まえがき

昭和九年（一九三四）から、欧亜（日本と独逸）を航空機で連絡しようとする、遠大な計画があった。

企画したのは、満洲航空㈱の永淵三郎と、ルフトハンザ社のガブレンツ男爵であり、昭和一一（一九三六）年一二月一九日、ベルリンで両社による「日満独航空協定」が締結された。「日独防共協定」が締結された二四日後のことである。この航空協定によって、日独両国は、計画の実施につき進んでいくことになる。

それ以前から、すでに独逸には素早い動きがあった。それは、西域探検家スヴェン・ヘディン博士らによる情報の収集であり、ルフトハンザ社系の航空会社「欧亜航空公司」の中国上海での設立、就航であった。

満洲航空は、関東軍の「西北施策要項」に基づいて、内蒙古のアラシャンの定遠営と、オチナに中継飛行場を造っていく。当初の計画では、甘粛省・安西と新疆省・和闐、そこからパミール高原、ワハーン回廊を飛破して、ルフトハンザ社との交代地点・アフガニスタンのカーブルまで到達するというものであったが、安西は東干の馬氏軍閥の支配地であった。関東軍は、馬氏軍閥対策に腐心することになる。

このシルクロード・ルートが「綏遠事変」以降不可能となると、南回り（インド経由）ルートを探らざるをえなかった。

ところで、永淵満洲航空運航部長と、ルフトハンザ社の技術重役・ガブレンツ男爵とが、いつ、どこで会い、

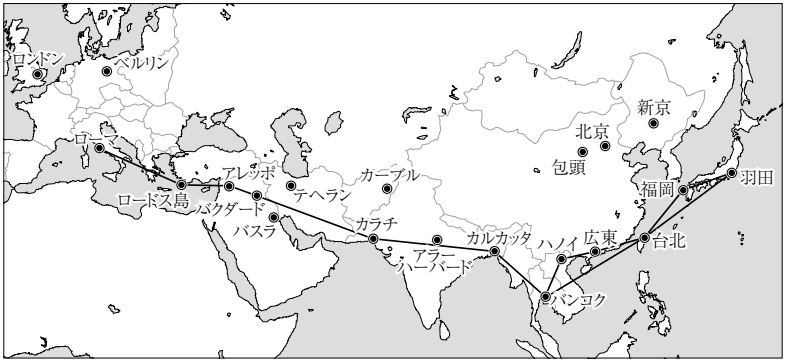

図１：昭和 14 年、大日本航空によって展開された親善飛行（「乃木号」：シャム（現タイ）１月、イラン４月、イタリア 12 月訪問）

また本「欧亜連絡航空計画」の案をどちら側が提案したかという記録は見つかっていない。

昭和九年（一九三四）九月六日（木）、ガブレンツは自ら操縦桿を握って、ユンカースJU五二型機を欧亜航空公司に納入するために、ベルリンから南回りルートで上海・龍華飛行場に到着した。

同月二八日（金）、中国財政部、交通部、航空委員会とユンカース社との間に、中独合弁の航空機・エンジン製造廠公司設立に関する契約が調印された。

当時、永淵三郎は、前年、満洲航空工廠長を退任し、運航部長に就任していて、比較的自由に行動ができる立場にあった。したがって、この九月に永淵運航部長はガブレンツ男爵と上海で初めて会い、この航空計画を話し合ったのではないだろうか。

永淵三郎首班の満洲航空特航部は、「日満独航空協定」により、日本国法人・国際航空㈱が設立されると、特航部の全員は新会社に移席した。その後、国際航空㈱は日本航空輸送㈱と合併し、大日本航空㈱という巨大航空会社が誕生することになる。

