

日本陸軍航空史（その17） ～南方攻略に伴う航空運用（3）～

1 はじめに

昨年9月の小雨そぼ降る中、Yさん(元航校WAC、平成16年3月満期除隊)が、**巣鴨プリズン**の絞首刑台跡地に案内してくれました。池袋サンシャイン・ビルの隣にあって、現在、**東池袋中央公園**になっており、そこには『永久平和を願って』という石碑が立っています。その存在自体は知っていたのですが、どのあたりだろうなと思いつつ、ついそのまま、時を過ごしてきました。

昭和31年7月、戦争受刑者世話会理事長・藤原銀次郎氏が記念碑の建立を法務大臣に請願、昭和39年7月3日の閣議で了承され、昭和55年6月に建立されたようです。左翼勢力が「右翼のメッカとなり、たまり場になって、公園としての機能が失われる」と猛反対をしたそうですが、現在は、ホームレスの人々のたまり場になっています。左翼の反対のお蔭で、『**巣鴨プリズン跡地**』とか、『**絞首刑台跡地**』という碑銘にできなかったようです。裏面(右下写真)には、「第二次世界大戦後、東京市谷において極東国際軍事裁判所が課した刑及び他の連合国戦争犯罪法廷が課した一部の刑が、この地で執行された。戦争による悲劇を再びくりかえさないため、この地を前述の遺跡とし、この碑を建立する。昭和五十五年六月」と記されています。



『永久平和を願って』の石碑(左が正面、右が裏面。筆者撮影)

昨年11月に頂いた(株)MHIロジテックのHさんからの情報ですが、米国にあった徳川大尉搭乗のファルマン機を空自が貰い受け、入間の倉庫に保管されているそうです。そしてこれが、平成22年3月までに建設される新しい修武台記念館で展示されることになるだろうということです。楽しみです。

多忙のために、しばらく休ませていただきましたが、今回は、昭和17年3月末ころまでのジャワ及びビルマ攻略における航空運用の概要と今後の作戦指導大綱などについて述べます。

2 ジャワ進攻—飛び石作戦の成功¹⁾

(1) 西部ジャワに対する航空撃滅戦

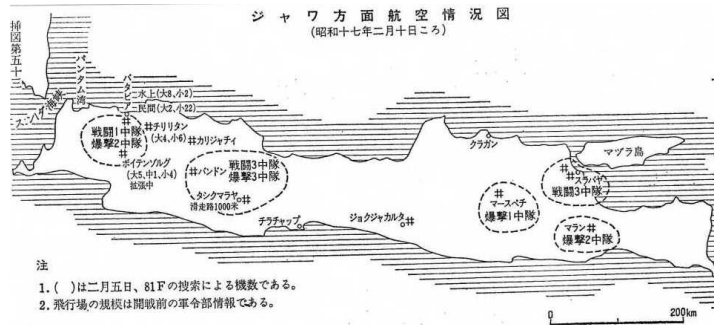
米英蘭豪からなる連合軍は、昭和17年1月、英のウェーベル大将を司令官とするABDA連合軍司令部(American-British-Dutch-Australian Command)を設置し、蘭印に増援部隊を送るとともに、比島及びマレーから撤退した部隊を受け入れ、その勢力は、昭和17年3月1日時点で蘭印軍6万5千名、米英豪軍1万6千名、合計8万1千名となっていました。

日本軍の蘭印作戦における最終目標は、**ジャワ島の占領**であり、このため日本軍は、①マレー半島及びスマトラ島、②ボルネオ島西岸、③ボルネオ島東岸、④セレベス島及び小スンダ列島の4方向から攻略しました。

佛印又は比島からジャワに進出するためには、制空権の獲得→船団上陸→飛行場整備→航空部隊の躍進→制空権の推進を反復するという方法が採られました。これは、のちにマッカーサーに採用された飛び石(蛙飛び)戦法の嚆矢となりました。

第16軍のジャワ島への第一次上陸兵力は、5万5千名と予定されました。

昭和17年2月5日ころの米蘭航空部隊の配置は、右図のように見積もられました。2月10日の司令部偵察機の報告によると、西部ジャワの敵航空兵力は、超大型12機、大型18機、中型20機、小型38機、合計98機と見られました¹⁾。いっぽう、我が第3飛行集団は約180機でした。



