

昭和戦前期における名古屋飛行場の設置と終焉

川上大介

- I. はじめに
- II. 名古屋飛行場と戦前の民間航空の概要
 - (1) 名古屋飛行場の概要
 - (2) 戦前の民間定期航空
- III. 名古屋飛行場の成立と終焉
 - (1) 民間主導で始まった飛行場計画
 - (2) 政府介入による仮飛行場建設
 - (3) 本飛行場の建設から終戦まで
- IV. 定期便の運航状況と路線廃止
 - (1) 定期便の運航開始から廃止まで
 - (2) 路線廃止の背景
- V. おわりに

I. はじめに

現在、航空交通は遠隔地への移動手段として重要な役割を担っているが、商業的な航空路が形成された20世紀前半は交通としての規模は非常に小さく、通信や植民地統治に関わる各国の国策によって成立した面が大きかった¹⁾。航空路が交通としての意義を高めたのは20世紀後半であり、航空地理学が発展を遂げるのも1960年代以後のことである²⁾。

日本の場合、第二次世界大戦前（以下、戦前と呼ぶ）の航空路は、国策上重要であった朝鮮半島・台湾・中国大陸各地と内地とを結んでいた。しかしこの時期の航空交通を対象とした研究は、地理学を含め非常に乏しい³⁾。当時の日本の航空輸送を主に担っていたのは1928年に発足した日本航空輸送株式会社（以

下、日本航空輸送）と1938年にその事業を継いだ大日本航空株式会社（以下、大日本航空）であった。だが、両社に関する先行研究も非常に少なく、鶴田⁴⁾が日本航空輸送の設立とその背景を論じているほか、井上⁵⁾が同社の台湾での活動を調査している程度である。大日本航空については、同じく井上⁶⁾が戦時中の同社の運航業務について考察している。しかし、両社が運営していた国内地方路線についての研究は皆無に等しく、上田⁷⁾の富山・金沢飛行場についての研究があるのみである。

こうした研究蓄積の薄さは、鉄道や海運に比べ、戦前の日本の航空交通が果たした役割の小ささを反映していることは否めない。しかし、航空交通はあらゆる交通手段よりも圧倒的に速い点で優位性があるために、たとえ規模は小さくとも国策として空港の設置と路線の形成が追求された。この点において、戦前の地方航空路線や、その離発着に使用された地方飛行場の実態を解明することは、近代の歴史地理や交通史の研究において重要であると考えられる。

本稿は以上の問題意識から、これまで実態がほとんど知られていない地方飛行場の一つである名古屋飛行場を取り上げ、その成立から終焉までを跡づけるとともに、路線廃止の背景に着目しながら、戦前の地方飛行場の意義を議論することを目的とする。

当時の名古屋飛行場は小さな地方空港に過ぎず、1934年に路線が開設されたものの1940

年にはそれが廃止されてしまった歴史を持つ。また、戦後は飛行場として使用されることなく、その役割を小牧飛行場（現県営名古屋空港）に譲った。その基本的な概要については『名古屋築港誌』⁹⁾に記述がある。しかし、計画や工事については詳細に記されているものの、当時の航空交通における位置づけや、開港後の運用実態・利用状況については、ほとんど検討されていない。本研究では、戦前の新聞記事や航空統計、米軍資料を活用しつつ、歴史に埋もれた名古屋飛行場の実像を明らかにするとともに、民間の定期便がわずか6年弱で廃止された理由について、名古屋における航空交通の鉄道に対する優位性の有無や、当時の航空ネットワークにおける名古屋の立地上の特性から考察を行う。

以下、第Ⅱ章で名古屋飛行場の概要と戦前期民間定期航空の状況について概観し、当時の航空網における名古屋の位置づけを確認する。第Ⅲ章では名古屋飛行場の建設から終焉までを辿りつつ、飛行場の規模を検討する。第Ⅳ章では定期便の運航状況について検討しながら、路線廃止の背景について議論し、第Ⅴ章で結びとしたい。

Ⅱ. 名古屋飛行場と戦前の民間航空の概要

(1) 名古屋飛行場の概要

本稿で論じる名古屋飛行場の歴史は複雑

で、かつ移転による場所の変更も伴うため、まずは『名古屋築港誌』⁹⁾に依りつつ、図1に飛行場計画時から廃止までの状況の変遷を示す。名古屋飛行場は1934年10月に開港したものと、その移転先として1941年10月に開港した2か所が存在した。名古屋での飛行場建設は1926年7月までに一度議論されたものの結局実現せず、具体的に計画が始まったのは1927年11月であった。これは民間主導の計画であり、名古屋港の一角を埋め立て本格的な飛行場を造るものであった。このとき計画された飛行場を本稿では「本飛行場」と呼ぶ。しかし、1932年7月に政府が計画に介入し、本格的な飛行場完成には時間を要することが判明したために、まずは仮設の飛行場で営業することになった。この飛行場を本稿では「仮飛行場」と呼ぶ。

両者の位置を図2に示した。右下の広域図の濃色部は、2017年の名古屋市域を示す。仮飛行場が現在の名古屋市港区潮風町に相当し、当時名古屋港第10号埋立地（以下、10号地）と呼ばれた場所に存在した。本飛行場は現在の名古屋市港区空見町にあたり、当時は名古屋港第11号埋立地（以下、11号地）と呼ばれた場所に存在した。仮飛行場では民間定期便の運航が6年弱行われたものの、戦局の逼迫により1940年10月に定期便が廃止されると、付近の軍用機メーカーの試験飛行場と

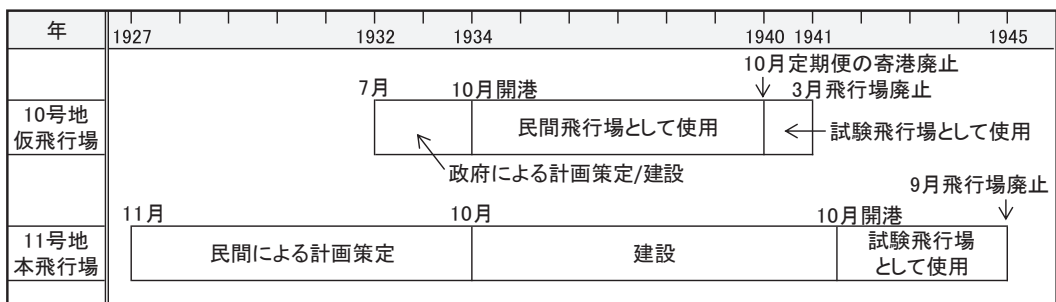


図1 名古屋飛行場の沿革

『名古屋築港誌』(本文注8)により作成。

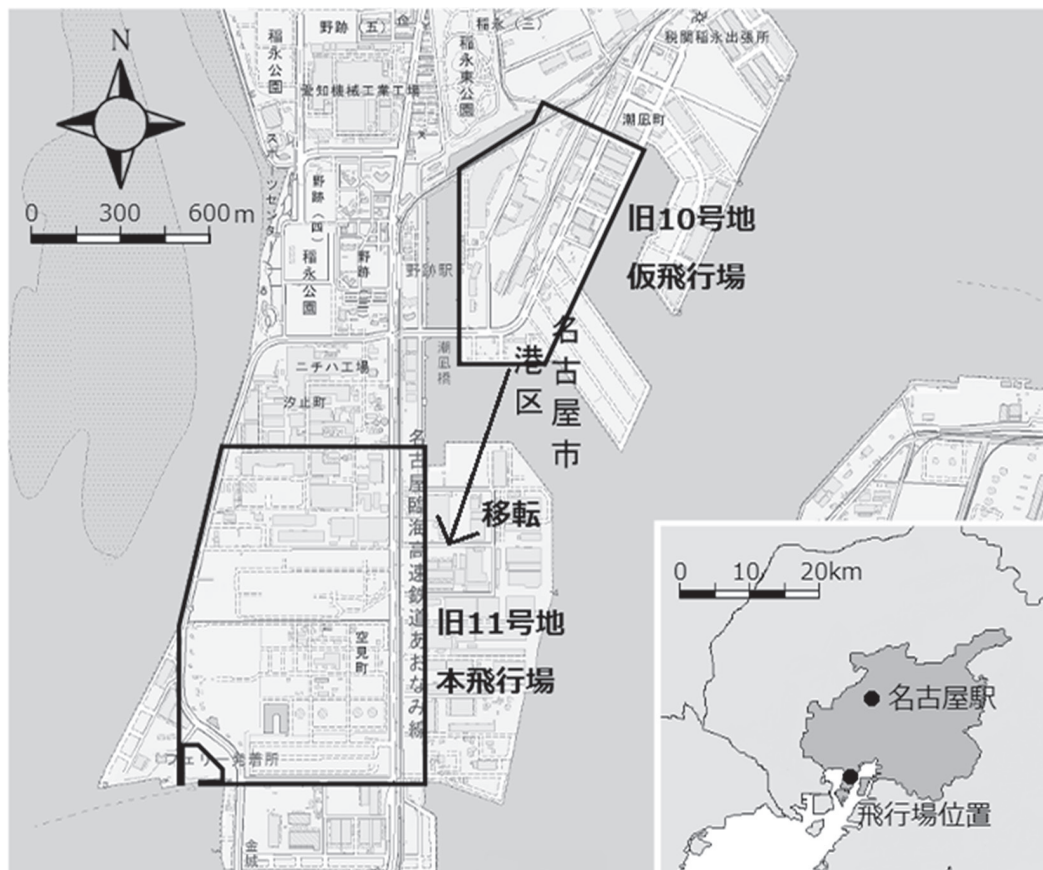


図2 名古屋飛行場の位置

ベースマップには地理院地図（データ取得：2018年3月8日）を使用。
 右下の広域図は国土交通省国土政策局「国土数値情報」（行政区画，2017年）を修正利用。

して使用された。そして本飛行場は1941年10月に開港したが、既に定期便の廃止後であったため引き続き軍用機の試験場として利用され、終戦によって廃止された。

(2) 戦前の民間定期航空

次に、名古屋飛行場ができた当時の民間航空の状況と、その中での名古屋飛行場の位置づけを概観しておこう。戦前期日本における最大の航空会社は、1928年に設立された日本航空輸送と1938年にその事業を引き継いだ大日本航空である。日本の民間航空史において、1920年代後半から1930年代は小規模な

