米空軍千歳基地

守屋憲治
新千歳市史編集委員会専門部員

はじめに

これまでに刊行された『千歳市史』『増補千歳市史』ともに千歳における占領軍（昭和二十七年に対日講和条約・日米安全保障条約が発効するまで米軍は占領軍であった）の動向についての記述は少ないが、米空軍部隊については更に少なくわずかな行数にとどまっている。資料の少ないことに起因しているのだろう。千歳飛行場からは昭和三十三年に米空軍駐留部隊が撤退している。

平成二十年二月二十五日には十七年の日米安全保障協議委員会において合意した在日米軍航空部隊の訓練分散＝米軍再編を受け、岩国飛行場から第一海兵航空団第一二海兵航空群派遣海軍部隊のF／A－18ホーネット戦闘攻撃機四機が飛来した。このほか千歳飛行場においては頻繁に日米航空部隊の共同訓練が行われるなど米軍との関係は深い。

現在、千歳飛行場は北海道の第一線航空基地として北部方面航空隊に属する第二航空団をはじめとする航空自衛隊千歳基地が所在、新千歳空港は国内航空の基幹空港であり国際航空にあっては北海道における拠点である。

戦後の一時期、敗戦に伴う米陸軍航空隊・米空軍の占領・駐留の歴史が詳らかでないままでは千歳航空史に連続性を欠くこととなる。極めて断片的な資料しか見出すことができないが、千歳飛行場における米空軍概史を現・西側滑走路の延長・改良と航空自衛隊の移駐を含め、戦後初期の千歳航空史として記述してみたい。

飛行場駐屯部隊の変遷

昭和二十年八月十五日、日本は米英などとの総力戦に敗れた。八月二十八日に厚木海軍航空基地に正規の占領軍先遣隊が飛来、三十日には連合国軍最高司令官マッカーサーが厚木に降り立った。九月二日には東京湾上に停泊する米戦艦ミズリー艦上で降伏文書調印式が行われた。

北海道においては連合国軍・極東米軍第八軍第七七師団（袖章－自由の女神）の約二万が占領軍として十月四日の函館上陸に引き続き、翌日には小樽に上陸、その一部が第一千歳海軍航空基地（第一千歳・千歳飛行場）に入った。第一千歳は米陸軍第五航空軍の基地となり厚木からが戦闘機が派遣されたが小規模なものだった。その後、昭和二十一年二月から約二年間、戦闘航空群三個飛行隊の司令部が置かれた。

千歳への本格的な進駐は昭和二十一年四月からで米陸軍第一一空挺師団（袖章－落下傘と翼）約七〇〇〇名が駐屯し、第一千歳の管理は第五航空軍を離れた。この部隊は二十四年初めに北海道を撤退し米本土ノースカロライナ州の原隊へ移動した。この第一一空挺師団が二十一年五月から二十二年秋にかけキャンプ・クロフォード（現・一部が陸上自衛隊真駒内駐屯地）を建設した。千歳と真駒内の間には、午前七時から午後十一時まで二十五分間隔でシャトルバスが運行された。弾丸道路＝改良・舗装された千歳－札幌間の国道36号が完成してからは一時間の道程だった。

第一一空挺師団に換わって朝鮮から第七歩兵師団（袖章－相対する銃剣）約一万四〇〇〇名が来道、千歳には七〇〇〇名が駐屯したが、昭和二十五年六月に朝鮮戦争が始まると朝鮮に出動、九月には仁川（インチョン）に上陸した。第一千歳は北海道防空のため陸軍から空軍（二十二年創設・戦闘用航空機の機種記号がP（追撃）からF（戦闘）に変更）に移管された。

この間、陸軍保安部隊第五一通信分遣隊が一時期駐屯した。さらに主力

部隊が朝鮮に出動し日本防衛が急務になったことから七月八日、マッカーサー書簡によって七万五〇〇〇名の国家警察予備隊創設と海上保安庁の増員が指令され、八月二十七日から旧第四一海軍航空廠共済病院であったキャンプ・チトセの１００ビルを隊舎に千歳臨時訓練所が開設された。

米陸軍部隊の空白を埋めるためオクラホマ州兵第四五師団（袖章－雷鳥）約一万二〇〇〇名が四月下旬に進駐してきた。四月十日、千歳臨時訓練所は閉鎖された。当時、千歳の人口は二万人程だった。朝鮮戦争の後方訓練部隊である州兵師団を収容する施設は基地内にはなかった。州兵の野営地はこれまで漠然とママチ川上流部といわれていたが、位置は現２００ビル南西方向一・四㌔（旧７００・９００地区西側）に大型幕舎によって設営された。野営地はキャンプ・ストロングと呼ばれた。

オクラホマで一五週の訓練を終え来道した州兵は、三二週の訓練後は朝鮮の前線に出動しなければならなかった。州兵は二十六年の十二月までに逐次朝鮮戦線に出動していった。十二月から一月にかけ第一騎兵師団（袖章－馬首と太い斜線）が朝鮮から帰還、後を引き継いだが第二千歳（東千歳）にキャンプし、以後、陸軍部隊の第一千歳への駐屯はなかった。

昭和二十六年は民間航空にとって意義ある年となった。

九月、対日講和条約が締結され日本は独立することとなった。航空禁止令が一部解除され日本人が国内航空輸送業務（経営）を行うことができるようになった。

当初、九月一日午前十一時二十五分に（旧）日本航空[1]の試験機が飛来する予定であったが、八月二十九日になって「民間航空諸般の事情により当分延期」の電報が役場に入った。十月十六日になって試験飛行は二十二日、二十五日からは定期飛行実施の連絡を受けたが、機材の日本到着は二十二日となった。試験飛行は二十三日に実施され、暫定運行初便は二十六日午後七時に着陸した。機材は双発のマーチン２－０－２「もく星」だった。翌月十六日には基地内に日航ターミナルビルが竣工した（民間航空再開については紙数の都合から別稿に譲る）。

註（1）（旧）日本航空はノースウエスト航空から機材、操縦士を借り受け、整備も任せるといった契約のもとに運行されていた。機体の国籍は米国を表す「N」、機名は「すい星」「きん星」「か星」「もく星」「ど星」など惑星からとった。講和条約は昭和二十七年四月二十八日に発効した。自主運行となったのはノースウエストとの契約が切れた十月二十五日からである。

飛行場の良好な維持

昭和二十年八月十五日の敗戦直後、日本機は日本沿海を遊弋する米空母から飛び立った艦載機の動向を窺いながら飛行しなければならなかったが、連合国軍（米軍）は間もなく「日本の飛行機は八月二十四日十六時以降の飛行を禁ずる。飛行するものは撃墜する」との命令を発した。千歳には米空母艦載のグラマンＦ６Ｆヘルキャット艦上戦闘機のほか、マリアナからもボーイングＢ－29スーパー・フォトレス重爆撃機が飛来していた。任務は日本機飛行制限の徹底と千島列島の島々を占拠しながら南下を続けるソ連軍の動向を偵察することにあった。また、Ｂ－29は道内に抑留されていた米兵約四七〇名中七〇名を移送したほか、将官の帰国のため三機がワシントンを目指し飛び立ちシカゴに着陸、長距離飛行記録を樹立した（Ｂ－29は主に第二千歳を使用。『新千歳市史　通史編上巻』に詳述）。

