

紀 要

第 19 号

2006. 3

財団法人 滋賀県文化財保護協会

海軍久徳飛行場の研究

重岡 卓

1. はじめに

(1) 緒言

かつて、滋賀県下に軍用・民間合わせて八つの飛行場が存在した事実¹⁾は、なかば忘れられた状況にある。近年まで筆者も、この事実を知らなかった。平成7(1995)年に、犬上郡多賀町所在の木曾遺跡の発掘調査において、数センチ単位の板状をなし且つバックホーでも掘削が困難な程に固く締まった土層を検出した。遺物を含まない本土層の性格を検討中に、そのうちの一つ、久徳飛行場の存在を始めて知ったところである。

このように、久徳飛行場は、木曾遺跡の発掘調査によって、知らずも跡地に発掘調査が及ぶところとなったのである。

発掘調査報告書においては、筆者の知見が及ばず、飛行場についての調査成果を反映させることができなかった。ここで基礎的研究を加えて報告するものである。

(2) 調査と検討の方法

調査と調査結果の検討は、大きく以下の五つの方法から行った。

- (I) 文献資料からの検討
- (II) 発掘調査結果からの検討
- (III) 分布調査結果からの検討
- (IV) 空中写真の解析による検討
- (V) 聴取調査からの検討

このうち、I～IIIについての結果を報告したのちに、総合的な検討を加えていきたい。

(3) 名称について

なお、本稿で取り上げる飛行場については、彦根、八徳の二つの名称が混乱して用いられている。旧海軍の施設名称は施設所在地の地名を冠するのが一般的であるので²⁾、本稿では当該地の村名であった久徳村から、久徳飛行場と呼称する。

2. 文献資料からの検討

(1) 関連文献資料と関連記事

久徳飛行場についての記事が見られる資料は、独立行政法人防衛研究所戦史資料室が所蔵する、以下の二点である。

「海軍航空基地諸元表(内地之部)」(以下、諸元表と呼称。)

「海軍全飛行場配置図」(以下、配置図と呼称。)

諸元表は、昭和20(1945)年12月の陸海軍解体および所有財産接収により、爾後の転用に向けた基礎資料として大蔵省財務局が調査した結果をまとめたもののうち、海軍分にあたるもの。昭和21(1946)年作成。基地名称、所在地、滑走路の規模と舗装状態、工事着工年、完成年、用地面積、配属部隊・航空機、関連施設などの情報が記載されている。

配置図は、諸元表を元に、昭和37(1962)年3月に戦史資料室が作成した地図である。

諸元表・配置図における、久徳飛行場に関連する部分を要約すると以下のとおりである。

諸元表 名称；彦根海軍飛行場 所在地；滋賀県犬上郡八徳 滑走路規模；700×50(m) 着工年；昭和20年 その他；工事中終戦

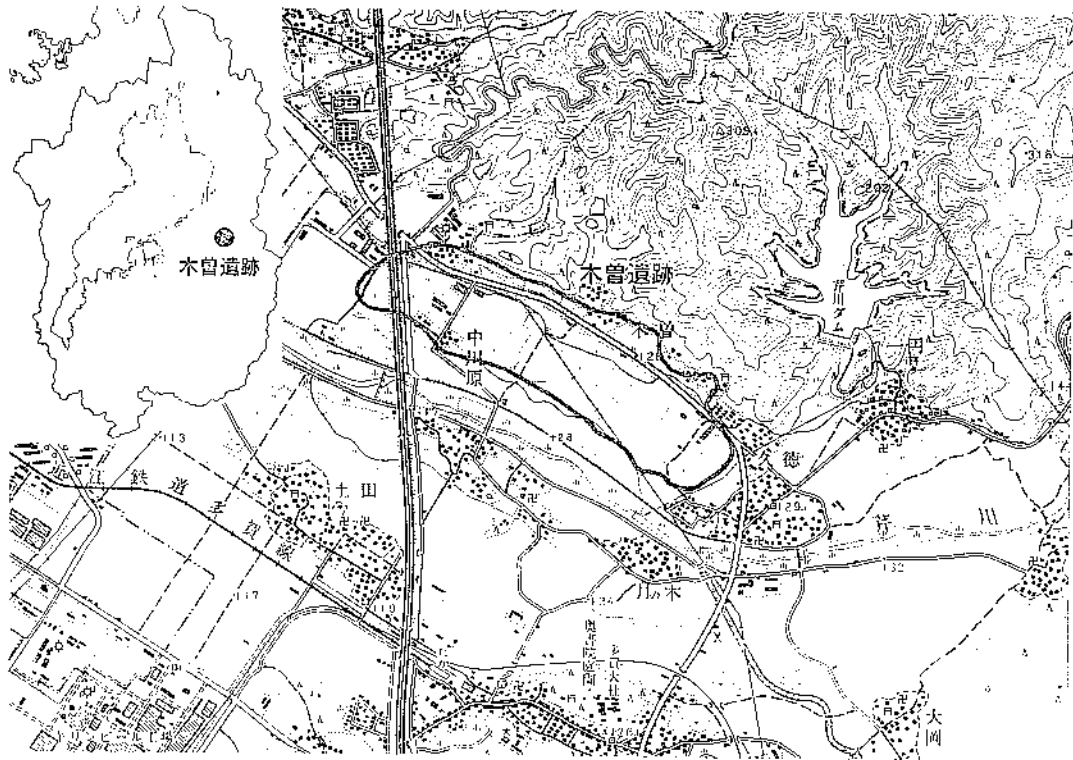
配置図 工事中(14万分の1 大日本帝国地図中の「彦根」地名表記上に「井」印を記入)

