

第 54 回いそご文化資源発掘隊 根岸湾は飛行艇の滑走路だった

開催日時：令和 4 年 3 月 11 日（金）
13：00 開演（12：30 開場）

会場：杉田劇場 5 階ホール

参加者：137 人

【プログラム】

第 1 部 時代の目撃者

- ◆飛行艇が飛んでいたところ…葛城峻
- ◆私は見た 飛行艇の残骸…森島勝

代理：多根雄一（杉田劇場職員）

第 2 部 映画「南海の花束」（昭和 17 年）

（協力：東宝）

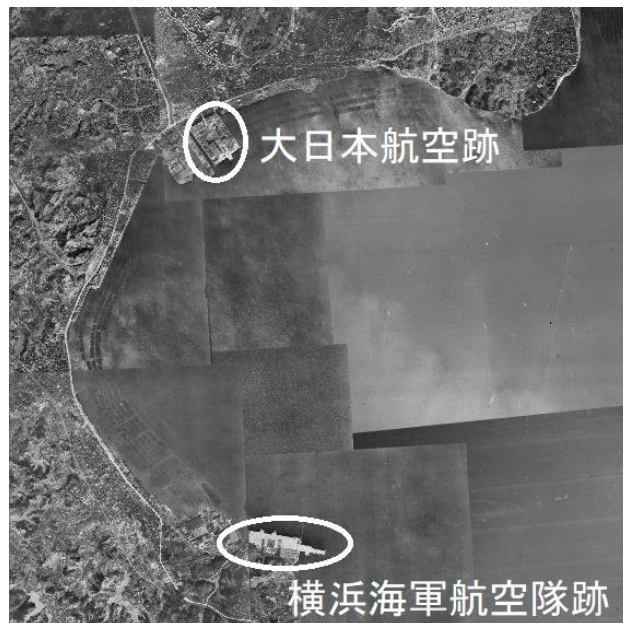
第 1 部 時代の目撃者

◆飛行艇が飛んでいたところ…葛城峻

岡村に生まれ住んで 90 年になる葛城です。この間、いろいろなことが頭をよぎり、現在は磯子の歴史を掘り起こしています。大学の先生や博物館の学芸員が取り上げないような細かいことから、もう一度磯子の歴史を考え直してみようとやっていますが、その中でぜひ取りあげたいと思うのが、根岸にあった大日本航空の飛行場、飛行艇のことです。わずかな期間ですが、ここからサイパン、パラオ、そして最後にはティモールまで飛んでいました。

もう一つは根岸湾を挟んで南側、富岡ににあった横浜海軍航空隊の飛行場です。ここには現在神奈川県警第一機動隊が駐屯していますが、ここでも飛行艇を飛ばしていました。

ということで、当時は毎日のように根岸湾を飛行艇が飛び上がったり、着水していたわけです。



今では埋立地で覆われてしまい、一部を除いてその痕跡は消えてしまいましたが、こういうところは日本中を探してもここにしかありません。つまり、日本における飛行艇の歴史は根岸湾で始まり、敗戦後は機体の底に穴をあけて米軍によって沈められ根岸湾で終わったと言えます。

私たちのような年配者はこのことをまだ覚えていますが、だんだん若い人たちが増えてきて、そのような歴史を思い起こすすすがもまったく無くなってしまいました。

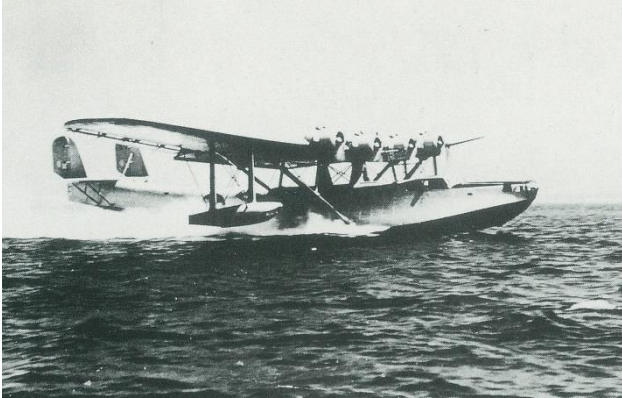
もし私があの日へ行ったら私の頭の中にある様々な記憶がそのまま雲散霧消してしまう。それは飛行艇乗りの皆さんにも申し訳ないことなので、色々な所へ行ってお話をしたり、書き残したりしています。

今日、このように杉田劇場にお招きいただき、皆さんにお話できることを大変うれしく思っています。

私は昭和 5 年の生まれで、当時はみんな

そうだったように軍国少年、そして飛行機少年でした。日本の飛行機はもちろん、外国の飛行機のことまで皆よく覚えたものでした。

普段とはちょっと違う爆音が聞こえてくると、屋根に上って「あれはなんだ」とか「初めて見る」とか言って、翌日は学校に行っていばったりしたものです。



九七式飛行艇（磯子区役所発行「浜・海・道」より）

いちばんビックリしたのは九七式大艇、エンジンが4つ付いた大型飛行艇です。夕方になると、練習の帰りなのか、パラオからの帰りなのか、岡村の私の家の屋根すれすれで海に向かって下りてくるのです。その音がものすごいのです。屋根に上って見上げると、空一杯が翼のような大きさでした。



二式大艇（朝日新聞社発行「日本の航空史より」）

そして2、3年あとには二式大艇ができました。それが飛んだ時はもっとビックリ。九七式でもすごい音でしたが、二式大艇が家の上を通過する時は、ガラス窓がビリビリするほどでした。

昨今でしたら騒音公害ですが、当時は戦争中ですから、親も「日本にはこんな立派な飛行艇があるんだから、戦争には絶対勝つんだ」と喜んでいました。

そしてこれは飛行艇ではありませんが、ゼロ戦がよく飛んでいました。B29が来るとこれが迎え撃っていたのですが、だんだん数が少なくなってきます。

そうすると今度は雷電という局地戦闘機が出てきました。これが誕生したときはその音たるやものすごいものでした。ゼロ戦は華奢で美しい飛行機でしたが、雷電は闘志満々でずんぐりむっくりしていました。

