

横浜市立大学論叢

第69巻 人文科学系列 第1号

村山和行教授 退職記念号

目次

村山 和行 教授 略歴 研究・教育業績一覧	1
英語の否定文の分析と二重否定構文	村山 和行 …… 7
Laughing Together in Japanese Complimenting Discourse: Collaboratively Constructed Stance	佐藤 響子 …… 37
文法の基礎知識を測る G テストの形成的利用 —コミュニケーション活動と文法指導の両立を目指して— 加藤 千博・田島 祐規子・村上 嘉代子・前川 浩子	…… 57
Global Citizenship Education: Pedagogy for Social Transformation	Emiliano Bosio …… 79
Use of Music in a Literary Text: The Masses, Security of the Middle Class, and Social Ascent in James Baldwin's "Sonny's Blues"	中谷 崇 …… 97
教職科目「教育原理」誕生の研究 —占領下の教職カリキュラム改革—	高橋 寛人 ……125
スポーツ考—現代の若者とボウリング—	村松 茂 ……171
教育実習生のマニュアル通りの役割についての再検討 —ロール・プレイングの視点から—	浮田 徹嗣 ……183
ユニカースの世界戦略と中国 1926 - 1933	永 岑 三千輝 ……199

横浜市立大学学術研究会

ユンカースの世界戦略と中国 1926—1933

永 岑 三千輝

はじめに

1. 中国の分裂状態と市場開拓の可能性
—親ドイツ的環境の中で—
2. 航空制度構築の試みとユンカース
—北伐末期・南京政府初期—
3. 平和的国際協調路線と世界恐慌下での奮闘
4. 満州事件前後の情勢と軍用機の需要・国産志向への対応
むすびにかえて

はじめに

前稿においてフーゴー・ユンカースとユンカース社がヴェルサイユ体制下ワイマール期の前半において中国との関連でどのような情勢認識でどのような行動をとったかをドイツ博物館アルヒーフのユンカース文書に依拠して見てきた¹。

フーゴー・ユンカースと彼の会社はドイツ国内における航空機生産に対する厳しい制約諸条件の中で、航空機の交通運輸手段の革命的な性格と将来性に確信を持ち、世界各国のユンカース機への関心の高まりと需要の動向を確認しつつ、民間機の開発を推進した。それは戦時期の軍用機開発から民間機開発への転回というべき根本的方向転換であり、それにより世界市

¹ 永岑 [2017b]。

場開拓に邁進した²。だが、そこには種々の難問があった。

中国市場に関しては、経験を積んだ中国駐在のドイツ商社や元外交官など多様な経路とその人的結びつきを活用して開拓に取り組んだ。中国市場への道を切り開くためには、ユーラシアを横断する航空路線の開拓も重要な手段であった。そこではロシアあるいは中央アジアを経由する航空路開拓を志向し、その前提条件の一つともなる中央アジア探検への支援など、実に多様な行動があった。中国サイドからも様々の利害関係者から、ユンカース機導入について種々のルートでアプローチがあった。諸般の事情から構想や希望の段階にとどまったとしても、すでに中国における航空機生産を求める動きもあった。

政治的軍事的分裂状態と内戦状態、そこからの脱却・国家的統一を目指す諸勢力の錯綜する戦いの中から、ついには国民党・蒋介石による北伐勝利という形で曲がりなりにも統一が進展する過程において、ユンカース社の行動はその後どようになったのか、以下では、ユンカース文書が存在する期間の後半の時期（1926年から33年）についてみておきたい³。

1. 中国の分裂状態と市場開拓の可能性—親ドイツ的環境の中で—

1926年1月のユンカース社販売基本方針からの抜粋によれば、中国は軍用機においても民間機においても「重要な販売地域」であった。しかし、地理的観点からすれば中国は「航空交通」に重要性がある、と民間機市場としての大きな潜在性に強く注目していた。さらにロシアとの関係で後々の大陸横断の航空輸送のための販売の大きな可能性があるとも見ていた。

² 永岑 [2014a]、[2014b]、[2015]、[2016a]、[2016b]、[2016c]。日本との関係については、永岑 [2017a] を参照されたい。

³ 両大戦間期の国際的技術移転・武器移転の問題の歴史的解明は、現在の日本における武器輸出解禁・大学における軍事研究をめぐる諸問題（たとえば、西川純子 [2012]、望月衣塑子 [2016]）についても比較史的素材を提供することになろう。

したがって、「ロシア問題がどのように進展するかは別として」、すなわち、ソ連進出の挫折・モスクワ近郊フィリ工場放棄・金融的負担問題とその事後処理の困難さは別としてということだと思われるが、ロシアを経由する航空路開拓、その手段としての「初回に計画されている大型航空機による探検飛行」にユンカース社は積極的にかかわろうとした⁴。

ヴェルサイユワシントン体制下の中国は、一方では勝者でありながら他方では同じ勝者の側の「大国」日本によって、「対華21か条要求」に代表されるような屈辱的状态に置かれた。しかも、誕生間もない中華民国は統一的共和国としての安定に程遠く、国内ではいわゆる軍閥が支配権をめぐって争う内戦状態でもあった。

1926年1月のユンカース社の「南シナ」報告は、この地域が政治的経済的にますます自立的構築物とみなされねばならないと、分裂深刻化を確認していた。その報告の見るところ、いわゆる広東政府は事実上完全に北京ないしほかの中国から独立していた。広東政府は、香港ないしイギリス人に対しても「必死の戦いを自立的に」進めていた。25年7月の広東での銃撃事件以降、イギリス人とフランス人は広東の有刺鉄線で防御された一部地区に、中国人の召使や職員なしで生活していた。彼らは香港から食料を支給され、約10隻の軍艦に守られていた。イギリスの商業はストライキとボイコットによって完全に停止していた。ドイツ企業約10社のみが「いい商売」を行っていた⁵。

中国の無秩序状態に関しても、次のように見ていた。中国に関する政治情勢一般の特徴として、目下の戦争は「市民」戦争ではなく、また政治的諸党派間ないし社会階級間の戦争でもなく、「野心満々の、権力欲に飢えた将軍たちないし総督たちの間の戦争」であった。人口の約90パーセン

⁴ Auszug aus Bedeutung der verschiedenen Absatzgebiete und augenblicklicher Stand unserer Vertriebstätigkeit in den einzelnen Ländern (Richtlinien von Ifa-Vertrieb vom Januar 1926, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T02.

⁵ Abschrift. Südchina. Allgemeiner Bericht (f. Alle Konzernfirmen), Junkers & Co. am 11. Januar 1926, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T02.

トをなす農民と市民はこの「無秩序に拒否的態度」であった。なぜなら、このシステムが「金の提供やゆすり」を伴っているからであった⁶。

ドイツ企業はまさにこうした中国の独特の状況に向き合って流れをつかむ必要があった。1926年当時、中国は、躍進している国であり、「列強による干渉から解放されよう」としていた。したがって、イギリス、アメリカ、フランスの商品に対するボイコット運動があった。この国際政治情勢で、ドイツはヴェルサイユ体制下、「中国における特権を断念し、他の列強と違って経済的目標のみを追求し、権力政治的目標は追求していなかった」。だからこそ、中国の商人はドイツ人に同権を認め、信頼を寄せうる状況にあった⁷。

1926年には、中国の交通大臣（Tsang⁸、純然たる専門大臣であり、最近の全政府の交替を通じてその地位を維持した人物）は、ユンカース社の現地仲介者コルデス（Cordes）⁹と議論を積み重ねていた。コルデスは北京での活動中、航空交通問題で何度も交通大臣の相談に乗り、航空交通に関する「ユンカースの理念」を説明した。交通大臣はすでに27年には規則

⁶ Bericht von E. Pfeiffer, China. Politisches und Allgemeines, Ibid.

⁷ ユンカース社がハウスホーファー教授を招いて会談した時の教授の見解。Niederschrift über den Besuch des Herrn Professor Dr. Haushofer am 7. u. 8. Januar 1926, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T02.

⁸ 本来は当時の高官の中国語表記を特定すべきであるが、本稿ではドキュメントの表記のままとせざるをえなかった。以下同様。

⁹ 中国でユンカース社を代表する人間として委託。Schreiben von Staben u. G. Sachsenberg an Konsul Heinrich Cordes vom 10. Februar 1926, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T02. このファイルには1926年の年末までにコルデスとユンカース社の間に多数の書簡の往復が収められているが、ここでは立ち入ることができない。正式委託の前、24年初めには、中国の内政状況が「異常にもつれあっており、不安定」なため、現地事情に詳しい人物して、コルデス領事の「抜きんでた知識と彼の助言」に頼っていた。Schreiben an Junkers-Werke vom 29. Januar 1924. Betr. Verwertung China, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T01. 「革命以来、中国には海の中の砂ぐらいたくさんの少将」がおり、その一人（Wang 將軍）が力を持っているとしても、「フランスに1000機が発注された」などという情報は、コルデスによれば「信じられない」と。Schreiben von Heinrich Cordes am 9. 1. 24, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T01.

的な航空交通構築の試みを始めていた¹⁰。

1926年3月10日のユンカース社の全世界（36か国）での販売実績報告によれば¹¹、中国については山西総督との売買契約があった。しかし、その頭金5千ドルの2機のF 13の引き取りはまだ行われていなかった。代理店のジームセン（Siemssen）は3万7千ドルで2機を販売する可能性を持っていたが、ユンカース社として同意できるのは4万2千ドルの場合のみであった。この額ならすべてのこれまでの余分な出費をカバーできるだろうからであった。その交渉に関する天津からの回答はまだ来ていなかった。こうしたこともあって、中国で大規模に売るためには、大々的宣伝、すなわち探検飛行の派遣がどうしても必要だとした。

2. 航空制度構築の試みとユンカース—北伐末期・南京政府初期—

1927年初め、「ドイツ航空機産業が中国に足場固めの意思。ユンカースも参加」という新聞報道があった。それによれば、中国では戦争の混乱がまだ国を荒廃させているが、西ヨーロッパでますます発展している航空交通に対する注目が高まっていた。26年にはドイツとフランスの企業が中国に売り込もうと努力していた。特にフランスは、組み立て倉庫を設立しようとしたが、機種が不十分だった結果、成功しなかった。ドイツにとってフランスは中国において激しい競争ファクターであった。ドイツのマシーンは資金に制約のある中国にとって「高すぎるから」であった。これに対し、フランス人はその政府の援助で「低廉に供給でき」た。しかし、ドイツの製品は「よりいいもの」とみなされ、また機材は「より耐久性がある」と認められていた。日本も古い機種を中国に売り込もうとしていた。数機のフォッカー機を持つデンマークでさえ競争に加わった。空港建設で

¹⁰ Schreiben Waurcik an Prof. Junkers vom 4. Januar 1928, S.1, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T03

¹¹ Vertriebs-Berichte 10. III. 1926, DMA, FA Junkers, Juluft 0301 T12 M30.

も競争があり、どこが契約できるか、宙ぶらりんの状態であった。奉天近郊に設置されるとされる空港は、テンペルホーフ空港を模範に仕上げられるといわれていた。その点ではドイツにとって見通しがいいとはいえ、ここでも競争は激しかった。この空港建設計画は250万ドル、建設期間2年と見積もられていた。国際的な航空交通を処理するためには、この設備は緊急とみなされていた。ルフトハンザの二機のユンカース大型機が、東アジア・デモンストレーション飛行で中国までやってきて大きな印象を残し、航空交通への関心の高まりと相まって、特にドイツ製品への関心を高めていた。以上のように航空交通の開拓でもフランス人と日本人の「激しい競争」が存在していたが、ドイツの新聞はこれら競争者を「それほど危険ではない」と評価していた¹²。

1927年2月のユンカース社会議では北伐進展の情勢を見て、担当者は中国について近い将来様々の中国の権力者の統一が考えられるとした。列強の圧力に対抗するため、中国人の合同の必要性が「ますます感じられるようになっていく」からだった。この防衛的中国ナショナリズムの運動は防衛産業の強力な構築への契機となっていた。すでにドイツにも武器工場設立に関する問い合わせが寄せられていた。ユンカース社の重役のなかで二人は、この機運に乗じようとした。彼らは中国向けに金属製航空機に関する軍事技術的説明書を作成することを推進した。しかし、フーゴーは推進派に同調するのではなく、むしろ完全に中立的な立場をとっていた。軍用機販売推進派の重役は、中国人に国防軍の強化のためには金属製航空機が特に適している、わずかの投資で相当に大きな権力要因を創出すると強調した。そして、結局この線で作成された機種説明書が分裂状態にあるすべての中国諸政府に送付された。この説明書はいい効果を生む見込みがあった。ユンカース社の得ている情報では、張作霖がフランスの借款を受け入れてフランスの航空機を手に入れたが、「非常に劣悪な経験」をしていた

¹² Die deutsche Flugzeugindustrie will in China Fuß fassen. Auch Junkers ist dabei. Central-Anzeiger, 3. 1. 27, DMA LR 05582.

からであった。この議論のなかでは、民間機導入は目下の政治情勢では「考えられない」とされていた¹³。

しかし、交通大臣 (Tsang) は、規則的航空交通樹立の試みをより広範な基盤の上で1928年に継続する方針だった。交通大臣は、Mao博士 (中国北部鉄道Nordbahnの衛生制度の長官であり、研究目的でドイツに派遣されていた) にこの何か月間か手紙で何度もこの問題でユンカースとコンタクトを取るように求めていた。Mao博士はすでに留学生のデッサウ視察旅行に同行していたが、この要請を受けて航空機の機種、価格等に関する資料を要請した。ユンカース社サイドとしては、自社航空機と他社の機種、部分的には戦時期に遡るような低廉なフランスの製品とが機械的に比較されることを危惧した。これまでのところフランス製品が主として中国に供給されてきたからであった。したがって、競争で不利にならないようにするため、Mao博士にユンカース機を使った航空交通の独自性や諸経験を明確に示すように努力することになった¹⁴。

ヨーロッパと中国を結ぶ航空路線に関して、当時、ロシア政府はルフトハンザと組んでベルリンからモスクワ経由で極東への航空路線—中国・北京への分岐路線を持った—を創設しようとしていた。しかし、この計画は当面、ルフトハンザを通じる交通省の参加を拒否する財務省の異議の結果、実現できていなかった。中国人グループのなかでは、こうしたロシア政府の企てに対抗して、北京から可能な限り中国領土を經由して西との連絡を構築しようという計画が生まれた。シベリア経由の代わりに、黄河諸省—中国トルキスタンからアフガニスタン、ペルシア、トルコなどに至る航空路線が構想されたのである。ユンカース社の担当者の見るところ、技術的観点からは、そのような連絡は「今日全く可能であるばかりでなく、それどころか、完全に霧や雲がないことから、シベリア路線よりははるかに容

¹³ Notiz vom 12. Februar 1927. Betr.: Besprechung über Russland- und China-Fragen, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T02.

