

水島航空機製作所 回顧・水島の空襲の話

宮原 寿生

一. 水島航空機製作所 回顧

(一) 水島航空機製作所の立地

昔々の水島の様子から本題に入りたいと思います。

亀島山地下工場を語りつぐ会の皆さんの出版本に記載されたものと重複しますが補足説明します。

高梁川は五〇〇年前までは、酒津を河口としていました。砂地の干潟は四十瀬、沖、富井まで、それ以南は粘土質の堆積で浅くなり、一部農地開墾がなされ、今から四〇〇年前の一六一五年に酒津から五軒屋まで堤防が完成、倉敷平野の開墾が進められました。これによって高梁川は酒津で二股に分かれました。しかし、洪水が頻繁に起こり、明治になっても三回も洪水がありました。大正一四年（一九二五年）東高梁川の廢川が決まり、酒津で締め切られ、福田新開から連島の亀島まで締め切り堤防が完成し、この間は砂地の廢川地になりました。昭和五年

頃から、上富井の今の丸五工場付近から堤防を崩して砂地の上に均し農地化が進められました。昭和二五年頃までは砂地の荒地が散見されました。

高梁川河口は砂地の干潟が広がり格好の潮干狩り場でした。昭和一〇年五月、約七八年前のことですが、私は大高尋常小学校三年生でした。三年生以上の児童が福田新開沖への潮干狩は恒例となっていました。

片道七キロ以上の遠足は三年生にとつてきついもので、帰路がたいへんでした。

しかし、海を見たことのない私にとつて忘れえぬ遠足でした。これが水島への初めての私の関与になりました。

大高街道を五軒屋へ、五軒屋から南部用水路沿いに福田神社へ、この福田神社から南へ、一七二三年福田新開墾の堤防が築かれた現在の老松く呼松県道が堤防跡です。一八五一年完成でここから東高梁川の東岸の土手が築造され、福田新開が開墾されています。この東高梁

川の堤防を南下して河口締め切り堤防に到着、海を眺めて一斉に歓声を上げました。この締め切り堤防は東の福田新開の仁科雜貨店（浜中屋）のところから西の亀島まで一直線でした。現在の三菱自動車水島製作所、在りし日の水島航空機製作所の正門前道路です。堤防の北側は湿地の葦原です。南側はヘドロの海で、しおまねきが無数に遊んでいました。福田新開の堤防上を更に南進、福田新開の西南の堤防角地が目的地でした。松が一本植えられた小広場です。各組毎に靴を揃えて置き、裸足で海に入りました。潮は引き始めて岸の下には、にほ（潮道の深い所）が一〇メートルほど水深三〇センチ程残り、三年生には怖いところでしたが勇氣を出して渡りました。蛤や浅蛸を拾い、岸に上がると、土地のおじさんが篩を持って、一人一人の貝を検査し小さく篩の目を抜けた貝は没収して海に返しました。私の獲物も半分になり、大変悔しい思いをしました。六年生まで毎年楽しみに行きました。

高梁川の河口の干潟への潮干狩りは、高梁川西岸の乙島、東岸の岡崎からと、私たちの入った、福田新開がありました。水島航空機製作所の土地は、福田新開の沖合いの干潟の殆どを埋め立て造成しました。

昭和一六年の初夏、私達が潮干狩を楽しんだ干潟が埋め立てられ、その工事場の浚渫から逃れた、車海老が集まっている干潟がある、そこへ漁に行かないかと近所の人に誘われ、三〇四回行きました。

干潟には三メートルほどの長さの杭が打たれて櫓に組まれ、その上の直径五〇センチ程の木製パイプが沖の浚渫船から干潟に土砂を海水とともに先端から噴出させ埋め立っていました。住居を追われた車海老が残された干潟に集まっているのです。

一〇センチほどの水深の砂を熊手（木材に五寸釘を二〇本ほど打ち込んだ、急ごしらえの熊手です）で掻くと、車海老が跳ねだし五〇〜六〇センチ先の砂の中に潜るのを見届けて掴み捕ります。

二時間ほどで一〇〇匹ほどの漁が出来ました。それも秋口には干潟がほとんど埋め立てられ漁が出来なくなりました。私たちが海に入った福田新開の角地から埋め立て地の間は深く掘られ、航路として残されました。そこにトロッコ軌道の木橋が架けられ王島山の土が運ばれていました。戦後まで橋は残されていました。

この埋め立て地が工場用地で、締め切り堤防の北の廢川地が青年学校、寮、住宅の用地になりました。その殆どが未開墾の荒地でしたが、北部には三〇戸ほどの入植者が居ました。その中のIさんが五〇歳ぐらいでしたが整備工場働いていました。

(二) 水島航空機製作所

昭和一六年に建設を始め、一式陸上攻撃機（双発）の一号機を昭和一九年二月一日紀元節の日に完成進空式を行はれ、私たち研修所生も飛行場へ見学に参りました。其の後、五〇〇機以上の生産がなされました。多い日には三機も空輸しました。紫電改の生産も開始されました。

