日本の航空黎明期

今から100年前の1910年（明治43年）、徳川好敏（とくがわよしとし）陸軍工兵大尉と日野熊蔵（ひのくまぞう）陸軍歩兵大尉は、東京・代々木練兵場（現在の代々木公園）で日本初の動力機による公開飛行に成功しました。

①徳川大尉が操縦したアンリ・ファルマン式複葉機

②日野大尉が操縦したハンス・グラーデ式単葉機

このあと、日本の「航空」も飛躍的な進歩を遂げることになります。

世界の先端をいく日本の航空

1938年（昭和13年）5月には、東京帝国大学（現在の東京大学）航空研究所試作長距離機（通称「航研機」）が、周回航続距離1万1千651・011kmと1万kmコース平均速度186・192km／時の2つの世界記録を樹立しました。

③航研機

国土交通省には、みなさんの生活の基盤を支えるため欠かせない仕事が多く存在します。
それらが現在に至るまでの背景には、先人の知恵や技術を受け継いできた長い歴史があります。
今回は、100年目を迎えた日本の「航空」の歴史にせまります。

航空局総務課　専門官　河内 一

翼を失った日本の航空

しかし、終戦直後の1945年（昭和20年）11月、日本は、連合国軍総司令部（GHQ）から、調査・研究・教育の禁止までを含む包括的「航空禁止令」を受け、しばらくの間、翼を失うことになります。

それから6年後の1951年（昭和26年）10月、日本航空がノースウエスト航空に運航を委託して、羽田から大阪を経て福岡に就航し、ようやく日本に翼が戻ります。

④国内線再開

世界へ、そしてジェットの時代へ

1954年（昭和29年）2月には、日本航空が東京＝サンフランシスコ線の運航を開始。戦後初の国際線がスタートします。

1959年（昭和34年）7月には、米軍の航空路管制機関である東京センターが日本に返還され、初めて日本人だけによる航空路管制が実施されることとなりました。

1960年（昭和35年）8月には、日本航空が初のジェット機DC-8をサンフランシスコ線に就航させ、ジェットの時代へと変わっていきます。

1962年（昭和37年）8月には、戦後初の国産旅客機YS-11が初飛行に成功します。

⑤YS-11

⑥B727

1964年（昭和39年）5月、全日空が東京＝札幌線にB727を就航させ、これから国内線の本格的なジェット化が始まります。

一方で、1970年（昭和45年）3月、羽田発福岡行き日本航空B727「よど号」が赤軍派学生にハイジャックされ、北朝鮮の平壌に強制着陸させられる事件が発生します。

本格的な大量輸送時代へ

同じ1970年の7月、日本航空のB747ジャンボジェットが太平洋線に就航。本格的な大量輸送時代へ入っていきます。

1978年（昭和53年）5月、成田空港が開港し、首都圏空港

⑦B747

の容量が拡大されます。

一方で、1985年（昭和60年）8月、羽田発伊丹行き日本航空B747が群馬県御巣鷹山付近で墜落。乗員・乗客520人が死亡（4人生存）という、単独機として世界最大の事故となってしまいました。

1994年（平成6年）9月には、関西国際空港が開港し、24時間運用の海上空港が誕生します。

1998年（平成10年）9月、スカイマークエアラインズが羽田＝福岡線に就航。以降、新規航空会社の設立が相次ぎます。

2005年（平成17年）2月には、中部国際空港（愛称：セントレア）が開港します。

⑧24時間運用の海上空港として開港した関西国際空港

そして今年は2010年「航空100年」の年

2010年（平成22年）の今年は、3月に成田空港の発着回数が増加（年間20万回↓22万回）し、10月には羽田空港のD滑走路と新国際線ターミナルビルのオープンが予定されており、航空100年と同時に、航空界も大きな節目を迎える年となります。

日本の航空100年の歴史

これを機に、官民あげて航空100年を積極的にアピールし、より多くの方々に航空に対する関心を高めてもらえるよう、航空100年事業として、空港スタンプラリーなど様々なイベントを実施しています。

詳細は、ホームページ「空の日ネット：http://www.soranohi.net/」で公開しておりますので、ぜひアクセスしてみてください。■

⑨もうすぐ日本の空にデビューするB787

参考文献

「20世紀の航空史と航空局の80年（片岡三郎編）」「日本の航空100年（財団法人日本航空協会編）」より一部引用

写真提供

①②③：出版協同社「写真日本航空50年史」（野沢正編著）

④⑦：日本航空

⑤：グラフ社「現代の旅客機」

⑥⑨：全日本空輸

⑧：関西国際空港株式会社

⑩：東京空港整備事務所

⑩世界的に珍しく、また高度な管制を要求される「井」の字の形をした4本の滑走路を持つ羽田空港