

2022年、開場百周年記念

立川飛行場戦前史

後編 メーカー、そして戦後、飛行場の記憶

横川裕一

Text by Yuichi YOKOKAWA

■メーカー

ここから、立川飛行場近隣に施設を有した次のメーカー6社を採り上げる。

- ・石川島飛行機製作所／立川飛行機
- ・北山製作所／東京飛行機製作所
- ・中島飛行機
- ・立川工作所
- ・東京瓦斯電気工業／日立航空機(立川工場)
- ・昭和飛行機工業

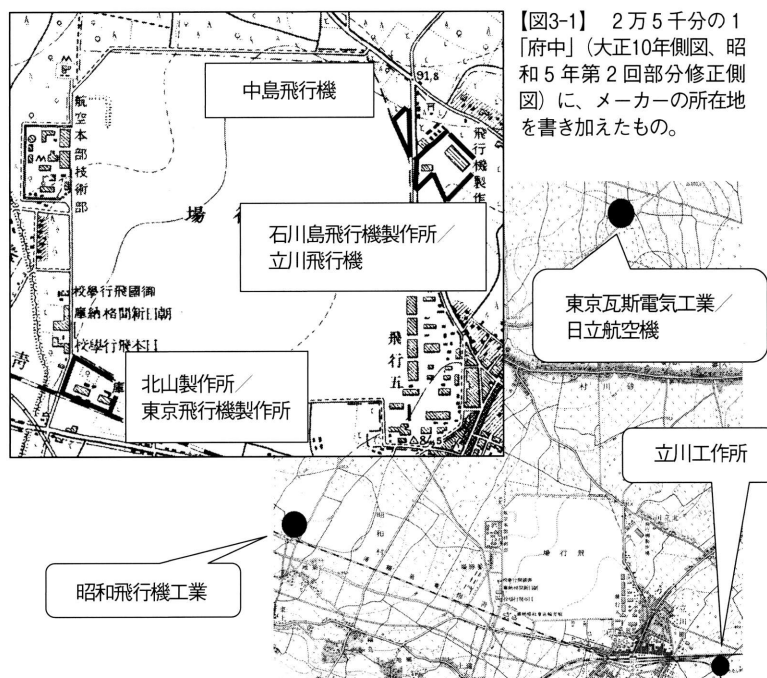
加えて、昭和14(1939)年前後から青梅線西立川駅周辺に中小の部品工場も集まり始めた。これらのうち飛行場に面していたのは図3-1のように、石川島飛行機／立川飛行機、北山製作所／東京飛行機製作所、中島飛行機の3社だけだった。

●石川島飛行機製作所／立川飛行機

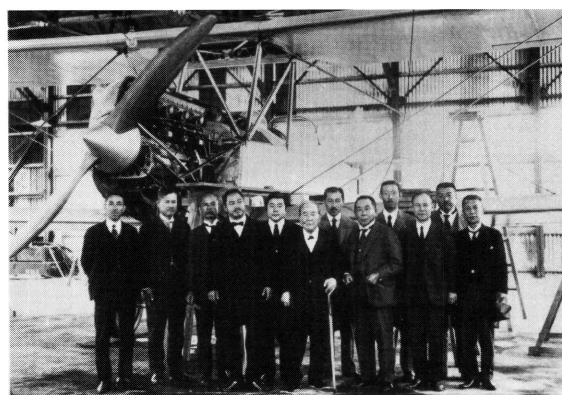
大正13(1924)年11月、株式会社石川島飛行機製作所(以降、石川島と記す)が設立された。社長は、渋沢栄一氏の三男・渋沢正雄氏。大倉系の資本も入っていたが、渋沢財閥の系列会社であった。翌14年4月には東京・月島に工場を設け、秋には「準備整い、飛行機制作のご下命ありたく」と飛行機製作願を陸軍に申請、自社試作も行ない軍の採用を狙った。

立川には大正末期から飛行場の東隣接地に工場建設を進め、昭和2(1927)年5月には一部操業を開始と新聞地方版にある。昭和5(1930)年には第一期工事が竣工、月島工場を廃して立川に製造を一本化している。昭和6年ごろの工場全景が、写真3-2である。

石川島は練習機を自主試作するとともに陸軍の偵察機や戦闘機の試作競作に参加するが、陸軍に採用されるには



【図3-1】 2万5千分の1「府中」(大正10年側図、昭和5年第2回部分修正側図)に、メーカーの所在地を書き加えたもの。



【写真3-1】 自社制作機T3型機を背景にした、創業時の重役諸氏(立川飛行機創立30周年記念写真から)。左から4人目が二代目社長・渋沢武之助氏、ひとりおいて中央のステッキ姿が渋沢栄一子爵、その隣の髭姿が監査役の勝精伯爵。勝監査役は勝海舟の養子で、徳川慶喜の十男。