また、『多賀町史』〔文献6〕年表欄に以下の記述がある。

「昭和20(1945)年6月25日 木曾地先に、海軍簡易飛行場をつくり始めた。(工事中に終戦となり、幻の飛行場となった。)」

(2) 記載内容の検討

旧彦根町域には該当する施設がなく、諸元表にある「八徳」なる地名表記にも該当箇所がない。また、海軍が実際に着工した施設のうち、飛行場に限り、諸元表での記入漏れは見られないという。一方で、



国土地理院 昭和 63 年発行 1 : 25,000 地形図「高宮」に「平成 7 年度滋賀県遺跡地図」に基づいて加筆

図 1 木曾遺跡位置図 (S = 1 : 25,000)

地名や施設関連の記事については誤記や記入漏れが多いという実態もある。なかでも、完成時に名称が決定されることから、未完成である施設の場合は正式な施設名称がない場合が多い^[4]。従って、諸元表の「彦根飛行場」は正式名称ではなく、資料作成時に仮に付した名称と考えるのが自然である。

このように考えるならば、諸元表のいう彦根飛行場は、本稿でいうところの久徳飛行場と見做してよく、諸元表を元に作成した配置図についても同様である。

(3) 文献資料から想定される施設

諸元表では、久徳飛行場には700×50m規模の滑走路一本が建設されていたとされ、他の施設についての記載はない。しかし、滑走路のみでは飛行場として機能し得ないのは明白である。飛行場としては駐機場や格納庫・誘導路および整備・給油施設などの支援施設が最低限必要であるし、軍事基地としてはさらに指揮連絡施設・兵舎等が必要である。

諸元表に滑走路の記載があり、且つ工事中に終戦を迎え未完成であったとしても、工事の初段である

造成工事、つまりは滑走路・駐機場・誘導路などの建設は行われていたと見るのが自然である。

さらに、大戦末期には、本土決戦（決号作戦）に対する作戦準備として、戦力保持のため重要施設の地下化が進められていることから、格納庫など一部施設が地下化・洞窟化されていたのならば、これら施設の建設も同時に行われていた可能性が高い。

(4) 小結

文献資料からは、久徳飛行場が大戦末期の昭和 20 (1945) 年に建設が始まったことが分かった。施設としては、滑走路 (700×50m) を持つとともに、駐機場・誘導路などが建設されていた可能性が高い。また、施設用の洞窟が存在する可能性も考えられる。いずれにせよ、「未完成」であるためか、飛行場の施設や構造については不明な点が多い。

3. 発掘調査結果からの検討

(1) 調査の概要

木曾遺跡は、滋賀県東部の犬上郡多賀町木曾・中川原・久徳にまたがって分布する遺跡である。

木曾遺跡においては、滋賀県教育委員会と財団法人滋賀県文化財保護協会によって、平成6（1994）年から平成17（2005）年までに、ほ場整備事業関連で三次（以下では「ほ場」と呼称）〔文献1・2・3〕と、赤田川改修事業関連で一次（同、「赤田川」）〔文献4〕、農道整備事業関連で一次（同、「農道」）〔文献5〕の、合わせて五次にわたる発掘調査が行われ、その結果がそれぞれ発掘調査報告書にまとめられている。

そのほか、多賀町教育委員会による調査が数次にわたって実施されている。

調査の結果、弥生時代後期から中世までの集落遺跡であることが明らかとなったものの、報告書中では久徳飛行場については言及されていない。

（2）飛行場に関連する調査結果

ここでは多岐にわたる調査結果の中から、飛行場に関連するものを上げていく。

〔硬化面1〕農道T1北半において、報告書の記載はないものの、遺構検出面直上の床土において非常に固く締まった土層が検出されている〔文献5〕。筆者が実見したところ、川原石が土層上面からめり込む状況にあった。一方、農道T1南半では農地造成土が検出されているが、転圧された形跡は見られない。

農道T1で見られた状況は、上面から転圧が行われた結果と考えた。強い転圧の事実から考えて水田造成時の整地とは考えにくい。本来は土層上に何らかの構造物を構築した際の造成土と見るのが自然である。このため、検出した硬化面を硬化面1と呼称する。

また、報告書の記載はないものの、筆者が実見したところ、同様の硬化面は、ほ場三次T7・8の北端でも確認できた。近隣調査区では、同様の硬化面は検出されていないことから、硬化面1の分布範囲は、帯状に分布する状況が見て取れる。

さらに、遺構の構造を具体的に知りうる調査成果について言及しておきたい。農道T1北端では、「橙色粘土」として報告される極めて硬く締まった土層が現代盛土直下で検出されている〔文献5〕。筆者が実見したところでは、粘土というよりも非常に粒

径が粗く、均質な砂質土層に見えるものであった。また、標高124.8mを測る土層上面は平滑を保つとともに厚さ約0.1mとほぼ均一なもので、検出幅で約14.5mの規模を持つ。本土層よりも下面では硬化がみられるものの、本土層上の現代盛土には硬化は見られない。

その下層、遺構検出面直上の「にぶい橙色粘土」は、中世から近代の遺物を包含するもので、管見では数センチ単位の板状を成して非常に硬く締まるものであった。注目すべきは、土層下面が微地形に合わせた起伏を有するのに対して、土層上面は標高124.7mと平滑なものとなっている状況である〔文献5〕。

