



冲原神社 境内



境内に移築された八日市飛行場衛門の門柱

## 11. 八日市飛行場 戦闘準備線

◆場所 東近江市東沖野三丁目

◆現況 路地

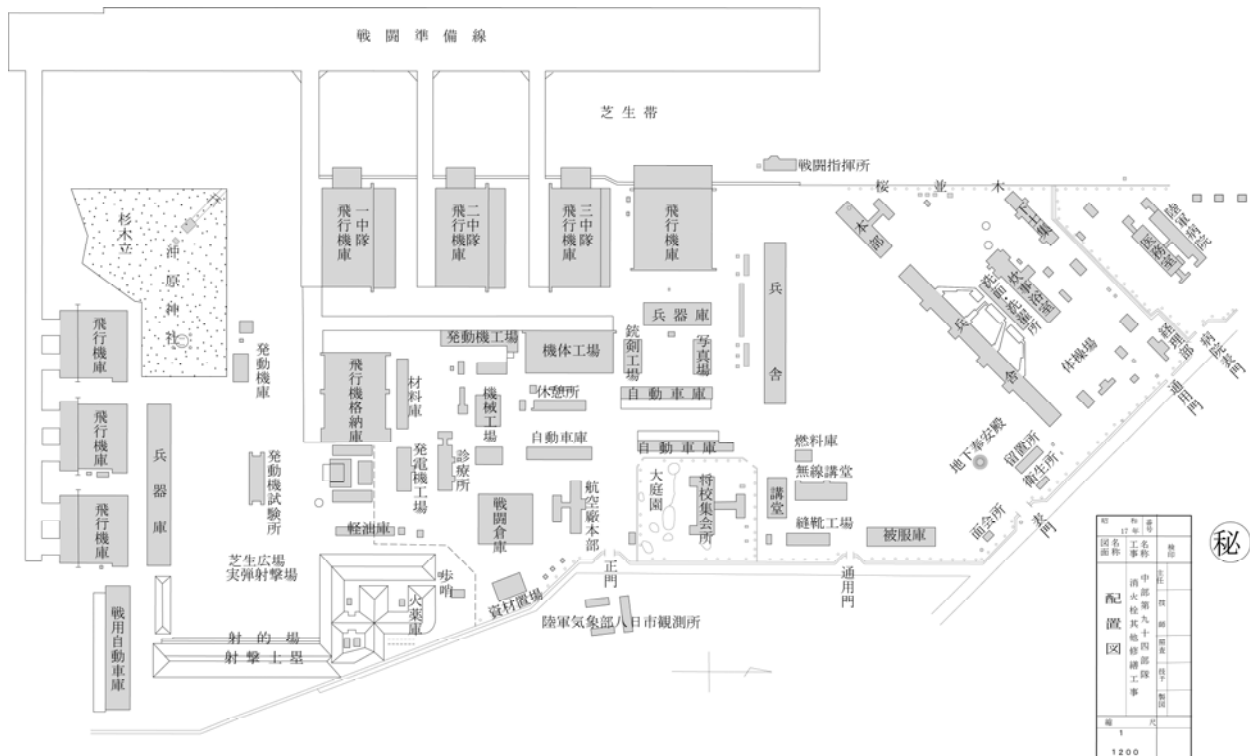
◆遺構の状況

国道421号(通称八風街道)とT字形に交差し、南へのびて沖原神社へ達する市道は、陸軍八日市飛行場が存在した当時、連隊本部・兵舎・材料廠・格納庫といった施設群が集まる区画の東辺にあたる。これにそって飛行第三連隊(のちに中部第94部隊が入れ替わる)が使用した格納庫4棟と沖原神社(現存)が並んでいた。

八日市飛行場では滑走路は舗装されていなかったが、格納庫とのあいだには離陸する飛行機を並べるための戦闘準備線が設けられていた。この準備線は幅約50m、長さ約700mほどの規模で舗装が施されていた(下図参照)。

この戦闘準備線の舗装とみられものが現在も残されている。先の市道から西へ約95m離れ、市道と並行してのびる路地の舗装となっている。残存長は約160m。小石を多く含んだコンクリートによる舗装は、戦中期のモルタルとみてよい。周辺の開発工事に際して除去しようと試みられたことがあったが、あまりにも舗装が厚く、除去することができなかったという。

およそ日中戦争がはじまる前に撮影された八日市飛行場の空中写真では、どの写真にも戦闘準備線は認められない。この準備線は昭和15年頃の敷設であったらしい。(振角)



