

日本陸軍航空史（その 15）
～南方攻略に伴う航空運用(1)～

1 はじめに

『日本人が知ってはならない歴史』と『続 日本人が知ってはならない歴史』(若狭和朋(わかさかずと)著 (株)朱鳥社)を読みました。『続』の内容の一端を御紹介します。

日露戦争は、年間予算 2 億 3 千万円の我が国にユダヤ人が 18 億円の大金を貸してくれたから勝ったのに、戦後、満洲鉄道の共同経営をもちかけた米国ハリマン(ユダヤ人)の提案を外務大臣小村寿太郎が拒絶した／明治 42 年(1909 年)にノックス国務長官が南満洲鉄道の共同管理を提案したが、日本が拒絶し日米関係が悪化した／ルーズベルト(ユダヤ人)は、ハルが書いた穏当な『ハル・ノート』をチャーチルや蒋介石に見せて激怒させ、日本だけにハリー・ホワイト(ソ連のスパイ)が書いた厳しい『ハル・ノート』を手渡した／米国が日本の外交暗号の解読に成功したのは大正 9 年(1920 年)で、それ以降、解読され続けていた／「暗号は解読されていたが真珠湾とまではバれていなかった」というのは誤りで、日本海軍の暗号 29 システムはすべて解読されていた(米国は真珠湾攻撃を知っていた)／米艦隊司令官・ウォルター・アンダーソン少将は「ハワイには知らせるな」と言い、『真空の海』(日本機動部隊の通路の北太平洋を『真空海域』と指定)に蓋をし、ハワイに向う日本艦隊を手厚く保護した²⁾。



真珠湾のアリゾナ記念館と戦艦ミズーリ
右の上下は、その拡大写真
(2008 年 5 月 筆者撮影)

今回は、昭和 17 年 1 月末ころまでの南方作戦における航空運用の概要について述べます。

2 南方作戦における初期の陸軍航空運用¹⁾

(1) 陸軍航空運用の根本方針¹⁾

南方作戦における陸軍航空運用の根本方針は、「東亜の米英蘭航空兵力を滅殺するとともに、上陸軍の作戦に協力する」というもので、制空権の獲得と地上作戦協力を同等視する用兵思想でした。

比島及びマレー方面の対米英航空作戦第一撃は両方面同時に行い、上陸はその後というのが望ましかつたのですが、マレー方面は、距離があることと、英軍の航空基地がかなり分散しているために、奇襲上陸が航空撃滅戦に先立って行われました。

(2) 今後の航空作戦要領の検討¹⁾

12月12日の『南方軍松前参謀メモ』には、次のように記されています。

1 第3飛行集団のマレー半島躍進要領

第3、第12飛行団をマレー半島西岸のケダー州に躍進させ、その後に南部仏印の第7飛行団をなるべく早くコタバル地区に躍進させる。第7飛行団の躍進完了次第、戦爆協同してシンガポールを攻撃する。

2 第10飛行団の指揮系統

第10飛行団は、後方補給の見通しがつき次第、第3飛行集団長の指揮からはずし、第3飛行集団をマレー、スマトラ、ジャワ作戦に専念させる。

3 第5飛行集団のタイ国方面転進準備

タイ国転進には地上勤務部隊の展開、補給準備、飛行機の整備等の準備事項が多い。現在、転進時期は明示できないが、逐次準備させる。転進後の部隊配置は、重爆隊をプノンペン地区と予定し、ビルマ方面、シンガポール方面のいずれにも機動運用できるようにする。

3 バンコク方面航空作戦基盤の推進¹⁾

(1) 進駐交渉の難渋¹⁾

タイ国は中立を表明しており、12月8日零時、タイ国駐在の外交機関を通じ、日本軍の進駐について交渉を始めましたが、難渋しました。

第10飛行団はクラコール、シエムレア地区に展開し、偵察飛行をしていましたが、12月8日午前7時に第15軍の先遣隊が国境を突破する際、軍から飛行部隊の派遣を要請され、威力偵察のために飛行第77戦隊の軽爆9機と飛行第31戦隊の軽爆9機が出動しました。しかし、第77戦隊機はタイ国軍戦闘機3機の邀撃に遭い、止むを得ずこれを撃墜します。8日1130

ころ、平和進駐交渉が妥結しますが、昼過ぎまでは、日タイ両国の衝突が続きました。

(2) 第10飛行団のタイ国進駐と対ビルマ航空作戦準備¹⁾

第10飛行団は第5飛行集団所属ですが、マニラ攻略までは第3飛行集団の指揮下に入っていました。同団の飛行部隊には、独立飛行第70中隊(司偵)、飛行第77戦隊(戦闘)、飛行第31戦隊(軽爆)、飛行第62戦隊(重爆)がありました。

第10飛行団は12月13日までにドムアン飛行場に躍進し、19日には飛行第31戦隊をロップリー飛行場に推進させました。



タイ国方面飛行場概要図¹⁾

(3) 対ビルマ航空作戦開始¹⁾

ビルマには、ラングーン、モールメン、マグエの各飛行場に、爆撃機約 10機～15機、戦闘機約 70～80機、合計約 80機～100機が配備されていると見積もられていました。さらに、インドには約 200機が配備されていると見積もられていました。

第 15 軍の宇野支隊(歩兵 1 団連隊基幹)は、12 月 8 日、タイ南部のプラチャップキリカン、チュンポン及びバンドンに上陸し、それぞれの地域の飛行場を占領します。そして 9 日、シンゴラの第 12 飛行団から飛行第 11 戦隊(97 戦)が飛来し、ビルマ領最南端の飛行場で、ビルマとマレーの中継基地たる、ビクトリア・ポイントを攻撃します。そして、宇野支隊は 12 月 14 日に同地を占領します。

また、「タボイ飛行場に大型機 1 機、中・小型機約 30 機、メルギー飛行場に大型機 1 機、小型機約 17 機発見」の偵察情報がありましたが、12 日と 13 日の攻撃は空振りに終わりました。

4 マレー進撃とラングーン航空撃滅戦¹⁾

(1) 初期の戦果と戦力の状況¹⁾

英軍は開戦まで日本の航空部隊の戦力を、欧州諸国の空軍よりはるかに劣勢だと思い込んでいましたので、緒戦の大損害は思いも寄らせませんでした。陸軍の開戦二日間の戦果は、第 3 飛行集団の報告では「撃墜・撃破 110 機」、第 5 飛行集団の報告では「残存米航空機数 64 機」というものでした。

開戦時、マレー方面の英軍機数は 158 機、比島方面の米比軍機数は 268 機と見積もられていましたので、南方軍総司令部は少なくともマレー英軍機の三分の一以上、比島米比軍機の二分の一以上を撃滅したと判断しました。

既述したように、12 月 10 日には、マレー沖海戦が行われ、海軍の 1 式陸攻と 96 式陸攻が戦艦プリンス・オブ・ウェールズとレパルスを雷・爆撃で沈め、全世界に衝撃を与えました。



[三菱 1 式陸上攻撃機 G4M1 型]

