
戦争と企業

—都市名古屋への航空機工業の集積と戦後民需転換—

笠井雅直



名古屋学院大学総合研究所

University Research Institute
Nagoya Gakuin University
Nagoya, Aichi, Japan

戦争と企業—都市名古屋への航空機工業の集積と戦後民需転換—

笠井雅直

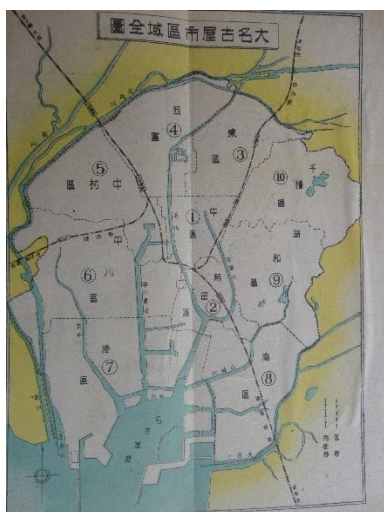
目次

はじめに 戦争と企業という問題設定について	1
一 中京工業地帯への途	2
二 航空機の製作と名古屋	5
三 愛知時計電機・愛知航空機	10
四 三菱重工業名古屋航空機製作所	17
五 住友金属工業名古屋軽合金製造所	23

はじめに 戦争と企業という問題設定について

戦前の日本は、幕末維新期の総決算となった戊辰戦争に始まり、西南戦争、日清戦争、日露戦争、そして第一次世界大戦、満州事変以降の戦争の時代と続く中で、近代化、工業化、そして現代化を遂げてきた。明治維新以来、基本的には政府主導の諸施策によって達成されてきたとはいえ、特に第一次世界大戦を機とする国家総力戦という総動員体制の下では、民間企業の発展を組み込む動員体制づくりが至上命令となった。とくに、第一次大戦によって出現した航空機と自動車という新分野においては、企業の参入と、政府による組織化が進められるも、満州事変以降は、航空機、そして自動車も、軍需を狙いとする企業活動へと傾斜する。軍需によって、航空機及び自動車の産業的な発展は極大化するも、敗戦後は一転して企業は事業の再構築を迫られることになる。このような時代対応的な企業活動は、企業の立地する地域の産業的な変化を主導するものであり、軌道づけるものであった。

ここでは、四大工業地帯の一つと喧伝された中京工業地帯、その中心の都市名古屋のケースをとりあげたい。



戦時下の名古屋(『掌中 大名古屋区分地図』清正堂書房、1943年)。

一、中京工業地帯への途

かつて、日本の四大工業地帯のひとつと言われた中京工業地帯の原点は、戦時下における都市名古屋への軍需工業、そして航空機工業の集積にあった。この点については、中京工業地帯の実態が戦時下の中京重工業地帯にあったという指摘が参考となる。そこでは、中京工業地帯の「重工業力」の90%近くをもつ中心地名古屋においては、1937年には工業構成は「重化学工業を枢軸に編成替され」、それまで、車輛、時計工業、そして紡織機工業が発展してきた中京・名古屋は全国的にも「航空機、自動車等の近代精密工業の中心地帯」となるとする。そして、この中京工業地帯、中京重工業地帯の特徴として指摘されているのは、「兵器類の軍需品工業」が「昭和5年頃に至るまで我国第一の生産額」であったように、「早くから中京地帯が軍需工業的な色彩が濃厚」であったことであるとしている（松村谷藏「中京重工業地帯の特質」『勸業』第27巻第10号、名古屋市役所内名古屋勸業協会、1940年、4、5、10ページ）。

以上のことを表1、表2で確認すれば、「兵器類の軍需品工業」が第一次大戦後には機械器具分野の最大品目の車両生産に匹敵するものであり、満州事変以降は、機械器具工業の中で図抜けた分野となっていたことがわかる（昭和13年の産額の15.2%が航空機其他兵器）。名古屋市における機械器具工業の生産額も、満州事変をはさんで、昭和5年の368,135千円から、昭和13年の894,121千円へと激増しており（『名古屋市勸業要覧』各年版）、以後、機械器具工業、そして航空機其他兵器の生産額は急増することとなる。

表1 第一次大戦後名古屋の主要機械器具工業製品(単位、千円)

年\品目	紡織機械器具	ポンプ	車輛	時計	※銃砲弾丸兵器
大正13年	4,734	1,396	9,042	3,576	8,661
昭和5年	2,405	933	6,888	1,850	4,661

出典：『勸業』第27巻第10号、名古屋市役所内名古屋勸業協会、1940年。

※銃砲弾丸兵器のみは愛知県分である。

表2 満州事変以降の名古屋の主要機械器具工業製品(単位、千円)

年\品目	原動機	電気機械器具	鉱業用機械器具	紡織機械	車輛	航空機 其他兵器	(銃砲弾丸兵器)
昭和9年	43	4,947	--	7,792	15,837	※39,905	※(10,042)
昭和13年	79,826	20,756	6,099	9,242	42,223	○135,875	--

出典：表1に同じ。

※は愛知県分である。○の数字は『名古屋市勸業要覧』のものであり、名古屋市分。

実際、戦時下の名古屋を中心とする航空機工業については、「今次我々航空工業能力ノ約

半部ヲ占ムル中部地方」(軍需省『敵ノ航空工業破壊企図及東海地方航空工業震害非常対策』昭和19年12月9日、森川史料、防衛研究所戦史研究センター史料室所蔵)と指摘されており、愛知県の文書においても、日中戦争以降「名古屋市ヲ中心トスル軍工廠ヲ始メ多数ノ軍需関係重要工場ノ設置ニ依リ帝国枢要ノ重工業地帯トシテ宛然一大兵器廠ノ觀ヲ呈シ、特ニ航空機生産ニ就テハ極メテ重要ナル地位ヲ占ムルニ至レリ」(愛知県『航空機工業ニ関スル愛知県施策概要』1943年、[まえがき])と述べている。「帝国枢要ノ重工業地帯」となった愛知県、名古屋市は、全国的には、軍需工業、中でも航空機工業が際立っていたとしている。

いま、航空機生産のピークの時期(昭和19年4月から昭和20年3月まで)における中京重工業地帯の航空機生産工場である三菱重工業名古屋航空機製作所、愛知時計電機(愛知航空機)、そして川崎航空機工業(岐阜)の航空機生産に占める割合を見ると(表3)、中部地方、中京工業地帯における航空機生産は、全国の32.3%であり、名古屋市内に工場のある愛知航空機と三菱重工業に限っても全国の約20%を占めるものであった。

表3 昭和19年4月から昭和20年3月までの航空機生産(単位、台)

	海軍機	陸軍機	計
三菱重工業	2362	1191	3553 (14.3%)
川崎航空機工業	—	3136	3136 (12.6%)
愛知航空機	1337		1337 (5.4%)
小計	3699	4327	8026 (32.3%)
合計	13254	11607	24861 (100%)

出典：堀越二郎・奥宮正武『零戦 日本海軍航空小史』日本出版協同、1953年、巻末資料。原典は軍需省資料としている。

更に、愛知県「ニ於ケル航空機工業ハ三菱重工業会社ヲ始メ愛知航空機、愛知時計、岡本工業、住友軽合金等多ノ重要工場事業場ヲ中核トシ之ニ系列スル協力工場ハ実ニ1, 186工場ノ多キニ達シ管下全工場ノ二〇%、工員ニ於テ七〇%ヲ占メ宛然航空工廠ノ感ヲ現出シ而モ今後愈々施設拡充ノ一途ニ在リ」(愛知県『航空機工業ニ関スル愛知県施策概要』1943年、4ページ)ということを経れば、部品工業を含めた、航空機工業に占める中京工業地帯、愛知・名古屋の占める位置はさらに高いものとなろう。

名古屋市における軍需品、航空機工業関係の主要な工場・企業は、表4の通りであるが、表4に掲載の会社については、設立年次が株式会社への組織変更となっているものもあるが、関係企業の設立年次は、昭和10年以降に集中しており、軍需工業、航空機工業の集積が戦時下に急速に進展したことが知られる。その結果、名古屋市は「今次大戦中我が国航空機生産の約7割を占め航空機名古屋といわれる」までとなる(愛知東邦大学地域創造研究所編『戦時下の中部産業と東邦商業学校』唯学書房、2010年、88ページ)。

