

日本陸軍航空史（その4）
～戦爆連合の芽生え～

1 はじめに

昭和7年(1932年)ころまでの陸軍航空の主体は偵察であり、地上作戦に直接協力するというのが、その主任務でしたが、満洲事変の教訓に基づき、昭和7年ころから、爆撃隊が重視されるようになります。すなわち、実力ある戦力をもって地上作戦に協力する任務へと変わっていきます。

今回は、満洲事変を契機として、戦爆連合思想が芽生えていった経緯について述べます。

2 飛行機の進歩と航空事故の増加

陸軍最初の航空事故死は、大正2年3月28日、木村鈴四郎中尉操縦、徳田金一中尉同乗のブレリオ機が突風にあおられて空中分解し、所沢飛行場北東地区に墜落したものでした⁴⁾。

所沢陸軍飛行学校基本操縦課程卒業生数と、大正2年(1913年)から昭和6年(1931年)までの陸海軍における航空事故による死亡者数です⁵⁾。

所沢陸軍飛行学校基本操縦課程卒業生数⁵⁾

| | 将校 | | 下士官 | | 合計 |
|-------|----------|-----|-------------|-----|------|
| | 期 | 人数 | 期 | 人数 | |
| 大正 13 | 17 | 19 | 16 | 28 | 47 |
| 14 | 19 | 19 | 18 | 20 | 39 |
| 15 | 21 | 22 | 20 | 20 | 42 |
| 昭和 2 | 23 | 24 | 22 24 | 48 | 72 |
| 3 | 25 | 22 | 26 27 | 46 | 68 |
| 4 | 28 29 30 | 64 | 29 | 8 | 72 |
| 5 | 33 34 | 25 | 31 32 | 47 | 72 |
| 6 | 37 | 20 | 35 36 | 47 | 67 |
| 7 | 40 | 20 | 38 39 41 | 64 | 84 |
| 8 | 44 | 25 | 42 43 45 | 72 | 97 |
| 9 | 48 | 24 | 46 47 49 50 | 113 | 137 |
| 10 | 52 53 | 52 | 51 | 33 | 85 |
| 11 | 56 57 | 38 | 54 55 58 59 | 129 | 167 |
| 12 | 61 62 64 | 77 | 60 65 66 | 125 | 202 |
| 計 | (21 個期) | 451 | (30 個期) | 800 | 1251 |

航空事故による死亡者数⁵⁾

| | 陸 軍 | | | 海 軍 | | |
|------|-----|----|-----|-----|----|-----|
| | 将校 | 下仕 | 計 | 将校 | 下仕 | 計 |
| 大正 2 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 4 |
| 5 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 2 |
| 6 | 2 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 |
| 7 | 4 | 0 | 4 | 2 | 1 | 3 |
| 8 | 5 | 0 | 5 | 4 | 0 | 4 |
| 9 | 2 | 2 | 4 | 1 | 1 | 2 |
| 10 | 2 | 2 | 4 | 1 | 1 | 2 |
| 11 | 5 | 5 | 10 | 4 | 1 | 5 |
| 12 | 4 | 1 | 5 | 1 | 5 | 6 |
| 13 | 5 | 4 | 9 | 8 | 9 | 17 |
| 14 | 3 | 3 | 6 | 4 | 5 | 9 |
| 15 | 5 | 2 | 7 | 6 | 8 | 14 |
| 昭和 2 | 7 | 2 | 9 | 5 | 6 | 11 |
| 3 | 6 | 4 | 10 | 4 | 4 | 8 |
| 4 | 13 | 4 | 17 | 7 | 9 | 16 |
| 5 | 5 | 6 | 11 | 2 | 3 | 5 |
| 6 | 8 | 7 | 15 | 10 | 9 | 19 |
| 計 | 80 | 42 | 122 | 65 | 63 | 128 |

大正13年から昭和6年までの陸軍将校の卒業生215名に対して、航空事故による殉職者数は52名(24%)に当たり、すべてが操縦士ではないものの、非常に大きな数字です。海軍も同様のようです。

