

昭和10年前後までの陸軍飛行場 飛行機庫図鑑 【 序 】

横川裕一

Text & Illustration by Yuichi YOKOKAWA

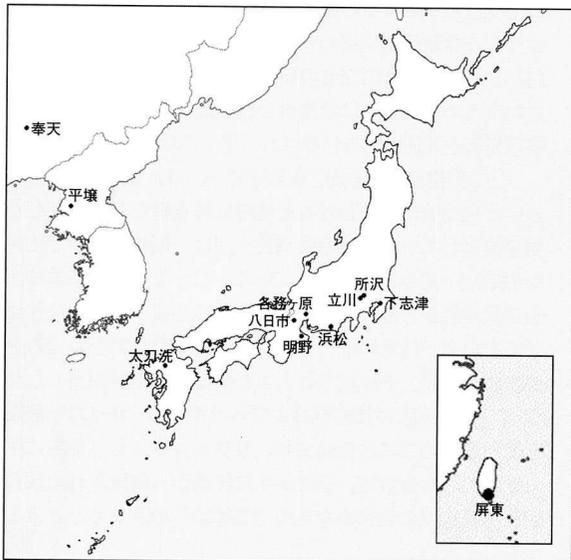
はじめに

筆者は陸軍機と陸軍航空を長年にわたり調査してきたが、そのなかで「この写真は、どこの飛行場の撮影だろう？」と思う写真を多く見てきた。そこで昭和10年前後までの陸軍飛行場を中心に、飛行場を特定するための情報を収集してきた。

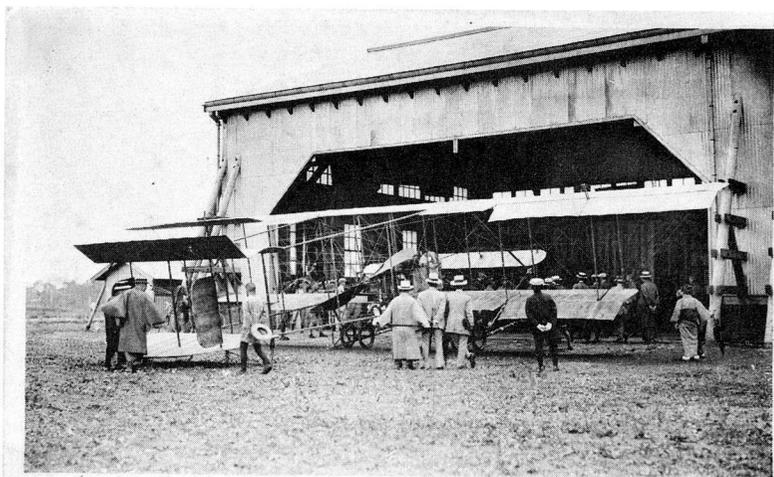
今回、読者各位に披見いただくことで、より精度向上や情報収集を行なうべく、現況をお披露目したい。

■飛行機庫

収集したおもな情報は飛行場の写真や写真絵葉書である。飛行場ごとに年代別に複数が集まり、新聞記事や陸軍書類等から補足できれば、飛行場の特定が建物によって可能になるのではないかと思えてきた。その具体的な建物が、「飛行機庫」である。



【図1】
次号以降、掲載予定の飛行場。



景光 露ッ引リヨ周納格機三第式川徳 (機行飛用軍日本日)

所沢の第一飛行機庫。内部容積を確保するための外側に出ている支柱が目立つ。なお、キャプションでは「徳川式第三号機」とあるが、機体はモ式1912年式(当時の絵葉書から)。

飛行機庫とは現在では聞きなれない言葉だが、格納庫より用途を限定した飛行機格納庫が「飛行機庫」として用いられており、対象時期では広く使われていた。アジア歴史資料センターで検索すると、「格納庫」で1803件・「陸軍航空 格納庫」で36件に対し、「飛行機庫」で214件・「陸軍航空 飛行機庫」で47件の該当数を得る。

飛行機庫はどの飛行場でも似た外観なのだが、築年による形状変遷と飛行場ごとの特徴があることから、飛行場を特定できる。本連載記事では、いままでに特定し得たと筆者が考える昭和10年前後の次の陸軍飛行場図鑑である。

- ・内地…下志津、所沢、立川、浜松、各務ヶ原、明野、八日市、太刀洗
- ・外地…奉天(満洲)、平壤(朝鮮)、屏東(台湾)