至らず苦戦を強いられた。が、昭和3年に陸軍から他社機(八八式偵察機)の転換生産注文を得て、陸軍の信頼を厚くしていった。さらに、自主製作の練習機を試作してR3、R5と経験を積んできていたことも功を奏し、昭和9(1934)年4月、陸軍から練習機の単独試作を命

ぜられた。それが中間練習機の九五式一型練習機となり、初等練習機としての九五式三型練習機も制式化できたことで、陸軍機メーカーとして確固たる地位を築くに至った。

昭和11(1936)年7月、石川島は立川飛行機株式会社に商号を変更した。こ

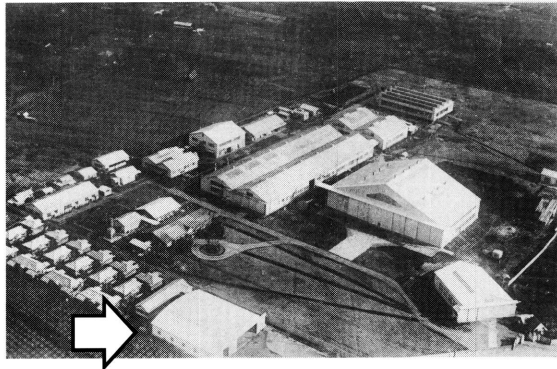
れは渋沢財閥から離脱し、第二株主だった大倉財閥に組み入れられたことを示す。また、民間機製作工場を立川飛行機とすることも決定され、翌昭和12年の早春に日本航空輸送からの増資が行なわれた。これにより、立川飛行機にて中島AT-2やビーチ17、ロッキード14WGなど、民間機のライセンス生産が行なわれることになったのである。

続けて同社は九八式直協機やその練習機型である九九式高等練習機、さらには一式双発高等練習機を生み出し、前掲の九五式一型練習機、同三型練習機と合わせて、陸軍の練習機のすべてを製造する会社に至り成長した。同社の練習機については、本誌2020年7～8月号にまとめた記事を載せているので、参照いただきたい。

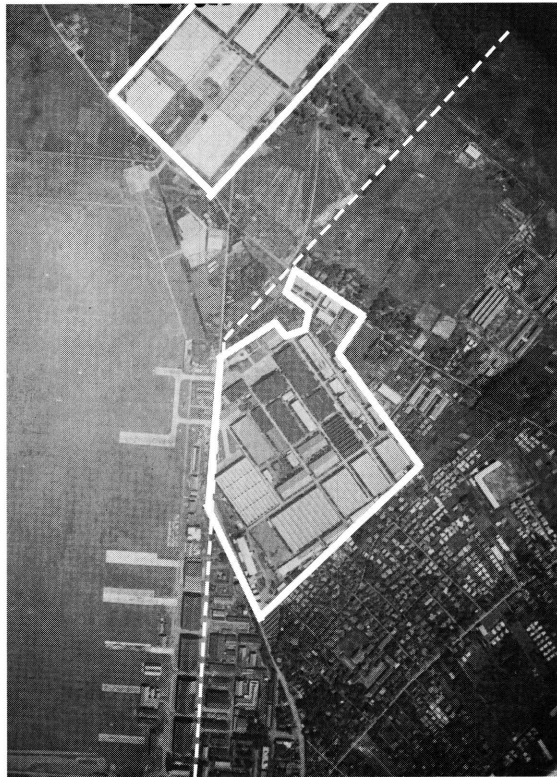
表3-1に、戦前、昭和16(1941)年11月までの石川島飛行機製作所／立川飛行機の量産機数を年度別に示す。総合計機数4,121機は石川島飛行機製作所／立川飛行機のものだけで、他社が同社機をライセンス生産(例 九五式一型練習機や九八式直協機・九九式高等練習機)した機数は含んでいない。会社別に見ると、昭和11年6月までの石川島飛行機製作所時代は515機であり、立川飛行機になってからの機数が圧倒的であることが分かっていただけよう。

以降、生産機数上位機種を機数順に採り上げて紹介したい。

P.88へつづく



【写真3-2】 石川島飛行機製作所の工場全景。細長い2棟が写真1-1に見る昭和3年1月の築、その隣の大組立工場が昭和6年1月の築。両棟とも現役で、多摩モノレールからよく見える。矢印が東京日日新聞社の格納庫で、同庫は羽田開場後の昭和6年中に撤去されている。



