

## 2022年、開場百周年記念

# 立川飛行場戦前史

### 前編 飛行場概史と陸軍部隊・官衙

横川裕一

Text by Yuichi YOKOKAWA

#### ■はじめに

今年西暦2022年は、立川飛行場の開場から百周年を迎える年である。それを記念して、立川飛行場史を紹介する機会をいただいたので、飛んだ機体や飛行場施設の写真を中心に、太平洋戦争開始までの立川飛行場の戦前史を披露したい。

なお、立川飛行場については、本誌2016年11月号「昭和10年前後までの陸軍飛行場飛行機庫図鑑（その3・立川）」、同2017年8月号「昭和12年までの四都公共飛行場格納庫図鑑（その1・東京立川）」を掲載しており、そこは被らないように配慮したが、重複するものもあることを予め承知おきいただきたい。また、詳細な戦前史については、拙著『立川飛行場戦前史』3部作を参照されたい。

#### ■候補地

大正10（1921）年2月、帝都防衛のため東京近郊に航空第五大隊を置くべく、その敷地選定作業が開始された。前年の大正9年10月に航空第一大隊が埼玉県所沢から岐阜県各務ヶ原に移駐したことで東京付近に航空部隊がいなくなっており、帝都防衛が手薄になっていたことも候補地選定の理由にあっただろう。その敷地には、次の条件があった。

航空大隊は東京付近に設置するも、東京市との交通連絡容易ならざればその目的の大部を没却するは言を俟たず、これが顧慮を払うときは渡河地点並びに空中距離の関係上、勢い利根川以南、多摩川の以北にして、しかも西方を八王子山脈に至る点の地域に限定せられるべし。

そして、次の候補地が挙がった。

- ・埼玉県川越町南方
- ・東京府小川付近
- ・神奈川県上溝付近
- ・東京府立川付近

まず、「川越」については、物資の供給と職員生活に川越市街を利用でき東京との交通の便もあるものの、飛行場敷地として利用できる広さは三中隊がギリギリで、将来の拡張には障害が多いとされている。次の「小川」は生活と交通状況は川越に劣り、また候補地が既に東京都水道部用地に編入済みで、将来の使用に制限が小さくないと判断された。残る「上溝」は多摩川南方にあって前掲の選定条件に反するものの、広大な平坦地があり拡張の余地も充分として飛行場としては良好と判断されたが、交通と居住が不便とされた。

#### ■立川選定

選定作業を担当した陸軍航空第五大隊敷地選定委員会は6月、その選定地「東京府北多摩郡立川村字原市場西北部」を陸軍大臣に報告した。選定地を図1-1に示す。選定理由は、次であった。

候補地は多少の起伏ありかつ森林を含有するを以て飛行場として設備のためには比較経費を要するも、地域広大にして要すれば将来の拡張に当り周

困に制限を受ることなく実行し得ると、職員以下居住のためには中央線を利用し東京郊外ならびに八王子より通勤容易なると、東京市との交通のため鉄道路路ともに欠点なきを持って、将来同隊の維持費を考えるとときは比較的良好な候補地とす。

こうして、いまに繋がる立川飛行場の歴史が始まった。翌大正11（1922）年3月には地鎮祭を済ませ、8月ごろには地固めも終えて、飛行場はほぼ完成をみた。諸施設もでき始め、前年の10月から岐阜県各務ヶ原で編成を開始していた飛行第五大隊（8月に航空第五大隊から改称）が、11月に立川に移駐してきた。

立川より古い飛行場は、日本陸軍だけでも埼玉県所沢、千葉県下志津、滋賀県八日市、福岡県太刀洗など少なくないが、多くが太平洋戦争・戦後の米軍進駐を経て消えていったのに対して立川飛行場は生き残り、現存する飛行場のなかでは岐阜県各務ヶ原（大正6年）、三重県明野（大正8年）に継ぐ、古参飛行場である。