加えて、軍民共用であった時期の立川民間格納庫も採り上げるが、対象時期ながら、熊谷飛行場など特定に至っていない飛行場はある。

対象とした時期の終わり、すなわち、昭和10年前後は防諜が意識され始めてきた時期である。陸軍機でも九四式偵察機(昭和9(1934)年10月制式制定)や九五式戦闘機(昭和10年11月制式制定)は、制定からしばらくの間、その写真撮影や掲載が禁止されている。同様に飛行場に関しても、これ以前であれば写真や絵葉書、新聞記事でも情報は比較的豊富であるが、この期以降は情報量が激減しており、結果的に昭和10年後になってしまっているのが実情である。熊谷飛行場、すなわち、昭和10年12月開校の熊谷陸軍飛行学校も同様な背景から、情報量が少なく特定に至っていない。

■飛行機庫の識別(全般形状)

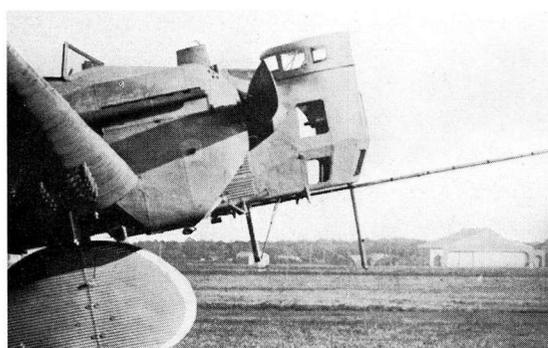
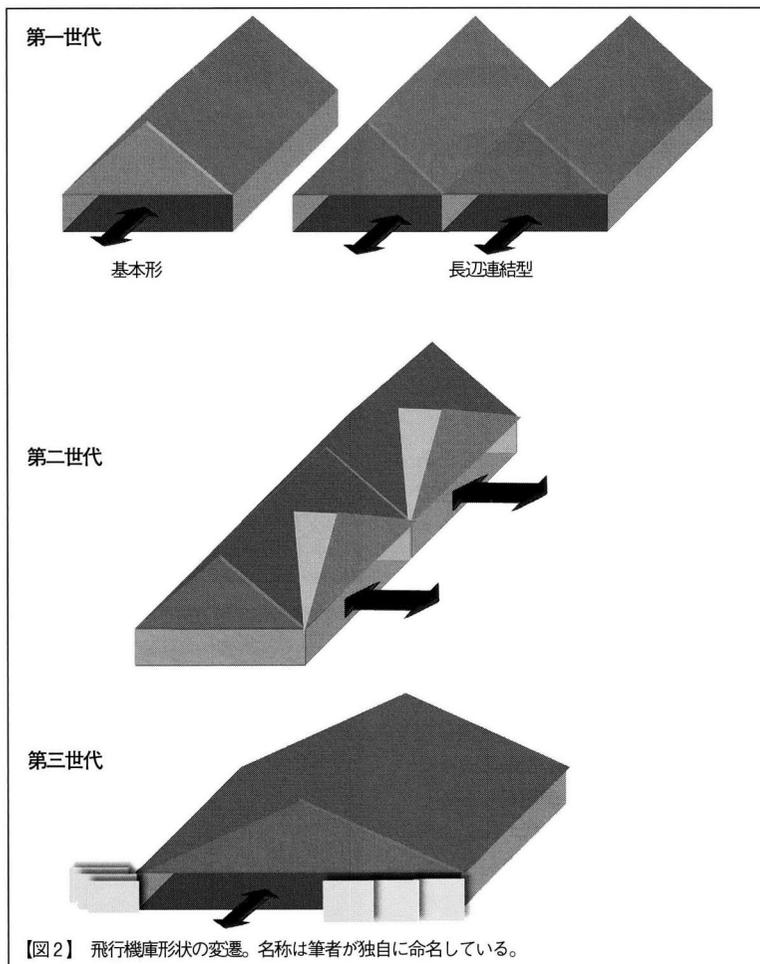
大正前期までの飛行機庫の形状は、図1の「基本形」であり、雨天時では屋根に当たった雨をそのまま受けたくないよう、機体の出し入れは矢印の方向となる。木造であるゆえ、開口面を広く取りにくいこともあったろう。ただし、