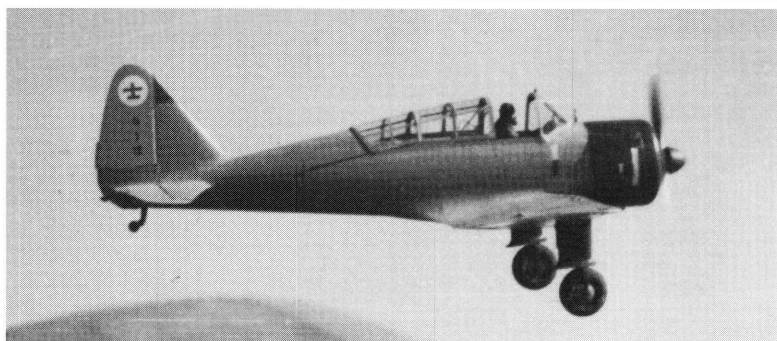
【写真3-3】 昭和16年6月の陸軍撮影空中写真(C23-C7-143、国土地理院)で、立川飛行機の工場を線で示した。北側が砂川工場、南が写真3-2と同じ立川工場で、同工場の著しい増築が見てとれる。破線は、現在の多摩モノレール線路。南側に並ぶ格納庫が、もと飛行第五戦隊の格納庫群。その前に伸びる帯状のものは舗装された列線の駐機帯(ベトン、独語でコンクリートの意味)で、昭和8・9年頃から設けられている。飛行場はまだ一面の草地であるが、駐機帯はその草も剥げてしまったため、雨でぬかるんだら、機の取り回しが大変なことからだろう。

【表3-1】 戦前(昭和16年11月まで)の石川島飛行機製作所／立川飛行機の生産機数順年度別生産機数

機種 (グレイは転換生産機)	合計 機数	昭和年度														
		3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	
九五式一型練習機	1,829							3	40	121	193	220	439	500	313	
九九式高等練習機	609												53	318	238	
九八式直協機	409											53	263	93		
九五式三型練習機	380								2	141	105	45	21	37	29	
九七式輸送機	247											11	63	100	73	
九一式戦闘機	101					44	57									
八八式偵察機(一型)	99	8	53	38												
一式双発高等練習機	92													17	75	
八八式偵察機(二型)	88				38	8	42									
九四式偵察機	57								57							
九七式戦闘機	50											15	35			
九三式軽爆撃機	40							40								
ロッキード14	39													9	30	
八八式軽爆撃機	37					33	4									
小型患者輸送機	24							1		2	1	1	18	1		
ビーチ17	20											16	3	1		
総合計機数	4,121	8	53	38	38	85	103	44	99	264	299	361	895	1076	758	
内訳		石川島飛行機製作所時代 515機									立川飛行機時代 3606機					



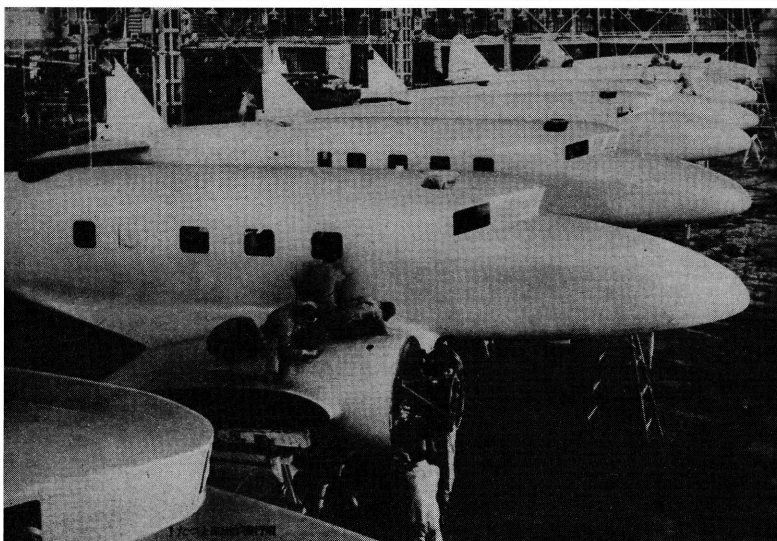
【写真3-4】 昭和16年11月までの機種別生産機数第1位(1,829機)の九五式一型練習機(当時のプロマイドから)。同機の量産型は2001号機からとされており、本写真の機体はその32号機にあたる初期型(後の甲型)である。本機の発動機は後述する瓦斯電(後の日立航空機)製の九五式350馬力発動機(「天風」系列)で、同社が立川工場を設けてからの生産機は東京府「北多摩郡」製の飛行機と言えよう。



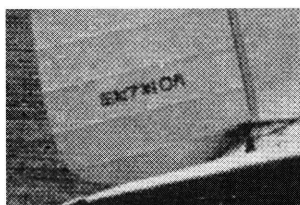
【写真3-5】 同機種別生産機数第2位(609機)の九五式高等練習機。本機は九八式直協機(同3位、409機)を高等練習機化したもの。本機も日立航空機製の発動機を積んだ「北多摩郡」製機で、九五式一型練習機が積んだ発動機をパワーアップした九八式450馬力発動機を積んでいる。