そんな飛行機を毎日見ている軍国少年でした。ドゥリットル中佐率いるB25が東京・横浜などを空襲したときも、あの飛行機を見て、「あれは双発エンジンで垂直尾翼が2つあるけど、日本の九六式陸攻ではないな、アメリカの飛行機だ」と、子どもたちの方が早く分かったのです。

音楽の時間もまともな音楽を教えるのではなく、外国の飛行機の爆音を録音したものを聞かせて、「これはグラマン」、「これはロッキード」と当てさせるのです。その後、毎日のように本物の音を聞くようになるとは思ってもいませんでした。

今日は3月11日ということで、東日本大震災のあった日ですが、その1日前の3月10日は東京大空襲の日でもあります。

滝頭小学校4年生の時ですが、神戸から宮田君という子が転校してきました。彼の父が根岸で飛行艇のパイロットをしているという話を聞き、みんなビックリしました。悪ガキたちにとっては、パイロットなんて神様みたいなものでしたから。

そんな彼の家に遊びに行くと、母親がバナナを出してくれるわけです。戦争中は高熱でも出さない限り、バナナなんて食べることができませんでした。非常に貴重な物

なのですが、宮田君のお母さんはそれを何本も出してくれるのです。そこで飛行艇のパイロットって凄いなと感じました。

宮田君は神戸から来たといいましたが、お父さんは向こうの川西という飛行機製造会社で飛行艇の試運転に関わっていたのでしょう。そして根岸に飛行場ができるというので、神戸から移って来たのだと思われます。



大日本航空（磯子区役所発行「浜・海・道」より）

根岸飛行場で働く独り者の若い人たちは根岸・滝頭・岡村あたりに間借りして下宿生活をしていました。富岡と違って根岸のほうは民間の会社でしたから、あまり軍の機密とかは関係ありません。ですから、子供たちの中には飛行艇に乗せてもらって横浜の上空を飛んだという人も何人かいるわけです。

今日は、横浜文芸懇話会会長の生出さんが来ておられるようですが、彼の家にも乗員が下宿しておりまして、生出さんは二式大艇に乗せてもらったそうです。私は根岸の格納庫に入っている九七式の中に入ったことはありますが、飛んだことはありません。

二式大艇は大きいので窓が上の方についているわけです。生出さんは子どもですから窓の外を見ることができない。中は真っ暗な倉庫みたいな感じで、東京湾の上を長

時間グルグル回っていて、心細くなり少しベソをかきだしたころ、やっと根岸湾に着水したというお話を聞いたこともあります。

根岸の前の連合町内会長の佐藤さんなんかも乗せてもらったといいますが、こういう飛行艇に乗せてもらったという話はあちこちで聞きましたが、彼らの多くは亡くなってしまっています。我々にとっては根岸の飛行場というのは懐かしい所であります。そして南の樂園と言われた南洋諸島に対する憧れをかきたてられる所でした。岡晴夫の「パラオ恋しや」と教室で歌っても先生に叱られませんでした。

根岸から海の向こうを見ると、富岡の航空隊がよく見えました。大きな格納庫やハンマーヘッドクレーン、飛行艇が見えるわけです。

そんなことで、ひとつ富岡まで見に行ってみようということで、自転車で出かけていったことがあります。鳥見塚のあたりから左の方へ入っていくと、今でも航空隊の門（複製）がありますが、そこに剣付き銃を構えた憲兵隊員が立っているわけです。そこで、「おい、こら！」と睨みつけられて、我々はすげすげと退散するしかなかったのです。



元横浜海軍航空隊隊門（富岡総合公園）

そこで今の富岡総合公園の丘に登ろうとするのですが、ここもすべて航空隊の敷地

でありバラ線が張ってあって中に入れてません。

この横浜海軍航空隊の跡地に現在は神奈川県警第一機動隊が入っています。その隣に金沢養護学校があり、2階に上がると昔の格納庫の絶好のビューポイントです。格納庫の前はエプロンでしたが、今、ここで機動隊員たちが訓練している姿もよく見えるわけです。



元横浜海軍航空隊の格納庫（現・神奈川県警第1機動隊）

そこで子どもたちに昔の航空隊の話をして行ったことがあります。彼らから出た質問にこんなのがありました。

「九七式と二式だったら数の小さい二式の方が先にできて、九七だとずいぶん後にできたんじゃないの？」と聞いてくるんですね。当時の機種には零戦（ゼロ戦）とか、九六陸攻とか、ハヤブサの一式とか、そういう数字を使っていました。

これはできた順番を表すのではなく、当時の日本には西暦の他に「皇紀」という年を表す数え方がありました。4桁の数字の下二けた又は一桁を取って、その年に制式採用された飛行機にその名前を付けていました。

つまり九七式というのは皇紀2597年（昭和12年）に採用されたから最後の二けたを取って九七式というのです。二式というのは2602年（昭和17年）にできたから、最後の二桁を取って二式といいます。

なぜ西暦を使わないのか。当時は西洋の言葉や年を使わず、日本の方が西洋よりも歴史が660年古いんだということで、皇紀を使っていました。神武天皇が即位して…なんていうことを話さなければならないのですが、神武天皇なんて言ったって今の子どもたちは知らない。だから、初歩的なところから話を始めないといけないのです。

ゼロ戦は皇紀2600年に採用されたから零（れい）式戦闘機なのですが、アメリカの方がゼロファイターと呼んだので日本人もゼロ戦と言うようになったわけです。

戦争がひどくなってくると1年間にいろいろな飛行機ができるわけで、何式だなんて言っていられなくなり、最後は雷電とか銀河とか名付けて、これを制式採用としていきます。

ついでに言うておきますと、零戦といってもいろいろな型があります。機体の一部を直したり、エンジンを積みかえたり、翼の端をちょん切って直角にしたのもありました。いろいろなタイプがあったので、零戦何型と呼んでいました。有名なのは零戦三二型というのがあります。二桁の数字を使っているのですが、十の位の三は機体の変化が3回ということを示しています。下一桁はエンジンを2回乗せ換えたことを意味しています。