八月十九日午前七時十八分、連合国軍最高司令官の通告に基づき正式の降伏条件受理のため二機の三菱一式陸上攻撃機がマニラ派遣軍使を乗せ木更津海軍航空基地から沖縄・伊江島に向け飛び立った。機体は武装を取り外し白に塗色、国籍標識「日の丸」の代わりに五〇〇ヤード（四五七㍍）

の距離から容易に確認できる緑十字を描いた。伊江島‐比島マニラ間は米軍機を使用した。

帰京は二十一日だった。連合国軍最高司令官の日本進駐に関する命令書、調印すべき降伏文書、天皇の発すべき詔書案、日本陸海軍に対する一般命令（一般命令第一号）を持ち帰った。

一般命令第一号（陸海軍）（抄）　九月二日発出

六、責任アル日本国及日本国ノ支配下ニアル軍及行政当局ハ連合国最高司令官ヨリ追テ指示アル迄左記ヲ現状ノ儘且良好ナル状態ニ於テ保持スルモノトス

（ロ）一切ノ陸上、水上及ビ空中運輸及通信ノ施設及装置

航空に関する命令内容は、「飛行場、航空保安施設を良好な状態で維持せよ」とのことだった。

九月十四日から日本人の操縦によって運行されていた終戦連絡定期（緑十字飛行（グリーンクロスフライト））も十月九日を以って禁止された（『新千歳市史　通史編上巻』に詳述）。この間、十月五日には米第七七師団の一部が第一千歳に入った。二日後の十月七日、第一千歳は米陸軍第五航空軍（袖章‐算用数字の「5」と米航空部隊創設時の国籍標識「星」を流星に準えたデザイン）のミリン大佐によって接収され、厚木からノースアメリカンP‐51Dムスタング戦闘機が派遣された。兵員は当初二〇〇名であったが、翌年初めには一〇〇〇名と記録されている。

写真-1　F-51D ムスタング
（米空軍浜松基地　提供：JAHS）

十月十日からは終戦連絡定期の代替が米軍による帝国航空便（インペリアルクーリエ）として運行された。機材は主にダグラスC‐47型スカイトレイン輸送機（DC‐3型軍用輸送機）を用い、週四便が運行され第一千歳に飛来した。これら定期便は民間航空に属するものであった。

十一月十八日に総司令部覚書「商業用および民間航空事業について（航空禁止令）」が発出され民間航空関係の研究・運用の活動は十二月三十一日をもって一切禁止されるにいたった。航空禁止令の例外は、日本政府によるラジオビーコンおよび航空灯台の運用、若干の航空保安業務の継続だけだった。米軍運行の帝国航空便も昭和二十一年二月六日を以って廃止された。以上が千歳飛行場の使用状況と一般命令第一号受理経過などである。

一般命令第一号を受け、国内主要飛行場の再整備が始まった。

第一千歳は、昭和二十一年五月から十月までの間に滑走路建設工事がなされた記述がEM研HP『建設機械の歴史』にある。この当時、滑走路の全長・幅員に変化はなかった。

『建設機械の歴史』「日本の土工機械史‐戦後編」には、国内主要飛行場の再整備状況が次のようにある（多くの書籍から引用しているため用語は統一されていない）。

戦後　昭和二十年代（一九四五・八～一九五四）〔注・飛行場部分のみ抜粋〕

昭和二十年九月　進駐軍によるGHQ指令第一号として全国の飛行場と航空施設の保持が命令され、飛行場改修工事が始まる。

昭和二十年九月～二十二年十一月　羽田飛行場拡張工事着工

昭和二十年十一月　入間飛行場工事に米第8軍第5航空隊と第43技術建設大隊の所有建設機械を使用

昭和二十一年一月～　伊丹飛行場改修工事
昭和二十一年一月～昭和二十四年十月　横田航空基地滑走路工事
昭和二十一年四月～十月　立川飛行場滑走路建設工事
昭和二十一年五月～十月　千歳空港滑走路建設工事
昭和二十一年六月～　厚木飛行場改修工事

戦前、千歳海軍航空基地の整地工事を担当した地崎組の『地崎工業百年史』年表には、昭和二十一年工事実績として「7・―　連合軍千歳基地滑走路補修用骨材運搬工事」とあり、工事種別が滑走路補修工事であったことがわかる。本体工事の受注業者は不明である。

さらに、西川博史の『日本占領と軍政活動－占領軍は北海道で何をしたか－』にも「（略）四七年四―五月、ニシン漁が最盛期になり、多くの労働者が漁業関連労働に従事するため、札幌・千歳基地・室蘭地域の占領軍における労働力はかなり減少し、需要の七〇～八〇％が満たされたに過ぎなかった。（略）十一月（略）真駒内クロフォードキャンプ地をはじめ大抵の建設工事が完了し、千歳基地の滑走路も完成して、（略）」とあるよう国内主要飛行場として千歳飛行場の滑走路・誘導路は戦後まもなくから良好な状態を維持するため数回の改修を受けていたことが窺える。

このような状況下、昭和二十三年三月に千歳から三沢基地へ航空部隊の司令部機能が移されると同時期に、三沢飛行場ではコンクリート誘導路が供用開始されている。

千歳飛行場の改修は北海道の地理的位置、すなわち千島列島、南樺太を占拠する共産国ソ連の脅威に対して根室・宗谷海峡を挟んで対峙するというほか、日本海を挟んでユーラシア・ソ連本土に至近という重要な位置にあることにあった。

朝鮮戦争のあらまし

本項以降においては千歳飛行場滑走路の延長と駐留航空部隊について記述するが、朝鮮戦争と密接に絡むことから朝鮮における戦いのあらましを簡単に述べてみたい。

当時の千歳の状況と朝鮮戦争の経過については、新千歳市史機関紙『志古津』第3号に収録された大谷敏三の「占領と朝鮮戦争に翻弄された地方都市－北海道千歳町－」に詳しい。戦争の経過を知るため一部を抜粋する。

昭和二十五年六月二十五日、ソ連製の武器で武装した北朝鮮軍が、スターリンの承認を得て三十八度線を越えて南進を開始した。ソ連製戦車二百五十八台を擁し、圧倒的な兵力で南を圧した朝鮮人民軍が電撃的にソウルを占領し、韓国軍は敗走した。

米国は、韓国が北朝鮮軍の攻撃を受けると直ちに韓国支援の体制をとり、国連安全保障理事会で北朝鮮を侵略者と認定した決議を通した。二十七日には海軍の出動を決め（略）。地上軍派遣の決定は三十日に下され、日本から米第八軍が出動していった。（略）

八月には北朝鮮軍が、韓国軍と米第八軍を洛東江の南の釜山地区に追い詰めた。

米韓軍は当初は北朝鮮軍の攻勢に押し捲られ、後退をつづけた。しかし、北朝鮮軍も補給路が延びきり、最後の防衛線を抜けずにいた。そして、九月十五日マッカーサーは仁川上陸作戦を敢行し、ソウルを奪還する。北朝鮮軍は総くずれとなった。十月三日、米韓軍は三十八度線を越えて北進した。

平壌は陥落し、北朝鮮の広い地域が解放され、米韓軍は鴨緑江に近づいていた。このとき中共軍が彭徳懐に率いられて人民義勇軍として参戦したのである。中共軍は米韓軍に壊滅的な打撃を与えた。米韓軍は敗走し、三十八度線の南に退却した。二十六年一月四日、中朝軍はソウルを再び占領した。