【写真3-6】 同機種別生産機数第4位(380機)の九五式三型練習機。本機も瓦斯電(後の日立航空機)製の発動機を積んだ「北多摩郡」製機だが、本機のエンジンは、九五式150馬力発動機(「神風」系列)。石川島飛行機製作所の創立以来、試作を重ねてきた練習機は本機と同等クラスのもので、軍用機としてはあったが完成をみた。ただし、創立期の目標はその練習機に搭載する発動機込みの量産であり、それはついに叶わなかった。



【写真3-7】 機種別生産機数第5位(247機)の九七式輸送機。『航空朝日』(昭和16年7月号)からで、場所の明記はないが、立川飛行機の砂川工場での組立の様子を示す一葉と推測される。表3-1から、生産が盛んだった昭和15年前後の撮影だろう。なお、本機の組立や試験飛行を撮った記録映画が残っており、その飛行姿を今でも見ることができる。



【写真3-8】 機種別生産機数第6位（101機）の九一式戦闘機（『陸軍写真帖』、陸軍つわもの編集部、昭和10年 から）。石川島飛行機製の機体は、機体番号501号機から601号機の101機が該当する。生産は昭和7年夏以降で、8月末に「石川飛行機製作所製の1号機がもうすぐ完成」の新聞地方版報道がある。九一式戦闘機の方向舵右面の製造年月は、本家の中島飛行機製では漢数字表記だが、石川島飛行機製作所ではアラビア数字表記である。写真の512号機も「昭和7年10月」と、アラビア数字表記が見てとれる。



【写真3-9】 機種別生産機数第7位（99機）の八八式偵察機（一型）と、第9位（88機）の同二型。石川島飛行機製作所製の一型は501号～、二型は601号～となっている。上は立川飛行場で撮影の一型・愛国5「小布施」号で、石川島飛行機製作所の製造。昭和7年3月2日に完成と、東京日日新聞・府下版にある。下は飛行第五連隊の上空を飛ぶ二型603号機（当時の絵葉書から）で、どちらも石川島飛行機製作所製の機体。ただし、同社の二型生産数は88機のはずだが、筆者は694号機を知りえており、八八式軽爆撃機と機体番号が混在している可能性もある。この写真に見える格納庫群が、現在のグリーンスプリングス街区（2020年春に開業）の場所にあたる。



【写真3-10】 機種別生産機数第8位（92機）の一式双発高等練習機。開戦時点での順位は92機の8位だが、総生産数は1,347機と、九五式一型練習機（2,398機）、九八式直協機／九九式高等練習機（1,916機）に次ぐ3位の生産機数となる。写真の上は操縦と航法練習用の甲型で、下が旋回銃などの射撃・無線通信練習用の乙型。ほかに輸送機用の丙型、対潜哨戒用の丁型があった。本機も、日立航空機製の「天風」系列発動機を積んだ「北多摩郡」製。平成24（2012）年9月に十和田湖から引き揚げられ三沢の航空科学館で展示されていた機体は、令和2（2020）年の秋に立川に戻ってきた。昨年の2021年11月末に4日間の期間限定ではあったが一般公開され、1万人近い入場者を数えたことは記憶に新しい。故郷・立川での恒久展示が待たれる。

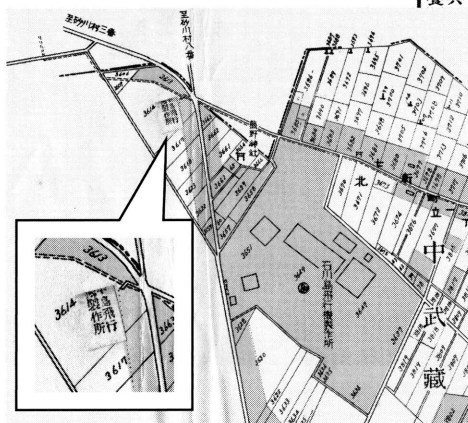
各種飛行機製作並修理

東京飛行機製作所

工場 所長 東 木 下 耶 麻 次
東京府立川町

電話立川二六六番

東京府立第二中學校
立川高等女學校
立川尋常高等小學校
立川第一尋常小學校
立川第二尋常小學校
日本勸業銀行立川出張所
武陽銀行立川支店
立川飛行機株式會社
株式會社中島飛行機製作所立川工場
株式會社行政學會印刷所
保證責任主事販賣組合聯合會東京分社
立川養
東京共



