

軍事航空と民間航空 —戦間期における軍縮破綻と航空問題—

高田 馨里

大妻女子大学比較文化学部准教授

- 1 はじめに
 - 2 航空技術規制の困難さ
 - (1) アメリカ合衆国における航空技術の開発と国際法的考察
 - (2) 第一次世界大戦後の国際航空秩序の模索
 - (3) 戦間期の軍縮議論と航空問題
 - 3 戦間期における国際民間航空輸送業の展開
 - (1) ヨーロッパの国際民間航空輸送業
 - (2) アメリカ合衆国における民間航空輸送業の展開
 - (3) ラテンアメリカ諸国における米独の競合関係
 - 4 航空技術の軍民転用
 - (1) ゲルニカ再考
 - (2) ローズヴェルトの国防観
 - (3) 民間航空の軍事転用
 - (4) 戦間期における「航空システム」移転の意義
 - 5 まとめにかえて
- 注
文献リスト

1 はじめに

20 世紀を通じて、航空技術は、「軍民両用（デュアル・ユース）」の技術として発展してきたといえるだろう。アメリカ航空機産業ボーイング社の製品ラインナップは、「民間」、「防衛」、「宇宙」という分野にまたがっている。現在、世界の民間航空機市場の多くを占めながらも、一方で、ボーイング社は、戦闘機、爆撃機、さらには事故の多さで配備が懸念されている CV22 オスプレイなどの生産を行っている¹⁾。アメリカ航空宇宙産業が、巨大な軍産複合体として登場してきたのは、戦間期から第二次世界大戦を経てのことであり、軍民両用技術として航空技術は進歩してきた²⁾。しかしながら、つねに軍事技術が民生技術を牽引してきたわけではなく、しばしば民生技術こそが軍事技術の進歩を支えてきたともいえる。その典型的な事例が、戦間期における国際民間航空輸送分野であった³⁾。

国際民間航空輸送分野は、戦間期において軍需・民需の区分を問わず、航空技術の発展を促進すると考えられたため、国際的な軍備規制対象にすることが困難な分野であった。さらに注目すべきなのは、民間航空分野こそが大陸を網羅し、大洋を横断するルートを開拓するために、長距離飛行が可能な飛行艇や航空機の開発を促す重要な役割を果たしたことである。航空機産業を維持し、かつ国際民間航空会社によるルート開拓や空輸活動に着手していた欧米各国は、大恐慌の時代においてさえも唯一発展の目覚ましい航空技術を軍備規制対象とすることに関して合意に達することはなかった⁴⁾。このジレンマは、戦間期の複数の軍縮会議における議論にも見て取ることができる。こうした経緯は、現在の武器輸出貿易条約における「武器」の定義の難しさにも当てはまる。最先端技術であるロボットやドローンなど、軍事的のみならず民間においても必要とされる技術を規制すべきかどうかという議論に終わりは見えてこない⁵⁾。

ここで最初に、現在の航空技術を巡る国際秩序について整理したい。第二次世界大戦末期、アメリカ合衆国は、シカゴ国際民間航空条約を開催した。連合国が紛糾しながらも条約案を起草し、暫定機関による準備を経て、カナダのモントリオールに国際連合の一部門、国際民間航空機関（the International Civil Aviation Organization）が設置された。シカゴ条約の締約国の航空会社は、国際航空運送協定（もしくは航空貨物運送協会：International Air Transport Association）に参加して、運賃や機内の安全基準などを国際的に協議し、またそれに従うことになっている。民間航空機は、この独自の国際法ならびに各国国内の航空法に従って運航されている⁶⁾。

他方、軍事航空に対する国際的な規制が存在するとはいえない。武器禁輸関連法を除き、軍事航空技術そのものを規制する法律があるとはいえない。軍事航空と民間航空の間の最大の問題は、軍事航空機による民間機への妨害行為、もしくは民間機への攻撃であるが、こうした事案が発生した場合、攻撃した側に国際法的な罰則規定があるわけではなく、その都度、国家間または国際的な調停による解決が図られてきた⁷⁾。さらに新しい形態の、民間航空機そのものを兵器として利用した2001年9月11日の同時多発テロという行為は、予防することも困難であった。このように容易に軍事転用が可能な航空技術を規制しえないという問題は、航空技術を軍縮対象とすることに「失敗」した、戦間期の軍縮体制の不備を引き継いできたといえるのではないだろうか。以下、本論では、第一に、航空技術規制の難しさ、第二に、国際民間航空輸送業の展開、そして最後に、航空技術の軍民転用問題について、ドイツとアメリカ合衆国に焦点を当てて考察することとしたい。

2 航空技術規制の難しさ

（１）アメリカ合衆国における航空技術の開発と国際法的考察

人類飛行の夢は、長く人々に抱かれてきた。オットー・リリエンタール（Otto Lilienthal）らによる19世紀におけるグライダー飛行の研究と、内燃エンジンの開発は、飛行技術を大きく進歩させた。1903年の発明当初から、ライト兄弟（Wilbur and Orville Wright）は、飛行機の軍事的意義を意識し、米陸軍への売却を検討していた。飛行機の開発は、ヨーロッパ諸国でも始まり、1907年にはフランス人のファルマン（Henri Farman）が1分間の飛行に成功していたが、1908年にライト兄弟がヨーロッパを訪問した際、彼らの技術が、ヨーロッパ諸国のメーカーよりも先進的であることを見出した。その後、ライト兄弟は、陸軍と交渉を開始した。米陸軍は、ライト兄弟が帰国した後に行った軍部と連邦議員による視察を経た1909年に航空機の購入を決定した⁸⁾。

飛行機が発明されたアメリカ合衆国であったが、第一次世界大戦を経験した後においても、航空技術の軍事的意義が広範に認められたわけではなかった。戦間期においても大西洋と太平洋という二つの大洋の存在が、アメリカ合衆国を「難攻不落の自然の要塞」としていた。このような国防認識は根強く、1927年のリンドバーク（Charles Lindbergh）による大西洋無着陸横断飛行も、伝統的な国防観を変容させるには至らなかった。戦間期にあっても、アメリカ合衆国の国防戦略の中心は海軍と考えられていたのである⁹⁾。それゆえ、航空機を用いた戦術・戦略を考案し、航空戦力の重要性を説いた陸軍将校ウィリアム・ミッチェル（William Mitchell）の不忠誠を巡る軍事法廷は、ミッチェルと軍当局との見解の相違の根深さを示すものだった¹⁰⁾。