航空会社が国策航空会社へと統一されようとしていた時代であった。

日本航空輸送は政府の多額の支援を受け、1929年9月10日に東京—大阪—福岡—蔚山—京城—平壤—大連の定期航空路線（以下、東京＝大連線）を完成させた¹⁰⁾。東京＝大連線は内地の主要都市と植民地（朝鮮・関東州）を結ぶものであり、大日本航空にも基幹路線として継承された¹¹⁾。名古屋も1934年10月に仮飛行場が開港したことでこの路線に組み込まれた。東京—大阪間の空路は、1936年10月に東京—富山—大阪線（以下、富山線）が開設されたことで富山経由と名古屋経由の

2 経路となったが、前者はあくまでローカル線であり、主要ルートは名古屋を経由する方であった。

また、この頃には満州事変に端を発した日中情勢も緊迫し、内地と外地各拠点との一層の高速輸送が求められた。これを受け、日本航空輸送では1937年6月1日より東京と福岡を無寄港・高速で結ぶ「急行便」の運航を開始した¹²⁾。これは内地と大陸拠点間を更に高速で結ぶ便が出現したことを意味し、そうした旅客は名古屋を経由しない急行便に流れるようになった。これによって東京—名古屋—大阪—福岡間の航空路線（以下、名古屋線と記載）は当時の航空網の中で主要路線からローカル線へと立場が変わった。

そして、日中戦争が激化する中で、大陸との航空連絡が戦略上重要だと判断した日本政府は、新たに統一された航空会社の設立を目指した。こうして、1938年11月30日に日本航空輸送は解散し、新たに大日本航空が誕生した¹³⁾。大日本航空は日本航空輸送が運航していた路線及び機材、施設等をそのまま引き継いだ。また、当時の国内には他にもローカル航空会社が多数存在していたが、いずれも大日本航空に吸収された¹⁴⁾。名古屋飛行場を取り巻く状況は路線運営者が大日本航空となった後も変わらなかったが、一方で横浜を起点としてバラオなどの南洋拠点を飛行艇¹⁵⁾で結ぶ路線の拡充が行われた。そして、1940年10月に大日本航空は「東亜共栄圏の先駆的使命を完全に遂行させるため」、中国大陸や南洋方面の路線に注力すべく、名古屋線を含め一時充実していた地方ローカル線の多くを廃止した¹⁶⁾。

結局、名古屋は東京や福岡のように多数の発着路線を持つことはなく、わずかな期間のみ基幹路線の一角を担うも、その後は地方空港へと地位が下がるなど、立場が大きく変動した場所であった。

Ⅲ. 名古屋飛行場の成立と終焉

(1) 民間主導で始まった飛行場計画

名古屋で初めて飛行場建設の計画が持ち上がったのは大正時代末期のことである。これは1926年7月に内務省に認可された「名古屋港将来の拡張計画」で議論されていたもので、計画者は不明だが、名古屋港を拡張する際に新たに漁港と航空港を加えるというものであった。しかし、漁港は市町村間で利権問題が起きる恐れがあり、飛行場については軍事的な影響を考慮する必要があるとのことで見送られてしまった¹⁷⁾。

その後、再び飛行場建設を唱えたのは伊藤祐民という実業家である。1927年11月、祐民は自身が会長を務めていた名古屋ロータリー倶楽部で、名古屋近代化のためには「観光ホテル」「ゴルフ場」そして「飛行場」が必要だと訴えた¹⁸⁾。この計画は順調に進み、飛行場建設計画については祐民が1927年より会頭を務めていた名古屋商工会議所が中心となって進められることになった（図1参照）。

既に1929年9月には日本航空輸送によって東京と大連を結ぶ旅客航空路の運航が始められており、この国内航空網にもれた名古屋では飛行場の早期開設を図るべく1932年5月17日に名古屋商工会議所名で愛知県知事と名古屋市長に「名古屋に水陸両用飛行場設置に関する陳情書」を提出した¹⁹⁾。また、名古屋市では名古屋飛行学校が陸軍第三師団管轄の小幡ヶ原陸軍演習場を飛行場として既に利用していた²⁰⁾。そのため、名古屋が航空網に組み込まれた場合、同演習場を「一時的應急ノ設備トシテ」定期便の発着場として使わせてもらえるよう²¹⁾1932年5月25日に同陳情書を陸軍大臣・陸軍第三師団長・逓信大臣・日本航空輸送にも提出した²²⁾。同会議所はその後「名古屋国際飛行航空協会」を設立し、会長には会議所副会頭を据えて建設を呼びかけた²³⁾。そして1932年7月、名古屋港南部に

新たな埋め立て地を造成し、飛行場とする計画が完成した。この埋め立て地が後に本飛行場として1941年10月に完成することになる(本章(3)で後述)。さて、陸軍に対する陳情であるが、その結果については不明である。しかし、日本航空輸送が同演習場を使用した記録が存在しないことから、陳情は認められなかったと考えられる。

(2) 政府介入による仮飛行場建設

一方、政府内でも航空産業発展のために名古屋に飛行場を建設する動きがあり、名古屋商工会議所が飛行場建設計画を立案した直後の1932年7月15日に通信省航空局航空官が飛行場候補地を探しに名古屋に來訪した。このとき、航空局側は前述の民間による飛行場建設計画を初めて知ることとなった。しかし、それには少なくとも5年の歳月を要することが分かると、より早期に飛行場を開設したい政府は、民間主導の飛行場が開港するまでの間、どこか適当な土地に仮設でも良いので飛行場を開設することを望んだ。そして、航空官が提示した条件をもとに土地の選定が行われた結果、西加茂郡の伊保原、名古屋市中川運河西の土古新田、名古屋港第7号埋立地等が候補地となったが、いずれも条件を満たすことができず、何も進展のないまま1年が過ぎた²⁴⁾。

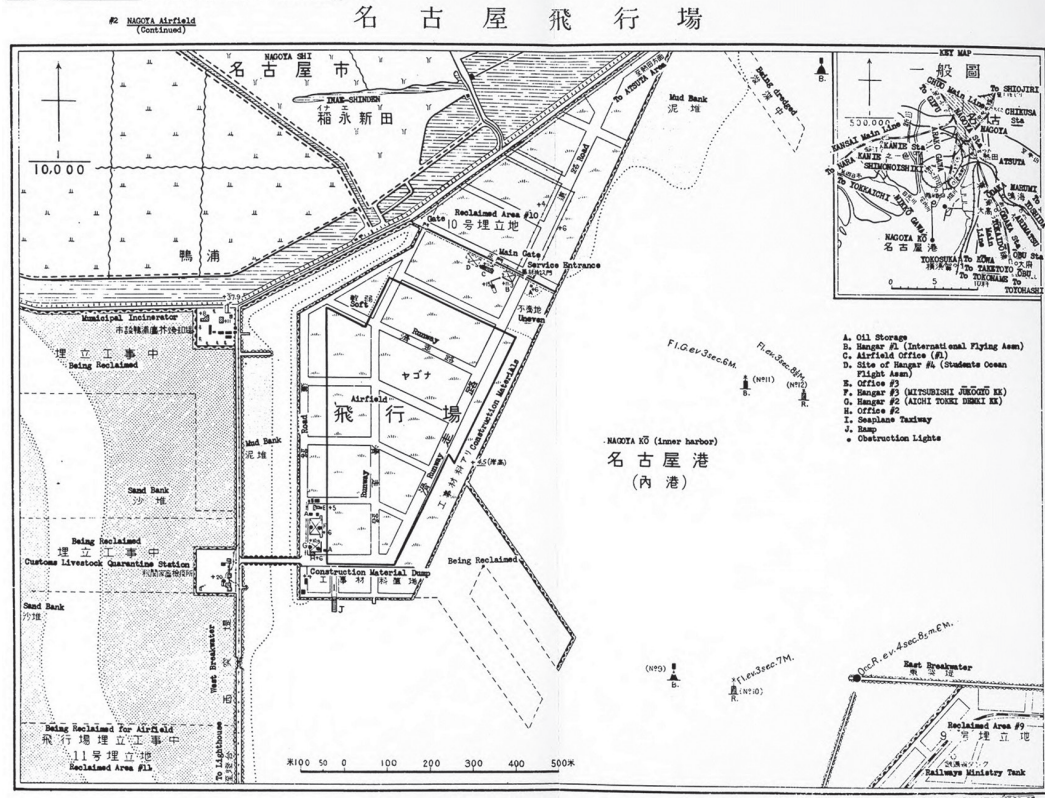
ところが、1933年9月に10号地が完成し、条件を満たすことが見込まれたため、1934年3月から調査が行われた。その結果、航空会社から若干の不安要素が提示されたものの、10号地に仮飛行場を設置することと東京＝大連線が寄港することが決定した。早速10号地の整地が行われ²⁵⁾、1934年7月3日には通信大臣から飛行場設置の許可を得た。

