

〔論文〕

戦争と企業

——紡績企業の工場転用，航空機工場・試飛行場の用地確保——

笠井 雅 直

名古屋学院大学現代社会学部

要 旨

1944年に生産のピークを迎える日本の航空機産業における生産の拡大は、既存産業、特に紡績工場の航空機工場への転用によって確保した生産工場においてすすめられる。陸海軍による生産の拡張要求に応えるためには政府による既存産業のスクラップ化の推進が不可欠となっていた。新たな航空機工場に課せられた製造規模は新たに試作機の試験飛行のための飛行場を所要としたことで、戦時下の航空機企業の工場敷地は急拡大する。敗戦後、これらの管轄地は、農地改革が進行する中での企業の再建過程でその大半は失われるとはいえ、新たな民需用工場として活用される。

キーワード：三菱重工業名古屋航空機製作所，中島飛行機半田製作所，愛知航空機，トヨタ航空機工場

Construction of major aircraft manufacture plants and airports in Aichi prefecture, 1944

——Land purchased by military agents——

Masanao KASAI

Faculty of Contemporary Social Studies
Nagoya Gakuin University

目 次

はじめに

1. 愛知・名古屋の航空機工場—1944年
 2. 三菱重工業名古屋航空機製作所
 3. 中島飛行機半田製作所
 4. 愛知航空機永徳工場
 5. トヨタ航空機工場
- おわりに—軍用工場用地の戦後

はじめに

これまで、「戦争と企業」と題して、『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—』（名古屋学院大学総合研究所ディスカッション・ペーパー No. 135, 2020年）、『戦争と企業—自動車工業：動員・代用燃料車・航空機製造への工場転用—』（名古屋学院大学総合研究所ディスカッション・ペーパー No. 139, 2021年）をものしてきた。本稿では、愛知・名古屋における戦時下の航空機工業の拡大に対応して取得された航空機工場用地と試験飛行場用地の確保について取り上げる。

戦前において航空機生産がピークとなる1944年に起きた東南海地震は愛知・名古屋の航空機工場に甚大な被害を与える。この東南海地震の被害・影響について、東海軍需監理部は陸軍大臣宛に報告しており、その中で航空機生産に及ぼした影響と今後の機種別生産予定について報告している。報告から、愛知・名古屋の航空機生産における主要工場と製造機種があらためて知られる。報告されている三菱、愛知、中島、トヨタの航空機及び発動機工場（表1）は戦時下、陸海軍の拡張要求によって工場用地と試験飛行場の用地を新たに確保している。一挙に大規模工場を確保できた要因として紡績工場の転用があったことから、関連する限りで紡績企業の戦時対応についても取り上げる。

更に軍用工場・飛行場用地は敗戦によって、食糧増産の観点から耕作地として活用されることで、その土地の帰趨は一つの係争点となった。航空機企業における戦後再建の一端も知られるものであり、併せて取り上げている。

1. 愛知・名古屋の航空機工場—1944年

1944年の報告においては、「今次震害ノ各機体会社生産ニ及ス影響ハ詳細検討中」としているが、愛知・名古屋における航空機工場の生産機種が記されており、生産工場と照らし合わせることで航空機生産の実態も知られる（新修名古屋市史資料編編集委員会編，2014，668-669ページ）。企業別の1944年12月の月産数（機種別製造示達数と工場完成予定）は表1の通りであった。

表1の機種について、軍需省航空兵器総局の重点機種及び緩急順序でみれば、陸軍機の中でキ67はランク1、キ46はランク2、キ57はランク3となっており、海軍機の中ではA6M5・零式艦上戦闘機五二型はランク1、C6N1艦上偵察機彩雲一一型はランク1、D4Y2・艦上爆撃機彗星はランク2、B6N2・艦上攻撃機天山一二型はランク3となっている（「重点機種決定ニ関スル件」『軍需省航空兵

表1 愛知県内航空機工場の製造示達数と製造予定数（1944年12月）

会社名	機種別（名称）	示達数	工場完成予定	製造工場名
三菱重工業	キ46（陸軍一〇〇式司令部偵察機）	140	35	道徳工場
	キ67（陸軍四式重爆撃機）	158	50	大江工場
	キ57（陸軍一〇〇式輸送機）	40	5	
	A6M5（海軍零式艦上戦闘機五二型）	200	120	
中島飛行機	B6N2（海軍艦上攻撃機）	110	70	半田製作所
	C6N1（海軍艦上偵察機）	80	20	
愛知航空機	D4Y2, 3（海軍艦上爆撃機）	135	65	永徳工場
	E16A1（海軍水上偵察機）	45	20	
	B7A1（海軍艦上攻撃機）	30	5	
	M6A1（特殊攻撃機）	11	2	
「三菱発動機」	発動機		陸軍用 800	大幸工場
			海軍用 700	
「愛知発動機」	発動機		40 ないし 45	熱田発動機工場
「トヨタ航空機工場」	発動機		15	刈谷工場

出所：新修名古屋市史資料編編集委員会編『新修名古屋市史 資料編 近代3』名古屋市，2014年。

注記：「製造工場名」については、『昭和二十二年度大蔵省所管 終戦処理費 施設管理費内訳補助簿』愛知県公文書館所蔵，野沢正編著『日本航空機総集第一巻三菱篇』出版協同社，1981年，野沢正編著『日本航空機総集第五巻中島篇』出版協同社，1983年，野沢正編著『日本航空機総集第二巻愛知・空技廠篇』出版協同社，1966年，航空情報編『改訂増補 日本軍用機の全貌』酣燈社，1955年などを参照した。

