

第 53 回いそご文化資源発掘隊

根岸湾物語 埋め立て前の海岸で

開催日時：令和 4 年 2 月 22 日（火）
14：00 開演 13：30 開場
会場：杉田劇場 4 階リハーサル室
参加者：37 人

【プログラム】

第 1 部 根岸湾の地形と歴史

～海底が育んだ漁業 そして埋め立て～
相澤竜次（横浜市八聖殿郷土資料館館長）

第 2 部 太平洋無着陸横断飛行に挑んだ男

～磯子の埋立地に現れたタコマ号で大騒ぎ～
多根雄一（磯子区民文化センター杉田劇場職員）



昭和 30 年代の根岸湾

第 1 部 根岸湾の地形と歴史

《最終氷期と縄文海進》

地層や地形は、大きな地殻変動の影響を受ける。その他にも、太陽の活動が活発か停滞しているかによって、地球の気候も変化し、地層や地形に大きな影響を与える。

磯子区の複雑な地形は、大きな地殻変動の結果というよりも、2 万年前の最終氷期と 6,000 年前の縄文海進によって形成されたと考えられる。

世界の平均気温がだいたい 7 度、8 度くらい下がると氷河期になる。そうすると水は雪や氷となって内陸部にとどまるため、海水が無くなり海底だったところが露出する。逆に 2 度くらい高いと、海水が増えて川をさかのぼり内陸まで入り込む。

2 万年くらい前には最終氷期となっていて、東京湾はなかった。というか、北海道から本州、四国、九州まで全部、地続きとなっていた。東京湾が陸だった時代があるということだ。

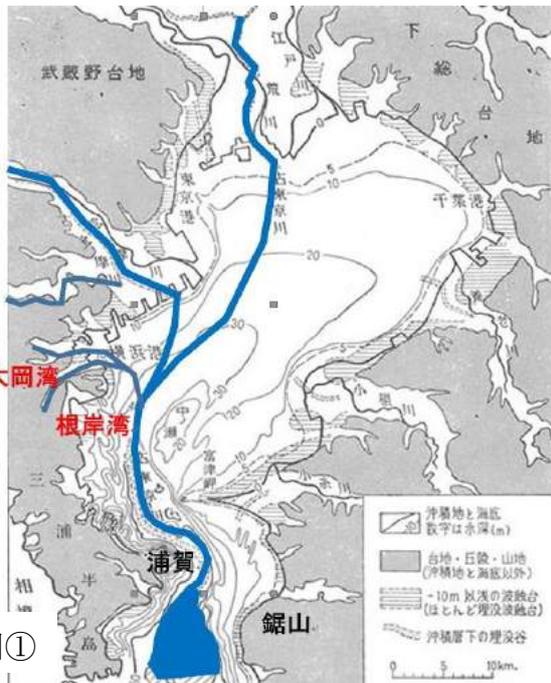
太陽は地球の約 109 倍の大きさで、私たちが住む地球にもその影響がある。その活動が活発な時には、地球の平均気温が上昇し、活動が停滞する時には、地球の平均気温が下降すると考えられている。

地球が温暖化になっていくと、雨が降って海水面が上昇するが、寒冷になっていくと、雨ではなく雪になり水は山に残って海には来なくなる。

2 万年くらい前は、太陽活動の停滞から地球の平均気温は今より約 7 度低かったと考えられており、地球は最終氷期と呼ばれる氷河期となり、浅瀬は陸地となっていった。

では、関東沿岸部はどのようになっていたのか。2 万年前の東京湾地形へ遡ってみよう。

海の水が減り、図①のように東京湾は全部陸地になっていった。現在、東京湾内に注いでいる河川も、内湾が陸地だったので、川のまま流れていくことになり、合流して 1 本の河となり本牧沖から深い渓谷を作っていたと考えられている。



図①

この2万年前にできた川のことを古東京川といい、古東京川の河口付近を浦賀水道と呼んでいる。

今も大型のタンカーや貨物船などは、この2万年前にできた川の上を航行している。



東京湾を航行する大型貨物船

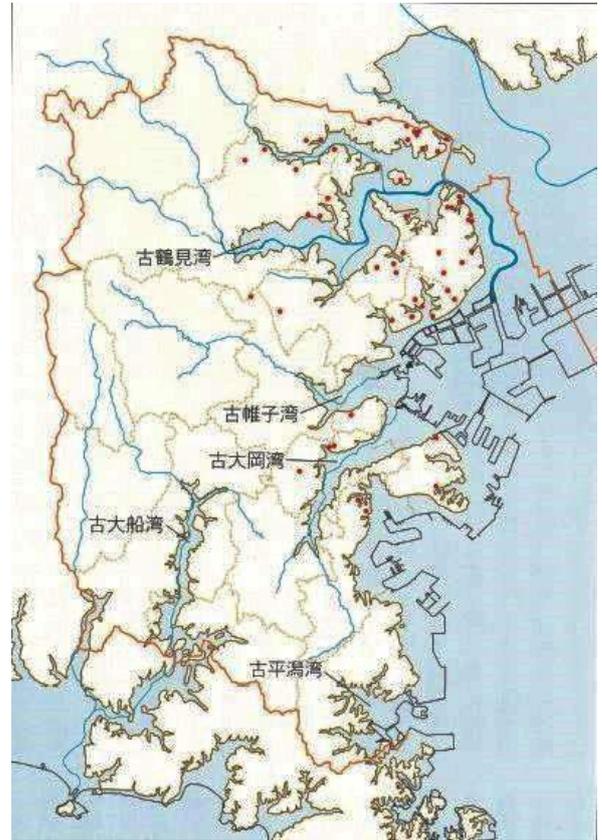
東京内湾に流れ込む現在の河川も、内湾の潮流も、2万年前の海底の溪谷(古東京川)の影響を受けて流れていると考えられている。

この古東京川は千葉県寄りではなく、神奈川県側に存在している。ペリー艦隊もこの川の上を航行してやってきた。

逆に今度は太陽活動が活発になると、川の水が海にどんどん供給されていく。縄文時代には堤防なんかないので、海の水が谷あいに入り込み、現在の平地にどんどん侵

入されていった。これを縄文海進という。

鶴見川の周辺は細長い形で海ができ上り、考古学上「古鶴見湾」といわれるようになった。帷子川も同じで、だいたい西横浜あたりまで海だったようだ。柏尾川、阿久和川も海になり、現在の泉区や瀬谷区あたりまで広がっていた。



地球が暖かくなったり寒くなったりすることによって、海が内陸まで入り込んだり引き下がったりする。そして削られた丘が急な崖を形成する。それが本牧や磯子から金沢に続く崖である。

その際に丘を削られた砂は流れの緩やかなところに溜まっていく。根岸湾はそれが溜まりやすかったので遠浅の海ができた。

最終氷期と縄文海進とがあって、この辺の切り立った崖地と遠浅の海ができ上った。

この遠浅の海が形成されたことによって、砂地には貝類やカレイのような魚がやって来る。岩礁には陽が届きやすいので海藻が茂り小魚がやって来る。その小魚を狙って

大型の魚も寄ってくる。こうして豊かな漁場ができ上がった。

《どこまで海だったのか》



図②

図②は昭和24年に米軍が撮影した航空写真。根岸湾沿いに黒い四角のものが並んでいるが、これは海苔の養殖。先ほどお話したように浅瀬が続いていたため、東京湾内には海苔の養殖が広がっていた。一大産地だった。