開港1ヶ月前の状況は、当時の地元紙『新愛知』の記事から窺うことができる。1934年9月11日にダイヤが発表されるなど、開港に向けて市民への積極的な宣伝が行われたほ

か²⁶⁾、この頃から「国際飛行場」の文字が紙面に盛んに登場し、飛行場完成によって名古屋市が世界的に躍進することへの期待が感じられる²⁷⁾。

諸工事を終えた仮飛行場では、開港直前の9月29日と30日に試験飛行が行われた²⁸⁾。東京から大型のフォッカーF VIIb 3M型旅客機²⁹⁾(以下、3M機)が、大阪からは中型のフォッカースーパーユニバーサル機³⁰⁾(以下、スーパー機)が飛来し、滑走路や飛行場周辺の状況を調査した。両機とも実際に定期便で使用される機体であったが、滑走路は軟弱な未舗装路であったため、3M機は着陸時に車輪が地面にめり込んでしまった。幸い機体の破損は免れたものの、周辺の人々によって着陸早々掘り出し作業が行われた。なお、スーパー機は安全に離着陸を行い、同乗した『新愛知』の記者による搭乗記が紙面に掲載されている³¹⁾。そして同年10月1日、正式名称を「名古屋飛行場」として仮飛行場が開港した³²⁾。

仮飛行場の詳細図はこれまで知られておらず、滑走区域が東西550m、南北750mの範囲であることしか分かっていなかった。しかし今回、米軍資料中に図面が確認され、不明な点が多かった仮飛行場の設備が判明したので図3で示す。これは元々、1939年に海軍省水路部が作成した飛行場の資料で、それを米軍がサイパン島の戦いで入手し、翻訳したものである。これによると、仮飛行場は北東―南西方向に約700m、南北方向に約500m、北西―南東方向に約350mの3本の滑走路を持ち、北東方向に延びる道路で市内と連絡している。飛行場表面には芝が植えられており、南部と南東部の護岸沿いは資材置き場になっている。飛行場設備については、北東部に正門及び資材搬入門・飛行場事務所・国際飛行協会の格納庫が存在する。南東部は埠頭の埋め立て工事中と記されているが、ここは水上機の係留所として使用されていた。南岸には



No. 30, page 15

図3 仮飛行場を示す米軍資料

米軍戦略爆撃調査団文書 (Translation No. 30, 11 January 1945, Airways data: Chubu Chiho (B). Report No. 3-d (28), USSBS Index Section 6). 米国国立公文書館, 国立国会図書館デジタルコレクション (<http://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/4009483/31>) による。

水上機を海面に下ろすためのスリップがあり、南西部には燃料貯蔵タンク及び愛知時計電機と三菱重工業の格納庫が確認できる。

仮飛行場での定期便の運航状況については、IV章(1)①で後述する。そして、定期便廃止後も仮飛行場は軍用機メーカーの試験飛行場として存続し続けたが、本飛行場の工事が進む中、1941年3月30日に正式に廃止された³³⁾。跡地には飛行場の設備は残されず、戦時中には海軍の物資集積場として使用されたほか³⁴⁾、高射砲や敵機探知用のレーダーが設置されたのち終戦を迎えた³⁵⁾。

(3) 本飛行場の建設から終戦まで

本章(1)で述べたように、名古屋商工会議所は1932年7月に名古屋港南部を埋め立てて飛行場をつくる計画を立てていた。諸々の条件に沿って位置等の選定が行われた結果、最終的には総面積28万坪、工期5年、工費165万円となった。この面積については1932年時点で世界では小さい部類に入るものの、国内では最大の飛行場であった³⁶⁾。

また、工費165万円は県債で賄うことになったが、完成後は国が買収もしくは借り上げることによって償還することになっていた。そのため、1933年5月に起債の許可を内

務・大蔵両大臣に申請したが、両大臣は飛行場の採算性に難色を示してきた³⁷⁾。そこで愛知県は飛行場用地の詳細な使用目的を両省に提示したのだが、そこでは空港利用者のための旅館や飲食店及び売店、自動車等の交通機関用の営業用地等が示されていた³⁸⁾。これは現代の空港のように観光地的な性格を帯びたものであり、『中日新聞』の言葉を借りるならば「空港都市づくり」の発想であった³⁹⁾。

その後計画が許可されたため、工事は仮飛行場開港と時期を同じくして1934年10月から始まった。この工事は名古屋港第四期工事と同時期に行われていたが、既に着工は予定より1年半遅れており、かつ1937年に日中戦争が勃発し、労働力や資材が不足したことなどで完成が大幅に遅れてしまった⁴⁰⁾。

そして、ようやく1941年10月1日に本飛行場が開港した。正式名称は仮飛行場と変わらず「名古屋飛行場」であると思われる⁴¹⁾。ところが、これは予定を4年過ぎての開港であり、すでに大日本航空による名古屋寄港が廃止された後のことであった。本飛行場開港について当時の新聞記事を探したが、既に紙面は戦時色に染まっており、関連記事を確認することはできなかった。そのため、開港式等が行われたかは不明である。なお、格納庫などの設備は仮飛行場から移設されたものであり、名古屋郵便局飛行場分室も開港に合わせ10号地から当地に移転している⁴²⁾。

本飛行場は南北約1,150m、東西約850mの長方形をしており、南北・北西-南東・北東-南西方向にそれぞれ700mの3本の滑走路が計画されていた⁴³⁾。また、本飛行場には最新の照明設備が備えられており、これは現在の空港のように管制官が滑走路の照明を操作し、飛行機を誘導できるものであった⁴⁴⁾。本飛行場は日本軍撮影の航空写真や米軍による分析が多く残されており、それらを基に図4で1945年頃の復原図を示した。本飛行場は

北東部から北に延びる道で名古屋市内と連絡しており、建造物は北東部に集中して配置されている。滑走路は南北方向のものがほぼ消失しており図では示さなかったが、北西-南東方向のものは飛行場の対角線一杯の長さを持っていた。しかし、本飛行場でも滑走路は軟弱な未舗装路であったため、乾燥状態でも飛行機の離陸には苦勞が伴った⁴⁵⁾。前述の通り、本飛行場は民間定期便の設定がなかったため、専ら付近の愛知航空機永徳工場や三菱重工業大江工場で生産された海軍機の試験・空輸飛行の基地として使用された。特に、飛行場東に位置する大江工場からはゼロ戦が船で運び込まれた⁴⁶⁾。

その後、名古屋は1942年に日本陸軍によって東京-名古屋-大阪-福岡を結ぶ軍用航空網に組み込まれたが、これに本飛行場が使用されたかは不明である⁴⁷⁾。1943年6月1日には軍需工場労働者の輸送力強化のため稲永新田-11号地間で市バスの運行が開始された一方で⁴⁸⁾、同年11月には郵便局分室も廃止され⁴⁹⁾、旅客だけでなく民間郵便の取り扱いさえも廃止されてしまった。そして、1944年春には日本海軍が付近で生産する軍用機の生産効率向上及び機密保持のため、本飛行場の管理を海軍に譲ることを要求してきた。飛行場関係者はこれに猛反対したが、結局海軍の要求を受け入れた⁵⁰⁾。海軍接收後、本飛行場は引き続き軍用機の試験飛行場として使用されていたが、空襲の激化により大戦末期には防空壕や対空火器が設置されたほか、臨時で陸軍の戦闘機が配備されることもあった⁵¹⁾。そして1945年8月、終戦を迎えた。結局、本飛行場は滑走路の状態が悪かったことや、開港2ヶ月後に太平洋戦争が勃発したことで民間定期便の寄港が再開されることはなかった。その後、本飛行場は進駐軍によって同年10月に接收され、飛行場としての役目を終えた⁵²⁾。

