

航空郵便の話

特許審査第四部長 櫻井 孝

固定翼飛行機の動力飛行は1903年12月にライト兄弟によって成し遂げられた。一度飛行機が空を飛んでしまうと、その後の技術開発は目覚ましい。ライト兄弟の初飛行から10年も経たないうちに、飛行機はいろいろな手段として使われるようになった。1911年という年はまさにその節目の年のようなのである。同年7月、世界で初の貨物輸送飛行が行われた。英国内で電灯を1ケース空輸したのがその始まりだそうだ。また、同年10月には、飛行機が初めて戦争に使用されたとされる。同年9月に勃発したイタリア・トルコ戦争において、トルコ軍のゲリラ戦に悩まされたイタリア軍が、トルコ軍の位置を偵察するためにリビアのトリポリから飛行機を飛ばしたとされている¹⁾。

さて、実は少なくとももうひとつ、航空史年表にも出てこず、あまり知られていないことではあるが、飛行機に係わる世界初の出来事が同じ1911年にインドで起こっている。現代では遠距離の郵便物は飛行機で運ばれるのがごく当たり前のこととなっているが、そのいわゆる飛行機による公式の郵便物の輸送は、1911年2月にインドにおいて世界で初めてなされたのだ。

1911年2月18日、その日、インド北東部に位置するウッタール・プラデシュ州のアラハバードは晴天であったに違いない。インド北部は2月といえばほぼ毎日が晴天だし、そもそも当時の危うい飛行機が飛んだんだから、きっと晴天であったはずだ。その飛行機はハンバー・ソマー機、骨組みに羽布張り、パイロットもむき出しである。この飛行機が約6500通の手紙やハガキを積んで、夕方17時30分にアラハバードのグランドを飛び立った。パイロットはフランス人のM.

Henri Pequetである。そして13分間の飛行の後、聖なる大河ヤムナ川を飛び越え、6マイル先のナイニのグランドに着陸して、郵便物がナイニ郵便局に届けられた。これが世界で初めて飛行機により公式に郵便物が運ばれた瞬間であった。

アラハバードを飛び立つ前に、それら記念すべき手紙やハガキには、このイベントのために特別に作られた消印が、マゼンタ色のインクを使って押されている。この特別な消印用のスタンプは、それ以上複製物ができないようにという配慮からだろう、飛行機が飛び立った後、直ちに破壊されている。この消印のデザインには、この飛行に使用されたハンバー・ソマー機の側面図が描かれているから、相当の準備期間を持つ



1) フリー百科事典ウィキペディア



世界初の公式の航空郵便輸送から50周年を記念して1961年2月18日に発行された記念切手3種のうちの1種(ギボンス#436)。ここに描かれている飛行機がハンバー・ソマー機。右下の丸印はこのイベントのための特別の消印を模したもの。

て企画されたイベントであったことがうかがえる。ナイニ郵便局に到着した郵便物は、その後通常の手段を使ってインド国内各地に、また海外に配達された。

この歴史的イベントから50周年を記念して1961年の同日、インドで3種類の記念切手が発行された。そのうち、1ルピーの大型切手にはその特別飛行に使用されたハンバー・ソマー機の勇姿と上記特別の消印の模写が描かれているから、その当時の様子を思い描くことができる。

今、自分の手元にはこの世界初の航空郵便の封筒が2通ある。インドで親交のあった切手商から、インドの切手を収集するならこの歴史的なマテリアルは是非持っていないとだめだ、と強く勧められて入手したものである。1通は、アラハバードからナイニを経て2月21日にカルカッタに配達された。もう1通は同じくナイニを経て同25日にビルマに配達された。貼付されている郵便切手は、当時英領インド皇帝も兼ねていた英国国王エドワードⅦ世の肖像切手である。航空時代の黎明期、人間もまだなかなか飛行機に乗る機会のない中、飛行機

に乗った郵便物である。その記念すべきフライトからもうすぐ100年を迎えようとしている。

このアラハバードでのイベントは単発的なものであったが、その後、世界各地で定期的な飛行機による郵便物輸送が開始される。作家サン・テグジュペリと飛行機との係わりも、彼が1926年に郵便飛行機のパイロットとして採用されたところから始まる。彼は1929年、処女作となる「南方郵便機」を発表する。サン・テグジュペリが飛んだのは主にアフリカであるが、インドのデリーからロンドンへの定期航空郵便がスタートしたのは、奇しくもこの1929年であった。



