

民間航空・千歳空港開設

守屋憲治

新千歳市史編集委員会専門部員

はじめに（戦前における民航）

米国の自転車屋だったライト兄弟が人類初の動力飛行に成功したのは明治三十六年（一九〇三）のことだった。

欧米各国は飛行機の技術革新に心血を注いだ結果、大正中期（一九一〇年代末）には定期航空輸送が始まった。日本においても大正末期には日本航空輸送研究所（水上機）、朝日新聞航空部の東西定期航空会（陸上機）、川西系日本航空（水上機）が航路を開設した。

昭和三年十月三十日に日本航空輸送が設立され、翌年から本格的な定期航空輸送が始まり東京（立川）・大阪（木津川）、大阪・福岡（陸軍大刀洗）、福岡・蔚山、蔚山・京城・平壤を経て租借地である遼東半島の大连まで航路を延ばした。十三年には海外雄飛に呼応する大日本航空に改組、さらに同名の国策会社へと発展し内南洋、タイに翼を拡げた。

昭和七年八月の帝国議会で北海道方面定期航路用飛行場の整備が可決され国設飛行場は札幌と決り、八年六月に竣工したのが北二十四条の札幌飛行場（現・市立白楊小、道札幌北高一带）だった。

札幌飛行場が整備された翌年、日本航空輸送はローカル線の運航を開始したが札幌線の就航は十二年四月一日まで待たなければならなかった。運航は一日一便。東京羽田を発ち仙台霞目（現・陸自霞目）と青森油川（現・JR津軽線油川駅西側一帯／青森発下り次駅）に各十分間寄港、札

幌までは六時間を要し冬季は運休した。

最も利用客が多かった昭和十三年においても搭乗者数は七六三人と僅かだった。札幌線は樺太など外地に以遠することもなく不採算路線として十五年七月九日の上り便をもって運休となり、北海道における定期航空路は二年ばかりでその幕を下ろした。

使用機材は昭和十二年にあっては中島がライセンス生産した米フォッカー（アトランティック）・スーパーユニバーサル、以降は英エアスピードA・S・6エンジンを三菱がライセンス生産した「ひなづる」で、いずれも双発、乗客数は六名であった。

千歳における旅客機の飛来についても簡単に触れておきたい。昭和十一年九月二十五日から十月十日までの間、日本航空輸送は一日一便、羽田・油川・札幌に臨時の航空路線を開設した。目的は第三十四回陸軍特別大演習の通信速達にあった。この間、十月五日から九日までの五日間は札幌飛行場における大観閲式挙行の代替として千歳に飛来している。機材には新鋭のダグラスDC（Douglas Commercial）-2（乗客一四名、速度Ⅱ最高三三八・巡航三〇〇キ／毎時）が用いられた。

本論は、これまであまり論じられることがなかった民間航空再開時における千歳を取り巻く環境と試験機「もく星」の飛来を核に考察する。

敗戦直後の定期航空と航空禁止令

昭和二十年八月十五日、日本は米英との総力戦に敗れ、未だかつて経験したことのない苦難の時を迎えた。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。

この間、八月十九日、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攻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。機体は白に塗色、国籍標識・日本の丸の代わりに緑十字を描いた。伊江島・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）は九月二日に発出された。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。

この間、日本機は飛行制限を受けた。「日本の飛行機は八月二十四日十八時以降の飛行を禁止する。飛行するものは撃墜する」というものであった。飛行禁止命令は空襲で陸上交通と通信が麻痺していた日本の敗戦事務処理の連絡手段がなくなるに等しかった。

日本政府は連合国軍最高司令官総司令部（通称GHQ＝General Headquarters）に対して主要都市間の連絡飛行を懇請した。この結果、九月十二日付けSCAPIN（Supreme Command for Allied Powers Instruction Note・連合国軍最高司令官覚書）²³で東京を中心とした急行便一、普通便三の四路線が認められた。

機材は定期航空再開を目論んでいた大日本航空の残存旅客機が主に当てられ機体は白色に緑十字を描き、尾部には小さな赤い吹流しがつけられた。国籍標識・日本の丸を付けることは許されなかった。準備された二七機のうちほとんどが純国産の三菱MC（Mitsubishi Commercial）・20（乗客一名、速度＝最高四三〇・巡航三二〇キ／毎時）とDC-3を昭和飛行機がライセンス生産した海軍の零式輸送機¹であった。運航は海軍の操縦士が主体、予約・発券は大日本航空が担った。

九月十四日から一日四便の「終戦連絡定期（緑十字飛行）」^{グリーンクロスフライ}が日本人に

よって運航された。北海道方面は普通便の第三航空路として東京・仙台・本（現・空自松島）・油川・札幌間が、月・火・木の週三便運航された。

東京羽田飛行場が米陸軍に接収されていたため千葉県陸軍松戸飛行場を代替として使い、札幌は北二十四条の札幌第二飛行場を使った。緑十字飛行は十月九日を以ってGHQから運航が禁止された。その理由は陸上交通が次第に回復、整備されつつあり航空機を使用する必要がなくなったということであったが、実情は惨憺たるものであった。

緑十字飛行の運航禁止によって終戦連絡事務の人員および郵便物と貨物の移動が停滞した。これを受け十月十日からは代替として米軍による「帝国航空便」^{インパルクイリエ}が運航された。機材は主にダグラスC-47スカイトレイン（軍用型DC-3）、カーチスC-46コマンド（巡航速度二八一キ／毎時）を用い、週四便が運航され東京立川飛行場から第一千歳（十四日初便のみ札幌第二）に飛来した。矢本と油川に寄港して所要時間は六時間だった。

