

世界一周機「ニッポン」 千歳出発

守 屋 憲 治

新千歳市史編纂委員会専門部員

はじめに

「ニッポン」J・BACIとは、昭和十四（一九三九）年八月二十七日午後三時三十分四十七秒に実質的な出発地点・千歳から、世界一周をめざし四三四〇[＊]彼方の米アラスカ・ノームに向け飛び立った大阪毎日（大毎）・東京日日（東日）新聞社の大型双発機である。

ニッポンの発航は、戦前における日本航空史における一大エポックであるが、これまで刊行された『千歳市史』、『増補千歳市史』のいずれにもその機名を見出すことは出来ない。八三年の歴史を有する千歳飛行場史において唯一つ日本航空史関連書籍に記事が掲載される事件であり、今年はニッポン発航から七〇年の記念すべき年に当る。

本稿においては、ニッポン以前の太平洋横断飛行への挑戦の経過、図書に記述のないニッポンとなる機体の誕生と千歳における様子、最大の難関であった北太平洋無着陸横断などを関係者から聞き取りした話を織り交ぜながら記述していく。

太平洋無着陸横断飛行への挑戦

昭和二年、チャールズ・リンドバーグ搭乗のライアン単葉「スピリット・オブ・セントルイス」がニューヨーク・パリ間Ⅱ大西洋無着陸横断飛行に成功してから飛行家の次なる挑戦は太平洋無着陸横断となった。

航空機による太平洋無着陸横断は、昭和四年八月の独飛行船「グラフ・

ツエッペリン」で霞ヶ浦・ロサンゼルス間九五〇〇[＊]を七九時間二二分で飛行した。来日した飛行船のコースは独を出発、ユーラシア大陸から樺太・天売・焼尻・岩内・寿都・噴火湾と北海道上空を縦断、茨城・土浦の霞ヶ浦海軍航空隊に到着した。

太平洋横断飛行は気象条件を考えると偏西風で日本から北米大陸に至るコースが時間的に有利だった。

飛行機による挑戦の経過は次のようなものであった。

昭和五年九月からの一年間に、青森・三沢村^{さびろ}淋代海岸から米ワシントン州タコマ市に向け、エムスコ単葉機で三回の無着陸飛行が試みられた。

初度のブロムリー、ゲッティ搭乗「シティ・オブ・タコマ」は悪天候のため得撫島^{うるふ}付近から引き返し尻屋岬^{しっぽ}尻労海岸に不時着。二度目、アッシュ搭乗の「パシフィック」は離陸に失敗。三度目のモイル・アレン搭乗の「クラナマジ」は、一月ほどをかけタコマに到達したが記録に残るものではなかった。これらは同一機体を改造、機名を改称したものであった。

昭和六年十月四日、バンクボーンとハーンドンが搭乗したベランカ単葉「ミス・ビードル」が淋代から離陸、七九一〇[＊]離れたワシントン州ウエナッチ飛行場に胴体着陸した。空気抵抗を減らすため、太平洋上空で車輪を投下しての無着陸横断飛行だった。

このような状況下、日本の航空界も太平洋無着陸横断の挑戦を試みた。

昭和三年には帝国飛行協会が「日本人の手によって太平洋を制す」と、川西K・12型単葉機「さくら」で無着陸横断を計画したが、航空局の堪航（耐空）証明を受けられず中止のやむなきに至った。

昭和六年十二月、報知新聞社は無着陸飛行計画を発表した。ひとつはミス・ビードル同型の「報知日の丸」で米国シアトルから日本に向け飛行するものであったが、七年三月に名越大尉が試飛行中に墜落した。

もうひとつが日本人初の無着陸飛行の挑戦にこぎつけた長距離機ユニカースW・33型「第三報知日本号」J・B F U Bだった。乗員は本間中佐、馬場飛行士、井下通信士の三名。七年九月十日に東京・羽田飛行場を離陸した。上空から東京朝日機、東日機をはじめとする多くの飛行機が壮挙を見送った。最終出発点は淋代、飛行準備の上天候を見計らって二十四日、米アラスカ・ノームに向け飛び立ったが択捉島を通過後、消息を絶った。