¹⁴ Ibid. Mao は医学博士 Dr. Med. Mao Yü Hung.

易に」運行できるものであった。中国にとってはさらに利点があった。この路線を取れば、行程の約半分が自国領土を通過することになり、二つの隣人大国、イギリスとロシアからは独立的にヨーロッパへの道を切り開くことができるからであった¹⁵。ドイツ（ヨーロッパ大陸の航空路線の中心としてのドイツ¹⁶）と中国を結ぶ路線の構築、英仏露の大国に左右されない独自のルート構築というこの発想は、現在の一帯一路の発想にもつながっていくものであろうが、このときはユンカース社が提起した。

このような大陸横断航空路線のプロジェクトが実現すれば、最も重要な中国内の諸路線のひとつも創出されることになる。北京から黄河諸省を通過して中国トルキスタンへの航空連絡ができれば、「政治的に並外れて重要な、そして経済的にはまだまったく評価されていない」諸省が20日から80日の隊商旅程距離から1日から3日の航空旅程に短縮できることになる。こうしたことは北部中国にとっての航空交通の重要性の単に一例に過ぎなかった。Mao博士に対しては、さらに航空交通の経済的収益性の可能性についても説明した。航空組織がひとたび創出されれば、そして一般的な組織の支出が経営コスト等の取るに足りない小部分を構成するにすぎないような航空交通の密度をもたらすことに成功すれば、収益性には大きな可能性があるとした。しかも、航空輸送に適した商品の存在を前提にして貨物交通に重心を置くことができれば、それは直ちに可能になるのであった。このことは、北部中国では非常に大規模に可能であった。当時の隊商旅程の運賃率は、ペルシアにおける航空輸送の運送コストと比較すれば、

¹⁵ Ibid., S.2.

¹⁶ ルフトハンザの世界的交通網の地図、ツェッペリンの世界飛行地図などが週刊誌や新聞の世界中の名所で写したドイツ人パイロットの写真とともに学校教育の場に持ち込まれ、ワイマール期においても20年代末期にはドイツが「ヨーロッパの、いやまさに世界のエアターミナル・センターだ」との意識—もちろんその大々的な国家的推進は空軍建設と結びつけてナチス期の平時において一応実現するのだが—が青少年たちに刷り込まれた。Fritzche [1992], p. 179. その一つの重要な発信源がここに見るように独自の航路開拓をめざす世界的航空機企業としてのユンカース社であったといえよう。

航空機による代替を広範に可能にするものであった¹⁷。

Mao博士はこうしたユンカース社の説明を踏まえて何通かの報告書を書き、北京に決断を促す委曲を尽くした資料を送りたいと考えるようになった。そこで、ユンカース社の担当者は、彼のために北部中国航空交通計画のためのデータや諸価格・コスト計算を用意するよう進言した¹⁸。

1928年1月6日、Mao博士は中国交通大臣の間接的委託者としてシャルロッテンブルク工科大学の中国人学生を同伴してデッサウを訪問した。目的は中国の、特に北部中国における航空交通計画の遂行における北京とユンカース社との協力の可能性についての一般的会談であった。訪問者はユンカース教授に紹介され、かなり長い時間、一般的な中国の経済事情・交通事情について、とくに航空交通の可能性について話し合った。会談の結果、合意に達したのは、Mao博士が、「純国民的な中国航空交通」の可能な組織について、実験路線、例えば北京—奉天間の路線のための組織の案を仕上げ、これと関連して特にそのような試験的の路線を一般的な中国航空路網の構築に結び付ける可能性を示唆する構想を練り上げることであった。そこでは、特にそのことがもたらす政治的、経済的、文化的な諸可能性を強調すべきものとされた。その仕上げにおいては、「製品の売り込み」という性格を持つべきではなく、単に方向を示すもの、そしてきっかけを与える作用を発揮するものとすべきだとした。また、何らかの義務とは結びついてはいない数値に基づいて作成されるべきものとした。しかも、ユンカース社の関心は、さしあたりは後々の製品納入に制限されるものとした¹⁹。

ユンカース社の大陸横断航空路線構築とアジアにおける航空機販売を担当する部局が、ユンカース教授に提出した覚書は、「中国交通省のための、北京—奉天間航空交通プロジェクト」と題するものであった。その交通プ

¹⁷ Notiz vom 12. Februar 1927. Betr.: Besprechung über Russland- und China-Fragen, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T02, S.2f.

¹⁸ Ibid., S.3.

¹⁹ Aktennotiz vom 9. Januar 1928, Besuch Dr. Mao, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T03.

プロジェクトは、北京の交通省による実行の場合は、基本的に国家の側で設立・運営される交通企業とみなされることになっていた。中国サイドの要請により、Mao博士が中国交通大臣に提出するための資料として、関連航空機とその予備部品の価格リストも仕上げるようになった。中国サイドからは、ユンカース社に対し、豊富な航空交通に関する経験に基づく基本的な経済的データの提供が要請された。それは北京の交通省に中国における最初の規則的航空路線での航空機の活用、運転コストなどについて手がかりを提供することに資するものとされた。検討の結果、問題の区間は第一には貨物輸送路線とみなされるべきであり、もちろん、投入される貨物輸送機によっては旅客輸送の可能性によっても補完されるものと見た。そこで、ユンカース社は機種W33の供給に基礎をおいて価格提示をしなければならないと判断した。もちろん、ユンカース社のその他の機種も、三発機も含めて図や説明書では言及することにした。さらに、かなり多数の買い取りがある場合には、割引率の提示も行ってもよいこととした。中国交通省に提示する資料としては、ユンカース社の航空交通の経験に基づきto/kmあたりの運賃に関する概観も提示し、その際には投入される機種ごとに、その数、利用程度による違いの数値も提示することにした。中国において実際に存在する諸事情に適合したより正確なコスト計算については、カウマン博士（後述）による北京でのより突っ込んだ会談を踏まえて明確にすることとした²⁰。

1928年2月9日付でMao博士に提示された販売提案（機種と価格、その説明）によれば、次のようになっていた²¹。

²⁰ Aktennotiz. Betr. Luftverkehr-Projekt für das chinisische Verkeher-Ministerium Peking-Mukden (Kirin). DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T03.

²¹ Schreiben an Dr. Mao vom 9. Februar 1928. Angebot Nr. 650 für Verkehrsmaschinen, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T03.

機種：

- F 13 単発6座席（乗組員2名を含む）のキャビン交通航空機。エンジンはユンカースL5。
- W 33 単発特殊貨物輸送機。航空写真および害虫駆除用の特別モデル。場合によっては補助的な旅客交通のための複合機。ただし、貨物輸送課題を特に考慮。エンジンとしてはユンカースL5。
- G 24 3発11座席（乗組員2名を含む）のキャビン旅客航空機。エンジンとしては、3基のユンカースL5。
- G 31 3発14ないし20座席（乗組員2名を含む）のキャビン旅客航空機。エンジンとしては、3基のオリジナルのBristol-Jupiter。

価格：

- F 13 機体・・・・・・・・・・・・・・・・ 63,000ライヒスマルク
 ユンカースL5エンジン1基・・・・・・・・ 16,000ライヒスマルク
- W 33 機体・・・・・・・・・・・・・・・・ 63,000ライヒスマルク
 ユンカースL5エンジン1基・・・・・・・・ 16,000ライヒスマルク
- G 24 機体・・・・・・・・・・・・・・・・ 239,400ライヒスマルク
 ユンカースL5エンジン3基・・・・・・・・ 48,000ライヒスマルク
- G 31 機体・・・・・・・・・・・・・・・・ 315,000ライヒスマルク
 オリジナルのBristol-Jupiterエンジン3基。1基あたり・・32,500ライヒスマルク（ただしこの価格は算定のためであり、発注ないし供給時点に有効なブリストル社オリジナル価格となる）。

以上の全価格は非包装でデッサウ工場出荷の価格であり、目下有効な正常供給価格を示している。発注が大きなシリーズで行われる場合は、価格を発注規模に合わせることを留保する。

このような提案からは、ユンカース機の民間機の販売可能性の拡大が確認される。提案を受けたMao博士は5月に中国交通省からの電報で帰国を命じられ、そのことを知らせるフーゴー宛書簡で、「深甚な感謝」を表明し、

直近の便で数点手に入った中国刺繍の一つを贈呈した。そして、「可能な限り早急にあなたに注文を出したい」と伝えた²²。

1928年3月14日のカウマンの本社への報告によれば、Mao書簡に基づいて面会した交通大臣は、航空路線（北京—吉林）プロジェクトに何の緊急性も認めなかった。この交通大臣（Chan-yin-kui）²³は軍人（将軍）で、張作霖の鉄道部局の地位を占め、「非常に速やかに」軍用機に関心を示し、しかも、機種K 30に注意を集中した。彼はすこし議論しただけで、元帥（張作霖）に話すための提案を請求した。北京と奉天の両政府の軍需は「異常に大きかった」。ただし、「資金はわずかで、当然価格には非常に厳しい制約」があった。しかし、「非常に難しいが、解決不可能な価格」ではないと見た。このK 30は、もっぱら爆撃機として利用されることになり、その他の目的のための装備は除外して価格設定するものとした。10万ドル以上では「耐えられない」ので、仲介商社ジームセンの手数料を含め最高価格約7万5千ドルと見積もった。さらに、交通省で別の将軍（Chu-pei-bing）—奉天派元航空局長で「抜群に技術的に通暁している」との印象—と会談し、奉天政府が「なお約80基のイーグルVIIIエンジンをウィッカース借款で手に入れることになろう」がエンジンだけでは「何も始めることができない」。しかも、すでに手に入れているブレゲー19機は全部が天候等のために使用できなくなっているといった情報を得た。イーグルエンジンを使用する大量販売可能な機種としては、爆弾射程のあるユンカース機W 33が適していると、カウマンは売り込みの見込みを伝えた²⁴。

²² Schreiben von Mao Yü Hung an Hugo Junkers am 11. Mai 1928, DMA FA Junkers, Juluft 0702 T03.

²³ 表記はドキュメントに従う。以下同様。

²⁴ Schreiben Kaumanns an Junkers-Flugzeugwerk A. G. Vom 14. März 1928, DMA FA Junkers, Juluft 0702 T03. この後、すぐにも何機かの注文が入る状態になったとの電報が入ったが、ジームセン商会の中国駐在営業担当者（Sterz）が、ルフトハンザの中国進出のために引き抜かれそうになった。Schreiben an die Junkers-Werke, Hauptbüro, Dessau, 6. April 1928, Ibid. この点でも、ユンカース社とルフトハンザは利害を異にしていた。

1928年6月、張作霖が日本軍の陰謀により爆殺され、北伐に成功した蒋介石・南京政府は、「最初、純軍事的目的のためにのみ航空制度を育成し促進」しようとする態度だった。したがって、民間航空プロジェクトとそのための航空機購入は最初見込みがなかったようである。しかし、張作霖爆殺とどのように関係するのか具体的なことはわからないが、軍事航空制度は28年9月になっても「なお非常に軟弱」であった。これに対し、むしろ民間航空への関心の高まりは急速であった。南京政府において、商業航空交通についても関心が持たれ始めたのは、28年9月の文書によれば、「ようやく昨年冬」のことであったという²⁵。しかし、28年1月のユンカース社重役からフーゴーへの書簡によれば、日本における航空交通の端緒の事例、25年—26年のロシアの大陸横断飛行、そしてロシアのバイカル湖地域からモンゴルへの、および中国北西国境沿線の航空路線が、関心ある中国人グループに自国の航空交通企業の必要性を「緊急なもの」と認識させるに至っていた²⁶。

28年8月2日、南京で特別の会議が開催された。これには、航空交通に関与していたほぼすべての中国人が参加した。この会議で中国のための一種の航空交通会社が設立されることになった。その本部が南京に置かれた。さらに、暫定的に南京政府支配下の領域を三つの主要交通ゾーンに細分し、第一ゾーンは南京事務所、第二ゾーンは広東事務所、そして第三ゾーンは開封事務所の担当とされた。またこの会議では、さしあたり三つの主要航空交通路線、すなわち、1.) 上海—漢口、2.) 漢口—広東、3.) 漢口—北京の3路線が樹立されるべきことが決められた。上海—漢口路線の構築は南京事務所、漢口—広東路線の構築は広東事務所、漢口—北京路線の構築は開封

²⁵ Auszug aus einem Bericht der chinesischen Zeitung "Da -Kung- Bao", Tientsin, vom 1. September 1928 über dden Luftfahrt in China, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T03.

²⁶ Schreiben Waurcik an Prof. Junkers vom 4. Januar 1928, S.1, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T03.

