

○民間航空揺らん期に出現した“大和撫子” スチュワーデス奮戦記！

大空の花束 『エアガール』太平洋戦域フライト日誌



“空の女”かく戦えり！

●航空史研究家

鈴木五郎

昭和13年12月に発足した大日本航空株式会社で運航したダグラスDC3「松」号とエア・ガール（左が関口かほるさん）

に。ではスチュワーデスの誕

女子の就職先として、スチュワーデスの人気は相変わらず高い。しかし最近になって、これにかげりがみえてきたのはかなりの重労働を強いられるので、今どきの若い女性には1K（きつい）のマイナス面があるからであろう。さらにはなじみ深い、スチュワーデスという通称まで変わりつつある。

すなわち全日空と日本エアシステムがキャビン・アテンダントになっており、日航も近くフライト・アテンダントに改称するという。スチュワーデスの語源「女給士」に対する抵抗感からか。それならアテンダントだって単なる「付き添い」の意ではないか。日本語ではないけれども客室乗務員となるの

エア・ガールの誕生

女子の就職先として、スチュワー

デスの人気は相変わらず高い。しか

し最近になって、これにかげりがみ

えてきたのはかなりの重労働を強い

られるので、今どきの若い女性には

1K（きつい）のマイナス面がある

からであろう。さらにはなじみ深

い、スチュワーデスという通称まで

変わりつつある。

すなわち全日空と日本エアシステ

ムがキャビン・アテンダントになっ

ており、日航も近くフライト・アテン

ダントに改称するという。スチュ

ワーデスの語源「女給士」

に対する抵抗感からか。そ

れならアテンダントだって

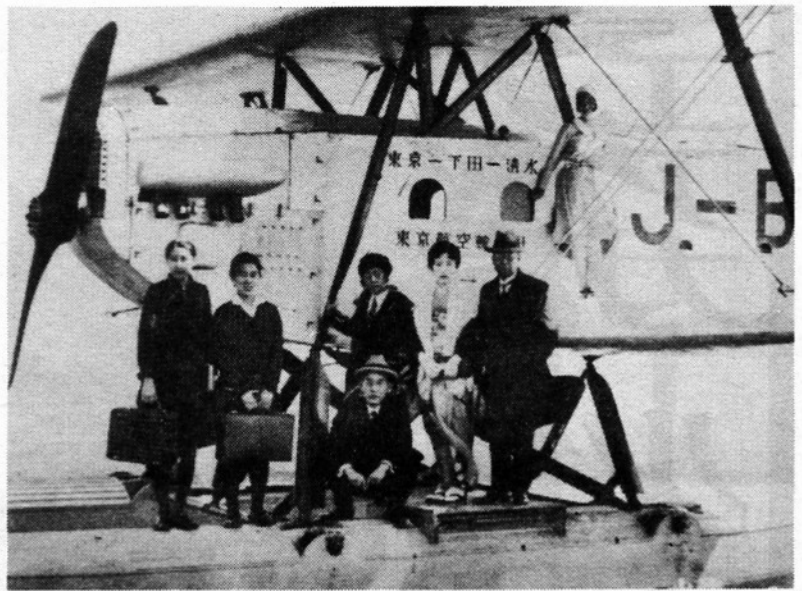
単なる「付き添い」の意で

はないか。日本語ではない

けれども客室乗務員となるの

に。

ではスチュワーデスの誕



昭和6年4月1日より最初のエア・ガールが乗務して東京～下田～清水間を運航した東京航空輸送の愛知A B 1水上旅客機——翼の上に制服を着たエア・ガールの姿が見える

生はいつだったのか。今から六十一
年前、一九三二年（昭和五年）五月
十五日からオークランド（カリフォル
ニア州）ーシヤイアン（ワイオミ
ング州）の間一五〇〇キロを途中四
着陸で、ボーイング航空（ユナイテ
ッド航空の前身）の80A複葉三発旅
客機（乗客一八名）が就航したとき、
これに乗務したエレン・チャーチら
の「クローリエ」だった。

り、サラリーはよく月一〇〇時間乗
務して一二五ドルであった。
クローリエはその後、エア・ホステ
スあるいはスチュワーデスと改称さ
れ欧米に定着していったのだが、こ
のころすでに東京ー大阪ー福岡ー大
連に定期航空輸送をはじめていた日
本ではどうだったのだろうか。
アメリカからの情報は入っていて
も、日本は六人乗り、八人乗り旅客

