

千歳の軍需工場 ― 第四十一海軍航空廠

― 元年少工員と元女子挺身隊員の記憶 ―

小田 賢 一

千歳市総務部主幹付主査

(市史編さん担当)

はじめに

軍需工場とは、武器・弾薬をはじめとする軍需品を開発・製造・修理・貯蔵・補給するための施設をいう。千歳には海軍航空隊の開庁に伴い航空隊を補完する様々な組織が移動してきた。第四十一海軍航空廠もその一つである。廠とは工場を意味する。北東方面に展開した航空機及び航空兵器類の修理や補給支援を円滑に推進するための、いわば海軍直轄の軍需工場であった。

この航空廠には軍人、軍属はもちろんのこと、大勢の女子挺身隊員（以下「挺身隊員」という）や学徒らが働いていた。にもかかわらず地元での記録はほとんどない。『増補千歳市史』での扱いは僅か四行、その前の『千歳市史』にあつては「航空廠」を説明した項さえない。

千歳の場合、海軍といえどもすれば航空隊ばかりが注目され、実際それに関係する書籍等の史料も少なくはない。航空隊に所属した元隊員の回想録なども多く出版されている。

それに比べてもう一つの大きな軍事組織であった航空廠は、その陰になつて語られることはなかった。あえて言えば、航空隊の一部とみなされ独立した存在としての認識はなかったとも考えることができる。

いまや航空廠と聞いて頷くのは昭和一桁生まれまでの世代となった。そこ

で働いていた人達の中には今も千歳に住んでいる者も多い。

千歳の近代的発展の大きな要因の一つが海軍基地であったことに異論はない。そうであれば、そこに関わった市民の歴史を欠落させたままでは、市史編さんの基本趣旨である「市民の目線から見た歴史」から乖離することになるだろう。

同じく航空廠（支廠）が設置されていた美幌町では『史話・美幌海軍航空隊』（昭和五十八年美幌町）が刊行され、町史編纂の貴重な資料となっている。この本の発行の過程においては、航空隊や航空廠に働いていた者からの、こまめな聞き取り調査などが行われている。

こうしたことから本稿では、青森県むつ市（大湊）及び三沢市での資料調査を踏まえ、航空隊や航空廠の現場で実際に働いていた者の視点を中心に航空廠の全体像を捉えようと試みた。

一、第四十一海軍航空廠の誕生

昭和十六年九月海軍航空廠令が制定され、大きな修理補給施設、いわゆる航空機工場としての新設航空廠が設置された。新設航空廠は番号を冠し呼称され、五個航空廠と四個支廠が各地に開設された。千歳基地には、木更津所在の第二海軍航空廠（大湊）支廠千歳分工場が設置された。

千歳分工場の上部組織がある大湊は明治の頃から軍港として有名であった。もともと海軍の北日本の防衛拠点には室蘭になる予定であった。しかし、室蘭は外海に突出した形であり、艦砲による射撃を受けやすかった。これに対し大湊は陸奥湾という内海にあり防衛に適した地形であることから、日清戦争前後大湊がその役割を担ったという経過がある。

明治三十五年に大湊水雷団が設置され、日露戦争後の三十八年には大湊要港部となり、北日本随一の海軍の拠点となった。

昭和十七年四月、大湊支廠は第四十一海軍航空廠（以下「航空廠」という）となり、十九年四月には千歳分工場が支廠に昇格し併せて定員が改定された。当時の定員は下の表一のとおりである。

同年十月には組織の改編があり、千歳支廠が航空廠本廠へと発展し大湊が支廠となった。分工場は従来どおり美幌と三沢に置かれた。



写真-1 北洋館（大正5年建築）：むつ市大湊水交社（海軍士官の社交場）として建てられた。現在は資料館として公開されている。

千歳の航空廠が分工場から支廠、本廠へと発展していった背景には、当時の海軍作戦の用兵上の理由によるとされる。千歳の航空史に詳しい守屋憲治は「千歳が美幌と大湊の中間点に位置すること、海軍第一段作戦（ハワイ・南方攻略）に次ぐ第二段作戦（ポートモレスビー・ミッドウェイ・アリューシャン攻略）を実施するにあたってアリューシャン並北東方面海軍作戦における航空兵力の後方支援基地として可動率の向上を目指し、航空機の被害修理を行う工場が必要であったのだろう」と指摘している（註一）。また当時北海道には、千歳に三か所、美幌に三か所、標津に二か所、根室に一か所、合計九か所の航空基地が建設される予定であったこともあり、千歳の本廠化は整備の迅速化と効率化を図るためにも必要であったと思われる。

