
太平洋戦争期の日本政府及び軍における民間航空の活用

工藤 信弥

<要旨>

太平洋戦争期において日本は、作戦地域全域にわたる遠大な航空交通網を構築し、民間航空機を活用した。その経緯と実態は、いかなるものであったのか。太平洋戦争において日本と南方作戦地域を結んだ日泰間の航空路は、もともとソ連を睨んだ構想によるものであった。当初の目的に反し太平洋戦争では、日泰航空路が日本陸海軍の人員物資の輸送に用いられた。その航空輸送を担ったのが徴用された民間航空機部隊であった。徴用民間航空機部隊は、陸海軍それぞれの隷下部隊として活動し、南方占領地域の航空輸送網を形成することに成功した。その後、米軍の反攻により消耗戦に突入したことで、陸海軍はそれぞれで輸送力の強化、効率化を図るべく徴用民間航空機部隊の一元化施策をとった。しかし、当初の想定よりも大きな貢献を求められた徴用航空輸送部隊は十分な成果を見ることなく、日本は敗勢へと陥っていった。

はじめに

1941年12月8日、日本が英米蘭に対して宣戦布告し、太平洋戦争が勃発した。日本は緒戦において快進撃を続け、1942年の半ばには、フィリピン、マレー、インドネシア及びビルマとニューギニアに占領地を有するに至った。あまり知られていないが、この広大な南方占領地域と本国の連絡輸送には、徴用された民間航空機が活用された。太平洋戦争期の日本は、これらの広大な占領地にわずか半年ほどで航空交通網を構築し、民間の航空機を運航させていたのである。では太平洋戦争期における日本の遠大な航空交通網の構築及び民間航空機活用の経緯と実態はいかなるものであったのか。

管見の限り、太平洋戦争期の民間航空に関する研究はいくつかある。『帝国日本の交通網』¹では、太平洋戦争終結までの日本の陸海空路を網羅的に描いている。また「変

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

容する世界の航空界・その4:日本の航空100年(上)」²では戦後までの民間航空の発展過程を研究している。しかし、これらは俯瞰的な研究であり、太平洋戦争期の民間航空の活動については概述するにとどまっている。他方で、名古屋飛行場に焦点を当て地理学の視点からその歴史を明らかにした「昭和戦前期における名古屋飛行場の設置と終焉」³や航空機工業に焦点を当てた「第二次世界大戦期における三菱重工業の航空機生産と部品供給」⁴など民間航空を多様な視点から捉えた研究がある。

このように太平洋戦争期の民間航空の研究は、多角的な研究が行われている一方で、活動実態に関する分析的な研究が不足している。特に、満洲事変以降の軍事行動に民間航空を用いており、政府や軍と民間航空が深く係わり合うようになっていた⁵ことを鑑みれば、日本政府及び軍の視点から戦時中の民間航空を捉えることが、その活動を適切に評価する上で必須である。そこで本稿では、航空交通網の形成と戦争遂行への動員に焦点を当てつつ、日本政府及び軍における民間航空機活用の経緯とその実態を明らかにする。そのことは、とりもなおさず戦時中の民間航空の活用の特徴や問題点を詳らかにすることになると考える。

1. 太平洋戦争への道と国際航空路の開設

(1) 航空路の西進と日独防共協定

日本初の本格的な民間航空輸送会社・日本航空輸送株式会社(以下、日本航空)が設立されたのは、1929年のことであった⁶。日本航空は、1927年9月28日に航空輸送会社設立準備委員会が日本政府によって立ち上げられ、数度の準備委員会及び調査検討を経て、設立された日本政府肝いりの会社であった。日本航空の設立に日本政府が本腰を入れたのは、欧米は国内航空及び国際定期航空路を完成させているのに対し、我が国はわずかな国内航空路線しか持っておらず国際路線は中国への試験飛行を行っている段階であるので対策を講じる必要がある⁷、という危機感からであった。設立間

2 酒井正子「変容する世界の航空界・その4:日本の航空100年(上)」『帝京経済学研究』第44巻第1号(2013年12月)。

3 川上大介「昭和戦前期における名古屋飛行場の設置と終焉」『歴史地理学』第61巻第2号(2019年3月)。

4 岡崎哲二「第二次世界大戦期における三菱重工業の航空機生産と部品供給」『三菱史料館論集』第9巻(2008年9月)。

5 工藤信弥「日中戦争期の日本政府及び軍による民間航空機の活用」『安全保障戦略研究』第5巻第2号(2025年3月)。

6 松原治吉郎『陸軍航空の形成』(錦正社、2023年);工藤「日中戦争期の日本政府及び軍による民間航空機の活用」。

7 日本航空協会『日本航空史 昭和前期編』(日本航空協会、1975年)652頁。田中義一首相の第一回航空輸送会社設立準備委員会(1927年9月28日)における挨拶。

もない日本航空は、国内航空路線を順調に充実していったものの、国際航空路線の整備には足掛かりを築くことができないでいた。

1931年9月18日に勃発した満洲事変は、日本の国際航空路設定に一石を投じることとなった。満洲が日本の勢力圏に組み込まれると、広大かつ未開発地域の多い満洲に適する交通機関として航空輸送が重要視され始めた。そして1932年9月、満洲航空株式会社（以下、満洲航空）の設立により満洲の航空路が整備された⁸。さらに1937年5月20日、ドイツ―満洲―日本の定期航空路開設のために、国際航空株式会社（以下、国際航空）が設立された⁹。しかし、同年7月7日、日中戦争が勃発したため、中国上空の航路が閉ざされ、営業はできなかった¹⁰。これにより日本の勢力圏外への国際航空路開設はとん挫した。

やがて日中戦争の拡大とともに日本の占領地が広がり、広大な地域の輸送が必要になった。そのため、日本の航空事業をますます発展させるとともに、中国占領地を翼下に収める航空会社が必要になった。そして1938年11月28日、日本政府は、日本航空と国際航空を合併して大日本航空を設立させた。また中国の占領地を翼下に収めるために、1938年12月に中華航空株式会社（以下、中華航空）を設立させた。これらの民間航空会社は、商用航空便を運営するだけでなく、広大かつ交通インフラが未発達な中国大陸各戦域への輸送のために用いられ、さらにはそれらの航空路の開設、維持に活用されるようになった¹¹。このように日本の民間航空の活動は、満洲事変、日中戦争を経て拡大した。

満洲事変、日中戦争に伴い設立された満洲航空、中華航空及び大日本航空は、いずれも日本と中国大陸における日本の勢力圏を航空路で接続する上で大きな意義を持つものと言ってもよいであろう。しかし、日中戦争によってとん挫した国際航空は、その文脈が全く異なっていた。

国際航空は、1936年11月25日に調印された日独防共協定に伴い設立された。よく知られているように、日独防共協定には附属議定書が付されていた。そこでは、対ソに関して情報交換、啓発及び防衛に関する両国の協力を約していた¹²。その後、附属議定書の具体的な取り決めが両国でなされ、1937年5月11日に「ソ連ニ關スル日独

8 工藤「日中戦争期の日本政府及び軍による民間航空機の活用」62-64頁。

9 日本航空協会『日本航空史 昭和前期編』678頁。

10 同上、697-698頁。

11 工藤「日中戦争期の日本政府及び軍による民間航空機の活用」74-75頁。

12 「御署名原本・昭和十一年・條約第八号・共産「インターナショナル」ニ対スル協定及附属議定書」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref: A0322067400（国立公文書館）。以下JACARはレファレンス番号のみ記す。