総勢八名が一
人ずつ乗り、離
陸するとフルー
ツボンチ、フラ
イドチキン、ロ
ールパン、コー
ヒーまたは紅茶
などの機内食を
ナース・スタイ
ルで配ったが、
さらには乗客の
荷物運び、機内
の清掃、機体を
格納庫に出し入
れる手伝い、
燃料の補給手伝
い、チケットの
チェックなどま
でやったのであ
る。

重労働のか

機だから世話をする乗務員なんか
らん、というのが半官半民の日本航
空輸送（株）の考えであった。

ところでこのクローリエのニュース
を、非常な感動をもって聞いた者が
あった。

「これは乗客の多少に関すること
ではない。たとえ二、三人でもサービ
スとしてやらにやあ……」と唸り、
さっそく実行に移したのである。

その人の名は東京航空輸送（株）
の社長、相羽有（あば）東京（大井）から
伊豆の下田まで、昭和四年十一月か
らアプロ式水上機によるローカル航
空輸送（パイロット一名、乗客一名の
ほか郵便・貨物）を始めていたのだ
が、翌五年から海軍払下げの一五式
複葉水上機一機と、愛知A B 1複葉
水上機一機（乗員二名、乗客四名）
を投入して清水（静岡）までの営業
を開始する。そしてもっと業績を上
げなくてはと思っていたところだっ
たので、直ちに募集を行なった。

当時、人気のあったバス・ガール
やデパートのショップ・ガールの上
をゆく、翔んでる女性」として人気
を集め、採用三名に対して一四一名
の応募者があった。実に四七倍の難
関である。

相羽社長はこの三人を日本式にエ
ア・ガールと名付け、昭和六年四月

一日から乗務させた。「ただいま離
水です」というのが、日本スチュワ
ーデスの第一声である。

このきわめて小規模であるが、ア
メリカのクローリエに遅れること一年
のエア・ガールは、やはり長つづき
せずほぼ一年で自然消滅した。日本
では時期尚早だったというほかな
い、それから六年後、ようやく軌
道に乗った日本航空輸送に第二次エ
ア・ガールが登場する。

始まった本格的サービス

営業開始前には、サービスなどい
らんよといっていた日本航空輸送の
安倍浩運航部長（大正十四年の朝日
新聞社による訪欧飛行で、「初風」号
のパイロットをつとめた。その後航空
局航空官）も、昭和十一年四月から
新しくダグラスDC2（一四人乗り）
二機を導入就航させるにおよんで、
「東京ー大阪ー福岡そして大連の幹
線には、そろそろ女性サービス係を
乗せにやならんだろう」と風向きが
変わったのだ。
「がんこおやじもついに……」とほ
くそ笑んだ芦原友信営業部長は、さ
っそく案を練るうち、五年前に東京
航空輸送で採用したエア・ガールの
ことを思い出した。

そうだ、名称はあれをそのままい
ただこう、と昭和十二年四月、エア
・ガールの募集を行なったのであ
る。

当時すでに東京→新潟、東京→富
山→大阪、大阪→松江、大阪→徳島
→高知の四ローカル線、台湾島内線
も開設されたほか、中国北部の航空
所も「惠通航空股份有限公司」に昇
格して、日本の航空連絡が密になっ
たばかりでなく、日本と中国との定
期航空路線は相互に連繫するところ
までできていたから、民間航空熱
は盛り上がっていた。

さらに昭和十二年四月、朝日
新聞社の訪欧機「神風」号（三
菱単発複座「雁」型）が七日
から九日にかけて、飯沼・塚越
両飛行士により立川→ロンドン
間一万五三七キロを九四時間
一七分五六秒の国際新記録で翔
破するイベントがあった。

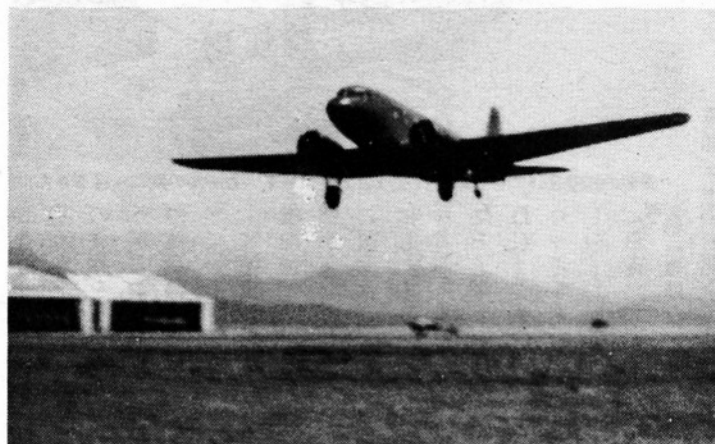
これでエア・ガール（正式名
称は女子乗務事務員）の人氣が
高まらぬはずがない。東京、大
阪、福岡、京城（現ソウル）、
大連の五支所で各二名ずつ、計
一〇名の採用に対し何と二〇〇
〇名以上の応募者となった。た
だ台北支所は海上長距離飛行と
なるので募集せず、地上女子事

