

図238 大正飛行場建設に伴う施設移転（上）と空襲被害（下）

#### 4. 航空写真にみえる関連施設とその復元

終戦後の1947年～1951年にかけて、アメリカ軍は日本全土の航空写真撮影（以下、航空写真）を実施し、大正飛行場周辺も1948年8月31日に撮影した。この写真によると第11飛行師団が駐屯地したと思われる一帯は、かなり整地作業が進み、旧軍用地周囲にめぐらせていた区画溝（堀）以外、かつての軍関連施設の大半は撤去されていたようだ。ここでは航空写真にあって現存しない施設について紹介し、復元を試みようと思う。

大正飛行場開設とともに1942年8月第18飛行團司令部が、現在の志紀府営住宅・官舎一帯に駐屯した。『志紀の昭和六十年史』によると、東西道路の北側には区画溝をめぐらせ盛土を施すとともに、現志紀コミュニティーセンターあたりには、陸軍気象部隊が駐屯したという。<sup>9)</sup>また周辺には師団本部・作戦室・兵舎・炊事場・酒保などが立ち並んでいたらしい。同誌には、関係者自身の記憶に基づく復元図を掲載する。ところが終戦後それら諸施設はいち早く解体撤去されたため、諸施設建設の経過はもちろん、正確な建物配置などの記録は皆無である。

施設が解体される中残ったのが、大阪府南河内郡志紀村立中学校（現八尾市立志紀中学校）の校舎となった兵舎2棟と、現志紀児童公園内の作戦室、現八尾駐屯地内の第246戦隊戦闘指揮所などであった。戦後の学制改革に伴い、各市町村に新制中学校を建設することになったが、戦後の財政難の中、新たな校舎建設ができる状況ではなかった。村役場など関係各方面の努力の結果、旧246戦隊の兵舎2棟の払い下げを受け、1947年4月22日同校は無事開校をむかえた。

1997年志紀中学校は創立50周年を迎え、記念誌『志紀中 五十年の歩み』を刊行したが、掲載写真の中に、兵舎を転用した校舎や正門（航空隊の門を利用）があり、その校舎の平面実測図も紹介されている。<sup>10)</sup>それによると2棟の兵舎はいずれも1942年建築の平屋建てで、空爆により一部屋根のない部分もあったという。また校庭には旧軍施設の残骸などがあり、整地作業も困難を極めたらしい。最後まで残った兵舎転用校舎は、1968年撤去された。なお旧正門は、現在の体育館あたりであった。

作戦室は1970年頃まで残存したらしく、前出の『志紀の昭和六十年史』によると、長辺約20m、短辺約12m、高さ約3mの規模を有し、鉄筋はほとんど使用せず、約1mのコンクリート壁をめぐらせていたという。本来この建物は土盛りされていたらしく、土を剥がすと丸太がたくさん出てきたらしい。あるいは後述の246戦隊戦闘指揮所跡のように、木筋として用いられていたものかも知れない。現在は、近鉄バス営業所西隣の児童公園内中央にある休憩所となっている。そのほか、滑走路北東部には格納庫が4～5基あるが、いずれも屋根はない。

滑走路西側には大阪陸軍航空廠があった。当時、軍人・軍属・勤労員ら約2000名が働いていたという。ここでの通用門の門柱は現在も残っているが、用地東側にあった正門は現存しない。航空写真によると、施設の解体はそれほど行われておらず、本部・医務室・炊事場・食堂売店などが用地北東部にみえ、付近には小規模な建物もたくさん立ち並ぶ。このうちの1つが、今から約10年ほど前まで残っていた。『イラストマップ』によると「倉庫跡」と紹介されており、すぐ西側の農水省種苗管理センター内には、組立工場の台座跡もあったらしい。<sup>11)</sup>用地南東部は、組立工場や格納庫などが規則正しく配置されるが、屋根のないものも多い。中央の「専用線」を挟んだ西側には、格納庫が7基ほどあるが、うち5基の屋根はない。これらの施設は、後述するものを除いてすべて撤去された。

この大阪陸軍航空廠から竜華操車場（現JR久宝寺駅構内）間には、航空廠へ資材搬入などに利用された「専用線」があった。写真から判断すると線路は単線（軌道敷幅4～5m）で、航空廠内に設けら

れた「プラットホーム」部分のみ複線構造とし、その先に機回し線を付設していたらしい。竜華操車場は、関西線湊町駅の後背地として1938年に開設されたが、この「専用線」の敷設経過については、鉄道省・陸軍省いずれが主導したのかを含め、全く不明である。

航空写真を一見すると、現J R大和路線久宝寺駅～J R阪和線杉本町間の貨物線（阪和貨物線）を一部利用して敷設したように見える。しかし藤井信夫氏のご教示によると、①阪和電気鉄道（南海山手線）の国鉄買収が1944年5月1日で、その後の大空襲などを考慮すると、終戦までには開通していない。②実際戦後しばらくの間は、阪和線～関西線への貨物輸送は天王寺駅を経由して行われ、阪和貨物線は1952年開通した、という。つまり、阪和貨物線の支線としての「専用線」はありえないということだ。

ただ阪和電気鉄道は、現南海本線と平行して和歌山に通じることや、和歌山からの物資輸送のため、早くから国有化する動きがあったらしく、阪和貨物線も同鉄道買収以前から敷設計画があつても不思議ではない<sup>(10)</sup>。

以上のことから推測すると、1940年7月大阪陸軍航空廠が開設されると同時に、竜華操車場から航空廠に通じる「専用線」を敷設した。しかしその際に阪和貨物線設置工事が開始されてか否か、あるいは同線工事を変更して「専用線」を優先させたのかは不明である。その後空襲が激化すると航空廠は駒ヶ谷へ疎開したようで、「専用線」も機能を停止しただろう。戦後、この「専用線」は航空廠へ通じる部分を撤去し、一部を利用して阪和貨物線を完成させた、となる。

大阪府が1961年作成した都市計画図では、この「専用線」はその痕跡すら追うことができない状況であるが、航空写真と現在の地形図との対比から、その軌道は以下のように復元できる。現久宝寺駅から阪和貨物線を南下する。線路は、大阪市平野区喜連東5丁目にある大阪市交通局出戸バスターミナルから同区長吉長原1丁目にある長吉総合病院へ向かって大きく曲がり、中央環状線を横切る。市バス長原北口バス停～長吉城山バス停付近までは、ほぼ現在の道路に沿っていたようだ。長吉城山バス停を過ぎると南に右折し、八尾市西木の本にある自衛隊官舎に至る。ここが終点、かつて「プラットホーム」のあった場所になる。なおこの「専用線」のプラットホームは、今から10年ほど前、自衛隊官舎が建設された直前まで、その痕跡をとどめていた。

航空写真にみえる「専用線」は、あまりにきれいな直線とカーブのみからなる。航空写真や1932年作成地形図をみると、当時の村を避けていることがわかる。さらに既存道路を全く無視していることから、この「専用線」はまさに机上で、①竜華操車場～航空廠間の最短距離で、②最も早く安価で買収するために作成されたルートを、地元に押しつけた可能性が高い。買収費用についても、幅4～5mの単線構造のため、大正飛行場買収費用より低く抑えられたか、あるいは無償（=接収）だった可能性も十分考えられる。

