

欧亜飛行と空のシルクロード

杉山徳太郎著
 満洲航空 空のシルクロードの
 夢を追った永淵三郎



四六判 478頁
 論創社
 [本体 3500円 + 税]

田辺 義明

まず評者は中国社会論を専攻するが、中国の航空軍事情勢の「いま」を月刊『航空ファン』（文林堂）に一〇年掲載している。そこでは現状を考察するに精一杯で、第二次大戦前の日中航空事情までは手に負えない。しかし本書によって、その知られざる一面を教えられることになった。

オープンスカイ

一九八八年、中国は民間航空をC A A C（民航総局）の一括直営運航から、国有の中国国際航空（C A）、中国東方航空（M U）、中国南方航空（C Z）ほか、北方、西南、西北航空（後三社は現存せず）に主要路線を分割した。またそれらの系列子会社が国内支線を運航するようになった。さらには地方政府や民間・外資合併にも路線運航を認め、航空会社（キャリアと

いう）が林立した。その後の行政改革で、民航総局は交通運輸部民航局に格下げされて、局長は閣僚ポストを失った。地域間航空も整理されて、たとえば評者と家族がよく利用した中国新疆航空（X O）も、二〇〇二年に中国北方航空（C J）とともに中国南方航空に吸収合併されて消滅した。

一九八〇年代末期までの成田・北京便は、上海に寄航せずとも必ず上海飛行情報区を廻るルートで飛んでいた。つまり現行のように朝鮮半島（韓国）を航過して北京には直行できなかつた。迂回が解消されて航路は二時間近く短縮し、チケットも安くなったと覚えている。

また日本・欧州便は、米アンカレッジ経由で現在の二倍近く時間が掛かっていた。その後は日本などのキャリアにシベリア上空が開放されて現在に至る。一九九五年から「オープ



中国南方航空 B.767 (ボーイング) 田辺撮影

ンスカイ(航空自由化)協定」が各国と結ばれ、日本も二六六国と協定がある。これで離着陸空港のキャパシティが許す限り、路線開設、以遠権(さらに第三国に向かう権利)などが自由化された。現在では、いったん上海浦東国際空港などで乗り継ぎ(トランスファー)すれば、中国キャリアを利用して格安の欧州旅行ができる。

空のシルクロード

絨毯の研究で知られる著者の杉山徳太郎氏は、中国シルクロード地域の調査旅行を重ねた。そこで日独キャリアによる新疆ウイグル自治区を経由した亜欧飛行の企てに、強い関心が湧いたという。そしてある人物に辿り着いた。それは満洲航空運輸部長の永淵三郎である。その永淵三郎を追ったノンフィクションが本書である。「まえがき」の最後に「本書は、第二次大戦の拭いきれない悲惨とおぞましさの陰で、大空にロマンを追い求めた若い男たちの冒険譚」とある。本書はその通り小説であって学術書で

はなく、あくまでも文芸書ということを強調しておきたい。しかしその亜欧飛行についての構想と経緯は系統的に網羅されている。永淵三郎のドイツ側パートナーであるルフトハンザの技術重役ガブレンツ男爵の存在も欠かせない。

長距離飛行

第二次大戦前に「欧亜飛行」(本書に従って以下、欧亜飛行とする)は幾度か試みられた。時代を遡ると一九二四(大正二三)年、仏ドアジー大尉に続いて、米陸軍世界一周飛行隊、英マクラレン少佐。翌二五年には伊デ・ビネード中佐と、日本に外国飛行士が続々と飛来した。日本からも海外に向けて長距離飛行を実現させたいという機運が高まり、そこで一九二五年七月二五日、朝日新聞社は仏ブレゲー一九を二機購入し「初風」^{はつかぜ}、「東風」^{こしかぜ}として欧州諸都市を歴訪。一〇月二七日帰着して、日本国民の喝采を浴びた。