本廠化の準備は昭和十八年早々から進められた。十九年九月から大湊の総務、庶務関係の本部機能の移動が始まり、北海道出身者の工員と基幹要員が千歳に移り本廠の開設準備に従事したのであった。

（一）組織と業務内容

規模の大きな航空廠には総務部、器材部、航空機部、医務部があり、その下に各科が設置されていたとされる。千歳の航空廠は第四十一航空廠の本廠とはいえ実質は大湊からの分離であり、また美幌、三沢に分かれていたことから単体の規模としては本州のそれより大きくはなかったと思われる。

また、海軍は航空機の生産を民間に依存していたこともあって、千歳の航空廠は航空機及び航空兵器類の補給・修理が主な担当であり、飛行機等の生産は行っていなかった。千歳における組織は総務科、会計科、兵器科、発動機科、補給科、飛行機科そして医務科から成っていた。

千歳分工場設置当初は大湊工作部飛行機科から工員が出張して整備していた状況であった。大湊海軍工作部記念誌『北の槌』に、当時飛行機科の工員であった者の記述がある。

北海道への出張は一年のうち、数か月間におよんだ。各基地は開隊直後であり大湊工作部が、美幌、千歳、三沢、大湊の各航空隊の造修支援を全面的に担当した。大きな改修工事等の場合は、横須賀や民間会社から関係者がきていたが、小修理は飛行機科の関係部門が数名のグループとなって、約二週間位の予定で巡回修理のような方法で出張した。この出張作業は、第四一航空廠が開庁し本格的に

	第41海軍航空廠（本廠）	千歳支廠
士官、高等文官	23人	12人
特務士官	5人	2人
下士官	9人	5人
判任文官	18人	9人
合計	55人	28人

表-1 第41海軍航空廠士官等定員
本廠（大湊）には三沢分工場要員を含み千歳支廠には美幌分工場要員を含む（飛内進『太平洋戦争下の大湊警備府』より）。

操業するまで続いたと記憶している。

また、同時期に來た工員は当時の街の様相を次のように語っている。

宿泊は千歳町内の下宿屋で農家の兼業である。「海軍さん」といってよく歓待された。遊ぶところもない大草原の中にある航空隊である。したがって、大湊の航空隊とは大部おもむきが違っていた。下宿の人から「よく熊が出るよ」と聞かされるので附近の散歩は自由でなかった。

(二) 規模と位置

むつ市の軍事史家飛内進によれば、終戦時の航空廠従業員は軍人、軍属あわせて約八千名という大所帯であった。内訳は千歳本廠が三千五百二十八人、大湊支廠で三千四百八十三人と記載されている(註十一)。美幌・三沢の分工場の人員が不明であるが、地域的にみれば千歳と美幌、大湊と三沢で括られていると考えて良いのではないかとすると、美幌の航空廠の従業員は約千三百名という記述が『史話・美幌海軍航空隊』にあることから、この数を差し引くと千歳の従業員は約二千二百名ということになる。基地全体の規模的には妥当といえようが、当時の千歳の町にとってはまさしく大工場であった。

千歳の航空廠施設は、海軍航空隊基地の北側に建設された(図一)。図の中央部に千歳線から滑走路方向へ分岐した引き込み線(現在その跡地は国道38号に利用)が通っている。この引き込み線を中心に北側にママチ川、南に南長沼用水が流れている。このママチ川と南長沼用水に挟まれた区域に航空廠施設が集中している。図中でも修理工場などの大きな建物を確認できる。この航空廠施設の一部は現在も航空自衛隊が使用中である(写真十二)。



図-1 航空廠施設の位置(国土地理院5万分の一地形図:昭和39年8月複製版より)

中央の網掛け部分が施設区域である。図は一部修整している。

航空廠施設と航空隊基地施設は南長沼用水と有刺鉄線が張られた柵で隔てられ、相互の往来には営門又は基地エプロンから航空廠工場までの誘導路を利用した。もつとも、元航空隊整備兵の話によれば、航空隊基地の者は航空廠へ自由に入出入りできたが、航空廠から航空隊基地へは自由に行くことはできなかったという。このことに関して、航空廠に勤務していた元工員は「我々は基地格納庫によく出入りしていました。ただ、女子挺身隊の人達は基地には行かなかつたようです」と話す。元挺身隊員の話でも、女子挺身隊