務員だけであった。

このころにはアメリカでは、ク
リエではなくエア・ホステスに改称
されており、すでに三〇〇名を数え
るまでに発展していた。

七月初めになって東京を皮切りに
順次、一〇名を採用した。

新聞にはエア・ポート・ガールと
紹介されたが、当初は今でいうグラ
ンド・ホステスとして使い、ゆくゆ
くは乗務させるということとで名付け
られたものだ。このニュース記事に



福岡の雁ノ巣飛行場を離陸するダグラスDC2

は、写真もつかず続報もなかった。
七日夜、蘆溝橋に端を発した日中戦
争の勃発で、国内ニュースは戦争ニ
ュースに押しやられてしまったので
ある。

一〇名のうち東京支所の高野さん
がすぐ辞めたので、関口かほるさん
一人での勤務となり、福岡支所の立
石信子さん、大連支所の難波千恵子
さんらは各飛行場内のガイドや乗客
の手續、誘導、手荷物・郵便物の重
量検査のほか、駐機内乗客への配給
サービス（サンドウィッチ、すし、玉
子、ソーメン、果物、紅茶など）を始
めた。

日中戦争で拡大した業務

昭和十二年夏、中国における戦火
は拡大傾向にあったが、第一二回オ
リンピック（一九四〇年）の東京開
催はまだ返上されることなく、羽田
の東京国際飛行場もそれに合わせて
充実されようとしていた。十月から
はいよいよ東京→福岡間の定期便
に、試験的乗務が始まることになっ
た。とはいっても、エア・ホステス
に関する資料もほとんどなく、手探
りの状況のもとである。

当時、試験乗務をした関口かほる
さん（二十歳）の勤務情況を見る

と、午前五時に羽田飛行場に着き、
すぐに乗客の受付け、手荷物と乗客
の体重計測、魔法びん・折詰弁当・
紙コップの積み込みを行なう。午前
六時半離陸、すぐに一三人の乗客
（DC2は一四人乗りだが関口さんが
乗ると一三人）へ新聞、雑誌、グラ
フ誌配り。新聞には「皇軍快進撃」
「重慶爆撃」の文字が大きくおどっ
ている。

水平飛行に移ると茶菓あるいは弁
当を出し、満州、中国への税関手続
きなどの作業に入る。ただし機内ア
ナウンスなどはまだなく、さらに綿
で耳栓をさせていた当時、目抜き
の地点通過状況はメモに書いて回覧し
なければならぬ。

もし悪気流に出くわすと、運ぶコ
ーヒー・カップをひっくり返す、気
分の悪くなった客の世話をやくとい
ったことが次々と起きてパニックと
なる。あるいは今日のスケジュールデ
スより、ずっと厳しい勤務だったと
いえよう。こうして昭和十三年か
ら、本格的乗務が始められたのだっ
た。

東京から積み込まれた乗客の手荷
物や郵便貨物は、福岡（雁ノ巣飛行
場）に到着すると台北線、上海線、
ローカル線に種分けされ、積み換え
られる。



乗客の搭乗受け付け業務を行なうエア・ポート・ガールの関口かほるさん

つまり正午前後に福岡へ着く台北、大連などからの貨物を引き継いで東京へ戻ることになる。現在の航空輸送の原型が始まっている。

旅客数に応じて便数も増加し始め、飛行機の増強が行なわれた。DC2の国産化と、これを手本にした中島AT2（乗客八名）がつくられ、さらに十三年からより大きいDC3（乗客二一名）とロッキード14WG3「スーパー・エレクトラ」（乗客一三名）を輸入することになった。

さい軍人たちにもエア・ガールの評判はよく、昭和十二年夏以降終戦まで、辞めた人もふくめ乗務を主としたエア・ガールの全メンバーは左上表の通りである。

また地上職、すなわちグラウンド・ホステスや営業女子部員もかなりいて、各飛行場は華やいた空気に包まれていた。

なお昭和七年九月、日満合併で設立された満洲航空株式会社と、昭和十一年に中国北部につくられた日中合併の恵通航空会社は、治安の点からエア・ガールの採用はなかった。

新鋭機導入と商業定期便

日本航空輸送の待ち望む二つの新旅客機のうち、ロッキード「スーパー・エレクトラ」が昭和十三年六月に到着し、八月から東京―福岡間に一週間三往復を始める。東京―長春間の急行便のうちの福岡までである。最大速度四二二キロ/時を誇り、従来の三時間四十分を三時間に縮めることになった。日航輸は五機ずつ二回に分けて輸入したほか、国産化もしている。

