

## 第二節 徳島 空港

### 一 徳島県内での飛行機試乗のころ

小松島駅前には、幾万人とも知れぬ群衆がひしめきあっていた。今から六二年前（大正二年）の二月一日の朝であった。徳島・小松島はもろん、遠近を問わずたくさんの人の群衆が郡部からも弁当持ちで集まってきた。日降山にも大勢の見物人が集まっていた。なにしろ、その日は間違いなく「飛行機」と言う機械が人間を乗せて空を飛び回ると言うので、これを見逃してなるものかと見物人が集まったのであった。

その当時としては宇宙ロケット第一号が、月に向かって発射される以上の驚異であったであろう。そのうえ飛行操縦士が、小松島出身の幾原知重であった。アメリカのカーチス学校で勉強し、その成果を故郷の人々に見せようと言うのであった。本場に飛行機とはどんなものであろう。本場に飛ぶのであろうか？と胸を躍らせて待っていた。大衆の前に現われたのが飛行機の先祖の様な「カーチス複葉機」であった。木製の機体、布張りの翼、プロペラが後ろについていた。

ちょうど初級練習用のグライダーにエンジンをつけた様なもので「ほほう、これが飛ぶのか」と、人々は感嘆する。午後一時、満場かたずを飲む中をさっそうと幾原操縦士は、飛行服に身を固めて、機上の人となる。ブルン、ブルンとエンジンの始動、やがて滑走、ふわりと中空に浮上した。「ワーン」と歓声が日降山にこだました。それも一瞬、飛行機はせいたい場（今の小松島市役所付近）に不時着してしまつたのである。その間わずかに数秒、高度も四〇〇五〇呎であった。

幾原氏はこの不時着事故で胸を打ち、それが原因で翌年四月、二七歳の若さで惜しくもこの世を去つた。

これに続いて大正四年（一九一五年）八月、鈴木 茂操操縦士が、同五年一月には井上騎兵中尉が、クラモト練兵場（今の蔵本グラウンド）で公開飛行を演じた。いずれも複葉機であった。これら前記の三氏の飛行機はいずれも多額の借金をしてアメリカやフランスから買い入れたもので、大阪からこ

われもの」の取扱いでわざわざ船に積んで運んだものであると言われる。

大正七年には、蜂須賀侯爵が創設した帝國飛行協会の後藤正雄が、四国連絡飛行と言う長距離飛行を敢行し、高知から本県の上空へ飛来し「なるほど、飛行機は長距離を飛ぶものだ」と言う認識を初めて県民に与えたのであった。

### 二 徳島空港の始まり

「航空輸送」が徳島県で始まつたのは、大正一二年（一九一三）一月である。それまでの航空機に関する話題は、専ら空を飛行機が飛んだと言う事に過ぎなかった。これが、第一次世界大戦後の大正末期になると、人と貨物を乗せて運ぶ輸送機関の一つとして徳島県でも利用されることになつたわけである。

航空路を新設したのは、板野郡内の人で県下の航空路は板野郡と関係が深い。板野郡一条村（現、吉野町）出身の井上長一が大坂堺市大浜に格納庫と整備工場を新設、海軍から一三式ヘンツ発動機付水上機一〇機の払い下げを受け、定期航空路を開いた。空路は、堺―高松・堺―徳島で、堺―高松を例にとれば、当時の水上機のスピードは約八〇は、無風でも一時間一〇分はかかり、強い風が吹くと、二時間はかかった。けれども、汽船よりは速いので、利用者が増加し、高松―今治・松山・大分・別府と、航空路は次第に延長されていった。

昭和四年（一九二九年）七月一日、日本航空株式会社が、本格的な航空輸送を始めた。東京立川飛行場から、大阪木津川飛行場―福岡太刀洗飛行場まで一番機を飛ばし定期航空路を開設した。使用機はフォッカー・スーパーユニバーサルの単発機でスピードは時速一九〇はであった。

### 三 徳島の定期航空路の再開

戦後になって徳島―大阪間の航空路が再開されたのは昭和三年（一九二八年）

近代化する空陸の旅

観光シーズン迎え



「聖火号」が就航、翌日、徳島へ急行バスをお見送り



東京 徳島間20分早く



徳島—東京間「聖火号」就航 (昭和40年4月1日)