大日本航空の「大和号」によるシャム国、タイ国親善飛行、「そよかぜ号」によるイラン国への〝天皇の贈り物〟の空輸、「大和号」

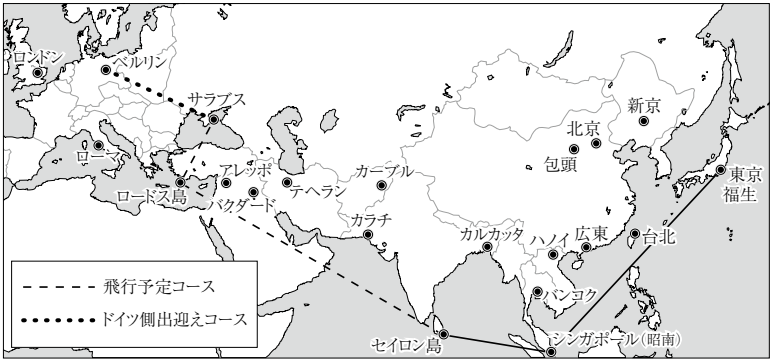

図２：昭和 18（1943）年７月、福生飛行場からベルリンに向かった A-26 は、シンガポールの昭南を飛び立ったまま、消息を絶った。

によるイタリア親善訪問飛行などが実施され、一歩一歩とベルリンをめざして近づいていくが、日中戦争の激化に伴って、〝永淵構想〟――欧亜連絡航空計画――の夢は次第に凋んでいく。昭和一六年七月、日本軍による南部仏印進駐により、南方航空輸送部（司政長官・永淵三郎）が設立されるに及び、その夢はさらに凋んだ。

それでも陸軍は、その夢を忘れることなく、東京帝国大学航空研究所が開発した長距離機・Ａ－26二号機に最後の夢を託した。昭和一八（一九四三）年六月三〇日、Ａ－26は福生飛行場を飛び立ち、南方総軍の本拠地・昭南（シンガポール）へ向かった。そこでしばらく翼を休め、七月七日、ベルリン・テンペルホーフ飛行場へ向かい飛び立っていったが、インド洋上で忽然とその姿を消した。

その後は、潜水艦による訪独方法しかなかったが、到着数、帰還数も極端に少なくなり、それもやがて途絶えた。

民間航空界の巨星・永淵三郎は、日本人の誰もが軍部によって〝操り人形〟のように操られていた当時、むしろ軍部、政界、財閥を動かして、〝永淵構想〟の実現に向かって邁進していった。

満洲航空特航部、国際航空、大日本航空国際課の面々、内蒙古で飛行場を建設していた満洲航空社員と特務機関員、さらに駱駝（らくだ）でガソリンを運搬していた満洲航空社員の面々は、「日の丸機」を一日も早く、ベルリンで飛翔させたいと願って、それぞれの立場で黙々と汗と血を流した。

ドイツの敗戦、さらに日本の敗戦によって、この〝永淵構想〟は挫折したが、戦後の日本の民間航空業界で、永淵の多くの部下たちが活躍することになる。そして、今日の民間航空業界繁栄の一翼を担うことになった。

『満航社歌』（一番）

明日の空路は　崑崙（コンロン）越えて
繋ぐアジアと　ヨーロッパ
希望はばたく　翼のもとに
平和のひかり　ふりまこう
知れよ　　われらのたたかいを
ここにあり　　ここに満航健児
ああ　大空に　生きるもの

本書は、第二次大戦の拭いきれない悲惨とおぞましさの陰で、大空にロマンを追い求めた若い男たちの冒険譚である。

目
次

目次

まえがき　1

序　章　ベルリンでの円卓会議　18

第一章　満洲とドイツの紺碧の空　22

一　永淵三郎、シベリア横断鉄道でベルリンへ向かう　22

1　ハルビンで査証を待つ　22

2　シベリア鉄道に乗車　26

3　単調な車中での日々　35

4　国境のネゴレロエ駅での出来事　38

二　永淵部長、ドイツでの活動　43

1　『日満独航空協定』交渉開始　43

2　三郎のベルリン便り　45

3　「二・二六事件」勃発　46

4　ベルリン・オリンピック　54

5　「ハインケルHe-一一六型」機、二機発注――そして帰国　55

三　ドイツの二股・二重外交　57

1 「日独防共協定」 57
2 第一次上海事変、第二次上海事変 62
3 ドイツ軍事顧問団 63
4 欧亜航空公司 66
四 満洲航空、国際航空、大日本航空 69
1 満洲航空株式会社の誕生 69
2 リットン調査団委員を満洲里へ空輸 78
3 板倉機遭難と捜査飛行 79
4 板倉機遭難の真相 85
5 特航部設立 88
6 ハインケルHe・一一六型「乃木号」「東郷号」を日本へ空輸 90
7 国際航空株式会社設立 95
8 国際航空と日本航空輸送の合併――大日本航空の誕生 98
五 恵通航空股份有限公司・中華航空株式会社 103
1 恵通航空股份有限公司 103
2 中華航空株式会社 104
第二章 鶴(クラニヒ)はパミールを越えて東方へ飛翔す 106
一 ルフトハンザ社 106