工場の概要を簡単に説明いたします。倉敷からの専用鉄道が敷設され、鉄道引き込み線終点の東北端で海岸にそって、八棟の倉庫。その西に納入品の検査棟、その南に総務部を主体の事務棟がありました。正方形に近い巨大な建物で、間仕切りの無い事務所が印象に残っています。私たち工場の若造が事務所のカウンターで女子事務員に馬鹿扱いされた、悔しい場所でした。

事務棟の南側に、治具工場が建てられています。「治具」聞き馴れない言葉でした、治具は部品の元型です、治具にあわせて、ジュラルミンを切り、折り曲げ、鋳打ちします、大きいものでは、胴体の枠製造用の三メートルを越す物

もありました。その南には鑄造工場があり、スレート張り、東側と南側はほぼ開放でした、鑄物砂で型を作り、溶かした金属を注入して置いた。その南に地下タンクがあり、航空燃料を貯蔵して置いた（殆どの人は知らない設備です）。タンクの東側の海岸寄りにコンクリートの建物があり用途は知りませんでした。

次の列は、工場正門を入ったところです。機械工場の間口一〇メートル、奥行き三〇四〇メートルの巨大工場です。工場内は当初仕切りも無く、多種多様な工作機械が動かされていました、昭和一九年秋に訪れたときは、中央部に二箇所、竹を編みその中に土砂を詰めた、底幅二メートル上幅一メートル程の防護塀が設けられていました。工場の一回目の空襲（四月一二日）は、この機械工場の西区画が被弾し、数名の人が死亡しました。青年学校の講堂に安置され、合同葬を行い、ご遺族に引き渡されました。

機械工場の北側に沿って、バラックの細長い建物があり、休憩室、事務室、そして食堂が作られていました。食堂は、赤色の小さい紙の食券と引き換えにアルミの食器に入った食事をいただきました。

食堂には、八〇×二五〇センチ位の長い木製テーブル、それと同じ長さの床几タイプの木製椅子が両側に置かれ、向かい合って食事しました。其の後、各工場ごとに同様な建物が付

属して建てられました。通勤者は日ごろ弁当持参でしたが、当日日の食事や残業日の夕食は整備工場からもここを利用していました。昭和二年始めより整備工場にも食堂が出来ました。○年始めより整備工場にも食堂が出来ました。機械工場の南に第一部品工場、第二部品工場があり、手作業で治具を用い、いろいろの部品が作られていました。その南に第三部品工場の基礎工事が半ばでした。

その南に、整備工場の作業所、自転車置き場、牽引自動車庫があり、更に南に三棟の格納庫がありました。格納庫は、一式陸上攻撃機が一棟に四機格納できました。六月二日の空襲時、第二棟には紫電改が一機のみ中央に駐機していました。つぎの列に塗装工場第二部品工場の西は管理課と生産技術課でした一番南には整備工場の事務所、食堂がありました。

一番西の列は、第一組立工場は空き地のままでした。中ほどに第二組立工場があり胴体が組み立てられ、その南に第三組立工場が位置し最終組立が行われました。第三組立工場では、組み立て完了後、いろいろの部品や、器具の取り付けは、整備工場への移送路に並べられ作業していました。

飛行場は工場正門を入り、総務と機械工場の間を真南に伸びた幹線道の真南に駐機場を設け、そこから南西に向けて滑走路のコンクリートの厚一メートルが打たれていました。幅八メートル、長さ不明(二五〇メートル以上)。その

舗装された滑走路の中央付近で交差する格好で第二滑走路が計画され、用地整備は出来ていたが、完成していません。飛行場の空襲による被害は他の人の報告では相当の被害が報告されていますが、航空機の他には被害はありませんでした。

飛行場の警備に、空襲後他部署より派遣されたとの報告もありますが、軍隊の派遣も含めて私たち整備工場要員として関知していません。艦載機の爆撃の被害も報告されていますが、六月二日以降該当する航空機は無かったと思います。ダグラス機は六月二日にあったかどうか思い出せませんが、其の後水島に駐留する理由はありません。戦後残骸を確認していますから六月二日にダグラスも被爆したものと思っています。

ダグラス機について説明します。もともと鈴鹿飛行場にあったもので、水島で製造したG4の機体は鈴鹿に送り、軍に引き渡していました。水島のテストパイロットが飛行し、五、六名が同行し鉄道にて一日かけて帰っていました。

空輸機の増大で人員の遣り繰りが難しくなり、ダグラス機を人員輸送用に使用していました。多い日にはテストパイロット三名と工場長の四機が飛び立ちました。

飛行場には、名物男が居ました。飛行機の離着陸の管理誘導が責務でした。昭和一〇年頃、倉敷競馬場(現倉工、老松小の有る所)で、小

型飛行機の飛行を披露したパイロットでした。戦後は新川町で後、老松町で自動車の整備工場を経営していました。話術に丈、飛行場の管制小屋は私たちの一時的癒しの場でした。