ですからこれは1から始まって通し番号で32というわけではないのです。今の人はそういうことを知らないから、ゼロ戦「さんじゅうに型」なんて言いますが、これは本当は「さんに型」なんです。

あとよく聞かれるのが、「飛行艇は空気抵抗を少なくするために流線形がいいのに、なぜ下の方の底に段差があるのですか」という質問。

この答えには表面張力の話から入ります。お風呂に洗面器を浮かべて少しお湯を入れ

て、持ち上げようとする力が要りますよね。飛行艇は陸上から飛び立つわけではなく、海の水の上から飛び立つわけです。着水している時は、お腹の辺りにベッタリと水が貼りついてます。そこから飛び上がるので、洗面器のようなあるいは船のような流線形のスマートなボディであったら、水が貼りついてなかなか飛び上がれないのです。そうすると余計な燃料がかかる。

しかし段差があれば、少しエンジンをふかすとまずは1段目が水から離れます。そうすると水に接している部分が少し減るので、そのあとはだんだんと浮いてきます。

もう一つは「海には塩分があるから、あんなところに浸かっていたら錆びてしまうのではないの?」という質問です。

たしかに飛行艇は海から飛び立ったり、着水したりしていますが、常時、海上に浮かんでいるわけではありません。根岸や富岡のように格納庫の周囲にある程度の広い場所があれば、そこと海の間には造られているスベリという傾斜した誘導路を使って飛行艇を引き揚げて水洗いをします。

横浜航空隊の場合、富岡総合公園の山の上に今でも地下貯水池の痕跡が残っています。横須賀から水道をひいて、ここに水を貯めて機体を洗うのに使っていたんですね。



国土地理院空中写真より横須賀 1947.8.11 米軍撮影

もともと、この飛行艇を使う航空隊は追

浜の横須賀海軍航空隊の中に同居していました。横須賀の航空隊は首都、横浜の港湾地帯、横須賀の軍港地帯を守るための航空隊ですから陸上機ばかりです。

そんなところに飛行艇や水上戦闘機、水上偵察機があって水を大量に使うわけですから、いつも水浸しになるのです。

そんなわけで、陸上機と水上機を同じ飛行場の中で一緒に扱うのは難しい。しかも横須賀には米軍の爆撃機を落とすための戦闘機が多かったのですが、この戦闘機というのは殆ど一人乗りです。いうなれば一匹狼の世界です。



国土地理院空中写真より 1946.2.15 米軍撮影

それに対して飛行艇は7人とか10人とかが協力してチームを組んで動かします。ですから戦闘機と飛行艇では乗っている人の気質とか行動様式がずいぶん違います。

たとえば酒を呑みに行ったら、戦闘機乗りは一匹狼ですからそれぞれ勝手なことをやるわけです。一方、飛行艇乗りはクルーが一緒になって呑みにいきます。その中で突出したような個性を持っている者は困ります。

そんなことで、戦闘機乗りと飛行艇乗りが同じ航空隊にいても気質的に合いませんから、二つを分離させようということで飛行艇部門を富岡に持ってきてできたのが横

浜海軍航空隊なのです。

横須賀の方は陸上機なので広い敷地が必要だったから、戦後はその場所に追浜の工業団地ができました。富岡の方は滑走路がなかったので広い敷地は必要なかった。なので、跡地には工場地帯ができるわけもなく、県警の機動隊が入ることになりました。そしてそこには第3格納庫という巨大な施設が残っていますから、そこにテロ対策用の特種車両が並んでいたり、隊員の屋内訓練に使ったりしています。

飛行艇の設計で一番気を使うのはエンジンの取り付け場所です。塩水がかかるとはいけないので、なるべく高い所に付けなくてはなりません。九七式飛行艇は背が高くないので、機体の上に支柱を組みその上に翼を乗せ、そこにエンジン・プロペラを取り付けています。



国土地理院空中写真 横浜海軍航空隊 1949.2.28 米軍撮影

海から飛び上がったり、海に着水した飛行艇をどうやって格納庫に入れるのかという質問もあります。

海と飛行場の間にスベリというスロープを作って、ここを利用して出し入れしていました。そのために飛行艇の下に大きな車輪のついた台を取り付け、そこにロープを結んで大勢の人間で、あるいはトラクターのような自動車で引っ張っていました。下ろすときはゆっくりとスロープ上を滑らせ、引き揚げるときは真冬でも地上整備員が海

に入って飛行艇に車の付いた台車を取り付けトラクターが引っ張ります。

現在、金沢養護学校はそのスベリの上にあります。養護学校の前は東金沢高校でしたが、どちらもそこには2階建て以上の建物は建てられません。運動場だったり体育館だったりしています。

なぜかというとなあるスベリが分厚いコンクリートでできているからなのです。普通、階数の多い建物を建てる場合、その下にパイルを打ち込んだり、コンクリートで基礎をつくるのですが、ここはそれができない。穴をあけてもスベリから下には進めないのです。

追浜の横須賀海軍航空隊に同居していた飛行艇が、富岡に移って来て、さらに根岸にもできるというように、南から北に向かって進んできたわけです。

大日本航空の人たちは横浜航空隊の中で訓練を受けていましたが、根岸に飛行場ができると富岡から分かれて、民間の飛行機会社として独立していきます。

私は大日本航空の操縦士だった越田利成さんからいろいろお話を聞きました。当時、大日本航空を略してニッコーと呼んでいましたが、現在の日本航空（JAL）とは別ものなのです。あれは日本が南洋方面へ進出するために作った国策会社でした。越田さんは戦後、日本航空に入り北極圏航路を開拓したり機長会の会長を務めた方です。この方が根岸小学校で子どもたちに話したことに、こんな印象深いお話がありました。

越田さんは根岸で九七式や二式に乗っていた時が、自分の長いパイロット生活の中でいちばん生き甲斐があったとお話していました。退職するまで乗っていたジャンボなんか、操縦していても面白くないと言うんですね。あれは人間が飛ばしているのではなく、コンピューターが飛ばしているの