二　中央アジア探検家、スヴェン・ヘディン博士の協力　108
三　ルフトハンザ社、東洋への探査飛行　113
四　ルフトハンザ社、二機の探索機を西安へ向けて派遣　114
1　ベルリン出発　114
2　帰路、ホータン・オアシス近郊に不時着、逮捕、軟禁される　127
3　アルメニア人、カレキン・モルドヴァック　131
4　訊問、釈放、出発　136
5　再度、ワハーン回廊を征服し、カーブルへ生還　139

第三章　内蒙古・アラシャン沙漠に暗雲漂う　141
一　横田機関長ら内蒙古のアラシャン・定遠営への苦難な旅　141
二　内蒙アラシャンの定遠営に飛行場建設　146
三　特務機関　152
四　定遠営での日々　154
五　板垣征四郎参謀長、アラシャンへ飛ぶ　158
六　泉可畏翁副官の回想　162
七　板垣参謀長はオチナへ飛来したか　165
八　アラシャンへ、第一次ガソリン輸送井原隊　171
九　緊迫する定遠営　177

一〇　ガソリン隠匿作戦　178
一一　第一次アラシャン・定遠営脱出飛行　182
一二　蔣介石直系関麟徵師長、定遠営へ進駐　187
一三　第二次アラシャン・定遠営脱出飛行　191

第四章　関東軍「隆吉公司（コンス）」の野望　197

一　関東軍の西進工作　197
二　冀東（きとう）防共自治政府　200
三　関東軍の内蒙工作　202
四　徳王　204
五　関東軍「徳王機」を贈呈　211
六　徳王、李守信、デロワホトクト、卓総管の結束　222
七　察東事変　223
八　綏遠事変（すいえんじへん）――「隆吉公司」の戦争ゴッコ　225

第五章　弱水（じゃくすい）に嵐吹きあれて　236

一　額済納（オチナ）　236

二　オチナ調査山本隊　238
三　『大公報』記者・范長江オチナ入り　240
四　オチナ旗に特務機関開設と飛行場建設　241
五　オチナ旗での日々是好日　245
六　オチナ機関焼失　247
七　暗雲立ちこめるオチナ旗　251
八　蓟剣嘯（そけんしょう）　255
九　全金属製大型機「国光号」オチナへ飛来す　256
一〇　第二次ガソリン輸送横山隊　263
一一　ラマ僧に託した「若山敏の手紙」　266
一二　オチナへ「暁号」出動す　268
一三　田中参謀宛、オチナ情報報告（寧夏省）　276
一四　オチナ機関と第二次ガソリン輸送横山隊の消息（日本側資料）　279
一五　オチナ機関と第二次ガソリン輸送横山隊の消息（中国側資料『李翰園（りかんえん）手記』）　284
一六　馬歩康の行動の謎　292
一七　横田碌郎の親友・矢野光二宛の手紙　295

第六章　馬将軍は割拠す　298

一　東干（トンガン）（回族）とは　298

二　馬氏軍閥と馬仲英　299
三　日本における回教と日本国の「回教政策」　306
四　関東軍の馬氏軍閥への〝接触工作〟　310

第七章　中東の熱風のただ中で　313

一　満洲航空社員・樋口正治夫妻と平野稔の中東航空路開拓の辛苦な旅　313
二　樋口夫妻と平野稔のその後の活動　318
三　樋口夫人の名前が判明　320

第八章　「日の丸機」西へ飛ぶ　324

一　新聞社主催の海外への勇飛　324
　1　朝日「初風号」、「東風号」による訪欧飛行　324
　2　朝日「神風号」によるロンドン訪問　325
　3　毎日「ニッポン」による世界一周　326
二　シャム国への親善の翼　327
三　「日・タイ航空条約」の調印と親善飛行　328
四　大日本航空「そよかぜ号」〝天皇の贈り物〟を帯えて、イランへの親善飛行　332
五　大日本航空「大和号」ローマへ飛ぶ　340
六　最後の東京―ベルリン連絡飛行
　立川A-26長距離二号機、インド洋上で消える　342

1　東京帝国大学航空研究所と「航研機」　342
2　その計画　343
3　A-26機の開発　345
4　A-26二号機、福生飛行場を飛び立つ　347
5　シンガポール（昭南）出発後、消息不明　348
6　ドイツ側の受入れ体制　349
7　その原因　351
8　潜水艦による訪独計画（深海ルート）　354