一式陸上攻撃機の主翼の生産は倉敷紡績万壽工場(チボリ公園に転用された工場)で、生産されました。大型ですので、三つに分割生産されていた。主翼中には燃料タンクが内蔵され、ゴムのスポンジで被覆されていましたが運搬中の破損を考え、荷馬車に立てて乗せ、前後の角に麻ロープを張り一本を二人で引っ張り倒れない様にし、前後を多数の警官で警戒されながらゆつくりと、大高街道から、江長の産業道路(水島港線)を組立工場へ運ばれた。多くの見物の人が詰め掛けました。

(三) 工場従業員

最大二万五千人位が就業していましたが、その構成はわかりません。私の所属していた、整備工場の人員配置を説明します。

工場長(技師長、パイロット) 一名
パイロット 三名

技師長 一名 技師二名 技手一〇名
一等工手一名、二等工手二名、三等工手四名
名古屋又は鈴鹿で教育した工員五名

水島採用工員 五名 一期養成工六名
二期養成工六名 徴用工五名 女子挺身隊六名
天城中学校生約二〇名 高梁高女生約三〇名

の構成でした。合計約一〇〇人でした。他に事務系五名でした。

(四) 工員養成

徴用工、挺身隊、一般採用も含め、入社直後工場就業規則、安全教育、工場実習として、平鐘かけ、タガネのハンマー打ち、けがきによる研磨等の訓練を実習工場でした。私たち技術教習生も一週間実習しました。

養成工は、昭和一七年三月高等小学校卒業生一四〇〇人を集め四月に青年学校が創設された。全寮制で寄宿舎も同時に建設された。基礎教育を水島で行い其の後名古屋に出向き工場実務の習得につとめ、水島工場操業時期に水島に帰り主力として活躍しました。第二期生は一五〇〇名採用された、早々に工場に配備されました。

(五) 技術教習所

昭和一八年一二月、旧制中学校を繰り上げ卒業し一五〇名が採用され、五班に分かれ教育されました。航空力学。電気工学。機械工学を主体に論理学や経営学も教えられ、六ヶ月で各現場に配属され、実務を教えられ、教習所の補修も課せられ、昭和一九年一二月に技手に昇格し、三菱の職員の紺の帽子を着用しました。整備工場では、飛行服、飛行靴の着用を許可され着用の同僚も居ましたが、私は着用する、技量を自認できず着用しませんでした。しかし整備技手

は、他工場の挺身隊員にはもっていたようです。

(六) 一式陸上攻撃機について

支那事変で本土から南京を爆撃した機種です。万年筆型の飛行機として知られていました。アメリカでは初期のG4はよく燃えるのでライターと呼ばれていました。双発爆撃機で正副の操縦席がありました。私たちの実習は、この副操縦席が与えられました。通信器具は操縦席下部にあり通信士は前方風防内の機銃射撃要員を兼ねていました。胴体中央上部に丸い風防があります。ここには二〇ミリ機関銃が装着され、胴体横に日の丸が画かれています。ここが乗降口です。入り口のすぐ前に七〇センチ位の四角の風防ガラスの窓が両サイドにあり、機関銃が取り付けられます。これらの操作は、機関員が当たります。

機体の最後尾の車輪上部は人が出入り出来る程度の穴が常時開放されています。ここにも機関銃を装着します。よって五つの武器の搭載でした。

主力の爆弾の搭載は、六〇キロ爆弾二個、二五〇キロ爆弾四個、八〇〇キロ爆弾一個を搭載可能でした。人間魚雷「桜花」の搭載できる機の完成は一機のみと記憶しています、胴体下部の合図用ブザーの哀れな音色は今も忘れ得ません。

(七) 紫電改

紫電改はその優秀性が認められ、昭和一九年海軍にて制式採用され、川西航空機の指導で、三菱、愛知時計、昭和飛行機各航空会社。佐世保、広、高座各海軍工廠の七工場での生産が決まりました。日本の海軍航空機生産の半分が当てられなかった、しかし殆どの工場で実機の生産は出来なかった。

紫電改の戦果として記録されているものに、昭和二〇年三月一九日呉軍港爆撃の日の紫電改の戦績です。土佐沖に周遊していた、敵艦船は、空母三隻、戦艦二隻、巡洋艦五隻、その他数十隻を数えていた。B29は南方基地から飛来し、敵の投入した艦載機は約三〇〇機に対して、遭遇機一五〇機の中六四機を撃墜しました。紫電改は五〇機を投入し、損害は八機でした。それ以前敵機グラマンヘルキットに挑戦した零戦は惨敗し続けていました。今半年早く紫電改が量産されていたら敵機を日本本土に入れずに済んだと軍上層部は嘆息していた。軍から川西航空に感謝状が渡されました。賞金金一封には、牛一頭と書かれ、現金では君等は即刻献金するであろうから献金出来ない牛を贈ると申し渡された。実際は現金が入っていたが、闇の高級料理を食べるように達せられた。その他の戦果として、松山の戦闘後、鹿児島鹿屋に紫電改八〇機が移住、鹿屋には特攻機が数百機集結していた、これ等の特攻機が無事任務遂行できるよう

