



Title	昭和初期における多摩地域の工業化
Author(s)	星野, 朗
Citation	駿台史學, 105: 117-138
URL	http://hdl.handle.net/10291/13372
Rights	
Issue Date	1998-12-05
Text version	publisher
Type	Departmental Bulletin Paper
DOI	

<https://m-repo.lib.meiji.ac.jp/>

昭和初期における多摩地域の工業化

星 野 朗

要旨 本稿は、東京地域の周辺部にあたる多摩地域について、昭和初期の1930年代に、主として近代的工業としての軍需工業が急速に拡大する過程の概略をたどり、表と図にまとめたものである。軍需工業は敗戦により消滅するが、その存在は戦後の多摩地域の変貌に大きな影響を与えたと推察する。

キーワード：1930年代、軍需工業、軍工廠、周辺地域

1. はじめに

筆者は、大都市東京地域の形成に際して近代工業の発展がどのようにかかわってきたかを考察したいと考えた。今、明治初期の東京府にはじまり今日の東京都と隣接三県を含む東京圏の中で、実質的な都市地域、所謂大都市地域を東京地域とし、その西郊に展開する多摩地域をとり、表記課題を考察することとした。

東京地域の工業については、工業地理学の分野において日本工業の発達の中に位置づけるもの、業種別の実態から機能分析をはかるもの、個別研究を集約し、いくつかの因子をもとにその特色や位置づけをはかるものなど多数である。筆者は工業地理学の専門ではないので誤りをおそれつつ記述する。

2. 研究の動向

東京地域の工業については、戦前、既に武見芳二の研究¹⁾があり、工業の業種別規模別分布図から工業位置決定要因を考察している。

(1) 第二次世界大戦後の早い時期に、松田孝と松島一夫は、従来の工業地理学研究が工業立地の説明に過ぎているとし、工業の成立過程で地域の性格がいかに変えられていったかとの地域研究が必要とし、大田区の大森・梶谷・羽田地区を調査、工業化を古い漁民社会の崩壊過程としてとらえている²⁾。奥田義雄は、工業化の地域的展開とその類型区分を関東地方を例に試み、高度一核的、中位一外延拡大的、中位一地方拠点的、低度一準工業地域などに類型化したのち、それぞれの類型地域の現状と動向を略述して工業地誌としている³⁾。さらに太田勇、高橋伸夫、山本茂は、工業化と都市化の有機的なつながりを明らかにすることを求め、3期に区分した工業化段階に対応するとみた都市を事例として研究する⁴⁾。ここでは労働力としての

人口、資本の動向などが歴史的記述のなかに記される。こうしてみると、地誌と工業、都市化と工業化は古くからの課題であることが推察される。

次に、京浜工業地帯の範囲の画定に注目する板倉勝高は、大都市工業地域のなかでの生産地域の配置として、各種加工業の混在地域を大都市工業の Complex-Area と呼ぶとし、なかでも加工業 Complex-Area には、外から一見しただけではわからない膨大な零細な工場群があるとす⁹⁾。板倉と共同研究を続けてきた竹内淳彦⁹⁾は、従業員9人以下の工場の実態を調査、工業集中地域の性格として、住工機能の地域的一体化と生産・流通関係の地域的近接性の2点をあげ、このような工業と住と商の各機能の混在、これを産業地域社会と定義した。そして工業を地域サイドから分析する方法として行政区画の丁目域の道路に囲まれた一画をとり、その職業別所帯構成の事例研究に積極的にとりくんでいる⁹⁾。これは板倉の Complex とほぼ同義語にもみえる。道路に囲まれる一画をとるのは竹内がメッシュ法を採用するのと同様の便宜的な方法ととれるが、工業サイドからみてのことであろう。Complex-Area と産業地域社会とは工業サイドからの地域へのアプローチに思える。

(2) 第二次産業である工業には、重工業軽工業などの言われ方があり、通産省による産業分類もある。前掲の工業地理学研究者達は東京地域の工業の業種上の特徴をどのようにとらえられているだろうか。

板倉・竹内⁹⁾は辻本芳郎・井出策夫・北村嘉行とともに1960年代に、東京の工業を、江戸時代の職人町に源流を有する雑貨の日用品生産、第二次大戦後に急激に発展する耐久消費財生産の組立工業、明治以降これらに原料を供給する重化学工業の3部門に大別し、それをもとに独自の地域区分を行っている。

その後、板倉・井出・竹内・北村⁹⁾は、東京の工業を最終製品の性格から電機・輸送機・精密機械などを中心とした組立工業と日用雑貨工業の2部門に要約している。

たしかに東京地域にひろがる工業は部品の組立作業が主である。それは明治以来、平和時も戦時の軍需品にあっても同様である。板倉らは鉄鋼や石油精製という大型装置型の素材提供の工業は範囲をひろげて神奈川を含めても川崎に日本鋼管があるのみという。このことから千葉県側の埋立地につらなる石油鉄鋼のコンビナート型の工業地帯は京浜工業地帯とは異質であり、京葉工業地帯という名称はあっても、京浜工業地帯には属せずその外側にあると考えている。これは一つの見識と思える。

(3) これらの工業地理学研究では、工場数密度、付加価値額、平均賃金などを指標にとり京浜工業地帯のおよその範囲を考え、その内部を中心地域と周辺地域の2つの地域にわけ、さらに周辺地域の外側に外縁の地域を考えている¹⁰⁾。ここで時代をちがえて示される分布図をみると、2つの地域とはおおまかに北は埼玉県川口市から南は神奈川県川崎市川崎区にいたる南北の線を目安に、その東側の都心中央部から、北は隅田川から石神井川へ、東は小名木川等にそっ

て、南は古川・目黒川・立会川・呑川へ、西は神田川へとひろがる地域を中心地域あるいは集中地域・核心地域とし、その西側にひろがる東京西郊の区部から旧北多摩郡を中心とする地域を周辺地域としている。そしてその周辺地域には住宅地や商業地がひろがっているが、そこは常に中心地域が拡大してゆく場所としてとらえ、工業の面から東京地域を可動性のある2つの地域としてとらえている。

(4) これまでの工業地理学では、この集中地域の面で詳細な事例研究が進んでいる。これに対しその周辺への拡大のメカニズムの分析では、時代による工業生産物への需給状況を反映し、生産の拡大を求めての移動¹³⁾、そのために核心地域からの先行投資が必要とされている。少し古いが宮原俊行は、目黒川下流流域地域に移転してくる工場群を時代と業種とからあたかも波の様と表現している¹³⁾。このような周辺地域の近代化が核心地域からの移動によるとの分析は、周辺地域自身の内部からの動きは極めてまれであったということでもある。多摩地域はそのような地域として認識されている。この点に関連して板倉は、京浜工業地帯の範囲の西の境として、工業資本の独自の動きのあった西多摩郡の八王子等機業地帯を除いている。

工業地理学の東京周辺またはその外縁部に対する研究は1970年代以降になって多くあらわれる¹³⁾。ここでは国による高度成長期の工業化政策、自治体の工場誘致政策によって発展拡大する実態、ついで1980年代以降の工場追い出しといわれる公害対策と跡地利用の政策などによって、さらに外縁部へと拡大する実態とメカニズムの分析であったと思われる¹⁴⁾。

ここで研究の一つ不足に思われることは、昭和初期の15年戦争の時代に、周辺地域の中の旧北多摩郡を中心に、組立工業に分類されるであろう多数の軍需工業の存在についてである。この時代のその工業は敗戦とともに消滅するが、当時の周辺地域にどのような影響をもたらしたか、この地域の都市化は第二次大戦後と思われているが、この工業が何かを残していかなかったのだろうか。都市の形成とのかかわりから興味深く思われる。

3. 多摩地域の工業化

東京地域の多摩地方では、明治年間から大正にかけて、北西部の多摩川の沿岸地方や丘陵地帯、あるいは武蔵野台地など台地内の中小河川や玉川上水から分水した用水路にそって水車を動力にして食品加工や製糸、撚糸あるいは伸銅工業などが展開していた。また八王子を中心とする関東西部山麓地域の機業地域の一端として、日野・昭島・町田にわたる地域から小金井にかけて、明治年間にいくつかの機械製糸の企業が創業し、農村地帯に座繰り製糸がひろまっている一方で近代化の兆もあった。

