
日中戦争期の日本政府及び軍による民間航空機の活用

工藤 信弥

＜要旨＞

日中戦争期の日本は、民間航空機を軍需航空輸送などに用いていた。日本は、航空機運航の基盤となる航空路を中国大陸に広く有していたのである。1920年代の日本は航空後進国であったにもかかわらず、なぜ、わずか10年足らずで遠大な航空路を築き上げることができたのか。それは民間航空によるところが大きかった。満洲事変、日中戦争中の日本の勢力圏下には、民間航空輸送会社が次々に設立され、日本軍の要請に基づき航空輸送を行った。そして、航空輸送に必要とされる航空路の多くは、民間航空会社によって設けられた。また、軍需輸送が減少した際の民間航空会社は、民需の航空輸送に切り替えて航空路を維持し続けた。このように日中戦争期の日本は、民間航空機を遠大な航空路を設定、維持するために活用していたのである。

はじめに

令和4年12月に発簡された『国家防衛戦略』は、官民連携強化の一環として民間航空機活用の拡大をうたっている¹。類似の施策は、日中戦争期の日本も行っており、航空輸送などに民間航空機を活用した。その基盤となったのが、日本、満洲及び中国の占領地をまたぐ遠大な航空路（次頁、図1）である。

実際のところ、航空路の設定は容易ではない。航空路を設定するには、測量、航法、通信、気象観測、標識、滑走路、整備員、補給部品、燃料などの技術、設備が整えられていなければならない。また、それらの技術、設備が維持されていなければ、適時航空機を運航することはできない。さらに述べるならば、日本は、1929年に初めて本格的に国内の定期運航を行う民間航空輸送会社・日本航空輸送株式會社（以下、日本航空）が発足した航空後進国であった。それにもかかわらず、なぜ、わずか10年の間でこれほどの航空路を設けることができたのか。

1 『国家防衛戦略』（令和4年12月16日、国家安全保障会議決定及び閣議決定）12頁。

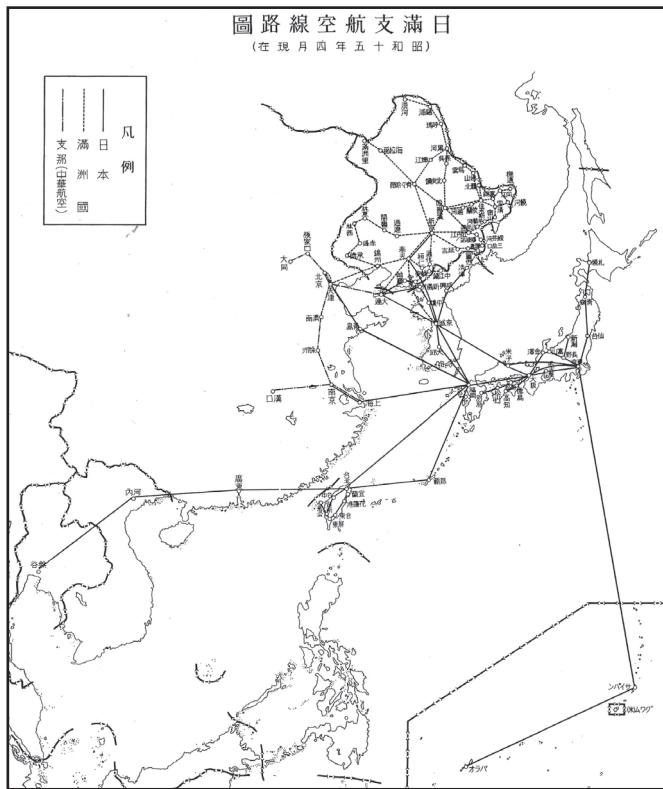


図1 日満支航空路線図（昭和十五年四月）

（出所）大日本航空社史刊行会編『航空輸送の歩み』（日本航空協会、1975年）「史話編」口絵

日中戦争期の日本の民間航空を取り扱った研究は、管見の限りいくつか存在する。網羅的な研究としては『帝国日本の交通網』²がある。この研究では、太平洋戦争終結までの日本の陸海空路を取り上げ、戦争による交通網の急速な拡大と占領地の治安及び戦況が交通網の連絡を妨げたことを論じている。しかし、その議論において、満洲や中国への交通路の延伸は軍事的進出に伴うものといった表層的な分析に終始している³。また「戦前の日本の民間航空を制約しているものが軍あるいは国家である」⁴といった軍と国家を同一視した議論を展開している。

ところが1924年に日本陸軍参謀本部がイギリスの航空政策について調査した際の報告書を見てみると、イギリスの民間航空事業の振興施策の内容とともに「絶へス民間航空事業ト関聯シテ忘ルヘカサル事項」が、英印及び英豪間の航空連絡であり、英

2 若林宣『帝国日本の交通網一つながらなかった大東亜共栄圏』（青弓社、2016年）。

3 同上、84-98頁。

4 同上、12頁。

印間の航空路の測定及び当該航空路に必要な基礎的な施設を設置する方法を調査中であることが強調されている⁵。そして、その理由は、イギリスが航空路の測量を終え、そこに施設を設けることが叶えば「商業上ノミナラス屬領政府ト本國政府トノ連絡ヲ密接且迅速ナラシムモノ」となるためとされている⁶。当時、航空路の開設、維持は、経済的意義と植民地統治を含む軍事的意義の両方を有していると認識されていた可能性が高い。そのため、この時期の民間航空を正しく理解しようとするならば、日本政府及び軍など、それぞれの行動主体の構想や施策の実態を明らかにする必要があるのではないだろうか。

他方で国際関係の視点から航空路の設定に踏み込んだ研究がある。一つは、「1930年代の日中航空連絡問題」⁷である。この研究では、蒋介石率いる中国国民政府が欧米資本による航空事業を開拓しようとする一方で、日本が独自の航空路を中国に構築しようとする双方の姿勢が日中戦争前における日中の航空連絡交渉の難航を招いたことを明らかにしている⁸。また『日本陸軍の対ソ謀略』⁹では、日本陸軍が日独の協力体制を構築すべく日独航空路の連絡を試みたことを、日独防共協定が「空虚な同盟」ではなかった証左の一つとして取り上げている。これらは、設定されなかった航空路についての研究であり、日中戦争期に日本が活用した航空路を取り扱っているわけではない。

このように先行研究では、日中戦争期の日本が民間航空機を活用する基盤となった航空路の形成について十分に議論されているとは言い難い。そこで本稿では、日中戦争期に活用された航空路の設定経緯に焦点を当てつつ、日本政府及び軍の民間航空活用の構想及び政策実態を明らかにする。

