

㈱小松航空機製作所 調査・中間報告書

丸谷憲二

1. はじめに

平成 20 年 10 月に実家で 1 枚の古ぼけた封筒を発見した。それは戦時中の㈱小松航空機製作所の封筒であった。所在地住所が「石川県小松市大領中町イ-191」とあり私の本籍地である。

㈱小松航空機製作所

住所 石川県小松市大領中町イ-191 電話 653 番 振替金沢 21635 番

分工場 石川県小松市向本折町寅 40 電話 655 番

石川県小松市大領中町甲 248

11 月 1 日に調査のために小松市立図書館・小松市史編纂室を訪問し、小松市史等の資料を調査したが関連記録を発見することはできなかった。11 月 5 日に北川昇三氏より**有限会社 小松航空機製作所 第二工場**の集合写真を入手し下記の看板表示を読み取ることができた。



前より 2 列目・右より 3 人目が父（丸谷八郎）・左より 6 人目が社長（北川清八氏:伯父）

有限会社 小松航空機製作所 第二工場

富士飛行機株式会社 協力工場

第一軍需工場第三製造廠 協力工場

『富士飛行機株式会社協力工場、第一軍需工場第三製造廠協力工場』との記録から、調査のための糸口にたどり着いた。株式会社では無くて**有限会社**に注目した。

2. 第一軍需工廠第三製造廠 協力工場

2.1 第一軍需工廠と中島飛行機株式会社

中島飛行機は昭和 20 年（1945）4 月 1 日に軍需工廠令によって、第一軍需工廠となり軍需大臣の直接管理のもとに運営された。

2.2 第一軍需工廠の所在地（茨城県稲敷郡阿見町中央一丁目 1 番 1 号）

参考地図：昭和 20 年 8 月頃の霞ヶ浦周辺地図（主な海軍施設）霞ヶ浦周辺には海軍施設が多数点在。



- (1) 霞ヶ浦航空隊本部
- (2) 海軍気象学校
- (3) 海軍酸素学校
- (4) 第一海軍航空廠舟島倉庫
- (5) 海軍射場
- (6) 第一軍需工廠
- (7) 掩体壕地区
- (8) 海軍航空要員研究所
- (9) 第 10 海軍航空隊司令部地下壕
- (10) 北砲台
- (11) 第一海軍工廠工員養成所
- (12) 横須賀海軍施設部
- (13) 海軍軍需部霞ヶ浦支部本部地区
- (14) 海軍軍需部霞ヶ浦支部燃料庫地区

2.3 中島飛行機株式会社 略史

中島飛行機は、1917 年から 1950 年まで存在した日本の航空機・エンジンのメーカーである。創業者は元海軍機関将校の中島知久平である。昭和 6 年に合資会社から「中島飛行機株式会社」となった。エンジンや機体の開発を独自に行う能力を持ち、自社での一貫生産を可能とする高い技術力を備え、太平洋戦争終戦までは三菱航空機を凌ぐ東洋最大、世界有数の航空機メーカーであった。日本の軍事力増強とともに急速に発展を遂げた。

中島飛行機株式会社は昭和 20 年 4 月 1 日を期し軍需省の管轄となり第一軍需工廠と改名された。戦時中は工場の分布範囲も北は岩手・福島から、西は愛知・三重・北陸地方に及び、昭和 19 年度末には製作所数 12、工場分工所 56、従業員約 20 万人、年間生産高機体約 8000 機、発動機約 14000 基迄成長した。しかし、米軍による戦略爆撃の主要な攻撃目標とされ各地の工場は灰燼に帰した。

昭和 20 年 4 月 7 日には小磯内閣に替り鈴木内閣が誕生した。時に日本の降伏は時間の問題と思われた。7 月 26 日、ポツダム宣言が公表され日本への降伏条件が示された。8 月 6 日の広島市に続き長崎市に原子爆弾が投下された。8 月 8 日には「ソ連」の対日宣戦布告。遂にポツダム宣言受託に関する聖断が 8 月 10 日に下り 8 月 14 日終戦の詔書が発布せられ 4 年余に亘る太平洋戦争に敗退した。