#### ■変遷概史・立川の特徴

立川飛行場の特徴に、その利用者の多様性がある。すなわち、陸軍部隊、官



【図1-1】

選定された敷地。25,000分の1の地図「府中」（大正10年測量）に、陸軍書類「航空第五大隊敷地選定案」にある、立川付近の用地図を重ねた。その大きさは東西1,200m、南北1,300mとあり、飛行場予定地の西側に養豚場のあることが分かる。

衛（役所）、民間航空、そしてメーカーの四者が利用したのである。以降に、概史を示したい。

前述のように陸軍航空部隊の飛行場として設立された立川へ、大正12（1923）年夏に日本飛行学校が、秋には関東大震災によって壊滅的被害を受けた朝日新聞東西定期航空会が移転して、部隊とは飛行場を挟んで反対の西側に居を構えた。西地区の始まりである。昭和に入ると海外からの訪日機が立川へ飛来するようになったが、昭和3（1928）年10月には民間施設の北側へ、官衛である陸軍航空本部技術部が所沢から移転し、これによって立川は「陸軍航空技術のメッカ」ともなった。

昭和4（1929）年4月から日本航空輸送による定期航空が開始されること

もあって、立川飛行場は正式に「東京飛行場」となった。立川は「空都」と称され、学生航空の練習場にもなり、約2年半後の昭和6（1931）年8月の羽田飛行場開場まで、日本の東の空の玄関だった。現在でたとえるなら、航空自衛隊の部隊基地に飛行開発実験団を有する岐阜基地、そして羽田空港が同居する飛行場であった。

羽田の開場により日本航空輸送は直ちに移転していき、すぐさま陸軍航空本部補給部の所沢からの移転が決まった。その移転先は技術部の南側、すなわち民間施設の敷地で、残っていた飛行学校や朝日新聞社に昭和8（1933）年10月の移転工事開始までの完全退去が命じられた。こうして、立川は民間空港の顔は失ったが、補給拠点として

の役割を持つことになり、昭和10（1935）年8月に技術部は陸軍航空技術研究所へ、補給部は立川陸軍航空支廠へそれぞれ独立昇格して、さらに発展していった。

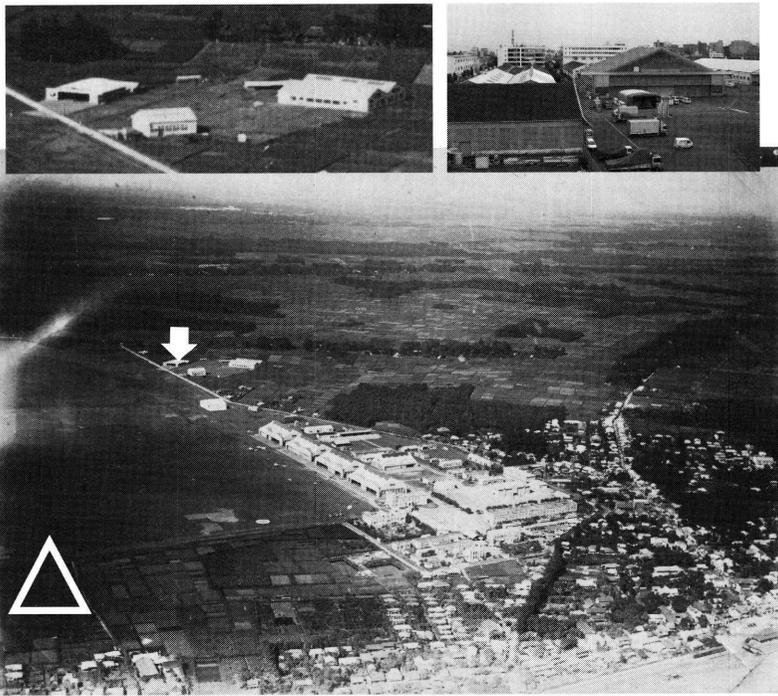
その後、羽田飛行場の拡張工事により、立川は民間空港に出戻ったこともあったが一時的なもので、そして最初の飛行場利用者であった飛行第五戦隊（昭和13年8月、連隊から改称）が、昭和13年秋から千葉県柏へ転居を開始した。こうして部隊基地の任を下した立川だが、跡地には陸軍航空技術学校が所沢から移転、7月に設置されていた航空第四教育隊とともに教育面での地位を高めた。