『中部第九十四部隊消火栓其他修繕工事 配置図』



位置図

〔この地図は東近江市長の承認を得て、同市発行の地形図 1/2500 を  
 使用し調製したものである。(承認番号 東都計第 909 号 平成 30 年  
 1 月 25 日承認)〕



戦闘準備線の舗装（北より 写真の路地中央のコンクリート舗装が当時のもの）



## 12. 八日市飛行場 布引掩体群

◆場所 東近江市芝原町、柴原南町、下二俣町、尻無町

◆現況 山林

◆遺構の状況

八日市飛行場から南へ700～1000m離れた布引丘陵の北裾には、飛行機を空襲から守るための掩体群が築造され、コンクリート製ドーム形掩体が2基残されていることが、以前から知られていた。

布引掩体群については、遺跡の保存団体「皇子山を守る会」が2001年に本格的に分布調査を実施し、2012年に東近江市教育委員会が分布調査を行って測量図を作成した（『東近江市文化財調査報告書』第21集、東近江市教育委員会2013）。また、木造掩体の建造に従事した小杉弘一氏はその構造図を復元して示し（「掩体壕づくりに参加して」『蒲生野』40 2008）、中島伸男氏は調査と聞き取りにもとづいて飛行場と掩体群を包括的に紹介している（『陸軍八日市飛行場』2015）。

八日市飛行場の遺構はほとんど残っていないが、掩体群はこの地に陸軍八日市飛行場が存在したことをあらわす象徴的な遺跡となっている。

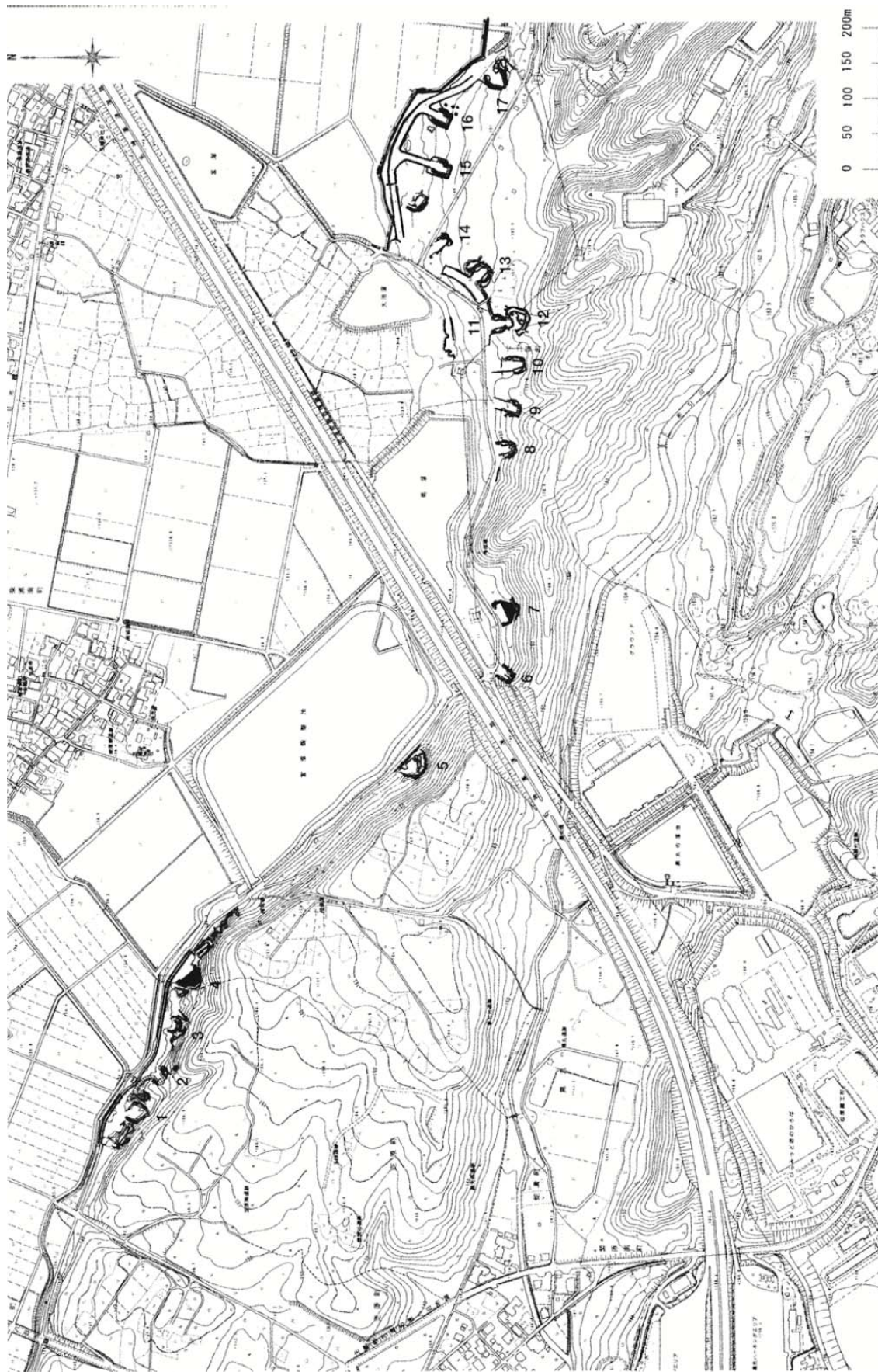
東近江市教委の調査によると、掩体群の遺構は「コンクリート製掩体」2基、「コンクリート基礎土製掩体」5基（これが小杉氏が建造に従事した「木造アーチ梁ドーム型」「木造格納庫型」の掩体）、「土製掩体」7基（丘陵を掘り込んで作ったもの）、平地式土製掩体3基（土塁を巡らせたもの）が確認された。このうちコンクリート製とコンクリート基礎の掩体が飛行機用で、土製掩体には飛行機用でない小型のもの10基、さらに小規模な「人員等掩体」「ガン（個人防空壕）」と呼ばれるものがある。こうしたさまざまな掩体が17基、小規模なものをあわせると30基存在することが確認された。これらは丘陵裾にそって延長約1.8kmにわたって分布している。

