

# ぶらりわが街宮沢界限

## (30) 戦後のまちづくり—復興から今 —V—I—

○ 昭和飛行機工業(株)—空軍昭和基地—特需(とくじゅ)—民需事業

市域で大規模な航空機製造軍需工業の昭和飛行機工業(株)東京製作所は、敗戦後昭和20年(1945)9月2日、米陸軍が構内全般に占領を開始。9月27日、「空軍昭和基地」を開設。接收されたのは、土地158万7587m<sup>2</sup>、建物91棟・9万158m<sup>2</sup>に及び、米空軍の兵站(へいたん)基地として、敷地内のあらゆる施設が軍用機材や車両の修理、部品の調達・保管のために使用されました。

昭和基地内で働く昭和飛行機の従業員は、当初は米軍の直傭(ちよくよう)者として、日本政府から給与を受け、各種車両・エンジンなどの修理作業に従事していたが、作業が多様化すると、ともに、従事者も急増し、その数は1500名にのぼり、このような状況のなか、米軍側より車両修理の民間委託方針が示され、22年(1947)4月、米軍との間に請負契約を結び、同時に昭和基地内に「昭和工場」を開設し、車両修理作業に従事者は昭和基地直傭者から全て昭和飛行機従業員に身分を切り替え、接收中であったものの、戦後初めて大規模な事業を再開できました。

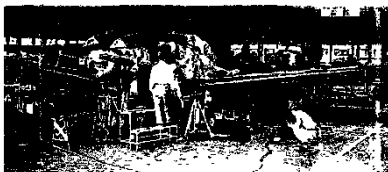
一方、昭和基地の発足により立ち退き命令を受けた昭和飛行機工業は、航空機事業が禁止され、会社存続をかけて事業の多角化をはかり、直ちに青年学校校舎に拝島事務所を開設。21年(1946)6月、大神航空工業(株)の敷地を借用して大神工場を開設し、進駐軍むけの製図台・アイロン台・学校用の椅子・ロッカーなど製造・販売した。しかし、小規模な事業であった。

・ 昭和25年(1950)6月25日、朝鮮戦争が勃発(ぼっぱつ)し、米軍を中心とする国連軍の軍用資材の発注=特需が日本にもたらされた。この影響により、昭和飛行機の業績は順調に推移し、28年(1953)頃には最盛期を迎えた。特需作業は車両修理が主で特殊車両の給油車・消防車・航空牽引車・フォークリフト等、建設車両のクレーン車・トラック等、さらに一般車両のバス・貨物輸送車まで及んだ。そして27年(1952)6月、大きな転機が訪れる。米空軍より小型航空機・ヘリコプター・航空発動機の修理作業依頼を引き受け、戦後、わが国では初めての航空機修理が開始され、飛行場では新たに滑走路が整備され、格納庫、航空機修理工場は本来の姿を取り戻した。

・ 昭和30年(1955)をピークに特需作業は急減し、人員整理問題、民需転換への方策などの問題を解決するために、米軍及び日本政府に対して、再三にわたり昭和工場の接收解除を要請したところ、32年(1957)工場の一部解除、ついで35年(1960)6月施設の全面返還(\*飛行場および自然林地域を除く)。9月に本社機能を本館に移転。36年(1961)8月末、大神工場を閉鎖。こうして民需転換への事業を確立すべく各分野に取り組んだ。特総車部門では、アルミ加工の技術を応用して、給油車・タンクローリー・バルク車などの製品を次々世に送り出した。航空機部門では35年1月より本格生産を開始したアルミ・ハニカムを武器に航空機メーカーへの売り込みに成功。トラック組立分野では、プリンス自動車工業(現日産自動車)から小型トラックの受給生産。37年(1962)5月日野自動車工業大型トラックの組立契約。事業基礎を確立したのである。

記

防犯宮沢支部 西山 禎一



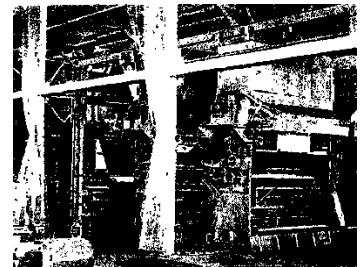
航空機修理工場



ヘリコプター修理工場



接收下の事務所本館



アルミ・ハニカム製造装置