きわめつけは、昭和15（1940）年4月の陸軍航空専用の官製工場である陸

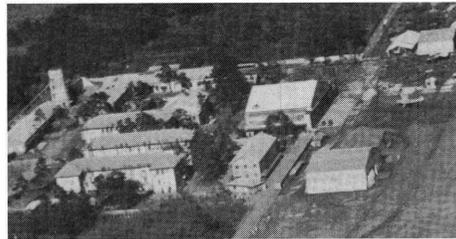
【表1-1】立川飛行場の変遷概史

年	世相	陸軍部隊	官衛	民間航空	メーカー
大正10(1921)	—	6月、立川に敷地選定。	—	—	8月、立川工作所、設立。
大正11(1922)	—	8月、飛行場、おおむね完成。 11月、飛行第五大隊、移駐。	—	—	—
大正12(1923)	9月、関東大震災。 12月、立川村、町制施行。	—	—	夏、日本飛行学校、練習所開設。 10月、朝日新聞東西定期航空会、洲崎から転居。	—
大正14(1925)	—	5月、飛行第五大隊、連隊へ改編。1個戦闘中隊を装備。	—	7月、訪欧機「初風」「東風」の命名式。 9月、御国航空練習所、開校。	—
大正15(1926)	—	—	—	7月、御国航空練習所、閉鎖。	12月、石川島飛行機製作所、工場建設に着手。
昭和2(1927)	—	5月、偵察4個中隊編成へ。	—	9月、立川最初の訪日機飛来。	—
昭和3(1928)	—	12月、御大典飛行。	10月、陸軍航空本部技術部、所沢からの移転完了。	4月、御国飛行学校開校。	—
昭和4(1929)	—	—	—	4月、東京飛行場となり、定期郵便運航開始。 7月、定期旅客運航開始。	—
昭和6(1931)	8月、羽田開場。 9月、柳条湖事件、満州事変に発展。	—	—	5月、訪欧機「青年日本号」、出発式。 8月、羽田開場により日本航空輸送が転居。	—
昭和7(1932)	1月、上海事変。	—	—	—	—
昭和8(1933)	—	8月、飛行第三連隊の2個中隊と入替え、戦闘隊装備へ。	5月、陸軍航空本部技術部に行幸。	9月、朝日新聞社と日本飛行学校、退去。御国飛行学校は廃校。	—
昭和9(1934)	—	—	3月、陸軍航空本部補給部、所沢から移転開始。	—	3月、中島飛行機、組立用格納庫の建設に着手。
昭和10(1935)	—	—	8月、陸軍航空本部技術部から陸軍航空技術研究所に、陸軍航空本部補給部立川支廠から立川陸軍航空支廠へそれぞれ改編。	—	—
昭和11(1936)	—	—	—	—	7月、石川島飛行機製作所、立川飛行機に商号変更。
昭和12(1937)	7月、日中紛争始まる。	—	—	4月、「神風」号、出発。	—
昭和13(1938)	—	7月、航空第四教育隊設置。	11月、陸軍航空技術学校、所沢から移転開始。	12月、羽田の拡張工事にともない民間航空が立川に移転。	—
昭和14(1939)	—	6月、飛行第五戦隊、千葉県柏に移駐完了。	8月、立川陸軍航空支廠、陸軍航空廠立川支廠へ改称。	3月末、羽田の工事終了にともない民間航空が立川から移転。	—
昭和15(1940)	12月、立川町、市制施行。	2月(?)、航空第四教育隊、千葉県柏に移駐完了。	4月、陸軍航空工廠創設。	—	—
昭和16(1941)	12月、太平洋戦争始まる。	—	—	—	—