日本国内航空 東京への直行便スタート



羽田、松茂で花束

徳島、郷土が近くなった

海空陸か 戦後最大の

日本国内航空東京直行便スタート (昭和39年8月1日)

も、一日五便、時には七便となり、旅客数も、年間一〇、〇〇〇人を越えるに至った。そして、昭和三八年には、コンペアー二四〇型(四〇人乗り)が就航し、昭和三九年には日東航空・北日本航空・富士航空と三社が合併して日本国内航空となり、更に東京への直行便がスタートした。同四〇年には、フランスの新鋭小型ターボジェット旅客機ノール二六二型を、そして、今日のYS-11型へと推移した。

であった。同年六月二〇日の朝、吉野川の水面に白い水脈の尾を引いて、銀翼のスマートなD・H・ビーバー水上機(最大速度二五〇ノット、七人乗り)が爆音も騒がかに、川口(徳島市上助任町)に着水した。戦後県下で初めて、本県と大阪を結ぶ日本観光飛行協会(大阪市北区産経ビル内)の定期



松茂にも発着場出来る (昭和33年)

松茂にも発着場

昭和六月廿二日三便制



徳島、大阪間を35分

知事ら出席盛大に披露式

本社機が就航飛行

大阪—徳島間水上機就航 (昭和32年)

飛行が始まったのであった。

航空路が再開された昭和三二年には、D・H・ビーバー水上機による定期便は土・日曜を除き、堺市を中心に運航した。例えば毎日午前九時・午後四時の二回、堺市の水上基地を出発、午前二時と午後五時に吉野川発の往復二便制を実施した。片道三分で、堺—大阪間の陸上輸送は、バス(約一時間)でつないだ。料金は、当時二四〇円(大人片道)であった。

その後、世界最大の単発機と言われるD・H・アットー水陸両用機が就航した。この水陸両用機の導入により、大阪の出発基地は、堺港から八尾空港へ、更に昭和三五年には、待望の大阪空港へ移った。徳島の水上基地も松茂の飛行場(現在の徳島空港)へ移し、双発のグラマンマラード水陸両用飛行艇も加わり、路線も高知に延び、本格的な空路となった。運航便数

すばらしい空路



高知へ空の一番線



第一便高知空港に

日東航空高知便就航 (昭和38年7月)

内航空となり、更に東京への直行便がスタートした。同四〇年には、フランスの新鋭小型ターボジェット旅客機ノール二六二型を、そして、今日のYS-11型へと推移した。今や大阪—徳島間一日九便、年間四三万人余りという路線に発展し、名実ともに、本県の空の玄関として、重要な地位を占めるに至ったのである。徳島空港の概要は次の通りである。

- 所在地 松茂町徳木野八北開拓
  - 飛行場の種類 共同飛行場
  - 滑走路 長さ一五〇〇呎、幅四五呎
  - 誘導路(民航地域) 長さ二〇六呎、幅一八呎
  - 駐機場(民航地域) 長さ一五〇呎、幅七〇呎(三パース)
  - 面積(民航地域) 五七・三八四平方呎
- 次に徳島—大阪間の航空路再開当時の様子やこぼれ話を掲げる。

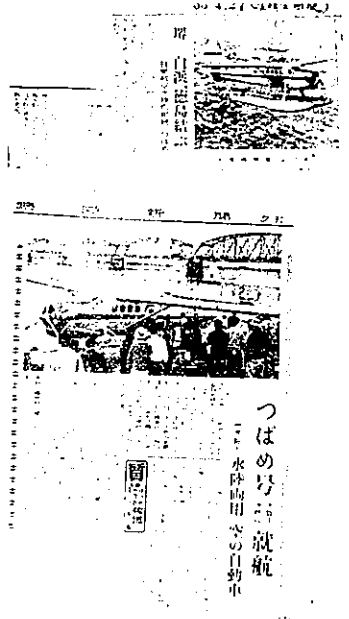
(史料一)

徳島—大阪間航空路再開

この朝、歓迎会で定刻九時より半時間遅れ、九時半堺を飛び立ったビーバー機は午前十時、吉野川南岸の橋下の発着場に着水した。ミスユニバース徳島代表、水田一子さん(当時二〇歳)准ミス徳島、折居一子さん(一九歳)から、処女飛行を祝って、寺坂、功根長と大阪からの乗客第一号、参議院議員三木与吉郎氏ら一行五人のお客さんに花束が贈呈された。発着場や吉野川橋の上は、約五〇〇人の見物でにぎわった。