表4 軍需品〔特需品〕・航空機工業関係の工場・企業一覧

会社名	所在地	主たる業務	設立年月
名古屋商事株式会社	東区松山町	特需品製造下請	大正6年8月
朝日工業株式会社	東区矢田町	特需品自動車部分品	昭和13年11月
矢嶋工業株式会社	中区流町	特需品製作	昭和11年4月
株式会社佐竹鉄工所	中区西川端町	特需品製造自転車部分品	昭和10年7月
株式会社堀江金属品製作所	中区御器所町字鳥喰	特需品製造	昭和17年7月
岡本工業株式会社	昭和区東郊通	特需品自転車及工作機械	大正8年3月
久保田精機株式会社	昭和区白金町	特需品製造	昭和13年8月
株式会社中京機械製作所	昭和区江越町	特需品製造	昭和14年1月
株式会社藤田製作所	昭和区二野町	特需品製造	昭和11年2月
株式会社祖父江鉄工所	昭和区高辻通	特需品製造	昭和14年1月
愛知時計電機株式会社	熱田区千年字船方	特需品製造時計量器	明治31年6月
愛三工業株式会社	熱田区熱田東町字呼続	特需品製造	昭和13年12月
株式会社三工製作所	熱田区熱田東町浮島	特需品製造	昭和12年4月
旭機械株式会社	中川区八千代通	特需品製造	昭和13年7月
日帝工業株式会社	中川区清船町	特需品製造	昭和14年3月
合資会社角田製作所	中川区外新町	特需品製造	昭和3年7月
株式会社誠工舎	中川区福川町	特需品製造	昭和11年12月
金城工業株式会社	港区稲永町	特需品製造	昭和14年1月
渡邊工業株式会社	港区新川町	特需品製造	昭和13年6月
東海航空機工業株式会社	港区六番町	特需品製造	昭和17年7月
高野精密工業株式会社	港区笠寺町一ノ割	特需品製造	昭和13年4月
株式会社名古屋螺子製作所	港区呼続町字見取	特需品製造	昭和11年3月
株式会社太平製作所	港区笠寺町字下加福	特需品製造	昭和12年4月
中部工業株式会社	港区笠寺町一ノ割	特需品製造	昭和12年12月
株式会社大江工業所	港区笠寺町十ノ割	特需品製造	昭和14年4月
明治時計製造合資会社	港区明治町	特需品製造	明治28年10月
株式会社名古屋鍛工所	港区豊本通南	特需品製造	昭和13年4月

出典：名古屋市総務部統計課『名古屋市に於ける会社企業の概況とその主なる会社』

1943年。

次に、戦時下の中京重工業地帯のその中心をなす航空機工業が名古屋で発展した要因について検討する。

二、航空機の製作と名古屋

中京工業地帯の中心都市名古屋において、航空機工業が発展することになった要因については、当時の名古屋商業会議所調査部の指摘に従えば、「名古屋の如何なる生産条件が飛行機製作地として適当するか」という問いに対して、「木材の集散地、電力の豊富、地理的關係等個々の条件」は、決定的とは考えられず、最大要因としては、「名古屋が新工業都市として現在並びに将来に対し発展の余地に富む」ことをあげる。具体的には、「新工業都市に対する新機械工業の勃興」が決定的とする。その機械工業が航空機生産に傾斜することについては「名古屋が製作飛行機試乗地として濃尾の大平野を控えていることと、水上飛行機試乗の好適地として伊勢湾に臨んでいること」があるとして、このことのゆえに、「各務原航空隊、明野ヶ原の飛行学校、豊橋の爆撃隊、伊良湖の爆撃場、その他官民間の設備」が立地したとしている(『新修名古屋市史資料編 近代2』2009年、775ページ以下)。

以上、名古屋が航空機の製作地となりえた条件は、すでにみた機械工業の発展もさることながら、航空機のユーザーとなる陸海軍の部隊の設置であり、その前提としての飛行場用地確保の容易さと水上飛行機試乗用としての伊勢湾の存在をまず指摘できよう。

実際、早い時期から航空機に注目していた陸軍は、1911年の所沢飛行場の完成以来(海空会編『海軍航空年表』原書房、1983年、12ページ)、航空機の運用を本格化させ、第一次大戦期の1915年に所沢に航空大隊を開設する。この航空大隊の第二大隊が1918年に「岐阜に移駐」するに際して(防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 陸軍航空の軍備と運用<1>』朝雲新聞社、1971年、61、65ページ)、もともと陸軍の「各務ヶ原大砲射撃場」(1879年)であった各務原の地に陸軍第二の飛行場として「各務ヶ原飛行場」が設置される(1917年)(『各務ヶ原飛行場100年史 各務原市資料調査報告書 第43号』各務原教育委員会、2017年、61ページ)。

この陸軍は、第一次大戦後には招聘した「フォール大佐以下の仏国航空団」による技術伝習を実施する(1918年)。その際「操縦班は各務原、射撃班は静岡県の新居町、爆撃班は同三方ヶ原、偵察観測班は下志津、機体製作班は所沢、発動機製作班および検査班は東京の砲兵工廠、気球班は所沢において」実施する(前掲、『戦史叢書 陸軍航空の軍備と運用<1>』、61、90ページ)。各務ヶ原飛行場と共に、東京砲兵工廠熱田兵器製造所が技術伝習の場となったのであった。1904年に設立された東京砲兵工廠熱田兵器製造所において航空機の生産が開始されるのは1917年であり、1919年には発動機製造専用の千種機器製造所が設立され(『愛知県史 資料編30 工業2』2008年)、陸軍工廠の航空機生産拠点が名古屋に集中することとなる(『碑の建立と思い出』名古屋陸軍造兵廠記念碑建立委員会、1980年に詳しい)。

なお、当時の「川崎造船所は兵庫県神戸市に製造工場を置いて」いたが、「神戸には飛行場がなかった」ことで、1921年に「岐阜県稲葉郡蘇原村に飛行機組立用地を購入」し、1922年に「格納庫と試験飛行設備を整えた川崎造船所飛行機部・各務原分工場」を設置している(前掲、『各務ヶ原飛行場100年史 各務原市資料調査報告書 第43号』61

ページ)。



熱田兵器製造所(松久哲製図発行『名古屋市全図』1909年)。

他方、「港内水浅く水運の便恵まれない」「熱田港に一大築港を築設して海陸連絡をはかって、大いに商工の興隆に資せん」として開始された熱田湾築港工事・名古屋港拡張工事は、港湾設備の確保のための埋め立てがすすむとともに、その埋立地は、名古屋港への交通網の整備によって、「工業地として必要な井水は最も豊富である」ことから「工業地としては絶好の地」となった(港湾協会第十回通常総会愛知準備委員会『港湾と愛知県』1937年、126、150ページ)。1907年の名古屋市と熱田町との合併、名古屋港開港以降、埋め立てがさらにすすめられ、臨港地域の用地は以下のように拡大する。埋立地の名古屋市域への編入順に次の通りである。

