

変容する世界の航空界・その4

日本の航空100年（上）

酒 井 正 子

21世紀に入って航空界はいろいろな100周年を迎えている。2003年米ライト兄弟による人類初の動力飛行、2009年仏ブレリオによる英仏ドーバー海峡横断、そして本年2010年12月、日本では動力初飛行で100周年を迎える。これを機に、本稿において、民間定期航空運送事業を中心に日本の航空100年を2回に分けてふり返してみたい。今回は、1945年第二次世界大戦の終戦と、その後の航空空白7年間を経て、民間定期航空が再開される1950年代までの前半50年を扱う。

徳川好敏陸軍大尉とアンリ・ファルマン機



日野熊蔵陸軍大尉とハンス・グラード機



1. 明治・大正時代から第二次大戦終戦まで（1900年～1945年）

1. 1 大略

諸外国に国を閉ざした江戸期から明治維新を経て明治期に入った日本において、統一的な近代国家を建設し欧米に追い着くためには、国内運輸交通部門の整備は不可欠であった。鉄道が敷設され、道路および港湾の修築工事が進められた。日清戦争ならびに日露戦争に勝利したわが国は、経済社会の発展に応じて鉄道を国有化し、世界列強に肩を並ぶべく海運助成を強化した。航空も1910(明治43)年、徳川好敏・日野熊蔵両陸軍大尉の動力初飛行によって、その歴史が始まった。日清戦争、日露戦争に続き、大正期(1912～26年)に入って第一次世界大戦で三度目の戦勝国となったわが国は国力を蓄えるようになり、これを契機に発達した航空について、軍がその有用性に着眼し積極的に導入していった。

民間においても航空輸送が郵便物の輸送を中心に始まり、昭和期(1926～89年)に入ると旅客輸送も行われるようになった。政府は将来性ある輸送手段として民間航空の保護育成を図るべく、1928(昭和3)年10月、日本航空輸送株式会社を国策会社として設立し、行政機関の設置、国際航空条約の批准、航空法等の制定・施行等、行政機関や法制度の整備を進め、同時に飛行場、航空標識、航空無線等の航空施設の整備も進め

ていった。

世相が満州事変から日華事変へ、さらに太平洋戦争へと推移するに伴い、わが国は戦時色を濃くしていき、運輸交通も戦時体制への移行とともに戦争遂行のための体制に組み込まれてしまう。とくに定期航空は、日華事変の拡大とともに「日満支」一体化に枢要な対外交通機関として重要視されていった。すでに大陸にまで定期路線を伸ばしていた日本航空輸送株式会社は、1939(昭和14)年8月、大日本航空株式会社法による国策会社としての大日本航空に組替えられ、1941年12月太平洋(大東亜)戦争が勃発すると、挙げて軍の作戦遂行に対する協力体制に組み込まれていく。その過程で、満州航空、恵通航空(後の中華航空)、海軍徴傭輸送機隊、陸軍南方航空輸送部といった航空部門も組織され、戦争の激化に伴い、軍事輸送に吸収されていった。大日本航空株式会社を含めて実質的に軍隊の下部組織となり、しばしば戦闘部隊に近い行動に従事させられたりもしたが、実務の内容は民間商業航空輸送であった。戦争終結時には組織の人員と機材の大半を失っていた。

1. 2 航空の始まり

日本の航空は、1910(明治43)年12月19日、徳川好敏・日野熊蔵両陸軍大尉が、東京代々木の陸軍練兵場で初めて動力飛行に成功したことを嚆矢とする。現在はNHK放送センターが建っているが、当時は一面草原であった。徳川・日野らが操縦した飛行機は、フランス製であり、ドイツ製であり、彼らはその購入を前提条件に、それぞれメーカーで操縦を習得するためシベリア鉄道で欧州を往復し、帰国後は、船便の機体到着を待って成功したものである。

外国製の飛行機と技術を使ってではあっても、これだけの偉業を無事成就できた陰には前触れがあるのが常である。この前年1909年12月9日、東京帝国大学物理学教授の田中館愛橘^{たなかだてあいきつ}が、今日と言うグライダーの設計に参加して本邦初浮揚

に成功して、国内に飛行機熱を起しているのだ。こちらは動力がついておらず、日本初飛行の榮譽を得ていないものの、航空力学に基づいて動力付きの前提で設計された純国産機であった。機体の組立てと試験浮上は当時、本郷向ヶ丘にあった第一高等学校(一高)構内で行われ、一高生たちが向ヶ丘台下に広がる上野不忍池畔に運んだ。製作発案者は海軍大尉相原四郎、駐日フランス大使館付武官ル・プリウールで、この2人が当日それぞれ1回ずつ操縦したものである。

日本の航空は、国内外の新聞報道を通じて民衆の熱狂的喝采のうちに、1910年を待たずに夜明けを迎えようとしていた。

軍部は航空機の重要性を早くから認識して、1909年7月には陸海軍共同で「臨時軍用気球研究会」を設立しており、翌10年12月における冒頭の徳川・日野の快挙に繋げていく。その後、陸軍は1911年4月所沢に初の飛行場を開設、10月徳川大尉らの設計製作になる会式一号機が初飛行に成功し、海軍では1912年6月「海軍航空術研究委員会」を開設した。航空の分野で世界に一步後れた日本だったが、後発の強みで欧米に目ざましい追随をみせていく。

一方、国民一般の間では、その関心はもっぱら個人的な飛翔願望の達成とその軍事的応用に集中し、本格的な商業航空輸送事業に繋がるものは皆無であった。民間と個人レベルでは、たとえば、1911年5月に所沢で奈良原三次設計操縦の奈良原式二号機が動力付国産機として初飛行し、12年3月滋野清武男爵が自身の設計による複葉機「わか鳥」を携えてフランスから帰国、6月アメリカ人の民間飛行士アット・ウォーターが来日し、カーチス水上機で芝浦-横浜間に初の郵便飛行をした。この後も海外から曲技飛行で全国を興行するエアショーマンが引き続き来日した。これらは国民の航空への関心をいやが上にも高めた。

政府と軍部は、1913(大正2)年4月、国民に航空知識を普及振興するために民間団体として帝

国飛行協会を発足させた。その設立趣意書曰く、「列国が官民一致、航空事業の進歩発達に熱中しつつあるすでに斯の如し。されば列国航空器、自動車等諸機関の発達は、今や將に試験の時期より実用の時期に入らんとし、軍事に交通に著々其の目的を達せんとせり。顧るに我国の現況は如何。航空器發明家は続々現はるも未だ實地に飛行を試みたるは僅々一、二に過ぎず。又民間に熱心なる研究家なきに非ざるも、之を保護し奨励すべき何らの機関を有せず。(中略)一に欧米の例に見るが如く、民間の有力なる保護、奨励を為すべき団体を設け、官民一致協力して発展の道を講ずるの外あるべからず。是れ吾人同志が敢えて帝国飛行協会の組織を発企せる所以なり。」

帝国飛行協会は発足の翌年1914年6月に日本初となる第1回民間飛行大会を兵庫県鳴尾競馬場で主催したのを手始めに、航空の普及活動を全国各地で繰り広げ、飛行機・エンジンの懸賞設計等の事業を進めた。そうした活動が結実して、数年の間に航空が人口に膾炙していった。

1. 3 国際航空条約の批准と航空法の施行

人類史上、技術が非連続的に進歩するのは、戦争によってである。各国における微々たる航空技術のレベルが世界で飛躍的に向上したのは、1914年7月欧州で勃発した第一次世界大戦であった。ドイツ軍が航空機で敵国を空から偵察して攻撃する武器として使用し、戦局を有利に展開したところから、各国で新たな戦争の道具が競って開発された。戦後に多大な数のそれら軍用機と飛行場が民間転用されたこともあって、欧米各国では民間航空輸送が一斉に開花していった。列強諸国で民間航空会社が誕生し、旅客定期路線が開設され、やがて民間航空運送事業は長足の進歩をみせていく。日本も例外ではなかった。

戦火まだ覚めやらぬ1919(大正8)年、民間航空に関する世界的な統一法を制定するべく、パリ

で国際航空条約を締結するための会議が開かれ、わが国も前出の田中館愛橘と陸海軍の在仏大使館武官らが参加した。国際航空条約は同年10月に調印された。

同条約の批准に備えて、国内法制を整備し、民間航空を指導監督する行政機関を設置する必要がでてきた。これらの研究を行う機関として、1919年11月陸軍省の中に臨時航空委員会が設けられ、同委員会は、翌1920年8月陸軍省の外局としての航空局に改組され、長官には陸軍次官が就任した。とまれ、ここにわが国最初の民間航空行政を行う機関が誕生した。1923年にいたって、予算の過大化を理由に陸軍は航空局を手放し、同年4月逓信省の外局に移管され、1924年11月同省の内局となっていく。移管後も多数の陸海軍の軍人が配属された。

航空法については、1921年4月帝国議会の承認を経て航空法が公布された。これによって従来とかく混同、紛糾しがちであった、軍事航空と民間航空とが法規上からも確然と分離されることになった。ただ、同法は国際条約に準拠した進歩的な内容を持っていたものの、わが国の民間航空は、ようやく郵便輸送が開始されたばかりという未発達の状態にあり、そのまま施行することはできなかった。そこで施行は当分の間見送ることとし、その間に航空取締規則(内陸・陸運省令)、航空機操縦士免許規則(陸軍省令)および航空機免許規則が公布施行され、1922年6月に国際航空条約が批准された。航空法が施行されたのは、1927(昭和2)年6月である。航空法には、航空機の検査および登録、乗員、飛行場および航空運送が規定されており、同法の施行と同時に附属法令も制定された。

航空局が最も重視した政策は、ひとつは乗員の養成であった。当時の民間養成機関の実情は極めて貧しいものであったから、局は毎年民間人70人ないし150人の志願者から10人前後を選抜して、それぞれ半数ずつを陸海軍に委託して10ヶ月間程度の操縦教育を受けさせて養成して

いく方式をとった。その養成者数は1920年から28年までの9年間に86人に達し、ほどなく始まる定期航空輸送の中堅乗員層を形成していくことになる。同様の方法で機関士の養成も行われた。航空局が最も重視したもうひとつの政策は、民間航空育成を図ることであった。この育成のために、陸海軍の中古機体や発動機を安価に払い下げるとともに、奨励金の交付も行われた。この奨励金は航空事業や団体の活動、機体や発動機等の製作や維持を対象として支給されたもので、1923年に8万円弱、翌24年142万円余に達している奨励金は政府の助成であったが、その性格は長期計画に基づく体系的な補助制度とはいえず、多分に慈恵的な性格を持つものであった。

1. 4 陸海軍の航空と民間航空3社

第一次世界大戦が終った翌1919(大正8)年、陸軍は井上幾太郎のもとフランス陸軍フォール大佐を団長とする航空教育使節団を招聘して最先端の軍事指導を受けることになった。一方、海軍でも1921(大正10)年、フランスと覇を競うイギリス空軍からセンビル大佐を団長とする航空使節団の来日を得て指導を受け、陸軍、海軍それぞれに近代装備を整えていく。

大正末期から昭和初期にかけては、民間航空においても画期的な発展の時代となった。民間航空輸送のさきがけとなったのは、帝国飛行協会主催による1919(大正8)年10月東京－大阪間懸賞郵便飛行である。いずれも国民の関心をあおったが、とりわけ航空運輸の有用性を世間に知らしめたのは、同年9月1日に首都を襲った関東大震災における郵便空輸であった。東京市内の3分の2が焦土と化し、地上の交通機関が寸断されて止まるという未曾有の非常事態に際して、帝国飛行協会は、このすぐ後に述べる定期航空3社と協同して遠隔地に信書を空輸し、その真価を遺憾なく発揮したのである。

関東大震災の1年前、1922年11月井上長一に

よる「日本航空輸送研究所」が、大阪－徳島間および大阪－高松間に水上機(伊藤式カーチス飛行艇)で定期輸送を開始した。これがわが国最初の定期航空輸送である。続いて、翌23年1月朝日新聞社による「東西定期航空会」が東京－大阪間で陸上機(中島5型)による定期航空輸送を、同年4月川西竜三による「日本航空株式会社」が大阪－別府間で水上機(川西式水上機)による定期輸送を開始した。ここに民間航空3社の並立体制が整った。

井上長一は、海軍に働きかけて中古水上機の払い下げと現役操縦者の割愛を得て、主として貨物の定期輸送を1922年11月開始した。翌1923年末から非公式郵便輸送を、28年からは本格的旅客輸送を始めるとともに、その間路線の延長にも努力し、高松線を今治、松山へ、さらに大分、別府へと延ばした。また一時期ではあったが堺－白浜も運航した。日本航空輸送研究所の事業は、ほとんど井上の独力によって経営された。

これに対し、朝日新聞社の事業目的は、当初は営利目的ではなく、新聞の販売促進の一助にすることが主目的であったが、新しい輸送手段としての航空機の可能性を実験する目的も掲げていた。したがって、1923年1月事業開始の当初、貨物輸送のみが行われ、委託貨物の運賃も無料であった。運航路線は、浜松を中継点として東京(洲崎、後に立川)と大阪(城東練兵場)を結ぶもので、運航開始当座は週1往復の試験的運航とし、7月から本格的な貨物輸送を開始した。1926年からは週3往復に増便するとともに、東京－仙台間にも週1往復を開設、1927年からは旅客輸送も開始した。

この2社が、前者が個人の強い希求により、後者が新聞社の独自企画に基づいて発足したのに比較すると、第三番目の川西機械製作所による試みは、航空機メーカーが出資して運航の分野に進出するという、初期の欧米諸国にみられるパターンである。1920年以来飛行機の製作を続