昭和二十六年三月十四日、米韓軍ソウル奪還。四～六月、米韓軍三十八度線を突破。戦線は膠着状態に（略）。

空の戦いについては当初、北朝鮮軍に有力な航空兵力がなかったことから米空軍は直線翼で垂直尾翼に後退角のないジェット推進のロッキードF－80シューティングスター戦闘機、リパブリックF－84サンダージェット戦闘機が制空任務に就き、F－51、チャンスボートF4Uコルセアなどのレシプロ戦闘機でも十分に活躍の場面があった。

状況が一変するのは十月末に中共人民義勇軍が参戦、ソ連がドイツの技術で造った後退翼の新鋭戦闘機ミコヤン・グレビッチMIG－15を投入してからだった。B－29が撃墜され、戦闘機も守勢に立たされた。MIG－15は米軍機よりも一六〇キロ以上優速で空戦性能に優れていた。

米空軍はMIG－15に対抗して後退翼のノースアメリカンF－86セイバー戦闘機を投入した。F－80・F－84は写真偵察・対地攻撃などに転用された。F－86とMIG－15は改良を重ね戦闘能力を向上させたが、最終的にF－86が圧倒的な優位に立ち朝鮮の空を制した。

飛行場の拡充

朝鮮戦争が勃発した時、米空軍は沖縄、板付、伊丹、名古屋、東京、埼玉、白井（下総）、三沢などの航空基地に展開していたが、戦争を遂行するため飛行場の急速整備が行われた。戦時中、国内には陸海軍の飛行場が八五ヵ所に設定されていた。そのうち四〇ヵ所が米空軍によって運営されていた。

急速整備は、北海道においては千歳、八雲飛行場の建設工事、対潜電探基地設定工事、道外においては厚木、木更津、横田、ジョンソン（入間）飛行場の新設及び拡張工事、大原、美保飛行場の拡張工事、板付基地滑走路および給油設備工事、芦屋基地のエプロン拡張工事、築城飛行場の新設補修工事などが緊急着工されている（『占領軍調達史』）。

主要空軍基地である板付・築城が戦闘機基地として近接航空支援・航空阻止にあたり、芦屋が輸送機基地として兵員・物資の輸送を行った。さらに、伊丹が航空写真を撮影する戦術偵察部隊、沖縄は爆撃機の出撃基地となった。また前線で負傷した将兵はブラッディ（福岡）、羽田から各地の病院に搬送された。九月の仁川上陸作戦以後は航空機の作戦効率と航続距離の関係から韓国国内に航空基地を展開した（芦田茂二〇〇五）。

写真－2　F-80C シューティングスター
（米空軍浜松基地　提供：JAHS）

飛行場急速整備は、朝鮮戦争の勝利に向けた作戦基盤の整備にあったことは言を待たないが、航空機エンジンのジェット化、航空機の大型化、使用頻度の増大も要因となった。

第二次世界大戦末までに独ハインケルHe162国民戦闘機、メッサーシュミットMe262シュヴルベ戦闘機、英グロスターミーティア戦闘機のほか、米ベルP－59エアラコメット戦闘機、日本の中島・橘花攻撃機などのジェット機が飛行し一部は実用化されていた。

在日米空軍にあっては、昭和二十四年から二十五年にかけて三沢の戦闘飛行隊をレシプロのF－51から米空軍初の作戦機となったジェット推進のF－80に機種改変を行っている（安田孝治二〇一〇）。

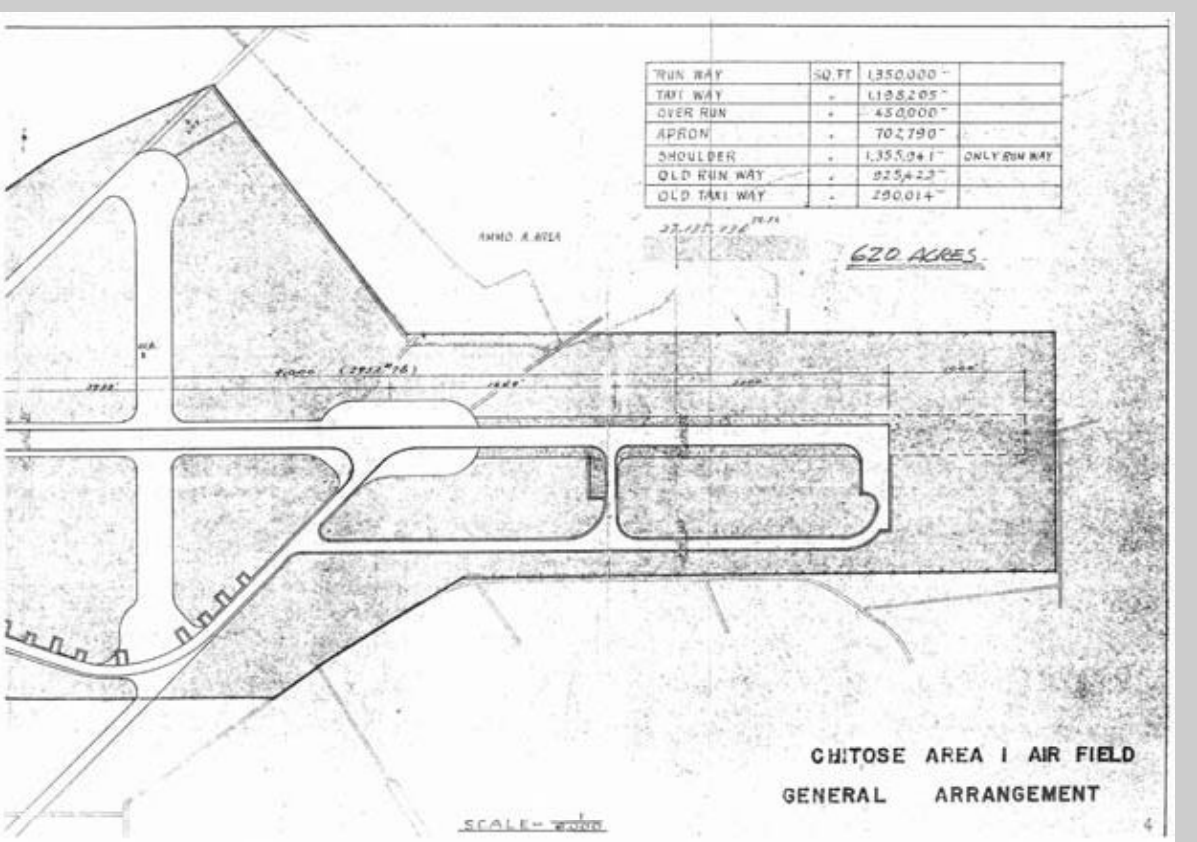


図-1　CHITOSE AREA 1 AIR FIELD GENERAL ARRANGEMENT scale 1/6000（提供：熊谷　昭）

ジェット機はエンジンが異物を吸い込むと破損することから滑走路はコンクリートが必須であり、アスファルトではジェット噴射流の高温で表面が損傷する可能性もあった。また、レシプロ機のように降着装置も尾輪式ではなく前輪式となったことから路面の不整を嫌い、滑走路長もレシプロ機の倍を必要とした。