北洋における気象条件は厳しく、気象の変化に対応することが操縦士に求められたが、当時の測候技術では千島列島上空の気象情報を得ることは出来なかった。晴天下に日本を離陸しても航路上で雨、濃霧、強風に遭遇することは避けられなかった。無着陸飛行に挑戦したこの項の三機種はいずれも単発で燃料を満載した、まさに死と隣り合わせの冒険飛行だった。

朝日・「神風」のロンドン飛行と大毎・世界一周飛行の企画

朝日と大毎・東日（注・昭和十八年・毎日新聞と改題）は、二大新聞社として飛行機による取材合戦である新聞空中戦を繰り広げるとともに海外への連絡訪問飛行を競っていた。

朝日は大英帝国皇帝戴冠式祝賀をかね東京・ロンドン間一〇〇時間飛行を研究し、連絡通信機として陸軍の試作機キ15を選定した。この三菱雁型複座機は後に九七式司令部偵察機となった。単発・低翼・固定脚の九七式司偵は、ノモンハン事件から第二次世界大戦初期にかけ高速長距離性能を遺憾なく発揮し全戦域を縦横に翔破した名機であった。最大速度は毎時五〇〇^キ、航続距離は四〇〇〇^キに及んだ。

「神風」J・B A A Iと命名されたキ15は飯沼正明操縦士と塚越賢爾機関士搭乗で、昭和十二年四月六日午前九時十四分に東京・立川飛行場を離陸した。その後、台北・ハノイ・ビエンチャン・カルカタ・ジョドプー

ル・カラチ・バスラ・バグダッド・アテネ・ローマ・パリを經由してロンドン・クロイドン飛行場に着陸した。全行程一万五三七^キを九四時間一七分五六秒（実飛行時間五一時間一九分二三秒）と世界的大飛行記録を樹立した。朝日は神風の成功を受け、紙面を通じ陸海軍飛行機「全日本号」の献納キャンペーンを敗戦まで大々的に展開し多数の献納をなしたという。

大毎・東日は昭和十四年四月、朝日の神風に対抗するため世界一周大飛行委員会を設置した。目的は記録を狙ったものではなく、国際親善と在外同胞の激励にあつたが、当時の時代背景として国威発揚もその一つだった。機種は太平洋と大西洋の二大洋を横断するため長距離飛行が可能で、長崎・大村と台湾・台北から上海、南京へ東支那海を渡洋する戦略爆撃を敢行し、国民から「中攻」と親しまれた海軍の三菱九六式陸上攻撃機（G3M）を選定した。

七月三日付大毎・東日は、大々的に世界一周飛行を予告した。

本社の壮挙 世界一周大飛行 太平洋を一気に横断

空前・五大洲を歴翔 純国産機・八月下旬決行

聖戦すでに満二年、有史以来未だ嘗ない日本国民の飛躍期において、大空翔ける“荒鷲”の姿こそ、われらの力強い象徴であらう。この時、本社は八月下旬を期して「世界一周大飛行」を決行する。使用機は最新鋭の純国産機である。一周空路は北米、南米、アフリカ、欧州、アジアの五大大陸を貫いて、歴翔三十余ヶ国、全行程六万キロ（赤道の約一倍半）その間赤道を跨ぐこと二回、実に世界航空上史空前の大飛行である。即ちそのスケールの雄大と翔破距離の長さにおいて従来試みられた外国人の世界一周を断然引き離し、目覚しき世界的記録の樹立を目指すものである。しかも、本飛行行程の中には太平洋横断あり、南北アメリカおよびアフリカ大陸横断あり、南大西洋横断あり、その一つ／＼がわが国にとつては全く未知の処女コースである。（略）異常なる躍進を遂



