

第二次世界大戦下における航空機産業の京都進出

小 谷 浩 之

目 次

序
第1章 京都における航空機産業の立地
第2章 三菱重工業の京都進出と事業拡大
第3章 日本国際航空工業の京都開設と事業拡大
第4章 京都の地元企業の軍需拡大
結 語

序

昭和16年（1941）12月の太平洋戦争の開戦によって戦況がいよいよ熾烈になるにつれ、わが国の軍需生産、なかでも航空機産業の増産、拡充が焦眉の問題となってきた。

このような状況の下で、いわゆる戦力増強のための企業整備（商業をはじめ繊維産業など平和産業の転業や廃業の促進）の強行によって衰退しつつあった室町や西陣などの京都の伝統的な繊維産業の転廃業の穴埋めをするかの如く、名古屋から京都の地に三菱重工業（株）が移転進出し、日本国際航空工業（株）が京都の近郊（現宇治市大久保）に開設された。そして、こうした動きに呼応して島津製作所（株）や日新電機（株）など京都の地元企業においても精密機械、電機機器産業などの軍事的拡大が進行した。

以下、第二次世界大戦下の京都における西陣、室町など繊維関連産業の衰退に伴う航空機産業の展開を辿ることによって、京都の戦時経済、産業

の一端を明らかにしたい。

なお、ここで主要な先行研究についてふれると管見のかぎりではつぎのとおりである。

室町と西陣は第二次世界大戦の戦前、戦中に採られたいわゆる戦時経済体制に翻弄されるのであるが、わが国の戦時期の経済体制、なかでも統制経済と企業整備について概括的に論じたものとしては山崎志郎「統制機構の再編と企業整備」があり、繊維部門の企業整備については、同じ論者の「繊維関連部門の中小商工業整備」で繊維部門の製造工業と商業卸売業の企業整備についてふれている（いずれも原朗編「戦時日本の経済再編成」2006年日本経済評論社に所蔵）。また、豊田雅孝「戦時と中小企業—中小商工業の再編成について」（豊田雅孝編「戦時経済国策大系第10巻」2000年日本図書センター）では中小商工業の転廃業について論及している。そのほか植田浩史「戦時経済下の下請—協力工業政策形成」（1995東大出版会）などがある。

つぎに、室町と西陣について各論的に論じたものとして、まず、室町関連では、奥田修三、岡本幸雄「室町繊維問屋の成立と発展」では室町の戦時中の企業整備の実態について詳述している。戦争前後の店員制度の変遷については松岡正美「室町織物問屋における店員制度の現状と従業員の実態」に詳しい（以上の2編はいずれも立命館大学人文科学研究所の紀要第5号1957年に所載）。また、統制経済下で苦悶する織物問屋の実情については、竹内卓「統制経済と織物問屋の将来」（日

本紡織通信1939年)が論じており、当時の室町問屋についても共通の問題点を鋭く指摘している。ほかに、業界刊行書ではあるが、京都織物卸商協会編「京都織物卸市場の概況」(1957年)と京都織物卸商業組合編「室町―その成立と進展」(1979)が往時の室町卸店街を彷彿させる。

つぎに、西陣関係について述べる。ブランド品である西陣織について書いた書き物は枚挙に暇がないが、戦時中の西陣機業地の実態などを直接に伝える資料類は意外と少ない(このことについて西陣織物工業組合事務局は「西陣はあくまでモノづくりが中心。後世に書き物で残すよりは作品で残すことが肝心だという考えが強い」と答えている)。

いっぽう、黒松巖編「西陣機業の研究」(同志社大学人文科学研究所1965年)、堀江英一、後藤靖編「西陣機業の研究―中小工業の実態」(京都大学経済調査書第2集1950年)などは戦時統制時代の西陣に詳しくふれている。京都市染織試験場編「京都近代染織技術発達史」(京都市発行1990年)は、一見では染織技術書のように思われるが、西陣における統制経済、企業整備、金属機器の供出、転廃業などについて論じた大部である。ちなみに、当試験場は大正5年に西陣業界から京都市に寄付されたもので、西陣機業地の技術、経営の中心的研究施設であった(現在、当試験場は移転し、跡地は同志社大学の今出川校地の一部に転用されている)。業界刊行書としては西陣織物同業組合清算事務所「西陣織物同業組合沿革史」(1939年)、前田達三編著「西陣織物館記」(西陣織物館1960年)、西陣織物工業組合「西陣織物工業組合二十年の歩み」(1972年)、西陣織物産地問屋協同組合「組合史」(浪速社1975年)があり、戦時中の西陣機業の実態を知ることができる。