やや大きいダグラスDC3のほうは、九月に到着してやはり十月から東京―福岡間の定期便に就航（計四

機）したが、スピードは三四〇キロ/時と遅くとも乗客は二一人（エア・ガール一人含む）だし、安定性が抜群だった。

この二種とも東京―福岡―青島―北京、福岡―上海―南京への急行便として毎日運航され、エア・ガールも上海までフルに乗務して日航輸のドル箱となった。

これらの新鋭旅客機にまじって、創立当時からフォッカー三発、スーパー・ユニバーサル単発も大阪經由便に使われており、客の中には「このほうがのんびりしていい」という旧式機ファンもいたという。

一七万坪の福岡・雁ノ巣飛行場は、日本の幹線航空路の中継基地とあって東京―羽田飛行場より賑わっていた。正午前後にはそのエプロン（駐機場）に東京、大連、台北などから到着し、あるいは出発していくDC2、DC3、スーパー・エレクトラ、AT2、フォッカー三発などの双発、三発旅客機が、一〇機前後もひしめいた。

今から六十年近く前の日本の空は、欧米には遠くおよばなくとも意外に発達したものであったのである。

昭和十三年九月三十日、密かに進められていた中国との和平交渉に軍部が反対し、陸軍大將宇垣一成外相

その量が現在とは比較にならないほど少ないこともあるが、フォークリフトなどない時代、非常にスムーズに運べたのはエア・ガールたちが離陸前から飛行中にかけて、行く先別のカード（運送票といった）をそれぞれにつけ、その個数と重量を記入しておいたからである。

東京発六時三〇分、福岡着一〇時〇〇分（直行で三時間三〇分の飛行時間）の一四一便の場合、福岡発一四時〇〇分の折り返し一四二便となり、東京着は一七時三〇分である。

軍部は中国の北京、南京の二大拠点を東京に結ぶ航空路設定を日本航空輸送に命じ、軍用定期航空の形式で運営が始められたが、その後の徐州作戦による戦費の増大から、対日和平工作を進めようとの政策転換（宇垣一成外相起用）で、軍用定期を解いて再び商業定期に切り換わる。

これで二種類の輸入も順調にゆくこととなり、さらにエア・ガールの増員も行なわれることとなった。ふだんいかめし気に、何かとうる

乗務地区 旧姓 難波 千恵子 (桑島) 現姓 大連—京城—福岡	乗務地区 旧姓 波多美和 村田 千鶴 大連—京城—福岡	乗務地区 旧姓 渡辺 信子 大連支所	乗務地区 台北—那覇—福岡 台北支所 旧姓 藤 尾 是 子 現姓 20年死去 旧姓 松 本 紀 子 現姓 20年死去 旧姓 吉 住 文 子 現姓 20年死去 旧姓 平 井 保 子 現姓 20年死去 旧姓 岡 部 代 子 現姓 20年死去 旧姓 進 藤 恵 子 現姓 20年死去 旧姓 滝 口 春 子 現姓 20年死去 旧姓 関 口 春 子 現姓 20年死去	乗務地区 北京—青島—福岡—上海—南京—長春 福岡支所 旧姓 藤 尾 是 子 現姓 20年死去 旧姓 松 本 紀 子 現姓 20年死去 旧姓 吉 住 文 子 現姓 20年死去 旧姓 平 井 保 子 現姓 20年死去 旧姓 岡 部 代 子 現姓 20年死去 旧姓 進 藤 恵 子 現姓 20年死去 旧姓 滝 口 春 子 現姓 20年死去 旧姓 関 口 春 子 現姓 20年死去	乗務地区 東京—福岡 米子—京城 東京支所 旧姓 高 尾 勝 子 現姓 20年死去 旧姓 飯 田 綾 子 現姓 20年死去 旧姓 加 藤 千 子 現姓 20年死去 旧姓 井 瑞 枝 現姓 20年死去 旧姓 藤 井 瑞 枝 現姓 20年死去 旧姓 矢 島 照 子 現姓 20年死去	乗務地区 東京—福岡 米子—京城 東京支所 旧姓 高 尾 勝 子 現姓 20年死去 旧姓 飯 田 綾 子 現姓 20年死去 旧姓 加 藤 千 子 現姓 20年死去 旧姓 井 瑞 枝 現姓 20年死去 旧姓 藤 井 瑞 枝 現姓 20年死去 旧姓 矢 島 照 子 現姓 20年死去
--	--	---------------------------------	---	--	---	---

