

岐阜県立関高等学校地域研究部報告

第11号

特集： 岐阜県の陸軍秘匿飛行場 ～調査及び保全・活用に向けた活動の報告～

・ 岐阜県の陸軍秘匿飛行場と本土決戦準備	
長屋颯太	 2
・ 平和の語り部プロジェクト	
平田恵大 奥田 瞬 熊谷洸汰 後藤央祐 長屋颯太 古岡祐真 山本康生	 24
・ 秘匿飛行場調査日誌	 30
・ 後 記	

2026年8月26日

岐阜県の秘匿飛行場と本土決戦準備

長屋 颯太

- 1 はじめに
- 2 調査の成果—関飛行場
 - ① 2021 年の調査結果
 - ② 2022 年の調査結果
 - ③ 2024 年以降の調査
- 3 調査の成果—大垣飛行場・本巣飛行場
 - ① 概要—大垣飛行場
 - ② 概要—本巣飛行場
 - ③ 大垣飛行場と本巣飛行場
 - ④ 大垣飛行場の遺構群
- 4 飛行場と本土決戦構想
 - ① 航空要塞構想
 - ② 秘匿飛行場との関連
 - ③ 航空要塞と地下工場
 - ④ 本土決戦構想
- 5 おわりに
- 6 資料・脚注

1 はじめに

太平洋戦争末期、着々と迫りつつある米軍に対し、日本軍は航空機を用いて日本本土を防衛する本土航空作戦を立案し（1944.7）、各地で関連施設の整備を行った。我々の住む岐阜県も例外ではなく、関・大垣にそれぞれ一つずつ陸軍の秘匿飛行場建設が計画された。我々地域研究部は2021年より、関飛行場や周辺の大戦時地下工場について調査を行ってきた。



写真1 飛行場滑走路跡

今回の調査では、以前の調査結果をもとにすることで関飛行場の正確な位置を特定した。また、これまで調査を行ってこなかった大垣飛行場、そして岐阜県本巣市と岐阜市に広がる名称不明の飛行場（写真1）の調査を行い、二つの飛行場について明らかにした。以下、その内容について説明する。

2 調査の成果—関飛行場

① 2021年の調査結果

2021年1月、地域住民からの情報提供を受けた地域研究部は、関市・美濃加茂市・坂祝町に広がっていたといわれる関飛行場についての調査を開始した。住民の証言や遺構の調査を行うとともに、文献をもとに、岐阜県に陸軍秘匿飛行場が建設された背景を明らかにした。以下に概要を示す。

（1）概要

現在の関市大杉から美濃加茂市稲辺、坂祝町深萱・黒岩にまたがるカナクズ山（標高126.9m）の北側に広がる台地上に、東南東から西北西にかけて滑走路跡が残る。米軍撮影の航空写真（1947.12）を見ると、すでに撮影当時の段階で滑走路が消え、農地化されていることが分かる。カナクズ山及び周辺の丘陵にかけて多くの地下壕が残っているが、それらの中には、経年劣化による浸食と崩壊が進んでおり内部調査が難しいものも多い。滑走路は、カナクズ山及び周辺の丘陵に作られた地下壕とともに、陸軍の将兵及び地域住民によって建設された。

（2）飛行場建造の背景

ミッドウェー海戦（1942.6）以降、敗北を重ねた日本軍は、サイパン島失陥（1944.6）と絶対国防圏の崩壊による本土攻撃の危機に対し、本土・南西諸島・台湾・フィリピンをあらたな国防圏とし、陸海空戦力を結集して抗戦するという捷号作戦を策定した（1944.7）。ところが、翌年3月に硫黄島が失陥、捷号作戦は失敗に終わった。そこで、陸海軍は捷号作戦に代え、千島・小笠原諸島・南西諸島・台湾への米軍侵攻に対し、できる限り敵戦力を減らしつつ軍備を整え、本土で一大決戦を行う決号作戦を発令した（1945.4）。

捷号作戦、決号作戦ともに、遂行に当たっては航空兵力増強が重視されると同時に、敵襲に備え航空兵力を分散・秘匿することが急務とされ、そのために、全国各地に秘匿飛行場が建設された。秘匿飛行場には滑走路や誘導路のほか、掩体・地下壕・地下式司令部を整備するよう指示がなされていた。

関飛行場は、当初、捷号作戦の際に航空機を離着陸させるための飛行場として建設されていたが、1945年3月に硫黄島が失陥、捷号作戦は失敗に終わり、飛行場の性質は大きく変化することとなる。関飛行場は、決号作戦に向け特攻飛行機を離陸させる特攻飛行場へ

と、その役割を変化させた（注 1）。飛行場は 1944 年 12 月に建設が開始され、翌年の 4 月に完成した（注 2）。

（3）周辺にみられる地下壕遺構

『関市史』においては関飛行場周辺に 180 余の地下壕の存在が示されている。地域研究部の調査においては、計 20 か所の地下壕を確認した。

特に、カナクズ山西側中腹に奥行 38m の地下壕が注目される（図 2）。入口から中ほどまでは素掘であるが、中ほどから奥壁にかけてコンクリートで補強されていて、天井面には電線引き込み用と思しき金釘が打ち込んである（注 3）。踏査した地下壕のうちコンクリートを用いたものはこの 1 基のみであり、住民の証言によれば、飛行場建設当時から「司令部地下壕」として知られていたという（注 4）。司令部地下壕のある山腹から駆け上がった山頂付近には、盛土遺構、コンクリートの基礎、石積、通気口らしき金属製品が残る（注 5）。他地域の秘匿飛行場（岐阜県本巣市など）に見られる「防空監視哨」施設と類似しており、類似施設である可能性がある。カナクズ山周辺地下壕については『岐阜県立関高等学校地域研究部報告 第 6 号』（2022・3）に詳細が記録されている（注 6）。

（4）聞き取り調査から

当時を知る住民に行った聞き取り調査からは、関飛行場滑走路の大まかな位置のほか、建設当時の兵士・住民の生活について情報を得ることができた。詳細は上述『岐阜県立関高等学校地域研究部報告第 6 号』に記録されている。

② 2022 年の調査

特攻作戦には相当数の飛行機が必要となる。戦局悪化の中、三菱・川崎ともに、生産拠点を分散・疎開させた。自治体史には、関飛行場周辺の寺院や公共施設、地下壕には、飛行機部品が秘匿されていたと記録されている。飛行機や部品の生産に着目し、地域研究部は、2022 年 8 月より、関飛行場からもっとも近い三菱第五製作所の疎開地下工場についての調査を行った。

（1）飛行場と飛行機生産

インパール作戦の最高指揮官、河辺正三は、1945 年 4 月 7 日、特攻作戦を指揮する航空総軍司令官に就任した。着任まもない 5 月 4 日、河辺が関飛行場を訪れたことを、本人自身が日記に書き記している（注 7）。日記には、所沢から関まで飛行機で向かったこと、滑



写真 2 司令部地下壕



上・写真 3 関飛行場と関連施設

下・写真 4 川辺地下工場と関連施設

※資料編に拡大図掲載

走路整備や工場の分散・疎開が不十分であることが記されている。視察目的が、秘匿飛行場の建設・運用、及び工場の分散・疎開の進捗の確認にあったことは明らかであり、文面からは工事の遅れに対する危機感が伝わってくる。

1944年7月のサイパン島陥落後、空襲に備え工場の分散・疎開が本格化した。関飛行場近辺でも、学校の教室が作業場に、紡績工場が分工場に転用された。我々の母校、関高校の前身、武儀高等女学校の生徒も、川崎分工場に動員されている（注8）。

（2）川辺地下工場

関飛行場から飛び立つはずであった航空機は、いったいどこから供給される予定だったのだろう。そんな疑問を抱きながら調査を行ううちに、興味深い記録を確認した。関飛行場の東方、現在の可児市や川辺町においても航空機生産のための地下工場が建設されていたというのである。

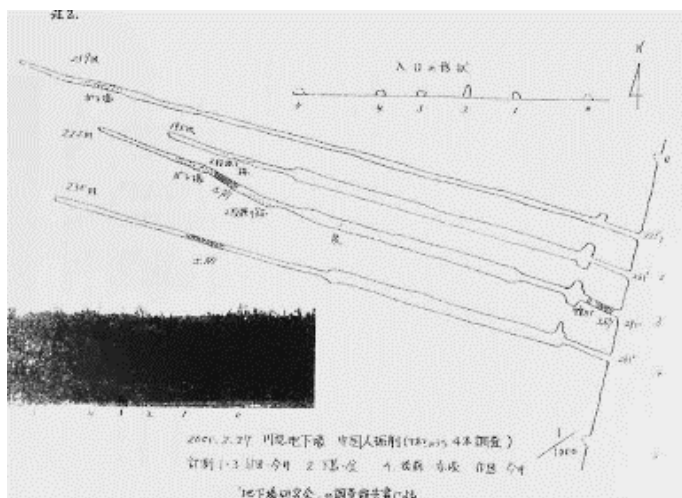
川辺地下工場から関飛行場までの距離は、およそ9km。国鉄の軌条を用いれば、航空機部品の輸送は可能である。我々は、川辺に残る地下工場（三菱第五製作所）の役割が、関飛行場と関連性を持つ可能性を想定し、調査を行った。

地図（写真3）を見ると、国鉄中川辺駅からほど近い丘陵に築かれた三菱

第五製作所の疎開工場が、関飛行場からもっとも近い地下工場であることがわかる。川辺・坂祝工場ともに、鉄道利用が可能な利便性を備えた場所を選んで建設したのであろう。

1944年12月、三菱第五製作所の疎開工場として川辺地下工場が、同じく第四製作所の疎開工場として可児久々利の地下工場建設が始まった。久々利工場は総延長7キロで、国内最大級の規模であった（注9）。地図（写真4）は川辺地下工場と関連施設の位置関係図である。駅からは約2キロ。ゆくゆくは国鉄引き込み線を敷設する予定であった。建設現場は幕引山と呼ばれる南北に延びる丘陵の山腹で、計11本掘削された地下壕のうち3本が今も開口する。当初は、川辺から美濃加茂に広がる丘陵一帯に地下工場が建設される予定であったが、工事難航のため規模を縮小したという（注10）。

北側4本の地下壕に関しては、90年代、地下壕研究会による測量が行われている。北から全長259m、195m、222m、230mほどの規模を有する（図版1）。掘削で掘り出された土砂の山が現在も残されており、土手のようにそのまま山すそに積み置かれ総延長300mに達する（写真5）。地下壕内は崩落が激しく立入りが危険なので、ドローン撮影を試みた。飛島組によれば、奥行270mの地下壕を掘削する予定だったという。入口近くには横に連



上・図版1 川辺地下工場の測量図

下・写真5 掘削土の状況と地下壕の現状

※資料編に拡大図掲載

結するトンネルを掘りかけた形跡がみられる。地下壕を横につなげて格子状にすれば、総延長 4 キロ規模の工場が完成した可能性がある。掘削には、発破や削岩機もつかわれたが大半は人力掘削で、北側 5 本は中国人、南側 6 本は朝鮮人が掘ったと伝わる。

(3) 中国人労働者について

川辺地下工場現場では、朝鮮人のほか、1945 年 5 月、飛島組が御岳発電所工事現場から連れてきた中国人 270 名が作業に従事していたとの記録が残る。終戦直後に飛島組が作成した事業報告書のコピーには中国人 270 名の全氏名・出身地が記録されており、うち 4 名が病気や事故によって亡くなったことなどの記載を確認した(『華人労務者関係調書』1946 岐阜県加茂郡川辺町株式会社飛島組作業所)。

この件に関し、地域研究部は、当時を知る住民に聞き取りを行い、工場建設時の中国人労働者について証言を集めた。詳細は巻末に記載する。

④2024 年以降の調査

(1) 関飛行場

我々は、調査内容をもとに、当時を知る住民への聞き取り調査を継続している。2024 年以降、我々は関飛行場に関する新たな情報を得るとともに、それを用いた滑走路の規模の特定、遺構の記録を行った。

(i) 秘匿飛行場の新たな調査

我々は証言により、飛行場には滑走路をカモフラージュするための小屋や植木鉢が設置されていたことや、滑走路建設時に、傾斜面を平坦にするために兵隊が人の身長の高さほどの土盛りを行ったことなど、建設の様子について新しい情報を得ることができた。

それらの証言の中で、地域による滑走路建設の際の児童の徴用に興味深い差があった。滑走路のまたがる三市町のうち、稲辺及び坂祝町においては児童の滑走路建設動員が行われていたという証言がある一方(注 11)、関市大杉では児童の動員は行われていなかったという証言が存在する。地域によって児童の動員に差があった理由は定かではない。

(ii) 滑走路位置・規模の特定

2024 年までの調査では、飛行場の大まかな位置を明らかにすることはできたが、滑走路の詳細な規模および位置については不明であった。しかし、我々は住民の証言より判明した暗渠の存在の確認をきっかけとして、2025 年 2 月より暗渠や当時の地割、航空写真などを調査し、滑走路の正確な規模と位置を特定した。

(2) 新たな遺構の確認

聞き取りから新たな情報を得る中で、「滑走路に直行する形で谷水を通すための暗渠が存在していた」という証言を得た。その証言から、これまでわからなかった滑走路の位置・規模を特定することができるのではないかと考えた我々は、暗渠についての調査を行うことにした(写真 6)。暗渠は 2025 年 2 月に行った内部調査により、長さが平均 99 cm、内径 99 cm の鉄筋コンクリート製のヒューム管が 74 本連なった総延長 71.7m のものであると判明した。しかし、証言によると、この暗渠は戦後に滑走路南方向に延長されたものであったという。この証言をもとに、暗渠内部の観察を行ったところ、延長部分の継ぎ目の痕跡を確認することができた。結果、設置当時の暗渠の総



写真6 暗渠の排水溝

延長は 65m であると分かった。戦後行われた聞き取り調査の記録の中で、滑走路幅はおよそ 50m から 60m ほどであるという内容が確認できたことから、暗渠付近の法面を含んだ滑走路幅は 65m、法面を含まない滑走路全幅はおよそ 50m ほどであったと推定できる。

(i) 滑走路の地割

滑走路幅を明らかにした我々は、次に周辺の地割や旧道の位置から、滑走路の位置・規模を特定するための調査を行った。終戦直後に滑走路は農地化されたため、航空写真を用いた場所の特定はできなかったが、当時の旧道が現在も生活道路として残存していることが分かった。その後、聞き取りから、当時の旧道のうち一つが飛行場南端部に沿う形で存在していたことや、戦後に飛行場跡に直行する形でいくつかの生活道路が作られたことなどの証言を得た（注 12）。

(ii) 滑走路の全貌

これらの調査結果を受け、我々は「暗渠に直交し、当時の旧道に沿う長さ 50m の水平な二点間」に滑走路が存在したと考えるにいたった。そこで 2025 年 3 月、標高測定アプリとメジャーを用いて、暗渠周辺を起点に上記の条件に当てはまる箇所を探索し、それらを線で結ぶことで滑走路の位置の推定を行った。調査の最中、滑走路の北東部と推定される場所において、約 100m にわたり滑走路推定ラインに一致する私道とスロープ状の地形の存在を確認した。この地形は当時の航空写真にもその存在が確認されているため、私道及びスロープ状地形は、当時の滑走路北端部とその法面を流用したものであると考えられる。戦前からの残存が確認されている旧道の上に滑走路が作られたとは考えにくいため、飛行場輪郭線と旧道の交わる点を飛行場東端と仮定して、地域住民の証言より明らかになっていた滑走路の西端部である商業施設との距離を測定したところ、証言による滑走路の長さ（1k m）とほぼ一致した。それらの事項から、我々は滑走路の位置を特定した。滑走路は幅約 50m。商業施設から約 1k m 続き、自動車学校西辺まであったと考えられる。



写真 7 北麓に残る退避壕跡

(iii) 退避壕跡

調査を行う中で、前述の暗渠のほかに、今年新たにカナクズ山北麓において敵の攻撃から身を隠す壕の存在を確認した。全長 30m、幅 2m、高さ 1.4m の溝が、カナクズ山北麓に残っている（写真 7）。「退避壕」としての役割を持つ可能性が高いと考える（注 13）。壕の類例は関市迫間でも見られるが、自治体史などにも記述はなく詳しいことは不明である（注 14）。

(iv) 掩体

『坂祝町史』によると坂祝町黒岩には複数の掩体が整備されたとのことである。住民の証言では、戦後しばらくまで、3 カ所ほどの掩体が残っていたが、現在は農地化や宅地開発等により、完全に滅失したとのことである。このほか、住民から、カナクズ山の北辺や加茂野町稲葉池の南側にも掩体があったとの証言を得たので、現地踏査を行なったが遺構を確認することはできなかった。

3 調査の成果—大垣飛行場・本巣飛行場

調査を行う中で、関飛行場にはほとんど掩体が残存していないことを知った我々は、掩体の姿を知るべく、2025 年 8 月より、地域住民から掩体らしき遺構の目撃証言のあった本

巢の飛行場跡の調査を行った。



図版2 関飛行場関連遺構図

地域住民への聞き取り調査や文献資料、遺構の確認、ICTを用いた複合的調査を行う中で、本巢の飛行場と大垣飛行場との奇妙な関連性を感じる事となった。

①概要—大垣飛行場

『大垣市史』や陸軍記録『本土航空作戦』には、岐阜県では関飛行場のほか、大垣の秘匿飛行場の存在が示されている。『大垣市史』には、市内荒尾の東海航空工業大垣工場の隣接地に、飛行場建設の計画があったと記されている。荒尾でエンジンその他の部品の生産・組み立てを行うことで、自立した特攻作戦を行う構想だったのかもしれない。物資においても、国鉄荒尾駅を用いて輸送は可能である。しかし、現在の荒尾において、滑走路や司令部、地下壕等の飛行場の存在を示す遺構は確認されていない。空襲により、痕跡すら残さぬほどの破壊を受けたのであろうか。

大垣飛行場についての資料はあまりにも少なく、陸軍資料には大垣での飛行場建設の旨の記述があるものの、実際には大垣の荒尾地区における滑走路建設の証言や遺構は確認されていない。岐阜県文化財保護センターが行った荒尾南遺跡発掘調査においても、米軍の焼夷弾が複数確認されたのみであり、考古学的資料からでは大垣での飛行場滑走路の存在は疑わしいものである。

②概要—本巢飛行場

岐阜県岐阜市・本巢市にまたがる船来山（116m）のふもとに名称不明の飛行場滑走路があったという証言がある。1943年の航空写真には、近く整理によって現在は滅失した滑走路跡

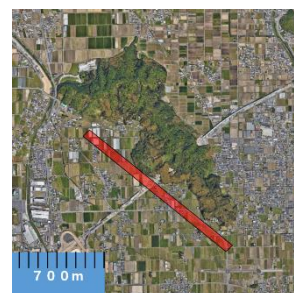


写真 8 本巢に広がる滑走路

がはっきり見てとれた（滑走路復元・写真 9）。米国国立公文書館の記録からも、1945 年 5 月 19 日に米軍偵察機による本巣飛行場の偵察が行われたことがわかる。記録には KITAGATA の名称（米軍命名の仮称）が記録されており、上空からは航空機や関連施設は確認できなかったことが読みとれた。『糸貫町史』には、「船木山南麓の春稲神社から智勝院にかけての地に、1945 年 4 月より、滑走路建設が始まった」との記述が残る。滑走路には 700 名の兵士ほか、住民も動員された。周辺には地下壕や掩体、誘導路が建設されたが、完成には至らなかったようである。