以上に併せて、京都における航空機産業の展開についてであるが、京都市編「京都の歴史・第9巻」(学芸書林1976年)の「第2章京都経済の苦境―戦争経済体制」、京都商工会議所編「京都経済の百年」(1958年)の「第5章戦争と経済」に詳しく、三菱重工名古屋・菱光会編「往事茫茫」(全3巻1970年)では当時の京都の航空機製造(三菱重工)の状況を従事者の目で活写している。

そのほか、研究書ではないが、三菱重工京都精機製作所、三菱自動車、日本国際航空工業、日産車体、日産自動車および島津製作所、日新電機の各社の社史や資料類については参考文献として本論末尾の「参考文献一覧」に掲げている。

第1章 京都における航空機産業の立地

太平洋戦争の開戦、進展によって、戦時国策として航空機製造の拡充が図られるようになった。そのため、三菱重工名古屋発動機製作所は製造拡大のために工場移転先が必要になったが、工場移転の直接的理由は名古屋ではこれ以上工場拡張の余地がなく、また、同地での更なる規模の拡大は空襲の目標になりやすいと考えられたからであった。また、日本国際航空工業の新規開設は、戦争の進行によってすでに斜陽化の方向にあった繊維産業に代わる事業として鐘紡(株)(鐘ヶ淵紡績)が求めていた進出分野の代表的なものの一つが航空機の製造であったためである。そして、新規移転、開設の地として京都の地が選ばれることになったのであるが、それにはいろいろの理由があった。

1 京都の航空機産業の立地条件

当時の京都にはいくつかの有利な立地条件があったが、一つは京都には関西地区の送電線が集中して受電が有利なため電力事情が良かったことである。このことはこのたびの東日本大震災のあと電力の安定供給の有無が最大の企業リスクになったことから明らかである。また、航空機用バルブ加工の熱処理に大量に使用する都市ガスの供給力についても京都には相当の余力があったことである。

さらに、京都は他都市との交通アクセスや地域の通勤事情に恵まれ、住宅事情も良かったため会社の厚生施設を最小限度に抑えることが出来たこと、京都は内陸都市であり、空襲を比較的受けにくいと当時考えられていたことなどの理由があった¹⁾。

しかし、決定的なことは、当時の京都地域(太秦、桂、大久保など)には竹藪や田畑、湿地など

の広大な建設用地があったために短期間内の工場建設が可能であったことと、大量の労働力の確保ができたことであった。とくに、後者については戦争一色の社会情勢の下で、地場産業である西陣、室町を中心とした繊維産業等の衰退（企業整備）によって、京都では労働力の確保の見通しが得られたことである。当時のわが国では戦争の進展とともに、膨大な戦線を維持するための軍需品生産の必要から、各企業の雇用量は急増し、労働市場は逼迫して生産要員の争奪、賃金の高騰などを招いていたのであった。さらに加えるに京都は明治維新以来の産業近代化の努力によって、島津製作所や日新電機など精密機械や電気機器の分野ではわが国有数の産業基盤をすでに築いていたことであった²⁾。

2 労働力の確保問題

当時、国家にとって戦争遂行のための労働力の確保は緊急課題であった。労働力の不足を背景に昭和14年（1939）に「国民徴用令」が発令されたが、施行当時はその適用範囲を特殊技能者に限っていた。しかし、その後範囲が拡大され、昭和16年12月太平洋戦争の勃発を期に、不急不要部門に働くすべての男子が動員の対象となり、戦力増強のための企業整備が遂行されるようになった。

また、同19年8月には「学徒動員令」と「女子挺身勤労令」が公布されて、ついに学窓にある学徒や家庭の婦女子までを生産戦線に駆り出して軍需生産に充当した。そして、京都は学徒の町であったためにこの点からも労働力の確保の見通しがあったのである。

このように、当時、国家が労働力の確保にいかにか総力を傾注していたかがうかがわれる。労働力の逼迫はわが国のすべての軍需企業にとって共通のことであったが、京都に航空機産業を開業するためには良質の労働力の大量確保は必須の課題であった。