は東条英機陸軍次官と衝突し、憤然
 辞任する騒ぎがあった。これで和平
 のチャンスが失って退くに退けず、
 戦争のドロ沼化は必至という情勢と
 なり、近衛内閣は十月十四日の閣議
 で、

「帝国民間航空輸送事業の国際的
 大進出を図らしむるためには、従来
 の航空輸送事業の面目を一新し、こ
 れを統合一元化して、事業の基礎を
 一層鞏固ならしめる必要がある」と

「私、所用の
 ため××便に
 同乗許可され
 たくお願いし
 ます」と、軍
 司令部にお伺
 いをたて、席
 が空いている
 場合、予約券
 を渡され、軍
 へ運賃を支払
 ったうえで航
 空券を手に入
 れることができた。もし軍関係者の
 急用でもあれば、搭乗取消しもある。
 これには苦情が多く、

●昭和6年当時の航空券

大阪—福岡間片道三五円と読める

東京 No. 3708

航空券

乗用日時 昭和 6 年 11 月 12 日
 上 8 時 30 分 発
 下 10 時 00 分 着

乗用区域 大阪 福岡

乗用賃金 35 圓

乗客氏名 水上 通 昭

宿 所 大連支所

発行日 昭和 6 年 11 月 16 日

発行所 大連支所

注意 此片は御搭乗・御乗降の際に必ずお持ちください

その発足は昭和十三年十二月一日
 であるが、同時に中国に設立されて
 いた惠通航空公司も発展的解消をと
 げ、十二月十六
 日に日華航空株
 式会社として発
 足した。これよ
 り前、十一月十
 五日から南京
 漢口、台北
 広東に毎日一
 往復、台北上
 海に週二往復の
 軍用定期便を早
 くも開始してい
 る(まだエア・
 ガールの乗務な
 し)。

「一号輸送機」に搭乗する
 昭和十二年の最初のエア・ガール
 採用のとき、台北支所は募集しなか
 った。福岡まで一六〇〇キロの洋上
 飛行に乗務させるのはまだ躊躇が
 あったし、また乗客も満席になるこ

とは少なくサービスの必要が乏しか
 ったからである。支所の女子事務
 が、グランド・ホステスを兼ねてい
 た。

昭和十三年十二月八日、つまり新
 発足の大日本航空に衣替えしてから
 八日目であるが、この台北線で事故
 が起きた。

台北を出発したDC2「富士」号
 が福岡に向けて飛行中、両エンジン
 とも故障して慶良間列島の久場島沖
 に不時着水し、救助船の到着が遅れ
 たため乗客八名中二名だけが助けら
 れ、あとの六名と乗員四名の計一〇
 名が無念の涙をのんだのである。

この事故によって救助法の改善が
 講ぜられ、のちのエア・ガール(三
 名採用)乗務を可能とした。

木村勝美

定価2000円(税込)



人を動かす“指揮官”の要件とは何か？
企業トップ11人の知られざる戦場体験

指揮官の要諦

陸士出身財界人たちの
太平洋戦争

好評発売中！

戦前・戦中、軍の指揮官養成のため全国からエリートを集めた陸軍士官学校。日本経済を支えた企業トップには、多くの同校出身者がいた。戦後の経済戦争を戦った彼らは厳しい訓練と苛酷な戦場体験から何を学んだのか？