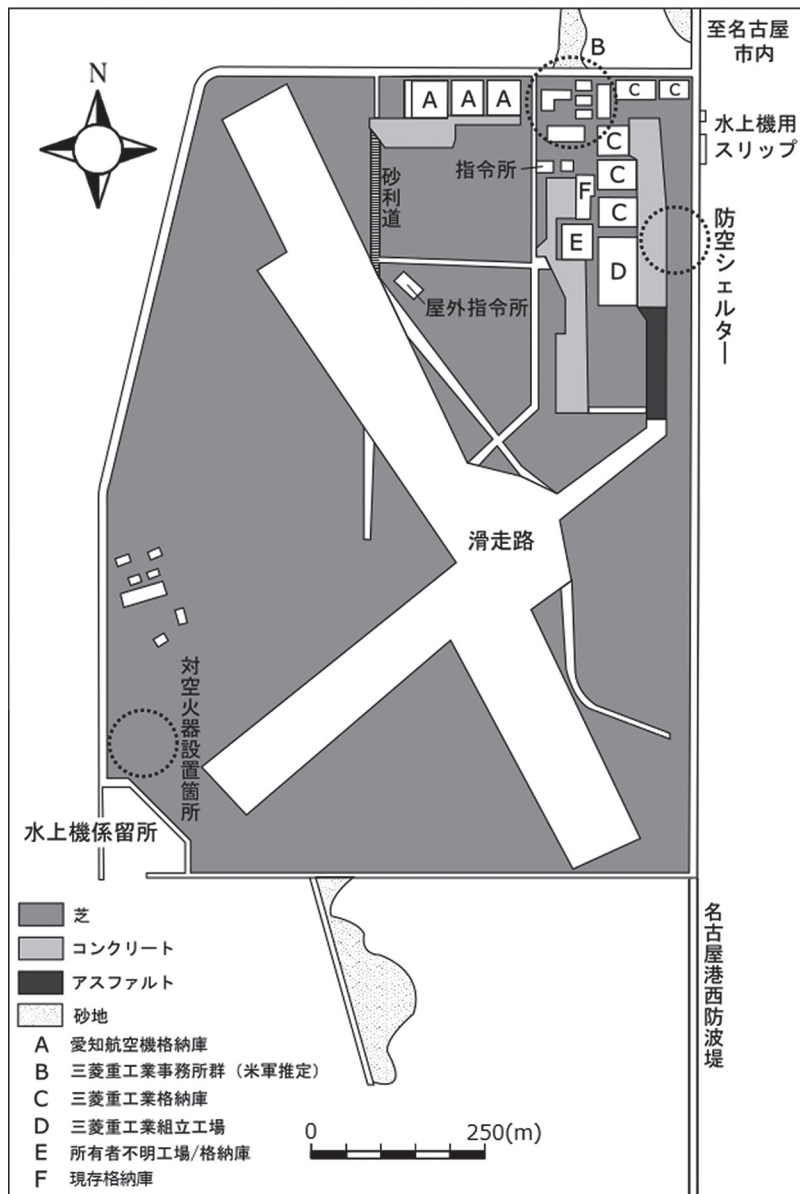


図4 1945年頃の本飛行場

滑走路等の配置は1945年4月5日帝国陸軍撮影1/30000航空写真(97E5-C7-106)による。

飛行場設備の情報は、米国戦略爆撃調査団文書(Report No. 99c(17), USSBS Index Section 2), 米国国立公文書館, 国立国会図書館デジタルコレクション(<http://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/8822383/5>), 米国戦略爆撃調査団文書(Bulletin No. 33-45, 3 February 1945, air information summary Nagoya and Osaka-Kobe, supplement No. 1. Report No. 3-h(10), USSBS Index Section 6, 1945, Fig. No.2), 米国国立公文書館, 国立国会図書館デジタルコレクション(<http://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/4009580/6>)により記した。

IV. 定期便の運航状況と路線廃止

(1) 定期便の運航開始から廃止まで

① 定期便の運航状況

1934年10月1日の開港当日は午前10時より盛大に開港式が挙行され、この様子はNHK名古屋放送局によってラジオ中継された。開港を記念して各務原より飛来した飛行第一連隊の戦闘機などが上空を舞い、飛行場建設に協力した愛知時計電機及び三菱重工業に対し感謝状が贈呈された⁵³⁾。ところが、開港を急いだことで滑走路の地固めが完了しておらず、路面はぬかるんだままであった。そのため着陸に危険が伴うと判断され、名古屋に着陸する便は旅客搭乗を取りやめ、貨物及び郵便物のみを搭載することになった⁵⁴⁾。なお、名古屋を出発する上下便（以下、名古屋発着の定期便について、東京方面を「上り」、大阪方面を「下り」と表記する）には『新愛知』の記者がそれぞれ同乗し、9月末の試験飛行の時と同じく搭乗体験記を紙上に記した⁵⁵⁾。また、飛行場開港と同時に郵便物取扱いのた

め名古屋郵便局飛行場分室も場内に開設され、当日には開港記念スタンプが発行された。

開港後の仮飛行場には航空局・郵便局・電信局・気象台・日本航空輸送の職員など15人ほどが勤務しており⁵⁶⁾、搭乗の申し込みはジャパン・ツーリスト・ビューロー各店舗及び日本航空輸送の名古屋事務所が置かれた志那忠旅館・空港事務所等を通じて行われた⁵⁷⁾。当初、機材はスーパー機と3M機が用いられる予定であったが、滑走路の状態が悪く、開港後2ヶ月ほどはスーパー機のみが使用された。同様の理由で、名古屋に着陸する便には旅客を乗せず、名古屋発の便についても定員の半分ほどである3～4人しか乗せないことになった。そのため、本来は表1のようなダイヤに沿って運航される予定であったが、日～月曜日は運休し、火～土曜日についても上下各1便に減便することになった⁵⁸⁾。この措置は開港から半月の間、10月16日まで続けられた⁵⁹⁾。そのため、当初の名古屋寄港数が1日上下各1便とする文献があるが⁶⁰⁾、減便措置が解除された後は、表1のように火～土

表1 東京＝大連線時刻表（1934年10月1日改定）

月				火 水 木 金 土							日					
下り		東京	上り		下り			東京	上り			下り		東京	上り	
9:30	発		着	15:50	13:00	9:30	発		着	15:50	11:50	9:30	発		着	15:50
11:20	着	名古屋	発	14:00	14:50	11:20	着	名古屋	発	14:00	10:00	11:20	着	名古屋	発	14:00
11:30	発		着	13:50	15:00	11:30	発		着	13:50	9:50	11:30	発		着	13:50
12:20	着	大阪	発	13:00	15:50	12:20	着	大阪	発	13:00	9:00	12:20	着	大阪	発	13:00
13:00	発		着	12:30	9:00	13:00	発		着	12:30	16:00	13:00	発		着	12:30
16:00	着	福岡	発	9:30	12:00	16:00	着	福岡	発	9:30	13:00	16:00	着	福岡	発	9:30
						8:40	発		着	15:50		8:40	発		着	15:50
					10:30	着	蔚山	発	14:00		10:30	着	蔚山	発	14:00	
					10:40	発		着	13:50		10:40	発		着	13:50	
					12:40	着	京城	発	12:00		12:40	着	京城	発	12:00	
					12:50	発		着	11:50		12:50	発		着	11:50	
					14:00	着	平壤	発	10:50		14:00	着	平壤	発	10:50	
					14:10	発		着	10:40		14:10	発		着	10:40	
					15:10	着	新義州	発	9:40		15:10	着	新義州	発	9:40	
					15:20	発		着	9:20		15:20	発		着	9:20	
					16:00	着	大連	発	6:40		16:00	着	大連	発	6:40	

『航空輸送の歩み—昭和二十年迄—』（本文注10）32頁により作成。

曜日に1日上下各2便の運航がなされていた。このように、名古屋飛行場は華々しく開港したものの、その後の状況は停滞気味であったと言えよう。なお、開港当初の運賃は片道で東京—名古屋20円、名古屋—大阪10円であり、所要時間は東京—名古屋1時間50分、名古屋—大阪50分であった⁶¹⁾。

その後、仮飛行場では営業状況の改善が見られたが⁶²⁾、経営は厳しかったのか、名古屋商工会議所が飛行場の積極利用を呼びかける事態となっている⁶³⁾。なお、1935年2月の同会議所月報⁶⁴⁾では1934年10～12月の旅客者数が掲載されているが、ほとんどの下り利用者は大阪までの利用に留まっている。日本航空輸送はダイヤ改正をたびたび行い、1935年4月1日には名古屋寄港が上下線ともに1日1本ずつに減便されたものの⁶⁵⁾、1937年2月8日からは東京—大阪間が増便され、名古屋寄港が上下線ともに1日2便に増えた⁶⁶⁾。また、同年6月1日には日本航空輸送全線において値下げが行われ、片道運賃が東京—名古屋17円、名古屋—大阪8円となった⁶⁷⁾。