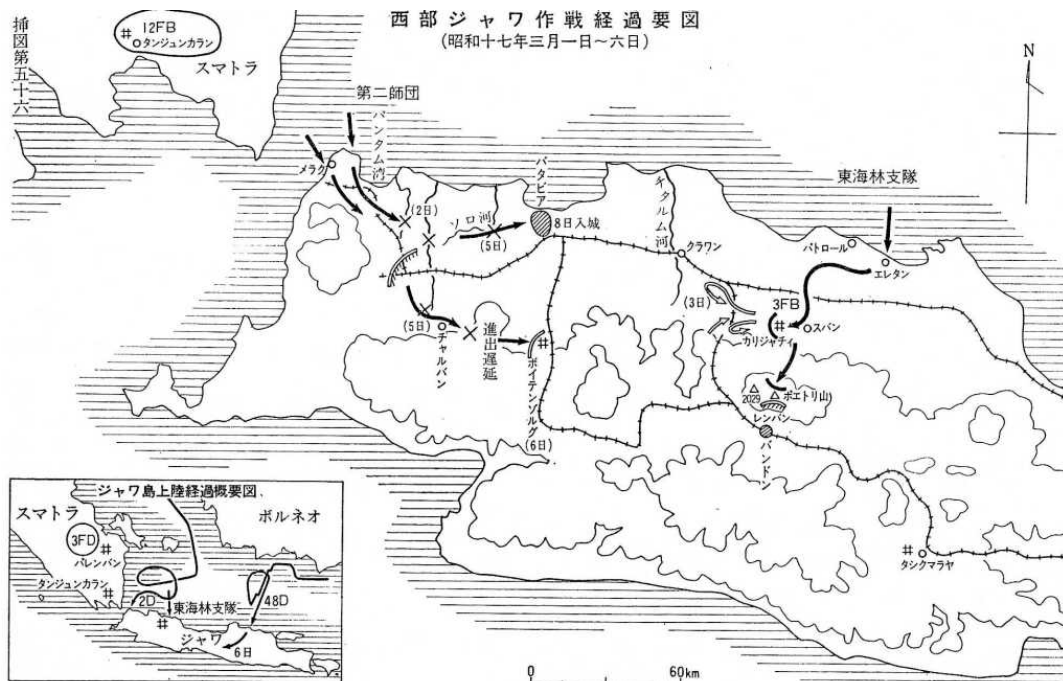
ジャワ方面航空状況図(昭和17年2月5日偵察結果)¹⁾

西部ジャワに対する攻撃は昭和17年2月9日、海軍の零戦16機によるバタバア攻撃で開始され、陸軍はパレンバン攻略後、同地を基盤にして攻撃を開始しました。2月15日、菅原第3飛行集団長は、第3、第12両飛行団長にジャワに対する航空撃滅戦を命じ、各飛行団は、パレンバン推進後の19日以降、航空撃滅戦を開始しました。

19日の第1次攻撃では、ボイテンブルグ飛行場の手前で、P-36×7機を撃墜、同飛行場では、在地機の大型機4機を炎上させ、第2次攻撃では、バンドン西飛行場上空でP-43×10機を撃墜(うち不確実3機)したほか、在地の大型機5機を炎上させました。

第3次攻撃は、翌2月20日に行われ、カリジャチイ飛行場の在地機を爆撃し、大型機8機を炎上させました。また、2月21日、第4次攻撃がバンドン飛行場及びカリジャチイ飛行場に対して行われ、バンドン上空でP-43×1機を撃墜し、カリジャチイ飛行場の在地大型機6機を炎上させました。

(2) 第16軍の西部ジャワ上陸作戦支援



西部ジャワ作戦経過要図(昭和17年3月1日～6日)¹⁾

昭和 17 年 2 月 27 日から 3 月 1 日まで海戦が行われました。東部ジャワ攻略部隊を乗せた 40 隻の輸送船とそれを護衛する 27 隻の日本海軍が、ABDA 艦隊の迎撃を受け、これを撃破したスラバヤ沖海戦です。東部ジャワ攻略部隊に対しては、海軍航空部隊が直接協同を行い、第 3 飛行団は主として第 2 師団主力及び東海林支隊作戦に直接協力、第 12 飛行団は泊地の船団掩護を行うことで西部ジャワ上陸作戦が行われました。

3 月 1 日 0030、第 2 師団主力は、パンタム湾における第一回目の上陸に成功しますが、そこで残存 ABDA 艦隊との海戦が起こり、軍司令官今村均中将乗船の輸送船『龍城丸』は雷撃を受けて頓挫し、輸送船『佐倉丸』が沈没、病院船『蓬莱丸』も大破の損害を受け、今村司令官は海面を 3 時間余り漂流したのち、やっとのことで上陸しました。

いっぽう、エレタン泊地に進入した東海林支隊は抵抗を受けることなく 0315 に上陸し、1230 にカリジャチ飛行場を占領、1900 には航空地区部隊が同飛行場に到着しました。その後、敵装甲車やハリケーン、バファローなどの攻撃を受けますが、なんとかこの飛行場を確保します。

3 月 7 日の 0200、バンドン要塞には約 5 万名の守備隊がいると思われたにもかかわらず、若松挺身隊 700 名が突入し、これを占領したことにより、同日 2200 に同地区防衛兵団司令官ペスマン少将が降伏を申し入れ、3 月 9 日にジャワ作戦が終了しました。

3 南部ビルマ進攻の航空支援¹⁾

(1) 第 10 飛行団の南部ビルマ進攻

第 15 軍(第 33 師団及び第 55 師団基幹)がビルマに対する作戦を担当し、第 5 飛行集団の第 10 飛行団がこれに協力しました。第 10 飛行団は、マニラ攻略までは第 3 飛行集団の指揮下でした。