けてきた神戸の同製作所は、自社製の水上機を使用して航空輸送をおこなう計画を立て、1923年4月に資本金200万円をもって日本航空株式会社を設立した。当初の路線は瀬戸内海であったが、国際線開設にも意欲をもっており、大連や上海、奉天(瀋陽)などの試験飛行を繰り返して中国側と折衝したが、中国側の拒否や技術的困難のために、いずれも実を結ばなかった。しかし、これは後の国策会社「日本航空輸送株式会社」の大陸進出に先鞭をつけるものとなった。

郵便輸送をその業務の中心として始まった民間航空輸送は、やがてドルニエ・コメット機、ドルニエ・メルクール機および三菱MC-1型機(これら3機はいずれも乗員2名・乗客4名)等の新鋭機を用いて旅客輸送も行うようになった。しかし、いずれも小規模企業であり、需要が極度に乏しかったことから営業成績は極めて悪く、各社は累積赤字を積み上げた。前段で述べたとおり、航空局は各社に奨励金を出して、民間航空を支援した。

そうした民間航空輸送事業とは別に、朝日新聞社は、1925(大正14)年、訪欧飛行を計画した。フランスから買い入れて「初風」「東風」と命名されたプレゲー19型2機は7月に日本を出発し、欧州諸都市を経巡って、各地で歓迎を受けながら10月ローマに到着するという快挙を成し遂げた。両機はここで解体されて、操縦士、機関士ら4人とともに汽船で翌年1月に帰国した。その同じ1925年5月、わが国主催で国際航空連盟(FAI)会議がパリの日本大使館で開催され、日本からは田中館愛橘、陸軍から徳川好敏、海軍から桑原虎雄らが出席している。これら一連の出来事は、わが国が航空の面で、欧米列強と肩を並べるようになったこととして、国民を歓喜させ自信を持たせるに十分だった。

1. 5 国策会社の日本航空輸送会社設立

第一次世界大戦終結直後頃から欧米先進諸国において、各自国内における定期航空ならびに

近隣国間との定期航空輸送事業が始まっており、これら諸国が競って東洋に向けて定期航空を開設するべく着々と計画を進めていった。これを目の当たりにして、日本政府はこのまま傍観、放置できないと考えた。もしこのまま欧米の東洋進出を許してかれらに航空権を握られるような事態になれば、明治初期、東洋における海上権を空しく欧米諸国に委ねた結果、わが国海上権の回復と確立に多くの犠牲と年月を費やしたと同じ轍を踏むおそれがあったからであり、かつ航空輸送事業の将来性と重大性を認識したからである。政府内には、国家助成のもと官製の大規模企業を設立して航空輸送事業を振興させようとする機運が盛り上がっていった。

すでに定期航空輸送を開始していた民間3社は、どれも小規模企業で将来的な発展がないまま数年が経過していた。国策企業設立の計画実現のために、1926(昭和元)年政府は経済界の賛同を得るべく財界領袖の渋沢栄一、井上準之助ら数人の協力を得ることに成功し、1927(昭和2)年8月、航空輸送会社設立準備調査委員会を設け、委員会会長に渋沢栄一子爵、副会長に井上準之助を充て、9月航空輸送会社設立について諮問した。11月調査委員会は下記のように通信大臣に答申した。

諮問事項第一 航空輸送会社企業目論見ニ関スル件

右企業目論見ハ適當ナリト認ム

但シ航空輸送会社ノ設立ハ我国創始ノ事柄ニ属スルヲ以テ其ノ營業收入及ビ支出計算ハ共ニ多少未知ノ事実ニ基ケル点アルハ已ムヲ得ザル所ナリ依テ会社ノ事業開始後ノ營業実績ニ徴シ到底予期ノ業績ヲ挙グルコト困難ナルニ於テハ政府ハ会社ノ維持ニ付相当考慮ヲ払フ要アルモノト認ム

ここに国内外の航空路線を独占的に運航する国策企業設立の計画が一挙に具体化していく。これより先に、大蔵省もまた、航空輸送補助金に対する「予算外国庫ノ負担トナルベキ契約ヲ

成スノ件」につき、議会の承認を得る手はずを整えていた。しかし、第54回帝国議会は1928(昭和3)年1月、不幸解散となり、関係者が多年苦勞した本計画が1年延期される情勢になった。欧米航空先進国はそうした間にも航空輸送の処女地東洋への進出に余念がない。本案件を1年後の通常議会まで持ち越すことは許されない情勢であるとみた政府は、従来の慣例からすれば、新規事業計画等は一切提出しないことになっていた第55回臨時帝国議会(昭和3年4月)に周到な根回しの上航空輸送事業開発の予算案を上程した。その可決を受けて、ようやく航空輸送補助金1,997万円の予算が日の目をみるようになった。同年7月航空輸送を運営する会社の発起人総会が開かれ、渋沢栄一子爵を委員長に創立準備に着手した。公開株式公募には応募数が140倍あったという。この人気には発起人が当時のわが国一流の実業家を網羅した事実に加えて、往時の国民の大きな期待がみてとれる。

航空輸送会社設立趣意書を以下に示す。

〈設立趣意書〉

天空の飛翔は太古以来、人類の絶えざる熱望にして、従来これに関する幾多の研究と計画とが繰返されたるにかかわらず、容易にその目的を達すること能わず、空界は依然としてひとり鳥虫の飛翔するに任せられたりしが、一九〇三年、すなわち今より約二十五年前に至り、はじめて機関を備え、操縦士を乗せたる航空機の出現を見るに至り、爾来、他の一般科学の進歩とともに、年々その発達を遂げ、天空の征服において人類は、ここによりやくその目的を達せんとするに至りたり。時たまたま世界大戦の起るに会し、交戦列国は競って優越なる飛行機の製出に努力し、盛んに軍事に使用し、制空権の争奪が大戦の勝敗を支配するが如き著大なる効果を見るに至りたるは、万人の認むるところにして、真に驚心駭目に値するものありたり。

戦後、機を見るに敏なる列国は、さらにこの

空界の最新利器を応用して、交通および産業の発達に資せんことを期し、相競って旅客、貨物、ならびに郵便物の輸送に供用せるをもって、わずかに七、八年の星霜を経たるに過ぎざるも、航空機は最も優秀なる交通機関たる効用を発揮するに至り、現今貨客、郵便物輸送上隔世的速達の成績を示せるほか、その統計に徴するに運航上の事故また殆んど稀少なれば、従ってこれら保険率の如きにおいても最低率を適用されつつあり。顧みて我国空界の現状を見るに陸海軍にありては、夙に国防上その研究の一日もゆるがせにすべからざるを認め、これが発達に全力を傾注されつつあるをもって、欧米先進国に比するも、なんら遜色あるを見ず、民間航空界また熱心なる努力の下に、数年前より或いは新聞通信の上に、或いは郵便飛行に、二、三の会社または団体において、定期あるいは不定期に、これが利用をなせるも、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なり。政府ここに見るところあり、航空輸送会社を設立せしめ、これに補助金を交付して航空輸送の発達を促進せんとし、昨年来航空輸送会社設立準備調査会なるものを設置し、関係官民より委員を定め、もっぱらこれが調査を進めたりしが、今や結了を告げ、今春の特別議会また、今後十一年間にわたる補助金約二千万円交付の議決をなしたるをもって、吾人はここにこれらを基礎として、新たに日本航空輸送株式会社を設立せんとす。(引用終わり)

1928(昭和3)年10月政府助成を前提とする完全独占運航の民間商業航空会社「日本航空輸送株式会社」が設立された。

この国策企業を発足させるにあたって、政府は既存3社に対して、解散と新会社への合流を要求した。政府提案に対して3社は、日本航空輸送研究所が拒否、東西定期航空会が強い不満を残しながら原則的同意、日本航空は無条件承諾という3社三様の態度を示した。井上長一の強い拒

否にあった政府(航空局)は、その過去の実績を認めざるを得ず、結局、新しい国策会社以外の企業にも路線距離300km以内の短距離に限定して定期・不定期輸送事業を容認するという条件で妥協した。政府側が折れることによって、日本航空輸送研究所は瀬戸内海線を主とする運航を続けたものの、後のことになるが、戦時色が一段と濃くなる1939年の大日本航空創立時には強制的企業統合方針の政策には抗し切れず、事業停止・解散の運命に追い込まれていく。

残る朝日新聞東西定期航空会と日本航空株式会社の2社は業務を停止し、新設の日本航空輸送株式会社へ譲渡するべく解散した。このうち東西定期航空会は、いったんは政府方針に同意して路線と航空機を国策会社に譲渡したものの、上記の政府妥協案の特例を利用して、朝日定期航空会と改名のうえ、残存人員と航空機によって1929年から東京－新潟、35年から大阪－富山－新潟線を開設運航した。これも後のことになるが、国策会社の日本航空輸送会社が運航体制を整備するにしたがって、新聞社がローカル線の小規模運航を継続する意義が薄れ、同会は1935年末をもって一切の運航を停止した。川西の日本航空は、1929年に一切を国策会社に無償譲渡して解散した後は、海軍の指定メーカーとなり、企業資源を航空機生産に集中していった。

1. 6 日本航空輸送会社の経営

国策会社の日本航空輸送会社は、1929年運航を開始することとし、陸上機による東京－大連線および水上機による大阪－上海線の国外2路線を予定した。このうち、まず東京－大連線が4月より運航開始された。この路線は東京から大阪、福岡、蔚山、京城、平城を経て大連に飛ぶものであったが、当初注文のフォッカー機が間に合わず、陸軍払い下げのサルムソン2A2練習機18機によって、東京－大阪間週12往復、6月より大阪－福岡間週6往復、蔚山－大連間週3往復の郵便・貨物輸送を行った。注文したフォッカー機

が到着すると、7月から東京－福岡間週6往復、9月から福岡－大連間週3往復の旅客輸送を開始し、同時に東京－大阪間旅客便は週12往復に増便された。一方、大阪－上海線のほうは、中国側の乗入承認を巡って折衝が続けられたものの、予定ルートのうち大阪－福岡間だけが7月より水上機による週3往復の郵便・貨物輸送が開始された。翌年に入っても中国側との折衝は続けられたが、定期的乗入の同意が得られず、その一部として運航されていた大阪－福岡線は1937年に廃止されていく。

同社は、国内航空路線の充実も図り、地方開発促進の一助として東京、大阪を中心に、各地方都市向けのローカル線の新設を進めた。その第一号が東京－富山(34年)であった。同路線は日本の背骨ともいえる日本アルプス山系を眼下に見て飛翔するルートで機上からの景観が壮麗だとして、特に夏季に多くの利用者があったという。続いて、大阪－富山、東京－新潟、大阪－鳥取－島根および大阪－徳島－高知(以上、36年)、東京－仙台－青森－札幌(37年)の各路線が開設されていった。後に台湾との間にも定期航空輸送を開始した。使用機はフォッカー・スーパー・ユニバーサル(6席)、フォッカーF7型(10席)である。

勇躍、日本航空輸送会社の活動は始まったものの、航行援助施設の不備もあって実績は安定しなかった。需要はごく低く、乗客は公務員や軍要員の出張が3分の1以上を占め、残りはほとんど興味本位の搭乗だったといわれる。まもなく、同社は非常な経営難に陥り、総収入の9割を政府からの補助金に頼る経営内容に傾いていった。その交付額は国内線と国際線合わせて、1928年から36年までの9年間で総額1,644万円に上った。

しかし、歴史は日本航空輸送会社を忘れたままにはしなかった。

1931(昭和6)年の満州事変に続いて32年満州国が成立し、1937年の日華事変で北支から中支に

日本航空輸送株式会社の夏季ダイヤ(1931年6月～8月)と運賃

東 京	発	a.m. 7:00	p.m. 2:00	東 京	着	p.m. 5:00	p.m. 1:40
大 阪	着	a.m. 10:00	p.m. 4:40	大 阪	発	p.m. 2:20	a.m. 11:20
	発	a.m. 10:20	○ p.m. 1:30		着	p.m. 2:00	○ a.m. 11:00
福 岡	着	p.m. 1:10	○ p.m. 4:40	福 岡	発	a.m. 11:10	○ a.m. 8:00
	発	p.m. 1:20			着	a.m. 11:00	
蔚 山	着	p.m. 3:10		蔚 山	発	a.m. 9:10	
	発	p.m. 3:20			着	a.m. 9:00	
京 城	着	p.m. 5:20		京 城	発	a.m. 7:00	
	発	a.m. 7:30			着	p.m. 4:40	
平 壤	着	a.m. 8:40		平 壤	発	p.m. 3:30	
	発	a.m. 9:00			着	p.m. 3:10	
大 連	着	a.m. 10:30		大 連	発	a.m. 11:50	

○は水上機便を示す。

上段は旅客運賃(円) } を示す 下段は距離(キロ)						東京
						大阪
						福岡
						蔚山
						京城
						平壤
						大連
						30
						425
						35
						509
						65
						934
						18
						53
						83
						240
						749
						1174
						22
						40
						75
						105
						330
						570
						1079
						1504
						13
						35
						88
						118
						200
						530
						770
						1279
						1704
						27
						40
						145
						414
						614
						944
						1184
						1693
						2118

出典：「日本航空史 昭和前期編」p667

戦線が拡大していくと日本航空輸送会社をとりまく環境は一変した。まず、内地－大陸間の輸送需要が急増して運航回数が急激に増大し、外地路線は東京あるいは福岡から新京、青島、北京、上海、台北、広東などへ新路線が開設されていった。これら路線の実態は軍用便であったものの、余席がある場合には一般民間貨客の輸送が許された。軍は一般利用者分を除く全運航経費を支払ったので、その運航形態は日本航空

