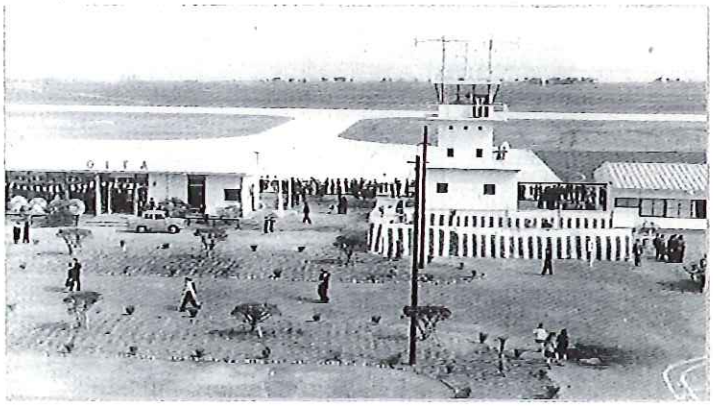
開港と移転に揺れた旧大分空港

戦争が終わり、昔の静かな故郷に戻った時、飛行場は格納庫と兵舎の残骸、到るところに爆弾の穴が有り、無惨な姿を晒していた。やがて米軍が進駐して来ると、多数の旧海軍機が飛行場一面に集められ、次々に燃やされて、真っ黒い煙が上がっていた。

津留地区にも疎開していた住民が戻り始め、今津留には戦災者や外地からの帰国者の為の住宅が建設され、人口が急増した。戦後の食糧不足対策として、飛行場の周辺も開墾が進められ、田園地帯が広がっていたが、昭和二十五年(一九五〇)六月、朝鮮戦争が勃発すると、在日米軍一八七空挺部隊の落下傘の降下演習場となり、築城基地から輸送機が飛来しては、広い飛行場に暗緑色の花を開かせた。その度に多くの見物人が集まった。降下した米軍は完全武装姿で隊列を組み、舞鶴橋、長浜町を通り、別府のキャンプ「チカマウガ」まで行進した。

戦後も民間航空が復活してくると、大分でも飛行場の跡地の利用として空港誘致問題が浮上してきた。戦時中の苦しい生活を体験してきた津留の人々は歓迎すべきものでもなく、大分市青年団東大分分団(津留)は、演劇活動を通して此の問題を取り上げ、県大会一位、県代表として東京の全国青年大会に出場した。併し、市街地に近く滑走路は修理してそのまま使用される便利さから、大分空港は昭和三十二年(一九五七)三月完成開港された。

滑走路が僅か千三百メートルと短く、やがて昭和三十四年七月、臨海工業地帯の造成工事が始まると、工場地帯の近くにあり、その危惧が懸念された折り、昭和三十九年(一九六五)二月二十七日、鹿児島発―大分、高松経由東京行きの富士航空双発旅客機が、短い滑走路の着陸に失敗、オーバーランして裏川の堤防に激突、干潮の河川敷内で引火炎上する大惨事となった。此の事故によって、新空港建設の必要に迫られ、昭和四十六年(一九七一)十月、新大分空港(国東)が完成移転した。大洲総合公園の東端の其の地点に慰霊碑が建立されている。



昭和32年開港(旧大分空港)後方は大洲の浜
(大分市制要覧より転載)

「大分空港跡地」石碑

黒木正道氏著「津留のむかし」シリーズに⑭より

雲流れる果てに
大分海軍航空隊③

基地に昇格すると、飛行機の機種も増え、双発の九六式陸上攻撃機、一式陸攻は胴体の形から「いも虫」とか「万年筆」とか呼ばれた。その他銀河艦爆、九九式艦爆、彗星艦爆、天山艦攻、ダグラスDC輸送機と飛行場に溢れ、予科練習生や飛行予備学生等も多く見られた。併し、戦局は風雲急を告げ比島(フィリピン)攻略を目指す米軍が沖縄、台湾を空襲した。昭和十九年(一九四四)十月十四日未明、すさまじい轟音が唸りを上げ続ける中、数十機の攻撃機が次々と飛び立ち、殆ど未帰還の厳しい現実となった。情報が大混乱した台湾沖航空戦である。更に翌二十年三月十八日、十九日沖縄侵攻を前に米軍第五十八機動部隊は、南九州の航空基地を叩く為、艦載機による波状攻撃をかけて来た。大分市民が味わう初めての空襲であった。日豊海岸に添って北上して来た三十数機のグラマンF6F戦闘機とカーチスSB2C急降下爆撃機が来襲、飛行場と航空廠、周辺の津留と萩原地区目がけて激しい爆撃と機銃掃射を繰り返した。

