

# 知多飛行場に関する一考察

## ——大府中国人強制連行研究に向けて——

杉浦 茜・樋口 浩造

### はじめに

中国人強制連行・強制労働が行われた国内の135事業場のうち、旧地崎組の現場である「大府出張所」の強制労働の現場については十分に研究がなされないままであった。そこで本稿は、これまでに確認されてきた史料に新しい史料を加え、現在の研究の状況を整理していきたい。

戦後、地崎組により作成された『華人勞務者就勞顛末報告書』（以下『事業場報告書』）によると、中国人たちは「愛知縣知多郡上野町字富田、陸軍航空本部知多工事知ヒ第一工事ニ就勞」<sup>1)</sup>したと記されている。ここに引いた「知ヒ第一工事」とは「知多飛行場」の「第一工事」を指すと考えられる。三菱重工業株式会社名古屋航空機製作所による1943年9月付の『陸軍機體十九年度特別増産計畫』<sup>2)</sup>では、「全面的晝夜二交替作業ヲ實施」することがうたわれ、そこに「知多飛行場」も名指されている。「目途完成時期」は「十九年四月末」とある。

まず初めにこうした史料を引いた上で確認しておきたいのは、現在私たちが「大府飛行場」と呼びならわしているものは、戦後に成立した呼称であり、戦時期には一部の例外を除き「知多飛行場」と呼ばれ、後で見ると、米軍も

---

1) 樋口浩造・杉浦茜「中国人強制連行・地崎組『華人勞務者就勞顛末報告書』」『愛知県立大学日本文化学部論集（歴史文化学編）第4号』愛知県立大学日本文化学部歴史文化学科（2012）p. 74。拙稿において、地崎組の伊屯武華-置戸-大府-平岸の一連の『事業場報告書』を活字化している。

2) 「JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.C12121646400、陸軍機體19年 特別増産計畫 昭18年9月（防衛省防衛研究所）」より。愛知県史編さん委員会編集『愛知県史資料編30 近代7 工業2』愛知県（2008）pp. 785-794にも収録。ただし、日付について『県史』では「九月六日」と記されている。ここでは9月とのみ表記する。

また同様の「CHITA」の呼称で把握していた。そこで本論では、基本的に「知多飛行場」と呼びながら議論を進めたいと思う。なお知多飛行場が大府飛行場と呼ばれる経緯については、現在分かっている範囲で後に検討する。また、これもあとで触れるが、「知ヒ第一工事」が、具体的にどのような工事内容を指すものか、あるいは第二工事はあったのかなど、不明な点も多い。

そこでまず一章では、これまで再三問題になってきた、滑走路は一本だったのか二本だったのか、あるいは舗装されていたのか土だったのかなど、長らく不明であった基本的な事実を、新たに入手できた史料から考察していきたい。さらに、二章では、二つの新史料に基づきながら、知多飛行場を含めた三菱の軍需工場の変遷と中国人たちに行わせた強制労働の内容に可能な限り迫りたい。また三章では、残された課題について言及していく。

## 一章 滑走路をめぐる

### 一節 滑走路をめぐる概況

さて、残された公文書から確認できる知多飛行場の大部分は現在の東海市（当時知多郡上野町）に位置し、一部が大府市（当時知多郡大府町）にまたがっている。戦時期、未開拓の丘陵地帯であり、自治体の再編も重なったこの地域については、自治体史による飛行場の記述も典拠が明確でない場合が多く、基礎的な研究がほとんど手つかずのまま残されてきた。「愛知・大府飛行場中国人強制連行被害者を支援する会」（以下、支援する会）の結成が遅かった<sup>3)</sup>こともあり、証言の聞き取りも不十分で、滑走路は何本であったのかといった基本的な事実すら明確になっていないのが現状である。

本小論では、まずは（前提として当然のことではあるが）証拠として確実に立脚できる史料をもとに議論をしたい。つまりこの小論は、中国人強制連行が知多飛行場のどこを現場として、どんな強制労働に従事させられたのかを明ら

3) 「大府」関係では、2009年9月に第一回の慰霊祭が行われている。90年代に全国的に強制連行問題への取り組みが行われたことからすれば、遅いと言わざるを得ない。このあたりの経緯については、『改訂増補版 愛知・大府飛行場における中国人強制連行・強制労働』愛知・大府飛行場中国人強制連行被害者を支援する会発行（2013）を参照されたい。

かにするための大前提を固める、最も基礎的な作業を行うことを課題としている。

さて、現在、知多飛行場の滑走路は二本であったと、多くの人々によって考えられている。これは、滑走路跡と思われるものが、少し重なりながらずれていく形で、土に残っているものとコンクリートで残っているもののが、実際に目に見える形で並存していることが大きく関与している。これまでその両方をフィールドワークなどで、案内し見学してきた。ここでは議論の便宜上、土に残っているものを「滑走路1」、コンクリートで残っているものを「滑走路2」として説明していきたい。

地形図1は、現在の知多飛行場跡地の地図である。それぞれの滑走路が存在していた根拠となっている図面と航空写真を元に、「滑走路1」「滑走路2」の形状を地形図上に書き込んだ。住宅街になってはいるが、南東から北西へとのびる「滑走路1」の形状が今も地形に残されている。さらに「滑走路1」の南端から北に上がるにつれ西にずれていく形で、「滑走路2」が直線道路として



地形図1 「鳴海」二万五千分の一（2001年修正・2002年国土地理院発行）一部加筆編集

今も跡を残している。この直線道路沿いには大きなスーパーもあり、交通量の比較的多いバス通りでもある。

しかし一方で、故廣瀬治雄氏が私蔵する「知多工場及厚生施設」の図面には、滑走路が一本しか描かれていない<sup>4)</sup>。「戦後に三菱重工名航が米国占領軍に提出した」ものとされるこの図面が、重要な参考史料であることは間違いないが、いまだ米軍の残した史料からは確認できていない。そのためあくまで私蔵版の参考史料に留まると言わざるを得ないだろう。

つまり、これまで目視で確認できる滑走路跡は二つあるように見えるものの、史料的には典拠に確認が持てない滑走路が一本描かれた図面があるに過ぎなかった。二本の滑走路のうちのどちらが最初にできたものかすら、明確に確認できてこなかった。

新史料の検討に入る前に、まずは知多飛行場がどのような場所につくられたのか、地形図をもとに確認しておきたい。丘陵地帯がかなり広い範囲にわたって均された大がかりな工事であることを押さえておきたいからである。

地形図2は、飛行場建設前の1938年のもので、元々の地形が読み取れる。針葉樹林、水田、果樹園などが分布しており、20mから40m程の等高線が入り組んでいる。『事業場報告書』やGHQ/SCAP文書によると、中国人強制労働の内容は土木作業であったが、彼等の均した土地が元々は丘陵地であったことがよくわかる。「大府」に強制連行された中国人の故唐燦さんは「飛行場では土地を開いて平らにしました」<sup>5)</sup>と証言しており、また同じくY連橋さんも、「大府」での作業を説明する際に、「開山」「平地」「平山」と、土地を均す作業であったことを証言している<sup>6)</sup>。

