

愛媛県歴史文化博物館研究紀要 第三二号 抜刷
令和八（二〇二六）年三月

事業報告

コーナー展「フェリー・パイロット 清水千波」の実施と資料紹介
― 館蔵品「清水千波関係資料」を中心として ―

安永純子

事業報告

コーナー展「フェリー・パイロット 清水千波」の実施と資料紹介

―館藏品「清水千波関係資料」を中心として―

安永純子[※]

はじめに

当館において、令和七年一〇月二三日（木）～令和八年一月二二日（木）に常設展示室4でコーナー展「フェリー・パイロット 清水千波^{せんぱ}」を開催した。平成二八年に当館に寄贈された「清水千波関係資料」から、小型飛行機のフェリー・パイロット（航空機空輸業操縦士）の先駆けとして、戦時下から昭和五十年代にかけて航空業界で活躍した清水千波について紹介した。

展示した資料の内容は、清水千波の活動に関する写真二点（内パネル一点）と清水千波が描いた色鉛筆画（陸軍戦闘機「疾風」他）四点、ホルルビーチプレス記事（パネル一点）、飛行経路図（内パネル一点）二点、合計一七点である。

「清水千波関係資料」と称される資料群は、現在、一般財団法人日本航空協会及び当館の二機関においてのみ所蔵が確認されている。そのうち、一般財団法人日本航空協会所蔵の資料^①は、清水千波の没後、民間航空史家の平木國夫氏が小説を刊行するにあたって調査が行われた際に収集されたもので、平木氏の没後、平成二四年に平木國夫氏収集資料の中に含まれる形でご遺族から寄贈された。資料の内容は清水千波の著作物^③、書簡・写真・平木氏の取材ノート等である。そして、当館所蔵の資料（三七点^④）は、清水千波の妻・富美子夫人の没後、ご遺族から寄贈を受けた。資料の内容は、清水千波及びその家族の写真資料、清水千波の著書、平木氏による小説の原稿等である。

近年における民間航空史において、フェリー・パイロットに関する研究は少ないが、文学の領域では、先述の平木氏および福本和也氏が清水千波を主人公

としたノンフィクション小説をそれぞれ発表している^⑤。近年では、茶木寿夫氏が国産旅客機YS-11のフェリー・パイロットで著名な菅原靖弘を主人公としたノンフィクション小説を刊行している^⑥。戦後の日本の航空業界は世界最大の航空大国である米国に比べて規模が小さく、保有する飛行機の数も桁違いに少ないため、日本人のフェリー・パイロットは少なかったと言われている^⑦。また、近年においては、小型飛行機は分解されて大型船によって輸送されることが多くなり、必然的にフェリー・パイロットの需要が減り、活動の場も少なくなった。そのため、国内では海外との空輸を専門とするフェリー・パイロットで生計を立てることが難しい現状を清水千波からアドバイスされて、米国に移ってフェリー・パイロットになった日本人もいる^⑧。

そこで、本稿では、当館及び一般財団法人日本航空協会の第一次史料を軸に平木氏による著作等の関連資料を参照し、清水千波の航空業界の黎明期における活動を明らかにする。加えて、当館所蔵資料を中心として構成したコーナー展「フェリー・パイロット 清水千波」の資料紹介を行い、あわせて事業報告といたしたい。

一 清水千波の活動について

（1）パイロットになるまでの経歴

清水千波（以下、本稿では清水と記す。）は明治四一（一九〇八）年に宇和町（現西予市）卯之町で酒造業を営む清水伴三郎の長男として生まれた。母シロンが出産のため第一宇宙和島丸に乗船して松山市内の病院に向かう途中、船

内で清水を産んだという。その際、米国から一時帰国していた義伯父星名謙一郎が、「千波万波を乗り越える男になれ」という願いを込めて「千波」と命名した。清水は宇和町尋常小学校を卒業後、同志社中学、同志社大学予科を経て、昭和四（一九二九）年に同志社大学経済学科に進学した。ニューヨーク・パリ間の大西洋無着陸飛行に成功したりインドバグに清水は憧れ、大学在学中に松山の梅津寺から大阪の木津川尻まで水上旅客機に乗ったことで、飛行機への関心を深めた。昭和六年二月に同志社大学を休学して善通寺の陸軍第一師団工兵第一大隊工兵科に幹部候補生として入営し、同年十一月、満期除隊して同大学に復学している。

同志社時代の清水はラグビー部に所属して活躍し、大学卒業時に大阪鉄道局からスカウトされた。当時の陸軍は鉄道省と連携しており、工兵技術を学んでいた清水にとって就職難の時代に有利に働いた。昭和八年四月、鉄道省に採用となり、大阪鉄道局工務部庶務課に配属される。用地の測量、買収の業務を担当する一方で、ラグビー選手として大阪・神戸・京都地区の実業団ラグビーの対戦試合に出場し、大阪鉄道局の優勝に貢献した。清水は、大阪鉄道局勤務やラグビー部活動に励む傍ら、後の自伝に「世の中の移り変わりに絶えず注意していた」と記しているように、国際情勢へも鋭い洞察を向けていた。こうした自覚を裏付けるように、昭和九年三月に予備役陸軍工兵少尉に任官している。

(2) 戦時期の活動

昭和一二年の春、清水には陸軍の動員部隊の小隊長としての役職が予定されていたが、陸軍省航空総監部から航空兵の操縦将校としての「召募」が届く。これは、同年五月一日に陸軍省より熊谷陸軍操縦学生等の一般召募と同時に陸軍内でも行われたものと思われる。清水はかねてより飛行機に乗りたいと願っていたため志願した。陸軍航空兵としての身体検査等に合格した清水は同年八月に鉄道省鉄道局書記を依願退職し、陸軍航空兵少尉に任じられた後、翌九月に岐阜県各務原の飛行第二戦隊に入隊する。続いて熊谷陸軍飛行学校の所沢分教場で基礎訓練を受け、翌一三年七月に重爆撃機の操縦士を命じられる。

訓練当初、清水は戦闘機を希望していたが、卒業成績が一八名中一五番であったので、八月に浜松陸軍飛行学校の重爆分科操縦学生となり、同年九月、陸軍航空兵中尉に任ぜられた。

重爆撃機操縦士としての訓練を終えた清水は、浜松飛行第七戦隊に配属された後、昭和一三年一月に中国・漢口の飛行第九八戦隊へ転任となる。中国北部を転戦し、昭和一四年九月に同戦隊が奉天に移動すると、南満州一帯で飛行訓練に従事した。その後、飛行第九八戦隊から関東軍航空要員の教育が実施されていた満州国平安鎮の教育隊で中隊長を命じられ、学生の指導にあたった。同年一月一日、再び飛行第九八戦隊に復帰。満州の敦化飛行場を拠点とし、南満州一帯で飛行訓練を継続した。これまでの戦功により昭和一五年四月には勲六等単光旭日章および功五級金鷄勲章を受勲する。同年七月頃、熊谷陸軍飛行学校へ教官として派遣されたが、同年十二月には再び飛行第九八戦隊に復帰。満州の敦化飛行場に戻り、再度同地での飛行訓練にあたった。この訓練は、夕方に満州を離陸してから徹夜で日本の内地付近まで飛び、中国の青島を経由して翌朝に満州に戻るといふ、大規模な「洋上長距離飛行訓練」であった。これは、翌年に迫った太平洋戦争のための特殊訓練でもあった。

昭和一六年二月、九七式重爆撃機一〇機をタイ国へ空輸することを命じられ、タイ国派遣新原隊の編隊長として、立川（現東京都立川市）からバンコク（現タイ、バンコク市）までの飛行輸送任務に就いた。清水にとってこれが初めての国際空輸となった。この時に、郷里・宇和町を訪れて家族と再会している。同年四月、再び飛行第九八戦隊に復帰し、八月には陸軍大尉に任じられ、中国北部の戦線に参加した。こうして経験を積んで、飛行第九八戦隊の中隊長となった清水は、一二月四日、太平洋戦争に参加するために中国の海南島海口飛行場からサイゴン（現ベトナム、ホーチミン市）基地に前進する。

サイゴンに着任してまもなく、昭和一六年一月八日に太平洋戦争が始まると、清水はベトナム、タイ、ビルマ（現ミャンマー）など東南アジア各地を転戦し、翌年、勲五等瑞宝章を受勲した。昭和一八年三月に南方軍隷下のビルマ方面軍総司令部参謀部附飛行班長に配属となり、指揮連絡要員及び飛行機の空

輸任務にあたる⁽²⁴⁾。清水は、一月に東京で開催された大東亜会議に出席した自由インド仮政府の国家主席スバス・チャンドラ・ボース（当時オプザーバー資格で出席）とビルマ国内閣総理大臣のバー・モウ等、国内外の要人を輸送している。要人を乗せて飛行する際には護衛の戦闘機が付いており、清水は仕事の重大さを認識して夜間や荒天時にも要人を安全に送り届けるために航法等の研究に没頭した⁽²⁵⁾。また、昭和十九年二月には、飛行第六四戦隊（通称・加藤隼戦闘隊）によるチッタゴン（現バングラデシュ、チッタゴン市）飛行場への夜間攻撃が行われたが、清水はこの際、誘導機の操縦という大役を担って作戦を成功へと導いた⁽²⁶⁾。なお、この飛行第六四戦隊の活躍は、直後の同年三月に公開された映画『加藤隼戦闘隊』（東宝製作）のモデルともなっている。