だと。

それに対して根岸の時代はレーダーもなければ無線誘導もない、ましてやコンピューターもない。そんな飛行艇でどうやってパラオまで飛んでいけたのかというと、窓から下を覗いて「今、伊豆七島だ」とか「硫黄島だ」とか眼の力が一番役に立つと言うんですね。

それから速度計ですね。故障が多いのでそれに頼るより、窓から顔を出して自分の頬にどれくらいの強さで風が当たるかを感じ、それによって飛行艇の時速を判断していました。越田さんが強調していたのは人間の持っている五感の力でした。

いやな話ですが大震災が起きたり、あるいは戦争が起きたりして、機械がまったく使えなくなった時、人間の眼・耳・鼻・口といった人間に備わっている五感で外界の動きをキャッチして自分の行動を判断するということが大切だというお話でした。

もう一つ。戦争が終わって二式大艇を米軍に引き渡すとき、越田さんがエンジンをかけたけど、横に座っている米軍の飛行艇カタリーナの連中はスパSPAとタバコを吸っているんですね。そこで越田さんは「煙草をやめてくれ」と言うと、彼らは「どうして？俺たちはタバコを吸いながら操縦しているんだ」と言ってきたというんですね。これを聞いて越田さんはビックリしました。二式大艇は世界一の飛行艇だと言って威張っている方もいますが、アメリカの飛行艇はタバコを吸って操縦しても燃料タンクは安全なのです。タンクはゴムで覆われているいて、さらにゴムとゴムの間に生ゴムが入っているので、機銃で撃たれてもそこに生ゴムが流れ込むのでガスが飛行艇の中に充満することなんてありえません。

ところが、二式大艇もゼロ戦もブリキの缶にガソリン詰めて飛んでいるようなもの

ですから、機関銃の弾を一発くらったらパァッと燃え上がっちゃう。そうでなくてもガスが機内に漏れてくるので、そんなところでタバコなんか吸ったら危ないのです。

越田さんはそれまで、二式大艇はすごい飛行艇だと思っていたのですが、こういう基本的なことでとてもアメリカにはかなわないなと感じたそうです。

日本人は突発力、瞬発力が強いですから、すべてを犠牲にしてある一点に集中すればすごいものを造るのです。戦艦大和がその例ですね。国民が食べるものもなくでどんなに苦しんでいても、バ〜ンと頑張れば大和くらい造っちゃう。しかしベーシックなものがないから、そこで息切れしてしまいあとが続かないというのが、過去の日本の技術でした。

ゼロ戦もそうです。名古屋の三菱と群馬の中島飛行機でつくっていたわけですが、同じゼロ戦でも細かいところの仕様が違います。細かいところではビスの穴の大きさが違うのですが、ゼロ戦が送り込まれてきた方では、それが三菱で造ったものか、それとも中島飛行機で造ったものかは分からないのです。だからゼロ戦の修理をするに当たって、中島の飛行機なのに在庫は三菱のビスしかないというようなことで役に立たず、稼働率が悪いことがたくさんあったわけです。つまり標準化という生産工場が一番大切なことができていなかったのです。基礎のないところで技術の高さを誇るわけです。

例えば小学校の校庭に土をたくさん持ってきて富士山の高さの山を造ろうとしても無理なように、あれだけの高い山はそれを支える広い底辺面積が無ければできないのです。

日本の軍事技術というのは高さだけ誇って、その底辺がなかったということなので

す。

根岸の飛行場という、南方へ飛んで行った飛行艇だけの場所だと思いがちなんですが、あの中に学生航空連盟というのがあって飛行機の操縦の練習をしていました。大正・昭和の頃に日本中の大学生が飛行機の操縦を覚えたいということで、学生飛行連盟というのを作りました。それがあとで航空連盟と名前が変わります。



国土地理院空中写真 1947.12.20 米軍撮影

当時は自動車の運転ができるなんてエリートでしたが、そのうえに飛行機の操縦なんて、まさにエリート中のエリートでした。陸軍も海軍も将来のことを考えてこれを応援しました。

その連盟の会長をやっていたのが、法政大学の教授で随筆家の内田百閒でした。それから詩人の佐藤春夫が学生連盟の歌を作っています。

早慶戦なんかをやるときは、神宮球場の空の上から応援したこともあります。さらにヨーロッパまで親善飛行に出かけたりしていました。

品川、大森、鶴見の埋立地には民間の飛行学校がありました。当時は埋立地ができて、今みたいに転圧機やローラーなんかで固めることはできませんでしたから、花火大会なんかをやって大勢の人たちに集ってもらい、踏み固めていく、あるいは飛行機

の離着陸を繰り返して地面を固めていくということをやっていました。前回の発掘隊で取り上げた太平洋無着陸横断飛行のタコマ号が飛び立ったのも、磯子の埋立地でした。これを見物するため大勢の人々が集まり、地面が踏み固められていったわけです。

根岸以外で練習した飛行機は陸上機でした。したがって卒業すると陸軍にとられてしまうのですが、根岸では水上飛行機を使っていました。当然のことながら、彼らはいずれ海軍に入るだろうということを考えて練習していました。

当時の学生はいずれ陸軍か海軍に行かなければなりません。陸軍だと最初は2等兵から始まり、古参兵からいじめられるわけです。

ところが海軍に行くと大学出は最初から中尉です。専門学校出は少尉です。最初から将校扱いで腰には短剣をぶら下げるのです。士官服を着て腰に短剣をぶら下げるとするのは、当時の女学生からもてるわけです。だから根岸にはたくさんの学生が集まりました。

