

新居浜の航空路回顧

藤 本 雅 之

愛媛県総合科学博物館

愛媛県新居浜市大生院2133番地の2

原著論文

新居浜の航空路回顧

藤本 雅之*

A report of airline at Niihama(Nitto airline to Osaka).

Masayuki Fujimoto

From 1954 to 1960, there was an airline between Niihama and Osaka. In this report the outline of the airline, used airplane, the actual situation of Niihama office, the number of boardings, and the number of flights are clarified. Niihama airport is rare case because of being located in a relatively small city, and a city developed airport secondly in a prefecture, and having no air base".

はじめに

昭和30年代は、国内航空事業の初期であるが、そこで働く人や利用する人が、『幸せだったのか?』『今の航空機との違いはどこか?』を探りたいと考えた。

また、平成18年9月末で国産旅客機YS-11が国内の旅客線から引退した際、多くの報道があり、注目を集めた。その注目は、時としてYS-11が開発され就航した昭和30年代の航空事情にも向けられた。そのため、昭和30年代の航空事情の一つである『新居浜-大阪』航路に目を向けた。

さらに、当館には昭和38年からの航空関係の新聞記事を集めた約150冊のスクラップブックを収蔵している。しかし、地元『新居浜-大阪』航路に関連する記事は含まれていないので、収蔵資料にない情報を補完することは、意味があると考えた。

そして、昭和34年から40年の間、新居浜の海上を基地とする航空路があった。人口12万人程度である新居浜市のような小都市に航空路が開設される例は少ないため、注目に値する。

方法

日本航空より元日東航空の資料を提供していただき、航空路の概要・日東航空の概要・使用機種を知ることができた。(新居浜の航空路を運航していた日東航空は、昭和39年4月15日に富士航空及び北日本航空と合併し日本国内航空となった。そして、昭和46年5月15日東亜航

空と合併し東亜国内航空となり、昭和63年4月1日に日本エアシステムに社名変更した。さらに、平成14年10月2日日本航空と経営統合した。)図書館資料により、小学生の交流・搭乗人数と便数・同時代の運航路線を知ることができた。堺市立中央図書館より、元日東航空堺営業所の位置をご教示いただいた。また、元日東航空社員の方より営業当時の様子をお聞きし、写真を入手した。輸送人員及び便数は、運輸省航空局発行の航空統計年報より情報を得た。また、個人所蔵コレクションの時刻表により、運行時刻を知ることができた。

結 果

(1) 新居浜の航空路の概要¹

昭和34年10月1日 日東航空による大阪(当時堺)-新居浜航空路開設。

運航は、往復週3回(月・水・金)。

航空運賃は、大人片道、3,600円。

仮営業所は、旧合同製塩黒島寮であった。

昭和34年4月8日 大阪国際空港を起点とし、グラマン・マラード(アメリカ製)12人乗り双発水陸両用飛行艇が就航。1日1往復になる。

昭和35年10月24日 黒島専売局跡に新営業所落成。1日2往復になる。

昭和37年11月12日 2往復のうち午後の1往復を別府まで延長する。

昭和39年4月15日 日東航空は富士航空及び北日本航空と合併し日本国内航空となる。

昭和39年11月1日 新居浜-大阪航路が週3便(月・水・土)に減便される。

昭和40年9月30日 新居浜の航空路最終便が飛ぶ。

*愛媛県総合科学博物館 学芸課 産業研究科

Dept. of Industry Ehime Pref. Science Museum

(2) 日東航空の概要

① 誕生

昭和27年4月2日 航空団体組合法人日本観光飛行協会として発足。

昭和27年7月4日 株式会社日本観光飛行協会に改組した。

② 営業開始

昭和29年4月1日 航空写真・訓練飛行・宣伝飛行の営業を開始した。

③ 定時輸送の開始

昭和30年1月1日 大阪―白浜線の運航を開始し、定時ダイヤによる運航を開始した。

④ 改称

昭和33年3月1日 日東航空株式会社と改称した

⑤ 所有機

昭和38年1月の所有機を示す。

水陸両用機：7機

陸上機：12機

ヘリコプター：7機

いずれも乗客数12名以下の小型機であった。

⑥ 所在地

昭和38年1月現在における支社・営業所・基地の所在地を示す

大阪国際空港・八尾・東京・名古屋・名古屋駅前・名古屋空港・志摩・串本・白浜・勝浦・徳島・松茂・新居浜・広島・別府・松江・隠岐・岡山

本社は、大阪市北区のサンケイビル内にあった。

⑦ 社員数

昭和38年1月16日現在の社員は、290名であった。

⑧ 合併

昭和39年4月15日 富士航空及び北日本航空と合併し日本国内航空となり、その歴史を終える。

⑨ その他

愛媛との関わりとして、西条市丹原町出身で近畿日本鉄道株式会社取締役社長であった佐伯勇氏が日東航空の取締役を務めていた。

(3) 小学生の交流²

航空路開設を記念し、「飛行機を友情交歓のかけはしにしよう」と、堺市大仙小学校の児童と新居浜小学校の児童が教材を交換した。新居浜市商工観光課の提案による。

昭和34年10月1日午後3時頃に新居浜を出発した上り第一便に新居浜小学校から大仙小学校への贈り物が載せられた。内容は、住友金属鉱山別子鉱業所からもらった含銅硫化鉄鉱、電気銅の破片など鉱石から銅になるまでの標本15個、ポリエチレン、アルミニウムなどの標本のほか珍しい化石9個、新居浜地方秋祭太鼓台を紹介した作文とその写真であり、3個の箱に入れた。第一便で大阪

から新居浜へ到着し、大阪へ折り返す寺坂功機長に、新居浜小学校6年生の児童6人が黒島の飛行機着水地に行き贈り物を託した。

また、大仙小学校からもこの第一便で仁徳天皇陵の写真などの資料を贈ると伝えてきていた。

平成18年6月、大仙小学校と新居浜小学校両校に昭和34年に交換した贈り物が残っているか問い合わせたところ、両校とも残っていないとのことであった。

(4) 使用機種³

① デ・ハビランド・オッター (DHC-3 Otter)

(主に昭和35年2月まで使用)

エンジン600HP(馬力)×1 (P.&W.S3H1-G[R-1340]) 巡航速度180km/h 航続距離1390km

翼間17.68m 全長12.75m 全備重量3,628kg

乗員2 乗客11

表1 日東航空のデ・ハビランド・オッター

登録記号	愛称	購入	備考
JA3115	つばめ	昭和33年4月	

デ・ハビランド社(カナダ)製の水陸機である。発表は1951(昭和26)年である。元来、北カナダの未開地で使うという目的で設計されているので、頑丈、単純で信頼性が高い。水陸両用フロートを装着することにより、陸上機から水上機へ変えることができ、スキーへも変えることができた。昭和35年度版航空年鑑に収録されている昭和35年1月1日現在の登録航空機一覧表によると、日本で登録されているDHC-3は日東航空所有の1機のみである。

Otterは、日本語でカワウソである。「ニッポンカワウソ」は愛媛県の県獣に指定されているが、県からの指定は昭和39年5月であるため、この飛行機は「ニッポンカワウソが」県獣に指定される前から愛媛と縁があった。

雑誌『航空情報』⁴によると、「大きさはマラードと似たり寄ったりだが、キャビンの断面がまっ四角なのがちょっと変わった感じ。」と書かれている。

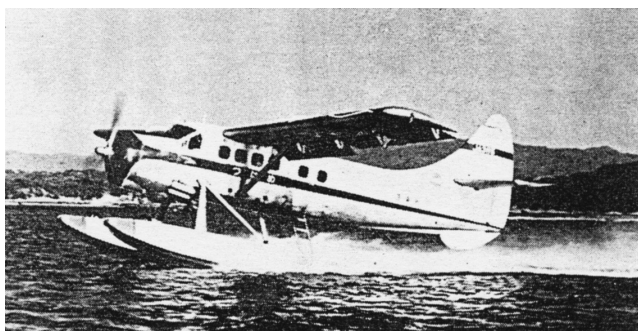


写真1 デ・ハビランド・オッター

②グラマン・マラード (Graman Mallard G-73)

(昭和35年2月以降)

水陸両用飛行艇

エンジン600HP (馬力) × 2 (P&W. ワズプ S 3 H 1 [R-1340]) 巡航速度260km/h 航続距離1800km

表2 日東航空のグラマン・マラード

登録記号	愛称	購入	備考
JA5057	くろしお	昭和35年2月 (就航)	
JA5067	おやしお 昭和37年3月23日まで 「第2くろしお」	昭和35年7月 (就航)	当初、乗客は 13人乗り
JA5090	はやしお 昭和37年3月23日まで 「第3くろしお」	昭和36年7月	
JA5106	みちしお	昭和37年3月	
JA5117	はつしお	昭和37年12月	