寄りの郵便局へ、乗客を近くの宿

へ、軍から借りた自動車で送り届け

るのが若い通信士とエア・ガールの

役目で、雨が降ってれば全身濡れ

ねずみとなる。それに飛行場は今の

ように舗装されていず、草地と泥地

のまだからスカートまで泥だらけ

だ。

一方、エア・ガールたちが心待ち

にした便もあった。皇族や外国要

人、将軍、高官の搭乗する臨時便

で、またの名を“一号輸送機”とい

う。ふだんの定期便とは違ったコー

ス(たとえば要塞地帯の上)をとっ

たり南京、漢口、北京、新京といっ

たエア・ガールの乗務範囲外の地ま

で飛べるといふ醍醐味があった。

もし万が一、敵機の襲撃を受け撃

墜された場合、戦死となるのは覚悟

の上だった。すなわち“戦うスチュ

ワードス”の要素を備えていたとい

えよう。

関口かほるさんの記憶によると、

その搭乗者には秩父宮、三笠宮、梨

本宮、李健公、インドのチャンドラ

・ボース、タイのピブン首相夫妻、

王克敏、汪兆銘、大角海軍大将、本

間陸軍中将、山下陸軍中将の各氏が

思い出されるという。

「三笠宮のほかはみな、歴史上の人

物になられましたね。激動の嵐にの

み込まれた方も……」

と、関口さんは感慨深げだ。

昭和十三年末、大日本航空として

発足までの総航空路延長距離は二万

五〇〇〇キロに達し、三二万三〇〇

〇人の輸送実績をあげ、この年の全

世界航空輸送量の二・六パーセント

を占めるまでになった。これは民間

航空後進国としては、かなりの急成

長ぶりだったということができよ

う。

事故とエア・ガール

昭和十四年春、エア・ガールの活

動範囲は一号輸送を除いて東京支所

(関口、保坂、岩田、山本、植松、高

尾さんの六人)が東京、福岡、福岡

支所(高石、戸次、吉住、鈴木、平

井、岡部、原、進藤さんら一〇人)が

福岡、上海、台北支所(波多、村田、

渡辺さんの三人)が台北、福岡、大

連支所(難波、繁さんの二人)が大

連、福岡であった。

大日本航空は国策的見地から、西

南太平洋の重要拠点であるサイパ

ン、パラオ、ヤップなど南洋諸島と

内地(横浜)を直結する海洋航空路

を設ける必要にせまられ、十四年一

この「富士」号事故の前に、大森上空の空中衝突(地上での引火爆発により八五名死亡、七一名重軽傷)などあって、日本民間航空の安全対策問題が浮上する。

大日本航空では社員に欧米の施設を視察させるとともに、幹線ルート

の途中に二、三カ所の不時着陸場を

指定し、悪天候になればすぐ不時着

させるよう指示した。

東京、福岡間には、浜松と八日市

が選ばれるが、いずれも陸軍飛行場

だから旅客用の施設はなにもない。

そこで不時着してもトラブルも取

りつけられず、機長が真っ先にとび

降りて営舎まで駆けてゆき遇番士官

に報告、ついで会社に入社に手配を頼む。



昭和15年4月、雁ノ巣飛行場に立つ大日本航空の女性たち——左からグランドホステスの一木さん、場内アナウンサーの国崎房子さん、エア・ガールの原（江寺）恵子さん、同じく進藤みやさん——後方はロッキード「スーパーエレクトラ」旅客機

月から海洋部でテスト飛行を開始した。使用機は海軍の九七式四発飛行艇を輸送用にした川西四発大艇で、乗客は一八名（サイパンまでは一〇名）。のちに「南海の花束」という映画もつくられ、ロマンの香りに満ちたこの南洋航路に、エア・ガールを乗務させるか否かが問題になった。「ぜひこのルートに乗務させてくだ

さい」という人も何人かあったが、やはり二〇〇キロ以上におよぶ長距離洋上飛行であるのと、近い将来に不祥事が起きた場合のことを考えてエア・ガール乗務は見送られ、十五年三月からの本格的輸送開始から男性事務員が便によって乗務することになった。

しかし一九三九年（昭和十四年）

四月からサンフランシスコ・ホノルル・ミッドウェー・グアム・マニラ・ホンコンの太平洋航路線に就航したパン・アメリカン航空のボーイング・クリッパー（314四発飛行艇、このルートでは三〇人乗り）には、乗員一〇名のうち四名は客室乗務員で、スチュワード二人、スチュワードレス二人だったから、サービスマンでも大きく遅れていたわけである。

大日本航空は早くも支所を従来のほか、横浜、パラオ、札幌、京城、上海の五カ所、計一〇カ所としたが、航空路の伸長と便数の増加の蔭に、事故も相次いだ。

昭和十四年三月二十三日、中華航空のロッキード「スーパー・エレクトラ」が北京・大連間を定期運航中、猛吹雪にあい大連目前の海中に墜落した。乗員三名（エア・ガール乗務せず）、乗客八名の計十一名が死亡する。

その二ヵ月後の五月十七日、大日本航空の同じロッキード機「球磨」号が京城に向けて十時五十分、福岡・雁ノ巣を飛び立った直後、右エンジンが停止し失速墜落する。ガソリンに引火して火災を起こしたが、高度が低かったため乗員二名、乗客三名の死亡に留まり、乗員二名、乗客五名の計七名は火傷で奇跡的に助かった。

