



海軍
追浜飛行場

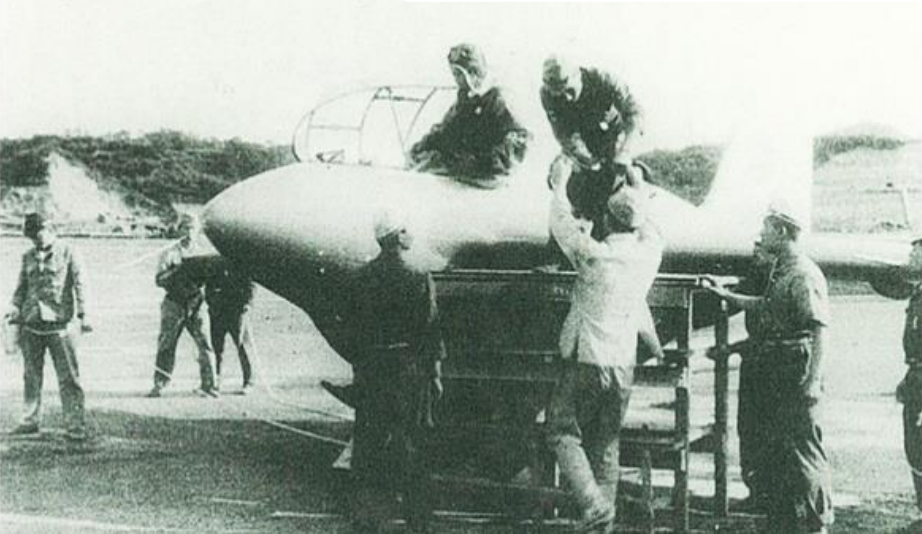


(日産テストコース)

日産自動車

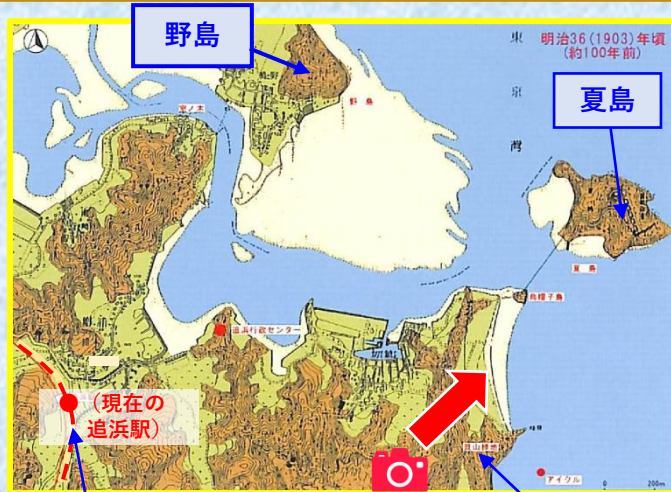
— 追 浜 —
そこに昔、飛行場があった

- 日本最初の海軍航空隊
- 近代工業化技術を今に伝えた海軍航空技術廠



明治期の追浜の浜～夏島

明治36年(1903年)頃の追浜～夏島付近



湘南電気鉄道
追浜駅ができたのは
昭和5年(1930年)