掩体を築き始めたのは、飛行場の施設と資材を近隣各地に分散しはじめたのとおなじ昭和19(1944)年ごろ。しかし、コンクリート製掩体の内部に足場や型もたせのために積み上げられた山土が半分しか撤去されていないことが示すように、終戦時点においても未完成であった。（振角）

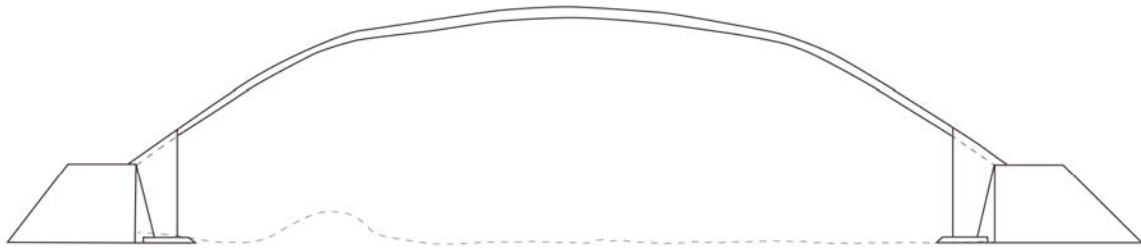


位置図〔国土地理院 1/25000 八日市〕





掩体遺構の分布 『東近江市埋蔵文化財調査報告書 第21集』東近江市教育委員会 2013より転載



No. 4 コンクリート製掩体 立断面図

(作成者 滋賀県立大学中井研究室)