輸送会社にとって甚だ有利であった。その結果、経営内容は好転していく。1936年下期から輸送実績は向上し始め、2年間のうちに利用率は急上昇して常時満席という状態になった。経営も安定し、1937年下期には6分配当に復することができた。使用機材も外国より新機種を導入し、航空路、飛行場も逐次整備拡張され、航空燈台などの保安施設も年々整備された。1938(昭和13)年における日本航空輸送会社は、使用機種にDC-2型(14席)、DC-3型(21席)、中島式AT型(10席)などの双発機を保有、航空路線全長25,000km、輸送実績32万3千人の実績を挙げて、この年の全世界航空輸送量の2.6%を占めるまでになった。

歴史の皮肉がここで起きてくる。このことによって日本航空輸送は軍事空輸機関への傾斜を強いられていくことになるからだ。

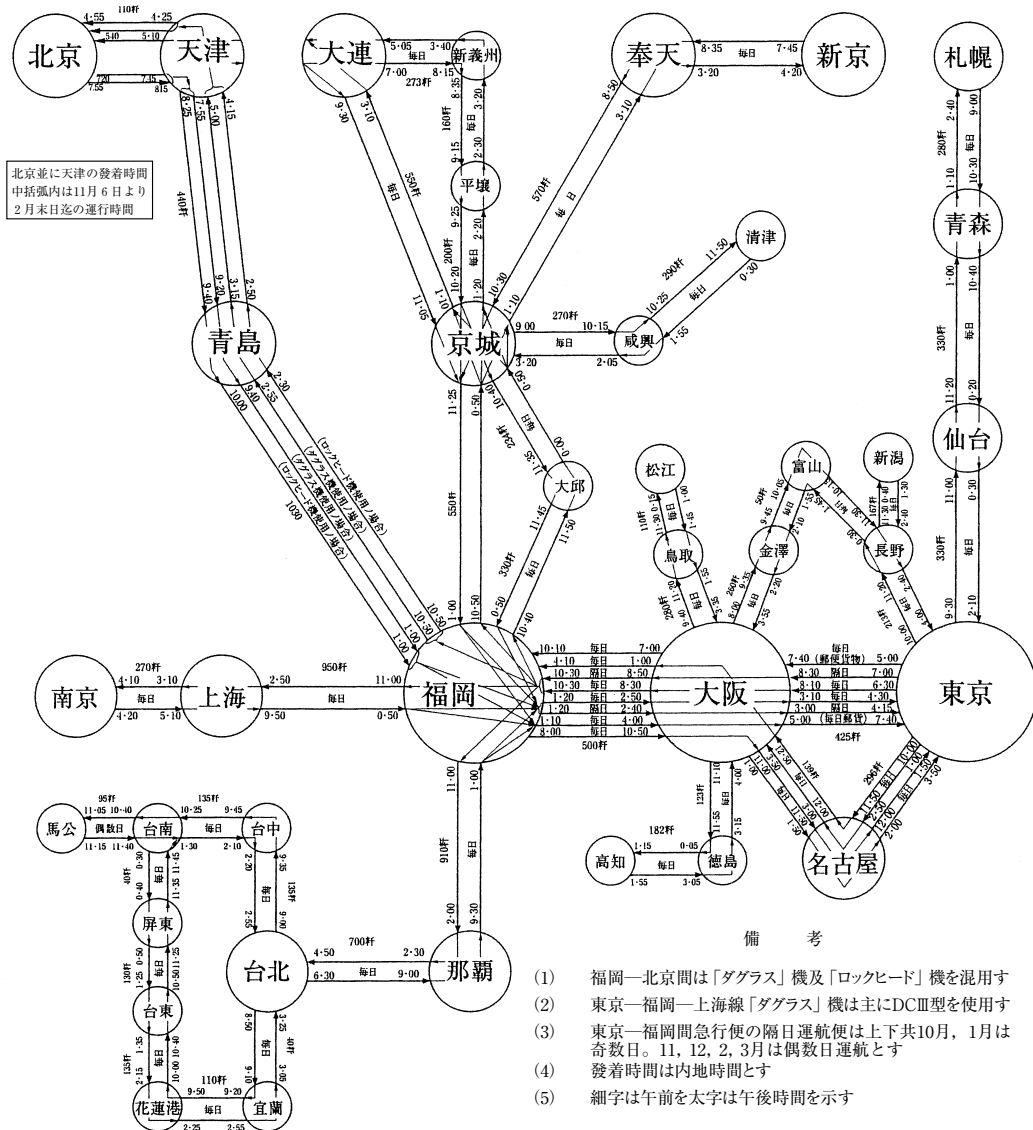
当時の離着陸施設についてみると、民間航空輸送が開始された1920年代当初、日本国内に飛行場と呼ぶに相応しい施設はなく、水上機による公共水面利用が主に行われていた。しかし、定期航空運送事業の必要性が認識されるに及ん

日本航空輸送（株）の定期航空路線（1938年10月～1939年3月）

—— 日本航空輸送株式會社線
—— 同 上 急 行 便

注意

發着時間ハ豫告ナシニ變ルコトガアリマス
カラ豫メ會社營業所ニ御問合下サイ



出典：「航空輸送の歩み」 p65

で、まず、東京、大阪および福岡に飛行場を設置することが計画され、1929(昭和4)年4月に大阪飛行場(木津川尻)および福岡飛行場(名島)が、1931(昭和6)年8月に東京飛行場(羽田)が開設された。その後の10年間、戦時色が強まるに応じ

て陸海軍は飛行場を整備していったが、航空局および地方公共団体等の手によっても全国に20数カ所の飛行場が整備された。それらは上掲の路線図にみるとおり、北は札幌から南は松江あるいは高知に至る。

日本航空輸送会社の東京－富山－大坂線の 時刻表と運賃

東 京	発	a.m. 10 : 10	東 京	着	p.m. 3 : 30
	着	p.m. 12 : 30		発	p.m. 1 : 10
富 山	発	p.m. 1 : 10	富 山	着	p.m. 12 : 35
大 阪	着	p.m. 3 : 05	大 阪	発	p.m. 10 : 40

毎日運航 使用機スーパーユニバーサル陸上旅客機

東 京	21 ^円	40 ^円
413 ^{km}	富 山	19
723	310 ^{km}	大 阪

出典：「日本航空史 昭和前期編」p677

1. 7 大陸進出と新たな航空需要

わが国の大陸進出が進むにしたがい、それに伴う航空輸送需要が増えていったことは既に述べた。ただ、その増え方はやがて日本航空輸送会社1社ではまかない切れないうまでになり、日本国内の日本航空輸送会社のほかに、日本資本と現地資本によって満州と北支にそれぞれ航空会社が設立されていく。まず、1932年満州国が成立すると、同国における航空事業を一元的に運営する会社設立が必要になり、同年9月「満州航空株式会社」が設立された。続いて、北支を占領すると、1936年には華北と満州とを結ぶ航空路線を運営する会社が必要となり、「恵通航空公司」が設立された。1937(昭和12)年7月に勃発した日華事変によって全中国に戦火が拡大していくと、軍事用航空輸送需要が激増したために、恵通航空公司の能力では時局に対処しきれないとして、1938年に「中華航空株式会社」が設立された。恵通航空公司は中華航空に吸収された。

ここに日本航空輸送会社、満州航空、中華航空の3社が日、満、支の3国の航空輸送業務を分担した。これら3社は別個の企業体ではあったが、人的、物的に密接な関係にあり、日本航空輸送会社を幹として、満州・中華両航空は太い枝を形成する共同体である。人脈的には、運航・整

備の要員を幹から枝に送り込み、物的には資本金、輸送機、部品その他の航空施設を移譲し、あるいは日本航空輸送会社が開発した技術経験を満州、中華両航空でも採用した。満州航空と中華航空については、後節で詳しく触れる。

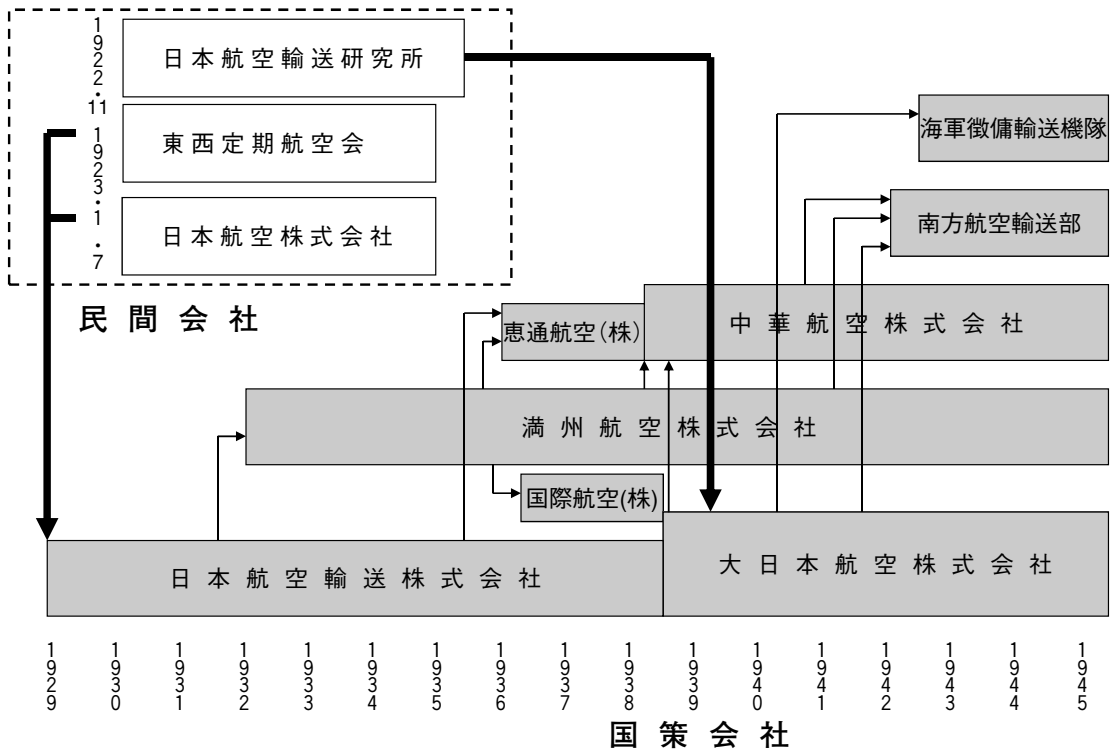
民間航空を監督する行政府としての航空局は、占領地の拡大とともに、時局の要請に応じて所管官庁は幾多の変遷を重ねた。所管官庁は、発足時1920年には陸軍省、23年通信省外局、翌年同省内局へと移管されたが、1938年2月再び通信省外局に戻され、1943年11月に通信省と鉄道省が合併して運輸通信省になると、同時にその内局に移った。また、所掌事項も縮小されていった。1940年代に入り、戦況が激化するにつれ次第に軍事上の要請が強まると、それまで航空局が所掌していた飛行場管理、航空輸送事業および乗員養成等の事項はいよいよ軍の手に移され、戦況が悪化し始めた1943年末に大幅な機構縮小を強いられた。

1. 8 民間による快挙と日本航空輸送会社の悲運

戦争への足音がし始める1930年代後半、国家権力によらない民間による航空が3年間立て続けに快挙を成し遂げた。その最初が、1937年の朝日新聞社「神風」号の訪欧飛行であり、翌38年に東京大学の「航研機」が飛行距離の世界記録を達成し、その翌39年には毎日新聞社「ニッポン」号が世界一周飛行を達成した。これが日本中を熱狂させた。新聞が刻々と伝える紙上実況に、軍部世相にそこはかとない怖れを抱き始めていた民衆は日頃の憂さを吹き飛ばすように喝采を叫び、これら国産機を操縦した操縦士や機関士たちは英雄となった。

1937(昭和12)年4月、朝日新聞社が、訪欧親善機「神風」号によって東京からロンドンへ総飛行距離15,357kmを4日間、94時間17分56秒(実飛行時間51時間19分23秒)で到達し、世界最短時間飛行記録を達成した。機体は低翼単葉二座

戦前の民間商業航空会社の形成過程



注：日本航空輸送会社、満州航空、中華航空における矢印は資本関係を表わす

出典：著者が作成

式の国産機、操縦士は飯沼正明、機関士は塚越賢爾である。飛行の目的は、この年5月にロンドンで行われる英国王ジョージ6世の戴冠式に日本国民の慶祝の意を表明し、あわせて欧州主要国の首都を親善訪問飛行しつつ、戴冠式の模様をフィルムにとって日本へ急速輸送することであった。4月6日未明に立川を離陸して4日目の4月9日午後3時ロンドン・クロイトン飛行場に着き、14日ロンドンを離陸し21日大阪を経て午後、雨の羽田に帰着した。機体は陸軍から払い下げられた三菱製、エンジンも中島製という純国産であり、わが国の航空技術水準の高さを世界に誇示した。

朝日新聞社は、前述したように、この12年前の1925(大正14)年にも、スランス製の「初風」「東風」号を用いて開拓的なシベリア航空路を経て欧州主要国への親善飛行を成功させており、

「神風」号は同社2度目の訪欧親善飛行であった。

翌1938年5月、東京帝国大学航空研究所が製作した「航研機」が、太田－太田－平塚－銚子間の11,651kmという長距離周回飛行を62時間22分49秒、10,000kmの平均時速186.1kmで飛行し、周回距離飛行で世界記録を更新した。搭乗したのは機長藤田雄蔵陸軍少佐ら3名であった。