空のローカル線

エメラドグリーンに輝く吉野川、その水面に白い水脈の帯を引いて、グダバキ機がすべる。日東航空の発着場あたりは、つつみからなぎさに開ける麦畑を映して、かどりの風が、いっばい。飛行機が着水すると、子どもたちが麦笛を吹いてはしゃぐ。のんびりした空のローカル線風景である。この水上機は、正式にはD・H・アットー「つばめ号」十一人乗りだが、これでも単発では世界一大きい水上機だという。日東航空が四年前にこの航路を開いてから乗客はうなぎ登り。現在一ヶ月に平均千人の利用者があり、近ごろは積み残すこともあるので、六月一日から今の朝夕二往復を三往復にふやし、発着場も吉野川と徳島航空隊飛行場(板野郡松茂村)の二ヶ所にしようとして計画している。



大阪一徳島間「つばめ号」就航（昭和33年）

この空路の客は徳島から国鉄急で伊丹まで九百八十円、六時間余かかるところを、二千四百二十円を衝発して、四十分で一気に飛んでしまおうというビジネス関係者が多いが、中には一昨年春のようにガソリン入りの一升ビンに火をつけて飛び降り自殺をしようとした乗客もある。それ以来パイロットの席にはバックミラーを取りつける慎重さ。予約を取り消すキャンセルのお客さんも珍しくない。それでも乗り込み取消料として、真前なら運賃の五割をとるガツリした飛行ぶりである。

徳島空港とこれ話

昭和三十四年（癸丑）三月二十四日 徳島線のより一便が、大阪湾上空にさしかかった時、一乗客が、ガソリン入りのびんに放火し自殺を企てたが、機長時田次男氏は、挙動不審と見て乗客と共に取り押さへ、未然に事故を防ぐ。この機敏な判断と適切な処置で惨事を防止した。

旅客の携帯品について、航空安全上の新しい課題を提示したとも言える。昭和三十四年七月十五日 大阪発徳島便D114水陸両用機は、徳島に着水するとき、車輪を収納していなかったため、接水時に吉野川河口で転覆し、機体を破損したが、人命に異状はなかった。

昭和三十五年（癸卯）二月二十九日 さきに徳島にて着水時に破損したD114D114機は修理を完了し、陸上機として、専ら航路部門に使用することになった。昭和三十六年（癸辰）四月十五日 徳島市の着水地が不適当なため、海上自衛隊

人、一日当り一〇九一人は第一九位にある。なお、空港開設以来一回の航空機事故もなく運用されていることは、特筆される現況である。

（注、数字はいずれも昭和四八年度実績）

次に空港および航空機に関する史料を掲げる。

〔史料 二〕

徳島空港沿革表

- 昭和 三三・ 三・ 一 徳島空港臨時表
- 三三・ 五・ 一八 日本観光飛行協会の水上機による、徳島→大阪間不定期航空路線航空局より認可される。徳島への空路認可される。
- 六・ 二〇 日本観光飛行協会、水上機D・Hビーパー（七人乗）にて大阪（堺港）→徳島（吉野川橋）間初就航（所要時分 三五分 一日二便）
- 三三・ 三・ 一 日本観光飛行協会を日東航空株式会社と改称。
- 三三・ 三・ 二六 防衛庁は坂野郡松茂村、旧海軍飛行場跡に新飛行場を建設。
- 五・ 三 日東航空D・HアッターDHC-3型（つばめ号）、プロトタイプ水陸両用機にて大阪（堺）→徳島（吉野川橋）間、初就航。
- 七・ 一一 高松宮殿下、初の空路を来県。
- 七・ 一三 徳島航空協会、本県戦後初めてのグライダー飛行（セコンダリー複座機）
- 一一・ 三 海上自衛隊徳島航空基地として使用開始。
- 三五・ 二・ 一 日東航空D・Hアッターにより徳島→大阪、八尾飛行場間となり、大阪市内に近くなる。
- 五・ 一六 グラムマン・マラーD水陸両用飛行機（四人乗）就航により大阪国際空港（伊丹）に進出、一日二往復となる。
- 三六・ 一一・ 一 大阪→徳島線を利用し、航空郵便開設第一便就航。
- 一一・ 二七 運輸省告示四〇七号により、公共用飛行場に指定される。
- 三七・ 一〇・ 一 徳島→高知間運航開始。
- 一〇・ 一九 運輸省告示第三七八号にて徳島飛行場供用告示。
- 三八・ 七・ 二八 日東航空グラマン・マラーD水陸両用機で大阪→徳島→高知線運航開始。
- 一〇・ 一〇 大型機の第一歩としてコンベア二四〇型大阪→徳島→高知間に就航。