第九章　欧州から「富士山」を目指して飛来す　357

一　欧州からの訪日機　357
二　ガブレンツ男爵機、日本へ親善飛来　358
三　最後の訪日飛行――イタリア空軍機、サボイア・マルケッティSM-75型機、シルクロード・ルートを飛破して福生へ　366

第一〇章　空の架け橋つながらず　372

一　南方航空輸送部（南航）　372
二　諏訪航空株式会社　377

第一一章　北支高原に咲き乱れる罌粟（けし）の花　379

一　興亜院と阿片　379
1　興亜院　379
2　興亜院と阿片　380
二　関東軍と阿片　382
三　昭和通商株式会社と佐島敬愛（さしまたかよし）　383
1　昭和通商株式会社　383
2　佐島敬愛　386
3　昭和通商時代　390
4　戦後　395

第一二章　空の巨人・永淵三郎　396
一　生いたち　396
二　満洲航空社員から見た永淵三郎の横顔　399
三　永淵三郎のライバルと優れた部下達　403
1　永淵三郎と安邊浩（あべ）　403
2　永淵三郎の優れた部下達　405
四　永淵三郎の航空観　408
五　永淵三郎の功績　412
六　戦後の永淵三郎　414

余　滴　418
一　日本航空機（ＪＡＬ）による欧州線開設
——鶴はフランクフルトへ飛翔した　418
二　横田碌郎の墓参とアルバム出現　420
1　墓参　420
2　「横田アルバム」出現　425
三　蘭州に散った一二名の英霊への鎮魂行と、アラシャン・定遠営、包頭（パオトウ）探訪　427
1　蘭州での慰霊　427
2　アラシャンの定遠営行　432
3　包頭行　437
四　平成二〇年一一月、奉天・北陵飛行場探索行　440
終　章（エピローグ）　443
あとがき　445
【巻末資料】　449
《1》日満独航空協定関係　449
1　覚書　449

2　欧亜連絡定期航空協定に関する協定（全文）　449
3　大島大使館附武官文書（全文）　451
4　航空次官ミルヒ大将文書（全文）　452
5　満洲航空株式会社に依る独逸航空器材購入に関する覚書　452
《2》閣議稟議書関係　452
1　日満連絡航空路ニ関スル件　452
2　日独航空連絡に関する書類送付の件（公文）　453
3　対独蘇航空連絡交渉要領案　455
《3》その他の文書　457
「満航欧亜航空連絡を先導す」河井田義匡　457
【主要参考文献】　458
満洲航空関連年表　467
さくいん　477

【凡例】

一、本文中の敬称は、一部を除き省略しました。

一、人物の肩書きは、当時のものとしました。

一、外国の国名、地名はその当時の呼称に合わせました。

一、「支那」は原則として「中国」としたが、当時の固有名詞や、会話中の表現はそのまま「支那」と表現しました。

一、「カーブル」は、一般的に「カブール」と表記されていますが、ここでは、学界で広く慣用されている「カーブル」を使用しました。

一、「オチナ」（額済納）は、学界では「エジナ」の呼称で定着していますが、当時、満洲航空で一般的に使用されていた「オチナ」の呼称を、ここでは採用しました。

一、「ホータン」（和田）は、学界では「ホタン」と呼ばれていますが、ここでは一般に使用されている「ホータン」を採用しました。

一、なお、実際に使用されている会話や文字をできるだけ採用したため、差別用語も混入することになりました。ご理解下さい。

満洲航空——空のシルクロードの夢を追った永淵三郎

序章　ベルリンでの円卓会議

「東京とベルリンとの間の真中はどこだ？」
短躯で角張った顔の大島浩少将は、隣席の谷口春治砲兵中佐に訊ねた。
「そうですね。ベルリンを東経十四度として、東京を百四十度とすると……」
肩巾の広いがっちりとした谷口中佐は、コンパスを右手に握りながら計算を始めた。
「東経七十七度です」
谷口中佐は素早く顔を上げて、出席者全員の顔を見廻した。通訳官が直ちに、ドイツ語に通訳した。