また、陸海軍とも、航空機の進歩に対して航空全般の管理・運営が追隨していなかったのではないかと推定されますが、大正時代には空中分解が多かったようです。なお、日本で、最初に飛行機から落下傘で脱出した人は、昭和3年6月、競争試作した三菱の戦闘機が急降下試験中に空中分解したために脱出した中尾純利操縦士だそうです⁴⁾。

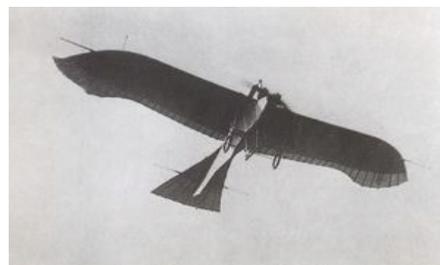
3 支那の航空兵力

「中國的天空」(昭和 56 年 7 月 中山雅洋著 (株)サンケイ出版)は、支那における航空の歴史が書かれた、貴重な文献です。この内容を一部紹介します。

昭和初期頃までは、群雄割拠の時代であり、特に満洲地域はそうでした。この駄文シリーズでは、終戦まで使用された『支那』という言葉を使用します。『中国』という呼称を作ったのは、昭和 21 年 6 月 7 日、岡崎勝男外務省総務局長(のちの外務大臣)だそうですが、混沌としていたこの時代を表す言葉としては適当ではありませんので、使用しません。

大正元年(1912 年)に、清国が滅亡して中華民国臨時政府が樹立され、袁世凱が臨時大統領に就任しました。しかし、袁世凱は飛行機には関心がなく、大正 3 年(1914 年)に 2 機のエトリッヒ・タウベ機を、手に入れていたんですが、敵の攻撃などに使おうとも考えませんでした。

タウベ機は、ドイツのイゴ・エトリッヒが設計し、同国ルンブラー社とライセンス契約をして、1910 年から製造を開始しましたが、ルンブラー社がライセンス料を払わないために、彼は特許を放棄し、多くの会社が製造しました。お蔭でタウベには、ルンブラー・タウベとエトリッヒ・タウベ二つの名称があります。



タウベ機(インターネットから)

1918 年に第 1 次大戦が終って、英仏の飛行機が大量に余りましたので、彼らは支那にこれを売り込みました。一般的に、英は軍用機、仏は民間機を売り込んだようです。

1919 年には、民国陸海軍航空隊が正式に発足します。陸軍は北京の南苑を根拠地とし、司令官として陳將軍、軍事顧問団長として英国人のホルト少将が就任しました。ホルトは、当然、英国機を買わせました。

国民政府は、練習機としてアヴロ 504K×60 機、輸送機としてヴィッカーズ『ビミー』重爆の改造型『ビミー・コマーシャル』×40 機を買い、さらに、FE2d 改練習機×35 機、旅客機に改造したハンドレページ O/400×6 機を買いました。

1920 年頃から、各軍閥も飛行機を持つようになりますが、1 機から数機、多くても 30 機まででした。これは、買ったものもありますが、中には、国民政府の飛行学校からそのまま乗り逃げして手に入れたものもありました。また、部品がなくなれば、そのまま放っておかれていたようで、飛行機はさして重視されてはいませんでした。

張作霖の私設空軍は、ハンドレページ O/400×2 機、アヴロ 504K×2 機、ズバ×4 機、ブレゲー 14A2 型×12 機、ブレゲー BN-2 型×16 機、コードロン C59 型×6 機、FBA 水陸両用飛行艇×3 機の計 45 機を保有し、さらに、ブレゲー 19 型×70 機、コードロン G3 型×30 機、合計 100 機を注文したものの、これらは入手していませんでした。

4 満洲某重大事件(張作霖爆殺事件)と山東出兵

これまで、『満洲』と記してきましたが、『洲』は、もともと、『州』という行政区画ではなく、満洲族という部族の名称でしたので、本来の文字『洲』を使っています。

昭和 3 年(1928 年)6 月 4 日の、満洲某重大事件(張作霖爆殺事件)について、平成 18 年(2006 年)2 月 28 日付の産経新聞が、ロシアの歴史家ドミトリー・P・プロホロフ氏の調査結果として、次のように報じています。