航空の軍事的意義に関しては、アメリカ合衆国ではなく、ヨーロッパ諸国で先んじて議論されることになった。二つの大洋に囲まれた、広大な領土を持つアメリカ合衆国とは異なり、互いに国境を接するヨーロッパ諸国こそが、国境を越えて飛来する航空機の意義を検討し始めた。その端緒となったのが、ライト兄弟のヨーロッパ訪問であった。ライト兄弟とヨーロッパの技術者たちとの交流は、ヨーロッパにおける航空技術の進歩を促進したのである。多大な人的犠牲を払いながらも、ヨーロッパの航空技術は飛躍的に進歩し、1909年には、フランス人の飛行機開発者で飛行士ルイ・ブレリオ（Louis Blériot）が初めてドーバー海峡を横断し、フランスの国家的威信を高めることになった。この快挙は、ヨーロッパにおける航空機開発に拍車をかけた。国際航空ルートが開かれる可能性を示した一方で、同時に、国境を越えて飛来する航空機の軍事的意義が軍関係者によって認められることになった。イギリスでは軍用機の開発予算が組まれたのである¹¹⁾。

ブレリオのドーバー海峡横断の翌年、ヨーロッパ諸国は、パリ航空会議を開催した。そ

の際、二つの法概念が提起された。一方は、国際法の父グロティウス（Hugo Grotius）が提起した「海洋の自由」をモデルとする「空の自由」という概念であり、国際法の専門家を中心とする仏独代表団が提起したものである。もう一方は、「領空主権」概念であり、海軍軍人が率いるイギリス代表が主張したものである。いずれの法的概念を採用するかを巡って各国代表団は合意に達することはなかった。この後、イギリス政府は、「イギリス航空法」を制定し、外国の航空機の領空侵入を規制し、その沿岸地帯のほとんどを侵入禁止地帯とした。イギリス政府は、あらゆる航空機が軍事転用可能であるという認識を示したのである¹²⁾。航空機の軍事的意義は、第一次世界大戦において広範に認められ、パリ国際航空会議でイギリスが提起した「領空主権」は、広範にその戦略的意義を認められることになった¹³⁾。

（2）第一次世界大戦後の国際航空秩序の模索

ヴェルサイユ条約によってドイツの非軍事化が規定され、ドイツは空軍の保有を禁止されることになった。しかし、ドイツにおける民間航空を巡って英仏とアメリカ代表との間で見解の相違が存在した。英仏両国は、敗北したドイツは民間航空の所有をも禁止されるべきであると主張したが、アメリカ代表団は、ドイツは少なくとも民間航空のみに限り、その領土内のみ運航を許されるべきであると主張したのである。この結果、ドイツの軍事航空を監視する機関として、連合国航空管理委員会（the Inter-Allied Aeronautical Commission）が設置されることになり、この組織がドイツの民間航空に対する制限等を検討することになった¹⁴⁾。

パリ講和会議とほぼ並行して開催されたパリ国際航空会議では、第一次大戦期に航空技術の軍事的意義が広範に認められたため、国際法の慣例として、締約国の主権が空に適用され、すべての締約国は安全保障の観点から「完全かつ排他的な領空主権を有する」ことが確認されることになった。このパリ航空協定の締結後に、国際連盟の一機関として、国際航空委員会（Commission Internationale de Navigation Aérienne: CINA）が設置された¹⁵⁾。条約締約国は、ベルギー、ボリビア、イギリス帝国、中国、キューバ、チェコスロヴァキア、エクアドル、フランス、ギリシア、グアテマラ、ハイチ、ヘジャズ（サウジ・アラビア）、ホンジュラス、イタリア、日本、リベリア、ニカラグア、パナマ、ペルー、ポーランド、ポルトガル、ルーマニア、セルビア＝クロアチア＝スロヴェニア、タイ、そしてウルグアイであり、これらの諸国は、2国間での航空交渉を通じて国際航空ルートの開設を行っていくことになった。こうした成果にもかかわらず、パリ航空協定は、ヴェルサイユ条約と同様、条約起草に関わったアメリカ政府によって批准されることはな

かった¹⁶⁾。

パリ航空協定によって構築が試みられた新しい国際航空秩序は、アメリカ政府の不参加とともに、革命によって共産主義政府が成立したソ連の排除によって、不安定なものとなった。シンポジウム第1報告をまとめた永岑論文が明らかにしているように、ドイツ政府も国際的な監視を受けながらも、ソ連とラパッコ条約を結んで航空機の開発を継続し、1920年代半ばより、本格的な「民間」航空輸送業の開始に備えていた。

1919年のパリ国際航空条約の締約国は、独立国の中でも限られていた。ヨーロッパに関しては、敗北した同盟国側を除き、スカンジナビア諸国やベネルクス諸国、さらにはスペインも加盟してはいなかった。強力な権限を持つにいたったフランス主導の民間航空秩序の形成に不満を抱いたスペインは、自らを中心とした航空秩序の形成を目指し、1926年にマドリッドに、全てのラテンアメリカ諸国を招待して航空会議を開催した。しかし、マドリッド協定に調印したのは、アルゼンチン、コスタリカ、ドミニカ、エルサルバドル、メキシコ、そしてスペインに過ぎず、主導権を示すことはできなかった¹⁷⁾。

もう一つの試みは、アメリカ政府によるものだった。1926年のマドリッド会議に対抗して、アメリカ政府は、1928年にハバナで開催される第6回汎米会議に合わせて国際航空会議を開催した。この会議においてアメリカ代表は、もっとも自由度の高い国際民間航空輸送業務のあり方を提案した。つまり協定の締結国は、いずれの空港においても自由に貨客の積み下ろしが可能であるという、相互に無制限の以遠権が付与されるというものだった。このハバナ協定には、アルゼンチン、パラグアイ、ペルーを除く全てのラテンアメリカ諸国が参加し、国際民間航空輸送業の発展を促すことになったのである¹⁸⁾。このハバナ協定の締結によって、アメリカ合衆国の国際民間航空輸送業は、飛躍的に発展することになった。

（3）戦間期の軍縮議論と航空問題

戦間期は、一連の軍縮会議を通じて、国際的な平和維持体制の構築が目指された時代でもあった。ヴェルサイユ条約に批准しなかったアメリカ合衆国も、ウォーレン・ハーディング（Warren Harding）政権によって、ワシントン海軍軍縮会議が開催され、各国の海軍戦力の比率の決定とともに軍縮が図られることになった。しかし、軍事航空問題に関しては、議論が進展したとはいえなかった。1919年のパリ航空協定も、「軍事航空機」の明確な定義を規定しているわけではなかった。それゆえ、規制対象となっているドイツの航空機の軍・民区分を明確化することも困難な状況であった¹⁹⁾。こうした軍・民の技術区分のむずかしさは、1930年代の軍縮会議においても議論されることになる。

