

- 大正15年10月 ● 村民の労力奉仕により着陸場が完成
小樽新聞社の三菱式R 2・2「北海」第1号機が着陸
- 昭和9年10月 ● 千歳飛行場開場
(右写真は村民による拡張工事のようす)
- 昭和14年8月 ● 日本初の世界一周機「ニッポン」が米国に向け発進
- 昭和14年10月 ● 海軍千歳航空基地が設置される
(当時は直角に交差する1,200mの滑走路があった)
- 昭和20年10月 ● 終戦後、米軍により千歳航空基地が接收される
- 昭和25年5月 ● 飛行場の拡張工事が行われる
- 昭和26年10月 ● 千歳空港開港(民間航空の再開)
千歳～羽田間の暫定定期航空路線が開設
- 昭和28年10月 ● 2,700mの滑走路(現在の千歳基地西側滑走路)完成
- 昭和32年9月 ● 航空自衛隊千歳基地が設置され、
民間空港と自衛隊の共用開始
- 昭和34年7月 ● 飛行場が米軍から日本政府に返還される
- 昭和36年11月 ● 東側滑走路(2,700m)完成
- 昭和38年4月 ● 千歳空港ターミナルビルが営業開始
- 昭和42年11月 ● 空港の年間乗降客数が100万人を超える
- 昭和55年10月 ● 国鉄千歳空港駅(現在のJ R南千歳駅)開業
- 昭和56年3月 ● 国際定期航空路線(千歳～成田～ホノルル)開設
- 昭和62年12月 ● 空港の年間旅客数が1,000万人を超える
- 昭和63年7月 ● 新千歳空港が開港(A滑走路(3,000m)完成)
- 平成4年7月 ● 新千歳空港ターミナルビルがオープン
- 平成6年6月 ● 国内初の24時間空港として運用開始
- 平成8年4月 ● 新千歳空港B滑走路(3,000m)供用開始
- 平成18年12月 ● 千歳～羽田間の年間旅客数が1,000万人を超える
- 平成22年3月 ● 国際線ターミナルビルがオープン
- 平成23年7月 ● 国内線ターミナルビルがリニューアルオープン

先人の「奉仕的精神」と「ことにあたっては一致団結する」という心意気を「スピリット・オブ・チトセ」と表現しています。



大人から小学生まで、**村民みんなが力をあわせ、農具を手に、無償の汗を流して整地をしました。**
そして、わずか**2日間ほどで、長**

の往復運賃と昼食代で、1回3円かかる。1日の出面賃(賃金)が1円20銭として、2日間整地作業をすれば(映画を見るよりも60銭安く)本物の飛行機を見ることができると提案がありました。それくらい、当時の人々にとって飛行機は珍しいものだったのです」といいます。
その結果、全会一致で村民が自らの手で着陸場をつくることに決まりました。

さ200メートル以上、幅100メートルほどの着陸場が完成したのです。
大正15年10月22日、いよいよ、飛行機がやってくる日が来ました。着陸場には村民をはじめ、近隣からもたくさんの方が集まりました。
午後1時過ぎ、遠く西の空にあらわれた小さな飛行機は、見る見るうちに着陸場へ近づき、千歳の空を旋回しました。そして、歓声が上がる中、**酒井操縦士ら3人が乗った「北海」第1号機は、完成したばかりの滑走路に着陸しました。**
ここに、現在につながる千歳の空の歴史が始まりました。

大正15年10月22日 千歳に刻まれた空の歴史

千歳航空協会
ひがしかわ たかし
東川 孝 会長



昭和26年 民間航空再開を祝う
小学生の日の丸行列



そらのおはなし 1

飛行機に乗ると新聞に名前が載る？

民間航空が再開された昭和26年、東京と結ばれる1日1便の飛行機は特別な乗り物でした。当時の新聞には搭乗者の名前が掲載されていました(写真は当時の空港のようす)。

現在の繁栄の礎に

その後、飛行場は海軍の基地となり、第2次世界大戦後は米軍に接收されました。民間航空が再開されたのは昭和26年のことです。その年の10月、最初の旅客機が千歳に飛来し、千歳～羽田間に定期便が就航しました。

東川会長は語ります。

「当時はまちの人が大勢でお祝いをしました。陸と海を移動する時代に、空路で結ばれたことは画期的なことでした。開港を機に、物や人、さらには情報や文化の交流が活発になり、商売も盛んになりました。空港は今日までのまちの発展と強く結びついています。90年前の先人から見れば、**現在の繁栄は信じられないものに映ることでしょう。**その歴史は、『何かにまちの発展を求めたい』という**大正時代の村のリーダーたちの願いと先見性、そして、村民の一致団結した思いが築いたのです。**」

大空に駆ける夢

名水ふれあい公園に展示されている
「北海」第1号機の実大模型

私たちが見上げる空には、
たくさんの飛行機が行き交います。

現在1日約340便が就航する千歳のまちに
初めて飛行機が着陸し、空の歴史が始まったのは今から約90年前。
村民の労力奉仕により完成した1本の着陸場は、
世界の都市とつながる国際空港へと成長をとげました。

「空のまち、ちとせ」

これまでも、そして、これからも、
まちの発展の中心的な役割を担う空港には、
たくさんの方の「夢」が重なっています。

今月の特集は、空の歴史を切り開いた先人と
現在、そして未来の空を担う若者たちの
さまざまな「大空に駆ける夢」を紹介します。

第1章 — spirit of chitose —

先人が切り開いた「夢」

～村民総出の着陸場づくり～

夢物語のはじまり

大正時代のはじめ、千歳は小さな村でした。現在の空港がある地域一帯は樽前山の噴火による火山灰で覆われ、農業には適さない土地であったため、村民は苦しんでいました。当時の村長は、広大な土地を活用する道として「軍の飛行場にできないか」と考えましたが、そのときは、まだひとつの「夢の話」でした。

無償の汗を流して

村は早速、着陸場づくりに向け「村民大会」を開きました。千歳航空協会の東川会長は「大会では、『もし、札幌へ活動写真(現在の映画)を見に行くならば、汽車

村の人はほとんどは飛行機を見たことがありません。村は、せっかく飛行機が飛ぶのであれば、着陸して村民に見せてほしいと新聞社に頼みました。
村の人たちは、着陸する場所を探し、整地を行うと着陸に使えるような場所を見つけました。
その場所こそ、以前「夢の話」にあった、現在の空港がある付近でした。

大正15年の8月、札幌(苗穂)と苫小牧(沼ノ端)を結ぶ私鉄が開通し、千歳にも駅ができました。この鉄道を利用して、小樽新聞社(現在の北海道新聞社)の一行が、10月にサケのふ化場の見学を兼ねた旅行会で千歳を訪れることになりました。

当時、千歳に食堂などはなく、新聞社から村にお茶などを用意できなかったと申し入れがありました。それを快く受け入れたところ新聞社は大喜び、お礼として**千歳の上空を飛行機で飛んでくれることになりました。**