

日本は1945年8月15日、連合軍に降伏しました。その終戦直後の緊迫した中、3週間も経たない9月3日に、米陸軍一中尉に率いられた第一騎兵師団分遣隊のアメリカ兵がジープで横田に到着し、何事もなくその飛行場を米軍の管轄下に置きました。

3日後(9月6日)、第一騎兵師団分遣隊ベンジャミン・ヘイス少佐は山口樵夫少将から「降伏の剣」を受け取り、この日をもって米軍は公式に多摩飛行場を占領することとなりました。9月中旬、ウィリアム・ベル大佐が横田基地の初代の司令官として就任し、アメリカ軍の飛行機が飛行場に到着し始めました。



横田基地の初代司令官
ウィリアム・ベル大佐

それらの航空機は占領に当たって日本に物資と兵士を輸送する任務にあたった第5、第6、第7、及び第8戦闘航空貨物飛行隊所属のカーチスC-46輸送機で、その任務は休むことなく数ヶ月に渡り続けました。

飛行場はすぐに多くの米兵で満たされ、既存の兵舎が満室になると、収容できなかった米兵は格納庫で眠らなければなりません。それでも、多くの米兵が移動してきた熱帯の基地と比べて、横田がどれほど良かったかを語った当時の歴史レポートが残されています。



1946年3月撮影。日本陸軍当時の指揮所と横田基地にしばらく展示された戦闘機飛燕II型改。現在もわずかに残る当時の飛行機のうちの一機。

赴任してくる米兵は、基地の整った生活基盤と共に、約200機の様々な種類の航空機が残されているのを目の当たりにしました。その航空機の多くはすぐに廃棄されましたが、何機かは調査のためにアメリカに送られ、2機は飛行場内にしばらく保存展示されていました。その内の1機、飛燕II型改は現在九州にある博物館に置かれています。

集中した航空機の離着陸によって、1945年末にはもとの1,200メートル滑走路はほとんど使えない状態になり、草地を利用する軽飛行機のみしか離着陸できない状態でした。そのため、横田に配属された部隊は近くの立川とジョンソン(入間)基地から飛ばなくてはなりません。

その間、大型輸送機のための新しい滑走路を建設する計画が

立てられましたが、工事開始直後、アメリカで最も大きく重いクラスのボーイングB-29重爆撃機の運用のため、更に滑走路を拡大するという新たな命令が出されました。日本の建設会社が多数の日雇い労働者を雇用し、飛行場全域の至るところに新しい格納庫や施設を建設する一方、陸軍建設大隊は8ヶ月を掛けて滑走路の長さを2,400メートルに拡張しました。



1945年末。写真には横田基地の軍需品工場で働く日本人労働者との説明があるが、旧日本陸軍機に搭載された航空機銃などを武装解除の一環として破壊しているものと思われる。

日本人は、さまざまな職で基地に雇われました。例えば陸軍飛行場当時のボイラーマンの1人は、米軍が基地を占領した初日から仕事に呼び戻されました。その他、床屋、ウェイトレス、清掃員などが初期の頃に雇用されました。また興味深いことに、占領過程でどんな役割を担ったか明らかでないものの、日本の軍人の一部は9月末まで基地に残っていました。

1946年8月15日、飛行場は運用可能となり、新設された滑走路にボーイングB-17重爆撃機で到着した第5空軍司令官ケネス・ウォルフ少将によって竣工が宣言されました。

そのB-17に続いて、この先数年に渡って基地を使用することになる第3爆撃群のダグラスA-26軽爆撃機が15機着陸しました。日米の参列者が同席した完成式典で、ウォルフ少将は、飛行場の名前を「Wilkins Army Air Base (WAAB)(ウィルキンス陸軍航空基地)」とすると宣言しました。しかし名称の変更の指示は上級司令部から発せられず、飛行場は1947年に陸軍から独立して新たに空軍の管理下に置かれるまで、「Yokota Army Air Base(横田陸軍航空基地)」と呼ばれました。



1947年3月撮影。A-26の前で集合写真を撮るA-26機体整備学校の整備士たち。

背後右側建設中の格納庫は現在も使用されている建物103。大型爆撃機B-29を収容するために建設された。

新しい滑走路が完成した後、写真偵察飛行隊を含む他の部隊が飛行運用を開始し、それによって基地の人口は更に増加しました。この1946年の大変革時期に指揮を執ったのが、当時の横田基地司令官エドウィン・ボブズイン大佐でした。

