩』(吉川弘文館、二〇一二年)、村瀬隆彦「航空軍都浜松の成立と変遷」(『地域のなかの軍隊』列島中央の軍事拠点 中部)吉川弘文館、二〇一四年)、上山和雄編著『柏にあった陸軍飛行場―「秋水」と軍関連施設―』(芙蓉書房出版、二〇一五年)等がある。
- ³ 前掲荒川『軍隊と地域』。
- ³ 生井英考『空の帝国 アメリカの20世紀』(講談社、二〇〇六年)。
- ³ 吉見俊哉氏によると、メディア・イベントとは、①新聞社や放送局など、企業としてのマス・メディアによって企画され、演出されていくイベント(例えば高校野球、プロ野

球、博覧会など)、②媒体としてのマス・メディアによって大規模に中継され、報道されるイベント(オリンピック、大統領選挙など)、③メディアによってイベント化された社会的事件(ケネディ暗殺、浅間山荘事件など)の三つであるとしている(吉見俊哉「メディア・イベント概念の諸相」津金澤聰廣編著『近代日本のメディア・イベント』同文館、一九九六年)。

³津金澤聰廣『大阪朝日』『大阪毎日』による航空事業の競演(津金澤聰廣・有山輝雄編著『戦時期日本のメディア・イベント』世界思想社、一九九八年)。

³前間孝則『朝日新聞訪欧大飛行 上・下』(講談社、二〇〇四年)。

⁴橋爪紳也『飛行機と想像力 翼へのパッション』(青土社、二〇〇四年)。

⁴和田博文『飛行の夢 1783-1945 熱気球から原爆投下まで』(藤原書店、二〇〇五年)。また、村岡正明「飛行機の文学―鷗外・漱石・啄木・芥川・志賀」(『文星

紀要』七、文星芸術大学、一九九五年)は、文学者と飛行機の関係を概観し、鷗外や漱石などの日本の近代文学を代表する作家たちも、飛行機に対して並々ならぬ関心に向けていたことを指摘している。

第一章 飛行機と民衆

―満洲事変期の石川県における軍用飛行機献納運動―

はじめに

本章では、満洲事変期¹に石川県で行われた軍用飛行機献納運動（以下、飛行機献納運動と略記）の分析を通して、戦争熱の様相、民衆と飛行機の関係の一端を明らかにする。

戦争熱に関する先行研究としては、まず江口圭一氏の研究がある。江口氏は日本ファシズム形成の重要な問題の一つとして満洲事変を契機とする排外主義の形成を考察した。新聞が大きな役割を果たすことで排外主義が形成され、国民の排外熱は慰問金品の寄贈、国防献金・兵器献納の国民運動化、従軍志願、出征部隊に対する熱狂的な歓送などによって示されたとした。また従来の研究が大局的な状況の指摘に留まるとして、一定地域に限定した事例研究の累積の必要性を提起し、名古屋市における民衆動向・動員の傾向・特質を新聞記事の分析によって検討した²。

しかし藤井忠俊氏は、「民衆の反応をそのまま軍国熱の高揚に結びつけたり、国防充実への支持とするのはまちがいである」と主張した。民衆は気遣い、同情から兵士の無事を祈願し、慰問金品、さらには防寒具・鉄兜の献納を行い、それが割当献金による軍用飛行機献納運動へと転化したとしている³。藤井氏の指摘通り、江口氏のように民衆の反応を排外熱・軍国熱と一括して捉えるのは間違いであり、民衆の一つ一つの行動の様々な意図を汲み取る必要があるだろう。しかし、藤井氏が排外熱・軍国熱の現れともとれる飛行機献納運動の強制面を強調するのは、民衆の戦争支持の側面を見逃すことになるとも思われ、民衆が強制を伴う運動の中でどう自発的に協力していったのかもみる必要があるだろう。

また江口氏も指摘するこの分野の大きな課題は、まだ「未開拓」とした「動員された民衆自体のあり方、その意識・思想を明らかにすること」であった。江口氏自身は、児童の慰問作文を検討し、「国のため」という意識が民衆に戦争を支持させたとするが⁴、教師や記者が選んだ作文であり、民衆の意識がどこまで反映されているか留意が必要だろう。この課題に取り組んだ研究として、吉見義明氏の研究⁵が挙げられるが、日中戦争以降が主な対象であり、江口氏が検討してきた満洲事変期はまだ「未開拓」といってよい。

この課題に関して注目すべきは、近年の「戦争と民俗」の研究である。岩田重則氏は、戦時下の民俗を民俗学が研究を怠ってきた分野であるとし、弾除け祈願や千人針の検討を行っている⁶。また喜多村理子氏は、徴兵・戦争について農村部に暮らした人々の実態の一面を「祈願」から考察した。人々にとつての祈願の意味を検討しないまま、武運長久・

必勝祈願をそのまま戦争を支援する民衆意識として取り上げることには一考を要するとし、武運長久としながら徴兵逃れや無事に帰ってくることを祈っていたことなどを明らかにしている。これらの研究は、民衆のなかなか言葉に表れにくい意識に祈願等の検討を通じて迫っているが、兵器献納や国防献金などの行動にある民衆の意図や意識の検討も行う必要がある。

二〇〇〇年代に入ってからからの研究としては、荒川章二氏の研究が注目できる。荒川氏は地域社会と軍隊の関係を一八八〇年代の敗戦までの静岡県を主たるフィールドにして、戦時と平時の両面から描いた。そして地元の軍隊を「郷土部隊」として意識する郷土部隊意識が、地域民衆の軍隊受容・戦時の銃後後援(戦争熱高揚)の重要な鍵であるとしている⁸⁾。一定地域を対象に長期間を検討することで、戦争熱の歴史の変遷を明らかにした点は評価でき、特に郷土部隊意識と戦争熱高揚の関係の指摘は、戦争熱の分析における新しい視点を提示したといえる。

戦争熱の研究は、民衆の行動をそのまま排外熱・軍国熱とすることには疑問が出された後、民俗学により言葉に表れにくい意識の検討がされており、荒川氏の一定地域の検討を通じて、新たに郷土部隊意識と戦争熱の関係も指摘されるに至っている。しかし兵器献納や国防献金などの行動の意味や戦争を主体的に支持する意識の解明と、郷土部隊意識と戦争熱の関係が他地域ではどうなるのかという点は、課題として残っているといえるだろう。よって筆者は、兵器献納の代表例である飛行機献納運動の検討を通じ、その行動の意図や自発的に協力する要因となる意識を明らかにし、戦争熱の様相を明らかにすることを目標とする。またフィールドとする石川県は、金沢に第九師団が置かれ、師団は一九三二年一月末に始まった第一次上海事変にも出動しており、郷土部隊意識と戦争熱高揚の関係をみるのに適した地域であると考える。さらに一九三〇年代初頭の時期は、後述するように、飛行機に対して民衆の注目が非常に集まっていた時期であった。本章ではそうした時代状況を踏まえ、飛行機献納運動から見えてくる飛行機と民衆の関係の一端を明らかにしたい。

第一節 軍用飛行機献納運動の概要と献金の募集方法

一、運動の概要

まずは満洲事変期の飛行機献納運動¹⁾の全国的な展開の概要を藤井氏の研究に依拠しながら、若干の補足を加えつつみていく。飛行機献納運動の嚆矢は、一九三一年一〇月下

旬開始の東京目黒駒場青年団の一〇銭贖金運動であるが、この最終的な結果は不明である。陸軍が飛行機献納運動を勧めるようになるのは、陸軍省内に国防献品取扱委員の設置を決めた十一月三〇日以降で、一月七日「愛国号」の名称を決めた。そして一九三二年一月一〇日に学芸技術奨励寄付金によって作られた愛国第一号、第二号が示威飛行を行った。この二機は、愛国号に使うよう指定された献金によって作られたものではなかったが、群馬県高崎市の国民国防同盟会の鉄兜献納運動によって、それまで認められていなかった兵器の指定献納の道が開かれ、東京の資産家の小布施新三郎による第三、五号の献納から指定飛行機献納が行われた。初めての大衆献金による献納は愛国第七号の群馬号で、三月八日に命名式が行われた。その後も全国の県民や企業などから献納されている。

一方海軍は「報国号」と称した。「報国号」という名称について藤井氏は言及していないが、四月一五日の『北國新聞』に、海軍省が兵器献納・献金に対する取扱方針を公表したという記事があり、正確な日付はわからないが、「献納にかゝる兵器類には報国といふ標記を附する」ことが決定された（『北國新聞』一九三二年四月一五日¹³）。報国第二号としての兵庫県民号は二月一七日に命名式を行っており、県民号としては最も早い献納であった。一九三二年の時点で陸軍には五九機、海軍には一八機献納され、敗戦までに一〇〇〇〇機を越えた¹⁴。

次に石川県での飛行機献納運動の概要をみていく¹⁵。石川県では、石川県国防研究会（後述）が運動を主導した。一月一八日の石川県国防研究会幹事会で、富山県にならって飛行機を献納することを申し合わせ、二六日の総会において軍部への飛行機献納が決定され、目標額八〇〇〇〇円で二月一日の紀元節を以って開始とされた（『北國』32/1/19夕刊、1/28。献金開始直前の二月二日には第九師団に動員下令があり¹⁴、七、八日の出征には金沢駅に多くの人が集まり、出征を見送った様子が報じられている（『北國』32/2/14第三号外）。石川県での飛行機献納運動は図らずも地元師団の出征という状況下で開始されることとなった。『北國新聞』の記事には、「全国師団中日露の役に旅順の主力として奮闘した尊い歴史をもつ第九師団」（『北國』32/2/20号外）とあり、日露戦争で「活躍」した「尊い歴史」を持つ師団と認識されていた。

献納の趣意は、満州事変・上海事変に於いて航空軍の成功は目覚ましいが、各国に対してはまだ遜色があり、よって「愛国号製作費献納ノ議ヲ起シ皇軍ノ重要視セル航空ノ戦友ヲシテ更ニ遺憾ナカラシメ、併セテ在外同胞ノ安固ヲ図」る、つまり飛行機を献納して航空軍の戦力向上を図り、「在外同胞」⇨満洲・上海の邦人の安全を確保するというものであ

つた¹⁵。締切前の三月一〇日にはすでに約七〇〇〇〇円に達し、命名式や名称などの協議に入り、五月八日には命名式を行い、陸軍に愛国第一三（石川）号を献納した。五月二七日の海軍記念日に、更に残金で海軍にも献納することを決定し、六月二二日、報国第五（石川）号の命名式を行った（32／3／11夕刊、5／9、5／27夕刊、6／13。最終的には目標額の二倍の約一六〇〇〇〇〇円の献金が集まった¹⁶。

二、石川県国防研究会と献金の募集方法

まず、運動を主導した石川県国防研究会を検討する。同会は、「国民精神の作興を図ると共に国際問題並に軍備問題を究め（中略）国防観念の徹底を期すべく」、世論の喚起指導を目的に一九三二年一月二八日に発会した『北國』32／11／29。由井正臣氏によると当時在郷軍人会は、一九三二年のジュネーブ一般軍縮会議開催に向けて、満蒙問題の解決、軍備の充実、軍縮会議における当局の支援を目標とする国防思想普及運動を一九三一年三月に提起し、全国的な運動に乗り出していた。これは明らかに陸軍の意向に沿って開始されており、満洲事変の勃発が運動に一層拍車をかけたという¹⁷。また功刀氏によると軍部は、満洲事変による排外世論の持続と国防思想普及運動の目標全体の達成のため、地域国防団体の設立を全国各地で試みていたという¹⁸。石川県国防研究会の設立の由来には、陸軍で国防思想普及の議が起り、第九師団の企画に基づいて「地方有力者ノ理解ニヨリ輿論ヲ喚起シ以テ一般大衆ニ及ホス」ことを目的として発会を企画したとあり¹⁹、同会も地域国防団体の一つであったことがわかる。

顧問には第九師団長・石川県知事が就き、役員には陸海軍将校・市長・市会議長・商工会議所会頭・学校長などの名前がみられ、会員は飛行機献納を発起した時点で三八五名であった²⁰。会員構成の詳細は不明だが、「市内知名有志、実業家、宗教家諸官衙長、教育家その他」を糾合しており『北國』31／11／29、石川県の官民各種団体の代表を網羅した団体といえる。

では次に、運動の強制的な側面と民衆の自発性との関係を考える上で重要となる献金の募集方法について検討していく。藤井氏は、飛行機献納運動では割当献金となるなど、献金は実質税金となり、自発的な民衆運動の域から脱して、官製運動となったとした。そして飛行機の献金額が大きすぎるため、下からの大衆運動は壁にぶつかり、献納は県、都市などに限られ、民間の組織は県市町村体制に埋没したとしている²¹。藤井氏は、献金における行政の主導性を強調しているといえるが、石川県での献金はどのように行われたのか。献金の募集要項には次のように記されている²²。

(一) 本募集ハ市町村長ニ依嘱シ該市町村内ノ在郷軍人會員、青年團員、青年訓練所生徒、婦人會員、学生、生徒等ノ奉仕的活動ニヨリ各戸ニ献納金封筒等ヲ配布ス

(二) 各戸ニ於テハ賛意ニ依ル志金ヲ右封筒ニ納メ所要ノ記入ヲナシ關係員出向ノ際交付依託スルモノトス

(三) 市町村長ハ右献納金ニ連名簿(現住所、氏名)ヲ附シ石川県庁内社寺兵事課、

金沢連隊区司令部若クハ左ノ献納金取扱新聞社ニ送附スルモノトス

(後略)

献金の募集については市町村長に依嘱され、在郷軍人や青年団員などが各戸に封筒を配布する。そして各戸が「賛意ニ依ル志金」を納めた封筒を「關係員」⁴ 在郷軍人や青年団員などが回収し、それに連名簿をつけて市町村長が県庁内社寺兵事課や新聞社などに送付するという方法が取られた。学校、会社、工場、その他団体についても各管理者に依嘱され、同様の要領で献金を送付した。一九三二年の石川県の現住戸数は一五二六一五戸で²³ 封筒は「十五万枚を印刷配布」とあり『北國』32/2/11、ほぼ全戸に配布されたと思われる。献金総額一六〇三七五円二六銭の内北國新聞社宛の献金は約一〇八六三九円九九銭『北國』32/6/4²⁴と約六八%の割合で、献金の送付先は北國新聞社が大半を占めていた。

(二)には「賛意ニ依ル志金」⁴とあるが、在郷軍人や青年団員などが回収するという方法を考えると自発的献金とは言い難く、暗に献金を強制する側面が強い募集方法のように思われる。実際数万円の財産を持つ米屋が飛行機献金・慰問金を出し渋ったために、在郷軍人会から非難を受けるということも起きていた(『北國』32/2/27)。

また『北國』32/2/25には「富豪の国家的社会的責務」という社説が掲載された。内容は、国民の「犠牲的愛国心の発露」により、飛行機献納運動などに多くの国民が参加しているにも拘らず、富豪財閥は無関心であることを非難するものである。富豪財閥のそのような態度で「挙国一致的愛国心の昂揚」が中断されるとし、遺族救援などの事業を行うよう提言している。多くの人の金銭の醸出が求められる中、資産家に対しては献金させようとする圧力がより強く存在していたと思われる。

また個人献金は美談として取り上げられることも多く、『北國新聞』でも老女が満洲・上海での軍の奮闘に感激し、長い間貯めてきた貯金から献金したことなどが報じられている(『北國』32/3/5夕刊)。これは読者に、犠牲的・献身的な理想の献金者像を提示し

ているといえよう。そして『北國新聞』では自社宛の献金者氏名を掲載しており、それは一ページ全面を使って掲載されることもあった²⁵。壮途を送るの辞を朗読した小学生の一人は(後述)、「あの頃の新聞は、毎日々々幾千のきふ者の名前でうづまってゐたことを私はよくおぼえてゐます」²⁶と語っており、多くの人が献金しているというインパクトを読者に与えたと思われる。以上のようにみていくと新聞社には、皆が献金しているという「挙県一致」的状况を提示することで、読者に献金を促す意図があつたのだろう。

次に、献金がどのような人々によつてなされたのかを検討したい。藤井氏は、飛行機への献金の内訳について詳細に検討していないが、筆者は前述の『北國新聞』の献金者氏名掲載の記事を分類し、その検討を試みた。前述のように北國新聞社宛の献金は全体の約六八%を占めており、全体の傾向をある程度反映していると考ええる。

【図1】は献金額の内訳を献金者別に分類したもので、町村は「○○村」「○○町中」などというものを分類したが、中には「○○村在郷軍人分会、青年団、青年訓練所扱」などというものも含まれており、町村の献金は募集要項の通り、在郷軍人や青年団員などの活動によつて町村単位で集められた献金であると考えられる。その町村の献金額が六一%と最も大きい割合を占めていた。やはり藤井氏の指摘通り、下からの大衆運動には飛行機の献金額は大きすぎ、飛行機献納運動においては、行政が主導する強制の側面が強い町村長を通じた献金のルートが非常に大きな役割を担っていたことは確実である。石川県での飛行機献納運動で、目標額の二倍もの献金を集めることができた大きな要因の一つは、県内の各種団体の代表を網羅した石川県国防研究会を通じて、軍・行政の主導で全県をあげて献金を募集したことであろう。

しかし献金件数で見ると、団体や個人の献金が多いことがわかる(【図2】参照)。全一五七三件中五一三件(三三%) あつた個人献金は、前述のように美談として語られることも多く、語られた内容を鵜呑みにすることはできないが、個人による自発的な献金は、献金額としては少なくとも、一定数存在していたと考えられる。六一七件(三八%) あつた団体献金の内訳をみると、在郷軍人会は案外少ないが、青年団体や婦人団体が多いことがわかる(【図3】参照)。男女青年団、婦人会などは町村ごとの献金を集めるだけでなく、自らも献金を醸出していたようである。また「○○従業員一同」などの従業者関係、会社・商店・業者組合などの実業団体も大きな割合を占めている。石川県国防研究会役員には、商工会議所会頭などもいるため、石川県下の財界からの献金も広く集められたと考えられる。また分類不明のその他の中には、地域関係に分類した町内会のような性質の団体が多数あ

ると思われ(町の名前に「会」を付したするなど)、その献金には少なからず地域共同体的な規制があつたと考えられる²⁷⁾。

以上のようにみると個人献金以外は、それぞれ程度は異なるものの、ある程度強制を伴った献金であつたと思われる。では飛行機献納運動は、藤井氏が指摘するように非常に強制的な運動と見なすべきなのだろうか。ここで注目したいのが、先行研究で取り上げられてきた他県の事例では多くが割当献金を行っているのに対し、石川県は行っていない点である。愛知県では郡市に対して割当額が決められ²⁸⁾、栃木県では有資産者寄付額まで決められている²⁹⁾。早くに献納を行った群馬県、宮城県でも町村への割当が行われていた³⁰⁾。第五章で取り上げる富山県でも、割当献金が行われている。これらの事例と比べると石川県は、前述したように献金の強制的な面はあるとしても、他県よりも強制力が相対的に低いといえるだろう。

またもう一点注目したいのは、石川県では短期間で目標額を達成している点である。約二週間で達成した群馬県の例がもつとも速い事例と思われるが³¹⁾、石川県は、献金募集開始からほぼ一ヶ月後の三月一〇日で約七〇〇〇〇円『北國』³²⁾ / ³⁾ / ¹¹夕刊)、北國新聞社宛の献金だけでも三月二日には目標額に達しており『北國』³²⁾ / ³⁾ / ²³⁾、一ヶ月強で目標額を達成している。「軍部・地方新聞社と連携した地方行政機構の支配体系を基軸」として運動が行われた愛知県では、二月下旬に開始してから目標額一七〇〇〇〇円(二台分)にもかかわらず、四月末までで五五〇〇〇〇円に留まり、結局命名式は七月、八月に行われた³³⁾。ほぼ同時期に同じように行政主導で行われた愛知県での飛行機献納運動が、順調に進まなかったのに対し、石川県が短期間で目標額を達成し、多額の献金を集め得た要因を考えると、そこにはやはり県民の自発性が想定できるのではないだろうか。たびたび述べているように、勿論石川県の運動も行政主導の官製運動であり、強制面の強い献金も行われたが、それとともに県民がある程度の自発性を発揮したことで、全国的にも稀にみる速さで目標額を達成し得たと考えられる。

その自発性は何に由来しているのかを考えると、第一に指摘できるのは、郷土部隊の出征との関係である。藤井氏は、地元軍隊の出征している地域は県・市町村単位で興奮がつり、献納が早くに行われる傾向を指摘している。満洲事变勃発時の満洲駐劄第二師団管下の宮城・長岡、増派された朝鮮軍、第一〇師団管下の兵庫・鳥取・岡山・島根、上海事变で出征した第一四師団管下の群馬、第九師団管下の富山・石川・福井などがそのケースであつた³⁴⁾。この傾向は郷土部隊意識と戦争熱高揚の関係を示唆しているが、石川県は、

郷土部隊の出征によって戦争熱が高揚した典型例といえるだろう。他にも様々な要因があると思われるが、その点については第三節で検討したい。

第二節 飛行機命名式の検討

飛行機献納運動では最後に必ず、献納者から軍へと飛行機を引き渡し、名称を付ける命名式が行われた。全国で運動が展開したため命名式も全国各地で行われたが、先行研究では注目されてこなかった。本節では命名式が行われた意義について考察したい。

一、愛国第一三(石川)号の命名式

まずは愛国第一三(石川)号(以下、愛国石川号と略記)の命名式に至るまでの経過をみていく。一九三二年三月一〇日に献金額が約七〇〇〇〇〇円に達し、それ以降石川県国防研究会幹事会で命名式や愛国号の名称などが協議され、飛行機献納準備委員の決定、献納の具体的細目も協議され、五月八日午前一〇時から命名式を行うことを決定した(『北國』³² / ³ / 11夕刊、³ / 20 4 / 2号外、4 / 14夕刊)。ここまでの動きをみると、命名式も運動を主導した石川県国防研究会の主催で行われるように思える。しかし、四月一九日に命名式の打合せに金沢に來た陸軍省徴募課高級課員吉沢中佐は、「命名式は献納者がやるのではなく、献納をうけた陸軍省が主となって委員その他を任命してやるのだから、その点誤解のないやうに願ひたい」(『北國』³² / 4 / 19夕刊)と語っている。飛行機献納運動の最後の締め括りといえる命名式は、運動を主導してきた石川県国防研究会の主催ではなく、あくまで陸軍省の主催であった。命名式委員も第九師団司令部が編成し、将校によって構成されていた(『北國』³² / 5 / 2夕刊)。

では命名式当日についてみていこう。まず命名式のプログラムは次のようであった³⁴

1. 修被降神、献饌祝詞
2. 飛行機献納発起者総代ヨリ献納ニ至ル迄ノ経過報告
3. 国防献品取扱委員長ヨリ挙式ニ至ル迄ノ経過報告
4. 献納者総代ヨリ大臣ニ目録ヲ呈ス(石川県知事)
5. 大臣ハ目録ヲ受領シ承認書ヲ手交ス
6. 大臣ハ飛行機ニ愛国第十三号(石川)ト命名ス

(中略)

13. 閉式
14. 飛行機出発

プログラムの4、5、6の部分では、献納者総代（石川県知事）から陸軍大臣に目録を提出し、大臣から承認書を渡すというが行われている。これはつまり、県民の献納した飛行機を県民の代表（知事）から陸軍大臣へと渡すという行為が目に見える形でなされているのである。江口氏は政府の満洲事変に対する不拡大方針が崩れ、軍部の強硬論が勝利した事情の一つとして、軍部が民衆の軍国熱・排外熱を呼びさまし、民衆の支持獲得に成功し、その民心の沸騰を政府も無視できなかったことを挙げ、その民衆の支持は慰問金品、国防献金などで示されたとした³⁵。江口氏の挙げる民衆の行為がすべて戦争支持、軍隊支持に由来しているのかは、慎重に考えて判断すべきだが、軍部が慰問金品や国防献金などを民衆の支持と捉えていたのは確かであろう。よって軍にとって飛行機の命名式は、県民（国民）から軍への飛行機献納を儀式として可視化することで、民衆の支持を獲得していることを明示できる場だったのではないだろうか。そして、まさに挙国一致の運動の成果である飛行機（兵器）の献納を見せることは、県民を挙げての戦争参加をアピールすることにもなったと思われる。

またもう一つ注目したいのは、命名式後に、愛国石川号によって高等飛行と県下各地への訪問飛行が行われていることである。高等飛行では、「横転、逆転木の葉落し、背面飛行等の続けざまの妙技に見物人一同は呆然と見惚れ」、低空飛行で祭壇すれすれのところを飛行し、「人々の心胆をひやした」。着陸後は「周囲から破れるやうな万歳の声と共に人々ほとんど此勇士と飛行機目がけておどりだし、十重二十重にとりまいた」という（『北國』³² / 5 / 9）。当日の訪問飛行は雨のため中止され、翌日県下各方面を飛行した後、そのまま所沢へ飛び去った（『北國』³² / 5 / 9夕刊）。連隊区司令部は高等飛行、訪問飛行を行うことで、「国防思想の普及をまなしたい」としている（『北國』³² / 4 / 14夕刊）。このことを考える際、おさえておきたいのは、大正と昭和戦前期は、飛行機が様々な方面で活用されている時代であったということである。これについては本章第三節や各章でも詳述するが、例えば新聞社は、様々な航空事業を積極的に行っていたし³⁶、金沢では産業と観光の博覧会に協賛するため、金沢放送局と香林坊赤玉³⁷が飛行機を飛ばし、ピラなどを撒布する例があるように、宣伝にも活用されていた（『北國』³² / 4 / 18）。これは博覧会の宣伝だけでなく、自社の宣伝をも狙ったものだろう。以上のように宣伝などのためにメディアや企業が積極的に飛行機を活用する時代だったのであり³⁸、軍も飛行機を積極的に活用し、高等飛行や訪問飛行を行うことによって、国防思想の普及を図っていたといえ

るだろう。そして石川県での命名式では、陸軍に比べ次にみる海軍の主催した命名式の方に、より工夫がみられた。

二、報国第五（石川）号の命名式

次に海軍に献納された報国第五（石川）号（以下、報国石川号と略記）の命名式について検討する。陸軍のものは現段階で確認できないが、海軍では「報国第五号（石川号）飛行機命名式ニ関スル件報告」（以下「報告書」と略記）³⁹と題する命名式の報告書が作られている。本節では基本的に「報告書」を用いて、報国石川号の命名式について検討したい。

海軍への献納は、前述したように五月二七日の海軍記念日に決定されたが『北國』³²／⁵／²⁷夕刊）、この前後には多少の紛糾があった。その経緯を「報告書」により追っていくと、まず四月二日の時点で献金は約一四六五〇〇円に達しており、献金の用途について以下のことを協定した。それは①命名式経費の支出、②呉鎮守府管下の海軍用艦上攻撃機製作費募集への一〇〇〇〇円の寄附、③残額で石川県航空国防協会を設立し、愛国石川号の代機製作を永久に実現するという三つであった。しかしその後、半額献納として海軍への献納の議が起こり、そこにさらに平賀周石川県知事が「陸海両軍ハ国防ノ両翼タルノミナラズ、上海事変ニ於ケル陸海協同作戦ノ美果ヨリスルモ」半額献納を遺憾とし、陸軍と同様の全額献納を主張した。そして五月二七日、国防研究会会員などに全額献納を提案するに至った。しかしこれに対しては、事前の審議を十分に経ていない、残金での愛国石川号二世以下の製作の協定に反するとして一部に反対があった。しかし「陸軍ト其ノ組織ノ体形ヲ異ニスル海軍ハ全国的ニ地方ニ対スル地盤ナキ為メ国民至誠ノ結晶タル飛行機ノ献納遅々トシテ振ハサルノ情況」に対し、石川県が先鞭をつけようということで、平賀知事の英断と在郷海軍士官の努力によって報国石川号献納の気運へと向かったという⁴⁰。

この一連の流れからもわかる通り、「平賀同県知事ノ英断ハ本件成立上ノ鍵トナリタルモノ」と評され、さらに「一般地方長官ノ通癖トシテ」このような事には積極的に働く者が少ないにもかかわらず、第九師団側からも「師団動員下令以来軍部ニ対スル尽力斡旋ハ真ニ大ナルモノアリ」と評されていた⁴¹。以上のことから、石川県行政のトップである平賀知事が、海軍への飛行機献納を主導したのみならず、第九師団出動以降、軍に対して積極的に協力していたことがわかる。第一節で、石川県が目標額を大きく上回る献金を集めることができた大きな要因として、軍・行政が主導で全県をあげて献金を募集したことを挙げたが、その行政のトップである石川県知事の軍への積極的な協力姿勢は、行政ルート

の上からの献金の募集をより強化したのではないだろうか。

では次に命名式当日について検討していく。プログラムは基本的に陸軍と同様であったが、陸軍の命名式とはいくつか異なる点が見られる。まず一点目は、絵葉書形の飛行機の写真と説明書の配布である(図4、5参照)。写真は四〇〇枚、飛行機要目などの説明書は五〇〇枚作製し、当日配布された⁴³。説明書は非常に丁寧な言葉で書かれ、石川号の大きさ、艦上戦闘機としての任務等、石川号の性能についてかなり詳細に記している。これは報告書の中で、「由来海軍軍用機ハスヘテ鈍重ナル浮舟附ノ飛行機力位ニ承知シアリシ本地方民」という認識があるために、戦闘機としての性能を詳細に説明し、海軍機の優秀さをアピールするためであろう。

説明書でもう一つ注目できるのは、「此後此ノ飛行機ニ乗リマス海軍ノ士官モ兵員モ、ソノスベテノ胸ニハ深く県民諸氏ノ御赤誠ヲ刻ミ込ミマシテ、一途ニ奉公ノ大義ヲ全ウスルコトヲ覚悟スルコトデアリマセウ」と記していることである。陸軍省徴募課が『偕行社記事』で国防献金の概況を述べる中で、「国民愛国の結晶たる献納兵器器材を手にして戦線に立ち、又は戦線に於て自己郷土の献納兵器を仰ぎ見るの時、我出動将兵が如何に大なる感激と力とを与へらるるやは言語に尽す能はざる所」⁴³と述べているのを併せて考えると、軍には、県民の献納した飛行機によって、兵士の士気を鼓舞しようとする意図があったと思われる。しかし写真と説明書の配布については、愛国石川号の絵葉書も存在するため⁴⁴、愛国石川号の命名式でも行われていた可能性がある。

以下に挙げる二点は「陸軍ノトキハ行ハサリシトイフ」とされているもので、まず二点目は、小中学生に報国石川号の壮途を送るの辞を朗読させたことである。小学校と中学校から男女二人ずつ計四人に朗読させ、命名式に「一点ノ潤ヲ添エ一段ノ光彩ヲ添エシムルヲ得タリ」としている⁴⁵。陸軍・海軍の命名式のどちらも小中学生を動員し、参列させているが、海軍は小中学生に「石川号は実に石川県民八十万の愛国の熱誠の塊まりです」⁴⁶などと語らせ、県民の熱誠を受けた場としての命名式をより効果的に演出した。

そして筆者がもつとも注目するのが、三点目の高等飛行と訪問飛行での紙片の撒布である。撒布された紙片は飛行機形に作られたもので、中央に文字が印字されている(図6参照)。「報告書」では「一段ニ県民一般ニ好感情ヲ与ヘタルモノ」と推測されている。また県下各町村への訪問飛行では、「陸軍石川号カ簡單ニ高空ヲ翔破シ去リタルニ、今回ハ主要町村上空ニ於テ数回ノ特殊飛行ヲ実施シ、県民ノ献納ニ対スル謝意ト併セテ航空思想ノ普及ニ努力セシコト」に対する県民の感謝は甚大なもので、「海軍ハ親切ナリ」という声が各

方面から聞かれ、感謝の書面も寄せられたという(訪問飛行でも紙片の撒布は行われた)⁴⁷。前述したように飛行機からの宣伝ビラの撒布は、民間の宣伝ではよく行われており、海軍はその民間での宣伝方法をも利用して、国防思想・航空思想の普及を図っていた。

以上のように海軍には、陸軍に比べ国防思想普及の方法に工夫がみられる。なぜ海軍は陸軍よりも方法に工夫がみられたのか。現段階で推測できるのは、海軍への飛行機献納の経過でも引用した、「陸軍ト其ノ組織ノ体形ヲ異ニスル海軍ハ全国的ニ地方ニ対スル地盤ナキ為メ国民至誠ノ結晶タル飛行機ノ献納遅々トシテ振ハサルノ情況」⁴⁸のためである。陸軍との組織体形の違いとは、「二府県ないし二府県にまたがる一連隊区(徴集管区)からの徴集兵を入隊させる地域的軍隊編制(故郷ニ本籍地を同じくする兵隊で構成された部隊)」⁴⁹をとっていないことだと思われる。実際、陸軍が全国様々な場所から献納を受けているのに対し、海軍は陸軍ほどの地域的な広がりはず、献納数自体も陸軍より遥かに少なかった。この海軍が地方に地盤を持たないという事情のために、「従来同地方ニ縁故ナカリシ」⁵⁰という石川県における命名式にもより力を入れ、国防思想普及、さらには県民の海軍への支持を得ようとしたのではないだろうか。

また中野良氏は、「軍隊と地域」研究の課題として、「軍都」・「軍郷」以外、つまり軍隊とあまり関係を持たない地域にとつての「軍隊組織」の意味を問うことを挙げている⁵¹。石川県での海軍の命名式は、海軍があまり関係を持たない地域とどのような関係を築こうとしていたのかを示す一例といえるだろう。前述のように海軍にとつて、関係性の薄い地域の方が多いことを考えると、「海軍と地域」の関係を問う場合、関係を持たない地域とどのように海軍が関わっていくのかという視点も、今後重要となるだろう。

第三節 飛行機献納へと向かう民衆の意識

本節では、運動に民衆がどのような意識で参加していたのか、第一節で指摘した民衆の自発性が何に由来しているのかという点を、当時の飛行機へのイメージとの関連から考察したい。

一、「航空時代」と「航空熱」

藤井氏は、「なぜ飛行機かの問題の1つに、昭和初期の飛行機への特別なイメージを欠かすことはできない。それは一言でいえば、憧れに似たものであった」として、リンドバークの大西洋横断飛行、パングボーン、ハーンドンによる太平洋横断飛行などに人々は憧れ、「飛行機は文明の証として一般民衆のイメージの中にあり、その進歩を願う気持ちを共

有していた」としている。そして、「戦争のため」と意識しなければ、献金には抵抗がなかったであろうとしている⁵²。史料の根拠は示されていないが、飛行機が軍への献納品の中でも、献金額でみると五〇％を占めるほど集まったことを考慮すると⁵³、民衆が飛行機の献納へと向かう要因を考える上で重要な指摘といえる。

この飛行機へのイメージの問題に関わる研究としては、序章でも挙げた橋爪紳也氏の研究がある。橋爪氏は、飛行機が生活に関わる価値観の再編をおのずと要求する「文明の所産」であったという認識を前提として、飛行機がもたらした「イメージ」と人々に与えた「ビジョン」に注目し、大正・昭和期の「飛行機という文化」「文化としての飛行機」を考察した⁵⁴。橋爪氏は様々な事象を検討しており⁵⁵、論点は多岐にわたる。しかし、橋爪氏が最初に指摘しているのは、「なによりも飛行機は、人々の憧れを喚起した。まず端的には『飛ぶ』ことへの憧憬を生みだした点」で、曲乗りを行う飛行家を羨望を持って見上げる、「ここにすべてのイメージの源がある」としている⁵⁶。やはり飛行機献納運動を考察する際、満洲事変期も含む大正・昭和期は、人々が飛行機に憧れの視線を向け、飛行機への関心が高まっていた時代であったということ踏まえる必要があるだろう。

では、飛行機献納運動が展開された満洲事変期にどのような飛行機に関する事業があったのか、『北國新聞』を中心に石川県での事例も挙げながらみていく。まずこの時期最も注目されていたのは、太平洋横断無着陸飛行である。橋爪氏によると、リンドバーグの大西洋横断飛行以来、従来のように新たな航路の開拓や飛行機の性能を競うのではなく、いかに長距離を給油せずに飛行できるかという課題が意識されるようになった。大西洋の次は太平洋横断を実現すべきという気運が国内も含めて盛り上がった⁵⁷。

これは世界が注目することであり、石川県民も例外ではなかったであろう。『北國新聞』上でも、一九三一年九月〜一〇月初旬までをみてみると太平洋横断に関する記事がみられる。様々な飛行家の名があがっているが、例えば一〇月に太平洋横断飛行に初めて成功したパングボーン・ハーンズらの飛行は、満洲事変勃発後、戦争の報道もされている中で、成功時には号外を以て報道されるなど（『北國』31/10/6号外）、その関心の高さが窺われる。

太平洋横断無着陸飛行の他にも、パリ・東京間無着陸飛行やリンドバーグ夫妻の訪日飛行等、外国人飛行家による飛行の記事が数多くみられ⁵⁸、飛行機、あるいは飛行家への関心はかなり高かったといえよう。

また太平洋横断無着陸飛行には大阪朝日新聞社が懸賞金を出したが⁵⁹、新聞社は飛行機

に早くから注目していた。津金澤聰廣氏はメディア・イベントの研究として大阪朝日新聞社と大阪毎日新聞社の航空事業を検討し、両社が飛行大会や国際親善飛行等の航空事業を民間航空事業の発達と国民的航空知識の向上普及を大義名分として競いながら推進し、日中戦争後は軍用機献納運動に収斂していくとした⁶⁰。北國新聞社も「航空時代に面白い」として十月四日、「小学児童の手芸特技向上と航空思想普及のため」に紙型飛行機製作の競技大会を主催し、金沢市内の尋常小学校から約四〇〇名の参加者があった。申し込み締切後も参加希望が続々あり、盛況だったようである『北國』31/9/18、10/2、10/5。橋爪氏は、新聞社が航空事業に力を入れたのは、「発行部数を増やすための話題作りとして有効な手段だとする判断があったのではないか」としているが⁶¹、大義名分の裏にそのような本音があったのは確かであろう。

飛行機を販売促進のため利用する企業もあり、橋爪氏は森永製菓を例に挙げている。森永は森永号によって航空イベントを実施し、期間中三〇銭分のキャラメルを購入すると飛行機模型の材料を提供する「飛行機セール」を行った⁶²。森永号は八月一日に金沢にも飛来したが『北國』31/8/11夕刊)、一日の「森永号」飛来の予告記事にはこう記されている『北國』31/8/11。

全世界の耳と眼は、残されたる唯一の大コース太平洋横断を決行して、誰が前人未翔の境地一番乗りの栄冠を勝ち得るかに集中されてゐる、即ち今や全世界を挙げての飛行シーズンである

この時流を早くも察したる森永では、全国九百万小学児童に航空思想の普及徹底をはかるため森永ミルクキャラメル飛行機セールを催し(後略)

森永は太平洋横断無着陸飛行に注目が集まっている「飛行シーズン」「時流」を利用し、「航空思想の普及徹底」を大義名分として売上の向上を図ったのであった。

一九三二年に金沢で開かれた産業と観光の大博覧会では、宣伝の必要性が強調され⁶³、その中で飛行機によるピラ撒きも行われたが⁶⁴、会場内の「子供の国」には鉄柱に飛行機四台を取り付け回転させる飛行塔が設置された『北國』32/3/25夕刊)。その飛行塔は、「各地の博覧会毎に余興出演して喝采と巨利を占めるものに、航空時代を利用して大仕掛けな空中飛行塔や懸垂飛行鉄道なんてのがある」⁶⁵と、「航空時代」を利用した余興と捉えられていた。

以上に列挙してきた企業や博覧会等の飛行機を利用した事業は、「飛行シーズン」・「航空時代」・「時代の航空熱」⁶⁶などと捉えられる時代状況を利用することで、部数増加、売

上向上、来客増を目指していた。以上のような飛行機を利用した事業が多数存在したという事実自体が、この時代の民衆がいかに飛行機に注目していたのかを証明しているといえよう。満洲事変期は民衆の「航空熱」が高揚した「航空時代」であった。

では、民衆の「航空熱」はどのような意識に由来するのであるうか。様々なものが考えられるが、ここでは次の三点を指摘したい。

まず、飛行家そのものへの憧れである。一九三二年九月六日『北國新聞』の週間附録「日曜娯楽」第六号には、「飛行家」という童話が掲載されている。飛行家になりたいという兄が弟に「君も飛行家にお成りよ、毎日空を飛び廻るんだぜ！愉快ぢやないか」というが、弟は乗り気ではない。兄が「好きなア、無着陸で、太平洋横断！僕今直ぐでもやり度いなア」というと弟は「今直ぐおやりよ」といい、玩具箱から飛行機を取り出す。兄がそんな小さな飛行機では飛べないというと、弟は窓から飛行機を飛ばしてしまう。落ちた飛行機を見て弟は「兄さん、日本ぢや飛行家は落ちて死ぬときまつてるんだぜ、兄さんは今直ぐでも死に度いかい」といい、兄は黙ってしまふ、という内容である。⁶⁶「日曜娯楽」は「興味と実益本位の読み物」とされ『北國』31/9/20、この童話は、太平洋横断に挑戦する飛行家への子供たちの憧れを反映した話といえる。そして石川県には、一九三〇年に三大陸横断飛行に成功した東善作⁶⁷という飛行家がいた。『北國新聞』の社説では、「われらはわが郷里から斯の如き世界的飛行家を出したるを誇りとする」とし、石川県に彼を表彰するよう提案している。そして金沢の博覧会でも、彼の出身校から三大陸横断時の飛行服などが出品されているが『北國』30/9/2、32/4/15夕刊、4/30、このような地元出身の飛行家の存在は、飛行家への憧れを一層強くしたであろう。しかし注意すべきなのは、「飛行家は落ちて死ぬ」ともされていることである。実際、パリ・東京間無着陸飛行を行ったルブリ、ドレー、メスマンらは途中墜落し、二人が即死しており、国内での飛行機の墜落もよく報じられている。⁶⁸ 冒険的な飛行を行う飛行家は死の危険を伴うものとして認識されていた。

二点目は、橋爪氏も指摘する飛ぶことへの憧れである。これは一点目で挙げた童話の中でも、「君も飛行家にお成りよ、毎日空を飛び廻るんだぜ！愉快ぢやないか」⁷⁰というように明確にみられる。橋爪氏は、擬似的な空中旅行の発展の一つに飛行塔の登場を挙げており⁷¹、金沢の博覧会でも「白熱的な人気を呼んだ」⁷²とされ、子供たちの飛ぶことへの憧れを満足させていたのだろう。また博覧会での海軍による水上作業実演では、水上飛行機の滑走飛行、水上爆破、魚雷発射が行われていたが、水上飛行機への搭乗も行われてお

り、女性搭乗者が多かったという〔『北國』 32 / 4 / 27、5 / 2、5 / 15。このような飛行機への同乗や遊覧飛行も飛ぶことへの憧れを満たすものだったといえるだろう。

三点目は飛行機に対する「科学の進歩」・「新兵器」という意識である。愛国石川号の機関銃を最新設備として紹介する記事には次の記述がみられる〔『北國』 32 / 5 / 7。

（前略）プロペラの間から弾丸が実に一分間六百発も飛び出すと聞かされて普通人は驚かねばならない、加ふるにプロペラの一分間の廻転数千九百回であるから驚異も大きい、素晴らしい速度で廻転するプロペラの間から弾丸が雨のように飛ぶ―そこに科学の進歩と新兵器の威力を痛感せしめる^マがある（後略）

また、それが正確な計算によって成り立っている事に「偉大な科学の力と数理の正確な結果が窺はれる」としている。飛行機は当時の最新技術が取り入れられた「新兵器」であり、「科学の進歩」を示すものとして意識されていたと思われる。さらに推測の域を出ないが、このような意識を持つ民衆にとって、飛行機献納運動への参加は、科学技術の進歩に自分も貢献できるという意味もあったのではないだろうか。

「航空熱」は以上のような意識に由来して高揚していたと思われるが、この「航空熱」が、民衆を飛行機献納へと向かわせる大きな要因の一つとなったと思われる。

また、前述したように報国石川号の命名式では、小中学生に壮途を送るの辞を朗読させているが、朗読した一人の当時金沢第一高等女学校五年であった中野（当時は乙村）喜美栄氏の回想が、同校の歴史を振り返った本にわずかに記されている。中野氏は「小学生のころ、遠足で飛行機を遠くから見たことはあったが、近づいて見るのはその時が初めて」であった。しかし、「珍しかったけど、男の子と違って飛行機そのものに興味はなかった」という⁷⁸。中野氏自身は珍しくはあっても興味はなかったようだが、興味がある男の子にとって、命名式は飛行機を間近でみることができ、さらに高等飛行もみることができる貴重な機会であっただろう。前述したように報国石川号の県下訪問飛行に対しては、陸軍より丁寧に飛行したために「海軍ハ親切ナリ」という声が聞かれたが、これは、報国石川号の地元への飛来を、飛行機への憧れ等の意識を持って迎えることで、親軍意識を持つことへと繋がったのではないだろうか。そしてこの親軍意識は、命名式に参列し、高等飛行を見上げていた人々にも芽生えたことであろう。

二、「新兵器」―軍用飛行機の献納へ

村本外志雄氏は、大正〓現代に至るまでの金沢の飛行機と関連する事柄を論じているが、飛行機献納に関する項で、「大正2年、金沢の初飛行が行われて以来、曲芸飛行が主流であ

ったが次第に軍事先行の飛行訓練が多くなってきた」としている。一九二三年には八日市航空隊の金沢での航空演習、一九二四年には金沢市を中心に石川、富山県下で実施された陸軍特別大演習への偵察機の参加、一九三〇年には軍艦「加賀」の金石沖訪問の際の戦闘機の飛来などがあつたという⁷⁴。

また満洲事変勃発後の一九三一年一〇月二二日から開始された第九師団秋季演習では、場所は福井だが、師団演習に各務ヶ原飛行第二大隊から戦闘機、偵察機数台が参加した『北國』31/10/14。『北國新聞』では連日演習の様子を報じ、その中の「演習雑観」には見物人の様子も報じられており、一〇月三十一日の記事には次のような様子が記されている。『北國』31/10/31。

(前略) 南北両軍の偵察四機が入り乱れて壮烈なる空中攻防戦が展開されると、飛行機の珍らしいこゝらの郡民一斉に空を眺めて火事場のやうな騒ぎである、あんまり空ばかりに気を取られてあつち、こつちに動くため、晴着の見物人達は田園のどぶ川へ転落し(後略)

飛行機の珍しさに、民衆が演習を行う飛行機に見入っている様子がわかる。前述した「新兵器」としての飛行機の威力は、このような軍事演習や満洲事変での実際の飛行機の活躍の報道⁷⁵等を通じて、実感されていたであろう。

藤井氏は、飛行機の進歩は民間・軍用を問わなかったのであり、神奈川少年義勇号献納運動を挙げて、軍事に限らない飛行機献納が現実にあつたことを指摘している⁷⁶。「航空熱」は、民間飛行機の献納へ向かう可能性もあつた。しかし国防思想普及運動が満洲事変勃発以降一層活発となり、戦時色が強まるなか、少なくとも満洲事変期においてはその可能性が低くなり、「航空熱」は「新兵器」＝軍用飛行機の献納運動へと向かつていったのではないだろうか。

おわりに

以上、石川県における飛行機献納運動を事例として、戦争熱の様相の一端を検討し、そこから窺える民衆と飛行機の関係性についてみてきた。

第一節では、飛行機献納運動の全国的な展開と石川県での運動を概観し、石川県国防研究会と献金の募集方法を検討した。飛行機献納運動はこれまで指摘されてきた通り、行政が主導する強制面の強い官製運動ではあるが、石川県では短期間で目標額を達成しており、強制的な献金が行われながらも民衆にはある程度の自発性があつたと考えられる。

第二節では飛行機の命名式を検討した。命名式は軍にとって国民の支持を得ていることを明確に示すことができる場であったし、県民を挙げての戦争参加のアピール、国防思想普及、軍への支持獲得を図る場としても重要な意味を持った。石川県の場合は海軍が、飛行機からのビラ撒きを行うなど、より国防思想普及に積極的であり、これは、海軍があまり関係を持たない地域とどのような関係を築こうとしていたのかを示す事例だといえる。

第三節では、民衆がどのような意識で運動に参加していたのか、自発性は何に由来するのかを、飛行機へのイメージから考察した。満洲事変期を含めた大正・昭和戦前期は、飛行機に対する関心が高まっていた時代であり、各方面で飛行機を利用した事業が行われ、民衆の飛行機への注目度は高かった。飛行家・飛ぶことへの憧れや「科学の進歩」という意識が民衆の「航空熱」を高揚させていたが、その「航空熱」は、満洲事変期で戦時色が強まる中、軍用飛行機の献納運動へと向かっていったと思われる。

江口氏は「国防献金は国家を対象とする武器・兵器の献納で、軍国主義性は一段とたかい」⁷⁷としている。確かに、排外主義や軍国主義から民衆が国防献金に向かった面は否定できない。しかし、先行研究でも気遣いや同情に由来する慰問金の醸出や武運長久としつとも無事に帰ってくることを祈願されていたことが指摘されているように、戦争熱の高揚には様々な要因があることを考えなければならない。本章で検討した、軍国熱高揚の典型ともとれる飛行機献納運動にも、「航空熱」から民衆が献納へと向かう側面があった。

また飛行機への憧れ等の意識が、親軍意識を持つことに繋がることを指摘したが、飛行機への関心の高さや憧れは、軍隊を主体的に支持することに繋がる要因として重要な問題であると思われる。白川哲夫氏は、喜多村氏の著書の書評で、以下のように述べている⁷⁸。

（前略）徴兵や軍隊というものが、男性（女性）にとつてどのような意味を持つていたのか。現在に至るまで、軍隊にある種の「格好良さ」を感じたり、求めたりする心が人間にはある。立派な体格への憧れや、出世への欲望はいつの世でも支配的価値観であるが、それが再生産され続けるところに大きな問題はないのか。軍隊がそういった個人的欲望を満たす場として機能し続けるならば、人間社会における軍隊の存在意義があり続けるということになりかねないともいえよう（後略）

確かに近年のアメリカでも、軍隊に入ればエキサイティングな生き方ができると宣伝し、輸送機からのジャンプ、闇夜の潜行飛行など「ビデオゲームでしかできないようなことを実際にやれるんだ」と、若者を軍隊に誘っているという⁷⁹。当時の民衆が憧れた飛行機を軍隊が持つということは、軍隊に対して格好良さや憧れを感じる一つの要素となっていた

のではないだろうか。そしてこの問題は、満洲事変期の飛行機献納運動に限定された問題ではない。前述の通り荒川氏は、浜松飛行第七連隊が科学文明の象徴として地域に受容されたことを指摘している⁸⁰。また序章で触れたように、航空教育による空への憧れの喚起が、少年航空兵への志願に繋がっていた側面も村本氏により指摘されている⁸¹。飛行機への憧れ等の意識が、軍隊の受容・支持へと繋がる側面は、飛行連隊が設置されはじめた大正期から、アジア・太平洋戦争期まで一貫する問題といえよう。

¹江口圭一氏は満洲事変を、狭義には塘沽停戦協定の成立した一九三三年五月二一日まで、広義には一九三七年七月七日の盧溝橋事件まで継続し、日中戦争に接続するとしているが（江口圭一『十五年戦争小史 新版』青木書店、一九九一年、七四頁）、本論文で満洲事変期と記す時は、狭義の時期を指すこととする。

²江口圭一『日本帝国主義史論 満洲事変前後』（青木書店、一九七五年）の第五章「満洲事変と排外主義の形成」。この章は、「侵略戦争とファシズムの形成」という表題で歴史学研究会・日本史研究会編『講座日本史（7） 日本帝国主義の崩壊』（東京大学出版会、一九七二）に掲載されたものを加筆して収録したもの。同「満洲事変と民衆動員―名古屋市を中心として―」（古屋哲夫編『日中戦争史研究』吉川弘文館、一九八四年）。なお、江口氏の提起に応じた研究として、小菅信子「満洲事変と民衆意識に関するノート―『甲府連隊』在置運動を中心に―」（『紀尾井史学』九、上智大学大学院史学専攻院生会、一九八九年）、梅村郁夫「山口県萩町における満洲事変下の排外主義」（『歴史評論』五一三、一九九三年）等がある。

³藤井忠俊『国防婦人会―日の丸とカッポウ着―』（岩波書店、一九八五年）の第一章「献金現象と軍拡」、同「昭和初期戦争開始時における大衆的軍事支援キャンペーンの典型―軍用機（愛国号・報国号）献納運動の過程について―」（『駿河台大学論叢』六、一九九二年）。

⁴江口圭一「十五年戦争史研究の課題」（『歴史学研究』五一、一九八二年）、同「十五年戦争と民衆の国家意識」（『歴史地理教育』三六三、一九八四年）。

⁵吉見義明『草の根のファシズム』（東京大学出版会、一九八七年）。

⁶静岡県編『静岡県史 別編1 民俗文化史』（静岡県、一九九五年）の第二章第二節「戦争と民俗」、岩田氏執筆部分、同『ムラの若者・くにの若者 民俗と国民統合』（未来社、一九九六年）の「II 千人針」。

⁷喜多村理子『徴兵・戦争と民衆』（吉川弘文館、一九九九年）。

⁸荒川章二『軍隊と地域』（青木書店、二〇〇一年）。

⁹戦争熱はこれまで明確に定義されてこなかった。江口氏は研究全般においてほとんど排外熱・軍国熱と記し、荒川氏は戦争熱、満洲事変時を論じる際には排外熱とも記している。そして荒川氏は、江口氏が排外熱の現れとした行動の他に、戦勝祈願、武運長久祈願、戦利品展覧会、戦死者葬儀なども戦争熱の現れとし、「戦時の銃後後援（戦争熱高揚）」という表現をしている（前掲荒川『軍隊と地域』一七頁）。本章では、荒川氏の見解を踏まえ、武運長久などの祈願も含めての銃後後援の高まりと爆弾三勇士や軍神などの軍国主義的ブームを戦争熱と定義しておきたい。

¹⁰飛行機献納運動に関しては、前述の江口氏の研究や功刀俊洋「満洲事変期の地域『国防』団体―栃木県国防同盟会の事例―」（『鹿児島大学社会科学雑誌』八、一九八五年、一九、三〇―三一頁）で取り上げられているが、まとまった研究は、藤井氏の研究のみである。

¹¹以下この記事であれば、『北國』32/4/15というように略記する。『北國新聞』は、

- 一八九三年の創刊で、石川県の地元新聞では一番の有力新聞であった(『昭和八年版 日本新聞年鑑』新聞研究所、一九三二年)。
- 1 飛行機献納運動の全国的な展開については、前掲藤井「昭和初期戦争開始時における大衆的軍事支援キャンペーンの典型」四〇・四五頁参照。
- 1 石川県での飛行機献納運動については、橋本哲哉・林宥一『石川県の百年』(山川出版社、一九八七年、二二〇・二二二頁)や金沢市史編さん委員会編『金沢市史 通史編3 近代』(金沢市、二〇〇六年、五五九頁、本康宏史氏執筆部分)で言及されているが、藤井氏の論をもとに概略を示すに留まり、詳細は明らかにされていない。
- 1 第九師団戦史編さん委員会編『第九師団戦史』(第一〇師団、一九六六年、一〇〇頁)。
- 1 5 『日支事変録』(石川県支那事変出動軍人並遺家族慰問会、一九三三年、四〇七・四〇八頁)。「日支事変録」は、石川県支那事変出動軍人並遺家族慰問会が、銃後の忠君奉公の赤誠、義人の芳志を教訓として国民精神作興に役立てようと、満洲事変・上海事変に関する記録を編纂したもの。出動部隊の歓送、慰問会その他団体の事業、県民の銃後の美談などが記録されており、石川県国防研究会や飛行機献納運動についても記されている。
- 1 6 前掲『日支事変録』五六二頁。
- 1 7 由井正臣「軍部と国民統合」(東京大学社会科学研究所編『ファシズム期の国家と社会 I 昭和恐慌』東京大学出版会、一九七八年、一七一・一七九頁)。
- 1 8 前掲功刀「満洲事変期の地域『国防』団体」一六・一七頁。
- 1 9 前掲『日支事変録』四三九頁。
- 2 0 前掲『日支事変録』四〇八頁、四四二・四四三頁。
- 2 1 前掲藤井「国防婦人会―日の丸とカッポウ着―」、前掲藤井「昭和初期戦争開始時における大衆的軍事支援キャンペーンの典型」。
- 2 2 前掲『日支事変録』四二二頁。
- 2 3 『昭和七年石川県統計書 第一編(土地戸口及其他)』(石川県、一九三三年)。
- 2 4 『北國』³²/6/4の記事には「累計金拾万八千六百四拾円也」とあるが、一銭誤差があると思われる。
- 2 5 「飛行機(愛国号)製作献納金」として一九三二年二月一三日から六月四日まで掲載された。献金額、献金者名、所在地が記されている。夕刊も含めて計六八回掲載された。
- 2 6 前掲『日支事変録』四三二頁。
- 2 7 江口氏も「名望家層の統御のもとに氏神(および小学校)を核として結ばれた地域共同体的な規制が個々の民衆の動員に少なからぬ力を発揮していたと考えられる」としている(前掲江口「満洲事変と民衆動員―名古屋市を中心として―」一七三・一七四頁)。
- 2 8 前掲江口「満洲事変と民衆動員―名古屋市を中心として―」一六四頁。
- 2 9 前掲功刀「満洲事変期の地域『国防』団体」三〇・三一頁。
- 3 0 前掲藤井「国防婦人会―日の丸とカッポウ着―」一六・一七頁。前掲藤井「昭和初期戦争開始時における大衆的軍事支援キャンペーンの典型」四一・四三頁。
- 3 1 前掲藤井「昭和初期戦争開始時における大衆的軍事支援キャンペーンの典型」四〇・四二頁。
- 3 2 前掲江口「満洲事変と民衆動員―名古屋市を中心として―」一六四・一六五頁。
- 3 3 前掲藤井「昭和初期戦争開始時における大衆的軍事支援キャンペーンの典型」四四・四五頁。
- 3 4 前掲『日支事変録』四一九頁。
- 3 5 江口圭一『昭和の歴史』④ 十五年戦争の開幕(小学館、一九八八年、初版は一九八二年、一〇七・一一八頁)。

- ³⁶津金澤聰廣『大阪朝日』『大阪毎日』による航空事業の競演（津金澤聰廣・有山輝雄編著『戦時期日本のメディア・イベント』世界思想社、一九九八年）。
- ³⁷一九三二年九月に金沢に開店した大阪を本拠とするカフェー（前掲『金沢市史 通史編 3 近代』五一八頁、本康氏執筆部分）。
- ³⁸橋爪紳也『飛行機と想像力 翼へのパッション』（青土社、二〇〇四年）、和田博文『飛行の夢 1783-1945 熱気球から原爆投下まで』（藤原書店、二〇〇五年）等でも明らかにされている。
- ³⁹『報国第五号（石川号）飛行機命名式二関スル件報告』（JACCAR（アジア歴史資料センター） Ref:C05022181000『公文備考 昭和七年 H 物品 卷三』（防衛省防衛研究所）。「一、準備」「二、実施ノ大要」「三、所見」という構成になっている。別の史料で、一九三二年五月三十一日付の「寄附金員ニヨリ製造セル軍用飛行機命名式挙行二関スル件覚」（JACCAR（アジア歴史資料センター） Ref:C05022180100『公文備考 昭和七年 H 物品 卷三』（防衛省防衛研究所）」というものがあり、献納による飛行機の命名式をどのような要領で行うのか、命名式の委員、進行、経費などについて記されている。この史料で「委員長ハ命名式終了後成ルヘク速ニ実施報告ヲ提出スルモノトス」とされており、各地での命名式の報告書が作られている。
- ⁴⁰「報告書」、「三、所見（二）」。
- ⁴¹「報告書」、「三、所見（三）」。
- ⁴²「報告書」、「一、準備（四）ニ、ホ」。
- ⁴³『偕行社記事』（九月号、六九六号、一九三二年）、三八三頁。
- ⁴⁴ウェブページ「陸軍愛国号献納機調査報告（URL:http://www.ne.jp/asahi/aikokuk/aiiko_kukitop/Aikokuki_Top.htm）を参照。このホームページは、民間からの献納機、特に陸軍への献納機について調査した結果が掲載されており、愛国一三（石川）号の項に、その絵葉書が二枚掲載されている。
- ⁴⁵「報告書」、「一、準備（四）ル」、「三、所見（五）」。
- ⁴⁶前掲『日支事変録』四三二頁。
- ⁴⁷「報告書」、「三、所見（五）」。
- ⁴⁸「報告書」、「三、所見（二）」。
- ⁴⁹前掲荒川『軍隊と地域』一五頁。
- ⁵⁰「報告書」、「三、所見（六）」。
- ⁵¹中野良「軍隊と地域」研究の成果と展望 軍事演習を題材に（『季刊 戦争責任研究』四五、二〇〇四年、四二頁）。
- ⁵²前掲藤井「昭和初期戦争開始時における大衆的軍事支援キャンペーンの典型」四五頁。
- ⁵³前掲藤井「昭和初期戦争開始時における大衆的軍事支援キャンペーンの典型」四二頁。
- ⁵⁴前掲橋爪『飛行機と想像力 翼へのパッション』。
- ⁵⁵例えば、人々の未来都市への想像力が飛行機の実用化に伴い、変化した事や（二六・二七頁）、飛行機で上空を遊覧する、あるいは実際に飛ばなくとも空中写真を見ることができ、「俯瞰するまなざし」を得ることができ、人々の視覚のレベルを改めたという事（二六・二七・二八二頁）、航空機による攻撃を前提とすることで都市デザインに偽装、防空という要素が加わった事（二〇四・二二八頁）等である（前掲橋爪『飛行機と想像力 翼へのパッション』）。
- ⁵⁶前掲橋爪『飛行機と想像力 翼へのパッション』一〇頁。
- ⁵⁷前掲橋爪『飛行機と想像力 翼へのパッション』一一〇・一一二頁。日本人も含め様々な飛行家が挑戦した太平洋無着陸横断飛行については、三沢市太平洋無着陸横断飛行記念誌編さん委員会『高く、ゆつくりと、真つすぐに翔べー太平洋無着陸横断飛行の記録』

- ―(三沢市教育委員会、一九八一年)、伊藤功一『ミス・ビードル、高くゆつくりとまっすぐに翔べ』(グリーンアロー出版社、二〇〇三年)がある。
- ⁵ パリ・東京間無着陸飛行に関する記事は、『北國』31/9/2、9/8、9/9夕刊、9/12、9/12夕刊、9/13夕刊、9/13号外、9/14、9/14夕刊、9/15夕刊、9/16夕刊、9/18、9/19、10/8。リンドバーグ夫妻訪日飛行に関する記事は、『北國』31/8/19夕刊、8/24、8/24夕刊、9/2、9/4夕刊、9/14、9/18、9/18他にも、アミー・ジョンソンや太平洋逆横断飛行等の記事がみられる。
- ⁵ 前掲橋爪『飛行機と想像力 翼へのパッション』一二〇頁。
- ⁶ 前掲津金澤『大阪朝日』『大阪毎日』による航空事業の競演」。
- ⁶ 前掲橋爪『飛行機と想像力 翼へのパッション』一二五頁。
- ⁶ 前掲橋爪『飛行機と想像力 翼へのパッション』八四・九四頁。
- ⁶ 前掲『金沢市史 通史編3 近代』五二四・五二五頁、本康氏執筆部分。
- ⁶ 前掲『金沢市主権 産業と観光の大博覧会誌』(金沢市役所、一九三四年、三六七頁)。飛行機からのビラ撒きは、大正期から行われている(前掲橋爪『飛行機と想像力 翼へのパッション』八一・八四、一六二・一七一頁)。
- ⁶ 『北國』31/11/15の週間附録「日曜娯楽」第一六号、一二頁。
- ⁶ 『北國』32/4/23では、浅草カフエー組合の遊覧飛行大会が、「時代の航空熱に眼をつけ」た事業であるとされている。
- ⁶ 『北國』31/9/6の週間附録「日曜娯楽」第六号九頁、辻村清作「童話 飛行家」。
- ⁶ 東善作は、一九三三年に羽咋郡南大海村で生まれた。実業家を目指し朝鮮に渡航するが、帰国して岡山の関西中学に編入した。卒業後新聞記者になったが、アメリカの飛行家アト・スミスの宙返りを取材したことをきっかけに飛行家を目指して渡米した。飛行機学校を卒業後、一九三〇年、世界初の三大陸横断飛行に成功し、アメリカ・ヨーロッパ・アジアの一八〇〇キロメートルを七〇日で制覇した(羽咋市史編さん委員会編『新修羽咋市史 近現代 通史編』石川県羽咋市、二〇〇八年、一一六・一一七頁の若狭康子氏執筆部分と、二五六頁の本康氏執筆部分を参考にした)。
- ⁶ ルブリラの墜落に関しては、『北國』31/9/13号外、9/14 国内での墜落に関しては、『北國』31/9/12、32/2/3など。
- ⁷ 『北國』31/9/6の週間附録「日曜娯楽」第六号九頁、辻村清作「童話 飛行家」。
- ⁷ 前掲橋爪『飛行機と想像力 翼へのパッション』一三四頁。
- ⁷ 前掲『金沢市主権 産業と観光の大博覧会誌』三八三頁。
- ⁷ 北國新聞社編集局編『済美に集う』(北國新聞社、一九八一年、一八七頁)。
- ⁷ 村本外志雄『金沢の空 飛行機ものがたり』(村本外志雄、二〇〇九年、二三・二六頁)。
- ⁷ 一九三二年一月一七日、遼陽西方の敵への爆撃を開始した関東軍飛行隊の活躍が、「第一弾は見事に山塞に命中し敵兵を木ツ端微塵に潰滅せしめた」などと報じられている(『北國』32/1/17)。
- ⁷ 前掲藤井「昭和初期戦争開始時における大衆的軍事支援キャンペーンの二典型」四五、四七頁。
- ⁷ 前掲江口『昭和の歴史④ 十五年戦争の開幕』一一六頁。
- ⁷ 白川哲夫「喜多村理子著『徴兵・戦争と民衆』(吉川弘文館、一九九九年、二二〇頁)」「『洛北史学』一、洛北史学会、二〇〇〇年、一三三頁)。
- ⁷ 薄井雅子『戦争熱症候群―傷つくアメリカ社会』(新日本出版社、二〇〇八年、一四・一六頁)。
- ⁸ 前掲荒川『軍隊と地域』一七六・一七七頁。
- ⁸ 前掲村本『金沢の空 飛行機ものがたり』三九・四〇頁。

