

横田基地の前身は、旧日本陸軍によって建設された航空審査部と航空整備学校などが所在した陸軍多摩飛行場でした。1939年に、旧日本陸軍は200ヘクタールの土地を買い上げ、すぐに測量調査と飛行場建設を開始しました。1940年4月には、立川基地の陸軍航空技術研究所から独立した飛行実験部が移転してきました(のち、1942年10月の改編によって飛行実験部は航空審査部となる)。全長1,200メートルの滑走路の運用は、1940年8月に始まり



1945年後期の撮影と思われる旧日本陸軍当時の司令部建物。木造で、飛行場に面した東側部分が一部三階建てになっており、窓が多い特殊な構造になっていた。2001年3月解体。

その飛行場は、当初「多摩飛行場」と名づけられていましたが、職員や地元住民からは「福生飛行場」とも呼ばれていました。

多摩川に沿って関東平野の西の端に位置している1940年当時の飛行場周辺地域は、畑、林、荒地、そして幾つかの小さな村が点在しているだけでした。

飛行場の中央には、「誠明学園」と呼ばれる少年教護院がありました。また南部分(現在のAAFES本部、ベーカリー等がある辺り)には、戦後米軍に接収されることになる陸軍航空立川支廠の熊川出張所という燃料倉庫がありました。

当時の多摩飛行場は、東京の中心に比較的近い場所にあるにも関わらず、1940年代の初期にはまだ遠隔の地であり、公にしにくい任務に適した場所でした。飛行場に最も近い福生町(昭和15年福生村は熊川村と合併して町となる)の中心部は1.6キロほど正門から離れていました。また、産業は実質的に存在しておらず、周辺の町の道路は未舗装のままでした。



1945年11月。当時の誠明学園の所在地。後に第17偵察中隊が駐屯。この場所は、エアリフト・アベニューとデイビス・ストリートに東西からはさまれた現在の契約課と自衛隊幹部食堂の建物付近。

多摩飛行場が最高機密の任務を担ったことと戦時中の環境の証として、近くを南北に走る八高線の乗客は飛行場を通り過ぎる時に、窓のブラインドを下ろすように指示されました。そうした事情に

より、一般の住民たちは当時の多摩飛行場とその目的についてほとんど知りませんでした。

一方で、昭和天皇は1944年4月、その重要性を象徴するかのよう

に同飛行場へ行幸されました。「甲府岩」として知られる大きな栗色の石は、天皇の訪問の記念として多摩飛行場に置かれ、現在も飛行場内の庭園で見ることができます。

多摩飛行場が都心から離れていたという地理的条件は、戦時中のほとんどの間、その存在を隠蔽する助けとなりました。衛星で写真が撮影できる以前の時代でもあり、飛行場が完成して間もなかったために、当時の米軍が所有する日本地図の上にも多摩飛行場は載っていませんでした。



1940年代初期の多摩(横田)飛行場の軍人と民間人

従って米軍は、1944年後半に始まった航空機による日本本土偵察によって飛行場と1,200メートルの滑走路の存在を初めて知ったのです。その発見の後、アメリカ軍はその飛行場を「横田」と呼ぶようになりました。航空機搭乗員が持っていた地図にも載っていたであろう飛行場近くの北の集落がほぼ間違いなくその語源でした。

小型機による数回の空襲以外に戦時中ほとんど被害を被らなかつたのは、多摩飛行場についての情報不足の証です。B-29による東京への空襲は1944年から始まりましたが、この飛行場への空襲の記録は現在まで見つかっていません。

それが意図的か否かは別にせよ、多摩飛行場の施設はほぼ無傷な状態に保たれ、1945年9月上旬に米陸軍が占領した時には飛行場の全ての戦時施設を直ちに使うことができました。

米陸軍に接収された多くの建物には飛行場地区にある格納庫も含まれ、それらの幾つかは米空軍によって今なお使われています。

次の記事：占領時の横田

Yokota Air Base History