悲しいことに、彼はその年の10月、嘉手納基地でのB-29墜落事故で亡くなりました。彼の名譽を称え、横田の大通りは「ボブズイン・アベニュー」と命名されました。1990年代に「エアリフト・アベニュー」と改名されるまで、約50年に渡ってその名称が使われました。ボブズインの名を冠した通りは、今も西の住宅地区の一角で見ることができます。

横田に勤務する軍人の家族は、1946年8月から船で横浜に到着し始めましたが、横田基地内に最初の住宅が完成するまでの間、宿泊施設で待機しなければなりませんでした。

当時の日本の生活状況は、まだ貧弱というよりはむしろ危険でもありました。日本脳炎のような蚊が媒介する病気だけでなく、発疹チフス、コレラ、結核などに罹る危険性があったからです。

そのような状況から、何年もの間、アメリカ人は地元の食物を食べることが許されず、独自の生産(例えば、調布飛行場の西側部分で、実用栽培では世界初となる野菜の水耕栽培を米軍が始めていたということが知られている)もしくは、輸入したものに頼らなければなりませんでした。地元の道路は未舗装のままで、厳しい状況下にあった日本政府は道路修理に予算を回す事ができず、横田の建設作業員は急場のぎに基地周辺の道を直すこともありました。

最初の住宅地区は1946年後半に完成しました。現在と同様に、将校の住宅は北の住宅地区に、下士官の住宅は南の地区にありました。西地区の住宅施設は、その後まもなく完成しました。



1946年8月15日。軍人の家族を乗せて、日本に近づくUSSエイズワース。

横田基地の航空隊員はA-26などで横浜へ向かう船を空から出迎えた。

初期の頃の横田での生活には、いろいろな難題がありました。例えば、軍人家族の子供たちは学校が完成するまで、児童は基地内の教会で授業を受けなくてはならず、また中学・高等学校の生徒は学校のある別のアメリカ軍基地へバスで行かなくてはなりませんでした。

本国と連絡を取ることは特に難しいことでした。軍人、軍属、本国から来た契約業者、それに家族など、これらの先駆者が経験した寂しさは容易に想像することができます。もちろん郵便はありましたが、当時、故郷への電話料金は高額で、度々はかけられないものでした。

占領後の最初の数年は情報やエンターテイメントも痛ましいほど何もなく、基地の人々は自ら遊び方を考えたり、色々なグループ対抗のスポーツをしたりと独自の楽しみ方を見つけざるを得ませんでした。

横田の主要な情報源は、日刊の星条旗新聞と週刊の基地新聞だけでした。駐留軍向けラジオ放送「Armed Forces Radio Service Station WVTR in Tokyo (FENを経て現在のAFNとなる)」は1945年9月に東京都麹町区(現:千代田区)内幸町にあった日本放送協会本部の東京放送会館から放送が始まりました。また、基地内に映画館がありましたが、テレビの普及はまだ何年も先のことでした。一方、ライブのUSO音楽とバラエティーショーのブームが基地に起こり、またクラブはライブのエンターテイメントを提供しました。そして、ジープや電車に乗って、八王子、青梅、東京都心へ出掛けることは、何よりの楽しみでした。



1948年2月。自分たちの楽しみを見つける横田の人々。「ワン・ナイト・トウキョウ」と題した劇を踊る。これらも自らが脚本したものと思われる。

基地には門限もありました。そして時折、市街地への立入禁止が指示されることもありましたが、アメリカ人はほとんど日本を自由に歩くことができました。現在と同様、国内ツアーは軍人やその家族に人気で、他にもハイキングやビーチに出かけたり、日本語を勉強するなど日本文化の習得を楽しみました。



再会を喜ぶ日本に到着した家族と出迎える軍人たち。(1946年8月横浜港にて撮影) 基地司令官ボブズイン大佐は右から3人目。隣は奥さん。

世情は実に厳しい時でしたが、日本占領時代に横田に配属されることは、ほとんどのアメリカ人にとって“生涯心に残る経験”でした。

次の記事： 朝鮮戦争時の横田

Yokota Air Base History