3 京都における企業整備

昭和15年（1940）年7月7日に発令されたために「七・七禁令」と呼ばれた「奢侈品製造販売制限規則」は、高級染織品の製造販売を即時に禁止

するものであったから、これまで高級呉服を扱ってきた室町、西陣業界に大混乱をもたらした。さらに、昭和16年10月以降5次にわたって実施された「企業整備令」によって、京都の繊維産業の多くは不急不要部門とみなされて転廃業を強いられ、従業者はすべて病者でないかぎり軍用工場へ徴用されるなど労働力の供出、軍事活用が図られた。その結果、室町約2,500軒の店舗は大手21軒を残してバツサリ整理され³⁾、西陣も当時の機台数の3分の2が廃棄され、手機9,933台、力織機3,484台がスクラップとして軍需工場へ運び込まれ、西陣機業はパニック状態に陥ってしまった⁴⁾。

また、染色業の京染業界の場合も七・七禁令や企業整備令のあおりをまともに受けて、大手染色工場は軍需用生産に転換し、残りの工場も捺染機や染色機の金属供出などで次第に工場規模を縮小し、最後に残った捺染業7社も昭和17年7月には一企業（「大同マルタ染工捺染株式会社」）に企業合同をさせられた⁵⁾。

以上のように、京都の繊維産業界は度重なる企業整備によってそのほとんどが壊滅的な打撃を被り、敗戦を待つまでもなく衰退し、従業者の多くは軍需工場へ転職していった。

このような室町や西陣など京都における企業整備の進行と三菱重工業や日本国際航空工業の京都進出、地元企業の軍需拡大は時期的に合致している。

それでは企業整備による転廃業者の実数は一体どれくらいであったのだろうか。これを示す正確なデータはほとんどない。したがって推計せざるをえない。

（ア）いま、西陣機業（織元業者）について西陣織物同業組合清算事務所（西陣同業者組合は昭和13年3月に国の指示によって解散し、戦争経済に即応するために新設された西陣織物工業組合に引き継がれた）発行の「同組合沿革史」（1939年）の調査資料によれば、戦前ピーク時の昭和12年末現在の組合員数（織物業自営業者、賃業者）は6,637人で、従業者は23,461人（内訳は家族従事者14,247人、店員・技術員765、職工6,768、徒弟1,663）であり、総数は30,096人であった。このうち、西陣では5次にわたる企業整備で全体の約3

分の2が転廃業したということであるから、転廃業者の総数は約2万人と推計される。残りの非転廃業者（約1万人）のほとんどは高齢者や婦女子等を主とする家族従事者であり、供出を免れた手機等で細々と軍用品などの生産に従事したのである。

（イ）よく知られていることだが、西陣織は製織工程（織元業者）のみで成り立っているものではない。製織工程の前後には、原料準備行程（撚糸、糸染など）、企画製紋工程（図案、意匠、紋彫、紋編など）、製織準備工程（整経、綜絞など）、さらに仕上工程（整理、加工など）等があり西陣関連業種として西陣独特の精緻な生産システムを形成している。これらの諸工程の従事者約2万人のうち製織工程と同様に3分の2が企業整備されたこととすると約1,300人が転廃業したことになる。

（ウ）京染業界も昭和17年の転廃業者は記録のある業者だけで事業主と従業員を合わせて3,742人に上り、残存従事者（4,885人）も最終的に淘汰された（京都商工会議所編「京都経済の百年」1985年）。

（エ）さらに、室町（室町繊維問屋街）では企業整備の嵐が吹き荒れて既述のとおり、2,500店が僅か21店に減少し、一部の大手商社を残して多くの従業者が転廃業を余儀なくされた。今となればはっきりした数値を把握できないが、室町全体では相当数の転廃業者が生じたものと考えられる。戦前と戦後のきもの呉服業界の比較はむつかしいが、ちなみに京都織物卸商業組合の平成11年（同組合創立30周年）現在の組合員商社数および社員総数（京都地区）を上げれば344社、9,430人という数字である。

以上のように繊維業界だけでもかなりの転廃業者を排出しているが、企業整備による軍需産業への労務転出（供出）が、京都における航空機産業の開設、拡張の主要因の一つになったことについては改めて述べるまでもない。

