

陸軍前橋飛行場物語（3）

——史料と発掘調査から明らかとなった飛行場設定前後の状況——

菊 池 実

はじめに

1. 飛行場の設定
2. 「村日記」と「当直日誌」に見る飛行場設定前後の状況と勤労奉仕
3. 棟高辻久保遺跡の調査
3-イ-1 飛行場造成面の検出

3-イ-2 造成土からの出土遺物

3-ロ-1 1943（昭和18）年の田畠検出

3-ロ-2 暗渠排水の検出

3-ロ-3 1943（昭和18）年の田畠と水路出土遺物

おわりに

——論文要旨——

棟高辻久保遺跡の調査は、一般県道前橋・足門線バイパス（西毛広域幹線道路）建設に伴い、2000（平成12）年4月に開始し、03（平成15）年9月まで実施した。遺跡は榛名山の東南麓、群馬県高崎市引間町及び棟高町（調査時は、群馬郡群馬町大字引間及び同大字棟高）に所在する。旧陸軍前橋飛行場跡地中央部の北端近くに位置し、発掘面積は飛行場敷地の約2.2パーセントにあたった。

遺跡の調査によって、次のことが判明した。1943（昭和18）年から44年にかけての飛行場造成工事では、用地全域に存在したであろう遺跡の破壊を伴っていた。Ⅱ区～Ⅳ区検出の造成土中の遺物の存在からそれは明らかであった。その一方で、造成土によって飛行場造成直前の田畠面やそれ以前の遺跡が完全にパックされ保存されたところもあった。調査地区においては、住居跡の一部が破壊されたにとどまり、縄文時代から近代にかけての遺跡が比較的良好に遺存していたのである。

発掘によって、飛行場造成直前の接收された田畠の景観がよみがえった。それは水路の出土遺物から17世紀から続いていた村落景観の一部を構成するものであった。田畠面には造成時の痕跡なども残されていた。また、「村日記」や「当直日誌」からは、次のことが浮かび上がってきた。戦争遂行のために、子供達といえども飛行場への度重なる勤労奉仕が続けられたが、それは学校をあげての協力体制であり、まさに国民総動員であった。また地元に対する過度な負担の一端が明らかとなった。

近代遺跡の調査例は、全国的に見てもまだ多く実施されているわけではない。そんな中、当遺跡調査の過程で飛行場設定前後の遺構が調査できた背景には、この地域の近代史を考える場合に欠くことのできない陸軍前橋飛行場の存在があったからである。

キーワード

対象時代 近代・現代

対象地域 群馬県

研究対象 陸軍前橋飛行場 1943（昭和18）年田畠 住谷修「村日記」 堤ヶ岡村・上郷村各国民学校「当直日誌」

はじめに

2006(平成18)年3月に当事業団から刊行された棟高辻久保遺跡の発掘調査報告書には、縄文時代から近代に至るまでの各種遺構や遺物が報告されている。筆者はその報告書編集に主体的に携わってきたが、近代遺構として報告した、1943(昭和18)年5月から翌44年にかけての陸軍前橋飛行場設定に伴い、埋没した田畠などの昭和(戦中)時代についての記載を十分にできなかつた。さらに、報告書頁数の関係からも、これら遺構についてのまとめなどの記述を掲載することもかなわなかつた。このような事情から、史料調査と発掘調査の成果を元に、陸軍前橋飛行場設定前後の状況を本誌上において報告するものである。

1. 飛行場の設定

1943(昭和18)年、陸軍の飛行場用地として当時の群馬郡国府村分約22町歩、同堤ヶ岡村分約136町歩(菅谷84町6反3畝13歩(1129筆)、棟高51町4反4畝10歩(713筆))、同中川村分1町9反の田畠約160町歩が強制的に接収されることになった¹⁾。それは図1からわかるように、国府村分は村の南西、堤ヶ岡村と接する貴重な水田地帯を、中川村は村の北東端の桑園を、そして堤ヶ岡村は村の東側に位置する一帯の耕地、水田、畠、平地林など村にとって極めて重要な産業の源を、軍に奪われることになったのである。

この陸軍前橋飛行場が設定された当時、現在の群馬郡群馬町(発掘調査時)は北の金古町、東の国府村、中央に堤ヶ岡村、西に上郊村の四町村で構成され、南は中川村(現高崎市)に接していた。この四町村時代は1889(明治22)年から1954(昭和29)年まで存続し、そして1955年に誕生した群馬町も半世紀を経て、平成の大合併により2006年1月に高崎市と合併することになった。

明治・大正時代のこの地域の農業は、桑畠を主体とした畠作地帯であり、あまり水に恵まれない地域であった。主な農業生産は、養蚕、米麦、野菜である。1939(昭和14)年の国府村の総耕地は341.8町歩であり、うち水田23町歩、普通畠114.6町歩、桑園204町歩、その他0.2町歩であった²⁾。水田は約6.7パーセント、これに対して桑園は約60パーセントで四町村のなかでは養蚕への依存が最も高い地域であった。また、1935(昭和10)年の堤ヶ岡村の総耕地は482.3町歩で、うち田67.2町歩、畠96.1町歩、桑畠219町歩であった。田の占める割合は約13パーセントとやはり少ない³⁾。また参考までに記すと、1942(昭和17)年の堤ヶ岡村の主食糧の作付は、水稻638反、陸稻660反、小麦1943反、大麦541反である⁴⁾。これに対して西に位置する上郊村の1937(昭和12)年の総耕地は491.2町歩、うち水田が122.5町歩と約25パーセントを占めており、畠が368.7町歩であった⁵⁾。上郊村は四町村のなかでは水田

の最も多い地域であった。

1943(昭和18)年3月、戦時下食糧不足が深刻になってゆくなかで、水陸稻、大豆、甘藷、馬鈴薯、玉蜀黍、麻類、野菜類の増産目標が示された。それは開田、開墾、桑園跡地、桑園間作、空き地、荒廃地の利用、ほか作物の転換により作付け面積を増加するとともに耕種改善基準の実践につとめ、反当収量の増加を計るものであった⁶⁾。ところが、まさに晴天の霹靂、陸軍飛行場の設定となつたのである。

当時、教育訓練に最も効率のよい面飛行場(一辺1300~1500mの正方形で芝生のものがほとんど)の設定を許し、かつ国民生活を圧迫せずに設定経費の節約ができる、森林または畠地などの余裕のある地域は、関東地方においては埼玉、群馬、栃木、千葉の各県であった⁷⁾。群馬県下では榛名山東南麓の群馬郡国府村と同堤ヶ岡村の、水田が僅少で北西から南東に緩傾斜する畠地主体のこの地域が選定されることになる。それは東・南・西方に拡がる水田地帯を避けた結果であった。前橋飛行場が教育訓練用と設定されたのにもかかわらず、正方形を呈することなくやや変則的な設定が行われているのは、国府村の引間・塚田・稻荷台の各集落と、堤ヶ岡村の棟高・菅谷の各集落を避けた結果でもあった。しかしそれはまた、この地域にとって貴重な水田を接収されることになったのである。

5月24日に、堤ヶ岡村・国府村・中川村の三村長外委員が会合し、飛行場用地買収に関する要望をあげている。それは1. 土地買収価格に関する件、2. 上作補償料および離作料の件、3. 中部用水溜池事業完成後開田予定地の買入価格に関する件、4. 田用水路構築費借入未償還金補償に関する件、5. 田用水堰堤構築費の補償に関する件、6. 用地の周囲に農道設定方の件、7. 関係農民の生活安定に関する施策に関する件、8. 町村分与税増額に関する件、9. 作付統制による割当に関する件、10. 離農者の対策に関する件、の10項目であった⁸⁾。

7月22日には土地価格協定委員と陸軍航空本部による「土地売り渡し価格協定書」が成立した。地元では田平均1反歩当たり1100円を要望していたが、甲乙丙と区分され、反当たり甲は1050円、乙900円、丙750円となった。また畠は同900円を要望していたが、甲乙丙丁と区分され、反当たり甲は960円、乙810円、丙660円、丁549円。山林は反当たり300円、宅地は坪5円であった。さらに9月5日には「地上物件補償額協定書」が成立した。桑・麦・蔬菜・人参種・麻・竹林・梨園・柿・栗・庭木・生垣など、その他松・杉・檜・桜・櫻・櫻・桐などが算定されている。ちなみに地元では桑の上作補償料を反当たり297円50銭、離作料を反当たり100円の合計397円50銭を要望していたが、反当たり補償料96円、離作料50円の合計146円となり、小麦は同じく247円30銭(反当たり

