

13. 航空気象

13.1 中央気象台札幌飛行場出張所

北海道において、はじめて航空気象業務が行われたのは、東京—札幌間の民間定期航空路線が開設された昭和12年4月1日からである。この定期航空に対する気象サービスのため、札幌飛行場に中央気象台の出張所が設けられ、斎藤博英が出張員として、まだ雪の消えやらぬ同年3月に赴任してきた。

札幌飛行場は現在の北24条西5丁目から、北と西に各各約1kmばかり延び、航空局は西8丁目にあった。はじめは、この航空局の一室を借りていたが、その年の秋には航空局に隣接して新庁舎と露場が完成し、間借り生活から開放される。業務開始当時は斎藤ただ一人であったが、同年9月に2名の増員があり、定夫1名も新規に採用している。業務内容は、1日1往復の定期便のために航空気象実況報や天気図の作成、飛行士への情報提供、1日3回(06, 14, 22時)の地上気象観測など、現在のローカル空港出張所とあまり差のない内容であった。

13.2 札幌航空気象観測所

定期航空便に対する気象サービスを開始以来、業務も軌道に乗って第3年目に入ったが、まだ正式の名称は与えられず、依然として出張員扱いであった。しかし、昭和15年2月17日付文部省告示第87号により、札幌飛行場出張所は、昭和14年11月1日にさかのぼり、中央気象台札幌航空気象観測所に昇格し、同15年3月11日には、初代所長として相馬清二が任命された。

昭和15年は航空気象への要望、特に軍事上の利用度が強まり、この年の1月から全道の気象官署で、日の出から日没までの間、航空気象のために毎時観測を実施し、乙式気象電報として通報するようになった。これは、現在、航空気象官署で行っている航空気象観測通報に当たるが、昭和19年7月21日からは、昼夜を問わずの毎時観測通報となり、終戦になってやっと廃止された。

札幌—東京間の定期航空便は、昭和16年に入ると次第に欠航が多くなり、夏の終わるころにはついに路線廃止となる。そして人員も所長と定夫の2名に減らされ、この時点で札幌飛行場の航空気象業務は事実上終わったのである。

昭和17年5月、相馬所長が紗那測候所長に転出した後は定夫1名だけとなり、業務は完全に停止した。以後、観測所の所長は札幌管区気象台長が兼務するが名目上の

もので、観測所の存在は有名無実となる。ただ1人残った定夫も、17年10月から札幌管区気象台に移った。名ばかりの札幌航空気象観測所は、昭和18年10月1日付で中央気象台から札幌管区に移され、これ以後は札幌管区気象台札幌航空気象観測所と呼ばれるが、終戦後の昭和22年4月30日付で正式に廃止された。その間、無人の庁舎には前述の定夫が、宿舎がわりに住みこみで管理した。

現在、札幌飛行場は住宅地と化して跡形もなく、ただ飛行場跡をしのぼせる門柱だけが残っているに過ぎない。観測所庁舎は終戦後、管区気象台の宿舎として利用され、現在は单身寮となっている。

13.3 戦後の航空気象

終戦後、日本人による航空活動は連合軍により一切禁止され、航空気象も停止状態となった。しかし国内の各飛行場に進駐した連合軍(空軍)に対しては、気象協力をせよとの連合軍指令により、北海道では千歳基地のアメリカ空軍気象隊に協力することになった。このため道内の各気象官署から千歳基地に派遣された協力要員の世話をする一方、連合軍への協力を円滑にするため、昭和21年3月13日、千歳町(現在は市)に千歳測候所が創設された。同測候所は昭和24年3月31日に廃止されるが、後年の千歳航空測候所の前身でもある。

連合軍への協力は昭和21年4月から同23年12月までであったが、この間に修得したアメリカ式気象業務は、後年の航空気象の再発足に大いに役立った。また派遣された協力要員は多いときには28名にも達したという。

昭和26年、禁止されていた日本人の航空活動が許可されると、戦後初の民間航空会社である日本航空株式会社(以下、日航)が設立され、千歳—羽田—伊丹—板付の定期航空路線が敷かれる。これに対する気象サービス機関として、同年9月1日、千歳飛行場内に千歳航空測候所が開設され、以後北海道における航空気象の中心的存在になるのである。

日航の定期運行は昭和26年10月25日から開始されたが、その後の日本における目覚ましい民間航空の発展はこの日から始まったといえよう。

千歳航空測候所は開設されたが、当時、千歳飛行場の航空気象観測および予報はすべてアメリカ空軍気象隊が行っていたので、測候所としてはこれに依存せざるを得

なかった。したがって開設当初の仕事は、アメリカ軍資料を併用して09時と12時の地上天気図を作成し、日航や航空保安事務所に航路上の情報を提供することであった。

昭和27年6月28日、札幌一千歳間に航空用テレタイプ回線が開通。同31年1月から区内気候観測に準じた気候観測を実施することになる。同年4月1日から日本ヘリコプター輸送（翌年極東航空と合併し全日空となる）も就航、6月には北日本航空（東亜国内航空の前身）が丘珠—西春別（計根別）間の不定期便を開始するが、この年の5月には日航便が1日3往復と増便になっている。このように民間航空は年を追って躍進し、千歳航空測候所としては気象観測こそ実施しなかったが、これらの定期、不定期便に対する気象情報の提供は不可欠なものとなり、その量は次第に増大した。そのため、昭和32年1月からはテレタイプ1回線が2回線に増えている。