滑走路南側には広大な用地が広がり、その縁辺部には掩体壕や高射砲陣地、火薬庫などがあった。航空写真では、掩体壕17基が写っており、『たいしょう』は通信室兼観測所の写真を掲載する。1961年の都市計画図にもかなり記入され、1975年頃まで残存していたようだが、現在一帯は中小工場や宅地と化し、残念ながら現存資料は皆無である。

一方大正飛行場の西方、現大阪市平野区瓜破に、1944年大阪金属工業大和川航空機製作所が建設された。この工場は、大阪市今宮・堺市の拠点から淀川航空機製作所・神崎川航空機製作所とともに設置されたものの一つである。工場敷地と考えられる東西600m・南北800mの長方形区画のやや北側に、一辺200mの方形区画がある。これが戦闘機組立工場で、現在は府営瓜破國原団地と大阪市立瓜破中学校と

なっている。

『朝鮮人強制連行調査の記録 大阪編』によると、「完成した飛行機を牛でひいたり、20人くらいでおしたりして4キロほどどの田園の中の道を運んだ」という。航空写真にはこの「連絡道路」がかろうじて写っていた。「かろうじて」というのは、部分的に道路を壊して田畠にしているからだ。先の「専用線」の軌道が完存していたのとは対照的である。線路あるいは路床が撤去できず、耕作地に転換できなかつたのかも知れない。

この「連絡道路」を復元すると次のようになる。まず工場北辺から北東方向、現在の長居公園通の喜連住宅前交差点へ至り、ここから約400m長居公園通に沿って東へ向かう（この部分のみ現存）。次に、大阪市営瓜破東第三団地北側付近から南東方向へまっすぐ1.3km進むと、大阪市平野区長吉長原4丁目につく。再び400mほど東進したのち、進路を南へ変え約250m進む。最後にまた東へ300m足らず向かうと、航空廠の南西隅に到着する。航空写真では航空廠内の格納庫から、この「連絡道路」につながる道がはっきりと確認できる。その後「連絡道路」は、1951年発行の1/25000地形図では、工場跡から長原集落付近まで明確な痕跡を残していたが、1961年発行の都市計画図では消滅していた。

なお総延長約3kmの「連絡道路」が、なにゆえこのルートを採用したのか明らかではない。広大な瓜破靈園や既存集落を避けるためだっただけではなさそうである。1885年作成仮製図では、瓜破台地と呼ばれる瓜破靈園一帯は周辺に比べて標高が高く、「連絡道路」はその縁辺の低地部分に造られている。人力や牛による運搬での負担を、できるだけ軽減させる意図があったのかも知れない。<sup>161</sup>

## 5. 現存資料

以上のように、かつて大正飛行場周辺に造られた諸施設は、次々に解体されてしまったが、かろうじて残存する当時の遺構がある。これには①かつての施設が現存する場合、②地割などの痕跡として残る場合の二者がある。

①には、第246戦隊戦闘指揮所跡、航空廠通用門跡、航空廠内格納庫基礎、高安の掩体壕、駒ヶ谷地下疊開工場などがある。第246戦隊戦闘指揮所跡は、現在八尾駐屯地内で広報展示室として利用されている。東西13m余り・南北10m余りの方形を呈し、東側に張出し部を設け入口とする。施設上面は平坦ではなく、複雑な凹凸がある。この建物も戦時中は盛土、あるいは土嚢で遮蔽されていたのだろう。外面には板材の型枠痕跡が明瞭に残り、一部の窓枠では鉄筋が露出する。建物南側壁面には、鉄筋代りにはぼ等間隔に埋め込まれた丸太が一部腐食を免れて遺存する。またセメントに拳大あるいはそれ以上の大型礫を混入させるため、型枠内にセメントが完全に流れ込まず、隙間が各所に見受けられる。現在セメントは、その強度を確保するため、2~4cm程度の碎石を混入させることが一般的であるが、これ以上の碎石を混ぜると強度が低下し、型枠にセメントを流し込むと隙間が生じやすくなる。当時セメントを節約するために拳大以上の礫を混入させたのだろうが、逆に強度を低下させる結果となつたようだ。また物資窮乏から鉄筋の代用として用いられた木筋は、セメントで完全に塗り固めないと、木筋の腐食を招き、逆に強度を下げることになるという。建設時期は明らかではないが、軍施設にも当時の物資窮乏ぶりが反映する貴重な資料といえよう。なお戦後同戦隊元隊員による慰靈祭が毎年行われてきたが、近年高齢化のため取りやめになったと聞く。

八尾市西木の本2丁目には、旧陸軍大阪航空廠通用門跡が残る。現状では一対のコンクリート製門柱は、一辺75cm、高さ2mをはかり、門柱間は4mである（図239）。門柱内側（南側）には鉄製の蝶番が

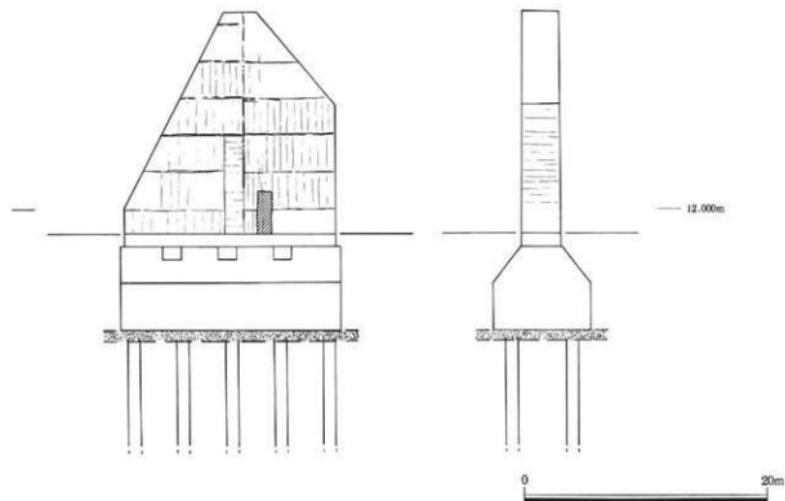
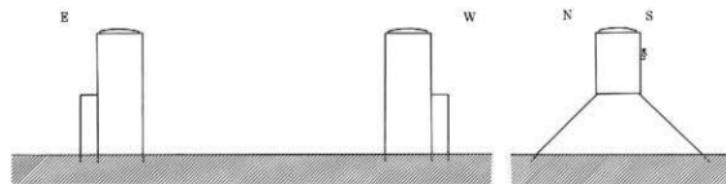
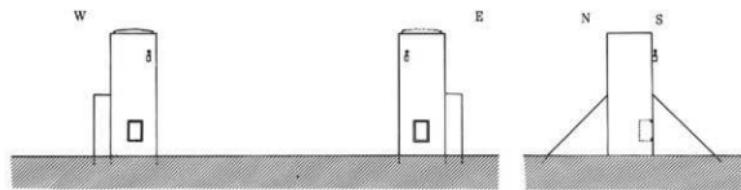