器総局関係史料綴 昭和十八年～二十年 軍需省他』防衛省防衛研究所図書館所蔵）。重点機種については月産100機以上の量産をもとめられていることが知られる。

航空機エンジン・発動機についても、「三菱発動機」については、東南海地震によって「震害ニ依ル浮遊時間ノ現出ヨリ考察幾分ノ生産低下ハ止ムヲ得ザル状況ニシテ概ネ次ノ如シ」とし陸軍用約八〇〇基 海軍用約七〇〇基の計一五〇〇基の製造見込みとしている。「愛知発動機」については、「相当ノ被害アリタルモ極力復旧ニ勤メ使用不能トナリタル気筒工場ハ今村工場へ急速移転ヲ図リツツアリ十二月ノ生産ハ前月予定ニ対シ半減ノ四〇基乃至四五基程度ナリ」としている。他方、「トヨタ航空機工場」については「被害殆トナク一路一五基完成ニ邁進シアリ」としている。

以上の三菱重工業名古屋航空機製造所，中島飛行機半田製作所，愛知航空機，そしてトヨタ自動車工業・トヨタ航空機工場について，工場用地の取得と，試作機の試験飛行場の新たな確保となる飛行場用地の取得の過程を，以下，見る。

2. 三菱重工業名古屋航空機製作所

三菱重工業名古屋航空機製作所においては，1922年の同所発足以来，敷地内に工場と飛行場を確保していたが，1925年より試飛行の飛行場は各務原飛行場となる。このため，岐阜県各務原に2091坪の土地を購入し格納庫を建設する。「従来当所工場附属飛行場に於て行い居たる陸軍機及海軍機（艦上機）の試飛行は爾来各務原陸軍飛行場を借用し行う」（1926年3月）とある（『メモ 所史概要』

三菱重工業名古屋航空宇宙システム製作所史料室所蔵，以下，名古屋航空機製作所の事項については同書による）。

その後の1938年には名古屋市北部に名古屋発動機製作所を建設する。この土地は鐘淵紡績の工場用地であった（図1）。鐘淵紡績による土地の取得は1920年5月となっている（『土地台帳 東区（除却簿）大幸町字江向・吉岡・上五反田・下五反田・向江野 127（2分冊の1）』名古屋市市政資料館



図1 鐘淵紡績工場

出所：『名古屋市産業要覧 昭和四年』名古屋市産業部勸業課，1929年



図2 三菱用地

出所：松岡利英編集・発行『大名古屋市街全図』1939年。

公認事由	
年月日	昭和十二年八月一日
所在地	名古屋市中区鍋屋上野町
事由	鐘淵紡績株式會社より三菱重工業株式會社へ
所有者氏名	鐘淵紡績株式會社

図3 鐘淵紡績から三菱重工業への用地移転

出所：『1431 B-5077 土地台帳 東区鍋屋上野町』名古屋市市政資料館所蔵。

所蔵)。しかし、図3にあるように1937年8月に三菱重工業の所有となるまでの間は、工場建設・稼働の実績はない（図2）。愛知・名古屋は大阪と並ぶ紡織・紡績産業の地であり、その製造のメッカに立地したにもかかわらず、工場建設にまでいかなかった背景について見ると、まず、1920年4月に始まった恐慌による事情の変化があった。恐慌による打撃は深刻であったとはいえ、鐘淵紡績のような大紡績会社は第一次世界大戦期に蓄積した多額の積立金をもとに「恐慌下にありながらも工場の新増設・合併・買収を推進した」のであり（鐘紡社史編纂室，1988，163ページ），名古屋での工場用地の取得もその一環であった。

用地取得後の事情としては、第一次世界大戦後、中国における日貨排斥と関税引き上げによって、上海・青島など中国への紡績工場の進出は緊急課題となっており、同社も上海・青島に工場用地をもとめ、工場を建設している。更に、同社は絹紡事業の拡大など綿業からの多角化を推し進める。更に日中戦争以降、特に1938年以降は重化学工業の進展とともに工場の転換を推し進める。軍需工業、航空機工業分野への転換だけでも、鐘淵紡績中島工場の陸軍造兵廠への徴用、同社博多工場の航空機部品工場への転換、同社練馬工場の兵器工場への転換（以上は1942年）があげられている（鐘紡社

史編纂室，1988，361-361 ページ）。これに比べると名古屋の用地売却は1937年と早い。

名古屋発動機製作所について，1943年上期の発動機・発動機部品の売上の陸海軍別を見ると陸軍34%，海軍62%（残余は陸海軍向以外）となっている（陸軍省，1944，285 ページ）。1944年の震災後の製造予定数は陸軍の方が多くことは対照的となっている。

三菱重工業名古屋航空機製作所向けの紡績工場の買収として同社道徳工場がある。よく知られているように，1943年1月，名古屋市南区豊田町道徳西の割二九二三番地所在の日清紡績株式会社名古屋工場を借用し「当所〔三菱重工業名古屋航空機製作所〕道徳工場ト呼称し陸軍一〇〇式司令部偵察機偵察機キ46組立工場」として一部作業開始する。1942年以来の陸軍第二次生産力拡充の実施として「生産専門工場（官設民営）を建設すべく」「必要によりては適当なる遊休又は操短工場を利用し陸軍機生産の焦眉に備えんとする」中での借用であった（『現況申告 昭和十七年七月 三菱重工業株式会社名古屋航空機製作所』防衛省防衛研究所図書館所蔵）。

生産専門工場（官設民営）となる道徳工場についてみると，1939年頃の名古屋市内における工場の職工数・従業員規模では，愛知時計電機（熱田区船方町）14,063人，三菱重工業名古屋発動機製作所（東区大幸町）13,000人，三菱重工業名古屋航空機製作所（港区大江町）9,200人，三菱電機名古屋製作所（東区矢田町）3,041人，大同製鋼（港区龍宮町）2,787人，服部商店（昭和区熱田東町）2,372人，日本陶器2,327人，大同製鋼（南区星崎町）2,098人，日清紡績（南区豊田町）1,975人となっている。日清紡績工場は服部商店工場と並んで名古屋市内の繊維業の代表的な工場であった（『昭和14年3月起 労務者住宅共同宿舍建設関係書類綴』1939年，名古屋市市政資料館所蔵）。

