

「蒲田・羽田の歴史について」

1D030121-3 岡村紘野

今回のレポートは、夏季レポートをふまえて大田区から蒲田と羽田について絞ってみたいとおもう。大田区は23区の中でも一番広く、この二つに焦点を当てたい。なぜなら、蒲田は私が生まれ育ったところであり、これを機にもう一度見直してみたいからだ。そして羽田は日本の玄関ともいえる東京国際空港があり、そこについて調べてみる価値が充分に見出せるからである。また、テーマも都市景観にとらわれず総括的な歴史としたい。これは二つの地域をより広い視野で考えていきたいからである。

第一章 蒲田の歴史

一万年前の蒲田は海岸に近く、浅い海の底だった。このことは、土地の下方における地層が砂や粘土でできていること、そこから貝がら、たくさん出てくることからわかる。その後、多摩川によって運ばれた土や砂が積み重なって、砂浜が遠くまで続く干潟から島へと変わった。今のような陸地になったのは、2千年くらい前だったと言われている。また、2千年ほど前の竪穴住居の跡が、区内の久が原台地でたくさん発見されている。ちょうど米づくりが始まった頃のことである。しかし当社のあたりは当時、一面の草原で、蒲田には1500年ほど前から人が住み着いたのだらうと、当社から発見された土器などから考えられる。また、蒲田八幡神社の境内には小円墳などもあった。

蒲田の名の由来は大変古く、いつ頃からそう呼ばれるようになったかは定かではない。「蒲田町史」には「カマタはアイヌ語であり、ぬまの中の島という意味をもつ」と書かれている。日本の地名では、「カマタという言葉は、どろ深い田をあらわしている」と言われている。この辺は昔、田圃の広がる地だったのかもしれない。

禰田神社の大鳥居には『蒲田井郷(ほたいごう)禰田神社』と書いてあるので、「蒲田井(ほたい)」という名前を使ったときもあったようである。そのほか、「加万田(かまた)」「加萬田(かまた)」と書いたりもされているが、詳しいことはわかっていない。1200年ほど前は蒲田郷と呼ばれ、わずか50戸ほどの小さな村だった。

・蒲田梅屋敷

蒲田が梅の名所であることは広重の名画によって広く知られている。平安時代「武州荏原郡蒲田郷」の名が見られ、「梅の木村」とも言われていた。近辺の土質が梅の栽培に適していたので、農家は副業として、梅の木を植え、収穫した梅の実で梅干を作って売って

た。この梅干は海苔と並ぶ大森土産で、よく江戸市民が買い求めたそうだ。文政の初め（1820年頃）、旅の常備薬「和中散」を売ると同時に、街道の休み茶屋として酒肴を売るようにしたので、人々はこれを「梅屋敷」と呼んだ。最初は単なる茶屋で一つの卓に15、6種類の漬物類を小皿に並べて、客の休み処に供していたが、客の求めに応じ酒肴を出すようになった。明治20年、梅屋敷の梅林は全盛時代にあった。週末には人力車100台、馬2、30頭も客持ちをするという盛況ぶりだった。園は広いし、度々の臨幸や行啓、高貴なお方のお成りもあり代官達の来園もある。来園者は各階級、各職業の人にまで広がっていった。幕末より明治維新にかけて佐久間象山が米艦渡来の前後国事に奔走した時、同志との会合場所に用いた。また小原鉄心は梅を愛し観梅を目的とする他に政治的会合に利用した。その他、高杉晋作をはじめ三条実美、岩倉具視、木戸孝允、大久保利通、伊藤博文、大隈重信なども梅屋敷を会合の場所に用いたといわれている。

・蒲田菖蒲園

明治から大正にかけて蒲田は菖蒲園で有名な所だった。広さ1万坪、季節には菖蒲の花が咲き匂い、四季に応じて牡丹、藤の花、園内は鳥類、水鳥や猿などが飼われており、赤い前かかのお姐さんがお茶を運び、のり巻きやいなり寿司などを売る茶店があって、日曜祭日などのにぎわいは華やかだったらしい。来園者の中には遠来の客もあり、三頭曳きの馬車で来る高貴の客、新橋辺りの美妓、また外国人も自動車で乗りつける有様、というから景色のいい伸びやかな物見遊山の地だったのだろう。

・松竹蒲田撮影所

蒲田駅は、この菖蒲園の見物客のために造られたもので、一面の田園にポツンと建っている寂しい駅だったが、大正9年、蒲田撮影所が出来たことにより、駅前商店街は急速に発展することになる。駅から撮影所に津汁東口大通りは銀座通りと呼ばれ、その夜店のにぎわいぶりは京浜地帯の名物となり、夏などは銀座マンも足を向けたほどだった。震災後から昭和初期にかけて、大正マーケット、中央マーケット、高島屋十銭ストアなどが続々建設された。洋菓子とコーヒーを売る二階建てコンクリートのモダンな店「明治製菓」、名曲鑑賞の喫茶店「田園」や、撮影所のカメラマン野村昊と碧川道夫が協同で経営したという「クララ」、あるいは「人形の家」「タイガー」などのカフェー、店の屋根に赤風車が廻っていた「赤風車と言うパン屋等々のモダンな店の間に天ぷら屋、寿司屋、蕎麦屋、お竹さんという看板娘に人気があって撮影所の人達が朝夕押しかけた「蒲田まんじゅう」のような店もあった。にぎやかな蒲田銀座の通りを、美しいスターや粋な映画人たちが急ぎ足に歩き、行き交うモガ、モボたちが憧れをこめて振り返ったであろう。大勢のファンたちは撮影所に押しかけ、整理のためにしばしば警官が登場する有様だったという。現在の東京でいうならば、青山、原宿に相当するのが当時の蒲田ではなかっただろうか。