情報交換附属協定」及び「対ソ謀略ニ關スル日独附属協定」が締結された¹³。そのうち「対ソ謀略ニ關スル日独附属協定」では、東南欧、中東、東アジアで日独両軍が協力して謀略を行うことが定められており、五ヵ年にわたる計画表が付属していた¹⁴。ここでは、両国の利害関係地域として日本は東アジア方面、ドイツは欧州方面、共同利害関係地域として中東方面とし「航空機の着陸地点の模索」「戦争の準備」など具体的な計画が記されていた¹⁵。この計画を実現するために、日独の航空路をアフガニスタンで接続させる策動の一部が、1936年12月18日に締結された日独「満」航空協定であり、国際航空の設立であった¹⁶。つまり、国際航空の設立は日独防共協定に関連した対ソ政策の一環であったのである。

そのため日本は中東に航空路を接続する過程として、東南アジアへの航空路を開こうとした。しかし、日本—東南アジアの定期航空路の設定のためには対象国との航空協定の締結が必要となる。そこで日本外務省は、東南アジア及びその宗主国に航空協定の申し入れを行い始めた。最初に日本が申し入れを行ったのは、タイ（シャム、暹羅）であった。タイは、仏印と英領ビルマに挟まれた位置にあり、英仏の緩衝地帯として独立を維持していた。日本は、宗主国の思惑に左右されないタイならば航空協定の締結の可能性が高いと考えたのであろう。1936年に日本は、航空機のタイ乗入れを申し入れた。しかし、相互主義（相互に同程度の利益があることが締結の条件）の観点から拒否された¹⁷。

日本が次に航空連絡交渉を行ったのは、フィリピンに植民地を持つアメリカであった。日本はフィリピンのマニラと台北間の相互乗り入れをアメリカに申し入れた¹⁸が、1937年6月5日にアメリカ国務省が拒否したことで、この交渉はとん挫した¹⁹。

続いて1938年1月、再び日本からタイに航空路開設交渉の開始を申し入れた。この申し入れは、台北—バンコクの相互乗り入れを求めるものであった。これに対して、タイからは、台北—バンコクの飛行連絡に関しては「主義上暹羅側トシテ異存ナキ」旨の回答を得た²⁰。しかし、台北—バンコクの航空路を開設するとすると、香港、仏印

13 田嶋信雄「日本の枢軸同盟政策と対ソ政策——「反ソ防共」から「連ソ容認へ」——」『国際政治学』第206号（2022年3月）35–36頁。

14 「対「ソ」情報交換及謀略に関する日独両軍部の取極主文 於 伯林 1938年10月7日」JACAR：C14061021200（防衛省防衛研究所）。

15 同上。

16 田嶋「日本の枢軸同盟政策と対ソ政策」36–38頁。

17 「日泰間航空関係／分割1」JACAR：B10074870900（外務省外交史料館）。

18 「台北・マニラ航空連絡につき米国国務省へ意向打診について」『外交文書 昭和期Ⅲ 第三巻』（外務省、2014年）1686頁。

19 「台北・マニラ航空連絡に関する米国国務省の拒絶回答について」同上、1686–1687頁。

20 「台北・バンコク間航空路開設交渉の進め方につき請訓」同上、1687頁。

を中継又は通過することが考えられ、その宗主国である英仏との交渉が必要になると考えられた²¹。

同年5月10日頃、日本は在香港総領事・中村豊一に香港総督との会談を行わせ、香港と台北の航空連絡を申し入れたが、芳しい成果は得られず、英本国の判断案件とされたのみで終わった²²。こうしたイギリスの反応を日本はあらかじめ予測しており、占領していた広東省川上島を日本は代替えの中継地として利用することになっていたため大勢に影響はなかった²³。

実は、イギリスとの航空連絡の申し入れが進展しない理由は、対中政策をめぐる日本との対立に起因していた。イギリスは、日中戦争を日本による侵略との立場をとっており²⁴、日本の空港利用を制限する一方で、米仏と協調して陸路のみならず航空連絡を推進して、軍需品の対中支援の強化を行おうとしていた²⁵。そのため、イギリスと同じ立場をとっていたフランス²⁶との交渉も困難なものとなる可能性があった。

(2) 日中戦争と航空連絡交渉

同年10月、日本は漢口を攻略するとともに、香港と中国大陸の連絡地であった広東を占領し、香港から流入する中国支援物資を遮断した。軍事的手段によって香港を中国から切り離れた日本は、同年11月末に日本―タイの航空連絡時に仏印の上空を通過する許可を取り付けるための交渉を開始した。フランスは、日本の航空機の仏印上空通過許可の要請に「根本的ノ反対アル次第ニハアラスル」ものの、何らかの代償を求めることを申し出てきた²⁷。さらに翌1939年1月末、フランスは①日本国の航空機は、仏印の領空において必ず定められた航空路（ソントイービン―ハイドン―ハノイ―ビエンタンの経路）を通り、ハノイの「ジア・ラム」飛行場を給油や修理のための中継地（escale technique）とする②フランスの定める飛行禁止地帯及び国境出入地帯の使用を厳守する③フランスの航空会社に対して台湾経由で仏印、日本、中国に往来するための商業航空を許可することを仏印上空通過許可の条件として日本に提示してきた²⁸。これに対し、日本は①②は受け入れるが③については、「相互主義」に基づき、

21 同上。

22 「台北・香港航空連絡に関する香港総督との意見交換について」同上、1688-1689頁。

23 「台北・バンコク間航空路開設交渉の進め方につき請訓」。

24 「連盟理事会において中国問題に関する決議採択について」同上、1714-1731頁；「中国における日本の軍事行動を九国条約及び不戦条約違反とする米国国務省の声明」同上、2193-2195頁。

25 「台北・香港航空連絡に関し対英交渉促進法意見具申」同上、1689頁。

26 「連盟理事会において中国問題に関する決議採択について」同上、1714-1731頁。

27 「日タイ航空路の仏印領空通過を仏国機の日本乗入れなどを条件に承諾するとの仏国外務省回答について」同上、1694-1697頁。

28 同上。

台湾までの乗り入れのみを即時許可すると、フランスに回答した²⁹。この日本側の回答に対して、フランスから、フランスの航空会社の東京までの乗入れ許可だけは決して譲らない旨の返答があった³⁰。

日本は、フランスの許可を得るための対策を考究したが、結局のところフランス機の東京乗入れを許可しなければこの問題は解決しないと結論から、1939年8月23日、フランス機の台北—福岡経由で東京乗入れを許可するが、1940年4月に日本国内の国際航空無線保安施設が完成するまでは、日本機の仏印上空通過、フランス機の台北乗り入れを相互に許可するという提案を行った³¹。日本の提案により、1939年9月27日までに日仏両国は仏印上空通過に関し「原則的理解」が成された³²。これによって、日泰航空連絡協定の実現に目途がたった。

そして同年11月27日「日本國「タイ」國間定期航空業務ノ實施ニ關スル協定」（以下、日泰航空連絡協定）が調印され、台湾—バンコク（タイ）の航空路が開設されることとなった³³。日本にとって「日本ト歐州トノ航空路ノ樞要ノ地位ニアル「タイ」國トノ連絡ハ帝國航空海（ママ）ノ發展ノ上ヨリ云ツテモ意義深イ」³⁴のものであった。すでに軌道に乗りつつあった日本と蘭印の航空連絡交渉がまとまれば³⁵、メダン（スマトラ島北部）を経由してインド洋を臨むことができるようになる。そうすれば中東における日独航空路の接続に一步近づくことは間違いなかった。

（3）ドイツの快進撃と東南アジア情勢の急展開

日泰航空連絡協定は成立を見たものの、フランスとの協定は未だ成立しておらず、予断は許されなかった。1940年1月、中国支援物資の運搬に用いられていた雲南鉄道に日本が空爆を行ったことによって、フランスは日本の航空機の仏印上空通過許可に難色を示し始めた³⁶。そこで日本は、日仏交渉解決までの暫定的な処置として、仏印を南シナ海側に迂回してタイに入国する航空路を設定し急場を凌いだ³⁷。そうした中、同