全幅：24.88m、全長：19.97m、全備重量：9,500kg、発動機：三菱『火星』11 型空冷星型複列 14 気筒 1,530HP×2、最大速度：428km/h、航続距離：4,287km、武装：7.7mm 機銃×4、20mm 機銃×1、魚雷/爆弾：800kg、乗員：7 名。



[三菱 九六式陸上攻撃機力-15/G3M1 型]

全幅：25.00m、全長：16.45m、全備重量：7,642kg、発動機：三菱『金星』3 型空冷星型複列 14 気筒 910HP×2、最大速度：348km/h、航続距離：4,400km、武装：7.7mm 機銃×3、魚雷/爆弾：800kg、乗員：5 名。

海軍の 1 式陸攻(上)と 96 式陸攻(右)⁵⁾

マレー方面における陸軍航空機の損失は開戦二日間で 31 機でしたが、狭い飛行場と滑走路の不良などによって、地上での事故が増加し、12 月 15 日には損失機数が 59 機となりました。損耗が最も多かったのは戦闘機の 21 機(うち 97 戦が 11 機)で、次に 97 重の 15 機でした。

第3飛行集団の機種・機数(昭和16年12月15日現在)¹⁾

飛行団(団長・基地)名	飛行部隊名	機種	機数(機)
第3飛行団 (少将・遠藤三郎) (ナコン)	飛行第59戦隊	1式戦	18
	飛行第75戦隊	99双軽	26
	飛行第90戦隊	〃	32
	飛行第27戦隊	99襲撃	28
	第15独立飛行隊 (独立飛行第51中隊欠)	百式司偵 97司偵	2 5
第7飛行団 (少将・山本健兒) (主力 南部仏印)	飛行第64戦隊	1式戦	26(コタバル)
	飛行第12戦隊	97重	25
	飛行第60戦隊	〃	41
	飛行第98戦隊	〃	42
	独立飛行第51中隊	百式司偵 97司偵	3 5
第10飛行団 (少将・廣田 豊) (主力 ドムアン)	飛行第77戦隊	97戦	38
	飛行第31戦隊	97軽爆	32
	飛行第62戦隊	97重	23
	独立飛行第70中隊	97司偵	7
第12飛行団 (大佐・青木武三) (シンゴラ)	団司令部	97戦 97輸	4 1
	飛行第1戦隊	97戦	36
	飛行第11戦隊	〃	31
	飛行第81戦隊	百式司偵 97司偵	12 7
	合計		

(2) ジットラ陣地の突破¹⁾

タイ・マレー国境近くのジットラ陣地(ジットラ・ライン、小マジノ線)には、英・印軍の第6・第15旅団の6,000人、戦車90両が配置され、堅固な防御陣地を構築していましたが、第25軍第5師団の佐伯挺身隊581名が豪雨の中、桶狭間よろしく12月12日未明から夜襲をかけると、12日の午後5時には英・印軍が撤退、捕虜1,000人、鹵獲した兵器は、砲51門、重(軽)機関銃50挺、装甲車・自動車等210両という大戦果を挙げました。12月13日には地上軍がアロルスター飛行場を占領しました。

第25軍には、第83独立飛行隊(軍偵2コ中隊、直協1コ中隊)が指揮下にいましたが、開戦に間に合わず、同飛行隊進出までのつなぎ役として、飛行第27戦隊の襲撃1コ中隊が配属されていました。襲撃中隊は、アロルスター以北の敵の動きを報告し、師団の作戦指導に密接に協力しました。

(3) 第3飛行団の第25軍配属問題¹⁾

12月19日にスンゲイパタニに進出した第3飛行団長・遠藤三郎少将は、シタムキリに第5師団長・松井太久郎中将を訪問し、地上作戦に関する調整を行いました。そこには、大本営の櫛田正夫大佐と同作戦課航空班長・久門有文中佐がいました。

翌日、久門中佐はプノンペンに第3飛行集団司令部を訪れ、「第25軍が、コタバル及びジットラの戦闘以来、第3飛行集団の地上作戦協力に強い不満を持っている」として、「一時、第3飛行団を第25軍に配属したほうがいい」という意見を述べますが、大本営の結論は「現状で差し支えない」というものでした。理由は、次のとおりです。



第3飛行団長
遠藤三郎少将¹⁾

①航空補給補充等の処理能力のない地上軍に飛行団を配属しても適切な戦力発揮ができず、そ

のような用法は、むしろ無責任となる。②航空部隊の能力発揮には波があり、コタバル、ジトラ付近の地上作戦時は、全力をあげて制空権獲得に努力し、地上作戦協力は二の次にならざるを得なかった。また、当時は飛行集団の主力がマレーに進出できず、地上兵団との連絡も不十分であった。③今後、四、五日もすれば、空地通信の改善、マレー西岸の飛行場整備等により、地上作戦協力が強力に実行できるはずである。

12月22日、第3飛行集団は、司令部をプノンペンからスンゲイパタニに移します。

(4) ラングーン航空撃滅戦¹⁾

○ 12月23日の航空撃滅戦

12月21日にビルマ攻略戦が開始され、12月23日にラングーン航空撃滅戦が始まりました。この日は、1230に第10飛行団がミンガラドン、1250に第7飛行団がラングーン市街を爆撃するよう計画されました。

・ 第10飛行団

飛行第62戦隊(97重)15機、飛行第31戦隊(97軽爆)27機、飛行第77戦隊(97戦)30機の戦爆72機がラングーンに向いましたが、約30機のスピットファイアの邀撃を受け、また、高射砲にも撃たれます。そして、1223にミンガラドン飛行場を爆撃し、大型機4機を爆破しましたが、追撃戦闘機にやられ、5機が自爆しました。ただし、こちらも、敵戦闘機14機(うち不確実4機)を撃墜しています。

飛行第77戦隊は、速度の遅い飛行第31戦隊の軽爆を掩護して前進し、ミンガラドン飛行場に着いたときに約20機の敵戦闘機の邀撃を受けましたが、軽爆は、大型機3機炎上、小型機3機を破壊し、燃料庫を炎上させて、全機帰還しました。また、第77戦隊の97戦は空戦により、スピットファイア7機、バファロー2機を撃墜し、さらに地上の中型機1機を撃破し、1500全機帰還しました。



第10飛行団長
廣田 豊少将¹⁾

・ 第7飛行団

飛行第60戦隊(97重)27機は0935にプノンペン飛行場を離陸し、1050ドムアン上空に達しますが、飛行第98戦隊(97重)18機がすでに同飛行場から先に離陸していたため、空中集合することなくラングーン港を目指しました。しかし、第98戦隊機がラングーン上空に来ると、すでに敵戦闘機が待ち構えていて、応戦のために港湾や船舶を爆撃できず、止むを得ず総督政庁、郵便局、電信電話局付近を爆撃しました。この際2機が自爆しました。

その1~2分後、第1中隊長・渥美少佐機が、後上方から敵機の乱射を浴び、同乗していた戦隊長・臼井茂樹大佐が戦死されました。食い下がる敵戦闘機に対して戦隊もよく応戦し、撃墜16機(うち不確実4機)の戦果を挙げました。