第二章 一九一〇～二〇年代における航空思想の普及

― 帝国飛行協会・国民飛行会を中心に ―

はじめに

第一章では筆者の問題関心の基点となる軍用飛行機献納運動の分析を行ったが、本章から、航空イメージや航空思想の普及のされ方の分析に入っていきたい。本章では、一九一〇～二〇年代の帝国飛行協会と国民飛行会の活動及び言説の分析を通して、当時の航空思想とその普及活動を明らかにする。

航空イメージ・航空思想の普及に直接関わる先行研究としては、まず橋爪紳也氏の研究が挙げられる。「飛行機という文化」・「文化としての飛行機」を考察した研究だが、序章でも指摘したように論点の提示に留まる部分も多く、時代状況による航空イメージ・航空思想の変化等を検討する必要がある。また、同分野の優れた研究として、一七八三～一九四五年までの飛行に関する様々な言説を分析した和田博文氏の研究がある²。但し本章が対象とする一九一〇～一九二〇年代の時期区分に関しては、第一次世界大戦の終結を画期とした航空イメージの変化により注目すべきであると筆者は考えている（後述）。また、第一次世界大戦での航空機による空襲を受けて、日本においても防空に関する言説が一九一〇年代から登場しはじめるが、和田氏の研究では、勿論航空機の軍事利用について詳述されているが、近年の日本の防空史研究を踏まえた上での防空に関する言説の展開について十分な分析がなされていない。

そして先行研究においては、当時最大の民間航空団体であった帝国飛行協会について、基本的な活動が明らかにされてきたものの³、その言説の具体的な内容の検討は十分になされてこなかった。しかし本章でみるように、帝国飛行協会は航空思想の普及活動を積極的にに行い、その影響力は小さくなかったと思われる、航空イメージ・航空思想を考察する上では、検討が不可欠であろう。また一九一五年創立の国民飛行会もこれまで詳細な研究がなされていないが、飛行の知識普及を第一目的に掲げた団体であり、同じく検討の必要がある。また帝国飛行協会・国民飛行会は、日本の航空黎明期から存在し、機関誌の残存状況もよく、一貫して航空思想の変遷を追うことができるため、格好の素材である。

以上のことから本章では、帝国飛行協会と国民飛行会の活動及び言説の分析を中心として、その通時的な変遷に注目しながら、航空思想とその普及活動について検討していきたい。

航空思想の中には、防空思想も含まれており、一九一〇～二〇年代の防空思想を検討す

ることにもつながる。よってここで「国民防空」⁴・防空思想の研究を簡潔に整理しておく。

まず古屋哲夫氏は、防空演習や防護団の結成などの民衆動員に果たした役割を考察し、「国民防空」を国民動員の問題として取り上げた⁵。しかし原田勝正氏は、同じく国民動員の問題として取り上げつつも、関東大震災により、災害への対応と空襲への対応が競合する形で防空演習・防護団結成等の動員体制強化が進んだとした⁶。

ほぼ同時期に土田宏成氏も同様の指摘をした。防空演習の起源を関東大震災後の都市防災対策に求め、空襲を震災により体験した陸軍と大地震への不安が広がる大阪府・市で、非常時対策を決定することで意見が一致し、一九二八年、大阪防空演習の実施となったことを論証した⁷。そして近年、空襲が社会や政治に及ぼした影響を「国民防空」を事例として論じ、防空演習、防護団・警防団、防空法の成立等の十分に検討されてこなかった問題を明らかにした⁸。

また防空思想の普及や空襲認識に関する研究もある。黒田康弘氏は一九二〇～四〇年代の知識人や軍の空襲への認識を分析し、行政府・軍が早くから防空の重要性を認識していたにもかかわらず、軍や政府が防空対策を怠ったと批判した⁹。さらに近年の著書で、長岡外史（後述）や一九三〇年代の小説での空襲描写などを検討している¹⁰。柳澤潤氏も陸軍の防空に対する考えを追う中で、軍の防空思想の啓蒙に触れ、最も早い例として長岡外史の言説を取り上げた¹¹。

以上のように、近年の防空に関する研究では、組織や制度の研究だけでなく、防空思想の普及過程や空襲認識にも関心が寄せられているが¹²、帝国飛行協会や国民飛行会に関しては未だ十分に検討されていない。しかし、大正期の防空思想の普及や空襲認識を考える上で、両会の活動の分析は非常に重要だと思われる。それは、両会が単に防空思想のみを普及しようとしていたのではなく、航空機の国防上・文明上の重要性も主張していたためである。後に述べるように、特に航空機の文明上の重要性を共に主張することは、大正期に軍縮世論が盛り上がるなかで、国民に対しうまく防空思想・空軍の役割などを普及することに利用されていたとも考えられる。そこに帝国飛行協会・国民飛行会の防空思想の普及を検討する意義がある。

まず第一節～第二節では、民間航空の発達状況や帝国飛行協会の基本的な情報・活動を整理しつつ、機関誌の論説を分析し、時期ごとの特徴や変遷を明らかにする。そして第三節では、帝国飛行協会が積極的に防空思想の普及を行った時期である一九二五～二七年の協会主催の航空ディスプレイと、荒川氏も分析した浜松への飛行連隊設置時の言説を再検

討し、当該期の航空思想の内容を考察する。そしておわりにで、これまで明確に定義されてこなかった航空思想を定義づけたい。

第一節 帝国飛行協会と国民飛行会の成立―第一次世界大戦期―

一、帝国飛行協会の成立とその事業概要

日本での本格的な航空研究の開始は、一九〇九年七月三〇日の臨時軍用気球研究会¹³の発足である。これは欧米での航空研究が進むなかで、陸海軍が合同で研究を行うことを申し合わせて組織されたもので、業務方針として「軍事ノ要求ニ適スル遊動気球及飛行機ヲ設計試験シ、其操縦法及之ニ関スル諸設備ヲ定メ、又気球及飛行機ト地上トノ通信法ヲ研究スルヲ目的トス¹⁴」と定められた。初代会長には、後に国民飛行会の会長となる長岡外史陸軍中將が就任した。委員には陸海軍将校だけでなく、田中館愛橘や横田成年などの東京帝大教授も入り、軍官合同の色彩が強い研究機関であった。研究会は、列強の航空技術を導入するため、日野熊蔵歩兵大尉・徳川好敏工兵大尉をドイツ・フランスに派遣して、飛行機の購入と操縦術の習得を行わせた。そして両者が帰国後の一九一〇年二月二四日、代々木練兵場において、日野熊蔵が六〇メートルの距離を一〇メートルの高さで飛び、日本初の飛行に成功した¹⁵。

帝国飛行協会が設立されるのは、初飛行から約二年半後の一九一三年四月二三日である¹⁶。これは、民間の同志の糾合を目指して磯部鉄吉海軍機関少佐により設立された日本航空協会と、国民新聞記者の中村英が計画し創立運動中だった旧帝国飛行協会の合併によって成立した団体であった。

一九一四年、財団法人となった時の定款第一条には、「本会ハ航空ニ関スル學術技芸ノ進歩発達ヲ計リ、其ノ發展普及ニ必要ナル機關ヲ設ケ航空者ノ保護養成及ヒ奨励ヲ行ヒ、兼テ會員相互研究ノ便利ヲ図ルヲ以テ目的トス¹⁷」とある。具体的な事業内容は後述するが、航空に関する學術技芸の発達だけでなく、その為の機関を設けることや航空者の養成を協会が直接行うことが目的に含まれていた。

次に帝国飛行協会の構成員についてみていく。まず一九一四年、初代会長には、まだ首相になって間もなかった大隈重信が就任し、副会長には、当時東京市長であった阪谷芳郎が就いた。初代総裁は、皇族の久邇宮邦彦であった。一九一八年に国民飛行会と合併した際には（後述）、同会会長であった長岡外史が副会長に就任した。一九二二年の大隈会長の死後、一九二五年に阪谷が会長に就任し、新たな副会長に郵便局電信局長などを務め、国

民飛行会の副会長でもあった草間時福が就いた¹⁸。

表2は、一九一三年一月一日現在の役員一覧である。陸海軍の将校や東京帝大教授などの航空関係の学者、貴衆両院議員などが名を連ねる一方、財閥経営者も含めた様々な財界人が多数を占めている。会長副会長の顔ぶれからも、民間の航空団体でありながら、半官半民的性格の団体であったことがわかる。役員の構成については、人の入れ替えは当然あるが、その後も大きくは変化しなかったと思われる（**表3**の一九二六年現在の役員一覧参照）。

帝国飛行協会が設立されてから約一年後、一九一四年六月二八日のサライエヴオ事件をきっかけとして、第一次世界大戦が勃発した。第一次世界大戦では、機関銃・毒ガス・戦車・潜水艦などの新兵器が投入されたが、航空機もその一つであった。欧米諸国は、第一次世界大戦をきっかけとして、航空機を飛躍的に発展させていくが、帝国飛行協会は設立後まもなく、そうした状況下で活動することとなった。

では、第一次世界大戦期（設立から一九一八年まで）の帝国飛行協会の主な事業をみていこう（**表4**の一九一三～一九四〇年度の帝国飛行協会の事業一覧を参照）。

主要なものを大きく分類すると、①飛行士の保護奨励・遺族弔慰、②航空思想の普及事業（巡回飛行、講演、機関誌の発行など）、③飛行場の設置・格納庫新設、④飛行機・発動機の購入・製作とその奨励、⑤飛行士の養成と分類できる。①②の事業は、一次大戦期以降も継続されていくが、③④⑤の事業は、この時期に特徴的なものであった。

まず飛行場の設置に関しては、一九一七年七月、東京市深川区越中島町所在の大蔵用地約七二〇〇坪を飛行場並びに格納庫建設用地として無償で使用の許可を得て、応急飛行場として設備する計画であった¹⁹。しかし、協会の事業施策の変化や財政上の問題から、結局三年間の借用期間を無為無策で終えることとなった²⁰。

格納庫については、一九一四年一月に臨時軍用気球研究会から所沢飛行場の使用許可を得て、隣接地に一棟建設した。さらに一九一五年一二月、代々木練兵場の一部使用許可を得て、東京府庁から払い下げの格納庫一棟を建設した²¹。しかし、所沢飛行場の格納庫については一九二一年の時点で既に廃止されており²²、代々木練兵場の格納庫も、群馬県の尾島飛行場に移設された後²³、一九二二年三月限りで撤廃された²⁴。

飛行機・発動機の購入・製作としては、一九一四年、ルンプラー式タウベ型飛行機をドイツより二台輸入したのが嚆矢で、協会機第一、二号であった。その後、帝国飛行協会の所沢飛行場工場²⁵で機体を製作した飛行機が四機あったが、一九一八年一月製作の八号機

(モーリス・ファルマン式)を最後に、協会が直接飛行機を製作することはなくなった。

飛行機の購入も、協会職員が在米同胞から飛行機一台を寄付するという形式で資金を集め、中島飛行機製作所に一九二〇年四月製作させた九号機Ⅱ在米同胞号のあとは、一九二七、二八年の太平洋横断飛行計画(第三章参照)用として製作された一〇号機までなかった²⁶。

最後に飛行士の養成に関しては、一九一三年八月、磯部鉄吉をドイツに留学させて操縦法を学ばせたのが始まりであった。一九一四年七月には、練習生二名を採用して磯部鉄吉の下で操縦法を練習させている。その後一九一五年六月、臨時軍用気球研究会に委託する形をとった。一九一六年八月には新たに練習生二名を採用している²⁷。一九一七年、第三次練習生を三名採用し、二月一日から委託教育を開始しているが、一九一八年五月に卒業飛行を行い、これを最後に帝国飛行協会が飛行士を養成することはなくなった²⁸。

以上の事業概要をみると、第一次世界大戦期、帝国飛行協会は、飛行場・格納庫の設置や飛行士の養成、飛行機の製作などの事業を、後援するだけでなく、直接担う方針であったことがわかる。それはこの時期の民間航空界が、民間飛行家によって個々に飛行機の操縦や製作がなされ、若干の飛行練習所や製作所があるような段階で、依然未発達であったためと思われる。しかし、これらの事業は一九一八年を境に徐々に行われなくなっていく。この実施事業の変化については第二節の二で論じる。

二、第一次世界大戦期の帝国飛行協会機関誌の検討

一九一六年度以降の五ヶ年間に実施するとした帝国飛行協会の事業綱領には、「航空思想ノ普及」として巡回飛行、講演会、発刊物(航空に関する雑誌・図書、海外著書の翻訳)の三つが挙げられている²⁹。

巡回飛行は、一九一八年までに全国各地の四二ヶ所以上で行われたが(表4)、一九一九年度以降はほぼ行われていない(これは一九一九年度以降、本格的に懸賞飛行大会を開催しはじめた為と思われる)。また講演会は、巡回飛行を行った場所なども含め、一九一八年までで、一〇〇回以上開催している(表4)。

そして表1は、帝国飛行協会・国民飛行会が発行した機関誌の沿革である。機関誌の発行は、名称を変えながらも、一貫して行われた事業の一つであった。発行部数などが窺える史料は少ないが、一九二〇年二月号の『飛行』には、『飛行』創刊号の発行部数があり、一万七千五百部となっている。この『飛行』創刊号は、「専門的にして読者の範囲狭小のものなれば、既に申込済の帝国飛行協会々員の義務的並御援助的の購読に俟つ外に広く売渡らざるを顧慮」して発行部数を最小限度にした結果、逆に追加配本請求を受けることにな

ったという。その為、第二号は約二割発行部数を増加した³⁰。

しかし機関誌の読者層に関しては、協会自身も範囲が狭いと認めているように、飛行家などを志す青年層や航空に相当関心のある者だけであったと思われる³¹。一九二二年、帝国飛行協会が資金難の際にも、「過去一年間において機関雑誌を通して入会したもののわずかに一〇名に過ぎず、機関雑誌の効力がないから廃した方がいい」とされ、経費節減のために『飛行』を廃して、日本自動車学校発行の『スピード』に機関誌の機能を移した³²。以上からも、機関誌そのものには、航空思想の普及の効果はあまりなかったと考えられる。しかし機関誌は、帝国飛行協会の活動や考えを探るには重要な史料であり、そこで述べられている内容は、講演会等を通して国民へも広められたと考えている。

以下では、第一次世界大戦期に発行された帝国飛行協会機関誌の言説を検討していく。この時期に帝国飛行協会が発行した雑誌は、『航空論叢』・『航空界』・『帝国飛行協会会報』であった。

まず帝国飛行協会が最初に発行した『航空論叢』は、一九一四年に発行された七〇頁ほどの小冊子で、会員や地方府県庁などに配布された³³。内容は、一九一四年九月三日に大隈重信会長が行った地方長官に対する演説を冒頭に載せ、あとは航空に関する新聞記事の集成や第一次世界大戦での航空機の活動などであった。当時は第一次世界大戦が勃発して間もない時期であり、新聞記事の多くは航空機の軍事的価値を説き、政府や陸海軍、国民に奮起を促すものが意図的に集められている。例えば、一九一四年七月二三日の『万朝報』「何故飛行機を重んぜざるか」では、「万一南欧の風雲が、引いて全欧の大乱とならば、戦ひは先づ飛行機の活動を見、欧州の天は飛行機にて埋まるであらう」とする。そして、「戦時飛行機の任務は、偵察、伝令、戦闘、爆弾投下等とされるが、これらは演習其他にて効果顕著なることが証せられた、就中飛行偵察の正確敏速なることは殆ど疑ふ余地がなく、騎兵の偵察が断片であれば、飛行偵察はまとまった報告であるとし、飛行偵察が従来の戦法を一変したとしている³⁴。また同じく『万朝報』、一九一四年七月二五日「国防を飛行機本位の基礎に置く可し」では、「軍事当局者が最も進歩し最も精鋭なる武器を利用するに勉めざるは、吾人が其意を解するに苦む所なり、武器とは何ぞや、他無し飛行機是なり」とし、「今は空中を支配する者が世界を支配するなり」とまで述べる。そして戦艦一隻分の財力で飛行機三千台を製造でき、国防を飛行機本位とすれば、「師団増設にも軍艦増加にも依らずして、我が国防を完全にする方法多々ある可きなり」と結論付けた³⁵。

第一次世界大戦での航空機の活動としては、ドイツ飛行船による都市爆撃や戦場での偵

察、空中戦の様子を掲載している。また青島攻略に派遣された日本の航空隊の偵察や敵の兵営・砲台などへの爆弾投下の活動も紹介された³⁶。

以上のように全体的な内容は、航空機の軍事的価値を説くものであったが、その中で冒頭の大隈による演説は、他の言説とは趣を異にしていた。大隈は、帝国飛行協会の事業が目下の時局に重要な関係を有し、我々は戦争を廃止する以前に防止しなければならぬとした後、次のように述べた³⁷。

(前略) 今回の戦乱若し多少の時を後れ、航空機の発達にして或る程度に達したらん後に発せしめなは、庶幾くは一層其の惨害を減少し得へく、且一層其の終局をして速かならしめしならんと信す、否な却て航空機の卓絶なる威力は始めより国際的紛争を解決し、全く戦争を防止し得たるならんも知る可らず(後略)

また、日本が優秀な飛行家を養成し、製作工業も欧米に卓絶すれば、

(前略) 世界の平和を攪乱せんとし、若くは攪乱しつゝある某国の如きも遂に成を我邦に仰かざるへからざるに至らん、斯る発達に於て航空機の完成は畏らく国際平和の保障となり、始めて吾人が理想とする世界の域に到達するを得へけん歟(後略)

日本が他国よりも卓絶した航空勢力を持つてば、それが抑止力となって「国際平和」が保障されると主張している。一九〇九年に発行された高塚彊著『空中之経営』(隆文館)の大隈が書いた序文でも同様の考えが示されており³⁸、後年にも同様の主張をしていることから³⁹、これは彼の持論であった。

和田氏も、空の武器を全面的に登場させ、南進論を反映した楓村居士(町田柳塘)の『探検小説 空中軍艦』(大洋堂書店・晴光館書店、一九〇七年)を分析し、「各国の軍備を集めても対抗できない軍事力(小説内での空中軍艦：筆者注)の保有が、「万国平和会議の实行者」としての地位を保障するという論理」がみられることを指摘した。そしてそれが、第二次世界大戦後の核の戦争抑止力の主張につながるだろうとしている⁴⁰。

小説内で言われた航空兵力を抑止力とした「国際平和」が、一次大戦勃発後、航空機が飛躍的に発達する中で、現実により得ることとして、地方長官の前で語られていた。そして航空機と平和を結びつける言説は、第一次世界大戦後もみられるが、その内実は、大隈の主張する論理とはまた別のものであった(後述)。

次に『航空界』を検討していく。これは一九一四年一月から一九一五年一月まで、約一年間発行されていた⁴¹。掲載記事は多種多様であるが、大きく分類すれば、①航空の法律上の問題や航空機の構造などの専門的なもの、②欧米の航空界・第一次世界大戦での

航空機の活動について（青島での日本航空隊の活動も含む）、③日本の民間航空界についてなどであった。第一次世界大戦下にあつて、ここでも航空機の軍事的側面に特に注目が集まっている。一次大戦での航空機の活動、青島での日本航空隊の活動が、口絵も含めて多く紹介されているが、民間航空に関しても、戦時には徴用するという考え方であった。

例えば陸軍中将井上仁郎は、ヨーロッパ滞在中に戦争が勃発し、自らがみたドイツ・イギリスなどの航空界に関して、帰国後に講演を行った。その中で、「就中独逸に於て特色とすべきは、航空機は軍用に供する目的を以て主眼とし、之に応じて民間の航空事業を奨励してゐると云ふ意味が頗る明瞭に分つてゐる点」としている。ドイツでは戦時にはすべての飛行場・製作場などが陸軍の管轄に移る、「即ち平素に於て民間飛行事業を保護奨励して於て、戦時に於て総て軍事に徴用するの仕組となつて」いるという。井上は「航空事業は独り陸海軍のみならず、民間に於ても充分保護奨励をして其發展を促したいと云ふことに就ては、欧州を視察しましてから、益々其感を深く致した次第であります」と結んでいる⁴²。

また民間飛行家の立場からも同様の主張がある。磯部鉄吉は、日本の航空界を如何に発達させるかを述べる中で、官業万能主義を批判し、官民合同して民業を奨励すべきとする。その理由は、「飛行工業の如きは之を独り工廠の事業にのみ委任して民間工業を省みざるに於ては、一朝有事の日に方り、如何そ其製作をして十分且つ完全ならしむることを得べけんや」と、戦時に対応するためにも民間航空工業を発達させるべきというものであった⁴³。ここまでの帝国飛行協会機関誌上の言説を見ると、主に航空機の軍事的利用に関心が向かっていたことが窺える。ただ『航空界』は専門的な記事も多く、一般読者層から遊離していたとも評価されており、約一年で廃刊となった⁴⁴。

少し期間があいて、一九一六年五月から『帝国飛行協会会報』⁴⁵が刊行された。表紙のデザインが「帝国飛行協会会報」と号数だけが記されたシンプルなものとなり、掲載される論説の数が減って彙報（国内外の航空に関する出来事をまとめたもの）・会報に以前より頁数が割かれるようになったことなどから、一般への普及よりは会員に向けた雑誌であったと思われる。掲載された論説は専門的なものが減った以外には特に内容に変化ない。但し、航空機の軍事的な側面への注目という点からは、若干変化がみられる論説もあった。例えば一九一六年五月一〇日、華族会館において地方長官を招待した席上で大隈重信が話した講話が掲載されている⁴⁶。第一次世界大戦においてドイツの飛行船などがイギリス・フランスの都市を爆撃していることをあげ、航空機が将来の戦略に大きな変化を及ぼすことを示唆している。しかしこうした航空機の軍事的重要性を述べるだけでなく、次のよう

な主張も行われた⁴⁷。

(前略) 然るに航空機の働らきは独り軍事上のみならず、学術上、将た實際上より之れか発達研究を望むこと切にして、恰も大船巨舶の海上に於けるが如く、空中に於ても横行活歩の働らきを期待せざる可らず。今日の郵便递送、旅客の運搬の如き、航空機の力により為さるゝことは、遠き将来を待つべきにあらず。(後略)

さらに篤志の外国人から協会に寄付があったことから、航空機の發達を「世界人類の總ての希望とも云ふべく」とし、協会への資金集めを地方長官たちに依頼している。

また一九一六年の航空界を振り返った論説の冒頭においても、第一次世界大戦での新兵器としての航空機の活躍が目覚ましいことを述べつつ、「而して其の發達の過程より考察すれば航空機の社会的実用の方面に利用せらるゝは、その時期遅きにあらず」とし、アメリカにおいて郵便物の递送、旅客、貨物の運輸が再三試行され、良い結果が得られているとしている⁴⁸。詳細なことにまで踏み込んで言及されていないが、『航空論叢』・『航空界』での論説同様航空機の軍事的側面に重点を置きつつも、徐々に軍事面以外にも関心が向けられつつある傾向が窺える。但し、航空機の軍事以外の利用方法により大きな関心が向けられるのは、後述するように第一次世界大戦後であった。

三、国民飛行会の成立と機関誌『国民飛行』

第一次世界大戦期の航空思想の普及を検討する上で、もう一つ注目すべき団体が、国民飛行会である。一九一五年一月に長岡外史⁴⁹を会長、草間時福を副会長として設立された。その会則で定められた目的は次のようであった⁵⁰。

(前略)

第二条 本会は飛行の研究、其趣味智識を普及するを以て第一の目的とす。第二期の事業は会員多数の意志に基き必要の時期に於て之を定めんとす。

第三条 本会は前条の目的を達する為め、飛行船、飛行機の研究、講演、書籍出版、並に雑誌『国民飛行』等の刊行を行ふ。(後略)

帝国飛行協会と比較すると、明らかに国民への「趣味智識」の普及を重視していた。それは会費を二円とし、会員が機関誌を読んだ後は、公共的あるいは人の出入りの多い場所に寄付せよと規定していたことからわかる⁵¹。

会長の長岡外史は、大正から昭和初期の民間航空界に多大な貢献をした人物で、これまでも防空思想に関する研究で、よく取り上げられてきた。長岡は、軍と国民の交流を積極的にに行おうとする姿勢を持っており、また一次大戦後の総力戦の必要性の認識もあつて⁵²、

国民への航空思想普及のための講演を積極的に行った。一九一五年から一九三二年までで、総計四四八ヶ所、聴衆概数約一九〇〇〇〇人に対して講演している⁵³。このように国民飛行会も会長の長岡自身も、この時期の航空思想の普及上、大きな役割を果たしたと思われる。

表5は、一九一六年二月現在の国民飛行会役員一覧である。『日本航空史 明治・大正編』では、理事は「ほとんど軍人上がり」とされているが⁵⁴ **表5**をみると、実業家が多数を占めているのがわかる。長岡自身も「私は全国実業家の主なる人々を国民飛行会の理事になさんと欲し東奔西走した⁵⁵」と回想している。

次に国民飛行会の趣意書をみてみよう。帝国飛行協会と同じく第一次世界大戦下で活動を開始した国民飛行会の趣意書では、冒頭は空襲の危険性の警告から始まる。空襲を受けたイギリスと日本が、位置関係で酷似しており、航空機からの損害は同一であろうと述べた後、さらに次のように日本の弱点を指摘した⁵⁶。

加之、全市木造家屋より成る我邦に対しては、敵の飛行隊は無数の焼弾を投下して容易に数十ヶ所に火災を起し得べし。昨夜は大阪市の大半が焼けた、今日は東京が火事なりとの奇変に逢はんが、未だ戦はざるに、勇士、氣先づ餒へざる耶。

日本の木造家屋の焼夷弾に対する脆弱性を述べているが、この点はその後も機関誌『国民飛行』で主張されていく。

また欧米の民間飛行熱が旺盛であるのに、日本では冷淡である理由を、航空機の趣味智識が未だ民間に普及しておらず、「空間勢力の占領が国防及文明上に如何なる関係を有するやが、未だ江湖に徹底せざるが為めに有之候」と説明し、よって飛行趣味智識の普及が最大急務と確信したという⁵⁷。ここで注目したいのは、航空機の国防上の重要性和「文明」上の重要性が並列で述べられている点である。前節でみた帝国飛行協会の言説と比較すると、「文明」は国民飛行会の言説のキーワードであった。

では、国民飛行会の機関誌『国民飛行』を検討していこう。一九一六年一月～一九一八年七月（第一巻第一号～第三巻第七号）まで発行された『国民飛行』は、『航空界』とは違い、一般読者に向けた紙面作りが意識的になされている。専門的な内容も含まれているが、婦人欄・少年欄などが設けられ、小説の連載もあった。また第一巻の表紙では、毎号一目で欧米と日本の航空界の差異がわかるような絵を掲載した（**図7**）。

帝国飛行協会と同様、軍事的側面から航空機について論じる言説が多いが、『国民飛行』では、趣意書でもあるように空襲の危険性を論じる言説が多数みられる。

例えば、国民飛行会理事鹽田武夫の飛行機の国防上の重要性を訴える文章を見てみよう。彼は、日本は都市を守る要塞もなく、家屋は近年耐火的建造物もあるものの、「其他は悉く燃料的木造の建築物にして、西洋人の所謂マツチ箱を駢列したると一般なるを以て（一般的に言うの意カ：筆者注）」、敵が攻撃しようとするれば、都市を守る要塞もないとする。またあつたとしても飛行機の発達した現在では必要性が低く、「我国の建築物に在ては、要塞の陥落に先ち都市は既に焦土と化するに至る」と述べた。そして、飛行機攻撃銃砲などもあるが、結局飛行機に対しては飛行機を以てするしかないと主張した⁵⁸。

また日本の都市への空襲を描いた山内秋生⁵⁹「世界空中戦未来記 悲憤小説 外寇来る」も注目される。この小説は、一九一七年一〇月〜一九一八年三月（第二巻第一〇号〜第三巻第三号）まで連載され、一九二八年一〇月二日、東洋に利権を伸ばしてきた欧米列強に對して、日本が宣戦布告をするという設定であつた。長岡をモデルとした高岡將軍は、首相と陸相に敵国の空中勢力について尋ねられ、もう手遅れとしながら日本と敵国の差異を述べる。そして現在の飛行機が一時間二百マイルの速力、一〇時間の航続力で、その延長は二千マイルに及ぶとして次のように述べた⁶⁰。

戦局を遠い異域に展げてみると云ふ考へは、根本から誤つてゐる。戦争圏内は二千哩の距離を十時間で左右し得る。私等がかうして対談してゐる此の首都もです、十時間以内に鉄火の巷に化さないと断言出来ないので。

そして、旅順や樺太への敵飛行隊襲撃の報が入る中、東京に三〇台の敵飛行隊が現れ焼玉（焼夷弾）を投下し、木造家屋の多い東京市が火焰の海と化す場面が描かれる。「名状し難い恐怖と混乱が、全市の人及び物の上に蔽ひかかつた時には」町中から出火し、「狂した市民の老若男女が紅い火の海の中を、黒真な波となつて、たゞウヨク」と右に左に飛びまはつてゐた⁶¹。この小説は、国民飛行会の主張を随所に織り交ぜ、平易な説明によってわかりやすく伝えるものであつた。

黒田氏は、日米間の未来戦記の中で、空襲描写を描いたものはほとんどなく、一九三二年の水野広徳『興亡の此一戦』の空襲描写を例外的存在としている⁶²。しかし以上のように、日本対欧米という構図ではあるが、一九一七年の時点で、空襲の描写を具体的に描いた小説はすでに存在していた。

また実際の空襲に関する記事として、ツェツペリン飛行船⁶³のロンドン空襲に関する記事が多数掲載されている。一九一六年一月三十一日に発表された、ツェツペリンがイギリスに對して与えた損害を紹介した記事では、死傷者は一八六名、各港湾・工場などが多数破

壊され、自国都市の防備を研究していなかったイギリスが大きな損害を被ったとしている⁶⁴。しかし同時期に、九月三日のツェッペリンのロンドン襲撃に関して「軍事上の損害は絶対に無った」と評価し、英国機によって攻撃されたツェッペリン飛行船が、僅か二分で墜落した様子を報じる記事もあった⁶⁵。このように飛行船の軍事的価値に関しては、第一次世界大戦期から既に疑問視されるようになっていたが、後述するように一次大戦後、飛行船のイメージは変化していくと思われる。

ではこうした航空機の軍事上の重要性を訴える言説以外に、趣意書でも触れた航空機の「文明」上の重要性に関して、『国民飛行』の言説を検討してみよう。

前述した山内秋生の小説では、最後の場面で、新聞記者が高岡將軍に今後の日本はどうしたらいいかと質問をする。それに対し高岡は、「新しい大日本は、全く基礎を空中文明において人類向上の大なる進行に伴ふものでなければならぬ」とし、さらに「もし平和論者や非戦論者があつて、戦争の爲めの空中武力に不賛成を唱へたら、かう云つてやり給へ。航空機は武力として国家を防禦するばかりでなく、新しい文明の器として、人類に空中生活の楽天地を授けるものである」と答えた⁶⁶。ここでは航空機が、武力としてだけでなく、「新しい文明の器」として、人類を豊かにするものとして主張されている。『国民飛行』では、「空中文明」や「空間文明」という言葉が散見されるが⁶⁷、具体的にはどういうものが想定されていたのだろうか。

長岡などは直接語っていないが、それを示唆しているのが、小山黒天風「線の文明から無線文明へ」である。彼は、現在は鉄道や電信線などの「線の文明」の全盛時代で、線は速力の必要のために生じたので、「線の文明は速力の文明である」とする。しかし、この線の文明の全盛は峠を越し、その有力な後継者として航空機、無線電信電話を機関とした「無線なる速力文明」の勃興が始まっていると主張した。有線の経費を必要とせず、速力も上である航空機の出現を「交通界の革命」と見て、戦争が終われば「世界飛行界の大活躍は猛然として我等が平和の畑に湧き返るに至るは火を睹るより瞭かである」と述べている⁶⁸。小山のこのような論とあわせて考えると、長岡らのいう「空中文明」とは、国防上の航空勢力を十分なものにすると共に、航空機が鉄道などに変わるような新たな交通機関として活躍する世界を想定していたと考えられる。

最後にもう一点、『国民飛行』に見られる特徴として触れておきたいのが、当時来日した外国人飛行家に関する記事もみられることである⁶⁹。例えば『国民飛行』の創刊号においては、一九一五年一二月に来日したアメリカ人チャーレス・F・ナイルスに関する記事が

載せられており⁷⁰、口絵としてナイルスの歓迎飛行会の様子や長岡外史一家とナイルスの写真も掲載されている(図8)。また一九一六年三月に来日したアメリカ人飛行家アート・スミスの記事は多数掲載されており、人格面にも言及した出世談まで掲載されている⁷¹。当時の雑誌や新聞が彼のライフストーリーも含めて記事にしたことは橋爪氏も指摘しており、同氏はアート・スミスを日本国民に最も支持された外国人飛行家だったのではないかとしている⁷²。当時外国人飛行家の飛行会に多くの国民が熱狂したことはすでに先行研究で明らかにされている通りであり、『国民飛行』の誌上にも、国民のそうした関心をひきつけようと外国人飛行家の記事が多数掲載されていたのである。

以上、第一次世界大戦期の帝国飛行協会・国民飛行会の活動と機関誌を検討してきた。両会とも発足間もない時期から、第一次世界大戦での欧米の航空機の急速な発達の中で活動を開始し、航空機の軍事的重要性を主に主張していた。また国民飛行会では、空襲の危険性を日本の木造家屋の脆弱性も含めて、早くから訴えていたが、この点は帝国飛行協会と合併後も継続して主張されている。これまでの防空思想の研究では、帝国飛行協会や国民飛行会に関してほぼ取り上げられていないが、防空思想の普及に含まれた形で、国民への防空思想の普及上も大きな役割を果たしたのは明らかであろう。

また長岡外史に関しては、これまでも防空思想の研究に於いて、早くから防空の必要性を訴えた人物として取り上げられてきた。しかし、彼が国民飛行会を設立して主張してきたことは、航空機の軍事的重要性や防空の必要性と、もう一つは「空中文明」を構築する「文明の器」としての航空機の重要性であった。第一次世界大戦期には、そのような航空機の価値に関して具体的に論じる言説は少ないが⁷³、一次大戦後を見据えた飛行機の利用方法を論じるものも登場しはじめていた。第二節以降で見えていくように、第一次世界大戦後、この論はさらに発展していく。但し、『国民飛行』では外国人飛行家の記事も多く掲載された。橋爪氏は、「米国にあつて、はじめ飛行機は見世物であった。(中略)事情は、日本にあつても同じである。軍部は飛行機を兵器として想定したが、民間にあつてはまず見世物として人々に認知された」と指摘している⁷⁴。飛行機がまだ物珍しい日本国民にとつての飛行機は、「兵器」というより、「見世物」としての側面も強かったと思われる。

第二節 航空機の両義性―第一次世界大戦後―一九二〇年代前半―

一、第一次世界大戦の終結と民間航空界の成長

一九一八年一月一日、ドイツ政府が協商国と休戦協定を調印し、第一次世界大戦は

終結した。大戦後の欧米各国は、軍縮下で平時に軍備を拡張した場合、高額な維持費がかかると考え、予備軍事航空としての民間航空事業の保護奨励に力を入れ始めた。日本でも一九二〇年前後の時期は、航空工業の勃興や民間航空輸送事業の開始など、民間航空界が成長していく時期であった⁷⁵。そして一次大戦の終結を境にして、帝国飛行協会の主張も変化していく。本節ではまず①航空局の設置及びその後の法整備、②航空工業の勃興、③航空輸送事業の開始の三点から、民間航空界の成長について概観する。

一点目は、航空局の設置である⁷⁶。航空局設置に関する公の意見の嚆矢は、井上幾太郎陸軍少将による「内閣航空局ニ関スル意見」である。欧米に立ち遅れた陸海軍航空及び民間航空を發達させるには、政府の強力な指導・保護・援助の下に、内閣に航空局を設置し、国立航空学研究所を付属させ、航空学の調査研究、民間航空事業の保護奨励・取締り、民間航空機業者の調査と軍部との連携などを管掌すべきとした。また一九一八年、ベルサイユ条約に伴う国際航空条約への調印の問題があり、調印の前に日本国内の民間航空を管掌する機関を設置する必要もあつた。

一九一九年九月二三日の閣議で、陸軍大臣管理下の航空局設置の方針を決定し、一九二〇年度予算での設置に向けて、臨時航空委員会が設置された。そして一九二〇年八月一日、陸軍省の外局として、「軍事航空ヲ除クノ外、航空事業ノ指導奨励保護及監督、航空ノ取締並航空ニ伴フ施設ニ関スル事務ヲ掌ル⁷⁷」航空局が設置された。しかし一九二三年四月一日、航空局は逓信省に移管されている。この移管問題に関してここでは詳しく触れられないが、現状では権限・能力に限界があり、また陸軍の予算で航空局を拡充することを嫌う陸軍は、内閣直属とすることを検討していた。しかし、時期尚早や陸軍無責任論などの反対もありうまく進まず、結局内閣直属を諦め、逓信省への移管となった。内閣直属を諦めた理由はわからないが、磯部巖氏は、軍縮を断行せざるをえない状況で、航空局を維持することすら苦痛で、切り離すことを第一義としたのだろうと推測している⁷⁸。

磯部氏は、日本の民間航空の發達を阻害した行政的要因は、大正期の航空局問題にあつたとしている。その問題とは、陸海軍が互いの権限争いなどで対立した影響で、権限も小さく、能力も低い航空局となつてしまつたことであつた⁷⁹。長期的にみれば確かにそのような問題を孕んだ航空局の設置であつた。しかしこの設置によつて、今まで実質野放しであつた民間航空を管掌する機関ができたのは、日本の民間航空にとって重要な画期であつた。

開設当初の航空局は差し当たりの実施要領として、①航空法規の制定、②奨励費の予算

保有までの臨時措置としての軍用機払い下げ、③操縦士の養成、④航空機機関士の養成、⑤航空路の設定を挙げていた⁸⁰。

前述した国際航空条約の批准に伴い、国内法制を整備する必要から、航空局では航空法の調査・研究をしていた。そして一九二一年四月、航空法が公布された。しかし直ちに航空法を施行することは日本の航空の現状から困難であるとされ、施行されるのは一九二七年六月となった⁸¹。それまでは、一般の航空取締りのための航空取締規則、操縦者方面の取締りとしての航空機操縦免許規則、航空機の安全確保のための航空機免許規則などが制定され、航空機・乗員・運航関係の取締りが行われた⁸²。

また一九二〇年一月二四日には航空奨励規則が施行され、航空事業の功労者などへの金品の授与や競技会への奨励金の授与などが定められた。そして、飛行士奨励規程、飛行機修理新調補助規程及び慰助規程に基づいて、航空局からも奨励金を出して、帝国飛行協会にこれらを実施させることとなった（後述）⁸³。

二点目は航空工業の勃興である。日本の航空工業が成長しはじめるのは、第一次世界大戦前後の時期であった⁸⁴。『日本航空史 昭和前期編』では、航空工業の発展過程を第一期（揺籃時代、日露戦争後から第一次世界大戦勃発時）、第二期（模倣時代、第一次世界大戦から満洲事変まで）、第三期（自立時代、満洲事変から終戦まで）と時期区分している。製造権を買い入れて、技術者の派遣・招待をするなど、主に欧米の技術導入を図っていた模倣時代に、民間の航空工業は勃興した。まだ大戦中の時期の一九一七年一月、岸一太島と川西は一九一九年末に提携を断ち、それぞれ中島飛行機製作所と川西機械製作所飛行機部で航空機製作を続けた。これらは航空工業を本格的な企業にのせるべく出発した先駆者であった。

陸海軍の航空機調達の基本方針は、開発を含む生産を民間航空機会社に期待し、競争的に開発を行わせ、修理などは陸海軍の工廠で行うというものであった。そして陸海軍共に一九一九年頃から民間会社の生産能力を育成しはじめた⁸⁵。そのため陸海軍と航空機会社は密接な関係を持った。表6は陸海軍と主要な機体、発動機会社一三社との関係を一覧にしたものである。この主要一三社の中の七社が大正年代に創業あるいは事業を開始していた。即ち中島飛行機株式会社（一九一七年設立）、三菱重工業株式会社（一九一八年、三菱造船株式会社神戸造船所で発動機製作開始）、川崎航空機工業株式会社（一九一八年七月、兵庫工場内に飛行機科設置）、川西航空機株式会社（一九二〇年、川西機械製作所に飛行機

部を設立)、愛知航空機株式会社(一九二〇年、愛知時計電機株式会社航空機部で製作開始)、日立航空機株式会社(一九二〇年、東京瓦斯電気工業株式会社大森発動機製作所で発動機生産開始)、立川飛行機株式会社(一九二四年、石川島飛行機製作所を創立)の七社であった。⁸⁶ 以上のように、陸海軍が民間航空の育成を開始し、後に主要な航空機会社となる民間の航空工業が創立されはじめたのが、第一次世界大戦前後の時期であった。

三点目は、航空輸送事業の開始である。⁸⁷ まず取り上げるべきは、井上長一の日本航空輸送研究所である。日本航空輸送研究所は、一九二二年六月四日開場式を行い、同年一月一日、堺―徳島間に日本初となる定期航空路を開設した。また朝日新聞社、白戸榮之助、伊藤音次郎ら提携の東西定期航空会は、一九二三年一月一日、東京―大阪間の定期航空を開始している。さらに一九二三年四月には、川西龍三(川西清兵衛の次男)を取締役社長とする日本航空株式会社が設立された。そして七月一日、同社は木津川尻飛行場(大阪)で開場式を行い、大阪―別府―福岡線を開設した。

また通信省郵務局は、航空局と審議の上、試験的に差出人の希望郵便物の航空通送取扱を開始することに決定した。東京―大阪間、大阪―福岡間、堺―高松―今治間を、前述の三社に補助金を出して一九二五年四月二〇日から通送させ、定期郵便飛行が始まった(日本航空輸送研究所は風害の影響で、五月二〇日に開始した)。このように徐々に民間定期航空が現実化していったのが、一九二〇年代の時期であった。

以上、第一次世界大戦後の民間航空界の成長について、①航空局の設置及びその後の法整備、②航空工業の勃興、③航空輸送事業の開始の三点から見てきた。日本の航空界と欧米の航空界を比較すれば依然差は大きかったといえるし、磯部氏の指摘するように航空局も問題を抱えていた。しかし一九二〇年前後の時期は、航空局の設置や法の整備によってこれまで野放しであった民間航空が統制され、政府や陸海軍も民間航空に対して援助を行い、着実に航空工業や航空輸送事業が成長していった重要な時期であった。

二、帝国飛行協会と国民飛行会の合併とその事業概要

第一次世界大戦が終結する少し前の一九一八年六月二四日、帝国飛行協会と国民飛行会が合併した(合併後の名称は、帝国飛行協会のままであった)。両会とも財政難であった中、同じ目的の団体が並列する必要がないと井上幾太郎が提案し、合併する運びとなった。そして八月から、国民飛行会の機関誌『国民飛行』が帝国飛行協会の機関誌となり、『帝国飛行』と改題された。⁸⁸

この合併によって帝国飛行協会の定款第一条は、「本会ハ航空ニ関スル學術技芸及機具ノ

進歩發達ヲ奨励保護シ其趣味知識ヲ普及シ兼テ會員相互研究ノ便利ヲ謀ルヲ以テ目的トス」と改正された。また納付金額によって名誉會員、正會員、普通會員、賛助會員という會員の区別があったが(旧定款第五條)、二円以上納めた者をすべて會員とすることとなった(新定款第六條)。⁸⁰これは、国民飛行会が掲げていた国民への飛行の「趣味智識」の普及という目的を反映した定款の改正といえる。これによって帝国飛行協会は、より航空思想の普及という目的を明確にした。

もう一つ注目すべき点は、旧定款第一條の「其ノ發展普及ニ必要ナル機關ヲ設ケ航空者ノ保護養成及ヒ奨励ヲ行ヒ。」という文言が削除されたことである。これは、「今後ノ事業ハ主トシテ航空學術技芸及機具ノ進歩發達ヲ奨励スルコト、飛行智識ノ普及ヲ図ル事ニ止メ飛行家ノ養成、航空發達機關ノ設置等ハ第二主義ト定メラレタリ」という事情からであった。⁸¹この方針転換によって、帝国飛行協会は、第一次世界大戦期に行っていたような飛行士の養成、飛行場・格納庫の設置、飛行機の製作などの事業を行わなくなっていた。

では一次大戦後から一九二〇年代の帝国飛行協会の事業をみていこう。和田氏は一九一〇年代～二〇年代前半の航空の推移を、見世物の時代↓競技飛行(懸賞郵便飛行)↓商業航空輸送と整理し、懸賞郵便飛行が刺激となって民間航空輸送が開始されたとしている。その懸賞郵便飛行を行ったのが、帝国飛行協会であった。⁸²

表7は、帝国飛行協会が一九一〇～二〇年代に行った懸賞飛行大会の一覧である。一九一四年に一度競技大会が開催されているが、本格的に懸賞飛行を開始したのは一九一九年からで、その後二〇年代半ばまでは、毎年開催されているのがわかる。

また講演会や活動写真映写会の回数も、一九一九年を除き(理由は不明)増加している(**表4**)。そして第三節で後述するが、一九二五～二七年には東京、大阪、名古屋に於いて航空ディスプレイも行われた。

操縦士の奨励や航空殉難者及び遺族への慰助は、これまでも毎年行われていた。そして一九二〇年からは前述したように航空局から補助金を支給されて、飛行士の奨励や慰助、飛行機の修理新調補助に対して使用された。一九二〇年からの政府補助金の額をみると、一九二〇～二二年は三万円、一九二二年は四万七千円、一九二三年は二万五千円、一九二四年は一万円、一九二六～二九年は二万円、一九三〇年は一万五千円となっている。⁸³一九二三年から補助金額が減っているのは、関東大震災や不況の影響と思われる。一九一四年から幾度か請願していた政府補助金の下付⁸⁴は、一九二〇年からようやく実現した。

以上の事業概要を見ると、合併後の帝国飛行協会は基本的な事業を、航空思想の普及と民間航空を後方から援助するという方面に絞っていったと考えられる。事業内容が変化した理由についての決定的な史料はないが、協会に対してはすでに一九一五年の段階で、第一節の二でも取り上げた磯部鉄吉から、次のような要望が出されていた⁹⁵。

凡そ飛行界の進歩発達を計り、之が保護奨励を行ふために飛行協会は成立し且つ存在するのであると信ずる、(中略)従て飛行協会が自ら飛行事業を直営せんとするが如きは、完く不必要なことであると信ずる、(中略)現今の如く民間飛行事業の未だ振はざる初期時代に於ては、或は多少の便益はあるかも知らぬが、熟ら航空界の前途を思へば、協会が事業直営することは断じて不可なりと信ずるのである(後略)

帝国飛行協会には、直接事業を経営することではなく、民間航空の保護奨励の役割が求められていた。民間航空が徐々に成長する中で、協会が直接事業を担えば、民間航空事業者を逆に圧迫する可能性もあるため、民間航空を後方から援助する方針に転換したと思われる。また、国民飛行会との合併理由ともなった資金難もその要因の一つであろう。

三、第一次世界大戦後〜一九二〇年代前半の帝国飛行協会機関誌の検討

―航空機の両義性―

ここまで、民間航空界の成長と帝国飛行協会の事業の変化をみてきたが、第一次世界大戦後の時期は帝国飛行協会の言説も大きく変化した時期であった。

和田氏は、一九一四〜二五年の時期を大きくは次のような流れで捉えている。一次大戦前後の海外進出によるナショナリズムの隆盛は、当時の少年雑誌などにも反映され、世界雄飛(海外侵略)の夢が描かれているが、一九二〇年前後の民間航空界の成長を経て、航空輸送が現実化し、さらには「外地」まで飛行の可能性が伸びていったというものである⁹⁶。しかし、航空イメージという点では、第一次世界大戦の終結は重要な画期であったと思われる。筆者は、一次大戦後の平和主義的風潮を背景とした言説の変化にもっと着目すべきではないかと考えている。以下では、当該期の帝国飛行協会の機関誌を検討して、第一次世界大戦後の言説の変化をみていく。

第一次世界大戦終結の翌年、『帝国飛行』一九一九年一月号の巻頭には、同誌の主幹である渡部一英の「大正八年を迎ふ」という記事が掲載された。彼はまず、戦争は終わったが、常に武備は完全にしなければならず、平時にも兵器を進歩させる必要があるとする。そして「航空機は実に須要なる兵器」であり、平時でも航空機を進歩させねばならないとした。しかし、「航空機の貴重なる所以は単に兵器として、鋭利なる点に在るに非らず、実に交通

機関として寧ろヨリ以上の重きを為さざれば叶はざる也」とした。今は平和の時代に入り、「航空機は、是より愈々平時の大役たる交通機関として、過去四箇年間の戦役に於て為る以上に躍進的の発達を遂べきや期して待つべきのみ」と述べた⁹⁷。兵器としてだけでなく、交通機関としての航空機を重要視し、平時において交通機関として発達することが期待されていた。また同じく同号巻頭に掲載された陸軍中将井上仁郎「平和来と航空機」でも、欧米での定期航空の計画を紹介した後、今後研究及び実施に多額の資金、人力、時を要すれば、「而して後に始めて航空機の真の使命たる空中交通の完全に行はるゝものなり」と述べた。そして三菱・川崎造船所などの航空機製造事業も、軍用は副次的とし、平時空中交通に用いる機械を研究すべきとしている⁹⁸。

一九一九年二月号では、「戦後の航空界は如何に変化すべき乎」という質問を軍人・学者・飛行家・文学者などの一六人に行っている。回答者の一人、陸軍次官山梨半造は、「新平和に對する飛行機の使命如何といふ質問に對しては、吾輩は開口一番之れを交通及び通信なりと断言する」と答えた。彼だけでなく回答者のほとんどが、交通運輸機関として発達していくべきだと回答している⁹⁹。

第一次世界大戦期でも、交通機関としての航空機にまったく言及がないわけではないことはすでに述べたが¹⁰⁰、以上みたように、第一次世界大戦後には航空機に對して、平和到来後の交通運輸機関としての役割が大きく期待されるようになった。

また前述したように一次大戦期には、ツェッペリン飛行船の空襲に関する記事が多数掲載されていたが、戦後にもその空襲に関する記事は掲載されている。『帝国飛行』一九一九年六月号には、タ・キャンメル「ツェッペリンの英国襲撃は失敗」という記事が掲載された。英国が受けた空襲は全部で四人回であったが、ドイツが公表した襲撃の成果は誇張・欺瞞であり、「軍事的な損害は一志だけさへも与へることが出来なかつた」とした。そして巨額の資金と人材を投じたにもかかわらず、貧弱な結果しか得られず、「公平なる立場から見てツェッペリン飛行船の英国襲撃はどちの踏みつけであった」と述べた¹⁰¹。

戦時中から疑問視されていた飛行船の軍事的価値は、大戦後には次第に否定されていった。そして、この記事のすぐ次の記事には、ロンドン—ニューヨーク間の定期航空で使用する計画の飛行船の能力が紹介されている。「航空船の飛行機に優る点は空中にて航行を適宜に停止し得ると長時間の続行に耐ゆるにあり」とし、この飛行船には机と椅子を備えた乗客室や喫煙室、食堂などが備えられているという¹⁰²。

また『飛行』一九二一年三月号には、「航空船の用途と其価値」という『大阪朝日新聞』

の連載記事が転載されていた。「ツレバー、タウソン提督」という人物の言葉を引いて、飛行船は運輸機関として汽車汽船とは競争できないとしながら、次のように述べた。

然しながら航空船は大洋航路に於て非常なる長所を持つてゐる、歐洲対米國、濠太利、東洋間の直通航空の如きは特にさうである。此の如き長距離間に於ては少量なる商品を積載せば何等の困難にも遭遇せず、安全且短時間に到達することが出来る。

その他にも未踏地探検測量などにも利用できるとしていた¹⁰³。以上のように一次大戦後には、少なくとも帝國飛行協会の機関誌上では、飛行船は軍事的な価値よりも、長距離交通運輸機関として期待されるようになっていた¹⁰⁴。

そして交通機関としての役割を期待されはじめた航空機は、さらにその文化的な側面も注目されるようになる。そうした側面を強調した人物の代表が、元東京朝日新聞記者で東京飛行記者俱樂部¹⁰⁵部員の阿部康蔵であった。彼は一九一八年には、飛行機と自動車の雑誌『ゼ・スピード』を創刊していた¹⁰⁶。一九二一年一月号の『飛行』には、阿部の「文化運動としての航空事業」という論説が掲載された。まず一次大戦での航空機の進歩を述べたが、「飛行機の職分は武器としてよりも寧ろ平和の使徒としてより偉大なる使命を有するものである」とした。彼は、「平和の天子としての飛行機、文化生活の寵児としての飛行機」による空中文化の開発と、地と水から離れた第三世界（空の文明）の開発が、人類を向上させ、人間生活を豊富にすると述べる。平和の使徒としての航空機は、武器としてよりも遙かに深い使命を有するとし、航空機の速力と距離の短縮による効果を次のように述べた。

（前略）斯くの如く距離の接近と交通の簡易とは、各国人間の未知に起因する誤解を一掃し、隣人としての親密を感知せしむるに至る。今日世界争鬭の原因、國際事情緊迫の動機は、主として相互の誤解と愛の欠乏とに依る事を知らば、全世界を挙げて隣人の關係に接近せしめんとする航空機は、真に平和の天子たりと言はなければならぬ。
（後略）

よつて、航空思想の普及も「一種の崇高なる文化運動」であるとした¹⁰⁷。阿部は、武器としてよりも航空機の文化的側面を強調し、航空機＝平和をもたらすものとして捉えた。そして、ここでの航空機による「平和」は、大隈重信の述べた卓絶した航空兵力を抑止力とした「平和」ではなく、距離の短縮によつて相互の誤解が解け、親密になることによる「平和」であった。

阿部はその後もこの論に基づいて、『飛行』に寄稿している。『飛行』一九二二年七月号

の「航空機の創造する新世界観」では、文化航空機という言葉が登場する。これは兵器としての航空機と対比して、交通運輸機関としての航空機を想定していると思われる。彼は、前述の航空機のもたらす「平和」について述べ、国際連盟の思想や軍縮会議の開催の中で、「航空機の使命の如何に偉大なるかを自覚するであらう」とする。そして文化航空機の使命を、①汽車汽船によって発見できない新たな資源の開拓、②文化航空機による国境撤廃と国際国家の観念の生成による恒久平和の実現とした¹⁰⁸。

彼は別の論稿で、「航空文化論の主張は、その本質上当然コスモポリタニズムに立脚しなければならぬ¹⁰⁹。」としており、阿部の一連の主張には、世界市民主義の思想が根底にあった。

阿部のように航空機の文化的側面を強調する言説がある中、もう一つ注目すべき言説がある。それが、帝国飛行協会参事で陸軍工兵大佐寺家村和介の航空論である。寺家村は一九二〇年一月の『飛行』創刊号から論説を載せ始めているが、『飛行』一九二一年五月号に掲載された「空中優勝論」が、彼の航空論を最もよく現わしている。まず彼は、文化や平和を好むが、それを攪乱されないように手段を講ずるべきとし、「国防は文化主義の擁護者であり、而も平和の保障である」とする。そして将来の戦争では空軍は絶大な威力を發揮し、「空軍は国防の緊切なる要素である」とした。さらに「将来の戦争は空中優勝権（制空権と同義カ：筆者注）を獲得すると否とに依て、勝敗の運命が決定せらるるのである」とし、その為に「戦時空軍の予備」として民間航空を発達させるべきだと述べた。

ここまでは、航空機の軍事的価値を説いた部分だが、彼はもう一つの点も重要視する。それは、「航空機は最近文化の貴重なる産物」で、迅速な交通機関であり、思想の進歩、新知識の接触によって文化を向上発展させるという点であった。そして「現在文化の精華にして、科学の結晶とも称すべき航空機の利用が、我国に於て遅々として振はざるに拘らず、徒に文化を唱へ、漫然平和を説くは、恰も痴人の夢を語る如く」と、航空機を重視せずに文化や平和を説くものを批判した¹¹⁰。寺家村の主張の特徴は、阿部のように文化的側面のみを強調するのではなく、航空機の国防面と文化面の重要性を共に主張している点であった。

阿部は、軍縮条約で航空機が制限外に置かれたことで、「軍用としての航空機の使命発達を説くものもあらんが、斯くの如きは上述せる恒久平和の世界精神を無視し、時代精神に反抗して、飽くまでも世界闘争の避見を固守する軍閥の見解」であると、航空機の軍事的側面の発達を説く者を痛烈に批判している¹¹¹。しかし寺家村の場合、兵器としての航空

機と平和・文化に貢献する航空機は、矛盾するものとは捉えられていなかった。

阿部・寺家村¹¹²は、その後も論説を載せている。『飛行』一九二二年一月号では、冒頭に「現時航空界に於る重要使命二つ」として寺家村と阿部の論説が掲載されており¹¹³、両者の主張は帝国飛行協会の主張を代表するものと捉えてもよいだろう。

しかし前述したように、『飛行』は一九二二年一月号を以て廃刊となり、一九一八年創刊の自動車雑誌『スピード』（日本自動車学校刊行）に機関誌の機能を移した。『スピード』は、一九二六年四月に『帝国飛行協会会報』が刊行されるようになるまで、機関誌の役割を担った。『スピード』に移ってから、阿部や寺家村の論説はほとんどなくなり¹¹⁴、帝国飛行協会の主張が探れる記事もやはり少なくなるが、阿部や寺家村の考え方はその後も引き続き残っているとと思われる。

一九二五年一月の『スピード』で、通信省航空局長波多野保二「航空機の使命」が掲載された。彼は「軍事航空は単に航空機の用途の一面に過ぎないのであつて、航空機本来の使命は、寧ろ之を文化的に使用し、人類の福祉を増進することによりて、始めて其の完きを期し得るのである」とする。そして「此の文明の新利器が、今日吾人々類の生活上必要欠く可からざる地歩を占めむとしつゝあるのは、実に其の交通機関としての使命」で、それはまだ一部しか実現していないと述べた¹¹⁵。航空機の文化的使用や交通機関としての使命を述べる点は、阿部の議論と連続しているといえよう。

また一九二三年四月の『スピード』では、帝国飛行協会参事の陸軍工兵大佐徳永熊雄「定期航空輸送の急務」が掲載された。欧米では航空輸送の業務の発展が、「文明の程度を計るの、バロメーターたらんとする盛況」であるが、日本で「平時交通用並商業飛行に就て、未だ企図なきは、吾人の大に寂寞遺憾を感じる所」とする。しかし、「平時航空権の獲得は、国家の存立に大関係ありと云ふも、決して過言に非ざるべし」とし、井上長一や朝日新聞社の定期航空事業の保護奨励を求めた。そして「東亜航空の覇権」の掌握は、「是即ち我文化事業の進展と国家防護の一端に貢献する所以なりと信ず矣」と述べた¹¹⁶。定期航空輸送を發展させて平時の航空権を獲得し、「東亜航空の覇権」を掌握することが、文化上と国防上の貢献になるとしており、これは寺家村と連続する論説といえよう。

以上、第一次世界大戦後から一九二〇年代前半の帝国飛行協会の機関誌を検討してきた。一次大戦後、航空機は交通機関としての発達を大きく期待されるが、第二節の一でみたように、一九二〇年前後には現実に民間航空界も成長し、その期待を現実化する基盤は徐々に形成されていた。そこからさらには、交通機関としての航空機の文化的側面や平和との

関わりを強調する言説もあった。しかし、寺家村のように、航空機の国防上の重要性と文化・平和上の重要性を対立するものとは捉えず、並存させて主張する言説もあった。つまりこの時期には、文化・平和的側面と軍事的側面という両義性を持つものとして航空機はイメージされていた。第一節でみたように、航空機の文化・平和的側面への言及が第一次世界大戦期に全くなかったわけではないが、その内容が具体化していくのは、やはり一次大戦後であると考えられる。

しかし、一九二五年から始まる航空ディスプレイ（後述）で普及された航空思想の内容は、阿部のような航空機の文化的側面を強調する論ではなく、寺家村の航空論と連続するものであった。

第三節 帝国飛行協会による航空ディスプレイと飛行第七連隊の浜松設置

一、帝国飛行協会による航空ディスプレイの開催

これまで帝国飛行協会による航空思想の普及事業としては、巡回飛行や機関誌の発行、講演会・活動写真映写会の開催などがあったが、一九二五～二七年には、より積極的な航空思想の普及イベントが開催された。それが、航空ディスプレイあるいは航空ページェント（以下、このイベントの総称としては航空ディスプレイを使用する）と呼ばれるものであった。これは、現代でいう航空ショーのようなイベントで、陸海軍機と民間機が数十台参加して実際に飛行し、航空思想の普及を図ろうとするものであった。一九二五年三月八日「航空ページェント」（代々木練兵場）、同年一月六日「航空デー」（東京市全域）、一九二六年四月一日「第二回航空ページェント」（代々木練兵場）、同年一月二日「航空ディスプレイ（関西航空デー）」（以下、「関西航空デー」と統一）（大阪城東練兵場）、一九二七年四月二三日「昭和二年航空ディスプレイ」（名古屋城北練兵場）、同年一月三日「第三回航空ページェント」（代々木練兵場）が開催されている¹⁷⁷。

本節の一では、当日配布されたと思われるパンフレットがあるなど、比較的史料が多く残っている一九二五年三月八日「航空ページェント」と一九二六年一月二日「関西航空デー」を中心として、一九二五～二七年の航空ディスプレイを検討する。

まず、最初の航空ディスプレイは、一九二五年三月八日、代々木練兵場に於いて、国民新聞社・帝国飛行協会主催、通信省・陸軍省・海軍省後援で開催された「航空ページェント」である。これはもともと国民新聞社が計画して陸海軍当局に援助を請願したのだが、陸海軍側から援助をする代わりに、帝国飛行協会と共同主催するように注文があったとい

国民新聞社の計画理由書によれば、欧米では航空事業が発展し、「国防上交通上益々航空機ノ偉力ヲ發揮シツヽアルニ拘ハラズ」、日本の航空事業は振るわず、よって国民新聞紙上でその必要性を唱導しているという。更にこれを徹底するためには「航空機ノ威力ヲ直接目撃セシムルノ便ナルニ若カズ」、英国や近年日本海軍でも行われた¹¹⁹「航空ページェント」を計画したとしている¹²⁰。