十一月二十八日にSCAPIN 301（民間航空活動の全面禁止に関する指令（航空禁止令））が発出され民間航空関係の政府機構等の廃止、会社等の解散等のほか、航空機に関する研究・実験・運用等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。これは日本人による自主運航を禁止することに留まらず、民間航空を徹底的に根絶するものとなった。

SCAPIN 301は日本の航空技術を完全に壊滅させ戦力再編の可能性を絶つことに狙いがあった。これは航空に関し後発であった日本が、昭和十年前後から驚くべき発展をみせ支那事変で日本機は存分に威力を発揮し、大東亜戦初期には米英の航空機を圧倒するほどまでに成長した。四発重爆撃機、大量生産では米英に後れを取ったものの終戦時にはロケット戦闘機「秋水」、ジェット攻撃機「橘花」、イ号空対艦無線誘導弾、㊦号空対艦赤外線誘導弾などの先端兵器が開発途上にあった。これらの技術を米

英は日本人が自国の航空技術の水準を考えていた以上に畏怖を感じていた証といえる。

航空禁止令の例外は、日本政府によるラジオビーコン（無線標識）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。米軍運航の帝国航空便も昭和二十一年二月六日をもって廃止された。以上が敗戦後の民間に準ずる定期航空の千歳飛行場における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。

第一千歳においても昭和二十一年五月から十月までの間、さらに二十二年にも滑走路・誘導路の補修工事が行われた。

なお、航空局は昭和二十年十二月三十一日に廃止となったが一部が通信院電波局に航空保安部として入り、二十一年七月には通信省航空保安部となった。航空保安部の要員は米軍飛行場に派遣され、米兵監視のもと航空保安施設の維持管理、運営に当たった。

千歳における航空保安部は二十二年五月十二日に千歳支所として設置され、丘珠は千歳管轄の出張所であった。その後、二十四年六月に電気通信省航空保安庁、二十五年十二月には運輸省航空庁となり千歳支所は札幌航空保安事務所と改称され、二十七年八月に運輸省航空局所管と変遷した。

航空禁止令は翼をもぎ取られた鳥人・朝日新聞航空部長だった新野霜鳥（本名百三郎）の詠んだ句があり航空人は髀肉の嘆を託った。

この空は我が空ならず秋の空 霜鳥

註（１）諸元 全幅二八・九六呎 全長一九・七一（一九・六五）呎 最大速度三九三（運用限界二三〇）キ／毎時 巡航速度二七八（二二〇）キ／毎時 航続距離三二七〇（二七四〇）キ 乗客二一（二四〜三一）括弧内は日本ヘリコプター輸送（後の全日空（ANA））使用DC-3数値。

DC-3は昭和十年の初飛行以来、今日においても少数機が飛び続ける名機である。世界初の本格的商業機といっても過言ではなく、近代的旅客機に必要とされる要件を具備し一万機以上が製造された（約90%が軍用型C-47）。

昭和二十六年の駐留部隊と千歳飛行場

昭和二十五年六月二十五日に北鮮軍が北緯三八度線を越境し南鮮に侵略、朝鮮動乱が始まった。千歳に駐留していた米第七歩兵師団は朝鮮に移動し、九月にはソウル西方約二〇キロの仁川インチョンに上陸した。

陸軍部隊の空白を埋めるため八月十日に警察予備隊が設置され日本は再軍備を始めたが、米軍基地は空っぽの状態だった。

昭和二十六年四月二十五日、小樽にスタイロン少将を長とするオクラホマ州兵第四十五歩兵師団が到着、二十七日から本格的に上陸を開始し千歳に向かった。軍服の袖には雷鳥を刺繍したパッチが縫い込まれていた。州兵の規模は約一万二〇〇〇名を数えたが、オクラホマでわずかに一五週の訓練を終えたばかりの新兵の集団だった。

一万を越える州兵を収容する施設は第一基地内にはなかった。200ピルの南西方向に新たに設営された大型幕舎の宿営地はキャンプ・ストロングと呼ばれた。ほかに第二・三基地（現・陸自東千歳）にもハットメントを多数建設し州兵を収容した（キャンプ内に給水していた営門附近の高架水槽は現在も陸自で供用中）。州兵は三二週の訓練を終え、二十六年の十二月から逐次激戦の朝鮮戦線に移動していった。

北日本の防空状況を見ると、部隊の朝鮮出動で空になった三沢には、昭和二十五年九月にジョンソン（現・空自入間）から第41戦闘迎撃飛行隊（FIS/Fighter Interceptor Squadron・ロッキードF-80シューティ



写真1 米空軍航空輸送部隊のC-47と配備機L-20連絡機
奥に空自2空団のF-86F戦闘機・T-33練習機が見える
(昭和32年 航空自衛隊千歳基地)

ングスター装備)が展開、二十六年になると板付(現・福岡空港)の68FIS(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40FIS(F-80装備)が加わり一部が北海道防空のため千歳に分遣された。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。極東空軍司令官は、中共軍がソ連製MIG(ミグ)・15ジェット戦闘機による

航空攻勢をかける兆候があり、日本防空用の二個航空団を含むジェット戦闘機四個航空団の派遣を緊急要請した。この要請によって

七月二十四日に第一一六戦闘爆撃航空団(FBW/Fighter Bomber Wing)のリパブリックF-84Gサンダージェット戦闘機七五機が空中給油によって太平洋を横断、三沢に二個飛行隊、千歳には一個飛行隊が進駐した。

民間航空・千歳空港
開港当時の米空軍
千歳航空基地の主力

は、一一六FBWのF-84G二五機だった。

千歳基地の南北滑走路は日本海軍が設定した全長一四〇〇呎(ターニングパット二〇〇呎を含む)、幅員は八〇呎であった。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呎の滑走路が必要とされた。

