

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

上 田 卓 爾

(要約)

金沢飛行場も富山飛行場も現在は姿を消しており、その存在すら知られていない。しかし、日本海側と太平洋側を結ぶ航空路線が戦前に開設されていたことは注目すべきである。特に富山飛行場は県民の寄附で工事費を賄ったうえにローカル航空路線のトップを切ったという事実は特筆すべきことである。また、わずか4か月半しか稼働はしなかったが、戦時色が濃くなっていく中で小学生や廓の女性たちの労働奉仕があったにもかかわらず記憶から抹消されつつある金沢飛行場もその実体を明らかにすべきではないか。本研究では両飛行場の建設の状況や建設当時から終戦当時までの民間航空の実態について明らかにすることとしたい。

(キーワード)

(愛国)金沢飛行場、富山飛行場、日本航空輸送、大日本航空

1. はじめに

「金澤¹飛行場」が昭和13(1938)年10月15日に竣工し、東京＝長野＝富山＝金沢という空路が開設されていたことは、日本航空輸送10年史に記述されているが²、それ以上のことは記されていない。また、それ以前に東京＝富山＝大阪という空路が開設されていたことは英文金沢ガイド³にもアクセスとして記述されているが、日本航空輸送10年史からは昭和9(1934)年に「富山飛行場」が開設され、富山県の命令により同年5月15日から10月までの間、東京－富山間を日本アルプス越えで25往復実施、翌昭和10(1935)年には5月から10月までの間28往復、昭和11(1936)年は4月から9月までの間30往復実施、同年10月1日から東京－富山－大阪線が開始されたという程度の記述⁴しか読み取ることができなかった。

たまたま石川・富山両県で教鞭を執る機会に恵まれたことと、本年度の共同研究で戦前の民間航空の運送規程について調査することになったのが相俟って、現在では消滅した両飛行場に関する資料を収集しようとしたことが本研究のきっかけである。こうした研究は本来、郷土史家が得意とする分野ではあるが、今回従来の知見を検証したところ、飛行場建設まではしっかり書かれているものの、路線開設やその後の状況については殆ど触れら

れていないか誤解したまま記述しているものが多かった。本研究ではそうした偏りを排し、飛行場と不可分の関係にある戦前の民間航空事情がどのようなものであったかを明らかにして両飛行場の実像を浮き彫りにしたいと考えるものである。

2. 金沢飛行場の建設から路線開設、廃止、閉鎖まで

(1) 質・量ともに不足な参考文献

金沢飛行場に関する文献は極めて少なく、戦後に書かれた文献は路線開設を含めた同飛行場の全貌を明らかにするには不十分である。例えば『石川県大百科事典』には索引に金沢飛行場を見ることができ、独立した項目ではなく、「浅野川」の項で『第2次世界大戦中、大浦に陸軍の金沢飛行場が建設されたこともあるが、一機も飛ばないうちに終戦となった。』⁵と記されている。改訂版の『書府太郎』にも一字一句同じ記述がある⁶が、索引から金沢飛行場は削除されている。両書の記述内容は時期⁷も地名⁸も誤りで、民間飛行場であるのに陸軍の施設とし、定期航空路が開設されていたにもかかわらず、一機も飛ばないとしており⁹、これでは資料としての価値は皆無である。県・市・町史の中で金沢飛行場に関する記述があったものは僅かに3種類。『八田の歴史』では飛行場用地の決定までの経緯のみ9行¹⁰。『金沢市史』では飛行場の建設経過が9行と北國新聞掲載の金沢飛行場略図一葉のみ¹¹。『石川県史』は「金沢飛行場の建設」18行と「定期航空の開設」7行の記述がある¹²。『空港探索・2』という労作のブログもあるが、飛行場建設費を主に出費したのが前田家であったなどという虚偽事項が掲載されている¹³。さらに『石川郷土史学会々誌』に掲載された「愛国金沢飛行場 建設とその閉鎖」¹⁴があるが、東京・大阪と結ばれた航空路の内容については僅かな記述にとどまっている。

本稿では建設の状況に関しては『愛国金澤飛行場建設誌』¹⁵を、航空路開設に関しては日本航空輸送および大日本航空の社史である『航空輸送の歩み』¹⁶と日本航空協会の『日本航空史 昭和前期編』¹⁷をベースとし、他は北國新聞の記事等で補完することとした。

(2) 金沢飛行場が竣工するまで

石川県史の記述では、昭和8年に代議士桜井兵五郎が「河北潟飛行場設置建議案」を衆議院に提出・可決されたという¹⁸。国会図書館の帝国議会会議録検索システム¹⁹によれば昭和8(1933)年3月5日の第64回帝国議会衆議院建議委員会で、「金澤市外河北潟附近に飛行場設置に関する建議案」が第200号として提出され、提案の趣旨説明で桜井は次のように述べている。

「日本海ノ向フ側ノ満洲方面ニ於キマシテハ、御承知ノ通り非常ニ飛行機ガ活用サレテ居ル、(中略)又經濟上ニモ内地以上ニ利用セラレテ居リマス(中略)隨テ是ガ内地ニ向ッテ連絡ヲ求メテ来ルト云フコトハ自然ノ勢デアリマス、ソレニ際シマシテ、丁度金澤方面ニモ此事ニ氣付キマシテ、(中略)市当事者ニ於テモ既ニ進ンデ相当ノ經費ヲ投ジテ設ケタイト云フノデ、今此問題ヲ市ノ理事者ガ起シテ居リマス、(中略)又其適當ナ場所ト

致シマシテハ、丁度金澤ノ市ニ面スル河北潟ト云フ湖ガアリマシテ、之ヲ埋立マスレバ、幾ラデモ必要ナ地面ガ得ラレルト云フコトノヤウデアリマス、経済上竝ニ軍事上ノ見地カラ、ドウカ是ハーツ特ニカヲ注イデ実現ヲサシテ戴キタイト考ヘテ居ル次第デアリマス、(中略)昼ハ十分調査ニナレバ(金澤は)夜ハ温泉モアルノデアリマスカラ、ドウカ春風颯蕩ノ頃、是非共速ニ調査ヲ了セラレ、此実現アランコトヲ希望シ、且ツ各位ノ御賛同ヲ切ニ希望スル次第デアリマス」(下線筆者)

これに対し政府委員、逓信政務次官 牧野良三は次のように回答している。

「(前略)函館ノ方面ハ既ニ国家ガ経営ヲ始メテ居リマスル航空幹線ノ要路ニナツテ居リマスガ、金澤ノ方面ニハマダ其計画ガ具体化致シテ居リマセヌ、併シ御説ノ通りニ必要ナルコトハ、既ニ痛感致シテ居ルモノデアリマス、(中略)是等ノコトハ何レモ急速ニ行ハナケレバナラヌト考ヘテ居リマスガ、予算ノ関係モアリマシテ、単ニ机ノ上デ応答致シテ居リマシテモ御満足ナ結果ヲ早く実現セシムルコトガ出来兼ネルカト思ヒマスノデ、出来マスルコトナラバ、地方ニ於テ或ル程度マデヲ自ラ施設シテ下サイマシテ、逓信当局ノ施設ヲ強イカデ誘引シテ戴ク、是ガ今日非常ニ必要ナコトデハナイカ、斯様ニ考ヘテ居リマシテ、寧ロー日モ早く自ラ其施設ヲシテ下サルヤウニ(中略)殊ニ土地ナドハ或程度マデハ提供シヨウト云フ位ニ御話ヲ進メテ戴キタイ、(中略)或ル程度マデノ施設ヲシテ戴キマス、(中略)当局ガ施設ヲ早く致シマス上ニ非常ニ便利ガアラウト思ヒマス(後略)」(下線筆者)要するに国には予算が少ないので、飛行場設置を希望する地方で土地の買収等を先行して行えば逓信省の方で動く、というのであった。