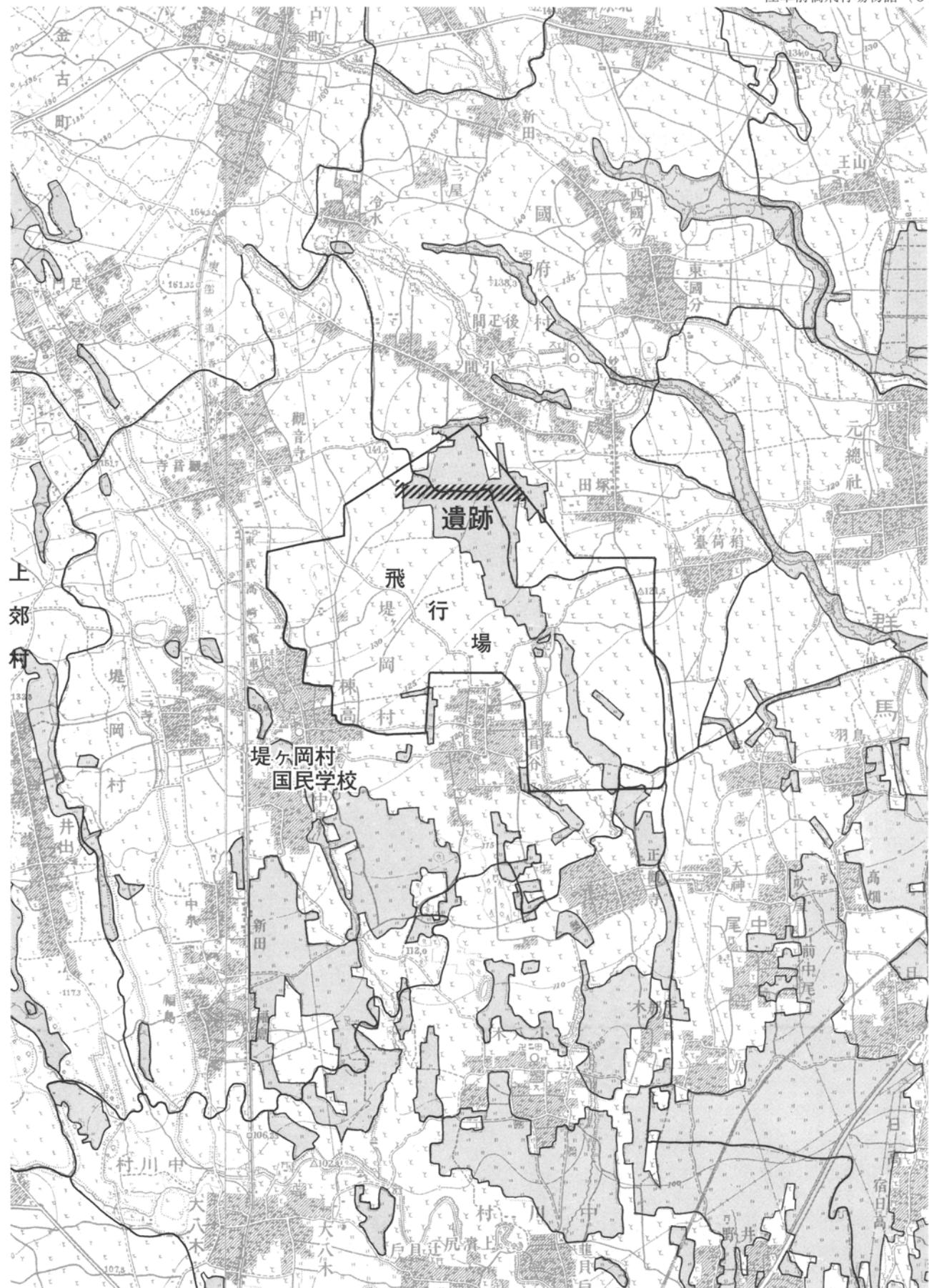


図1 陸軍前橋飛行場と遺跡位置図

（本図は昭和4年測図の旧版地図1/25000「前橋」に飛行場用地〔実線〕、遺跡〔斜線〕、町村境〔実線〕、水田〔アミ〕を表示

補償料147円30銭、離作料100円）を要望していたが、補償料60円、離作料50円の合計110円となった。このほか墓碑・石碑・庚申塔・石灯籠・石垣などが規定されている⁹⁾。

同じく9月5日には「家屋移転補償額協定書」が作られ、家屋移転補償額が決められた。このように飛行場敷地に係わる村と陸軍航空本部との間には各種協定書が成立して飛行場建設が進められていった。

菅谷の北部に航空本部の出張所が建ち、大野出張所長以下十数名が勤務をはじめた。飛行場の工事を兵庫県姫路市の神崎組（代表者神崎文治）が行い、その総指揮として代理前橋作業場主任の有澤政明が担当した。さらに一般土木を佐野組、松田組、村山組、安達組、建築土木を佐野組、建築を前山組が担当して工事が開始された¹⁰⁾。

8月1日付で堤ヶ岡村長宛に陸軍航空本部前橋建築工場（現場主任陸軍建技准尉深谷宗吉）から堤ヶ岡村の軍用地内に建築工事を開設する通知が、9月29日付けでは軍用地内立入制限の通知あった¹¹⁾。

年の瀬の12月28・29日には飛行場拡張工事の敷地測量、翌る44年2月には第二次軍事施設拡張による測量が実施されていったのである。

飛行場造成工事には多くの人たちが勤労奉仕にかり出された。『堤ヶ岡村誌』には次の記述がある。

「聯合青年団は郡の指導主事、池田佐膳、堤ヶ岡青年学校教官、間庭義政等の奔走に依り、国土防衛の第一線となるべきこの工事に蹶起し勤労奉仕隊を組織した。群馬郡町全村の青年団（北群馬郡を含む）は毎日三ヶ町村（一ヶ町村約三十名）づつ奉仕の桑株をどんどん振るった。更に勢多郡の木瀬、芳賀、南橘、下川渕、敷島等、碓氷郡の秋間、後閑、岩野谷、板鼻、磯部、安中、里見等の各町村の青年団が加わり、一日六ヶ町村づつ奉仕する様になったのである。其の他前橋刑務所の囚人、青年学校の生徒、在郷軍人分会、教員組合、警防団（消防団）、高崎市の土建業者組合、労奉、前橋小学校高等科の生徒等々必死の汗が来る日も来る日も流された。一日の就労人員が二千百十一名に及んだ日もあった。

（中略）四月の物凄い砂ほこりの立つ空つ風のある日、作業中の囚人二名が脱走を企てて大ざわぎをした事もあった。」

2. 「村日記」と「当直日誌」に見る飛行場設定前後の状況と勤労奉仕

陸軍前橋飛行場設定前後の状況を『国府村誌』に収録された住谷修の「村日記」と飛行場西端から西へ約250mの所に位置した堤ヶ岡村国民学校の「当直日誌」に見よう。住谷の日記は「昭和十五年一月思うところあって戦時下に於ける郷土の姿を記録」した、「昭和十五年以降二十一年三月に亘る戦時下及び敗戦直後の村日記」¹²⁾で、

その抄出されたものが『国府村誌』に掲載された。また、現在堤ヶ岡小学校に所蔵されている「当直日誌」¹³⁾は、学期毎に綴られたもので昭和十八年度から二十年度までを閲覧した。さらに飛行場の北西約1.8kmの上郷村国民学校の昭和二十年の「当直日誌」も参考とした（記載にあたっては、カタカナをひらがなに改めた）。

1943(昭和18)年

5月19日 午後堤ヶ岡菅谷西方へ飛行場を作る由にて地元へ突然に通告し百六十町歩が強制買収されると云う。（「村日記」）

※寝ても覚めても身辺を離さない懐中時計が正午を示した高井道の田から父と共に家に帰ろうとする時北の方から二人の軍人（少佐と中尉）が来た。私達を見て「此処が東国分ですか」そうだと答えると「区長さんの家へ案内してください。」住谷仁一と云う人です。帰りがけにその家の傍らを通りますから御一緒に参りませう。と云って「何が出来るのですか」「軍の飛行機のユウドウロが出来るのです」そう云われたが何の意味が全然判らない、やたらの事を云っても悪いと思ってそれっきり何も聞かなかつたが当時の軍人としてはあまりにも丁寧な言葉づかいだった。午後一時に隣保班長が集まり重要な軍の施設が出来ると聞いて驚きと不安で一杯だった。此の二人の軍人は簡単に説明して役場へ行き二時半頃堤ヶ岡の役場へ向かったと云う（後略）。