1932年から1934年に国際連盟主催で開催されたジュネーブ軍縮会議には、アメリカ合衆国も参加した。会議参加に先だって、ハーバート・フーバー（Herbert Hoover）政権は、大恐慌最中の国内経済の回復を優先し、民間航空会社の育成を図ることで、国内経済の活性化を図ろうとしながらも、同時に軍事支出の削減を目指していた。それゆえフーバー政権は、予算の大部分を占めることが明らかな軍事航空分野への政府補助金を削減すべきだという世論の高まりに応じて、軍縮会議において軍事航空戦力の削減もしくは「廃止」という急進的な草案を準備していたのである²⁰⁾。

ジュネーブ軍縮会議では、軍事航空に関して、第1に、あらゆる形態の航空技術の完全なる国際管理、第2に、あらゆる軍事航空機の放棄、第3に、攻撃用航空機、とりわけ爆撃機の非合法化という軍縮案が提起されることになった。国際管理下におかれた航空警察力の設置もまた、侵略を防止する手段として検討されることになった。しかし、大恐慌のなかでも唯一成長を望める民間航空分野の技術進歩に足枷をはめる可能性がある軍事航空戦力の軍縮に関して、各国が合意に達することはなかった²¹⁾。これは、先端技術が国際軍備管理の枠組みからすり抜けていってしまう傾向を示していると言えよう。

1930年代の航空技術は、国際機関による管理をも検討された先進的な軍事技術と認められながらも、各国の思惑によって軍縮対象にはならなかった。軍・民技術区分を明確にできないなかで、「軍事航空」のみ軍備規制の対象とすることも、もちろん不可能だっただろう。なぜなら当時においては、軍事航空ではなく民間航空こそが、航空技術の進歩を促し、より早く、より長く、より高く飛行が可能な航空機の開発を促していたのである。

3 戦間期における国際民間航空輸送業の展開

（1）ヨーロッパの国際民間航空輸送業

1919年のパリ航空協定とともに締結された国際航空運送協定（International Air Traffic Association）に加盟した諸国は、「排他的領空主権」に基づく二国間航空協定を締結し、国際民間航空輸送活動を開始した。イギリス、フランス、オランダ、ベルギーなどのヨーロッパ列強は、「国策遂行の手段（Chosen Instrument）」として国営の航空会社を設立した。これらの諸国は、自国の領空主権を植民地に適用してルート開拓に従事した。最初の植民地ルートは、1921年6月に英空軍によるカイロからバグダッドを結ぶ砂漠地帯航空郵便（Desert Air Mail）によって始まった。この後、イギリス政府は、世界最初の国営航空会社である帝国航空（Imperial Airways）を創設し、アフリカ・中東・アジアを結ぶ帝国ルートの構築に着手した。その他のヨーロッパ諸国も同様に、国営航空会社を設立した。オランダ KLM（Koninglijke Luchtvaart Maatschappij: 王立航空）が運航に

参入した²²⁾。

一方、エール・フランスは、北アフリカルートの開拓を端緒に、仏領インドシナ・ルートを構築し、さらに西アフリカルートの開設に携わった。コンゴへのアフリカ路線を主力としたのはベルギーの SABENA (Société Anonyme Belge d' Exploitation de la Navigation Aérienne) であった。これらの航空会社は、宗主国と植民地を迅速かつ特権的に結びつける手段として、また宗主国の「シンボル」として——「治安維持」という名目での軍事的介入手段として²³⁾——、帝国の支配権、宗主権、保護権の及ぶアフリカ、中東、アジアへと航空路を拡大し、互いに激しく競合した²⁴⁾。

（２）アメリカ合衆国における民間航空輸送業の展開

アメリカ政府は、ヴェルサイユ条約と同様、パリ条約も批准していなかった。また、ヨーロッパ諸国のような「国策遂行の手段」としての国営航空会社を設置することもなく、航空活動は民間企業に委ねられていた。戦間期を通じてアメリカ政府の航空政策は、国内の航空網整備に重点がおかれていた。フーバー政権下、郵政公社総裁が中心的な役割を果たし、アメリカ大陸を横断する航空ルート開拓に従事する航空会社への優先的補助金給付が行われ、国内航空網が整備されることになった。国内航空会社として発展したのは、アメリカン航空、トランスコンチネンタル・アンド・ウエスト航空、ユナイテッド航空、ウェスタン航空の４社である。政府の役割は、1926年の航空法に基づいて州際間の郵便空輸活動に従事する企業に連邦助成を行なうことに限定されていた²⁵⁾。

すでに言及したように、1928年になると、アメリカ政府は、汎米会議開催に合わせてハバナ航空会議を主催してアメリカ合衆国とラテンアメリカ諸国における「空の自由」を推進した。これは、一民間企業として国際航空運送協定に参加し、国際線の運航を目指していたパン・アメリカン航空（以下、パンナム）に、ラテンアメリカ市場への進出の機会を与えることを企図したものだ。1927年にフロリダ州のキーウェストからハバナへの国際線を就航させたパンナムは、ウォールストリートの金融資本による支援を得て急速に事業を拡大し、大西洋無着陸横断飛行の英雄リンドバークを技術顧問に迎え、ライバル会社の買収合併を通じて支配的な立場を強化していた²⁶⁾。

自然地理的状況から陸上交通網の整備が困難なラテンアメリカ諸国では、航空網によるコミュニケーション手段の普及が早くから進んでいた。その航空網の開拓は、パンナムの子会社パンナム・グレース航空が行った²⁷⁾。しかし、1930年代になると、ラテンアメリカ諸国の国際民間航空分野で躍進を遂げるのが、ドイツ・ルフトハンザであった。1930年代に入ると、ドイツは、ラテンアメリカ各国のドイツ系移民の企業家に対して資本供

与・航空機売却・技術支援を行い、各国にドイツ資本傘下の国内航空会社を設立し、パナナムとの競争に従事することになったのである²⁸⁾。

（3）ラテンアメリカ諸国における米独の競合関係

1926年のヴァイマル共和国の国際連盟加盟は、ドイツの国際民間航空輸送業の飛躍的発展をもたらす重要な契機となった。ラパッコ条約を通じて、航空機生産を維持していたドイツ航空機産業は、1922年に厳しい監視体制が解除されると速やかに民間航空業務に着手した。そして、1925年に、航空機産業が運営する航空会社ユンカースとドイツ・アエロ・ロイドが合併し、ドイツ・ルフトハンザが誕生した。翌年、ドイツ・ルフトハンザは、自国主要都市とロンドン、パリ、ブリュッセル、アムステルダム、ロッテルダム、ブラハ、ローマ、ブカレスト、ベオグラード、アテネなどヨーロッパ主要都市を結ぶ民間航空ルートで定期運航便を開始した（地図1参照）。植民地をもたないドイツは、1930年から中国に進出した。さらにラテンアメリカ諸国と自国を結ぶルートの運航を目指した²⁹⁾。