掩体遺構一覧表 『東近江市埋蔵文化財調査報告書 第21集』東近江市教育委員会 2013 より転載

No	構造	基礎の有無	形態	形状	屋根	最大幅(m)	奥行き(m)	間口(m)	最奥部幅(m)	附帯施設	備考
1	土製	なし	斜面掘り込み	馬蹄形	なし	30.946	23.433	18.24		約8m西側に天部幅26.224m、1号掩体間口に平行方向に伸びる土塁状施設有り。また、約9.7m東側に1号掩体開口部に平行する方向に、土塁天部幅9.3m奥行き1.7m開港する竪塚状の掘り込みあり。	最奥部は掘削途中。未完成。
2	土製	なし	斜面掘り込み	凸形	なし	26.057	14.513(現状)	17.057		なし	最奥部は掘削途中。未完成。
3	土製	コンクリート	平地	バチ形	なし	25.164	15.125	15.849	13.084	西側に幅約2.4mに幅約7mの土塁状施設、東側に幅約2.6mに幅約5m、奥行き12.5mの竪塚状の掘り込みあり。	コンクリート製基礎は前面のみ確認。構築途中の可能性有り。
4	コンクリート	コンクリート	斜面掘り込み	バチ形	コンクリート	36.195	22.075	24.568	7.91	東側に幅約5.2m、奥行き約20mの竪塚状の掘り込みあり。さらに東側にタコソボになる可能性のある斜面の掘り込み3箇所あり。	西南斜面よりの流水防止のためと考えられる斜面に平行方向の溝有り。ドーム内には土塁状の土盛りが残されており、構築方法を示すものか。
5	土製	コンクリート	斜面掘り込み	バチ形	なし	25.277	19.369	15.581	8.284(変化を受けているので推定幅)	なし	周辺に掩体は確認できず。単独で存在する。
6	土製	なし	斜面掘り込み	凸形	なし	20.078	17.854	13.564	8.134	なし	東側壁面を屈曲し、奥を狭める。最奥部中央に幅約1.5m、延長約7.6mの溝状遺構有り。
7	コンクリート	コンクリート	斜面掘り込み	バチ形	コンクリート	36.987	22.092	25.779	8.554	ドーム内に土壇状の土盛りが残されており、構築方法を示すものか。	ドーム内部に土壇状の土盛りが残り、構築方法を示すものか。
8	土製	コンクリート	斜面掘り込み	バチ形	なし	23.691	21.223	17.204	6.93(現状)	なし	東側のみコンクリート製の基礎確認。西側は未確認。
9	土製	なし	斜面掘り込み	凸形	なし	15.182	37.13(12.747)	13.241	8.076	なし	北側に約20mは誘導路の一部。
10	土製	コンクリート	斜面掘り込み	バチ形	なし	22.078	45.518(14.496)	15.592	4.563	なし	北側に約30mは誘導路の一部。東側のみコンクリート製基礎確認。西側は未確認。
11	土製	コンクリート	斜面掘り込み	バチ形	なし	23.28	15.288	15.629	5.648(コンクリート製基礎端部幅)	12号掩体に接続。	コンクリート製基礎が両側全面から奥まで確認でき、南側の12号掩体と接続する。
12	土製	なし	斜面掘り込み	バチ形	なし	43.263	25.11	20.967	8.996	11号掩体に接続。	内部に土壇が残存する。11号掩体と接続しており12号掩体の附帯施設として構築された可能性がある。
13	土製	なし	斜面掘り込み	バチ形	なし	30.958	25.826	9.59	3.953	なし	誘導路から短い引き込みを経て接続する。斜面を利用して掘り込み形で構築されている。
14	土製	なし	斜面掘り込み	凸形	なし	18.479	21.613	12.896	2.422	なし	当初誘導路に接続していたであろうが、自転車道の敷設に伴い誘導路が削甲されたため、接続の状況は分からない。
15	土製	なし	平地	凸形	なし	24.826	21.606	9.908	6.438	西側に幅7.8m、奥行き21.3m、北側に屈曲して入り口をもつ土塁で囲まれた施設有り。竪塚か。(旧12号掩体)	北側誘導路より幅約7.3m、延長約53mの引き込み路が接続する。東側土塁壁を屈曲し最奥部を狭める。
16	土製	なし	平地	凸形	なし	25.595	20.803	11.008	7.593	西側に1か所、東側に3か所の浅い掘り込み有り。タコソボとして利用か。	15号掩体と平行して北側誘導路より引き込まれる。引き込み路の幅7.9m、延長15mである。東側土塁壁を屈曲し、最奥部を狭める。
17	土製	なし	平地	馬蹄形	なし	32.777	29.522	9.639	なし	なし	当掩体群中唯一馬蹄形を呈する掩体で、間口内側を張り出し狭める。最大幅は中央部分で、土塁の残存高は約1.5mを測る。誘導路に接し開口する。



### 13. 芝原揚水機場

◆場 所 東近江市芝原町

◆現 況 揚水機場

◆遺構の状況

八日市飛行場の拡張は昭和 16(1941)年からはじまり、昭和 19(1944)年 4 月には陸軍と中野村・玉緒村の関係者とのあいだで会議が行われた。陸軍側は買収価格を提示しないまま土地売渡書に調印せよと迫り、机をたたいて怒号したという。一方地元側は、容易に調印に応じなかったが、最終的に調印している。実際には予想よりも好条件であったという。

