

A I R F O R U M 航 空 と 文 化



特集 赤い翼：パリー東京プロジェクト

- 時代と国境を越える大空へのロマン
- 壮大な「物語」へのオマージュ わが大叔父 アンドレ・ジャピーを語る
- フランスと日本をつないだジャピーの挑戦
- アントワヌ・ド・サン＝テグジュペリとアンドレ・ジャピー
— 対照的でありながら、競い合うことのなかった二人の人物 —
- ジャピーのお母さんと「神風」号
- 日仏航空交流に活躍した10人の日本人
- コードロン・シムーン復元協会 ステファン・ランテール会長に聞く
- 偶然が重なって……
- 事の始まりは、権藤千秋さん『飛べ！ 赤い翼』出版
姉妹都市提携のきっかけに
- カスタマーハラスメントの基礎知識と実務対応のポイント

2025 No.131
夏季号

ココロが上がる。
HANEDA



HANEDA 



清潔さ部門



国内線空港総合評価部門



高齢者、障がいのある方などに
配慮された施設の評価部門

おかげさまで、羽田空港は英国SKYTRAX社が実施する2025年国際空港評価で上記を受賞しました。

日本空港ビルディング株式会社

● 会長就任にあたって 2

日本航空協会 会長 植木 義晴

特集 赤い翼：パリー東京プロジェクト

● 時代と国境を越える大空へのロマン 3

「赤い翼：パリー東京」実行委員会 会長 鈴木 真二

● 壮大な「物語」へのオマージュ わが大叔父 アンドレ・ジャピーを語る 5

コードロン・シムーン復元協会 副会長 ニコラ・ジャピー

● フランスと日本をつないだジャピーの挑戦 8

● アントワヌ・ド・サン＝テグジュペリとアンドレ・ジャピー 10

— 対照的でありながら、競い合うことのなかった二人の人物 —

「赤い翼：パリー東京」実行委員会 副会長、株式会社セリク 代表取締役 クリスチャン・ポラック

● ジャピーのお母さんと「神風」号 11

「赤い翼：パリー東京」実行委員会 監事、元朝日新聞社 航空部長 鈴木 明治

● 日仏航空交流に活躍した10人の日本人 12

「赤い翼：パリー東京」実行委員会 監事、航空史家 荒山 彰久

● コードロン・シムーン復元協会 ステファン・ランテール会長に聞く 14

● 偶然が重なって…… 22

「赤い翼：パリー東京」実行委員会 副会長、軽井沢朗読館 館長 青木 裕子

● 事の始まりは、権藤千秋さん『飛べ！ 赤い翼』出版 23

姉妹都市提携のきっかけに

「赤い翼：パリー東京」実行委員会 事務局長 渡辺 昌俊

● カスタマーハラスメントの基礎知識と実務対応のポイント 25

成蹊大学法学部教授 原 昌登

● 2025 青少年航空宇宙絵画国際コンテスト 31

(2025FAI ヤングアーティストコンテスト国内予選)

日本航空協会

● 一般財団法人 日本航空協会 令和6年度事業報告および令和7年度事業計画 37

日本航空協会

会長就任にあたって

一般財団法人 日本航空協会 会長 **植木 義晴**



この度、本年6月をもちまして、前会長 篠辺修の後任として日本航空協会会長の重責を拝命いたしました植木義晴です。1975年に日本航空株式会社に入社して以来、運航乗務員として、また経営層の一員として、一貫して空の安全と発展を追求してきました。その経験を礎に、歴史ある当協会の会長として力を尽くせることを大変光栄に存じます。

さて、私ども日本航空協会は、航空宇宙分野の発展に貢献するため、多岐にわたる活動を展開しております。機関誌「航空と文化」の発行や講演会を通じて広く情報をご提供するとともに、先人が築いた貴重な航空遺産を後世に伝えるための保存・認定活動や、我が国唯一の航空専門図書館の運営もその重要な柱です。次代を担う若者たちが大空への夢を育むための模型飛行機教室や、各種航空スポーツへの支援も積極的に行っております。また、増加する航空需要の根幹を支える国際線の発着調整を、中立性・公平性を堅持して担うと共に、他の公益組織の事務局も受託し、業界全体の円滑な運営に貢献しております。

目を転じれば、日本の航空宇宙を取り巻く環境は、今まさに大きな変革の時代を迎えています。新型コロナウイルスの影響を乗り越え、航空需要は力強く回復しており、2025年の関西万博開催なども追い風に、人々の往来は一層活発化することでしょう。さらに、民間企業の参入により宇宙産業の市場は急速に拡大し、私たちの活動領域は「空」から「宙」へと大きく広がっています。こうした変化の中で、AIやドローンといった新技術は、少子高齢化などの社会課題を克服し、航空宇宙分野をより安全で革新的なものへと進化させる原動力となるに違いありません。

当協会は、前身である帝国飛行協会が1913年に設立されて以来、112年の長きにわたり、日本の空とともに歩んでまいりました。この歴史をしっかりと受け継ぎ、皆様とともに航空宇宙の輝かしい未来を切り拓いていく所存です。関係各位におかれましては、今後とも変わらぬご支援とご協力を賜りますよう、心よりお願い申し上げます。就任のご挨拶とさせていただきます。



図1
赤く塗られたコードロン・シムーンの
復元機（ポントワーズ飛行場の作業場で）

特集 赤い翼：パリー東京プロジェクト

時代と国境を越える大空への ロマン

「赤い翼：パリー東京」実行委員会 会長 鈴木 真二

1936年、若きフランス人パイロット、アンドレ・ジャピーは、フランス製コードロン・シムーン機に乗り、パリー東京間を100時間以内で飛行するという壮大な懸賞飛行に挑戦しました。11月15日深夜、ジャピー機はパリ郊外のル・ブルジェ空港を飛び立ち、南回りで幾度かの給油を経て、19日朝には香港を発ち、3,000 km先の東京を目指しました。しかし、悪天候に行く手を阻まれ、目的地を東京から福岡県雁ノ巣飛行場へと変更せざるを得なくなり、佐賀県の脊振山中で不運にも遭難するという悲劇に見舞われました。

絶望的な状況の中、ジャピーは脊振村（現在の神崎市）の人々による懸命な捜索によって奇跡的に救出され、福岡市の九州大学附属病院での治療を経て、無事に帰国の途につきました。

往年の名機「空の貴婦人」を復元、 佐賀ー東京飛行に挑戦

本プロジェクトは、このアンドレ・ジャピーの挑戦飛行を、コードロン・シムーン機の復元と佐賀ー東京間の飛行によって現代に蘇らせようとするものです。2014年以降、日仏両国で始動したこの壮大な試みは、時代と国境を越え、私たちに大空への限らないロマンと、不屈の精神を伝えてくれます。

プロジェクトは、まるで精緻なジグソーパズルのようです。その中心となるのは、往年の名機、コードロン・シムーン機の復元です（図1）。第一次世界大戦において世界の頂点を極めたフランス航空機は、その後、ドイツやイギリスにその地位を譲り、フランス政府は1928年に航空省を設置し、再起を図りました。ジャピーが挑戦したパリー東京飛行も、航空省が企画した1等30万フラン、総額55万フランの懸賞飛行でした。

ルノーの航空機エンジンを搭載したコードロン・シムーンは、「空の貴婦人」と称えられ、数々の冒険飛行で活躍しました。サン＝テグジュペリが不時着した機体としても知られるこの名機は、現存するのはル・ブルジェ博物館に「星の王子さま」の人形とともに展示されている機体と、本プロジェクトで復元が進められている機体のわずか2機のみとなっています。復元の経緯については、コードロン・シムーン復元協会会長ステファン・ランテルへのインタビュー記事で詳しく語られています（図2）。

ジャピーの夢、実現に向けて 日仏のネットワーク

そして、もう一つの重要なピースは、アンドレ・ジャピーその人です（図3）。フランスの名家に生



図2 筆者とステファン・ランテルの両会長は赤い翼プロジェクトの基本合意書に調印、握手をかわした
(2024年7月、航空自衛隊百里基地での赤い翼展で)

まれたアンドレが空を志した背景については、親族のニコラ・ジャビー（アンドレはニコラの大叔父）が寄稿してくれました（図4）。復元協会とニコラの出会いは、まさに必然と言うべきものでしょう。アンドレが果たせなかった東京への飛行を実現したいというニコラの熱い思いが、復元協会の新たな目標となりました。

このニコラの想いを引き出したのは、日本における様々な出来事でした。その一つが、プロジェクトの日本側実行委員会副会長である青木裕子（軽井沢朗読館館長）による朗読劇「アンドレの翼」です。青木がNHKアナウンサー時代に偶然隣人であったジャビー家の木村ジェニーからアンドレ・ジャビーの挑戦を聞いたことが、この朗読劇を生むきっかけとなりました。2013年と2014年に日仏で上演されたこの朗読劇のスポンサーとなった笹川日仏財団の理事であった渡辺昌俊（実行委員会事務局長）もまた、重要なピースです。

渡辺は、職務上ニコラと偶然にも繋がりがあり、2014年のニコラ一行の神崎市訪問を実現させました。神崎市では、アンドレ・ジャビーの救出を伝える活動が続けられており、児童文学者・権藤千秋の『飛べ！ 赤い翼』出版などを契機にジャビー家の故郷であるボークール市と姉妹都市提携を結ぶなど、特別な交流がありました。神崎市の人々の温かい歓迎を受けたニコラが、佐賀ー東京間の飛行を目指すことを明らかにしたのは、この訪問がきっかけであり、フランスでのプロジェクト発足へと繋がったのです。

今年はフランスでテスト飛行、来年につなぐ期待

この壮大なプロジェクトは、語りつくせないほど多くのピースによって彩られています。アンドレが帰国前に東京の朝日新聞社を訪れ、1937年



図3 コードロン・シムーンとアンドレ・ジャビー

に東京ーロンドン間を飛行した「神風」号のパイロットに南回り経路の情報を提供したエピソードもその一つです。また、日本とフランスの航空分野における当時の交流も、重要なピースです。1919年にフォール中佐を団長とするフランス航空教育団が来日し、日本の航空界に大きな影響を与えたことは、当時のフランスが世界の航空を牽引していた何よりの証でしょう。筆者は、実行委員会副会長のクリスチャン・ポラック（日仏交流史研究家／株式会社セリク代表取締役社長）らと共に、教育団来日百周年記念事業としてその活動を検証し、日仏で記念イベントを開催しました。この活動が、日本での実行委員会の核となり、日仏航空交流に理解のある多くの支援者により支えられています。

COVID-19の影響による遅延を経て、復元作業は着実に進み、2025年にはフランスでの飛行試験が予定されています。順調に進めば、2026年には日本へのお披露目も視野に入ってきました。世代と地域を超えた大空へのロマンの実現に向け、皆様の温かいご支援を賜りたいと存じます。（敬称略）



図4 国土交通省で記者会見する復元協会のニコラ・ジャビー副会長（中央）、左はジャン＝ビエール・シェレ事務局長
(2023年4月)

壮大な「物語」へのオマージュ

わが大叔父 アンドレ・ジャピーを語る

コードロン・シムーン復元協会

副会長 ニコラ・ジャピー

アンドレ・ジャピーは1904年7月11日、フランス東部、スイス国境近くの町ボークールで生まれました(図1)。

文学と新しい科学技術の両方に情熱を持っていた彼は、当時パリに新設された航空高等学校に進み、航空技術者としてだけでなく、気象学の専門家としてもこの学校を卒業しましたが、この多才さは彼のキャリアにおいて大きな強みとなりました。

名門家に生まれ、27歳で操縦免許取得、数々の飛行記録に挑戦

20世紀初頭、ジャピー社はフランスで最大級の企業グループのひとつでした。18世紀の時計製造から始まり、その後、金属加工や精密機械の分野へと発展し、目覚まし時計、タイプライター、ホーロー製品、洗濯機など、多岐にわたる製品を製造していました。

しかし、アンドレ・ジャピーは27歳のとき、家業から身を引き、航空の道に専念する決断をします。老練な操縦教官ジャン・バールの指導のもと、彼の操縦技術の習得は目覚ましく、単独飛行の初日には連続28回の着陸を成功させました。その翌日には操縦免許を取得し、フランス航空史上稀なスピード記録となりました(図2)。

更に経験を積むため、彼はイギリス製の小型練習機デ・ハビランドのジプシー・モスを購入しました。彼は定期的にベルフォールとパリを往復し、天候が悪化した際には畑に着陸することもありました。彼は「田園地帯に着陸するのは素晴らしい訓練だ」と語っています。

すぐに彼は長距離飛行に惹かれ、大胆な経験を積み上げました。長距離飛行は、確かに技術者、気象学者、操縦士としての彼の多様な能力を発揮



図1 アンドレ・ジャピーが生まれ育ったフェルナン城。
現在はホテルになっている ©WhitespringCorp Sarl



図2 アンドレ・ジャピーの飛行ライセンス

できる分野でした。彼は失敗から学ぶ術も知っていました。ベンガジ(リビア)とガザを目指した飛行で機体が岩場に墜落したとき、彼は計器飛行の重要性を痛感し、すぐにこの訓練を受けました。これが後に何度も彼の命を救うことになります。

わずか3年で、彼は愛機コードロン・エグロンでのパリーサイゴン間往路飛行でスピード記録に挑戦し、飛行計画通りに8回の中途着陸を行い、わずか30分の遅れで目的地に到着しました。こ



図3 操縦席のアンドレ・ジャビー。日本から帰国後も空への挑戦を続け、半年後にはイストルージブチ間往路飛行で軽飛行機による世界記録を達成した

の快挙により、アンドレ・ジャビーは当時の偉大な操縦士たちからも、その大胆さにおいて驚異的なパイロットの一人とみなされるようになりました。

強風下で佐賀県・脊振山に激突、地元民による奇跡の救出

1936年11月、彼はパリから東京まで100時間以内で、しかも単独で飛行するという偉業に挑戦することにしました。この挑戦は順調に進み、離陸から56時間後には当初の飛行計画に比べ8分の遅れで香港に到着しました。

しかし、最後の区間である香港―東京間は困難を極めました。台風の余波に巻き込まれた彼は、燃料補給のため福岡へのルート変更を決断しますが、嵐のなかでコードロン・シムーンは佐賀県・脊振山中の斜面に激突します。機体は大破、無線機は故障、しかも月明かりもない夜。炭焼きの人たちのおかげで救助隊が派遣され、彼の命は奇跡的に救われました。

ちょうどその頃、日本の新聞社の飛行士・飯沼正明と塚越賢爾が、ジョージ6世の戴冠式に合わせて「神風」号の東京―ロンドン飛行を計画しており、スターリンによるシベリア上空の飛行禁止のため、南ルートでの航行に挑もうとしていました。ジャビーの航法支援のアドバイスにより、彼らは東京―ロンドン飛行を成功させます。

未完に終わったパリ―東京飛行の意外な「成果」として、ジャビーはレジオンドヌール勲章のシュヴァリエから、わずか1年後にオフィシエに昇格するという異例の栄誉を受けます。これも記録破りでフランスではほとんど前例がありません。