【図3-2】『立川町々勢一覽』にある中島飛行機の記載。場所は、石川島飛行機の北西で、地図への記入が漏れたのかシールで追記されている。

【記事3-1】『航空年鑑 昭和八年版』の東京飛行機製作所の広告。同書に広告はあるものの、業界関連会社の項には掲載がない。

●北山製作所／東京飛行機製作所

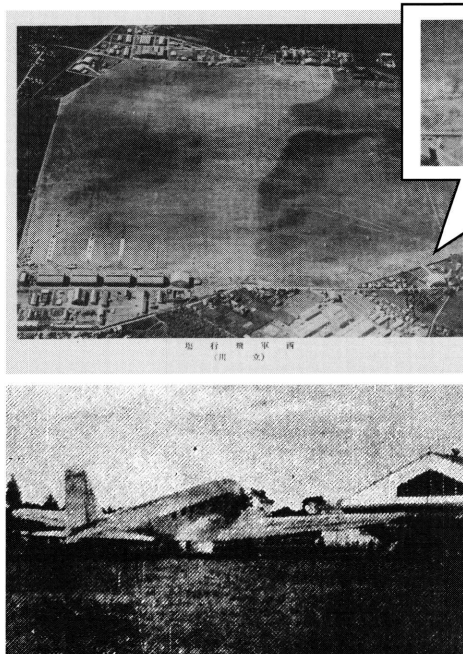
北山製作所は、日本航空輸送の整備担当会社としてその名が知られているが、航空年鑑等にも掲載されておらず、実態が不明である。工場主である北山清松氏の個人経営の機体整備・修理会社であり、学生航空連盟の機体修理も行っていたようで、平木国夫氏の『小説家内田百閒と航空学生たち』にもその名前を見ることができる。

昭和6（1931）年夏、同製作所において羽田開場後の勤務地を巡る労働争議が起きた。立川から羽田への通勤は遠すぎるというもので、朝日新聞社飛行場主任の木下耶麻次氏に斡旋を依頼して解決をみた。そしてこれを契機に社長が交替し、木下氏を社長とする「東京飛行機製作所」が昭和8年4月に発足した。記事3-1に、同社の広告を示す。

ここはもとの日本航空輸送の格納庫を拠点としていたが、陸軍航空本部補給部の移転により、羽田へ転居している。

●中島飛行機

東京日日新聞・府下版を見ていると、中島飛行機を立川町が複数回にわたって工場誘致しようとしていたことが分かる。その成果か、昭和9（1934）年3月に「飛行場東北（石川島飛行機製作所



【写真3-11】『昭和九年特別大演習写真帖』にある立川飛行場全景と、中島飛行機と推測される施設の拡大。特別大演習は昭和9年11月からなので、東京日日新聞・府下版の記事どおりなら、できたての施設となろう。下は昭和9年12月2日付の東京日日新聞・府下版記事からで、輸入されたダグラスDC-2が羽田での公開を終えて立川へ移動した際の写真。DC-2とともに、中島飛行機のものと思われる格納庫が見えている。

工場前)に敷地を買収済み、6日からまずは組み立て用格納庫(10間×15間)に着手」の記事がある。この施設が、『立川町々勢一覽』(昭和11年11月、立川町発行)に見える石川島飛行機の北西(図3-2)であろう。『昭和12年 東京府工場要覧』では、その設置が昭和9年4月とあり、その住所は北多摩郡立川町3617。これは、前掲の地図と一致しており、写真3-11の『昭和9年陸軍特別大演習写真帖』に見えている建物がそれだろう。中島飛行機側の関係者回想録『飛翔の詩』にも、「飛行場東の雑木林にバラック建ての中島の詰所」とある。間違いな

●立川工作所

立川工作所 (TELCO : Tachikawa Engineering Laboratory Co.)は大正10（1921）年8月、立川駅の東・中央線と南武線の分岐点から遠くない一角に、電気自動車製造を目的として設立された。社長の野澤三喜三氏は、貿易商「野澤組」社長・野澤源次郎氏（軽井沢の開発でも知られる）の長男だった。

その後、同社は日本初の航空機用発動機として知られる「室0号」(北海道の室蘭で試作されたことから、こう称される)の中心的人物であった宮田応礼技師を迎え入れ、航空発動機用の国

産点火栓の独自開発に着手する。大正14（1925）年のことである。

苦勞の末、同社は雲母を絶縁体とする点火栓の開発に成功し、大正15（1926）年5月のM.1型の完成と陸軍航空本部からの買い上げなどを経て、昭和7（1932）年までに70を超える型の試作と、軍への60,000個納入を誇った。以降、陸軍機のほとんどの点火栓を製造したとされ、あまり知られていないものの、日本航空史上の重要な会社である。図3-3や写真3-12は同社製品のひとつM.82型系で、ジュピターや寿、光の発動機に用いられた。