1. 日本における民間航空の黎明

第一次世界大戦を通じて欧米の航空技術は、金属の機体、強力なエンジン、さらには爆撃機などの大型航空機までも製造できるほどに高まった。大戦後、この航空技術の発展は、民間航空機に転用され、陸海路よりも速い移動、輸送、連絡手段となった。欧米諸国は、いち早く新たなインフラとして航空機を活用し始めたのである。

5 「英國空軍政策」JACAR (アジア歴史資料センター) Ref.A03023723700、各種情報資料、参情報 (国立公文書館)
6 同上。

7 萩原充「1930年代の日中交通連絡問題」日本現代中国研究学会編『現代中国研究年報 第76号』(日本現代中国学会、2002年) 84-98頁。

8 同上。

9 田嶋信雄「日本陸軍の対ソ謀略—日独防共協定とユーラシア政策」(吉川弘文館、2017年)。

他方で、日本は第一次世界大戦でヨーロッパ戦線の航空戦に参加しておらず、技術が立ち遅れたままであった。大戦後、日本陸軍の中で航空技術の立ち遅れを取り戻そうとする動きが生じた。民間では、すでに中島飛行機、川崎造船などが航空機産業に乗り出していたが、1919年4月、ついに陸軍でも航空部が設立された¹⁰。その設立を担ったのは、初代陸軍航空部本部長・井上幾太郎陸軍少将（1872-1965年、のち陸軍大将）であった。

井上は、陸軍航空の改革案作成に手腕を振る一方で、1918年8月に国家全体が航空の進展に邁進する必要性を訴え、内閣に航空局を設けるべきとの意見を陸軍省軍務局長・田中義一陸軍大将（1864-1929年、のち首相）に提出した¹¹。井上の意見は、欧米諸国と日本の航空事情が著しく懸隔していることに言及し、民間航空の保護奨励及び省を跨いだ研究機関の創設を訴えるものであった¹²。この意見は陸軍軍務局長を通じて、陸海軍省で議論された。日本陸軍が国家全体の航空施策に対する意見を提議した背景には、第一次世界大戦の戦訓から「航空機ハ國軍組織上重要ナル兵器タルヲ實現」することが急務であるとの考えがあった¹³。

しかし、陸海軍省による議論の結果「内閣航空局の設立は不要」であるとされた。ただし、研究所の設立は帝国大学付属航空試験所の拡張を文部省の直轄として進め、民間航空の保護奨励については、内務省が免許の発行、取り締まりを行い、陸海軍が飛行者養成を担う形で所掌を分割して行うべき、との結論に至った¹⁴。

陸海軍の議論を皮切りに、政府内でも航空局設立について議論され、民間航空事業は陸軍の管轄下に取り込まれることとなった。1920年8月、航空局は陸軍省の外局として設立され、軍事航空以外の航空事業の「指導奨励保護及監督、航空ノ取締並航空ニ伴フ施設二關スル事務ヲ掌ル」とされた¹⁵。このように日本軍は、第一次世界大戦後の総力戦が懸念される時代にあって、国家全体の航空資源を育成、活用する方法を模索していたのである。

1922年2月8日、星野庄三郎陸軍中将（1869-1931年）が航空局長官に就任すると、その指導監督の下で民間航空の活動は活発化し「内地主要地域の定期航空の開始

10 「御署名原本・大正八年・勅令百十一号・陸軍航空部令」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. A03021185100（国立公文書館）。陸軍航空部は、陸軍の航空に関する調査研究及び立案、航空兵の教育、航空機材の製造修理補給など航空に関する事項を一元的に担う組織として設立された。

11 井上幾太郎「内閣航空局二關スル意見」海軍省 - 公文備考 -T7-19-2131（防衛研究所）。

12 同上。

13 同上。

14 「軍務機密第853號・内閣航空局に関する件」海軍省 - 公文備考 -T9-46-2455（防衛研究所）。

15 「御署名原本・大正九年・勅令二百二十四号・航空局管制制定臨時航空委員会官制廃止」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.A03021256200（国立公文書館）。

を見るに至った」¹⁶ ものの日本軍が求める成果は、未だ達成できずにいた。日本軍は、内地よりも満洲、朝鮮への航空便に民間航空機を活用することに意義を見出していたが、予算などの制約により植民地への航路開設には全くめどが立っていなかったのである¹⁷。

1923年2月、帝國飛行協會副會長でもあった衆議院議員・長岡外史（1858-1933年）及び同協會副會長であった男爵・阪谷芳郎（1863-1941年）が民間航空のさらなる発展を目指した三つの請願を帝国議会貴衆両院に提出した¹⁸。請願の第一は、航空の中央統一機関として航空省を設立すべきとするものであった。これは、陸海文部省等の所掌業務を一元化することで効率化し、航空関係予算を増加させることにより、航空の発展を促すというものであった¹⁹。第二は、国内の主要都市への民間飛行場、航空路及びその間の灯台、標識、信号、気象観測所などを設置し、早急に国内の航空基盤を整えるべきとするものであった²⁰。第三は、航空輸送は採算が予測できない新規事業であるため、民間航空を発展させるために民間航空輸送会社の保護奨励法を設け補助金を交付すべきとするものであった²¹。

これらの請願が議会の審議を経て廟議で裁可され、翌3月には航空局が陸軍省から通信省へと移管されることになった²²。航空局の通信省への移管は、国家全体の航空資源を育成する役割が軍から離れたことを意味した。

通信省に移管された航空局は、研究や予算の獲得に傾注した。また通信省は、1926年に航空の育成を重要施策として取り上げた。そして1927年7月、閣議で航空輸送会社設立準備調査委員会（以下、設立準備委員会）の設立が決定した。同年9月28日に行われた設立準備委員会の発足式において田中義一首相は、航空事業が「国運の進展を期するもの」との認識を示し、航空輸送会社に補助金を交付することを明らかにした²³。また、田中首相の次に訓示を垂れた望月圭介通信大臣（1867-1941年）は、航空事業の発展が「きわめて重要である」ことを強調し、内地のみならず大連及び上海への定期航空便を運航できる航空輸送会社の設立を目指すと述べた²⁴。日本政府、通信省は、日本軍と同じく植民地の航空による連絡を目指していたのである。