かくて中島飛行機株式会社も大正 6 年末創立以来 28 年の間、日本一を誇る飛行機会社としての生命は、昭和 20 年 8 月末に歴史を閉じた。財閥解体によって終焉を迎えたのである。

敗戦で GHQ によって航空機の生産を禁止され、二度と軍需産業に進出できぬように 12 社に解体された。三鷹研究所跡地の大半は国際基督教大学（ICU）となった。武蔵製作所は NTT 武蔵野研究開発

センタ、武蔵野中央公園、武蔵野陸上競技場（武蔵野総合体育館を併設）などに変遷した。技術者の多くは自動車産業へ転進し、日本の自動車産業の発展に多大な貢献をしている。

2.4 第一軍需工場第三製造廠 協力工場と第121支廠小松工場

中島飛行機株式会社は昭和20年4月1日を期し軍需省の管轄となり第一軍需工場と改名された。

愛知県半田市の半田製作所は第一軍需工場第三製造廠となった。昭和20年に入り米空軍(B29)の爆撃は益々熾烈を極めグラマン戦闘機に依る銃撃、果は艦砲に依る沿岸砲撃を受けた。太田製作所も2月10日に被爆した。半田製作所は7月24日被爆、工場並びに所員住宅地に相当の被害を受けた。

半田製作所から石川県金野村^{かねのむら}「第121支廠小松工場」への疎開は昭和20年3月頃から本格的になり、移転作業が開始された。小松工場製の第1号機である彩雲(艦偵C6N1)が完成した4月30日に小松疎開地区の開所式が勸進帳で有名な安宅の関にて盛大に挙行され、彩雲の初飛行が実施された。

金野村は石川県能美郡の村である。合併した村のうち金平と大野の名を合成して村名とした。明治22年(1889)4月1日の町村制施行により、正蓮寺村、花坂村、五国寺村、大野村、金平村、江指村の6村が合併、金野村が成立。大正8年(1919)に、後の尾小屋鉄道となる鉄道路線が開通。花坂駅、五国寺駅(西大野駅)、六橋駅(金野町駅)、金平駅の4駅を設置。昭和29年(1954)9月5日には尾小屋鉄道、大杉谷口駅を設置。1956年(昭和31年)9月30日に小松市に編入。6大字はそのまま小松市の町名に継承。現在の小松市の中部、梯川と郷谷川が合流する場所に位置する。

(株)小松航空機製作所は、石川県金野村に移転した「第121支廠 小松工場(旧 中島飛行機株式会社半田工場)」の協力工場でもあった。

2.5 艦上偵察機「彩雲」



彩雲^{さいうん}は太平洋戦争中期から運用された大日本帝国海軍の艦上偵察機である。開発記号はC6N。第二次世界大戦中では唯一、偵察専用として開発された艦上機である。米軍によるコードネームは『MYRT』。

「彩雲」とは虹色に輝く雲を意味する吉兆天象である。海軍は昭和17年(1942)、十三試艦上爆撃機彗星を「二式艦上偵察機」として採用した。実用機試製計画番号N-50として中島飛行機で試製が予定されていた機体を「十七試艦上偵察機」として試作発注した。直線的な細長い胴体と大径プロペラ、長い主脚が特徴のスマートな機体で、艦載機という条件の中で高速性能を持たせた設計に特徴がある。改良型は試験時に639km/hと、当時の日本海軍航空機で最高速度を記録している。戦争末期アメリカ艦隊の所在確認が可能な唯一の手段が、彩雲や特設監視艇による哨戒と強行偵察であった。昭和19年(1944)9月に、艦上偵察機「彩雲」(C6N1)として正式採用となった。6月から実戦配備されていた。戦局が悪

化してくると、戦略・戦術偵察の任務は減り、かわりに戦果確認や編隊誘導等の任務が増えていった。局地戦闘機「紫電改」を装備した部隊である第 343 海軍航空隊（通称「剣」部隊）の偵察飛行隊でも、1945 年 3 月 19 日の松山上空での大空中戦などの際に有効に使用された。試作段階では、高速を發揮した彩雲だったが、誉エンジンの不調等から、量産機は 610km/h 程度の最高速度にとどまっている。排気タービン過給器を付けて高速・高空性能を高めた機体は、**試作段階で終戦を迎えた**。当時の艦載機としては世界レベルにあったことに間違いなく、優秀機として温存され終戦時には総生産機数の半数近い 173 機が本土に残存していた。製作・中島飛行機、日本飛行機。生産機数 398 機