現貝山緑地



波は穏やかで

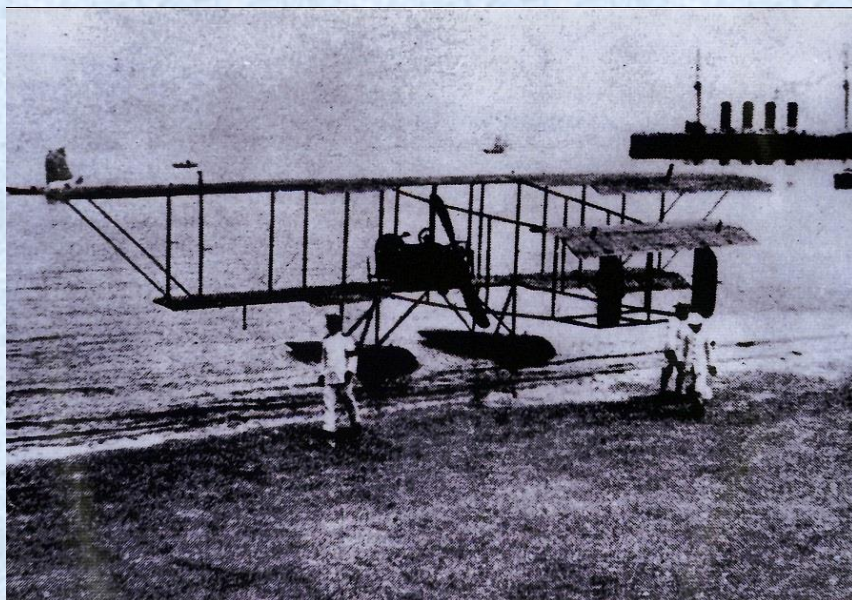
冬も雪が積もらない⇒「夏島」

牡蠣の養殖などもされていた、

のどかな追浜の町（浦郷）



追浜における 我が国 海軍航空の芽生え (明治45年 (大正元年) 1912年)



欧米では飛行機の発達著しく、各国は競って
軍用飛行機を研究、航空部隊を創設



- ◆ 海軍航空技術研究委員会設置
- ◆ 追浜の浜に水上機滑走台、機体格納庫設置
- ◆ 海軍初の水上飛行機の飛行に成功

追浜の浜が選ばれた理由;

- 海岸の波が穏やかで、
水上航空機の運用に適していた
- 横須賀海軍工廠に近く、技術連携が容易
- 横須賀鎮守府にも近く、指揮統制が容易

「横須賀海軍航空隊」の開隊 (大正5年(1916年)(我が国最初の海軍航空隊))

欧州では、第1次世界大戦(1914～1918年)において、既に「航空機」が戦力として実用化され、航空機からの爆撃や、数々のエースパイロット達による、戦闘機同士での空中戦が繰り広げられていた。日本も陸海軍航空機が青島攻撃(対ドイツ)において初めての航空戦を実施。



海軍航空技術研究委員会を廃し、
「横須賀海軍航空隊」を開隊

横須賀鎮守府司令長官 隷属部隊

[任務] 操縦教育

各種航空機の実験研究

有事における東京湾及び帝都外衛の防衛

[人員] 司令 (大佐) 以下、約1100名



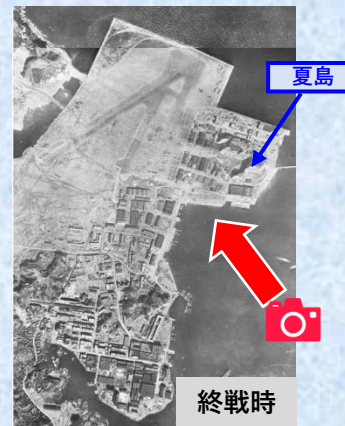
横須賀海軍航空隊 本部庁舎 (完成 昭和6年)

現在の地図と、横須賀海軍航空隊（追浜飛行場）等との位置関係



- 後にできる、所謂「予科練」、「海軍航空技術廠」とともに、追浜一帯は、海軍航空の「軍都」としての威容を誇った。
- 昭和5年に開通した湘南電気鉄道(その後、京浜急行に発展) 追浜駅から航空隊地区まで整備された軍用道路は、現在の駅前通り（夏島貝塚通り）にその面影を残す。