翼間20.23m 全長14.73m 全備重量5,760kg

乗員3 乗客12

1947年から飛行開始したグラマン社製水陸両用飛行艇である。1946 (昭和21) ~ 1950 (昭和25) 年までの間に約60機製作された。出入口と便所は後方にある。キャビンは暖房、空気調和装置が装備されている。荷物室は機首 (最大209kg) および客室後方 (最大245kg) にある。水上に離着水する場合、76cmの波高まで運行できる。また、横風は陸上で26ノット、水上で17ノットまで運行できる。

日本の航空会社が運航したグラマン・マラード機は日東航空から国内航空に引き継がれた表の5機のみである。⁵

Mallard は、日本語でマガモである。

雑誌『航空情報』⁶によると、「客室がややきゅうくつで、とくに脚をおさめる部分がキャビン内に大きく出っっぱっているので、よけいせまくるしい感じ。しかし、それだけ客同士の親密感があり、飛んでいてひどくカブられるときなど、互いに顔を見合わせて、おお、われらみな人間家族、てな気持ちになる。」と書かれている。

さらに、「マラードは離陸の直後ズシンというにぶい衝撃が左右から伝わるが、これは脚が引っ込んだ音だか

ら心配はご無用である。」と書かれている。

室内の様子として他に、「手洗いもマラード二機のみ設置、しかもスチュワーデスのシートの下がトイレ、旅客の所用中はカーテンで仕切られたキャビンで待機していた。⁷」

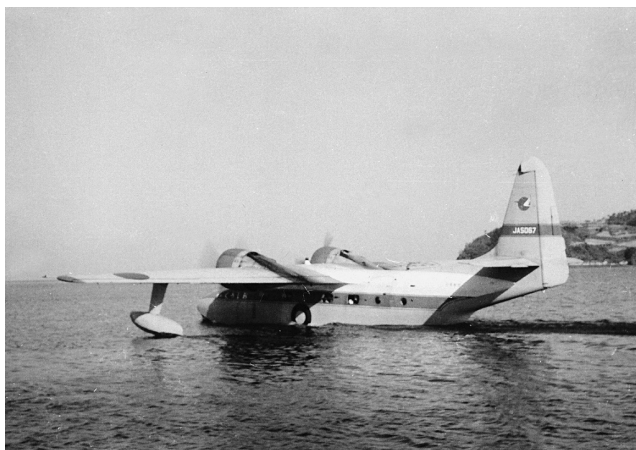


写真2 新居浜に停泊しているマラード (写真提供：松山明子氏 撮影：日和佐初太郎氏)



写真3 海上を滑走中のマラード (写真提供日本航空) 撮影場所は新居浜ではない。



写真4 マラード側面 (写真提供日本航空) 機体に「日本国内航空」の文字があり、日本国内航空に移管された昭和39年4月以降撮影であることが分かる。場所は羽田空港。



写真5 マラード前面 (写真提供日本航空)
昭和41年5月に羽田空港で撮影。塗装は、日本国内航空のもの。



写真6 マッキノン・スーパーウィジョン (写真提供日本航空)
昭和40年7月大阪国際空港にて撮影。

③マッキノン・スーパーウィジョン (Grman G44A Widgeon)

水陸両用飛行艇

エンジン270HP (馬力) × 2 巡航速度220km/h

航続距離1500km

翼間12.19m 全長9.42m 全備重量2,494kg

乗員2 乗客5

表3 日東航空のマッキノン・スーパーウィジョン

登録記号	愛称	購入	備考
JA5081		昭和36年5月	

グラマン社製の小型・双発水陸両用飛行艇 G-44ウィジョンを第2次大戦後、アメリカのマッキノン社及びリンク社で高出力エンジンに換装した機体をスーパーウィジョンと呼んでいる。日本では、上表の1機のみが使われていた。Widgeon の和訳は、ヒドリガモである。

この機体の水上性能は悪く、新居浜で起こった出来事として、次のように記されている。「搭乗整備士として、四国の新居浜へ着水した時でした。着水して、まだスピードが落ちきらない内に、エンジンを絞った瞬間、アヒルが泳ぎながら、獲物を追うかのように機首から水面下へともぐり込み、コクピットのサイド・ウィンドウからは水がいきおいよく流れ込み、回転するエンジンも海中へもぐり込み、停止してしまったのです。一瞬、水中へもぐり込んだため目先はまっくらになりました。今度はその反動です。まるでお風呂の中でピンポン球を離れたように、機が水面上へ飛び出す感じになりました。」⁸⁾

また、雑誌『航空情報』⁹⁾に当時の飛行艇の事情について次のように書かれている。「飛行艇はもう流行おくれ、という声が聞かれはじめてからだいたいぶたつが、これにかわるべきヘリコプタの方は航空局の方針がはっきりしないので、4機のマラードはいぜんとして日東さんのトラの子だ。部品の入手がむずかしいので整備関係者は頭が痛いようだが、まだ当分はマラードの天下が続くことだろう。」

新居浜—大阪路線終了後、これらの機体はどうなったのか。

昭和40年9月4日、日本国内航空は運輸省航空局に事業計画の中に航空機1機の追加と9機の削除を申請した。その削除を申請した機体の中にこの路線で使用した機体であるグラマン G-73型4機 (JA5057, JA5090, JA5117, JA5106) とグラマン G-44型1機 (JA5081) が含まれている¹⁰⁾。しかし、これらの機体がすぐに登録を削除されることはなくグラマン・マラードのうち1機 (JA5090) は、日本国内航空から長崎航空へチャーターされ大村～壱岐～対馬線の不定期路線へ就航することが昭和41年2月22日に運輸省航空局から認可されている。JA5090が長崎航空に就航した詳細な日は不明である。そして、昭和41年4月22日、パナマのユニバーサル・トレーディング社にコンベア240型 (航空機の名前¹¹⁾)、グラマン G-73マラード4機、グラマン G-44スーパーウィジョン1機の計7機を予備部品を含め1億800万円で売る契約を結び、7月上旬までに引き渡す予定とした¹²⁾。以下に引渡しされた年月と引き渡し先を記す。

JA5057：昭和41年6月パナマに売却

JA5090：昭和41年9月アメリカに売却

JA5106：昭和41年5月パナマに売却

JA5117：昭和41年6月パナマに売却

JA5081：昭和41年5月パナマに売却¹³⁾

JA3115と JA5067については、本稿『日東航空の事故』の項を参照されたい。

(5) 飛行経路

雑誌『航空情報』¹⁴⁾に、大阪～新居浜～別府の飛行経

路について「伊丹空港を離陸し、名物スモッグにかすむ大阪の市外を横に見ながら西宮、神戸を抜けて播磨灘へ。このあたりから早くもゴールデン・コースが始まる。淡路島を眼下にかすめてしばらく飛ばせば、戦後急に名の売れ出した小豆島が見えてくる。そして間もなく高松の上空だ。コースはここからしばらく陸地に入り、琴平のそばを通過するから信心深い方は空からコンピラ様がお参りできる。上からおがんでご利益がうすいかもしれないが、気は心ということもある。それにコンピラ様は船乗りの神様だからマラドとはまんざら無縁でもない。

琴平を過ぎて少しするとコースはふたたび海上に出る。この辺から機は高度を下げ新居浜に着水する。送迎船とランデブーして客の入れかえがすめば、ただちに離水。また陸地を横切って松山を通り伊予灘に出る。左に九州へ向かって長く突出した佐田岬を見て飛ばせば、もう別府湾はすぐそこだ。(中略)飛行高度は1,500メートルぐらいだから景色はたっぷりたのしめる。」と記載されている。

(6) 日東航空新居浜営業所



図1 日東航空新居浜営業所位置

①日東航空新居浜営業所の場所

昭和34年10月1日から昭和35年10月23日

住所：愛媛県新居浜市多喜浜字黒島13¹⁵

(旧合同製塩黒島寮)

この時期の事務所の位置を地図中地点Aに場所を示す。

元日東航空社員鈴木喬啓氏によると飛行機へ移動する船の棧橋はなく、砂浜に船を乗り上げていた。



写真7 初期船着場の現状

カメラ位置の後方にかつて大島への渡船船着場があったが、現在は跡形もない。

昭和35年10月24日から昭和40年9月30日

住所：愛媛県新居浜市多喜浜字黒島161¹⁶

(黒島専売局跡)

事務所の位置を地図中Bに場所を示す。

日東航空社史『つばさの10年』によると、

「新居浜市当局の好意で同市黒島の市有地を借受け、燧洋建設工業会社の手で新事務所待合室が完成したので、以前の仮事務所から移転し、新装の事務所で関係来賓多数を招いて盛大な披露会を催した。」