漁師の仕事は当たり外れが多かった。たくさん獲れるときもあれば、まったく獲れないときもある。海苔の養殖もいい悪いがあるけど、ある程度人工的に操作できるので、魚よりは収入が安定していた。

それから海苔というのは、現在ではコンビニでも売っているくらいだが、昭和40年頃までは高価な物だった。

昭和20年代前半の公務員の初任給は約3,000円だったが、海苔は1帖（10枚）で45円だった。さらに本牧から根岸にかけては良質の海苔が獲れた。

どういうことかという、内陸からの川が森の養分を含んで、先ほどお話した古東京川に沿って根岸湾に流れていく。そこで良質の海苔がつけられていった。

昔の海岸線は現在、本牧から富岡まで高速道路が通っている所と同じと考えていい。なぜかという、内陸部だと用地買収をしなければならない。海でも海岸から離れると深くなる。なので、海岸線に沿って浅いところに造られる。



根岸湾 令和元年（2019年） 国土地理院航空写真

一方、海底の地形はどうだったのか。現在の埋立地を見ると、適当に埋め立てているわけではないことが分かる。埋め立てるには、どこを埋め立てたら楽なのか。深い所より浅いところ。そして岩盤が強いところ。浅くて岩盤のいいところだ。

昭和34年頃から埋め立てが始まるわけだが、海苔を作っているところはだいたい水深が2mくらい。海苔下駄というのを履いてザクザクと歩いて行けるくらいの深さ。そんな浅いところで岩盤に竿を立てて、網を張って海苔の養殖をしていた。

だいたい10月11月の寒い時期になると、それまで隠れていた海苔の胞子がフワッと出てきて網につく。しかし自然だけに任せていても難しいので、人工的に胞子を蒔いて付着させていくのが一般的で、こういうのが海苔の養殖だった。

海苔の出来のいい所、悪い所は、どうして

も偏ってくる。古東京川に沿って森の養分が流れてくるので、それを先取りできるところが良い養殖場。漁師はその場所を知っていたので、争いが起きる。ということで毎年、くじ引きで場所を決めていた。

そして根岸湾の海苔は良質で高値で売れるため、流れていった海苔も拾い集めていた。埋め立て前、漁師の子どもたちはオニギリに海苔を巻いていた。普通の家では高価な海苔は簡単に巻くことができなかった。現在、海苔の養殖をしているのは野島の4軒だけ。これは全国に出荷するというものではなく、観光用。

《海底の地形と埋め立て》



埋立前の本牧・根岸の海底地形と名前（マイナス表記の数値は水深）
 1 荒洲 2 出洲 3 根頭 4 ヤギ根 5 カサゴ根 6 エーノ根 7 エビ根
 8 外根先 9 カド根 10 カキ根 11 タコ根 12 古東京川
 国土地理院航空写真 令和元年（2019年）・海上保安庁水路図誌複製 昭和21年（1946年）を合成・加工

この図を見てほしい。青い線が海底の等高線。本牧を見るとよく分かる。青い線に沿って埋立地が造られている。その先にできている南本牧も、すべてではないが青い線の内側にできている。

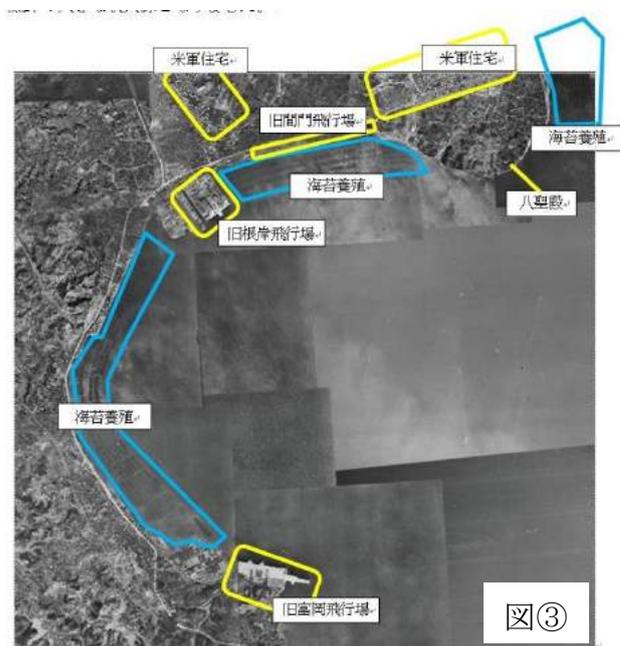
もともと水深の深くないところを埋め立てたことが分かる。

1, 7, 6, 3, 4には「根」という岩礁帯があった。現在の埋立地は昔の漁場の上で

きていることが分かる。9, 10はそれぞれカド根、カキ根と言われていた岩礁で、カキ根というのはカキがよく獲れたのだろう。ここは今、鳥浜のアウトレットになっている。青い線の外側にはヨットハーバーがある。こちらは深い所だ。

IHIのところは青い線の先まで埋め立てられているが、ここは船が接岸するから深い部分が必要で、このような埋立地が造られている。

以上のことから、根岸湾の埋立地を見ると、そこが漁場だったということが分かる。



根岸湾 昭和24年（1949年）米軍撮影 国土地理院航空写真 図③

ここからは次回の宣伝も兼ねて、お話を続ける。堀割川の河口に飛行場があった。これは大日本航空の飛行場で、富岡の方にも海軍の飛行場があった。どちらも飛行艇のための飛行場だ。根岸湾を滑走路として飛んでいた飛行艇は、「紅の豚」に出てくるようなあんな小さいものではなく、両翼の長さが40mもある大きなものだった。

なぜここに飛行艇の飛行場が2つもあったのかというと、根岸湾は波が静かで穏やかだったことによる。富岡の方は海軍が使用。根岸の方はのちに海軍に徴用されるが、

最初は民間会社だった。それがどこまで飛んで行っていたのかというと、サイパン・パラオ方面へ行っていた。

料金は当時の銀行員の給料3か月分くらいだったという。

そもそも、第一次世界大戦のあと、南洋の島々は国際連盟によって日本が委任統治を託されていた。これは植民地ではなく、日本が支援するという委任統治領だ。

南洋には小さな島がたくさんあった。そんなところに陸上の滑走路を造るわけにはいかない。そこで海を滑走路にすることが最適だったのだ。

飛び立つところはどこかということ、先ほど話した古東京川の辺りは船舶の航行が多いので、そこより内側、すなわち船が少なく穏やかな根岸湾が選ばれた。

ちなみに図③にある間門飛行場というのは戦後、米軍が造ったもので、これは内陸部の中区若葉町にあったのを移転させてきた飛行場。こちらはセスナ機が飛んでいた。

現在、根岸飛行場跡はENEOSの石油タンク群に、富岡飛行場跡は神奈川県警察第1機動隊などに、そして間門飛行場跡は中区根岸町・磯子区東町のマンション群などになっている。