写真-2 現存する旧航空廠施設

は勝手に行くことはなかったが、一般工員や軍属は自由に往来していたという。

二、女子挺身隊

昭和十七年十二月国民勤労報国協力令により勤労奉仕が義務化され、学校単位で勤労報国隊が結成され軍需工場への動員が始まった。女子の勤労動員は十八年九月創設の女子挺身隊（十四歳以上二十五歳以下）によって行われた。

当初この制度は法律に基づいて結成されたものではなく、市町村長、町内会、部落会、婦人団体等の協力によって家庭の遊休婦人を中心に結成された任意のものであった。

すでに昭和十八年秋には学徒出陣が行われ、翌十九年一月には「緊急国民勤労動員方策要綱」が閣議決定され、国民は戦争のため生産に駆り立てられていた。この要綱は、「国民勤労総力ノ最高度ノ発揚ヲ目途トシ国民勤労配置ノ適正化其ノ他国民勤労能率ノ飛躍的向上ヲ図ルト共ニ軍動員ト緊密ナル連繫ヲ保持シツツ国家ノ動員所要数ヲ充足スルヲ為綜合的且計画的国民勤労動員ヲ強力ニ実施スル」ため、次の項目から成り立っていた。

- 一、国民登録制度の確立
- 二、国民徴用運営の確立
- 三、学校在学者の勤労動員
- 四、女子の勤労動員
- 五、勤労給源の確保
- 六、勤労配置の適正
- 七、勤労能率の増進
- 八、行政の刷新
- 九、国民運動の展開

同年三月には女子挺身隊制度の強化を図る目的で「女子挺身隊制度強化方策要綱」が閣議決定され、女子の挺身隊への実質的な強制加入が実施された。

女子挺身隊にはその結成課程により三つのタイプに分類された。その中で最も多くの未婚女性を動員したのは、女学校単位で結成された卒業生による挺身隊であった。



写真-3 神風鉢巻姿の女子挺身隊員
(旧41空廠補給科記念誌『わかば』より)

それに対し、女学校へは行かず家事や家業を手伝っていた無職女性によって地域単位に結成された挺身隊が二つ目であり、三つ目に官庁や会社、銀行などに勤務している女性で組織された職域別挺身隊があった。なお、農業に従事している女性は食糧増産のため動員を免除されていた。

このような流れの中で、昭和十九年三月、女学校卒業と同時に組織された女子挺身隊の第一陣が、全国一斉に軍需工場等へ動員された。

当時の北海道庁立苫小牧高等女学校本科十八回生として同月に卒業し、終戦まで千歳の航空廠に動員されていた Mrs. Ryuko Jones (旧姓名: 押見龍子、米国在住)によると、各地の学校から十名ずつぐらい動員され、総勢三百名くらいだったらしい。出身校は札幌、苫小牧、小樽、旭川、稚内、函館など全道の女学校に及んだ。このような挺身隊は、高等女学校卒という当時としては高学歴の女性を積極的に動員することによって、中・上流階級の子女を生産に駆り出すことを目的としていた(註三)。



写真-4 千歳橋を背景に笑顔でくつろぐ挺身隊員
(旧41空廠補給科記念誌『わかば』より)

しかし、戦局悪化による労働力不足は逼迫し、政府は昭和十九年八月勅令第五一九号をもって、「女子挺身勤労令」を公布・施行させ、女子に対する徴用に法的根拠を与えることとなった。女子も、出征こそしないまでも逃れる道はなくなった。

航空廠の補給科に昭和十八年六月から勤めていた橋本須美子(北星高等女学校卒)は、この第一陣で集まった挺身隊員達を工場に案内し説明などをしたと回想している。意外なことに千歳の航空廠で働いた元女子挺身隊の方に当時の様子を聞くと、この時を最後に女学校卒業者で組織された挺身隊の動員はなかったという。その後続として動員されたのは、十九年八月に公布された「学徒勤労令」に基づく大学や中学校、高等女学校などからの大勢の学生や生徒であった。ここに学校教育は実質的に停止されるに至った。