と記されている。営業当時の写真を写真8から13に示す。また、この営業所建物は、平成18年8月現在、多喜浜漁業協同組合の建物として現存している写真14。



写真8 日東航空新居浜営業所 (写真提供：鈴木喬啓氏)



写真9 日東航空新居浜営業所（写真提供：鈴木喬啓氏）
右側に大阪―白浜便の看板が見え、両地点間を38分で結んでいたことが分かる。



写真12 日東航空棧橋（写真提供：鈴木喬啓氏）



写真10 待合室内部（写真提供：鈴木喬啓氏）
待合室テレビ付近の様子。壁面のポスターから、日東航空が別府まで運航していた昭和37年～38年の写真であることが分かる。また壁面に時刻表が貼ってあり、ソファは黄色で清潔感があり、航空機待合室であることを実感させる。



写真13 制服（写真提供：鈴木喬啓氏）
所員はこのような服を着て営業をすることもあった。



写真11 待合室内部（写真提供：鈴木喬啓氏）昭和40年1月3日撮影
国内航空として、ただ一度迎えた正月の事務所内の様子。ポスターは、日東航空から国内航空のものに張り替えられている。上部の航空機写真は、写真10と変化がない。



写真14 営業所建物の現状（平成18年8月4日撮影）
多喜浜の塩田で作られた塩を扱うための専売局の跡地に建てられ、現在は、多喜浜漁協が使用している。建物の奥側は航空営業所時代はなく、増設されている。

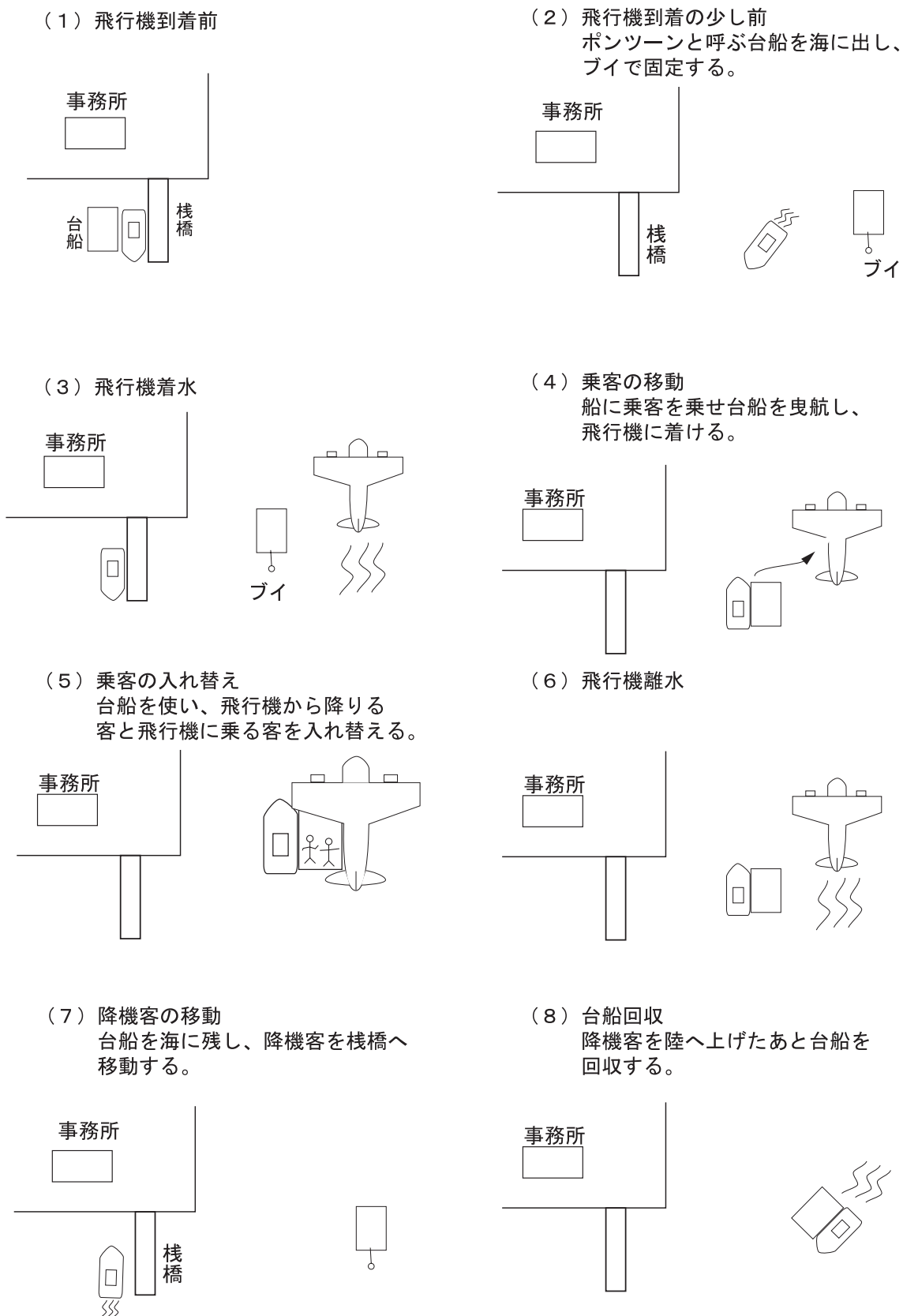


図4 航空機着水時の業務内容

風や潮流の影響で、飛行機が流される可能性がある場合、プロペラを回転させ微速前進させた状態で船を飛行機に近づけたため非常に怖かったとのことである。

新居浜市内までの交通手段として、『「車呼びましょか」。うなずいた客の数を手旗信号で陸の事務所に合図し、タ

クシーを呼ぶ。』とタクシーを主に使用していた。

当時の日東航空の社員は地元で採用し、大阪国際空港などで教育をされていた。乗客数からウエイトアンドバランスと呼ばれる重量配分の計算を行いパイロットに渡した。営業所員は、飛行機が飛んでくるのに必要な気象

データを提供した。そのため、航空気象の勉強をした。他に、航空級無線通士資格取得の勉強、小型船運転の勉強、船の掃除、サビとり、ペンキ塗り、ロープの結わえ方の勉強、航空英語の勉強、航空一般常識の勉強などをした。このため、整備用の作業服から制服に着替えてセールス活動もしていた。

新居浜営業所は、昭和34年10月1日の運行開始当初、週3便と運航数が少なかったため所員は2人だけであった。その後、6人で勤務するようになった。飛行機と桟橋の間を往復していた船には6馬力のエンジンがついていた。昭和39年8月末に、新居浜―別府便の運航が終了すると、別府で使用していたポンツーンを新居浜へ回送してきたが、別府で使用していたポンツーンは20馬力のエンジンを積んでいた。このときの回送は、別府から伊予市まで機帆船に積み、伊予市からは新居浜営業所に勤める社員が回送してきた。



写真15 マラードと乗客輸送船 (写真提供：日本航空)
撮影場所は白浜である。写真右下のロープを載せている台が乗客輸送船である。



写真16 乗客輸送船 (写真提供：鈴木喬啓氏)
撮影場所は新居浜



写真17 乗客輸送船 (写真提供：鈴木喬啓氏) 撮影場所は新居浜



写真18 ポンツーン (台船) (写真提供：鈴木喬啓氏) 撮影場所は新居浜

(7) 大阪の着水・着陸地点

昭和34年10月1日から昭和35年4月7日まで、大阪側の到着地点は、堺市にある堺営業所であった。住所は、大阪府堺市塩浜町1であった¹⁸。図5にその場所を示す。堺営業所から、大阪の市街地である難波へ通じる南海電鉄堺駅までは、徒歩約15分である。堺営業所に降り立った新居浜からの乗客は、徒歩で南海電鉄堺駅へ向かったであろう。途中、約半分の距離の位置に大阪環状線の芦原橋駅へ通じる路面電車の北公園前停留所があるため、こちらへ乗車した可能性もある。図6に堺市と昭和35年4月8日以降の着陸地点である、大阪国際(伊丹)空港の場所を示す。図7に昭和34年の堺市全商工住宅案内図帳(北部)の日東航空堺営業所が記載されている部分を示す。

昭和4年に愛媛県内初の旅客機として、松山(当時三津ヶ濱町)―堺間が運行された。その堺側の飛行場は、堺市大浜であり、日東航空の堺営業所と直線距離で約1700m程度の位置にあるので、同時に紹介する。図8に大浜飛行場が記されている堺市街全図(昭和13年発行)を示す。