第2部 太平洋無着陸横断飛行に挑んだ男 《ブロムリー中尉とゲッティ組》

昭和2年、リンドバーグが大西洋単独横断飛行に成功。すると、次は太平洋横断という機運が盛り上がる。

何組かのアメリカ人がアメリカから日本に向けて離陸しては失敗を続けていた。

そのうちの一組、ブロムリー中尉とゲッティが昭和5年8月8日朝、プレジデント・

リンカーン号で横浜港にやって来た。日本から偏西風に乗ってアメリカを目指すという計画だ。愛機の名前はタコマ市号。(略してタコマ号)。シアトル近くのタコマ市の支援を受けて横浜にやって来たのだった。



太平洋無着陸横断飛行の出発地点は霞ヶ浦にするという。そのため、横浜に陸揚げしたタコマ号を市内のどこかから霞ヶ浦まで飛ばさなければならない。



「日本の航空史」(朝日新聞社)より
8月11日、ブロムリーらはダラー汽船支

配人のトムソン氏と一緒に神奈川県庁を訪問した。目的は、横浜上陸時にパスポートを忘れて来たにもかかわらず、県担当者の好意により無事上陸できたことに対するお礼だった。

同じ日、ブロムリーらは逓信省航空局に飛行許可願いを出したところ、直ちに許可された。霞ヶ浦から飛び立つことが正式に決定し、そこまで愛機を空中輸送するための適地を提供してくれるよう横浜市に依頼したところ、滝頭の市電埋立地を利用することが決定。

有吉市長のあっせんで、この場所が選ばれたのである。そのため横浜市も野球場の設備を取り壊して協力。



その結果、13日夜、ばらして税関に保管していた翼は舩（はしけ）で、その他はトラックで市電埋立地に運び込んだ

ここは横浜市電気局（交通局の前身）が工場や倉庫として利用するために埋め立てた所。堀割川河口の右岸に昭和4年に完成している。

ちなみに、八幡橋から先に細長く突き出した波止場は、明治3年から6年にかけて堀割川を開削した時に発生した土で作られている。

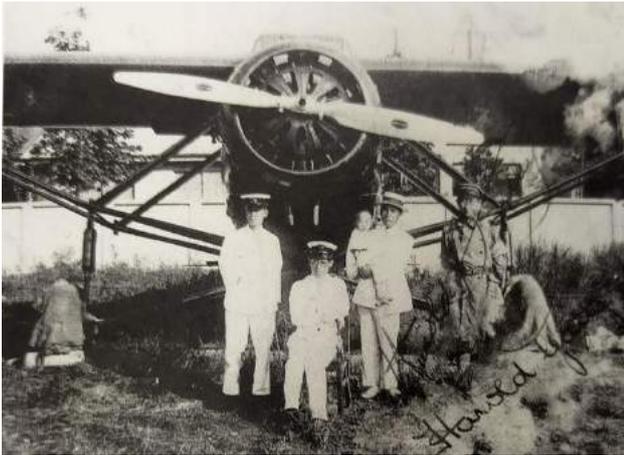


ブロムリーは14日、逓信省の田中航空官と一緒に市電埋立地へやって来て、機体の組み立てを開始した。

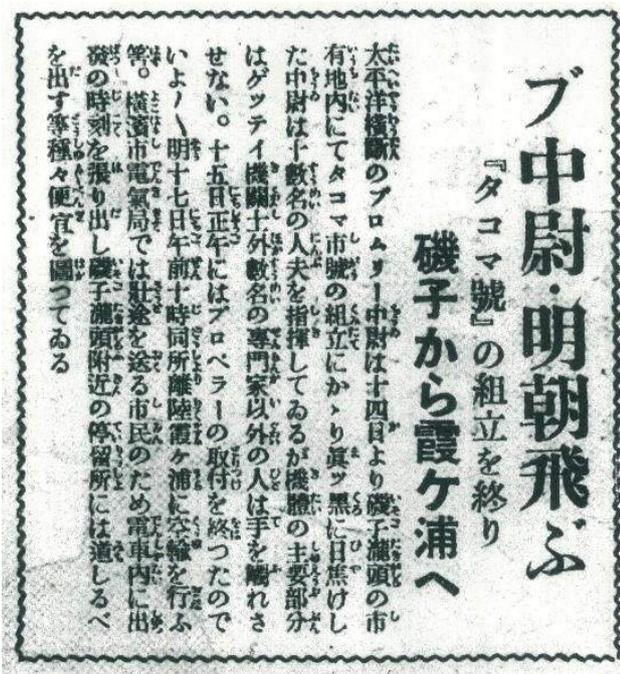
15日には大使館を経て、機子・霞ヶ浦間の飛行許可願いを出すことになった。



市電埋立地で撮影されたタコマ号。組み立て終わっているの15日頃の撮影か。



タコマ号の前面。禅馬に住んでいた市会議員の息子さんから区役所がいただいた写真。白い服を着ているのは警察署長か軍人か。写真には二人のサインが入っている。



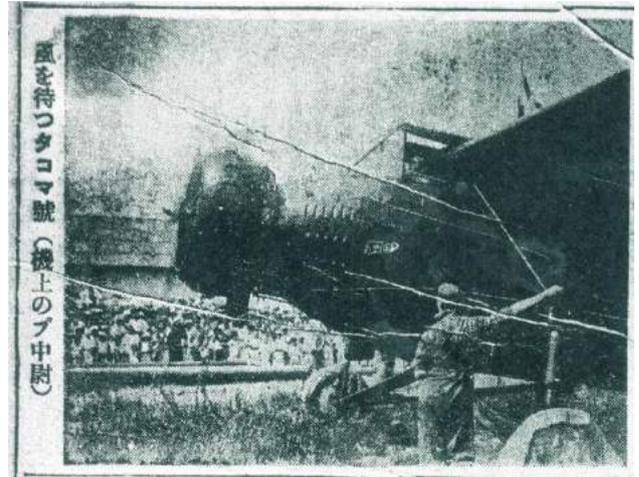
飛行を事前告知する新聞記事（横浜貿易新報）

8月16日。タコマ号はいよいよ17日に飛び立つという記事が出た。それによると、電気局では市民のために電車内に出発時刻を貼り出し、滝頭付近の停留所には道案内を出すなど、いろいろ便宜を図っている。

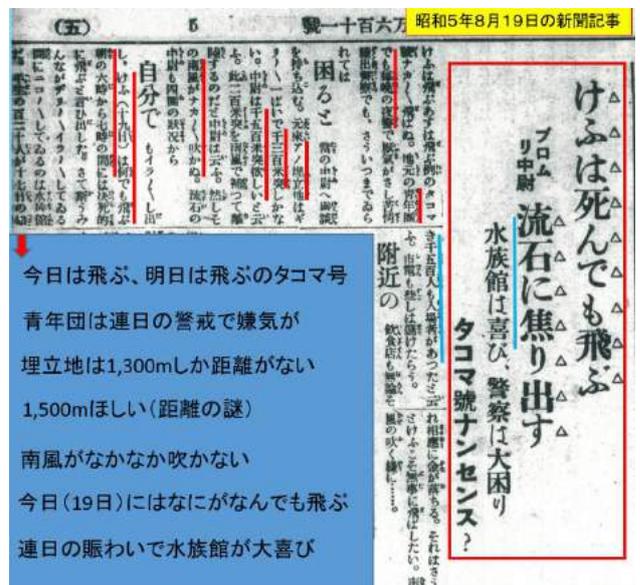
そして17日（日）午前7時半、ブロムリーらが埋立地に現れた。午前9時になると1万人の市民が埋立地に集まってきた。