松茂飛行場の裏門前に、営業所用地を獲得した。昭和三十七年（癸丑）十一月一日 日東航空大阪、徳島線を利用し、航空郵便の運送を、郵政省へ申請中であつたが、認可されたので、この日空港事務所、関係者列席のもとに、郵便航空開航式を挙げ、第一便の出発を歓迎した。（日東航空「つばめ」十年）

日本国内航空の東京への直行便

東京→徳島→高知をダイレクトで結ぶ日本国内航空の新しい「空の足」が一日スタートした。初飛行記念に徳島・高知両県の知名人が招かれて、西へ東へ「ホテルの友情」を乗せて、施設の子どももあつたが、東京へ飛んだ。東京では午後一時から宮野園内航空社長のおいさつ、花東贈呈などの祝賀行事があり、高知県出身の映画女優・原 知佐子さんが紅白のテープを切つて、同一時四十分飛び立った。招かれたのは県出身の画家、伊原宇三郎氏、服飾デザイナー、ジョージ岡田氏夫妻、参議院議員三木与吉郎氏、知事会から帰る武市副知事はじめ、東京の福祉施設、育成園の小坂和夫君（高校二年）佐藤道子さん外、関係者ら三十五人。

飛行機はコンベア二四〇型（四十人乗り）遠藤忠雄機長と藤村秀雄副操縦士はともに飛行時間五千時間を越えるベテラン。ステューワーデスは滝川拓恵さんと石木孝子さん。台風十一号の影響が気がかりだったが、この日の東京は快晴、機は三浦半島から箱根を越え、富士山を右に見て、一路大阪への直進コースを西にとり、さらに南下して和歌山、鳴門を経て徳島空港にすべり込み、徳商プラスバンドの演奏と花束の歓迎を受けた。

いったん原 知佐子さんを乗せて高知へ向かった機はすぐ松茂へ引き返し、都築和子さん（六）は徳島市吉野本町三が紅白のテープを切つて午後六時一〇分豊田徳島市長、前徳島商工会会所副会頭や八月一日生まれの招待客、報道関係者ら一七人がつぎつぎと乗り込み、再び東京の空へと飛び立った。（徳島新聞 昭和三九・八・二）

四 全国的にみた徳島空港

全国には六六の飛行場があるが、徳島空港の定期便着陸回数、年間四〇八一回は全飛行場中で第一六位にあり、また年間乗降客数三九八、〇〇〇

- 一一・ 六 徳島空港整備計画設計図作成。
- 三九・ 四・ 一 昭和三九年事業として、徳島空港調査費にて、国、県の調査に入る。
- 四・ 一五 日東航空、富士航空、北日本航空が合併して日本国内航空となる。
- 六・ 八 航空局飛行場課より第三種空港としての整備計画をたてるよう指示あり。
- 八・ 一 徳島→東京間が新設され、運航開始（日本国内航空）
- 三・ 一三 タイミナルビル建設準備会発足
- 九・ 一一 徳島空港ビル増設立登記完了
- 四・ 一四 タイミナルビル建設工事着工
- 七・ 一 空港整備工事着工
- 七・ 一 徳島地方気象台空港分室として官制告示
- 九・ 一〇 航空局飛行場計画課長に第二種空港指定と四二年度事業費を要望
- 一〇・ 五 徳島空港ビル完成
- 一一・ 一五 徳島空港整備工事完成
- 一一・ 一六 航空局、徳島航空保安事務所発足
- 二・ 一 徳島地方気象台徳島空港分室、業務開始
- 二・ 一五 徳島空港民航地域完成、新空港オープン使用開始
- 七・ 一五 徳島地方気象台、徳島空港出張所と改称される。
- 九・ 五 徳島空港協議会設立
- 九・ 一六 第一回徳島空港まつり開催
- 一〇・ 一 大阪航空局徳島空港事務所と改称される。
- 一一・ 一 東京→徳島→鹿児島線開設就航（日本国内航空）
- 四・ 一一 空港協議会専門委員会、民間機専用誘導路新設陳情を決定
- 九・ 一一 第二回徳島空港まつり開催
- 四・ 三・ 三 徳島→大阪線一日五往復となる。（日本国内航空）
- 九・ 一四 第三回徳島空港まつり開催
- 一一・ 一 徳島→大阪線一日七往復となる。（日本国内航空）
- 一一・ 一 徳島→東京線一日二往復となる。（日本国内航空）
- 四・ 三・ 一三 徳島空港警察連絡協議会結成、発足。
- 四・ 一 徳島→大阪線一日八往復となる。
- 四・ 七 空港内に「北島警察署徳島空港連絡所」開設。