29 同上。

30 同上。

31 「日タイ航空路の仏印領空通過に関連して仏国機の東京乗入れを将来的に容認するわが方提案を在本邦仏国大使へ提示について」同上、1703–1704頁。

32 「日タイ航空連絡協定の最終案取纏め方訓令」同上、1705–1706頁。

33 「日本國「タイ」國間定期航空業務ノ實施ニ關スル協定締結ニ對スル外務省情報部長談（十一月二十七日）」同上、1706頁。

34 同上。

35 「日蘭印航空交渉経緯」同上、1700頁。1939年4月より交渉を開始し、バンコク—メダン—パレンバン—バタヴィアの乗り入れを申し入れていた。

36 「雲南鉄道空爆問題などから仏国各方面には日タイ航空路の仏印領空通過容認に難色があると仏国外務当局回答について」同上、1707–1708頁。

37 「仏印領空通過問題の解決まで日本機の仏印迂回ルートによるタイ乗入れをタイ側応諾について」同上、1708頁。

年8月3日、フランスから仏印上空通過許可が日本に伝えられた³⁸。

これは欧州情勢の急変によるものであったと考えられる。同年5月、ヨーロッパでは、ドイツの快進撃が始まった。同月10日、ドイツはベネルクス三国（ベルギー、オランダ、ルクセンブルク）に侵攻を開始し、同年6月14日にはパリまでを占領下においた。1936年11月に日独防共協定（1937年11月、日独伊防共協定に発展した。）を結んでいた日本はドイツにとって友邦であったので、日仏の関係はたちまち好転した。また、日本と仏印の航空に係る交渉が日独附属協定によって推し進められていたことが、仏印上空通過問題を解決に導いたと考えるのが自然であろう。

さらにフランスとの交渉次第では、仏印を経由する対中支援を遮断することができるとも思われなかった。1940年8月、日本はフランスと仏印進駐に関する協定の締結交渉を開始し、9月下旬に協定は成立した³⁹。この協定を根拠として、同年9月下旬に日本軍は北部仏印に進駐した⁴⁰。さらに、同月27日には日独伊三国同盟が締結された⁴¹。

他方、ヨーロッパでは同年7月10日以降、ドイツが航空兵力によってイギリス本土に攻撃を加えていた。その影響で、同月17日、イギリスと日本の間にビルマの対中支援ルートを3か月間閉鎖する協定が成立した⁴²。こうして日本は、欧州情勢の変化に乗じて対中支援物資の大部分の遮断に成功しつつあるかに思われた。

（4）日米交渉と戦争準備の中の民間航空

ところが、北部仏印進駐と日独伊三国同盟にアメリカが鋭く反応した。アメリカは、日本の行動を「侵略」として強く非難し、同年7月からの航空燃料輸出制限措置に加え、同年10月16日にはくず鉄の対日輸出を禁止した⁴³。また、イギリスが停止していたビルマルートをういた対中援助もアメリカが行うこととなった⁴⁴。日本は、日中戦争終結を追求したはずであったが、日米が鋭く対立する原因となったばかりでなく、日本の日中戦争継続のための資源の不足を招くとともに、中国への援助がアメリカによって行われるようになったことで、日中戦争解決への道が遠のくこととなった。

日本はアメリカの禁輸措置、特に燃料の確保のために、同年9月からオランダと交

38 「日タイ定期航空便の仏印通過を許可する旨仏国外務次官説明について」同上、1708-1709頁。

39 「西原・マルタン間に現地細目協定調印について」『外交文書 日中戦争 第四冊』（外務省、2011年）2958-2959頁。

40 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 大本営陸軍部 大東亜戦争開戦経緯<2>』（朝雲新聞社、1973年）100-152頁。

41 同上、261頁。

42 「援蔣ルート封鎖に関する日英協定」『外交文書 日中戦争 第四冊』3030-3031頁。

43 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 大本営陸軍部 大東亜戦争開戦経緯<2>』280-287頁。

44 同上、287-290頁。

渉を進める⁴⁵一方で、日米交渉を本格化させていった⁴⁶。日米交渉では、日本の中国大陸からの撤兵及び日独伊三国同盟からの脱退による禁輸措置解除が主題であったが、日米の意見の懸隔が縮まることはなかった。また、同年6月にオランダとの交渉も不調に終わることとなった⁴⁷。

やむなく日本は、アメリカとの交渉の次第によっては、軍事力によって資源を獲得する方針へと舵を切った。資源は、蘭印の石油など東南アジア方面に多く存在した。それらの資源を獲得するために拠点が必要であった。そこで日本は、閣議で同年6月24日にフランスと「佛印特定地域ニ於ケル航空基地及港灣施設ノ設定又佛印ニ於ケル所要軍隊ノ駐屯」に関する交渉を開始することを決定した⁴⁸。さらに同年7月2日には、南部仏印進駐及び佛印とタイに軍事拠点を作り、南方進出の態勢を強化する旨が廟議にて裁可された⁴⁹。

日本は、南部仏印進駐が英米をさらに刺激する可能性を考慮してはいたが「対英米戦ヲ辞サス」⁵⁰との考えの下、日米交渉を引き続き進める一方で、南方における武力行使の準備も行った。

その準備の一環として、開戦後の民間航空による輸送態勢についても検討された。そして同年7月に「大日本航空会社非常時運航体制」(以下、非常時運航体制)が大本営で策定された⁵¹。そこでは、陸上線に供される航空機は2分の1を、海上線に供される航空機に至っては「情勢により」全部を軍に提供するものとされた⁵²。これは、作戦地域は南方資源地帯であることは明白であり、広大な作戦地域と陸上輸送が不可能な島嶼部における作戦が予期されたためであると考えられる。また、陸上線の航空機が半数のみの軍への提供であった理由は、残機で「必要ナル定期航空ヲ存続」させることとされたためであった⁵³。なお、「必要ナル定期航空」とは、東京—福岡、大阪—福岡、台北—台東・馬公、東京—京城の国内の主要航空路線、東京—新京、福岡—北京、福岡—台北、福岡—南京、京城—大連、台北—広東の中国占領地等と連絡する路線及び東京—バンコク、台北—バンコク、台北—ハノイ、ハノイ—バンコクの東南アジア路

45 同上、339-397頁。

46 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 大本営陸軍部 大東亜戦争開戦経緯<3>』(朝雲新聞社、1973年)452-629頁。

47 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 大本営陸軍部 大東亜戦争開戦経緯<4>』(朝雲新聞社、1974年)1-55頁。

48 「南方施策促進に関する件 昭和16年6月25日」JACAR:C1212020400、連絡会議議事録(防衛省防衛研究所)。

49 「情勢の推移に伴ふ帝国国策要領 昭和16年7月2日」JACAR:C12120183800、御前会議議事録(防衛省防衛研究所)。

50 同上。

51 日本航空協会『日本航空史 昭和前期編』781-784頁。

52 同上、781頁。

53 同上。

線であった⁵⁴。陸上線は、既設の国内及び日中戦争に関連する航空路及び東南アジアへの航空路も含まれていたために、航空路の維持は開戦後も必要なものであった。このように日独防共協定に基づく対ソ政策として推し進めていた東南アジアへの航空路延伸は、対米戦のために用いられることを考慮しなくてはならなくなっていた。しかし、この航空路の延伸があったからこそ、対米戦において民間航空機の展開が容易になったことも間違いなからう。