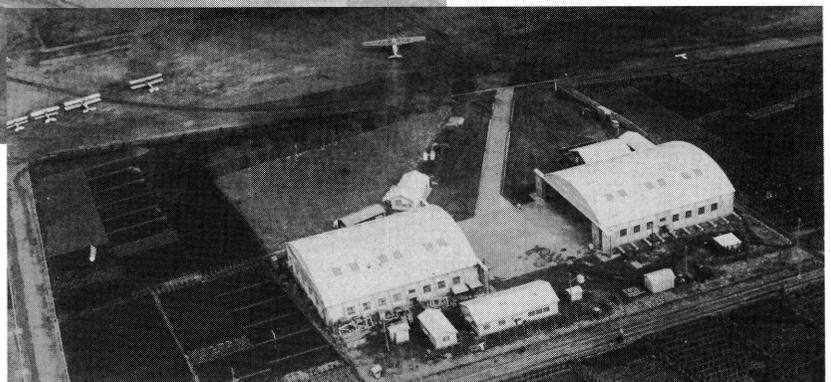




【写真1-1】 飛行場の東地区を南西から北東に見た、飛行第五連隊の施設全貌を写す航空写真。矢印に東京日日新聞社の格納庫（昭和3年7月竣工）が見えている一方、△印部分に航空神社（昭和4年4月建立）が見えないことから、その間の撮影と推測される。東京日日新聞社格納庫の手前にある2棟の建物（クローズアップ写真参照）は石川島飛行機製作所の施設で、右側の細長い棟は昭和3年1月築とされる、現在の立飛リアルエステート南地区域内で現存する最古のもの。右上写真のように、多摩モノレールの高松駅からも見ることができる白い屋根がそれである。



【写真1-2】 飛行場の西地区を示す航空写真。左手奥が陸軍航空本部技術部の施設で、第一格納庫は見えているが、その奥に昭和5年7月竣工の第二格納庫が見えていないことから、それまでの撮影となる。写真左には、御国飛行学校、東西定期航空会、朝日新聞社、日本飛行学校の格納庫が見えており、その手前の2棟のかまぼこ屋根が昭和4年6月竣工の日本航空輸送の格納庫である。別写真からの同社格納庫を下に示す。この2棟の格納庫は民間退去後、そのまま陸軍航空本部補給部立川支部の施設となる。



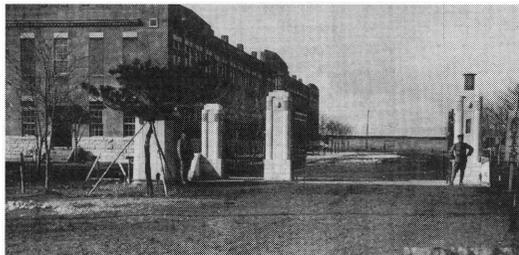
## ■陸軍部隊 飛行第五大隊・連隊・戦隊

前述のように、航空第五大隊は飛行場東に居を構えた(写真1-3)。移駐から約1年後の大正12(1923)年12月に立川村が町制を施行できた原動力は、間違いなく本隊だっただろう。そして移駐当時の飛行第五大隊から、飛行第五連隊、飛行第五戦隊へと、その名を変えながらも立川飛行場に16年間にわたって駐留した。

その装備も、偵察機は昭和3(1928)年12月2日の御大典飛行(写真1-4)当時の乙式一型偵察機(写真1-6)から八八式偵察機(写真1-5上)、九四式偵察機(同下)と変遷し、昭和8(1933)年8月からは2個戦闘中隊編成となり、九一式戦闘機(同中)も装備した。本隊の部隊標識は写真に示すように方向舵のベタ塗りで、中隊で色分けしていた。

立川で「五連隊」と愛称された本隊は、立川にとって飛行場とは切り離せない存在であり、新聞地方版にも数多く登場してきていたが、昭和12(1937)年7月の日中紛争発生とその激化により連隊の主力は出征していった。後に加藤隼戦闘隊で有名となる加藤建夫大尉も、飛行第五連隊から中隊長として出征している。

立川はいつしか留守部隊のみが残る状態になり、地方版紙面への登場頻度も減った。防諜もあって部隊長名からとった「近藤部隊」「柴田部隊」という名称で報じられ始めたのがこの時期である。



【写真1-3】上は、当時の絵葉書からの、開隊から間もない頃の飛行第五大隊の正門。表札が間に合っていないのか、「飛行第五大隊」と板書きされた看板が柱に打ち付けられて立っている。