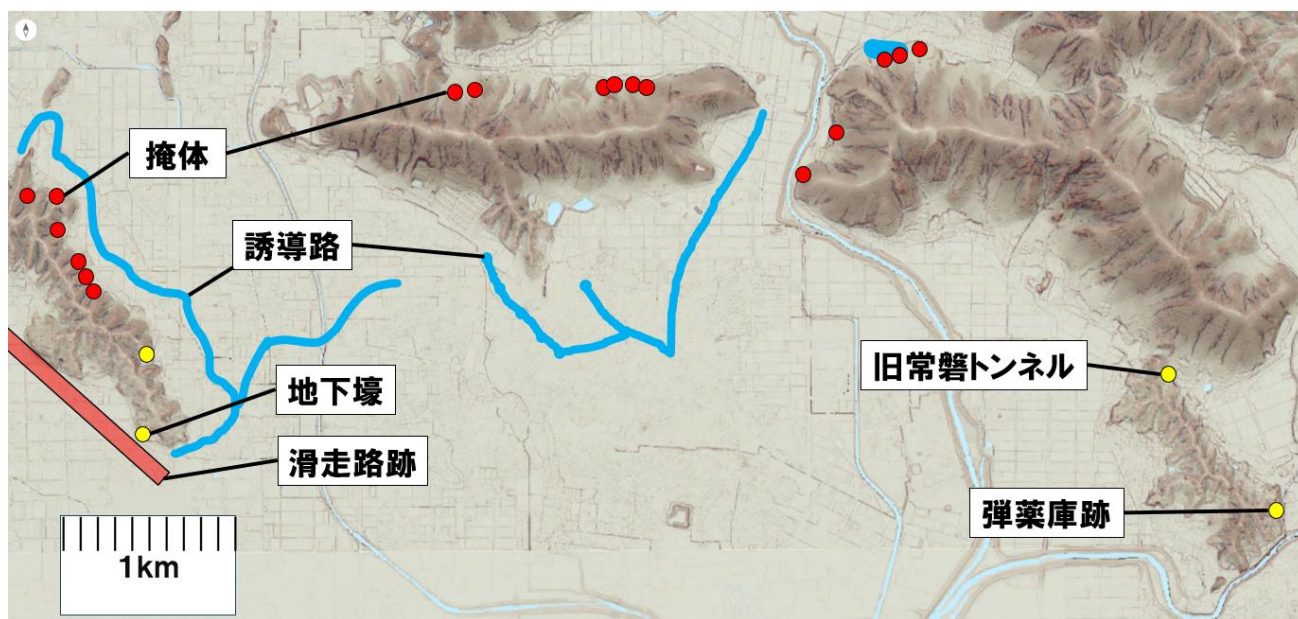
我々はこの名称不明の飛行場を本巣飛行場と仮称し、調査を継続した。

③大垣飛行場と本巣飛行場

遺構や資料からは、大垣飛行場が実際に荒尾に存在したことは読み取れず、その存在自体も確証の持てるものではない。しかし、我々は調査を継続する中で、『アルコール及び揮発油集積計画』という資料を確認した（防衛省防衛研究所戦史研究センター所蔵、高橋邦幸氏のご教示）。特攻作戦を指揮した航空総軍が、各地の秘匿飛行場に燃料備蓄を命じたものである。資料から各務原、関、大垣の 3 カ所の飛行場に、それぞれドラム缶にして関 200 本、各務原 150 本、大垣 250 本の燃料集積が計画されたことが分かった。大垣飛行場は、確かに存在したのである。このことから、大垣飛行場は荒尾ではなく、別の場所にあった可能性を想定するにいたった。

では、大垣飛行場はどこに存在したのか。我々は大垣飛行場と本巣飛行場に関連性があるのではないかと考え、調査を継続した。そして、資料を読み返すうちに、大垣には複数回米軍による空襲が行われたことを知った。1945 年 3 月 2 日、第 1 回大垣空襲により、大型焼夷弾十数個が投下され、被害が出ている。また、3 月の第 1 回空襲に続き、6 月 26 日、7 月 13 日にも空襲が行われた。第 3 回の空襲被害地の中には、飛行場建設が計画されていた荒尾も含まれていた。

1942 年 4 月に開始された本巣飛行場建設と 3 月の大垣飛行場空襲。我々はこの 2 つの出来事に関連があると考えた。3 月の大垣空襲の被害に危機を感じた軍部が、飛行場の建設場所を、急きょ、空襲の危険性のある荒尾から、17 キロ隔てた農村部の本巣に移転した



図版 3 大垣飛行場遺構図

のではないかと。我々は、そのような推論を持った（注 15）。

そんな思いを抱きながら調査を継続する中で、ひとつの資料を確認することができた。当時の本巢郡において、補給担当の業務を担当していた軍人小島清一氏の回想録、『出離への道』（1982）の中に、「大垣飛行場（西郷村・方県村）」と書かれた記述を確認したのである。西郷村・方県村ともに現在の岐阜市西北部に位置した村落名であり、本巢飛行場の滑走路と周辺遺構が広がる地域に一致する。

以上のことから、我々は、本巢飛行場こそが大垣飛行場であるとの結論に達した。以降は、本巢飛行場を大垣飛行場と称して調査を行うことにした。

④大垣飛行場の遺構群

大垣飛行場には滑走路から 7 km という広範囲にわたり、掩体や誘導路群、地下壕が整備されている。おそらくは、各務原飛行場が機能不全に陥った時の代替となるべく建設されたのではないだろうか。

我々は住民の証言と、岐阜県森林研究所森林情報マップから得た情報もとに実際に踏査を行うことで、現存する遺構を確認した。

（１）滑走路

船来山の南西山麓に滑走路があったという証言が残る。米軍の撮影した航空写真には、船来山南麓に沿うように、全長およそ 1.6 km、全幅は 60m ほどの滑走路が広がっているとわかる（日本地図センター HP で閲覧可能）。

滑走路は、船来山の斜面から削り出した土で、水田を埋め立てて造られた。住民からは、削り出した土を木製のトロッコで輸送したという証言が得られている。また、滑走路には関飛行場と同様にカモフラージュのための移動式小屋が設置されていたとのことである。

（２）船来山

船来山で 2 か所の地下壕を確認した。東南麓の智勝院付近に大型地下壕が残る（司令部地下壕との伝承あり）。証言によれば、内部はカシ材で補強されたほか、堅穴が存在し、木製の梯子が設置されていたとのことである。東南北側斜面にも崩落した地下壕を 1 基確認した（内部・写真 9）。地下壕は山の岩盤を削る形で作られていた。地域住民の証言では 2 つの司令部地下壕は内部で連結しており、山を貫通する形で存在していたというが、詳細は不明である。

船来山の北麓では、6 基の無蓋掩体を確認した。特に、北東山麓に位置する 1 基（写真 10）は、基底部幅 20m 程度の大型掩体であった。ほかの 5 基はすべて基底部幅 10m 程度のものである。北麓に掩体群を集中的に設置した理由は、米軍の偵察・空襲を避けてのことであったと考えられる。

なお、住民からは、「一部の掩体に竹製の模擬飛行機が格納された」「大勢の兵士が模擬



写真 9 地下壕内部写真



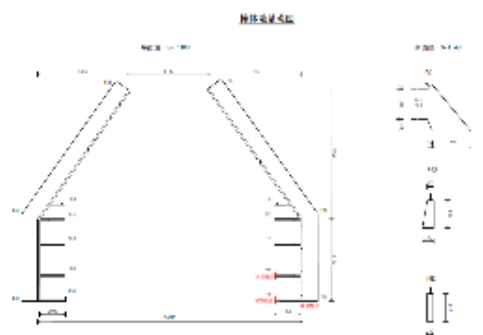
写真 10 大型掩体写真

戦闘機を担いで掩体に持ち込んだ」との証言や、「掩体秘匿のために竹製のドーム状屋根が設置されていた」という証言を確認できた。

『糸貫町史』には、掩体と滑走路をつなぐ誘導路の存在が記載されている。住民の証言によれば、船来山の北西から南東に向け、各掩体から滑走路に向かう誘導路も整備されたたとのことであり、実際その一部は、現在も農道として利用されている。

(3) 御望山

船来山の東方に横たわる御望山でも、複数の掩体を確認した。そのうち1基は、コンクリート基礎の残る有蓋掩体であった(右・写真11および図4、作図はカワダ建設の協力による)。入り口幅は20mほどであり、大戦時の航空機は一部の機体を除き十分格納可能である。大垣飛行場においてこのような基礎を持つ掩体は現状1基のみである。飛行場建設開始当初はこのような規格化された掩体を周辺に整備する予定であったのか、または指揮官機などの重要な役割を持つ機体を格納する予定であったのか。詳細は不明であるため、今後の調査結果に期待が寄せられる。御望山には他に5基、基底幅10m程度の掩体が確認されている。米軍偵察機による露見を避けるために、掩体はすべて山の北麓に整備された(注16)。



上・写真11 コンクリート基礎を持つ掩体

下・図版4 掩体図面・測量図

※図版4は資料編に拡大図を掲載

住民からは、御望山周辺にも誘導路が存在したとの証言を得た。誘導路は御望山南側の洞地区でも目撃証言がある。洞地区でも掩体の存在の証言も得られている。誘導路は各地区を通して船来山の滑走路まで到達する手はずだったのだろう。

(4) 城ヶ峰と石谷地区

岐阜市城ヶ峰の東麓から北麓の石谷にかけて、掩体6基の残存を確認した(注17)。掩体構築の様子については。実際に目撃した住民の証言が残る。石谷に残る掩体のうち一基は、基底部20mほどの大型のものであった。石谷では幅18m(推定)の誘導路も確認されている(注18)。谷の半ばから奥に向かって築かれた誘導路の大半は、団地造成によって姿を消したが、入口近くの山裾には200m程度、土盛りによる構築された誘導路の残欠が残されている。

住民証言によると城ヶ峰北西山麓に「鍛錬場」と呼ばれる軍関連施設があったという(注19)。証言のあった場所を確認してみたが、開発によって消失したようであり、実際に遺構を確認することはできなかった。

石谷については調査した以外にも、掩体らしき地形が複数確認されているため、今後の調査継続を予定している。

(5) 常磐の一括保管施設

岐阜市常磐地区に所在する旧常磐トンネル(当時全長135.45m、全幅3.6m)(写真12)

については、戦時中の燃料の保管に用いられたとの記録や証言が存在する（『上城田寺の歴史』）。実際にトンネル内部を確認してみたところ、本巣飛行場に輸送される予定であった燃料入りドラム缶 150 本は、2 段積みになれば十分保管可能である規模であることがわかった。

大垣飛行場では関飛行場と異なり、燃料・弾薬の分散秘匿のための多数の地下壕が確認されていない。トンネルなどの大型施設が存在し、物資の一括保管が可能であった大垣飛行場に対し、そのような施設に乏しい関飛行場では、物資を多数の地下壕に分散秘匿せざるを得なかったのではないだろうか。

なお、常磐地区内には旧軍火薬庫伝承地が存在する。森林情報マップからは、旧陸軍造兵廠多摩火薬製造所（現米軍施設）の弾薬庫と酷似した形状を確認できる（写真 13・写真 14）。ただ、このような構造の旧軍弾薬庫は類例がほとんどないため、戦後の施設の可能性もある。あるいは旧軍の弾薬庫跡地を戦後新たに改修したのかもしれない。

常盤トンネルの東側にはコンクリート製の倉庫を確認することができた。しかし、建設時期は不明である上、現在この建造物の記録や地域住民の証言は確認できていない。

4 飛行場と本土決戦構想

日本各地に残る秘匿飛行場はどのような形態で建設され、どのように運用される予定であったのか。調査を行ううちに、特攻作戦の実態と恐怖を思い知ることになった。

① 航空要塞構想

1943 年以降、陸軍内部では、従来の飛行場の多数分散設定方式を改め、少数集約設定方式をとる意見が高まった結果、1943 年 5 月、陸軍本部総務部長の遠藤三郎中將により、「航空要塞」が構想され、7 月には航空総監部は『野戦飛行場設定の参考』が関係部隊に配布されたという。「航空要塞」とは、1944 年以降、絶対国防圏内に設置される予定であった大規模航空基盤の名称である。上述の『野戦飛行場設定の参考』冒頭には、「飛行場ハ航空戦力發揮ノ本拠ニシテ之カ設定ノ遅速、良否ハ作戦ノ帰趨ヲ決スル重要素因ナリ」とあり、航空要塞の戦略価値が強調されている。また、1944 年 1 月 25 日示達の『航空基地整備要綱』からもわかる通り、複数の飛行場が有機的に運用されることで、迅速な航空作戦の実行と航空機運用により国防圏を構築することが重要視されたようである。（『陸軍航空作戦基盤の建設運用』防衛庁防衛研修所戦史部 1979）。

② 秘匿飛行場との関連

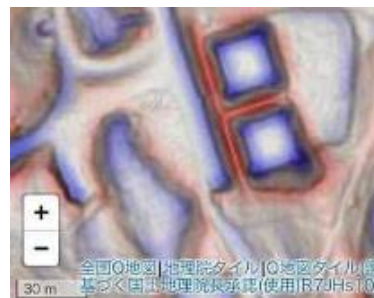
飛行場によって、要求される設備や規模には幅が見られたものの、ある程度の基準は設けられていたと考えられる。『野戦飛行場の設定』には、主滑走路・誘導路や森林・山麓を利用する掩体等の構築に関する各種の例図や規模の基準が示されている（注 20）。これら



写真 12 旧常盤トンネル西



左・写真 13 常盤弾薬庫 CS 立体地図



右・写真 14 多摩火薬製造所 赤色立体地図

の記述には、大垣飛行場や関飛行場の遺構群の在り方と一致するものがある。特に、滑走路規模に関する基準に関しては、興味深い記述が確認できた。前掲『野戦飛行場の設定』によれば、中型機（百式司偵級）用の飛行場滑走路規模の基準は、長さが 1000m、幅 50m、大型機（重爆級）用の滑走路として長さ 1200m、幅 50mであったという。

この基準はそれぞれ、関飛行場と大垣飛行場の滑走路規模にほぼ一致する。県内の秘匿飛行場と航空要塞構想との関連性を感じた我々は、周辺の大戦時の飛行場と関連遺構を確認した。

岐阜県最大規模の各務原飛行場から関飛行場司令部までの距離はおよそ 9 km。徒歩で 3 時間半程度である。また、各務原大垣飛行場までは 18 km 程である。これは上記『航空基地整備要綱』から読み取れる航空要塞を構成する各飛行場間の距離 3～15 km に近い。各務原飛行場の予備飛行場としての性質が強い大垣飛行場の役割なども踏まえると、秘匿飛行場は航空要塞構想をもとに建設された可能性が高いと考えられる。

③航空要塞と地下工場

本土決戦構想を進める中で飛行場・航空要塞と地下工場には密接な関係があったと考えられる。

上記のとおり、川辺の地下工場から 9 km ほどの距離には、関飛行場が存在する。また、疎開工場に近い国鉄坂祝駅は関飛行場から 3 km の至近距離に存在する。本土決戦の際には、工場で生産した飛行機部品やエンジンを一貫生産。鉄道や牛を用いて関飛行場などの秘匿飛行場に輸送・離陸させることで自立した特攻作戦を行うつもりだった可能性がある。

④本土決戦構想

本土決戦に備えた特攻作戦は、1945 年 10 月から始まる予定であったというが、空襲が続く中、どの程度の実効性があったか疑問が残る。東濃・犬山の地下工場群は終戦まで未完成だった。上記の通り、大垣の工場以外に、各務原の工場や飛行場も空襲で壊滅している（注 21）。7 月には、関飛行場近くの民家に焼夷弾が落とされているし、川辺や坂祝の工場も機銃掃射や爆撃を受けた（注 22）。戦争が続けば飛行場や工場も次々破壊されたと考えられる。



写真 15 地下工場・疎開工場と最終防衛線

※資料編に拡大図を掲載

以上を総合的に考え、特攻作戦が実効性を発揮する可能性は低かったと推測する。軍の一部には、米軍上陸後も戦争を続行する構想があった。上陸した敵軍を一大決戦によって殲滅し、条件付き講和をめざす戦略である（本土決戦構想）。一大決戦に敗れた場合でも、長野県の松代大本営建設が物語っているように、山岳陣地を拠点に徹底抗戦する計画だった。一方の米国は、九州と関東の 2 カ所で上陸作戦を行う準備を進めていた。それでも日本が降伏しない場合に備え、伊勢湾を含む 5 カ所での上陸作戦を予定していた（注 23）。

当然、日本陸軍も陣地戦の準備を進めていた。『名古屋陸軍造兵廠史』や『各務原市資料報告書第 40 号』によれば、多治見と美濃加茂を結ぶラインを、東海軍管区の最終防衛線と

する構想があったとのことである（注 24）。この防衛線は、東濃・犬山の地下工場群のほぼ真ん中を貫いている。地下工場の陣地への転用が計画されていたのであり、東海軍管区司令官の岡田資中將の命を受けた名古屋陸軍造兵廠長田村宣武中將は、小銃・機関銃・銃弾等の製造のため、多治見以北の中央線沿線に、造兵廠工場をすみやかに疎開させるよう指示を出している（注 25）。

造兵廠工場の疎開先は、土岐、大井、岩村、長島、山岡、明智、阿木など、いずれも木曾川、中央線からさかのぼった山間地である。下流方面では、八百津、御嵩、川辺、上麻生、廿屋において、工場疎開の準備が始まっている。一方、飛行機地下工場は、川辺、八百津、久々利、平牧、帷子、善師野、楽田、瑞浪に設営されたのであり、東濃西部から犬山にかけて分布域を形成している。試しに、飛行機地下工場群と造兵廠疎開工場群をそれぞれマッピングしてみると（写真 15）、後者は前者の後衛に位置し、前掲の通り、前者の真ん中あたりを最終防衛線が貫いていることがよくわかる。

以上、『名古屋陸軍造兵廠史』の記載や決号作戦の示達内容を勘案すると、次のような作戦計画が浮かび上がってくる。

- ①地下工場や秘匿飛行場の建設。飛行機増産と搭乗員の育成。
- ②米輸送船団への全面特攻。敵兵力の漸減。
- ③上陸軍との一大決戦。さらには山岳陣地戦。

前述の通り、米国側は、関東上陸戦で日本が降伏しない場合には、さらに 5 カ所での上陸戦を展開する予定であった（注 26）。そのうちひとつが伊勢湾沿岸であった。伊勢湾に上陸した米軍が濃尾平野主要地を次々と占領した場合、美濃太田・多治見間のラインを最終防衛線とする構想があったことは、すでに述べているが、なぜこの地に最終防衛線が設定されたのか。ここで考えてみたい。

それはやはり、堅固な地下陣地への転用が可能な地下工場群があったからではないか。防衛線の東南端（多治見）の背後には釜戸地下工場が、同じく中央部（可児）の背後には久々利地下工場が、そして西北端（美濃加茂）の背後には川辺地下工場が立地する。その中でも、ほぼ完成した久々利地下工場と、建設途中の川辺地下工場を足した総延長（推計）は、松代大本営の総延長（10 キロ）に匹敵する。これらの飛行機工場群はいずれも三菱に所属するものである。当初から、地下陣地群への転用を考慮に入れた構想の下、場所を選定し、建設された可能性はないだろうか。

中央線沿いに位置する東濃地域は、濃尾平野から長野方面に向かうルート上に位置する。東海地域を占領した米軍が、長野の松代大本営をめざして陸路を進軍する場合、このルートを進むことは想像に難くない。決定的な証拠となる資料には恵まれていないが、松代大本営設置の閣議決定（1944 年 7 月）と同時に、東濃の地下工場群の地下陣地群への転用が構想された可能性は十分あると考える。さらにいえば、地下陣地群・兵器工場群の連年の背後にあたる長野県宮田村に、1945 年 3 月、秘密兵器開発で知られる陸軍登戸研究所が疎開してきたことも、一連の作戦の一環であったかもしれない（注 27）。

なお、実際の飛行場間の関連や運用構想、飛行場建設時期と航空要塞構想立案のタイムラグなど、いまだ飛行場や本土決戦構想には不明な点が多い。今後の調査に期待する。

5 おわりに

今年度までの調査によって、関飛行場や大垣飛行場など、秘匿飛行場単体だけでなく、疎開工場など関連する遺跡についての調査を行うとともに、遺跡についての情報を記録し

残すことができた。我々が調査を継続するにつれ、当初は関飛行場単体であった調査範囲もより広範囲に、より深く、そしてより詳細になり、さらに具体的な考察につなげることができたのは調査を継続した大きな成果であった。

特攻や地上戦は遠い南海の出来事と考えていた我々は、調査を進める中で、身近に潜んでいた戦争の影、恐怖を肌身で感じる事となった。

もし、戦争が続き、日本が本土決戦を迎えていたら、地域の人々は、我々の先祖はどうなっていたのだろう。もしかしたら、我々は生まれてくることがなかったのかもしれない。そんな想像に、自分の背筋が震えた。

終戦から 80 と余年。長い時間が過ぎるにつれ、当時を知る地域住民の減少や以降の崩壊が我々の前に大きな壁として立ちふさがった。2021 年から 2026 年までの調査の中で、関飛行場・大垣飛行場、それぞれの遺構で地下壕や退避壕・掩体の崩壊が著しく、特に関飛行場の地下壕は安全上の懸念から内部確認が行えない状況となっている。また、どちらの飛行場跡でも当時を知る住民の高齢化・減少が拡大し、現在、関飛行場周辺では 2021 年以降調査に協力してくださった地域住民のうち複数名の方が亡くなられた。それとともに、地域の戦争の歴史は忘れ去られつつある。



写真 16 聞き取りの様子

このような状況に対し、我々はどのように対応していけばよいのだろうか。調査を行う中で強い危機感を持った我々は、地域での情報発信を中心とした戦争の記憶を後世に伝える活動を行っている。美濃加茂市・坂祝町・関市、そして岐阜市において、地域住民を対象として調査報告を行った。我々が調査報告を継続する中で、当時を知る地域住民からの反応や新たな証言を確認することができた。実際に戦争が身近にあったことを知ってもらい、自分事として戦争を考える。戦争を知らない新たな世代が、平和について、戦争について考えるよいきっかけづくりになったと思う(写真 17・写真 18)。



写真 17 出前授業の様子

我々の活動は、情報発信のみにとどまらない。高校生が行うことのできる活動に限界を感じた我々は、戦争の記憶を後世に残すべく、岐阜県に対し「平和の語り部プロジェクト」の政策提言を行った。「戦争遺跡と証言に関する基礎調査事業の実施・報告書の作成」と「戦争遺跡の評価・保存活用の基準の作成」を中心に置き、地域の戦争の記憶を後世に残す必要性を切実に訴えた。