また、非常時運航体制に基づく民間航空の活用方法は、二つの点でこれまでとは異なっていた。第一に会社内組織として陸軍の所轄する区域の陸上線を運航させる第一運航局と海軍が所轄する区域の海上線を運航させる第二運航局が設けられていたことである⁵⁵。そもそも大日本航空の運航部門は、東洋部、欧亜部、海洋部などの地域で分かれており陸上線や海上線という区分はなかった⁵⁶。そこをあえて陸上線、海上線に区分したのは、陸海軍がそれぞれ別に民間航空を活用しようとしたためであろう。

また、従来、民間航空会社は軍からの要請に基づき、その都度、航空機を運航させていたが⁵⁷、非常時運航体制では、民間航空機の運航について軍から逐次徴用の調整、要請を行わず、軍の隷下に「輸送隊」を編成することになっていた⁵⁸。このように軍の指揮下に民間航空から徴用した航空輸送部隊を組み込むことは、初めての試みと言えた。

非常時運航体制が定められた後、陸海軍はその運用要領について検討を重ねた。陸軍では、米英の航空輸送力をはるかに優位にあることを懸念し、大日本航空の増勢を急速に進めるように支援する方針を定めた⁵⁹。具体的な支援策は①飛行機機材の無償貸与②一般定期航空の空席を軍による貸し上げ座席とすることで、資金援助とする③軍航空要員を任務に支障のない範囲で供出④大日本航空機を軍用機に優先して製造、修理、改修⑤軍が飛行場及び航空路の設定を行いこれを共有⑥気象業務の提携など、資金、機材、設備等の幅広い面で優遇を図るものであった⁶⁰。

他方で海軍は、非常時運航体制が策定されるや大日本航空に徴用の要請を行い、戦争準備のために輸送機 6 機と必要人員 47 人からなる輸送機部隊を海南島・海口の海軍基地に送りこむ準備を行った（以下、海南島徴備輸送機隊。海軍では部隊名に「徴用」

54 同上、783 頁。

55 同上、782 頁。

56 同上、740 頁。

57 工藤「日中戦争期の日本政府及び軍による民間航空機の活用」62-69 頁。

58 日本航空協会『日本航空史 昭和前期編』781 頁。

59 同上、785 頁。

60 同上。

ではなく「徴傭」を用いた。) ⁶¹。

(5) 戦争準備と大日本航空

1941年7月28日、日本はフランスとの協議を経て、南部仏印に進駐した⁶²。日本の南部仏印進駐に鋭く反応したアメリカは、1941年8月2日に実質的な対日石油禁輸を発表した⁶³。アメリカの石油禁輸は、日本にとって致命的であった。日中戦争の継続が不可能になると同時に、日本の経済活動が大きく停滞することは明らかであった。石油の備蓄が底をつく前に、石油資源地帯を獲得するか対米交渉によって禁輸を解除させる必要があった。

海軍はこの状況を重く見たのか、同月15日に海軍の南方作戦の拠点になることが想定される海口に海南島徴傭輸送機隊を送り出し、戦争準備のための軍用定期航空に従事させた⁶⁴。また、海南島徴傭輸送機隊を送り出すと、出先海軍諸機関との連絡を一層緊密かつ迅速に行う必要があるとして、東京—台北—海南島の直通運航便を計画し、6機の輸送機で編成される第一徴傭輸送機隊を編成した。

また、海軍は洋上航法の習熟を大日本航空に指導するとともに、開戦時の民間航空の活用要領を検討し、11月までに開戦後の航空路開設の基本方針案をまとめ上げた⁶⁵。そこでは、大日本航空の機材、人員で輸送機隊を編成し、それを海軍に編入するものとし、次が運航区域とされた。その航空路は、①陸上機関係：東京—福岡—台北—高雄—マニラ—セブ—ダバオ—メナド—マカッサル—バリックパパン—バンジェルマン—スラバヤ—バダビア—シンガポール—サイゴン—海南島—香港—台北②飛行艇関係：横浜—サイパン—トラック—ヤルト—サイパン—グアム—パラオ—マノクワリ(ニューギニア)—チモール—スラバヤ—ダバオ—マニラ—淡水—横浜であった。この案は、大まかに海軍の担任することになる地域の航空路を定めたものに過ぎず、陸軍との接続は何ら示されていなかった。

一方で、日本はその後も日米交渉を継続したが、妥結の糸口を見つけることはできなかった。そして同年9月6日、廟議で「帝国国策遂行要領」が裁可された。その国策遂行要領では、米英に対して外交の手段を尽くす一方で「自存自衛ヲ全ウスル爲對米(英、蘭)戦争ヲ辞セサル決意ノ下ニ概ネ十月下旬ヲ目途トシテ戦争準備ヲ完遂ス

61 大日本航空社史刊行会編『航空輸送の歩み』270-271頁。

62 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 大本営陸軍部 大東亜戦争開戦経緯<4>』323-370頁。

63 同上、470-471頁。

64 同上。海口—香港—台北(週3便)及び海口—サイゴン(週3便)を定期運航した。

65 『航空輸送の歩み』270-271頁。

ル」ものとされた⁶⁶。また、同月18日には大本営から「情勢ノ推移ニ即応スル作戰ヲ準備」する命令が下り、台湾、華南、仏印地域における戦力の増勢を開始する命令が下った⁶⁷。

この命令によって陸軍も徴用航空部隊の編成を急ぎ、10月15日には2個部隊を編成した。一つは、特設第十三輸送飛行隊であり、立川陸軍飛行場で編成完結した。この部隊は森審樹（大日本航空欧亜部長、召集後、陸軍中佐）を隊長とする2個中隊であったが、人員と機材は隊長を含めほぼすべてが大日本航空から徴用されたものであった⁶⁸。もう一つは、特設第十五輸送飛行隊（隊長：成富汎愛陸軍中佐）であり、これは中華航空から徴用された人員器材を中核としていた⁶⁹。

この頃には、日米関係はさらにひっ迫しつつあった。同月18日には日米交渉の不調から近衛文磨首相が退任し、東条英機に大命が下った。東条内閣は、外交交渉による時局の打開を模索したが、捗々しい成果は得られなかった。石油資源の備蓄が漸減する中で、外交交渉をいつまでも続けるわけにはいかず、ついに同年11月5日の廟議で新たな「帝国国策遂行要領」が裁可されることとなった。そこでは、同年12月1日午前零時までに対米交渉が妥結に至らなければ、対英米蘭と開戦するものとされ、陸海軍には12月初頭までに戦争準備を完整する旨が指示された⁷⁰。

新たな「帝国国策遂行要領」が決定されるのと並行して、陸海軍は戦争準備を急速に進めていった。そうした中で、民間航空からの徴用部隊も現地へと派遣され、戦争準備に駆り出された。陸軍では、11月6日に南方軍の戦闘序列が示された⁷¹。南方軍は、司令官・寺内寿一陸軍大将のもと、野戦軍として第十四軍、第十五軍、第十六軍、第二十五軍が、主要な航空部隊として第三飛行集団、第五飛行集団が編成されることとなった。また、民間航空から陸軍に徴用された特設第十三輸送飛行隊（大日本航空）、特設第十五輸送飛行隊（中華航空）は、南方軍直轄部隊として随伴し活動することとなった。

同日、南方軍には戦闘序列とともに南方要域の攻略準備が下令された⁷²。それに伴い、同月10日、陸軍航空本部長は特設第十三輸送飛行隊に対して、第二中隊を北京に向

66 「帝国国策遂行要領（御前会議議題）」JACAR：C12120185100（防衛省防衛研究所）。

67 「大陸命第545号 命令 昭和16年9月18日」JACAR：C1406003080（防衛省防衛研究所）。

68 「編成完結の件」JACAR：C04123598100、陸支密大日記（防衛省防衛研究所）。また、日本航空協会『日本航空史 昭和前期編』788頁によれば、第一中隊は、中隊長・小川寛爾、以下120名、機材はロッキード14W-G3×9機、第二中隊は、中隊長・豊島晃、以下120名、機材は中島式AT-2×12機の編成であった。