たとえば昭島市域では明治30年前後に西川製糸・神山製糸場・中村製糸場・同伸社・小池製糸場・博信社などが開業、それぞれ40～100名前後の従業員をもって操業、とくに西川製糸は1916(大正5)年合資会社となり、北多摩郡有数の大工場となったという。小金井市域にも

1901（明治34）年創立の鴨下製糸があった。しかし昭和初期にいたるまで多摩地域の平野部の大部分は、広大な桑園と雑木林など平地林に囲まれた集落がちな農村地帯であった。

この多摩地域の工業化について、各市・町の市史・町史・市誌をみると¹⁵⁾、各市・町ともほとんど共通して、工業化は昭和時代・昭和10年代など昭和に入ってから区部の方から進出してくる軍需工場によってであり、それはまた農村を急激に近代化させたと記している。たとえば国分寺市史では、「昭和の初めから多摩地方は突然に工業化した。それもかつての紡織産業ではなくて機械器具工業を中心とした軍事産業主導の重工業化した……北多摩一世紀の歴史のなかで、戦前、重工業化による地域社会の変貌という、郊外化とは異なった局面のあったこと」¹⁶⁾と記している。

これらによれば、この地域が激変するのは昭和初期にあたる1930年代であり、東京地域の工業の集中地域である京浜地域のとくに城南の低地帯から、工場規模の拡大のため地価の安い広い土地を求めて、また農村の潜在労働力を求めて移動してきた機械工業を中心とする近代工業によってであった。しかもその機械工業の内容は、1930（昭和5）年から続く15年戦争といわれる軍備拡張の時代を反映した軍需工業であった。この軍需品の製造は機械工業として組立工業であり、そのため主力工場とともに多数の関連する下請工業をとめない、従業員をひきつけて多摩地域に移動してきた。

多摩地域の近代工業化は、従来からの機業地帯で成長した資本によるものはごく僅少で、ほとんどが区部からのいわば外来資本であること、また繊維産業などでなく軍需産業による機械工業によって急速に展開してきたことを示している。ここで既存の紡織産業の衰退過程と機械工業の進展過程との関係など興味深く思われるが、本稿としては進入してくる機械工業の実態の概略を知ることにつとめることとした。

多摩地域の工業化について、先行研究の一つ、石井雄三郎¹⁷⁾は、三多摩における近代工業の起因は、中央線による交通指向であり、駅を中心に徒歩15分以内に飛行機製作所などの設立があり、昭和10年代以後は各街道沿いと中央線の支線にそって、京浜からの群立となったとし、これを列状展開と表現している。また、奥田義雄¹⁸⁾は、京浜工業地帯の外延的拡大は、臨海部沿岸線および内陸部主要交通線に沿って放射状に展開され、交通条件に強く制約されている。その他用地取得条件の難易も作用したとある。このほか周辺地域への工業移動は環状に拡大とみたり、内部の業種構成の変化から波動的とみる観点もある。

工業活動の発展には原材料製品の運搬に河川・海、工場の動力源に水力といった明治前半までの時代、鉄道網の伸張とその電化、動力源に電力が普及してくる大正の時代、トラック輸送も普及しはじめる昭和の時代と立地の要因にも変化がある。多摩地域については、「東京経済大学多摩学研究会」や「多摩の交通と都市形成史研究会」などでも研究が進み、工業の立地についても意見が述べられている¹⁹⁾。それらによると1930年代からの戦争の時代には軍事最優先

のもとで、広大な土地、地下水、飛行や通信の安全のための大気安定、秘密保持など、また技術指導を受ける軍工廠に近いこと、1943（昭和18）年の東京都制施行に象徴される陸海軍の中枢管理機能の集中する東京霞関等に近いことなどが企業の立地条件に加わるが、なにより戦争遂行のための軍需拡大方針から、国家権力と資金の投入によって土地と資材と人が集められたと推測されている。

ところで、三多摩地域を大変化にまきこんだ軍需工業であるが、1944（昭和19）年末から1945（昭和20）年にいたる空襲で多くが壊滅、その後、一部は農民に返還されたものの一部は米軍と自衛隊が基地として使用したり、返還後も都営住宅・都市公園・市庁舎等公共施設・大学学校用地などの都市施設として変容し、元の企業にもどり再び工場として出発するものは多くはない²⁰⁾。さらに戦後50年を経過、1960年代の高度成長の時代もあったが、1970年代からは工業はさらに変容しはじめ1980年代後半以来拡張する例もあるが移転廃業もあり、かつて多摩地域を急速にドラマチックに工業化させた軍需生産工場は幻となっている。ここで工業地理学からの周辺地域への拡大のメカニズム分析の視点とともに1930年～1945年の多摩地域の工業化といういささか歴史地理学的あるいは地誌学的分野からの考察を試みることにしたい。

多摩地域の軍需工業と軍事施設について、斉藤勉²¹⁾は一覧表を作成、その主たるものをドットで表した分布図で示した。しかしこのほかの前掲の各市・町の市史・町史・市誌も含め、先行諸研究では事象を地図で表現する発想が少ないためか、記述される工場の位置と占有土地の範囲ははっきりしない。僅かに記載される地図も不正確なものが多い。各市史等で統一された表示方法もないため、多摩地域をまとめてひとつの図で表現することも困難である。

ここで筆者は、この時代の工場群と関連軍事施設について、地形図によってたしかめることとした。使用した地形図は、昭和22年米国陸軍空中写真を併用、昭和26年または昭和27年に測量、昭和30～33年地理調査所発行の「1万分の1地形図」、昭和4年・昭和12年測量、昭和31年修正、昭和33年国土地理院発行の「1万分の1地形図」、また明治末年または大正年間に測量、米軍空中写真併用昭和26年・27年地理調査所発行の「2万5千分の1地形図」の東京各図幅などで、さらに応旧修正版・仮製版などの5万分の1地形図にも目を通して見た。戦時改描図もあり、またいずれも戦後の修正が加えられ正確を期すことは難しかった²²⁾。地名・工場名は地図発行時のもので、戦時中については多くは不詳であった。

不十分なままであるが、これらをもとに別図一葉（折込図）を作成してみた。図は軍需工場の分布を主題としたが、当時多摩地域には多くの軍事施設がおかれていたのでこれも加えた。このうち造兵廠または工廠と名のつく施設はいわば軍直営の兵器製造工場で、新製品の開発から使用器機の修理、さらに下請企業への技術指導・監督にもあたり兵器生産の中心であった。図中のb, c, mなどがこれにあたる。軍事施設にはこのほか通信施設、高射砲陣地などが点在するが省略した。

次に、各自治体の市史町史等も含めた文献資料により、各工場の開設年次とその後をわかる範囲で年表とし、地域別自治体別に4葉を作成してみた。図中、☆印は軍事施設、(町)は町制施行の年を示す。工場の建設には用地買収・工場建設・操業開始と2~3年にわたることもあり、いつをもって進出の時期とするか難しく、企業からみれば操業の年を重視、住民からみれば用地買収の年を重視しているようにもみえる。ともかく、四つの表からはおおむね1937(昭和12)年の日中戦争開始の年の翌年、国家総動員法公布施行の1938(昭和13)年に操業開始との記載が目立つ。そこで用地選択取得の経過も含め、1935(昭和10)年をもって地域変化のはじまりの目安と考えることとする。ところで進出工場のすべてが最初から軍需に応ずる予定であったかどうか、移転の早い時期のものには民需の生産拡大を想定した企業もあったと思われる。しかしほどなく軍需によることとなったと推察されるが、その変化の時期もこの1935(昭和10)年を過ぎて、日中戦争開始前後の頃と推察する。

こうして成立した多摩地域の軍需工業の最終製品の特徴は次の3点に要約できる。

第一に、航空機と航空機用発動機で、関連する航空計器や通信機器などそのための中間完成品、および部品である。陸軍と海軍の需要に応じていた。

第二に、中型戦車と軍用車輛、小銃・機関銃・機関砲・高射砲などで、火薬の生産を含め陸軍造兵廠の注文・指導・監督のもとに行われていた。主として陸軍の需要に応じた。

第三に、通信機器のほか、測距儀や軍用時計から風船爆弾、落下傘など多種類の直接の兵器やそのための工具や計測器など多様な型での軍需品である。陸・海軍双方の需要に応じた。