我々は今後とも、岐阜県の戦争の記憶を後世に残すための調査・情報発信を続けていく。

6 資料・脚注

(注 1) 防衛庁防衛研修所戦史室の『本土防空作戦』(1968)『作戦基盤の建設運用』(1979)による。

(注 2) 工事着工と完成までの日程に関しては、自治体史記載と複数の高齢者の証言が一致した。建設会始時期は防衛研修所戦史室書籍のほか、佐山二郎『工兵入門技術兵科徹底研究』(2021)の記述による。完成はしたが、特攻作戦の実行以前の戦争終結により、関飛

行場から特攻飛行機が飛び立つことはついになかったものの、双発機、単発機や複葉機など、一部の航空機が離着陸した証言は存在する。

(注 3) この地下壕はマッシュルーム栽培のために活用されたという証言が存在する。金釘はこの際に設置された可能性もある。

(注 4) 井上成美中将の回想録では、この地下壕の名称は「戦闘指揮所」とされている

(注 5) 『坂祝町史』(2005)によれば、十二社神社付近にもコンクリート地下壕があったという。なお、周辺には燃料備蓄のための地下壕が建設されたほか、一部の部品や燃料は地域のクラブ(公民館)に備蓄されたとのことである。

(注 6) 前年度までの調査報告書は関高校ウェブサイトに掲載。

(注 7) 『航空総軍時代の回想及び日記抄』防衛省防衛研究所戦士研究センター 登録番号—文庫委託—267

(注 8) 『高等学校沿革史・記録書目稿』(1975)『各務原市資料調査報告書第 40 集』(2016)

(注 9) 『可児市史 近現代編』(2010)

(注 10) 『川辺町史』(1996)、『華人労務者関係調書』岐阜県加茂郡川辺町株式会社飛鳥組作業所(1946)

(注 11) 深川良枝さん(美濃加茂市出身)、北村恒文さん(坂祝町在住)、小川信夫さん(関市在住)の証言による。

(注 12) 間宮喬さん(美濃加茂市在住)、小川信夫さんほかの証言による。

(注 13) 石塚晋一氏のご揭示による。

(注 14) 関市迫間に残る塹壕付近には、土橋が残存しており、土橋側面には常滑焼の土管を確認することができた。

(注 15) 「大垣市史」における飛行場建設の計画を伝える記述は聞き取り調査を基にしたものだろう。この証言と、関飛行場と同時期に計画されたはずの大垣飛行場が大垣よりも 2 か月遅れて本巣で建設を開始した不自然さを考えると、本巣に移転した可能性も推論としてあげられる。

(注 16) 掩体の残る船来山北麓の水田は、地域住民から「飛行機の田んぼ」と呼ばれていた。

(注 17) 一部の掩体は戦後の開発で破壊され、公道となっている。

(注 18) 畑や森林を開発してスロープ状の誘導路が形成されている地形を確認できた。地域住民の証言によると、1944 年ごろに兵士が石谷にやってきて、誘導路のほか、それに沿う形で複数の地下壕を建設したとのことである。誘導路は、山を崩し土盛りして建設されたという。なお、兵士のひとりが、地域住民の三輪車に油をさしてくれたと、微笑ましい話もうかがった。

(注 19) 関飛行場にも、飛行場建設部隊として工兵養成のための、「錬成隊」が存在していた。二者の関係性は現在調査中である。

(注 20) 航空要塞を構成する各飛行場には、規模に応じて飛行師団が割り当てられたほか、基地を構成する要素として地区司令部や修理分隊・飛行場設定隊・対空火器などが存在した。詳細は、防衛庁防衛研修所戦史室『陸軍航空作戦基盤の建設運用』朝雲新聞社(1979) 295 頁を参照。

(注 21) 『大垣市史通史編 近現代』(2014)

『各務ヶ原市通史編 近世・近代・現代』(1985)

(注 22)『往時茫茫 三菱重工名古屋五十年の回顧』 菱光会 (1970)

(注 23) 柴山太「大日本帝国陸軍はアメリカ軍の本土上陸作戦を阻止しえた！：1945 年 5～8 月の両軍軍事算定によれば」『総合政策研究』57 関西学院大学総合政策学部研究会 (2018)

(注 24)『名古屋陸軍造兵廠史・陸軍航空工廠史』(1986)、『各務ヶ原市資料調査報告書 第 40 集』(2016)

(注 25)『名古屋陸軍造兵廠史・陸軍航空工廠史』(1986)

(注 26) 柴山太「大日本帝国陸軍はアメリカ軍の本土上陸作戦を阻止しえた！：1945 年 5～8 月の両軍軍事算定によれば」『総合政策研究』57 関西学院大学総合政策学部研究会 (2018)

(注 27)『伊那路 終戦特集号』 上伊那郷土研究会 (2014)

他引用・参考：

<自治体史・郷土史関連>

・『坂祝村誌』(1955)・『関市史』(1967)・『関市立田原小学校百周年記念誌』(1972)・『富加町史 通史編』(1980)・『新修関市史 通史編』(1999)・『坂祝町史 通史編』(2005)・『坂祝村誌』(1955)・『美濃加茂市史 通史編』(1980)・『糸貫町史』(1982)、・小島清一『出離への道』(1982)・『上城田寺の歴史』(1992)・『市民のための美濃加茂の歴史』(1995)・『川辺町史』(1996)・『坂祝町史通史編』(2005)・『写真集 証言する風景』『証言する風景』刊行委員会 (1991)・『川辺地下壕の概要 中国殉難者の碑と川辺地下壕の跡』 地下壕研究会・『大垣市史 通史編近現代』(2013)・『本土決戦』土門周平ほか (2015)・『戦争体験集 平和を願って』平和を願う坂祝町民の会 (2018)・『講演記録 戦時中の話を聞こう 西郷に兵隊さんがやってきた』(2025)

<ウェブサイト>

岐阜県森林研究所森林情報マップ、国土地理院赤色立体地図、『米国戦略爆撃調査団報告書』(国会図書館デジタルアーカイブ)

<防衛省関連資料>

『本土航空作戦記録』(1946)

- ・防衛庁防衛研修所戦史室『本土防空作戦』朝雲新聞社 (1968)
- ・防衛庁防衛研修所戦史室『陸軍航空作戦基盤の建設運用』朝雲新聞社 (1979)
- ・防衛研究所史料閲覧室 http://www.nids.mod.go.jp/military_archives/catalog.html
- ・『アルコール及び揮発油集積計画』(1945) (防衛省防衛研究所戦史研究センター)、

<関高校公式ウェブサイト>

https://school.gifu-net.ed.jp/seki-hs/frh/pdf/joho/r03/2021_sbj_04.pdf

- ・岐阜県立関高等学校地域研究部報告第 6 号 (2021)
- ・『関ブリッジジャーナル第 4 号』(2021)

＜研究協力＞

協力：岐阜市西郷公民館、野口淳氏（小松公立大学）、株式会社 Sea Land Sky、有限会社 カワダ建設、関市立桜ヶ丘小学校、関市・坂祝町・美濃加茂市・岐阜市・本巣市の地域住民の皆様・岐阜県庁

資料

地域研究部が川辺三菱第五製作所の調査を行う中で得た情報を一部ここに記載する（以下引用・証言ママ）。

＜河村三千三の回想（往時茫茫 三菱重工名古屋五十年の回顧』 菱光会・1970 より＞（以下引用）

- ・正式名称は護国第 612 工場。建設本部は川辺町役場。工事は飛島組が請け負った。
- ・工事が進むと内部の整備が行われ名古屋から機械が持ち込まれた。突貫工事であった。
- ・坑道からの赤黒い土砂が目立ったせいか、1945 年 7 月 14 日、米軍機 6 機の機銃掃射を受けた。以後、土砂を隠すため、伐採した樹木でおおうようにした。
- ・工事には、多くの朝鮮人・中国人が使役され、ゆくゆくは総員 1500 名程度で、飛行機部品を増産する予定だったが、工事完成前に終戦を迎えた。

＜地域住民から得た証言（証言ママ）＞（いずれも、自治体史の記載や当時を知る高齢者からの聞き取り）

- ・後ろ手を縛られて数珠つなぎになった中国人が、飛驒川に水浴に向かう姿を見かけた。
- ・中国人は、現場近くのバラック小屋で寝起きしていた。食糧事情は悪く代用食が主食だった。野草や木の皮も食べていた。衣服は粗末で、就業時間は 12 時間であった。
- ・当時、ここが慰安所だと言われる施設があり、「日本人や朝鮮人が利用していた、中国人は利用していない」という話を聞いた。

<本文資料・使用画像>

一部本文では視認しにくい資料の拡大版をここに掲載する。

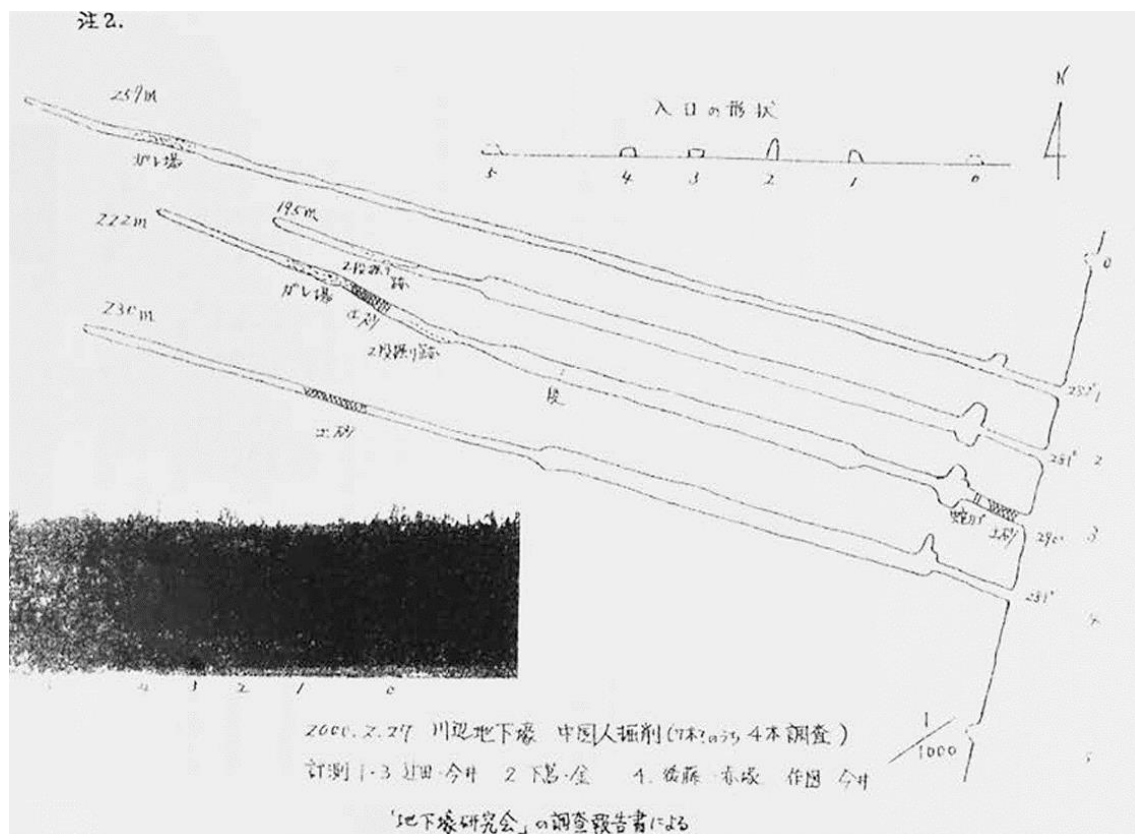
本文・写真 3 関飛行場と関連施設



本文・写真 4 川辺地下工場と関連施設



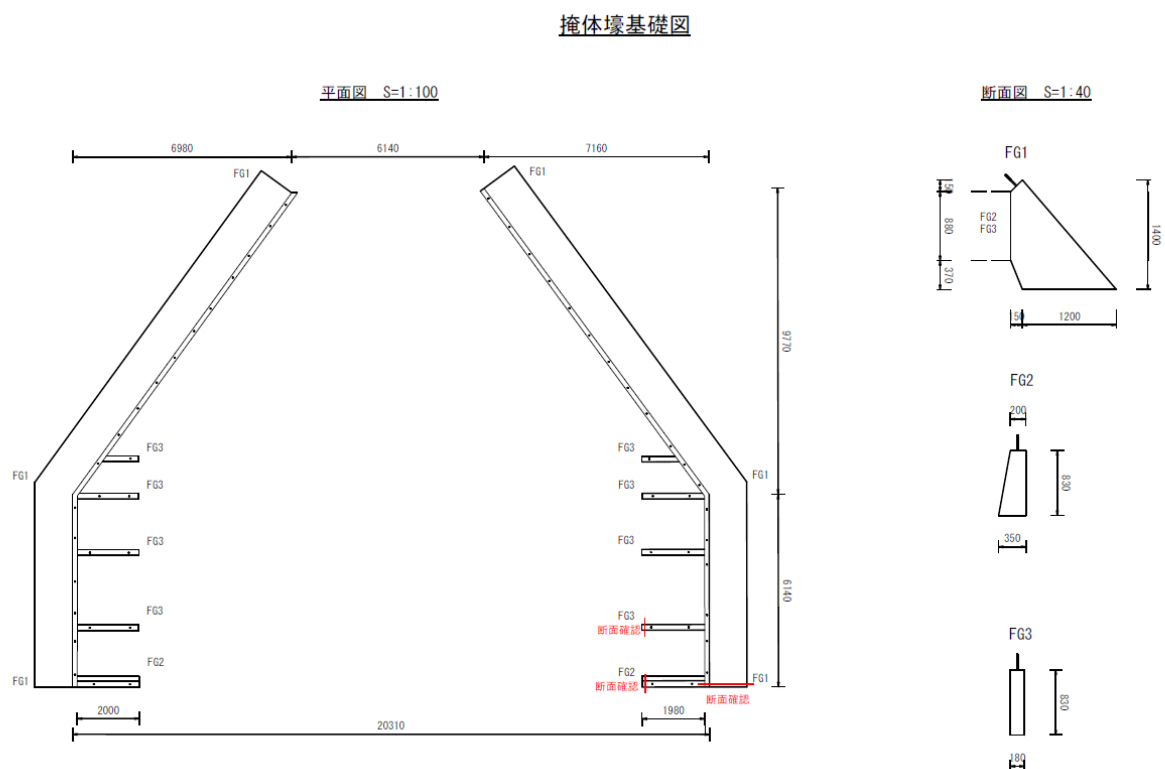
本文・図版 1 川辺地下工場の測量図



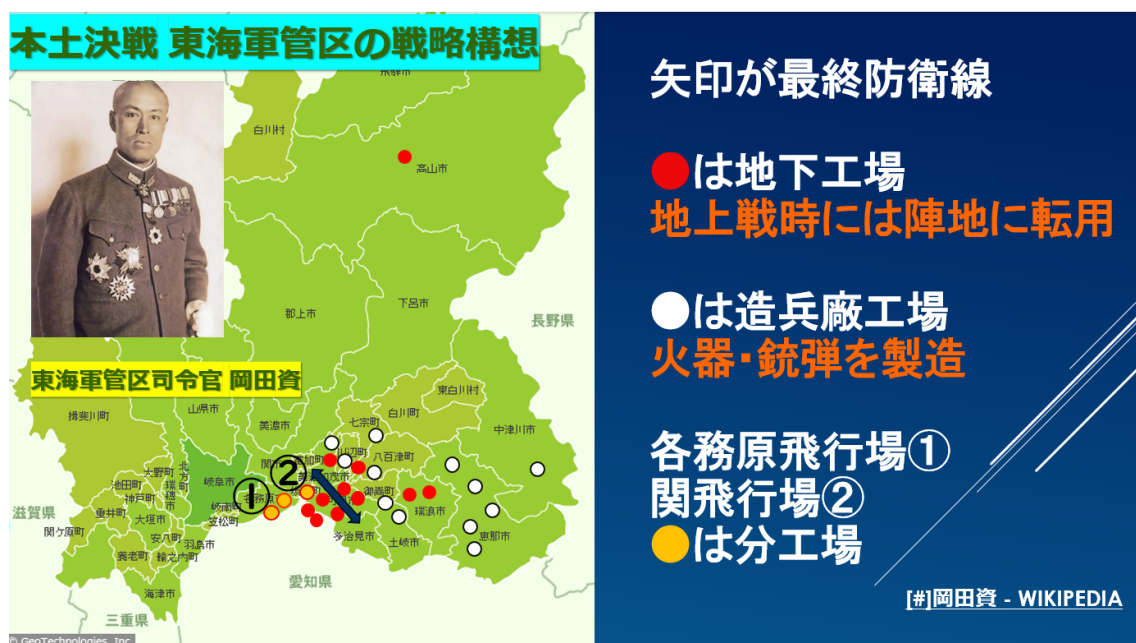
本文・写真 5 掘削土の状況と地下壕の現状



本文・図版 4 掩体図面・測量図



本文・写真 15 地下工場・疎開工場と最終防衛線



自治体史等よりの抜粋

・『関市史』(1967)664 頁

「…この昭和19年、食料増産のため西田原字佐賀理の原野13～14ヘクタールを開墾して耕地整理が行われたが、陸軍において飛行場の爆撃を避けるための分散化が図られ、同年暮れより関町周辺の町村から弁当持ちの勤労奉仕隊が毎日千人以上動員され、ここに双発飛行場の陸軍飛行場造りが行われた。字佐賀理の南、大杉字カナクズ山の北部に百八十余の横穴をつくり司令部・無線局・兵舎・各種倉庫がこれらに考えられて、山麓の墓地は数日前の死体も掘り返して作るというありさまで、昭和20年4月に飛行場の完成を見たが、軍事上「関牧場」と称され、雑草の種を播いたため付近の農作物に大被害を受けた。ここに双発飛行機が発着し始めたが、空腹にあえぐ兵隊の付近農家への食料乞いも頻繁で批判が高かった。」

・『坂祝町史通史編』(2005)162～163 頁

「…12月、軍は兵器疎開のために部落のクラブに秘密裏に兵器器具を格納した。勝山クラブに飛行機の発動機を充満、酒倉大針のクラブに飛行機用の部品。其の他村内の民家倉庫に多数の被服・燃料・工作器具・食料品・日用器具、小学校校舎に莫大な医療薬品、神明神社社務所に爆弾等を格納したのであった。…昭和20年2月から深萱北野に飛行場建設工事、飛行機用燃料其の他の油入ドラムカンを隠匿のために深萱・黒岩・勝山の中腹に無数の堀壕が始まった。黒岩には飛行機の格納の建設、深萱十二社神社付近の山には地下室構築、これが為に東海第一部隊の将兵が小学校の十教室に入って駐屯した。23日より覚専寺・涼樹院・十二社神社・坂祝神社其の他の民家にも入った。農業会に本部においてこれら将兵の作業隊兵は昼夜交代で工事に邁進した。朝鮮人も徴兵されて一ケ中隊ばかり来た。戦いもいよいよ熾烈を極め本土上陸との噂に作業進行せんために軍部は、部落民を強制的に幾日も徴兵して此の作業に酷使した。若いもの壮年の者は応酬されて少ないので老人や婦女子迄が、お国のためだ勝たねばならぬ、の合い言葉で出役した。…必勝を期して張り詰めた心も敗戦となって、進駐軍の命令で各山腹に隠匿してあった莫大なドラムカンは各所に集積最後に黒岩姥ヶ池の北の広場に山積みして引き渡し、飛行機の発動機は木曾川原で焼却、大建工場にあった飛行機の翼などは、全部進駐軍のために破壊された。其の他クラブ民家等に格納してあった物資は終戦のドサクサまざれに行方不明になった物も莫大であった。」

・『美濃加茂市史通史編』(1980)895 頁

「この頃には、加茂野小学校などに軍隊が駐屯し、稲辺山のふもとには飛行場が作られた。」

・『富加町史通史編』(1980)607 頁

「都市の空襲により物資の焼滅を避けて軍需品は勿論、日用品・雑貨等の物資を山村へ疎開することとなり、当町でも神宮寺山裏をはじめ各部落の山や林の中にドラム缶やトタン板等が野積されていた。」

・『田原小学校開校百年誌』(1972)48～49 頁

「(1945 年) 2 月 8 日中部第 4 部隊・校舎使用を始める。...この日設営隊が到着、2 月 15 日本隊宿営開始、4 月 1 日中部 118 部隊本隊と交替、5 月 2 日石井隊と交替、6 月 4 日板垣隊と交替、9 月 1 日板垣隊の引揚げで、兵舎としての使用は終わったが、2 月 15 日の記録には「中部第 4 部隊到着、本日より宿営のため講堂、北校舎上下、中校舎西 3 教室を開放貸与し、児童は南校舎と中校舎東半分にて 2 部授業をなす。為に軍部並びに挺身隊員の出入多く校庭も殆ど使用し得ざるに至る」と記されている。

・『糸貫町史』(1982 年)537 頁

「上保に飛行機の滑走路が整備されたのは空襲が頻繁となり戦争を身近に感じてきた昭和十九年のことである。群府の智勝院から上保の春稲神社にかけての耕地が陸軍航空隊滑走路建設用地に指定され、滑走路の建設が始まった。

