

松本清張全集 48

松本清張全集

48

文藝春秋

松本清張全集48

風の息

定価 1800円

1983年7月25日第1刷

著者 ©松本清張

西永達夫

発行所 株式会社 文藝春秋

〒102 東京都千代田区紀尾井町3-23

電話（代表）03—265・1211

印刷所 凸版印刷株式会社

落丁乱丁はお取替えます

0393-508100-7384

風の息

3

解説 青地 晨

541

装帧 伊藤 憲治

風の息

序 詞

事件当時のことを新聞記事に沿って書く。――

昭和二十七年四月九日午前七時三十四分、大阪經由福岡行羽田空港発のマーチン二〇二型双発「もく星」号は乗客三十三名、乗務員四名のほか郵便物百十七キロ、貨物七十六・九キロ、手荷物二百四十キロ、燃料一千キロを積んで出発したが、約二十分後、消息を絶った。

日航の羽田発下り便は約三千フィートで千葉県館山上空を旋回、大島のラジオ・ビーコンに乗って高度六千フィートで大島を通過することになっている。げんに「もく星」号の機長は館山からは通信しているが、大島からは通信がなく、以後ビーコンのコースに当る静岡県浜松上空のチェック・ポイントでも同様だった。

その日は朝からの風雨で、「もく星」号はおそらく地上ビーコンの誘導によって計器飛行をしていたと思われるが、レーダーの設備はなかった。

気象庁からの取材で、新聞記事はこういつている。

息の九日の東海道一帯の天候は極めて悪い。とくに春としては相当強力な千ミリバールの低気圧が潮岬しほのみさきから東海岸岸に沿って北上中で、午後関東沖に抜ける見込み。このため、伊豆半島から大島にかけての海、陸上とも地表から五、六千メートルの高度まで雨雲がたれこめ、視界はほとんどゼロ

ロに近い。気流も極めて悪く、午前七時過ぎに羽田を出発すれば悪気流の真中に飛び込むわけで、相当の悪気流になやまされていると見られる。なお、四月九日正午富士山頂観測所からの報告では気温零度で、氷まじりの強い雨が降っている。

――館山上空での交信を最後に、大島以西の交信が絶えたのだから、「もく星」号の搜索機は館山・大島間、もしくは下田間を第一に遭難地点目標とすべきだが、この悪天候がつづいて、厚い雲に遮られて下界への視界がきかなかったのである。

しかし、ほどなく右の区間を搜索対象にする必要のない事態が発生した。

九日付夕刊の記事はこう書いている。

《……海上保安庁その他関係方面で捜査中、午後三時十五分航空甲板付分室に入った情報によれば、静岡県浜名湖南西十六キロの海上にその機体を発見、米軍巡視艇により救助が開始された》

この情報がどこから入ったのか記事は不鮮明である。だが、その前の午後三時の航空庁発表をみても、それが航空庁の名古屋航空保安事務所からの連絡であろう、と一応はだれでもが思う。

《航空庁発表（午後三時） 名古屋航空保安事務所からの午後三時の報告によると、横田の米空軍基地からの通信によれば、日航機は静岡県舞阪まいはん北緯三十四度三十五分、東

経百三十七度三十分の地点で遭難している。目下海上保安庁の巡視船と名古屋の空軍基地から飛行機が現場に向っているが、附近は濃霧のため機体を発見していない。

この発表は、航空庁が名古屋航空保安事務所の午後三時の「報告」によっておこなったもので、米軍関係のことがあるので、それがアメリカ空軍基地よりの連絡にもとづいていることが分る。

ここでは「米空軍基地からの通信」とあるだけで、発信当局の責任者名はみえない。

また、米空軍基地が東京の航空庁に連絡せずに、名古屋の航空保安事務所に「通信」しただけですませたのも妙な気がする。名古屋が遭難場所に近いという理由からだと思えば、中枢の航空庁にも同時に連絡していいはずである。