午前9時30分、山縣知事と令嬢の光子さ

んが現れる。薄桃色の洋装姿の光子さんによる花束贈呈式が行われたあと、山縣知事からあいさつがあった。



午前10時、エンジン始動。しかし、飛び出さないうちに東風が強くなり、正午になって一旦中止することに。やがて午後1時、観衆は3分の1に減少していた。結局この日は南風が吹かないため翌18日に延期となった。



今日は飛ぶ、明日は飛ぶと言いながら、なかなか出発しないので、横浜市民もだんだん苛ついてきたようだ。とくに青年団は毎夜毎夜、警備のため現地に張り付いてきているので、さすがに嫌気がさしてきたという。

なかなか飛べない理由としてブロムリー

は次のことをあげていた。

①飛び立つためには 1,500m の距離がほしいのに、ここは 1,300m しかない。

②必要な南風がなかなか吹かない。

しかし、この距離に関しては疑問がある。旧市電埋立地をグーグルストリートビューで計測すると、その距離は約 400m なのである。これはもしかしたら、フィートの間違いなのではないか。1 フィート=約 0.3m なので、それで計算すると約 390m となる。当時の新聞記者がフィートとメートルを勘違いしていたのではないだろうか。

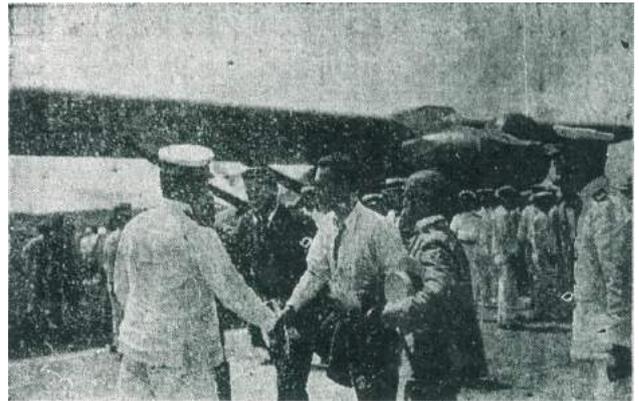
それはともかく、なかなか飛ばないなかで、大喜びしていたのが横浜水族館であった。この施設は昭和 3 年 8 月、横浜市水産会の経営のもとに開設された。場所は旧磯子区役所の裏だった。館内タンクには塩水及び淡水を湛え、数百の魚を養い鑑賞に供する実物教育の施設だった（土地法典より）。

普段の来館者は 120 人がいいところなのに、タコマ号のおかげで連日、1,500 人もの入場者があったという。もちろん市電も儲かったはずである。



そんな中、やっと飛び立つ日がやって来た。8 月 19 日 11 時、ブルムリーとゲッティの 2 人が市電埋立地にやって来た。いろいろと準備をしたあと、11 時 50 分には磯子警察署長や在郷軍人会幹部にあいさつ。水色のワイシャツ姿のまま機上の人となり

12 時に飛び上がっていった。



霞ヶ浦航空隊では小林指令、山口副長、通信省の森航空官らが待ち構えていた。0 時 36 分、着陸し格納庫に収まった。

翌 20 日、二人は航空隊にやって来て機体の整備をしたあと、22 日の午前 4 時から 5 時の間に燃料を満タンにして試験飛行をすることになった。



「航空 70 年史」(朝日新聞社)より

22 日、霞ヶ浦航空隊ではタコマ号の日本領地内の飛行経路について、通信省航空局と軍部とで協議して、だいたい次のようなコースを決定した。

霞ヶ浦から水戸に出て、海岸線を岩手県宮古に直行、それより東経 141 度 40 分を北海道落石に出て、千島の東をアリューシャン列島に向かう。

しかし、23 日に試験飛行をするはずだったが飛ばず、25 日に延期となった。

そして 25 日にはやっと飛び上がり 40 分間の試験飛行に成功した。

その後、二人は中央气象台と相談。27 日までは千島列島上空に北東の強風雨があり

28日に回復の見込みとの情報を得たので、28日午前4時に出発と決定した。

けふも飛ばぬ タコマ市號

氣象が思はしくないこと

タコマ市號のグッティ機關士は廿七日午前九時四十分西村通譯同道中央氣象臺に航空氣象係の鑿地技師を訪れ岡田臺長も加はつて

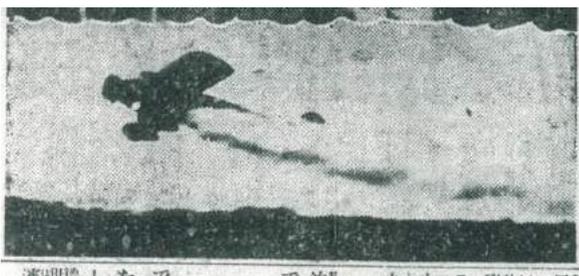
太平洋 横断コースの航空氣象につき協議したが今のごころカムチャツカ以東の氣象が思は

しくないので廿八日の出発は見合せ廿九日頃壯圖にする豫定であるが同氏は廿八日午前九時頃更に氣象を訪問した上ではつきり決定する筈である。尙廿八日來て見て廿九日も出發出来そうもなければそのまゝ霞ヶ浦へ歸つてそれ

27日、グッティ機關士は西村通訳と一緒に中央气象台を訪問。カムチャッカ以東の氣象について検討したが、あまり思わしくないので28日の出発を見合わせて29日に飛び立つことを決定した。

しかし、29日も氣象は思わしくなく、結局30日の出発ということで、またまた延期となった。

そしていよいよ当日、午前5時22分、燃料を満載して霞ヶ浦航空隊の飛行場でエンジンを始動。しかし、3分の2ほど滑走しても重たいためなかなか飛び上がれず、ギリギリのところをやっと浮上したがこのままでは危険ということで、ガソリンを緊急放出して難を逃れた。



途中一回着陸は 差支えない

兩氏の無事が第一條件 タコマ市號後援者語る

「タコマ市號」は約二千里の行程をなす。その途中に一回着陸しては支障ないと思ふ。私共としては出来得べくんば勿論東京、タコマ間の無着陸飛行を希望するが兎に角アロムリゲンテイ兩氏が無事に歸つて来る事を希望する、實際それが第一の條件である。

太平洋 無着陸飛行の計画に對する主な後援者ジョン・バツフェレン氏は辭からず失敗の所持であつたが已むを得なければ途中アラスカに降陸することに決して左の如く語つた。

受取つ たま述べたがその内容及びそれに對する回答の内容に於ては一切發表することを許さなかつた。

タコマ号の主な後援者であるジョン・バツフェレンが記者に語っている。無着陸ではなく、途中アラスカあたりで1回着陸してもいい。とにかく無事にタコマ市まで帰ってきてほしいと。

『タコマ市號』は 青森から飛ぶか

滑走によい木下平

霞ヶ浦飛行場から太平洋横断の壯途に上らうとして不幸失敗したタコマ市號は再び飛行を断行すべく好適なる離陸地を求めつゝあるがグッティ機關士は二日午後三時七分青森縣古間木驛着上北郡三澤村木下平外二ヶ所を檢分し同日歸京の途に上つたが木下平は霞ヶ浦よりは飛行に適し手入れを加へれば僅に二千米突の滑走路が出来非常に良好だ。グッティ氏は無上に喜んでゐるから或は近い内に同地から出發するのではないかと願ふ有希望されてゐる。