一九二九年に設立された日本航空輸送株式会社(東京)は、満洲国内戦を運航する同社満洲代表部(満鉄資本)として「関東軍軍用定期航空事務所」を一九三二年九月に開設した。これが満洲航空株式会社の前身となる。日本航空輸送は日本の国内線と、日本租界がある中国大陸を結ぶ路線を運航しており、北東アジアに航路網を形成しつつあった。一九三四年に

日中戦争（支那事変）が勃発して、満洲国を含む中国大陆と日本との航空連絡が重要となり、その事業は国策キャリアの日本航空株式会社へと統合された。子会社となった満洲航空は満洲国内線を主に運航したほか、郵便通送、荷物輸送から航空測量、鉄道警備さらには航空機開発など手広く事業を展開した。大日本航空に、同時に統合されたのは、満洲航空傘下で欧亜飛行の商業化を目指した事業体「国際航空株式会社」であった。同社は存続一年半で、また事業が実現しなかったために知られていない。

関東軍の覆面部隊

一九三四年一〇月、関東軍は万里の長城を越えて中国に侵入した。これには満洲航空も軍に全面協力して偵察、爆撃などの戦闘行為にも加担した。日本の北支方面軍が北京、天津を占領した際にも、天津に「北支航空処」を設置して軍事輸送を担当した。本書によれば冀東政権が成立すると一九三六年、冀察政務委員会と満洲航空の共同出資で「惠通航空公司」が設立された。翌年の日中開戦後は蒋介石系の「中国航空公司」は奥地に疎開した。

欧亜飛行

欧亜飛行については本書の一本柱であり詳しい。まず大々的に喧伝された新聞各紙の競争による欧州行きの冒険的長距離飛行があった。朝日新聞社は「神風」号として陸軍九七式司令部偵察機一型（キ二五〇一）の払い下げを受け、一九三七年五月一二日に英ジョージ六世の戴冠式奉祝としてロンドンに飛んだ。なお神風と言っても大戦末期の自爆攻撃と関係はない。三九年五月、ガブレンツ男爵の独ユンカースJu五二型は日本を訪問した。

これに対して毎日新聞社（大阪毎日、東京日日）は「ニッポン」号で「世界一周飛行」を企画して、海軍九六式陸上攻撃機二一型の払い下げ機を使用した。一九三九年八月二六日、東京羽田を離陸し東回りに飛行、五五日後の一〇月二〇日に帰着した。このように欧亜飛行の可能性は開かれて行ったが、当時はIFR（計器飛行）がなかった。VFR（有視界飛行）のみで、夜間と悪天候時には経由地に滞留。東京・ベルリンに七〜二三日間を要した。

ワハーン回廊

それまでの欧亜飛行は、いずれも中央アジアを南周りで航路をとった。東京羽田とベルリンのテンペルホール飛行場を

中国年鑑2016

◎好評発売中◎

中国研究所 編・発行

明石書店 発売

1955年創刊。現代中国に関する最新・基本情報満載の、一国を扱う珍しい年鑑。

B5判 522頁

価格：18,000円＋税

◆特集＝戦後70年と経済「新常态」

戦勝70周年を祝った中国は、大国として勢力拡大をさらに強め、経済成長の停滞や国内外の摩擦に対して、力での対応が目立ちます。存在感を増す中国の現状を理解するための基本情報を提供します。

◆動向

政治、台湾・香港・マカオ・華僑、対外関係、経済、文化、社会

◆要覧・統計

国土と自然、人口、国のしくみ、軍事、少数民族、国民経済・国民生活、農業、工業、資源・エネルギー、交通運輸、対外経済、知的財産権、労働、暮らし、社会保障・医療制度、環境問題、NGO・NPO、教育、宗教ほか