三菱重工業名古屋航空機製作所の大江，大幸の各工場に道徳工場が加わることで，同所の陸海軍機の試験飛行場は変化する。海軍機の各務原飛行場での試作・初飛行の最後の機種は1939年の十二試艦上戦闘機（零式艦上戦闘機）と同年の十二試陸上攻撃機（一式陸上攻撃機）であった（各務原市歴史民俗資料館，2017，70-71 ページ）。1941年6月の，G4三菱十二試陸上攻撃機・一式陸上攻撃機の1号機の初飛行は各務原飛行場となっているが，それ以降の機種は名古屋の新飛行場で飛行試験を行う。1941年12月には愛知県営新名古屋飛行場（名古屋港第十一號地）を愛知時計電機と共用使用として愛知県から借用している。1941年9月27日当時は，鈴鹿格納庫は海軍関係飛行作業を掌り，海軍関係飛行の全部を，名古屋格納庫は海軍関係飛行整備作業を掌り，各務原格納庫は陸軍関係飛行作業を掌ることとなる（『名古屋航空機製作所職制細則 自昭和九年六月至昭和二十年一月』三菱史料館所蔵）。

更に1941年11月には，知多飛行場及工場用地の買収を開始し，12月には買収している。「知多飛行場用地（知多牧場）」は，知多郡において陸海軍機試飛行作業等を実施する為の約四十万坪の飛行場であった（前出，『現況申告 昭和十七年七月 三菱重工業株式会社名古屋航空機製作所』）。その取得経緯は以下の通りであった。

「三菱重工業株式会社第五製作所知多飛行場及び工場設備並びに之に付帯する厚生施設は昭和二十年六月二十三日付二〇航第一三七号を以て軍需大臣より兵器等製造事業特別助成法第四条の規定に依り三菱重工業株式会社を受命事業者に指定し其の建設を命令したものであるが是よ

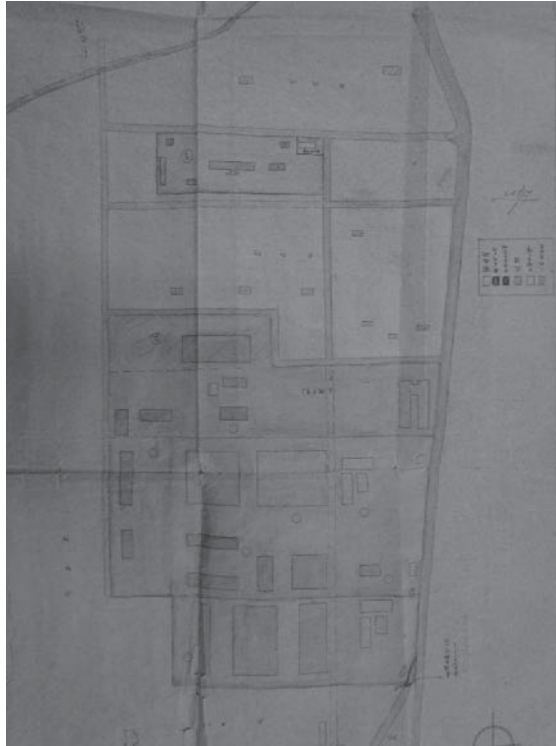


図4 知多飛行場（建屋部分）

出所：「No. 8知多飛行場」『買収図3 昭和22-26年』農地部
農地課，愛知県公文書館所蔵。

り先本計画は既に昭和十六年頭初陸軍大臣より三菱重工業〔文書破レ〕輸送機の飛躍的な増産命令に接し之の生産拡充用施設として第五製作所の近接地〔文書破レ〕愛知県知多郡上野大府南町地内に飛行場を建設し組立，整備試験飛行完了迄の〔文書破レ〕移行して生産能率の向上と生産増強に資せんかため本計画を樹立し同社の自力計〔文書破レ〕発足し爾來其建設に邁進して来たものである。然る處愈々戦局の緊迫化に伴い陸軍用重点機種である重爆撃機の急速なる整備〔文書破レ〕至ったので右の計画を変更すると共に既述の様に軍需大臣より兵器等製造事業特別助成法の適用を受けて官設工場に変更せられたものであって昭和十九年より漸次其完成〔文書破レ〕を使用して作業を開始して来たものである。而して昭和二十年八月十五日遂に終戦となるや此の計画の全面的完成を見るに至らず軍需省の解体と共に商工省所管となったものである」（『所管換名寄帳111農地部開拓課 昭和二十二年』愛知県公文書館所蔵）。

当時の名称については，「知多組立工場」「知多整備工場」と表記されている（「名航ヲ中心トセル分工場配置図解表，昭一五，五」三菱重工業株式会社名古屋航空機製作所，三菱史料館所蔵）

敗戦後，知多飛行場用地は商工省の管轄となる。その一部は，三菱の買収にかかるとともに，同社組立工場群敷地は，商工省より一時使用許可を得て使用することとなる（同上，『所管換名寄帳111』）

3. 中島飛行機半田製作所

戦前の代表的な航空機メーカーであった中島飛行機の愛知・名古屋への進出は、1942年の半田製作所の建設に始まる（富士重工業社史編纂委員会，1984，39ページ）。中日新聞社会部編『あいちの航空史』（中日新聞本社，1978年）によれば，戦時下，海軍関係の飛行機生産工場地として半田市が選ばれ，1942年6月に半田製作所の建設が始まる。当初予定は海を埋め立てる予定であり，陸上攻撃機・連山を生産する計画で附属飛行場も約1800mの滑走路2本，従業員6万人，東洋一の飛行機工場になる予定であったが，実際には滑走路も924mのもの一本だけで，海も埋め立てられなかった（図5，6）。防波堤のある海岸沿いの滑走路であった。水田を埋立てたり，附近の東洋紡績の工場を借り上げたりした。半田製作所では1943年8月，工場の一部が完成し，14式艦上攻撃機・天山の生産が開始された。半田製作所において天山は968機が製造された。17式艦上偵察機・彩雲も半田製作所で379機が製造された。1944年の東南海地震では，建物や治具などの損傷も激しく復旧に一か月以上かかり，借り上げのレンガ造りの紡績工場も崩れたという（中日新聞社会部編，1978，340ページ以下，併せて野沢正編，1983を参照）。