かような状況から、遺構検出面直上の「にぶい橙色粘土」が基盤土、「橙色粘土」が表面舗装土と考えることができる。

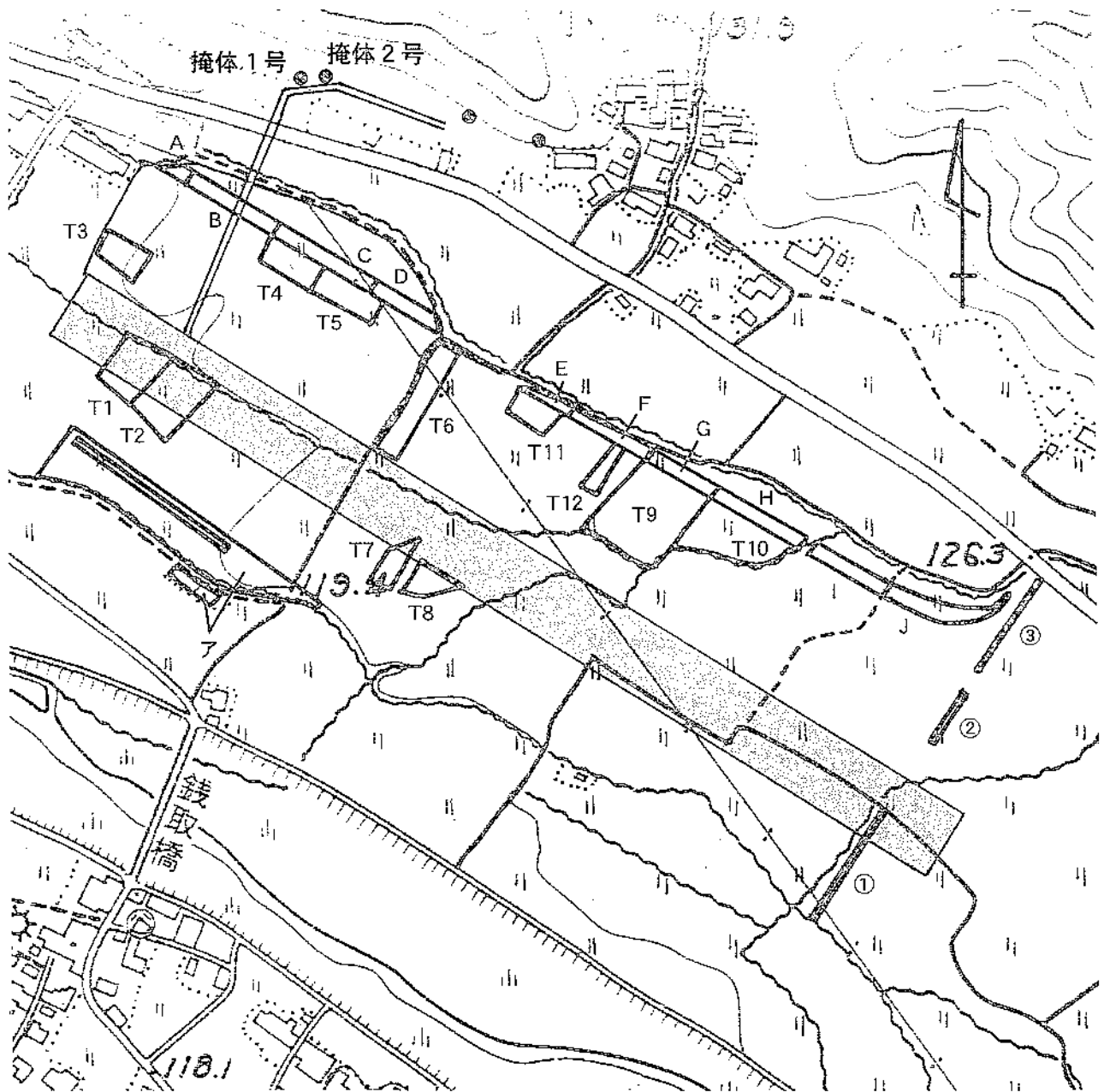
また、ほ場T1で検出されたSX0201は大きく削平された横穴式石室を有する古墳の残骸で、床面礫床や土器枕遺構など石室内部は完存する一方で、奥壁材は穴を掘って落とし込むとともに他の石材はすべて抜き取られたものであった〔文献2〕。

ここでは硬化面1を造成する目的で古墳の墳丘が削平された可能性を考えたい。この考えが妥当であるならば、硬化面1は強度とともに平滑な面を造成することを目的としていたといえる。

〔硬化面2〕赤田川B区では、筆者が調査したところ、幅約12mを測る川原石が遺構検出面にめり込んだ硬化面を検出した。川原石は「床土」中からめり込んでおり、厚さ0.2~0.4mを測る本土層下半もまた、極めて固く締まったものであった。これが冒頭で述べた土層である。検討の結果、この硬化面の形成要因は、上面からの転圧の結果であると考えた。つまり、遺構検出時には失われていたが、転圧を行った何らかの遺構が存在したものと言える。これを硬化面2と呼称する。

硬化面2は、赤田川B区SD01とSD02の間に位置し、直線的に南東方向に延長すれば硬化面1南西端、同じく北西方向に延長すれば、小林集落西側の丘陵地へとつながる。

〔整地面〕赤田川A~D区では、「床土」として報告した土層〔文献4〕と、その直下において硬化



滋賀県 昭和45年発行 1:10,000地形図「多賀」に加筆

- ア 平成6(1994)年度ほ場整備関連調査地(ほ場一次)〔文献1〕
- T1~5 平成7(1995)年度ほ場整備関連調査地(ほ場二次)〔文献2〕
- T6~12 平成8(1996)年度ほ場整備関連調査地(ほ場三次)〔文献3〕
- A~J 平成7・8(1995・1996)年度年度赤田川改修関連調査地(赤田川)〔文献4〕
- ①~③ 平成11(1999)年度農道整備関連調査地(農道)〔文献5〕
(①はT1、②はT2、③はT3を表す)