八日市飛行場の南端を区切っている蛇砂川は 3 カ所で蛇行しているが、これは飛行場拡張に際して蛇砂川を付け替えたためである。3 カ所の蛇行のうち、まん中の飛行場側にへこんだところにあるのが柴原揚水機場である。「お国の大事」を背景にした陸軍の強引な買収であったが、食糧増産も当時の重要な国策であったため、やむなく残された。(振角)



位置図 〔この地図は東近江市長の承認を得て、同市発行の地形図 1/2500 を使用し調製したものである。(承認番号 東都計第 909 号 平成 30 年 1 月 25 日承認)〕



## 14. 中部憲兵隊司令部 京都地区憲兵隊 伏見分隊 八日市分遣隊

- ◆場 所 東近江市八日市東本町 3-5
- ◆現 況 世界凧博物館東近江大凧会館
- ◆遺構の状況

現在、世界凧博物館 東近江大凧会館が建つ場所には、大正 10(1921)年の第三大隊の移駐に合わせ同年 12 月に設置された、京都憲兵隊 大津憲兵分隊 八日市分遣所の庁舎、道場、厩舎が建てられていた。建物はいずれも現存しないが、敷地の外周を示す境界石標が 4 基残存している。この内、東端の石標は、上部が欠損しており「所轄地」の陰刻のみ確認でき、南端の石標は上面の方向表示線と「二」の陰刻、西端の石標は下部が埋まった形で、上面の方向表示線と「陸軍省所」と「三」の陰刻、北端の石標は、上面の方向表示線と「陸軍省所轄地」と「四」の陰刻が確認できる。

なお、京都憲兵隊 大津憲兵分隊 八日市分遣所は、大正 14(1925)年 5 月に京都憲兵隊 京都憲兵分隊 八日市分遣所、昭和 4(1929)年 4 月に京都憲兵隊 京都憲兵分隊 八日市分遣隊となり、昭和 12(1937)年 8 月には昇格した伏見分隊に移管され、京都憲兵隊 伏見憲兵分隊 八日市分遣隊となった。さらに昭和 20(1945)年 3 月 30 日、中部憲兵隊司令部京都地区憲兵隊伏見分隊八日市分遣隊に改編されたのち終戦を迎えた。(振角)



位置図

〔この地図は東近江市長の承認を得て、同市発行の地形図 1/2500 を使用し調製したものである。(承認番号 東都計第 774 号 平成 29 年 12 月 22 日承認)〕





東端の石標



南端の石標



西端の石標



北端の石標

## 15. 八日市鉄道 飛行場前駅(御園駅)

◆場 所 東近江市札の辻二丁目

◆現 況 国道・市道

### ◆遺構の状況

近江八幡と八日市を結ぶ現在の近江鉄道八日市線は、元来は別会社である湖南鉄道（のちに八日市鉄道）が運営する路線であった。大正 2 (1913)年、湖南鉄道は近江八幡駅－八日市駅間を開業し、一時琵琶湖鉄道汽船に買収されたが、まもなく新会社の八日市鉄道にこの路線が譲渡された（昭和 4 (1929)年）。翌年、新八日市駅から八日市中野駅・川合寺駅(川合寺駅は遅れて開業)を経て飛行場前駅（のち御園駅。以後、御園駅）にいたる 3 区間を延伸。さらに旧永源寺町山上まで延伸する計画があったが実現しなかった。昭和 19(1944)年、八日市鉄道は近江鉄道に合併され、昭和 21(1946)年に新八日市駅－八日市駅間がつながって乗り入れ可能になった。しかし、昭和 23(1948)年には新八日市駅－御園駅間が運行休止し、昭和 39(1964)年に廃止となってしまった。陸軍八日市飛行場の廃止が原因だろう。

近江八幡駅から御園駅方向へ向かう車両は、新八日市駅で停車のあとバックで少し戻り、再びスイッチバックで御園方面へ向かう線路へ入った。また、近江鉄道とは八日市中野駅の手前で交差するため、八日市鉄道を土手にして近江鉄道をまたぐことにより立体交差させていた。

当時の軌道跡は、新八日市駅から旧八日市中野駅（御代参街道の西隣）付近までと、旧川合寺駅(国道 421 号の東本町交差点からやや西)から御園駅までのあいだは市道および自転車道となっており、旧八日市中野駅－川合寺駅間は国道 421 号に作り替えられている。

