

論説

リビア戦争におけるイタリアの航空機利用 —航空作戦とプロパガンダの視点から—

林 優来*

The Use of Air Power by the Italian Army in the Libyan War: Air Operations and Propaganda

By YUKI HAYASHI

The first war that saw the use of an air force was the Libyan War (Italo-Turkish War), in which the Italian army became the first military force in the world to weaponise aeroplanes and airships. This article examines four aspects: how the Italian army was able to form an air force at the beginning of the war, how pilots accomplished air operations, the effects of these operations and the perception of ‘air power’ that spread through Italy. By 1910, the Italian army had established pilot academies and trained some soldiers and sailors. Therefore, when the war began, the Brigade Specialists of Engineers (Brigata Specialisti del Genio) was able to induct skilled pilots, while some civilian pilots also volunteered to serve at the front. At the Libyan front, Italy’s air operations, especially bombing, impact the situation enough to cause any significant change; instead, the Ottomans sometimes used the image of aeroplanes for boosting the morale of the local people who thought that the Islamic saint flew to help them. Meanwhile in Italy, it was assumed that the Italian pilots inflicted more damage than they sustained and newspapers propagated a narrative of ‘the supremacy of the air and the panic on the ground’. As a result, a donation campaign for the Italian air service held in 1912 gathered over three million lire, and this focus of Italy on its air force was contemporarily mythicized as the unity of Italians.

1 はじめに

1911年9月29日に、イタリアがオスマン帝国領トリポリタニア・キレナイカの領有を求めて宣戦したことでリビア戦争（伊土戦争）が始まった。10月にトリポリに上陸したイタリア軍によって、飛行機は世界で初めて戦場で使用された。また、11月1日に行われたイタリア軍の飛行機からの手榴弾投下は「空爆の歴史の始まり」とみなされ¹⁾、概説的な航

* 東京大学総合文化研究科博士後期課程（Postgraduate Student, Graduate School of Arts and Sciences, University of Tokyo）

1) ただし、世界初の空爆作戦は、1849年7月にオーストリア＝ハンガリー海軍の気球母艦ヴルカノがサン＝マルコ共和国に対して行った、紙製の小型熱気球を用いた風船爆弾攻撃であるといえよう。したがって、イタリア軍の作戦は世界初の「飛行機による」空爆、あるいは「人間が制御する航空機を用いた」空爆で

空史・空爆史を扱う書籍・論文において、少なくとも数行を割いて言及されることが多い。

イタリアにおいても、リビア戦争から40年にあたる1951年に、空軍歴史部局が当時の航空作戦や航空機をテーマにした文学作品などを収集した書籍を出版している²⁾。100年目に当たる2011年には、リビア内戦の勃発やカダフィ死亡の報道と比較すれば、リビア戦争に対する関心は低くなったものの、両者を結び付ける形での記述がなされるときには、かつての航空作戦も同時に言及されていた³⁾。

しかし、リビア戦争における航空作戦に対する評価は、史料や文献によって大きな差異が生じている。例えば、荒井〔2008〕では、イタリア軍参謀本部が空爆は「アラブに対して驚異的な心理的效果をあげた」⁴⁾と報告したという記録が紹介されている一方、Niccoli〔2013〕においては、民生品や競技用の飛行機を急ごしらえて軍事転用した、小規模で漠然とした作戦にすぎないと説明されている⁵⁾。また、Lombardi〔2005〕ではイタリアの航空部隊の活動は「他の航空先進国も注目していた」⁶⁾と肯定的に記述されているものの、田中〔2008〕において言及されているオスマン側の抗議⁷⁾のように、戦時国際法や実際の効果などについて、当時から疑問が投げかけられていたという事実は見落とされている。

問題は、実際の作戦とプロパガンダが混同され、切り分けられないままに分析がなされていることにある。リビア戦争における航空作戦は、当時の文学作品や国内キャンペーンによって既に「神話化」と言えるような扱いを受けていたが、それゆえに軍の発表や報道の段階で何らかの誇張が行われていたという点が見落とされやすくなる。

また、空爆において「心理的效果」という言葉が使われる場合、それは主に地上で空爆を受けた側が恐慌状態に陥ったと解釈される。しかし、リビア戦争の時期においては、必ずしも飛行機や飛行船がオスマン帝国の兵士やリビアの住民に対して恐怖を与えたとは言えない。更に、後述するように、リビアの住民が飛行機の知識を有していないことを逆手に取り、むしろオスマン側が士気高揚のためにイタリア側の飛行機を利用することさえあった。

一方で、プロパガンダや神話化が、必ずしも同時期の航空機をめぐる議論に影響を与

あったといえる。cfr. Hallion〔2003〕p. 66, Molteni〔2015〕pp. 130-131.

2) 本稿で参照するUfficio Storico dell'Aeronautica Militare〔1961〕は、初版と同じ内容に新たに収集した図版を追加した第2版であり、イタリア語と英語・フランス語・スペイン語の対訳をつけてそれぞれ1冊ずつ刊行した「リビア戦争50周年版」の、スペイン語対訳版である。

3) 例えばFolisi〔2011〕p.47など。

4) 荒井〔2008〕2頁。

5) cfr. ニッコリ、中川・石井・梅原訳〔2014〕50頁。

6) Lombardi〔2005〕p. 57.

7) 田中〔2008〕20-21頁。

えていなかったともいえない。それらの言説によって生まれた航空機イメージは、愛国心と結びつき、1912年の飛行機献納運動となった。また、航空機が兵器とみなされたことは、戦時国際法違反に関する議論を生むことにもつながった。

以上のような当時の状況を説明するために、本稿では、リビア戦争におけるイタリアの航空機利用の実態を踏まえながら、報道や文学を通してどのような側面が強調され、同時期の航空機をめぐる言説や運動に対していかなる影響を与えたのか、当時のイタリアでの報道を参照しながら分析する。まず第2節において、リビア戦争に至るまでのイタリア軍航空部門を整理し、第3節で戦争に派遣された航空部隊とその編成について概観する。第4節では、戦争中の作戦行動とその実効的な効果について分析する。そして第5節では、報道やプロパガンダを通して伝わった航空作戦がいかに神話化され、それを通して形成された兵器としての航空機のイメージについて考察したい。

ただし、本稿は主にイタリア側の史料を参照しているため、オスマン側の航空機イメージに関する分析には限界がある。それでも、当時のイタリアにおける報道や証言によって伝達された情報を検証しつつ、可能な限り言及したい。

2 リビア戦争以前のイタリア軍航空

(1) 20世紀初頭の軍における飛行機・飛行船分野の拡大

まず、イタリア軍において航空分野がどのように拡大し、なぜリビア戦争の段階で「派遣できる」状態に至ったのか、主に20世紀初頭の状況を概観しながら整理する。

イタリア軍において、航空を扱う部隊が正式に設置されたのは、1885年1月のことであった。この時ローマの第3工兵連隊の中に「航空小隊」*Sezione aeronautica*が新設され、ヴィットーリオ・コルデーロ・ディ・モンテゼーモロやマリオ・マウリツィオ・モーリスといった、後の軍航空における要職を担う人物が所属した。この部隊は19世紀末までに、電気照明や写真技術、鉄道を扱う部隊と統合され、「工兵特殊旅団」*Brigata Specialisti del Genio*として第3工兵連隊から独立した⁸⁾。

20世紀に入ると、イタリアにおいても軍民で飛行機や飛行船研究が開始された。中でも飛行船分野の進歩は早く、国内初の飛行船が建造された1905年から3年後には、工兵特殊旅団の技術者オッタヴィオ・リカルドーニとガエターノ・アルトゥーロ・クロッコによって、軍が独自に飛行船を建造できる段階に至った。

一方で、軍の飛行機分野は、工兵特殊大隊に所属していない軍人によって開拓された。

8) 19世紀のイタリア陸軍航空部門の変遷については、林〔2018〕77頁。

イタリア軍の中で実用的な飛行機に関する研究を最初に行った人物は、海軍のマリオ・カルデラーラだった。当時少尉であったカルデラーラは、1905年にはライト兄弟の飛行実験についての情報を入手しており、手紙のやり取りを通して実験に関する文書を入手していた⁹⁾。その後、フランスでの複葉機研究を経て、1909年4月にローマのチェントチェッレに招聘されたウィルバー・ライトから直接ライトフライヤーの操縦法を学び、同年9月にイタリアで開始された飛行士免許制度における第1号を取得した。