長見義三は米空軍基地で通訳として働いていた。滑走路の異物を嫌うエピソードを『北の話（一九七七年八月）』「千歳越え」のなかで述べている。

その頃、私は米軍で働いてい、滑走路のそばで宿直したことがある。夜が明けると、空軍の軍曹を起こしに行く。滑走路の表面に、落ちているかもしれぬ一粒の火山灰の礫を拾うためである。

軍曹のジープに陪乗する。滑走路の先端まで走り、そこで停止し、コントロール・タワーと無線連絡する。ランウェイ・クリアの許可が返ってくると、滑走路に入りそのまま全長をチェックして走った。

千歳飛行場の滑走路延長・改良工事についてみてみたい。

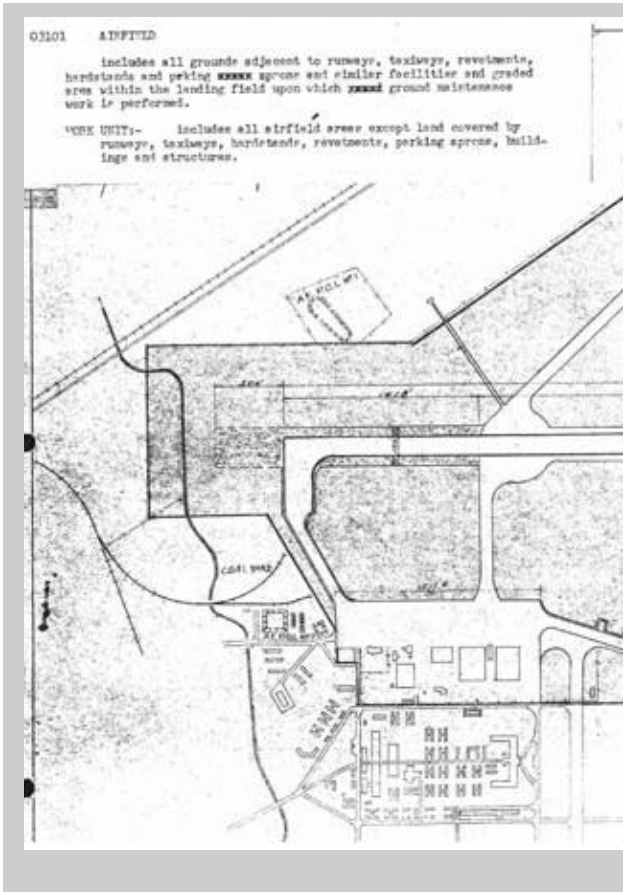
昭和四十九年版『要覧千歳』の第三編「千歳空港」－千歳空港のおいたち－に滑走路延長工事の記述がある。

自昭和25年5月　至昭和28年10月

飛行場敷地を318万坪に拡張、滑走路の改修、延長（西側2，700m×45m）を始め、GCA（着陸誘導管制）、高光度滑走路灯等の施設が整備された。

また、平成二十一年版『千歳市と基地』の年表・昭和二十五年五月の項に「滑走路（2，700メートル×80メートル）も整備される」、昭和二十八年十月の項には「西側滑走路改良（2，700メートル×45メートル）」と書かれている。市史にも同程度の記述しかなく、これまでの刊行物における記述は極めて少ない。

図-2　CHITOSE AREA MAP



滑走路延長・改良の着工が昭和二十五年五月となっていて朝鮮戦争が始まる前である。当初の目的はソ連が昭和二十四年に核実験に成功し日本海を挟んで爆撃機による核攻撃の脅威が現実のものになり、ジェット戦闘機による迎撃体制を整えることにあったと思われる。

工事着手前の海軍設定千歳飛行場滑走路（主滑走路（南北）＝既存滑走路）は全長一四〇〇㍍（ターニングパットを含む）×幅員八〇㍍であった。この当時、ジェット戦闘機を安全に運用するには短くとも二〇〇〇㍍の滑走路が必要とされた。

滑走路建設工事概要

航空新聞社『防衛庁飛行場建設工事の歩み』『航空自衛隊千歳基地二十五年史』等に全く記述のない、昭和二十五年から二十八年にかけての米空軍による滑走路延長・改修工事について、執筆者が譲り受けた米空軍作成の「CHITOSEAREA 1 AIR FIELD GENERAL ARRANGEMENT scale 1/6000（千歳第一飛行場全体配置図）」をみる。

配置図から主要全長・幅員を記述する。（一フィート＝〇・三〇四八㍍）

・滑走路

全長九〇〇〇フィート（二七四三㍍）・幅員一五〇フィート（四六㍍）をコンクリート舗装（既存滑走路全長三九三三フィート（一二〇〇㍍）を北側一四一八フィート、南側三六四九フィート延長）

・ショルダー

既存滑走路部分片側五一フィート（滑走路改良外の残置舗装部分）、延長滑走路部分片側七五フィートを両側に設定

・オーバーラン

北側延長滑走路端から五〇〇フィート、南側延長滑走路端から一〇〇

○フィートを設定、幅員三〇〇フィート

・誘導路

改良　エプロン南端＝海軍設定横滑走路西端＝既存滑走路南端

新設　延長滑走路北端＝エプロン北端

平行誘導路新設　南方延長滑走路西側

・航空保安施設設置場所

ＧＣＡは鉄道線路側旧横滑走路上・交点寄り

ＵＨＦアンテナは鉄道線路側旧横滑走路端付近

以上のことを地図から読み取ることができる。

なお、『千歳市と基地』年表にある昭和二十五年五月「滑走路（2，700メートル×80メートル）も整備される」は、既存滑走路延長部分のショルダーを含めた粗造成を表現していると考えるのが至当である。幅員を八〇㍍としたのは工事を既存滑走路の延長と捉えたための錯誤であろう。

工事は第九〇三空軍設営隊が担当した。

この当時の千歳飛行場の国内における位置付けがわかる国会におけるやり取りがある。昭和三十年六月十七日、第二二回国会参議院内閣委員会において日本社会党の荒木正三郎が、「アメリカ側としては、どの程度日本の飛行場の拡張を希望してきているのか、あるいは要望しているのか、これに対して日本政府がどの程度同意を与えたのか」との質問に対して政府委員の福島慎太郎は次のように答弁した。

（略）ただいまのところ、拡張いたさないでもどうにか使える飛行場というのが二、三あります。私の了解いたしております限りにおきましては、北海道の千歳、青森県の三沢、九州の板付というふうに了解いたしておりますが、それ以外の飛行場は全部飛行機が（旧式のプロペラ式の飛行機からジェット式飛行機に）変って参りますと飛べなくなるという飛行場であるわけであります。そこで、新潟と横田、立川、これは東京都であります。千葉県の木更津、愛知県の小牧、大阪、兵庫県にまたがっております伊丹、その六つの飛行場について滑走路を延長して、一人前の飛行機の飛べる飛行場にすることができれば、他の三カ所とあわせてどうにか最小限度の防御配備計画と申しますか、飛行場網というものを日本に設けることができるということが中間的な結論になり（略）。

昭和二十八年十月に完成した全長二七四三㍍・幅員四六㍍の滑走路を有する千歳飛行場は三十年当時、福島政府委員の答弁にあるように三沢、板付とともにジェット戦闘機に対応した国内有数の機能を持つものだったが、千歳・三沢の位置から北方（対ソ）重視が窺える。