※の文章は、「村日記」の村誌収録にあたり、あらたにまとめられた住谷修の文章の一部である。

5月20日 明日午後一時より講堂使用して地主会を開く由（堤ヶ岡村国民学校「昭和十八年度（第一学期）当直日誌」、以下「当直日誌」）

5月21日 飛行場設置に付国府村分廿町歩強制買収となり今日午前中地主は村役場にて承諾書を捺印。（「村日記」）

同日 午後二時より講堂にて地主調印に関する会議あり（「当直日誌」）

5月22日 飛行場測量開始。当村伊藤七五郎氏今朝より四日間出労を割付られ出る。（「村日記」）

5月26日 今日飛行場測量をつづけ飛行場周囲に五間巾の道路が予定され買収は更に面積を増すと云う。（「村日記」）

「当直日誌」には児童が飛行場への勤労奉仕に動員された記載がある。さらに住谷修の「村日記」にも勤労奉仕に触れた記述が、昭和18年10月、19年2月、3月、5月、7月に認められる。

なお、一の文章は記事に対する、筆者のコメントである。

8月9日月曜日 青年学校勤労報国隊の件につき商工会議所へ間庭先生出向せらる（「当直日誌」）

8月24日火曜日 午後一時より草刈奉仕、初五以上男女（「当直日誌」）

—この草刈奉仕は飛行場敷地で行われたものである。翌日からは初等科4年以上の男女児童に拡大され、それは27日の金曜日まで続いた。当時、堤ヶ岡村国民学校の在籍児童は、初等科第1学年から同第6学年の計586名、高等科第1学年、同第2学年の計294名、総計777名であった（昭和18年6月1日現在）。初等科4年以上の男女児童数は493名である。

9月16日木曜日 来校者、工事関係半島人（児童入学について）（「昭和十八年度（第二学期）当直日誌」）

—半島人とは朝鮮人を指す。この記載から飛行場作業に朝鮮人労働者が従事させられていたことがわかるが、その人員などは不明である。

10月6日 早朝出発、塚田前飛行場勤労奉仕、東国分壮年隊四十三人行く四時半打切五時帰家、去三日の風雨にてひどくぬかり仕事容易ならず。（「村日記」）

10月11日 快晴壮年隊四十人飛行場へ出る。（「村日記」）

10月15日 壮年隊飛行場へ出労。（「村日記」）

12月13日月曜日 来校者半島人転入児童九名（「当直日誌」）

—そして翌日の会礼で転校児童9名が全校児童に紹介されている。

12月27日月曜日 全職員菅谷作業所奉仕（「当直日誌」）

1944（昭和19）年

1月4日火曜日 飛行場勤労奉仕の開始式のため校長先生、間庭先生出席せらる（勢多・碓氷の青年団）（「昭和十八年度（第三学期）当直日誌」）

—『堤ヶ岡村誌』の記述にある連合青年団による勤労奉仕隊の開始式である。

1月9日日曜日 全職員菅谷作業所勤労奉仕十五名（「当直日誌」）

1月13日木曜日 勤労奉仕 村内麦踏……初等科、菅谷作業所・高等科（「当直日誌」）

2月1日火曜日 間庭教諭航空作業場勤労奉仕員引率さる（「当直日誌」）

—この引率は3日の木曜日まで続いた。

2月15日 午前十時二十分菅谷飛行場へ初めて数機の戦闘機来る。飛行場の完成はまだ今年一杯かかると云うも大体の整地出来使用始まる。（「村日記」）

同日火曜日 飛行場試験飛行あり。（「当直日誌」）

—この二つの日誌から、飛行場としての使用開始は1944年の2月15日であることがわかる。『堤ヶ岡村誌』の「昭和十九年三月五日未だ出来上がってない滑走路に金網を敷いて初めての飛行機が着陸した」という記述、さらにそれを踏襲した『群馬町誌』の記述は訂正を必要とする。

2月16日 赤く塗った練習機來たり木の葉返しや其の他高等飛行を行ない大勢が菅谷飛行場へ見に行く。（「村日記」）

2月17日 ヘッピリ坂塚田康三氏畠へ測量標杭建つ、飛行場関係の何かが出来るらしいとの噂、飛行場を囲んで四周に同様の標杭が建つと云う。（「村日記」）

2月24日木曜日 飛行機見学午後一時より初二以上（「当直日誌」）

3月25日 壮年隊にて飛行場の勤労奉仕、今日は飛行場西部観音寺より六時半発午後六時半帰る。（「村日記」）

5月14日 女子青年団菅谷飛行場へ勤労奉仕、此の多忙時に男も女も耐え難い事。（「村日記」）

5月15日 今日又女子青年飛行場へ奉仕。（「村日記」）

5月30日火曜日 初五以上全員飛行場より篠運搬第一時より正午迄。航空本部勤労奉仕終了式午後一時現場校長（「昭和十九年度（第一学期）当直日誌」）

—連合青年団の勤労奉仕終了式であろう。同団の勤労奉仕は5ヶ月間続いたことになる。

6月7日水曜日 作業場奉仕（「当直日誌」）

—菅谷作業場の奉仕は9日の金曜日まで、先生を対象としたものであった。3日間で9名の先生が参加した。

堤ヶ岡村国民学校の『自昭和十八年度進達書類綴』に、昭和19年6月27日付け「木材配給申請の件」という書類が綴られている。これは「現在航空本部作業開始されて以来半島及内地人の全作業従事者の子弟約六〇名並に東京方面よりの疎開児童約五〇名半途入学せしに依り¹⁴⁾、机と腰掛けが不足したためそれらを新調するための処置であった。

7月14日金曜日 本日より飛行場の草刈奉仕。午後四時半初五以上（「当直日誌」）

—この草刈作業は17日までの4日間続いた。

7月15日 今朝より村警防団を四分し飛行場へ連日勤労奉仕始まる。此の多忙時に全くどうにもならず。（「村日記」）

7月29日土曜日 （航空本部）勤労奉仕初五以上、七時一五時（「当直日誌」）

7月30日 女子青年団全員飛行場勤労奉仕、村内

の男子組四分のーも共に行く。(「村日記」)

7月31日 連合全戸飛行場勤労奉仕、女子も行き一軒で二人の家も多い。飛行場への勤労奉仕今夕にて打切明日より一般人は入れぬと云う。(「村日記」)
8月1日 菅谷飛行場完成盛んに離着陸を行なう。(「村日記」)

8月3日木曜日 高一、初六、全員草刈奉仕のため飛行学校に行き作業す。(「当直日誌」)

一飛行場への一般人の立入は8月1日以降出来なかつたようだが、児童の勤労奉仕は引き続き実施されていったことがわかる。

8月7日月曜日 初四以上草刈奉仕(菅谷作業場)(「当直日誌」)

一この草刈作業は9日まで続いた。初等科4年以上の児童を対象に午前7時から午後5時まで実施。

8月14日月曜日 初五以上草刈作業二時~六時(「当直日誌」)

8月23日水曜日 初五以上午前中勤労奉仕(「当直日誌」)

8月24日木曜日 飛行場アカザ根とり奉仕作業午前五時(「当直日誌」)

8月28日月曜日 アカザの根掘り作業初五以上(「当直日誌」)

一これ以後、11月末日に至るまで、飛行場への勤労奉仕は記録されていない。11月26日になって「昭和十九年度(第二学期)当直日誌」には、「送行式午前八時半学徒動員により高二男生出動」の記載が見られる。これは堤ヶ岡村国民学校長から高崎国民勤労動員署長宛に提出された「学童勤労動員出動状況調」¹⁵⁾によって、高等科第2学年の男子児童47名が飛行場にあった熊谷飛行学校前橋分教所に動員されたものであった。機体整備や通信などをはじめとする各部門に分かれて働いた。

一昭和二十年度については上郊村国民学校の「当直日誌」からも関連記事を引用する。

1945(昭和20)年

3月3日 飛行場の人足に大勢出る。(「村日記」)

5月28日月曜日 飛行場道路奉仕作業午後二時、初三以上(堤ヶ岡村国民学校「昭和二十年度当直日誌」)

5月29日火曜日 初四以上、誘導路奉仕作業を行う(足門)(上郊村国民学校「昭和二十年度当直日誌」)

6月5日火曜日 飛行場大豆まき(堤ヶ岡村国民学校「昭和二十年度当直日誌」)

6月15日金曜日 誘導路奉仕作業初五以上(堤ヶ岡村国民学校「昭和二十年度当直日誌」)

同日 初五以上は誘導路の勤労奉仕をなす(上郊村国民学校「昭和二十年度当直日誌」)

6月16日土曜日 本日も初五以上引続き奉仕作業を

行うこと(上郊村国民学校「昭和二十年度当直日誌」)

6月20日水曜日 高一、二、男女堤ヶ岡飛行場へ勤労奉仕(上郊村国民学校「昭和二十年度当直日誌」)

6月25日月曜日 初五以上は直ちに集団勤労奉仕に出発(上郊村国民学校「昭和二十年度当直日誌」)

6月28日木曜日 半島人と仲良くする(上郊村国民学校「昭和二十年度当直日誌」)