『張作霖が、1925 年末時点で鉄道代金 1,400 万ルーブルの借金を返さない上に、ソ連鉄道監督官を逮捕したことと、張作霖が、日本と、反ソの満洲国建設の調整を始めたことから、ソ連がナウム・エイチンゴンらを使って彼を暗殺した』



若き日の張作霖
(インターネットから)

なお、プロホロフ氏は、『関東軍参謀が、ソ連に抑留されて嘘の証言をさせられた』と述べています。

蒋介石の北伐軍(北伐は1926年から1928年まで行われました)から居留民を保護するため、山東出兵が三次にわたって行われました。当初は、平壤の飛行第6聯隊で編成された臨時派遣飛行隊が、昭和3年(1928年)4月から11月にかけて、青島、済南方面の第6師団(熊本)、第3師団(名古屋)の戦闘に参加し、次いで、太刀洗の飛行第4聯隊で編成された独立飛行第7中隊が昭和3年5月から昭和4年5月にかけて、天津、済南方面の支那駐屯軍、第3師団の戦闘に参加しました。

張学良は、父の張作霖が爆殺された年(昭和3年)の12月に、国民党に合流したとされていましたが、平成18年(2006年)4月17日の産経新聞によりますと、米国スタンフォード大学で公開された『蒋介石日記』により、その前年の昭和2年(1927年)7月に、蒋介石率いる国民党に入党していたことが判明したのです。まさにこれから蒋介石と戦おうとしていた父を裏切る行為をしていました。張学良はのちに、共産党に入党を希望した疑惑や、蒋介石を拘束(西安事件)したこともあり、思想の定まらない人物でした。

張学良は欧米機による航空部隊、『東北边防航空隊』を編成しますが、おもしろいことに、日本陸軍は、張学良との融和のため、昭和5年(1930年)3月、藤田朋中佐を長とし、少佐2名、大尉3名から成る航空団を派遣して、教育に当たります。

派遣機は、甲式4型戦闘機×5、88式偵察機×5で、航空団は関東軍の区処を受けました。石原莞爾主任参謀は、藤田中佐に対し、密かに、奉天の空中写真を撮るよう指示します。何のことはありません。教育とは表向きの話で、実際は、張学良軍の重要施設を砲兵射撃するための目標情報の収集だったのです



蒋介石(左)と張学良(右)
(インターネットから)

5 満洲事変

昭和6年(1931年)9月18日の柳条湖事件をきっかけに、満洲事変が勃発しました。これは、昭和9年(1934年)まで続きます。柳条湖事件は、関東軍の板垣征四郎大佐と石原莞爾中佐らが起こしたとされていますが、小冊子『満洲事変概要』(昭和6年9月23日・陸軍省)には、次のように記されています。

『近時支那の帝國に對する態度は、甚だ好ましからぬものがあつた。最近兩國間に起つた事件は、大小三百餘件にも及び、殊に其内でも駐支公使のアグレマン問題、萬寶山、青島事件、支那官兵の中村大尉虐殺事件は、吾人の今尚忘るゝことの出来ない重なる事柄である。其他本年七月以降滿洲に起つた事件は十二件にも及び(略)、昔日の消極的排日は漸次積極的の毎日行爲と化し・・・』

『九月十八日午後十時三十分頃支那將校の率ゆる二三中隊は北大營(旅團長王以哲の率ゆる約七千人在營す)西南側の滿鐵線路を爆破し次で恰も當時線路巡邏中の我守備兵を襲ひ且柳條溝分遣隊方面に前進した』(旧かな使いでは促音も大文字で表記します)

これを日本軍が追うのですが、兵營の中に逃げ込まれ、支那軍の猛烈な射撃に遭ったようです。このため、南滿洲鉄道と在留邦人約20万人、鮮民約80万人の保護のために、戦が始まったと書かれています。