ん。日本で全快した後、帰国した彼はジブチやエジプトへの飛行などで新たな記録を次々と打ち立てます(図3)。

ルイ・ブレリオ勲章を授与、戦後はポリネシアに移住、70歳で死去

1938年には、イストル(南フランス)―ジブチ間飛行によりアンリ・ドイチュ・ド・ラ・ムルト賞を受賞し、国際航空連盟からは、それまでのすべての功績に対しルイ・ブレリオ勲章が授与されました。また同年、コードロン・ルノー社から長距離飛行で速度と高度の記録を狙うための試作モデル、コードロンC.860の調整を委ねられたことは、彼の技術理解力、几帳面さ、リスク計算能力への信頼の証でした。

実は、次の長距離飛行としてアンドレ・ジャビーは、パリーヌメア(ニューカレドニア)間を一度の給油で飛行する準備を進めていましたが、第二次世界大戦の勃発によりこの計画は中断されました。それでも、いつか太平洋上を飛行するという夢は彼の心に刻まれました。

戦後の航空の発達により戦前のように自由な飛行が難しくなったことを悟った彼は、1946年、フランス領ポリネシアに移住し、緊急医療搬送、遭難船の搜索、選挙関連文書の空輸、ツアモツ諸島の孤立解消、簡易滑走路の建設など、20年以上にわたり航空サービスの発展に尽くしました。1970年にフランスへ帰国し、1974年、ブルターニュの浜辺を散歩中に心臓発作で亡くなりました。

大叔父の挑戦から90年、復元機による日仏友好の飛行

私(ニコラ・ジャビー)は2014年末に、ボーカール市代表団の親善訪問に同行し、初めて姉妹都市の神埼市を訪れました(図4)。心温まる歓迎を受け、脊振山の遭難地にも行きました。そして日本から戻った直後に、全く偶然にコードロン・シムーン機の修復プロジェクトの存在を知りました。これがきっかけとなって、2015年に復元協会に対し、復元したシムーン機による佐賀から東京への「象徴的な飛行」を提案し、機体の復元費用を負担することを約束しました。

ジャビーの挑戦から90年を迎えるにあたり、

彼の偉業と航空輸送の発展に対する尽力を称え、記念することは当然のことに思われました。また、脊振村の炭焼きの人たちや消防団員による奇跡の救出、「神風」号のパイロットたちとの交流、そして神埼市の人々による感動的な歓迎は、日仏両国においてすべての人が記憶にとどめるべき物語です。

復元機による「象徴的な飛行」を実現することほど、この壮大な物語に関わったすべての人々に対する素晴らしいオマージュが他にあるでしょうか。これこそ、赤い翼プロジェクトの目的であり、航空と飛行士、そ

して日仏友好の歴史にまたひとつ、美しい光を刻むものとなるでしょう。

(翻訳 伊藤朋子 渡辺昌俊)



図4 2014年10月、ボークール市代表团が神埼市を訪問、歓迎会にはニコラ・ジャビーを中心に日仏の関係者が並んだ。前列左から、木村ジェニー、権藤千秋、ニコラ・ジャビー、一人おいてセドリック・ペラン(当時・ボークール市長)、青木裕子、渡辺昌俊

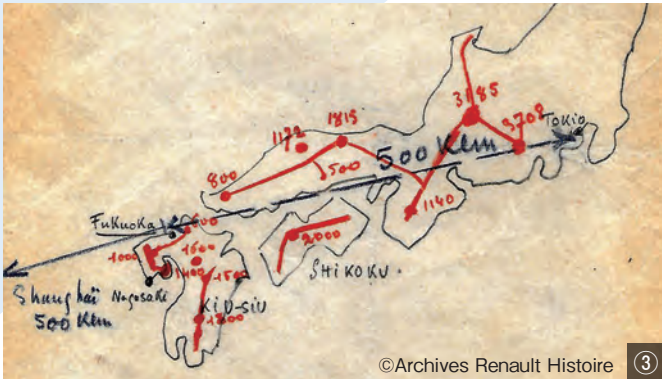
アンドレ・ジャビーの飛行記録

西暦(年齢)	月 日	飛 行 記 録
1932 年 (28 歳)	9 月	● 自家用操縦免許取得 (27 歳) ● デ・ハビランド DH.60G ジブシー・モス (以下同様) でドイツ経由ポーランドー オランダを飛行
1933 年 (29 歳)	4 月28日	● 地中海一周飛行 (9,400km、71 時間)
	8 月	● モスクワー レニングラードー オスロを 5 日間で飛行
1934 年 (30 歳)		● 小型機の大統領杯パリー インドシナ飛行に挑戦、シリアで機体故障飛行中断。参加全 3 機失敗
1935 年 (31 歳)	8 月21日	● コードロン C.600 エグロン (以下同様) でパリー オスロ間往復飛行 (2,880km、15 時間 10 分、平均時速 192km/h)
	9 月 1 日	● パリー オラン (アルジェリア) 間往復飛行 (3,050km、16 時間 25 分、平均時速 190km/h)
	9 月22日	● パリー チュニス間往復飛行 (3,400km、17 時間 5 分、平均時速 199km/h)
	12月12～16日	● パリー サイゴン間往路飛行 (3 日 15 時間)。これまでの飛行 5 日 4 時間を更新、航空省より懸賞金 15 万フラン獲得。帰途 (19 日) カラチで遭難、本人無事。翌年 2 月、レジオンドヌール勲章シュバリエを受章
1936 年 (32 歳)	7 月31日	● コードロン C.631 シムーン (以下同様) でパリー アルジェ間往復飛行 (2,800km、10 時間 51 分、平均時速 258km/h)
	8 月 6 日	● パリー モスクワ間往路飛行 (途中夜間、気象条件悪化により着陸、16 時間 10 分)
	8 月 8 日	● モスクワー パリー間復路飛行 (無着陸、9 時間 50 分)
	10月25日	● フランス航空クラブ主催パリー サイゴン往復懸賞飛行にコードロン C.600 エグロン機で応募、3 人乗りで挑戦、カラチで不時着
	11月15日～19日	● コードロン C.631 シムーンでパリー 東京 100 時間飛行に単独飛行で挑戦、佐賀県脊振山に不時着 (75 時間 15 分、14,000km)。このうちパリー ハノイ間往路飛行 (10,150km、51 時間、平均時速 180km) は単独飛行の新記録、翌年 2 月、レジオンドヌール勲章オフィシエを受章
1937 年 (33 歳)	11月30日 ～12月 1 日	● イストル (南フランス)ー ジブチ間往路飛行 (5,100km、25 時間 53 分、平均時速 196km/h)。軽飛行機による世界記録と公認され航空省から報奨金 15 万フラン授与、翌年 1 月、アンリ・ドイチェ・ド・ラ・ムルト賞を受賞。同 3 月それまでの実績に対してルイ・ブレリオ勲章を受章

(参考文献)

- ・ Aragnetti, Jean-Pierre. « André Japy, le Lindbergh français », *Bulletin d'information du Cercle aéronautique français*, no 76, décembre 2018 (フランス航空切手友の会会報、該当部分・渡辺昌俊訳)
- ・ ル・ブルジェ航空宇宙博物館友の会会報
- ・ *La Gazette des CM2* (5 年生学年通信、2022 年 6 月版特別号)
- ・ 朗読劇「アンドレの翼」パンフレット
- ・ 『飛べ！ 赤い翼』 こんどうちあき、小峰書店、1991 年
- ・ Recherche - Base de données Léonore (culture.gouv.fr) <https://www.leonore.archives-nationales.culture.gouv.fr/ui/>

1936 PARIS-TOKYO



- ① アンドレ・ジャビーと愛機コードロン・シムーン
- ② パリー東京の懸賞飛行ルート。赤い印が遭難地点
- ③ ジャビー本人が書いた東京への飛行ルート
- ④ 機体が散乱する遭難現場
- ⑤ ジャビーを搬送する警防団員
- ⑥ 見舞いに訪れた女性たちと病院で記念撮影
- ⑦ 列車で東京駅に着いたジャビー
- ⑧ 歓迎の人に囲まれるジャビー
- ⑨ 帝国飛行協会で緑色有功賞の受賞。
右は田中館愛橘副会長
- ⑩ 朝日新聞社で「神風」号の飯沼、塚越飛行士と対談
- ⑪ ル・ブルジェ飛行場に降り立つジャビー。多くの関係者が出迎えた

フランスと日本をつないだジャピーの挑戦



写真提供 日本航空協会 朝日新聞社 毎日新聞社 Archives Renault Histoire 他

1936年11月15日夜（現地時間）、フランスの飛行士アンドレ・ジャピー（32歳）はパリー東京間を100時間内に飛ぶ懸賞飛行レースに挑戦するため、最新鋭のコードロン・シムーンに乗り、パリのル・ブルジェ飛行場を単独で飛び立った。ルノー製220馬力エンジン装備の単発機、最大速度310km/h、4人乗りを1人乗り改造し、機体を赤く塗った。ダマスカス、カラチ、アラハバード（インド北部）、ハノイで給油して香港に無事着陸、ここまでの飛行時間は56時間でゴール目前だった（パリーハノイ51時間は当時の記録更新）。

天候の回復を待って翌19日朝、香港を離陸したが、強風に悩まれ、同日夕、燃料補給のため福岡に向かう途中で脊振山に衝突。ジャピーによれば、激しい突風に襲われて機内の金具に頭をぶつけて一瞬気を失い、機体をあげようとしたが間に合わなかったという。

脊振村の村民が夜8時半ごろ、ジャピーを発見し、急ごしらえの担架に乗せて診療所に運び、翌日福岡の九州大学病院に入院させた。左太腿部骨折で全治2か月の重傷。ジャピー機遭難は当時の大ニュースで、ジャ

ピーは一躍、時の人だった。

ジャピーは翌年2月6日に退院後も、大分県別府の九大温泉治療学研究所で療養を続けた。3月19日に同研究所を後にして脊振村を再訪し、村人たちに感謝の気持ちを伝えた。23日に毎日新聞社機で大阪に移動し、翌日列車で東京入り。滞在中は歓迎会や講演会、ラジオの国際放送出演で忙しく、帝国飛行協会からは緑色有功章が贈られた。また、朝日新聞社を訪問、東京ーロンドンの亜欧連絡飛行に挑戦する「神風」号の飯沼正明（26歳）、塚越賢爾飛行士（38歳）と対談し、二人の挑戦にエールを送った。

30日に東京駅から神戸に向かい、翌朝フランス郵船に乗船。サイゴン（現ホーチミン市）から空路に切り替え、エールフランス定期便で5か月ぶりにパリに戻った（4月17日）。フランス航空年鑑によると、パリー東京懸賞飛行は4組が5回挑戦したが、いずれも失敗。トップを切って挑戦したジャピーと、マルセル・ドレー、ミケレッティ組（再挑戦で高知に不時着）が日本国内に到達した。（全体構成 柳沢光二）

アントワヌ・ド・サン＝テグジュペリと アンドレ・ジャビー

— 対照的でありながら、競い合うことのなかった二人の人物 —

「赤い翼：パリー東京」実行委員会 副会長、株式会社セリク代表取締役 クリスチャン・ポラック

1900年、旧貴族の家系に生まれたアントワヌ・ド・サン＝テグジュペリは少年時代に画家、次いで建築家、最終的に航海士を志しましたが、海軍学校の試験には失敗します。1921年、兵役中にストラスブールにて民間操縦士の資格を、さらにモロッコのカサブランカでは軍用操縦士の資格を取得します。

人生で最初の墜落事故により軍を去らざるを得なかった彼は、複数の企業に勤務し、1926年、後にアエロポスタル社となるラテコエール社に整備士として入社。やがて上司たちの信頼を勝ち得た後、自ら操縦桿を握る許可を得ました。彼はトゥールーズ＝モントードラン空港からセネガルのダカール、さらに1926年からは南アメリカへと、郵便輸送を定期的に行いました。トゥールーズでは、ジャン・メルモーズとアンリ・ギヨメといった二人の偉大なパイロットと出会います。

1931年、彼は『夜間飛行』を出版し、大成功を収め、作家として有名になりました。翌年、アエロポスタルはエールフランスの傘下に入ります。サン＝テグジュペリは1932年から33年までラテコエール社のテストパイロットを務めた後、34年よりエールフランスの広報部門に採用されることとなります。

奔放な性格で、パリの芸術界やキャバレーに飽きずに通っていて常に金欠だった彼は、1935年、フランス航空省の主催で15万フランの賞金が授与されるパリーサイゴン（現ホーチミン市）間の長距離耐久飛行レースに参加することを決意。自らの名「Antoine de Saint-Exupéry」のアナグラムで登録した赤とクリーム色のコードロン・シムーン C.630 型機 (F-ANRY) を購入し、1935年12月29日、整備士アンドレ・プレヴォと共に、アンドレ・ジャビーが達成したパリーサイゴン間の3日と15時間の記録を破ろうと挑戦しました。午後11時頃にル・ブルジェ空港を離陸しましたが、12月30日、飛行機はリビア砂漠の岩台地に衝突しました。サン＝テグジュペリとプレヴォは奇跡的に無傷で済みました（図1）。1937年には、登録番号F-ANXXのコードロン・シムーンに乗った同じクルーが、エールフランスのカサブランカダカール線で2度目の耐久飛行を成功させました。サン＝テグジュペリは、登録番号

F-NAXKの新しいコードロン・シムーン C.635で、ニューヨークとフエゴ島のプンタ・アレナス間で3回目の、そして最後の耐久飛行を試みました。1938年2月15日、彼はやはりプレヴォとともに離陸しましたが、翌日、燃料を誤って過剰給油した機体はグアテマラ・シティで離陸中に墜落しました。パイロットと整備士は重傷を負い、機体は大破しました。療養中に、サン＝テグジュペリは新たな名著『人間の土地』を著します。



図1 リビア砂漠に不時着したサン＝テグジュペリ

1939年にはフランス空軍に入隊し、1940年6月に復員した後はアメリカへ渡り、対独レジスタンスの一員としてラジオなどで発信しました。そして、リビアでの彼の飛行機事故に着想を得た不朽の名作『星の王子さま』を執筆・出版します。1943年4月には北アフリカで偵察飛行部隊に参加、そして44年7月31日の任務中に、彼が乗っていたロッキードP-38ライトニング機とともに海上で消息を絶ちます。フランスに殉じて戦死したと1948年に認定され、2000年5月25日にマルセイユ沖で機体が発見されました。

アンドレ・ジャビーの詳細については本稿では触れませんが、寡黙なプロテスタントであったジャビーの偉業は、社交好きの有名な作家であったサン＝テグジュペリほど注目を浴びることはありませんでした。職業パイロットであったサン＝テグジュペリと優秀な長距離飛行士ジャビーの間に競争関係があったとすれば、記録を争ったパリーサイゴン間の長距離飛行だけがその実例となるでしょう。それでも、ジャビーは「記録の飛行士」として、今なお航空史にその名を刻んでいます。

ジャピーのお母さんと「神風」号

「赤い翼：パリ―東京」実行委員会 監事、元朝日新聞社 航空部長 鈴木 明治

1920―30年代の世界は、長距離飛行の時代を迎えていました。アンドレ・ジャピーがパリ―東京懸賞飛行に挑戦したころ、日本では朝日新聞社が、「神風」号と名付けた国産機で東京―ロンドンを飛行する計画を進めていました。早くから航空の未来に注目してきた同社は、さまざまな航空事業・イベントを手がけてきた実績があり、三菱重工業が開発した純国産機による訪欧飛行計画には、フランスなど航空先進国に追いつきたいという悲願が込められていました。