16 日本航空協会『日本航空史』（日本航空協会、1984年）650頁。

17 同上。

18 航空協会『日本航空史 坤』（航空協会、1936年）901-902頁。

19 同上、902頁。

20 「航空路ヲ設置相成度儀ニ付請願」海軍省 - 公文備考 -T12-69-2952（防衛研究所）。

21 「民間航空輸送補助法制相成度儀ニ付請願」海軍省 - 公文備考 -T12-69-2952（防衛研究所）。

22 「御署名原本・大正十三年・勅令五十六号・航空局管制（第六百八号ヲ以テ本号中改正）」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.A03022173400（国立公文書館）。

23 日本航空協会『日本航空史』652頁。

24 同上。

1929年10月20日、設立準備委員会による研究、審議を経て、日本航空の設立が発表された。これに合わせて「日本航空輸送株式会社定款」が公開され、会社の形態や事業計画のほか、政府から補助金が交付されることが明示された²⁵。

そして、1930年4月、日本航空が営業を開始した。当初は18機の旅客機を用い、東京—大阪、大阪—福岡、蔚山—京城—平壌—大連を結んだ。それ以降、日本航空は、航空局の監督の下で事業を拡大し、1930年末までに38機の旅客機を運用し、翌1931年1月には、東京—京城の定期便を運航するようになった。

通信省の主導によって航空事業を推進し始めて約7年の歳月を経て、日本の民間航空の歴史の幕が開けたと言えよう。日本陸軍の構想が、日本政府・通信省の主導する施策を経て、実現しつつあったのである。

2. 満洲事変による航空路の開設

1931年9月18日、柳条湖事件を皮切りに、関東軍は張学良率いる奉天軍に攻勢をかけ、戦線は拡大していった（以下、満洲事変）。関東軍は、満洲事変勃発後直ちに日本航空に対して連絡用航空機1機の提供を要請した²⁶。その後、事変は急速に拡大し、日本軍は同年11月までに北方の蒙古に近い齊齊哈爾（チチハル）まで進軍し、占領地は広大な範囲に及んだ。そこで陸軍は、外務、通信、拓務省と連名で日本航空に、大連—奉天—長春間、京城—平壌—奉天間の軍用定期航空便運航の要請を行った²⁷。そして翌12月から、前述の区間に加え、哈爾濱（ハルビン）—齊齊哈爾を加えた軍専用の定期航空便（以下、軍用定期航空便）を週3往復の頻度で運航することになった。この軍用定期航空便は、人員、軍需品の迅速な移動、政治工作のための重要人物の往復、孤立した在満蒙邦人の救出、傷病兵の後送などを行った²⁸。

占領地の拡大は翌年も続き、1932年2月までに満洲のほぼ全域を占領した。その面積は約130万km²に及ぶ広大なものであったが、地勢のほとんどが未開発の平原地帯であり、開発が進んでいる地域は南満洲鉄道を中心とした鉄道網周辺のみであった。このような広大な未開発の遠隔地で日本軍が活動するためには、航空による交通網を

25 「日本航空輸送株式会社定款」同上、654–655頁。

26 安辺浩「満洲航空株式会社設立の経緯」大日本航空社史刊行会編『航空輸送の歩み』（日本航空協会、1975年）297頁。安辺は当時、日本航空の運航部長であった。

27 「満蒙航空路設定に関する件」JACR（アジア歴史資料センター）Ref.A03023591600、公文別録・内務省・大蔵省・陸軍省・海軍省・商工省・通信省・大東亜省・昭和六年～昭和十八年・第一巻（国立公文書館）。

28 日本航空協会『日本航空史』669頁。

整備するしかなかった。

他方、突然増大した広大な地域の航空路を維持することになった日本航空は、人員機材の不足に喘ぐこととなった。日本航空は、1社で満洲の軍用定期航空便を運航し続けることは難しいと判断した²⁹。そこで、日本航空は、翌12月に奉天支所長・麦田平雄（生没年不明）を新京（現長春市）に派遣し、満洲における航空輸送会社新設を関東軍に提案した。関東軍は、日本航空の提案に賛同し、新会社設立の準備を進めることとなった³⁰。

関東軍が日本航空の提案に賛同した理由は、すでに策動していた満洲国建国にあつたと考えられる。1932年3月1日、満洲の占領地に溥儀を執政とした満洲国の建国が宣言されると、日満間で日満議定書及び軍事協定が調印され、関東軍は、満洲の防衛を担うこととなった。それまで満洲の権益守備を担っていたにすぎない関東軍に国軍並みの活動が求められるようになったのである。しかし、満洲における軍事定期航空便そのものは、事変解決までの一時的な措置に過ぎなかった³¹。また、満洲国建国に伴う国家としての交通網の整備が必要となってくることは明白であった。

関東軍には、以後満洲で必要になる航空交通基盤を整備するには日本航空の協力だけでは困難との考えがあったのだろう。日本航空の提案を受けた関東軍は、早速、新会社設立の検討、調整を進め、1932年8月に「軍事飛行ヲ常設的事業機關ニ引繼キ以テ之ニ恒久性ヲ與フルコト肝要」であるとして、日満合弁の航空会社の設立を決定した³²。そして1932年9月、満洲國法人・満洲航空株式会社（以下、満洲航空）の設立が公表された。公表の際に、関東軍参謀総長・小磯国昭中将（1880-1950年、のち陸軍大将、首相）が訓示を垂れた。小磯は訓示で「航空会社はその任として平時に於いては文物文化進展の為努力すべきなり。一朝有事に際しては開戦劈頭に於て軍事行動に服務すべき任務を課せられている」³³と述べた。この訓示によれば、満洲航空は民間航空輸送会社でありながら、有事は準航空兵力として扱われる特殊性をもっていたことになる。

実際のところ、1933年6月における満洲航空の営業路線は、奉天—新京—哈爾濱（週7往復）、奉天一大連（週7往復）、奉天—新義州（週6往復、新義州で日本航空便と連絡）、哈爾濱—齊齊哈爾（週7往復）、新京—吉林—竜井村（週3往復）、齊齊哈爾—海拉爾

29 安辺「満洲航空株式会社設立の経緯」『航空輸送の歩み』（日本航空協会、1975年）297頁。

30 同上。

31 「満蒙航空路設定に関する件」JACR（アジア歴史資料センター）Ref.A03023591600。

32 「満洲航空に関する件」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.A08072202100、昭和財政資料第3号 74冊（国立公文書館）。

33 小磯国昭「小磯関東軍参謀長訓示」大日本航空社史刊行会編『航空輸送の歩み』231頁。

(ハイラル)一満洲里(週2往復)であったが、これらはすべて軍事定期航空便であった³⁴。また、満洲航空は1933年2月から5月まで戦われた熱河作戦において、輸送任務を担った³⁵。