濃アミ部は硬化面1(滑走路)、淡アミ部は整地面(駐機場)の想定地を表す

図2 調査地と検出遺構(S=1:5,000)

した部分がみられた。同様の状況は、ほ場二次T3・4・5でも確認できた。このうち、硬化部分は、T4では調査区西半、T5ではSR1上で検出した。SR1は、埋土最上層に大正～昭和初期の遺物を含むものであったが、この土層上面において、硬化部分が確認できた。

上記調査地は、調査時点では当該地は比高差約2mを有する、東に高く西に低い五面の水田であり、この中でも硬化部分が盛土造成された部分にのみ遺存する状況にあった。しかし、耕地化に際して転圧作業を行うという事象については、周辺調査では見られないものである点で問題が残る。

このような状況を総合的に理解するならば、雛壇状に耕地化された当該地を、昭和初期以降のある時期に緩い傾斜地として転圧を伴う整地を行った後に、再度雛壇状に耕地化した結果が調査前の状況であった、と理解するのが自然であろう。ここで緩い傾斜地として整地されたものをさして整地面と呼称する。

整地面は赤田川を南限としたもので、整地面の中央西よりを硬化面2が縦断している。

(3) 小結

発掘調査で検出した遺構のうち、飛行場に関連するものは硬化面1・硬化面2・整地面である。その特異な遺構の構造からみて硬化面1が滑走路に相当すると見做すことができる。しかし、その他の遺構の性格については、さらに検討が必要である。

発掘調査での知見を総合すると、検出した遺構群は、昭和前期に短期間機能したものと見え、文献資料にいう建設年代と矛盾しない。

4. 分布調査結果からの検討

(1) 調査の方法と期間

平成7(1995)年から平成17(2005)年までの延べ11日間、近在の丘陵部と集落の周囲について踏査を行った。ここでは、久徳飛行場に関連するものについて報告する。

(2) 調査の結果

久徳飛行場の北から東にかけての丘陵部には対空施設や通信施設の存在を想定していたが、確認できなかった。

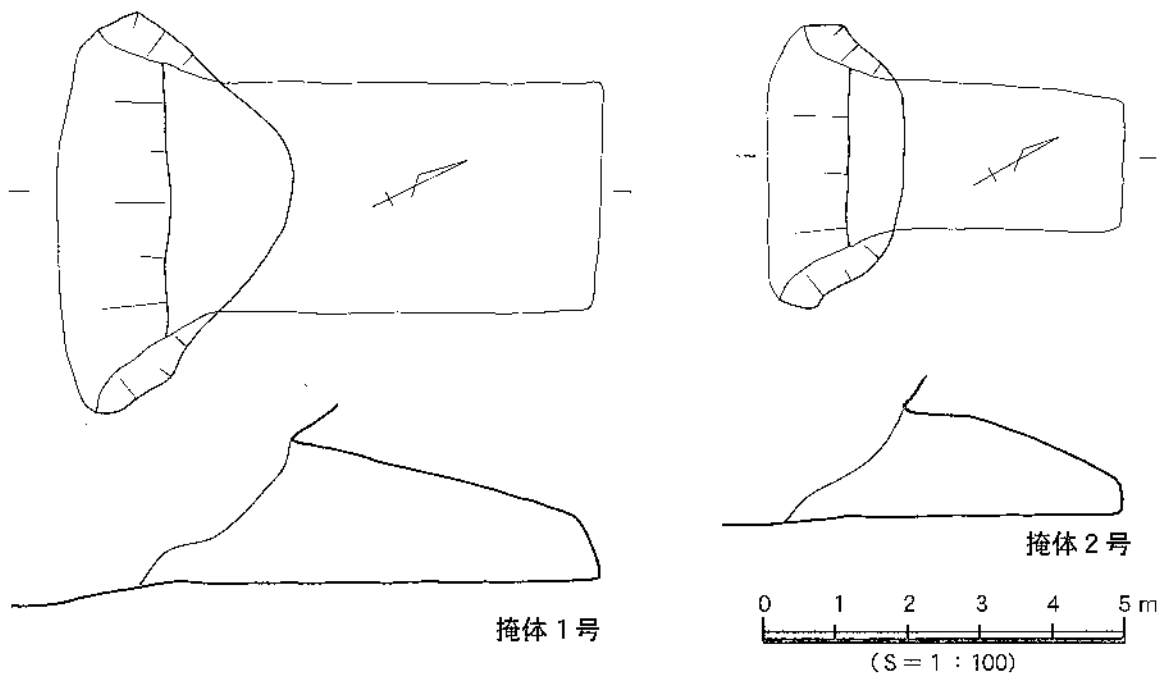


図3 掩体1号・掩体2号略測図

一方、小林集落（多賀町木曾の西半）の西側において、崖面を掘削した四基からなる横穴群を確認した。西の二基は順に一号遺構・二号遺構と呼称する⁴¹。一号遺構は二号遺構に比して一回り小さなものであるが、構造は類似している。

二号遺構のさらに東には、天井部が落下したと見られる窪みが二箇所見られる。これを西から三号遺構・四号遺構と呼称する。陥没のために正確な規模は確定できないが、三号遺構は幅2m前後、奥行き3m前後で、形状は2号遺構を小さくしたもののようである。四号遺構は幅1m前後、奥行き2m前後を測り長方形を呈すると見られる。