事務所に託された。さらに、これら航空交通路線の構築のために外国の資本を使用することは禁じることが決議された。ここに国民党政権のナショナリズムと自立志向は明確であった。航空交通会社の社長は当然に中国人（Chang-Hsing-Yue）であり、南京に事務所を置いた。彼の最初の課題は上海—漢口路線の構築であり、この路線はそれをいくつかの区間に分けて樹立することになった。その区間としては、例えば上海—南京、南京—安慶、安慶—九江、九江—漢口が考えられた。その構築のため、暫定的に100万メキシコドルの資本を調達するものとされ、この資本はこの路線に存在する諸都市によって工面されるべきものとされた。さらに外国中国人が30万メキシコドルの助成金を約束した。南京政府の軍事航空制度は約100人のパイロットを擁しており、彼らは戦争終結後ももちろん航空交通のために使用され得る人員であった。しかし、この時点で交通航空機は、この会社の場合、フランス製が考えられていた。この間、買入れのため特別の委員会がフランスに派遣されていた。その派遣先からの情報では最初のマシーンが3か月以内に中国に到着することになっていた²⁷。

1928年7月20日のカウマンの覚書²⁸によれば、彼は中国への販売に関する交渉が進展していることを偶然に知った。ユンカース教授から彼に与えられた任務は単に日本だけでなく、中国におけるビジネスでも貢献することであった。したがって、彼は極東に出発する前に、中国ビジネスに関しても話し合っておきたいと申し出た。8月14日の「中国、南京交通制度」に関する会議の結果、南京委員会（Nanking-Kommission）のための準備の細部が最終的に確定した。交通制度のプロジェクトに関しては、担当重役（プランゲ博士）が中国の旅客・郵便交通等に一般的な前提諸条件を概括

²⁷ Auszug aus einem Bericht der chinesischen Zeitung “Da -Kung- Bao”, Tientsin, vom 1. September über den Luftfahrt in China, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T03.

²⁸ Aktennotiz von Kaumann am 20. Juli 1928. Betr.: Aktennotiz Dr. Bruhn über China vom 18. 7. 28, DMA FA Junkers, Juluft 0702 T03.

する文書を作成することになった。フォン・ベントハイムは民間航空交通のさまざまな運営種類について原価・価格計算の提案を作成する仕事を引き受けた。さらにベルリン事務所の担当者が中国政府のための覚書を仕上げ提供することにした²⁹。

他方で同日、ユンカース社ベルリン事務所には、広東政府委員会（Kanton-Regierung-Kommission）がやってきた。この委員会は、ユンカース社の軍用機販売促進派重役が依頼したバウアー大佐作成の17冊の提案書を検討し、個々のまだ異論の余地のある不明確な点を明らかにし、可能な限り個々の提案に関して具体像を作り上げたいとしていた³⁰。

この広東委員会は修理と後々の製造の可能性について確信を持っていた。デッサウ（ユンカース本社）の仕事としては、彼らに個々の機種についてその利用可能性などを提示する必要があるとした。特に、ヴェルサイユの軍用機禁止をのがれるためにスウェーデンにつくった子会社の所在地「リムハムで完全に装備されたマシン」すなわち軍用機を見ることができるようになれば、直ちに当地工場の視察をアレンジすることも提案された。この委員会はさまざまな計画の具体化のための資金も持っているので、会談でユンカース社販売部がそれぞれに対応した注文を目指して努力することも提起された。仲介者のバウアー大佐は、すでにどの程度広東でユンカース社提案に対する承諾がなされているか、知らせを待つことにしていた³¹。

しかし、こうしたユンカースの対中国販売の進展に関しては、イギリスが情報を入手し、国際協定違反だと抗議をしてきた。同じ1928年8月16日のベルリン事務所のメモによれば、外務省極東部のトラウトマンは、イギリスの公式サイドから、リムハムから広東への納品によってドイツ側が国

²⁹ Aktennotiz. Betr. China, Nanking-Verkehrswesen am 16. August 1928, DMA FA Junkers, Juluft 0702 T03.

³⁰ Aktennotiz.vom 16. August 1928. Betr. China-Kanton, DMA FA Junkers, Juluft 0702 T03.

³¹ Ibid.

際的協定を侵害したとして、「最近、非常に不快な形で」問いただされたという。イギリス側が直接問題だとして示唆したのは、機関銃を装備し爆弾投下装置を持つ航空機の取引であった³²。

1928年9月17日付、ユンカース宛の報告³³によれば、中国との仲介者パウアー大佐と「いわゆる南京委員会」との交渉がデッサウへの再度の訪問(7月30日)を踏まえて続けられていた。しかも、この間に、ドイツには中国のほかの委員会も派遣されていた。この広東からの委員会も、9月11日にパウアー大佐とユンカース工場を視察していた。この広東の委員会は、単なる購入委員会という性格ではなかった。それは、場合によってはユンカースと一緒に広東の航空機のため、当面小規模な生産施設を樹立するための基盤を確立することに関心を持っていた。その場合考えられていたのは、A 35月産3-5機であった。広東委員会の長は中国人将軍であり、彼は広東兵器庫長(Direktor des Canton-Arsenals)であり、その上、第8中国軍の調査委員会委員長(Vorstand der Studienkommission der 8. Chinesischen Armee)でもあった。彼は二人の技師を同伴していた。その一人は航空機専門家であり、一人は武器技術者であった。前者は1928年に約8か月ユンカース社で実習生として仕事をし、ドイツの大学で数ゼメスター勉強していた。この委員会がデッサウに残した第一印象は、すばらしいものであった。ただ、中央政府によって派遣された南京委員会の諸課題とすでに具体的な広東委員会の希望との間に一定の対立が存在しているのかどうか、ユンカース社としては見極められない状況であった。両委員会の対立ないし違いから、場合によっては後々諸困難が生じる可能性があり、仲介者のパウアー大佐とユンカース社が求めている全中国問題の統一的な処理が難しくなる危険性があった。

³² Aktennotiz vom 16. 8. 1928. Betr. China, Siemssen – Limhamnlieferung, DMA FA Junkers, Juluft 0702 T03.

³³ Schreiben des Hauptbüros an Prof. Junkers vom 17. September 1928, DMA FA Jukers, Juluft 0702 T03.

1928年10月1日付のハンブルクの商社ジームセン (Siemssen & Co.) からユンカース社 (Junkers-Flugzeugwerk A.G.) 宛ての書簡は、中国の商業航空交通に関して、天津の友人からの情報 (9月4日付) を伝えるものであった。それによれば、天津発行の中国新聞 (“Da-Kung-Bao”) は南京政府が計画している中国における航空交通網の建設に関する報告を抜粋して伝えていた。報告書には根本的に新しいことは含まれてはいなかったが、南京政府が少し前から中国における航空交通の構築に関する具体的な計画を作成していることを知らせていた。ただ、この報告書の最後の節では購入委員会が何機かのフランス製航空機を買ったという情報も含まれていた³⁴。

1928年11月、ユンカース社宛、中国に関する交渉の進展に関する報告が届いた。交渉進展過程でたくさんの電報のやり取りがあった。カウマン博士からは、第一に、南京の航空局 (Luftamt Nanking) との航空機8機の売買契約に関して、「我々の関与により、これが決定的となった」と知らせてきた。航空局長が「我々に対して完全に信頼を示した」と³⁵。

1928年12月22日付のユンカース教授宛報告では、「一昨日、南京で公式にイギリスによ中央政府の承認が行われた」との新聞情報が伝えられた。これまでは蒋介石の地位に関する不確実性があったが、この承認手続きは、疑いもなく、イギリスの重要な態度表明であり、「蒋介石の中国政府の長 (Präsident der Chinischen Regierung) としての地位への支援があった」と³⁶。その地位の一応確立した中国政府に対する売込みが今後の課題となる。その方針は次節でみるとおりであるが、その前に補足しておけば、この間に、中国における航空機生産でも進展が見られ、広東に小さな工場を建設する

³⁴ Schreiben von Siemssen & Co. an Firma Junkers-Flugzeugwerk A.G. vom 1. Oktober 1928, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T03.

³⁵ Aktennotiz für Prof. Junkers am 24. November 1928, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T03.

³⁶ Aktennotiz für Prof. Junkers am 22. Dezember 1928, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T03. 蒋介石の支配的地位が確認されたとみて、カウマン博士の最後の報告 (蒋介石の実際上の地位についての報告) には「修正が必要」ということになった。

交渉が進んだ。広東調査委員会との交渉の結果、11月初めには機種A 35の組み立てと最終的には製造を目的として小規模の工場設備を広東に提供することで「基本的合意」ができた。契約前文で両当事者の合意事項として、この契約がユンカースと中国政府との間の中国における「可能な限り自立な全金属製航空機製造の発展のための出発点」を形成することを謳うものとした³⁷。また、中国における特許保護法の欠如などにどう対処するかも決めた。そして、ユンカース社は契約締結時に25万ライヒスマルクを受け取ること、契約機種のドイツ販売価格に7%のライセンス料を政府から受け取ること、当面契約締結時の価格としては1万3500ドルとすることなどが合意された。さらに、政府はユンカースに対し毎年のライセンス最小額を初年度は契約機種20機体、第二年度は25機体、第三年度は30機体について支払うことなどを取り決めた。後々しかるべき時が来れば、「当然にも」政府にユンカース機に関する包括的な契約を締結することも、その自由裁量にゆだねることが決められた³⁸。

3. 平和的国際協調路線の堅持と世界恐慌下での奮闘

ユンカース社は1928年には航空機1000機の完成を記念し、W 33の開発で一時アメリカに抜かれていた長時間飛行の世界記録も更新した。29年にはユンカース航空エンジン1000基、ユンカース複ピストンエンジン1000基の供給を祝うことができた。フーゴーは28年から29年にかけて、アーヘン工科大学、ミュンヘン工科大学、ギーゼン大学、カールスルーヘ大学の名誉評議員・名誉教授・名誉市民など実にたくさんの大学や都市から栄誉ある称号を受けた。プロイセン科学アカデミーの会員にも選ばれた。この年はフーゴーにとって栄光の絶頂点といえるであろう。そして、29年に、

³⁷ Luftpost der Junkers-Werke an Dr. Gottfr. Kaumann vom 7. Nov. 1928,S.1-2, DMA FA Junkers, Juluft 0702 T03.

³⁸ Ibid., S.5-6.

それまでに次々と創立されて大きくなったユンカース・コンツェルンが次のように5つに編成された。ユンカース教授研究所 (Forschungsanstalt Professor Junkers)、ユンカース・給湯暖房用ガス器具会社 (Junkers & Co., Fabrik für Professor Junkers' Gasapparate zur Warmwasserversorgung und Raumheizung, (略称JCO)、熱量計工場 (Kalorifer-Werk Hugo Junkers)、ユンカース・エンジン有限会社 (Junkers-Motoren G.m.b.H) (略称Jumo)、ユンカース航空機製造株式会社 (Junkers-Flugzeugwerk A.G.) (略称Jfa)。同年も、次々と技術開発を達成した。すなわち、航空機重油エンジンでも、ガソリンエンジンほど軽量にはできなかったが、航空機に組み込みことのできるほどの軽量化に成功した。W 34は12,739メートルの世界高度飛行記録を達成した。それはこのようやく一年後、アメリカ機に追い越されるという記録だった。同型機は国際航空連盟 (Fédération Aéronautique Internationale) から認定された二つの高度記録も達成した。500キログラム積載で高度9190メートル、1000キログラム積載で高度7907メートルであった。当時のジャンボ機G 38は、試験飛行において5000キログラム積載で速度および距離で世界記録を達成した³⁹。

しかし、こうした先進的技術開発によっても、世界市場の狭さを打破することはできず、開発投資の負担が重荷となった。結果的には1930年から31年にかけて、金融困難に陥ってしまった。30年に約75万ライヒスマルクのユンカース・エンジン有限会社の手形が不渡りとなってしまった。次の年にはそれが全コンツェルンの支払い不能を引き起こした。これは、国の金融支援を求めざるを得ないほどだったが、援助は得られなかった。民間企業でユンカース・コンツェルンを引き受けようと関心を示す会社もあったが、結局実現しなかった。最終的には給湯暖房設備製造の工場 (JCO)

³⁹ Vorarbeiten für eine chronologische Junkers-Kartothek, S. 84-87, DMA, LR 02462. 念のために付言すれば、会社名略記にはドキュメントにより違いがみられる。JCOにはICO、JfaにはIfaの略記が併存する。

をロベルト・ボッシュ株式会社に売却し、何とか危機を乗り切ることになった⁴⁰。

こうした1929年から31年にかけて会社が直面する厳しい状況の下でも、ユンカースの平和的国際協調主義の理念は揺るがなかった。全体状況としては、20年代半ば以降の相対的安定期はドイツとヨーロッパにおける排外的ナショナリズムの潮流の抑制と国際的協調の潮流の興隆をもたらしていた。ドイツの国際連盟への加入とそこでの重要な地位の獲得を可能にした国際的潮流、そして、ブリアンの「汎ヨーロッパ理念」のメモランダム⁴¹の発表とそれに対するワイマール共和国政府のポジティブな反応は、まさにフーゲー・ユンカースの一貫した平和的・国際協調主義的・民主主義的な理念と世界戦略に合致するものであった。それはまさに次に示すようにユンカース社の進むべき道を示したものであった⁴¹。

彼はブリアンの「ヨーロッパの連邦的組織化」とこれに対する政府の態度に積極的に反応し、ユンカース社が表明すべて諸基本原則と諸目標を明確にし、実際的な提案を提示するべきだとした。それは、中国における満州事変勃発の約1年2か月前、30年7月の会議においてであった。彼は、「無理強い政策」、軍事的、経済的その他の武器を使った政策、こうした世界史で不断に見られた政策とは反対に、「世界経済的分業の基礎の上でのヨーロッパ諸国民の個別的諸利害の理性的調整によってのみ、汎ヨーロッパ・プロジェクトの実現は可能である」とした。その際従うべき原則は、「すべての国がその製造に最良の条件を持っている富を生産するとき、利益の共通性がすべてのものに最もよく保証される」というものであった。ヨー

⁴⁰ Ibid., S.89. 危機を乗り切るにあたっての最終的な売却先一助けの手を差し伸べたともいえる一がナチス期に「自由主義的抵抗」を行ったとされるロベルト・ボッシュであったことは、追放されるフーゲーの政治的志向との関係で興味深い。Scholtyssek [1999]. ワイマール期における「確信的民主主義者」とも評されるボッシュ (Theiner [2017]) の検証は今後の課題としたい。