実際に1911年2月18日に空輸された封筒。アラハバード局発、ナイニ局経由で同月21日にカルカッタ(現コルカタ)に配達されたもの。

ある零戦パイロットの話

零式艦上戦闘機、略して零戦（れいせんともゼロせんとも呼ばれた）は、第二次世界大戦を代表する戦闘機である。昭和15年に日本海軍に艦上戦闘機として正式採用され、その後機体やエンジンが順次改良されて幾多の型を生んだが、各型合計の総生産数は1万機を超える。零戦と並び称される日本陸軍の一式戦闘機・隼でも総生産数は6千機弱であり、零戦はわが国で1機種として最多の生産数を誇る飛行機である。（もっとも、例えば独逸空軍のBf-109は各型合計3万3千機、英空軍のスピットファイアは同2万3千機生産されたそうだから、世界は広いのであるが。）1990年代前半に、太平洋戦争勃発50周年、太平洋戦争終結50周年などに合わせ、太平洋戦争に参加した飛行機やその戦闘場面を描いた切手がたくさんの国々から発行された。その中にはもちろん、日本の零戦を図柄とするものも数多く含まれている。

さて、零戦で活躍したパイロットとして有名な人は数多い。名著「大空のサムライ」で有名な坂井三郎（撃墜数64機）、最強の零戦パイロットと謳われた岩本徹三（撃墜数202機）などは名前を聞かれた方も多かろう。そういう中であって、ふとしたことから北杜夫の代表作「楡家

の人びと」の中に登場するある零戦パイロットが実在する人物であることを知った。きっかけは昭和60年3月のとある日曜日に、青森地方の新聞に掲載されたコラム記事である。その記事は、青森市在住の医師が「楡家の人びと」の中に出てくる零戦パイロット「宮島大尉」の想い出を綴ったものであった。

そこで、「楡家の人びと」を注意深く読んでみると、楡俊一（作者の兄・斎藤茂太がモデルであろう）の友人である城木達紀が、空母瑞鶴^{ずいかく}の軍医中尉として出征、その瑞鶴の艦載機がラバウル基地を応援に行くこととなって、昭和18年1月末にラバウル基地に勤務するようになった場面でのこと。そのラバウル基地滞在中の城木の日記に次のような記述を見つけた（原文はカタカナ表記）。

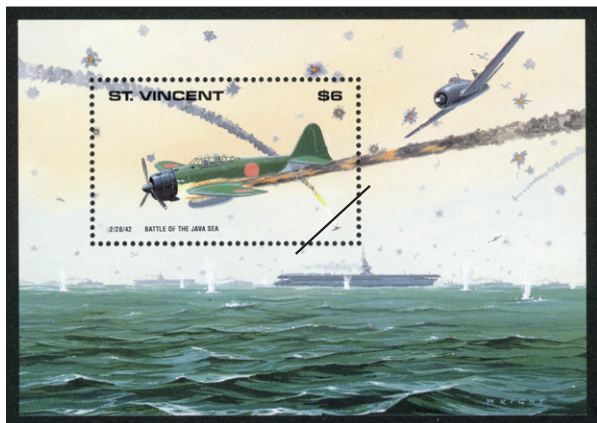
「○三〇〇頃また空襲、探照燈で敵機を掴んでもなんと高射砲の威力の情けないことか、縁の下で蚊に食われながら憤慨して見物、徒らに高射砲の音のみけたたまし。

朝、艦載隊ブインに至り攻撃の予定で出発せるも雲のため引き返す。宮島大尉発熱四十度。時々発汗して気持ち良くなるが又熱が出、夕刻三十九度、腰痛、関節痛、頭痛、眼痛を訴え、これがデングというものか、明日血液を見る予定」（中略）

「夜中の定期空襲一時間足らずで終る。本日より常用防空壕をお向かいの奴に定める。宮島大尉平熱に戻り、さすがにほっとしたが、我々の部隊の患者も三十名を越えている。（略）」

なるほど、「宮島大尉」が出てくるではないか。この「宮島大尉」、フルネームは宮島尚義氏であるが、氏について少し調べてみたところ、月刊誌「丸」の昭和34年2月号に「零戦々士榮光への序曲」というタイトルで、零戦パイロットだった頃の想い出を寄稿されているのを発見した。氏の回想録の内容を要約すれば、次のようになる。