第二章 羽田の歴史

太平洋戦争終結により、羽田空港を接収した連合軍が空港の拡張を目的に昭和 20 年 9 月 21 日、住民に対し 48 時間以内の強制立ち退きを命じた。有無を言わせぬ命令を受け、現在の空港敷地内にあった羽田鈴木町・羽田穴守町・羽田江戸見町の 1320 世帯、2894 人(はばたき 平成 16 年 1 月号)といわれる住民は強制的に住居をおわれることになった。土地も家も失い仕事道具さえそのままに、大八車に最低限の家財道具だけをのせて海老取川を越えた。まさに無念の一言だったようだ。この出来事は今でも悲しくつらい記憶として羽田空港対策の根底をなすものとなっている。当時の町には羽田第三小学校、二つの神社、海水浴場、鴨猟場、競馬場までありとても賑わっていました。また、空き地が多く土手は子どもたちにとっては遊び場の宝庫だった。

・羽田の渡し

古くから、羽田漁師町(大田区)と上殿町(川崎)を渡る「羽田の渡し」が存在していたという(現在の大師橋下流、羽田 3 丁目で旧城南造船所東側あたり)。この渡しは、小島六佐衛門組が営んでいたので、「六佐衛門の渡し」とも呼ばれていた。渡し場付近の川幅は約 40 間(約 80 メーター)で、「オーイ」と呼ぶと対岸まで聞こえたという。その昔、徳川家康公が狩りに来た帰りに、お供の者と別れて一人でこの渡し場に来たところ船頭は家康とは知らずに馬のアブミを取ったという伝説が伝わっている。ここで使われた渡し舟は、20~30 人の人々が乗れるかなり大きなもので、この船を利用して魚介類、農産物、衣料品など、生活に必要な品々が羽田と川崎の間を行き来していた。江戸の末には、穴守稲荷と川崎大師参詣へ行き交う多くの人々が、のどかで野梅の多かった大森から糶谷、羽田を通り羽田の渡しを利用するため、対岸の川崎宿では商売に差しかえるので、この渡しの通行を禁止して欲しいと公儀に願い出るほどの賑わいをみせていたという。また、明治後期から昭和初期にかけて、川遊びをする船も往来していた。物資の交流だけでなく、人々の生活、文化の交流など大きな貢献してきた羽田の渡しは、時代の変化とともに多くの人々に利用されたが、昭和 14 年に大師橋が開通したことにより廃止された。この大師橋は、さらに 21 世紀の躍進を目指す産業の架け橋として大きく生まれ変わった。新しく生まれた大師橋は、長さ 550 メートル、幅・片側 3 車線+歩道の上り下りの 2 斜張橋。(大田区資料)

・佃煮と東京湾

最近の東京湾は、都民と周辺の住民が環境問題をやかましく取上げ、海や河川の汚染を無くすように頑張っているのが、魚や貝類も安心して生息するようになってきたようだ。東京湾のその昔は、瀬戸内とならんで有数の魚介類が豊富だった。潮の流れは黒潮が沖合

を流れ、湾の入り口で静かに分派し、温暖で海の動物たちには本来住好い海流である。この東京湾は東京都、神奈川県、千葉県に囲まれ大島を境に太平洋の外海へとつながって、東京港、横浜港などがあり、産業の玄関口としての大事な役割を果たしている。横浜方面から大師橋を渡り、東京の空の玄関羽田空港入り口、この辺り一帯を羽田地区と呼びます。江戸時代は羽田漁師町（大田区）と上殿町（川崎市）を渡る「羽田の渡し」が存在していた。この渡しは小島六佐衛門組が営んでいた。ここで使われた渡し船は、20～30人の人が乗れるかなり大きなもので、この船を利用して魚介類、農産物、衣料品など生活に必要な品々が羽田と川崎の間を行き来していた。この羽田の渡しは、昭和14年に大師橋が開通し、廃止されるまで物資の交流だけでなく、人々の生活、文化の交流に大きな貢献をしてきた。大師橋の袂には釣り船の乗り場があり、今でもその面影を見る事ができる。昭和の初めから昭和30年代までは、この辺りでもアミがとれていた。生炊きあみの佃煮を温かい御飯にのせて食べる味は、日本の食事をしたなと彷彿させるものがあった。かつてはアサリの殻を取って佃煮加工業者に商いをするハタキ屋という専門業者が何軒もあった。佃煮を炊く業者も大谷政吉商店、オオタニ、長島、高沢食品、丸安商店、横浜佃煮製造、海幸食品、佃浅商店、貝新などが、それぞれ工夫した伝統的の技で現代の嗜好に合わせて美味しいバラエティに富んだ佃煮を生産している。