ラテンアメリカ諸国とヨーロッパを結ぶルートは、フランスによって開拓されていた。南欧から北アフリカ、西アフリカを経由し、ブラジル突端部を結ぶ南大西洋の最短距離のルートを船舶で結ぶ路線である。しかし、先駆者であるフランスが大恐慌のあおりを受けて撤退すると、ドイツがこのルートに進出した。インペリアル航空に次いで設立されたコロンビア・ドイツ航空公社（SCADTA : Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aeros）をはじめ、ブラジルのコンドル航空、ボリビアのロイド・アエレオ・ボリビアーノなど、各国の主要航空会社がドイツ・ルフトハンザの支援によって設立された³⁰⁾。

ヒトラー率いるナチ党が政権を握ると、ドイツはラテンアメリカ諸国との経済関係の強化を目指し、独自の「アスキマルク」での取引決済を導入するなど、ラテンアメリカ諸国との原料取引を拡大した。1938年になると、市場規模が比較的大きく、ドイツ系移民の多いブラジルに対する航空機輸出額は、急増している（表1参照）³¹⁾。

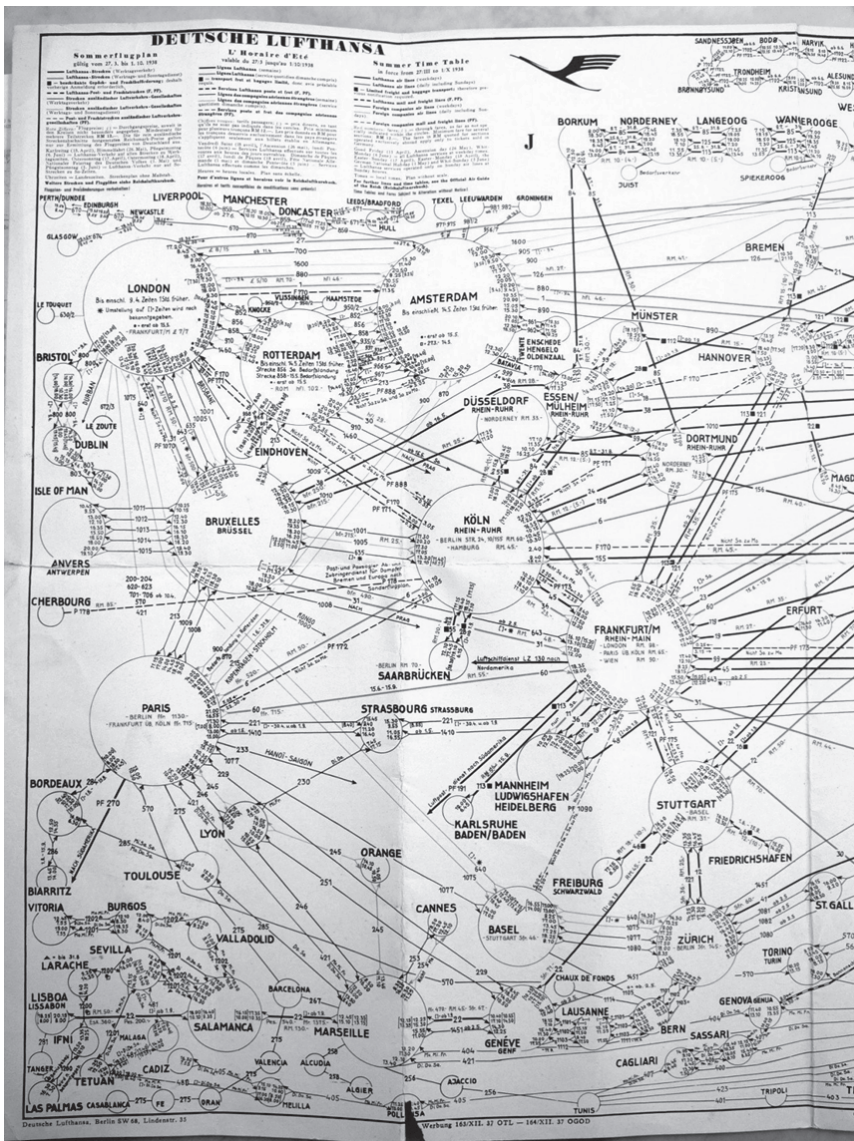
ブラジル軍事航空機市場における米独の競争（1937年～1938年の競争）³²⁾

国	1937(Cru*)	1938 (Cru)	1937 (%)	1938 (%)	1937 (数)	1938 (数)
アメリカ	11,399	22,025	56	48	41	36
ドイツ	5,446	22,022	27	48	12	22
イギリス	3,447	---	17	---	16	---
フランス	52	261	---	1	1	2

*Cruは、当時のブラジル通貨クルゼイロ

ラテンアメリカ諸国の民間航空事業におけるドイツの影響力は、アメリカ政府の「西半球防衛構想」にかなりの程度影響を与えることになった。1938年5月にはすでに、米陸軍は、ラテンアメリカ諸国の民間航空における展開に対して、政府はより積極的な行動をとるべきだと勧告していた³³⁾。航空大国ドイツを生み出したのは、まさしく民間航空分野であった。民間航空を通じて航空機産業を温存し、豊富な航空人材によって航空戦力を強化したドイツは、戦間期の軍縮破綻をもたらしたのである。

(地図 1) 1938 年におけるドイツ・ルフトハンザの運航スケジュール地図³⁴⁾



4 航空技術の軍民転用

（1）ゲルニカ再考

ドイツの国際民間航空輸送業での躍進は、ドイツ空軍の速やかな再軍備を可能にするものだった。ドイツ・ルフトハンザは、国際線運航メソッドを発展させ、パイロットやナビゲーターなど搭乗員を訓練していた。1933年、ドイツ政府は、航空業界に精通し、航空機産業を熟知するドイツ・ルフトハンザの元取締役エアハルト・ミルヒを閣僚の一人として迎え、航空機産業の拡張を図った。ドイツ・ルフトハンザは、緻密なスケジュールと高速・長距離輸送機の開発を促進し、搭乗員を訓練し、実質的なドイツ空軍の再軍備を担った³⁵⁾。いわば、戦間期の民間航空こそが、ドイツ再軍備の鍵となったといえるだろう。