◆資料

統計公報、重要文献、主要人事、2015年日誌ほか
※お問い合わせ・ご予約は
中国研究所事務局まで

一般
社団法人 中国研究所

〒112-0012

東京都文京区大塚 6-22-18

TEL: 03-3947-8029

FAX: 03-3947-8039

e-mail: c-chuken@tcn-catv.ne.jp

URL: <http://www.chuken1946.or.jp>

つなぐ前提で一九三六年、「日滿独航空協定」が「日独防共協定」とほぼ同時に締結された。ここに満洲航空とルフトハンザの公的つながりは生まれた。しかし日独両国すなわち満洲航空とルフトハンザは日独伊「三国同盟」が成立してから、国際情勢により定期航空路の啓開について、ソ連と英領インドの領空通過を避けねばならなかった。そこで永淵三郎らが着目したのは、中国新疆とアフガニスタンを直結する「ワハーン回廊」というルートだった。ソ連と英国を刺激せずにドイツに向かうにはそこを抜けなければならない。

ワハーン回廊は、シルクロード「天山南路」を経由する。この接点は後世、新疆のイスラム青年が武装勢力に身を投じる通路となった。なお米軍は「テロとの戦い」で二〇数名の中国籍捕虜をキューバのグアantanamo基地に収監していた。

中国から身柄の引き渡し要請を受けたが、結局はバミューダ、スロバキアなどの小国が数人ずつ亡命を受け入れた。また巻末の協力者として評者の名もある。しかし評者は著者から新疆について問合せを頂き、そこは家内の出身地であり彼女が応じた。しかし家内は「天山北路」の新彊生産建設兵団農業建設第八師団の漢族で、飛行ルートは喀什（カシガール）經由の「天山南路」となり、有効な情報提供はできなかった。そのため評者は執筆に助力してはいない。

九〇年代末期、評者は中国社会科学院の訪問学者として北京にいた。そこで出会った家内との結婚手続きのために、北京とウルムチ三〇〇〇kmを往復していた。その最中に東京の大学総長から人事打診の電話を頂いたが、それどころではなかった。ウルムチは欧亜飛行の中継地で、いわゆる解放前は

「迪化 (Di Hua)」と呼ばれていた。本書には迪化とあるが迪化が正しい。現在のウルムチ空港は「烏魯木齊地窩堡國際機場」と呼ぶ。九〇年代、新疆航空は珍機といえるソ連 IL(イリュージン) 八六型を、ウルムチ・北京線に投入していた。四発エンジンの大型機だが、乗客はまず階下の貨物倉に入って荷物を置き、積載貨物をすり抜けてさらに階段を上る。

イタリア機の来日

さてテーマに戻ろう。一九四二年にイタリア機サボイア・マルケッティ七五型が最後に日本へ飛来した際、到着後ワホン回廊を無視してソ連領を飛行したことが判った。これに日本側は慌てた。ムッソリーニの思惑では、日ソ関係を揺るがせたかった。つまり対ソ戦に日本を加えて、極東に第二戦線を開きかけたのだ。イタリア機の来訪を日本は歓迎したが、ルートが判明して復路は極秘裏に送り返した。この辺りの駆け引きが詳細に描写されていて、ストーリーを際立たせている。

本書は伝統的手法によって情報機器を使わず、資料は国立国会図書館で入手した。また関係者と遺族のインタビューを重ね、三〇年掛かりでここに上梓されたという。小説とはいえ緻密な歴史事実の解析から成立した全四七八頁の大冊に

は、批判的評価に値するスキが殆どない。主人公の永淵三郎という人物と、彼が育てた人材が戦後日本の航空業界に貢献した事実は広く社会に知られてほしい。

苦難の日独連絡

陸路、海路、空路ともに、日独連絡は生命懸けであった。結局、大戦中の「欧亜飛行」は一度も成功せず、商業化など「夢」であった。本書は大戦中の日独連絡について、潜水艦での往來を取りあげた吉村昭『深海の使者』（文春文庫）と並び評価されよう。日独連絡に命を落とした者は数えきれない。本書は「空のシルクロード」欧亜飛行の冒険譚としてだけではない。往時の国際情勢や飛行技術に関しても詳述しており、航空機に関心をお持ちでない方にも、ご一読をお勧めする。ただし飛行機マニアにとっては、機材情報が物足りないかも知れない。アルコールを口にしない評者だが、読後はおそらくドイツの樽生ビールのような味わいで、決して発泡酒などではないだろう。

(たなべ・よしあき 社会学者)