次にパンフレットの説明¹²¹によりながら、当日のプログラムを見てみよう(図9 参照)。三月八日、午前九時三〇分にページェントが開始され、最初は民間飛行機によるアクロバット飛行が行われる。さらに民間飛行機六機は、場外に去って市上空から宣伝ビラを散布した。一〇時には、この民間飛行機を仮想敵として、所沢から陸海軍機が飛来し、編隊飛行やアクロバット飛行を行った。その後、海軍ではまだ研究されていた飛行船や、飛行艇による編隊飛行、特殊飛行機の飛行などが行われた。一〇時五〇分、敵機襲来の信号を合図として、爆撃機とその掩護の戦闘機が飛来し、各機入り乱れての空中戦闘が開始される。これに引き続き陸海軍機による模擬都市爆撃、艦上攻撃機による魚雷襲撃運動(模擬)、機上からの放鳩が行われた。また敵機襲来や敵機の爆弾投下に対しては、地上から高射砲・高射機関銃による応戦もなされた。最後は、陸軍機一八機による大編隊飛行などが行われ、海軍機による煙幕展張により幕を閉じた。また「航空ページェント」にあわせて、講演会や映写会も同時に開催されたようである。

国民新聞編集局によるパンフレットは、広告が多く、「関西航空デー」で配布されたパンフレットと比べると文章は少ないが、当日のプログラムや参加飛行士に関する説明、各国の航空記録などが掲載されている。「航空機の話」というコラムでは、飛行機・飛行船・気球に関して、それぞれの発達の簡潔な歴史や、戦争及び運輸交通などの各方面での利用を述べるが、全体を通して具体的な利用法の説明には及んでいなかった¹²²。

この「航空ページェント」で注目すべき点は、後の防空演習で行われることの一部分がすでに実施されていたことである。一九二八年に実施された大阪防空演習では、来襲機に対する空中・地上からの防空戦闘、数ヶ所における防毒演習、模擬都市の消防演習、灯火管制などが行われたが¹²³、航空ディスプレイでは、すでに防空戦闘や模擬都市爆撃が行われていた。後述する「関西航空デー」では、さらに防空に関わる活動が多くなっている。

この翌年にも、国民新聞社・帝国飛行協会の共同主催で「第二回航空ページェント」が開かれている。しかし、これらの「航空ページェント」に関しては、計画・実行の大部分

を国民新聞社が担当し、帝国飛行協会は若干の経費を負担して表面的に共同主催の体をとったのではないかという批判もあった。協会自身も「不甲斐なかつたことは否み得ない事実」と認めており¹²⁴、程度は不明だが「航空ページェント」に関しては、国民新聞社が主導して行っていたようである。

しかし、第一回の「航空ページェント」と同年に行われた「航空デー」、その後の「関西航空デー」、名古屋での「昭和二年航空ディスプレイ」は、帝国飛行協会が主催で行ったものであった。

一九二五年二月六日の「航空デー」は、寺家村和介の提案で計画された。これは他の航空ディスプレイより規模は小さいが、民間航空機による空中からのビラまきと地上でのビラ配り・民間航空後援の署名集め(約二〇〇〇名の署名を得た)等を行い、同時に長岡外史による講演のラジオ中継や芝公園協定会館での講演・映写会を行うものであった¹²⁵。

宣伝ビラ(図10)では、真ん中に日本も含めた列国の民間航空勢力の表を載せ、「一、我国には未だ航空路の設備がない、飛行場も航空輸送も有名無実、二、是迄幾度も建議や請願したが政府はイツモ馬耳東風」と、政府が援助しないことを非難する。そして「我空文明は振はずでも一等国でせうか」「我民間航空の発展は急務中の急務なり」と述べた。このように、「二等国」にも拘らず「空文明」が振るわないでよいのかと国民に奮起を促す言説は、次の「関西航空デー」でもみられるものであった。

一九二六年一月二日の「関西航空デー」は、帝国飛行協会主催、陸軍省・海軍省援助、逓信省・大阪府・大阪市・大阪商業会議所・大阪朝日新聞社・大阪毎日新聞社後援で、大阪城東練兵場を会場にして行われた¹²⁶。

趣意書では、世界の航空界は軍事に経済に驚くべき発達をしており、「航空に関する正しき知識を備ふることは近代各国国民焦眉の急であります」とし、航空ディスプレイの開催によって「国民の航空思想普及の一端に資せん」と述べている¹²⁷。

プログラムは基本的に前述の「航空ページェント」と同じであったが、比較すると、夜間飛行や探照灯の照射などの夜の活動が新たに行われている。また市内各所に爆弾が命中して約三〇ヶ所から出火したと想定して、全大阪消防隊が出動しての消防演習も行われた。さらに大阪市連合青年団では、早朝から数回にわたって敵機襲来を仮想とする非常訓練を行うため、全市一二〇団体約一二〇〇〇人の団員を総出動して、警察、学校その他の場所に集合させて警備の操作を行わせた¹²⁸。第一回の「航空ページェント」と比べる

と、空中戦闘や地上からの応戦などの軍の防空実演だけでなく、市民の一部も動員した防空活動が行われており、より防空演習に近い内容が実施されていたことがわかる。

今回の「関西航空デー」でもパンフレットが配布されたが、第一回の「航空ページェント」のものと比べると、より具体的な内容で図や表の資料も多数掲載されており、これまでの帝国飛行協会の主張が集約されたものとなっていた。

パンフレットの冒頭の文章は、「帝国飛行協会ノ使命」であった。まず協会は、民間航空事業の保護奨励に従い、懸賞競技、航空殉難者及び遺族の扶助、操縦士への奨励金交付、航空知識の普及、国際航空関係を円満にするなどの事業を行い、国家に貢献する団体であるとした。そして現在の日本では、有事に対する航空準備が不安で、国家の財政上も十分な航空兵力の整備ができない。その為、民間航空事業の発達を促進させて、平時から航空輸送の発達の促進や、民間航空機会社の経営を円満にして職工養成・器材の準備をする必要があるとする。それは「何となれば人員の養成、器械の整備、工場の設置等は一朝一夕に出来ない事業であるから」であった。大きな資源と工業力を持つアメリカでも、一次大戦中に俄かに航空工業を整備することが困難だった例を挙げ、「況や原料乏しく工業発達充分ならざる帝国が有事に際し俄かに其航空勢力を整備するの困難は到底米國と同一の論でない」とした。そのために平時から十分に航空整備をして、工場を整頓することが緊要であり、ここに「帝国飛行協会の使命」である民間航空事業の発達の重要性があると述べた¹²⁹。ここでは、戦時にも対応できるように平時から民間航空を発達させることが、帝国飛行協会の使命であることを前面に押し出していた。

次には、大阪で航空ディスプレイを開催する意義の説明が掲載されている。まず日本の航空事業の不振は、国民の航空知識の欠陥に原因があるとし、これまでの航空ディスプレイの開催も、航空知識を広めて日本の航空事業を発展させるためであったとした。そして今回開催の大阪は、関西、さらには日本の商工経済の中心で、いくつかの航空会社や大阪毎日・大阪朝日の航空事業などがあり、「将来当地方の本邦に於ける航空策源地たるは必然の事実」としている。しかしそれは逆に「若し夫れ一朝有事の秋に想到せんか其の戦闘目標が期して此の航空策源地たるは又論をまたないであらう」と、空襲の目標とされる危険性があることも指摘した。そのためこの「航空デー」の開催も、「敵機来襲に処する市民不断の覚悟を喚起し、同時に商業航空の真価に想到せしめんと欲する意図にほかならない」とした。ここでは、大阪が日本の商業経済の中心・航空策源地であるために、戦時には空襲を受ける可能性があるとして、危機感を喚起している。また同じ頁には、「投下爆弾ノ威力」

と題して、一〇キロ・五〇キロ・一〇〇キロ爆弾それぞれの石造家屋に対する破壊力を説明したコラムもあり、さらに空襲に対する危機感を煽っていた¹³⁰。

航空機の戦時・平時両面の役割に関しては、安達堅造¹³¹の「軍事航空と民間航空」で詳細に論じられている¹³²。安達は、まずいかに文明が進んでも戦争はなくなり、軍備は撤廃できないという前提で、日本が島国であるという条件に基づいて、航空施設の方針を定めなければならないとする。すると「将来有事の際には、対敵国は、大陸方面の一地点を根拠とし、又は遠い離れ島から、或は海洋上、艦船上から、爆撃又は雷撃用の飛行機を放ち、(中略)交通や、経済の要点に、進襲する」と想定する。

これに対して、陸海軍がどのような警戒・防空方法をとるのか、それぞれの場合が詳細に説明されている。また陸軍の場合は、防空だけでなく、野戦の場合の行動も説明されており、航空機による敵線後方の偵察や「敵線の遠く後方の、経済上や戦略上の要点を爆撃し、民心の動揺離反を計り、軍需品の供給を阻害する」という戦略爆撃の思想に連なる航空機の役割も説かれた。

では都市等を空襲する敵航空機は何を目標に爆弾を投下するのか。それに関して、安達は次のように述べた。

(前略)昔の戦闘は、総て軍隊を目標として居つたが、時代の変遷は、平時人道擁護の約束があつても、戦争の結を速ならしむる為めには、交通や、経済上の要点を、破壊し、「パンフレット」を以て、住民に降伏を要求する様なことをするのであるから、侵襲を受けた住民は、狼狽せぬ様にして、防禦司令官の区署に従ふて、夜間は絶対に火を消し、夫々指定の場所に避難し、また消防等は、各々部署に就くのである。(後略)

この後さらに焼夷弾や毒ガス弾等を説明し、第一次世界大戦で空襲を体験した人々は「何れも真の国防航空理解者」となり、その為に英仏の航空も発達したとする。これに対し日本では、空襲体験がないために航空への理解もあまりないが、「少しく高空を飛行すれば、太平洋と日本海を、眼下に右顧し左顧し得る如き、縮小なる国で、有事の際には、忽ち全国を、小空間に曝露せねばならないことに考へ及んだれば、実に寒心に堪へない」と警告した。これに関しては、資料として日本の周辺地点からの爆撃機の行動半径を示す図も掲載されている(図11)。よって、地上の防空設備は勿論、「空中のことは、空中で解決するのが、早道」として、精鋭機と優秀な操縦士の養成が急務と述べた。

以上のように、ここでは具体的な資料を示しながら、日本がいつどこからでも空襲を受ける可能性があるとし、平時に人道擁護の約束があつても都市に対する爆撃は遂行される

ことを述べることで、空襲に対する危機感を一層喚起していた。そして、それを防ぐためにも航空機が必要であると主張するのであった。

また安達は、軍事以外の民間航空についても述べている。航空機は、空中に障害がなく高速なため、様々な方面に利用されるという。図12は、種々の航空機と特急列車の速度比較をしたものであるが、山陽鉄道を大阪から出発して一時間後のそれぞれの位置を示している。列車が四〇キロ地点に対し、航空機で最も遅い飛行船でも九〇キロ地点、最も早い競争用軽飛行機では二八〇キロの地点に到着しており、航空機の速度の優位性が示される。また図13では、航空輸送、広告宣伝、遊覧飛行、魚群探索、海洋調査、気象観測など軍事以外の様々な航空機の利用方法が提示された。このように多様な用途があるために各国も民間航空を補助するが、「就中定期航空輸送の如きは、良い飛行機を用ゐたなれば、戦時には、直に之を軍用に供することが出来る」とし、ここでも予備軍事航空としての民間航空という側面が説かれている。

最後には、大阪での航空ディスプレイの意義の部分でも述べられていたように、日本の民間航空の不振の原因は、国民の航空に対する無理解であるとしている。そして、パンフレット掲載の各国の航空に関する表(例えば図14に、もし日本のデータを入れたならば、「半線をも描き能はない」とし、次のように述べた。

(前略) 口には列強の班に列し、文化文化と叫で居るが航空文化は、如何にしたのであるか、我南門北闕は、各国の飛行機に打破せられ、迎接に日も猶足らざる有様ではないか、之れでも強国で、文化国の一斑に、列して居ると謂へようか、覚めよ航空に、起てよ国民。

ここでは、日本は「文化国」として、「航空文化」を發展させなければならないという点から、国民の奮起を促している。またパンフレットの帝国飛行協会の広告では、「航空事業の不振は文明国の恥と知れ！」ともされ¹³³、航空事業の發展が「文明国」としての要件のように主張されていた。

このように「航空ディスプレイ(関西航空デー)」で配布されたパンフレットでは、軍事面での航空機の重要性和文化・文明的側面からの重要性が共に主張されていた。これは、一次大戦後からの寺家村の航空論と連続しているといえよう。航空ディスプレイでは、軍の直接的な協力の下、阿部康蔵のような航空機の文化・平和的側面を強調する言説は影をひそめ、国防上と文化・文明上の両面の重要性が主張されていた¹³⁴。

現在確認できている範囲で、最後の航空ディスプレイは、一九二七年一月三日、代々

木練兵場での「第三回航空ページェント」である。この時は国民新聞社が主催で、帝国飛行協会は後援となっていた。これは帝国飛行協会が大正天皇の死去で諒闇中のため、航空ディスプレイは行わない方針としていたために¹³⁵、後援という形で協力することになったと思われる。協会は航空ディスプレイについて、東京では年中行事として、名古屋・大阪その他各地では協会の地方本部長と協議の上、これからも行っていくとしていた¹³⁶。しかし一九二七年から太平洋横断飛行計画を進めていたこともあってか、その後は行われなかった。そして一九二八年以降には、日本で最初の都市防空演習となった大阪防空演習をはじめとして、名古屋、水戸などで軍・行政による防空演習が行われていく。

以上、一九二五～二七年に開催された航空ディスプレイを検討してきた。陸海軍の協力の下で行った最大の航空思想普及イベントである航空ディスプレイでは、陸海軍航空機と民間航空機によって実際に飛行が行われた。その中では、後に防空演習で実施されたような防空戦闘、模擬都市爆撃なども実施されていた。「関西航空デー」では、青年団・消防隊の動員もみられた。また「関西航空デー」のパンフレットは、これまでの帝国飛行協会の主張（但し寺家村のような航空論を受け継ぐ）が集約されたものであった。予備軍事航空としての民間航空発達の必要性、空襲の危険性、防空の必要性などが主張されると共に、文化・文明上、航空機が重要であるという点からも国民の奮起を促していた。

土田氏によれば、昭和初期から東京警備司令部は防空宣伝や防空計画の策定に着手し、一九二七年には「千住町警備隊」による「防空と消防連鎖警防演習」が行われた。但しこの防空演習は灯火管制をはじめとして多くが仮想と思われ、本格的防空演習の前段階として実施された。しかし、「いまだ震災からの復興途上にあっただうえに、防空に対する一般の認知度も不十分で、軍縮世論も強かった当時、東京で大規模な防空演習を実施するのは時期早であった」と、土田氏は指摘している¹³⁷。軍にとって、このような軍縮世論が強い状況下での航空ディスプレイは、民間航空団体の航空思想の普及に協力するという形で空軍の必要性や防空思想を普及し、防空演習の一部を実施できる好都合なイベントであったとも言えよう。

二、宇垣軍縮による軍備の近代化と飛行第七連隊の浜松設置

ここまでは、一九二五～二七年の航空ディスプレイを検討してきた。実はこの時期は、いわゆる宇垣軍縮による軍備の近代化と同じ時期であった。

宇垣軍縮とは、一九二五年度予算案として、第五〇議会に提出された陸軍の軍備整理計画の通称¹³⁸であり、当時の陸軍大臣宇垣一成の名前からこう呼ばれた¹³⁸。軍縮世論が

高まる中で、陸軍は宇垣の前にも軍縮を実行したが、それが一九二二年からの山梨半造による山梨軍縮であった。宇垣は山梨軍縮を、一次大戦の経験を取り入れていない「文字通りの軍縮であって、整理充実ではない」と批判した。そこで宇垣軍縮では、四個師団の廃止や官衙・学校の編制改正による人馬・事務費の整理縮小、歩兵在営年限の一年半から一年への短縮などを行った。それによって軍縮世論に答える一方で、そこで浮いた経費は、飛行連隊二個の増設やその他の航空部隊の充実、戦車隊・高射砲連隊の新設、化学兵器の研究機関の新設などの陸軍の近代化へとまわされた。さらには、男子中学校以上の学校への現役将校の配属、中等学校・高等専門学校での軍事教練の必修化、青年訓練所の設置などによって、すべての青年に一定の軍事教育を施し、総力戦体制を推進するものでもあった¹³⁹。

そして、この宇垣軍縮による軍備の近代化の一環として行われたのが、一九二六年一月の陸軍初の爆撃隊である飛行第七連隊の浜松設置であった。前述のように荒川氏は、飛行連隊が地域の側に、先端科学文明という文化的側面が重視されて受け入れられたことを指摘した。そして、宇垣軍縮による軍への国民的支持回復を「単に軍縮による批判の回避という消極的な戦略ではなく、新鋭部隊への支持調達によって、新しい質の軍部支持世論を開拓しようという野心的な試み」と評価した（そしてこの時期からの防空演習が、空の国防の観点から軍部支持を再編する上で不可欠の演出であったとした）。この時、飛行連隊を迎える世論対策の一つとして、航空思想普及が行われていたという。そして連隊発足後も、在郷軍人大会での航空思想講演・飛行連隊見学、教育関係者幹部への講演、帝国飛行協会浜松支部設立と講演活動などで、航空思想普及活動は継続された。序章でも引用したように荒川氏は、「航空思想普及とは、軍用機・空軍の役割に関する教化」であり、航空思想普及を「全国的にみても特異な国防思想普及運動」と捉えた¹⁴⁰。

荒川氏の航空思想の捉え方は、本章でこれまでみてきた航空思想とは異なっていることがわかるが、本当に異なったものであったのだろうか。本項では、荒川氏が利用した史料を用いて、これまでの帝国飛行協会の普及活動や同時期の航空ディスプレイとの関連も考えながら、浜松での航空思想普及の再検討を試みたい。

まずは、日本楽器飛行機部部長で予備航空兵の永淵三郎による「航空思想普及会」の設立である。荒川氏は、この団体の設立を同時期の静岡県での国防思想普及運動の一環と推測し、「航空思想普及という全国的にみても特異な国防思想普及運動が始まった」としている¹⁴¹。しかし、『浜松新聞』一九二六年二月一三日の「航空思想普及会」の設立の記事で

は、その趣旨が「航空思想普及をして飛行機は危険に非ずとの思想を徹底せしめる」ことと説明されている¹⁴²。設立時期や発起人の性格を考えて、この団体の設立を飛行連隊を迎える世論対策とみることに異論はないが、単純に空軍の役割教化という「国防思想」と捉えてよいのか疑問が残る。

次は『浜松新聞』の「最新の航空機」という、一九二六年四月一九日から三日間に渡って連載された特集記事を検討してみよう。荒川氏は、この特集記事の趣旨を「航空機が軍用になって以来、国境や海岸線は意味を為さず、時とところを選ばず侵入可能になった。国土を敵機の侵略から守るには他国と同等以上の航空隊の編成が必要だが、現状では他国にはるかに劣る航空力である」とまとめている¹⁴³。しかしそれは、特集記事の前半の内容でしかなく、記事には続きがあった。それは軍事以外の航空機についてであり、「平時に於ける航空機の用途に就て述ぶるに、航空機が最早完全確実に乗客貨物輸送の任務を完うしつゝあることは世間周知の事実である」と述べた。そして欧米各国の航空輸送の進歩を、実例を挙げながら説明する。また「軍事的価値に於ては稍飛行機に劣るかも知れぬが、少くともこの空中輸送の問題に関する限り是非とも逸す可からざるものに所謂飛行船がある」とし、ツェツペリン飛行船や英国の飛行船を紹介した。現在最大乗客数は三〇名や一〇〇名だが、将来積載力が増大すれば汽車汽船も及ばない便宜を得るとしている。さらには、森林沿岸の監視、税関事務、気象観測など、航空機のその他の用途も提示した。そして航空兵力と同様に民間航空に関しても、列国に大幅な遅れをとっていることを懸念したのであった¹⁴⁴。

また一九二七年三月一日、帝国飛行協会浜松支部設置にあたり、帝国飛行協会総務理事で陸軍中將の谷田繁太郎は、市公会堂で講演を行った¹⁴⁵。この講演内容が『浜松新聞』に掲載されている。飛行機の研究・発達の歴史を述べ、日本の軍事航空と民間航空についても述べるが、「我国の民間飛行界はゼロと云ふ景況」とし、日本も含めた世界各国の航空路を紹介した。そして現在日本は民間航空に対して補助が少ないが、欧米ではその発展に努めており、「平時陸海軍には最小限のものを持たせ有事の際には数百倍の兵力とすべく平素より民間飛行の発達に努めねばなりません」と、予備軍事航空としての民間航空発達の必要性も述べた。この講演内容の記事は、「帝国の空を護るは吾等」と題されているが、これは直接日本の防空を指すのではなく、ロシア、フランス、アメリカなど、「帝国の四囲は外国の航空路を以て取巻かれる」状況に対し、「帝国の空は帝国民が護らねばならぬ」という意味であった。そして「平時の場合にも文明を進める意味に於て大に航空思想の普及と

飛行機の発達とを期せねばなりません」と述べた¹⁴⁶。

以上みてきたように、浜松で行われていた航空思想普及は、軍用機・空軍に対する役割教化だけでは単純に捉えられないことがわかる。空軍の役割の重要性と共に、平時の役割、特に交通運輸機関としての航空機の重要性が予備軍事航空としての意味も含めて主張されていたのである。また航空機の発達は、「文明を進める意味」を持つとも捉えられていた。そうすると、浜松で行われた航空思想の普及は、帝国飛行協会がこれまで行ってきた航空思想の普及と同様のものであり、「全国的にみても特異な国防思想普及運動」という評価は一面的であろう。そして同時期には、浜松だけではなく、少なくとも三大都市を中心として、同様の航空思想普及イベントが行われていたことに注意すべきであろう。帝国飛行協会による航空ディスプレイが、宇垣軍縮の始まる一九二五年から行われていることの意味を考えると、航空ディスプレイは、荒川氏のいう宇垣軍縮の新しい質の軍部支持世論開拓の試みを、浜松に留まらず三大都市においても推進する世論対策として、機能していたのではないだろうか。

最後に、航空思想の普及として、航空機の国防上と文化・文明上の重要性が、共に主張されることの意味を考えてみたい。第一節の三でも触れたが、山内秋生の小説内ではあるが、長岡外史をモデルとする高岡將軍は、平和論者・非戦論者が空中武力に反対を唱えた場合、次のように答えるよう述べていた。即ち、航空機は武力としてだけでなく、「新しい文明の器として、人類に空中生活の楽天地を授けるものである」という答えである¹⁴⁷。また長岡は、一九二三年二月、航空行政を統一する中央機関の設立の必要性を述べた文章中に於いても、「新に建てられたる、航空行政庁は、平和文明の名の下に、予算を請求するを以て、人気を新にし、国民及び議会の同情賛成を得易し」と述べた¹⁴⁸。つまり長岡は、航空機の「平和文明」への貢献という側面が、航空事業の促進への国民の賛成を得やすくし、平和・非戦論者に対する説得ともなると考えていたのである。

宇垣軍縮下で、陸軍が長岡と同様のことをどこまで意識していたかは、また別問題として検討すべきである。しかし、少なくとも帝国飛行協会は、「関西航空デー」のパンフレットで、文化・文明上の航空機の重要性の主張から、航空事業への国民の奮起を促そうとしていた。よって航空思想の普及は、軍縮世論の強い当時において、国民の支持を得やすい文化・文明上の航空機の重要性を共に主張することで、うまく総力戦に対応する航空勢力拡充の必要性や航空思想を普及するものであったと言えよう。

そして荒川氏も指摘している通り、実際浜松に飛行連隊が設置された際、『浜松新聞』

一九二六年一〇月四日の記事では、連隊は「これら東洋航空界に誇るべき新威力は、要するに市民対軍隊の感情の融和ともなり、さらにまた、市^マ氏をして、空の勇士に科学文明の精巧に、尊敬の念を払はしむるに、最も効果をもちきたらすもの」と捉えられた¹⁴⁹。さらに『浜松新聞』同年一〇月七日の「今日の批判 飛行第七連隊を迎へて」では、連隊は次のように受けとめられている¹⁵⁰。

（前略）軍備の問題を離れて近代文化が人間にもたらした、科学の具象化をして、全人類的に一層意義あらしめるために、最も完備した国家の施設から、余沢を得ることの期待を抱くは、市民に向かつて、許されべき筈のものであると思はれる。この見地から論ずる時は、市民が同隊（飛行第七連隊：筆者注）に寄せる好感と親しみとが、ヨリ一層深甚になるは、当然である。（後略）

浜松の地域ジャーナリズムは、科学文明のシンボルを受け入れるという文化的側面を重視し、国防・経済的観点以上に文化振興という面から連隊を受け入れたのであった¹⁵¹。総力戦に対応するための宇垣軍縮の一環であった浜松への飛行第七連隊の設置が、その文化的側面への注目から受け入れられたのであり、浜松は、航空思想を普及する側の意図が実現した実例といえよう。

おわりに

以上、帝国飛行協会・国民飛行会の活動及び言説の分析を中心として、一九一〇～二〇年代の航空思想の普及を検討してきた。

一九一三年に設立された帝国飛行協会は、設立後間もなく、第一次世界大戦の勃発による欧米での航空機の急速な発達という状況下で、活動を開始した。第一次世界大戦期の帝国飛行協会の事業の方針は、飛行士の保護や航空思想の普及などを行う他に、民間航空界が未熟であったこともあり、飛行場・格納庫の設置や飛行士の養成、飛行機の製作などを直接担うというものであった。そして機関誌に於いては、第一次世界大戦の影響もあり、航空機の軍事的価値を主張する言説が中心であった。

一九一五年設立の国民飛行会は、国民への航空思想の普及を第一目的とする団体であった。帝国飛行協会と同様、国防上の航空機の重要性を主張したが、さらに空襲の危険性や日本の木造家屋の脆弱性などを述べた。帝国飛行協会・国民飛行会共に、航空思想及び防空思想普及上大きな役割を果していたと思われる。そして国民飛行会では、航空機の文明上の重要性も主張したが、これは一次大戦後にさらに発展していく。但し、国民の「見世

物」として飛行機を見る視線を反映して、機関誌上では外国人飛行家に関する記事も多数見られた。

第一次世界大戦前後から日本の航空工業は勃興しはじめ、航空局の設置とその後の法整備、航空輸送事業の開始など、第一次世界大戦後に日本の民間航空界は成長しはじめた。一九一八年の帝国飛行協会と国民飛行会の合併後、民間航空の成長に伴って帝国飛行協会の事業内容も変化し、帝国飛行協会は直接的な事業を行わなくなり、後方から民間航空を援助する事業に絞っていった。

第一次世界大戦の終結は、航空イメージという点でも大きな画期であった。平和到来後の交通運輸機関としての役割を大きく期待されるようになった航空機は、さらにその平和・文化的側面にも注目されるようになる。それは、武器としてよりも、「平和の使徒」「文化生活の寵児」としての航空イメージを強調する言説であった。また一方で、航空機の国防面と文化面の重要性を共に主張する言説もあった。この時期には、航空機の文化・平和面を特に強調するか否かの差異はあるが、航空機は、文化・平和的側面と軍事的側面という両義性を持つものとしてイメージされていた。

一九二五〜二七年には、帝国飛行協会や国民新聞社による航空ディスプレイが開催された。これは軍の直接的な協力の下で、これまで以上に積極的な航空思想普及イベントであった。民間航空機・陸海軍航空機によって実際に飛行が行われたが、空中戦闘や地上からの応戦、模擬都市爆撃、消防隊・青年団の動員など、後の防空演習で実施される一部の演目がすでに実施されていた。軍縮世論が強い中で、民間団体の航空思想の普及への協力という形で、防空思想を普及できる航空ディスプレイは、軍にとって好都合なイベントであったと思われる。そしてパンフレットでは、文化・平和面を強調する言説は影をひそめ、国防上と文化・文明上の航空機の重要性が共に主張されていた。

そして、航空ディスプレイが開催された時期は、宇垣軍縮による軍備の近代化と同時期であった。荒川氏も取り上げた浜松への飛行連隊設置の際の航空思想の普及を再検討すると、それはこれまで帝国飛行協会が行ってきたのと同様のものではなかった。さらに航空ディスプレイの開催と併せて考えれば、三大都市を中心に、同様の航空思想の普及が同時期に行われていたことになる。よって宇垣軍縮と同時期に行われていた航空ディスプレイは、荒川氏のいう宇垣軍縮の新しい質の軍部支持世論開拓の試みを、浜松以外の地域においても推し進める世論対策として機能していたと考えることができるだろう。航空思想の普及は、国民に受け入れられやすい文化・文明上の航空機の重要性を述べることで、う

まく総力戦に対応する航空勢力拡充の必要性や防空思想を国民に普及するものであった。そしてすでに荒川氏が明らかにしているように、浜松においては、宇垣軍縮の一環として設置された飛行連隊を、その文化的側面を重視することで、実際に地域が受け入れたのである。

第一次世界大戦では、航空機も含めて機関銃、戦車、潜水艦などの新兵器が登場した。しかしその中で、新兵器でもあり、文化・平和に貢献するものでもあるという、両義性を持ったものとしてイメージされるのが、航空機の特質といえよう。こうした両義性は、航空機がそもそも持っているイメージであるということもできるだろう¹⁵²。しかし本章で見たように、航空機の両義性のイメージは、第一次世界大戦での軍用航空機の活躍、一次大戦終結をきっかけとした交通機関として文化・平和に貢献する航空機への期待の高まり、大戦後の平和主義的風潮、日本の民間航空界の成長などを背景として、第一次世界大戦後一八九二〇年代前半に徐々に形成され、定着したのではないだろうか。

帝国飛行協会の普及した航空思想の内容は、航空ディスプレイが開催された時期には、大枠として固まってくる。第三章・第四章で検討するように、何に重点を置くかという点は時代状況等により変化するが、航空思想は、「文明・科学の利器である航空機を発達させることによって、国防を完全にすると共に、日本の文化・文明をも発展向上させようとする思想」であった¹⁵³。このような航空思想の普及は、航空機を持つ両義性をうまく利用することによって、総力戦に対応した予備軍事航空としての民間航空の発達や空軍の強化、防空の必要性をも普及するものであった。

¹橋爪紳也『飛行機と想像力 翼へのパッション』（青土社、二〇〇四年）。

²和田博文『飛行の夢 1783—1945 熱気球から原爆投下まで』（藤原書店、二〇〇五年）。

³日本航空協会編『日本航空史 明治・大正編』（日本航空協会、一九五六年）、日本航空協会編『協会七五年の歩み—帝国飛行協会から日本航空協会まで—』（日本航空協会、一九八八年）、平木国夫『日本飛行機物語 首都圏篇』（冬樹社、一九八二年）など。帝国飛行協会の業績を詳細に記したものであるが、航空思想の具体的内容やその意義を詳細に分析したものではない。近年、明治・大正期の飛行協会の活動をまとめたものとして、荒山彰久『日本の空のパイオニアたち 明治・大正18年間の航空開拓史』（早稲田大学出版部、二〇一三年）があり、武石浩波や大隈重信の航空思想を分析するなど、重要な指摘もなされているが、帝国飛行協会の言説とその内容の変遷についての分析には及んでいない。

⁴「民間防空」「民間防空」という呼称もある。土田宏成氏は、最終的に全国民が動員されたことを重視する立場から「国民防空」という用語を使用し、「空襲によって生ずる危害を防止し、またはそれによる被害を軽減するため、陸海軍の行う防衛に即応して、国民が行わなければならないとされる行為」と定義しており（土田宏成『近代日本の「国民

防空」体制』神田外語大学出版社、二〇一〇年、二九頁)、筆者もそれに従って使用している。また防空に関する研究史整理は、土田氏の研究史整理を参考にした。

⁵古屋哲夫「民衆動員政策の形成と展開」(現代史の会編『季刊現代史』六、現代史の会、一九七五年)。

⁶原田勝正「総力戦体制と防空演習―「国民動員」と民衆の再編成―」(原田勝正・塩崎文雄編『東京・関東大震災前後』日本経済評論社、一九九七年)。

⁷土田宏成「関東大震災後の「市民総動員」問題について―大阪の事例を中心に―」(『史学雑誌』一〇六・一二、一九九七年)。

⁸前掲土田『近代日本の「国民防空」体制』。

⁹黒田康弘「戦前日本における空襲への認識」(『史苑』六八・一、立教大学史学会、二〇〇七年)。

¹⁰黒田康弘『帝国日本の防空対策―木造家屋密集都市と空襲―』(新人物往来社、二〇一〇年)。

¹¹柳澤潤「日本陸軍の本土防空に対する考えとその防空作戦の結末」(『戦史研究年報』一、二〇〇八年、防衛省防衛研究所のHPで閲覧可能 (<http://www.nids.go.jp/publication/senshi/pdf/200803/06.pdf>))。

¹²二〇一〇年度史学会大会日本史近現代史部会では、高橋未沙氏が一九三九年設立の大日本防空協会の活動を中心として、防空思想の普及過程に焦点を当てた報告を行っている(高橋未沙「昭和戦前期における防空思想―大日本防空協会の活動を中心に―」(二〇一〇年度史学会大会日本史近現代史部会報告、二〇一〇年一月七日))。また、水島朝

穂氏・大前治氏は、空襲下でなぜ人々が逃げられなかったのかを、防空法制の問題を中心に明らかにし、当時の防空解説書等の内容も分析している(水島朝穂・大前治『検証防空法―空襲下で禁じられた避難』法律文化社、二〇一四年)。

¹³以下、臨時軍用気球研究会に関しては、防衛庁防衛研究所戦史室『陸軍航空の軍備と運用(一)―昭和十三年初期まで―』(朝雲新聞社、一九七二年、一一・二六頁)。

¹⁴前掲防衛庁防衛研究所戦史室『陸軍航空の軍備と運用(一)―昭和十三年初期まで―』一七頁。

¹⁵日本での初飛行に関しては、一月二十九日を初飛行とする見解もある。しかし平木国夫氏によれば、臨時軍用気球研究会が一日の飛行を「滑走中の余勢で、あやまって離陸した」と処理し、一九日の徳川好敏による飛行を「公式飛行」としたため、誤って一九日初飛行と伝えられたとしている(前掲平木『日本飛行機物語 首都圏篇』七・一〇頁、同『日本のエアライン事始』成山堂書店、一九九七年、一・二頁)。

¹⁶帝国飛行協会の基礎的な事実に関しては、特に注記がない限り、前掲『日本航空史 明治・大正編』、前掲『協会七五年の歩み―帝国飛行協会から日本航空協会まで―』による。

¹⁷JACCAR(アジア歴史資料センター) Ref.C08020381000(第二二画像目)『大正三年公文備考 卷三 官職三止 帝国議会軍港要港及港湾』(防衛省防衛研究所)。

¹⁸前掲『協会七五年の歩み―帝国飛行協会から日本航空協会まで―』一九・二六頁。

¹⁹JACCAR(アジア歴史資料センター) Ref.C08020917800(第八画像目)『大正六年公文備考 卷一五 学事二』(防衛省防衛研究所)。

²⁰前掲『日本航空史 明治・大正編』三二六・三二七頁。

²¹JACCAR(アジア歴史資料センター) Ref.C08020917800(第八画像目)『大正六年公文備考 卷一五 学事二』(防衛省防衛研究所)。

²²廃止した詳細な年月日は不明(前掲『日本航空史 明治・大正編』五三〇頁)。

²³前掲『日本航空史 明治・大正編』三二六頁。

- ²⁴JACCAR (アジア歴史資料センター) Ref.C08050225100 (第二六画像目)、『大正一〇年 公文備考 卷五一 航空八止』(防衛省防衛研究所)。
- ²⁵所沢飛行場の格納庫には、飛行機二台分格納のほか、工場、事務室、物置などが設けられていた(前掲『日本航空史 明治・大正編』一・一二頁)。
- ²⁶前掲『協会七五年の歩み―帝国飛行協会から日本航空協会まで―』一九三・一九五頁。前掲『日本航空史 明治・大正編』三四三、三九三、四三二頁。太平洋横断飛行用に製作された一〇号機のもと、帝国飛行協会は一―二―二号機まで所有しているが、それらはほとんどが寄附金を元に製作したものであった。
- ²⁷JACCAR (アジア歴史資料センター) Ref.C08020917800 (第一一画像目)『大正六年 公文備考 卷一五 学事二』(防衛省防衛研究所)。
- ²⁸前掲『日本航空史 明治・大正編』三三七、三五七頁。
- ²⁹JACCAR (アジア歴史資料センター) Ref.C08020917800 (第二三、二四画像目)『大正六年 公文備考 卷一五 学事二』(防衛省防衛研究所)。
- ³⁰帝国飛行協会雑誌「飛行」発行所「御礼券御託申上候」(「飛行」一・二、帝国飛行協会、一九二〇年一二月)。
- ³¹『飛行』(二・一、帝国飛行協会、一九二一年一月)から、読者欄が設けられているが、この読者欄には飛行家を志すという青年などからの投書がみられる。
- ³²前掲『日本航空史 明治・大正編』六三九頁。
- ³³前掲『日本航空史 明治・大正編』一五七頁。同書では一〇〇頁ほどとされているが、実際は七〇頁程度。
- ³⁴大原哲治編『航空論叢』(帝国飛行協会、一九一四年、一〇―一一頁)。
- ³⁵前掲『航空論叢』二一・二五頁。
- ³⁶前掲『航空論叢』三九・五八頁。
- ³⁷前掲『航空論叢』一・四頁。
- ³⁸前掲荒山『日本の空のパイオニアたち 明治・大正18年間の航空開拓史』第9章。
- ³⁹一九一六年六月二日、アート・スミス来日の際、航空機の発達が絶頂に達した時、残酷な結果には如何なる国民も我慢できないため、戦争は中止せざるを得ないという趣旨の演説をしている(前掲『日本航空史 明治・大正編』一五二頁)。
- ⁴⁰前掲和田『飛行の夢 1783―1945 熱気球から原爆投下まで』六〇頁。
- ⁴¹国立国会図書館所蔵のものを利用したが、第二巻第一号(第二巻第一〇号(一九一五年一月)―一〇月、四―五号欠)が所蔵されている。
- ⁴²井上仁郎「欧州航空界に関する井上中将の講話」(『航空界』二・九、一九一五年九月)。
- ⁴³磯部鉄吉「如何に航空界を発達せしむべき乎」(『航空界』二・三、帝国飛行協会、一九一五年三月、四二頁)。
- ⁴⁴前掲『日本航空史 明治・大正編』二二三、二二八頁。
- ⁴⁵一九一四年一月に刊行された『帝国飛行協会会報』は所在を確認できていないが、一九一六年五月―一九一八年六月まで出された『帝国飛行協会会報』は、成田山仏教図書館に第二号(第一〇号までが欠号なく所蔵されている。同書の所在については、航空図書館元職員の川畑良二氏にご教示いただいた)。
- ⁴⁶大隈重信「講話」(『帝国飛行協会会報』二、一九一六年六月、三・五頁)。編者の大原哲治が講話の要領を筆記したもの。加藤友三郎海軍大臣、大島健一陸軍大臣の講話も掲載されている。
- ⁴⁷大隈重信「講話」(『帝国飛行協会会報』二、一九一六年六月、四頁)。
- ⁴⁸「大正五年の航空界」(『帝国飛行協会会報』四、一九一六年一二月、一頁)。
- ⁴⁹一八五八―一九三三。現在の山口県都濃郡生まれ。一八七五年に上京、陸軍兵学寮つい

で士官学校で学び、軍人生活を始める。一八八一年「月曜会」を開設。日露戦争中は参謀本部次長に就任し、その回顧録は日露戦争史研究上の重要史料である。高田の第一三師団長時代（一九一〇年就任）、オーストリアのレルヒ少佐を指導者としてスキートの普及を行う。予備役に入った後、一九一五年国民飛行会創設、一九一八年飛行協会副会長となり、航空界の発展に携わる。一九二四〜二八年、航空行政進展を意図して代議士を務めた（長岡外史文書研究会編『長岡外史関係文書 回顧録篇』吉川弘文館、一九八九年、解題による）。

⁵⁰前掲『長岡外史関係文書 回顧録篇』三〇四頁。

⁵¹前掲『長岡外史関係文書 回顧録篇』五五八頁。長岡の回想によれば、帝国飛行協会との合併時で、国民飛行会の会員は約二万五千人であった（同書、三三三頁）。

⁵²前掲『長岡外史関係文書 回顧録篇』五五八頁。

⁵³「飛行講演日誌」（長岡外史文書研究会編『長岡外史関係文書 書簡・書類篇』吉川弘文館、一九八九年、四二二・四三四頁）。

⁵⁴前掲『日本航空史 明治・大正編』三五五頁。

⁵⁵前掲『長岡外史関係文書 回顧録篇』三〇〇頁。

⁵⁶前掲『長岡外史関係文書 回顧録篇』三〇一頁。

⁵⁷前掲『長岡外史関係文書 回顧録篇』三〇二頁。

⁵⁸鹽田武夫「国民の奮起を促す」（『国民飛行』一・二、国民飛行会、一九一六年二月、九頁）。

⁵⁹一八九〇〜一九六五。児童文学者。一九一二年に蘆谷蘆村らと初の児童文学団体である少年文学研究会をおこす（日本近代文学館編『日本近代文学大事典 机上版』講談社、一九八四年、岡田純也執筆、山内秋生の項）。

⁶⁰山内秋生「世界中戦未来記 悲憤小説 外寇来る」（『国民飛行』二・一〇、国民飛行会、一九一七年一〇月）。

⁶¹山内秋生「世界中戦未来記 悲憤小説 外寇来る」（『国民飛行』三・一二、国民飛行会、一九一八年二月）。

⁶²前掲黒田「帝国日本の防空対策―木造家屋密集都市と空襲―」五九頁。

⁶³フォン・ツェッペリンの発明による硬式飛行船。失敗を重ねた開発には、皇帝やドイツ国民の多額の寄附がなされており、数種の飛行船がある中、ツェッペリンほど、「最も多くの独逸国民の精神を体現してゐる飛行船はない」とされている（ツェッペリン式飛行船は如何にして完結せるや」（『国民飛行』一・一六、国民飛行会、一九一六年二月）。

⁶⁴XY生「ツェッペリンの与えた惨害の一斑」（『国民飛行』一・六、国民飛行会、一九一六年六月）。

⁶⁵記者「倫敦を襲つたツェッペリンは斯くの如くに爆発墜落した」（『国民飛行』一・一二、国民飛行会、一九一六年一二月）。

⁶⁶山内秋生「世界中戦未来記 悲憤小説 外寇来る」（『国民飛行』三・三、国民飛行会、一九一八年三月、一七頁）。

⁶⁷長岡外史「飛行機の勢力」（『国民飛行』一・二、国民飛行会、一九一六年一月、六頁）や渡部一英「軍国の航空施置を概観し更に戦後に於ける空間文明を予断して不振なる本邦航空事業促進の急務を論ず」（『国民飛行』二・一〇、国民飛行会、一九一七年一〇月）など。また旧国民飛行会主催（一九一八年六月には飛行協会と合併しているため）で一九一八年七月一〇日〜八月二五日まで開催された博覧会も、「空中文明博覧会」という名称であった（渡部一英「空中文明博覧会開催に当つて」（『国民飛行』三・七、国民飛行会、一九一八年七月））。この空中文明博覧会については、前掲荒山『日本の空のパイオニアたち 明治・大正18年間の航空開拓史』第二四章でも紹介されている。

⁶ 小山黒天風（前大阪朝日飛行記者）「線の文明から無線文明へ―将来の交通界に於ける航空機の位置―」（『国民飛行』一・八、国民飛行会、一九一六年八月）。

⁶ 『帝国飛行協会会報』においても「彙報」などで外国人飛行家の動向が掲載されている。

⁷ チャーレス・ナイルス「安全の証明者」、倉富砂邱「ナイルス一行と僕」、YRH生「ナイルス君と語る」（『国民飛行』創刊号、一九一六年一月）。

⁷ 緒方流水「近く来朝の噂ある曲芸飛行家の名手 アルト・スマイス出世談（上）（下）」（『国民飛行』一・二〇一・三、一九一六年二月（三月））。

⁷ 前掲橋爪『飛行機と想像力 翼へのパッション』五四・六九頁。

⁷ 但し、和田氏が検討した言説にも「文明の利器」と捉えるものがあり、また外国人飛行家の宙返りが「文明の進歩」という記号性を持ったという指摘もあることなどから（前掲和田『飛行の夢 1783―1945 熱気球から原爆投下まで』九八、一〇六頁）、航空機を「文明の利器」と捉える見方自体は一般的であったと思われる。しかし、航空機によって、どのように文明が進歩していくのか、それを具体的に論じる言説は、第一次世界大戦後に俄かに増加する。

⁷ 前掲橋爪『飛行機と想像力 翼へのパッション』五一頁。

⁷ 前掲和田『飛行の夢 1783―1945 熱気球から原爆投下まで』二四二・二四三、一五四・一五九頁。

⁷ 航空局設置の経緯、通信省への移管、航空局の事業に関しては、磯部巖「大正期における航空局の創設・移管問題」（『防衛学研究』一八、防衛大学校防衛学研究会、一九九七年）、航空局五十周年記念事業実行委員会編『航空局五十年の歩み』（航空局五十周年記念事業実行委員会、一九七〇年、三九・四二頁）前掲『日本航空史 明治・大正編』を参考にした。

⁷ 前掲『日本航空史 明治・大正編』四七二頁。

⁷ 前掲磯部「大正期における航空局の創設・移管問題」五七頁。

⁷ 前掲磯部「大正期における航空局の創設・移管問題」五八頁。

⁸ 前掲『日本航空史 明治・大正編』四九一頁。

⁸ 前掲『航空局五十年の歩み』四〇、五九・六〇頁。

⁸ 前掲『日本航空史 明治・大正編』五一二頁。

⁸ 前掲『日本航空史 明治・大正編』四九二、四九八頁。

⁸ 4日本の航空工業に関しては、日本航空協会編『日本航空史 昭和前期編』（日本航空協会、一九七五年）の「航空工業編」「付録 わが国の航空機製作会社略史」を参考にした。

⁸ 但し、海軍は陸軍と方針が違い、「自らの能力で研究開発に努め、相当量の試作、生産能力を持つことによって、航空技術の進歩を図ると同時に、民間生産の航空機への要求、審査などを適確に行う方針を採り、このことは終戦まで継続された」（前掲『日本航空史 昭和前期編』九一二頁）。

⁸ 前掲『日本航空史 昭和前期編』八七〇頁の創業年と「付録 わが国の航空機製作会社略史」の年が一致しておらず、筆者は後者の記述に従った。また、九州飛行機株式会社も含めた八社を大正年代の創立あるいは事業の開始とするが、「付録 わが国の航空機製作会社略史」では一九三〇年から陸軍航空機用車輪の製造を開始とあるので、筆者は同社を含まず七社とした。

⁸ 一九二〇年代の航空輸送事業に関しては、平木国夫『日本のエアライン事始』（成山堂書店、一九九七年）を参考にした。

⁸ 前掲『日本航空史 明治・大正編』三五四、三六四頁。

⁸ 前掲『日本航空史 明治・大正編』一七三、三五六頁。

- ⁹⁰JACCAR (アジア歴史資料センター) Ref:C08020381000(第二二画像目)『大正三年公文備考 卷三 官職三止 帝国議会軍港要港及港湾』(防衛省防衛研究所)。
- ⁹¹一九二二年一月二日開催の帝国飛行協会の理事会における、長岡の提案「将来ノ希望」中の過去の定款改正の説明部分(JACCAR (アジア歴史資料センター) Ref:C08050225600(第一一、一二画像目)、『大正一〇年 公文備考 卷五一 航空八止』(防衛省防衛研究所))。同理事会においては、長岡副会長の提案に対し、阪谷芳郎副会長や理事から相当反発があった様である。こうした理事会内部の対立については、現段階で詳細は不明だが、今後の課題としたい。
- ⁹²前掲和田『飛行の夢 1783—1945 熱気球から原爆投下まで』一五四頁。
- ⁹³JACCAR (アジア歴史資料センター) Ref:C08050225100(第二八画像目)、『大正一〇年 公文備考 卷五一 航空八止』(防衛省防衛研究所)。JACCAR (アジア歴史資料センター) Ref:C08050502100(第二七画像目)、『大正一一年 公文備考 卷六二 航空八止』(防衛省防衛研究所)。「大正十一年度収支決算報告」(『スピード』六五、日本自動車学校、一九二三年七月)。「大正十二年度帝国飛行協会収支決算報告」(『スピード』七七、日本自動車学校、一九二四年八月)。「大正十三年度帝国飛行協会収支決算報告」(『スピード』八八、日本自動車学校、一九二五年七月)。「大正十五年度収支決算報告書」(『帝国飛行協会会報』二・八、帝国飛行協会、一九二七年八月)。「昭和二年度収支決算報告書」(『帝国飛行協会会報』三・八、帝国飛行協会、一九二八年八月)。「昭和三年度事業収支決算報告 附・太平洋横断飛行計画ニ関スル収支決算書」(『飛行』四・八、帝国飛行協会、一九二九年八月)。「昭和四年度事業収支決算報告」(『飛行』五・七、帝国飛行協会、一九三〇年七月)。「昭和五年度収支決算報告」(『飛行』六・五、帝国飛行協会、一九三一年五月)。
- ⁹⁴一九一四年六月二三日付の阪谷芳郎副会長による「航空事業ニ対スル国庫補助ノ請願」(JACCAR (アジア歴史資料センター) Ref:C08020397900(第一一、一八画像目))、『大正三年 公文備考 卷一三 学事一』(防衛省防衛研究所)。
- ⁹⁵前掲磯部「如何に航空界を發達せしむべき乎」四〇頁。
- ⁹⁶前掲和田『飛行の夢 1783—1945 熱気球から原爆投下まで』の「第3章 第一次世界大戦と海外雄飛の夢 1914-1923」。
- ⁹⁷渡部一英「大正八年を迎ふ」(『帝国飛行』四・一、帝国飛行協会、一九一九年一月)。
- ⁹⁸井上仁郎「平和来と航空機」(『帝国飛行』四・一、帝国飛行協会、一九一九年一月)。
- ⁹⁹「戦後の問題 一、戦後の航空界は如何に変化すべき乎 二、戦後我国の航空事業を如何にして發展せしむべき乎」(『帝国飛行』四・二、帝国飛行協会、一九一九年二月)。
- その他の回答者には、三宅雪嶺、磯部鉄吉、伊藤音次郎、山内四郎などがいた。
- ¹⁰⁰例えば、国民飛行会理事の矢木亮太郎は、飛行機が向上すれば、「航空安全と為り真に運輸機関の覇者と為る」と述べている(矢木亮太郎「近き将来の我飛行界」(『国民飛行』二・六、国民飛行会、一九一七年六月、一九頁))。
- ¹⁰¹タ・キャンメル述「ツェツペリンの英国襲撃は失敗」(『帝国飛行』四・六、帝国飛行協会、一九一九年六月)。
- ¹⁰²「空中運輸に於ける航空船の能力」(『帝国飛行』四・六、帝国飛行協会、一九一九年六月)。
- ¹⁰³「航空船の用途と其価値」(『飛行』二・三、帝国飛行協会、一九二一年三月、二頁)。
- ¹⁰⁴但し、陸軍が一九一七年には飛行船の研究から手を引くなか、海軍は研究を続けている。飛行船は海外から購入するなどして、一九二三年には飛行船隊を新設している。しかし、飛行船の軍用効果に対する批判や一九三〇年のロンドン海軍軍縮条約での軍事費削減の影響で、一九三二年二月には、飛行船隊は廃止された(前掲『日本航空史 昭和

前期編』九一六・九一七頁)。また前掲荒山『日本の空のパイオニアたち 明治・大正18年間の航空開拓史』第二十九章と第三〇章でも日本陸海軍の飛行船の研究についてまとめられている。

¹⁰⁵東京飛行記者倶楽部は、一九一三年五月に結成された。東京の数種の新聞社の記者が部員となっていた。『時事新報』の知覧健彦、『東京朝日新聞』の阿部康蔵、『東京日日新聞』の吉田禎治らが主唱して組織され、各紙の協調統一をはかり、当番幹事を決めて記事の報道に万全を期する旨を申し合わせた。途中、東京飛行記者会と名称を変えるが、約三〇年間アジア・太平洋戦争開戦の頃まで続いた。(前掲『日本航空史 明治・大正編』二四二・二四三頁)。

¹⁰⁶前掲『日本航空史 明治・大正編』二七三、三四一・三四三頁。

¹⁰⁷阿部康蔵「文化運動としての航空事業」『飛行』二・一一、帝国飛行協会、一九二一年一月)。

¹⁰⁸阿部康蔵「航空機の創造する新世界観」『飛行』三・七、帝国飛行協会、一九二二年七月)。

¹⁰⁹阿部康蔵「文化機への道程 航空機製作の進歩に就て」『飛行』三・一一、帝国飛行協会、一九二二年一月)。

¹¹⁰寺家村和介「空中優勝論」『飛行』二・五、帝国飛行協会、一九二一年五月)。

¹¹¹阿部康蔵「軍縮問題と航空機の使命」『飛行』三・一、帝国飛行協会、一九二二年一月、七・八頁)。

¹¹²寺家村は「空中優勝論」を掲載した後、毎号のように巻頭に論説を載せている。

¹¹³寺家村和介「航空機の平和的使命」、阿部康蔵「軍縮問題と航空機の使命」『飛行』二・五、帝国飛行協会、一九二二年一月)。

¹¹⁴阿部の場合、『ゼ・スピード』を創刊した当時、日本自動車学校の『スピード』と商標に関して争っており、その影響から論説を掲載しなくなったと思われる。寺家村は、一九二三年四月二日より二年間、ヨーロッパに滞在して欧州航空界の視察、国際航空連盟や万国航空会議大会への出席などをしており、物理的に論説を書くことができなかつたものと思われる(前掲『日本航空史 明治・大正編』三四三、六六〇・六六一頁)。

¹¹⁵波多野保二「航空機の使命」『スピード』八二、日本自動車学校、一九二五年一月)。

¹¹⁶徳永熊雄「定期航空輸送実施の急務」『スピード』六二、日本自動車学校、一九二三年四月)。

¹¹⁷前掲『日本航空史 明治・大正編』七三九・七四〇、七九二、八三八・八三九頁。JACAR(アジア歴史資料センター) Ref:C04015689300『公文備考 航空一巻五七』(防衛省防衛研究所)。JACAR(アジア歴史資料センター) Ref:C01006097600『大日記乙輯昭和〇二年』(防衛省防衛研究所)。

¹¹⁸前掲『日本航空史 明治・大正編』七三九頁。

¹¹⁹英国の航空ページェントは、空軍が主催し、飛行競争、新式飛行機の展覧、アクロバット飛行、地上・仮装巡洋艦への攻撃などを行っていた(陸軍航空部「英国ニ於ケル「エヤーペシェント」(飛行競技会)」『航空記事』二八、陸軍航空部、一九二四年)。また一九二四年一月八日、霞ヶ浦航空隊は、航空隊所属将校の殉難者招魂祭を兼ねて、霞ヶ浦飛行場で航空ページェントを行った。空中戦闘や魚雷襲撃、空中分列式などが行われた(前掲『日本航空史 明治・大正編』七二二・七二四頁)。

¹²⁰JACAR(アジア歴史資料センター) Ref:C08051435500(第四三、四四画像目)『大

正一四年 公文備考 巻五三 航空止』(防衛省防衛研究所)。

¹²¹JACAR(アジア歴史資料センター) Ref:C08051435600(第三七、三八画像目)『大正一四年 公文備考 巻五三 航空止』(防衛省防衛研究所)。

- 122 JACCAR (アジア歴史資料センター) Ref.C08051435600 (第二一〇画像目) 『大正一四年 公文備考 卷五三 航空止』(防衛省防衛研究所)。JACCAR (アジア歴史資料センター) Ref.C08051435700 (第一〇三〇画像目) 『大正一四年 公文備考 卷五三 航空止』(防衛省防衛研究所)。
- 123 防衛庁防衛研究所戦史室 『本土防空作戦』(朝雲新聞社、一九六八年、一九頁)。
- 124 「主張と希望」 『帝国飛行協会会報』一一、帝国飛行協会、一九二七年二月)。
- 125 前掲 『日本航空史 明治・大正編』七九二頁。
- 126 JACCAR (アジア歴史資料センター) Ref.C04015190400 (第二六画像目) 『公文備考 航空三卷五三』(防衛省防衛研究所)。
- 127 JACCAR (アジア歴史資料センター) Ref.C04015190400 (第二六画像目) 『公文備考 航空三卷五三』(防衛省防衛研究所)。
- 128 JACCAR (アジア歴史資料センター) Ref.C04015190400 (第二七画像目) 『公文備考 航空三卷五三』(防衛省防衛研究所)。帝国飛行協会 「関西航空デー実況概要」 『帝国飛行協会会報』七、帝国飛行協会、一九二六年一〇月)。
- 129 JACCAR (アジア歴史資料センター) Ref.C04015190300 (第三二画像目) 『公文備考 航空三卷五三』(防衛省防衛研究所)。
- 130 JACCAR (アジア歴史資料センター) Ref.C04015190300 (第三三、三四画像目) 『公文備考 航空三卷五三』(防衛省防衛研究所)。
- 131 陸軍航空兵中佐。一九二五年一月二五日付で、帝国飛行協会審査員(「帝国飛行協会記事」 『スピード』九四、日本自動車学校、一九二六年一月)。
- 132 以下、安達堅造 「軍事航空と民間航空」の内容は、JACCAR (アジア歴史資料センター) Ref.C04015190300 (第三七〇画像目) 『公文備考 航空三卷五三』(防衛省防衛研究所)。
- 133 JACCAR (アジア歴史資料センター) Ref.C04015190300 (第三〇画像目) 『公文備考 航空三卷五三』(防衛省防衛研究所)。
- 134 帝国飛行協会としての主張は、第三章・第四章でみるように、次第に寺家村のような航空論に統一されていき、阿部のような言説は顧みられなくなっていく。しかし、時代は下るが、一九二九年八月一九日、霞ヶ浦に世界一周飛行を行っていたツェッペリン伯号が到着した際には、『東京朝日新聞』はそれを次のように捉えている。
- (前略) 世界はたしかにせまくなつた。狭くなつたのは、関係が緊密になつたことである。(中略) 単に地理的距離の短縮ではなくて、世界平和に有害なる民族の心の隔絶をなくして、互に精神的歩みを近づけることにおいて意義が深いのである。(中略) ツェッペリンは空界の魔王ではなくて、平和の天使である(後略)
- ツェッペリン飛行船は地理的距離だけでなく、精神的距離も縮める「平和の天使」とされていた(『東京朝日新聞』一九二九年八月二〇日)。これは阿部の言説と連続しているといえよう。しかしこうした言説も、満洲事変・上海事変以降はほとんど見られなくなると思われる。
- 135 JACCAR (アジア歴史資料センター) Ref.C01006097600 (第六、一三画像目) 『大日記乙輯昭和〇二年』(防衛省防衛研究所)。
- 136 「主張と希望」 『帝国飛行協会会報』一一、帝国飛行協会、一九二七年二月)。
- 137 前掲土田 『近代日本の「国民防空」体制』一〇〇〜一〇二頁。
- 138 梅森直之 「宇垣軍縮」と総力戦体制(堀真清編 『宇垣一成とその時代―大正・昭和前期の軍部・政党・官僚―』早稲田大学現代政治経済研究所、一九九九年、二二頁)。
- 139 宇垣軍縮に関しては、井上清 『宇垣一成』(朝日新聞社、一九七五年、一五九、一八三頁)を参考にした。

- 140 前掲荒川『軍隊と地域』一七四・一九二頁。
- 141 前掲荒川『軍隊と地域』一七四頁。
- 142 『浜松新聞』一九二六年二月一三日夕刊一面。
- 143 前掲荒川『軍隊と地域』一七五頁。
- 144 『浜松新聞』一九二六年四月一八日一面、一九日一面、二〇日一面。
- 145 帝国飛行協会浜松支部の設立、それに伴う講演活動があったことについては、前掲荒川『軍隊と地域』一八三頁でも航空思想普及活動の継続の一例として触れられているが、そこで語られた言説については分析されていない。
- 146 『浜松新聞』一九二七年三月二〇日三面、二一日三面、二三日三面。
- 147 山内秋生「世界空中戦未来記 悲憤小説 外寇来る」『国民飛行』三・三、国民飛行会、一九一八年三月、一七頁。
- 148 JACAR (アジア歴史資料センター) Ref:C08050814400 (第二六、二七画像目)、『大正一二年 公文備考 卷六九 航空』(防衛省防衛研究所)。
- 149 『浜松新聞』一九二六年一〇月四日一面。
- 150 『浜松新聞』一九二六年一〇月七日一面。
- 151 前掲荒川『軍隊と地域』一七五・一七六頁。経済的観点とは、飛行連隊設置による経済効果のことで、荒川氏は、「入営する兵卒数が歩兵連隊の三分の一程度であることを考えれば、繁華街の売上を伸ばす従来型の地域経済効果は弱かったはずである」と指摘している(同書、一七六頁)。
- 152 和田氏は、『日本少年』(一九一五年七月)の溝口白羊「飛行機の歌」が、①近代的な交通機関、②近代戦争の兵器という飛行機への視線の二重性を示していることを指摘している(前掲和田『飛行の夢 1783-1945 熱気球から原爆投下まで』一〇六頁)。しかし、交通機関としての航空機の側面を主張する言説は、「一次大戦後に急増するのであり、両義性を持つイメージへの変化の画期として、第一次世界大戦の終結をもっと重視すべきであろう。
- 153 上山春平氏は、「文化」と「文明」の使い分けについて、以下のように述べている。すなわち、イギリス・フランスにおいては政治的・経済的達成、学問や芸術等をひっくり返して「文明」と呼んでいたのに対し、ドイツでは自ら誇りとする学問・芸術等の精神的活動とその所産を「文化」と呼び、「文明」は物質的側面をさす否定的な意味に用いていた。「大正教養主義」を頂点として、戦前日本の知識層はドイツ風の考え方を身にかけており、「文化」「文明」についてもドイツ風の使い分けが広まっていたという(上山春平『日本文明史第一巻 受容と創造の軌跡』角川書店、一九九〇年、二六・四〇頁)。
- よって本論文においても、「文明」を物質的な活動とその所産、「文化」を精神的な活動とその所産と区別しておきたい(上山氏は氏独自の「文明」「文化」の定義付けを行っている)。但し、当時においても、ドイツ由来の意味と伝統的な漢語の意味(「武」に対する「文」)が使用者に意識されずに混同されて使われている場合もあることには留意すべきである(柳父章『一語の辞典 文化』三省堂、一九九五年、五二頁)。

第三章 一九三〇年代初頭の帝国飛行協会の事業方針

―飛行場建設を中心に―

はじめに

本章では、一九三〇年代初頭に設定される飛行場建設の推進という帝国飛行協会の事業方針が、どのように登場したのか、また飛行場建設は当時どのように捉えられていたのかを、帝国飛行協会の機関誌の分析を中心として、明らかにする。

第二章でも確認したように、初代会長は大隈重信（一九一四・一二二）、初代総裁は久邇宮邦彦（一九一四・二九）であったが、本章で取り扱う一九二〇年代後半から一九三三年の時期は、会長に阪谷芳郎（一九二五・四〇）、副会長には長岡外史（一九一八・二七）、草間時福（一九二六・三二）、田中館愛橘（一九二八・四〇）、橋本圭三郎（一九三一・四〇）らが就いていた。総裁には、一九三二年から梨本官守正（一九三一・四五）が就任している（括弧内は就任期間）。

日本の航空黎明期といえる一九一〇年代から存在した帝国飛行協会であるが、本章で注目するのは、一九三三年四月発行の『航空日本の建設』²という冊子で表明された帝国飛行協会の四つの事業方針についてである。その事業方針とは、①飛行士並に航空技術者の養成奨励、②都市飛行場の設置、③国産模範的軽飛行機の普及、④航空路の開発であった。本章ではその中でも特に、飛行場建設費・維持費の補助など全国的に飛行場建設を奨励指導する等、協会の重要事業の一つとなっていく②都市飛行場の設置に関して検討する。この事業方針がどのように登場したのかを跡づけ、金沢の事例から、当時飛行場建設がどのように捉えられていたのかを若干検討したい。またこの事業に焦点をあてることで、協会の働きかけに対し、地方の側がどう受け止めたのかという課題も検討できるのではないかと考えている。但しその課題の詳細な検討は第五章で行い、本章では帝国飛行協会の機関誌上の言説を主な分析対象とする。