しかし、Ⅱ章(2)でも述べたように、このとき日本航空輸送は東京—福岡間を直接結ぶ

「急行便」を新設したため、名古屋線は実質的にローカル線となってしまった。また、1938年11月30日に日本航空輸送は解散し、国策会社の大日本航空が事業を引き継いだ。ここで、この時期までの名古屋飛行場の旅客利用者の推移を図5で示す。いずれの年も名古屋を通過した乗客が最も多く、名古屋飛行場では活発な乗降がなされていないことが窺える。1940年7月までは細かな発着時間の変更を重ねながら上下線ともに1日2便の寄港が続けられ、時期によっては郵便専用機も1日1回程度寄港していた⁶⁸⁾。一部の資料では、名古屋へは上下線ともに1日3便が寄港していたとあるが、これは旅客機だけではなく、郵便専用機を含めた数であると思われる⁶⁹⁾。また、航空会社のパンフレットによると、機材は東京と大阪もしくは福岡間で運用されており、外地まで同じ機体で飛ぶことはなかった。

この機材についてだが、急行便には高速・快適な新鋭機が充当される一方で、地方路線となっていた東京—名古屋—大阪—福岡間では、すでに旧式となっていたスーパー機の使用が続けられていた。この状況は他のローカ

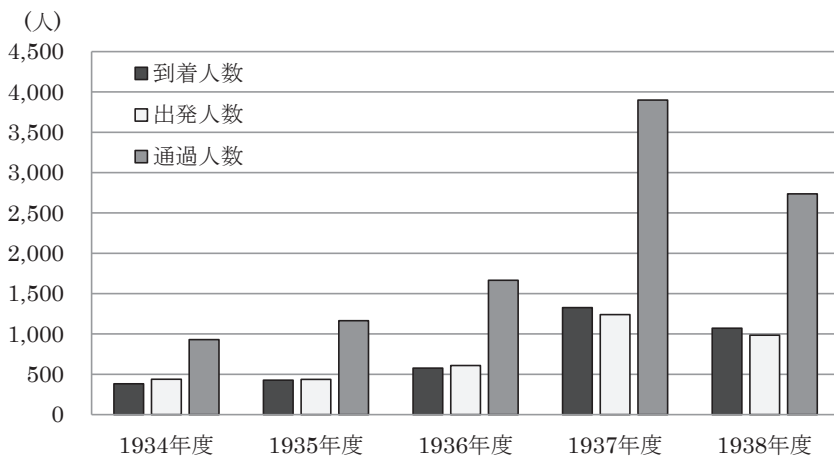


図5 名古屋飛行場利用者数の推移

逓信省航空局編『航空統計年報』各年次により作成。

ル線でも同じであり、導入から10年を超え老朽化が著しかったスーパー機の事故が頻発するようになった。これを受け、大日本航空は1939年9月末にスーパー機を使用するローカル線を隔日運航とするよう指示を出した⁷⁰⁾。これが名古屋線に適用されたかどうかは不明であるが、いずれにせよ根本的な解決とはならず、事故は減らなかつた。そして、ついに逓信省航空局は1940年7月10日に大日本航空に対し全スーパー機の飛行禁止を命じ、大日本航空は全機を検査して安全性が確認されてから同機を路線に復帰させることにした⁷¹⁾。名古屋でもこれを受け定期便の離発着がなくなってしまうが、この時点ではまだ路線が存続しており、あくまでも休止扱いであった。スーパー機事故の主な原因はエンジンの不調によるものであったため、検査ではより信頼性の高いエンジンへの付け替えが行われた。この結果は良好で、安全性だけでなく最高速度も向上し、東京一大阪間の所要時間が約3時間から2時間15分に短縮された⁷²⁾。この改良型スーパー機は同年8月末から順次ローカル線に復帰し、名古屋線でも路線の再開がなされたと考えられる⁷³⁾。

しかし、大日本航空は1940年10月1日のダイヤ改正で大陸との連絡強化のため名古屋線を含む内地ローカル線の多くを廃止してしまい、これによって正式に名古屋飛行場を発着する定期便は消滅した⁷⁴⁾。

②定期便以外の取り組み

仮飛行場では、定期便の運航以外にも遊覧飛行が行われていた。この実施期間は不明であるものの、1935年の日本航空輸送春季パンフレット⁷⁵⁾に案内がある。その記載によれば、遊覧飛行には名古屋市上空を飛ぶ「市内飛行」と、飛行場付近の名勝を巡る「周遊飛行」があった⁷⁶⁾。前者は決まったコースを飛行していたが、後者は特に定まっておらず、乗客の行きたい所へパイロットが案内してくれるという贅沢なものであった。ただし、こ

れは機材をチャーターする必要がある、利用者はスーパー機と3M機のどちらに乗るかを選ぶことができたが、どちらも非常に高額であった。料金は「市内飛行」が一律5円、「周遊飛行」ではスーパー機1時間170円、3M機1時間250円のチャーター料を基に計算されていた。なお、「周遊飛行」では、日本ライン・知多半島・宇治山田といった目的地が航空会社お勧めのコースとして紹介されている。

また、定期便の発着に合わせ、仮飛行場へは名古屋市内から日本航空輸送所有のバスによる無料送迎が行われていた。バスは名古屋駅前の志那忠旅館から出発したが⁷⁷⁾、これは鉄道で名古屋駅に到着したのち、飛行場へ直行することができたことを意味している。現在でもターミナル駅から空港直通の交通手段が存在することが多いが、名古屋飛行場では当時から「空港バス」が存在していたとも言え、利便性は高かったものと思われる。自動車は飛行機離陸の50分前に発車し、およそ30分で飛行場に到着した。このサービスが行われていた期間は定かでないが、1938年4月1日時点ではまだ実施されていた⁷⁸⁾。

これ以外のアクセス方法としては公共のバスが挙げられる。名古屋市南部を営業基盤としていた築地電軌株式会社は築地口―飛行場間でバス輸送を行っていたが、「単に連絡として1日5～6回運転するだけ」であり、飛行機の発着時刻に合わせて不定期に運行されていたものと思われる⁷⁹⁾。その後、築地電軌は名古屋市に買収され、1937年3月に市バスによって事業が引き継がれた後も運行が続けられた⁸⁰⁾。

(2) 路線廃止の背景

名古屋飛行場に民間定期便が就航していたのは1934年10月から1940年10月の間であるが、実際に旅客機が寄港していたのは路線休止期間を除くと6年弱に過ぎない。このよう

な短期間で路線が廃止されてしまったのはなぜだろうか。その直接の理由は、先述のように大日本航空のダイヤ改正で内地ローカル線の多くが廃止されたことにある。以下では、名古屋飛行場の利用者が伸び悩み、地方空港として位置づけられた背景について考察したい。

すでに図5で検討したように、名古屋で乗降する利用者数は、急行便が設けられた1937年の年間千数百人がピークであり、通過客が多いという特徴があった。ここで1937年度の国内飛行場の利用状況を図6で示したが、東京・大阪・福岡は多数の発着路線を持ち乗降客数が多いことが見てとれる。対して名古屋

屋のほか、蔚山や大邱、京城など東京＝大連線の他の都市では通過客の多さが際立っており、乗降客が少なかったことが分かる。しかしながら、名古屋の都市規模や愛知県の経済規模からみて、名古屋の乗降客数はあまりに少ないようにも見える。そこで以下では、名古屋における、既存の交通手段であった鉄道に対する航空交通の優位性の有無を検討するとともに、当時の航空ネットワークにおける名古屋の都市立地上の特徴についても論じることとする。

まず前者に関して、1934年の時刻表に基づき、名古屋から東京もしくは大阪への移動において競合相手と考えられる鉄道省の特急

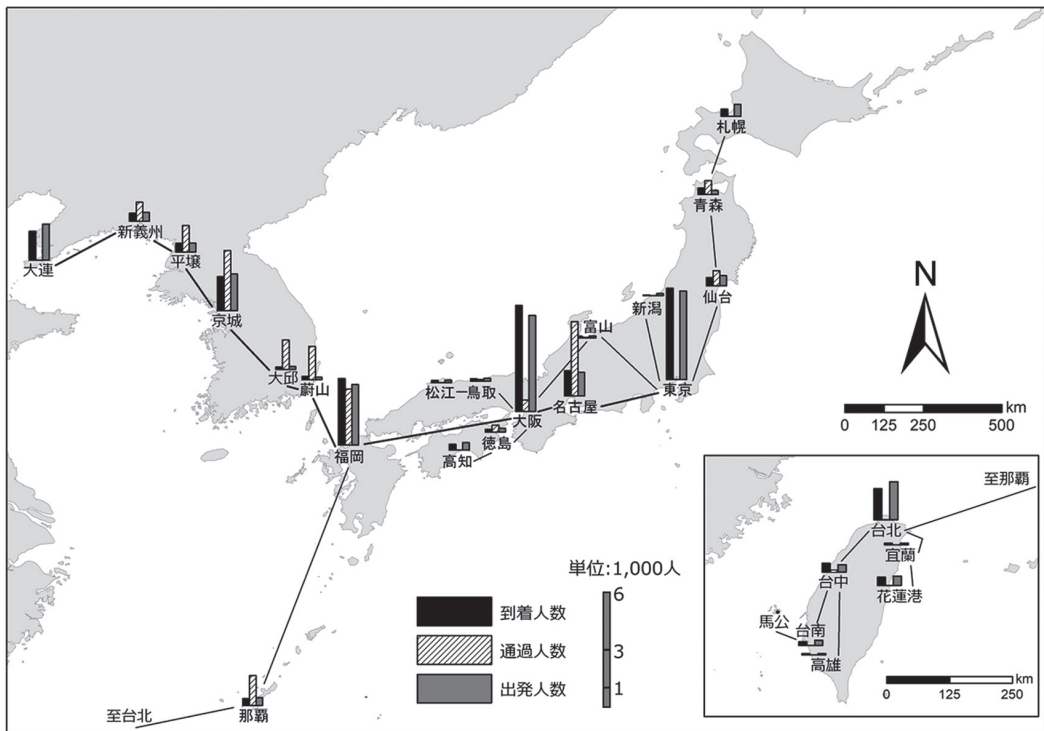


図6 日本航空輸送の飛行場別利用者数(1937年度)