⁴¹ Aktennotiz vom 29. Juli 1930. Betr.: Stellungnahme Professor Junkers zur paneuropäischen Idee und der Frage der Verkehrswege und Verkehrsmittel der Zukunft, DMA, FA Junkers, Juluft 0503 T32. 議事録署名者はデートマンである。

ロッパ諸国民の相互理解を進めるためには、政府だけではなく経済自身が、特定の経済部門の直接的な意思疎通をはかり私経済的基盤の上でその課題に取り組まなければならないと、ヨーロッパ経済の新秩序において重要な地位を占めなければならないとした。自社が行った直接的意思疎通の実績としては、「プジョーとの諸契約やペルシア・南アフリカ等との航空交通」の構築を挙げた⁴²。

フーゴーは、ユンカース社が質的に高く割安の技術革新の創造の目標をもって工業的経済的研究の諸課題を追求してきたが、その点で「自社の利害とドイツ国民の利害とが一致」しているのだとした。なぜなら、世界経済の分業においてドイツは全体として同じ課題に直面しているからだ。そして、「汎ヨーロッパ諸計画の実現は同時的な交通問題の解決なしには考えられない」とした。19世紀に鉄道網の建設と関税の撤廃が国民統合に決定的な役割を演じたとすれば、ヨーロッパ諸国民の経済的境界の緩和化においては航空交通が、陸上において鉄道が、海上において船がヨーロッパ諸国民の経済的分業・商業交通に貢献したよりも高度に、その役割を果たさなければならない。この課題に、航空機製造における諸経験をもとに、またユンカース社が創設しまだその掌中にある航空路線によって協力しなければならない。しかも、こうした課題は、ヨーロッパの境界内あるいは汎ヨーロッパ理念の実現によっては決して果たされない。世界経済的分業を基礎にした諸利害の共通性の原則は、ヨーロッパを超えて全世界に及ぼさなければならないと。この原則的立場はドイツ政府のブリアンに対する

⁴² Ibid., S.1f. 1926年ユンカース航空機製造会社とペルシア政府との間に航空会社設立の契約が結ばれた。実際の設立は1927年で、ユンカース航空ペルシア (Junkers-Luftverkehr Persien) が設立された。この会社はペルシア政府と契約を結び、予定の3航空路線で5年間の旅客貨物空輸の独占権を得た。2月に営業を開始し、路線を拡大して、29年には航空郵便が27年の30倍になった。27年の乗客の10%がペルシア人だったが、29年にはすでに57%になった。この会社に「大きな信頼が寄せられた」ためであった。‘Neues aus der Industrie’, Der Motorwagen, Heft 13 vom 10. Mai 1926, BArch MA RH 81, 3673.; Vorarbeiten für eine chronologische Junkers-Kartothek, S.84-87, DMA, LR 02462, S.82.

回答の傾向にもあることだと。航空交通には陸上や海上の交通手段に比して「はるかに大きなパースペクティヴが開かれている」という確信がフーゴーにはあった⁴³。

この間、中国市場拡大はどのようになっていたか。1929年2月12日の会議では、中国の政治情勢がユンカース社自身の利害とかかわって問題になった。目下最も影響力のある、かつは最も有能な権力者で現在の“中央政府”のメンバーである蒋介石と馮玉祥の対立が問題であった。内的安定は問題外で、両者の「公然たる決裂、あるいは武力衝突さえ」多方面から予測される状態であった。満州―日本問題も「非常に繊細」な問題だった⁴⁴。1929年1月からの現地担当者 (Otfried Fuchs) とユンカース社との往復書簡によれば、カウマンの協力のもとで3機の陸上機W 33の馮への供給が実現したが、こうした状況ではこれは秘密にしておかなければならなかつ

⁴³ Aktennotiz vom 29. Juli 1930. Betr.: Stellungnahme Professor Junkers zur paneuropäischen Idee, S.3f., DMA, FA Junkers, Juluft 0503 T32. ユンカースは、統一通貨の創設などもすでに構想していた。その点は、1930年7月14日のヴァルネミュンデでの講演でのべていた。Ibid., S.4.

⁴⁴ Aktennotiz vom 12. Februar 1929. Betr. China, Anfrage Habt v. 8. I. 29, S.1, DMA FA Junkers, Juluft 0702 T04. この時点ではいくつもの主体とユンカース社は契約にこぎつけていた。1. 南京委員会とベルリンで (暗号名「フィンランド」)。3機のA 35、エンジン5基、交換部品、航空機整備工場の設備。この契約は、「南京ないしその近隣の勢力圏」向け。2. 南京政府 (ハンブルク商社 S. & Co. 経由) (暗号名「日本」)。6機のA 35陸上機・水上機、2機のF 13。水上機並びに水陸機。これらは南京勢力圏の沿岸地域・大河地域向け。3. 広東委員会とベルリンでの契約。1機のA35と追加機オプション付きで。これは広東向け。4. 馮玉祥とのハンブルク商社 S. & co. 経由の契約。3機のW 33陸上機。10機までの追加発注義務付き。それに交換部品と整備工場設備。これは Langtschou (fou) 向け。以上の航空機供給に1925年初めから漸次行われてきた供給を合わせると全部で、約22機のA 20/35、水上機・陸上機。同じく5機のF 13、水上機・陸上機。3機のW 33 陸上機となった。全中国への航空機の配置を地域別にみると、広東地域に1機のA35、南京地域に3機のA 35と修理工場、沿岸地域と揚子江地域に、6機のA 35と2機のF 13、そして、おそらくは Langtschou (fou) に、3機のW 33と修理工場。残りの既供給A 35とF 13は、山西から奉天までの地域に配備される予定であった。さらに上海からは S. & Co. を通じて、揚子江下流の統制のための航空測量に関する交渉も進んでいる、と。Ibid., S. 3-6.

た。さらに6機のA 35と2機のF 13の売り込みに取り掛かっていた。2月16日、同人（南京）からのユンカース本部（Hauptbüro）宛て書簡によれば、近いうちに軍と民政当局から「航空の建設」（Ausbau der Luftfahrt）に関する提案を公式に要請されることが期待されるということだった。そこで、その準備をしておくため、意見交換したいと伝えてきた⁴⁵。29年3月には、中国とドイツの合弁企業設立にかかわる議論が出てきた。ドイツと中国、半々、と⁴⁶。結果的には、3分の2が中国資本、3分の1がルフトハンザとし、資本による中国の優位性が中国サイドの求めで決められた。結果、30年に欧亚航空が創立された。

機種は、ドイツ航空機産業の製品ということで実際にはユンカースのものが優先された。この機種選定にあたっては、これまでのユンカースの航空機の世界的名声と多様多次元の営業努力も背景にあったのは当然のこととして、ユンカースの販売担当者カウマンのドイツ中国公使を通じる外務省経由での国への働きかけ（報告書）も⁴⁷、影響したと思われる。

しかし、29年12月31日付のドイツ公使（北平）から外務省への報告は、「中国航空市場におけるドイツの消滅」の危機を訴えた。それは、アメリカとフランスの競争が29年にドイツ航空機産業を中国市場から追放したと主張するものであった。中国市場はドイツ航空機にとってまだオープンな最も将来性のある市場であり、ドイツ航空機産業を金融的に支援する必要性があるとした⁴⁸。われわれが見てきたように、中国市場拡大で実際に活動したのはドイツ航空機産業一般ではなく、ユンカース社だけであった。つまりは、ユンカース社が内容上ではドイツ航空機産業とイコールというこ

⁴⁵ Schreiben von Otfried Fuchs an Junkers-Hauptbüro, 16. 2. 29, DMA FA Junkers, Juluft 0302 T08 M12.

⁴⁶ DMA NL21 Junkers 046, 71852 China (1925-33), 24. III. 29.

⁴⁷ 報告書はカウマンが1929年11月にドイツ公使と行った「会談をもとに作成された」。Schreiben Kaumanns an das Hauptbüro, Dessau am 5. Februar 30, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T05.

⁴⁸ Deutsche Gesandtschaft, Peiping, den 31. Dezember 1929, S.1, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T05.

となる。国家への訴え（援助要請）である以上、特定業者の支援を前面に押し出すことはできなかつた。それでも、実際に具体的に文書内で名前が出てくるのはユンカース社のみであった。

ドイツ公使（北平）は、ドイツ航空機産業が1928年、最初非常に大きな成果を上げたとし、29年になってその輸出が「ほとんど完全に停止した」と訴える。29年に起きた中国でのユンカースA35の事故を念頭に置いてみなければならないが⁴⁹、「技術的問題と故障」がこの輸出停止状態に一時的にある程度の役割を演じた。そのことを認めつつ、むしろ、第一には外国の競争者の販売方法にこそ原因があるとした。外国の競争者は中国の買い手に「魅力的な提案」ができるからだった。外国競争者は、中国に強い金融的軽減措置をとり、特別割引を行っていた。将来のビジネスへの影響を安全にするためである。そこでは、明らかな最初の損失や非常に大きな危険が十分な安全措置なしに与えられていた。この種の「もっとも印象的で最も重要な事件」は、南京政府の鉄道省とアメリカのカーチス・グループの間の航空交通契約の締結であった。その周知の諸条件は一方では、アメリカ側の巨額の即座の投資であり、他方では、航空交通、機材販売、工業活動等における長期の独占権であった。これほど包括的ではなく、影響範囲もわずかだが、他のアメリカ企業との契約や販売でも同じように厳しい状況を示す兆候があった。そこでは同じように、競争できないほどの低価格あるいは寛大な支払い条件によって市場を切り開いていた。具体的には、29年最後の数か月のうちにスティンソン航空機会社（Stinson Aircraft Co. Detroit）が南京の交通省に8機を「非常に安い価格で」売った。さらなる販売の権利を確保してである。この航空機はすでに交通省の上海—南京

⁴⁹ 事故の原因を調査したところ、Finnland-Machin とあるので中古品の「古いマシーンを新しいもの」として売られたこと、試験飛行で最初の回は全く問題がなかったこと、パイロットの交替で2番目のパイロットが「不安な感じを表明していた」ことなど、その場合の対処方法の問題など、いくつかの問題点が発見されていた。Aktennotz. China-Besprechung im Hauptbüro am 12. 7. 29, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T05.

一漢口路線に投入されていた。したがって、カーチスの独占がこの路線で実際には打ち破られたといえるが、この地域の中国航空交通のアメリカ化が進んだとも言える。戦争省 (Kriegsministerium) からは11月に12機の Kraftflugzeuge⁵⁰がアメリに発注された、と⁵¹。

アメリカと同じような手段をフランスの航空機産業も使っていた。フランス航空産業には、非常に有名な輸出報奨金が与えられており、それは機材の工場出荷価格の50%にも達するものであった。この軽減措置は、中国人に特に支払い条件で希望に応えることを可能にしていた。そこではビジネスの安全は「不問にされ」、わずかの頭金だけで最大限の分割払いで提供されていた。フランス人は特に奉天で成功しており、この方法で大きな、しばしば支配的な役割を演じていた。最近わかったように、フランス人は間もなく中国西部でも行動を展開しようとしており、ハノイにはすでに四川省に向けて送る予定の航空機が保管されている、と⁵²。

ドイツ航空機産業はアメリカやフランスの攻勢に立ち向かうためには金融的に「あまりにも弱く、ほとんど戦うことなく」中国市場を敵に引き渡さざるを得なかった。ユンカース社は資金不足のため、注文時に購入価格の50%を、工業からの引き渡し時に50%を要求せざるを得なかった。それでも、一年前は、注文時50%、引き渡し時50%の支払い条件を上海で貫徹することに成功した。その際、引き渡し時50%については中国の大銀行が保証し、上海までの輸送期間中はドイツ - アジア銀行の援助を受けたドイツ商社によって金融的に切り抜けることができた。ところが、今年になってアメリカ・フランスの競争が支払い条件を絶えず悪化させた。そこで、今では注文時30%、上海到着時20%、残余は一年のうちにとい

⁵⁰ 管見のかぎりだが、はじめて使われ言葉である。国際条約・ヴェルサイユの制約に最も注意が必要な公使文書・外務省文書であるため注意深く、Kの本当の意味 Krieg 戦争・軍用を隠すため Kraft が使われていると思われる。

⁵¹ Deutsche Gesandtschaft, Peiping, den 31. Dezember 1929, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T05.

⁵² Ibid., S.3.

うことになってしまった。このような条件では、ドイツ航空機産業はもはや契約を結ぶことなどできない。現時点では市場から完全に追放されている。中国市場から離れていることが長くなればなるほど、失った地盤を取り戻すにはますます困難が大きくなる、と⁵³。

しかし、中国はまさに躍進している航空機産業が決してなおざりにしてはならない市場であった。中国の交通需要は急速に成長していた。鉄道の建設によってはそれにこたえることができない。というのは政治的不安定性が固定資本の大規模投下を阻止しているからであった。したがって自動車交通と航空交通に力を集中している。中国の自動車輸入の分野ではドイツはこれまで競争力がなかった。したがってドイツに残っているのは航空交通だけである。この分野では技術的なお競争力がある。金融的な不足でここでも排除されるなら、中国の交通の発展に参加するあらゆる可能性を失ってしまう。そうなれば、それによって同時に広範な、現在はなお開かれていた全アジア空間への通路を失ってしまうことになる⁵⁴。

ドイツ航空機産業は市場としてドイツ国内だけが割り当てられれば、そしてヨーロッパ空間の狭さと購買力の少なさにより航空交通への経済的需要が低いとすれば、合理的な大量生産の有利さを活用できず、生存できなくなろう。すでに連合国の航空機産業が独占しているオープンな市場は多くなく、その中では中国が最も大きなものであった。当面はドイツの航空機が中国で知られており、名声を博しているという有利さがある。航空機を買うときに問題となる諸官庁と知り合いの中国語のできる「一人の人物」がいる。この人物はビジネスを専門的知識をもって進めコントロールできる人物である。アメリカ人やフランス人はこれまでのところ金融力の優位さをもっているにすぎない、などと。そして、国 (Reich) にドイツ航空機の中国への輸出で支援を与えることを求めるのであった⁵⁵。

⁵³ Ibid., S.4.