ジャピーの母、国際電話で息子の無事を聞いて感涙

当時、航空ニュースは大きな関心事でした。ジャピーの挑戦も紙面で大きく取り上げられ、東京朝日新聞では1936年4月からの1年間で、計66本の関係記事が掲載されています。ジャピー機遭難では号外を発行、翌日にはジャピーの母親宅に国際電話をかけています。記者がジャピーの無事を伝えると、母親は「私はこれ以上何も望むことはありません。記録だの懸賞金だのはどうでも構いません」「地元の人にお世話になったこと、私は生涯忘れないでしょう」と語ったと伝えています。

ジャピーは九大病院を退院した1937年3月に上京して朝日新聞社を訪問、「神風」号の飯沼正明、塚越賢爾飛行士と会い、二人の挑戦にエールをおくりました。夜には築地の料亭、新喜楽で盛大な歓迎会が催されました。ジャピーはパリ―東京飛行で自分が使った航空地図を朝日新聞社に進呈しましたが、残念ながら現物は社内に残っていません。

「神風」号飛行士をパリの自邸に招待、「三鳥人水いらず」の宴

37年4月6日東京・立川飛行場を出発した「神風」号は、10日未明ロンドン・クロイドン空港に到着し、94時間17分56秒の世界記録を達成しました。パリ上空では18機の仏陸軍機が出迎え、ル・ブルジェ空港の一角にはフランス航空省主催の歓迎会場が設けられました。ジャピーの母親も駆けつけ、両飛行士に祝意と感謝の気持ちを伝えました。

「神風」号はロンドンからの帰路にパリを再訪、

両飛行士は凱旋門近くにあるジャピーの母親宅に招かれました。帰国したジャピーも加わり、「三鳥人水いらず」の晩さん会と報じられました(図1、図2)。飯沼飛行士は後に「ジャピーのお母さんは実に質素で親しみやすく、日本の小母さんにあった気がした」と回想しています。

「神風」号の快挙から3か月後の37年7月、盧溝橋事件が起きます。欧州では39年9月、ヒトラーがポーランドに侵攻、戦火と混乱の中で、ジャピーの挑戦や両飛行士らとの出会いはいつしか忘れられたのです。軍に徴用された飯沼飛行士は太平洋戦争開戦の直後のプノンペンで事故死、塚越飛行士は軍の密命により長距離飛行機A26でドイツに向かう途中、消息を絶ちました。赤い翼プロジェクトが、数々の飛行記録に挑戦した彼らへのオマージュとなれば望外の喜びです。



図1 帰国した息子を出迎えるジャピーの母親(左)
(1937年4月17日、ル・ブルジェ飛行場で)



図2 パリのジャピー邸で催された両飛行士の歓迎晩さん会。
左から、ジャピーの母親、塚越飛行士、ジャピー、
飯沼飛行士(1937年4月20日)

日仏航空交流に活躍した10人の日本人

●はじめに

「赤い翼：パリー東京」実行委員会 監事、航空史家 荒山 彰久

気球や飛行船がフランスから始まったように、フランスは航空の先進国であった。飛行機についても20世紀初頭は先進国で、そのフランスから飛行機を購入して、日本で初飛行させたことから日仏航空交流が始まっている。本稿では航空に関わった飛行家や軍人ばかりでなく、技術者や企業経営者も含めて航空に関する日仏交流に活躍した10人の日本人を紹介した。紙幅の都合上、取り上げられなかった人物がいたのは残念である。

●フランスで操縦免許を取得して日本で初飛行した 徳川好敏

日仏航空交流で最初に取り上げるのは、陸軍大尉・徳川好敏である。彼は1910年、フランスへ出張し日本人として初めて飛行機の操縦免許を取得し(図1)、同国製のアンリ・ファルマンなどの飛行機を購入して帰国、代々木練兵場において陸軍大尉・日野熊蔵とともに日本での飛行機の初飛行を成功させた。臨時軍用気球研究会や陸軍航空学校で操縦将校を養成し、またファルマン機を改造した会式一〜四号を製作、自ら会式二号で所沢から東京を訪問飛行した。第一次世界大戦の青島戦役に出撃、参戦した陸海軍9機は全てフランス機であった。このように陸軍航空は、徳川を通してフランスの影響を受けて発展した。のちに飛行学校長、航空兵団長、航空士官学校長となり、陸軍航空の最初から最後まで関わった重鎮である。

●フランス航空隊で活躍し、フランスを愛した 滋野清武(バロン滋野)

男爵家出身の滋野清武(図2)は音楽学校を卒業後結婚、妻の死亡により1910年に渡仏。当地の飛行学校で日本人として、徳川に次いで2番目に操縦免許を取得し、飛行機の設計も手がけた。帰国後臨時軍用気球研究会に所属したが、1914年再度渡仏した。第一次世界大戦が勃発して仏陸軍航空隊に入隊、最優秀パイロット集団、コウノトリ飛行隊を構成するS26飛行隊に所属し、敵機6〜8機を撃墜してアス(エース・5機以上撃墜者)になり、レジオンドヌール勲章を受章する。



図1 フランス航空クラブ(Aéro-Club de France)が発行した徳川好敏大尉の操縦免許(日本航空協会提供)



図2 1924年6月22日、神戸港から諏訪丸で帰国するドアジ(中央)を見送る仏軍服着用^{チンカイ}の滋野清武(右)(日本航空協会提供)

1920年1月帰国、24年に47歳で死亡した。在仏中は仏航空隊員になった日本人7名の面倒を見、日本から来た画家や音楽家との交際も多かった。

●フランス航空隊で活躍し、勲章を受章した おばやし 小林祝之助と茂呂五六

フランス陸軍航空隊に所属した日本人は、少なくとも8人いた。滋野のほか磯部鉄吉、小林祝之助、茂呂五六(図3)、武市正俊、山中忠雄、石橋勝浪、馬詰駿太郎で、ここでは小林と茂呂を取り上げる。小林は立命館大学在学中に武石浩^{こうは}波の墜落事故を目撃して渡仏する。1916年6月にフランス陸軍で操縦免許を得て、前線に配属された。1918年6月7日敵編隊と遭遇し、敵弾が小林機に命中して壮烈な戦死を遂げている。フランス陸



図3 仏軍航空隊の制服に身を包んだ茂呂五六
(日本航空協会提供)



図4 工藤富治(左)とエミール・ドヴォアティエヌ
(工藤和彦氏提供)

軍葬が営まれ、家族にクロワドゲール勲章が授与され、日本でも種々の追悼会が催された。

茂呂は1915年アメリカのライト飛行学校で操縦免許を取得し、その後渡仏して陸軍飛行学校の操縦学生になる。C51飛行隊などで活躍したが、1919年2月に飛行機の輸送や試験飛行に従事、レジオンドヌール勲章を受章している。帰国後は川崎造船(のちの川崎航空機)に勤め、機体係工場主任としてサルムソン2A2やドルニエ・コメートなどの国産化に貢献している。

●フランス機で基礎を作った川崎航空機の 松方幸次郎

松方幸次郎は川崎造船所の初代社長。長く海外に赴き欧米の近代化を視察。フランス絵画を中心に芸術作品を蒐集し、それらは上野の国立西洋美術館に所蔵されている。航空機についてはサルムソン2A2偵察機と発動機の製造権を獲得し、その機体の生産のため、自動車・飛行機製作所を飛行機科として独立させ、のち飛行機部に格上げして、川崎航空の基礎を築いている。茂呂を招いたのも松方であった。

●フランス航空教育団の来日に活躍した 井上幾太郎と草刈思朗

井上幾太郎は1911年、臨時軍用気球研究会の委員になって航空と関わり、1916年に少将で陸軍運輸部本部長。1918年12月に臨時航空術練習委員長となり、フォール大佐以下63名のフランス航空教育団を迎えた。陸軍のフランス機への統一、偵察機や戦闘機など機種別教育の導入を図る。同時に井上の自説である航空学校の設立、研究機関や補給制度の確立など、航空の近代化に貢献、空軍の独立を唱えた。航空畑では異例の陸軍大将に昇進している。

教育団の招聘時に、飛行機班と発動機班の両方の主任になったのが草刈思朗中佐。1914年5月から3年間仏独に滞在し、第一次世界大戦の状況や航空技術の発達を実見。教育団の招聘委員に選任されフランスとの連絡、演習地の選定、練習教育の計画、摂待要領まで準備した。1918年2月に腸チフスにより39歳で急死。陸軍は得難い人材を失っている。

●フランスの航空技術を広めた 工藤 富治

海軍の修理工場で働いていた工藤富治は1916年、ロシアに渡りオデッサで飛行機会社に就職、ここでフランスの技師エミール・ドヴォアティエヌと知り合う(図4)。ロシア革命の勃発によりドヴォアティエヌはフランスへ帰国するが、彼を追って工藤も渡仏。彼が設立した航空会社に勤め、長距離機D.33トレ・デュニオン号の開発では工場長として陣頭に立った。1931年7月に同機が東京への飛行途中、発動機の不調で不時着し、さらに9月再び東京飛行を試みたが墜落した。このため帰国し、航研機(東京帝大航空研究所の長距離研究機)を製造する東京瓦斯電気工業に就職、フランスでの技術を生かした。

●飛行機王 中島知久平とフランスの航空

中島飛行機製作所を創設し、政治家となった中島知久平は、フランスに2回出張している。海軍に在職中の1910年、アンリ・ファルマン飛行学校やアントワネット飛行機会社を訪問し、1914年には海軍がフランスに注文した飛行機、発動機の製造状況を調査している。民間会社での飛行機生産の重要性を説いて海軍を退職、中島飛行機を創設した。フランスのニューポール社とのライセンス契約で甲式二型練習機、同三型練習機、同四型戦闘機を生産し、また1928年には、フランスからマリーとロバンの両技師を招いてNC型機を試作、本機が九一式戦闘機に発達する。

●日本資本主義の父 渋沢栄一とフランスと航空

渋沢栄一は1867年のパリ万国博覧会に使節団員として随行、フランスの社会経済制度に接し影響を受けている。日仏会館(東京)は渋沢とフランスの駐日大使で詩人のポール・クロードルによって1924年に設立された。1912年、帝国飛行協会の前身、日本航空協会の評議員になり、また1928年には、日本航空輸送株式会社設立委員長に就任、民間の航空輸送会社の設立に貢献している。

コードロン・シムーン復元協会

ステファン・ランテール 会長に聞く

コードロン・シムーン復元協会のステファン・ランテール会長が今年3月来日した機会に、都内のホテルで長時間インタビューをしました。赤い翼プロジェクトの見通しについて、今年はフランスで復元機のテスト飛行を成功させ、ジャッピー機遭難から90年の来年には、復元機による佐賀ー東京間飛行を是非とも実現したいと語りました。また、手探りで進めてきた復元作業の歩みや、長距離飛行を競った1920～30年代のフランス航空事情、さらに航空遺産を大切に
する文化的背景について縦横に話してくれました(図1)。聞き手は「赤い翼」実行委員会の渡辺昌俊事務局長。ランテール会長はエールフランスの機長で、パリー東京便も飛んでいます。

モロッコで機体発見、2009年に 復元協会設立、手探りでのスタート

最初の質問は、コードロン・シムーン復元協会の歴史についてです。1970年代のモロッコでシムーン機の古い機体が見つかったのがきっかけと聞いています。

復元中の機体は戦時中、フランス空軍がアルジェリアで使い、戦後にモロッコで払下げになりました。1955年にモロッコの水産業者が購入しましたが、60年代初めには半ば放棄されていたのをフランス人が発見し、1976年に医師でコレクターのジャン・ブロンデル(Jean Blondel)博士がフランスへ持ち帰ったのです。

博士は機体の一部修復を始めましたが、2003年に亡くなりました。飛行機の収集を通じて彼のことを知っていたので、私はすぐに遺族に会いに行きました。シムーン機の修復作業を続け、フランスに残したかったのです。彼の遺族と話し合い、機体を譲ってもらいました(図2)。私たちが



図1 インタビューに答えるステファン・ランテール会長。右は聞き手の渡辺昌俊事務局長(2025年3月19日、東京・新宿のホテルで)

引き継いだ時点では、木造部分の修復はかなり進んでいましたが、その他の修復はまるでパズルのようにバラバラの状態でした。

復元協会の設立は2009年ですね

この年は、コードロン(Caudron)兄弟が初めて自作グライダーを飛ばしてから100周年だったからです。コードロン兄弟の生誕地であり、初めての工場があったリユー(Rue)という小さな町で、100周年の記念式典が行われ、主催者から「ぜひ来てほしい」と誘われました。そこで私は仲間と話し合い、組織を立ち上げれば、プロジェクトの宣伝がしやすく、支援の輪が広がると考えました。

労力と時間をかけ過去の技術を復元、 失われたノウハウ取り戻す

シムーン機の復元作業で、最も苦労した点は何でしたか？

私たちが直面した最初にして最大の困難は、コードロン・ルノー(Renault)社(注 1933年にルノーがコードロン社を買収し、その後国有化)やルノーの工場が戦時中に何度も爆撃され、設計図や技術資料はほとんど残っていなかったことです。フランスがドイツに占領された際に、資料を廃棄したことも影響しています。幸いにも、ル・ブル



図2 モロッコから持ち帰ったシムーン機をトレーラーで輸送

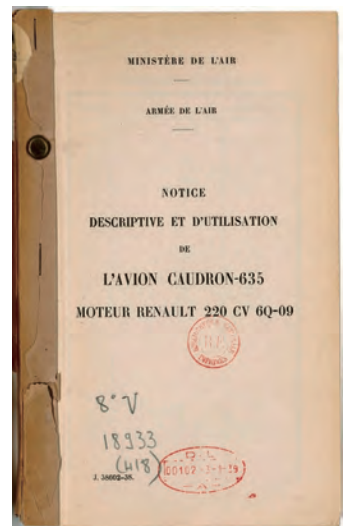


図3 コードロンC.635シムーンに搭載されたルノー製エンジンの取扱説明書

ジェの航空宇宙博物館のご好意で展示中のコードロン・シムーン機の撮影許可を得て、機器の配置や接続を知ることができました。これらの写真は現在でも私たちの技術資料の基準となっています。

例えば、エンジンはルノー製だったので、ルノーに関する資料を探しました。その結果、エンジンの整備マニュアルを発見し、それをもとに修復の手順を確立しました(図3)。しかし、このエンジンを整備できる企業は、フランス国内はもちろん、世界中を探しても存在しません。自分たちで整備プロセスを再構築する必要がありました。過去の技術を復元し、失われたノウハウを取り戻す作業は非常に興味深いものでした。

復元作業にはさまざまな分野の専門知識が必要でした。例えば、コックピット内には約15個の計器があり、それぞれが時計のような精密機械です(図4)。それらを分解し、修復し、再組み立てする必要がありました。

電気系統も重要な要素でした。この飛行機のプロペラの可変ピッチ制御部は電動式で、電気制御システムの部品を見つける必要がありました。可変ピッチプロペラを製造していたラティエ(Ratier)という会社はまだ存在していますが、すでに生産を行っていませんでした。それでも、アメリカのコレクターから部品を購入し、エンジンの試験装置を作ることができました(図5)。こうした作業を通じてすべてのシステムを復元したため、非常に多くの労力と時間がかかりました。

