

各務原飛行場について

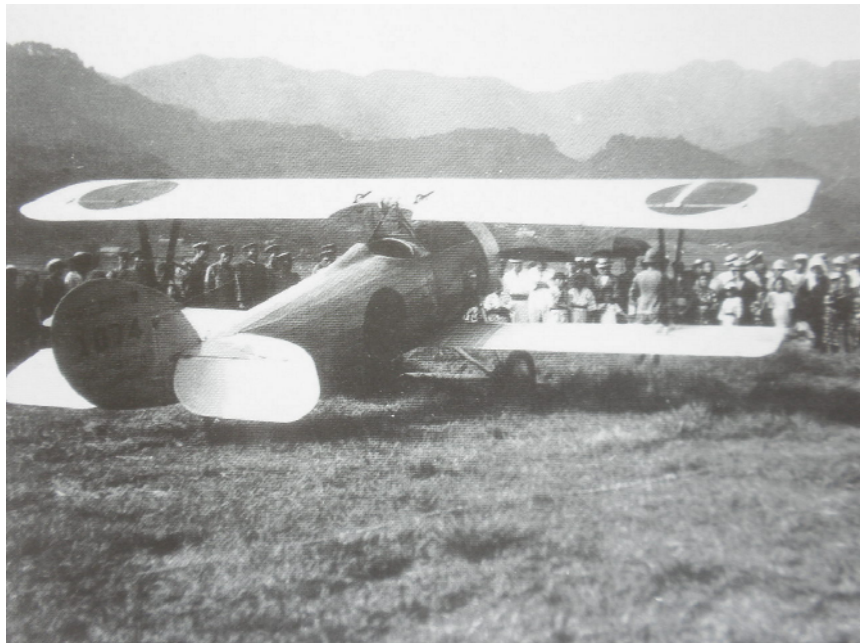
大正3年（1914）6月、第一次世界大戦が勃発し、西欧諸国の航空兵力が戦況を有利なものにしていました。そんな様子に刺激されたわが国の陸軍中央部は、航空兵力の強化を考え、航空部隊の新設を命令しました。

そして大正4年（1915）陸軍が鶉沼・那加などの村人を動員して各務原飛行場の整地を開始しました。

こうして大正6年（1917）6月に陸軍各務原飛行場が完成し、翌7年（1918）所沢の航空第二大隊が移転してきました。これを契機に各務原飛行場は陸軍航空の拠点となりました。

1. 「川崎造船」が各務原に（大正～昭和2年）

本社及び工場が神戸市にあり船の建造を生業にしていた「川崎造船株式会社」の社長・松方幸次郎は、大正5年（1916）、欧米の産業（造船、海運、自動車、飛行機など）動向視察のため出張していました。その折、自動車と飛行機の将来性に注目し、大正7年（1918）7月には兵庫工場内で自動車科と飛行機科を設置するなど、その製作の準備に着手しました。そして大正10年（1921）10月、陸軍各務原飛行場の地に飛行機組立用地として約20万㎡の用地買収をしたのです。



大正7年（1918）11月に第一次世界大戦が終結しましたが、この時の各国の航空兵力は、フランス4500機、イギリス3300機、ドイツ2400機だったと言われています。その中で航空技術に関してはフランスが最もすぐれていました。わが国の陸軍はフランスの軍用飛行機の導入を決意し、大正8年1月には60人のフランス空軍将校団を招いて航空技術の導入教育をスタートさせました。その一つ飛行機の操縦訓練は、すでに完成していた各務原飛行場においてフランス製の飛行機を使って行われました。

一般公開された飛行訓練には、遠くから弁当持参で来る人たちなど、連日黒山の人だかり…。木曾川の渡し舟は乗り込む人が多く、重量オーバーで沈没する舟が出るほどでした。

大正8年（1919）7月陸軍は、川崎造船に対し「サルムソン2A-2型偵察機」の試作命令を出しました。この製作には大変手間取りましたが、3年4ヶ月後の大正11年（1922）ようやく試作機を完成させました。そして試作を担当した兵庫工場から岐阜までは貨車で輸送し、岐阜駅で牛車に積み換えて、狭く曲がりくねった中山道を、各務原飛行場脇の組立工場まで運びました。