しかし、イタリア軍内部で行われていた飛行機開発の試みは、リビア戦争開戦の時点では実用段階に至っていなかった。1906年以降、カルデラーラの他にもクロッコやリカルド・ドーニ、また海軍工兵だったアレッサンドロ・グイドーニによって研究が進められていた。しかし、クロッコとリカルド・ドーニの機体はボートにプロペラを装着したものであり¹⁰⁾、翌年になると飛行船建造に集中するため、実験は終了した。グイドーニが1909年に計画した陸上複葉機も後に水上機へと設計を変更し、実際に飛行したのは11年11月であった¹¹⁾。

こうした状況の中で、1910年7月10日、第422号法によって、軍需省に対する臨時予算が策定され、「飛行船、飛行機及び関連施設の建造、工事費、輸送費、人員に対する特別手当」という名目で1千万リラが拠出され、17日に「工兵特殊大隊」Battaglione Specialisti del Genioと改称された組織に与えられた¹²⁾。

この金額は、軍航空の拡大のために政府が当初2千5百万リラを充てようとしたところ、当時の国庫相や軍需相の反対を受けて、モーリスが再度最小限の額として試算したものであった¹³⁾。臨時予算は同時代の航空に対する関心の高まりを受けて決定されたが、実用性が未知数である技術に対して、政府は慎重な態度を取ったといえよう。

この時のモーリスは、予算を使用して9隻の飛行船と10機の飛行機、飛行場や水素ガス製造所などに充てることを計画していた¹⁴⁾。当時の飛行船や飛行機の建造コストは一定ではないが、イタリア初の国産飛行船建造の際に17万リラの資金援助が行われていた¹⁵⁾こと、ウィルバー・ライトのローマ招聘の際にライトフライヤーを25,000リラで購入していた¹⁶⁾ことを鑑みると、飛行船には約20万リラ、飛行機には2万5千～3万リラほどの費用を必

9) Calderara / Marchetti [2003] p. 53.

10) Marchetti [2009] pp. 163-166.

11) Ibid., p. 152.

12) 工兵特殊大隊は、1911年3月10日に部隊編成が1つの司令部と4つの部隊に整理され、第1部隊が観測・気球・電動機・写真機・無線機、第2部隊が軍用飛行機及び飛行士学校の運営業務、第3部隊が軍用飛行船、第4部隊が実験及び航空機開発を取り扱った。cfr. Rivista Aeronautica [1927] pp. 9-10.

13) Ibid., p. 80.

14) Ibid.

15) 林 [2018] 77頁。

16) Cobianchi [2009] p. 16.

要としただろう。格納庫等の関連施設も併せると、モーリスはすでに軍内部で実用的な機体が建造可能であった飛行船分野に対し、重点的に予算を配分しようと考えていたといえる。

以上のように、1910年時点のイタリア軍航空は、工兵特殊旅団に人材と技術が集中していた飛行船分野と、旅団の外部にいた軍人が独自に研究を進めることもできた飛行機分野に大別できる。ただし、どちらの技術を重視するかに関する見解は分かれていながらも、クロッコやリカルドーニのように、双方の分野を横断する人物もおり、1910年時点では両分野の派閥化や衝突はなかったといえる。

（2）パイロットの養成

飛行船と飛行機の技術開発の状況は対照的であったが、パイロット養成の分野には、共通点と相違点がみられる。

飛行船分野では1910年1月、ブラッチャーノ湖畔のヴィーニャ・ディ・ヴァッレに、操縦士養成学校が設立された。これまで軍飛行船の操縦士は、技術者であったクロッコやリカルドーニが兼務していたが、この時に初めて陸軍他兵科や海軍でも操縦士を養成することが可能になった。この学校では、リビア戦争までに8人の陸軍（工兵及び砲兵）、4人の海軍軍人が操縦技術を学んでいた¹⁷⁾。

飛行機分野においても、飛行士の養成が陸海軍の諸兵科に対して開かれていたことは同様だったが、複数の学校が設立されていた点や、民間人にも開かれていた点において異なっていた。1909年には、ウィルバー・ライトが出国した後のチェントチェッレにおいて、小規模な軍飛行士学校が設置されたのみであったが、翌10年になると民間の飛行士学校からも免許取得者が輩出された。そして11年には、免許制度の本格的な施行に合わせて、軍や民間の飛行士養成学校が北部を中心に設立されていく¹⁸⁾。特にマルペンサとアヴィアーノに設立された軍の飛行士学校は、陸海軍の様々な兵科から人材を集め、1912年までにそれぞれ27名と34名が免許を取得した。

また、1910年以降は、フランスの飛行士学校で免許を取得し、帰国後に改めてイタリアでも免許の交付を受ける軍人も現れた。

17) Pesce [1982] p. 25.

18) 10年から11年にかけて、北部の都市において民間の飛行士学校が6校設立され、1912年までに軍人10名、民間人41名が免許を取得した。cfr. *Rivista aeronautica* [1927] p. 127.

表1 イタリア軍航空学校及び他国での免許取得者内訳 1909～12年

年	イタリア軍立飛行士学校						外国の航空学校			
	チェントチェッレ		マルペンサ		アヴィアーノ		フランス		その他	
	軍	民	軍	民	軍	民	軍	民	軍	民
1909	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1910	3	—	—	—	—	—	5	12	—	1
1911	3	1	9	3	7	—	2	17	—	—
1912	—	—	13	2	22	5	24	16	1	—
総数	7	1	22	5	29	5	31	45	1	1
校別総数	8		27		34		76		2	

出典：Rivista aeronautica [1927] p. 127 より作成。

このように、リビア戦争以前から、イタリアでは飛行船・飛行機のパイロットを養成する機関が設立されており、1911年9月の開戦時点で航空部隊を派兵できる人材をそろえることは可能であった。特に飛行船部隊は、カンパルト（ヴェネツィア）に「N. 2」、ボスコマンティコ（ヴェローナ）に「P.3」の基地を有し、飛行船学校で訓練を受けた操縦士も配備され、指揮系統が確立され始めていたといえる¹⁹⁾。

一方で、当時は戦闘単位としての飛行機部隊は編成されておらず、軍の飛行士学校が疑似的な部隊として存在するのみであった。11年の飛行機部隊は、春にチェントチェッレの飛行士学校が閉鎖したことに伴って、飛行機や教官はマルペンサに移動しており、5月に開校されたアヴィアーノとの2校に分かれて整理されていた。また、マルペンサには9機、アヴィアーノには10機の飛行機が配備されていた²⁰⁾。

さらに、リビア戦争開戦以前は、独立した飛行機部隊が編成されるということは必ずしも自明ではなかった。8月18日から9月20日にかけて行われた軍事演習でも、飛行船と異なり、独立した飛行機部隊は編成されず、工兵特殊大隊の他の部隊と合同で、組分けされた2チームにそれぞれ5機ずつ、飛行士は4人ずつ配備される形で参加していた²¹⁾。

少なくとも、リビア戦争以前に飛行機部隊の中で共有されていたのは、具体的な編成ではなく、「誰が腕の立つ飛行士か」という認識であったと考えられる。軍人飛行士の中でも操縦技術に長けていると評価されていた人物は、開戦直前の9月17日から「ボローニャ-ヴェネツィア-リミニ-ボローニャ」エアレース（約640km）に参加していた。

開催に先立ち、飛行機部隊に対しレスト・デル・カルリーノから飛行機部隊の参加を要

19) Pesce [1982] pp. 25-26.

20) Rivista aeronautica [1927] p. 116, 120, 123.

21) Ibid., p. 98, Cobianchi [2009] p. 187.

請されたため、部隊長モンテゼーモロと大隊長モーリスは5人の飛行士を選出し、賞は受け取らず、参考記録のみという条件で派遣した²²⁾。この時に参加した軍人飛行士は、いずれもリビア戦争に航空部隊の一員として従軍することになる。

以上のように、リビア戦争以前のイタリア軍航空は、陸海軍諸兵科の混成部隊であった。例えばピアッツァ（表2参照）はリビア戦争開始時においても第8野戦砲連隊の所属であることは変わらなかった。軍人飛行士であることをもって、ただちに工兵特殊大隊の指揮下に入るといような規定は存在していなかったのである。

3 リビア戦争におけるイタリア軍航空

(1) 独立飛行小隊の編成

では、リビア戦争に派遣された飛行隊は、どのような経緯で編成されたのだろうか。

リビア戦争への派兵を目的として、独立した飛行隊を編成することを指示した「極秘指令第1号」をモンテゼーモロが受け取ったのは、9月28日のことであった²³⁾。工兵特殊大隊司令部が決定したこの方針は、前月のモンフェッラートでの軍事演習の結果が影響していた。演習に参加した飛行士たちは試験的に偵察任務を行っていたが、機体トラブルや離着陸時の故障が相次ぎ、「より多くの機体、1ダースほどの飛行機を各チームに配備するべきだった」と評価されていた²⁴⁾。独立した飛行隊の編成は、人員を増やすことでこの課題を短期的に解決するための策であったといえる。

モンテゼーモロは、この新設された「第1飛行小隊」の司令官としてピアッツァを指名した。ピアッツァはマルペンサの軍飛行士学校において「駐屯地司令官」Comandante del Distaccamentoの任務に就いており、9月のエアレースにおいても640kmを4時間44分57秒で飛行していた²⁵⁾。また、この飛行隊にはモイツォ、ガヴオッティ、デ・ロッシも含まれており、直前に長距離飛行を経験し、成果を上げていた人員を積極的に配置されたといえる。

第1飛行小隊は、10月5日に海軍が上陸し始めたトリポリへと派遣された。同月15日に上陸を完了した際には、司令官ピアッツァを含めて5名の正規飛行士と、予備飛行士として6名、飛行機の整備等を行う人員等31名が帯同し、9機の飛行機が配備されていた。他の飛行小隊も、リビア沿岸の主要都市がイタリアの占領下に入るたびに、新たに編成され

22) Cobianchi [2009] p. 192.

23) Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare [1961] p. 25.

24) Cobianchi [2009] p. 190.

25) Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare [1961] p. 24. Cobianchi [2009] p. 195には、天候や航行したルートを勘案して補正をかけた記録である5時間5分26秒が掲載されている。

て派遣された。ベンガジ都市部が10月19日に占領されると、「第2飛行小隊」が編成され、11月8日にナポリを出港した²⁶⁾。出港時の小隊は5名の飛行士に3機の飛行機、整備等の人員30名という構成であり²⁷⁾、第1航空部隊と比較すれば小規模であった。

また、12年8月6日に、トリポリの東約15kmに位置する沿岸の町ズアラをイタリア軍が占領すると、月末までにこの地で新しい飛行小隊が編成された²⁸⁾。司令官には、4月に一時帰国していたモイツォが指名され、デ・ロッシなどを含む飛行士4名が派遣されていた。

（2）民間飛行士義勇兵の派遣

一方で、10月中旬までにイタリア軍が占領したデルナ及びトブルクにも飛行小隊が派遣されたが、その中核をなしていたのは民間人の飛行士義勇兵だった。

リビア戦争が開始されると、『コッリエーレ・デッラ・セーラ』紙をはじめとして、イタリア各地の新聞社が戦争支持に回った。その中で、トリノの『ラ・スタンパ』紙が発行していた週刊スポーツ新聞『ラ・スタンパ・スポルティヴァ』が、民間飛行士を戦場に派遣するキャンペーンを開始したのである。

『スポルティヴァ』紙は10月29日号に、『イタリアの鷲』と題した記事を掲載し、民間の飛行士たちに対し「イタリアは君を軍勢へと招待している」として、リビア戦争への従軍を呼び掛けた²⁹⁾。11月12日の「イタリアの飛行士よ、戦え！」という記事では、20名を超える賛同者が集まったことで、新聞社の総意として「我々の義勇兵が征服された土地に向かうこと」を支援する意思を表明し、支持者や志願者の名を掲載した³⁰⁾。この宣言が発表された翌週には、砲兵大尉として召集されていた下院議員カルロ・モントゥを司令官として「民間義勇飛行士隊」が結成され、同月25日に「第3飛行小隊」がデルナに、28日に「第4飛行小隊」がトブルクに上陸した。

民間人義勇兵に名前を連ねていたのは、当時のエアレースやデモンストレーション飛行において名声を得ていた人物であり、自身が所有する飛行機を使用して作戦を遂行した人物も確認できる。そしてモントゥも、1908年にフランスの飛行士レオン・ドラグランジュを招聘して、イタリアにおける初の飛行機によるデモンストレーション飛行を計画した人物であった。このように、民間人義勇兵によって構成された飛行小隊は、イタリアの飛行

26) Cobianchi [2009] p. 199.

27) Caminiti [2011] p. 84.

28) Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare [1961] p. 69.

29) *La Stampa Sportiva*, 29 ottobre, 1911, p. 5.

30) *Ibid.*, 12 novembre, 1911.

機の黎明期を作り上げた人物を、一部は自身が所有する機体と共に戦地に派遣していた。そして、デルナやトブルクにおける民間人飛行士の活動は、後述するように、航空機を用いたプロパガンダの材料にもなったといえよう。

表2 リビア上陸時における第1～第4飛行小隊及びズアラ飛行小隊の編成

小隊	氏名（召集当時の兵科・階級）	使用機体
第1飛行小隊	カルロ・マリア・ピアッツァ（砲兵大尉・司令官）	ブレリオXI 2機
	リッカルド・モイツォ（砲兵大尉） ウーゴ・デ・ロッシ（海軍少尉）	ニューポールIII.A 3機
	レオポルド・デ・ラーダ（歩兵中尉）	M.ファルマン※ 2機
	ジュリオ・ガヴオッティ（工兵特殊大隊少尉）	エトリッヒ・タウベ 2機
	（予備飛行士） フェリーチェ・スカパッロ（歩兵大尉） ³¹⁾ イジーノ・ジルバート・デ・ヴィンケルス（砲兵大尉） コスタンティーノ・クァッリア（山岳兵中尉） エットレ・マッロ（歩兵中尉） アンドレア・ポッジ（騎兵中尉） ルイジーノ・ファルキ（衛生兵中尉）	—
第2飛行小隊	アルフレード・クッツォ・クレア（砲兵大尉・司令官） ラウル・ランプニャンティ（騎兵中尉） ルイージ・バイロ（砲兵中尉） フランチェスコ・ロベルティ（海軍中尉） ウンベルト・カンノニエーレ（騎兵少尉）	ブレリオXI M.ファルマン アステリア 各1機
第3飛行小隊	マッダレーノ・マレンコ（狙撃隊大尉・小隊司令官） ³²⁾ グイード・スプレンドレリ（砲兵中尉・小隊司令官） アレッサンドロ・ウンベルト・カーニョ（民間人） アルベルト・ヴェローナ（民間人） マリオ・コビアンキ（民間人） アキッレ・ダル・ミストロ（民間人）	4機 ³³⁾
第4飛行小隊	エルコレ・カプッツォ（歩兵中尉・現地司令官） ジェルマーノ・ルッジェローネ（民間人） ウンベルト・レー（民間人）	ブレリオXI 1機 H.ファルマン※ 2機
	ロモロ・マニッセロ（民間人）	ブレリオXI 1機
	ジュゼッペ・ロッシ（民間人）	H.ファルマン 1機

31) 当時飛行士免許を取得しておらず、教習生として参加していた。また、Cobianchi [2009] によれば、1914年までの免許取得者リストに含まれていない。

32) マレンコとスプレンドレリは飛行士免許を取得していないが、飛行士やデルナの飛行場防衛のために司令官となっている。

33) 機体の内訳は不明だが、民間人飛行士が自身の保有する機体を使用していた場合は、ドゥベルデュサンが1機（ダル・ミストロ）、H.ファルマンが2機（カーニョ、コビアンキ）、ブレリオXIが1機（ヴェローナ）という構成になる。

ズアラ飛行小隊	リッカルド・モイツォ（司令官） ウーゴ・デ・ロッシ リッカルド・サレンゴ（歩兵中尉）	ニューポール III.A （機数不明）
	ルイージ・アントニーニ（騎兵中尉）	ブリストル・コアンダ （機数不明）

※表ではアンリ・ファルマン複葉機を「H.ファルマン」、モーリス・ファルマン複葉機を「M.ファルマン」と表記している。

出典：Lombardi [2005]、Rivista aeronautica [1927]、Ministero della Guerra [1927]、Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare [1961]、*Corriere della Sera* (14 agosto 1912)、*La Stampa* (11 ottobre 1912)をもとに作成。

（3）観測気球隊及び飛行船部隊の派遣

観測気球部隊は11月5日にトリポリに上陸した。この部隊は、12月1日に到着したものと併せて2基の観測気球を使用し、リビア戦争の期間を通して、トリポリタニア沿岸の軍事拠点を偵察する任務に就いた³⁴⁾。

この部隊は、当初はトリポリから内陸へ移動することは不可能と考えられていた。イタリアで観測気球の輸送のために使用していた馬車は、重量が3.2tであったことから、砂漠地帯を走行することは困難とみられていたのである³⁵⁾。

現地でのテスト走行の結果、砂漠でも問題なく使用できるという結論に至ったものの、今度は観測気球の視界に限界があることが明らかになった。煙霧の立ち込める砂漠においては、観測気球によって偵察できる距離は7~8kmが限度だった³⁶⁾。この視程ではリビア内陸の広大な砂漠で使用することは現実的でなかったのである。

一方で、上陸時の飛行船部隊は海軍7名、陸軍4名（うち工兵3名）の操縦士・搭乗員を擁し、海軍大尉グイード・シェルシによって率いられていた。リビアで使用する機体は、N.2を改称した「P.2」及びP.3の2隻とされた。

飛行船部隊がトリポリに上陸したのは、飛行機部隊よりも数ヶ月遅れることとなった。リビア戦争での使用が決定され、輸送のために2隻がガス抜きをされたのは10月30日のことだったが、格納庫の解体に時間を要し、部隊の第一陣がブリンディジ港を出発したのは12月1日となった³⁷⁾。

トリポリにおいて物資の陸揚げが完了したのは14日であり、同日に格納庫の建設が開始された。しかし、16日に発生した嵐によって2つの格納庫が倒壊したことで、飛行船は

34) Ministero della Guerra [1927] pp. 97-98.