資金調達も大変だったでしょうね？

作業場の維持と、専門知識を持った人員の確保

です。異なる分野に精通した航空整備士が常時プロジェクトに従事できる環境が不可欠ですし、そのための技術設備のコストや外注費用(年間で約10万ユーロ)もかかります。これは全体の費用の25%に相当し、残りの75%は整備士の作業を含むボランティアの無料奉仕に支えられています。



図4 復元したコックピットの計器盤

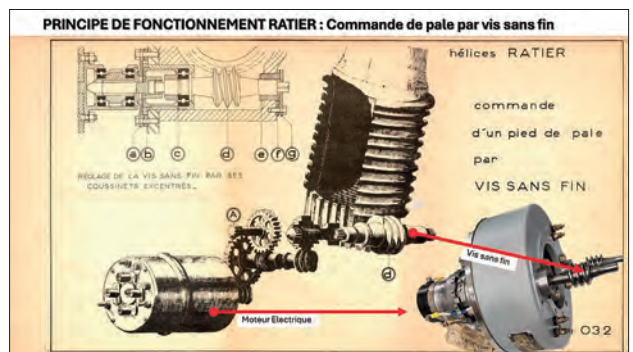


図5 ラティエ社の可変ピッチ機構



図6 ポントワーズ飛行場の作業場から、フランス南部・ポーの作業所へ復元機を輸送

今年の目標は試験飛行と耐空証明の取得、来年はいよいよ日本へ

プロジェクトはいま、どういう状況ですか？

2025年に試験飛行を完了し、2026年の赤い翼プロジェクトの実現に向けて準備を整えることです。そのために、フランスでの耐空証明書の取得、スポンサーの確保、日本への輸送計画の確定が重要な課題となっています。私たちは、このプロジェクトが、日仏の航空文化の架け橋となることを願っています。

フランスでは機体認証の取得は、どのように進むのですか？

フランスではOSAC（航空安全認証機関）の認証を取得する必要があります。これは、日本の航空局（JCAB）と同様の機関です。OSACの技術

チームが現地で機体の技術検査を行い、すべての項目を確認します。検査に合格すると、試験飛行の許可が出ます。試験飛行とすべての確認が完了した後、最終報告書をDGAC（フランス民間航空局）に提出、DGACから正式な耐空証明書が発行されます。

最初の関門は、試験飛行ですね？

今まで復元作業はパリ郊外のポントワーズ（Pontoise）で進めてきましたが、来週（2025年3月末）には機体を南部のポー（Pau）へ輸送し（図6）、ルノー製エンジンの専門家であるローラン・スチュック（Laurent Stuck）の作業所で作業を行います（図7）。昨年、彼がポーからパリまで何度も往復し、復元協会のノール1000（Nord 1000）でエンジン試験を行いました（図8）。

試験飛行の回数はどのくらい必要ですか？

最初に地上試験（約10回）を実施します。エンジンの慣らし運転、制御系統や計器類のテストをして、次の試験飛行（約10回）で機体の飛行特性や安定性をチェックし、設計通りの性能が発揮されているか評価します。私はローランと一緒に試験飛行します。彼はエールフランスの機長でエアバスA350のパイロットでもあるのです。私より若いですが、非常に優秀で古い型の航空機の経験も豊富です。



図7

ポーの作業所で六気筒エンジンの整備作業に取り組むローラン・スチュック（2025年春）



図8 復元協会のノール 1000 (Nord 1000)。復元機と同型のルノー製エンジンを搭載し、昨年テスト飛行に成功した

赤い翼プロジェクト、その発案者は？

機体を復元するだけでなく、実際に佐賀から東京まで復元機を飛ばし、アンドレ・ジャピーが果たせなかった夢をかなえるという赤い翼プロジェクトは、どなたの発案だったのですか？

赤い翼プロジェクトは、やはり素晴らしい出会いから生まれました。渡辺さん、あなたもこの出会いの一部です。私たちは、歴史的にシムーン機と関係のあるパイロットやその遺族を探していました。女性パイロットのマリーズ・バスティエ (Maryse Bastié)、マルセル・ドレ (Marcel Doret)、アントワヌ・ド・サン＝テグジュペリ (Antoine

de Saint-Exupéry)、そしてアンドレ・ジャピーの名前が挙がりました。そこで、ジャピー家の関係者を探していたのですが、シンガポールで開催されたサン＝テグジュペリ関連のイベントに参加した際に、フランス人銀行家が、「ニコラ・ジャピー (Nicolas Japy) という人がいる」と教えてくれました。

ニコラは2014年末に佐賀県神埼市を訪れており、翌年には、ニコラから「修復されたコードロン・シムーンを日本で飛ばす決意をした」というメールを受け取りました。彼の中では、赤い翼プロジェクトの構想がすでに固まっていたということです。その後、神埼市とボークール市の姉妹都

復元作業が進むコードロン・シムーンと復元協会のメンバーたち



① 古い資料と見比べながら復元作業を進める元エールフランス整備士ダニエル・ルピケ (Daniel Repiquet)

(2024年夏、ポントワーズ飛行場の作業場)



② 和気あいあいの作業風景。左から、元会計士ピエール・ダヌルッジ (Pierre Daneluzzi)、元フランス・テレコム技術スタッフのイヴ・エガルテール (Yves Egarteler)、ダニエル・ルピケ、歴史的建造物技術専門官ディディエ・ブリソ (Didier Brissaud)

(2024年冬、ポントワーズ飛行場の作業場)

市交流が進む中で、このプロジェクトも本格的に動き始めたのです。

日本では私が操縦、女性パイロットの起用も

日本で飛ばすためには、フランスから日本へ復元機を輸送する必要があります。どのような計画ですか？

輸送計画には、コストと技術的な問題があります。フランス航空宇宙軍の協力についても話を進めていますが、軍の本来業務ではありませんし、難しい状況です。民間の貨物輸送業者と契約し、代替手段を確保する必要があります。民間機による輸送コストは非常に高額です。スポンサーの確保、公的機関や企業からの支援、クラウドファンディングなどを検討する必要があります。

復元機が仮に佐賀空港から離陸して東京方面に向かう場合、どの空港へ着陸する予定ですか？

この点については、日本側の協力が不可欠になります。羽田空港や成田空港は商業便の運用が優先されるため、特別な許可が必要です。一方で、東京周辺には自衛隊や米軍基地の空港も多く存在します。また、東京近郊の小規模な飛行場であれば、運用の柔軟性が高く、受け入れがスムーズになるかもしれません。必ず良い選択肢が見つかると考えています。

日本では、どなたが操縦する予定ですか？

現在のところ、自分が操縦する予定です。また、復元協会のメンバーでもある女性パイロットのイ

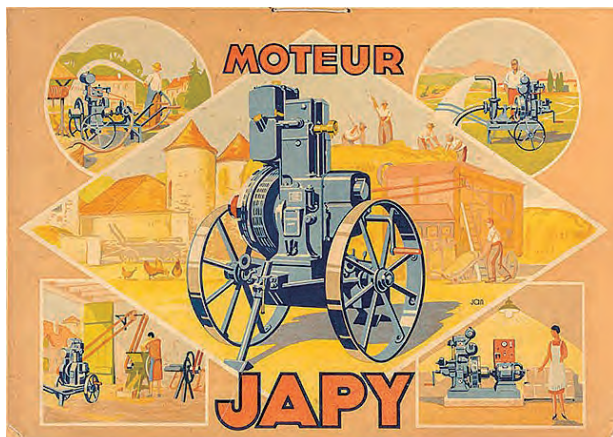


図9 ジャビー社製モーターの宣伝チラシ。さまざまな分野の製品を手がけ、国内有数の企業グループを形成していた

ザベル・ギヤール (Isabelle Guillard) に特別に操縦する機会を設ける予定です。これは、1930年代における女性パイロットの活躍を称える意味もあります。

サン＝テグジュペリとジャビー、対照的な二人

日本ではサン＝テグジュペリはとても有名ですが、ジャビーはあまり知られていません。二人は同時代のライバルで、ともにコードロン・シムーンを愛用していました。

フランスでも、ジャビーの名前はあまり知られていません。しかし、彼の家系であるジャビー家は、19世紀のフランスにおいては重要な企業グループの一角を占め、ポンプの製造やタイプライターの開発、さまざまな機械工業の分野で大きな影響力を持っていました(図9)。つまり、「ジャビー」という名前は産業界ではよく知られている



復元作業が進む コードロン・シムーンと 復元協会のメンバーたち

③ 作業の手を止めて、笑顔を浮かべる元エールフランス機長イザベル・ギヤール (Isabelle Guillard)

(2024年夏、ポントワーズ飛行場の作業場)

④ 垂直尾翼の取り付け作業。
手前左から、ディディエ・ブリソ、元エールフランス機長ジャン＝マルク・エスタック (Jean-Marc Estaque)

(2025年春、ポーの作業所)



図10 退院したアンドレ・ジャピー（前から3列目中央）が脊振村を訪ね、小学校で村をあげての歓迎会が開かれた（1937年3月22日）

ものの、「飛行士アンドレ・ジャピー」としての知名度は限られた人々に留まっています。

感動的な佐賀県神崎市での出会い

アンドレが生まれたフランス東部のボークール（Beaucourt）は、日本の神崎市と姉妹都市です。神崎市訪問でどのように感じましたか？

私たちはとても温かく迎えられ、感動しました。ニコラ・ジャピーも「復元機の出発地は神埼であるべきだ」と強く希望しています。神埼には支援をしてくださる方々が多く、私たちのプロジェクトを進める上で大きな力になっています。

特に印象的なエピソードはありますか？

ニコラが最も感動した出来事の一つに、脊振村の小学校の写真があります。アンドレが九大病院を退院後に、救助のお礼のため脊振村を再訪した際の写真で、大勢の子どもたちがジャピーの周りに集まっている様子が写っています（図10）。

2023年4月に神崎市を訪問した際の懇親会で、ある女性が「この写真に写っている女の子は私の祖母なんです」と話して、写真を見せてくれました。世代を超えた歴史のつながりを象徴する素晴らしい出来事でした。

空の貴婦人／空のリムジンと呼ばれ、夢とロマンの象徴

シムーン機は1930年代にどのように評価されていたのですか？

当時、「空の貴婦人（La Grande Dame du Ciel）」と呼ばれるほどの名機でした。フランス政府は、成長著しいルノー製エンジンを新鋭機に搭載するようコードロン社に奨励したそうです。シムーン機の広告には、ルノーの高級車が一緒に並べられ、「ルノーの車とコードロン・シムーンで、最高級の旅を」と宣伝されていました（図11）。シムーン機はフランス初のビジネス航空機の一つとして設計され、「空のリムジン（La Limousine de l'Air）」



図11 ルノーの車とシムーン機が並んだルノーの宣伝ポスター



図12 アンドレ・ジャビーが表紙を飾るフランスの航空雑誌 (1937年12月8日号)。パリー東京飛行に失敗した後にイストルージブチ間の記録飛行に成功したことを「栄光にみちたリベンジ」と紹介している

とも呼ばれていました。

コードロン・シムーンは飛行レースや長距離飛行 (Grand Raid) で注目を集めたそうですね。

1930年代の新聞を見ると、技術革新や大冒険が特集される専用コーナーがあり、パリー東京などの長距離フライト、スピード記録の挑戦、著名なパイロットによる飛行などは、当時のフランス国民にとって大きな話題でした。特に、アンドレ・ジャビーやマルセル・ドレらがコードロン・シムーンで挑戦した記録は、新聞や雑誌に頻繁に取り上げられていました (図12)。

当時のフランス政府も飛行レースを奨励しており、アンドレが挑戦したパリー東京飛行も懸賞飛行でした。航空技術の発展を促し、フランスの航空産業を世界にアピールする目的でした。

1930年代の長距離飛行は、どのような意味を持っていましたか？日本でも朝日新聞社の「神風」号が東京ーロンドン間の飛行に成功しています。

1930年代の飛行記録競争は人々を魅了し、当時の人々にとって60年代の米ソ宇宙開発競争と同じくらい刺激的な冒険でした。特に、パリー東京間の飛行レース、ヨーロッパ南アメリカの大西洋横断飛行、アフリカ縦断飛行といった長距離飛行は、新聞で大きく報道されました。新聞社もレースの勝者に賞金を提供し、記事の独占権を確保するなど、大きな関心を集める出来事でした。ジャビーの挑戦は、当時のフランス人にとって「夢とロマンの象徴」でもあったのです。



図13 コードロン兄弟がリューの町に建てた飛行機工場 (コードロン兄弟初飛行100周年の記念はがき)

航空機はフランスの文化そのもの、世界で2機のシムーン機は特別な存在

日本では、航空遺産はまだ国の重要文化財に認定されていませんが、フランスでは歴史的なヴィンテージ航空機が文化遺産として認定されています。

フランスは航空発祥の国の一つであり、航空遺産は非常に重要な文化的要素となっています。もちろん、最初の飛行機はアメリカのライト兄弟によるものとされていますが、フランスでは、ブレリオ (Blériot)、ファルマン (Farman)、ラテコエール (Latécoère) などの航空技術者が活躍し、コードロンもその一翼を担いました (図13)。

シムーン機が航空遺産に認定されたのは、1930年代に最も先進的な旅客機・ビジネス機の一つだったこと、著名なパイロットが使用していたこと、フランスの航空産業の発展に大きく貢献したことが挙げられます。シムーン機は国際的な飛行記録を多く残していて、この機体が現存し、飛行可能な状態に復元されたことは、非常に意義のあることなのです。

フランスは、今でも世界的に見て航空機産業が強い国の一つです。超音速旅客機のコンコルド (Concorde) や戦闘機のミラージュ (Mirage)、最新鋭戦闘機のラファール (Rafale)、そしてエアバス (Airbus) といった、軍民を問わず世界的に有名な航空機を製造してきました。フランス

人にとって航空は誇りの一つです。

フランスでは、ヴィンテージ航空機の維持や運航はどのように支援されていますか？

現在、フランス国内では約500機のヴィンテージ航空機が実際に飛行可能な状態で保管されていると言われています。フランスには、クラシック航空機の保存・運航を支援する団体が数多くあり、その中でも特に重要なのが、フランス航空クラブ（Aéro-Club de France）です。世界最古の航空クラブ（1898年設立）で、ブレリオやファルマン、ダッソー（Dassault）などの著名な航空技術者が関わった由緒ある組織です。つい最近、トム・クルーズがフランス航空クラブの“航空大使”に任命されたという話もあります。なお、このフランス航空クラブは2024年に赤い翼プロジェクトの後援を申し入れてきました。

いわゆるヴィンテージ航空機の価格についてですが、コードロン・シムーン機の市場価値はどのように評価されるのでしょうか？

航空機の価格帯には三つの主要なカテゴリがあ

ります。一つ目は、高額な戦闘機や歴史的価値のある機体です。例えば、スピットファイア（Spitfire）、コルセア（Corsair）、P-51 マスタン（P-51 Mustang）などです。価格は数百万ユーロ（数億円）、富裕層やコレクター市場向けです。

二つ目は、戦前・戦後の練習機や一般的な軍用機です。価格は15万～20万ユーロ（約2,400万～3,200万円）、三つ目は、クラシック機体で比較的安価なもので、価格は5万ユーロ（約800万円）前後です。