建設のために陸軍より一個大隊約 700 人が作業に従事した。将校は村の有力者の家に寄宿し、下士官以下は西郷から大野町にかけての小学校や寺院に分宿していたが、軍隊とはいえ食糧確保には困っていたようであった。漸く終戦前に巾 10m 余・延長 1500m の滑走路と、舟木山の北側を格納庫替りに使用するための誘導路が完成した。地元からも徴用の代わりということで交替に十数人が働きに出た。滑走路の周りに藁のつづみを立てて敵機の目をくらますための作業などをしながら、戦争の行方を心配した。」

・『講演記録 戦時中の話を聞こう 西郷に兵隊さんがやってきた』(2025 年)

この兵隊さんが来て何をやったかという、本土決戦に備えるために、格納所と誘導路と滑走路を造った。この格納所とは船来山や御望山やほかの山にも作られていて戦闘機を隠すために山を掘って作った洞穴のことです。一つの山にも格納所が複数あって、実物大の戦闘機の模型を竹で作って寸法を測り、格納所の大きさを調べていたと思う。竹でできた大きな模型の戦闘機を兵隊さんが大勢で担ぎ、誘導路を”ワッショイ！ワッショイ！”と山の方へ運んで行ったのを覚えています。そんなことがあっちこっちにあったと思う。格納所の屋根は竹の骨組みができていて、トンネルのように半円形になっていた。トンネルを隠すようにその上に山の杉やヒノキの枝葉を取ってきて載せてありました。そして上之保から北野までの 1000 メートルくらいの滑走路を造った。御望山から滑走路までの通り道として誘導路がつながっていた。...山の上に航空監視哨が作られ、トンネルというか、洞穴というか、そういう穴が掘られていた...監視哨の洞穴の深さは 30～40 メートルくらいあった。」

平和の語り部プロジェクト

平田恵大 奥田瞬 熊谷洸汰 後藤央祐 長屋颯太 平岡祐真 山本康生

はじめに 研究の背景と我々の問題意識

近年、戦争遺跡は、経年劣化や都市開発に伴い急速に失われつつあり、同時に戦争体験を直接語ることのできる世代も高齢化により減少している。その中で、本研究は、岐阜県中濃地域に残る旧陸軍秘匿飛行場跡を対象として、戦争遺跡の調査・保存・活用及び戦争体験の継承について研究したものである。

本研究では、戦争遺跡の現地調査や証言の収集を行うとともに、その成果を地域社会へ還元するための普及活動及び行政への政策提言を実施した。さらに、地域住民や自治体との協働を通じて、戦争遺跡を地域資源として保存・活用する方策について検討した。

1 研究の背景

全国各地には太平洋戦争に関連する多くの戦争遺跡が残されている。しかし、それらの多くは文化財指定を受けておらず、保存や維持管理が十分に行われていない。その結果、経年劣化や開発などにより、記録されぬまま、毎年多くの遺構が消失している。

本研究の調査対象である関飛行場（旧陸軍秘匿飛行場）においても、過去に本校地域研究部が確認した地下壕 20 基のうち、現在も内部調査が可能なものは 1 基のみとなっている。この事実は、戦争遺跡の保存が時間との戦いであることを示している。

また、地域住民への聞き取り調査では、これまで証言をいただいた 24 名のうち 7 名が亡くなれていることが判明した。戦争体験者の減少に伴い、当時の生活や飛行場建設の実態を直接知る機会も急速に失われている。

このように、戦争遺跡という「物的資料」と、戦争体験という「生身の記憶」の双方が失われつつある現状は、地域史研究における重要な課題であるといえる。

2 問題意識

調査を進める中で、自治体担当者との意見共有を行った結果、戦争遺跡の保存が進まない背景には制度上の課題が存在することが明らかとなった。

戦争遺跡は建設年代が比較的新しく、その数も多いため、文化財として保存・整備の優先順位が低く、評価基準が十分に整備されていない。そのため、歴史的価値が認められる遺構であっても文化財指定を受けられず、自治体としても予算や人員を確保しにくい状況に置かれている。

すなわち、「価値が存在するにもかかわらず制度の対象外となる」という制度的課題が、戦争遺跡の保存を困難にしている要因の一つであると考えられる。

こうした現状を踏まえ、本研究では、高校生による地域調査を基盤としながら、戦争遺跡の保存と記憶の継承に向けた実践的な取り組みを行うこととした。

第 1 章 研究目的・研究方法・秘匿飛行場の調査

1 研究目的

本研究の目的は、地域に残る旧陸軍秘匿飛行場跡及び関連する戦争遺跡について、その実態を明らかにするとともに、戦争体験者の証言を記録・保存し、戦争の記憶を次世代へ

継承する方策を検討することである。

また、調査結果を教育活動や地域への普及活動、さらには行政への政策提言へと発展させることにより、戦争遺跡の保存・活用に向けた持続可能な仕組みづくりを目指した。

2 研究方法

本研究では、文献調査、現地調査、聞き取り調査及びデジタル技術を組み合わせ、多角的な手法によって研究を進めた。

まず、自治体史や旧陸軍関係資料などの文献を収集・分析し、秘匿飛行場の設置経緯や位置について整理した。その結果をもとに現地調査を実施し、飛行場関連遺構の位置や保存状況を確認した。

現地調査では、ドローンによる空撮を行い、上空から地形や遺構の分布状況を把握した。また、三次元測量機器及び専用ソフトウェアを活用し、地下壕などの遺構を三次元データとして記録した。これにより、将来的に遺構が損傷・消失した場合でも、形状や構造を詳細に保存できるよう努めた。

さらに、当時を知る地域住民への聞き取り調査を継続的に実施した。文献資料だけでは把握できない飛行場建設時の状況や地域住民の生活、軍との関わりなどについて証言を収集し、文献資料や現地調査の結果と照合することで研究の信頼性を高めた。

3 秘匿飛行場の実態調査

地域研究部では2021年2月から、学校周辺に残る旧陸軍秘匿飛行場の調査を開始した。秘匿飛行場とは、太平洋戦争末期に本土防衛及び本土決戦に備え、敵軍から発見されないよう秘密裏に建設された飛行場である。

調査の結果、航空機を敵機から隠すための掩体、物資を保管する地下倉庫、司令部として利用された地下壕など、飛行場運用に関わる複数の遺構を確認することができた。

これらの遺構は現在でも地域各所に点在しているものの、その多くは森林化や経年劣化が進み、一部では崩落も確認された。このことから、早急な記録保存の必要性が改めて認識された。

また、三次元データの作成やドローンによる空撮を実施した結果、従来の現地踏査だけでは把握できなかった遺構の配置や地形との関係を立体的に分析することが可能となった。さらに、地域住民への聞き取り調査では、建設当時の作業状況や飛行場の運用実態など、文献資料には残されていない貴重な証言を得ることができた。これらの証言は現地調査の成果を補完するとともに、飛行場の実態を解明する上で重要な資料となった。

4 滑走路暗渠の確認とその意義

本研究で特に重要な成果となったのが、滑走路地下に設置された暗渠の存在である。暗渠とは、地中に埋設された排水施設であり、滑走路下を流れる谷水を排水する目的で整備されたものである。

聞き取り調査の中で、地域住民から「滑走路を横断する形で暗渠が設置されていた」との証言が得られた。この証言をもとに現地調査を実施した結果、暗渠の位置を確認することができた。

暗渠の位置を分析した結果、滑走路幅は約50～60m、総延長は約1kmであったと推定された。これまで正確な位置や規模が不明であった秘匿飛行場について、暗渠という土木遺構を手掛かりに滑走路の位置を復元できたことは、本研究の大きな成果である。

また、この成果は、戦争遺跡の調査において、地域住民の証言と現地調査を組み合わせ

ることの有効性を示す事例となった。

第2章 調査成果の普及活動と平和教育への展開

1 調査成果の普及活動

調査を進める中で、戦争遺跡の滅失と戦争体験者の減少が同時に進行している現状を目の当たりにした。本研究では、調査・記録にとどまらず、その成果を地域社会へ還元し、戦争の記憶を次世代へ継承することも重要な研究課題として位置付けた。

これまで本校地域研究部では、先輩方が地域の戦争遺跡を題材とした平和啓発活動を継続してきた。本研究では、その活動を継承・発展させ、秘匿飛行場の実態や地域に残る戦争遺跡について広く周知するため、本格的な普及活動を展開した。

まず、秘匿飛行場に関する公開セミナーを、飛行場に関係する4つの関係市町において開催した。講演では、調査成果や三次元データ、空撮映像、住民証言などを用いて飛行場の実態を紹介するとともに、戦争遺跡を地域の歴史遺産としてどのように保存・活用すべきかについて参加者と意見交換を行った。

その結果、地域住民だけでなく、県外からの参加者や歴史研究者、文化財関係者など、多様な立場の人々と交流する機会が生まれた。また、新たな資料や証言が寄せられるなど、普及活動そのものが研究の深化につながる成果も得られた。

3年半にわたる活動では、延べ1,300名以上と調査成果を共有し、地域の戦争遺跡に対する理解を広げることができた。

2 学校教育における平和学習の実践

戦争の記憶を未来へ継承するためには、次世代を担う児童・生徒への教育が不可欠である。本研究では、調査成果を学校教育へ還元することを目的として、関市立桜ヶ丘小学校及び坂祝町立坂祝中学校において出前授業を実施した。

授業では、秘匿飛行場や地域に残る戦争遺跡を教材として取り上げ、クイズやグループ討議を取り入れながら、戦争と平和について主体的に考えることができる内容とした。また、地域に残る身近な遺跡を題材とすることで、「自分たちの住む地域も戦争と深く関わっていた」という歴史的事実を実感できるよう工夫した。

授業後のアンケートでは、「戦争を身近に感じることができた」「地域にも戦争の歴史があったことを初めて知った」「平和の大切さを改めて考えるようになった」などの意見が多く寄せられた。

これらの結果から、地域の戦争遺跡を教材とした平和学習は、児童・生徒が戦争を自らの問題として捉え、平和について主体的に考える契機となることが示された。

3 メディアを活用した情報発信

本研究の活動は、新聞、テレビ、インターネットニュースなど、各種メディアにおいて継続的に紹介された。

報道を通じて、「地元に残る戦争遺跡が残っていることを初めて知った」「高校生が地域史研究に取り組んでいることに驚いた」など、多くの反響が寄せられた。また、メディア報道



坂祝中学校での出前授業の様子

を契機として新たな証言者や資料提供者とのつながりが生まれ、研究資料の充実にもつながった。

さらに、活動を知った地域住民や教育関係者から講演依頼や授業協力の要請を受ける機会も増加し、研究成果を地域社会へ還元する場が拡大した。

このように、メディアを通じた情報発信は、研究成果の普及にとどまらず、地域住民・行政・教育機関との新たな連携を生み出す契機となった。また、高校生による地域研究の意義を社会へ発信することにもつながり、戦争遺跡の保存や平和教育への関心を高める効果をもたらした。

第4章 政策提言と地域連携による保存・活用への展開

1 政策提言に至る経緯



若者未来デザイン会議の様子

調査及び普及活動を継続する中で、本研究では、高校生による活動のみでは戦争遺跡の保存や戦争体験の継承には限界があることを認識した。調査対象を地域全体へ広げ、継続的な保存・活用を実現するためには、市町村だけでなく、広域行政である岐阜県が中心となって取り組む必要があると考えた。

こうした中、2026年3月、岐阜県から本校に対し、「若者未来デザイン会議」への参加依頼があった。同会議は、県知事が若者から直接政策提言を受け、その内容について意見交換を行う場である。本研究では、この機会を戦争遺跡の保存と平和教育の充実を提案する

場と位置付け、「平和の語り部プロジェクト」と題した政策提言を行った。

2 政策提言の内容

本研究では、県内全域を対象とした戦争遺跡の保存・活用体制を構築するため、以下の二点を提案した。

第一に、「戦争遺跡及び戦争体験者証言に関する基礎調査事業」の実施である。

県内各地に点在する戦争遺跡や戦争体験者の証言を体系的に調査・記録し、その成果を報告書として刊行することを提案した。これにより、地域ごとに分散している資料を集約し、県全体で戦争の歴史を共有できる基盤を整備することを目的とした。

第二に、「戦争遺跡の評価・保存・活用基準」の策定である。

現状では、戦争遺跡を文化財として評価・保存するための基準が十分に整備されていない。そのため、学術的価値、教育的価値、地域史的価値、平和教育への活用可能性など、多面的な視点から評価できる基準を策定する必要があると提案した。

この基準が整備されることで、自治体が戦争遺跡を保存・活用する際の指針となり、県内全域で統一的な保存施策を展開できるものと考えた。

3 政策提言に対する行政の反応

若者未来デザイン会議では、本研究の提案に対して県関係者との活発な意見交換が行われた。

その中で、観光文化スポーツ部長からは、戦争遺跡の保存基準について「前向きに検討したい」との見解が示された。また、県知事からは、戦争体験を直接語ることのできる世

代が減少している現状を踏まえ、「今だからこそ記憶を残していくことが重要である」との認識が示された。

これらの回答は、本研究の問題意識が県行政とも共有されたことを示しており、高校生による地域研究が県レベルの政策形成に一定の影響を与えた事例であると考えられる。

なお、県からの正式な回答は 2027 年 2 月に予定されている。しかし、仮に提案が採択されたとしても、制度の整備には一定の時間を要することが予想される。その間にも戦争遺跡の滅失や証言者の減少は進行するため、行政への働きかけと並行して地域で実践可能な保存活動を継続する必要がある。

4 自治体との連携による保存活動

政策提言と並行して、本研究では関係自治体との協議を進め、具体的な保存・活用に向けた取組を実施した。

美濃加茂市文化振興課との協議では、滑走路地下に残る暗渠について、文化財指定が困難な場合であっても、その存在を地域へ周知し、保存につなげる方法を検討した。その結果、公民館における常設展示や現地案内板の設置について協力して取り組む方針が示された。

さらに、美濃加茂市長からは、「地域の歴史として保存し、次世代へ伝えていきたい」との意向が示され、本研究の成果が行政施策へ反映される可能性が生まれた。

また、関市からは、市内小中学校における平和学習への協力依頼を受けた。地域研究部が蓄積した調査成果を学校教育へ継続的に活用することで、地域に根差した平和教育の充実が期待されている。



藤井浩人美濃加茂市長との対話

5 地域住民との協働

戦争遺跡の保存・活用には、行政だけでなく地域住民の理解と協力が不可欠である。

本研究では、関市田原みらいづくり協議会との連携により、旧関飛行場跡周辺の商業施設へ案内看板を設置する計画が進められている。

この案内看板は、買い物などの日常生活の中で地域住民が戦争遺跡の存在を知る機会を提供し、特別な見学会や講演会に参加しなくても、地域の歴史や平和について考える契機となることを目的としている。

このように、地域住民との協働によって、戦争遺跡を「保存する対象」としてだけではなく、「地域社会の学びの場」として活用する新たな可能性が示された。

むすびにかえて 考察・今後の展望

1 考察

本研究では、旧陸軍秘匿飛行場跡を対象とした調査を通して、戦争遺跡の現状把握と保存・活用の可能性について検討した。その結果、現地調査、文献調査、聞き取り調査及びデジタル技術を組み合わせることで、飛行場の実態をより詳細に復元できることが明らかとなった。

特に、地域住民への聞き取り調査によって得られた暗渠に関する証言は、滑走路の位置

や規模を推定する重要な手掛かりとなった。このことは、文献や現地調査のみでは解明できない歴史的事実を、証言が補完する役割を果たすことを示している。一方で、証言者の高齢化が進み、年々その数が減少していることから、聞き取り調査を早急に実施し記録として保存する必要性も改めて確認された。

また、ドローンによる空撮や三次元測量を活用したデジタルアーカイブの整備は、将来的に遺構が消失した場合でも、その形状や構造を後世へ伝える有効な手段となることが示された。これは、従来の写真や図面による記録に比べ、より高精度かつ立体的な保存を可能とする点で大きな意義を有している。

さらに、本研究では調査成果を研究にとどめず、公開講座や出前授業、メディアを活用した情報発信へ展開した。その結果、多くの地域住民や児童・生徒が地域の戦争の歴史に関心を持つ契機となり、新たな証言や資料提供にもつながった。研究成果を地域へ還元する活動は、研究の深化だけでなく、地域全体で戦争の記憶を共有する基盤づくりにも寄与したと考えられる。

加えて、県への政策提言や自治体との協議を通じて、研究成果が行政施策へ反映される可能性が生まれた点も、本研究の重要な成果である。高校生による地域研究が、学術的な価値だけでなく、地域社会や行政との連携を促進する役割を果たしたことは、今後の地域史研究における一つのモデルケースとなり得る。

2 今後の展望

今後は、岐阜県から示される政策提言への正式な回答を踏まえ、戦争遺跡及び戦争体験者証言の調査報告書の作成や、保存・活用基準の具体化に向けて県との協議を継続していく予定である。

また、関係自治体との連携をさらに深め、小中学校における平和教育への継続的な協力、案内板や常設展示の充実など、地域に根差した平和学習の実践を推進していきたい。戦争遺跡を単なる歴史的遺構として保存するのではなく、現代社会において平和について考えるための教材として積極的に活用することが重要である。

さらに、本研究で構築した調査・保存・普及活動の手法を県内各地へ展開することも課題である。地域ごとに残る戦争遺跡や戦争体験を記録し、相互に共有することで、岐阜県全体として戦争の記憶を継承する体制の構築が期待される。

3 まとめ

本研究では、旧陸軍秘匿飛行場跡を対象とした調査を通じて、戦争遺跡の実態解明、戦争体験者の証言収集、平和教育への活用及び行政への政策提言を一体的に実施した。

調査を進める中で、戦争遺跡の滅失と証言者の減少は現在も進行しており、戦争の記憶を継承するために残された時間は決して多くないことを改めて認識した。一方で、高校生による継続的な研究活動が地域住民や行政を動かし、新たな保存活動や教育活動へ発展したことは、本研究の大きな成果である。

実際に、本研究の講演を契機として本校へ進学し、地域研究部へ入部した生徒もあり、活動は次世代へと着実に受け継がれ始めている。このような世代間の継承は、戦争の記憶を未来へつなぐ上で重要な意味を持つ。

今後も地域に残る戦争遺跡や戦争体験の記録・保存・活用を継続するとともに、「平和の語り部プロジェクト」を県内全域、さらには全国へ展開し、一人でも多くの人が地域の歴史を通して平和について考える社会の実現に貢献していきたい。

陸軍秘匿飛行場跡調査日誌 2021.1.31～2026.7.26

2021年1月31日の「地域からの情報提供」から、2026年7月26日の「全国大会最優秀賞受賞」までの出来事を、部日誌から抜粋し以下に紹介する。

【地域からの情報提供】2021.1.31 「関市大杉に陸軍飛行場があった」「今もあちこちに地下壕が残されている」。本校卒業生の小川伸二さんから、そんな情報を提供していただいた。早速、部員に知らせると「ぜひ調査したい」とのこと。まずは図書館で関係書籍にあたってみた。

【関飛行場跡地】2021.2.4 大戦末期、本土決戦に備えて造成された秘匿飛行場跡地を、小川さんの案内で歩く。関市大杉。高校から車で数分。昭和20年4月完成。双発機が離着陸していたという（『関市史』1967）。

【関飛行場のまっすぐな道】2021.2.7 関飛行場跡西端のふる里農園付近から、坂祝町方面に向かって東方にまっすぐ延びる道がある。昭和22年米軍撮影の航空写真にもクッキリ写っているので、大戦末期にはすでに存在していたと考えられる。この道より北側は緩斜面。南側には平坦な畑が続く。滑走路を画する北辺の道だったのだろうか。

【関飛行場と本土防空作戦】2021.2.10 旧防衛庁がまとめた「航空機総軍有線通信網図」を見ると、関と小牧、ふたつの飛行場を結ぶ電話回線が引かれようとしていたことがわかる。その小牧には電波警戒機（レーダー）が配置されていたという。小牧でキャッチした情報を、関飛行場にいち早く伝えるための措置だったのか。『関市史』には、飛行場に隣接するカナクズ山に司令部・無線局・兵舎・各種倉庫が置かれていたことを示唆する記載がある。市史編纂時に、執筆者が何らかの情報を得て書き留めたものと考えられる。

【荒尾にあった大垣飛行場】2021.2.18 県内の秘匿飛行場は、関と大垣に造成されたとされる（『本土航空作戦記録』1946）。大垣のどこだろうと『大垣市史』（通史編近現代2011）を調べてみたら荒尾だった。荒尾と言えば東海でも最大級の弥生・古墳時代の集落遺跡（荒尾南遺跡）の所在地。大戦中、荒尾所在の東海航空株式会社大垣工場では、飛行機を一貫生産しようとの計画があったらしい。『荒尾南遺跡発掘調査報告書AⅡ地区』（2013）には焼夷弾の出土事例が記載されている。鉄道や工場、飛行場への攻撃だったかも知れない。

【町内の陸軍物資秘匿地】2021.2.19 関市大杉には陸軍秘匿飛行場が作られ、坂祝町には航空機関連の疎開工場が置かれた。飛行場に隣接し、工場からも近いカナクズ山中腹や山麓の地下壕、周囲の学校や寺社、民家の倉庫は、軍事物資の秘匿地に利用された（『坂祝町史』1981）。町史には、黒岩に飛行機格納施設（掩体）が、深萱の十二社（じゅうにそう）神社付近に地下室が構築されたとある。動員された東海第一部隊の将兵たちは、国民学校や民家、覚専寺・涼樹院・十二社神社・坂祝神社に分宿したと伝えられる。