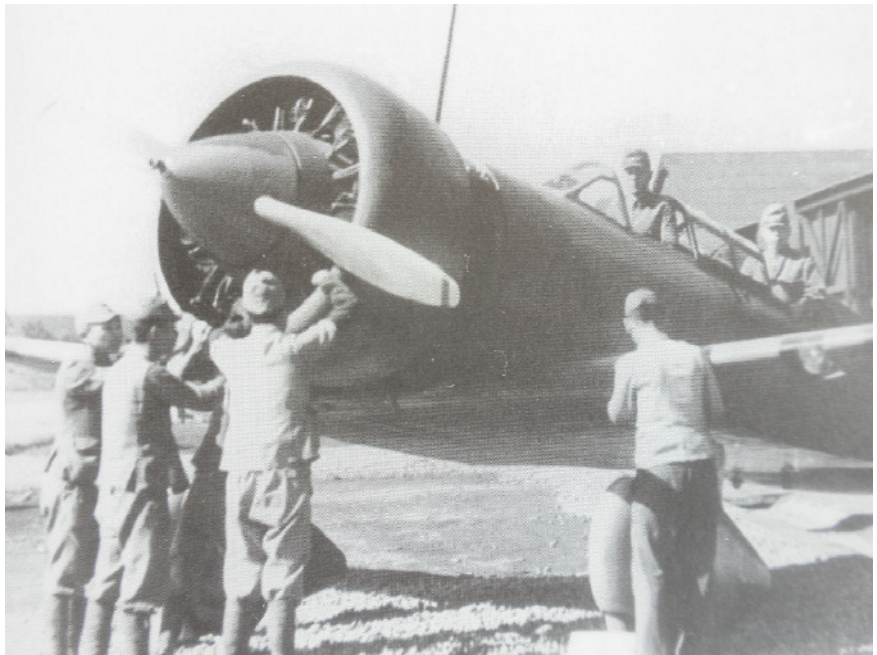
その後、この試作機2機の試験飛行が陸軍各務原飛行場で行われました。

この試作機2機の飛行試験の成績は極めて良好で、陸軍は「乙式1型偵察機」という名称をつけて制式化し、中島飛行機（現在の富士重工業）の「甲式4型戦闘機」とともに、陸軍最初の国産制式飛行機になりました。その後、陸軍は乙式1型偵察機の量産を指示、川崎造船は各務原の飛行機組立工場を拡張して昭和2年8月までに300機を納入しまし

た。

2. 金融恐慌から戦争へ（昭和2年～昭和16年）

昭和の時代は空前の金融恐慌のなかで開幕しました。川崎造船も深刻な金融難に陥り、企業経営存立の危機に立たされました。人員整理に踏み切って難関を乗り切ろうともしました。こうした厳しい環境の中にもかかわらず、陸・海軍の航空兵力増強要請は日増しに強くなり、川崎造船は飛行機組立工場の隣接地に約3万㎡の用地を得て、工場・格納庫などを拡張し、各務原分工場での生産体制を整えていきました。



昭和2年（1927）3月、陸軍から川崎、三菱、中島（現在は富士重工業）の3社に対し、戦闘機の競争試作命令が出され、翌年には試作機が完成しましたが、審査の結果、中島機が選ばれました。川崎造船にとって、この結果は以降の競争試作に暗い影を落とし、試作機を作っても量産につながらない苦しい日々が続きました。

昭和6年（1931）9月満州事変が勃発しました。陸軍は、量産を留保していた川崎造船の試作機を「陸軍92式戦闘機」として制式化し、380機の製造命令を出しました。この注文によって川崎造船は何とか息を繋ぐことができました。この戦闘機は満州（中国東北地域）に配備されました。

陸軍から新たに指示された戦闘機の競争試作で、川崎造船が完成させた試作1号機は陸軍審査に合格し、「陸軍95式戦闘機」として採用されました。そして昭和10年（1935）12月には量産1号機が完成。それ以後、従業員の士気は急速に高まり、飛行機工場としては起死回生の快挙となりました。

その後、大日本帝国陸軍は支那（現在の中国本土）に侵攻し、昭和12年（1937）7月には支那事変（第二次世界大戦後、日華事変あるいは日中戦争と呼ぶようになりました）が始まりました。95式戦闘機は日中戦争で活躍し、昭和13年末までに約580機が生産されました。月産16機の生産ペースは当時では驚くべき生産能力でした。