かくて航空庁は、米空軍基地から連絡をうけた名古屋の出先機関から逆に通知されることになった。「午後三時」に受けた報告を「午後三時」に本庁が発表したのも、多分、そのせいであろう。

午後三時十五分、航空庁板付分室に入った情報で、浜名湖沖で「もく星」号の機体発見、米巡視艇による救助の開始を新聞は報じて、航空庁のほうは午後三時に前記のように海上の遭難位置と機体を発見していない旨を発表している。さらにこれよりさき十二時半の航空庁発表はといえば、これは「もく星」号の機種、乗客・乗員数、荷物の重量をいっているだけで、もちろん機体の発見にも救助にもふれ

ていない。

航空庁板付分室に入った「情報」というのは、どうやら航空庁のものではないらしい。もし、航空庁からのものだったら、航空庁じたいが「発表」しないはずはないからである。

これも「静岡県舞阪沖北緯三十四度三十五分、東経百三十七度三十分の地点」と遭難位置の第一報が午後三時に名古屋航空保安事務所に入ったのと似ている。すなわち、どちらも航空庁には知らされていなかったとみなければならぬ。

ただし、三時十五分の航空庁板付分室の場合は、三時の名古屋航空保安事務所の場合とちがい、横田米空軍基地の通信とも何とも書いてない。だから、板付分室の「情報」源は、正確には不明なわけである。

もう一つの違いは、航空庁が名古屋の「報告」はすぐ発表したが、板付の「情報」を無視していることである。両者の間には、時間にして約十五分である。十五分の間に航空庁はこれらの報告資料に疑いをもち、検討に慎重を期したのだろうか。それにしても前者の時間が早すぎる。

それとも、名古屋のは「米軍からの通信」と発信先の権威筋を示しているのに対し、板付のは単に「情報」としてあるだけであるために「航空庁発表」とするのをためらったのだろうか。

いや、そうともいえないふしがある。もっともこれは航

空庁ではないが、国警静岡県本部が「米軍からの情報」を新聞に三時四十分に表示しているからである。

《静岡発》午後三時四十分国警静岡県本部の発表によると米第五空軍捜索機が浜名湖西南十六キロの海上で遭難機を発見、直ちに米救助艇が急行、全員を救助した。

つづいて十分後の発表。

《国警静岡県本部は九日午後三時五十分、次のように発表した。》「米軍からの情報によると浜名湖西南十六キロ（北緯三四度三五分、東経一三七度三〇分）の海上で、米第五空軍の捜索機が遭難機を発見、ただちに米軍救助隊が出動し、乗員と乗客を全員救助した。なお救助の時刻、救助隊の入港する場所は目下不明である。》

国警静岡県本部は「米軍からの情報」として二度にわたって発表しているのである。だが、上記のように航空庁はこれについて何も発表していないのである。

しかし、国警静岡県本部の発表も「米軍からの情報」というだけで、米軍のどの部局かはふれていない。発表文では伏せるにしても、与えられた情報源は確認したであろう。それでなくては、たとえば「こちらは米軍だがね」といくら電話で声を聞いたところで、国警ともあろうものが、ほいそれ、と軽々しく「発表」するわけはないからだ。

思うにこれも横田の米空軍基地からの情報であろう。第五空軍の捜索機の出動を伝えているから、ほかはちょっと考えられない。在日第五空軍の司令部は当時名古屋にあり

た。これはハワイにあるパシフィック・エア・フォース（太平洋空軍）総司令部と直結している。

第五空軍隷下の航空部隊は、関東では、立川、厚木、横田、入間川などの基地に置かれていた。入間川基地は米兵によって「ジョンソン基地」とよばれた。当時、ジョンソン基地の航空管制官は、日本の空を飛ぶすべての民間機をも管制していた。