第2章 三菱重工業の京都進出と事業拡大

1 名古屋から京都への工場進出

三菱重工業の京都進出は3地区に分かれる。昭

和19年1月に京都機器製作所が航空機用エンジンバルブの増産のために太秦地区に、同年7月に京都発動機製作所が航空機エンジンそのものの生産能力アップをめざして桂地区に、さらに20年5月には名古屋発動機研究所山科工場が山科地区にそれぞれ設立されて、ここに京都において2事業所及び1研究所が開設された⁶⁾。

このような三菱重工業の京都地区への展開は戦時の国策としてなされたのであるが、京都の地が選ばれた理由についてはすでに述べたとおりで、当時の京都太秦は広大な竹林と湿地、田圃であり、桂工場の予定地も一面の田圃であった。

京都の工場が開設されると、多くの職員が戦時のさなか名古屋から京都に移転し、工場建設や生産に従事した。京都は空襲がなく、空襲がよそごとのように思われたが、しかし、戦時中の京都は食糧不足がひどく多くの人達が京都の食糧事情の悪さを異口同音に訴えている⁷⁾。

2 京都に開設された三菱重工業の3工場

京都において開設された3工場の規模と操業状況はつぎのとおりである⁸⁾。

（ア）京都機器製作所（太秦地区）

規模：総面積42万4,040㎡、建坪面積6万4,752㎡
工作機械2,210台。設備は鍛造工場、第1～第3機械工場、分析室、管理棟、理財倉庫、青年学校、従業員寮など

人員：（昭和19年後半）名古屋からの転勤者、京都での採用者・動員者、学徒、女子勤労挺身隊など。総数6,000人（鍛造関係2,000人、機械関係4,000人）。当時は太秦工場への交通機関は嵐山電車（嵐電）だけであったが、通勤機関を強化するために東山・仁王門～蹴上間の旧市電のレールを外して西大路四条～梅津間を結ぶ市電に転用することになり、当製作所や日新電機（株）が敷設の使役に協力して市電梅津線（昭和20.2に天神川まで、同20.8.3には梅津まで）が開通した。しかし、戦後昭和33年12月1日には廃止された。

生産状況：戦況の拡大にともない生産量は月々上昇し、前途洋々たるものがあつた。昭和19

年末には月産で排気バルブ8万本、吸気バルブ3万本に達し、三菱航空機のみでなく、中島飛行機や愛知航空機等にも供給し、わが国の航空機用冷却式中空排気バルブ生産の実に70%を占めた。このような生産実績を軍需省が高く評価し「(英米に対する)反攻の狼煙は京都機器から」といわしめた。

しかし、20年4月16日にアメリカ軍の太秦地区の空襲を受けて機械工場が被爆し、死者2人、重軽傷者40人を出し、これを契機に工場疎開（愛宕電鉄の清滝トンネル跡、周山街道の林間部などへ）が本格的に開始された。

（イ）京都発動機製作所（桂地区）

規模：総面積165万㎡のうち70万6,629㎡（現在の陸上自衛隊桂支処、桂高校など）の工場敷地、建屋延べ面積12万8,238㎡。機械組立工場（6万8,310㎡）、調質工場（1万1,880㎡）、試運転場、板金工場、塗装工場、検収場、発送場、診療所など

人員：名古屋からの転任者、京都での採用者・動員者、学徒や戦争への従業員の出征などによって戦時末の人員は流動的であったが、終戦時には9,800人となり、増える従業員の通勤のために阪急電鉄は工場近くに物集女駅を新設したほどであった。

生産状況：火星型航空機エンジンの本格的な生産を開始したが、発足当初は極度の資材物資の不足、工作機械の入手難、入手機械器具の品質問題などのために生産は初期の計画にほど遠く、特定部品加工の域を出なかった。戦局の熾烈化とともに京都機器製作所と同様に工場疎開を余儀なくされ、市内の大丸百貨店、学校、旧東海道線の逢坂山大谷隧道などへ分散して生産を継続したが、実戦力を発揮するに至らずに終戦を迎えた。

京都は学術都市のために若い優秀な学徒が多く、このことが京都に進出した軍需企業にとって魅力の一つであったが、両工場のそれぞれに青年学校が設けられ、技能養成工、地場産業からの転職者による速成工、動員学徒らに対する技能訓練を実施した。