図-1 世界一周大飛行 ニッポンの航程と距離 (8月19日付東日転載)

げたわが国の航空科学、航空工業および航空技術の力を列強に示しわが国に対する明確な認識を深からしめ、これによって国際親善交歓を行はんとするものである。殊にこの機会において海外万里遥かに母国のために万丈の気を吐きつゝある同胞を慰問し、激励することの出来る事も、われらの心からの歓喜である。(略)

予定コース主要地点

東京↓根室(北海道)↓ノーム(米国アラスカ)↓ホワイトホース(カナダ)↓ヴァンクーヴ(同上)↓シヤトル(米国)↓ポートランド(同上)↓サンフランシスコ(同上)↓ロサンゼルス(同上)↓シカゴ(同上)↓ニューヨーク(同上)↓ワシントン(米国首都)↓マイアミ(米国)↓サンホゼ(中米コスタリカ)↓グアヤキル(南米エクアドル)↓リマ(南米ペルー)↓アリカ(同チリ)↓サンチャゴ(同上)↓ブエノスアイレス(アルゼンチン)↓サンパウロ(ブラジル)↓リオ・デ・ジャネ

イロ(同上)↓ナタール(同上)↓ダカール(仏領西アフリカ)↓カサブランカ(モロッコ)↓マドリッド(スペイン首都)↓パリ(フランス首都)↓ロンドン(英国首都)↓ベルリン(ドイツ首都)↓ローマ(イタリア首都)↓バグダッド(イラク)↓カラチ(インド)↓ジョドプール(同上)↓バンコック(タイ)↓台北↓東京

〔大阪毎日・東京日日新聞社〕

記事中、「從來試みられた外国人の世界一周」は、大正十三年以来小型機によるものが七回あったが、大毎・東日機成功の暁には五大陸翔破・赤道越え二回は初の快挙となるものだった。

世界一周大飛行の機材

世界一周の機材として九六式陸上攻撃機(九六陸攻)を選定した大毎・東日だった。陸攻とはワシントン会議とロンドン軍縮会議で我が国の海軍力が米英に対して六割に抑えられたことに対抗する邀撃作戦のため、陸上基地から発進し長距離飛行が可能な大型の雷撃・爆撃機だった。

邀撃作戦とは太平洋を西進し日本に來襲する優勢な米機動部隊に対し遙か洋上で、陸攻と巡洋性を備えた大型の伊号潜水艦によって雷撃を行い、漸減した米艦隊に連合艦隊が艦隊決戦に臨む作戦をいう。この作戦で日本本土は不沈空母の役割を担った。

邀撃作戦のため昭和十一年に制式となった陸攻を九六式という。九六とは十一年が皇紀二五九六年であることを示す。

海軍軍令部は渡洋爆撃に活躍する現役機を海外に飛ばすことに躊躇したが、最終的に協力が得られた。

『毎日新聞百年史』には次のようにある。

この計画は最初、海軍航空本部が首を振った。九六陸攻は現に中国大陆で作戦中の第一線機で、貸与する余裕がない。国際情勢からみて本飛行の実施は

かんばしくない、というのが主な理由であった。しかし、それで引つ込むわけにはいかない。海軍にお百度を踏んで交渉し、最後に高石会長、奥村社長が直接、山本五十六海軍次官に会って、本飛行の意義を説明し、海軍の全面的な援助を要請した。山本次官も本社が命運をかけた大事業に「よし承知しました」の一言。

使用機材は、国産機初の引込脚と自動操縦装置（オートパイロット）を備えた九六陸攻21型製造328号機を改造した三菱式双発型輸送機（海軍九六式輸送機L3Y）の類型であった。主な改造点は、旅客機とするため隠見式円筒銃座等の撤去、下方銃座部分の段差の整形、機首に航法用窓と着陸前照灯を新設、胴体後部に七席の客室と小窓（右六・左四）を設けた。21型の正規燃料槽三八七リットルに加え、新設した一四〇〇リットの翼内増槽によって積載燃料を五二〇五リットル以上とした結果、二四時間の飛行が可能となった。