昭和32年末から千歳駐留アメリカ空軍の撤退が始まり、翌33年3月にはアメリカ空軍気象隊から予報、観測業務を正式に引き継いでいる。

昭和33年4月1日から千歳航空測候所は自ら観測・予報も行うことになり、ここで本格的な航空気象業務の施行態勢に入るのである。この年の8月、同所に課制が施行され、予報課・観測課と業務係が置かれる。翌34年4月には、航空機の離着陸に重要な気象要素の一つである最低雲層の雲底の高さを自動的に観測するシーロメーターが取り付けられ、施設も着々と整備された。

アメリカ空軍撤退後の千歳飛行場は、日本の航空自衛隊と民間の共用となり、気象サービスについて、自衛隊機には自衛隊の気象機関が行い、その他の航空機に対する飛行予報やパイロットなどへの情報提供（ブリーフィング）等はすべて航空測候所が行う。また、同飛行場における公式気象情報（気象観測結果・飛行場警報）は航空測候所が発表責任を持つことが、気象庁・防衛庁・航空局の間で取り決められ、その後も航空気象業務に関し、航空自衛隊千歳気象隊および同管制隊との間で相互協定が結ばれるなど、共用飛行場特有の苦労もあった。

昭和34年、陸上自衛隊の航空基地である札幌市の丘珠飛行場を中心に、道内の各主要都市を結ぶローカル航空路線開設の機運があり、はじめに稚内空港が同年4月に開設となった。以後、函館・釧路などに空港新設工事が着工の運びとなり、これらの空港には気象台（測候所）の空港分室（後には空港出張所）が必ず附設されたが、その一覧表を末尾に掲げた。

昭和38年4月1日、千歳航空測候所は新空港ビル（現在地）の完成により移転するが、このころから同所における航空気象業務は第2段階の整備態勢に入ったといえる。同年7月1日、札幌市栄町510の航空局札幌航空管制部内に千歳航空測候所管制気象課が新設され、北海道全域にわたる空域の気象監視を担当することになる。3か月後の10月1日、札幌市の丘珠空港に千歳航空測候所丘珠空港分室が設置され、組織も拡大していった。

アメリカ軍から予報と観測を引き継いだ時点から、観測は00～24時の毎定時観測と、最低気象条件の基準によって行う特別観測、また気象変化を見逃さないための常時観測とがあった。これは現在でも変わっていない。

航空気象観測通報はアメリカ軍のサーキュラNという方式を受け継ぎ、しばらくはそのままであったが昭和43年から国際式に近い方式に改正されている。この間千歳航空測候所の施設も次第に整備され、42年5月にはシーロメーターが回転ビーム式に更新され、43年4月には滑走路視距離を自動的に測定できる透過率計も設置された。千歳空港の夏は海上から侵入する霧のため、飛来した航空機が着陸できないケースがしばしばあり、冬のわか雪と共にウィークポイントとなっているが、この時期には1日100回以上の特別観測も珍しくない。

千歳航空測候所の予報業務は、当初はパイロットに対する航路上や目的地の気象状況の説明（ブリーフィング）が主要業務であったが、アメリカ軍から予報業務を引き継いでからは、民間機に対するブリーフィングは増大し、また主要空港としての飛行場予報は一段と重要視されるようになり、特に3～6時間内の予報が要求された。昭和41年には、札幌管区の内規による道内航空路の予報であるROFOR・Nが実施され、同49年4月から空域悪天情報（北海道全域）と称される悪天予報も出すようになった。

一方、航空会社が使用する航空機は年々大型になり、昭和36年から国内線にもジェット機が導入され旅客数は増加した。しかし、ジェット機の使用により飛行高度が高くなったので、それに対応する気象資料が必要となり、前記の予報項目の増加もあって作業量も年々増大の傾向を示している。

道内の空港出張所における航空気象業務は、規模、内容においても千歳航空測候所よりもはるかにスケールは小さい。また、出張所が設置されている空港の利用度によって業務量も異なる。しかし、業務内容については、ブリーフィングと気象観測が主体であることは各出張所

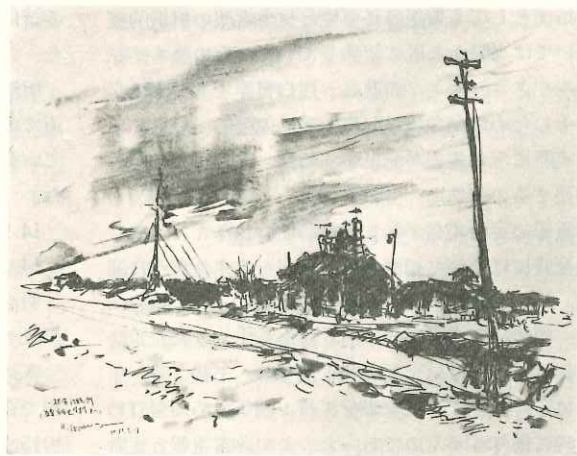
とも同じである。原則としてローカル空港は夜間閉鎖されるので、気象観測は日中の毎正時観測および特別観測に限られるが、昭和40年代後半から函館・釧路の両空港にジェット機が導入され、夏の繁忙期には夜間まで観測時刻が延長されるようになった。空港出張所では人員その他の理由から、予報関係は本台（所）に依存している。

道内空港出張所の開設年月日

稚内	昭和 34. 4. 10
女満別	35. 10. 1

函館	36. 10. 1
釧路	36. 10. 1
珠	38. 10. 1
帯広	39. 12. 1
中標津	40. 1. 1
旭川	41. 4. 1
紋別	41. 5. 1
奥尻	50. 5. 1
利尻	50. 5. 1

(大黒 実・榎波 忠)



根室 測候所

(図書資料管理室所蔵の写真に基づくスケッチ 東航 坂本 竜)