

## 日本陸軍航空史（その24） ～前線の敗退に伴う航空運用と航空決戦兵備の緊急拡充～

### 1 はじめに

昨年11月25日、アリゾナ州フェニックスに住む娘家族と同州ツーソンにある『ピマ航空宇宙博物館』を訪れました。当博物館の一般公開が始まったのは1976年5月だそうで、現在、新旧約250機が屋内外に展示されています。

受付で、Adultの料金を払おうとしましたら娘が、「お父さんはSeniorだよ！」と注意してくれました。前者が\$15.50、後者（62歳以上）が\$12.75ですから、歳を取ったお蔭で少し得をしました。

B-17やB-24には、12.7mm重機関銃があらゆる方向に設置されており（前者が13挺、後者が10挺）搭乗者の顔が見えるまで近接攻撃していた我が軍の戦闘機操縦士の心境を推し量ると、背筋が寒くなりました。

案内パンフレットにB-29が第4ハンガーにあると書かれており、息子が「お父さん、B-29の傍に行ったらどうします？」と言うので、「火炎瓶でも投げつけてやるよ」と言いながら向かいました。

そこには、お腹の出た白髪のボランティア・ガイドがいました。早速息子は、笑いながら「石をぶっつけてやりたい」と話しかけていました。息子が私を退役軍人だと紹介してくれましたので、老ガイドが、「それならば」と、B-29の裏に展示してあった隼二型乙に案内してくれました。案内パンフには「キ43Ⅱ型乙」を「k1-43B Oscar」と誤記されており、Oscarが隼のニックネームだということを知らない人は見落としそうです。

ガイド氏が「ミツビシのハヤブサだ」と言うので、丁寧に「ゼロ・ファイターはミツビシだが、これはナカジマで作られた。ナカジマは現在のフジだよ」と説明しますと、「スバルのフジだね！」と応じてくれました。ついでに、日米戦の当初一、二年の間、米軍は隼を零戦と見間違えていたと説明してあげました。



Boeing B-17(筆者撮影)



Boeing B-29(同上)



隼二型乙(同上)

### 2 中部・南部太平洋方面作戦の難渋<sup>1)2)5)</sup>

#### (1) 三角地帯及び四角地帯の戦備強化

昭和19年3月のパラオ・ホランジア空襲は陸軍中枢部にとって、たいへんな衝撃でした。そこで、パラオ地区、南部比島及び亀頭(フォーゲルコップ半島)の三角地帯への敵の一举来襲が懸念され、さらに亀頭とセレベス島の間にあるハルマヘラ島を含めた四角地帯への戦備強化が開始されました。また、航空作戦の後方拠点であり、第二線陣地の比島が第一線陣地として取り扱われ始めました。

昭和19年以降、我が軍は坂道を転げ落ちるように敗退を続けることとなります。

## (2) 洋上作戦訓練

昭和 19 年 4 月 8 日、大本営は、敵の急速侵攻対処のための洋上作戦能力向上を期し、各軍に対して 4 月中旬から 6 月中旬までの特別訓練を命じ、航空総監にその支援を要求しました。

### ○ 参加部隊

- ・ 南方軍(仏印)： 飛行第 58 戦隊(重爆)、独立飛行第 74 中隊(司偵)
- ・ 第 2 方面軍(ニューギニア)： 飛行第 75 戦隊(軽爆)、独立飛行第 70 中隊(司偵)
- ・ 第 14 軍(比島)： 飛行第 45 戦隊(襲撃)、独立飛行第 14 戦隊(重爆)
- ・ 第 5 方面軍(北海道・南樺太・千島担当)： 飛行第 20 戦隊(戦闘)、独立飛行第 54 戦隊(戦闘)、飛行第 3 戦隊(軽爆)、飛行第 32 戦隊(襲撃)、飛行第 67 戦隊(襲撃)、飛行第 38 戦隊(司偵)

### ○ 訓練内容

- ・ 洋上航法(往復、昼夜を通じ)： 司偵 900km、戦闘 500km、九九双軽 700km、九九襲撃 500km、九七重 1,000km、百式重 800km
- ・ 夜間哨戒(片航)： 司偵・重爆 800km
- ・ 艦船攻撃： 戦闘：急降下爆撃、双軽・重爆：夜間、薄暮及び払暁を利用する低空爆撃

## (3) 陸海軍統合反撃計画の不調

昭和 19 年 4 月上旬、絶対国防圏内の作戦基盤建設目標は、豪北地区 112 ヲ所(陸軍 60、海軍 52)でしたが、陸軍は十数ヶ所、しかも滑走路建設と弾薬集積が終わった程度で、地上勤務員の配置は未完でした。海軍はさらに遅れていました<sup>1)</sup>。

実は昭和 17 年 9 月、東條陸相の「三日で飛行場を造る研究をせよ」との命令で、昭和 18 年 2 月、豊橋に飛行場設定練習部が創設され、陸軍は鹵獲品のブルドーザ、キャリオールなどをまねて国産化しつつ、機械化設定隊を多数創設しました。そしてこれが初めて使用されたのが昭和 19 年前半の西部ニューギニアでしたが、故障続きで役に立たず、また人力作業に戻り、終戦までこのままでした<sup>2)</sup>。