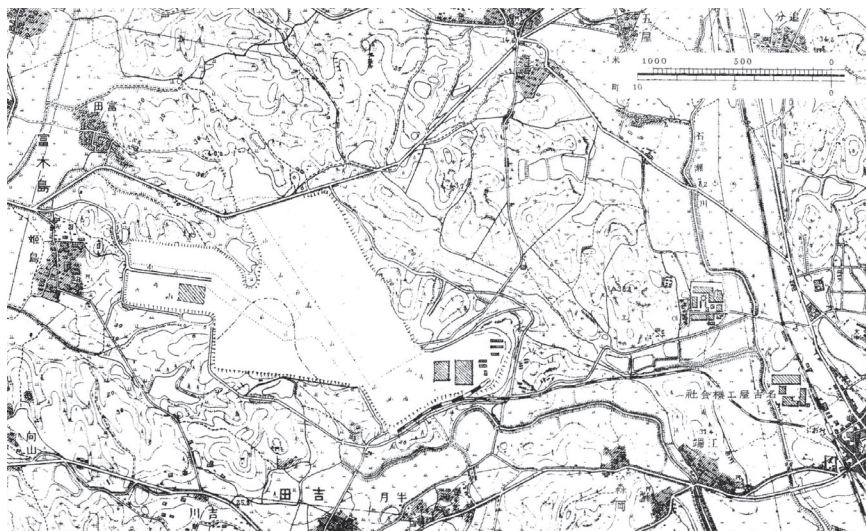
4) 大府学研究会『幻の大府飛行場と三菱四式重爆撃機「飛龍」』(2016)を参照されたい。また廣瀬治雄氏の著作『銃後と云う名の“戦争迷路”』一粒社出版部(2003)は、典拠が明示されないまま多くの重要な指摘が述べられており、かつ情報が流用されてきた。本稿では、この本の情報をひとまずカッコに入れる形で、新しい議論を組み立ててみたい。

5) 2017年9月17日中国黄石市での聞き取りによる。中国語は以下の通り。「飞机场就是开山、平地」。

6) 2017年9月18日中国邢台市での聞き取りによる。



地形図2 「鳴海」二万五千分の一（1938年三修・1947年地理調査所<sup>7)</sup>発行）



地形図3 「鳴海」二万五千分の一（1956年資修・1957年地理調査所発行）

7) 国土地理院（1960年7月～）の前身。戦中は陸地測量部、1945年9月～地理調査所。

少し年代が下がるが、1938年の地形図と同じ縮尺で確認できるのが、1956年の地形図3である。工場の役割は終えているので「三菱重工知多工場」との記載はないが、まっさらな土地と、大府駅からの側線、建物群が記載されている。周辺地域に等高線が残る中、平らに均されている箇所が飛行場跡地である。

## 二節 図面から考える滑走路

さて、この飛行場に、滑走路は何本あったのか。すでに一般公開されている資料の中に知多飛行場に関する史料がいくつかあることが分かってきた。公開されているのに気づかないというのは、ひとえに怠慢のなせるところであるが、とりあえずそのいくつかをここで紹介していきたい。

まず、『米国戦略爆撃調査団文書』の「air information summary」と題された史料の大まかな内容を見ておこう<sup>8)</sup>。この史料は、マリアナ基地からの爆撃対象となる日本の施設について、1945年1月に太平洋艦隊によりまとめられたものと考えられる。ここに掲載されているのは「NAGOYA AND OSAKA-KOBE」の標的である。本稿では名古屋を中心に見ていく<sup>9)</sup>。各爆撃対象は、航空写真をもとに基本的に地図に落として把握されている。垂直に真上から撮った写真をもとにしているため、写っていない箇所に、滑走路が存在する可能性が残る不完全な調査であることが断られている。

その上で、「NAGOYA」の爆撃対象の飛行場は、滑走路ごとに全天候型の滑走路を備えた4つの「重爆撃機用滑走路」(heavy bomber airfields)と、6つの「中型爆撃機用」(medium bomber airfields)、4つの「戦闘機用」(fighter airfields)、さらに全天候型としては使用できない滑走路(Landing Ground)として、「重爆撃機用」1カ所、「中型爆撃機用」4カ所の計19滑走路が把握されている。

8) 原本は米国国立公文書館。国会図書館が公開しているものを使用した。https://iss.ndl.go.jp/books/R100000039-I002298899-00全文英文。「Records of the U.S. Strategic Bombing Survey, Entry 46: Intelligence Library, 1932-1947 (資料郡名(日本語名仮訳)「米国戦略爆撃調査団文書:各種日本関係情報」)」、シリーズ名「CINCPAC-CINCPA」 「Surveys, air target maps and air information summaries」 「Bulletin No. 1-45, 15 January 1945, air information summary Nagoya and Osaka-Kobe.」。

9) 「NAGOYA」の史料には名古屋市だけではなく、愛知、岐阜、三重、静岡の各県内の飛行場が爆撃対象としてリストに掲載されている。

さらに河和海軍航空隊についても把握されており、これを合わせれば計20カ所が爆撃対象として認識・把握されている。滑走路を少なくとも5種類に分類して把握していることから、(不完全な調査であるとの断り書きに反して)かなり情報は正確であったことが予想できる。

では具体的に知多飛行場(米軍史料には「MITSUBISHI (CHITA COMMERCIAL)」と表記されている)についてみて行こう。知多飛行場は、全天候型の中型爆撃機用の滑走路として把握されている。説明には、「一つの舗装された滑走路」(There is one surfaced runway)と、滑走路が一本であることが明確に書かれていると同時に、全天候型の滑走路に分類され、「舗装された」(surfaced)との指摘がついている。

図1を見てもらいたい。これは同史料に収められている米軍の航空写真をもとにした飛行場の概略図である。「CONFIDENTIAL」(機密)の表記の下の

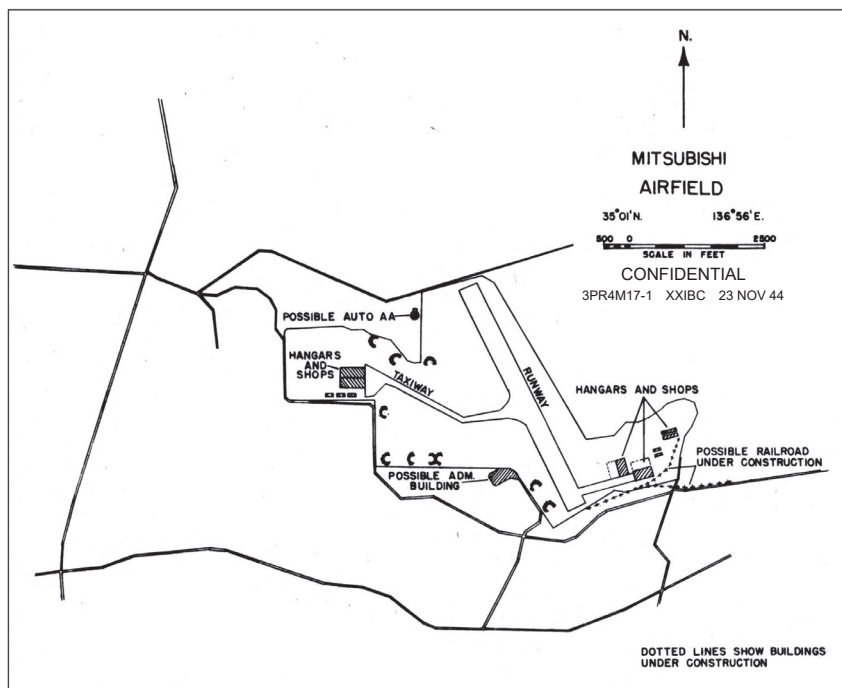


図1

L-50110-16

「XXIBC」、「23 NOV 44」から、第21爆撃軍 (XXI Bomber Command) が1944年11月23日に機密として保持していた資料であることが確認できる<sup>10)</sup>。

図面には一つの滑走路と、東側に大府駅へと延びる専用側線 (RAILROAD) と格納庫 (HANGARS)、西側には誘導路 (TAXIWAY) と格納庫が書き込まれている。この滑走路は、現在土に残っている「滑走路1」と合致しており、「滑走路2」は描かれていない。少なくとも1944年11月時点では、滑走路は「滑走路1」の一本のみであり、かつ現在は土面である「滑走路1」は舗装されたものであった<sup>11)</sup>ことはほぼ間違いない。また、二章で触れるが、1944年末から1945年初頭時点では「中型爆撃機用」と把握されている。すなわち「滑走路1」は、「中型爆撃機用」の滑走路であると認識されていた。

