

## (2) 第21海軍航空廠

### ア 第21海軍航空廠設置の背景

大正初年に外国機の導入で始まった航空造修（製造と修理、補給を含む。）は、当初横須賀海軍工廠（主に艦艇造修を担当、廠は官営工場の意味）の一部門として開始され、機体とエンジンのライセンス生産を行った。技術の培養も大きな目的であった。

大正8年、海軍は、機体の生産は主として民間企業で、修理は全て海軍工廠で行う方針を決めた。これは、機体の開発・生産については企業の開発競争によってより高い技術を得、一方、修理による作業負担が民間工場の生産能率を圧迫しないようにするためであった。

昭和5年、ロンドン軍縮条約によって補助艦艇（戦艦を除く巡洋艦、空母等）に制限を受けた海軍は、航空兵力の充実を一層推進していくことになる。海軍航空本部は、支那事変の拡大と対米関係の悪化をふまえ、従来からの官民の造修施設の急速拡大を図るとともに、新たな航空関係生産工場の創設を企図した。

昭和7年4月1日、従来分散していた航空関係研究実験機関を統合し、横須賀海軍航空隊に隣接する用地に海軍航空廠（後に海軍航空技術廠「空技廠」と改称）を開設、航空技術の研究開発について、海軍全体のみならず民間企業をも指導した。

このように昭和期初頭、航空関係造修態勢は一応軌道に乗ってきたが、その規模は充分とは言えなかった。

当時我が国の工業力は、生産技術水準が不十分であり、下請工場の技術、生産能力の不足から、優良部品の調達が不如意となる欠点があった。

昭和13年3月、航空本部は航空兵力の造修能力の向上を企図し、支那事変の戦訓をふまえ、大規模な航空関係兵器の修理補給機関を設置することとした。これが海軍航空廠で、施設の完成を待って昭和16年9月24日海軍航空廠令が制定され、5個航空廠と4個航空廠支廠が開設された。海軍航空廠は所要の地に常設され、鎮守府又は要港部に所属し、航空兵器及びその材料の造修、購買、準備、保管及び供給に関することをつかさどるものと定められた。

このとき開設された5個航空廠は、第1（霞ヶ浦）、第2（木更津）、第11（広島県広）、第21（大村）、第61（台湾高雄）の各廠であった。

このうち大村に置かれた第21海軍航空廠は、鹿屋支廠（鹿児島）、鎮海支廠（朝鮮）、元山分工場（同）を隷下に置く、東洋最大の航空機工場として昭和16年10月1日開廠した。

## イ 第21海軍航空廠の概要

第21海軍航空廠（正式な表記は「第二十一海軍航空廠」、以下「21空廠」という。）は、開廠当時195,454坪（645,000平方メートル）の敷地に62棟の工場（延床面積31,854坪）を持つ、広大な軍需工場だった。

現在の区画でいえば、今津町の国有地地区、古賀島町の南側（放虎原小～入国管理センター以南）、森園町、協和町、松並2丁目の全部及び松山町の一部が、全て21空廠本廠の敷地だったのである。

本廠の正門は、国道34号線松並交差点を少し海側に入った付近にあった。古賀島宿舍東側を北に延びる細い路地が工廠区画の跡である。正門跡から大村基地まで続く県道長崎空港線は工廠の引込道路で、沿道の楠は開廠当時に植樹されたものであるという。

昭和17年6月空廠拡充第2次工事が完成し、21空廠は関連施設を含め敷地面積100万坪、延床面積22万坪、施設数大小合計130棟に達した。

なお、最盛期で5万人ともいわれる工廠従事者とその家族のために、官舎93棟、工員住宅693棟、寄宿舍87棟が市内各地に建設された。



昭和19年、米軍偵察機による空撮写真、爆撃目標選定のため撮影されたものではあるが、本廠地区の全容を後生に伝える貴重な一葉となった。



## ウ 第21海軍航空廠の沿革

21空廠が大村に開設されるまでには多少の曲折があった。

大正8年4月1日佐世保海軍工廠造兵部に飛行機工場が開設され、主として一般修理、あわせて技術維持向上に必要な最小限度の製造を行っていた。航空関連施設を持つ工廠の中では、最も規模が小さかったと推察される。

昭和6年9月海軍工廠令の一部が改正され、造兵部飛行機工場は航空機部として独立したが、立神地区の一角にあった同工場は、航空機の発達に伴い増加してゆく造修作業量に比して、敷地が狭隘にすぎた。