この国の姿勢に積極的に呼応したのが後述のように富山県であったが、石川県・金沢市は共に全くのスローペースであった。昭和 10(1935)年 2 月 25 日に第 12 代金沢市長、片岡安が石浦町仙實閣に県知事生駒高常を始め各方面の有力者を集めて「石川県飛行協会」の設立を提唱し、満場一致で可決された。ところが金沢市が提唱したのに協会事務所を県庁内に置いたのでは種々の手続き等が煩瑣になるとの理由で一切が白紙に戻され、同年 12 月 5 日、仙實閣で金沢市を主体とする「金沢飛行場建設協会」の創立発起人会が開催された。12 月末日、各役員が依嘱された。

飛行場用地の選定・買収についても全く同様のペースであって、昭和 8(1933)年夏以降、①河北郡八田村、②石川郡潟津村西蚊爪、③同大野村、④同押野村・二塚村、⑤同粟ヶ崎村、⑥同安原村を次々に候補地としたが、買収価格等で協議はすべて不調に終わっていた。昭和 11(1936)年、陸軍航空隊の調査で新たに石川郡鞍月村、河北郡大場村、同郡川北村が適地として推薦され、第 13 代市長澤野外茂次が交渉に当たったが、最後の川北村がようやく買収に応じ、昭和 12(1937)年 2 月 10 日、同村字東蚊爪地内、12 万 5 千坪を 11 万 5 千円で買収することになった。買収費用は飛行場設置許可申請書によれば 16 万 5 千円であったが、川北村から買収費用として 5 万円が寄付されたものである。

飛行場設置許可申請が逓信大臣²⁰宛に出されたのは昭和 12(1937)年 4 月 7 日付であった。逓信省からの許可は 5 月 20 日付でおりた。起工式は 7 月 4 日に挙行された。12 万 5

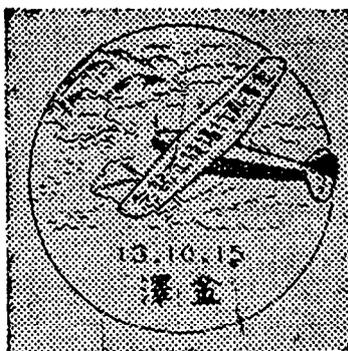
千坪に総土量8万立坪(14万4千m³)で平均高4尺(1.21m)の盛土をするため、大阪の佐伯組(現あおみ建設)に依頼してサンドポンプにより浅野川川口付近から土砂を採取し、埋立を実施した。土質は砂80%・泥土20%であった。埋立完了は昭和13(1938)年1月、護岸・排水・芝張・専用道路工事が並行的に施工され、同年6月末日には一応の完成となった²¹。ところが、浚渫土砂がなかなか固まらず、同年7月21日の金澤市会議員方面有志等によって勤労奉仕が始まった。7月29日からは市内男子中等校生徒のローラー転圧奉仕が始められた。これは10月15日の竣工式を控えた10月10日まで続けられ、延べ192団体、総人員48,453名に上った²²。勤労奉仕団体には小中学校などの他に東郭奉仕団・西郭特別班・北郭芸妓連・主計町組合などの名前も見える。

竣工式は10月15日、雨天ではあったが飛行場で修祓式が行われ²³、泥濘を踏んで来集する者約五千名であったという。竣工式の第2会場は高岡小学校となり、同時に澤野市長から永井柳太郎通信大臣に対し献納目録が渡され、金沢飛行場が国に献納された。建設誌が金沢飛行場に愛國の名を冠するのは、同年11月25日の航空局による命名である。すなわち、帝国飛行協会の愛國郵便切手の寄付金からも5万円が補助されたことに起因する。

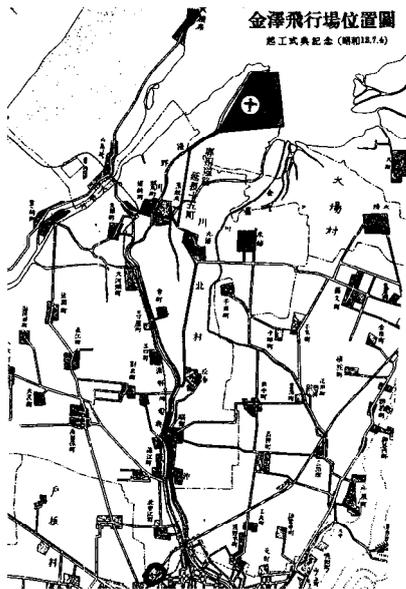


(図1) 愛國切手

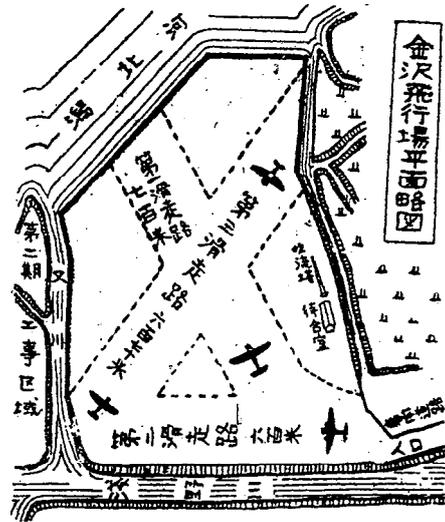
なお、高岡小学校には金澤郵便局が臨時出張所を設け、局員5名で記念スタンプを押捺したとある。



(図2) 記念スタンプ



(図3) 金沢飛行場位置図



(図4) 金沢飛行場平面略図

工事の収支決算は(表1)のとおりである。

(表1) 金沢飛行場工事収支決算²⁴

収 入		支 出	
国庫補助金	150,000.00 円	工事費	415,356.28 円
帝国飛行協会	50,000.00 円	工事費雑費	365.79 円
用地買収指定寄附	50,000.00 円	雑給	6,452.93 円
飛行場建設費指定寄附	175,322.00 円	需用費(備品費、消耗品費、通信費)	3,147.00 円
(計)	425,322.00 円		425,322.00 円

(3) 竣工から路線開設まで

竣工式3日前の昭和13(1938)年10月12日飛行場使用許可申請が通信省に申請されたが、許可されたのは翌昭和14(1939)年6月7日であった。6月中旬には通信省で金沢航空分室主任が、大日本航空では金沢出張所長が発令され、路線開設は6月28日に通信省から金沢市に通達され、(表2)・(表3)のように時刻表・運賃等が発表された²⁵。

(表 2) 東京＝大阪線時刻表(東京＝長野＝富山＝金沢＝大阪²⁶⁾)