図239 旧陸軍大阪航空廠通用門（上）と96-1区格納庫基礎（下）

1ヶ所取り付いたままで遺存し、鉄製の枠で囲まれた抉りもある。おそらく旧志紀中学校正門のような木製門扉であったと思われる。門跡北側に接する道路の標高は10.2m、門跡南側では9.7mをはかるが、門柱それ自体がかなり埋もれており、当時の地盤は現在よりさらに低かったと思われる。

この通用門跡南西にある国有地内には、旧航空廠内にあった格納庫の基礎が1基遺存する。その規模は田井中遺跡96-1区にあった格納庫とはほぼ同規模で、地上に残る基礎は後述する96-1区のそれと同様の規格で造られており、一部鉄筋が露呈する。

八尾市垣内には、大阪府下で唯一現存する掩体壕がある。このような掩体工事や航空機の分散遮蔽は、1944年夏のマリアナ陥落後進められた。この掩体壕は、旧国道170号線との比高差数mの生駒山麓縁辺に位置する。平面形はおおよそ扇形を呈するが、現状では天井部分前面が崩落し、本来の床面も埋没しているものの、全体的に遺存状態は良好である。崩落した天井片に鉄筋の痕跡はみえず、後で述べる大県南庵寺例を参考にすると、基底部付近にのみ「木筋」が使用されていた可能性がある。外面には大きな方形を1単位とする型枠痕跡が明瞭に残る。目測では広端部長20m余り、狭端部長5~6m、奥行き15m前後をはかる。

南河内郡太子町駒ヶ谷、先般調査された6世紀後葉の前方後円墳古墳から飛鳥川を挟んだ反対側に、空襲を逃れて移転してきた大阪陸軍航空廠地下工場跡があるという。

一方、現在地割として確認できる痕跡の1つに、東西道路以北の府営住宅周囲をめぐる堀跡がある。この堀跡は、1961年作成の大坂府都市計画図に航空写真とほぼ同様の形態で描かれていたが、特に幅広い北辺・東辺・西辺については、埋立により著しく規模縮小したのち、新たな擁壁工事が施されている。今回の実査では、府営住宅の調節地西側で、板材による型枠で作られた溝の擁壁を確認した。あるいは當時作られたものかも知れない。

さらに大正飛行場周囲には、かつて軍用地と民地を画する溝が掘削され、現在もほぼ全域で残存する。しかし今日その本来の意味は失われ、八尾市南木の本8丁目一帯では公園化し、地下鉄谷町線八尾南駅周辺では道路へと変貌している。また旧航空廠西端や空港南側では平野川の支流として機能する。なおこの溝は、空港北側（通称北濠）あたりで幅10数mと最も広く、その他では10m未満である。

旧航空廠門跡の両側は、幅2m程度の道路となっているが、かつてここに土塁のような遮断施設があったと想像される。

## 6. 発掘された関連遺構・遺物

第1章で記したように、当地一帯は八尾駐屯地施設拡充や府営住宅建設に伴い、頻繁に発掘調査が実施されている。その結果、偶然アジア太平洋戦争当時の遺構・遺物も発見されることがある。ここではそれら発掘資料についてみてみよう。

田井中遺跡96-1区には、旧軍時代の基礎を用いた格納庫があったが、幸いにも撤去直前に地上に構築された基礎（以下、地中基礎）の記録をとることができた。当初地中部分については、布掘り状の凹地とそこに打設された木杭を検出したにとどまり、全く情報を得ることができなかった。しかし調査区北辺部で、機械掘削中幸運にも地中に設置されたコンクリート製基礎（以下、地中基礎）が幾つか出土し、その一つを取り出すことができた。それをもとに格納庫基礎建設の工程を復元してみよう。

まず格納庫の地中基礎を設置するために、格納庫両端に約5m×40m余りの範囲を深さ1.8m程度掘り下げる。次にその凹地に、先端を尖らせた直径約20cm、長さ3m前後の丸太を5本ずつ、約80cmの間

隔をあけて2列打ち込む（図175）。入口部分の場合は5本×3列となる。木杭は全て表皮を付けたままであったが、これはシルト系の堆積土との摩擦を大きくして、構造物の沈下を防ぐためと推察される。なお杭は完全に地中に打ち込み、10cm程度地表に出るようにする。最後に、この木杭が完全に埋没するまで、拳大の割りぐり石を混ぜた捨コンクリートを流しこみ、乾燥させる。

基礎工事での捨コンクリートが完全に乾燥した後、土中に設置する地中基礎を造る。これには、細長い板を組み合わせた型枠を使用する。現状では長軸側は縦方向の、短軸側は横方向の板材の痕跡が残る。注入するセメントは、当時としては2~3cmの大円錐の混入率が高い一般的なもので、わずかながら鉄筋を組み入れる。できあがった地中基礎は、下端幅1.6m、上端幅0.67m、長さ3.6m、高さ1.37mをはかるもので、解体時の話では手練りのためかかなり堅固であったという。なお完成後地中基礎の頂部に数ヶ所打ち欠きらしい。その位置、大きさには微妙に違いがある。その機能は、この上部に構築する地上基礎を支えるためとも思えるが、詳細は不明である。発掘調査で出土した地中基礎のうち、両北端のものは上端が0.7m、下端1.65m、高さ1.15mと若干規格が異なる。おそらく設置する場所によって別規格になっていたのかも知れない。

地上基礎も同じような型枠を組み立てて、セメントを流し込む方法で作る。型枠は、長さ40cm・幅10cm余りの板材を縦長に組み合わせたものを、6段積み上げたもので、中央部分のみ型枠を縦方向に組み合わせる。これによって、高さ3.6m、上端幅0.5m、下端幅3.5m、厚さ0.6mの地上基礎を造り、下端部を約20cm土中に埋め込む（図239）。土中に埋め込みが浅く感じるが、立ち並ぶ各地上基礎間には、高さ数10cmの壁が取り付いていることや、格納庫内のコンクリート床によって、全体の安定が図られたのではないかと考える。

ではなぜこのような構造の格納庫を建設したのか。私見では蒲鉾状を呈する天井を支えるためとも思えるが、詳細はわからない。

田井中遺跡96-1区南東隅および96-2区南東隅には、格納庫基礎下部に打設されていた木杭と同じものが規則的に打ち付けられていた（図160・175）。96-1区検出分は東西4m以上・南北13m以上、96-2区検出分は東西23m以上・南北6m以上をはかる。いずれも格納庫に近く、航空機の整備などに関わる施設かもしれない。

また今回報告した志紀遺跡96-1区においても、調査区に平行する木杭列を検出した。これは第11飛行師団司令部付近に位置しており、同施設の可能性がある。調査では焼土層を確認したが、空襲によるものか戦後の施設解体に伴うものかは明らかではない。