原型21型に機体をみると全長一六・五^{メートル}、全幅二五^{メートル}、発動機は空冷九〇〇馬力の「金星」二基だった。改造機のため詳細な諸元は不明であるが、巡航速度は毎時二八〇^{キロ}といわれている。

搭乗員は世界一周使用機材で、木更津海軍飛行場を基地に四ヵ月間に亘って操縦・航法などの完熟訓練に明け暮れた。

七月五日付の新聞紙上に搭乗員は、中尾純利機長（満州航空）、吉田重雄操縦士（航空部）、下川一機関士（海軍）、八尾川長作機関士（航空部）、佐伯弘技術員（三菱）、佐藤信貞通信士（大日本航空）に加え大原武夫親善使節（航空部長）の七名と発表された。

機体にはJ・B・A・C・Iのレジが主翼両面と胴体側面に記された。日本国籍を示す日の丸が両翼端に、Jが方向舵と水平尾翼に描かれた。機名公募には一三二万九五八通の応募があり、八月二日梨本宮殿下御臨席の命名

式で「ニッポン」と決まった。機名は、キャノピー右下（機長席側）に「ニッポン」、左下に「NIPPON」と書かれた。ニッポンはジュラルミン地肌の銀色で、胴体底部に赤いライン一本を入れた双発・双舵、引込脚・沈頭銃の採用で速度と航続距離を追求した魚雷型の細長いスマートな機体の美しさから「貴婦人」「双舵の美女」とも呼ばれた。

当時、航空技術廠（空技廠）飛行実験部員だった横田和平は、「ニッポンは私が飛行実験を担当し、いつものように湘南の空を飛んでいた九六陸攻で、横須賀の追浜飛行場に着陸距離を短くする海軍式の三点着陸をしようとして尾輪を護岸に引っかけ、機体後部を壊したため格納庫に放置された機でした。その事故機を応急修理し三菱の名航（注・名古屋航空機製作所）に空輸して民間輸送機に改造したものです。当時、多くの民間人が空技廠に出入りしていました。大毎・東日関係者と知ったのは後のことでした」と証言した。

千歳ルート選定の理由

七月三日に大毎・東日が大々的に世界一周飛行を予告した時、搭乗員の根室における宿舎は兼古酒造当主兼古萬吉宅とすでに決まっていた。兼古酒造は、優等清酒「牡丹 いろ媛」の蔵元として知られていた（注・兼古酒造は昭和四十四年に北の誉酒造と合併する）。

ニッポンが飛び立つとされた昭和七年設営の根室ワッターウス（注・オ



図-2 ニッポン

ワッタラウスとも発音、根室交通花咲線バス停留所として名が残る)の海軍飛行場は、当時面積二〇〇町歩で一〇〇[㊦]弱のX形滑走路を有していた。後に紙面上は、八年に完成した札幌の北二十四条飛行場に変更となるが、滑走路延長は最大九〇〇[㊦]で泥炭からなる軟弱路盤だった。いずれの飛行場も滑走路は未舗装で、装備品と燃料を満載したニッポンが離陸速度に達し安全に飛びたつには滑走路が短く、滑走路延長上の安全性も確保されていなく危険性が大きかった。

ニッポンが世界一周に飛び立つ道内飛行場が根室や札幌とされたのは、設営中の海軍飛行場を秘匿するため紙面に「千歳」の文字が現れることはなかった。千歳海軍航空基地は昭和十四年十月一日の開庁を目指し、設営の最終段階だった。

千歳から飛び立った理由として、大圏航路で北米大陸に至近、燃料五二〇[㊦]を満載した全備重量一万一七五〇[㊦]の大型機の離陸に適した一二〇[㊦]の舗装滑走路があることにあった。