3 富士飛行機株式会社

富士飛行機株式会社の記録は『日本航空史 昭和前期編』『日本航空機総集全八巻』には見えない。戦時中の新聞や航空機関連の文献に散見される。

昭和 19 年(1944)1 月 17 日付の大阪朝日新聞「軍需会社第一回分百五十社きょう指定 生産責任者は二週間内に決定 令書交付式」に富士飛行機株式会社の記録がある。「戦時経済に一期を画する軍需会社第一回指定令書交付式」の記事である。

指定百五十社名 軍需省発表(第一回分)

三菱重工業、中島飛行機、川崎航空機、立川飛行機、日本国際航空工業、愛知航空機、川西航空機、昭和飛行機、日本飛行機、九州飛行機、日立航空機、石川島航空工業、日本楽器製造、住友金属工業、東京飛行機製作所、東京航空機、**富士飛行機**、太刀洗航空機、松下航空工業、中島航空金属、日本光学工業、中央工業、日本建鉄工業、愛知時計電機、東京光学機械、東京航空計器、小西六写真工業、川西機械製作所、田中航空計器・・・(略)。

3.1 国立国会図書館蔵書『米国戦略爆撃調査団文書：太平洋地域調査報告書および作成用資料』

国立国会図書館蔵書に資料群名（日本語仮訳）『米国戦略爆撃調査団文書：太平洋地域調査報告書および作成用資料』が収められている。具体的には日本の国家指導者、軍・政府の実務責任者、軍需関係企業の経営者・技術責任者の尋問記録、一般国民の尋問記録、軍需生産にかかわった企業の各工場、陸海軍の各工廠、各鉱山に対し要求して提出された統計データや空襲損害に関する資料、工場・工廠の施設の図面、米軍の爆撃計画や損害の報告等、様々な資料が含まれている。このうちの日本側提出資料の性格について、陸軍省軍務局員の燃料担当者として USSBS の調査に対応した高橋健夫は、その回想記で「敗戦時の資料焼却のため記録が残っておらず、USSBS からの資料要求に対し、**多くの人たちから記憶による数字**を出してもらい、いちおうの体裁を整えたのが実情であった。そういうわけで、戦後に記録として残っている統計の多くは、この種類の作った資料なのだ。」と述べている。

資料の構成 26 航空機産業 富士飛行機 法人報告第 11 号（機体骨組）

3.2 富士飛行機株式会社 本社工場

富士飛行機の設立は昭和 14 年（1939 年 12 月）である。設立当初の本社は東京・蒲田にあった。大船工場は昭和 16 年（1941 年 12 月）に設置され、昭和 17 年（1942 年 5 月）に本社機能が大船に移転している。富士飛行機の**本社所在地は昭和 17 年 5 月以降は「鎌倉郡深澤村山崎 1100」**である。

富士飛行機株式会社の戦後は平和産業に転進している。富士興業株式会社の事業分類は木製品工業であり、主製品は家具、ラヂオ部品、軽車両及其ノ他製造販売、農具である。山崎の「湘南鎌倉総合病院」周辺に「富士飛行機」の工場があり、建物の一部が東京スリーブ(株)として残っている。