残念ながら千歳への動員数の公式記録が不明で確かなものはない。しかし、大湊警備府管内で千歳、大湊、美幌、三沢や民間工場を含めると一

万人近い学徒隊、女子挺身隊が動員されていたものと思われる(註一四)。

幸いなことに千歳は大湊や他の航空廠のように空襲を受けることはなかった。しかし昭和二十年七月、特攻訓練中に現在の本町に墜落した零式艦戦の巻き添えで民間人三人が亡くなった。そのうちの一人が下田恵子であった。彼女もまた、函館の昭和女子高等技芸学校を出て動員されていた挺身隊員だった。

動員期間は長い者で一年四か月、短い者で数か月であった。動員当初は初めて親元を離れての、しかも全てが軍隊調の集団生活に慣れず、

寮の枕を濡らす人も多かったという。しかし、若さは順応性を発揮し、そのような生活の中にも楽しみを見いだすようになった。何より主食が、量こそ少ないが最後まで白飯だったことが嬉しかったともいう。

前述の Mrs. Ryuko Jones はその気持ちを「私たちの級が第一期挺身隊で派遣されたので、本当に運の悪い年に生まれたものだと思いました」と記した手紙を寄せた。好きでこの年代に巡り合わせたわけではなかった。運命と言うのは簡単かもしれないが、青春の輝く一時期が犠牲になったことは間違いないことであった。

三、工員養成所

戦局の悪化に伴い、海軍では労働力を確保し優秀な基幹工員を養成するために、高等小学校卒業程度の学歴を有する十四歳から十六歳までの者を対象に、工員養成所への募集を行った。三年間のカリキュラムを修了した際は中学校卒業同等以上の資格を得ることができた。この養成所は、中学校進学以外のもう一つの少年達の進路となったのであった。もちろん試験による選抜であったが、月額十円ほどの給料を貰いながら勉強もできることは魅力であったようだ。入学後は横須賀、呉などの海軍工廠で研修を受け技術を身につけることが出来た。この養成所は「第四十一海軍航空廠工員養成所」といい、昭和十八年四月に千歳の海軍航空廠内に設立された。

この養成所を卒業した人々は現在すでに八十歳近くとなった。そのうち千歳に在住している第一期生である榊哲雄、東川信雄、石川正の三人が集まってもらい話を聴くことができた。三人はすでに仕事の第一線を退き、地域活動などに活躍している。

談話の中からは当時の航空廠の具体的な様子が明らかになってきた。三人は全員が、昭和十八年に千歳国民学校高等科を卒業した同級生である。

養成所を志望した動機というのは、やはり当時の多くの子供がそうであったように、中学校へ行くには家庭の事情が許さないとか、かといってそのままだといずれ徴兵若しくは徴用工とされるので、「それならばいっそのこと」といった理由もあったようだ。しかし、海軍からの募集とはいえ実際は各学校毎の人数の割当てがあったという。当時は海軍も陸軍も戦争遂行のためにとにかく人を集めることが至上命令の時期であったからである。個々の事情はあったにせよ「そうしなければならぬ雰囲気でした」という言葉が当時の様相を象徴している。

養成所の採用試験は国語、算数、理科、国史、地理などの一般科目と体格検査であった。この年の千歳国民学校高等科卒業男子は総勢三十一名だった。そのうち中学校進学者や家業が農家である者などを除く七、八名が受験し採用となった。

養成所は航空廠の中の建物の二階にあり、毎朝、今の東雲町にあった寄宿舎から団体行動で通った。生徒は特別の事情ある者を除き全員が寄宿舎への入舎を義務づけられた。千歳在住の生徒も例外ではなかった。

本来であれば二か年の実習と学科修了後、さらに一か年は上級課である海軍工作科予備補習生となる。そこで軍事教育を受けた後海軍予備下士官に進級することが出来るというカリキュラムであった。

しかし戦局はそれを許さず、この



写真-5 入廠まもなくの年少工員たち(昭和18年: 榎哲雄氏所蔵)

第一期生はともかく一か年で中学校程度の一般教養科目を詰め込まれ、見習工員課程の卒業証書を貰うこととなった。

その一か年は座学が主であったが、後期には午後からは実習という形で実際の作業にかかわった。一般教養科目として国語、理科、数学、英語などがあり、もちろん機械工学や電気など飛行機に関する学科もあった。航空廠の作業終了後は寄宿舎で夜遅くまで自習という厳しいものだった。教育課程からいえば現在の工業高校に近いものといえるだろう。航空廠内での彼らは「年少工員」と呼ばれた。