征空への出発

ニッポンが世界に飛び立つため、出発・壮行会場である東京・羽田飛行場から本土出発地点である設営中の海軍千歳飛行場への移動、そして全コース上で最も難関であった北太平洋横断の様子を下川一、佐藤信貞など関係者からの聞き取りと、それを報じた大毎の記事からみてみる。

なお、当時の羽田飛行場は昭和十三年から十四年にかけて、六年開港当時の三〇〇[㊦]舗装滑走路を大型化する旅客機に対応するため八〇〇[㊦]に延伸した直後だった。

・八月二十六日

下川一からの聞き取り「羽田から未成の千歳へ」

「ニッポンは羽田出発直前にトラクター(注・トラック)で牽引中、左プロペラがロープに絡んで一翼の三分の一位を九〇度に曲げてしまったのです。急遽、羽田にいた大日本航空の同型機のプロペラをはずし交換し、試運転をしたら振動が多く無理だと思いましたが飛行場には数万人の見送りの方が待っているし、これ以上待たすことはできないと思いました。私は『よし、これでもかく北海道まで飛び、北海道でさらに調整するか、交換するか、いずれかの方法をとろう』と出発することにしました。私は油だらけの作業服のまま飛行機の中にいて、したがって見送りの方々の前へ出ませんでした。あいさつもせずに出発したのです。午前十時二十七分に羽田を離陸、千歳飛行場に着陸するよう海軍側から指示があり、三時間あまりで千歳に着陸しました。千歳飛行場は一本滑走路があるだけで、格納庫も外郭と屋根だけで未完成でした。場内には刑務所の赤い服を着た囚人が整地などをしていました。まもなく予備の新しいプロペラを別の飛行機で名古屋三菱から運んできました。宿舎は札幌神社(注・現北海道神宮)参道入口右側角の斎藤甚之助様宅でした」。

大毎二十八日付

廿六日あさニッポン羽田を出発といふ報に着陸地の栄光を根室から受け継いだ札幌は勿論全道民は早くも沸き立った

札幌の飛行場にはニッポンが母国の土をけて最難関たる北太平洋四千[㊦]の処女航路を見送るためわざわざ東京から来札した藤原航空局長官代理桜井技術部長、千田航空局乗員課長、大久保同国際課長をはじめ地元の半井北海道長官、斎藤警察部長、平本学務部長、三沢札幌市長、遠藤札幌通信局長、戸津北海道会副議長、辻札幌飛行場長、木下成太郎代議士、乗員宿舎提供斎藤甚之助氏ら、それから根室代表として駆けつけた松尾根室町長、兼古^{マコ}万吉氏延原町議等町会代表が詰めかけて着陸予定時間を待ち遠しげに西南の空に瞳を輝かせ



写真-1 ニッポンと根室の人々：8月26日午後2時30分頃（執筆者所蔵）

る（略）ニッポンは同一時四十五分予定時間に狂いなく観衆の嵐のような歓呼を浴びながら飛行場中央に着陸した、（略）万歳の嵐の中を潜り根室町で宿舍を提供されるはずであった兼古万吉氏令嬢知子さん（二〇）が振袖姿も美しく根室町からの花束を使節に贈れば、また拍手の怒涛だ、乗員たちは直ちに歓迎宴会場に臨み半井北海道長官は三百万道民を代表してニッポンの安着と壮途を祝してビールの杯をあげ次いでさきに着陸予定地たる根室を代表して松尾町長が同じく歓迎の辞を述べる、これに対して大原使節、中尾機長の力強い挨拶があり本社を代表して松尾取締役が謝辞を述べて歓迎宴は同一時十分終了、