新設・改良された滑走路は昭和三十九年まで特に手を入れられることもなく供用され、三十六年に東側滑走路が完成すると西側滑走路・副滑走路と呼ばれた。

米空軍千歳駐留部隊

次に航空部隊の駐留概況について述べてみたい（千歳＝第一千歳）。

敗戦時、比島リンガエンにいた第四九戦闘航空群（ＦＧ）のＰ－51装備第7・8・9戦闘飛行隊（ＦＳ／Ｓ（飛行隊）＝Squadron）は沖縄、厚木を経由して昭和二十一年二月、千歳に進駐し司令部を置いた。二十三年三月末日には司令部機能を三沢に移し飛行隊も二日後に移動、七月にはＦ－80に機種を改編した。在日米軍初のジェット部隊であった（松崎二〇一〇）。

この間、昭和二十一年四月七日、第一一空挺師団スイング少将が札幌駅前で行った着任観閲式に千歳から飛び立った一一機のＰ－51が編隊飛行を展示している。また、二十二年九月十八日には米陸軍航空隊が米空軍に改組され戦闘用航空機の記号Ｐ（追撃機）はＦ（戦闘機）と改められた。

司令部の三沢移転は、千歳が南樺太（現・サハリン南部）に所在するソ連航空基地に至近であることが理由といわれる。航空機の性能・装備が向上するなか少しでもソ連領から離れ、予想される攻撃から迎撃の時間を稼ぐことに移転の目的があった。司令部の移転から昭和二十五年六月の朝鮮戦争勃発までの間、第一千歳の管理は米陸軍にあり航空部隊の動きは不明である。

朝鮮戦争が始まると7・8・9飛行隊は板付、芦屋に移動し北朝鮮軍攻撃のため連日出撃した。このため三沢には昭和二十五年九月にジョンソン基地から第41戦闘迎撃飛行隊（FIS・F-80装備）が展開、二十六年になると板付の第68（ノースアメリカンF-82ツインムスタング装備）、ジョンソンの第40（F-80装備）戦闘迎撃飛行隊が加わった（松崎二〇一〇）。米空軍は北朝鮮の後ろ盾であるソ連の攻撃から北海道を防空するため、三沢駐留の戦闘機部隊の一部を抑止力として千歳に分遣した。

昭和二十六年四月二十五日、小樽にオクラホマ州兵師団が到着した。千歳から飛び立ったF-80の編隊がジェットを響かせ州兵の来道を歓迎した。州兵は二十七日から本格的に上陸を開始、千歳に向かった。

昭和二十六年六月、朝鮮における戦況は持久戦の様相を呈してきた。また、中共軍が新たな航空攻勢をかける兆候があり、防空能力を向上させる必要があった。ロバート・ジャクソンの『朝鮮戦争空戦史』に次の記述がある。

> 極東空軍司令官（略）は、事態の深刻さに気づくと数時間のうちに、極東へジェット戦闘機の四個ウイングの派遣を緊急要請した。二個ウイングを日本の防空用に、二個ウイングを朝鮮に展開するためであった。この要請がなされた当時、四百機のMIG-15に対峙する朝鮮の四十四機を含め、極東には「セイバー」は八十九機しかなかった。（略）

しかし、米空軍は、F-84一個ウイング―第116―を日本に展開することを承認した。七月二十四日、七十五機の「サンダージェット」が日本に到着し、ウイングは三沢と千歳に駐屯した。

第116戦闘爆撃ウイングは、第314航空師団の一部を形成し、この師団は一九五一年五月十八日以来、日本防空を任務とした極東空軍の独立師団として運用されていた。

第一一六戦闘爆撃航空団（FBW／W（航空団）＝Wing）は州航空部隊に属するもので一年の駐留期限後は、米本国から交替で三一・二七護衛戦闘航空団（FEW）、五〇六・五〇八・一二・四〇七戦略戦闘航空団（SFW）が昭和二十九年まで逐次進駐した。装備は全部隊F-84Gであった（安田孝治二〇一〇）。

昭和二十七年七月十五日に三沢に展開した第三一護衛戦闘航空団のF-84は、B-29改造の空中給油機の支援を受け戦闘機として初めて太平洋を渡ったことで知られる。空中給油による太平洋横断はその後、一般的なものとなった。

三島由紀夫は昭和二十六年七月から十一月にかけ『週刊朝日』に千歳を舞台とした小説『夏子の冒険』を連載した。米軍機の荒い飛行ぶりを彷彿とさせる文章がある。「千歳は今ではアメリカ空軍の町である。（略）町のまん中をまあたらしい舗装道路があざやかに走っていた。ジープがとおる。高級車がとおる。時々ちかくの飛行場をとび立った戦闘機が、爆音すさまじく急降下してみせて、道路に切紙細工のような影を切り抜いた」。また、札幌文学の小松茂は札幌市教育委員会『札幌の駅』収録の「沿線有情〈千歳線〉」に「千歳の街にアメリカ兵が溢れ出し、戦闘機が低く家並みをかすめて飛ぶ度に市民達が耳を覆う日が続いた」と米軍機の飛行を描写した。

昭和二十八年七月二十七日に板門店において停戦協定の締結がなされた。

昭和二十九年九月、冷戦の対立構造が明確になってくるなかソ連領から最も近い日本・北海道を防空するため、朝鮮金浦（ソウル郊外）からに昼間戦闘機部隊が千歳に移駐してきた。

この部隊は第二次世界大戦中、欧州戦線に投入された。朝鮮戦争においてはF－86AでMIG－15とのジェット空中戦を展開、その後にF－86E、F－86Fを装備した米空軍第三九航空師団第四戦闘迎撃航空団（袖章－旧国籍標識「星」の先端両脇に翼）の第334・335・336戦闘迎撃飛行隊だった。336飛行隊は三沢に分遣され、昭和三十一年には沖縄に移動した。この空白を埋めるため対空レーダー・空対空ロケット弾を装備した全天候型戦闘機F－86Dセイバードッグから成る339飛行隊が編入された。339飛行隊は三十年三月に千歳においてロッキードF－94（F－80改造）スターファイター夜間戦闘機から機種改変を行っていた（編入時期不明）。

339飛行隊は、南太平洋戦線においてロッキードP－38ライトニング双発戦闘機によって新編され、昭和十八年四月ブーゲンビル島ブイン西方五〇哩において連合艦隊山本五十六司令長官搭乗・一式陸攻を撃墜した戦歴を有していた（宇垣纏参謀長座乗の二番機副操縦士は千歳出身の藤本文勝二等飛行兵曹だった。藤本はこの戦いで戦死した）。

写真－3　第334飛行隊F-84Eセイバー
マークは「鷹のボクサー」キャノピー下の星印は撃墜マーク
（米空軍築城基地　提供：JAHS）

昭和三十一年八月、航空自衛隊員数十名が、ジェット機の整備を米兵から実践的に学ぶOJT（On the Job Training）要員として米空軍千歳基地に派遣され研鑽を積んでいた。宿舎は陸上自衛隊東千歳駐屯地の隊舎が充てられた。

昭和二十九年から三十一年の間、334・335飛行隊が駐留していたが、五十七年十月十八日付けの北海道新聞夕刊『証言・北海道戦後史〈304〉』には「『第四昼間戦闘機連隊』（the 4th Fighter Day Wing）の移駐である。『同連隊はF86F、T33ジェット機など四十八機、三個大隊、要員千二百人』（北海道新聞33・7・9）」とある。戦闘迎撃航空団を昼間戦闘航空団（＝昼間戦闘機連隊・FDW）と改めたのは三十二年と思われる。