彼らは卒業と同時に二等工員となり、本州の各航空廠などに研究工員という名称で派遣された。横須賀の海軍航空技術廠では海軍局地戦闘機「雷電」の生産工程を勉強した。しかし、昭和十九年後半から二十年にかけては本土防衛のための防陣地の構築が急務となり、飛行機修理よりも工場自体の特殊地下壕化のため横穴(隧道)掘りの時間が増えていった。

四、航空廠の作業の実際

航空廠での実際の作業はそれぞれ専門化され多岐にわたり、その専門が一つの班となっていた。第一線の現場である飛行機科には機械、仕上、組立、器具、人事、作業、電気、溶接、鋳金、準備、ガス、銅工などの班があり、一般工員、年少工員に混じって挺身隊員や学徒が配属されていた。航空廠の技術部門トップには技師がいて全体を総括しており、その下に技工、工手、職手、一等工員、二等工員の職制があった。総務課には庶務、労務、守衛、自動車などがあった。その外の会計科、兵器科、発動機科、補給科の中にも同様に細分化された班があった。これらの科の事務部門には女学校出の職員や挺身隊員が配置され、計算や記録、トレースなど緻密さを要求される業務でその才能を発揮した。航空廠全体では挺身隊の女子のほうが男子より多い

という部署もあり、他の航空隊から転属してきた兵隊はとまどったという。

『千歳小学校開校百年記念誌』には、昭和十九年の学校日誌に「航空廠へ勤労奉仕に行った（高等科、五・六年）」という記事を見つけたとある。

では、国民学校高学年の子供は一体どのような仕事をしていたのだろうか。「雑用はもちろんだが、その小さな体躯を利用して飛行機の胴体内に入り、破れた機体に外板を貼る際に内側であて板を押さえるような仕事をした」と当時銅工班の年少工員であった石川正は振り返る。

作業現場の年少工員は、速成とはいえない一年間技術を学んでいた半熟練工員であった。一方の挺身隊員は、非熟練労働者として単純で反復的な軽作業に従事させられるはずであった。しかし、男性熟練工員が応召などで職場を去っていくと、非熟練労働者である挺身隊員がその補完をする必要に迫られた。彼女達は、一般工員や年少工員から現場で指導を受けた。彼女達の飲込みは早く、やがてドリルの穴あけやエアガンでの鉋打ちをこなすようになった。面白いことに、日本とアメリカ合衆国では、飛行機工場における女性労働者が従事した作業内容が良く似ていたという。前述の飛行機胴体内における作業も、小柄な女性を使って同じような仕事をしてきた例がある。なかでもこの鉋打ちには日米両国で「女性に適した仕事」とされ、多くの女性が男性の代替えで配置された。

戦争末期になると千歳の航空廠でも四十八時間連続勤務となることもあったという。既に戦時下の現場にあつては、女性労働者に対する保護政策も形骸化していた（註十五）。

以下は、「年少工員」出身の三名に当時の航空廠の様子を聞いた座談会の一部である。

出席者 元第四十一海軍航空廠飛行機科人事班 榎 哲雄

仕上げ班 東川信雄

銅工班 石川 正

千歳市総務部主幹（市史編さん担当） 大谷敏三

大谷 みなさんが航空廠工員養成所に入る頃の千歳の状況はどのようなものでしたか。

石川 当時、千歳の基地を作るのに大勢の人が集まっていた、仕事はたくさんあったようだ。札幌刑務所からも囚人が来て使われていた。囚人は鉄道の貨車に詰められて運ばれ、千歳駅から基地まで一列に足に縄をかけられて歩いていった。もう毎日のことだったね。

東川 僕の家は駅の近くだったからよく見にいってね。囚人は赤い服を着て、三角の背傘で顔をすっぽりと隠して、目の部分だけが編み目が粗く外を見ることができるようになっていた。そこから覗く目に凄みがあつて子供心に強く印象に残っている。