『航空統計年報』第8回(本文注11)②により作成。

- ・1937年4月～1938年3月までのデータに基づく。
- ・富山線、東京＝新潟線は8月以降休航、大阪＝松江線は10月以降休航。
- ・『日本航空輸送株式会社十年史』(本文注11)①によると、6月1日に台北＝高雄線が台北＝台南線に変更され、同時に高雄飛行場は廃止された。
- ・馬公飛行場は9月21日に開港したが、郵便物のみを扱ったため旅客数なし。

表2 航空便と鉄道の比較

	航空便		特急「燕」			
	運賃	所要時間	運賃			所要時間
東京―名古屋	20円	1時間50分	一等	17円20銭	(運賃13円20銭+特急料金4円)	5時間17分
			二等	11円30銭	(運賃8円80銭+特急料金2円50銭)	
			三等	5円70銭	(運賃4円40銭+特急料金1円30銭)	
名古屋―大阪	10円	50分	一等	11円89銭	(運賃7円89銭+特急料金4円)	2時間38分
			二等	7円76銭	(運賃5円26銭+特急料金2円50銭)	
			三等	3円93銭	(運賃2円63銭+特急料金1円30銭)	

『時刻表復刻版 [3] 昭和9年12月汽車時間表』(本文注61)により作成。

「燕」と比較してみよう(表2)。目的地を東京と大阪に設定した理由については、名古屋における航空便利用者は東京もしくは大阪を目的地とする人が大多数を占めるためである⁸¹⁾。「燕」はいずれの目的地へも航空便の約3倍の時間を要している一方で、1等運賃については東京―名古屋間で3円弱しか変わらず、名古屋―大阪間では「燕」の方が高額である。従って、航空便は「燕」の1等運賃を支払うことのできるような人々にとっては価値のある交通手段であったと言えよう。だが、そもそも当時の特急は非常に贅沢なものであり、その1等運賃よりも高額な航空便には、限られた人しか乗ることができなかったことは想像に難くない。即ち、このことが航空便の利用者増加に与えた影響は少ないと考えられる。

また、東京ないし大阪への所要時間は航空便の方が圧倒的に短いとはいえ、その差は数時間であり、どちらもその日のうちに目的地に到着できるという意味では同じである。なおかつ、飛行場から最終目的地への移動時間等を考えると、所要時間の差は一層小さくなり、高額な航空運賃を支払うことに対する恩恵が小さく感じられる。即ち、名古屋から東京・大阪への距離では、費用対効果の面において航空便のメリットを十分に生かしているとは言い切れないのである。

加えて、定期航空便の欠航率は、高速性や

定時性に期待する利用者にとって重要な事柄であったといえる。図7で1934～1938年度の日本航空輸送及び大日本航空の欠航率を示した。1938年度以降はデータが見つからず不明であるものの、これによれば、名古屋線の欠航率が会社全体と比べて高いというわけではない。しかし、当初は10%程度でしかなかった欠航率は1938年度に25%前後に達している⁸²⁾。こうした数値は、鉄道に対する航空便の優位性が必ずしも明確でない名古屋においては競争力を押し下げる一因になったと考えられる。

ここで、使用された航空機についても着目してみよう。名古屋線では路線就航時から廃止までスーパー機の使用が続けられたことはIV章(1)①で述べた通りである。では、それ以外の路線ではどうだったのだろうか。表3は日本航空輸送及び大日本航空の主要な陸上旅客機をまとめたものである。地方ローカル線で使用されたスーパー機の最高速度は現在の新幹線より遅く、1度の輸送人数も6人と非常に少ない。一方、1930年代後半から導入され、急行便等で運用された機体は輸送人数も多く、速度もスーパー機より圧倒的に早かった。また、スーパー機が木製で機体の壁は布(羽布)が張られているだけなのに対し、DC-2以降に導入された機体は全て金属製で居住性が改善されていた。加えて、機体が大型化したことでエア・ガール(現在のキャビ

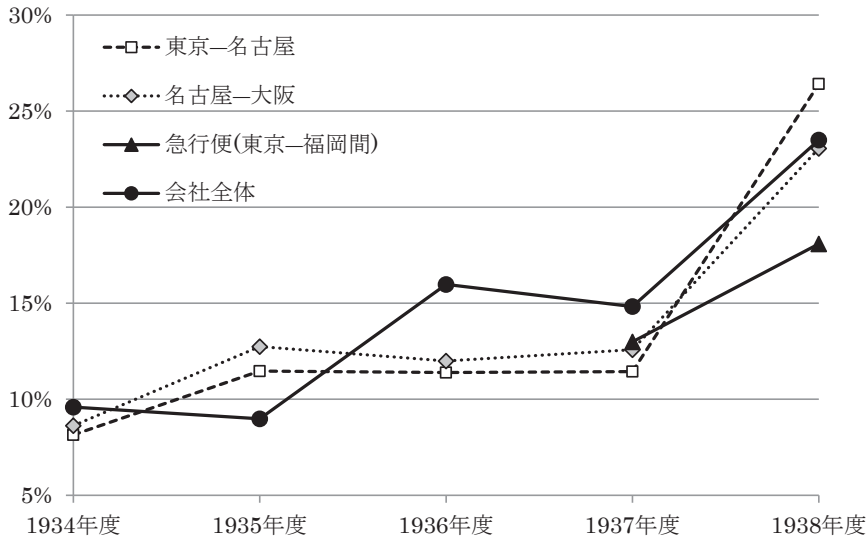


図7 日本航空輸送及び大日本航空の欠航率
 逓信省航空局編『航空統計年報』各年次により作成。

表3 日本航空輸送及び大日本航空の主要陸上旅客機

機種名	導入年	乗員数	乗客数	最高速度	特徴
フォッカースーパーユニバーサル	1929年	2	6	213 km/h	一部木製、胴体は羽布張り
〃改良型	1940年	2	6	250 km/h	エンジンを換装、安全性向上
フォッカーF VII b3M	1929年	2	8	188 km/h	一部木製、胴体は羽布張り
三菱エアスピード・エンボイ	1936年	2	6	280 km/h	
ダグラス DC-2	1936年	4	14	320 km/h	エア・ガールが乗務
中島AT-2	1937年	3	8	360 km/h	エア・ガールが乗務
ダグラス DC-3	1937年	4	21	341 km/h	エア・ガールが乗務
ロッキード L14WG-3	1938年	4	13	422 km/h	導入時は世界最速
三菱MC-201型	1941年	4	11	430 km/h	日本陸軍機の民間型

『航空輸送の歩み—昭和二十年迄—』(本文注10)により作成。

ン・アテンダントに相当)が乗務するなど、サービスにおいても大きな差があった。このことから、使用機材において名古屋線は他の航空路線と比べて大きく劣っていたと言わざるを得ない。しかし、航空会社が最後まで名古屋線に新鋭機を投入しなかったことは、航空輸送における名古屋の地位の低さを表していると言えよう。

次に、当時の航空ネットワークにおける名

古屋の都市立地上の特徴について検討する。1940年の時点で名古屋は日本で3番目に人口の多い都市であり⁸³⁾、工業も発展していたことから、当時の日本における経済的な地位は決して低いものではなかった。そのため、他の大都市との関わりも大きく、遠距離交通に対する需要は大きかったと考えるのが妥当であろう。

しかし、図6からもわかるように、当時の

航空ネットワークは内地における航空輸送を主眼としたものではなく、中国や台湾など、帝国圏の外地主要拠点との連絡を目的としたものであった。当時、内地の航空利用者が多い都市は東京・大阪・福岡であった。東京は行政や軍事機能の中核が集まっており、大阪は経済の中心であったため、乗降客数も多く、多数の路線が設定・維持されたのは当然であろう。そして福岡であるが、当時の航空ネットワークの目的と照らし合わせたとき、地理的に外地各拠点に近かったことから、大きな航空需要が存在したのだと言えよう。この観点で見ると、名古屋は福岡と異なり、外地から離れていたため、航空ネットワーク形成において不利であったと推測することができる。以上の点から、戦前期名古屋では航空便が鉄道よりも優位性を発揮できる状況になく、航空利用が伸び悩んだと推測することができる。また、当時の航空ネットワークにおいても、名古屋は福岡と異なり外地から離れており、路線の拡充も行われることはなかった。従って、航空路線が短期で廃止されたのも、決して不思議ではなかったと結論付けることができる。