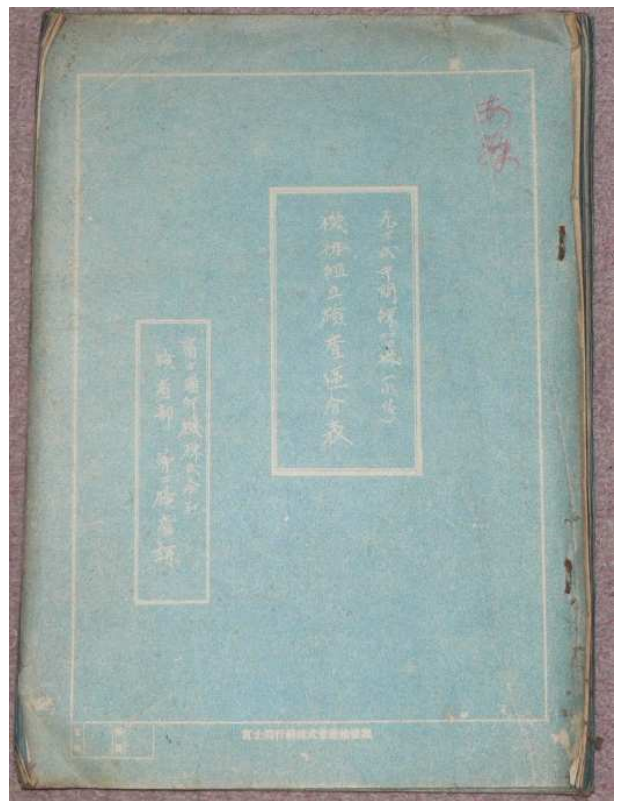
3.3 富士飛行機株式会社・本社（大船）工場の記録

富士飛行機株式会社検査部第二検査課で使用していた図面が残されている。

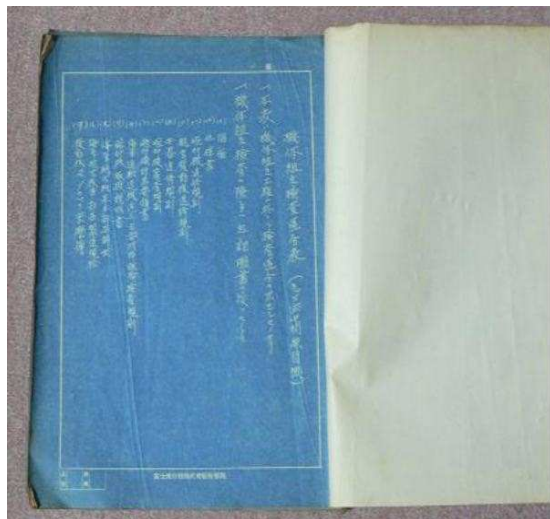
小池新太郎氏 所蔵史料 図面一式



大日本航空兵器株式会社大船工場



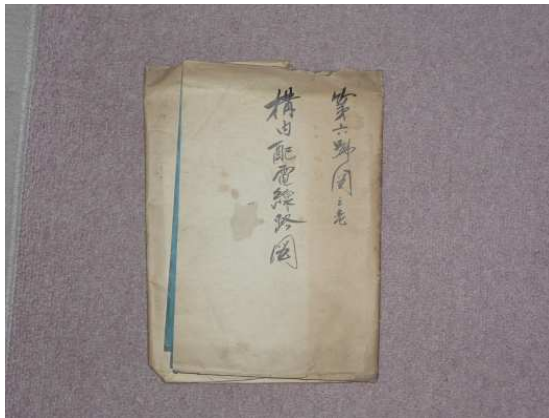
九三式中間練習機 機体検査区分表
富士飛行機株式会社検査部第二検査課



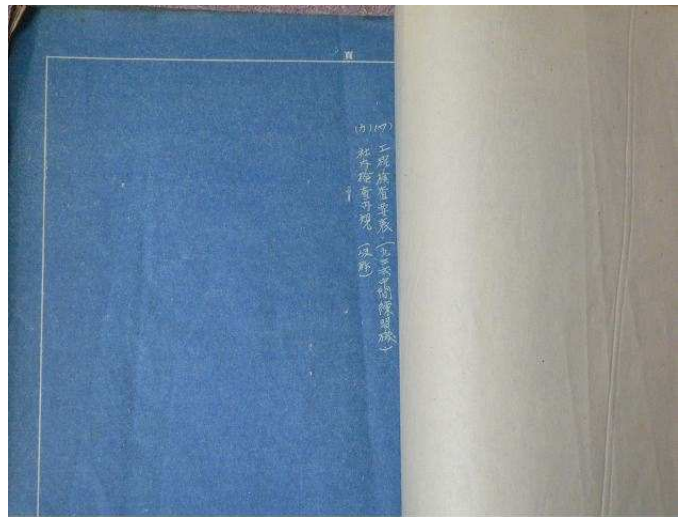
九三式中間練習機の検査工程表は 23 ページ



工場敷地全体図



構内配線図 表紙



九三式中間練習機 工程検査要表

3.4 富士飛行機株式会社資料・羽布



財団法人 日本航空協会資料 航空遺産継承基金寄贈資料

平成 18 年 7 月に明川直子氏より、富士飛行機株式会社資料、図書資料および飛行機の翼などに張った羽布（苧麻）の寄贈を受けた。明川氏の父親で航空機設計者の明川清氏所蔵品で、特に苧麻の羽布は状態も良く大変貴重である。