69 同上。

70 「帝国国策遂行要領（御前会議議事録）」JACAR：C12120186200（防衛省防衛研究所）。

71 「南方軍戦闘序列／別冊第5 南方軍直属航空関係部隊」JACAR：C14110528500（防衛省防衛研究所）；『航空輸送の歩み』256頁。

72 「大陸命第556号 命令 昭和16年11月6日」JACAR：C14060031600（防衛省防衛研究所）。

かわせ、マレー・蘭印作戦に投入予定であった第三飛行集団と合流するよう命じた⁷³。また第一中隊には、立川—サイゴンの南方軍司令部要員の輸送任務が与えられた⁷⁴。

特設第十三輸送飛行隊が肅々と任務をこなしていた頃、日米交渉は破局が見え始めていた。同月26日、アメリカから日本にいわゆる「ハル・ノート」が突き付けられたのである。「ハル・ノート」は、仏印、中国からの撤兵及び親日の中国政権・汪兆銘政権の否認、三国同盟からの離脱などを求めており、それまでの日米交渉の過程を無視した強硬なものであった。そして同年12月1日の廟議で、ついに「米英蘭ニ對シ開戦」することが決定した。

南方軍では、開戦時期が12月8日に決定した旨が伝えられ、慌ただしく作戦準備が進められていた。その中で特設第十三輸送飛行隊は、高級幕僚など総司令部主力要員を台北—広東経由—サイゴンへ輸送し、台北—三亜(海南島)、台北—サイゴンの物資3,000tの輸送⁷⁵並びに北京から仏印の拠点飛行場まで飛行団を先導する任務を命じられた⁷⁶。また、特設第十五輸送飛行隊も、特設第十三輸送飛行隊と同様、一時的に第三飛行集団に組み込まれたようである⁷⁷。

2. 太平洋戦争下の民間航空

(1) 南方作戦と民間航空からの徴用部隊

同年12月8日、日本は英米蘭に宣戦布告した。開戦するや否や、海軍は非常時運航体制の具体的な実施計画の作成を要請した⁷⁸。海軍の要請に対して、大日本航空では、第二運営局を中心に検討が進められた。そして、すでに編成されていた東京—台北—海口を結ぶ第一徴備輸送機隊及び海口—香港—台北、海口—サイゴンを結ぶ海南島徴備輸送機隊(後に、第二徴備輸送機隊と改称。)に加え、第三、第四徴備輸送機隊が作戦の推移とともに逐次南方に進出する計画が作成された⁷⁹。第三徴備輸送機隊は、フィリピン方面を担当すべくマニラに、第四徴備輸送機隊は蘭印方面を担当すべくマ

73 「特設第13輸送飛行隊への命令」JACAR：C04123532600、陸支密大日記(防衛省防衛研究所)。

74 「南方軍作命飛第1号の1 南方軍命令 東京 11月15日等」JACAR：C16120048600(防衛省防衛研究所)。

75 同上。

76 『航空輸送の歩み』258頁。

77 「南総作命飛第69号に基づく経理部長指示等」JACAR：C16120049000(防衛省防衛研究所)。特設第十五輸送飛行隊に関する区処の命令や南方作戦における記録などは見当たらないが、1942年3月28日に第三飛行集団長の区処からの解除が命じられている。

78 日本航空協会『日本航空史 昭和前期編』791頁。

79 同上。

カッサル、後スラバヤに進出させることとなっていた⁸⁰。これに加えて、本土—南洋群島島嶼の日本軍基地を結ぶ任につくことになったのが、第五、第六徴備輸送機隊であり、飛行艇によって任務を遂行する計画であった⁸¹。この実施計画の大きな特徴として、民間航空が主体として案出されたものであったことが挙げられる。すなわち、海軍は徴備輸送機隊の任務を定期航空便の運航に限定していたと言えよう。また、徴備輸送機隊は民間航空から徴用された隊長が、その裁量で運営することとなっていた⁸²。

他方で、陸軍では南方作戦に特設十三輸送飛行隊を随伴させ、輸送の任務にあたらせた。作戦発起後、攻略地域は英領マレー（シンガポール、ボルネオ）、ビルマ、米領フィリピン、蘭印であった。これらの地域のほぼ中心に位置し、日本の拠点があったのが、南部仏印のサイゴン（現在のホーチミン市）であった。日本陸軍は、マレー、フィリピンへの上陸及びタイからのビルマ侵攻に成功した後、同月13日に特設第十三航空輸送隊を南方軍総司令部が所在するサイゴンに移駐させ、引き続き輸送任務にあたらせた⁸³。

南方作戦の初動において、最も作戦推移が早かったのが、フィリピン作戦であった。同月20日、第十四軍はダバオを攻略し、続いて1942年1月2日にフィリピンの中心地であったマニラを占領した。陸軍がマニラを占領すると、海軍は直ちに第三徴備輸送機隊を編成し、マニラに進出させた⁸⁴。ただし、まだ戦火の冷めやらないうちに進出した第三徴備輸送機隊は、作戦支援を行うことはなく、航空路を確保し、定期航空便の運航体制を整えることに終始した⁸⁵。

他方で、陸軍の徴用輸送機隊は、南方軍の命令により作戦行動に即した任務を与えられていた。第二十五軍は、1941年12月16日にマレー作戦の一環としてボルネオ島に部隊を上陸させ、ミリ（ボルネオ島北西部）を攻略した。さらに同月24日には、クチン（ボルネオ島北東部）を占領し、ボルネオ島に地歩を築いた。さらに1942年1月3日にマレー半島中東部のクワンタンを攻略した。航空路から言えば、マレー半島からボルネオ島を横断しマニラ、海南島、台湾方面に至るラインを確保したことにな

80 同上。

81 『航空輸送の歩み』274頁。第五徴備輸送機隊は、大日本航空の横浜支所に所属する人員と機材で直ちに編成され、飛行艇によって横浜—パラオ—サイパン及びサイパントラックを結び、横須賀鎮守府の直轄部隊として前線部隊との連絡輸送が任務とした。第六徴備輸送機隊もまた大日本航空パラオ支所の全人員機材で開戦後直ちに編成された。第四艦隊に直属し、マーシャル、カロリン両群島の島嶼間の運航を主任務とした。さらにクエゼリン、ヤルト、ラバウルの最前線基地とトラックを結んだ。

82 『航空輸送の歩み』278頁。

83 「南総作命飛第15号 南方軍命令 西頁 12月13日等」JACAR：C16120048700（防衛省防衛研究所）。

84 『航空輸送の歩み』273頁。

85 同上。また、後に台北—高雄—マニラ—ダバオ（南北縦貫線）、マニラ—セブ島、本土—フィリピン、蘭印、ニューギニア方面の航空路の維持にあたった。

る。南方軍は、直ちに特設第十三航空輸送隊に命じ、同月24日以降、サイゴン—クワンタン—クチン—ミリ (日曜日)、屏東 (台湾島最南端)—三亜—サイゴン (月曜日)、ミリ—クチン—クワンタン—サイゴン (火曜日)、サイゴン—三亜—屏東 (土曜日) に軍用定期航空便を設けさせた⁸⁶。また、マレー半島—ボルネオ島—マニラの航空路を見据えたのか、特設第十三航空輸送隊の輸送機1機をマニラへ派遣し第十四軍の指揮下に入れた⁸⁷。