北部タイに展開した第 10 飛行団は昭和 17 年 1 月 3 日攻撃開始、モールメン、ミンガラドン各飛行場を戦闘機により攻撃しました。これに対し、英空軍は 1 月 8 日から反撃を開始し、同日までの我が軍の戦果は撃墜 9 機、撃破 3 機、炎上 1 機でしたが、損害も炎上 6 機、大破 2 機、中・小破 3 機を数え、敵の反撃は相当なものでした。

昭和 17 年 1 月下旬におけるビルマ方面の英空軍機は約 50 機、そのほか米義勇隊の P-40 が約 3 コ中隊(1 コ中隊は 12~20 機)で、今後、インド及び支那方面からの増援が約 100 機あるものと見積もられました¹⁾。

(2) 第 5 飛行集団のタイ国転進

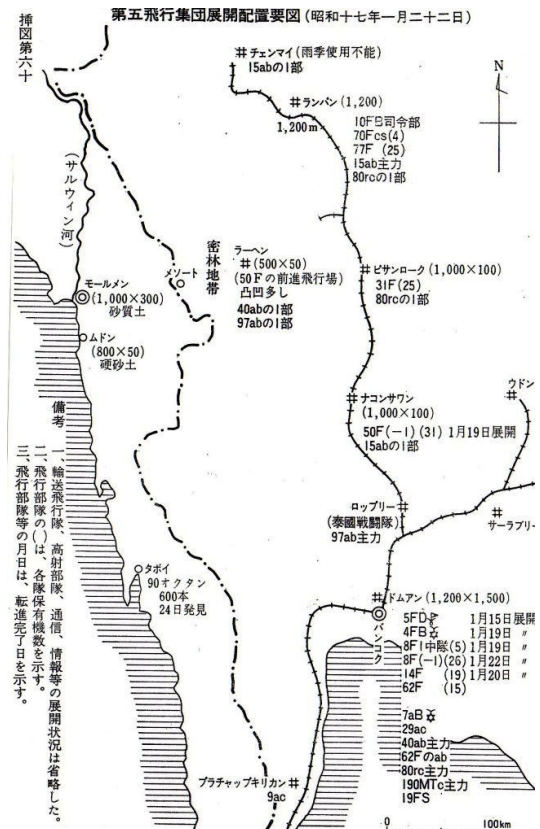
比島作戦が一段落したら、第 5 飛行集団(長:小畑中将)はタイ国に転用されることになっていました。

第 5 飛行集団は 1 月 15 日、ドムアン飛行場に進出し、バンコクに司令部を設置、第 10 飛行団を復帰させます。

当時、同飛行集団は 97 戦 55~60 機、軽爆 45~50 機、重爆 28~30 機、司偵機 8~9 機、合計 136~149 機でした¹⁾。

(3) 第 5 飛行集団の航空撃滅戦

昭和 17 年 1 月 23 日~24 日、第 4 飛行団と第 10 飛行団は、撃墜 23 機(うち不確実 7 機)、



第 5 飛行集団展開配置要図(昭和 17 年 1 月 22 日)

地上において1機炎上、3機撃破の戦果を挙げたものの、撃墜3機、自爆9機、大破3機、中破7機の損害を受けました。

1月26日から29日にかけては、撃墜25機(うち不確実11機)の戦果を挙げますが、損害は自爆5機、未帰還4機でした。速度の遅い我が97戦単機に対して、敵のP-40は2機による一撃離脱のロッテ戦法を取って我を苦しめました。ちなみに最大速度は、前者が470km/h、後者が630km/hでした。

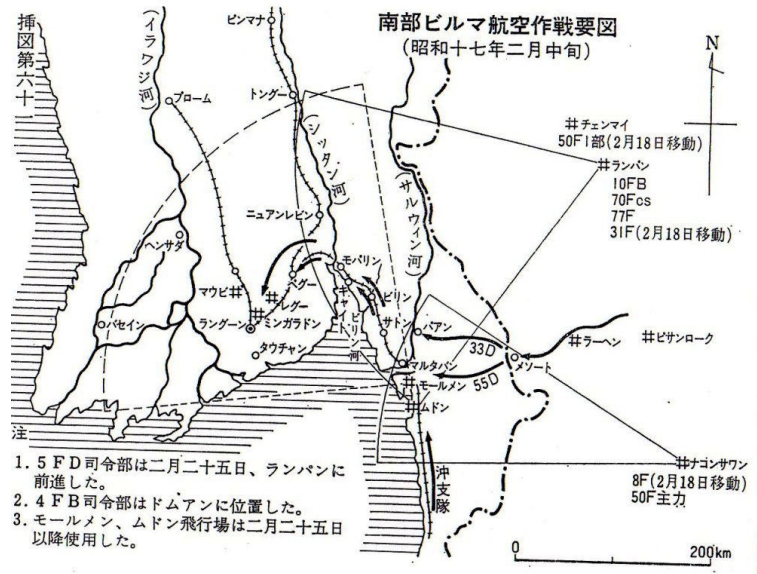
(4) 第15軍のモールメン占領

1月30日、第15軍はサルウィン河に迫り、激烈な攻防戦になりました。軍は第5飛行集団に対して直接協力を要請し、集団は、航空撃滅戦を一部変更して地上作戦に協力しました。そして、翌31日、第15軍のモールメン突入が成功します。