朝鮮動乱に先立つ昭和二十五年五月、飛行場敷きを三百八万坪に拡張して滑走路延長・改良工事が着工された。工事は米第九〇三空軍設営隊が担任した(二十八年十月に完成した滑走路は、全長二七四三呎(九〇〇〇フィート)・幅員四六呎(一五〇フィート)で三沢、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となり、千歳が今日まで続く北海道の拠点飛行場として発展する礎となった)。

敗戦直後の定期航空については先述した。その後米軍はC-47、C-54スカイマスター(軍用型DC-4)などの輸送機を使った航空輸送部隊で空軍基地間を定期運航し、人員・物資の輸送に当たっていた。

この当時の管制所は独立した建物ではなく、苫小牧寄り山形格納庫(現・302格)の棟・エプロン側先端に設けられた。管制室に行くには格納庫外階段と屋根に設けられた梯子を伝って登らなければならなかった。

(千歳における町の状態と米軍の動きについては、新千歳市史編さんだより『志古津』第3号「占領と朝鮮戦争に翻弄された地方都市・北海道千歳町」と第12号「米空軍千歳基地」を参照されたい)

海外機の動きと航空禁止令の緩和

航空禁止令によって日本国籍の飛行機が飛ばないうちに日本からの国際航空輸送は外国機の独壇場となっていた。

昭和二十二年七月にはノースウエスト航空(NWA・米)がアラスカ経

由ニューヨーク・マニラ線を、九月にはパン・アメリカン航空（PAA）がウエーク島經由北米線を開設したのに続き、英国海外航空（BOAC）、カナダ太平洋航空（CPA）、カナタス・エンパイア航空（QEA・濠）、フィリピン航空（PAL）、シヴィルエアー・トランスポート 民航空運公司（CAT・中華民国）、タイ太平洋航空（POAS）、トランス・ワールド航空（TWA・米）、スカンジナビア航空（SAS・三国共同）、オランダ航空（KLM）の各社が二十六年までに陸続と日本に乗り入れていた。

昭和二十五年六月二十六日、GHQは一月一日現在において日本上空を飛行することが認められているNWA、PAA、BOAC、CPA、QEA、PAL、CATの七社が共同で運航する一社に限りて国内航空輸送を許可するというSCAPIN2106（日本国内航空運送事業運営に関する覚書）を日本政府に到達した。途中で英国系のBOAC、QEAの二社が抜けたが、二十五年末にはJDAC（Japan Domestic Airline Company・日本国内航空）が設立された。

昭和二十六年一月二十七日、GHQは方針を転換し日本政府は日本人の支配する特定の法人に国内運送事業の活動を免許することができるというSCAPIN2106・2（日本資本による国内航空運送事業許可の覚書）を通達したが、運航は2106で認められた海外七社の中から選定しなければならなかった。所詮、航空禁止令の緩和といっても、ただ単に日本人が海外会社によって国内の定期航空を行うもので、日本人が購入した航空機の運航について認めるものではなかった。

三月三十一日には五社が免許を申請、四月十六・十七日の両日公聴会が開催され、五月二十二日に運輸省は運輸審議会の諮問・答申に従い日本航空（発起人総代・藤山愛一郎）に国内定期航空輸送事業の免許を下付した。運輸省は五社の申請内容を相互補完するため東急系日本航空輸送と尾崎系

日本航空の合流を画策、七月三十一日の創立総会を経て八月一日に（旧）日本航空（日航・JAL）が設立された。日航の営業の開始は八月中といわれた。

朝鮮動乱の勃発で内外の情勢は大きく変化した。さらに、「他国が自国内の地点間運航を禁止する」という航空権益を日本側が強く主張したことと、外国各社の利害が複雑に絡み合ったことなどから計画は進展・具体化せず、日本政府はGHQと交渉の結果、資格のある外国会社のうちから一社を選んで交渉することの了解を取り付けた。

航空禁止令緩和の背景には、朝鮮動乱勃発のほかに少しずつ進捗していた対日講和があった（サンフランシスコ平和条約締結は九月八日）。

北海道空港の指定と試験機「金星」飛来せず

SCAPIN2106が発出されると道内ではどこの飛行場が民間航空用となるのかが関心事になった。道都札幌への利便を考えると日本陸軍が戦時中に建設した丘珠の札幌第一が有利であったが、千歳も町勢の伸張を考えると負けられない勝負で両者の間で激しい競願・誘致合戦となった。

千歳町はGHQに対して「北海道千歳町に在る千歳飛行場を日本国内航空運送事業の開始にあたって航空会社に使用せしむるよう懇請する」旨を請願した。また、国内航空事業を構成する海外会社にも同様の懇請を行った。さらに、昭和二十五年十一月二十四日には山崎町長を始め関係者が上京、内閣総理大臣、関係省庁に千歳を北海道の民間航空用飛行場とする陳情活動を精力的に行った。両者ともに滑走路延長は一二〇〇呎であった。札幌は戦前の実績をもとに運動し、千歳は積雪量の少なさと通年を通して風向が南北に卓越することなど気象条件の優位性をアピールした。

昭和二十六年三月九日、「民間航空事業再開に関する閣議了解事項」が

決定をみた。これによって当面、札幌・青森・(三沢)・仙台・東京・名古屋・岩国・福岡の本土縦貫路線を構想し所要の予算措置を急いだ。政府は五月二十二日に日航に営業免許を下付し、次の条件にある千歳飛行場を北海道空港に指定した(この間、GHQは駐留軍航空基地の民航機使用許可について、SCAPINを發出したと考えるが不詳である)。