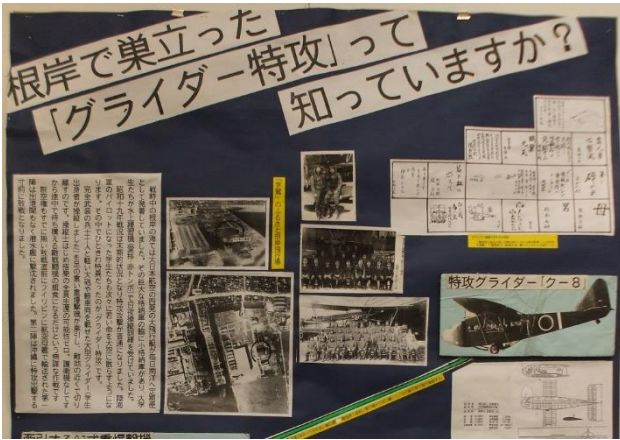
そうすると学生を全部海軍に取られるわけで陸軍は面白くない。そこで根岸の卒業生は何割が陸軍、何割が海軍という協定を結びました。

ですから、海軍に行けると思っていた根岸の卒業生の何割かは陸軍に取られてしまいます。それでも陸軍で戦闘機に乗れるかなと思っていたら、筑波航空隊に入れられて大型グライダーの操縦をさせられる人もいました。

そのグライダーには完全武装した10人くらいの兵士が乗り、さらに小型の大砲や米軍のジープみたいな「くろがね号」という国産車も積載します。車の先には機関銃が取り付けられていました。

九七式重爆撃機で引っ張って敵の飛行場

へ行き、近くなったらグライダーを切り離し、8分の1の角度で降下していき、着陸したら指揮官が自動車に乗って飛び出し機関銃で敵機を攻撃するわけです。



グライダー特攻のパネル（葛城峻氏作成）

これはグライダーですから帰りは飛び上がることはできません。ですからそのまま全員が戦死するという特攻隊で、これをグライダー特攻と言います。その操縦士には根岸の卒業生が何人かいるのです。

根岸の飛行場で学んだ学生たちは、九七式や二式大艇の操縦士になった人たちばかりではなく、このグライダー特攻で戦死した人たちもいたということ、磯子の歴史の中に残しておいていただきたいと思えます。

戦争が終わると、米軍から今後は飛行機を造ってはいけない、飛ばしてはいけないという命令が出ます。となると根岸飛行場に置いてある飛行艇も放置したままになります。

そんな時、飛行艇を1機仕立てて台湾まで飛べという命令が来ました。日本が戦争に負けたため、台湾の銀行では取り付け騒ぎが起きそうということで、日本円を送り込まなければならなくなったのです。そこで大蔵省が大量の紙幣を印刷し、それを九七式飛行艇に積み込み、越田操縦士、武宮機関士らが富岡から根岸に向けて滑走を始

めました。ところが重すぎてなかなか飛び上がれません。越田さんは本牧にぶつかる前に反転し、今度は富岡方面に向かってスピードを上げ続け、やっと浮上することができたそうです。

戦後の飛行機が飛ぶときは機体を真っ白に塗って緑十字をつけなければなりません。米軍から白ペンキを調達したのですが、時間がないため半分しか塗装できず、そこに緑十字を書いて出発したわけです。

そして淡水というところに着水し、台湾政府に無事、紙幣を渡したのです。

戦後、日本のどこにも日本の飛行機が飛べなかったときに、根岸から飛び立った九七式飛行艇が紙幣を運ぶため台湾まで飛んだという歴史も記録しておきたいです。

二式大艇の方は愛媛県の詫間というところに全部集められていましたが、米軍がこれをアメリカで調査したいということで1機、横浜に持って来いということになりました。そこで、日辻さんという飛行隊長が操縦して、米軍のカタリナという飛行艇の先導で詫間から根岸まで飛ばしてきました。

ところが、二式大艇の方がカタリナ飛行艇より性能が良いため、すぐに追いついてしまうわけです。そのため日辻さんはジグザクに飛行して調整していたといいます。

根岸に運ばれた二式大艇はアメリカの水上機母艦に乗せて東海岸のノーフォーク基地まで運び、向こうで調査した結果、この飛行艇は最優秀の飛行艇であるというアメリカのお墨付きを得ました。

しかし、先ほどお話したように機内では危なくてタバコが吸えないというような問題がありましたが、アメリカ人はそこまで調べていなかったのかもしれませんが。性能だけなら最優秀だったのでしょうが。

それがやがて日本に帰って来て、お台場にある船の博物館に長い間展示されていま

した。

現在は鹿児島島の鹿屋にある海上自衛隊航空基地の展示スペースに置かれています。そこは屋外なので、いずれ錆びてきたりするのではないのでしょうか。

さっきお話した富岡の第一機動隊の中には当時の格納庫がそのまま残っています。かつてはここに飛行艇が並んでいたのですから、鹿屋からこちらに持ってきて安置できたら、夢のまた夢かもしれませんが、飛行艇も喜ぶのではないのでしょうか。



浜空神社跡には鎮魂碑が建っている



横浜海軍航空隊も、大日本航空も、多くの20代、30代の若い方々が、南の方でたくさん亡くなりました。横浜海軍航空隊の跡には浜空神社（正式名・鳥船神社）というものが残されていますが、そこも隊員の生存者がだんだん亡くなっていき、お守りする方々

が少なくなり、お社自体は近くの雷神社に移されました。今は記念碑だけが残されています。

普通の神社でしたら氏子さんたちが代々引き継ぐのですが、ここは隊員の慰霊のための神社ですから、氏子さんと言ったって元の隊員かボランティアの方しかいないのです。ですから横浜海軍航空隊の記憶も薄れていくわけです。日本の戦争に関する遺跡がだんだん忘却の彼方に追いやられて風化してしまいます。

あれだけの多大な犠牲を負わされた戦争の記録も記憶もだんだん薄れてしまって、「もう一辺、ロシアと戦争すればいいんだ」なんていう国会議員も出てくるのです。

我々が歴史を学ぶのは単に知識を蓄えるのではなくて、過去の歴史から将来につながる何かヒントをもらいたい。過去を勉強することによって人間は、あるいは国家は過去の間違いに気づき、この次に同じような場面に遭遇したら、もう少しましな選択をしようとするわけです。これが歴史の勉強だろうと思うのです。