続く1939年、毎日新聞社「ニッポン」号が8月26日に羽田を出発し、北太平洋横断、米国大陸横断、ニューヨークから南下してアンデス越えをした後、大西洋横断、スペインから南回りで10月20日羽田に戻った。機体は海軍から払い下げの96式陸上攻撃機を長距離機に改造したもので、親善大使大原武夫、機長中尾純利の他、機関士5名が搭乗した。56日間に及ぶ52,860kmを悪天候と闘いながら194時間で飛び切ったのだった。世界一周飛行の途上、各国での親善とともに

日本航空輸送会社の輸送実績

年度	旅客（千人 k m）	郵便物（トン）	貨物（トン）
1929	1,105	9	2
1930	2,864	25	9
1931	2,318	41	32
1932	3,178	94	29
1933	3,180	220	28
1934	3,252	197	57
1935	2,877	237	67
1936	6,204	354	80
1937	17,013	591	249
1938	32,497	819	298

出典：「日本航空史 昭和前期編」から著者が作成

日本航空輸送会社と大日本航空会社の営業成績（単位：千円）

年度	総収入	旅客収入	郵便収入	貨物収入その他	補助金	損益
1928/10～	666			86	580	348
1929	2,976	88	14	136	2,738	788
1930	3,418	209	34	84	3,120	692
1931	3,316	172	63	303	2,778	263
1932	3,274	224	114	562	2,375	514
1933	2,030	241	264	155	1,369	181
1934	1,839	264	377	244	954	151
1935	1,950	224	539	166	1,020	-174
1936	3,348	464	832	544	1,509	186
1937	7,853	1,180	1,198	1,490	3,985	1,226
～1938/11	9,623	1,720	1,313	2,846	3,744	720
	営業収入	旅客収入	郵便収入	軍用収入	その他	
1938/12～	2,756	986	730	943	88	710
1939	9,690	3,743	2,932	2,564	451	1,880
1940	11,168	5,152	3,476	1,872	670	2,050
～1941/9	7,504	3,394	2,031	1,620	455	896

日本航空輸送会社と大日本航空会社の運航実績（単位：千円）

年度	定期航空		飛行距離(千 k m)			
	運航回数	就航率	定期航空	遊覧飛行	その他飛行	計
1928/10～	回	%			21	21
1929	2,574	77.9	1,034	93	216	1,343
1930	4,548	89.1	1,683	28	180	1,891
1931	4,868	93.7	1,767	24	409	2,200
1932	5,298	94.0	1,767	14	493	2,274
1933	5,497	92.6	1,734	13	194	1,941
1934	5,586	89.8	1,679	18	219	1,916
1935	5,873	90.7	1,863	22	291	2,176
1936	9,425	82.8	2,872	15	713	3,600
1937	15,995	84.4	5,087	6	1,454	6,547
～1938/11	12,232	79.5	4,206	2	1,805	6,013
1938/12～	5,096	69.0	2,037	0	794	2,831
1939	20,202	76.3	7,336	1	2,587	9,924
1940	19,487	73.8	7,228	0	2,306	9,534
～1941/9	6,616	83.7	4,190	0	974	5,164

に在外邦人とも交歓して彼らの祖国日本との紐帯を強めた。

軍とは別の、民間によるこれら3つの航空快挙は、戦前において航空を人口に膾炙させるに大きな功績であったと同時に、新聞社による航空機競争がいかに激しかったかを物語る。

国民の熱狂が最高潮に達した裏で、それらは実は、後述するように政府と軍部にとって格好の隠れ蓑ともなった。すなわち、1937年7月の日華事変と占領地域の拡大に伴い、政府の中で、日本と中国大陸間の航空連絡を強化すべきこと、ことに南洋方面への航空路開設を始め新たな国際航空の分野へ進出すべきことが国家的急務であるとの認識が高まり、この国家的事業を強力に推進するため、政府はこれまでの事業運営体制を変更したからである。1938年12月、航空事業に一段と国家意思を反映させるべく航空会社が新設された。日本航空輸送株式会社と、国際航空株式会社とを統合し、半官半民の「大日本航空株式会社」を設立登記したのである。かくして、日本航空輸送株式会社は雌伏の期間を経て、これから将に世界の民間航空として雄飛しようという矢先に、10年の歴史を閉じることとなった。

日本航空輸送会社の輸送実績ならびに収支状況は前頁のとおり。これ以降の大日本航空会社の輸送実績ならびに収支状況はつまびらかにされていない。

1. 9 大日本航空の設立と宿命

1939年4月、大日本航空株式会社法が帝国議会貴衆両院を通過成立し、5月施行された。8月31日特殊法人大日本航空株式会社が、政府出資3,725万円、民間出資6,275万円、官民合わせて1億円の資本金で発足した。政府は新会社の指導・監督を強化した。特殊法人大日本航空会社の発足は「ニッポン」号が羽田を出発した日から僅か5日後のことである。

新しい半官半民会社の設立は、日本国航空路

を運航する唯一の航空会社として、その後日本が戦争に一直線に突き進んでいく歴史的事実を思うとき、民間人による自由な空の活動が封じられていく終わりの始まりでもあった。

先に触れた国際航空株式会社とは、満州航空の子会社とも言われるが、1937(昭和12)年8月に資本金500万円で設立された日本法人である。秘密裏に締結された日独満協定に基づく欧亜日独連絡航空路開設のため、東京－新京－西安－バグダット－ロードス島－ベルリン間の、いわば空のシルク・ロード実現を企図し、翌年4月、ハインケルHe-116機でベルリン－東京間南方コース15,340kmを143時間42分で連絡して新記録をつくった。1938年末に日本航空輸送会社と対等合併して国策会社大日本航空会社へと変遷していく。

1939年8月末日に発足した特殊法人大日本航空株式会社の経営収支は、その設立趣旨からも推察されるように、良いはずはなかった。機材の調達、施設の改善・拡張、社員の増強、乗員訓練の強化拡大は莫大な支出を必要としたからである。その赤字を埋めるべく、政府および陸海軍は、補助金の増額を含む直接間接の援助を行った。挙国一致戦時体制への移行期にあたるこの時期に、大日本航空会社は、陸軍に協力して、満州、中国本土への航空路を拡張し、一方海軍に対しては、その南洋委任統治計画に沿う路線を新設した。それは、サイパン、パラオなど南洋委任統治諸島への路線がひとつ、そして国際航空協定に基づく、仏領インドシナ・ハノイ経由のバンコク線およびポルトガル領チモール島路線という2つの路線であり、これらはわが国最初の国際路線であった。いずれの国際路線も当面収支を企図した路線ではない、いわゆる国策路線であり、収支は二の次というより端から問題外であった。

平時には、高速交通機関として平和の銀翼を輝かせ、諸外国との通商に大きな貢献をする民間航空輸送事業であるが、戦時においてはそれ

日本航空輸送（株）と大日本航空（株）の使用機一覧

機 種	購入数 (機)	使 用 期 間 (昭和)										会社解散時 残存数(機)
		4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	
フォッカー・スーパーユニバーサル輸送機	約50											21
フォッカーF-7b/3m輸送機	10											0
ドルニエ・ワール飛行艇	3											0
中島P-1型郵便機	8											4
エアスピード・エンボイ輸送機	15											14
ダグラスDC-2型輸送機	5											0
ビーチクラフトC-17E型輸送機	14											13
中島AT-2型輸送機												7
ダグラスDC-3型輸送機	4											4
ロッキード14WG-3型輸送機	10											10

注 解散時の所在機は計93機であったが、本欄には大日本航空および国際航空へ引き渡された数のみを示す。ほかにF-7b/3m、DC-2等20機が処分された。本図のほかに創業初期に小型旧式機約30機が使用された。

機 種	使 用 期 間 (昭和)								会社解散時 残存数(機)
	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	
フォッカー・スーパーユニバーサル輸送機									0
エアスピード・エンボイ輸送機									0
中島P-1型郵便機									0
ビーチクラフトC-17E型輸送機									0
中島AT-2型輸送機									0
ダグラスDC-3型輸送機									38
ロッキード14WG-3型輸送機									0
三菱双発輸送機									0
川西四発飛行艇									16
三菱MC-21型輸送機									0
三菱MC-20型輸送機									33
川西二式輸送飛行艇									2

注 解散時の所在機数は内地残存数のみを示す。

本図以外に国際航空から譲渡されたハインケルHe-116郵便機2機が1939年から短期間使用された。

出典：「航空輸送の歩み」p225

がそのまま戦争の武器に変貌する。大戦勃発とともに政府と陸海軍は民間航空輸送を戦時体制に組替えさせ、航空輸送体制に万全を期した。

1. 10 戦争の足音

1940年、日独伊三国軍事同盟条約が調印され、政友会と民政党が解党して大政翼賛会が発足した。

日本航空輸送会社の設立時以来、それまで私企業として残っていた井上長一の日本航空輸送研究所も時代に抗えず1939年大日本航空株式会社に吸収されていった。同じ時期に、このほか安藤飛行機研究所(1927年定期航空開業)、東京航空輸送社(29年相羽有による東京ー下田開業)、日本海航空(31年遊覧飛行免許)などの民間航空

各社も清算消滅していく。

戦時体制に組み込まれていったのは民間商業航空ばかりではなかった。平和裡の民間航空活動を振興する役割であったはずの帝国飛行協会だったが、時代の波に抗することはできず、閣議決定を経て1940(昭和15)年10月大日本飛行協会に改組せられ、戦争協力体制に組み込まれていった。傘下に日本学生航空連盟、日本帆走飛行連盟、大日本青年飛行団を収め、国家補助金を得て全国に飛行訓練所、滑空訓練所などを設置運営して、前途有為な青年を大東亜戦争に送り出していく。

1941(昭和16)年12月8日、日本軍のハワイ攻撃によって日本と米英との間で戦端が切って落とされた。大東亜戦争の緒戦で、日本軍は東南

アジアの広大な地域を占領するに及んで、陸軍では航空輸送部を軍隊組織として編成し要員機材は大日本航空、満州航空、中華航空から徴傭し、太平洋連絡飛行、定期輸送等に従事させた。大東亜戦争直前の41年10月、陸軍は大日本航空から選抜した人員・航空機により極秘裏に2個中隊の輸送隊を編成した。特設第13輸送飛行隊と呼ばれたこの動員部隊は、その後、戦線がさらに拡大した42年7月、海軍の特設輸送飛行隊と統合されて軍直轄の「南方航空輸送部」となっていく。一方、海軍にあっては、大東亜戦争開戦直前の41年8月にすでに大日本航空の要員機材を徴用して「海軍徴傭輸送機隊」を編成した。これらについては後でもう一度触れる。戦局の激化に伴い、この輸送機隊を直接海軍の指揮下に置くべく、43年6月に臨時海軍徴用航空輸送本部を設けた。

開戦間もない頃、大日本航空は一般商業航空業務を一部運営していたものの、戦局が緊迫化するにつれて、動員計画が逐次改定され、会社の全能力と機能を挙げて軍用に投入させられるようになっていく。遂には、全路線が会社の手を離れて、陸軍および海軍の管理下に移されていき、1942年台北以南にあった大日本航空会社の人員、機器材施設は全て南方航空輸送部に編入された。同社は（軍部に対応する意味での）民間企業でありながら、民間人が私用のために利用することは一切許されなくなった。

陸海軍は、大東亜戦争終結までの4年間、大日本航空、満州航空、中華航空、南方航空輸送部、海軍徴傭輸送機隊という5つの組織を編成することによって、これらとチャーター契約するという形を取って、戦時下の航空輸送業務を乗務員整備員も含めてすべて民間人に任せた。終戦直前の1944年、20席程度の双発輸送機ではあったが、その機数は500にも及んだ。しかし戦局が激化するにつれて、機材の消耗は激しく、戦争終結時には機材の大半を失っていく。人材も多くを失ったことは言うまでもない。

1. 11 満州航空

明治初期以来のわが国軍部には、戦時における交通運輸方策の基本的考え方として、平時より陸海軍にて輸送船舶、貨車あるいは航空輸送機を保有する大きな組織を維持するのではなく、平時から海運企業や航空企業を援助育成しておいて、国家の非常時に、これを徴傭するという発想があった。この徴傭方式が航空輸送の分野で、最初に試みられたのが1931年の満州事変であった。満州事変中、その試みが効果的であり、航空輸送の戦時の価値を評価した結果、陸軍当局は満州国の成立と作戦が一段落した時点で、日本航空輸送会社とは別個に、満州国だけで、陸軍の自由に駆使できる現地法人の航空会社を設立することになった。

1932年の満州国成立から1937年の日華事変までの間の中国には、二つの航空会社が乗入れて、それぞれ中国大陆の要衝を空で結んでいた。一つは米華合弁の中国航空公司であり、あと一つは独華合弁の欧亚航空公司である。当時の中国は航空輸送の分野でも欧米先進諸国に掌握されており、半植民地的運命にあった。

そうした情勢のなか、満州政府と関東軍司令部間の協定に基づく満州航空株式会社が、1932（昭和7）年9月、日満合弁企業として設立された。関東軍は満州国建国の後、新会社を健全に育成するために、満州国と国境を接する華北および蒙疆地区への治安確保はもちろん政治的、経済的に一層これらと連携を密にすることが必要であったのである。資本金350万円は、満州国側100万円、日本側250万円の出資とした。日本航空輸送は現金出資ではなく現物提供で参加した。航空機8機、各種施設の譲渡、または貸与とともに、主要な要員として操縦士8名、機関士9名を含む41名の根幹職員を同社に転属させ、運航整備の中核を形成したのである。満州航空は、満州事変時点で日本航空輸送が運営していた満州国内の定期路線を引き継ぐとともに、満州国内路線を逐次開設していった。路線網はこれら路