一この記載によって、堤ヶ岡村国民学校に限らず周辺の国民学校にも朝鮮人学童が半途入学していたことがわかる。

6月29日金曜日 初五以上集団勤労奉仕(上郊村国民学校「昭和二十年度当直日誌」)

7月7日土曜日 初六女飛行場芝植作業奉仕(堤ヶ岡村国民学校「昭和二十年度当直日誌」)

7月16日月曜日 奉仕出動高二一初五迄(上郊村国民学校「昭和二十年度当直日誌」)

7月27日金曜日 高二男女堤ヶ岡飛行場へ勤労奉仕(上郊村国民学校「昭和二十年度当直日誌」)

7月28日土曜日 高一男女芝植作業勤労奉仕(上郊村国民学校「昭和二十年度当直日誌」)

8月2日木曜日 飛行場除草の勤労奉仕五以上、午前中(堤ヶ岡村国民学校「昭和二十年度当直日誌」)

同日 高等科男女飛行隊植付けの甘藷畑除草等の手入れのため勤労奉仕をなす(上郊村国民学校「昭和二十年度当直日誌」)

8月3日土曜日 高等科女生除草作業(堤ヶ岡村国民学校「昭和二十年度当直日誌」)

8月9日木曜日 高等科一、二、男女誘導路奉仕作業(上郊村国民学校「昭和二十年度当直日誌」)

「村日記」を読む限りでは、出労は1943年5月22日の測量に始まり、44年7月31日まで続いたようである。そして8月1日に飛行場の完成をみている。しかし飛行場の使用は、大体の整地ができた44年の2月15日のことであった。また、5月、7月の多忙時の出労を耐え難いことと記すなど、地元民としての率直な記述が認められる。また、45年3月3日の出労は、陸軍特別攻撃隊36機(誠第36・37・38の各飛行隊)を受け入れる諸準備のためであろうか。各飛行隊に前橋への転進命令が伝えられたのは、3月4日のことであったからである。

また、飛行場への国民学校児童の勤労奉仕は、43年8月24日の草刈り作業に始まり、翌44年になると1月の作業所勤労奉仕、そして7月と8月には集中的に実施されている。45年の6月からは飛行機誘導路の奉仕作業や芝植え、除草作業が実施された。「当直日誌」からは、初等科4年以上の男女児童が頻繁に勤労奉仕に動員されたことがわかる。勤労奉仕は1945年になつても、

十一月	10	熊字都宮飛行学校前橋教育隊閉鎖
十二月	11	一三三二三部隊堤ヶ岡隊、(防衛隊編成・飛行場警備)
二月	11	学童勤労運動員高等科二年生 熊谷飛行学校前橋分教所へ
三月	2	當直日誌(堤ヶ岡村国民学校) 当直日誌(上郷村立国民学校)
四月	2	住谷修「村日記」
五月	2	小林敏男「日誌」
六月	2	2
七月	2	2
八月	2	2
九月	2	2
十月	2	2

そして敗戦を迎える8月15日の直前まで続けられたのであった（年表参照）。

3. 棟高辻久保遺跡の調査

発掘調査は、一般県道前橋・足門線バイパス（西毛広域幹線道路）建設に伴う調査として、2000（平成12）年4月1日から03（平成15）年9月30日まで実施した。遺跡は榛名山の東南麓、群馬県高崎市引間町及び棟高町（調査時は、群馬郡群馬町大字引間及び同大字棟高）に所在し、前橋市の中心部から約5km西に位置する。榛名山・赤城山・妙義山の上毛三山などを見渡すことができる、標高129～134m前後の立地である。遺跡は図1でわかるように陸軍前橋飛行場中央部の北端近くに位置していた。調査面積は約35,116m²であり、飛行場敷地の約2.2パーセントにあたる。発掘区の0区とI区が旧国府村に、II区からVII区は旧堤ヶ岡村に所属しているように、旧村境を横断している。飛行場設定前の標高は129～136m、西北から東南に緩傾斜している。調査は現水田耕土の掘削から始めた。

3-イ-1 飛行場造成面の検出

層厚約20cmの現水田面を掘削し、新たに検出した面を1面として調査を始めた。この面は飛行場設定に伴う造成面でII区からVII区にかけて検出することができた（図2）。ただしVII区では、わずかな痕跡を検出したにとどまった。また、0区・I区は戦後の開田により、VII区は飛行場設定時に削平された地区であることがわかった。

II区の調査面積は2,907m²である。飛行場造成土は北壁で20～60cm、東壁で10～40cm、西壁で40～70cmの厚さがあった。そして、その堆積状況から北西から南東にかけて順次整地されていったことがわかった。この造成土には黄灰色凝灰質砂のブロックからなる土層や、灰色軽石を含む暗褐色土などが認められた（図3）。軽石の多くはAs-Bに由来しており、ほかにAs-CやHr-FAなどに由来するテフラ粒子が混在している。また、造成の中にブロック状に含まれる黄色や黄灰色の凝灰質砂層には、古墳時代以降の特徴的なテフラ粒子が含まれておらず、層相を合わせると扇状地構成層に由来する¹⁶⁾、と考えられるものであった。

III区の調査面積は4,656m²である。飛行場造成面から3基の土坑と4個のピット、4基の（排）水路を検出した。土坑とピットの構築時期は、1943（昭和18）年以降、戦後にかけてのものと思われる。

3（1・2・4号）基の排水路（詳細は報告書第一分冊第131図を参照）は、IV区で検出した排水路と同一構造である。いずれも3号（用）水路に接続するものであるが、III区2号排水路は、IV-1区で検出した1基と連なるものである。これらのことから、北西から南東方向に