一方生駒山麓には、かつて多数の掩体壕があったといわれているが、戦後相次いで解体・撤去され、その実態は長く不明であった。ところが1997年度柏原市教育委員会が実施した大県南廃寺の調査において、偶然掩体壕の基礎部分がみつかった。調査担当者の北野重氏によると、あらかじめ基礎設置部分を掘りくぼめ、鉄芯の入った筋状のコンクリート製基礎を造る。基礎上面は水平ではなく、ドーム状の上屋を構築する関係上内傾する。この傾斜面に、ほど穴を穿った角材をボルトで固定し、ほど穴に角材を差し込んで「木芯」にしたのだろうという。掩体壕から延びる排水溝を同時に検出したが、航空機の部品と思われる鉄製品が出土した。北野氏は、1992年度に調査した大県南遺跡でも同様の掩体壕跡を確認し、旧国道170号線沿いの調査では、軍用道路として拡幅工事をした際の土留め工事の跡を検出した。

95万m<sup>2</sup>もの広大な用地を有する八尾空港は、その性格上発掘調査の対象とはなりえなかった。しかし1982年、八尾空港内整備事業に伴う発掘調査が実施され、主にA・B両滑走路に挟まれた通称「三角地」

と呼ばれる部分の様子が明らかになった。同報告書によると、飛行場整備に伴う盛土は平均20~25cm程度という。今回報告した志紀遺跡でも盛土は約20cmであった。飛行場並びに関連施設造成には、敵が完全に埋没する程度の整地作業が行われた。1932年作成の地形図と現在のそれを比較しても、両者に標高差はほとんどなく、いずれも北に向かって緩やかな傾斜を示すことから、極端な盛土を施すようなことはなかったらしい。

当時との関連をうかがえる顕著な遺物は、現駐屯地内からほとんど出土していない。ところが一連の志紀遺跡発掘調査では、府営住宅東北半部で鉄兜が數十点<sup>19)</sup>、八尾市立志紀図書館で内面に陸軍章を描いた陶碗が数個体出土した。本来軍隊では金属製の什器を使用していたが、戦争末期物資窮乏の中で、代替品として使用されたらしい。また旧陸軍航空廠一帯では、地下鉄谷町線八尾南延伸工事や大阪市立養護学校建設に先立つ発掘調査で、航空機部品や擲弾が出土した。<sup>20)</sup>当地の出土遺物をみると、かつて存在した施設の用途を反映しているようだ。

#### 7. 他地域との比較—佐野飛行場と盾津飛行場—

戦前大阪には大正飛行場のほかに、佐野飛行場（泉佐野市南中安松）、盾津飛行場（東大阪市本庄中）という飛行場があった。これら3つの飛行場は着工時期や目的など多くの点で異なるが、いずれも「軍用飛行場」という共通点を持つ。

佐野飛行場は、1942年8月陸軍明野飛行学校佐野分校として着工された。同校は1938年開校したが、開戦後航空戦の比重増大で、戦技教育用の分教所を増設、教育期間を圧縮して要員確保を計る目的で、1944年6月開校する。総面積は約264haで、1500×60mの舗装滑走路があった。

同飛行場のある和泉地域は、周辺地域に比べ丘陵地形が発達し、大規模な低地や河川が少ないと、いう特色を持つ。ゆえに水田耕作を基本とする弥生時代の大規模集落も少なく、律令制下では畿内唯一の下国に位置付けられた。中近世以降は溜池を造ることで、段丘面上に可耕地を拡大した。

用地買収は該当する町村長に対し、「この範囲だ、わかったな」という一方的なもので、19ヶ所の溜池をはじめ、5つの集落や蟻通神社・2ヶ所の墓地の移転、熊野街道という主要道路や用水路の寸断が行われた。土地買収価格は1反=1600円となつたが、地元は家屋・墓地をはじめ、作物、玉葱小屋、溜池漁業補償などや、失業者の軍施設での雇用を要求し、それらを獲得した。さらに軍は代替用水路改良工事地元負担金を負担、住宅移転改築用セメントを用意したという。しかし墓地に移転に際しては、住民が墓石や遺骨を大八車に乗せて運んだが、発掘調査では移転の慌ただしさや不十分さを物語るかのように、移されなかった墓石・遺骨が多数出土した。さらに代替農地のメドのたたない農民に対しては、「移る土地のない人は満州へ行け」と暴言を吐いたといふ。

空港連絡道建設に伴う1989~1992年の発掘調査では、旧滑走路西半部分に該当するあたりで、舗装された滑走路跡や撤去された家屋跡、大規模な整地層を確認した。<sup>21)</sup>飛行場は、海側への緩斜面に立地したが、小規模な開拓谷が発達していたらしく、必ずしも整地層は一定していなかった。また、旧飛行場南端付近では、1944年の飛行場拡張時に移転を余儀なくされた長瀧墓地がみつかり、江戸時代の墓石などが散乱し、多数の墓壙を検出した。

佐野飛行場の諸施設や移転・撤去された集落の復原は、今から10数年前に樋野修司氏によって復元作業が行われ、当時遺存していた諸施設についても集成された。<sup>22)</sup>しかし開空道が完成した現在周辺の景観は一変し、かつて飛行場が存在したことを示す資料は、周囲をめぐっていた濠や滑走路部分の地割痕跡

にすぎず、細かく割られた滑走路の舗装用コンクリートが、農地の畦畔などに転用されている程度である。

一方盾津飛行場は、1932年国幹義勇飛行隊を組織した並川良一国幹大衆党総裁の主導のもと、1934年用地約0.25haを1反=650円で半ば強制的に買収し、1934年の完成と同時に陸軍省に献納された。<sup>26)</sup>当地が選定されたのは、煙霧に影響されず、気象条件が良好であったことに加え、1929年から耕地整理が行われていたことも大きく影響している。戦争末期には海軍省に移管したが、飛行場自体小さい上、旧大和川氾濫原に起因する軟弱地盤のため、航空機の車輪がめり込んでしまうなど、実際の利用度は低かったようだ。

#### 8.まとめと若干の問題点（図240）

以上、戦前の地形図・1948年アメリカ軍撮影の航空写真・現存資料・発掘資料などを通して、旧陸軍大正飛行場にあった諸施設の検討を行った。防空飛行場建設のため陸軍が行った用地買収は、費用や工事期間を押さえるため、明らかに既存の集落を避けた。同様に「専用線」「連絡道路」建設に際しても、既存集落をかわすとともに、「連絡道路」は地形をも加味した上で設定されたものだった。

しかしいずれも机上計画を実行したものらしく、比較的移転・移動しやすいと考えた学校や墓地などはその対象となり、既設道路を無視した線路敷設が実施された。当時田園地帯だった周辺にとって、平野川（了意川）の付け替えをはじめとする農業用水路の破壊は死活問題だった。大正飛行場は、河内地下道の掘削や平野川付け替え、さらには平均約20cmの整地作業という大土木工事があった。そこには、地下道掘削によって生じた排土の処理や、河川埋立や整地に用いた土砂の入手方法は？といった単純な疑問が生じる。このように、当時としては莫大な工事であったにも関わらず1年で完成した。

空襲が激化した戦争末期には、大阪市内住民の疎開地であったにもかかわらず、飛行場が敵機の標的となつたため、周辺住民は空襲の恐怖にさらされた。さらに掩体壕が造られた生駒西籠や、航空廠の疎開先である駒ヶ谷などでは、直接戦争に巻き込まれることになった。