規模と構造から見て、一号と二号は掩体、三号は倉庫、四号は待避壕あるいは武器庫と考えられる。

(3) まとめ

分布調査の結果、対空施設や通信施設は確認できなかった。簡易な施設が存在した可能性は残るが、「未完成」とされる状況を反映して建設されていないものと考えている。

次に、小林集落西側の施設群に注目したい。滑走路である硬化面1から発した硬化面2が、整地面を横切り、横穴群へと向かう方位をとるからである。硬化面2が、掩体や倉庫と滑走路を結ぶ位置にあることから誘導路と見做してよい。よって、これを誘導路と呼称する。

ここまでの検討によって、滑走路と掩体・倉庫および誘導路が確認できた。これらの想定が妥当であるならば、滑走路と接する広大な平坦地である整地面は、駐機場としての性格を持っていたと考えるのが自然である。

5. 久徳飛行場の構造復元

(1) 滑走路（硬化面1）

〔位置と規模〕 硬化面1を滑走路基盤と考えた。このことは、滑走路表面舗装が断片的に遺存した農道T1北端での調査結果からも肯定できる。この硬化面1の規模を調査結果から復元すると、北西・南東方位をとり、幅約50m、長さ約580mで、南東方向へとさらに延びるものと見られる。諸元表記載の滑走路全長が700mであること、および延長線

上にあたる多賀町教育委員会調査地でも同様の遺構を実見する機会を得たので、この判断は妥当なものとする。得られた証言においても、この想定と矛盾するものはない。

〔基盤の構造〕 滑走路（硬化面1）は、扇状地上に占地しているため、元来は起伏に富んだ地形であったと想定できる。こうした地形から、どのように平坦面を造成したかについて注日したい。

ほ場二次T6・7・8は、やや窪んだ場所となっており、これらの部分では2～3cm単位で強い転圧を加えながら盛り土を行って基盤を構築している。一方で、農道T1や多賀町教育委員会調査地などの高まり部分では、比較的安定した土層まで削平した上で、強い転圧を加えた部分が見られた。

基盤土の構築は、起伏に富んだ地形に対して、高い部分を削り、その掘削土を用いて窪みを埋めるといった工法を採用している。後に盛土部分の沈下を防ぐために、数度にわたる強い転圧を行ったのであろう。

〔舗装の構造〕 基盤上に、砂ないしは砂質土を突き固めて舗装とする。

〔規模と構造的特徴〕 発掘調査結果からは、諸元表にある700×50mという規模と矛盾する調査結果は見られない。また、これと大きく異なる証言は見られなかった。ここでは、諸元表にいう滑走路規模はおおむね妥当なものとする。

また、硬化面1の検出高が滑走路基盤上面と大きくは変わらないとするならば、滑走路は約10/1,000もの急勾配を持つことになる。

(2) 駐機場（整地面）

滑走路の北に隣接する、広さ約2haの規模を持つ。基盤構築工法は、滑走路（硬化1）と類似するが、盛土は薄く、硬化度合いは軽く転圧回数も格段に少ない。舗装については、赤田川B区で検出した「近代の造成土と思われる暗緑色土」がこれにあたり〔文献2〕、砂質土で厚さ約0.1mと、滑走路に比して薄く、また転圧も弱い。

(3) 誘導路（硬化面2）

丘陵端部に設けられた施設と駐機場（整地面）・

滑走路（硬化面1）とを結び、基盤の幅は約12m。基盤構築工法は、滑走路（硬化面1）と同様と見られるが、転圧の回数がやや少ない。舗装の規模・構造は不明。

（4）小結

検出した遺構からは、久徳飛行場が滑走路を中心に飛行場として最低限必要な施設を備えたものであるといえる。ただし、実際に飛行場として機能するには施設面で問題が多い。

6. 久徳飛行場の沿革

（1）聴取調査の概要

本節では、久徳飛行場について聴取調査の成果を中心に、その沿革を時間軸に沿ってまとめていく。聴取調査は、近隣に在住する方々を対象として、非指示式個別面接形式で行った。調査対象者は42名で、うち久徳飛行場に関する情報を提供してくださったのは28名。調査期間は平成6（1995）年から平成11（2000）年。延べ聴取調査時間は約350時間。

（2）飛行場建設計画と用地買収

飛行場建設計画は、昭和19（1944）年の冬乃至翌年初春に、集落役員から海軍通達として住民に伝えられた。着工は裏作明け、つまりは晩春で、それまでに指定範囲の立ち木や小屋・建物を撤去する旨の通知があった。

用地買収の方法や価格についての資料は見られなかったが、証言からは、価格が非常に安価であり、支払いには戦時国債などが当てられたものの買収費用の一部しか支払われなかったようである。

（3）飛行場建設工事

証言者の多くが語ったのは、かつての自らの水田を自らの「勤勞奉仕」によって飛行場建設のために破壊することとなる建設工事に駆り出された事実である。工事は、トラックが数台あったと一部の証言もあるが、大半が人力によるものである。これに加えて、学生の動員も一部で見られたようであるが、労働力の大半は、農地を取用された地元集

落から供出された。

取用された農地は、筆者推計で集落の農地のそれぞれ2～5割に相当する。飛行場周辺集落の住民は、食糧増産が叫ばれる中で、自らの生業すら成り立たない状況に追いやられることとなった。