この日から津留の人々にとって更に苦難が加わり、終戦まで続いたのである。

B29爆撃機による空襲は三月二十七日、九機編隊三梯団による爆撃に始まり、軍事施設が目標となり、四月下旬より五月上旬にかけては、連日空襲の轟音と物すごい土煙と黒煙が舞い上がり、建物や格納庫、滑走路が破壊された。

時は流れ、多くの若き兵どもが大空に夢を馳せ、祖国の為に戦い、国難に殉じた大分海軍航空基地跡は、広大な大洲総合運動公園と変わり、往時を偲ばせる物は何も無い。その公園の中の一隅に「神風特別攻撃隊発進之地」の石碑が建立されている。八月十五日、終戦の大詔が渙発されたのに、第五航空艦隊司令官、宇垣纏中将は、中津留大尉以下二十二名の特別攻撃隊員を連れ、彗星艦爆に搭乗、沖縄の米軍艦隊に向け、最後の出撃をかけ戦死した。

その飛行場の格納庫の一棟が今はなき県営荷揚町体育館の鉄骨として生まれ変わり、唯一残った。

艦上爆撃機"天山"12型(B6N2)

艦上爆撃機"彗星"33型(D4Y3)

「神風特別攻撃隊発進之地」石碑

99式艦上爆撃機11型(DA1)

黒木正道氏著「津留のむかし」シリーズに⑪より

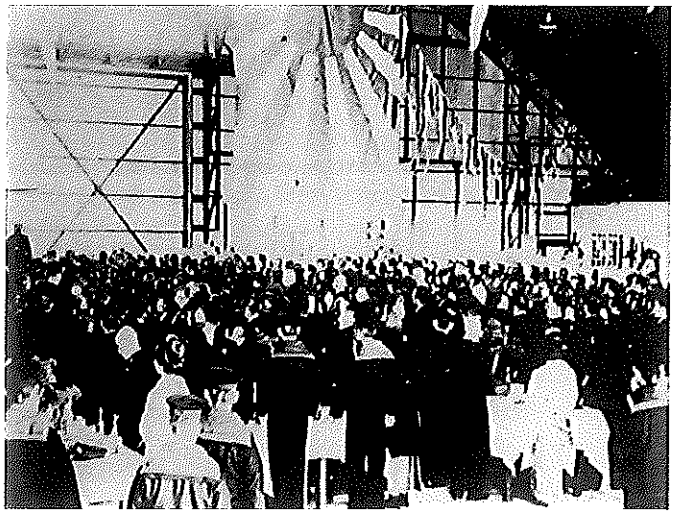
神風特別攻撃隊発進の地

大分航空隊は昭和十二年(一九三七)六月二十二日、東大分村(大分市)の現地(現在の大分舞鶴高等学校、大分商業高等学校、陸上競技場、大洲総合運動公園などがある一帯)で地鎮祭が行われ、翌十三年十二月十五日に開隊式を挙行し、十四年一月十七日には竣工式を参観する約五万人の市民のために沿道は混雑を極めた。(「豊州新報」一月八日号)

昭和十六年(一九四一)十二月八日大東亜戦争開戦、戦局推移する中、十九年三月十五日、練習教程を筑波航空隊に移して、大分航空基地として実戦部隊の訓練が行われた。昭和二十年(一九四五)三月十八日以降、相次ぐ空襲を受けて機能は低下したが、沖縄作戦部隊の基地として、三月二十日に基地任務担当(乙航空隊)の西海航空隊が編成された。基地周辺には掩体壕や司令部用の横穴壕も掘られ、第十二海軍航空廠も含めて疎開分散が始まった。