線のほか、作戦上必要な不採算路線も運営し、1939(昭和14)年5月のノモンハン事件などには、重要な補給輸送の役割を果たし、1940(昭和15)年には路線総延長15,000kmに達した。1941年12月大東亜戦争に入ると、すでに述べたように、一部の航空機および人員を割いて、特設輸送飛行隊を編成し、南方占領地域に派遣したが、この飛行隊は、後に南方航空輸送部に編入されることになる。

満州航空自体は、終戦時まで、満州国内の航空輸送を独占的に担当し、終戦とともに解散して、その幕を閉じた。

1. 12 恵通航空と中華航空

満州事変から北支に戦線が拡大するに従って、陸軍当局は満州航空の実例にならって、北支に日中合弁の航空会社の設立を企図した。最初の試みは中国側の反対で失敗したものの、冀察政権(中国華北の中国人による防共自治政権)の成立をみるにおよび、1936(昭和11)年日本陸軍との間に協定が成立し、満華合弁企業として、資本金450万円の恵通航空股份有限公司が設立された。

同社の創設は、陸軍の軍用輸送を担当することが主目的であったが、当時の不安定な北支の政局と軍事活動の情勢下で、既存の欧亜航空公司(ドイツと中国の合弁会社)の勢力に対抗することも、その重要な目的であった。北京、天津、承德などを中心とする路線を運航開始したが、これは当然南京の中央政府を強く刺激した。

1937(昭和12)年の上海出兵から日華事変へと戦線が広がり、恵通航空に対する陸軍の指導支援も公然と積極化した。占領地域の拡大とともに北京臨時政府と上海の維新政府と蒙疆自治政府などの連絡のための航空需要が激増すると、過渡的な組織として発足した恵通航空公司の能力では時局に対処しきれなくなった。大規模な新航空輸送機関を必要とするに至り、前記の3政権の協力により恵通航空を発展的解消して、新

しく中華航空株式会社を1938(昭和13)年12月16日に設立した。

中華航空も満州航空と同様に、一応現地法人の合弁企業として出発したが、出資は、日本、中国、蒙疆、満州の4者とした。日本側は大日本航空を通じて出資した。資本金は当初600万円で発足し、翌年5,000万円に増資した。幹部はほとんど日本人が占め、首脳人事は、陸軍航空総監と関東軍の協議で決定された。運航、整備の要員は、恵通航空の社員を母体とし、これに大日本航空と満州航空から要員を転属して充足し、航空機および施設は日本より補給した。

運営する航空路線は、日本航空輸送が中国大陸の占領地に運営していた軍用路線の一部と、恵通航空の路線を引継いだ。その後、戦線と占領地域が中支、南支に拡大し、南京から奥地の漢口に延びるなど新路線を逐次開設して躍進めざましく、1940(昭和15)年の経営路線の総延長は12,000kmに及んだ。

中華航空と満州航空の2者を比較すると、前者が時期的に中国との係争中であつたため、輸送はほとんど軍用に限られていたのに対し、後者は満州国内が安定するにしたがって商業輸送機関としての性格を年とともに濃くしていった。

1941(昭和16)年末、大東亜戦争が始まると、南方作戦を支援するため、中華航空は大日本航空、満州航空と同様に、特設航空輸送隊を編成し南方軍に派遣した。1945(昭和20)年8月日本の敗戦により中華航空も、大日本航空、満州航空と同様に解散の運命を辿った。

なお、現在日本に乘入れている中華航空は、戦後設立の別会社であり無関係である。

1. 13 南方航空輸送部と海軍徴傭輸送部隊

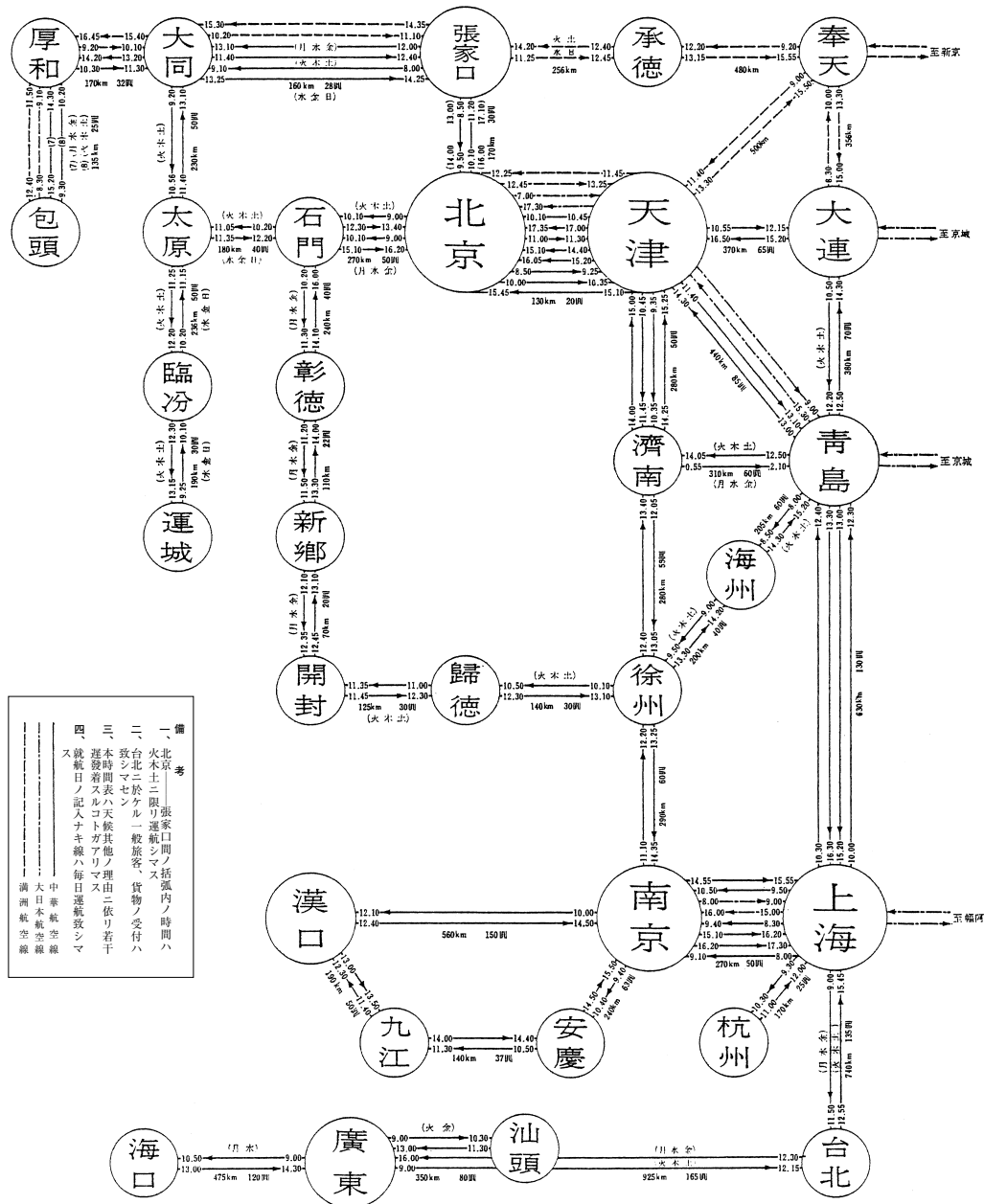
陸軍は大東亜戦争の戦火の拡大と占領地の増大に伴い、広大な占領地の司政と、広大な戦線を結ぶ連絡業務のために軍用航空輸送を必要とするようになった。これを担当させる輸送機関の組織について、軍当局内部では種々検討され、

中華航空会社の路線図（1941年6月～9月）

定期航空發着時間表

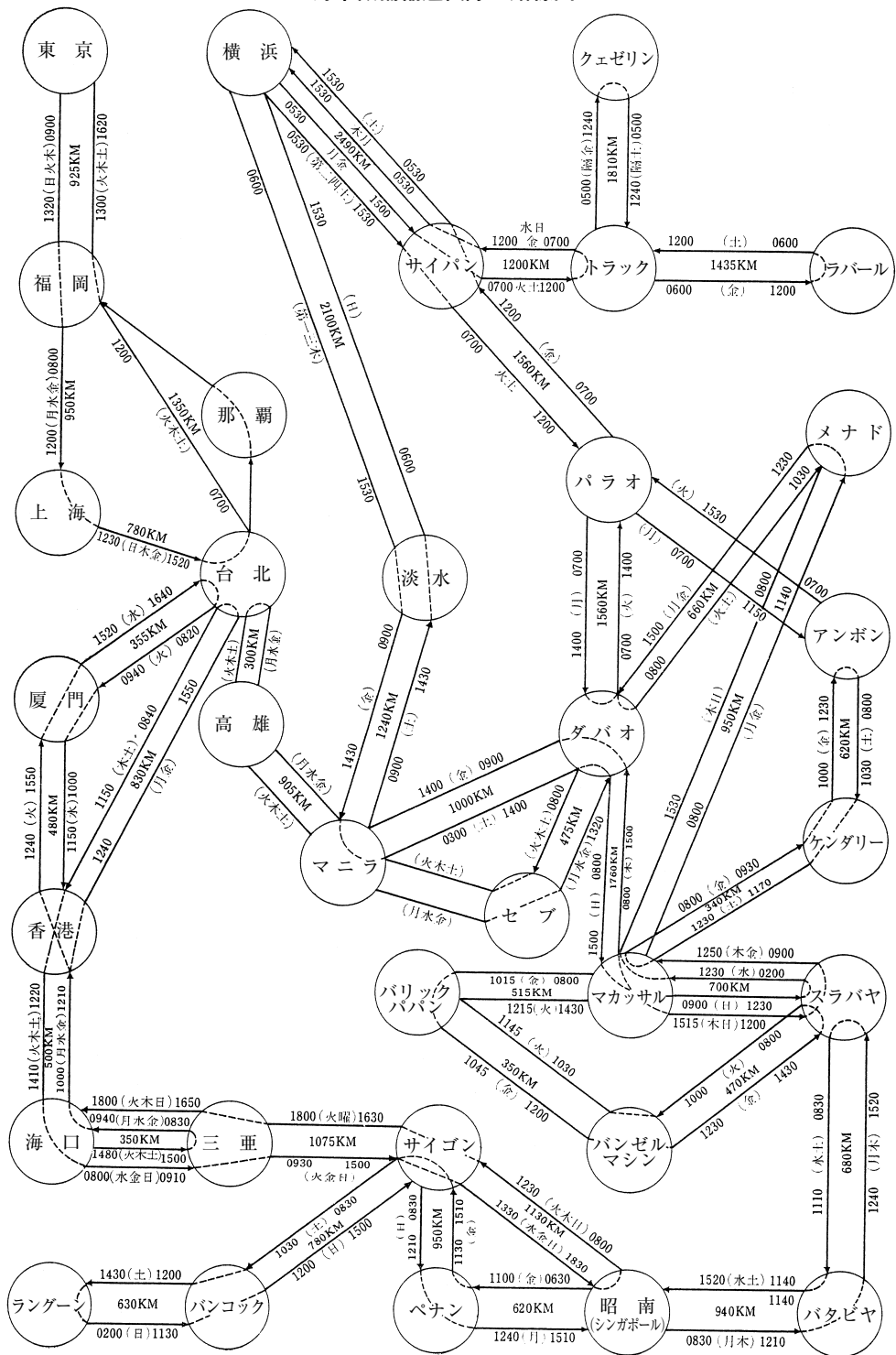
自昭和十六年六月一日
至昭和十六年九月三十日

自民國三十年六月一日
至民國三十年九月三十日



出典：「日本航空史 昭和前期編」p706
「航空輸送の歩み」p252

海軍徴傭輸送機隊の路線図



出典：「日本航空史 昭和前期編」p792、「航空輸送の歩み」p276

その結果、陸軍占領地域においては純然たる軍隊組織を採用し、規模を混成旅団程度、これを南方航空輸送部と称することを決定した。長に将官の軍人を置いて南方航空輸送司令官と呼称し、南方軍総司令官に直属させることにした。

この軍隊組織は、大日本航空と満州航空、中華航空の3社が会社組織であるのとは異なる形式であったものの、実施する航空輸送業務自体はなんら異なるものでなかった。要員(隊員)は、大日本航空、満州航空、中華航空の社員が転属させられて陸軍の囑託となったのに過ぎず、いわゆる軍属部隊であり、隊員の95%以上が民間人であった。それら隊員は、緒戦時に南方に派遣されていた大日本航空、満州航空、中華航空の特設航空輸送隊の人材であり、編成当初はこれら人材のほか機器材と施設についても、3社の台北以南に配属・配置されていたほとんど総てが強制的に南方航空に編入させられて、その母体となった。

航空路は、シンガポールを中心とし、西はビルマから東はニューギニアの6,000kmに及び、北は台湾から、南はジャワの4,000kmに及ぶ広大な東南アジア地域全般の主要都市を結び、定期航空路線は総延長25,000kmに達した。支部を9カ所に置き、各支部に乗員と輸送機を配置し1944(昭和19)年の最盛期には隊員2,000人、輸送機120機を保有し、整備本部をもっていた。このほかに乗員養成部、航空写真測量隊も併設しており、各占領地に居住する現地人の航空技術者をも雇用して、定期航空の保持と、軍の必要とする臨時運航(作戦輸送)を全うした。

1944(昭和19)年頃より戦況が悪化すると、これに伴い内地からの機材部品や要員などの補給が困難となり、現地調達を余儀なくされるなかで、運航持続のためには幾多の労苦に耐えなければならなかった。