時は、昭和一一年（一九三六）一〇月の某日。ベルリン市内の中心に位置するブランデンブルク門、パリ広場、ポツダム駅の西側、ノウレンドルフ地区の日本大使館陸軍駐在武官府でのことである。
一九三六年当時、ベルリンの日本大使館事務所と陸軍武官府とは、共にノーレンドルフプラッツに位置し、徒歩で五分ほどの距離であった。この陸軍武官府の建物は三階建で、元はユダヤ人の画家の所有であったが、ナチがユダヤ人の迫害を始めると、すぐ売りに出された。これを大島少将が購入して、陸軍武官府として使用した。

地下は車庫で、一階は事務所、二階は公邸、三階はメイドが使用した。二階には無類の酒好きの大島少将のために、大きなバーが設けられ、ドイツ軍やナチス党員を接待し、〝武官外交〟に励んでいた。

ベルリンで、新年早々から開催されていたこの会議は、「日満独航空協定」の締結を目的とするもので、奉天から乗り込んできた満洲航空（株）運航部長・永淵三郎と、ルフトハンザ社技術重役・カール・アウグスト・フォン・ガブレンツ（男爵）が中心だった。

日本側の出席者は、参謀肩章を付けたドイツ贔屓（ひいき）の駐ドイツ大使館付陸軍武官・大島浩少将、陸軍省軍務局の谷口春治砲兵中佐（陸士26期陸大第35期）、片倉衷歩兵少佐（陸士31期陸大第40期）、関東軍航空課長・今西六郎航空兵中佐（陸士27期陸大第36期）、関東軍の原田貞憲航空兵少佐（陸士31期陸大第42期）、そしてこの遠大な航空計画を一人画策した満洲航空の名プロデューサー・永淵三郎であり、ドイツ側は、フイッシュ民間航空局長官、ルフトハンザ社のウロンスキー社長、ゲォルク・フォン・ウインターフェルト（男爵）企画部長、そして、技術重役・ガブレンツ男爵である。

片倉衷歩兵少佐は、昭和三年、陸大卒業後、支那課への配属を望んでいたが、歩兵第二七連隊中隊長として赴任（大尉）。昭和五年八月、関東軍参謀附となり、満洲へ渡る。翌年一〇月、関東軍参謀。昭和七年八月から日本に戻り、第一二師団参謀。翌年八月、参謀本部第二部第四課第四班。翌昭和九年八月、少佐に昇進。一二月、軍務局附（兼・対満事務局事務官）、昭和一一年二月二六日、「二・二六事件」で反乱軍に頭部を拳銃で撃たれて負傷。同年八月、軍務局軍務課員（満洲班長）。昭和一二年三月、関東軍参謀・第四課課長（政務）。昭和一三年三月、歩兵中佐。昭和一四年まで満洲に駐在。したがって「日満独航空協定」が

締結された時点では、すでに日本側の中心人物の一人で、関東軍参謀・四課長になってからは、〝永淵構想〟を積極的に推し進めていった。片倉は、かつて「満洲王」と称されたこともあった。

今西六郎中佐（陸士27期陸大第36期）は、昭和一一年八月一日附で、関東軍交通監督官に就任する。今西中佐は、満洲航空を直接、監督・指導する立場にあった。

原田貞憲航空兵少佐（陸士31期陸大第42期）は、片倉衷とは陸軍士官学校では同期だったが、陸軍大学校では二年後輩である。昭和一〇年一〇月、関東軍参謀に就任。翌々年、一二月一一日、中佐となる。

ガブレンツ男爵は席を立ち、円卓の内側の地図の前に進み、この遠大な欧亜連絡航空計画のルートを説明し始めた。

白い細長い棒で、ベルリンのテンペルホーフ飛行場から、東京の羽田飛行場までの一三、〇〇〇キロ間の飛行場――ロードス島、ダマスカス、バクダット、テヘラン、カーブルまでを指した。そこまでは誰もが知ってるが、皆の視線は男爵が次に指す棒先に集まった。

そこはアフガニスタンの東端に細長く伸びているワハーン回廊であるが、中国、新疆省のパミール高原にかろうじて接している。男爵は、このワハーン・パミールルートを詳細に説明すると、皆を見まわした。一体、誰がこのルートに眼をつけたのであろうかと驚く。このルートを飛行することは、英領インドとソ連の通過許可を取る必要がないからである。

皆の眼の焦点は、広い会議室の足元の床に敷かれている、白い帆布に描かれた欧州から中国までの巨大な地図の西端・パミール高原の上に集まった。この時、満洲航空とルフトハンザ社の航空計画の分担の境