1936年から1939年にかけて、スペインに成立した人民戦線政府に対して、ドイツとイタリアから軍事支援を受けた保守派が蜂起して始まったスペイン内乱は、将来の戦争のあり方を暗示した。人民戦線政府側についたカタルーニャの都市ゲルニカに対する無差別爆撃は、日本軍によって1938年に行われた重慶爆撃に先駆けて行われた、市民を標的とした無差別爆撃といわれている³⁶⁾。1937年4月、ゲルニカでは、ドイツ空軍のコンドル軍団による空爆で、数千人が死傷した。用いられた航空機は、ユンカース 52 型機と高速のハインケル 111 型機であり、これらはいずれも民間航空機としてすでに実績を積んでいた。一つの都市を徹底的に破壊し、市民を殺戮した無差別爆撃は、国際社会に大きな衝撃をもたらした。アメリカ合衆国のメディアも、ゲルニカに対して繰り返し空爆を行ったのは、「ドイツ空軍であり、ドイツ人パイロット」であると報じた。ゲルニカ空爆は、民間航空機を軍事転用して爆撃に用いたケースであり、またドイツの再軍備の速やかさとドイツ空軍の破壊力を証明することになった³⁷⁾。

スペイン内乱におけるゲルニカ爆撃、そして同年7月に勃発した日中戦争に対して、アメリカ大統領フランクリン・D・ローズヴェルトは、ヨーロッパの紛争に巻き込まれることに敏感な世論を注視しながら、国際情勢への関与の必要性を説き始めた。10月5日、孤立主義的な世論が強いことで知られるシカゴで、「隔離演説 (the Quarantine Address)」を行った。大統領は、「侵略による犠牲者」への共感を示し、全体主義国による侵略の拡大を「伝染病の蔓延」にたとえて、民主主義国は団結して侵略国を隔離するべきだと主張した。そして、アメリカ合衆国は攻撃されないだろうと想定するのは過ちであると指摘した³⁸⁾。

世界情勢の急激な悪化に対応し、アメリカ政府は、英仏両国に軍用機を輸出することによって両国の航空戦力の強化を支援しようとした。とりわけ、英仏両政府の対独宥和政策の頂点と評されたミュンヘン会談以降、ローズヴェルト政権は、航空機増産の必要性を主

張した。しかしながら、航空機のための増産による軍備増強政策に対しては、連邦議会のみならず軍部からも批判を受け、結果的に空軍基地の整備や人的資源の確保のために予算を確保することを優先することになった³⁹⁾。航空人材の育成や確保に関しては、アメリカ合衆国は、ドイツと比較して、遅れている状態だった。ドイツは、民間航空パイロットの育成以前に、ボーイスカウトにおけるグライダー訓練などを通じて、青少年期から航空人材の基礎訓練を行っていた。アメリカ政府は、早急な若手人材育成のために、航空教育コースを有していた大学における「民間パイロット養成プログラム」を開始し、職業訓練としてのパイロット養成に着手した⁴⁰⁾。連邦議会も、民間航空業務を国家の管理下に置く 1938 年の民間航空法を可決し、民間航空会社を陸軍航空隊の予備隊として位置づけたのであった⁴¹⁾。

（２）ローズヴェルトの国防観

これまで見てきたように、戦間期に軍縮対象となってこなかった航空機は、民間航空輸送業のために用いられてきた。民間航空会社は、ルートを開拓し、空港施設を整備、人材を育成するという意味で、空軍力を強化する直接的な手段であった。ドイツは、民間航空機を生産するとして保有が許されてきた航空機産業を軍事転換し、また民間航空会社の業務を通じて育成されてきた人材を容易に軍に取り込むことが可能であった。航空ルート開拓能力ならびに機材、人材、航空施設、無線などのコミュニケーション手段の全てを機能的に運用するために構築されてきた民間航空会社の「航空システム」は、容易に軍事転用が可能であり、ドイツは先駆的に成功をおさめていた。

1930 年代にはじまった、ドイツによる南大西洋ルート運航とラテンアメリカ諸国における民間航空会社の共同経営は、アメリカ国防戦略にとって極めて大きな意味をもった。1939 年 4 月 20 日、ローズヴェルトは、「ドイツ人は、直接 3000 マイルの大洋を飛行するのではない。中央ヨーロッパからカボヴェルデ諸島、ブラジル、ユカタンとタンピコを経由してアメリカに飛来する。ユカタン半島を飛び立った最新型航空機は 1 時間 50 分でニューオーリンズに到着する」と強調した。いまだ国内における世論が、ヨーロッパ問題に巻き込まれることを忌避する孤立主義的な傾向を示しているなか、ローズヴェルトは、新聞関係者の注意を喚起した⁴²⁾。実際に、この指摘は、ドイツ・ルフトハンザのルートが、アメリカ本土攻撃に用いられる可能性を示唆するものであり、コロンビア・ドイツ航空公社の運航するルートだった。

ローズヴェルトが、ドイツによるアメリカ攻撃の可能性を本格的に提示したのは、第二次世界大戦勃発後の奇妙な戦争という状況が破られ、西ヨーロッパが危機に陥ったときで

あった。1940年5月、ドイツ軍が電撃戦によってベネルクス諸国を占領し、フランスに侵攻した。このドイツによる西方攻勢に対応するためローズヴェルト大統領は、ヨーロッパでの戦争に巻き込まれることに強い反対の姿勢を示していた連邦議会に対して特別国防費の支出を要求し、航空機の年産5万機生産という目標を掲げた。その演説において大統領は、アメリカ本土空爆のシミュレーションを以下のように示した。

アフリカ西海岸の島々からブラジルまでは、わずか1500マイルの距離である。カボヴェルデ諸島を飛び立った航空機は、7時間の飛行でブラジルに到着する。そして、ブラジルのアマゾン河口近郊のパラ州は、ヴェネズエラのカラカスまで4時間の距離である。ヴェネズエラからキューバならびにパナマ運河地帯までは、それぞれ2時間と1時間半の距離である。キューバとパナマ運河地帯からメキシコのタンピコまではそれぞれ2時間と1時間半で到着する。さらに、タンピコからセントルイス、カンザスシティには、2時間で、オマハには1時間半で到着する⁴³⁾。

この指摘は、1930年代に運用が可能になっていた南大西洋横断航空ルートが、アメリカ本土攻撃に活用されると明言し、民間航空機ならびに航空ルートが、軍事転用されることを想定した発言であった。ローズヴェルトのこの警告は、軍民両用技術として発展してきた航空技術が民間部門で発展し、それが軍事転用され、アメリカ攻撃に用いられるというシナリオを提示したものであったのである。この後、アメリカ政府は、ラテンアメリカ諸国政府とパンナムに働きかけ、ドイツの影響下にある航空会社の「脱ドイツ化」を図るとともに、各国の国営化を支援した。さらに、単独でドイツと対峙するイギリスを支援するため、民間航空会社パンナムを軍事動員したのである⁴⁴⁾。