次に、これらの工場群を、工場所在地、製造品の種目、中心の企業・資本・軍、製造開始の時期などを考慮して、およそ4つのグループにわけてみた²³⁾。

① 武蔵野・三鷹・田無・保谷を中心に、中島飛行機株式会社を核に、航空機用発動機を組立生産した地域、また横河電気や日本無線など電気や通信機器の組立生産を主とした地域で、部品・下請企業は近隣地域から大森・蒲田・品川など遠く京浜地域にひろがる。

② 小平・国分寺・小金井・調布・狛江にわたる地域で、①の地域の南と西に隣接する地域。①あるいは他と重なりあうが、東京重機工業や中央工業南部銃製作所など造兵廠と結ぶほか、多くの民間企業が多様な兵器を生産した地域。軍事施設も多い地域。

③ 立川・大和・昭和・拝島を中心に、立川の陸軍飛行場と航空廠を中心に、陸軍機用航空機組立の立川飛行機株式会社と発動機生産の日立航空機株式会社を中心とする地域と、海軍機用航空機組立の昭和飛行機株式会社との二つの航空機生産地域がある地域。

④ 府中・日野・町田・稲城など多摩川に沿い、また多摩丘陵にかかる地域で、軍用車輛・戦車・砲弾や火薬などが目立つ製品となり、日本製鋼・東京芝浦電機・日野自動車など民間企業が板橋や相模など陸軍造兵廠とかかわりをもち生産を続けた地域。

これら軍需工業は組立産業として多くの部品生産企業を擁し、4地域のそれぞれの中で完結

昭和初期における多摩地域の工業化

表 1

年	T. 大正 S. 昭和	三 鷹 村	武 蔵 野 村	田 無 町	久留米村 保 谷 村
1924	T. 13		中島飛行機製作所東京工場建設着手（群馬県太田より）翌 14 年建物完成（豊多摩郡井荻町上井草）		
1926	S. 1		操業開始		
28	3		(町)	中島発動機試運転工場（谷戸）	
1930	5		横河電機 吉祥寺工場（渋谷より）(500 人)		
31	6		(中島飛行機株式会社と改称) (500 人)		
33	8	正田飛行機・三鷹航空工業創設（狐久保）			
34	9				
1935	10			シチズン時計 田無工場	
1936	11				
1937	12	日本無線電信電話株式会社（品川区大崎より）（上連雀） 中西機械製作所（港区芝より）（下連雀）	中島飛行機武蔵野製作所用地買収，着工（北多摩郡武蔵野町）20 万坪 東京工場 東京製作所と改称	中島飛行機荻窪工場一部移転計画決定（田無） （谷戸の工場の隣接地）	
1938	13	東邦製作所（品川区より）東邦計器製作所創設（井口） 森河工業所（品川区より）… 日本無線下請 小杉研製社（目黒区より）… 日本無線下請	武蔵野製作所完成，操業開始（西窪）（陸軍用） 中島飛行機，海・陸軍の管理工場に指定	中島飛行機田無鋳鍛工場（西原・保谷・久留米に拡大） 豊和重工業・東洋段工・小美野鉄工など設立 ☆陸軍兵器本廠田無教育隊設置（田無・保谷）	
1939	14	南工業所（品川区より）…日本無線下請 共栄製作所創業…中島下請 中央航空研究所（新川より調布にかけて）設置		（田無鋳鍛・中島航空金属株式会社と改称）	
1940	15	(町)	中島飛行機 多摩製作所開設（海軍用） （武蔵野製作所西隣の関前） (7 万坪)	三共株式会社田無工場 中島系各企業の社宅群各地にできる	(保谷町)
1941	16	中島飛行機 三鷹工場（5 万坪）・附属研究所建設着手（60 万坪）（大沢）			
1942	17	(日本無線株式会社と改称) 川口屋銃機製作所創業 若尾電気製作所…横河の下請			
1943	18		中島飛行機 武蔵野・多摩両製作所合併 武蔵製作所となる		
1944	19		軍需工場指定（中島・横河とも） （中島最盛時 45,000 人）		
1945	20		中島工場の一部疎開 西多摩郡浅川他栃木・福島等		

することなく、とくに進出企業の出身の京浜地区城南の機械工業との結びつきは強い。また下請関係は複数企業にわたり変動もある。したがって4つの地域間には境界線を引くことは困難で、区分は考察への一つの目安である。以下に4地域の概略を示す。

(1) 武蔵野・三鷹・田無・保谷を中心とした地域

地形的に武蔵野台地の中央にあり、台地を刻む中小河川も上流の谷頭と浅い谷となっていて全体として平坦なひろがり、歴史的には江戸時代の典型的な新田集落による耕地と平地林のひろがる農村地域であった。事実、1928（昭和3）年の時点で示す武見芳二の工業分布の研究²⁴⁾でも、大泉村に小規模な織物工業の集まりが記録される他、工業のほとんどみあたらない北豊島郡西部や豊多摩郡西部のさらに西方に連なる地域である。なお1938（昭和13）年につくられた都市計画では、小金井村とあわせた5町村が「帝都の郊外住宅として発展を期す環境にある地域」とされていた地域である。

この地域の工業化の第一の波は武蔵野町の西窪に、1930（昭和5）年春横河電機製作所の吉祥寺工場が建設されたことにある。横河電機は計測器製造を目的として1915（大正4）年に渋谷で成立したが、その後成長、精密計測器製造のため雑木林のひろがる武蔵野を適地とみてのことで、1934（昭和9）年には全工場が移転し、傘下の下請企業も徐々に移ってきた。昭和10年代に入ると軍需が増え、航空計器、航空機用発電機、点火栓などを生産するようになり、軍需色を強めた。やがて中央線と五日市街道の間の西窪（現中町）地域には機械金属関係の工場が多く立地、工場地帯を形成するようになった。1931（昭和6）年には三鷹駅が開設された。戦争末期、横河は設備のうち航空計器を山梨県富士山麓に、燃料計器を長野県諏訪に機織工場等を借り疎開した。戦後は吉祥寺工場へもどり、小金井村の工場も閉鎖した。

この地域の工業化の第二の波は、三鷹村の下連雀と牟礼を中心とした地域で、1930年代に京浜の城南地域から多くの機械、電気関係の工場が移ってきたことによる。1933（昭和8）年、狐久保に正田飛行機・三鷹航空工業が創業したのが三鷹村の工業の発端と言われる。画期的な変化は1937（昭和12）年になり、日本無線電信電話株式会社が品川区大崎から、また中西機械製作所²⁵⁾が港区芝から下連雀へ、翌年東邦製作所が品川から井口へきて東邦計器製作所を創設、日本無線の下請の森河工業が品川から、同じく小杉研製社が目黒から移転、その翌年中島飛行機の下請工場共栄製作所が創業とあいついで中小の工場が仙川上流の浅い谷に臨む下連雀を中心とした地域に成立し、畑地の中に連なる工場地帯を形成した。その内容は一つは航空機関連産業で中島飛行機と結びついていた。他の一つは通信機器や電気機器分野で日本無線や横河電機との関連をもっていた。その中には大手企業の従業員が独立して下請工場となってゆくものもあった。三鷹村の人口は増加、市街地化が進んだ。

この地域の工業化の第三の波は中島飛行機株式会社²⁶⁾によってであった。中島飛行機は

昭和初期における多摩地域の工業化

1917（大正6）年群馬県新田郡太田町に中島飛行機研究所として設立、翌年利根川河畔に組立工場を設置、発動機を米・仏より輸入、陸軍用機を受注製造、三井物産と提携し業績をのぼした。1924（大正13）年、東京府豊多摩郡井荻町上井草（現杉並区桃井）の青梅街道沿いに畑地3万坪を買収、国産発動機製造工場を建設、東京工場とした。1928（昭和3）年、田無町北端の谷戸に発動機試運転工場を設置、荻窪工場（東京工場）で組立てた発動機のテストを行った。囲いのない野原で終日試運転のため、谷戸のブブウと言われ騒音公害をひきおこし排斥運動もおこったが、解消されなかった。そのみか1937（昭和12）年、荻窪工場の一部鑄鍛工場を試運転工場の隣接地の久留米村にかかる地域に移設をきめ翌年工場をつくった。この時、武蔵野鉄道の東久留米駅と田無町駅から砂や材料を搬入した。