・羽田空港の歴史

羽田空港は1931年（昭和6年）8月、面積53haに延長300m、幅15m滑走路1本を設けて開港した、わが国初の国営民間航空専用空港「東京飛行場」からその歴史がはじまる。1938年から1939年（昭和13年から14年）にかけては最初の拡張工事が行われ、延長800m、幅80mの滑走路が2本整備された。終戦後、進駐軍に接收された「ハネダエアベース」の時代を1958年（昭和33年）7月に全面返還をもって終えるが（1952年〔昭和27年〕には大部分の施設が返還され、現在の東京国際空港の呼称となっている）、この間においても滑走路・誘導路・エプロン等の延長、拡張が行われている。そして、航空機のジェット化が急速に進展する中で、さらに滑走路を始めとする空港施設の規模拡充が行われ、1964年から1971年（昭和39年から46年）にかけ、3本の滑走路を有する羽田空港の原形ができ上がった。1978年（昭和53年）新東京国際空港（成田空港）の開港に伴い中華航空を除く国際線が移転し、羽田空港は国内線空港としての役割を担うこととなるが、昭和45年頃からの航空機の大型化・高速・大量輸送時代が到来する中、その需要は、なお急激な増加を見せ処理能力は限界に達するようになる。このような中、羽田空港の将来にわたる国内航空交通の中心としての役割に対処するため、空港施設を大規模に沖合いに展開する「東京国際空港沖合展開」が着手され、今日、その全体完成に向けた整備が進んでいる。「羽田空港のあゆみ」は、常に時代の要請に対応し拓かれたわが国航空の歴史ともいえる。

・羽田の漁業

羽田浦の漁業は、約八三〇年前の平治年間、羽田に七人の落人が住みついたときから始まったと言われている。江戸時代になってから、漁船、漁師は、参勤交代のときに六郷川（多摩川の河口部）の船橋や補役として、また大阪城夏の陣には軍船として使用された。この羽田浦は、魚貝類の大切な栄養源となる淡水が多摩川より大量に流れ出るため、その周辺は絶好の漁場であった。この地で水揚げされた魚貝類の鮮度は高く、徳川將軍家に献上したり、江戸の町に運んでいた事実が伝えられている。特に羽田洲は、「干潟広大にして諸貝を産し、中でも蛤貝を名産とし、汐吹貝、赤貝多し」と『羽田史誌』に記されており、古くから多くの貝類が漁獲されていた。かつて江戸湾内の優良漁場であった羽田浦周辺も、昭和三〇年代から始まる東京湾の埋め立てと航路づくりのため、昭和三七年に海苔漁場の漁業権の放棄が余儀なくされた。その後、空港拡張により浅瀬漁場は減少し、以前のような漁村としての姿は薄れつつあるなかで、多摩川河口の船溜りは、昔をしのばせる貴重な場所となっている。

第三章 考察

このように、この二つの歴史を見てみるととても興味深いことがわかる。また、昔と現在が大分違うことも知ることができた。地域がどのような道をあゆみ今に至ったのかを知ることがとても大切であるとおもう。なぜなら、そうすることで社会的に地域を捉え新たな発見ができるかもしれないからだ。今後もよりいろいろな地域を勉強していきたいと、私は考える。

参考資料 <http://kamatahachiman.org>
<http://www.ota-machi-katsu.net/town/town9.htm>
<http://www.japanfoodnews.co.jp/tsukudani/>
「地域情報誌はばたき 平成 16 年 1 月号」
20 世紀時刻表歴史館

*最後に羽田空港の資料を載せておきます。

「羽田空港半世紀の歴史

発祥篇



「羽根田穴守神社」 - 明治末～大正頃？

年譜その1

1800年頃

この地域で干拓が行われた。

1885年（明18）

穴守稲荷ができる。

1902年（明35）

蒲田 - 穴守に電車が通じる。

行楽地として賑わう。

1917年（大6）

「日本飛行学校」がこの地に開校。

空港と神社の絵葉書がどう関係あるのか、不思議に思われる方もいらっしゃるかもしれませんが、しかし、羽田空港の成り立ちについて語るとき、この絵葉書に描かれた「穴守稲荷」の話を外すわけにはいきません。なぜならば、現在の羽田空港の敷地の一部は、まさにこの神社の境内だったからです。

穴守稲荷は明治中期にでき、多くの人々の信仰を集めてきました。もっとも、花柳界や賭け事といった、いわば俗的な分野での御利益も支持されていたようで（ヒント：「穴」）、その参道も料亭や旅館で華やいた雰囲気だったといえます。

穴守稲荷神社のホームページはこちら。（戦前の資料展示もあります） → <http://anamori.jp>

絵葉書で体験する戦前の穴守稲荷参拝

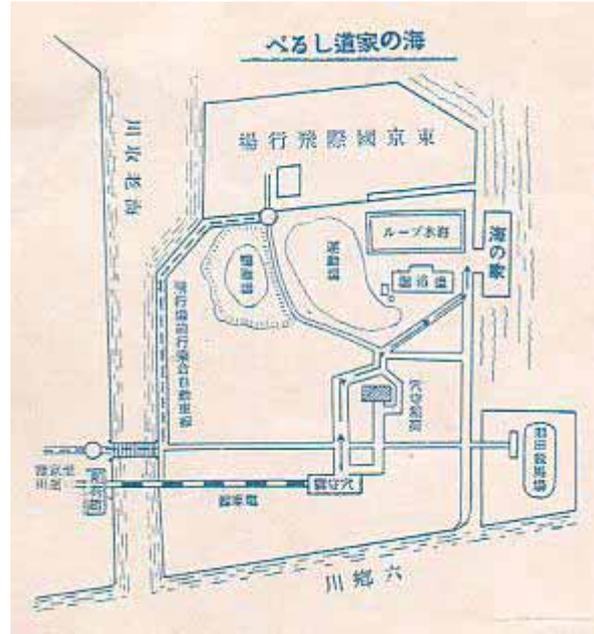
稲荷の周囲には、古い漁村の生活がありました。右は推定ながら、今の羽田東急ホテルから、旧国際線到着ビルの辺りにかけての風景と思われます。