(5) ラングーン進撃間の航空作戦

1月31日から始まった第5飛行集団のミンガラドン飛行場攻撃は、敵の抵抗で効果は上がりませんでした。敵機の我が地上部隊に対する行動は抑止できました。

また、第5飛行集団は、2月3日～7日、ラングーン及びトンゲー地区の敵航空部隊に対する航空撃滅戦を行いました。それでも、航空偵察の結果、小型約50機、大型十数機が残存していました。



南部ビルマ航空作戦要図¹⁾

2月9日、南方軍は第15軍に対し、「速やかにラングーン付近を占領し、その後なるべく深く、ビルマの北部まで積極的に進撃して戦機を捕捉する」ことを命じました。また、第5飛行集団に航空撃滅戦を継続させるとともに、独立飛行第47中隊(キ44 鐘馗)及び第19野戦航空修理廠を第5飛行集団長の指揮下に入れたほか、第25航空分廠長に対し、第5飛行集団の補給・修理を担当するよう命じました。ただし、2月19日にドムアンに到着した独立飛行第47中隊の鐘馗は、わずか3機というさびしさでした。

小畑集団長は2月21日、第4飛行団をもって航空撃滅戦を継続させ、第10飛行団には地上作戦協力を命じました。また、2月22日、第25軍に配属中であった独立飛行第71中隊(99式軍偵、長：西篤大尉)がマレーから転進し、第15軍の指揮下に入りました。それまで、第15軍には軍偵部隊がありませんでした。同中隊は、昭和18年12月29日に1式戦に改変されます。

2月21日～27日の戦果は、地上における炎上7機、大・中破14機、撃墜43機(うち不確実17機)であり、我が方の損害は、延べ出動機数218機に対し、約50機でした。敵はすでにレーダ警報組織を確立していました。

小畑集団長は、2月27日をもって南部ビルマ地区航空撃滅戦を一応終了し、第4飛行団をもって第55師団、第10飛行団をもって第33師団の作戦に協力させるよう部署しました。

そして3月8日1000、第33師団は抵抗を受けることなく、ラングーンに突入しました。

4 これまでの戦果と今後の作戦指導大綱¹⁾

昭和 17 年 3 月上旬時点において、南方地域は予定以上のペースで占領できていましたが、比島のバターン半島(4 月 9 日陥落)及びコレヒドール要塞(5 月 7 日陥落)は健在であり、ビルマ方面については、まだ中部が残っていました。

(1) 開戦から 3 月上旬までの戦果と損害

昭和 16 年 12 月 8 日から昭和 17 年 3 月 7 日までの戦果¹⁾

種類	区分	馬來	比島	ビルマ	蘭印	英領ニューギニア	香港	グアム	合計
飛行機	撃墜	172(46)	27(4)	178(72)	88(24)	3	12(1)		480(147)
	撃破	204(6)	152	112(6)	196(88)		17		681(100)
	鹵獲	10		1		5	5		21
戦車	鹵獲	476	26	19	53	8	10		592
火炮		996	56	94	106	28	122	2	1,404
自動車		12,940	462	737	574	220	1,470	140	16,532
船舶・舟艇	鹵獲	295	91	217	2	10	141	11	767
	撃沈(破)	88	15	17	9		5		134
人員	俘虜	97,800	1,100	1,706	5,947	591	11,241	643	119,028
	遺棄死体	8,210	12,187	57,062	685	200	1,555	200	80,099
備考	1 飛行機の撃墜及び撃破中、括弧内は不確実を示し、外数。 2 馬來方面の遺棄死体は、ジョホールバル突入までのもの。								

陸軍は戦果の判定には厳正を期していましたが、確認機を派遣する余裕はなく、写真銃は実戦に使用されていませんでしたので、明らかな重複のほかは、撃墜・撃破機数がやや過大になることは免れませんでした。我が軍の損害は 581 機で、定数 862 機の 67 パーセントもの航空機を失いました。