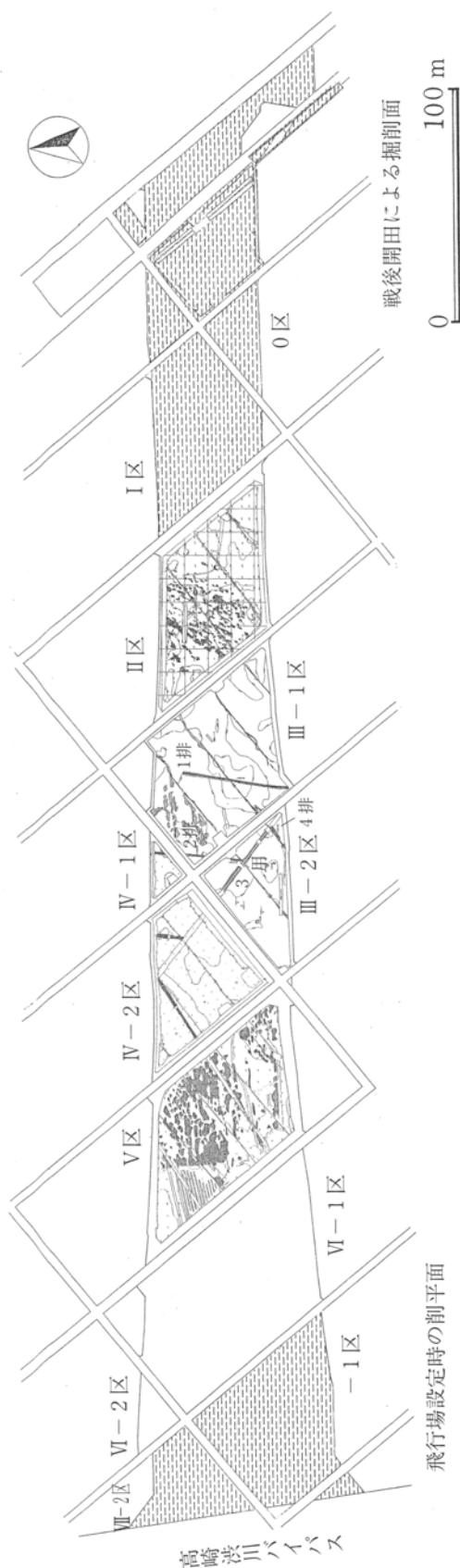


図2 飛行場造成面（1面）

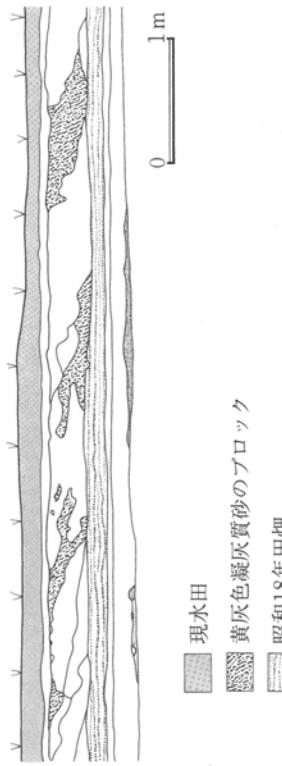


図3 II区北壁セクション図

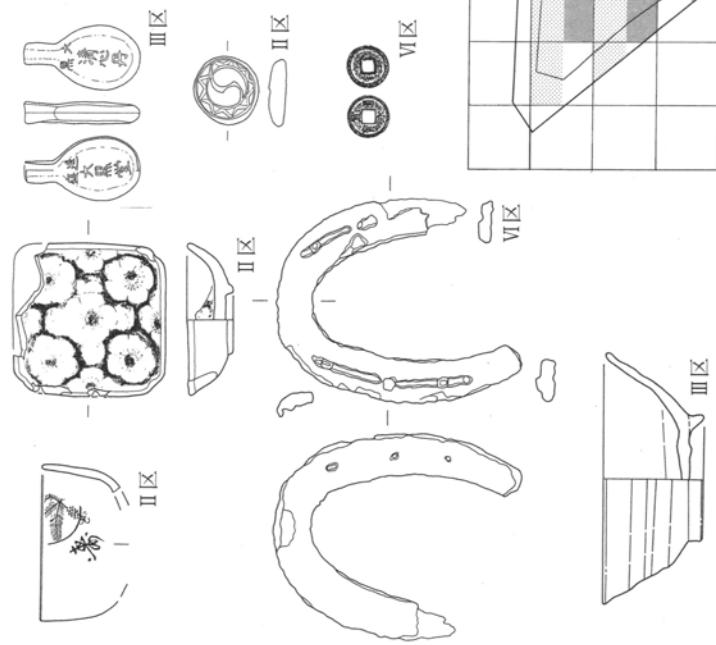


図5 造成土中の出土遺物

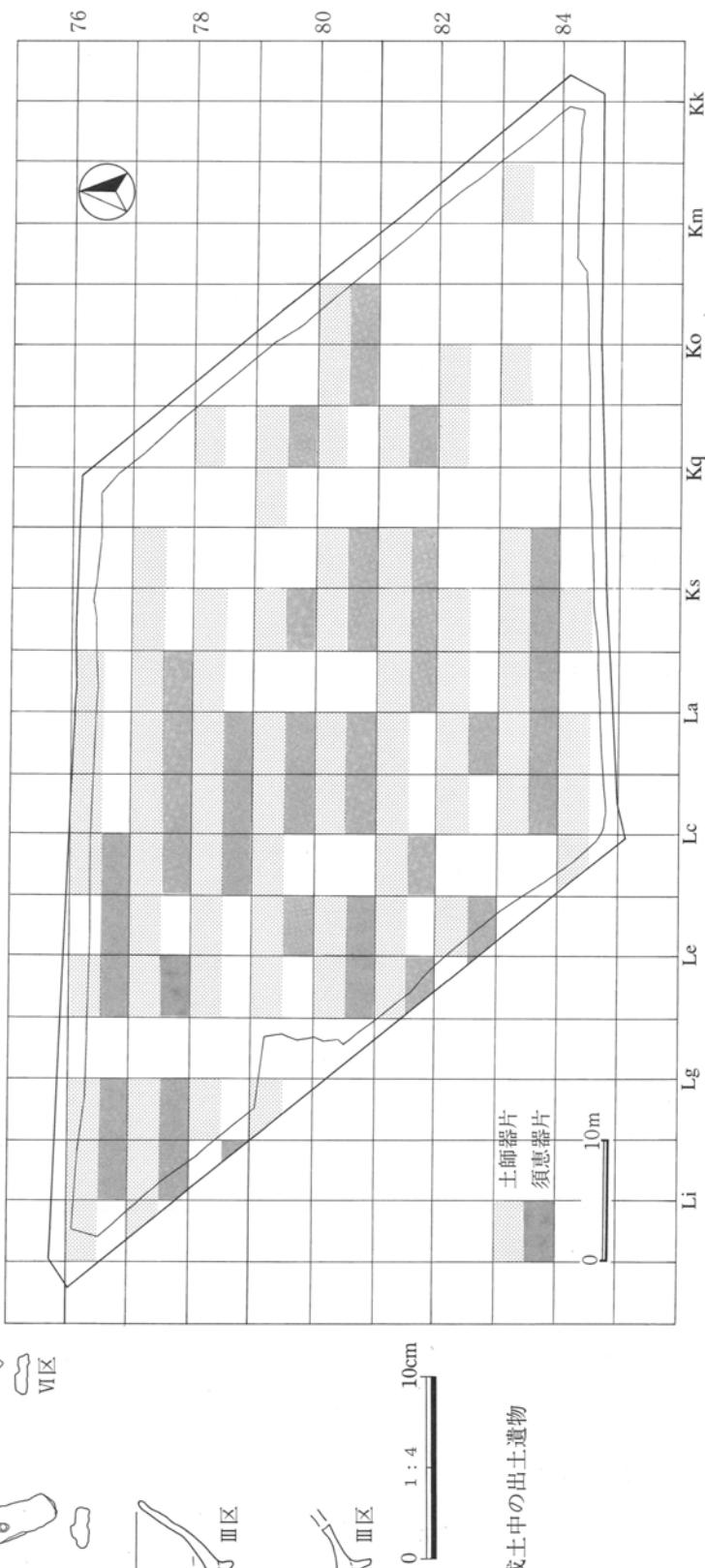


図4 II区造成土中の土師器・須恵器片の分布図

走行する、径70cmのコンクリート管を埋設した3号(用)水路に接続する排水路は、計5基の検出で40m間隔の魚骨式配列となっている。このことから農道下にもう1基存在しているものと思われる。

1号排水路は、上幅0.9~1.4m、下幅0.3~0.5m、深さ0.5~0.6m、そして長さ約45.5mを検出した。74本のコンクリート管が埋設されているが、それは底面に石を敷き、その上に配置したものである。そして砂利と石、さらに掘削した飛行場の造成土で埋め戻されている。2・4号排水路の構築方法も1号排水路と同様である。

3号(用)水路は、上幅1.3~2m、下幅1~1.5m、深さ0.7~0.9m、長さ約44m分を検出した。コンクリート管を埋設しているが、底面に石や木を敷き、その上に配置したものである。そして砂利と石、さらに掘削した飛行場の造成土で埋め戻されている。戦後、旧飛行場地帯に水稻の植付が計画されたが、この3号(用)水路は染谷川の分水口から元飛行場開田地までの中群馬用水の幹線である。

IV区の調査面積は2,390m²である。飛行場造成面から5個のピットと3基の排水路を検出した。ピットの構築時期は、III区と同様に1943年以降、戦後にかけてのものと思われる。ピットの覆土は砂利と石混じりであった。

3基の排水路は、III区で調査した3号(用)水路に接続するものであるが、IV-1区で検出した1基は、III区・2号排水路が延長したものである。いずれも本体径17cmで円孔4個が穿たれたコンクリート管を埋設している。III・IV区検出の排水路は、すでに記したように40m間隔で魚骨式配列された暗渠排水である。管の継ぎ目や円孔から地下水を流入させる暗渠で、排水効果の良いこと、耐用年限の長いことなどの特徴をもつ。しかし戦後比較的早い時期に埋設された管であることから、見るからに粗悪な印象を免れないものであった。

飛行場造成土はこの区でもっとも厚く、1.2m堆積していた。またその堆積状況からは、北北西方向から順次整地され、またV区にあっても北から南に整地されていったことがわかる。

敗戦後、飛行場の様相は次のようにあったという。「丈余の表土を抜かれて固い金岩の面と化した処、埋め立てられても表面に金岩をならされた場所、滑走路には小石が敷きつめられ、それ以外の地は地均後手も入れない雑草に覆われて居た」¹⁷⁾。航空関係者の間で復員失業者の救済対策の一方法として飛行場の農地化が計画され、前橋飛行場もその対象となった。米軍撤退後は各関係町村にて就農組合を組織し飛行場地区開拓の許可を受け、開墾されていった。1949(昭和24)年2月1日最初の売渡しが行われ、51年11月までに全耕地が売り渡しになり¹⁸⁾、今日見られる景観となったのである。

3-イ-2 造成土からの出土遺物

造成土中から土師器片や須恵器片が出土している。II区の分布(図4)を見ると、西から中央部にかけて密で、東に向かってやや粗くなっている。しかしいずれの出土も、土師器片100g以下、須恵器片200g以下のわずかであった。他の区からも須恵器の塊、ガラスビン、蹄鉄などの出土がある(図5)。須恵器の塊や寛永通宝の出土は、飛行場造成に伴って破壊された、古代の遺跡や近世の遺跡の存在を裏付けるものである。

発掘では縄文時代中期の配石土坑にはじまり、弥生時代後期、古墳時代前期と後期、奈良・平安時代の集落、中世、近世までの各種遺構が検出されている。この状況を見れば、飛行場跡地全域にわたって各時代の遺跡の存在が当然に予想されるものである。しかし戦時下においては残念ながら、こうした遺跡の存在はまったく顧みられることはなかったのであろう。造成土中の土師器や須恵器の出土は、戦争で遺跡が破壊されていった事實を確認することにもなった。