次に図2を見てもらいたい。愛知県公文書館所蔵の、1947年に作成された戦後の開拓関係史料中に複数の図面が保管されていた<sup>12)</sup>。その中の一枚の図面には「知多飛行場配置図」「昭和22年5月6日」「臨時航空機工場整備事務所名古屋出張所」とある。この図面は、米軍が把握していた知多飛行場と、誘導路の入り口部分の描き方が少し違うだけで、ほぼ同じように示されている。

別の機関がそれぞれ作成した図面が似通っているということは、そのどちらの図面も、ある時点での飛行場の実際の姿を反映していると考えて良いだろう。さらに、この1947年の図面は、最初に触れた廣瀬氏の私蔵版の図面とも飛行場の描き方はほぼ完全に一致しており、廣瀬氏私蔵版が正確な図面であったことを立証するものとなることが推察できる<sup>13)</sup>。

つまり図面上、滑走路は、1944年時点でも、1947年時点でも「滑走路1」

10) 第21爆撃軍は、サイパン占拠後、マリアナ諸島からB-29による日本本土への本格的な空襲をはじめが、1944年11月24日がその最初の爆撃を行った日である。図面の日付が撮影日なのか、図面作成日なのか確定できていないが、11月1日には写真偵察機が本土に飛来し、写真撮影を行っていたとされている (NHK スペシャル取材班『戦争の真実シリーズ①本土空襲全記録』2018年による)。

11) ただし、「旧飛行場跡地は緊く締められ、とくに滑走路や誘導路跡地はコンクリート・割石などで固められていた」といった記述も見られ、コンクリートではなく、割石が使用されていた可能性もあるが、詳細は不明である (愛知県開拓史研究会『愛知県開拓史戦後開拓地区誌編』愛知県 1978年 p. 206)。

12) 所管換名寄帳111 農地部開拓課 昭和二十二年 A1016『兵器等製造事業特別助成施設引継調書』(愛知県公文書館所蔵)。

13) 廣瀬氏の図面には「昭和20年1月」と記載されていることに注意を促しておきたい。



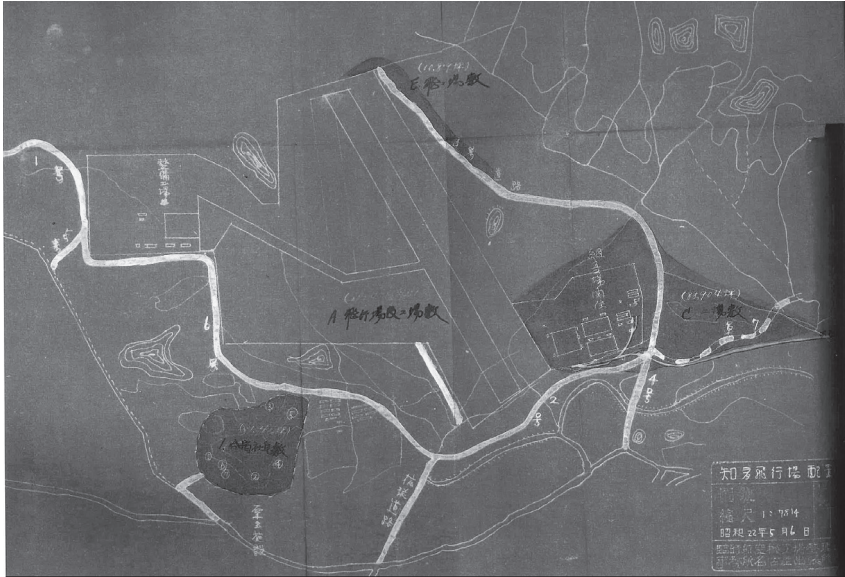


図2

の一本のみであったということになる。今現在私たちが、目にしているコンクリート舗装された滑走路跡と思われる「滑走路2」は、いつできたものなのだろうか。

### 三節 航空写真から考える滑走路

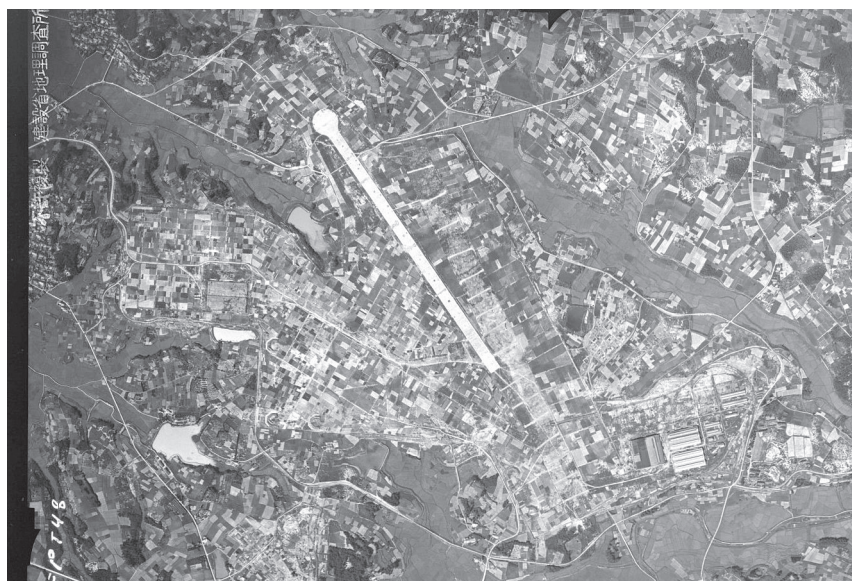
ここでさらに確認しておきたいのが、従来より確認されてきた、戦後に撮影された米軍の航空写真である。国土地理院ウェブサイトにある「地図・空中写真閲覧サービス」において、無料公開されている。この航空写真1にははっきりと「滑走路2」が写されている。反対に「滑走路1」は確認しづらく、北に行くにつれ、周りの土地と同化しているようだ。

「滑走路2」については、占領下の米軍が作ったと考える説もある<sup>14)</sup>が、しかし、米軍による知多飛行場の滑走路をとらえた航空写真はこの一枚だけでは

14) 前述の廣瀬氏は、著書の中でこの航空写真の説明書きにおいて、「白抜きで示されている滑走路は戦後米軍が使用計画想定でネガ上で入れたものと思われる」（前掲注4 p. 118）と述べている。廣瀬氏は、「滑走路2」は米軍が使用目的でネガ上に編集をしたため、写し出されたものであり、当時は存在していなかったと推察している。

ない。以下、滑走路の一部だけが写っているものがいくつかあるが、滑走路跡をとらえた1946から50年までの写真を確認できた限り、年代の古いものから並べる<sup>15)</sup>。上で見た航空写真1は⑥で、特に鮮明に滑走路が確認できる。

- ①1946/07/18 USA-M198-A-1-46、-47、-48
- ②1947/09/06 USA-M448-10、-11
- ③1947/10/13 USA-M554-A-1-76、-77
- ④1947/10/13 USA-M550-1-67、-68
- ⑤1948/09/27 USA-R1825-A-21、-22
- ⑥1948/09/27 USA-R1825-B-50、-51、-52
- ⑦1949/03/08 USA-M1245-A-4、-5
- ⑧1949/04/25 USA-R2760-25、-26、-27



航空写真1 1948年9月27日米軍撮影 USA-R1825-B-51<sup>16)</sup>

15) 1944、45年撮影の写真は確認できず、また、1950年以降、1959年の国土地理院撮影まで確認できなかったため、1946～1950年までのものを挙げておいた。

16) 国土地理院ウェブサイト <https://mapps.gsi.go.jp/maplibSearch.do?specificationId=206068>  
以下、国土地理院ウェブサイトの航空写真は、「整理番号-コース番号-写真番号」で表記する。

⑨1949/05/09 USA-R2800-129、-130、-131

⑩1950/04/13 USA-R3723-56、-57、-58

同じ日付の写真が複数あるのは、飛行機が移動しながら一定距離毎に撮影していたためかと思われる。

これらの写真が意味していることは、白く写ったコンクリートと思われる滑走路、しかも北端に円形部分のある滑走路が、事実として写っているということである。ネガ上の編集ではなく、この写真が事実をそのまま写していることを、確認しておく必要があるだろう。