大阪空港への大阪市内からのアクセスについて、雑誌

『航空情報』¹⁹によると、「大阪では、サンケイ会館の待合所から伊丹飛行場まで無料の送迎バスが出る。ところが、新居浜、徳島はいずれも市内までの送迎はなし。」と書かれている。

が、新居浜、徳島はいずれも市内までの送迎はなし。」と書かれている。



図5 堺着水地点
Cが日東航空堺営業所の位置でDが戦前の大浜飛行場である。



図6 堺と大阪国際空港
Cが堺、Eが昭和35年4月8日から、昭和40年9月30日までの着陸地点となった大阪国際（伊丹）空港である。

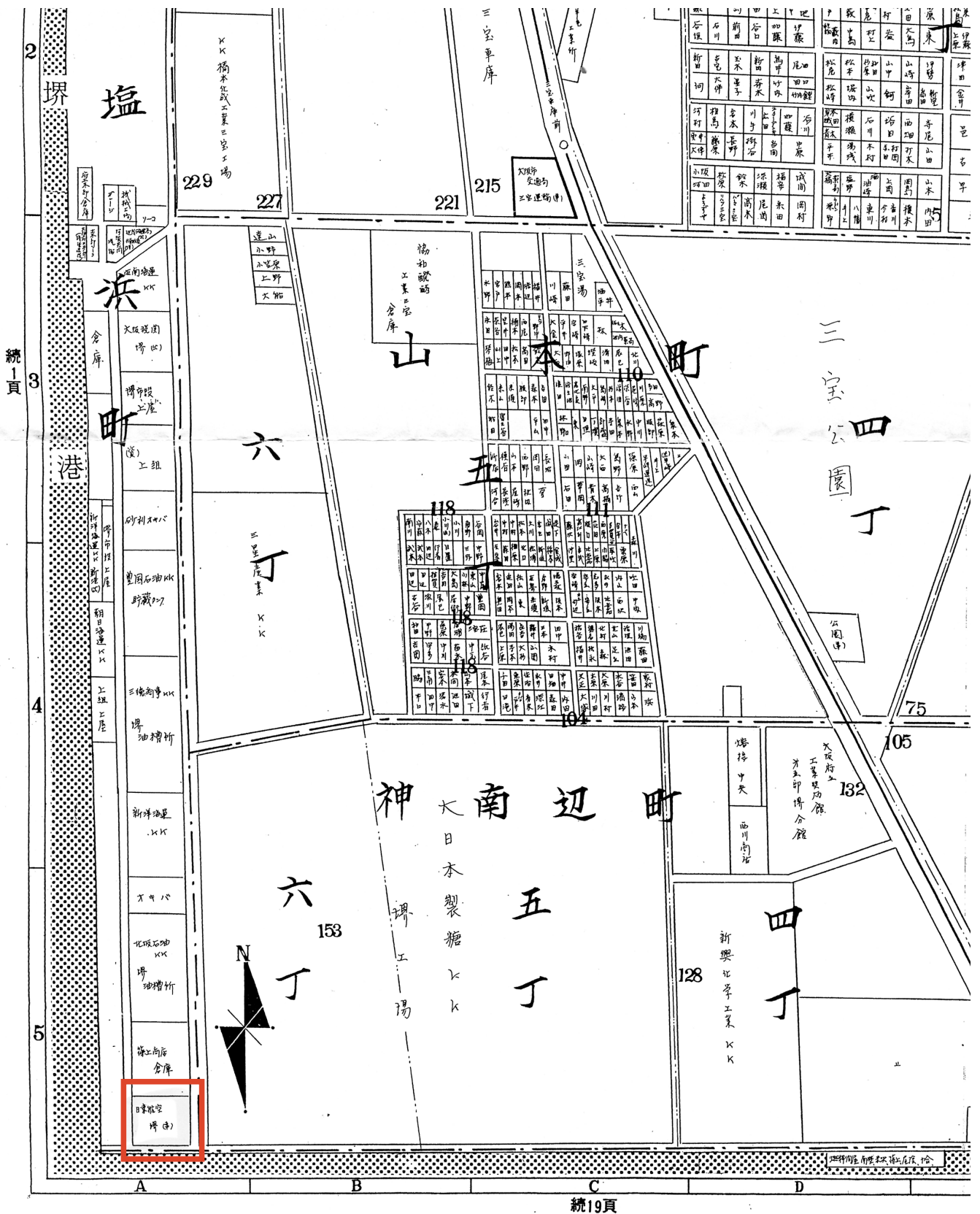


図7 日東航空埠営業所
昭和34年の堺市住宅地図に、日東航空埠営業所が明記されている。

また、この頃の大阪国際空港に勤務していた職員の話
題を記す。

まず、職員は大変な激務だったようで、「私も大阪空
港のカウンターマンとして朝六時には入社、阪神甲子園

を始発での出発であった。阪急蛍池駅からパイロットや
スチュワーデスとテックツ思い出が懐かしい、退社は二
十二時か二十三時、売店も直営だったため、売上金が合
わず、残業も毎月二百時間は越えていた（もちろん残業

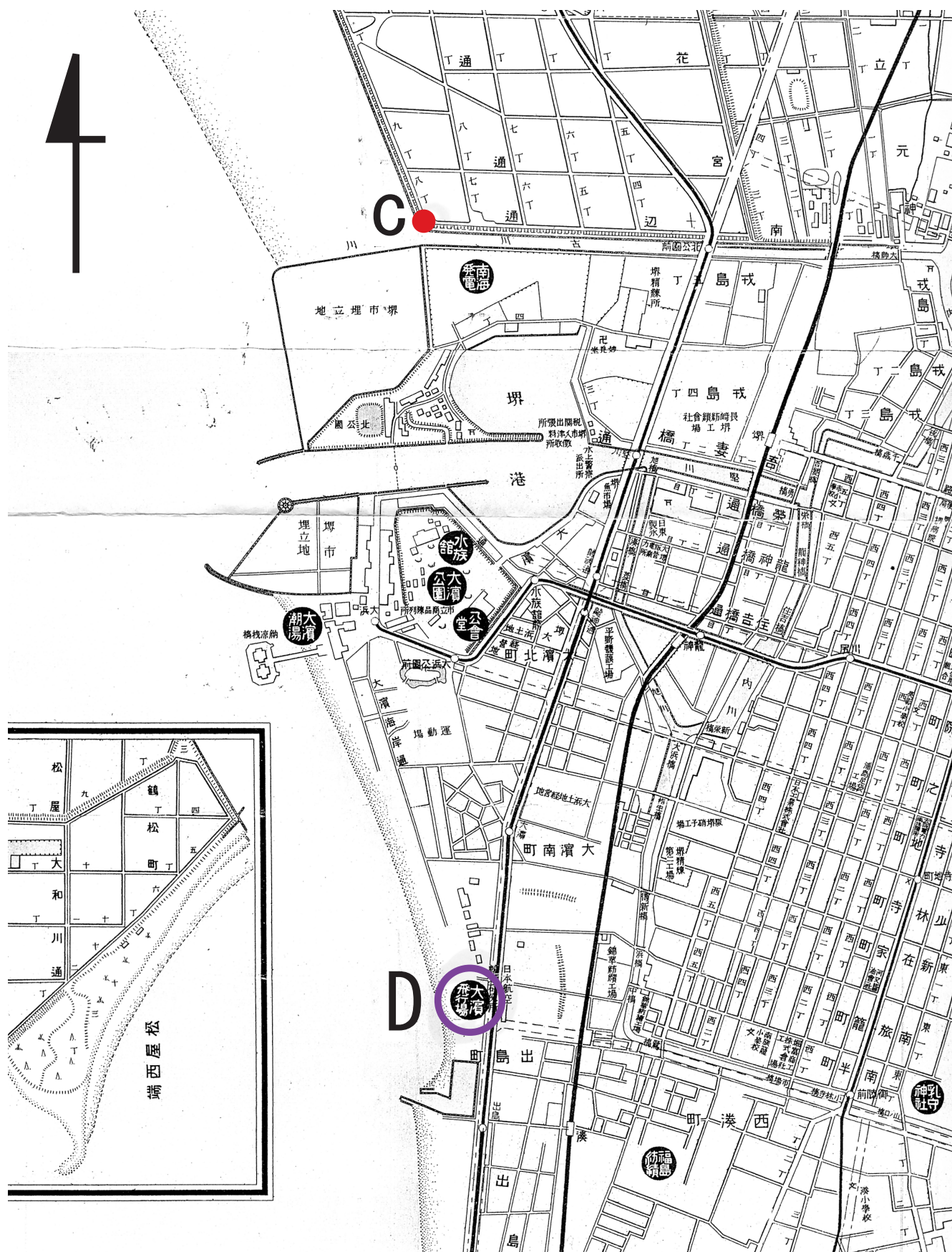


図8 昭和13年頃の堺
Cが、昭和29年から昭和35年まで、日東航空が営業所を置いた位置である。Dが日本初の民間旅客機が着水した大浜飛行場の位置である。

料はなかった)。三日に一度は宿直、真夜中に海水につか
った機を水洗いし、整備を終えた整備士と交わしたビー

ルの味が忘れられない。

こんな勤務が続いたが、我慢したとか辛抱したとか損

得の感は全くなかった。まして経営や職制にこき使われているとは、正直全然思いだにできなかった。あえて理屈づけければ『私が居なければ機は飛ばない、飛ばなければ客も困るし、収入もなくなる』という単純な自惚れか自負心が、多忙と疲労と貧困を支えていた。²⁰⁾