日航機「もく星」号の機体を「舞阪沖で発見、全員救助」の報は、あとでは誤りと分った。

これについて昭和二十七年五月九日の衆院運輸委員会では運輸大臣村上義一が説明している。

「実はこの誤報の伝わった原因は、極東空軍のある人が日本航空会社に、全員助かっているということを報告せられたのに起因いたしておるのであります。そういう誤報の組み立てられた原因は、当時名古屋の飛行場から飛び立った軍用飛行機が、浜松の南方約十マイルの海上に機翼が漂流しておるのを認めたという報告を小牧飛行場へせられまして、もし墜落したのであるならば、入水と同時に飛行機は粉碎されるはずであるが、機翼が水に浮んでいるということとは、意識的に着水したものと考える。しからば二時間ないし三時間は浮いていることは可能であるということと、一方におきまして、その報告を極東空軍が受けると、時を移さずその近くを航行しておりました米国の船——掃海艇

二隻がその周辺におったのでありますが、この二隻の船並びに航行中の米国籍の一万二千トン程度の貨物船に、その救助、協力を電報したということは事実であったのであります。これらの事実から今の誤報が組み立てられた次第であります」

米軍人の個人的な報告を軽率に信じたために「誤報が組み立てられた」というのである。

だが、おかしいのは、「舞阪沖で機体発見」の第一報を発表したのは——新聞によれば——日航本社ではなく、航空庁だったことだ。正式な発表だから間違いはない。この発表には、前記のように「名古屋航空保安事務所からの午後三時の報告によると、横田の米空軍基地からの通信によれば」とあって、日航本社から連絡をうけたという字句はどこにもない。

日航本社が「極東空軍のある人」からその報告をうけたとすれば、「もく星」号の行方を血眼になつて探しているときであるから、直ちに航空庁に連絡するはずである。航空庁の発表に日航本社の名がないのは、この発表がやはり名古屋航空保安事務所のうけた横田の米空軍基地からの「通信」にもとづいているからであろう。

村上運輸相の言葉にある、日航本社に極東空軍のある人から報告が入ったという点は、日航側の場合、少し事情が違っているようである。次の記述を見よう。

「後に問題をひき起した出所不明のこの未確認情報が伝え

られたのは同日午後二時半ごろであった。日航本社での「全員救助」発表の幕をヤマとするこうした誤報はどんな経路で出沒したか？ その経路は次のようなものであった。

九日午後二時すぎ航空庁小牧事務所から得た情報として海上保安庁第四管区本部長から本庁あてに公電が入った。それは、米空軍小牧基地からの連絡によれば、舞阪上空を飛行中の米軍機が北緯三四度三五分、東經一三七度三〇分の沖合で（「もく星」号が）機尾を海上に出して沈んでいるのを発見、直ちに附近を飛行中の米軍機に確認方を指令したところ、同二時半ごろ米軍機から確認した旨を回答してきたというのである」

「もく星」号で遭難死した三鬼隆を記念する『三鬼隆回想録』に出ている文章だ。

すなわち、右によれば日航本社は「極東空軍のある人」から「全員救助」の報告をうけたのではなく、海上保安庁に入った航空庁小牧事務所からの公電によって、海上保安庁から「機体の発見」の連絡をうけたというのである。

あとから思うと、国警静岡県本部が第二次に発表した午後三時五十分の「……ただちに米軍救助隊が出動し、乗員と乗客を全員救助した。なお救助の時刻、救助隊の入港する場所は目下不明である」という文も妙なものであった。救助隊から全員救助の連絡が入ったのなら、その連絡を受けた時間は分っているはずである。先方も救助と同時に連絡するのが普通だから、当時は、国警の発表文に「何時何分

救助隊からの連絡によれば」という字句をどうして入れなかったのかとふしぎがった者もあったろう。

また「米軍救助隊」という云い方もあいまいで、どんな艦艇が何隻いつ何処から出動したかはいつていない。

もつとも、この新聞記事を読んだ者は、これらは在日アメリカ海軍の行動だから詳しいことは伏せられたと思ったかもしれない。朝鮮戦争の休戦交渉が始まった翌年だが、極東は当時まだ緊張の状態にあった（日米講和条約の発効は約三週間後の四月二十八日に予定されていたが、これに附帯する日米安全保障条約によってアメリカ軍はひきつづき日本に駐留することになっていた）。