また、陸軍の徴用輸送機隊は、柔軟に戦力運用された。同年1月までの作戦推移において、いずれも作戦も順調であったが、ビルマ作戦は山越えの進攻であり、その他の作戦に比べて、進展はゆっくりとしたものであった。また、義勇軍として参加したアメリカの航空部隊であるフライング・タイガースがビルマ戦線に参戦していたため、日本軍は第五飛行集団を投入する予定であった。それに合わせて、南方軍は、同年2月7日までに特設第十三輸送飛行隊の輸送機3機をサイゴンからバンコクに移動させ、第五飛行集団長の指揮下へと組み込むように指示した⁸⁸。

この間、マレー作戦は急速に進展していた。同月15日、第二十五軍がシンガポールを陥落させ、マレー半島を制圧した。また、シンガポール陥落と同じ日に石油資源を有するスマトラ島のパレンバンが第三飛行集団の挺身隊 (空挺部隊) と第十六軍による奇襲作戦により占領された。パレンバンは、南方作戦にとって石油資源の確保のための最重要目標であったためか、占領3日後の同月18日には特設第十三輸送飛行隊がシンガポール—パレンバンの連絡の任についた⁸⁹。さらに同月25日、南方軍は特設第十三輸送飛行隊の一部をシンガポールに移駐させ、同年3月2日からサイゴン—シンガポール (月曜日)、シンガポール—サイゴン (火曜日)、シンガポール—パレンバン—バタビア (ジャカルタの旧称) (水、土曜日)、バタビア—パレンバン—シンガポール (木、日曜日) の軍用定期輸送の実施を命じた⁹⁰。

同年3月には蘭印作戦も大詰めとなっていた。同月3日、第十六軍が蘭印の連合軍最大の要塞であったバンドン要塞に迫った。3月5日に特設第十三輸送飛行隊の輸送機1機がジャワに派遣され、第十六軍司令官の指揮下に編入された⁹¹。そして、同月9日に連合軍は交渉の末、降伏した。

一方で、蘭印の連合軍の降伏によって蘭印全土が日本の占領下に入ると、海軍は

86 「南総作命飛第15号 南方軍命令 西貢 12月13日等」。

87 同上。

88 「南総作命飛第36号 南方軍命令 西貢 1月30日等」 JACAR : C16120048800 (防衛省防衛研究所)。

89 同上。

90 同上。ただし、バタビアが陥落したのは3月5日であった。

91 同上。

直ちに第四徴傭輸送機隊を編成し、セレベス島のマカッサルに進出した（後にスラバヤに本拠を移動）⁹²。第四徴傭輸送機隊は輸送機 12 機、小型飛行艇数艇を有し、蘭印における拠点間の軍用定期航空及び島嶼間の連絡輸送を行うようになっていた⁹³。その経路は、ダバオーメナドーマカッサルースラバヤ（週 1 往復）、スラバヤーマカッサルーバリックパパンーバンジエルマシナースラバヤ（週 1 往復）、スラバヤーデンバッサル（バリ島）ーワインガプークーパン（チモール島）ーアンボンーバホ（ニューギニア）（週 1 往復）、スラバヤーバンジエルマンーバリックパパンータラカン、スラバヤーバンジエルマンーポンチャナック、スラバヤージャカルタ線（週 2 往復）であった。

他方で、同月 18 日から陸軍の特設第十三輸送飛行隊もサイゴンーシンガポールーパレンバンーバタビアーバンドンースラバヤの軍用定期輸送を行った⁹⁴。蘭印方面では地域内を連絡する海軍の第四徴傭飛行隊と蘭印とそれ以外への連絡輸送を行う陸軍の特設第十三輸送飛行隊の航空路線がスラバヤで交わっていたが、実際の陸海軍の輸送部隊間での積み替え、接続があったとする史料は見当たらず、陸海軍はそれぞれ独立して輸送を行ったと考えられる。

なお、蘭印の連合軍の降伏と前後してビルマ作戦においても、大きな進展があった。同月 8 日、第十五軍がラングーン（現在のヤンゴン）を占領した。南方作戦は概成しつつあった。そのためか、ラングーン占領の当日、第五飛行集団に配されていた特設第十三輸送飛行隊の 3 機が原隊に復帰した⁹⁵。また、同月 28 日には、第三飛行集団に派遣されていた特設第十五輸送飛行隊にサイゴン移駐の命が下り、南方軍の直轄部隊となった⁹⁶。これによって、南方軍の直轄に特設第十三、第十五輸送飛行隊がそろうことになった。

以上のように、陸軍の民間航空徴用部隊は、南方軍の指揮下で、作戦支援及び定期航空路線をいち早く結び連絡輸送体制を確保していった。一方、海軍では、航空路開設の細部計画立案から大日本航空が関わり、実質的な航空路線の設定は、大日本航空第二運営局及び徴傭飛行隊に一任されていた。このように徴用民間航空部隊の実質的な運営主体は陸海軍非対称であった。また、その運用の仕方も、作戦支援から定期運航へと移行していく陸軍に対して、海軍は定期運航に限定していた点で大きく異なっていた。

92 『航空輸送の歩み』 273 頁。

93 同上。

94 「南総作命飛第 52 号に基づく総参謀長指示等」 JACAR : C16120048900（防衛省防衛研究所）。

95 同上。

96 同上。

(2) 第二段作戦以降の民間航空からの徴用部隊

1942年4月になると、次なる作戦の準備に慌ただしくなっていた。同年2月から検討が進められていた「今後採るべき戦争指導の大綱」が同年3月6日に裁可されると、海軍が主導して第二段作戦が立案された。第二段作戦はアメリカとアジアの連絡経路の遮断を目指すものであり、北太平洋の連絡経路を遮断するアリューシャン攻略作戦、中太平洋からの連絡経路を遮断するミッドウェー攻略作戦、南太平洋からオーストラリアへの連絡経路を遮断するフィジー・サモア攻略作戦が立案された。さらに、フィジー・サモア攻略作戦を行うためには、東部ニューギニアにあるポートモレスビーを攻略する必要があるとの見地からポートモレスビー攻略作戦が加えられた。第二段作戦の最初の作戦として準備されたのが、同年5月までに実施される予定のポートモレスビー攻略作戦であった。この作戦の準備のために陸軍の両特設輸送飛行隊は4月から人員、物資の輸送で慌ただしかったようである⁹⁷。

他方、海軍は同年4月末までにポートモレスビー攻略作戦の作戦準備を終え、同年5月3日には第四艦隊(司令官:井上成美海軍中將)の司令部もラバウルに進出した。そして同月7日には、珊瑚海で日本海軍第四艦隊と米海軍が衝突した。日本海軍第四艦隊は、この海戦で空母1隻撃沈、1隻大破を含む大きな被害を受けた。その影響によって、ポートモレスビー攻略作戦は延期となった。さらに同年6月初頭にはミッドウェー海戦で日本海軍連合艦隊が空母4隻を失う大敗を喫し、第二段作戦の完遂が困難になった。

他方で、陸軍では同年7月下旬から東部ニューギニアに戦力を投入し、再びポートモレスビー攻略を企図した作戦を展開した。しかし東部ニューギニアでは、ポートモレスビーを有する連合軍が航空優勢を維持していたため、日本の作戦は遅々として進まなかった。さらに同年8月上旬、米軍がガダルカナル島に上陸し、日本海軍が建設途中であった航空基地を奪取し自らの航空基地とした。ポートモレスビーに加えガダルカナルにも橋頭堡を築いた連合軍は、ソロモン諸島及び東部ニューギニアから反攻を開始した。連合軍が橋頭堡を中心として航空優勢を維持していたため、日本