次いで昭和十九年三月に宇都宮陸軍飛行学校教育隊長に任じられ、翌四月から同校管轄の金丸原分教所において教育隊長に従事した。ビルマ方面軍所属の経験からB-29による本土爆撃を予感していた清水は、着任と同時に第一線への転任を申し出た。まもなく、戦況が次第にひっ迫し特攻隊要員の募集が始まると、清水が金丸原分教所で直接指導していた特操（大学生を中心に短期間で操縦士を養成する特別操縦士見習士官）の教え子たちと一緒に「熱望す」と書いて願書を提出する。しかし、上層部は清水の卓越した指導技術を惜しみ、同年一月、第一線補充要員として浜松教導飛行師団に転任させたものの、特操出身の部下の指導を命じた⁽²⁸⁾。昭和二十年一月、二名の教え子が操縦する「隼」戦闘機一二機をクラークフィールド（現フィリピン、クラーク自由港・経済特別区）まで誘導するように命じられ、任務を終えて帰国する。ところが翌日、二名全員が特攻出撃のため戦死したことを新聞で知り、清水はやり場のない怒りがこみあげ、その夜はいつまでも眠ることができなかった⁽²⁹⁾。同月四日付で、南方軍総司令部に飛行班長として転任し、サイゴンで終戦を迎える⁽³⁰⁾。

終戦後、旧日本軍と日本の民間航空も含めて昭和二十年一月二日限りでGHQから一切の航空活動が禁止された。清水は進駐してきたイギリス軍によってサイゴンに抑留されていたが、その頃、ベトナムの独立を目指す「南ベトナム解放民族戦線」に包囲されたイギリス軍は地上からの食料補給が絶たれ

て窮地に陥っていた。この状況に対し、清水たちは旧日本軍に残されていたD-C-3型輸送機を用い、イギリス軍に対して食料支援飛行を行った⁽³¹⁾。さらに、昭和二十一年一月から二月にかけて、旧南方軍総司令官寺内寿一の声明文を持った沼田多稼蔵一行が戦後処理や山中に潜伏して抵抗を継続していた残留日本兵に対して投降を命じるため、東南アジアを巡回することになり、清水はこれに同行して操縦桿を握っている。終戦後、日本人による飛行が厳しく禁止され、日本国内では、昭和二十年九月一日から一月二日までのわずかな期間、連絡用に限り緑十字を標した飛行機の運航が許可されたように、東南アジアにおいても緑十字を標した飛行機を操縦したのである⁽³³⁾。

清水の戦時下の勤務年数は、昭和十二年から同年二十年までの八年五ヶ月に及び、総飛行時間は四、二一六時間四一分（航空勤務加算日誌の記録より、戦後は含まない）に達した。操縦した機体は二八種で、着陸した飛行場は一三四ヶ所を数える。特筆すべきは、夜間及び悪天候下で機内の計器のみを頼りに操縦する「計器飛行」の時間が約二〇〇時間に及んでいたことである。これは陸軍全体でも極めて一部の精鋭のみが備えていた高度な技術であり、清水はこの経験を戦後のフェリー・パイロットの活動に活かしていくことになる⁽³⁴⁾。

（3）フェリー・パイロットとしての活動

終戦後、航空業界はGHQにより一切の航空活動が禁じられた。清水は昭和二十二年四月、広島県の大竹港に上陸して復員し、家族の待つ宇和町に帰郷する。その後、京都に移り米軍で駅給仕や自動車運転手、修理工等を転々とした⁽³⁵⁾。昭和二十六年一月、GHQは運航・所有を除き、営業だけを条件に日本資本による国内航空会社設立を許可した⁽³⁶⁾。これを受けて五月、民間航空の再開に向けて民間航空飛行団体の一つ「おおとり会」が発足したので、清水は入会した⁽³⁷⁾。そして、八月、日本航空（旧会社）が民間航空再開により設立された。もともと、設立当初は運航や操縦士の派遣等を米国のノースウエスト航空に委託しており、日本人操縦士が空を飛ぶことは叶わない状況であった。しかし、昭和二十七年四月のサンフランシスコ平和条約の発効を機に日本の航空主権が回復し、航

空会社の自主運航が認められた。同年七月には航空法が公布施行され、一〇月には日本航空が自主運行を開始した。これにより、ようやく日本人操縦士による本格的な空の再建が始まった。国内では次々と航空会社が設立されたが、その中には同年一二月に設立された日本ヘリコプター輸送と極東航空が含まれる³⁸⁾。

その頃、清水の手に「社団法人おとり会」から民間パイロットの免許取得の案内が届いたのを機に上京。事業用操縦士の免許を取得し、昭和二八年に日本ヘリコプター輸送に入社した。初めてヘリコプターの操縦を習い、日本初のベル式D-11型ヘリコプターの操縦士となり、日本ヘリコプター輸送が所有する二機のヘリコプターのうち一機を操縦し、スポンサーの宣伝のため宇和島市にも飛来している⁴⁰⁾。

こうして航空業界の再建が始まったばかりの頃なので、日本人による定期運送操縦士はまだ少なかったが、清水は昭和二九年に定期運送操縦士試験に合格し、東京と大阪間の夜間郵便専用機の機長になり、小型旅客機デハビランドDH-104ダブを操縦した。これまでは、日本ヘリコプター輸送が東京に、極東航空が大阪に本社を置いてそれぞれ国内ローカル線を運航していたが、ともに資金難に直面していたので両社の合併交渉が進められた。昭和三二年一月、日本ヘリコプター輸送は、極東航空と合併のための仮調印を行い、一〇月に両社の合併調印を行う。合併に先立って同年二月一日に『全日本空輸(全日空)』と商号を変更し、全日本空輸株式会社を設立した⁴¹⁾。この全日本空輸発足という大きな変換期を境に、創業期より操縦士として貢献してきた清水は第一線を退く決意を固める。背景には、当時の操縦士を取り巻く環境改善への強い思いがあった。

清水は、日本航空機操縦士協会(日本の空の安全と操縦士の技術・地位向上を支える航空運航の専門家組織)の創立に向けて昭和三十一年の発起人会から参画しており、初代会長として戦前の航空黎明期において大日本航空で機長を務めて活躍した豊島晃を招聘すべく奔走した。しかし、その熱心な活動が「労働組合の結成を目論んでいるのではないか」という予断を招いてしまう。清水へ

向けられた誤解が、戦後に操縦士として採用してくれた上司の鳥居清次運航部長にまで累が及ぶことを危惧した清水は、自ら身を引くことを決意した。表面きは、全日本空輸設立期を区切りとした円満な退社を装ったが、恩義を重んじた清水らしい決断であった。昭和三二年四月に日本航空機操縦士協会が創立され、同年一二月に全日本空輸が発足する直前に日本ヘリコプター輸送を辞した清水は、鹿児島島の東亜航空の運航部長に移籍し、操縦士の養成を行う⁴²⁾。

清水は東亜航空の指導を終えると、昭和三三年に伊藤忠商事傘下の大和航空に入社して、米国陸軍機の国内空輸に携わった。日本が高度経済成長期に差し掛かると、航空需要の拡大に伴って国内外の路線網が拡張し、深刻な操縦士不足となった。そこで、全日本空輸は日本人操縦士の養成を行う方針を決定する。昭和三六年、同社から委託を受ける形で大和航空による操縦士養成事業が開始された。清水は、訓練部長をつとめて時代を担う航空人材の育成に尽力することとなった。同じ頃、清水たちに小型飛行機をウイチタ(現米国カンザス州ウイチタ市)から東京まで空輸してほしいとビーチクラフト社からの依頼があり、六月から七月にかけて、清水は同僚の小野貞三郎とともにビーチクラフトトトラベルエアB95Aを操縦し、日本人初となる小型飛行機の北大西洋横断飛行に成功する。

この成功をきっかけとして、親会社の伊藤忠商事が正式に大和航空を買収し、伊藤忠航空輸送と改称する。伊藤忠商事は米国のビーチクラフト社と提携しており、清水たちは主にビーチクラフト社製の小型飛行機等を海外空輸する事業を請け負った⁴³⁾。その頃の清水は、単独で太平洋を飛んでみたいと希望しており、昭和四一年にそのチャンスが訪れた。日本からホルル(現米国ハワイ州ホルル市)まで小型旅客機のデ・ハビランドDH-104ダブを空輸してほしいとハワイアン・エア・ツアー・サービス会社から依頼があり、燃料上などの理由で清水が一人で操縦し、東京からホルルまで太平洋を横断することに成功する⁴⁴⁾。そして、清水は定年が近づいてきた頃に後輩に職を譲って、昭和四三年、航空開発株式会社を小野貞三郎と設立した。主な仕事は、富士重工業(現SU BARU)が開発・製造した戦後初の純国産量産単発機FA-200エアロス