一方、海軍では、大東亜戦争準備段階の1941年半ばから、大日本航空より人員・輸送機を徴用して、第一、第二の輸送機隊を編成し、それ

ぞれ東京－台北－海口間と、台北－海口－サイゴン間の定期運航を実施していた。同年12月の開戦後は、さらに4隊を追加編成して計6隊を次のように分担運航させた。

- ・第一徴備輸送隊(海軍航空本部直轄)本土と南方各基地間の連絡輸送
- ・第二徴備輸送隊(第一南遣艦隊指揮下)タイ、ビルマ、仏印、蘭印の一部の輸送
- ・第三徴備輸送隊(第三南遣艦隊指揮下)フィリピンの輸送
- ・第四徴備輸送隊(第二南遣艦隊指揮下)蘭印の輸送
- ・第五徴備輸送隊(横須賀鎮守府指揮下)横浜、サイパン、トラックを結ぶ、従来の大日本航空(株)の大艇路線の運航
- ・第六徴備輸送隊(第四艦隊指揮下)南洋諸島の輸送

この6隊のうち、大日本航空は、南方派遣の第二、三、四の3輸送機隊業務を調整統括する機関として、1942(昭和17)年末に、スラバヤに南西方面海軍徴備航空輸送部を新設し、修理工場を設けた。海軍の徴備輸送機隊は陸軍のそれより規模はやや小さかったが、それでも最盛時には、隊員1,200名、輸送機75機にのぼった。

海軍の徴備輸送が陸軍のそれと大きく異なる点は、海軍では任務を命令するが運航整備の業務実施面においては、会社の社員である輸送隊員の自由裁量にまかせたことである。しかし、1945(昭和20)年に入るや、陸軍と似た直轄方式を採用し、各輸送隊は海軍徴備航空輸送廠に統合編入させられていった。

戦況が悪化すると、輸送隊は後方連絡輸送ばかりでなく、ラバウル、ホランディアのような最前線への補給や残存兵隊の収容に飛ぶことが多々発生し、あるいは哨戒作戦に動員されるなど、しばしば戦闘部隊と見紛う行動に従事させられるようになっていく。その結果、輸送機および人員の損耗は甚だしく、8月終戦時に輸送能力をほとんど保持していなかった。

2. 航空禁止から航空再開へ（1945年～1950年代）

2. 1 大略

第二次世界大戦後、世界の民間航空輸送は急速な発展をみたが、わが国では、連合軍総司令部指令により1945(昭和20)年11月民間航空活動を全面的に禁止され、わずかに航空保安部が空港、航空保安施設の維持管理を行うにすぎなかった。しかし、民間航空の再開を求める気運は次第に高まり、朝鮮戦争勃発によるアメリカ合衆国の占領政策の変更と相まって、1950年6月指令により民間航空再開の端緒が開かれ、51年10月、日本航空(旧日本航空)がノースウェスト航空と運航委託契約を交わして戦後初の国内線運航を開始していく。

1952(昭和27)年7月、航空法が公布施行され、同月羽田飛行場が米軍より一部返還されると、やがて新生日本航空、日本ヘリコプター輸送(全日空の前身)等、今日の基礎を成す民間定期航空会社が設立され営業を開始し、民間航空界は終戦直後の混乱期から抜け出した。

56(昭和31)年4月、空港整備法が制定されて空港整備のための法的枠組みが固まった。米軍が伊丹飛行場を58(昭和33)年3月に全面返還し、羽田空港についても同年6月に全面返還したのを機に、全国の空港整備が本格的に進められていった。

航空交通管制についても、57年4月より各飛行場の管制業務が米軍より返還され、59年7月には航空路管制業務が返還されて、日本の空が日本人の手に戻ると、航空保安施設の近代化が進められた。

国際航空路線網は、1954年2月、日本航空がサンフランシスコに第一便を出し、その後東南アジア線を運航開始、太平洋線にも進出して国際線網を充実していった。国内航空路線網も全日空等の民間航空会社により全国的な路線網が開拓されていった。

2. 2 航空活動の禁止

日本は1945(昭和20)年8月15日昭和天皇の詔いわゆる玉音放送によって第二次世界大戦の終戦を迎えた。戦勝側の連合国との間では、9月2日米国戦艦ミズーリー号上における、時の外相重光葵が降伏文書に署名して、名実ともに戦争終結となった。

日本の航空はここから忍従の期間に入っていく。連合軍総司令部(GHQ)は日本の航空すべてを禁止したからである。軍事はもとより、民間の航空にかかわる政府機構、商業航空輸送、航空機製造、航空関連各種団体、さらには学術研究に至るまで、一切存続を認めなかった。これはGHQが、戦前の日本の民間航空活動が旧軍部の指導・保護の下に育成され、戦争に加担したのであるから、日本の民主化・非軍事化の観点から徹底的に解体しなければならないと考えたためである。

8月24日に日本国籍の航空機の飛行を禁止し、9月2日に連合軍総司令部指令(SCAPIN)No.1として飛行場と航空保安施設を占領軍に引き渡すよう命じた。ただし、GHQは彼らが終戦に伴う事務処理のために日本国内での移動交通手段を必要とし、9月12日SCAPIN No.23により「日本進駐ニ関スル事務ヲ促進スル」目的で飛行する「白地ニ緑十字標識」を付けた非武装の連絡定期便、いわゆる「緑十字飛行」を許可した。

緑十字飛行は、9月14日から約30日間、中国や南方各地との海外連絡飛行を行い、内地では次の4本の航空路が運航された。

東京－大阪－福岡（週3往復）

東京－名古屋－大和－大阪－高松－岩国－大分－福岡（週6往復）

東京－仙台－青森－札幌（週3往復）

東京－新潟－富山－福知山－大阪（週1往復）

運航にあたったのは、スクラップ直前の大日本航空のDC-3、三菱MC-20、旧海軍練習機「白菊」など27機による、大日本航空50人、陸軍50人、海軍250人の残存要員からなる混成グループ

の手によってであった。しかし連合軍は、10月9日の指令で10日以後の運航を禁じたので、同日夕刻千葉県松戸飛行場に帰着した便をもって緑十字飛行は一切の活動を終えた。

緑十字飛行の中止に代わって、10月11日帝国航空便の名のもとに、アメリカ極東空軍の手によって終戦連絡飛行が実施される旨のGHQ通達が発せられた。これを担当するアメリカ部隊はすでに接收していた立川飛行場を基地に、C-47およびカーチスC-46など機材合計12機で、緑十字飛行とほぼ同じ路線構成で、日本各地における旅客、郵便物の引受および市内、飛行場間の輸送等の営業的業務を引続き大日本航空会社に命じた。これらアメリカ側の動きに航空関係者のうちで、兵力の保持は許されないまでも、民間航空はあるいは若干の制限つきでも再開許可が出るのではないかと希望的観測を持つ者も少なくなかった。しかし、このような憶測は、すべてアメリカの対日占領政策の真意を把握できなかったことによるものであった。アメリカは降伏後の日本に関する全般的な基本政策について、すでに大統領の決裁を経ていた。それは、「日本の陸海軍、秘密警察およびすべての民間航空機関は剥奪される」という厳しい条項を含んでいたのである。

1945年11月18日、GHQは総司令部指令(SCAPIN)No.301「商業用及び民間航空廃止に関する覚書」(原文をp115に掲載)を発し、同年12月31日までに日本の航空関係官庁、企業、団体の一切を解体することを命じた。

商業用及び民間航空廃止に関する連合軍最高司令官指令覚書

連合軍最高司令官総司令部

1945年11月18日

帝国政府宛

商業用及び民間航空に関する件

(1) 日本政府は、1945年12月31日限り、総司令官の命により特に許可せられたる機能以外の

如何なる種類の商用およびその他の民間航空に関係ある一切の政府機構ならびに半官機構をも廃止すべし

(2) 日本政府は、1945年12月31日限り、商用航空輸送その他の民間航空業務に従事するか、または操縦士あるいは航空機の設計、建造維持運用に対する訓練に従事し来りたるものの種類如何を問わず、その一切の会社、協会(組合、合名会社)、協力体(商会)の解散を有効たらしむる措置を講ずべし

(3) 日本政府は、1945年12月15日以前に本総司令部宛、上述の解散に影響ある組織の上級官吏、役員、専門技術者、研究者、操縦者ならびに操縦教官の登録名簿を提出すべし

(4) 12月31日以後においては、一切の政府代表または個人、商社、協会、日本人たる個人またはその団体に対し、すべての航空機、航空部品または発動機を購入獲得、所有または運転することを禁ずべし 実験用模型を含む航空機または航空科学に関する研究、実験、整備または生産の諸施設の購入獲得、所有または運転に付き亦同じ

(5) 日本政府は、航空科学、航空力学その他航空機、気球に関する標題の教授、研究、実験を禁止すべし

(6) 本覚書受領後直ちに受領証を提出すべし

依命 アレン

かくして、前記の帝国航空便も1946年1月29日総司令部指令(SCAPIN)No.674によって、2月6日限り停止されることとなった。日本政府の再三の懇請には一顧だに与えられなかった。

これより先、大日本航空は自ら会社解散の方針を決め、10月31日の株主総会で解散を決議、同日付で運輸大臣より解散許可を受けて清算に入った。解散時、大日本航空株式会社は総裁児玉常雄のもと、海外に50ヵ所以上の支所・事務所をもち、4,400人の従業員と100機以上の輸送機を保有していた。これら航空機のうち、内地

に残存していた89機が年末までに連合軍の手で破壊・焼却され、これをもって大日本航空は名実共に消滅するとともに、明治に始まって第二次世界大戦終戦に到るまでの日本の民間航空活動35年の幕を閉じることになった。

終戦時、国内に残存していた航空施設は12の飛行場、5カ所のビーコン、36の航空灯台にすぎなかった。否応なく戦争体制に組み込まれて生き残り、過去を否定された民間航空人の無念さはいかほどであったろうか。こうした状況が以後7年間続く。大正時代の後半にようやく体制を整えて欧米に伍したわが国の民間航空輸送だったが、一時完全に死に絶えたといつてよい。

GHQは自らの移動交通手段として航空を必要とした。そのためのインフラとしてGHQから航空保安施設の維持管理を命ぜられた日本政府は、通信省電波局に外局「航空保安部」を設置した。これが1949年6月に航空保安庁に昇格し、翌年運輸省外局航空庁に改められていくのであるが、翼を失った鳥人たちは、いつか来る禁止解除の日に雄飛するべく、官民が互いに密かに結集し雌伏しながら、戦前の人と技術の温存を図り、占領政策に耐えた。

その間、日本の空は海外の航空会社が占領した。1947年7月、GHQの許可を得た米国ノースウェスト航空がニューヨークーアンカレッジー東京ーマニラ線を開設して日本に乗り入れ、続いてパンアメリカン航空、英国海外航空(BOAC)が日本への航空路を開設した。1950年初頭にはこのほか、カナダ太平洋航空、フィリピン航空、オーストラリア・カンタス航空、中華民国のシビルエア・トランスポートの4社も日本に乗り入れ、月平均170便の民間機が羽田空港を発着した。

この時期、海外では航空輸送が急速に発展しつつあり、1944年締結のシカゴ条約(国際民間航空条約。戦後の国際航空を規制する基本条約)に基づいて設置された国際民間航空機関(ICAO)が主導して、世界的な体制整備が進んでいた。

2. 3 日本資本による国内航空事業の再開

第二次世界大戦後の世界は、米ソ冷戦構造への幕開けであった。米ソ間反目のひとつが朝鮮半島で起きた。この朝鮮動乱は、GHQをして、日本の航空業における占領政策の変更検討を促した。1950年6月26日、GHQはSCAPIN No.2106をもって「日本国内航空運送事業運営に関する覚書」(原文をp116に掲載)を発し、「1945年9月2日から1950年1月1日までに連合軍の許可を得て日本に乗り入れている外国航空会社によって指定され、又はそれらによって組織され、かつ出資される1つの会社」に限って、日本政府に、国内航空輸送事業の設立を許可できると通告してきた。この指令を受けて、当時日本に乗り入れていた外国航空会社7社の共同設立によるJDAC(Japan Domestic Airline Company)が申請に応じ、1950年10月、GHQは会社設立を許可した。11月、日本政府はこの指令を実施するために必要な法的措置として、旧航空法を廃止し、国内航空運送事業令を制定した。

この指令は、日本の民間航空再開を促進するものではあったが、国際民間航空条約に定められているカボタージュ(cabotage－他国が自国内の地点間の運航を行うことの制限)の権利を日本政府に認めていなかった。指令は、1944年に非差別を謳ったシカゴ条約に沿わない性質を有していたし、外国7社の間に足並みの乱れもあったことから、運輸省および航空庁は、GHQに対してわが国の航空権益を主張し続けた。米国の民間航空局においても、独立後の日本がカボタージュを堅持する権利を有するのは当然であるという意見もあることに勇気を得て、日本側航空庁とGHQとの度重なる交渉の結果、まず、日本の資本で航空会社を設立し、その運航は外国航空会社に委託することでようやく意見の一致をみるに至った。

1951年1月27日、GHQからSCAPIN No.2106-1「日本資本による国内航空運送事業許可の覚書」(原文をp118に掲載)が発せられ、これに従って2

(2) Serial 219
GENERAL HEADQUARTERS
SUPREME COMMANDER FOR THE ALLIED POWERS

AG 360(18 Nov 45)ESS-E
SCAPIN 301

18 November 1945

MEMORANDUM FOR: IMPERIAL JAPANESE GOVERNMENT.

THROUGH : Central Liaison Office, Tokyo.

SUBJECT : Commercial and Civil Aviation.