だが、米軍救助隊が出動したというのは、根拠のない話ではなかった。すでにふれたように衆院運輸委での村上運輸相の説明では「名古屋の飛行場を飛び立った軍用機の浜松沖に機翼が漂流しているとの報告によって、極東空軍は時を移さずその近くを航行している掃海艇二隻、米国の貨物船一隻に、その救助、協力を電報した」といつている。

これはその通り「事実」だったらしい。というのは『三鬼隆回想録』にこう出ているからである。

「……同三時二十分ごろB29が飛び立ち搜索に当たったが、現場附近は乱層雲が濃いため低空飛行が出来ずついに搜索を断念した。」

ついで横須賀海軍基地では横須賀に向け帰航中の米海軍掃海艇「ヘロン」「ファイヤークレスト」（何れも二七〇ト

ン）と輸送船タイテニヤ号（一四〇〇トン）に「直ちに舞阪沖に急行せよ」と指令した。

両艇は直ちに現場に急行したが、日航ではこの現場に急行したという事実を現場に到着したと解釈し、「もく星」号の機体は海上に不時着してもなお数時間浮上していることができるので、両艇に救われているにちがいないと希望的観測を行なった。

また同時刻ごろ清水海上保安本部、横須賀の海上保安庁第三管区本部、ノースウエスト航空会社からも同様な情報が入るなど、関係方面はこの情報を中心にした各種の連絡情報が出まき流れた。日航本社では午後三時五十分ごろ森村常務が、つめかけた家族に「全員救助された」と報告、松尾専務も新聞記者団に同じことを言明した。

村上運輸相のいう「貨物船」が実は「輸送船」（軍用）だったというような「誤り」は別としても、とにかく三隻が現場に急行したのは事実だった。

しかし、村上運輸相説明と『三鬼隆回想録』（以下、回想録とする）との間には二つの食い違いがある。その一つは運輸相のいう「極東空軍のある人」が回想録にはないこと、もう一つは、三隻に現場急行を指令したのは、説明で「極東空軍」になっているが、回想録では「横須賀海軍基地」となっていることだ。だが、後者はB29が密雲のため搜索を断念して引返したという記述を受けているから、文意上、横須賀海軍基地が極東空軍の要請により三隻を現場

に急行させた、と解釈できる。

ところで、これに關して別な意味で奇妙なのは、日航本社が三隻の現場への「出発」を現場に「到着」と錯覚し、それが「全員救助」の希望的観測に発展し、さらに「事実」に化けて、家族に救助を発表したことだ。

錯覚から希望的観測までの経路はそれなりに分る。しかし、希望的観測がただちに「事実」の確信となつて、即刻家族に発表されるとは、あまりに性急な発展ではないか。

回想録にある「三隻の救助船艇の遭難海上現場出発を到着と錯覚、その到着が全員救助の希望的観測となり、希望的観測が事実の確信になり、さらに「事実」として全員救助を発表」という日航本社 of 短絡的な思考発展は、航空会社としてあまりに軽率にすぎる、という非難が生じよう。

が、日航本社も他の参考材料なしに、そう考えたのではない。「また同時刻ごろ清水海上保安本部、横須賀の海上保安庁第三管区本部、ノースウエスト航空会社からも同様な情報が入」ったことが、全員救助を家族や新聞記者に発表する判断をさせたらしい。

ここにいう「同様な情報」という表現は少しあいまいだが、そのことはあとでふれる。

回想録に従う限りは、誤報の組立ては日航本社から起っている。これは村上運輸相説明と一致する。ただし村上説明のように「極東空軍のある人が日本航空会社に、全員助かっているということを報告せられた」という点は、回想

録には出ていない。

回想録は昭和二十七年十二月に出版された。事件後八か月くらいで出来たとはいえ、書中の「遭難記」のところはかなり調べて書いたあとがある。

常識的な眼からすれば、日航本社 of 誤報の自発性は、少幼稚である。何度も云う通り、救助船艇の出發を到着と錯覚し、そこから全員救助の希望的観測→事実と確信→事実→発表という思考行動過程は飛躍しすぎる。