さらに述べるならば、満洲航空には大きな特徴があった。その最大の特徴は、航空工廠を有し、関東軍の監督指導の下、自社内で航空機の生産、修理まで行うことができる能力を具備していたことである。また、空中撮影能力を有していたことも特徴の一つである。1933年11月、写真班が設置され航空写真測量事業を開始した。翌年2月、写真班は写真処に格上げされ、満洲国のみならず華北やソ連の航空写真撮影までも行われた。満洲航空は、自社で航空機を準備し、測量を行い、新たな航空路を開設できる能力を有していたのである。満洲航空は、形式としては満洲国法人であったが、実質的には関東軍に協力し、満洲国の航空交通基盤を整備するために設立された民間航空会社であったといえよう。

このようにして、満洲では関東軍の監督指導の下、満洲航空によって航空路が開設、維持されることとなったのである。

3. 日中戦争と日本の航空路の拡大

(1) 恵通航空による満洲と華北の航空路開設

1933年5月、塘沽で日本と中国の停戦協定が結ばれ、満洲事変は終結した。この協定に基づき、万里の長城の河北省側に非武装地帯が設けられ日中の緊張は緩和したが、依然として熱河省と河北省では日中両国軍が対峙していた。そこで関東軍は、満洲と華北を航空路で繋ぎ支那駐屯軍³⁶と連携できる体制を構築しようと画策した。関東軍は天津に駐屯する支那駐屯軍と図り、天津領事館を通じて中華民国の地方自治組織であった冀察政務委員会と折衝を繰り返した。日本政府は、関東軍の動きに対応して1936年8月までに交渉方針を定め、満洲航空の航路延伸のための増資及び華北に日華満合弁の航空会社を設立する案を満洲国及び冀察政務委員会に打診した³⁷。日本政府では、同年10月23日に満洲航空に対する増資を決定しており、日満中では満華合

34 大日本航空社史刊行会編『航空輸送の歩み』233頁。

35 同上。

36 1900年5月に勃発した北清事変の講和条約である北京議定書により日本が獲得した華北における派兵権に基づき日本が駐屯させていた軍のこと。駐屯地は天津にあった。

37 「満洲航空会社増資及北支航空会社設立に関する件」陸軍省 - 陸満密大日記 -S11-8-40 (防衛研究所)。

弁会社（日本は形式上、出資なし。）設立の合意が成立した³⁸。同年11月16日、華北の満華合弁航空会社は、惠通航空公司（以下、惠通航空）として創設され、直ちに営業が開始された³⁹。惠通航空は、天津一大連、北平（のちの北京）—錦州、天津—承德を結んだ⁴⁰。これにより、満洲と華北が航空路により結ばれることになった。

（2）日中戦争の勃発による日本軍の民間航空活用の構想

1937年7月7日、盧溝橋事件を発端とする日中戦争が勃発した。盧溝橋事件以降、日中両軍の小競り合いが続いたが、同月11日には現地の日中両軍間で停戦協定が結ばれた。しかし、中国国民政府中央は、国民党軍に華北への動員を命じていた。他方で、日本も関東軍及び朝鮮軍の動員を発令しており、内地師団の動員も準備していた。停戦協定後も華北をめぐって日中両国との間に緊張が高まり続けていたのである。

日本陸軍は、日中の緊張が高まりをみせていた同月15日に日本航空の旅客機5機を、翌週22日には旅客機4機を徴用した⁴¹。この徴用は、日本陸軍の将校団を素早く戦地に移動させるためのものであった⁴²。また、華北に航空路を有する惠通航空は、「時を移さず全社を挙げて北支軍の作戦行動に協力していた」⁴³。

停戦協定締結後、日中両国は再三にわたり和平交渉を行ったが妥結に至らず、現地では大紅門事件⁴⁴（7月13日）、廊坊事件⁴⁵（7月25日）、広安門事件⁴⁶（7月26日）などの中国軍による日本軍襲撃事件が続き、同月28日に日本軍が華北で軍事行動を開始した。同月31日、日本軍は北平、天津を陥落させ、その後も華北の制圧を続けた。この日本軍の攻勢に対して、中国軍は上海の共同租界の日本人居留地区に攻撃を仕掛け、第二次上海事変が勃発した。第二次上海事変は、中国軍の最精銳部隊が投入されたため、日本は戦線を支えるため増派を繰り返した。日本軍は、第二次上海事変の激化に伴い、10月2日より福岡—上海の軍用定期航空便を日本航空に運航させた⁴⁷。

同年11月11日、日本軍が上海の中国軍を撤退に追い込み、第二次上海事変は終結した。続いて日本軍は、上海から中国の首都（当時）・南京に進軍を開始し、戦線はさ

38 「惠通航空公司創立の件」陸軍省 - 密大日記 -S12-12-22 (防衛研究所)。

39 「惠通航空公司開業の件」陸軍省 - 密大日記 -S12-20-68 (防衛研究所)。

40 日本航空協会『日本航空史』698頁。

41 大日本航空社史刊行会編『航空輸送の歩み』82頁。

42 岡田文雄「日支事変の微備隊」大日本航空社史刊行会編『航空輸送の歩み』552頁。

43 日本航空協会『日本航空史』700頁。

44 1937年7月13日、北平の大紅門で日本兵が中国軍に襲撃された事件。

45 1937年7月25日、北平近郊の廊坊駅で日本軍の通信が途絶し、修理に向かった日本部隊を中国軍が襲撃した事件。

46 1937年7月26日、北京の広安門で居留民保護に向かった日本部隊を中国軍が襲撃した事件。

47 大日本航空社史刊行会編『航空輸送の歩み』82頁。

らに拡大することとなった。日本軍は、戦線の拡大に応じて同月28日に旅客機3機を⁴⁸、さらに同年12月6日に旅客機2機を日本航空から徴用した⁴⁹。

同年12月10日、日本軍は南京の攻略を開始し、13日には南京を陥落させた。ところが、蒋介石はすでに首都・南京を脱出し、政府機能を漢口へと移転させていた。首都を陥落させても戦争を終結させることができなかった日本軍は、部隊再編⁵⁰及び占領体制の整備⁵¹を行いつつ、徐州への進軍準備を行った。

日本軍では、戦域の拡大が見込まれ、益々、高速かつ広範な輸送能力を持つ航空輸送、連絡の必要性が高まった。そこで日本軍は、内地と中国占領地の拠点をつなぐ軍用定期航空便増強の協力を日本航空に要請した。日本航空は、要請に基づき1938年1月から福岡—青島、福岡—北京の、同年3月から上海—南京—杭州の軍用定期航空便をそれぞれ週3往復、運航した⁵²。なお、上海—南京—杭州の軍用定期航空便は、当初は惠通航空が担っていたようである⁵³。