一、気象条件が航空に適し、特に積雪が少なく風向も南北に一定していて丘珠にすると、降雪量が多いことと多額の除雪費を必要とすること。

二、小樽、札幌、岩見沢、夕張、苫小牧、室蘭等北海道の主要都市の中間に位していること。

三、千歳經由札幌、室蘭を結ぶ一級国道三十六号線の舗装が完成すること。

四、千歳飛行場は施設が整備されているので、ほとんど経費を必要としないが、丘珠にすると多額の経費で日本一の玉葱産地を買収のうえ施設をしなければならず、国費の効率使用からも望ましくないこと。

(昭和三十二年八月二十日発行『広報ちとせ』第183号)

四つの理由が述べられているが、千歳の火山灰による強固な地耐力と将来の拡張に対応した未利用地が周辺に広がっていることなどが記載されていない。これらも選定の重要なポイントとなったことは確かであろう。

日航は八月十五日、福岡、札幌に事務所を開設、八月二十日にはスチュアデス(客室乗務員)一五名を採用した。札幌出張所の市内営業所は北三条西2丁目ノ2日本通運北海道支社内に、飛行場事務所は基地正門前の本町新保旅館(現・王将(ラーメン店))玄関脇の和室に置いた。所員は札幌からバスで通勤した。

先述したとおりJDAC内の調整は不調に終わり、日航はPALからC-47を改造したDC-3をチャーターした。PAL機PI-C7(比登録記号)は八月二十五日に羽田に到着した。主翼には日の丸、胴体上部に



写真2 PAL DC-3「金星」
(昭和26年8月 米空軍羽田基地 佐伯邦昭・インターネット航空雑誌『ヒコキ雲』提供)

「日本航空」、客室扉上に「JAL」、そしてコクピット後方に「金星」が新たに書き入れられた。しかし、運航全般でチャーターしたため垂直尾翼には比国旗が、主翼にはPI-C7が大書されていた。「金星」は各界の知名人を招待して日本各地へ試験・披露飛行を実施した。飛行は客室乗務員を乗せ本番さながらのものとなった。

八月二十七日に東京周辺、二十八日には羽田・伊丹(現・大阪国際空港)・羽田、そして二十九日には羽田・伊丹・板付・大阪周辺・羽田を飛んだ。この間、二十八日に航空保安事務所長から千歳町に電話があり、三十一日に予定されている千歳への試験飛行は九月一日に変更となったという記録が残る。

九月一日の金星の千歳到着にあわせ、第四十五師団長スライロン少将をはじめとする駐留軍関係者はか運輸省、北海道庁、札幌市をはじめとする道内市町村関係者など総勢五〇〇名をもって民間航空千歳空港開設祝賀懇談会を基地格納庫で開催する運びとなっ

ていた。しかし、八月二十九日午後十時十二分、祝賀懇談会の準備のため残業をしていた町の職員は一通の電報を接受した。

ウナ チトセムケヒコイカンナガ ラシヨハンノジ ゼ ウニヨリトウブ
ンエンキスル」シユクガ オテハイチュートカンガ ヘルモアシカラズ
オユルシコウ」ニホンコウクウ

(至急 千歳向け飛行遺憾ながら諸般の事情により当分延期する 祝賀お手配中と考えるも悪しからお許しを) 日本航空

九月一日の祝賀懇談会は急遽中止となった。三十日、町役場は二日後に迫った祝賀懇談会中止の連絡に追われることとなった。

金星による試験飛行が中止された経過について、町の起案用紙に鉛筆書きされた八月三十日のメモが史料として残されている。文面などから「日航運送課長発 北海道営業事務所長宛電報」を役場が電話連絡を受け、筆記したものと思われる()は引用者補筆)。

運送課長発

事△所長発

九月一日に行はれる予定であった試験飛行は以下の理由に基く営業開始遅延のため当分の間延期することとなった」

一、日航とJDACCとのチャーター契約は八月中旬に大体円満に内定し使用航空機もPAL三機CAT三機の供出も内定して九月五日頃営業開始の見通しもついたので既報の通り試験飛行実施計画された」

二、然るに最近に到ってJDACC側はその構成メンバー各社意見が纏らず早や(く)とも十月中旬までは会社設立は不可能と云ふ事が明らかになった
三、日航としては諸般の準備も整ったので速に営業開始を要望し外国社側の日航とPALとの直接契約をJDACCの出来る迄暫定的に認める態度に出ている

四、日航は目下九月中旬営業開始を目標にPALと接衝中であるがチャーター

料其の他について初めからやり直して交渉は難航すると見られているので九月一日の飛行は一応取止めた次第である」

「よみうり平和号」の飛来

航空禁止令緩和の動きが具体化するなか、読売新聞は一つの企画を立てた。読売は戦前の航空界で朝日、毎日両新聞社との新聞空中戦に遅れを取っていたが、航空禁止緩和を機会に旅客機をチャーターし各界の名士を招待、日本の空に平和、独立が到来したことを紙上から国民に知らせようとした。しかし、読売の企画に乗る海外会社はなかなか見つからなかった。ようやく、CATのC-46をチャーターすることができた。CAT塗装のまま機首に「よみうり平和号」と大きく記し、その下に日章旗を描いた。

戦後初めて日章旗を描いた飛行機となったが未だ占領下であり、日本の空は日本のものではなかった。復興なりつつある地上の様子を空中撮影することが許可されず、スケッチで対応せざるを得なかった。

敗戦からちょうど六年目の昭和二十六年八月十五日、羽田を離陸し北地方の主要都市を空から訪問、札幌經由で千歳に着陸した。飛行場では北部队司令部千歳地区司令マーチン大佐主催の歓迎会が行われた。