中島飛行機半田製作所に転用された紡績工場は東洋紡績知多工場（半田市字山方新田）であった。同工場は1887年設立の知多紡績に始まり，1914年東洋紡績知多工場となり，1942年頃には「愛知県下随一ノ大工場」といわれていた（宇野謙一編，1942，153ページ）。半田製作所の建設計画は広大



図5 東洋紡績知多工場（1938年）

出所：半田市役所編纂『半田市勢要覧 昭和十三年』半田市役所，1938年，半田市立図書館所蔵。



図6 半田市乙川地区上空写真

出所：米極東空軍, 1948年12月5日撮影, 国土地理院の撮影記録保存分, 財団法人日本地図センター, 半田市立図書館所蔵。

注記：敗戦直後の「旧中島飛行機製作所」については「本敷地は稗田川〔写真, 右から稗田川, 阿久比川, 半田港湾〕をはさんで約四十五万坪あり, 戦時中中島飛行機工場として水田を埋立てたもので格納庫（鉄骨のみ）一庫と滑走路の外建物はなく現在〔1951年〕畑又は荒廃地となっている」。激しかった空襲の結果であった。その後, 半田製作所跡には「賠償機械を保管している鉄骨建物（一万坪）の外事務所等二棟」と民需転換をはかる車輛生産の愛知富士産業の「約六万坪の敷地」に工場が立地する（『追捕 愛知県下の遊休工場並に敷地の概況』愛知県工場誘致委員会, 1951年1月。愛知富士産業については, 笠井雅直, 2022を参照）。

なものであったが, 「生産の実績〔が〕優先された」ため, 「敗戦時までには建設された工場は東洋紡績から買収した山方工場を含めても計画の46.1%」にとどまった。東洋紡績知多工場が買収されて山方工場となったのは1944年3月であった。部品工場も「当時遊休工場となっていた紡績工場や織物工場が活用された」という（半田市誌編さん委員会, 1989, 445ページ以下, 併せて, 愛知県史編さん委員会, 2019, 577ページ以下も参照）。

半田製作所における航空機生産に動員されたのは半田市内工場だけでなく, 名古屋市内の服部商店熱田工場も同様であった。紡績工場の航空機工場への転用となる。

同社は1894年に綿布問屋・服部兼三郎商店として創業し, 1912年株式会社服部商店となり, 以後, 紡織業に経営多角化し, 工場を建設する（図7は同社の運動会）。1939年には商事部門を分社化しカネカ服部商店とする。1940年には服部商店を興亜紡績と改称する。1943年には同社工場を中島飛行機などに貸与もしくは譲渡している（興和紡績・興和編, 1988, 年表）。

1943年には中島飛行機が興亜紡績所有の各工場を航空機関係工場として使用せんとし興亜紡績



図7 服部商店熱田工場運動会・飛行機競走
出所：絵葉書『服部商店熱田工場』。

の過半数の12万5151株を買収し、中島飛行機は興亜紡績の「支配権」を獲得する。中島飛行機の必要とする工場を興亜紡績は「貸与」する。興亜紡績の主力工場の熱田工場について1935年末現在の従業員数で見れば三菱重工業大江工場（5,658人）、愛知時計電機船方工場（4,532人）、日本車輛製造（3,006人）に次ぐのが熱田工場（2,464人）であり、「中島半田製作所熱田工場」として1943年に操業する。同工場は1945年5月に「戦災焼失ノ為メ操業不能」となる（愛知県経済部商工課，1937，「興和紡績株式会社沿革及財閥関係ノ状態」『持株会社整理委員会等文書 財閥役員関係資料 会社関係資料綴（14）富士系 二十七の十四』アジア歴史資料センター）。同工場は中島飛行機から敗戦後返還される（1945年）（興和紡績・興和，1988，年表）。

なお、半田製作所は1945年4月，第一軍需工廠第三製造廠となり，敗戦後の1950年7月，愛知富士産業となり，1953年8月，輸送機工業となる（富士重工業社史編纂委員会，1984，52ページ会社系統図）。

4. 愛知航空機永徳工場

愛知時計電機から1943年に分社化して設立された愛知航空機の主力工場は永徳工場であった。愛知時計電機は1937年下期から1938年上期にかけて試験飛行場用地や工場拡張用地を買収し，永徳工場を設立する。同工場での生産は1941年の二式練習飛行艇から始まる。永徳工場の建設にあたっては，

図8 愛知航空機永徳工場の所有権移転

出所：『1459 B-3006 土地台帳 稲永新田』名古屋市市政資料館。

工場敷地は国が買い上げ（1941年11月1日契約）、建屋も国の費用で建設されたという（図8の、愛知時計電機〔昭和14.12.29〕、海軍省〔昭和17.6.2〕、戦後の名古屋市〔昭和25.4.24〕という所有権移転を参照）。設立された愛知航空機の体制は、永徳工場、船方工場、十一号地工場（飛行機整備及び空輸）、伊保工場（飛行機整備及び空輸）、熱田工場、四号地工場（発動機試運転場）からなっていた（愛知機械工業50年史編纂委員会，1999，14ページ）。