横須賀海軍航空隊（追浜飛行場）の俯瞰（ふかん）

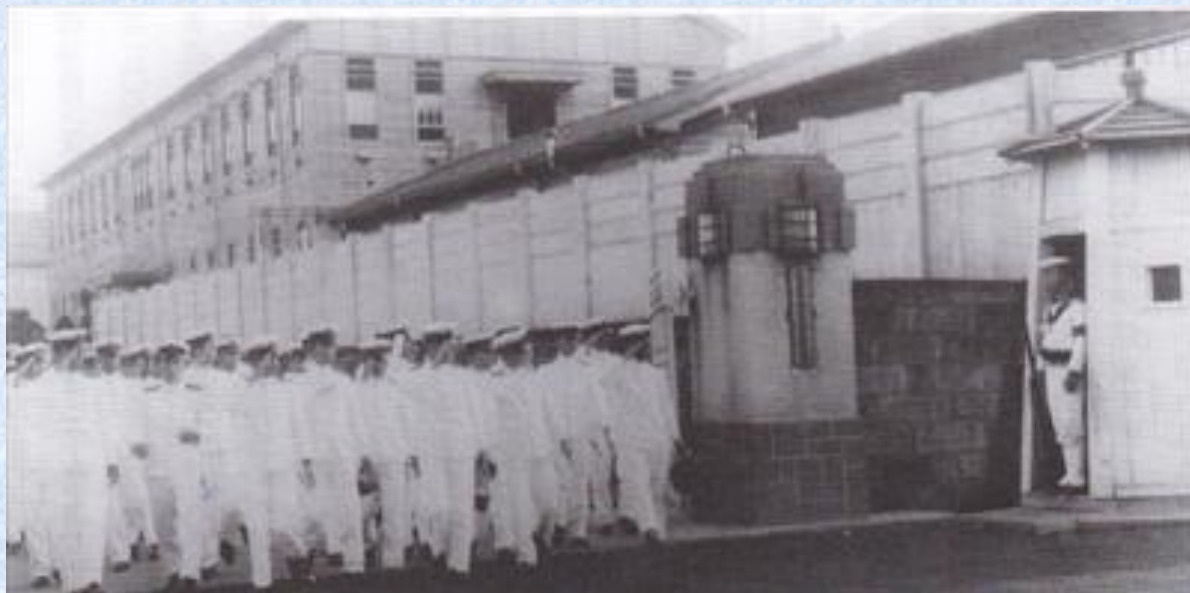




「海軍航空発祥の地」の碑（現 貝山緑地内）



横須賀海軍航空隊 正門
（昭和10年代、現 貝山緑地 付近）



「予科練」(横須賀航空隊予科練習部)は、追浜に作られた (昭和5～14年(1930～1939年))

貝山緑地内



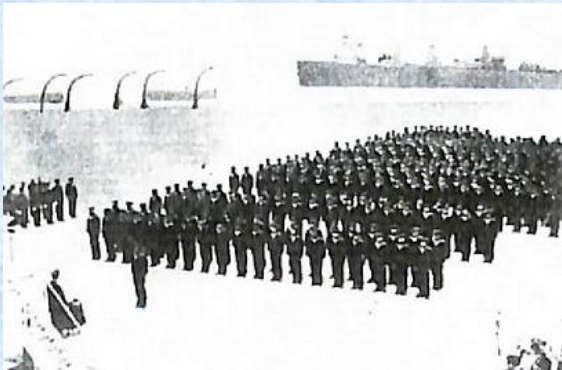
「予科練誕生之地」の碑



海軍予科練習生「鎮魂の碑」

「予科練」というと霞ヶ浦(茨城県)が有名だが、その15年の歴史の中で、9年間は、追浜で教育が行われた

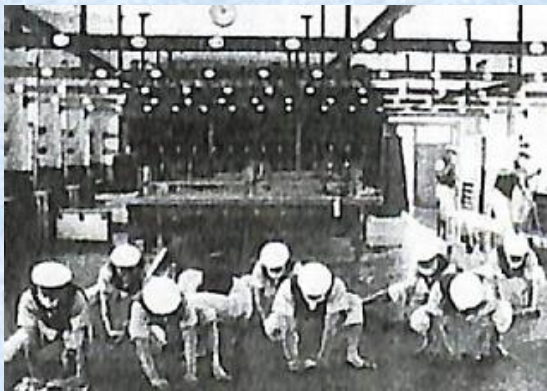
- 追浜の地から巣立って行った航空機搭乗員2520名
- 日華事変～大東亜戦争における航空部隊の中堅として活躍。
苛烈な航空戦を経て、追浜で教育を受けた修業生の**72%が戦没**