昭和 19 年 4 月上旬の陸軍航空兵力は 225 コ中隊で、内訳は、南東 45、南西 38、支那 28、本土 67、満洲 51 コ中隊でしたが、約 30%の欠数がありました。いっぽう海軍は、前年末から戦力整備を行い、第一航空艦隊の定数約千機中、可動率は約 50%という状況でした。

東條参謀総長は陸海軍の協同、特に航空の統合戦力発揮を要望しましたが、海軍の協力が得られず、不調に終わりました。

## (4) ホランジアの失陥と第一線の後退

昭和 19 年 4 月 22 日、連合軍のホランジア上陸開始で、所在の第 6 飛行師団 100 機が壊滅しました。当時の連合軍の航空兵力は、ニューギニア正面 1,000 機、ソロモン正面 900 機、正規空母 10 隻(5 月には 15 隻)と見積もられました。

東條参謀総長は 5 月 2 日、西部ニューギニア方面で確保すべき第一線を、ミカ～サルミの線からヘルビング湾(現在のチェンデラワシ湾)の湾底要域～マノクワリ～ソロン～ハルマヘラ島の線に後退させ、ビアク島は極力長期にわたって確保するよう命令しました。

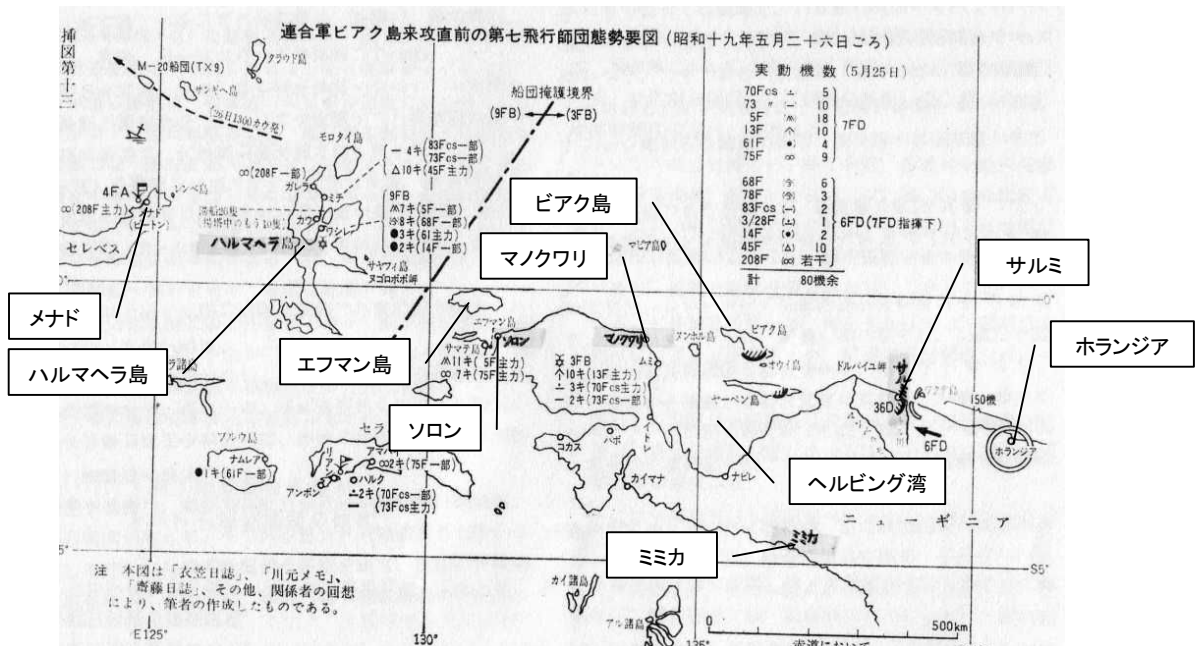
そして 5 月 6 日 1400、マノクワリ向けの第 35 師団及びハルマヘラ島向けの第 32 師団等に乗せた 9 隻の船団が駆逐艦等 8 隻と第 4 航空軍に護られて南下中、メナド北方 140km で潜水艦の攻撃を受け、うち輸送船 3 隻が撃沈されました。駆逐艦の対潜器材整備の遅れにより、白昼堂々と至近距離から狙われたわけで、大本営が受けた衝撃は大でした。

参考文献 5 によりますと、大東亜戦争中に米潜水艦に撃沈された軍艦の数は右表のとおりです。被害は全被害の 3 割を超え、その他多数の輸送船が撃沈されました。

参考文献 6 によりますと、日本軍の潜水艦は、開戦時 63 隻あり、開戦後 119 隻建造されて、正規空母 2 隻と護衛空母 1 隻を撃沈しています。ただし、ほとんど輸送船を狙わずに軍艦ばかりを狙っており、米軍に喜ばれました。

大東亜戦争中に米潜水艦に撃沈された軍艦の数<sup>5)</sup>

種別	隻数	備考
空母	9	うち 1 隻は航空攻撃併用
戦艦	2	〃
巡洋艦	16	
駆逐艦	37	
潜水艦	24	
海防艦	34	
特務艦	13	うち海軍タンカーが 8 隻
合計	135	



