

# 千歳市所在の戦争遺産（掩体壕）調査

・海軍航空基地掩体壕について・

大谷敏三・守屋憲治・小田賢一

Key Word 戦争 掩体壕 海軍航空基地 千歳

## 1. はじめに

千歳海軍航空基地が開設され海軍航空隊が開庁したのは昭和十四年十一月一日のことである。千歳海軍航空基地の設置は、直接には昭和十四年度海軍軍備充実計画によるものであった。『千歳市史』によると設置着工は、昭和十二年九月となっているが、当時の海軍航空本部員の角田求士によると既に昭和十二年四月から造成に着手していたようである。

千歳に決定した理由には、当時海軍は米国アラスカ・ダッチハーバーからアリユーション列島沿いに南下する米国艦隊を想定して、洋上において邀撃する陸上攻撃基地を北方（北海道）に設置、邀撃によって減少した米国艦隊に対し連合艦隊との洋上艦隊決戦思想があったためである。

北海道には千歳のほかに美幌にも海軍航空基地が設置された。

滑走路、格納庫、弾薬庫、機体整備工場、兵舎などとともに、水道施設、道路など様々な施設が配せられ、千歳の町は様相が一変した。今日の千歳の発展は海軍航空基地の開設によるところが大きいとされる所以である。市内には現在でも航空自衛隊（以下「空自」とする。）千歳基地の飛行場地区をはじめ、多くの海軍施設が残されている。

平成十七年五月、市史編さん事業の一環として行われた歴史遺産の調査で航空自衛隊千歳基地敷地外に掩体壕が確認され、その構造等に不明な部

分が多かったため記録に残すこととした。

地形実測などの調査は、平成十七年六月十五日〜十七日までの三日間、次のメンバーで実施した。

千歳市総務部長	本宮 宣幸
〃	主幹(市史編さん担当) 大谷 敏三
〃	主幹付主査(同) 小田 賢一
〃	総務課法制係長 澤田 徹
〃	〃 総務係主任 荒川 裕昭
千歳市選挙管理委員会事務局長	守屋 憲治

## 二. 調査の概要

掩体壕は、千歳市街地から南に二・五キロメートル程のところにある(図・一)。掩体壕は、航空機を敵の攻撃から守るためのもので、厚いコンクリートの屋根のある有蓋と、土を盛り上げた土塁などでコの字形に回りを囲っただけの無蓋の二種類に分けられる。

防衛庁防衛研修所戦史室(現・防衛研究所図書史料閲覧室)の資料によると千歳第一航空基地(現・空自千歳基地)には二十八基(小型二十三、中型五)、第二基地(現・陸上自衛隊(以下「陸自」とする。)東千歳駐屯地)に七十二基(小型十八、中型五十四)と第三基地(現・陸自東千歳駐屯地)に十四基(小型三十六、中型十八)の合わせて百五十四基が設置されていた。有蓋と無蓋の区分ははっきりしない。

千歳市域に現存しているのは、空自千歳基地内の有蓋五基前後、陸自東千歳駐屯地内の無蓋五基前後に、今回調査された有蓋一基の計十基前後と見られる。旧民航地区にあった有蓋掩体壕は、平成十二年十二月から始まった国有地返還に伴う旧旅客ターミナルビル撤去工事に伴い更地にされた際になくなっていく。