（ウ）名古屋発動機研究所、工場（山科地区）

操業状況：昭和20年5月に鐘淵工業山科工場を転用して開設され、航空機用の治工具などを生産したが実績の上らないうちに終戦になった。しかし、戦後当初の企業の民需化に際して、唯一の黒字部門として貢献した精密切削工具の生産は、当山科工場の人材、設備が源泉となったのである。

人員：名古屋発動機研究所の終戦時の従業員総数は8,120人で、そのうち山科地区への疎開による移動人員は3,500人であった。ほとんどが徴用工であり、これだけの人員の宿舍等の厚生施設を一時に手入れすることも大変であった。

当時のわが国の多くの軍事工場では、急激な軍需要求や技術者の出征のために熟練工が極度に不足したが、京都発動機製作所でも現場のほとんどが徴用工と学徒によって運行され、その数は終戦にならなければ総勢1万人を超える筈であった。しかし、京都の場合は、動員されてきた徴用工には西陣織や伝統産業の職人や徒弟などがおり技術的にもかなりのものであった。そのために平均生産高は名古屋工場の熟練工の記録をはるかに上回り、これには軍当局も全く驚かされたということである。

第3章 日本国際航空工業の京都開設と事業拡大

1 国際工業（株）の設立（昭和14.11.17）

日中戦争の長期化と戦局の拡大にともない、昭和13年には航空機製造事業法（航空機工業の強化、育成）の制定と国家総動員法が施行された。

こうした状況の中で、関西財界の重鎮である鐘淵紡績（株）社長津田信吾が国策への協力と変貌する経済環境（戦争による紡績業の斜陽化）に対応して同社の体質強化を狙い、事業の多様化を進め、航空機工業への進出を図ろうとして国際工業（株）を設立した〔本店東京市、資本金3,000万円、取締役社長津田信吾（鐘淵紡績社長）、従業員約20人〕⁹⁾。

しかし、航空機の製造に最も必要な経験者が少なく、同社独自での技術開発は無理との結論に達

した。そこに浮上してきたのが日本航空工業〔本店大阪市、資本金300万円、取締役会長寺田甚吉（岸和田紡績、南海鉄道各社長）、従業員約150人〕との合併案であり、これには機体の量産化をねらう両社だけでなく軍部のあと押しもあった。

2 日本国際航空工業（株）の誕生（昭和16.7.1）

かくして、日本航空工業（株）の技術力と国際工業（株）の大規模体制とが結びつく両社の合併には何らの障害もなく、社名は日本国際航空工業（株）と名づけられた¹⁰⁾。

〔合併後の日本国際航空工業の概要〕

- ・本店所在地 東京都品川区大井権現町3699
- ・資本金 3,600万円
- ・取締役社長 津田信吾 同副社長 寺田甚吉
- ・工場所在地 京都工場 京都府久世郡大久保村（153万9,780㎡）
京都飛行場：既設の飛行場を拡張、航空局用地は約68万㎡
〔通信省は防空と乗員養成のために14年度に10箇所の飛行場の新設計画をたてたが、京都市を中心にこれを巨椋池干拓地（佐山村）に誘致したのが京都飛行場である〕
平塚工場 平塚市（14万5,200㎡）
- ・従業員 3,133人（平塚2,561人、京都572人）
- ・業務分担 京都工場 主として航空機機体の製造、組立
平塚工場 主としてプロペラの製造、エンジンは大阪機工の神埼工場を買収して製造

3 京都工場の規模拡大と操業状況

昭和16年12月には太平洋戦争に突入し、航空機の消耗は激しく、軍は過酷な増産命令を航空機製造各社に指示した。しかし、京都工場ではこれ以上の工場の増設は困難であったため、京都市域の各種工場を借用または買収し、建物、設備、従業員（労働力と技術）をそのまま転用することとした。その結果、京都市域には日本国際航空工業（株）の多くの分工場が設置されることになった¹¹⁾。

（ア）相次いで設置された分工場の設置状況

京都市域の分工場の多くは、当時京都市内に点在していた各種の鐘紡工場を軍需転用したものである。鐘紡にとって京都は繊維生産の拠点として重要な地位を占め、琵琶湖疏水の開削などによる水利の便と水質のよさによって京都市域にはすでに明治時代から鐘紡関連の工場が多く存在していた。そして、統制経済による繊維産業の企業整備によって生じた遊休施設を分工場として、以下のように軍需転用したのである。