また、それでも不足する航空便は、日本航空の航空機を徴用することによって補われるようになっていった⁵⁴。度重なる徴用と軍用定期便の増便により、日本航空は民需の航空便を維持できなくなりつつあった⁵⁵。他方、華北方面では旅客機22機しか有さない惠通航空が主体となって空輸を担っていたため、その負担は大きかった⁵⁶。

1938年4月7日、大本営は北支那方面軍と中支那派遣軍に徐州攻略の命令を発した。また、この頃には次の大規模作戦である漢口、広東攻略作戦の研究も始まっていた⁵⁷。徐州、漢口、広東の攻略作戦は、更なる戦線の拡大を意味していた。そのため日本軍の兵站は延伸し、急速に拡大し続ける中国大陸の戦線における航空連絡、輸送の重要性が高まっていった⁵⁸。

特に、華北に本拠を置く北支那方面軍にとっては、南西方向に拡大しつつある戦線が問題であった。徐州攻略と同じく漢口以降の作戦においても北支那方面軍から派兵するとしたら、その兵站の規模、距離は長大なものになることは明らかであった。

48 同上。

49 「日本航空輸送株式会社人員器材徴用の件」陸軍省 - 陸支密大日記 -S13-7-116（防衛研究所）。

50 1938年2月14日、中支那方面軍、上海派遣軍、第10軍を改組し中支那派遣軍を編制した。

51 1937年12月に華北に北京に本部を置く中華民国臨時政府を、1938年3月に南京に本部を置く中華民国維新政府を成立させた。

52 大日本航空社史刊行会編『航空輸送の歩み』82頁。

53 「軍用定期航空に関する件」陸軍省 - 陸支密大日記 -S13-10-119（防衛研究所）。

54 「日本航空輸送株式会社人員器材徴用の件」陸軍省 - 陸支密大日記 -S13-6-115（防衛研究所）。実際に多くの軍用定期航空を維持していた日本航空に対して1938年2月5日に、旅客機1機の徴用を行っている。

55 大日本航空社史刊行会編『航空輸送の歩み』82頁。

56 「惠通航空公司乗務員並ニ飛行機現況概略」JACR（アジア歴史資料センター）Ref.B02030552800、支那事変関係一件、第十八卷（A-1-1-0-30_018）（外交史料館）。

57 波多野澄夫、戸部良一編『日中戦争の軍事的展開』（慶應義塾大学出版、2006年）160頁。

58 大日本航空社史刊行会編『航空輸送の歩み』82頁。

そこで同年4月15日、北支那方面軍は中国の戦線を支える民間航空会社の設立案を作成した⁵⁹。その主旨は、華北と華中に樹立された対日協力政権・中華民国臨時政府（以下、臨時政府）及び中華民国維新政府（以下、維新政府）を指導して航空会社を設立させ、華中と華北における航空路を開設し、日中戦争の進展に即応して全中華の航空路を設定、戦時第二線空軍の根幹とする、というものであった⁶⁰。また新会社は、中国法人として位置づけ、まずは惠通航空を拡大して華北と華中の航空路をつなげ、やがて全華中の航空路を開設する計画であった⁶¹。

確かに、この計画であれば、中国の占領地の航空路を新会社が一元的に調整し、航空便を運航することができるようになるものであった。それまでのよう、軍が徵用又は協力依頼を日本航空、惠通航空に都度調整せずとも、中国のすべての航空路を一つの会社を通じて操作できるようになる。しかも、占領地が拡大しても1社と軍又は政府の協議で航路を開設、維持できるようになる。当時の状況と、将来予測から考えれば、妥当な計画案であったといえよう。

しかし、この計画で何よりも注目すべきは、軍が民間航空会社に航空路を開設させ、それを維持させようとする構想を持っていたことであろう。これは、満洲事変時の関東軍のやり方と同じであった。北支那方面軍は、民間航空会社・満洲航空の価値を認識し、民間航空による航空路の開設、維持に活用しようとしたと考えられる。

（3）日中戦争の拡大と日本の民間航空の再編

1938年5月19日、日本軍は徐州を攻略した。徐州攻略によって、隴海鉄道沿いに漢口へと至る拠点を得た日本軍は、鉄道沿いに西進し、同年6月4日に開封を占領した。しかし同月9日の中国軍による黄河決壊作戦により、日本軍の進軍経路が泥濘地帯と化した。そのため、日本軍は鉄道沿いの進軍を断念し、海軍を伴い揚子江沿いに進路をとり漢口に進軍した。日本軍は、10月に漢口で中国軍と衝突し、同月27日に漢口を含む武漢三鎮（漢口、漢陽、武昌の総称）を占領した。他方で、同月21日には、日本軍の別動隊が広東を占領した。

漢口で敗れた中国は、四川の重慶に政府機能を再び移転させ戦争を継続する構えを見せた。日本は、長い兵站を維持しつつ武漢三鎮と四川を隔てる山々を踏破して重慶を攻略しなくてはならなくなってしまった。また日本は、中国が抗戦を続ける限り、華北、華中、

59「支那航空路開設ニ関スル方策案」JACR（アジア歴史資料センター）Ref.B020305527、支那事変関係一件第十八巻（A-1-1-0-30_018）（外交史料館）。

60 同上。

61 同上。

華南及び主要な沿海地域の広大な占領地域を維持しなくてはならなくなつた。特に最前線である武漢三鎮及び廣東は日本軍の拠点から離れており、輸送、連絡に多大な時間と労力がかかるのは当然であった。そこで日本軍は、日本航空に軍用定期航空便を追加で設けるように要請し、11月15日から南京—漢口（毎日1往復）、台北—上海（週2往復）、台北—廣東（毎日1往復）を運航させた⁶²。日本軍は、戦域の急速かつ著しい拡大に伴い、前線と後方拠点間の航空路を開設し、その維持に民間航空機を活用したのである。

他方で、日本政府では、民間航空機を効率的に活用する計画が進展していた。日中戦争の戦線が急速に拡大したこと、多くの民間航空機が戦争に投入され、国内の民間航空機は不足するようになっていた。そこで、日本国内の航空事業を再編する構想が浮上したのである。