明治40年11月、名古屋港築港埋立地（築地）

明治43年3月、南区千年地先公有水面埋立地（東築地）

大正4年12月、南区稲永新田地先公有水面埋立地（鴨浦）

大正10年2月、愛知県笠寺村大字笠寺及本星崎地先公有水面埋立地（大江）

昭和2年12月、南区星崎町地先公有水面埋立地（昭和町）

昭和4年7月、南区鳴尾町地先公有水面埋立地（船見町）

昭和6年1月、名古屋港東突先公有水面埋立地（潮見町）

昭和10年7月、南区西倉町及海岸通地先公有水面埋立地（海岸通）

昭和11年4月、西突堤端先公有水面埋立地（潮止町）

昭和11年12月、潮見町及船見町先公有水面埋立地（潮見町、船見町）

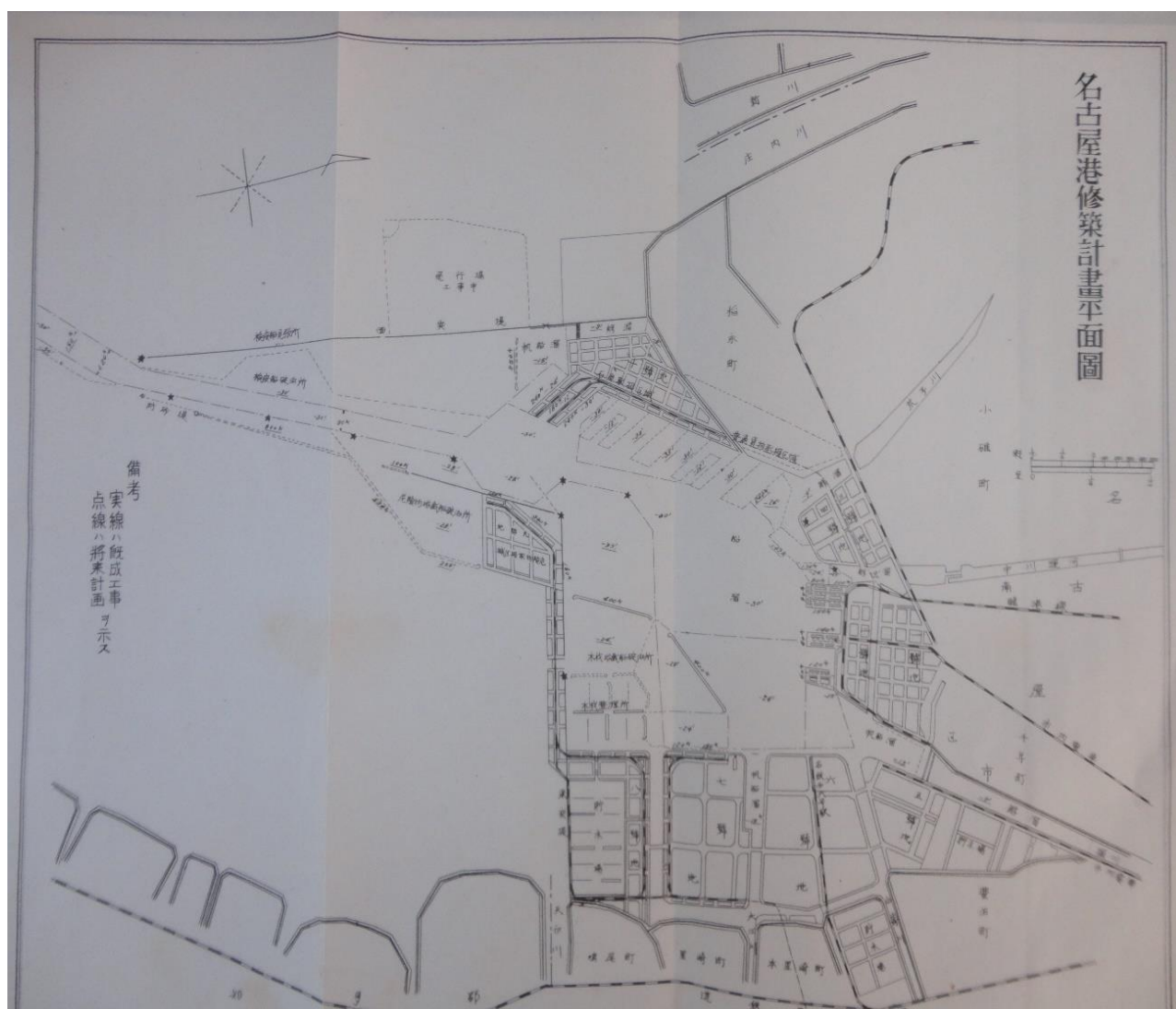
昭和15年2月、名古屋港内第十号地西南公有水面埋立地（空見町、潮風町、潮止町）

昭和17年3月、昭和18年4月、名古屋港内第十号地西南公有水面埋立地（潮止町）

昭和18年4月、名古屋港内庄内川左岸地公有水面埋立地（潮止町）

（『数字が語る名古屋 昭和28年版』名古屋市総務局統計課、1953年、2ページ）

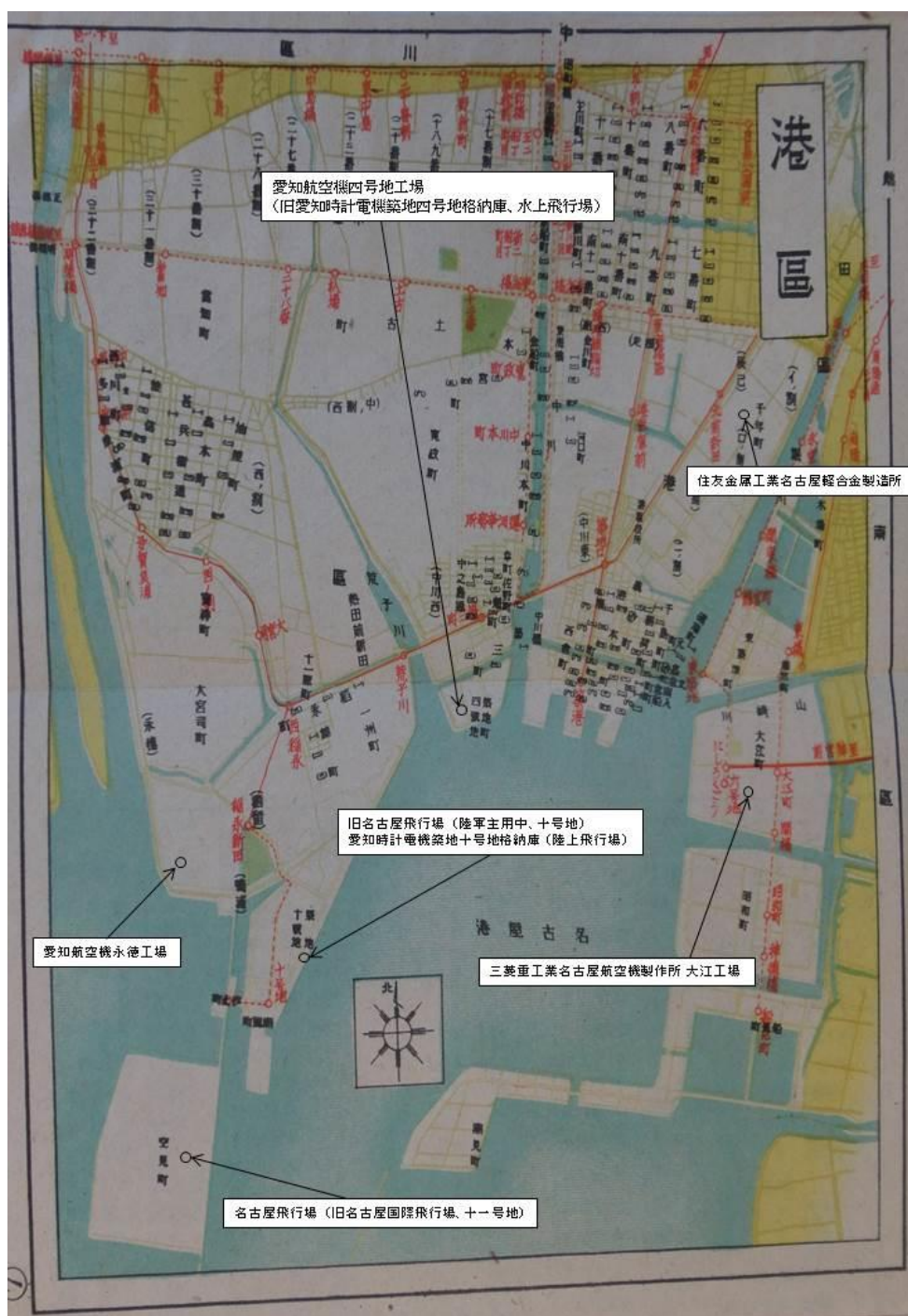
1937年頃までの名古屋港の埋立地の位置は図の通りである。一号地から十号地までが完了している。本星崎の地先埋立地の六号地に立地したのが三菱重工業名古屋航空機製作



名古屋港埋立地一覧（「名古屋港修築計画平面図」港湾協会第十回通常総会愛知準備委員会『港湾と愛知県』1937年）。

所であった。1920年に三菱内燃機製造の一工場として建設され、稼働する。

戦時下の航空機工業の主要工場として、愛知県の文書で挙げられていた「三菱重工業会社ヲ始メ愛知航空機、愛知時計、岡本工業、住友軽合金」は、名古屋臨港工業地帯となっていた港区・熱田区を中心とする地域に工場、航空機試乗用の水上飛行場を確保していたのであった(下記地図を参照。前掲『掌中 大名古屋区分地図』を加工したもの)。





戦時下の都市名古屋への航空機工業の集積を主導した三菱重工業名古屋航空機製作所、愛知時計電機・愛知航空機と、戦時下の県外資本の進出を代表する住友金属工業名古屋軽合金製造所を取り上げる。さらに、航空機生産に主導された名古屋の重工業は、敗戦により、自動車工業の製造基盤へと転換し、再生・拡大する。その事業転換を、以上の企業・工場に即してとりあげたい。