航空機損耗状況一覧表(集中～昭和 17 年 3 月)¹⁾

区分 機種	第3飛行集団							第5飛行集団							第14軍飛行隊 軍直轄部隊					合計
	携 行 数	損 耗						携 行 数	損 耗						損 耗					
		集 中	12 月	1 月	2 月	3 月	計		集 中	12 月	1 月	2 月	3 月	計	12 月	1 月	2 月	3 月	計	
97 司偵	33	2	4	2	2		10	12	1	1	1		1	4		1	1	2	4	18
百司偵	20	2	5	3	2	3	15						1	1						16
99 軍偵	20		9	8	3	2	22	11		4				4		1	1		2	28
98 直協	13		3	2	1		6	10		3	1	2	2	8		1	1		2	16
97 戦	132	3	16	32	14	2	67	77	1	17	11	16	21	66			2	1	3	136
1 式戦	64		34	23	16	7	80						2	2				1	1	83
97 軽	42		1	3	1		5	34	1	1	4	2	14	22		4	2		6	33
99 双軽	82	3	12	15	21	7	58	32		7	1	3	3	14	6		2	3	11	83
99 襲撃	37	5	20	7	8		40													40
97 重 I	35		10				10	25		3	10		4	17						27
97 重 II	129	16	16	15	9		56					1	6	7				2	2	65
2 式戦				3			3					1	1	2						5
97 輸	55		4	2	1	4	11				2			2						13
百式輸				1	3	1	5													5
ロ式輸					11	2	13													13
計	662	31	134	116	92	28	401	201	3	36	30	25	55	149	6	7	9	9	31	581

注: 1 輸送機携行数の正確な数字は不明。

2 第 3 飛行集団の集中間の損耗機数は、中間段階以降のものと思われる。

3 第 14 軍飛行隊等の携行機数は、99 双軽 9 機のほかは不明。

損耗機等のうち、修理可能なものは極力修理に努めましたが、部隊の転進速度が速いために、各飛行場には多くの要修理機が取り残されました。このため、補給機に頼らざるを得ない状況が続きました。また、修理用部品の不足により、修理の遅れが見られました。

航空機補充状況一覧表(昭和16年12月～昭和17年3月)¹⁾

区分 機種	第3飛行集団					第5飛行集団					第14軍飛行隊 軍直轄部隊					合計				
	12月	1月	2月	3月	計	12月	1月	2月	3月	計	12月	1月	2月	3月	計	12月	1月	2月	3月	計
97 司偵	5	1			6	2	3			5		5	2	2	9	7	9	2	2	20
百司偵	4	3	7		14	4	1		3	8		1	1		2	8	5	8	3	24
99 軍偵	5	1	2	2	10	3			1	4			1	2	3	8	1	3	5	17
98 直協			7	5	12	5	4	3	1	13		3	6	2	11	5	7	16	8	36
97 戦	26	22		8	56	14	32	1	11	58	5	2	5		12	45	56	6	19	126
1 式戦	19	26	3	18	66				12	12				1	1	19	26	3	31	79
97 軽	3		1		4	4	3	1	3	11	2	1	8		11	9	4	10	3	26
99 双軽	15	16	15		46	8	8	3	5	24	4	1		2	7	27	25	18	7	77
99 襲撃	12	5	15	2	34				2	2				1	1	12	5	15	5	37
97 重Ⅰ	5			5	10	3	2	13		18			4		4	8	2	17	5	32
97 重Ⅱ	21	6			27		5	18	8	31				4	4	21	11	18	12	62
2 式複戦														11	11				11	11
2 式単戦									6	6									6	6
計	115	80	50	40	285	43	58	39	52	192	11	13	27	25	76	169	151	116	117	553

581機の損耗に対して553機が補充されており、良好のように見えますが、97戦は損耗136機、補充126機、1式戦は損耗83機、補充79機となっており、本来なら97戦に代えて多く補充すべき1式戦の生産・補給が、遅れています。これは11号で述べたように、97戦の格闘性能だけを重視した明野飛行学校教官らの頭の遅れが原因でした。海軍ではすでに、零戦主体となっていました。

いっぽう、人員の損耗はマレー方面の第3飛行集団が最も多く、2月8日現在で、将校約1,200名、下士官4,400名、兵19,300名と記されていますので、航空部隊としては、かなりの打撃でした。

(2) 今後の作戦指導大綱

○ 陸海軍の戦略思想の違いとその調整

南方作戦開始当初から、陸海軍の基本的作戦思想には大きな違いがありました。「対米作戦勝利のためには、連続して決戦を強要するしか方策はない」という海軍に対して、陸軍は「それは無理であり、長期持久作戦をするしかない」という考えを持っていました。

昭和17年当初、豪州と印度(セイロン等)をどうするかという研究がなされ、大本営陸軍部は、「これら外郭要域は制圧程度にとどめ、大攻略作戦は避けるべきだ」との結論に達しましたが、予想以上に損耗の少なかった海軍は、戦果の拡大を主張しました。

そして、大本営政府連絡会議は3月7日、『今後採ルヘキ戦争指導ノ大綱』で、「英ヲ屈服シ米ノ戦意ヲ喪失セシムルヲ為引続キ既得ノ戦果ヲ拡充シテ長期不敗ノ政戦略態勢ヲ整ヘツツ機ヲ見テ積極的ノ方策ヲ講ス」という、かなりあいまいな方針を決定しました。