また、昭和38年初夏に入社した社員によると、「その頃の大阪国際空港（通称伊丹飛行場）は、旧アメリカ軍のカマボコ兵舎等の建物が散在しており、空港のかなりの部分が整理されないまま現在のA滑走路一本で運用されていた。²¹⁾

新入社員の様子として、「配置先は、十年一日の如く今とかわらぬ運航管理業務でした。当時の新入社員は、出勤と同時に宿直者と手分けして、事務室の掃除をすることから一日が始まります。手ぎわよく片づけ、大阪航空測候所へ気象資料のチェックに行くわけですが、これがまた一苦勞でした。測候所の職員は、自分の仕事をしているところに『あれを教えてください』『これを教えてください』と迫るものですから、うるさそうに生返事ばかり。よくつかかかって行ったものです。もっとも入社直後の安月給では背広も買えず、しばらくは学生服を着ていたため、この若僧が何をうるさいことを聞く、と思われていたのかもしれませんが。²²⁾」という記録もある。

さらに、機体を水洗いする作業も重労働だった記述を示す。「水上機、飛行艇をやっている、今、想ってもつらい作業と言え、毎日行う、飛行後点検前の機体の水洗い作業でしょう。

夏は夏なりに、冬は冬なりにいやな作業でした。海水を機体に万遍なくふりかけて戻ってくる機体表面は、まるきり、塩でデコレーションしたようなものでした。

夏は機体表面が熱く、又、水気がすぐに乾くものですから、いくら洗っても塩が落ちないのです。このような時、先輩諸氏も十分心得ておられ、我々が完了報告しますと、その点検が何と、機のもっとも低い位置にあるキール・ステップ（離陸時に水離れを良くするための切り込み部分）に垂れるしずくをなめてみて、塩っ気のなくなる迄、洗わされたことを憶えています。

又、大阪の冬の底冷えは大変厳しいものでした。最終便、到着後の水洗いときたら、もう、陽は落ち、暗闇となった6時か7時頃になります。水洗い用の消火栓から取る水は水圧が高く、冷たく、我々の下着にまで、容赦なく入り込んでくるのです。冷たさ、寒さの感覚がなくなる迄に時間を要しません。時には洗っている足元が凍ることも冬場にはよくあることで、足を滑らせ機上から落ちる者、又、落ちるついでに機種から尾翼に向けて張られているADFアンテナのワイヤを引きちぎるものも数多く出ました。が、幸いなことに大怪我をした人が出なかったのは不思議なくらいでした。でも、この冷え切った身体で、まだ暖か味の残るエンジン・カウルを開け、

点検することが一種の暖を取るような気持ちにさせられたのが忘れられない思い出となっています。²³⁾

また、整備士は次のように記している。「水しぶきは、高速回転するプロペラにとっては、小石や荒目の砂をかきまぜているのと変わらないのです。このような状態ですから、プロペラ（ブレード）の前縁や先端部がうすい層状に剥離して浸触され、まるでザクロの実がはじけたようになります。当初は、どうしたものかと迷いやためらいもありましたが、予備ブレードも殆どなく、といって飛行を停止することもできません、残された方法と言え、飛行間点検の短い時間の合間を見ては、トンカチでブレードのめくれ上がった傷口部分をたたき割り、ヤスリで整形するのが日常の仕事として大きな比重を占めていました。²⁴⁾



写真19 マラードへの搭乗（写真提供：日本航空）
場所は、大阪国際空港である。塗装は、日本国内航空である。

（8）時刻表と料金

①昭和34年10月1日から

表4 時刻表（昭和34年10月1日から）

場所		
11:00	大阪（堺）	14:20
↓		↑
12:20	新居浜	13:00

月・水・金曜日運航 料金3,600円²⁵⁾（大人）

時刻は、昭和34年10月1日付愛媛新聞による。

②昭和35年4月8日～

1日1往復になる²⁶⁾。

③昭和35年10月24日～

1日2往復になる²⁷⁾。

④昭和36年4月頃

料金3,630円（大人）²⁸⁾

⑤昭和36年7月1日（改正夏季ダイヤ）

⑧昭和39年4月20日～8月31日（日本国内航空移管後最初の月）

表8 時刻表（昭和39年4月20日～8月31日）

71	75	73	便名	72	74・76★
G73	G73	G73	機種	G73	G73
8：10	11：50	14：20	大阪	10：20	16：30
↓	↓	↓		↑	
9：10	12：50 13：00	15：20	新居浜	9：20	15：30 15：20
	↓				↑
	13：50		別府		14：30

75便は週3回（土・日・月）のみ運航。73便は週4回（火・水・木・金）のみ運航。★の別府－新居浜間は週3回のみ運行。新居浜止まりの便は、74便であり、別府まで運航される便が76便である。このときから、スーパー・ウィジョンは使用されなくなった。

料金

新居浜－大阪：大人3,450円 小人2,100円

新居浜－別府：大人3,300円 小人2,000円

時刻・料金いずれも日本国内航空発行時刻表による。

⑨昭和39年9月1日～10月31日

表9 時刻表（昭和39年9月1日～10月31日）

71	73	便名	72	74
G73	G73	機種	G73	G73
9：20	14：30	大阪	11：30	16：40
↓	↓		↑	↑
10：20	15：30	新居浜	10：30	15：40

別府便の運航が中止されている。

料金

新居浜－大阪：大人3,450円

⑩昭和39年11月1日～

月・水・土の週3便に減便される²⁹。会社は11月1日から廃止する方針だったが、新居浜市や新居浜市商工会議所の要望により、週3便に減便し運航が存続された。そのためか、日本国内航空の11月1日から11月30日までの時刻表に新居浜便は記載されていない。

⑪昭和39年12月1日～昭和40年3月31日

月・水・土のみの運航。料金：大人3,450円

表10 時刻表（昭和39年12月1日～昭和40年3月31日）

71	便名	72
G73	機種	G73
8：10	大阪	10：20
↓		↑
9：10	新居浜	9：20

⑫昭和40年4月1日～5月31日 9月1日～9月30日（6月～8月は不明）

表11 時刻表（昭和40年4月1日～5月31日 9月1日～9月30日）

71	便名	72
G73	機種	G73
8：20	大阪	10：30
↓		↑
9：20	新居浜	9：30

月・水・土のみ運行。

料金：大人3,450円

(9) 輸送人員及び便数

運輸省航空局発行の航空統計年報より読み取った、新居浜－大阪便及び新居浜－別府便の輸送人員と便数を表12に示す。

表12 新居浜航空路の搭乗人数と便数

	新居浜－大阪		新居浜－別府	
	人数	便数	人数	便数
34年	199	41		
35年	1221	320		
36年	4060	689		
37年	6455	1216	414	70
38年	5000	916	838	270
39年	3823	798	234	112
40年	1154	196		
合計	21912	4092	1486	452

上記は、新居浜で乗降した人数であるが、別府便の運航期間中は、大阪－別府を直通で乗りとおす乗客もいた。大阪－別府を直通して搭乗した人員は、776人であった。

客層について、雑誌『航空情報』³⁰によると、「(前略)住友さんが名うてのおカタイ社風。危ない乗り物は一切あきまへん、と飛行機での出張を認めず、たまに重役さんがポケットマネーで乗る程度。かえって住友へのお出入りの業者連がよく利用し、ために新居浜線はこれらの常連で客ダネが固定している。

しかし室の山を前にしていつまでも指をくわえているテはないと、日東側が強力に働きかけた結果、住友側も他社なみに出張規定を改めようという動きがポツポツでできた由で、まずはめでたい。

新居浜そのものには観光地がなく、これが航空客のびなやみの1つの原因。松山の温泉地へはすでに全日空が飛んでいるし、さりとて背景になる工業地帯も消費地もない。となると、やはり住友さんを撃墜するのが一ぱん手っとりばやいだらう。