- ・上京工場（土地5,411坪、建物5,111坪）
昭和16年12月に鐘紡上京工場（左京区川端丸太町東竹屋町）を借用、19年2月には買収 → 航空機機体ならびに部品の製造
- ・園部工場（土地9,422坪、建物2,513坪）
17年5月に郡是製糸（株）園部工場を買収 → 京都工場所属の工具養成工場等に転用
- ・上京工場（土地7,100坪、建物2,832坪）
18年4月に京都市の勸業館（左京区成勝寺町）を軍の強制を得て借用 → 従来の上京工場とは約500メートルの至近距離。18年9月にはこれを上京第1工場とし、従来の上京工場を上京第2工場とした。
- ・京都工場（鐘紡直営）
18年11月に世界の絹紡績業界で最高の設備を誇った鐘紡京都工場（左京区高野竹屋町、高野川の流域）を → 木製航空機工場（陸軍練習機の翼小骨の組立て、機体の製作。20年6月に第1号機が試作飛行に成功）に転用。なお、本工場の場合は鐘紡直営で航空機部品事業を営み、日本国際航空工業（株）の協力工場になった。
- ・技術研究所の設置（当社の京都工場・大久保の一角に）
航空機機体用の材料として使用していた金属材料（ジュラルミン）の入手が困難になる → これに代わる材料として強化木（積層材）を活用するために各種の材料研究、実験
- ・その他の軍需産業への鐘紡工場の転用例（ただし、京都市域のみ）
19年、鐘紡下京工場（絹紡） → 松下電機（株）真空管（電波兵器用）工場に譲渡
20年、鐘紡山科工場（絹紡） → 三菱重工業名

古屋発動機研究所、工場に賃貸

（イ）戦時下の従業員の状況

戦争末期（昭和20.8.15現在）の従業員数は23,773人、うち京都工場は11,782人。京都工場の従業員の内訳は、職員2,044人、工員は9,738人で、工員は現員徴用（6,153人）、新規徴用（966）、学徒（2,302）、女子挺身隊（317）で構成されていた。

なお、昭和3年11月に国鉄京都駅から近鉄西大寺駅間に開通した奈良電鉄（昭和38年には買収されて近鉄京都線になる）は、名だたる赤字路線であったから「カラ電」の異名をもって呼ばれたが、沿線の軍需工場（従業員が1万を超えていた日本国際航空工業など）の設置などをきっかけに黒字に転じた。

当工場の航空機生産は月産30機のピッチで進んだが、昭和20年に入ると空襲の激化によって混乱

のうちに生産量は計画の10分の1に低下した。京都工場（大久保）では20年7月24日（死者6、負傷者多数。当工場近辺の民家等では死者7、負傷者数名）、7月28日（不明）、7月30日（死者2、負傷者3）の3回の空襲を受けて生産活動が停止し終戦を迎えた。

第4章 京都の地元企業の軍需拡大

第二次世界大戦の総力戦の真ただ中であって、京都の地元企業の多くが軍需生産に転換し、京都は唯一戦災を蒙らず、軍需生産のウエイトを高めていった。ここでは京都の代表的な地元企業である島津製作所と日新電機について軍需拡大の過程をたどる。

表1 戦時下における島津製作所の相つぐ工場の増設、拡張

昭和年	工場名	面積 (約㎡)	生産機種
13年	西大路分工場（京都市中京区）	5,000	理化学器械の一部
	電熱機器工作課工場（三条工場内）	1,200	電気炉
	レントゲン工作課工場（ 〃 ）	3,500	野戦・艦載用X線装置
	ゲージ工場（京都市中京区）	830	ゲージ類
14年	精機課第2工場（三条工場内）	4,300	魚雷・機体・発動機の部品
15年	同上の増築	3,300	同上
	御池工場（京都市中京区）	2,000	航空計器、航法計器
	志村工場（東京市板橋区）	5,000	航空計器
16年	小川工場（京都市上京区、日本電池（株）の小川工場を借り受ける）	2,300	X線管、整流管
17年	五条工場（京都市右京区に新設）	47,000	注油器、歯車ポンプ、魚雷部品
	伏見工場（京都市伏見区、日本電気計器株式会社を吸収合併）	63,000	電気計器、測定器、航空計器、工業計器
	夷川分工場（京都市左京区に開設）	2,100	ph測定装置、油類試験機など
18年	早川化学研究所（大阪市豊能、買収）	1,000	蛍光板、増感紙
	紫野工場（京都市上京区、元京都織物紫野工場跡を買収）	12,500	金属材料試験機、硬度計、航空機用気化器、機体部品
	四条工場（京都市中京区、辻紡績株式会社から買収）	53,000	発動機部品、機体部品
	板橋工場（東京市板橋区、工業電気計器株式会社を合併）	—	高温指示計、記録計、調整計
19年	九条工場（京都市下京区九条下殿田町の矢代仁商店所有工場を借り受け）	6,700	航空計器
	高野工場（京都市左京区高野上開町の敷地を買収）	17,500	航空計器用ベローズ
	寺田工場（京都府久世郡寺田村に工場敷地を買収し、建物の棟上式を行なう）	274,400	歯切盤、中繰り盤などの工作機械を計画するも終戦
	赤川工場（大阪市旭区、当社マネキン営業部敷地と村上平衡器製作所を吸収）	1,600	各種天秤類
	蒲田工場（東京市蒲田区、島津計器工業株式会社を改めて当社に合併）	5,000	圧力計、気象計器、弁など

