

昭和史の断片

北村 弘行

神戸海洋気象台在勤中、中央気象台（現・気象庁）は捕鯨シーズンに派遣する職員公募があり、これに応募して昭和 24（1949）年 11 月から約 5 箇月当時日本水産株の多度津丸に便乗して、南氷洋捕鯨漁場の海上気象観測と海洋観測に従事してきた。

大阪港住友岸壁から出航、外洋に出ると気象測器を設置して、グリニッジ標準時の 00 時、03 時、06 時、09 時、・・・と 1 日 8 回 3 時間毎の海上気象観測を行った。観測データは乱数に組み換え気象電報で中央気象台（現・気象庁）へ送信するが、作業は帰航で足摺岬が視界にはいるまで続いた。捕鯨漁場ではまた、海上気象観測のほか船団行動の合間をみて海洋観測を行った。

捕鯨漁場では、鯨を追って高緯度の海域を東西南北に移動する。位置の変化はすぐに地方時に影響する。漁場での行動は 12 月 19 日～翌年 3 月 6 日まで、 $58^{\circ} \sim 70^{\circ} \text{ S}$ 、 $130^{\circ} \text{ E} \sim 180^{\circ} \text{ E}$ と $65^{\circ} \text{ S} \sim 69^{\circ} \text{ S}$ 、 $180^{\circ} \text{ W} \sim 162^{\circ} \text{ W}$ の海域であった。

海洋観測では塩分、水素イオン濃度、溶存酸素、ケイ酸塩ケイ素、リン酸塩リンを測定した。

昭和 25（1950）年 3 月に漁場から帰国の途につく。「吠える 40 度、狂う 50 度、叫ぶ 60 度」とも呼ばれる南極暴風圏は折悪しく低気圧の東進に遭遇し、ローリングで木ノ葉のように揺れ、体を横にするのも一苦勞。海上気象観測も波高・波長の巨大さに驚きながらも荒天の中数日を過ごした。逆巻く怒涛を良いチャンスと船尾でカメラに収めた。

暴風圏を過ぎると穏やかな海面状態になった。波ですっかり洗われた甲板で観測機材の整理を行い、分析器具の格納も順次始めた。赤道で停船し気象測器以外を収納した。漁場で活躍した海洋観測の巻揚機、ワイヤーも取外し進路を呉へ向けた。

昭和 25（1950）年 4 月 7 日、春の陽光がみなぎる呉港。かつて戦艦大和を建造した巨大なドックに接岸した。

上陸！平和な港町の風景だった。

昭和 25(1950)年 6 月 25 日北朝鮮軍が北緯 38 度線を越えて韓国に進撃し、朝鮮戦争が始まった。平成 22(2010)年 1 月 30 日の朝日新聞夕刊特集記事をみると日本列島が米軍の出撃基地になったとある。

眼を惹きつけたのが、米軍機が日本の 15ヶ所の基地から出撃した記事である。ジェット戦闘機は板付（現・福岡空港）、芦屋、築城（福岡県築上町）の 3 基地が拠点となり、岩国（山口県）、立川（東京都）、入間（埼玉県）も使われた。芦屋基地（福岡県芦屋町）は極東最大の米空輸基地になった。爆弾を搭載した大型爆撃機 B29 は横田基地（東京都

福生市など)、連合国軍に接收された大阪第2飛行場(イタミ・エアベース)が使われた。

大阪第2飛行場は、昭和14(1939)年民間の「大阪第2飛行場」として開港。(大阪第1飛行場は大和川尻に建設が予定されていたが実現しなかった)。「神津村」が川辺郡の中心都市「伊丹町」に付属する地域だったので、当初から「伊丹飛行場」と呼ばれた。

滑走路の長さ…830㍎、空港面積…16万坪。すぐさま軍用空港に転用される。昭和15(1940)年拡張工事が進展。翌昭16(1941)年、太平洋戦争が勃発、やがて、滑走路…1600㍎、面積…56万坪となる。昭和20(1945)年8月15日終戦。9月連合国軍(占領軍＝アメリカ)の空軍基地として接收さる。米軍はここを「イタミ・エアベース」と命名。昭25(1950)年朝鮮戦争が勃発、イタミ・エアベース(現・大阪国際空港)から朝鮮半島に向かった。「伊丹空港」の通称はこの頃から使われた。

昭33(1958)年米軍から返還さる。民間航空機専用の「大阪空港」(伊丹空港)として再出発。戦後13年間、「大阪空港」(伊丹空港)はアメリカの空軍基地であった。

昭和20(1945)年3月14日に大阪はB29爆撃機による焼夷弾、大型爆弾の攻撃を受け、13万戸が焼失、多数の死傷者が生じた。神戸、阪神地区にも多大の死傷者をだしたB29爆撃機。それが伊丹に配置され朝鮮半島への爆撃行となった。(＊)

大阪空港の地元に住んで子供の頃から親しんだ者として、当時の飛行場がどうであったか。米軍の空撮画像で示す。注：国土地理院所蔵

昭和22(1947)年10月、米軍「イタミ・エアベース」の頃



平成19(2007)年7月大阪国際空港(伊丹空港)



(*) : B29 の対日爆撃は延べ 3 万 3041 機、出動回数 270 回以上。投下爆弾 16 万 5000 トン。

朝鮮戦争では投下爆弾 20 万個、ナパーム焼夷弾 1500 万個、ロケット弾 40 万発といわれている。

昭和 35(1960)年代になると空港拡張とジェット時代が到来する。返還後間もなく、自民党関西議員連盟(会長は芦田均)、大阪商工会議所などが拡張運動に乗り出したが、その案はアメリカ軍の手によるものと(3000 坪滑走路)基本的な同じであった。政府はこれを承認し、地元自治体に協力を要請した。野党や労協を中心に反対闘争の再結成を呼びかけたが、条件つき賛成に転じることも出て、前回ほどは発展しなかった。昭和 36(1961)年の豊中市での強行採決につづき、昭和 37(1962)年 3 月には伊丹市でこの案が提案されるにいたった。

昭和 35(1960)年代以降の高度経済成長期には大阪市の近郊にも市街地が拡大し、この空港の周辺も宅地化の波が押し寄せていた一方で、離着陸数の増加や航空機の大型化・ジェット機化がすすんだ。昭和 37(1964)年 6 月よりジェット機の乗り入れを開始し、ボーイング 707 やダグラス DC-8、コンベア 880 などの大型ジェット機が相次いで就航している。

昭和 48(1973)年伊丹市が「大阪国際空港撤去都市」を宣言。昭和 44(1969)年に大阪空港訴訟と呼ばれる国を相手取った国家賠償請求訴訟が同空港の付近住民によっておこされた。長期裁判の結果、昭和 56(1981)年に最高裁は、大阪国際空港の周辺では騒音等の影響が甚大だったにもかかわらず、その防止に十分な対応をしなかったことから、国に過去分の損害賠償を命じた。