1937（昭和12）年、中島飛行機は陸軍の要請に応じ、新たに中央線三鷹駅北2kmの青梅街道南側の北多摩郡武蔵野町西窪（現緑町）に耕地20万坪を借用または買収、武蔵野製作所を開設することとした。東京製作所（荻窪工場）と青梅街道でつながり、所沢の陸軍飛行場にも近いことが理由である。3年後、海軍の命令で西隣り関前（現八幡）の土地を買収、海軍機用発動機工場多摩製作所を建設した。戦況が深刻化する1943（昭和18）年、両製作所は合併、武蔵製作所となった。テスト終了後の完成発動機は中央線武蔵境駅より境浄水場まで敷設してあった鉄道引込線を延長した専用線によって武蔵境経由で陸軍用は群馬県太田、静岡県浜松など、海軍機は群馬県小泉、愛知県半田などの製作所に運ばれ機体にとりつけ組立てられた。また航空金属と改称した田無の試験場への発動機の運搬にはトラックによっていたが、能率向上とガソリン不足対策として、蒸気機関車による軽便鉄道を1944（昭和19）年敷設し運行した。この路線は石神井川の谷をわたり西武鉄道の下をとおりぬけ田無へ向ったが戦後すぐ撤去され幻の鉄道となった²⁷⁾。東久留米駅からの資材搬入にも鉄道が建設され、路線は戦後しばらく残っていた。

1944（昭和19）年、軍需工場に指定され、金融・資材・労働力の面で国の大きな支援を受け²⁸⁾、最盛時に従業員・徴用工・動員学徒・挺身隊等含め45,000人が働いた。とくに田無、東伏見、柳沢の周辺に、従業員住宅・寄宿舎が農地を潰して建てられ、下請・協力工場が武蔵野・三鷹町内に数多く立地、それらの従事者も含め、人口が増加し、五日市街道ぞい商店街が目立ち、吉祥寺・田無の街は賑わった。武蔵野町は昭和以来住宅地化を示してはいたが、この昭和10年代には西窪を中心に大工業地帯に変容していた。中島飛行機武蔵製作所は1944年11月24日以来10数回の米軍機の爆撃により徹底的に破壊された。浅川その他への疎開をはかったが間に合わなかった²⁹⁾。今日その痕跡は地下トンネルほか僅かであり、跡地は公園・都営住宅・市役所庁舎などとなっている。1941（昭和16）年三鷹町大沢に開設した研究所は現在国際キリスト教大学があるが、当時の建物の一部と創設者中島知久兵の使用した茶室が残る。段丘崖に立つ茶室の南前方に調布飛行場が広がる。中島飛行機は後に富士重工となった。

(2) 小平・国分寺・小金井・調布・狛江地域

地形的には国分寺崖線の北にひろがる武蔵野面と崖下の野川に沿う立川面との台地上に展開する地域である。ここは中央線と京王線が通じていて都心から近い便利な地域である。このため都心より移住する企業も早く、調布町国領に震災後移った丸源製鋸所は木工用から鉄工用、石材用に事業を拡大、神田から神代村へきた和光堂は育児用品メーカーであった。三井系の日本針布株式会社は創立翌年に神代村に工場を建てた。紡績工程で使用される針布を、イギリスからの輸入に対し国産化を目標に作られ、国産奨励の波にのり発展、戦中も生産を継続した。ただし一部、糊付け技術を利用して風船爆弾などを生産した。工場拡張のため調布町で生産をはじめた東洋精鋼調布工場は日光ペンで知られた企業であった。同社の立地は東京駅より1時間以内、駅に近い、市街地で社員が得られる、環境がよいなどの理由からであった。

小金井の帝国ミシンは、1921（大正10）年北区滝野川に創業、ゴム靴等を生産、1929（昭和4）年にミシン製造専業となり、1931（昭和6）年パインミシンと改名、1934（昭和9）年中野区へ移転、翌年帝国ミシンと改名し大量生産を目的に工場用地を探し1936（昭和11）年に小金井工場を完成した。これとともにミシンの木工部品を請け負っていた荒川区三河島の家具店を吸収合併し木工部として小金井に工場を新設、さらに1918（大正7）年に渋谷に創立のミシン用ネジを生産していた村越精螺も移転し、ミシン工業の拠点形成した。戦時中は海軍系の沖電気の傘下に属し製品は海軍に納入したという。戦後の蛇の目ミシン工業である。同社は1990年代初めに八王子に移転した。

この地域で軍の主導で設置された軍需工場に国分寺の中央工業南部銃製作所がある。1917（大正6）年に東京砲兵工廠の技術者70人で中野区に創設されたが、1929（昭和4）年に国分寺に移転し、小銃の生産を行った。板橋の陸軍造兵廠の指導を受けていた。中央線の北側の台地端に工場、中央線南側に工員宿舎・食堂・浴場・青年学校校舎などが並んだ。1936（昭和11）年大倉財閥系となり、規模拡大、拳銃・軽機関銃・航空機搭載用機関砲などを生産した。戦後工場は木工部分のみ復活、ブラザーミシンの下請けとなった。南側は東京経済大学用地となった。後に工場は大田区に移転、跡地を新日鉄が購入グラウンドと寮を設けた。

この地域のもう一つの代表的軍需工場は、調布から狛江にかかる東京重機製造工業の工場、これは1938（昭和13）年に軍事優先の中で資材と資金の統制、労働力不足などに直面し、経営危機におちいった中小企業の救済と軍需拡大の陸軍の方針とから東京府が組織し東京府内機械工業者約900名出資の工業組合による組合工場である。京王線国領駅南に調布町5.8万坪、神代村1.1万坪、狛江村2.1万坪、宅地と合わせ10万坪の土地を大蔵省融資で買収、陸軍より工作機械をうけ、工場建屋と1,500人収容の寄宿舎等建設、九九式小銃のほか機関銃・機関砲を製造した。九州小倉の陸軍工廠で訓練を受けている。軍需指定工場として経営は安定した。

昭和初期における多摩地域の工業化

表 2

年	昭和	(東村山村)・小平村	国分寺村・小金井村	調布町・神代村	狛江村
1928	3				
29	4		中央工業南部銃製作所工場(国分寺)	丸源製鋸所(深川から)	
1930	5				
31	6			日本針布株式会社創立	
32	7			和光堂(神田より)	
33	8			(大映東京撮影所)	
34	9			日本針布神代工場生産開始	
1935	10		帝国ミシン小金井に用地買収		
1936	11		帝国ミシン小金井工場(中野より)開設 村越精螺小金井工場(渋谷より)	東洋精鋼株式会社(小石川より) 用地買収(6,500坪)	
1937	12		横河電機小金井工場(小金井町)	同上調布製作所建設	
1938	13			東京重機製造工業組合工場設立(調布・狛江・神代10万坪) (調布飛行場用地買収開始)	東京航空計器(川崎より)
1939	14			東京重機操業開始 徳力精工創業	
1940	15	☆傷痍軍人武蔵療養所(小平) ☆陸軍少年通信兵学校(東村山)	日立中央研究所(国分寺)(国分寺町) 小林理研製作所		国際電気通信株式会社 狛江工場建設
1941	16	国立自動車研究所着工(東村山)未完成 ☆陸軍技術研究所(小平・小金井) 土地買収83ha	山本工業株式会社(小金井) 精密工具製作所(小金井) (小金井大緑地用地買収)	(調布飛行場竣工(東京府)50万坪) 東京重機軍管理工場(852人) (神代大緑地用地買収)	
1942	17	☆陸軍経理学校・練兵場(小平) ☆陸軍技術研究所(小平・小金井)合計175ha ☆陸軍兵器補給廠小平分廠			
1943	18		丸和工業(小金井工場) 東洋酸素株式会社(国分寺)	東京重機工業株式会社と改名(4,000人)	
1944	19	(小平町)	東京碍子製作所(国分寺) 南部銃(6,000人)	東京重機軍需会社指定(4,000人)	国際電機 軍管理工場
1945	20				

このほか、この地域は、三鷹・武蔵野市に接しているため航空機関連の部品メーカー、下請企業も多く立地した。1937（昭和12）年開設の小金井の横河電気の工場はエンジン点火栓、航空機用発電機などを生産した。戦後は撤退、用地は慶応大に売却した。丸和工業は軍用計器・羅針盤などを生産した。戦後にT・I・Cと改名した。狛江の東京航空計器はその名の通りである。国際電気通信は、対外無線通信機の国産化と通信兵器の大量生産のなかで、通信会社が機器製作工場の自営化を試みたもので、短波、超短波の送信機など生産していた。近くに中央航空研究所があることが敷地確定の要因であったが、また三鷹の日本無線、杉並区久我山の岩崎通信機（1938年設立）があり、ひとつの地域を形づくっていた。