本図は昭和21年国土地理院発行の5万分の1地形図「千歳」を複製したものである。

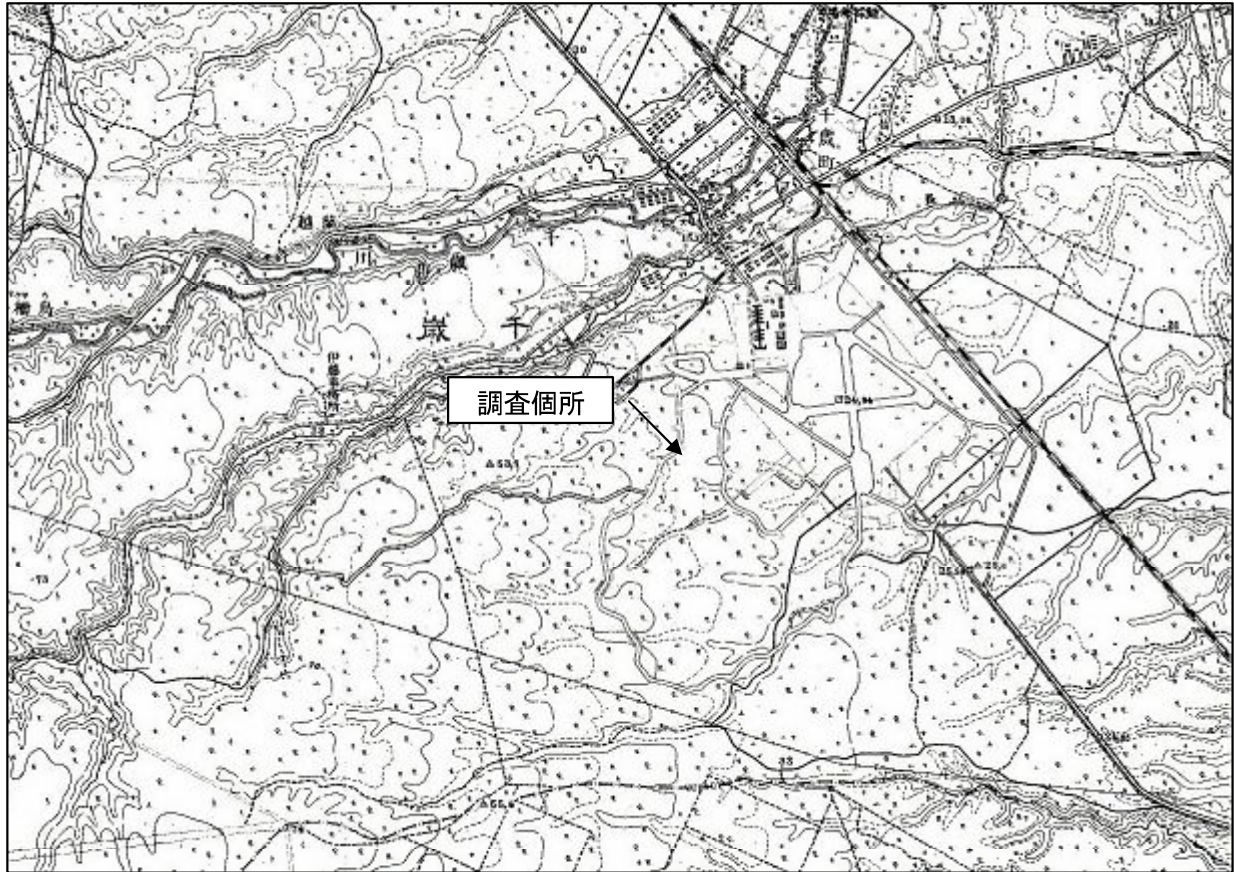


図 - 1 調査箇所

今回確認した空自千歳基地内外の有蓋掩体壕は、海軍第二エプロン地区から延びる外周の誘導路沿いにあり、誘導路を挟む形で三基が残存している。誘導路は基地外周道路として活用されている。誘導路の外側に金網柵があり、三基のうち一基が金網柵外である民有地にある。

金網柵外側の民有地は、昭和四十年代末の日本列島改造論によって原野商法で売買された土地で、現在は荒地となっている。

地形実測を行ったのは、金網柵から三十メートル南にある民有地に残る有蓋の掩体壕である(図・二)。

正面は半円形のドームを呈し、奥行き七メートルまで同じ高さが保たれている。それから先は三角状に萎み、先端は開口している(図・三)。写真図版三・一)。開口部は幅二・〇メートル、高さ二メートルと推定される。

有蓋は厚さ四〇〜四五センチ程のコンクリートで造られている。天井には、セメント袋の印刷文字が各所に転写されている。コンクリートの断面は三層に分かれており、三回にわたってコンクリートが打ち込まれたと思われる(写真図版二・一)。

打ち込んだセメントが流出しないように仕切りのため使われた胴ぶち材が残っている。一部に直径四〜五センチの砂利が見られるものの、コンクリート面の大きな剥離やクラックは見受けられない。表面からの観察では鉄筋は確認できない。掩体壕の入口付近から奥に三メートルまで、一・五メートル前後の土砂が堆積していた(図・三)。写真図版一・一)。これは昭和四十年代に盛んに行われた窯業土石製品の原材料としての火山礫採取にともなった集積残土が壕内に押し入れられた可能性がある。