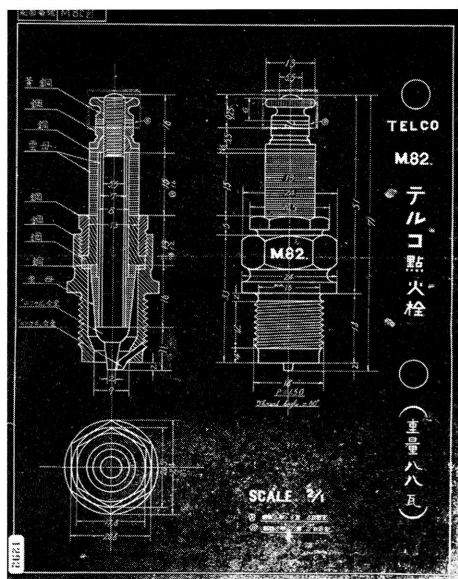
●東京瓦斯電気工業／日立航空機

東京瓦斯電気工業株式会社は、航空用や艦船用の発動機、飛行機機体や軍用自動車から機関銃までを幅広く製造した会社である。設立は明治43（1910）年で、大正7（1918）年にモ式六型用のダイムラー100馬力発動機のライセンス製造に着手、航空業界に関わった。その後、ル・ロース80馬力発動機をライセンス生産しながら自社設計発動機の開発も行っており、昭和13（1938）年12月に北多摩郡大和村へ立川工場を建設している。

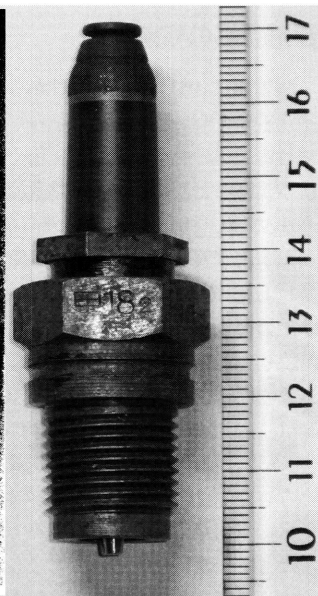
自社設計発動機のひとつが昭和3（1928）年に試作機完成の「神風（しんぷう）」で、陸軍にも採用され、九五式150馬力発動機として石川島飛行機製作所の九五式三型練習機などに使用された。より大型の「天風」（てんぷう）も開発され、出力を増しつつ九五式350馬力発動機（九五式一型練習機）や、九八式450馬力発動機（九八式直協機、一式双発高等練習機）と発展していった。

●昭和飛行機工業

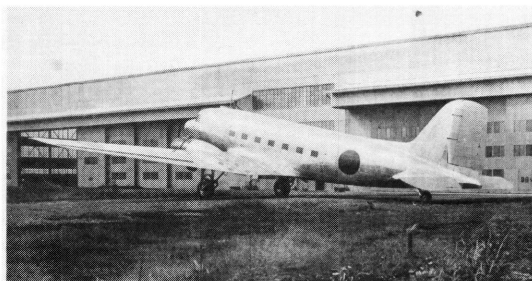
昭和飛行機工業株式会社は、海軍向けのDC-3をライセンス生産した会社として知られるが、そもそもは三井財閥の團琢磨氏の長女の夫で、三井鉱山会長等も歴任の工学博士・牧田 環氏が中心となって計画した会社であった。牧田氏は、世界の軍拡や民間における交通機関としての飛行機の必要性増大やスピードに対する回答として、輸送機・旅客機製造を念頭に置き、既設の三



【図3-3】 立川工作所製テルコM.82型点火栓。九一式戦闘機のジュピター発動機などに使用された。



【写真3-12】テルコM.82型の発展型、「甲182」。無線不感応式で、九一式戦闘機二型用の九四式450馬力発動機に使用された。



【写真3-13】昭和飛行機工業の東工場を背景にしたDC-3（当時の昭和飛行機の絵葉書から）。写る機体は同社生産の1号機で、後にJ-BDOI「櫻」号。背景の同社東工場は2013年11月まで現存していたが、取り壊された。

菱重工業、中島飛行機製作所に対抗しうる企業を目指したとされる。同社は昭和12（1937）年6月に資本金3,000万円をもって設立され、翌年には実習的に海軍初歩練習機3機を生産して、海軍からの機体部品の受注も始まった。

一方、当時の海外でベストセラーになっていたダグラスDC-3に注目した海軍はその国産化を決め、製造に新しい会社を充てるべく探していた。設立中の昭和飛行機工業がそれに選ばれ、海軍の資金協力もあって、翌昭和13年6月、DC-3の製造会社に決まった。これにより北多摩郡昭和町、拝島村（以上現昭島市）、砂川村（現立川市）の3町村にまたがる東京製作所（写真3-13）が海軍向け工場として建設され、南北最大1,600m、東西600mの飛行場が併設された。DC-3の生産は苦勞したようだが、最終的に終戦までに410機以上を製造した。