陸に打ち上げられた小さな漁船が見えます。このあたりは潮の干満の差がはっきりしており、干潮時には広い干潟が現れました。

そして、この広い干潟を利用して、飛行訓練が実施されたりしていましたが、穴守稲荷の隣に1931年（昭6）夏、正式に飛行場が開場しました。後の東京国際空港のはじまりです。



「羽田穴守東海(貫?)橋」 - 明治?



今では信じられないかもしれませんが、戦前の羽田は、遠浅の干潟を生かした海水浴場が有名でした。上は、1932年(昭7)に京浜電鉄(今日の京浜急行電鉄)が発行した案内です。

穴守駅から徒歩3丁(約300メートル)、海の家や海水プールなどの施設があり、7月10日から9月10日まで開場と記されています。略図には、穴守稲荷や「東京国際飛行場」も描かれていました。

その後、飛行場は1938年(昭13)頃に拡張工事が行われ、その際に海水浴場の辺りも敷地に取り込まれてしまったようです。現在のB滑走路の西南端あたりがその位置であったと思われます。

夏には海水浴客、冬には海苔養殖の上をかすめるように、小型のプロペラ機が爆音を響かせて飛んでいたのでしょう。都市化が進んだ現在から想像もできない、のどかな様子がうかがえます。しかし、レジャーや果ては飛行機という時代の先端の産物が、古くからの信仰や自然の中に混ぜこぜになったというところに、この土地の独特の味わいがあるとも言えるのではないのでしょうか？



年譜その2

1929年（昭4）

国策会社の日本航空輸送が運航開始。
（但し、羽田開港まで東京は立川発着）

1931年（昭6）

東京飛行場開設。羽田空港の歩みが始まる。

1938年（昭13）頃

空港拡張工事で滑走路増設。

1939年（昭14）

毎日新聞社「ニッポン」号の世界一周飛行。
羽田から56日をかけて世界東回り。

羽田空港が出来た頃は、このような飛行機が主力でした。当時の代表的な航空会社であった「日本航空輸送」が運航していた"フォッカー・スーパーユニバーサル"です。なお当時は、舗装された滑走路もありましたが、大部分は草地になっていました。

背後には同社の格納庫と、空港ターミナルビルが見えます。2階建ての**空港ターミナルビルは小振りながらも瀟洒なつくり**で、ガラス張りの半円形の待合室もありました。

羽田空港半世紀の歴史

復興篇



旧待合所付近

戦時中、東京飛行場には一部の部隊が置かれていましたが、軍事的にはそれほど中心とならずに終戦を迎えました。しかし、**米軍が進駐**するやいなや、東京飛行場は日本のみならず極東の玄関として、軍・民間問わず重要な役割を担うこととなりました。

左は、1947年(昭22)頃撮影と思われる、旧ターミナルビルの旅客待合所付近です。東京飛行場は**"HANEDA ARMY AIRBASE"**(羽田陸軍航空基地)として、米軍の管理下に置かれていました。

左と下の3枚の写真は、近年私が入手したものです。撮影者名は不明ですが、日本からフィリピンへ転勤する、米国人女性軍人のスナップのようです。

当時は米軍基地として、日本人には全く縁遠い存在であっただけに、貴重な記録を残した撮影者に、謝意を表したいと思います。

年譜その3

1941年(昭16)
太平洋戦争開戦。

1945年(昭20)
終戦後、米軍により接收される。
地元住民は強制退去に。

1946年(昭21)
第一期空港拡張工事完了。
滑走路2本の態勢となる。

1947年(昭22)
パンアメリカン航空機乗り入れ。
他会社も続々と乗り入れ開始。



待合所前の駐機場にて



米軍による飛行場の接收は、急で高圧的でした。この地域には一般人も住んでいましたが、48時間以内に立ち退きを命じられたといひます。整地と埋立ての後、長大な滑走路を有する大飛行場が出来上がりましたが、この土

地の守り神である穴守稲荷をはじめ、古くからの面影は完全に消滅しました。 - ただひとつの例外を除いては……。

この頃撮影された上の写真は、左右 2 枚続きです。左は撮影者がこれから搭乗する、米軍の C-54 輸送機。右は滑走路を川崎方面へ離陸する、C-46 輸送機をとらえています。当時、日本は航空機の運航を一切禁じられていたため、発着するのは米軍機をはじめとする外国機だけでした。