（3）民間航空の軍事転用へ

ローズヴェルト政権は、1940年9月に締結された米英駆逐艦基地移譲協定によって英領西半球領土の使用権を得たことから、民間航空会社の軍事動員を開始した。すでに、ラテンアメリカにおける航空ルート開拓、施設整備と空港運営に実績のあったパンナムが、ニューファンドランド、バミューダ、バハマ、ジャマイカ、セントルシア、トリニダード、アンティグア、英領ギアナに「基地の鎖（Chain of Bases）」を建設する契約をアメリカ政府は結んだのである⁴⁵⁾。この措置は、海外への米軍派遣を回避するだけでなく、パンナムの構築してきた「航空システム」をイギリス領に移転することにほかならなかった。

1941年になると、ローズヴェルト政権は、イギリス首相ウィンストン・チャーチル

（Winston S. Churchill）からの要請に応じて、アメリカで生産された航空機の現地空輸活動に着手した。英空軍の中東戦力増強を目的に、アメリカから直接軍用機を移送する航空システムの構築のため、6月に米英両政府は、パンナムと契約した。パンナムは、速やかに子会社パンナム・フェリーを組織し、南大西洋・アフリカ横断ルートを建設、軍用機の空輸活動に着手したのである。同社は、南大西洋を横断し、英領西アフリカに橋頭堡を築き、アフリカ横断ルートを開拓し、ルート上に散在する空港設備を建設・管理し、戦間期を通じて発展させた定期航空便輸送を可能にする「航空システム」をイギリス帝国領土に移転することになった⁴⁶⁾。

大西洋方面での航空ネットワークの構築は、対英支援および戦略拠点の確保という側面が強かったが、太平洋地域では政治的、軍事的目的を達成することが重視された。アメリカ政府は、米軍が使用可能なハワイを拠点とする太平洋ルートの補強を計画した。しかし太平洋における航空ネットワーク建設計画は、日本軍が真珠湾を攻撃したことによって頓挫し、後に米軍を主力とする対日「飛び石戦略」を通じて構築されることとなる⁴⁷⁾。

アメリカ参戦後、ローズヴェルトは、国内線を運航していた17の航空会社すべてを軍事動員することを決定した。だが、アフリカ・中東ルートを開拓し、その地域における航空商業権の獲得を目指していたパンナムは、政府との契約のもとで民間企業として行ってきた空輸活動を損なうとして軍の管理下に置かれることに難色を示した。こうした非協力的な姿勢はパンナムと陸軍航空軍との関係を悪化させ、結果的に、1942年10月にアフリカ・中東ルートからパンナムは排除されることになった。以後、このルートは1942年6月に編成された米陸軍空輸部隊（Air Transport Command, ATC）に引き継がれた⁴⁸⁾。

ATCは航空会社17社とともに、ドイツ・日本占領地とソ連領土を除くヨーロッパ、アフリカ、中東、アジアへ、戦局の好転に付随して太平洋を網羅する航空ネットワークを構築した。編成当初、1万1千人だったATC要員は、戦争終結までに20万人に増強され、そのうち8万人が世界各地の航空施設に派遣された。ATCが空輸した軍用機は1942年に30,000機、1943年に72,000機、1944年には108,000機にのぼり、さらに終戦までに保有した大型長距離輸送機も3,700機を数えた⁴⁹⁾。ここに最強の空軍力、最大の航空機生産力とともに、軍・民の協力体制による世界規模の航空ネットワークの運営管理能力と大規模な空輸キャパシティを備えた航空超大国アメリカが出現した。

（4）戦間期における「航空システム」移転の意義

これまで考察してきたように、航空技術は軍民両用技術であり、航空機の軍事転用、たとえば輸送機の爆撃機への転換が比較的容易に可能であったのと同様に、民間航空会社

が構築してきた「航空システム」の軍事転用も容易であった。また、パンナムやドイツ・ルフトハンザの事例に示されるように、「航空システム」の海外移転は、自国と他国との政治・経済・軍事関係を強化する手段ともなりえる。1940年に米英駆逐艦基地移譲協定が結ばれた後、アメリカ合衆国の航空専門家の一人は、「民間航空の発展は国家の軍事航空戦力と密接に関連しており、航空ルートの発展、飛行術、地上施設の組織化こそが軍事的優位を生み出す」と指摘して空輸の政治的、軍事的意義を強調している⁵⁰⁾。この指摘が懸念をもって示しているように、戦間期の民間航空の軍事転用の事例、つまりドイツによる再軍備と急速な空軍力構築は、民間航空の発展なくしてはありえなかったといえるだろう。

戦間期、ドイツ・ルフトハンザとパンナムは、ラテンアメリカ諸国に設立した現地法人を通じて「航空システム」の移転における競争を激化させていた。いずれも、現地法人である航空会社に対し、人材育成を支援し、空港・管制システムの整備、緻密なスケジュール管理を通じて、現地に浸透していた。アメリカ政府は、ラテンアメリカ諸国からのドイツの影響力を排除する際に、航空機供与、人材育成から空港・管制システムの転換などを幅広く支援することで「脱ドイツ化」を図り、ラテンアメリカ諸国の民間航空の「アメリカ化」を図らなければならなかった。民間主導で発展してきた「航空システム」は、軍民転用が極めて容易であるがゆえに、敵対的な国家による「航空システム」の移転と浸透がもたらす脅威は計り知れなかったに違いない。こうした競合関係を通じて、ドイツとアメリカ合衆国は、すでに「航空システム」の海外移転で競争力を強化し、かつての航空分野の中心的存在だったヨーロッパ諸国を圧倒するような影響力を持つにいたったといえるのではないだろうか。第二次世界大戦を通じてアメリカ合衆国が目指したのは、軍民転換が随时可能な、自国の「航空システム」の世界への移転にほかならなかったのである⁵¹⁾。

5 まとめにかえて

戦間期、航空分野の発展を牽引したのは、民間航空分野であった。同時に、民間航空分野こそが、ドイツによる速やかな再軍備と空軍力増強を可能にし、軍縮体制を破綻させたといえるだろう。本論はこれまで、当時の先進技術であった航空技術が、いかに軍縮の枠組みからすり抜けたのか、航空技術がどのように軍事転用されたのかを考察してきた。

第1章では、20世紀初頭の航空機開発から、国際法的検討、さらに第一次世界大戦後の新しい航空秩序の形成過程を概観してきた。ヴェルサイユ条約締結によって、ドイツは空軍の保有は禁止されたものの、民間航空に限っては監視下での保有が許可された。この戦勝国主導の新たな秩序構築過程において、「軍事航空機」の明確な定義はなされず、軍・