35) Ibid., p. 100.

36) Ibid.

37) Pesce [1982] p. 44.

離陸が不可能になった。機体そのものは破壊されなかったものの、新しい格納庫を緊急でドイツから買い入れて建設するまでは飛行ができず、活動再開は翌年3月5日となった³⁸⁾。また、5月末には海軍中尉アゴスティーノ・ペンコを司令官として、3隻目の飛行船「P. 1」がベンガジに上陸している³⁹⁾。

以上のように、リビア戦争においては、イタリア軍が所有する飛行機・飛行船・観測気球が投入されていた。そして、この3種類の航空機の中で、様々な作戦の実験を最初に行い、また戦争初期に注目されたのが飛行機であったことは、上陸の時期や部隊の状況に起因したといえる。最も早くリビアに上陸し、観測気球よりも活動範囲が広く、飛行船部隊のように小隊全体が行動困難になるようなアクシデントに遭遇しなかったことで、飛行機や飛行士の活動に対して注目が集まる状況が生まれたのである。

4 リビア戦争における航空作戦

(1) 空爆作戦以前の第1飛行小隊

この節では、リビア戦争における実際の航空作戦について分析する。

まず、最も早くリビアに上陸した第1飛行小隊が、いかなる状況で航空作戦を遂行していたのかを明らかにする。この小隊と飛行船部隊の活動日誌は、1922年から27年にかけてイタリア軍需省が刊行した5巻本の『リビア戦線』*Campagna di Libia*第5巻に記録されており、他の小隊の活動と比べると作戦内容が詳細に伝えられている。

ただし、飛行高度に関する記録が殆ど残されていない点は、作戦がもたらした影響を分析する際には注意が必要であるといえる。報告によれば、視界良好であれば高度1000mから地上の小さな集団を視認でき、高度7～800mかつ日差しの状況が良ければ、人間や家畜を見分けることができたという⁴⁰⁾。言い換えれば、曇天や雨天、また地上を煙霧が覆っていた場合には、必ずしも地上の状況を正確に把握できていたとは言えないのである。

このような視認性の限界を踏まえて、戦争初期に第1飛行小隊によって行われたいくつかの「世界初」の航空作戦に焦点を当てたい。10月15日に上陸を完了させた小隊は、22日までに飛行場や格納庫の整備をし、試験飛行を行った⁴¹⁾。そして翌日、ピアッツァが飛行機による世界初の偵察を行った。この時は6時15分から65分間、トリポリから南に約10kmの距離を往復した際、150～200人規模の野営地以外に報告すべきものは確認できな

38) Ibid., p. 45.

39) Ibid., p. 50.

40) Ministero della Guerra [1927] p.165.

41) Ibid., p. 108.

かった。ピアッツァの15分後にモイツォも偵察に出ていたが、特筆すべきものはなかったという⁴²⁾。

この飛行は、当日の状況を鑑みると、偵察作戦としては失敗であったといえるだろう。この日、オスマン帝国と現地民兵の混成部隊が、トリポリ東部のシャラ・シャットオアシスにおいて8千～1万人規模の反攻を開始した。この作戦によってイタリア軍は前進を阻まれ、トリポリ戦線は長期にわたって膠着状態となった。更に26日に行われた戦闘の結果を合わせると、10月段階でのイタリアのリビア派遣軍約3万5千人のうち約600人が死亡し、少なくともその倍の数の負傷者が出ていた⁴³⁾。少数の飛行機で行う偵察の効果に限界があることは、最初の作戦の時点で既に明らかになっていたといえる。

また、偵察目的で使用する飛行機に対するオスマン側の抵抗もみられた。25日早朝にモイツォが偵察飛行に出ていた際、沿岸部のオアシスに4～6千人規模のオスマン軍を視認した。その際に、地上から飛行機に対する射撃が行われ、3発の銃弾が翼を貫通した⁴⁴⁾。空爆作戦より早く、ライフルで上空に狙いを定める形で対空攻撃がなされていたのである。

ただし、オスマン軍の攻撃は飛行機に対して大きな損害を与えることはなく、モイツォはむしろこれを「名誉の負傷」であるとして、地上での修復の際に被弾した箇所に印をつけるという装飾を施した⁴⁵⁾。この時のモイツォが地上に対して何らかの反撃を行ったという記録はない。しかし、飛行機が無力化すべき「兵器」であり、また地上からの攻撃を受けるという認識は、航空作戦が開始されて3日で既に両交戦国が共有していたといえる。

(2) 飛行機・飛行船による空爆作戦

では、イタリア側の飛行機は、どのようにして「空爆」という対地攻撃力を持つに至ったのだろうか。

少なくとも、上陸当初から空爆作戦が予定されていたとはいえない。イタリア軍の飛行機は、民間人も使用していた機体を改造したものも含まれていたが、リビア戦争開始時点において爆弾投下装置は有していなかった。更に、最初の空爆作戦に使用された「チペッリ」手榴弾は作戦前日に飛行場に到着しており、操縦桿を握りながら片手で投下する実験は、その日にモイツォによって2回行われたのみであった⁴⁶⁾。以上の点から、空爆作戦は

42) Ibid., pp. 109-110.

43) Del Boca [2010] p. 117.

44) Ministero della Guerra [1927] p. 111.

45) *La Stampa*, 31 ottobre 1911, p. 2.

46) Ministero della Guerra [1927] p. 114.

10月末頃に急遽決定され、殆ど準備ができなかった状態で行われたと考えられる。

11月1日、ピアッツァとモイツォが事前にオスマン軍の配置を偵察した後、ガヴォッティがトリポリの南東約15kmに位置するアイン・ザラにおいて、1発の手榴弾を投下した。その後、トリポリから東に20kmのタジュラオアシスの上空で、3発の手榴弾を投下して帰還した⁴⁷⁾。最初に投下した約2kgのチペッリ手榴弾は「直後に視認できなくなり、方向転換をする際に黒煙と逃げる人々を視認した」が、タジュラ上空では「狙撃を避けるために急いで現場を離れた上に、プロペラ音にかき消されて爆発音は確認できなかった」ため、結果は不明であるという⁴⁸⁾。

飛行機による空爆は、12年初頭まで同様の方式を取っていた。この時期の空爆記録を見ると、飛行士が一度に携帯できる手榴弾は多くても4~5発程度だったようである。また、片手で起爆から投下までを行う必要があったことから、飛行士側のミスにより操縦不能になるか、自爆する可能性もあった。実際に、11月20日にピアッツァが飛行した際は、手榴弾のコードが昇降舵に絡まり、一時的に危険な状態となっていた⁴⁹⁾。

飛行士側のリスクを逡減するための手榴弾や投下装置の改良は、空爆作戦の開始と同時に行われていた。特に民間人飛行士が空爆作戦を行う場合に備え、工兵特殊大隊中尉であったボンテンペッリが、新型の手榴弾を開発していた。

また、12年2月になると、カンボドニコという人物が、工兵特殊大隊に対し爆弾の投下装置を売り込んでいた。これは、10発の爆弾を装填可能で、複座にあるレバーを操作して任意の個数を投下できる箱型の機械であった⁵⁰⁾。この装置によって飛行士側の安全性は高まり、また効率的な爆弾の投下が可能になったとされている。少なくとも同月26日には、装置を取り付けた飛行機が作戦を行ったことが確認されている⁵¹⁾。

これらの「改良」は第1飛行小隊の人員の再配置などによって拡大した第2飛行小隊によって行われていた。この背景には、トリポリで飛行船の格納庫が完成し、活動が再開されたことがある。飛行機と異なり、乗員4~5人で運用されていた飛行船は、偵察や爆撃などの任務を同時に行えた。さらに、どちらも「国産機」であったという点や、飛行機よりも高高度である1200~400mで活動を行えた点⁵²⁾、トリポリ戦線が航空作戦の実験場という役

47) Ibid., p. 115.

