

立川飛行場戦後抄史

—米軍、航空自衛隊、陸上自衛隊—



米軍による1947年4月13日撮影の航空写真(国土地理院、USA-M200-14)に見る立川飛行場とその周辺。まだ戦前の面影を残している。

横川裕一

終戦により進駐軍に接収された立川飛行場は、陸上自衛隊がその後の飛行場管理者に替わったが、短期間ではあるものの航空自衛隊が利用したときもある。陸上自衛隊移駐から50年を経て、飛行場戦後史を抜き出してみたい。

終戦直後の立川飛行場

帝都防衛の航空部隊(後の飛行第五連隊)基地として大正11(1922)年に開設された立川飛行場は、陸軍航空技術本部も置かれてその方面のメッカにもなっていた。1945年の太平洋戦争終結によって米軍を主体とする進駐軍に接収された飛行場は、東京への近さから航空輸送軍団(Air Transport Command)によって輸送基地として整備されていった。1947年には飛行場東地区が極東航空資材庫(Far East Air Materiel COMmand、通称フィンカム)基地に、西地区が極東空軍輸送飛行場となり、航空輸送軍が廃止された後は1948年1月に設立されたMATS(Military Air Transport Service)がその任を引き継いだ。1956年、東西基地は統合され、立川航空基地となった。

三軍統合記念日の一般公開

1950年5月20日、米陸海空の三軍がそれぞれに決めていた自軍の記念日を統合し「5月の第3土曜日をArmed Forces Dayとする」制定が行なわれた。前年からのトルーマン大統領主導によるものとされている。

この三軍統合記念日に基地を一般公

開する催しは日本各地でも行なわれ、立川でも1954年の開催が航空ファン誌に外伝ニュースとして採り上げられた。このことから分かるように、『世界の航空機』、『航空情報』、『航空ファン』といった当時の航空雑誌には当初開催告知すらなかったが、次第に現在のようになつた。1959(昭和34)年の来場者は20万とも伝えられており、一大イベント化がうかがえる。写真1に一般公開の様子を、次ページの表1に一般公開日の一覧を示す。立川では、1969年までの16年間にわたって開催されている。

航空自衛隊発足と立川飛行場

1952(昭和28)年4月のサンフランシスコ講和条約発効により独立を果た

した日本は、朝鮮戦争勃発後に進駐軍の命令で組織されていた警察予備隊(1950年7月～)を保安隊(1952年7月)とし、1954年7月には陸海空の自衛隊として発足させた。警察予備隊は陸上自衛隊の、保安隊の海上部隊は海上自衛隊の元組織にあたるが、航空自衛隊はこのときに誕生した組織で、旧帝国陸海軍の操縦者を採用していたが、飛ばす機体がなかった。そのため日本政府は米国とMSA協定(Mutual Security Act、日米相互防衛援助協定、1954年3月調印、5月発効)を結び、米軍から機体貸与を受けることとなった。

MSA協定発効の翌年、機体引き渡し式が行なわれた。その会場に選ばれたフィンカム基地(すなわち、旧飛行場東地区)において1955(昭和30)年1



【写真1】三軍統合記念日における立川での機体展示の様子。上は1960年に西地区で展示されたC-133、下は1961年に東地区で展示された航空自衛隊のC-46。後者の背景に見えるのは、旧飛行第五連隊の第一格納庫である(両機ともインターネットオークションで購入した写真で、撮影者不明)。