調布・狛江に対して小金井・小平は軍需工場はやや少ないが、陸軍の研究所や学校、工場など軍事施設が多かった。とくに小平に集中していた。そのうちの兵器補給廠小平分廠は板橋十条の兵器廠の分廠で戦車と自動車の修理を行っていた。1940（昭和15）年頃から主として耕地が軍の命令で強制的に広大な面積の買収が行われた。今日のブリジストン東京工場はその一部を占める。西武鉄道川越線の小川駅から専用引込線があった。

調布町から三鷹村・多磨村にかかる調布飛行場は、平時は東京の玄関、戦時は帝都防衛の迎撃戦闘機の基地とされ、陸軍、通信省、東京府の三者の出資で東京府が施行し着工、1941（昭和16）年には1,500mの滑走路をもつ民間飛行場として完成したが、京浜地区防空専任の航空部隊が配備され、同年12月8日の太平洋戦争開戦直前に防空拠点となった。なお首都防空の軍用飛行場は他に練馬区成増と千葉県柏との三飛行場であった。調布には紀元2600（昭和15）年記念の神代大緑地計画が進んだが、実際は高射砲連隊の陣地がつくられ、また半分は戦時農場となって農耕地となった。戦後その7割が都立神代植物公園となった。同年小金井村にも大緑地計画が進んだ。

(3) 立川・大和・昭和・拝島（昭島）地域

この地域は、国分寺崖線の比高は減じて僅少となり、段丘面上が広大な平坦面となっている地域である。陸軍の立川飛行場³⁰⁾を中心とする軍事施設とそれに隣接する陸軍機生産工場とやや離れて海軍機生産工場およびそれらの下請企業群、そして従業員住宅群からなる。

第一次世界大戦（1914～18）後、陸軍は中央線立川駅から近く輸送に便で、平坦地のため拡張も容易な立川村に航空隊設置をきめ、1921（大正10）年立川村周辺で大演習を実施、同時に用地買収をはじめ、翌年その平地林と桑畑の土地を、立川村分145.5町、砂川村分2.1町計45万坪を得て、飛行場を完成させた。同年岐阜県各務ヶ原航空隊から第五大隊が移駐してきた。しかし立川飛行場は国際空港として民間飛行場としても使用されることになった。

1931・32（昭和6・7）年に満州事変が起ると立川飛行場は陸軍専用となり、民間用には1931（昭和6）年多摩川河口の羽田江戸町地先に通信省羽田飛行場が整備され、1933（昭和8）

昭和初期における多摩地域の工業化

表 3

年	T. 大正 S. 昭和	立川町・砂川村 (T12 町)	昭和村・拝島村・大和村・福生村
	T 11	立川飛行場完成 (45 万坪), ☆第五飛行連隊 (各々務原より)	
1926	S 1	石川島飛行機製作所, 立川に用地買収	
28	3	☆陸軍航空本部技術部 (所沢より)	(昭和村)
1930	5	石川島飛行機立川へ移転 (月島より) (700 人)	
	6		(八高南線一八王子・東飯能間開通)
33	8	☆陸軍航空本部補給部 (所沢より) 民間は羽田へ	
34	9		
1935	10	☆陸軍航空本部技術部は航空技術研究所へ改組 同補給部は航空廠へ改組 (800 人)	
1936	11	(石川島飛行機, 立川飛行機株式会社と改称) (1,418 人) (45 万坪)	
1937	12	立川飛行機軍管理工場へ 砂川村地域へ拡張, 立川駅より引込線	昭和飛行機株式会社創立 (昭島・拝島) 用地買収 (60 万坪) 海軍専管工場 (建物・飛行場)
1938	13	☆陸軍航空輸送部立川支部 ☆陸軍気象部立川観測所	同上昭和飛行機操業開始, 社宅群「堀向」等群立 東京瓦斯電気立川工場建設 (大和) (大森より) (1,000 人)
1939	14	☆陸軍航空技術学校設置 (所沢より)	ガス電, 日立航空機立川発動機製造所と改称 社宅群「南街」を形成, 小川より引込線
1940	15	(立川市)	☆陸軍航空工廠設置 (昭島) (福生町) ☆陸軍多摩飛行場開設, 航空審査部設置 (福生)
1941	16	☆陸軍資材本廠 ☆飛行場拡張砂川方面 121ha (滑走路 2,000m)	(昭和町) ☆陸軍多摩飛行場少年飛行兵学校設置
1942	17		
1943	18		陸軍航空工廠へ中神駅より引込線
1944	19	立川飛行機軍需工場指定 (42,855 人)	昭和飛行機 日立航空機 (15,000 人) (8,000 人)
1945	20		

年, 立川の民間航空会社, 航空学校, 整備工場等が羽田へ移転した。このため立川の街はさびれるかと思われたが, かわって同年陸軍航空本部の補給部が所沢より従業員 800 人とともに移動してきた。これより前の 1928 (昭和 3) 年には航空本部の技術部が所沢から移動し, 後に陸軍航空技術研究所 (航研) となり, 補給部も陸軍航空廠に昇格した。これにより立川飛行場は陸軍機の技術研究と修理補充の基地となった。一方, 1937 (昭和 12) 年日中戦争がはじまると, 常駐の第五飛行連隊は中国大陸へ転出, まもなく留守部隊も千葉県柏の飛行場へ移った。そのあと, 1939 (昭和 14) 年に陸軍航空技術学校が所沢より立川へ移転, 他方, 翌年福生に開設された多摩飛行場 (現米軍使用横田基地) には少年飛行兵学校が設置されるが, 立川から航空審査部が移転した。審査部とは試作機のテストと訓練を行う機関である。この 1940 (昭和 15) 年には西隣の昭島町にかけて陸軍航空工廠がつくられた。これは戦訓改修つまり実戦

の経験から生まれた修理を中心に、エンジン製造、機体組立も行う陸軍自身の工場であった。航空廠・航空工廠・学校等は図のb'の位置である。

結局、立川飛行場は、技術研究と教育、訓練の場であり、新製品のテスト・使用機の点検と修理、戦地も含め各地への補給、そして周辺の関連軍需工場への技術指導監督の中心的性格もった。それでも飛行場は1942（昭和17）年砂川村へむけて拡大、2,000mの滑走路を完成した。翌年には航空工廠へ中神駅より引込線が入った。

この立川飛行場の東隣りに1926（昭和元）年、石川島飛行機製作所が用地を買収、1930（昭和5）年に、従業員700人とともに月島より移転してきた。石川島飛行機とは1924（大正13）年に石川島造船所の100%出資の子会社として月島に創設されたが、陸軍の指示で月島の工場を廃止しての移転であった。陸軍用練習機や偵察機の機体組立生産を行ない、1934（昭和9）年赤とんぼ型と親しまれる練習機を量産した。後に社名を立川飛行機株式会社と改称、従業員は1,400人をこえた。日中戦争のはじまる1937（昭和12）年軍管理工場となり、砂川村へ工場を拡大した。立川駅からは東まわりで引込線も敷かれた。終戦時、徴用工・学徒・挺身隊・朝鮮人を含め43,000人弱が働いていた。構内には独身者用寮20棟が並んでいた。

立川飛行機の北約2kmの大和村南部の玉川上水にそった赤松の平地林のなかに、1938（昭和13）年、東京瓦斯電気株式会社の立川工場が建設され、従業員1,000人が大森から移動してきた。東京瓦斯電気（略称ガス電）は、1910（明治43）年荏原郡大森町大森海岸に創設の総合機械メーカーである。その航空機部門の発動機製造工場の設備拡張のため立川に新設され、陸軍航空廠と立川飛行機株式会社へエンジンを納入するべく、大和村の赤松林が選ばれた。当時大和村には零細な食品や絨織の工場が数件あるのみの純農村地帯であった。ガス電進出地域は武蔵野台地の中央部で地下水面は深く集落はなかった。僅かな桑畑のほか赤松林や雑木林がひろがる土地であった。ガス電はここに工場用地50万坪に社宅・診療所・郵便局・幼稚園・公民館・浴場・映画館・迎賓館・グラウンド等諸施設のための50万坪計100万坪を計画した³¹⁾。実際は工場は翌1938（昭和13）年に完成するが、後に南街と称せられる住宅団地は未完で終わった。それでも戸数は600戸を越えた。工場の制服を着用した従業員が社宅と工場を毎日往復する生活を送った。大和村字芋窪の地名にある工場であるが立川へ納入する製品をつくり、立川工場の呼称があり、人々は立川をむいていた。工場は陸軍の方針で日立製作所の系列におかれることになり、社名を日立航空機株式会社と改称した。工場は拡大され、軍管理工場となり最盛時徴用工・動員学徒も含め13,000人に達した。1944（昭和19）年、西武鉄道小川駅から工場へ引込み線を設け蒸気機関車で材料と製品を搬入し、国鉄の川越線と中央線に連絡した。この路線は戦後西武鉄道が上水線として復活した。工場は1945年2月17日と4月24日の空襲で潰滅した。