よみうり平和号には航空機設計の木村秀政、『鞍馬天狗』シリーズの作者・大仏二郎、宝塚歌劇団を退団したばかりのシャンソン歌手・越路吹雪ら三〇名が乗っていた。

千歳を飛び立ったよみうり平和号はその後、釧路・帯広・函館・青森・盛岡・仙台・福島・郡山・宇都宮上空を訪問飛行し羽田に着陸、その日のうちに大島までを往復した。十六日には羽田から板付まで飛行・着陸、鹿兒島經由で日本一周を達成し帰京した。

昭和二十六年九月にはサンフランシスコ講和会議に吉田茂首相が全権と

して出席、八日には自由主義陣営四八カ国と単独講和・サンフランシスコ平和条約を、同時に日米安全保障条約を締結した(平和条約発効は翌年四月二十八日)GHQは廃止、日本は主権を回復した)。

この当時、羽田は米空軍の航空基地で一般命令第一号を受け昭和二十年九月から翌年六月までの第一期拡張工事によって延伸され、A滑走路二一三三呎×四六呎とB滑走路一六七六呎×四六呎ともにアスファルト舗装となっていた(三十年には滑走路が海外の飛行場と比べると短いためA滑走路を二五五〇呎に延長、ジェット旅客機の離着陸によってアスファルトが溶け出すのを防ぐため離着陸地点をコンクリートで補強した)。

註(1) 占領下にあつては日章旗の掲揚は原則禁止とされたが、昭和二十四年一月一日から自由掲揚が許可された。

試験機「もく星」の飛来

運航会社については先述のとおりGHQと交渉の結果、資格のある外国会社のうちから一社を選んで交渉することの了解を取り付けていた。当時、最も理解ある態度を示したのがNWAだった。十月十一日に航空機、乗員、整備など運航に係る一切をNWAが担任し、日航は飛行実績に応じてチャーター料¹⁾を支払うウェットリース方式の契約が締結された。

十月十五日、試験飛行の日程が決まらないなか、役場は山崎友吉町長名で日航社長宛に「テストフライトの期日について準備の都合もありお知らせを乞う」と電報を打った。回答は二十二日とのことだった。

十月十六日朝、航空庁からも町役場に一本の電話が入った。「諸般の事情により延期していた民間航空の試験飛行は二十二日に行い、二十五日から定期航空と決定された模様であるが時刻は不明である」。午後になって試験機の千歳到着は午後一時六分と知らせがあった。数日後、日航から機

材到着の遅延から試験飛行はさらに二十三日に延期と知らされた。二十二日から日程の変更が難しい警察予備隊による祝賀行事が始まった。

東京から来千した四二名編成の音楽隊(昭和二十六年六月一日創隊・総隊総監部仮分遣隊/現・陸自中央音楽隊)の演奏会が午後一時から千歳小学校屋内運動場で行われ、聴衆は一五〇〇名を数えた。演奏会終了後、恵庭部隊二個中隊(第六二連隊第五大隊/駐屯地)現・陸自北恵庭)が本町の自治体警察・千歳町警察署(二十三〜二十七年設置/現・ホテル日航千歳



写真3 羽田から千歳に向かう直前の試験機「もく星」と客室乗務員
機体の赤い帯(窓枠周り)が未塗装 左端にエアステアが見える
(昭和26年10月23日 米空軍羽田基地 Wikipedia)

向かい)旧・北海道中央バス千歳ターミナル)前から錦町十字街(駅前通と現・国道36号の交点)までの室蘭街道を行進し、開港に花を添えた。

二十二日夜、米本土からハワイ・ウェーク島を経由して中型双発のマーチン21012スカイライナー³⁾が羽田に空輸された。機体は無塗装で米登録記号であるN93043だけが記されていた。夜を徹して渡洋のため機内

に増設された燃料タンクを撤去、中央通路を挟み二座席ずつ計三六の座席が取り付けられた。機内はブルー・グレーで統一されていた。同時進行で日航機とするため胴体上部に「日本航空」、コクピット後方非常扉に「もく星」の文字と、コクピット下方に九月二十日に制定された「日の丸の上」に航空機（JALの三文字を左右対称にしてイメージ）を重ねた「初期の「社章」のみを書き入れた。

二十三日、金星で未実施だった北方コースの試験飛行が実施された。

千歳では市街地の各戸に日の丸が掲げられた。民間航空千歳空港開設記念祝賀懇談会出席者の受付場所となる千歳駅前と新保旅館前のほか各所に祝賀塔が、錦町十字街と千歳高校前にはアーチが建てられ、小学生から高校生までの約三〇〇名が日の丸の小旗を持つての旗行列が行われ試験飛行の実施をいやが上にも盛り上げた。

「もく星」は大庭哲夫航空庁長官、柳田日航社長夫妻、D・J・キングNWA副社長夫妻、田中敏文北海道知事ら満席の試乗招待客を乗せ、午後一時五分に小雨交じり羽田を千歳に向け離陸した。エプロンでは客室乗務員十数名のほか日航関係者が見送った。同乗した新聞記者は、戦前の羽田と比べると見違える様に整備されたが日本人が少なく「乗せてもらう」という劣等感を持たなければと心配になる、さらに客室乗務員佐々木喜久子の制服が夏服であったため戦いに敗れた日本の民間航空という印象を与えてわびしいと試乗記に書いた。

離陸直後から雲中飛行が続いた。もく星は昭和二十一年初飛行の戦後機でありながら与圧装置を持たないため高度七〇〇〇フィート（約二一〇〇呎）を時速二四〇マイル（約三九〇キ）で飛行した。松島上空では地上の雨が猛烈な吹雪となってウインドシールドにたたき付けた。不時着場に指定された矢本には二時三十一分に着陸した。三時に矢本を離陸、同じく不