48) *Corriere della Sera*, 2 novembre 1911, p. 1.

49) Ministero della Guerra [1927] pp. 121-122.

50) Ibid., p. 51.

51) *Corriere della Sera*, 6 marzo 1912, p. 3.

52) Lombardi [2005] p. 46. ただし、Pesce [1982] p. 45では、前述の視認性の観点から、基本的には約800mの高度で活動していたとされ、900m以上まで浮上することは稀であったとされる。

割を持っていた点も、飛行船の積極的利用の理由になったといえる。

飛行船は、3月5日に行われた最初の飛行の時点で既に空爆作戦を実行していた⁵³⁾。この日、カンボドニコの投下装置を取り付け、約20発の爆弾を搭載していたP. 3は、トリポリの西南西約20kmに位置するザンズルにおいて2発の爆弾を投下していた⁵⁴⁾。その後、飛行船が一度に投下する爆弾の個数は増加し、最も多くの爆弾が使用されたとみられる5月1日の空爆では、P. 2が25発、P. 3が20発をそれぞれ投下していた⁵⁵⁾。

リビア戦争を通して飛行機から投下された爆弾の総数は、正確には集計されていない。しかし、投下装置の取り付けがなされたことを考えると、数百発の投下があったものと考えられる。一方で、P. 2及びP. 3から投下された爆弾の総数は、公的な記録が残っており、軍需省の集計では330発以上であったとされている⁵⁶⁾。

ただし、空爆の結果生じたオスマン側の被害は、ほぼ明らかになっていないといえる。唯一死者数が判明しているのは、5月1日にP. 3が行った、スアニ・ベニ・アデムのオスマン軍野営地に対する空爆は、17人の死者を出したと記録されている⁵⁷⁾。イタリア側の飛行機・飛行船は、空爆の効果を正確に確認することは殆どできなかった。軍需省による評価も懐疑的であり、物理的な効果については「小型爆弾が低密度で散布されたため、負傷はあったかもしれないが、殺すまでには至らなかった場合もあるだろう」⁵⁸⁾としている。

一方で、空爆作戦に伴う被害は、「陸戦の法規慣例に関する条約（ハーグ陸戦条約）」に違反する可能性を有していた。実際に11月の段階で、オスマン側がイタリアの空爆に対して、条約違反であるとの抗議を行った。

ただし、この時の抗議は、ハーグ陸戦条約第25条に規定された、防守されていない都市・村落への攻撃禁止を根拠にはしていなかった。1899年の「軽気球からの投射物爆発物投下禁止宣言」はイタリアも批准していたものの⁵⁹⁾、失効後の1907年に再度出された空爆禁止宣言については両交戦国とも批准しておらず⁶⁰⁾、空爆は砲撃と同様の基準で対象を制限しているという認識を共有していたのである。

焦点となったのは、モイツォが10日に行ったアイン・ザラ空爆であり、投下した手榴弾が野戦病院のテントに直撃したというものだった。オスマン側は、これをハーグ陸戦条

53) Pesce [1982] p. 45.

54) Ibid.

55) Ibid., pp. 45-46.

56) Ministero della Guerra [1927] p. 177.

57) Ibid., p. 182.

58) Ibid., p. 177.

59) オスマン帝国は、99年の空爆禁止宣言に署名したが、批准はしていなかった。cf. 田岡 [1937] 6頁。

60) 田岡 [1937] 23-24頁、田中 [2008] 20頁。

約第27条に記載された、損害回避のために必要な手段を尽くすべき建造物の一つである傷病者の収容所をあえて攻撃した、と解釈して抗議したのである。この件について、23日に首相のジョヴァンニ・ジョリッティがトリポリタニア方面軍司令官カルロ・カネーヴァに対し事実確認を行っているが、「飛行機と観測気球が偵察を行っていたが、中立のサインは確認できず」、「同日の海軍による砲撃でもオスマン兵士の逃亡を確認した」として条約違反を否定していた⁶¹⁾。イタリア側も同様の理論を展開したが、この問題の決着が見られないうちに、2月24日にイタリア海軍の行ったバイルート砲撃が条約違反に関する新たな議題となると、空爆の是非に関しては立ち消えになったようである。

リビア戦争における空爆は、ほとんどの場合、偵察飛行の際に副次的に行ったもので、その効果も限定的であるといえる。しかし、11月1日のガヴォッティは実験的ながら空爆そのものを目的として飛行していた。加えてリビア戦争の時点で、投下装置の改良やハーグ条約違反の議論など、後の時代の空爆においても言及されるような要素を、イタリアの航空作戦はすでに提示していたのである。

（3）空爆以外の航空作戦

以上のように、リビア戦争は空爆の歴史において重要な位置を占めるが、イタリア航空部隊の負っていた主要な任務は目視による偵察や着弾観測だった。特に飛行士にとっては、双眼鏡を使用して片手をふさぎ、視界を狭めることは現実的ではなかったといえる。さらに、イタリア軍も地上の詳細な状況以上に、オスマン軍の規模や地形図を重要視していた。偵察によって得られた情報をもとに作られたスケッチは日を追って更新され、特にトブルク周辺の地形図は詳細なものとなっていた⁶²⁾。

一方で、正規の飛行小隊や飛行船では、写真機による偵察もなされていた。特に飛行船部隊は、終戦後もトリポリタニア周辺の地形は引き続き撮影しており、13×18cmの写真500枚からなる2千分の1地図を作成していた⁶³⁾。

また、現地の住民に向けた手紙や、地上部隊に対する指令書の投下もなされていた。例えば、12年1月15日に投下されたアラビア語のビラでは、カネーヴァの名で「武器弾薬を持って私のところまで参じた者には、1人につき金貨1枚とオオムギを1袋支給する。政治家や修道士の地位は保証し、オスマン帝国と同額の俸給を支払う」⁶⁴⁾と書かれていた。

61) Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare [1961] p. 50.

62) Lombardi [2005] p. 47.

63) Pesce [1982] p. 49.

64) Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare [1961] p. 66.

そして、前述のとおり2月以降になると、爆弾の投下装置を流用してビラも散布されていた。ただし、爆弾と同様に伝単も目標に対して正確には投下できず、地上部隊によって回収できない位置に落下することもあった⁶⁵⁾。他にも、3月4日には夜間飛行ピアッツァとガヴォッティによって行われていた。この時は月が雲に隠れており、約1kmを飛行するという試験的なものだった⁶⁶⁾。

また、時に飛行士の思い付きによって爆弾以外のものが投下されてもいた。例えばロベルティは、12月15日の偵察飛行の際にオスマン軍から榴散弾を使用した砲撃を受け、その精密さに感銘を受けたとして「独断で無謀な発想により」自身の名刺を撒いている⁶⁷⁾。

以上のように、空爆以外にも、リビア戦争では様々な航空作戦の実験を行っていた。それらの中で最も有用であるとされたのは、戦後も続けられた写真機を用いた偵察任務であろう。12年10月18日に講和条約が締結され、トリポリタニア及びキレナイカの宗主権がイタリアに移った後も、この地を統治するために航空機は使用されていたのである。

(4) イタリア航空部隊の損害

では、リビア戦争時のイタリア航空部隊には、いかなる損害が発生したのだろうか。

リビア戦争において空中戦は発生しなかった。したがって、イタリア側の飛行士が死傷したのは、対空攻撃が命中するか、事故が発生した際に限られていた。

対空攻撃による負傷者は2名が記録されている⁶⁸⁾。最初の負傷者はモントゥであり、1月30日にトブルクで銃弾を受けていた。この時、ロッシの操縦する機に観測員として同乗していたモントゥは、オスマン軍に対し手榴弾を1発投下していた。これに対して地上からの射撃が行われ、機体に命中した4発の銃弾のうち1発がモントゥの座席を貫通した⁶⁹⁾。

2人目の負傷者はカンノニエーレだった。3月13日に爆弾を1発投下した後、風にあおられ高度300mまで急降下した際に右脚に銃撃を受け、そのまま操縦を続けてベンガジの基地まで帰還した⁷⁰⁾。

また、第1飛行小隊は1名の死者を出していた。6月に派遣され、7月11日に最初の偵察

65) 例えば、11月19日にモイツォがオスマン軍の位置を観測し、4通の同じ報告書をイタリアの塹壕へ投下しようとしたが、全て風の影響で塹壕外に落下し、読まれることはなかった。cfr. Ministero della Guerra [1927] pp. 120-121.

66) Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare [1961] p. 65.

67) Ibid., p. 73.