比較のために、知多飛行場以外の滑走路についても国土地理院のウェブサイトの航空写真で確認してみたい。同じく愛知県内にあった「甚目寺飛行場(正式名称 清洲飛行場)」の滑走路も、引用した航空写真1ほどの鮮やかさではないが、白い滑走路が写し出されている<sup>17)</sup>。また、滑走路の北端部の円状の部分であるが、「甚目寺飛行場」の滑走路には北と南の両端に確認ができ、当時特に珍しい形とは思われない。同じく愛知県内の中島飛行機半田製作所の滑走路の北端にも確認でき、現在の地形にも円状の遺構が残されている<sup>18)</sup>。

以上から、航空写真に映し出された「滑走路2」は、最も古い写真で確認できた1946年7月には実在していたものと断定できる。

ここで一旦、分かっていることを列挙する形で、問題を整理しておこう。

1. 1944年11月23日付 戦略爆撃調査団史料(1945年1月付)内の図面  
航空写真を元に米軍が作成。  
滑走路は一本、舗装。位置からして「滑走路1」。「中型爆撃機用」。
2. 1946年7月～1950年4月 米軍による航空写真  
「滑走路2」が撮影されている。

17) 「甚目寺飛行場」については、あま市教育委員会『戦後75年 甚目寺飛行場 改訂版』あま市美和歴史民俗資料館発行(2020)(甚目寺町教育委員会編『戦後50周年事業 甚目寺飛行場』(1995)の改訂版)を参照されたい。

18) 戦争遺跡研究会『愛知の戦争遺跡ガイド 改訂増補版』あいち・平和のための戦争展実行委員会(2002改訂)p.82。滑走路は長さ900m余り、コンクリート張りで、「滑走路の北端部は、直径約120mの円形のコンクリート製エプロンが造られて」おり、「ここで飛行機の方向を変えた、駐機させたりしていた」。「エプロンの縁にあたるコンクリート製の側溝が曲線を描いて残って」いる。

1948年9月27日時点では、跡と化している「滑走路1」と、形状が確認できる「滑走路2」の二本。

3. 1947年5月6日付 愛知県公文書館所蔵の開拓関係史料内の図面  
滑走路は一本。位置からして「滑走路1」。

廣瀬氏私蔵の、「戦後に三菱重工名航が米国占領軍に提出した」図面に酷似。

4. 現在のフィールドワーク

「滑走路1」が表面が土の状態で残存。

「滑走路2」の跡地にコンクリートが残存。

以上、時系列にあげてみたが、「滑走路2」が実在し、1944年11月以降につくられたとすると、1947年の図面(図2)は飛行場の正確な状況を反映していないことになる。図面上では1944年でも1947年でも滑走路は1本であり、1946年の航空写真では、滑走路が二本である。そして現在私たちは実際に二本の滑走路跡を見ることができる。現時点では、1944年11月の米軍が把握した状況(滑走路1本)はおそらく正確であるということ、また1946年の米軍の写真に滑走路が2本写っているのは、紛れもない事実であること、ということは1947年の図には疑いがもたれることが、ここまでの議論で提示できることである。

また航空写真1について、書き加えておきたい。この写真では舗装されていたはずの「滑走路1」の大部分が周囲と同化してきていることが分かる。コンクリート舗装ならば、滑走路は白く写ることが一般的であるとする、「滑走路1」は、コンクリートが1948年時点ではすでに剥がされていたか、コンクリートと異なる舗装(割石など)のため白く写らなかったかの、どちらかではないかと予想できる。「滑走路1」の舗装は、戦後早い時期に大部分が土に戻されていた可能性がある。

## 二章 知多飛行場の歩みを戦後史料から考える

この章では、二つの新史料の紹介を中心に、知多飛行場の歩みを追ってみた。少し面倒な史料の読解を重ねながら、論文の焦点を、1944年12月から

1945年6月あるいは8月15日までに集中させていく。「滑走路2」がいつどのようにできたのかは不明だが、それを解明するための材料を提示しておくと同時に、中国人強制連行が、何に従事させるために行われたのか、その解明の手掛かりとなる事実を明確にしておくためである。

## 一節 二つの新史料から

一つ目の史料は、1948年7月4日の第二回国会衆議院、財政及び金融委員会において出された「元知多飛行場の土地建物施設拂下の請願」（以下「請願」と、その後の取り扱いを示す閣議決定の史料で、後者は明治期から昭和前期の内閣に関する文書を綴った簿冊『公文類聚』に収録されている<sup>19)</sup>。また国会で取り上げられた様子については、「第二回国会衆議院 財政及び金融委員会議録第五十五号<sup>20)</sup>」に詳しい。

まず国会議事録から見ていくと、

請願人は社団法人婦人緑十字社代表者加藤シヅエ女史でありまして、知多飛行場の土地の一部を拂下げられまして、そこに戦災者の未亡人及び労働犠牲者未亡人のために、本請願を出したわけであります。社会事業団体の事業としてぜひ御採択あらんことをお願いいたしまして、皆様の協賛をお願いいたします

と、請願内容が佐藤観次郎委員により紹介されている。これに対し、大蔵事務官の舟山正吉が「この点につきましては実情をよく調査して、できるだけ地元の御要望に副いたいと考えております」と政府側の意見を発言している。1948年7月には、知多飛行場の跡地を「社会事業」に利用したいという請願が、政府に出されていたことがわかる。

この請願に対して1948年11月9日の閣議決定では、知多飛行場に関する請願は、「戦時補償特別措置法第六十條により旧所有者に返還され返還後においては緊急開拓農地に編入される見込である」という大蔵大臣の意見により、

19) 「JACAR (アジア歴史資料センター) Ref. A13110980100、公文類聚・第七十三編・昭和二十三年・第二十五卷・国会十三・請願四 (国立公文書館所蔵)。

20) 国会会議録検索システムウェブサイトで公開されている。<https://kokkai.ndl.go.jp/minutes/api/v1/detailPDF/img/100204365X05519480704>

「請願」は却下されている。却下される経緯をもう少し詳しく見ておきたい。

この閣議決定に付された、内閣総理大臣宛の大蔵大臣の意見書「元知多飛行場の土地、建物施設拂下げに関する請願について」（1948年10月30日付、以下「大蔵大臣意見書」）は、「請願の要旨」（牧場として使用し栄養源補給の事業を営む）と「右に対する意見」に分かれている。「右に対する意見」にて、請願が通らなかった理由として、

兵器等製造事業特別助成法第四條による建設命令に包含されていたので、当然國有財産に編入されるものとして、引受手続中の処偶々昭和二十一年十月法律第三十八号による戦時補償特別措置法の公布を見、同法第六十條により旧所有者即ち、三菱重工業株式会社に返還することとなる予定であり、しかも返還後において右土地は自作農創設特別措置法によつて緊急開拓農地に編入される見込のもの

である事が述べられている。やや複雑であるが、結論を急げば、飛行場跡地は国政レベルで法的に「緊急開拓農地」に編入されようとしていたことが分かる。

また、「右に対する意見」には知多飛行場の土地についての来歴が記されている。それにも簡単に触れておきたい。これによると、

本地区の工場及び厚生施設は、元三菱重工業株式会社が旅客機製作工場として建設し、土地は右飛行機の整備及び試験飛行用地として会社自らの手で昭和十六年五月に建設に着手、昭和十九年末に大体完成されたものであつた

とされている。知多飛行場は、三菱重工業株式会社により1941年5月に建設着手され、1944年末に「大体完成」した。1943年9月付の『陸軍機體十九年度特別増産計畫』<sup>21)</sup>の時点では、「知多飛行場」の「目途完成時期」は「十九年四月末」となっていたが、この史料により、「昭和十九年末に大体完成」した事がわかる。