その中で、コードロン・シムーンは特別な存在です。ル・ブルジェ航空宇宙博物館に展示されている機体を別にすれば、世界で1機しか残っておらず、一般的な市場には出回っていません。大富豪や博物館が購入を希望すれば、相対交渉で価格が決まることになり、その歴史的価値が認知されることになるでしょう。

長時間、有り難うございました。来年、日本でお待ちしています。

（翻訳 中野幸紀 渡辺昌俊）

復元作業が進むコードロン・シムーンと復元協会のメンバーたち



5 水平尾翼の調整中。左端手前から時計回りに、元エールフランス整備士エルヴェ・ジャンドロー（Hervé Gendreau）、エールフランス機長でエンジニアのローラン・スチュック（Laurent Stuck）、ディディエ・ブリソ、ダニエル・ルピケ、ジャン＝マルク・エスタック（2025年春、ポーの作業所）



6 7 復元作業も最終段階に（2025年春、ポーの作業所）

偶然が重なって……

『赤い翼：パリー東京』実行委員会 副会長、軽井沢朗読館館長 青木 裕子

今から50年前の愛知県名古屋市。23歳の女性二人が、とあるアパートの三階の隣同士になりました。一人はフランスからやってきたばかりのジェニー。もう一人はNHKの新人アナウンサーで、東京から来たばかりの私。お互いに見知らぬ土地で他に友達もなく、言葉も通じないのになぜかとても親しくなりました。それから40年近くの歳月が流れ、相変わらず仲良しの二人は、ある日電話でこんな会話を交わしました。

朗読劇「アンドレの翼」、ジャピーの故郷で上演

「ユウコさん、私の親戚にアンドレ・ジャピーというフランスの冒険飛行家がいたのです。小さいころ、お母さんに聞いた話を思い出した。ユウコさん、もうすぐ定年退職だと言っていましたね。フリーになったら二人でフランスに行って、アンドレ・ジャピーのことを調べて、物語を作って、それをヨーロッパの人たちに読んで聞かせましょう」と。

うっかりジェニーの誘いに乗って、二人でフランスのボークールに行き、最初に会ったのがセドリック・ペランさん、当時の若きボークール市長でした。それがいまから13年前のこの写真です(図1)。ボークールはフランスの名家ジャピー家の城下町といった趣で、かつて機械工業で栄えた薔薇の花が咲き乱れる美しい町です。

次の年の2013年秋、ジェニーと私は出来上がったフランス語と日本語が交互に出てくる物語を抱え、パリとボークールで朗読会を開き、ジェニーの夢をかなえたのでした(図2)。100時間冒険飛行の最後の行程で、九州の脊振山で遭難したアンドレ・ジャピーが村人たちの懸命の搜索で救出され、4か月にわたる九大病院での療養で回復し、フランスに無事帰国した友情の物語をフランスの人たちは初めて聞く驚きをもって大きな拍手を送ってくれました。

秋にはパリとボークール再訪、よりビッグな舞台に

フランスに来るのに一つの奇跡が起こったことを申し上げねばなりません。当時、スタッフを連れての朗読会の渡航費など出せるはずもなかった



図1 ボークール市役所の市長室で、左から私、ジェニー、ペラン市長(2012年6月)

のですが、あちこち補助金申請したうちの一つ、笹川日仏財団の渡辺昌俊さん(現・『赤い翼』実行委員会事務局長)がニコラ・ジャピーさん(アンドレの親族)の友人で、渡辺さんは申請書を見てすっかり驚いたそうです。「昔、ニコラからそんな話を聞いたことがある……」と。ここにも友情が見つないだ偶然がありました。

フランスから戻って2014年は、日本での凱旋朗読会で佐賀県神埼市をはじめ全国11か所をまわりました。渡辺さんに誘われて日本に来たニコラさんは、神埼市の人たちがいかに大切に日仏友情の物語を守り伝えて来たかにまたまた大感激。90年前、アンドレ・ジャピーの果たせなかった夢の実現に向けて、赤い翼プロジェクトのスタートが切って落とされたのでした。さて今年の9月19日はパリで、21日はボークールでこの物語がビッグな舞台となって上演されます。そして来年は日本に来る！まさかまさか本当に当時のコードロン・シムーンが復元され空を飛ぶ日が来るなんて、ジェニーも私も夢のように思うのです。



図2 ボークール市での「アンドレの翼」上演では、ペラン市長が相手役を務めてくれる場面もあった(2013年9月)

事の始まりは、権藤千秋さん 『飛べ！ 赤い翼』出版

姉妹都市提携のきっかけに

「赤い翼：パリー東京」実行委員会 事務局長 渡辺 昌俊

ジャピー機遭難から60年後の1996年、アンドレ・ジャピーの生地・ボークールと遭難現場の佐賀県脊振村（現・神崎市）が友好姉妹都市協定を結びました。きっかけとなったのは、佐賀市在住の児童文学者・権藤千秋さんの『飛べ！ 赤い翼』（91年、小峰書店）の出版です（図1）。

5年かけて取材、仏訳されて副読本に

結婚を機に佐賀に移り住んだ権藤さんは、幼いころ脊振村にいたという友人からジャピーのことを初めて聞き、興味をそそられました。山で炭焼きをしていて救助に駆けつけた人たちや、治療に当たった日赤診療所の牛島繁人医師らの話を取材し、垂直尾翼などが地元で大切に保管されていることも知りました。たった一人で100時間飛行に挑戦したジャピーの冒険心と、濃い霧の山中で長時間搜索を続けた村人たちの勇気と行動力。ジャピー救出の物語が地元の人たちに代々語り継がれていることにも、深い感銘を覚えたといいます。

関係者の取材に5年の歳月をかけ、小学生向けのノンフィクションにまとめたのが、『飛べ！ 赤い翼』です。フランス側にも届けられ、日仏友好を促す契機になりました。96年10月、ボークール町長（当時）らが来日、ジャピー機遭難60周年記念行事に参加し、姉妹都市提携に署名したのです。

地元の中学校や今はない小学校の分校で毎年、ジャピー救出劇が演じられるようになったのも、この本の出版がきっかけです。のちにフランス語に翻訳され、ボークールの子どもたちの副読本になりました。市内の全小学校に配布され、今でも教材として使われています（図2）。

朗読劇が草の根交流に弾み

脊振村は2006年の町村合併で神崎市になります。やや低調になっていた交流事業に弾みをつけたのは、青木裕子さん（元NHKアナウンサー）らによる朗読劇「アンドレの翼」の上演です。13年のパリとボークール公演は反響を呼び、翌年には神崎市など全国11か所で上演されました。

くしくも「アンドレの翼」公演を助成したのが、当時、私（渡辺）が理事を務めていた笹川日仏財団でした。申請書を一読して、私は旧知のニコラ・ジャピー

（のちにコードロン・シムーン復元協会副会長）から聞いていた大叔父アンドレの物語を思い出しました。青木さん、私、ニコラの3人が一つにつながった瞬間です。

ニコラは翌14年11月、私の案内で、日仏自治体交流会議のため来日していたボークール市代表团に合流して神崎市を初めて訪問。ジャピー機遭難の記念碑の前にひざまずいて祈る彼の姿は忘れられない光景です。16年に再訪、地元の熱意に答えて「ジャピーは100時間以内を目指したから、遭難から100年までに実現させたい」と、日本で復元機を飛ばす決意のうちを語りました。



図1 『飛べ！ 赤い翼』



図2 ボークール市の小学校を訪れた権藤千秋さん（中央）。子どもたちは仏訳された『飛べ！ 赤い翼』を読んでいるという（2019年5月）



図3 馬場憲治さんの工場敷地内に建てられたエッフェル塔。フランス側関係者もよく訪れる



図4 日本橋高島屋S.C.でのトークショー。青木裕子さんの司会で高樹のぶ子さん、クリスチャン・ボラックさんが対談した（2024年9月）

実行委員に多彩な顔触れ、元県知事や元最高裁判事、芥川賞作家も

こうした幾つもの動きが一つになり、21年11月、「赤い翼」実行委員会が発足しました。30人近い実行委員には、佐賀・九州関係者が少なくありません。元佐賀県知事で衆院議員の古川康さんは現在、国土交通省の副大臣。神埼市の馬場憲治さんは自社工場敷地内に実物の1/16のエッフェル塔を建造し、「日仏の絆、アンドレ・ジャビエ氏に捧ぐ」と記すほどの心酔ぶりです（図3）。『オリオン飛行』（講談社）を発表した福岡在住の作家・高樹のぶ子さん、元九大客員教授で最高裁判事を務めた櫻井龍子さん、今年100歳になる権藤さんも実行委員の一人です。

コロナ禍が落ち着いてきた23年4月、復元協

会幹部が来日し、東京と佐賀市で計画の概要について記者発表。在日フランス大使館の後援が決まり、23年、24年にフランス航空宇宙軍と航空自衛隊の共同訓練が行われた際には、所沢航空発祥記念館などでパネル展示をしました。24年9月には日本橋高島屋S.C.のフランス展でトークショー（図4）や展示を通じてアピールしました。また、復元機の飛行許可申請手続きに備えて、パスファインダー社（室屋義秀社長）とコンサルティング契約をかわし準備を進めています。

計画実現までのハードルは幾つもあります。機体の輸送や国内での飛行には費用がかかります。実行委員会ではクラウドファンディングを計画中です。皆様のご支援ご協力を切にお願い申し上げる次第です。（取材協力 鈴木明治）



赤い翼HP

「赤い翼：パリー東京」実行委員会

最高顧問	木寺 昌人	（元駐仏日本大使）	実行委員	飯沼 成昭	（飯沼飛行士記念館）
会長	鈴木 真二	（東京大学名誉教授）		刈田 重賀	（日本航空協会 航空遺産継承基金事務局 専任部長）
副会長	クリスチャン・ボラック	（（株）セリク代表取締役社長）		木村 ジュニー	（アンドレ・ジャビエ親族）
	青木 裕子	（軽井沢朗読館館長）		木村 勇気	（北海道大学教授 アンドレ・ジャビエ親族）
執行委員	柳沢 光二	（航空ジャーナリスト協会常任理事）		溝上 員章	（（株）日本エーピーアイ代表取締役社長）
	吉田 正克	（日本学生航空連盟 前専務理事）		中村 雅史	（九州大病院長）
事務局長	渡辺 昌俊	（笹川日仏財団名誉理事）		中野 幸紀	（元関西学院大学教授）
監事	荒山 彰久	（航空史家）		岡 真理子	（元パリ日本文化会館副館長）
	鈴木 明治	（元朝日新聞社航空部長）		岡山 慶子	（（株）朝日エル会長）
実行委員	足立 純子	（HEC Paris 日本事務所代表）		佐賀日仏協会	（代表 八谷まち子会長）
（ABC順）	馬場 憲治	（（有）馬場ボディ代表取締役社長）		櫻井 龍子	（元最高裁判所判事）
	深尾 精一	（東京都立大学名誉教授）		實松 尊徳	（神埼市長）
	福岡日仏協会	（代表 南島広治代表理事）		下平 幸二	（元航空自衛隊 空将）
	藤野 満	（航空ジャーナリスト協会会員）		高樹 のぶ子	（作家）
	古川 康	（国土交通省副大臣）		田中 孝文	（朝日新聞社航空部長）
	権藤 千秋	（児童文学者）		戸谷 俊介	（（株）プロドローン 代表取締役社長）
	羽中田 実	（航空宇宙工業会国際部長）		山川 秀宏	（豊富産業（株）航空機リサイクル事業部長）
	平田 英俊	（元航空自衛隊 空将）		吉川 邦夫	（演出家）
	飯村 佳之	（音響効果演出家）			

（2025年5月26日現在）

カスタマーハラスメントの 基礎知識と実務対応のポイント

せいけい
成蹊大学法学部教授 原 昌登

1 カスタマーハラスメント（カスハラ） とは何か

(1) カスハラとは

カスタマーハラスメント（カスハラ）とは、ひと言でいえば、Customer（顧客）等からのハラスメントの総称です。カスハラの深刻さはデータからも明らかであり、厚生労働省の「職場のハラスメントに関する実態調査」（2024年5月公表）¹によると、10人に1人（10.8%）の労働者が、過去3年間に勤務先でカスハラ（顧客等からの著しい迷惑行為）を受けたと回答しています。これは、ハラスメントの各類型の中で、パワーハラスメント（パワハラ）の19.3%に次いで、2番目に多い数字となっています。また、航空業界においても、カスハラ問題への対応は重要な課題となっています。

筆者は、労働法、特にハラスメントの法律問題を専門にしており、2025年2月27日の第308回日本航空協会講演会で、カスハラの問題について講演を行う機会を得ました。本稿はその講演をベースに、カスハラに関する基礎知識、及び、実務対応の基礎的なポイントについて整理したものです。

(2) カスハラ対策が必要な理由

企業がカスハラ対策を行わなければならない理由として、次の大きく3点が挙げられます。

第1に、従業員を守る必要があるからです。企業が従業員の「安全」に「配慮」する安全配慮義務を負うことは、法律（労働契約法5条）にも明記されています。したがって、カスハラで従業員の心身が傷つくのを放置すれば、企業は安全配慮義務違反を理由として損害賠償責任を負うことになります。

第2に、顧客の利益を害することだからです。カスハラが発生すれば、怒鳴り声を聞かされる、加害者への対応で自分が待たされるなど、ほかの顧客は様々な不利益を受けます。特に顧客が消費者の場合、消費者としての利益が損なわれていることになります。

第3に、企業経営への支障も生じるからです。従業員がカスハラを受けることで生じうる、仕事への意欲の減退、心身の不調や疾患、そして退職といった結果は、企業にとっても重大な損失です。また、顧客がカスハラに接することで、顧客満足度の低下や顧客離れなども生じうるといえます。

つまり、カスハラは、従業員、顧客、企業自身の三者にとって大きなマイナスです。ということは、カスハラ対策を行って防止に努め、迅速に対応することで、この三者全体にとって大きなプラスになるわけです。まさにこの「三者にプラス」というのがカスハラ対策の意義であり、特に企業は、こうした視点（考え方）をもつことがポイントといえるでしょう。

¹ 「職場のハラスメントに関する実態調査」の報告書を公表します～全国の企業・労働者等を調査し、ハラスメントの発生状況や予防・解決に向けた取組の主な効果・課題を把握～



表 1 ハラスメントの定義や防止措置、相談等への不利益取扱いの禁止について定める法律の一覧

セクハラ	男女雇用機会均等法
マタハラ	男女雇用機会均等法
育児ハラ	育児・介護休業法
パワハラ	労働施策総合推進法（通称パワハラ防止法）

2 カスハラに関する法規制

(1) 現在の法制度

カスハラには、どのような法規制がなされているのでしょうか。従来から職場の典型的なハラスメントと位置付けられていた①セクシュアルハラスメント（セクハラ）、②妊娠・出産等に関するマタニティハラスメント（マタハラ）、③育児介護ハラスメント（育児休業や介護休業など育児・介護に関する制度利用等を理由とするハラスメント）、④パワハラについては、関係する各法律によって「防止措置」が企業などの事業主に義務付けられています（表1を参照）。