民航空機の区分は曖昧なままだった。

それゆえ、第2章で、論じたように1930年代に行われた一連の軍縮会議においても、軍事航空機をどのように規制し、軍縮の枠組みを形成するのかは課題のまま残された。そうするうちに、国際民間航空輸送業の発展により、大陸は海を越えて結ばれるようになった。なかでも、植民地を持たないドイツは、中国やラテンアメリカへと市場を求め、現地での民間航空輸送活動を開始する。こうした海外展開こそが、ドイツの航空機産業を支え、人材を育成し、「航空システム」の発展を促したのであった。しかし、ヒトラーが政権につくやいなや、民間航空によって培われた航空技術は軍事転用されることになる。

第3章では、航空機ならびに航空システムの軍事転用問題を検討した。民間航空業務を通じて開発がすすめられた航空機や運航メソッド、航空人材は軍事転用が比較的容易である。ドイツがスペイン内乱に派遣したコンドル部隊によるゲルニカ爆撃は、民間で用いられてきた航空システムの軍事転用といえよう。民間航空におけるドイツの躍進と、再軍備後に実行されたゲルニカ爆撃は、ローズヴェルトの国防観に大きな影響を与えた。この後、アメリカ政府の国防戦略は、民間航空会社が構築してきた「航空システム」、国際航空ルートの軍事転用を前提とするものとなった。第二次世界大戦を通じて、世界規模の「航空システム」の維持こそが、アメリカ合衆国の軍事・民間航空政策となっていく。

戦間期の軍縮体制の不備ともいえる航空技術の軍・民区分の曖昧さや、「軍事航空機の定義」の不在は、軍縮破綻をもたらし、航空大国ドイツを創出することになり、もう一つの破壊的な戦争を導くことになった。航空技術の軍・民区分の難しさは、航空機を軍縮対象にすることに「失敗」した当時の人々の直面した問題であった。先進技術をどうコントロールするのか、それらの民生技術としての重要性のみならず、軍事転用がもたらす問題を把握し、いかに軍縮を実現するのかは、現在、我々が直面している問題なのである。

注

- 1) 2016年4月現在、沖縄県宜野湾市の米軍普天間基地に24機が配備されているCV-22 オspreyに関して、2015年5月、東京都下西多摩地区の福生市など5市1町にまたがる米軍横田基地にも2017年から3機が配備されることが決定された。日本経済新聞 HP [http://www.nikkei.com/article/DGXLASFS12H04_S5A510C1MM0000/]（アクセス日：2016年4月26日）。ボーイング HP [<http://www.boeing.com/>]（アクセス日、2016年4月19日）。
- 2) 西川〔2008〕を参照。
- 3) 戦間期の国際民間航空輸送業の発展が、アメリカ合衆国の国防政策の転換をもたらし、戦後の軍事・民間航空政策に影響を与えた経緯については、高田〔2011〕を参照。
- 4) Zaidi〔2011〕pp. 150-178; 高田〔2012〕を参照。

- 5) 榎本 [2016] 53-76 頁。
- 6) Freer [1986] pp. 42-44.
- 7) Sochor [1991] pp. 86-106.
- 8) Launius and Bednarek, eds. [2003] p. 16; Wegener [1998] pp. 21-23.
- 9) Chase and Carr [1988] pp. 179-217 では、アメリカ人の国防観が、海外からの攻撃を想定したものに变化した契機は、真珠湾攻撃であったと分析している。
- 10) Rice [2004] pp. 1-8.
- 11) Hermann [1997] p. 140.
- 12) 高田 [2011] 21-22 頁。
- 13) Jönsson [1981] pp. 277-8.
- 14) Milde [2012] pp. 10-11.
- 15) Sochor [1991] p. 2.
- 16) Milde [2012] p. 10.
- 17) Milde [2012] p. 12.
- 18) Davis [1972] pp. 200-1.
- 19) Milde [2012] p. 62-3.
- 20) Lee [2003] pp. 89-92; Nash [2010] p. 125.
- 21) Zaidi [2011] pp. 157-159; Overy [2016] p. 116.
- 22) Davis [1964] pp. 170-2.
- 23) Omissi [1990] pp. 3-7.
- 24) Gidwitz [1980] pp. 39-40.
- 25) Davis [1964] pp. 123-130; Taneja [1980] pp. 2-4.
- 26) 戦間期におけるパンナムの躍進と独占的立場の確立については Delay [1980] を参照。
- 27) Davis [1964] pp. 141-142.
- 28) Ibid, pp. 156, 218-22.
- 29) Lyth [2003] pp. 250-252.
- 30) Burden [1943] pp. 12-13.
- 31) ドイツ系移民の協力については、Burden [1943] p. 11; ドイツとラテンアメリカ諸国の経済関係の強化については、Friedman [2003] p. 576.
- 32) Import Data, Brazil, Aircraft, n.d., (RG59 Lot 54 D 380 Box 3, National Archives and Records Administration, College Park, MD, 以下、NARA と略す)。
- 33) Conn and Fairchild [1960] pp. 238-249.
- 34) Schedule Map of Deutsche Lufthansa, 1938 (Record Group 165 Entry 77 Box 1332, NARA)。
- 35) Deist [1981] pp. 58-60.
- 36) 前田 [2006] 57-61 頁。
- 37) Southworth [1977] pp. 181-183, 254.
- 38) Dallek [1979] p. 148.
- 39) Dallek [1979] pp. 173-174.

- 40) 民間パイロット養成プログラムについては、高田 [2011] 19-35 頁を参照。
- 41) 高田 [2011] 30 頁。
- 42) Taliaferro, Ripsman, and Lobell, eds. [2013] p. 205.
- 43) Rosenman [1941] pp. 39-43.
- 44) Burden [1943] pp. 67-79.
- 45) Dallek [1979] pp. 243-7.
- 46) Ray [1975] pp. 340-58; *New York Times*, August 19, 1941, pp. 1, 4; Foreign Economic Administration, “History of Lend-Lease” (Record Group 169, Box 3137, NARA) , pp. 3-4.
- 47) Dallek [1979] pp. 303-4.
- 48) Davis [1972] pp.267-8; Daley [1980] pp. 336-7.
- 49) Craven and Cate [1958] p. 19.
- 50) Lissitzyn [1940] pp. 169-70.
- 51) 高田 [2011] を参照。