- 九・四 空港協議会専門委員会整備計画実施を関係各省へ陳情。
- 九・二五 徳島空港保安委員会発足。
- 一一・一 北島署徳島空港警備派出所に改称。
- 一一・二八 空港ロビー搭乗口に凶器探知機設置。
- 四六・一・二二 徳島空港保安委員会全国に先がけて本格的ハイジャック警備訓練実施。
- 五・一五 日本国内航空・東亜航空合併、東亜国内航空として発足。
- 七・三一 全国高校総合体育大会のため、皇太子、同妃両殿下、東亜国内航空機にて来徳。
- 一〇・一七 第五回徳島空港まつり開催。
- 一一・二 運輸省第三港灣建設局小松島工務事務所空港滑走路延長計画に備え、ボーリング地質調査開始。
- 四七・一・五 徳島空港整備事業費大蔵省四七年度予算で、一億八五〇〇万円内示さる。
- 七・一五 航空料金上げ・徳島―東京間一〇、四〇〇円（一八割）徳島―大阪間三、四〇〇円（一八割）となる。
- 四八・八・二四 田中首相現職総理として初の来徳。（東京より徳島空港着）
- 一〇・一九 空港拡張計画の騒音調査に徳島空港、松茂町上空に初のジェット旅客機ダグラスDC-9が飛来、テスト飛行。

徳島空港就航機の推移

- 昭和四二・六・二〇 大阪堺→徳島吉野川橋間初就航（デ・ハビランド・ヒーバー）日本唯一の水陸機として、日本観光飛行協会が、徳島→大阪間空のかけ橋の夢を果たした。乗客六人乗り。
- 三三・五・三 大阪（伊丹）→徳島吉野川橋間初就航（デ・ハビランド・アッターDHC-3型）当時水陸両用機として、世界最大のDHC-3型は南極大陸横断の記録を樹立、フロート引込式車輪の水陸両用機として日本の民間航空に初登場した。乗客十四人乗り。
- 三五・ GRAMAN・マラーD水陸両用飛行艇就航。わが国民間航空界最初の双発飛行艇として登場した。乗客十二人乗り。
- 三八・一〇・一 大阪→徳島→高知間初就航（コンペア二四〇）本格的輸送時代を迎え、中型機の第一歩として登場した。双発中型機コンペア二四〇。乗客四〇人乗り。

昭和四九年(平均)	—	—	—
昭和五〇年(平均)	—	〇九	〇〇

徳島空港より全国への航空路線内A直行便

行先空港	航空会社	航空機	所要時分	四九年一月現在	航空料金
東京国際空港	東亜国内航空	YS-11	六〇分	一人一名一〇、四〇〇円	六〇分
大阪国際空港	—	—	三〇分	一人一名一〇、四〇〇円	三〇分

徳島より主要空港經由にて接続

地方	行先空港	經由空港	航空会社	就航機	所要時分
北海道	札幌	東京国際空港	日本航空	DC-8-61	一時間一五分
	千歳	大阪国際空港	JAL	DC-8-61	一時間四〇分
	旭川	札幌	TDA	YS-11	五〇分
	釧路	東京	TDA	YS-11	一時間四〇分
	札幌市内	東京	TDA	YS-11	三時間二五分
	札幌	東京	TDA	YS-11	三時間一五分
	帯広	東京	TDA	YS-11	一時間三五分
	函館	東京	ANA	B3	一時間二〇分
	青森	東京	TDA	YS-11	一時間四〇分
	八戸	東京	TDA	YS-11	一時間四〇分
地方	秋田	東京	ANA	O	一時間三五分
	盛岡	東京	TDA	YS-11	一時間三〇分
	山形	東京	ANA	F	一時間一〇分
	仙台	東京	ANA	FO	四五分