「球磨」号は羽田を六時五十分に着陸し、九時五十分福岡に途中着陸したのだが、この間エア・ガールの保坂嘉禰子（現姓・和久田）さんが乗務していたのである。仕事を終えた保坂さんは、エプロンで離陸する同機を手を振って見送っていたのだ。

この事故は、スピードを上げるため主翼面積を小さくし、離着陸時にファウラー・フラップを使って面積を拡大するとともに浮力を増すという当時の先端技術を駆使したため、ちょっととしたダメージがアクシデントにつながった一例である。

これを防ぐには滑走路を少しでも長くすること、および主翼にスロット（隙間翼）を設けることが挙げられ、雁ノ巣飛行場の拡張工事が直ちに始められた。そこで雁ノ巣を使えない間、陸軍の太刀洗飛行場（飛行第四連隊）に離着陸することになったが、軍用なのでエア・ガールを駐在させることはできない。

福岡支所の福岡・上海・南京（ここまで乗務区間が伸びていた）路線担当の平井幸枝さんは、その影響をもろに食らってしまった。彼女は福岡に着いてもすぐとんぼ返りせねばならず、上海支所大場鎮飛行場に泊まることを余儀なくされたのだ。

「国際都市上海といっても、私にとってロマンも何もなかった。完全にホームシックにかかってしまいました」と、彼女は回想していた。

国際線に乗りたかった！

昭和十四年五月、満ソ国境でノモンハン事件が起き、九月にはドイツ軍のポーランド進撃（第二次大戦勃



東宝映画から「ぜひ女優にほしい」とまでいわれた難波千恵子さん（中央）は一号輸送機にたびたび搭乗した——左右はグランド・ホステス

実現する。この情況をみて、エア・ガールたちの眼は輝いた。

「いよいよバンコクへ飛ぶのね。早く国際線に乗務したい」

「そのうちロトマ、ベルリン行もできるのじゃない」などと希望に胸をふくらませたが、国際情勢の急迫（一九四一年六月、ドイツがソビエト連邦に宣戦）と米英蘭の対日包囲網強化で、待望の国際線も軍用定期航空になることは眼にみえており、エア・ガールの乗務できるムードはほぼ失われつつあった。

発があつて、緊張感が高まってきた。この期におよんで日本の民間航空は、国際親善の名のもとにつぎつぎと国際長距離飛行を実施していった。

それに国際親善飛行に使われた三菱双発輸送機というのは、海軍の九六式陸上攻撃機を輸送用に改造したもので、長距離性に秀れ信頼性は高かったものの、キャビン容積が狭く（乗客は八名、窓も小さくて、お義理にも国際線用旅客機とはいえなかった。これに乗務していた大連支所の難波千恵子さんは、

「胴体左右上方に、小さな矩形の窓が六つ宛あるだけで、外は空が見えるだけでした。私は背丈が高い（一七〇センチあり当時の女性としては異

例）ので、通路は背をこごめて歩かなければならず苦労しました。ですからこの飛行機は、軍用定期専門といたところでしたよ」といい、旅客機としての居住性無視だったことを証言する。

文豪・菊池寛から「エアガールは天女である」の色紙を贈られた彼女は、東宝映画から「ぜひ女優に育てたい」と、武田万兵衛支所長を通じて申し入れられた。しかし武田支所長は、

「いまの大日本航空には、女子乗務員をお譲りする余裕がありません」ときっぱり断わり、また彼女自身も、

「撮影所ばかりでなくお客様から何度となくお誘いを受けました。でも私はエア・ガールの仕事に熱中しており、わき目もふらずの毎日でしたから。大連支所は一号輸送機の扱いも多かったですし……」と言っている。

難波さんは昭和十八年、大日航の桑島稔操縦士と結婚、桑島氏病没後にも『桑の実プロ』の代表取締役として七十八歳の現在なお活躍中である。

戦局とにらみ合わせ膨張を続ける大日本航空は、系列の満州航空、中華航空も合わせ昭和十五年には総延

長距離五万キロ以上に達した。このころ補充されたエア・ガールの中には、戦争のため飛行機に乗れなくなった女流二等飛行機操縦士・乃位野衣さんの名も見える。彼女は昭和五十一年の連続テレビ・ドラマ「雲のじゅうたん」で、ヒロインのモデルの一人となった。

特務機関員としても活躍

昭和十六年に入ると、大日本航空は従来のDC2、DC3、ロッキード「スーパー・エレクトラ」、中島AT、三菱双発、川西四発大艇のほか三菱MC20（乗客一名）、三菱MC21（九七式重爆の輸送型、乗客八名）など一〇〇機近くを駆使して東南アジアから西南太平洋をカバーした。