掩体壕の後ろには、掩体壕を囲むように土砂が堆積していた。この土砂にはおそらく土墨の役割もあったのかもしれない。

また、掩体壕自体にも盛土したと思われる長年月でかなりの草木が繁茂している。後ろ開口部附近には七メートル程の落ち込みが見られた(図・二)。

掩体壕は、幅一六・五〇〜一七メートル、高さ四・五〜五メートルと推定され、単発戦闘機用と思われる。

今回調査した有蓋掩体壕の築造方法は、盛土で型を造り転圧し、コンクリート浸潤防止のためセメント袋・紙などによって遮断の後、金網や鉄筋を張ってコンクリートを打ち、コンクリートが固まった後、土砂を前後から掘り出し、掩体壕の周辺に盛り上げたと思われる。全体を見ても型枠が使われた痕跡はない。

全体的に急速築造を思わせる粗い作りであり、形式としては耐爆効果を増すため前面上部の垂直尾翼部分を欠き取り、その他の部分を覆うという典型的な海軍式ではなく、図・三が示すとおり簡易型であるが、周辺掩体壕との関係では、入口が誘導路をはさんで敵機編隊の機銃攻撃で周辺全機が被害を受けないよう交互になっている。

### 三．建設時期

掩体壕が築造されたのは第二次世界大戦の後半と思われる。第一期飛行専修予備生徒（予生一期生）として千歳第一航空基地で訓練を受けた藤井貞雄は

「このまちとの最初の出会いは、開戦後二年目に当たる昭和十七年のたしか七月か八月ころのことであった。当時わたしは、小樽高商に入学して初めての夏休みを迎えたが、戦局がようやく緊張の度を加えてきたため、夏休み返上の勤労奉仕が在学生全員に課せられ、約二百五十人の同期生と共に千歳基地の掩体壕づくりに従事したことがある。宿舎は、当時木造校舎だった千歳小学校の屋内体操場であった。

朝、迎えのトラックに飛び乗って飛行場の外れの「現場」に直行、ここでスコップとモッコを唯一の「工具」に土を掘り、せつせと運んだ。このへん一帯は火山灰地で、土を掘るのは割合い簡単であったが、乏しい食糧で空腹をかかえながらのノルマ達成はきつかった。いくら北海道とはいいなから、夏の暑さは本州のヒケをとらない。