1. You will abolish by 31 December 1945 all governmental and semi-governmental bodies concerned with commercial or other civil aviation in any of its aspects except those activities specifically authorized for operation under the direction of the Supreme Commander.
2. You will take necessary measures by 31 December 1945 to effect the dissolution of all companies, partnerships, or associations of any kind which have been engaged in any way with relation to commercial air transport or other civilian air operations, or in pilot or other training related to aircraft design, construction, maintenance or operation.
3. You will submit to this headquarters not later than 15 December 1945 a register of officers, principal operating officials, professional engineering and research personnel, pilots and instructors of the organizations affected by the above dissolution.
4. On and after 31 December 1945 you will not permit any governmental agency or individual, or any business concern, association, individual Japanese citizen or group of citizens, to purchase, own, possess, or operate any aircraft, aircraft assembly, engine, or research, experimental, maintenance or production facility related to aircraft or aeronautical science including working models.
5. You will not permit the teaching of, or research or experiments in aeronautical science, aerodynamics, or other subjects related to aircraft or balloons.
6. Acknowledgment of receipt of this memorandum is directed.

FOR THE SUPREME COMMANDER:

Received: 19 Nov 9, 10 a.m.
Shuman: 3 Bureaus (copies)
Copies: 3 Bureaus
Shuman

H. Allen
A. W. ALLEN
Colonel, A.C.D.
Asst. Adjutant General

20.11.45

0853

**GENERAL HEADQUARTERS
SUPREME COMMANDER FOR THE ALLIED POWERS**

APC 500

AG 004 (26 Jun 50) FIB
SCAPIN 2106

26 June 1950

MEMORANDUM FOR: JAPANESE GOVERNMENT

SUBJECT: Operation of Internal Airline Within Japan

1. Reference Memorandum for the Japanese Government from General Headquarters, Supreme Commander for the Allied Powers, AG 004 (26 Jun 50) FIB, SCAPIN 2105, 26 June 1950, subject: Entry Requirements and Business Activities in Japan.

2. This memorandum is transmitted for the purpose of informing the Japanese Government of the conditions under which the Supreme Commander for the Allied Powers will concur in the issuance of a license to operate an internal airline within Japan. Such conditions are:

a. Authorization will be limited to one airline which may be designated by or organized and financed by interested civil airlines which were licensed and operating into Japan subsequent to 2 September 1945 and prior to 1 January 1950.

b. Licensee shall be subject to all laws and regulations of the Supreme Commander for the Allied Powers, the Commanding General, Far East Air Forces and the Japanese Government.

c. This license shall not in any way waive any other validation, permission or other disposition which may be required under other laws and regulations in regard to the acquisition of materials, facilities or services, or other transactions or actions.

d. Licensee, at all times, shall maintain complete and accurate records of the subject business activity, and such records shall be readily accessible and subject to inspection by duly authorized representatives of the Supreme Commander for the Allied Powers and of the Japanese Government. The facilities and premises shall be open at all reasonable times for inspection by duly authorized representatives of the Supreme Commander for the Allied Powers and the Japanese Government.

e. The licensee shall make a report to the Foreign Investment Commission of the Japanese Government on commencing or closing the subject business activity.

f. Licensee will not conduct operations from any airfield in Japan except after prior application shall have been made to and express approval shall have been granted by the Supreme Commander for the Allied Powers for use of such airfield.

25. 6. 57

0091

AG 004 (26 Jun 50) FIB
SCAPIN 2106

g. Contracts entered into in Japan by the licensee for the transport of mail, freight, and passengers into and from Japan may be expressed in, and licensee may receive in payment therefor, currencies other than Japanese yen, subject to such regulations respecting such currencies as may be applicable. Rates for the transport of such mail, freight and passengers shall be fixed by the Japanese Government subject to approval by the Supreme Commander for the Allied Powers.

FOR THE SUPREME COMMANDER:

K B Bush

K. B. BUSH,
Brigadier General, USA,
Adjutant General.

27 June 3.05 p.m.
Foreign Investments Commission
Minister
J. K. K.
D. of C.
Tucke
Received:
8 Shaker
Copy : Col L. Col P.
LCO. LLO. MA.
P9, PE,
FIM, MITI, POM,
TEM, ESB, FECB
TRM

(28)
AGCT 291/6

**GENERAL HEADQUARTERS
SUPREME COMMANDER FOR THE ALLIED POWERS
APO 500**

AG 004 (26 Jun 50) FIB
SCAPIN 2106/1

27 January 1951

MEMORANDUM FOR: JAPANESE GOVERNMENT

SUBJECT: Operation of Internal Airline Within Japan

1. Reference Memorandum for the Japanese Government from General Headquarters, Supreme Commander for the Allied Powers, AG 004(26 Jun 50) FIB, SCAPIN 2106, 26 June 1950, subject: Operation of Internal Airline Within Japan.

2. Paragraph 2, subparagraph g, is amended as follows:

"g. Subject to approval by the Supreme Commander for the Allied Powers, the licensee may enter into contracts for the transport of mail, freight and passengers within Japan. Such contracts may be expressed in, and licensee may receive in payment therefor, currencies other than Japanese yen, subject to such regulations respecting such currencies as may be applicable."

3. Paragraph 3 is added as follows:

"3. In addition to the foregoing, the Japanese Government may license any Japanese controlled juridical person to engage in business activities involving internal airline transportation provided neither the Japanese Government nor Japanese nationals participate in the development, manufacture, assembly, ownership or airborne operation of civil aircraft."

4. Paragraph 4 is added as follows:

"4. Rates for the transport of mail, freight and passengers shall be fixed by the Japanese Government subject to approval by the Supreme Commander for the Allied Powers."

FOR THE SUPREME COMMANDER:

29 Jun 45 9 P.M.
Foreign Investments
Communications

K. B. BUSH
Brigadier General, USA
Adjutant General

32
PG
PE
TRM. FM. MM
PM. TEM. ESB
HECB, IA
Minister
Jikan
Dofus
Jikan

0069

月23日、国内航空運送事業令の一部改正が行われ、営業については、日本人が担当できるように改められた。

同年同月、戦前の日本航空輸送株式会社あるいは大日本航空株式会社の関係者が日本航空株式会社(旧日本航空)の創立準備事務所を設置し、3月運輸大臣に国内航空運送事業の免許申請を行い、5月免許を得て、営業のみで航空機の運航はできない経営ではあるものの国内航空運送事業が認められた。旧日本航空は、当初JDACに運送委託を行うこととしていたが、JDACが内部分裂から崩壊したため、ノースウェスト航空と運航委託契約を交わし、10月25日、チャーター1号機マーチン202A「もく星」号が、東京－大阪－福岡線に就航した。

営業を開始した旧日本航空は、DC-4も加えて東京－大阪、東京－大阪－福岡および東京－札幌の各路線を1日合計10便で運航した。運賃は東京－大阪間6,000円、大阪－福岡間5,520円、東京－札幌間1万2,000円であった。これは競争相手の国鉄一等運賃と一等急行・寝台料金の合計額を尺度にしたものである。運航委託先のノースウェスト航空の運航は自社便優先で、日航便が二の次となることは珍しくなかったものの、座席利用率は70%後半を維持し、日本人乗務員、整備士たちは新しいアメリカ式運航方法の習得に余念がなかった。

運航開始後約半年経った1952年4月9日、東京発大阪経由福岡行きのマーチン202A「もく星」号が午前7時43分、乗客33人、乗員4人の計37人を乗せて羽田を離陸した直後、伊豆大島三原山に衝突し全員死亡するという事故が発生した。政府は事故調査委員会を設置し原因究明を行おうとしたが、アメリカ側の協力が必ずしも得られず、事故調査は難航し、1ヵ月後調査は打ち切られる。この事故を契機に、営業面と運航面とが別個に運営されている現状を速やかに改める必要性が認識され、同年4月28日サンフランシスコ講和条約発効を機に、運輸省は自主運航体制

の早期確立を求める方向性を強めた。

2. 4 航空法の制定と自主運航の確立

旧日本航空は、運航と営業を一元化し、国内航空運送事業の自主的な運営を実現するために、将来の自主運航に備えパイロットの養成と整備士の育成に努めた。しかし、諸般の事情からこれを一元的に行うことは困難と判断し、整備業務については、日本航空と外国資本の出資による別会社にまかせることとした。もく星号事故直後の1952年7月、日本航空とノースウェスト航空、トランスオーシャン航空(TOA)の共同出資で資本金5,000万円の日本航空整備株式会社(1963年10月、日本航空と合併)が設立され、整備体制確立の基礎が築かれた。パイロットについては、アメリカの運航方式の習得、資格の取得を図るべく、同年4月米国に職員を派遣した。

日本はサンフランシスコ講和条約の発効により独立を回復し、講和条約の趣旨に則って、国際民間航空条約に準拠し、1952年7月航空法を公布・施行した。それに伴い、運輸省外局の航空庁は、その翌月8月運輸省内局航空局となった。航空法の施行によって多くの会社が航空事業(定期、不定期および使用事業)の免許を申請した。国内線では、旧日本航空が法的にも自主運航の条件が整うと、DC-4型機の運航委託契約が同年9月より次々と満了するのを待ち、10月事業免許を得て、自主運航を開始した。自主運航開始時点のダイヤは、1日に東京－大阪2往復、東京－大阪－岩国－福岡1往復、東京－札幌1往復であった。

自主運航開始当初は、日本人パイロットの養成が間に合わず、技術援助のかたちでトランスオーシャン航空の乗員の提供を受けたが、翌53年8月に至り、ようやく日本人副操縦士第1号が誕生し、国内線の運航に従事した。さらに、翌54年11月には、初の日本人機長が誕生し、東京発福岡行305便が戦後初めて日本人のみの運航乗員により運航された。

2. 5 日本航空の誕生と国際航空の復興

民間航空が禁止されて、日本は国内線さえ再開できない間に、世界の航空情勢は戦前と一変し、連合国側による民間国際航空の体制が出来上がっていた。日本がその体制の一員になるには国際的制度への参加承認を得、また運航相手国との二国間航空協定を結ばなければならなかった。国際的制度とは、一つは1944年12月に制定された国際民間航空条約（シカゴ条約）、二つ目にシカゴ条約に基づき国連の一機関として1947年設立の国際民間航空機関（ICAO）、そして三つ目に1945年設立の国際航空運送協会（IATA）である。日本は航空禁止の間、外界から隔絶された状態に取り残されたのである。しかもこの国際航空に進出するには、何よりも日本が国際社会に復帰することが前提であった。

幸い、1951年9月8日のサンフランシスコ講和条約調印はその第一歩となった。翌52年4月28日の講和条約発効を今や遅しと、日米航空交渉が同年6月に開始され、8月11日調印、12月国会批准を経て、1953年9月15日に協定が発効した。この日米航空交渉の場において、日本は世界の時流から取り残されていたために、はしなくも戦後の国際航空交渉の経験もノウハウもないことが露呈し、航空協定の内容が自国に不利で不平等であっても受け容れざるを得なかった。

1952年8月の日米航空協定調印を受けて、わが国の国際航空再開は、いよいよ時間の問題となった。そうしたなか、かねてより国際線進出の意思をもっていた旧日本航空は同年9月に国際路線免許を申請するとともに早手回しに使用機材としてDC-6Bを発注した。

ところが、国際線の運営については、旧日本航空のほか、海運系の2社が運営の意思を表明し3社競願となった。運輸省は1952年10月、新設の航空審議会に「我が国民間航空の再建方策」について諮問し、11月に①事業者の保護育成政策、②事業者間市場調整政策、という2つを軸とする答申を得た。民間航空再建の柱として、国

際線進出会社は外国企業との対抗上1社として政府出資により資金調達を確保すべき、国内線については、全国を2ブロック程度に分け、各ブロックに1社程度を認めて育成を図るべきとする航空事業運営の基本構想がここに定まった。

この答申内容に沿って、運輸省は1953年3月、日本航空株式会社法案を国会に提出し、国際線については、特別立法による新国策会社として旧日本航空をその新会社に吸収する方針を示した。8月に公布・施行されると、日本航空株式会社（新、以下日本航空）は旧会社の権利義務のいっさいを継承して、10月に設立された。新会社の資本金は、旧会社の解散時評価価値10億円に、政府出資10億円を合わせた20億円であった。

日本航空株式会社法の第1条（会社の目的）は「国際路線及び国内幹線における定期航空運送事業並びにこれに附帯する事業を經營すること」と定めている。政府出資、社債発行限度の特例、補助金、政府所有株式の後配制など、ヨーロッパ諸国が実施しているのと同様の助成措置も定めるとともに、役員定数を法定し、事業計画、資金計画、収支予算をすべて運輸大臣の認可事項とするなど、極めて強い監督規制をかけた。

1953年9月日米航空協定発効に前後して、国は日本航空（旧）が新会社設立移行を前提として同年7月に申請した東京－サンフランシスコ線と東京－沖縄線について、8月14日国際路線免許を交付した。日本は、前年11月に国連に承認されていたICAO加盟をこの年10月8日に果し、前月の9月に日本航空は準会員としてIATAに加盟した（正会員は翌54年2月）。ここに戦後日本は悲願の国際航空復帰の基本資格を獲得したのである。

翌1954年2月、日本航空1番機DC-6B「シティ・オブ・トーキョウ」（36席）がサンフランシスコに向けて東京国際空港（羽田）を飛び立った。同じ2月、東京－那覇間の定期運航も開始された。那覇が位置する沖縄は、日本に復帰する1972年まで「外国」であり、国際路線だった。

運輸大臣は、1954年11月、航空審議会に「民

間航空事業の振興方策」を諮問し、12月に答申を得た。その主な内容は、①航空会社の資金負担を軽減すべく、通行税の免除、資金調達の援助、国際航空運送事業に対する補助金の交付等の措置を講ずること、②飛行場の整備を全国的に早急に実現すべきことの2点をあげた。これを受けて政府は第一点目について、日本航空に対し国際航空事業補助金の交付や、債務保証等により資金面からの支援体制を強化した。