これは9月4日の新聞記事である。横浜港に到着してから約1か月が経とうとしていたが、いまだ飛び立てないでいる。

霞ヶ浦からの出発に失敗した二人は、もっと好適な場所を求めることにした。

ゲッティは3日午後3時7分、青森県小間木駅に到着し、上北郡三沢村木下平ほか2か所を調査し、同日帰京した。タコマ号は霞ヶ浦航空隊に置いたままである。

その結果、二人は青森県三沢村の淋代海岸を出発地とすることに決定。6日午後3時、霞ヶ浦・淋代間の飛行許可が出たので、彼らは土浦町の松庄旅館に宿泊することになった。

青森県庁ではローラーを三沢村に送り込み、8日夜から地固めの作業に入った。二人は翌日、淋代海岸に到着し、離陸準備に専念することになった。



三沢市姉妹都市委員会のサイトより

上の写真は淋代海岸に到着したタコマ号を見ている村民。

昭和5年9月14日午前5時10分、とうとう太平洋無着陸横断飛行に挑むタコマ号が飛び立った。新聞にはこんな小見出しが並んだ。

空の王座を目指しタコマ市号飛ぶ 壮図の成否は一に気象

タコマ市を揚げ俄かに緊張



日米の国旗を振る小学生

各地の無線局からは、「エトロフ島東岸通過」、「ウルップ島北東を通過」「プレジデント・タフト号がラジオ受信」といった情報が入ってくる一方、「アリュウシヤン濃霧濛々」なんていう気付きな情報も同時に入電している。

**空の王座を目指し
タコマ市号飛ぶ**
記念すべき九月十四日午前五時十分
ブ、ゲ兩氏壯途に就く

**壮圖の成否は
一に気象**
發動機は完全に見え
上野飛行隊長語る

悪気流 離陸後、悪気流に悩まされ、パイプが破損し、難航を続ける事不可能

難航を続ける事不可能
「悪気流に悩まされ、パイプが破損し、難航を続ける事不可能」

**パイプが破損し
洩れる瓦斯**
難航を続ける事不可能

**タコマ市を揚げ
俄かに緊張**
日本出発の報を得て

濃霧濛々
アリュウシヤン

得撫通過
タコマ機

**速度は八十哩位
難航を續く**
蒸石島が受信の消息

**横断機よりの
ラチオを感受**
航行中のタフト號

通過の精報
深泥島東岸

タコマ號不時着陸
尻勞海岸に引き返して

**パイプが破損し
洩れる瓦斯**
難航を続ける事不可能

悪気流 離陸後、悪気流に悩まされ、パイプが破損し、難航を続ける事不可能

難航を続ける事不可能
「悪気流に悩まされ、パイプが破損し、難航を続ける事不可能」

**パイプが破損し
洩れる瓦斯**
難航を続ける事不可能

**タコマ市を揚げ
俄かに緊張**
日本出発の報を得て

濃霧濛々
アリュウシヤン

得撫通過
タコマ機

**速度は八十哩位
難航を續く**
蒸石島が受信の消息

**横断機よりの
ラチオを感受**
航行中のタフト號

通過の精報
深泥島東岸

残念ながらカムチャッカ東南 100 マイルの辺りで悪気流のためパイプが破損。ガス

が漏れだし操縦士にかかり、これ以上向かい風に抗して飛行を続けることが不可能になり、やむなく引き返すことに。

不時着場所は下北半島の先端付近の尻労(しつかり)海岸。



17日、航空局の離陸許可を得たブロムリーとゲッティは、午後5時59分に尻労海岸を飛び立ち、6時18分、離陸地点である淋代海岸に着陸した。

その後、両氏は淋代海岸に愛機を残し、列車で午後3時上野駅に到着。そのまま横浜に向かい、ダラー汽船の支配人トムソン氏宅に身を寄せることになった。

今後はもう一度飛ぶかどうかは白紙だという。



二度の失敗のあと、三度目の挑戦をしようと意気込んでいるブロムリーは、機体の整備をするため一旦、立川飛行場へ空輸することにした。

27日に飛行の許可が出たので28日もしくは29日に立川まで運び込む予定だという。

30日にはブロムリーとゲッティの後援者であるジョン・ブフェリン(9月1日の記事

では後援者の名前をバッフェレンとしていた。もしかしたらバッファリンが正確なのかもしれない)が、今後の予定として天候が許せば、10月中の再挑戦も可能であるとの見解を示した。

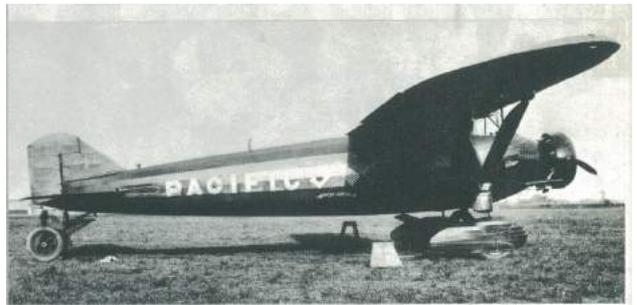
しかし、10月になればアリューション列島方面の天候は9月よりも荒れてくるはず。しかも、ゲッティ機関士はガス中毒の後遺症で療養を余儀なくされていた。

そんな状況の中、ブロムリーは11月21日、翌年の再挑戦を伝えて帰国していった。

《アッシュ中尉》

ブロムリーが帰国して半年後の昭和6年4月、今度はアッシュ中尉がアメリカからやって来た。目的はもちろん太平洋無着陸横断飛行である。

4月11日にタコマ号の使用権を得た彼は、朝日新聞社に懸賞金挑戦の申し込みをした。この年、太平洋無着陸横断飛行一番乗りを達成した者に懸賞金を出すことになっていたのである。



タコマ号を改造したパシフィック号

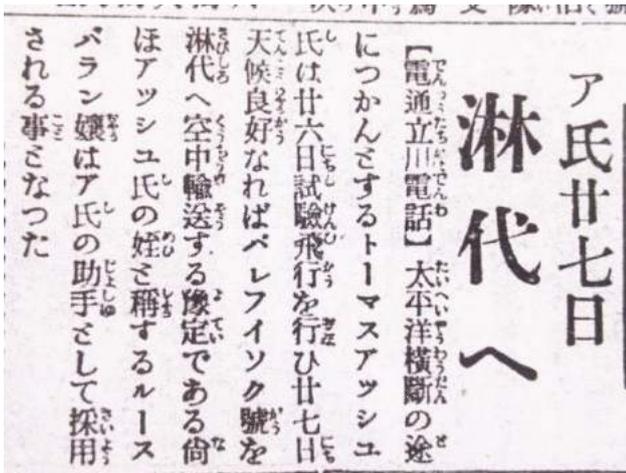
立川飛行場に保管されていたタコマ号をアッシュが改造整備していた5月20日、彼の姪を名乗るルース・バロン嬢(24)が、エンブレス・オブ・エシア号で横浜港に到着した。