措置の具体的な内容は、厚生労働省の指針（いわゆるパワハラ指針等）で定められており、以下の4つに整理できます。⑦方針の明確化と周知・啓発（ハラスメントを禁じるルールの整備や研修等）、⑧相談体制の整備（相談窓口の整備等）、⑨発生時の対応（事実確認、事後対応、再発防止等）、⑩上記⑦～⑨とあわせて、相談者等のプライバシーの保護、相談等を理由とする不利益な取扱いの禁止に関するルールの整備等です（⑩について、ハラスメントを相談したこと等を理由とする解雇などの不利益な取扱いも各法律で禁止されており、それに関するルールの整備等が求められるということです）。

しかし、カスハラは、カスハラに当たる行為は従来から存在したといえるものの、「ハラスメント」の問題と認識されるようになってからは日が浅いこともあり、パワハラ等のような形で措置の義務付けがなされているわけではありません。前述のパワハラ指針の中で、カスハラについても相談先を定め、適切に対応できるような枠組みを整えることが望ましいとされているものの、義務ではないということです。

ただ、2022年2月、厚生労働省が「カスタマーハラスメント対策企業マニュアル」を公開しており、現在、多くの企業や業界団体が、このマニュアルを参考に、対策に取り組んでいる状況があります（資料1を参照）。

このほか、企業がカスハラに対応しない場合、従業員に対して安全配慮義務違反で賠償責任を負いうることは、パワハラ等と変わりはありません。つまり、防止措置義務がまだ無いからといっ

て、対応しなくてよいと理解するのは誤りということです。

実際、裁判事例もいくつか見られます。例えば、病院の看護師が病室で患者から暴力行為を受けたことに関し、病院側には、ナースコールが鳴った際、自己の担当病室からのものでなくとも、病室で看護師が暴力を受けている可能性も念頭に、応援に駆け付けることを看護師全員に周知徹底すべき義務に違反したとして、病院側の安全配慮義務違反を肯定した判決があります（東京地裁平成25・2・19判決）。他方、コールセンターの従業員が電話で暴言等を受けたことに関し、使用者側は、電話の転送など、従業員の心身の安全を確保するためのルールを定め対応していたなどとして、安全配慮義務違反を否定した判決も見られます（東京高裁令和4・11・22判決）。さまざまな事例が見られますが、すでに法的紛争が生じていることに注意する必要があります。

また、カスハラの加害者にも民事・刑事の法的責任が生じうるといえます。カスハラ行為が刑法上の犯罪に当たる可能性があります（暴行罪、威力業務妨害罪など）、民事上、不法行為（民法709条）に当たるとして、被害者や被害企業に対し損害賠償責任を負う可能性もあります。

(2) 法制化、条例制定の動き

カスハラ対策が必要といっても、航空業界のように積極的に取り組みが進められているケースもありますが、何か「よりどころ」がないと、対策を進めにくいという企業や業界も少なくないでしょう。そこで、現在、急ピッチでルール作りが進められています。

国においては、2025年4月現在、パワハラやセクハラ等と同様に、企業等にカスハラ防止措置を義務付ける法改正（労働施策総合推進法の改正）が進められています。4月時点の見通しでは、2025年の通常国会で成立する可能性が高く、そ



カスタマーハラスメント対策 企業マニュアル



出典：厚生労働省 Web サイト「「カスタマーハラスメント対策企業マニュアル」等を作成しました！ カスハラ対策マニュアル・リーフレット・ポスターが完成」

https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_24067.html

うすれば2026年中には防止措置の義務付けが始まることになります。

また、自治体においても、カスハラ防止条例を制定する動きが見られます。例えば東京都が全国初の防止条例として制定した「東京都カスタマー・ハラスメント防止条例」が、2025年4月から施行されています。この条例は、カスハラ防止の基本理念等を定めるとともに、企業などに防止の取り組みを幅広く求めていく内容となっています（「責務」として、取り組みに努めることを求めています）。東京都で事業を営む企業や、その事業で働く方々が広く関係することになるので、自治体の条例ではありますが、全国に影響をもちうるといえるでしょう。このほか、北海道などでも防止条例が制定・施行されるに至っています。前述の法改正が実現すれば、法律と条例がまさに車の両輪となって、カスハラ対策を後押しすることになるといえます。

3 カスハラの定義

(1) カスハラか否かの判断

カスハラ対策を考える上で、何が、どこからが「カスハラ」なのか、という点が最も悩ましい問題なのではないでしょうか。この点、前述のように防止措置など法律上の定めがまだ無い関係で、法律に基づく定義は存在しません。ただ、例えば前述の厚生労働省のカスタマーハラスメント対策企業マニュアルでは、以下のような定義付けが試みられています（以下、①～の付番や強調等は筆者）。

- ①顧客等からのクレーム・言動のうち、
- ②当該クレーム・言動の要求の内容の妥当性に

照らして、

- ③当該要求を実現するための手段・態様が社会通念上不相当なものであって、
- ④当該手段・態様により、労働者の就業環境が害されるもの

このほか、東京都のカスハラ防止条例では以下のように定義されています。

- ①顧客等から就業者に対する、
- ②著しい迷惑行為であり、
- ③就業環境を害するもの

（注：②著しい迷惑行為とは、暴行、脅迫その他の違法な行為又は正当な理由がない過度な要求、暴言その他の不当な行為）

また、本稿執筆時点（2025年4月現在）では成立前ですが、労働施策総合推進法（通称パワハラ防止法）の改正案では、以下のような定義がなされています。

- ①職場において行われる…顧客等…の言動であって、
- ②その雇用する労働者が従事する業務の性質その他の事情に照らして社会通念上許容される範囲を超えたものにより
- ③当該労働者の就業環境が害されること

以上を見てみると、カスハラの定義について、それぞれ細かい部分には違いもあるように思われます。しかし本質は、顧客等による要求等の④「中身」と⑤「態度」の2点で判断すると理解すればよいでしょう。

例えば、④対応として商品の交換で済むのに、多額の金銭を要求するケースのように、要求の「中身」が著しく妥当性を欠く場合は、カスハラに当たりうるといえます。また、たとえ要求の中

身には妥当性があったとしても、㉔怒鳴りつける、相手の胸倉をつかむなど、「態度」が不当、つまり問題があれば、カスハラに当たりうるといえます。この㉔のケースをよく考えると、顧客等が何か要求できる場合であったとしても、「何でもあり」ではないということです。対応する係員や店員等の側に何かミスがあった場合でも、カスハラが許されないことには変わりはありません。以上のように、㉒に問題がある、㉔に問題がある、あるいは㉒と㉔の両方に問題がある場合、カスハラに当たると考えればよいでしょう。

なお、わかりやすく表現するならば、従業員間におけるセクハラやパワハラに該当するような行為は、顧客や取引先が行ってもやはりハラスメントに該当するものであり、それをカスハラと呼んでいる、とイメージすることも有益でしょう。シンプルな話ですが、自分が顧客側だからといって、セクハラやパワハラを行ってよいとはならない、ということです。

また、カスハラというと、窓口における客から係員に対する暴言のように、B to C (Business to Consumer) の関係がイメージされることも多いですが、企業間の B to B (Business to Business) の関係でも生じます。取引先企業の担当者から自社の担当者に暴言等があれば、取引先は自社にとって顧客ですから、これもカスハラということです。そうすると、特に B to B については、企業は被害者側だけでなく加害者側になる可能性がありますから、取引先等への言動にも気を配る必要があるといえます。

(2) 正当な要求等との区別

以上に対し、要求の「中身」が妥当で、要求の「態度」にも問題がなければ、それは当然カスハラではありません。そうしたものを「正当な要求・クレーム」と表現することができますが、それらは顧客の権利、消費者の権利等として尊重される点にも注意が必要です。ポイントは、企業がカスハラ対策を行い、カスハラの定義付けを行うということは、同時に「カスハラではない正当な要求・クレームとは何か」を明らかにすることでもある、ということです。つまり、何でもかんでも「カスハラ」扱いして対応を拒否することが目的ではありません。カスハラ対策が進むことで、

正当な要求等も言い出せなくなるのでは、と顧客側が懸念するという話を聞くことがあります。しかし、カスハラ対策の根底には顧客の尊重の精神があり、正当な要求・クレームをきちんと受け止めるためにも、放置できないカスハラに対しては毅然と対応していくということです。

4 対策の具体的なポイント

(1) 対策の基本的な考え方

企業が行うべき具体的なカスハラ対策として、前述の厚生労働省のカスタマーハラスメント対策企業マニュアルでは、事前準備・事後対応の大きく2つに分けて記載されています(同マニュアル4.1)。事前準備としては、㉑会社における基本方針の明確化と従業員に対する周知、㉒社内における対応ルールの従業員への教育、㉓相談体制の整備等が、事後対応としては、㉔事実関係の確認・対応、㉕従業員への配慮(メンタル面のケアなど)、㉖再発防止策の検討等が挙げられています(同マニュアルをもとに筆者が㉑～㉖の6つに整理しました)。

1つ気が付くこととして、パワハラ等の防止措置義務と共通点が見られます。前述の防止措置における、方針の明確化と周知啓発が㉑㉒、相談体制の整備は㉓、発生時の対応が㉔㉕㉖ですね。行為者(加害者)が社外にいる点でカスハラはパワハラ等と区別されますが、ハラスメントという点では同じですから、共通する点も少なくないということです。

その上で、順を追って考えると、対策は大きく3つのステップに分けられます。

第1に、企業全体として、特に経営陣が、カスハラの問題をしっかりと認識することが不可欠です。従業員から話を聞く、アンケートを取るなど、自社における実態を分析した上で、前掲の定義も参考に、何が(どこから)カスハラで、どう対応するか、社内の対応ルール(対応マニュアル)作りに進むことが考えられます。また、機器等の費用は掛かりますが、録画や録音の実施も、実態の把握、カスハラの抑止等に効果が期待できます。

第2に、対応ルール(対応マニュアル)の作成ですが、その際は何よりも「具体性」が重要です。例えば、顧客対応で、「クレームが長時間続いたときは、カスハラと扱い、上司に報告する」と



出典：定期航空協会 Web サイト 2025 年 2 月 21 日プレスリリース
「カスタマーハラスメント対応を周知し、お客さまと従業員
双方がお互いを尊重しあえる環境の構築を目指します」

<https://teikokyo.gr.jp/pressrelease/1439/>

いったルールを作ったとしても、「長時間」かどうか、現場で個別の判断が必要となってしまいます。人によって判断が分かれることもあるので、ルールとしては機能しにくいでしょう。それよりも、クレームであれば、「まず会社としてしっかりと丁寧に説明を行い、それでもまだ同じクレームが繰り返されるようであれば、そこから時間を計り〇分続いたら打ち切って構わない」といったルールが考えられます（具体的に何分にするかは、業種、業態や企業の考え方で異なってくるので、〇分としました）。あえて具体的な数字を設定することで、現場で機能するルールになります。なお、上にも記載したように、まずはしっかりと説明・対応を行うことが前提です。顧客等が話し始めたらすぐに時間の計測を始めて、〇分経過で自動的に打ち切る、といった話ではないことに注意が必要です。前述のように、カスハラ対策の根底には顧客の尊重があり、ただ、会社としてしっかりと対応したにもかかわらずクレームが繰り返されるような場合に、ルールを定めそれに基づき対応するということです。

第3に、相談担当者を決める、窓口を設けるなど、相談体制の整備をすることが考えられます。このとき、すでにパワハラ等の防止措置として設置している相談窓口を活用すること（相談できる項目にカスハラを追加すること）も有用です。前述のようにカスハラ対策とパワハラ対策等には共通点もありますし、ゼロから立ち上げるよりも、既存のリソースを活用することで、より迅速に対応を進めることができます。

こうした対策が進んできたら、従業員への周知

を兼ねた研修等を進めていくことが重要です。ルール（マニュアル）を作っても、現場も含め共有されていなければ意味がありません。正規・非正規を問わず、従業員に広く周知することが必要です。

なお、以上に加え、会社としてカスハラ対策を行っている旨を公表することも有益です。航空業界では業界としての取り組みが進められており、本稿のもとになった日本航空協会講演会においても、筆者の講演に続き、実際の担当者を交えたパネルディスカッションとして、取り組みの基本的な考え方や具体的な内容等が紹介されました。また、講演会の会場では、カスハラに関する定期航空協会のポスターの掲示もなされました（資料2を参照）。ポスターの下部には多くのロゴが記載されていますが、各企業と並んで、産業別労働組合である「航空連合」のロゴも見られます。このように、企業と労働組合という「労使」で取り組みが進められているのはとても素晴らしいことです。従業員や顧客に対してはもちろん、社会全体に対する周知啓発にもつながるといえます。

（2）航空業界におけるカスハラ対策のポイント

航空業界におけるカスハラには、もちろんさまざまなものが考えられますが、以下では特に典型的と思われるいくつかのケースについて、検討を試みます。カスハラか否かのポイントは要求の「内容」と「態度」にありますから（前記3も参照）、この順に見ていきます。

第1に、本来要求できない内容を要求するケースがあります。契約（約款）上、会社に責任がな

いにもかかわらず、迷惑料等の名目で金銭を要求することや、自分の都合で飛行機の出発時刻を変更することを要求するといったケースです。これらはいずれも（当然のことながら）要求内容として問題があり、カスハラに該当しうる案件と整理できます。

対策のポイントは、航空会社等と顧客の「契約」に立ち返って考えることにあります。契約、特に具体的な約款の内容以上の責任は、法的には会社側に存在しないということです。契約（約款）を前提として、よりわかりやすい対応マニュアル等を整備することが考えられます。

第2に、要求の態度として問題があるものの、グランドスタッフや客室乗務員への攻撃等が挙げられます。まず、大声を出す、性的な発言をする、暴言を吐くといった直接的なケースについては、複数人で対応できる体制を整備する、防犯カメラによる録画で抑止を図るといったことが考えられます。なお、特に暴力に至る案件などは、警察との連携も必要でしょう。次に、SNSやインターネット上への投稿、書込みをほのめかすといったケースには、そうした行為自体が問題となり得ることを指摘しつつ、会社として対応していく旨を伝えることが考えられます。そして、クレームが長時間続く、何度も繰り返されるといったケースでは、前述のように、ルールを設定してそれに基づき対応する（丁寧に対応してもクレーム等が続く場合は、対応の時間を〇分と決めて、それが過ぎたら対応を打ち切る）ことが考えられます。

いずれにしても、現場の担当者、責任者レベル

で対応しきれる問題ではありませんから、企業として対応する姿勢を確立させることがポイントといえるでしょう。

おわりに

以上、本稿ではカスハラに関する基本的な内容を整理してきました。どんなに社内に対策を重ねても、加害者が社外に存在する以上、予防には限界があります。従業員からカスハラに関する相談があった場合は丁寧に対応することが大前提ですし、ときには警察への通報や損害賠償の請求など、加害者側に対して強い対応を検討すべき場合もあるでしょう。しかし、そうした「いざという時」の対応は、カスハラに関する正確な知識を社内でも共有し、対応ルール（マニュアル）が十分に検討されていることで初めて可能になります。前述の法改正が実現すれば、カスハラの問題にはより一層の関心が集まると思われます。そうした機会も活用しながら、カスハラ対策への取り組みが進むことが望まれます。

【資料案内】厚生労働省「あかるい職場応援団」

Web サイト(資料3)

タイトルに「ハラスメント」は入っていないのですが、ハラスメントの問題に関する情報を集めたポータルサイトです。動画や各種のマニュアルなど、個人の学習や自己啓発はもちろん、研修や勉強会等でもそのまま使えるコンテンツを数多く掲載しています。