では、戦前期における日本国内の民間飛行場（公共用飛行場）に関する先行研究を概観しよう。戦前の飛行場に関して『日本航空史 昭和前期編』では、一九二七年六月の航空法施行により正式に飛行場が誕生し（それまでは練兵場や河原、干潟等を使用していた）、二七年の定期航空実施の方針決定以後、公共用飛行場が設置されはじめたことを概説している³。また羽田空港（東京飛行場）については、平木国夫氏が戦前から戦後までの通史を描いている⁴。各地方のいくつかの飛行場に関しては、自治体史⁵や稲垣森太氏⁶、風間紀氏⁷、上田卓爾氏⁸等の研究で、開設経緯やその後の運用、軍事転用等について明らかに

されている。また村本外志雄氏は、愛国金沢飛行場の建設過程を考察する中で、三二年の「満洲国」誕生や「飛行場無きは文化の圏外・落伍」という認識から、飛行場Ⅱ都市発展の必須条件とされたことを指摘した。このような本章に関わる重要な指摘もなされているが、当時の飛行場建設を推進する論理に関しては詳細に分析されてこなかった。

こうした先行研究の中で重要な研究として挙げられるのが、塚崎昌之氏の研究である。塚崎氏は伊丹飛行場（大阪第二飛行場）の軍事利用計画や戦時中の機能を中心に考察し、建設計画（一九三六年建設地決定）の当初から陸軍の意向があり、防空飛行場・軍民共用飛行場構想等があったことを明らかにし、本章でも取り上げる帝国飛行協会総務理事四王天延孝の軍民共用飛行場構想にも触れている¹⁾。あまり明らかでない軍の防空飛行場や飛行場建設推進者の言説を分析した重要な研究である¹⁾。しかし筆者は、当時その普及の必要性が喧伝された航空思想との関わりの中で飛行場建設を位置づけることで、当時の飛行場建設が持った意義をより明確化できると考えている。

航空思想は、「文明・科学の利器である航空機を発達させることによって、国防を完全にすると共に、日本の文化・文明をも発展向上させようとする思想」と定義できる（第二章参照）。日本の航空をどのように発展させるべきかを説いたものが航空思想であり、当時の航空に対する認識の総体を理解する上で重要な概念である。そうした航空思想を把握した上で分析することで、当時、飛行場の建設がどのような歴史的文脈の中で行われたのかをより明らかにすることができるのではないか。

本章では、防空か民間航空のどちらかの視点からのみ見るのではなく、当時の文脈の中で、飛行場建設にどのような意義が込められていたのかを考察する。対象時期は、日本航空輸送株式会社設立の動きに合わせて飛行場建設が本格的に議論され始める一九二〇年代後半から、前述の事業方針が表明された一九三三年までとしたい。

第一節 一九二〇～三〇年代初頭における日本の航空界の概況

まず本論に入る前に、一九二〇～三〇年代初頭における日本の航空界の状況を、先行研究に拠りながら簡単に見ておきたい。第一次世界大戦後の日本の民間航空界の成長については、①航空局の設置及びその後の法整備、②航空工業の勃興、③航空輸送事業の開始という三つの観点からすでに第二章で概観した。一九二〇年代後半になると、軍事航空・民間航空ともにさらなる発展がみられた。

一、国策会社日本航空輸送株式会社の創立

日本の航空輸送事業における大きな画期は、一九二八年の日本航空輸送株式会社の創立であろう。第二章でみたように民間定期航空も徐々に実現していたが、「いまだ欧米先進諸国のそれに比し多大の遜色あるの状況¹²⁾」と認識されており、航空局は設置当初からの懸案である航空路の設置を目指していた¹³⁾。一九二七年八月四日、政府は渋沢栄一を会長とする航空輸送会社設立準備調査委員会を設け、その実現へと動き出した。二八年一〇月二〇日に会社創立の総会が行われ、西野恵之助を初代社長として、日本航空輸送株式会社が設立された。会社発起人は財界の有力者を網羅しており、二八年五月の臨時帝国議会では、二八年度以降一一年間にわたり総額一九七万円の補助金支出も決定していた。

二九年、同社は東京―大阪―福岡―蔚山―京城―平壤―大連間、大阪―上海間の一部としての大阪―福岡間の定期航空を開始した。使用飛行機は当時世界で最も優秀な旅客機とされたフォッカー・スーパーユニバーサル機であった。第二章で触れた三つの航空会社に關しては、日本航空輸送研究所は航空路がぶつからなかったため存続となったが、東西定期航空会と日本航空株式会社は、航空輸送業務を無条件無報償で日本航空輸送株式会社へ譲渡し、解散となった。

二、一九二〇年代～三〇年代初頭の軍事航空

次に、日本の軍事航空に關しても概観する¹⁴⁾。日本では、一九〇九年の臨時軍用気球研究会の設置を端緒として、軍事航空の本格的研究や航空兵力の増強が進められていたが、一九二〇年代の画期として特筆すべきは、一九二五年からの宇垣軍縮による陸軍航空兵力の増強・制度改革であろう。四個師団の廃止等の軍縮を行う一方、浮いた経費で軍備の近代化が図られた宇垣軍縮では、その一環として航空兵力増強と制度改革が行われた。それらを列挙すると、①第一―第六飛行大隊（各務原、八日市、太刀洗、立川、平壤）の連隊への編成替え、②飛行第七、八連隊（浜松、台湾）の増設（①②は一九二五―三〇年にかけて行われた）、③航空兵科の独立、④陸軍航空部から陸軍航空本部への発展（③④は一九二五年五月一日）等であった。海軍も一九二七年四月、海軍航空本部を設置した。

また柳澤潤氏は、日本の軍事航空を「エア・パワーの発達過程」として整理しているが、同氏は一九三〇年頃に日本のエア・パワーは自立期に入ったと捉えている¹⁵⁾。陸軍では、満洲事変に対し航空隊一四個中隊を投入したが、エア・パワーの観点からは注目すべきものはなかったという。しかし、一九三〇年代の極東ソ連空軍の大幅な増強が契機となり、陸軍内では、それへの対応や他国の空軍独立などを背景に空軍独立の動きが起った。

一方海軍では、一九三〇年のロンドン海軍軍縮条約により大型巡洋艦及び潜水艦の兵力

量が制限された。それへの対策として、航空兵力増強が計画され、一九三一～三八年までに航空隊一四隊の増強を目指す第一次補充計画が立てられた。しかし一九三四年には、三六年までにさらに八隊を新設し、一次計画も三六年までに前倒しするという第二次補充計画を追加している。さらに海軍は、航空技術の自立にも努力し、一九三二年に航空技術研究の総合機関としての海軍航空廠を創設した。また山本五十六（一九三一～三二年、航空本部技術部長）の試作機計画要求書の着想は、民間会社を航空本部と航空廠の指導の下に置き、効率的に高性能の航空機開発を行おうとするものであり、以後もその流れで研究開発が進んだ。

以上、一九二〇年代～三〇年代初頭の日本航空界の状況を概観したが、一九二〇年代に制度の確立等もあり徐々に成長してきた民間航空・軍事航空は、一九三〇年前後を画期としてさらなる成長・自立の段階に入ったといえよう。

第二節 一九二〇年代後半～一九三〇年代初頭における航空思想

本節から本論に入るが、まずは一九二〇年代後半～一九三〇年代初頭における航空思想を、帝国飛行協会の機関誌に掲載された論説の分析から明らかにしたい。

一、航空ディスプレイ開催時期（一九二五～二七年）における機関誌の論説

第二章で検討したように、一九二五～二七年の時期は、帝国飛行協会が積極的に航空思想の普及を図った時期といえる。それは、東京・大阪・名古屋において、航空ディスプレイを開催していたからである（第二章第三節参照）。ここでは航空ディスプレイそのものではなく、その開催時期に機関誌でどのような言説が掲載されていたのかをみていく。

帝国飛行協会は、一時期機関誌の機能を自動車雑誌であった『スピード』（日本自動車学校刊行）に移していたが、一九二六年四月から再び機関誌として『帝国飛行協会会報』を刊行するようになる。一九二七年一月発行の『帝国飛行協会会報』第十号は、新たな機関誌を刊行しはじめてから初めての新年号となったが、本号には協会幹部や航空関係者から新年を迎えるにあたっての航空に関する所感が寄せられた。

帝国飛行協会の副会長である草間時福は、他国からの空襲の危険性を示唆して日本の航空の無防備を警告した後、航空を充実させ国防を十全にする方法として「最も儉約にして最も効力多きは我民間飛行の発達進歩を謀るより急なるはないと思ふ」と述べた。そして、平時に於いても戦時同様の空軍を維持することは経済上不可能であり、「平時に於ては飛行機を国民化して通信運輸其他百般の平和産業の用途に供し、一朝事あらば容易に之を武装

し得て戦線に送り出し、以て軍事に転用して防禦の任に当らしむる」と主張した¹⁶。ここでは、平時の航空機の平和産業への利用に触れながらも、経済上の理由から予備軍事航空としての民間航空発達の必要性が説かれていた。

一方、逓信省航空局長の波多野保二は、一九二六年の航空界を振り返りつつ将来の航空について述べる中で、これまでの航空の歴史を第一期（一次大戦前迄、実験時代）、第二期（一次大戦中、軍用機関としての地位を確立）、第三期（大戦終了後の五年間）、第四期（第三期から現在まで）と時期区分した。第三期は、軍事航空と民間航空の錯綜時代で、前半は軍事、後半は民間へと趨勢が移りつつあったとするが、第四期に入ると「軍事航空と民間航空とが漸次分化し来つて、各々独自の境域を開拓せむとするの傾向を明白に示すに至つた」と主張する。具体的には「軍事航空は軍事航空として之を充実完成せしむると共に、文化的産業交通機関としての航空事業は自から別個の使命を有し之に適応したる発達を遂げる」ということであつた。よつて波多野は、軍事航空と民間航空が「相寄り相助くるの密切なる関係を有すべきものなること」は認めるものの、「民間航空を専ら軍事航空の予備的なものとのみ解する観方は既に第三期の混沌時代の名残り」と批判している¹⁷。草間と比較すると、民間航空の独自の役割をより評価する見方といえよう。

両者の主張は対立している部分があるようにもとれるが、航空が、国防を充実させるといふ軍事的側面と平和産業への利用や文化的産業交通機関としての利用等の文化・平和的側面という両義性を持ったものであるという認識は共通しているといえよう。こうした機関誌上における両側面への航空の貢献という主張は、第二章でみた航空ディスプレイや講演会といった場を通して国民に普及されていた。

二、太平洋横断飛行計画（一九二七〜二八年）の捉え方

帝国飛行協会による航空ディスプレイは、一九二八年以降行われなくなるが、その要因の一つは、太平洋横断飛行計画という別の一大事業を計画したためと思われる。太平洋横断飛行計画とは、帝国飛行協会が一九二七〜二八年に計画し、国産機によつて太平洋を無着陸で横断しようとするものであつた¹⁸。リンドバーグによる大西洋横断等もあり、大洋横断飛行熱が盛んな中で、一九二七年五月二七日、航空懇談会において太平洋横断が話題にのぼつた。その後太平洋横断飛行調査委員会が設けられ、八月四日には正式決定した。使用機の製作は川西機械製作所が引き受け、一九二八年に完成した（ほぼ同型で二機製作された）。しかし、航空法の施行に伴い、施行規則を公布したばかりで、航空局が強度基準に関して厳しい態度をとつたこと等もあり、太平洋を横断する能力を持つ飛行機を製作す

ることができず、計画は失敗に終わった。計画自体は失敗したが、この計画がどのように捉えられていたのかを考察することから、当時の航空に対する認識を探りたい。

一九二七年九月発行の『帝国飛行協会会報』第二巻第九号は、「太平洋横断飛行号」と銘打たれ、帝国飛行協会幹部・航空関係者・陸海軍将校等の論説が掲載された。ここではその中でも、太平洋横断飛行の意義を端的に指摘している山田陸槌の言説を取り上げる。山田陸槌陸軍中將は、当時帝国飛行協会の理事であり、同号にも「太平洋横断飛行の意義」という論説を掲載した¹⁾。山田は太平洋横断飛行が「吾人々類の幸福増進になる」とし、その理由を次のように説明する。まず国家として最も大きな惨害は戦争であり、「若し戦争を未然に防遏し、永久に平和を維持し得るとしたならば其国民の幸福は甚大であらふ」とする。そして戦争は軍備・国力に欠陥がある場合に起るので、予防のために軍備に欠陥のない様にする必要があるが、陸海軍はともかく、「空中勢力に関しては数に於ても質に於ても英米とは比較にならぬ」と指摘する。よって「平和維持の為に相当なる空中勢力を貯ふる必要がある」が、「戦時必要なる丈の空軍を平時に於て整備することは経費の関係上不可能の事である」。その為、平時の航空機利用を増やし、飛行士の養成・機材の準備を豊富にして有事に軍用に振り向けられる様にすべきと主張した。こうした認識を示した上で、太平洋横断飛行が成功すれば、「我空中勢力は直に世界の最高位に置かるゝであらふ」とした。つまりここでは、太平洋横断飛行の成功により日本の空中勢力の優位を示すことができれば、それが抑止力となって平和維持＝人類の幸福に繋がるという論理が提示されている。但し山田は論説の最後に、「況んや社会文明進化の度は交通機関の速度に比例するとの説に従へば、日米間を五十時間内外で交通し得ることに依り、彼我両国民の文化は大躍進をなすであらふ」とも主張している。高速度交通機関である航空機の距離の短縮による文化の躍進を主張している点にも注目すべきであろう。

山田の論説においても、平和維持の為の抑止力という航空機の軍事的側面と交通機関として文化の躍進に貢献するという文化的側面が同時に示されているといえよう。

三、日本航空輸送株式会社設立（一九二八年）に対する期待

次に、第一節でも取り上げた日本航空輸送株式会社（本項では航空会社と略記）が設立された際に、航空会社に対しどのような役割が期待されていたのかを見ていきたい。

一九二八年一月発行の『帝国飛行協会会報』第三巻第一一号では、航空会社設立の特集が生まれ、帝国飛行協会幹部・同社社長・財界関係者などの論説が掲載された。設立準備調査委員会の会長を務め、その後創立委員長にもなった渋沢栄一は、「日本航空輸送会社

の創立に際して」という文章を載せている²⁶。渋沢の現状認識は、交通機関としてかつては舟・車・馬があり、さらに鉄道・汽船が発達し、自動車界も発達したが、「今また空中交通の途拓けて、茲に人類の経済生活はその内容を従来の陸と海から更に無限の空に向つて拡大された」というものであった。つまり、人類の経済生活の場が航空機によって陸・海から空へと拡大されたと認識していた。そして航空会社の当事者に対して、「啻に一会社をのみ顧みず、国家的観念を持ち、出で、東洋の発展を図り、世界文化の向上に努むべきである」と述べた。航空会社には、「東洋の発展」「世界文化の向上」への貢献も期待されていた。

また航空会社社長の西野恵之助は、当時の航空思想が窺い知れる興味深い見解を述べている。まず、人類の歴史を顧みれば、「交通機関の発達が、人類文化の向上と、相互因果的に併行して、進歩の道程を辿りつゝあることを知るであろう」と、交通機関と人類の文化との関係を述べる。そして「近代科学の所産として航空機は生れ」、その経済化に伴い「航空輸送の時代は到来し、茲に我国に於ても今次日本航空輸送会社の創立を招致するに至つた」とした。興味深いのは、航空輸送の最大の特長を「その優越せる速度」に求め、「これ実に航空機の有する唯一の生命とも云うべく」と指摘している点である。この速力には他の交通機関も到底及ばず、「時間の経済、距離の短縮―これ一に航空機の独り克くするところである」と航空機の特長を捉えた²⁷。航空機の速力の強調や航空機の発達による距離の短縮への着目は、これまで見てきた言説にもみられるが、西野の言説からはその認識がより明確に読み取れる。

ここまでの言説では、航空会社に対し文化向上への期待がかけられているのがわかるが、やはり期待されたのはそれだけではなかった。先にも取り上げた山田陸槌は、「航空輸送会社に關する希望」という論説で、二つの希望を述べている²⁸。一つ目は「近代文化の最大表徴たる航空機を利用する機会を国民に得せしむること」であった。西野の認識と同様に航空機の利用で「最も重要なことは他の交通機関を以てなすことを得ざる最高速力を以て交通なし得ること」で、「凡そ文化の進むに従ひ、高速度交通機関を利用することは当然である」と述べている。二つ目は「国防上の補助機関となすこと」で、その方法を「一、軍用機の補充として用ゆ 二、交通機関として利用する」に区分した。具体的に、一は輸送用飛行機の爆撃機への転用を、二は戦地と後方との交通・連絡を想定していた。実際に満洲事変勃発後、航空会社は関東軍からの要請により、軍用定期航空に従事して人員・軍需品の輸送等を行い、それが一九三二年九月の満洲航空株式会社の設立へと繋がるのであ

つた²³

以上のように、航空会社に対しても、文化向上への貢献と国防上の補助機関としての活動という両側面の役割が期待されていた。

四、満洲事変期の機関誌上での言説（一九三二―三三年）

一九三一年九月一八日の柳条湖事件をきっかけとして満洲事変が勃発するが、この時期、機関誌にはどのような言説が掲載されていたのかを本項では見ていきたい。

一九三一年の機関誌には目立った満洲事変関連の記事は見られないが、三二年から航空部隊の活躍等に関する記事が見られるようになる。まず三二年一月の冒頭の論説には、「満洲事変によつて生まれた航空新語」として「東洋の空われ独り行く！」が掲載されている²⁴。また後に触れるが、「満洲事変によつて再現した挙国的標語」として「日本海の湖水化」も掲載され²⁵、満洲事変期の雰囲気機関誌上にも現れている。そして同号には、満洲派遣航空隊附将校の座談会の記事が掲載された（東京・大阪朝日新聞と東京日日・大阪毎日新聞に掲載された記事を抜粋したもの）。耐寒飛行や偵察、「馬賊討伐」と称しての爆撃などの様子が語られている。寒さに対する苦労や被弾した話などもあるが、浦中少尉が二百の敵集団を攻撃したことを「あの時が一番痛快だった」と述べたり、「馬賊の大集団を見つけ、どかんと爆弾を落とすと驚ろいて逃げ出す様は滑稽だ」、「十六日の通遼方面の馬賊退治の時は、五機編成で行った。高度一〇〇〇メートル位で五十ポンドのやつを馬賊の真中に落としてやった。（中略）あわて、逃げる有様は実に愉快です」と述べるなど、敵への爆撃が誇らしげに語られている²⁶。

三二年四月にも、「上海空中戦座談会に聴く」と題し、東京・大阪朝日新聞社主催の上海出動航空部隊員の座談会の様子が掲載され、爆撃や空中戦の様子等が語られている。敵に与えた損害の三分の一が爆撃によるものと分析され、「これも物質的よりも精神的方面で一層効果があつた。これが今回の大勝利に与ふるところが多いのであらう」と評価した。また空中戦に自信はあるかと記者に尋ねられると、「技倆も劣るとは絶対に思はなかつた」、「だが実戦の経験を踏んでゐないことだけが、多少の弱身といへば弱身だったが、今度の戦ひでウンと自信を得た」と、実戦経験を積んだことでさらに自信をつけたと述べている²⁷。和田博文氏もこの座談会の様子を引用し、日本の飛行士が得難い経験を積めたと捉えていたこと、中国の飛行隊が自信を喪失して日本の飛行隊の攻撃から如何にして逃れようかと考えているように見えたことから、日本の飛行士が空中戦における精神論を強める結果となつたことを指摘している²⁸。

新聞等も通じてこうした航空部隊の活躍は報道されており、航空兵自身も実戦で自信をつけると同時に、国民の軍事航空の重要性への認識も以前より高まったのではないだろうか。第五章で詳述するが、先行研究においては、満洲事変後に都市防空への関心が高まったことも指摘されている²⁹⁾。

五、『航空日本の建設』での主張（一九三三年）

はじめにでも触れたように、『航空日本の建設』³⁰⁾は一九三三年四月に発行されるが、満洲事変期を経て発行されたこの冊子には、どのような航空思想・「航空日本」像が提示されたのであろうか。

この冊子は約四五頁で、附録として「航空日本の建設」と「世界幹線航空路図」(図 15 参照)が付いている。冊子の主な内容は、これらを詳細に解説したものといえる。ここでは、冊子の要点がまとめられた「航空日本の建設」を、本文での記述を補足しながら分析する(以下括弧内の数字は冊子の頁数)。

まず構成としては、前置きがあり、①「航空機の発達過程」、②「交通機関の発達と皇国日本」、③「皇国日本の国土防衛」、④「帝国飛行協会の使命」と見出しが付されている(番号は筆者が便宜的につけた)。

前置き

前置きでは、満洲事変・上海事変での日本軍の航空機の活躍と銃後における愛国号・報国号の献納³¹⁾飛行機献納運動をみれば、「航空機が如何に現代国防と文化に必要欠くべからざるものであるかを如実に示すものであつて、航空機に対する一般国民の認識を深めた」と現状が認識されている。軍の航空機の活躍と軍用飛行機の献納という一見すると軍事的側面が強いと思われる事象を、航空機が国防だけでなく文化にも必要不可欠なことを示すと説明している点は、興味深い。

①「航空機の発達過程」

①では、航空機の飛躍的な進歩に触れ、航空機の発達が「世界の距離を短縮」すると同時に、「文化の向上と交通の迅速完備は、遂に世界統一の黄金時代を招来する」と主張する。前述した西野恵之助や山田陸槌らの認識同様、航空機による距離の短縮が指摘され、ここでは「世界統一」にまで発展させられている。

②「交通機関の発達と皇国日本」

②ではまず、「現代文化の原動力」といえる汽車・汽船は、二十年来速力の増加がないが、「より高級な文化を招来するためには、より高級な超速力の交通機関に俟つの外はない」

と述べる。それは陸、海に次いで「第三路たる空中へ伸びるよりほかな」く、「航空機が新しい文化向上の原動力となるべき」とした。この部分に関しては、本文の「交通機関の発達過程」（三二九・四二頁）に於いても、「文化の発達過程はその時代に添うて進む各国の足なみ！つまり交通機関の示す速度が明瞭にその程度を物語つてゐる」とし、「文化！それは速力以外の何ものでもない」とまで主張されている。つまり、文化の「程度」は交通機関の速力によって図ることができると考えられており、新しい文化の原動力となる交通機関が航空機とされたのである。こうした航空機の速力への着目も、前述した言説と共通している。

②ではもう一つ興味深い認識が示されている。まず現代は「海の文化黄金時代」であり、日本は長距離沿岸という有利な地形で、「地理的に亜細亜、南洋、大洋洲等、近距離内に十億万人といふ世界総人口の過半数を包括し、産業国として最も優秀な地位を占めて」おり、明治維新以来の発展は「地理的世界中心たる関係に因る」とした。よって、次に「来るべき航空時代」においても、「世界の交通機関は畢竟その中心地たる東南亜細亜に集中すると見るのが最も至当」と、日本の優位を主張するのである。特に太平洋航空路が実現し、千島から台湾までの四千軒という大航空路が建設できれば、「皇国日本は世界の中心となり、その経済的発達には世界に冠絶する」とされた。そして、「航空日本の建設」により「国体の精華を發揚し、皇徳を世界に布き、人類の福祉に貢献するのが、昭和日本の使命」と結論づけられた。

「世界幹線航空路図」で可視化されているように、「世界定期航空の黄金時代は将に近づきたり」（一三頁）という機運があり、現在の海の時代との対比で、次の来るべき時代が「航空時代」と捉えられた。そうした認識のもと、「航空日本の建設」が主張されるのである。前述した渋沢栄一の経済生活の空への拡大という考えが、より発展したものといえよう。

③「皇国日本の国土防衛」

③では一転して、日本の「空の防備」に関して述べられている。まず、「北は北海道から南は台湾に至るわが三千軒の細長い列島は、航空機にとつては誠に絶好な目標」であり、日本を知らない飛行士でも主要都市・要塞地帯等悉く発見できると、空襲に対する危機感を煽っている。よって「まづ空軍の充実が急務であつて、その第二線として民間航空の発達と整備を必要」とすると、これまでの言説同様、予備軍事航空としての民間航空の発達が説かれている。その対策として、以下三つの具体策が提案された。

一つ目は、飛行機は一種の消耗品のため「優秀な飛行機を必要に応じて多数製作し得る

だけの設備と技術養成機関が緊要」であり、その方策として軽飛行機の普及による飛行士の技術向上と国民の航空養成が提案されている。詳述はしないが、軽飛行機により随時、随所に飛行するという「タキシイ航空」の利点と日本では大飛行場の建設は困難であるという事情（五・六頁）が、こうした提案の理由であった。

二つ目が、飛行場の建設である。まず「飛行機と飛行場とは、汽船と水、汽車とレールの如く絶対不可分である」とされ、しかも「島帝国の我が国では防禦基地として絶対的に飛行場が必要なのであります」と、飛行場が「防禦基地」として必要であることが明確に述べられている。飛行場がない場合、都市防禦のためには遠方から飛行機が飛行しなければならず、「かくては臨機に間に合はぬのみならず、極めて優秀な敵飛行機の防禦は絶対不可能」とした。よって「飛行場は都市の将来発展の爲め、或は其の防空の爲め、断然必要であつて、飛行場建設は目下の急務」とされた。飛行場建設の当時における位置づけについては第三節で詳述するが、ここでは、都市の将来発展も意識されてはいるものの、防空の側面にアクセントが置かれていることを確認しておきたい。

最後に三つ目が、空軍予備としての民間飛行士の養成である。まず空中勤務者には「青年の何ものをも恐れざる勇氣と、旺盛なる攻撃的精神」が必要であり、戦闘飛行士の訓練費も高額なため、「其の予備軍たる民間飛行士の増加が国防経済上最も緊急である」としている。そして「国防は即ち国民の国防であります」とされ、その事からも「速に空軍の予備たる民間飛行士を養成して明日に備へるのは即今の急務」と主張した。これまでの言説でも見られた平時から航空を盛んにして有事に備える（予備軍事航空としての民間航空）という論理や「国民の国防」という主張をみれば、当該期の航空思想では、一次大戦中から研究がはじまった総力戦構想が、強く意識されていることがわかる。³⁶⁾

④ 帝国飛行協会の使命

最後の④では、「我帝国飛行協会の使命は実に上述の如き民間航空の大きな欠陥を補つて、その健全なる発達を期するにあります」と宣言している。そこで具体的に取り組むべき急務として、はじめにでも挙げた①飛行士並に航空技術者の養成奨励、②都市飛行場の設置、③国産模範的軽飛行機の普及、④航空路の開発という事業方針が表明された

以上、『航空日本の建設』の内容を分析したが、特徴を簡単にまとめると、①一九二〇年代からの航空思想と共通の枠組みで語られていながら、航空機による世界の距離の短縮や航空機の速力への着目、海の時代との対比による「航空時代」における「航空日本の建設」という認識などについては、論の発展がみられる、②非常に具体的な事業方針が表明され

るが、それらは防空や空軍の第二線としての民間航空を發展させるのための方策として提示されていた。

第二節では、一九二〇年代後半～三〇年代初頭までの航空思想を考察してきたが、「航空機の發達により国防を充実させると共に文化・文明の向上を図る」というのが航空思想の基本的な枠組みであり、当該期においてもその枠組み自体に大きな変化はなかったといえよう。しかし、滿洲事変期を経て發行された『航空日本の建設』をみると、基本的な枠組みは継承・發展させられているものの、より「国防」「防空」にアクセントが置かれるという変化がみられる。これは、事業方針が防空や空軍の充実のための方策として提示されていることから明らかであろう。変化の背景としては、滿洲事変以降の軍事航空の重要性の認識の高まりがあるのではないだろうか。

第三節 都市における飛行場建設とその位置付け

第二節では、一九二〇年代後半～三〇年代初頭の航空思想について分析した。では、こうした航空思想の中で、飛行場はどのように位置付けられていたのか。本節では、当時の飛行場の捉えられ方を考察したい。

一、滿洲事変前までの飛行場の捉え方

飛行場設置の議論は、一九二七年以降、日本航空輸送株式会社設立の動きが出てきてから本格化したと思われるが³²、一九二〇年代後半の帝国飛行協会機関誌上で飛行場に関する論説が登場するのは、一九二七年一月発行『帝国飛行協会会報』第一〇号の山田陸槌のものが、管見の限り最初である。山田は、「来年度よりは政府に於ても航空路設置に著手する筈で、既に其予算も定められて今や議会に提出せられてある」という状況下で、「航空路の根拠たるべき飛行場」について若干の意見を述べたいとしており、やはり航空会社の設立が意識されている。まず海路に港湾、鉄道に停車場が必要なように、「航空路に飛行場は欠くべからざるもので、且其位置の選定が不適當であるときには航空路の価値を失ふ」と述べる。そして飛行機は、最短航程をとることができ、速力があることにより尊重されており、それを活かすためには都市の中心部近くに飛行場を建設すべきと述べている。よつてその位置選定及び施設は、「将来其都市の繁栄に大影響を来す」と認識されていた³³。

一九二八年一月には、飛行場が都市の繁栄に係る点以外についても言及する論説が見られる。久松定夫は、「飛行機が高速交通機関として愈々その重要性を現はして、所謂經濟航空の時代に入」り、汽車・汽船と交通機関として対等の地位を確保したとし、よつ

て駅・港と同様、飛行場も必要であるとした。「飛行場即ちエア・ポートの有無が土地の繁栄を支配するに到る事は言ふ迄もない」と土地の繁栄についても述べているが、注目できるのは次の指摘である。それは、「現に欧州では都市には必ず飛行場を設備せねばならぬ程の状態」で、「即ちエア・ポートは文明都市の必要条件となつて来て居る」というものであった³⁴。都市の繁栄に繋がるだけでなく、「文明都市の必要条件」として飛行場が位置づけられていた。

同年八月、山田陸槌が再び飛行場についての論説を掲載した。水陸の交通は既に頂点に達しているが、「人類文化の発達は其交通機関の発達を要求して止まず、殊に高速度の交通を希望して居」り、それには飛行機が最も良いとした。そして飛行場が出来るという事は、「高速度交通機関を利用するといふことであり、其市民の幸福の為に必要な事」と述べ、飛行場の設置を呼び掛けた³⁵。

一九二九年一〇月には「各府県に飛行場を建設せよ」と題して、民間航空の先駆者である伊藤音次郎の論説が掲載された。「空運の時代に入るに当り此高速度機関を最も有効ならしむる為め各都市に接近して飛行場は設置されなければなりません」と述べ、「全国津々浦々迄速に空中文化の恵みに浴する様」、郷土発展策として飛行場設置に努力するよう主張している³⁶。

以上のように、満洲事変以前の飛行場の捉え方は、その設置によって市民に高速度交通機関・空中文化の恩恵を受けさせ、都市の発展をはかるものとして捉えられていた。航空思想としては、航空機の文化的側面とともに軍事的側面の重要性も主張されていた中、飛行場に関しては、その文化的側面のみに注目が集まっている点は興味深い。しかし満洲事変以降、こうした飛行場の捉え方も変化していくのである。

二、満洲事変以降の飛行場の意義の変容

一九三二年七月発行の『飛行』第七巻第七号では、飛行場についての小特集が組まれたが、その冒頭には次のような標語が掲載された³⁷。

まづ飛行場！飛行場をつくれ。太平洋岸に飛行場を造れ！根室・淋代・宮古・仙台——これが先決問題だ。まづ飛行場を造れ。国難は常に海の彼方から来ることを忘れるな。制空権を確守せよ。帝国領空を護れ！飛行場を造れ。まづ飛行場！万事はそれからだ！

この標語では、防空・制空権の確保という軍事的な要求から飛行場の建設が説かれていた。

次に同号に掲載された帝国飛行協会理事であった蟻川五郎作陸軍少将の論説をみてみよう。蟻川はまず冒頭で、「現代の文化は空に在る。未来の文化も空に在る。未来の危険も亦空に在る」と述べている。これは、この時期の航空思想が含意する所を端的に言い現わしている。こうした認識のもと、飛行場については、都市の繁栄に繋がる点も触れているが、次のように述べた³⁸。

又将来飛行機に縁無き都市は、空の時代の落伍者たる事を思へば、比較的設け易い今の時代に、早く飛行場を都市自ら作るが賢明である。のみならず未来の戦争の事を思へば、都市の近くに飛行場が無くては、空襲に際して飛行機を以て守るに困るのである。

ここでは、飛行場がなければ「空の時代の落伍者」となってしまふ事と同時に、空襲から都市を守る際にも困るといふ防空の観点からの飛行場の役割が説かれていた。このように都市の繁栄とともに防空のためにも飛行場が必要であるといふ認識は、そのまま『航空日本の建設』での飛行場の捉え方に連続していくといえよう。

以上、機関誌上の飛行場に関する言説を検討し、当時の飛行場の捉え方をみてきた。満洲事変前の時期では、飛行場は、高速度交通機関である航空機・空中文化の恩恵を市民に受けさせ、都市の発展へと繋がるという点から建設推進が説かれていた。しかし満洲事変以降、そこに「防空」という要素が加わり、都市の発展・文化向上と防空のための飛行場建設の推進という帝国飛行協会の事業方針へと連続していった。

第四節 地方都市における飛行場建設の機運―金沢を事例に―

最後に本節では、実際に都市において飛行場建設がどのように受け止められていたのかを、満洲事変期の金沢での飛行場建設構想を事例として若干考察したい。

一、金沢における飛行場建設の動きの背景

まず、満洲事変期に金沢で飛行場建設構想が出てきた背景の一つには、同時期に行われていた軍用飛行機献納運動があった。石川県における飛行機献納運動については第一章で明らかにした通りであるが、飛行機献納運動が進行し、県民の航空への関心が高まっていた中で、飛行場建設の構想が登場した。

もう一つ重要なのは、「満洲国」の建国と「裏日本」に立地する都市としての金沢の関係である。『北國新聞』一九三二年二月一九日の社説は、「裏日本より表日本へ 満蒙新国家の建設と北陸」と題し、「満洲国」建国と北陸との関係を論じている。そこで期待されてい

たのは、吉会線などその他の満洲における鉄道網が完成すれば、満洲の「豊富なる資源の開発は裏日本の名をもつて如何にも日本の裏なるかの如くに見做されて居た北陸地方を、必ず表日本の名によつて呼ばるゝやうになる時が来るに相違ない」という、「裏日本」の「表日本」化であった。そして、北陸地方人は「裏日本をして表日本たらしむべき覚悟を持たねばならぬ。満蒙新国家の建設は疑ひもなく、裏日本の表日本に転向すべき絶好の機会であるのだ」と主張している。すでに古厩忠夫氏が、「満洲国」の建国に伴い「日本海の湖水化」がイメージされ、「裏日本」からの脱出の機運が「裏日本」の人々に起つたことを明らかにしているが³⁾、金沢でも同様の機運があつたことがわかる。後に見るように、飛行場の建設は、「裏日本」から「表日本」に転向する方策の一つとして説かれるのである。

二、金沢の発展構想としての飛行場建設論

前項のような状況の中、一九三二年三月三十一日の『北國新聞』には、社説「世界の中心となる金沢」が掲載された。社説の冒頭で、「或る地方の繁栄といふことは、その地方が交通の要路に当つて居るか否かといふことで決せられる」とし、ローマやロンドン、ニューヨークの繁栄は、「交通路の中心点」であつたことが原因とした。また「日本海といふ交通路の存在」を考えれば、かつては「太平洋沿岸が裏日本であり、日本海沿岸が表日本であつたに相違ないと思はれる」という認識も示されている。そして今考えるべきは「満洲新国家の出現であ」とし、将来「満洲国」が「第二の米国」へと発展した場合の金沢について、次のように述べた。

(前略) さうすれば金沢は満洲と最も近き交通路に当り、しかも名古屋といふ米国との交通において重要な地点を控へてゐる。すなはち米国と日本と満洲をつなぐ交通路が最も近き将来における世界交通路の根幹となるものと思はれるが、さうすれば金沢はまさに世界交通路の中心となり、したがつてロンドン、ニウヨークに次いで当然来るべき時代の世界的中心都会となるであらう、よし汽船時代を経過して航空時代となるにしても、金沢はその航空路の中心たるべき条件を充分具へてゐるといはれる(後略)

よつて、金沢市民の今後の問題として、「飛行機の発着陸場を今日から考慮しておく必要がある」と主張されるに至るのである⁴⁾。ここでの飛行場の建設は、「満洲国」の建国により金沢が「世界交通路の中心」となることが期待される中で、都市発展のための方法の一つとして提案された。

三、東善作による飛行場建設の提言

このような社説が掲載された後、実際に金沢に飛行場を建設しようと動き出した人物がいた。石川県羽咋郡の出身で、一九三〇年に世界初の三大陸（アメリカ・ヨーロッパ・アジア）横断飛行を成功させたことで、地元の英雄でもあった東善作である⁴⁰。一九三二年四月一日、アメリカから帰国した東が北國新聞記者に語ったことによると、「満洲国」建國により日本海側の地方は重要な地位を占めるに至ったが、「殊に石川県は満洲地方とは日本海をへだつて最短距離にあり、国際飛行場の設置は是非とも必要」であると主張している。そして「石川県の発展は国際飛行場の設置か否かによつて決定される」とまで述べている⁴¹。ここでも、飛行場の建設は、石川県の発展に繋がるものとして説かれていた。但し東は、「帰朝の最も大きな目的」とする「航空機の必要及び航空知識の普及運動」について、「今後の軍備は航空機にあることを考へると実にこの運動は重大と思ふ」とも述べており⁴²、航空知識の普及運動においては、航空機の軍事的価値の普及も意図されていた。

こうした東の動きに呼应して、能登の七尾町では国際飛行場の設置運動が計画された。しかしここでも、「約二十万坪の一大飛行場を設置し併せて国防のために飛行連隊の誘致運動を起こす」と、国防を意識した飛行連隊の誘致も同時に計画されたようである⁴³。これ以後、飛行場建設の構想がどう展開したのか、また一九三八年竣工された愛国金沢飛行場とどのような関連があるのかは、現段階では不明であり、今後の課題としたい。しかし、帝国飛行協会の機関誌上で主張されていたような飛行場論と同様のものが、飛行機献納運動で盛り上がりを見せた金沢においても見られたことは注目すべきであろう。

以上、金沢での飛行場建設構想の展開を見てきたが、金沢では、飛行機献納運動や「満洲国」建國に伴う「裏日本」脱出の機運が起る中で、都市の発展構想の一つとして、飛行場の建設が説かれた。帝国飛行協会はこの時期、都市の発展と防空のための飛行場建設を提唱していたが、金沢での動きを地元新聞紙上から窺える範囲でみると、『北國新聞』の社説のように防空の観点からの飛行場建設という論理が見られないものもあれば、七尾町での運動のように、国際飛行場を作るとともに飛行連隊も誘致しようという動きもあった。帝国飛行協会の普及した航空思想や飛行場建設を説く論理が、実際の地方における飛行場建設においてどのように働いたのかという点は、第五章の富山飛行場の建設過程の分析から、明らかにしたい。

おわりに

以上、本章では帝国飛行協会の機関誌の分析を中心として、一九三〇年代初頭に設定さ

れた事業方針、特に飛行場建設の事業方針の形成過程について、考察してきた。また飛行場建設が、地方都市でどのように受け止められていたのかを、金沢での飛行場建設構想を事例に検討した。

第一節では、先行研究に拠りながら、一九二〇～三〇年代初頭の日本の航空界について概観し、一九二〇年代に制度の確立等を経て民間航空・軍事航空が徐々に成長し、一九三〇年前後を画期としてさらなる成長・自立の段階に入ったことを確認した。

第二節では、一九二〇年代後半～三〇年代初頭における航空思想について、帝国飛行協会の機関誌に掲載された論説の分析から明らかにした。当該期を通じて、「航空機の発達により国防を充実させると共に文化・文明の向上を図る」という航空思想の基本的な枠組みに大きな変化はなく、事業方針が表明された『航空日本の建設』においても、それは継承・発展させられていた。しかし、満洲事変以降軍事航空の重要性の認識が高まる中で、国防・防空にアクセントが置かれるようになり、事業方針も、防空の充実や空軍の予備としての民間航空を發展させるための方策として提示された。

第三節では、当時飛行場が航空思想の中でどのように位置づけられ、如何なる意義を持つものとして位置付けられていたのかを分析した。満洲事変以前においては、飛行場は高速交通機関である航空機や空中文化の恩恵を市民に受けさせ、都市を發展させるものと捉えられた。しかし満洲事変以降、そこにさらに防空の要素が加わり、都市の發展・文化向上と防空のための飛行場建設の推進という帝国飛行協会の事業方針へと繋がっていった。

第四節では、『北國新聞』上でみられる満洲事変期の金沢での飛行場建設構想を事例として、都市において飛行場建設がどう受け止められたのかを考察した。金沢では飛行機献納や「満洲国」建国による「裏日本」脱出の機運の中で、飛行場建設が都市の發展へと繋がれるものとして主張された。『北國新聞』の社説のように石川県的發展との繋がりのみから飛行場建設を説く言説もあれば、帝国飛行協会が説いた飛行場論に呼応するように国際飛行場建設と飛行連隊誘致を同時に計画した地域もあつたことを確認した。

これまでも繰り返し述べてきたが、航空思想の基本的な枠組みは「航空機の発達により国防を充実させると共に文化・文明の向上を図る」というものであり、航空機は文化的側面と軍事的側面という両義性を持つものとしてイメージされていた。飛行場の建設を国防・防空の視点からのみ分析することも可能であろうが、それだけでは当時の人々を取り巻いていた状況や飛行場建設に込められた意味の全容を明らかにすることはできない。当時の航空に対する認識を明らかにした上で、改めて飛行場建設の意味を問う必要がある。

- 1 日本航空協会編『協会七五年の歩み―帝国飛行協会から日本航空協会まで―』（日本航空協会、一九八八年、一九・二七頁）。
- 2 北尾亀男編『航空日本の建設』（帝国飛行協会、一九三三年四月）。協会機関誌『飛行』の臨時増刊として発刊された。
- 3 日本航空協会編『日本航空史 昭和前期編』（日本航空協会、一九七五年）。
- 4 平木国夫『羽田空港の歴史』（朝日選書、一九八三年）。
- 5 比較的细节に取り上げているのは、伊丹市史編纂委員会編『伊丹市史 第三卷』（伊丹市、一九七二年）、福岡市役所編『福岡市史 昭和編資料集 前編』（福岡市役所、一九八三年）、富山県編『富山県史 史料編VII 近代下』（富山県、一九八三年）、同『富山県史 通史編VI 近代下』（富山県、一九八四年）、新潟市史編さん近代史部会編『新潟市史 資料編七 近代Ⅲ』（新潟市、一九九四年）、前掲『新潟市史 通史編四 近代（下）』（新潟市、一九九七年）、長野市誌編さん委員会編『長野市誌 第六卷 歴史編』（長野市、一九九七年）、新修名古屋市史編集委員会編『新修名古屋市史 資料編 近代Ⅲ』（名古屋市、二〇一四年）等。
- 6 稲垣森太「旧青森飛行場の歴史と現存する遺構」『東奥文化』七九、青森県文化財保護協会、二〇〇八年）、同「旧富山飛行場の建設・運用と軍事転用の経過」『近代史研究』三二、富山近代史研究会、二〇〇八年）。
- 7 風間紀「長野飛行場の設置経緯―日本航空発達史との関連をもとめて―」（『市誌研究』の）六、一九九九年）。
- 8 上田卓爾「金沢飛行場・富山飛行場の建設と戦前の民間航空事情について」（『星陵論苑』四三、星陵女子短期大学、二〇一四年）。
- 9 村本外志雄『金沢の空 飛行機ものがたり』（村本外志雄、二〇〇九年）。
- 10 塚崎昌之「伊丹飛行場の成立の背景と戦時期の軍用飛行場の実態」（『地域研究いたみ』三九、伊丹市行政資料室、二〇一〇年）。また、同「大阪における軍防空政策と防空飛行場」（『西淡路（国次）高射砲陣地調査報告書』大阪市教育委員会事務局生涯学習部文化財保護課、二〇〇六年）では、大阪における防空政策の展開と防空飛行場（特に大正飛行場・伊丹飛行場）の設置経緯を明らかにしている。
- 11 他に防空史の観点から軍の飛行場について考察しているものとして、栗田尚弥「松戸飛行場開設のころ―辻忠尾氏に聞く―」（『鎌ヶ谷市史研究』一一、一九九八年、但し松戸飛行場は当初軍民共用飛行場として建設）、同「松戸飛行場と「帝都」防衛」（『鎌ヶ谷市史研究』一四、二〇〇一年）、同「中央航空機乗員養成所」（『鎌ヶ谷市史研究』一五、二〇〇二年）、同「帝都」防衛からシロイ・エアースペース、そして自衛隊基地へ―松戸・藤ヶ谷飛行場小史―」（『鎌ヶ谷市史研究』一九、二〇〇五年）、同「東葛飾地方の航空隊と「帝都」防衛①」（『鎌ヶ谷市史研究』二三、二〇一〇年）、同「東葛飾地方の航空隊と「帝都」防衛②」（『鎌ヶ谷市史研究』二四、二〇一一年）、鈴木芳行『首都防空網と〈空都〉多摩』（吉川弘文館、二〇一二年）、上山和雄編著『柏にあった陸軍飛行場―「秋水」と軍関連施設―』（芙蓉書房出版、二〇一五年）等がある。
- 12 日本航空輸送株式会社の「設立趣意書」（前掲『協会七五年の歩み―帝国飛行協会から日本航空協会まで―』六五七頁）。
- 13 以下、日本航空輸送株式会社の設立に関しては、前掲『協会七五年の歩み―帝国飛行協会から日本航空協会まで―』を参考にした。
- 14 軍事航空に関しては、防衛庁防衛研究所戦史室『陸軍航空の軍備と運用（1）―昭和十三年初期まで―』（朝雲新聞社、一九七一年）、同『海軍航空概史』（朝雲新聞社、一九七六年）、柳澤潤「日本におけるエア・パワーの誕生と発展 1900～1945年」（防衛庁防衛研究所編『エア・パワーの将来と日本―歴史的視点から― 平成一七年度戦争

史研究国際フォーラム報告書』防衛庁防衛研究所、二〇〇六年）を参考にした。

¹⁵以下、一九三〇年代の軍事航空に関する記述は、前掲柳澤「日本におけるエア・パワーの誕生と発展 1900～1945年」に拠る。

¹⁶章間時福「我は杞人なり」（『帝国飛行協会会報』一〇、一九二七年一月）。

¹⁷波多野保二「大正十五年の航空界と其の将来」（『帝国飛行協会会報』一〇、一九二七年一月）。

¹⁸帝国飛行協会の太平洋横断飛行計画に関する記述は、平木国夫『暁の空にはばたく、いのちを賭けたヒコキ野郎たち』（読売新聞社、一九七〇）、郡捷「帝国飛行協会の太平洋横断飛行計画始末記」（日本航空協会編『日本民間航空史話』日本航空協会、一九七五）に拠る。

¹⁹山田陸槌「太平洋横断飛行の意義」（『帝国飛行協会会報』二、九、一九二七年九月）。

²⁰渋沢栄一「日本航空輸送会社の創立に際して」（『帝国飛行協会会報』三、一一、一九二八年一月）。

²¹西野恵之助「日本航空輸送会社創立に就て」（『帝国飛行協会会報』三、一一、一九二八年一月）。

²²山田陸槌「航空輸送会社に関する希望」（『帝国飛行協会会報』三、一一、一九二八年一月）。

²³前掲『日本航空史 昭和前期編』六六八、六七〇頁。

²⁴『飛行』（七、一、一九三二年一月、一〇頁）。『飛行』（七、二、一九三二年二月、一二頁）にも同じ標語が掲載されている。

²⁵『飛行』（七、二、一九三二年二月、一〇頁）。

²⁶「満洲事変零下三〇度現地派遣飛行隊将校座談会……から——朝日・日々新聞社の——『飛行』七、一、一九三二年一月）。

²⁷「上海空中戦座談会に聴く」（『飛行』七、四、一九三二年四月）。

²⁸和田博文『飛行の夢 1783—1945 熱気球から原爆投下まで』（藤原書店、二〇〇五年、二四五頁）。

²⁹藤井忠俊『国防婦人会—日の丸とカップポウ着—』（岩波新書、一九八五年）、土田宏成『近代日本の「国民防空」体制』（神田外語大学出版社、二〇一〇年）。

³⁰北尾亀男編『航空日本の建設』（帝国飛行協会、一九三三年四月）。

³¹陸軍の総力戦構想については、黒沢文貴『大戦間期の日本陸軍』（みすず書房、二〇〇〇年）等を参照。

³²但し、当然ながら飛行場をめぐる議論がそれ以前に全く無かったわけではなく、一九二一年二月八日には、日本飛行士倶楽部が「中央飛行場設置に関する請願書」を議会に提出している（前掲平木『羽田空港の歴史』二二、二四頁）。

³³山田陸槌「都市と飛行場」（『帝国飛行協会会報』一〇、一九二七年一月）。

³⁴久松定夫「都市とエアポート」（『帝国飛行協会会報』三、一、一九二八年一月）。

³⁵山田陸槌「航空港の設置」（『帝国飛行協会会報』三、八、一九二八年八月）。

³⁶伊藤音次郎「各府県に飛行場を建設せよ」（『帝国飛行協会会報』四、一〇、一九二九年一〇月）。

³⁷『飛行』（七、七、一九三二年七月、一〇頁）。

³⁸蟻川五郎作「都市と飛行場」（『飛行』七、七、一九三二年七月）。

³⁹古厩忠夫『裏日本—近代日本を問いなおす—』（岩波書店、一九九七年）。

⁴⁰「世界の中心となる金沢」（『北國新聞』一九三二年三月三二日）。

⁴¹羽咋市史編さん委員会編『新修羽咋市史 近現代 通史編』（石川県羽咋市、二〇〇八年、一一六、一一七、二五六頁）。

⁴²「飄然帰つた東善作氏 飛行機運動を起す 是非石川県に一大国際飛行場を造れ 国防
は先づ空からと絶叫す」〔北國新聞〕一九三二年四月一日夕刊。
⁴³同前。

⁴⁴「国際飛行場を能登に設置運動 東善作氏の帰省を機会に七尾で計画に着手」〔北國新
聞〕一九三二年四月一五日。

第四章 一九三〇年代における帝国飛行協会の航空思想

―四王天延孝・井上四郎を中心に―

はじめに

本章では、一九三〇年代の帝国飛行協会の航空思想の内容を、当該期に協会が発行した冊子の分析を中心として明らかにする。特に、四王天延孝と井上四郎に注目したい。

なぜ、この二人の人物に着目するのか、まず四王天延孝は、一九三二〜三九年まで帝国飛行協会の総務理事¹⁾を務めており、帝国飛行協会の立て直し(後述)のために積極的に活動した人物であった。そして井上四郎は、当該期に帝国飛行協会から出された冊子の主要部分を執筆しており、著作も多く出版していた人物である。第三章で検討した北尾亀男編『航空日本の建設』(帝国飛行協会、一九三三年四月)も、四王天が総務理事をつとめていた時期に出されたものであり、その内容の主要な部分に井上四郎の考えが反映されていた。『航空日本の建設』だけでなく、本章で後に取り上げる一九三六年・三八年・三九年に刊行された『財団法人 帝国飛行協会趣旨』という冊子の内容も、井上四郎の考えがまとめられたものであった。この時期の帝国飛行協会の主張の理論的な裏付けを井上が行い、それを先頭にたつて積極的に国民に普及しようとしたのが四王天であったといえ、一九三〇年代の帝国飛行協会の航空思想を分析する上で、両者は非常に重要な人物であると考えている。

一九四〇年一〇月、帝国飛行協会が母体となつてその他の民間航空団体(日本学生航空連盟・日本帆走飛行連盟・大日本青年航空団)が統合され、大日本飛行協会が設立された。寄付行為第二条では、「本会ハ航空ニ関スル訓練及指導ノ実施、航空思想ノ普及徹底並航空諸般ノ進歩発達ヲ図リ以テ国防ノ完成ニ寄与スルヲ目的トス²⁾」と定められ、国防の完成を第一目標とする団体に改組された。そしてグライダーの普及による航空戦力第二線の養成に力を入れていく³⁾。一九三〇年代は、国防を第一目標とした大日本飛行協会へと改組する前の過渡期としても捉えることができ、帝国飛行協会を研究する上では重要な時期である⁴⁾と考える。

以下ではまず、一九三〇年代の航空界の状況を概観し、帝国飛行協会を四王天がどのように立て直したのかを考察する。その上で、井上が執筆した冊子をいくつかピックアップして、当該期の帝国飛行協会の航空思想の内容・その変遷を明らかにしたい。

第一節 一九三〇年代の民間航空・軍事航空と帝国飛行協会

はじめに一九三〇年代の民間航空の状況を概観しておく。一九二八年に設立された国策会社である日本航空輸送株式会社が、東京―大阪―福岡―蔚山―京城―平壤―大連間、大阪―上海間の一部としての大阪―福岡間の定期航空を開始したことはすでに述べた。その後も順次国内外に航空路が拡張されていった(図16)。一九三八年には、情勢に対応するために航空一元統合化による一大航空会社を設立するという逋信省の方針により、日本航空輸送株式会社も統合される形で大日本航空株式会社が設立された。民間航空事業を行う一方で、満洲事変や日中戦争に伴い軍事定期航空も行っていた。一九三二年九月には関東軍の指導のもと、満洲航空株式会社が設立され、一月から新義州―奉天―新京―ハルビン―チチハル間の航空路を開設、順次拡張されていった。一九三八年一月には、中華航空株式会社が誕生し、北は蒙疆・華北から南は華中・華南に及ぶ航空路を設定した(大日本航空・満洲航空・中華航空三社の一九四一年四月一日～五月三十一日までの定期航空ダイヤは図17を参照)。

軍事航空については、すでに第三章で柳澤潤氏の研究をもとに概説したが、ここでは再度柳澤氏の研究をもとに、第三章では述べていなかった点について補足しておく。⁵⁾「満洲国」建国に伴い日本軍は極東ソ連軍と対峙することになったが、極東ソ連空軍の一九三〇年代前半の大幅な増強が、日本の陸軍航空関係者に空軍独立を考えさせた。この背景には、エア・パワーの価値を高く評価する海外の論文の存在や、実際の諸外国における空軍独立(一九三〇年代半ばまでで、イギリス・イタリア・ソビエト・フランス・ドイツで空軍独立が実現)の動きがあった。空軍独立は結局実現しなかったが、陸軍では一九三六年に航空兵団が創設され、それは陸軍航空だけで独立した空軍に近いものを設立しようとする意図であった。

海軍でも一九三一～三八年までに航空隊一四隊一七六機の増強を目指す第一次補充計画が立てられ、さらに一九三四年に第二次補充計画が追加され、一九三六年までに八隊の航空隊を追加新設、しかも第一次補充計画を一九三六年までに前倒しで実行することが決められたという。また航空国産技術の自立化に海軍が力を入れたことは第三章でも述べたが、一九三六年から三七年にかけて、国産航空機のカタログ・データは諸外国に匹敵するものになってきたという。今まで偵察と味方艦隊周辺の制空権確保が主任務だった海軍航空部隊も、航空決戦によって敵航空母艦を撃滅して制空権を確保し、その上で決戦を行う思想へと変化した。また陸海軍とも、日中戦争では戦闘機・攻撃機・爆撃機等を航空撃滅戦と

地上部隊に対する近接航空支援に投入し、一九三八年末からは「重慶爆撃」と呼ばれる戦略爆撃を開始した⁶。

では、四王天延孝の経歴と、彼がどのように帝国飛行協会に関わっていったのかをみてみよう⁷（表8の四王天延孝略歴を参照）。四王天延孝（一八七九―一九六二）は、工兵出身の陸軍軍人で、北清事変や日露戦争に従軍した。最終階級は陸軍中将で、関東都督府やハルピン特務機関での勤務、第一次世界大戦中のフランス軍従軍、国際連盟陸軍代表をつとめるなど国際経験豊かで、ドイツ語・フランス語・ロシア語に堪能であった。陸軍航空学校教官や陸軍省軍務局航空課長、国際航空会議日本代表を務めるなど軍事航空にも精通した人物であった。強烈な反共主義者・反ユダヤ主義者として有名で、軍の現役をはやく離れているのはそうした思想研究を上層部から嫌われたことが影響していると思われる⁸。一九四八年に残した回顧録が『四王天延孝回顧録』として一九六四年に刊行されている。一九二八年に帝国飛行協会理事となったが、三二年四月―三九年三月まで総務理事をつとめた。総務理事就任の経緯について、回顧録では次のように述べられている⁹。

四月八日に帝国飛行協会橋本副会長などから招かれ、太平洋横断飛行の不成功などから没落の過程を辿りつつある協会の現状を赤裸々に打あけ、総務となつて一肌脱ぐことを勧められた。（中略）結局立派な後任者の見当る迄短日月、多くも一、二年と言うことで就任を引受けた。

この頃飛行館建築費の払い残り、十二万五千円もあり会員募集も太平洋横断失敗で意の如くならず、各府県庁に横断飛行費のためとして募集した金の寄託してあったのは、中々送つて来ず、中には係官が流用してしまつた失態などもあり、財政状態頗るわるく、あと幾年たつたらツブレルかなどと首を傾げるものすらあつた。

一九二七―二八年に帝国飛行協会が計画した太平洋横断飛行計画が結局失敗したことは第三章で既に述べたが、それが主な原因となつて帝国飛行協会は危機的な状況にあつたことが窺える。このような状況の中で四王天は帝国飛行協会の立て直しを図り、講演・ラジオ放送による航空思想普及の積極化（表9）、三井・岩崎・住友等への献金の依頼などを行い、「協会の信用も恢復し、会員募集、飛行場建設準備等ボツボツ緒に就く様になつた」という¹⁰。これは回顧録ゆえの誇張ではないと思われ、実際に新入会員数・寄附金は四王天が総務理事を務めた期間に増加していることが、表10からわかる。四王天が総務理事をつとめた期間に、帝国飛行協会は太平洋横断飛行計画失敗後の危機から脱し（この失敗が帝国飛行協会の信用をどれほど落としたのかは、表10の新入会員数・寄附金の減少の仕方か

らもわかる)、活動を軌道にのせたといえよう。さらにこの時期に帝国飛行協会は事業方針を打ち出したのであり(第三章参照)、リーフレットを発行する(表 11)など、航空思想の普及も積極的に行っていくこととなった。

本節の最後に、井上四郎(一八八一・一九六〇)の経歴を確認しておこう(表 12の井上四郎略歴を参照)。彼は霞ヶ浦教頭兼副長や横須賀航空隊司令など、海軍航空に関わった経歴を持つ海軍軍人で、最終階級は海軍少将であった。四王天とどのような繋がりがあり、どういった経緯で帝国飛行協会に関わるようになったのかは不明だが、少なくとも一九三二年一〇月時点で帝国飛行協会の囑託となっていることが確認できる¹⁾。『大阪朝日新聞』一九三九年一〇月二九日付の「海の全日本号」献納に関する記事の中では、帝国飛行協会普及部長とされている。また『読売新聞』一九四一年一月七日付夕刊で、三並貞三海軍少将が大日本飛行協会の普及部長に新任したことが報道されたが、「帝国飛行協会時代から十年間に亘り青少年の青空への総動員を担当してゐた井上四郎海軍少将がこのほど勇退」と記されており、いつ就任したかは不明だが、長期間帝国飛行協会の中で思想普及を担当していた人物であった²⁾。帝国飛行協会の機関誌や冊子に論説を多く掲載し、帝国飛行協会の発行で著作も多数刊行している。はじめにでも述べたように『財団法人 帝国飛行協会趣旨』と題する冊子に彼の考えがまとめて記されているということは、一九三〇年代における帝国飛行協会の航空思想は彼が主に形成したともいえる。一九三〇年代の帝国飛行協会の主張を分析する上では、欠かすことのできない人物であると考えている。

第二節 一九三〇年代の帝国飛行協会の航空思想の分析

― 帝国飛行協会発行の冊子を中心に ―

第二節では、井上四郎の主張が反映されていた一九三〇年代に発行された帝国飛行協会の冊子の内容を検討していきたい。一九三〇年代に帝国飛行協会が発行した主要な冊子・論説をまとめたものが、表 13である。A～Mまでの記号は、筆者が便宜上付したものである。

一、北尾亀男編『航空日本の建設』(一九三三年四月、冊子A)

一九二〇年代後半から一九三〇年代初頭にかけての帝国飛行協会の航空思想の内容とその変遷については第三章で検討した。そこで検討した一九三三年四月刊行の『航空日本の建設』(冊子A)は、北尾亀男編とされている。しかし、冊子Aの大部分を占めている「二 航空日本の建設」・「三 航空機の発達と国土防衛」の部分には、「海軍少将 井上四郎」の

署名が入っており、彼が主要な部分を執筆したことは明らかである¹³。この冊子Aについてはすでに検討したので、改めて内容をまとめておくと、一九二〇年代からの連続ということでは、「航空機による国防の充実と文化・文明の向上」という航空思想の基本的な枠組み自体に大きな変化はなかったといえる。航空機による世界の距離の短縮による「世界統一の黄金時代」の到来や、海の時代と対比しての「航空時代」における「航空日本の建設」を説いている点等で、論の発展が見られた。但し満洲事変以降、軍事航空の重要性への認識の高まりにより、「国防」「防空」にアクセントが置かれ、以前より具体的となった民間航空振興のための方策は、防空や空軍の第二線を意識してのものであった。この冊子の主張はこれ以降も継承されていくが、航空機を日本の文明史・文化史のなかに位置付けようとする点がより発展していくことになる。

二、『航空日本の建設』（一九三四年四月、冊子B）

次に検討するのは、一九三四年四月に発行された『航空日本の建設』（冊子B）である。冊子Aと同じタイトルで、本論に入る前に掲載された付録や論説に異なる点はあるが、本論に入ってからの一〇・四〇頁にあたる「六、航空日本の建設」・「七、航空機の発達と国土防衛」・「八、国土防空と民間航空」・「海軍制限条約規定量と現有勢力（噸）」までは冊子Aと同じ文章が掲載されている。しかしその後の「九、科学の進歩と国防の変化」・「一〇、皇国日本の使命と航空機」・「一一、文化の発達と航空機」・「一二、東西文化の消長と航空機」等の文章が加筆されており、冊子Bは冊子Aの増補版と位置付けられる。これらの文章の最後には井上四郎の署名が掲げられた。そしてこの加筆された井上の文章である「皇国日本の使命と航空機」・「文化の発達と航空機」・「東西文化の消長と航空機」では、文明発達・文化発達の歴史を振り返る中で、新たな認識が示されている¹⁴。井上が著した『皇国日本の使命―世界は動く―』（著書D）・『世界は動く 皇国日本の使命』（著書F・I）は、冊子Bをより詳細に説明したものであり、『翔けよ大空―航空日本の建設―』（著書E）は、航空機の位置付け・航空に関する現状の課題等に特化して説明したものと位置付けられる。以下では、冊子Bで新たな認識が示されている部分を中心に検討していく。

まず「皇国日本の使命と航空機」では、①現在の世界不安の原因は、西洋文明の行き詰まりによる世界的危機の反映であるとし、半面から見れば「亜細亜の盟主たる皇国日本文化の世界的進出を物語る」（B・四九頁）と認識する。そしてそれ以降の部分では、文明を「亜細亜の自給自足、即ち生命増加の文明と、西洋の交換文明、即ち資本集中の文明」に大別し、その歴史を振り返る。②中国・インドの自給自足文明の長短として、この文明は

農業文明と言え、絶大な天地の恵みに浴し、生命の増加は耕地の拡張に比例して人口は増加する。しかし交通連絡が発達しないために世界的文明知識の普及が困難で、民族的、国家的統一精神の発達に不利であり、さらに天地の恩恵があるため研究心が少なく、科学が発達しないとした。③西洋交換文明の長短を見ると、農業には恵まれていないが交換貿易には適当な「天地」であり、商業的大都市や大国家を形成した歴史に富むとする。「交換貿易の原動力は機械」であり、この文明はそれを生む科学を絶対的に信頼している。但し科学に対して井上は次のような認識を示している（B・五三頁）。

科学が人類向上の原動力の一つであることには異論はない。科学は尊敬すべし。然り而して科学に対し、其の認識評価を誤つてはならぬ。数学と雖も人生に適用すれば一と一加へて二とならず、効力低減の法則に支配せらる。まして社会科学に至つては未だ幼稚であり、たゞに不変の真理を具現しないのみでなく、僅かに或る時代に於ける或る民族の向上進歩の一面を示すに過ぎず、其の適用を誤れば救ふ可からざる弊害を生ずる。（中略）科学至高、交換貿易万能は既に是正に直面して居る。天地自然の永久不変の生産たる農業を蔑視したる西洋文明は其の短所を暴露したのである。