（出典）島津製作所編「島津製作所百十年史」1985年 43頁

1 島津製作所の戦時中の軍需拡大

(ア) 軍需生産への傾斜¹²⁾

島津製作所が軍需生産を始めたのは、満州事変勃発（1931年）以後のことである。それ以来、昭和8年（1933）には大阪陸軍造兵廠から擲弾筒を、翌9年には火器の照準具の製造を要請されたが、それは当社の精密加工技術力が高く評価されたためであった。

その後、昭和11年になると飛行機部品として燃料系統、潤滑系統のコックの生産が始まり、12年には機体部品、気化器、燃料ポンプを、13年には野戦空中聴音機および探照燈、14年には航空計器、15年には航空計器用ベローズ、16年には航空機、艦船用六分儀の生産をそれぞれ開始した。

昭和16年には戦制上に兵器部を設け、18年10月には軍需会社法が公布され、三菱重工業以下150社とともに島津も軍需会社第1次指定を受けることになった。

(イ) 工場の増設と拡張¹³⁾

工場の増設は当社の構内における工場の拡張だけでなく、とくに昭和16年以降は新しく用地を求めて新工場の建設、関係会社の吸収合併、あるいは他社の工場の借り受けなど、その地域も京都市内外にとどまらず、東京、大阪にまでおよんだ。表1に、昭和13年（1938）から19年にかけて増設、拡張されたおもな工場を年次別に示す。

同表を熟覧すると、一つは、太平洋戦争の突入とともに当社がいかに急速に軍需生産に傾斜していったかがわかり、二つは、当社の精密加工技術が評価されて始まった航空機器分野への発展である。このような京都における地元企業の技術的基盤の形成が航空機産業の京都進出の魅力の一つであった。

(ウ) 従業員の増加とその特徴¹⁴⁾

当社の従業員数は増加につぐ増加を続け、その推移は昭和13年に3,016人、14年に4,052人、15年に5,561人となり、昭和16年には8,799人であったのが、3年後の19年には学徒動員などを含めて24,746人に達した。

昭和17年3月に第1回の徴用工200名を受け入れ、その後、昭和19年6月まで8回にわたり約2,000名を受け入れた。大部分は工員養成所で1～

3ヶ月、工員としての基礎訓練を受けて後それぞれの生産現場に配置された。

しかし、昭和20年8月15日の終戦を経て全従業員から退職願を提出させ、その後50日に及ぶ臨時休業ののち、10月10日に再建要員として2,865名の再採用者を決定して、業務を再開することになった。

2 日新電機（株）の戦時中の軍需拡大

昭和12年（1937）年には右京区梅津（現在地）に本社工場を新設、移転。同19年に軍需会社法により軍需会社の指定を受ける。以下、当社の戦時中の生産状況は次のとおりである¹⁵⁾。