我々は根岸と富岡という貴重な文化遺産、軍事遺産を抱えているわけですから、そこで血と汗と涙を流した若い人たちのことを思い出したいですね。

むかしの川西、今は新明和工業となっていますが、あそこで造っているUS-2という飛行艇は世界最優秀です。波が3mあってもちゃんと飛んだり下りたりできるわけですから。日本が持っている技術力の高さを誇らなければならないと思います。

このあと飛行艇野郎たちの映画があります。パイオニア精神、危険を恐れない、新しいことを自分の力で切り開いていくということがこの映画で描かれています。

あまり難しい話ではありません。当時の軍国調の映画ではなくて、友情だとかパイ

オニア精神だとか、くじけない精神だとか、そういうことを描いた映画であります。

嬉しいのは九七式飛行艇の細かい部分がよく出ていることです。俳優たちが乗る飛行艇を別の飛行艇が横から撮影するのですが、それを操縦していたのが先ほどお話しした越田さんでした。それから飛行機乗りの敬礼の仕方だとか、報告の仕方だとか、ことば使い、作法を教えたのも越田さんでした。

この映画には1か所間違いがあります。新しい所長が大変厳しい人で綿密な検査をやるわけです。一人のパイロットが身体検査ではねられて気がおかしくなってしまう。そこに九七式飛行艇が来るのですが自分は乗れないわけです。それで海の方へ向かって歩いていくのですが、あのスベリの上を歩いているのです。あの斜面はいつも海水に洗われているので海藻なんかが生えていてヌルヌルしています。とてもあんな風には歩けないわけです。

飛行艇を扱った映画には、この「南海の花束」の他に、ジブリのアニメですが、地中海を舞台にして飛行艇が飛び回る「紅の豚」というのがあります。その中に「空の空気と海の水で心が洗われるから、飛行艇乗りほど心のきれいな人間はいない」というセリフがあります。

根岸湾でも多くの飛行艇乗りが活躍していました。私たちはそんな飛行艇野郎の心意気を受け継いでいきたいものです。【了】

◆私は見た 飛行艇の残骸…森島勝

代理：多根雄一（杉田劇場職員）

最初にお伝えしたとおり、本来ならば森島さんがここに来られて、ご自分が体験したことをお話していただくはずだったのですが、どうしても急用ができて来られないということになりました。やはり体験者から聴くのがいちばんなので、何とかならないかと説得したのですが、どうしても今日は行けないということで、申し訳ありませんが私が森島さんからお聞きした話を代理で喋らせていただきます。

森島さんは小学校1年生ぐらいの時、市電埋立地の先端で毎日、海を眺めていました。写真①を見ていただくと、堀割川河口と根岸湾の航空写真が載っています。



①国土地理院空中写真 1947.12.20 米軍撮影

右側の四角い埋立地、ここが大日本航空の飛行場でした。真ん中の細長い部分は動物検疫所で、左側の埋立地が市電埋立地と言われていた所です。昭和4年に横浜市電気局が造成しています。この先端に森島さんはよく立っていたそうなんです。

ここが先ほど葛城さんのお話にも出てきたタコマ号が太平洋横断飛行に飛び出した埋立地です。

ある日、この埋立地の先端で森島さんが見たものが、写真②に描かれている丸印のあたりでキラキラ光るものでした。それは

いかだの上に乗っていたといいます。さらによく見ると、いかだには潜水夫や作業員が乗っているではありませんか。



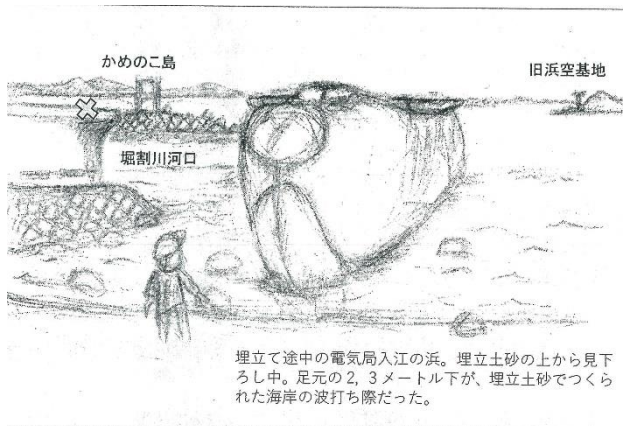
②森島勝氏作成の資料より

この光景を見て、以前、母親が言っていた「戦争に負けて日航の飛行機を沖合に捨てた」という話を思い出しました。

この日はそれだけで帰宅したのですが、翌日また見に行くと、それは少し移動していました。こちら側に近づいていたので、今度ははっきりと見えたそうです。それで飛行機の残骸だと確認できました。

その後、そのことは忘れていたのですが、2、3日後、再び埋立地の先端に行くと、電気局入江の浜にそれが置かれているのを発見しました。

その光景が③のイラストです。森島さんはカメラなんか持っていませんでしたから、記憶だけでこのような絵をかいています。



③森島勝氏作成の資料より

それは巨大な鯉節のような姿をした船のようなものだったといいます。翼がないから船だと思うでしょうね。

本体は窓もガラスがなくなって枠だけになっていました。そして周囲を見回すと監視員も作業員もいません。これはしめたとあって、乗降口から内部を伺ったんですね。そうしたら壁や床には海藻、フジツボ、イソギンチャク、ヒトデなどがビッシリで、濃厚な海の匂いがしていたそうです。長いこと海中に捨てられていたため、こんな状態で引き揚げられたのでしょう。

そこで森島さんは、周囲に人がいないことを確認して内部に潜入しました。そうしたら床一面に生えている海藻で滑ってスッテンコロリンと転んでしまいました。足が痛くなり、結局この日はここまでで自宅に帰りました。

翌日。再び浜へ行き内部を調査しましたが、何らめぼしいものはなかったそうです。

そして数日後、再び見に行ったらあの残骸は忽然と消えていました。

このときは不思議に思ったのですが、あとになって考えたら、あれはスクラップにされたのだろうと気づきました。朝鮮戦争が始まり、金属の需要が高まっていたから、引き揚げてスクラップにしたに違いありません。