屋根などなく開口面を長辺に設けている飛行機庫も見受けられる。タイトル写真（所沢の1号格納庫）もその例で、開口面は長辺側に2つある。

格納すべき飛行機数が増えて大容積が必要となってくると、長辺同士を連結させた「長辺連結型」となり、所沢をはじめとして下志津、太刀洗などで見られる。採光窓も、側面や正面（開口面）にしかなかったものが、屋根上にも設けられるようになっていく。このあたりを飛行機庫の「第一世代」と称することができよう。年代的には大正の一桁期である。

この第一世代の形状は開口幅から同時に出し入れできる機体数に限りがあり、基本形を短辺で連結して開口部を大きくしようというのが「短辺連結型」であろう。この場合、屋根で受けた雨を開口部で落とさないうえ、屋根や樋などを設ける必要がある。これが第二世代にあたり、大正の二桁期に登場している。この型は、各務ヶ原や太刀洗、立川で見られるが、知る限りその数は多くない。そして、飛行場に面しているのは立川だけで、各務ヶ原や太刀洗は飛行場区域から引っ込んだ奥の整備工場的な配置で、規模も立川より小さい。立川にも奥に引っ込んだ小型の第二世代飛行機庫（整備隊用）があるが、大型の第二世代飛行機庫が4つも飛行場に面しているのは立川だけである。

そして、昭和期になると、基本形の開口部が大きく幅広になった形状の飛行機庫が作られるようになった。建築も技術が進んで、開口面幅を広くとれるようになったのだろう。横幅は第一世代（基本型）のほぼ倍の印象で、第三世代と称せよう。そして、この世代の飛行機庫には、その外側に設けた扉の収納部の形状がその特徴としてある。開口面積を大きく取るため、開扉時には飛行機庫の外に扉がはみ出るが、そのまま閉って収納部としたのでは、開口部の左右は閉扉時にも通行できないことになる。よって、閉扉時には人がその脇を抜けられるように、骨組みのままやアーチ型の通行口を併せ持つことが多い。このあたりの形状は飛行機庫ごとに異なっており、この部分だけ



【写真1】 第三世代の飛行機庫形状の一例で、昭和4年秋ごろに竣工した、飛行第五連隊の第五飛行機庫。両脇にアーチ型の通行口が見える。飛行場反対側の陸軍航空本部技術部側からの撮影（『防空大鑑』から）。

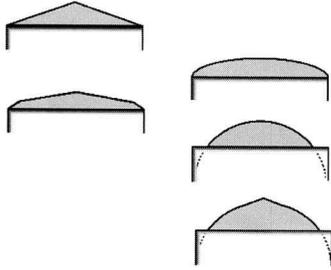
でも識別点となる。写真1は立川の飛行第五連隊の第五飛行機庫だが、翌年夏に竣工する陸軍航空本部技術部の飛行機庫とも異なる。設計者の好みによるものだろう。さらに昭和一桁の後半では、第三世代庫同士を側面で連結した例も見受けられる。

次ページの写真2は、飛行第四連隊（福岡県太刀洗）の飛行機庫群だが、ここでは、3つの世代を一瞥できる。

■飛行機庫の識別（屋根の形状）

格納庫の屋根は、図2に示した「三角屋根」だけではない。代表的な形状を図3に示すが、これも識別点になっている。

まずは図3左列では標準の「三角屋根」に加えて、「五角屋根」がある。同屋根は、デッドスペースになってしまいう屋根部分の空間を少なくするための



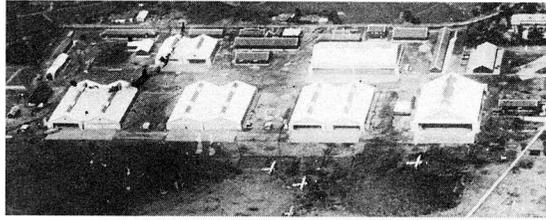
【図3】 飛行機庫の屋根形状。左列から三角屋根、五角屋根。右列は丸屋根、カマボコ屋根、トンガリ屋根。縦位置は、おおよその時系列関係を現わしている。

ものだろう。構造物の折れ曲がりがあることから、技術的には進んだ形態であろうが、結果的にはそこまでするメリットがなかったのか、多くはない。

図3の右列の丸屋根は、「少ない屋根面積で作ろう、資材節約しよう」と推測される。ただし、中央部に雨が溜まりやすいことから、丸みを壁面から設地面まで延長して屋根の傾斜を増した「カマボコ屋根」になり、それによって屋根が高くなって明りが不足したことで、屋根の中央部に平面状の採光窓を付けられるように三角屋根を付与したのが「トンガリ屋根」ではないかと推測する。