時着場に指定されている三沢に四時四分に着陸し給油作業が始まった。機外に降り立った大庭長官には地元からリングと花束が贈られた。五時三十分には三沢を後にし、津軽海峡の漁火を眼下に見ながら六時三十五分に基地から発進されるラジオビーコンを受信し自動方向探知機によって着陸した。

試乗招待客は飛行中、マーチン機が戦後の設計で新しいこと、降着装置が前輪式のため駐機中の機内が水平で着座しやすい、スピードが速く搭載量も大きい双発旅客機だと褒め称えた。

もく星はタキシングし格納庫前に駐機した。機尾のエアステア（隠顕式乗降階段）から降り立った大庭長官、柳田夫妻、キング夫妻、田中知事、米人操縦士に対して、午前十一時半から待ち続けた振袖姿の千歳小学校の児童会役員森本多嘉子・熊谷紀代子・長谷川佳子、千歳中学校の生徒会役員堤千佳子・五十嵐幸子・達見貞子からそれぞれ花束が贈られた。

千歳到着時刻が当初の午後一時から四時、四時五十分、五時とめまぐるしく変更となった。

空港開設記念祝賀懇談会は紅白の幕と万国旗に飾られた格納庫内において午後一時三十分から開催される予定であったが、もく星の羽田出発が午後一時過ぎだったため千歳到着が相当遅れるであろうことは判断がついた。

到着に合わせて始まる祝賀懇談会であったが午後二時過ぎには出席者が連絡バスで会場に入ってきた。駐留軍以外は如何なる人物であっても公用車・家用車ではゲートを通過できず必ず連絡バス（北海道中央バス）に乗らなければならないなかった。米軍のセキュリティは厳重を極めた。

駐留軍の将官、高級将校も顔をそろえた。いつになったら到着するのかわからないもく星を待つわけにもいかなかった。時間の都合もあり祝賀懇

談会は二時間以上遅れて三時四十分から始まった。

祝賀行事は、衆議として大正末期に国設飛行場の千歳誘致運動に尽力した江別町の岡田伊太郎を始めとする一〇名の飛行場建設功労者に対して感謝状を贈呈する式典から始まった。主催者挨拶は田中知事が機上の人となっているので急遽佐久間副知事が祝辞を代わって読み上げ、千歳地区司令マーチン大佐が日本語でスピーチを行った。山崎町長の挨拶の後、祝宴に入った。駐留軍関係者二二名、町内一〇八名、町外二〇三名、その他関係者を合わせ総勢五〇〇名参加の国際色豊かな盛大なものとなり、町内の飲食店から動員された八〇名のホステスがサービスに当たった。

特設舞台では余興として苦小牧観光協会による「千歳音頭」と「苦小牧シャンソン」の唄と踊りが、一五名の苦小牧花柳界の芸妓によって披露された。前年に選定され「銀のネ 銀の翼が世界をつなぐ・・・」と空港を歌い込んだ千歳音頭の歌詞が具現化した日となった。

午後八時から東雲町二丁目の千歳川切替箇所の中島（現・総合福祉センター）で千歳では初めてとなる打ち上げ花火大会が行われ、五〇発の花火が夜空を焦がした。

千歳で行われる予定だった二回の招待飛行は到着が遅延したため中止、もく星は午後八時五分千歳を離陸、十一時三十五分に雨の羽田に帰着した。

二十四日の各紙朝刊はもく星の到着が遅れたため、予定稿のまま発行され、到着時刻は三時、四時五十分など各紙まちまちで締め切りの混乱を表していた。この日、もく星は二十五日からの暫定飛行に向け、窓枠を囲むように機首から機尾までの赤い帯とその下に紺色のストライプを、主翼には日の丸、垂直尾翼にははためく日章旗を描き入れた。

マーチン機の二番機N93049「すい星」は未到着、大型四発のダグラスDC-4スカイマスターN88844「てんおう星（自主運航時購入

転籍JA6005「十勝」が到着間近の情報があった。二十五日の札幌（札幌千歳）線は機材繰りから欠航、二十六日はてんおう星で運航との報告が札幌事務所から発表された。しかし、すい星、てんおう星ともに日本到着が遅れた。この当時の日航機には太陽系惑星の名が与えられ、昭和二十七年三月までにマーチン機N93041「きん星」・N93061「か星」・N93060「ど星」の三機が就航した。

註(1) マーチン2・0・2は一マイル当たり(約一・六〇九キ)四六八円、DC-4は一マイル当たり六三〇円がウェットリースのチャーター料。

註(2) 諸元 全幅二八・四四呎 全長二一・七五呎 最大速度四九八キノ毎時 巡航速度四五八キノ毎時 航続距離一一〇〇キ 発動機プラット&ホイットニーR2800空冷式18気筒二四〇〇馬力二基 乗客三六

マーチン2・0・2はDC-3の後継を狙って第二次世界大戦終了の翌年に初飛行したが、昭和二十三年に米国で主翼の強度不足から空中分解し墜落している。残存機は改修されたが全製造機数は三一機にとどまり、墜落等による全損率は四〇割に近いものだという。

もく星も昭和二十六年十一月八日、伊丹からの帰航中に非常口が脱落したほか、後に右発動機が不調のため換装されている。二十七年四月二十日には伊豆大島の三原山御神火茶屋附近に墜落、乗員・乗客三七名全員が死亡した。

註(3) マーチンスカイライナー、ダグラススカイマスターは当時の日航時刻表や新聞に用いられた機体呼称。

スカイライナーは昭和二十五年にTWAが米国内でマーチン2・0・2の主翼等を改良した4・0・4を運用した際の愛称(ET)、スカイマスターとはDC-4に改造前の米軍機C-54の呼称でいずれも日航の流用である。