戦局がいよいよ悪化する中で、昭和二十年(一九四五)八月三日、第五航空艦隊司令部(司令長官宇垣纏海軍中将)は、鹿屋市から大分市牧の横穴壕に将旗を移し、大分基地の役割はいよいよ重要なものとなった。そして、八月六日廣島へ原爆投下、八日ソ連参戦、九日長崎原爆投下、ついに八月十五日の終戦を迎える。

十五日の「作戦記録」(防衛研究所図書館蔵)には「一二〇〇大東亜戦争終結ニ関スル大詔喚発セラル。長官直卒彗星十一機、大分発沖縄艦船特攻攻撃(三機不時着、七機突入ヲ報ズ)」と記されている。



大分海軍航空隊開設祝賀式

津留老連資料より

大分海軍航空隊略史

一、昭和十三年十二月十五日
開隊、呉鎮守府に所属
二、昭和十四年十二月一日
第十二連合航空隊に編入
三、昭和十五年十一月十五日
名称を第十二練習連合航空隊と改称、主として飛行学生の操縦・偵察教育を実施
四、昭和十九年三月十五日
主として機動部隊の航空母艦、搭乗員の訓練のための大分海軍航空基地となる
五、昭和二十年二月十日
第五航空艦隊が編成される
六、昭和二十年八月三日
第五航空艦隊司令部が大分基地に移る
七、昭和二十年八月十五日
宇垣司令長官率いる、中津留隊長以下、彗星艦爆十一機で「特別攻撃隊」として出撃

宇垣隊出撃者名簿

未帰還者(前者は操縦員、後者は偵察員)

◆中津留達雄　大尉　海兵七〇　二三歳　大分
◆伊藤幸彦　中尉　海兵七三　二〇歳　宮城
◆山川代男　上飛曹　乙七か八　二一歳　山形
◆池田武徳　中尉　予学一三　二二歳　福岡
◆渡辺　操　上飛曹　甲一一　二二歳　千葉
◆後藤高雄　上飛曹　丙七か八　二四歳　福岡
◆松永茂男　二飛曹　特乙一　二〇歳　福岡
◆藤崎孝良　一飛曹　丙特一一　一九歳　鹿児島

◆遠藤秋章　飛曹長　乙九　二二歳　愛知　K一〇三　宇垣長官同乗
◆大木正夫　上飛曹　乙一七　二一歳　福島　K一〇五
◆北見武雄　中尉　海兵七三　二〇歳　新潟　K一〇五
◆山田勇夫　上飛曹　甲一一　二〇歳　千葉　K一〇三
◆内海　進　中尉　予学一三　二一歳　岩手　K一〇三
◆磯村　堅　少尉　予生一　二二歳　山口　K一〇三
◆中島英雄　一飛曹　乙一八　一九歳　愛知　K一〇三
◆吉田　利　一飛曹　乙一八　二〇歳　滋賀　K一〇三

不時着(前者は操縦員、後者は偵察員)

◆前田又男　一飛曹　丙特一四　二〇歳　熊本
◆川野和一　一飛曹　乙一八　二〇歳　徳島
◆二村冶和　一飛曹　甲一二　二〇歳　愛知

◆川野良介　中尉　予学一三　二二歳　長崎　K一〇三
◆日高保一　一飛曹　乙一八　二〇歳　鹿児島K一〇三　不時着時殉職
◆栗原浩一　二飛曹　甲一三　一八歳　神奈川K一〇三

津留老連資料より

ホーバーフェリー登場

大分ホーバーフェリーは昭和四十六年(一九七一)、大分空港が大分市内から東国東郡武蔵町・安岐町(現国東市)へ移転した際に、大分市・別府市内からのアクセスをより便利にするため開設された。大分空港は国東半島の東端にあるため、大分市からは、陸路では別府湾に沿って大きく迂回する必要があるのに対して、別府湾を横断するホバークラフトは、所要時間を大幅に短縮することが出来た。大分基地―大分空港間の乗船時間は、通常約二十五分(時刻表上の所要時間は三十分)。