御園駅付近では住宅街を貫通する市道となっている。当時の映像によると、御園駅はプラットホームの北側に線路、南側に改札口がある構造である。線路はこの付近だけ複線になっていて、ホームに面する線路のほか北側にも待機用線路が 1 本あった。これを反映して、軌道跡の市道もこの部分で幅が広がっている。また、御園駅から飛行場の表門へ通ずる道も、当時と同じ位置に残っている。

現在の新八日市駅の駅舎は、八日市鉄道の事務所に使われていた建物であり、建て替えられることなく残されていることは特筆されよう。

八日市鉄道は、御園駅が八日市飛行場につながり、川合寺駅付近には憲兵隊、偕行社、将校宿舎の八紘荘が集まるなど、陸軍の存在と深いかかわりをもっていた。しかし、物資不足で燃料をマキに替えた機関車では近江鉄道との立体交差の坂をしばしば上り切れなかったことや、新八日市駅では 2 度のスイッチバックが必要であったことなど、新八日市駅－御園駅間は不便な路線であった。八日市鉄道に勤めていた小亀康次氏によると、八日市飛行場から外へ移駐する大量の兵隊は、御園駅ではなく新八日市駅から乗り込んだという。(振角)



八日市鉄道の軌道と駅（西半部）



八日市鉄道の軌道と駅（東半部）  
 この地図は東近江市長の承認を得て、同市発行の地形図 1/2500 を使用し調製したものである。（承認番号 東都計第 774 号平成 29 年 12 月 22 日承認）



御園駅（飛行場前駅）付近の現状  
 御園駅には待機用線路があった。軌道を踏襲した現道も写真のように広がっている。



## 16. 八日市飛行場 平林射撃場

◆場 所 東近江市平林町

◆現 況 山林(太陽光発電所)

### ◆遺構の状況

旧八日市市大森町から旧蒲生町へ抜ける県道 46 号、その途中から平林町へ南下する市道に東隣して平林射撃場が残されている。布引丘陵の南の緩斜面を南北に切り開き、東西両側に長大な土塁を築いて防弾壁としている。南端に発射壕が残っており、北の約 3 分の 1 が旧町の最終処分場として埋め立てられているが、かつては北端部(埋め立ての下)に監的壕があった模様である。推定で長さ約 300m の長大な射撃場である。

土塁には市道のかさ上げや北部で埋め立てが行われて低くなっているが、以前は約 5 m の高さがあったという。埋め立ては土塁の天端まで行われているので、土塁及び射撃場の総延長を現状から確認することはむずかしいが、埋め残された北西端には射撃場北端を示す切り土斜面が残り、この延長上に東方埋め立て地上にそびえる北端崖がよく連続することから、この崖は埋め立てに際して改変を受けず、当時の射撃場北端部をよく残していると考えられる。ようするに、この北端崖の下に射撃場の的があったと考えてよいだろう。なお、的に付随する監的壕は、『平林史』(平林自治会 2005)と西田善美氏の聞き取り調査(「陸軍射撃演習場(平林地区)について」『蒲生野』47 2015)により埋め立て前に存在したことが確認されており、現在は土砂の下に埋もれているという。発射壕から想定される的までの距離はちょうど 300m である。

南端の発射壕は 6 基が横に並んでおり、西から No.1~6 とした。確認できた範囲によると、No.4 以外は一部欠損があるものの 4 壁を残しているが、No.4 はコンクリートの側壁の一部が傾いて露出するのみで埋没している。各々の発射壕は、地表から掘り窪めてコンクリート製の枡形を作りつけており、保存状態の良い No.6 では幅 154cm、長さ 305cm、底に土が堆積しているが深さは 120cm 程度と推定される。西田氏の調査によると、各々の発射壕は大きさが微妙に異なるようである。

枡の内部は手前に 6 段の階段をつけ、前部内側には前縁から 30cm 低くした段を設けている。

『陸軍建築事務規程附録(陸軍建築設計要領改正案)／射撃場附図第 14 立射散兵壕参考図』(アジア歴史資料センター所蔵)には本例と同様の発射壕が記されており、こうした発射壕は「立射散兵壕」と呼ばれていた。

射撃場の周囲には、西田氏の調査により 22 カ所の陸軍の標石が確認されており、軍用地の範囲が確定されつつある。

平林射撃場は、距離にして 3.5km 離れた陸軍八日市飛行場に付随するものであり、中部第 98 部隊の兵隊が通っていたとの証言も採録されている。軍用射撃場としてほぼ完存する可能性が高い例として重要である。(振角)



位置図



射撃場全景（北東から）。太陽光パネルの両側は防弾土塁。