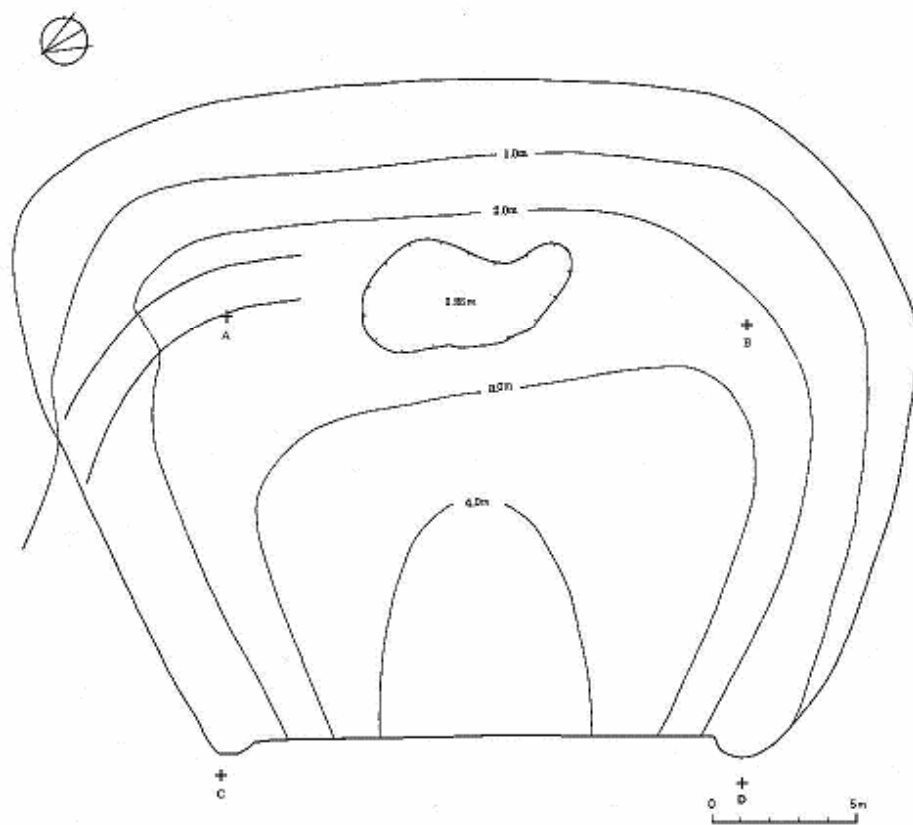


図 - 2 地形図

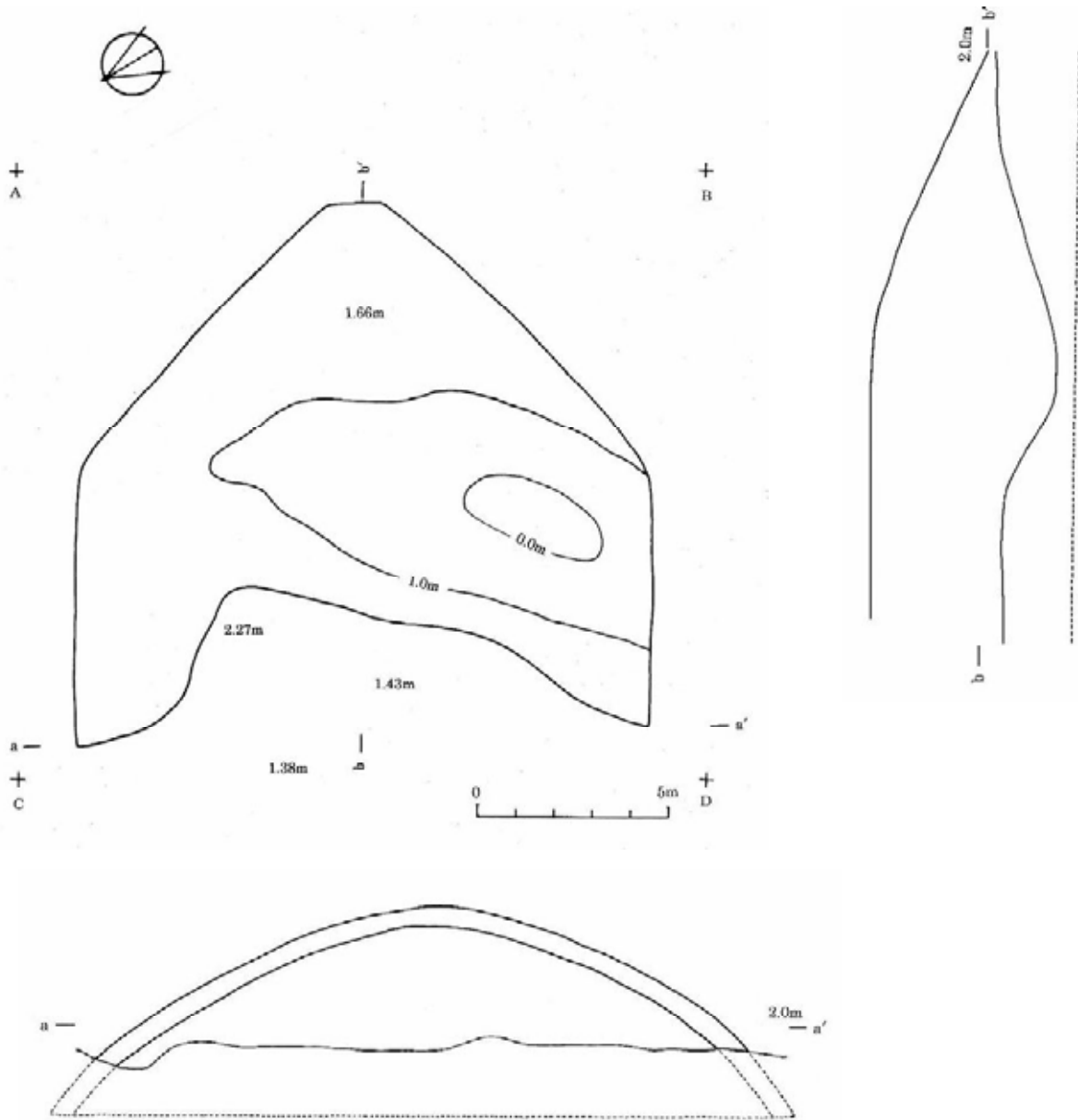


図 - 3 掩体壕実測図

はだかの上半身はたちまち汗にまみれた。昼食時になると、冷たい牛乳だけは豊富だったのでカブ飲みしたが、飲みすぎて下痢に苦しむ者が続出した。夜は宿舎にゴザを敷き、毛布一枚を掛けてゴロ寝の毎日。襲来する蚊の大群と、疲れた肉体からうなりを上げる近くのイビキに悩まされ放しであった。

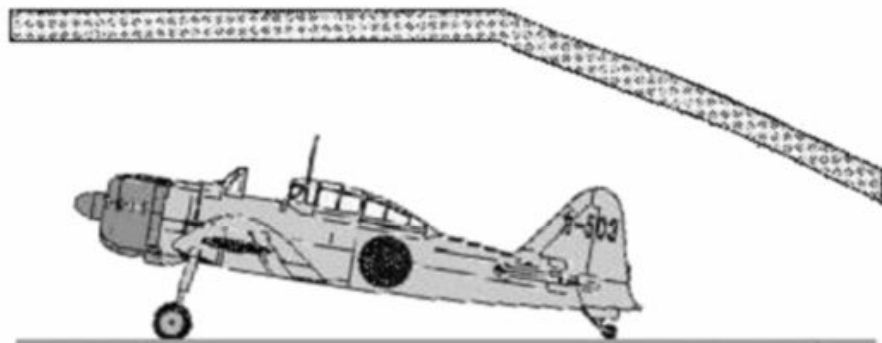
(略)

特攻訓練は、空襲が激しい関東地方を避けて、七月初めから北海道・千歳基地で始めることになった。小樽で生まれ、育った私にとってはなんと幸運なことであつたらう。海軍に入隊する年に、勤労奉仕で千歳飛行場の掩体壕をつくつたあの暑い夏の日を思い出しながら、私はふるさとに帰った喜びに包まれた。所属は霞空千歳分遣隊で、訓練用の零式練戦や零戦21型の尾翼には「カ・52E1」というような機体番号がつけられていた