- ・ 平成 18 年 7 月活動記録
- ・ 財団法人 日本航空協会（東京都港区新橋 1-18-1 航空会館 6 階）

3.5 富士飛行機株式会社 製造機種

富士飛行機株式会社は昭和 12 年の日華事変開始後に設立または製造に着手した 8 社の中の 1 社であり、昭和 17 年から海軍用機体の製造を開始している。

製造機種	九三式水陸中練習機	略符合	K5Y1-2
------	-----------	-----	--------

3.6 富士飛行機株式会社 年度別生産数・軍需省資料

富士飛行機では海軍練習機・九三式水陸中練習機（K5Y1-2）を 869 機製造したとの記録がある。

昭和 17 年度 (1942)	昭和 18 年度 (1943)	昭和 19 年度 (1944)	昭和 20 年 4～8 月 (1945)	合計
48	355	433	33	869 (機)

3.7 九三式中間練習機（K5Y）と九三式水陸中練習機（K5Y1-2）

九一式陸上中間練習機の試作成功により日本飛行機で量産することとなり、名称を九三式陸上中間練習機（K5Y1）と命名した。富士飛行機で製造されていたのは、九三式水陸中練習機（K5Y1-2）である。九三式陸上中間練習機（K5Y1）を双浮舟型水上機に改造したものである。日本飛行機株式会社で量産した九三式水上中間練習機（K5Y2）とは多少仕様が異なっていた。（製作会社によりデータが多少異なる。）



海軍九三式陸上中間練習機 (K5Y1)

第二次世界大戦中の日本海軍航空隊の飛行機で練習機である。日本軍の練習機は目立つようにオレンジ色に塗られたことから通称「赤とんぼ」と呼ばれていた。その内の代表的な機体のひとつである。日本各地に配備された。海軍の搭乗員は皆、これに乗り一人前のパイロットになった。海軍では、昭和5年(1930)に空技廠で新型の中間練習機の開発に着手し、昭和6年(1931)に1号機を完成させた。昭和9年(1934)1月末に九三式中間練習機として正式採用された。正式採用後すぐに大量生産が開始され、海軍のあらゆる練習航空隊に配備され1945年の第二次世界大戦終戦まで用いられた。**水上機型(K5Y2)も相当数生産され、水上機の搭乗員養成に大いに貢献した。**

川西航空機で60機が作られた後、中島飛行機、渡辺、日本飛行機、日立航空機、富士飛行機、九州飛行機、三菱重工業の8社において陸上機、水上機合計5,591機が生産された。この内、2,629機は日本飛行機製で、日立航空機が1,393機であった。製造機数の多さと練習機という任務から、終戦時に残存していた機体数は海軍の機種の中では最も多かった。

要目(K5Y1)・翼幅:11.00 m・全長:8.05 m・全高: 3.20m・翼面積: 27.7m²・全備重量: 1,500 kg・エンジン: 日立「天風」空冷9気筒星型・出力(離昇):340Hp・最高速度: 210km/h
 上昇率:3,000m まで13.5min・最高到達高度: 5,700m・航続距離: 1020km
 武装:7.7-mm機銃×2・30 kg爆弾×2・乗員:2名

4. 航空機産業の協力工場

航空機の生産は、きわめて精度の高い部品、材料の科学技術を必要とする総合工業である。戦時状態で推移した昭和の20年間は短期間の内に質と量を並行して増産が要請された。各社は自工場の設備拡充に懸命の努力を払うと同時に、社外工場の増産についても努力した。この社外利用としての子部品工場が協力工場である。**有限会社 小松航空機製作所は富士飛行機株式会社の協力工場であり、第一軍需工廠第三製造廠の協力工場であった。**航空機会社は陸、海軍によって別個に行政され管理されていた。