バルやビーチクラフト社製等の小型飛行機を海外空輸することであった。会社を立ち上げてすぐにFA-200エアロスタルを東京からストックホルム（現スウェーデン、ストックホルム市）まで空輸する依頼があり、清水は、単独で東京→ストックホルム間の北大西洋飛行に成功した。六〇歳の日本人が北大西洋を横断したことは珍しいため、ストックホルムで歓迎され、地元の新聞記事に取り上げられた。実績を積んだ清水は、なおも空を飛び続けることを希望して、昭和四六年に六三歳でフェリー・パイロットとして独立する。当時の日本において数少ないフェリー・パイロットとして、生涯に渡って太平洋や北大西洋間等の長距離海外空輸を小型飛行機で約四〇回行った。

また、フェリー・パイロットの報酬のみで生計を維持することが困難であったため、空輸業務の合間には、調布飛行場等において民間航空の訓練生や小型飛行機操縦士の指導にあたっていた。清水は民間航空再開期より全日本空輸の前身である日本ヘリコプター輸送の運航に携わっており、航空業でパイロットの先駆けとして広範な人脈を有していた。そのため、自身の教え子に対して航空関連の職を紹介するなど、後進の育成や就業支援にも尽力したという。

そのうえ、清水の門下生は職業操縦士志願者に留まらず、さまざまな業界の人々がいた。著名な人物としては、本田技研工業創業者の本田宗一郎が筆頭に挙げられる。加えて、航空映画への出演にあたって指導を受けた俳優の石原裕次郎や小林明、日本女性初の職業パイロットとして知られる横山秀子等も清水の教えを受けている。清水の操縦技術と人脈が発揮された象徴的な事例として、昭和四五年に公開された日米合作映画『トラ・トラ・トラ!』（ウィリアムズ・フライシャー・プロダクションズ/東映製作、二〇世紀フォックス/東映配給）への出演が特筆される。同作の撮影にあたって、清水は海軍パイロットの代役の一人としてT-6テキサンを改造した九七式艦上攻撃機を実際に操縦し、空中戦や真珠湾攻撃の再現シーンの撮影に協力した。

やがて、六六歳を迎えた清水は、昭和四九年に日本航空操縦士協会から、「(前略) 現業操縦士の最年長者となった現在も常に切磋琢磨を怠らずまた健康管理を行い軽飛行機を駆って単独で太平洋を踏破することを備えておられ

ます。われわれの指標とし模範とすべき行為(後略)」と顕彰され、特別功績章を贈られる。それ以降、新聞や雑誌、テレビに取り上げられるようになり、小説の主人公にもなった。テレビでは、昭和五七年にテレビ愛媛「えひめ人その風土」に出演して郷里に錦を飾っている。同じ頃、日本赤十字社から清水が赤十字飛行隊員として飛行隊結成二〇年を迎えて表彰された。七五歳頃まで飛び続けた理由は、飛行機がただ好きだったからと言われている。飛行機から降りた後も教え子に慕われ、自宅にたびたび訪問があった。

なお、清水は戦後に飛行第九八戦隊戦友会に入会し、特攻隊の戦没者を慰霊するために創立された特攻観音奉賛会の終身会員となるなど、戦争で亡くした戦友や教え子たちの慰霊にも生涯にわたって尽くした。昭和六二年、病没。清水はクリスマスチャンであったので、日本基督教団馬込教会で告別式が行われたが、清水の教え子や後輩のパイロットが沢山参列したという。翌年、日本航空操縦士協会から顕彰された。

二 資料紹介

(1) 資料1「清水伴三郎・シン夫妻写真(昭和一〇年代)」

縦一三・九×横八・八cmの写真で昭和初期のもの。額に入った状態で保管されていた。清水の父伴三郎は、明治二(一八六九)年に日土村清水庄一の三男として生まれ、先に江戸時代中期以降に代々卯之町の庄屋を務めた清水家に養子に入った兄静十郎に続いて家督を継いだ。酒造業等の傍ら、大正四(一九一五)年に宇和町長に就任し、私財を投じて宇和町尋常高等小学校(現西予市立宇和小学校の前身)を新築した。現在、その建物は宇和米博物館として活用され、西予市有形文化財に指定されている。母シンは、宇和町で醸造業等を営む末光三郎の五女として明治九年に生まれ、同志社女子学校を卒業している。弟には東宇和郡立養蚕学校(現愛媛県立宇和高等学校の前身)初代校長の末光績がいる。

また、伴三郎は同志社英学校の創立者新島襄の影響を受けて、熱心なクリスマスチャンとなって同校を卒業後、シンの兄末光類太郎と明治二三(一八九〇)年

に宇和町にキリスト教日曜学校を開いた。約二〇年かけて町内で布教活動と貯金をして、大正一五（一九二六）年に日本メソヂスト卯之町教会（現日本基督教団卯之町教会）を建築している。なお、清水は小学生の時に弟尚久^{ひさし}とともに野菜を栽培し、売って貯めたお金を教会の建設に寄付している⁽⁸⁸⁾。併設された卯之町幼稚園は現在も存続しており、本資料は宇和町の歴史と文化に深い関わりがある。

(2) 資料2 「九七式重爆撃機を操縦する清水千波の写真(昭和一六〜一九年)」

縦一八・〇×横一三・〇cmの複製写真。昭和一六（一九四二）〜昭和一九（一九四四）年の間、南方軍隷下のビルマ方面軍に所属しており、その頃に、九七式重爆撃機をビルマ（現ミャンマー）上空で操縦している時の写真。昭和一六一年二月より所属する陸軍飛行九八戦隊は、中国からベトナムのサイゴンに移動した。清水は第三中隊長をつとめ、マレー半島やスマトラ島等の戦線に参加。昭和一九年二月までビルマを拠点とした。

(3) 資料3 「教育隊長として学生を指導する清水千波の写真(昭和一九年)」

縦一五・八×横一一・三cmの写真。昭和一九（一九四四）年、陸軍金丸原飛行場（栃木県太田市）にて、宇都宮陸軍飛行学校金丸原分教所の学生・特操（大学生を中心に短期間で操縦士を養成する特別操縦士見習士官）二期生を指導している様子。学校に特攻要員の募集がかけられると教え子と一緒に第一線の特攻要員を志願し、「熱望す」と願書を提出した。その後、特攻要員及びその教官として、浜松教導飛行師団に転属となった。

(4) 資料4 「清水千波画(疾風)(昭和二一年頃)」

縦一一・九×横一九・三cm。薄い用紙に色鉛筆で描いて台紙に貼付している。清水が昭和二一年頃に描いた陸軍四式戦闘機・疾風の色鉛筆画。清水は陸軍に所属していた八年五ヶ月の間に二八種の飛行機を操縦し、飛行時間は四二〇〇時間に及んだ。その中でも疾風については、端書に「私の経験した飛行機の中

で一番スピードの出る飛行機だと思った」と記している。疾風は、最高速度が時速六六〇キロメートルで、旧日本軍機の中で最速の性能を持っていた。

(5) 資料5 「清水千波画(仁南号の記録)(昭和二一年頃)」

昭和二一年一月から二月にかけて、旧南方軍総司令官寺内寿一代理の沼田多稼蔵一行が東南アジアを巡回して、降伏の手続きや各地でまだ投降していない部下へ説得等の戦後処理を行った。終戦後、日本は航空活動が禁止され、連絡用の機体に緑十字マークを標すことが義務づけられた。清水は一行を乗せて緑十字を標した「仁南号」（旧九七式重爆撃機の改造輸送機）の操縦を任された。なお、日本の内地ではこのような緑十字を飛行機に付けた飛行は九月一四日から一〇月一二日まで飛行したが、東南アジアでは、戦後処理に時間がかかったため、それ以降も続けられた⁽⁸⁹⁾。清水は、昭和二一年四月に復員した後、記録として色鉛筆画でその様子を残したと推測される。

① 資料5-1 「清水千波画(セレター飛行場)(昭和二一年頃)」

清水が描いた色鉛筆画を複製したもので（原画は、日本航空協会蔵「清水千波関係資料」(H050023)）、縦一一・二×横一七・三cm。平木國夫が『フェリーパイロット 清水千波』（晃光社二〇〇四年）を刊行した際、平木氏が「②セレター 飛行場で佐野軍曹と英士官の通訳をする清水千波大尉」と記している。セレター飛行場は現在のシンガポール共和国のセレター空港。