大正飛行場と佐野飛行場・盾津飛行場とを比較すると、いずれも一方的な買収ではあったが、三者にみられた価格差は、あるいは収穫高に起因したのかも知れない。生活基盤である田畠を奪われた住民が軍施設へ就職したケースもあったという。大正飛行場より面積の小さい佐野飛行場が、完成までに約2年を要したのは、複数の集落が強制移転させられた上に、多くの農業用溜池が破壊されるなどの工事があったためだろう。周辺住民は、大正飛行場周辺住民以上の辛酸を味わされたにちがいない。

戦後いち早く、第11飛行師団司令部跡は解体撤去された。そのため内部の建物配置については、当時の記憶に基づく略図のみで、正確な資料は全くない。府営住宅等の建て替え工事がほぼ終了した今日では不可能であるが、志紀遺跡で検出した木杭列が司令部施設に関係するならば、将来その復元に向けて唯一の資料となるだろう。一方航空廠跡の諸施設は航空写真に写っており、それぞれの機能・用途の復元は不可能ではない。問題は、当時を知る人々がかなり高齢化していることである。

かつて日本各地にみられた戦争の傷跡は、国土開発と引き替えに次々に姿を消していった。八尾空港周辺も例外ではなく、1948年の航空写真に写っていた様々な施設跡は、1970年代までかろうじて残っていたようだが、今日当時を彷彿させる資料は、かつて軍用地と私有地を区画した区画溝など若干例となってしまった。我々は、古墳の周濠や地図上に刻まれた河川跡に注目することはあっても、たかだか數十年前に掘られた軍民境界の区画溝には全く興味を示さない。そもそも溝というものが、普段の生活の中であまりにもありふれた光景にすぎないことも原因があろう。今まで区画溝が残ったのは、戦後農

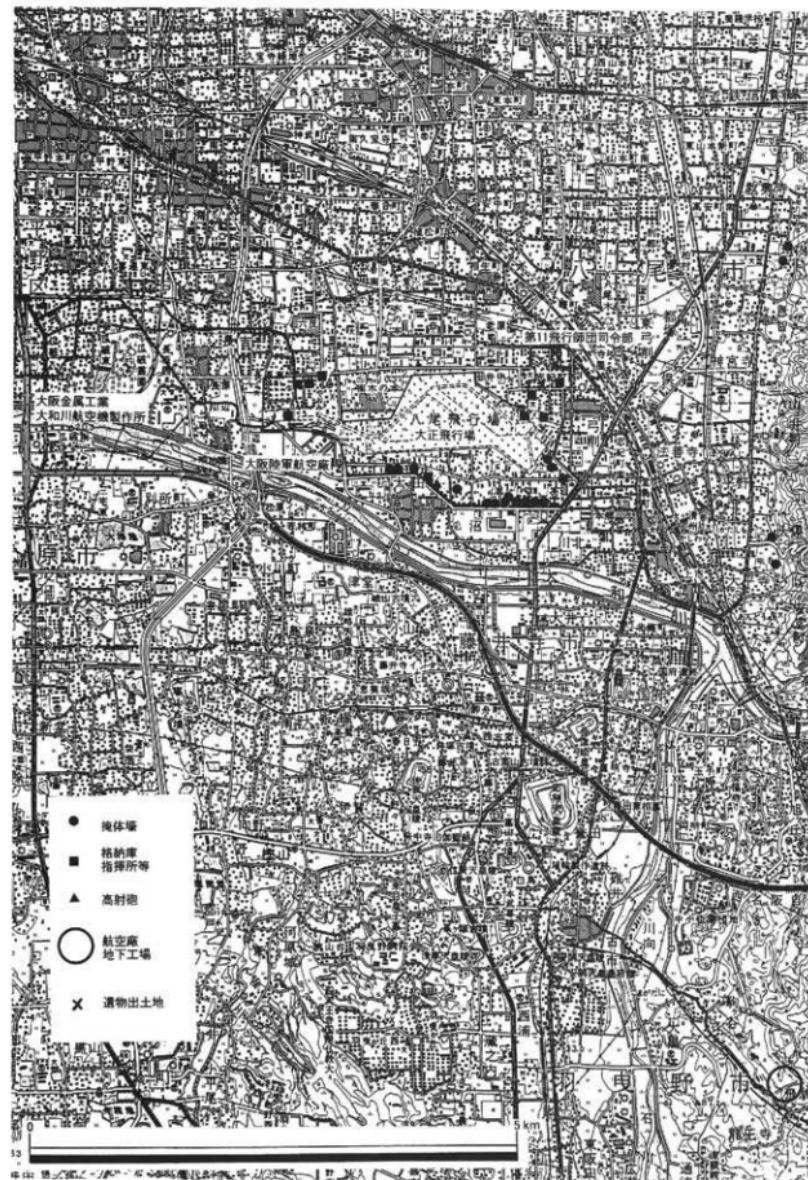


図240 大正飛行場関連施設

業用水として利用されたからで、「専用線」や「連絡道路」のように耕作の障害となるものはすぐに姿を消した。しかし今日付近は完全に宅地化され、区画溝も不要になりつつある。現に大正飛行場を区画した溝の一部は公園や道路に姿を変え、佐野飛行場を取り巻いていた区画溝の一部は蓋をされ歩道となっている。

飯田文夫氏によると『志紀中 五十年の歩み』編集の際、学区内に志紀中学校に関する写真提供を呼びかけたが、当時の撮影者の多くが他界し、遺族の手によって写真などは処分されていたため、その入手は困難を極めたという。仮に残っていたとしても、校舎・正門を旧軍施設と意識して撮影したものは皆無であった。このように戦争を物語る資料は、確実に日々散逸しているといつても過言ではない。

一方実見することのできた96-1区にあった格納庫の基礎や航空廠通用門と、第246戦隊戦闘指揮所跡・掩体壕を比較すると、志紀遺跡出土陶碗とともに物資の窮乏は明らかで、軍事施設といえども例外ではなかったことを物語る。246戦隊戦闘指揮所跡は、幸いにも八尾駐屯地内にあったため、今日まで破壊・撤去を免れた。広大な旧大正飛行場用地内において、当時を物語る数少ない遺構となった現在、あらゆる意味でその資料的価値が極めて大きいことはいうまでもない。また上記『志紀中 五十年の歩み』に掲載された写真・実測図も、貴重な資料である。

1894年の日清戦争、1904年の日露戦争、1914年～1918年の第1次世界大戦、1931年～1945年の十五年戦争などにより、わが国はもちろんのこと、周辺諸国にも多数の犠牲者が出了。1980年代初頭、十五年戦争に関する歴史教科書記述問題を契機に、朝鮮人・中国人などの強制連行の実態を解明する動きが内外で活発化<sup>27)</sup>した。大正・佐野・盾津各飛行場や駒ヶ谷地下工場建設では、多数の朝鮮人労働者が苛酷な肉体労働を強いられたが、解明されるまでには至っていない。