いっぽう、第60戦隊がラングーンに入ったときにはまったく静穏そのもので、碇泊中の中型輸送船を爆撃しましたが、至近弾2~3発のみでした。その後、敵戦闘機2機の攻撃を受けましたが、全機無事に帰還しました。



第7飛行団長
山本健児少将⁷⁾

・ 第一撃後の作戦指導

菅原集団長がドムアンに着いたときに重爆隊が帰還し、被害が予想以上に大きかったことから、

集団長は報復攻撃を企図して、サイゴンに控置していた**独立飛行第 47 中隊**(『鐘馗』装備の『空の新撰組』)を集団の指揮下に入れるよう意見具申をしました。また、97 戦だけでは弱いと見て、第 7 飛行団長に**飛行第 64 戦隊(加藤隼戦闘隊)**を直ちに呼び寄せるよう命じました。

南方軍総司令部の**阪口総参謀副長**と**松前参謀**は 24 日 1900、作戦指導のために**バンコク**に来て、「ビルマは支作戦正面であり、無理な戦闘を続けた場合は損耗が増えるばかりなので、敵戦闘機を撃滅するためには、戦闘機のみを指向するのが適当である」と述べますが、飛行集団と飛行団の参謀は、「すでに第 2 次攻撃の命令を下達しているので、あとは集団に一任されたい」と押し切りました。

○ 12 月 25 日の航空撃滅戦

・ 第 7 飛行団

12 月 25 日 1130、ドムアン上空を発進した**飛行第 12 戦隊**の 97 重 27 機、**飛行第 60 戦隊**の 97 重 36 機、**飛行第 64 戦隊**の隼 25 機は、高度 4 千メートルで**ラングーン**に向かいました。先頭の**第 12 戦隊**が**ラングーン**河口付近にさしかかったとき、**戦隊長**搭乗の**草刈第 1 中隊長**機が機関故障を起こし、**草刈**機は隊列を離れようと、約 500 メートル降下しました。しかし、**隊長**機の故障を知らない各編隊は、一様にこれに従ったため、元の高度に復帰したときには、すでに**第 60 戦隊**が先に行っていました。



ラングーン港爆撃(右側が北)¹⁾

しかも、**第 60 戦隊**は高度 6 千メートルまで上昇したため、今度は、高度を上げなかった**第 12 戦隊**が先に爆撃態勢をとり、**ラングーン**市の**発電所**を爆撃して帰路につきました。このころから、**敵機 20 機～30 機**の攻撃を受け、**掩護**の**第 64 戦隊**は激しい空中戦を展開しましたが、**第 12 戦隊**は、**自爆 3 機**、**不時着 1 機**、**機上戦死 2～3 名**の損害を出しました。いっぽう、**第 60 戦隊**は **1400**、**ミンガラドン**飛行場を爆撃し、**帰途**、**敵 4～5 機**から攻撃され、**若干機**が被弾しましたが、**全機**ドムアンに帰還しました。

飛行第 64 戦隊は爆撃前に**重爆**両戦隊が分離したため、戦力を二分して**掩護**することは困難と見て、**第 64 戦隊**主力は、まず**第 12 戦隊**を**掩護**しました。しかし、**加藤**戦隊長は、**第 60 戦隊**を心配して、**単機**で**追従**し、これを**掩護**しました。

ところが、**敵**の**戦闘機(バファローと一部ハリケーン)**の大編隊が、我が**第 12 戦隊**に集中して**第 64 戦隊**主力と空戦を始め、**第 64 戦隊**の**全機**が空戦にあたって**掩護**機がなくなった隙に、**敵**の**高速戦闘機**が直接**重爆**を攻撃してきました。この状況を見ていた**加藤**戦隊長は、**単機**、**全速力**で**第 12 戦隊**に追及し、**敵機**を撃破しました。この様子については、前号の『**加藤隼戦闘隊**』で述べたとおりです。

・ 第 10 飛行団

飛行第 62 戦隊(97 重) 8 機はドムアン飛行場、**飛行第 31 戦隊(97 軽)** 27 機は**ロップリー**飛行場、**飛行第 77 戦隊(97 戦)** 32 機は**ラーヘン**飛行場からそれぞれ出発し、**1245** に**ラーヘン**上空、高度 4 千メートルで編隊を組み、**1353**、**ミンガラドン**飛行場を攻撃しました。

上空にはすでに、**トマホーク P-40** 及び**バファロー**約 20 機が占位しており、直ちに空中戦に入りました。戦闘機はよく**掩護**し、**8 機**を撃墜(うち不確実 4 機)しましたが、**3 機**が未帰還となりました。この日も**敵**戦闘機の**追尾**を受け、**飛行第 77 戦隊**の**1 機**が不時着しました。この爆撃により、**小型機 5 機**炎上、**3 機**大破のほか、**滑走路**及び**飛行場施設**に損害を与えました。

○ ラングーン航空撃滅戦の教訓

菅原集団長は 2 回の攻撃でこれを中止し、**シンガポール**作戦に専念することとしました。**英軍**戦闘機の**防空・戦闘能力**や**敵**高射砲の能力を過小に評価していたこと、**集団**の行動に**慎重**さが足りなかつ

たこと等が反省事項として上げられました。そして、今後は**嚴重な戦爆協同**を行うこととしました。また、英軍の戦意が非常に旺盛であり、これによって我が航空戦力に被害が続出したことで、航空作戦の実態を改めて認識しました。

(5) 12月末から1月末までの第3飛行団の第25軍に対する直接協力等¹⁾

12月26日：ペラク河渡河作戦開始。第3飛行団はスンゲイパタニから同日以降地上作戦協力実施。同日、ゲマス及びバツガジャ付近の鉄道及び輸送車両等を攻撃。

27日：2140、ブレンハイム3機が約30分間にわたりスンゲイパタニ飛行場に来襲し、襲撃機1~2機が被弾炎上、類焼によって襲撃機7機が焼失、輸送機及び司偵各1機が大破、受弾機40数機、小破24機という大損害を被る。

28日：第3飛行団長・遠藤三郎少将は、士気を鼓舞するために、前夜やられた飛行第27戦隊の残存機2機を地上部隊協力のために出動させるが、1機が未帰還となる。

また、1650、隼7機(飛行第59戦隊)

及び双軽18機(飛行第75戦隊)でメダン飛行場を攻撃し、在地の大型機1機、小型機3機及び格納庫、弾薬庫を爆砕・炎上させ帰還。

夜間またもやスンゲイパタニが空襲され、軽爆1機炎上、1機半焼の被害。

29日：飛行第59戦隊(隼)及び飛行第90戦隊(99双軽)はクルアン飛行場を攻撃し、飛行第75戦隊(99双軽)は侘美(たくみ)支隊支援のため、クワンタン方面に出撃。

2100、飛行第75戦隊の森谷機が初のシンガポール爆撃実施。

30日：第5師団がカンパル方面の敵攻撃を企図するや、第3飛行団は、同方面の敵車両十数両を炎上させ、クラン方面で千トン級船舶、ムルト方面で6千トン級船舶を各1隻、破壊炎上させる。ワンタン方面では、第3飛行団の一部が、自動貨車約30両を爆砕。