② 資料5-2 「清水千波画(セラム島の旧日本軍キャンプ)(昭和二一年頃)」

清水の描いた色鉛筆画で、縦一三・九×横一七・九cm。薄い用紙に描いて台紙に貼付している。平木國夫が『フェリーパイロット 清水千波』を刊行した際、原画には、清水が黒の色鉛筆で「Camp of Japanese troops」、赤の色鉛筆で「確かに日本軍だ」と記している平木氏の記述は「あれは確かに日本軍のキャンプだ」セラム島上空」。セラム島は現在のインドネシア共和国マルク州にある島。

③資料5-3 「清水千波画（サイゴンに帰着）（昭和二一年頃）」

清水千波の描いた色鉛筆画を複写したもので、縦一四・〇×横一八・一cm。平木國夫が『フェリーパイロット 清水千波』を刊行した際の原稿。清水が黒の色鉛筆で右上の端に「Come back to Saigon」と記している。平木氏の記述は「⑪清水大尉は二人のフランス軍将校と握手した。―S21・02・24サイゴン（現ホーチミン市）にて」。

④資料5-4 「ベトナム―インドネシア間の経路図」

縦一〇・〇×横一五・五cm。平木國夫が『フェリーパイロット 清水千波』を刊行した際の原稿。平木氏は「『仁南』号の経路図」（昭和二年一月二三日―二月二四日）」と表題を付け、矢印で経路を示している。

⑥資料6 「ベル式ヘリコプターの機長を勤める清水千波写真（昭和二八年）」

縦九・七×横一〇・八cmの写真。マジックで右端に「贈清水パエロット江」と記されている。終戦後GHQにより禁止されていた航空業界が再開後、清水は昭和二八年、全日本空輸の前身である日本ヘリコプター輸送に入社した。そして、ベル式47D-1型ヘリコプターの操縦士の一人として、ヘリコプターの免許を取得。二機のヘリコプターのうち一機を操縦し、スポンサーの宣伝のため宇和島市にも飛来した。日本の航空業界が戦後に再開した際に最初に飛んだ二機のヘリコプターの記録となる。清水にとって、戦後にパイロットとして再出発した時期の写真である。

⑦資料7 「清水千波と全日本空輸操縦学生の写真（昭和三六年）」

縦一三・〇×横九・一cmの写真。戦後、高度経済成長期に入ると次々と国内の航空路線が開通し、民間航空機の数も増えた。国内の操縦士が不足するようになったため、昭和三六年、清水の勤務する大和航空が全日本空輸から委託を受け、調布飛行場（東京都）で操縦士の教育が行われた。清水は訓練部長を務めた。清水の指導は厳しかったが、学生がパイロットに成長した後も交流が続き、

晩年の千波を見舞いによく訪ねて来たという。⁽⁴⁾

⑧資料8 「北大西洋横断飛行の準備をする清水千波と小野貞三郎の写真（昭和三六年）」

縦一〇・八×横一五・二cmの写真。昭和三六年六月から七月にかけて、清水と同僚の小野貞三郎がビーチクラフトラベルエアB95Aを米国ウイチタから東京まで空輸し、小型飛行機として日本人初となる北大西洋横断飛行に成功した。資料は実際に飛行する前に同型機で準備を行っている写真である。実施にあたっては、将来の国際線貨物便の運航に備えて操縦士の養成の第一歩に踏み出すという意義があった。

⑨資料9 「ワイキキビーチプレス記事（昭和四一年四月二五―二八日付）」

縦一二・二×横一三・六cm。平木國夫が『フェリーパイロット 清水千波』を刊行した際の原稿。かつて、石原裕次郎主演の航空映画『天と地を駆る男』（昭和三四年公開、制作会社：日活）に使用された(4)小型旅客機のデ・ハビンドDH・1044ダブが、昭和四一年当時、二年間大阪空港に野ざらしで放置されていたが、持ち主である全日本空輸からハワイの遊覧会社へ新しい買い手がみつかった。そこで、米国ハワイまで太平洋を横断して運ぶことになった。整備にあたった伊藤忠航空整備は、清水が五八歳という年齢であることや単独でハワイまでの飛行は危険である等を理由に反対した。そこで、清水は休暇を取って個人として空輸することになる。ワイキキに到着した清水は、ハワイ住民から歓迎を受け、地元新聞「ワイキキビーチプレス」に掲載された。本資料は、清水が初めて単独で太平洋を横断し、ハワイまで飛んだ時の記事である。なお、親会社の伊藤忠商事は失敗すると見込んで、二倍の保険をかけていたというのを到着した後に清水は聞かされている。⁽⁴⁾

⑩資料10-1 「ストックホルムに向けて出発する清水千波の写真（昭和四三年）」

縦一〇・二×横一二・九cmの白黒写真と縦七・七×横一〇・八cmのカラー写

真。昭和四三年、富士重工業が開発・製造した四人乗りの純国産量産単発機FA-200エアロスバルを、清水は東京からストックホルムまで空輸することに成功した。六〇歳の清水が単独で北大西洋を横断したことは珍しく、ストックホルムでも新聞記事に取り上げられた。また、FA-200エアロスバルは戦後初の純国産量産単発機であったので、フライトの成功は、開発・製造した技術者の希望を担っていた。清水には、戦時中に要人を安全に移送しように、確実な空輸が求められた。⁽⁶³⁾

(11) 資料10-2「東京とストック間の経路図」

平木國夫が『フェリーパイロット 清水千波』を刊行した際、原稿を元に、現代の地名等に改めて作成した図。

(12) 資料11「最年長パイロットの清水千波の写真(昭和五一年)」

清水が操縦棒を握る写真は縦一五・〇×横二一・八cm、飛行機のそばに清水が立っている写真は、縦二一・八×一五・〇cm。昭和五一年一月一四日付の夕刊フジに『空の男』に定年はない」と題し、六七歳の現役パイロットとして世界中の空を飛び回っている様子が紹介された時の写真。清水は、二年前に日本航空操縦士協会から、現業操縦士の最年長者として軽飛行機を操縦して単独で太平洋を飛ぶことを称えられ、特別功績章を贈られている。

おわりに

本稿において、コーナー展「フェリー・パイロット 清水千波」の展示資料として資料1-11を紹介した。

資料2-4までは、清水の戦時下から終戦直後に至る足跡を克明に物語るものであり、軍事史のみならず平和教育の教材としても活用されることが期待できる。また、特筆すべきは資料5である。終戦処理の一環として、まだ抵抗を続ける旧日本兵に対して降伏命令を周知させるために緑十字を付した飛行機が

東南アジアを約一か月かけて巡回した史実は周知されているとは言い難い。清水が遺した色鉛筆画は、実体験に基づいて描かれたもので、視覚化した第一次史料であり、航空史の空白を埋める貴重な歴史資料である。⁽⁶⁴⁾

資料6-11までは、戦後日本の民間航空再開期において、清水がフェリー・パイロットの先駆者として果たした役割を実証する重要な資料である。特に、資料8は、清水が同僚の小野貞三郎と共に米国ウィチタから東京まで小型飛行機による空輸で、日本人初となる北大西洋横断飛行に成功した際の記録である。この飛行においては、単なる機体輸送の枠を越えて、敗戦によって途絶えた航空技術と精神が国際舞台において復活したことを象徴する歴史的転換点としての価値を有している。

清水の門下生たちは、国内外の民間航空において操縦士として第一線で活躍を続けてきた。彼らは、フェリー・パイロットという分野に留まらず、日本の航空業界全体における先駆者として清水を「唯一無二」の存在と仰ぎ、今なお深く慕っている。しかしながら、その高い評価の一方で、当時の日本の航空事情は厳しさを極めていた。先述のとおり「一九七〇年代、日本国内において独立したフェリー・パイロットは清水のみであった」との証言が遺されているように、当時の日本では、空輸業務のみで生計を維持することは極めて難しい状況であった。その中にあっても、飛行機に乗り続けた理由は、「本当はやはり私に取って自分が未だ生きているという証^{あかし}を感じて、納得して短い人生を勢一杯生きて行くにはこれしか無いと思っ居るのです。」と清水自身が書き残しているように、飛行機への情熱を持ち続けたからである。⁽⁶⁵⁾

今後の課題としては、清水に関する研究は平木氏の没後に中断されているため、引き続き研究が行われ、航空史における清水千波の位置づけが行われる必要がある。また、宇和町出身として清水があまり紹介されていないので今後、郷土史や平和教育にも役立ててもらいたい。そして、航空史においても資料が活用されることを期待したい。

※愛媛県歴史文化博物館 主任学芸員

謝辞

本稿の執筆にあたり、一般社団法人日本航空協会、太田弘、株式会社潮書房光人新社、苺田重賀、国立公文書館、国立国会図書館、児玉光明、坂梨誠司、清水篤、末光忠子、末光敏行、清泰山光教禅寺、西予市先哲記念館、西予市図書交流館、茶木寿夫、堤宇叶、防衛省防衛研究所（敬称略、五十音順）には、資料の調査等のご協力やご助言をいただきました。その他ご協力いただいた方々にこの場をお借りして深謝申し上げます。