⁵⁴ Ibid.

⁵⁵ Ibid., S.4f.

4. 満州事件前後の情勢と軍用機の需要・国産志向への対応

29年2月の中国に関する会議では、ユンカース社の営業政策としても、中国の全体情勢が目下「見通しがきかない」ことを考慮して、静観する態度を方針とした。中国情勢は大きな投資をするにはまだ機が熟していないと見た。政府の最高の諸部署によってさえ憲法や法律の侵害が行われる事態では、ビジネスの秩序だった処理のための何の確たる保証もないと見た。とりわけ、当面、納品などの際に大幅な信用を提供するのは不適切だった。というのは最近の中国人のビジネス・メンタリティが、できるだけいい条件で信用を得ようとする事に向けられていると見たからだった⁵⁶。

1929年にユンカース機4機が南京政府により購入されたが、その後、注文は中断していた。29年に中国での販売が停滞した要因としては、A 35の事故の影響が大きかったであろう。その事故原因を巡っては、7月、9月の中国問題会議で検討した⁵⁷。しかし、中国関係者への説明と理解も得て、1930年ともなると、中国の航空機需要が高まり、5月初旬には「山西総督が12機購入する決定を下した」との情報が代理店経由で入った。ユンカース代理店（ジームセン）は、6機のA 35 陸上機、6機のW 33 陸上機にそれぞれ「K装備」をつけて提案した。すなわち軍用機仕様の12機を提案した。しかし、この時点ではユンカース社以外のドイツ企業も売り込みに力を入れ始めていたようであり、30年5月のユンカース社中国会議での記録によれば、アラド社とその代理店（Carlowitz & Co./Arado S.C. II）が「あらゆる手段を使って」ビジネスをしようとしていた。これに対抗するため、ユンカース社代理店は新たなぎりぎりの価格計算を求めてきた。その上、さらなる困難が付け加わった。新しい航空局長が任命されたのである。彼に支払う5%のコミッションも入れなければならなかった。二人の將軍、

⁵⁶ Aktennotiz. Besprechung am 11. Februar 1930, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T06.

⁵⁷ Aktennotiz. China-Besprechung im Hauptbüro am 12. Juli u. 6.Sept. 1929, DMA FA Junkers, Juluft 0303 T17 M57.

調達局長など総数7人への合計13%のコミッションのほか新航空局長への5%が加わって、コミッションは18%にもなった。しかし、このビジネスが競争者に持っていかれないようにするため、「全手段を使うことに意見が一致」して、価格計算が行われた⁵⁸。

航空関係で経済省に対して申請が出された輸出促進保証も提供された。ただし、1930年11月に下った輸出保証委員会の南京政府との契約に関する決定は、航空機に関するものではなく、航空設備の設置にかかわるものであった。しかも、「軍需産業に資するような、あるいは役立つような化学設備が作られてはならない」などといった制限を満たすものに限るという条件が付けられていた。また、疑いの余地ないドイツの物品・サービスに限ること、さらに物品・サービス価格の最高で70%までとすることなどが課せられた⁵⁹。そうした限界はあったとしても、申請した会社からユンカース社には情報が寄せられていた。

しかし、アメリカとの競争は厳しいものがあった。戦争省の、特に決定権を持つ高官のユンカース（その代理人）に対する態度は「きわめて友好的」であった。しかし、他方で実際に売買に絡む役人たちは「敵対的ではないが、友好的でもなかった」。カウマン博士の見るところ、多くがアメリカ人に肩入れしていた。彼らはアメリカとの取引で「実際にいくら儲けたか、あるいは儲けたいと思っている」からであった。あるいはまたアメリカ機がユンカースのA 35より性能がいいとの判断からだであった⁶⁰。しかし、仲介のカウマンは「日本寄り」だとの政治的判断が決定的だったかもしれない。事実、カウマンは日本におけるユンカースの航空機とライ

⁵⁸ Aktennotiz vom 8. Mai 1930. Betr.: China/Besprechung, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T06. 当然にも、「武装」の項目もあり、銃のタイプ、照準用望遠鏡の内訳もあった。この中国問題会議に限らないが、ユンカース社の委託を受けて日本と中国でのビジネスに携わるカウマン博士も帰国中で同席した。

⁵⁹ Schreiben der Deutschen Revisions- und Treuhand-Aktiengesellschaft an Firma Steffen & Heymann am 25. November 1930, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T06.

⁶⁰ Schreiben Kaumanns an R. Sterz vom 10. 10. 30, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T06.

センスの売り込みの中心であった。

1931年5月、ユンカース機販売にさらに軍用機注文で新たな展開がみられた。南京政府の調達局の局長—注文の決定権を持つ人物—との話し合いで、この局長が15機のユンカースK 47（全金属製複座戦闘機）⁶¹を発注したい意向をもっていることがわかった。その局長によれば、3年前にユンカースから4機買ったが、他の企業からも買った。ほかの企業とはそれ以来4ないし5の購入契約を結んだ。しかし、ユンカースとは種々の事故のために前進がなかったのだと。ユンカース社側は、事故の原因を説明し、正常になっていることを説明した。戦争大臣（Kriegsminister）はほかの企業と同じような契約をユンカースと結びたい意向であった⁶²。南京政府の商業問題担当公使館参事官がユンカース宛に送った書状（5月28日付）によれば、「様々の国の代表的な企業と結んだ三つの契約」を送付し、「この2年間、相互に満足する」内容であり、その先例を基礎において契約したいということであった⁶³。

その後、南京政府から入った注文では、購入対象の機種K 47（軍用機）を南京政府に対してだけ販売するという条件が付いていた。しかも、南京

⁶¹ ユンカースの子会社で、軍用機を製造しているスウェーデン、マルメー（Limhamn）のA.B.Flygindustriが「ユンカースの特許により製造した」、「高性能戦闘機」と製品宣伝パンフレットに明記している。DMA FA Junkers, Juluft 0303 T20 M1, M2.

⁶² Noitz Waurick-Junkers v. 20. Mai 31, DMA NL21 Junkers 046, 71852 China (1925-33). 南京政府は、航空機購入を急いでいるようで、他の企業が「この間に3—ないし4つの注文を受けた」という情報も、ユンカース社は入手した。Notiz für Prof. Junkers am 19. 5. 31, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07. 5月末には中国公使館からベルリン工科大学で航空技術を学んだ外交官（参事官）、科学的材料検査の専門官で武器庫局長（Chef des Arsenalamtes）、アメリカで学んだ後戦争科学アカデミーの教授になっている人物、武器庫長（Arsenalleiter）だった人物、それに武器庫局技師の5人がデッサウを訪問した。記録によれば、「中国商業部の訪問」となっている。テンペルホーフ空港で自社機で出迎え、帰路航空便も利用した。Aktennotiz vom 29. Mai 1930. Betr.: Besuch der Chines. Handelsabteilung, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07.

⁶³ Schreiben vom Legationsrat für Handelsangelegenheiten am 28. Mai 1931, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07.

政府航空局のアメリカ寄りの一官僚による異議のため、さしあたり発注は7機のみだった。その理由は、ユンカースがこの受注で、A 35のような事件（補助操縦装置の取り付けの誤りによる事故）がもう起きないことを証明しなければならないからであった。この7機が順調なら、もっと多くの発注が今後行われることになろうと⁶⁴。5月末の情報によれば、12機購入との電話があった。この間に南京政府がユンカースとの売買契約を決めた。「それ以上はおそらくは資金がなかった」。7機のK 47購入については、ユンカースの会社に友好的でその機種に厚い信頼を寄せている将軍（Uwe）の力が決定であって、細かな性能の違いが問題ではなかったという⁶⁵。

こうした南京政府への売り込みの成功と関連して興味深いのは、ユンカースが日本と中国の販売を託したカウマンに対する南京政府サイドの態度であった。南京政府との関係では、カウマンのルートは機能しなかった。彼は直接の担当者にも会ってもらえなかった。彼は、「日本サイドの人物」と烙印を押されていたのである⁶⁶。

1931年5月末に入った情報では、フォッカー社が中国から大量の偵察機（30機）や戦闘機（30機）の注文を受けたということだった。この注文はオランダ植民地軍の元大佐（de Fremery）の仲介によるものという⁶⁷。2か月後の情報では、注文は倍の120機となり、60機の単座戦闘機D 16、60機の偵察機C 5であった。全機にジャガー・エンジンが搭載されるということだった。フォッカー社部長（Rasch）が南京にいてこの契約を結んだとの情報で⁶⁸、ユンカース社はこの強力な競争情報を現地代表（Sterz）に伝え、

⁶⁴ Notiz vom Mai 31 u. 20. Mai 31, DMA NL21 Junkers 046, 71852 China (1925-33).

⁶⁵ Notiz vom 29. V. 31, DMA NL21 Junkers 046, 71852 China (1925-33).

⁶⁶ Ibid.

⁶⁷ Aktennotiz für Dr. Kaumann am 29. Mai 1931, Betr. ä Fokker-Flugzeuge für China, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07.

⁶⁸ Aktennotiz. Betr.: Fokker-Lieferung für China am 20. Juli 1931, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07.

事実かどうかの検証を求めた⁶⁹。

1931年6月には新たな空路開拓の探検飛行計画の話が持ち込まれた。それは、ドイツからトルコアフガニスタン-パミール高原を経由して中国に至る航路の「研究」プロジェクトであった。すでに2回目のヘディンの計画⁷⁰をはじめ、ユンカース社に持ち込まれたこうした企画には、南京政府や中国商業部などもかかわるものがいくつもあった。それらと調整して、新たな企画を支援できるかを検討することになった。航空機販売の見地はもちろん、「空飛ぶメッセ」⁷¹としての活用であり、「航空交通」、「東方全般での会社のビジネス関係の促進」などの見地で、この企画を積極的に検討することになった。フーゴーは会議の最後に、この企画への関心が直接的にも間接的にも極めて大きいとし、できるだけ少ない出費でこの企画に影響を与えなければならぬと強調した⁷²。

1931年6月2日の中国問題会議では、中国情勢がまず問題になった。中国の政治的發展で特徴的なことは、内政的には南京政府の権力ポジションの強化の「一定の前進」が見られたことであった。だが、広東、奉天、ト

⁶⁹ Schreiben der Junkers-Flugzeugwerk A.-G. an Rudolf Sterz vom 3. August 1931, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07.

⁷⁰ 二回目の企画は、ドイツからロシアの Samipalatinsk をへて Urumtschi からペインに向かう行程で、ユンカースの2機の W 33 を使うとしていた。ヘディンは最初の探検飛行がルフトハンザの資金提供で実現したことについて、最初に話に乗ったフーゴーに負い目を感じていたようである。2回目の企画をルフトハンザに申し出たとき費用計算が高額で資金集めの見込みがないと判断し、再度、フーゴーとユンカース社に頼ったようである。Aktennotiz. Vom 25. 9. . Betr.: Besprechung Sven Hedin, DMA, FA Junkers, Juluft 0401 T10 M16. h

⁷¹ 諸都市間を迅速に結び付け、最新の高価な品々を見本として運ぶ機能があるなど、市場開拓の武器として航空機の有用性・活用を位置付けた。Aktennotiz vom 29. August 1930. Betr.: Verwendung des Flugzeuges als fliegende Messe, DMA, FA Junkers, Juluft 0503 T32.

⁷² Aktennotiz vom 1. 6. 31, Betri.: Besprechung über Flugexpedition von König-Warhausen am 1. 6. 31 im Hauptbüro; Aktennotiz vom 11. Juli 1931, Betr.: Besprechung über Ostasienflug von König-Warhausen am 2. 6. 31 im Hauptbüro, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07. .

ルキスタンなどの地方政府がそれぞれの軍事的経済的権力に基づいて「政治的に独立的な」状態を維持しており、最近ふたたび部分的に中央政府と公然と戦う状態にあった。外交的には列強の側から中国はなお第二ランク国として取り扱われていた。列強の治外法権原理がこれまで打破されていなかった。経済的観点では、銀通貨の価値が半分に崩落したこと、自己資本が不足していることから中国は相当な困難に陥っていた。こうした困難に対処するため「ロシアの例に倣って」国の工業化を達成しようと努めていた。このアクションを加速するため、中国人は外国の長期的信用や包括的な投資を歓迎していた⁷³。

しかし、1929年のA 35の事故の時は、一時的にアメリカの航空産業の侵入によって市場からの完全な遮断が生じた。30年夏のK 47のデモンストレーション飛行とこの間に中国とドイツで継続的に続けてきた交渉が関係改善をもたらし、再度受注できるようになった。この状況でユンカーズ社の中国に対する営業政策は何か。ユンカーズ社はドイツの国としての政治的軍事的な中立性を中心に据え、民間企業との営業関係の直接性を求める中国人の希望に応えるのを根本的な指針とした。アメリカ人の手段（信用供与、投資など）は採用しえず、その点では効果的な競争が不可能だから、ユンカーズ社の個性にふさわしい方法の適用が必要だとした。すなわち、第一に、無条件の相互信頼、質的にファーストクラスの商品を提供すること、助言と行動による継続的支援、これらを基盤とする中国人との協力が基本の態度であった。この意味で、一方における南京政府およびそのベルリンの商業担当部署、他方におけるユンカーズ社の関係の維持と促進が特に高度に追求に値するとした。南京政府ないしそのベルリンの商業担当部署の希望——直接の独占的取引——に対しては、優先的な配慮が求められるとした。もちろん、他方で、ユンカーズ社の「生存の利益」を同様に守

⁷³ Aktennotiz. Betr.: China-Besprechung am 3. 6. 31 im Hauptbüro, S.1f., DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07.