1936年頃の愛知時計電機の試作機用飛行場は、築地四号地格納庫（水上飛行場）、築地十号地格納庫（陸上飛行場）となっていた（『愛知時計電機株式会社現状概要 昭和十一年十月』『昭和十一年公文備考L契約附属巻十二』防衛省防衛研究所図書館所蔵）。1941年7月の第二次拡充計画において、愛知時計電機も挙母・伊保に組立工場を建設する予定であったが、永徳工場へ「通ずる道路の両側に青年学校、宿舍を設ける」という方向に進む（『昭和16年7月11日機体部会議』（『海軍航空機製作に関する資料』防衛省防衛研究所図書館所蔵）。

しかし、試作飛行場については、愛知時計電機も戦時下新たに確保する。1939年からの愛知県西加茂郡保見村（現豊田市）の伊保原飛行場である。名古屋海軍航空隊の専用飛行場として建設された

形になるが、1944年からは愛知航空機が製造した艦上爆撃機の試験飛行も続けられ、名古屋の工場から運ばれた飛行機がテストを受けた後各地の航空隊へ引き取られていったという（中日新聞社会部編、1978、333ページ）。

5. トヨタ航空機工場

トヨタ航空機工場はトヨタ自動車工業に合併された中央紡績の紡織工場を転用したものであり、中央紡績の主力工場であった旧豊田紡織本社刈谷工場の転用となる。他方、豊田紡織、そして同社によって設立された上海の豊田紡織廠は「豊田事業」における自動車製造と航空機製造へのシフトを支援する。

豊田事業の重工業・機械工業へのシフトは1926年の豊田自動織機製作所の設立に始まる（詳しくは、笠井雅直、2014、2021-2）。豊田自動織機製作所の設立時の株主は、総株数2万株のうち豊田紡織が12,300株と圧倒的であり、以下100株で豊田佐吉、豊田喜一郎、豊田利三郎、児玉一造と続く（豊田自動織機製作所社史編集委員会、1967、97ページ）。豊田紡織によって設立された豊田紡織廠は、第一次世界大戦の勃発により、中国市場において英国綿製品の輸入がストップしたため、日本の紡織会社の中国進出が活発化したことや、1919年に中国の輸入関税率が引き上げられたことで、中国での現地生産を企図したものであった。豊田紡織廠は、豊田喜一郎が自動車事業をスタートさせた際、資金面から支援すると共に、中国での事業展開に中枢的な役割を果たす（トヨタ自動車、2015、16ページ。併せて100周年事業推進委員会、2021を参照）。表2の1936年は豊田自動織機製作所が自動車事業推進に必要な資金確保のために、増資を1934年3月、1935年12月、そして1936年12月と繰り返していた頃であり、同社に対する豊田紡織廠による資金支援と見ることができる。当時の豊田紡織廠は従業員数でも豊田事業の中心となっていた（表3）。

表2 豊田自動織機製作所の大株主

	1936年	1940年	1943年
豊田紡織廠	60,000	60,000	100,000
豊田紡織	34,311	94,041	
豊田喜一郎	4,605	3,505	
豊田利三郎	4,500	3,500	
豊田産業			90,000

出所：東洋経済新報社『株式会社年鑑 昭和十一年版』東洋経済新報社、1936年、石山皆男『ポケット会社要覧 昭和十六年版』ダイヤモンド社、1940年、東洋経済新報社編『会社四季報 昭和十八年第三輯』東洋経済新報社出版部、1943年。

表3 1935年頃の豊田関係会社

社名	所在地	設立年	従業員数(人)
豊田紡織	名古屋	1918年	4,218
豊田紡織廠	上海	1921年	4,370
豊田自動織機製作所	刈谷	1926年	2,020
豊田押切紡織	名古屋	1929年	496
豊田織布菊井工場	名古屋	1909年	300
中央紡織	刈谷	1929年	504
庄内川染工所	名古屋	1928年	185
庄内川レーヨン	名古屋	1932年	711

出所：100周年事業推進委員会『トヨタ紡織のあゆみ 1918-2018』トヨタ紡織，2018年。

豊田自動織機製作所についても，1935年6月，豊田自動織機製作所が上海に豊田自動機械販売を設立し，1942年2月，豊田自動織機製作所の上海の豊田自動機械販売を改組拡充して新たに豊田機械製造廠を設立したことも（豊田自動織機製作所社史編集委員会，1967，年表），豊田紡織廠の上海拠点があったのであった（表4）。1940年の北支自動車工業の設立，1942年の華中豊田自動車工業の設立なども同様の事情によるものと考えられる（トヨタ自動車，2015）。

さらに，1942年に豊田紡織に代わって持株会社となった豊田産業の大株主は豊田紡織廠であった。1942年時点で豊田産業の20,000株のうち豊田紡織廠は13,000株となっており，続くトヨタ自動車工業の1,600株と際立った差になっている（東洋経済新報社編『東洋経済株式会社年鑑 昭和十七年版』東洋経済新報社，1942年，481ページ）。1944年に豊田紡織の名称を引き継ぎ，社名を豊田紡織廠から豊田紡織に改めることも必然的なものであった（トヨタ自動車，2015）。なお，豊田紡織廠，豊田機械製造廠などの豊田事業は，1945年8月の敗戦によってすべて中国側に接収される（豊田自動織機製作所社史編集委員会，1967，369ページ）

次に，豊田事業として航空機製造に進出する際の豊田紡織・豊田紡織廠の役割について見ると，1937年に設立されたトヨタ自動車工業においては，1938年の挙母工場の操業開始後，航空機研究室が建設され（1939年完成），挙母工場に近い衣ヶ原飛行場を利用して，試作した航空機部品搭載の海軍払い下げの13式練習機での性能試験を行うなどのことがあったが，1942年には陸軍航空本部の要請により，川崎航空機工業との合併で航空機エンジン製造の東海航空機工業を設立する（1944年3月。直に東海飛行機と改称）。1943年3月には建設命令に基づき，豊田工場に隣接する地に東海飛行機刈谷工場を建設する。同じく1943年11月の命令で，衣ヶ原飛行場の北側用地に東海飛行機挙母工場の建設を開始する。戦時下の統制経済のもとでは，民間企業が資金や物資を調達することは困難で，東海飛行機の場合も，用地，建物，機械などの工場設備は，すべて軍需省が手配し，民間企業が工場運営を担当する「官設民営」という方式がとられた。