連合軍ビアク島侵攻直前の第七飛行師団態勢要図(昭和 19 年 5 月 26 日ころ)<sup>1)</sup>

5 月 9 日、東條参謀総長は、やむを得ず、「確保すべき第一線をソロン～ハルマヘラ島の線とし、ヘルピング湾底、ビアク島及びマクノワリ付近は努めて長く保持する」という大陸命を出しました。そして第 35 師団は、ソロンに上陸しました。度重なる第一線の変更に、第 2 方面軍司令官 阿南惟幾(あなみこれちか)大将は、大陸命を無視してさらに前方で持ちこたえようとしています。

### (5) 海軍の『あ』号作戦への協力

昭和 19 年 4 月 28 日、「海軍の空母 9 隻(定数 450 機)の機動部隊が、ボルネオ島北東端のタウイタウイに集結し、マリアナ及びカロリン方面の基地に展開する航空機(定数 740 機)とともに、比島に近い海上で決戦を行う」という海軍の『あ』号作戦が、陸軍に示されました。この作戦の位置づけは、戦略持久のための大逆襲で、その時期は 5 月 20 日ころとされました。

当時、第 7 飛行師団は第 3 飛行団(第 5 戦隊:複戦、第 13 戦隊:一式戦、第 75 戦隊:双軽、独立飛行第 70 中隊:司偵、独立飛行第 73 中隊:軍偵)を亀頭及びセラム島に配置してニューギニア北岸方面の搜索・哨戒及び第 2 軍に対する協力をさせ、第 9 飛行団(第 61 戦隊:百式重、第 6 飛行師団の残存飛行部隊)をハルマヘラ島及びメナド方面に配置して船団掩護及び第 32 師団協力等をさせていましたが、その可動機数は約 70 機でした。

大本営陸軍部は飛行第 2・第 15 戦隊(司偵)及び飛行第 24 戦隊(一式戦)を、5 月 12 日に聯合艦隊司令長官の指揮下に入れました。

### 3 西部ニューギニアの喪失<sup>1)2)5)</sup>

#### (1) サルミ及びビアク島の失陥

昭和 19 年 5 月上旬のニューギニア正面における敵航空戦力は約千機と判断されましたが、メナドに司令部を置く第 4 航空軍(2・4・6・7 飛行師団等基幹)は、わずか百機未満しか可動していませんでした。そして 5 月 17 日、有力な敵がサルミ東方 40km のトムに上陸を開始しました。また、5 月 27 日、約 1 コ師団と見られる敵が、陸軍 1 コ聯隊と海軍陸戦隊を合わせて 2 千名しかいないビアク島支隊を襲いました。中央の意図とは異なり、第 2 方面軍はこの島を死守しようとしています。

第 5 戦隊長高田勝重少佐は、陸海飛行部隊数コ隊がビアク島支援に向かうのを傍観するに忍びず、目下実施中の船団掩護に支障のない、二式複戦 4 機で他部隊の攻撃に同行しようとしたのですが、爆装に手間取り攻撃に遅れたため、第 5 戦隊の 4 機だけでビアク島南岸上陸中の艦船に突入・自爆し、**軍艦 2 隻撃沈、同 2 隻撃破**を報じました。6 月 10 日、南方軍総司令官は、人格高潔であった高田勝重少佐と部下 7 名に感状を付与しました。これが、**陸軍航空特攻の嚆矢**となったのでした<sup>2)</sup>。

ビアク島支援のために陸海軍は手を尽くしますが、その後の行動は B-24 に阻まれ、7 月上旬、守備隊は玉砕します。

#### (2) 『あ』号作戦の失敗とマリアナ航空基地の喪失

昭和 19 年 6 月 15 日、連合軍のサイパン上陸が開始され、聯合艦隊は『あ』号決戦を発動しますが、水際陣地を採用した第 43 師団は、早くも 6 月 17 日に主陣地と飛行場を失いました。

第一機動艦隊(正規空母 3 隻、補助空母 6 隻、搭載機数 439 機)は、敵(正規空母 7 隻、改造空母 8 隻基幹と見積もられていました)に対し、19 日早朝、サイパン島西方海上で先制攻撃をかけました。これは『マリアナ沖海戦』と呼ばれます。戦闘は 20 日夕まで続きましたが、敵空母を撃沈することはできず、代わりに我は**空母 3 隻を失い、4 隻が損傷、搭載機約 400 機を失いました**。ここに機動部隊は壊滅し、『あ』号作戦は完敗のうちに終了しました。

この敗因はいくつもありますが、一つ目は、『海軍乙事件』といわれるもので、3 月 31 日に不時着した二式飛行艇からこの作戦計画を米軍指揮のフィリピン・ゲリラに奪われた事件です。一時捕虜になった参謀長福留繁が「奪われていない」と嘘を言ったことから『あ』号作戦が変更なく実施となりました。しかし、あろうことか海軍は、この事実を目をつぶったうえ、福留を中将にまで昇任させてしまいます。

二つ目は、敵の『レーダーと航空管制を結合した防空システム』によるものです。すなわち、昭和 18 年のニューギニア侵攻以降、敵はレーダー搭載駆逐艦で空母を取り囲む作戦をとり、各駆逐艦は我が航空機編隊の動きをすべて把握していました。したがって、レーダーに誘導された艦載機による待ち受け攻撃が簡単に実施でき、我が航空機は敵空母に接近する前に簡単に撃墜されて、『マリアナの七面鳥撃ち』とまで揶揄されました。