撮影地点は旧ターミナルビル前で、右の写真には旧・日本航空輸送の格納庫が見られます。「発祥篇」最後で紹介した絵葉書の、左方に写っているのがそれです。

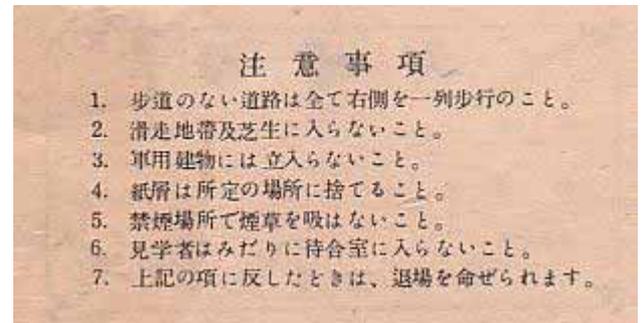


左は、昭和 20 年代末頃の管制塔の内部。施設が徐々に返還された一方で、日本側の要員が整っていなかったため、管制業務は米軍に委託されていました。その関係で、日米混成で業務にあたっていた様子がわかります。管制官が握っているのは、当時のマイク。

眼前の駐機場には、当時最大級の米軍輸送機「グローブマスター」と、C-97 輸送機が見えます。

この写真は撮影者不詳。ある航空関係団体の放出品の中に含まれていた一葉を入手したものです。

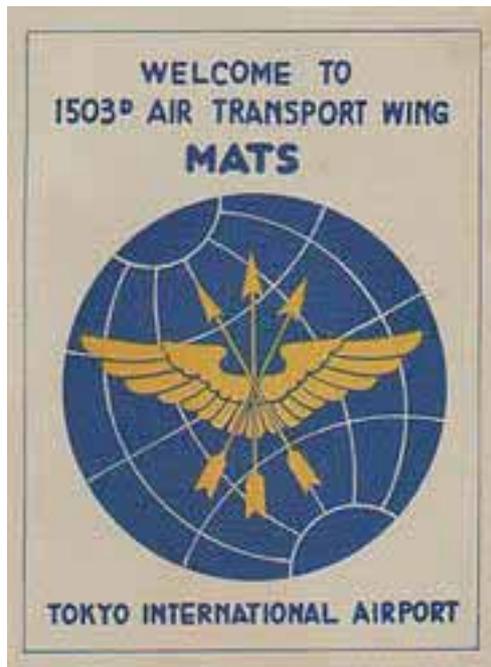
1952 年（昭 27）7 月、米軍・羽田航空基地の一部が日本に返還されました。「東京国際空港」の始まりです。しかし、当初はまだ旅客ターミナルなどの施設は整っておらず、整備や米軍関係施設のある一角に、小規模な旅客取扱施設がありました。



多くがまだ米軍基地であったため、民間専用ターミナルが出来るまでは、空港への入場には上の画像にあるような「入場票」が発行されていたようです。これは返還一年後のもの。「軍用建物には入らないこと」といった注意書きからも、当時の状況が窺えます。

下に紹介するのは、当時東京国際空港に駐留していた、**米空軍第 1503 輸送航空団**が発行した、着任者向け案内パンフレットです。当時の基地の状況を伝える貴重な資料です。

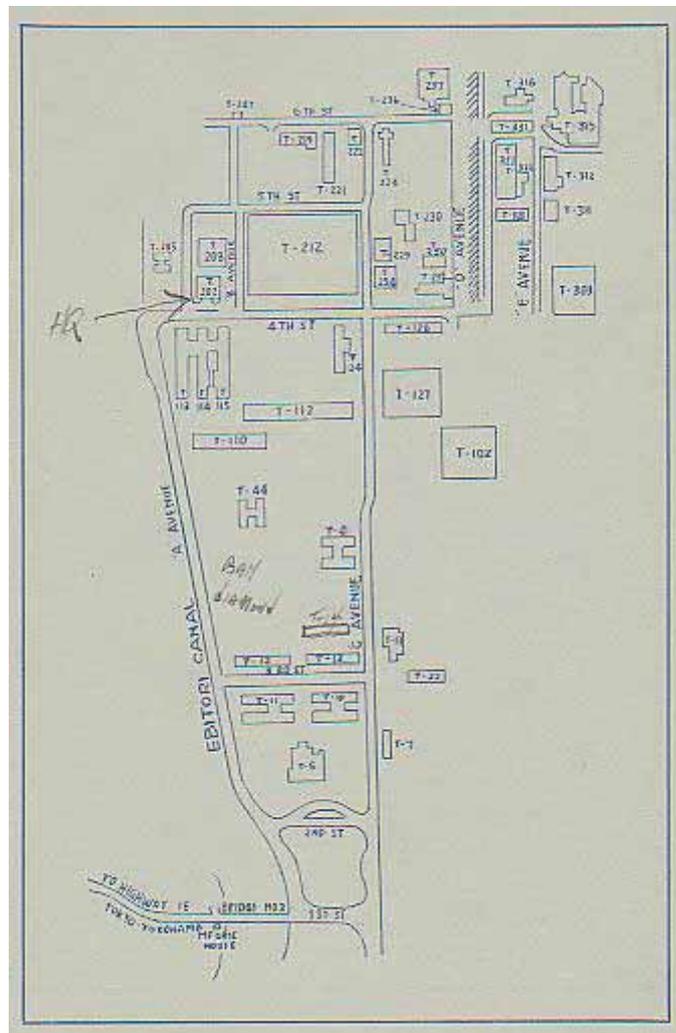
一部返還後の 1952 年(昭 27)から、完全返還された 1958 年(昭 33)までの間の発行と思われます。1503 輸送航空団は、**MATS** に所属する部隊として有名でした。