V. おわりに

本稿では、戦前の民間航空の状況を踏まえながら、当時の航空網における名古屋飛行場の位置づけについて論じた。また、歴史に埋もれつつあった名古屋飛行場の実態について、計画から設備、利用状況など様々な角度から明らかにした。路線の廃止理由については、名古屋における航空交通の優位性の程度や、戦前期日本の航空ネットワークにおける名古屋の都市立地上の特徴から考察を行った。

名古屋飛行場の利用状況については、通過客数が多い一方で乗降客数が少ない状況が最後まで続いた。しかし、飛行場ではアクセス向上のための「空港バス」の運行や遊覧飛行が行われていたり、航空輸送が開始されて

日が浅い時期であったにも関わらず様々な取り組みがなされていたことも判明した。

一方で、航空便は名古屋から東京や大阪までの距離において、競合する鉄道に対して長所であった高速性を活かすことができず、鉄道より十分に優位に立つことができないまま、利用者が伸び悩んだと考えることができる。また、当時の航空路線は国策上、外地との高速連絡を目的としたものであったが、名古屋はそうした航空網形成において福岡といった都市と比べて不利であった。本稿では以上の理由から、名古屋では航空需要が少なく、航空路線の廃止につながったと結論付けた。

以上、本稿ではこれまでほとんど触れられてこなかった戦前の地方航空路線や地方飛行場の一端を明らかにした。特に、戦前の航空統計や米軍資料を利用した研究手法は他の飛行場研究に応用できるものであり、初期の航空交通史の解明に向けた糸口になるものといえる。

最後になるが、本稿では紙面の都合上、飛行場と名古屋の航空産業との関わりや、飛行場が戦後も使用されなかった理由について論じることができなかった。また、名古屋飛行場が以後の県営名古屋空港や中部国際空港に与えた影響について解明することも今後の課題としたい。（トヨタ車体株式会社）

【付記】

本稿は2018年1月に京都大学文学部に提出した卒業論文を編集したものである。本稿の作成に際し、名古屋港管理組合様及び三菱自動車ロジテクノ(株)名古屋事業所様よりご協力を頂いた。また、京都大学文学部地理学教室の米家泰作先生からは手厚いご指導を賜った。ここに厚く御礼申し上げる。

【注】

- 1) Graham, B., *Geography and Air Transport*, Wiley, 1995, pp.1-24.
- 2) 例えば、Sealy, K. R., *The Geography of Air*

- Transport*, Hutchinson University Literary, 1957. 村山祐司「航空地理学の研究成果—英語圏の文献を中心に—」人文地理38-4, 1986, 47-71頁。
- 3) 例えば, 三木理史『近・現代交通史調査ハンドブック』古今書院, 2004, でも戦前の航空交通にはほとんど言及がない。
 - 4) 鶴田雅昭「日本航空輸送株式会社の設立とその背景—昭和初期の民間航空政策—」交通史研究29, 1993, 43-64頁。
 - 5) 井上敏孝「日本統治時代台湾における日本航空輸送株式会社の活動に関する一考察」東洋史訪19, 2012, 13-29頁。
 - 6) 井上敏孝「戦時下における大日本航空株式会社の航空輸送業務に関する一考察—1939~1945を中心に—」東洋史訪20, 2013, 65-77頁。
 - 7) 上田卓爾「金沢飛行場・富山飛行場の建設と戦前の民間航空事情について」星稜論苑43, 2014, 1-19頁。
 - 8) 奥田助七郎『名古屋築港誌』名古屋港管理組合, 1953。
 - 9) 前掲8)。
 - 10) 大日本航空社史刊行会編『航空輸送の歩み—昭和二十年迄—』日本航空協会, 1973, 16頁。
 - 11) ①日本航空輸送株式会社編『日本航空輸送株式会社十年史』日本航空輸送株式会社, 1938, 13, 23頁では, 1931年12月28日から大連—平壤間で新義州に, 1937年2月1日から蔚山—京城間で大邱への寄港が追加されたとある。なお, ②通信省航空局編『航空統計年報』第8回, 1938, によると, 蔚山飛行場は1938年10月以降に廃止されたと考えられる。
 - 12) 前掲10) 62頁による。また, 同書65頁, ウェブサイト [airline timetable images](http://airline.timetable.images.com/) に記載された Dai Nippon Koku timetable April 1, 1939 (<http://www.timetableimages.com/ttimages/dnk3904.htm> 閲覧日2017年10月15日) では, 急行便は大阪にも寄港していたことが記されているが, いずれにせよ名古屋は通過扱いであった。
 - 13) 前掲10) 29頁。
 - 14) 日本航空輸送研究所・日本海航空株式会社・東京航空株式会社・安藤飛行機研究所が航空事業を停止し, 大日本航空に吸収された。
 - 15) 水上に発着できる飛行機で, 胴体部分が舟形となっているもの。
 - 16) 『読売新聞』1940年9月20日朝刊7面による。同紙では, 名古屋線の他に富山線, 東京=札幌線, 大阪=別府線, 大阪=高知線, 東京=大連線のうち大阪—福岡間で運航されていた短距離便, それに台湾内部のローカル線(台北—台中—台南—高雄—台東—花蓮港—宜蘭—台北)のルートで島を1周していた島内線か, 朝鮮半島のローカル線(発着地不明)も廃止されると報じている。
 - 17) 前掲8) 234頁。
 - 18) 西別府順治『名古屋港と三大運河: 堀川・新堀川・中川運河: 水運から見た名古屋開府400年』中日出版社, 2011, 63頁。
 - 19) 前掲18) 64頁。
 - 20) 中日新聞社会部編『あいちの航空史』中日新聞本社, 1978, 60頁による。名古屋飛行学校は1924年に開校した民間のパイロット養成学校であり, 名古屋商工会議所『名古屋商工会議所月報』310号, 1934, の巻頭言によると, 当校によって名古屋—富山間定期飛行の計画がなされており, 実現は時間の問題であると記されている。
 - 21) 名古屋商工会議所『名古屋商工会議所月報』288号, 1932, 53頁。
 - 22) 前掲18) 64頁。
 - 23) 前掲18) 64頁。
 - 24) 前掲8) 234頁。
 - 25) 前掲8) 236頁によると, 10号地の整地には少なくとも4ヶ月が見込まれたが, この費用は愛知県が負担し, その他飛行場への道路や橋の拡張・修理及び水道の敷設費を名古屋市が, 地上設備費は愛知時計電機及び三菱重工業が負担することとなった。
 - 26) 『新愛知』1934年9月11日朝刊7面による。ここで掲載されたダイヤはIV章(1)①で紹介する開港直後のダイヤと同じものである。
 - 27) 以後, 「国際飛行場」の名は定着し, 当時の

- 地図(例えば、①1937年修正測図1/10000地形図「名古屋港」、②名古屋新聞社、1/25000「名古屋新区制地図 昭和13年版」1938、愛知県図書館蔵)にもその表記が見られることから、仮飛行場は名古屋の人々にとっては「国際」を含む名前で知られていたものと思われる。しかし、路線の目的地が外地ではあるものの、東京＝大連線がたどる朝鮮半島や関東州は日本領であり、外国ではなかった。また、名古屋から主権を持った外地への直行便が設定されることはなく、名古屋から「国際線」が発着していたとは言い難い。従って、飛行場が「国際飛行場」と呼ばれていたのは実態に即していなかったと言えよう。
- 28) 『新愛知』1934年9月30日朝刊11面。
- 29) 前掲10) 37頁による。乗務員2, 客席8, 全長14.70m, 翼幅21.70m, 全高3.90m, 自重2,761kg, 搭載量1,739kg, エンジン3基, 最高速度188km/h, 巡航速度155km/h。
- 30) 前掲10) 37頁による。乗務員2, 客席6, 全長11.10m, 翼幅15.43m, 全高2.82m, 自重1,725kg, 搭載量975kg, エンジン1基, 最高速度213km/h, 巡航速度160km/h。
- 31) 『新愛知』1934年9月30日朝刊6面による。飛行機の乗心地が讃えられているほか、「大空への広告がめっきり殖えた。屋根の上の白文字が非常に効果的だ」とも述べられており、航空機の乗客に向けた広告が登場していたことが分かる。
- 32) 『官報』1934年12月29日(2399)号「通信省告示第3307号」。
- 33) 『官報』1941年10月6日(4425)号「通信省告示第2074号」。
- 34) 名古屋港管理組合ホームページ「施設案内 潮風ふ頭」(<http://www.port-of-nagoya.jp/shokai/kohoshiryō/1001907/1001943/1001970.html> 閲覧日2017年11月23日)の記述による。
- 35) 参謀本部, 集成1/50000地形図「名古屋第一号」1945, 愛知県図書館蔵, による。この資料は, 参謀本部が一般の地形図に軍事施設等の位置を記したものであると考えられる。
- 36) 通信省航空局編『航空要覧 昭和7年度』通信省航空局, 1932, 33-39頁。
- 37) 前掲8) 241頁。
- 38) 前掲8) 242頁。
- 39) 『中日新聞』1995年5月11日5面。
- 40) 前掲8) 245頁。
- 41) 『官報』1941年10月9日(4428)号「通信省告示第2093号」。
- 42) 前掲8) 245頁, 『官報』1941年10月4日(4424)号「通信省告示第2068号」。
- 43) 「名古屋飛行場整備計画図」製作年不明, 名古屋港管理組合蔵。
- 44) 日本航空協会編『日本航空史 昭和前期編』日本航空協会, 1975, 568頁。
- 45) 前掲20) 314頁。
- 46) 前掲20) 221-222頁。
- 47) 前掲10) 213頁では, 日本陸軍が大日本航空に対し1942年2月に軍用定期航空路の開設を要求したとされている。名古屋もこの航空網に組み込まれたが, これも定期的な運航は行われず, 陸軍省交通課より要請があったときのみ臨時に運航するものであった。また, 機材は大型のDC-2・DC-3が使用されたと記されている。
- 48) 名古屋港管理組合編『名古屋港年表』名古屋港管理組合, 1967, 100頁。
- 49) 『官報』1943年11月29日(5064)号「通信院告示第44号」。
- 50) 前掲20) 314頁。
- 51) 米国戦略爆撃調査団文書(Report No. 99c(17), USSBS Index Section 2), 米国国立公文書館。国立国会図書館デジタルコレクションによる(<http://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/8822383/5> 閲覧日2017年10月29日)。
- 52) 現在, 仮飛行場跡地(潮風町)には倉庫群が立地しており, 当時の痕跡は潮風町西部を南北に走る道路が滑走路の位置を示しているのみである。本飛行場は戦後米軍に接収されたが返還され, 現在は工場地帯となっている。飛行場の痕跡としては, 空見町という地名のほか, 筆者の現地調査によれば, 当時の格納庫1棟が現存している。
- 53) 『新愛知』1934年10月2日夕刊1面。
- 54) 『新愛知』1934年10月1日朝刊11面。
- 55) 『新愛知』1934年10月2日朝刊7面において