その構想は、日本航空と国際航空株式会社⁶³を統合し大日本航空株式会社（以下、大日本航空）を設立するというものであった。大日本航空創立の請議は、陸、海、通信、拓務大臣連名により提出され、同年10月13日に閣議で決定された⁶⁴。閣議では「東亞ノ新事態ニ即シ産業上竝ニ國防上ノ要求ヲ充足シ以テ世界ノ氣運ニ對應シテ我國航空輸送事業ノ飛躍的發展ヲ圖ランガ爲ニハ之ガ事業ヲ統合強化シ東亞航空網ノ整備ニ努ムル（以下略）」⁶⁵ことが了解された。この請議は日本国内の民間航空の一元化によって効率的に政府及び軍が活用できる民間航空機を拡充し、中国の占領地に航路を繋げることで中国大陆の軍需に対応しつつ、民需にも応えるためのものであったのである。

大日本航空の設立は、航空事業を推進してきた帝国議会貴族院議員・阪谷芳郎男爵を総代として日本航空及び国際航空株式会社の代表者で構成された発起人会（同年10月30日発足）によって設立準備が進められた⁶⁶。そして、通信大臣を代表とし委員や幹事に通信省高官が名を連ねる現物出資に対する評価委員会（同年11月2日）による審査を経て、わずかな期間で大日本航空設立の認可が下った⁶⁷。

同年11月30日、日本航空及び国際航空株式会社が合併し大日本航空が設立された。大日本航空は、民間企業としては特殊な一面を有していた。大日本航空株式会社定款の第二条には「本會社ハ航空輸送事業及之ニ關聯スル事業を營ムヲ以テ目的」とする

62 大日本航空社史刊行会編『航空輸送の歩み』82頁。

63 日本航空協会『日本航空史』694-698頁。1937年5月に創設された東京—満洲—ベルリンを結ぶ予定であった航空会社。日中戦争の勃発により中国領内の飛行場が使用できなくなったために、実運航は一度もしなかった。

64 「大日本航空株式会社設立ノ件ヲ決定ス」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.A14100687200、公文類聚・第六十二編・昭和十三年・第八十五卷・交通三・航空・電気（国立公文書館）。

65 同上。

66 大日本航空社史刊行会編『航空輸送の歩み』106頁。なお、阪谷は、帝国飛行協会会長であり、かつて国家主導の航空事業と国策航空会社設立の請願を連名で国会に提出したこともある航空事業推進者の一人。

67 同上。

が、その事業には「通信大臣ノ許可ヲ受ケ前項ニ掲クル事業ニ對シ投資又は融資ヲ爲スコトヲ得」といった項目が設けられた⁶⁸。この条項によって、あらゆる事業に対して日本政府・通信省が監督することになっていた。また、同定款の第二十五条には「取締役及監査役ノ選任及解任ノ決議ハ通信大臣ノ許可ヲ受クルニ非サレハ其ノ効力ヲ生セス」とされた⁶⁹。この条項は、実質的な人事権を日本政府・通信省が握っていたことを示している。大日本航空は、日本の航空事業における政府・通信省の政策代行機関としての側面を持った会社であったと言えよう。

しかし、設立当初における大日本航空の実態は、日本航空が担っていた航空路の運航を引き継いだだけであった。日本航空時代と同様に、国内便の他、東京一大阪一福岡一京城一大連、東京一福岡一京城一奉天一新京の二つの満洲航空路を引き続き商用定期便として運航し⁷⁰、同年11月15日から日本軍の要請によって日本航空が運航していた南京一漢口（毎日1往復）、台北一上海（週2往復）、台北一広東（毎日1往復）の軍用定期航空便を運航した。

日本航空時代と異なる事業といえば、唯一、第二次上海事変の最中の1937年10月以降から福岡、上海、南京、青島、北京を連絡していた軍用定期航空便を商用定期航空便（民需に対応する定期運航便）としたことのみであった。これらの軍用定期航空便の商用化は、華中、華北が後方地域となったため軍用定期航空便の指定が解除され、商用定期航空便として東京一福岡一青島一天津一北京及び東京一福岡一上海一南京を毎日一往復、運航するようになったものにすぎなかった⁷¹。

なお、大日本航空創設当初、新事業が展開されなかつたのは、日中戦争の軍事作戦が行き詰まりを見せていたためであると考えられる。

4. 東亜新秩序建設の中の民間航空

(1) 東亜新秩序声明と中華航空株式会社創設

武漢三鎮及び広東の攻略以降、日本軍の進軍が停滞する一方で、日本政府は占領地の統治施策に重点を置くようになった。1938年11月3日、日本政府は東亜新秩序声明、いわゆる第二次近衛声明を発した。この声明は、臨時政府、維新政府などの占領地に

68 「大日本航空株式會社定款」大日本航空社史刊行会編『航空輸送の歩み』107–109頁。

69 同上。

70 大日本航空社史刊行会編『航空輸送の歩み』148頁。山本『太平洋地域の交通』65頁によれば、1938年に日本航空が運航した航空路の中で最も多くの人員と貨物を運んだ。

71 大日本航空社史刊行会編『航空輸送の歩み』144頁。

樹立された対日協力政権とともに「東亜永遠の安定を確保する新秩序」の建設に邁進することをうたったものであった⁷²。

日本政府が、東亜新秩序の建設に重点を置くようになると、中国の航空路を一元的に担う新会社設立の構想が日本政府主導で進展していった。同年11月11日から、中国の航空路を一元的に経営する新会社を日華合弁で設立するための協議が日本の外務省及び陸軍と中国の新政府の間で始まった⁷³。そして日本及び中国の新政府の合意の下、12月16日に「中華航空株式會社設立要綱」（以下、設立要綱）が定められた⁷⁴。そこには「支那ニ於ケル航空事業ノ我方實政権下ニ於ケル一元的經營ヲ策シ政治、經濟及國防上ノ要求充足ヲ圖ル」ために日華合弁会社「中華航空株式會社」（以下、中華航空）を設立する旨が明示されていた⁷⁵。また、惠通航空を中華航空に統合する方針も確認された⁷⁶。

この設立要綱には、日本政府の方針が大きく反映されていた。日本の閣議では、新会社の設立について「東亞ニ於ケル航空事業ノ整正確實ナル發展ヲ期スル爲」に日本政府による実質上一元的統制を保持することが了解されており、同様の内容が設立要綱に記されていた⁷⁷。これは東亜の民間航空事業が日本政府の主導により推進されることを明示したものであった。また「政治、經濟及國防上ノ要求充足ヲ圖ル」とされたことは、中華航空が東亜新秩序建設への貢献だけではなく軍事への対応も期待されていたことを示している。