上り便		下り便	
大阪発	08:00	東京発	10:00
金沢着	09:35	長野着	11:20
金沢発	09:40		降機・乗継
富山着	10:05	(長野発)	(11:40)
富山発	10:15	(新潟着)	(12:40)
長野着	11:30		
	降機・乗継	長野発	12:30
(新潟発)	(13:30)	富山着	13:45
(長野着)	(14:30)	富山発	13:55
		金沢着	14:10
長野発	14:40	金沢発	14:20
東京着	16:00	大阪着	15:55

上り便は金沢発 09:40 で東京着 16:00、所要時間 6 時間 20 分、下り便は東京発 10:00 で金沢着 14:10、所要時間 4 時間 10 分となる。上り下りで 2 時間 10 分の差があるのは、上り便が長野で 3 時間 10 分の待ち合わせを強いられるためである。機材の運用は①大阪発長野往復および②東京発長野往復に長野新潟往復を加えたものである。大阪からの便も東京からの便も長野で折り返していた。

(表 3) 東京＝大阪運賃表

大阪	13 円	(18 円)	(23 円)	34 円
	金沢	5 円	10 円	21 円
		富山	(5 円)	(16 円)
			長野	(11 円)
				東京

金沢－新潟の運賃は 19 円となっている。航空運賃が高いか安いかにについては(表 4)により当時の国鉄の運賃と比較してみれば理解しやすい。大阪－金沢は国鉄の一等運賃と航空運賃 13 円の差は僅かに 1 円 12 銭であり、所要時間が国鉄の急行利用で 6 時間 01 分に対し、航空機の 1 時間 35 分はおよそ四分の一であるから決して高くはないものと思われる。東京(上野)－金沢は国鉄の一等運賃と航空運賃の差は 3 円 81 銭であるが、所要時間が国鉄の急行利用で 11 時間 15 分に対し、航空機の 4 時間 10 分は三分の一強であり、これも時間感覚からは決して高くはないものと思われる。

(表4) 昭和14(1939)年当時の国鉄運賃との比較²⁷

	航空運賃	国鉄運賃(通行税込の算定式)		
		等級	運賃	運賃+通行税
大阪—金沢	13円	一等	11円88銭	(11円28銭+通行税60銭)
		二等	7円82銭	(7円52銭+通行税30銭)
		三等	3円86銭	(3円76銭+通行税10銭)
東京—金沢	21円	一等	17円19銭	(15円99銭+通行税1円20銭)
		二等	11円26銭	(10円66銭+通行税60銭)
		三等	5円53銭	(5円33銭+通行税20銭)

(国有鉄道運賃表等から上田作成)

(4) 初便就航から路線廃止まで

初便就航は昭和14(1939)年7月15日であった。事前の調査で着陸には地盤がやや軟弱であるというので、最後の仕上げとして6月12日から7月3日まで、尋常小学校5年生以上の男女学童が白鉢巻で午前9時から午後3時まで雑草むしりやローラーの転圧にかり出された。総数9千名以上であった²⁸。

使用機材は中島フォッカー・スーパー・ユニバーサル機²⁹で乗員2名乗客6名であった³⁰。大阪からは松原一夫、東京からは石地豊一郎両記者が乗込んで同日の夕刊に搭乗記が掲載された。



(図5) 就航記念スタンプ

9月7日、8日、9日と三回に分けて「空中行脚」なる金沢—大阪便体験記が掲載された。筆名は春峰生とある。機上からの風景ばかりでなく同乗者4名の行動なども描かれており、楽しい読み物である。9日の「空中行脚」(三)に7月・8月の乗客数と職業内訳が記されている。それによると、就航以来欠航は8月6日だけであり、7・8月合計の搭乗者数は258名、うち商人67名・会社員43名で110名となっている³¹。路線開設当初の乗客数が記されている資料は収集したものではこれだけであるので貴重なデータである。なお、「機内サービス品」として「飛行案内・記念絵葉書・耳綿・乗客券(搭乗券か)・煙草代用のピースが分配される」³²と記されている(下線筆者)。日本航空輸送も大日本航空もカルミン(明治製菓)を配布していたはずであるが、機内サービスに関する文献でピース(森永製菓)が出

てくるのはこの記事だけである。カルミンが金沢で販売されていなかったのか、ピース好みが変更したのか、あるいは作者・春峰生の勘違いか、興味深い。

その後の東京=長野=富山=金沢=大阪路線に関しては、讀賣新聞でフォッカー・スーパー・ユニバーサル機の墜落・不時着事故が相次いで発生したために、昭和14(1939)年9月24日に事故対策としてローカル線は毎日運航から隔日運航との記事が発見できた³³。これをもとに調査したところ路線開設一周年を4日後に控えた昭和15(1940)年7月11日に7段抜きの記事が掲載されているのを発見した³⁴。中央見出しに「空から來ぬ金澤飛行場」とあり、小見出しに「スーパー機禁止のあふり喰ふ」とあって隔日運航措置のあとに一斉使用禁止の命令が出たようである。その結果「昨年7月15日に開航し同年11月末休航以來今春になっても姿を見せぬ定期航空に金澤市民は背負ひ投げを食ったやうな不審を空に感じてゐたが、今回の禁止令によって金澤線の年内就航はほとんど絶望となった、昨年四ヶ月半の就航中金澤發東京四十八人、長野四十二人、富山六十五人、大阪二百廿人、新潟五人、金澤着東京四十二人、長野二十七人、富山四十七人、大阪百五十七人と總人員六百五十三人を乗降させたばかりで、いつ再航するかわからぬ金澤飛行場はいま無聊をかこつペンペン草ばかりがスクスク伸びてゐる」また金澤出張所談として「例へ旅客がをらなくても郵便物の空輸のみでも繼續して就航するのが會社の建前です(中略)例へスーパーが駄目でもエンボイ機(八人乗)ならば現在の滑走路六百メートルで充分發着は可能です、但しダグラス機(廿二人乗)少なくとも千メートルの滑走路を要しますから金澤では到底實現性がありません、とに角いつ開航するか不明ですが金澤空路を閉鎖するといふことは絶対ないでせう、就航せぬならばわれわれ勤務員に對しても引揚命令が來る筈ですから」との談話を載せているが、結局再開することはなかったのである。昭和15(1940)年9月20日には10月1日からローカル線が一斉に廃止されるとの記事も得られた³⁵。



(図6) フォッカー・スーパー・ユニバーサル機

(5) 金沢飛行場の閉鎖・転換

終戦の翌年、北國毎日新聞³⁶は次のような4段抜き記事を掲載している。「さらば飛行場」の見出し、小見出しには「一千石へ鋤入れ」「轟くエンジン・トラクター」「価値なき基地」「かつての飛行場」とあり、5月7日に小松製作所のトラクター2台が投入され、「6月初旬には田植ぬされ秋には一千石のお米がとれるといふ」と書かれている。写真には「増産へ四十町歩を拓くトラクター」とのキャプションがある³⁷。現在では、跡地を示す標識