縦 21.2 センチ×横 15.3 センチ

右はその扉から、米軍基地の配置図。今日の旧整備場地区に当たります。

左端は海老取川(EBITORI CANAL)、その下方にかかる橋は稲荷橋です。橋のもとには「MP GATE HOUSE」があり、憲兵が空港への出入をチェックしていました。かつて人々の生活があった羽田の土地は、普通の人々が容易に近づけない、フェンスの向こうの世界になっていました。



そこから兵舎の並ぶ基地内の道を行くと、地図の右上の角にある建物が当時のターミナルビルです。

この案内書には、基地内の施設（売店・食堂・教会など）の営業時間や都心とのバス連絡についての説明の他、司令官からのメッセージとして、以下の文章が書かれています。

「我々の地位は幾分変わったものです。多くの商業航空会社と基地を共同使用し、日本政府と基地を共同管理しています。(中略)着任に際して第一に認識しなければならないことは、ここでは我々アメリカ人は日本政府のゲストであるということです。我々一人一人がアメリカ合衆国の大使です。ここでの第一の仕事は MATS の業務ですが、第二の仕事は

我々のホストである日本人々との友好と信頼の基礎を築くことです。(後略)」

年譜その4

1951年(昭26)
日本航空国内線就航。

1952年(昭27)
一部が米軍から返還される。
東京国際空港のはじまり。

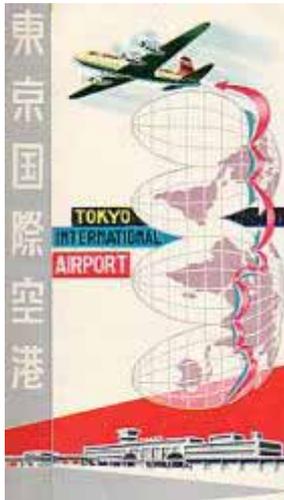
1955年(昭30)
新ターミナルビルが竣工

1958年(昭33)
管制が米軍から日本側に移る。
日本に全面返還された。



やがて従来のターミナルの滑走路を挟んで反対側には、**1955年(昭30)に新しいターミナルがオープン**しました。上は、その頃発行された絵葉書です。(絵葉書の左上が旧ターミナル地域です。)

新ターミナルビルは、管制塔の立つ4階建ての本館と、チケットカウンター棟から構成されていました。本館からは、駐機場に沿う形で搭乗者通路の屋根兼見学者通路(いわゆる送迎デッキ)が延び、一部は駐機場中央に突き出す形になっているのがわかります。



発行：日本空港ビルデング(株)

新しくオープンしたターミナルビルは、東洋一の規模ともいわれ、たちまち**観光名所**となりました。左は、1958年(昭33)頃発行された、見学者向けパンフレットです。

見学コースは9時から18時までオープン(夏季は8時から22時)し、入場料は40円でした。本館の中には航空教室として、航空関係の展示や映画室がありました。

また、見学者通路と駐機場は、手を伸ばせば機体に届きそうなくらい近かったため、「**ガソリタンクがございますのでおたばこは固くお断り致します。**」との注意書きがあります。

このターミナルビルは増改築を繰り返し、1993年(平5)まで40年近く使用されました。現在の新B滑走路西端付近にあたります。

羽田空港半世紀の歴史

拡張篇

年譜その5

1959年(昭34)
太平洋線にジェット機就航。

1962年(昭37)
羽田の漁業組合が漁業権放棄。
東京湾の汚染で海苔養殖が不可能に。

1963年(昭38)
ターミナルビル大増築完成。

1964年(昭39)

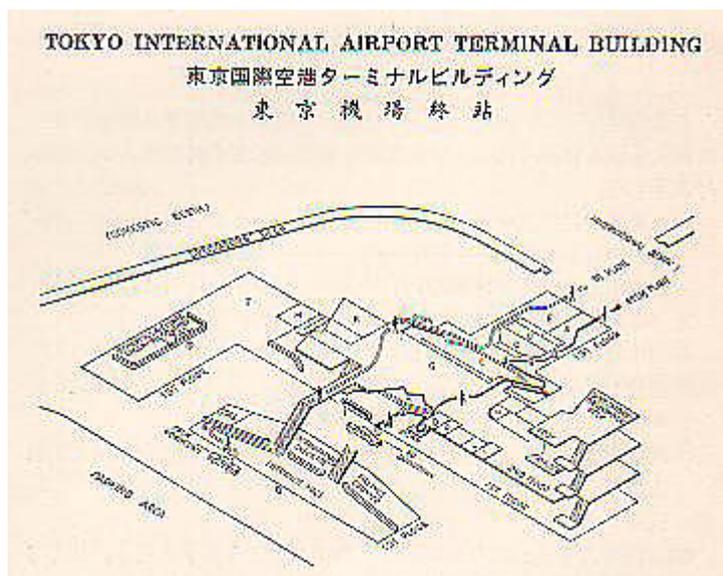


発行：日本空港ビルデング(株)

沖合に C 滑走路完成。
東京モノレール開通。
日本人の海外渡航自由化。

民間に解放された羽田空港は、太平洋線と欧州線の接点として、又、復興を遂げて急成長の途上にあった日本の表玄関として、国際航空路における重要性は飛躍的に高まっていきました。折りしも航空界はプロペラ機から大型ジェット機の時代に入り、滑走路の延長や駐機場の拡張が必要となりました。