翻って、政府主導による中華航空の設立は、日本軍の占領地における民間航空への影響力が減じることを意味した。しかし戦争中にもかかわらず、日本軍がこの設立要綱に意義を唱えた様子はない。その理由は、日本軍が直面していた問題にあったと考えられる。中国の占領地における道路、鉄道は、抗日ゲリラによって度々破壊され、占領地における治安も良好ではなかった⁷⁸。そのため、鉄道や道路といった「線」となる陸上交通網の建設は遅々として進まず、整備、保守などは不可能であったため⁷⁹、地上の拠点間を妨害なく結ぶ航空輸送網を作り上げざるを得なかった。ところが、武漢三鎮、広東攻略以降、進軍が困難になり軍事活動が減少すると、航空路の維持が困

72 竹内実、21世紀中国総研編『日中国交文献集』（蒼蒼社、2005年）223–224頁。

73 「日支合弁航空会社設立関係（中華航空会社関係ヲ含ム）」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. B10074816200、各国航空運輸関係雑則／支那ノ部 第3巻（F-1-10-0-6-7_003）（外交史料館）。

74 「第二章 経済開発／第五節 中華航空株式会社」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.B02130137400、執務報告 昭和十三年度東亜局第一課（東亜-23）（外交史料館）。

75 同上。

76 同上。

77 同上。

78 日本航空協会『日本航空史』705頁。

79 同上。

難になることは明白であった。そこで「政治、経済的」に民間航空を活用し続けることで所要の航空路を維持しようとしたと考えられる。

設立要綱が合意された翌日の12月17日、中華航空が設立された⁸⁰。中華航空の運営する航空路は、北京—張家口—綏遠—包頭、北京—天津—大連、北京—石家莊—新鄉、北京—青島—上海、北京—天津—濟南—徐州—南京—上海、上海—南京—漢口、上海—南京—安慶—九江—漢口、上海—台北—廣東であった⁸¹。これらの航空路線の多くは、漢口、包頭、廣東などの日本軍の前線の拠点と北京、天津、濟南、南京、徐州など後方の拠点及び台北、上海、青島、大連といった日満との中継拠点を連絡していたのである。

総じて言うと、第二次近衛声明によって東亜新秩序建設が政治目的とされるようになると、中国占領地における航空路開設及び維持を一元的に担う組織として中華航空が創立された。中華航空は日本政府主導であったが、むしろ、そのことが軍の抱える問題を解決しうる方策であった。「政治、経済的」に民間航空機を活用することで、軍が必要とする航空路を維持することができる体制が作られたのである。

(2) 満洲航空の会社拡充とその構想

中華航空の設立と同じように、第二次近衛声明は満洲航空にも大きな影響を与えた。1938年11月21日、関東軍参謀長・磯谷廉介中将(1986-1967年)の名で満洲航空に「満洲航空株式会社拡充要綱」が通達された⁸²。その主旨は「満洲國ノ飛躍的發展並ニ現下時局ト民間航空事業發展ノ趨勢トニ鑑ミ（中略）空中勢力ノ拡充強化ヲ期スルモノ」⁸³であった。機種選定要領の方針では、「機種ハ一面軍事上ノ要求ヲ考慮スルト共ニ他面民間航空タルニ鑑ミ産業交通上ノ要請ニ應スル」⁸⁴ものとされた。この要綱は、軍事上の所要に言及しているものの、満洲国全体の商用航空の拡大を目指すことを明示していた。

また、航空路設定の方針では「行政産業及交通上ノ要求ト軍事治安上ノ要求ヲ考慮」⁸⁵するものとされた。当時の満洲では、治安維持を除き軍事活動がほとんど必要なかった。しかし、ソ連極東軍の増勢により、関東軍の危機感は高まっていた。関東軍は、当面、軍用航空便の所要が見込まれないにもかかわらず、ソ連の脅威に対応するため

80 日本航空協会『日本航空史』700頁。

81 大日本航空社史刊行会編『航空輸送の歩み』247頁。

82 「満洲航空株式会社拡充要綱ニ關スル件」大日本航空社史刊行会編『航空輸送の歩み』236-238頁。

83 同上、236頁。

84 同上、236-237頁。

85 同上、237頁。

の航空路を開設、維持しなくてはならなかったのである。そのため、商用航空を拡大させることで、満ソ国境地域に繋がる航空路の拡充、維持を目指したものと考えられる。

なお、要綱では次の航空路が定期航空航路として規定されていた。①満洲国内線として、大連、奉天、新京、哈爾濱、錦州、齊齊哈爾、海拉爾など主要都市間を②その支線として、中規模都市間を③国際線として、「日（朝鮮ヲ含ム）、支、蒙ノ各首都及其各重要都市」を結ぶこととされていたのである⁸⁶。つまり哈爾濱、齊齊哈爾、海拉爾といった満ソ国境地帯の拠点と大連、奉天、新京といった関東軍の拠点が結ばれることになっていた。ソ連の脅威に対抗するための航空路であることは明らかであった。

また、同年12月22日、日満中の善隣友好、共同防共、経済提携の三原則に関する声明、いわゆる第三次近衛声明が発せられた。その後、満洲航空は日本及び中国と連絡する航空路線を設けた。1939年2月、満洲航空は奉天—錦州—天津—北京の航空路を開設し華北と連絡した。また1940年7月には、蒙疆自治政府と満蒙航空協定を結び、承德—張家口—大同—厚和—包頭を週2往復、承德—多倫—張家口を週1往復、運航するようになり、満蒙の航空路を繋げた⁸⁷。さらに新京—東京、新京—奉天—京城—福岡を結んだ。

満洲航空による日中蒙との航空連絡は、東亜新秩序の建設に貢献する航空交通基盤を整備するという政治、経済的意義があった。他方で、軍事的には、ソ連の脅威に対抗すべく散在する日本軍を迅速に移動できるようにする意義があった。関東軍は、その航空路の開設、維持に民間航空を活用したのである。

（3）大日本航空と東亜における航空路連接とその構想

第三次近衛声明によって、東亜新秩序建設が重要国策として強調されるようになると、日本政府では、戦争によって不足する航空機材、人員の補填及び東亜全域の航空事業を調整する必要性が認識された⁸⁸。そこで日本政府は、大日本航空の資本を1億円に増資（大日本航空資本は2,550万円、追加資本は政府3,725万円、一般募集3,725万円）するとともに、一層明確に国家意思を反映させるために大日本航空株式會社法案を起草した。

1939年3月11日、大日本航空株式會社法案が日本政府によって帝国議会に提出され、審議が始まった。審議冒頭に鹽野季彦通信大臣（1880-1949年）は、法案の主旨