5. 海軍小松航空基地・海軍航空隊小松隊の歴史

昭和18年(1943)4月	旧海軍・舞鶴鎮守府の飛行場として建設開始 小松飛行場の建設が始まる。
---------------	---------------------------------------

昭和 19 年 (1944) 9 月 01 日	海軍航空隊・小松隊開隊。種別 練習隊、予科練。 練習航空隊に指定、予科練教育の航空隊となる。隊員は美保空、奈良空の甲種飛行予科練習生、約 4300 名で編成。
昭和 19 年 (1944) 9 月 20 日	滑走路がほぼ完成し豊橋海軍航空隊の退避飛行場となる。
昭和 19 年 (1944) 11 月	東西 1500m と南北 1700m、2 本の滑走路が完成。 海軍攻撃隊 2 個中隊が常駐。
昭和 20 年 (1945)	神雷部隊の諸隊が移動した。
昭和 20 年 (1945) 5 月 05 日	山陰航空隊開隊。(原駐基地、小松航空基地)
昭和 20 年 (1945) 6 月 30 日	海軍航空隊・小松隊、教育を終了し閉隊
昭和 20 年 (1945) 8 月 22 日	神雷部隊の解散式。一式陸攻で出身地別に帰郷したのが小松基地での神雷部隊最後の飛行。
昭和 20 年 (1945) 8 月 24 日以降	日本国籍の一切の航空機の飛行禁止。
昭和 20 年 (1945) 11 月 15 日	山陰航空隊閉隊。(原駐基地、小松航空基地)
昭和 20 年 (1945) 11 月	小松飛行場は米軍に接收され、米軍補助レーダー基地となる。
昭和 33 年 (1958) 02 月	米軍の接收解除。日本に返還。
昭和 34 年 (1959)	航空自衛隊小松基地隊発足。
昭和 36 年 (1961)	小松空港開港。民間共用開始。 第 6 航空団編成はじまる。第 4 飛行隊 (F-86F) 千歳基地から移駐。第 8 飛行隊 (F-86F) 松島基地から移駐。

6. (株)小松航空機製作所製・陸上爆撃機「銀河」の主翼端

石川県立航空プラザ所蔵の旧海軍の最新鋭爆撃機「銀河」の主翼端の両翼部(一対)である。全木製。合板張りに布を張りペイントで塗り固めている。写真は右と左の翼端部分である。実機に装着される前の新品である。(株)小松航空機製作所(小松市大領中町イ 191 番地)で製作されたものである。工場跡地(小松木工有限会社 2 階倉庫)から発見された。現存する唯一の「銀河」の主翼端である。材質は檜材、外板は合板に絹張り。製品は箱詰めにされ親会社である石川県金野村「^{かねのむら}第 121 支廠小松工場」へ納入されていた。



「一式陸上攻撃機」[G4M] 陸上爆撃機「銀河」

製作年 1942～1945 種類 量産品

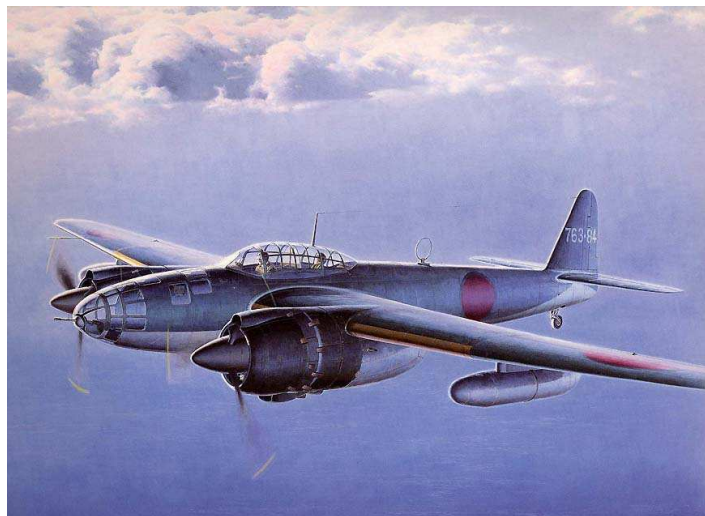
調査研究団体 社団法人 日本航空宇宙工業会

石川県立航空プラザ所蔵(小松市安宅新町丙 92 番地・小松空港前)