この当時、道内においてはソ連機の動向を監視、スクランブル体制を確保するため奥尻、当別、稚内、網走、根室、襟裳岬のレーダーサイトが運用されていた。

千歳における米空軍機の墜落事故の記述は、『千歳市と基地』第三章－千歳周辺における自衛隊機等の事故の状況－に見出すことができる。

S28・3・18　根志越、福永正一宅約500m川下の千歳川
F－86F×2機が接触し、墜落

S30・8・5　根志越小学校北方約2km
F－86F×2機が接触し、墜落　乗員1名死亡

（執筆者注・二十八年当時、三沢・千歳にF－86F装備の部隊は配備されていなくF－84である蓋然性が高い。三十年の欄にある根志越小という校名の学校は存在しないことから、三十九年に千歳第二小が対岸の現在地に移転する前の旧校舎を指しているのか。いずれにしても根志越地区は離着陸コースの真下にあたる）

朝鮮戦争当時からF－86全機は、全面無塗装のうえ味方識別マークとして胴体と翼端に黒縁の付いた幅の広い黄帯（イエローバンド）を塗装して

いた。第四戦闘迎撃航空団のセイバーには、さらに垂直尾翼に幅の広い黄帯を塗装した。

千歳移駐時、米兵の識別帽には北海道を模ったワッペンが付けられていた。また、マーク（エンブレム）は334飛行隊が「鷲のボクサー」、335飛行隊は「羽根飾のインディアンチーフ」、そして339飛行隊は「ヤシの木と原住民」とした。

セイバーの機首・エアインテーク外周に塗装した飛行隊色は、334飛行隊が赤、335飛行隊は黄だった。

写真-4　第335飛行隊F-86Eセイバー
マークは「羽根飾のインディアンチーフ」
（米空軍築城基地　提供：JAHS）

F-84Gサンダージェット（戦闘爆撃機）（全幅＝翼端増槽付き）
全長　一一・七三㍍　全幅一二・六〇㍍　最大速度(海面)一〇〇〇㌔／時
武装　一二・七㍉機銃×六　爆弾　四五〇㌔×二　or　核爆弾×一
戦闘行動半径　八〇〇㌔　乗員　一

F-86Fセイバー（昼間制空戦闘機）
全長　一一・四四㍍　全幅一一・三一㍍　最大速度(海面)一一一八㌔／時
武装　一二・七㍉機銃×六　戦闘行動半径　七三〇㌔　乗員　一

F-86Dセイバードッグ（全天候迎撃戦闘機）
全長　一二・二七㍍　全幅一一・三一㍍　最大速度(海面)一一五〇㌔／時
武装　ロケット弾×二四　戦闘行動半径　四五〇㌔　乗員　一

（文林堂『世界の傑作機』）

実戦下の北海道

昭和二十八年三月七日、第一回定例北海道議会で協同クラブの宮北三七郎は北海道上空におけるソ連機の侵犯問題を質問している。速記録（その一）三月七日第四号によれば次のとおりであった。

朝鮮動乱がようやくこう着状態のままに過ぎることここに三年、しかも日本国民としては太平洋戦争のあの負けいくさによる過去の悪夢が、今だ消え去らぬ今日、去る二月十六日在日米軍によって発表せられたソ連機の本道領空侵犯問題は、全国民、特に直接関係のある本道民に多大の衝撃を与えたことは、何としてもいなめない事実なのであります。（略）一月十三日の政府声明によって初めて明らかにされたのでありまして、米空軍の調査によりますと、これは某紙上に掲載の記事ではありますが、昨年七月以降、特に根室地区においては、某国の軍用機によって四十数回にわたって不法侵入されておると報じておるのであります。また北海道各地の監視所から国警本部に報告されておりますところの上空に飛行機を発見したということだけでも約四百三十回ほど入っておると聞いておるのであります。さらにまた根室地区の国警監視所からの報告によりますと、昭和二十六年中における軍用機の上空飛行は、米国機十四機、国籍不明機百七十一機、昭和二十七年中においては、米国機百三十七機、国籍不明機百六十五機。本年一月に入ってからは、米国機、国籍不明機十九日までに四十機以上を発見したと報告されておるのでありまして、国籍不明機に到っては驚くべき数を示しておるのであります。またAP通信の斎藤記者は、三月八日付週刊朝日に、「ノサップ沖空戦を見る」という見出しで、ソ連機侵犯を詳細に報じておるのであります。斎藤記者の記事によると、米ソ戦闘機がノサップ地域で初めて接触したのは、昨年十月七日にB29が撃墜されてから約一箇月後の十一月四日に起こったそうでありますが、これは米空軍の発表によると、両者はしばらく平行に飛んで発

砲はしなかったということになっておるようであります。しかし現地の田中監視員は、はっきりと二、三回打ち合う銃声を確認したと報じておるのであります。さらに十一月二十四日にも根室上空で米ソ戦闘機が接触したのでありますが、この日は天候が悪く、日本側としては観測ができなかったのでありまして、もちろん米軍においても発表はしなかったのであります。しかしこの日は相当はげしく射ち合ったそうでありますが、幸いにして双方共被弾はなかった模様でありますと述べておるのであります。（略）今までの領空侵犯の全貌を詳細にご報告願うとともに、道民の生活に対する不安を取除くために、いかなる治安対策をお考えになっておられるのか。

これに対して答弁に立った札幌方面公安委員長福井天章は、国際問題のため具体的に答えられるものではなかった。

宮北の質問の当該地となった根室市発行の『根室市史年表』に米ソの緊張等を見ると次のとおりである。

昭和25年（一九五〇）〔この年〕
国籍不明機がしばしば根室上空を侵犯する
昭和27年（一九五三）　10・7
米国の爆撃機（B29）が秋勇留島上空でソ連機に撃墜される
昭和28年（一九五三）　2・16
水晶島上空で米ソ両国機が銃撃を交す
昭和29年（一九五四）　11・7
米国の偵察機がソ連のミグ戦闘機に撃墜され、別海町の民家に墜落する
昭和30年（一九五五）　1・14
航空自衛隊根室レーダーサイト隊の第一陣が着任する
10・30
牧の内開拓農業協同組合が旧海軍飛行場の米軍使用に同意する

旧海軍牧の内飛行場を米軍が不時着場として再整備しようとする考えのあったことが窺える。

『根室市史年表』のほかに米側の被害としては、昭和二十六年にはロッキードP2Vネプチューン対潜哨戒機一機が、翌年にも哨戒機三機が失われ、二十八年にはボーイングB-50スーパー・フォトレス（B-29改良型）二機が撃墜された。三十三年十一月上旬には青森・三沢基地を発進したボーイングRB-47写真偵察機ストラトジェットが銃撃された。

『根室市史年表』にある二十九年十一月七日の事件は、横田基地第91戦術偵察大隊のRB-29（B-29改造偵察型）が別海・西春別の酪農家住宅に墜落し住宅三五坪が全壊、附近の山林三反歩が焼失した。乗員十四名十二名が落下傘降下、二名が死亡した。西春別には消火活動に当たった消防隊への感謝として米軍が同機のプロペラブレードを残し、附近の道路脇に記念のモニュメントとして残る。