敗戦後、秘匿してあった燃料入りドラム缶は進駐軍が押収。飛行機の発動機や部品は焼却・破壊。民家などにあった莫大な物資は行方不明。『関市史』には180余の地下壕が掘られたとある。大杉から坂祝町にかけての山腹には、今も防空壕の跡が多数残されている。

【防衛庁戦史室『本土防空作戦』】2021.2.20 終戦直後、第一復員局がまとめた『本土航空作戦記録』（1946）によれば、硫黄島陥落後の昭和20年4月以降、本土決戦に備えて、日本各地に秘匿飛行場が作られたという。関飛行場もそのひとつ。ところが実際には、昭

和 19 年秋から、物資搬入や滑走路の造成は始まっていたという（『関市史』1967）。これはどうしたことだろう。自治体史の情報は有用だが、ほとんどが聞き取り情報であり、軍事史の観点からの記載はない。さて、どうやって調べるか。

注：この疑問を解決するため、防衛庁編纂の戦史シリーズ（朝雲新聞社刊）を読み、捷号・決号のふたつの存在を知るにいたった。

【関飛行場跡地の関連施設】2021.2.23 カナクズ山南麓を歩きまわり、運良く地下壕 1 基にめぐり合った。危険防止のため土嚢で入口を塞いでいる。付近には、斜面を削った半円形の平坦地も。掩体か。地下壕や掩体は、戦後の造成や開墾、自然崩壊で大半が失われたと考えられる。現状、かたちをとどめているものを探し滅失する前に記録しておきたい。

【と号部隊と関飛行場】2021.2.25 『本土航空作戦記録』（1946）掲載の「と号部隊用飛行場配置図」には、関と大垣の名が書き込まれている。「と」は特攻の略。日本各地の秘匿飛行場から数千機の特攻機を次々と繰り出し、敵に出血を強いる作戦（決号作戦）が立案されたという。東海軍管区管轄の関や大垣の飛行場の部隊は、太平洋側に現れる敵船団を攻撃する決四号作戦に 10 月末から投入されるはずだった。8 月、ポツダム宣言受諾。秘匿飛行場は使われることなく民有地に戻された。

【飛行場に続く道】2021.3.7 飛行場の周囲の山々には地下壕が掘られ秘匿倉庫として使われた。飛行場と秘匿倉庫をつなぐ道は、今も生活道路や農道として使われている。かつて、荷車に積み込まれた燃料入りドラム缶や爆弾、掩体壕に隠すための飛行機が運ばれた道である。こうした道の由来は、自治体史にも記載されないことが多い。高齢者に聞かねばわからない。

地下壕の壁面にはツルハシやスコップの痕がくっきりと残っている。飛行場設営部隊の兵士。男性労働者が不足する中、動員された女性や老人。勤労学徒。朝鮮出身の労働者。さまざまな人々が工事に動員された。腹をすかした兵士たちと近隣の農家のあいだには食糧をめぐるトラブルもあったという（『坂祝村誌』1955、『関市史』1967）。

【聞き書き・関飛行場】2021.3.9 飛行場周辺を踏査中、戦時中の飛行場造成の頃をよく憶えていらっしゃる方（小川信夫さん）にお会いできた。当時を知る方にお会いしたのは初めてのこと。体験者の話はやはり生々しい。以下、備忘録。

- ・昭和 20 年 1 月、岐阜の歩兵第 68 連隊が飛行場設営にやってきた。68 連隊は岐阜市長森に所在した連隊。国民学校（田原小学校）が宿所。3 月か 4 月ごろに飛行場完成。

- ・防諜のため飛行場であることを隠し、牧場を作るとの触れ込みであったが、設営当時から飛行場であろうとの噂があった。

- ・兵士の半分は飛行場造成に関わった。周辺の村々や関町から、一日千人から二千人が動員されこれに加わった。兵士の残り半分は、周辺に配置された地下壕の掘削に動員された。

- ・飛行場予定地には墓地があったが、移葬するよう指示され、数日前に埋葬した遺骸まで掘り出した。

- ・4 月ごろから陸軍の双発機が飛ぶようになった。東南東から西北西に向けて滑走・離陸した。6 月ごろまで、日に 1、2 回程度飛行していたが、終戦間際の 7、8 月ごろには見かけなくなった。

- ・飛行場周辺の集落の山あいには、燃料や爆弾を秘匿する地下壕がたくさん掘られた。地下壕の中には木枠がはめられ、入り口には戸があった。通学の途中、地下壕の側を通ることがあったが、嚴重に警備され近寄れるものではなかった。飛行機を隠す施設（掩体）も作

られたと聞いたが、一般の目に触れないような場所にあった。

・兵士たちは国民学校を宿所とし、近隣の農家の風呂を交代で利用した。煎った大豆や、大豆とメリケン粉で作った塩味の団子をふるまうと喜ばれた。

・戦後、自宅では、軍から払い下げられた牛を飼っていた。

【戦跡考古学入門】2021.3.14 飛行場跡地の周辺には、地下壕以外にも様々な遺構がありそうな気配。防衛研のデータベースや関連書籍で予備知識を詰め込み、部員と一緒に現地を歩きながら考える。位置情報を確認しマッピング。巻尺とコンベックスで遺構を測る。休憩中に情報共有。草木が本格的に芽吹く連休前までが勝負。ヘルメット姿であちらこちらの斜面を登り降り、泥だらけになりながら地下壕に入る。「疲れたか」と尋ねると「楽しいです」との返事。目が輝いている。うれしい一言。

【読書雑記『坂祝村誌』1955】 2021.3.17 本日、坂祝町図書館を訪れ、やっとこの本にめぐり会えた。原本ではなくコピー。ガリ版刷りの手書きの文章。終戦まもない時期。編集を開始した関係者の方々の見識と郷土愛に、心から敬意を表したい。時期が時期だけに、戦時下の記載は生々しい。この時の聞き取りがなかったら、後世に伝わらなかったかもしれないエピソードが数々記録されている。じっくりと読ませていただいた。坂祝の宝。

【関飛行場フィールドワーク】地質調査と聞き取り 2021.4.3 午前中、台地のあちこちで土壌サンプリング。砂質・泥質の凝灰岩が主体。午後は当時を知る方々からの聞き取り。生々しいお話の数々を飛行場跡地でうかがった（地域研究部研究報告第6号2022を参照、右写真）。

【関飛行場 共同調査】2021.4.18 関市文化財保護センターのご協力をいただいた。司令部地下壕の測量調査。岐山高校地学部のみなさん、岐大生の秋松さん、友人の長屋さんも参加。実りある一日。



【塹（たがね）の痕】2021.4.20 今にも槌音が響いてきそうな塹の痕。地下壕の岩肌にくっきりと残る。昭和20年1月から終戦までの期間。第68歩兵連隊の兵士たちの仕事の痕。腹を減らした兵士たちの中には、近隣の農家に食料を乞いにいった者もいたそう。重労働。腹も減るだろう。一日の仕事を終え、軍歌を歌いながら畦道をとぼとぼと歩き宿舎まで帰る。放し飼いの軍馬がうしろからついてくる。そんな姿をじっと見つめていた村の子どもたち。今は高齢者。当時の記憶を思い出しつつ若い世代に語る。岩に穿たれた塹の痕のような、生々しく重みのある言葉。

【総文祭岐阜県大会最優秀賞受賞】2021.12.8 例年10月、オフラインで行われる地域研究部門大会。今年はコロナ禍を配慮して論文審査のみに。発表を楽しみにしていた部員は落胆。とはいえコロナ対策優先でやむなし。11月に結果発表と聞いていが、知らせが来たのは昨日。結果は2年連続最優秀賞。研究テーマは、もちろん大戦中の陸軍秘匿飛行場。

【トラブル発生！ 冬空の関飛行場】2021.12.27 関飛行場の研究は、受験の最中の3年に代わって、新たに2年チームが引き継ぐことになった。まずは年内に1度、フィールドワークに行こうとの話になり、27日を予定したのだが、朝からあいにくの雪空。地下壕のある山にも、滑走路跡にも、雪がうっすらと積もっている（次頁写真）。

地下壕の中は外よりわずかに暖かい。壕の中をしっかりと観察し、測り損ねていたデータ

もちちゃんと記録できた。新チーム、いいスタートが切れたかなと思いきや、なんとひとりが山中にスマホを落としたというのではないか！しかもどうやら笹藪の中。着信音も小さくしてあることと、あちこちで鳴らしても、ちっとも聞こえてこない。しかし諦めるわけにもいかず、目を凝らして探すと、斜面に生えた笹藪の中にスマホを発見！



【まぼろしの関飛行場】2022.1.17 大戦末期、建設された関飛行場。中日新聞の森記者が体験者にインタビューした記事が今朝の朝刊に掲載された。関市・美濃加茂市・坂祝町に、特攻用飛行場が建設されていたこと。残念ながら一般にはあまり知られていない。紙面で大きく取り上げていただけたこと、心より感謝申し上げたい。

関高地域研究部は、昨年 2 月から飛行場の調査に着手。昨年 12 月、全国高等学校総合文化祭岐阜県大会で最優秀賞を受賞。さらに全国高校生歴史文化フォーラムで優秀賞を受賞。2 月 27 日にはその最終審査。5 月 29 日には日本考古学協会総会高校生ポスターセッション、8 月初旬には高文連全国大会（神奈川）に参加予定。

同じ内容を、同じメンバーで発表するのではなく、それぞれの発表会で、異なる視点から発表できるよう、様々な切り口で研究を進めているところ。研究の中心的役割を務めた 3 年生部員（受験真っ只中）は、受賞したレポートの序文で次のように思いを語っている。...今にも崩れそうな地下壕がいくつもあり、戦争体験を語れる高齢者が少なくなっていることが分かった。語り手が減り痕跡がなくなりかけている今、少しでも多く情報を残し、後世に飛行場の実態を伝えることを目標に、レポートをまとめることにした。自分の高校時代を振り返ってみる。たしかに考古学や歴史学は大好きだったが、ここまでの思いは抱いていなかったと思う。レポートの下書きを読ませてもらった時、正直、感動した。こんな思いで研究を続けていたとは...

【飛行場の名前はなぜ関だったのか】2022.1.21 関飛行場は、関市大杉から美濃加茂市稲辺、加茂郡坂祝町深萱にかけて立地する。市制移行まで現在の美濃加茂市は加茂郡。大杉を含む田原村も 1950（昭和 25）年に武儀郡関町と合併するまで加茂郡。同年、武儀郡関町は市制に移行し関市が誕生する。飛行場及び関連施設は、すべて加茂郡内におさまる。にも関わらず、飛行場には武儀郡関町の地名が冠されている。建設当時、地域住民には牧場をつくるとの説明があったという。その名称もまた関牧場だった。

なぜ、関飛行場だったのか。その理由を記す記録はない。当時の関といえば、軍刀の一大生産地。1930 年代以降、時流に乗って軍刀生産は拡大。関は潤い、関の日本刀はヒトラーやムッソリーニにも献呈された。1938（昭和 13）年にはヒトラーユーゲント 30 名が、日独防共協定締結（1936）に伴う親善活動の一環として来日。関にもやってきた。日本刀鍛錬の見学が目的。ヒトラーユーゲントとは、ナチス党内の青少年組織。心身鍛錬、祖国愛養成、準軍事訓練を目的とした集団。90 日間の滞在期間中のおもな訪問先は以下の通り。靖国神社 富士登山 軽井沢近衛邸レセプション 日光 白虎隊士墓 北海道 岩手・宮城・青森・秋田 鎌倉 関町 伊勢神宮 奈良・京都・大阪 瀬戸内海 熊本・雲仙・長崎・福岡 厳島神社

風光明媚な観光地訪問、日本側の要請で行われた各所での神社参拝が基本線。修学旅行・

遠足・観光の定番がならぶ中、関の日本刀鍛錬見学と白虎隊士墓への墓参が異彩を放つ。関飛行場命名の由来は不明だが、刀剣産地としての位置付けも、その一因ではなかったか。

【謎解き・関飛行場】航空工学編 2022.2.11 地下壕の踏査・測量、史料調査、地質調査、目撃者への聞き取り... この1年、様々な角度から関飛行場へのアプローチを続けてきた。今日は館弘士さん（元航空自衛官、公立高校数学科教諭、故人）をお招きしてのセミナー。テーマは航空工学基礎講座。滑走から離陸、上昇のプロセスを理論的に解説していただいたあと、エクセルを使った運動方程式の演習にチャレンジ。

【全国高校生歴史文化フォーラム最優秀賞受賞】2022.2.27 先ほど、オンライン発表会で最優秀賞受賞。テーマは大戦末期の関飛行場。生徒たちはすでに帰宅。自分も帰宅途中、飛行場跡に立ち寄ってみた。もちろん受賞も嬉しいことだが、消えつつある戦争の痕跡や記憶を、写真や文章などのデータとして残せたことが何よりの喜びである。加えて、全国各地の高校生の素晴らしい発表が聞けたこと。いずれも心に残る発表。その中でも、山口県立柳井高校の研究が印象的。大戦中の貯油槽からの水質汚染の問題。戦争の記録をしっかりと残すことの大切さを改めて感じた1日だった。

【まぼろしの本巢飛行場を訪ねて 本巢市上保】2022.3.24 昭和20年4月、工事が始まり、7月には滑走路が完成。長さ1.5キロ、幅50m。背後の船来山には掩体や地下壕が築かれ誘導路も設けられた（『糸貫町史通史編』1982）。終戦間際に完成したこの滑走路から、飛行機が飛び立つことはなかったという。当時を清水幸信さん（弥勒寺前住職）から、思い出話をうかがった。貴重な証言、若い世代がしっかりと聞き記録に残す。

【地域で、地域に、地域と学ぶ】2022.3.30 大戦末期の関飛行場について、当時の様子を知る皆さんからの聞き取りを再度行った。1回目の聞き取りでは聞けなかったエピソードを、いくつも聞かせていただいた。高齢者の代表、小川信夫さんからは、地域研究部のネーム入りポスターをいただいた（下写真）。

関高の研究は、地域の方々の協力で成り立っている。先月末の徳島県のコンクールでは「なぜ、そんなに、地域の方々が協力してくれるのか」と審査員からの質問を受けた。なぜって... 改めて考えると、関高では、地域の方からの情報提供で研究をはじめることもあるし、聞き取りや情報提供など様々な場面で協力していただいている。地域連携はごく普通の光景。今日、高齢者のみなさんに、なぜ協力していただけるのか、うかがってみた。

若い人に頑張ってほしいから。昔の話を聞いてほしいから。後世に伝えたいから...

家で子や孫に話でも聞いてもらえない、関高生は聞いてくれるから話す...

そんな回答をいただいた。

【美濃加茂市田島町 戦闘機を目撃証言】2022.3.31 関飛行場に関する中日新聞記事を読んだ方（日比野美男さん）から、新たな情報が寄せられた。昭和20年7月末の昼下がりのこと。場所はJR美濃太田駅北側の水田地帯。日本の戦闘機が、煙をあげながら東方から低空飛行で飛来。戦闘機から脱出した乗員が頭から田んぼに落下し、地域住民に助けられ戸板で病院に運ばれたという。戦闘機は低空飛行で西の方に飛び去ったが、美濃加茂市内にはその様子を目撃した人が複数いるそうだ。乗員がひとり脱出したにも関わらず、そ



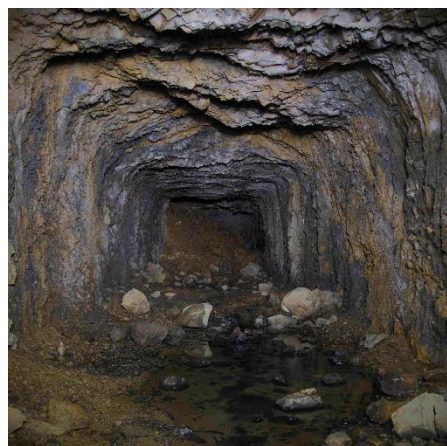
のまま飛び去ったということは、おそらくその複座式戦闘機だったのではないか。煙をあげた戦闘機が向かった先には関飛行場がある。まさに目と鼻の先。戦闘機がめざした先は、関飛行場の滑走路ではなかったか。自治体史の記録や地元の方の話によれば、関飛行場からは陸軍の双発機が飛び立っていたという。戦闘機や兵士の落下を目撃したお話を、本日、うかがった。落下地点にも案内していただいた。美濃太田駅北の田島公園付近だった。

【関飛行場関連の戦争遺跡 塹壕跡】2022.4.9 迫間地区内で塹壕跡を確認。谷筋沿いに構築されている。長さ約 30m。塹壕の端部から谷に降りると、谷をまたぐ土手道がある。長さ 7m。常滑焼の土管を連ねた暗渠が谷水に洗われ顔を出していた。この土手道は山裾を切り開いた幅 3mほどの道路につながる。道路沿いには未完成もしくは崩落した地下壕が 3ヶ所あった。建物があつたのか、それとも物資を野積みしたのか、山城の曲輪のような平場が作られていた。

【土砂掘削実験】2022.4.9 地下壕工事を、ほんの少々でも体感するために土砂掘削実験をやってみた。一帯の土壌は凝灰質の砂岩や片岩。地下壕の壁にはツルハシやタガネのあとが残されている。掘削にはどれほどの労力が必要か。ツルハシやタガネなどの掘削痕のつき具合はどうか。実験でたしかめることにした。小川伸二さんにご協力いただき、裏山の斜面を掘ることに。スコップ、ツルハシ、タガネを使い、高校生 3 人がチャレンジ。

【地下壕の新情報】2022.4.9 遺跡を歩いていると、農作業をしている方から、「飛行場を研究しとる高校生やな、ご苦労様」とお声がけしていただいた。掘削実験中、迫間地区の方から新情報あり。さっそく現地へ。またひとつ、新たな地下壕が確認できた。

【入口通路のない大型地下壕の調査】2022.4.20 小川伸二さんからの情報で、迫間地区内で新たな地下壕を探索。推計総延長 40m 以上。壁面にはツルハシやタガネの痕がくっきりと見える。通常、飛行場近辺の地下壕には、物資搬入用の通路が設けられている。この大型地下壕には、なぜか入口通路がない。別地点にある総延長 60m に達する大型地下壕にも、やはり通路がない（右写真）。通路のない大型地下壕。物資秘匿地以外の使い道があつたのだろうか。



【各務原の掩体】2022.5.5 岩山を掘り抜いた掩体や、コンクリート製の屋根付き掩体など、あちこちに残る飛行機格納施設を訪ね歩いた。今も残る誘導路をたどると、目の前に自衛隊岐阜基地があらわれた。

【気象条件から見た関飛行場】2022.5.24 元航空自衛官の友人館さんから、関飛行場の気象条件を調べてみたらとアドバイスをいただいた。さっそく気象庁 HP を調べたところ、1976 年から 2021 年までの美濃加茂市の最多風向は、すべて北西・西北西。北西に向かってまっすぐ延びる滑走路。簡易飛行場とはいえ、好立地に作られていたことがわかった。

【日本考古学協会総会高校生ポスターセッション】2022.5.25 飛行場研究、優秀賞受賞。

【美濃加茂の飛行場情報】2022.7.3 『市民のための美濃加茂の歴史』（1955）に、若干だが飛行場の記載があつた。

- ・昼夜兼行で工事が進められたこと。
- ・大きな鉢植えの木で滑走路を偽装していたこと。

・各務原空襲の難を逃れるため、関飛行場まで飛来した飛行機に対し、関飛行場側が「米軍に発見される」という理由で着陸許可を出さなかったこと。

いずれもはじめて聞く話。着陸を拒否された飛行機はいったいどこに逃げたのか。秘匿地を知られたくなかったからだろうが、気の毒な話である。ある方から聞いた話だが、各務原空襲の時には、飛騨川をさかのぼった益田郡方面まで、避難のため飛行機が飛来したとのこと。行き場を失った飛行機、ひょっとしたら北に向かったのだろうか。

【陸軍部隊と法幢寺古墳群】2022.7.3 法幢寺古墳群は美濃加茂市加茂野町市橋に所在。5基あるうちの4号墳からは10数本の鉄剣が出土。戦時中、兵士が掘り出し持ち去ったという。金目のものが出てこないか盗掘したのだろうと地域の方から聞いた。出土した刀剣は兵士が持ち帰り、1本だけは地元に残され、近年までラジオのアースに使われていたとのことである。古墳を掘ったのは飛行場建設のために動員された兵士。法幢寺は彼らの宿舎だった。美濃加茂市民ミュージアムや法幢寺HPには、戦争中に陸軍兵士が10数本の鉄剣を発掘したとの記載があるが、まさか飛行場と結びつくとは思ってもよらなかった。