そこで臆測が許されるならば、日航本社は極東空軍関係の情報が入ったのを鵜呑みにして、ただちにその通り発表したが、それではあとになって「誤報の因」があまりに軽率すぎると思われたので、極東空軍関係の情報部分を消し、ただただ自社の「思い違い」だけに日航本社がしたのであろうか。もしそうだとすれば、真相は、村上運輸相の「極東空軍のある人が日航本社に全員が救助された」という報告を寄せられた」という言葉のほうが事実に近いようである。

この「極東空軍のある人」というのは意味深い表現で、その人の名前が分っているようなニュアンスである。實際、向うの官姓名を聞かずに、どこのだれとも分らない人間の報告を、しかもこんな重大なことを、軽々しく信用することはないからである。それはG I（兵隊）などではもちろんなからう。極東空軍のなかでもかなり責任あるポストの人でなければならぬ。村上の「ある人」といういいまわ

しには、先方の官姓名をいたくてもいえないという口吻くぶが感じられる。

だが、日航本社が、たとえその「報告」を軽信したところで、また、かりに自発性の思い違いをしたところで、そんなに恐縮することはない。なぜなら、日航本社とは関係なく、航空庁が午後三時に、名古屋航空保安事務所からの報告として「横田の米空軍基地からの通信」によって「もく星」号の遭難地点を「静岡県舞阪沖」と発表しているし、国警静岡県本部は午後三時五十分「米軍からの情報」で乗客と乗員の全員救助を発表しているからである。

——いろいろな書いたが、要はこの混乱の根がどうやら一つらしいことである。しかし、まだ、よくわからないところがある。

当初、「もく星」号の「全員救助」を誤報だとは、だれが思おうか。国警静岡県本部が「米軍からの情報」として発表し、日航本社でも森村常務が、つめかけた家族に「全員救助された」と報告、松尾専務も新聞記者団に同じことを言明した（午後三時五十分ごろ）のであるから、これくらい信用のおける発表はない。

家族のよるこびはいうまでもなかった。ここでは三鬼隆の場合を再びその回想録から見よう。

「ほっと安堵の胸をなで下した八幡製鉄本社の全従業員の口からは期せずしてバンザイが叫ばれた。これより先、彰

氏と則子さん（三鬼氏の二子）は舞阪沖に不時着水という第一報をうけとると同時に自動車を駆って舞阪に急行していた。八幡製鉄からは有田総務部長、久村医博その他四人が同行した。東海道をフルスピードで走る車の中で六人の心は喜びにはずんでいた。

彰氏は左に遠く相模灘さげなみが見えると、車の窓に頬を押しつけて「海の中ではずいぶんと冷たい思いをされたことだろう」と昂はげぶる感情をおさえるように静かにいった。

則子さんは父と瀬口秘書二人分の着替えの衣類を入れた風呂敷包みをひざの上に固く抱きしめていた。

有田総務部長は「お元気な社長のことだから案外いまごろは太平洋の真只中で抜手を切って泳いだのはオレくらいなものだろうと事もなげに笑いとばしておられるかもしれないね」と励ましながらも「社長はよいお子さんを持つて幸せだ」とその情景に強く胸打たれた。

明るい空気は東海道を疾走する三鬼八幡製鉄社長一家の車だけではない。日航本社に詰めかけている家族にも、そこにじっと辛抱して坐っていられなくて汽車で舞阪に急ぐ家族にも笑顔が浮んでいた。