もなく、大宮川にかかる飛行橋の欄干にプロペラの模様が残っているのが唯一の名残りとなっている。



(図7) 大宮川にかかる飛行橋

3. 富山飛行場の建設から路線開設、廃止、閉鎖まで

(1) 割合によくまとまった参考文献

富山県大百科事典にも項目として記載され、開港・路線開設などは正確である³⁸。また、富山県史には通史編に6頁³⁹、史料編に8頁⁴⁰が割かれ、富山県立図書館には郷土資料情報のデータベース⁴¹もあり、2014年6月20日の毎日新聞記者によるレポートも掲載されるなど、誤りや記述不足も散見されるが、石川県とは全く異なり、記憶が風化していないことがうかがえる。本稿では金沢飛行場と同様、『富山飛行場建設誌』⁴²をベースとし、『富山県史』および『航空輸送の歩み』、『日本航空史 昭和前期編』で補足、北陸タイムス・北日本新聞などの新聞記事で補完することとした。

(2) 飛行場建設のきっかけ

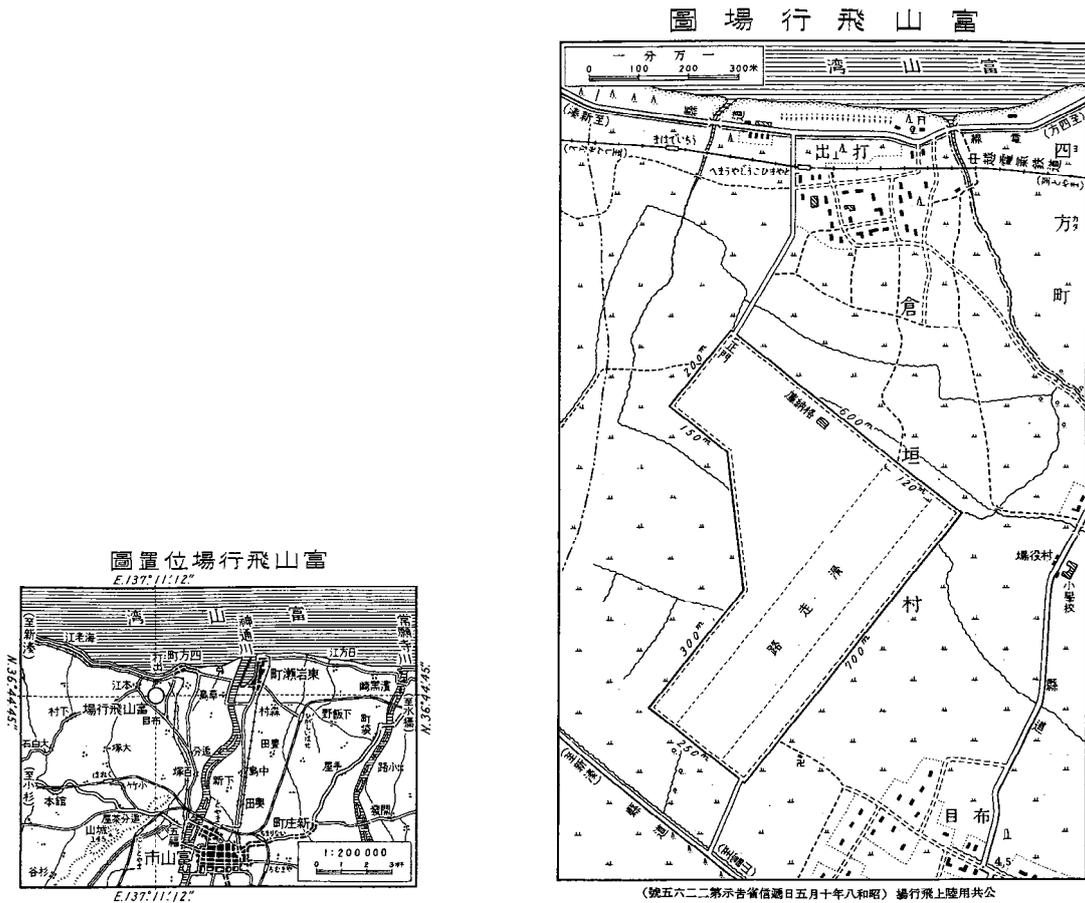
満州事変⁴³に際し富山県民が戦闘機⁴⁴立山号を寄附したのであるが、その残金が2万円余あり、その用途について様々な希望があったものの、意見を統一して飛行場建設の基金に充てることが立山号献納関係者の会合でまとまった。昭和7(1932)年6月28日のことである。次いで富山飛行場建設委員会が設立された。会長は第25代県知事斎藤樹、幹事長に学務部長遠山信一郎が選ばれ、2万円余を基本に更に一般からの寄付金を募ることとなった。

(3) 富山飛行場の竣工まで

県内に飛行場建設の報が広がると、石川県とは異なり県下各地から候補地の申し出があった。県では陸軍省・通信省と共に実地調査を行い、最終的に11月11日主な6カ所から婦負郡倉垣村に決定した。水田総面積265,000m²(約8万坪)を坪1円30銭で買収し、小作人の離耕補償料として別途坪当たり20銭を支払っている。着工は昭和8(1933)年5月9日、竣工は同年9月25日であった。金沢飛行場の工期の二分の一である。

当時は前記立山号の寄附金、出征軍人遺族慰問金など寄附金の募集が相次いだにもかか

ならず、県民からの寄附申し込みが続々と行われた。旧藩主前田侯爵からは500円の寄附申し込みがあった。遠山幹事長は帝国飛行協会から1,000円の寄附を獲得し、東京・大阪の県人会からなる飛行場建設協賛会⁴⁵からそれぞれ4,937円4銭、2,166円62銭の寄附を得るなどの活躍ぶりであった。最終的に基金たる立山号献納余剰金と併せて20万円余の寄附金が集まった。総工費は172,644円であったから⁴⁶、全額を寄附金で賄ったことになる。



(図8) (富山飛行場図：帝国飛行協会)

(4) 飛行場開場式⁴⁷

10月8日に「開場式」(竣工式)が行われ、午前9時から祭典(修祓式)が行われた⁴⁸。この時点での来賓は千名以上、9時40分からの開場式は金沢放送局がラジオで実況放送を行った。開場式出席のために来県された帝国飛行協会総裁の梨本宮守正王が令旨を賜った。

「惟フニ航空ノ事業タルヤ現代人文ノ精粹ニシテ国運ノ消長ニ関スル処頗ル大ナリ之ヲ宇内ノ趨勢ニ鑑ミ之ヲ我国ノ現状ニ照シテ一日モ忽諸ニスヘカラサルノ秋^{トキ} 茲ニ北陸ノ要衝ニ富山飛行場ノ開設ヲ見ル^{マコト} 寔ニ邦家ノ為欣快トスル所ナリ 今後一層同心協力斯道ノ振興発展ニ資セヨ」

開場式の終了する頃には観衆は10万を突破し、この地方空前の盛況であった。

(5) 東京線開設

昭和9(1934)年5月15日から東京富山間の定期航空が開設された。5月15日から10月31日までに東京富山を25往復するという、いわば季節運航であったけれども、東京発のローカル航空路線としては最も早いもので、日本航空史昭和前期編では次のように評している。『同路線は日本の背骨ともいえる峨々たる日本アルプス山系を眼下に見て飛翔するルートで、その機上からの景観は壮麗をきわめたので人気が集まり、特に夏季は多くの利用者があったものであった。そしてこの路線が、定期航空輸送という文化の触手が、初めてとかく見捨てられがちの裏日本地方へも延伸される初めとなったことは、特筆に値するものであった。』⁴⁹「見捨てられがちの裏日本」とは現在からすればひどい表現ではあるがローカル航空路線の嚆矢であることを高く評価していると言える。この年は10月25日に高山線の富山岐阜間も全通しており、富山県としては空陸両面から太平洋側と結ばれるという点で画期的な年であった。