【山之上小学校と地下飛行機工場】2022.7.3 動員された兵士たちは、寺院や民家、各地の国民学校を宿舎とした。美濃加茂市山之上小学校もそのひとつ。関飛行場までは距離があるので、こちらでも大規模な別工事が行われていなかったか調べたところ、山之上から隣接する川辺にかけて、地下工場の建設が始まっていたことが『川辺町史通史編』（1996）に記載されていた。地下工場は三菱の疎開工場。『川辺町史』には、昭和19年、陸海軍設営隊が工事を開始し、翌20年には中国人を動員したとの記載がある。山之上を宿舎とした兵士たちは、立地から考えて関飛行場本体ではなく、こちらの地下工場建設に関わったのではなかったか。三菱航空機は、米軍機の空襲を避けて可児や川辺に疎開工場をつくった。山之上・川辺の地下工場から関飛行場までは、徒歩で2時間ほど。関飛行場を運用しての航空作戦とも無関係ではなかったと考えられる。昭和20年4月示達の決号作戦では、本土上陸をめざす米海軍艦船への洋上特攻が計画されていた。作戦開始は20年10月。仮にポツダム宣言受諾が遅れていたら、秘匿工場で生産された航空機が、関飛行場から特攻機として飛び立ったのかもしれない。あるいは早晩、関飛行場の存在も米軍の知るところとなり、各地の工場とともに、米軍機の空襲を受けることになっていたのかもしれない。

【美濃加茂市・川辺町の地下飛行機工場】2022.7.10 大戦末期、空襲の被害を避けるため、美濃加茂市山之上から川辺町山楠にかけての山稜に、三菱航空機の地下工場が建設されることになった。『川辺町史』によれば未完成のまま終戦を迎えたという。川辺町の山楠公園の一角には、工事に従事した中国人労働者の碑が今もひっそりと立つ。

川辺地下工場から飛行場滑走路までは10キロの道のり。各務原川崎工場からは15キロ、坂祝の川崎分工場からは4キロ。工場をフル稼働させての特攻作戦は、当時の日本の国力をはるかに越えたものであり、実現にはほど遠いものだったが、末端では地域を巻き込んだ事業が終戦間際まで続いていた。未完に終わった地下工場跡は、昭和40年代まで、デンブン生産やキノコ栽培に利用されていたという。

【美濃加茂市稲辺 関飛行場の目撃証言】2022.7.26 本日午前10時頃、新聞記事を手にも、深川良枝さん（本校卒業生）が来校。聞けば、関飛行場の記事を読んだとのこと。今は関市内にお住まいだが、実家は滑走路の見える場所にあるそうだ。実家には、家族連れの将校が離れを借りて住んでいたという。当時の暮らしぶり、見聞きした飛行場や兵士の様子についての貴重なお話を、ここには書ききれないほどうかがった。新聞の威力はすごい。

記事を読んだ方からの情報はこれで3件目。激励のお言葉もいただいた。

【全国高等学校社会科学・郷土研究発表大会】2022.8.5 最優秀賞受賞！テーマは関飛行場の研究。考古学協会発表の段階からのバージョンアップ。

【川辺町の地下軍需工場跡】2022.8.22 空襲が激しくなる最中、三菱航空機が川辺に疎開工場建設を計画。昭和19年、陸海軍が建設に着手。本日、当時を知る川辺町内の方からお話をうかがい現地を案内していただいた。この秋冬しっかり歩き、聞き取りを行う予定。

【全国最優秀賞受賞の感想】2022.9.1 忘れ去られ、消え去ろうとしている戦争遺跡の記録を残し、記憶を伝えることは、自分たちの義務だと思った… 今回の飛行場研究で、何を考え何を学んだのか聞いたところ、こんな返事が返ってきた。

【関市下之保のマンガン鉱山跡】2022.9.4 地域からの情報で、関市下之保西洞地区へ。戦時中、マンガンの採掘が行われていたという。本日、当時を知る高齢の方（安田さん）から話をうかがった。現場監督は朝鮮半島出身者。家族連れで、山間の集落に移り住み、労働者を使役して山腹に坑道を掘り、マンガン採掘を行っていたそう。朝鮮からやってきた人々の暮らしや地域との交流。終戦前後のこと。貴重な話を様々聞かせていただいた。

【河辺正三航空総軍司令官の関飛行場視察】2022.11.27 狛江第三中学の高橋邦幸さんから、関飛行場に関する貴重な情報をご提供いただいた。昭和20年5月4日、航空総軍司令官が関飛行場を視察した際の記録。高橋さん、防衛省防衛研究所戦史研究センター保管資料から発見されたとのこと。しかも司令官本人の「回想及び日記抄」から。貴重な資料である。以下、備忘録を兼ねた報告。

航空総軍とは、本土決戦のために編成された特攻作戦を主務とする陸軍部隊。全国40カ所に建設された秘匿飛行場を管轄した。関飛行場もそのひとつ。また、航空総軍司令官の河辺正三陸軍大將は、インパール作戦を指揮した牟田口廉也中将の直属上官だった人物。戦後、戦犯容疑者として逮捕されたがのち釈放。河辺司令官の日記の中身は、以下の通り。

5月4日午前8時、所沢飛行場を飛び立った司令官機は、関飛行場上空に到達したものの「着陸にやや危惧あるため」に、いったん各務ヶ原飛行場に着陸。そこから自動車で関飛行場に到着。関飛行場では、錬成部長の井上中将より状況報告を受けた…

高齢者からの聞き取りや自治体史によれば、昭和20年4月から、陸軍機が離着陸したとのことだが、河辺司令官の証言からすれば、滑走路のコンディションは良いとはいえない状況だったようだ。また今回、錬成部長の井上中将なる人物が、関飛行場にいたことがわかった。飛行兵訓練の責任者であろうか。我々の関飛行場調査は、遺構調査と聞き取りが中心であり、文献記録の調査は未着手に近い。終戦直後に発刊された『本土航空作戦記録』に、わずかな記載を手がかりに旧防衛庁戦史を通覧した程度。

【探ろう！岐阜の歴史 午前の部】2022.12.4 午前中は関市ふる里農園にて見学会。鷹匠による実演と関飛行場の解説。約60名が参加。朝一番、吉田流鷹狩を継承する伏屋典昭鷹匠の実演。ハヤブサを使った古式放鷹を披露していただいた。続いて、南山大生（関高卒業生）の山内康誠君による関飛行場の解説。戦争遺跡の調査成果を熱く語ってくれた。

【12月8日朝7時前、関飛行場跡】2022.12.8 今から78年前の昭和19年12月、関飛行場建設工事が始まった。周辺の学校や集会所に、爆弾や燃料その他の軍事物資が次々と運びこまれ、滑走路設置にともなう墓地移転も行われた。つい数日前に埋葬されたばかりの棺桶や、体液がしたたり落ちる腐った棺桶も掘り返された。掘り返した土から見つかる金歯を拾い集めたという話も聞いた。戦争中とはいえ痛ましい話。80年近く経った今も、

尋ねてみるとまだまだ新たな証言、文献、遺構が現れる。つい先日、飛行場から飛び立った飛行機が西北方向に向かい、飛行訓練を行っていたという話を聞いた。

【関飛行場調査・新チーム、始動】2022.12.11 3年は受験勉強真っ盛り。本日より2年チームが調査を受け継ぐことに。3代目チーム。冬眠中のコウモリさん、ごめんなさい。

【三菱飛行機地下工場跡の調査】2022.12.11 午後は川辺町へ。戦争末期、建設が始まった三菱飛行機の疎開工場跡に関する聞き取り。当時を知る高齢者の方からお話をうかがった(下写真)。長大なトンネルが11本掘られ、飛行機部品の生産を行う予定だったという。

【護国第六一二工場】2022.12.25 三菱第五製作所の疎開工場。岐阜県加茂郡川辺町。大戦末期、米軍による空襲から逃れるため、愛知県大府市の三菱第五製作所が、この地に移転されることになった。幕引山と呼ばれる丘陵の斜面に計11本のトンネルが構築された。トンネル工場建設は終戦間際まで続いた。呼称は護国第六一二工場。



【坂祝町の地下壕】2022.12.31 昨日、地域の方から地下壕情報あり。本日さっそく出かけてみた。山裾に2基。1基は天井も崩落した様子。もう1基の入口には、危険防止のための土嚢が積んであった。のぞくとわずかに中の様子が見える。戦後間もなく編纂が始まった『坂祝村誌』(1955)には、生々しい情報が多数収録されている。飛行場建設に合わせて、地下壕が掘削されたこと。公共施設、寺社に、軍事物資が次々と運ばれたこと...

180余の地下壕のうち、今までに位置を確認できた遺構は20基ほど。本日新たに2基加わった。戦時中の様相を伝える貴重な遺構だが、崩壊により遠からず姿を消すと思う。せめて現状写真と位置情報だけでも残しておきたい。

【「往時茫茫 三菱重工名古屋五十年の懷古」(菱光会 1970)】2023.3.7 全3巻。近隣の公立図書館にはないのでネットで入手した。この書籍は三菱の正式な社史ではなく、戦前戦後を知る当事者たち自身の手記をまとめたもの。現在調査中の地下工場に関する生々しい証言もある。一編ずつ丁寧に読みたい。ページをめくっていると、写真と便箋がはらりと落ちてきた。この書の持ち主だった方の写真のようだ。

【関飛行場&大杉遺跡現地セミナー】2023.5.21 本日は、関市文化財保護センターとのコラボイベントの日。ふる里農園を会場にお借りした。眼前に、大杉遺跡と関飛行場跡が広がる。参観者約100名。主催者スタッフを含めると総勢120名。小学生から高齢の方々まで、熱心に聞いてくださった。終わったあと、質問や感想、ご意見をたくさんいただいた。

【関飛行場の新情報・坂祝町編】2023.6.21 新聞報道をご覧になった坂祝町の方々から、関飛行場に関する貴重な情報をご提供いただいた。以下、備忘録。

・以前、関市大杉地区の聞き取りで、昭和19年12月に飛行場建設に伴う墓地移転が行われた話をうかがった。今回の聞き取りで、坂祝町黒岩地区でも、同様の墓地移転が行われていたことをはじめて知った。大変驚いた。この話、詳細な記録で知られる『坂祝村誌』にも記載がない。滑走路の東端と西端で、偶然にも墓地移転があったことになる。

・移転対象となったのは40数軒分の墓。掘り出した遺骸は、ムシロに包んで荷車に乗せて移動したという。墓場があったのは、現在の中日本自動車短大敷地の北東隅あたり。

・『坂祝村誌』(1955)には、黒岩地区に掩体があったと記録されている。今回、掩体のあ

った場所を地図上で教えていただいた。今までわからなかった掩体の位置がわかった。これはありがたい。残念ながら掩体は現存しないが、昭和 30 年代頃まで、半地下式掩体が 3 基、山の中に残されていたという。ある方のお宅に、掩体を覆う屋根材の一部が残されていると聞いた。関飛行場の往時を伝える貴重な遺物である。

- ・黒岩地区の掩体は、滑走路東端のさらに東に位置する。黒岩地区の墓地は、おそらくは、掩体から滑走路に向かう誘導路建設のため、移転対象となったのだろう。

- ・『坂祝村誌』には、姥ヶ池付近に燃料秘匿地があったと記録されているが、今回の聞き取りでその話もうかがえた。私たちが知らないだけで、地域では、きっと様々な話が伝えられているに違いない。

- ・坂祝には駅が所在するし、川崎重工分工場もあった。米軍による爆撃（焼夷弾）や機銃掃射もあった。あるお宅では、芋穴に落ちた焼夷弾の破片が戦後も保管されていたという。

- ・国鉄による物資運搬が可能な坂祝のあちこちには、多数の物資秘匿地（地下壕・既存施設利用）や兵士の駐屯地、飛行機部品工場があった。「坂祝村誌」によれば、十二社神社付近に、コンクリートで補強した司令部地下壕があったそうだが、今回、黒岩地区に、これとは別のコンクリート地下壕があったことが確認できた。この地下壕は戦後もしばらく残っていて、マッシュルーム栽培に使われていたという。関市大杉地区には、今もコンクリート地下壕が残されているので、この種の地下壕は、少なくとも 3 基あったことになる。

- ・以前、美濃加茂市稲辺地区出身の高齢の方から聞き取りをした時、「戦時中、我が家の離れに、関飛行場の司令官が家族で住んでいた。司令官は毎日、我が家から坂祝方面に自転車に向かっていて・・・」とおっしゃっていた。坂祝一帯では、多数の地下壕が建設中であつたし、飛行機部品の分工場も稼働していた。その司令官なる人物がどんな職務についていたかは不明だが、民家を借りて家族とともに住んでいたというのだからそれなりの地位の人物だったに違いない。

今回お話をうかがった方々は、戦後生まれの方ばかりで、当時のことを直接ご存知なわけではない。親世代、さらにその上の世代から聞いた話、戦後も残されていた遺構や遺物の話が中心である。それでもこちらが今まで知らなかったことが多く、大変勉強になった。貴重な情報のご提供に対し、心より感謝申し上げたい。本日、お会いした皆さんとは初対面。消えゆく戦争の記録をしっかりと後世に伝えようとの考えで一致。川辺町に続き、坂祝町でも聞き取りや踏査を開始することになった。

【関飛行場聞き取り調査 坂祝町黒岩地区】2023.7.9 黒岩地区財産区の皆さん、当時を知る高齢者の方おふたりから聞き取り。現地もご案内いただいた。以下、備忘録。

- ・滑走路西北端に当たる関市大杉地区に対し、こちら黒岩地区は東南端。偶然だが、どちらにも墓場があり、軍の命令で遺骸を掘り出し移転する事態となった。墓場は自動車学校敷地の西北あたり。

- ・母親の袖につかまり、祖父母と墓場へ向かった。拾った骨をカマスに入れ、荷車に乗せて改葬地（ひき墓）に運んだ。

- ・滑走路の工事にはブルドーザーも使われていた。土砂を押し出す光景を覚えている。（一方の大杉地区の聞き取りでは、ローラーが使われていたと聞いた）。

- ・大杉地区では、飛行機は東南から西北に向かって飛び立ったと聞いたが、黒岩地区では、逆に東南に向かって飛び立ったとの証言を聞いた。

- ・滑走路東南端のさらに東の雑木林に格納庫があった。戦車かブルドーザーか、記憶が曖

味だがそのあたりで見かけた。

- ・カナクズ山の東南方向にある丘陵の麓に、兵士の野営地があった。丘陵にはいくつも地下壕が掘られていた。隣接地にはカマボコ型のコンクリートの建物があった。戦後、それが食糧庫であったと聞いた。そこから北に向かうと宮洞池がある。隣地には、湧水を貯めるコンクリート張りの貯水施設が作られている。壁面は石積み。使用目的は不明だが、周辺の施設とともに、軍が建設したものという。

- ・滑走路の東方には、掩体の跡が 3 ヶ所、戦後しばらくまで残されていた。半地下式が 2 ヶ所（のち茶畑に）、山あいにはコンクリートの側壁のある掩体が 1 ヶ所。側壁の上には屋根も取り付けられていた。未完成。のち施設建設のため破壊された。

- ・掩体の屋根材は、付近の民家の納屋の床材に転用され現存。納屋の軒先には松材の丸太が保管されていた。板材は杉もしくは松。丸太は外形から見て松材。大杉から黒岩、さらには加茂野方面にも、その昔は松林が広がっていたという。

- ・美濃加茂・富加方面に向かうと、姥ヶ池と呼ばれるため池があった。付近は松林で、燃料を入れたドラム缶が野外で保管されていた。戦後、米兵があちこちから集めたドラム缶を管理していた。兵士たちはドラム缶の上を歩いていたという。付近の子どもたちは、米兵からチョコレートやガムをもらうために集まった。

- ・『坂祝村誌』によれば、昭和 20 年 7 月 12 日、空襲を受けたという。そのうち 1 ヶ所は、掩体屋根材が保管されている民家の敷地内。当時は芋穴で、運よくその中に落下したところを、布団や土をかけて火災を防いだという。

- ・神明神社は現在の位置ではなく、昔は 21 号沿いの水門の北あたりにあった。ここの社務所は物資秘匿地のひとつ。

- ・村誌には、農業会 2 階に本部があったと書かれている。昔の農協のことであるなら、今の役場の南にある保健センターあたり。

- ・戦時中、黒岩倶楽部（現在の黒岩公民館）には、ハシゴをかけて昇らなければならないほどの大きな漬物樽がいくつもあった。今から考えると、兵士たちの食事に提供していたのかもしれない。

- ・将校たちは各地の民家に分宿していた。

- ・7 月の田植えの頃、各務原が空襲に遭った。坂祝でも警報が鳴り家族で藪に逃げ込んだ。

- ・米機に襲われそうになったら、米機に向かって走って逃げよと親に言われた。当時は民家にも防空壕があった。白壁の家は、空襲の標的にされないよう墨汁を塗った。戦後しばらくそうした家が残っていた。

- ・父親がいよいよ出征する時、坂祝駅まで家族で見送りに行き、万歳を繰り返した。母親だけは行かず、家に残っていた。帰宅すると母親は仏壇の前で泣いていた。戦争については様々な考え方があるが、こうしたことがあったことを、若い人にも知ってほしい。

貴重なお話、現地の案内のあと、地域研究部長がお礼の挨拶。「皆さん、昔のことをきちんと記憶して、僕たちに話してくださった。僕たちもやがて高齢者になる。その時、皆さんのように、若い世代に過去話を伝えられるようになります...」

立派な挨拶。子どもや若者は、家庭や学校ばかりではなく、地域との関わりでしっかり育つものだと改めて思った。

【岐阜県図書館で研究発表 関飛行場の調査】2023.7.15 岐阜県古地図研究会主催。7 月 15 日、岐阜県図書館多目的ホールにて研究発表。参加者約 50 名。

【川辺町地下軍需工場に関する聞き取り】2023.7.22 7月20日、21日、地下工場に関わる聞き取りを行なった。終戦当時、国民学校6年だったふたりの女性。同い年の90歳。お健やか。お一方は、関高校の前身、武儀高等女学校の同窓生。貴重なお話の数々、以下に書き留めておく。

Aさんの話。

- ・中国人労働者の宿舎には、女は近づくなと言われていたが、男子は平気で出かけ、中国人に遊んでもらっていた。若い労働者が多かったので、可愛がってくれたのだろう。
- ・宿舎から縄で数珠繋ぎにされた中国人が、飛騨川に向かって歩かされていた。山川橋の下手に向かったようだ。おそらく水浴だったのだろう。
- ・戦後、中国人が去ったあと、宿舎の跡地を訪れた。布団綿や布切れが落ちていた。
- ・中国人労働者以外に、朝鮮人労働者も大勢いた。小学校にも朝鮮の子どもたちがいた。
- ・朝鮮人の中には、工事現場の中間管理職的な立場の人たちもいた。そうした人たちの中には、報復を恐れてか、終戦後すぐに姿を消した人もいたと、あとで聞いた。
- ・飛騨川の近くに、ムシロがけの小屋があった。慰安所だと聞いた。

Bさんの話

- ・住まいは川辺と美濃加茂の境だった。友だちに誘われて天狗山に登ると、各務原の空が空襲を受けて真っ赤だった。
- ・中国人労働者の帰国後、バラック宿舎を見に行ったら。薄っぺらい床の上に、アンペラのような敷物が敷かれていた。バラックに遊びに行っていた男子に聞いた話によれば、中国人は頭を向かい合わせにして寝ていたそうだ。夜になれば寒かっただろうなと想像した。
- ・バラックの付近の山から、オトナが切り出した木を、子どもが引きずって発電所まで運んだ。ものすごい砂煙が立った。敵機に見つからないよう、発電所の建物に木を被せるのだが、葉っぱはすぐに枯れるので、効果はなかったと思う。子ども心に、なぜこんな馬鹿なことするのだろうと疑問を持った。
- ・中川辺駅の貨車から、一抱えある爆弾（中身なし）を材木商宅まで運び出した。

【坂祝町の貴重な情報】2023.7.24 関飛行場の最寄駅は国鉄坂祝駅。旧村誌（1955）によれば、付近一帯には飛行機部品や燃料、爆弾などが、相当数秘匿されていたという。国鉄を利用した物資の運び込みも当然行われたのだろう。先日、聞き取りでお世話になった坂祝の方から、貴重な文献、資料をお借りした。その中に『戦争体験集 平和を願って』（2018）と銘打った文集があった。戦争体験を綴った貴重な証言集。関飛行場の名前は登場しないが、飛行場や飛行機生産に関わる記載がいくつかあったので以下に紹介する。

- ・各務原や岐阜にある未完成の銃器やその部品を隠すために、勝山や深萱の山裾に地下トンネルを掘った。小学校に駐留していた兵隊さんが穴掘りをしていた。高学年の男子生徒も動員された。朝夕、スコップやツルハシを担いだ兵隊さんの行列を見た。兵隊さんが行列を離れて我が家に立ち寄った時は、サツマイモをゆがいてもてなした。上官は大きな民家に泊り、畳のある部屋でメチルアルコールを飲んでいたこともある。
- ・坂祝のあちこち、いろんな地域に飛行機の部品・物品が隠されていた。酒倉のクラブ（公民館）の中には、飛行機などの部品が、勝山のクラブには油などが隠されていた。戦時中、私の家には、兵隊が10人ほど寝泊まりしていた。
- ・軍隊が坂祝小学校に来た。10教室ぐらい使っていた。軍隊の人と穴掘りをした。穴掘りばかりしていた。グラマンがやってきたことがあった。