6.1 陸上爆撃機「銀河」

銀河十一型 (P1Y) は中島飛行機の傑作エンジン「誉」を搭載し、5000km を超える長大な航続距離と戦闘機並みのスピード、雷撃・水平爆撃・急降下爆撃が可能な強度と優れた操縦性を持つ傑作機だった。1942 年 1 号機が完成し飛躍的な高性能が確認され量産が決定されたが、その後、誉エンジンの不調から制式化が遅れ、昭和 18 年 8 月から終戦迄に中島飛行機小泉製作所で 1,002 機製作した。銀河十六型 (P1Y2) は川西航空機で 96 機生産された。初期の試作機は予定通りの性能を得ていたが、実戦の段階では戦時下の物資の品質低下が著しく、量産の誉の不調が続き稼働率は良くなかった。特に油圧系統が複雑で過熱やオイル漏れに悩まされた。しかし、優れた性能とその優美な姿は、大戦後、英国の航空誌に「驚くほど洗練された設計。時速 350 マイルの世界最高速爆撃機」という記述が載ったほどである。十五試双発陸上爆撃機の試作 1 号機は昭和 17 年 6 月に完成し、最大速度 556km/h と、従来の日本の爆撃機に比して飛躍的な性能であった。海軍ではそれまでの爆撃機の運用を「銀河」と、開発進行中の 4 発の大型陸上攻撃機の「連山」の 2 機種に絞ることを決定し、中島飛行機小泉製作所を生産工場として大量生産を企図した。

終戦後の復興において、生き残った技術者たちは翼を失ったことから、中島飛行機を改称した富士産業 (後の富士重工業) において 135cc, 2 馬力のラビットスクーターを開発した。その試作車の車輪はこの銀河の尾輪のストックを用いたという。(量産仕様は異なる)



海軍空技廠 陸上爆撃機「銀河」11 型 (P1Y1) [旧日本・海軍]

イラスト：小池繁夫氏 1993 年カレンダー掲載 Illustrated by KOIKE, Shigeo

全幅：20.00m、全長：15.00m、総重量：10,500Kg、最大速度：548km/h

発動機：星型 2 列 18 気筒「誉」12 型 1,825 馬力×2 武装:13mm 機銃 (前旋×1、後旋×2)

爆弾：800kg×1 または 500kg×2 乗員:3 名 初飛行:1943 年 8 月

7 まとめ

敗戦当時、軍需産業である航空機産業に関連する資料は政府の命により焼却・散逸された。戦後になり各方面で有志達が四散した資料を探し出し集成に努力され発表された労作がある。今回の報告書が(株)小松航空機製作所に関する初めての報告である。

- ① 実家に隣接する小松木工有限会社（代表取締役 丸谷八郎：父）の2階倉庫にあった主翼端が、**（株）小松航空機製作所で製作された旧海軍の最新鋭爆撃機「銀河」の主翼端**である。
- ② 昭和51年に父（八郎）が死去し小松木工有限会社の会社整理は昭和53年と記憶している。母（烈子）が野村吉男氏（叔父）に主翼端の処理を相談し小松自衛隊へ電話したところ、直ぐに引取に来社されたと聞いている。父が宇治川電気株式会社（関西配電）を依頼退社したのは昭和19年11月である。有限会社 小松航空機製作所へ入社するための依頼退社である。
- ③ 集合写真の撮影年度は、**中島飛行機株式会社半田製作所が石川県金野村「第121支廠小松工場」へ疎開し、小松工場製第1号機の彩雲（艦偵C6N1）が完成を祝う**4月30日の開所式を受けて、有限会社 小松航空機製作所第二工場の竣工式が挙行された記念写真であると推定する。小松航空機製作所第二工場は小松市大領中町イ191番地の本社工場に隣接していたと推定している。有限会社から株式会社への変更は、集合写真以降となる。受注先が2社となり経営安定化との判断であろう。
- ④ 富士飛行機の設立は昭和14年（1939年12月）である。設立当初の本社は東京・蒲田にあった。大船工場は昭和16年（1941年12月）に設置され、昭和17年（1942年5月）に本社機能が大船に移転している。富士飛行機の本社所在地は昭和17年5月以降は「鎌倉郡深澤村山崎1100」である。
- ⑤ 「秋水」（J8M1）は海軍がB-29の要撃用に試作した我国唯一のロケット推進局地戦闘機である。生産工場として、三菱、日飛、富士飛行機、日産取島工場が予定されていた。小松航空機製作所での秋水（J8M1）の部品製造は確認できなかった。