- ① 本表は徳島空港より最も便利な各空港經由の乗り継ぎにてあらわしている。
- ② 經由空港には本表記以外の就航機がある。
- ③ 所要時間は北行・南行便で多少の時差がある。

徳島空港における定期航空便数の推移

昭和	徳島空港					計
	東京	徳島	大阪	徳島	鹿島	
昭和四二年	—	—	—	—	—	三
昭和四三年	—	—	—	—	—	四
昭和四四年	—	—	—	—	—	四
昭和四五年	—	—	—	—	—	五
昭和四六年	—	—	—	—	—	七
昭和四七年	—	—	—	—	—	七
昭和四八年(平均)	—	—	—	—	—	九

四〇・四・一 東京→徳島間初就航(YS-11)乗客六〇人乗り、双発ターボプロップ旅客機として初めて日本人の手で、設計製作された日本の生んだ初の国産旅客機であり、日本の航空技術の粋を集めた短・中距離旅客機の高い安全性・快適な乗り心地の優秀性より海外へも輸出され、世界航空界の第一線に活躍した。世界の空に大きく羽ばたく日本の翼が初めて旅客機として就航し、処女飛行したのが徳島空港である。

八・一 大阪→徳島間初就航(ノール二六)支線用ターボプロップ旅客機として、最少クラスのかわいノール二六は日本国内航空で運航した。世界でもフランス四機、アメリカ八機のみで当時非常に珍しい。この機は外国から乗りに来るマニアもあった。乗客二十九人乗り。

④ 略号 航空会社

- JAL 日本航空
- ANA 全日空
- TDA 東亜国内航空
- DC-9 II グラス・DC-9 (一八席)
- DC-8-61 グラス・DC-8-61 (二三三席)
- B3ボーイング737 (一七九席)
- B3ボーイング737 (一七九席)
- O2オリビアYS-11 (六〇席)

直行便現行料金(昭和五一年四月現在)  
 徳島→東京 大人 一四、一〇〇円 小人 七、〇五〇円  
 徳島→大阪 大人 四、七〇〇円 小人 三、三五〇円  
 (徳島空港より主要空港經由にて接続)

徳島空港利用状況統計表

年度	乗降客数		対前年比
	乗降客数	%	
昭和二年	一、三〇八	—	—
昭和三年	二、二四〇	七一・七	—
昭和四年	三、九七〇	七六・八	—
昭和五年	七、〇三四	七七・二	—
昭和六年	一三、五八一	九三・一	—
昭和七年	二六、〇九六	九二・二	—
昭和八年	三〇、八〇六	一一・四	—
昭和九年	四五、八八八	四八・七	—
昭和十年	八八、一六二	九二・四	—
昭和十一年	九三、八〇一	六・四	—

昭和四二年と昭和五〇年

月別	昭和四二年	昭和四三年	昭和四四年	昭和四五年	昭和四六年	昭和四七年	昭和四八年	昭和四九年	昭和五〇年
一	1,308	2,240	3,970	7,034	13,581	26,096	30,806	45,888	88,162
二	1,308	2,240	3,970	7,034	13,581	26,096	30,806	45,888	88,162
三	1,308	2,240	3,970	7,034	13,581	26,096	30,806	45,888	88,162
四	1,308	2,240	3,970	7,034	13,581	26,096	30,806	45,888	88,162
五	1,308	2,240	3,970	7,034	13,581	26,096	30,806	45,888	88,162
六	1,308	2,240	3,970	7,034	13,581	26,096	30,806	45,888	88,162
七	1,308	2,240	3,970	7,034	13,581	26,096	30,806	45,888	88,162
八	1,308	2,240	3,970	7,034	13,581	26,096	30,806	45,888	88,162
九	1,308	2,240	3,970	7,034	13,581	26,096	30,806	45,888	88,162
十	1,308	2,240	3,970	7,034	13,581	26,096	30,806	45,888	88,162
十一	1,308	2,240	3,970	7,034	13,581	26,096	30,806	45,888	88,162
十二	1,308	2,240	3,970	7,034	13,581	26,096	30,806	45,888	88,162