二つ目の史料は、東海北陸地方商工局がまとめた『兵器等製造事業特別助成

---

21) 前掲注2。

施設引継調書（三菱重工業株式会社第五製作所知多飛行場分）』（以下『引継調書』）である。この『引継調書』は一章で確認した1947年付の図面である図2が収録されていた史料群である。が、理解の前提となる1942年に公布された「兵器等製造事業特別助成法」<sup>22)</sup>（以下「助成法」）から読み解いておきたい。「助成法」の第三条には、

政府ハ兵器等ノ生産力ヲ確保スル爲必要アリト認ムルトキハ命令ノ定ムル所ニ依リ兵器等製造事業者ニ對シ兵器等製造設備ヲ無償ニテ貸付シ當該設備ニ依ル事業ノ經營ヲ命ズルコトヲ得

第四条には、

政府ハ命令ノ定ムル所ニ依リ兵器等製造事業者ニ對シ前條ノ規定ニ依リテ當該事業者ニ貸付スベキ設備ノ建設ヲ命ズルコトヲ得此ノ場合ニ於テ設備ノ建設ニ要スル費用ハ命令ノ定ムル所ニ依リ國庫ノ負擔トス<sup>23)</sup>

とある。

兵器等の生産力を確保する必要から、政府は兵器等製造事業者に製造設備を無償で貸付け、その設備を使用した経営を命令できた（第三条）。そして建設を命じられた設備にかかる費用は政府が命令したことを理由に国庫負担とする（第四条）と定められている。知多飛行場は「会社自らの手で昭和十六年五月に建設に着手」とあったので、もともと三菱が始めた事業であったが、後に、「助成法」の対象となり、国庫を投入された飛行場施設となったと考えられる。

では、いつ知多飛行場は「助成法」の対象となったのか。『引継調書』を見ていきたい。『引継調書』の「三菱重工業株式会社第五製作所知多飛行場施設及び厚生施設関係国有財産引継に関する説明」（以下、「引継に関する説明」）には、

三菱重工業株式会社第五製作所知多飛行場及び工場設備並びに之に附帯する厚生施設は昭和二十年六月二十三日附二〇航第一三七號を以て軍需大臣より兵器等製造事業特別助成<sup>[法カ]</sup> ■ <sup>24)</sup> 第四條の規定に依り三菱重工業株式會

22) 1944年4月に改正、1945年11月に廃案。

23) 『官報』1942年2月13日。国立国会図書館デジタルコレクション。https://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/2961029

24) 該当ページの下部が破損しているため、■は史料の欠損を示している。

社を受命事業者に指定し其の建設を命令したものとあり、1945年6月23日付の軍需大臣の命により、「助成法」の適用を受けたことが確認できる。

内容に入る前に、この史料の作成時期に関して基本的な点を押さえておきたい。『引継調書』を作成した東海北陸地方商工局は、1946年1月に設置された地方商工局の一つである。戦時中、航空機の飛躍的増産のため、軍需生産の一元的な統轄を目的に設置された軍需省は、1945年8月25日に解体され、翌26日に設置された商工省がその仕事を引き継ぐこととなる。この『引継調書』の本文にあたる「引継に関する説明」には、「昭和二十二年三月十一日附二二産局第二七五號ノ二（関聯昭和二十二年三月十一日附二二産局第二七五號）及び昭和二十二年三月十九日附二二産局第二九五號通牒に基いて（中略）引継する」とあり、目録にある添付の史料の中には、1947年6月12日付の史料<sup>25)</sup>が含まれていたので、おそらく1947年6月以降にまとめられた史料だと推察される<sup>26)</sup>。

では、なぜ「助成法」の適用をみたのか、長くなるが、『引継調書』の「引継に関する説明」から以下引用する。同史料によると、

昭和十六年頭初陸軍大臣より三菱重工業株式会社が■■■■輸送機の飛躍的なる増産命令に接し之の生産擴充用施設として第五製作所の近接地■■■■<sup>〔であるカ〕</sup>愛知縣知多郡上野大府両町地内に飛行場を建設し組立、整備試験飛行完了迄の一■■■■<sup>〔連工程をカ〕</sup>移行して生産能率の向上と生産増強に資せんがため本計畫を樹立し全社の自力計■■■■<sup>〔畫としてカ〕</sup>發足し爾來其建設に邁進して來たものであるとある。

1941年初頭の陸軍大臣による増産命令に応えるために、三菱重工業が建設したものであり、そもそも陸軍からの需要が大きく影響していることがうかが

25) 上野大府両町長より名古屋商工局長宛、「知多助成法施設ニ依り廃止ノ當町道明細ニ関スル件」。

26) 『引継調書』には引継ぎ相手が明記されていないが、文中に「貴局」が使われていること、1948年の「請願」に対し意見を述べているのが大蔵大臣であることから、引継ぎ相手は大蔵省の地方部局である財務局と考えられる。また、「引継に関する説明」が名古屋商工局の用紙で作成されていることも、書き添えておきたい。



える。そうして建設された知多飛行場であるが、

然る處愈々戦局の緊迫化に伴ひ陸軍用重点機種である重爆撃機の急速なる整備■■■■■至つたので右の計畫を變更すると共に既述の様に軍需大臣より兵器製造事業■■■■■<sup>〔特別助成法カ〕</sup>の適用を受けて官設工事に變更せられたものであつて昭和十九年より漸次其完成■■■■■を使用して作業を開始して来たものである

と史料では続いている。計画が変更され、官設工事となったのは、「重爆撃機の急速なる整備」が大きく関わっていたようである。

ここまで「請願」と『引継調書』を中心に見てきた。三菱は1941年以降軍需工場として飛行機の生産に当り、この間増産の命令等を受けながら、1945年6月23日に「助成法」の対象となった。つまり一民間企業の企業努力ではなく、国が支出する軍需工場となったのである。また、戦後処理に関しては、1946年10月公布の「戦時補償特別措置法」から「自作農創設特別措置法」による処理を経て、「緊急開拓農地」の拡大が進められようとしていた。『引継調書』によると、「戦後の混乱と非日本人の損行並びに國民道義の頽廢等に依つて盗難、損壞、廢滅著しいものがあり」、1946年2月6日付商工省整理部の通牒により、東海北陸地方商工局によって知多飛行場の損壞物件の大部分は、既に払下げ処分済みであるという。敗戦後の、開拓農地としての使用は、法的にあるいは実態として、混乱を含みながら動いていたことが推察される。

## 二節 強制労働の現場へ

さて一節でみた一連の経過を踏まえながら、もう一度中国人強制連行との関わりを考察の対象に含めてみよう。先述したように、地崎組により北海道へ強制連行された中国人は、『事業場報告書』によると、1944年11月30日に大府出張所に「中間異動」してきている<sup>27)</sup>。1944年末ごろ「大体完成」された知多飛行場において、どのような「就労」の要請があったのか。

まず、一章で確認した米軍の図1を再度見てほしい。この図面中の滑走路の

27) 前掲注1 p. 75。

南端から大府駅へと伸びる専用側線が「under construction」（建設中）とされており、文書中には、飛行場の東西にある「三つの格納庫と広い施設」（整備工場、組立工場か）が同じく「建設中」と説明されていた。滑走路自体は、米軍の史料では建設中との書き込みはない。そして、先に見たように「請願」に対する「大蔵大臣の意見書」には「昭和十九年末に大体完成」とある。おそらくは「滑走路1」のことを指していると思われる。