門柱頂部にあるのは灯籠で、通用門にあった灯籠が陸上自衛隊立川駐屯地内の史料館に保存展示されている(下写真)。



【写真1-4】昭和天皇即位祝賀行事の1つ、御大典の記念飛行(または予行)の様子(『最新国防画報東京日日新聞付録』、昭和9年1月、東京日日新聞社)から。全国各地の偵察隊機が立川に集結し、写真でも合計88機を数えることができる。

このころの陸軍航空部隊は、飛行隊と整備隊という空地の両組織を抱えて大所帯になり、小回りが利きにくい状況であったことから、より効率的な部隊運用のための「空地分離」が実施されはじめていた。飛行第五連隊は留守部隊のみの内地部隊に位置づけられて

おり、空地分離は昭和13~14年時点では適用されていないが、次第に手狭になりつつある立川をより活かすべく、昭和13(1938)年8月の飛行第五戦隊への改編後に千葉県柏へ衛戍地を移し、立川に別れを告げた。ただし、新聞地方面では移駐のことは触れられていない。





【写真1-5】 飛行第五連隊の八八式偵察機二型の605号機(当時の絵葉書から)。垂直安定板と方向舵が塗られているが、本来の部隊標識は方向舵と昇降舵だけであり、記念塗装的に垂直安定板も塗られているのだろう。なお、飛行第五連隊に配備された八八式偵察機は二型のみと判明しており、この605号機は北に隣接する石川島飛行機製作所製である。



中写真は、立川で撮影された飛行第五連隊の九一式戦闘機、方向舵と昇降舵が塗色されているのが分かる。写真手前の566号機と534号機は、こちらも石川島飛行機製作所製。



下は、飛行第五連隊機と推測される九四式偵察機751号機。九四式偵察機が本連隊に配備された昭和10年夏頃の飛行第五連隊は大隊制をとっており、第一中隊と第二中隊で第一大隊(偵察)を構成していた。

## ■陸軍部隊 航空第四教育隊

「空地分離」のひとつの目的である「戦隊としてあるべき錬成を促進」するため、昭和12～13(1937～38)年、航空教育隊(第一から第五)という初年兵の訓練部隊が全国各地に設置された。本隊による教育を経て戦隊に配属する

ことで、戦隊の教育負担を減らす目的であったろう。

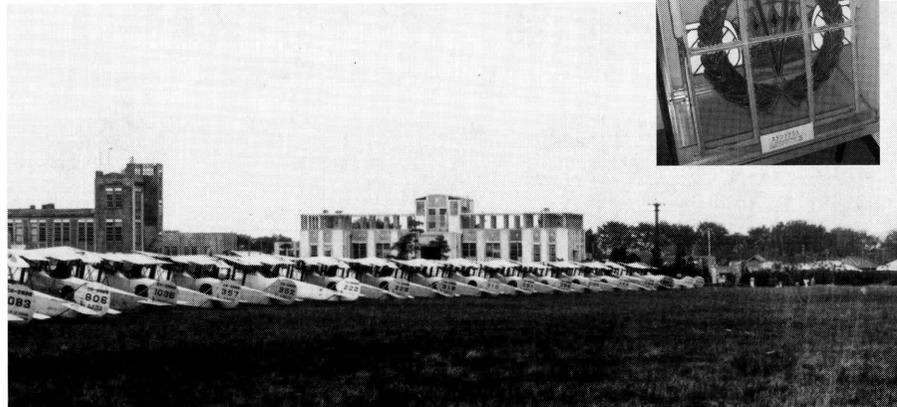
そのひとつである第四航空教育隊が、昭和13(1938)年7月、立川に置かれた。同隊は移駐段階の飛行第五連隊の空き施設を利用しながら教育を進め、