31日：第5師団はカンパル西南西地区に進出、第3飛行団はこれに協力し、自動車数両、高射砲1門、高射機関砲5門などを破壊制圧し、さらに、マラッカ海峡で3千トン級船舶1隻を炎上させる。侘美支隊は早朝、頑強に抵抗する敵を撃破してクワンタンに突入。

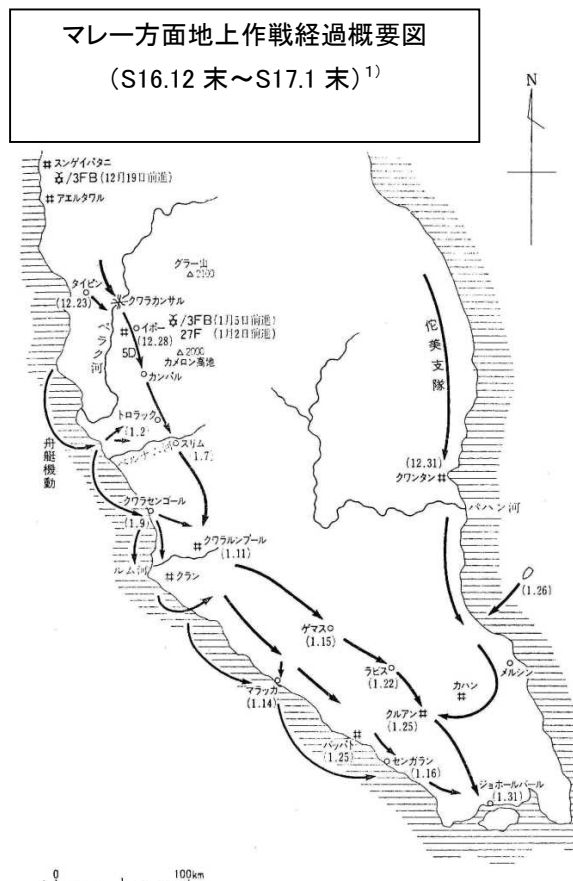
1月2日：飛行第27戦隊がイポー飛行場に進出。比島では、この日にマニラが陥落。

3日：第3飛行団の休養日に予定されていたが、カンパル方面の敵退却の報に接し、同団は全力で地上部隊の支援開始。

4日：第3飛行団はスリム付近で、自動車13両炎上、マラッカ海峡で3千トン級船舶1隻炎上の戦果を挙げる。

5日：飛行第75戦隊が0230から天明まで、クルアン飛行場を反復攻撃して敵機を拘束し、飛行第59戦隊及び飛行第90戦隊が天明に攻撃を行い、6機炎上、9機撃破。第3飛行団指揮所をイポー飛行場に推進。

飛行第27戦隊は、スリム付近を退却中の敵に対して10次にわたる攻撃を行い、自動貨車



38 両、装甲車 11 両、高射砲 3 門、兵舎 2 棟を破壊(スリムの戦闘)。

8 日： 軽爆戦隊の一部をイポー飛行場に推進し、飛行第 90 戦隊がクラン飛行場を爆撃。

9 日： 「シンガポールに敵機約 160 機集結」の報に、菅原集団長はクワンタン飛行場に第 12 飛行団を緊急展開させ、シンガポール攻撃準備をさせる。

10 日： 0400 ころ、敵機 2 機がイポー及びスンゲイパタニに来襲し、1 式戦、97 戦各 1 機が炎上。第 3 飛行団はマラッカ付近で 3 千トン級貨物船 1 隻を炎上、潜水艦 2 隻を大破させ、また、マラッカ北方タムピン東方で列車等を攻撃転覆させる。

11 日： 第 3 飛行団は第 25 軍の追撃戦闘に密接に協力、タムピン東方で鉄道を遮断し、機関車、貨車、列車等を爆砕。シンガポール行きの鉄道を完全に遮断された敵は、マラッカから海上逃走を企図か、列車でマラッカに集中。第 3 飛行団は、スレンバン及びマラッカ停車場を攻撃するとともに、主力をもってマラッカ付近の敵船舶を攻撃し、貨物船 3 隻にそれぞれ命中弾 2～3 発を与える。



シンガポール攻略作戦¹⁾

(6) シンガポール航空撃滅戦¹⁾

1 月 6 日、スンゲイパタニの第 3 飛行集団司令部において、各部隊の作戦主任者を集めて、『航空作戦計画』の説明と作戦研究が行われました。

シンガポール地区にあるセンバワン、カラン、セレーター及びテンガーの各飛行場には、それぞれ 30 機～40 機の航空機が認められ、照明灯 70 基、高射砲 120 門～200 門が配備されていると見積もられました。

8 日、南方軍は第 3 飛行集団長に対し、ビルマ方面敵空軍の撃滅及び第 15 軍に対する作戦協力等の任務を解き、集団に配属中の第 10 飛行団、第 40、第 97 飛行場大隊、航空通信第 1 聯隊の一部(有線、無線各 1 中隊)及び集団隷下部隊である第 7 航空地区司令部、第 15 飛行場大隊、第 9、第 29 飛行場中隊、野戦高射砲第 36 大隊、兵站自動車第 90 中隊、陸上勤務代 80 中隊が、比島からタイに転用される第 5 飛行集団の指揮下に移され、これらの部隊がビルマ方面の航空作戦に参加することになりました。

シンガポール攻撃のためには、クワンタン飛行場(シンガポールまで直距離で 250 キロ)に航空資材を集積する必要があり、南方軍の鈴木京参謀が中心となって、機帆船 4 隻に航空燃料、弾薬、食料等合計 200 トンを積んで、コタバルからクワンタンまで、敵の攻撃を受けつつ決死の覚悟で運びました。

○ 第 1 撃の部署と攻撃の状況

ラングーン攻撃の教訓から、「爆撃戦力を少なくし、戦闘機だけで敵戦闘機を攻撃し、その後爆撃するのが有利である」との意見が多く、結局『戦主爆従』の部署となりました。

指揮関係については、「第 12 飛行団長に、戦闘機の全部と一部の重爆を含めて統一指揮をさせよう」という意見がありましたが、「飛行団の団結と面目を重視」する意見により、第 7 飛行団と第 12 飛行

団は協同進攻することとされました。

1月12日0715、菅原集団長はシンガポールに対する第1撃を命令しました。そして、両飛行団は、1000ころにシンガポールに進入、バファロー十数機と遭遇、10機を撃墜して無事帰還しました。

これより前の12日早朝、イポーには飛行第64戦隊と第59戦隊の隼42機が待機しており、第64戦隊長の統一指揮で行動するようになっていました。しかし、集団の攻撃命令はなかなか出ず、加藤戦隊長は独断で出撃を命じ、飛行第60戦隊の重爆30機によるシンガポールのテンガー飛行場爆撃を掩护しました。この日は、飛行場北側施設と地上の大型機数機を爆撃して帰還しました。