97「南総作命飛第69号に基づく経理部長指示等」JACAR:C16120049000(防衛省防衛研究所)。4月6日、特設第十五輸送飛行隊には、輸送機2機をハノイに派遣し独立飛行第八十四中隊の人員18名をハノイからマニラに空輸し、さらに比島飛行第五十戦隊の人員18名をマニラから太刀洗に輸送する命が下った。加えて4月10日には、同隊に飛行第五十戦隊の機種改変要員をラングーンから太刀洗まで空輸する命が下っている。また4月9日に特設第十五輸送飛行隊に第五十戦隊を支援するために1機を派遣する命も下っている。4月20日には、両特設輸送飛行隊に各々2機の輸送機をプノンベン(現カンボジア首都)に派遣し、第五飛行集団長の指揮下に入れる命令が下った。これを皮切りに、22日には、特設第十三輸送航空隊から1機をハノイに派遣し第五飛行集団長の指揮下に編入させよとの命が下り、23日には特設第十五輸送飛行隊から1機をトング(ビルマ)に派遣して第五飛行集団長の指揮下で人員を太刀洗へ輸送し、2機は第三飛行集団長の指揮の下、クルアン(マレー半島)から人員を関東に空輸する任務を付与された。27日には両特設輸送飛行隊から合計5機をシンガポールに派遣し第三飛行集団長の指揮下に編入させる命が下り、さらに5月4日にはシンガポールに派遣した輸送機5機に、立川一サイゴンーシンガポールの航空資材空輸の任務が付与された。

陸海軍は航空機による攻撃を繰り返した。これによってニューギニアの戦いは、航空消耗戦の様相を呈した。そのため、太平洋戦争における激戦地となったこの地域には、作戦を継続するために必要な大量の兵員、物資を輸送する必要が生じた。

そこで日本海軍は、大日本航空と協議を行い、第二、第三、第四徴備輸送機隊を統括し、その運用度を高め、かつ南西方面艦隊との連携を一層緊密にして、戦勢に即応するための組織を設けることにした⁹⁸。広大な地域の航空路(図1)を効率的に運航するためには、全体を管理する機関が必要であったのである。

1942年10月、海軍は方面艦隊司令部のあるジャワ島スラバヤに南西方面海軍徴備航空輸送部を発足した。だが、南西方面海軍徴備航空輸送部は、単なる管理機構に過ぎず全般にわたる事項のみの指示監督にとどまり、業務は各隊長の責務によってなされたため、望んだ成果は得られなかった⁹⁹。なお南西方面海軍徴備航空輸送部発足後に、スラバヤに輸送部管理工場を設けたことで、部品補給関係、修理業務も現地で行うこ

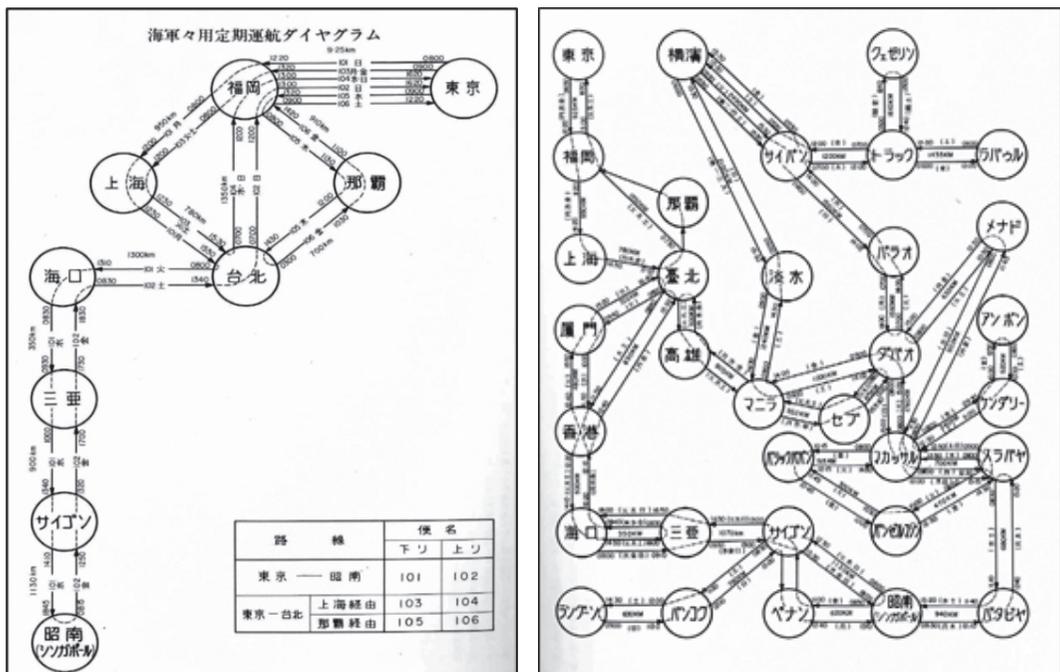


図1 1942年10月の海軍軍用定期運航ダイヤグラム

(出所)『航空輸送の歩み』226-227頁。

98『航空輸送の歩み』278頁。

99 同上。

とができるようになり、機器材の内地還送の労力と時間が省け、稼働率を向上させることに成功した¹⁰⁰。

他方、陸軍では開戦後間もなく、航空輸送網の整理が必要になることを予測し、占領地における航空交通機関の設立構想を作り上げていた。1942年1月、南方軍総司令部は、大日本航空理事・永淵三郎を交えて南方地域内の航空交通機関の設立の方策について検討を行った¹⁰¹。その結果、南方占領地域の全域にわたる路線網を持った航空交通機関の設立が構想された。当初は、広大かつ島嶼部である占領地の軍政を行うための輸送連絡手段として考えられたものであったが、5月のポートモレスビー攻略作戦、7月からの東部ニューギニアの戦い、8月からのガダルカナルの戦いと続き、軍政だけでなく作戦活動にも寄与することが求められた¹⁰²。これらの要件を具備した機関が、1942年9月15日にシンガポールで編成を完結した南方航空輸送部であった¹⁰³。

南方航空輸送部は、定員約3,500名、機材定数450機にも及ぶ大規模な組織となる予定であった。その中核となったのが、特設第十三輸送航空隊、特設第十五輸送航空隊及び満洲航空から派遣された航測撮影隊の人員機材であった¹⁰⁴。ただし、司令官(川原利明陸軍少将)、経理、医務は、陸軍武官が担当し、不足人員は徴募要員及び囑託の民間人によって構成された¹⁰⁵。また南方航空輸送部は、航空交通機関とはいえ南方軍直轄の部隊として編成された。

同年10月22日、南方軍総司令部から南方航空輸送部司令官に、南方領域の交通は航空輸送に期待する所極めて多く「其ノ業務実施ノ適否ハ直ニ作戦、防衛、軍政等ノ遂行ヲ左右ス」るものであるため、責務の重大性を肝に銘じ励むようにとの訓示がなされた¹⁰⁶。このように南方航空輸送部は、特設第十三・十五航空輸送隊などから改編されたものであったが、その任務は作戦に対応した航空輸送だけではなく、軍政に係わる輸送及び占領地域、作戦地域の航空写真測量までもが、その任務となった¹⁰⁷。そのため、司令部が設けられたシンガポールには、総務、運航、機材など各部の他に航空写真部も設けられた。陸軍の徴用輸送機部隊は、当初の想定を大きく上回る任務を与えられたのである。