新居浜はまた、人口あたりにして日本一自転車の多い町。この手軽な乗り物が普及しすぎたせい、飛行機にはサッパリ興味がないらしい。」とある。

また、別府延長後の昭和38年には「おもしろいことはこの客ダネははっきりと2種類にわかれていることで、大阪～新居浜間の客はビジネス、大阪～別府間は観光客と見てまちがいないようだ。」³¹と書かれている。

(10) 漁業の影響

海面を飛行場として使用していると、漁業への影響が心配される。昭和33年から昭和48年と平成15年の新居浜市多喜浜の漁業経営体数の変化を表に示す。新居浜に航空路があった昭和34年から40年は、漁業経営体が増加した時期であった。しかし、航空便は最も多くて1日2便と少なかったためか、今回、漁業への影響があったという話はなかった。

表13 新居浜市多喜浜の漁業経営体数の変化

	漁業経営体数
昭和33年	47
昭和38年	73
昭和43年	80
昭和48年	64
平成15年（最新データ）	22

『愛媛県統計年鑑』（愛媛県統計協会発行）より表を作成した。

(11) 日東航空の事故

①片脚着陸成功

昭和37年12月27日、午後の大阪国際空港発新居浜行きのマラードにおいて、乗組員3名乗客9名をのせ14時59分にターミナルを出発し正常な離陸後、離着陸に使用する脚に異常が起こったため、新居浜へは向かわず大阪国際空港へ引き返し片脚で着陸する事故があった。雑誌『航空情報』に機長の手記³²があるので、抜粋し紹介する。

「（前略）両主車輪が滑走路を離れ飛行機が完全に浮揚した後、油圧の圧力計をチェックし圧力が規定どおりあるのを確認した後、副操縦士に手信号を送り脚上げを命じた。（中略）脚操作ハンドルを“上げ”にした後数秒、まず前輪の上昇が計器に表された。続いて右主脚が収納された軽いショックを感じると同時に計器も“右上げ”を示し、ほとんど同時に左主脚収納のショックを感じた。が、計器には“左上げ”の表示が出ず作動中を示すマーク（脚が“上げ”あるいは“下げ”に固定されていないときに出る）が示された。このとき、油圧の圧力計は異常なく規定圧を指していた。われわれの目的地の新居浜では海岸に着水するのだが、脚が不安定のまま接水することは重大な事故（転覆）を起こす原因となる。いや、あるいは飛んでいる間に何か不測のできごとが起こるかもしれない。そこでもう1

度脚上げをやりなおすべく一応ハンドルを“下げ”にした。前輪はすぐ下りた。続いて右車輪の下がる風圧を感じたが、計器は“作動中”のマークを示している！そしていつもは引き続き左車輪の出る風圧を感じるのだが、このときは15～20秒たっても感じとれなかったため、目視点検（操縦席から見える）を行ったところ、胴体に引き込まれたままであった（計器も“上げ”を示していた）。つまり右脚は下りたものの、ロック（固定）されておらず、左脚は出ないという最悪の事態となったわけだ。これは油圧システムのどこかに不具合がおきたものと考え、一応大阪空港に引き返し、着陸修理のうえ再出発しようと決心し、（中略）機首を飛行場に向けた。このときの位置は空港の西方約4マイル（6キロ）高度は500mであった。（中略）副操縦士に脚下げのための手動ポンプを使用するよう命じたが、手動ポンプもぜんぜん手ごたえなくもちろん脚は下らない。（中略）そこで一応着陸を断念して場周経路を離れ、ふたたび高度をとり（中略）飛行場の南東2マイルくらいの（中略）上空に機を誘導し、そこで旋回しながら、そのことをタワーに連絡、許可をとった。（中略）手動ポンプを作動してもダメだったので、同ポンプを緊急脚下げに切り替え、ポンプを押し続けた。だがやはり手ごたえはなく脚も下らない。（中略）万一作動油の不足のための不具合であれば、油を補給してやればよい。しかし補給すべき油を積んでいない。やむを得ず、乗客サービス用の紅茶を注入することにした。操縦席計器盤の定針儀用パイプを取りはずし、このパイプを利用、直接手動ポンプから系統中に流しこんでみた。が、やはり結果は同じ。最後の手段として乗客の小便を投入することにした（このほかに機内に液体は何もない）。そのことを乗客に説明したところ快くみなさんの承諾を得られたので、さっそく吐袋（とぶくろ・気分の悪くなった人が使用する）を配って男性の小便を集め、ただちに前回紅茶同様ポンプに注入した。するとそれまで右脚は出ただけで固定になっていなかった（ロックされていない）のが完全に固定できた。（中略）このようにいろいろやってみたが、結局だめだと判っていよいよ片脚着陸をすることを決心した。（中略）16時40分タワーから地上の準備が整ったので着陸差支えなしとの報せが来たので飛行場に接近。着陸地点の確認と気分を落ち着ける目的で超低空で緊急着陸地帯上空を通過した。（中略）タワーから「連絡事項なし。ご成功を祈る」の返答を得たので、電気関係スイッチを全部「断」とし最終進入コースに入った。（中略）油圧で作動するフラップも使用できないので高度は若干高い目に、速度は約5kt（ノッ

ト：筆者注)多く、進入を続け、高度60mでガソリン・コック OFF (これも火災予防のため)を副操縦士に命じ、それを確認して高度15mで飛行場境界線を越え、予定接地点前方50mくらいに、完全に出ている右脚から接地(この時左は浮いて完全に片足で滑走)補助翼を右一ぱいに取って機を右に傾け、速度が極減するまでその姿勢を保持しつつ、左翼端フロートが接地する直前、右前方に一ぱいおさえこんで前輪を着け、右ブレーキを力の限りふんで直進と左翼端の接地をおくらせるようつとめた。速度がなくなり補助翼がきかなくなって静かに左に傾き、左翼端フロート後端が地面にすれ、「ギーッ」という音と同時に機は左に旋回を始め約180度回ったところで停止した。(中略)着陸後事故原因を関係方面で調査したところ、脚上下用の油圧マスター・シリンダー(ポンプから送られた高压油が最終脚上下操作をつかさどる部分で機体外についている)に亀裂が入りここから作動油が全部もれてしまっていた。(中略)今後はさらに補強するとともに他の方法による脚下げができるよう対策がたてられた。」

②つばめ号墜落事故

昭和38年5月1日午前8時56分頃、大阪国際空港発徳島行の日東航空デ・ハビランドオッター DHC-3「つばめ号」(JA3115)(昭和34年10月1日新居浜-大阪航路開設当日、大阪から新居浜に旅客運用とした最初に飛来した飛行機である。)が、淡路島諭鶴羽山(ゆづるはさん)に墜落したこの事故は、戦後の旅客機墜落事故としては、3度目の事故だった。最初は、昭和27年4月9日日航機「もく星号」が伊豆大島に墜落し乗員乗客37人が全員死亡した。2度目は、昭和33年8月12日全日空機 DC-3 型機が、伊豆下田沖に墜落、乗客ら33人が死亡した。

また、「判例時報第570号(昭和44年11月11日)」に、事故の詳細が次のように記されている³³。「同日午前七時現在の右空港の地上視程が、有視界飛行方式による離陸許容視程三マイル未満の視程二・五マイルであったので、特別有視界飛行方式による離陸の承認を求め、(中略)午前八時一分、同空港を磁方位三二〇度の方向に離陸し、(中略)午前八時二四分頃、岸和田市西方海上付近上空で、右会社(日東航空株式会社：筆者注)大阪国際空港営業所から、同空港の地上視程一・五マイルになった旨の通報に接し、同空港の視程が発時よりかなり悪化していることを知り、(中略)同日午前八時三九分現在の徳島飛行場の地上視程が6マイルであって、気象状態が比較的的良好である旨の通報を受けたため、鳴門海峡に至るまでの間を一時的に視界を失って層雲中を飛行しても、同海峡に達すれば、通常、同海峡は視界が良好であるからその後は無事徳島飛行場に飛行しうるものと

判断し、(中略)同機を層雲中にはいらせて視界を失ったまま雲中飛行を続けたため、淡路島南岸の山腹を認めることができず同日午前八時五六分頃、同機を兵庫県三原郡南淡町灘吉野所在の諭鶴羽山系通称重助山の標高約三〇〇メートルの山腹に衝突炎上させ、(後略)つまり、大変困難な判断が要求された飛行中に事故が起こった。

なお、この事故は、機長の業務上過失致死傷、航空法違反を問い大阪高裁において有罪判決が下された判決に対し、最高裁が上告を棄却した。「判例時報第644号(昭和46年11月11日)」によると³⁴、「本決定は、航空機事故についての裁判としては、最高裁では最初のものである」とされている。