68) 対空攻撃以外には、離着陸時の記録にならない負傷などはあったと考えられる。また、飛行士が本来の所属での任務中に負傷することもあった。例えばスカパッロは、1月17日に第52歩兵連隊での任務中、戦闘によって負傷している。cfr. Ibid., pp. 140-141.

69) Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare [1961] p. 78.

70) Ibid., p. 75.

飛行を終えていた騎兵少尉ピエトロ・マンツィーニが、8月25日の飛行において、機体の制御が効かなくなり海中に落下し、溺死したのである⁷¹⁾。写真機を用いた偵察飛行のために離陸した直後の事故であり、オスマン側の攻撃は無関係であったが、マンツィーニは飛行士として初の戦死者とされた。

更に9月10日には、トリポリの西南西約50kmに位置するザーウィヤ付近をモイツォが偵察飛行していた際、エンジン動かなくなりオスマン側の支配領域に墜落して捕虜となっていた⁷²⁾。11月11日に解放されるまでのモイツォの経験は、後述のように、オスマン側の飛行機に対するイメージの一端を明らかにしたといえる。

以上のように、飛行小隊の被害は死者1名、負傷者2名、捕虜1名であった。他にも負傷の状況は不明であるものの、3月7日から第1飛行小隊に所属していた騎兵中尉パルマ・ディ・チェズノーラが、6月8日に海中に墜落している。また、飛行船部隊の負傷者は管見の限り確認されていない。

リビア戦争における空爆作戦の「成果」は、地上と空中の被害規模の非対称性にあったといえる。オスマン側の正確な被害状況は判明していないのは前述の通りだが、5月1日の死者17名という情報を見るだけでも、既にイタリア航空部隊の損害を上回っている。

勿論空爆そのものは、リビア戦線の戦局を左右するものではなく、実際に空爆によって前線に変化があったという記録はない。更に、地上部隊が最も必要としていた情報はオスマン軍の位置であった。それでも、飛行機や飛行船が自らに損害を殆ど出さずに地上を攻撃できたという「実績」は、リビアでの航空作戦、そして当時の人々が航空機の軍事利用の将来像を考察する際の、重要な先例として使われたといえよう。

5 航空作戦のイメージ

(1)「心理的效果」

前節で分析した航空作戦の実態は、必ずしも正確に伝えられていたわけではない。イタリアは戦争当事国である以上、報道や言説はプロパガンダの側面を持つことがあり、その結果として、事実とは異なるイメージが付与されることもあった。では、リビア戦争における航空作戦が伝えられたとき、イタリアにおける飛行機・飛行船の軍事利用に対しどのようなイメージをもたらしただろうか。また、その内容は実態に即していたのだろうか。

まず、空爆が地上の軍隊に与える効果とは何だったのかという点について考えたい。リビア戦争における航空作戦の最大の成果は、地上のオスマン軍に与えた「驚異的な心理的

71) Ibid., p. 67.

72) Ibid., p. 69.

効果」⁷³⁾にあるとされる。前述のガヴォッティの空爆や、イタリア軍需省の空爆に対する評価においても、爆弾は「飛行機が現れたら、四方八方に分かれて地面に伏せるよう命令されていたオスマン軍およびアラブ人に、非常に恐れられていた」⁷⁴⁾とされている。また、イタリア航空史においてガヴォッティの最初の空爆が記述される際、表現が誇張され「恐慌状態で四方八方に逃げる敵兵士」⁷⁵⁾を確認したとされている。

このような「心理的效果」言説の端緒は、11年11月2日の『コッリエーレ』に掲載された「高所からの戦争」‘La guerra dall’alto’⁷⁶⁾と題された記事であるといえよう。従軍記者としてトリポリにいたルイージ・バルツィーニは、この記事の末尾で航空作戦に対する「提案」を行った。

2機の飛行機によって〔空爆を〕行う必要があるかもしれない；最初の機体が爆弾を投下し、もう一方が着弾観測をするのだ。しかし、最初の〔地上部隊の〕潰走をもとに大きな効果を推定することは妥当となる、なぜならこれは戦闘において、士気に対する決定的な影響を持ちうるかもしれない（*potrebbe avere*）のだから。⁷⁶⁾

バルツィーニは、空爆の効果について条件法を用いて推定している。さらに、この提案自体が、ガヴォッティの空爆による「成果」が確認しきれていないことを反映している。しかし、「心理的效果」言説は、後に同じ『コッリエーレ』において、別の記者によって事実として報道されていた。グエルフォ・チヴィニーニという記者が、4月1日の1面に「[3月30日の飛行船による偵察では] 飛行船が物理的效果を及ぼす前に、士気への効果をもたらしたことでオスマン軍全員が逃亡した」と書いていた。こうした報道の中で「心理的效果」は存在するものとされ、航空プロパガンダと結びついて「航空機に怯えるオスマン軍・現地のアラブ人」というイメージを形成し、ガヴォッティの飛行にまで遡って適用されていたのである。

しかし、オスマン側は前述のとおり、空爆作戦を行う航空機に対して対空攻撃を行っていた。また、2人の飛行士が負傷した経緯を見ても明らかだが、空爆が実行された後の飛行機を狙って銃撃する場面もあったのである。中でも3月9日の飛行船に対する攻撃によっ

73) 「心理的效果」という訳語は、荒井 [2008] 2頁で使用されている。イタリア参謀本部の報告は存在が確認できていないが、おそらくイタリア語では“*effetto morale*”であり、「士気に対する効果」と訳すのが適切だろう。本稿のイタリア語和訳においては後者を用いる。

74) Ministero della Guerra [1927] p. 165.

75) Calderara [1928] p. 184.

76) *Corriere della Sera*, 2 novembre, 1911, p. 7.

て、P. 2は26発、P. 3は33発被弾し、気囊からのガス流出も発生していた⁷⁷⁾。このような点からも、オスマン側の対航空機行動は「退避と攻撃」のセットで行われており、「心理的効果」によって秩序を失い逃亡していたとみなすことはできない。チヴィニーニの記事で言及された作戦においても地上からの攻撃が確認されており⁷⁸⁾、「全員が逃亡した」という記述は事実には即していなかったといえよう。

また、イタリアの飛行機が、むしろオスマン側の士気を高めるために利用されたというケースも存在する。トリポリに赴いた下院議員のジュゼッペ・デ・フェリーチェが、現地の病院に収容されていた「ある部族のアラブ人」から聞いたところによると、「ウラマーが我々に語りかけているとき、我々の野営地上空をあまりに巨大な鳥が飛んでいた」。そしてウラマーは、「空を見よ、アッラーの天使が、キリスト教徒との戦争を天が喜んでいることをお示しにいらっしゃった」と語ったことで、「あまりに大きな驚き」を得たという⁷⁹⁾。

イタリア軍の飛行機をイスラム教の聖人や天使と解釈し、現地の住民の信仰心が士気と結びつく現象は、特に戦争初期に各地で見られたようである。類似した話は、捕虜になったモイツォも耳にしていた。移送先のアジージアでフェトヒ・オクヤルと会話をした際に、「10月24日にモイツォの飛行機を見た地上の住民が、あれは聖人サイーディ・アブド・サラームだと信じ込んで」いたという。フェトヒは「彼らが奇跡を語り終えるまで、その勘違いに気づかれないよう細心の注意を払った」⁸⁰⁾。

このように、オスマン側の航空機に対する反応は、恐慌状態とは異なるものであった。対空攻撃や空爆からの退避行動、そして飛行機を宗教的に解釈する手法は、軍事的に運用された飛行機・飛行船に初めて対峙した国家や集団における試行錯誤だったといえる。

以上のように、少なくともリビア戦争においては、航空作戦が地上の士気を恐慌状態と言えるほどにまで低下させたとはいえない。「空の優位と地上の恐慌」というわかりやすいイメージは、航空機が有用な兵器であると主張する場合には有効なものとして、イタリアでのプロパガンダに利用されたものであったといえよう。

（2）愛国心と結び付けられる飛行士イメージ

一方で、航空作戦を実際に行う飛行士たちの姿は、イタリアにおいてどのように伝えら

77) Pesce [1982] p. 45.

78) Ibid.

79) *Corriere della Sera*, 26 novembre, 1911, p. 2.

80) Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare [1961] p. 71.