表1 立川における三軍統合記念日一般公開

西暦	和暦	開催日	立川のトピックス	航空雑誌【創刊号次】における三軍統合記念日一般公開の扱い		
				世界の航空機【1951. 5】	航空情報【1951.10】	航空ファン【1952.11】
1954	昭和29	5月16日	参観者35,000人。	なし	なし	国内ニュース写真1
1955	昭和30	5月19日	C-124、2機展示。	国内ニュース写真1	なし	なし
1956	昭和31	5月19日	午前中、雨。この日、羽田でも公開。	グラビア8p、国内ニュース	編集後記	なし
1957	昭和32	5月18～19日	B-57展示。	グラビア5p	グラビア8P	グラビア7P
1958	昭和33	5月17日	C-130A、国内初公開。	1957年12月号にて、廃刊	グラビア3P	グラビア7P、記事2P
1959	昭和34	5月17日	来場者20万人近くに(航空情報誌)。		グラビア5P、記事1/2P	グラビア7P
1960	昭和35	5月21～22日	来場者 9 万人(航空情報誌)。		グラビア6P	グラビア5P、記事1/2P
1961	昭和36	5月21日	来場者10万人(航空情報誌)。		グラビア5P	グラビア5P、編集後記
1962	昭和37	5月19～20日	航空局のDC-3、空自C-46展示等。		グラビア3P	グラビア5P、記事1P
1963	昭和38	5月19日	C-121、C-130、空自C-46展示等。		グラビア2P	グラビア7P
1964	昭和39	5月17日	C-121、C-118、C-54展示等。		グラビア6P	グラビア5P
1965	昭和40	5月16～17日	FAAのCV340、タイ空軍のC-47等。		グラビア8P	グラビア5P
1966	昭和41	5月22日	雨。C-124、C-130、FAAのCV340等。		グラビア5P	グラビア5P
1967	昭和42	5月20～21日	C-124、C-130等。		グラビア4P	グラビア5P
1968	昭和43	5月12日	タイ空軍のC-47展示等。		グラビア5P	グラビア4P
1969	昭和44	5月10日	タイ空軍のC-123展示等。		グラビア3P、記事1P	グラビア2P
1970	昭和45	5月10日	基地公開されるも、地上展示なし。 立川での最後の開催。		なし	グラビア4P

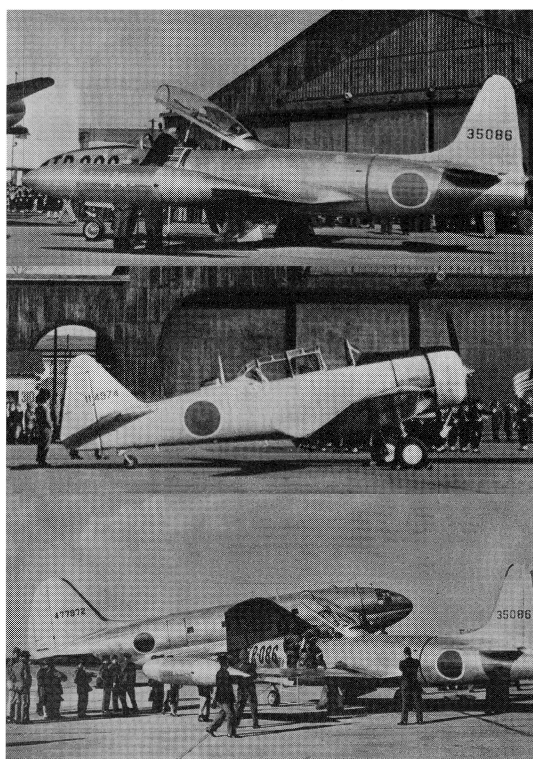
月20日、航空自衛隊への第1回引き渡し式が催された。引き渡しを受けたのは、次の3機種・計59機だった。

- ・T-33 8機
- ・T-6 35機
- ・C-46 16機

これらの機体は既に事前貸与されており、式典では各機種1機が地上展示され、松島基地からT-6の12機編隊が会場上空を航過している。当時の航空雑誌(航空情報誌および本誌、1955年3月号)もグラビアで採り上げており、写真2に見られるように、写真背景にはフィンカム基地となっていた旧飛行第五連隊の格納庫が見えている。

貸与されたC-46輸送機のうち6機は静岡県浜松基地へ配備され、残る10機を以ってフィンカム基地にて米軍教官による操縦訓練が行なわれることになっていた。引き渡し式の翌月の2月1日には臨時立川派遣隊が編成され、フィンカム基地内に航空自衛隊立川基地が置かれた。これが、いまでも続く輸送航空団のルーツである。並行して、第1期輸送機操縦学生の教育(C-46)も開始された。

3月に臨時立川派遣隊は立川輸送航空隊に改編され、6月には第1期輸送機操縦学生の4名が修了、航空自衛隊に輸送機操縦者が誕生した。既に同じ



【写真2】 1955年1月、米軍フィンカム基地における第1回MSA協定機体引き渡し式の地上展示3機。上から、T-33、T-6、C-46で、日の丸をまとっているものの米空軍シリアルも残っている。海外のインターネットサイトではT-33/53-5086は空自51-5602、C-46/44-77972は空自51-1105とされているが、T-6/51-14974の空自シリアルは不明。上の2機の背景は旧飛行第五連隊の第五格納庫である(航空ファン誌1955年3月号から)。