註

- (1) 一般財団法人日本航空協会蔵「清水千波関係資料」は「平木國夫収集資料」の一部を構成している。本資料群は、関連する資料のまとまりを一括して一点と数える形式で目録化されており、登録上は合計一七七点となっている。しかし、個別の資料を一点として計上した場合には、その総数は実質的に千点を超えるものと推測される。
- (2) 清水千波を主人公とした小説等は、平木國夫①『フェリーパイロット 清水千波』（晃文社 二〇〇四年）、「ひとり飛ぶ」（平木國夫②『つばさの人』一〇三〜一三四頁）泰流社 一九七九年）等。平木氏が収集した「清水千波関係資料」は、その内容と収集時期に鑑みれば、清水の没後に夫人の富美子氏から平木氏へ託されたものと推測される。
- (3) 清水千波の著書としては、『フェリーパイロットセンバの単独空輸記録』（一九七二年）、『続・フェリーパイロットセンバの単独空輸記録』（鳳文書林 一九七七年）等がある。清水の残した自筆原稿を富美子夫人が整理・編集し、清水千波『夜間飛行』（清水富美子 一九九六年）、清水千波『海上遭難記―ハワイ近海で不時着水奇跡的に生還―』（清水富美子 一九九六年）等の著作として刊行している。
- (4) 愛媛県歴史文化博物館蔵「清水千波関係資料」。当館蔵の清水千波関係資料が寄贈されたのは、富美子夫人の没後のことである。資料の点数については、合計三七

点とした。そのうち、写真帖や写真ファイルを一点と数えた。また、個別の資料を一点として計上すると、総数は約一〇〇点を超えるものと推測される。

- (5) 福本和也『孤独の操縦桿』（徳間書店 一九八八年）。福本は清水から直接取材をして小説を書いている。初刊本は、一九七七年に酣熔社から発行されている。

- (6) 茶木寿夫『ゼロファイター 世界を翔ける！』（潮書房 二〇二二年）菅原靖弘は、海軍予科練の出身で、戦後に自衛隊を経て全日空に勤務した。その後、全日空を退職した菅原は実地試験を受けるために、当時伊藤忠航空輸送でフェリー・パイロットをしていた清水から指導を受けた。試験に合格した菅原は東亜航空で機長を務めた後、伊藤忠航空輸送へ移籍し、フェリー・パイロットとしてのキャリアを本格化させた。

- (7) 前掲(6) 二〇一・二〇二頁。昭和四三年頃の日本では、「世界各国へ飛行機を運ぶフェリーパイロットは五人位しかない」と記されている。また、一九七〇年代頃に清水から指導を受けた児玉光明氏からの聞き取り（二〇二六年一月八日）では、一九七〇年代では、国内で独立したフェリー・パイロットは清水しかいなかったという。児玉氏は清水の指導後、米国でフェリー・パイロットになった。

- (8) 寺原松昭「19 日本より百倍巨大な米航空業界 七月一六日」（『寺原松昭・五八歳 新たな出発』公開日：二〇〇八年八月一三日、最終更新日：二〇〇九年一月二六日 提供：株式会社エイバックスーム、<http://www.zoomin.co.jp/patbank/rensai/teiharahat.html#34>）（参照日：二〇二六年二月四日）に「今から三〇年以上前、当時最も有名なフェリー・パイロットだった清水千波氏が、私に対しての、『フェリー・パイロットでは食えないからね』との助言を、長い間しつかり受け止めて、米国でフェリー・パイロットとしてデビューが出来る日を、その後ずっと夢見て来ました。」と述べ、アメリカにおけるフェリーパイロットについて、小型ピストン機を担当する専門のフェリー・パイロットはほんのひと握りの数であるが、米国の飛行機全体では、約二、三〇〇名も在籍すると記している。

- (9) 飯田耕二郎『移民の魁傑・星名謙一郎の生涯 ハワイ・テキサス・ブラジル』（不二出版株式会社 二〇一七年）。星名は吉田町（宇和島市）の出身で、ハワイ、米国テキサス、ブラジルの三ヶ国に渡って活動した日本人移民の先駆者。南米初の日本語による新聞を発行し、ブレジョン植民地等を開拓するなど日本人移民の受け入れに貢献した。星名の夫人が、清水の母シンの姉ヒサ。

- (10) 前掲(5) 五一・五二頁。
- (11) 前掲(4) 「フェリー・パイロット 清水千波」（『えひめ 人 その風土』愛媛放

- 送株式会社 一九八二年九月一九日放送)。また、前掲(5)五三・五四頁によると、「昭和二年の八月に『航空朝日』に掲載されたリンドバーグの記事を読んで胸を躍らされた。」と記している。
- (12) 前掲(5)五四頁。
- (13) 前掲(1)「清水千波履歴書」(H:045-017)には満期除隊した年代が不詳で「一月満期除隊」となっている。前掲(1)清水千波『空の想い出集』(H:045-022)で入隊中に満州事変が起きたことが記されている。「陸軍補充令」(『官報号外』昭和二年一月三〇日、一三頁。国立国会図書館 第五十八巻によると、大学予科卒業の幹部候補生は、入営期間が一〇月となっている)。
- (14) 前掲(1)「清水千波履歴書」(H:045-017)、「清水千波の鉄道省辞令」(H:045-001)。前掲(2)平木①四・五頁。後の自伝とは、前掲(1)『空の想い出集』のことで、「無題」一〜四頁に記されている。
- (15) 前掲(1)『空の想い出集』三頁。なお、募集については、「陸軍通信学校生徒、熊谷陸軍飛行学校操縦生徒及陸軍航空技術学校技術生徒招募告示の件」(昭和二年五月七日〜昭和二年一月一六日アジア歴史資料センター [C01001454800] / 陸軍省—大日記甲編輯 [S125294] 防衛省防衛研究所)において、「昭和二年二月入校セシムベキ熊谷陸軍飛行学校操縦生徒」とあり、志願者の年齢は「大正八年四月二日ヨリ大正一〇年四月一日迄ニ出生ノ者」としているが、備考に「陸軍部内ヨリ志願シ得ベキ者の年齢ハ本表に示サズ」と記されているため、陸軍部内において清水が募集を受けたと思われる。
- (16) 鈴木五郎『続あまヒコーキ野郎—大空のロマン・人間航空秘史—』(グリーンアロー出版社 一九七七年)二二六頁。
- (17) 前掲(1)「清水千波の鉄道省辞令」。「清水千波履歴書」(H:045-017)。陸軍空兵少尉任官については「陸軍工兵少尉清水千波外四名任官ノ件」(H:B02244100-00100)任免裁可書・昭和二年・任免卷九一、国立公文書館)。前掲(1)『空の想い出集』三頁。清水は「所沢分教所」と記しているが、当時の公的な組織名称に基づき、「所沢分教場」と表記を改めた。
- (18) 前掲(2)平木①一一頁。
- (19) 前掲(1)「陸軍航空兵大尉清水千波航空隊勤務略歴並に飛行経歴表」(H:039-047)。一九五〇年一〇月に清水が作成した旧陸軍での勤務歴と飛行経路図。および「清水千波航空部隊勤務略歴および飛行空域図」(H:012-025)。いずれも、履歴書に添付されたもの。平安鎮の教育隊については、「航空要員教育に関する件」(アジア歴史資料センター [C010033470] / 昭和十三年「満受大日記(密)」防衛省防衛研究所)において、昭和十三年度航空要員教育規定が昭和十二年四月三〇日に関東軍司令部によって定められ、操縦術修行者教育等が実施されている。
- (20) 前掲(1)「清水千波叙勲賞状」(H:012-133)。
- (21) 前掲(1)「陸軍航空兵大尉清水千波航空隊勤務略歴並に飛行経歴表」。
- (22) 前掲(16)二二七・二二八頁。「日満間長距離野外航法ニ関する件」(アジア歴史資料センター [C01003646000] / 陸軍省・陸満密日記 [S16-13] 防衛省防衛研究所)では、昭和一六年二月二〇日〜二月二五日の間、飛行第九八戦隊により満州の敦化—立川—大刀洗—敦化間の長距離訓練が行われた報告が記録されている。
- (23) 前掲(2)平木①三七頁。
- (24) 前掲(1)「陸軍航空兵大尉清水千波航空隊勤務略歴並に飛行経歴表」。家族との再会については、前掲(2)平木①八九頁。勲五等受勲については、三八八頁。
- (25) 前掲(5)一〇七頁、および『スパス・チャンドラ・ポーズ』ノ印度仮政府樹立関係」(アジア歴史資料センター [B02032938600])。
- (26) 前掲(1)「清水千波ノート」(H:001-031)。
- (27) 前掲(5)一〇二〜一〇六頁。
- (28) 前掲(2)平木①一〇四〜一〇五頁。昭和一九年一〇月に、清水が所属している宇都宮陸軍飛行学校が熊谷陸軍飛行学校に移管されたため、金丸原分教所も熊谷陸軍飛行学校の管轄となった。「陸軍航空諸学校ノ分教所の名称及び位置ノ件 中改正ノ件達」陸密大四二八二二号、昭和一九年度陸密綴。陸軍省、防衛省防衛研究所蔵)そのため、昭和一九年一月一七日、清水が浜松教導飛行師団教導飛行隊に転任する際に前の所属が「熊谷陸軍飛行学校附陸軍大尉清水千波」となっている(「第二四〇号昭和一九年一月一七日陸軍異動情報」アジア歴史資料センター [C12120925600] / 陸軍異動情報、昭和一九年一月一日〜昭和一九年二月二日、防衛省防衛研究所)。
- (29) 前掲(2)平木①一二五・一二六頁。前掲(5)一二七頁。前掲(1)「清水千波航空部隊勤務略歴および飛行空域図」によれば、浜松を出発し屏東を経由してクラークフィールドまで飛行したのは昭和一九年二月となっているが、クラークフィールド以外にもマニラまで飛行しているため、平木氏および福本氏の小説を引用した。
- (30) 前掲(1)「陸軍航空兵大尉清水千波航空隊勤務略歴並に飛行経歴表」。
- (31) 前掲(16)二二八頁。