——権威ある発表をだれが疑おう。「もく星」号に乗って長崎の「復興平和博覧会」に行く大辻司郎の「談話」を主催者の長崎の新聞に掲載したとしてもふしぎではない。

「全員救助」だから当然に大辻も命拾いをしている。初の日航機海上不時着という大きなニュースに人気漫談家の

「談話」をぶつけるといふ編集局の思いつきは、地方新聞の「スクープ」でもあり、催し物の景気を煽る上に最大の効果であった。

「漫談材料がふえたよ かえって張り切る大辻司郎氏」というのが見出しである。

『九死に一生、救助された大辻司郎氏は、生還のよろこびを次のように語った。』長崎の復興平和博に招かれてゆく途中でした。この事故で出演がおくれ長崎の人にすまないと思っています。しかし二度と得られない経験です。多くの漫談材料がまたふえた訳で、禍が^{わざ}かえって福となるとは、まさにこのことでしょう。長崎平和博では早速この体験談をやって大いに笑わせてやるつもりです。これから長崎に急行します』

よく読むと、事故に遇った経験について、何一つ具体的で生々しい話が出ていないのに気づく。

次のは架空談話ではなく、真実の談話である。

《(東京) 大辻司郎氏夫人節子さん (東京都港区青山南町三ノ五一) はつぎのように語った。

「主人は長崎の平和博に招かれ、十日から十六、七日までの予定で出発したのです。飛行機はしょっちゅう乗っていたので、こんども銀座へ行くよりも気軽にボストン一つの春仕度で出掛けたのです。助かって安心いたしました。本人は平気で、例の調子で笑わせることでしよう」

次に、海上保安庁の立場から見よう。

——「もく星」号が午前七時五十七分館山上空を通過したのちに消息を絶ったとの情報を得た海上保安庁では、午前十一時に第三、四、五管区海上保安本部にあてて、できるだけ多くの巡視艇の出動を命令した。搜索区域は、東京湾、伊豆半島周辺、御前崎、鳥羽、伊勢湾方面である。巡視艇の出動可能なもの八隻が午後二時までに全部搜索に動した。

正午から午後二時までに、以上の三管区海上保安本部を通じて海上保安庁に入った情報は四種あった。

一、浜名湖で発見した。(出所不明)

二、尾翼を発見した。(場所および情報出所不明)

三、名古屋の一キロ南方で発見。(運輸省情報)

四、舞阪南一マイル海上で空中搜索により不時着機を発見。(運輸省情報)

この一と二の「出所不明」の情報は、いわゆるガセネタ(でたらめの情報)だろうが、三と四の運輸省情報は、のちの「誤報」とつながっている。

午後二時五十四分、第四管区海上保安本部は、日航名古屋事務所から「舞阪南西で米掃海艇により全員救助」の情報を得た。

これは日航本社から名古屋事務所連絡したのが同事務所より本部に伝えられたのかもしれない。とすればこの情報は、村上運輸相のいう「極東空軍のある人」が日航に寄せた「報告」ということになるが、日航側の立場でいえば

既記のように「希望的観測からの思い違い」ということになる。

そこで海上保安庁は米極東海軍に情報の確否を問い合わせた。これが午後三時五十分である。米極東海軍からは、米掃海艇は日航機の乗員の救助を確認していない、との通報が返った。一方、海上保安庁の搜索巡視艇からも「もく星」号を発見したという報告はなかった。

航空庁小牧事務所から第四管区本部に「小牧の米軍からの連絡によれば舞阪沖上空を飛行中の米空軍機が北緯三四度三五分、東経一三七度三〇分の地点に（「もく星」号が）機尾を海上に出して沈んでいるを発見した」との報告があった。これが二時すぎごろらしい。二時半、小牧基地からさらに附近を飛行中の軍用機に確認方を指令したところ、同地点で日航機らしいものを発見したとの報告があった。

そこで、三時二十分にB29がさらに調査に向かったところ、「乗組員の安否不明、救助船の現場附近所在も不明」との報告がきた。（それよりわずか三十分後の三時五十分の国警静岡県本部の発表は「米軍からの情報によると」として「全員救助した。時刻不明。救助隊の入港する場所は不明」となっている。）