三つ目は、『VT 信管』(近接信管)の採用です。敵の高射砲弾は、我が航空機に当たらなくても、15m 以内に接近するだけで爆発し、その命中率は、従来の 20 倍にもなりました。

その他、海軍が零戦の航続距離が大であることだけを頼りに、技量未熟な操縦士が多いにもかかわらず、愚直に『アウトレンジ戦法』をとったものの、偵察機の発見した場所に行けず、また帰艦しようにも味方空母の位置が発見できず、不時着機が続発したことなどが損害増大の原因です。

航空機による特攻作戦が採用されるようになったのは、特に海軍の熟練操縦士の大多数が戦死してしまい、敵機との空中戦はおろか、空母に着艦できる操縦士さえ稀になったこと、敵のレーダー探知によって、編隊による艦船攻撃がほとんど不可能になったことなどによるわけで、安易な考えで特攻作戦を開始したわけではないことを強調したいと思います。航空特攻については、今後数回にわたって書きたいと思っています。

昭和 19 年 7 月 7 日にサイパン、8 月 3 日にテニアン、8 月 11 日にグアムが陥落し、グアムの第 31 軍司令官小畑英良中将(元第 3 航空軍司令官)も玉砕されました。ここに B-29 による本土爆撃を許し、絶対国防圏が崩壊するという極めて重大な局面を迎えることとなりました。

#### 4 航空決戦兵備の緊急拡充<sup>1)</sup>

##### (1) 航空反撃戦力の急増努力

これより先、東條陸相は昭和 18 年 6 月、陸軍航空戦力増強と航空機の大増産を指令しました。内容は、昭和 21 年までに 500 コ中隊を整備し、昭和 20 年前半までに操縦者を 2 万名、その他の要員 4 万名を養成するというものです。

当時の陸海軍合計の航空機生産能力は年間最大 1 万機、それに対する米軍の生産機数は 7.5 万機でした。陸軍は、昭和 18 年度生産計画機数を 7,500 機から 9,500 機、昭和 19 年度生産計画機数を 1 万機から 1.2 万機にしました。戦闘分科の比率は、昭和 14 年の二号軍備計画では戦闘分科が約 30%でしたが、逐次見直しが行われ、昭和 18 年 6 月には全生産機数の 53%となり、南方軍総司令部からの要望もあって、8 月には重爆の生産中止にまで至りました。

##### (2) 航空要員の急速大量養成

###### ○操縦者の補充施策

東條陸相の命令に応じ、昭和 18 年度は操縦者の養成を 3,000 名追加し、昭和 19 年度は操縦者の養成を 2 万名にすることとしました。しかし、当時の陸軍は学生 4 名に 1 名の助教を配当しており、航空総監部はこれを主張しましたが、陸軍省は 6 名に 1 名の助教を主張し、結局 6 名に 1 名の助教と、教官は助教の 1/3 とされました。しかし、2 万名を養成するためには約 4,500 名の教官・助教を必要とし、全体で約 7,500 名しかいない操縦者の中から要員を抽出するというのは至難のことでした。

また、訓練は 6 ヶ月、65 時間でしたが、期間と時間は 3 分の 2 とされたものの、月に 44～66 時間飛んで整備所要が増大するため、後方支援がたいへんでした。そこで、短期間に操縦者を養成するために、大学、高等学校高等科、専門学校、高等師範学校の卒業者や在校生から採用するという『特別操縦見習士官』(略称『特操(とくそう)』)制度が採用されました。

これにより、陸軍操縦者は、正規将校(士官候補生)、予備役将校(特別操縦見習士官)及び下士官(少年飛行兵)という、三つの養成システムが主流となりました。

###### ○操縦教育期間の短縮など

航空士官学校教育は、地上準備教育を 1 年 6 ヶ月から 1 年、基本操縦教育を 1 年から 6 ヶ月、実施学校における分科基本戦技教育を約 5 ヶ月から 6 ヶ月と、合計で 1 年間短縮し、特別操縦見習士官教育は、地上準備教育 2 ヶ月、基本操縦教育 4 ヶ月、分科基本戦技教育 4 ヶ月及び練成教育 4 ヶ月となり、少年飛行兵教育は、各地の少年飛行兵学校で 1 年の基礎教育、熊谷陸軍飛行学校などで 1 年の準備教育と 1 年の基本操縦教育、各教育飛行聯隊で分科基本戦技教育が 4 ヶ月、そして隊付教育 2 ヶ月を経て伍長になるところを、基本操縦教育が 1 年から 6 ヶ月に短縮されました。

その他、操縦候補生といい、幹部候補生の資格を有し、二等飛行士又は操縦術検定に合格し、所定の検査に合格した者や、飛行隊幹部候補生から操縦を志願する者を採用する特別幹部候補生(略称『特幹(とっかん)』)がいました。

###### ○教育飛行部隊の編成

昭和 18 年度は、士官候補生 57 期 800 名に加えて少年飛行兵等 1,500 名、特別操縦見習士官 1 期 1,200 名、同 2 期 1,800 名と、これまでの 2 倍の養成計画数となり、さらに昭和 19 年度は、昭和 20

年4月までの計画として士官候補生58期900名、特別操縦見習士官9,800名、少年飛行兵8,000名、下士官200名、航空機乗員養成所2,000名の合計20,900名と計画されましたが、航空機乗員養成所の要員が集まらず、士官候補生58期1,050名、士官候補生出身の転科450名、その他を18,800名として、合計20,300名に修正されました。