- (32) 前掲(2) 平木①一六一・一六二頁。「(1) 停戦協定締結の下準備 (2) 円滑な敗戦処理 (3) 各地の日本軍兵士の慰留」と記している。
- (33) 前掲(16) 二二八頁。前掲(2) 平木①一三〇頁。
- (34) 前掲(1) 「清水千波航空部隊勤務略歴および飛行空域図」。
- (35) 前掲(2) 平木①二〇二～二〇四頁。
- (36) 『日本航空史年表』(財団法人日本航空協会 一九八一年) 六三頁、七四頁。
- (37) 前掲(2) 平木①二〇四・二〇五頁。「昭和二十六年五月二七日、民間航空再会の日を夢見る団体が「おとり会」と命名して毎日新聞社行動で発会式を行った」とある。徳田忠成「航空機乗員養成所物語 (26) —民間航空の再開—」(一般財団法人日本航空協会ホームページ <http://www.japair.jp/culture/aviationand-culture/aviationand-culture/20090215-7947/> [公開日: 二〇〇九年二月一日]、参照日: 二〇二六年一月七日) において「二十六年五月に設立された民間航空飛行団体『おとり会』とあるが、同団体は、昭和二十七年五月に社団法人として認可されている。
- (38) 『日本航空史 昭和戦後編』(財団法人日本航空協会 一九九二年) 一一～一五頁、五七・五八頁、六六〇～六六二頁。
- (39) 前掲(2) 平木①二〇八・二〇九頁。
- (40) 前掲(1) 「清水千波新聞記事複写」(H045013)。「七四歳空を駆ける—宇和町出身のパイロット清水さん—」(『愛媛新聞記事』昭和五十七年五月一日朝刊)。
- (41) 前掲(38) 六六六頁。「全日空十年のあゆみ」(『大空へ十年』(全日空空輸株式会社 一九六二年) 八・九頁。全日本空輸株式会社「全日空グループの年表」(全日本公式サイト <https://www.ana.co.jp/group/company/ana/chronology/> (二〇二七年一月二九日閲覧))。平木は、清水が昭和三二年四月の日本航空機操縦協会創立前に日本ヘリコプター輸送を退社したと記している。一方、前掲(1) 『空の想い出集』には、端書に「昭和三二年一月一日、ANA退社」と記されている。
- (42) 前掲(2) 平木①二一五～二二二頁。前掲(16) 二二九頁。
- (43) 前掲(2) 平木①二二七～三四四頁。
- (44) 前掲(3) 清水千波『フェリーパイロット—センバの単独空輸記録—』(一九七二年) 三三～六五頁。前掲(2) 平木①二九七～三四一頁。
- (45) 前掲(2) 平木①三四四～三八五頁。
- (46) 前掲(4) 「フェリー・パイロット 清水千波」(『えひめ人 その風土』)において世界中の空を飛び、海外空輸を四一回行ったことについて話している。
- (47) 前掲(16) 二三〇頁。児玉光明氏からの聞き取りによる(二〇二六年一月八日)。
- (48) 清水篤氏からの聞き取りによる(二〇二六年一月八日)。
- (49) 前掲(1) 「清水千波関係資料」(H035020) より「空の男に定年はない」(『夕刊フジ』一九七六年一月一四日付夕刊)。
- (50) 前掲(4) 資料中に「軽飛行機」とあるが、現在において、「軽飛行機 および「小型飛行機」という言葉には厳密な定義は無く、主観的に使用されている。「軽飛行機」は、定員一〇人以下の遊覧飛行や家用等に使用される単発もしくは双発のプロペラ飛行機を指して使われることが多い。「小型飛行機」という言葉は、エアラインの旅客機等と比べてサイズの小さい飛行機、例えば練習機やビジネスジェット等一般的に「軽飛行機」とは呼ばれない飛行機にも使われる。そのため、本稿では、小型飛行機と表記するようにする。
- (51) 前掲(4) 「特別功績章(三〇年勤続褒賞)」(日本航空機操縦士協会 一九七四年)。
- (52) 前掲(4) 「フェリーパイロット清水千波」(『えひめ人 その風土』)。
- (53) 前掲(4) 「表彰状」(日本赤十字社 一九八二年)。
- (54) 児玉光明氏、清水篤氏からの聞き取りによる(二〇二六年一月八日)。
- (55) 飛行第九八戦隊誌編集委員会編『あの雲のなかに—飛行第九八戦隊誌—』(一九八一年) 二七四頁。
- (56) 『会報 特攻 第一号』(公益財団法人特攻隊戦没者慰霊顕彰会 一九八四年)。
- (57) 児玉光明氏からの聞き取りによる(二〇二六年一月八日)。
- (58) 宇和郷土文化保存会人物伝編集委員会編『宇和の人物伝』(宇和町教育委員会 一九九三年) 七四・七五頁。
- (59) 前掲(2) 平木①一三〇～一八九頁。前掲(16) 二二八頁。
- (60) 前掲(54)。
- (61) 前掲(3) 『フェリーパイロット—センバの単独空輸記録—』二〇～二二頁。
- (62) 前掲(2) 平木①三四三頁。
- (63) 前掲(3) 『フェリーパイロット—センバの単独空輸記録—』六九・七〇頁。
- (64) 太田弘氏のご教示による。
- (65) 前掲(3) 『続フェリー・パイロット—センバの単独空輸記録—』二四三頁。
- (66) 児玉光明氏からの聞き取りによる(二〇二六年一月八日)。



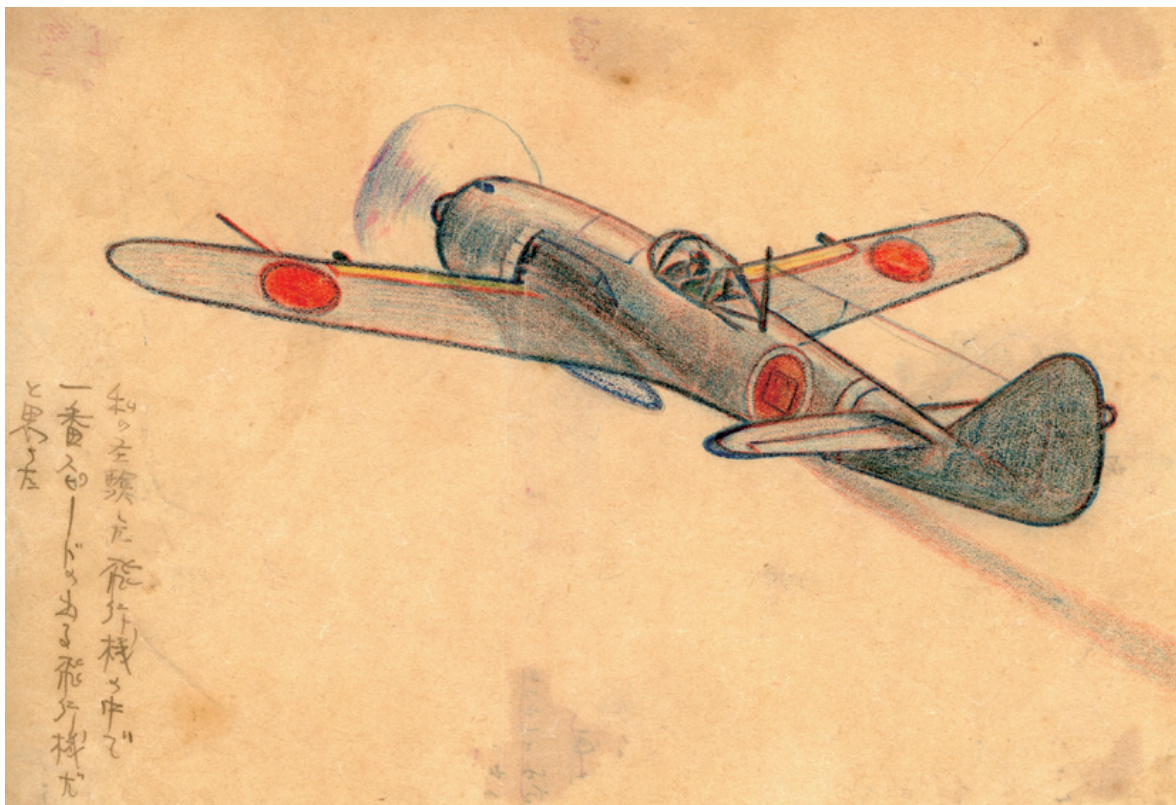
資料 1 清水伴三郎・シン夫妻写真 (昭和10年代)