ることが前提として確認された⁷⁴。これは、ソ連・モスクワ近郊フィリへの工場進出の深刻な失敗から得た原則だといえるだろう。

この原則確認にたつて検討されたのは、中国における航空機工場の設立問題であった。その交渉はすでに1928年に中国で、そして中国の委員会がデッサウを訪問した時に始まっていた。当時、「いわゆる広東委員会」に対して「完全な提案」がなされた。この委員会は帰国後、「政治的理由から」この提案を南京政府に引き継いでいた⁷⁵。そこで、南京政府と共同でのユンカース社中国工場設立は、「約3年前に仕上げた広東プロジェクト」をたたき台にして改めて検討することとした。計画の実際的な着手についての指針は、「小さな、健全な胚細胞（まずは航空機整備工場）からの発展という原則」にすべきだとした。さらに、そのための前提条件として、そのつどの危険に対するしかるべき手付金ないし注文による担保の完全な保証を得るものとした。この計画は、次の事情によって高度の配慮を要するものとなった。すなわち、ユンカース社側が冷淡にすれば、アメリカの競争者がこのプロジェクトを引き受けてしまい、それによって後々中国航空機市場全体から排除されることになろうと⁷⁶。

ルフトハンザに対する態度も確認する必要があった。ユンカース社とルフトハンザの関係を与えられるすべての機会によりよく保つための努力に合わせて、中国における利害が競合する場合にも、できるだけ意思疎通を図ることとした。ルフトハンザがその固有の課題範囲の枠内で目標を堅持し、企業の特性によるユンカース社の特殊な利益もしかるべく尊重されることを前提に、発生した利害対立は可能な限りドイツでの交渉で解決をはかること、したがって、中国人に対しては対立が実際には表面化しないこと、それによっていかなる場合も、中国人の側からの対立の解消が、共通

⁷⁴ Ibid., S.2f.

⁷⁵ Aktennotiz. Betr.: Flugzeugfabrikation in China, 6. Juli 1931, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07.

⁷⁶ Ibid., S.3.

のドイツの利益を犠牲にしてなされる可能性をはじめから排除することが方針とされた⁷⁷。

1928年から31年夏ごろまでに、中国政府と外国資本が参加する商工業会社の創立が進んでいた。航空分野においては、アメリカのカーチスとドイツのルフトハンザのプロセスに従ってある種のシステムないし中国側の指針ができていた（カーチス契約とルフトハンザ契約）。アメリカの航空機産業は、彼らの政府と外交代表部の「完璧な支援のもとに」、29年に打ち立てた圧倒的な影響力を将来の「あらゆる案件で」確立しようと試みていた。その方法は、共同の大規模な航空機産業の樹立と指導に関して長期的信用を提供することを通じて、南京の中国政府を独占的にアメリカに「縛り付ける」というものであった。アメリカの提案については、カーチス契約で規定された資本の調達と配分並びにビジネス指導のシステムが模範となってきた⁷⁸。

しかし、南京政府の関係部署の問い合わせに応じてユンカース社が交渉前向きを表明したため、そしてユンカース社と国民政府の間の場合によってはありうる協力形態についての話し合いがはじまったため、アメリカの独占努力には「さしあたり」ストップがかけられていた。交渉の出発点は

⁷⁷ Ibid., S.3f. 例えば、1931年初めごろ、中国トルキスタン政府はユンカースのペルシアでの航空会社経営と同じような航空会社をしようとユンカースに話を持ち掛けていた。しかし、ルフトハンザが中国政府とトルキスタンとの連絡を樹立しようとしていた。こうした競合問題をクリアする必要があった。ただ、新疆政府の求めに応じ、詳細な航空会社のコスト計算も作成していた。そして、創立される中国-トルキスタン航空会社8万ライヒスマルク、すなわち機材の3分の1に相当する額の出資で参加するとし、31年8月はじめその返事待ち段階だった。しかし8月下旬までにルフトハンザがこの路線に乗り出すべき提案をしたことが判明。そうなれば「有望な販売地域を失うことになる」と。Aktennotiz vom 5. Januar 1931. Betr.: Verhandlungen mit Vertretung des Gouvernements Chinesisch-Turkestan betr. Luftverkehr; Schreiben vom Jfa-Verkehr an das Hauptbüro am 21. August 1931, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07.

⁷⁸ Aktennotiz vom 6. Juli 1931. Betr.: Flugzeugfabrikation in China, S.1, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07.

ユンカース側では前述の広東プロジェクトであった。それは大体において31年7月はじめの時点でも有効な提案内容であった。この提案では、資本持ち分は、総額180万マルクのうち、中国政府3分の1、ユンカース出資も同じく3分の1、残りの3分の1をユンカース社債（政府の8%利子保証を条件）によるとしていた。他方で、中国側はルフトハンザ契約をたたき台にしようとしていた。後者に従えば、中国法による株式会社の設立であり、資本の3分の2は政府、3分の1がユンカースになる。これは、「基本的には受け入れられる」条件であった。ユンカース社は最初の3年間のユンカース社への航空機注文の保証も、新会社への参与の条件とした⁷⁹。

1931年7月はじめ、ユンカース社の中国との関係の経過についても新しい到達点を確認された。A 35事故で受注停止状態になったが、この悪化にはアメリカと関係のある財務大臣（So某）の影響もあった。30年に70機のアメリカの航空機が購入された。ユンカース社の技術者や仲介者（Fuchs）はこの強力な競争に抗して「最善を尽くした」。その結果、K 47の披露に成功し、「アメリカ人の単独支配」に対して戦果を上げた。中国市場からの「アメリカ人の追放は論外」であり、最近ではフォッカー社も「強引に」入り込んできた。同社が奉天から「60機の注文を受けた」という情報がこの間に入っていた。しかし他方では、ユンカース機を使うルフトハンザの運行も定着した。トルキスタンは、奉天、上海あるいはロシア経由でも可能性を持っていた。この航路でのユンカース社の資本参加は「信頼関係の基盤ができた場合のみ」可能であった⁸⁰。

奉天のフォッカー契約に関しては、ドイツ航空産業全国連盟からも交通省の「機密情報」が入った。それによれば、31年4月初め、二つの契約が結ばれた。60機（複葉機、エンジンはイギリス・アームストロング製）

⁷⁹ Ibid., S.2. 細かな条件と危険性の検討があるが、省略。広東委員会に提出されたプロジェクト案（資本構成、資金調達、資本払い込みの年次計画その他）が、この議事録の付属として納められている。

⁸⁰ Konferenz Kaiserplatz, 2. VII 31, DMA NL21 Junkers 046, 71852 China(1925-33).

の売買契約と奉天に100万ドルで航空機工場を設立する契約であった。資本持ち分は中国サイドが70万金ドル、フォッカーが30万金ドルであった。契約上の会社存続期間は15年となっていた。その後は中国サイドがフォッカー持ち分を買い取って単独所有にすることも自由となっていた⁸¹。こうした競争相手の出現からも、「中国人の製造問題での傾向と積極性」が看取された。そこで慎重な交渉原則を堅持しつつ、南京での交渉をさらに進めることにした⁸²。

しかし、1931年12月の記録によれば、航空機製造工場設立交渉は、南京政府が「緊急の政治的事件」のため財政的余裕がなくなり、継続しなかった。満州事変が関係していることは間違いないであろう。そのため工場設立交渉はその後進展がみられなかった。それでも、「適切な機会が来れば」南京政府が無条件に交渉を再開するとみて、ユンカーズ社は経済省や外務省に働きかけた。両省とも「一般的に」支持を表明した。また、大規模製造プロジェクトは別として、南京に修理工場を設立する案件がパイロット養成学校やいくつかの軍用機用格納庫の案件と一緒に検討されていた。もちろんこれらが実現するかどうか、中国側の事情にかかっていた⁸³。

この少し前、1931年10月－11月には、仲介商社ジームセンを通じて、20機のA 35について問い合わせがあった。戦争省と交渉を行ったのは、カウマンであった。繰り返しになるが、彼は日本の軍部への売り込みを担当し、その同じ人物が中国の戦闘機調達状況・予算状態などの情報を得ていたわけである。彼の電報には、「K 47/高すぎ/アメリカの競争」といった

⁸¹ Schreiben des Reichsverkehrsministers an den Reichsverband der Deutschen Luftfahrt-Industrie vom 11. Juli 1931; Schreiben des Reichsverbandes der Deutschen Luftfahrt-Industrie an die Junkers -Flugzeugwerk A.-G..am 17. Juli 1931, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07.

⁸² Aktennotiz über die Besprechung im Hauptbüro am 21. 7. 31 betreffend Fabrikation China, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07.

⁸³ Aktennotiz. Betr.: Stand der Fabrikations-Angelegenheit China, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07. Notiz vom 2. XII. 31, DMA NL21 Junkers 046, 71852 China (1925-33).

電報特有の簡単な単語が並ぶが⁸⁴、中国市場での困難な要因が簡潔に示されている。

当時、満州の状況がどうなるかは誰にもまったく見通せなかった。ユンカース社中国代表（シュテルツ）は、「1911年中国共和国創立以来、中国は今だかつて満州における日本の軍事的介入による今日の危機ほどの危機を経験したことはなかった」と、危機の深刻さを本社に注進した。日本人が満州で追求している「意図は事情通には明白」であった。問題となっているのは、満州と内モンゴルの中国からの分離であり、「日本保護下の外見的政府」であって、好機が到来すればこの地域を「朝鮮とまったく同じように最終的に併合すること」だと看破していた。日本人は全世界が経済恐慌に陥っている「極度の好機を利用している」。日本人のもくろみを阻止できる、あるいはそうしようとする国が一つもない国際情勢だと⁸⁵。

1931年9月18日に日本人のクーデターが満州で起き、奉天、武器庫、飛行場の占領が強行されている時、南京政府は広東に進軍しようとしていた。しかし、事変勃発を受けて広東に対する戦争は「即座に止められた」。それ以来南京と広東の統一交渉が進められた。南京政府は「反逆者」閻錫山と馮玉祥を、彼らを日本と戦うために獲得するために許した。10月22日には国内統一問題を議論するため上海で会議が開かれることになった。他方で、蒋介石も統一した中央政府が成立するならば退陣すると表明した。しかし、「統一した中央政府」とは何か、蒋介石の声明が真剣になされたものか、こういったことは「はっきり見通せなかった」⁸⁶。「北部では」張学良の地位が諸事件により脅かされていた。閻と馮は日本人に対する国民的防衛で進んで協力すると表明していたが、彼らが張学良と連携してこ

⁸⁴ Aktennotiz. Betr.: Anfrage 20 A 35 Siemssen & Co. Shai. Okt./Nov. 1931, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07.

⁸⁵ Schreiben von Representative for China of Junkers-Flugzeugwerk A.G. Junkers-Motorenbau G.m.b.H, E.Sterz an die Ifa, 19. Okt. 1931, S.1, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07.

⁸⁶ Ibid. S.1f.

れを行うかどうかは不明であった。彼らは張学良の介入で、前年、南京政府との闘争を放棄しなければならなかったからである。さらに、新疆でもイスラム系部族とキルギスの諸部族の蜂起が勃発していた⁸⁷。中国国内の諸勢力の統一が抗日でまとまって前進するかどうか、事態の進行を見るほかなかった。当面对日で統一し日本問題が片付けられたとしても、その後、国内平和が長期に持続するとは、ユンカース社の中国代表には思われなかった。各軍閥は「日本に対する国の防衛」を大義としながら軍備を増強し、将来戦うことになるのではと想像された⁸⁸。

こうした満州と中国全土に関する事態の帰趨はユンカースのビジネスに「重要な影響を及ぼす」と身構えざるを得なかった。そうした状況と関係があると思われるが、ユンカースの販売代理店ジームセンは、中国売り込みでは競争関係にあるカウマンがユンカース航空機の幹部から「解雇され、後継者がユンカースの息子になった」との情報を得た。それを歓迎する電報を上海支社に送っていた⁸⁹。カウマンのこれまでの日中双方でのビジネスが、日中間緊張の高まりの中、「春には戦争になるかも」という状況では、中国では不都合になっていたからである。

1931年12月2日付の販売実績（28年から31年まで）に関する報告は、次のようであった。28年9月、6機のA 35, 2機のF 13、ジームセン社仲介。28年10月、3機のA 35を商業部により南京へ、1機のA 35を商業部の了解を得て広東へ。29年1月、3機のW 33を予備エンジンと修理機材をつけて馮将軍に、ジームセンの仲介で。31年5月、7機のK 47を南京へ、3機のK 47を広東へ⁹⁰。最後には明らかに高価な当時の最強戦闘機に注文が出され

⁸⁷ Ibid., S.2

⁸⁸ Schreiben von Sterz an Kaumann, 22. Okt. 1931, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07.

⁸⁹ Zum Wechsel in Leitung Ifa, Shanghai, 27. 11. 31, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07.

⁹⁰ Aktennotiz vom 2. Dezember 1931, Betr.: Gegenwärtiger Stand unserer Beziehungen zu China, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07.

ていた。だがこの実績は、アメリカとの厳しい競争の中で勝ち取ったものであった。「最大のハンディキャップ」は、中国人がアメリカ機に慣れていること、その価格が低いことだった。中国が31年に買った20機のダグラス（ライト・サイクロンエンジン560 P S）は、上海で22,000ドルだった。これに対するユンカースの最新機種Ju52は、南京政府財務大臣（Feng）への提示価格が45,000ドルだった。財務大臣は35,000ドルしか払おうとせず、売り込みに失敗した。「中国はまだJu 52のような比較的大きな航空機を受け入れる能力がないのだ」と納得するしかなかった。そこで、K 45の宣伝・売り込みに「全力」を投入することとした⁹¹。

1932年3月にはジュネーブ軍縮会議の中国代表団3名（大参謀本部の将軍、南京の測地局長、南京航空局長）が、ドイツ語がよくでき親ドイツ的で、測地においてはアメリカ人の手にあったユンカース機を手に入れてもっぱらドイツの器具で仕事をしたことも踏まえて、デッサウ本社に招待することにした⁹²。

1932年には南京政府財務大臣の委託で軍事航空が置かれている状況について調査した人物（Dipl.-Ing. Gustav Amann）からフーゴーに、新しい情報が伝えられた。それによれば、南京政府の航空部はあらゆる種類の航空機を持っていて、単純な訓練機からK 47戦闘機まで有し、パイロット養成もある高い水準で、あらゆる機種のパイロットがいた。修理に関しても、作業場も機械工（組立・修理・整備などを行う専門工）も充分であった。欠けているのは地上組織であった。空港は灌漑設備のない野原にあり、格納庫も全く不十分だった。最も高価な精密な航空機が不断に雨や雪にさらされていた。中国軍事当局は自らの航空機製造工場を所有したいと野心を

⁹¹ Schreiben Fuchs' an Prof. Junkers vom 6. 1. 1932, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07.