航空路線開設に至るまでには富山飛行場建設委員会の遠山幹事長が富山県選出代議士に路線開設の働きかけを要請したり、富山県議会から逓信相・陸軍相・海軍相に「北陸定期航空路開設ニ関スル意見書」⁵⁰や逓信相に「富山飛行場ヲ中心トスル定期航空路開設ニ関スル建議書」⁵¹が提出されたり、衆議院で「富山ヨリ東京大阪名古屋仙台青森ノ各地間及富山朝鮮満洲帝国間定期航空路ニ関スル建議案」が可決されたり⁵²したが、昭和9年度予算からは外れ、ようやく昭和10年度に逓信省から予算15万円を要求されることが内定していた。

ところが富山県では昭和10年度を待たず、昭和9年度中にいわゆる「東京富山間定期航空」を実現しようとしたのか、日本航空輸送に対して「補助金下付命令書」⁵³を出状し、5月15日に初便就航となったものである。命令書の主たる内容は次のとおり。

第一条 日本航空輸送は昭和9年5月15日から10月31日までに東京富山間25往復を実施すること。

第二条 前条の事業補助の為金1万2千円⁵⁴を支払う。

第四条 日本航空輸送は旅客並に貨物の運賃を定め、予め富山県知事の認可を受ける事。

日本航空輸送ではこれを請け、東京富山間の片道運賃を26円と定め、昭和9年度は特別に16円に減額する旨を約した。使用機材はフォッカー・スーパー・ユニバーサル機、25回の内訳は5月～6月8回、7月～8月11回、9月～10月6回であった。その他、遊覧飛行として立山上空を25分間周回するもの⁵⁵、富山市上空を6分間ほど周回するものも設定、実行された。富山飛行場建設誌には昭和9年以降の記述はないが、前掲1.のように昭和10(1935)年度は28往復、昭和11(1936)年度は30往復が実施されている。そしてこの実績の積み重ねが昭和11(1936)年10月1日からの東京=富山=大阪線の開設につながるのである。

(6) 東京=富山=大阪線開設と日華事変による運休

これこそ毎日運航される文字通りの定期便であったが、富山県史を始めとするほとんど

の資料はすべてベースを富山飛行場建設誌に頼っているせいか上記 3.(5)の季節運航をもって定期路線とし、以降の本格的定期便については触れていない。僅かに『近代史研究』の稲垣森太によるレポート⁵⁶のみが東京=富山=大阪線に言及しているが、それも不正確である。

当該路線は郵便物運送命令によるものであったが、同時期に東京=新潟線、大阪=松江線、大阪=高知線が開設されている。これら 4 路線の開設は、①関係地元官民の熱烈な要望、②速達郵便の普及を希望する逓信当局、③日本航空輸送の赤字克服と新鋭機材の投入により第一線を引退しようとするフォッカー機に再度の活躍の場を与える機材転用方針がうまく合致して実現したものである⁵⁷という。運航形態は上記金沢飛行場で述べたのと同様、東京富山往復と大阪富山往復というものであり、折り返し地点が長野飛行場か富山飛行場かの差である。しかしながら、開設 1 年に満たない昭和 12(1937)年の 7 月 7 日の盧溝橋事件から始まる日華事変が勃発し、フォッカー・スーパー・ユニバーサル機が陸軍に徴用されたため 7 月 14 日から運休することになった。また、理由は不明であるが、翌昭和 13(1938)年 5 月 1 日から突然運航を再開し、6 月 25 日からまた運休となっている⁵⁸。この路線が東京=長野=富山=金沢=大阪の形で再開されたのは上記 2.(4)のとおり、昭和 14(1939)年 7 月 15 日のことであった。運航ダイヤと運賃表は(表 5)・(表 6)のとおりである。

(表 5) 東京=富山=大阪⁵⁹ 線時刻表(当初ダイヤ。括弧内は昭和 12 年 4 月 1 日以降のダイヤ⁶⁰)

下り便		上り便	
東京発	10:10 (10:20)	大阪発	10:40 (11:10)
富山着	12:30 (12:40)	富山着	12:35 (13:05)
富山発	13:10 (13:40)	富山発	13:10 (13:40)
大阪着	15:05 (15:35)	東京着	15:30 (16:00)

(表 6) 東京=富山=大阪運賃表(当初運賃。括弧内は上記 2.(3)(表 3)の運賃)

東京	21 円(16 円)	40 円(34 円)
	富山	19 円(18 円)
		大阪

(7) 金沢飛行場の完成と県民の憂慮

東京=富山=大阪線が運休後一時復活した際に、県内紙が「富山飛行場危急存亡 指定着陸場廃止か」⁶¹ とか「富山空港へ異變 金澤へ指定を變更の形勢」⁶² との見出しで金沢飛行場の完成に伴って富山飛行場が空路から外されるのではないかと、という県民を憂慮させる記事を掲載した。その主張は、

- ①金沢飛行場は 6 月に第 1 期工事が 20 万坪で完成の見込みで、さらに第 2 期工事の 20 万坪を計画しており、それが完成すれば大型機が離着陸できる大飛行場となる。
- ②石川県・金沢市は逓信当局に定期飛行の誘致を猛運動しているが、現在の逓信大臣は金

沢出身の永井柳太郎である。

- ③富山飛行場の地盤が軟弱で排水が不完全であること、滑走路が一本しか使用できないこと。であり、『縣当局の不熱心と醒めやすき縣民性が遂に日本航空輸送株式会社指定着陸場たる富山飛行場が廃止となり近く竣工の隣縣金澤飛行場へ新たに認可さるゝの重大なる問題が惹起するにいたった。(中略) 縣当局、縣民あげて不完備飛行場を修理するにあらざれば悔を千載に貽す事とならう』⁶³ とまで述べている。県の意向は『(前略) 金澤の方が理想的だからとってそんなに簡単に定期飛行まで持つては行かれまいと思ふが通信當局空輸當局ともよく相談してみるつもりである』⁶⁴ と若干心もとない。よく情報を収集すればわかることであるが、富山飛行場の 8 万坪に対し金沢飛行場は 12 万 5 千坪で 1.6 倍弱の規模であり、20 万坪ではまったくない。また滑走路は 3 本予定されてはいるものの、最長のもので富山と同じ 700m であり、他は 630m、600m であった⁶⁵。この規模であるなら戦々恐々することはなかったであろう。『縣民は奮起せよ』⁶⁶ との叱咤も杞憂であった。