敷地：右京区梅津高畝町・昭和12年 敷地 17,820㎡

さらに敷地の新規拡張 同13年 10,890㎡ 及び 9,900㎡、

同14年 隣接地 24,570㎡

生産品：本社第一工場（電機機械、計器変成器、配電盤など）

本社第二工場（計器機械、検査場など）

東京工場（昭和12年東京・大森区 陸軍航空本部向け絶縁抵抗測定器）

太秦工場（同14年 配電盤用計器、軍用普通級計器など）

昭和15年にはますます軍関係の注文が増え、陸海軍から技術面で高い評価。

陸軍用 航空計器など、海軍用 陸上・艦船用の配電盤、航海計器など

人員：19年現在4,500名（うち、従業員2,695名、その他は動員学徒、徴用工）

昭和20年4月16日に、当社に隣接する三菱重工業に米軍の爆撃。当社工場にも破片が飛散。敗戦によって従業員は352名に減員し、生産はストップ状態になる。

結 語

終戦後は昭和20年8月15日の敗戦に引き続いて、9月2日には占領軍であるGHQ（連合軍最高司

令官総司令部）から一般指令第1号「軍需生産の禁止令」が出され、9月22日には対日管理方針として日本の「非軍事化」「民主化」「平和経済活動の再開」が矢継ぎ早に指令された。とくに、航空機の生産が全面禁止となり、手持ちの仕事を根こそぎ取り上げられた企業は死に物狂いとなって民需産業の物色に奔走した。

戦時中に戦争バブル経済の下で肥大化していた軍需産業にとって、戦後の民需転換（軍需生産をやめて民需・平和生産に生産品目を転換すること）はきわめて困難なことであったが、戦時中の残り資材を利用した家庭用品（ナベ、カマなど）や農具（クワ、カマなど）の製造による民需化の初期段階を経て、企業はようやく本格的な民需転換の途にかかり始めた。

三菱重工業は戦時中の航空機エンジン生産の技術と設備を生かして、太秦工場では自動車用エンジンバルブの生産に、桂工場ではトラック（ふそうKT1型4トン積トラック）の生産に、かつ、山科工場の治工具部門の技術は精密切削工具の生産に転換した。とくに、精密切削工具は戦後最初の唯一の黒字部門として企業の再出発に貢献した。これらの工場は幾多の変遷を経て後に三菱自動車工業（株）京都製作所や三菱重工業（株）京都精機製作所として更生した。

いっぽう、宇治（市）大久保地区等に所在した日本国際航空工業も敗戦によって京都市内にあった多くの分工場が解体転用されて大久保地区のみとなった。戦後は日国工業（株）と社名を変更し航空機生産の技術と施設を活用して自動車車体や鉄道車両の製作に転換した。そして、これもまた多くの経過の後に日産車体工機（株）として更生した。

これら大規模な軍需企業だけでなく、京都の多くの地元企業（もともと京都の地元企業の生産品

は軍民両用のものが多かったが）もそれぞれ一時的には経営規模を縮小しつつも民需生産に拡大していった。

本論では主として京都における戦時中の繊維産業の企業整備と転廃業、それが大きな誘因の一つになった航空機産業の京都進出、事業拡大等について述べたが、軍需生産体制の崩壊にともなう戦後の民需転換とめまぐるしい企業組織の変転過程を経て、戦後の京都の新しい産業構造が培われていったと考えられる。これについては別の機会に譲りたい。

引用・参考文献一覧

- 1) 三菱重工（株）編 [1994] 「三菱重工・京都精機製作所五十年史」 4 頁
- 2) 前掲書 5 頁
- 3) 京都織物卸商協会編 [1957] 「京都織物卸市場の概要」 57 頁
- 4) 西陣織物工業組合編 [1972] 「西陣織物工業組合20年の歩み」 529 頁
- 5) 京都市染織試験場編 [1990] 「京都近代染織技術発達史」 71 頁
- 6) 三菱重工（株）編 [1994] 前掲書 3 頁
- 7) 三菱重工名古屋・菱光会編 [1970] 「往事茫茫」 第2巻109 頁
- 8) [この節全般] 三菱重工（株）編 [1994] 前掲書 5 頁～
三菱自動車工業（株）編 [1993] 「三菱自動車株式会社史」 82 頁～
- 9) 日産車体（株）編 [1982] 「日産車体三十年史」 6 頁
- 10) 日産車体（株）編 [1982] 前掲書12 頁～
- 11) 前掲書 14、33 頁
- 12) 島津製作所（株） [1985] 「島津製作所百十年史」 42 頁
- 13) 前掲書43 頁
- 14) 島津製作所（株）編 [1967] 「島津製作所史」 92 頁
- 15) 日新電機（株）編 [1992] 「人と技術の未来をひらく日新電機75年史」 4 頁～