3-ロ-1 1943(昭和18)年の田畠検出

造成土を掘削したところ、飛行場設定時に埋められた田畠をII区~VI区にかけて検出することができた(図6・7)。I区は水路の痕跡だけであった。VII区については、標高が高いことから削平の対象となった。これらの遺構は1943年6月以降、44年2月までの姿をとどめているものである。造成土によって完全にパックされていたが、それはまた、それ以前の遺跡をも完全に包含することになったのである。今日の大型土木機械を使用しての造成工事と異なって、人力を主力とした工事の結果であろう。

北西から東南にかけて緩傾斜する地形は、IV区からIII区にかけて低地となる。「明治初期 群馬町小字図」¹⁹⁾によると、この地区の小字名は「釜ノ口」である。湧水点が存在し、それを水源とした釜ノ口川がかつて存在していた²⁰⁾。

II区からIII区にかけて田畠34筆と水路を検出した(図7、詳細は報告書第一分冊第105・135図を参照)。完掘(区画がほぼ完全にわかるもの)できたのは9筆で、報告書第一分冊の第105・135図の田畠番号⑥・⑦・⑩・⑬・⑯・⑯・⑯・⑯・⑯が該当する。面積は順に、109.2m²、107.1m²、375.6m²、333.18m²、(228.6)m²、137.1m²、379.8m²、59.4m²、(258)m²である。田畠面には大きく見て方向の異なる2種類のサクがある。南北方向14区画、東西方向11区画であり、さらにそのあり方から10種類に分けることが可能である。すなわち南北方向は①②⑤⑥のグループ(サク間40~60cm、サク幅20cm)、③④のグループ(サク間80~100cm、サク幅50cm)、⑩⑪⑯⑯のグループ(サク間40cm弱、サク幅数cm)、⑯⑯のグループ、走行が異なるが⑯⑯のグループの5種類に、東西方向は

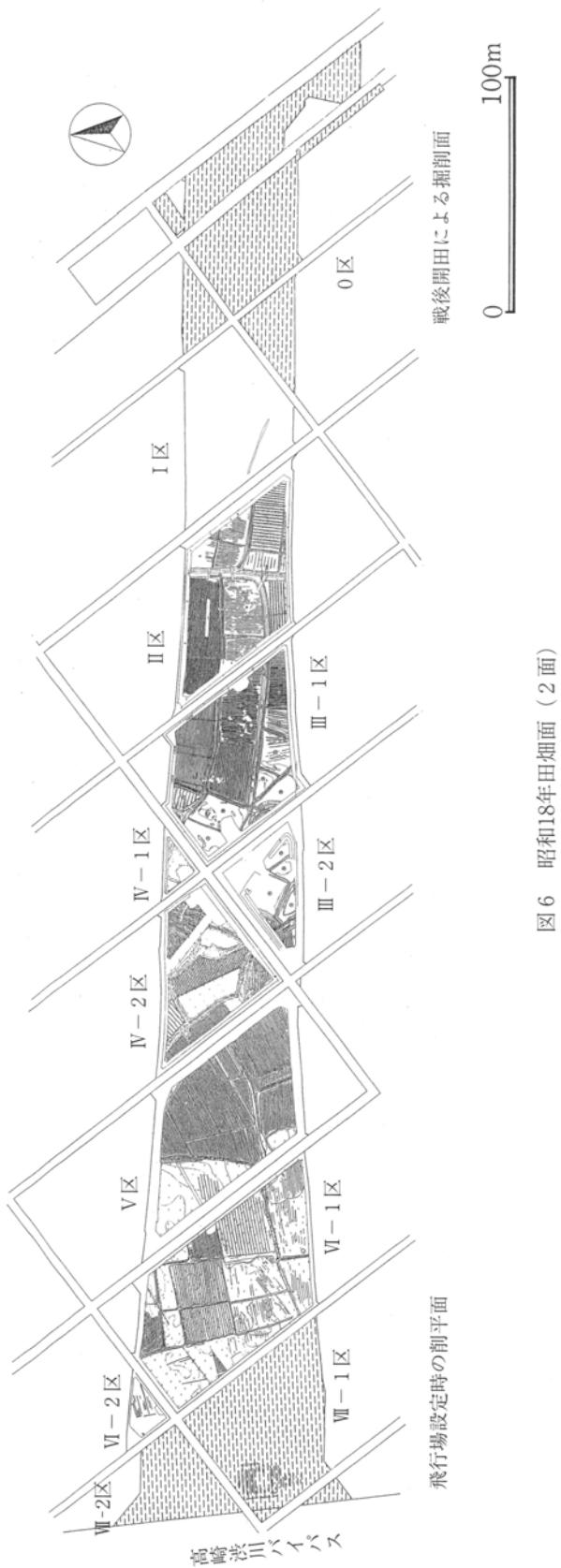


図6 昭和18年田畠面 (2面)

⑦⑧のグループ(サク間100~120cm、サク幅10~30cm)、⑨⑩⑪⑫⑬のグループ、⑪の1・2グループ(サク間80cm、サク幅数cm)、⑯、⑰の各グループの5種類である。サク間隔の短いもの、幅広のものがある。IV~VI区検出の田畠には、南西から北東方向のサクが検出されている(図6)。

米の収穫後、秋から翌年までの期間、麦などの栽培が行われていたものと考えられるが、麦のほかにどのような蔬菜類が栽培されていたのかは現在検討中である。

プラント・オパール分析の結果、造成土直下層および浅間Bテフラ(As-B, 1108年)直下層からはイネが多量に検出され、これらの層で稻作が行われていたことが分析的に検証されている。また、浅間A軽石(As-A, 1783年)直下層などでも、稻作が行われていた可能性が認められた。さらに、造成土直下層やAs-B直下層ではムギ類が栽培されていた可能性も認められた。調査区周辺は、稻作が開始される以前はヨシ属などが繁茂する湿地の環境であったと考えられ、榛名二ツ岳渋川テフラ(Hr-FA, 6世紀初頭)より上層の時期にそこを利用して水田稻作が開始されたと推定されている²¹⁾。

さらに田畠面には、飛行場造成時の痕跡を検出することができた。それらはトロッコ枕木の痕跡と轍跡、焼土分布である。枕木の痕跡は、長さ80~130cm、幅10~20cm、深さ約5cmの窪みが計33個、80~100cmの間隔で延長約39mにわたるものであった(写真)。III区中央の北端から南端にかけて、ほぼ直線上に検出した(詳細は報告書第一分冊第143図を参照)。途中、畦を壊したり、また畦上にも認められる。トロッコを使って土を運んだ、という証言を裏付ける遺構である。IV区造成面で出土した鉄製の枕木が、この遺構に該当するものであろう。

轍跡は、III-2区の北西から南東に延びる畦道上に認められた(同第144図を参照)。この畦道は南東隅で壊されている。これらの痕跡もまた、飛行場設定に伴う諸作業に由来するもの、すなわち造成土を運び込んだ跡であろう。

さらにII区の田畠⑦面には、焼土の分布と土師器片が認められた。これは飛行場設定時に遺跡の破壊が行われたことを裏付けるものであった。掘削した面に存在した古代住居跡の竈を壊し、その竈焼土が造成土の一部として運び込まれた結果と思われる。「地均しに当って小張地区(棟高一筆者注)から古代のものと思われる石棺、骨壺等が発見され、又大日林地区(菅谷一同)からは埴輪、石斧等の古代の器物が発掘されたという」²²⁾記述があるように、周辺地区の遺跡破壊が広範囲に行われたものと考えられる。発掘調査においてもVII区検出の住居跡の中にその痕跡を確認することができた。