この際海軍の豪州進攻作戦は、国力の限界を超えるものだという陸軍の主張が採用されて取りやめになりましたが、これで海軍が納得したわけではありませんでした。

○ 大本営陸軍部の作戦指導要領

上記大綱に基き、杉山参謀総長は3月中旬、次のような作戦指導要領を上奏しました。

①速カニ占領地域ノ戡定ヲ了ヘテ守備態勢ニ轉移スルト共ニ軍政ヲ滲透セシメテ其ノ安定ト長期不敗ノ戰略態勢トヲ確保ス、②中部「ビルマ」の要域ヲ占領ス 此ノ間敵軍特ニ在「ビルマ」重慶軍ノ撃滅ヲ図ル、③初期作戦ニ於テ得タル戰略的優位ヲ拡充シ長期不敗ノ態勢ヲ整フルト共ニ米英ヲシテ常ニ消極防守ノ態勢ニ陥ラシメ且戦争終結ヲ促進スル為既占領地ノ外郭要地ニ対シ所要ノ作戦ヲ遂行又ハ準備ス、④国防力ノ弾撥性ヲ強化スルト共ニ叙上作戦ニ適応スル如ク適時南方派遣兵力ヲ整備シ且所要ノ兵備ヲ増強ス、⑤南方作戦ノ成果ヲ利用シ情勢之ヲ許ス限り戦政謀略ノ併用ニ依リ支那事変ノ迅速ナル解決ニ努ム、⑥「ソ」聯ニ対シテハ新ナル事態ノ発生ヲ極力防止スルト共ニ情勢ノ変化ニ対応スル為対「ソ」警戒戦備ヲ強化ス。

大本営は連合軍の本格的反攻を昭和18年以降と判断していましたが、陸軍は、長期持久戦争に備えて不敗の態勢を確立し、国力戦力に弾発力を保有すべきと考えました。当然、防勢に終始するだけではなく、所要に応じて南方の外部要域に対する一部の積極作戦は準備していました。

5 修理・補給機関等の活動状況¹⁾

(1) 12月、1月の修理実績

南方軍は、航空部隊の修理・補給の重点をマレー作戦に置き、特に、最初の2ヵ月を重視しました。その修理実績は、次ページ表のとおりです。新編機関は器材の取得遅れで実績が挙がりませんでした。タイ南部に展開した第15野戦航空廠付吉田俊中佐の修理班は、第12野戦航空修理廠の一部の支援を受けて、現地の臨時修理等に大きな実績を挙げました。

1月下旬、航空本部は、サイゴンの第25航空分廠及び比島方面の第1航空移動修理班の修理力を補うため、2～3ヵ月の期限で、内地の各支廠から約250名の技術者を集めて派遣しました。

また、南方軍は、移動式酸素発生機、挺進団用輸送機、無線器材、機関銃(砲)等の特殊修理技術者の派遣を要請し、これを得て、整備を推進しました。

(2) 2月以降の航空機修理の問題点

2月上旬以降の航空機修理に関する問題点は、資材、部品の不足でした。飛行機の定期点検間隔は、下表のように定められていましたが、整備の時間が取れずに連続使用される傾向にありました。特に99双軽、97戦などは、開戦以来連続使用され、機体の各所がゆるんでいた¹⁾といえますから恐いものです。部品の保有基準は、概ね1コ中隊戦闘整備用1ヵ月、後方整備用3ヵ月でした。

飛行機定期点検整備、定期修理時間間隔基準表(航空兵站業務要覧)¹⁾

機種区分	点検修理区分	定期点検整備(時間)			定期修理(時間)
		小点検	中点検	大点検	
機体	大型	30	90	180	500
	中型	25	50	180	350
	小型	25	50	180	300
発動機	大型機用				350
	中型機用				300
	小型機用				250
備考	一 本表中大型機トハ重爆及輸送機ヲ、中型機トハ軽爆、司偵、複戦等ノ双発機ヲ、小型機トハ戦闘、襲撃等ノ単発機ヲ謂フ 二 発動機、「プロペラ」ノ定期点検整備及「プロペラ」ノ定期修理ハ各装備機体ト同時ニ行フモノトス 三 本表ノ機体定期修理欄ノ数値ハ機体ノ衰損推移予想ヨリ見タル数値ニシテ實際ニ於テハ装備発動機ノ定期修理時期ニ発動機ト同時ニ行フコト屢々ナリ 四 本表ノ数値ハ飛行機ノ使用状況、機種ノ特性並ニ季節気象特ニ砂塵ノ交感等ニ依リ適宜伸縮スヘキモノトス				

この時代は、機体整備を機体構造整備と捉えていたようですが、実際には、機体を構成する諸々の機能部品の整備に焦点を当てる必要がありました。機関銃(砲)及び通信・気象器材等の補給・整備は、航空用、地上用の区別なく兵器行政本部で一括所掌しており、航空本部には生産指導監督の権限がなく、技術変更及び故障対策等の要求に即応できにくい制度となっていました。このため、機関銃(砲)等については、弾薬を含め航空本部の担任とするよう要望されていました。航空本部は、昭和17年2月に、三宅坂から市ヶ谷台に移りました。