かくて乗員は歓呼の人垣をくぐって札幌神社に参拝、午後四時過ぎ宿舍の市外円山斎藤甚之助邸に入った（札幌発）

大毎の記事に根室代表として歓迎のため駆けつけた松尾根室町長等のことが記述されているが、これは大毎の要請によって根室町役場教育主任の古源孝を世話役として夜行列車で千歳に来たものだった。古源⑥のほか町長の松尾豊治③、町議の石井政治①と木村兵右衛門⑧、商工会長・佐野忠三郎⑤、醸造業・兼古萬吉②と長女トシ・二女貞子・三女知子、米穀雑貨商の吉田圭



写真-2 歓迎の旗を振る根室の人々 ニュース映画のコマといわれている（執筆者所蔵）

外は根室から来千した一〇人だけだった。

ニッポンが千歳に到着したとき、根室町民は根室町旗・「歓迎 世界一周機 ニッポン」と染め抜かれた旗を振って歓迎した。この情景を東日のカメラマンが撮影、二十七日離陸時の様子として全国の映画館でニュース映画として放映された。

古源孝はニッポンを「実に立派な大きな飛行機でした」と回想した。その日、ニッポンは巴組が開発した大空間を創るための骨組み構造であるダイヤモンドトラス工法で建設中の格納庫に入った。

・八月二十七日

下川一からの聞き取り「千歳出発」

「プロペラを交換するよう桜井中将（注・航空局技術部長）から言われましたが飛んでいる間に馴染んだせいか振動が減ってきましたので『大丈夫、このまま飛ばう』と決心しその旨を回答しました。オクタン価92の燃料をあらかじめ送っておいたので出発前に満タンに給油しました。出発に

介④、青年団長・延原重男⑦という名士とその子女だった。千歳では、男性は燕尾服、兼古の長女は和服、二女はセーラー服、三女は振袖と全員が正装した（男子氏名の〇数字は写真「ニッポンと根室の人々」・左からの位置を示す）。新聞記事ではニッポンが札幌に着陸、大群衆の歓迎を受けたかのように記述されているが、千歳における歓迎は大毎・公官署関係者以

際しては関係者十二、三人と四人に見送られました」。

大毎二十八日付

いよ／＼今廿七日午後二時札幌飛行場を出発、根室上空を通過しアラスカのノームへ向け全コースの難路である北太平洋四千^キ横断の歴史的壮挙につくこととなった、なほけふのニッポンの飛翔コースの天候を観測し出発の断を決定する気象陣最後の打合会は航空局千田大佐、中央気象台正野技師、堀技手、和田本社航空部副部長ら参集して廿六日夜札幌市で開かれ千島、カムチャツカ、アリューシャン方面各地から集まった気象通報を綜合熟議の結果オホーツク海中部に七百四十ミリ内外の低気圧とベーリング海に同程度の低気圧があり多少気遣われるが出発に決定した、しかしなほ廿七日正午から飛行場で中尾機長が新しい情勢を見極めて最後の決定をすることになってゐる（札幌発）

滑走路北端に駐機したニッポンのキャノピー天蓋には日章旗と大毎旗がV形に掲げられていた。搭乗員は乗り組み前に格納庫前の芝生で車座になつてたばこを吸つた。プロペラが回り、海兵によつてチョークが外された。午後三時三十分四十七秒のことだった。

見送りは根室町民のほか航空局桜井忠武技術部長、和田航空部副部長をはじめとする大毎関係者の総勢わずかに十数人と、前月に大湊から異動してきた千歳空設立準備部員、作業の手を休めた土工と受刑者、誰しもがニッポンの前途の安全を祈つた。しかし、その中に千歳村民の姿はなかった。燃料、装備品を満載したニッポンは、風速六^ノの南風を受け八〇〇^ノの滑走でようやく離陸した。

雌阿寒・雄阿寒を左に見て飛行し根室・落石^{おおいし}から午後四時二十分二十九秒、ニッポンは高度を二〇〇^ノに下げワッタラウス飛行場上空を航過、根室到達時間を記録するとともに人文字「ニッポン」に手を振つて応えた。飛行場には根室町助役の川合新三郎を始めとする一万人が集まっていた。

