

書評

高田馨里編著『航空の「二〇世紀」－「航空熱・世界大戦・冷戦」－』
（日本経済評論社、2020年、ix+424頁）

木畑 洋一

1 「航空の20世紀」という視角について

一つの時代として暦の上での20世紀を説明する上で、「航空の20世紀」という表現は強い説得性をもっている。アメリカ合衆国でライト兄弟が初めて飛行機を飛ばすことに成功したのは世紀が始まったばかりの1903年のことであった。20世紀はまた「戦争の世紀」と呼ばれることがあるが、飛行機はイタリア・トルコ戦争（1911～12年）で初めて空からの爆撃のために用いられ、二つの世界大戦、とりわけ第二次世界大戦において戦争遂行のための必須の兵器となった。さらに、20世紀が終わる頃に加速した世界のグローバル化では、長距離にわたる人や物の急速な移動を可能にした飛行機が大きな役割を演じた。

従って、航空という問題に即して20世紀の諸相に切り込んでいこうとする本書のねらいの重要性は明らかである。すでに『航空機産業と航空戦力の世界的展開』（日本経済評論社、2016年）を上梓してこのテーマに関わる共同研究の実績をもつ研究グループが、外国人研究者の参加、若手研究者の活躍という新味を見せながら、読み応えある議論を展開しているというのが、何はともあれ本書に接して感じた第一印象であった。

本書は、序章の他12の章から成り、クロノロジカルに三つの部（第一部は大体第一次世界大戦期まで、第二部は両大戦間期から第二次世界大戦期まで、第三部は第二次世界大戦後）に分けられている。それぞれの章について説明を加えたりコメントをしたりするには紙幅が足りないこともあり、以下では、全体を見渡して評者の頭に浮かんだいくつかの論点を示しながら、それに関連する各章に触れていくという形をとりたいと思う。

2 航空熱について

最初の論点は航空熱という問題である。本書の副題の筆頭にかかげられていることから分かるように、航空熱は本書のキーワードである。航空熱といってもそれにはさまざまな様相があるが、序章（「航空の二〇世紀」高田馨里、以下章の初出時にタイトルと執筆者名を括弧内に記す）で研究史を含めて丁寧な説明が行なわれている。20世紀の世界で飛行機がもった意味を考えていく上では、人々が飛行機から何を感じ取り、飛行機にどのような思いを投影したのかということ、航空熱というコンセプトで捉えてみることは大いに有効であろう。

第1章（「航空熱と世界記録更新」小野塚知二）には、「航空熱」とは、まず何よりも1920年代と1930年代という20世紀の中では相対的に最も「平和」であった時期の産物であり、この平和の時代にこそ最も流行った現象なのである」（40、以下括弧内の数字は頁数）とある。平和な時代にさらに人々の夢をかきたてるものとして航空熱が広がったという議論である。それは確かに説得力ある説明であり、そうしたものとしての「航空熱」は、第1章の他、第2章（「大正期の飛行熱」鈴木淳）、第4章（「航空機開発と大西洋横断飛行」永岑三千輝）、第5章（「日独航空路の展開1919～1945」田嶋信雄）で描かれている。特に第5章では、日本をめざしてやってくる飛行士たちを航空熱にうかされた日本人が歓迎するという平和な時期から、戦争につながる日独間の航空ルートの開拓が航空熱とは無縁の形で追求される時期への変化の様相を見て取ることができる。

それを確認しておいた上で、それでは20世紀の後半について、航空熱という問題は語れないのかどうかという疑問を呈示しておきたい。20年代や30年代の航空熱は、自分が飛行機に乗る機会はずまいという状況下での、飛ぶ飛行機を「見る」熱であった。第1章では、航空熱は「軍産官学複合体の支配する体制においては棲息しえない過去の生き物であろう」（40-41）と、20世紀後半については航空熱を語れないことが示唆されているが、一般の人々が実際に飛行機に乗ることができるようになってからの、「乗る」航空熱ともいうものも考えられるのではないか、というのが評者の素朴な疑問である。スチュワーデスを扱う第12章（「ジェット時代のフェミニズム」フィル・ティーマイヤー）で対象になっているのは、そうした時代の前夜ともいえる時期（1960年代）における、航空会社側での新たな航空熱喚起の試みであると考えられる。

本書全体で感じた大きな問題点として、20世紀をうたいながら、1970年代以降の問題が議論されていないという点があるが、航空熱をめぐるこの論点も、それに含まれる。

航空熱に関わって付随的に注目したい問題が、それをあおったメディアの役割である。これが取り上げられているのは、第2章、第4章、第5章であり、とりわけ第2章では「新聞の飛行熱」が詳しく論じられている。それが示しているように、これらの章が対象としている時期に重要なメディアは新聞であり、新聞は、飛行機についての報道とともに、航空関係のイベントを主催したりすることによっても、人々の間に航空熱を拡げていく役割を演じた。