1944年の末頃、「知多飛行場」の周辺地域において、飛行場への「勤労奉仕」が行われていたことが、自治体史に散見される<sup>28)</sup>。大府町の東に隣接する刈谷町（現刈谷市）では1944年12月4日付で「大府飛行場拡張工事勤労奉仕出勤計画」<sup>29)</sup>が出されている。「各町出勤割当人員」が示されており、その「出勤期間」は「自 昭和十九年十二月五日 至 昭和十九年十二月二十四日」の20日間、「出勤地」は「大府町吉田地内飛行場現場（大府駅ヨリ西方約一里）」と記されている。1944年末から行われた「勤労奉仕」は自治体史において、どれも飛行場の「拡張工事」のためとされている。『事業場報告書』の「就業労務ノ種類職種」には、その作業内容について「飛行場滑走路拡張誘導路新設地均」<sup>30)</sup>とあり、ここでも「滑走路拡張」と記されている。完成後すぐの滑走路の「拡張」がなぜ必要とされたのか、「拡張」とは滑走路の長さなのか、幅なのか、数なのか、刈谷町の史料にも『事業場報告書』にもこれ以上の記載がないため判明しないが、一節で見てきた、重爆撃機生産の要請が知多飛行場の工

28) 以下、史料の典拠が曖昧なため、参考として引用しておきたい。「昭和一九年一二月より、上野町大字富木島に航空本部の飛行場拡張工事が実施され、近隣集落から多くの勤労奉仕に出た。寺中町内会に残る資料では、寺中集落の勤労奉仕出勤人員は、男子・女子・子どもを合わせ、昭和二〇年二月末までに四二八人に達している。」（東海市史編さん委員会 編『東海市史 通史編』東海市（1990）p. 681）。

「昭和二十年一月三日」「陸軍航空本部 名古屋建設隊本部 知多工事本部工事長 陸軍技師 畑中次雄」より「森岡區長」宛て「人夫出勤方依頼ニ関スル件」には「今般陸軍航空本部直営ノ飛行場拡張工事施工中ノ處右工事ハ軍ノ作戰上最モ緊要ニシテ最短時日ヲ以テ竣功セシムル計画ノモノニ有之地元有志ノ勤勞参加ヲ切望致居候」とあり、出勤人員名簿の作成を依頼している。（大府市誌編さん委員会 編集『大府市誌 資料編 近代 現代』大府市（1991）pp. 205-207）。

29) 「本田宗一郎文書」（刈谷市史編纂所蔵）。「支援する会」の機関誌「みかん畑の大きなテント」第3号（2014.6）にて、西秀成氏により活字化、史料紹介が掲載されている。

30) 前掲注1 p. 85。

事にも関わっているという見通しのもと、以下で推察を交えながら、事実関係を洗い出してみたい。

知多飛行場で製造されていた航空機は、1945年4月ごろ、四式重爆撃機キ67（「飛龍」）が生産の中心になっていったことが指摘されている。西秀成は、陸軍航空本部航空兵器総局『昭和20年度飛行機生産実績』（防衛省防衛研究所所蔵）における「飛龍」の生産実績は、「4月実績の38機のうち、名古屋が29機、熊本が9機」であったと指摘している<sup>31)</sup>。また、1943年9月付の『陸軍機體十九年度特別増産計画』によると、陸軍からの「要求」は、1947年3月の「第三次到達時期」までが明示されており、三菱の答申した能力を明らかに超えるものであった。そのため「現有設備（既計画ノ完遂ヲ含ム）ノ最大能力ヲ發揮セシメ之ガ強行予定ヲ別表（中略）ノ如ク計画セリ」とも、『特別増産計画』の中には記されている<sup>32)</sup>。「別表」の計画によると、この時期の「作業場」「知多」の、生産予定の機種は「キ四十六」「キ八十三」となっている。これはそれぞれ「百式司令偵察機」と「試作戦闘機」を指しており、「キ六十七」すなわち「飛龍」の生産は含まれていなかった。知多飛行場が建設中であった1943年当時の増産計画において、「作業場」「知多」に期待されていた役割は、「偵察機」や「戦闘機」の製造であった。また、一章で見た米軍史料では「中型爆撃機用滑走路」と把握されていた。時期の特定こそできないものの、1944年末から1945年の短い期間のどこかで、「重爆撃機用滑走路」が求められるようになったと考えられる。1944年末には、名古屋にある三菱の工場は空襲を受けており、「知多」への要求は重爆撃機製作へと急速にシフトしていったことが予想できる。

また、『引継調書』の「引継に関する説明」において、気になる文言もある。戦後の荒廃が進んでいる飛行場施設の現状の中で、「飛行場主滑走路は概ね完全であるが誘導路は農耕地として使用」と記されているのだ。「主滑走路」という、いかにも「副」の滑走路があるかのような記述だが、滑走路についてはこれ以上詳細が記されていない。本稿では、「主滑走路」は、重爆撃機の生産

31) 前掲注3所収、西秀成「「大府飛行場」強制連行の現場からの報告」。

32) 前掲注2。

に転換した時期に合わせて、「滑走路2」を意味するようになったのではないかと想定している。そう考える理由を含めて、以下で検討していく。

中国人480人が大府に連れてこられた11月30日という時期は、おそらく「滑走路1」が「昭和十九年末に大体完成」した頃とほぼ重なっており、労働の開始時期は、先に触れた日本人の「勤労奉仕」の時期とも重なっている。

また、地崎組関連のGHQ/SCAP文書の中に、当時の労災補償の「保険證書」が残されている<sup>33)</sup>。「工事ノ場所及名稱」には「知ヒ第一號工事」と記されており、「工事ノ開始豫定年月日」は「昭和十九年十二月一日」とある<sup>34)</sup>。おそらくこれと対になる「災保様式甲第四號 工事終了届」にも「工事ノ名称」は「知ヒ第一號工事」と記されている。これらは、「知ヒ第一工事」がいつ始まり、いつ終わったかを示すものではないが、中国人が、到着の翌日から「知ヒ第一工事」に従事させられていることを示しており、強制連行の目的と「知ヒ第一工事」が密接な関係にあることを教えてくれている。

さらに、1945年4月21日付の東海軍管区建設隊と地崎組との契約書についても言及しておきたい<sup>35)</sup>。「華人労務者提供契約を締結する」で始まるこの契約書には、「乙は甲の要求によりイ六号工事に華人労務者所要人員を就労せしむるものとす」（引用者注・乙が地崎組、甲が東海軍管区）とあり、中国人たちを「イ六号工事」に「就労」させるとある。「労務就労期間はイ六号工事期間中とす」とあり、明確な期間が契約書に示されていないが、GHQ/SCAP文書に残されている地崎組による「募集費」の請求書<sup>36)</sup>によると、1945年1月から3月分は「陸軍航空本部名古屋建設隊 知多工事本部」宛に、4月から6月分は「東海軍管区経理部 建設隊本部」宛になっている。「イ六号工事」が何を示しているのかは今のところ不明である。工事の変更は東海軍管区への管轄

33) GHQ/SCAP 文書 RG331 LS-02322 (国会図書館 原史料は米国国立公文書館所蔵)。1945年1月7日付。「保険契約者ノ住所氏名」のところには「陸軍航空本部知多工事地崎隊 多田昌三郎 (「大府」での地崎組の責任者)」と記されている。

34) 企業の弁明書ともみなしうる史料である『事業場報告書』だけでなく、米軍が裁判用に収集した地崎組の資料でも「知ヒ第一(號)工事」の呼称が使われている。

35) GHQ/SCAP 文書 RG331 LS-02322。『愛知県史 資料編27 近代4 政治行政4』(2006) pp. 748-749にも収録。

36) GHQ/SCAP 文書 RG331 LS-02322、LS-02322。

異動によるものなのか、工事内容自体の変更なのかわからない。予想としては、3月末辺りで「知ヒ第一工事」が終了し、4月頃から「イ六号工事」とされる新しい工事に入った可能性があるということである。ここではこれ以上の証拠史料がないが、今後の研究のためにあえて紹介しておく。