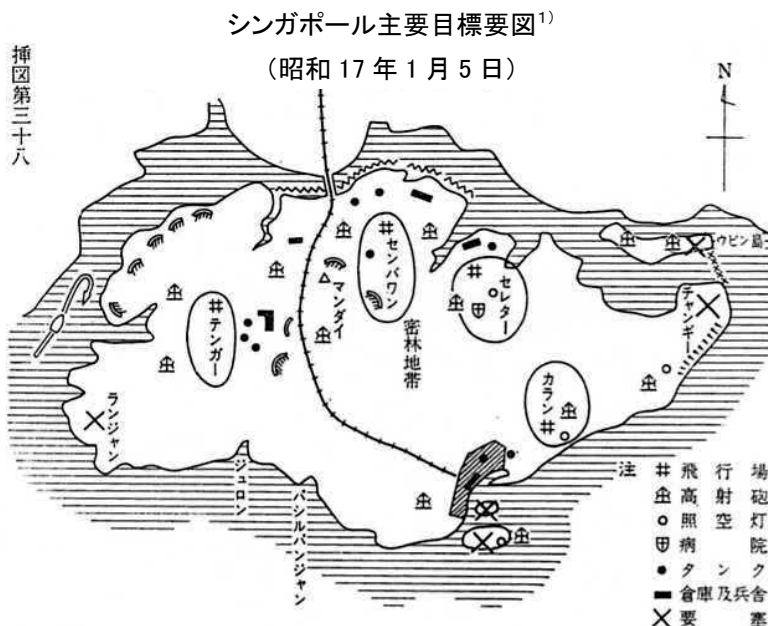


第12飛行団長
青木武三大佐¹⁾

○ 第2撃の状況

第1撃から帰還した第7及び第12飛行団は、直ちに第2撃に出動し、重爆30機が隼や97戦とともにテンガー飛行場を攻撃、バファロー6機と交戦し、3機を撃墜しました。

集団長は、予想外に少ない戦果に鑑み、敵は決戦を回避していると判断、第3撃は予定どおり行が、今後は航空撃滅戦と並行してシンガポールの要地攻撃も行うよう指示しました。



○ 第3撃以降の状況

1月13日0715、第3飛行団飛行第75戦隊の双軽1機はテンガー飛行場を爆撃、2機を炎上させました。また、第7飛行団は、重爆1コ戦隊、隼2コ戦隊の約70機で1300、シンガポールに出撃しましたが、下層雲のため市街を爆撃し、その際に現れたバファロー6機のうち、4機を撃墜しました。

シンガポール陥落は2月15日になりますが、これは次号に譲ります。

5 比島進撃と制空権の獲得¹⁾

(1) 第5飛行集団のルソン島展開¹⁾

第5飛行集団は、第4飛行団(飛行第50戦隊、飛行第16戦隊、飛行第8戦隊、飛行第14戦隊)、飛行第24戦隊、第10独立飛行隊(独立飛行第74中隊、独立飛行第76中隊、独立飛行第52中隊)及び第11輸送飛行中隊から成り、主力がアパリ飛行場、一部がビガン飛行場に展開することになりましたが、アパリ飛行場はきわめて狭く、低湿地でもあり、大型機の離着陸が困難だということで、その南方80キロにあるツゲガラオ飛行場を主力の飛行場としました。

(2) 航空優勢の獲得¹⁾

○ 攻撃部署

12月12日1800、小畑集団長は、次のような攻撃部署を示します。

第5飛行集団の攻撃部署(昭和16年12月12日現在)¹⁾

飛行部隊名(機種)		使用飛行場	攻撃(捜索)目標及び任務	使用機数	時刻	摘要
第10独立飛行隊	独立飛行第74中隊(直偵)	ビガン	菅野支隊直協	1	適時	常時ビガンに位置するものとする
	独立飛行第76中隊(司偵)	屏東	1 カガヤン河谷からカバナツアンに至る気象及び敵の状況 2 クラーク及びデルカルメンの敵及び気象の状況	1	0730ころ	
	独立飛行第52中隊(軍偵)	アバリ	田中支隊直協	1	適時	
飛行第24戦隊(97戦)		ビガン	1 デルカルメン 2 クラーク 3 カバナツアン	第1回1中隊 第2、第3回2編隊	払暁 1130 1430	泊地掩護は常時2編隊制空
第4飛行団	飛行第50戦隊(97戦)	アバリ	1 クラーク 2 カバナツアン	各回2編隊	1040 1400	同上
	飛行第16戦隊(軽爆)	佳冬	待機(整備)			
	飛行第8戦隊(司偵、双軽)	〃	タルラック兵営	2中隊	適時	
	飛行第14戦隊(重爆)	潮州	1 クラーク 2 カバナツアン	各回1中隊	1130 1430	
備考	1 飛行第50戦隊は帰還時ビガンで給油することを得、攻撃を終われば約1中隊を残置し恒春に帰還するものとする。 2 同時同目標に進攻する戦爆両部隊は努めて協力するものとする。					

○ 12月13日の撃滅戦

第5飛行集団は、計画に基づき、12月13日から撃滅戦を開始しました。

飛行第50戦隊(97戦)は9機で1030、クラーク飛行場に進入、在地小型機10数機を攻撃しました。また、同戦隊の他の一隊は1300ころ、カバナツアン飛行場を攻撃、さらに他の一部で1445ころイラガン飛行場を奇襲し、小型機5機を炎上させました。

飛行第24戦隊(97戦)は8機をもってデルカルメン飛行場を払暁攻撃し、在地の中型機4機を撃破しました。同戦隊は6機で1100ころ、クラーク飛行場、1400ころカバナツアン飛行場を攻撃しましたが、敵機はいませんでした。また、同戦隊は、延べ24機をもって終日ビガン泊地を掩護しました。

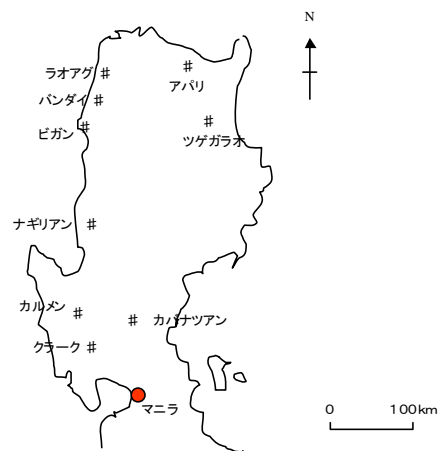
飛行第14戦隊は重爆6機をもって1130、クラーク飛行場を攻撃し、大型機5機、小型機約20機を撃破、反撃してきた米戦闘機1機を撃墜し、さらに1430、重爆6機をもって同飛行場の滑走路と付帯設備を爆砕しました。

飛行第8戦隊は軽爆17機をもってタルラック兵営及び敵軍司令部が所在すると判断されたバギオ付近を水平爆撃しました。

○ 12月14日の撃滅戦

河原第4飛行団長は、14日午前、飛行第50戦隊の97戦11機と飛行第14戦隊の重爆6機をもってデルカルメン飛行場を攻撃しましたが、空地ともに敵機を認めませんでした。