この女性は3年前から航空界に身を投じ、郵便飛行や旅客飛行に携わっていたという《天女》で、昭和5年秋にロングビーチで行われた婦人の航空コンテストで第3位に

入賞している。

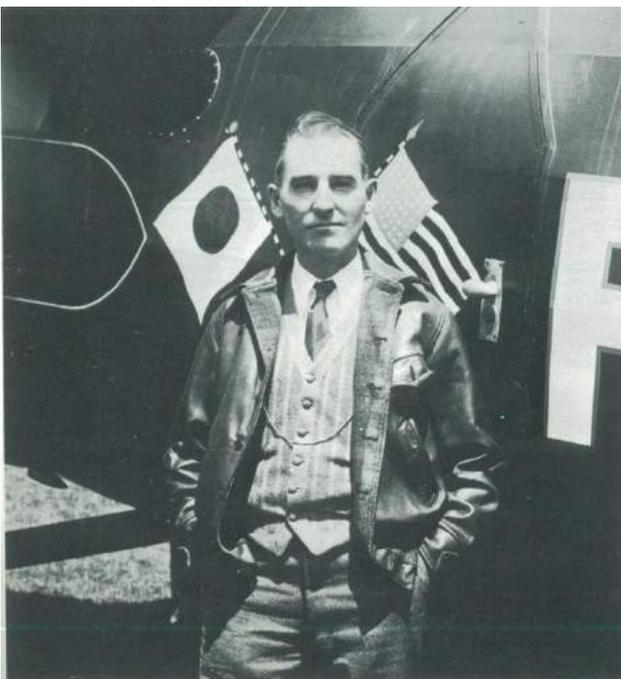
そんな女性が叔父のアッシュを助けて、一緒に一番乗りを目指すと言っているが、当のアッシュは帝国ホテルで記者の質問に答えてこんなことを言っている。

『私の姪にルース・バロンなんていませんが、バロン嬢は単なる知り合いにすぎません。日本に来た理由も知らないし、横断飛行に同乗させる気はありません』



ルース・バロン嬢を同乗させないと言っていたアッシュだが、5月26日の記事を見ると助手として採用している。

しかし、同乗したのかどうかは不明だ。



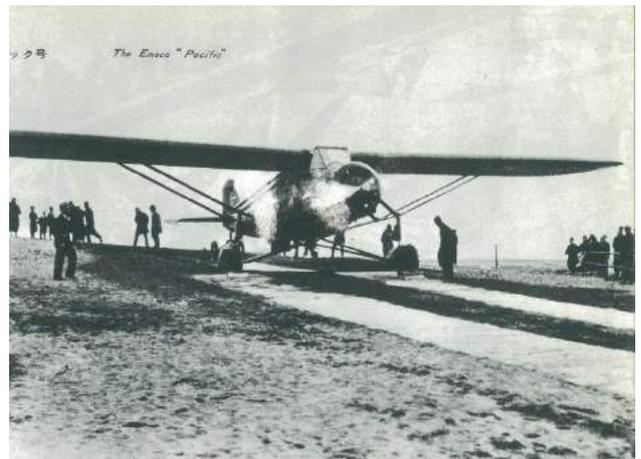
アッシュ中尉

アッシュは5月29日、タコマ号を改造してパシフィック号と名前を変えた機体を立川から淋代海岸へ移動した。翌30日に出発することを決めていたが、天候不順により飛ばず。



淋代海岸のパシフィック号

タコマ号の時と同じように、三沢村の人々が大勢見学に集まって来た。外国人や飛行機を見るのは初めてだったのだろう。



上の写真は出発前のパシフィック号。傾斜地に滑走台ができています。これは三本木町の田島工場が製作したもので、幅が約11m、長さは約181m。板を並べて敷き詰めたという。

昭和6年5月31日、群集の見守るなか、いよいよ滑走を開始した。

だが、タコマ号が飛び上がった2,000メートル地点を過ぎても浮上できず、最後は砂地に車輪を埋めて止まってしまった。

「この飛行機は、タコマ号を修理しただけだから、性能は依然として同じである。これで飛行しようとしたことは無謀というしかない」との批判もあって、アッシュは計画を断念。6月3日、パシフィック号は再び立川飛行場へ戻されてしまった。

《アレンとモイル組》

パシフィック号は飛び上がることもできずに失敗し、操縦士のアッシュ中尉が帰国したあと、8月になると今度はアレンとモイルという二人のアメリカ人がやって来た。立川飛行場に保管されているパシフィック号(元タコマ号)をさらに改造し、クラシナマジ号として横断飛行に挑戦する計画だった。



「航空70年史」(朝日新聞社)より
2度目の改造をしているが、翼の裏側には
TACOMAの文字が残っている。



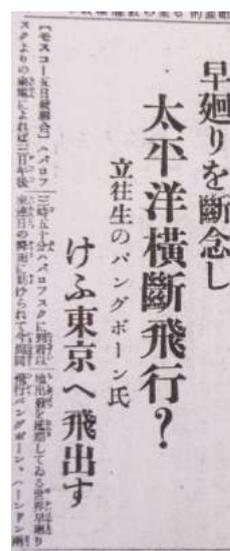
三沢市姉妹都市委員会のサイトより
今回も三沢村の人々が物珍し気に集まっ

て来た。左端に写っている籠を背負った男性は農作業の途中だったのだろうか。

機体には以前と同じく日章旗と星条旗が描かれている。

ちょうどその頃、世界一周早回り飛行に挑戦している飛行家が何組もいた。その中にパングボーンとハーンドンという二人組がミス・ビードル号で参加していて、8月4日、雨の中をハバロフスクに着陸した。しかし雨は一向に止む気配もなく、泥沼と化した草原で立ち往生してしまう。こうなってくると一番乗りはあきらめざるを得ない。

そんな状況を見て、ニューヨークの新聞では「早回りをやめて太平洋無着陸横断一番乗りに切り替えるのではないか」というニュースを流していた。



そして5日、モスクワ経由のハバロフスクからの情報として、同号は早回りを断念し、無着陸横断飛行に挑戦するため日本へ向かうことが判明した。

現地を飛び立つのは6日だという。こうなるとクラシナマジ号とミス・ビードル号の先陣争い勃発だ。

これに対して逓信省航空局では、「日本に飛来するとしても、日本領土上空の飛行許可願いが出していないので、6日は無理だ」との見解を示した。

しかし、彼らは逓信省の意に反して、8月6日朝6時56分、突然ハバロフスクを出発し、午後5時50分、羽田に到着した。

羽田飛行場は8月25日に東京飛行場として正式開港するので、この時はまだ利用できない状態だった。そのためミス・ビードル号は直ちに飛び立ち、午後6時16分に立川

飛行場に到着した。

逋信省によると、飛行許可願いが出たのが直前で、しかも不備があったため、アメリカ大使館を通じて調査中だったが、いきなり来てしまったという。

そのため警視庁はこの二人を監視すると同時に、逋信省航空局では無許可飛行として処置をすることになった。



三沢市姉妹都市委員会のサイトより

上の写真は右がパングボーン、左がハーンドンである。

無断で日本に飛来したということで大問題になり、逋信省、陸軍省、海軍省、外務省、警視庁の役人が集まって協議。彼らは無許可で飛行しただけではなく、上空から日本領土の写真撮影もしていた。