界線は、パミール高原と決定された。
「パミールの試験飛行は、来年、ルフトハンザ社でやる。俺が自分でやるよ」
ガブレンツ男爵は永淵に囁(ささや)いた。
「我々も内蒙古に、新疆省(しんきょうしょう)に飛行場を造っていく」
永淵も小声で、しかも力強くそれに答えた。さらに、愛敬のある顔付きのガブレンツ男爵は、永淵に言った。
「ヒンズークシュ山脈のアンジュマン峠の気象観測所は、我社で早急に造る。君の会社の乗務員の訓練はすべてベルリンでやるから、ケチケチせずに、なるべく多くの者を寄越したまえ」
永淵が、苦み走った顔付きで、がっちりしたウロンスキー社長と話すために、床に敷いてある大地図を勢いよく踏んで向こう側の席に移ると、痩身で白い睫毛(まつげ)のウインターフェルト企画部長は、「君はさかんに新疆省(しんきょうしょう)を踏むね」と、苦笑した。
＊序章の記述は、ガブレンツ著『D・ANOY　パミールを征服す』の翻訳者・永淵三郎の「序」を参考にした。

あとがき

本書が解明を試みているのは、主に昭和六（一九三一）年から昭和二二（一九四七）年まで、第二次大戦の前夜から終結までのことである。まだ七、八〇年前のことであるにもかかわらず、永淵三郎とガブレンツ男爵とが描いた遠大な〝空のシルクロード〟――「欧亜連絡航空計画」は、ほとんど知られていない。このままでは歴史の闇に埋もれてしまう。何としても後世に伝えなければならないという使命感を持って調査し、書き続けてきた。気がついたら、既に二〇年以上の歳月が経過していた。

私は、一九八六年四月、初めての海外旅行・「シルクロード・12日間の旅」のツアーに参加した。かの地は、学生時代から憧憬を抱いていた〝西域〟である。新疆ウイグル自治区・ウルムチ、トルファン、甘粛省・敦煌、安西、酒泉、嘉峪関、蘭州であった。その旅で、特に新疆ウイグル自治区の現地の人々の生き様（ざま）に感動を受けた。――物は貧しくとも毎日を生き生きと生活しているのが窺えた。老いも若きもその眼は輝いていた。その姿を見て、人生観が変わった。その時には、日本にもバブルが始まっていた。

その翌年から、一人ないし数人で、新疆ウイグル自治区に入りだして、一一回に及んだ。ホータン絨毯の二三〇〇年前からの産地・ホータン、シルクロードの交易の重要地点・カシュガル、パミール高原、中・パ国境のクンジュラフ峠を訪れた。今思い出すと、正に冒険旅行だった。それは若かったから出来たので

あろう。それに、中国緞通の古くからの産地 ── 甘粛省・蘭州寧夏回族自治区・銀川、内蒙古自治区・包頭などを訪れた。

本書は、多くの方々のご協力がなければ、完成することはなかったであろう。資料を提供された方々、それぞれ専門分野のアドヴァイスをして下さった方々、永淵三郎の長男・一郎氏、さらに、「永淵構想」に直接係わった比企久男氏、平野稔氏などの数多くの方々のご協力、ご指導を賜った。特に二人の方を掲げたい。スヴェン・ヘデイン博士の世界的研究家・金子民雄氏と、（社）日本モンゴル協会・春日行雄会長である。

ホータン・オアシスで、一九〇九年から一九三八年に八八歳で亡くなるまで、絨毯工場と絹工場を経営していたアルメニア人、カレキン・モルドヴァックについて調べていたが、金子氏はカレキンが登場する『ドイツ・ルフトハンザ パミール翔破』（カール・アウグスト・フォン・ガブレンツ著・永淵三郎訳／自刊）を紹介して下さった。本書には、ガブレンツ男爵機が、西安からの帰路ホータン近郊に不時着し、男爵ら三名はホータンで四週間軟禁された。最初に通訳に任じられたのはカレキン・モルドヴァックであった。この面白い物語を知り、爾後、調べ続けて今日に至った。

さらに金子氏は、カレキン・モルドヴァックの写真が掲載されている『カラヴァン』（ニルス・アンボルト著、水野亮訳／東京堂、一九四二）の原書に、カレキンの写真が載っていると知らせていただいた。早速、国立国会図書館で、同書から写真を複写した。

春日会長は、戦前、内蒙古に設立された善隣協会の「興亜義塾」の第一期生で、満洲医学校を出た後、モンゴルに抑留された。帰国後、前掲の協会の二代目会長に就任された。日本では、最もモンゴルに造詣