飛行第24戦隊はビガン泊地を掩護するとともに、デルカルメン及びカバナツアンの各飛行場を攻撃しました。



第5飛行集団展開要図(昭和17年1月7日)¹⁾

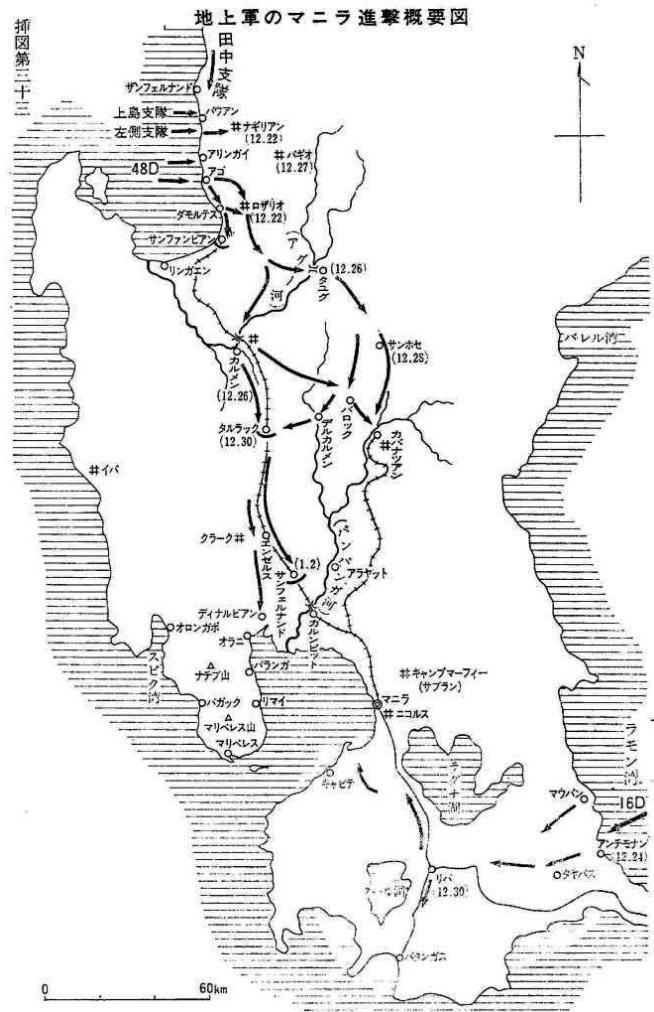
○ 12月15日の戦闘と撃滅戦の戦果判断

飛行第24戦隊は97戦延べ23機、飛行第14戦隊は重爆延べ18機を出動させて、3次にわたってデルカルメン飛行場を攻撃し、小型機約10機撃破と付帯設備の破壊を行いました。

また、飛行第16戦隊の軽爆11機は、飛行第50戦隊(97戦延べ18機)と協同して、デルカルメン及びクラーク飛行場を攻撃し、デルカルメンでは小型機4機及び中型機1機、クラークでは3機を撃破しました。

南方軍は15日までの戦果を、海軍側の「撃墜70機(うち大型4機)、炎上31機(うち大型29機)、大破81機」に集団側を加えて、「撃墜100機、地上撃破252機、総計352機」とし、米軍残存機は、「爆撃機10機、戦闘機約20機程度」と判断しました。

いっぽう、損害は、海軍側が「陸攻10機、零戦23機」、戦死者は「陸攻4組、零戦13名」と報じ、集団側は「97戦18機、99双軽1機、軍偵1機、戦死者8名、負傷者24名(うち重症3名)、行方不明5名」であり、非常に少ない損耗のもとに、予期以上の戦果を収めました。



地上軍のマニラ進撃概要図¹⁾

(3) 第14軍のマニラ攻略支援¹⁾

○ 12月24日～27日の地上作戦直接協力

12月24日、集団直轄の第10独立飛行隊は、第48師団の作戦に協力し、同じく集団直轄の独立飛行第76中隊(司偵)はラモン湾付近の友軍の状況と、リマイ、デルカルメン、クラークの各飛行場を偵察しました。

飛行第8戦隊(軽爆)は、4機でクラーク飛行場の林の中にいた大型機7機、小型機4機を破砕し、3機でラモン湾上陸後の第16師団の戦闘を支援しました。また、飛行第14戦隊(重爆)は、延べ14機でサブラン飛行場を攻撃し、大型機6機、小型機3機を撃破しました。

12月25日、集団はこの日も地上作戦に直接協力するとともに、泊地の掩護を行いました。移動中の敵はどこにも見つかりませんでした。第48師団はアグノ河の渡河点占領を企図して前進し、第16師団はタヤバス山系の西麓を前進しました。軽爆隊は、タルラック及びバキニ停車場を攻撃して、客(貨)車約100両を撃破しました。

12月26日、飛行第8戦隊は、「ニコルス飛行場から比島要人が遁走を企図している」との情報で、4



第14軍司令官
本間雅晴中將⁶⁾

機で同飛行場に急行、大型機 4 機を撃破しました。また、他の 9 機で、リマイ東方にいた 3 千トン級の艦船を撃沈しました。

12 月 27 日、リンガエン泊地に珍しく P-40 が 2 機飛来しましたが、掩護中の飛行第 50 戦隊にあえなく撃墜されました。この日、飛行第 8 戦隊の 7 機と飛行第 14 戦隊の 4 機がニコルス飛行場を爆撃し、大型機 5 機、小型機 1 機を撃破しました。

12 月 19 日以降 9 日間の戦果は、鹵獲 11 機、撃墜 5 機、地上撃破約 45 機と記録されています。いっぽう、我の損害は、軽爆 2 機(自爆、不時着各 1 機)、司偵 1 機(行方不明)の計 3 機でした。

○ マニラ攻略とバターン半島方面の航空攻撃

小畑集団長は、バターン半島方面に退避中の米比軍の退路遮断のために、12 月 29 日、飛行第 16 戦隊(軽爆)に対し、パンパンガ河に架かるアラヤット橋とカルンピット橋の破壊を命じました。同戦隊は、0730、7 機で命中弾を浴びせました。

小畑集団長は、本間第 14 軍司令官に対し、バターン半島方面に移動中の米比軍を攻撃するよう意見具申をしますが、軍司令官は、「敵が全力でバターン半島方面に立てこもるのではなく、有力な残兵は依然マニラ市周辺地域で抵抗する」と判断しました。また、「軍の任務はマニラ攻略であり、もし敵がバターン半島に逃げ込んだとしても、容易に撃破できる」と考えました。

ただし、集団に対しては、バターン半島方面の敵と、敵の指揮中枢と思われるコレヒドール島の爆撃を命じました。

そして 12 月 30 日、飛行第 14 戦隊の 15 機がバターン半島南端のマリベレス市街を爆撃したほか、湾内の船舶 1 隻に命中弾を与えました。また、飛行第 8 戦隊は、バターン半島東岸のトバンに比島国防軍司令部があるとの情報で、同地を爆撃しました。