資料 2 九七式重爆撃機を操縦する清水千波の写真 (昭和16~19年)



資料3 教育隊長として学生を指導する清水千波の写真（昭和19年）

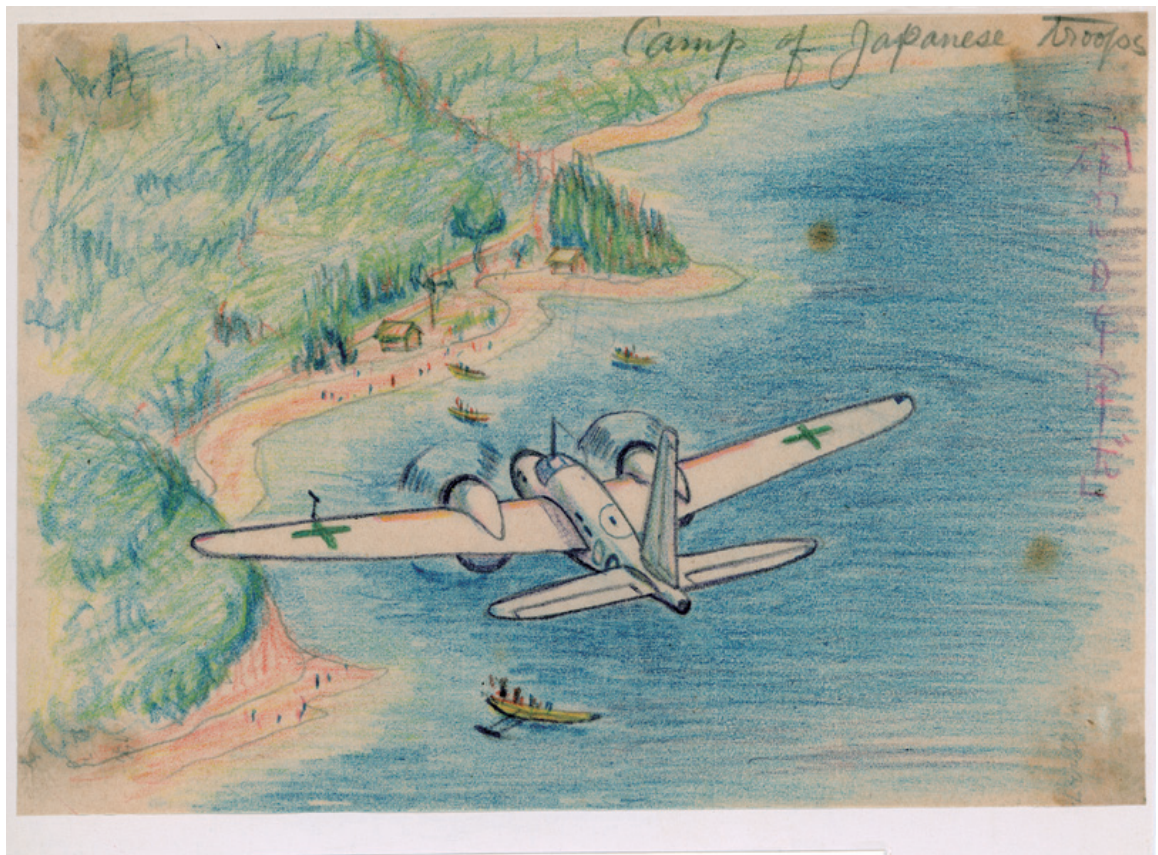


資料4 清水千波画「疾風」（昭和21年頃）



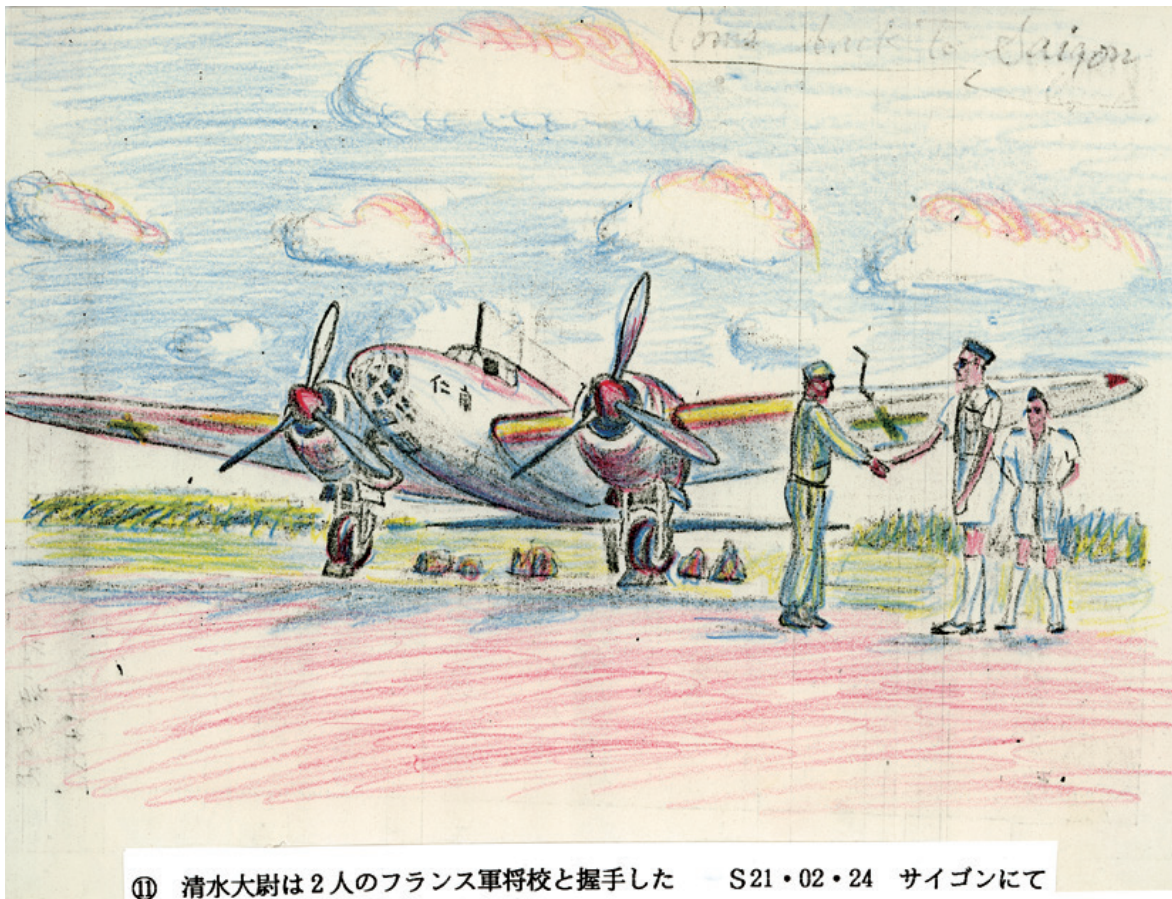
② セレタ 飛行場で佐野軍曹と英下士官の通訳をする清水千波大尉

資料 5-1 清水千波画「セレター飛行場」(昭和21年頃)