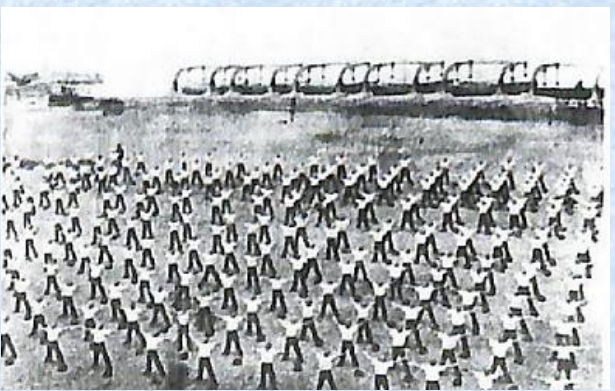
練兵場での整列



食事風景



甲板掃除(海軍では「掃除」をそのように呼んだ)



体操

追浜における「予科練」では、まだ所謂「七つボタン」の制服ではなかった。

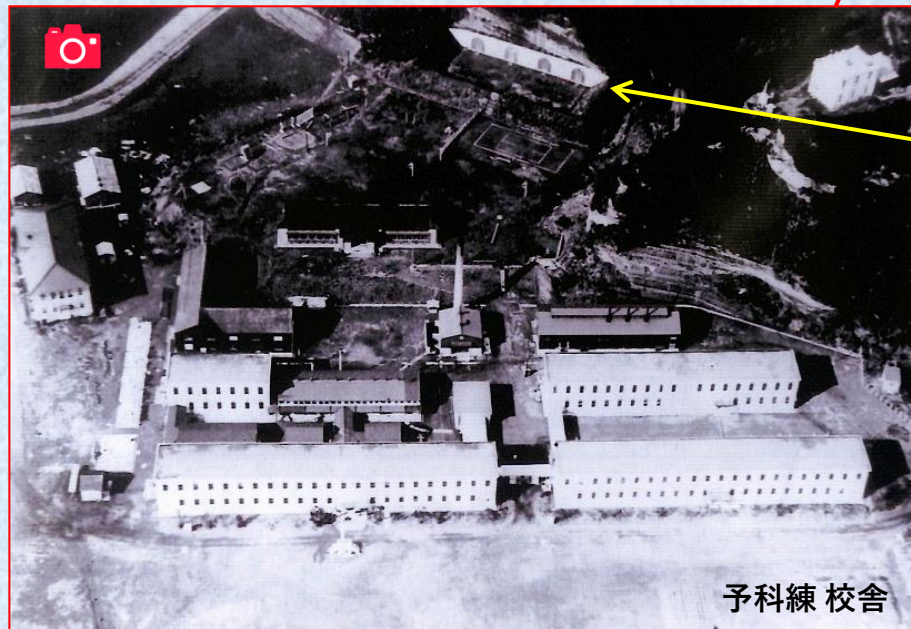
横須賀海軍航空隊 予科練習部「予科練」のあった場所



右中写真は、予科練校舎
後ろ側は、貝山(緑地)
斜面に映るトンネル状のものは、
燃料タンク壕群 (現存; 右写真)

航空戦力の急速な拡充のため
搭乗員の大量養成が必要となり、
教育環境が手狭になったことから、
昭和14年、予科練は、霞ヶ浦
(茨城県)に移転。

その後は、横須賀航空隊の隊舎
として使用された。



現存する燃料タンク壕

「海軍航空廠」開設 (昭和7年(1932年)
(昭和15年「海軍航空技術廠」と改称)