科学が人類向上の原動力の一つであることは認めつつも、科学・交換貿易万能主義は明確に否定されている。そして西洋の交換文明において進歩は絶対である、よって進歩できない国家・民族が必然的に没落してしまつたとした。

④こうしたなか日本の文明はどうかというと、日本は忠君愛国の精神文明であり、西洋文明・東洋文明のいずれでも発見できない大和民族特有の文明であるとする。その原因は、自給自足の文明と交換文明の両方を発達させているためとされる。しかもそれは、以下のように神代以来のことと説明された（B・五四〜五五頁）。

皇国日本は天孫降臨の聖勅は申すも畏く、農は国の基にして全国を通じて夏季の温度は高く、降水量は多く特に梅雨と云ふ特種なる季節雨の為め米の生産に最も適して居る。而も神代より海上交通は開け、機械の文明もあつて水車の応用などで多収獲の農法では世界第一である。従つて日本の一反当り米産額は世界第一であつて、五百年前既に歐洲の三分の一の千八百万人と云ふ大人口を、二百年前に約三千万人と云ふ人口を養ひ得た。如斯偉大な自給自足の文明を發展せしめた国は未だ見ない。（中略）自給自足に於ては世界一である。世界交通、交換の文明に至つても神代に於て或る学者は出雲、筑紫、南鮮を抱有したる海原国があつたと唱へ、神武天皇、神后皇后の三轉征服、近くは三四十年前小笠原島の占領、三百二十年前伊達政宗の建造日本船の太平

洋横断又は八幡船の支那海方面に於ける活躍を見ても、海は日本の生命線の一つであると云へる。(中略) 交通の価値を認め、国内交通を開発し、統一精神の発達を助け、遂に個々の生命は皇道日本の全生命の一部分であると云ふ共同一致の国民精神を作り、建国以来三千年、嘗て外侮を受けざる万国無比の国体的精華を發揮するに至つたのである。

⑤このような神代の歴史まで遡って日本の文明の「特殊性」が説明され、世界の中心の太平洋への移動や欧米諸国・日本が抱える不安が論じられたあと、「世界変局の原動力」という節で、いよいよ航空機の問題へと話は及んでいく(B・五八頁)。

今や西洋文明の世界制圧の覇権は動揺を来して居る。而も人類最後の交通機関として絶大なる力を有する飛行機は最近三十年間に急テンポの進歩を遂げつゝあり、島帝国防の守りは将に破れんとして居る。交通機関の変化は世界の変局を招来す。此の飛行機と云ふ新たな武器によつて、やがて世界の地図が変化されることは疑ふ可くもない。

「世界変局の原動力」として航空機が位置付けられ、航空の問題の重要性が強調されている。

⑥そして最後の「皇国日本の使命」の節では、日本のみが果たし得る役割が述べられる(B・六〇頁)。

皇国日本こそ、五千年來東西に發達せる自給自足の文明と、交通交換文明とを調和し、永久不変の人類の真文明を建設すべき大使命を担つて居る。

自給自足の精神文明の偉大なるを認むると共に、機械生産、交換文明の大なる価値を認めざるを得ない。即ち皇国日本は民族的にも地理的にも此の二大文明を調和すべく唯一の国である。(中略)

吾人はこの物心一如の新文明によつて人類に真生命を与へんとするものである、(中略) 此の物心一如の新文明建設の重大使命を有する皇国日本の国防は真理擁護の国防であり、決して他を犯すものではない。然るに今や、国防は危機に瀕して居る。真理擁護のため、国のため生あるものは労働を奉仕せよ。財あるものは財を擲つべし。而して民間航空を充実して国民の国防、国家総動員の国防を整備して、真理擁護の聖戦に備へよ。

以上のような重大使命を持つ皇国日本の国防は「真理」を擁護する国防であり、その国防のために民間航空の充実(具体的には①飛行場建設、②軽飛行機普及、③民間飛行士養

成)を説いて締められた。

次に「文化の発達と航空機」の章を見てみよう。①冊子Aの認識と同様、「交通機関の進歩こそ、実に人類文化発達の原動力である」(B・六九頁)とし、陸の文化時代↓海の文化時代↓空の文化時代という交通機関発展の流れを説明する。特徴的なのは、この交通機関発達の歴史を東西文明の対抗の歴史と関連させて説明している点である。冊子Bには掲載されていないが、この東西の対抗の歴史を図示したものが、**図 18**(著書D)である。割拠時代↓西力東漸↓東力西漸↓西力東漸と推移して、**図 18**では「皇紀二五六五年」、つまり西暦一九〇五年の「日露戦争の大捷」が「北方よりの西力東漸阻止さる」と捉えられており、次は東力西漸の時代へと推移しつつあることを示唆しているのではないかと思われる。

②「西洋諸国勢力の新たな東漸を防ぎ、逆に愈々東力西漸の途を確保するためには、一に新たな交通機関を發明進歩させ、之を原動力として邁進する外はない」(B・七二頁)とされ、その新たな交通機関が航空機であるとされた。これ以降の展開は冊子Aと同様で、航空日本建設の使命が説かれた。

冊子Bの検討の最後に、「東西文化の消長と航空機」の章をみていく。「文化の発達と航空機」と重なる部分もあるが、東西文明接触の歴史を第一期・第二期に分け、交通機関のみでなく、武器の発達にも言及しながら説明する(東西文化の消長に関する年表である**図 19**を参照)。東西両文明の差異に関しては次のような認識を示している(B・八一頁)。

茲に於て、また、東西両文明の本質的差異が、その発達過程に興味ある特性を現はしめてゐることに氣附かざるを得ない。即ち、西洋文明は、交換貿易を主とするものであつて科学を基礎とし、之が研究は誠に旺盛であり、機械の發明、或は、その応用に於て、西洋は確かに吾々より一日の長を有してゐる。随つて器具機械に関する新たな武器によつて、常に、東洋文明を制圧してゐることを否むことは出来得ない。然しなから、その反面には、彼等は、農業といふ自給自足の自然的生活方法には長ぜざるを以て、生命の繁殖増加と云ふ点に欠けるといふ結果が示される。

然るに東洋は、自給自足の天地自然の生活を基礎とせる偉大なる文化には恵まれてゐるが、その反面には、機械器具の發明に適してゐるとは云へない。故に、機械器具の応用法に於ては劣るところもあるも、その国民性はよく消費節約困苦欠乏に耐ゆるを以て、上述せる歴史を一見しても分るが如く、東西共に同一兵器を用ゆるに於ては、よく西洋を圧迫制覇し得るのである。(中略)

即ち、西洋の文明は機械の文明である。東洋の文明は生命の文明となる結論に到着

することが出来得やう。

上記の認識を前提として、今や「東力西漸の時代をここに再び現出するに至ること」が疑えない情勢となっているとする中で、以下のように航空機の価値が位置付けられることとなる（B・八一〜八二頁）。

然るに、この趨勢を阻止するために、西洋が新たに著眼しその威力を運用せんとして努力しつゝあるものに、航空機がある。航空機こそは、当に、人類最後の文化を作らるべき使命を有するものと見做し得べく、西洋は、之によつて東力西漸時代の台頭を抑制し得る。即ち、航空機によつて、経済的に将又、軍事的に我が日本の進出を阻止しなければならぬと考へてゐるかに見へる。

連綿と続く東西両文明の対抗の歴史の中で、現在、航空機が重要な問題として浮上してきており、よつて日本も「航空機の絶対価値」（B・八二頁）を認識し、対策をとるべきとしている。

以上、冊子Bの増補部分を詳細に見てきてが、ここで特徴をまとめておこう。冊子Aの主張を引き継ぎつつも、①東洋文明・西洋文明の対抗の歴史の中で、「皇国日本」のみが両文明の調和が可能であるとする事、②そうした重大使命を日本が遂行する上で国防が重要であり、民間航空の充実を図るべきである事、③現在の東力西漸の趨勢を確保するためには、航空の発達による航空日本の建設が必要である事等が、新たに主張されていた。海の時代から航空時代へという認識だけでなく、東西文明・文化の対抗の歴史の中に、日本や航空の問題が位置付けられるようになり、日本のみが二大文明を調和できると、日本の歴史上の位置を特権視している。後の「大東亜共栄圏」の思想にも連なるような、日本の優越意識が見られるようになるのである。

三、『航空日本の建設に就て 一億万同胞に懇ふ』（帝国飛行協会、一九三七年、冊子C）

三つ目に検討するのは、一九三七年に刊行された『航空日本の建設に就て 一億万同胞に懇ふ』（冊子C）である。冊子Cは冊子Aでの主張と冊子Bで新たに示された認識が一連の帝国飛行協会の航空思想として、よりコンパクトにまとめられている。

まず「世界は動く」の章では、①生産増加の時代は平和な時代で、生産増加の停止時代は不安な時代であるとし、現在の世界不安の主要原因を、ヨーロッパが生産増加停止時代である一方、アジアが生産増加の傾向にあることに求めている。②そして武器と交通機関の変遷から東西文明の対抗の歴史を振り返り、現状を次のように認識する（C・四〜五頁）。

現代世界は、鉄砲と船舶の進歩の停滞によつて著しく普及を見んとし、東力西漸の

時代に移らんとする傾向を認めざるを得ないのであります。それが世界不安の第一の原因であります。然るに此の一大轉換的趨勢に反対する人類文化向上の原動力たる新機械即ち飛行機が發明され、人類生活は俄然格段の向上を為さんとして居ります。(中略) 新機械の發明進歩は西力東漸の趨勢を起すものでありまして、この飛行機の進歩と言ふものが、現在世界不安の第二の原因であります。茲に於て飛行機の問題は、現在世界問題として極めて重大であります。

東西文明の對抗の歴史の流れのなかで現在を捉え、飛行機は東力西漸の時代への轉換に反対する人類文化向上の原動力として發明されたとし、西力東漸の趨勢を起す飛行機の進歩が世界不安の第二原因とされている。飛行機の問題が、現在の世界の問題の中で極めて重要な問題として位置付けられている。

次に「皇国日本の使命」の章をみてみよう。機械の發明進歩時代・機械の普及時代のいずれにおいても弊害が起ることを指摘した後、東西文化の調和に関して以下のような主張がなされる(J・六〇八頁)。

東西文化の長短を論ずるは恰も夏と冬、昼と夜、男と女、差等と平等、自由と統制の利害得失を論ずるに等しく、両者の調和によつて始めて人類は永遠の繁栄を続け得るものであります。一方の力のみでは發展の迹に必然の没落を伴ふものであります。(中略)

西洋に於ける機械の創造に因る生活上と、東洋の消費節約に因る人口増加とを調和せる新たな文明を建設し、暗中摸索の全人類に燦然たる栄光を与へ、永遠の幸福と繁栄とを齎らすべきではないかと考へるのであります。

この重大使命を果たすことができるのが、日本だけであるとし、さらに次のように述べた(J・八頁)。

嘗て仏教を容れ、儒教を消化したるが如く茲に新な西洋の交換貿易文明を消化した皇国日本の皇道精神に因つてのみ、物心一如の新文明は建設せらるべきであると信じます。

冊子Bでも見られた日本の優越意識から、東西文明の調和による人類の永遠の繁栄という重大使命を成し遂げられるのは、「皇国日本の皇道精神」のみだと主張している。このような認識からすれば、「皇国日本の国防は、神示の大使命であり、人類救済ともいふべき新文化建設の重大任務を達成せんが為の整備充実」(J・八頁)と位置付けられ、喫緊の課題とされる。

「皇国日本の国防」の章では、「国防の本義」は一時の大軍拡予算で充足するものではないのと同様、国土防空も献納飛行機の数でその消長は論じられないとし、陸軍・海軍・陸海軍航空勢力を根本で支えるものについて論じている。まず日本陸軍の強さは、現役将士のみでも在郷軍人のみでもなく、「一億万国民の熱血を打つて一丸としたる真の国家総動員、血と意気の表徴されたもの」(J・一一頁)であるとする。海軍も将士のみが全勢力なのでなく、「世界第一の漁業国、世界第三の海運国と云ふ鞏固なる基礎の上にあるものであつて」、日本の海外発展は海軍・海運・漁業の三つが一連のものとして発達することによつて初めて期待できるとした(J・一二頁)。そして陸海軍の航空勢力については、陸海軍航空隊の充実と並行して、「第二線たる民間航空の全面的発展が期待されねばならぬ」(J・一四頁)と説いた。冊子Jのこれ以降の内容は、冊子Aの内容と同様で、航空日本建設の為、①飛行場建設、②飛行士の養成、③飛行機製作の設備が必要であり、航空と国民生活の一致の必要性が主張された。冊子Bでの新たな主張が、冊子Aで主張された内容に接合され、一つの言説としてまとめられているといえよう。

四、『財団法人 帝国飛行協会趣旨』(帝国飛行協会、一九三六年・一九三八年・一九三九年、冊子H・K・M)

最後に検討するのは、『財団法人 帝国飛行協会趣旨』と題された冊子である。現在筆者が入手しているもので、一九三六年・三八年・三九年に刊行されたものがあり¹⁵、これまでに検討してきたものの中では最も頁数が少ないものである。逐一検討はしないが、その内容は冊子Jの内容をさらに要約したものといえる。三冊の内容にほとんど異同はないが、最後の節「帝国飛行協会の使命」の内容が若干異なっている。筆者が注目したいのは、グライダーに関する記述である。一九三六年発行の冊子Hでは、帝国飛行協会が力を注ぐ事業の一つとして「グライダーの奨励」が挙げられているのみで、それ以上グライダーの事業について詳しくは説明されていない。しかし冊子K・Mでは以下のような記述となっている(K・M・一五〜一六頁)。

飛行士を学士と仮定しますと、航空の小学校とも称すべきグライダーの普及は、本会の近年大いに努力してゐる処でありまして、今日迄約百二十団体、二百十余機(昭和十三年五月末日現在)のグライダーに対し補助金を交付し、現存のグライダーにして本会の補助を享けないものは殆んど無く、将来は中等学校以上の学生より、毎年数万人の滑空士を養成し、更に其の中から技術の優秀なるものに飛行機操縦教育を施し、国民航空建設の基礎たらしめんと企図してゐる次第であります。

当然、民間飛行士・グライダー飛行士は航空第二線に備えるものとして想定されている。実際に帝国飛行協会は一九三〇年代後半からグライダーに本格的に力を入れはじめている。京都の中等学校を事例として、戦時期の滑空訓練について分析した武島良成氏は、一九三八年頃から帝国飛行協会と文部省が協力して推進することで本格的に滑空訓練が行われ、大戦末期には滑空訓練の少年飛行兵を集めるリクルート機能が強化されていったことを明らかにしている¹⁶。軍事航空を第二線として支えるための飛行士の養成という一九二〇年代以来の帝国飛行協会の目標は、戦時期に入り実現されていくのである。

以上検討してきたような主張は、前述のリーフレットで部分的に、あるいは冊子H・K・Mのようにコンパクトなサイズにまとめられて国民に普及された。冊子Hには千葉の、冊子Kには静岡の、冊子Mには宮城の帝国飛行協会地方本部長の氏名が記されており、帝国飛行協会の地方支部を通じて会員への冊子の配布も行われていたと思われる。また富山飛行場開場式における講演（講演G、第五章で詳細に取り上げる）のように、四王天はこれまで検討してきたような内容の講演を各地で行っていたものと思われる¹⁷。

おわりに

本章では、一九三〇年代の帝国飛行協会の航空思想の内容を、四王天延孝の活動と井上四郎執筆の冊子の分析を中心として、明らかにしてきた。

①一九三〇年代の協会の運営は、四王天延孝総務理事の活動により、太平洋横断飛行計画の失敗による失速から勢いを取り戻し、新入会員・寄附金は実際に増加した。また講演・ラジオ放送の増加、リーフレットの配布等航空思想の普及が積極的に行われた。

②四王天総務理事の運営の下で、井上四郎の思想が反映された冊子・著作が多数刊行された。冊子Aでは、航空機による世界の距離の短縮や海の時代との対比による「航空時代」における「航空日本の建設」が説かれ、防空第二線としての民間航空振興のための方策が具体化された。それ以降の協会発行の冊子では、東西文明の対抗の歴史の中で日本や航空機の問題が位置付けられ、単なる海の時代↓空の時代という流れのみでなく、世界の文明史・文化的流れの中で日本の航空問題が捉えられるようになった。そこでは、後の「大東亜共栄圏」の思想に連なるような、世界における日本の優越意識が前面に押し出されていた。

③『財団法人 帝国飛行協会趣旨』（冊子H・K・M）を見ると、帝国飛行協会がグライダー事業を積極的に行おうとしていたことが、冊子の内容の変化からも読み取れた。

井上四郎の思想がどのように形成されたのか、当時の思想の中でどのように位置付けられ、誰の影響を受けていたのか等の点については今後の課題としたい。

最後に大きな課題としてここで挙げておきたいのは、西洋の物質文明と東洋の精神文明の調和という問題が科学と精神の調和という問題と通底しているのではないか、という点である。京都学派の高坂正顕・西谷啓治・高山岩男・鈴木成高は、一九四一〜四二年にかけて「世界史的立場と日本」・「東亜共栄圏の倫理性と歴史性」・「総力戦の哲学」と三回の座談会を行い、一九四三年にそれらがまとめられて『世界史的立場と日本』として中央公論社より刊行された。その中の座談会「世界史的立場と日本」（一九四一年一月二六日）における機械文明に関する議論では、次のようなことが述べられている¹⁸。

鈴木…（前略）科学はやはり進歩を続けると思ふが、しかしさういふ文明の進歩と人間の精神の内面との関係、そこに喰違ひがあるのではないかと思ふ。機械文明は人間の外側の環境の文明だ。文明は不可能を可能にするが、やはり環境に関する文明で、人間の本当の内面の精神に関するところが無いと思ふ。この内外の分裂不調和といふものが非常に激しくなってきたのが現代なんで、つまり現代の精神の危機がそこにあると言へないでせうか

西谷…「科学的な立場といふが、つまりさつき言った実証的な精神でせう。これは一遍目覚めたらもう変らない。」

鈴木…「変らない。科学といふものはやはり発達を続けてゆくだらうと思ふ。しかし科学と人間の内面の精神との間の調和、このことをなんとかしなければならぬ。」
鈴木…「とにかくさういふ機械文明のやうな文明を救ふために、更に新しい発明をするとか、さういふことによつて救つてゆかうといふ行き方には大いに問題がある。」

高坂…（前略）少しパラドックスのやうだが、近代の総力戦といふものは機械文明の産物とも言へる。しかしそれと共に逆に民族的な主体性が機械的な機構を自己の支配の下に置かうとする苦悶とも考へることが出来る。もしそのやうに考へることができるとすればですね、個人の人倫的実体を民族の歴史的实践の中に見出すことによつて、機械文明との分裂から脱することはできないかね。現代戦が総力戦だといふことには、そんな弁証法がないものかね、思ひつきに過ぎないけど。」

機械文明あるいは科学と内面の精神との不調和が、現代の精神の危機であるとの現状認識は、鋭い観察といえる。また、文明の危機を更に新しい発明によつて救うという発想を

批判している点も興味深い。井上四郎の場合は、日本の「特殊な歴史性」から東西文明の調和(物心一如の新文明建設)は日本しかなしえないとしたが、高坂が提示した解決策は、科学と精神の不調和を「総力戦」により止揚することであった。座談会「東亜共栄圏の倫理性と歴史性」においては、高山が「科学と日本精神とがどう結びつくかといふ問題」を指摘した際、西谷は「それはあのハワイ海戦の時にハッキリ出てゐると思ふ。あれは、科学と精神とが如何に渾然と一つに結びつき得るかをハッキリ示したものだ」と応答した。さらに高山も、「僕はその質問を受けたときに、最近では、君が言つたと同じやうな答へをしたんだ。(中略)マレー沖海戦を見る。一切を解決した絶対的な実例がそこにある、科学と日本精神とが如何に調和してゐるか、(後略)」と発言している。ハワイ海戦(真珠湾攻撃)・マレー沖海戦ともに航空機が活躍した戦闘であり、ここでいう科学と日本精神の結びつきとは、日本精神を持った兵士が最新科学の結晶である飛行機によって攻撃を成功させたことを指しているのではないだろうか。この問題は本論文でこれ以上深めることができないが、今後も大きな課題として考えていきたい。

1 一九一九年、帝国飛行協会の制度改革により設置され、処務・募集・技術・学務という財務以外の会務一切を管掌した(日本航空協会編『日本航空史 明治・大正編』(日本航空協会、一九五六年、四九九・五〇〇頁)。

2 日本航空協会編『協会七五年の歩み―帝国飛行協会から日本航空協会まで―』(日本航空協会、一九八八年、二二〇頁)。

3 前掲『協会七五年の歩み―帝国飛行協会から日本航空協会まで―』二〇九―二二二頁。

4 日本航空協会編『日本航空史 昭和前期編』(日本航空協会、一九七五年)を参照した。

5 柳澤潤「日本におけるエア・パワーの誕生と発展 1900～1945年」(防衛庁防衛研究所編『エア・パワーの将来と日本―歴史的視点から― 平成一七年度戦争史研究国際フォーラム報告書』防衛庁防衛研究所、二〇〇六年)

6 重慶爆撃について日中両国の側から検証したものとして、戦争と空爆問題研究会編『重慶爆撃とは何だったのか もうひとつの日中戦争』(高文研、二〇〇九年)がある。

7 以下、四王天延孝の経歴については、四王天延孝『四王天延孝回顧録』(みすず書房、一九六四年、但し原稿は一九四八年に書かれたもの)、前掲『協会七五年の歩み―帝国飛行協会から日本航空協会まで―』、秦郁彦編『日本陸海軍総合事典』(東京大学出版会、一九九一年)に拠る。

8 一九一〇～二〇年代における四王天の反ユダヤ主義については、磯部国良「一九一〇～二〇年代における四王天延孝の反ユダヤ主義形成過程」(『専修史学』四九、二〇〇九年)が、その形成過程やユダヤ観を明らかにしている。

9 前掲四王天『四王天延孝回顧録』二二二頁。

10 前掲四王天『四王天延孝回顧録』二二三頁。

11 『飛行』(七・一〇、帝国飛行協会、一九三二年一〇月)に「航空機の発達と海陸両権力の変化」という論文を発表しているが、その肩書に「帝国飛行協会囑託」と記されている。

12 『朝日新聞』一九六〇年五月一三日付夕刊では、井上四郎が狭心症のため自宅で死去し

たことが報じられている。その記事では「元大日本飛行協会理事」と紹介されている。¹³頁数がふられている部分だけで四四頁まであるが、四・三一頁までが井上の署名が入っている論説である。

¹⁴文化発達の歴史に関わる部分については、冊子Aに於ても「精神文化と物質文化の対立」という節で触れられている。但し、物質文化と精神文化の調和については述べているが、航空の話とは結び付けられていなかった。

¹⁵「日本の古本屋」のホームページ (<https://www.kosho.or.jp>) で「帝国飛行協会趣旨」と検索すると、新潟県長岡市の成匠堂書店から一九三七年発行の『財団法人帝国飛行協会趣旨』が出品されており(二〇一七年二月二〇日現在)、一九三七年に刊行されたものも存在するようである。

¹⁶武島良成「戦時期の京都における中等学校の滑空訓練」『京都教育大学紀要』一一〇、二〇〇七年)。

¹⁷隠岐の黒木飛行場や、小千谷飛行場の開場式へも四王天は出席している(前掲四王天『四王天延孝回顧録』二六〇・二六一頁)。

¹⁸高坂正顕・西谷啓治・高山岩男・鈴木成高『世界史的立場と日本』(中央公論社、一九四三年、三七・四三頁)。

第五章 一九三〇年代初頭における飛行場建設と航空思想

― 富山飛行場の建設過程を事例に ―

はじめに

本章は、一九三〇年代初頭における富山飛行場の建設過程の分析を通して、飛行場が当時どのように捉えられていたのか、さらには地方の飛行場建設過程における航空思想の働きを明らかにするものである。

第一章で検討した満洲事変以後の飛行機献納運動が盛り上がった時期は、各地で民間飛行場建設の機運が盛り上がった時期でもあった。一九二九年に定期航空の基点となる東京、大阪、福岡に飛行場が開設された後、三二年一月の松江飛行場を皮切りに、富山、新潟、名古屋などが逋信省から飛行場の設置許可を得ている¹。軍用飛行機の献納運動と民間飛行場建設の盛り上がりは一見無関係にみえるが、富山、金沢、新潟では飛行機の献納運動を直接のきっかけとして飛行場の建設・拡張への動きが起こっており²、少なからず運動していた。軍用飛行機の献納がなぜ民間飛行場の建設へと向かうのか。当時の人々の航空に対する認識を明らかにする上で、地方での飛行場建設は恰好の素材であると考えられる。そこで本章では、飛行場の建設過程を分析することで、飛行場がどのように捉えられていたのか、さらには地方の人々の航空に対する認識を具体的な社会状況の中で考察したい。本章で取り上げるのは、富山飛行場である。前述のように富山飛行場は飛行機献納運動を直接のきっかけとして建設が行われ、さらに「満洲国」建国という時代状況や「裏日本」に位置する県という地理的条件も関わるなかで建設が行われた。上記の課題に取り組む上で適当な対象といえよう。

戦前期の日本における民間飛行場（公共用飛行場）に関する先行研究は、すでに第三章のはじめに整理した。そこでも指摘したように、これまでの研究では、当時飛行場の建設がどのような論理で推進されたのか、という点に関してはあまり関心が払われてこなかった。

富山飛行場に関しても、建設過程とその後の運用の概要、拡張工事・軍事転用の過程が明らかにされているが³、飛行場建設の趣意や建設推進者の言説、献金方法、地元の具体的な動向については未検討である。

また繰り返しになるが、地方において飛行場建設が推進された論理を探る上で筆者が重要だと考えているのが、航空思想との関わりである。日本の航空をどのように発展させるべきか、その理想を説いたものが航空思想なのであり、そうした航空思想を把握した上で

分析することで、当時、飛行場の建設がどのような歴史的・社会的意義付けをされて行われていたのかを明らかにすることができよう。

そしてその航空思想の普及を積極的に行っていたのが帝国飛行協会であった。富山飛行場の建設過程でも帝国飛行協会が関与しており、これまで考察してきた航空思想が、どのように飛行場の建設過程に影響を与えたのかを、明らかにしたい。

よって以下では、富山飛行場建設推進者の言説の分析から、建設推進者の論理と航空思想がどのように関わっていたのかを明らかにする。最後にそれらを踏まえ、富山県における飛行機献納運動と飛行場建設運動の具体的な展開を考察する。

第一節 飛行場建設推進者の言説

富山飛行場の建設運動は一九三二年初頭から始まったが、その前後には飛行場の建設を推進するために様々な主張が展開された。本節では、飛行場建設推進者の言説として、航空思想普及講演会や「富山飛行場建設趣意書」、商工会議所の言説を分析し、飛行場建設推進者の論理と航空思想との関係を考察したい。

一、飛行場建設の世論対策としての航空思想の普及

一九三三年三月一三、一四日、飛行場建設を促進する催しとして、高岡・富山市において講演会が開催された(『富山日報』一九三三年三月一二日、3/13夕刊、3/16。富山飛行場建設委員会が主催で、「航空思想講演会」或いは「防空国防思想普及並飛行場建設促進講演会」と呼ばれ、帝国飛行協会嘱託の井上四郎海軍中将と山田道行航空官⁵⁾が講演した。新聞記事から講演内容を窺うと、「富山飛行場は単に国防上重要なのみならず、北陸及満洲との交通、産業上にも大きな好影響がある」と主張している(『富日』33/3/15夕刊)。

さらに開場式前日の一〇月七日には、「航空思想普及講演会」として帝国飛行協会総務理事四王天延孝陸軍中将が、「皇国日本の国防と昭和国民の使命 守れよ空、全日本の生命線！航空日本を建設せよ！」と題する講演を行った。帝国飛行協会は三二年頃から「時局ニ鑑ミ飛行場増設ニ就テ」等のリーフレットを配布して、飛行場建設を促進する活動を行っていたが、一九三三年四月には冊子『航空日本の建設』⁶⁾を発行した。この冊子では、①飛行士並に航空技術者の養成奨励、②都市飛行場の設置、③国産模範的軽飛行機の普及、④航空路の開発という帝国飛行協会としての四つの事業方針が表明されたが(第三章)、四王天がこの時行った講演はこの冊子と同趣旨のものであった。ここでは講演の内容を詳細

にみてみよう。

講演の内容は大きく「皇国日本の国防」「交通機関の発達と皇国日本」「航空日本の建設」に分けられている。まず「皇国日本の国防」では、日本が空襲を受けやすい地形で将来は空の防備に重きをかけなければならないとし、防空の最良の方法を「敵飛行機の根拠地たる飛行場や航空母艦を空襲して破壊し、敵の航空機をして立つ能はざらしめ」ることであるとす。それには陸海軍航空隊の充実が必要だが、「寧ろそれ以上にその第二線たる民間航空の全面的発展が期待されねばならないのであります」と、航空戦力の第二線としての民間航空の発達が主張された。

次の「交通機関の発達と皇国日本」では、今日までの状況が「海の文化黄金時代」とされ、明治維新以来の国運の発展は「長い海岸線が、世界幹線汽船航路に面してゐる」という意味で、日本が地理的に世界の中心となる好位置にあつたためと現状を認識する。そして交通機関を「現代文化の原動力」と捉え、「高級な文化を招来する為には、より高級な超速力の交通機関に俟つ外はない」と、「陸より海に進歩したのと同様に（中略）第三路たる空中に伸びるより外に余地はない」と指摘し、以下のような認識を示した。

即ち航空機が新しい文化向上の原動力となるべきは最早疑ひを容れないのであつて、航空機の進歩発達は交通の迅速完備とともに、自然世界の距離を短縮し、地球をして五分の一乃至十分の一に収縮すると同時に、文化の調和は遂に世界統一の黄金時代を招来するに至るであります。

そして航空時代においても日本が有利な地理にあることを述べ、過去に「海国日本の建設に努力したより以上の意気と熱とをもつて、新に航空日本の建設に努力邁進するのが、昭和日本の使命であり責任である」とこの節を締めくくった。最後の「航空日本の建設」では、具体的な方策として①技術者養成と飛行機の多量生産設備の構築、②飛行場の建設、③飛行士の養成が提示された。飛行場建設については、「飛行場と飛行機とは、汽船と水・汽車とレール」のように絶対不可分とされ、航空発達の基礎をなすと述べている。

まず全体の構成としては、以前から帝国飛行協会が普及していた航空思想と同様に、国防上と文化上の両面での航空発展の重要性を述べるものといえよう。ただ、飛行士の養成に関しては、「空軍の予備」としての必要性に主眼が置かれており、四王天の主張の力点は民間航空の発展による国防の充実にあるように読める。しかし、「海の時代」から「航空時代」という対比、航空機の発達による文化の調和、それによる世界統一といった見方を示している点で、航空の文化的イメージがより豊かになっていることにも注目しておきた

い。

四王天は開場式当日にも「飛行場建設の急務と富山飛行場」と題する講演を行っており、前日の講演ほど詳細には語っていないが、空軍予備としての民間航空発達、産業・経済・文化上の航空発達の重要性を説き、同趣旨の内容を講演した。

二、「富山飛行場建設趣意書」

では次に、県当局（富山飛行場建設委員会）の主張として「富山飛行場建設趣意書」¹⁰（一九三二年九月付）をみていこう。まず趣意書の冒頭では以下のように述べられている。

航空機ハ近代文明ノ偉大ナル所産ニシテ、其ノ發達ガ人類文化ノ進展ニ至大ノ關係ヲ有スルハ疑ヲ容ル、ノ余地ナシ、今ヤ航空機ノ發達ハ一國文化ノ尺度ヲ語ルモノト言フベク、且ツ其ノ国防上極メテ重要ナル利器タルハ亦言ヲ俟タザル所ナリ

ここでもやはり航空思想と同様の認識が示されていることがわかる。また富山県の位置を「裏日本」の中心に位置してシベリヤや北滿との交通の要衝に当たるとし、「滿洲新国家」ノ建設ニ伴ヒ今後益々軍事上極メテ緊要ナル位置ヲ占ムルノミナラズ産業上特ニ対岸トノ關係愈々緊密ヲ加フ此ノ地ニシテ、飛行場を設置すれば北陸文化の中心となると説かれている。そして飛行場が設置されれば、軍事上への貢献のみならず、次のような効果があると説かれた。

飛行場設置ノコトタル其ノ軍事上ニ貢獻スルノ多キハ今又贅セズ、之ヲ県内産業上ノ見地ヨリスルモ飛越線ノ完成、港灣ノ完備、自動車道路ノ改築ト相俟ツテ、空ト陸トノ交通ヲ整備シ、東京、大阪、名古屋等大都市ニ至ルノ距離短縮ノ第一要件タリ、随ツテ県内ニアリテハ全国ニ冠タル電氣國タル天恵ニヨリテ産業ノ隆興ヲ招来シ、外更ニ新滿洲國ヲ初メ対岸トノ交通通商ノ中心地タラシムルニ至ラム、即チ茲ニ富山飛行場ヲ建設シテ北陸ニ燦然タル文化建設ノ一石タラシメ、本県繁榮ノ一大礎石ヲ築カントスルモノナリ

飛行場の建設と鉄道・港灣・道路等のインフラ整備、電力事業との相乗効果による産業・通商の発展が説かれ、富山飛行場を北陸の「文化建設ノ一石」とすることで富山県の繁栄を導くことが期待されている。

ここで一つ重要なのは、趣意書において「滿洲國」建国が意識されている点である。古厩忠夫氏が明らかにしたように、「滿洲國」建国は、開発が遅れたとされる「裏日本」地域に「日本海湖水化」の気運を生み出し、「裏日本」脱出を目指させる契機となった¹¹。富山県の飛行場建設においても、「滿洲國」建国に伴う「裏日本」脱出の気運が大きな背景と

なっていたのである。

そして趣意書では、富山県の具体的な状況と飛行場設置とが関連させられている。それぞれの状況を概観してみよう。「飛越線」に関しては、一九一七年一月、井上孝哉が富山県知事になると飛越鉄道期成の世論が盛んとなり、同年一〇月後藤新平内相が来富して富山から高山・岐阜を経て名古屋に至る鉄道の敷設案について現地視察を行った。二三年五月に起工式を行い、富山と岐阜の両側から工事を開始した。二七年九月一日に富山・八尾間が開通し、その後三四年一〇月二五日に高山・坂上間を最終工事として全通、高山本線と改称された¹²。また「港湾ノ完備」としては、伏木港・東岩瀬港の拡築があった。伏木港周辺には明治末から大正にかけて北陸人造肥料株式会社、電気製鉄株式会社、北海電化工業株式会社、北海工業株式会社等が設立され、伏木臨海工業地帯を形成した。こうした状況で伏木港の拡築も不可避となり、一九二一年六月、政府は第二種重要港湾に指定、二三年には富山県伏木港事務所が設置された。翌年の第四九回帝国議会で伏木港の第二期修築工事が議決され、二六年六月起工、三六年三月竣工した。富山市を背後に持つ東岩瀬港では、明治末期に神通川河口部の堆積土砂が増大し、利用が困難となっていた。そのため神通川と港の分離が計画され、二二年四月に改修工事を起工、二八年三月に竣工した(防波堤の建設や一〇〇〇トン級船舶の入港を可能とするための浚渫等も行った)。二九年からはさらに三〇〇〇トン級船舶の接岸を目指し第二期工事を開始し、三三年四月に岸壁が竣工、三六年三月竣工した¹³。また電気事業に関しては大正期から官民一体となって水力電気事業が行われており、豊富で低廉な電力が背景ともなう富山県の工業県化が進んだ。一九一八年には県内の水力電気は一〇〇〇kwを超え、二六年には全国の七・一%にあたる一三九〇〇kwとなり、三五年には全国の一七・二%の生産量で日本最大の電力生産県となった¹⁴。

富山飛行場の建設は、以上のような鉄道の整備、港湾の拡築、電気事業の発展の最中に行われたのであり、こうした富山県の個別具体的な状況を前提としつつ、さらなる発展をもたらす事業として位置付けられたのである。

先にこの趣意書においても、航空思想と同様の認識が示されていることを指摘したが、注意しておきたいのは、全体の趣旨としては、航空機の文化的な側面の説明に力点が置かれていることである。前に引用した趣意書の飛行場設置の効用を説いた部分を改めてみると、軍事上の効用については「今又贅セズ」と詳述されず、産業・経済上の具体例が示された後、北陸の「燦然タル文化建設」に繋がること主張されている。このように軍事的

側面よりも文化的側面がクローズアップされた要因については、第二節で考えてみたい。

三、富山商工会議所の航空関連建議

富山飛行場の建設には、富山商工会議所も積極的に関わっていた。建設委員会委員として、会頭・副会頭・理事らが名を連ね、航空路開設の依頼電報を南弘通相に送る等の活動を行っている（『富日』 33 / 7 / 28）。本項では富山商工会議所が出した航空に関する建議を検討する。

まだ飛行場建設運動が具体化していない時期から、富山商工会議所は航空路の富山県への開設について建議を行っていた。満洲事変勃発前の一九三一年五月一九日付で、商工会議所会頭金岡又左衛門から小泉又次郎通信大臣等に「東京・新潟間の郵便航空路を富山へ延長に関する建議書」が出されている¹⁵。二九年八月一五日から、東京朝日新聞社によって東京―新潟間の定期郵便航空が開始されたが¹⁶、この建議書では、「東京、新潟間の郵便物運送航空路を我が富山市に延長して東京、富山間を連絡し以て彼我商工業の発展に資せられむことを切望せむとす」と主張した。鉄道では一〇時間余りかかるのが、航空機では三時間内外の短時間で済むとし、郵便航空路の実現が「独り産業経済上に資するのみならず又以て航空思想の普及と進んでは民間航空事業の奨励となるべきを信ず」としている。この建議では、産業・経済上の利益に主たる関心が置かれていることが特徴といえよう。

また三一年五月一二日の富山商工会議所議員総会で、この建議の提出理由を説明した内山甚兵衛議員は、より具体的な産業・経済上の利益を説いているが、郵便航空路の実現によって航空事業が発達すれば以下のような効果をもたらすとした¹⁷。

此の航空事業の中本県で興るべきものは主として航空機の製作事業で、此の製作事業が隆盛になればなる程必要を感じらるるのは、航空機の生命とも云ふべき軽金属（アルミニウム）の製造である、此のアルミニウムの製造が本県にて行はるるやうになることは当然の結果であると思はれる

多年誘致を目指しているアルミニウム工場に関しても、航空事業が発達すれば必然の結果としてアルミニウム工業ができる主張した。「豊富なる電力」と「比較的良質のアルミニウム原料を多量に包蔵」する富山に、さらに航空路が開設されることによって、よりアルミニウム工業誘致に有利な条件が揃うと内山は説いたのである。飛行場との関連は不明だが、実際に一九三三年一〇月六日に日満アルミニウム株式会社富山工場が富山市東岩瀬町にできる等、豊富で低廉な電力を背景として富山県のアルミニウム工業は発展している¹⁸。アルミニウム工業誘致を目指していた富山の商工業界に対して、少しでもそれに有

利な条件を揃えようと郵便航空路設置を訴えた内山の説明は、説得力を持ったのではないだろうか。

次に検討するのは、富山商工会議所が三二年九月一一、一二日に高岡商工会議所で開催された第二六回北本州商工会議所連合会に提出した「飛行場及航空隊の設置要望に關し政府へ建議の件」である¹⁾。建議の題目からもわかるように、先に検討した建議とは趣旨が異なっている。今回の建議では、「飛行場の建設は民間航空發展の基礎をなすものにして産業上国防上焦眉の緊急問題」であると、産業上と国防上の問題として飛行場建設が捉えられている。航空隊に關しては、これまで太平洋方面に偏った配備がされてきたが、「我が生命線たる滿蒙地方と日本沿岸との防備關係、並に産業保護の將來を考察するときには我が北陸地方は実に最重要の地位を占むるに至ることは」明らかであるとされた。よつて「日本海沿岸の中樞に在る我が北陸地方に飛行場を設置し、航空隊を配備して以て日本海沿岸に於ける国防の充實と産業の進展を図るに資せられむこと切望に堪えず」と締めくくつた。この建議は富山のみでなく北陸地方全体の問題として出されたものであるが、滿洲事變・上海事變を経て従來の主張が變化し、産業上と国防上の両面から飛行場設置、航空隊誘致の必要性を説く主張が登場したことがわかる。

またこうした變化の要因としては、滿洲事變後の防空への關心の高まりがあろう。例えば藤井忠俊氏は、全国で飛行機が献納される中、六大都市では共通して飛行機より防空兵器の献納が行われたことを指摘している²⁾。また土田宏成氏も、滿洲事變・上海事變での日本軍機による中国空襲が日本人にショックを与え、都市防空への關心が高まつたとしている³⁾。さらに一九二八年七月の大坂防空演習を皮切りに、名古屋、水戸、北九州、關東等各地で防空演習が行われたが、富山県内においても行われている。三二年六月二五日、富山市初、そして「裏日本」初として、防空演習が行われた。この時は富山の連隊は参加せず、富山署・消防組・各自警隊が総動員されて行われた『富日』32/6/24 6/26。滿洲事變一周年記念として行われた九月一七日の防空演習は、以前のものより規模が大きく、第三五連隊²⁾も参加し、富山市と高岡市を中心に行われた『富日』32/9/17 9/18。その他、町単位で行っている所もあり、富山においても防空への關心が高まつていたといえよう。こうした背景もあつて主張は變化しているが、やはりここでも基本的枠組みとして国防上と産業・經濟上の両面から航空の問題を捉える視角があるのである。

以上、富山県当局や商工会議所の主張をまとめてみると、まず確認できるのは、航空の軍事上・産業・文化上の貢獻を説く航空思想の基本的枠組みは共有されていたということ

である。但し、飛行場建設の趣意書や富山商工会議所の主張においては、「満洲国」建国や飛越鉄道の建設、伏木港・東岩瀬港拡築、水力発電事業の発展、アルミニウム工業の誘致等、航空思想普及講演会で語られた内容とは異なる、富山県をめぐるより具体的な状況との関連の中で飛行場設置の意義が説かれていた。県当局や商工会議所は、富山県民・富山の商工業者を説得するために、航空思想の内容を富山県内のより具体的な文脈の中で語り直したともいえる。このように捉えると、航空思想は地方の飛行場建設推進者に対し、建設を正当化する大きな論理を提供したといえるのではないか。では、具体的に飛行場建設運動の中で、この航空思想と共通した枠組みを持つ富山県の飛行場建設推進者の主張がどのような役割を果たしたのか。次節では建設運動の展開を確認しつつ、特に実際の運動と県当局の主張（趣意書）の関係について考察したい。

第二節 富山県における軍用飛行機献納運動と富山飛行場建設運動の展開

一、軍用飛行機「立山号」の献納

本節から、富山飛行場建設運動の具体的な展開過程の分析に入るが（建設の流れについては表14を参照）、飛行場建設の気運は一九三二年一月から始められた軍用飛行機献納運動の中で醸成されたため、まずは富山県における飛行機献納運動についてみてみよう。

満洲事変勃発後、慰問品の寄贈、国防献金、兵器献納等、国民の戦争熱が高揚したが、そうした動きの一つとして、全国の県民・企業等による飛行機献納運動があった。富山県は全国的にも早い時期から運動を開始している。『富山日報』では、富山連隊区の発案で官民合同の「国防強調委員会」のような団体をつくり、防空の実行宣伝を行う計画があり、事業の一つとして防空基金を県民から募り、「立山号」或は「富山号」として戦闘機を陸軍省へ寄附する案が一九三一年末に報じられている（『富日』31/12/27。三二年一月四日付で「勅諭拝受五十周年記念事業」として軍用飛行機の陸軍省への献納を決定し、新聞紙上に献納趣意書が発表された（『富日』32/1/12夕刊）。趣意書では、満洲事変での飛行機の活躍、将来戦での物質的威力の進歩を考えると国軍の施設に関し憂慮せざるを得ず、「国軍の欠陥を補はんが為、当県官民一致の力を以て軍用飛行機一台を献納せんとす」とされている。富山連隊区司令部内に事務所を置き、三月三十一日を期日として八〇〇〇〇円の寄附金を募集した。在郷軍人、青年団、青年訓練所、婦人会等の活動により趣旨を徹底させ、寄附金は連隊区司令部又は最寄りの新聞社に送付することとされた。

一月二九日までで約二七〇〇円しか集まっておらず憂慮されていたが（『富日』32/1/

31、三月七日の朝までに六〇〇〇〇円を突破し『富日』32/3/7夕刊)、締切間近の三月二十九日迄分の連隊区司令部扱の寄附金は累計一〇〇六四三円六九銭であった(『富日』32/4/7夕刊)。最終的な献金総額は一一一四三七円九九銭となった(『富日』32/6/28夕刊、支出の内訳は飛行機製作費八〇〇〇〇円、呉鎮号²、醸出金七〇〇〇円、その他三九二二円二七銭、残額二〇五一五円七五銭)。献金の募集方法について、趣意書等では明示されなかったが、富山市には一五〇〇〇円²⁴、高岡市には五〇〇〇円の割当額が設定されており(『富日』32/2/17、3/7、実質は強制的側面の強い割当献金であったと思われる。筆者が以前分析した石川県のように割当献金を行っていない県もあったが²⁵、多くの府県で割当献金が行われており²⁶、富山県も同様であった。

四月一〇日、代々木練兵場において愛国第九号、第一一号と共に愛国第一二号(立山号、八八式軽爆撃機)の命名式が挙行された(『富日』32/4/11、同日夕刊)。その後、立山号の県下訪問飛行の着陸場は富山第二公設競馬場としても予定されていた浜黒崎に決定し(『富日』32/3/25、3/30、4/12等)、四月二三日に各務原より立山号が飛来し、県下各地も飛行した。浜黒崎では、陸軍から派遣された乙式偵察機や立山号による高等飛行も行われ、当日の様子は「空前絶後」「幾分か計り知れない」人出と報じられた(『富日』32/4/23夕刊、4/24。直接的にはこの立山号の訪問飛行が、富山県に飛行場建設の気運を醸成することとなった。

二、富山飛行場建設運動の開始とその方向転換²⁷

立山号の訪問飛行の前には、着陸場の調査が行われたが(『富日』32/3/25、3/31、それに伴い下志津飛行学校教導隊長西村潔航空兵中佐が富山市経済懇談会で講演をしている²⁸。新聞紙上に掲載された講演の概要によれば彼は、将来の戦争は航空機を主とした戦闘形式となり、各都市への爆撃は必然であるため国土防衛に尽力すべきとし、「今後各都市は都市計画の中に尠くも一ヶ所の飛行場位持つべき所以」を説いた(『富日』32/4/3)。文脈からみてここでは都市防空の観点からの飛行場の設置が主張されている。

この時期から立山号の着陸地となった浜黒崎や東砺波郡町村長会から飛行場設置促進の動きが見られた。浜黒崎では、「北陸唯一の飛行場を建設し飛行聯隊を設けることに促進運動をなすべしとの輿論が台頭」し、三月二七日に富山商工会議所に於て同所理事大間知圓兵衛や遠山信一郎学務部長、明珍宗映中佐、鈴木重義中佐、吉田久三浜黒崎村長外五名が協議を行っている²⁹。さらに二八日、大間知、明珍が上県して知事、学務部長等と懇談協議した(『富日』32/3/28夕刊)。そして立山号の着陸場として整備して一年間その

ままとする間に「定期飛行着陸場及び飛行聯隊設置運動を試みる筈」(『富日』 32 / 3 / 30)と報じられた。飛行場建設と飛行連隊誘致の動きがあったことがわかる。また東砺波郡町村長会では、同郡にある立野ヶ原演習地に陸軍飛行場を設置する請願書を関係筋に提出し、空軍の充実は国防上緊要とする中で次のように主張した。

県下に飛行機の着離陸地設置を要望し、空軍活躍の完璧を期し立山号献納の趣旨に副ふ為めに、東西両砺波郡の曠野に跨る原野立野ヶ原演習地を県下唯一の理想的飛行場を認められ、之^マわ^クが実現を期たし(『富日』 32 / 4 / 20 刊)

以上のように、富山県当局の動きに先立ち、各方面から国防・防空上の観点からの飛行場設置・飛行連隊誘致の動きがあったことは、注目すべきであろう。富山県での飛行場設置の最初の動きは、軍用機「立山号」の献納運動に規定された形ではじまったのである。またこうした動きがあった背景としては、先述した防空への関心の高まりもあるだろう。

このようにすでに国防・防空上の観点からの飛行場設置や飛行連隊誘致を促進する動きがあるなかで、県当局は六月末から動きを見せている。県当局で飛行場建設の動きがあるのは、六月二八日に立山号献納発起人会で献金残額を利用して飛行場を建設することを略決定してからであり(『富日』 32 / 6 / 28 刊)、八月二二日、富山飛行場建設委員会において会則や委員が決定された(『富日』 32 / 8 / 22 刊)。会長に斎藤樹県知事、幹事に遠山信一郎学務部長がつき、委員には県庁の官吏や市長、衆議院議員、商工会議所会頭、第三五連隊長等地方の有力者が名を連ねている。市町村委員には、市助役と町村長が就いた³⁰。そして九月付で、第一節で検討した「富山飛行場建設趣意書」が出された。

運動の中心となっていたと思われるのは、幹事長の遠山信一郎(一八九五・一九七八)である。遠山は、一九二〇年に東京帝大法科を卒業後、長野県警視、北海道事務官、静岡県地方課長を経て、三二三年に富山県学務部長となった³¹。富山県では、富山県振興報徳社の社長に就任し、農村恐慌対策として報徳運動を主唱している³²。彼は逓信省や陸軍省等と折衝するなど積極的に運動を推進し、新聞紙上では「飛行場の産婆役」と称されている。

三三三年一〇月八日の記事で遠山の活動が紹介されているが、富山県に赴任した際、「富山県を富ませるには、先づ航空路の開発が必要だと何とも知らず覚えた」彼の第一印象が、「富山飛行場を開設した基」とされている。遠山によれば、「立山号」献納の残金については、高射砲、忠魂碑、軍用自動車等に使用しようとする動きもあり、飛行場の設置を考えていた遠山は困ったが、「そこで一策を案じ明珍中佐、高田甚四郎氏、大間知圓兵衛氏等を同志とし、大いに輿論を喚起」したという(『富日』 33 / 10 / 8)³³。つまり、県当局が運動

を開始する前には、国防・防空上の観点からの飛行場設置や飛行連隊誘致の動き以外にも、飛行機献納の残金によって兵器献納や忠魂碑建設などを行おうとする動きがあったのである。軍事的な方面へと運動が進展していく機運が根強くあったのである。軍用飛行機献納運動の後であることを考えれば、当然の流れといえよう。よって、民間飛行場を建設したい遠山を中心とする県当局としては、こうした声を抑えつつ運動を展開する必要があった。そこで「大いに輿論を喚起」するため出されたのが、「富山飛行場建設趣意書」であったと考えられる。文化的恩恵を強調して民間飛行場建設の意義を示しつつ、軍事的な意義もあることを示した趣意書を表明することで、軍事的方面へと運動を展開した人々を納得させつつ、民間飛行場建設へと人々の関心をシフトさせることを狙ったといえよう。実際、県当局が飛行場建設に乗り出してから後には、飛行連隊誘致等を唱えていた浜黒崎もその他の地域と民間飛行場の候補地に選定されるよう競争的に運動するなど（『富日』 32／8／19、県当局の方針に沿って運動を展開している。このようにみると、航空思想は、地域の産業・経済・文化上の振興を考える人々と、国防・防空上の備えの充実を考える人々の双方を納得させる論理となり、民間飛行場建設へと運動をシフトさせるように機能したのである。

三、運動の経過と飛行場の完成

富山県当局で運動を開始後、飛行場の有力候補地は上新川郡大澤野村、東砺波郡立野ヶ原陸軍演習場、婦負郡草島村、上新川郡浜黒崎村、婦負郡倉垣村、射水郡老田村の六ヶ所が挙がっていた。候補地の選定には通信省から山田道行航空官が派遣され、視察が行われている（『富日』 32／8／2夕刊、10／31夕刊、11／1夕刊、11／2等、一〇月三十一日の視察で既に三度目の来県）。实地調査の結果、山田の技術的意見（障害物が無い、将来拡張が可能、地均し工事が容易等）が重視され、一月一日に婦負郡倉垣村に最終決定された（『富日』 32／11／2。富山・高岡両市、伏木・東岩瀬両港、また実現はしなかったが水上飛行場として計画があった放生津潟（越ノ潟）^{3,4}に近接した場所が選ばれた（図20・図21参照）^{3,5}。陸軍省・参謀本部による視察も行われており（『富日』 32／10／13、陸軍の要望により計画を変更して滑走路の拡張等も行った。稲垣氏も指摘するように「将来の軍事利用を考慮に入れた建設」であった^{3,6}。

献金の皮切りは飛行協会の補助金一〇〇〇円と前田家からの五〇〇〇円の寄附であった（『富日』 32／10／1夕刊）。『富日』 33／4／1で未納町村が半数以上あると報じられ、献金成績は憂慮されたが、『富日』 6／21報道時で一三三二六四円、そして九月八日現在

で一五〇〇〇〇円を突破している(『富日』33/9/9)。最終的には総額約二二〇〇〇〇円に達した。献金の募集方法としては、県庁内に設置された建設委員会事務所に直接送付する場合もあるが、市町村の寄附金は市町村委員(市助役と町村長)が取り纏め事務所に送付した。戸数、国税の総額に比例配分して割当額が設定され、特に飛行場に隣接或は建設に伴い町勢発展上に大きく関係する町村は特別町村として多額の負担を依頼された。募集方法は、割当献金という点で飛行機献納運動の方法を踏襲していたといえよう。「昭和八年一〇月一三日現在富山飛行場寄附金未納町村調³⁷」では全額未納一六町村、不足一六町村があるとされ、欄外に「疲弊困憊ノ為メ免除方申出」と注記された村もあった。最終的に成績良好とされながらも、昭和恐慌で富山県内の農村も打撃を受けており、非常に苦しい状況下で割当献金が行われたことがわかる。

最終的には多額の寄附金が集まったが、途中には町村側が反発する例もいくつかみられた。例えば候補地とされた浜黒崎・草島両村では、小作側が「十万坪の土地を取り上げられることは吾々耕作者の生活を脅かすもの」として土地買収に反対した(『富日』32/9/8夕刊)。また上新川郡町村長会においては、「昨今の農山村民は極度の不況に沈^マ倫^マし、稲

作も不良で到底配分される寄附金額は半も支出できるものでない」とし、県当局に対し大富豪から寄附金を募る様態憑することを決定して「強制的に割当額の責任募集を一切やらぬことに申合せた」という(『富日』32/9/19夕刊)。飛行場建設への反対という事例に関しては、荒川氏が、一九二〇年に陸軍が三重県度会郡の明野陸軍飛行学校の飛行場用地を取得しようとした際に地元住民が反対した事例から、当時の人々の生活向上への意欲、飛行機は「国防・文明の武器という説得の論理」に「対抗する大正デモクラシー状況下の民主主義的意識」を読み取っている³⁸。上記の富山での事例も、「生活を脅かす」という論理から飛行場建設に反対しているのであり、荒川氏の取り上げた事例と通底した論理を持っているといえよう。結局、地の利が悪く障害物があり地価が高価な浜黒崎と、「村民又飛行場設置に躊躇する模様」と評価された草島は、候補から外された³⁹。

三三年五月九日から工事が始まり、途中陸軍からの要望等により遅延したが、九月二五日に竣工した(一〇月五日に通信省の設置許可)。一〇月八日に行われた飛行場開場式は、帝国飛行協会総裁の梨本宮を迎えて大々的に挙行された。陸軍航空機による高等飛行等が行われ、飛行場に通じる越中鉄道では一五〇〇〇人を運んだとされ、三〇〇〇〇人の観衆と報じられた(『富日』33/10/8、同日夕刊)。その後、新設のローカル線としては最も早い三四年五月一五日に東京―富山間の定期航空が開通し、三六年一〇月一日には大阪

まで延長された⁴⁰。

おわりに

以上、富山において展開された飛行場建設推進者の言説を検討し、それを踏まえた上で、富山飛行場建設運動の展開を明らかにした。富山飛行場は民間飛行場として開設され、定期航空路が開かれたわけであるが、軍事的にはどのように利用されたのであろうか。最後に、開設後の富山飛行場の軍事利用の様子をみておきたい。

県当局は、「大演習には飛行機の根拠地としては非富山飛行場を使用されたい」として建設途中から奔走しており、『富日』33/3/15夕刊)、視察のために参謀本部から三好康之航空大尉も来県している(『富日』33/6/7夕刊、7/18夕刊等)。途中の工事の計画変更も、直接的には「来るべき大演習に使用せらるゝの光栄に浴せんが為⁴¹」に当初の計画以上の工費をかけて行ったものであった。そうした努力が実り、開場後まもなく福井県下で行われた陸軍特別大演習では、参加した飛行第五連隊の航空根拠地として富山飛行場が使用された(『富日』33/10/17 10/18)。その後も稲垣氏が明らかにしているように、三六年三月二三日付で土岐銀次郎富山県知事は、寺内寿一陸相に対して同年六月の第九師団管下での防空演習に伴う富山飛行場の拡張整備を具申し、「平素ハ飛行隊ノ訓練ニ使用相成、一朝有事ニ際シテハ大ニ国防上ニ活用セラルル様」と述べている。この拡張は認められなかったが、具申書の中には、「陸軍ニ於テモ別表ノ通各飛行聯隊ニハ当飛行場ヲ使用相成、皇軍ノ飛行訓練上相当大ナル貢献ヲ為シ」(別表は確認できなかった)とあり、定期航空開始後も飛行連隊によって利用されていた様である⁴²。

軍事的方面へと展開していた運動を遠山らが民間飛行場建設へと方向転換したわけだが、富山県としては開場当初から飛行場を積極的に国防と関わらせようとする姿勢があったのである。但し、陸軍側としては次のような意見も存在した。山田航空官は開場式準備のために来県した際、「富山飛行場は国防上陸軍省としては左程重要視して居ない、(中略)富山飛行場は民間飛行場としても条件を具備して居ない」(『富日』33/10/7と述べた⁴³)。彼は陸軍省の人間ではないが、飛行場の位置選定に関わった者として陸軍側の意向に通じていたと推測しても不当ではないだろう。陸軍側としては左程富山飛行場の国防上の意義を評価していないにもかかわらず、軍事利用を積極的に推進しようとしたのはむしろ富山県側であった⁴⁴。

一九四〇年一〇月一日で民間定期航空が廃止された富山飛行場は、四二年春(或は四三年四月)には陸軍省に接收され、航空部隊が駐留していたという。しかし四五年八月一日、

長岡空襲実施のために富山を通過したB29の編隊に対しては、迎撃機として第五三戦隊所属の「屠龍」二機が出撃したのみであった。二日未明に富山大空襲を実施した編隊（第七三航空団）は、「作戦任務書」で五機の飛行機に遭遇したが攻撃は受けなかったとしているが、これらが富山飛行場からの迎撃機であるかは不明である⁴。当時富山市防空課長であった人物は、「戦闘機が立ちむかい圧勝してくれるものと思っていた。でも地元の軍部とは指揮系統が違うとかで、一機も舞い上がってくれなかった」と証言している⁴。

『富山県史 通史編VI 近代下』では、富山飛行場の建設当初は「国内航空と大陸航路への平和的民間飛行場として利用されるものと念じていたが」、戦時に入り軍事目的にのみ利用されることになった、と評価している⁴。しかし本章で明らかにしたように、県当局の運動開始前から国防的見地からの飛行場設置の動きはあり、また軍が国防上左程重視していないにもかかわらず、県当局は積極的に軍事演習での使用を推進していた。後の軍事基地化への道は軍側ではなく、富山県の側からすでに開かれていたといえよう。そして飛行場を文化・産業上のみでなく、国防・防空上からも利用すべきだという論理を提供したのは、帝国飛行協会の普及した航空思想であった。

¹通信省航空局編『昭和十年度 航空統計年報 第六回』（通信省航空局、一九三七年）。

²富山については後述。新潟では、もともと新潟市営飛行場があったが、国際飛行場を目指すべきとの意見も高まり、飛行機献納運動を契機として一九三二年に飛行場拡張と格納庫の設置を実現した（新潟市史編さん委員会編『新潟市史 通史編四 近代（下）』新潟市、一九九七年）。金沢での動きについては、第三章参照。但し実際に愛国金沢飛行場として竣工したのは、一九三八年一〇月であった（八田健一編『愛国金沢飛行場建設誌』愛国金沢飛行場建設協会、一九四〇年）。

³富山県編『富山県史 史料編VII 近代下』（富山県、一九八三年）、同『富山県史 通史編VI 近代下』（富山県、一九八四年）、稲垣森太「旧富山飛行場の建設・運用と軍事転用の経過」（『近代史研究』三一、富山近代史研究会、二〇〇八年）。上田卓爾「金沢飛行場・富山飛行場の建設と戦前の民間航空事情について」（『星陵論苑』四三、星陵女子短期大学、二〇一四年）は、これまであまり明らかにされてこなかった開設後の路線開設やその運用に重点を置いて研究している。

⁴以下この記事であれば、『富日』33/3のように略記する。本章で主に使用する『富山日報』は、一八八四年創刊の富山市（人口約七五〇〇〇人）を地盤とする立憲民政党系の有力紙で、一九三二年八月の調査推定によると、『北陸タイムス』一七一〇〇部に次いで、一二〇〇〇部の販売部数であった。（『昭和七年版 日本新聞年鑑』新聞研究所、一九三一年、日本図書センターより一九八五年に復刊）。大正以来『北陸タイムス』はトップを維持していたが、社内不和や金沢進出に資金を使って経営が苦しくなったこと等が原因で、一九三三・三四年を境に『富山日報』にトップの座を譲った。一九三四年の発行部数で『北陸タイムス』一二〇〇〇部に対し『富山日報』一三〇〇〇部と逆転し、その後も『富山日報』が差をつけた（『北日本新聞社百二十年史』北日本新聞社、二〇〇四年、三〇一・三〇二、三六三・三六四頁）。このように、富山の代表的地方紙の中

でも、昭和初期は特に『富山日報』が勢いを増していた時期であるため、本章では『富山日報』を使用した。

⁵一八九五、一九四四。四二年一月一日、霞ヶ浦航空隊司令、四三年一月二〇日、第二四航空戦隊司令官。ルオット島で戦死。三二年時点では通信省航空局技術課の航空官で、海軍少佐（福川秀樹『日本海軍将官辞典』芙蓉書房出版、二〇〇〇年、『通信省職員録昭和七年八月』通信大臣官房秘書課、一九三二年）。

⁶以下の講演の内容（要旨）は、富山飛行場建設委員会編『富山飛行場建設誌』（富山飛行場建設委員会、一九三五年、八三、八六頁）に掲載されている。

⁷「昭和七年度事業報告」（『飛行』八、六、帝国飛行協会、一九三三年）。

⁸北尾亀男編『航空日本の建設』（帝国飛行協会、一九三三年）。

⁹前掲『富山飛行場建設誌』六八、七〇頁。ラジオ放送もされた。

¹⁰「昭和七年〜八年梨本宮殿下御来県一件」（『富山県行政文書』請求記号B、41 富山県立公文書館所蔵）。

¹¹古厩忠夫『裏日本―近代日本を問いなおす―』（岩波新書、一九九七年）。

¹²富山県議会編『富山県議会史 第四卷』（富山県議会事務局、一九八一年、七〇、七一頁）。

¹³前掲『富山県史 通史編VI 近代下』三六三、三六八頁、港湾協会第九回通常総会富山準備委員会編『富山県の産業と港湾』（港湾協会第九回通常総会富山準備委員会、一九三六年）「第五章 港湾」。

¹⁴前掲『富山県史 通史編VI 近代下』一四四、一四六、九〇二、九二二頁。

¹⁵以下、この建議書の内容は前掲『富山県史 史料編VII 近代下』八七三、八七五頁。

¹⁶日本航空協会編『日本航空史 昭和前期編』（日本航空協会、一九七五年、六一二頁）。

¹⁷以下、内山の説明は、「東京、新潟間を延長して富山へ郵便航空路 会議所が建議運動すべく内山議員の動議提出理由」（『富山商工月報』二五四、富山商工会議所、一九三二年）。