8 謝辞

平成20年11月18日に、石川県立図書館 利用サービスグループ 調査相談担当 池田様から、**（株）小松航空機製作所**に関する調査の為の基本情報をいただきました。富士飛行機株式会社の本社所在地について、11月25日に横浜市中央図書館調査資料課調査係 E-mail レファレンス担当様より報告をいただきました。11月26日に小池新太郎様より富士飛行機株式会社検査部第二検査課で使用していた図面等についてご指導いただきました。

9 参考文献

- ① 『日本航空史 昭和前期編』昭和50年 財団法人 日本航空協会
- ② 『日本航空機総集全八巻』1980 出版協同社
- ③ 『横浜市史 II』2下356 富士飛行機
- ④ 『昭和19年(1944)1月17日付の大阪朝日新聞「軍需会社第一回分百五十社きょう指定 生産責任者は二週間内に決定 令書交付式」』
- ⑤ 『日本航空機総集 第五巻 中島篇』1963 出版協同社
- ⑥ 『小松航空プラザ』 <http://homepage3.nifty.com/ki43/heiki3/komatu/komatu.html>
- ⑦ 『国立科学博物館・産業技術の歴史』
<http://sts.kahaku.go.jp/sts/detail.php?&key=100710221002&APage=153>
- ⑧ 『ウィキペディア (Wikipedia)』
- ⑨ 『海軍空技廠 陸上爆撃機「銀河」11型(P1Y1)』
<http://www.ne.jp/asahi/airplane/museum/c1-pln3/FR048.html>
- ⑩ 『九三式中間練習機』
<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E4%B9%9D%E4%B8%89%E5%BC%8F%E4%B8%AD%E9%96%9>

3%E7%B7%B4%E7%BF%92%E6%A9%9F

- ⑪ 『日本航空史カレンダー』 http://www.kanto-match.co.jp/200901_tsu.html
- ⑫ 『中島飛行機 物語』 <http://www.ne.jp/asahi/airplane/museum/nakajima/naka-cont.html>
- ⑬ 『油断の幻影―技術将校の見た日米開戦の内幕』 1985 時事通信社 p. 208)
- ⑭ 『生き残り放談』 上村英輔 (当時、石油統制会理事、後、日本石油社長) 1971 石油春秋社
- ⑮ 『米国戦略爆撃調査団文書：太平洋地域調査報告書および作成用資料』 国立国会図書館蔵書
http://www.ndl.go.jp/jp/data/kensei_shiryo/senryo/USB_13_41.html
- ⑯ 『日本軍用機事典 海軍篇 1910～1945』 野原茂 2005 イカロス出版
- ⑰ 『第二次世界大戦 軍用機ハンドブック 日本篇』 松崎典一 1997 原書房
- ⑱ 『日本海軍航空史 (3) 制度・技術篇』 昭和 44 年 日本海軍航空史編纂委員会 時事通信社
- ⑲ 『富士飛行機』 <http://www.hat.hi-ho.ne.jp/koikedenki/fujihikou.html>
- ⑳ 『神奈川県工場防空研究会要覧』 昭和 18 年 (1943) 5 月 神奈川県工場防空研究会
- 21 『神奈川県工場名鑑』 昭和 22 年 (1947) 度版 神奈川県労働部監督課／編
- 22 『富士飛行機株式会社・企業報告第 11 号；機体』 『米国戦略爆撃調査団太平洋戦争白書 第 12 卷 航空機部門』 1986 日本図書センター