陸軍立川飛行場と2つの飛行機工場を中心とする地域から西にやや離れて、1937（昭和12）

昭和初期における多摩地域の工業化

年、昭島、拝島にかけて、昭和飛行機株式会社が創立されている。中島や日立におくれ後発メーカーであった昭和は、他社と違う特色として組立工場と飛行場をセットにした。桑園・耕地・松林 60 万坪を購入、2,000 m 滑走路を作った。また発注元を海軍とし、中島が製作をおりた輸送機 DC 型機を三菱製のエンジンを使用、組立てることとした。海軍の専管工場の指定を受け生産を開始、輸送機その他、艦攻、艦爆機を製造した。関連企業が昭島・拝島に陸続と生まれた。また従業員住宅群を作った。後に米軍機の騒音問題で立退きになる堀向住宅などがその例である。終戦時学徒 3,000 人を含み 15,000 人が働いていた。青梅線の沿線には昭和飛行機、立川の航空廠・航空工廠、その関連工場で働く人々の社宅・寮が多数生れ、一つの地域社会をつくった。農家の蚕室も宿舎となっていた。

立川から昭島にかかる地域は八王子機業地帯に接している。この機業地帯への軍需の航空機工業のおよんだ例を 2 例あげる。明治初期長野から成長した片倉製糸は多摩地域にもいくつかの中堅企業をその傘下におさめていくが、その一つ福生能川の片倉製糸多摩工場は 1940（昭和 15）年その傘下に入ったが、1943（昭和 18）年、多摩航空機製作所となり立川の陸軍航空廠の協力工場、後、管理工場に指定され、飛行機の下げ翼を製作した。戦後の片倉自転車工業株式会社である。また、片倉製糸八王子製糸所も明治末年片倉のものとなっていたが、1943（昭和 18）年、鶴見にあった日本機械工業株式会社に工場を賃貸、工場は戦車の部品を製造したという。多摩の全地域が航空機か戦車など軍需品生産地帯にこの時期なっていたことが浮びあがってくる。

(4) 府中・日野・町田・稲城にかかる地域

この地域は多摩川本流左岸の立川面と右岸の下末吉面の日野台地、さらに多摩丘陵とその西方相模原台地に面した町田におよぶひろい範囲で、都心から遠く、むしろ八王子機業地帯の東の縁辺部に位置していた。ここでの軍需工場の中心は府中と日野である。

府中は、古代武蔵国の国衙が大国魂神社東方にあり、東山道支線が北へのび、国分寺と国分尼寺が国分寺崖線下にならぶ古代の中心地であった。近代では桑園がひろがり、座繰り製糸や撚糸業などがひろくみられたが、昭和に入って生糸輸出減とともに衰退していた。いくつかの、たとえば 1918（大正 7）年宮町に設立の西野屋製紐所は、ゴム紐・かざり紐を生産したが昭和 10 年代には物量落下傘用紐を生産、同じく 1932（昭和 7）年設立の府中細幅織物株式会社（八幡宿）は防毒マスクを生産した等の例がある。だが府中の最大の軍需工場は日本製鋼所と東京芝浦電機であった。

株式会社日本製鋼所は、室蘭・広島・横浜に製作所をもつ大軍需会社であったが、東京から 30 km 以内に戦車工場をとる陸軍の指示で 1938（昭和 13）年、府中町に武蔵野製作所を設置、室蘭での中型戦車の生産を移した。建設要員も移り住み、相模陸軍造兵廠の監督下に軍管理工

星野 朗

表 4

年	昭和	日野町	府中町	町田町・稲城村	(神奈川県相模原一部)
	T.7		西野屋製紐所(三鷹より)		
1930	5			日本小型飛行機研究所	
	31	6			
	32	7	細幅織物株式会社		
	33	8			
	34	9	吉田時計工業設立(満願寺)		
1935	10	日本節絹工場(豊田)設立 七和精密機械株式会社設立			
1936	11	吉田時計東洋時計機械に改称、工場竣工 六桜社写真工業日野台地山林買収			
1937	12	六桜社小西六写真工業に改称、日野工場操業開始	☆陸軍燃料廠設置	☆陸軍火工廠用地買収開始 (稲城村大丸~多摩村) 50万坪	
1938	13	東京自動車会社日野台に用地買収	日本製鋼所武蔵製作所(室蘭より)起工 ☆陸軍燃料廠開設(60町歩) 芝浦製作所府中に工場建設を予定(16万坪)	日本磨鋼帯株式会社(森野)町田製作所(2,000人) (日本特殊鋼材株式会社と改称)	☆東京工廠相模兵器製作所設置 ☆陸軍兵器学校
1939	14	東京自動車会社工場建設(大森より)	(芝浦, 東京電気と合併, 東芝と称す) 西野屋製紐落下傘用紐生産	☆火工廠 造兵廠多摩火薬製造所として開所, 生産開始はS13より (3,500人)	☆陸軍第九技術研究所(川崎市多摩区)
1940	15		日本製鋼所操業(700人) 東京芝浦電気, 府中工場建設(鶴見より)		☆昇格 相模陸軍造兵廠
1941	16	富士電機株式会社豊田工場設立	東芝工場操業開始(520人) 日本小型飛行機設立(1,300人)		
1942	17	東京自動車, 日野重工業株式会社に改称	日本製鋼戦車から高射砲へ転換		
1943	18	神鋼電機株式会社設立	東芝車両部門分離, 東芝車両製作所府中工場 日本製鋼国有民営工場(3,000人)	☆戦車道路設置(小山・上小山田) ☆多摩火薬製造所西へ拡大	
1944	19		東芝軍需会社指定(5,370人) 下河原線通勤者用共同専用電車運転		
1945	20				

昭和初期における多摩地域の工業化

場となった。その後 1942（昭和 17）年中型戦車から中型高射砲生産へ転換、大阪陸軍造兵廠の監督下におかれ、機械設備をいれかえ、翌年 8 月から生産を開始した。1944（昭和 19）年、従業員 5～600 人、動員学徒 1,200 人、徴用工 900 人、朝鮮人 300 人計 3,000 人規模の工場となっていた。

芝浦製作所は、鶴見・川崎・三重に工場をもっていたが、1937（昭和 12）年日中戦争勃発以来拡大する注文に応ずるために電気機関車、電鉄用品、電熱装置などを生産する工場を物色、翌年府中町の下河原線西側に決定、工場建設を開始した。鶴見より熟練工が移り、地元と全国から青年を募集したが、労働者不足になやみ、1943（昭和 18）年には朝鮮人労働者 150 人、台湾からの青年 300 人、府中刑務所受刑者 300 人、翌年には徴用工・挺身隊・動員学徒など 1,800 名を本工 3,500 人に加え総数 5,370 人という規模の工場となっていた。

府中には、1941（昭和 16）年、晴海町に日本小型飛行機株式会社が設立されている。前身は 1930（昭和 5）年、研究所名でグライダーを学校や航空連盟へ販売する小企業であったものが、陸軍から軍隊や物資を輸送するための大型グライダーの製造を要請され、軍管理工場として設立された。グライダーのほか、アルミニウム不足から飛行機の部品の木製の試作工場もあった。1944（昭和 19）年当時、従業員 300 人、動員学徒を含めて 1,300 人になっていた。

こうして、東芝・日鋼・小型飛行機の三社の集まる地域は、関連企業・下請企業も含め従業員の数は著しく増加、合計して 12,000～13,000 人におよぶ大工業地帯となった。従業員の多くは中央線・京王線の駅からバスやトラックで通勤していたが混雑がはげしく、1944（昭和 19）年に 3 社は協議し国鉄に陳情、その結果下河原線の国分寺―東芝間に通勤電車が運行された。他方、京王線・南武線に沿う地域には社宅・寮が建てられ、徒歩通勤も多かった。