(3) 開戦後1ヵ月間の修理廠作業実施状況

開戦後1ヵ月間の修理廠作業実施状況¹⁾

部隊名	区分	長以下人員	機体 ○単発◎双発			発動機			プロペラ	機関銃	自動車	無線機
			定期手入	臨時修理	弾痕修理	定期手入	臨時手入	トップオーバー※				
屏東陸軍航空支廠	本廠(屏東)	林豊大佐	○3	○36 ◎29	○24 ◎10	ハ一三甲 4、ハ五 4、ハ一乙 20	ハ二五1 ハ一ニ1	ハ一五2 ハ五3 ハ一乙2	9	1	11	21
	嘉義分廠	松尾強二 大尉		○10			ハ五10 ハ一乙1		16		12	5
	台中分廠	坂本少佐	○1	○7	○1		ハ一三7	ハ一乙1	1		9	
第16野戦航空廠	本廠(廣東)	安田利喜雄 大佐 約700名	○5	○8 ◎7	○3 ◎4	ハ五7 ハ二六1 ハ一三1	ハ五2 ハ二六1 ハ一乙1	ハ一乙4	36		13	14
	第21分廠(ハノイ)	市丸策磨 中佐 約280名	○2	○96 ◎32	◎7	ハ一乙2	ハ五1 ハ二五6	ハ一乙2	14		4	3
第25航空分廠(サイゴン)		徳田彌作 中佐 約450名	○5	○17 ◎6	◎5	ハ五1		ハ五1 ハ一乙2		18	18	
第19野戦航空修理廠(バンコク)		坂口正少佐 約630名										
第17船舶航空廠(彌彦丸)		高森信吉 中佐 約180名					ハ一〇-1 ハ二五1 ハ二六1 ハ五1 ハ一乙10					
第18船舶航空廠(おりんぴあ丸)		野口七郎少 佐約170名				ハ五4	ハ五1		3			
第1航空援助修理班(比島方面)		約60名		○20 ◎1	○12		ハ五1 ハ一乙1	ハ一乙2	2			
第15野戦航空廠の一部(本廠南苑)		吉田俊中佐 約1,000名	○1	○43 ◎157	○3 ◎58	ハ一〇-2 ハ八1 ハ五2	ハ一〇-32 ハ一乙3 ハ二五1 ハ一〇ニ1 ハ五3	ハ一〇-2 ハ一乙6 ハ二六3	109	62	50	16
第12野戦航空修理廠の一部(本廠ハルビン)		門口曹長 約70名										

注:1 第19野戦航空修理廠はサイゴンに向け移動中であり、12月末、南方軍の掌握下に入った。開戦2ヵ月当初の能力は、発動機5、機体大1、中2、小3の定期手入を行う程度の能力であった。
 2 第17船舶航空廠の発動機以外の作業実績は不明である。
 3 第3飛行集団長は、第12、第15野戦航空修理廠の派遣者をもって、第1(重爆)、第2(重爆、司偵)、第3(1式戦、双軽)、第4(99襲撃)の各移動修理班を編成し、南部タイに上陸させた。
 4 屏東航空支廠は南方軍の指揮下に入り、第5飛行集団等のほか、台湾軍司令官指揮下航空部隊の整備補給を担当した。

※Top Overhaul(シリンダー・ヘッドのオーバーホール)のことだと思われます。

6 陸軍の撃墜王たち²⁾³⁾

ここで、参考文献 2 及び 3 に記されている、陸軍の撃墜王についてご紹介します。

(1) ノモンハン事件の撃墜王・篠原准尉

大東亜戦争の撃墜王は穴吹智曹長の 30 機(公認機数。本人の日記では 48 機)ですが、ノモンハン事件を入れると、撃墜王は 58 機の篠原准尉です。特筆すべきは、それが、わずか 3 ヶ月間に達成されたことです。

篠原准尉は、大正 2 年栃木県河内郡雀宮村生まれで、騎兵第 27 聯隊に入営、その後、飛行第 11 戦隊(97 戦)に所属しました。

昭和 14 年 5 月 27 日の I-16×4 機撃墜を皮切りに、5 月 28 日に LZ 複葉偵察機×1 機、I-15×5 機、6 月 27 日に I-15・I-16×11 機を撃墜し、1 日あたりの最高記録を作りました。

また、7 月 10 日には篠原機を挟み撃ちにしようとした I-15×2 機の間で急上昇したため、敵機同士が空中衝突して幸運な撃墜を達成しました。その後、7 月 25 日に 4 機、8 月 7 日に 6 機、8 月 27 日には 3 機撃墜しましたが、追尾していた敵機に撃たれ、火焰に包まれるとともに、アブダラ湖南方 10 キロのモホレヒ湖に落下自爆し、27 歳の生涯を閉じました。