註(4) 諸元 全幅三五・八一呎 全長二八・九一呎 最大速度四五〇キノ

毎時 巡航速度三二〇キ/毎時 航続距離五〇〇〇キ 発動機プラット&ホイットニーR2000空冷式14気筒一四五〇馬力四基 乗客六〇〜六九

札幌千歳線暫定運航

二十五日から日航の暫定運航が始まったが、米国から日航二番機となるすい星の到着が遅れたため機材繰りから札幌千歳線、大阪（伊丹）線各一往復は欠航となった。この日、もく星は午前七時四十二分羽田を離陸、九時十六分伊丹に着陸、十五分後に離陸し十一時十九分板付に到着した。

二十五日の毎日新聞夕刊社会面トップには、伊丹に到着した一番機の電送写真が掲載され、「日航一番機、けさ羽田出発 旅客卅六名乗せて3時間37分で福岡へ」の見出しが躍った。

機数が充足された札幌千歳線暫定運航では、羽田を午前八時四十分離陸し十一時二十分に千歳着、一時間後の午後十二時二十分に離陸して三時に羽田に帰着するものであった。

二十六日の暫定運航でもく星は千歳に飛来したが、ただ一機で日本本土を縦貫しなければなかった。運航ダイヤによると、もく星は羽田を午前七時三十分離陸、伊丹を経由し板付に到着、復路を飛行し午後二時五十分羽田に戻り、休み間もなく千歳への乗客・貨物に乗せ三時四十五分に離陸、千歳には日没後の六時二十分に着くことになっていた。さらに、四〇分後の七時には千歳を出発し、九時四十分羽田に帰着し一日の飛行を終えた。

羽田・千歳間は二時間四十分を要した。大人一人の運賃は二割の通行税を含んで昭和二十六年四月大学卒業の公務員初任給（現・上級職五五〇〇円）の二ヵ月分に近似する一万二〇〇円と高額だった。また、搭乗手続きのため札幌・日通支社内の市内営業所への集合時間は飛行機出発時刻の一時五分前とされ、日航連絡バスに乗らなければ基地のゲートを通過す

ることができず基地内発着の不自由さを託った。札幌市内・千歳飛行場間のバス運賃は搭乗者五〇円、送迎者は一三五円で所要時間は七十分だった。二番機のすい星は二十九日に就航した。

正規ダイヤ運航とターミナルの完成

十一月一日、札幌千歳線の正規ダイヤによる運航が始まったが、てんおう星が未就航のためマーチン機が代替運航され五時間以上の遅発となった（正規〓札幌千歳線一往復、大阪線三往復、大阪・福岡（板付）線一往復）。

二日から札幌千歳線にてんおう星が就航した。

てんおう星の機体外装はNWA機のままで胴体上部に「日本航空」、コクピット後方に「てんおう星」の文字と垂直尾翼に日章旗を描き入れた。羽田を午前十時に出発したが、巡航速度がもく星よりも遅く三時間の飛行で千歳に着いた。羽田行きは



写真4 民航ターミナルビル前に駐機するDC-4「てんおう星」
格納庫上に管制塔が見える
（昭和27年 米空軍千歳基地）

午後二時二十分に千歳を離陸、五時二十分に着陸した。いずれにしても戦前の日本航空輸送による羽田・霞目・油川・札幌線の六時間に較べると所要時間は二分の一にスピードアップされた。

三、四、五日の三日間ではんおう星が運航不能でマーチン機が代替をこなしたが、稼働率が低かったのは整備を担当したNWAが自社機を優先し、その合間を縫って日航機を整備した結果だった。

十一月十日には日航の札幌市内営業所が日通支社内から北四条西1丁目ノ1大洋自動車ビルに移転した。

十一月十六日、航空庁が総工費約九百万円で九月末から工事を急いでいた平屋建て一二〇坪のモダンなターミナルビル¹が竣工した。建築は札幌の岡建設が請け負った。建物は奥行き短い山形格納庫（現・304格）の市街地側でエプロンに面し、屋根は青色、壁はクリーム色、窓枠は褐色、床はタイル張りで仕上げられた。窓は二重、各室にスチーム暖房が施された寒冷地仕様、さらに待合室には外国製の灯油ヒーターが一台あったが厳寒期には不十分で木製の大きな火鉢を置いて補助暖房としなければならなかった。航空庁、航空測候所、日航飛行場事務所、出光興産のほか、旅客の利便のため地元業者であるレストラン・マナベのコーヒーショップ、山三渡部商店が入居した。また、郵便、電報、電話のサービスも整った。搭乗者の氏名は翌日の新聞に「千歳便り」「航空往来」として掲載された。運賃が大卒公務員の二ヵ月分とあって飛行機は庶民の交通機関ではなく、搭乗者は特別職等公務員、企業経営者など限られた人々であった。利用頻度においては試験飛行の機上で新聞記者の取材に「東北を飛び越えて北海道と東京がずっと近くなった。行政の能率化に大きなプラスだよ」と応じた田中知事が群を抜いていた。

札幌から東京へ空路を利用した場合の所要時間は、札幌市内営業所・千

歳飛行場一時間五十分、空路三時間、羽田・銀座・東京営業所四十五分に搭乗降時間を加えて約六時間であった。日本国有鉄道（JNR）を利用した場合、蒸気機関車牽引の客車急行で札幌・上野間は二十六時間四十分、運賃は二九四〇円を要した（二十五年四月改定）。