・終戦後、進駐軍の指示で、中山道の五本松付近の川原に集められた飛行機のエンジンや部品（川崎からもってきた）は、ブルドーザーのワイヤーに結び、駅前道路を駅西広場まで引っ張って行って積み上げた。進駐軍の指示でガソリンを撒いて、腰の拳銃を撃って発火させた。炎は 10m 以上あがった。

・大建産業の東端の変電所が、グラマン機に攻撃されふたりが死亡した。

いずれも体験者の言葉。具体的で生々しい。国民学校高学年の児童が、地下壕工事に駆り出されていたとは驚いた。関方面では聞けなかった話。地域によって、軍への協力形態が異なっていたようである。

飛行機のエンジンや部品を木曽川の河原で焼いた話は、旧村誌（1955）に記載されているが、この文集の聞き書きはさらに詳しい。ブルドーザーにワイヤーで結びつけ、飛行機部品を引っばった話が登場するが、このブルドーザー、ひょっとしたら、滑走路の工事現場で使われていたものかもしれない（先日、坂祝町黒岩で聞き取り）。

【多治見・美濃太田間は、東海軍管区の最終防衛線だった】2023.7.27 『名古屋陸軍造兵廠史・陸軍航空工廠史』（1986）を読んだ。昭和 20 年 3 月、造兵廠長に就任した田村宣武中将は、東海軍管区司令官岡田資中将より、「本土決戦時には、多治見・太田間が東海軍管区の最終抵抗線になるので、多治見以北の中央線沿線に、小銃・機関銃・銃弾製造工場をすみやかに疎開させるように」との指示を受けたという。

造兵廠工場の疎開先を調べてみると、以下の通り。土岐、大井、岩村、長島、山岡、明智、阿木。いずれも木曽川、中央線をさらにさかのぼった山間地。下流方面では、八百津、御嵩、川辺、上麻生、甘屋。一方、飛行機地下工場は、川辺、八百津、久々利、平牧、帷子、善師野、楽田、瑞浪。東濃西部から犬山に集中。

飛行機地下工場群と造兵廠疎開工場群をそれぞれマッピングすると、後者は前者の後衛に位置し、前者の真ん中あたりを最終防衛線が貫いていることがわかる。

『各務原市資料調査報告書』（2016）には、美濃太田・多治見間が最終防衛線であり、飛行機地下工場群を利用した戦闘を行う予定があったようだと記載がある。すなわち、地下工場を地下陣地に転用することだろう。以上、前掲の造兵廠史の記載や決号作戦の示達内容を勘案すると、以下のような作戦計画が見えてくる。

①地下工場や秘匿飛行場の建設、飛行機増産。

②米輸送船団への全面特攻。

③上陸軍との一大決戦。陣地戦。

米国側は、関東上陸戦で日本が降伏しない場合には、さらに 5 カ所で上陸戦を展開する予定だったという。そのうちひとつが伊勢湾岸。終戦にいたるプロセス次第では、この地域でも何が起こってもおかしくない状況だった。それにしても、まさか太多線が最終防衛線だなんて、地元の人たちの多くが知らないと思う。

【勤労挺身隊と飛行機生産】2023.8.1 同窓会事務局室に指揮官機の鋳どめ作業の写真が保管されていた。校史には、武儀高等女学校（関高の前身）の女学生が動員され、各務原や坂祝の工場では飛行機生産に従事したとある。先日、各務原の航空宇宙博物館を訪れた。飛燕の実機やエンジンの実物が展示されていた。展示パネルによれば、各務原の川崎工場では計三千機の飛燕が生産されたという。女学生がもぐりこんだ機体、飛燕だろうか。

【上伊那に疎開した登戸研究所】2023.8.9 各務原や関は特攻基地。川辺、可児、瑞浪には飛行機地下工場。地上戦の際には地下陣地に転用か。さらにその背後の恵那や中津川に

兵器工場。ここ2年余りの調査で、郷土史と戦争のつながりが段々とわかってきた。昨日のNHKニュースよれば、長野県側の上伊那宮田村に陸軍登戸研究所が疎開して、本土決戦用爆弾を開発だったという。東濃から遠くない地で開発されていたこの爆弾、目下調査中の東海軍管区の「最終防衛線」構想と関わるのかもしれない。毎回決まってそうなのだが、発表直前にバタバタと新情報があらわれる。昨日も、美濃市の某所に飛行機部品が保管されているとの情報をいただいた。見に行かないわけにはいかない。

飛行場調査に始まる戦跡研究もすでに3年目。戦争遺跡は朽ち埋もれ、戦争体験は忘れ去られようとしている。その現実直面した昨年度の研究チーム代表は、「記録を正確に残すことは自分たちの義務だと思う」と述べていた。そのとおり。もうしばらく、戦跡考古学、戦史研究、聞き書き調査、続けよう。

【全国高校生社会科学・郷土研究発表大会】2023.8.10/11 in 静岡 今年は静岡開催。発表内容が多彩。しかもハイレベルな発表が目白押し。本校チームは、4大会連続表彰こそ逃したが、多くのことが学べ、大いに楽しめた。実りある発表大会だった。

【全国高校生歴史フォーラム優秀賞受賞】2023.10.13 昨年秋から始めた川辺町の地下軍需工場の調査。10月、全国高校生歴史フォーラムの論文審査で優秀賞受賞。11月25日、優秀賞受賞5校のプレゼン大会に参加予定。崩れつつある地下壕。忘れ去られようとしている戦争体験。なんとかして記録に残そうじゃないかということで、現在、大学2年のメンバーが、高校2年の冬から始めた研究。先輩から後輩に受け継がれもうすぐ丸3年。

【関飛行場の記憶 語り継ぐ戦争体験】2024.3.2 戦時中の記憶のある方々、地下壕や滑走路跡についてご存知の方々に集まっていたいただき、公開聞き取り調査を行った（右写真）。今回は、坂祝町、美濃加茂市、関市からの参加があり、各地域の情報が集まった。その場で聞いた情報を地図に書き込むのは、聞き手の高校生の仕事。聞き取りの動画撮影、関連施設の地図データ化は、三栄コンサルタントの皆さんが、手際よくやってくださった。約50名参加。



【関飛行場の新情報】2024.3.14 関飛行場の調査開始（2021.2）から3年。この間、地域の方々に色々とお世話になった。情報提供、遺跡案内、動画撮影、発表会場提供、広報など、協力のかたちは様々。

新たな研究テーマを見つけるたび、「飛行場研究、いったん区切りをつけよう」と思うのだが、そのタイミングで新たな情報、協力者があらわれる。先日、飛行場に関する聞き取り公開調査を行った様子が、新聞で報道された。それを見た高齢者の方（91歳）が、当時の様子を模式図入りで丁寧にまとめ、学校まで郵送してくださった。貴重な新情報。現地確認や聞き取りを行ない、記録に残そうと思う。

【塹壕の確認】2024.9.11 放課後、関飛行場跡へ。1年生ふたりと滑走路に隣接するカナクズ山を歩く。草叢の中に深い塹壕が現れた。谷を渡る土橋も確認。暑すぎるせいか、藪蚊も現れない。

【戦闘機着陸時に関する証言】2024.10.17 昨日、飛行場に関する新情報を提供していただいた。今まで聞いたことのない着陸時の情報。以下に記録。

・関市大杉の上空で旋回していた戦闘機が、東に向かって降下し着陸。着陸地点は美濃加

茂市加茂野町稲辺地内。

- ・着陸に先立ち、偽装のため滑走路に設置してあったタイヤ付きの小屋や大きな木製植木鉢を移動。小屋は手で押し、植木鉢は複数人で担いだ。準備が済むと、飛行機への合図に、竿につけた吹き流しを立てた。

- ・着陸した飛行機は誘導路を通り、ため池（稲葉池）と滑走路の間の松林の中に隠された。証言は、滑走路北方の集落（美濃加茂市加茂野町稲辺地区）出身の方からうかがった。戦闘機の着陸以外に、滑走路建設の話もうかがったので、これも以下に記録しておく。

- ・滑走路偽装のための芝植え作業には、国民学校（加茂野小）5年生が、兵士とともに動員された。同じく6年生は農場へ、高等科の生徒はトラックで軍需工場に運ばれ働いた。

- ・芝をほぐして滑走路に植えた（置いた？）あと、兵士がローラーで転圧し、滑走路端には目印替わりにハトムギを植えた。

- ・兵士は国民学校校舎や付近の寺院、倶楽部（現在の公民館）に分宿していた。

誘導路は新規に敷設したものではなく、現在の富加町と坂祝町をつなぐ旧道を利用したものである。戦闘機を隠したという松林の中には、当然、掩体があったはず。現状、宅地や公園になっているが、一部に竹藪が広がっている。この中にひょっとしたら遺構が残されているかもしれない。

【関飛行場調査】2024.10.20 午前中、三栄コンサルタントさんの協力で、滑走路跡や関連遺構を測量。午後は巻尺やポール、コンベックスを使ってアナログな略測。

【飛行場滑走路を横断する暗渠】2024.10.27 美濃加茂市加茂野町稲辺へ。飛行場滑走路北辺に面する地区。当時を知る高齢の方々にお願いし、公民館にお集まりいただいた。現在の加茂野小学校、寺院、民家に兵士が分宿していたことや、滑走路整備にブルドーザー2台、ローラー2台が使用されていたこと、滑走路の直下にコンクリート製暗渠が設けられていることなど、貴重なお話をうかがった。

【関飛行場の証言 美濃加茂稲辺編その2】2024.11.3 前回に引き続き、美濃加茂市稲辺地区に関する聞き取り調査。本日は語り手の方に、本校までお越しいただいた。語り手は、終戦時、国民学校3年生だった方。自宅の離れに将校一家が住んでいたことや、滑走路建設や飛行機着陸の様子など、貴重なお話をうかがった。

【田原にあった飛行場のお話】2024.12.14 関飛行場の調査を行なってきた大学生4名（いずれも地域部出身）が、飛行場一帯の地域の皆さんに研究成果を発表。田原ふれあいセンターの会議室に来た方々は、総勢50名。発表後には、ご意見、ご質問を多数いただいた。さらに、当時を知る関係者の方々から、お話をうかがう機会も。戦時中の体験談を聞く貴重な機会。1年生部員にとっては、鮮烈な体験となったと思う。

【関飛行場調査】2025.1.26 滑走路跡。当時を知る方から話をうかがい、アプリを使っ

ての3D撮影・計測。さらに尾根に登り眺望確認。テレビ取材も入り充実した1日。

【関飛行場跡の活用を考える】2025.2.4 終戦80年。戦争の記憶が薄れる中、郷土の戦争遺跡をどのように次世代に引き継いでいくか。高校生が提案をまとめあげ、大学や自治体、企業、観光協会の皆さんに、本日、プレゼンを行なった。テレビ取材あり。

【関飛行場の調査】2025.3.2 滑走路真下を横断する排水路の調査。内径90cm程度、平均長100cm弱のヒューム管74個が連なる。総延長73m余。連結部分はコンクリートで補強されていた。ヒューム管のうち北側の8個分、8mほどは、戦後の拡張工事の所産。戦時中の遺構の総延長は65m程度。法面の規模を勘案すると、滑走路の幅は60m弱だった

と考えられる。排水路付近の畑の標高は 74m 程度。幅 60m 程度の平坦地を見つけ、ここから東西双方に向かって追っていけば、滑走路の規模をある程度復元できそうである。調査の途中、通りかかった年配のご夫婦から、テレビや新聞で見たよ、頑張ってるねと、暖かな声をかけていただいた。少しずつ、戦争遺跡の認知度が高まっているのかもしれない。

【関市田原地区主催の飛行場遠足】2025.3.9 晴天。参加者にスタッフ、報道関係者を加えると 80 名超。司令部地下壕、塹壕、滑走路下の排水溝を見学。案内役は高校生。

【関飛行場滑走路の想定図】2025.3.31 滑走路下の排水溝や旧道の位置、終戦後の写真に残る地割、標高、聞き取り証言を勘案。地図と巻尺、標高測定アプリを使って、滑走路の位置、規模の推定図を作成。全長 1 キロ、幅 50m 程度に復元。一部に法面が残る。

【滑走路北辺の様相】2025.4.9 飛行場滑走路北辺には、関市大杉と美濃加茂市稲辺、坂祝町黒岩を結ぶ真っすぐな道が通じている。1930 年頃の地図をみると、ぐねぐねと蛇行した道なのだが、終戦直後、米軍撮影の写真を見ると、真っすぐな道に変貌した様子がよくわかる。聞き取りによれば、飛行場建設にともなう拡張工事により、真っすぐな道になったのだという。この道に関しては、滑走路への誘導路として利用されていたとの証言もある。1970 年頃の地図をみる。滑走路東側には、中日本自動車短期大学の施設がある。同校記念誌には、飛行場跡地の広大な空閑地をキャンパスとして確保した経緯が記されている。

以上の地図に加え、滑走路下の排水溝や誘導路、写真に残る古い地割、実地計測のデータなどを参考に滑走路推定図を制作した。実際、我々が推定した滑走路北辺の西端あたりには、写真の通り、今も、長さ 100m 程度にわたって傾斜面が見られる。法面の残存と考えられる。滑走路推定ラインと、かつて有道路であった道が交わるあたりで、両者の高低差はなくなる。すぐ東側には自動車学校の敷地があり、さらに自動車短大の敷地へとつながる。滑走路に隣接するこの平坦地は、駐機場等に活用されたのかもしれない。飛行機を秘匿した掩体に関しては、滑走路東方の黒岩方面に 3 ヶ所、滑走路北辺の稲葉池付近に 1 ヶ所あったことが、聞き取りの結果、確認できた。

【関飛行場滑走路、関連遺構の踏査】2025.5.11 今を逃すと夏草が繁茂し、遺跡への立ち入りが難しくなる。5 月末の考古学協会発表に備えて、気になる遺構や立地形を再度確認。

【関飛行場の記憶 その 2】2025.6.15 参観者約 60 名。スタッフを入れると約 80 名。大勢の方々にご参加いただいた。関飛行場の滑走路は、関市、美濃加茂市、坂祝町の三市町にまたがっている。今回、三市町の高齢者の方々に、当時の目撃談を語っていただいた。

【飛行場跡のテレビ取材】2025.7.1 放課後、年若い記者さんが、高校生の研究活動取材にやってきた。滑走路跡を高校生の案内で歩きまわる。この滑走路跡、本来は、カナクズ山の裾に広がる傾斜地。動員された兵士たちが砂利を運び込み、自分の背丈ほど積み上げ造成したとのこと。ならされた平坦地は幅 50～60m ほど。ここに芝を植え、さらに両脇にハトムギを植え、サイドストライプに見立てたそう。作業には、加茂野国民学校（現在の加茂野小）の 5 年生を動員。夏草に覆われた現状は、80 年前の稼働時の様子に近いのかもしれない。晴れにもかかわらず、途中からゴロゴロと遠雷。学校へと引き上げる。

【関飛行場ドローン撮影】2025.7.5 本日、約 1 キロにわたる関飛行場の滑走路を、東西双方向から撮影。終戦から 80 年。戦争の記憶が薄れ、戦争遺構が次々と滅失していく中、貴重なデータが記録できた。

【本巣飛行場の調査】2025.7.20 戦時中の秘匿飛行場、本巣飛行場へ。かつての誘導路が残る。付近には掩体の跡も。お寺の本堂をお借りし、当時を知る方、郷土史に詳しい方の

お話をうかがった。

【坂祝町ふるさと館 講演会】2025.7.31 坂祝町教育委員会主催の講演会。地域研究部員が講師を務めることに。約 90 名の皆さんがご来場。正直、これには驚いた。会場からは、励ましの言葉や貴重な情報提供、さらには小中学生の皆さんの感想もいただいた。調査を続ける高校生たち、励みになったと思う。本校卒業生（武儀高等女学校）の三品弘子さんのお言葉、「さすがは関高生！さすがは私の後輩！」の一言には、会場全体が湧きたった。

【Z 世代がみつけた戦争】2025.8.24 美濃加茂市加茂野町交流センターにて、関飛行場の調査成果を発表。会場は 120 人以上の人でいっぱい。スタッフの皆さんを含めると 150 名ほど。思いがけないほどの大人数に。中学生の朗読、戦時中・終戦後の思い出話、学芸員の出前講座、すいとん試食... 中高生から高齢者まで、多様な方々が色んなかたちで参加。企画・主催は、あまちの森文庫。

【岐阜県内文化財保護団体情報交換会】2025.9.14 岐阜県文化財保護協会主催。県内各地の文化財パトロール等を行っている団体の研修会。会場せきてらす。約 50 名参加。関高地域研究部、岐山高郷土研究部が、それぞれの研究成果を発表。そのあと 6 グループに分かれて討議。文化財保護をどのように広げつないでいくか。熱のこもった話し合いが続いた。

【秘匿飛行場の誘導路を探る】2025.9.28 秘匿飛行場の滑走路は、本巣市糸貫町にもあった。この飛行場のバックヤードは広大で、掩体や誘導路は、滑走路の東方、岐阜市黒野方面にも広がる。本日、古地図や空撮写真を片手に、地元の方々と一緒に、誘導路の痕跡を訪ね歩いた。飛行機を滑走路まで運ぶために作られた誘導路は、生活道路や農道に姿を変えつつも、ここかしこに残されていた。

【ぶらっと坂祝】2025.10.5 坂祝町教委主催。歩きながら、ふるさとの自然や史跡に親しむイベント。本日は、関飛行場の滑走路歩き。昨日からの雨も上がり、暑くもなく、史跡歩きには格好の日。スタッフを含め、約 40 名の方が参加。

【岐阜県高等学校総合文化祭】2025.10.12 地域研究部門最優秀賞受賞。テーマは、岐阜県の秘匿飛行場。関に加え、本巣と大垣の飛行場に関する調査報告を行った。

【岐阜市西郷から関ヶ原へ】2025.11.29 午前中、岐阜市西郷公民館へ。大戦末期、本巣市から岐阜市にかけて建設された飛行場に関する調査成果を発表。地域の皆さん、約 50 名が参加。会場からは、掩体跡の情報のほか、大垣・岐阜の空襲の体験談など、貴重なお話が寄せられた。現在、この調査は、西郷公民館の全面的な協力で進めている。薄れゆく戦争の記憶、消えゆく戦争遺跡を後世にいかにつなぐか。重く大きな課題を前に、世代と地域を越えたチームが動きはじめている。

【秘匿飛行場の掩体を歩く】2025.12.13 本日は、岐阜市西郷公民館との共同調査。公民館の方々の案内で、船木山、御望山、城田寺山に広がる掩体を歩く。あちこちの山裾に、戦闘機がすっぽりとおさまる規模の施設が、今もひっそりと眠っている。ここに飛行機の格納所があった... そんな言い伝えが各所に残る。

本巣糸貫町にあった滑走路から、岐阜市城田寺山麓の掩体まで、7 キロほど離れている。滑走路と掩体をつなぐ誘導路の痕跡や言い伝えも、各所に残されている。終戦当時、国民学校 3 年生だった青木博司さんは、掩体を築くために動員された軍人の姿や、竹製の模擬戦闘機が掩体に搬入される様子について、掩体の遺構を前に詳しく話してくださった。テレビ取材やドローン撮影もあり、大学の先生や学生さんの参観もあった。山のように集まった情報。新たな出会いがもたらす刺激。忙しくも充実した一日。

【本巣・岐阜の飛行場こそが大垣飛行場だった】2025.12.16 軍の記録に残る岐阜県内の秘匿飛行場は、関と大垣の2ヶ所のみ。このうち関飛行場は、1945年2月、滑走路建設が始まり、4月には陸軍機が離着陸するようになった。一方、大垣の荒尾では、東海航空機の隣接地に滑走路建設が予定されていたというものの(『大垣市史』)、周囲に滑走路や掩体、地下壕などの遺構は見当らない。言い伝えも記録されていない。3月から第1回大垣空襲が始まり、第2回空襲では荒尾にも被害が及んでいる。はたして飛行場が建設されたのか。疑問である。実態不明とはいえ、終戦直後に旧陸軍省(第一復員局)が公表した『本土航空作戦記録』(1946)には、と号作戦(特攻作戦)の基地として、関とともに大垣の名が記されている。さらに、終戦直前の7月22日付大本営示達にも、大垣飛行場にドラム缶200本分の燃料を備蓄せよとの記載がある。大垣飛行場は計画倒れに終わったのではなく、荒尾以外に存在したと考えるべきではないか。

現在調査中の本巣市では、大垣空襲直後から、滑走路建設が始まった。掩体や地下壕、誘導路などの付属施設は、滑走路から離れた岐阜市西郷や城田寺方面にまで広がっている。関飛行場を凌ぐ規模を有するにも関わらず、この飛行場の名は、軍の記録には一切登場しないし、地元にも伝わっていない。以上の記録や遺構の現状からみて、本巣・岐阜の飛行場こそが、大垣飛行場だったと判断すべきと考える。空襲の被害を避けるため、荒尾から本巣・岐阜へ建設予定地を変更したのではないか。

空襲の対象になりやすい工業地帯より、山あいの田園地帯のほうが、秘匿飛行場にふさわしいと考えたのだろうが、滑走路工事着工の翌月には、米軍機による偵察が開始されている。終戦が遅れたなら、この飛行場も空襲に遭った可能性が高い。しばらく通うことになる本巣市・岐阜市にまたがる飛行場。それにしても、だだっ広い。