後日、このことを母親に話したら、「それは日航の飛行機だね。何機も壊して海に沈めていたよ」と言います。

また別な日に、この埋立地から富岡の方を見ると、杉田海岸の沖の方に、なにやら鉄の塊のようなものが海面から突き出ていたといいます。「杉田の海岸にも長い間、飛行機が捨てられていた」と母親が言っていたので、これは海軍の飛行艇だったのでしょうか。

杉田商店街の和菓子屋「菓子一」の相原一郎さんも同じことを仰っていますので間違いはないでしょう。相原さんも当時の光景を絵にして書いておられます。



ところで、小学校1年生なのに何故、森島さんはこんな埋立地の先端まで毎日行けたのでしょうか。

それは彼が埋立地の中に住んでいたからなのです。そこは磯子区磯子町1番地というところ。昔は磯子区磯子町字禅馬1番と言っていました。その場所はどこかという、写真④をご覧ください。



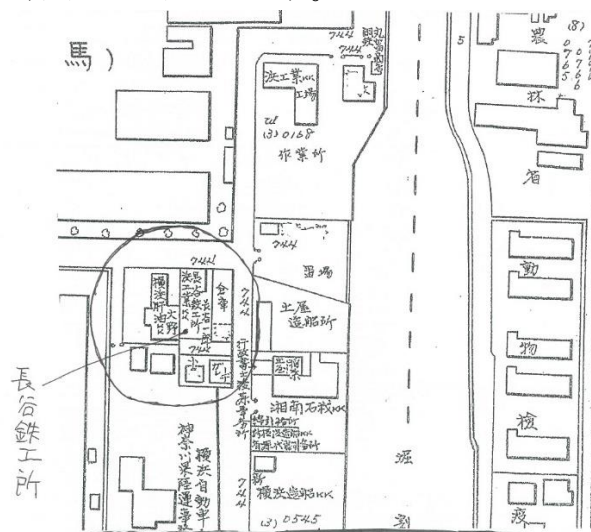
④国土地理院空中写真 1947.12.20 米軍撮影

ここは戦前から住んでいた人は数えるほどしかいなかったそうです。戦後、地方や市内から流れてきた人たちが多く、人口は60人くらいだったといひます。

この一帯は16号線、日本発条(ニッパツ)、バブコック日立の大工場で遮断されていて、地区外との交流が薄い独立した共同体のようなエリアだったそうです。

その中ほどに長谷鉄工所の2階建て事務所兼住宅があり、森島さんはここに住んでいたのです。写真④の楕円形の部分が、森島さんのお父さんが働いていた長谷鉄工所です。

その横に△で示されているところ、そこが森島さんの住んでいた住宅です。だから小さい子でも毎日のように、埋立地の先端に行けたわけなのです。



⑤昭和34年磯子区明細地図

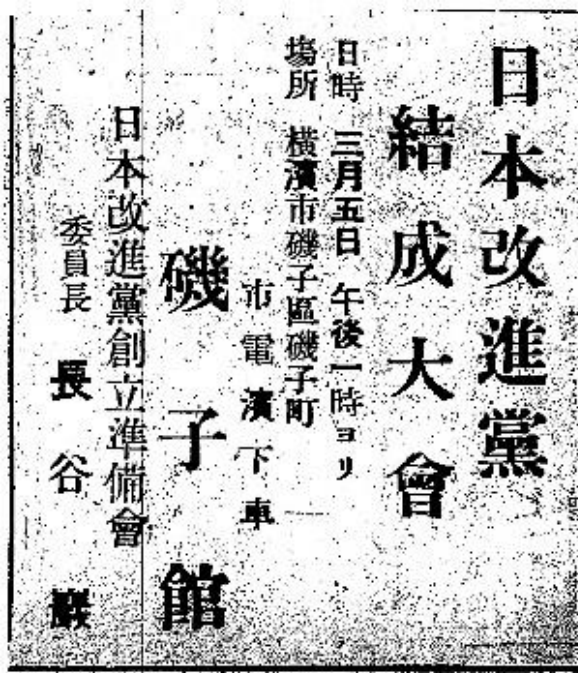
昭和34年の明細地図にも長谷鉄工所が確かに載っています。ここに住んでいたからこそ、森島さんは飛行艇の残骸を見ることができたのです。

この長谷鉄工所というのは、長谷巖と一郎親子が経営していましたが、実は電停「浜」の近くにあったアテネ劇場も経営していました。

この長谷巖さんと一郎さんはどんな人なのか調べてみました。

昭和21年3月に長谷巖さんの広告が出ていました。それによると日本改進黨結成大会を磯子館(市電浜下車)で開催するというのです。

この磯子館が気になります。



磯子館とは何でしょうか？
どこにあったのでしょうか？

昭和15年の火災保険図(現代の住宅地図のようなもの)を見ると、アテネ劇場と同じ場所に「磯子日用品市場」というのが書かれています。

また、昭和25年の「月刊よこはま」(横浜市の広報雑誌)には、アテネ劇場は市場を改造した劇場と書いてあります。

これだけを見ると、アテネ劇場は戦前からある日用品市場を改造してできたと思えるのですが、もしかしたら日用品市場→磯子館→アテネ劇場と変遷をたどった可能性もあるかもしれません。

アテネ劇場がオープンするのは昭和21年9月です。3月の時点でここが市場だったのか、あるいは市場を改造して磯子館になっていたのかは今のところ不明です。

このような謎に、さらに混乱させる謎が加わります。美空ひばりの叔母である西村克子さんが『愛燦燦・ひばり神話の真実』という本の中で、こんなことを書いているのです。

「正子さんのご両親は戦前から磯子劇場(アテネ劇場)のそばで喫茶店を経営していました…」

今度は磯子劇場なんて言う名前が出てきました。この部分を引用して、「アテネ劇場は戦前、磯子劇場だった…云々」と書く評論家が出てきます。しかし、西村克子さんが書いた「磯子劇場(アテネ劇場)」の部分の読み解き方に注意が必要です。というのは、アテネ劇場はその後「磯子映画劇場」になるのですが、これを略して磯子劇場とよんでいた人もいたようです。