図10 つばめ号墜落現場位置

③伊丹墜落事故

昭和39年2月18日午前8時20分過ぎ、大阪国際空港発徳島行の日東航空グラマン・マラーD (JA5067)が、兵庫県尼崎市田能二ノ坪の田んぼに墜落・炎上した。乗員3人乗客7人を乗せていたが、スチュワーデス1人と乗客1人の2人が死亡、8人が重軽傷を負った。

(12) その他の話題

①飛行中のサービス

雑誌『航空情報』³⁵によると、「機内では、(中略)景色の説明など省略することが多く、キャンディが配られるだけ。なにしろ45分～1時間の旅だから新聞・雑誌を読んでいるひまもない。それでもスチュワーデスがちゃんとのっているのは、病人・空酔いなどの介抱が主な役目。そのスチュワーデスも、女性最高の職業に制服を着せた、というようなタイプではなく、そのへんのオフィスにいくらでもいそうなニコニコ愛想のいい娘さん。会社の教育方針も「愛される乗務員」を第1としているようだ。

考 察

(1) 搭乗人員

結果の(9)に示したように、新居浜発着の航空路の搭乗人員の合計は、23,398人だった。それに対して、国鉄新居浜駅の発着人員は、約2400万人³⁶だった(愛媛県統計による)。割合にすると、鉄道輸送人員の約0.1%が航空機を利用した。鉄道利用者は、近距離の利用が多かったことが予想できる。しかし、そのことを差し引いても、新居浜からの移動者数のうち鉄道とは比べ物にならないわずかな人数だけが航空機を利用していた。

(2) 同時代の航空路線

①空路開始時の路線

新居浜－大阪航路が開設された昭和34年の1月から12月に運航予定があった国内航空路線を以下に示す³⁷。

東京－札幌
 東京－三沢－札幌
 東京－仙台－札幌
 東京－仙台－三沢－札幌
 東京－仙台
 東京－新潟
 東京－大島
 東京－八丈島
 東京－名古屋
 東京－名古屋－金沢
 名古屋－大阪
 東京－名古屋－大阪
 東京－大阪
 東京－大阪(郵便路線)
 東京－大阪－福岡
 東京－福岡
 東京－小倉(路線一覧に記載されているが運航記録はない)
 大阪－米子
 大阪－高松
 大阪－松山
 大阪－高知
 大阪－小倉
 大阪－大分(路線一覧に記載されているが運航記録はない)
 大阪－(岩国)－福岡
 大阪－岩国－大分
 大阪－岩国－小倉
 大阪－大分－大村
 大阪－宮崎－鹿児島
 福岡－大分(路線一覧に記載されているが運航記録はない)

福岡－大村
 福岡－宮崎
 福岡－鹿児島
 札幌－稚内
 札幌－女満別－西春別－札幌
 新潟－佐渡島
 堺－白浜
 堺－徳島
 堺－新居浜
 鹿児島－種子島
 鹿児島－喜界島
 以上40路線である。

北海道と離島さらに県庁所在地ではなく就航している都市は、三沢・米子・小倉・岩国・堺・白浜・新居浜・大村の8都市のみである。これらのうち、同じ都道府県内で他にも航空機の発着地があるのは、三沢・小倉・堺・新居浜のみである。

②空路終了時の路線

新居浜－大阪航路が廃止された昭和40年の1月から12月の間に運航予定があった国内航空路線を全て以下に記す³⁸。

東京－札幌
 東京－大阪
 東京－大阪－福岡
 東京－福岡
 東京－仙台－三沢－札幌
 東京－函館
 東京－仙台－函館
 東京－仙台
 東京－秋田
 東京－山形
 東京－新潟
 東京－大島
 東京－八丈島
 東京－名古屋
 東京－名古屋－金沢
 東京－名古屋－福岡
 東京－金沢
 東京－富山
 東京－高松
 東京－高知
 東京－松山
 東京－高松－松山
 東京－岡山
 東京－岡山－広島
 東京－米子
 東京－広島

東京－北九州
 東京－熊本－大村
 東京－宮崎
 東京－宮崎－鹿児島
 東京－鹿児島
 名古屋－札幌
 名古屋－富山
 名古屋－金沢
 名古屋－宮崎－鹿児島
 大阪－高松
 大阪－松山
 大阪－高知
 大阪－北九州
 大阪－福岡
 大阪－大分
 大阪－熊本
 大阪－熊本－大村
 大阪－大村
 大阪－宮崎
 大阪－宮崎－鹿児島
 大阪－鹿児島
 東京－大阪（郵便路線）
 大阪－福岡（郵便路線）
 札幌－稚内
 稚内－利尻（路線一覧に記載されているが運航記録はない）
 札幌－女満別
 札幌－帯広
 札幌－帯広－釧路
 札幌－帯広－釧路－中標津
 札幌－函館
 札幌－函館－秋田
 札幌－釧路
 札幌－八戸
 札幌－秋田
 東京－札幌
 東京－帯広
 東京－八戸
 東京－八戸－帯広
 東京－青森
 東京－八戸－札幌
 東京－新潟
 東京－花巻
 東京－花巻－八戸
 東京－花巻－青森
 東京－徳島－高知
 東京－高松－大分
 東京－大分－鹿児島

東京－高松－大分－鹿児島
 新潟－佐渡
 大阪－富山－新潟
 札幌－函館－秋田－新潟
 東京－福岡
 大阪－徳島
 大阪－白浜
 大阪－新居浜
 大阪－米子
 大阪－広島
 広島－米子
 米子－隠岐
 広島－松山
 松山－高知
 松山－大分
 広島－北九州
 広島－福岡
 広島－大分
 北九州－熊本－鹿児島
 福岡－大村
 北九州－鹿児島
 福岡－宮崎
 福岡－鹿児島
 鹿児島－種子島
 種子島－屋久島
 鹿児島－屋久島
 鹿児島－喜界島
 喜界島－奄美大島
 鹿児島－奄美大島－徳之島
 名古屋－大阪
 名古屋－金沢
 大阪－金沢
 大村－福江
 大村－対馬（路線一覧に記載されているが運航記録はない）
 大村－福岡－壱岐

以上108路線であり、大阪－新居浜空路開設時の昭和34年と比べ約2.7倍に増えている。

北海道と離島さらに県庁所在地ではなく就航している都市は、三沢・八戸・花巻・米子・北九州・白浜・新居浜・大村の8都市である。これらのうち、同じ都道府県内で他にも航空機の発着地があるのは、三沢・八戸・北九州・新居浜のみである。

これらのことから、大阪－新居浜航路は、国内全体として航空路線が増加傾向にある時に廃止された。新居浜は、北海道・離島を除くと同一県内に二つ以上ある数少ない飛行場であった。

(3) 国内の水上航空路線

戦前の水上航空路線を示す。戦前は多数の水上航空路線が存在した。筆者は水上機と陸上機を区別して記録した情報を入手することができず、「日本航空史年表³⁹⁾」, 「日本の旅客機クロニクル⁴⁰⁾」, 「日本航空機辞典(上)⁴¹⁾」の3種類の図書により水上航空路線を探した。このため下記のほかにも水上航空路線が存在する可能性はある。

注目する点として、日本の民間航空最初の定期路線(大阪(堺・大浜)－和歌浦－徳島・小松島および大阪(堺・大浜)－高松が水上航空路線として開設されている。さらに、国際線にも水上機(または飛行艇)が使用されており、水上航空路線は戦後より大きな役割を果たしていた。愛媛県においても、昭和4年から松山(現在の梅津寺パーク内)と大阪を結ぶ航空路が水上航空路線として存在した。

表12 戦前の水上航空路線

路 線	運航時期	会 社
大阪(堺・大浜)－和歌浦－徳島・小松島	大正11年11月15日～	日本航空輸送研究所
大阪(堺・大浜)－高松	大正11年11月15日～	日本航空輸送研究所
大阪(木津川)－別府－福岡	大正12年7月12日～	日本航空株式会社
東京(大井鈴が森)－伊東－下田－沼津－清水	昭和4年8月～	東京航空会社
新舞子－蒲郡	昭和4年6月5日～	安藤飛行機研究所
新舞子－二見	昭和4年6月5日～	安藤飛行機研究所
大阪(堺・大浜)－高松－松山	昭和4年～	日本航空輸送株式会社
城崎－鳥取	昭和7または8年	日本海航空
城崎－宮津	昭和7または8年	日本海航空
大阪(堺・大浜)－高松－松山－別府	昭和11年頃～昭和14年	日本航空輸送株式会社
大阪(堺・大浜)－白浜	昭和11年頃～	日本航空輸送株式会社