かつ、折から立川で行なわれた愛国号命名式やドイツからのコンドル号飛来などのイベントにおける会場支援を担っていたことが新聞地方版から分かる。

昭和15(1940)年、本隊も飛行第五戦隊を追って、千葉県柏に移駐した。



【写真1-6】 飛行第五大隊(または連隊)施設を背景にした、総勢20機の乙式一型偵察機。方向舵に機体番号を標記するのは昭和2年秋ごろまでであることから、それまでの撮影。左手の格納庫(左から第三、第二、第一)の背景に写るのが大隊(または連隊)本部、その右が将校集会所である。同所の貴賓室には第五のVを用いたステンドグラスが設置されていた。これは米軍駐留期も大切に扱われ、1977年11月の立川基地返還に先立って返却されて、現在は陸上自衛隊立川駐屯地の史料館で見ることが出来る。



## ■官衙 陸軍航空本部技術部 ／陸軍航空技術研究所

陸軍大臣に隷属する官衙（役所）であった陸軍航空部は、大正14（1925）年5月の陸軍航空兵科創設にともなって陸軍航空本部となった。同本部は補給部、検査部、研究部から構成されていた。

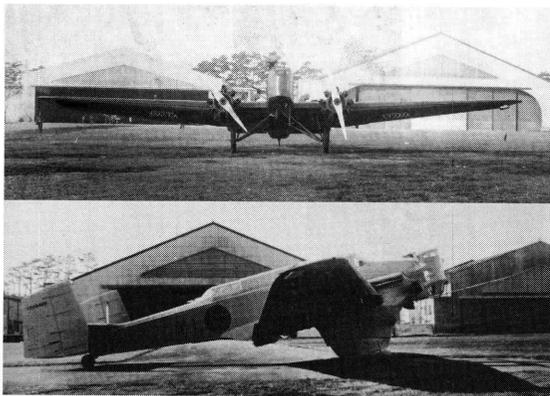
昭和2（1927）年の年明け早々、噂どおり「所沢航空技術部の立川移転いよいよ決す」の新聞報道があった。所沢には飛行学校のほかに技術部（大正14（1925）年8月、研究部から改称）もあり新型機の試験などを担当していた、手狭感があったのだろう。その年の1月中旬には移転先である飛行場西側（民間施設の北側）の土地買収契約が結ばれ、昭和4（1929）年3月には全施設が竣工している。

本技術部は、八八式偵察機以降のすべての試作機の設計審査・基本審査を担当しており、国産機の発展期とも重なって施設を拡大していった。格納庫増築の一例を、写真1-7に示す。昭和8（1933）年5月には行幸（写真1-8）という一大イベントもあり、戦闘機クラスであれば実物が測定できる大型風洞設備などを設けながら、昭和10年8月に陸軍航空技術研究所へ改編、さらに発展（写真1-9、-10）を遂げていった。

## ■官衙 陸軍航空本部補給部 ／陸軍航空廠

昭和8（1933）年の春、陸軍航空本部補給部の所沢支部が、立川に移転してくることが公表された。飛行学校としての所沢を活かすためと、推測される。

その年の8月1日、陸軍航空本部補給部所沢支部は移転に先立って同立川



【写真1-7】 上は技術部の第一格納庫（昭和3年築、左）と第二格納庫（昭和5年7月竣工、右）前のユンカースK37。下は技術部（または技研）前の舗装誘導路上の九三式重爆撃機（二型への改造機である71号機）で、背景は左が第二格納庫で右が第三格納庫（昭和9年築）。



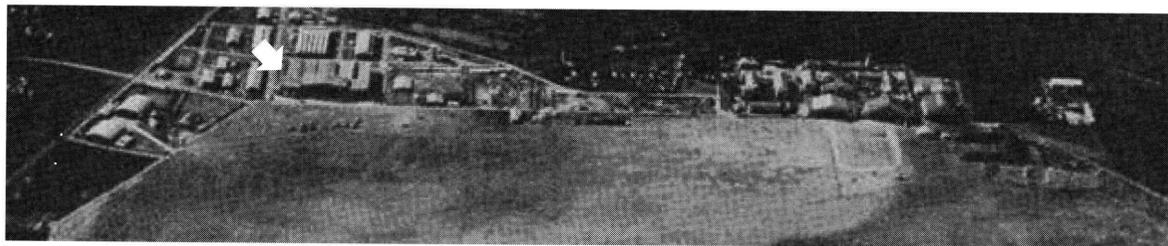
【写真1-8】 昭和8年5月4日の行幸当日の天覧飛行の様子。上写真では左手背景に飛五の格納庫が見え、南に向かって離陸していたことを示している。したがって、下写真は飛行場北側における、離陸前の集合状態となる。下写真で写っている機体は甲式四型戦闘機と八八式偵察機で、飛行演目1番目の「集団離陸」時の撮影だろう。写真左に、4機の九一式戦闘機も見えている。