西村克子さんはご自分にとって新しい方の名称で磯子劇場を使い、そこがかつてはアテネ劇場だったことをつけ加える意味で(アテネ劇場)としたとも考えられます。

ということで、アテネ劇場と美空ひばりの出演に関しては分からないことが多くあります。

一方、子どもの頃の美空ひばりが昭和21年の3月、4月に出演した旧杉田劇場。こちらにも謎が残されています。劇場がオープンしたのは昭和21年1月1日ですが、終わった時期が分かりません。会社として解散したのは昭和25年ですが、その後も

葡萄座が公演をしたり、浜中の生徒が学芸会をしていました。貸館として存続していたのです。

また、旧杉田劇場を経営していた高田菊弥という人は大の演劇好きでした。その劇場では大高ヨシヲ一座がいつも公演をしていましたが、その劇団員の中に宮田菊弥と名乗る人物いたことが分かっています。



旧杉田劇場のポスター
昭和二十一年三月

「高」と「宮」はよく似た形をしています。もしかしたら宮田菊弥は高田菊弥だったのではないかという疑いも。

そんなことで、旧杉田劇場、アテネ劇場、美空ひばりを巡る謎がまだまだ残されています。

今後は、これらをまとめて「いそご文化資源発掘隊」を開催できたらなと思っております。【了】

第2部 映画「南海の花束」

昭和17年封切りの東宝映画「南海の花束」は当時としては珍しく戦意高揚のスローガン臭さのない、空の仕事に賭ける男の意地を中心とした映画だが、戦前から南方雄飛、南の楽園の幻想を引きずっていた。昭和16年に発表された歌謡曲、岡晴夫の「パラオ恋しや」はこの島の真珠採りダイバーの歌で、この映画に合わせて大流行するが、「海で暮らすならパラオ島におじゃれ…島の夜風に椰子の実揺れる」の甘い調べは二年後のマキン・タラワ玉砕の地獄絵巻などまったく予想しないものであった。

映画「南海の花束」は日本で飛行艇が登場する最初で最後の映画である。しかもその舞台が根岸の飛行場とあっては、磯子区民として忘れられない映画であった。監督は陸軍戦闘機が主役の「燃ゆる大空」の阿部豊、脚本は八木隆一郎。出演者は男の世界なので男優が多く、飛行場長を演ずる大日向伝以下、パイロットに河津清三郎、大川平八郎、清水将夫、田中春男、真木順、菅井一郎ら当時のスターや名わき役が顔をそろえた。

当時30代初期の杉村春子も殉職パイロットの奥さん役で後年と同じ渋い役を演じている。半年後の映画「ハワイ・マレー沖海戦」や戦後の「ゴジラ」その他で大活躍する特撮の円谷英二も、この映画に「特殊技術監督」としてキャストに名を出している。

犠牲者を出しながらも新空路開拓に執念を燃やす男たち、一番機操縦の栄冠をめぐる男同士の葛藤、身体検査で操縦士失格とされた失意の男、殉職搭乗員の妻の悲劇、冒険精神と男気のかたまり飛行艇野郎たちの悲喜こもごもの物語は、空と海のパイオニアスピリットをおおいに鼓吹したものである。

昭和16年9月9日、東宝ロケ隊の第一陣、阿部監督以下スタッフが根岸から九七式飛行艇「綾波」号で南洋に向け出発、翌10日には月田一郎ら俳優が第二陣として「磯波」号で出発する。これまで横浜～サイパン～パラオという定期航空路がポルトガル領ティモールまで延長され、また横浜～淡水～サイゴン～バンコックの新路線が開設されたのもこの頃である。短期間だった根岸の飛行艇にとっては、迫りくる破局も知らぬ最も輝かしい栄光の時期であった。

従来フロート付き単発の水上飛行機に代わる四発巨人艇の登場場面や、壮途につく壮行会の場面は実際に根岸の「スベリ（陸から海に移動するコンクリートの傾斜）」や巨大な格納庫内部で撮影された。また前段郵便飛行の水上機の部分は、琵琶湖の天虎飛行訓練所で撮影が行われたが、ここは幾多の民間パイロットを生んだ由緒あるスクールであった（後述の越田利成さんもここの出身）。ご自慢の根岸のターミナルビルが落成したのは11月22日だからこの映画に登場せず、記録として残せなかったのが残念で

ならない。

俳優といっても飛行艇どころか軽飛行機の操縦もまったくやったことのない素人ばかりだから、パイロットの越田さんがハンドルの握り方、応答の呼唱などの基礎から教えた。映画の中でどうやらそれらしく見えるのも「越田」教官ご指導の賜物である。俳優が乗って飛行する場面は、越田さん操縦の飛行艇を別に飛ばして窓から撮影した。九七式飛行艇は写真集に記録として残されているが、この映画ではディテールがよく写されていて、マニアにとって垂涎の作品といえよう。この頃の九七式飛行艇は海の貴婦人の装いのように全身白色の美形で、艇体も細身のしなやかさを感じさせてくれたが、やがて濃緑色の無粋な戦時色となり、「岡ッパル」の歌う南国の楽園賛歌など感じさせない。九七式飛行艇は華奢なので、いくら戦時色に塗り替えても巡洋艦には見えなかったが、二式大艇はまさに逞しい「空の巡洋艦」であった。

この映画を最後に根岸の飛行艇は、横須賀鎮守府の傘下に入って南方の基地に移動し、物資人員の輸送や孤島に取り残された兵士の救出など危険なフライトにあたるのだが、図体が大きく速力や武装も劣る悲しさで、多くは敵戦闘機の餌食になった。唯一の防御法は海面スレスレまで降下し、敵機の急降下射撃のための接近を防ぐしかない。残された米軍側の戦闘写真の多くは、海面上を火を噴きながらのたうち回っている飛行艇の姿ばかりである。

(葛城峻)

東宝映画「南海の花束」から