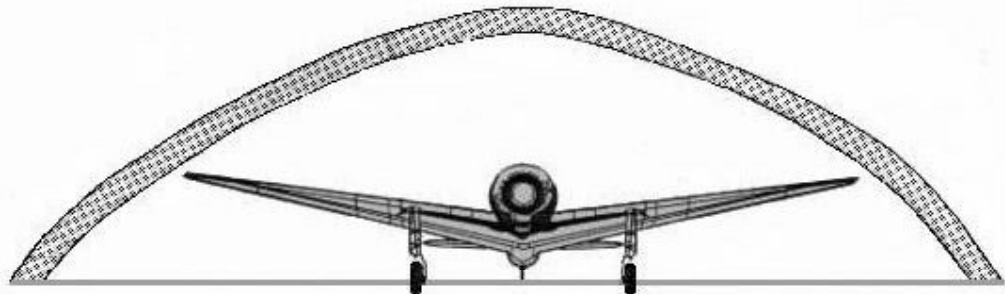
と掩体壕造りに携つたことを述べている。

※模式図 飛行機の掩蔽状況

掩体壕と飛行機の比較（掩体壕と同縮尺の零式練戦(霞空千歳派遣隊)）



側面図



正面図

この中で藤井は、「海軍に入隊する年に、勤労奉仕で千歳飛行場の掩体壕をつくった・」としている。

予生一期の海軍入隊は昭和十八年十二月である。

小樽高商史研究会が、平成十四年に刊行した『小樽高商の人々』によれば、昭和十八年六月に政府が決めた「学徒戦時動員体制確立要綱」にもとづき、小樽高商では七月、全校生を三班に分け、八雲(陸軍・現空自八雲飛行場)・千歳(海軍/現・空自千歳飛行場)・女満別(海軍美幌第二飛行場・旧女満別空港・昭和六十年用途廃止)の飛行場建設に動員したとあり、掩体壕が造られたのは昭和十八年である蓋然性が高いと思われる。