川合は大正十五年当時、千歳着陸場に飛来一番機「北海」第一号を迎えた千歳村長で、ニッポンが軍事機密の千歳飛行場から飛んでくるのを知る数少ない関係者の一人だった（注・川合は戦後、十二年間に亘つて千歳町の代表監査委員を務めた）。根室町民は日の丸を振り、「国をうずめた日の丸の／＼歓呼の中に羽搏^{はば}たいて／わがニッポンはまつしぐら／六萬キロの空を飛ぶ／空を飛ぶ（作詞・掛川俊夫）」と『世界一周大飛行の歌』を大合唱して太平洋横断に挑む機影を見送つた。

その後ニッポンは、千島列島を左下に見ながら北洋を飛んだ。幌筈島附近では低気圧のため高度五〇〇^ノ以上を飛行、千歳に酸素ボンベ三本のうち二本を降ろし余計に燃料を積載したことから、酸素が不足し搭乗員が急性低酸素症で意識朦朧に陥つたが自動操縦装置が順調に作動した。

このことについて佐藤信貞は「千歳から根室上空を経て、千島列島を左に見ながらカムチャツカ半島南端に近い日本最北端の幌筈島の上空を飛び、そこから幌筈の海岸局の電波を方向探知してノームへ向かいましたが、夜間の誤差のため一時間位しか方向探知が出来ませんでした。風が変わって



図-3 北太平洋におけるニッポンの飛行経路 (8月28日付大毎転載)

カムチャツカの山脈に衝突することを避けるため雲の上に出ようと上昇をはじめましたが、燃料を満載して重かったこと、翼やプロペラが凍結しはじめ効率が悪かったことなどでなかなか雲の上に出ることが出来ませんでした。一時間近くも高高度飛行が続いたので、一本だけ積んだ酸素も使い果たし、乗員全員が酸素不足で昏睡状態になりました」と横田和平を介して執筆者に伝えた。酸素ボンベの重さは一本一五^キだったが、そこまでしてまでも燃料を余計に積みたかったことを物語るものである。

また、下川一は「翌二十八日午前六時四十五分八秒に四千^キ離れたノームに無事着陸しました。飛行中、コマンドルスキー島（注・アリューシャン列島西端ソ連領・米領アッツ島付近）上空では六三〇〇^キまで上昇、外気温はマイナス二五度、北西の強風で航路から機首を左一八度に維持してのものでした」と述懐した。

二十九日付の大毎は次のように伝えた。

太平洋横断に凱歌 ニッポンノームに安着盲目飛行に科学の勝利 われ等のニッポンは（略）ノームに着陸した旨アンカレッジ局経由ノーム飛行場航空無電局依り落石無電局に入電があった。根室通過以来約一四時間余で四千キロの北太平洋を無着陸横断に成功、航空日本の実力を世界に示した。（略）

註（一）撮影された16^ミモノクロニュース映画『大毎東日機ニッポン 世界一周大飛行』がビデオ化され、平成二十一年八月二十四日から二十八日まで千歳市役所市民ホールで開催された『ニッポン』号千歳出版 七〇周年記念パネル展「新たな千歳空港の歴史、発見」で終日放映された。フィルムには設営中の千歳飛行場を秘匿するため（札幌）着陸時の映像がなく、離陸時に一瞬写る根室の人々と水平線が見える千歳ママチ原野から銀翼をピンと張って離陸する機体だけが記録されている（パネル展は、千歳航空協会・毎日新聞北海道

支社・千歳市の共催）。

四大陸翔破と終焉

ニッポンは寄航先で熱狂的な歓迎を受け、国際親善を果たし日本製航空機の技術の高さを示した。米西海岸、南米の在外同胞は寄航先に集まり、『世界一周大飛行の歌』を大合唱し日の丸を打ち振ってニッポンを迎えた。ニッポンは在外同胞に日本人としての誇りと勇気を与えた。

