

山陰海岸ジオパークにおける地理学的研究

日本海航空会社による水上飛行機事業の展開に関する調査の中間報告

研究員 新 名 阿津子

1. はじめに

ジオパークは、大地の遺産（geoheritage）を保全保護しつつ、それを教育および地域振興に活用することで、「持続的発展可能な（sustainable）」な地域形成を目指すものである。2010年に世界ジオパーク認定を受けた山陰海岸ジオパークにおいても、多様な地域の諸相を学術的に解明し、それらの研究成果が活用されることが望まれる。本研究はそういった地域の諸相を解明するための1つのトピックとして、日本海航空会社の水上飛行機事業の展開に着目し、その空間特性を解明することを目的としている。今回はこれまでの調査の中間報告を簡潔に行う。

2. 日本海航空会社の経緯

(1) 北但馬地震の発生と復興

1925年5月23日、但馬北部を震源とする震度6、マグニチュード6.8の大地震が発生し、城崎温泉は壊滅的な被害を受けた。この地震からの復興に向け、尽力したのが当時の城崎町長であった西村佐兵衛である。西村はまず街全体に防災対策を施した。火災が燃え広がるのを防ぐため、幅の狭かった道路を広げ、公共施設を中心に鉄筋コンクリートの建物を街の要所に配置した。また、洪水対策として街全体に盛り土を施し、落石した玄武洞の玄武岩を用いて大谿川の護岸工事を行った。

(2) 日本海航空会社の設立

復興が進むと、西村は城崎温泉への観光客誘致と航空思想の普及に向け1931年7月、日本海航空株式会社を設立した。これにより城崎を拠点に天橋立、鳥取、松江、隠岐の島、大阪を結ぶ航空網が形成された（図1）。西村は山陰を「湖沼が多く、水上飛行機にとって適地である」と評している。水上飛行機は戦争が本格化する1940年まで山陰の「空飛ぶタクシー」として活躍した。

(3) 鳥取への初フライト

1931年9月7日、城崎1号機（三菱MC-1型水上飛行機、乗員2名、乗客5名）が湖山池に着水し、二日間にわたって遊覧飛行が実施された。鳥取

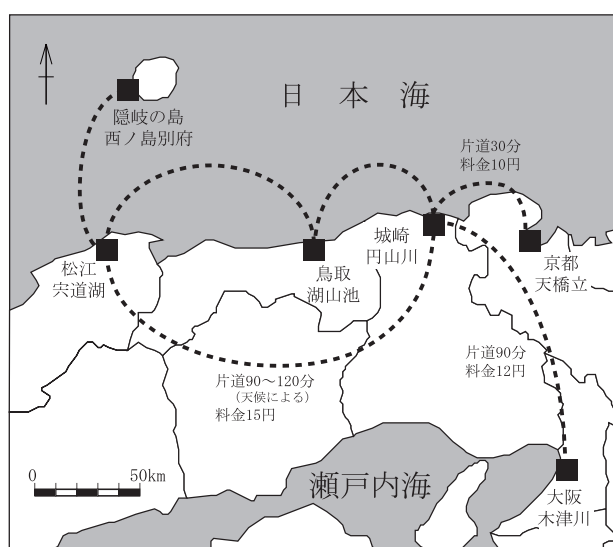


図1 日本海航空会社の航空網
(神戸新聞社但馬総局編 (2007)、
日本航空協会 (1966) により作成)

では当初、千代川と袋川の合流地点を発着場とする案もあったが、湖山池がそれに選定された。この時の飛行場は堀越に設置され、湖山砂丘には数千の見物客がおしかけた。鳥取市内からの臨時バスが運行され、ビールやサイダーの屋台も出たという。開館したばかりの県立図書館では「遊覧飛行の映画と講演の夕」が開かれ、水上飛行機は鳥取市民に大きな歓声を持って迎えられた。翌年には鳥取と城崎、松江を結ぶ定期便が就航し、湖山池南東岸を発着所とした。現在では、その棧橋跡に杭が残るのみとなっている（写真1）。

(4) 自然災害と水上飛行機

1934年には室戸台風が襲来し、山陰地方も鉄道が寸断されるなどの被害を受けた。この時、松江で乳幼児に飲ませる牛乳が不足したため、水上飛行機を使って鳥取から連日牛乳を空輸したとの記録も残されている。



写真1 湖山池南東岸に現存する水上飛行機の棧橋跡
(2011年1月 新名撮影)

3. 現存する景観的特徴

写真1にも示すように湖山池には当時の棧橋跡が残存しているが、これが水上飛行機の棧橋跡であるとの看板や解説板等は設置されていない。というのも、この棧橋跡は湖山池南東岸の民家の裏手に位置するためである。城崎では円山川に当時の棧橋や倉庫跡は現存していないが、コウノトリ但馬空港で城崎1号機（MC-1型機）のレプリカが展示され、城崎から周辺地域へと定期便が就航されていたことを示す解説板が設置されている（写真2）。隠岐の島においては西ノ島町の黒木飛行場跡地に案内看板が設置されている。



写真2 コウノトリ但馬空港に展示されている城崎1号機
(2011年4月 新名撮影)

4. おわりに

これまで、当時の新聞や記録を手掛かりに湖山池と城崎を中心に調査を進めてきた。今後は宍道湖、隠岐の島、大阪と関連地域での現地調査を進め、日本海航空会社による水上飛行機事業の展開について明らかにしていく予定である。さらに、この水上飛行機のほかに、成器（上地）鉦山の空間特性や地名等の研究を行い、山陰海岸ジオパークにおける既存の地域資源を地誌的観点から再構築し、それらを教育や地域振興に活用するための基礎研究の蓄積を行っていきたいと考える。