

立川飛行場周辺地域の変容について

——軍事施設の影響を中心に——

松 山 薫

立川市は東京都の西郊、多摩地区のほぼ中央の鉄道交通の要衝に位置する、人口約15万人の都市である。大正11（1922）年に、鉄道交通の利便性と、広大な平坦地が容易に入手できる点が誘因となって立川飛行場が完成し、陸軍飛行第五大隊が移転して来た後、立川は急激な変容を遂げた。

立川飛行場は、第Ⅰ期（軍民共用の時代：開設～昭和8年）、第Ⅱ期（陸軍専用の時代：昭和8～20年）、第Ⅲ期（米軍基地時代：昭和20～52年）、第Ⅳ期（返還後：昭和52年～）の4つの時期に区分できる。この飛行場の変容は、周辺地域に様々な側面から影響を及ぼした。立川の人口、産業等の変遷の上には、いずれも上記4区分への何らかの対応が見い出せる。例えば人口に着目すると、立川の場合第Ⅱ期の後期に軍需産業従事者の流入により急激に増加する（この間寄留者が本籍者をはるかに上回り、男女構成比も男性がかなり多い）。敗戦と共にこうした人々は立川から離散し、人口は半数近くに激減するが、第Ⅲ期に入るとすぐ駐留軍相手の商業従事者や特殊女性、駐留軍が雇用する基地従業員等が立川に集まり、再び人口が急増する。しかし、昭和30年代後半より市全体が基地に依存した構造から徐々に脱却し、昭和38（1963）年には砂川町との合併も果し、多摩の中核的な商業・行政都市と、都心のベッドタウンという両側面を兼ね備えた都市へと方向転換する中、人口増加の勢いも次第に鎮静化していく。

産業に関しては、第Ⅰ期、第Ⅱ期にはそれまでの農業（特に養蚕）に取ってかわるよう、甲武鉄道利用者と飛行場関係者を相手に発展を開始した商業活動や、極度に軍需産業に特化した航空機製造を中心とする工業などが見られた。戦後の第Ⅲ期は駐留軍相手の商業・サービス業の集積が顕著であった。戦前の基幹産業であった軍需工業は崩壊し、その一部は機械・自動車関係、木製品製造などに転換し、小規模な工業活動を開始した。現在でも主に中小工場の中にその流れを汲むものが少なくない。こうした工場は戦後15年ほどの間は駐留軍関係の仕事を請け負うものが多かった

が、昭和30年代後半に自動車関係をはじめとする大規模工場ができ、その下請工場も増加するなどして、徐々に駐留軍への依存度を減少させていく。同じ頃、商業の方も年々減っていく米兵相手の商売より、交通の要衝という立地優位性を生かした広域的な商業に重点が移り、中央資本による大規模店・百貨店の進出が相次ぐ。こうして立川は次第に基地依存経済から脱却していったのである。

このほか、特に第Ⅲ期においては駐留軍関係の犯罪の増加、歓楽街の形成、朝鮮戦争時には5,000人を数えたという特殊女性の流入、米軍ハウスの増加等、「基地の町」特有の諸事象が見られる。これらは朝鮮戦争、ベトナム戦争等米国が関係する国際情勢の動向に直接的な影響を受けた。

飛行場の全面返還後（第Ⅳ期）は、立川や国や都による広域的な地域整備計画の中で、首都圏の副都心的機能をもつ存在の一つとして位置付けられた。その要因はやはり飛行場跡地の存在と交通の利便性にある。現在は国営昭和記念公園、広域防災基地、幹線道路の3点を柱とする国のプランを基本にした開発事業が行われている。将来はJR立川駅に近接する業務地に高層オフィスビルが並び、国や都の行政・研究機関の移転、モノレールの開通などが計画されており、多摩において立川の持つ中枢性は一層増すと考えられる。

このように、立川飛行場という特殊施設の存在は立川に多大な影響を与え続けてきたが、これを特に軍事基地としての飛行場の影響という点から考察すると、以下のような特徴が指摘できる。すなわち、軍事基地の性格上国際的・政治的な情勢に左右されやすく、その影響が直接市民に及んでいたこと。中でも、そうした国家的要請及び特需の恩恵によって都市が特殊機能に過剰に特化したため、その機能を失ったときの打撃が甚大であったこと（特に太平洋戦争終結時）。さらに騒音、事故、治安等の乱れといったいわゆる基地公害も基地特有の影響といえる。しかし同時に、軍事基地の存在が都市基盤の整備、商業都市としての発展の基礎の構築などに結果的に貢献した面もある。