支部と改称された。移転予定地に残っていた飛行学校などには、9月いっぱい完全退去が厳命されている。

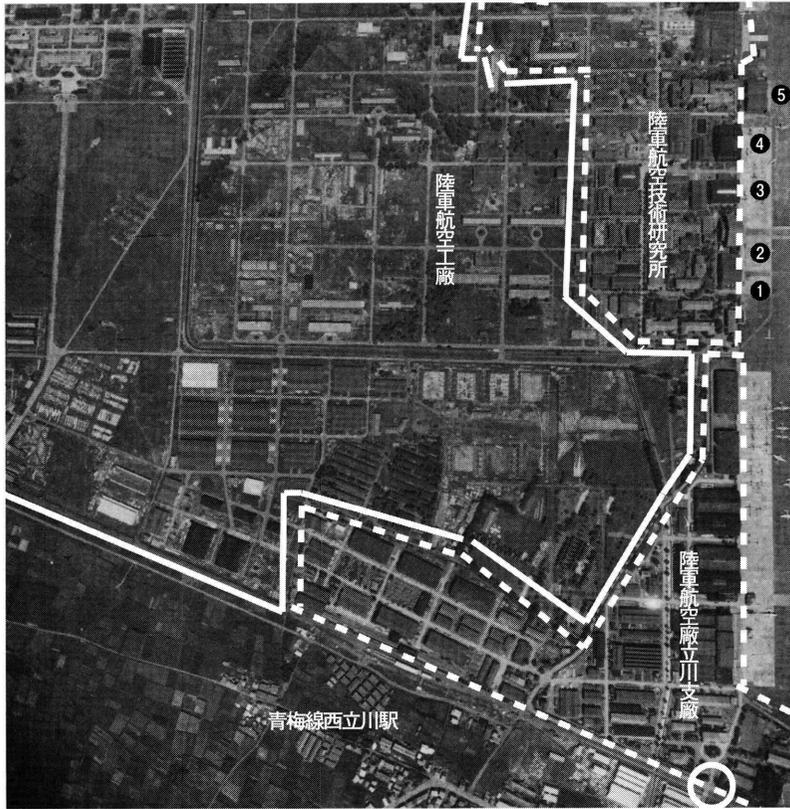
この補給部は構成人員が多く、以前の航空本部技術部の時とは比べようもない規模の人数が立川で働くことになる。そのため、住居確保や付近の道路整備など問題が山積みで、しばらくは所沢からの通勤という者も多かったようである。その関係もあってか、それまで養豚場の貨物取扱駅であった青梅線西立川駅の駅舎整備や運転本数の増

加も計画された。いまは昭和記念公園への最寄り駅として利用されている同駅だが、当時は現在地よりも東に位置していた。

翌9年春には所沢からの移転が始まり、昭和10（1935）年8月に補給部が航空本部から独立して陸軍航空廠となったことで、陸軍航空本部補給部立川支部は立川陸軍航空支廠となった。昭和9年秋ごろを写真1-9に、昭和16年6月ごろの様子を写真1-10に示す。



【写真1-9】 『昭和9年陸軍大演習写真帖』の立川飛行場から、西地区を見る。写真左側が陸軍航空本部補給部立川支部（矢印が昭和9年5月完成とされる。間口100mの大飛行機工場）、右側が陸軍航空本部技術部である。後の陸軍航空工廠は、両施設の奥に建設されることになる。