86 同上。各国の乗り入れは次のように設定されていた。新京—東京線（日本海横断）、新京—福岡線（奉天、京城）、奉天—北京（錦州、天津）、大連—天津線、大連—青島線、承德—北京線、承德—多倫—張家口線、承德—張家口—綏遠—包頭線。また、保有機数は約140機とされた。

87 同上、238頁。

88 大日本航空社史刊行会編『航空輸送の歩み』117頁。

を述べた⁸⁹。鹽野は、日本の航空事業の発展は十分ではないが、日本の東亜における地位は急速に高まり、東亜新秩序建設を促進するために、日満中三国間の航空路の整備拡充を図るとともに、大陸の各航空会社間の「有機的連繫調整」を確保することが「緊急ノ用務」であると述べた⁹⁰。本法案は、三度の審議を経て、同年4月11日に成立した。

同年5月10日、大日本航空株式會社法が施行され、大日本航空は明確に国策会社となった。日本政府は、これまで民間資本に補助金を出すことで航空事業の発展を促進してきたが、この法律の成立とともに、大日本航空の最大株主となり、直接経営を指導することができるようになった。さらには、法律によって企業活動は規定され、大規模な運営形態の変更などは政府に決定権があった⁹¹。株式会社とはいえ、性質は国営会社に等しいものとなったのである。

さらに述べると、法律の第一条には大日本航空は「航空事業ノ振興發展ヲ圖ルヲ目的トス」⁹²とされた。一見すれば、日本の国策会社としての航空事業を振興することを目的としているように見えるが、鹽野の述べた法案の主旨に鑑みれば、「航空事業ノ振興發展」の対象が国内ではなく、日満中を見据えたものであることは明らかであった。

また第二条では、日本国内における「航空輸送事業及帝国ヲ起点トスル國際航空事業ハ専ラ」⁹³大日本航空が行うこととされた。大日本航空による独占市場が明記されたのである。これは未だ十分でない航空事業の振興を國家の統制の下、一元的に行うことで、資本の集中による効率的発展を目指したものであったと考えられる。

さらに第十二条では、大日本航空の事業内容が「航空輸送事業ノ經營並航空輸送事業ニ對スル投資、融資又ハ助成」を行うことと定められていた。国内の航空輸送市場は、大日本航空が独占するので「投資、融資、助成」の対象は主として国外、特に満洲航空、中華航空を想定していたことがわかる。このように大日本航空株式會社法は、日本の航空事業を発展させるとともに、投資、融資などにより満中航空会社の連繫を目指すものであった。

大日本航空は、その後、会社定款の作成、資本払い込み、株式の割り当てを終え、同年8月31日に再出発した。そして同年9月11日、大日本航空は、中華航空の増資(600万円から5,000万円)に際して、2,900万円を拠出し、6割以上の中華航空株を保有した⁹⁴。大日本航空が中華航空最大の株主になったことで、間接的に日本政府が中華航空

89 「官報 号外 昭和十四年三月十二日」549–550 頁。

90 同上。

91 同上。

92 同上。

93 同上。

94 大日本航空社史刊行会編『航空輸送の歩み』248 頁。その他の出資者は、維新政府 1,000 万円、臨時政府 1,000 万円、蒙疆自治政府 100 万円であった。

を指導できるようになった。

なお満洲航空には、関東軍の強力な支援があったため、大日本航空から出資、融資が行われた様子はない。しかし、満洲航空は、日満中の航空会社の相互乗り入れを容易に受け入れた⁹⁵。関東軍が、日満中航空路連接に意義を見出していたためと考えられる。

日満中の航空路が連接したことによって、東亜新秩序建設のための航空交通基盤が出来上がるとともに、軍に必要な航空路が民間航空機によって維持される体制が出来上がったのである。

おわりに

本稿で明らかにしたことは、以下の三点である。

第一に、日本軍による民間航空事業の構想は、最終的に日本政府・逓信省の施策により結実したことである。第一次世界大戦後、日本陸軍は民間航空の保護奨励を訴え、日本政府は陸軍省の外局として航空局を設置した。1923年になると、航空局を航空の中央統一機関として設置する請願が帝国議会に提出され、逓信省に航空局が移管された。1930年には航空局の施策が実り、日本初の本格的な航空輸送会社・日本航空が設立され、日本の民間航空の歴史が幕を開けた。

第二に、満洲の航空路は、満洲航空によって開設、維持されていたことである。1931年に満洲事変が勃発し、日本航空は日本軍の要請に基づき航空機を提供するとともに、軍用定期航空便を運航するようになった。さらに満洲国が建国されると、関東軍の後押しによって満洲航空が設立された。満洲航空は次々と航空路を開設し、軍用定期航空便を運航するようになった。満洲航空が、軍が必要とする満洲への航空路を開設、維持していたのである。

第三に、日本政府及び軍の施策の相互作用によって、民間航空機を航空路の開設、維持に活用する体制が出来上がったことである。1937年に日中戦争が勃発すると、日本航空は日本軍の要請により航空機を供出するとともに、軍用定期航空便を運航した。さらに日中戦争の拡大とともに、日本政府は、日本航空及び国際航空株式会社を合併、増資した大日本航空を設立した。

他方、第二次近衛声明により東亜新秩序建設が日本の政治目的となり、中国では軍

95 同上、238頁。

事作戦が縮小した。そのため、軍需航空輸送の所要は低下し、占領地の航空路の維持が困難になりつつあったと考えられる。そこで、日本政府が主導して設立した中華航空によって軍が必要とする航空路を維持、拡大する体制が構築された。また満洲では、ソ連の脅威に対応すべく、満洲航空の増資、拡充が行われ、商用定期航空便によって、航空路が維持、拡大された。

さらに第三次近衛声明で東亜新秩序建設が重要国策として強調されるようになると、日本では大日本航空株式會社法が成立し、大日本航空は国策会社となった。また、大日本航空が中華航空の6割を超える株を保有するようになると、日本政府は大日本航空を通じて中華航空を指導できるようになった。そして、日満中の航空路が連接し、軍が必要とする航空路が繋がり、その航空路の多くは民間航空機による商用定期航空便によって維持されることになった。

以上のように、日中戦争期の民間航空機は、軍事作戦時には軍の航空輸送機能を補完し、軍需が減った際には商用定期航空便に切り替えて、航空路を開設、維持するために活用された。これによって、日本は日中戦争期に遠大な航空路を作り上げ、それを活用したのである。

(防衛研究所)