千歳基地に関するものは『根室市史年表』の昭和二十八年二月十六日に記述がある交戦で、東奥日報が入手した米空軍機密文書をもとに平成十二年二月二十一日付け一面トップを飾った。

ソ連機に〝日の丸〟

朝鮮戦争中の昭和28年　極秘にされた米ソ機交戦

根室湾上空　スパイ行為？　米機密資料を本紙入手　米機は三沢所属

事件は、昭和二十八年二月十六日に発生した。当時の米極東空軍の発表によると、F84サンダージェット二機がパトロール飛行中、根室沖上空で領空侵犯中の国籍不明機二機を発見、強制着陸を指示したが、無視された上に攻撃を受けたため、一機に銃撃を加えた。被弾した同機は千島列島方向に逃走したという。

米軍は国籍不明機がソ連製のレシプロ戦闘機La11（略）ソ連機と判断。

厳重な報道管制を実施し、米軍機の所属や交戦の模様などを伏せた。（略）

米軍機は同師団（第39航空師団）の第四六七戦略戦闘飛行隊所属（略）ソ連機を銃撃したパイロットはベネディクト・ラコンブ中尉で、三沢から千歳基地に派遣され、スクランブル飛行訓練中の出来事だった。（略）ラコンブ中尉はＬａ11の特徴について「左右の翼に、第二次大戦中の日本軍機のような赤丸のマークが付いていた」と衝撃的な事実を報告している。

ラコンブ中尉によるとラボーチキンＬａ11は被弾し灰煙を引いた。交戦高度は約四九〇〇㍍、日本領空の内側約五・五㌔（野付半島沖）だったという。米空軍博物館のデイビット・メナード研究員は「事件は米国内では知られておらず、経緯をみるとソ連機がレーダーサイトの位置などのスパイ活動をしていた可能性が十分考えられる」と話した（東奥日報二〇〇〇）。

米空軍撤退後の昭和三十三年七月十一日には、北海道北方でソ連機と対峙したダグラスＲＢ－66Ｃデストロイヤー電子偵察機が燃料不足となり航空自衛隊千歳基地に緊急着陸、搭乗員は興奮し拳銃を構えて降り立った。

この当時の北海道に近いソ連軍航空基地は国後島東沸（メンデレーエフ飛行場）、択捉島天寧（プレヴェスニク）飛行場、樺太豊原・大沢（ホムトヴォ飛行場）にあったという。

写真-５　F-84G サンダージェット
（米空軍小松基地　提供：JAHS）

米空軍部隊の撤退

昭和三十二年になると第四昼間戦闘航空団334・335飛行隊のＦ－86Ｆが三沢に移動し、換わってＦ－86Ｄ装備の339飛行隊が北海道防空に当たっていた。三十二年五月、米空軍から北海道防空を引き継ぐため航空自衛隊第二航空団（二空団）が千歳に移駐を始めた。六月には二十一年二月から二年間ほどＰ－51部隊として千歳に駐留していた第四九戦闘爆撃航空団所属の第7飛行隊がＦ－84を装備して再び来駐した。

339飛行隊Ｆ－86Ｄについて昭和三十二年九月中旬、二空団後発隊として来千した幸田恒弘は『CONTRAIL』№.139のなかで「目の前には、３３９ＦＩＳのイナズママークのＦ－86Ｄがいて（略）なんと云っても当時唯一のアフターバーナー装備だったため、夕日に映えて広大な北海道を背景にアフターバーナーの尾を引き、その爆音とともに離陸する姿は、何ともいえぬ光景だった」と、轟音とともにオレンジ色の炎を引く機影を述懐している。

当時、米空軍千歳基地の司令官はジェームス・Ｍ・スメリー大佐、副司令はオースカ・Ｋ・キャノン大佐が任じていた。

昭和三十二年九月二十四日、航空自衛隊拡張の空間を確保するため第五航空軍は「千歳基地に駐留する飛行隊の業務を近き将来、停止する」と発表した。三週間後の十月十五日を以って339飛行隊は業務を終了し機材・兵員は第五航空軍各部隊に分散配備（解散）、一部兵員をもって第６０２９支援大隊が編成されロッキードＴ－33（Ｆ－80改造復座練習機）二機、Ｃ－47数機、ヘリコプターを有し道内レーダーサイトへ資材を供給、千歳基地の管理・補給の維持に当たった。なお、7飛行隊は四九戦闘爆撃航空団の他飛行隊とともに十二月に西独ラムシュタイン基地に転出した。

昭和三十三年一月には、339飛行隊は三沢を経由して米ノースカロライナ

州シーモア・ジョンソン基地に転出、六月末には米空軍は全面撤退した。

米空軍部隊の庁舎は白堊・旧海軍司令部庁舎が充てられ、本庁舎（メインビルディング）と呼ばれた。また、米軍区画の２００地区（エリア）にあったことから２００号館（ビル）とも呼ばれていた。１００地区は旧航空廠地区、２００地区は本庁舎・兵舎地区、３００地区は格納庫地区などとなっていた。本庁舎正面玄関の庇にはCHITOSE AIR BASEの文字が記された。

写真-６　第339飛行隊F-86D セイバードッグ
（米空軍三沢基地　提供：JAHS）

写真-７　第339飛行隊の操縦士とF-86D
操縦士の識別帽には「339」と刺繍されている　垂直尾翼に部隊標識の稲妻が描かれていない　オートバイは国産のトーハツ
（米空軍千歳基地・昭和32年 提供：井坂由雄）

本庁舎には本部室（ヘッドクオーター）、連絡事務室（リエーゾン・オフィス）、労務室（レバー・オフィス）、赤十字（レッドクロス）などの事務室、将校倶楽部（オフィサーズ・クラブ）、アメリカン・エキスプレス軍事銀行、郵便局、海外電報電話局などがあり、二階には米軍極東放送（ＦＥＮ＝Far East Network）のほか通訳室などが、三階には通信隊などが入っていた。北海道におけるＦＥＮは敗戦直後から札幌にあったが、昭和二十八年から本庁舎においてSAPPRO千歳支局を開局、三十三年にはCHITOSE局と改称した。周波数１５７０ｷﾛサイクルで電波を発射し、基地外の多くの千歳町民をジャズやビッグバンドなどアメリカ音楽の虜とした。

千歳には米海軍のジェット機もよく飛来した。機種は艦上攻撃機のダグラスＡ３Ｄスカイウォーリアー、艦上戦闘機ではダグラスＦ３Ｄスカイナイト・Ｆ４Ｄスカイレイ、マグダネルＦ２Ｈバンシーのほか F－86の艦載型ＦＪ３フューリーなどが目撃されている。

航空自衛隊の移駐

航空自衛隊は昭和二十九年七月に発足したが、航空機調達、各科要員の錬度・技術の向上、組織の確立には国内研修、米国留学などに多くの時間を必要とした。三十一年十月一日に浜松で編成された二空団は、翌年五月から千歳に移駐を始めた。