この頃、各務原分工場においても、防空演習を目的とした灯火管制の実施、陸軍要人の工場視察、従業員応召者の見送りなど軍事色が日増しに濃くなっていきました。

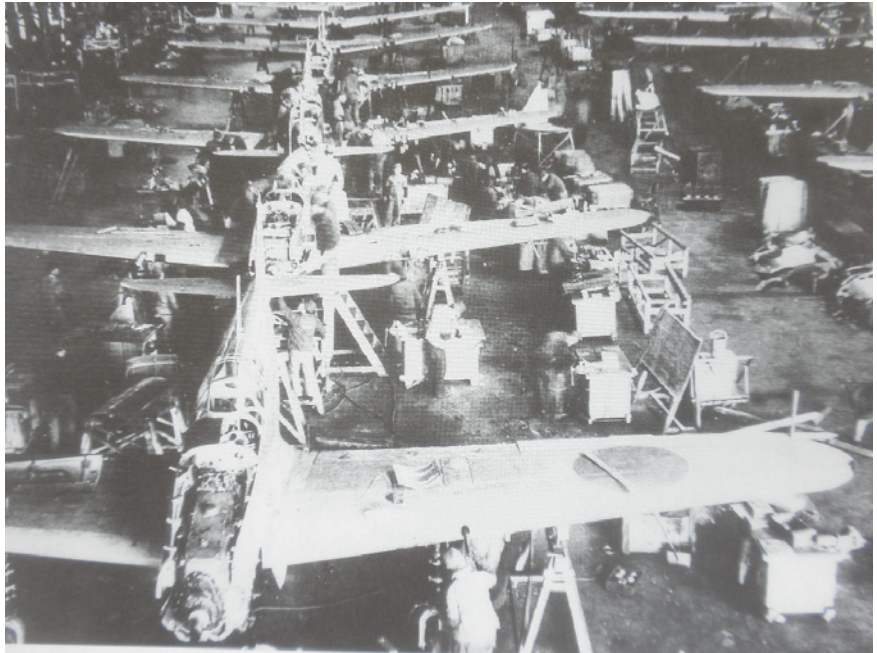
この間、川崎造船は「生産を現在の3倍にする」「兵庫工場内の機体部門は各務原に移し、各務原分工場には46200㎡の工場を新設する」などという「拡張計画」を作成し、従業員の増員、工場の拡張、機械設備の増設・改善などを目指しました。そのうち、従業員増員計画では、昭和12年9月までに職員200名、工員1000名を神戸から転勤させるとともに、岐阜在住の住民から養成工を募集して3ヶ月の技術・技能教育を施した上で本工として採用するというものでした。

この結果、那加の町外れ（現・那加雄飛ヶ丘、那加楠町）に900戸の社宅と300人を収容できる独身寮、共同浴場（大型風呂屋）などを建設して住宅問題の解決にあたりました。さらに、総合病院、倶楽部ハウス、協同購買所、総合運動場（陸上競技場、野球場、テニスコート、水泳プール、柔道・剣道場などを含む）を新たに造営しました。当時、従業員の福利厚生施設を備えた「総合的な町づくり」は大変珍しく、それだけでも大事業でした。そして、昭和12年（1937）11月、飛行機部門は川崎造船から分離独立して「川崎航空機工業株式会社」として、新たな道を歩むことになりました。

雄飛ヶ丘の工員住宅は楠町より少し遅れて同年6月に着工し、このように那加の町の人口は増え続けました。これに比例して宿屋や飲み屋などの飲食店も増え続けました。この2～3年で那加の町は突然大きくなったわけです。

その後、川崎造船は川崎航空機となって軍用機の増産を続け、社員の収入も増え続けました。その結果、那加の町もどんどん景気が良くなり活気に溢れました。当時、那加には芸者さんが50人ほどいましたが、毎夜、近隣の犬山、一宮、岐阜からも遊びに来る人がいるほどでした。

日中戦争が長期化する中、「航空機製造事業法」や「国家総動員法」が制定され、軍需工場への国民の動員を促進することとなりました。このような情勢を背景に、昭和13年4月、陸軍から生産力のさらなる増強要請が出された川崎航空機は、明石市にも発動機の製造、機体の組立、試験飛行用滑走路を建設し、各務原と明石の2工場体制にしました。その結果、生産能力は小型機換算で月産280機と飛躍的に増大しました。なお昭和14年(1939)2月、各務原分工場は「岐阜工場」と改称されました。



さらに陸軍から「試作機の年間製作20機程度」が義務づけられ、岐阜工場では、昭和14年6月現在の従業員数6500人を2年後の昭和16年9月までに7500人に増員することとしました。ところが、中堅工員の応召が相次ぎ、試作能力も生産能力も当初目標の60パーセント程度にとどまりました。

苦勞して育てた熟練工を「赤紙」一枚で兵士に召し上げられ、その補充も容易ではありませんでした。そんな中、太平洋戦争が始まりました。昭和16年12月8日のことでした。