（4）飛行場と終戦

終戦時の飛行場については、滑走路・誘導路・駐機場などが一応使用できる状況にあったものの、その他の施設については工事に着手していないようである。

飛行場の使用について得られた証言は、空母艦載機と見られる米軍機が数回タッチ・アンド・ランを行ったというものや、日本軍単発機一機ないしは数機が着陸に使用した、とするものがあつた。米軍機例は飛行場についての情報を得るための強行偵察が行われた可能性を示す。一方、日本軍機例は、終戦頃のものとして、着陸した後直ちに航空機は解体されたという。いずれの使用例も、飛行場本来の使用とはかけ離れたもので、偶発的なものである。建設が進められた久徳飛行場であるが、完成を見ることはなく、また実際に使用されることはほとんどなかった。

（5）飛行場の解体

終戦と同時に、米軍が久徳飛行場へ進駐すると噂も立ったようである。また、軍に協力したものは処罰されるとの噂もあり、この間に各集落に残っていた飛行場設計図や土地買収関連等の資料は、すべて焼却処分されたとのことであった。実際に米軍が久徳飛行場を訪れたのは、昭和20（1945）年9月末である。米軍陸軍の小部隊が、各集落での簡単な聞き取り調査と、飛行場施設の視察を行ったようである。米軍による調査は数日間で行われ、その後、何の通達もなかった、との証言が得られている。

旧軍資産の接収については、昭和20（1945）年9月には大蔵省財務局へ移管されるものの、実質的には同年12月の陸海軍の解体と第一・第二復員省設立まで大きな進展は見られない。滋賀県下においても、第一・第二復員省から大蔵省財務局への施設調査依頼が翌年1月初旬、調査が1月から2月初頭

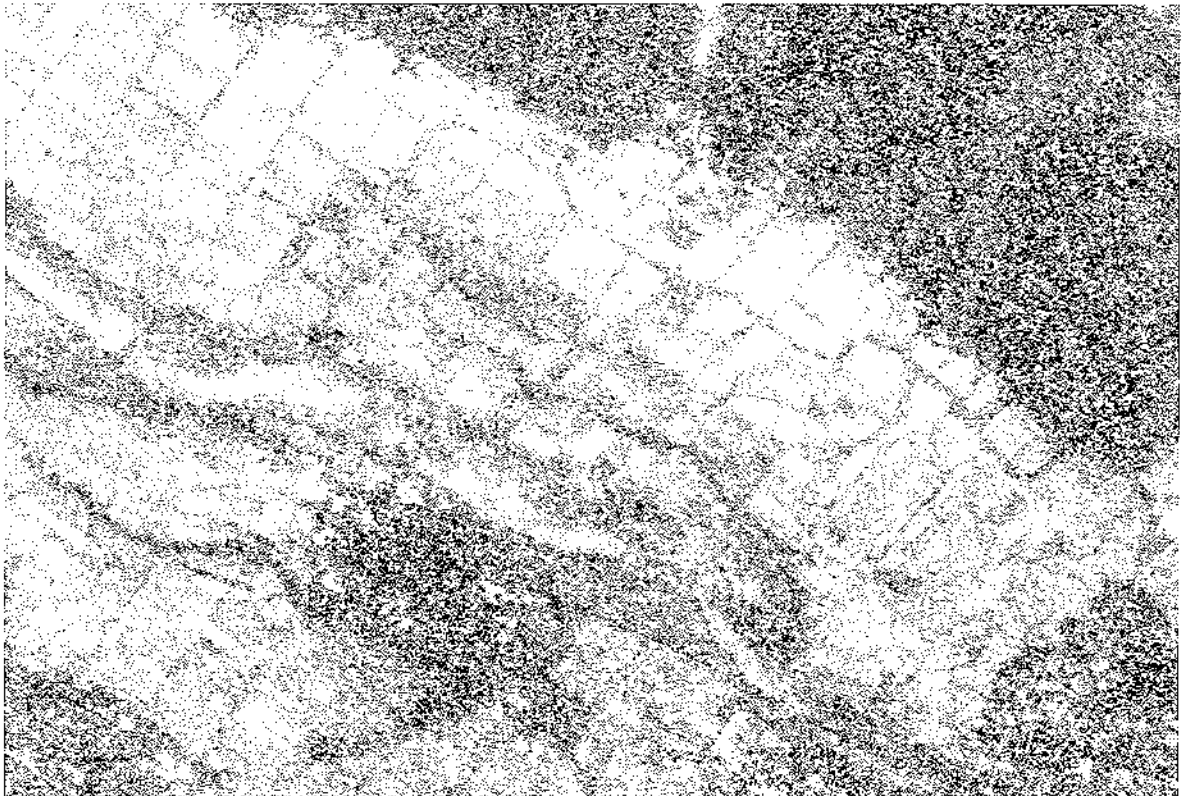


図4 昭和22(1947)年 米軍撮影空中写真
([M 624 314ew 3 Nov.47 27] を部分拡大)