なお、筆者は、この屋根形状に陸軍と民間で違いがあると感じている。本図鑑の採録対象である昭和10年前後までの陸軍飛行場では、「三角屋根」がほとんどで、外地で「五角屋根」が少数ある程度。図3の右列の「丸屋根」系統は、陸軍飛行場では見たことがない。

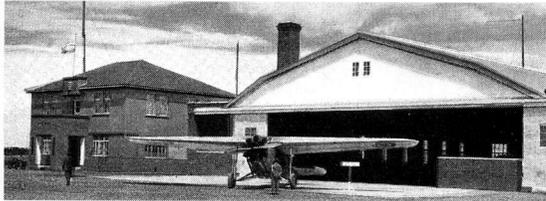
一方、筆者は立川飛行場の戦前史も調べているが、その立川にはある期間、陸軍航空と民間航空が共存していた。すなわち、大正12年9月の関東大震災による洲崎飛行場消失を機に民間航空は立川に移転しており、昭和4年4月から昭和6年8月の羽田開業まで立川が「東京飛行場」だった。いま述べたうち、立川には朝日新聞社の東西定期航空や日本飛行学校が関東大震災後に移転しており、朝日や東京日日(東日)の新聞社も根拠地として飛行機庫を設けた。昭和4年4月からは日本航空輸送が定期便運航して、昭和6年8月の羽田開業まで立川を使用した。興味深



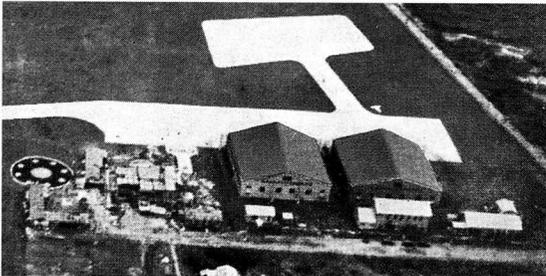
【写真2】 飛行第四連隊の飛行機庫群で、向かって左奥から第一、第二。手前左から3つの第一、そして第三の各世代庫。この第三世代格納庫には開口部左右脇の通行口がない(当時の絵葉書から)。



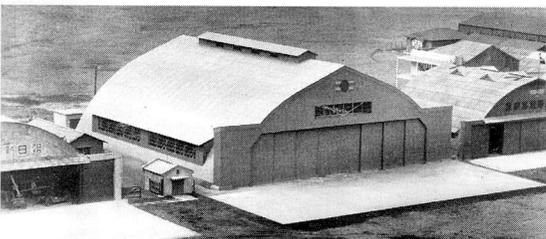
【写真3】 五角屋根の例。上は大阪の橋津飛行場で、民間の有志によって建設され、後に陸軍に献納された。下は満洲の子チハル飛行場。煙突が寒冷地を物語っている(いずれも当時の絵葉書から)。



【写真4】 日本航空輸送の格納庫形状変遷例。上は昭和4年6月に竣工の立川飛行場西地区の格納庫で、丸屋根(『日本地理大系関東編』から)。なお、日本航空輸送の定期便運航開始に合わせてこの時期に建てた格納庫は、太刀洗や大連・周水子など、すべてが丸屋根である。



下は昭和6年8月開業の羽田の格納庫で、三角屋根になっている(当時の絵葉書から)。



【写真5】 羽田飛行場の格納庫群。向かって左から、朝日新聞社(カマボコ屋根、昭和8年夏竣工)、海防義会(トンガリ屋根、昭和10年10月未起工・昭和11年3月竣工)、報知新聞社(当時の絵葉書から)。

いのは、朝日や東日の2つの新聞社と日本航空輸送が建てた2棟の格納庫は、いずれも丸屋根である。そしてさらに面白いことに、羽田に移転後、朝日はカマボコ屋根に、東日は五角屋根に、日本航空輸送は三角屋根になっている。

立川 羽田
朝日新聞 丸屋根→カマボコ屋根
東日新聞 丸屋根→五角屋根
日本航空輸送 丸屋根→三角屋根
飛行機庫の大きさも無関係ではないが、使ってみて長所短所が見えてきた

ということだろう。丸屋根は、人気
落ちたように見える。

■飛行機庫の識別(採光窓)