昭和六十三年(一九八八)に、JR宇高航路のホバークラフトが瀬戸大橋開通で廃止されたため、それ以降は日本で唯一ホバークラフトに乗れる旅客定期航路となった。珍しさもあって、航空利用に関係なく乗船する利用客もいたため体験乗船、空港見送り、出迎え客向けに格安の往復割引きっぷが発売されていた。

ところがその後、大分空港道路が大分自動車道と結ばれ、別大国道が六車線に拡幅し、県内各地から空港への陸上交通による移動時間が一気に短縮され、マイカーや連絡バス利用の利便性、優位性が高まった。この結果、大分ホーバーフェリーは平成二年(一九九〇)の四十三万九千人をピークに利用客数が低下。加えて、不景気で航空機利用が敬遠され始めたことから、空港利用者自体も減っていき、そのあおりで平成二十年度(二〇〇八)は、ホバークラフトの利用客数が二十四万九千人まで落ち込み、三十八年間にわたるホバークラフトの運行は、多くの人々に惜しまれつつ平成二十一年(二〇〇九)十月三十一日をもって終了した。

ターミナルに到着のMV―PP5型
(写真提供 ホーバー継承の会)

海上走行中のMV―PP5型
(写真提供 ホーバー継承の会)

大分ホーバーフェリーが登場したテレビ・映画作品

■昭和五十五年(一九八〇)には、テレビ朝日系で、放映された人気刑事ドラマ『西部警察』の九州ロケで大分基地やMV―PP5型を二隻使用して別府湾上での銃撃戦の撮影などが行われ、その模様は昭和五十六年(一九八一)一月十一日の第六五話『博多港決戦!(後編)』で放映された。

■映画『男はつらいよ』でも、二作品で登場。第十二作「私の寅さん」では、初代の空港のりば(海際(うみぎわ))への連絡バス、運行中のMV―PP5型の外観、船内の様子が、そして第三〇作「花も嵐も寅次郎」では、旧別府のりば浮桟橋でMV―PP5が停泊中~出航する様子が映し出されている。

■平成二十年(二〇〇八)一〇月公開の映画『釣りバカ日誌19』では、空港ターミナルやMV―PP10型の船内でのロケが行われた。

Wikipediaより

富士航空機墜落事故発生

昭和三十九年(一九六四)二月二十七日、富士航空九〇二便はコンベア二四〇(レシプロ双発旅客機、機体番号JA5098、1948年製造)に乗員五名、乗客三十七名を乗せ、鹿児島から大分へ向けて運行されていた。しかし午後三時二十分頃、大分空港(大分市内にあった旧空港)へ着陸に失敗し、空港東側の大分川支流の裏川の河原に墜落し炎上した。

この事故で乗客十八名と客室乗務員二名の合わせて二十名が焼死し、犠牲となった。犠牲者の中には、鹿児島市内にある履物店が招待し、別府温泉に向かっていた団体客や、新婚旅行の帰りだった愛媛県宇和島市の夫婦二名などがいた。操縦士二名と客室乗務員一名、および乗客十九名は重軽傷を負ったが救出された。いずれも機体前方にいた為に生存できたとみられる。

【事故原因】

事故調査委員会の事故調査報告書によれば、九〇二便は大分空港への着陸アプローチまでは正常に飛行していたが、着陸後に行うプロペラのリバース(プロペラの角度を変えて推進力を逆にして機体を減速させる機能)もしくは非常ブレーキ操作のいずれかに、不適切な操作または機械の欠陥があったと推定された。しかしながら事故が人為的ミスか機体の欠陥のいずれであるかは断定されなかった。

裏川の河原に落ちて炎上する富士航空機

当津留地区では、富士航空機遭難事故を偲び物故者のご冥福を祈るとともに航空機事故の絶滅と交通安全意識の高揚を祈願して慰霊祭を執り行っています。

平成25年(2013)2月27日50回忌慰霊祭

◆物故者の墓碑は、大分市今津留願西寺(真宗東本願寺派)に昭和四十年二月二十七日建立した。

Wikipedia・津留老連資料より