特集2 戦時期の航空機工業と疎開地下工場③

水島航空機製作所 回顧・水島の空襲の話



鶴工場群の一つで紫電改を格納していた建物のコンクリート製構築物について説明する。(2012.6.24)

に護衛する任務についた。

四月から二ヶ月の間に四回出撃、敵機一八〇機と交戦一〇六機を撃墜、紫電改の損傷は二四機でした。

B29の撃墜作戦を行ったが、B29は重装甲され、紫電改の二〇ミリ機関砲では攻撃できなかったが、しかし四月二日四機を撃墜した、一機は体当たりをしました。六月二日の九州への艦載機来襲時二四機と遭遇一八機を撃墜紫電改二機墜落。七月二日呉方面へ五〇〇余機来襲、紫電改は二二機で交戦、一六機を撃墜。紫電改四機を失う。八月一日には隊長も戦死しました。最終戦時に紫電改は四機と補給を立たれた、名機も力が尽きました。

残された三機はアメリカに展示保管されています。日本に現存する紫電改は愛媛県(南宇和郡城辺町御荘町)に展示の紫電改は海中から引き上げたものです。

紫電改の空戦フラップ

紫電改の優秀性の一端は、その高速と重装備にて紫電改には自動空戦フラップという操縦装置が付いていた。高速の戦闘機は、空中戦闘中、急旋回などすると、仰角が大きくなって失速しがちである。小回りが利かないし、このとき撃墜されやすい。

失速を防ぐためには、揚力が必要な時、機敏にフラップを出せばよいが、それを操縦士の判断でなく、自動的にすべり出せる装置である。揚力が不要になれば直ちにフラップは引込む。軽快な戦闘能力を持つ事が出来た。この調整は私の任務でした。

水島の紫電改の整備

昭和一九年一月 私たち数名は紫電改の整備担当に命ぜられ、西宮の競馬場跡地の川西航空の飛行場に派遣され、整備の要点を習得した。昭和二〇年三月(月についてはあいまい)紫電改の一号機を不安ながらテスト飛行に合格、空輸した。その整備中にエンジンが不調で、点火栓の不具合と考えたが交換品がなく、方々に紹介したが入手が出来なく、水島駐在監督官の近藤大尉に尽力をお願いし、広工廠で借用の手はずをして頂き、受け取りに私が出張しました。直ちに列車のキップを工場長が総務部の担当に話をしたが、そんな急なことは出来ないかと断られました。担当者は私の知人と結婚したばかり

日米主要戦闘機比較表

| | 自重Kg | 発動機hp | 機銃 | 最大速度 |
|----------------|-------|-------|---------------|---------|
| グラマンF4Fワイドキャット | 2,510 | 1,350 | 12.7mm×4 | 515km/h |
| 零戦戦闘機 | 1,680 | 940 | 7.7×2 20×2 | 533 |
| グラマンF6Fヘルキャット | 4,150 | 2,100 | 12.7×6 | 594 |
| 紫電改 | 2,637 | 1,825 | 20×4 | 620 |

の人と聞いていたので、私が総務に出向き、彼女に要請しました。無理と言っていたが、今夜お宅に戴きに行きますから何とかお願いしますと懇願しました。ご主人の手前承知して貰いました。

翌朝、一番列車で広に向かいました。三原駅以西は窓の景色は見られないように閉ざされました。広駅から歩いて、目的の広工廠にたどりつきましたが、憲兵の取り締まりが強固で、取り次いでもらえません、急なことで書類の用意も無いため、不審がられるばかりでした。倉敷の近藤監督官の名を出し問い合わせるべくよく申し出て、やっと担当者に連絡が取れ、一時間ほど門脇で待たされ、点火栓を引き取りました。当時、広工廠で点火栓が用立てられたことに疑問を持ち続けましたが、前記の広工廠も紫電改生産に参加していた事で合点できました。無事一号機の進空が出来、且つ空戦フラップの軽快作動を誉められ安堵しました。その後二号機も送り出し、三号機を六月二三日に空輸予定での整備中に空襲で破壊されました。

鶴工場へ八月になって、紫電改五号機を整備に行くように命じられ、受け取り検査、各部の点検手直し中、八月一五日の終戦を迎えました。翼の上で直立不動の姿勢で玉音放送を聞きましたが、要領を得ませんでした。その後戦争に負け全面降伏したので、職場を放棄し自宅に帰るようにと通達がありました。その後の機体の消

息は不明です。

(八) 検査課について

忘れ得ないのは、検査課の存在です。膨大な金と人材の投入が行われた、国運を掛けた航空機製造です。一つの不良品でも墜落します。外部品、購入資材等の受け入れ検査は厳重に行われ、各部品ごとに、且つ工程ごとに検査課の係員の検査を受け、次の工程に送られていました。整備工場にも五名程の検査課員が常駐していました。各部の点検に立会い、エンジン試運転では、各計器の数値を記録点検していました。試験飛行にも搭乗して飛行データを取っていました。整備員の私たちは、それらの点検をしない分業でした。