⁹² Aktenvermerk am 7. 3. 32, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07.

持っていた。そのための資金はない。しかし、彼らは、長期の供給契約さえ獲得するためなら、何でもしようという航空機製造業者の競争を計算に入れていた⁹³。地上組織の構築でユンカース社にチャンスがあるというわけである。フーゴーは礼状を書き、「当地の状況に合った標準航空」の提案をまとめるように指示した。ただ、中央空港を除いて必要と思われる約15の標準空港のためには資金が問題で、さしあたり、現金支払いで一つだけを作る提案をするように指示した⁹⁴。財務大臣からは、「鉄は熱いうちに打て」と300キロの間隔で6つの空港を作る案を進めたいとし、提案されたプロジェクトの遂行は「得られる支払い条件次第だ」と回答してきた⁹⁵。

1933年1月11日、中国公使同伴・総勢8人を引き連れて元工業大臣 (Dr. Kug)⁹⁶がデッサウを視察した。一行はアメリカで当地の工業との協力を検討し、そこからヨーロッパに同じ意図をもってやってきた。この視察を迎えるため、ユンカース社は公使に中国における工場建設プロジェクトを「新しい観点で改定したもの」を提出しておいた。実際に提出された文書が添付されていないので具体的内容はわからない。しかし、食事中にフーゴーが視察団に語った内容のメモによれば、小規模な製造から始めるべきで、この出発点から次には健全な大規模製造を発展させることができるとした。ユンカース社は一度きりの大きなビジネスをやるつもりはないと強

⁹³ Schreiben Amanns an Prof. Junkers vom 6. 1. 32, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07.

⁹⁴ Schreiben an Dipl. Ing. Gustav Amann vom 24. Mai 1932 DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07.

⁹⁵ Schreiben Amann an Prof. Junkers vom 29. 6. 32, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07. この後の細かな条件をめぐるやり取りは、省略。何年か後の写真では、ユンカース機が並ぶ近代的格納庫が見られる。

⁹⁶ 中国公使の説明では、中国にはたくさんの党があるが、2-3の大家族が大きな役割を演じており、Kungは目下支配している家族に属し、財務大臣 T. V. Sung 一首相代理一の義兄であると。現地のユンカース社代理人からの情報でも、同じような重要人物だと伝えられた。Notiz vom 24. XI. 32, DMA NL21 Junkers 046, 71852 China (1925-33).

調し、むしろ、ユンカース社の体制に適合しているのは、製造施設に不断に発展する革新を恒常的に提供できるようにすることである、と語った。視察団の面々はこのフーゴーの説明に拍手し同意した。翌日ベルリンでたくさんの産業家を招いて開かれたレセプションにも、ユンカース社は代表を送った。参加者が多くて5分しか視察団長と話せなかったが、彼からは改めて提案を提出するように、その際どの程度資本を出すつもりか、中国の持ち分はどのくらいかを提案するように求められた⁹⁷。製造建設プロジェクトが継続検討事項であったことは明らかである。

ドイツ博物館ユンカース関係文書でたどりうる中国での製造プロジェクトの最後の文書は1933年7月3日付である。飛行機の機体製造のため6-7百万マルクを4年間に分け投じること、4年後に航空機の製造を中国人が開始できるようにすることなどが話し合われた。141機のユンカースK 47(約10000労働時間)、というのが記録最後の文言であり、製造目標を示すものであろう⁹⁸。まさにそれは軍用機であった。

アメリカ航空機産業との激しい競争の中でも、ユンカース社が着実に前進する方向性はあったといえよう。これまで築いてきた独中の友好関係を「さらに追求し、中国諸当局との良好な直接的関係を維持する」という基本的態度においてであった⁹⁹。

むすびにかえて

1933年9月には、張学良がデッサウのユンカースを訪問することになった。東アジア情勢に詳しい人はこの若い将軍が今後の中国情勢のさらなる

⁹⁷ Schreiben der Kaloriferwerk Hugo Junkers G.m.b.H. an H. Junkers, u.a., vom 10. Jan. 1933; Aktennotiz vom 14. Januar 1933. Betr.; Besuch Mr. Kung mit dem chinesischen Gesandten in der Jfa, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07.

⁹⁸ Notiz vom 3. VII. 33, DMA NL21 Junkers 046, 71852 China (1925-33).

⁹⁹ Auszug aus einem Brief an Ifa, DMA, FA Junkers, Juluft 0702 T07.

展開にまだ大きな役割を演じるだろうという見解であった¹⁰⁰。張学良のナショナリズムとヒトラーのナショナリズムは表面的に共通性を持つが、膨張的なそれと防衛的なそれとの根本的な違いがあった。どこまで協力しあえるか、その本質の違いは数年後になって露呈することになる。

1934年8月末から9月初めにかけてルフトハンザが行ったベルリン発上海着の飛行——実質飛行時間58時間——は、ベルリン—アテネ—カイロ—バグダッドを経てカルカッター—バンコック—広東—上海を飛んだ。その経路は、「大部分がイギリス、フランス、オランダの航空会社が使っている航空路と同じ」であり、極東への定期便運航路であって、「国際航空交通の緊密な有効的協力」を示すものであった¹⁰¹。それは平和的国際協調の枠組みが維持されているかぎりで行われてきたことであった。そして、その飛行は、ユンカース機のデモンストレーション・宣伝のためでもあり、各地で希望者にマシンを視察させた。ユンカース機が「いたるところで旺盛な関心を引き起こしたから」であった¹⁰²。

しかし、張学良来訪の時はずでにフーゴーは追放寸前の状態にあった。ドイツにおける「革命的」転換の意味を張学良はどこまで認識できたか。秘密の大々的空军再軍備をヒトラー・ナチス政権はミルヒ指導下で自由に——特許所有を武器とするフーゴーの自立的対抗努力の制約なしに——遂行するために、強制的に——刑事告訴・投獄の脅迫を武器に——株式の51%と特許権を国家に売却させ¹⁰³、フーゴーをユンカース社とその本社の町デッサウから追放したが、そうした背後事情・秘密の交渉は外部のもの

¹⁰⁰ Die Persönlichkeit des Marschalls Chang Hsueh-liang, Junkers-Nachrichtendienst 19. Sept. 1933, DMA LR 05582. DMA NL21 Junkers 046, 71852 China (1925-33).

¹⁰¹ “Ju 52” in Schanghai gelandet. Die Glanzleistung eines deutschen Flugzeugs – Flugzeit von 53 Stunden, 9. 9. 34, Junkers- Nachrichtendienst, Dessau, DMA LR 05582.

¹⁰² Ibid.

¹⁰³ Übertragung von jeweils 51% der Junkers Flugzeugwerk AG und der Junkers-Motorenbau-GmbH an Fabrikdir. Johannes Müller (Präsident der anhaltischen IHK Dessau), 18. 10. 1933, DMA Juprop 1978.

にはまったくわからなかったであろう¹⁰⁴。フーゴーはミュンヘン南方、オーストリア国境近くのバイリッシュツェルに居を構えた。そこで二度拘留され、亡くなる1935年2月まで警察の監視下に置かれた。外出は警察監視下においてのみ許された。国境を越えてオーストリアに逃亡するのではと恐れられたからである¹⁰⁵。

空軍創設・秘密再軍備推進は世界経済恐慌からの打撃の克服とともに進められなければならない、航空機産業に関しても、世界市場開拓と並行して行われなければならない。その場合、公然と全力を注げる分野は民間航空の分野であり、ミルヒが重役として内部事情を知悉したルフトハンザを活用した。旅客輸送等の民間機は補助爆撃機として位置付けられた。ナチス政権は世界における商業航空の発達を明確に大々的で迅速な空軍建設の文脈で結びつけた。それはヒトラー・ナチスの主導する外見的防衛ナショナリズムの巨大な波と国民的熱狂に乗って進展した。

中国でも民間航空の発達と軍用機需要の増大は相互に絡まりあいながら進展した。内戦から国民的統一国家を建設する難問群に直面する中国では、航空路線構築も航空機調達でも外国に依拠せざるを得ず、そこにドイツ(ユンカース)とアメリカの航空機産業が乗り出した。ドイツ航空機産業の筆頭に位置するユンカース社は、フーゴー・ユンカースが彼の国際的航空発達にかけた理念・希望を堅持し、中国ビジネスでもそれを踏まえ、中国で盛り上がる防衛的ナショナリズムと結びついて市場を切り開いた。しかし、彼の民主主義的国際主義的願望が無残に打ち砕かれるとき、死を迎えなければならなかった。その時、彼は十数年後のドイツ航空機産業の壊滅を、第三帝国の崩壊とともに予感したであろうか。それとも第三帝国の悲劇を超えて、現在のエアバス社の成功に結実するようなヨーロッパと世界の航空機産業の発展的夢を抱き続けたであろうか。

¹⁰⁴ ユンカースの息子の一人クラウスは1931年に部長(Direktor)として入社していたが、34年1月、なおユンカース社幹部にとどまっていた。Leitendes Personal der Junkers-Werke, Januar 1934, DMA, LR 02462.

¹⁰⁵ Vorarbeiten für eine chronologische Junkers-Kartothek, S.92, DMA, LR 02462.

文献

1. 文書館史料

Bundesarchiv Militärarchiv (BArch MA)

RH 8/I, 1366, 3598, 3600, 3608, 3665, 3668, 3670, 3673, 3678, 3679, 3680, 3682, 3684.

Deutsches Museum München, Archiv (DMA),

Junkers Archiv (JA): 0301, 0302, 0303, 0401, 0501, 0502, 0503, 0618, 0702, 0705, 0707.

Luft- und Raumfahrt (LR): 11066, 02320

2. 文献リスト

荒井信一 [2008] 『空爆の歴史——終わらない大量虐殺』岩波新書。

アンダーソン Jr., ジョン・D [2006] 『空気力学の歴史』織田剛訳、京都大学学術出版会。

— [2013] 『飛行機技術の歴史』織田剛訳、京都大学学術出版会。

今川一策他編 [1962] 『航空情報・臨時増刊 No. 150 回想の日本陸軍機』酣燈社。

大槻文平編 [1987] 『私の三菱昭和史』東洋経済新報社。

大島通義 [1996] 『総力戦時代のドイツ再軍備——軍事財政の制度論的考察』同文館。

小野塚知二 [2012] 「兵器はいかに容易に広まったのか」横井勝彦・小野塚知二編『軍拡と武器移転の世界史』日本経済評論社。

加藤哲郎 [2008] 「ヴァイマル・ドイツの日本知識人」工藤・田嶋編 [2008] III。

カウマン編, ゲー [1942] 『独逸の民間航空』末永時恵訳、日独文化出版局版。

工藤章・田嶋信雄編 [2008] 『日独関係史 1890-1945』I・II・III、東京大学出版会。

工藤章 [1992] 『イー・ゲー・ファルベンの対日戦略—戦間期日独企業関係史—』東京大学出版会。

— [2008a] 「ドイツの技術への着目——ライセンスと直接投資における協調」工藤・田嶋編 [2008]、I、総説二。

— [2008b] 「1927年日独通商条約と染料交渉」工藤・田嶋 [2008] I。

クナウプ、ハンス・ヨアヒム [2011] 「第一次世界大戦後のドイツ航空機産業の国際戦略と日本 (序論) ——ミュンヘン・ドイツ博物館古文書館

に存在するユンカース社関連資料の紹介」『慶応大学日吉紀要 ドイツ語学・文学』(48)。

小磯国昭 [1963] 『葛山鴻爪』小磯国昭自叙伝刊行会編、中央公論事業出版 (歴代総理大臣伝記叢書 (30)、『小磯国昭』(上)、御厨貫監修、ゆまに書房、2006年)。

郷田充 [1978, 1979] 『航空戦力』上、下、原書房。

坂出健 [2010] 『イギリス航空機産業と「帝国の終焉」——軍事産業基盤と英米生産提携——』有斐閣。

佐藤達男 [2016] 『中島飛行機の技術と経営』日本経済評論社。

ザンダー=ナガシマ、ベルトホルト [2008] 『日独海軍の協力関係』工藤・田嶋 [2008] II。

鈴木淳 「日本における陸軍航空の形成」横井 [2016] 第1章。

澁谷由里 [2017] 『馬賊の「満州」—張作霖と近代中国』講談社学術文庫。

高田馨里 [2016a] 『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——』『国際武器移転史』第2号。

