

# ぶらりわが街宮沢界限

## (29) 農村から軍需・住宅産業都市へ ーIIーIIー 軍需産業の進出

昭和飛行機工業株式会社＝三井物産が昭和9年(1934)9月、戦時体制のさなか、航空機の将来性に着目し、財界がこぞって支援できる航空機製造会社の設立に向け準備を進め、軍需景気による活発な市況もあり、昭和2年(1937)8月5日会社を創立。このころ航空業界は、すでに欧米に匹敵する優秀な航空機を製作していたので、日本が立ち遅れている新鋭輸送機の製作こそが使命と確信し、白羽の矢を立てたのが、米国ダグラク社のDC3型双発輸送機であった。12月にダグラク社とDC3型機の国産化(ライセンス生産)に基本的な生産計画で合意を得て、技術者を派遣し技術の習得に努める等、生産準備を着々と整えていった。

○ 東京製作所の建設＝航空機の製造においては、工場の立地場所が最も重要で、飛行場を併設した工場が必要であり、そのためには平坦で、しかも地形・風向きが飛行機に適している50万坪以上の土地が必要であった。条件を満たすいくつかの候補地を検討した結果、立川飛行場と航空工廠(こうしょう)に隣接した、北多郡昭和村・拝島村・砂川村(現立川市)の3ヵ村にわたる約55万坪の雑木林と桑畑広がる平坦地が、付近に障害もなく最適との結論を得て、12年10月より東京製作所と飛行場の建設に着手した。工場は敷地の西南部約6万3600㎡に集約し、西側地域に航空発動機組立工場(西工場)、また東側地区には機体総組立工場(東工場)を建設。人材については陸海軍工廠の現役技術者や工科系大学などの新卒者を採用することができたものの、工具の採用は難航していた。そこで、社内で有能な技術者を養成することを目的に「私立昭和飛行機青年学校」を設立、素質の良い生徒を予定通り採用しました。

工場は稼動したもののDC3型機の国産化には困難を極め 1号機が完成するまで3年の歳月を要したが15年(1940)に日本海軍にDC3型機を零式輸送機として正式採用されたことにより、終戦時までの累計生産台数は430機に達した。戦時中には他にも、愛知航空機の九九式艦上爆撃機や川西航空機の紫電改(しでんかい)などもライセンス生産した。昭和飛行機は、三多摩では立川飛行機(立川市)、日立航空機(東大和市)、中島飛行機(武蔵野市)と並び、大航空機メーカーに成長していきました。終戦により20年(1945)9月2日、米陸軍による占領接收、9月27日第5空軍が「空軍昭和基地」開設。

○ 青梅鉄道「昭和前駅」(現昭島駅)13年(1938)12月25日開設＝従業員の便を配慮して新駅の開設を要望し認可開設された。このとき昭和飛行機は駅舎用地を提供、建設費一部負担。

○ 戦時集団住宅建設＝昭和飛行機開設当初、その東隣に「文化村」を建設。16年(1941)拝島村に社宅「堀向住宅」150戸を建設、20年の第三期まで321戸に増設。18年(1943)宮沢地区に住宅営団が造成、昭和飛行機が建設の「上ノ原住宅」250戸建設。

軍需産業都市＝昭島市域の軍需工業は、昭和19年(1944)には二十四を数え、さらに二つの工廠があり、東京の内陸工業地域の軍需産業都市として発展していきました。

記

防犯宮沢支部 西山 禎一



昭和9年9月2日の昭和飛行機東京製作所配置図



青年学校



DC-3型1号機進空式