三、愛知時計電機・愛知航空機

愛知時計電機は、1893年に愛知時計製造合資会社として設立されるも（『愛知時計電機85年史』1984年、2ページ）、1898年に愛知時計製造株式会社となり、1912年に愛知時計電機株式会社に改称する（『愛知県史 資料編30 工業2』2008年などを参照）。時計製造は輸出産業として名古屋の代表的な産業であったが、1900年の北清事変による輸出の途絶によって、同社の経営も多額の欠損を計上する。ひきつづき中国市場の販路確保に努めるとともに（前掲、『愛知時計電機85年史』、2-3ページ）、日露戦争に際しては、陸軍砲兵工廠より「砲弾ノ精密部品」の製作を受注し、日露戦後には海軍造兵廠より兵器製作を受注する。以来、海軍工廠より「兵器部分品及電気諸機械製作」を受注する。輸出産業としての時計分野の変動の激しさを緩和すべく、軍需品の分野に進出したことで、1920年には横須賀海軍工廠から横廠式の水上演習機の生産を受注し、工場用地を現熱田区船方に確保し、飛行機工場を設置する（1922年）（『愛知県史 資料編30 工業2』2008年）。

当初の愛知時計電機における量産機種は、「横廠式ロ号甲型水上偵察機」であり、同機は横須賀海軍工廠において1917年に完成し、海軍の制式採用となる。「エンジンは最初サルムソン140馬力であったが、後にサルムソン200馬力に強化され、大正8年には、三菱がライセンス生産により国産化を始めたイスパノ・スイザ200馬力に換装」される。同機の生産は横須賀海軍工廠のほか愛知時計電機と中島飛行機でも行われ、1917年から1924年までの総生産数は218機に達したという（木村秀政・田中祥一『日本の名機百選』中日新聞本社、1985年、30ページ）。愛知時計電機では80機生産された（『愛知航空機・製作飛行機年譜』⑥飛行機83、防衛研究所戦史研究センター史料室所蔵）。なお、愛知時計電機は、名古屋港四号地に水上飛行場を確保していた（用地取得は1922年、前掲『愛知県史 資料編29 工業2』161ページ）。



海軍工廠式二百馬力水上飛行機〔横廠式ロ号甲型水上偵察機〕。



愛知時計電機の水上演習場〔昭和初年頃、名古屋港四号地〕。

この横廠式ロ号甲型水上偵察機の後継機に採用されたのが「ハンザ式水上偵察機」であり

（１９２２年）、同機は「エルネスト・ハインケル技師の設計で、進歩的な構造を持つ当時としては珍しい単葉機で、大戦中偵察・哨戒・攻撃機として北海の荒波に鍛え抜かれた性能は、日本の海に十分使える耐波能力を持っていた」ことから、「ハンザ式水上偵察機として国産化し、中島飛行機と愛知時計電機において１９２２年から生産され」「両社合計約３００機を製造した」という（前掲、木村秀政・田中祥一『日本の名機百選』、５６—５７ページ）。愛知時計電機では、１９２２年から１９２９年まで１５０機製造する（前掲「愛知航空機・製作飛行機年譜」）。愛知時計電機は、この後ハインケル社と技術提携して、水上偵察機や艦上爆撃機の開発製造に邁進する（『愛知時計電機８５年史』１９８４年を参照）。



ハンザ二百馬力水上飛行機。



愛知時計電機株式会社用練習機〔ハンザ式水上機〕。

愛知時計電機における時計、軍需品、航空機の分野別の生産の割合については、次の表5で知られる。「砲水関係」は「発射管、魚雷部品、機械水雷」などの軍需品であり(前掲、『愛知県史 資料編30 工業2』、178ページ)、従業員数からすると、満州事変以降においては、軍需品と航空機機体・発動機が決定的な割合を占めるものとなっていた。

表5 愛知時計電機の分野別従業員数(1936年、単位、人)

	職員・ 従業員総数	砲水関係 作業従事	機体関係 作業従事	発動機関係 作業従事	瑞穂工場 時計量水器	その他
昭和7年	1995人	649人	798人	284人	149人	115人
昭和11年	5625	2279	1869人	991	360	126

出所：『昭和11年4月 現状報告書 愛知時計電機株式会社』防衛研究所戦史研究センター史料室所蔵。

愛知時計電機の航空機生産は主要なものとしては表6の通りである。

表6 戦時下の愛知時計電機（愛知航空機）の量産機種（100機以上）

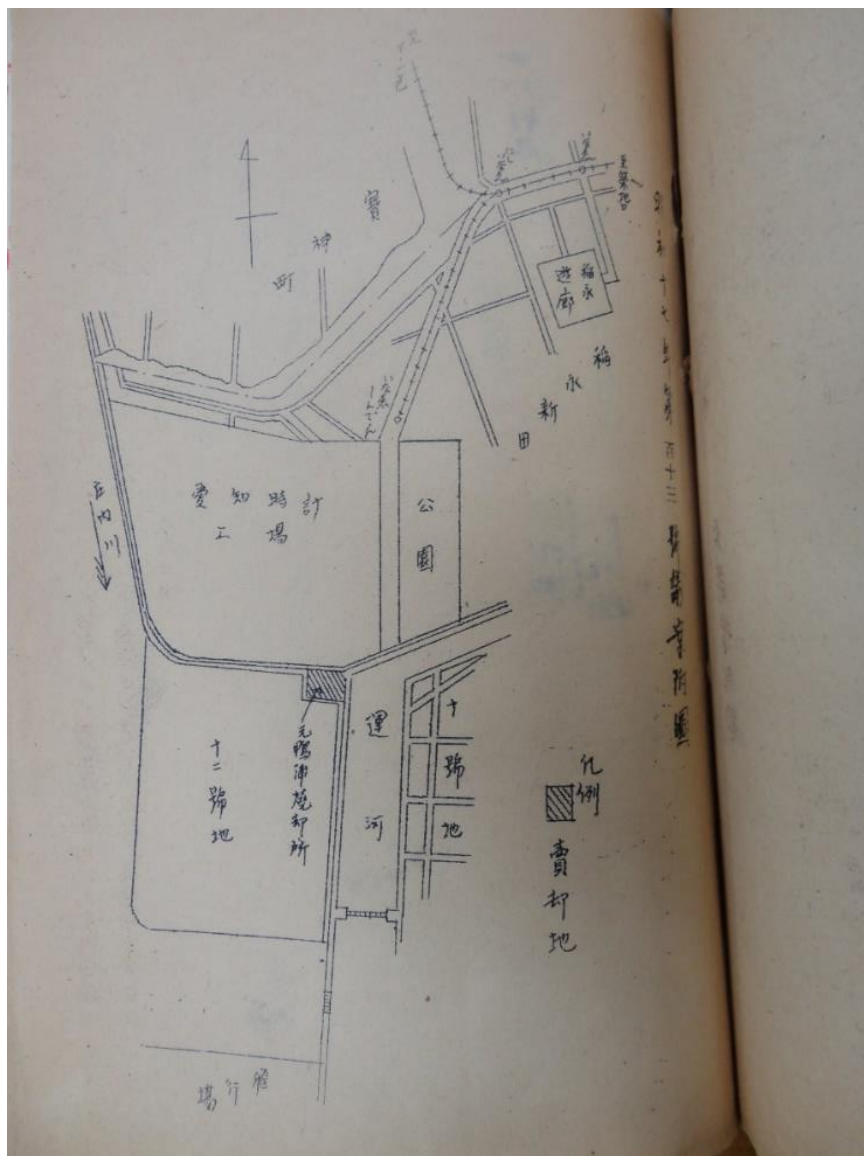
機種	会社略番号	基礎研究	生産機		総台数
			開始年月	終了年月	
九六式艦上爆撃機	AB10型		1936年	1940年	427
九九式艦上爆撃機11型	AM17	1936年	1939年	1942年	476
九九式艦上爆撃機22型			1942年	1944年	816
零式水上偵察機	AM19型		1938年	1942年	132
九〇式機上作業練習機			1938年	1939年	245
九七式艦上攻撃機			1942年	1943年	200
瑞雲	AM22型	1940年	1942年	1945年	194
彗星11型艦上偵察機			1942年	1944年	660
彗星12型艦上爆撃機			1942年	1944年	320
彗星33型艦上爆撃機			1944年	1945年	536
彗星43型艦上爆撃機			1945年	1945年	296