¹⁸前掲『富山県史 通史編VI 近代下』一〇二、一〇三、二九七、二九九頁。日満アルミニウム工場の設立年・設立場所は前掲『富山県の産業と港湾』「第四章 産業」三三三頁による。

¹⁹以下、この建議の内容は「飛行場及航空隊の設置要望に関し政府へ建議の件」（『富山商工月報』二七〇、一九三二年）。

²⁰藤井忠俊『国防婦人会―日の丸とカッポウ着―』（岩波新書、一九八五年、三二二頁）。

²¹土田宏成『近代日本の「国民防空」体制』（神田外語大学出版局、二〇一〇年、一五八、一六一頁）。

²²日露戦後の一九〇七年、第九師団の第三一旅団司令部と歩兵第六九連隊が婦負郡呉羽村に新設されたが、宇垣軍縮により、二五年五月一日付で解散された。その後は代って、金沢に設置されていた歩兵第三五連隊が移駐された（富山市役所編『富山市史』富山市役所、一九三六年、前掲『富山県史 通史編VI 近代下』）。

²³「立山号」献納と同時期に、呉鎮守府管下の府県で海軍に献納することとなった飛行機。富山県には一万円が割り当てられた（『富日』32/3/18月刊）。三二年六月一九日に呉鎮守府第三号第四号の命名式が呉市で行われたが、本機に対して富山県から七〇〇〇円を献金したと報じられている（『富日』32/6/19）。

²⁴二月一日には富山市役所で飛行機献金募集協議会を開催し、負担分一五〇〇〇円の募集方法を決定している（前掲『富山市史』第三編二〇三頁）。

²⁵前掲拙稿「満洲事変期の石川県における民衆の戦争熱について」七二頁。

²⁶前掲藤井『国防婦人会―日の丸とカッポウ着―』同「昭和初期戦争開始時における大

衆的軍事支援キャンペーンの一典型―軍用機(愛国号・報国号) 献納運動の過程について―。

²⁷以下特に断らない限り、富山飛行場建設に関わる事実に関しては前掲『富山飛行場建設誌』に依拠している。また建設過程の概略等については前掲『富山県史 通史編VI 近代下』、前掲稲垣「旧富山飛行場の建設・運用と軍事転用の経過」も参照した。

²⁸『富山日報』には西村の下の名前が報道されていないため、JACAR(アジア歴史資料センター)Ref:C13070913006『陸軍部隊将校 同相当官職員表 2/2』11・12・14・16・19・20師団 関東軍・朝鮮軍・台湾軍・支那駐屯軍他) 昭和六年四月一日 調』(防衛省防衛研究所)により補った。

²⁹それぞれ後に富山飛行場建設委員会で役職に就いた。下の名前はその名簿により補った。名簿では鈴木重義は富山連隊区司令部附(異動により途中で委員を辞職)で、明珍宗映は富山県騎友会長とある(前掲『富山飛行場建設誌』四・一二頁)。

³⁰前掲『富山飛行場建設誌』四・一二頁。

³¹海野福寿「昭和恐慌下の農村再編成過程 (I) ―農村経済更生計画と報徳運動―」(『明治大学人文科学研究所紀要』別冊一、一九八一年、注一一)の経歴を参照した。

³²前掲『富山県史 通史編VI 近代下』六九一・六九三頁。

³³ここに挙がっている明珍・大間知は、浜黒崎での飛行場設置・連隊誘致の際から名前が見える。富山商工会議所副会頭の高田甚四郎は、富山商工会議所議員総会で、先述した「飛行場及航空隊の設置要望に関し政府へ建議の件」の提出理由を、役員会を代表して説明するなど飛行場設置に深く関わっていた人物と思われる。

³⁴『富日』33/6/29では、遠山学務部長の主唱により東京と新京を結ぶ放生津潟水上飛行場を建設する計画があると報じられている。これ以前にも、三二年五月初旬に海岸調査のため来富した大湊直太郎舞鶴要港部司令官(下の名前は前掲福川『日本海軍将官辞典』により補った)が、放生津潟を理想の飛行場と激賞したことや(『富日』32/5/6、八月三日、前日に浜黒崎を視察した山田航空官が越ノ潟(放生津潟)も視察したことが報じられた(『富日』32/8/3夕刊)。

³⁵前掲『富山飛行場建設誌』五八頁。

³⁶前掲稲垣「旧富山飛行場の建設・運用と軍事転用の経過」三六頁。

³⁷前掲「昭和七年〜八年梨本宮殿下御来県一件」。

³⁸荒川章二『軍用地と都市・民衆』(山川出版社、二〇〇七年、五三・五六頁)。

³⁹前掲『富山飛行場建設誌』一七・一八頁。

⁴⁰前掲『日本航空史 昭和前期編』六七七頁。

⁴¹前掲『富山飛行場建設誌』五九頁の遠山学務部長の富山飛行場建設経過報告。

⁴²前掲稲垣「旧富山飛行場の建設・運用と軍事転用の経過」三七・三九頁、JACAR(アジア歴史資料センター) Ref:C01002102100『大日記乙輯昭和十一年』(防衛省防衛研究所)。

⁴³稲垣氏もこの記事を引用し、「飛行場としての評価は大変低く、厳しいものであった」と指摘している(前掲稲垣「旧富山飛行場の建設・運用と軍事転用の経過」三六頁)。

⁴⁴塚崎氏も、一九三九年の伊丹飛行場(大阪第二飛行場)拡張時、国家の承認・予算を得やすくし、地元農民の反対を抑えるためにも、大阪側が軍の関与を積極的に求めていることを指摘している(前掲塚崎「伊丹飛行場の成立の背景と戦時期の軍用飛行場の実態」四一・四四、五六頁)。

⁴⁵北日本新聞社編『富山大空襲』(北日本新聞社、一九七二年、三四・四一頁)、中山伊佐男『ルメイ・最後の空襲―米軍資料に見る富山大空襲―』(桂書房、一九九七年、四四頁)前掲稲垣「旧富山飛行場の建設・運用と軍事転用の経過」、四一・四二頁。

^{4.6}前掲『富山大空襲』四一頁。
^{4.7}前掲『富山県史 通史編VI 近代下』三七四頁。

第六章 衣ヶ原飛行場の建設

―航空イメージの変遷に着目して―

はじめに

本章は、戦前の愛知県西加茂郡挙母町（現豊田市内のトヨタ自動車(株)元町工場の一部）に存在した衣ヶ原飛行場の建設過程を分析し、当時の航空イメージの一端を明らかにしようとするものである。

本章が主な対象時期とする一九三〇年代は、日本の国内外へ伸びる定期航空路が徐々に整備されていった時期であった。一九二八年創立の日本航空輸送株式会社は、一九二九年から東京―大阪―福岡―蔚山―京城―平壤―大連間、大阪―上海線の一部としての大阪―福岡間の定期航空を開始し、順次航空路を拡張していった。それに伴い、日本国内各地に民間飛行場が建設された。当時の民間飛行場は、日本航空輸送株式会社の定期航空等が離発着する公共用飛行場と、個人経営や航空機製作会社の試験場として使用される非公共用飛行場に大別されていた。**表 15**は、一九三九年一〇月現在の公共用飛行場と非公共用飛行場の基礎データを、設置（あるいは設置許可）された順番に整理したものである。松江飛行場・富山飛行場・新潟飛行場等を先駆けとして、名古屋も含め地方に続々と公共用飛行場が建設されていく様子がわかる。実際の経過をみると、東京―富山間の定期航空が新設ローカル線として最も早い一九三三年五月一日に開通した。名古屋にも、一九三四年一〇月一日から東京―大阪線のうち一日一往復が寄港することとなった（最盛期は三往復）²。一九三六年一〇月一日には大阪まで延長され、それと同時に東京―新潟線、大阪―鳥取―松江線、大阪―徳島―高知線の運営も始まった。少し遅れて一九三七年四月一日からは、東京―仙台―青森―札幌線の定期航空が開始された³。民間飛行場は、公共用であれば定期航空の寄港地、非公共用であれば航空機会社の試験場や遊覧飛行の拠点として使用されたわけだが、当時の民間飛行場の位置付けは、航空思想が両義的なものであったのと同じく、一様ではなかった（第三章・第五章）。筆者は、飛行場の位置付けをめぐる言説には、当時の航空イメージが反映されていると考えており、地方における民間飛行場建設の分析は、航空イメージを考察する上で重要な事例である。

衣ヶ原飛行場については、『豊田の礎を築いた中村寿一伝』⁴、『豊田市を先駆けた人々』⁵、玉手栄治氏の研究⁶などで、町有飛行機「挙母号」（後述）に関することも含め、基本的な事実の流れが明らかにされている。但し、詳細な言説の分析や当時の飛行場建設に関する議論との関係は考察されていない。二〇一三年七月一三日～一〇月二〇日には、豊田

市近代の産業とくらし発見館で、企画展「われらの飛行機・挙母号」衣ヶ原飛行場とその時代」(小西恭子学芸員による企画)が行われ、小西氏の努力により、挙母号の整備士をしていた山田金正氏や衣ヶ原飛行場の建設者熊崎惣二郎の新資料が発見された。この企画展により、衣ヶ原飛行場に関する研究は大きく進展したといえるが、まだ十分に活用されていない資料もある。本章では、地元新聞『加茂時報』と上記の新資料を用いる。衣ヶ原飛行場は、①最終的に非公用飛行場となったが、その建設の過程ではいくつかの構想があったこと、②「飛行町」建設構想があったこと、③町有の飛行機「挙母号」があったこと、④戦後の挙母地域の航空まで見通すことができること等、航空イメージを考察する上で非常に興味深い事例である。

具体的な課題としては、①一九三〇年代を中心とする衣ヶ原飛行場に関する言説を分析し、飛行場の捉えられ方の変遷を、時代状況等と関連させながら跡づける、②公用飛行場が目指される過程を、当時の都市飛行場設置の議論との関連で考察する、③戦後に行われた挙母での航空ページェントを分析し、戦後の挙母地域の航空イメージの一端を明らかにする、という三つを設定しておきたい。

第一節 衣ヶ原飛行場の地鎮祭と「飛行町」建設計画

挙母町への飛行場建設計画が明らかになったのは、『加茂時報』一九三一年二月一日付の記事である。起業家の熊崎惣二郎¹⁾が、一九三〇年一月には一万坪の土地を購入し、「目的としては先づ乗合、遊覧、輸送、商品宣伝等」を行う飛行場の建設を発表した。この段階でのこれ以上の具体的な計画内容は不明だが、一九三一年二月一日には「衣ヶ原名古屋飛行場」の地鎮祭が挙行され、高等飛行¹⁾なども行われて、群衆は数万と報道されている(『加茂時報』31/2/23)。地鎮祭には、川島義之第三師団長、香坂昌康愛知県知事、大岩勇夫名古屋市長、伊藤次郎左衛門名古屋商工会議所会頭、那須太三郎陸軍少将が祝辞を寄せている¹²⁾(この中で当日参列したのは那須少将だけで、あとは第三師団長代理として師団副官高橋保和大尉、知事代理として吉橋乙二郎、市長代理として廣田常次郎市視学が参列した¹³⁾(『加茂時報』31/2/23)。香坂県知事は航空機に関して、平時は運輸交通に用いることを指摘しつつ、戦時には防衛の第一線にあたりと共に「敵国領土ヲ粉碎」するとし、「国防必須ノ最要設備テアリマス」と、その国防的意義を強調している。一方、伊藤商工会議所会頭は、航空機の発達の意義を次のように述べている。

一 国文化ノ進展ヲ図ルノ途ニシテ足ラスト雖トモ、交通運輸機関整備ハ最モ緊要事

ニシテ、各国之カ進歩充実ニ絶大ノカヲ致シ、就中航空機ハ軌近ノ発達ニ係リ至便海陸運輸機関ノ及フヘカラサルモノアリテ、何レモ其ノ製作並ニ航空術ノ研鑽ニ努ムルコト寔ニ言語ニ絶セリ、而シテ之カ産業ノ振興ニ社会人文ノ発達ニ至大ノ関係ヲ有シ、人生ニ齎ス幸福ノ甚大ナル敢ヘテ多言ヲ俟タス

このように、航空機による文化の進展、産業の振興、社会人文の発達が説かれている。さらに名古屋市が「飛行機製造ニ於テ其ノ名ヲ斯界ニ知ラレタルニモ拘ラス」、満足な飛行場がないことを遺憾とし、衣ヶ原飛行場の建設を喜んでいる。

また那須陸軍少将も、祝辞前半で「試ニ陸軍空軍力ヲ比較センカ、英米ハ各千五百台、伊ハ千八百台、仏ハ四千台ノ精銳ヲ有シ、実ニ我国ノ三倍乃至七倍ノ多キニ達シ」と、日本の陸軍空軍力の劣勢を指摘したものの、祝辞後半では次のように述べている。

今日迄ノ世界ハ電気ノ文化デアリマスカ、将来ハ飛行機文化ノ世界ト進化スルノデアリマシテ、飛行機ノ発達完備ノ程度ハ直ニ其国民ノ文化ト国力ノ強弱ヲ計ルニ足ルヘキ傾向ニアルコトヲ信スルノデアリマスト同時ニ、国家カ一層ノ力ヲ之レカ発達ト完備ニ注カサルヘカラサルモノアルヲ信スルノデアリマス、此時ニ当リ友人熊崎君カ力率先民間飛行場設置ノ企業ヲナスハ、其先見ノ明ト愛国ノ赤心ニ対シ満腔ノ敬意ヲ表スル次第デアリマス

以上のように、次の世界を「飛行機文化ノ世界」と予見し、飛行機の発達の程度が国民の文化・国力の強弱を計る指標となることを指摘している。その他の祝辞でも、文化・産業・社会等への航空機の寄与、飛行場設置による民間航空発達のための貢献が説かれており、国防的な観点は後景に退いていることがわかる。

また『加茂時報』一九三二年一月一八日付の記事では、「理想の飛行町建設を計画」という報道がなされた。詳細は不明で実現には至らなかつたが、「飛行場周囲は五間道路を以つてめぐらし県道よりの連結路は七間幅の道路を新設し、その路側には桜樹数千本を植付けべく予定」とされている。この飛行町に関しては、「衣ヶ原名古屋飛行場及ビ飛行町建設予定図」と題するポスターが残されている(図22参照)。ポスター上部には熊崎本人の肖像が掲げられており、すべてが熊崎の発案かは不明なもの、熊崎が計画に大きく関与していたことは明らかである。図の下部には、挙母町への鉄道路線・バス路線によるアクセスが示され、新三河鉄道予定線も描かれている(図23参照)。新三河鉄道は、一九二七年九月に設立された会社であり、一九二六年一〇月に挙母―八事・天白―大曾根の免許を得た西三鉄道を継承して、挙母―名古屋間の鉄道敷設を目指した会社であった。新三河鉄道

は一九三七年に解散し、戦前にこの路線が実現することはなかったが¹⁴、新たな鉄道敷設にあわせて、飛行場を建設することによる町の発展が期待されていたことが読み取れよう。また「衣ヶ原名古屋飛行場第二回分譲地図」(図24)という資料も残されている¹⁵。詳細はわからないが、下部には「日本航空起業株式会社土地部」という印字がみられ、飛行場周辺の土地ですでに売却済みの分譲地もあったことが窺える。計画だけで終わったわけではなく、少なくとも土地の分譲については進められていたようである。

以上のように、初期の衣ヶ原飛行場に関する言説を見ていくと、国防的観点よりは飛行場建設による文化・産業・社会の発展や町勢の発展が期待されていたことがわかる。また名古屋周辺は、愛知時計電機(後に愛知航空機)、三菱内燃機(後に三菱航空機)、川崎航空工業(岐阜県各務原)と日本の代表的な航空機メーカー三社が集中していた地域であり¹⁶、そこにいよいよ飛行場が建設されるという期待もあった。

第二節 「航空局飛行場」採用促進運動と都市飛行場をめぐる議論

一九三二年八月、暴雨による被害を受けた地域の視察で挙母町にきた遠藤柳作県知事は飛行場も視察し、中村寿一挙母町長に対し、衣ヶ原飛行場を航空局飛行場として実現させるよう通信局長にも面談して運動すると告げている(『加茂時報』32/8/15)。さらに別件で上京した中村町長は、通信省にも訪問して衣ヶ原飛行場を「航空局飛行場」として採用するよう歎願し(『加茂時報』32/8/29)、その後、航空局長らによる実地視察が通告されている(『加茂時報』32/9/5)。航空局飛行場とは、公共用飛行場を指していると思われる。公共用の飛行場として整備し、定期航空の寄航を目指していたのである。但し、中村町長が航空局飛行場として採用されるよう運動している最中、熊崎は飛行場敷地の無償使用願を県知事に提出したが、請願書の最後には、「航空事業に携はつた動機及び国防の重大危機に際し熱烈なる至誠の言辞を連ね」という。新聞紙上に載せられている文面の一部には、「陸軍当局に於て国事に必要の場合は何時にも国家の為め提供す」という文言も見られる(『加茂時報』32/11/14)。この時点ですでに、建設発起者の熊崎としては、国防的観点からの飛行場の使用も考えていた。

さて、航空局飛行場としての採用を目指す運動の直接の背景としては、『豊田の礎を築いた中村寿一伝』¹⁷でも指摘されているように、航空局が救農土木事業として飛行場建設を行うことを決定したことが挙げられる。不況により疲弊した農村の救済が問題となる中で、一九三二年八月に予算案が可決されて、農村救済事業として東京―北海道間航空路開設に

伴う仙台、青森、札幌飛行場の設置が決定された¹⁸。衣ヶ原飛行場を航空局飛行場にしようとする計画が出たのも一九三二年八月であり、こうした他地方における公共用飛行場の建設を背景として、挙母町においても航空局飛行場（公共用飛行場）設置の動きが起こつたといえよう。

また、なぜ公共用飛行場が目指されるのか、なぜ「衣ヶ原名古屋飛行場」なのかを考える上で、筆者が注目するのは、同時期における都市飛行場をめぐる議論である。前述のように一九三〇年代には各地に飛行場が建設されたが、そうした中で都市計画に関わる人々の間でも飛行場への関心が高まった。

「都市経営ニ関スル諸般ノ事項ヲ研究シ、都市ノ改良發達ヲ促シ以テ公共ノ福利ヲ増進シ、国家ノ進運ヲ扶翼スルヲ目的¹⁹。」とする都市研究会は、後藤新平を会長とする団体で、『都市公論』という機関誌を発行し、都市問題に関する様々な議論を掲載していた。一九三二年五月に発行された『都市公論』第一五巻第五号は、「都市と航空特輯号」として二〇〇頁以上の大部で出され、都市と飛行場に関する論文や関係者による座談会などを収録している。その中から二つの論説を見てみよう。

まず「都市と航空問題座談会記録」²⁰。（出席者の氏名・所属等については表16を参照）では、陸軍省防備課の鳥田隆一中佐と海軍航空本部長松山茂中將のやり取りの中で、以下のことが述べられている²¹（傍線は筆者、以下同じ）。

○鳥田中佐 今日大都市には是非飛行場がなくちやならん、汽車に於ける停車場の如く、特に防空の見地から致しまして、東京 大阪、北九州といふ大事な所は、飛行機が主体となつて防空しなければなりません、それが為には飛行場がなければ飛行機が動かぬ訳でありますから、是非とも相当の都市には、それぞれ大小に応じて設けるといふことが必要と思はれるのであります。（中略）これ等は軍の見地から申しても、是非必要であつて、寧ろ一般的文化的の要求からも、是非必要であるといふことが胚胎して居ることも、可なり大きいのではないかと考へて居ります。

○松山海軍航空本部長 必要だから設ける、或は当局の方針によつて設けるといふやうな見方もあります。併しながら、飛行場が出来さへすれば、自然航空が發達して来る、苟も相当の都市としては、飛行場を持たないといふことは、今日の時勢から見ると、非常に時代遅れの都市でもあると思は

鳥田中佐は、「防空の見地」に加え、「一般的文化的の要求からも」飛行場が必要であることを述べている。それを受けた松山海軍航空本部長も、飛行場を持たない都市を「時代遅れの都市」とまで表現している。

また礪谷道一(内務省大臣官房都市計画課技師)の論説「都市計画街路と飛行場」では、緒論で交通機関の発達歴史が述べられた後、次のような記述が見られる²²⁾。

(前略) 斯の如き交通機関の変遷は、之を約言すれば交通速度発達歴史であつて、人文の進歩に伴ふ社会生活の複雑化は、飽くなき交通輸送のスピード、アップの要望となり、遂に人類創始よりの夢想たりし空飛ぶ術即飛行機を二十世紀文明に寄与するに至つた。之は交通文化の大空への飛躍であつて、我等の祖先が汽車、汽船或は自動車の如き文明の利器を夢想たにしなかつたと同様、或は夫以上の現代の驚異であつた。文化への人類の欲求は強い。ライト兄弟の処女飛行以来僅かに三十年にして今や世は挙げて空輸組織の強化に勉めてゐる。欧米に於ける航空事業の発達、殊に独逸に於ける航空機の活躍が我等に暗示するものは、次の時代に於ける航空時代である。(後略)

史料中にドイツへの言及があるが、ドイツは第一次世界大戦後、空軍保有の禁止や競技飛行に対する財政的援助の禁止等を課されたにもかかわらず、専らルフトハンザ航空会社に集中的に補助金を支給する政策を行い、欧州航空線路の完成、ソ連との航空線路の連絡、中国における航空輸送の確立、南米線の設定など、目覚ましい活躍をしていることが注目されていた²³⁾。「独逸に於ける航空機の活躍」とはその事を指していると思われる。交通機関の変遷を交通速度発達歴史と捉え、飛行機の二〇世紀文明への寄与を指摘し、欧米における航空事業の発達から次の時代を「航空時代」と位置付けている。その後、都市計画の中での飛行場について述べる中で、「都市計画として飛行場を設定す可き事は、今や都市計画家の義務である」とまで主張している。

以上のように、都市計画の議論の中でも、防空上・文化上において飛行場が重要な位置を占めるようになり、飛行場がない都市は時代遅れとまでされる状況があつたことがわかる。このような同時代の議論を背景として、挙母町においても、衣ヶ原飛行場を町の飛行場にとどめず、大都市名古屋の飛行場にしようとする動きがあつたと思われる。「衣ヶ原名古屋飛行場及び飛行町建設予定図」の下部(図 23)に、新三河鉄道予定線が記されていたことは前述した。これと、一九三三年七月三十一日の挙母町区長会で、衣ヶ原飛行場の完成応援と新三河鉄道の開通促進が同時に決議されていること(『加茂時報』33/8/7)を

併せて考えると、衣ヶ原名古屋飛行場の建設と、名古屋とのより密接な連絡が期待できる新三河鉄道の開通とは、挙母町としては関連した事業として捉えていたといえよう。

第三節 「国際飛行場」構想の挫折と日本防空義勇飛行隊の創設

しばらく資金難などもあり計画が進まない中、一九三三年七月二〇日に中村町長と熊崎惣二郎が会談し、「航空日本の建設は焦眉の急」であり、さらに一〇〇余万円を計上して完成に邁進するべく第二期工事に着手することが報道された。記事の初めには、「大部分を完成し八間の通要道路まで新設され」たにもかかわらず、種々の事情から工事が中止されていたと説明されている。第二期工事の詳細は不明だが、途中で止まっていた工事の完成を目指す工事であったと思われる。また熊崎は、「同町民に対し是非熱援ある様にと帝国飛行協会編纂の印刷物より帝国航空界の現場を抜翠したる印刷物の配布」を依頼しており、各区長を經由して全戸に配付されたという（『加茂時報』33／7／24_下）。この動きと同時期の一九三三年四月に、帝国飛行協会は北尾亀男編『航空日本の建設』を発行しており、記事に「航空日本」の文言が見えることから、熊崎が帝国飛行協会の航空思想普及の影響を受けていたことが推察できる（別件で挙母に來た四王天延孝帝国飛行協会総務理事も、衣ヶ原飛行場を視察している（『加茂時報』35／5／13））。

一九三四年四月一〇日に愛知県土木部長などが実地踏査したことから、衣ヶ原飛行場が国際飛行場の候補地であるように報じられた（『加茂時報』34／4／16）。同飛行場を海外への航空路を持つ国際飛行場にしようとする議論が出てくる背景には、何があったのであろうか。そこには、一九三〇年前後より要望があった名古屋飛行場の建設が関わっていると思われる。愛知県は一九三二年七月頃より名古屋港での飛行場新設計画を進めており、一九三四年六月には名古屋国際航空協会が設立され、一〇月一日、名古屋港一〇号地に仮飛行場が開港した（一一号地で建設が進められた本飛行場は一九四一年一〇月に開設された）²⁵。同じ県内で国際飛行場を目指す飛行場の建設計画が並行して進められている中で、県の関係者が衣ヶ原飛行場を視察したことを契機に、同飛行場を国際飛行場とする構想が浮上したのである。『加茂時報』一九三四年四月三〇日付の記事でも、多数の関係者の来訪に対し挙母町長らが熱烈に態憑し、「国際飛行場と重視さる」と報道された。国際飛行場となれば、「本県より数万円の助成金が交付され世界航空路として朱点を印、日満連絡飛行の雄姿は同町の上空に飛来する」とされており、「満洲国」への航空路開設が意識されていたようである。しかしこの報道を最後に国際飛行場の話題も立ち消えとなってしまった。前

述のように名古屋飛行場が実際に開港されたことで、計画を断念したのであろう。

こうした報道があった後、『加茂時報』では報道されていないが、一九三五年一月、衣ヶ原飛行場を拠点とする日本防空義勇飛行隊が組織されている²⁶。同飛行隊の定款では、「本隊ノ目的ハ常ニ飛行機操縦技術ヲ練磨シ、一朝国家有事ノ場合ハ空軍第二線トシテ国家ニ貢献セントスルニアリ」と記され、「趣意書」では上記の目的に加え、「航空思想ノ普及」も目的とされている。「趣意書」を注意深く読んでみると、飛行場建設の経緯が次のように説明されている。

趣意書

帝国ハ今ヤ非常時局ニ直面ス、而シテ世界各国ハ全力ヲ挙ケテ航空ノ充実ヲ計リツツアリ、我帝国ニ於テモ陸海軍航空部隊ノ拡充ヲナシツツアルモ、民間航空ニ至リテハ遺憾ナカラ世界列強ニ比シ数ニ於テ質ニ於テ極メテ劣勢ニシテ到底比較スヘキニアラス、吾人ハ爰ニ鑑ミル所アリ曩キニ防空飛行場ノ建設ト飛行機ノ整備ニ着手セリ（後略）

ここでは、世界各国に比べて民間航空が劣勢であるために、防空飛行場建設と飛行機の整備に着手したと説明されており、衣ヶ原飛行場が防空飛行場として建設されたものとされている。そして「日本防空義勇飛行隊定款」も、いつの時点の修正かは不明なものの、当初の「日本航空義勇隊」という名称が、「日本防空義勇飛行隊」（傍点は筆者）と修正された跡が残っており、防空が前面に出るような名称の変更があったことが窺える²⁷。

以上のように、一九三五年一月の時点で、衣ヶ原飛行場の性質は「防空飛行場」と規定され、防空・空軍の第二線としての役割を明確にした日本防空義勇飛行隊が組織されることとなった。資金難もある中で、公共用飛行場にも国際飛行場にもなることができず、資金集めのためにも、目指す飛行場の性質に大きな転換があったといえるのではないだろうか²⁸。実際、「趣意書」の後に続いている献金名簿によると、松坂屋や東邦電力(株)名古屋支店、矢作水力(株)、三菱航空機製作所など四七の企業・個人等から合計四〇〇〇〇円の献金を得ている。おそらくこの献金を用いたと思われるが、「莫大な費用を投じて」格納庫と事務所が建設された（『加茂時報』36／8／24 格納庫は²⁹25参照）。

また、防空義勇飛行隊を創設するという発想は、同時代の他地方での動きを意識してのものとも考えられる。国粋大衆党の総裁を務めた右翼活動家の笹川良一（一八九九・一九九五）は、もともと航空に関心を持っていた人物であったが、一九三二年、国粋飛行聯盟を創立した³⁰。これが後に国粋義勇飛行隊に改組された。笹川はこの飛行隊の創立につい

て、次のように述べている³⁰。

之レハ私ガ一人一艦撃沈主義即チ肉弾的訓練ヲ目的トスル国粹義勇飛行隊ノ創立必
要ヲ痛感シ、昭和七年十二月奈良県練兵場ヲ臨時飛行場トシテ国粹義勇飛行〔隊〕

ヲ創立シ、スプ^ボーツ的ナ飛行士デナイ実戦的ナ飛行士ノ養成ヲスル事ニナツタノデ
アリマス。

「一人一艦撃沈主義」「肉弾的訓練」という文言からもわかるように、民間の飛行隊ではあるものの、「有事の急激なる空軍の拡張に対応し、且つ空中戦闘の避くべからざる犠牲者の補充員たる技能卓越せる航空士を養成供給³¹」しようとすることをも目的とする飛行隊であった。さらに、後に飛行場の建設も行われ、一九三四年六月、盾津飛行場（大阪防空飛行場）が竣工した。当初は国粹義勇飛行隊の飛行場として使用する予定であったが、「永久ニ京阪神ノ防空任務ノ達成ヲ期スル為ニ陸軍ニ献納スル方ガ良イト考ヘ³²」、一九三六年六月から大阪陸軍飛行場となった。熊崎が衣ヶ原飛行場を「防空飛行場」と位置付けようとし、防空義勇飛行隊を創設したのは、同時代の以上のような動きを横目に見ていたことも影響していたと思われる。日本防空義勇飛行隊が具体的にどのような活動をしていたのか、詳細は不明であるが、一九三五年一月一日に挙母劇場で開催された防空大講演会には、講演者の一人として日本防空義勇飛行隊長が招かれている（『加茂時報』³⁵／¹¹／¹¹）。地域における防空思想の普及や防空活動に関与していたものと推測される。

防空義勇飛行隊の創設から半年以上たった、一九三五年八月三〇日に、飛行場の設置許可がおりたことが報じられた（『加茂時報』³⁵／⁹／⁹）。この時期に設置許可がおりた背景は不明だが、経営者は熊崎惣二郎、設置期間は一九三五年八月三〇日から一九四〇年八月二九日までとされ、滑走区域は東西約五〇〇m、南北約二二〇mとされている。結局設置目的は、「非公共用」であった³³。そしてこの時も、「今回設置許可を得るに至つたのは氏の熱烈なる防空至誠の賜」と、防空の観点から評価した報道がなされた（『加茂時報』³⁵／⁹／⁹）。

結局飛行場の完成がいつかを確定することは困難であるが、少なくとも一九三六年八月には、五〇〇mの滑走路、事務所・格納庫を整備した飛行場が完成していた（『加茂時報』³⁶／⁸／²⁴）では、八〇〇mの滑走路が未完成であるとされており、延長が目指されていた）。

第四節 町有飛行機「挙母号」と衣ヶ原飛行場のその後

『加茂時報』一九三六年八月二十四日付の記事に、「同場専属飛行士」小泉喜久雄が二四、二五日頃に飛来することが報じられているが、この小泉機の挙母への訪問の頃に、民間飛行機「挙母号」の購入運動が起こった(『加茂時報』36/9/8)。一九三七年に名古屋で開催の「汎太平洋博覧会を契機として衣ヶ原飛行場の完全化とともに、民間機『挙母号』の建設問題が具体化し」、一〇月一日の協議では購入金一五〇〇円で町の青年団、在郷軍人会、消防手らによって一般町民より一七〇〇円を目標として献金を募集することとなった(『加茂時報』36/10/5)。そして一九三七年五月二二日、機体検査に合格した(『加茂時報』37/5/18)。

ではこの挙母号は、どのように位置付けられていたのだろうか。「飛行機購入金募集要綱³⁴」によると、「航空思想ノ普及ト郷土飛行士養成ニ寄与セントス」と、ごく簡単に記されているのみである。しかし『加茂時報』一九三六年二月七日付の記事をみると、次のような流れの中に、「挙母号」購入の話題が登場する。

麗し挙町一致の名に依つて民間飛行機『挙母号』整備 廣く町内より浄財の寄附に着手！
——(汎太平洋博を目ざして飛行場拡張にも拍車)——

化学兵器の躍進的発達に伴ひ県国防義会では曩に挙母球場にて恐るべき焼夷弾の実演を行ひ、防空、防火の認識普及に務め、又東海三県下は防空防護の徹底を期すべく連合主催のもとに防空演習を施行し、今や国をあげて防空思想の普及が雄叫ばれる時、挙母町においては既に御膝元に面積十一万坪の飛行場を有し格納庫の建設もなり、今回民間飛行機『挙母号』整備の議起るや町内各種団体はこの快挙に双手をあげて協賛、文字通り挙町一致の大精神を以て広く町内より浄財の醸出を求め、輝く民間飛行機『挙母号』の新設に乗り出すことゝなつた(後略)

挙母の野球場で行われた焼夷弾の実演、東海三県下での連合防空演習等、挙母町での防空関連の事柄が列挙される中で、衣ヶ原飛行場の建設・「挙母号」購入が位置付けられている。『加茂時報』一九三七年三月一五日付の記事でも、「挙母町が防空運動として」挙母号の購入にあたったとしており、町の民間飛行機であったが、防空の観点で捉えられていることがわかる。実際の利用としても、小学校の見学会や体験飛行が行われる一方、防空演習等でも利用された³⁵。例えば『加茂時報』一九三七年九月二〇日付の記事では、西加茂郡青年訓練所生と県立猿投農学校生徒の連合大演習で、挙母号が模擬爆弾を投下したことが報じられている。

その後の衣ヶ原飛行場の動向に関しては、『加茂時報』でもあまり報じられなくなっている。『加茂時報』一九三七年一月一日付の記事では、同飛行場に対して詳細な調査照会があり、うわさでは陸軍の航空計画拡充に伴い相当重要視されていると報じ、「陸軍飛行場を目標に運動を開始する模様」とした。その後も海軍省の相馬中佐の視察（『加茂時報』38／21、第三師団長の視察（『加茂時報』38／29）、中央防衛司令官谷中將の視察（『加茂時報』38／6／13）と、軍人による視察が増加していることが窺え、この記事を最後に衣ヶ原飛行場についての報道は途絶えている。発見館企画展のパンフレットではその理由を、軍の管理下に入ったからとしている³⁶。

先行研究³⁷によると、一九三八年にトヨタ自動車の工場が完成し、一九三九年頃からは同社の航空機部品の性能試験を行うために使用されていたが、一九四二年二月二十四日、名古屋ホテルで閉場式が行われている³⁸。一九四三年、陸軍航空本部の要請を受け、トヨタ自動車㈱と川崎航空機工業㈱が東海航空機㈱を設立し、一月、飛行場北側に挙母工場の建設が着手されたが、結局三菱重工名古屋発動機製作所の疎開先として一九四四年一二月に転用されることとなり、敗戦となった。

第五節 戦後の挙母における航空ページェントと航空イメージの転換

戦後しばらく、航空は民間を含め全面禁止されていたが、サンフランシスコ平和条約の発効に伴い再開された。挙母号の整備士であった山田金正氏は、戦後中部航空連盟の理事・指導部長を務め³⁹、豊田市近代の産業とくらし発見館に戦後の航空ページェント等に関する資料を寄贈している。最後にその資料から戦後の挙母における航空イメージを垣間見してみよう。

一九五五年八月二八日、挙母市衣ヶ原（旧三菱航空跡）で第三回航空ページェント挙母大会が行われ⁴⁰、中部日本新聞社所属の飛行機やグライダーによる飛行が行われた（『中部日本新聞』55／8／29）。残念ながらこの大会自体の趣意書は残っていないが、他にも同様の航空イベントが各地で行われていた。そこから航空ページェントがどのような位置付けで行われていたのかを探ってみよう。一九五四年七月一〇日に挙母市の矢作川、高瀬川上の川原で行われた航空ページェント大会の計画には、大会の目的が次のように記されている⁴¹。

航空日本が本来の自主性を恢復してより二カ年になり、再建日本の航空は急速に前進した、飛行機を平和的に文化の機関として、グライダーを国民の健全なる愛好のスポ

「ソとして発展させるために航空に対する理解と思想、知識の普及を計る。」

飛行機を平和的な文化の機関として発展させたいという期待が表明されており、戦前の航空イメージからの大きな転換がみられる。ここで普及しようとしている「航空に対する理解と思想、知識」は、筆者が冒頭で定義した航空思想とは一致しない。少なくともこの航空ページェントで普及しようとした航空思想においては、軍事的・国防的な要素はみられないのである。

おわりに

衣ヶ原飛行場がどのように捉えられてきたのかをまとめてみよう。①建設が提案された当初の衣ヶ原飛行場の位置付けは、国防的な観点以上に、文化・産業・社会への貢献に重点が置かれた。②「衣ヶ原名古屋飛行場」は名古屋の飛行場として公共用飛行場採用を目指す運動には、都市計画の中での飛行場の重要性の高まりが背景にある。③一九三五年一月に日本防空義勇飛行隊が設置され、衣ヶ原飛行場が「防空飛行場」と位置付けられる等、目指す飛行場の性質に大きな転換があったのは、資金難もある中で、公共用飛行場にも国際飛行場にもなることができず、資金集めのために、(地域・国家のための)防空に重点をシフトしたという要因があるのではないか。また、同時代の笹川良一による飛行隊の創設や防空飛行場の建設といった動きにも、影響されていたと思われる。④町有の民間飛行機である「挙母号」も、防空体制強化の文脈で捉えられ、衣ヶ原飛行場も軍人の視察が増え、軍事的観点からの評価がなされていく。⑤飛行場はなくなったものの、戦後においても航空思想の普及を目的とする航空ページェント等が行われたが、ここでは平和・文化的な航空イメージへの大きな転換が見られた。

以上のように、衣ヶ原飛行場の捉えられ方・位置付けは、資金調達の状況や時代状況等により大きく変化していたことがわかる。同飛行場は直接軍事基地化することはなかったが、第五章でもみたように、他地方の民間飛行場では、後に軍事基地化していく例もみられる。今後は他地方の飛行場の事例も検討しつつ、地方における飛行場の位置付けの変化を考察したい。

①名古屋飛行場建設と衣ヶ原飛行場建設との関わりの詳細、②都市飛行場に関する議論の通時的な展開、③戦後の航空イメージの変遷の検討などは、今後の課題としたい。

¹航空法で定められている公共用飛行場と非公共用飛行場との大きな違いは、非公共用飛行場においては行政官庁の許可がない限り、他人の航空機を離着陸させてはいけないと

- いう点であった(『日本航空法規全集』帝国飛行協会、一九三五年、六・七頁)。
- ²中日新聞社会部編『あいちの航空史』(中日新聞本社、一九七八年、三二一頁)。
- ³地方ローカル線の開設については、日本航空協会編『日本航空史 昭和前期編』(日本航空協会、一九七五年、六七七・六七九頁)を参照した。
- ⁴豊田市郷土資料館編『豊田の礎を築いた中村寿一伝』(豊田市教育委員会、一九九八年)。
- ⁵豊田市のあゆみ調査会編『豊田市を先駆けた人々 挙母と寿一と喜一郎と』(豊田市教育委員会(郷土資料館)、二〇〇三年)。
- ⁶玉手栄治「第四回 不条理の大河」(『埋もれていた一章 推説 豊田喜一郎のオートジャイロ』(Web版 航空と文化』日本航空協会、二〇一一年一月〜二〇一二年三月掲載)、第四回は二〇一二年二月掲載)。 http://www.aero.or.jp/web-koku-to-bunka/2012_02_15-tamate-4/2012_02_15_tamate.html
- ⁷「発見館企画展 平成二五年七月一三日(土)〜一〇月二〇日(日) われらの飛行機・挙母号〜衣ヶ原飛行場とその時代」(企画展。パンフレット、豊田市近代の産業とくらし発見館、二〇一三年七月発行)。このパンフレットは、
http://www.toyota-hakken.com/pdf/20130628_exhi_info2.pdfで閲覧可能。
- ⁸山田金正氏の詳細な経歴については、小西恭子「山田金正氏と町有飛行機・挙母号〜山田金正氏を追悼して〜」(『豊田市郷土資料館だより』八六、二〇一三年二月)を参照。
- ⁹『新聞雑誌社特秘調査 昭和二年・警保局』(大正出版株式会社、一九七九年、三二三頁)によると(一九二七年一月現在)、一九二〇年創刊の週刊新聞で社長は脇田大山、政治的傾向は「政友会系二色彩ヲ有スルモノ、如シ」と評されている。発行部数は三二〇〇部とされている。
- ¹⁰一八八九・一九六四。岐阜県高山町生まれの起業家。一九二八年に名古屋飛行学校を卒業して操縦士免許を取得。飛行場建設と同時期、八和田山(現みよし市)を自費で農地造成・区画整理し、別荘地等の建設も行っていた(前掲「発見館企画展 平成二五年七月一三日(土)〜一〇月二〇日(日) われらの飛行機・挙母号〜衣ヶ原飛行場とその時代」)。
- ¹¹『加茂時報』の記事では、高等飛行の具体的な内容は報道されていない。『日本国語大辞典』に、「飛行機の飛行で、宙返り、雖もみ、木の葉返しなどの高等技術を要する飛行技術を用いたもの」とあるように、当日はこのようなアクロバット飛行が行われたものと思われる。
- ¹²「衣ヶ原名古屋飛行場地鎮祭 時 昭和六年二月十八日挙行」(発行年月日不明、玉手栄治氏が画像データを所有)。以下の地鎮祭での祝辞は、同史料より引用した。
- ¹³高橋大尉、廣田市視学の下の名前は、『職員録 昭和六年一月一日現在』(内閣印刷局、一九三一年四月二三日)、『職員録 昭和六年七月一日現在』(内閣印刷局、一九三一年一〇月三〇日)で補った。
- ¹⁴名古屋鉄道(株)広報宣伝部『名古屋鉄道百年史』(名古屋鉄道株式会社、一九九四年、一九八頁)。
- ¹⁵「衣ヶ原名古屋飛行場第二回分譲地図」(発行年月日不明、玉手栄治氏が画像データを所有)。
- ¹⁶前掲『あいちの航空史』。
- ¹⁷前掲『豊田の礎を築いた中村寿一伝』四〇頁。
- ¹⁸前掲『日本航空史 昭和前期編』。
- ¹⁹「都市研究会規則」『都市公論』三・六、一九二〇年六月)。
- ²⁰一九三二年四月四日午後五時より内務大臣官邸において開催。論説を書いた一四人のうち二人が座談会に参加。出席者は全員で四人名。内容は大きく二部に分けられ、「都

市と航空」・「都市防空」の問題が議論された。

²¹ 『都市公論』(一五・五、一九三二年五月、一三三頁)。

²² 『都市公論』(一五・五、一九三二年五月、八〇・八一頁)。

²³ 通信省航空局編『主要各国民間航空保護奨励概況』(通信省航空局、一九三二年一月、四三・四四頁)。

²⁴ 同記事の見出しは「衣ヶ原飛行場完成を契ふ熊崎氏 防空日本の建設は刻下の急務であると奮然と起つ」であり、「防空日本」の文言が見られる。だが、記事本文中には「航空日本」の文言がみられるのみであり、ここで防空がどの程度意識されていたのかは定かではない。

²⁵ 前掲『新修名古屋市史 資料編 近代三』二五・二六、八六一頁、前掲『あいちの航空史』三一〇・三一五頁を参照。

²⁶ 「趣意書」(一九三五年一月、「熊崎惣二郎関係資料」熊崎惣一郎氏所蔵、豊田市近代の産業とくらし発見館が画像データを所有)、「日本防空義勇飛行隊定款」(一九三五年一月、「熊崎惣二郎関係資料」熊崎惣一郎氏所蔵、豊田市近代の産業とくらし発見館が画像データを所有)。以下の引用は同資料から。但し、衣ヶ原飛行場が完成するまでは、小幡ヶ原の名古屋飛行学校の飛行場を利用するとされている。

²⁷ 「趣意書」では、「日本防空義勇隊」と記されており、修正はされていない。

²⁸ 発見館学芸員の小西氏も、民間飛行場をなんとかしても建設しなかった熊崎が、「国家のため」の献金という形で資金を集め、やり遂げたことがわかりました」と指摘している(ブログ「発見館日誌」の「挙母号シリーズ」(21)日本防空義勇飛行隊」(二〇一三年一月一日作成の記事) http://toyota-hakken.at.webyinfo/201310/article_13.html)。

²⁹ 以下、笹川良一による飛行隊創立や飛行場の建設については、伊藤隆編『国防と航空―国粋大衆党時代 笹川良一と東京裁判 別巻』(中央公論新社、二〇一〇年)の「解説」と収録各資料を参照した。

³⁰ 「102 第二回訊問調書 笹川良一」(一九三六年二月八日、前掲『国防と航空』三二二頁)。資料中の□は編者が補ったもの。

³¹ 「63 趣意」(『国粋義勇飛行隊 沿革と隊規』一九三七年二月一日、前掲『国防と航空』二二八・二二九頁)。

³² 「102 第二回訊問調書 笹川良一」(一九三六年二月八日、前掲『国防と航空』三二二頁)。

³³ 「通信省告示第二二九五号」(『官報』第二六〇五号、一九三五年九月六日)。

³⁴ 「飛行機挙母号購入寄附者芳名録綴」(一九三六年二月、「山田金正氏寄贈資料」豊田市近代の産業とくらし発見館所蔵)。

³⁵ 前掲「発見館企画展 平成二五年七月一三日(土)〜一〇月二〇日(日)われらの飛行機・挙母号〜衣ヶ原飛行場とその時代」。

³⁶ 前掲「発見館企画展 平成二五年七月一三日(土)〜一〇月二〇日(日)われらの飛行機・挙母号〜衣ヶ原飛行場とその時代」。

³⁷ 前掲玉手「第四回 不条理の大河」、前掲「発見館企画展 平成二五年七月一三日(土)〜一〇月二〇日(日)われらの飛行機・挙母号〜衣ヶ原飛行場とその時代」など。

³⁸ 「通信省告示第二二八号」(『官報』第四一一号、一九四〇年九月一七日)では、一九五〇年八月二十九日まで設置期間延長とされている。しかし「通信省告示第五二二一号」(『官報』第四八八八号、一九四三年五月三日)で、一九四三年三月三十一日限りで廃止とされた。

³⁹ 前掲『豊田の礎を築いた中村寿一伝』二五一頁。

⁴⁰ 「第3回航空ページェント挙母大会ちらし」(「山田金正氏寄贈資料」豊田市近代の産業

とくらし発見館所蔵)。

⁴¹「航空ページェント大会計画」(一九五四年七月一〇日、「山田金正氏寄贈資料」豊田市近代の産業とくらし発見館所蔵)。

終章

本論文では、一九一〇年代～一九三〇年代までの帝国飛行協会・国民飛行会の活動・言説の分析から、航空思想の内容・変遷を明らかにするとともに、地方における飛行場建設を事例として航空思想が実際どのようなように地方において受けとめられたのかを明らかにした。

第一章では、満洲事変期の石川県における軍用飛行機献納運動を分析し、戦争熱の様相・そこから窺える飛行機と民衆の関係を考察した。飛行機献納運動は強制的な側面を持つ官製運動としての側面を持ちつつも、石川県においては一定程度の県民の自発性がみられた。また軍・県それぞれにとって重要な場であった命名式において、特に海軍が、飛行機を利用した民間での宣伝方法をも取り入れつつ海軍への支持を取り付けようとしていた。そして県民が飛行機献納へと向かった自発性の由来として、飛行家・飛ぶことへの憧れや飛行機を「科学の進歩」と捉える意識があったのではないかと指摘した。そして飛行機への憧れ等の意識が、飛行機を持つ軍隊の受容・支持へと繋がる側面があったのではないかと、という問題関心を提示した。

第二章では、帝国飛行協会・国民飛行会の活動・言説の分析を通して、一九一〇～一九二〇年代における航空思想の普及のされ方、その内容の変遷を考察した。第一世界大戦期には、主に航空機の軍事的側面に注目する言説が多かったが、国民飛行会の機関誌では外国人飛行家に関する記事や航空機の文明上の重要性を指摘する記事も見られた。一次大戦の終結を画期として、航空イメージには大きな変化が見られ、帝国飛行協会の機関誌では、航空機の文化・平和的側面のみを強調する言説と、航空機の文化・平和的側面と国防的側面を同時に主張する言説とが併存する状況がみられた。一九二五～二七年まで開かれた航空ディスプレイでは、航空機の文化・平和的側面と国防的側面を同時に主張する言説が継承された。そして航空ディスプレイが宇垣軍縮と同時期に行われていたことを考慮すると、航空思想の普及は、荒川章二氏のいう宇垣軍縮の新しい質の軍部支持世論開拓の試みを、全国的に推し進める世論対策として機能していたと考えることができる。軍縮世論の強い当時において、航空機の文化・文明的側面がうまく利用されて、防空思想や航空機の国防的意義が国民に普及された面もあったのではないだろうか。そして航空思想を「文明・科学の利器である航空機を発達させることによって、国防を完全にすると共に、日本の文化・文明をも発展向上させようとする思想」と定義した。

第三章では、一九三三年に帝国飛行協会発行の『航空日本の建設』で表明された事業方針、特に飛行場の建設推進という方針が、どのように登場するのかを、一九二〇年代中盤

から一九三〇年代初頭の航空思想の変遷を跡づけながら明らかにした。一九二〇年代中盤から一九三〇年代初頭にかけて、航空思想の基本的な枠組みに変化はないが、満洲事変を経て国防・防空にアクセントが置かれるようになり、具体的に提示された事業方針も、国防の第二線としての民間航空振興のための方策として提示された。帝国飛行協会の機関誌上の飛行場をめぐる議論をみると、当初は都市発展との関連でのみ飛行場の建設が捉えられていたが、満洲事変後には一変し、飛行場には都市防空の機能をも期待されるようになった。この考え方がそのまま、一九三三年の『航空日本の建設』にも引き継がれた。同時期の実例として満洲事変後の金沢における飛行場建設の議論をみると、都市の発展構想からのみ飛行場の建設を考える議論と、それに加えて飛行連隊も誘致しようとするなど国防・防空の観点をも含めた動きと、二つの流れがみられた。

第四章では、一九三〇年代の帝国飛行協会の航空思想の内容とその変遷を、特に総務理事を務めた四王天延孝の活動と当該期の冊子の主要部分を執筆した井上四郎の言説に焦点をあてて考察した。一九三〇年代初頭の帝国飛行協会は、太平洋横断飛行計画の失敗もあって危機的な状況に陥っていたが、四王天延孝が総務理事に就任して積極的に航空思想普及事業を行い、寄附金募集をした結果、立て直しを図ることに成功した。四王天が総務理事の期間に多くの冊子・著作の執筆を行った井上の言説は、一九三三年発行の『航空日本の建設』の枠組みを引き継ぎつつも、航空の問題を東西の文明史・文化史の流れのなかに位置付ける方向に発展した。日本が世界でも「特殊な」歴史・文明を持つ国であるとの優越意識から、文明史の流れのなかで日本のみが東西文明の調和を図れること、それを実現するには新たな人類文化向上の原動力である航空機を発達させなければならないことを主張した。

第五章では、地方においてどのように航空が捉えられていたのか、そして航空思想が飛行場の建設過程でどのような働きをしたのかを明らかにするため、一九三〇年代初頭における富山飛行場の建設過程を考察した。飛行場建設の世論対策として行われた四王天延孝帝国飛行協会総務理事の講演は、基本的に一九三三年の『航空日本の建設』の内容と同様のものであった。県当局や商工会議所の飛行場建設の論理を分析すると、帝国飛行協会の航空思想の枠組みを継承しつつも、「満洲国」建国や鉄道建設、港湾整備、水力発電の発展など、富山県特有の状況と飛行場建設の意義が結びつけられていた。航空思想は、地方の飛行場建設推進者に対し、建設を正当化する大きな論理を提供したと評価できよう。そして実際の建設過程においては、軍用飛行機献納運動をきっかけとして始まったために、当

初は軍事的な方面へと進みつつあった運動が、飛行場建設の文化的意義を強調しつつ軍事的な意義もあることを示した「富山飛行場建設趣意書」が出されたことで、民間飛行場建設へとシフトしたことを明らかにした。ここでは航空思想が、異なる方向に進みつつあった双方の人々を納得させる論理として機能したといえる。富山飛行場は民間飛行場としてだけでなく、軍事演習の拠点となる等、開設後は軍事利用もされた。それは富山県側が積極的に動いた結果であるが、県が期待していた防空の拠点としての飛行場の機能は、実際の空襲においては役立たなかった。

第六章では、非公用飛行場として建設された衣ヶ原飛行場を事例に、飛行場がどのように捉えられていたのかを考察した。飛行場の地鎮祭での祝辞を見ると、当初は国防的な観点以上に、文化・産業・社会への貢献という側面から飛行場建設が捉えられていた。また建設者の熊崎惣二郎は、当初「飛行町」建設計画を持っていた。「衣ヶ原名古屋飛行場」、つまり名古屋の飛行場として、公用飛行場の建設を目指す動きがあり、その背景には都市計画の中での飛行場の重要性の高まりがあった。さらに名古屋飛行場の建設運動も進む中で、衣ヶ原飛行場が国際飛行場の候補地となっていると報道された時もあったが、名古屋飛行場が実際に開港されたことで、立ち消えとなった。その後一九三五年一月に日本防空義勇飛行隊が創設され、衣ヶ原飛行場が「防空飛行場」と位置付けられる等、目指す飛行場の方向性に大きな転換があった。その背景には、資金難や同時代の他地方での防空飛行隊設置の動きがあると思われる。町有の民間飛行機である「挙母号」も防空強化の文脈から捉えられ、次第に軍人の視察が増えていった。戦後、飛行場はなくなったものの、航空思想の普及を目的とする航空ページェントが挙母で行われ、ここでは文化・平和的な航空イメージへの大きな転換がみられた。

本論文では、一九一〇～一九三〇年代まで、帝国飛行協会の機関誌・冊子を一貫して検討することで、航空思想の内容がどのように通時的に変遷していったのかを明らかにした。帝国飛行協会の機関誌・冊子からみた航空思想の変遷の画期の一つ目は、第一次世界大戦の終結であった。主に航空機の軍事的側面に注目が集まっていたものが、一次大戦後の平和主義的風潮を背景として、航空機の交通機関としての発達や文化・平和への貢献が期待されるようになった。二つ目の画期は、一九二〇年代半ばである。宇垣軍縮が進められる中で、航空機の平和・文化的意義を強調した阿部康蔵のような論は顧みられなくなった。帝国飛行協会の主張は、航空機の重要性を文化的側面と軍事的側面の両面から捉える寺家村和介のような論に、一九二〇年代後半から統一されていった。三つ目の画期は、満洲事

変・上海事変である。日本軍の航空機による中国への爆撃が現実のものとなるなかで、航空思想の基本的な枠組みに変化はないものの、国防や防空にアクセントが置かれるようになった。そして一九三〇年代の帝国飛行協会の航空思想は、井上四郎により独自の文明・文化論へと接続され、その内容は四王天延孝により、積極的に国民に普及された。

また本論文では、地方での民間飛行場の建設を当時の航空思想を踏まえて検討したことで、これまでの研究では見えてこなかった新たな視点を提示した。つまり一九三〇年代の民間飛行場には、航空路の寄航地としての機能が求められていただけでも、防空思想が広まる中で防空の拠点としての機能のみが求められていったのでもなかった。建設過程においては、航空機の文化・平和の重要性と軍事的重要性の両面を説く航空思想の大枠を継承しつつ、その地方独自の文脈の中で航空思想が語り直された上で、建設推進の論理とされた。そこでは飛行場の建設に様々な意義付けがなされ、建設運動の方向性にも影響を与えたのである。

最後に課題をいくつか述べておこう。本論文では、一九四〇年代、つまり帝国飛行協会が大日本飛行協会へと改組されてからの時期を扱うことができなかった。第四章で指摘したように、帝国飛行協会はグライダーの普及による少年飛行兵の育成にも、特に一九三〇年代後半以降深く関わっていく。航空思想がどのように変容していくのかを考える上でも、一九四〇年代の検討は非常に重要である。この点については今後の課題としたい。

また、日本政府の航空政策の推移、航空機工業の発展、軍事航空と民間航空の実際のレベルでの関連性などについて、十分に言及できなかった。荒山彰久氏は、著書のエピローグで、「航空史を歴史学の一分野として確立したいと願っている者として、早大出版部からの発行に大変感謝している」と記している²。つまり未だ歴史学の一分野として航空史は確立されていない状況なのであり、今後は航空関連の法整備等の基本的な事実の整理も含めて、研究を進めていきたい。

第四章のおわりにで挙げた、当時議論された「科学と精神の調和」という問題についても、本論文では掘り下げて考えることができなかった。科学技術の結晶とされた航空機が同時代の「科学と精神の調和」という問題とどう関わっていたのか、今後研究を進める中で常に念頭に置きながら考えていきたい。

そして本論文では、航空思想が実際のどの程度普及されていたのかについて、地方でどのように航空思想が受け止められていたのかという観点から検討を試みたが、まだ不十分であろう。国民が実際どのような帝国飛行協会の言説を受け止めたのかという問いの解明は、

その方法論も含めて今後の大きな課題である。

¹ 荒川章二『軍隊と地域』（青木書店、二〇〇一年、一九二頁）。

² 荒山彰久『日本の空のパイオニアたち 明治・大正18年間の航空開拓史』（早稲田大学出版部、二〇一三年、三三五頁）。

「大正・昭和戦前期の日本における航空思想の普及」

図表編

表1 帝国飛行協会(大日本飛行協会)・国民飛行会の機関誌の沿革

発行年月	機関誌名	備考	所在の確認
1914年9月	航空論叢	協会発足1年余後、会員及び地方府県庁などに配布された最初の協会出版物。	○
1914年11月	帝国飛行協会会報	民間航空育成、飛行趣味知識の普及のため刊行。	
1914年12月～ 1915年11月	航空界	上誌を改題。1915年11月号限りで休刊。	○
1916年5月～ 1918年6月	帝国飛行協会会報		○
1916年1月～ 1918年7月	国民飛行	航空思想の宣伝・普及のため刊行された国民飛行会機関誌。	○
1918年8月～ 1920年8月	帝国飛行	帝国飛行協会と国民飛行会の合併により、『国民飛行』から『帝国飛行』に改題。発行人死去のため、1920年9～10月は休刊とし、次期準備期間とした。	○
1920年11月～ 1922年12月	飛行	不況の影響、協会の事業方針の転換などにより、1922年12月号限りで廃刊。1923～26年3月までは、日本自動車学校発行『スピード』をもって機関誌とした。	○
1926年4月～ 1928年12月	帝国飛行協会会報	機関誌創刊時と同名にて再刊。	○
1929年1月～ 1942年8月	飛行	上誌を改題。1942年9月より『飛行日本』へ引き継ぐ。	○
1935年3月～ 1943年5月	飛行時報	飛行協会機関紙。1941年10月より会員機関紙に改める。	○
1940年11月～ 1941年9月	滑空日本	大日本飛行協会に統合の大日本青年航空団機関誌『青年航空』を引き継ぎ改題。	
1940、41年頃	航空婦人	婦人向け航空雑誌、大日本航空婦人会発行誌『航空婦人』を引き継いだと思われる。	
1941年10月～ 1942年8月	空の健児	大日本飛行少年団機関誌『飛行少年』と『滑空日本』を合併し、改題。	
1942年9月～ 1945年3月	飛行日本	『飛行』を改題。	○
1942年9月～ 1945年3月	飛行少年	『飛行日本』と同時創刊された少年向け航空雑誌。『空の健児』を改題。	

※日本航空協会編『協会75年の歩み—帝国飛行協会から日本航空協会まで—』(日本航空協会、1988年、404頁)により作成。一部の情報は、筆者が追加訂正した。筆者が所在を確認し、閲覧したものは、「所在の確認」欄に○を付した。

表2 帝国飛行協会の役員一覧(1913年11月1日現在)

役職	肩書	名前	役職	肩書	名前
理事	三井関係の経営者 陸軍工兵大佐 実業家 共同火災保険株式会社常務取締役 男爵、日本郵船会社社長 男爵、法学博士、東京市長 三菱合資会社内事部長 東京海上火災保険株式会社社長 工学博士、日本郵船株式会社専務取締役 ジャーナリスト、衆議院議員 男爵 実業家、甲州財閥 三井合名会社 工学博士 海軍大佐	飯田義一 井上幾太郎 小川修吉 倉知誠夫 近藤廉平 阪谷芳郎 莊清次郎 末延道成 須田利信 田川大吉郎 中島久万吉 根津嘉一郎 波多野承五郎 平井晴二郎 山路一善	評議員	工学博士 子爵、陸軍中將、貴族院議員 金融関係の実業家 工学博士、東京瓦斯株式会社社長 海軍次官、海軍少将 ジャーナリスト、衆議院議員 陸軍少将 理学博士 工学博士 岩崎弥太郎の従兄弟、実業家 男爵 政治家、実業家 理学博士、中央气象台台長 実業家、甲州財閥 日本飛行協会創立準備委員 侯爵 時計関係の実業家 実業家 実業家 工学博士 伯爵 名古屋電燈会社常務取締役 業業関係の実業家 セール・フレザー商会代表者 陸軍次官、陸軍中將 大日本麦酒株式会社社長 元司法官、貴族院議員 海軍中佐 海軍大佐 工学博士 衆議院書記官長 紡績関係の実業家 陸軍工兵少佐	須田利信 曾我祐準 園田孝吉 高松豊吉 財部彪 田川大吉郎 田中義一 田中館愛橋 谷井保 団琢磨 豊川良平 中島久万吉 中野武營 中松盛雄 中村精男 西野恵之助 根津嘉一郎 波多野承五郎 蜂須賀茂韶 服部金太郎 早川千吉郎 原六郎 平井晴二郎 広沢金次郎 福井菊三郎 福沢桃介 福原有信 E・W・フレザー 本郷房太郎 馬越恭平 松岡康毅 山内四郎 山路一善 横田成年 林田亀太郎 和田豊治
評議員	後の浅野財閥創設者 実業家、三越呉服店常務 衆議院議員 海軍中將、男爵 三井関係の経営者 陸軍工兵大佐 陸軍少将 子爵、工学博士、貴族院議員 伯爵、元貴族院議員 大倉喜八郎の長男、実業家 実業家 実業家 衆議院議員 実業家 樺山資紀の子、実業家 男爵、理学博士 子爵 共同火災保険株式会社常務取締役 男爵日本郵船会社社長 男爵、法学博士、東京市長 甲州財閥 男爵 三菱合資会社内事部長 東京海上火災保険株式会社社長	赤星鉄馬 浅野総一郎 朝吹常吉 安達謙蔵 有地品之允 飯田義一 井上幾太郎 井上仁郎 井上匡四郎 大木遠吉 大倉喜七郎 太田峰三郎 小川修吉 小野金六 片岡直温 加藤正義 樺山愛輔 菊池大麓 清浦奎吾 倉知誠夫 近藤廉平 阪谷芳郎 佐竹作太郎 佐々熊太郎 渋沢栄一 莊清次郎 末延道成	技術委員	工学博士、日本郵船株式会社専務取締役 理学博士、東京帝大教授 海軍中佐 工学博士、東京帝大教授	郡山眞太郎 須田利信 田中館愛橋 山内四郎 横田成年

※JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C02030717700(第7画像目)、『大日記甲輯 大正03年』(防衛省防衛研究所)より作成。肩書は、日本航空協会編『日本航空史 明治・大正編』(日本航空協会、1956年)、『日本人名大辞典』(講談社、2001年)、『国史大辞典』により補った。