ニッポンが米国内を飛行中、独軍がポーランドに侵入し第二次欧州大戦が勃発した。このためパリ、ロンドン、ベルリンへの寄航を避け、ローマ・バスラ（イラク）と地中海上を短絡し飛行を継続した。

羽田出発以来五十五日・十月二十日、ニッポンはビス一本の交換もなく飛行距離五万二八八^キ、飛行時間一九五時間二十四分二十八秒で世界一周の壮举を成し遂げ、羽田に帰還した。二大洋・四大陸（太平洋・北米・南米・大西洋・アフリカ・ユーラシア・欧州・アジア）を単機で連続翔破したのはニッポンが世界で初の快挙だった。

米駐日大使グループは「日本は、この大貢献を世界に誇示して可なり。相互理解こそが戦いに災いされた世界において唯一無二の希望をたり得る」と絶大な賞賛を贈った（注・グループは親日家として知られ、戦中に国務次官となった）。

戦時中のニッポンを佐藤信貞は「ニッポンはその後、毎日新聞社航空部に払い下げられ「暁星^{せうせい}」と名を改めました。終戦まで報道や高級士官の連絡機として本土と中部太平洋の連合艦隊の間を暗緑塗装で飛んでいたようです」と語った。

ニッポンのラストフライトと最後の状況は、平成二十（二〇〇八）年十月二十一日の毎日新聞「飛べ！ニッポン1939・70年の伝言②羅針儀」

に次のように掲載された。

玉音放送から8日後の45年8月23日、大阪から社長等を載せ羽田に降り立とうとしたが荒天で果たせず、埼玉・所沢の陸軍飛行場に着陸した。これが最後のフライトとなった。やがて米軍が進駐し機体は破棄された。

あとがき

郷里の小学校の図書室でニッポンが千歳から飛び立ったことを知ってから四十八年が経過した。昭和五十年、遊学を終え千歳に職を得てからニッポンのことを調べた。

毎日新聞社航空部から下川一さん(埼玉 春日部)を紹介いただいた。執筆者が昭和五十八年に『千歳飛行場1926・1945』を著わしたことから横田和平さん(室蘭)と知り合いになれば、横田さんを介して佐藤信貞さん(東京 池上)を知ることができた。横田さんと佐藤さんは昭和五十五年九月放映のNHK教育テレビ『昭和回顧録 ニッポン号世界一周 昭和十四年』に佐藤さんが出演していたのがきっかけで知り合った。また、古源孝さん(千歳)からいただいたニッポンの前での記念写真に写っている人物の氏名を根室市史編纂室の森崎真郎さんに教えていただいた。森崎さんは、根室で新聞記者時代に古源さんと記者仲間だった。さらに森崎さんは、千歳着陸場一番機を迎えた川合新三郎村長の長男仁さんと商業学校で同級生だった。多くの方がニッポンに思い入れを持っていた。佐藤さんの「ニッポンに『号』を付けるのは間違いです」との言葉が印象に残る。

今回、ニッポン七〇年を記念すべき年に『志古津』に寄稿できたことを、その主部を『新千歳市史 通史編・上巻』に掲載できることに感謝したい。

引用・参考文献

守屋憲治 昭和六十(一九八五)年『北の翼・千歳航空史』みやま書房

毎日新聞社 昭和四十七(一九七二)年『毎日新聞百年史』

平成元(一九八九)年『銀翼の航跡・52, 860 km』ほか、ニッポン関連新聞記事

郡 竜彦 平成十二年(二〇〇〇)年『航空記者三十年の回想』『航空情報別冊』

航空秘話復刻版シリーズ(3) 生きている航空日本史外伝(上巻) 日

本の航空ルネサンス』酣燈社