出所：前掲「愛知航空機製作飛行機年譜」。

愛知時計電機が航空機分野に参入した当初の航空機生産は、機種あたり100機前後であったが、戦時下においては、九九式艦上爆撃機と彗星型に見られるように1000機以上となっている。工場の増産体制が戦時下迫られることとなる。

愛知時計電機は、日中戦争期以降の量産に際して船方町本社工場前2万坪の敷地に約1万坪の発動機工場を新設し(1938年2月)、本社工場発動機部をこれに移転する(『東洋経済新報』昭和13年4月30日号)。同社は、まず発動機工場を拡張し、さらに九九式艦上爆撃機の量産体制拡大のために永徳工場を設立する(1941年5月)。愛知時計電機が航空機部門を分離して、その事業を別会社で経営することとなったのは、同社の事業である航空機と特殊軍需品について「事業別、命令系統別に会社を別にし、その各々の経営能率を高め、生産増強に万全を期する」ことがあったという(『ダイヤモンド』昭和17年11月11日号)。

愛知航空機は本社を名古屋市港区稲永新田に設置し、機体関係の永徳・船方・名古屋港十一号地・挙母町伊保の各工場と、発動機関係の熱田・名古屋港四号地の両工場を擁してスタートした(1943年)(『愛知機械工業50年史』1999年、14ページ)。愛知時計電機は航空機部門に属する一切の設備を愛知航空機に譲渡したことで、もっぱら精密機械、量水器、そして特需関係品の生産に注力することとなる(東洋経済新報社編『中部日本の事業と会社 昭和十八年版 第六回』)。



永徳工場(庄内川河口右岸、『市有地一卷 昭和 17 年度』名古屋市市政資料館所蔵)。

愛知航空機の永徳工場における生産については、1944年7月でみると日本の航空機全生産量の4%に達し、1944年12月の分では6%に拡大したとある。従業員数で見ると愛知航空機の航空機部門で従業員数が最も多かったのは、1944年9月で、その数は26、240人であり、発動機部門の従業員数が最も多かったのは、1944年4月で、その数は9、415人であった。永徳工場の従業員数は、その構成は、1941年10月2日に徴用が開始されて以後は徴用工が多数雇用されたことがあり、永徳工場の従業員数の最も多かった時期には約6、900人の男子の徴用工と共に190人の女子補助員が用いられ、その合計した人数は正規の従業員数の約半数に達したという（『米国戦略爆撃調査団報告 愛知航空機株式会社』航空自衛隊幹部学校、1961年5月、9ページ以下）。

海軍機の開発と生産を担当した愛知航空機は、東南海地震と米軍による空襲などにより工

戦後の愛知航空機は1946年に愛知起業株式会社に社名変更し、当初は「進駐軍用フットロッカー」などの製造でしのいでいたが、民需転換によりオート三輪車「ヂャイアント号」の製造販売に乗り出し、1949年には新愛知起業に社名変更する（『愛知機械工業50年史』年表）。当時（1949年10月から1950年3月まで）の売上高の内訳は、自動三輪車、130,812千円、三輪消防車、33,219千円、軽油発動機、17,337千円と続くように、自動三輪車が圧倒的であった（日本経済新聞社編『会社年鑑 1951』1950年）。

'GANT' TRIMOBILE

Japan's Top-Quality of 3-Wheel cars

For Longer Wear
Reliability
Economy

3-WHEELED FIRE TRUCK

3-WHEELED 1/2 TON TRUCK

GENERAL SPECIFICATIONS

General Pump Description: A powerful centrifugal pump operated by gear drive from propeller shaft at rear of transmission, pumps 150 gallons per minute at 80 lbs. pressure or 75 gallons per minute at 120 lbs. pressure, up to 250 G.P.M. at lower pressure when running from free flow tank. Single 30° section opening and two 75° high pressure outlets with caps for 30° hose. Self priming by vacuum operated by gear drive from prop. shaft.

Specifications

Dimensions

Length, overall	10.00 m.	3.540 m.
Width, overall	32.1 in.	1.450 m.
Height, overall	53.1 in.	1.350 m.
Wheel base	96.0 in.	2.400 m.
Trail	62.0 in.	1.550 m.

PERFORMANCE

Max. per U.S. Gal. Fuel	1.20	30 k.m./l.
Max. per U.S. Gal. (MI)	32.0 m.p.h.	60 k.m./h.
Max. turning speed	10-10" (19%)	
Max. grade ability	13.0%	3.600 m.
Max. allowable load	1310 lb.	

ENGINE

Type: Water cooled, 4-cyls, diaphragm cylinder, overhead valve, gasoline engine	
Cylinder bore and stroke	3.939" x 3.102"
	96 mm. x 100 mm.
Displacement	64.0 Cu. in. (1050 c.c.)
Standard Horse Power	18 HP at 3,200 r.p.m.
Max. Horse Power	19 HP at 3,600 r.p.m.

SPECIFICATION

Overall Length	10.00 m. (32' 0")
Overall Width	1.450 m. (4' 9")
Overall Height	1.350 m. (4' 5")
Wheel Base	2.400 m. (7' 9")
Trail	1.550 m. (5' 1")
Clearance	1.30 m. (4' 3")

WEIGHT

Curb Weight	620 Kg. (1,360 lbs.)
Rated Payload Load	200 Kg. (440 lbs.)
Tire Size	4.6 x 14

ENGINE

Type	Water cooled, Overhead Valve, 4 Cylinder Gasoline Engine
Number of Cylinders	4
Power Displacement	64 Cu. in. (1050 c.c.)
Bore & Stroke	4.0 x 3.1 (102 x 79 mm.)
Compression ratio	14:1
Maximum Horse Power	19 H.P.

PUMP

Impeller dia.	3 in. overall pump		
Rotation	43 in. 30 m.		
Standard Capacity	3,000 G.P.M.		
Total head	100 ft. (30 m. per sq.)		
Discharge	140 U.S. Gal.		
Self Priming	Vacuum pump with automatic 4 blades		
Single 30° Section Opening	Two 75° outlets with caps for 30° hose		
Self priming	120 lbs. per sq. in.		
Performance			
Flow Rate	Pressure (Psi/ft.)		
1" hose dia.	100	60	50
1/2" hose dia.	100	100	100
1" hose dia.	100	110	110

Water pump section bore and valve delivery head (30-35° section):
Figures in brackets show English figures
Water pumping height to above propeller
Water pumping distance at horizontal
Fuel consumption when pump is in operation

EQUIPMENT

Standard equipment includes three 7 1/2" section 30° couplings, hose, fuel oil tank, section hose, tank to carry 200 U.S. Gallons, ground level, section, rear, fuel, flasher, horn and bell.

3-WHEELED PASSENGER CAR

SHIN AICHI KIGYO CO. LTD.
7-2, Toden-cho, Higashi-ku, Nagoya, Japan.

Circle Address
"GIANT NAGOYA"

15

なお、「未稼働資産を活用して航空機の生産を行う意図」のもと(『ダイヤモンド』1952年11・12月、臨時増刊号)、新愛知起業は、1951年に「航空発動機修理実施計画」を策定するも、四輪車事業への進出を選択し、1953年、愛知機械工業に社名変更する(『愛知機械工業50年史』33—34ページ)。

愛知時計電機は、敗戦後、瑞穂工場で時計および水道メーターの製造を再開し、船方工場の再建と共に同所で水道メーターの製造を本格化させ(1949年)、新愛知時計電機を設立する(『愛知時計電機85年史』1984年、284ページ)。当時(1949年10月から1950年3月まで)の生産実績は、船方工場で、量水器、274,229千円、瑞穂工場で、時計、63,736千円、堀田工場で、歯切加工外、4,317千円となっていた(日本経済新聞社編『会社年鑑 1951』1950年)。その後の「生産品の販売率〔26年9月期〕」は、量水器59%、時計20%の割合であり、「時計は、掛け時計が主で」「全国比2割で、第3位」であり、メーターである「量水器は、全国の6割から7割を生産し、第一位」であった。朝鮮特需で「米軍から、照明弾の時限信管の注文を受けた」が、「数量が知れている」規模であったという(『ダイヤモンド』1952年4月、臨時増刊号)。