➤ 横須賀航空隊隣接地に新設 航空技術の発展と研究を目的

[明治日本の近代工業化を牽引した横須賀製鉄所／造船所、
横須賀海軍工廠の技術開発の流れが、追浜を航空機開発の中心地に]



舎 廠 航 空 海 軍
海軍航空廠 本部庁舎

海軍航空技術廠「空技廠」で開発/試験された航空機 (一部)



陸上爆撃機「銀河」

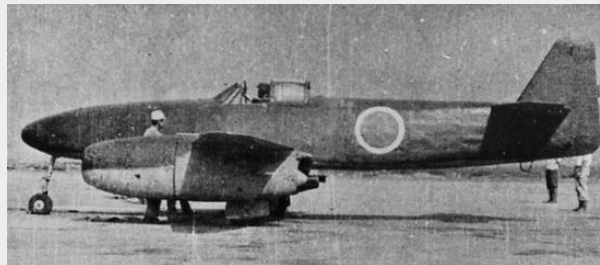


艦上爆撃機「彗星」

大東亜戦争中に開発された最先端航空機技術の数々



局地戦闘機「震電」(後部プロペラ推進)

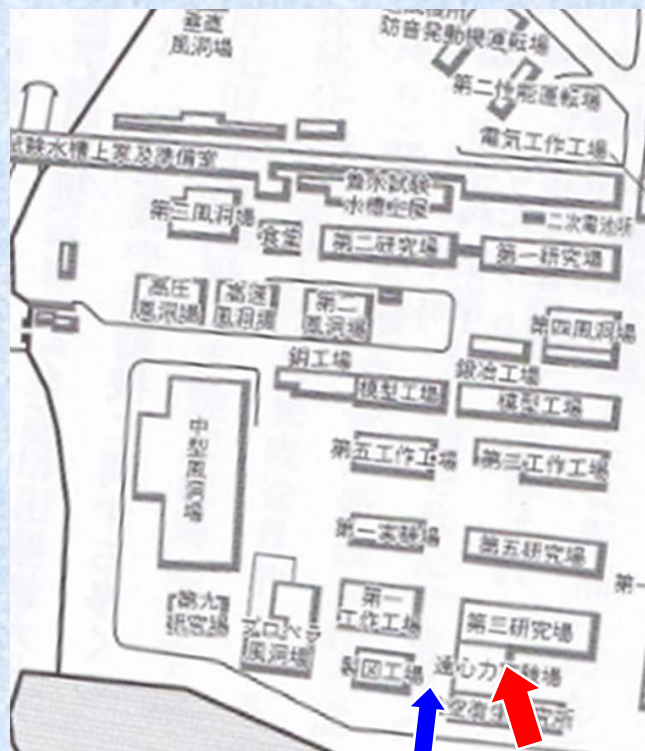


ジェット(戦闘)/爆撃機「橘花」



ロケット戦闘機「秋水」

海軍航空技術廠 各種研究・実験施設等 (一部)



風洞実験関連建屋等



多くの優秀な人材が集められ、航空機に関する、
様々な技術研究・開発が行われた。

追浜は、単なる航空基地としてだけではなく、
日本を代表する最先端科学・技術研究所でもあった。

現在も残る 海軍航空技術廠 当時の建屋等



海軍航空技術廠本庁舎跡地 (文化財 説明版)



発動機(エンジン) 第4 研究所 建屋 [上下写真]
[現 日本和紡興行(株)]



風洞準備室 建屋
[現 東邦化学工業]



風洞試験関連 建屋
[現 東邦化学工業]



横須賀海軍航空隊「殉職将士追悼碑」

大正時代の航空機の黎明期から、

各種航空機の開発、試験にあたっては、多くの事故、殉職者があった



「横須賀海軍航空隊 殉職将士追悼碑」

昭和9年建立 (日華事変、大東亜戦争以前)