月に立川輸送航空隊内に臨時美保派遣隊が編成されており、自衛官操縦者の誕生により以降の活動拠点を美保基地に移すべく、6月末に移動した。

翌1956(昭和31)年11月1日、立川輸送航空隊は廃止され、あわせて航空自衛隊立川基地も廃止された。立川飛

行場における航空自衛隊の歴史は、2年弱の短い活動期間をもってここで幕を閉じることになった。

滑走路延長計画、そして断念

1950(昭和25)年6月に朝鮮戦争が発生したことで、立川は輸送拠点とし

ての重要性を増し、大型機の離発着数は増加していった。立川を離陸したC-124グロブマスターⅡ輸送機が現・小平市に墜落する当時の世界最大航空事故（1953年6月18日、乗員乗客の129名全員死亡）も、この流れのなかで起きた事故のひとつである。朝鮮戦争は1953年7月に休戦となったが、共産圏との武力衝突に危機感を増した米軍はジェット爆撃機を飛ばせるようにするべく、在日米軍航空基地の滑走路拡張を発表した。1955（昭和30）年3月のことで、立川もそのひとつに含まれていた。

地元の拡張反対運動が起こるなか、強制測量をきっかけに砂川事件（1957年7月〜）が起き、滑走路延長の雲行きは怪しくなっていた。1964年に米国のベトナム戦争直接介入が始まり、短い滑走路のままの立川は輸送基地としての役割を横田基地に譲らざるを得ず、その軍事的利用価値が低くなっていた。すでに滑走路延長計画は凍結していたが、1968（昭和43）年12月に正式に中止が発表された。米軍は翌1969年12月には立川飛行場使用を終了、1973年1月に全面返還を発表し、数回の部分返還を経て、1977（昭和52）年11月末日をもって立川飛行場を全面返還した。

陸上自衛隊部隊の駐屯

立川飛行場の全面返還が発表される前年、すなわち1972（昭和47）年3月に陸上自衛隊の立川への電撃的駐屯があった。練馬の第一師団近くに支援航空隊の基地を持ちたいという切望を叶えるには、米軍という家主がいなくなる立川は願ってもない物件だったろう。加えて、災害派遣のための航空支援基地として、東の宇都宮・霞ヶ浦兩駐屯地とのバランスがとれる西の立川も強調されていた。

7日深夜、宇都宮駐屯地から東部航空方面隊の立川先遣部隊（飛行場管制業務の訓練部隊95名、L-19×3機、OH-6×2機、車両6台）が立川基地の東地区（旧陸軍飛行第五連隊施設）へ移駐を行なった。「暁の移駐」と言われるが、事前通告は7日の23時過ぎ、現地到着は通告移駐日である8日の0：



【写真3】 陸上自衛隊立川駐屯地史料館の展示写真から。上は、1972（昭和47）年12月の移駐の際の撮影で、2機のHU-1Bが見えている（2023年10月、筆者撮影）。下は、「（旧飛行場）西地区格納庫解体始まる（昭和55年9月）」とあるもので、2014年9月筆者撮影。解体されているのは、旧日本陸軍航空本部技術部の格納庫で、最初に建てられた1928（昭和3）年早春竣工のもの。

00過ぎという夜半の行動だった。移駐に反対する市や都に理解を求めている最中のことでもあり、抜き打ち的な移駐はさらに反感を買うかたちとなった。

残る部隊の移駐時期が注目され強い反対運動が想定されるなか、仕事納め目前の年末12月27日、東部航空方面隊本部（隊員127名、HU-1B※×5機）が宇都宮と霞ヶ浦から14機のヘリを用いて空中から移駐を行った。地上の反対派との衝突を避けるためであったろう。陸上自衛隊立川駐屯地史料館に展示されている写真3上がその際の様子である。翌年5月に部隊の残った要員と機材（隊員217名、HU-1B×11機、小型連絡機×7機）も空中移駐して移動を完了したが、その後も移駐に反感を持つ市側の隊員への行政手続き上の悶着も起きたりもした。しばらくわだかまりは消えず、そのためか移駐後の一般公開の駐屯地祭は行なわれず、7年後の1980（昭和55）年5月が初めてとなった。

防災基地へ

返還後の飛行場跡地利用をどうする

かは結論をなかなか得られなかったが、防災面を考慮した計画案が通り、1980年前後から跡地整備にともなって残っていた旧施設が解体され始めていた。写真3下はその様子を伝える一枚である。整備が一段落したのは1983（昭和58）年春で、陸上自衛隊は現在地へと移転している。5月には創立10周年とあわせて竣工記念祭（次ページ写真4）が行なわれ、10月には国営昭和記念公園が部分開園を迎えた。