札幌08：34発 函館本線經由急行4レ「まりも」↓函館14：54着

函館15：25発 青函4便（洞爺丸）型 ↓青森20：05着

青森20：35発 常磐線經由急行204レ「北斗」↓上野11：15着

普通旅客運賃 一七八〇円（道内二七九・四キ 本州七三七・一キ）

普通急行料金 二四〇円（三〇〇キ迄） 六〇〇円（二〇〇キ迄）

青函航路運賃 三二〇円（一一三・〇キ） 合計二九四〇円

運賃については普通急行二等車²を利用した場合を示したが、飛行機利用一万二〇〇円の三割程度であった（三等は普通旅客運賃、普通急行料金、青函航路運賃ともに二等の半額⇨合計一四八〇円）。

昭和二十六年十一月六日に国際連合は日本の国際民間航空機関（ICAO / International Civil Aviation Organization）への加盟を承認した。

日航は、昭和二十七年一月十一日の便から米空軍の要請によってこれまで不時着場に指定されていた三沢に寄港を始めた。日航三沢事務所は前年に十和田鉄道が電化、改軌（七六二→一〇六七ミ）し、社名を十和田観光電鉄と改めた起点駅・古間木（ふるまき 駅業務JNR委託／現・三沢）駅舎内に開設された。二月二日には日航札幌出張所を札幌支社と変更、三月からは便名の路線表示をこれまでのS（Sapporo）から数字の500番台に改めた。三月四日午前十時二十二分、マグニチュード8・2、震度6の十勝沖地震が発生し、死者三〇人、家屋は四万戸に近い被害となった。道内では津波によって根釧地方の海岸線が壊滅的な被害を受けた。被害状況を上空取材する報道機関内外九社の求めによって日航初の貸切飛行が羽田・千歳・

被災地間で行われた。

三月三十日、ICAOは日本機の国籍記号を新たに「JA」と決めた。敗戦までは「J」とアルファベット一文字の航空先進国であったものが、後進国扱いの二文字となった。正にゼロからの出発となった日本航空界であった。

日本ヘリコプター輸送（S32・12／1商号変更↓全日本空輸（ANA）＋S33極東航空と合併）に航空機使用事業免許が下りたのは昭和二十七年十月二十一日、翌年十月十五日には定期航空運送事業の免許を取得した。



写真5（上） 民航ターミナルビル・正面 昭和26年11月竣工直後の様子
日航連絡バスの後方に「てんおう星」が駐機している
（昭和26年 米空軍千歳基地）
写真6（下） 民航ターミナルビル・エプロン側
平屋部分は昭和26年建築、2階建て部分は35年7月増築分
（昭和35年 航空自衛隊千歳基地）

千歳乗り入れは二十九年八月十日、羽田・三沢・札幌千歳線において四発小型のデ・ハビランドDH-114ヘロン「白鷺³」（乗客一四名、巡航速度二三〇キ／毎時）で旅客貨物輸送を開始、十月には千歳空港支店の原点・千歳駐在が配置された（S29・11通称「日ペリ航空」）。

札幌に本社があった北日本航空（S28設立・NJA）は富士航空（FAL）、日東航空（NAL）との合併によって日本国内航空（S39設立・JDA）、さらに東亜航空（TAW）と合併し東亜国内航空（S46設立・TDA）、その後商号を日本エアシステム（S63・JAS）とし国内三大航空会社として翼を海外にも拡げた（JASは平成十六年四月一日をもってJALブランドの国内路線会社となり消滅した）。

NJAの千歳乗り入れはDC-3による季節運航千歳・稚内線として昭和三十四年六月のことだった。JDAは四十年三月一日に羽田・札幌千歳線をピュアジェットのコンバークV880・JA8030「銀座」（乗客一二七名、巡航速度一〇〇〇キ／毎時）で開設した。

註（1） 基地内ターミナルビルは昭和三十八年四月一日に国道36号隣接の旧民航区域にターミナルビルを新設移転後、310建として平成十四年八月までベースオペレーションに、その後は基地史料館として供用されたが用途廃止となり二十年四月に取り壊された。

註（2） 二等座席車は昭和三十五年の列車等級制の変更によって現在のグリーン車（ロ）、三等座席車は普通車（ハ）となる。

註（3） 日航からのドライリース機だったため、日航の機体外装に日本ヘリコプター輸送の社章マーク（レオナルド・ダ・ビンチのヘリコプター原型「スパイラル」）を施し、「現在窮乏 将来有望」のきたえる翼を運航した。

本稿は、『志古津』第12号の「米空軍千歳基地」と内容が一部重複している。同一時期の千歳飛行場がテーマであるため了承願いたい。

参考・引用文献

- 総合政策研究会『日本の航空政策』ダイヤモンド社 昭和三十九年
全日本空輸『限りなく大空へ―全日空の30年―』昭和五十八年／『大空へ
の挑戦―ANA50年の航跡―』平成十六年
日本航空『日本航空10年の歩み』昭和三十九年
千歳町『民間航空・千歳空港開設祝賀会関係綴 昭和二十六年十月二十三日
於千歳飛行場』昭和二十六年
ロバート・ジャクソン『朝鮮戦争空戦史』朝日ソノラマ 昭和五十八年
守屋憲治「米空軍千歳基地」『志古津』第12号 千歳市 平成二十二年
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
千歳市『千歳市史』昭和四十四年
小学館 万有ガイド・シリーズ7『航空機―民間機―』昭和五十七年
日本交通公社北海道支社『時刻表1951・1』昭和二十六年
日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史 第13巻』昭和四十九年
北海道新聞 北海タイムス

協力

- 佐伯邦昭・インターネット航空雑誌『ヒコークラウド』
北海道立図書館北方史料部
ANA広報室