陸軍の徴用輸送機部隊は、すでに開設された各定期航空路線の他に、作戦の推移に

100 同上。

101 『航空輸送の歩み』258頁。

102 「大東亜原案綴(その4)分割7」JACAR: C01000645800(防衛省防衛研究所)。

103 「南方航空輸送部臨時編成完結の件」JACAR: C01000645800、陸軍密大日記(防衛省防衛研究所)。

104 『航空輸送の歩み』259頁。

105 同上。

106 「南方航空輸送司令部に与ふる訓示 昭和17年10月22日」JACAR: C14060018700、大東亜戦争南方軍祝電及び総司令部訓示綴(防衛省防衛研究所)。

107 『航空輸送の歩み』260頁。

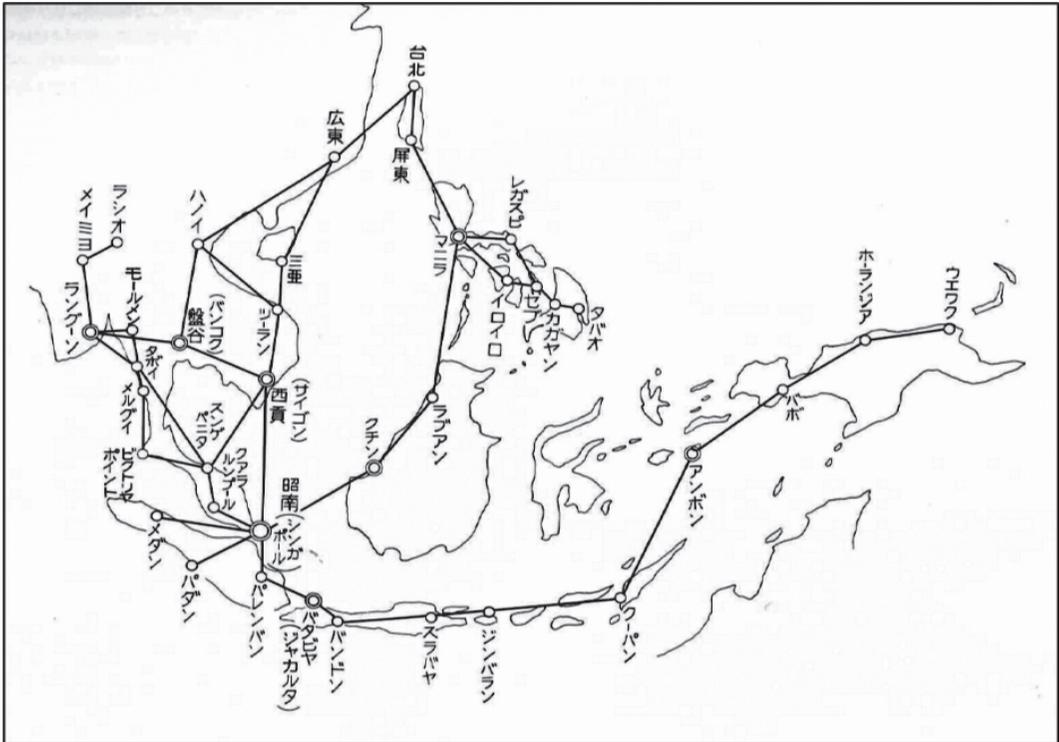


図2 1942年10月における陸軍南方主要航空幹線図

(出所) 大日本航空社史刊行会編『航空輸送の歩み』262頁。

に伴い、東部ニューギニアの前線拠点・ウエワクまで、航空輸送を行った（図2）。一方で、ニューギニアに多くの戦闘機、爆撃機が投入され、間断ない航空戦が行われるようになると、南方航空輸送部の機材の修理は後回しにされるようになった。そこで、1943年に修理工場を建設し保有機の修理、回収を自隊で行うこととなり、その稼働率は向上した¹⁰⁸。このように陸軍もまた、運航組織を一元化して、輸送効率を上げようとした。

ニューギニアの戦い以降、日本軍は敗退を続け、連合軍の飛び石作戦によって、次々に拠点を失っていった。それに合わせて、民間航空からの徴用部隊によって維持されていた航空交通網も縮小していったが、残存する占領地と本土を結ぶとともに、前線への物資及び人員の輸送を終戦まで続けた¹⁰⁹。その間、陸海軍はそれぞれの管理下で民間航空網の効率的な構築及び運営を図ったが、陸海軍間で連携を取ることはなく、ま

108 同上、263頁。

109 同上、264-265、279-281頁。

してや共同運営へと進むこともなかった。

おわりに

本稿では、太平洋戦争期における航空交通網の形成過程を追うことで、日本政府及び軍による民間航空機の活用経緯とその実態について、以下の三点を明らかにした。

一点目は、開戦前まで対ソ政策の一環として日本政府が開設しようとしていた東南アジアへの航空路が、当初の目的に反し、米英蘭との戦いに活用され、南方作戦の拠点への航空輸送を容易にしたとともに南方占領地域への航空交通網構築の起点となったことである。1936年に日独防共協定が締結されて以降、日独はお互いの航空路を繋げることでソ連に対して、軍事的な優位をもちようとしていた。そのために日泰の航空路開設のみならず、仏印、蘭印との航空交渉も行っていた。そして1940年には、日泰航空連絡協定が成立し、仏印の上空を日本機が通過する許可に関する交渉にも目途がついていた。しかし、日中戦争に対する日本の行動とドイツの西欧侵攻によって東南アジア情勢は一変し、航空路開設の問題が解決する一方で、日米関係が急速に悪化した。その結果、太平洋戦争が勃発し、南方への航空路が戦争に活用されることとなった。つまり、開戦前における東南アジアへの航空路の延伸は、対ソ構想に基づいて民間航空を活用したが、結果的に対英米蘭の戦争準備となったのが実態であった。

二点目は、南方占領地の遠大な航空交通網が、軍全体の構想に基づいて形成されたものではなく、実態としては陸海軍それぞれの構想に基づいて形成されたものである。対米開戦前の1941年7月に大本営は非常時運航体制を策定し、民間航空を徴用し軍の指揮下に徴用航空輸送部隊を編制する構想を打ち出したが、実質的な運営体制は陸海軍がそれぞれ独自に計画した。陸軍の特設輸送飛行隊は南方軍の直轄部隊として司令部に随伴し、その命によって活動するものであった。一方、海軍の徴傭輸送機隊は、あらかじめ定められた所要の航空路を徴傭輸送機隊長の裁量で運航するというものであり、実態としては大日本航空が運営を担っていた。その結果、陸軍の特設航空機隊は、作戦の推移に応じてきめ細やかな作戦支援や航空路設定及び運航を行った。他方で海軍の徴傭輸送機隊は、作戦支援は行わず、主に定期航空便の運航を行うに留まった。このことから太平洋戦争の徴傭輸送機部隊においては、軍主体の運営の方が民間主体の運営よりも作戦への貢献が容易であったと考えられる。つまり、運営主体が戦争や作戦への貢献に大きく関わっていたのである。

三点目は、陸海軍ともに戦況の推移によって、航空輸送力の強化が必要となり、部隊統合や統括組織の設置によって徴用航空輸送部隊の運営効率を向上させる構想が立てられ実行したが、その実態として効果が限定的であったことである。1942年以降、ニューギニア方面で航空消耗戦が展開されるようになると、人員物資を大量に輸送する必要が生じた。これによって、陸海軍の徴用航空輸送部隊は、さらなる戦争への貢献を求められるようになった。そのため陸軍では、特設輸送航空隊を中核とした南方航空輸送部に部隊改編し、増勢とともに運営を効率化しようとした。他方で、海軍は各徴備輸送機隊を統括する南西方面海軍徴備航空輸送部を設けて、運営の効率化を向上させようとした。しかし、陸海軍の試みは十分な成果を上げることなく、日本の敗勢に陥った。これは、民間航空であっても、戦況によっては当初の想定を大きく上回る戦争への貢献を求められる可能性を示唆している。

(航空自衛隊)