そのため航空法違反、要塞地帯法違反に問われることになった。

取り調べは毎日行われ、12日には午前9時から東京地方検事局に召喚され、午後7時40分まで事情聴取が行われた。翌日もほぼ同様だったらしい。

こんど失敗すれば
今後は許可せぬ
ア、モイル氏の太平洋横断飛行
嚴重な條件で許可

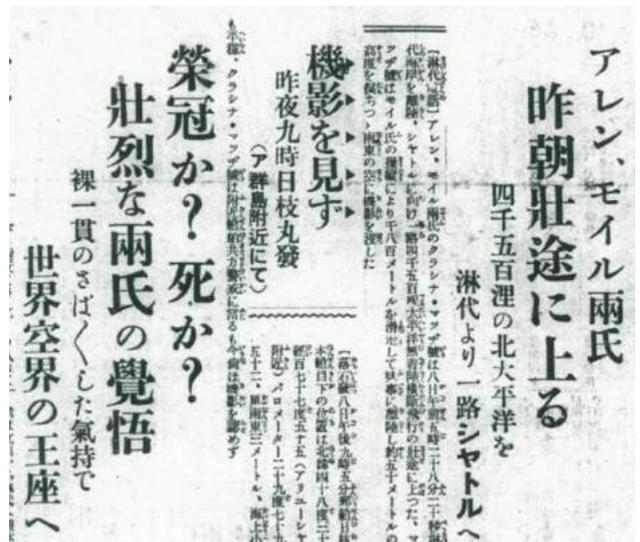
さて、ミス・ビードル号が横断飛行出発に手間取っているとき、クラシナマジジ号はどうなっていたのか。

アレン、モイルの太平洋

神戸大学経済経営研究所
新聞記事文庫 航空(2-063)
神戸新聞 1931.9.4(昭和6)

横断飛行は嚴重な条件で許可されたのである。その条件とは、

- ①既に2回も失敗に終わっているので、今回失敗すれば今後同機による横断飛行は許可しない
- ②立川から水戸に出て海岸線に添って宮古に直航し、東経141度40分で海面より鮑島5マイル沖を通過する
- ③淋代より東経141度40分以東の海上に出て、襟裳岬に至り落石を経て色丹島の北方海上より千島上空を絶対に避け、東側によりアリューシャン群島に出る
- ④帝国領土航空中は爆薬・兵器・写真機の携行を禁ず



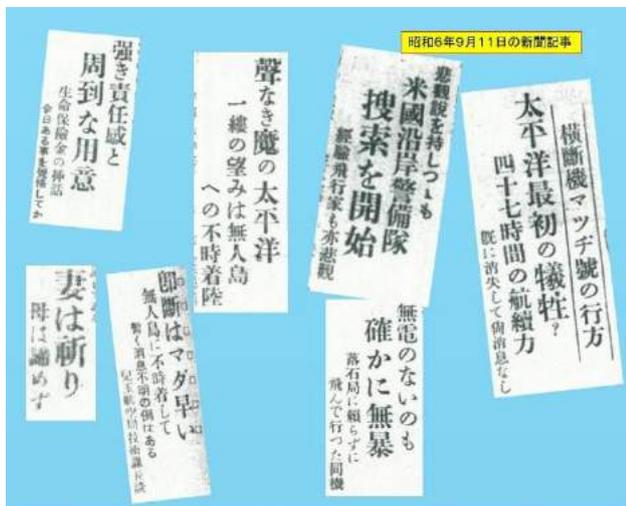
アレンとモイルは、タコマ市の後援者から貰った数万ドルを機体改造などで使い果たし、最後は身に着けている物をすべて日本人にプレゼントして身軽になって、9月8日午前5時28分、とうとう離陸。

千島列島沿いのコースを取らず、襟裳岬から右に出て一挙にアリューシャン列島方面に向かった模様である。

午後9時5分、アリューシャン列島付近にいる日本郵船の日枝丸その他の船舶から「機影が見えず」という無電が入る。

その後は連日、機影が見えないとか無電がないといった記事が掲載されることに。

太平洋最初の犠牲か？
 米国沿岸警備隊捜索を開始
 無人島に不時着しているか
 妻は祈り 母はあきらめず

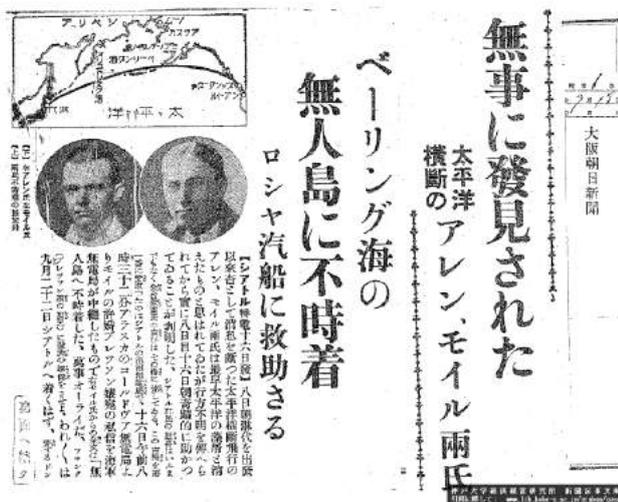


それから10日後の新聞にこんな記事が出た。

9月16日朝、アレン、モイルが無人島に不時着し、無事発見されたというのだ。記事によると進路を誤り、ガソリンを使い果たした結果という。ただし、これは正確な情報ではないことがのちに判明する。

その後の記事によると、ベーリング海の無人島に不時着し、ソ連の汽船に救助されたという。

しかし、これも正確な情報ではなかった。



神戸大学経済経営研究所 新聞記事文庫
 航空(2-070) 大阪朝日新聞 1931.9.18 (昭和6)



不時着した無人島の位置は正しいようだ。このあと9月19日の大阪朝日新聞の記事で事の真相が分かってきた。

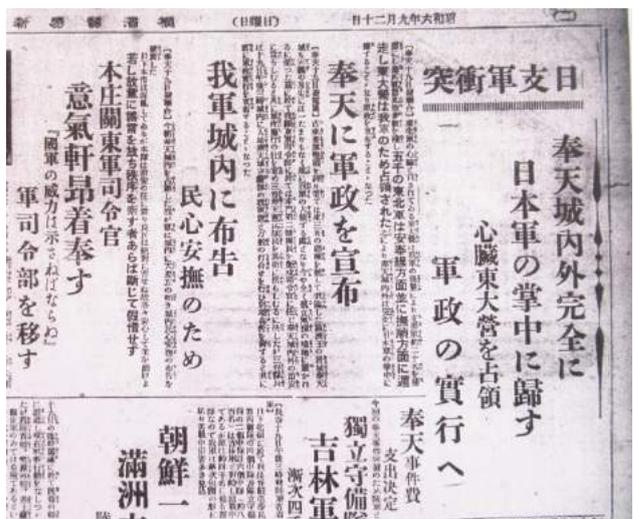
二人からの電信が懸賞金を出している朝日新聞社に届いた。それによると、アリューシャン列島上空で大暴風に遭遇。34時間彷徨し無人島に不時着し7日間過ごしていたという。