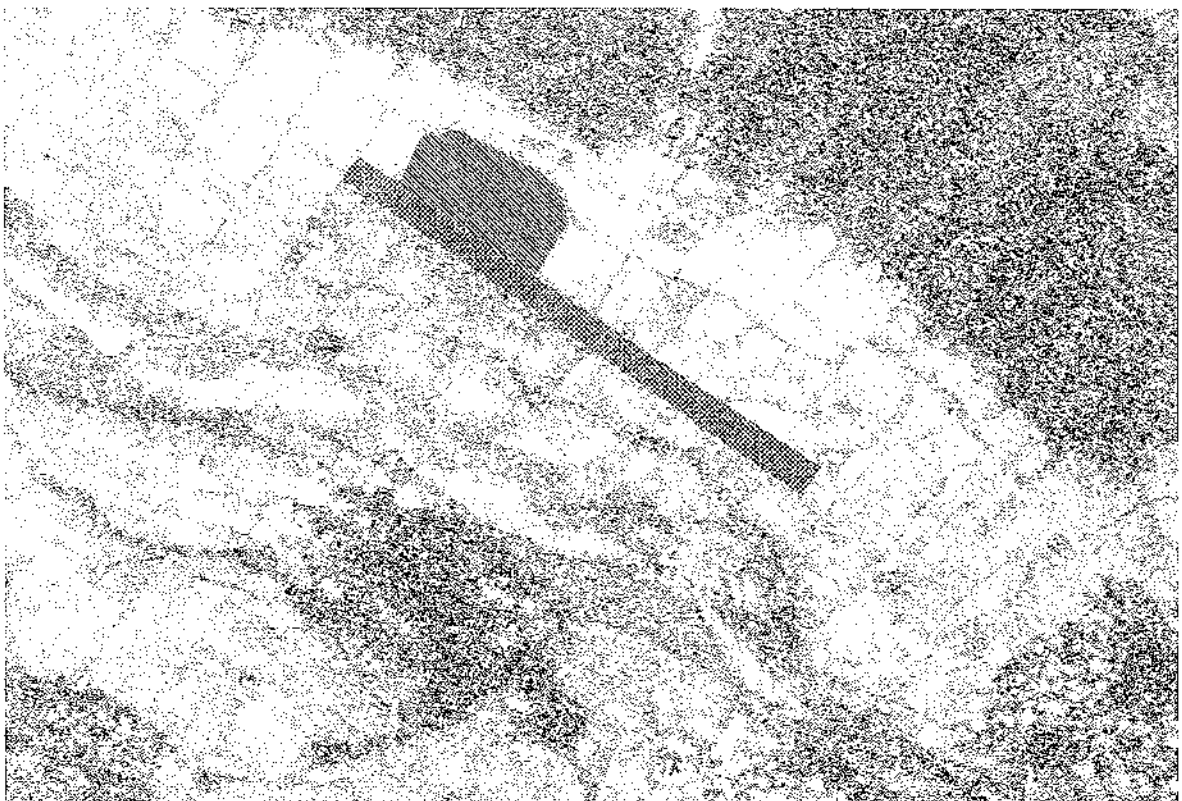


図5 図4分析結果 (アミ部：滑走路、斜線部：駐機場)

である¹⁶⁾。久徳飛行場についての施設調査が行われたとすれば、昭和21（1946）年1月末乃至は2月初頭となる。

久徳飛行場周辺集落では、この空白期間を黙って待つことはしなかったようである。昭和20（1945）年初冬には、周辺集落の区長が集まり、飛行場を農地へと復旧することを決め、即実行に移された、との証言を得ている。実際問題として、農地の多くが飛行場用地として収用された状況では自分たちが耕作する農地がなく、暮らしが成り立たない状況であったのであるから、こうした証言の信憑性は高い。

（6）農地復旧作業

農地への復旧方法は、集落所有の絵図類や地券図など地元が所有する資料に基づいて基本計画を策定し、それに従って昭和24（1949）年春までに完了している。自力での農地回復作業は、一方では国や県からの助力は全く期待できないものであった。証言によると、計画はできたものの、飛行場建設に伴う大幅な地形改変により、実際の測量作業は困難なものとなった。満足な測量具はなく、棒や縄を用いての測量作業であったという。

さらに困難を極めたのは、実際の農地復旧作業であった。復旧すべき土地は、発掘調査で検出された堅固な滑走路支持基盤層と舗装を鶴嘴で砕いて大八車で運搬するという作業の困難さに加えて、耕土の確保という難題に直面した。耕土は近隣の山林や、近隣を流れる芹川から、耕土に適したものを選んで大八車で移送してまかなったとのことであった。

土地の改変で、水利などが元どおりに復元できない箇所が多数発生し、その度に話し合っ「なるべく元に近い形」で復元したという。

（7）空中写真分析結果

完成まじかの農地農地作業は、昭和22（1947）年11月米軍撮影空中写真〔M624 314ew〕に記録されている。飛行場はその形状をほとんど失い、わずかに残った部分も、その大半がまさに耕地へと変わりつつある状況が観察できる。

注目すべきは、証言どおりに、ここには工作機械

類が一切写されていない事実である。

（8）小結

こうして久徳飛行場は農地へと復旧され、現在はほとんどその痕跡をとどめていない。驚くべきは、聴取調査対象者も含めて、地元の方々の多くが、かつての飛行場の存在自体を忘れていた事実である。調査中に思い出されるのは、農地への復旧作業についてであり、ここに思いが至ると、長時間、熱の入った語り口で語られる方が多かった。

7. 総括

本論の成果については、以下のようにまとめることができる。

一、総合的な検討によって、久徳飛行場の復元ができた。

一、発掘調査成果の検討によって、滑走路・駐機場・誘導路の構造が解明できた。

一、聴取調査によって、久徳飛行場の沿革が明らかとなった。

久徳飛行場は、必要最低限な施設についてもようやく使用できる程度であり、飛行場としては未完成であると評価するのが妥当であろう。

設計段階での構想が如何なるものであったかは不明であるが、確認できた施設の規模から見て大規模な部隊を配置する意図はみられない。むしろ、必要最低限な施設のみを建設する意図を読み取ることができ、『多賀町史』にいう「簡易飛行場」という評価はおおむね妥当であるといえる。