ここで地形図1、地形図3あるいは航空写真1を、図1や図2と比較してほしい。「滑走路2」の北端部分は、図1、図2の場外にまで至っている。そして戦後の地形図3を見ると、地均しは飛行場の敷地に沿うように走る道路を越えた北側にまで及んでいる。航空写真で見た滑走路の円形部が存在する所である。これは、1944年に米軍が把握した図1の時点ではなかったが、地均しされて「拡張」された部分であることが予想できる。ここまで見てきた「拡張工事」の一つの有力な現場であったのではないかと考えられる<sup>37)</sup>。「滑走路2」が、重爆撃用の滑走路であり、「拡張工事」の対象でもあり、滑走路を北西に延ばす作業が必要であったとすれば、それが、勤労奉仕や、中国人の労働現場であったと予想することは難しくない。

そして、専用側線についてだが、「引継に関する説明」によると「元三菱重工業株式會社名古屋航空機製作所長及び名古屋鐵道局長との工事契約に依つて三菱重工業株式會社に於て豫納金を納入し布設したもので昭和二十年六月之の竣工を見た」とある。専用側線の完成は、中国人475名が北海道に連れ戻される6月末とほぼ同時期でもある。しかもこの6月とは、23日に三菱が「助成法」の適用を受ける時でもある。国が主導して重爆撃機用の滑走路をつくり、四式重爆撃機「飛龍」の生産を行う期間とも重なっている可能性が高い。

ここで本稿の立場を整理しておこう。おそらく「知ヒ第一工事」を担うために中国人は「大府」に連れて来られた。「知ヒ第一工事」とは、「飛龍」を生産し、それを飛ばす滑走路を「拡張」することであったのではないか。図面の北側にまで至る「滑走路2」の拡大は、中国人がその地均しに従事した結果による可能性が高い。そして、地均しが終わると、中国人は北海道へ送られる。そ

37) とするならば、図2は、戦後につくられたものではない可能性が高い。廣瀬氏の戦後米軍に提出されたという図面が、「昭和20年1月」と記載されていたものであった点も踏まえると、新しい図面が以降作られなかった可能性も高い。状況証拠だけであるが、今後の検討を待ちたい。

の時期には、三菱の事業は「助成法」が適用されて国庫の支出となり、また、大府駅からの専用側線も完成している。もし、「滑走路2」を重爆撃機用にコンクリートで固めるとしたら、6月末から敗戦までの期間ではなかったかと、本稿では予想している。

## 終章——滑走路跡のその後と残された課題

この章では、戦後の滑走路跡地に関する記述を追うと同時に、いくつかの気づきを述べて終わろうと思う。

### 一節 開拓史から読み取れる滑走路跡地について

「請願」に対する「大蔵大臣の意見書」からみたように、旧知多飛行場の土地は開拓地とされていった。『引継調書』が、農地部開拓課の所管史料として愛知県公文書館に残されていた所以だろう。

「自作農創設特別措置法」は1946年10月21日に公布され、この「第二次農地改革」の基本法律の制定により、「未墾地取得も既墾地同様に政府の強制買取方式となり、22年度以降大規模かつ急速な未墾地の解放が行われることとなった」<sup>38)</sup>。

愛知県開拓史研究会編『愛知県開拓史』から、戦後の飛行場跡地を見てみよう。この書籍は、『戦後開拓地区誌編』、『通史編』、『戦後開拓資料編』の全三巻が出版されており、それぞれ1978、80、81年の発行と時代は下がるが、発行元は愛知県であり、愛知県所蔵の開拓関係史料を参考に戦後の開拓事業を中心に編まれている。県内の個々の地区の開拓については、『愛知県開拓史 戦後開拓地区誌編』に詳しい。同書によると、知多飛行場跡地には「大府吉田開拓農業協同組合」と「上野開拓農業協同組合」の二つの開拓組合が入植している。

旧飛行場は農耕に利用するという国の方針により、20年秋から、ここは開拓地となり、大府町農業会により道路（12.5km）と排水路（0.5km）が

38) 愛知県開拓史研究会編『愛知県開拓史通史編』愛知県（1980）p. 268。

建設され、飛行場とされなかった東端に14戸（大府吉田）が入植した。23年、民有地168ha（三菱会社所有地162.2ha、村外個人所有地2.8ha）<sup>39)</sup>が国に買収され、旧内務省所有地14.5haも農林省に移され、本格的な開拓が行われることになった。<sup>40)</sup>

1945年秋から開拓は始まり、まず「大府吉田開拓」が入植したが、「第二次農地改革」以後の1948年に広域の土地が国に買収され、本格的に開拓が始まった。飛行場跡地は旧所有者である三菱に戻された後に「緊急開拓農地」になるという、1948年の「請願」に対する「大蔵大臣の意見書」にあった説明は、この辺りのことだろう。

1948年から本格的に飛行場内の開拓は進んだようだが、『戦後開拓地区誌編』によると二つの開拓組合が入植したこの地区は、「標高20～30mの起伏に富む丘陵で、大部分が畑であったが、戦時中（昭和16年）、三菱航空機工場の試験飛行場用地として、地区の中央部から北部は均平化され、滑走路はコンクリートや割石などで固められていた」<sup>41)</sup>と記されている。一章で見えてきたように、丘陵地が均され、舗装された滑走路が存在していたことがここでも確認できる。

滑走路に関係する箇所を見ていくと、「農林省は、現地視察の結果から、当初は滑走路跡地への入植を許可しなかった。県開拓課は地元（上野町）農家の意向を受けて、京都農地事務局へ働きかけ、26年、入植地開発の承認を得、入植者を募集した」<sup>42)</sup>とある。「上野開拓」の入植の承認は1951年と、敗戦後すぐというわけではなかったようだ。米軍の航空写真に「滑走路2」が写り続けていたのはこのためだろうか。

39) 三菱所有地と村外個人所有地を足しても165haなので、あと3haについては不明。

40) 前掲注11 p. 206。一方で、「26年、知多郡上野町と大府町に跨がる三菱重工業会社の軍需工場跡地（戦時中飛行場として利用）165haが解放された」（『通史編』p. 495）ともある。1948年に農林省に移管されたが、開拓地として解放されたのは1951年だったということなのか、後述の「上野開拓」が1951年に滑走路の開拓承認を受け入植した時のことをいっているのか、判明できていない。

41) 同前 p. 205。

42) 同前 p. 207。

東海市地図情報サイトの1959年の旧都市計画基本図<sup>43)</sup>によると、敗戦から14年後、知多飛行場跡地は、ほぼ果樹園と化している。「滑走路2」の跡地は直線道路となっており、その北端の、家屋が道を挟んで並ぶ集落は「上野開拓」と記されている。「上野開拓」は、現在、住宅の敷地に「滑走路2」のコンクリートが確認されている箇所である。また「滑走路1」の南端の旧飛行場場外の集落には「吉田開拓」と記されている。『戦後開拓地区誌編』には、「上野では、旧滑走路を利用し、幹線道路の両側に並んで立地し、路村形態がみられる」<sup>44)</sup>との記述も見られる。ここで触れられている「旧滑走路」は、「滑走路2」のことを指しているのではないか。滑走路の開墾をさらに追っていくと、「上野工区の開墾は困難であった。この土地は旧滑走路跡地で、普通の土の上に約50cmの粘土がねり固められ、そのうえに約50cmの割石が敷きつめられていた」<sup>45)</sup>とある。「上野開拓」が開拓した滑走路跡地の状況が詳細に書かれているが、ここではコンクリートとは記されていない点が気になる。

その後、開拓地として解放されていく一方、当該地区には「アンテナ基地」移設のための土地利用要請が、1952年頃には米軍より出されていた。『通史編』によると開拓地の農業外の転用として、実際一時期米軍に使用されていた。以下、米軍との関係をわかる範囲で示しておきたい。

愛知県公文書館所蔵の『重要文書綴 渉外課 自昭和二十七年至昭和二十八年』を見ていきたい<sup>46)</sup>。米軍との折衝にあたる県の渉外課がまとめたもので、米軍による知多飛行場跡地の使用要請に関する史料が、数点収録されている。

その中の1952年6月24日付の米軍側の史料に、その使用要求の詳細が記されており、「守山所在ノ空軍 ANTENAFARM ノ移転ヲ許スタメ」に旧飛行場の土地の接収を希望しているとある。「所望ノ土地面積」は「合計4,500,000平方呎」で、450万平方フィートは、約42町（約40ha、約12万6464坪）になる。