【中京テレビキャッチ！ 高校生がつなぐ戦後81年】 中京テレビより、以下の連絡があった。12月22日放送予定。時間はCMを挟んで12分弱。戦後81年を迎え、当時を知る人が減る中、戦禍の記憶をどう繋いでいくか。高校生がその課題に向き合い、当時を知る人たちに話を聞いたり、戦争末期に造られた秘匿飛行場を調査したりするなど、「今やるべきこと(記憶を残しつつなぐ)」に奮闘する内容。3月放送分の続編。

【戦後80年から81年へ】2025.12.22 中京テレビで放送。戦後80年ということで、今年はあちこちで発表の機会を与えていただいた。戦争の記憶や記録をいかに継承していくべきか。地域の皆さんとともに考えるよい機会となった。一方で、インタビューの発言にある通り、「80年で終わらせてはいけない、81年、82年に繋げていこう」との思いが強くなったようだ。地域の歴史の掘り起こしは、学術的な価値や文化財の保全・活用の観点からも重要だが、関わる高校生の成長にも繋がるものだと、毎年、この季節に感じる。

【「さかほぎヒストリア」と関飛行場】2026.2.2 図書館で『さかほぎヒストリア』を読んだ。坂祝町の歴史を題材にした漫画。作者は渡辺浩行先生。読み進めると、終盤に関飛行場関連の話題が登場。驚いた。飛行場がストレートに登場するわけではないが、飛行機部品の生産や物資秘匿、兵士駐屯、軍需工場空襲などの話が次々とあらわれる。漫画発刊は2018年。関飛行場の調査開始は2021年。漫画のあとを追いかけるかのように始まった研究もいよいよ6年目。3月7日には、「坂祝町公民館まつり」で飛行場セミナー。

【令和7年度岐阜県教育長表彰】2026.2.16 令和4、6年度に続く3度目の受賞。

【坂祝町公民館まつり 講演会】2026.3.7 岐阜県の秘匿飛行場に関する最新の調査成果を発表。参加者約60名。質疑応答の時間に、終戦時に国民学校1年だったという方から、

以下のような貴重な目撃談をうかがった。

- ・自宅近くの寺には 50 名ほど、その方の自宅にも 5 名ほどの兵士が宿泊していたこと。
- ・山腹にたくさんの地下壕が掘られ、その様子がまるで蜂の巣のように見えたこと。
- ・地下壕の中に入り、弾薬が保管されている様子を見たこと。
- ・兵士がドラム缶の風呂に入っていたこと。
- ・終戦の日、兵士から日本の敗戦を告げられたこと。
- ・終戦後、進駐軍がやってきて、地下壕の中の燃料や弾薬を持ち去ったこと。

講演会は、戦争の記憶や痕跡を語り継ぐ場であると同時に、貴重な目撃談をうかがう調査の場でもある。山腹に掘り抜かれた地下壕の様子が、まるで蜂の巣のようだった... 臨場感のあるお話からは、目の当たりにした時の強烈な印象が伝わってくる。

【小学校で関飛行場を語る】2026.3.11 高校から自転車で数分。桜ヶ丘小 5 年、6 年のクラスにおじゃました。約 90 名。コンテストや地域の方々の前で、幾度も発表してきた彼らだが、小学生の前でははじめての体験。わかりやすく、しかも正確に伝えるにはどうしたらよいのか。発表用スライド作成に、随分苦勞したようである。いざはじまってみると、小学生のみなさんは、高校生からの問いかけをしっかりと受けとめ、まわりと話し合い、次々と意見を述べてくれた。

テーマは郷土の戦争遺跡。話題が難しすぎるかなと思ったのですが... 嬉しい驚きです。担任の先生方、実は、勤務校の「教え子」たち。卒業以来、初めて会う顔も。先生方、高校生を迎えるにあたって、話し合いを重ね、活躍の場を設けてくださった。小学校の先生と小学生、高校生が授業を通じてつながる。なんとなく不思議な、好ましい光景だった。

【第 3 回 未来のまちをつくる高校生の挑戦】2026.3.15 加納、岐山、鶯谷、各務原西、関... まちづくりに関わる高校生の発表会。掲示用ポスターへの参加は、飛騨や東濃、西濃、全県から。本校は、秘匿飛行場調査の最新成果と、普及・活用に向けた提言について発表。発表時、約 60 名。

【第 33 回 岐阜県文芸祭短歌部門 優秀賞受賞】2026.3.19 この 3 月卒業した森翔吾君から、うれしい知らせが届いた。岐阜県文芸祭短歌部門一般の部で優秀賞を受賞。3 年間とりくんだ地域研究部の活動を詠んだ作品。

戦争の埋もれた記憶を掘り起こす秘匿飛行場赤き花咲く

5 年前に始まった飛行場調査。時々の情景や思いが、ぎっしりと、しかもストレートに込められている。

【常磐トンネルと大垣飛行場】2026.3.23 岐阜県内に陸軍が建設した秘匿飛行場は、関と大垣の 2 ヶ所。このうち関飛行場については、滑走路や地下壕などの遺構の存在が知られている。大垣については、軍の記録に残るものの、実際に建設された形跡はない。一方、現在の本巣市糸貫町から岐阜市西郷にかけての地には、軍の記録に登場しない謎の飛行場の建設が、昭和 20 年 4 月以降、進められている（右写真）。大垣で建設工事が進まなかった理由は、3 月の大垣空襲に危機を感じたせい。それとも、荒尾での建設工事はそれ以前に放棄され、本巣市・岐阜市での建設準備が着々と進められていたのだろうか。で



あるなら、着工が関飛行場より 2 カ月も遅くなった理由は何であろうか。

謎はふかまるばかりであるが、場所は移っても、飛行場の名称に変化は見られなかった。大本営の記録や終戦後の第一復員局の報告には、「大垣飛行場」の名で登場する。大本営は、本土決戦準備のため、各地の飛行場への航空機用の燃料備蓄を命じている（昭和 20 年 7 月 22 日付示達）。岐阜県の場合、各務原にドラム缶 150、関に同 200、大垣に同 250 の備蓄が予定されていた。

関の場合、滑走路周辺の山々に、多数の地下壕が掘られ、燃料や弾薬、飛行機部品が収められた。「関市史」によればその総数は 180 余。他にも寺院や民家、山林などの野外地に物資が秘匿されたという。昨年 7 月以降、岐阜市西郷公民館の方々と、この地域の飛行場関連遺構の調査を行った。関飛行場でははっきりと確認できなかった掩体が、本巣・岐阜では次々と見つかったが、地下壕跡は 2 基程度しか確認できていない。

これはどうしたことか。既存施設や野外での保管が主流だったのか。考えあぐねていたところ、地域の方から貴重な情報をいただいた。岐阜市城田寺と打越を結ぶ歩行者用トンネル（常磐ドリームトンネル）が、かつて軍の保管庫として使われていたというのである。現在はすぐ隣に自動車用のトンネルが新設されている。昨日、その歩行者用トンネルを訪れた。このトンネルは、昭和 11 年、常磐村の手によって建設されたという。おそらくは素掘りの隧道だったと思われる。太平洋戦争末期、軍はこの隧道に目を付け、燃料用ドラム缶などを次々運び入れた。地元には、「兵士が横流した物資を秘匿した」「戦後、物資は次々と失われた」との話が伝わるが、この隧道こそが、正規の秘匿地だったと考えるべきであろう。現状、歩行者用トンネルの規模は、延長 135m、復員 2.5m。仮に、200 リットル用ドラム缶を 2 段に積み並べたら、作業用スペースを確保しても、250 本程度なら十分収納できる。滑走路からは遠いが、常磐村方面に燃料・弾薬保管庫を確保しておけば、関のように多数の地下壕を掘削する必要はなくなる。

他地域の事例を調べねばならないが、岐阜県の場合、燃弾保管の在り方に、集中型と分散型の 2 類型があったということになるのではないか。村の生活路から軍の保管庫へ。さらに児童の通学路へ。「歴史の生き証人」のようなトンネルである。

【石谷の誘導路・掩体と大垣飛行場】2026.3.23,29 岐阜市城田寺と打越を結ぶ旧常磐トンネルが、大垣飛行場の物資秘匿地であったことは前回述べた。滑走路のある船来山からトンネル西端までの道のりは、およそ 6.5 キロ。では、飛行機を格納する掩体の分布は、どのあたりまで広がるのか。3 月 23 日の調査の際、尾根をはさんで上城田寺の北に位置する石谷にも、掩体と誘導路が建設されていたことを確認。滑走路からはおよそ 6 キロ。石谷は西に開いた谷地形。大戦末期、飛行場への誘導路が、谷の最奥まで作られたという。谷奥の誘導路や掩体は、昭和 40 年代後半の団地造成により姿を消したそう。

踏査中、終戦時 5 歳だったという野々村さんに出会った。谷の入口に近いご自宅は、誘導路の真ん前に位置する。動員された兵士が山を崩し土盛りして道を作り、さらに道沿いに掩体を築く姿を覚えているそう。案内していただき藪の中に入ると、素掘りの掩体が 2 基あらわれた。「掩体にまちがいありませんね」と言った私に、「あたりまえや、ワシが作る場所を見とったんやで、間違うはずがない」と野々村さん。聞き書きの妙である。兵士のひとりが三輪車に油をさしてくれたと、微笑ましい話もうかがった。

谷の半ばから奥に向かう誘導路は、団地造成によって姿を消したが、入口近くの山裾に

は 200m 程度、残欠が残されている。土盛りの高さは、奥に向かうに従って高くなり、2m を越す規模となる。本来の道幅は 20m 程度にはなろう（右写真）。本日（3 月 29 日）、石谷を再訪。農作業中の野々村さんにも会えた。誘導路残欠を歩くと、運よく掩体 1 基に出くわした。CS 立体図で確認すると、他にも怪しい地形が見え隠れしている。古い空撮写真に、誘導路がくっきりと写りこんでいるとの情報も得た。



【大垣飛行場石谷地区の誘導路と掩体】2026.4.6 昭和 20 年 6 月撮影の米軍空撮写真には、大垣飛行場石谷地区（岐阜市）の誘導路と掩体 14 基がくっきりと写っている。

本日、藪をかき分け掩体 6 基の所在を確認。草木で覆われているので、3D 撮影は難しい。巻尺で略測を行った。残念ながら別地点の 4 基は、宅地や事業所等の造成で、すでに滅失した模様である。残り 4 基は後日探索予定。誘導路は戦後の道路工事により大半が破壊されているが、山裾に残欠が延びている。当時を知る方の証言を参考に、想定を交え略測を行う。法面を含む道幅は 20m を越す規模になりそうである。法高は 2 m ほど。

踏査中、運よく終戦当時を知る高齢者にお会いできた。昭和 11 年生まれの 90 歳。当時、この道が、戦闘機運搬用の誘導路であったことを聞かされたのだという。また、南北路と石谷橋が交わるあたりには、鍛錬場（たんれんば）があったとの話を聞いた。ただ、鍛錬場がいったい何をする場所なのかはご存知ないとのことだった。終戦の年の 5 月、関飛行場を訪れた航空総軍司令長官・河辺正三の日記によれば、関飛行場には、錬成所が設置されていたという。河辺日記によれば、井上中将なる人物が怪気炎を挙げていたらしい。大垣飛行場の鍛錬場も、おそらく同様の施設だったのではないだろうか。

【大垣飛行場の所在地について】2026.4.7 席田村（本巣市糸貫町）出身の小島清一は、戦中・戦後、岐阜県職員だった人物。大正 3 年生まれ。終戦直後、県内各地の軍需品処理に当たり、回想録「出離への道」を残している。小島は、大垣飛行場が大垣ではなく、旧本巣郡に所在したことをさらりと書いている。7.22 大本営示達の内容、遺跡の実態、戦史の推移とも極めて整合的。貴重な証言である。

【2026 日本考古学協会総会高校生ポスターセッション優秀賞受賞】2026.5.24

まぼろしの大垣飛行場は、岐阜市・本巣市に所在した...

昨年 7 月に開始した調査の成果をまとめ、本日、考古学協会総会で発表。優秀賞受賞（右写真）。遺跡踏査や聞き取りへのご協力。ドローン撮影や遺構測量のご支援。寒い日に、あったかな差し入れもいただいたことも。地域の皆さまのおかげ。感謝申し上げたい。

今回の会場は青山学院大。全国各地からやってきた高校生の発表。一つひとつ、ポスターを前にした説明を拝聴。遺物分析、踏査、実験、普及活動... それぞれの持ち味を生かした内容。訪れた研究者の皆さんとの真摯な会話。今回も賑やかで、実りある会だった。



【坂祝中学、旭ヶ丘中学へ】2026.6.9 定期考査最終日の午後、3年部員が二手に分かれて、中学校で郷土史の出前授業。テーマは陸軍飛行場（坂祝）、関市の戦国史（旭ヶ丘）。私は飛行場チームに同行し、坂祝中学へ。発表を聞く真摯な姿勢。次々と飛び出す質問や感想。中学生の力に驚く。発表後は、坂祝中卒業の関高生も加わり、各教室でグループ交流。よい学びあいの時間。

【加茂野にあった秘匿飛行場】2026.6.14 美濃加茂市民ミュージアムにて講演会。50名以上の方々がご来場。講演に先立ち、学芸員さんが市民ミュージアムの書庫を精査したところ、飛行場に関わる貴重な資料が複数発見された。当時の公文書や日記、貴重な一次史料。現在、市民ミュージアムのエントランスで、関高生のポスターとともに展示中。会場には、いつも来てくださる方々、戦争体験者の方々、忙しい公務の中、駆けつけてくださった藤井市長さんの姿も。先人の労苦や貴重な戦争遺跡を、次世代につなぎ活用するためにはどうしたらよいか。7月13日の若者未来デザイン会議、25日の全国大会では、今回の発表を踏まえ、次のステップをめざす発表を行う予定。

【関市立図書館講演会 岐阜県の秘匿飛行場と本土決戦準備】2026.7.5 午前の部はスタッフ含め約40名、午後の部は同じく約50名が参加。多くの皆様と情報共有できた。参観者席には、地域研究部員だった卒業生や、入部希望の中学生の姿も。よい循環が生まれつつある。午後の部には、山下市長さんもお参観。激励のお言葉をいただいた。今回は、小中学生、大学生、ファミリー、高齢者... 多様な方々がご参観。

【若者未来デザイン会議】2026.7.13 若者からの政策提言を聴く会議。県主催。知事、教育長が来校。関市長や県議も臨席（右写真）。



生徒代表2チームが発表。こども条例チームは、関市こども条例制定に向けて活動が続けた有志グループ。市担当と協議を重ね、市内でワークショップを開くなどの活動が続けてきた。今回の会議では、関市の動きを全県規模に広げていこうとの意図で、県条例制定を提案。一方、2021年以来、県内2ヶ所で陸軍秘匿飛行場の調査をつづけてきた地域研究部は、平和の語り部プロジェクトを提案。地下壕などの戦争遺構が次々と滅失し、戦争体験者の証言を聞く機会が減少する中、調査報告書の刊行と保全活用基準の策定を主張。

知事と高校生の質疑応答は聞き応えがあった。メッセージを託した知事の鋭い質問。臆することなく答える高校生。建設的な対話が続いた。関係部局の幹部職員も臨席。ふたつのチームからの提案への県側の回答は来年2月。この会議の打診は3月。4ヶ月足らずの期間。その間、直前まで色んな動きがあり急な対応を迫られたこともあった。よく頑張ったと思う。

【全国大会準備】2026.7.21 7月25・26日、横浜へ。全国高等学校社会科学・郷土研究発表大会。この大会をもって3年生引退。テーマは平和の語り部プロジェクト。今回は歴史学・考古学研究の成果発表ではなく、社会課題解決に向けた政策提言。戦争遺跡のことをもっと知ってもらおう。そんな思いで、現地説明会や講演会を開始したのは2022年12月のこと。およそ3年半の間に計18回の説明会・講演会を開催。スタッフを含めた参加のべ人数はおよそ1300人。

多くの方々に、戦争遺跡について知っていただくことができたが、この間も、遺構は滅失や崩壊は進行。体験者の減少により戦争の記憶は薄れていく。どうやったら、遺跡や証言を残せるか。次世代に繋いでいくにはどうしたらよいのか。平和の語り部プロジェクトとは、そんな問題意識を掲げた彼らが、地域の方々との対話を通じ、練り上げた政策提言のタイトルである。このプロジェクト、つい先日、江崎知事に直接提案したばかり。県側からの回答は来年2月の予定。全国大会では、政策提言にいたる経緯を中心に語ることになる。知事会議終了後、ようやくメンバーそろっての大会準備がはじまる。

【司令部地下壕調査、聞き取り調査】2026.7.24 1・2年生が関飛行場でフィールドワーク。当時を知る方のお話をうかがったあと地下壕に。

【全国高等学校社会科学・郷土研究発表大会】2026.7.25

公共政策部門で最優秀賞受賞。テーマは平和の語り部プロジェクト。戦争遺跡の保全活用をめざす高校生と地域の協働を報告。3年生にとって最後の大会。あとは後輩にバトンタッチ。

最後に ～館弘士さんのこと～

2025年1月7日、友人であり、良き研究仲間であった館弘士さんが永眠された。元航空自衛隊自衛官の館さんは、当然のことながら、航空機や飛行場全般に明るく、様々なアドバイスをいただいた。

右の写真は航空工学の基礎講座の様子である（2022.2.12）。理系的な研究を飛行場調査に導入

したいとの部員の要望に応え、滑走から離陸、上昇のプロセスを理論的に解説、さらに、エクセルを使った運動方程式の演習までご指導いただいた。

この時の経験がきっかけとなり、その後、地下壕工事に伴う土砂掘削量・動員労働者数の試算や、滑走路の方位と風向の関係等、飛行場研究にデータ検証の要素が加わった。

結果、客観的かつ具体的な歴史像を提示できるようになり、様々なコンテストや学会発表における高評価、さらには、社会的認知度の高まりにもつながっていったと考える。泉下の館さんに、改めて感謝申し上げる次第である。

現在、飛行場研究は、講演や現地案内などの普及活動、さらには自治体への政策提言に発展を遂げようとしている。この調査日誌もまだまだ続きそうである。



（記録： 林 直樹）

後 記

昨年は、終戦 80 周年記念の年ということもあり、図書館や博物館、公民館などでの講演、現地案内を行う機会が増えた。もとより自ら外部に赴き、学びの成果や思いを語ることに意欲的であったが、活動の中で確かな手応えを感じた部員たちは、「戦後 80 年で終わらせない」「戦後 81 年に繋ぐ」の思いを胸に、今年も引き続き啓発活動を行った。

とりわけ、自分たちよりも若い世代、小中学生に語りたいとの意欲を強く抱き、学校での講演を熱心に行った。戦争という難解なテーマをどうやって理解してもらえばよいのか。下校時刻間近まで、熱心に議論を続ける姿が印象的であった。

そのような折、岐阜県秘書広報課より本校に、「若者未来デザイン会議」の開催が提案された。岐阜県知事自らが、学校等の現場を訪ね、若者から岐阜の未来に関する政策提言を受け、そのテーマについて語り合うという催しである。

本校では、全校体制で地域課題の解決をテーマとした探究活動に取り組んでいる。

例年、地域と連携した外部での活動を実践する生徒は、2 年次生全体の約 25～30% 程度に達する。

その中でも、「岐阜県こども・若者条例制定」と「平和の語り部」のふたつのチームは、実際に、自治体や事業所等と連携した活動を進め、公共政策と呼ぶにふさわしい段階にいたっていると判断し、知事を迎えての会議のテーマとして取り上げた。いうまでもなく、地域研究部の活動は後者のテーマにあたる。

会議当日は、知事や教育長、県幹部との間で、熱い議論が交わされた。会議を受けての県担当部局からの正式な回答は、年明け 1～2 月に行われる予定である。会議の経緯やその後の展開については、号を改めて特集したい。

『岐阜県立関高等学校地域研究部報告 第 11 号』は、「岐阜県の陸軍秘匿飛行場 ～調査及び保全・活用に向けた活動の報告～」の特集号である。2021 年 2 月以来の調査研究の概要をまとめた報告、及び政策提言（平和の語り部プロジェクト構想）の概要、飛行場調査に関わる部日誌の一部である。本号を企画するにあたって、部日誌を読み返したところ、多くの団体や個人の方々からご支援をいただいていることに、改めて感謝の念を強く抱いた次第である。記して感謝申し上げたい。

なお、本研究・活動に、携わった部員の名を以下に紹介しておく。

藤井大輝 山内康誠 小山政亮 谷村宗晃 （2019 年度入学）

河路康太 小原和也 渡邊貫太 （2020 年度入学）

杉浦良太郎 鈴木遥斗 梅村颯太郎 酒向達也 （2021 年度入学）

平田恵大 奥田 瞬 熊谷洸汰 後藤央祐 長屋颯太 古岡祐真 山本康生 （2024 年度入学）

地域研究部顧問 林 直樹

岐阜県立関高等学校地域研究部報告

第 11 号

発 行：令和 8 年 8 月 26 日

発行所：岐阜県立関高等学校

岐阜県関市桜ヶ丘 2-1-1

電話 0575-22-5688

FAX 0575-23-7089

岐阜県立関高等学校地域研究部