表4 1913～40年度帝国飛行協会の主要事業一覧

年度	主な事業内容
設立から1917年7月まで	①飛行場の設置・格納庫の建設、②飛行機発動機の購入製作とその奨励、③飛行士養成保護・奨励と遺族弔慰、④第一回民間飛行大会(1914年)、⑤巡回飛行(9回)と講演(東京では数回、他約40回)、⑥雑誌の発行
1918年	①長距離飛行、②巡回飛行(約33ヶ所)、③練習生卒業飛行、④巡回講演(四国及び岡山に於て各地で講演133回)⑤航空殉難者遺族扶助、⑥国民飛行会との合併⑦寄付金募集、⑧航空関係者の歓迎会及び航空界進歩のための午餐会、⑨御下賜金、⑩機関雑誌の発行、⑪国庫補助の請願、⑫展覧会への出品、⑬航空機に関する文庫開設、⑭飛行場借用、⑮格納庫移築
1919年	①展覧会及び博覧会出品、②講演会(9回)、③翼都記念飛行会、④外国航空団へ寄贈、⑤国際航空連盟加入、⑥国際航空連盟会に代表者出席、⑦外国飛行家並に関係者接待、⑧第一回懸賞郵便飛行、⑨有功章贈与、⑩飛行機製作、⑪活動写真製作・蒐集、⑫格納庫新設、⑬甲慰金・見舞金の贈呈
1920年	①博覧会及び展覧会出品、②講演会(62回)及び活動写真映写(3回)、③甲慰金贈呈、④民間飛行機補修修理費補助、⑤飛行士奨励、⑥航空専業奨励、⑦第一回遠距離飛行、⑧第一回懸賞飛行大会、⑨第二回懸賞郵便飛行、⑩有功章贈与、⑪翻訳書『航空輸送』大正10年度、『万国航空年鑑』の出版、雑誌『飛行』発行、⑫群馬の出張所撤退
1921年	①講演会(36回、約23,800名)及び活動写真映写(12回以上)、②博覧会及び展覧会出品、③甲慰金・見舞金贈呈、④民間飛行機補修修理費補助、⑤飛行機検査及び操縦士試験補助費、⑥操縦士奨励、⑦有功章及び記念品贈与、⑧地方本部長招待、⑨外国航空関係者招待、⑩国際旗制定、⑪雑誌『飛行』発行(11月より紙数増加で50銭に改訂)、⑫第二回懸賞飛行大会、⑬第三・四回懸賞郵便飛行
1922年	①講演会(46回)及び活動写真映写(19回と熊本・石川・新潟県などで数十回)、②博覧会及び展覧会出品・寄贈、③外国航空関係者招待、④操縦士奨励及び負傷者・殉難者及び遺族慰助、⑤操縦士試験費及び郵便飛行予習費補助、⑥民間飛行機補修修理補助、⑦第三回懸賞飛行大会、⑧東京大阪連絡定期郵便飛行、⑨航空局より補助奨励金交付、⑩航空路設置並びに航空輸送補助に関し帝國議會へ請願、⑪新会員並びに寄付金(7,607名、寄付金総額53,961円26銭)
1923年	①講演会(33回)及び活動写真映写(8回以上)、②展覧会、③第四回懸賞飛行大会、④奉祝飛行、⑤御慶奉献上品、⑥師団長等招待会、⑦艦員海外差遣、⑧防空上帝都復興に関する建議、⑨飛行場設置に対する請願、⑩功労者の表彰、⑪操縦士奨励及び負傷者・殉難者及び遺族慰助、⑫新入会員並びに寄付金(3,769名、寄付金総額22,454円93銭)、⑬政府からの補助金
1924年	①講演会及び活動写真会(総数67回、約80,790名)、②展覧会、③宣伝飛行及び魚群発見飛行、④震災記念飛行、⑤第五回懸賞飛行大会、⑥航空ペーゼント、⑦請願及び建議(3つ)、⑧飛行歓迎(外国飛行家歓迎)、⑨懸賞論文募集、⑩操縦士奨励及び負傷者・殉難者及び遺族慰助、⑪新入会員並びに寄付金(2,982名外団体12、寄付金総額20,642円89銭)、⑫政府からの補助金
1926年	①講演会及び活動写真会(総数36回、来聴数約32,710名)、②請願(1つ)、③外国航空家の歓迎、④第三回全国民間飛行操縦士競技大会(関東飛行士倶楽部主催)への賞金の贈与、⑤第三回特別優賞杯競技大会、⑥第二回航空デニスプレー(第二回航空ペーゼント)、⑦第三回航空デニスプレー(関西航空デニスプレー)、⑧航空展覧会、⑨操縦士奨励及び負傷者・殉難者及び遺族慰助、⑩航空功労者の表彰、⑪新入会員並びに寄付金(5,668名外団体27、寄付金総額63,068円67銭)、⑫政府補助金、⑬万国航空会議への参列
1927年	①国際航空連合会、万国航空会議への出席、②第三回全国各等飛行機操縦士飛行競技大会、③第四回航空デニスプレー(昭和2年航空デニスプレー)、④航空美演(広島・福山に於いて)、⑤試乗会(東京に於いて、同乗者約200名)、⑥講演会及び活動写真会(太平洋横断飛行関係は除く、総数30回、来聴数約33,200名)、⑦航空功労者の表彰、⑧操縦士奨励及び負傷者・殉難者及び遺族慰助、⑨機関雑誌の発行、⑩航空懇談会の設立、⑪飛行館の建築開始、⑫太平洋横断飛行計画の発起(講演会及び活動写真会は総数362回・来聴数303,599名、航空展覧会を4ヶ所で開催)、⑬新入会員並びに寄付金(15,127名、寄付金総額114,101円41銭)

1928年	<p>①国際航空連合会への出席 ②第四回全国各等飛行機操縦士飛行競技大会、③模型飛行競技会、④御大礼記念第四回特別優勝杯競技大会、⑤講演会並びに活動写真真会(総数188回、来聴数約160,484人)、⑥航空功労者の表彰、⑦操縦士奨励及び負傷者・殉難者及び遺族慰助、⑧機関雑誌の発行⑨航空懇談会例会の開催、⑩太平洋横断飛行の飛行機製作と計画の中断、⑪飛行館の建設工事(来年5月には開館予定)、⑫新入会員並びに寄付金(10,550名、寄付金総額139,133円7銭)</p>
1929年	<p>①国際航空連合会・万国工業会議・世界動力会議への出席、②第五回全国飛行機操縦士競技大会、③第二回全国模型飛行機競技会、④講演会及び活動写真真会(総数31回、来聴数約44,400名)、⑤博覧会への出品、⑥航空功労者の表彰、⑦操縦士奨励及び負傷者・殉難者及び遺族慰助、⑧機関雑誌の発行、⑨昭和五年航空年鑑の発行、⑩航空懇談会の開催、⑪図書室・模型室の公開開始、⑫飛行館の開館、⑬新入会員及び寄付金(3,746名、寄付金総額43,268円2銭)</p>
1930年	<p>①機部鉄吉試作の滑空機への補助、②東善作(北米及び欧亜三大陸横断の成功)、吉原清治(欧亜大陸横断日独親善飛行の成功)への奨励金交付、③第六回全国飛行機操縦士競技大会、④操縦士奨励及び負傷者・殉難者及び遺族慰助、⑤議会への請願、⑥航空功労者の表彰、⑦機関誌の発行及び図書刊行、⑧航空懇談会の開催、⑨航空関係図書の見集並びに公開、⑩航空機同器材模型等の蒐集並びに公開、⑪国際航空連合会への出席、⑫宣伝飛行、⑬講演会及び活動写真真会(総数44回、来聴数約38,340名)、⑭新入会員及び寄付金(283名、13,180円86銭)、⑮博覧会・展覧会への出品</p>
1931年	<p>①航空事業並に航空技術ノ奨励(1)太平洋無着横断飛行、(2)報知新聞社主催北太平洋横断飛行、(3)学生訪欧飛行、(4)滑空機、(5)第三回全国模型飛行競技会、②民間航空者慰助、③航空神社建設並に同鎮座祭、④航空図書の蒐集並に公開、⑤航空機同器材及模型の見集並に公開、⑥機関雑誌発行、図書刊行(『飛行』・『航空年鑑』)、⑦博覧会並に展覧会参加又は援助、⑧航空知識の普及並に宣伝(リレット配布・講演・映画会、講演・映画会は約10回聴衆合計15,000人に達する)、⑨会員推薦、新入会員並に寄附金(3,695名、57,219円7銭5厘)、⑩国際航空関係事業(国際航空連合会総会への出席など)、⑪航空に関する建言、⑫航空に関する相談事業、⑬その他雑件</p>
1932年	<p>①航空事業並に航空技術の奨励(1)航空歌懸賞、(2)滑空機、(3)日満商業懸賞飛行競争、(4)飛行場建設、(5)模型飛行機競技の奨励、(6)深川浦理立地飛行機臨時離着陸場管理、②航空神社合祀祭並に例祭、③民間航空機搭乗員養成奨励、④航空功労者表彰、⑤民間航空者慰助、⑥航空図書の蒐集並に公開、⑦航空機同器材及模型の見集並に公開、⑧機関雑誌発行、図書刊行(『飛行』・『航空年鑑』・『航空殉難史』)、⑨博覧会並に展覧会参加又は援助、⑩航空知識の普及並に宣伝(1)青年訓練教科書改訂、(2)リレットの配布、(3)航空講演並に映画会(計86回)、(4)ラジオ放送、(5)遊覧者誘致、⑪新入会員並に寄附金(927名、102,639円17銭)、⑫国際航空関係事項(国際航空連合会への出席など)、⑬航空に関する建言、⑭航空に関する相談事業</p>
1933年	<p>①創立二十周年記念事業(1)創立二十周年記念式、(2)講演並に映画会(ラジオ放送、記念講演24回、映画会9回)、(3)宣伝飛行、(4)リレット配布並に撒布、(5)新規事業(飛行奨励金贈与、空中航法・気象学等の講習の実施)、②航空事業並に航空技術の奨励(1)飛行場建設、(2)飛行機操縦士航空講習会、(3)飛行機操縦士養成奨励、(4)飛行奨励、(5)技術奨励、(6)模型飛行機競技の奨励、(7)深川浦理立地飛行機臨時離着陸場管理、(8)航空知識の普及、③航空神社合祀並に例祭、④航空慰助、⑤航空功労者表彰、⑥航空思想並に航空知識の普及、(1)航空図書の蒐集並に公開、(2)航空機同器材及模型の見集並に公開、(3)機関雑誌発行、図書刊行(『飛行』・『航空年鑑』・『航空殉難史』(昭和八年度版)・『日本航空法規全集』(附、国際航空条約)・『空中航法、気象学、地磁気並航空羅針盤』、(4)航空講演並に映画会(講演会計92回、映画会計37回)、(5)ラジオ放送、(6)リレット配布、(7)博覧会並に展覧会に参加又は援助、(8)航空機試乗会、⑦航空に関する建議(民間飛行士養成機関設立の際の調査等)、⑧国際航空関係事項(国際航空連合会への出席等)、⑨航空に関する相談事業、⑩会員推薦、新入会員並に其の申込金額(7675名、194,353円88銭)、⑪その他雑件</p>
1934年	<p>①航空事業並に航空技術の奨励(1)飛行場建設、(2)飛行場建設並に維持費補助、(3)飛行場管理、(4)地上航空標識の設置、(5)軽飛行機普及、(6)グライダの奨励、(7)飛行機操縦士航空講習会、(8)飛行機操縦士奨励、(9)飛行奨励、(10)飛行競技会、(11)模型飛行機競技会、(12)事業奨励、(13)技術奨励、②航空神社合祀並に例祭、③航空慰助、④航空功労者表彰、⑤航空思想並に航空知識の普及(1)航空図書の蒐集並に公開、(2)航空機同器材及模型の見集並に公開、(3)機関雑誌発行、図書刊行(『飛行』・『飛行時報』・『航空年鑑』・『航空殉難史』(昭和九年度版)・『グライダーの造り方』・『航空と飛行場』)、(4)航空講演並に映画会(講演会96回、映画会29回、入場人員約87,160人)、(5)ラジオ放送、(6)リレット配布、(7)博覧会又は展覧会に参加若しくは援助、(8)航空機試乗会、(9)少年航空の集い、⑥国際航空関係事項(国際航空連合会への出席など)、⑦航空に関する相談事業、⑧新入会員並に寄附金(会員4,789人、賛助員7,089人、211,699円39銭)、⑨その他雑件</p>

1935年	<p>①航空事業並に航空技術の奨励(1)飛行場建設、(2)飛行場建設維持費補助、(3)飛行場管理、(4)地上航空標識の設置、(5)軽飛行機普及、(6)グライダ―の奨励、(7)飛行機操縦士航空講習会、(8)飛行機操縦士奨励、(9)飛行奨励、(10)各種飛行競技会、(11)防空演習に民間飛行機参加、(12)各種航空事業並に航空技術の助成奨励、②航空神社合祀祭例祭、③航空慰助、④航空功労者表彰、⑤航空思想並に航空知識の普及(1)航空図書、同器材及模型の蒐集並に公開、(2)航空機、同器材及模型の事業並に公開、(3)機関雑誌発行、図書刊行(『飛行時報』、『航空年鑑』、『航空殉難史』(昭和十年度版))、(4)ラジオ放送、(6)リールフィルム配付、(7)航空関係博覧会、展覧会、(8)宣伝、祝賀飛行、⑥国際航空関係事項(国際航空連合会)に出席等)、⑦航空に関する相談、⑧会員推薦、新入会員並に寄附金(会員6,246人、賛助員3,851人、198,044円92銭)、⑨その他雑件</p>
1936年	<p>①総裁宮の言葉、親授式、②航空事業並に航空技術の奨励(1)飛行場建設、(2)飛行場管理、(3)飛行場建設維持費補助、(4)地上航空標識の設置、(5)軽飛行機普及、(6)飛行機操縦士奨励、(7)飛行奨励、(8)グライダ―飛行奨励、(9)グライダ―製作維持費補助、(10)グライダ―指導員講習会、(11)各種飛行競技会、(12)航空技術の奨励、③航空神社合祀並に例祭、④航空慰助、⑤航空功労者表彰、⑥航空思想並に航空知識の普及(1)航空図書の蒐集並に公開、(2)航空機、同器材及模型の事業並に公開、(3)機関雑誌発行、図書刊行(『飛行』、『飛行時報』、『航空年鑑』(昭和十一年版))、(4)ラジオ放送、(5)ラジオ放送、(6)リールフィルム配付、(7)航空関係博覧会、展覧会、⑦国際航空関係事項(国際航空連合会)に出席等)、⑧航空に関する建議、⑨航空に関する相談、⑩新入会員並に寄附金(会員6,238人、賛助員3,175人、265,734円98銭)、⑪その他雑件</p>

1937年	<p>①総裁宮による下賜品親授、②航空事業並に航空技術の助成奨励(1)飛行場建設、(2)飛行場管理、(3)飛行場設備、(4)飛行場建設維持費補助、(5)滑空場調査費補助、(6)軽飛行機普及、(7)飛行機操縦士奨励、(8)飛行奨励(8-1)場外飛行奨励金、(8-2)夜間飛行奨励金、(8-3)関東防空演習(経費補助等)、(8-4)第三師管防空演習(名古屋飛行学校)に対する経費補助)、(8-5)建國祭空中式典、(8-6)神風号至欧連絡記録飛行成功に付祝賀飛行、(9)滑空奨励、(10)滑空機製作維持費補助、滑空機無償貸与、(11)滑空機指導員講習会、(12)地方本部主催滑空普及事業、(13)航空技術奨励、(14)模型飛行機競技奨励、③航空神社例祭、④航空遭難者慰助、⑤航空功労者表彰、⑥航空思想並に航空知識の普及(1)航空図書室並航空陳列室、(2)機関雑誌発行、図書刊行(『飛行』、『飛行時報』、『航空年鑑』(昭和十二年版))、(2)世界航空路図、『航空機用国際通信書(信号編)』、『ヒルトの滑翔飛行術』、『グライダ―製作規格』、『航空要覧』、『空中航法』)、(3)航空講演並に映画会(講演会17回、映画会1回)、(4)航空博覧会、展覧会、(計23回、出品延点数850点)、(5)航空相談、⑦国際航空関係事項(国際航空連合会)に出席等)、⑧神風号至欧連絡記録飛行(1)祝賀会、(2)祝賀飛行、(3)祝賀表彰式、⑨新入会員並寄附金(会員12,244人、賛助員7,781人、382,972円60銭)⑩その他雑件</p> <p>※特別事業：①愛国郵便切手類発売記念航空大宣伝(1)航空ペーゼント、(2)宣伝飛行、(3)全日本航走飛行競技大会、(4)全日本少年少女模型飛行機競技会、(5)懸賞募集(航空愛國の歌、航空標語、航空自由画、飛行場風景及飛行機写真、童話、児童劇、童謡)、(6)試乗会、(7)講演並映画会(講演会99回、映画会46回、入場者総数約89,035人)、(8)航空博覧会、展覧会(計8回、出品延点数704点)、②時局特別対応事業(1)飛行機操縦士訓練会、(2)滑空機指導員講習会、(3)飛行場建設</p>
1938年	<p>①総裁宮による下賜品、有功章親授並に視察、②航空事業並に航空技術の助成奨励、(1)航空事業の助成奨励(民間航空事業団体への補助金)、(2)飛行場、滑空場管理、(3)飛行場、滑空場設備、(4)飛行場滑空路の献納、(5)飛行場、滑空場建設維持費補助、(6)滑空場調査費補助、(7)所有軽飛行機及其の貸与、(8)軽飛行機購買補助、(9)飛行機操縦士奨励、(10)飛行奨励、(11)グライダ―飛行証交付、(12)滑空機製作維持費補助、(13)所有滑空機及其の貸与、(14)航空講座、(15)飛行競技、(16)滑空訓練並に滑空競技会、(17)滑空機製作講習会、(18)地方部滑空事業、(19)模型飛行機競技奨励、③航空神社例祭、④航空遭難者慰助、⑤航空功労者表彰、⑥航空思想並に航空知識の普及(1)機関雑誌発行、図書刊行(『飛行』、『飛行時報』、『航空年鑑』、『日本航空法規全集(増補改訂版)』)、(2)航空講演(ラジオ放送含む)並に映画会(講演会54回、映画会5回、入場人員約18,940人)、航空博覧会、展覧会(帝國飛行協会主催・躍進日本航空博覧会(入場人員約37万人)、その他7回、出品延点数235点)、⑦国際航空関係事項(国際航空連合会)への出席など)、⑧航空に関する建議(東京市への飛行場建設の建議など)、⑨新入会員並に寄附金(会員20,773人、賛助員3,742人、575,639円93銭、愛国郵便切手類寄附金(1937年6月1日～39年3月末日)921,662円79銭、内民間航空諸施設補助への支出430,005円27銭)⑩その他雑件</p>

1939年	<p>①総裁宮による下賜品、表彰状、有功章親授、②航空事業並に航空技術の助成奨励、(1)一般航空事業並に航空技術の助成奨励(民間航空団体の事業への補助金など)、(2)飛行場、滑空場管理及施設、(3)飛行場、滑空場建設維持費補助、(4)滑空場調査費補助、(5)航空器材交付又は貸与、(6)飛行機操縦士奨励、(7)飛行奨励、(8)グライダ―飛行証交付、(9)滑空機材補助、(10)滑空器材交付、(11)航空講座、(12)滑空機製作講習、(13)滑空訓練、(14)初等航空教育の普及、③航空知識普及、④航空遭難者慰助、⑤航空功労者表彰、⑥航空思想並に航空知識の普及(1)機関雑誌発行、図書刊行(『飛行』、『飛行時報』、『航空年鑑(昭和十四年版)』)、(2)航空関係図書、展覧会、(3)航空講演並に映画会(講演会8回、映画会3回、入場人員概数4,550人)、(4)航空博覧会、展覧会、⑦国際航空関係事項(国際航空連合会)は無期延期等)、⑧「ニッポン」世界一周飛行の功績表彰、⑨民間飛行学校施設接收、⑩新入会員並に寄附金(会員22,183人、賛助員1,541人、730,782円29銭)、⑪その他雑件</p>
-------	---

1940年	①総裁官による下賜品親授並に慰勞、②民間航空団体の統合、大日本飛行協会の成立及附属団体の 結成、③訓練施設、④教育訓練(1)飛行訓練所訓練、(2)滑空訓練及滑空機製作講習会、(3)模型航空 機教育、⑤競技、⑥航空事業並に航空技術の助成奨励(1)航空技術の助成奨励、(2)飛行場、滑空場管 理及施設 二こからへージク
-------	--

※1: JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C08020917800(第7～18画像目)、『大正6年 公文備考 巻15 学事2』(防衛省防衛研究所)。「大正七年度事業報告」(『帝国飛行』4-5、帝国飛行協会、1919年)。JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C08021601000(第20～30画像目)、『大正9年 公文備考 巻47 航空11止』(防衛省防衛研究所)。JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C08050225100(第1～27画像目)、『大正10年 公文備考 巻51 航空8止』(防衛省防衛研究所)。JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C08050502100(第1～26画像目)、『大正11年 公文備考 巻62 航空8止』(防衛省防衛研究所)。「大正十一年度事業報告」(『又ビード』77、日本自動車学校、1924年)。「大正十三年度事業報告」(『又ビード』65、日本自動車学校、1923年)。「大正十二年度事業報告」(『又ビード』77、日本自動車学校、1924年)。「昭和十一年度事業報告」(『又ビード』88、日本自動車学校、1925年)。「大正十五年度事業報告」(『帝国飛行協会会報』2-8、帝国飛行協会、1927年)。「昭和二年事業報告」(『帝国飛行協会会報』3-8、帝国飛行協会、1928年)。「昭和三年度事業収支決算報告」(『飛行』4-8、帝国飛行協会、1929年)。「昭和四年度事業収支決算報告」(『飛行』5-7、帝国飛行協会、1930年)。「昭和五年度事業報告」(『飛行』6-5、帝国飛行協会、1931年)。「帝国飛行協会昭和六年度事業報告」(『飛行』7-6、帝国飛行協会、1932年)。「昭和七年度事業報告」(『飛行』8-6、帝国飛行協会、1933年)。「昭和八年度事業報告」(『飛行』9-7、帝国飛行協会、1934年)。「昭和九年度事業報告」(『飛行』10-7、帝国飛行協会、1935年)。「昭和十年度事業報告」(『飛行』11-6、帝国飛行協会、1936年)。「昭和十一年度事業報告」(『飛行』12-8、帝国飛行協会、1937年)。「昭和十二年度事業報告」(『飛行』13-8、帝国飛行協会、1938年)。「昭和十三年度事業報告」(『飛行』14-7、帝国飛行協会、1939年)。「帝国飛行協会昭和十四年度事業報告」(『飛行』15-7、帝国飛行協会、1940年)。「帝国飛行協会昭和十四年度事業報告(承前)」(『飛行』15-9、帝国飛行協会、1940年)により作成。

※2: 講演会に関しては、1ヶ所で行った講演会を1回とカウントしている。

※3: 1918年からは、年度(4月～翌年3月まで)の事業である。

※4: 会員数は1927年以降、一団体を一員と見做している。

表5 国民飛行会役員名一覧(1916年2月現在)

役職	肩書	名前
会長	陸軍中将	長岡外史
副会長	教育家、新聞記者、官吏	草間時福
理事	海軍少将 陸軍少将	石田一郎
	官僚、文部大臣、枢密顧問官	伊豆凡夫
	実業家、博文館経営者	今村繁三
		江木千之
		大倉新太郎
	教育家、政治家、慶応義塾塾長、文部大臣 官僚政治家、内務省警保局長、南満洲鉄道株式会社社長	兼条猪三
		鎌田栄吉
		川村竹治
		桐島像一
		草間時福
		久能司
	教育家、新聞記者、官吏	倉知鉄吉
	陸軍中将	児島八二郎
	経営者、共同火災保険株式会社常務取締役	西園寺八郎
	陸軍少将	鹽田武夫
	宮内官、西園寺公望の養嗣子	柴田源左衛門
		白石元治郎
	実業家、日本鋼管株式会社社長	杉原栄三郎
	実業家、杉原商会の創立者	鈴木梅四郎
	実業家、政治家	高田益吉
		田中館愛橋
		田中穂積
		堤定次郎
		手島精一
	理学博士、東京帝大教授	中上川三郎治
	法学博士、財政学者、早稲田大学学部商学部長	中島久万吉
	官僚、実業家	長岡外史
	工業教育家	名和長憲
		野崎広太
		野中勝明
		林民雄
	男爵、実業家、政治家、横浜ゴム・古河電気工業社長	原直太郎
	陸軍中将	日比谷平左衛門
	男爵、陸軍少将	福井菊三郎
	陸軍少将	藤山雷太
		星野錫
	実業家、東京商業会議所会頭	前川太兵衛
	実業家、東京印刷株式会社社長	松波仁一郎
	法学博士、法学者、日大教授、日本の海軍法学創始者	森料閣作
	男爵	安田伊左衛門
		矢野恒太
	実業家、第一生命保険相互会社社長	山科礼蔵
	実業家、日本海軍工業取締役	山田三良
	法学博士、法学者、国際私法学の先駆者、東京帝大法学部長	山根正次
	医師、政治家、警察医長、警視庁検疫委員長	和崎恭弼
		渡邊勝三郎
		和田豊治
監事	官僚、横浜市長、東洋拓殖会社総裁	原六郎
	実業家、富士瓦斯紡績社長	馬越恭平
	実業家、富士製紙・横浜船渠社長	安田善三郎
	実業家、大日本麦酒株式会社社長	安田善三郎
	実業家、帝国製麻会社社長	別技嘉次郎
会計主任		

※「国民飛行会役員名」(「国民飛行」1-2、国民飛行会、1916年2月)により作成。肩書は『国史大辞典』、『日本人名大辞典』(講談社、2001年)、日本航空協会編『日本航空史 明治・大正編』(日本航空協会、1956年)、秦郁彦編『日本陸海軍総合事典』(東京大学出版会、1991年)により補った。

表6 陸海軍と主要機体・発動機会社との関係

軍別	機体会社	発動機会社
陸軍	三菱重工業株式会社 中島飛行機株式会社 川崎航空機工業株式会社 立川飛行機株式会社 日本国際航空工業株式会社	三菱重工業株式会社 中島飛行機株式会社 川崎航空機工業株式会社 日立航空機株式会社 日本国際航空工業株式会社
海軍	三菱重工業株式会社 中島飛行機株式会社 愛知航空機株式会社 川西航空機株式会社 九州飛行機株式会社 日本飛行機株式会社 富士飛行機株式会社 昭和飛行機株式会社 日立航空機株式会社	三菱重工業株式会社 中島飛行機株式会社 愛知航空機株式会社 日立航空機株式会社 石川島航空工業株式会社

※日本航空協会編『日本航空史 昭和前期編』（日本航空協会、1975年、869頁）の第1表により作成。表中の名称は、最終的な会社名を記した。

表7 帝国飛行協会主催の懸賞飛行一覧(1910~20年代)

年月日	名称	開催地(コース)等
1914年6月13、14日	民間飛行競技大会	鳴尾競馬場
1919年10月21、22日	第1回懸賞郵便飛行	東京大阪間
1920年4月21日	第1回遠距離飛行	東京大阪間無着陸
1920年8月2、3日	第1回懸賞飛行大会	東京洲崎飛行場
1920年11月21~23日	第2回懸賞郵便飛行	大阪久留米間
1921年5月21日	第2回懸賞飛行大会	洲崎埋立地
1921年8月21日	第3回懸賞郵便飛行	東京盛岡間
1921年11月	第4回懸賞郵便飛行	金沢広島間
1922年6月2、3日	第3回懸賞飛行大会	千葉県下志津飛行場
1922年11月3~11日	第5回懸賞郵便飛行	東京大阪間
1923年6月2、3日	第4回懸賞飛行大会	下志津飛行場
1924年12月2日	第1回特別優勝杯競技飛行大会	伊勢湾外周
1925年4月19日	第6回懸賞飛行大会	代々木練兵場
1925年10月4日	第2回特別優勝杯競技飛行大会	京都及び近江地方
1925年10月5日	第7回懸賞飛行大会	名古屋・西田
1926年11月3日	第3回特別優勝杯競技飛行大会	立川、浦和など
1928年10月21日	御大礼記念第4回特別優勝杯競技大会	木津川、明野など

※日本航空協会編『協会75年の歩み—帝国飛行協会から日本航空協会まで—』(日本航空協会、1988年、195-205頁)より作成。

表8 四王天延孝略歴

年月	事項	備考
1879年生	前橋藩士西村茂兵衛の弟	
1897年12月	陸軍士官学校の候補生となる	
1898年12月	" 入学	
1899年11月	" 卒業	
1900年6月	工兵少尉、近衛工兵大隊付	
1901年6月	清国駐屯軍工兵中隊付	北清事変にともなうもの。
1902年11月	工兵中尉	
1904年2月～05年12月	日露戦争従軍	
1904年10月	近衛工兵大隊中隊長	
11月	工兵大尉	
1905年1月	大本営付	
5月	大本営運輸通信長官部副官被仰付	
9月	陸軍士官学校教官	
12月	近衛工兵大隊付被仰付	
1906年12月	陸軍大学校入学	
1907年12月	" 卒業	
"	関東都督府陸軍参謀	
1912年9月	工兵少佐、工兵第7連隊(旭川)大隊付	
1914年9月	陸軍砲工学校教官	
1916年8月～19年3月	フランス軍従軍	第一次世界大戦を实見。
1916年11月	工兵中佐	
1919年4月	陸軍砲工学校教官	
1920年1月	浦塩派遣軍司令部付被仰付(ハルビン特務機関)	
8月	工兵大佐	
11月	関東軍司令部付(ハルビン特務機関)	
1922年4月	陸軍航空学校教官	渡欧で不在の河田大佐の代理として同校教育部長の仕事をする。
9月	" 下志津分校長	
1923年8月	陸軍省軍務局航空課長	
1928年5月	国本社理事	
8月	陸軍少将、陸軍兵器本廠付	
月不明	帝国飛行協会理事	回想録では1930年よりとあるが、【日本航空協会編1988】の記述に従った。
1924年12月	国際連盟陸軍代表	1924～27年まで足かけ4年にわたりパリ・ジュネーヴ等に滞在。
1925年3月	" 空軍代表	国際航空会議の日本代表も務めた。
1927年3月	豊予要塞司令官	
1928年3月	第16師団(京都)司令部付	
12月	第3師団(名古屋)司令部付	29年の名古屋防空演習を経験。
1929年8月	陸軍中将、予備役	
1932年4月～39年3月	帝国飛行協会総務理事	
1942年5月～45年12月	衆議院議員	
45年12月	逮捕	
1947年	釈放	
1962年	死去	

※思想問題を研究、反共主義者・反ユダヤ主義者。日本反ユダヤ教会会長、大日本回教協会会長も務めた。教会で洗礼を受け、キリスト教を信仰しつつも、日蓮宗や神道へも関心が深かった。

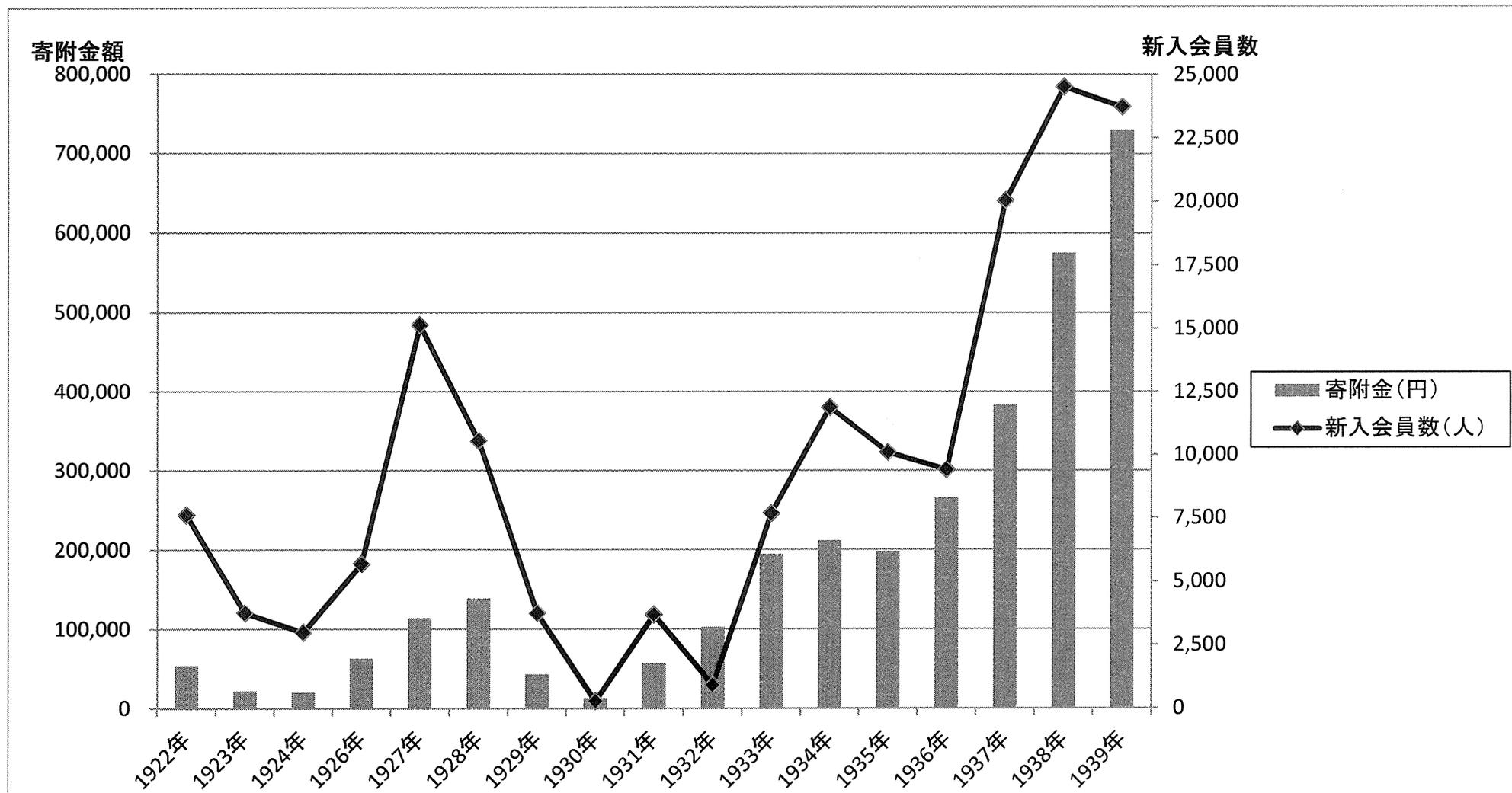
※四王天延孝『四王天延孝回顧録』(みすず書房、1964年)、日本航空協会編『協会75年の歩み—帝国飛行協会から日本航空協会まで—』(日本航空協会、1988年)、秦郁彦編『日本陸海軍総合事典』(東京大学出版会、1991年)を参照。誤りと思われる経歴は適宜訂正した。海外勤務・航空関係の履歴は網掛けにした。

表9 帝国飛行協会 1919～39年度までの講演回数

年度	講演回数	備考
1919年	9	
20年	62	
21年	36	
22年	46	
23年	33	
24年	67	これ以降活動写真会(映画会)を含む
26年	36	
27年	392	太平洋横断飛行事業の講演・映画会を含む
28年	188	〃
29年	31	
30年	44	
31年	10	
32年	86	
33年	162	協会創立二十周年記念事業の講演・映画会を含む
34年	125	
35年	48	
36年	45	
37年	163	愛国郵便切手類発売記念の講演・映画会を含む
38年	59	ラジオ放送を含む
39年	11	

※表4より作成。

表10 帝国飛行協会の各年度の寄附金額・新入会員数



※表4より作成。

表1 1931～36年度の帝国飛行協会発行のリーフレット

年度	題名	枚数	
1931年	民間航空ノ発展ニ就テ	20,000	
	列国民間航空ノ現状	42,000	
	交通機關ノ過去ト将来(スビードクラベ附)	30,000	
	世界航空距離表	20,000	
	同 高度表	20,000	
	民間航空ノ緊急問題	20,000	
	帝國飛行協会事業一般概要	21,000	
	航空機発達年次表	10,000	
	航空機速度、距離表	10,000	
	人類文化ノ発達ト飛行機ノ使命	20,000	
1932年	帝國日本ノ國防ト民間航空	223,000	
	(合計)		
	民間航空ト国防	10,000	
	列国民間航空ノ現状	64,000	
	帝國飛行協会事業一般概要	10,000	
	航空概要	55,000	
	世界幹線航空路図	33,000	
	時局ニ應ジ飛行場増設ニ就テ	20,000	
	世界航空距離表	18,000	
	帝國飛行協会事業概要	20,000	
1933年	帝國日本ノ國防ト民間航空ニ就テ	17,000	
	本会事業援助懇請ニ関スル四大臣ノ書信	5,000	
	航空機ノ発達ト海陸両權勢ノ變化	10,000	
	飛行場建設ニ就テ注意	10,000	
	航空日本ノ建設ニ就テ全國在郷軍人及青年団諸君ニ就テ	7,000	
	航空日本ノ建設ト国土防衛ニ就テ	10,500	
	(合計)		
	(総数)	約1,200,000	
	1933年	飛行場問題	1,100
	1934年	戰時ニ於ケル英國空軍飛行士養成法	5,200
航空日本ノ建設		10,150	
皇國日本ノ使命		15,000	
故フアン・ポウゼン氏ヨリ著付ノ綴録		18,000	
皇國日本ノ國防ト昭和國民ノ使命		20,000	
交換貿易文明ノ発達		5,000	
我が航空界ノ今昔		4,000	
世界定期航空		1,000	
皇國日本ノ使命		11,300	
交通機關ノ最高速度		1,000	
1935年	議會ニ現ハレタル航空問題	300	
	防空ハ誰ノ任務カ	1,600	
	東西文化ノ消長ト航空機	1,000	
	民間航空ノ振興ニ就テ	28,000	
	國防ノ基礎的変遷	10,000	
	交通機關ノ発達過程	70,000	
	民間航空ノ緊急問題	16,000	
	英國交換文明ノ発達	1,000	
	米國発動機飛行機製造状況	1,000	
	民間航空対策ニ就テ	1,000	
1936年	総業書「陸蒸空軍ト其ノ第一機」及「世界ハ動ク」	420,000	
	(合計)	641,650	
	交通機關ノ発達過程	30,000	
	防空ハ誰ノ任務カ	4,800	
	國際關係ト航空	2,000	
	航空ニ就テ	2,000	
	翔ケヨ大空	4,950	
	交通機關ノ最高速度	160,000	
	強國ハ空落ス	6,500	
	飛行場問題	1,400	
空襲ト市民ノ心得	21,600		
エアキーマシーバントレット	8,000		
世界幹線航空路図	14,300		
各國グラフィターノ現況ニ就テ	20,000		
総業書(飛行場ヲ作シ、列國航空路比較表 交通機關ノ最	140,000		
高度表、海外同胞書)			
(合計)	416,550		
1936年	總業書 製本工廠下御言葉	2,000	
	世界ハ動ク	7,000	
	グラフィター飛行に就いて	3,000	
	國際關係ト航空	1,000	
	航空知識及電信用ボースター	5,000	
	総業書 列國交通機關比較表	50,000	
	陸海空軍ト其ノ第一線	50,000	
	朝群同胞機	20,000	
	藥物糧食に就いて	200	
	世界主要航空機並製作会社	675	
交換文明ノ発展ト没落	4,000		
翔けよ大空	2,000		
航空展覧会ボースター	4,250		
世界ハ動ク	50,000		
海外同胞機	10,000		
(合計)	10,000		
	219,125		

※1:「帝國飛行協会昭和六年度事業報告」(『飛行』7-6、帝國飛行協会、1932年)。「昭和七年度事業報告」(『飛行』8-6、帝國飛行協会、1933年)。「昭和八年度事業報告」(『飛行』9-7、帝國飛行協会、1934年)。「昭和九年度事業報告」(『飛行』10-7、帝國飛行協会、1935年)。「昭和十年度事業報告」(『飛行』11-6、帝國飛行協会、1936年)。「昭和十一年度事業報告」(『飛行』12-8、帝國飛行協会、1937年)により作成。

表12 井上四郎略歴

年月	事項
1881年4月生	福岡出身
1903年12月	海軍兵学校卒(31期)、海軍少尉候補生、橋立乗組
1904年1月	扶桑乗組
9月	海軍少尉
1905年8月	韓崎丸乗組、海軍中尉
1906年10月	常盤乗組
12月	神風乗組
1907年9月	第七艇隊艦長心得
1908年4月	石見分隊長心得
9月	海軍大尉、石見分隊長
1909年5月	海軍大学校乙種学生
11月	海軍砲術学校高等科学生
1910年5月	相模分隊長
1911年3月	鞍馬分隊長(英国回航)
12月	竹敷要港部参謀
1912年10月	佐世保鎮守府附、舞鶴鎮守府副官兼参謀
1913年12月	千歳砲術長
1914年12月	海軍少佐、周防砲術長兼水雷長分隊長
1915年6月	軍令部出仕(三班五課)
1917年7月	軍令部参謀
12月	呉鎮守府附
1918年6月	富士教官
11月	第三艦隊副官
12月	海軍中佐
1919年3月	軍令部出仕兼海軍省出仕
4月	人事局局員
1921年12月	摂津副長
1922年4月	陸奥副長
11月	霞ヶ浦航空隊附
12月	海軍大佐、霞ヶ浦航空隊教官兼副長
1923年4月	霞ヶ浦航空隊教頭兼副長
12月	横須賀航空隊司令
1924年12月	名取艦長
1925年11月	佐世保鎮守府附
12月	佐世保人事部長兼佐世保鎮守府人事長
1927年12月	海軍少将
1928年12月	軍令部出仕、待命、予備役
1939年4月	後備役
1941年4月	予備役(勅令329号)
1944年4月	退役
1960年5月	死去

※本籍は、福岡県鞍手郡古日村。

※大阪朝日新聞 1939.10.30記事に「帝国飛行協会普及部長井上四郎」として、名前が出ている。

※秦郁彦編『日本陸海軍総合事典』(東京大学出版会、1991年)、海軍歴史保存会編『日本海軍史 第9巻 将官履歴 上』(第一法規出版、1995年)、福川秀樹『日本海軍将官辞典』(芙蓉書房出版、2000年)。

表13 1930年代における帝国飛行協会の冊子、著作、講演録

番号	発行年月	著者・編者	書名	発行	目次	備考
A	1933.4	北尾亀男編	『航空日本の建設』	帝国飛行協会	世界航空幹線路図、「航空日本の建設」、①飛行場建設に就て全国在郷軍人青年団諸君に檄す、②航空日本の建設、③航空機の発達と国土防衛、④国土防空と民間航空、⑤民間航空振興に関する四大臣の書信、⑥航空機の発達過程、⑦航空公認記録、⑧交通機関の発達過程、⑨飛行場に関する調査、⑩飛行場建設に就き注意	協会機関誌『飛行』の臨時増刊として発行。本編44頁。「航空日本の建設」「航空機の発達と国土防衛」には井上四郎の署名あり。
B	1933.4	—	『航空日本の建設』	帝国飛行協会	陸・海・空軍と其の第二線(図)、皇国の守り(図)、世界幹線路図、①飛行場建設に就て全国在郷軍人青年団諸君に檄す、②飛行場建設に就て県・市政当局諸賢に訴ふ、③世界各国定期航空路、④列国定期航空統計、⑤英国内飛行場着陸場図、⑥航空日本の建設、⑦航空機の発達と国土防衛、⑧国土防空と民間航空、⑨科学の進歩と国防の変化、⑩皇国日本の使命と航空機、⑪交通機関の発達過程、⑫航空機の発達過程、⑬文化の発達と航空機、⑭東西文化の消長と航空機、⑮帝国飛行協会の事業、⑯故フアンドウゼン氏より十七万八千余円寄附の経緯、⑰飛行機高度増進年次表其他、⑱交通機関の速度と社会制度(図)	1933年発行のものの増補版。86頁。筆者所蔵。
C	1935.1	四王天延孝	「航空に就いて」(『交通研究資料第33輯』)	日本交通協会	①緒言、②官用飛行機、③飛行機と安全性、④世人と認識不足、⑤エアークケット、⑥定期航空事情、⑦遊覧用飛行機、⑧産業飛行機、⑨民間航空と国防、⑩飛行士の養成、⑪日本精神と航空、⑫飛行場の設置、⑬国土の防衛	1934年末、日本交通協会早稲田大学支部で四王天が講演したものの。69頁。
D	1935.2	井上四郎	『皇国日本の使命—世界は動く—』	帝国飛行協会	世界は動く、両文明と日本の相異、我が国防	本編63頁。小目次は省略。
E	1935.7	井上四郎	『翔けよ大空—航空日本の建設—』	帝国飛行協会	巻頭言、航空時代の現出、民間航空発達の根本問題、航空時代と列国、航空時代と皇国日本、附表	本編128頁。小目次は省略。
F	1935.7	井上四郎	『世界は動く 皇国日本の使命』	帝国飛行協会	巻頭言、東西文化の消長、両文明と日本の相異、皇国日本の使命	本編72頁。小目次は省略。
G	1935.7	四王天延孝	「皇国日本の国防と昭和国民の使命」(『富山飛行場建設誌』)	富山飛行場建設委員会	皇国日本の国防、交通機関の発達と皇国日本、航空日本の建設、世界大戦中飛行機製造高(表)	1933年10月7日、富山飛行場開場式のため富山に出張した四王天が、航空思想普及講演会として講演したものの要旨。
H	1936	—	『財団法人 帝国飛行協会趣旨』	帝国飛行協会	陸海空軍と其の第二線(図)、文化の向上と皇国日本の使命、皇国日本の国防、交通機関の発達と皇国日本、航空日本の建設、帝国飛行協会の使命、財団法人帝国飛行協会一般概要	裏表紙に会長阪谷芳郎と千葉地方本部長石原雅二郎の名あり。本編18頁。筆者所蔵。
I	1936.9	井上四郎	『世界は動く 皇国日本の使命』	帝国飛行協会	序、国家民族の永遠の発展、交換貿易の変遷、東西文化の消長、航空機と皇国日本	第50版。本編101頁。小目次は省略。
J	1937	—	『航空日本の建設に就て 一億万同胞に懇ふ』	帝国飛行協会	躍進日本と将来の不安?(図)、一億万同胞に檄す、世界は動く(図)、世界は動く、皇国日本の使命、皇国日本の国防、交通機関の発達と皇国日本、航空日本の建設、帝国飛行協会の使命、交換貿易中心の移動(地図)、交換文明の中心(年表)、陸海空軍と其の第二線(図)	本編30頁。筆者所蔵。
K	1938	—	『財団法人 帝国飛行協会趣旨』	帝国飛行協会	陸海空軍と其の第二線(図)、文化の向上と皇国日本の使命、皇国日本の国防、交通機関の発達と皇国日本、航空日本の建設、帝国飛行協会の使命、躍進日本と将来の不安(図)、財団法人帝国飛行協会一般概要	裏表紙に会長阪谷芳郎と静岡地方本部長山崎巖の名あり。本編17頁。筆者所蔵。
L	1938.6	四王天延孝	「時局と航空」(『昭和拾弐年度 貿易夏季大学講義集』)	横浜貿易協会	①序言、②国際航空路の重要性、③我国国際航空路の現状、④迷惑千万な秘密結社の活躍、⑤国防と航空、⑥航空充実の急務、⑦日支の航空戦に就て、⑧露米両国の空軍勢力、⑨我愛国運動に対する希望、⑩結語	横浜貿易協会が開講する貿易夏季大学で四王天が1937年に講演したものの。34頁。
M	1939	—	『財団法人 帝国飛行協会趣旨』	帝国飛行協会	陸海空軍と其の第二線(図)、文化の向上と皇国日本の使命、皇国日本の国防、交通機関の発達と皇国日本、航空日本の建設、帝国飛行協会の使命、躍進日本と将来の不安(図)、財団法人帝国飛行協会一般概要	裏表紙に会長阪谷芳郎と宮城地方本部長林信夫の名あり。本編17頁。筆者所蔵。

表14 富山飛行場の建設に関連する年表

年月日	関連事項	備考・新聞記事出典
1931年5月19日	富山商工会議所会頭から逓信大臣等に「東京・新潟間の郵便航空路を富山へ延長に関する建議書」を提出	
1932年1月4日	勅諭拝受50周年記念として軍用飛行機献納の趣意書を発表	『富日』32.1.12夕
2月7日	2月5日の第9師団の動員に伴い歩兵第35連隊も出動し、富山駅を出発	
4月1日	代々木練兵場において立山号の命名式	
23日	富山県浜黒崎に立山号が訪問飛行 県下各地も飛行	『富日』32.4.23夕
6月28日	立山号献納発起人会を開催、献納金残金を基本として、一般よりも寄附金を募り飛行場を建設することに決定	『富日』32.6.28夕によると正式決定にまでは至っていない
8月16日	立山号献納発起人会を開催し、富山飛行場建設委員会を設けて事業を行い、齋藤樹県知事を会長に、遠山信一郎学務部長を幹事長に、官民有力者を委員に囑託することを決定	『富日』32.8.16夕では、「富山県航空協会創立委員会」とされている。
22日	建設委員会を開催し、特別委員を設けて今後は特別委員会に於て実施の決定をすることとし、賛助員の人選を行う	
9月	「富山飛行場建設趣意書」を発表	
9月11、12日	富山商工会議所が、第26回北本州商工会議所連合会に「飛行場及航空隊の設置要望に関し政府へ建議の件」を提出	
11月1日	飛行場敷地を倉垣村に定めることを決定、発表	
1933年3月14、15日	防空国防思想普及並飛行場建設促進講演映画会 高岡市、富山市に於て井上四郎、山田道行が講演	※飛行協会関連 『富日』33.3.13夕
5月9日	第一期工事に着手	
9月25日	飛行場竣工	
10月3日	逓信大臣より富山飛行場の設置許可	
7～11日	富山市宮市大丸百貨店にて「富山飛行場開設及び帝国飛行協会創立二十周年記念航空展覧会」を開催	※飛行協会関連
7日	航空思想普及講演会の開催 富山市総曲輪尋常小学校に於て四王天延孝による講演	※飛行協会関連
8日	飛行場開場式の開催 祝賀会に於て四王天延孝によるラジオ講演	※飛行協会関連
24～26日	福井県における陸軍特別大演習で、富山飛行場が航空本拠地となる	『富日』33.10.18、10.24夕、10.26夕
1934年5月15日	東京富山間定期航空の開通	
1935年7月	富山飛行場建設委員会による『富山飛行場建設誌』の発行	
1936年10月2日	逓信省の所管となり、国営飛行場となる	

※富山飛行場建設委員会編『富山飛行場建設誌』（富山飛行場建設委員会、1935年）、稲垣森太「旧富山飛行場の建設・運用と軍事転用の経過」（『近代史研究』31、富山近代史研究会、2008年）、富山市役所編『富山市史』（富山市役所、1936年）等により作成。「※飛行協会関連」は、帝国飛行協会が直接間接に関わった事項の場合に記した。

表15 1939年10月現在の日本(植民地も含む)の民間飛行場一覧

設置年月日	公共用飛行場	飛行場名	所在地(当時の表記)	種別	滑走区画	水陸	出典
1929.4.1(1931.8.25北多摩郡立川町より移転)	東京飛行場	東京市蒲田区羽田江戸見町	国	東西 1000m 南北 1000m	陸	「通信省告示第1888号」(『官報』第3431号、1938年6月13日)	
1929.4.1	大阪飛行場	大阪市大正区松町	国	大阪湾外水面一帯	水	同上	
1929.4.1	福岡第二飛行場	福岡県糟屋郡多々良大字名島	国	福岡湾外水面一帯	水	同上	
1932.11.17許可	松江飛行場	島根県松江市藤町	松江市	松江市白滝埋立地先天連湖水面	水	「通信省告示第413号」(『官報』第3039号、1937年2月22日)	
1933.10.3許可	富山飛行場	富山県鳩谷郡倉垣村	国	幅 250m	陸	「通信省告示第2008a」(『官報』第2693号、1935年12月23日)	
1933.10.13許可	新潟飛行場	新潟県北蒲原郡松ヶ崎浜村	国	長600m 幅150m	陸	「通信省告示第1169号」(『官報』第2816号、1936年5月27日)	
1934.10.1許可	名古屋飛行場	名古屋市港区福永新田地先第十号埋立地	国際航空協会	東西 550m 南北 750m	陸、水	「通信省告示第413号」(『官報』第3039号、1937年2月22日)	
1934.11.22許可	都城飛行場	宮崎県北諸県郡五十市村	都城市	長700m 幅300m	陸	同上	
1935.12.26※	那覇飛行場	沖縄県島尻郡小禄村字当間	国	東西 850m 南北 920m	陸	「通信省告示第1169号」(『官報』第2816号、1936年5月27日)	
1936.3.23	広島飛行場	広島県佐伯郡大竹町	国	東西 790m 南北 800m	陸	「通信省告示第413号」(『官報』第3039号、1937年2月22日)	
1936.6.1※	福岡第一飛行場	福岡県糟屋郡和白村奈多	国	東西 750m 南北 820m	陸	同上	
1937.3.11※	仙台飛行場	宮城県宮城郡七郷村	国	東西 780m 南北 700m	陸	同上	
1937.3.11※	青森飛行場	青森市大字羽白字池上	国	東西 700m 南北 800m	陸	同上	
1937.3.11※	札幌飛行場	札幌市北二十四条西五丁目	国	東西約946m 南北約703m	陸	「通信省告示第1682号」(『官報』第3431号、1938年6月13日)	
1938.6.13許可※	米子飛行場	鳥取県西伯郡加茂村	米子市	東西 800m 南北 830m	陸	「通信省告示第832号」(『官報』第366号、1939年3月28日)、経営者付(『風聞』999)	
1939.1.15	大阪第二飛行場	兵庫県川辺郡津村	国	東西 600m 南北 200m	陸	「通信省告示第1682号」(『官報』第3726号、1939年6月9日)	
1939.3.28許可※	愛国長野飛行場	長野市川合新田、同相業長野県上水内郡大島島村	国	東西 700m 南北 620m	陸	「通信省告示第111号」(『官報』第2898号、1936年8月28日)	
1939.6.9許可※	愛国金沢飛行場	石川県河北郡北村	金沢市	東西 600m 南北 600m	陸	「台湾総督府告示第5号」(『官報』第3036号、1937年2月18日)	
1929.5.1	蔚山飛行場	朝鮮慶尚南道蔚山郡蔚山面三山里	国	東西 600m 南北 600m	陸	「台湾総督府告示第169号」(『官報』第3243号、1937年10月22日)	
1929.5.1	京城飛行場	朝鮮京城道高陽郡龍江面汝矣島	国	東西 600m 南北 600m	陸	「台湾総督府告示第250号」(『官報』第3470号、1938年7月28日)	
1933.3.23	新義州飛行場	朝鮮平安北道義州郡光城面豊西洞	国	東西 950m 南北 600m	陸	「朝鮮総督府告示第40号」(『官報』第3042号、1937年2月25日)	
1937.1.31※	大邱飛行場	朝鮮慶尚北道達城郡輝鏡面立石洞	国	直径600mの円形地	陸		
1931.1.16	大連飛行場	關東州開水空軍水屯野家屯及泡崖屯	国	東西 900m 南北 700m	陸		
1935.9.24	台北飛行場	台湾台北北州七星郡松山庄	国	東西 800m 南北 800m	陸		
1936.7.13※	宜蘭飛行場	台湾台北北州宜蘭郡宜蘭街金六結	宜蘭街	東西 1200m 南北 500m	陸		
1936.12.20※	台中飛行場	台湾台中州豐原郡大雅莊庄埔子二大甲郡沙鹿庄在公館	台中州	東西 700m 南北 1000m	陸		
1937.6.26※	台南飛行場	台湾台南州新豐郡永寧庄墩子及十三甲	台南州	東西 600m 南北 860m	陸		
1938.5.22※	台東飛行場	台湾台東庁台東郡卑南庄利家	台東庁		陸		

(2) 非公共用飛行場

1930.1.29許可	中島大井飛行場	東京市品川区大井南浜川町	中島飛行機株式会社	所在地先水面	水	
1931.5.22許可	川西嶋尾飛行場	兵庫県武庫郡嶋尾村	河内航空機株式会社	所在地先水面	水	
1932.9.13許可	堺大浜飛行場	堺市大浜南町南新公園第八十八号地海坪	日本航空輸送株式会社	所在地先水面 100m	水	
1933.1.9許可	城崎飛行場	兵庫県城崎町	日本海航空株式会社	円山川水面	水	
1933.11.6許可	高知飛行場	高知県香川郡長浜町大字横浜字梁小阪	高知新聞社	東西 700m 南北 650m	水	
1934.7.23許可	宮島飛行場	広島県佐伯郡大野村字鼓ヶ浜	高知新聞社	浜名湖水面 長2200m 幅1100m	水	
1935.1.25許可	箱山寺飛行場	静岡県浜名郡南庄内村	徳田五一郎	内浦水面 幅400m	水	
1935.3.23許可	桐生愛国飛行場	群馬県新田郡笠懸村大字鹿ノ川	帝国飛行協会	東西 435m 南北 430m	陸	
1935.8.30許可	衣ヶ原飛行場	愛知県豊田郡荻原町大字荻原	熊崎惣二郎	東西 500m 南北 220m	陸	
1935.10.13許可	大津飛行場	滋賀県大津市馬場里中	藤本直	長 1000m 幅 500m	水	
1936.1.9許可	中越飛行場	新潟県北条沼部千田村大字栗田	帝国飛行協会	東西 400m 南北 400m	陸	
1936.1.9許可	山梨飛行場	山梨県中巨摩郡玉横村玉川	山梨在郷軍人航空研究会	東西 400m 南北 500m	陸	
1937.4.16許可	法賀飛行場	法賀県法賀郡下坂本村字畔之内	学生海洋飛行団	長 2000m 幅 1000m	水	
1937.7.30許可	埼玉第一飛行場	埼玉県入間郡宗岡村荒川河川敷	帝国飛行協会	東西 400m 南北 800m	陸	
1938.6.9許可	阪神飛行場	大阪府中河内郡大正村字太田	阪神飛行学校	東西 810m 南北 525m	陸	
1938.12.5許可	最上飛行場	山形県最上郡室室川村	山形県最上郡翼室川村	東西 600m 南北 400m	陸	

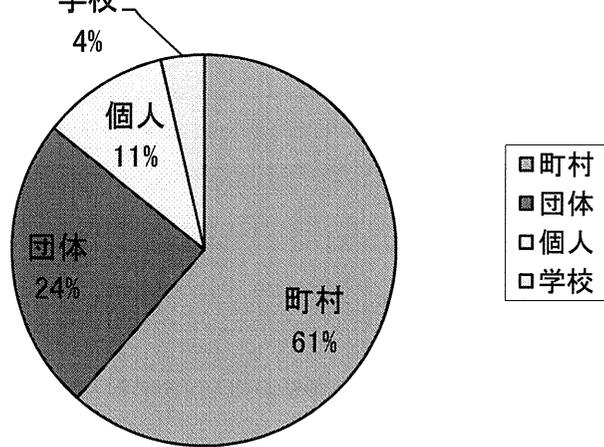
※主な女子一夕は逓信省航空局顧問航空空軍 昭和十四年度版(帝国飛行協会、1940)、『昭和十三年度航空統計 第九回』(航空局、1940)、逓信省航空局顧問昭和十年度航空統計年報 第六回(逓信省航空局、1937)、『日本航空協会編1975』(561-562頁の表2)により作成。上記以外のものは、出典欄に記した。
※設置年月日の項で許可であるものは、完成日ではなく設置許可日を示す。※印がついたものは、それ「官報」により確認した。
※台中飛行場所在地の「は、[土]欄に「較」。

表16 「都市と航空問題座談会」の所屬組織別人名表

所屬組織	人名(階級・役職)
陸軍省防備課	桑原四郎(工兵大佐・課長)、鳥田隆一(航空兵中佐・課員)、久保禎三(工兵少佐)
陸軍航空本部	白石傳助(航空兵中佐・本部附)
東京警備司令部	原田久男(歩兵少佐・副官)
海軍航空本部	松山茂(中將・本部長)、河村儀一郎(少將・総務部長)、加藤信夫(主計中佐・総務部員)
逓信省航空局	片岡直道(局長)、伊勢谷次郎(書記官・監理課長)、新井三郎(航空兵少佐・航空官・技術課長)、石田房雄(航空兵少佐・航空官・東京飛行場長)、小島富徳(事務官)
内務省土木局	中川吉造(技監)
内務省大臣官房都市計画課	飯沼一省(課長)、加藤於菟丸(事務官)、榎木寛之(技師)、菱田厚介(技師)、櫻井英記(技師)、磯谷道一(技師)、北村徳太郎(技師)
内務省土木局	末森猛雄(技師)、鈴木雅次(技師)、谷口三郎(技師)、村野為次(技師)
内務省地方局	狭間茂(行政課長)
都市計画東京地方委員会	西村輝一(事務官)、片野道蔵(事務官)、近藤謙三郎(技師)、佐田昌夫(技師)、尾崎巖(技師)、横山信二(技師)
東京市役所都市計画課	黒川一治(主事・課長)
東京市役所土木局	鈴木榮一郎(主事・庶務課長)
福岡市役所	久世庸夫(市長)
丸亀市役所	大須賀巖(市長)
警視庁	早川元(消防部長)
都市研究会	内田嘉吉(副会長)、池田宏(理事)、渡邊鉄蔵(理事)、齊藤守因(理事)、藤原俊雄(理事)、山田博愛(理事)、阿南常一(常務理事)
帝国飛行協会	田中館愛橘(副会長)、蟻川五郎作(総務理)
日本航空輸送株式会社	戸川政治(常務)
海防義会	松永武吉(理事)
東京帝国大学工学部	関信雄(助教授)

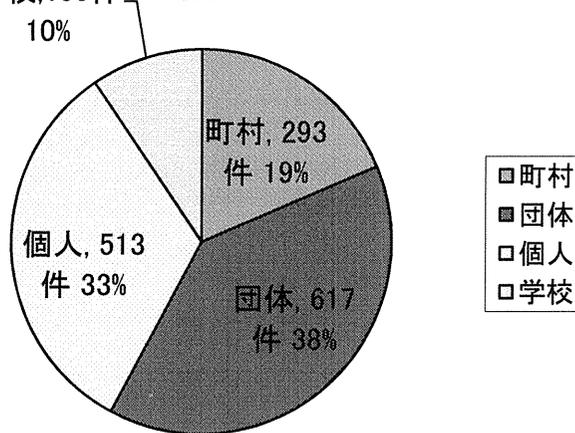
※『都市公論』(15-5、1932年5月、126頁)をもとに作成。下の名前と所屬組織・役職名の一部は、『職員録 昭和七年一月一日現在』(内閣印刷局、1932年3月)・『職員録 昭和七年七月一日現在』(内閣印刷局、1932年10月)をもとに筆者が補った。

図1 北國新聞社宛の飛行機献金額の内訳(献金者別)



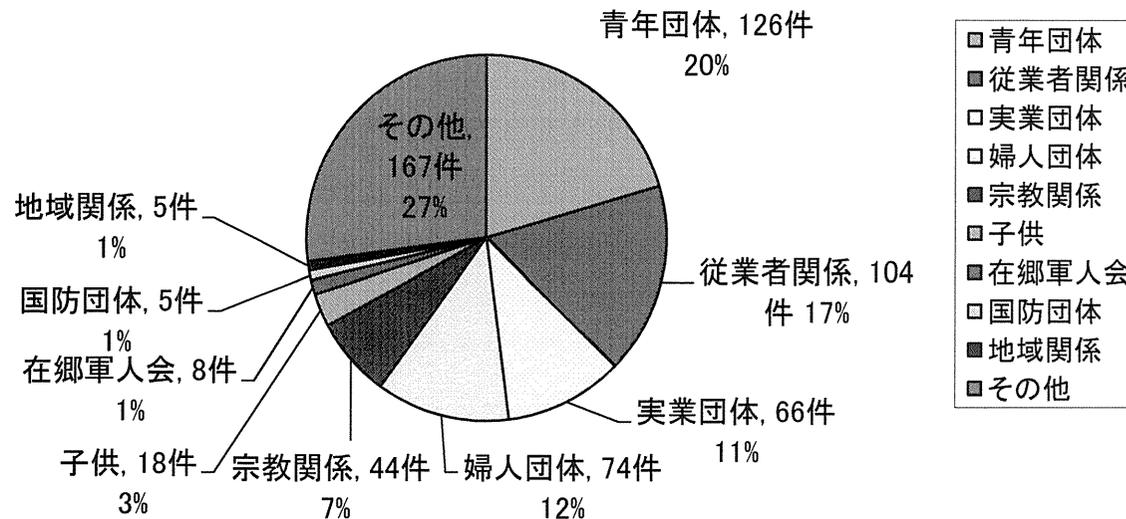
※『北國新聞』の飛行機献金者名掲載の記事を筆者が分類し、献金者別に献金額を計数し、作成した。

図2 北國新聞社宛の飛行機献金件数の内訳(献金者別)