府中には、こうした軍需工場群とは別に、それらより早く、陸軍燃料廠が浅間町に進出を決めていた。引込線も入り、府中の軍事化の第一歩はこの燃料廠とみることもできる。現在、航空自衛隊が使用するほか、府中の森公園等がある。

多摩川の右岸、日野では、多摩川の支流浅川に沿う沖積地と段丘面に沿いいくつかの小企業があり、万願寺の吉田時計や豊田の段丘崖下の流水と女子労働力による日本篩絹工業などがあった。1933（昭和 8）年以來町長は工業の発展が町財政を豊にすると積極的誘致策をとっていた。昭和 10 年代に入ると、それら工場は軍需色を強めた。吉田時計は日野に新工場を建設、東洋時計株式会社と改名、やがて時計のほか信管、高射砲弾、機関銃部品などを生産した。日本篩絹も中国東北（満州）での製粉工場での需要増に応ずる生産増をはかった。

日野地域の著しい軍需工業化は、浅川と谷地川にはさまれた下末吉面に相応する日野台（日野原）の開発にあった。鉄道から離れ、甲州街道が通過するのみの高所にある山林を伐採しての工場は秘密の保てる場所であった。はじめに空気の清浄さを求めて小西六写真工業が工場をたてカメラ・フィルム、やがて航空写真用の製品を生産した。続いて、石川島造船所や東京瓦

斯電機などにつながる東京自動車の日野台に用地を買収、工場とそれに接して社宅群を建設、大森から技術者と機械設備とをともない移転してきた。後、日野自動車と改称し、軍用装軌車輛の製造を始めた。甲州街道の東隣りの位置にできる神鋼電機株式会社は神戸製鋼所の電気部門として設立されるが、航空電気機器の製造を行った。日野台東端、豊田駅近くの富士電機豊田工場は軍の命令でできた軍需工場という。こうして日野台一帯は工場と社宅が一体化した軍需工場地帯となった。

これに対し、多摩丘陵を背後にもつ町田では、従来下山田地域を中心に座繰糸がひろがり一帯は一面の養蚕地帯であった。その中で町田南部の原町田の森野に横浜線にそって日本磨鋼が航空機と戦車の部品を生産、相模陸軍造兵廠へ納入し、町田でほとんど唯一の軍需工場と言われていた。他には鶴川にあった水車動力の製紐会社が落下傘用の紐を生産したという。相模陸軍造兵廠は、相模原台地の神奈川県旧大野村・旧相原村にかかる地域に、1938（昭和13）年に陸軍造兵廠東京工廠の分廠的な位置で兵器製造所の名称で一般兵器の製造修理を目的として発足した。1940（昭和15）年、軍備拡張で戦車・機甲車輛・中口径砲弾弾体等の生産を主とすることとなり、相模陸軍造兵廠に昇格した。しかし当初京浜地区に散在する陸軍の管理工場の監督におわれ、戦車生産は部品のみで、組立ては大田区下丸子の三菱重工の工場で行っていた。後に廠内にエンジン工場と組立工場が完成、自力で組立て性能試作テストのため、東京都側の多摩丘陵内に用地として、1943（昭和18）年忠生村根岸から現桜美林学園裏の尾根道を堺村田端まで約8kmを買収した。住民の言う戦車道路である。戦車を通じ日野・府中・下丸子と相模の工廠とが結びついていた。

なお神奈川県相模原台地には造兵廠のほか、小田急電鉄にそって陸軍の士官学校、通信学校、機甲整備学校、病院など多くの軍施設が集中していた。そしてそのあたりは原町田西方と呼称されていた。

東京の南多摩郡の丘陵地帯には平坦地が少なく大規模な工場適地はなく、道路・鉄道とも不十分であり都心からも遠い。このため軍需工場はあまりなく地形を利用した弾薬庫群があった。昭和初期、鶴川村三輪から横浜市緑区奈良へ続く丘陵に地下トンネル式弾薬貯蔵庫があった。南多摩郡稲城村では、1938（昭和13）年に板橋の陸軍火薬製造所の多摩分工場として陸軍火工廠が設けられた。南武線みなみたま駅西方の谷すじに道を通し谷戸に火薬の製造所と爆弾の組立工場、それらの貯蔵庫を建設した。これは前年に京都府宇治の弾薬庫で爆発事故があり、その反省としてより近代的な工場として企画された。多摩丘陵は遮蔽されて安全とみて選択され、工事は朝鮮出身者があつた。軍直営の軍需工場に従業員は在の人のほかは南武線ぞいの寄宿舍に住んでいた。ここで生産された火薬は小銃弾・高射砲弾・爆弾の製造と結びつき、府中・日野・小金井・調布そして東京・相模の軍工廠と結んでいた。

4. おわりに

多摩地域に、主として軍需産業によって生じた工業化の過程のごく一部を概観してみたが、気をつく点をあげてみる。

① 工業化は、昭和初期の1930年代に、京浜地区の城南の機械工業地帯から移転した企業によってひきおこされている。これを疎開工場と表現することがあるが、製品が軍需であるとともに、むしろ生産拡大、設備更新など過密からの脱出や、親企業の移転にともなうものと言える。空襲からの疎開は1944（昭和19）年になってからであった。また移転後の軍需生産は、発動機や通信機器にみられるように輸入にかわる国産化であって、輸入代替の型ともみることができる。

② 1930年代を、細かくみれば、日中戦争のおこる1937（昭和12）年、国家総動員法公布施行の1938（昭和13）年を境として急速に軍需工業化が進む。軍国主義への傾斜の中で、軍の意向・圧力が増す一方、受注する企業との関係が進んだと思われる。1943（昭和18）年の軍需工場法の施行により、その翌年にかけて多くの工場が軍需工場指定となるが、これにより金融・受注・資材・労働力などが確保され、企業の経営は確実に became と思われる。

③ 工場用地の取得には、軍の圧力・財力が加わり、かなり不自然におこなわれた。説明会に軍人が同席したり、印をもって集合せよなどの例が多い。町村としては税の増収となり財政上歓迎し誘致の自治体もあった。ただ小作人は耕作地を奪われるため反対と懸念を表明していたが大勢に勝てず、結局工場労働者の道を選ぶことになった。

④ 工場の労働力は、未熟練の農民では足りず、地元小学校高等科卒の少年が対象とされた。これは卒業後従来、農村にとどまった二男・三男対策にもなり、小学校卒業生は工場に就職、賃金労働者となった。工場の労働力はなお不足で全国から小学校卒業生を採用、企業内青年学校を経営して技術の指導をはかった。これは一つの技術移転として戦後の工業化の潜在的基盤となったとし評価する見方もある。

⑤ 京浜地区から来た移住者たちと全国から集められた青年たちは社宅、寄宿舎、あるいは農家の蚕室など様々な型で居住し生活したが、このうち社宅は工場に隣接してたてられた。これは職住接近のニュータウンとなった。これが既存農村地域と交渉がほとんどなかったことから「租界」と表現する見方もある³⁹⁾。南街、日野台、堀向などは陸の孤島にみえ、その感がする。しかしそれは戦後すぐに姿をかえる。職場の工場が消滅し人々が出身地へ帰ると後に都心の焼跡から人々が入居、都心等遠距離通勤をするようになった。

⑥ 工場の立地には前述（p. 121）のごとく拡張可能な平坦広大な土地、豊富な地下水、安定した大気などの状況や、集落も少なく、雑木林や桑畑のひろがる台地面の地価の安さもあり、また資材の搬出入に初期には牛車、馬車、トラックなどもあるが、ひろく国鉄、私鉄路線から

の専用引込線によっているのが特色である。

⑦ 土地を売ったり貸したりした農家、アパートを建てた農家、これは地主であるが、戦後の農地改革も加わり、もどってきた土地も再び農地になるよりも都営住宅になったり、市街地として利用されることも多く、農民の中に土地に対する価値感に変化をもたらしたと思える。

結局、この時代の軍需工業化は、軍需工場の崩壊消滅とともに、意味がなかったとする見方もあるが、戦後の急速な都市化を準備するものとなったのではないかと推察できる。

⑧ また、工業地理学の面からみて、この時代、東京地域の周辺部の多摩地域には、飛行機・戦車・銃砲などの比較的大型の組立工業が展開、東京地域の集積地域の城東・城南には中小規模の部品工業が展開し、その製品を郊外の組立企業に送り、これにより東京地域は一つの完成された軍需工業地域となっていたとみることができる。そして米軍の爆撃が多摩地域で爆弾、城東・城南で焼夷弾によったのはこの工業のあり方を知ってのことかとも思われる。