八尾市では1980年代後半から、「やお平和のための戦争展実行委員会」による展示会が行われ、泉佐野市では教職員組合が、東大阪市では盾津中学校社会科部が中心となり、地域に密着した戦争展を企画<sup>28)</sup>した。しかしこれは大正飛行場関連の戦跡のように、大阪市・八尾市・柏原市・南河内郡太子町にまたがる場合もあり、行政単位を越えた視点で捉える必要もある。

「戦後50年」を迎えた1995年は、国民1人1人が彼の犠牲者に対し深い哀悼の意を表し、2度とかのような悲劇を繰り返すまいと、あらためて未来恒久の平和を誓った。歴史学諸団体の中には機関誌に特集記事を編み、地域博物館では、戦後50年にに関する特別展・企画展を行った。

各地の教職員や歴史学諸団体の地道な活動に対して、1980年代前半考古学研究者は沖縄戦の実態を考古学的な調査でもって解明しようとする「戦跡考古学」を提唱し、その成果の一端を公表した。しかし今日の行政レベルの調査では、50余り前という新しい出来事が文化財保護法の適用を受けないため、記録もされぬまま消滅したり、銃弾等が出土しても報告されないケースが多くある。現実的に「戦跡考古学」は機能しているとはいひ難い。

考古資料は沈黙資料ではあるが、同時代資料という点では第1級資料である。かつて全国的に点在した軍施設は秘匿され、それを記した記録の大半は終戦時に焼却処分されたため、大正飛行場の例をあげるまでもなく、本来の姿は明らかではない。戦跡だけを調査対象とするのかという問題もあるが、その歴史的意義を考慮すると時間・費用の許す範囲で略測図を作成したり、報告書に簡単な記述程度はすべきではないか。今回の調査で実感したことである。

田井中遺跡96-1区では偶然にも戦争遺構の調査を行う結果となったが、予期せぬ所から戦争遺構・遺物がみつかる可能性もある。その際、関係者の証言や米軍撮影の航空写真は、出土地点の往時の姿を

知るための貴重な資料であるし、防衛庁防衛研究所戦史部所蔵の資料などを活用すべきであろう。また戦前・戦中に建設された飛行場などが、当時の景観・集落や水利など一をどのように破壊したのかを究明することも、重要な作業といえよう。

## 第12章第5節 注

- 1) 小文を記すにあたり、以下の方々より有益なご教示・資料提供などを頂いた。衷心より感謝の意を表する（敬称略、五十音順）。飯田文夫、今泉里司、太田 理、大野 薫、北野 重、楠原一輝、篠田靖弘、田中清美、西山周一、藤井信夫、松村慈城、松本憲明、吉村 健
- 2) 八尾市立大正小学校 1987 『たいしょう一語りつぐ校区の戦争』  
田井中地区連合自治会 1996 『戦後50年記念 田井中郷土史』  
大正飛行場の沿革を記すにあたっては、上記の書物を参考にした。
- 3) 朝雲新聞社 1979 『歴史叢書97 陸軍航空作戦基盤の建設運用』
- 4) 1910年3月の時点で、南海平野線の前身である阪南電気軌道は、天王寺→柏原間の敷設出願をしていたが【八尾市史編集委員会編 1983 『八尾市史(近代) 本文編』(八尾市役所)】、実際に用地買収が行われていたという記録はなかった。なお南海電気鉄道関係の記録については、関西鉄道研究会 藤井信夫氏、南海電気鉄道株式会社広報部 松本憲明氏のお手を煩わした。深謝。
- 5) 1944年段階で、大正飛行場は国内最大規模の舗装滑走路を有していた。3) 文献付図5
- 6) 航空情報編集部 1973 『日本陸軍戦闘機隊 付・エース列伝』 航空情報別冊 桜櫻社
- 7) 志紀住宅連合自治会 1976 『志紀住宅連合自治会のしおり』
- 8) 大阪府南河内郡志紀村 1955 『志紀村誌』
- 9) 吉内忠治 1984 『志紀の昭和六十年史』 自費出版
- 10) 八尾市立志紀中学校創立50周年記念事業実行委員会 1997 『志紀中五十年の歩み』
- 11) 八尾市立大正小学校 1987 『たいしょう一語りつぐ校区の戦争』  
航空廠内の建物については本書による。
- 12) やお平和のための戦争展実行委員会 1989 『語りつごう目で見る八尾の戦跡 戦跡地図イラスト マップ』
- 13) 本来専用線とは、「特定貨主が自己の専用に供するため、又は国若しくは地方公共団体が自己若しくは特定貨主の専用に供するために、その負担において敷設した日本国有鉄道の側線をいう」(日本国有鉄道専用線規則第2条)もので、以下の条件を満たすものを指す。①専用線の敷設運営に関しては、国鉄の承認を必要とする。②専用線は申込者の費用で敷設することを建前とするが、完成後の所有権は無償で国鉄のものとなる。廃止後所有権は返還される。③専用線は、原則として3kmを越えない。④専用線の運転保安は国鉄が行う。⑤専用線では貨物以外は輸送できない。⑥専用線は国鉄線に直接接続する【㈱ネコパブリッシング 1995 『トワイライトゾーンマニュアル』IV】。  
しかし軍施設に接続した当時の「専用線」が、上記のような条件を満たしていたか否かは不明である。なお戦後「専用線」は次々に撤去され、その痕跡をとどめるものはほとんどない。近年専門家による復元作業がされつつある。上記『トワイライトゾーンマニュアル』IVでは、「特集戦後50年」として、軍用線跡を取り上げ、「宮脇俊三編著 1996 『鉄道廃線跡を歩く』II 日本交通公社出版事業局」では、旧陸軍造兵廠内(現陸上自衛隊十条駐屯地ほか)の軽便線を復元する。
- 14) 交通科学博物館楠原一輝氏よりご教示を得た。  
武知京三 1990 『日本の地方鉄道網形成史—鉄道建設と地域社会—』 柏書房
- 15) 朝鮮人強制連行真相調査団編著 1993 『朝鮮人強制連行調査の記録 大阪編』 柏書房