愛知時計電機・愛知機械工業の上空写真〔写真中央辺り〕(堀川と新堀川の合流地点、1958年頃)(『昭和33年航空写真(市内等)1』名古屋市市政資料館所蔵)。

四 三菱重工業名古屋航空機製作所

三菱の航空機分野への進出は、三菱神戸造船所において1917年に「内燃機工場」を新設したことに始まる（『三菱重工名古屋航空宇宙システム製作所五十年史』2007年、42ページ）。1919年には、名古屋築港第六号埋立地に用地を買収し、1920年には、三菱内燃機製造株式会社を設立して、1921年には、同社名古屋工場が開業している。同年には、英国「ソッピース」社の設計主任以下9名が名古屋に赴任して、海軍の制式となる海軍十式艦上戦闘機を完成させている（前掲、『三菱重工名古屋航空宇宙システム製作所五十年史』年表）。量産化された十式艦上戦闘機は1930年頃までに128機が生産された（松岡久光『みつびし飛行機物語』アテネ書房、1993年、36ページ）。

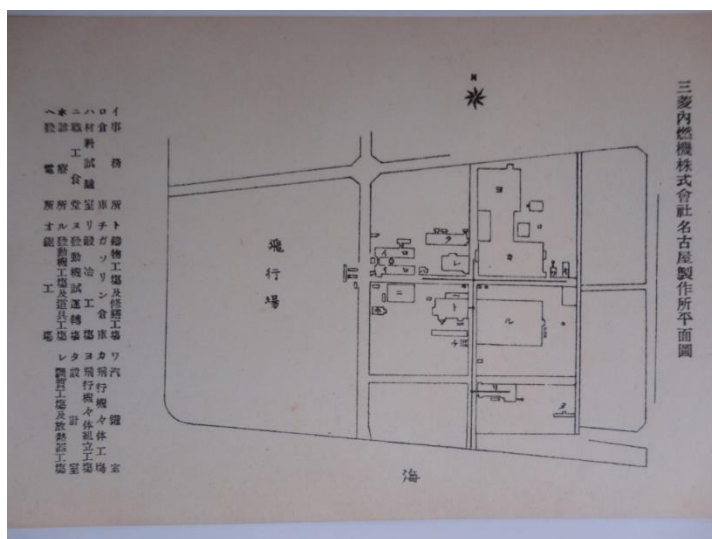


十式艦上戦闘機。



三菱内燃機名古屋製作所全景（1921年に三菱内燃機製造名古屋工場から改称）。

三菱内燃機名古屋製作所は、当初から、敷地内に飛行場を確保しており、十式艦上戦闘機も試作機の試験飛行を実施していたものと思われる。



三菱内燃機株式会社名古屋製作所平面図。

三菱内燃機株式会社名古屋製作所は、１９２８年に三菱航空機株式会社と社名変更し、１９３４年には、三菱造船株式会社と合併して三菱重工業株式会社となり、名古屋製作所も名古屋航空機製作所と改称される。以下、当時の呼称ですすめる。

名古屋製作所における飛行場については、「飛行場設置許可申請書」（昭和2年5月31日）の中で「名古屋製作所ニ係ル航空機ノ試験並練習航空ノ為大正十年六月以来名古屋市南区大江町二番地ニ陸上用航空機ノ離着陸用飛行場ヲ設置シ」（三菱史料館所蔵史料「名古屋土地 契約関係 自昭和二年至昭和十年」）、大正十五年には「名古屋港内一部ニ於ケル水上飛行機離水並着水場設置」を申請し許可を得ている。後者の水上飛行場については「但シ出入船舶其ノ他航運上ニ危険ヲ及ホスノ虞アリト認ムルトキハ飛行ヲ停止セシムルコトアルベシ」とある（愛知県知事から三菱内燃機株式会社名古屋製作所宛（大正15年7月12日）文書、三菱史料館所蔵史料「名古屋土地 契約関係 自昭和二年至昭和十年」）。

しかし、名古屋製作所における飛行場、水上飛行場は、同所の周囲が「東側一帯ニ道路ヲ隔テテ当所工場ニ対ス北側ハ愛知電気鉄道株式会社臨港線路（架空線アリ）ヲ距テテ西寄りニ農林省穀物倉庫及東邦電力火力発電所アリ同発電所ハ高サ180尺ノ煙突二本及東北ニ向ヒテ延ビタル高圧線ヲ有ス西側ハ名古屋港ニ直面シ水面相当ニ広シ幅員百尺ノ運河ヲ隔テテ第七號埋立地ニ対ス該地ニハ未ダ建物ナシ」（三菱内燃機株式会社名古屋製作所長から常務取締役宛文書（昭和4年12月16日） 三菱史料館所蔵史料「名古屋土地 契約関係 自昭和二年至昭和十年」）という状況であったように（次の写真を参照）、「名古屋市ノ急足ナル発展ニ伴ヒ右飛行場ノ附近ニハ高度ナル煙突家屋等諸種ノ建物増加」のため「各種ノ飛行機ニ対スル試験ノ実施著シク困難ノ実状ト相成候結果他ニ完全ナル飛行場ヲ必要」としたことがあった（各務ケ原飛行場使用ノ件 大正十五年 三菱内燃機社長か

ら陸軍大臣宛文書『永存書類乙集第三類第一冊 大正十五年』防衛研究所戦史研究センター史料室所蔵)。実際、「金属飛行機の出現とともに滑走距離が伸びていくこと」に対応すべく「各務原飛行場に整備工場兼格納庫を建設」したのであった(前掲、『各務ヶ原飛行場100年史 各務原市資料調査報告書 第43号』)。1927年に各務原に飛行場兼格納庫を建設する(前掲、『三菱重工名古屋航空宇宙システム製作所五十年史』、43ページ)。飛行場の名称は「陸軍航空本部補給部各務原支部附属飛行場」であった(三菱内燃機株式会社名古屋製作所長から常務取締役宛文書(昭和4年12月16日) 三菱史料館所蔵史料「名古屋土地 契約関係 自昭和二年至昭和十年」)。



三菱航空機株式会社名古屋製作所全景〔飛行中の水上機の翼の先のところに、水上機引揚口、「飛行機斜路」が見える〕。

この後、名古屋製作所で開発製造された航空機は「各務原飛行場ニ輸送スル方法トシテ陸路牛車ニ依ル場合ト水路(陸軍特殊機外翼ヲ輸送スル方法)ニ依ル場合トノ二途」あり、「水路ニ依ル時ハ前項ノ如ク中央翼ヲ胴体付根ヨリ取脱サストモ中央翼固定ノ儘ニシテ差支ナシ、即チ別紙ノ如キ団平船1隻ヲ用イ外翼二枚ヲ船ノ底部ニ積ミ込ミ其ノ上ニ胴体ヲ積ミテ輸送ス」という方法が採用される(昭和七年12月12日の三菱航空機から海軍航空本部技術部宛ての沿岸用攻撃機ノ件回答 三菱史料館所蔵史料「昭和十、十一年度 機体雑件 九五陸攻 九試艦攻 九三陸攻全」)。



名古屋国際飛行場(1934年10月開設)。

こうした事情は、1934年に名古屋港十号地に名古屋国際飛行場が開場しても変化はなかったという。次の証言を見られたい。

「完成機体は陸路、海路、鉄道により、機種に応じて企画し実行したが…四十八軒も隔たった陸軍の各務原飛行場への難路…を牛馬便にたよって毎夜陸路輸送を余儀なくされた…超大型機体、木曽川遡航の苦闘…それは大江工場の南岸壁スリップウェイから大型団平船（…幅10m・長さ20m）二隻に外翼一枚ヅツを積載し、伊勢湾を斜断し、木曽川河口から遡り、笠松橋を経て十六軒上流の飛行第二連隊裏「小山渡し」（犬山橋下流四軒の地点）で陸揚げし、各務原飛行場に至る難作業であった…水のない浅瀬〔でプロペラ船使えず〕…この水路輸送は、超重爆撃機六機と海軍九六式陸攻機五機を、昭和六年から昭和十二年の間に十一回の苦行を無事完了することができたが…十二年になると、この頃、幸い大江工場の対岸に名古屋国際飛行場ができたが、滑走路が短く、高性能を備えた三菱製飛行機の処女飛行は無理であった。大東亜戦争に突入し、いよいよ海軍の零戦、一式陸攻の完成要求は必至となり、この滑走路の延長が三菱の手で実施され、なお三菱名古屋整備工場の機能も順次整い、格納庫も完備した。爾来、海軍機はテスト機を除き、木曽川で体験した団平船を利用して、大江工場のスリップウェイからこの飛行場岸壁に横付けして陸揚する方法で運ぶことができたので、大いに助かった。…この海上輸送はわずか四十分の曳航であったが、…又何等設備のない飛行場岸壁での陸揚には、どうしても満潮時を利用することが絶対条件であったので、昼夜の別なく決行した…〔日米開戦以降〕…陸軍機の増産に伴い、各務原飛行場への輸送は、連日連夜牛馬車25両ー30両と長い行列を連ねて励んだ…」(『往事