昭和13年9月、海軍兵学校卒業と同時に少尉候補生に任官。昭和15年4月に霞ヶ浦航空隊に練習航空隊飛行学生として入隊し、訓練を受ける。昭和17年5月に大尉に進級、7月末に空母翔鶴^{しょうかく}の戦闘機隊分隊長を命ぜられる（この時期は、同年6月のミッドウェー海戦にて日本海軍が空母4隻を失い、太平洋における日米の航空戦力のバランスが大きく変わろうとする頃であった）。その後、翔鶴^{しょうかく}にて幾多の戦闘を経たのち、昭和18年5月には空母隼鷹^{じゅんよう}



1990年 セントビンセント発行 ジャワ海海戦（1942年）。グラマンF6Fに撃墜される零戦

への転任発令を受け、母艦とともにトラック諸島に向かう。このトラック諸島の竹島飛行場に降りた時、悪寒を感じ、もしかして Dengue 熱ではないかと軍医の診断を受けた。四十度の高熱で、肺浸潤との診断、原因は過労と言われた。四十度の高熱は容易には下がらず、とうとう内地に送られて横須賀の海軍病院に入院させられる。入院期間は1年にも及び、昭和19年9月になって、自ら願い出て退院させてもらった。しかし、第一線に戻ることは許されず、筑波航空隊の飛行隊長兼教官に着任、そのまま終戦を迎えたという。

たしかに高熱を発して Dengue 熱を疑われており、その時期も「楡家の人びと」の設定とほぼ一致する。ただ、その場所は、宮島氏自身はトラック島と書いているのに対し、「楡家の人びと」での設定はラバウル（ニューブリテン島）となっているし、実際には病状は容易には回復せず、結局は内地送還となったところも微妙に異なる。なお、宮島氏は翔鶴の飛行隊に所属していた時に、母艦が敵の攻撃を受けて着艦できず、僚艦の瑞鶴（城木が軍医として乗艦）に降りたこともあるし、また一時期はラバウルをベースに活動していたこともあるので、あるいはそのときのエピソードなのかもしれない。

宮島大尉が搭乗した飛行機は主として零戦二一型だったそうだ（注：二一型は約3500機ほどが生産された）。宮島氏自身は、零戦を当時としては非常に優秀な飛行機と評価しつつも、火力の点においてあまりにも劣勢であったことが残念だったと記している。

実は宮島氏の回想録には、敵機を撃墜したという話はひとつも出てこない。多くのパイロットが戦果を過剰申告したと言われる中で、何も書いていないのである。それどころか、回想録の主眼は自身の失敗談である。氏は大きく挙げて三つの失敗談を面白く紹介されている。最初は、飛行訓練の仕上げとしての卒業飛行のときのこと。航空司令官のしている前で射撃訓練を披露中、標的の吹き流しに練習機もろとも突っ込んだ。二つめは、航空隊の教官に発令され、オーバーホールになった九六艦戦の試飛行を任されたときのこと。試飛行を順調に終えてさあ基地に戻ろうとしたところで急にエンストを起こし、近



1992年 マーシャル諸島発行 珊瑚海海戦（1942年）。左上にグラマンF4Fが、右下に零戦が描かれている

くの畑に不時着して機体をバラバラにした（せっかくオーバーホールした機体を壊してはまずいが、エンストの原因は燃料弁の不具合だったことが判明したそうで、氏の責にはあらず）。三つめは、初陣で敵機グラマンF4Fと空戦したときのこと。すっかりあがってしまい、増加燃料タンクを切り離すのを忘れたまま空戦に入り、空戦の途中で燃料供給が止まってエンジン停止に陥った（その後の判断・対処は冷静で、ちゃんと帰投している）。おまけに、その後も敵機ロッキードP-38に乗機の翼を打ち抜かれ、あわや墜落かという怖い目にも遭っている。零戦パイロットと聞くとなんとも無骨な無頼漢のイメージがあるが、戦闘には参加しながら敵も殺さず、自分も死なず、運がいいパイロットだったんだと思う。こんなパイロットがいてもいいではないか。

戦後、宮島氏は海上自衛隊に入隊、八戸の航空隊に勤務した。ちょうどこの「丸」の回想録を書いたであろう昭和33年、米国海軍から海上自衛隊に対潜哨戒機P2Vが16機供与された。宮島氏は海自パイロットとしてこのP2Vの操縦教本の作成に携わったのではなかろうか。最後は海将補で退官されたそうである。氏は昭和59年春に癌で亡くなられたが、最初に紹介した青森の新聞のコラム記事では、最期を見とった医師が「こんな落ち着いた死は初めてでした。零戦パイロットとして修羅場をくぐってきたこともあるでしょうが、自分で死ぬということを見つぐ見られた人ではないでしょうか」と書いている。ちなみに、その孫娘が特許技監付きの宮嶋智子さんである。