上は、1961年(昭36)頃の見学者向けパンフレットに掲載されている、拡張予定図です。白抜きの部分が従来の敷地で、その沖合いをさらに埋め立てて、新しい滑走路(点線)を造成することがわかります。



「東京における入国手続きについて」

1962年(昭37)/日本航空 より

拡張対象は、空港の敷地だけではありません。航空機の大型化と便数の拡大に伴い増加する旅客をさばくため、ターミナルビルも増築が必至でした。

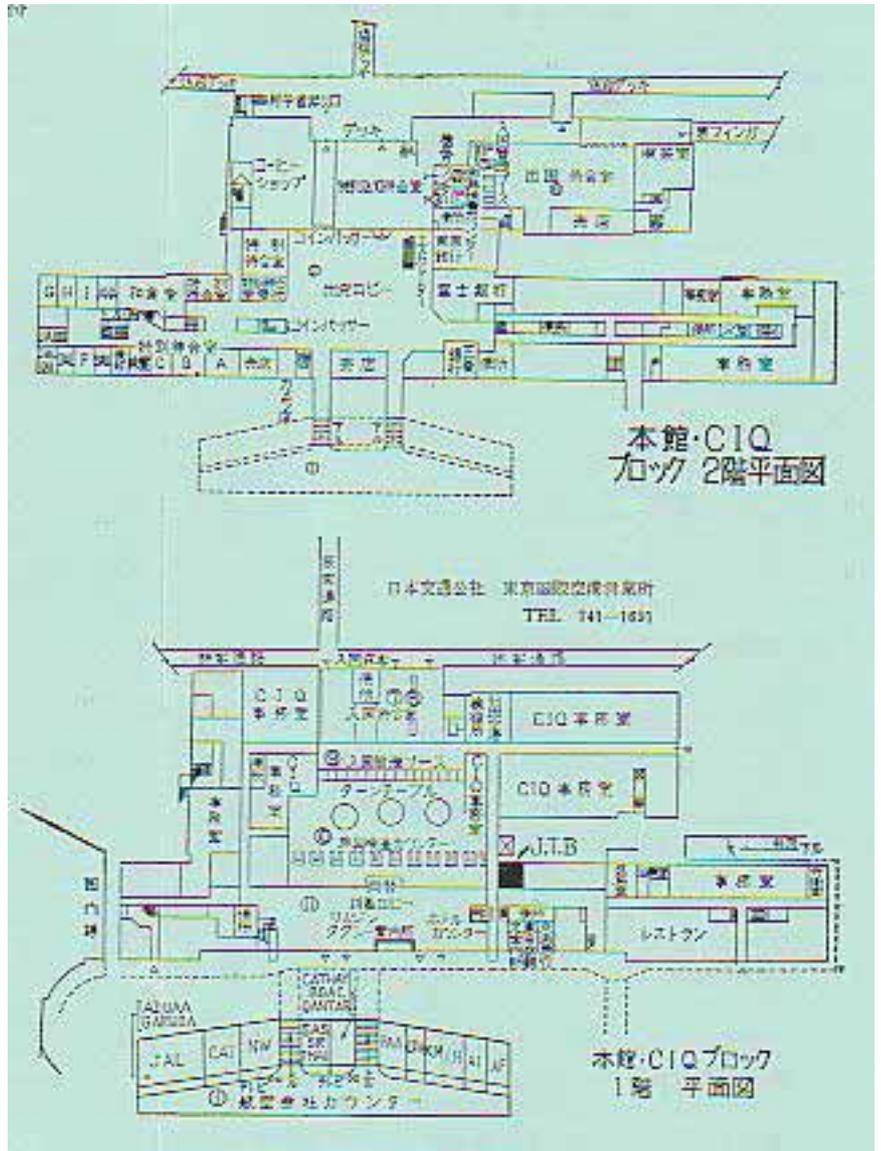
左は、増築前のターミナルビルの略図。チケットカウンターで搭乗手続きをした乗客は、ターミナル2階のロビーへ。そして再び1階に下り、出国手続きを済ませて駐機場へ向かいます。

□到着客はこの逆を辿ります。

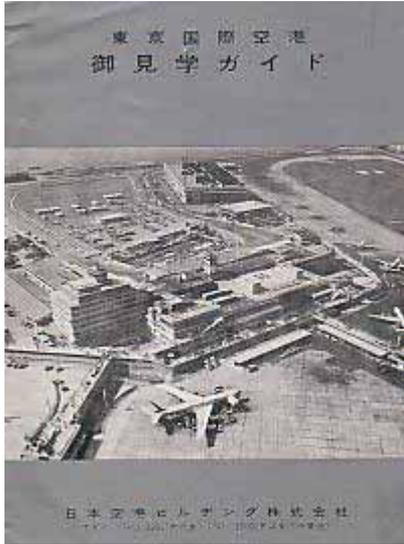
こちらは増築後のターミナルの内部。
最も特徴的なのは、**出発客と到着客が分離**され、各々に対する処理スペースが拡大したことです。

2階の出発ロビーに上がった**出発客は1階に下りず**、その奥の増築部分にある出国手続ブースを通して、出国待合室に入ります。搭乗口へはフィンガーと呼ばれる廊下が延びています。

一方、到着客は1階で入国手続きを済ませた後、2階に上がることなく荷物を受け取って空港外へ。**荷物の受け取りは、ターンテーブル式**となり、それまでの手渡しから自動化されました。