しかしこれは、基本操縦教育修了予定者であり、その後、教育飛行隊及び練成飛行隊で8ヵ月(航空士官学校卒業者は6ヵ月)の練成が必要でした。教育飛行隊は、内地(朝鮮、台湾を含む)に18、満洲に5、支那に5、南方に13の計41コ隊で、分科別では、戦闘27、軽爆6、重爆6、偵察2で、襲撃は軽爆、挺進は重爆に含められました。また、練成飛行隊は内地に10コ隊が設置されることになりました。

### ○操縦以外の航空要員養成

昭和20年3月までに養成すべき要員は下表のとおりとされました。このほか、対空、自動車、ガス、その他一般の任務に従事する将校が7,000名、下士官が14,000名で、これらはすべて転科でまかなうこととしました。ただし、教育期間はわずか2ヵ月でした。特技を「特業」と呼んでいたようです。

操縦以外の航空要員養成計画(昭和20年3月まで)<sup>1)</sup>

特業	人員	教育期間	教育担任等	
偵察	900	3ヵ月	下志津及び第1、第2航空軍	
航法	170	5ヵ月	宇都宮及び第1航空軍	
爆撃	120	3ヵ月	浜松及び第1航空軍	
機上射撃	将校	380	4ヵ月	浜松、銚田及び常陸
	下士官(射手)	3,300	3ヵ月	浜松、銚田及び第1航空軍
通信	将校	3,600	6~7ヵ月	航空通信学校(18年8月に水戸から仙台移駐)及び第1航空軍
	下士官	11,050	6ヵ月	
	機上通信	350	2ヵ月	要員の大部分は幹部候補生及び少年飛行兵
	機上無線	1,350	2ヵ月	
整備	将校	2,500	10~12ヵ月	立川、岐阜、所沢各整備学校及び第1航空軍 要員の大部分は幹部候補生及び少年飛行兵
	下士官	8,500		
	機上整備	200	2ヵ月	
	機上機関	1,200	2ヵ月	
技術	将校	2,600	4ヵ月	将校の大部分は技術候補生
	下士官	3,160	なし	
計	39,380	教育期間及び担任には若干変動がある		

これらを合計すると、将校と下士官は6万名ですが、兵は4ヵ月の基本教育後に部隊に配属され、OJTで練度向上を行いましたので、即戦力としては期待できませんでした。

技術教育については、将校・下士官とも最新の教材用器材がなく、練度向上が図れなかったばかりか、品質管理の不備などで、航空事故が多発したようです。

### (3) 昭和19年を見据えた兵備の着手

#### ○戦闘隊重視の部隊建設

昭和18年12月27日、飛行第17戦隊(小牧)、同第19戦隊(伊丹)、独立飛行第24中隊(パレンバン)の各戦闘隊が新編され、在満の飛行第29戦隊(偵察)、同第30戦隊、31戦隊(襲撃)の戦闘隊への改変が発令され、その完成時期は昭和19年2月~3月とされました。

また、12月28日、飛行第18戦隊(調布)、同第22戦隊(福生)、独立飛行第23中隊(屏東)の各



戦闘隊の新編が発令され、その完成時期は昭和19年1月～3月とされました。したがって新編14コ中隊、改編9コ中隊、合計23コ中隊が増えることになりました。しかし、戦闘以外の重視されない分科は練度・士気ともに低下していったようです。

### ○修理補給機関の改変増強

昭和18年7月に南方航空廠の整備が発令され、11月にマニラ陸軍航空廠(第13野戦航空廠と第22野戦航空補給廠の人員・器材を基幹とし、定員2千名)、香港陸軍航空廠(定員207名)が編成されました。また、第16野戦航空修理廠(シンガポール)及び第19野戦航空修理廠(タイ)の拡充が行われ、ジャワには第20野戦航空修理廠が新設されました。飛行場大隊や飛行場中隊も内地で編成され、南方に派遣されました。昭和18年末の部隊数は次のとおりで、支那と南東は、あまり余裕のない状態でした。

昭和18年末の飛行場大隊および飛行場中隊数<sup>1)</sup>

部隊区分	満洲	支那	南西	南東	計
飛行場大隊	23	5	16	11	55
飛行場中隊	0	8	25	7	40

昭和12年に飛行聯隊が飛行戦隊、飛行場大(中)隊及び航空分廠の三つに分かれ、飛行場大(中)隊は、中間整備を行うとともに、飛行戦隊及び航空分廠の援助を行うことになりましたが、昭和19年度航空時局兵備(案)では、飛行場大(中)隊の任務を原則的に飛行部隊に対する補給、警備及び宿泊給養に限定し、整備支援は、各飛行場に新たに独立整備隊を編成して配置し、これに当たらせることとされました。