茫々―三菱重工名古屋五十年の懐古― 第一巻』三菱重工名古屋菱光会、1970年、520ページ以下）。

以上の証言について立ち入って見ると、名古屋国際飛行場は、1940年には「名古屋港内十号埋立地ニシテ従来国際飛行場トシテ使用セラレテ居リマシタ処其ノ西南方埋立地空見町二十八万余坪ノ区域ヲ新国際飛行場トシテ使用シ従前ノ十号地ヲ使用セザルコト」なる（名古屋市市政資料館所蔵資料「公有水面埋立地市域変更ノ件 索引番号13」『昭和十五年四月起 知事諮問報告及答申書』市会事務局議事課）。新たに十一号地に建設された名古屋飛行場には、証言にあるように三菱の手で滑走路を拡張した上で、「三菱航空機整備工場」と「愛知航空機整備工場」が設置される（「昭和23年5月1日現在聯合軍接收住宅並管理施設明細」『進駐軍関係文書綴 昭和21年―28年』名古屋市市政資料館所蔵）。1944年頃の三菱においては、陸軍機は「解体の上」各務原飛行場へ牛馬輸送で、海軍機は「団平船を利用し、組立のまま名古屋飛行場へ海上輸送(テスト機は各務原へ)」で、それぞれ運ばれたという（『往事茫々―三菱重工名古屋五十年の懐古― 第一巻』三菱重工名古屋菱光会、1970年、538―539ページ）。

1940年に制式採用となった零式艦上戦闘機の試作機である十二試艦上戦闘機について、設計主任の堀越二郎は「第一号機は他の機体と同様、名古屋市南端の埋立地にある生れ工場から陸路約40軒余を牛車によってのろのろと岐阜県各務ヶ原に送られた。その大きさにおいて日本随一を誇る三菱の名古屋製作所がすぐ傍らに試験飛行に適する飛行場を持たなかったことはその後も多数の軍用機の引き渡しを著しく遅らせた」と指摘する（堀越二郎・奥宮正武『零戦 日本海軍航空小史』日本出版協同株式会社、1953年、103ページ）。

以上の三菱重工業名古屋航空機製作所における航空機生産は、戦局の悪化、東南海地震、空襲と工場の疎開分散によって生産は激減する。

敗戦後、名古屋航空機製作所は、米軍向けの日用品の金物類の製造でしのいでいたが、スクーター・バス車体で事業を再建する。「大江工場」では「昭和21年6月から11月にかけて、フットロッカー、スチームヒーター、自転車、パイプファニチャー等が順次許可され、大江、瑞穂工場で生産が開始された。これらの製品は約2カ年で終了した」とある（『大江随想』三菱自動車工業株式会社名古屋自動車製作所、1991年、2ページ）。フットロッカーは「進駐軍将校用の旅行用トランク」のことであり、「航空機の外板(ジュラルミン)残材を利用」して製造したという(同上、24ページ)。

1949年には、傘下事業所の統廃合を経て名古屋製作所を新設し、1950年には旧三菱重工業が東日本重工業、中日本重工業、西日本重工業に分割されることで、中日本重工業名古屋製作所となる(前掲、『三菱重工名古屋航空宇宙システム製作所五十年史』年表)。名古屋製作所は、従業員が6,511人で、生産額の33%が自動車車体となっていた(日本経済新聞社編『会社年鑑 1951』1950年)。

CENTRAL JAPAN HEAVY-INDUSTRIES, LTD.

TOKYO OFFICE,
MOTOR CARS SALES DEPARTMENT
LIGHT MACHINERY SALES DEPARTMENT
No.1, NISHI 8-CHOME, GINZA, CHUO-KU, TOKYO.
TEL. GINZA (57) 103, 104.



LONG WINDER 30-SPINDLE

22-SPINDLE, 40-SPINDLE, 80-SPINDLE
ETC. (SCHÄLER TYPE)



HIGH SPEED CIRCULAR
MILANSE WARP KNITTING MACHINE

WIDTH OF KNIT: 94 INCH (2.4 METER);
GAUGE: 9 G, 12 G, 18 G, 21 G, 26 G.
AVAILABLE KINDS OF KNITTING:
TWO COUNTER ATLAS MILANSE,
PATTERNED, PLAIN, OR DIAGONAL
KNITTING.

C-12: 15 HP.
C-13: 15 HP.
C-14: 25 HP.
SIDE CAR,
ATTACHED TO C-12.



"SILVER PIGEON" MOTOR SCOOTER
MODEL C-12



AUTO-RICKSHAW "CENTRAL"

C-30 5 HP.
C-31 5 HP. (W/REVERSE GEAR)
THREE WHEELED AUTO-RICKSHAW
IS BASED ON OUR MOTOR SCOOTER
SO THAT ANY PERSON MAY EASILY
LEARN TO HANDLE.

NAGOYA ENGINEERING WORKS

NO. 2, OYE-CHO, MINATO-KU, NAGOYA.
TEL. MINAMI (32) 1550~1559, 2541~2543

*Major Products
of the Newly Established Nagoya
Engineering Works.*

TEXTILE MACH.
CHEMICAL MACH.
MOTOR CAR BOD.
MOTOR SCOOTER
BICYCLES
GASOLINE/DIESEL
AGRICULTURAL
REFRIGERATING
CAST/FORGED PR.



RYOWA HURT
12 TON BUS BODY

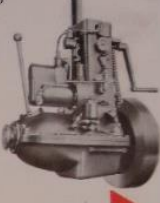
MOTOR CAR BODY
BONNET TYPE
ETC.
PRODUCED ON OUR
MASS-PRODUCTION

CONSTRUCTION,
CAB-OVER TYPE
FAMED
METHODS.



"KOMI" RICK-HULLER
4 INCH, 3 INCH, 2 INCH, AUTOMATIC

GARDEN HAND TRACTORS, DUSTER,
& OTHER KINDS OF AGRICULTURAL
ENGINES.



"CENTRAL" VERTICAL DIESEL
ENGINE, 100 HP.

STATIONARY & MARINE ENGINE 4-25 HP. &
LIGHT ENGINE: 1/2 HP.
"MEIKI"-ENGINE: 25 HP.
"KOMI" POWER ENGINE: 35 HP.

NOTED FOR THEIR DURABILITY,
SOLIDITY & DEPENDABILITY.
"COLLIE" (16")
"POINTER" (18")
"DUIER" (18")
"JUPITER" (18")

BICYCLE
"COLLIE", "MONTY", "MOTY"



Please address
Motor Cars Sales
Light Machinery
the Tokyo Office
Section, Business
Nagoya Works.

All references to the
Department, or the
Sales Department of
the Investigation
Department of the

中日本重工業の製品(EXPORT GUIDE TO CENTRAL
JAPAN VOL 1、HABU INDUSTRIES
ASSOCIATION NAGOYA 1950)。

1952年には中日本重工業は新三菱重工業に名称変更し、同社の「定款の事業目的に艦艇、航空機、兵器を追加する」。この背景には、GHQによる「兵器・航空機などの生産禁止令の緩和」措置があり、同年に小牧工場を建設することで航空機事業を再開し、1953年から「米極東空軍」の機体修理を受注したことがあった。1955年にはF86-Fジェット戦闘機の生産に乗り出すこととなる(前掲、『三菱重工名古屋航空宇宙システム製作所五十年史』年表)。「名古屋の大江工場と小牧工場を使用」し「大江で、部品生産と、荒ら組立を行い、小牧で最終の組立を仕上げる」という体制であった(『ダイヤモンド 11月中旬号』1955年11月)。かくして、新三菱重工業の1959年の「3月期において、自動車部門が全体の22%、航空機部門が12%」を占めるまでとなる(『ダイヤモンド 1959年5月16日号』)。

五 住友金属工業名古屋軽合金製造所

1935年に設立された住友金属工業は、住友グループ内の「鉄鋼業と銅・軽合金業を一社」に経営統合したものであり、同社の「ジュラルミンは国産品の創始者として絶対的な地位を保ち、金属プロペラは一部日本楽器製造会社とともにわが国生産の大部分を占めていた」という（『住友金属工業六十年小史』1957年、118ページ）。