- 16) 1996年8月開催の「やお平和のための戦争展」では、大正飛行場から八尾市壇内の掩体壕へ航空機を運んだルートが復元されていた。
- 17) 資料実見・掲載に際しては、陸上自衛隊中部方面航空隊今泉里司氏より格別のご高配を賜った。
- 18) 新八尾市文化財調査研究会 1984 『木の本遺跡』
- 19) 福田英人氏（大阪府文化財調査研究センター）より教示を得た。
- 20) 新大阪府文化財調査研究センター 1995 『攝河泉発掘資料精選』
- 陶碗の意義については秋山浩三氏（大阪府文化財調査研究センター）より教示を得た。
- 21) 新大阪市文化財協会 1983 『長原遺跡発掘調査報告』III
- 22) 横山篤夫 1996 「戦時下陸軍佐野飛行場の建設と機能の推移—半世紀前にも佐野にあった飛行場－」『泉佐野市史研究』第2号 泉佐野市史編さん委員会
- 23) 大阪府農地開発公社 1991 『貝の池—その歩みととりまく歴史的環境－』
- 24) 新大阪府文化財調査研究センター 1996 『植田池・長滝・安松遺跡』
- 植田池遺跡でも陶碗は出土しているが、付近に兵舎等の施設があったという記録はない。
- 25) 篠野修司 1983 「陸軍明野飛行学校佐野分校跡の調査—泉佐野戦争資料展からー」『歴史科学』94 大阪歴史科学協議会
- 26) 東大阪市立盾津中学校社会科部 1994 『'94東大阪戦争展示発表資料集（その1）』  
東大阪市史編纂委員会 1997 『東大阪市史』近代II 東大阪市
- 27) 15) 文献以外にも次のようなものがある。
- 久保井規夫 1995 『写真記録 地下軍需工場と朝鮮人強制連行』 明石書店
- 田中寛治編著 1997 『朝鮮人強制連行・強制労働ガイドブック 奈良編』 奈良県の朝鮮人強制連行等に関わる資料を発掘する会
- 28) 3) 文献によると、從来国内飛行場の設定に際し民間業者に施工させていたが、1944年のマリアナ失陥後は、野戦飛行場設定隊を動員したという。
- 29) やお平和のための戦争展実行委員会 1993 『私たちの街にも戦争があった』  
泉佐野市教職員組合 1982 『泉佐野の戦争資料と感想』
- 東大阪市立盾津中学校社会科部 1994 『'94東大阪戦争展示発表資料集（その1）』
- 30) 歴史教育者協議会 1995 『歴史地理教育』542 一特集 戦後五〇年と地域の振りおこし－  
文化財保存全国協議会 1996 『明日への文化財』38 一特集 戦後50年—戦争遺跡－  
歴史科学協議会 1996 『歴史評論』556 一特集 地域における戦争振りおこし－ 校倉書房  
大阪歴史科学協議会 1996 『歴史科学』147 一小特集 地域博物館からみた戦後五〇年－など  
山辺昌彦 1996 「地域の歴史博物館における戦後五〇年関係の特別展・企画展の概観」『歴史科学』147 では、全國123ヶ所の地域博物館で行われた戦後五〇年関係の特別展・企画展の一覧表を掲載し、内容の分析と課題について述べる。
- 横シーア・ディー・アイ 1995 『大阪府域における「戦争の傷あと」調査報告書』資料編I 大阪市内
- 31) 當真嗣一 1984 「戦跡考古学のすすめ」 『南国考古だより』第30号 沖縄考古学会
- 32) 當真嗣一 1987 「戦跡考古学と旧役場跡の調査」『月刊考古学ジャーナル』278 ニューサイエンス社
- 33) 戦跡考古学が提唱される前、1974年に調査された東京都町田市所在の田中谷戸遺跡では、戦時中陸軍によって穿たれた「1人用退避壕」の調査を行った〔町田市田中谷戸遺跡調査会 1976 『町田市田中谷戸遺跡』〕。また名古屋市見晴台遺跡では、戦時に構築された高射砲陣地の調査成果を1冊の報告書にまとめた〔名古屋市立見晴台考古資料館 1992 『見晴台遺跡発掘調査報告書 近代編』〕。
- 地域博物館の研究報告に、〔佐藤一夫 1996 「若小牧市の太平洋戦争遺跡～ベトナムトーチカを中心として～」

『苫小牧市博物館研究報告』第6号がある。

高射砲陣地跡に考古学的検討を加えたものに、〔西川 宏 1996 「わが国の軍隊は空襲から市民を守ったか—いわゆる高射砲陣地の考古学的検討からー」『考古学研究』171 考古学研究会〕がある。

朝日新聞紙上では、「現代史の空白に光「戦跡考古学」」という記事が掲載された〔朝日新聞1997年8月18日夕刊〕。

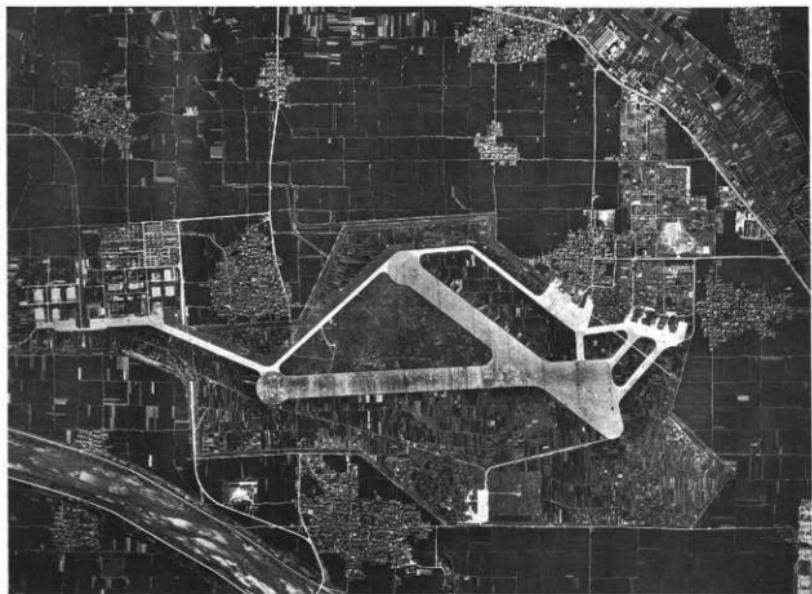
国外でも中ロ国境の虎頭要塞を調査し、成果を公表している〔日中共同学術平和調査団 1995 『ソ満国境 虎頭要塞』 青木書店〕

戦跡考古学の現状と課題については、〔西川 宏 1995 「戦跡考古学の発展のために」『展望考古学 考古学研究会40周年記念論集』 考古学研究会〕に詳しい。

筆者がかつて調査した河内長野市高向遺跡では、12.7mm機関銃弾が出土した〔大阪府埋蔵文化財協会 1989 『高向遺跡』〕。関西大学教授小山仁示氏の研究によると、1945年7月28日に南海河内長野駅が銃撃を受けたという。出土した銃弾はその直前に発射された可能性がある〔小山仁示 1997 『改訂大阪大空襲 大阪が壊滅した日』 東方出版〕。