事変勃発時、関東軍には飛行部隊はありませんでしたので、急遽、平壤の飛行第6聯隊から独立飛行第8・第9中隊(偵察)と独立飛行第10中隊(戦闘)を編成して送り込みました。陸軍は、次いで11月に、5個中隊で、関東軍飛行隊を編成しました。関東軍飛行隊は地上の第2師団(仙台)長の指揮下に入りました。編成は次のとおりです。

飛行隊本部[飛行第6聯隊(平壤)本部を充当]

独立飛行第8中隊(偵察)、同第9中隊(偵察)、同第10中隊(戦闘)[飛行第6聯隊から]

飛行第 1 中隊(偵察)[飛行第 8 聯隊(屏東)から]
飛行第 3 中隊(軽爆)[飛行第 7 聯隊(浜松)から]
材料廠
その他

奉天(今の瀋陽)の西南西約 200 キロの錦州が、張学良軍の拠点でした。張学良軍が反撃の氣勢を示したため、10月7日、奉天から独立飛行第 10 中隊の 88 式偵察機(水冷式エンジン、川崎製)×6 とフランス製のポテー25 型偵察機×5 が発進しました。ポテー25 型機は歩兵が奉天飛行場を占領したとき、逃げ遅れた支那機を捕獲したものです。このほかフランス製のドボワチン戦闘機、コードロン爆撃機なども捕獲しています。

さて、その 11 機は奉天を離陸し、高度 2,000m で錦州城内の政府官庁や第 8 師(支那側は師団とは呼ばず、師と呼んでいました)の兵営に対し大正 12 年式 25 キロ爆弾合計 75 発を投下しました。88 式偵察機は使いやすく、爆撃機としても十分役立ったようです。これが錦州爆撃といわれるものです。

まさかと思っていた支那軍は大いにショックを受けました。しかし、高射砲がなかったため、野砲に台を付けて、空を撃ったといえます。

満洲事変においては、支那軍の戦闘機などは、日本軍に捕獲されたためと、補給整備が悪くて全く飛ばず、日本軍の戦闘機は活躍の場がありませんでした。そして、従来の飛行隊は偵察や連絡が主任務だったのに対して、満洲事変では急降下のできる軽爆撃機が登場し、支那軍の装甲列車を爆撃するなど、敵の補給路を遮断して成果を挙げました。また、地上部隊への直協任務が増加したために、陸軍内における航空の重要性が再認識され始めました。

関東軍飛行隊の編成に見られるように、航空部隊統一指揮の萌芽も見られました。また、各部隊が方々で行動したために、部隊間の連絡がとれなくなり、対空無線機を、地上部隊相互の連絡に使用しました。やがてこれが、航空通信聯隊の創設へとつながりました。また、補給が続かなかった教訓から、航空兵站も必要性が認められました。なお、この事変までは、歩兵師団が飛行場作りを行うなど、まだ専門の設営隊はありませんでした。

昭和 7 年(1932 年)3 月には、満洲国が独立します。

6 愛国機

満洲事変を契機に、昭和 7 年に愛国 1 号として献納されたユンカース K-37 は、陸軍機最初の迷彩塗装となりました。これは、ドイツからの輸入です。ちなみに、陸自航空機最初の迷彩塗装は、昭和 58 年度(1983 年度)のアイラン機からです。

国民の寄付によって陸軍に贈られた愛国号機は、昭和 7 年 1 月から 5 月までに、32 機にも達しました⁵⁾。

また、満洲事変を契機に患者輸送機の必要性が認識され、中島飛行機は、オランダ・フォッカー社からライセンス権を買い、民間旅客機を患者輸送機として製造し、採用されました。機数は 5 機で、すべて民間献金の愛国機として納入されました。