【写真1-10】昭和16年6月撮影の陸軍航空工場（国土地理院写真C23-C7-140）。写っている建物のうち、青梅線以北、そして陸軍航空技術研究所、陸軍航空廠立川支廠以外がすべて（すなわち、実線の内側すべて）が陸軍航空工場と言っても過言でない。その巨大さが実感できる。陸軍航空技術研究所を見ると、飛行場に面した飛行機庫が4棟（①～④）が増えており、さらに飛行場に出っ張ってもう1棟（⑤）ができています。その下（南側）の陸軍航空廠立川支廠では、大飛行機工場以外に4棟の倉庫が出来ていることが見て取れる。○囲いが正門で、現在もその近くに「航空支庁前」踏切が残る。航空支廠への通勤が少なくなかった青梅線の西立川駅も見えているが、現在位置より南東（立川方面）にあった。本写真に見える区域は、立川飛行場が米軍に接收され1978年1月に全面返還されたあと、陸上自衛隊立川駐屯地や国営昭和記念公園になっている。また、未使用だった陸軍航空工場の跡地も、2017年以降に再開発が行なわれている。

## ■官衙 陸軍航空工場

陸軍では、大正末期より軍用飛行機の生産は民間に任せるのを基本方針としていたが、原価統制や秘密製作の必要から、官営工場「陸軍造兵廠名古屋工場」を存続させていた。が、飛行機工場としての名古屋工場はうまく機能しておらず、自前の工場（工場）を持ちたいという陸軍航空関係者の願望が満州事変を契機に出始めた。名古屋工場による航空機生産を止め、補給部所沢支部を拡張して航空官営工場とする具体的意見も、昭和8年ごろには陸軍航空本部から提出されていたようである。

それらの声によってか、昭和13（1938）年9月に陸軍造兵廠名古屋工場の立川への移転が決まった。陸軍航空自前の工場としての、陸軍航空工場の創設である。製造設備の移転は昭和15（1940）年1月～秋に完了し、10月には開廠式典が行なわれた。土地の面積は30万坪（1km<sup>2</sup>）強という巨大（写真1-10参照）なもので、補給部の移転時以上に従業員向けの住宅確保が求めら

れた。昭島市にいまも残る八清ロータリーなどの住宅跡は、同じ轍を踏まないように大規模に準備された、この航空工場従業員向けの住宅である。

## ■官衙 学校

官衙には陸軍の学校も含まれる。それには補充学校と実施学校の2種類があり、前者は軍隊経験のない者を教育し軍人として部隊へ補充するもの、後者は下士官教育や将校練成など軍人への高度教育を実施するものであった。

立川には両方の学校が設けられた。

## ●東京陸軍航空学校

昭和9（1934）年2月、第一期の少年航空兵（航空兵科現役下士官を志願した10代の生徒）が、所沢陸軍飛行学校に入校した。これが「少年航空兵」の嚆矢で、東京陸軍航空学校はその少年航空兵に基本教育を施す補充学校である。飛行学校ではないため飛行訓練はなく座学が基本で、あっても初級滑空による滑空体験程度である。

昭和12（1937）年6月に行なわれた

大規模な軍備改変の中で、少年航空兵に対し一貫した基本教育（1年間）の場として、10月に東京陸軍航空学校が所沢に創立された。その後、熊谷に移転したが、翌年9月に北多摩郡村山町（現武蔵村山市）に移転してきた。移転先は、飛行第五連隊の小爆撃場として陸軍が買収済み地だった。11月には開校式を催し、昭和18（1943）年4月に東京陸軍少年飛行兵学校へと改称されるまで続いた。

## ●陸軍航空技術学校

所沢陸軍飛行学校から機関科が独立した陸軍航空技術学校は、発動機を主とした整備教育を行なう実施学校として昭和10（1935）年8月に創設された。当初は少年航空兵、下士官技術幹部候補生、士官を生徒としたが、昭和13（1938）年7月に陸軍航空整備学校（所沢）ができたことにより、航空兵科士官に航空技術、航空兵器の整備、補給等に関する学術修得の学校となった。

本校はその年の11月末から翌月にかけて、飛行第五戦隊施設に移転した。戦隊の千葉県柏への移転は始まっているが、それ以前に空き家同然であり、移転に支障はなかっただろう。

（次号、中編へつづく）