飛行場大隊から中間整備と対空無線の機能がなくなりましたが、飛行機に対する燃料・弾薬の補給、飛行前後の点検及び飛行機の始動等の機能は維持されました。

## (4) 航空戦力の緊急造成

### ○作戦様相に応ずる航空用法・戦法の案出

昭和18年以降、陸軍では、艦船攻撃について以下のように考えられるようになりました。

- ・ 劣勢航空の用法:劣勢航空の運用について、初めて統帥綱領に記述されました。特に、敵航空との対決を避け、敵艦船に攻撃を集中すべきことが示されました。
- ・ 陸軍航空の艦船攻撃戦法:陸軍航空の攻撃目標は輸送船及び上陸用舟艇であり、洋上覆滅を重視しました。攻撃方法は、雷撃、爆撃、跳飛爆撃等でした。

### ○作戦飛行部隊の急造

昭和19年度兵備の目標は、操縦者2万名養成、飛行機2万機生産でした。要員養成は順調でしたが、そのために招く練度不足、生産面では空襲による生産量低下が懸念されました。結局、昭和19年度は13,876機が生産されました。

昭和19年3月、右のとおり飛行戦隊の編成が下令されました。

次いで5月5日には比島作戦準備が下令され、5月12日に満洲の第2・第4飛行師団の比島転用が発令されました。

昭和19年3月に編成が下令された飛行戦隊<sup>1)</sup>

No.	戦隊名	編成地	配備地	備考
1	飛行第51戦隊	小月	防府	
2	" 52 "	所沢	芦屋	
3	" 53 "	"	松戸	
4	" 55 "	大正	小牧	
5	" 56 "	明野	伊丹	
6	" 71 "	八日市	雁ノ巣	
7	" 72 "	伊丹	伊丹	
8	" 73 "	柏原	柏原	

また、7月25日、以下の飛行部隊の編成が下令されました。

昭和19年7月25日に編成が下令された飛行部隊<sup>1)</sup>

No.	部隊名	編成地	配備地	備考
1	第100飛行師団司令部	北伊勢	柏原	
2	飛行第101戦隊	北伊勢	柏原	4式戦
3	" 102 "	"	都城	"
3	" 103 "	"	伊丹	"
4	" 104 "	小月	鞍山	"
5	" 105 "	台中	台中	3式戦
6	" 106 "	各務原	マニラ	司偵
7	" 107 "	浜松	浜松	4式重
8	" 108 "	嘉義	嘉義	双発高練、100式輸
5	" 109 "	昭南	昭南	100式輸
6	独立飛行第1中隊	各務原	マニラ	3式連絡機:対潜警戒
7	" 25 "	鞍山	鞍山	2式複戦
8	" 41 "	周水子	周水子	99襲:対潜警戒

戦闘戦隊については中隊制が廃止され、戦隊が戦闘単位となりました。その理由は、航空機数が足りなくなったことと、中隊長要員の確保が難しくなったことです。

### ○海洋目標攻撃戦力の造成

昭和18年秋以降、陸軍は、重爆隊の雷撃隊への改変や双軽、襲撃機の跳飛弾攻撃訓練などを行いましたがあまり成果は出ず、また、司偵の夜間偵察能力がないため、レーダー装備の独立飛行第31中隊(重爆9機、224名)を編成しましたが、器材の能力や兵員の操作能力が不十分で、効果が上がりませんでした。

また、昭和19年7月25日、対潜部隊として、独立飛行第1中隊(3式連絡機8機、53名)及び独立飛行第41中隊(99式襲撃機9機、123名)を編成しましたが、敵潜水艦に立ち向かうためには、あまりにも微弱でした。さらに、対潜部隊として、独立飛行第42～第49中隊が編成されました。海軍機はKMXという機上磁気探知装置を持っていましたが、陸軍機は目視でした。

陸軍は99双軽を雷撃機に改修するとともに、100機のキ67を雷撃機に改修することも決定しました。日本軍が沈めた米海軍の潜水艦は52～54隻、損害3,500人以上だそうですので、日本の潜水艦の能力は素晴らしかったようです。

### ○航空基盤部隊の急速整備

#### ・航空地区部隊及び独立整備隊の編成

昭和19年4月から8月までに航空地区司令部22、飛行場大隊82、飛行場中隊23、独立整備隊65が新編成され、在来部隊と合わせると、航空地区司令部42、飛行場大隊188、飛行場中隊78、独立整備隊90となりました。

当時の飛行戦隊は74、独立飛行中隊は22であり、合計96飛行部隊に対して、独立整備隊90と、ほぼ同数を整備しました。しかし、当初の独立整備隊が113名、7月以降の独立整備隊が172名とされたものの、熟練者は各隊4～5名しかいなかったようで、これでは意味がありません。

#### ・航空通信及び航測隊の状況

新空地分離体制への移行に伴い、多くの対空無線隊が編成されました。そして、各戦域の通信を指揮・統制するために、航空通信司令部が置かれました。航空通信部隊の配置状況は、次ページのと



おりです。なお、『その 20』(09.2.16)で**航空通信部隊等**に触れていますので、参照して下さい。

**航空通信部隊**の配置を右表に示します。**航空通信聯隊**は約 1,300 名内外、**航空通信隊**は、聯隊の約半数です。

新空地分離体制下では飛行場大隊から対空無線機能を除きましたので、新たに**対空無線隊 38**の編成が発令されました。内訳は内地 15、満洲 2、支那 5、南方 6 及び比島 10 コ隊でした。

航空通信部隊の配置(昭和 19 年 6 月)<sup>1)</sup>

方面	航空通信聯隊	航空通信隊
内地	7、10、31	13、16
満洲	2、4、8(一部比島)	
支那	15	14
南方	1、3、11	
比島(含豪北)	5、6、9、12	17、22