また、水路は南北走行と東西走行の2種類を検出した。南北走行の1号水路(イ)は、上幅3~4.6m、下幅0.8~

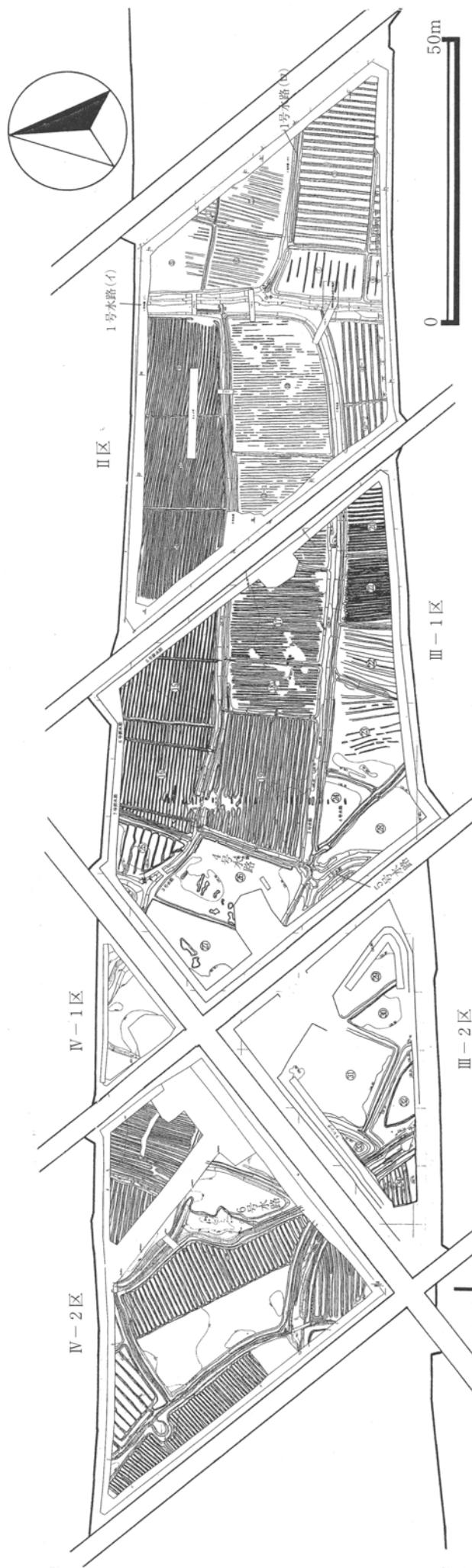
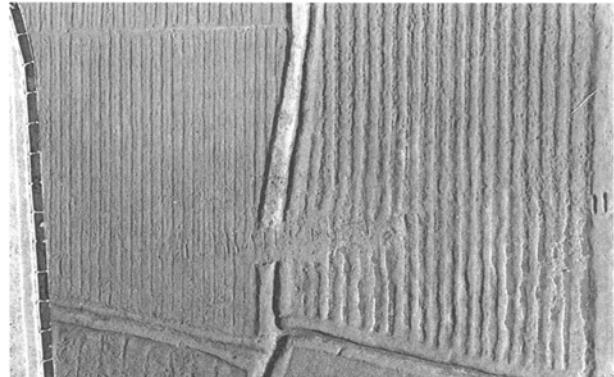


図7 II区～IV区検出の昭和18年田畠面



田畠面に残るトロント軌跡の跡

*II区検出の1号水路 (イ) は、旧引間村と旧菅谷村の村界、IV-2区検出の6号水路は旧菅谷村と旧棟高村の村界となっていた。その後、1889(明治22)年に引間村は国府村に、菅谷村と棟高村は堀ヶ岡村となつた。1号水路 (イ) は国府村と堀ヶ岡村の村界となり、飛行場設定期まで存続していたのである。

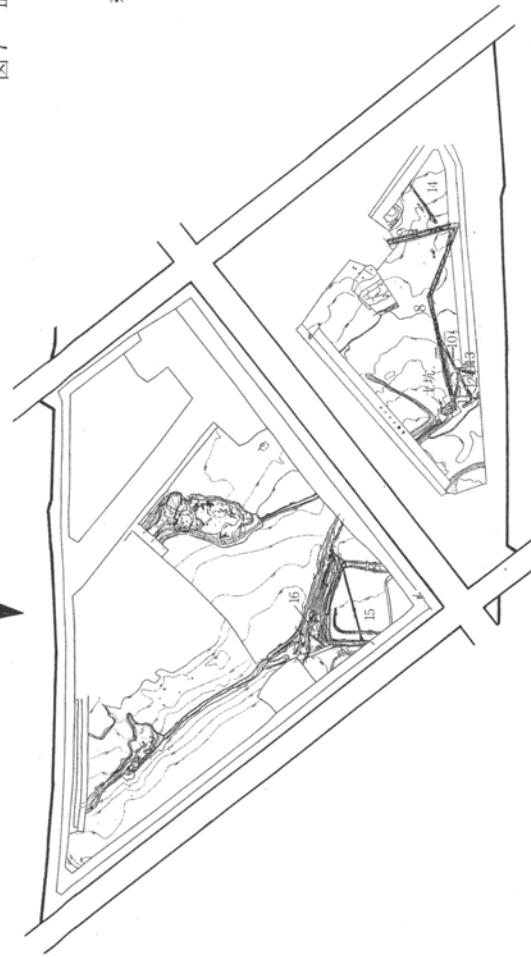


図8 III-2区・IV-2区検出の暗渠排水 (数値は遺構番号)

3 m、深さ0.4~0.9m、長さ約41m分を検出した。幹線的な水路である。北端から中央部の西側にかけて石敷きが認められた。とりわけ水路が分岐する個所に密集していた。東に分岐する水路を1号水路(口)としたが、これの規模は、幅0.7~1.3m、深さ0.38~0.6m、長さ約29.9m分を検出した。I区に延びていることは確実で、その溝の痕跡が検出されている。1号水路(イ)からは江戸時代から昭和時代にかけての遺物が比較的多量に出土している。これらの遺物から判断すると、近世から近代(昭和18年まで)にかけて使用された水路である。4号水路は、調査区の北から南西へ、さらに東南方向へ走行している。

東西方向の水路は、南側を2号水路とし、北側を3号水路とした。5号水路は調査区の南西から弧を描くように検出されている。

IV区検出の6号水路は、上幅1.7~6.5m、下幅0.2~5m、深さ0.63~1.3mである。調査区の北から蛇行しながら南に走行し、長さ35mを検出した。途中、径約10mほどの橢円形状の池が検出された。

なお、1・4・6号の各水路は、1873(明治6)年作製の「地引絵図」に描かれているが、1号水路(イ)は引間村と菅谷村の村境を、6号水路は菅谷村と棟高村の村境となっていた。5号水路とした遺構は、6号水路と同一遺構となることも判明した。

3-1-2 暗渠排水の検出

1943年の田畠面(2面)を掘削した後、As-B下水田(3面)に至る間から暗渠排水を検出した。III-1区の5~7号排水路は、田畠¹⁵¹⁶下に構築された石組みの暗渠である。いずれも同規模・同構造の暗渠で、幅0.4~0.7m、確認面からの深さ0.12~0.22mの溝で、壁に沿って石を配列して、その上にやや大きめな石を乗せたものであった。3号水路に接続する個所には同種の土管を埋設している、同時期の構築である。田畠面からの深さは30~40cm程であった。

また、III-2区では8~14号排水路とそれに付属する土坑を検出した(図8、詳細は報告書第一分冊第145図)。この暗渠排水は、木組みの暗渠(8~11・13・14号)と石組み暗渠(12号)からなっている。その走行は、大きく見て東西走行(8・10・11・14号)と南北走行(9・12・13号)の2種類である。14号を除いていずれも連結している。

8号排水路は、幅0.5~0.9m、確認面からの深さ0.2~0.35mである。長さ約23.5mを検出した。溝の両側に杭を配列して、その上に杭を蓋とした構造である。杭はすべてマツ属複維管束亜属である。東南隅で9号排水路とつながる。9号排水路の構造は8号と同様であるが、蓋の遺存は悪かった。10・11号は木蓋を使用している。

短径1.35m、深さ1.1mである。土坑の上縁に6本の杭をわたして木製の蓋で覆っていた。樹種はクリとマツ属複管束亜属である²³⁾。

これらは土管以外の材料を用いた簡易暗渠排水である。安くて経済的であるが、その一方で腐りやすく、土砂が侵入して沈殿し易く、耐久年限の短いのが欠点である。石組みの場合、石の容易に得られる場所では構築費用は安価になるが、運搬距離が大きいと不利である。

IV-2区では10~16号水路を検出した。この中には15・16号のように竹を使用した暗渠も含まれている(図8、詳細は報告書第一分冊第388図)。竹管暗渠はわが国特有のものである。竹の内径をそろえ、丁寧に接合すれば、粗悪な土管暗渠に劣らない結果が得られる。