(8) 東京=長野=富山=金沢=大阪線の開設と廃止まで

上記 2.(4)と同様であるが、3.(1)に掲げた資料にはこの路線の開設は一切触れられていないので若干の補足を加えたい。大日本航空の社史は「内地ローカル線」として次のように述べている。『会社では日華事変の勃発とその拡大に伴って社有機材の一部が軍に徴用されたりまたは軍命による軍用定期線の開設等による機材不足から従来運営を続けていた内地ローカル線のうち、やむを得ず、東京―富山―大阪間、東京―新潟間、大阪―高知間および大阪―松江間の各線の運航を一時休止していたが、大阪―米子間の陸上ローカル線と大阪―松山―別府間(旧日本航空輸送研究所の経営していた水上ローカル線)の二路線のみ運営する処置がとられた。このうち特に米子飛行場は日満連絡日本海横断空路の開設が将来実現する⁶⁷ との見通しのもとに、その中間基地あるいは通信中継基地としての活用を考慮に入れての一つの布石であった。』⁶⁸ 当該資料には、残されたローカル 2 線は大阪=米子が昭和 14(1939)年 10 月 10 日、大阪=松山=別府が昭和 14(1939)年 10 月 1 日に開設となっている。「内地ローカル線」と題したものの、昭和 14(1939)年 7 月 15 日に開設された当該路線については全く触れられていない。

また、金沢飛行場とほぼ同時期⁶⁹に竣工した長野飛行場については、讀賣新聞に竣工式の記事がある⁷⁰が、面積が 7 万 5 千 164 坪で滑走路長 625m⁷¹であるのに「工費 50 万円」と書かれている。ほぼ同面積の富山飛行場の 17 万 2 千円とは 6 年間の開きがあるが、同時期の金沢飛行場が 12 万 5 千坪で 42 万 5 千円の工事費であったのに対しても高すぎはしないか。その理由として考えられるのは滑走路がコンクリート製であったことである⁷²。なお、第二次大戦後ほどなくして、金沢・富山両飛行場が水田にもどされたのは異なり場外離着陸場長野飛行場として平成 2(1990)年まで存続していたこと⁷³を付記しておきたい。

(9) 富山飛行場の終戦時までの状況と閉鎖

「旧富山飛行場の建設・運用と軍事転用の経過」⁷⁴は『国内航空ローカル線が運航中止

となった以降富山飛行場は軍事色を強めていくことになる』としており、第一次～第四次までの拡張工事があったとしており、第一次拡張が昭和11年頃実施されたとしているが、上記3.(7)の昭和13年当時の新聞記事はすべて完成当初の「8万坪」と書かれており、2万坪の拡張があったなら10万坪と書かれていてもおかしくはない。さらに拡張の根拠として倉垣校下図を用いて推定を行っているが、昭和44年に作成されたものが戦前の状況を正確に示しているかどうか疑問が残る。さらに第三次拡張で滑走路が500m延伸して1300mとしているが、本来の滑走路長が700mであったことを全く理解していない⁷⁵。この論文で参考にできるのは第四次拡張後は30万坪程度になっていたこと、それが旧軍用地107.3haが農林省に所管換えされ、和合中学校の敷地の一部となった他は一面水田となったこと程度である。これも年代考証はやや疑わしいが、滑走路の施工についての文献がある。内容からすると上記第三次の滑走路延長時に相当すると思われる。「逋信省の指導を得て、国鉄土木保線技術施工法を採用する。枕木を敷き並べる工法で、能登産の档(アテ)材15cm角・長3m60cmを床盤に、砂利骨材厚90cmを敷き、転圧。コンクリ厚30cm、鉄筋13mm筋をダブル配筋、コンクリート打設を舗装の下敷きとし、万全をしてアスファルト舗装を施工した。⁷⁶」この仕様で1,200mの滑走路長であったならば第二次世界大戦中の屠龍や呑龍でも十分離着陸が可能であり⁷⁷、後述のインピリアル・クーリアースにも富山飛行場が使用されたことが理解できる。

富山飛行場が使用されたのは昭和20(1945)年9月14日～10月10日までの終戦連絡飛行(緑十字飛行)として東京一新潟一富山一福知山一大阪線が金曜日ごとに日本人の運航により実施された時期、それに引き続いて米軍により同年10月11日～翌昭和21(1946)年2月6日までにインピリアル・クーリアース⁷⁸として東京一新潟一富山一大阪線が運航された時期までとしてよいであろう⁷⁹。その後は跡地が「新制中学(和合)・電波管理所・市営住宅団地・民間住宅団地と転用されたが、大半は農地として地元還元された⁸⁰」という。

4. 富山飛行場・金沢飛行場ができた時代と当時の民間航空の状況について

本研究のベースとなった富山・金沢両飛行場建設誌を始めとする資料に共通して欠如しているのは、当時の民間航空の状況に関する理解およびその記述である。昭和8年～14年は弱小航空会社が乱立していた時代からようやく国策航空会社に統一され、さらに台湾・朝鮮から満洲・中国大陸をカバーする国際的な航空会社に変貌を遂げようとしていた時代であった。当時の富山・金沢における新聞各紙の航空会社の表記にしても日本航空輸送なのか大日本航空なのか不明瞭であるし、航空会社自体も、日本航空輸送の社章と大日本航空の社章が同一であったり、大日本航空の運送取扱細則の日付が昭和4年7月1日、つまり日本航空輸送のものをそのまま踏襲している。このような状況下に富山飛行場も金沢飛行場も建設されたのであり、路線も開設されたのであったことを忘れてはなるまい。

日本航空輸送の10年史によれば、日本の民間航空の萌芽期は大正11(1922)年になって

からのことである。同年 11 月に井上長一が日本航空輸送研究所を設立し、堺(大浜)―徳島間に定期航空路を開設したが、これはロンドン―パリ間の定期航空路に遅れる事僅かに 2 年であった。次いで大正 12(1923)年 7 月には朝日新聞社東西定期航空会が東京―大阪間、日本航空(川西龍三)が大阪―別府経由福岡間を開設した。昭和年代に至るまでこれらは発達に苦闘を続けてきたが、欧米各国では既に航空が長足の進歩を遂げているのに比べると著しく遜色があるため、政府の補助誘導のもとに一大航空輸送会社を設立して本格的航空輸送事業を開始することが官民の要望するところであった。そのため、昭和 2(1927)年 7 月 20 日、政府は会長を渋沢栄一、副会長を井上準之助とする「航空輸送会社設立準備委員会」を組織し、同年 11 月 11 日の答申を経て昭和 3 年度予算に所要経費を入れた。これによって昭和 3(1928)年 10 月 20 日に設立されたのが日本航空輸送であった⁸¹。昭和 4(1929)年 4 月 1 日からサルムソン 2A-2 型機⁸² を利用して東京―大阪間毎日 2 往復、大阪―福岡⁸³ 間毎日 1 往復、蔚山―京城―平壤―大連間週 3 往復でもっぱら郵便物と貨物の輸送にあたった。旅客輸送が開始されたのは昭和 4(1929)年 7 月 15 日、東京―大阪―福岡間であった。機材はフォッカー・スーパー・ユニバーサル機であった。9 月 10 日から福岡―蔚山―京城―平壤―大連間の旅客輸送が週 3 便で開始された。これにより、会社目論見書にあった東京―大連線の定期輸送が完成した。

これ以降の航空路線はもっぱら西行便および国際線を中心としたものであり、新型機材も順次投入された。昭和 11(1936)年 1 月 1 日から福岡―那覇―台北線が週 3 便の旅客輸送を開始した。4 月 1 日からは毎日運航、かつ新型機ダグラス DC-2 型(14 人乗り)を投入し、その後のドル箱路線となった。台湾島内線も同年 8 月 1 日より台北―高雄、台北―花蓮港線が開始された。使用機材はフォッカー・スーパー・ユニバーサル及びエアスピード エンボイ⁸⁴ であった。例外的なのは昭和 12(1937)年 4 月 1 日からの東京―仙台―青森―札幌線である。