注) 表中の日本航空株式会社は、現在の日本航空株式会社とは無関係である。

次に戦後の水上航空路線を示す。戦後の水上航空路線は、日東航空と中日本航空(グラマン・グース G-21A

型機1機を使用)と長崎航空の3社のみ運航された。

表13 戦後の水上航空路線

路 線	運航時期	会 社
大阪(堺)－白浜	昭和30年1月1日～昭和40年9月30日	日東航空、社名は昭和33年2月までは日本観光飛行協会。
大阪(堺)－徳島	昭和32年6月20日～昭和39年3月昭和39年6月1日～7月31日も飛行艇が運航されていた可能性がある。	日東航空、社名は昭和33年2月までは日本観光飛行協会。
堺－小豆島	昭和34年4月21,22日,5月7,8日	日東航空 臨時団体輸送
大阪(堺)－新居浜	昭和34年10月1日～昭和40年9月30日	日東航空
大阪－白浜－串本－志摩－名古屋	昭和35年6月17日～昭和39年10月30日	日東航空
名古屋－志摩(的矢湾)－串本	昭和36年7月～昭和38年8月	中日本航空
大阪－勝浦－名古屋	昭和36年6月頃	日東航空 臨時団体輸送
大阪－鞆	昭和36年5月昭和37年4月28日～1ヶ月間	日東航空 臨時団体輸送
大阪－別府	昭和36年7月10日～1ヶ月間	日東航空 臨時団体輸送
大阪－新居浜－別府	昭和37年11月12日～昭和39年8月31日	日東航空
徳島－高知	昭和37年3月25日～4月10日	日東航空 臨時路線
白浜－徳島	昭和37年5月10日～14日	日東航空 臨時団体輸送
大阪－鳥取－松江－西郷	昭和37年6月4,5,8日	日東航空 臨時団体輸送
広島－松江	昭和37年6月16,17日	日東航空 臨時団体輸送
松江－西郷	昭和37年7月20日～8月10日	日東航空 臨時団体輸送
白浜－高松	昭和37年7月20,22日	日東航空 臨時団体輸送
広島－西郷	昭和37年8月6,8,10,20,29日	日東航空 臨時団体輸送
徳島－串本	昭和37年8月16日	日東航空 臨時団体輸送
名古屋－和倉	昭和37年9月8,9,10日	日東航空 臨時団体輸送
大村－対馬線	昭和38年12月4日に不定期路線を申請。3種類の使用機種の一つにグラマン・グースが含まれているが、実際に使用されたかは、不明。	長崎航空
大村－壱岐－対馬線	昭和41年2月頃～9月頃	長崎航空

日東航空が多くの路線で臨時団体輸送を行っているが、1年以上の定着した路線は少なく、大阪－白浜、大阪－徳島、大阪－新居浜－別府、大阪－串本－志摩－名古屋、名古屋－志摩－串本の6路線のみであった。全て、搭乗者数の少ないローカル路線であった。昭和40年までの大阪－白浜線、大阪－徳島線、大阪－新居浜線の搭乗人数を比較すると大阪－新居浜線は3番目の搭乗人数であった⁴²。

大阪から白浜・四国（徳島・新居浜・高知）・別府を結んでいたこと。当初の大阪の拠点が堺であったこと。これらの2点は、日東航空の路線と戦前の日本航空輸送株式会社と共通する。

謝 辞

木村日出雄様には、JALへの情報提供依頼および、元日東航空社員の聞き取り調査の仲介をしていただきました。

日本航空大阪支店総務部様は、写真・時刻表・過去の雑誌等を提供していただきました。堺市立中央図書館竹田芳則様からは、堺市の地図情報を多数提供していただきました。

植田信彌様からは日東航空営業所の仕事を聞かせていただきました。曾我誉旨生様からは多数の時刻表を提供していただきました。多喜浜漁協様には事務所に立ち入らせていただきました。新居浜市立多喜浜公民館近藤裕也館長様には、日東航空新居浜営業所に勤務していた鈴木様を紹介していただき、現地調査にご同行いただきました。鈴木喬啓様には日東航空新居浜営業所の仕事を聞かせていただき、現地調査にご同行いただき、写真を提供していただきました。新居浜市産業遺産活用室横井邦明様には、多喜浜の現地調査にご同行いただきました。

本調査にご協力いただいた皆様に、この場をお借りしお礼申し上げます。

引用文献

- 1 この項目は、新居浜市立多喜浜公民館発行(2003)『多喜浜の昔を語る』の62P及び日東航空発行(1962)『つばさの10年 日東航空のあゆみ』より、作成した。
- 2 この項目は、昭和34年10月2日付愛媛新聞及び同日付毎日新聞愛媛版による。
- 3 使用機の規格は特記しない限り「会社経歴書」日東航空株式会社(1963):つばさの10年。日東航空株式会社創立10周年記念事業委員会、大阪府 pp54-55に記載されている内容を引用した。また、各機の歴史等は、雑誌「航空情報」内の民間機ノートより引用した。
- 4 酣燈社(1961):「航空情報」No129(1961年4月号)。

- 5 酣燈社。東京都。PP84-86
- 6 「日本の旅客機」(2006)イカロス出版に掲載されている「全機登録記号一覧」を参考にした。
- 7 前掲4と同じ
- 8 島田哲人(1983):東亜国内航空社内報1983年新年号。東亜国内航空、東京都。P37
- 9 伊東和男(1983):FLIHT SAFETY No23,東亜国内航空。東京都。P25
- 10 酣燈社(1963):「航空情報」No158(1963年2月号)。酣燈社。東京都。PP84-86
- 11 酣燈社(1965):「航空情報」No200(1965年11月号)。酣燈社。東京都。P37
- 12 筆者注
- 13 酣燈社(1966):「航空情報」No209(1966年6月号)。酣燈社。東京都。P36
- 14 イカロス出版(2006):「日本の旅客機2006-20007」。イカロス出版。東京都。P148
- 15 前掲9と同じ
- 16 昭和35年版航空年鑑による
- 17 新居浜市立多喜浜公民館(2003):多喜浜の昔を語る。新居浜市立多喜浜公民館、愛媛県。p62による
- 18 平成12年6月3日付愛媛新聞8面「ふるさと20世紀8面」による。
- 19 前掲15と同じ
- 20 前掲4と同じ
- 21 松浦明(1983):東亜国内航空社内報1983年新年号。東亜国内航空、東京都。P37
- 22 島田哲人(1980):東亜国内航空社内報1980年2・3月号。東亜国内航空、東京都。P40
- 23 田村哲弥(1986):東亜国内航空社内報(つばさ)1986年7・8月号。東亜国内航空、東京都。P22
- 24 伊東和男(1983):FLIHT SAFETY No22,東亜国内航空。東京都。P54
- 25 伊東和男(1983):FLIHT SAFETY No23,東亜国内航空。東京都。P26
- 26 前掲16と同じ
- 27 前掲16と同じ
- 28 前掲16と同じ
- 29 前掲4と同じ
- 30 昭和39年10月29日朝日新聞による
- 31 前掲4と同じ
- 32 酣燈社(1963):「航空情報」No159(1963年3月号)。酣燈社。東京都。PP68-70
- 33 判例時報社(1969):判例時報No570。判例時報社、東京都 p82
- 34 判例時報社(1971):判例時報No644。判例時報社、東京都 p95

- 35 前掲4と同じ
- 36 鉄道輸送人員の約2400万人という数値は、次に示す理由により、正確ではない。昭和34年4月から昭和41年3月までの値であること、昭和35年度の数値を見つけることができなかつたため前後の年度の平均を取り予想値としたこと、昭和35年度以降の定期券利用の上り列車利用者数が示されていなかつたので下り列車利用者数と同数と予想したこと、の理由による。しかし、航空機利用者数との差が非常に大きいので、予想値と実数の差は論旨に影響を及ぼさないと判断した。
- 37 運輸省航空局（1970）：昭和34年航空統計年報。運輸省航空局，東京都。pp10-11より読み取った。
- 38 （社）全日本航空事業連合会（1966）：昭和40年航空統計年報。（社）全日本航空事業連合会。東京都。より読み取った。
- 39 伊藤等（責任編集）（1981）：日本航空史年表 証言と写真で綴る70年。財団法人日本航空協会，東京都。383pp
- 41 帆足孝治・阿施光南（2005）：日本の旅客機クロニクル 飛行艇からボーイング787まで。イカロス出版，東京都。177pp
- 42 渡辺徹編集（1989）：日本航空機辞典（上）モデルアート3月号臨時増刊。モデルアート社，東京都。386pp
- 43 奥野一生（2005）：中国・四国の航空交通。大阪教育大学地理学会会報，第49号，p25

文中写真の許可なき複製を禁じる。