「水島の戦災」のP七七の劣悪飛行機の記事は捏造そのものです。又、P一五九のS氏の記事中に四〜五機の故障機の駐留とあるが、当時故障機が存在はありません。時にはエンジン不調で交換をしましたが、故障機を放置する事は、製造に携わった二万人以上の全工程の人々、検査課の努力に反するもので、整備員として許しがたい記事です。

(九) 最盛期の飛行場の模様

G4機が三〇機位駐機場場に収まらず、通路や、滑走路の外れに駐機し、一つの班が三から四機も担当し、受け取り検査の機体、各部点検、慣

らし試運転、高出力のもので、すごい爆音の機体その間を忙しく駆け回る者、テスト飛行に飛び立つ機体。合格し空輸前の機体清掃、塗料の補修等々、正に戦場でした。

この時痛ましい事故が発生しました。計測係りの男子学徒が、試験飛行の準備運転中の機体へ、落下傘の積み込み作業中に近回りしてエンジン寄りを通行し、試運転者のパワーアツプと重なりプロペラに巻き込まれ、頭の右上半分を切断、即死しました。

飛行場には終日見学者が訪れていました。禁止する手立てはなく、事故を心配していません。自分たちの作った飛行機を見て感激し作業の原動力になればと、きつい言葉は掛けませんでした。

テスト飛行には、整備した関係者が数人搭乗します。私が始めて搭乗したとき、パイロットが私のために私の生家の真上を低空で飛行してくれました。畑の人が誰であるかわかりました。鈴鹿飛行場に空輸するとき、他工場の幹部を出張名目で一機に一人同乗を許していました。大変喜んでいました。

(一〇) 水島の空襲

倉敷市刊行の「水島の戦災」に詳細に記載されているので参考して戴きたい。但し、本書は昭和六一年に刊行され、空襲から四〇年以上の年月を経ており且つ、当時の夫々の責任者の口

述は殆ど見られなく、どのように調査されたか不明で、多くの間違いが散見されます。歴史として残るものです。一応問題点を指摘します。

「戦雲深き頃」の筆者は学徒動員の六高生です、第二組立工場の要員でした。引用された記事は担当部署外のことから情報に基いたもので必ずしも正しくないと思います。P六六の記事で機械工場被爆死四〇〇五〇人は誤りですが、担当外の事であり、且つ素人では出来ません、回収意図もわかりません。

N氏の口述記事が散見されます、夫々の事項につじつまが合いません。機械工場被爆死者の遺体収容に携わったのに葬儀に出席していない、かつ機械工場からの参加者は無いと記載されています。しかし齋藤、田中、中藤各氏は葬儀に参加されている。私は当時整備工場場長付で工場長室に机を置いていました、梶間工場長から葬儀の模様を聞かされていました、多数の参列者で、機械工場の同僚も多数参加されていたと聞いていました。

滑走路での警備あるいは航空機の避難においてはぜんぜんありもしないことです、航空機の遮蔽壕なども存在しません。航空機の避難発進もなく、パイロットも居ません。

且つ、N氏は機械工場で亀トンネル工場の操業要員で飛行場に来る環境にない人です。語られた事は空想でしょうか。N氏は亀工場への配

転指示は六月になってなされ、初めてトンネルに入り、そのときは担当のスライス盤は電源が入り作動状態とか、機械搬入の手伝いする人員ではないはず、且つ機械搬入は二〜四月に行われています。

残された機械の搬入は続けられたでしょう。松本機械工場長の口述からは、N氏の拘わりは疑問です。

六月二日以降航空機が飛行場に有ったとか工場は完全破壊し、G4はあるはずはありません。関係者として否定します。

P二二一 A氏の記事は全てありもしないことです、消火器、消火砂は現場並びに周辺にもありません。航空機の火災が近寄れる状況ではありません。火災事実の確認もありません。消防車は飛行場に入れません、連島、福田の警防団の出動日誌にも記載されていません。

P二二一下段記事 「爆撃後工場長らしき人が自動車で駆けつけられた。」いつの空襲か、六月二二日工場長は飛行場に被爆前から居ました。それ以降の空襲で駆けつける必要などの事件は発生していません。発生する要素も皆無です。

P二二一 I氏の記事 I氏は三重県鈴鹿飛行場へ出張か、岩国はありません。G4整備中と有るが、六月二日以降前述の如くあるはずは有りません。

機銃基地はありましたが、憲兵や兵士は駐在していません。

艦載機との応戦もありません。私たち整備工場の人員が機銃の周りを逃げ回ったばかりです。

倉敷市の広報に、水島空襲の体験の公募が記載され、私のような体験者は皆無と思っていましたので、請われることもなく、投稿しました、若干の質問を期待し未推敲のまま提出したがそのまま一五七頁に掲載されました、全文を紹介転載します。

整備工場にも、月一回に減少された休日返上して、＃紫電改＃の整備関係者（誤りでした、整備工場全員です）は出勤した。

「私たち紫電改整備関係者は、いつからか休日を返上の毎日でした。空襲警報発令とともに整備工場の全員は、飛行場の南端に避難しましたが、私はそんな暇はありませんでした。