昭和 13 年から福岡などの幹線航空路⁸⁵ に DC-3 型(21 人乗り)が就航し、乗客への機内サービス要員としてエア―ガール⁸⁶ が乗務することになった。普通彼女等をエア―ガールの一期生とみなす者が多いが、これは全くの誤解であって、既に昭和 6(1931)年 4 月 1 日から東京航空輸送社が東京―清水間に 3 名を交代で乗務させているのが日本で初めてのエア―ガールであり、世界初のボーイング・エア・トランスポート(BAT)社に遅れる事僅かに 10 か月であった。その後、昭和 10(1935)年頃の都内遊覧飛行のエア・タキシーにもエア―ガールは採用されているし、昭和 11(1936)年には日本航空輸送研究所が 16 人乗りのサザンプトン飛行艇「麒麟号」に乗務させてビールをサービスさせていたのが日本で初めて制服を着用したエア―ガールである。従って、日本航空輸送のエア―ガールは日本では第 4 世代にあたるものと言わねばならない⁸⁷。あくまでも仮定の話ではあるが、上記 2.(4)で大日本航空の金沢出張所員が述べたように 8 人乗りのエアスピード エンボイでも路線投入されていれば、富山・金沢の地にエア―ガールが降り立ったかもしれない。

昭和13年11月30日をもって日本航空輸送は解散し、12月1日より大日本航空が発足することとなった。

5. まとめと今後の課題

富山・金沢両飛行場とも建設過程および初便就航までは熱を込めて書かれていたが、その後は両県民とも関心を引かれるものが少なかったか、資料としては参考になるものがなかった。また、当時の航空事情を詳しく述べようとしたが、いかんせん当事者たる大日本航空の社史そのものがまとまりが悪く、アウトラインを述べるにとどまったのは残念であった。今後は富山・金沢両飛行場のように歴史に埋もれてしまった戦前の飛行場を調査し、実態を明らかにしていければと考える。

注

¹ 以下、文献の引用以外は原則として「金沢」を用いることとする。

² 参考文献1)p.29及びp.34

³ 参考文献2)p.3

⁴ 参考文献1)p.18、p.19、p.22、p.23

⁵ 参考文献3)p.14

⁶ 参考文献4)p.471 参考文献3)の丸写しに過ぎず、この内容では「書府」が泣こうというものである。

⁷ 昭和13(1938)年竣工であるので第二次世界大戦前である。

⁸ 東蚊爪である。

⁹ 参考文献5)終戦前日に完成したが一度も利用されなかった飛行場は田鶴浜町(現七尾市)の相馬飛行場である。これと混同しているようであるが、陸軍でなく海軍である。

¹⁰ 参考文献6)p.121

¹¹ 参考文献7)pp.565～566

¹² 参考文献8)pp.532～533

¹³ 参考文献5)愛国金沢(金沢)飛行場の項末尾記載。原文は <http://www2.komatsu-u.ac.jp/~yositani/2011local13.htm> (2014.10.14 アクセス) 侯爵前田利為氏の寄付は3万円で群を抜いてはいるが、総工費は42万5千円で国庫補助が20万円あり、主に出費したとは到底言えない金額である。

¹⁴ 参考文献9)pp.15～24

¹⁵ 参考文献10)

¹⁶ 参考文献11)

¹⁷ 参考文献12)

¹⁸ 参考文献8)p.532

¹⁹ 参考文献13)

²⁰ 当時は伯爵 児玉秀雄であった。参考文献10)pp.30-34、児玉の後任が永井柳太郎である。

²¹ 参考文献10)pp.3～78

²² 参考文献14)昭和13年10月8日6面、参考文献10)では183団体、49,322名とする。

²³ 齋主尾山神社宮司高橋章允氏

- ²⁴ 参考文献 10) pp.119-122。収支は一応合っているが、同 pp.40-43 によれば、寄付金額は川北村の飛行場用地買収指定寄附金 50,000 円を除き 195,785.83 円、この他に石川県から 5,000 円、帝国飛行協会から 2,000 円、金沢市から 2,800 円の補助がなされているがこれについての記載がない。30,263.83 円は使途不明である。
- ²⁵ 参考文献 14) 昭和 14 年 6 月 29 日 2 面、参考文献 11) および 12) とは時刻、運賃に若干の差が見られる。
- ²⁶ この当時は昭和 14(1939)年 1 月 17 日に開場した大阪第二飛行場(現伊丹空港)となっている。
- ²⁷ 参考文献 15) p.286 および 16) による。二等は三等の 2 倍の運賃、一等は三等の 3 倍の運賃であったが、昭和 13(1938)年 3 月 31 日の支那事変特別税法により通行税が加算された。戦前の国鉄運賃の値上げ等については拙稿「戦時下における旅行制限とガイドブックについて」星稜論苑第 41 号参照。
- ²⁸ 参考文献 14) 昭和 14 年 6 月 7 日 2 面、なお、開港後も整地作業は実施され、延べ 20,781 人にのぼったという。同文献 8 月 17 日 2 面
- ²⁹ 参考文献 11) p.21 および p.23 によれば諸元は次の通り。
オランダ製ではなく、アメリカのアトランティック・エアクラフト社で製作された木製・高翼・単葉機で後に中島飛行機でライセンス生産された。全幅 15.437m、全長 11.09m、全高 2.82m、自重 1,725kg、搭載量 975kg、最大速度 213km/h、巡航速度 160km/h、航続距離 1,100km。
- ³⁰ 後述のように、この当時すでにエアガールは存在していたが、大型機材に搭乗することになっていたため、当該路線には乗務していない。
- ³¹ 参考文献 14) 昭和 14 年 9 月 7 日、8 日、9 日各 4 面
- ³² 参考文献 14) 昭和 14 年 9 月 7 日 4 面、「空中行脚」(一)
- ³³ 参考文献 17) 昭和 14 年 9 月 24 日 7 面
- ³⁴ 参考文献 14) 昭和 15 年 7 月 11 日夕刊 2 面。
- ³⁵ 参考文献 17) 昭和 15 年 9 月 20 日 7 面。参考文献 24) 9 月 29 日 7 面によれば 9 月 28 日発表とのことである。参考文献 14) には当該記事は掲載されていない。
- ³⁶ 昭和 15 年 7 月 1 日～昭和 25 年までこの名前で発行されていた。
- ³⁷ 参考文献 14) 昭和 21 年 5 月 9 日 2 面 参考文献 9) では 5 月 6 日としているが誤りである。
- ³⁸ 参考文献 18) p.642
- ³⁹ 参考文献 19) pp.369-374
- ⁴⁰ 参考文献 20) pp.873-880
- ⁴¹ 参考文献 21)
- ⁴² 参考文献 22)
- ⁴³ 昭和 6(1931)年 9 月 18 日～昭和 7(1932)年 2 月 18 日
- ⁴⁴ 八八式軽爆撃機という
- ⁴⁵ 東京は「富山飛行場建設協賛会」、大阪は「富山飛行場近畿協賛会」であった。参考文献 22) pp.21-22
- ⁴⁶ 参考文献 22) p.59 開場式における遠山幹事長の経過報告による。県史では総工費 162,370 円となっているが、遠山の数字をより正確なものとして採用した。
- ⁴⁷ 富山飛行場建設誌は開場式に 1 章 43 ページを割いている。
- ⁴⁸ 斎主射水神社宮司平尾三郎氏、副斎主婦負八幡宮社司嵯峨茂枝氏
- ⁴⁹ 参考文献 12) p.677
- ⁵⁰ 昭和 7 年 12 月 6 日付、参考文献 22) p.122
- ⁵¹ 昭和 8 年 12 月 18 日付、参考文献 22) pp.123-124