篠原准尉の個人的記録には、「この中にはもちろん不確実は 1 機もない。僕の撃墜確認法は火災を発してそのまま落下したもの・・・でなければ決して撃墜には数えていない」と書かれている³⁾そうです。



篠原弘道准尉²⁾

(2) 知られざる撃墜王・上坊大尉

参考文献 2 によりますと、昭和 30 年代の戦記雑誌に、上坊良太郎(じょうぼうりょうたろう)大尉の撃墜機数が 76 機と書かれているそうです。しかし、ここでは、あくまで『参考』としてのみ紹介させていただきます。

上坊大尉は大正 5 年滋賀県生まれで、昭和 9 年 2 月に 18 歳で陸軍少年飛行兵第 1 期生として所沢飛行学校に入校、昭和 11 年 1 月に明野飛行学校に入校、そして昭和 15 年 2 月に航空士官学校に入校、昭和 16 年 10 月に少尉に任官されています。

ご本人は謙虚な性格で、撃墜機数を自慢しなかったこともあり、日記にも書かれておらず、これがあまり広く知られなかったようです。

飛行第 6 聯隊、独立飛行第 9 中隊を経て飛行第 64 戦隊所属となり、ノモンハン事件で活躍、その後、飛行第 33 戦隊所属となって、中支、南支においてアメリカ製戦闘機 P-38、P-40 と戦いました。B-24、B-25 も撃墜しています。

昭和 18 年 10 月 8 日、マレー半島クルアンにある第 1 野戦補充飛行隊所属となり、昭和 19 年末頃になると、この部隊は隼と鐘馗による防空戦闘を主担当とするようになってきました。

そして、昭和 20 年 6 月、上坊大尉は高度 3,500 メートルで B-29 を下方から攻撃し、これを撃墜しています。



昭和 18 年 7 月、飛行第三十三戦隊に配属され、大陸戦線で活躍していた頃の上坊良太郎中尉(当時)

上坊良太郎中尉

(当時)²⁾

(3) ビルマの桃太郎・穴吹曹長

右は穴吹曹長(元東北方面ヘリコプター隊・飛行隊長)の写真です。

穴吹智(さとる)曹長は、大正 10 年香川県生まれで、昭和 13 年 4 月、16 歳で陸軍少年飛行兵第 6 期生に採用され、熊谷陸軍飛行学校内に併設されていた東京陸軍学校(のちの東京陸軍少年飛行兵学校)に入校、卒業後は、戦闘機操縦教育を担当していた大刀洗陸軍飛行学校に進み、昭和 16 年に卒業後、伍長で飛行第 50 戦隊(97 戦)所属となりました。



穴吹智曹長²⁾

そして、緒戦の比島において昭和 16 年 12 月 22 日に初撃墜を記録し、ビルマに移ったのち、昭和 17 年 4 月から 5 月にかけて 1 式戦に機種転換し、昭和 20 年 4 月までに、先に述べた公認 30 機(うち不確実 5 機)³⁾、日記による非公認 48 機という、篠原准尉に次ぐ戦果を挙げました。

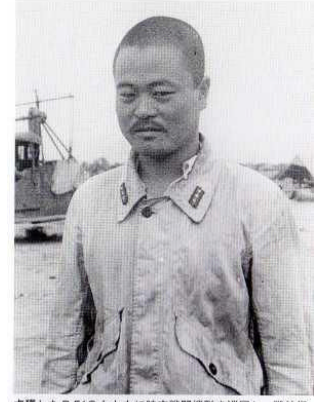
(5) P-51 マスタングで特別巡回指導した撃墜王・黒江大尉

第 14 号で黒江大尉(元小松基地司令)のことを書きましたが、同大尉は飛行第 64 戦隊でビルマにおいて 20 機以上、通算 30 機の撃墜を記録しています³⁾。これは、陸士出身者としては最高です。

1 式戦Ⅱ型の速度は 510km/h 程度であったのに対して、P-51B/C 型マスタングは 700km/h 以上ということで、これに対抗するための戦法開発のために鹵獲したいと思っていたところ、昭和 20 年 2 月に、蘇州地区を攻撃に来た 1 機が漢口北方に不時着し、同機の鹵獲に成功しました。

黒江大尉は、これを駆って、主として 4 式戦、5 式戦を装備する調布、柏、下館、明野、伊丹、大正飛行場に駐屯する部隊に出向いて、模擬空中戦をやって、戦法の開発に寄与しました。大正飛行場は現在の八尾空港です。

ちなみに、軍神加藤少将は 18 機を撃墜したといわれています³⁾。



鹵獲した P-51C とともに味方戦闘機隊を巡回し、戦技指導を行った陸軍航空審査部の黒江大尉。眼光鋭く、いかにも撃墜王らしい貴様が漂う

黒江保彦大尉²⁾

おわり

次回は「南方航空防衛態勢整備と航空戦訓」

< 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) 「蒼天録」(平成 20 年 10 月 野原 茂著 イカロス出版(株))
- 3) 「日本陸軍戦闘機隊」(昭和 48 年 11 月 (株)酣燈社)