今一度入念な調整をと紫電改の機内で油圧装置のロットの調整をしていました。

例のようにB29の上空通過と考えて仕事をしていました。たくさんの爆音を意識し、しばらくしていつもとは異なった音に気付き今日の敵さん新鋭機かな？ 拝見とばかり格納庫を出て空を見上げると、東より例のB29の編隊でいつもと変わりがありません。紫電改に戻ろうと今一度空を見上げると、B29の後ろに仰角七〇度ぐらいでしょうか、小さいゴマ粒ぐらいの物が見えました。何だろうと見ている間に段々大きくなり、小豆大になり、数個ずつ五〜六群見え

ます。親指大になった時はじめて爆弾かな？思われじつと見つめていました。段々大きくなり私に向かって斜めに降下してきます。ビュービューという音は激しく私に迫ってきます。大変

だ！格納庫の前面（西側）は凸凹の激しい足場の悪い砂地です、二、三十メートルも走つたでしょうか、砂の中の窪みにたおれ込みました同時に大音響です。（しかしこの大音響は、私の記憶にはありません）。どれくらい経つたのでしょうか？恐る恐る砂を払いながら顔を上げると、サー大変！今までいた格納庫は、三棟ともスレートは吹き飛び中の紫電改は炎上しています。格納庫の北から東にあった多数の一式陸上攻撃機も炎上しています。整備工場の事務所も全滅です。砂まみれのままあ然と立ちちすくんでいました。

どれくらい経つたでしょうか、東のほうから再び、爆音です、アツ、これはたいへん！B29の大編隊だ、逃げなければと、今度は格納庫と飛行場の中間にある干潟（沼地）の中を南へ南へ、一歩一歩とぬまりながら二〇〇メートルも逃げたでしょうか、爆弾の落下音が迫ってきます。伏せる窪地もなく、軟らかい所でしゃがみこみました。第二波の爆撃は第一波の北の組立工場の線を狙つたために相当北により私自身南に逃げていたため爆風は感じませんでした。次々と恐ろしい爆発音に小さくなっていました。ようやく静になり、もつと逃げねば

と南へ南へやつと飛行場にたどり着くと同時に、第三波の爆撃です。

これは更に北により私も南に逃げていたため立つていられませんでした

第四波以降は立つてみていました。正確に北へ北へと破壊して行きました。長い悪魔の時間が過ぎ、整備工場の人々も引き返し、私の所に來て、みんな口々に、「宮原技手は爆死したと見えた」と私の逃げる上に爆弾が破裂したように見えたとのことでした。

その後、現地を見ると五、一〇メートルの径穴が砂地に一〇個ばかり五メートルおきに一直線にありましたその穴と穴の中間に伏せていました。正に奇跡でした。辺り一面は破壊尽くされていました。通勤の自転車も、チャンコです。歩いて工場正門まで出ましたが、その間工場は瓦礫の山でした。完全に破壊されました。人かげはどこにもありません。正門を憲兵が固め、その後ろに警防団員の人々が心配気に見守っています。団員の顔の中に叔父の顔を見た時、はじめて胸に暖かいものがこみ上げてきました。」

今でも読み返すたびに、涙がこみ上げてきます。

（一一）空爆後の飛行場の模様

整備工場は拠点を失い、寄宿寮の一室を間借りし事務室にしていた、整備工場の人々がどの

ように過ごしたか、記憶がよみがえりません。私たち職員は、殆ど飛行場を巡回し飛行場の南端の避難小屋で無為に過ごしていました。

被害にあつた機体はそのまま放置しました、回収する部品もありません。滑走路の散乱物は片付けられ使用可能ですが肝心のものがありませんでした。七月になって敵の艦載機が毎日飛來して時たま、機銃で掃射してきました。飛行場の機銃の援護壁の周りを敵機の反対側に逃げていました。敵機も私たちを撃つ考えは無く、面白がっていたようでもありました。

飛行場には、私たち整備工場以外の人の出入りは見えていません。むろん、決死の守備員を担当したと言う人もいましたが、その様な事実はありません。私たちには機銃での応戦は禁じられていました。戦後の様子は判明していません。

（一二）終戦後の様子

整備工場の事務所は、寄宿寮の一室に残してありました。特に残務整理はしていません。大部の人は八月中には離職しました。離職者には、毛布等の生活物の交付券が渡され仁科で現物の引渡しがありました。九月になって残留指定者以外の離職がありました。整備工場の残留者は、技師一名、技手二名の三名のみでした。他の工場も同じ様でした。機械や板金等の熟練工員は若干残されていました。残されても先の展望はなく、アメリカに技術者は連れて行かれるとか、