図9 豊田紡織廠の上海拠点

出所：『最新上海地図』大阪朝日新聞社，1932年。

注記：「豊田紡住宅」は豊田紡織廠の幹部住宅であった。「豊田佐吉邸」の位置は地図の枠外の下方のフランス租界の南端にあった（100周年事業推進委員会，2021）。

表4 1943年現在の豊田関係事業の中国製造拠点（1943年現在）

会社名	本店所在地	工場所在地	諸積立金及繰越金(円)
株式会社豊田紡織廠	上海	上海，青島	15,996,011.06
株式会社豊田機械製造廠	上海	上海	384,979.38
北支自動車工業株式会社	北京	北京，天津	1,127,739.71
華中豊田自動車工業株式会社	上海	天津	424,071.64

出所：岡本藤次郎編『豊田紡織株式会社史』日新通商，1953年，トヨタ自動車工業社史編集委員会『トヨタ自動車30年史』トヨタ自動車工業，1967年。

付記：1944年5月末現在の豊田の海外拠点は，豊田紡織株式会社（旧豊田紡織廠）〔上海〕，同青島工場〔青島〕，成通紡織廠股份有限公司〔山東省済南〕，株式会社豊田機械製造廠〔上海〕，華中豊田自動車工業株式会社〔上海〕，大日本軍直轄管理豊田自動車滬南工場〔上海〕，華北自動車工業株式会社〔北京〕，同製造部〔天津〕となっている（『豊田関係事業職員録 昭和十九年五月末現在』）。

しかし、必要な工場の建設ははかどらなかった。この最中に、1944年12月の名古屋空襲により三菱重工業名古屋発動機製作所が甚大な被害を受けたことから工場疎開先として東海飛行機挙母工場が選ばれ、三菱重工業第22製作所として転用された。東海飛行機のエンジン製造準備は事実上中止となった。他方、製造命令を受けていたトヨタ自動車工業におけるエンジン製造は、1943年にトヨタ自動車工業に合併された中央紡績の要員と工場建物を航空機生産に利用することとなった。中央紡績は1942年に豊田紡織、豊田押切紡織、中央紡織、内海紡織、協和紡績が合併して設立されたものであった。合併された旧中央紡織刈谷北工場はトヨタ自動車工業航空機工場に、旧豊田紡織刈谷工場はトヨタ自動車工業航空機分工場に、1931年に豊田紡織に合併された元菊井紡織の工場はトヨタ自動車工業航空機愛知工場となる。航空機エンジンはトヨタ自動車工業の刈谷の工場で組み立てられたのであった。製造数、試験完了済みの完成基数は142台であった。既に、1943年末、挙母工場の航空機研究所で試作が完成していたことから、1944年1月から量産体制を整え、刈谷北工場（航空機工場）に航空機の生産ラインを確保していたことによっていた（トヨタ自動車工業社史編集委員会編、1958、90ページ以下）。

おわりに一軍用工場用地の戦後

三菱重工業の取得した知多飛行場の敗戦直後の事情は次の様であった。

「昭和二十年十月八日

商工省整理部長

愛知県知事殿

航空機工場附属官有飛行場ノ農耕利用ニ関スル件通牒

貴管下知多所在三菱重工業株式会社附属ノ官有飛行場ハ近ク当省ヨリ大蔵省ニ引継ノ上夫々処分セラルル見込ノ処、食糧増産ノ緊要性ニ鑑ミ右処分ノ決定前差当左記ニ依リ之ヲ農耕用ニ利用差支ヘナキニ付可然取計相成度依命通牒ス

追而本件取扱ノ趣旨ニ付テハ聯合軍総司令部ノ諒解ヲ得アルモ、現実ノ使用ニ当リテハ貴官ニ於テ其ノ地ノ駐屯部隊ノ承認ヲ受ケラレ度為念

記

- 一 農耕ニ利用スル者ノ選定、利用方法等ハ貴官ニ一任ス
- 一 無償ヲ以テ利用セシム
- 一 土地ノ現状ヲ著シク変更セザルモノトス
- 一 当省ニ於テ返還セシムルノ要ヲ生ジタルトキハ何時タリトモ無条件ニ返還セシムベキモノトシ、仮令上作物等アルモ補償等ヲ為ザルモノトス（『取得関係 120-1 農地部農地開拓課 昭和二十一年』A1026、愛知県公文書館所蔵）。

食糧増産の観点から農耕用としての活用となっている。あくまでも、大蔵省の所管という前提での

農耕地としての活用であった。三菱重工業名古屋製作所（当時）においても1945年9月に「食糧の自給対策の具体化により第一期として毎日各部より二〇名宛交代知多飛行場周辺の当所所有地に於て農耕作業を実施」していた。もともと「元丘陵地帯の山林を飛行場として平坦に地均したもので土質は砂交じりの赤土」であった同地は1951年頃には「全部未開墾地なるも、休閒地利用として一部を耕作して甘藷等の植付をしている」ところであった。同地は「未墾地開拓の予定候補地になっているが、未だ指定も受けていないから農地関係全然ない」という状況にあった（愛知県工場誘致委員会、1951、5ページ）。したがって、その後、知多飛行場用地は「一部は農業開拓者の農場に転換されたが、残り六万坪は三菱重工業の所有のまま」であり、1952年2月、豊田自動織機製作所が「大府町のあっせん」によって三菱重工業から買い受けている。同地は1966年に自動車組立工場・長草工場として建設が進むこととなる（豊田自動織機製作所社史編集委員会、1967、504、505ページ）。