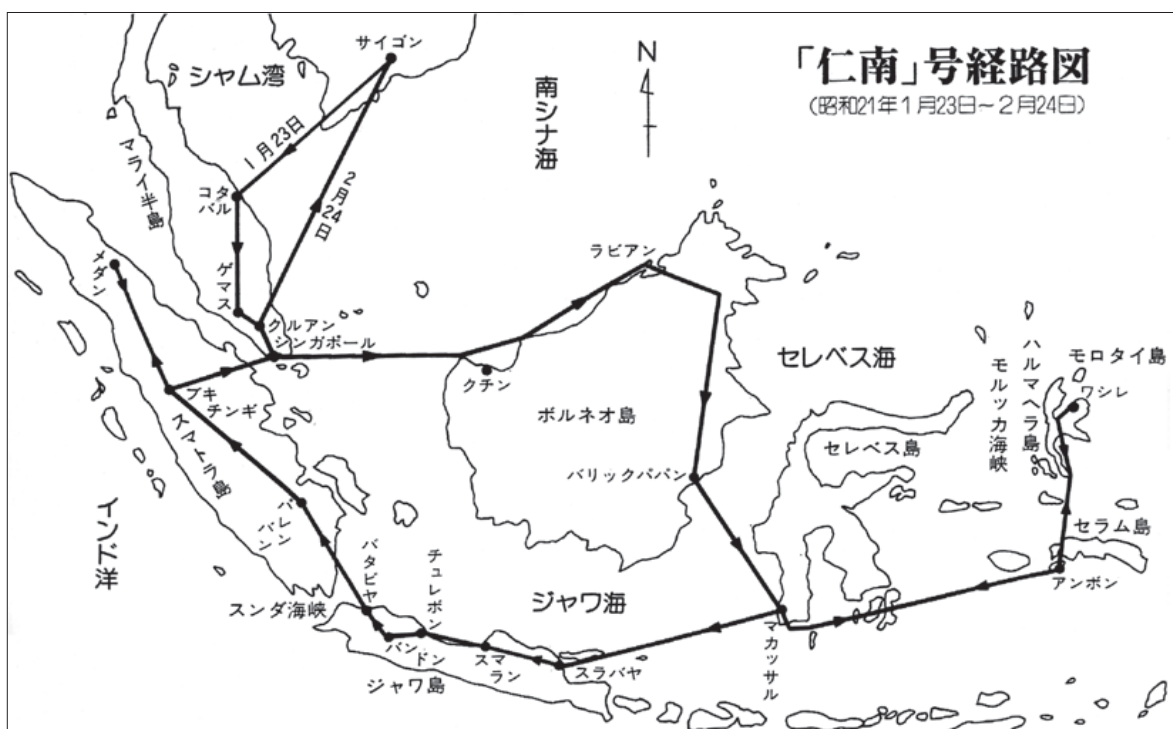
「あれは確かに日本軍のキャンプだ」 セラム島上空

資料 5-2 清水千波画「セラム島の旧日本軍キャンプ」(昭和21年頃)



⑪ 清水大尉は2人のフランス軍将校と握手した S21・02・24 サイゴンにて

資料 5-3 清水千波画「サイゴンに帰着」(昭和21年頃)



資料 5-4 ベトナム～インドネシア間の経路図



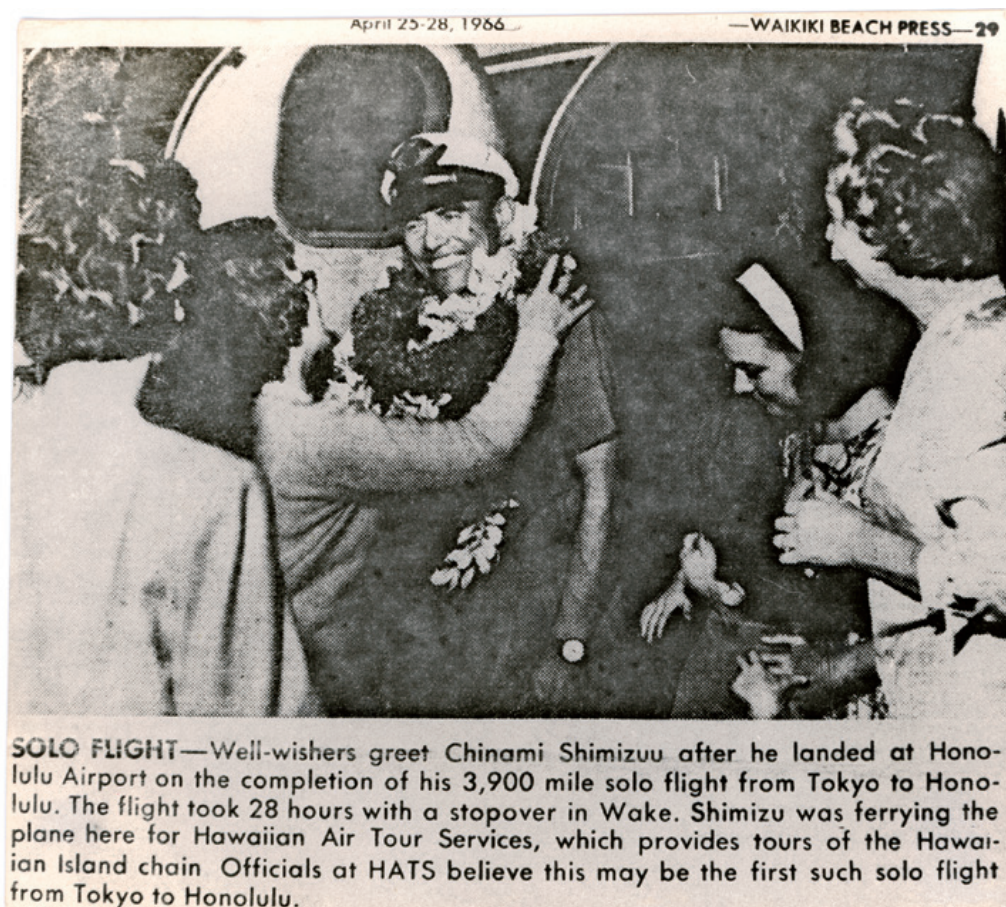
資料 6 ベル式ヘリコプターの機長を務める清水千波の写真 (昭和28年)



資料 7 清水千波と全日本空輸操縦学生の写真 (昭和36年)



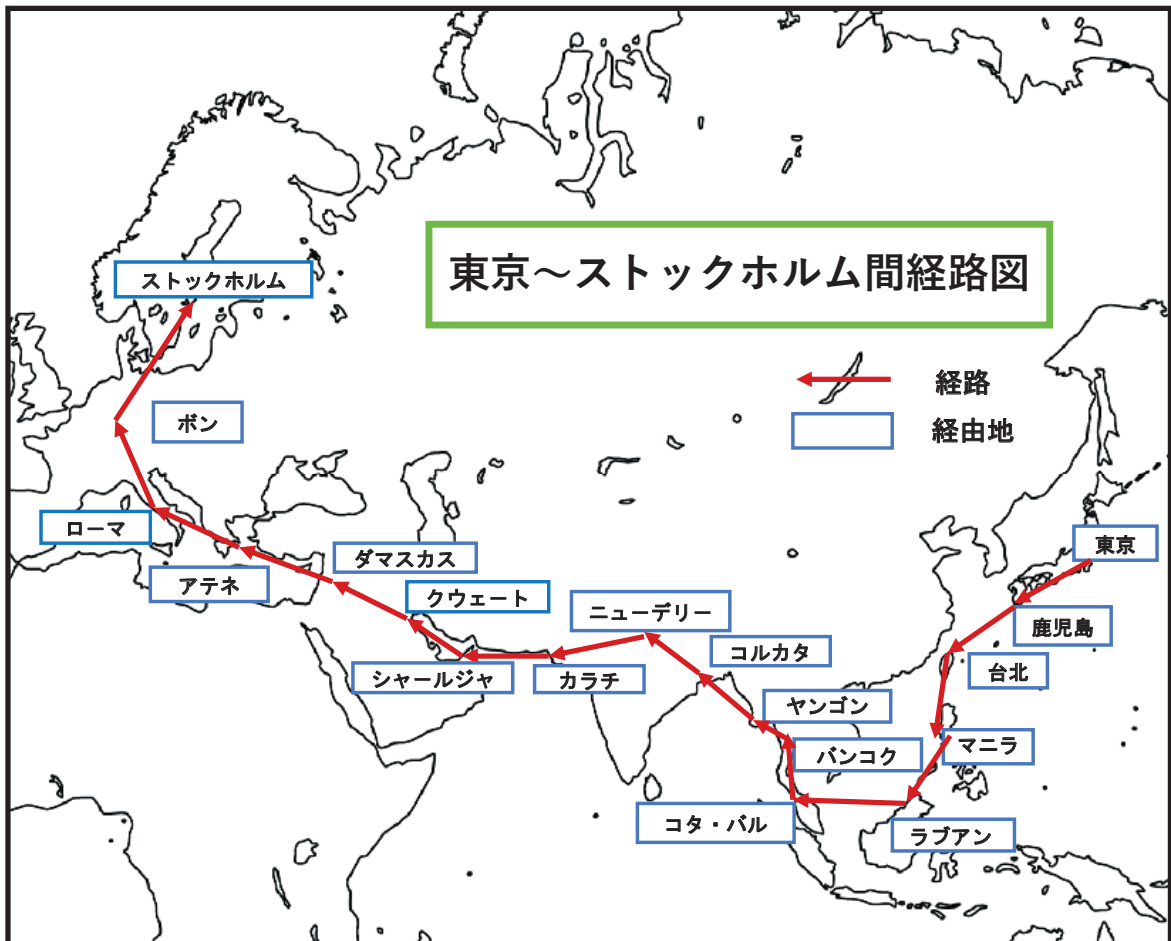
資料 8 北大西洋横断飛行の準備をする清水千波と小野貞三郎の写真（昭和36年）



資料 9 ワイキキビーチプレス記事（昭和41年4月25～28日付）



資料 10-1 ストックホルムに向けて出発する清水千波の写真 (昭和43年)



資料 10-2 東京～ストックホルム間の経路図



資料 11 最年長パイロットの清水千波の写真（昭和51年）