エア・ガールの乗務区地区も福岡支所の場合、福岡・青島・北京、福岡・京城・長春が加わり、また台北への中継地として那覇が設けられた。戦前エア・ガール最後の採用は昭和十六年四月だが、その一人、福岡支所の宅島（旧姓篠原）郁子さんは、

「その夏から乗務したのですが、上海線の乗客の多くは軍人と軍属で、民間人はほとんどいませんでした。

福岡から上海まで九五〇キロをDC3で約三時間半、昼間の飛行なので玉屋寿司の機内食を出してしました。一日おきに一往復の乗務で危険を感じたことはありません」と話す。

東京支所の植松（現姓・伊藤）喜代子さん（昭和十二年採用時二十歳）は「肝がすわっている」ことで通っていた。

昭和十四年春、彼女の乗務するDC3が伊勢湾上空で悪天候にはばまれた。高度がしだいに下がり、翼に波しぶきを受けるくらい超低空となる。植松さんがコクピットの中をのぞくと、横の窓があげられ正副操縦士と機関士がびしょ濡れになりながら、互いに励まし合って機を操っていた。

この光景に感動してキャビンにもどると、陸軍の軍人たちが顔を蒼白にして軍刀を握りしめているではないか。

「戦場ならともかく、ここで命を落としたらかなわないという



その度胸のよさから陸軍の特務機関にさそわれビルマに潜入した植松喜代子さん

気だからだったと思いますが、冷静だった私と比べてしまいました。安全性からいったら正直の話、現在の飛行機より当時の飛行機は劣っていたわけですが、その分を乗員たちが腕とチームワークでカバーしていたのだと思います。いい意味での職人気質だったのでしょうか」という植松さんだが、昭和十六年三月、「イギリスからの独立をもくろむビルマ（現ミャンマー）の志士を援助するため、東南アジアにあるわが特務機関の下で働いてみる気はないか」という陸軍参謀本部第二部からの誘いを秘密裡に受けた。植松さんの度胸のよさを見込んでのことだった。

すでにそのひと月前タイの首都バ

ンコクに「南機関」という特務機関が進出し、その機関長は鈴木敬司大佐、機関員は中野学校出身の士官、下士官によってかためられていた。彼らは日本軍のビルマ作戦に備えてその状況を探り、ビルマの独立党員との連絡を密かにとっていた。そのため機関員はタイ、ビルマ国境に足を伸ばし、北部のチェンマイ、中部のラーヘン、南部のカンチャナブ

リ、ラノンなどに拠点をつくり活動し始めたが、その中の一員に彼女は加えられたのである。

エア・ガールをすっぱり辞めた植松さんは、すぐ大日航のバンコク行定期便に乗っておもむいた。

「私の場合、女性でなければできない、つまり敵性人に気付けられることなくビルマ人の名に変え、顔色も浅黒く、ロンジーをまとい、彼らの振舞いをするよう気を使いましたね。

ビルマ独立の志士オンサン（のちの首相）、シュモン（ネ・ウインの名で首相となる）の部下たちと接触し、彼ら三〇人をバンコクに脱出させるお手伝いをしたわけです。スリルありましたよ。謀略作戦部隊として台湾に待機させたとき、（開戦ひと月前）日本へ引き揚げました」

エア・ガールの中には、この植松さんのように冒険心あふれた女性武

勇伝の持主もあったのである。

太平洋戦争の直前、大日本航空の人員、機材によって、特設十三輸送飛行隊が編成されサイゴンに派遣された。

しかし、昭和十七年にはいると台北以南にあった大日航の人員、機材、施設はすべて南方航空輸送部に編入された。また海軍の軍事輸送のため、海軍徴備輸送機隊が編成される。これですべて完全な軍用定期航空となり、エア・ガールも乗務を解かれ、つぎつぎと地上勤務へ回されていった。

こうして終戦までに死去したエア・ガールは、すべて病死か空爆死であって、事故死も戦死もない。彼女たちが乗員、乗客たちからマスコミに視されたのもうなづけよう。

なお戦後、日本の航空再開で昭和二十六年十月、新生・日本航空（株）に採用されたスチューワーズは、やはり戦前の名称そのままエア・ガールを踏襲する。

昭和二十九年、民営の日本ヘリコプター輸送（株）と極東航空（株）、両社合併したのが現在の全日空が設立され、欧米で通称されているスチューワーズの名で採用してから、日航もこれにならった。