3 航空機をめぐる軍—民関係について

本稿の冒頭でも触れたように、航空機は、他の交通機関に比べて、軍事的意味を最初から強く帯びていた。密度や接近の角度の違いはあれ、本書のすべての章においてその間

題が何らかの形で触れられていることは当然であるといえよう。そのなかでも特に軍事的文脈が中心にすえられているのは、第二次世界大戦期を対象とする第6章（「戦前戦中期における軍と大学」水沢光）、第7章（「太平洋戦争における日本航空戦力の配備・補給」西尾隆志）、第8章（「ライセンス生産の失敗」西牟田祐二）と、インド、パキスタンを扱った第10章（「冷戦期インドにおけるナショナル・エアパワーの形成」横井勝彦）、第11章（「パキスタン民間航空とアメリカの対パキスタン援助、1950～1961」S・ワーカー・H・ザイディ）であるが、評者が特に興味深く読んだのは第7章である。

第7章で、筆者は、戦時期における日本の航空機生産能力の飛躍的向上と、アジア・太平洋の戦域に展開された第一線航空機数との間に著しい不均衡が存在した事実に着目し、航空機の配備・補給のプロセスでの損失がいかに大きかったということを論証している。戦闘によらない航空機の損失という点から戦争の姿を見直すことで、戦争を考える一つの新たな視点を提示しているのである。かつて藤原彰は飢えという問題から戦死者の実相に迫っていくことで日本の戦争を捉え直したが（『飢死した英霊たち』青木書店、2001年）、それと同じような意味を本章はもっていると感じた。

軍－民間関係について、第9章（「日本の翼の消滅から復活へ」高田馨里）が示した、第二次世界大戦直後の日本占領問題をめぐる論点に関わる補足を行なっておこう。

対日占領が始まった時、非軍事化を中心目的とする占領軍は、すべての航空機の破壊という方針をとっていたが、その前提とされていたのが日本における民間航空の性格であった。日本における民間航空分野が、「政府・産業・軍部の緊密な関係」によって発展してきたものであり、日本の民間航空分野に携わる人材は、「決定的に軍事航空を担う人的資源」であるがために、日本の民間航空は廃止されるべきだ、とされていたというのである（297）。その後、1948年初め頃になると、日本人にではなく外国の航空会社に日本国内の民間航空輸送を担わせようという案がアメリカ側から浮上してくるが、それにはニュージーランドなどからの強い反対が出された（309-310）。筆者はこの意見の違いの背景については踏み込んでいないが、そこには前年8月末から9月初めにかけてオーストラリアのキャンベラで開かれた、対日講和をめぐる英連邦会議での議論が存在した。その会議で、オーストラリアのエヴァット外相は、民間航空を日本人の手に委ねず国際的な組織で運営するという案を示したが、ニュージーランド、イギリスなどの代表から強い批判が出され、日本国内での民間航空は日本人の手に任せるべきである、という方針が会議の結論となった。会議の報告書では、いまや民間航空は鉄道や道路輸送と同じく必須のサービスとなっており、そうしたサービスのために訓練されたパイロットや技術者は軍事的脅威にはならない、と述べられたのである。

この例に示されるように、航空機をめぐる軍—民関係については多様な議論がありうる。本書でも、それに関わる論点はいろいろ示されてきているが、さらに検討を深めるべき点であろう。たとえば、軍—民の利害の交錯する場である飛行場の問題なども興味深い。

4 その他の論点について

触れられている章の数は限られているものの、本書を読んで非常に気になったのが航空熱と女性の関係である。第1章で女性飛行家の活躍が簡単に触れられた後、第2章で女性飛行家のことがかなり詳しく論じられている。さらに第5章では、女鳥人と呼ばれた女性エッツドルフが取り上げられている。評者はこうした点を全く知らなかったので啓蒙されたが、同時に、20世紀前半における女性の社会的位置を語る場合に、このような人々がどのように位置づけられるのかという点は疑問として残った。ちなみに、スチュワーデスを対象として正面から女性の問題を扱っている第12章では、彼女たちにスポットライトをあてた「ジェット時代の女らしさ」の強調は、結局のところその頃さかんになっていたフェミニズム（第二波フェミニズムと呼ばれるもの）に取って代わられる対象であったという的確な指摘がなされている。

また、本書の大きなメリットであると考えられるのが、「航空の20世紀」を支えた、航空機に関わる技術的側面の丁寧な検討である。第1章、第3章（「海軍航空機生産構想と実現の方法」千田武志）、第6章～第9章と、それを論じる部分も多い。そのなかで印象深かった指摘が、第1章における「この半世紀～40年間ほど、速度、高度、航続距離、離陸重量など航空機の記録更新はほとんどなされておらず、技術的には飽和状態に達している」（34）という主張である。その後の半世紀では、燃費と電子技術が発達しただけだ、というわけである。すでに触れた、20世紀をうたいながらも1970年代以降の問題がほとんど議論されていないという本書の性格が、この主張と関わるのかどうかは判然としないが、第1章の主張の通りであろうと思いつつも、20世紀後半についてこの側面でも今少しの切り込みがあった方がよかったのではないかという感想も抱かざるをえなかった。

このような点も含め、「航空の20世紀」研究の可能性はまだ大きく広がっていると考えられる。本書を完成させた強力な研究グループのさらなる活動を期待してやまない。

（東京大学・成城大学名誉教授）