川崎航空機は、相次ぐ陸軍からの要請に応えるため「第5期拡充計画」を立案しました。この計画には、岐阜工場では「部品工場、整備工場の増・新築」「高山本線の北側に5000人が収容できる工員用大食堂の新設」「徴用工のための宿舎、徴用工育成施設の建設」「設計事務所の増設」などが含まれていました。そして、最終目標として昭和19年3月には、「小型機換算で月産360機」を目指すというものでした。

しかし、建設資材の調達が困難になり、兵力増強が優先されたため人的資源についても困難を極めました。その結果、以下のような方策がとられたのです。

①遊休工場などの転用・設営

- ・ 昭和17年末、愛知県一宮市にある東洋紡績一宮工場を借り受け、2000人の従業員で操業を開始。この一宮工場は昭和20年7月に空襲を受けて焼失してしまいました。
- ・ 岐阜市域で本荘分工場(部品製作)、長良分工場、三里分工場、富士分工場、朝日分工場の外、忠節錬成場(従業員宿舎兼養成施設)、木曾川錬成場、真清寮(一般従業員宿舎)の設営。

昭和18年度～19年度の2年間で「9400機を生産せよ」という陸軍の指示で、初年度は2500機を完成にこぎつけました。しかし次年度には前年度からの持ち越し分を

含め、月産 550 機 が「納入義務」になりました。

昭和 18 年 2 月時点の工員数は岐阜工場 26450 人、明石工場 12367 人と記録されています。その実態は、太平洋戦争開戦以降に入社した徴用工と女子工員が大半で、生産能力の低下は如何とも為し難い状態でした。

しかし、月産 550 機の要求は何が何でも達成しなければなりません。最後の手段としてとられたのは、「女子挺身隊の投入」(昭和 18 年 12 月)と「勤労報国隊の受け入れ」(昭和 19 年 4 月)でした。この結果、岐阜工場の工員数は、昭和 19 年 12 月には徴用工・学徒動員・女子挺身隊を含め、従業員は 4 万人と膨らみました。こうして「一億一心火の玉だ」とあおられ、粗製乱造の時代に入っていました。

太平洋戦争当時、この各務原で生産された飛行機は、陸軍の全飛行機の 70 %にあたりました。その中でも、川崎航空機が開発製造した「陸軍三式戦闘機『飛燕』」は、岐阜工場で 2884 機も作られました。

この戦闘機は日本の軍用機の中でも、唯一、水冷式発動機を装備した高速戦闘機で、本土防衛の重要な飛行機でした。しかし昭和 19 年頃から、装備部品の入手困難や工員の質的低下で、さまざまな歪みが出てきました。発動機の生産も大幅に遅延し、工場で作られた機体が納入できず、「首なし飛行機」として各務原飛行場に並ぶほどでした。



昭和 19 年 6 月、米軍は、「ボーイング B 29 型高々度長距離爆撃機」による日本本土の空襲を開始しました。爆撃の被害を最小限にとどめるため、工場疎開が開始されました。爆撃目標の一つであった川崎航空機岐阜工場も、林間工場(蘇原村須衛、武儀郡美濃)、地下工場(土岐郡瑞浪)、学園作業場(岐阜市本荘雲雀ヶ丘の岐阜高等女学校)などの疎開先で部品生産などを開

始しました。その他、大日本紡績岐阜工場(岐阜市田神)、近江絹糸中津川工場などを機体組立工場に転用する計画が一部実施されました。

また、主力工場の各務原工場(三柿野)では、突貫工事で近くの山々(川崎山や赤星山など)の裾をくり抜いて「掩体壕(えんたいごう)」(半地下式格納庫)を造って、従業員の防空壕兼完成機体の退避壕にしていました。

一方、米軍の硫黄島上陸(2月)、沖縄上陸(4月)に合わせたかのように、日本本土への空襲はしだいに激しくなり、昭和 20 年 3 月 10 日には首都東京が爆撃されました。そして昭和 20 年 6 月 22 日と 26 日には各務原とその周辺も大空襲を受け、川崎航空機岐阜工場も壊滅してしまいました。

ほとんどの従業員は工場の北側にある川崎山と赤星山(現在の市民会館隣接地)の防空



壕や木曾川の川原にある林間に退避して難を逃れることができました。しかし、工場警備員と工場幹部など 63 名が犠牲となりました。周辺住民も 58 人が帰らぬ人となりました。

同年 7 月 9 日に岐阜市街が空襲を受け、金華山周辺を除き旧市街地の 80 パーセントが焼失し、ほぼ 800 人が亡くなりました。また 7 月 29 日には一宮分工場が空襲で焼失してしまい、生産停止のまま、終戦の日(昭和 20 年 8 月 15 日)を迎えたのでした。