資料3



<https://www.no-harassment.mhlw.go.jp/index.html>

資料出所：厚生労働省 Web サイト「あかるい職場応援団
ハラスメント裁判事例、他社の取組などハラス
メント対策の総合情報サイト」

2025



青少年航空宇宙絵画

国際コンテスト



2025 FAI ヤング アーティスト コンテスト国内予選



テーマ

翼を持つ女性たち

審査員の先生からのコメント

- つばさをつけた少女の夢みるような表情と、手先の見事な表現、びっくりしました。
- 圧倒的な上手さです。明るく描かれた女の子、バックの地球や地球儀の影など光の使い方も良いですね。

日本航空協会会長賞 14～17 歳クラス

「正夢」

柳下 愛風さん (神奈川県)

日本航空協会は、国際航空連盟 (FAI) 主催の「ヤング アーティスト コンテスト」の国内予選として、「青少年航空宇宙絵画国際コンテスト」を毎年開催しています。2025 年は「翼を持つ女性たち」(原題: Women with Wings) をテーマに作品を募集し、全国より 324 点の作品の応募がありました。

日本航空協会会長賞 1 作品と優秀賞 8 作品の合計 9 作品は日本代表としてスイス・ローザンヌにある FAI 本部に送られ、国際審査会が行われました。国際コンテストでは、残念ながら日本からの参加作品は入賞を逃す結果となりました。



「オシャレに舞う」

櫻澤 采穂さん（京都府）



- おしゃれ少女が思い思いに空を舞うところよさが感じられます。見ていて楽しくなる絵です。
- いろいろと好きなものを詰め込んで丁寧に描きましたね。楽しい様子があふれています。



「わたしが決めてやる！」

茶谷 百さん（広島県）



- 決勝のリボン投下で絶対に決めるんだという雰囲気伝わってきます。
- バルーン大会の得点方法を知っているのですね。女の子の決意を持った表情が良く描けています。



「楽しい宇宙」

石田 紗那さん（山口県）



- 天の川を挟んで宇宙を自由に行き来する楽しさがよく表現されています。
- 色使いがクッキリとしていて印象の強い絵です。その中で女の子達の優しげな表情が良いですね。

優秀賞 10～13 歳クラス



「大空はたのしいネ」

小山 紗瑛さん (広島県)



- 空へ上るのはどんな手段でも最高に楽しい冒険ですね。
- 色の塗り方が丁寧です。色の選び方と配色のパターンが良いですね。



- 活躍するレスキューレンジャーは頼りになる力強い味方です。
- 救助者と要救助者の緊迫感が良く描かれています。見上げたヘリコプターのデッサンや救助補助隊員なども描かれて見事です。



「空から舞いおりたレスキューレンジャー」

池田 暁さん (東京都)



- 左手でスロットルを操作するさまを良く描いています。
- 人物の顔が丁寧に描かれています。ヘルメットのバイザーの反射も上手に描いています。

「空へ宇宙へ」

ホール大崎 エイミー才阿乃さん (広島県)

優秀賞 14～17 歳クラス



「夢を乗せて」

内山 柚里さん (福島県)



- 思わず高いところへ飛び上がってしまった表情と色彩の鮮やかさが素晴らしい。
- 楽しい絵ですね。不思議な色使いが良いです。地上の光や星も丁寧に描かれています。



- 大空へ憧れる少女の後ろ姿を描く構図が凄いいました。
- 逆光で描かれた女の子がとても上手です。髪の毛の流れと雲の流れがシンクロして風を感じます。

「夢の翼」

豊嶋 苺彩さん (愛知県)



6～9歳クラス

「天を舞うかぐやひめが描いた地球の未来」

大島 梨琉さん (群馬県)



- 月の世界へ帰って行くかぐや姫の切なさを感じました。地球の未来はどんな姿になるのでしょうか。
- 竹取物語とは驚きました。人物や竹などの構図が良いですね。



10～13歳クラス

「ぼうけんのはじまり」

佐野 絢音さん (和歌山県)



- 大空へ飛び出す夢の飛行機を創作する楽しさが感じられます。
- 女の子のグループで飛行機を作るのでしょうか。優しいパステルカラーの画面から笑い声が聴こえてきそう。絵もしっかりと描けています。



- 三人の女性宇宙飛行士、各々の表情がとても良いです。
- 人物の色使いが上手です。人の肌は光線によって色が変わります。絵具のパールオレンジだけで表現しない事は大事なことです。

14～17歳クラス

「はばたけ女性」

有馬 美由香さん (広島県)



6～9歳クラス

「宇宙をとびまわる女性」

熊平 有希さん (広島県)



- 宇宙空間を自由に飛び回る女性の解放された姿を楽しく表現しています。
- ロケット・人物・地球、宇宙に浮かんだ感じが良く描けています。



6～9歳クラス

「大空と宇宙ではばたけ」

坂田 まほろさん (広島県)



- 無重力空間を飛ぶ楽しさに思わず引き込まれそうないい表情を描いていますね。
- パイロットも宇宙飛行士も誰もが夢や目標にできる時代です。こども達の大きな未来が想像できる絵です。宇宙服も良く描けています。



10～13歳クラス

「夢を追いかける人々」

横須賀 理人さん (東京都)



- 大きな翼をひろげた大胆な女性のシルエットがインパクトを与えていますね。
- いろいろな国旗の気球が青い空に映えて綺麗です。光を受けて輝いている女性がドラマチックですね。



10～13歳クラス

「スカイダイビング」

平出 詞音さん (静岡県)



- ヘリコプターの型にこだわらない、自由を感じさせる楽しい秀作です。
- シンプルな絵で瞬間的に楽しさを感じます。

チャレンジウイング賞



14～17 歳クラス

「翔べ！」

鈴木 悠月さん (静岡県)



- 自由降下する楽しさが明るいタッチでよく表現されていますね。
- パワーを感じる楽しい絵です。色使いも明るくダイナミックですね。



14～17 歳クラス

「空の冒険者」

小銭 苺恋さん (岡山県)



- 鷺の目玉のみに彩色した大胆な手法、見事です。
- モノクロームの精密な線画は陰影が丁寧に描かれています。鳥の目だけの彩色が印象的です。

団体賞

アートサロンますむら
(7点入賞)

石田 紗那さん
茶谷 百さん
熊平 有希さん
坂田 まほろさん
小山 紗瑛さん
ホール大崎 エイミー才阿乃さん
有馬 美由香さん

6～9 歳クラス 優秀賞
6～9 歳クラス 優秀賞
6～9 歳クラス チャレンジウイング賞
6～9 歳クラス チャレンジウイング賞
10～13 歳クラス 優秀賞
10～13 歳クラス 優秀賞
14～17 歳クラス 審査員特別賞

今回の入賞作品は昨年同様、今後様々なイベント会場等で展示することを検討しており、展示場所などが決定次第、X (旧 Twitter) 上で発表させていただきます。また、当コンテストに関わるさまざまな最新情報を順次掲載していく予定です。ぜひフォローをお願いいたします。

<https://x.com/JAAartcontest>



次回の『2026 青少年航空宇宙絵画国際コンテスト』も、今秋には募集を開始する予定です。テーマ等の詳細については、決定次第、絵画コンテスト HP 並びに X (旧 Twitter) 上でお知らせいたします。6～17 歳のご家族やお知り合いがいっぱいいましたら、ぜひご案内をお願いいたします。

<https://www.aero.or.jp/sports/experience/contests/>

問い合わせ

TEL 03-3502-1203 (一財)日本航空協会「絵画コンテスト係」
e-mail: art@aero.or.jp



一般財団法人 日本航空協会

令和6年度事業報告および令和7年度事業計画

令和6年度事業報告

令和6年度の世界情勢は、ロシアによるウクライナ侵略の長期化や中東地域の紛争等の不安定な状況が続き、世界各国の保護主義が台頭し、国際協調が後退するなど、政治、経済面での混乱が続きました。

我が国の経済面では昨年3月にマイナス金利の解除以降、企業投資に回復が見え、大幅な賃上げが行われ名目GDPが初めて600兆円を超える等、緩やかな景気回復基調にありました。航空輸送については、コロナ禍前を上回る訪日外国人の勢いもあって国際線を中心に人の動きや物流が活発さを取り戻す一方で人手不足の課題等コロナ禍後の対処に追われる年となりました。

このような中で、当協会としては精力的に各事業に取り組みました。まずガバナンスコードの理念に則り、基本事項を定める「コンプライアンス規程」を年度当初に制定し、社会的信用の向上を図る体制の構築に努めました。

文化事業では、「航空と宇宙」定例講演会は4回開催し対面とオンラインで約1,600名の参加をいただきました。航空図書館は、来館者がコロナ前の水準に戻りました。航空遺産継承事業では「重要航空遺産」の選定や保全活動を積極的に進めることができました。毎年「空の日」に開催している日本航空協会表彰式では、日本航空協会賞及び国際航空連盟賞を計8名、3団体に授与しました。

航空スポーツ事業では、各航空スポーツ統括団体を中心に世界選手権出場など活発な航空スポーツ活動が展開されましたが、一方で、航空スポーツを取り巻く環境は刻々と変化しており、気球法制化、ドローンとの空域棲み分け、eスポーツへの対応、高齢化による会員数減少など、解決すべき多くの課題を抱えながら、航

空スポーツが現状どおり永続的に発展していけるよう環境整備に注力した1年でした。

国際線発着調整業務では、中立性・公平性・透明性に留意しつつ、成田、関西、羽田、新千歳、福岡空港の5つの混雑空港に就航する国際・国内定期便の2024年冬ダイヤ及び2025年夏ダイヤのスケジュール調整を適切に実施しました。

各事業の財政基盤でもある航空会館は、老朽化した外壁面等の大規模修繕や省エネのための全館LED化を実施するなど適切に維持管理しつつ、予算を超える事業収入を確保しました。

令和7年度事業計画

令和7年度においても、各事業における収入の確保や、協会への支援拡大と事業の効率化、組織の活性化をはかり、竣工から47年を迎えた航空会館の修繕を着実に実施しつつ、残存する借入金を返済し、財政健全化にも努めてまいります。

110年を超える航空の歴史を守り続けるとともに、航空宇宙関係団体との緊密な連携のもと、航空宇宙の進歩発展に一層寄与できますよう精進してまいります。また、将来の人材として若年層に対して航空・宇宙産業に興味を持ってもらえるよう、航空・宇宙の魅力発信を積極的に行います。以下の4点を重点項目として事業を推進してまいります。

- 収入の確保、事業の効率化や組織の活性化に取り組むことで安定した事業展開を目指す。
- 関係先との協力を深め、事業の活性化や、新たな取組、情報発信の強化を図る。
- コンプライアンス体制を整え、健全な組織体制のもと堅実に業務を遂行する。
- 計画的に老朽化した航空会館の安全性、機能性を確保する。

東大宇宙博士が教える やわらか宇宙講座

(井筒智彦 著)

発行所：東洋経済新報社、定価：1,760円(税込)

「宇宙人は本当にいるの?」「ブラックホールの正体は?」「火星移住はいつできる?」など、宇宙について知っておきたいことや話題のトピックが一冊でぜんぶわかるエンタメ教養書です。

登場人物は新米編集者・トーコと、井筒博士。2人の会話を読み進めていくだけで、いつの間にか宇宙に詳しくなっていきます。難しい数式はなく、楽しいイラストが満載。物理や数学が苦手な人にもわかりやすいのが特徴で、ワクワクしながら宇宙の魅力に引き込まれていきます。小学校高学年くらいから読めるので親子で学んだり、「大人の学び直し」にも最適です。読後は世界が広がり、地球を尊く感じていることでしょう。〈出版社より〉



航空機産業の技術競争力と認証制度

(山崎文徳 著)

発行所：晃洋書房、定価：3,960円(税込)

本書では、アメリカ製造業の象徴であるボーイングが、グローバル市場における技術競争力を獲得し、喪失しつつある理由を、新自由主義や株主資本主義を背景とする政治経済環境と企業経営の変化、国家の認証制度との関係に着目して明らかにしている。ボーイングの「強み」であった要素は、今日では「弱み」に転じたのである。また、航空機を「つくる」段階には達する日本航空機産業が、「うる」段階だけでなく、「とばす」段階にも到達できない理由と課題を展望する。本書は、産業立国の根幹をなす品質管理や安全性で問題を抱える日本のモノづくりにも教訓を示す。〈著者より〉



やさしく学ぶ エアライン・ビジネスの世界

(株式会社 JAL 航空みらいラボ 著)

発行所：インプレス、定価：1,980円(税込)

本書は、航空業界を志望する方や航空業界について学びたい方を対象とし、「航空業界の基礎知識」「ビジネスモデルやマーケティング戦略」「職種別の業務内容」「今後の展望」といったエアライン・ビジネスの現状と課題を分かりやすくまとめた入門書です。産学連携の取り組みを通じて次世代の航空人財育成のサポートを行う JAL が大学で行った講義の資料をもとにしています。航空業界になじみがない方にも理解しやすいように図解やグラフ、写真を豊富に掲載しているほか、専門用語や関連事項についても丁寧に解説しました。現在の、そして未来の航空業界について理解を深めることができる1冊です。〈出版社より〉



宇宙ビジネス (中村友弥 著)

発行所：クロスメディア・パブリッシング

定価：1,848円(税込)

ロケットや人工衛星と聞くと遠い世界の話に思いがちですが、実際には農業、漁業、鉱業、金融、災害対策、地図、通信など、あらゆる産業で宇宙技術が活用され、私たちの生活を支えています。本書では、宇宙ビジネスメディア「宙畑(そらばたけ)」の編集長として長年、宇宙ビジネスの最前線取材してきた著者が、100を超える取材を通じて得た知見をもとに、宇宙ビジネスが解決する社会課題、次世代を支える技術、宇宙に住む・旅行する未来、そして宇宙ビジネスに関わる多様な仕事について紹介します。未来を切り開く驚きとワクワクが詰まった一冊です。宇宙が生み出す新たなビジネスの可能性を知り、日常生活がさらに豊かになる未来を想像しながら、「自分も関わってみたい」と思えるきっかけを提供します。〈出版社より〉



新着図書案内

- ① **Take off 安全飛行への招待**
(日本航空機操縦士協会 編/日本航空機操縦士協会)
- ② **乙式一型偵察機資料帖**
(横川裕一 著/PUBFUN)
- ③ **国際線外資系CAがシェアしたい 自分らしく生きるための人生の羅針盤** (Ryucrow 著/KADOKAWA)
- ④ **航空法学**
(中谷和弘、菅原貴与志 編/信山社出版)
- ⑤ **日本発運貨一般規則**
(オーエフシー)

- ⑥ **中部国際空港セントレア開港 20 周年記念 Anniversary book** (イカロス出版)
- ⑦ **ヘリコプター・フライング・ハンドブック 日本語版**
(Federal Aviation Administration 原著、日本航空技術協会 訳、日本航空技術協会 編/日本航空技術協会)
- ⑧ **ヘリコプター操縦教本**
(ヘリコプター操縦士教本改訂 WG 編/日本航空機操縦士協会)
- ⑨ **公開研究会 航空資料の保存と活用** (国立文化財機構 東京文化財研究所 編/国立文化財機構東京文化財研究所)
- ⑩ **Mr.トルネード 藤田哲也 航空事故を激減させた男**
(佐々木健一 著/文藝春秋)