12 月 31 日、飛行第 8 戦隊は延べ 8 機、3 次にわたりディナルピアン、オラニ地区の自動車群を攻撃して十数両を破壊し、飛行第 16 戦隊は延べ 24 機、8 次にわたってマニラ～カルンピット～サンフェルナンド道を北上する自動車部隊を攻撃して約 60 両を破壊したほか、サンフェルナンド駅で貨車約 70 両を爆砕しました。

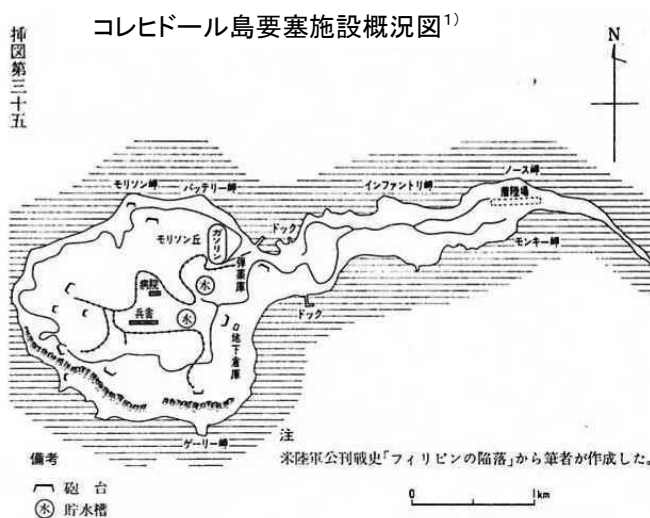
1 月 2 日 1800 ころ、本間軍司令官は一部をマニラ市内に入れて市内施設を確保するとともに、治安の回復に当たらせました。

挿図第三十六



バターン半島敵陣地空中偵察要図¹⁾
(昭和 17 年 1 月 6 日)

挿図第三十五



(4) バターン半島、コレヒドール空襲¹⁾

○ 第1次コレヒドール空襲(12月29日)

飛行第14戦隊(重爆)18機は1200ころ高度5千メートルでコレヒドールに進入、激しい対空砲火を突破して、100キロ弾12発を投下し、飛行第8戦隊(軽爆)22機がこれに続いて同高度から100キロ弾66発を投下しました。

また、飛行第16戦隊(軽爆)18機は飛行第8戦隊に続いて高度千メートルで数方向に分かれて攻撃、50キロ弾108発を無線所、発電所、給水ポンプ及び兵舎等に向けて投下しました。

また、戦闘隊は同島上空を掩護しました。海軍は77機をもってコレヒドール島を爆撃しました。



コレヒドール爆撃⁷⁾

○ バターン半島攻略準備支援

1月1日、第5飛行集団は、全力でバターン半島方面に敗走する米比軍を攻撃しました。飛行第8戦隊は延べ

16機で、ディナルピアン〜カブカーベン間の米比軍車両部隊を爆撃して90両の撃破を報じ、飛行第16戦隊は延べ24機8次にわたり、カルンピット、サンフェルナンド、オラニ、バランガ、リマイなどを急降下爆撃し、貨車20両、自動車13両の破壊を報じました。また、飛行第14戦隊は延べ18機でディナルピアン、バランガを爆撃し、車両約30両の爆砕を報じました。

1月2日、集団長は、戦闘隊をもってリングエン泊地を掩護させ、飛行第16戦隊には一部で対潜警戒をさせるとともに、延べ16機9次にわたってサンフェルナンド南西の車両群を爆撃させました。また、飛行第8戦隊には9機でリマイ飛行場及びカブカーベン飛行場を爆撃させました。

1月3日は天候が悪く、バランガ西方及び南方の車両部隊を爆撃したのみでした。

バターン半島は密林に覆われていて、空中偵察が困難でしたが、1月4日から5日にかけてナチブ山付近の写真撮影をしていた独立飛行第52中隊機が地上から射撃を受けたことで、その煙の位置を基準に根気よく撮影し、ついに同山東北側の陣地を発見しました。残存敵機は徹底して分散、掩蔽されており、各飛行場の対空防御力は強力でした。

バターン半島の攻撃にあたったのは、第65旅団(長:奈良晃中将)でした。同旅団は昭和16年3月に編成され2コ大隊から成る歩兵聯隊が3コで、総人員は7,300名、大部分が予備役で、装備も旧式でした。1月7日、星 駒太郎第10独立飛行隊長は、旅団長に空中写真の提供と旅団司令部への連絡将校派遣を約束し、その後、独立飛行第76中隊(司偵)にバターン半島のバランガ、リマイ、カブカーベン、マリベレスの各飛行場を偵察させましたが、秘匿が巧妙で、敵機は発見できませんでした。いっぽう、独立飛行第76中隊(軍偵)は水平写真、独立飛行第74中隊(直協)は斜写真を撮って、2万分の1の水平連続写真にし、説明を加えて地上部隊の第一線中隊まで配布しました。

1月11日以降、飛行第16戦隊はクラーク飛行場に移動し、バターン半島の残存敵機の攻撃や地上部隊の直接協力を行いました。また、11日にリマイ南飛行場、14日にリマイ及びカブカーベン飛行場、17日にバランガ南方飛行場を爆撃し、付帯施設や滑走路を破壊しました。

また、飛行第16戦隊は12日、バランガ西方にある砲兵陣地を発見、13日、払暁攻撃で多大な戦果を収めたほか、同日には弾薬集積所を爆撃して命中させました。戦隊は、この日以降、常時戦場上空に1コ編隊を在空させ、砲兵を発見次第、直ちに爆撃しました。出撃機数は13日が延べ39機、14日が延べ45機でした。

○ バターン半島攻撃支援

1月10日以降第65旅団は、密林を避け、歩砲の協同容易な東海岸沿いに攻撃しますが、西方の砲兵陣地からの猛射で、攻撃が頓挫します。そこで軍司令官は13日、一部の兵力を西海岸に指向します。

17日0630、飛行第50戦隊(97戦)第3中隊は、リマイ飛行場を奇襲し、3機を炎上させました。そのころ、軍偵察機は、ナチブ山頂近くの稜線に多数の車両、整備された道路及び戦闘指令所又は観測所らしきものを発見し、奈良旅団に通知して、攻撃の重点変更について意見具申を行います。しかし、この時点ですでに旅団は戦死340名、負傷770名の損害を出していました。

24日、飛行第16戦隊(軽爆)第2中隊は、バランガ南方の飛行場を爆撃し、在地1機を炎上させ、敵戦闘機と空戦を交えて撃退しましたが、2機が自爆しました。同日夕、敵は全面的に撤退を開始し、旅団はこれを追撃して、25日夜半、バランガ西方地域まで進出しました。飛行第16戦隊は、22日から25日までに延べ215機出動し、305飛行時間、投下した爆弾は1,290発に及びました。

26日、敵の残存機が、オロンガポ、バランガ及びマニラを襲撃してきました。飛行第16戦隊は、2機のP-40と交戦し、1機を撃墜しましたが、戦隊にも1機の自爆が出ました。戦隊は27日、一部をもってリマイ飛行場を爆撃し、1機炎上、1機大破を報じました。