航空機技術の発展のためには、平時から
いかに多くの苦難の歴史があったかを伝えるもの



「横須賀深田台「龍本寺」」



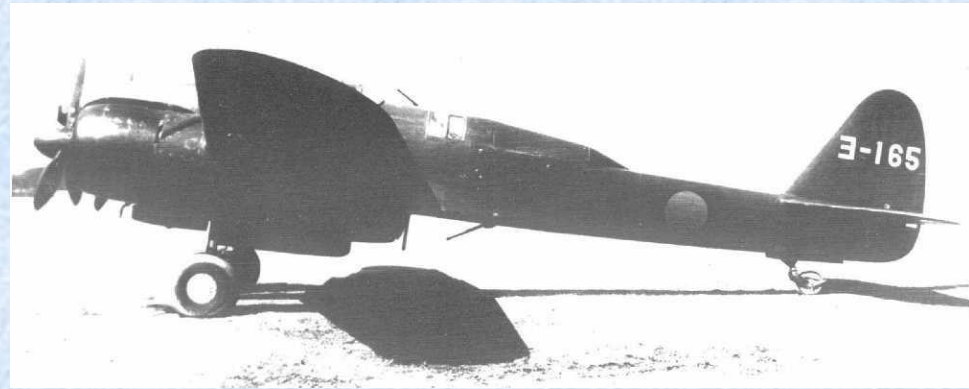
大東亜戦争中の横須賀航空隊

➤ 次第に悪化する戦局に応じて実戦配備（昭和19年～）

- **硫黄島進出**（「八幡空襲部隊」 零戦を中心とした、約230機）
⇒ 米軍との度重なる空戦、砲爆撃により、全機材を失い、
残存隊員は帰還。 一部は硫黄島の守備につき、玉砕
- **関東地区防空戦**（米艦載機、爆撃機の迎撃）に奮闘
航空機数 約280機（一部は、館山、香取、厚木に分散）
- **九州進出 特攻攻撃援護**



局地戦闘機「雷電」

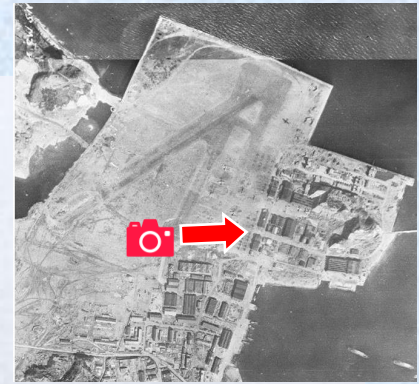


夜間戦闘機「月光」

横須賀航空隊の終戦

終戦時の横須賀航空隊（追浜飛行場）

（軍用機は、プロペラが外されるか、タイヤがバンクさせられ、
飛行できなくされている。）



連合国（米）軍が進駐、一部の航空機は米国に運ばれ飛行試験され、その他は焼却処分された

横須賀海軍航空隊/海軍航空技術廠が残したもの

追浜の海軍の敷地は、連合国（米）軍の占領期を経た後、旧軍港市転換法(昭和25年施行)により、「平和産業育成」のため民間企業に払い下げられ、横須賀における技術企業拠点となった。（日産自動車（テストコースを含む）その他、技術系企業多数）

残されたものは、「跡地」だけではなく、「人材」

海軍航空技術廠には、技術系の優秀な人材が集められていたので、戦後、多くの人材が企業や研究機関に転進し、技術大国としての日本の躍進に貢献

- 新幹線 車体開発の中心 元 鉄道技術研究所長 三木 忠直 氏（飛行機部 技術少佐）
- 世界で初めての内視鏡開発 元 オリンパス精機社長 深海 正治 氏（射撃部 技術少佐）
- 町工場を世界企業に 元 ソニー社長 盛田 昭夫 氏（光学部、熱兵器部 技術中尉）



新幹線 (1964年)



胃カメラ (1952年)
ファイバースコープ (1964年)



トランジスタラジオ (1955年)
ウォークマン (1980年)