同社の決定的な地位は、1936年に同社伸銅所において軽合金超々ジュラルミン（ESD）の製造に成功したことであり、1939年から本格的な製造を開始したことであった（『住友金属工業六十年小史』1957年、年表18ページ）。この超々ジュラルミンの「押出型材は零戦の主桁縁材に、その合わせ板は主桁ウェブに使用され、従来のものに比して一機当たり約30キロの重量軽減を可能ならしめた」（同上、135ページ）。日中戦争後の「十三年度海軍航空本部から強力な要請を受け、更に大規模の拡充を指令されて新工場建設の必要に迫られ」る。この要求額が「既定の海軍用計画能力に対して軽合金・プロペラいずれも約三倍に達するものであった」ことから、1939年4月、名古屋工場の建設に着手する。「名古屋工場は航空機用を主とする軽合金関係設備の拡充を目的とし、名古屋市港区の千年に軽合金専門の総合工場（敷地20余万坪）を建設」することになる（同上、140-141ページ）。

名古屋への工場建設に当たっては、新工場敷地としては、「結局航空機製造の中心地となっている名古屋に決定」したが、「敷地は14年はじめ、愛知時計電機株式会社青木鎌太郎社長のあっせんで、名古屋市港区千年字ロノ割500の水田に、工場附属地として博覧会跡地4万余坪を加えた約19万坪を前者は、千年殖産株式会社から、後者を港北耕地整理組合から入手することに」なる（『住友軽金属工業 年表』住友軽金属工業、1974年、72ページ）。この千年殖産所有地は、もともと、尾張藩が「収入の増加を図る」べく「藩領内の荒蕪地の開拓と天然の干潟を利用して新田の築立」をすすめたことにさかのぼる（『熱田前新田築立誌』津金頌徳会、昭和27年12月、22ページ）。「農民を募って耕作」せしめるべく、伊藤次郎左衛門ほかに土地を払い下げ、「農民は小作人として耕作に従事した」という（同上、17ページ）、千年船方辺りの地は延宝3年（1675年）に埋め立てが完成している（同上、4ページ）。伊藤次郎左右門ほかが埋立地の大地主となったのであった。

明治維新後の所有の変化は、次の写真から知られる。

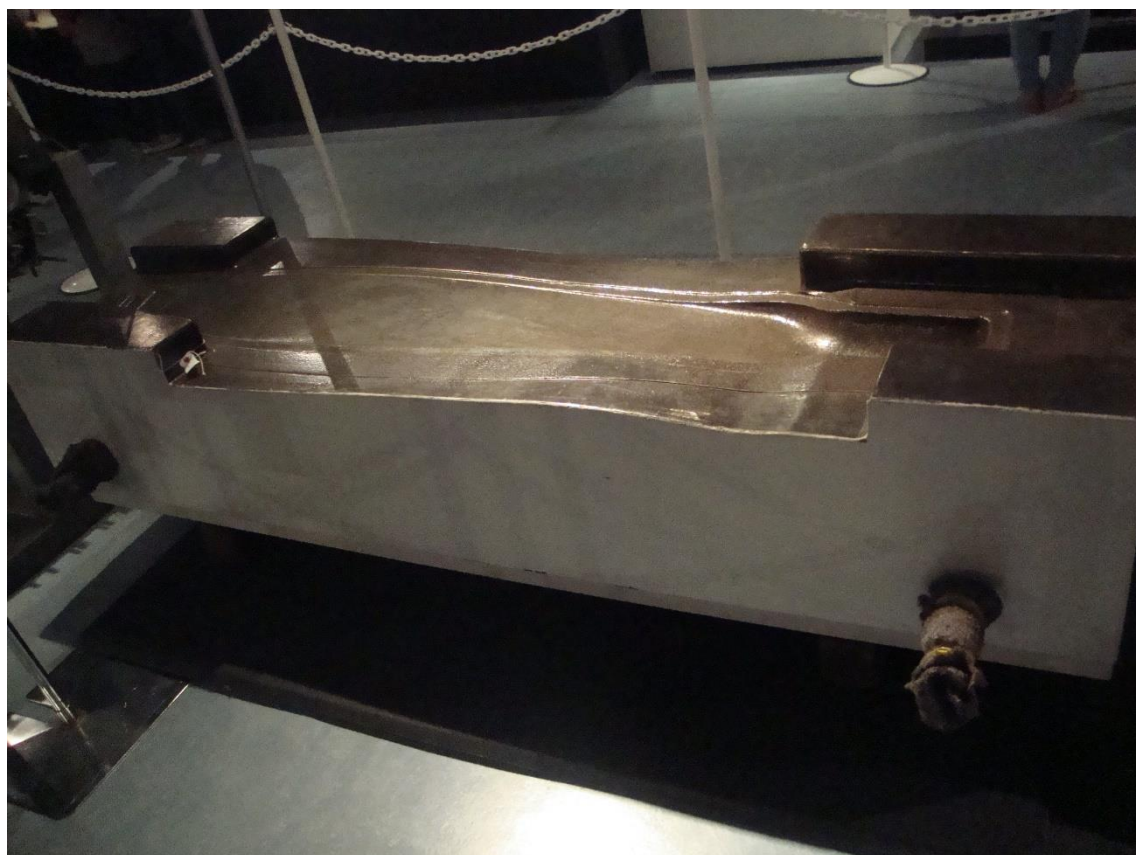
愛知時計電機の青木鎌太郎が幹旋に乗り出したことについては、後に、同社の製造する艦上爆撃機「彗星」の原料であるアルミニウム板と「押出して作った形」材を住友金属工業名古屋軽合金製造所から購入していたことから知られるように軽合金の取引関係に基づくものであった（『米国戦略爆撃調査団報告 愛知航空機株式会社』航空自衛隊幹部学校、1961年）。

その結果、名古屋軽合金製造所は、住友金属工業の軽合金製造の一大拠点となる（表7）。既にみた、名古屋臨港工業地帯に立地する愛知時計電機と三菱重工業名古屋航空機製作所における航空機増産に対応するものであった。

表7 住友金属工業の戦時中の軽合金生産（単位、屯）

年度	伸銅所	名古屋軽合金製造所
昭和16年度	11,955	82
昭和17年度	17,291	4,619
昭和18年度	22,522	22,057
昭和19年度	21,714	31,256

出所：『住友金属工業六十年小史』1957年、191ページ。



国立科学博物館企画展「空と宇宙展」（2010年）に展示された零式艦上戦闘機プロペラ金型（筆者撮影）。

しかし、「十九年後半には原材料がいよいよ窮迫したうえ、労働力が質的に著しく低下して増産を阻み、生産縮小」へと向かう。さらに東南海地震によって、「生産は一層の支障を

きたすことになった」(前掲、『住友金属工業六十年小史』、192ページ)。そして「その本格的な復旧工事に取りかかろうとした時には空襲が激化して、復旧よりも疎開」を推進せざるを得ないものとなった」(同上、193ページ)。



新扶桑金属工業伸銅所の製造品が伸銅品・軽金属・圧延品・器具製品であることを示す資料 (EXPORT GUIDE TO CENTRAL JAPAN VOL 1、HABU INDUSTRIES ASSOCIATION NAGOYA 1950)。

戦後の名古屋軽合金製造所は、1945年10月に名古屋製造所と改称し、住友金属工業も扶桑金属工業に変更する(同年11月)。1947年には、名古屋製造所を伸銅所と改称する。同所は、戦後生産再開とともに、「アルミ圧延品に加えて伸銅品の生産を開始し」「写真用銅板、占領軍向け冷蔵庫用銅管などを主としていた」が、1949年には新扶桑金属工業伸銅所として(前掲、『住友金属工業 年表』)、職員296人、工員男893人、工員女27人という従業員構成の下、「伸銅品、軽金属、圧延品、器具製品」を主要製品とする事業所となる(名古屋管区経済局『中部産業要覧』昭和26年刊行)。1952年には

住友金属工業の称号に復帰している（前掲、『住友金属工業 年表』）。

なお、1943年に名古屋軽合金製造所の増産体制のために、当時の愛知県愛知郡鳴海の名古屋製陶鳴海工場を買収し、設置した名古屋軽合金製造所鳴海支所（1944年に鳴海製作所と改称）は、戦後、民需転換し、住友金属工業から分離され、鳴海製陶となっている（前掲、『住友金属工業 年表』）。

※ 本冊子は、「愛知・名古屋 戦争に関する資料館」の企画展示「戦争と企業―都市名古屋への航空機工業の集積と戦後民需転換―」の準備資料として作成したものである。