れ、いかなるイメージを付与されたのだろうか。

少なくとも、飛行機は頑丈なものではなく、戦地の上空を飛ぶことには危険が伴うということは、戦争初期のうちに報道されていた。特に10月25日のモイツォ機の被弾のニュースは、翌日の『コッリエーレ』の1面に掲載されており、オスマン側が航空機に「手が出せない」状態ではなかったことは、早くから認識されていたといえる。

しかし、イタリアの報道では、航空作戦に伴う危険は「冒険」に読み替えられた。当時の飛行士は、飛行機技術の限界によって、戦地を飛ばずとも死の危険が伴っていた。記録に挑戦し、その途上で死亡した飛行士たちを英雄化することは各国共通の現象ではあるが、イタリアの場合は、リビア戦争以前にガブリエーレ・ダンヌンツィオやジョヴァンニ・パスコリをはじめとした文学者によって「英雄飛行士」のイメージが広められた。特にダンヌンツィオは、『コッリエーレ』においてリビア戦争のイタリア軍の活動をもとにした『ディアーナの歌』*La canzone della diana*を掲載し、その中には空爆に関する一節も含まれていた。

オアシスを残酷に破壊する雹の上を自由に飛ぶのだ、高き空で光り輝く翼の生えたスパイは。称えよう、おおピアッツァ、モイツォ、ガヴォッティよ、汝の僅かな斜堤を出て危険な風の中へ入り、新しき攻撃を知らぬ敵へ向かえ！そして死は今その種を持っている。必要なのは、片手で機体を操り、歯で引き金を引きちぎることだ。そして、紡績工が杼を飛ばすように、あるいは投石兵が石を投げるように（大きな翼が上空を飛ぶのに人々は驚き）翼の上で汝の爆弾を突然の破壊へと投げつける；そして汝の心は、一筋の轟の中で燃えているかのようだ。⁸¹⁾

また、報道の中で、飛行士の姿は愛国心とも結びついていた。『スポルティーヴァ』は毎週全20ページのうちの1～2頁を割いて、リビアでの航空作戦を報道し続けていた。そして、義勇兵となった人物の心境に変化が生じ、飛行士であることと愛国心が結びつけられていく様子も伝えていた。同紙に掲載された、カーニョが兄弟にあてた手紙は、そうした事例の典型であるといえよう。

親愛なるナンド [訳注：カーニョの兄弟]、今や軍人としての生き方が我々の中に入り込み、また私はお前に誇りをもってこう断言する、古き一般市民の飛行士としての

81) D'annunzio [1912] p. 81.

生き方はもはやないと。私が祖国に戻る時は、この日々を称えようと思う、なぜならこう感じているからだ、危険、労苦や難儀をものともせず、この愛国心に浴することは、またイタリアの名を唇に乗せ静かに死に挑む者たちの中で生きるとは、我々にとって高貴な、偉大な教育なのである。⁸²⁾

この手紙を書く前に行われたとされるカーニョの偵察飛行では、視界良好の状態で、約500mの高度を飛行しながら丘の上のオスマン軍野営地をするという、あらゆる危険が伴うものであった⁸³⁾。周囲の反対を押し切り偵察を敢行したカーニョの姿は、「心理的効果」で示される航空機の姿とは矛盾しているともいえるだろう。しかし、このような「祖国のための冒険譚」は、イメージ同士の衝突を生むことはなかった。飛行機や飛行船の操縦が時に危険を伴うことは、航空機事故の報道によってリビア戦争以前から既に認知されていたことで、戦場という空間なら尚更危険であるとの理解から、使用するイメージを柔軟に選択できる余地が存在していたのだろう。

そして、両者のイメージは「イタリアのために航空機を用いる」という言説を補強するものだったといえる。「航空機がイタリアを豊かにする」という主張に説得力を持たせる点で共通しており、愛国的な表現との相性の良さから報道や文学作品で使われたこれらのイメージは、12年に行われた飛行機献納運動に必要な「航空熱」の高まりをもたらしたといえる。

（3）飛行機献納運動「航空艦隊のために」

最後に、この献納運動の性質や結果について分析することで、リビア戦争がイタリアの航空にもたらしたものを明らかにしたい。

4月1日、ローマの「アエロ・クラブ・ディタリア」Aero Club d'Italiaが、「航空艦隊のために」Pro Flotta Aereaという飛行機献納運動を開始した。アエロ・クラブ代表の上院議員ルドヴィコ・ポテンツィアーニは、このキャンペーンをイタリア統一と結び付けて、広く寄付金を募集した。

今となっては50年以上前、我々の祖国は、未だ分裂していた頃、自身の独立を渴望しながら全イタリア人の自発的な激情に訴えて、国民の寄付を通して「100の砲を陸軍に」と熱望した。今新しい命を得て復活したイタリアは、政治的領域や経済的領域

82) *La Stampa Sportiva*, 28 gennaio 1912, p. 13.

83) *Ibid.*, p. 11.

において、陸軍に対する感情が増幅するのを感じている、陸軍は、今リビアにおいて国民の力を再び示しており、我々の速き進歩を統合する、「100の飛行機」を陸軍に寄付することが待ち望まれているのである。⁸⁴⁾

飛行機を国家に対して献納するというアイデアが最初に示されたのは、フランスの日刊スポーツ新聞『ロート』*L'Auto*だった。11年12月24日の1面に掲載されたアンリ・デグランジュの提言を、イタリアは最初に実行に移したのである。

ポテンツィアーニの宣言が出されると、国民航空同盟をはじめとして、各地の航空クラブや新聞社が協賛の意志を示した。22日に寄付の受付が開始されると、最初にヴィットリオ・エマヌエーレ3世から10万リラ、マルゲリータ王太后から2万リラが寄付された⁸⁵⁾。王族に続き、閣僚から学校での集金に至るまで、10月1日に受付が締め切られるまで全国から寄付金が集められた。

最もわかりやすい広報活動としては、各地で行われた航空ショーが挙げられる。サルデーニャの事例を挙げると、地方委員会はトリノの飛行機メーカーであったキリビリ社から2名の飛行士と機体を招聘し、観覧料の一部を寄付に充てていた⁸⁶⁾。5月3日と5日に行われたデモンストレーション飛行には多くの観客が集まり、特に5日には2万人が訪れたという⁸⁷⁾。

一方、飛行場や飛行機メーカーが集中していた北部では、別の手段が用いられることもあった。ミラノの地方委員会は、6月13日に福引きとコンサートを開いて寄付金を集めた⁸⁸⁾。またコンサートでは、詩人のグイード・カンティーニが『勝利の翼』*L'Ala della Vittoria*という詩を披露し、盛況のうちに終演したという⁸⁹⁾。

またミラノでは、完成した飛行機を陸軍に献納することもあった。この時に献納されたのは、ヴィッツォーラ・ティチーノを拠点としていたカプロニ社の最新試作機「Ca. 12」だった。4月にヴェネツィア上空飛行を行い、25日には国王の前でも飛行したこの機体は、7月12日に「Milano I」と命名され、陸軍に献納された最初の飛行機にもなった⁹⁰⁾。加えてミラノからは少なくとも56,651リラが寄付されており、さらに4機の飛行機を献納する予

84) Cobianchi [2009] p. 230.

85) Ibid.

86) Corti [2001] p. 160. 観覧料は1人1リラ、駐車料金は5リラとなっていた。

87) Ibid., p. 161.

88) *Corriere della Sera*, 12 giugno 1912, p. 6. 福引は1回0.5リラ、コンサートは一般席1リラ、特別席2.5リラ、正面特別席5リラ。

89) Ibid., 14 giugno 1912, p. 3.

90) Lando [2013] pp. 33-35.

定になっていた⁹¹⁾。

このような広報活動を通して、約半年間で集まった寄付総額は3,270,669.28 リラであり、多額の寄付金を納めた団体や個人に対して計 103 機の命名権が与えられた。リビア戦争中は他にもいくつかの寄付キャンペーンが行われていたが、オスマン帝国から国外退去命令を受けたイタリア人への支援金が約 30 万リラ⁹²⁾、傷痍軍人と再召集兵の家族に対する寄付金が約 110 万リラ⁹³⁾であったことを考えると、飛行機献納運動は目立った成果を上げていたといえよう。

さらに、在外イタリア人コミュニティからも多額の寄付金が送られていたことは、この運動の特徴でもあった。チュニジアからの 33,817 リラをはじめとして、サンパウロやブエノスアイレスからはそれぞれ 4 万リラ、モンテビデオからは 25,000 リラ、マラカイボから 17,000 リラ、オルバニーの委員会からは 5,380 リラなど、イタリア国内のみならず、世界中の「イタリア人」が航空艦隊を支援していることを、運動はアピールすることができたといえる。

しかしながら、必ずしも寄付金によって飛行機が購入されていたとはいえない。例えばサルデーニャでは、デモンストレーション飛行などによる広報活動の結果、17,494.11 リラを集金し「Provincia di Cagliari」と命名された機体が購入される予定だったが、陸軍がこの寄付金をもとに機体を購入することはなく、寄付金は軍需省預かりとなっていた⁹⁴⁾。

この頃、陸軍の飛行機部門は、6 月 27 日に制定された法によって工兵特殊大隊から独立し、「飛行士大隊」Battaglione Aviatori と改編されていた⁹⁵⁾。この新しい組織に対し、寄付金がどのように反映されたのかという点是不透明である。飛行士大隊は 13 年までに 150 機を保有する計画を立てており、そのうち 80 機はルイ・ブレリオが 12 年 7 月にトリノで設立した SIT (Società Italiana Transaerea) 社が受注していた⁹⁶⁾。しかし、フランスの技術者が開発した機体の代金として寄付金が使用されていたのか、実際に命名された機体が飛行していたのかという点については、さらなる調査が必要である。

イタリアの飛行機献納運動は、リビア戦争で航空作戦を通して、航空機と愛国心が結びつけられたことで生まれた。11 年や 12 年の段階では、飛行機が軍事作戦において決定

91) Cobianchi [2009] pp. 232-234. 以降の寄付額に関するデータも左記の頁に記載されたリストを参照している。

92) *Corriere della Sera*, 25 dicembre 1912, p. 6.