中島飛行機半田製作所の用地についても敗戦後の推移は次の文から知られる。

「富士産業株式会社より半田市大字乙川所在同人所有未墾地八十町八反九畝拾三ノ歩につき当社は昭和二十年十二月八日制限会社の指定を受け又昭和二十一年八月十一日会社経理応急措置法により特別経理会社に指定せられ目下聯合軍最高司令部監督の下に解体進行中の特殊事情にあり（一）買収対象となった土地は当社半田工場の工場用地の内旧飛行場に該当する土地で右土地は「サンドポンプ」により約三米海砂を以て埋立てたものであり終戦後の附近住民による一時耕作の実績に徴しても耕作適地は一部分であって大部分は塩分強く農耕不適地である（二）買収対象の土地中には現在賠償指定機械を収容している建物が存しその処置に窮する（三）当社は巨額の戦時補償特別税を課せられその物納のため本件土地を予定し手続き進行し且企業再建整備に関する特別損失の計算においても物納として処理しているので現在としてはその計算換につき非常に困難を感じる」（『昭和二十三年度 農地に関する一巻（其ノ一） 農産課』受入番号B 農S 10、名古屋市市政資料館所蔵）。

半田製作所の用地としての整備と中島飛行機（富士産業）の戦時補償特別税への使途などの予定が記されている。中島飛行機の戦後再建のための富士産業の設立は、敗戦直後の1945年8月と早い（笠井雅直、2022、155ページ）。半田製作所の飛行場用地に関する上の富士産業の「所有に属する未墾地の買収計画について昭和二十三年附文書を以て提起した異議申立」は却下されたのである。その結果、愛知富士産業が1953年に輸送機工業と改称した当時の半田製作所については「敷地123,800坪（未墾地買収された敷地及び飛行場用地518,800坪を含まず）、建物27,128坪（大部分鉄骨造）飛行場滑走路900米（他に未舗装300米）」となる（日本航空工業会編、1954、141—142ページ）。

この背景には、戦時下に拡張された軍需工場・航空機工場・飛行場用地が戦後の戦後改革・財閥解体の中、持株会社及び指定者（持株会社整理委員会令第一条による）所有の用地・農地等となるとはいえ、1947年6月の総理庁令、大蔵省令、司法省令、第一号によって以下のように制限が緩和されたことがあった。

「持株会社及び指定者所有の財産中、所謂財閥解体の対象として整理委員会において、取り上げられるものは、株式証券類に限り、農地等に関しては可及的触れないよう、大蔵省の諒解は得ているのであるが、法令の解釈上農地等についても、これが対象となりうるから今回の改正となった次第である。持株会社が所有する農地等を処分するには、直接制限規定はなく、委員会が持株会社の解散に至るまでの常務及び清算の遂行を指導監督し、必要な指示権を与えられ、持株会社に対し業務及び財産の状況に関し、報告をなさしめ、又は委員をして帳簿書類その他物件を検査させる権限を有することになっている（「持株会社及び指定者所有農地等の取扱いに関する件 昭和二十二年六月二十四日」『農地例規 農地部農地課 自昭和二十一年至昭和二十二年』名古屋市市政資料館所蔵）。

これによって、持株会社所有農地等の買収計画については、市町村農地委員会は整理委員会に対して、その取消又は解除を求めることで、所有農地等を何等の制限なく、買収、使用又は交換することができるようになる。戦後改革・農地改革の促進をはかるため、市町村農地委員会が、当時の所有者を相手方として農地買収計画を樹立して、農地委員会による農地買収を積極的に実施することを促しているのである（1947年6月）。

愛知航空機についても敗戦後の食糧増産優先、農地改革の推進による耕作地をめぐる事情も変化する。以下の様であった。

「市有地払下願 名古屋市港区稲永新田地内 稲永新田地内のこの付近一帯は寛政の頃より私共先祖代々耕作して来た土地でありましたが、昭和十四年愛知航空機株式会社永徳工場の設置に伴い私共永徳農業協同組合員の耕作地約五十町歩も工場用地として強制買収せられたので我々は収入の道を失い、やむを得ず同会社で働いていたが、終戦と共に同会社は賠償工場に指定され同時に閉鎖となったので私共も解雇せられてその日の生活にも困る状態となった。一方この工場用地は御示事業予定地として名古屋市に買収せられたが、その後一向利用される様子もなく荒廃地となっていたので…この土地の耕作使用方について当時の愛知軍政部長並びに名古屋市長に嘆願し…農耕に従事して〔今日に至っている〕…最近住宅建設等のため、その大部分を明け渡さなければならないとのことであります。…土地の払下げ願を提出した次第。昭和35年11月1日」『昭和35年度 土地建物処分関係綴（2分冊の2）』財務局管財課，名古屋市市政資料館所蔵）

稲永新田の用地は、すでに見たように戦時下の愛知時計電機による強制買収となり、海軍省所有の「官設民営」を経て戦後、名古屋市へと移管され、都市計画用地となったのであった。

さらに、東海飛行機挙母工場用地についても、農地改革関連の自作農創設特別措置法施行令によって、愛知県挙母市大字土橋字下細谷の東海飛行機株式会社挙母工場は、1949年5月に愛知県開拓委員会において開拓適地と判定される。このため用地は大蔵省所管から農林省所管となった（『所管換および所管替綴46』農地部農地開拓課，昭和二十八年，愛知県公文書館所蔵）。