本稿は研究ノート、あるいはメモの形であるが、いくつかの問題点を得て今後の研究によって深めてみたい。

報告の機会をいただいた明治大学地理学教室の諸先生方と駿台史学編集の先生方に感謝申し上げます。また外為印刷社にもお手数をおかけしました。お礼申し上げます。

註

- 1) 武見芳二 (1930)「大東京地域の工場分布—工業位置決定の要因—」『地理学評論』6-7
- 2) 松田 孝 (1960)「京浜工業地帯南部の調査第1報」『地理学評論』33-7
松田 孝・松島一夫 (1963)「京浜工業地帯南部の調査報告—第2報—」『地理学評論』36-12
- 3) 奥田義雄 (1966)「工業化の地域的展開—関東地方を例として—」『経済地理学年報』12-1
- 4) 太田 勇・高橋伸夫・山本 茂 (1970)「日本の工業化段階と工業都市化(上)」『経済地理学年報』16-1, 同(下) 16-2
- 5) 板倉勝高 (1972)『都市の工業と村落の工業』pp. 63, 64, 大明堂
- 6) 竹内淳彦 (1973)「大都市における工業集中地域の構造—東京を中心として—」『経済地理学年報』19-2
- 7) 竹内淳彦 (1974)「東京内部における住工混在地域の構造—荒川区・大田区の分析—」『地理学評論』47-12
- 8) 辻本芳郎・板倉勝高・井出策夫・竹内淳彦・北村嘉行 (1962)「東京における工業の分布」『地理学評論』35-10. なお、独自の区分とは、雑貨と一部重化学工業を含む城東・中央地域、組立工業中心の城南・城北・東京西郊などであるが、この城東・城南などと呼称される領域は今日東京都など行政体が呼称する同名の領域とは異なっている。
- 9) 板倉勝高・井出策夫・竹内淳彦・北村嘉行「京浜工業地帯の地域構造」『地理学評論』37-8
- 10) 前掲 6) および 8)
- 11) 竹内淳彦 (1968)「電気機械器具工業の地域構造」『地理学評論』41-9.
小川一朗 (1974)「川崎市における工業立地の変動」『経済地理学年報』20-1
- 12) 宮原俊行 (1956)「目黒川流域 大崎地区の工場分布とその立地移動」『地理学評論』29-12
- 13) 鹿嶋 洋 (1995)「京浜地域外縁部における大手電機メーカーの連関構造」『地理学評論』68-7
松田 孝 (1985)「東京都墨田区における消滅工場について」『経済地理学年報』31-1 など。

- 14) 竹内淳彦(1996)「工業地域の変動」大明堂, pp.112-131
- 15) 市史町史などに記載される工業化は、多くは企業の「社史」を中心に、地元に残された資料・出版物や統計などで記述されている。行政市町村界をもって隣接する市域の歴史記述は、事実とその位置づけに重複があるが、それが一致もしくは類似もするが他方、記述の粗密・濃淡あるいは省略、時には異なる場合もあり、予算や編集方針もあって、二次的三次的資料として止むをえない面がある。
- 16) 「国分寺市史」下巻、平成3年、国分寺市、市史は上中下3巻、北多摩郡全体をみる記述が多い。国分寺町自身は軍需工場の立地は少なかったが、従業員の居住を示して人口数は激増していた。
- 17) 石井雄三郎「首都東京の工業」古今書院、1969
- 18) 奥田義雄(1966)前掲 3)
- 19) 東経大多摩研究会編(1990年)「新しい地域科学の創造多摩学のすすめⅠ」のなかで、柴田徳衛は第二次大戦で、「広大な土地、あるいは地下水を求めて京浜地区から移転、当時の最先端精密工業として」と記す。また、多摩の交通と都市形成史研究会編(1995年)「鉄道とまちづくりのあゆみ①」古今書院で、鈴木浩三は、北多摩一帯は「軍需産業を中核とする重工業地帯で、当時東洋一の兵器工場群」と記している。
- 20) 宮木貞夫(1964)「関東地方における旧軍用地の工場地への転用について」『地理学評論』37-9
松山 薫(1997)「関東地方における旧軍用飛行場跡地の土地利用変化」『地学雑誌』106
- 21) 斉藤 勉(1995)「昭和10年代の多摩」『多摩のあゆみ』vol.79, たましん地域文化財団、このなかで斉藤は、多摩百年史研究会編「多摩百年のあゆみ」古今書院に記載の分布図を改訂している。
- 22) 地形図に工場の記号が記載されていても企業名がなく、文献資料の工場名と所在地との照合が困難なものも多かった。関係者や周辺住民の記憶ほりおしかなお必要と思われる。
- 23) 北多摩地方では、1939(昭和14)年~1942(昭和17)年にかけて都市計画区域を東京府によって決定しているが、この計画は多摩地域を住宅地化することを想定したものであったので、本稿では参考にとどめ、その区分とは一致していない。
- 24) 武見芳二、前掲 1)
- 25) 筆者がかつて勤務した都立高校の旧制時代の府立第13中学校の3年生は、改名した中西航空機に動員されたが、終戦直前材料不足から仕事なくなったため学習か仕事を求めて抗議の意思を表明し、他校にも例があったと聞く。拙稿(1995)「勤労働員中学生のストライキ」『語りつぐ戦中戦後①』労働旬報社, pp.183-202. なお、同校4年生・5年生は府中の日本製鋼所に動員となった。
- 26) 中島飛行機会社については、航空史のほか富士重工業株式会社の社史等を引用するものと創設者中島知久平の伝記風のもの、周辺住民の記録や元従業員の自分史の形をとるものもある。高橋泰隆(1988)「中島飛行機の研究」日本経済評論社が詳しい。前川正男(1996)「中島飛行機物語」光人社はある航空技師の記録とある生き残った幹部の記録でもある。栗田良平(1977)「中島飛行機武蔵製作所」『多摩のあゆみ』vol.9 たましん地域文化財団の栗田良平には「中島飛行機武蔵製作所物語」『多摩豆本』私家版もある。藤田のぼる・永島慎二(1995)「麦畑になれなかった屋根たち」童心社は絵本。
- 27) 井藤鐵男(1995)「幻の鉄道が見えてきた」『多摩のあゆみ』vol.79, たましん地域文化財団
- 28) 山崎志郎(1991)「太平洋戦争後半期における航空機増産政策」『土地制度史学』no.130, 1991.1, 山崎によれば、1941~45年生産累計で中島航空機は機体の37.1%, 発動機の31.3%を占めたとある。また武蔵野製作所のため陸軍の支援で工作機械や施設で充実させていく過程を分析、装備の大部分は東京工場(荻窪)から納入、他に発電機の80%と点火栓の25%は横河からなどとしている。
- 29) 斉藤 勉(1990)「地下秘密工場」のんぶる舎、中島飛行機浅川工場のサブタイトルがつく。
- 30) 三田鶴吉(1987)「立川飛行場物語」上・中・下 けやき出版
植崎茂弥(1995)「15年戦争と立川陸軍飛行隊」『多摩のあゆみ』vol.79 たましん地域文化財団
日本航空協会編(1975)「日本航空史」日本航空協会
高草孝夫訳編(1990)「米国戦略爆撃調査団報告」日立朋友会などによった。

- 31) 東大和市 (1995) 「軍需工場と基地と人びと」『東大和市資料編 1』 pp. 22-46

同書にはガス電は大森が三業地に囲まれたため少年工の育成に不向きとし、当時ナチスドイツで採用されていたジードルング方式にヒントを得て工場と従業員の社会生活を一体化した企業体を設立することを計画したとある。詳細は記されていないが、昭和 25 年完成予定というイラスト風計画図を記載している。なお東大和市 (1996) 「新しいまち南街」『同 4』には、工場建設の最初は給水塔だったとして図面を記載するが、地下 150m から採水している。給水塔は現存する。

- 32) 関 満博 (1993) 「軍需工場の疎開」『多摩百年のあゆみ』 pp. 111-119

同書の中で、近代工業が入ってくるのは、昭和戦前期における戦時疎開によるもの、またそれが地域産業として受け入れられるのは戦後も相当の時期を経てとあり、織物業のダイナミックな展開の裏面で一種の租界を形成と記されている。