飛行部隊の航法支援を行う**航測隊**の名称と配置は右表のとおりです。

航測隊の名称と配置(昭和 19 年)<sup>1)</sup>

方面	航測聯隊	航測隊	備考
内地	1	20	1 は教育、20 は北東
満洲	2		一部北東方面に分派
支那		5	
南方		4、17	
南東		6	ニューギニア方面で戦力損耗

**航空情報聯隊**や**航空情報隊**は、電波警戒機(レーダー)等で敵機の来襲を察知し、早期に伝

達する役目を担いました。下表はその配備状況です。内地には、東部軍、中部軍、西部軍、朝鮮軍、台湾軍及び第五方面軍に、それぞれ航空情報隊が配備されました。**特殊情報部**や**特殊通信隊**というのは、敵の電波を傍受し、その作戦行動を分析する部隊です。

航空情報部隊の配備(昭和 19 年春)<sup>1)</sup>

方面	特殊情報部名	特殊通信隊名	航空情報聯隊名	航空情報隊名	備考
内地	中央	6	1	20、21	1 及び 21 は教育部隊 6 及び 20 は北東方面に配置
満洲	関東軍 (二航軍特情隊)		3、11		
支那	支那派遣軍 (三航軍特情部)		5、6		
南西	南方軍	3	2、7、14	8	
南東	第八方面軍		4		
比島		4、5	10	9	

昭和 18 年 9 月に多摩陸軍技術研究所が開設され、**電波兵器**の開発をしながら、運用要員の教育をしていましたが、昭和 19 年 2 月 12 日に**陸軍電波兵器練習部**の編成が発令され、小平村に設置されましたが、教育体制は十分とは言えませんでした。

陸海軍のレーダー開発の状況については、『その 18』(09.1.21)を参照して下さい。

## 5 陸軍の無線誘導飛行爆弾<sup>3)4)</sup>

昭和 18 年 9 月にイタリアが降伏した際、連合国側に引き渡そうとしていた多数の艦船のうち、戦艦『ローマ』をドイツが無線誘導滑空爆弾『フリッツ X』2 発によって轟沈させ、世界を驚嘆させました。

それに刺激された陸軍は昭和 19 年 7 月、三菱重工と川崎航空機に**空対地誘導弾**の試作を命じました。海軍については航空魚雷がありましたので、この種の開発は行われていません。

『イ号一型』と名付けられた誘導弾の発動機開発は三菱の担当で、濃過酸化水素液と過マンガン酸ソーダ液の二液式で、液体は圧縮空気によって混合されて推力を発生しました。また、弾頭重量の差によって甲乙の 2 種に分かれて設計・製造が開始されました。翼は木製、機体はトタンでした。

## (1) 三菱イ号一型甲

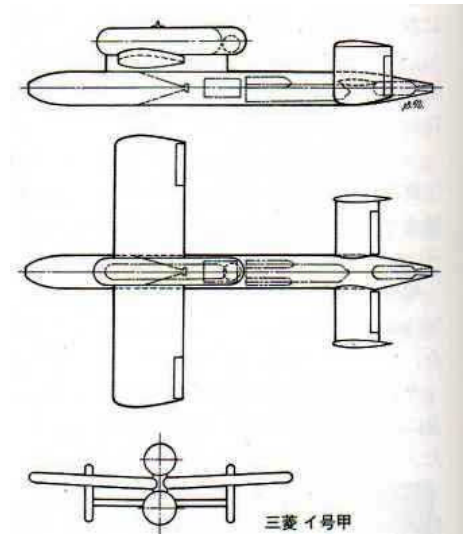
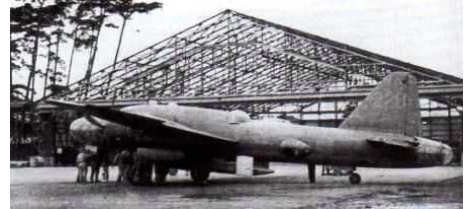
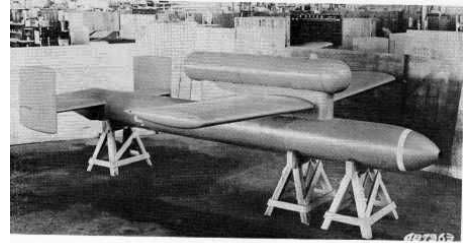
この誘導弾は『三菱特呂一号三型』ロケット発動機(推力 240kg)を備えていました。弾頭には海軍の 800kg 爆弾(夕弾)を使用し、自社製造のキ 67 四式重爆『飛龍』に搭載しました。

小沢技師を主務とするキ 67 のグループで昭和 19 年 8 月に設計を開始し、10 月に初号機を生産し、11 月までに 10 機を納入しました。また、日本車輛で製造された数機を加えて投下試験が開始されました。

目標から約 11km 地点の上空 700~900m の高度から投下、投下 0.5 秒後に安定装置が作動、さらにその 1.5 秒後からロケット噴射を開始し、母機は追尾しながら、目標の約 4km 手前まで無線誘導し、命中させようというものでした。