34) 杉本 宏 「戦争遺跡と埋蔵文化財」『考古学研究』165 考古学研究会

35) 〔大阪府教育委員会 1996 『大仙遺跡発掘調査概要 VI』〕では、調査地で検出した高射砲基礎を擾乱としつつも報告する。



大正飛行場周辺（1948年米軍撮影）掲載にあたっては国土地理院承認済



旧246戦隊戦闘指揮所跡（八尾市空港）



掩体壕（八尾市垣内）



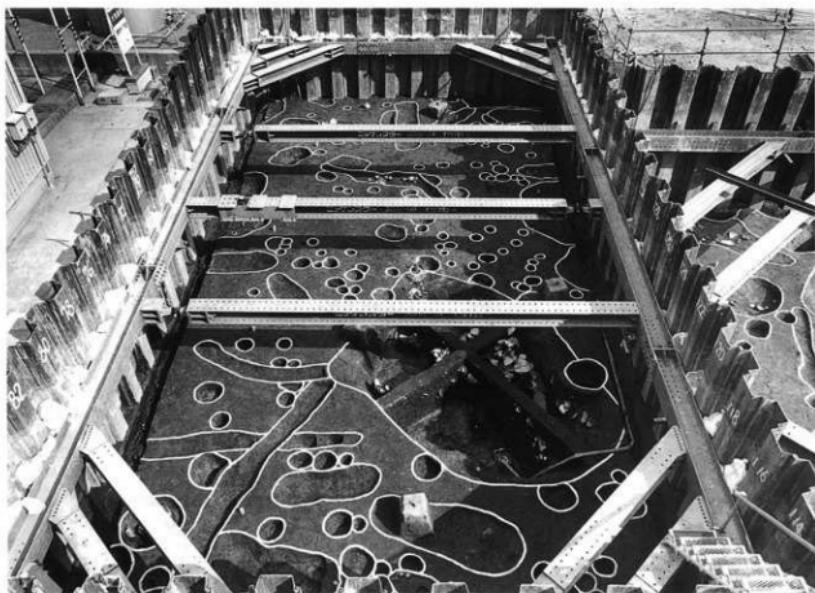
旧大阪陸軍航空廠通用門（八尾市西木の本）



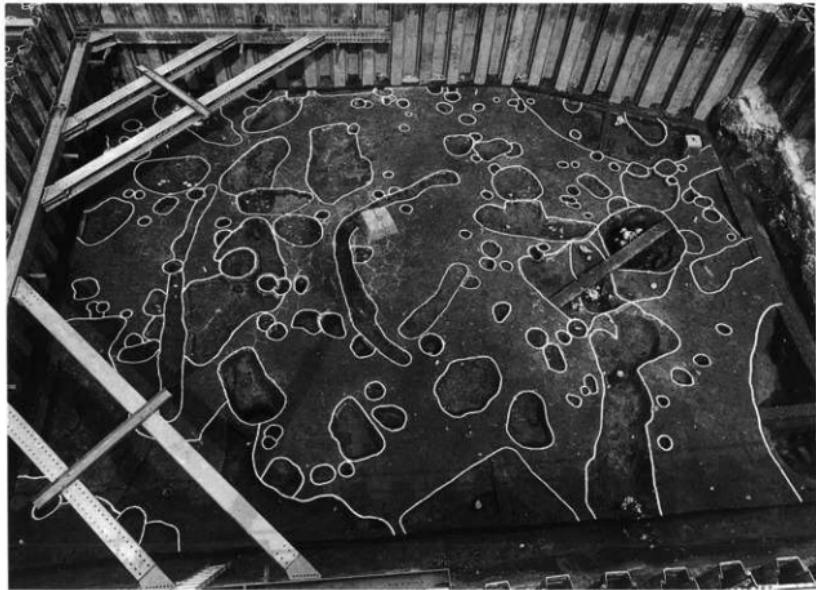
旧大阪陸軍航空廠内の格納庫跡（八尾市木の本）

# 写 真 図 版





(南から)



(南から)



第1面土坑188（東から）



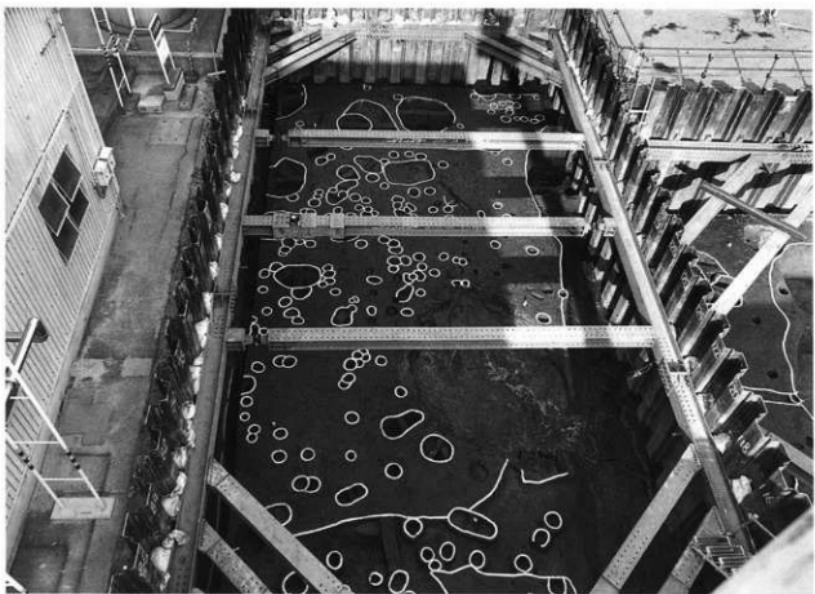
第1面土坑218（北から）



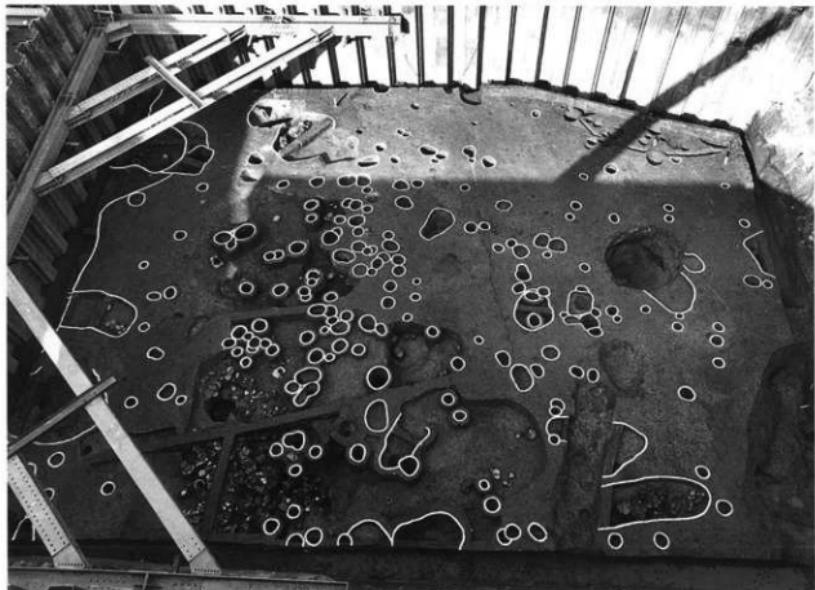
第1面堅穴住居364（南東から）



第1面堅穴住居364（東から）



(南から)



(南から)



第3面落込み848（北から）



第3面落込み848（南から）



14



15



16



17



18



19



28



32



36



29



31



40



68



71



74



70



75

68、井戸187 70・71・74・75、井戸386



79



109



80



115



81



131



166



177



167



180



182



206



199



212



202



249



288



287



289



288



310



290



291



289

第1面土坑188



347



360



354

第1面土坑395

396



397



182



394



400



419



402



424



417



425

400、土坑459 402・417・419、溝658 424・425、土坑661



427

435



434

427、土坑661 434、土坑453 435、ピット845



458



512



467



469



504



552



553



558



559



561



585



599



673



605



721



715



717



1166



714



723



698



699



1164



1168



980



1013



979



1123



1018



1124



1107



1155



1120



1156