●日本航空機工業など

戦時色が強くなりつつある時期、立川飛行場周辺に小規模な工場群が設けられ始めた。航空廠設立後に航空工廠が移転してくるまでの昭和14～15（1939～40）年頃で、昭和13年8月施行の「航空機製造事業法」に関係あるだろう。これらの工場の多くは飛行場の南西端沿い、青梅線の西立川駅付近に設けられた。

昭和15年6月に厚生省（現在の厚生労働省）が発行した「昭和14年12月末現在 常時使用労働者百人以上ヲ有スル工場鉱山等調」では、立川飛行場周辺で職工100人以上を抱える6社を抽出することができる。そこには、立川飛行機や立川工作所に混ざって200人余の職工数の日本航空機工業など、他2社も掲載されている。

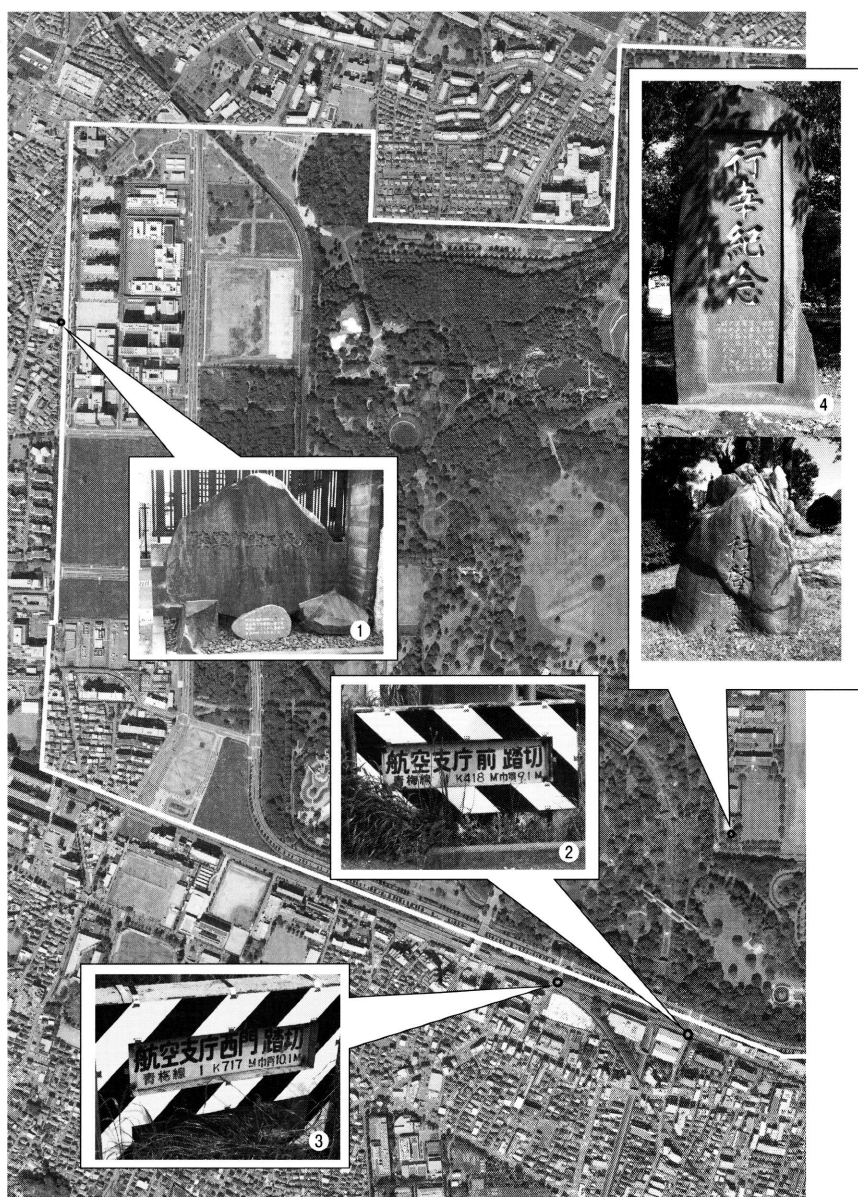
■飛行場の戦後

昭和16（1941）年12月8日からの太平洋戦争では、その終盤になって立川飛行場周辺の航空関連製造工場や陸軍航空工廠などが連合軍の爆撃目標となり、昭和20（1945）年2月以降、10数回におよぶ空襲を受けた立川市（昭和15年12月に市制施行）や周辺町村は大きな被害を被って終戦を迎えた。