久徳飛行場の立地から見て、東海地方と近畿地方との間で部隊の移動を補助するもの、具体的には中継地あるいは退避施設といった役割を期待された可能性が高い。

一方、久徳飛行場の沿革については、今後資料による裏付けが必要であるが、太平洋戦争末期における本土決戦に備えた施設の建設過程を示すものとして重要である。

さらに、終戦直後に解体された軍事施設の解体過程についての研究が十分行われていない現状を考えると、久徳飛行場の解体過程は注目すべき内容を示すものであるし、「地域」の歴史を考えていく上

で非常に重要である。

謝辞 聴取調査に応じてくださった方々に深く感謝いたします。また、調査に着手して10年が経ちました。その間に、聴取調査に御協力いただいた方々の中にお亡くなりになった方がおられます。また、滋賀県において戦争遺跡調査に関して先駆的な役割をはたされた松田常子さんが逝去されました。この場を借りて、これらの方々の御冥福をお祈り申し上げます。

空中写真の分析については、神保忠宏氏にお願いしました。本論全般にわたって、辻川哲朗氏から多大な御助力を得ました。また、本論を成すにあたり、以下の方々および機関からの御助力をいただきました。文末ではありますが、記して感謝の意を示します。(順不同、敬称略)

独立行政法人国立公文書館、独立行政法人防衛研究所戦史資料室、稲垣正宏、重岡真司、平井美典、堀真人

(しげおか たく：調査普及課 主任技師)

註

- (1) 終戦時において滋賀県下に存在した飛行場は、管見では以下のとおりである。
海軍4〔滋賀・柏木・久徳、大津(水上)〕、陸軍3〔八日市・船木・薮庭野(退避用)〕、民間1〔天虎(水上)〕
飛行場想定に当たっては、以下の資料に依拠した。
防衛研究所戦史資料室所蔵資料〔海軍全飛行場配置図、陸軍航空基地資料〕、樋爪修「大津速隊区司令部」『新修大津市史6 現代』1982 大津市役所
- (2) 独立行政法人防衛研究所戦史資料室諸氏の御教示による。
- (3) (2)に同じ。
- (4) 1号遺構・2号遺構ともに、略測したのは平成7(1995)年冬である。当時においても、入り口付近や天井部の一部が激しく崩落しており、遺構中に入ったの調査は危険な状態であった。示した略測図は復元的に図化したものである。
なお、両遺構ともに平成17年(2005)11月に再度実地踏査を行ったが、天井部が完全に崩落して窪地状を呈するものとなっていた。
洞窟状の遺構としては、本節で挙げたもののほかに、彦根市正法寺町付近に数基が造られたとの証言が得られたが、現地確認には至っていない。
また、彦根市大掘町所在の鞍掛山山頂には、直径約30mの円形の陥没地が見られる。陥没状況から見て、この地

に何らかの地下施設が建設されていたものと見られる。

- (5) 独立行政法人防衛研究所戦史資料室所蔵資料のうち、施設調査関連資料の残る大津・滋賀・八日市の各飛行場資料による。

引用文献 (県は滋賀県教育委員会を、協会は財団法人滋賀県文化財保護協会を示す)

- 文献1 『ほ場整備関係遺跡発掘調査報告書 XXⅢ-2 木曾遺跡』1996 県・協会
- 文献2 『ほ場整備関係遺跡発掘調査報告書 XXⅣ-3 木曾遺跡Ⅱ』1997 県・協会
- 文献3 『ほ場整備関係遺跡発掘調査報告書26-1 木曾遺跡Ⅲ』1999 県・協会
- 文献4 『赤田川単独河川改良工事に伴う発掘調査報告書 木曾遺跡』2000 県・協会
- 文献5 『県営広域営農団地農道整備事業に伴う発掘調査報告書 木曾遺跡・土田遺跡・月ノ木遺跡』2002 県・協会
- 文献6 多賀町史編さん委員会編『多賀町史 下巻』1991 多賀町

参考文献

- 荒川章二『シリーズ日本近代からの問い6 軍隊と民衆』2001 青木書店
- 皇子山を守る会編『八日市・布引山の戦争遺跡群』(旧陸軍八日市飛行場関連遺跡)に関する調査報告書 2001 皇子山を守る会
- 日本航空協会編『日本航空史 昭和前期編』1975 日本航空協会
- 戸田大八郎『21世紀へ伝える航空ストーリー ―戦前戦後の飛行場・空港総ざらえ―』1997 株式会社ブリコ
- 上野和男ほか編『民俗調査ハンドブック』1974 吉川弘文館
- 原純輔・海野道郎『社会調査演習』1984 東京大学出版会
- 安田三郎・原純輔『社会調査ハンドブック』第3版1982 有斐閣
- 佐藤郁哉『フィールドワーク』1992 新曜社
- 堀川貞義『面接の心理と技術』1971 法政大学出版局

編集後記

序文にありますように、本協会は35周年を迎えました。これまでに蓄積された文化財に関する情報は膨大なものであります。その情報にふたたび埋もれることのないよう心がけたいものです。さて、今回の紀要には8本の力作の論考が寄せられました。さらに、35周年を記念して紀要の総目次も巻末に掲載いたしました。

本書が文化財の保護のため、広く活用されることを願っております。

(M.N.)

平成18年(2006年)3月

紀 要 第19号

編集・発行：財団法人滋賀県文化財保護協会

滋賀県大津市瀬田南大萱町1732-2

TEL (077)548-9780

FAX (077)543-1525

URL: <http://www.shiga-bunkazai.jp>

E-mail: mail@shiga-bunkazai.jp

印刷・製本 富士出版印刷株式会社