講演会のお知らせ

● 第309回講演会

日時：2025年7月31日(木) 15:00～17:00

会場：航空会館7階

開催形式：会場(対面)およびオンライン配信

講演内容：赤い翼 パリー東京プロジェクト

～世紀を超えて夢の実現へ 日仏交流のかけはし～

講師：赤い翼プロジェクト実行委員会会長

東京大学名誉教授 鈴木 真二氏

赤い翼プロジェクト実行委員会副会長

(株)セリク代表取締役社長

クリスチャン・ポラック氏

●「空の日・宇宙の日」記念特別講演会

(第310回講演会)

日時：2025年9月2日(火) 午後

主催：日本航空宇宙学会、日本航空技術協会、
日本航空協会

○詳細はホームページやお知らせメール(登録無料)
でご案内いたします。

<https://www.aero.or.jp/culture/lecture/>

「夏休み小学生向け航空宇宙教室」@航空会館

東京都港区新橋の航空会館において、将来の航空や宇宙の人財を育成することを目標に、小学校高学年(5年生を想定)向けの航空宇宙教室を、日本航空宇宙学会、日本航空機操縦士協会、イカロス出版と合同で開催します。

日程：2025年8月12日(火)～8月13日(水)

会場：航空会館(住所：東京都港区新橋1-18-1)

募集開始：2025年7月予定

募集告知：協会媒体(ホームページ、ポスターなど)
や其他媒体で告知致します。

募集人数：各回40名程度

(付き添いの方も聴講いただけます)

内容紹介：

- ・「パイロットによる航空教室+フライトシミュレーター体験」(日本航空機操縦士協会)
- ・「飛行機と航空会社の見分け方、働く人たちのお仕事にくわしくなる!」(イカロス出版)
- ・「ロケットのお話とミニ実験」(日本航空宇宙学会)
- ・「こども模型飛行機教室+揚力実験装置による飛行機が飛ぶ仕組みのお話」
(日本航空協会航空スポーツ室)
- ・「日本の航空のはじまりのお話」
(日本航空協会文化情報室)

出版物のご案内

◆ 数字でみる航空 2025

2025年9月発行予定

A6判/ページ数未定

定価1,500円(本体1,364円)

わが国の航空にかかわる基

本的な統計資料をコンパクト

に収録した資料集です。国際

航空、国内航空、航空機、航

空従事者、飛行場、航空機騒

音対策、航空交通管制、航空保安関係施設、航空事

故、無人航空機の統計データ等で構成し、豊富な参

考資料にはLCC旅客数の推移、ビジネスジェットの

発着回数、航空関係用語解説を含みます。まさに

航空業界の代表的ハンドブック!



2025年度「スカイ・キッズ・プログラム」 開催地募集中

当協会が青少年向けに開催している「スカイ・キッズ・プログラム」(2025年度)の開催地を募集しています。

航空スポーツ教室/熱気球、パラグライダー、模型飛行機の3種目を用いた教室

どちらも体験と座学(飛行機の歴史や飛行のしくみ等解説)を組み合わせた楽しいプログラムになっています。

※詳細は当協会ホームページをご覧ください。

<https://www.aero.or.jp/sports/experience/children-model/>

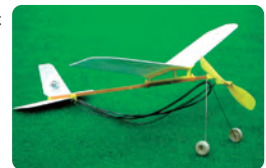
○お問合せ

日本航空協会 航空スポーツ室

TEL: 03-3502-1203 / FAX: 03-3503-1375

e-mail: nac@aero.or.jp

製作機体
「スカイキッズ号」



熱気球係留体験



パラグライダー
ふわり体験

編集後記

「航空と文化」をお読みの皆様、この度は本誌をお手に取っていただき、誠にありがとうございます。

今号では、「カスタマーハラスメントの基礎知識と実務対応のポイント」につきまして、成蹊大学原教授にご執筆いただきました。6月4日に改正労働施策総合推進法が成立したことは、この問題への社会全体の意識の高まりを示すものであり、航空関連サービスにおいても速やかな対応が必要なることを痛感いたしました。

そして、特集「赤い翼：パリー東京プロジェクト」では、1936年に佐賀で途切れた冒険飛行家アンドレ・ジャビー氏の航跡を再びつなぎ、パリー東京の飛行を完結させようという壮大な試みの全貌をご紹介しました。先人の未完の夢を実現し、私たちの大空への憧れを再び強くかき立てるこのプロジェクトの実現に、協会職員一同大きな期待を寄せています。

さて、現在、国際宇宙ステーション（ISS）では大西卓哉宇宙飛行士が長期滞在中です。大西氏は、ANAのパイロット経験を持ち、宇宙という新たなフロンティアでご活躍されています。2度目のISS滞在中、若田氏、星出氏に続き日本人3人目のコマンダー（船長）を務めるその姿は、航

空が宇宙へとつながる無限の可能性を具現化し、私たちに尽きることのない感銘と未来への想像力を与えてくれます。

振り返れば、日本人初代コマンダー（船長）である若田光一氏はJAL出身で、1996年のSTS-72ミッションで日本人初のミッションスペシャリストとして宇宙へ。複数回の宇宙飛行と日本人初のISS長期滞在を実現し、現在は民間宇宙企業で活躍され、航空と宇宙の連携を象徴する存在です。

航空技術の発展が宇宙への道を切り拓き、宇宙での活動が新たな知見と、地球とは異なる「宇宙文化」とも呼べる価値観を創出する。この壮大な繋がりには、人類の飽くなき探求心と文化的な進歩を物語っています。

また、この6月には宇宙飛行士の山崎直子氏が日本航空協会理事にご就任されました。宇宙から地球を見たことがある山崎さんの視点で当協会の活動にアドバイスをくださることと期待します。

「航空と文化」編集部は、これからも大空の魅力に加え、宇宙へと広がる人類の挑戦、そしてそこから生まれる多様な文化を、皆様と共に深く探求して参る所存です。



YouTube

日本航空協会チャンネル

『航空と文化』編集部



表紙の写真について

コードロン・シムーン復元の作業風景です（2024年冬、仏ポントワーズ飛行場にて）。特集「赤い翼：パリー東京プロジェクト」をご覧ください。

航空と文化 第131号 2025年夏季号（年2回発行） ISSN 0389-2484

2025年7月15日発行

編集人 荻田重賀 発行人 高田直人

発行所 一般財団法人 日本航空協会

〒105-0004 東京都港区新橋1-18-1 TEL：03-3502-1206 FAX：03-3503-1375

E-mail：syupan@aero.or.jp URL：https://www.aero.or.jp/

定価 550円（税込） 定期購読料 2年（4冊）送料込2,200円（税込）

振替口座 00180-7-147798

制作・印刷所 株式会社スペース企画



「一般財団法人 日本航空協会」への賛助のお願い

人類の「空」そして「宇宙」への夢と探求は尽きることがありません。航空の時代は20世紀とともに始まり、安全性を高めつつ「より速く、より高く、より遠くへ」を目指して宇宙へと広がり、社会の発展に貢献してきました。

当協会は1913年、帝国飛行協会として設立され、激動の時代にあっても航空・宇宙の発展を支え、2023年には創立110年を迎えました。

現在は、航空スポーツの普及振興、航空遺産の継承、航空宇宙関係の講演会開催、機関誌や『数字でみる航空』等の出版、航空宇宙の発展に貢献した個人・団体の表彰、航空図書館の運営、航空神社の奉賛、航空殉職者のご遺族に対する育英事業、また、国際線発着調整事務局、「空の日」・「空の旬間」実行委員会事務局を受託するなど、公益に資する多くの事業に取り組んでおり、これらの事業を通じて、航空・宇宙関係者相互の交流啓発を推進し、未来を担う世代に対しては、「青少年航空宇宙絵画国際コンテスト」や「こども模型飛行機教室」なども開催し、航空・宇宙への関心を高める活動も行っております。

当協会は、我が国航空界の先駆けの方々から受け継いだ「航空会館」を基本財産とし、その運用収益と、当協会の活動にご賛同いただいている個人・法人の皆様方からの賛助により事業を行っております。

航空・宇宙の更なる発展のため、是非とも当協会賛助員としてご支援を賜りますようお願い申し上げます。

お問い合わせ：日本航空協会賛助員および航空クラブについて

Tel：03-3502-1201 Fax：03-3503-1375 電子メール：contact@aero.or.jp

航空遺産継承基金賛助員について

Tel：03-3502-1207 Fax：03-3503-1375 電子メール：isan@aero.or.jp

一般財団法人 日本航空協会 賛助員募集要項

募集対象

一般財団法人 日本航空協会の事業に賛同する法人および個人の方

賛助金（年間）

	普通賛助（継続賛助員）	航空遺産継承基金賛助員
法人	1口5万円（1口以上）	1口6万円（1口以上）
個人	1口1万2千円（1口以上）	1口1万2千円（1口以上）

- * 当協会の賛助員規程に基づき、普通賛助の継続賛助員となられた方は、航空クラブ会員（法人1口4名様まで）にご登録いただけます。
詳しくは当協会ホームページ <https://www.aero.or.jp> をご覧ください。

特典について

航空クラブ会員特典
・ 会員限定行事へのご参加（参加費をいただく場合もございます） 航空クラブ総会・特別講演会・懇親会へのご参加、会員限定の講演会 航空関係施設の見学会等へのご参加 ・ 航空クラブサロンの利用 ・ 同好会へのご参加（囲碁、写真、書道の同好会が活動しています） ・ 航空クラブホームページの閲覧 ・ 当協会機関誌『航空と文化』の贈呈 ・ 航空協会主催行事のご案内（「航空と宇宙」講演会のご案内等） ・ 航空会館貸会議室室料の割引 ・ 航空図書館館外貸出登録料の免除（一般 4,000 円） ・ 当協会発行図書の割引販売 * 賛助金は税法上の優遇措置の対象とはなりません
航空遺産継承基金 賛助員
(1) 航空遺産継承基金が発行する出版物の贈呈 (2) 当協会機関誌『航空と文化』の贈呈 (3) 航空遺産継承基金の主催する展示会などの優先ご案内

日本航空協会 略年表

年		出来事
大正 2	1913	(社) 帝国飛行協会発足（翌年財団化）
大正 3	1914	第 1 回民間飛行競技会を開催（兵庫県鳴尾競馬場）
大正 8	1919	国際航空連盟：FAI に加盟（19 番目の加盟国）
大正 8	1919	第 1 回東京～大阪懸賞郵便飛行大会を開催
大正 15	1926	パリ日本大使館にて FAI 総会を開催
昭和 15	1940	(財) 大日本飛行協会に改組
昭和 20	1945	(財) 大日本飛行協会が解散し、(財) 通信科学振興協会が発足
昭和 27	1952	(財) 通信科学振興協会から引き継いで (財) 日本航空協会が発足
昭和 30	1955	航空図書館を開設
昭和 31	1956	『日本航空史 明治・大正編』を刊行
昭和 32	1957	航空関係者を表彰する制度を創設
昭和 45	1970	関宿滑空場を開設（平成 15・2003 年 NPO 法人に移譲）
昭和 50	1975	『日本航空史 昭和前期編』を刊行
昭和 52	1977	埼玉県桶川にてスポーツ航空フライイン '77 を開催
昭和 56	1981	第 74 回 FAI 総会を東京で開催／第 3 回ハンググライディング世界選手権開催（大分県別府市）
昭和 59	1984	模型航空 F1D 世界選手権開催（名古屋市）
平成元	1989	第 9 回熱気球世界選手権開催（佐賀県佐賀市）／第 1 回スカイ・レジャー・ジャパン開催（埼玉県ホンダエアポート）
平成 4	1992	『日本航空史 昭和戦後編』を刊行
平成 5	1993	女子ハンググライディング世界選手権開催（山形県南陽市）
平成 7	1995	パラグライディング世界選手権開催（福岡県北九州市）／模型航空 F3A・F3C 世界選手権開催（岡山県笠岡市）
平成 8	1996	FAI よりエアスポーツメダル受賞
平成 9	1997	熱気球世界選手権開催（佐賀県佐賀市）
平成 10	1998	フランス航空協会からメダル受賞
平成 12	2000	ジャパン・ソアリングセンター関宿 30 周年記念イベント開催(第 12 回スカイ・レジャー・ジャパンと共催)／第 25 回パラシュート世界選手権伊勢志摩大会を開催
平成 13	2001	第 6 回ワールド・ゲームズが秋田で開催され航空スポーツとしてパラシュート競技を開催
平成 15	2003	模型航空 F3C 選手権開催（石川県能登）／創立 90 周年記念『航空文化百年展』開催
平成 16	2004	航空遺産継承基金を設立
平成 17	2005	スカイ・レジャー・ジャパン '05 イン野田を FAI 100 周年記念行事として開催
平成 18	2006	第 17 回栃木熱気球世界選手権開催（栃木県茂木）
平成 19	2007	重要航空遺産認定制度を設け YS-11 輸送機量産初号機、九一式戦闘機を認定
平成 20	2008	国際線発着調整事務局を設置
平成 22	2010	記念誌『日本の航空 100 年』を刊行
平成 24	2012	一般財団法人へ移行登記
平成 25	2013	創立 100 周年
平成 28	2016	『J-BIRD 写真と登録記号で見る戦前の日本民間航空機◎満州航空・中華航空などを含む』を出版
令和 5	2023	11、12 件目の重要航空遺産として四式戦闘機「疾風」と三式戦闘機「飛燕」を認定『三式戦闘機「飛燕」二型 6117 号機の記録』を出版

一般財団法人 日本航空協会 賛助員申込書

次のとおり一般財団法人日本航空協会賛助員として申込します。

年 月 日

年度	令和	年度
普通継続 賛助員	法人 1口:50,000円	申込口数 口 、 計 円
	個人 1口:12,000円	申込口数 口 、 計 円
航空遺産 賛助員	法人 1口:60,000円 (月額5,000円)	申込口数 口 、 計 円
	個人 1口:12,000円 (月額1,000円)	申込口数 口 、 計 円
☐ 匿名希望 ※		

航空遺産賛助員は、年度途中からの申し込みが可能です。賛助会費は月割計算となります。
※活動報告へ賛助員名を記載いたしますので、匿名希望の方はチェック願います。

ふりがな	
法人名又は氏名	
住所	〒
電話番号	
FAX番号	
e-mail	

法人様記入欄

ふりがな	
代表者氏名	
お役職	
ふりがな	
ご担当者名	
部署・お役職	

申込方法 本紙にご記入の上、ご送付願います(e-mail、FAX可)
賛助金を指定口座へお振り込みいただき、ご入金の確認をもって受付となります。
ご請求書が必要な場合は、お手数ですがお申込書送付の際にお知らせください。

振込先

振込先： みずほ銀行 新橋支店 普通 0210535
口座名義： 一般財団法人日本航空協会 ザイ)ニホンコウクウキョウカイ
※振込手数料はご負担いただけますようよろしくお願いいたします。

世界をつなぐ、あたらしい空へ。



Inspiration of JAPAN

A STAR ALLIANCE MEMBER



www.ana.co.jp

JAPAN AIRLINES



新しい翼で、世界の空へ。



航空券のご予約・ご購入、ご搭乗手続きはこちらから www.jal.co.jp



明日の空へ、日本の翼