ユンカース K-37 機軽爆撃機(昭和 7 年)⁵⁾



中島/フォッカー患者輸送機(昭和 7 年)⁵⁾
420HP × 1、最大速度 230km/h、重量 2,500kg

7 92 式超重爆撃機(通称『おばけ』)⁸⁾

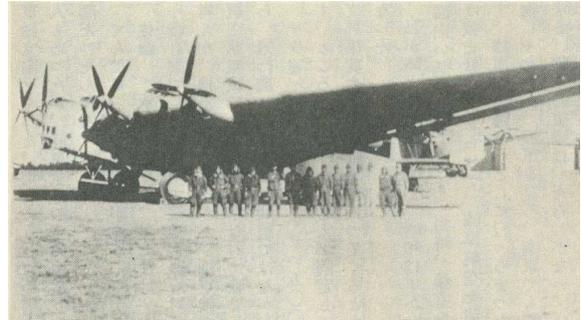
山口県出身の航空人には、長岡外史中将、井上幾太郎大將らがいますが、ほかに香積見弼(かづみけんすけ)大佐(1886年～1951年)がいます。香積は、陸士19期で、東京帝大電気工学科を修了し、技術主任として昭和4年(1929年)から昭和10年(1935年)まで、三菱航空機(昭和9年から三菱重工に統合)において92式超重爆撃機の開発に当たりました。

ドイツのコンカース G-38 という4発の世界最大級旅客機を改造して、台湾からフィリピンを爆撃できる戦略爆撃機を作ろうというものです。全幅44m、全長23m、総重量25トンという、とてつもない巨人機でしたが、ドイツから貰った図面をもとに、三菱の大変な努力によって、昭和6年(1931年)に完成しました。

ディーゼル・エンジンを搭載しており、これを扱うのは我が国としては初めてでした。しかし、数次の研究・改修を行っているうちに、旧式化し、昭和10年(1935年)に完成した10号機で、生産が打ち切られました。

92式超重爆撃機は、主翼の中を人が立って歩けるほどの大きさだったそうです。これによって、三菱は多くのノウハウを得ました。

採用、不採用にかかわらず、陸軍が発注する試作機には、すべて『キ』(機体の意)の通し番号を付与する制度が施行され⁶⁾、三菱93式重爆撃機がその第1号機で、『キ1』となりました。92式超重爆撃機が『キ20』となっているのは、長い間、その存在が秘密にされていたからでしょう。



三菱 92 式重爆撃機[キ 20]⁷⁾

800HP×4、最大速度 200km/h、重量 25,488kg

8 第1次上海事変

昭和7年(1932年)1月22日以来、上海では日本領事館の襲撃、日蓮宗僧侶の殺傷事件、支那第78師の不法射撃などがあり、上海で紛争が始まりました。紛争が悪化したため、我が海軍は空母『鳳翔』、『加賀』、駆逐艦4隻、軽巡3隻の計9隻から成る機動部隊を派遣しました。搭載機は、三式艦上戦闘機(昭和3年制式採用。前回、大正15年から、皇紀の下二桁使用と書きましたが、統一されていなかったようです)及び一三式艦上攻撃機(大正13年制式採用)でした。

加賀の三式艦戦の生田大尉が2月22日、米国民間パイロット(元陸軍)のショートが操縦する青天白日マークを付けたボーイング 218 戦闘機を撃墜し、日本史上初の空中戦撃墜第1号となりました。ショートは、2月20日にも、帝国海軍機と空中戦をしていますが、試飛員(テスト・パイロット)であり、個人的な衝動に駆られてやった行為であったため、国民政府空軍の知らないうちの出来事だったのです。彼は、国民政府から空軍大佐の称号を与えられ、国葬にされました¹⁾。

陸軍機は遅れて昭和7年2月、上海付近の飛行場に進出しました。飛行第2中隊(偵察)/飛行第2聯隊(各務ヶ原)、独立飛行第3中隊(戦闘)、飛行第1中隊(偵察)/飛行第8聯隊(屏東)、上海派遣飛行第1中隊(軽爆)等が派遣され、第9師団(金沢の兵)長の指揮下に入りましたが、この直後の3月上旬、停戦が成立しました。

9 熱河、長城線進攻作戦⁴⁾

昭和8年(1933年)2月下旬、関東軍は、第6師団、第8師団及び第10師団の一部等、3個師団弱で熱河省に進攻し、関東軍飛行隊は、一部で第6師団(赤峰、圍城方面)、主力で第8師団(熱河、古北口方面)を支援しました。両師団は、一部を自動車化しました。飛行隊の勢力は、偵察3個中隊、戦闘2個中隊、重爆・軽爆各1個中隊の計7個中隊でしたが、各中隊は統一指揮され、偵察、指揮連絡、自動車化部隊の進攻支援等で成果を挙げました。