四時四十分ごろ、海上保安庁は、極東空軍当直士官から「ノースウエストのリポーターは、米掃海艇二隻が乗客・乗員を救助して横須賀に向かったといっている」

旨の通報を受けた。

五時二十分ごろ、日航本社の山崎人事課長が海上保安庁に渡辺警備課長を訪ねて、全員救助の礼を述べた。そのとき山崎課長は、

「ノースウエストのエングストロング氏は極東空軍から全員救助の情報を得たそうです」

と述べた。

海上保安庁は、つい四十分くらい前に、極東空軍当直士官の通報で、ノースウエストの報告の件を聞いたばかりなのだ。ところが、いま日航の課長の話では、逆にノースウエストのほうが極東空軍から全員救助の情報を貰ったという。

だから海上保安庁の渡辺警備課長は妙な気がしたにちがいない。

ここで、「もく星」号の情報になぜノースウエスト社が介入したかを、ざっといわなければなるまい。

アメリカの占領政策によって日本の航空活動は禁止されていたが、その主な理由は、日本の軍国主義の撲滅と戦力再編の可能性を絶つことにあった。ところが米ソ対立の激化、中国擡頭（たいたう）の情勢を反映して占領政策が変化し、アメリカは日本を極東における対共産圏の基地にすることになった。とくに朝鮮戦争の経験が基地としての日本の重要性を教えた。そこで日本に対しては緩和政策に急転回する。

連合軍総司令部（GHQ）では日本政府（吉田内閣）に

対し、航空機の保有と運航とを除く切符販売等の活動に限って、一社のみに日本側の営業権を認めることを許可した。当時の米国民間航空局が国内空運の営業権を他国会社と与えることは「民間航空の伝統的ルールに反する」と反対したせいもあって、GHQの許可が決定したのは昭和二十五年六月であつた。

日本側では翌二十六年三月に「日本航空株式会社発起人総会」を開き、代表に藤山愛一郎を選出した。八月には資本金一億円で日本航空株式会社が設立された。会長には藤山が就任した。

日本航空は、各国航空会社と交渉したが、外国各社の思惑もあつて営業開始の指定の期限がきても提携がまとまらなかったが、結局、GHQと運輸省との諒解を得て、米国内スウェスト（NWA）との運航委託契約が成立した。契約によれば、航空機と、その正常な運航に欠かせない乗員整備など一切の役務をノースウエストが提供し、日本航空はこれに対し、飛行実績によりチャーター料を同社に支払うというものであつた。

この両社の役割を平たくいえば、日航はノースウエストから飛行機とパイロットを賃借りして、商売だけをやる。ノースウエストは、飛行機が空港から飛び立ち再び空港に車輪をつけるまでの間の責任を負う、というものだった。事実、「もく星」号が行方不明になったとき、日航側では早くもこうした点でノースウエスト側の責任を強調してい

る。

さて日航では、ノースウエストとの右の契約にもとづき、昭和二十六年十月二十五日、羽田から戦後最初の民間機マーチン二〇二を飛ばした。それが奇しくも「もく星」号だった。

そのときの記念すべき情景を『日本航空10年の歩み』（日本航空発行）は感慨をこめて語っている。

「一九五一年（昭・26）十月二十五日朝、雨もよいの空を大阪へ向かつて遠ざかりゆくマーチン210-2「もく星」の機影を、羽田の海風に汗ばんだ肌をなぶらせながら、不眠のために充血した眼でいつまでも見送っていたのは、所長以下わずか13人の東京支所職員であつた。見送人や報道陣が去つたあと、荒涼たる駐留軍羽田基地の一隅には、バスセンジャー・ステップ2台、小型カート3台、作業台2台、ダットサン小型乗用車と貨物車が各1台、手持ち無沙汰に横たわっていた。これが当時の羽田における当社飛行場器材のすべてであつた。13人の男たちが踵を返して引上げた先は、7坪ほどの掘立小屋、日本航空株式会社の仮事務所である」

約半年後に遭難した同じ「もく星」号の出発の朝も、やはり、「雨もよいの空」であつた。

「……場内拡声器が気象状況を知らせた。それによると大阪は雨、九州は一帯に曇りだが、天気は西の方から次第に晴れ上がってくるということだった。……銀色の「もく