「東京国際空港御案内」
1964年(昭39)/日本交通公社 より



発行：日本空港ビルデング(株)

左は、増築後のターミナルビルの写真が表紙を飾る、団体客向けの見学案内パンフレット。管制塔は増築部分の屋上に移設され、現在の新ターミナル完成まで長らく親しまれた、羽田空港の景観が出来上がりました。

駐機場の機体は、エールフランスのボーイング 707。画面左下・突き出したフィンガーの両隣に緩やかな弧を描く構造物が見えますが、エンジンの強烈な排気から周囲を守る「ブラスト・フェンス」です。ジェット時代に入ったことを象徴しています。

右は、上のパンフレットより、昭和 38 年頃の団体食堂の光景。修学旅行らしい詰襟の男子学生がぎっしりと詰め込まれ、昼食のカレーを食べるのは、隔世の感です。

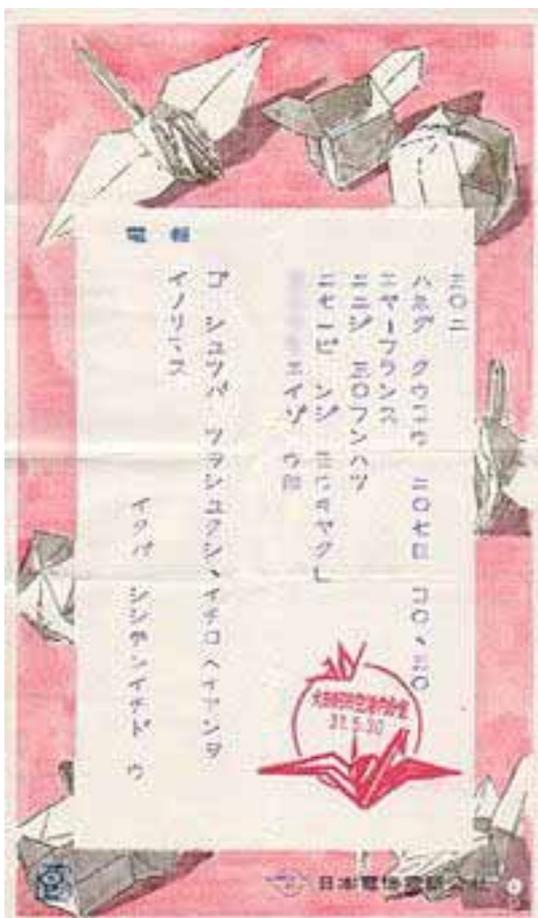
団体向けメニューには、「はとバス」の昼食で出る幕の内や、「機内食」まであります。このように、当時の羽田空港は航空交通の要のみならず、東京を象徴する必見のスポットとしてレジャーの対象となっていました。

空港ビルを経営する会社も、積極的に観光客を誘致していました。



羽田空港半世紀の歴史

躍進篇



空港は、搭乗者と見送る人の最後の接点です。

左は、1962年(昭37)5月30日、エールフランスの乗客に宛てられた電報。22時30分発の271便は、アンカレッジ経由パリ行きでした。

増築されたターミナルは、出国手続ブースの手前には「特別送迎待合室」が設けられ、**ガラス張りの吹き抜けの大広間**で、搭乗者や送迎人が、くつろぐことができました。上はその入場券です。(昭和45年)

他にも、出国手続きの終了した搭乗者が、一部を網にしたガラス一枚を隔てて見送り人と最後の会話ができる、「別れの窓」という施設もありました。

いずれも、海外渡航のステータスが高かったり、「一生に一度」的な希少性のあった時代を物語る、今となっては昔話です。



発行：東京モノレール(株)

羽田空港が大変貌を遂げた背景には、1964年(昭39)の東京オリンピック開催という契機がありました。このイベントは、空港の施設の整備そのものだけでなく、空港アクセスを改善することにもつながりました。

左は、1964年(昭39)9月、都心と空港を結ぶモノレールの開業時のパンフレットです。中空を滑るように走る珍しさも手伝って、航空機利用者のみならず空港見学者の人気の的となります。

しかし、片道250円・往復450円という運賃は、当時としては相当高いものでした。また、開業直後は途中駅が一つも無く、乗客が航空旅客と観光客に限られていたため、同社の経営は苦しいものでした。

左の写真に見える首都高速道路も羽田まで開通し、それまでの一般道の渋滞からの脱却を目指しました。



開業から数年間、モノレールは空港とタイアップして、観光客誘致

年譜その6

に努めていました。

上は、1965年(昭40)の**納涼クーポン**です。その名の通り、夕方17時から有効で、当時ターミナルビルの屋外スペースで**夏季に開催されていた、ピアガーデン**客を当てこんだものと思われます。

下は、1966年(昭41)の**夏休みご家族特別割引クーポン**です。

両方とも、モノレール往復切符と空港の観覧券という同じ構成ながら、発売額には大きな違いがあります。当時のモノレールは高い運賃が不評だったため、そうしたイメージを必死に払拭しながらの集客努力の跡がうかがえます。

1966年(昭41)

この年、東京近辺で航空事故相次ぐ。新東京国際空港が成田に建設決定。

1967年(昭42)

日航が世界一周線を運航開始。

1970年(昭45)

ジャンボ機が太平洋線に就航。