文献リスト

- 榎本珠良 [2016] 「武器移転規制と秩序構想—武器貿易条約（ATT）の実施における課題から—」『国際武器移転史』第1号。
- 高田馨里 [2011] 『オープンスカイ・ディプロマシー アメリカ軍事民間航空政策 1938~1946年』有志舎。
- 高田馨里 [2012] 「1930年代における『軍・民技術区分』問題とドイツ軍拡」、横井勝彦・小野塚知二編『軍拡と武器移転の世界史—兵器はなぜ容易に広まったのか』日本経済評論社。
- 西川純子 [2008] 『アメリカ航空宇宙産業—歴史と現在』日本経済評論社。
- 前田哲男 [2006] 『戦略爆撃の思想 ゲルニカ 重慶 広島（新訂版）』凱風社。
- Burden, William A. M. [1943] *The Struggle for Airways in Latin America*, The Council on Foreign Relations.
- Chase, James and Caleb Carr, [1988] *America Invulnerable: the Quest for Absolute Security from 1812 to Star Wars*, Summit Books.
- Conn, Stetson and Byron Fairchild, [1960] *The Western Hemisphere: The Framework of Hemisphere Defense*, U. S. Government Printing Office.
- Craven, Wesley F. and James L. Cate [1958] *The Army Air Force in World War II: vol. 7: Service around the World*, The University of Chicago Press.
- Daley, Robert [1980] *An American Saga: Juan Trippe and his Pan Am Empire*, Random House.
- Dallek, Robert [1979] *Franklin D. Roosevelt and American Foreign Policy 1932-1945*, Oxford University Press.
- Davis, R. E. G. [1964] *A History of the World's Airlines*, Oxford University Press.
- Davis, R. E. G. [1972] *Airlines of the United States since 1914*, Smithsonian Institution Press.
- Deist, Wilhelm [1981] *The Wehrmacht and German Rearmament*, University of Toronto Press.
- Freer, Duane [1986] "Chicago Conference (1944) - U. K. -U. S. Policy Split Revealed," *ICAO Bulletin*, 41-8.
- Friedman, Max Paul [2003] "There Goes the Neighborhood: Blacklisting Germans in Latin America and the Evanesence of the Good Neighbor Policy," *Diplomatic History*.
- Gidwitz, Betzy [1980] *The Politics of International Air Transport*, MIT Press.

- Hermann, David G. [1997] *The Arming of Europe and the Making of the First World War*, Princeton University Press.
- Jönsson, Crister [1981] "Sphere of Flying: The Politics of International Aviation," *International Organization*, 35-2.
- Roger D. Launius and Janet R. Daly Bednarek, eds. [2003] *Reconsidering a Century of Flight*, The University of North Carolina Press.
- Lissitzyn, Oliver J. [1940] "The Diplomacy of Air Transport," *Foreign Affairs*, 19-1.
- Lyth, Peter [2003] "Deutsche Lufthansa and the German State, 1926-1941," in Terry Gourvish, ed., *Business and Politics in Europe, 1900-1970: Essays in Honour of Alice Teichova*, Cambridge University Press.
- Mahnken, Thomas, Joseph Maiolo, and David Stevenson, eds. [2016] *Arms Races in International Politics: From the Nineteenth to the Twenty-First Century*, Oxford University Press.
- Milde, Michael [2012] *International Air Law and ICAO* [2nd Edition], Eleven International Publishing.
- Nash, Lee [2010] *Herbert Hoover and World Peace*, University Press of America.
- Omissi, David E. [1990] *Air Power and Colonial Control: the Royal Air Force, 1919-1939*, Manchester University Press.
- Ray, Deborah Wing [1975] "The Takoradi Route: Roosevelt's Prewar Venture beyond the Western Hemisphere," *Journal of American History*, 62-2.
- Rice, Rondall R. [2004] *The Politics of Air Power: From Confrontation to Cooperation in Army Aviation Civil-Military Relations*, University of Nebraska Press.
- Rosenman, Samuel I. [1941] *The Public Papers and Addresses of Franklin D. Roosevelt*, vol. 9: *War and Aid to Democracies, 1940*, New York.
- Sochor, Eugene [1991] *The Politics of International Aviation*, MacMillan.
- Southworth, Herbert Rutledge [1977] *Guernica! Guernica! : A Study of Journalism, Diplomacy, Propaganda, and History*, University of California Press.
- Taliaferro, Jeffrey W. Norin M. Ripsman, and Steven E. Lobell, eds., [2013] *The Challenge of Grand Strategy: The Great Powers and the Broken Balance between the World Wars*, Cambridge University Press.
- Taneja, Nawal K. [1980] *U.S. International Aviation Policy*, Lexington Books.
- Wegener, Peter P. [1998] *What Makes Airplanes Fly? History, Science, and Applications of Aerodynamics*, Springer.
- Zaidi, Waqar H. [2011] "'Aviation Will Either Destroy or Save our Civilization': Proposals for the International Control of Aviation, 1920-1945," *Journal of Contemporary History*, 46-1.

Military and civil aviation: the failure of disarmament caused by the aviation problem during the interwar period

Kaori Takada

Associate Professor, Faculty of Department Comparative Culture,
Otsuma Women's University

Military and civil aviation have shared the same sky since the birth of aviation technology. According to Eugene Sochor in his 1991 book published, 'the close links between civil and military aviation were well understood when governments were the principal actors in the early days of commercial aviation.' This paper aims to clarify that commercial aviation in the interwar period enabled Germany to rapidly reestablish its air power by 1935. After its defeat in the First World War, Germany had been prohibited from maintaining its airpower and Air Force, with exception of the aircraft industry and commercial aviation. At that time, the U.S. delegation insisted that Germany could run its commercial aviation in its own territory. With its participation in the League of Nation, and the International Commission of Aerial Navigation (Commission Internationale de Navigation Aerienne), Germany started its commercial aviation with the establishment of Deutsche Lufthansa, A. G. (DLH) in 1926 expanding to China, and to Latin America. In the early 1920s, European countries such as France and Great Britain had considerable influence over Latin American aviation; however, German aviation was gaining ground. Civilians of German descent in Columbia established the national airline company with support from the German aviation industry. One of the oldest airline companies, Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aeros (SCADTA) started its flights around Columbia, the Isthmus of Panama, and the Caribbean Sea. DLH and SCADTA also founded an affiliated company, Syndicate Condor, and the company became the prominent airline in Brazil. For the purpose of protecting its prestige in Latin America, Pan American Airways (Pan Am) was established by one of the most prominent U. S. military aviation figures, Henry Hap Arnold, and then Juan Terry

Trippe took over the company. In the early 1930s, German-owned airlines and Pan Am engaged in peaceful competition in Latin America. When Hitler obtained the political power, however the German government had tried to solidify politico-economic relationships with Latin American countries. At the same time, competition between DLH and Pan Am became more severe. The U.S. government also became aware of the latent threat of DLH as an air power, when German and Italian air forces intervened in the Spanish Civil War, and they conducted indiscriminate air strikes on the civilian population. In 1937, civilian aviation was switched to military air power. Germany legally developed its civil aviation in an era of disarmament, and rapidly established its Air Force with the personnel and airplanes that had been developed through civil aviation.