飛行場跡地は、駐屯地以外にも整備利用された。前述の国営昭和記念公園（駐屯地西側に位置する）もそのひとつだが、広域防災基地の指定も受けて内閣府の政府災害対策本部の予備施設が1988年に設置された。時代は下るが、平成の映画『シン・ゴジラ』の出演シーンを記憶されている方も少なくないだろう。

1990（平成2）年8月には、警視庁の立川飛行センター（写真5上）も開設された。同写真にも見えている飛行船も、ちょうどこの時期に立川で運用されていた（スカイシップ600、写真5下）。同じ1990年3月には海上保安庁の

※1992年4月、HU-1BをUH-1Bに改称。

海上保安試験研究センターが、1994年9月には消防庁多摩航空センターも置かれた。

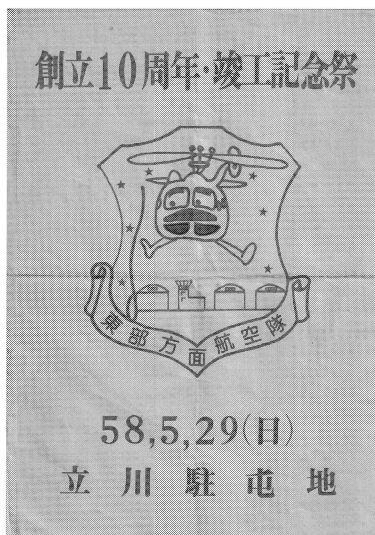
前掲したように旧立川飛行場一帯は広域防災基地となったが、その防災基地は救援受け入れの役割もあり、物資を届ける側もその訓練を行なっており必要がある。このため、1982年の秋から航空自衛隊のC-1輸送機がアプローチ訓練を開始した。ただし、この時点では新滑走路は整備中であり、初着陸は整備完了後の1984年7月となった。着陸したのは航空自衛隊輸送航空団の所属機で、立川輸送航空隊（前出）以来の1/4世紀ぶりの立川飛行場だった。

その後もアプローチ訓練は月1回程度に継続実施された。筆者も数回見ており、2014年4月の「R-HM、R-53の復元記念一般公開」の折りにもアプローチ訓練するC-1を見た。が、その後の訓練を聞かず、筆者が知るのは、2015（平成27）年4月が最後である。ただしC-1は来ずとも、飛行場の航空保安施設の定期点検を受ける必要がある。航空自衛隊入間基地の飛行点検隊がこれにあたっており、細いながら繋がりが続いている。

最後に

戦後の立川飛行場は、進駐軍の接収、航空自衛隊基地から陸上自衛隊の駐屯地に移り変わってきた。いまを生きるわれわれは、その間に起きた不幸な事件も含め史実を認識していきたい。本記事がその一助になれば幸いである。

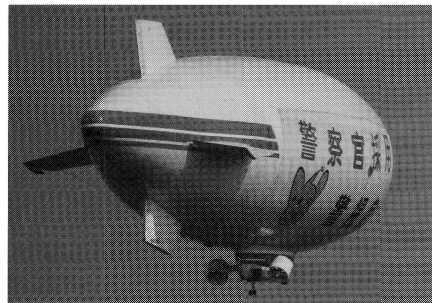
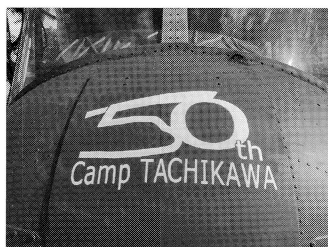
2023年10月末、陸上自衛隊立川駐屯地の創立50周年記念行事（航空祭）が開催された。コロナ禍もあって4年ぶりの開催ともなり、駐屯地側の50年の感謝を随所に感じる一日となった。それは地上展示会場レイアウトのちょっとした工夫だけでなく、駐屯地の端の史料館前に展示されていた歴代使用機たちにも向けられていた。L-19やLR-1、UH-1、OH-6は化粧直しされ、L-19は地上展示エリアで披露されていた。UH-1Hには自機とOH-6（？）を象った「50周年ロゴ」（写真6）も描かれていた。この数字が60、70と増えていくことを願ってやまない。



【写真4】1983（昭和58）年5月29日の駐屯地祭「創立10周年・竣工記念祭」のリーフレットに、当日の飛行場の様子（筆者撮影）。この日運良く体験乗客抽選に当たり、飛行場東地区上空から現駐屯地を見ることができた。当日駐車場として利用されていた旧滑走路（手前）、その奥に新滑走路（現用滑走路）が見えている。