移駐初日の二十日、荒天時の惨事が発生した。『増補千歳市史』には次のようにされている。先遣飛行隊の指揮官は第３飛行隊長・新郷英城一空佐であった。

同年五月二十日、浜松基地からＦ86Ｆセイバー一〇機、Ｔ33練習機二機計十二機が二機編隊、一〇分おきに千歳に飛びたった。第三編隊までの六機は無事に千歳に着陸したが、第四編隊は浜松に引き返し、第五編隊は新潟に不時着、第六編隊は千歳空港上空で二機とも墜落した。千歳上空は雨と霧で視界が悪く、ＧＣＡ（着陸誘導装置）の誘導を待っているうちに燃料を使い果たしたためといわれる。（執筆者注・航路＝浜松－小松－新潟－千歳）

この年、自衛隊機の事故が続発した。事故の原因はそれぞれの事故の条件が異なっていることから判断は難しいが、大部分がＦ－86Ｆであった。千歳における二機の墜落は、ＧＣＡ着陸で編隊長機が着陸復航（ゴウ・アラウンド）中に燃料が切れパラシュート降下、一機は悪天候下のＧＣＡ待機中に燃料切れと推定されているが同機からは酸素吸入器の酸素がなくなったとも報告されている。

事故の直後に発行された『航空情報』八月号に読売新聞の野沢誠一郎は「自衛隊機事故の原因は何か？」を寄稿、単純な燃料切れを墜落の主因とはしていない。

この第2航空団移動飛行のコースは（略）乗員たちにとっては処女コースだった。浜松から千歳まで約1500キロ、F-86Fで約1時間半の航程だし、F-86Fの航続力は増加タンクをつけて2200キロで余裕は相当だ。だが好天の場合で着陸を2回やり直しすると、どうやら一杯というところであろう。

また飛行高度は、5000メートルだった。F-86Fは燃料消費を経済的にするならば、1万メートル以上が有効で、5000メートルでは消費がぐっと高い。（略）GCA着陸のやり直しは（略）完全に無理だった。

一方酸素故障を訴えて引返したり新潟に不時着したということの原因は、実は航空自衛隊用の酸素は、工業用酸素（東洋酸素納入）が使われているからである。純度は低く水分が多いために、高空では凍りついてパイプがつまってしまうし、F-86Fの場合、パイプが機体の外に出ているので、一層それがひどいとの報告がでている。純度の高い医療用酸素の生産量が少ないために、自衛隊に供給できない。（略）荒天下という悪条件がこの飛行では慎重に計算されていなかったと思われる。そうでなければ伊黒、小川両機の場合、千歳上空で2回の着陸やり直しで、燃料が切れて墜落したのはおかしい。

写真-8　第2航空団 第3飛行隊F-86F セイバー
（航空自衛隊千歳基地　昭和33年）

我が国初のジェット戦闘機実戦航空団が移駐のデモンストレーションともいうべき長距離飛行を敢行したが、劣悪な工業用酸素のため、酸素を必要としない空気抵抗の高い非効率な低空を飛行せざるを得なかった。目的地千歳に着陸できたのは十二機中六機、四機が着陸地点を変更、一機が千歳上空で復航しようにも燃料が切れて苫小牧東北五マイルの国有林に墜落・殉職、一機が滑走路東方一マイルにベイルアウトという痛ましい千歳における部隊史の書き出しとなった。自衛隊機の事故続発は国民の期待が大きかっただけに反動も大きく、防衛庁への風当たりは強くなった。

移駐当時、二空団第3・4飛行隊のF-86F・T-33は全面銀塗装に赤縁の付いた黄帯ストライプで北の守りを「N（North）」で表し米軍機と識別された。垂直尾翼には「2」空団を示す二本の黄帯を塗装した。

昭和三十二年九月二日、航空自衛隊千歳基地が発足した。千歳基地司令は中島正空将補、副司令兼飛行隊長が新郷英城一空佐、二人とも元海軍中佐で零戦指揮官として太平洋戦線を戦い抜いたことで著名なパイロットであった。その下に陸軍加藤隼戦闘隊の撃墜王だった黒江保彦二空佐などがいた。

城山三郎は昭和三十四年、度重なる航空自衛隊F-86Fの墜落事故と千歳移駐の長距離飛行をモチーフに小説『着陸復航せよ』を発表した。

おわりに

千歳から米空軍駐留部隊が去って五十余年。断片的な資料をつなげることによって『米空軍千歳基地』としてまとめてみた。資料不足に加え執筆者の知識不足が重なり、当初、構想したものとは相違したものとなってしまったが、新たな資料発掘のため敢えて発表した。ご指摘、ご教授を待ち、

『新千歳市史　通史編下巻』が発行されるまでにより充実したものとしたい。

（無断転載・写真無断使用を禁ずる）

参考・引用文献

高橋昭夫『証言・北海道戦後史　田中道政とその時代』　北海道新聞社　昭和五十七年

ロバート・ジャクソン（訳・戦史刊行会）『朝鮮戦争空戦史』　朝日ソノラマ　昭和五十八年

幸田恒弘『CONTRAIL』各号・『THE F-86 SABRE STORY 1～3』昭和四十八年（JAHS日本航空史研究会）

文林堂　『世界の傑作機№93　ノースアメリカンF-86セイバー』　平成十四年

安田孝治「年表で見る「三沢に飛来した航空機」」／松崎豊一「三沢基地と米空軍」『航空ファン』2月号　文林堂　平成二十二年

野沢誠一郎「自衛隊機事故の原因は何か？」『航空情報』酣燈社　昭和三十二年八月号

奥田二郎『北海道米軍太平記－黒と赤の日誌－』昭和三十六年

西川博史『日本占領と軍政活動－占領軍は北海道で何をしたか－』現代資料出版　平成十九年

佐伯邦昭「航空史探検博物館」インターネット航空雑誌『ヒコーキ雲』

根室市『根室市史年表』　昭和六十三年

守屋憲治『北の翼－千歳航空史－』みやま書房　昭和六十年

寺井義守「平和の密使マニラへ飛ぶ」『丸』潮書房　昭和四十年

調達庁『占領軍調達史－占領軍調達の基調－』　昭和三十一年

芦田茂「朝鮮戦争と日本－日本の役割と日本への影響－」『戦争史日韓学術会議参加報告（平成十五年度）』

武藤誠『いくさ世の回想』　平成十四年

北海道議会『昭和二十八年第一回定例北海道議会議事録速記録（その一）』　昭和二十八年

参議院HP参議院会議録情報『第〇二二回国会内閣委員会　第十四号　昭和三十年六月十七日』

航空自衛隊千歳基地『航空自衛隊千歳基地二十五年史』　昭和五十七年

航空自衛隊千歳基地『航空自衛隊千歳基地50年史』　平成二十年

大谷敏三「占領と朝鮮戦争に翻弄された地方都市－北海道千歳町－」新千歳市史機関紙『志古津第3号』千歳市　平成十八年

地崎工業『地崎工業百年史』　平成四年

浅見勝夫「チトセの生立ち(112)史実による郷土発展史」『千歳毎日新聞』　昭和三十三年

長見義三「千歳越え」『北の暦』恒文社　平成六年

長見義三「ケール中尉とともに」『水仙』新宿書房　平成十一年

千歳市『千歳市史』　昭和四十四年

千歳市『増補千歳市史』　昭和五十九年

協力

熊谷昭（千歳市）　佐伯邦昭（インターネット航空雑誌『ヒコーキ雲』）　幸田恒弘（JAHS日本航空史研究会）　安田孝治（青森県立三沢航空科学館）　井坂由雄（千歳市）