石川 囚人にも青い服と赤い服を着た者がいて、青い服の囚人の方が罪が軽いのだと親達が言っていたのを聞いた覚えがある。

榎 鉄道建設に携わった兄の話によると、青い服を着た者に赤服の囚人の監督をさせたそうだ。

大谷 ではその工員養成所についてお伺いしますが、場所はどこにありましたか。

東川 航空廠の敷地内にあつた



写真-6 座談会の様子（往年の「年少工員」達）

ね。現在の自衛隊正面ゲートの通り上の南長沼用水の近くに当時の航空廠の正門があった。僕らが小学校に入る前にはこの正門の道路は国道で苦小牧に抜ける道路だったな。

榊 我々の学校は、大きな建物の隣にあった食堂兼の建物だったという記憶があるのだが。

東川 そうだ、その大きな建物は修理工場だった。その大きな建物の横の事務棟の二階ではなかったかな。

榊 ママチ川の近くに補給所の車庫もあった。
東川 その近くに魚雷の液体酸素を作っている工場があったんだ。

大谷 養成所の生徒はどのくらいいたのですか。

東川 結構いましたよ。

榊 何班かに分かれていましたね。寮の部屋が一部屋六畳くらいで、そこに五人くらい入っていたね。

石川 当時は養成所の生徒は、全員が地元の実家があっても強制的に寮に住まわされていた。やはり、教育上の配慮だったのだろうと思う。

東川 普段の生活は厳しかったね、航空廠と寮との行き来は団体行動で出たり入ったりしていた。

石川 札幌から定年になった校長先生がきて寮長になっていた。

東川 養成所の生徒は第一寮に入っていたね。女子挺身隊とか女性は第二寮に入っていた。

大谷 入学する過程はどのようでしたか。

榊 海軍から養成所を作るからと募集があつて試験を受けることになった。

東川 小学校出て、高等科二

年出てからの入所だから十四、十五歳だったね。その当時は中学校に行くか、ここに行くかは二つしかなかった。生徒は全道から来ていたよ。僕が知っている友達は帯広から来ていたね。

榊 ここを卒業すると中学校と同等の資格が貰えた。金のない我々貧乏者は、結局こういう所しか行けないわけさ。家庭の事情が大きかったね。

東川 官費で生活できるのはこの海軍の養成所ぐらいだったから。

大谷 手当は支給されたのですか。

東川 わずかばかり出たね。いくらだったかはよく憶えていないなあ、月十円ぐらいだったかなあ(註16)。だけど研修生当時に、名古屋の三菱重工業に行った際には相当大金を支給されたと憶えている。

榊 十九年七月だったけどその時に二百五十円貰っている。

東川 なにせびつくりするようなお金だった。

石川 布団の下に札を並べてみたんだ。いや、こんなに貰っていいのだろうかって思った。

榊 入って一年は千歳にいて、研修時期となつて卒業前に名古屋や横浜、



写真-7 旧工員寄宿舍 (昭和28年)

上が第一寮(男子)下が第二寮(女子)である。第一寮と第二寮の間の広場がグリーンベルト。そのグリーンベルトを横断する川南通りと、第二寮下の仲の橋通との交差点斜向いが現市役所庁舎位置である。

そして横須賀の追浜にも行ったんだよね。

石川 研究員として手伝いに行かされたんでないかな。

東川 海軍局地戦闘機「雷電」を生産する勉強に行ったんだよね、あと「銀河」という陸上爆撃機とかね。「銀河」は主に中島飛行機で作っていたよね。こちらは三菱だったからよく分からないけど。

石川 その時はすでに日本でもジェット機が作られていた（註一七）。

榊 名古屋では栄町のお寺に泊まったと覚えている。

石川 名古屋には二回行っている。一回目の宿舎は大同製鋼という工場の寮に入った。今の大同特殊鋼だね。朝は大同の人が起こしてくれた。

榊 横須賀では我々が住んでいる二階に台湾出身者も同期でいたね。

石川 うん、いたね。あいつら乾燥バナナ送ってくるから仲良くしておいた方がいいって（笑）みんな仲良くしたんだ。

大谷 どの飛行機を整備していたのですか、美幌から来た飛行機はなかったのですか

東川 千歳の航空隊にいた飛行機さ。飛行機は実際に飛んでいたもので練習機が主だった。美幌から飛んできたものはなかった。

石川 いや、最後には他の航空隊から飛行機を全部千歳基地に撤収して、沖繩を急襲するっていうんで爆装工事を俺たちがやったんだ。爆弾一つ抱いて飛行機が行くってやつを。終戦ぎりぎりの時期だった。そういうのをうちで直したね。ただ、新しく機体を作るとはなかったし、部品も作ったことはいないね。あの頃は赤とんぼ（註一八）にまで爆装したんだ。



図-2 第41海軍航空廠徽章

東川 赤とんぼなんか翼は麻布でできていて、すぐ破けるからそれを貼り直したりしたね。

榊 羽布を貼る縫子という専門の人がいたね。木型に布を貼り付ける。その布でカバンというか物入れを作った覚えがある。

大谷 皆さんは具体的にどのような仕事をされたのですか。

石川 私たちは飛行機科だったけど、科には組がたくさんあったし作業の分担によっても違うのがあった。飛行機科というのは飛行機にかかる全部のことをやる。私は銅工といって鋳打ちをやりました。