の深い方である。春日会長から、関東軍の機密資料、内蒙古に関する多くの資料、保管されている「横田碌郎アルバム」を拝見し、今では入手困難な特務機関員の著書（自刊）、および京都府立大学・若松寛名誉教授の論文『オチナ機関の最後』のコピーを頂戴した。

あるノンフィクション作家は、「ノンフィクションを書くのは楽しい。しかし、辛苦を伴う」、「ノンフィクションは、目と耳と足で書け」と記されている。目で資料を読み、耳で関係者から聞き取り、足で現地を歩け、ということであると理解しているが、正に、本書は結果的にその手法で書いたことになった。

聞き書きをさせていただいた多くに方々は、出版を待たずにして鬼籍に入られてしまった。それも九〇歳前後のご長命であったが、ある意味ではギリギリの時期であったであろう。もっと多くの事項をお聞きしておけばと、今になると残念に思っている。

拙稿を世に出して下さった論創社・森下紀夫社長、編集部長・松永裕衣子さん、嘱託・山縣淳男氏に対して、衷心より感謝申し上げます。

二〇一五・一一・一五

杉山　徳太郎

《主要協力者へのお礼》

本書の執筆に当たり、多くの方々からご支援、ご協力を頂きました。ここに、主な方々のお名前を印して、感謝の気持ちを表明いたします。

（五〇音順です）

赤木　毅　作家（本名・大木　毅）
岩本　教裕　長福寺第五十五世住職
江川　淑夫　元・ミネベア常務、元・コニカ常務
春日　行雄　社団法人日本モンゴル協会会長
金子　民雄　歴史家
小島　英俊　旅行史、交通史研究家
児玉香菜子　千葉大学准教授
古曳　正夫　ハルブーザ会主宰
澤井　充生　首都大学東京助教
椎木　晃　満洲航空椎木甚一機関士子息
重松　伸司　追手門学院大学オーストリア・アジア研究所所長
田辺　義明　社会学者
永淵　一郎　永淵三郎長男、元毎日新聞記者
二宮洋太郎　前中央パミール研究会主宰
平位　剛　医師、広島大学医学部山岳会、パミール遠征隊長
比企　久男　元・満洲航空機関士
平野　稔　元・航空施設㈱社長、会長
堀　直　甲南大学名誉教授
松田徳太郎　建築家。中央パミール研究会員。
宮澤　正幸　拓殖大学客員教授
岩波書店

杉山徳太郎（すぎやま・とくたろう）

1941（昭和 16）年、東京都千代田区生まれ。立教大学法学部卒業。京都に本社のある㈱川島織物に３年間勤務後、1912 年創業の家業の室内装飾業を継ぎ、㈱スガハラの三代目。
1986（昭和 61）年より中国を訪れ、新疆ウィグル自治区 11 回を含め、18 回調査旅行を実施した。
主な著書：
『維吾爾（ウイグル）絨毯文様考』（源流社刊、1991）
『ホータン手織絨毯選集』（国書刊行会刊、2008〔平成 20〕、日本図書館協会選定図書）。
主な論文：
「絨毯漫遊記」（日本手織絨毯研究会〔現在解散〕の季刊会報に 24 回連載。
「Carpets of the Big Horse Revisited」（ロンドンで発行の絨毯専門誌『HALI』vol.136 の〈FORUM〉欄に投稿。
『中央ユーラシアを知る事典』（平凡社刊、2005 年）の中の「絨毯」の項目を執筆。
主な研究発表・講演：
「ホータン絨毯の変遷について―清朝第六代乾留帝から新中国成立まで―」（奈良女子大学院生による自主公開ゼミで）

満洲航空―空のシルクロードの夢を追った永淵三郎

2016 年３月 1 日　初版第 1 刷印刷
2016 年３月 10 日　初版第 1 刷発行

著　者　杉山徳太郎
発行者　森下　紀夫
発行所　論　創　社
東京都千代田区神田神保町 2-23　北井ビル
tel. 03(3264)5254　fax. 03(3264)5232
http://www.ronso.co.jp/
振替口座 00160-1-155266
印刷･製本　中央精版印刷
装　幀　野村　浩

ISBN978-4-8460-1432-2　C0021
©Tokutaro Sugiyama　Printed in Japan
落丁･乱丁本はお取り替え致します