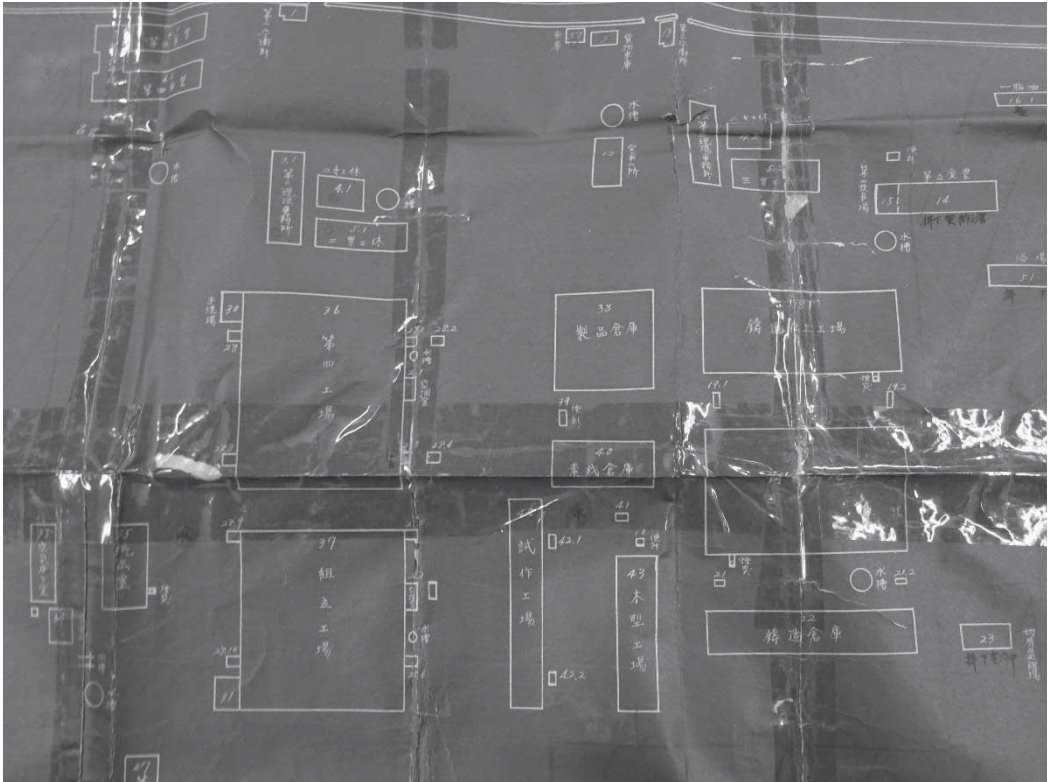


図10 旧東海飛行機母工場跡地（部分）

出所：「No.7 母工場配置図」『買収図3 昭和22—26年』農地部農地課，愛知県公文書館所蔵。

注記：トヨタ自動車，2015，91ページの東海飛行機母工場跡（1947年）をも参照。同社史は「かなりの規模の工場建物が存在していたと推察される」としている。この配置図には第一焼入鋁金工場，鑄造仕上工場，組立工場，第四工場，製品倉庫，素材倉庫，試作工場，木型工場，鑄造倉庫が記されている。

三菱重工業が官設民営の民営主体となった東海飛行機母工場の跡地は，1958年3月にトヨタ自動車工業が国から払い下げを受けて所有者となり，同社の乗用車専門工場・元町工場が立地することとなる（トヨタ自動車，2015）。

参考文献

愛知機械工業50年史編纂委員会編『愛知機械工業50年史』愛知機械工業，1999年。

愛知県経済部商工課『愛知県商工要覧 昭和12年3月』1937年。

愛知県史編さん委員会編『愛知県史通史編8近代3』愛知県，2019年。

愛知県工場誘致委員会『追捕 愛知県下の遊休工場並に敷地の概況』1951年。

宇野謙一編『紡織要覧 昭和十八年版』紡織雑誌社，1942年。

各務原市歴史民俗資料館『各務ヶ原飛行場100年史 各務原市資料調査報告書第43号』各務原市教育委員会，2017年。

戦争と企業

- 笠井雅直「発明と製造をめぐる両豊田の吸引と反発」『名古屋学院大学論集 社会科学篇』第50巻第4号, 2014年。
- 笠井雅直『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—』(名古屋学院大学総合研究所デスクッション・ペーパー No. 135, 2020年。
- 笠井雅直『戦争と企業—自動車工業: 動員・代用燃料車・航空機製造への工場転用—』(名古屋学院大学総合研究所デスクッション・ペーパー No. 139, 2021年〔2021-1と表記〕。
- 笠井雅直「豊田喜一郎の二重投資について」『名古屋学院大学論集 社会科学篇』第57巻第4号, 2021年〔2021-2と表記〕。
- 笠井雅直『国産航空機の歴史—零戦・隼からYS—一一まで—』吉川弘文館, 2022年。
- 鐘紡社史編纂室『鐘紡百年史』鐘紡, 1988年。
- 興和紡績・興和編『写真集 興和のあゆみ』興和紡績・興和, 1988年。
- 新修名古屋市史資料編編集委員会編『新修名古屋市史 資料編 近代3』名古屋市, 2014年。
- 中日新聞社会部編『あいちの航空史』中日新聞社会部, 1978年。
- 東洋経済新報社編『東洋経済株式会社年鑑 昭和十七年版』東洋経済新報社, 1942年。
- トヨタ自動車『トヨタ自動車75年史』トヨタ自動車, 2015年。
- トヨタ自動車工業社史編集委員会編『トヨタ自動車20年史』トヨタ自動車工業, 1958年。
- トヨタ自動車工業社史編集委員会編『トヨタ自動車30年史』トヨタ自動車工業, 1967年。
- 豊田自動織機製作所社史編集委員会『四十年史』豊田自動織機製作所, 1967年。
- 日本航空工業会編『航空工業年鑑 昭和二十九年版』日本出版協同, 1954年。
- 野沢正編『日本航空機総集第五巻中島篇』出版協同社, 1983年。
- 半田市誌編さん委員会編『新修 半田市誌 本文編中巻』半田市, 1989年。
- 100周年事業推進委員会『トヨタ紡織のあゆみ 1918-2018』トヨタ紡織, 2019年。
- 富士重工業社史編纂委員会『富士重工業三十年史』富士重工業, 1984年。
- 陸軍省編『陸軍軍需工業経済年鑑 昭和十八年度版』陸軍省, 1944年。