国際路線は、日米航空協定を皮切りに、イギリス、スカンジナビア諸国、カナダなど二国間航空協定の締結とともに拡充していった。ことに太平洋線は漸次増強されていった。当初、週2便であった東京－サンフランシスコ線が1956年から週7便に増便された。しかし、締結当初の日米航空協定は、日本側が米国本土ではシアトルおよびサンフランシスコへの乗入権を有するのみで、日本人旅客の需要が多いロサンゼルスへの本邦企業の乗入は不可能という不平等条約であった。日本は、ロサンゼルス乗入権の獲得を目指して米国と粘り強い交渉を続けていき、56年、日米航空協定を修正して、ロサンゼルスへの乗入権を獲得した。その結果、同年、東京－ホノルル－ロサンゼルス線週3往復を運航開始するとともに、日米間の最短距離を結ぶ大圏航路による東京－シアトル線週2往復も運航開始した。ここに本邦航空企業による太平洋線の航空運送は著しい拡大をみた。

東南アジア線については、日本航空の機材不足等からその開設が遅れていたが、55年2月に東京－沖縄－香港線が開設されると、同年11月東京－香港間を直行化、56年香港線の一部をバンコクまで延長、さらに58年シンガポールまで延伸するなど本格的に拡充していった。

こうして、国際線は1954年から1960年のわずか7年間に、旅客数は右上段の表に示すとおり、本邦航空会社(実質は日本航空)によって1万人から10万人へと10倍、旅客キロでも6000万人kmから5億人kmへ8倍に伸びた。

1951年～1960年の本邦航空会社輸送実績

暦年	国内線		国際線	
	旅客数 (千人)	人 km (百万)	旅客数 (千人)	人 km (百万)
1951	18	12		
1952	103	69		
1953	212	135		
1954	291	182	10	60
1955	336	213	21	122
1956	154	277	31	181
1957	563	336	46	239
1958	594	365	65	331
1959	748	448	83	428
1960	1,120	657	101	498

注：データは暦年

2. 6 国内線と全日本空輸の誕生

国内線では、すでに述べたように1952年11月の航空審議会「我が国民間航空の再建方策」答申に基づいて、幹線を日本航空が運航していた。

日本航空は、経営の合理化、直行便の創設を行ったほか、増便や新機材の投入、あるいは夜間割引運賃の設定等により、市場開拓を目指した。1953年に開始していた三沢、名古屋、岩国への寄港を54年より中止し、55年、東京－福岡直行便を開始するとともに、東京－札幌線3往復、東京－大阪線3往復、東京－大阪－福岡線2往復、東京－福岡線1往復という運航ダイヤを採用した。投入機材も、58年、パンアメリカン航空よりDC-4(64～69席)を2機購入して、これを合計10機として、東京－札幌線、東京－大阪線、東京－大阪－福岡線を各1便ずつ増便するなど幹線路線を拡充した。この結果、国内幹線の提供座席キロも55年の3億300万座席kmから、59年には6億5700万座席kmに倍増し、旅客需要もまた、この間、34万人から75万人と同じく2倍強の伸びを示した。

これに対して、国内ローカル線では、運輸省は先の1952年航空審議会答申にある幼稚産業の保護育成という政策内容に沿って、国内を大阪以東、大阪以西の2ブロックに分け、各ブロックに1社あて免許する方針を決め、競願5社(日本ヘリコプター輸送、極東航空、青木航空、大和観

光航空、西日本航空)について運輸審議会に諮問したのち、日本ヘリコプター輸送が主として大阪以东を、極東航空が主として大阪以西をそれぞれ事業範囲とするという条件で1953年10月、両者に定期航空運送事業免許を与えた。

日本ヘリコプター輸送は美土路昌一社長の「現在窮乏 将来有望」の合言葉のもと、1953年12月からデ・ハビランド・タブ(DHタブ、8～11席)で東京－大阪間の貨物輸送を開始した。翌54年2月からは旅客輸送も開始し、3月からは名古屋に寄航し、東京－名古屋－大阪線となった。同年11月に「日ペリ航空」を愛称と決め、宣伝も機体のマーキングも日ペリ航空を使用した。極東航空は1954年1月から大阪－東京間の夜間郵便運送を開始し、3月から日ペリ航空と同機種による大阪－岩国線の運送を開始した。その後も、日ペリ航空と極東航空の両者は、積極的に路線開設を進め、DC-3やハンドレページ・マラソンなど、従来機種と比較して輸送力が2倍から4倍増となる機種を投入していった。

こうして、わが国の民間航空は再スタートを切ったが、国内外の情勢環境は極めて厳しく、各社の経営は苦しかった。まず、日本航空は、国内線については旧会社の経営基盤をそのまま継承したため、当初より相当の成績を上げ得たが、国際線については旅客数が少なく、大幅な赤字を続け、1954年末における累積赤字は15億4,000万円と当時の資本金(33億円)の50%近くに及んだ。国内ローカル線2社についても、小さい需要、限定された経営範囲、地方空港の整備遅れ、小型機材等の理由から、採算がとれず大幅な赤字を計上し、その存立が困難な状態であった。

日ペリ航空と極東航空の2社の経営困難は深刻さを増すばかりだった。その背景には、当時航空交通そのものがまだ市民権を確立しておらず需要が極度に少なかったことに加え、高コスト体質であったこともあり、両社は大幅な累積赤字を抱えた。日本航空とは企業体力に明らかな

差があり、使用機材でも格差が大きかった。

運輸省は、このようなローカル航空2社の育成と事業経営基盤強化のために、1955年10月全国2ブロック2社体制を改め、全国1ブロック1社制へ方向転換し、さらに両社を合併させ、機材と運航要員の能率の運用、および間接費の節減等を図ることが適当であると判断した。運輸省指導で日ペリ航空と極東航空の合併が進められた。

両社は1957年10月、正式に合併を決定した。まず日ペリ航空が12月1日に社名を全日本空輸と改め、極東航空の路線営業は機材人員を含めてすべてが全日本空輸に引継がれてその営業は幕を閉じ、翌58年3月、全日本空輸株式会社(資本金6億円、以下全日空)が誕生した。

合併間もない全日空は、全国のローカル線を受け持つ定期航空会社として経営強化に鋭意取り組んだが、その矢先の1958年8月12日、東京発名古屋行きDC-3機が伊豆下田沖で墜落し、乗客・乗員33名が全員死亡するという、自主運航始まって以来の重大事故が発生した。これに同社はもちろんのこと、運輸省も再発防止に向けて努力をしたが、全日空の需要は急減していき経営危機に陥った。1959年、全日空は運輸省の意向を汲み、資本、技術、経営面で日本航空の支援を受けることとなり、5月4日に日本航空の柳田誠二郎社長と全日空の美土路昌一社長は、運輸省航空局長立会いのもとに、両社の提携と協調に関する契約を取り交わした。

全日空の経営改善に大きく資することになったのは、幹線進出であった。1959年4月東京－大阪線2便、10月東京－札幌1便の直行便運航の路線認可を受けたのである。レーダーや客室与圧システムを備えた新機種コンベア CV440(52席、巡航速度430km)を8月に2機導入して、日本航空のDC-4(64～69席、350km)に対して優位にたち、全日空はここに日本航空と並ぶもう一方の国内定期航空会社に成長していく端緒をつかんだ。

ここから、わが国の国内航空も本格的な発展期に入っていく。国内線需要は、1951年の航空

再開から飛躍的に伸びた。旅客数は前述のとおり、1955年から59年の5年間に34万人から75万人へ2倍強の増加であったが、全日空が幹線進出を果たした翌60年には前年比40%増の112万人、55年比では3倍強の伸びを記録した。

2. 7 国内ローカル線事業者

国内ローカル線には、全日空以外にも多数の航空事業者が参入し、運航していた。

1950年代前半から、青木航空（後の日本遊覧航空、藤田航空）、日東航空、富士航空、中日本航空、北日本航空、東亜航空の6社が相次いで設立されていた。しかし、すでに述べたように、1952年11月の航空審議会答申では2社のみの参入しか認めていなかったため、運輸省はこれら6社に不定期ローカル路線の事業者としての免許を付与した。各事業者とも定期路線運航の意向を強く持ち続けたため、後のことになるが、運輸省は1961年3月の「小型飛行機による二地点間輸送事業の適用すべき活動地域を設定することもひとつの方針」とする航空審議会の意見に基づいて、同年6月ローカル航空体制の新方針を打ち出した。全国を7つのブロックに分けて1ブロック内1定期事業者とする解決策である。各社は競って定期事業免許を取得して、さらにブロックを越えた運航を求め始めた。1962年3月に航空審議会が前年の答申を事実上撤回し、ブロックを越えた運航を認めると、たちまちブロック構造は崩壊し、ローカル各社はブロックを超えた厳しい競争状態に入った。いずれも採算性の悪さから経営は苦しく、ローカル事業者間の市場調整はしばらく混乱が続く。

2. 8 羽田、伊丹飛行場の米軍からの返還

日本経済が戦後の混乱から立ち直って目覚ましい回復をみせるのと軌を一にして、航空需要は着実に増加していった。それにともない、航空の基盤インフラである空港を整備して、航空路線を開設する要望が高まっていくのは当然の

流れであった。1954年12月、航空審議会から「民間航空事業の振興方策」について得た答申に、全国の空港整備を急ぐことが掲げられたことを既に触れたが、空港の整備を促進するに当たって、政府は、1956年4月空港整備法を制定して、設置、管理、費用負担等の方法について統一的な基準を定めた。空港を第一種空港、第二種空港および第三種空港の3種類に分け、管理主体を第一種空港および第二種空港については国、第三種空港については地方公共団体とすることを明確にするとともに、その整備のための国と地方の費用負担割合を第一種空港は100%、第二種空港は75%、第三種空港は50%と決めた。

ところで、当時のわが国の主要な空港はGHQに接収されており、管制権もその管理下に置かれていた。「わが空はわが空ならず秋の空」と嘆きの詩が詠まれたのは、実はこの頃である。

羽田飛行場は、終戦とともに在日米軍に接収され、軍輸送部隊の基地として利用される一方、わが国の表玄関として外国国際航空事業の民間用にも供されていた。このため、大型化した航空機の発着に対応して、米軍の手により2,133mと1,676mの2本の滑走路が建設され、飛行場の規模は戦前の3倍半(約260万m²)に拡張されていた。1952年、講和条約の発効に伴い、7月羽田飛行場の一部返還が実現し、東京国際空港と改称され、1958年6月全面返還された。その間1956年7月、東京国際空港は空港整備法に基づき運輸大臣が設置し管理する第一種空港となった。

伊丹飛行場も終戦後、在日米軍に接収された。しかし伊丹では、住民の強制撤去が羽田のように「平和裡」には進まず、さらに専ら朝鮮戦争に従事する米軍の戦闘機隊と爆撃偵察隊の基地として使用されたことが、空港周辺住民の感情を複雑にした。1952年4月、講和条約の発効に伴い、民間航空専用の地域が認められたものの狭隘で、軍用機優先で運用が行われた。その後のことになるが、60年代にジェット機が乗り入れるようになると、程なくして近隣住民から激し

い空港騒音問題が起きるのは、ここに根があったと言って過言でない。1958年3月全面返還され、大阪国際空港と改称された。翌59年7月、第一種空港に指定されている。

米軍管理下におかれていた航空交通管制は、1952年5月日米安全保障条約の締結に伴い、「航空交通管制に関する取極」も締結され、当面米軍に委任するものの、将来、日本側に移管されることが合意された。日本は、米軍に依存していた航空交通管制を自主管制に移すための準備として、1952年度から航空交通管制職員の養成を開始した。1959年7月、航空路管制の中枢である東京管制センターが米軍から引渡しを受け、ここに空の主権は、名実ともに「わが空」に還った。

日本が戦後国土復興に邁進し、自主運航、空港返還、空の主権回復に忙殺されている間、世界の民間航空は次のステージに入ろうとしていた。プロペラ機の世界に、ジェット機が就航したのである。1958年英国のコメットⅣ、米国のB-707等のジェット機が大西洋路線に就航し、新しい航空路線が続々開設されていった。

ジェット機の出現は従来の空港と管制におけるハード、ソフト双方のインフラ刷新を必要としたが、1958年8月伊豆下田沖で発生した全日空DC-3の墜落事故がその転機となった。運輸省は、この事故を機に航空の新時代に対応した航空交通の安全対策を確立するべく、同年9月、航空審議会に航空の安全性に関して諮問し、10月答申を得た。答申は、①羽田および伊丹のジェット機乗入れに備えた整備、ならびに航空機の高速化および増加に対処するためのVOR(超短波全方向式無線標識施設)、ILS(計器着陸装置)および長距離レーダーの整備、②航空機の整備業務および検査の強化、ならびに乗員および運航従事者等の試験官の養成など、を勧めるものであった。以降、この答申に沿って空港と管制の整備が順次進められていき、航空ネットワークが形を成し始めていく。

参考文献

- 「日本航空史 明治・大正編」1956年、(財)日本航空協会
「日本航空史 昭和前期編」1975年、同
「航空輸送の歩み 大日本航空社史刊行会編」1975年、同
「日本航空史年表」1981年、同
「航空と宇宙の20世紀年誌」(CD判)2002年、同
「日本の航空100年 航空・宇宙の歩み」2010年、同
「運輸省三十年史」1980年、(財)運輸経済研究センター
「運輸省五十年史」1999年、(財)運輸振興協会
その他本邦航空会社ならびに航空・空港関連企業の社史など多数