#### 四. まとめ

千歳第一航空基地の誘導路は四本であった。今回確認された有蓋掩体壕があつた南西地区に二本(第二エプロン)縦滑走路南端ターニング(パット)、飛行場南東地区に二本)横滑走路東端縦滑走路南端ターニング(パット)である(図・一)。

南東地区の誘導路と掩体壕は昭和三十六年開設の民航ターミナル地区にあつたため、早い時期にその痕跡の大部分を失っている。

南西地区の誘導路と掩体壕は昭和四十五年に地对空誘導弾を装備する第三高射群の新編配備により、かなりの数が撤去されているものと考えられる。一部は補給倉庫として有効活用されているものもあるという。

今回確認した三基の有蓋掩体は、基地と民有地を遮断する金網柵に隣接していることもあり、空自敷地内にあつては施設の新設個所にあたらなと思われ、今後とも残存することが予想される。

また、今回の調査対象となつた民有地所在の掩体壕にあつても市街化調整区域にあり、土地境界もあいまいなため開発行為が行われる可能性は低く、今後とも残存するものと思われる。

凡例 整数:確認済  
○数字:概数  
△ :不明

	飛行場名 (当時滑走路延長)	現 状 等	残存基数		備 考
			有蓋	無蓋	
陸軍	計根別第1飛行場 (コンクリート 1200m)	別海フライトパーク付近	3		第4飛行場 ～現空自計根別飛行場(2000m)
	沼の端飛行場 (コンクリート 1350m)	苫小牧西港東端付近		③	誘導路一部残
	浅茅第1飛行場 (コンクリート 1200m)	旧国鉄天北線 飛行場跡付近		6	浅茅台地
海軍	千歳第1航空基地 (コンクリート 1200m)	空自千歳基地周辺	⑤+1		現空自西側滑走路(2700m)
	美幌第2航空基地 (コンクリート 1300m)	旧女満別空港	2		滑走路残(1500m)
	千歳第2・3航空基地 (コンクリート 2500m・1200m)	陸自東千歳基地		5	滑走路残(連山滑走路各2500m) (第3滑走路1200m)
	根室飛行場 (コンクリート 1200m未成)	牧の内ダム付近	7	△	滑走路一部残

註 掲載は供用順

表-1 北海道内に残る掩体壕

掩体壕の築造は戦争の行方と無縁でなかったであろう。主力航空母艦四隻を失ったミッドウェー海戦(十七年六月)、米豪遮断を目的としたガダルカナル島からの撤退(十八年一月)など、米軍の反攻が開始され南方での戦況は日本にとって不利なものになっていった。

そして昭和十八年五月にはアッツ島の北海道・東北出身者を主力とする守備隊二千五百人が、二万の米軍に勇戦するも日本軍として初めての玉砕に至っている。そうした緊迫した情勢の中で掩体壕が造られたのである。

今回調査した掩体壕は築造当時の姿をほぼ完全に残しており、日本が総力戦体制を構築していた時期に符合する。そこには多くの国民の勤労奉仕があり、それに連なる日常生活もあった。

千歳の特異な地域史を形づくる貴重な資料の一つといえよう。約六十年の歳月は掩体壕を林の中に埋没させたが、頭上のエンジン音の変化とともに時代の流れを見ていた。

引用・参考文献

- 千歳市 昭和四十四(一九六九)年 『千歳市史』 p. 七五六 千歳市
- 守屋憲治 昭和五十七(一九八二)年 『千歳飛行場』
- 藤井貞雄 昭和六十(一九八五)年 『北の翼・千歳航空史』 みやま書房
- 昭和五十九(一九八四)年 『千歳特攻隊始末記―最後の零戦。パ  
イロットたち』 p. 196、p. 102 北  
海道新聞社
- 小樽高商史研究会 平成十四(二〇〇二)年 『小樽高商の人々』 p. 244～2  
45 北海道大学図書刊行会
- 防衛庁防衛研修所戦史室 『戦史叢書』 朝雲新聞社



1 調査開始前の掩体壕前部



2 掩正面



3 掩内部

写真図版 2



1 有蓋コンクリート（3層になっている）



2 西側から



3 壕内部から外を見る（後方に航空自衛隊の金網柵が見える）





1 壕後部開口部



2 壕後部周辺



3 壕後部開口部