【写真5】1990（平成2）年8月の警視庁航空隊の立川飛行センター開所記念のテレフォンカード。下は、1989（平成元）年11月5日の駐屯地祭に姿を見せたスカイシップ600（筆者撮影）。1989年3月～1994年3月の期間JA-1006として登録され立川で運航されていた。



【写真6】2023年10月29日の駐屯地創立50周年に、史料館前のUH-1Bに描かれていた50周年マーク。「5」がUH-1を、「0」が（写真には写っていないが）隣のOH-6を象っていると思われる（筆者撮影）。このロゴは、地上展示エリアで展示されたOH-6Dの前に置かれたメインローターにも描かれていた。

表2 立川飛行場の戦後年表

年		日付	記事		
西暦	和暦		米軍・飛行場	航空自衛隊	陸上自衛隊
1945	昭和20	9月	進駐軍、立川飛行機を含む飛行場一帯を接収。	—	—
		10月	米軍、輸送運航を開始。	—	—
1954	昭和29	7月1日	—	発足。	発足。
1955	昭和30	1月20日	米軍フィンカム基地にて、MSA協定にもとづく航空自衛隊への59機(T-33 8機、T-6 35機、C-46 16機)の引き渡し式。	—	—
		2月1日	—	航空自衛隊、臨時立川派遣隊を編成。航空自衛隊立川基地を置く。	—
		2月2日	—	第1期輸送機操縦学生、立川基地においてC-46による教育を開始。	—
		3月1日	—	臨時立川派遣隊、立川輸送航空隊に改編。	—
		3月	米軍、立川飛行場を含む在日航空基地の滑走路拡張を発表。	—	—
		6月6日	—	立川輸送航空隊内に臨時美保派遣隊編成。	—
		6月11日	—	第1期輸送機操縦学生4名、修了。	—
		6月30日	—	臨時美保派遣隊、美保基地に移転。	—
		7月	滑走路拡張に反対して、砂川事件が起きる。	—	—
1956	昭和31	1月	米軍、東西の基地を統合し立川航空基地とする。	—	—
		11月1日	—	立川輸送航空隊廃止。	—
		12月25、26日	C-46 3機による北海道救援食糧空輸、立川から千歳へ。	—	—
1958	昭和33	5月	MATS、羽田から立川へ移駐。	—	—
		10月1日	—	臨時美保派遣隊、輸送航空団に改称。	—
1968	昭和43	12月	滑走路延長計画の断念を発表。	—	—
1969	昭和44	10月	飛行業務停止方針を米国政府が通告。12月に米軍機、姿を消す。	—	—
1972	昭和47	3月8日	—	—	立川先遣隊(隊員95名、L-19 3機、OH-6 2機)、旧飛行場の東地区に駐屯開始。
		12月27日	—	—	東部方面航空隊本部が空中移駐(隊員127名、HU-1B 5機)、小平駐屯地西立川分屯地となる。
1973	昭和48	1月	立川飛行場の全面返還を発表。	—	—
		5月2、3日	—	—	隊員217名とHU-1B 11機・小型連絡機7機の空中移動を以て航空部隊の移駐完了、立川駐屯地となる。
1977	昭和52	11月30日	立川飛行場を全面返還。	—	—
1980	昭和55	5月3日	—	—	駐屯後最初の一般公開駐屯地祭、行なわれる。
1982	昭和57	5月2日	—	—	旧飛行場東地区での最後の駐屯地祭、行なわれる。
		10月26日	—	航空自衛隊輸送航空団第402飛行隊/C-1輸送機の立川飛行場への初のアプローチ訓練。	—
1983	昭和58	4月	—	—	旧飛行場西地区に建設の新施設竣工、現在地に移転。
		5月29日	—	—	現在地において最初の駐屯地祭、駐屯地創立10年祭と併せて行なわれる。
		10月	隣接地に国営昭和記念公園、(部分)開園。	—	—
1984	昭和59	7月9日	—	航空自衛隊輸送航空団第402飛行隊のC-1輸送機、初着陸。	—
1996	平成8	9月22日	—	—	「立川防災航空祭」の初開催も、台風による悪天候でほとんどの予定行事が行なわれず。
2023	令和5	10月29日	—	—	立川駐屯地創立50周年記念行事(航空祭)、行なわれる。