東川 銅工というのは飛行機の胴体の修理です。それからエンジンの整備をやる艤装なんていうのもあった。それから電気、私たちは仕上げで、操縦桿とか爆弾を抱える装置とか、エンジンの上に組み込んだ機関銃の弾がプロペラに当たらないように調整することをやっていた。先輩の指導員や上官が女子挺身隊の人たちを使っていた。

石川 鋳にも平鋳、枕頭鋳、丸鋳など種類があつてね、飛行機の胴体の箇所ごとに使う鋳が違う。これはどこに打つとか。飛行機の摩擦があるからね。外から打つ時に内からあてて板をあてる者がいるから二人一組になってね。

東川 もう飛行機はつぎはぎだったね。それで飛んでいたんだ。

五、戦争終結後の航空廠

昭和二十年（一九四五年）八月十五日を期し、ラジオを通じて天皇の戦争終結の詔書が放送され、ここに三年八か月余にわたる太平洋戦争は終結した。この日、この玉音放送はいろいろな場所で聞かれることとなった。ある者は山での作業現場で、ある者は基地内または自宅で聞いた。初めて聞く天皇の肉声であった。受信感度は悪く、意味が聞き取れずに戦争遂行の励ましの

言葉と受け取った者もいた。旧北海少年院裏の隧道工場前で聞いた挺身隊員は、自分たちはよく理解できなかったが兵隊は事態を直感し、地面に突っ伏して泣いていたという。その日から全ての軍事作業は中止となった。

航空廠では事務部門を中心に、庁舎前に穴を掘って三日間書類を焼却しつづけた。残務整理のため現場に残った者もいた一方で、所属長が解散を言い渡して郷里に帰る者もいて、航空廠内は慌ただしかった。大湊警備府では八月十六日以降、学徒動員、女子挺身隊、徴用工等の軍属を帰郷させる措置をした。千歳でも同様の措置がされたと思われる。

次の表(表1-2)は、終戦後の大湊警備府における主要部隊等の現在員の経過を表わすものである。千歳に存在した部隊等を抜粋している。

航空隊各部隊でも一般軍人の復員がすぐ始まった。十月一日、第十二航空艦隊が解隊し、そのあとすぐ十月五日に米陸軍二百名が進駐した。その後も基地要員は米軍の増加に反比例して減少していった。

しかし、残務整理のため残された挺身隊員も多く、親が終戦になっても帰ってこない子を心配して基地を訪ねて来るということもあった。残った彼女達も年明けまでには実家に戻ることとなった。

昨年八月、ある照会が寄せら

部隊名	終戦時	8月末	9月末	10月末
第41航空廠	3,528	586	597	5
〃 大湊支廠	3,483	455	348	294
北東海軍航空隊	7,254	5,378	2,293	118
第20魚雷調整班	319	—	—	—
第5気象隊	672	672	62	0
第571設営隊	637	109	0	0

表-2 主要部隊復員経過

第41航空廠、大湊支廠、北東海軍航空隊は11月30日、第20魚雷調整班は9月15日、第571設営隊は9月30日、第5気象隊は10月15日を期して解隊した(飛内進『太平洋戦争下の大湊警備府』より)。

れた。北海道庁立函館高等学校同窓会の人からであった。開校百周年記念沿革史の中で、戦時中に当時の高女の生徒たちが千歳の海軍航空廠に動員された事実を記載するため、その正式名称を教えて欲しいという内容であった。資料の送付に対する返礼の手紙には「昭和二十年八月十四日の夜行列車で出発、海軍航空廠に動員された当時の庁立高女生は、翌日千歳に着いたものなすすべもなく、航空廠女子工員寄宿舎第二寮に一週間滞在し帰函いたしたようでございます」と書かれていた。

六、おわりに

第四十一海軍航空廠について体系的に解説した資料は少ない。防衛庁防衛研究所戦史室編纂の『戦史叢書』にもわずかな記載である。むろん千歳の航空廠に限定したものはない。わずかに、むつ市在住の飛内進が地元の大湊警備府に関する著作を多く出しているのみであり、これが現在のところ千歳の航空廠を窺い知ることのできる第一級の資料といえよう。