立川飛行場は米軍に接収され、東地区が極東航空資材軍（Far East Air Materiel Command、通称フィンカム）基地、西地区が極東空軍輸送飛行場となった。立川で特徴的だったのは、東地区の立川飛行機の敷地も誤って飛行場として一緒に接収されてしまったことがある。同社の戦後に向けた不幸はここに起因するのだが、別な稿にあらためたい。

1950年6月からの朝鮮戦争により、立川基地は輸送拠点としての重要性を増し、1953年7月の朝鮮戦争休戦後に輸送機の大型化、ジェット化による米軍駐留基地の滑走路拡張が計画された。がそれへの反対運動が起き、1957年7月の強制測量をきっかけにした「砂川事件」として記憶される不幸な争いが起きた。短い滑走路のままの立川は、輸送基地としての役割を横田基地へ徐々に移しており、1960年からのベトナム戦争を経た1968年末、滑走路延長の計画断念が公表された。毎年5月の米三軍統合記念日の基地公開も1969年で事実上の最後となり、その年の12月をもって米軍の立川での飛行活動は終了した。1973年1月には全面返還が発表され、1977年11月末日をもって立川飛行場は返還された。

米軍の飛行活動停止後、陸上自衛隊が旧東地区施設を使って1972年末に駐屯を開始した。その後に旧西地区の施設を取り壊し、現在地であるその跡地へ1982年秋に移転している。旧東地区も再開発が始まり、飛行第五連隊格納庫のすぐ裏（東側）を多摩モノレール（1998年営業開始）が通った。消防庁や警視庁なども航空基地を置き、内閣府から大規模災害発生時の緊急拠点「立川広域防災基地」に位置付けられた。映



【写真3-14】 国土地理院の航空写真。2019年に撮影のCKT20191-C76-24、同-27、CKT20191-C74-24、同-27の4枚を連結している。線で囲った範囲が、旧飛行場と周辺施設である。

画「シンゴジラ」では、その役割で立川が登場したことを記憶されておられる方も多いだろう。

一方、残った旧西地区の多くは昭和58（1983）年10月に「国営昭和記念公園」として開園し、以来40年近くを経ようとしている。その更に西側、返還から手付かずで鬱蒼とした森だった旧陸軍航空工廠跡地も2013年秋に開発が着工され、2017年以降施設が竣工している。

■飛行場の記憶

前掲したように、立川飛行場は米軍

による接収と基地利用が戦後30年以上にわたって行なわれたことで、逆に終戦時の飛行場の敷地をそのまま残している。写真3-14は2019年の撮影だが、飛行場と立川飛行機の敷地はそのまゝの形で残っていることが分かる。その一方で、飛行場であったこと示すものは少なく、立川市民にも飛行場があったことを知らない世代が多くなっていると聞く。

飛行場開設から100年のいま、遺されている飛行場の記憶を本稿の最後に辿ってみたい。



左ページは昭和記念公園に陸上自衛隊立川駐屯地。右ページの現滑走路を挟んで警視庁や東京消防庁の航空基地、市役所や大学の区画を経て、旧立川飛行機の敷地となっている。

●西地区

・西端の富士見通りに、平成2（1990）年9月建立の陸軍航空工廠の記念碑（写真3-14①、以降同じ）がある。
・昭和記念公園の南側を通る都道153号線に沿った青梅線踏切に、当時の航空支庁前踏切（②）、航空支庁西門踏切（③）のふたつがある。これらは、立川航空支廠の正門と西門に面していた。また、この踏切の北東すぐに、日本航空輸送の2棟の格納庫があった。

●陸上自衛隊立川駐屯地史料館

・陸上自衛隊立川駐屯地の史料館には、戦前の物品や写真も展示されている。
・また、その前庭には行幸記念碑（④上、建立年不明）、皇太后の行啓記念碑（④下、昭和11年建立）、八紘一宇碑（昭和15年建立）、飛行第五戦隊の碑（昭和58年建立）も集められている。

●東地区

・2020年春に開業したグリーンスプリ

ングス街区（⑤、破線囲い）は飛行第五連隊の格納庫群跡にあたり、屋上から旧飛行場敷地を眺望できる。

・グリーンスプリングス街区から東に行けば、飛行第五連隊や米軍基地時代の正門で、近くのパークには立川小唄の記念碑（⑥、2017年5月建立）がある

・立飛リアルエステート南地区内には、2021年晩秋に一式双発高等練習機が一般公開された建屋をはじめ多くの戦前からの建物残り、大組立工場（⑦、昭和6年1月築）、給水塔（⑧、昭和13年築）も通りから見ることができる。給水塔の近くには「立飛企業発祥碑」（昭和45年建立）もある。

おわりに

以上、早足ではあったが、立川飛行場の多様な戦前史を紹介できたと思う。これを機会に、立川飛行場の歴史に興味を抱いていただけたら幸甚である。
（連載・了）