積み込んだ食料は初めから少なかった。そこでモイルの作ったパチンコで海鳥を獲ったり、浜辺の貝を拾ったりして空腹をしのいできた。

8日目に天候が回復し再び飛行を開始した。(ガソリンは放出していなかったようだ)しかし、すぐにカムチャッカ半島北部のマイナ・ビルギンに再び不時着した。

18日には再出発し、しかるべき場所を経由してシアトルに向かう予定とのこと。

その9月18日。満州事変が勃発した。



アレンとモイルの乗ったクラシナマジジ号は現在、カムチャッカ半島の北部にいる。



一方、後発のミス・ビードル号のパングボーンとハーンドン是要塞地帯法違反などで、まだ日本に留め置かれていたが、19日、逓信省から二人は飛行許可を与えられ23日に立川から浜代海岸へ移動することになった。

そして26日にはアメリカへ向けて飛び立つ予定。



三沢市姉妹都市委員会のサイトより

浜代海岸に到着してからもずいぶんと時間が経過していく。この間に何があったのかは分からない。

クラシナマジ号の方も、9月18日にシアトルに向かうという情報が出たきり、その後の状況は一切報告がない。

そんななかの10月4日午前7時、とうとうミス・ビードル号が太平洋無着陸横断飛行に向けて浜代海岸を離陸した。

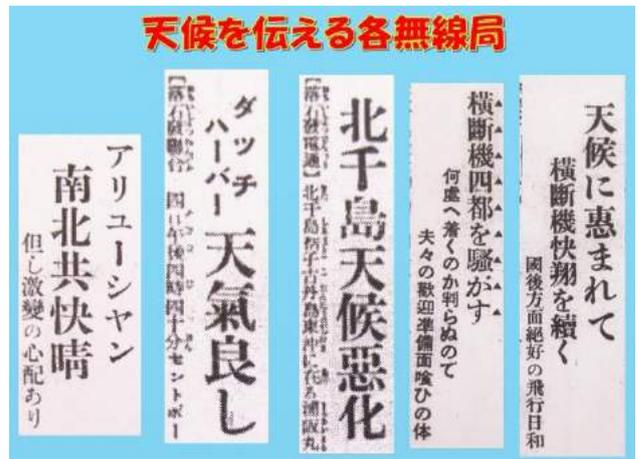
積み込んだ食料は、万一の不時着に備えて12日分の食料を用意した。蒸し鶏、サンドイッチ、リンゴ（紅玉）。これらは三沢村民の好意だった。

出発風景と共に二人の経歴が紹介されている。

パングボーンは34歳。第1次世界大戦ではアメリカ航空隊の一員として活躍した。

ハーndonは26歳。ニューヨークの百万長者（現代なら億万長者）の息子。20歳の頃パングボーンの空中サーカス団に入り、各地を巡業していた。

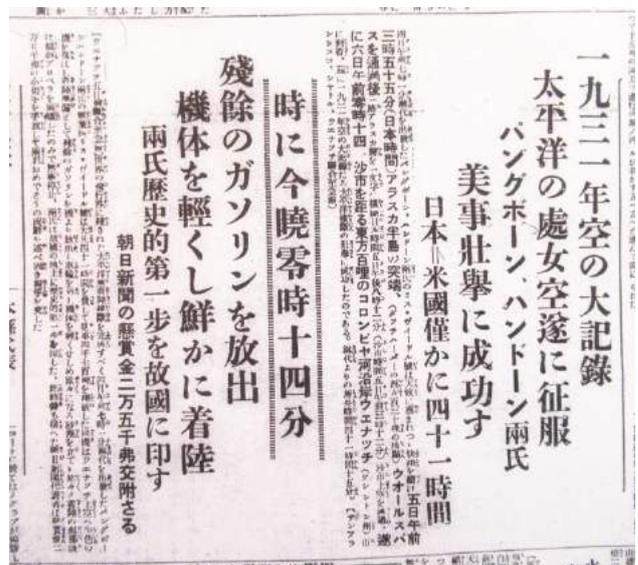
そして10万ドルを拠出して「世界一周航空会社」を設立。しかし、これは先に話したようにこれは失敗に終わった。



翌日は、新聞紙面にこんな見出しが踊った。やはり問題は天候だ。しかし、今回は幸運にもアリュウシヤン列島は快晴だという。このままいけば無着陸横断は成功するだろうと。

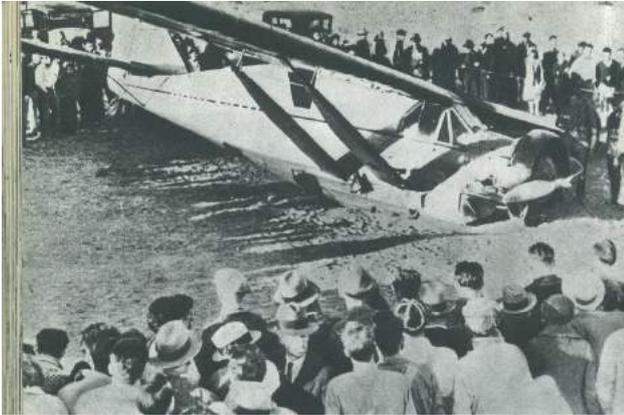
10月6日午前0時14分 遂に成功！

この時間は日本時間である。（新聞記事には現地時間も併記しているが、記者が時差を間違えて表記している）



現地時間だと10月6日午後5時14分だ。ついにワシントン州ウェナッチに着陸したのである。

二人には朝日新聞社からの賞金、25,000ドルが交付された。



「航空70年史」(朝日新聞社)より写真はウェナッチに胴体着陸したミス・ビードル号。新聞記事には華麗に着陸したと書いてあるが、離陸と同時に機体を軽くするため車輪を切り離しているのだから、こんな着陸になってしまったのだ。



タコマ市、ウェナッチ市、シアトル市の位置関係はこうなっている。

さて、気になるクラシナマジ号であるが、あちらの飛行機はどうなっていたのか。

昭和6年9月8日に淋代海岸から離陸したが、その後、消息不明になった。そして、9月18日にはベーリング海の無人島に不時着していたことが判明。

そこを出発したあと、9月20日にアラス

カのノームに再び不時着している。

そして最後はボロボロになって10月6日の夕方(日本時間)、タコマ市に帰還した。

ミス・ビードル号に遅れること十数時間だった!

無着陸はおろか、わずかな差で一番乗りもできなかったのである。

タコマ号が磯子の市電埋立地を離陸したのは昭和5年8月19日だった。しかしアリューシャン列島付近でパイプが破損し計画を断念。その後は機体やエンジンを改造してパシフィック号、クラシナマジ号と名前を変えて横断飛行に挑戦してきた。

そしてとうとう、地元のタコマ市に帰って来たのである。市電埋立地出発から1年1か月半の時間が経過していた。

だが、話はここで終わりではない。

昭和7年、アメリカのウェナッチ市より青森県りんご試験場へ「リチャードデリシャス」の苗木が送られてきた。

淋代海岸から飛び立った4組の飛行家たちには、機内で食べられるようにと、食糧に添えて青森産のリンゴ(紅玉)が提供されていた。苗木はその時のお礼ということだった。

その後、青森県りんご試験場での栽培を経て、日本全国にデリシャス系のリンゴが広まっていた。

重力に逆らって飛ぶ飛行機

ニュートンが発見したリンゴ

いままで関係のなかった二つの物がここで出会ったのである。

【了】