

取材とぼれ話

平 木 国 夫

その1. 1本の滑走路

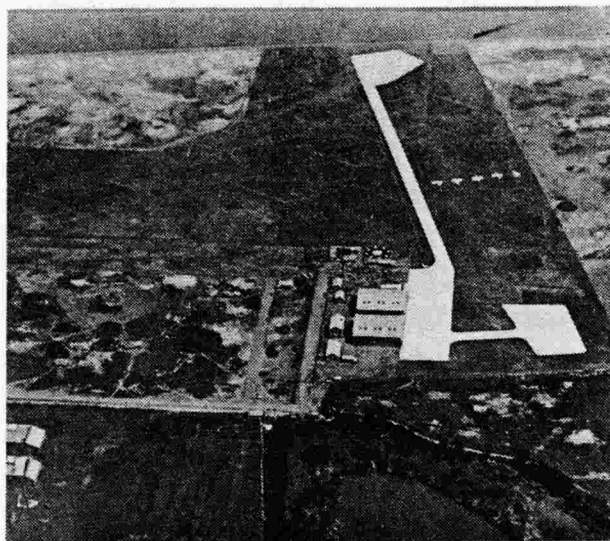
目下わたくしは、都大田区役所発行の雑誌「史誌」（年2回）に、『羽田空港の歴史』を連載中である。今年（1982）12月25日発行の分に第5回目が掲載されるが、冒頭の部分に次のような記述がある。

『ここで一言しておかなければならないのは、当初1本（注・15m×300m）しかなかった滑走路は、離着陸のために使用されたことはなかったということである。今のことばでいうと誘導路としてしか使用されなかった。このことは、当時、この飛行場を利用した多くのパイロットたちの証言でも明かだし、何枚かの離着陸写真を見れば一目瞭然である。まして海老取川方面、つまり西側から進入するときは芝生に降りるしかなかった。むろんコンクリートの滑走路と平行に離着陸するときも、やはり芝生の上であった。ところが滑走路ということばが残っているために、昭和13年に出来た2本の滑走路しか利用しなかったパイロットたちは、むかしのパイロットは1本の滑走路を巧みに使用したと思いこんでいるのだ。』

さてゲラの校正を終えて岡山県へ取材旅行に出かけたわたくしは、大日本航空機長から南方航空輸送部運航科長、陸軍司政官を歴任した平松牛郎氏に会って、思いがけない証言を得たのである。むろん1本の滑走路についてである。ちなみに氏は、昭和4年4月1日から昭和6年8月24日まで立川の日本航空輸送（株）東京支所勤務、8月25日から同8年2月まで羽田の同社東京支所勤務だったから、これ以上の証人はいないことになる。加えて氏は、一旦大連支所に転勤するが、昭和11年3月から1年間、東京支所に復帰して国内定期路線を飛びながら、後輩パイロットの主任教官をした。現在79歳だが、記憶力も抜群、かくしゃくとしていて昨年はオーストラリアへ遠征し、グライダーの単独飛行を愉しんできた人だ。

平松氏の証言によると、必らずコンクリートの滑走路から離発着したというのである。むろん風が東西の場合は別だが、南北の場合は、軸線を滑走路に一致させるよう教育もしたし、旅客が乗っているときでも1本の滑走路に着陸したというのである。

「江島三郎さんも長野英麿さんも、尾櫓が減るので、コンクリートの上に降りたことなどないそうですよ」



昭和6年8月末の東京飛行場

という

「江島君なんかずっとあとから日航へ入社しているから、よく知らんはずですよ」

江島氏の日本航空輸送入社は昭和11年だが、昭和8年に東京航空輸送社入社、清水、下田へ飛ぶかわら日本飛行学校の教官をしていた。もっとも国策会社と純民間会社ではかなり異なる。

「ともかく、実際にやってきたほうがいうんだから、絶対間違いありませんよ」

と氏は怒気を含んで断言した。お気持はわかるけれど、こうなると 数の証言を必要とする。誤りを正すのは当然のことだが、そして平松氏の証言は間違いのないと思うけれど、それだけで訂正は出来ないだろう。

帰宅してから、あらためて佐竹仁、諏訪勝義、森和人、岡部武夫、岡本徳次の諸氏に電話取材した。ところが岡本氏を除いては、いずれも昭和11年以降の羽田しか知らないという。長電話で50年前に立ちかえって質問をくり返し、記憶を呼び戻してもらった。いずれもハッキリした返事をしてくれたが、微妙にニュアンスが異なっている。かいつまんでいうと、必らずというほどではなく、離陸時（北風）には使用することもあったが、着陸はほとんどしなかったように思うという返事で、岡本氏などは誘導路と呼んでいたという。ともかく絶対的な結論とまではいえないけれど、冒頭の文章に多少の訂正を施さなければならないようではある。

（1982年12月8日）