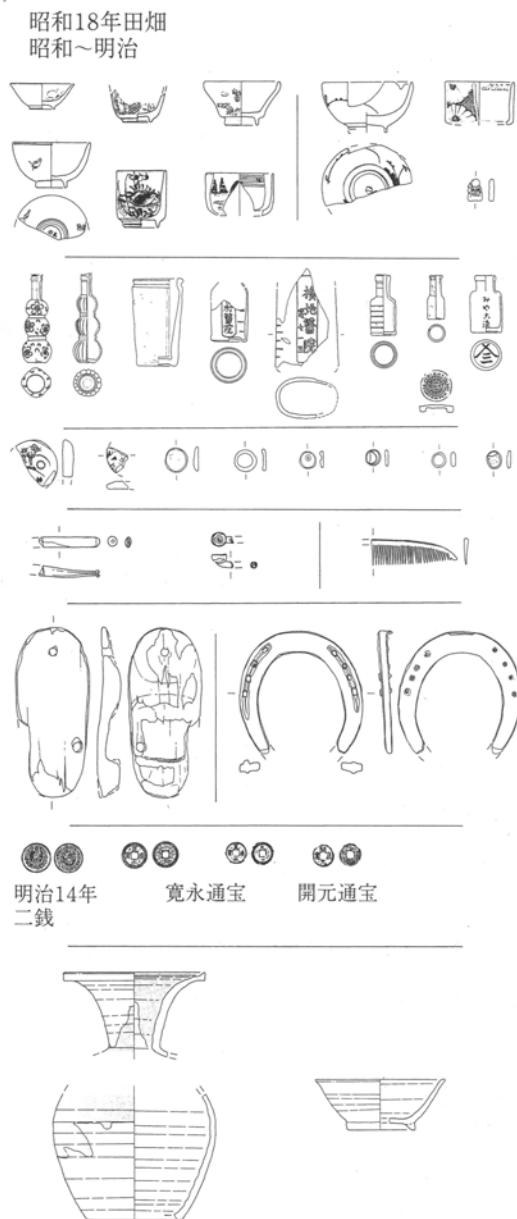
このようにIII区とIV区にあっては、土壤の過剰水分を排除し、その時の作物に都合のよい条件下に整えておくために、地下に管または透水に都合のよい材料を適当に埋設し、地下で過剰水分を吸収し、これを農耕地の外に導く排水工作が行われている。湧水点の存在による沼沢状の耕地を改良する必要があったのであろう。これらの暗渠排水の施工時期は、昭和時代に入ってからと思われる。

3-1-3 1943(昭和18)年の田畠と水路出土遺物

田畠面と水路を中心に遺物が出土している(図9)。田畠面や畦上からの遺物は明治から昭和時代にかけてのもの、瀬戸・美濃磁器盃、湯飲み茶碗、鉢を主体として、18世紀の波佐見系磁器碗、明治14年の二銭、薬ビン・コップ・ニッキ水溶器などのガラスビン、石けり、おはじき、煙管、櫛、下駄、蹄鉄などは、田畠耕作時や造成工事の過程で廃棄されていったものと思われる。そしてわずかに須恵器の塊や壺が出土したが、これは破壊された遺跡の遺物である。

1号水路(イ)の覆土下層からは、江戸時代の寛永通宝がまとまって出土している。また17世紀の美濃陶器皿、天目碗、在地系の焙烙、瀬戸・美濃陶器のすり鉢、18世紀の波佐見系磁器碗、瀬戸・美濃陶器茶碗、19世紀の瀬戸・美濃磁器湯飲み茶碗、そして明治・大正・昭和にかけての土瓶・急須・湯飲み茶碗などが出土している。一番新しい遺物は国民食器であった。この他、薬ビン・インクビンなどのガラス製品、煙管、櫛、下駄、大正10年の白銅貨五銭と昭和15年のアルミの一銭などが出土した。また底面には杭が残っていた。以上の出土遺物から判断すると、幹線的な1号水路は17世紀から機能していたものと考えられる。

5号水路の覆土中からは、土師器や須恵器、陶磁器などが出土している。2・4・5号水路の合流点は深く、多量の石に混じって五輪塔が出土した。また底面に多数の杭が残っている。6号水路検出の池覆土中からは、土



※須恵器の壺・塊、開元通宝・寛永通宝などの遺物は、造成工事によって破壊された遺跡の存在を明示するものである。



図9 昭和18年田畠と水路出土遺物

管・瓦・茶碗・下駄・ガラスビン・明治15年の一錢などが出土している。底面に杭が残っていた。

4. おわりに

棟高辻久保遺跡の調査によって、次のことが判明した。1943年から44年にかけての飛行場造成工事では、用地全域に存在したであろう遺跡の破壊を伴っていた。II区～VI区検出の造成土中の遺物の存在からそれは明らかである。その一方で、造成土によって飛行場造成直前の田畠面やそれ以前の遺跡が完全にパックされ保存されたところもあった。調査地区においては、VII区検出の住居跡の一部が破壊されたにとどまり、比較的良好に遺存していたのである（報告書付図参照）。1998（平成10）年に開通した高崎渋川バイパスに接する所まで遺構が検出されている。同バイパスは飛行場跡地を南北に縦貫しているが、跡地のすぐ北では群馬町教育委員会によって西三社免遺跡が調査（昭和63年度）され、また跡地南側では菅谷石塚遺跡が当事業団によって調査（平成8～9、11～12年度）されている。西三社免遺跡からは、住居跡36軒、土坑47基、溝22条、畠1個所が検出された。住居跡の内訳は、古墳時代前期2、中期1、後期1、他は奈良・平安時代に属している。溝・土坑の多くは中世以降に帰属していた。菅谷石塚遺跡からは中世の掘建柱建物2棟、井戸、堀、古墳時代の水田、平安時代の水田、近世の畠跡が検出されている。

西三社免遺跡の本調査に先行して、飛行場跡地の大字棟高字小張地内の埋蔵文化財の状況が不明であることから、群馬町教育委員会によって試掘調査が行われている。結果として文化財が空白であることを確認したという。このために発掘調査はまったく実施されなかった。思うに、飛行場跡地であったことから、たとえ遺跡が存在していたとしても造成工事の過程で破壊されてしまったであろう、否、たとえ一部に遺跡が存在していても、戦後の開田によって完全に破壊されてしまったのでは、との思いこみがあったのではなかろうか。それが試掘調査にも影響を与えたものと思われる。遺跡が存在しなかったということは、とうてい考えられない。

棟高辻久保遺跡の発掘によって、飛行場造成直前の接收された田畠の景観がよみがえった。それは水路の出土遺物から17世紀から続いている村落景観、引間村・菅谷村・棟高村の一部を構成するものであった。田畠面に残る造成時の痕跡などからは、戦時下の歴史の一端を垣間見ることもできた。また、「村日記」や「当直日誌」からは、次のことが浮かび上がってきた。戦争遂行のために、子供達といえども飛行場への度重なる勤労奉仕が続けられたが、それは学校をあげての協力体制であり、まさに国民総動員であった。また地元に対する過度な負担の一端が明らかとなった。

近代遺跡の調査例は、全国的に見てもまだ多く実施されているわけではない。そんな中、当遺跡調査の過程で飛行場設定前後の遺構が調査できた背景には、この地域の近代史を考える場合に欠くことのできない陸軍前橋飛行場の存在があったからである。

謝辞 本稿執筆にあたっては、次の方々のご協力を得た。記して感謝申し上げる。（敬称略）
関島和彦・磯部淳一・船藤 亨・西毛幹線関連遺跡整理班補助員

注

- 1) 『堤ヶ岡村誌』1956（昭和31）年、堤ヶ岡村誌編纂委員会、p320
- 2) 『国府村誌』1974（昭和49）年、国府村誌編纂委員会、p210
- 3) 『群馬町誌 通史編 下 近代現代』2002（平成14）年、群馬町誌刊行委員会、p322
- 4) 1) に同じ、p76
- 5) 3) に同じ、p308
- 6) 3) に同じ、p324
- 7) 菊池 実「第3章 陸軍前橋飛行場の研究」『近代日本の戦争遺跡』2005（平成17）年、青木書店、p173～175
- 8) 3) に同じ、p456
- 9) 3) に同じ、p457・458
- 10) 1) に同じ、p320
- 11) 3) に同じ、p459・460
- 12) 2) に同じ、p851～909
- 13) 堤ヶ岡小学校所蔵の堤ヶ岡村国民学校当時の当直日誌。昭和18年度と昭和19年度は1学期・2学期・3学期分の計6冊、昭和20年度は1冊。
- 14) 堤ヶ岡村国民学校『自昭和十八年度 進達書類綴』（堤ヶ岡小学校所蔵）
- 15) 14) に同じ
- 16) 「棟高辻久保遺跡の土層とテフラ」『棟高辻久保遺跡調査報告書 第一分冊』2006（平成18）年、p434～436
- 17) 1) に同じ、p324
- 18) 3) に同じ、p468
- 19) 3) に同じ、付図
- 20) 廣津英一「群馬町棟高辻久保遺跡の中世水路について」『群馬文化』第279号、2004（平成16）年、p19～29
- 21) 「棟高辻久保遺跡におけるプランツ・オバール分析」『棟高辻久保遺跡調査報告書 第一分冊』2006（平成18）年、p437～440
- 22) 1) に同じ、p321
- 23) 「棟高辻久保遺跡出土木製品の樹種」『棟高辻久保遺跡調査報告書 第一分冊』2006（平成18）年、p440～444