残る飛行機庫の識別点に、採光窓(明
かり取り窓)がある。採光窓は、開口
面の上部、側面、そして屋根上の何れ
かにある。前ページの写真5でも、明
瞭にそれは分かる。

開口部上面のものは、当初、申し訳
程度の“ただの窓”であったが、次第
に連結して大きくなっていき、2連結、
3連結になっていく。写真6①に所沢、
同②には平壤の第一世代格納庫の例を
示す。写真6①の所沢では、「山」型の
三連結採光窓が特徴である。また所沢
には、亀甲型の六角形の採光窓もあつ
たことも知られている。

一方の平壤(写真6②)では、屋根
上に採光窓が設けられてその能力を増
し、逆に開口部上部には通風孔として
の丸い窓になっているようだ。

写真6③は、八日市(飛行第三連隊)
の飛行機庫で、シンプルかつ大きくな
った屋根上の採光窓が見て取れる。そ
れは写真6④の立川(飛行第五連大隊
または連隊)でも同様であるが、八日
市では採光窓同士を繋ぐ構造部分であ
ったところにも、立川の飛行機庫では
採光能力が与えられている。

写真6⑤は、昭和5年5月の演習の
際の飛行第七連隊への昭和天皇駐輦
(立ち寄られること)の際の一葉。開口
面上部に三角形の大きな採光窓が設け
られていることに加え、側面の壁が斜
めとなって採光窓になっていることが
分かる。それによって採光能力が向上
したのだろう。屋根上の採光窓がなく
なっている。その理由はひとつ、屋根
上の採光窓はメンテしにくいことに、
間違いはないだろう。この3点も、第三
世代飛行機庫の後期的特徴的である。

■次回予告

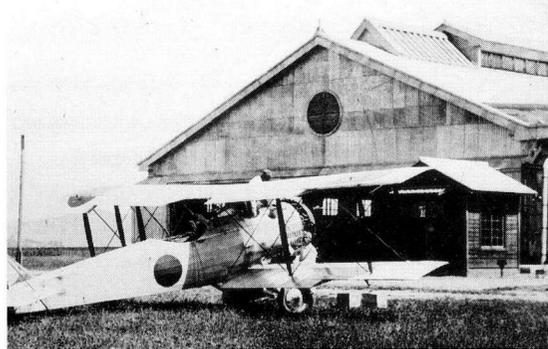
以上に概説してきた飛行機庫につい
て、次回から一回で一飛行場を目処に、
東に位置する飛行場から順に採り上げ
ていく。図鑑の第1回目は、千葉県
の下志津飛行場(現・陸上自衛隊下志津
駐屯地)から始めたい。(つづく)



【写真6】 採光窓の変遷

①所沢

制式一型の背景に見る所沢
の飛行機庫群。開口面上部
の採光窓は「山」型に配置
された三連窓になっている
(当時の絵葉書から)。



②朝鮮・平壤

乙式一型偵察機の背景に写
る飛行第六大隊(または連
隊)の各飛行機庫。屋根上
の採光窓は構造が凝っている。
これにより明るくなった
のだろう。開口面上部の
円形のもの、明かり取り
というより、通風孔になっ
ているようだ(当時の絵葉
書から)。



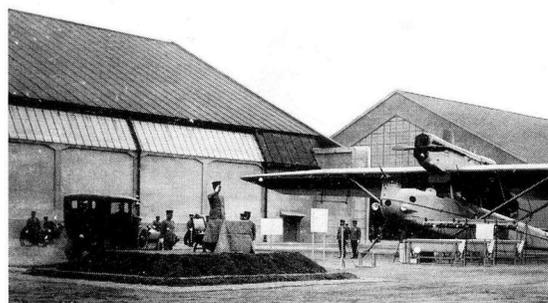
③八日市

八日市の飛行第三連隊時
の飛行機庫で、屋根上の採
光窓が、シンプルな作り
になっているのに加え、採
光面積が大きくなっている
(当時の絵葉書から)。



④立川

飛行第五大隊(または連隊)
の飛行機庫で、屋根上の採
光窓は③八日市とよく似
ているが、採光窓同士を繋
ぐ部分も採光が可能になっ
ている。



⑤浜松

八七式重爆撃機の奥に見
える開口面の大きな採光窓、
そして、手前の飛行機庫
では側面に斜めにしてまで
採光しようとする意図が見
える。そして、屋根上には
採光窓がない(当時の絵葉
書から)。