工場の全面閉鎖が毎日話題になっていました。飛行機の残された材料で日用品を試作するグループもあり、風防用のアクリル板で作った洗面器を貰いました。

展望の開けないまま昭和二〇年も暮れようとしていました。

私に中国銀行に勤めている知人から、中銀へ勤めないかとの話や、倉敷絹織へ来ないかとお誘いを受け、退職を決意しました。

昭和二〇年一月二八日に退職しました。翌年正月八日から新しい会社に入りました。

三菱に我慢して残っていたれば私の別の人生があったと思います。しかし、いずれが良いか神のみ知ることと、私の歩んだ道に満足しています。

(一三) 水島の立地の補遺、

①旧福田町と連島町の境界は八間川はご存知でしょうが、八間川の事は知られていません。倉敷絹織の排水路として酒津から瀬戸内海までコンクリートのパイプを両町の境界へ埋設しています。それに沿って、倉敷自動車教習所の所から掘割を掘っています。源流も他からの注水も無く、川底の伏流水と、雨水の排水が目的の堀川でした。戦後家庭排水の流入で汚水の川に変わりました。

②東高梁川の歴史の追記

一七二三年福田古新田開墾 現老松一呼松線が堤防。一八五一年福田新開墾。

(本稿は、平成二四年七月二九日に「第七回水島の戦争体験を聞く会」(主催・亀島山地下工場を語りつく会、於水島公民館)で、「水島航空機製作所の回顧」というテーマでお話したものです)

二. 水島航空機製作所空爆の回顧

本日は水島空襲から六八年を経過した思い出の深い日です。私は水島航空機製作所の整備助手として紫電改の整備をしていました。

四月の俳句会において、昭和の日の兼題にて奉安殿の意味あるいは読み方が判らない五〇歳位のご婦人たちが居ましたが、戦争は忘れ去られています。

水島の空襲などは想像も出来ない事柄になっています。当時の様子から話を進めたいと思います

一九四一年(昭和一六年)二月八日ハワイの真珠湾攻撃にて開戦した大東亜戦争(戦後使用禁止)で国を挙げての戦時体制でした。青年、壮年の健康な男子は殆ど徴兵され門口には「出征軍人の家」の大きな門表が掲げられていました。麦刈り、田植え、稲刈り等の農繁期には中学生が勤労奉仕で出征軍人の家の手伝いに行きました、

各家庭には防空壕をしつらえ、防空バケツ、防空砂、火叩き、竹やり等を門口に並べました。町内会、婦人会はそれぞれ輪番にて神社への戦

勝祈願、武運長久祈願の日参をしていました。防空訓練では夜間灯火管制を行いました。二〇ワットぐらいの電灯に黒い布で覆い、窓には遮光カーテンを張りました、少しでも漏れていると、山の上の監視所から交番を経て注意されました。これもアメリカのレーダーには効果はありませんでした。これら全てが今から考えると笑止千万でした。

本題に入りまして空襲を受けた水島航空機製作所は今日午前中に歩きました。昨年水島公民館で水島航空機製作所の回顧をお話した時の内容を皆様にお渡ししました、見て戴くとして時間の関係でかいつまんで説明します。これを纏めた後に水島自動車製作所の五〇年史を閲覧しました。食い違い点が散在しますが、大要は同じです。大東亜戦争勃発前の昭和一六年五月(工事開始は一月)、遠浅の水島の海を埋め立て、高梁川の廃川地の砂地をも含めて航空機の生産工場を建設し世界制覇にと突貫工事を始めました。三四万坪の工場用地に六万坪の一四棟の工場、付帯工場九棟一五〇〇坪、その他建物六二棟三〇〇〇坪を建設していました。六四万坪の飛行場用地に八〇メートル幅の一五〇〇メートルの滑走路が作られました。

工場従業員は二五〇〇〇人位で、その大部分は徴用工、女子挺身隊、学徒動員生徒でした。名古屋等からの熟練工が主体として、養成工(高

等小学校卒業者）や技術教習所にて技手の養成も行われました。厚生設備として寮と社宅が一四〇〇棟作られました。

一式陸上攻撃機（双発）の一号機を昭和一九年二月一日紀元節の日に完成進空式を行いました。其の後五〇〇機以上の生産がなされました。多い日には三機も空輸しました。

一式陸上攻撃機について

支那事変で本土から南京を爆撃した機種です。其の後改良を重ね、水島で製造した機種は、G4です。社内では一般にG4と呼称していました。双発爆撃機で正副の操縦席がありました。紫電改はその優秀性が認められ、昭和一九年海軍にて制式採用され、川西航空機の指導で、三菱、愛知時計、昭和飛行機各航空会社。佐世保、広、高座各海軍工廠の七工場での生産が決まり。日本の海軍航空機生産の半分が当てられた、水島で紫電改は三月に一号機、四月に二号機、三号機は整備中に空襲被爆でした。終戦時には江長の疎開工場にて五号機の整備を始めていました。

戦争もアメリカ軍の本土攻撃の必至の状況となり、亀島山のトンネル工事、江長、浦田への工場疎開が計画された時点で私たち整備工場でも疎開の計画が話し始めていました。昭和一九年の暮れごろしたか、倉敷出身の私も呼ばれていました。倉敷市黒田の高梁川東岸の川の湾曲