43) 東海市地図情報サイト <https://www2.wagmap.jp/tokai/Portal>。分類「事業者向け」に、旧都市計画基本図が公開されている。

44) 前掲注11 p. 213。

45) 同前 p. 207。

46) 『重要文書綴』県庁文書 渉外課 昭和28年完成 E26-5 (愛知県公文書館所蔵)。「みかん畑の大きなテント」第15号 (2020.5) において、西秀成氏によりすでに活字化され史料紹介が付されている。詳しくはこちらを参照されたい。



同所収の「舊三菱飛行場地区の概況」に記されている「総面積」は「約一七〇町」なので、総面積に対し25%程の土地を米軍は求めていたようだ<sup>47)</sup>。また米軍が要求する「土地ノ種類」という項目には、「果樹園1割、畑地6割、コンクリート滑走路3割」とあり、米軍が調べた接収希望地の状況を示していると思われる。本稿の行論上から言えば、「滑走路2」に当たるのではないかと考えている。『開拓史』で見たように「上野開拓」が1951年という遅い時期に入植を承認されたためか、コンクリートで舗装された滑走路が米軍の接収前に依然として存在していたことがわかる。「開墾状況」には、「滑走路の一部を除き開墾済」とあり、滑走路の開墾がまだ進行中であったことを示している。

同所収「上野大府地区（元三菱飛行場跡）」には「昭和二十六年七月～八月頃に、現地部隊が同地を測量した」とあり、1951年から米軍による接収の動きがあったことがわかる。「農民は不安状態に入った」と続いているが残された史料は、基地の使用に基本的には反対の態度を示しながらも、条件闘争に移ろうとしているように読める。「今後要望すべき事項」には、「一、土地の使用は全域（四、五〇〇、〇〇〇平方呎）とせず建物工作物敷地等必要個所に限定されたい」と書かれており、なるべく使用土地を縮小させ、開拓農民に配慮した要望が出されていたと思われる。それに対して1953年の『平和新聞』には「レーダー基地」に対する明確な反対運動の記事が見られ、7月5日付の記事には「一昨年もレーダー基地問題が起ったが、反対斗争で立ち消えになった」とある<sup>48)</sup>。

この米軍の基地があった場所は、明確ではないが、ほぼ「滑走路2」沿いであったろうと予測している<sup>49)</sup>。

47) 170町は約168haで、『戦後開拓地区誌編』で見た、1948年に買収された民有地の大きさと合致する。一方で、「一七〇町（昭和二十六年七月一日買収）（昭和二十六年九月一日大部分売渡済）」と史料では続いており、1951年に買収されたこと、一致しない点もある。前掲注40も参照されたい。

48) 愛知平和委員会発行『平和新聞』1953年7月5日付、8月1日付において、「レーダー基地」反対闘争の動きが記されている（愛知平和委員会発行『平和新聞愛知版 復刻版第1巻』1989年による）。

49) 所史編さん委員会『躍進 部門史 銚鋼一貫20年史』新日本製鐵株式会社名古屋製鐵所（1984）には、「知多郡上野町（現東海市富木島町）には、前駐留米軍兵舎を改造して36年1月に開寮（現第2東海寮）」とある。東海寮は、「滑走路2」の南端付近に位置し

## 二節 残された課題

最後に「大府飛行場」の呼称について述べておきたい。戦中、「知多飛行場」を「大府飛行場」と呼称しているのは、確認できる限り、先に引用した刈谷町の勤労奉仕の史料においてのみであった。管見ではあるが、自治体史では、1966年発行の大府町編『大府町史』の記述が、知多飛行場について記された一番初期の記述と思われる。が、『大府町史』の時点から、「昭和十九年大字吉田字大高山、北ノ脇、山ノ脇地内約六万坪及び上野町地内約六万坪に軍部後援で三菱航空機株式会社が大府飛行場を建設した」<sup>50)</sup>と、すでに「大府飛行場」として記述されている。その後、知多飛行場に関する詳細が記述されるのが、1978年発行の『あいちの航空史』であるが、ここでも「大府飛行場」というタイトルで紹介されている。この書籍は戦後、「中日大府飛行場」を設置した、中日新聞社会部編の書籍である。

1952年8月から、格納庫が小牧に移された1958年7月までの間、中部日本新聞社（現中日新聞社）の「中日大府飛行場」が知多飛行場跡地に置かれた<sup>51)</sup>。米軍の接収時期とも重なっている。「中日大府飛行場」、米軍の「アンテナ基地」ともに、知多飛行場地内のどこに位置していたのか、また旧滑走路は再利用されていたのか、詳細は不明である<sup>52)</sup>。「大府飛行場」が再生産されていく現状の中で「知多飛行場」という名称を探す方が難しくなっている。しかし「大府飛行場」の名称では、建設当時の歴史史料に当たることは出来ない。

私たちにとって重要なのは、中国人強制連行を考える場合、地崎組の事業場が、「大府」の名で呼ばれていたことであろう。中国人強制連行を考える立場からは、歴史的な経緯はともかくとして、「大府」の事業場で労働させられた

---

ていた。

50) 大府町編『大府町史』大府町史編纂委員会（1966）p. 370。

51) 1952年8月5日、15日、16日の「中部日本新聞」に記事が掲載されている。また、中日新聞社史編さん室編『中日新聞創業百年史』中日新聞社（1987）において、「民間空港第一号を開設」として記述がある。

52) 簡易なものではあるが、1952年8月5日付の「中部日本新聞」記事にある「実測面図」では、滑走路は東西方向にのびており、長さは420mとある。記事には「大府町長草にある豊田自動織機（社長石田退造氏）所有の土地」とあるため、現在の同社所在地の付近に位置していたのではないかと推察される。

場所が、「大府飛行場」と呼ばれるようになったのは自然であるとも考えることもできる。しかし、大府飛行場の呼称を用いる限り、歴史的史料へのアクセスは不可能であること、すなわち過去の事実から遠ざかることを意味している。中国人強制連行が、「大府」という事業場で行われたことと、「大府飛行場」があたかも存在したかのように論じられることとは、今後峻別される必要があるのではないか。本稿では今後「大府飛行場」の呼称をやめ、知多飛行場と呼ぶことを提唱したい。

最後に、残された課題は多いが、いくつかの点にだけは再度触れておきたい。図面で残された史料はすべて、滑走路が一本で描かれていた。これらの図面は本論で指摘してきた通り、1944年11月から1945年1月までの実態を表すものとしては使用可能であるが、その後の滑走路が二本となっていく現実を反映していないことは明らかにしてきたつもりである。いつどのように二本目ができるのかなどの細部については、「知ヒ第一工事」「重爆撃機」「勤労奉仕」「助成法」「専用側線」そして中国人が連れて来られた日と、北海道に移動した日などをキーワードとして、できる限り史料に沿いながら事実に向き合うとしてきたが、残念ながら不明の点が多い。

現地の証言者も、強制連行の生存者も高齢化が進み、「大府」の事業場に連行された生存者は、私たちが把握しているところでは、王連橋さんただ一人となった。直接の経験者の証言を聞く機会は、ほぼ失われかけている。今後、中国人強制連行という、歴史の闇に葬ってはならない事実に向き合うためには、伝聞に拠らない更なる歴史的史料の発掘が不可欠である。この不十分な論考がそうした今後の研究の進展に少しでも寄与できるように、大方のご批判を仰ぎたい。

## 付記

最後に、本稿を作成するにあたり、多くの方にご指導、ご協力いただいた。まったく不慣れな作業に対して、神戸大学の長志珠絵教授から歴史資料へのアクセスについて多くの適切なアドバイスをいただいた。また、地図の扱いについては愛知県立大学の服部亜由未准教授から多くのご指摘を受けた。末尾になったが、ここに御礼申し上げる。