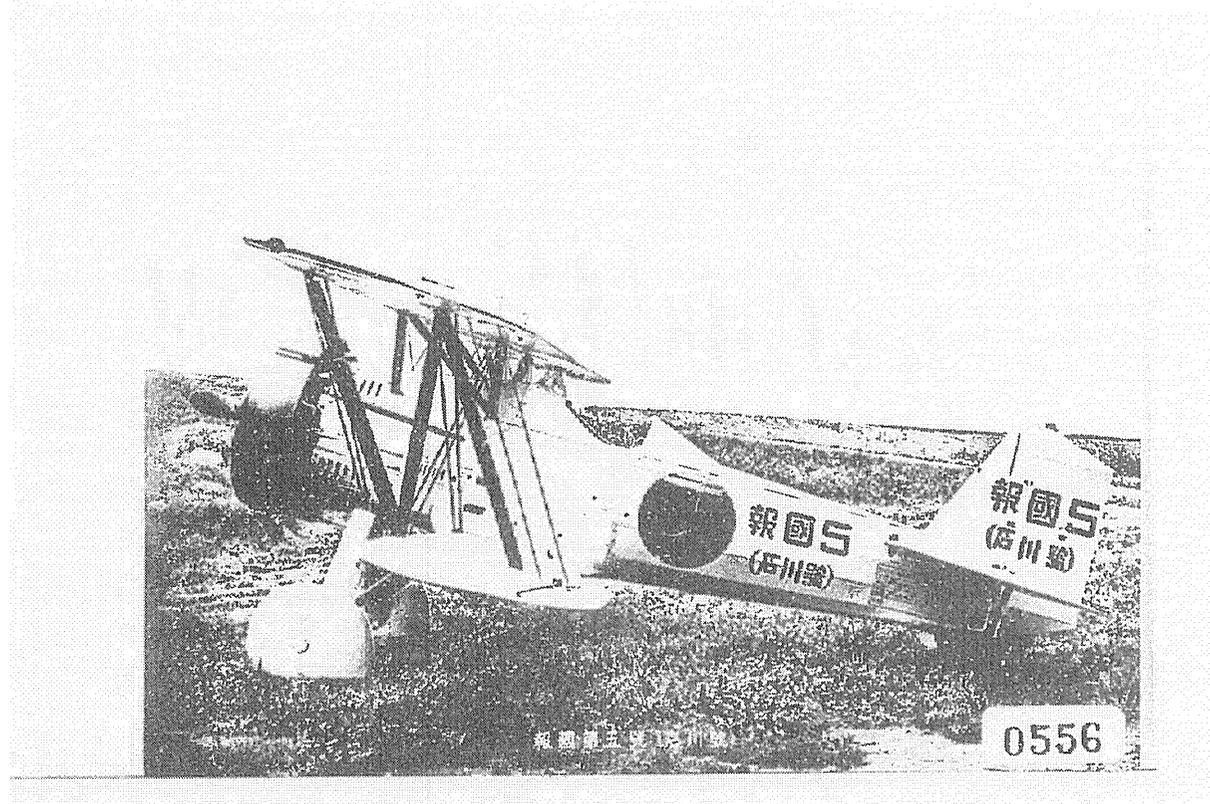
※北國新聞社宛の飛行機献金を行った献金者別に献金件数を計数し、筆者が作成した。

図3 団体献金件数の内訳



※1:北國新聞社宛の団体の飛行機献金の件数を計数し、筆者が作成した。
 ※2:青年団体は、青年団・青年会などで、壮年団体(8件)、青年訓練所(2件)も含めた。従業者関係は、職員一同・従業員一同など。実業団体は、会社・商店・業者組合など。婦人団体は、婦人会・処女会・女子青年団など。宗教関係は、仏教青年会・仏教婦人会・「〇〇講」など。子供は、少年団・「〇〇子供連中一同」など。国防団体は、「〇〇村愛国義会」「〇〇町国防研究会」など。地域関係は、町会など。その他は、名称からは分類不明のもの、複数の団体名義で分類できないもの、いずれの分類にも含まれないものなど。
 ※3:団体の分類については、江口氏の研究[江口圭一『日本帝国主義史論 満州事変前後』(青木書店、1975年)の第6章「満州事変と大新聞」、同氏「満州事変と民衆動員—名古屋市中心として—」(古屋哲夫編『日中戦争史研究』吉川弘文館、1984年)]を参考にした。

図4



※「報国第五号（石川号）飛行機命名式ニ関スル件報告」{アジア歴史資料センター レファレンスコード C05022181000、海軍省『公文備考 昭和七年 H 物品 卷三』（防衛省防衛研究所）} より引用。

報國第五號(石川號)飛行機命名式ニ就テ

本日命名式ヲ舉ゲラレマス飛行機ハ石川縣々民諸氏ガ海軍ヲ用飛行機製作資金トシテ贈金セラレ、海軍へ御寄附ニ相成リマシタ全員ヲ以テ先般來中島飛行機株式會社ニ命ジ、艦上戦闘機ニ基テ製作中デアリマシタガ、今回ソノ完成ヲ見ルニ至リマシタソノ飛行機デアリマシテ本日海軍大臣代理トシテ海軍航空本部長松山海軍中將ノ御臨場ヲ得テ、茲ニ日出度命名式ヲ舉ゲラル、ニ至ツタノデアリマス、吾々ハ此ノ軍用飛行機ノ誕生ヲ見マスルニツケ、製造資金ヲ御寄附ニ相成リマシタ本縣々民諸氏ノ御赤誠ニ對シ唯々感激ヲ禁ジ難イ次第デアリマス、此後此ノ飛行機ニ乘リマス海軍ノ士官モ兵員モ、ソノスベテノ胸ニハ深ク縣民諸氏ノ御赤誠ヲ刻ミ込マシテ、一途ニ奉公ヲ大義ヲ全ウスルコトヲ覺悟スルコトデアリマセウ。

扱此ノ報國第五號(石川號)ハ艦上戦闘機デアリマシテ、複葉一人乗翼ノ全幅九四米、機體ノ全長六六米、全高三二米、全備重量約一噸發動機ハ(舊)下申ス國産ノ四五〇馬力ヲ裝備致シテ居リマス、艦上戦闘機ト申スノハ主トシテ航空母艦ニ搭載スル戦闘機デアリマシテ敵艦ノ現ハレシタトキハソノ航空母艦ニ甲板ヨリ飛揚シ之レト空中ニテ格闘擊墜スルノヲ主任務ト致シテ居リマスガ時ニハ輕機彈又ハ機銃ニテ敵艦ヤ或ハ地上ニ對シテ急襲攻撃ヲスルコトモアリマス。尙此ノ報國第五號(石川號)ハ艦上戦闘機ノ中デモ最新式ノモノデアリマシテソノ性能ノ如キモ列強ノ最銳機ト伍シテ何等遜色ナキ在ノデアリマス、カ、ル優秀ナル戦闘機ガ石川縣々民各位ノ御赤誠ヲ通ジテ完成シマシタコトハ眞ニ欣幸ニ堪エナイ次第デアリマス。

扱本機ハ本日命名式ヲ舉ゲマシテカラ海軍航空廠得楮海軍大尉ノ操縦ニヨツテ高等飛行ヲ行ヒタル後金澤市上空ヨリ北ハ輪島、飯田、附近マデ南ハ大聖寺附近マデ縣内主要町村ノ上空ヲ飛行シ機上ヨリ縣民各位へ敬意ヲ表シマス、但シ天候不良ノ時ハ延期致シマス、右ノ後當地出發横須賀へ空中輸送致シ其後ハ常ニ縣民諸氏ノ御赤誠ヲ機上ニ載セテ何時ニテモ軍事上ノ要求ニ合致シタ敏活ナル行動ニ移リ得ル機常ニ待機ノ姿勢ニ在ルコトハ申ス迄モアリマセウ、扱一寸御断リヲ申シ舉ゲテ置キタイト存ジマスノハ本機ハ右機ノ次第テ非常ニ優秀ナル最新戦闘機デアリ又狀況ニヨリ何時實戰場裡ニ活躍スルカモ知レマセヌ關係モアリマシテ性能等モ發表致シ難ナル次第デアリマスルノデ從ツテ同機ノ寫眞撮影ノ如キモ遠方カラ見マシタ全体ノ概観以外同機ノ細部ノ機構等ニ亘ルモノハ極力外部ニ流布シナイ様ニ努メテ居リマスル次第デアリマスルノデ各位ニ於カレテ寫眞撮影ヲ行ハレマスルトキハ何卒右ノ如キ点ニ吾々ノ苦心ヲ存シマスルコトヲ御念ミノ上特ニ御配慮ヲ願ヒタイノデアリマシテ、御疑念モアリマスルトキハ海軍ノ係ノモノニ、一應御尋ネテ願ヘレバ萬々好都合ニ存シマス。

以上本日ノ命名式ニ當リ御説明ト御願ヒテ致シタ次第デアリマス。

昭和七年六月十二日

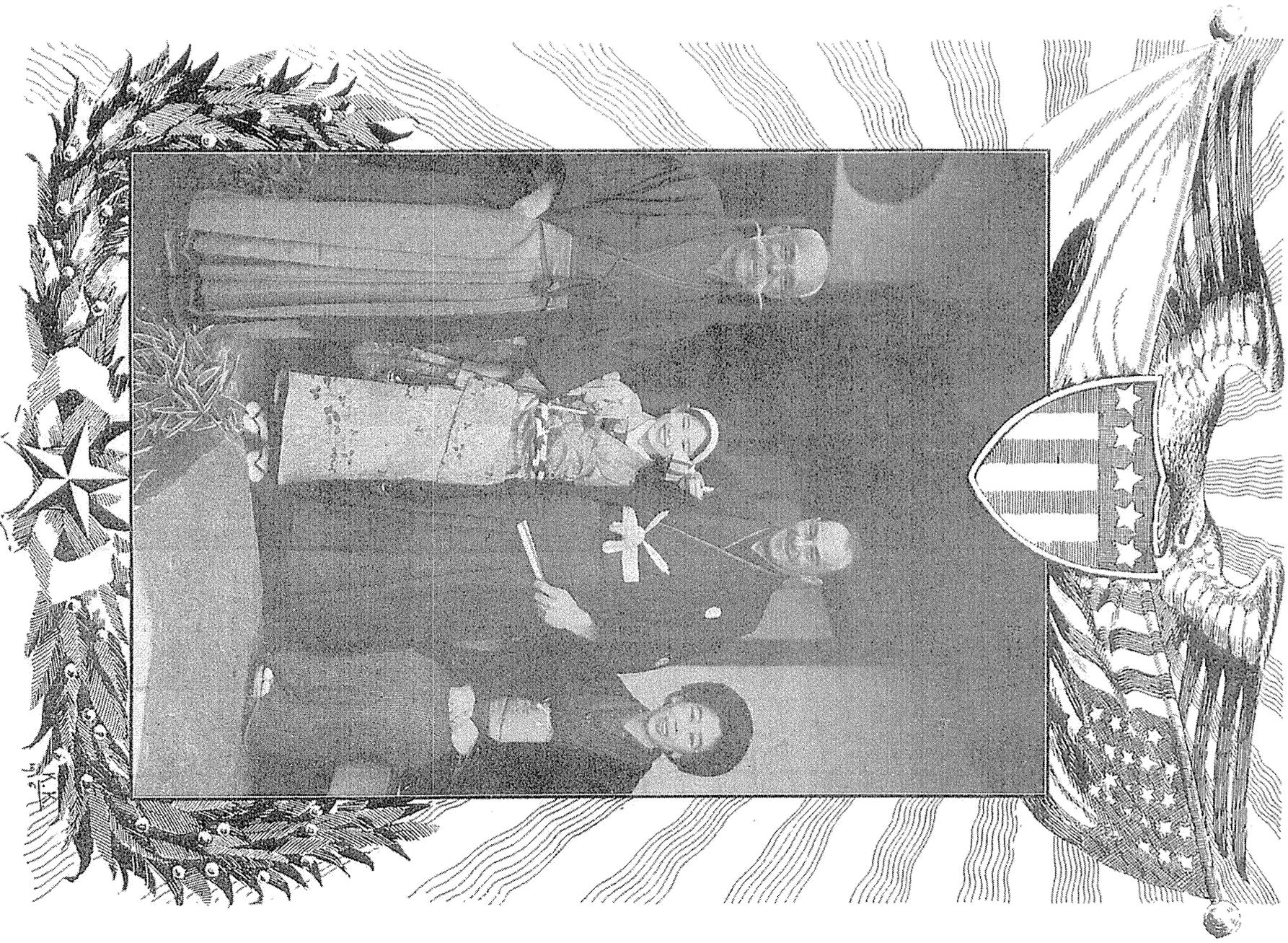
報國第五號(石川號)飛行機命名式海軍委員

各位

8550

※出典は図 4 に同じ。

図8 ナイルズと長岡外史一家の写真



國民飛行會々長陸軍中將長岡外史閣下は世界の名飛行家チャレンス、エフ、ナイルズ君を自邸に招いて大に歓待せられたることあり圖は即ち當日紀念の爲に撮影しかるものにして、ナ君が將軍の和服を着けて得意氣なるも面白し。

右より長岡令夫人芳子の方、ナイルズ君、長岡令嬢安藝子、長岡將軍

※『國民飛行』(創刊号、1916年1月、口絵)より引用。

図9 1925年3月8日開催「航空ページェント」プログラム

航空ページェント・プログラム

大正十四年三月八日(日曜日)代々木練兵場に於て開催
 當日天候不良の節は三月九日又は十一日に順延す

主催 國民新聞社
 帝國飛行協會
 遞信省
 陸軍省
 海軍省
 後援

▲午前七時三十分
 至同 八時三十分

民間飛行機約八機代々木練兵場ニ集合

▲午前八時三十分
 至同 九時三十分

「シール」及び「バイキング」水陸兩用機(海軍)エンカー飛行機
 (陸軍)代々木練兵場ニ集合

ページェント開始

▲午前九時三十分

民間飛行機二機離陸約十五分間以内ニ落下傘降下「アクロバ
 ント」梯子渡り等ヲ行フ

▲午前九時四十五分

民間飛行機約六機離陸代々木練兵場上空ヲ二周後場外ニ去リ
 市中ニ上空ヨリ宣傳「ピラ」ヲ撒布ス

▲午前十時

(右民間飛行機)代々木上空千米突以内ニ近寄ラザル事
 甲式四型戦闘機五機(陸軍)十年式艦上戦闘機八機(海軍)編隊

▲午前十時十五分

A.T.航空船(海軍)代々木ノ上空ニ現レテ適宜ノ行動ヲ取ル

▲午前十時二十分

F五飛行艇三機(海軍)編隊飛行

▲午前十時三十分

A.T.航空船(アムトラ)ヨリ落下傘降下

▲午前十時四十分

「シール」及「バイキング」水陸兩用機(海軍)並「エンカー」飛行
 機(陸軍)離陸代々木上空三週ノ後適宜所屬部隊ニ歸ル

▲午前十時五十分

甲式四型戦闘機二機離陸、甲式三型戦闘機二機(爆撃機ヲ掩
 護シ飛來セルモノ)ト空中戦闘開始

▲午前十一時十五分

丁式二型爆撃機一機(陸軍)一三式艦上攻撃機六機(海軍)
 模擬都市上ヲ飛翔爆撃機ヲ下テ一三式艦上攻撃

▲午前十一時十分

機六機魚雷機一機(陸軍)編隊飛行並ニ放鳩、市中ニ模擬落
 下傘投下

▲午前十一時廿五分

十年式艦上偵察機三機(海軍)爆撃機展
 示

▲終了

【注意】

- 一、以上ノ外飛行ニ妨グナキ適宜ノ時期ニ於テ空中寫真撮影
 ヲ行フ
- 二、高射砲、高射機關係ハ狀況ニ應ジ防空動作ヲ實施ス
 (敵機襲來ノ時)
- 三、天候其他ノ都合ニヨリ變更スル事アルベシ

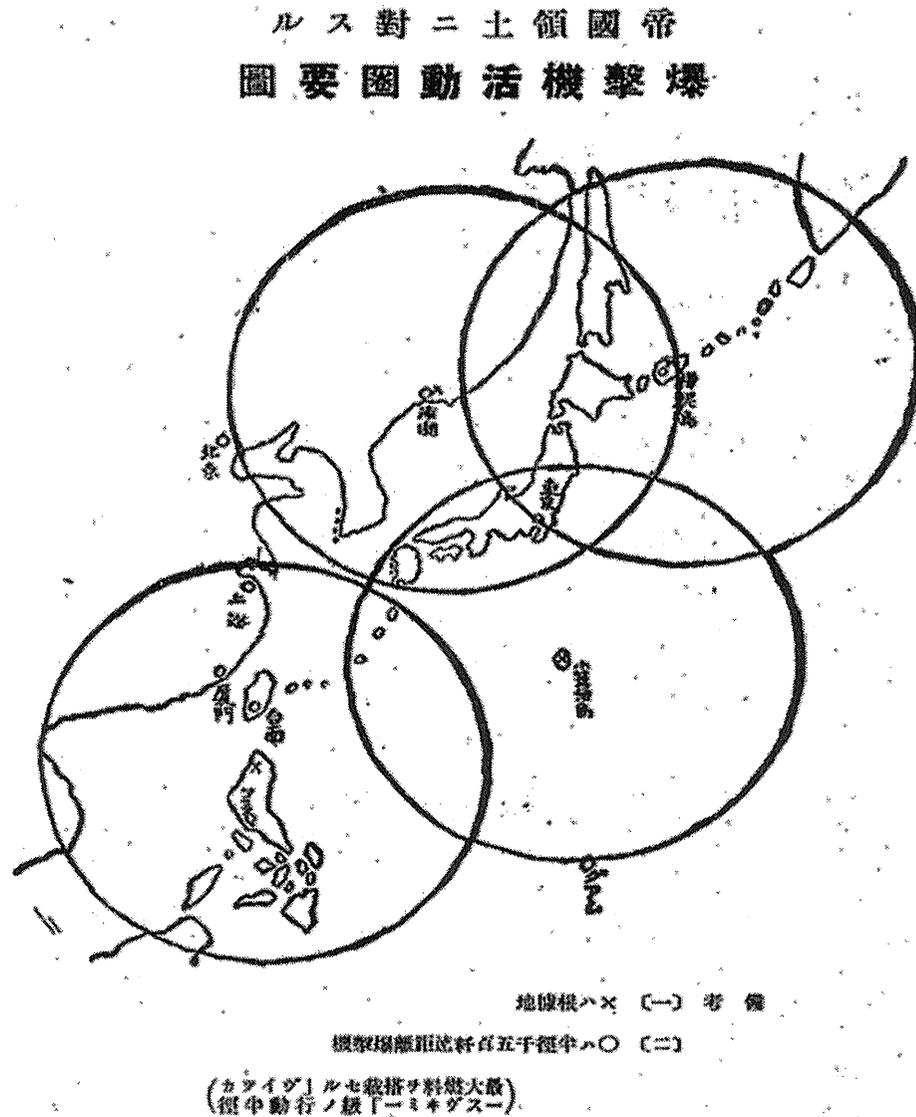
【備考】

三月十日ハ陸軍記念日ニツキ除ク

敵機襲來ノ信號ヲナヌコト

※JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C08051435600(第18画像目)、『大正14年 公文備考 卷53 航空止』(防衛省防衛研究所)より引用。

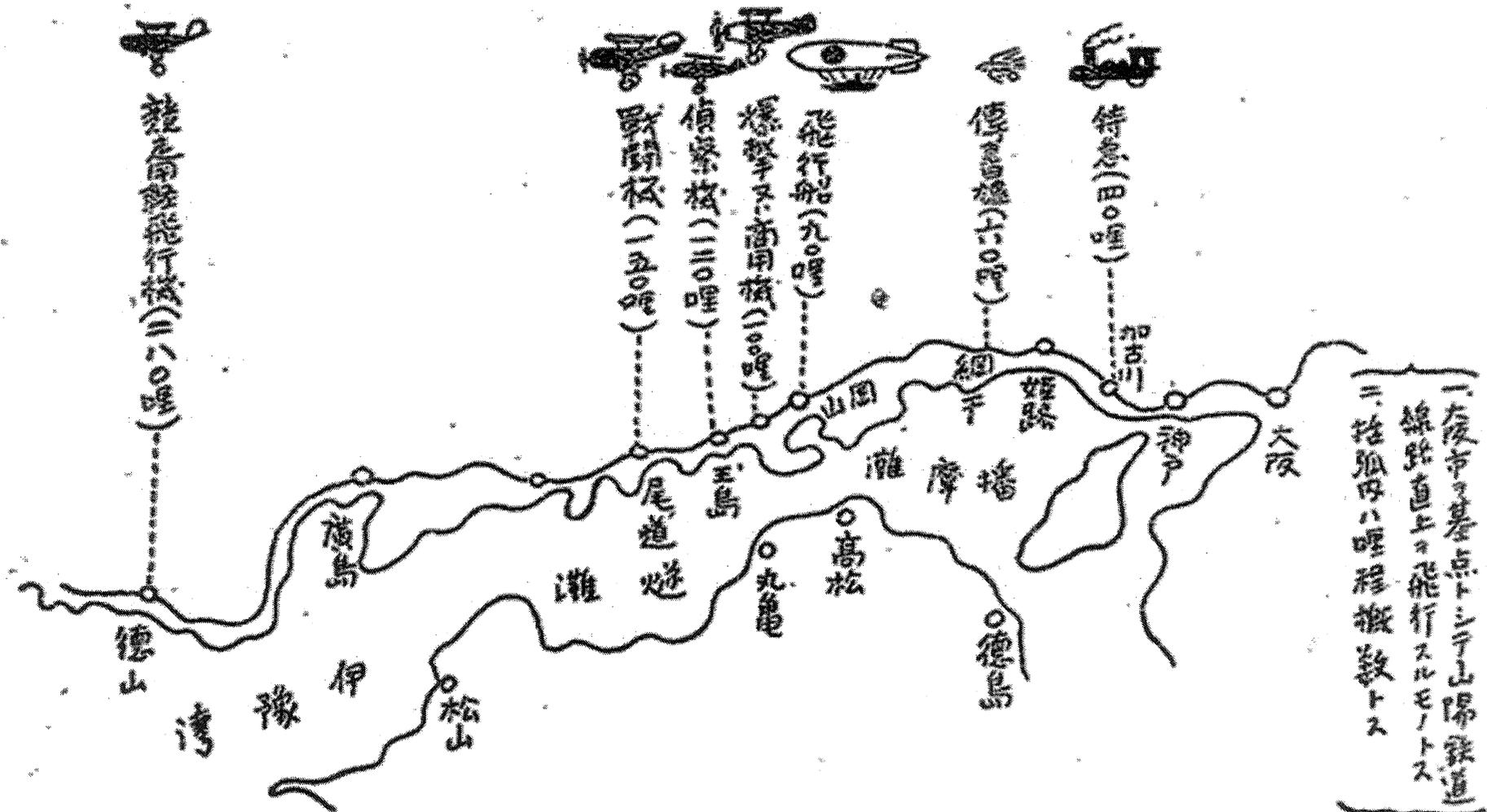
図11 「関西航空デー」で配布されたパンフレット掲載の爆撃機活動図



※JACAR:C04015190400(第14画像目)、『公文備考 航空3 巻53』(防衛省防衛研究所)より引用。

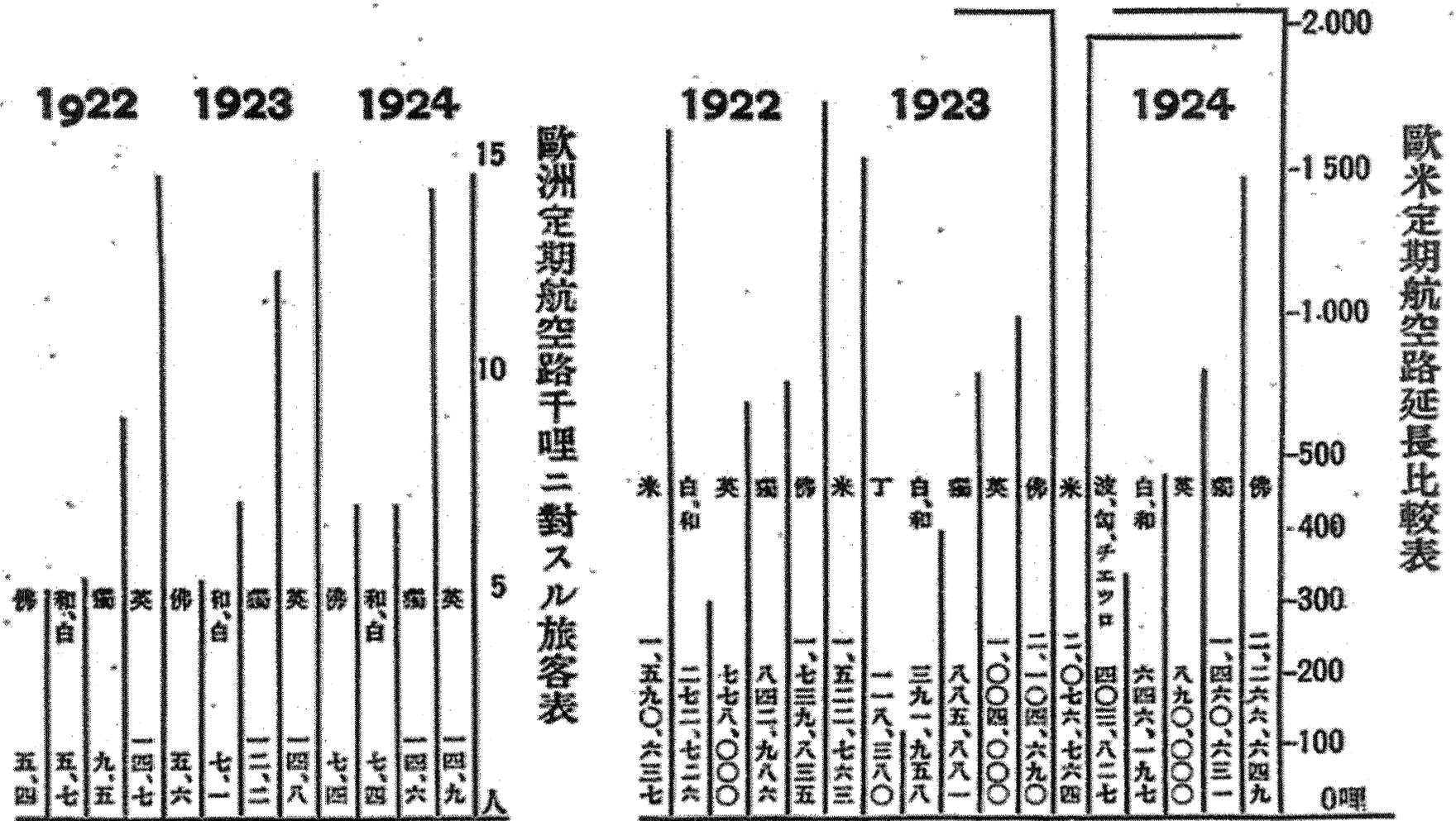
図12 「関西航空デー」で配布されたパンフレット掲載の飛行機速度図解

(状況の間時一台發出) 飛行機速度図解



※JACAR:C04015190300(第42画像目)、『公文備考 航空3 卷53』(防衛省防衛研究所)より引用。

図14 「関西航空デー」で配布されたパンフレット掲載の欧米定期航空に関する比較表

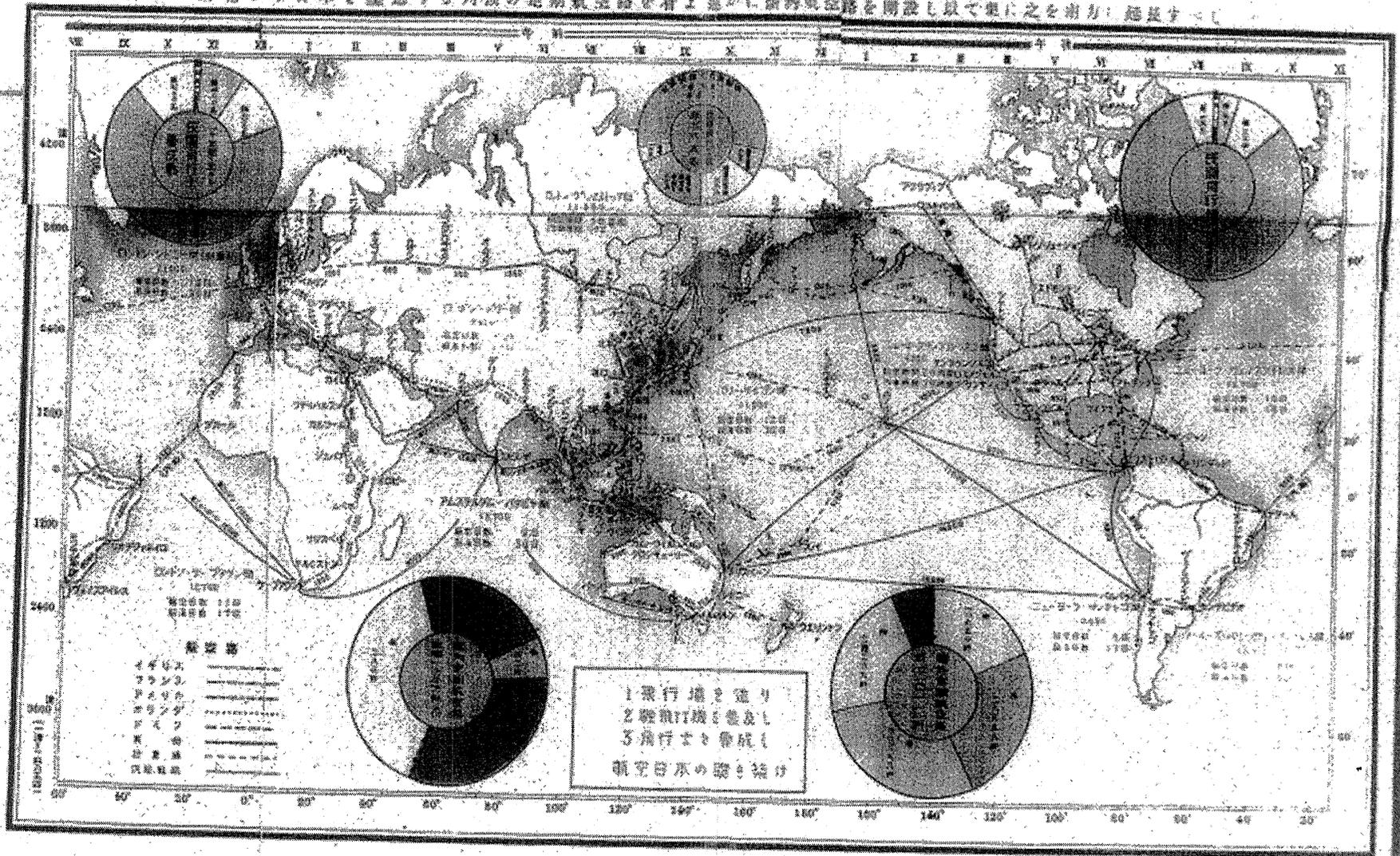


※JACAR:C04015190300(第47画像目)、『公文備考 航空3 卷53』(防衛省防衛研究所)より引用。

図15 世界幹線航空路図

世界幹線航空路圖 (附)

南北より日本を通過する列強の定期航空路を看し、進かに新幹線航空路を開設し、以て集に之を有力に延長すべし



昭和八年四月

帝国飛行協会
法人

※北尾亀男編『航空日本の建設』(帝国飛行協会、1933年4月)より引用。

図16 1937年6月1日～9月31日の定期航空時間表

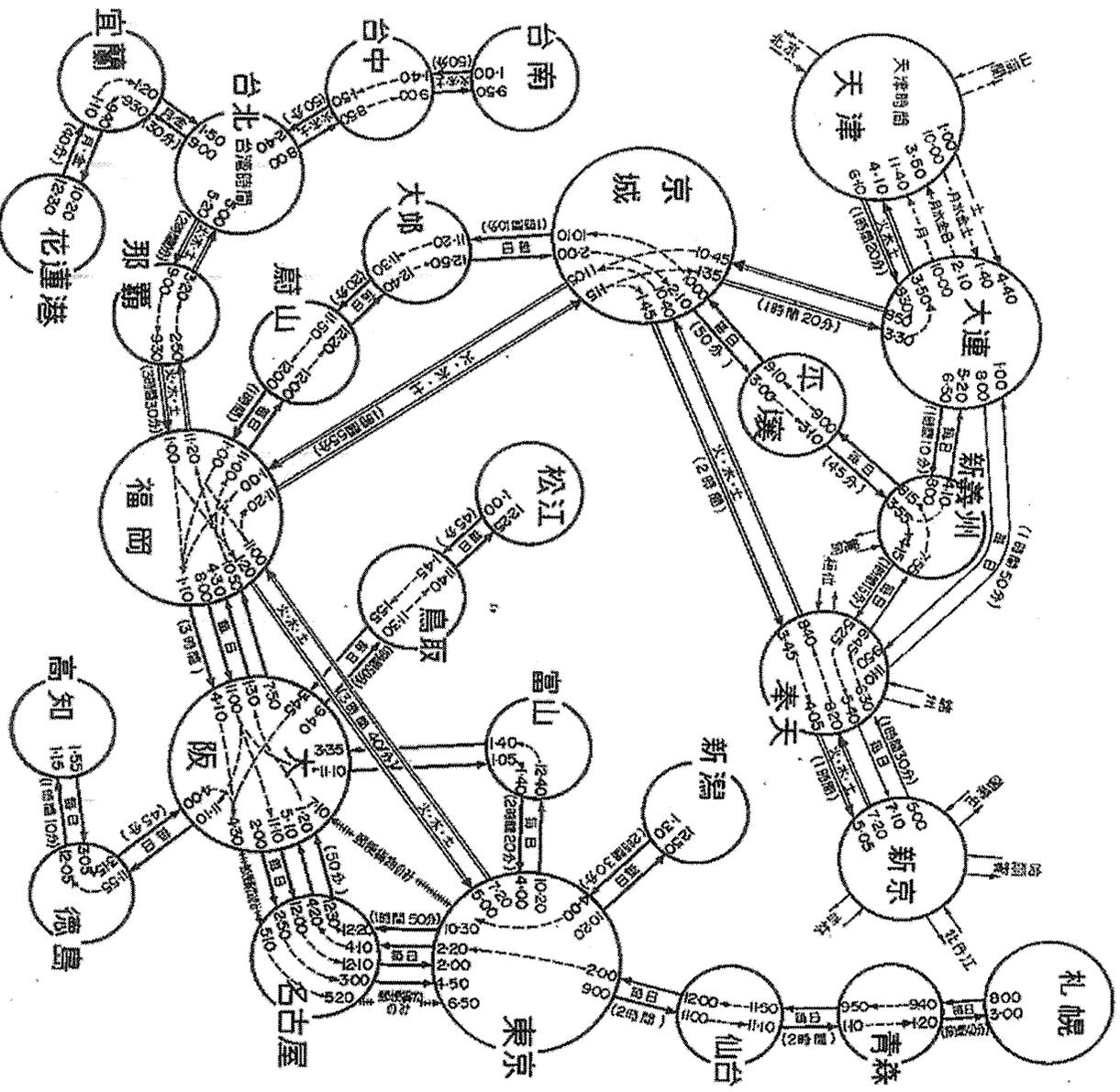
定期航空時間表

昭和十二年六月一日→九月卅日

東京—新京 10時間連絡
東京—天津 東京—台北

旅客 貨金 値下 断行

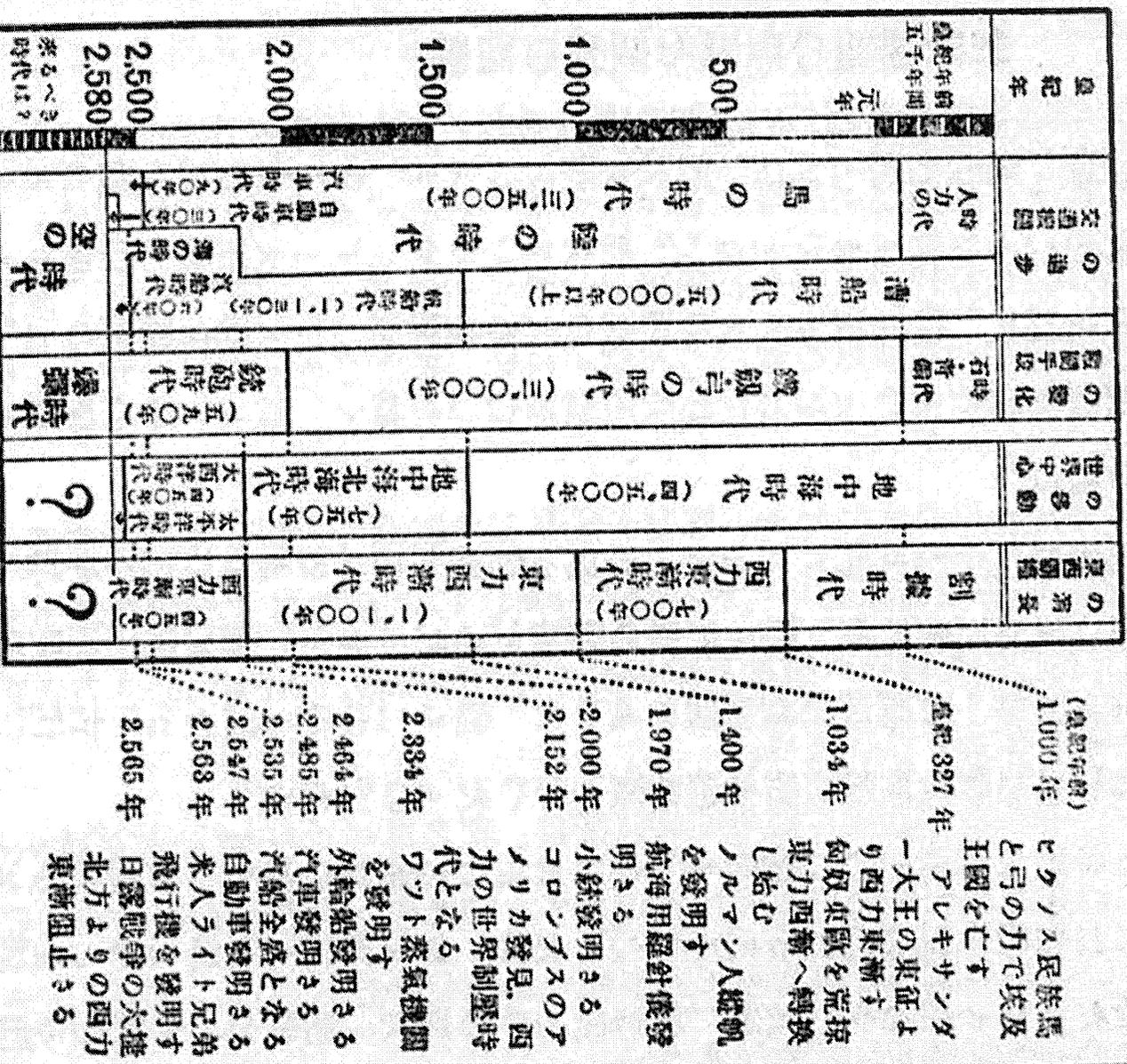
- 日本航空輸送株式会社
- ==== 同上 象行 社 線
- 滿洲航空 社 線
- 通商航空 社 線
- 宇 線



※『航空輸送の歩み 昭和二十年迄』(大日本航空社史刊行会、1975年、63頁)より引用。

図18 「東西覇権」・交通機関の進歩等に関する年表

世界は動く



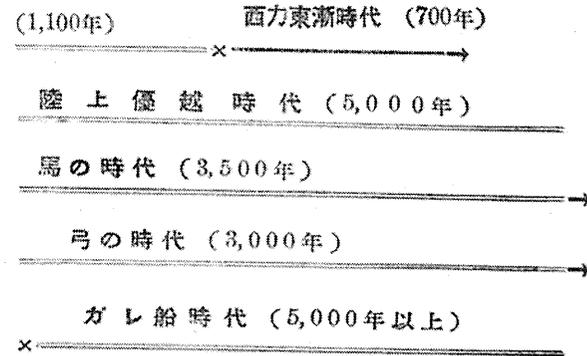
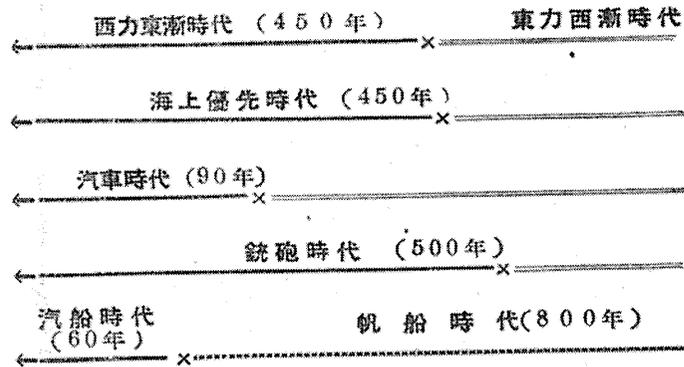
新しき科學と機械を以て西洋文化は世界を制壓した。この新文化が東洋に理解運せらるはや、その旺盛なる生活力との協和は克く西洋の覇權を置へし全人類文化の向上に貢献した。今や、東洋にも汽車、汽船の海陸平面的文化は普及し、東力西漸の徴を示しつつある。然りと雖も茲に更に新たな航空機と爆彈の立體的機械を武器として西洋文化は世界を制壓せんす。須らく飛行場を作り、輕飛行機を普及し、飛行士を活用し、以て航空日本の基礎を築き、東洋永遠の平和と世界人類の福祉に努むるは皇國日本の使命である。

※井上四郎『皇國日本の使命—世界は動く—』(帝國飛行協會、1935年2月、7頁)より引用。

図19 東西文化の消長に関する年表

東西文化の消長

航空時代の黎明期

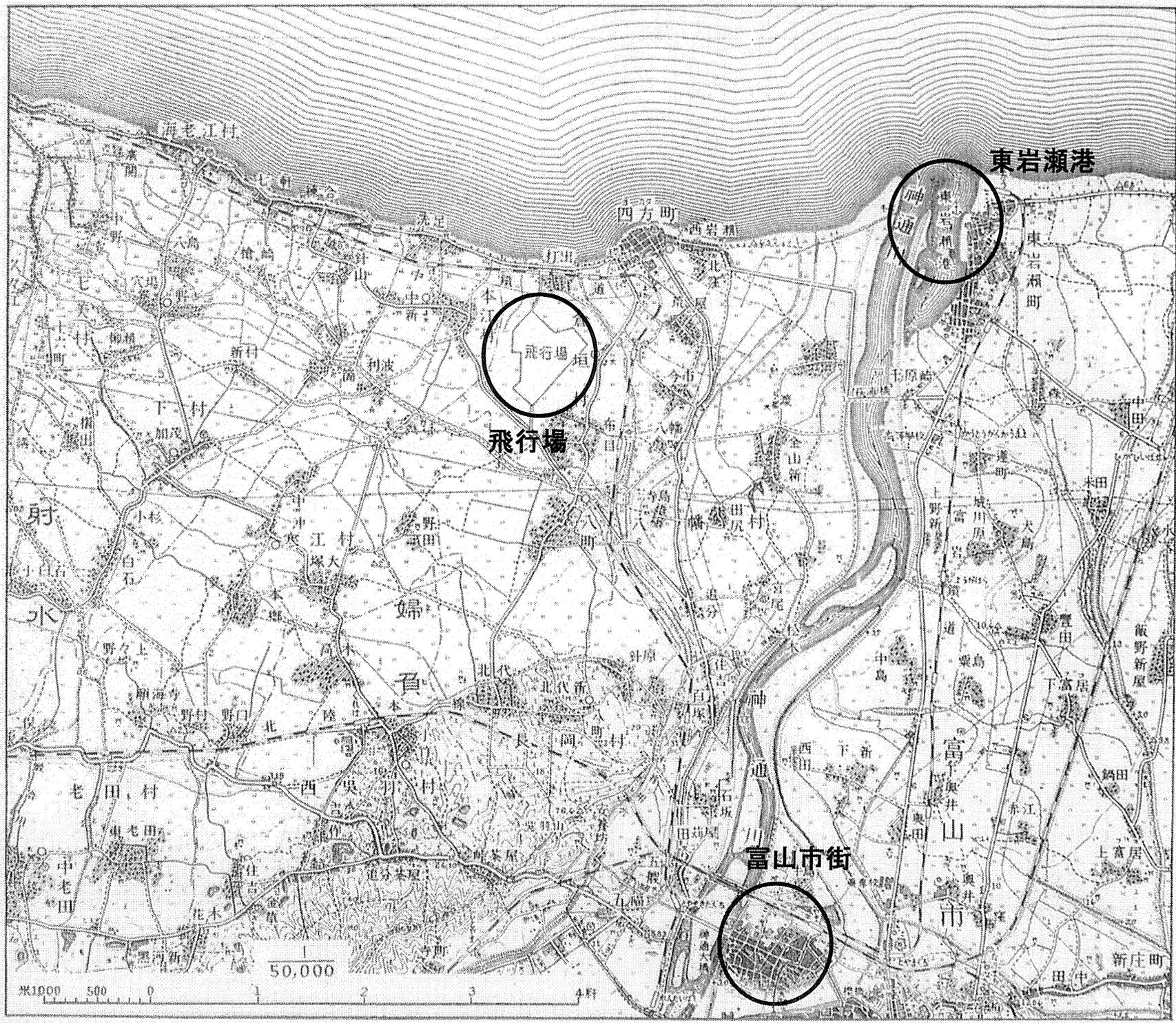


- 一、八六六成吉思汗により元は一大発展を遂げ、一九〇一年拔都露西亞、ポーランドを征服し、二、一四〇年迄露西亞を統治す。
- 一、八八五 トルコ人五萬人、アルメニアに移り遂にトルコ帝國を建て、二、一三三年コンスタンチノーブルを占領す。東ローマ帝國滅亡す。
- 一、九七〇頃 イタリア人フラヴィオージョーヤ航海用羅針儀を發明す。
- 二、〇〇〇頃 小銃發明さる。
- 二、一三三 コロンブス、アメリカを發見す、再び西力東漸の時代に轉換す。
- 二、二三三 レバントの海戦に破れトルコの發展停止す。
- 二、三三四 ワット蒸氣機關を發明す。
- 二、四六四 外輪船發明さる。
- 二、四八五 汽車發明さる。
- 二、五〇一 英國香港を占領す。
- 二、五三五 汽船全盛時代となる。
- 二、五五八 米國はハワイとヒリツピンを合併し、英國は威海衛、獨逸は膠州灣、露西亞は關東州を租借す。
- 二、五六三年米人ライトが飛行機で飛んだ。
- 二、五六五 奉天と日本海で大勝、北方よりする西力の東漸阻止さる。
- 二、五七四—七八 世界大戰、航空機大戰に参加す、航空時代の黎明期をなす。

- 皇紀年前
- 三、〇〇〇 ナイル河、チグリス、ユーフラテス河、インダス河、黄河の上流沿岸に世界最古の四大文明起る。
- 一、〇〇〇 ヒクソス民族が馬と弓との力で埃及王國を亡す。
- 皇紀年
- 一、八一一年 彼斯のギリシヤ遠征はサラミスの海戦に破れ、東力西漸の壯圖ならず。
- 三二七 アレキサンダー大王ペレスポンドを渡り東征の途に上り、西力東漸の初期をなす。
- 四二〇 エゲテス島附近の海戦でローマ艦隊カルタマ艦隊を破り、ローマ帝國の基礎なる。
- 一、〇三四 匈奴東歐羅巴を荒掠す、東力西漸の轉換の時期をなす。
- 一、二九〇 サラセン帝國は小亞細亞、北亞非利加を統一し、一、三七一年西班牙を統一す。
- 一、五五五 マギヤル人、ハンガリー王國を建つ。
- 一、七〇〇 ノルマン人縦帆を發明す。

※『航空日本の建設』(帝国飛行協會、1934年、78-79頁)より引用。

図20 「陸軍航空基地資料 第1 本州・九州」(水路部、一九四四、防衛省防衛研究所所蔵、請求番号⑤航空関係)航空基地(九八)より引用した地図に筆者が一部加工した。

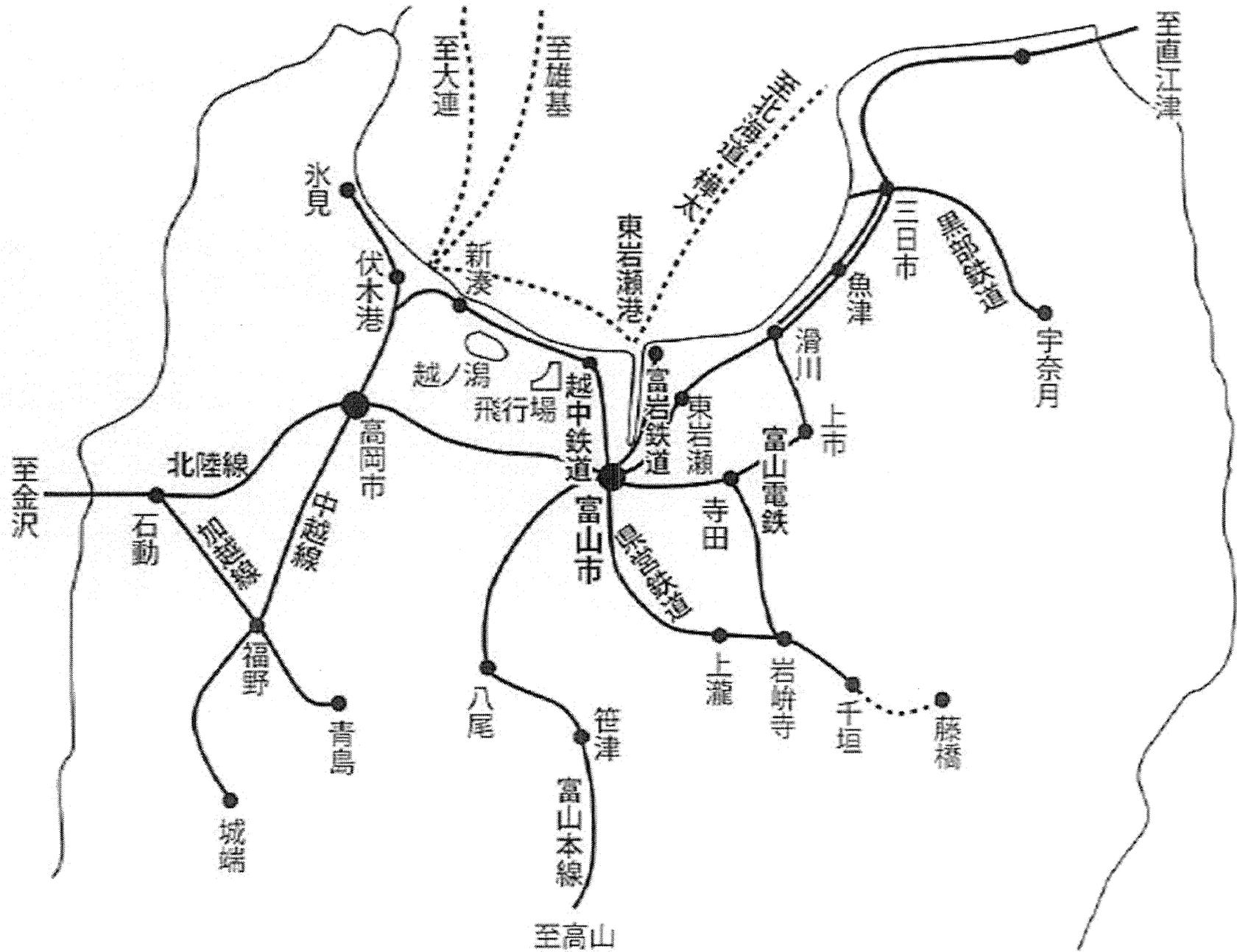


東岩瀬港

飛行場

富山市街

図21 富山飛行場関連地図〔「富山県観光交通略図」(富山市役所編『富山市史』富山市役所、1936年)をもとに作成〕



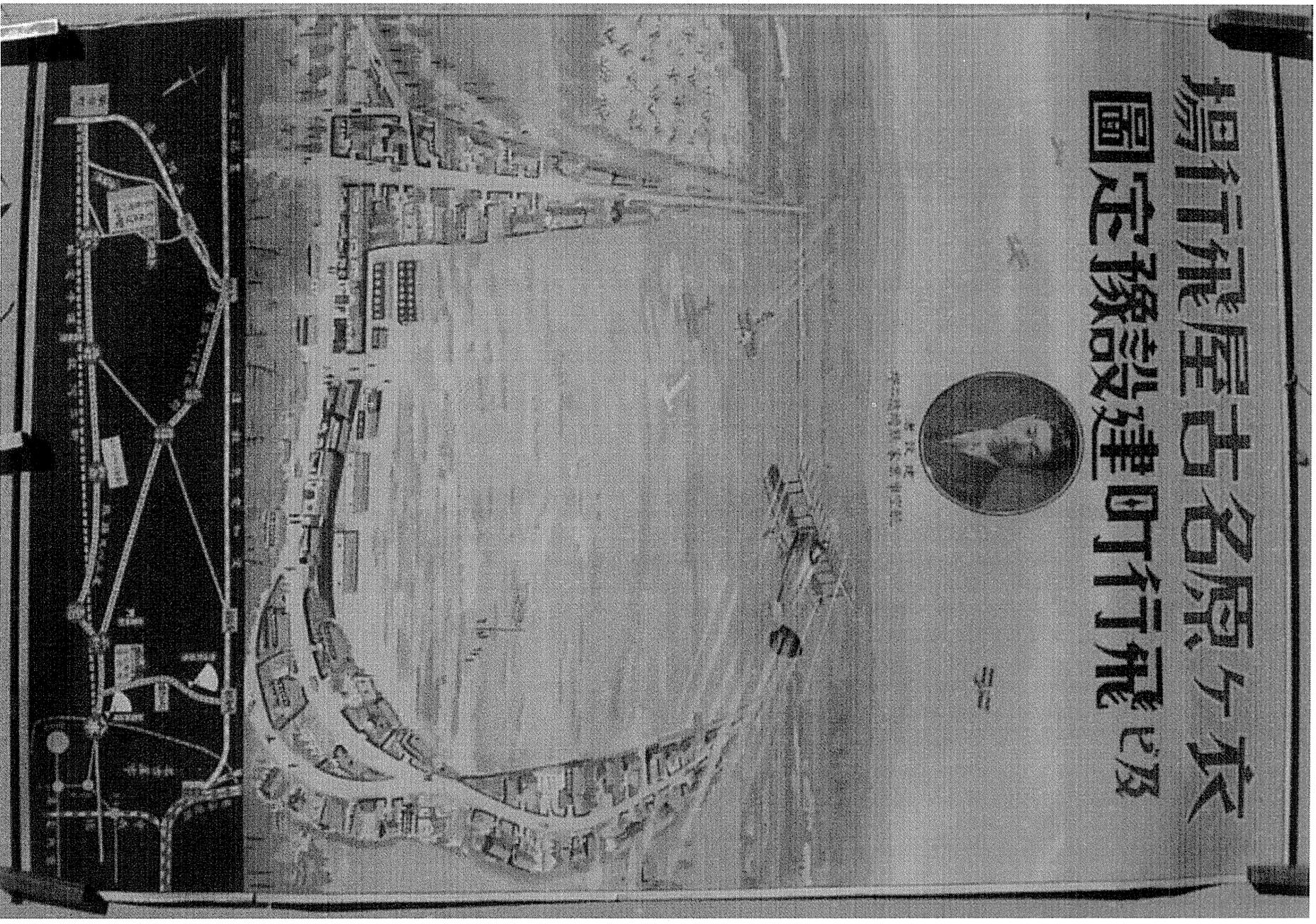


図22 衣ヶ原名古屋飛行場及ビ飛行町建設予定図
(玉手栄治氏が画像データを所有)

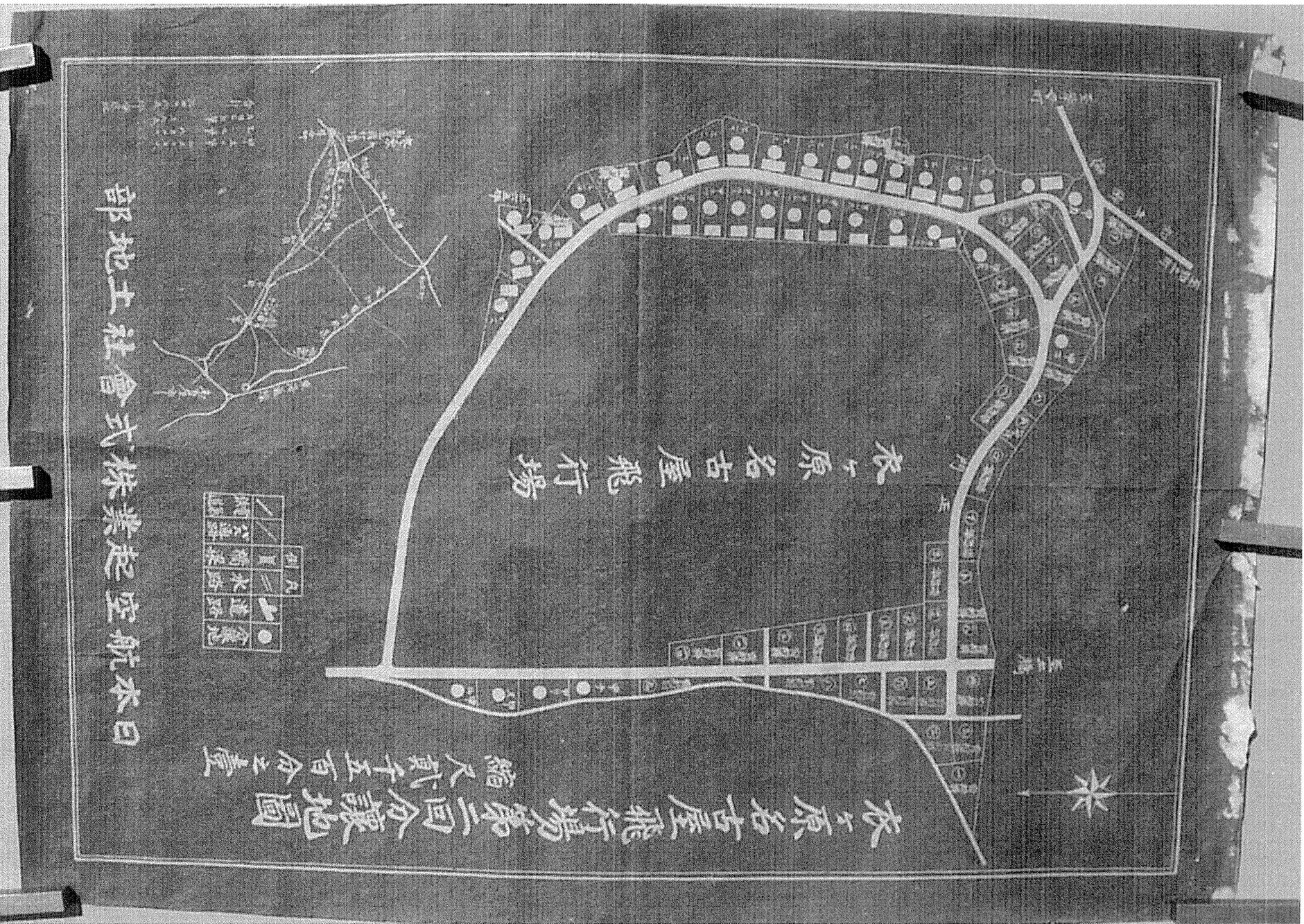


図24 衣ノ原名古屋飛行場第二回分譲地図
(玉手栄治氏が画像データを所有)

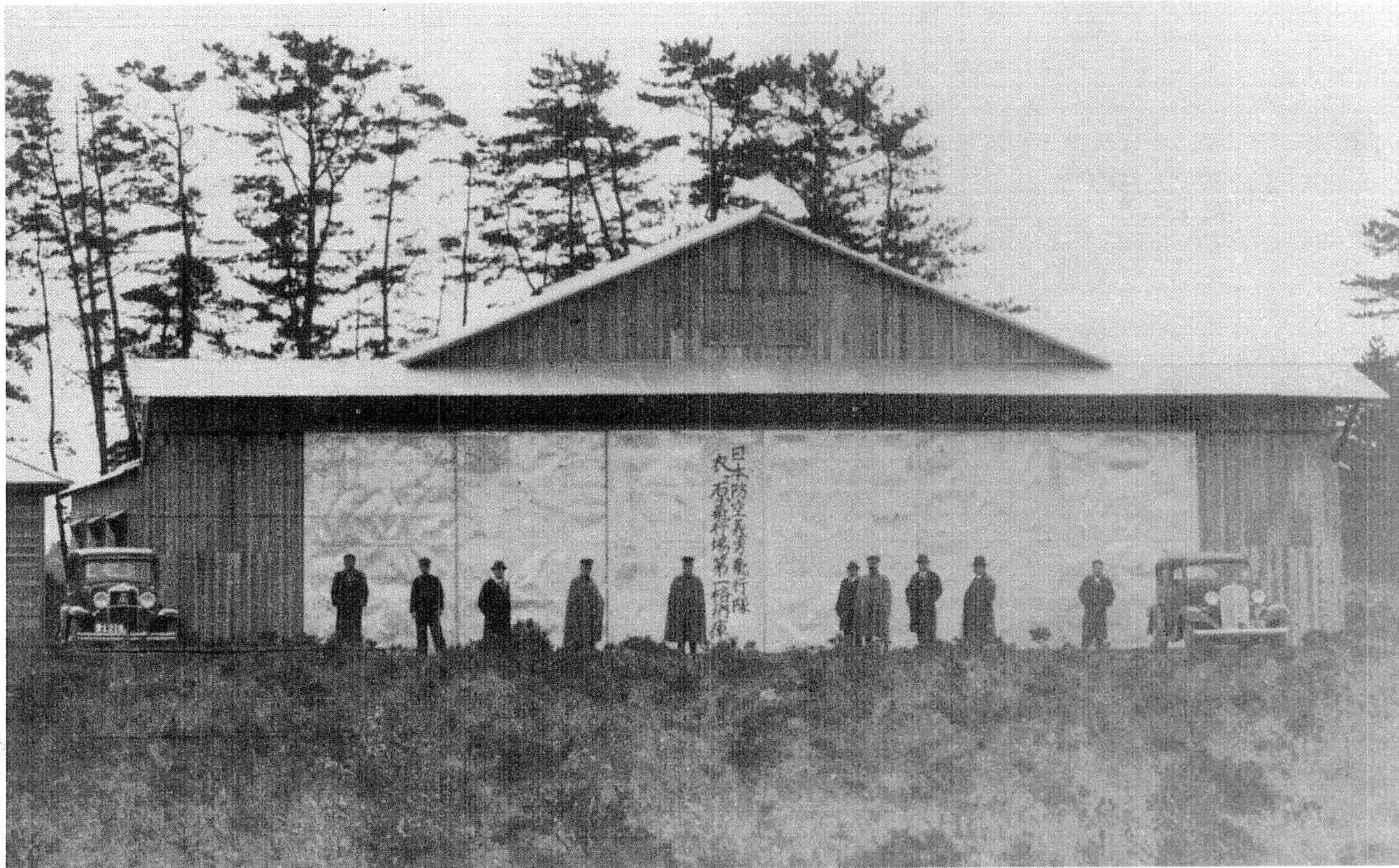


図25 日本防空義勇飛行隊衣ヶ原飛行場第一格納庫 写真
(「熊崎惣二郎関係史料」、豊田市近代の産業とくらし発見館が画像データを所有)

初出一覧

序章

書き下ろし

第一章 飛行機と民衆―満洲事変期の石川県における軍用飛行機献納運動を事例に―

『北陸史学』（第五八号、北陸史学会、二〇一一年）、もとのタイトルは「満洲事変期の石川県における民衆の戦争熱について―軍用飛行機献納運動を事例に―」

第二章 一九一〇～二〇年代における航空思想の普及―帝国飛行協会・国民飛行会を中心に―

二〇一一年度提出修士論文

第三章 一九三〇年代初頭の帝国飛行協会の事業方針―飛行場建設を中心に―

二〇一二年度認定論文

第四章 一九三〇年代における帝国飛行協会の航空思想―四王天延孝・井上四郎を中心に―

書き下ろし

第五章 一九三〇年代初頭における飛行場建設と航空思想―富山飛行場の建設過程を事例に―

『日本史研究』（第六五二号、日本史研究会、二〇一六年）

第六章 衣ヶ原飛行場の建設―航空イメージの変遷に着目して―

『豊田市史研究』（第八号、新修豊田市史編さん専門委員会、二〇一七年三月刊行予定）

終章

書き下ろし