93) *Ibid.*, 20 febbraio 1913, p. 5.

94) Corti [2001] p. 164.

95) Lombardi [2005] p. 59.

96) Elliott [2000] p. 181.

的な役割を果たしてはいなかったものの、目を引く広報活動を行ったこともあり、献納運動は他の寄付事業よりも大きな金額を集めることに成功した。しかし、その後の寄付金の行方には不明な点があることから、結果的に「国内外のイタリア人から多額の寄付金を集めた」という部分のみが注目されることになったと考えられる。

以上のことから、リビア戦争におけるイタリアの航空部隊は、様々な航空作戦の原型を提示しただけではなかったといえる。地上に与える被害と航空部隊に発生した損害の非対称性は、「空の優位と地上の恐慌」という、必ずしもリビアの戦場の実態には即しているとはいえないイメージを生み出した。一方で、攻撃を受けながらも「決死の作戦に立ち向かう飛行士」というイメージは、プロパガンダや戦争賛美における表象としても使われた。そして、互いに矛盾するイメージを利用しながら推進された飛行機献納運動は、寄付金総額という具体的成果を伴って、航空プロパガンダが「イタリア人をまとめることに有効である」と解釈されうる「実績」を作った。第一次世界大戦やファシズム期を通して形成されるイタリアの航空神話の起点は、この戦争にあるといえる。

6 おわりに

本稿では、リビア戦争における航空作戦の内容と、イタリアにおいて形成され、同時代で既に神話化しつつもあった航空機イメージについて分析した。長期にわたって戦線が膠着し、内陸部に進出することができなかったリビアのイタリア軍において、航空機が戦局に与えた影響が小さかったことは間違いない。しかし、戦争を通して得た経験や、国内でのプロパガンダを通して生まれた「航空熱」は、その後のイタリア軍航空を分析する際に重要ではないかと考える。

その一例として、ジュリオ・ドゥーエの存在が挙げられる。ドゥーエは7月1日付で歩兵科から転属し、飛行士大隊の技術部長及び副大隊長に就任した⁹⁷⁾。飛行機献納運動が行われ、国王や政治家のみならず、国内外のイタリア人が飛行機のために寄付をしている状況は、既に航空機の有用性に関する論文を執筆していたドゥーエにとっては追い風となっていただろう。『制空』発表に至るまでの思考過程におけるリビア戦争の影響についての分析は今後の課題としたい。

また、本稿では扱わなかった航空機をめぐる国際関係についても検討が必要だろう。産業的には英仏飛行機の輸入やライセンス生産をめぐる調整があり、政治的にはハーグ条約違反に関する国際的議論や、民間人の飛行機も兵器とみなすべきかどうかという問題にイ

97) Lehmann [2013] p. 19.

タリアは関与している。

リビア戦争におけるイタリア軍航空を扱った史料や文献は、飛行機の種類をはじめとした基礎的なデータの時点で互いに異なるものもあり、公的な統計も不完全である。従って、今後もより慎重な資料調査と情報更新が必要な領域だといえよう。しかし、研究を通して空爆の歴史の始まりとなった戦争が持つ実像と虚像を切り分け、両者がもたらした影響を分析することは、先端技術の軍事利用に関する事例研究や比較対象としても有効だろう。

文献リスト

【邦文文献】

荒井信一 [2008] 『空爆の歴史 一終わらない大量虐殺』 岩波新書。

田岡良一 [1937] 『空襲と国際法』 巖松堂。

田中利幸 [2008] 『空の戦争史』 講談社。

林優来 [2018] 「イタリアにおける航空機技術の転機」『早稲田大学イタリア研究所研究紀要』 8、51-82 頁。

和田博文 [2005] 『飛行の夢 1783-1945 熱気球から原爆投下まで』 藤原書店。

【欧文献】

Calderara, Lodovico / Marchetti, Attilio [1999] *Mario Calderara, Aviatore e inventore*, Firenze, LoGisma editore.

(Translated by Calderara, Lodovico [2003] *Mario Calderara Aviator and Inventor: The First Italian Pilot pupil of Wilbur Wright*, Firenze, LoGisma editore)

Calderara, Attilio [1928] *Nell'azzurro. L'aeronautica dalle sue origini leggendarie ai giorni nostri*, Torino, Papavia.

Caminiti, Alberto [2011] *La guerra italo-turca 1911-1912*, Genova, STUDIO64 srl.

Cobianchi, Mario [1943] *Pionieri dell'aviazione in Italia 1908-1914*, Roma, Editoriale aeronautico. (Cobianchi, Mario / Longhi, Fiorenzo (eds.) [2009] *Pionieri dell'aviazione in Italia 1908-1914*, Modena, Vaccari s.r.l).

Corti, Dino Sanna [2001] *Aviazione in Sardegna 1784-1914: aerostati dirigibili aeroplani*, Cagliari, Edizioni Della Torre.

D'annunzio, Gabriele [1912] 'La canzone della diana', in *Laudi del cielo della terra del mare e degli eroi, Libro IV. Merope*, Milano, Fratelli Treves Editori.

Del Boca, Angelo [2010] *Gli italiani in Libia. Tripoli bel suol amore 1860-1922*, Milano, Arnoldo Mondadori Editore S. p. a. (I edizione [1993] Milano, Oscar storia).

Elliott, Brian A. [2000] *Blériot Herald of an Age*, Stroud, Tempus Publishing Ltd.

Folisi, Enrico [2011] *La «guerra di Libia» 1911, la «guerra in Libia» 2011. Reportage fotografici di propaganda coloniale*, Udine, Gaspari Editore.

Hallion, Richard P. [2003] *Taking Flight: Inventing the Aerial Age, from Antiquity through the First World War*, Oxford, Oxford University Press.

Lando, Pietro [2013] *Le ali di Venezia. Nascita e sviluppo dell'aviazione nel Novecento lagunare*, Padova, Il Poligrafo casa editrice.

Lehmann, Eric [2013] *La guerra dell'aria. Giulio Douhet, stratega impolitico*, Bologna, Il Mulino.

Lombardi, Susy Dan [2005] *Ali di tela. Tra Mito e storia: L'aviazione italiana dalle origini alla grande guerra*,

Milano, itinera progetti.

Marchetti, Attilio [2009] *Pionieri dell'idroaviazione 1900-1913*, Firenze, LoGisma editore.

Ministero della Guerra [1927] *Campagna di Libia. Volume V. Appendice*, Roma, Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

Molteni, Mirko [2015] *Le ali di Icaro. Storia delle origini del volo*, Bologna, Odoya srl.

Niccoli, Riccardo [2013] *History of Flight: From Leonardo's Flying Machine to the Conquest of Space*, New York, White Star Publishers. (ニッコリ、リッカルド、中川泉・石井克弥・梅原宏司訳 [2014] 『世界の飛行機』河出書房新社)。

Pesce, Giuseppe [1982] *I dirigibili italiani*, Roma, MUCCHI s.r.l.

Prepositi [1931] Clemente, *La storia dell'aviazione*, Firenze, Biblioteca Vallecchi.

Rivista Aeronautica [1927] *Cronistoria della aeronautica militare italiana. I. Aeronautica militare italiana dal 1884 alla Guerra di Libia*, Roma, Società anonima poligrafica italiana.

Romano, Sergio [2005] *La quarta sponda. La guerra di Libia 1911-1912*, Milano, TEA, 2005.

(Prima pubblicazione in Italia [1977] Milano, Bompiani).

Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare [1961] *I primi voli di guerra nel mondo. Libia - MCMXI*, Edizione in quattro lingue nel cinquantenario, parte terza (italiano - spagnolo), Roma, 1961.