- ⁵² 参考文献 13) および参考文献 22) pp.124-125
- ⁵³ 参考文献 22) p.129
- ⁵⁴ 参考文献 22) p.112 うち 3 千円は富山市が負担したとある。
- ⁵⁵ 参考文献 22) p.129 立山一周は 10 円のところ昭和 9 年については 7 円に減額、富山市上空一周は 5 円のところを 3 円とした、とある。
- ⁵⁶ 参考文献 27) pp.35-43
- ⁵⁷ 参考文献 11) p.57 および 12) p.677
- ⁵⁸ 参考文献 24) 昭和 13 年 4 月 29 日 (2 面) および 6 月 26 日 (2 面)
- ⁵⁹ 当時は木津川尻の大阪飛行場であった。
- ⁶⁰ 参考文献 11) pp.59、61、63 による。
- ⁶¹ 参考文献 25) 昭和 13 年 5 月 12 日 2 面
- ⁶² 参考文献 26) 昭和 13 年 5 月 13 日 3 面
- ⁶³ 参考文献 25) 昭和 13 年 5 月 12 日 2 面
- ⁶⁴ 参考文献 26) 昭和 13 年 5 月 13 日 3 面
- ⁶⁵ 昭和 16 年当時最大 21 人乗りの大型機 DC3 が発着できた福岡空港でも 800m、790m の 2 本の滑走路を有していたに過ぎない。
- ⁶⁶ 参考文献 26) 昭和 13 年 5 月 13 日 3 面
- ⁶⁷ 確かに東京=米子=京城という「京城行急行便」が運航された。
- ⁶⁸ 参考文献 11) p.147
- ⁶⁹ 金沢飛行場の 3 日後の 10 月 18 日。
- ⁷⁰ 参考文献 17) 昭和 13 年 10 月 19 日 7 面、金沢飛行場竣工式典に出席した通信大臣永井柳太郎も出席している。
- ⁷¹ 参考文献 28)、「1939(昭和 14)年 7 月 15 日一小型飛行機により東京・大阪などに定期便が運行。利用者は少なかった。」と書かれている。
- ⁷² 参考文献 26) 昭和 14 年 7 月 21 日 3 面、久尾学務部長の長野飛行場視察の感想として「六百米の混凝土滑走路がある」ことによる。
- ⁷³ 参考文献 28)
- ⁷⁴ 参考文献 27)
- ⁷⁵ 参考文献 27) pp.37-39
- ⁷⁶ 参考文献 29)
- ⁷⁷ 屠龍は全備重量 5,270kg、呑龍は 10,680~11,090kg、インピリアル・クーリアース使用機材 C47 は最大離陸重量 12,700kg である。
- ⁷⁸ これを参考文献 27) では「帝国航空便」と訳しているが、米極東空軍の担当する終戦連絡飛行であるので和訳は無意味である。
- ⁷⁹ 参考文献 11) pp.219-220
- ⁸⁰ 参考文献 29) なお、終戦後『ごさかしい附近住民は滑走路の枕木が档材であることを知っていたので盗みにはいり、掘りおこして運び、作業所倉庫、納屋の建築材に利用し、またたくまに窃盗が横行した』との記述もある。
- ⁸¹ 参考文献 1) pp.5-6
- ⁸² 搭載量 546kg、複座であったので旅客としては 1 名のみしか搭乗できない。富山飛行場の記述の中に名古屋—富山線の開設があげられるが、旅客輸送の面からは触れなかった。
- ⁸³ 大刀洗飛行場

⁸⁴ イギリス製、乗客定員 8 名

⁸⁵ 当時は旅客機の航続距離が短いため、福岡空港がハブ的役割を果たしていた。

⁸⁶ 参考資料 1) p.28 では「機上女子接客員」、大日本航空職員制服規程では「女子乗務事務員」となっている。

⁸⁷ 参考資料 30) pp.51-64 参照

参考文献

- 1) 日本航空輸送株式会社 編 『10 年史』 日本航空輸送株式会社 (1938)
- 2) JAPAN TOURIST BUREAU “HOW TO SEE KANAZAWA and Environs” (1936)
- 3) 北國新聞出版局 編 『石川県大百科事典』 北國新聞社 (1993)
- 4) 北國新聞出版局 編 『書府太郎』 北國新聞社 (2005)
- 5) ブログ「空港探索・2」 <http://airfield-search2.blog.so-net.ne.jp/> 2014.10.14 アクセス
- 6) 川良雄 編 『八田の歴史』 八田公民館 (1960)
- 7) 金沢市史編さん委員会 編 『金沢市史 通史編 3 近代』 (2008)
- 8) 石川県 編 『石川県史』 (1963)
- 9) 村本外志雄 「愛国金沢飛行場 建設とその閉鎖」 石川郷土史学会々誌 第 39 号(2006)
- 10) 八田 健一 編『愛国金澤飛行場建設誌』 愛国金澤飛行場建設協會 (1940)
- 11) 大日本航空社史刊行会 編『航空輸送の歩み』 日本航空協会 (1975)
- 12) 日本航空協会 編『日本航空史 昭和前期編』 日本航空協会 (1975)
- 13) 国会図書館 『帝国議会会議録検索システム』 <http://teikokugikai-i.ndl.go.jp/>
- 14) 北國新聞
- 15) ジャパン・ツーリスト・ビューロー 『旅程と費用概算』 博文館 (1935)
- 16) 国会図書館 『日本法令索引』 <http://hourei.ndl.go.jp/>および国立公文書館デジタルアーカイブ資料
- 17) 讀賣新聞(ヨミダス歴史館)
- 18) 富山新聞社大百科事典編集部 編『富山県大百科事典』 富山新聞社(1976)
- 19) 富山県 編 『富山県史 通史編VI 近代 下』 富山県(1984)
- 20) 富山県 編 『富山県史 史料編VII 近代 下』 富山県(1982)
- 21) 富山県立図書館郷土資料情報総合データベース <http://lib2.lib.pref.toyama.jp/Hometown/>
- 22) 富山飛行場建設委員会 編 『富山飛行場建設誌』 富山飛行場建設委員会(1935)
- 23) 帝国飛行協会 編 『本邦民間飛行場図』 帝国飛行協会(1937)
- 24) 東京朝日新聞
- 25) 北陸日日新聞
- 26) 北陸タイムス
- 27) 富山近代史研究会 編『近代史研究』第 31 号 富山近代史研究会(2008)
- 28) Wikipedia 長野飛行場 <http://ja.wikipedia.org> 2014.11.03 アクセス
- 29) 大塚武雄「富山飛行場建設の響き 倉垣地内」大塚武雄(2001)
- 30) 北島まや・上田卓爾「黎明期における旅客機客室内(機内)サービスについて」 日本観光学会誌 第 46 号(2005)