- 上下線の体験記が掲載され、上り便に搭乗した記者によると定刻より25分も早く東京に到着し、高度およそ2,000mを飛行していたとのことであった。
- 56) 前掲20) 311頁。
- 57) ウェブサイト [airline timetable images](http://www.airline-timetable-images.com) に掲載された Japan Air Transport Service, spring & summer 1935 (<http://www.timetableimages.com/ttimages/jat35.htm> 閲覧日2017年10月15日) による。志那忠旅館はかつての名古屋駅前に存在した旅館であり、現在は名古屋市の栄で中華料理屋として存続している。
- 58) 『新愛知』1934年10月2日朝刊7面による。仮飛行場では滑走路が軟弱であったこと、台風(室戸台風)の影響で風向きが不安定であったこと、操縦士の訓練が不十分であったことによりダイヤを踏襲することが困難であると報じている。また、飛行郵便(夜間郵便飛行か)も照明設備がないため当分取り止めることになったと記されている。
- 59) 『新愛知』1934年10月15日朝刊7面「十六日からダイヤ復旧 名古屋飛行場補強工事進む」。
- 60) 例えば、前掲8), 前掲18), 前掲20) では当初の名古屋寄港数が上下線とも1日各1便となっている。
- 61) 日本交通公社『時刻表復刻版 [3] 昭和9年12月汽車時間表』JTB, 1999, 207頁。
- 62) 『新愛知』1934年11月25日朝刊7面では、「新春は飛行機で空の名古屋見物 離着陸練習飛行好成绩を収め近くフォッカー大型機も就航 躍進の名古屋空港」の見出しをつけ、滑走路の状態が良好となったため1934年12月1日から2ヶ月ぶりに3M機の就航が復活すると報じている。また、名古屋上空遊覧飛行も1935年の新春には実現するとともに報じている。
- 63) ①名古屋商工会議所『名古屋商工会議所月報』314号, 1934, 巻頭言, ②名古屋商工会議所『名古屋商工会議所月報』316号, 1935, 85-86頁で仮飛行場利用の呼びかけが行われ、①では名古屋の航空郵便の利用が東京と大阪に比べて著しく少ないとして、市民に航空郵便の料金・所要時間・飛行機の発着時間といった情報を一層理解するよう求めている。
- 64) 前掲63) ②85-86頁。
- 65) 前掲10) 33頁。
- 66) 『新愛知』1937年2月7日朝刊11面「東京⇄大阪 更に一便ずつ寄港 空港ナゴヤの歓喜」。
- 67) 前掲10) 25頁による。日本航空輸送全線で運航距離500kmにつき5円の値下げが行われた。
- 68) ①前掲10) 61, 63頁, ②ウェブサイト [airline timetable images](http://www.airline-timetable-images.com) に掲載された Time table, Oct. 1, 1937 – March 31, 1938, Japan Air Transport Co. (<http://www.timetableimages.com/ttimages/jat3710.htm> 閲覧日2017年10月15日), ③同サイト Air Travel in Nippon, Summer 1938 (<http://www.timetableimages.com/ttimages/jat/jat38/jat38-3.jpg> 閲覧日2017年10月15日) に記された1937年4月1日から1938年9月30日のダイヤでは名古屋への郵便機寄港が確認できる。
- 69) 北尾龜男編著『航空年鑑 昭和十五年』大日本飛行協会, 1941, 新田亮『航空港』土木技術社, 1943, では東京-名古屋-大阪間が毎日3往復と記されている(後者は1939年のデータ)。
- 70) 『読売新聞』1939年9月24日朝刊7面「地方線は隔日 大日航事故対策」。
- 71) ①北尾龜男編著『航空年鑑 昭和十六・十七年』大日本飛行協会, 1943, 11頁, ②『新愛知』1940年7月11日夕刊2面「安全でも老朽 全スーパー機の就航禁止さる 昨日から全ローカル線欠航」。
- 72) 『東京朝日新聞』1940年8月21日朝刊7面「スーパー機更生 装いも新たに純国産」。
- 73) 『新愛知』1940年8月21日朝刊7面によると、スーパー機は「(8月) 廿日逓信省から耐航証明書が下付され近く(中略) 復活運航することになった」とある。また、同日の『読売新聞』朝刊7面では、スーパー機が「近く東京=名古屋=大阪, 東京=札幌等のローカルダイヤに返り咲く」「日航では今年いっぱい全スーパー機をこの国産エンジンに改装する」と報じている。
- 74) 前掲71) ①19頁によると、1940年11月1日

から東京—大阪間でスーパー機を利用して毎日2往復の航空便が再開されたとあり、同書21頁では東京—大阪—福岡間で同年12月15日にローカル線が再開されたとある。以上のことから、大阪は名古屋とは異なり、寄港が続けられたことが窺える。

75) 前掲57)。

76) 遊覧飛行には“Joy-Rides Over Cities”と“Excursion Flight To Beauty Spots”の2コースが存在し、前者を「市内飛行」、後者を「周遊飛行」と訳した。

77) 前掲57)。

78) 前掲68) ③。

79) 名古屋市交通局50年史編集委員会編『市営五十年史』名古屋市交通局, 1972, 138頁。

80) 前掲79) 142頁。

81) 上り便の次の目的地である東京は路線の終着地であり、下り便については、ほとんどの利用者は大阪までの利用に留まっているため(IV章(1)①で記述)。

82) 前掲10) 82頁によると、1937-1938年度にかけて会社全体で欠航率が上昇している理由は、日中戦争の影響で機材が陸軍に徴用され、民間定期便で運用する航空機が不足したためである。

83) 1940年第5回国勢調査による。

Establishment and Demise of the Nagoya Airfield in the Early Showa Period

KAWAKAMI Daisuke

Japanese regional air transportation in the early Showa period (1926-1945) was limited compared to modern transportation, and subsequently, only some research has referred to it in studies on transportation history. This paper uncovers the conditions of a local airport by focusing on Nagoya Airfield, which operated from 1934 until 1945 and was a part of the early Japanese regional aviation network. Nagoya Airfield located in the seaside district of Nagoya Port was one of the stops used by airlines for flights on air routes connecting Tokyo and Dalian. Moreover, there were several services for airfield users, such as rapid buses from central Nagoya and sightseeing flights. However, regular flights from Nagoya were abolished after less than six years. This paper examines the reason why this happened by comparing air and railway transportation from Nagoya to Tokyo and Osaka, and also by analyzing the geographical location of Nagoya in the aviation network of Japan during this period. It is revealed that railroads had an advantage because of the cost-efficient traveling times and fares. In addition, the aim of the early Japanese aviation network was to connect the mainland of Japan and the colonies, which included Taiwan, Korea, and a section of north-east China, with a form of rapid transportation. In this sense, Nagoya did not have an advantage compared to cities like Fukuoka, which were closer to these colonies.

Key words: Nagoya Airfield, Japan Air Transport, Greater Japan Airlines, geography of air transportation, Nagoya Port