したがって、昭和初期(戦中)の千歳という時代を理解する意味において、体験者の記憶は欠くべからざる視点であることは間違いない。元年少工員や元女子挺身隊員及び元事務員の人々からの話は、非常に具体的で参考になるものだった。しかも、航空廠内部のみならず、千歳の町の様相の一断面も知ることができたのである。

一方でまた、彼等の生活は戦時下における国家総動員体制を浮き彫りにするものであり、現代では一笑に付されるような秩序の中で、十代を懸命に生きた。その意気が戦後の社会を支えたのも事実であろう。

記録は単に必要な時に取り出せばいいし、記憶は日常生活と適度な距離をおいて在ることがいいのだろう。ところが市史の編纂にあつては、このような普段埋もれている記憶を呼び起こすための積極的な関わりが今後も重

要となってくる。

今回の現地調査では、残念ながら千歳の航空廠の詳細を示す資料を得ることはできなかった。記憶という縦軸に対する歴史検証という横軸の発掘をいかに効果的に行うか、今後の検討課題としたい。
(文中敬称略)

本稿の執筆にあたり、榊哲雄、東川信雄、石川正(以上千歳市)、橋本須美子、橋本憲治、外村みよ、外村和夫(以上札幌市)の各氏から貴重なお話を伺うことができました。また、千歳市役所の押見靖宏氏にはアメリカ在住の伯母であるRyuko Jonesとの連絡にご配慮いただきました。さらに陸上自衛隊美幌駐屯地広報班のご協力も得ました。改めて厚くお礼申し上げます。

註

註一 守屋憲治『北の翼―千歳航空史』(みやま書房、一九八五)一五九頁

註二 飛内進『太平洋戦争下の大湊警備府―下―』(一九九五)三〇三頁

註三 佐藤千登勢『軍需産業と女性労働 第二次世界大戦下の日米比較』(溪流社、二〇〇三)七五頁

註四 飛内進『大湊警備府沿革史―北海の護り―』(二〇〇〇)七四九頁

註五 日本では明治四十四年の工場法制定により女性と十六歳未満の年少者は、就業時間、深夜業、休日、休憩などで保護されていたが、昭和十八年の工場法戦時特例によって、重要工場では工場法による保護規定の適用外とした。

註六 補給科で科員の給料計算を行っていた外村みよ(小樽双葉高女卒)は、「女学校卒業の挺身隊員の給料は日給一円二十銭でした」と回想した。

註七 ジェット戦闘機「橘花」。試作機は昭和二十年六月に完成、八月に初飛行に成功する。二回目の飛行テストで機体を破損、修理中に終戦となった。

註八 九三式中間練習機。日本軍の練習機は目立つようにオレンジ色に塗られこ

とから「赤とんぼ」と呼ばれた。戦争末期には、実用機不足のため機体の限界に近い二五〇^キ爆弾を積み込んだの特攻に駆り出された。

参考文献

千歳市 昭和五十六(一九八三)年 『増補千歳市史』

むつ市 昭和六十一(一九八六)年 『むつ市史 近代編(明治・大正時代)』

三沢市 昭和六十三(一九八八)年 『三沢市史 通史編』

美幌町 昭和五十八(一九八三)年 『史話美幌海軍航空隊』美幌叢書第

五号

防衛庁防衛研修所戦史室 昭和五十一(一九七六)年 『戦史叢書』

飛内進 平成五(一九八三)年 『大湊警備府の終焉―米海軍の緊急占領―』

平成七(一九九五)年 『太平洋戦時下の大湊警備府―下巻―』

平成十二(二〇〇〇)年 『大湊警備府沿革史―北海の護り―』

大湊地方隊三十年史編集委員会 昭和五十八(一九八三)年 『大湊地方隊三

十年史』

大湊海軍工作部記念誌刊行委員会 平成三(一九九一)年 『北の槌』

守屋憲治 昭和六十(一九八五)年 『北の翼―千歳航空史』みやま書房

藤井貞雄 昭和五十九(一九八四)年 『千歳特攻隊始末記』北海道新聞社

佐藤千登勢 平成十五(二〇〇三)年 『軍需産業と女性労働 第二次世界大

戦下の日米比較』溪流社

わかば会(旧四十一空廠補給科) 昭和五十四(一九七三)年 『わかば』わ

かば会記念文集

旧第四十一海軍航空廠旧友会 昭和五十五(一九八〇)年 『旧友会々員名簿』