いっぽう、海軍は12月末から1月10日までに陸攻延べ500機をもって、マニラ湾の艦船、バターン半島南端のマリベレス及びコレヒドール要塞を爆撃しました。

○ バターン半島攻撃の頓挫

1月16日、第14軍は、第16師団の歩兵2コ大隊から成る木村支隊を西岸のオロンガポに集結させ、17日朝同地を出発、18日1000にモロン、25日にバガック付近に進出しました。また、歩兵1コ大隊基幹の恒廣部隊による海上機動作戦も実施しましたが、上陸地を誤ったことで優勢な敵に包囲攻撃されるとともに、敵砲兵の激しい砲撃により、補給が途絶しました。

軍司令官は28日、第16師団主力のバターン半島投入を決め、師団長にはバガックまで前進した木村支隊を併せ指揮して、西海岸を南下し、カナス岬東方地区及びマリベレス山頂付近を占領するよう命じました。また、第65旅団に対しては引き続きサマツ山及びその南東への前進を命じました。

同じく28日、軍飛行隊に対し、第65旅団及び第16師団に協力するほか、軍砲兵隊にも協力するよう命令しました。

軍飛行隊は、恒廣部隊に対して食料等を投下したり、敵砲兵の制圧を行ったりしましたが、密林中に広く分散した同部隊を発見することはできませんでした。

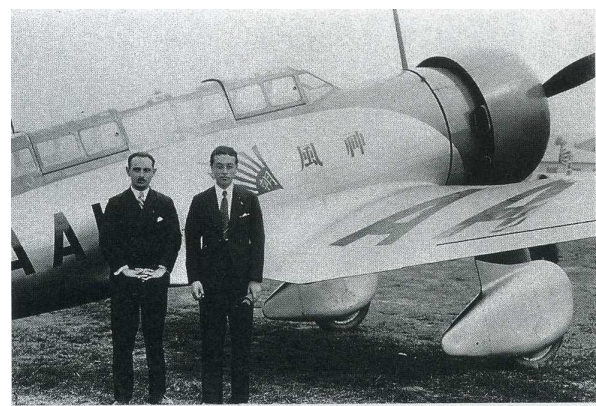
また、ナチブ陣地の敗敵を追った第65旅団は、1月31日からサマツ山北東地区を重点的に攻撃しましたが、敵の激しい集中射撃を受け、攻撃が頓挫しました。

6 痛ましい人身事故

(1) 飯沼飛行士の死⁸⁾

『その6』で、昭和12年(1937年)4月、朝日新聞社の『神風号』が、東京～ロンドン間15,000キロ余りを94時間17分56秒で飛び、世界記録を作ったことを述べましたが、そのときの操縦士は飯沼正明氏、機関士(整備、航法、無線を担当)は塚越賢爾氏でした。

日華事変が始まると、飯沼操縦士は優秀な腕を買われて陸軍に徴用され、華北地方の偵察任務



朝日新聞航空部の塚越機関士(左)と飯沼操縦士(右)。機体はシルバーに紺色が重なる。

神風号と塚越機関士(左)、飯沼操縦士(右)³⁾

に従事しましたが、大東亜戦争開始間際には、百式司偵を南仏のサイゴンに空輸する任務を与えられました。

そして、昭和 16 年 12 月 11 日、マレー半島の偵察に従事するためにプノンペン飛行場に着陸し、誘導路を歩いて第 3 飛行集団司令部に向う途中、離陸滑走中の陸軍機に巻き込まれ、即死しました。昭和 17 年 1 月 3 日になって陸軍航空本部は初めてこれを発表し、「飯沼飛行士がマレー作戦中、敵弾を受けつつ基地に帰投後、名誉の戦死をした」として、名操縦士の最期を称えました。

(2) 鐘馗の離陸時における人身事故⁴⁾

独立飛行第 47 中隊の鐘馗は、航続距離が短いために、緒戦には参加できませんでしたが、やっとシンガポール攻撃のための出撃が許されました。

昭和 17 年(1942 年)1 月 11 日、サイゴン飛行場でのことです。第 1 編隊坂川少佐(隊長)の編隊が離陸し、続いて第 2 編隊の黒江大尉と高倉准尉が離陸しようと地上滑走をしていたのですが、第 3 編隊長の神保大尉機以下 3 機が横合いから割り込んできて離陸滑走を始めます。

黒江大尉は、「自分の機のブレーキの効きが悪く、少しもたついたので、気の短い神保大尉が業を煮やして割り込んできたのだらう」と書いておられますが、滑走路の両側には、初陣を見送る多くの兵士が「帽振れ」をしています。

そのときに事故が起きました。後ろを滑走している黒江大尉の目から見て、明らかに 3 機は滑走路を右寄りに進み始め、「危ない」と感じた瞬間、右端の 3 番機はそのまま人垣に突っ込んだのです。

すさまじい血しぶきが上がり、一瞬のうちに 7 名の体がバラバラになりました。奇しくも、その機体は、「キ 44 の 444 号機」でした。黒江大尉の眼前には、たった 2 分前に愛機の車輪止めを外してくれた機付長・野村上等兵の変わり果てた姿がありました。



出撃命令がくんだり愛機に向かう加藤隼戦闘隊員。後ろ姿に若い情熱と決意を秘めて、死がそこにある大空へ飛び立った。

加藤隼戦闘隊員の出撃の様子⁴⁾

(3) 隼の離陸時における人身事故¹⁾

昭和 17 年 1 月 12 日早朝、イポー飛行場で、シンガポール攻撃のために離陸滑走していた飛行第 59 戦隊の隼 1 機が軸線を外れ、敵襲を考慮して翼端灯を消灯していた飛行第 64 戦隊の隼の列線に突っ込み、2 名即死、2 名重傷、4 機大破の事故を起こしました。

鐘馗の事故同様、待ちに待った末に出撃を許されたことも、気があせって事故を起こした要因になったのかもしれませんが。飛行第 64 戦隊機と飛行第 59 戦隊機を合わせて 42 機だったことも偶然でした。

おわり

次回は「南方攻略に伴う航空運用(2)」

< 参考文献 >

- 1) 「戦史叢書 南方進攻陸軍航空作戦」(昭和 45 年 3 月 防衛庁防衛研修所戦史室)
- 2) 「続 日本人が知ってはならない歴史」(平成 19 年 12 月 若狭 和朋著 榊朱鳥社)
- 3) 「ニッポンが熱狂した 大航空時代」(平成 19 年 2 月 山崎 明夫著 榊柵出版社)
- 4) 「あゝ隼戦闘隊」(平成 5 年 7 月 黒江 保彦著 榊光人社)
- 5) 「日本軍用機事典 海軍篇」(平成 17 年 3 月 野原 茂著 イカロス出版(株))
- 6) 「ルソン島進攻作戦 第二次世界大戦史」(昭和 48 年 7 月 原書房)
- 7) 「戦史叢書 陸軍航空の軍備と運用(2)」(昭和 49 年 11 月 防衛庁防衛研修所戦史室)
- 8) 「陸軍航空隊全史」(昭和 62 年 9 月 木俣 滋郎著 榊朝日ソノラマ)