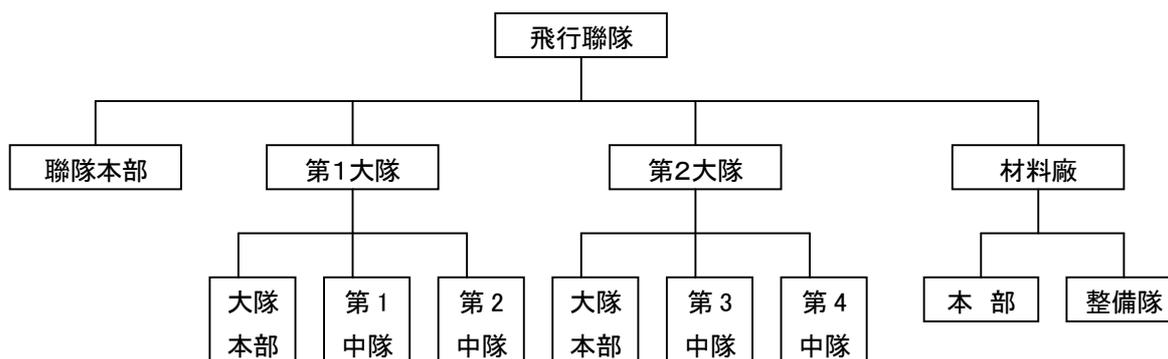
3月中旬、関東軍は北支の長城線を占領し、5月下旬には長城線を越えて密雲、薊運河の線に進出しました。その結果、5月25日に停戦協定が成立し、関東軍は長城線に後退しました。これによって満洲事変は一段落し、陸軍航空は、満洲に根を下ろします。

10 昭和8年の軍備改編²⁾

この改編は、陸軍航空が戦爆連合の空中武力整備と指揮の統一時代に向ってスタートを切るきっかけになったもので、極めて重要な意義を有しています。

(1) 飛行聯隊の改編

空中勤務者の練度を向上させるために、飛行聯隊内で空地分離施策を採用しました。材料廠は陸自の航空野整備隊のようなものだと思います。材料廠には整備隊が新編されました。



(注) ・ これは、4個中隊編成のもので、2個中隊編成のものには、大隊はない。

- ・ 中隊は、軽くなり、空中勤務者と飛行場勤務者が所属した。
- ・ 材料廠の本部には工員がいたが、整備隊は兵だけで編成された。

(2) 爆撃部隊の追加

大正14年の軍備改編に比して、爆撃部隊の比率が増加しました。

| 区分 分科 | 大正14年改編 | | 昭和8年改編 | |
|----------|---------|-----|--------|-----|
| | 中隊数 | % | 中隊数 | % |
| 偵察 | 11 | 42 | 12 | 33 |
| 戦闘 | 11 | 42 | 14 | 39 |
| 軽爆 | 2 | 8 | 6 | 17 |
| 重爆 | 2 | 8 | 4 | 11 |
| 合計 | 26 | 100 | 36 | 100 |

おわり(次回は「統一指揮時代の幕開け」)

< 参考文献 >

- 1) 「中國的天空」(昭和56年7月 中山雅洋著 (株)サンケイ出版)
- 2) 「陸軍航空概史」(昭和39年7月 航空自衛隊教育訓練資料)
- 3) 「陸軍航空隊全史」(昭和62年9月 木俣滋郎著、(株)朝日ソノラマ)
- 4) 「陸軍航空の鎮魂」(昭和54年3月2版 航空碑奉賛会)
- 5) 「続 陸軍航空の鎮魂」(昭和57年4月 航空碑奉賛会)
- 6) 「日本軍用機事典 陸軍篇」(平成17年9月 野原茂 イカロス出版(株))
- 7) 「日本陸軍航空秘話」(昭和56年9月 陸軍航空史刊行会 原書房)
- 8) 「ある陸士十九期卒技術者の軌跡 香積見彌伝 Ver.1」(平成17年5月 未里周平)