しかし、当時の制空権の状況を考慮すると、敵機動部隊に 4km の距離まで接近して誘導するというのは、敵戦闘機に撃墜されるだけで不可能であるという理由で、ジャイロ安定装置や操舵系統の調整を行っただけで、終戦前に試験を終了してしまいました。そんなことは、設計を開始する時点で分かっていたはずだと思いますが、理解に苦みます。諸元は次のとおりです。

全幅:3.60m、全長:5.77m、全高:1.055m、翼面積:3.60 m<sup>2</sup>、総重量:1,400kg、弾頭重量:800kg、発動機:特呂一号三型液体ロケット×1(推力 240kg、燃焼時間 75 秒)、投下時速度:360km/h、投下高度:500~1,000 m、激突速度:550km/h。

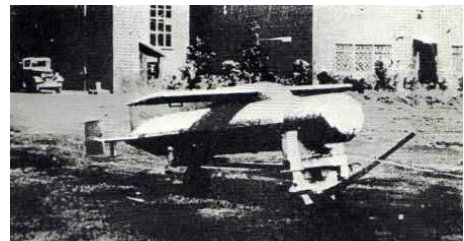


上からイ号一型甲の写真<sup>3)</sup>、  
キ 67 搭載状態写真<sup>4)</sup>、図面<sup>4)</sup>

## (2) 川崎イ号一型乙

この誘導弾は、甲型の軽量版です。甲型と同じく木製翼、トタン外皮金属胴体で、『三菱特呂一号二型』ロケット発動機(推力 150kg)を備えていました。弾頭には海軍の 300kg 爆弾(夕弾)を使用し、自社製造のキ 48 九九双軽二型又はキ 102 乙襲撃機/高々度戦闘機に搭載しました。キ 148 という名称も与えられたようですが、もっぱらイ号一型乙と呼称されました。

イ号一型乙は、北野技師を主務として昭和 19 年 7 月に設計が開始され、10 月には動力なしの滑空機が完成しました。滑空機・動力飛行用試験機合わせて 30 機が製作され、昭和 19 年 11 月から昭和 20 年 7 月にかけて試験が行われました。



上からイ号一型乙の写真<sup>3)</sup>、キ 48 二型搭載  
状態写真<sup>4)</sup>

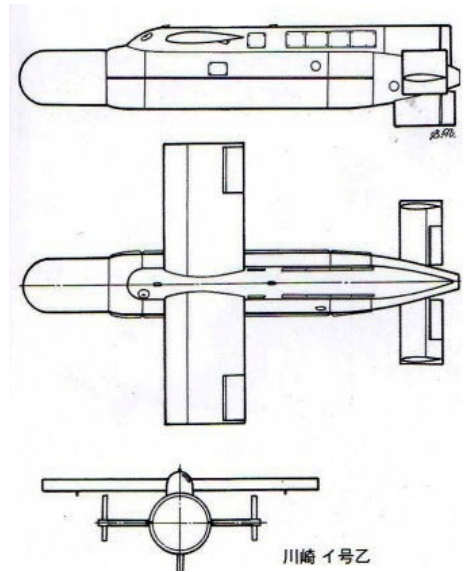
試験は当初、現在の国営ひたち海浜公園南側の阿字ヶ浦海岸、その後神奈川県の実鶴海岸で行われました。その結果、敵戦艦・空母に対して予想命中率 75%という精度にまで向上しました。

ところが、昭和 20 年 2 月に伊豆の伊東上空から実鶴海岸沖の三ツ石に向けて発射されたイ号一型乙は、無線機の故障のために西側に逸れ、熱海温泉玉の井旅館の女風呂を直撃しました。そこで、「川崎のエロ爆弾」と言われましたが、現実には悲惨なもので、浴客二人と女中さん二人が亡くなり、旅館が炎上したといわれています。

その後、琵琶湖の岩礁沖の白石(しらいし)を目標として、昭和 20 年 7 月まで試験が行われました。

川崎航空機明石工場では、昭和 20 年 6 月までに 160 機が製造されましたが、6 月下旬から 7 月上旬にかけての空襲で工場が生産不能となったことに加え、前述の甲号と同じ理由で、実用化はされませんでした。諸元は次のとおりです。

全幅:2.60m、全長:4.09m、全高:0.90m、翼面積:1.95 m<sup>2</sup>、全備重量:680kg、弾頭重量:300kg、発動機:特呂一号二型液体ロケット×1(推力 150kg、燃焼時間 80 秒)、投下高度:500~1,000m、激突速度:550km/h。



イ号一型乙の図面<sup>4)</sup>

おわり

次回は「比島捷号作戦に伴う航空運用」

#### < 参 考 文 献 >

- 1) 「戦史叢書 陸軍航空の軍備と運用(3)」(昭和 51 年 5 月 防衛庁防衛研修所戦史室)
- 2) 「戦史関係論文集 (No.3)」(航空自衛隊幹部学校)
- 3) 「航空情報別冊 太平洋戦争 日本陸軍機」(昭和 44 年 10 月 榊原燈社)
- 4) 「日本軍用機事典 陸軍篇」(平成 17 年 9 月 野原 茂著 イカロス出版(株))
- 5) 「山本五十六の大罪」(平成 21 年 6 月 中川 八洋著 弓立社)
- 6) 「武器・兵器でわかる太平洋戦争」(平成 15 年 8 月 太平洋戦争研究会編著 (株)日本文芸社)