— [2016b] 『ラテンアメリカの軍・民航空における米独の競合——航空機産業、民間航空を中心に——』横井 [2016] 第7章。

田嶋信雄 [2016] 『ルフトハンザ航空の東アジア進出と欧亜航空公司』横井 [2016] 第4章。

— [2017] 『ドイツと東アジア 1890-1945』東京大学出版会。

千田武志 「日本海軍における航空機生産体制の形成と特徴」横井 [2016] 第2章。

永岑三千輝 [1982] 『第三帝国の国家と経済——ヒトラーの思想構造にそくして——』遠藤輝明編『国家と経済——フランス・ディリジズムの研究』東京大学出版会。

— [1994] 『ドイツ第三帝国のソ連占領政策と民衆 1941-1942』同文館。

— [2001] 『独ソ戦とホロコースト』日本経済評論社。

— [2003] 『ホロコーストの力学——独ソ戦・世界大戦・総力戦の弁証法——』青木書店。

— [2014a] 『ヴェルサイユ体制下ドイツ航空機産業と秘密再軍備 (1)』『横浜市立大学論叢』第65巻、社会科学系列、1・2・3合併号。

— [2014b] 同 (2)、同第66巻、人文科学系列、第1号。

— [2015] 同 (3)、同第66巻、社会科学系列、第2号。

— [2016a] 同 (4)、同第67巻、社会科学系列、第1・2合併号。

- [2016b]「ヴェルサイユ体制下ドイツ航空機産業の世界的転回——ナチス秘密再軍備の前提を」考える——」明治大学国際武器移転史研究所『国際武器移転史』第2号。
- [2016c]「ドイツ航空機産業とナチス秘密再軍備」横井勝彦編『航空産業と航空戦力の世界展開』日本経済評論社、第三章。
- [2017a]「ユンカースの世界戦略と日本」『横浜市立大学論叢』第68巻、社会科学系列、第2号。
- [2017b]「ユンカースの世界戦略と中国 1919-25」成城大学『経済研究』第218号。
- 奈倉文二 [2013]『日本軍事関連産業史——海軍と英国兵器会社——』日本経済評論社。
- 中田整一 [2015]『ドクター・ハック——日本の運命を二度にぎった男』平凡社。
- 西尾隆志 [2017]「戦間期ドイツから日本への航空技術移転——日本航空技術「自立」化過程と「軍縮下の軍拡——」『国際武器移転史』第4号。
- 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。
- [2012]「武器の国際共同開発・生産とF-35戦闘機」『経済』No.205。
- 西牟田祐二 [2016]「ドイツ航空機産業におけるアメリカ資本の役割——ユンカース爆撃機Ju88主要サプライヤーとしてのアダム・オペル社——」横井 [2016] 第6章。
- 日本近代史料研究会編 [1971]『日本陸海軍の制度・組織・人事』東京大学出版会。
- 日本航空学術史編集委員会編 [1990]『日本航空学術史：1910-1945』日本航空学術史編集委員会。
- パワー、エーリヒ [2008]「日独技術交流とその担い手」工藤・田島編 [2008] III。
- 萩原充 [2000]『中国の経済建設と日中関係——対日抗戦への序曲 1927～1937年——』ミネルヴァ書房。
- [2006]「中国の民間航空政策と対外関係——日中戦争前後の対外関係を中心に」『国際政治』146。
- [2006]「中国空軍の対日戦略——日本爆撃計画を中心に」
- [2007]「『空のシルクロード』再検証——欧亚航空連絡をめぐる多国間関係」『社会科学研究：釧路公立大学紀要』19。
- 守屋學治 [1987]「『零戦』誕生秘話」大槻 [1987]。

- 増田良純 [2013]「ナチ体制下ドイツ航空機産業における『労働動員』—ユンカース航空機・発動機製作所を中心に」『ゲシヒテ』6。
- 望月衣塑子 [2016]『武器輸出と日本企業』角川新書K-93。
- 山田朗 [2015]『近代日本軍事力の研究』校倉書房。
- 横井勝彦・小野塚知二編 [2012]『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。
- 横井勝彦 [2014]『軍縮と武器移転の世界史——「軍縮下の軍拡」はなぜ起きたのか——』日本経済評論社。
- 横井勝彦 [2016]『航空機産業と航空戦力の世界的転回』日本経済評論社。
- 和田博文 [2005]『飛行士の夢1783-1945——熱気旧から原爆投下まで』藤原書店。
- Braun, Hans-Joachim [1986] 'Technology Transfer under Conditions of War: German Aero-Technology in Japan during the Second World War', in *Historical Technology*, 11.
- Budraß, Lutz [1998] *Flugzeugindustrie und Luftrüstung in Deutschland 1918-1945*, Düsseldorf 1998.
- [2002] 'Zwischen Unternehmen und Luftwaffe. Die Luftfahrtforschung im Dritten Reich', in: Helmut Maier (Hrsg.), *Rüstungsforschung im Nationalsozialismus. Organisation, Mobilisierung und Entgrenzung der Technikwissenschaften*, Göttingen.
- [2003] 'Die knapp abgewendete Industrialisierung der Lufthansa', in: Werner Abelshauer/ Jan-Otmar Hesse/ Werner Plumpe (Hrsg.), *Wirtschaftsordnung, Staat und Unternehmen. Neue Forschungen zur Wirtschaftsgeschichte des Nationalsozialismus, Festschrift für Dietmar Petyina zum 65. Geburtstag*, Essen.
- [2006] 'Rohrbach und Dornier. Zwei Unternehmen aus dem Zeppelin-Flugzeugbau in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus', in: Meighörner [2006].
- [2016] *Adler und Kranich. Die Lufthansa und ihre Geschichte 1926-1955*, München.
- Byers, Richard [2016] *Flying Man. Hugo Junkers and the Dream of Aviation*, Texas.
- Chapman, J. W. M. [1986] 'Japan in German Aviation Policies of the Weimarer Period', in: J. Kreiner (ed.), *Japan und die Mittelmächte im Ersten Weltkrieg und in den zwanziger Jahren*, Bonn 1986.
- Fritzsche, Peter [1992] *A Nation of Fliers. German Aviation and the Popular*

Imagination, Cambridge, London.

Grosz, Peter/ Schmeelke, Michael [2006] 'Die Riesenflugzeuge des Zeppelin-Konzerns 1914 bis 1918', in: Meighörner[2006].

Hartman, Christiann/ Ploeckinger, Othmar/ Toeppel, Roman/ Vordermayer, Thomas (Hrsg.) [2016] *Hitler, MeinKampf—Eine kritische Edition*. München.

Hassinger, Philipp [2013] *Zwischen Evolution und Revolution. Der Werkstoffwandel im Flugzeugbau*, Karlsruhe.

Heinkel, Ernst [1953] *Stürmisches Leben*, hrsg. von Jürgen Thorwald, Stuttgart, Zürich, Salzburg. (E・ハインケル/J・トールヴァルト著松谷健二訳『嵐の生涯』フジ出版社、1981)

Hoff, Wilhelm [1920] 'Die Entwicklung der deutschen Heeresflugzeug im Kriege', in *Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure*, 64, S. 493, zit. n. Budraß [2006].

Homze, Edward L. [1976] *Arming the Luftwaffe. The Reich Air Ministry and the German Aircraft Industry 1919-39*, Lincoln and London.

Irving, David [1973] *The Rise and Fall of the Luftwaffe. The Life of Field Marshal Erhard Milch*, Boston, Tronto.

—[2007] *Die Tragödie der Detuschen Lufewaffe*, (1. Aufl. 1970), 4. Aufl., Dresden.

Geyer, Michael [1975] 'Dokumentation: Das Zweite Rüstungsprogramm(1930-1934)', in *Militär-geschichtliche Mitteilungen*, 17.

Kazenwadel-Drews, Brigitte [2007] *Claude Dornier. Pionier der Luftfahrt*, Bielefeld.

Kershaw, Ian [1998] *Hitler 1889-1936 Hubris; Hitler 1936-1945, Nemesis*. (イアン・カーショウ『ヒトラー 1889—1936 傲慢』川喜多敦子訳; 『ヒトラー 1936—1945 天罰』福永美和子訳、白水社、2016年)

Köhler, H. Dieter [1999] *Ernst Heinkel—Pionier der Schnellflugzeuge. Eine Biographie*, Bonn.

Kulikow, Viktor [1994] 'Junkers-Flugzeuge gegen Aufständische', in *JET & PROP* 3/94.

Lorenzen, Till [2008] *BMW als Flugmotorenhersteller 1926-1940. Staatliche Lenkungsmaßnahmen und unternehmerische Handlungsspielräume*, München.

Maier, Karl Heinz [2007] *Die geheime Fliegerrüstung in der Weimarer Republik 1919-1933*, Hamburg.

Meighörner, Wolfgang, Zeppelin Museum Friedrichshafen (Hrsg.) [2006] *Zeppelins Flieger—Das Flugzeug im Zeppelin-Konzern und in seinen Nachfolgebetrieben*,

Tübingen, Berlin, Friedrichshafen 2006.

Milch, Erhard [1929] 'Zehn Jahre deutscher Luftverkehr', Deutsche Luft Hansa A.G., *Nachrichten*, Nr. 3, IV. Jahrgang.

Murray, Williamson [1999] *War in the Air 1914-1945*, New York.

Overy, Richard [1975] 'The German Pre-War Aircraft Production Plans: November 1936 - April 1939', *The English Historical Review*, Vol. 90, No. 357.

— [1984] 'German Air Strength 1933 to 1939: A Note', *The Historical Journal*, 27-2.

— [2016] 'Aircraft and the Arms Race Between the World Wars', in: Thomas Mahnken, Joseph Maiolo, David Stevenson (eds), *Arms Races in International Politics*, Oxford.

Pauer, Erich [1990] 'Deutsche Ingenieure in Japan, japanische Ingenieure in Deutschland in der Zwischenkriegszeit', in: Josef Kreiner/ Renige Mathias (Hrsg.), *Deutschland und Japan in der Zwischenkriegszeit*, Bonn.

Sander-Nagashima, Berthold J. [2006] 'Naval Relations between Japan and Germany from the Late Nineteenth-century until the End of World War II', in: Christian W. Spang, Rolf-Harald Wippich (eds), *Japanese-German Relations, 1895-1945: War, Diplomacy and Public Opinion*, London and New York.

Schmitt, Günter [1991] *Hugo Junkers. Ein Leben für die Technik*, Planegg.

Scholtyssek, Joachim [1999] *Robert Bosch und der liberale Widerstand gegen Hitler 1933 bis 1945*,

Theiner, Peter [2017] *Robert Bosch: Unternehmer im Zeitalter der Extreme*,

Völker, Karl-Heinz [1962] 'Die Entwicklung der militärischen Luftfahrt in Deutschland 1920-1933. Planung und Maßnahmen zur Schaffung einer Fliegertruppe in der Reichswehr', in: *Beiträge zur Militär und Kriegsgeschichte*, Bd. 3, hg. vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt, Stuttgart.

— [1962] 'Die geheime Luftrüstung der Reichswehr und ihre Auswirkung auf den Flugzeugbestand der Luftwaffe bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges', *Verhissenschaftliche Rundschau. Zeitschrift für die Europäische Sicherheit*, 12, 7.

Wagner, Wolfgang [1991] *Kurt Tank—Konstrukteur und Testpilot bei Focke-Wulf*, Bonn.

— [1996], *Hugo Junkers, Pionier der Luftfahrt—seine Flugzeuge*, Bonn.

【付記】本稿は、2016 - 17年度の科学研究費基盤研究 (C) 「ドイツ航空機産業の世界的転回—世界の勃興期航空機産業との関連の解明—」(JSPS科研費, JP1616KO3785) (研究代表・永岑三千輝) および私立大学戦略的研究基盤支援事業 (大型研究) 「明治大学国際武器移転史研究所」(研究代表：横井勝彦) による研究成果の一部である。

2017（平成 29）年度

会長	窪田 吉信
運営委員長	吉田 栄一
副委員長	高橋 寛人
会計委員	長畑 周史
会計監査委員	藤崎 晴彦
運営委員	
有田 恭平	板垣 明美
川浦 香奈子	清見 礼
後藤 寛	坂口 利裕
柴田 典子	角田 隆一
戸坂 亜希	中谷 崇
廣田 全男	

編集委員長	中谷 崇
編集委員	坂口 利裕
	戸坂 亜希
	吉田 栄一

この「村山先生退職記念号」は、人文系列第68巻第4号として刊行される予定でした。本来、1年の刊行冊数は各系列3号ずつですが、記念号の刊行の遅れが通常号の刊行スケジュールを混乱させるという問題がありましたので、記念号を通常号の刊行から切り離して『論叢』全体を予定通りに刊行することを目指しての実験的なケースとして記念号を出すことを村山先生にお願いしました。

しかし実際にやってみると、記念号向けの原稿だけだと分量が少なくなり、かつ次の号も合併号になってしまいやすいという問題を発見したので、先生のご退職の次の年度の最初の号を記念号としました。奥付の刊行日の表示も本年度のものになっております。

こういう問題は最初から想定出来たはずだという反省はありますが、村山先生のご協力、ご理解のおかげで、今後の『論叢』の刊行スケジュールの厳格化を通じての活性化のための貴重な経験を得ることが出来ました。ありがとうございました。

（中谷 崇）

『横浜市立大学論叢』人文科学系列 第69巻第1号
（村山和行教授退職記念号）

2018（平成 30）年2月13日 印刷 2018（平成 30）年2月16日 発行

発行者	横浜市立大学学術研究会	印刷所	グランド印刷株式会社
	〒236-0027		〒232-0044
	横浜市金沢区瀬戸 22-2		横浜市南区榎町 2-55-2
	TEL (045) 787 - 2085		TEL (045) 743 - 2201
	FAX (045) 787 - 2085		FAX (045) 743 - 2203

THE BULLETIN OF YOKOHAMA CITY UNIVERSITY

Humanities Vol.69 No.1

Academic Year 2017

Contents

A Brief History of Professor Kazuyuki MURAYAMA A List of Professor Kazuyuki MURAYAMA's Academic Works	1
Some Approaches to Negation in English and Double Negative Constructions Kazuyuki MURAYAMA	7
Laughing Together in Japanese Complimenting Discourse: Collaboratively Constructed Stance	Kyoko SATOH 37
A Study on the Formative Use of Grammar Test: How to Instruct Students to Improve their TOEFL Scores with Communicative Approach Chihiro KATO · Yukiko TASHIMA · Kayoko MURAKAMI · Hiroko MAEKAWA	57
Global Citizenship Education: Pedagogy for Social Transformation Emiliano BOSIO	79
Use of Music in a Literary Text: The Masses, Security of the Middle Class, and Social Ascent in James Baldwin's "Sonny's Blues" Takashi NAKATANI	97
A Study on a Professional Subject "Principles of Education" in Occupied Japan	Hiroto TAKAHASHI 125
Think of Sports: How do young people look at the bowling? Shigeru MURAMATSU	171
Reconsideration of the Practice Student Teacher's Inflexibility in Following the Manual in Role-taking From a Viewpoint of Role-playing Tetsuji UKITA	183
World Strategy of the Junkers and China 1926-1933 Michiteru NAGAMINE	199

Published by
Arts and Science Society of Yokohama City University
 22-2 Seto, Kanazawa-ku, Yokohama 236-0027, Japan