昭和12年2月造修能力拡大のため、航空機部の佐世保市日宇地区への移転が計画された。ところが日宇の移転用地が地盤軟弱のため不適と判断され、昭和14年3月大村への移転が決定されたのである。大村には既に海軍航空基地があり所属機の造修に都合が良かったほか、大村の広大な用地があればこそ「東洋一」とうたわれた施設が建設できたのである。結果的に大村移転は成功だったといえる。

移転のための用地測量、買収交渉は同年6月に始まり、12月には第21海軍航空廠設立準備委員が発令（委員長中村止少将、のち初代空廠長）され、施設の建設が急ピッチで進められた。

昭和16年10月1日開廠、日米開戦は2ヶ月後に迫っていた。

時局は既に戦時下であり、一刻も早い航空機の増産が求められたが、飛行機整備工場における量産態勢は未整備であり、当面の航空機の製造は依然佐世保工廠内で行われたという。

空廠内の拡充2次工事は継続中であり、9月から着工していた官舎、工員住宅、寄宿舎も未完成であった。

21空廠における量産態勢は「タクトシステム（前進作業システム）」と呼ばれ



タクトシステムにより製造されてゆく零式水上観測機。

21空廠では局地戦闘機「紫電改」、艦上攻撃機「流星」なども製造された。

る一種の流れ作業であった。元海軍技術中尉の渡辺三郎氏の回想を要約すれば、航空機を製作する全作業を、必要時間が均一化するようにいくつかの工程に分け、時間が来たら次の工程に前進させてゆくというもので、綿密な作業分析による工程の分け方と、一工程にかける要員の配置に苦労があったという。同システムが試行錯誤の末、全工程の一斉前進という完成型に至ったのは、昭和18年10月15日13時30分であったという。

昭和18年2月佐世保海軍工廠工員養成所航空機部が松並町に移転・独立し、第21海軍航空廠工員養成所として落成式が行われた。養成所は全寮制の6年教育で、小学校高等科（中学に相当）を卒業し、航空技師を目指す約14,400人の若者達が海軍式の厳しい教育を受けていた。

戦局が次第に不利となる中で、海軍がなお次世代のための教育に熱心であったことは評価に値する。（現在、大村市立中央小学校構内に同窓生有志による記念碑がある。）

昭和19年9月学徒動員令が施行され、九州西北部の旧制中学や高等女学校（いずれも高校に相当）の学生達が授業をなげうち、21空廠で勤務することになった。学生達は出身校別に指導官（教師または軍人）のもと「挺身隊」あるいは「報国隊」を組織し、ある者は工場で、ある者は付属施設で献身的に勤務した。終戦までに21空廠で働いた動員学徒の数は8000人ともいわれるが、明確な史料を得ない。

学徒達は官舎や工員住宅に分宿したり、市内の旅館や料亭等の休遊施設を寮に転用して宿泊したが、諫早市内の寮（やはり休遊施設の転用）から汽車通勤する者も多かったという。

昭和19年10月25日21空廠はB-29爆撃機78機による大規模な空襲を受けた。

この日中国・成都基地を発したB-29の編隊は通常爆弾による高々度精密爆撃を実施。動員学徒、徴用工を含め殉職者272人、重軽傷者300人余。建物の焼失半壊は2万1千平方メートルに及び、東洋一の規模を誇った工場群は壊滅的な被害を受けた。

米軍機による空襲はこの日以降も執拗に行われ、昭和20年2月工場は大村市内外に分散疎開を余儀なくされる。小規模な疎開工場は設備も貧弱で、資材の供給も滞りがちであり、航空機生産工場としての21空廠は実質的に麻痺状態に陥っていたといえるであろう。

8月15日終戦、17日には学徒勤労働員解除が行われ、21空廠に槌音は絶えた。

その後空廠長中村止中将（初代空廠長、再任して第5代）を長として空廠兵器処理委員会が設置され、工場等施設、工作機械、兵器関連物資等を賠償物資として占領軍に引き渡す準備に当たり、11月10日、空廠本廠地区は関連物資とともに進駐軍の接收を受けた。

11月30日、海軍省の廃止に伴い、21空廠は正式に廃廠となった。



旧21空廠本部跡地に星条旗が掲揚された。  
周辺の工場施設群も破壊されている。