部の上流の河原が候補地として計画されました、両側に丘陵があり防空上好立地とされた、江長からの飛行機の移送路も確保されやすく計画されましたが幻に終わっています。

水島の空襲の記録は昭和六一年 倉敷市がまとめ 刊行されています、しかし工場内についてはほとんど記録されていません、記事も正確性に疑問もあります。

空襲についての私の体験をお渡しした中に記載していますが、説明します。

整備工場は月一回に減少された休日も出勤していません。

空襲警報発令とともに整備工場の全員は、飛行場端に避難しましたが、私はそんな暇はありませんでした。

今一度入念な調整をと紫電改の機内で油圧装置のロットの調整をしていました。例のようにB29の上空通過と考えて仕事をしていました。たくさんの爆音を意識し、しばらくしていつもとは異なった音に気付き今日の敵さん新鋭機かな？ 拝見とばかり格納庫を出て空を見上げると、東より例のB29の編隊でいつもと変わリません。紫電改に戻ろうと今一度空を見上げると、B29の後ろに仰角七〇度ぐらいでしょうか、小さいゴマ粒ぐらいの物が見えました。何だろうと見ている間に段々大きくなり、小豆大になり、数個ずつ五く六群見えます。親指大になつた時はじめて爆弾かな？ 思われじつと見つ

めていました。段々大きくなり私に向かって斜めに降下してきます。ビュービューという音は激しく私に迫ってきます。大変だ！格納庫の前面（西側）は凸凹の激しい足場の悪い砂地です二二三〇メートルも走つたでしょうか砂の中の窪みにたおれ込みました同時に大音響です。（しかしこの大音響は、私の記憶にはありません）。どれくらい経つたのでしょうか？ 恐る恐る砂を払いながら顔を上げると、サー大変！ 今までの格納庫は 三棟ともスレートは吹き飛び中の紫電改は炎上しています。格納庫の北から東にあつた多数の一式陸上攻撃機も炎上しています。整備工場の事務所も全滅です。砂まみれのままあ然と立ちちすくんでいました。どれくらい経つたでしょうか、東のほうから再び、爆音です、アッ、これはたいへん！ B29の大編隊だ、逃げなければ……。今度は格納庫と飛行場の中間にある干潟（沼地）の中を南へ南へと走り、一歩一歩とぬまりながら二〇〇メートルも逃げたでしょうか、爆弾の落下音 が迫つて来ます。伏せる窪地もなく、軟らかい所ですがみこみましました。第二波の爆撃は北の第三組立工場の線を狙つたために相当北により私自身南に逃げていたため爆風は感じませんでした。次々と恐ろしい爆発音に小さくなっていました。ようやく静になり、もつと逃げねばと南へ南へやっとな飛行場にたどり着くと同時に、第三波の爆撃です。これは更に北により私も南に逃げていたため立

特集2 戦時期の航空機工業と疎開地下工場③

水島航空機製作所 回顧・水島の空襲の話

っていられました

第四波以降は立って見ていました。正確に北へ北へと破壊して行きました。長い悪魔の時間がすぎ、整備工場のみんなも引き返し、私の所に来て、みんな口々に、「宮原技手は爆死したと見えた」と私の逃げる上に爆弾が破裂したように見えたとのことでした。

その後、現地を見ると五〜一メートルの径の穴が砂地に一〇個ばかり五メートル位おきに一直線にありましたその穴と穴の中間に伏せていました。正に奇跡でした。辺り一面は破壊されつくされていました。通勤の自転車もベチャンコです。歩いて工場正門まで出ましたが、その間工場は瓦礫の山でした。完全に破壊されました。人かげはどこにもありません。正門を憲兵が固め、その後に警防団員の人が心配気に見守っています。団員の顔の中に叔父の顔を見た時、はじめて胸に暖かいものがこみ上げてきました。

水島空襲は記録によりますと、六月二二日午前八時三十分から二二〇機のB29が六〇三トンの爆弾を投下し、死者三人重軽傷者一四人にて、航空機生産設備は完全に破壊されました。

岡山市の被爆の様子

水島空襲から一週間後の六月二九日午前二時四三分から四時七分まで、B29一四〇機により焼夷弾九五〇〇〇発八九〇トンが投下され

一七三七人が死亡し、市街地の六三%が焼失しました。私は空襲警報発令により起床、空襲に備えました。岡山市街は倉敷の自宅より二〇キロも離れています。東方の向山の空に曳光弾が光の雨の如く降り注ぎ、火災の炎がつきつきと拡大している様子が伺えました。恐ろしさを通り越し呆然として夜を明かしました。水島での被爆の恐ろしさより異なつた恐怖心でした。

戦争は御免ですが、戦争を知らない世代の政治は再び戦争の危機に進んでいます。忘却と無知は恐ろしいことです。(みやはら ひさを)

(本稿は、平成二五年六月二二日に「6・22水島空襲と亀島山地下工場を考える集い」(主催・亀島山地下工場を語りつくす会、於水島愛あいサロン)で、「水島の空襲の話」というテーマでお話したものです)