

日本陸軍航空史（その9）

～日華事変(2)～

1 はじめに

昭和14年(1939年)初頭の支那陸軍は、地上兵力が200個師団・約200万人、航空機が約300機と見積もられ、在支日本軍は24個師団・約70万人、約200機(25個中隊)でした。海軍機も、陸軍機と同じく、約200機でした。さらに、支那軍へは、米ソから航空機の増加補給が見込まれていました。

日本軍はこの頃、広く全支の要衝を占領しましたが決め手がなく、全般としては持久作戦段階に入っていました。今回は、主として昭和14年頃の状況について説明します。

2 支那各方面作戦の特徴¹⁾

(1) 北支方面

北支方面は、配備密度を濃厚にし、治安肅正、民生の安定、対日友好の模範要域とする方針でした。この方面では特に共産軍の撃滅が重視され、航空は、ゲリラ制圧に寄与することが求められました。

(2) 中支方面

中支方面は、有力な政府野戦軍と対峙する地域で、限定進攻作戦が重視されました。そのための航空協力は不可欠で、奥地への政戦略爆撃も必要とされました。

(3) 南支方面

南支方面は、優勢な政府軍の包囲下にあり、防御のために本格的な戦闘がしばしば行われ、航空支援の所要が大でした。また、南方からの列強による援蒋物資補給ルートを遮断するために、航空作戦の所要が増加しつつありました。

3 北支方面治安肅正協力¹⁾

昭和13年(1938年)12月から昭和14年8月にかけて行った航空部隊の協力は、次のとおりです。無線の傍受なども行い、多くの航空作戦が成功しました。

作 戦 名	作戦期間	作戦部隊	航空部隊
山西省南部掃討	S13.12 下～S14.1 上	第1軍	第7飛行団
山西省北部掃討	S14.2 上～3 下	〃	〃
蘇北作戦(海州攻略)	S14.2 下～3 中	第12軍	〃
五臺作戦(山西省)	S14.4 上～6 下	第1軍	〃
モ号作戦(綏遠省)	S14.4 上～5 下	駐蒙軍	集成飛行隊
魯南作戦(山東省)	S14.6 上～6 下	第12軍	第1飛行団
魯西作戦(山東・河北省)	S14.6 下～7 下	第12軍、第14師団	〃
晋東作戦(山西、河北省)	S14.7 下～8 下	第1軍、第10・第14師団	集成飛行隊

4 中支方面地上作戦協力¹⁾

昭和14年3月から5月にかけて行った航空部隊の協力は、次のとおりです。

作 戦 名	作戦期間	作戦部隊	航空部隊
南昌作戦	3月下旬～4月下旬	第11軍	航空兵団
襄東作戦	5月上旬～5月下旬	〃	第3飛行団

南昌作戦は、浙贛鉄道を分断して、安徽省、浙江省方面の政府軍の後方線を遮断することを目的に遂行され、同時に、敵野戦軍撃破と航空拠点推進等が行われましたが、第 11 軍の第 101、第 106 師団と航空兵団の主として第 3 飛行団が参加し、作戦はほぼ予定どおり成功しました。

襄東作戦は、蒋介石が企図した湖北、河南省方面 4 月攻勢によって襄陽、棗陽地区に進出した中央直系精鋭軍に対する第 11 軍の第 3、第 6 師団の突進攻撃と第 3 飛行団の緊密果敢な協力により、成功しました。

5 南支方面地上作戦協力¹⁾

昭和 14 年 2 月から 5 月にかけて行った航空部隊の協力は、次のとおりです。

作 戦 名	作戦期間	作戦部隊	航空部隊
海南島作戦	2 月	第 21 軍	第 4 飛行団
西江沿岸作戦	3 月上旬～4 月上旬	〃	〃
増城方面作戦	4 月上旬～4 月下旬	〃	〃

海南島攻略は、海軍が昭和 13 年秋から熱望していましたが、昭和 14 年 1 月に陸海軍に対して作戦が発動されました。作戦の目的は、南支那に対する航空作戦及び封鎖作戦の基地を推進設定するためでした。第 21 軍は飯田支隊(台湾歩兵 2 個聯隊基幹)をもって海口を占領し、海軍陸戦隊は三亞を占領しました。この作戦は海軍が主体でしたが、第 4 飛行団も積極的に協力し、海口に一部の基地部隊を派遣しました。

西江沿岸、増城方面作戦は、廣東外周の敵部隊を掃討し、その反攻企図を未然防止するもので、第 4 飛行団は、これら地上作戦への直接協同を行うとともに、粵漢線その他水陸交通線の攻撃に努めました。

6 北支方面航空兵団の奥地進攻準備¹⁾

(1) 支那奥地爆撃の問題点

昭和 14 年(1939 年)春、支那空軍は、甘肅、四川、雲南省等の奥地で再建を図っていましたが、情報では、第一線機 500 機を目標としていると見られました。北からのソ連機、南からの米軍機の投入を考慮すれば、その数は達成可能と考えられました。

優勢な敵の航空戦力を減殺するためには甘肅、四川省等に対する政戦略爆撃を必要とし、これを可能にするためには、700km 以上進攻して、支那軍防空戦闘機との空中戦等ができる掩護戦闘機の出現が渴望されていました。先月号で「97 戦は、弾薬を搭載すれば、行動半径が 450km くらいになる」と書きましたが、それは、増加タンクを装着した場合でした。戦史叢書によりますと、97 戦の戦闘行動半径は 300km 程度だそうです。お詫びして訂正します。

昭和 10 年(1935 年)以来研究中だった爆撃掩護機(川崎キ 45 双発)が昭和 14 年 1 月に試作 1 号機が完成しましたが、性能が思わしくなく、不採用になっています(のちに「二式複座戦闘機・屠龍」となる川崎キ 45 改は完全に設計変更をしていますので、別物です)。

この頃の世界は、特に爆撃機の進歩が目覚しく、急速な大型化、速度の向上、武装の強化、上昇力の増大等により、「空中艦隊論」が盛んになりました。それは、戦闘機の掩護を伴わず、単独の長距離進攻が可能だと信じる思想です。

しかし、我が 97 式重爆撃機(7.7mm 機銃×2、12.7mm 機関砲×1)の武装及び装甲は不十分で、敵戦闘機に撃墜される可能性が大でした。7.7mm 機銃ではソ連戦闘機に当たっても撃墜できないことが多く、燃料タンクに孔を空けただけで、霧状の燃料を吹きながら急降下で逃げる敵機を、撃墜と見誤った例が多かったようです。

我々は、弾が破裂するのが「機関砲」で、破裂しないものが「機関銃」だと認識していますが、陸軍は、

12.7mm 以上を機関砲と呼んでいました³⁾。

昭和 12 年(1937 年)にイタリアから、6,000 万円(現在の 1 兆円)で 100 機購入した³⁾伊式重爆撃機(フィアット BR-20)については、戦史叢書の付録にはただ機銃×3 と書かれていますが、参考資料 3)には、12.7mm 機銃×2、20mm 機関砲×1 となっており、火力としては申し分なく、乗員防護のための装甲板も備えていました。

しかし、機銃や機関砲の弾や爆弾はイタリア製しか使えず、これがなくなり次第、逐次退役していきました。

長距離掩護の問題を解決したのが、1 式戦・隼の登場ですが、隼の誕生までには大変な紆余曲折がありました。これの細部は次回に譲ります。

(2) 海軍に先を越される(芷江攻撃)

芷江は、柳州と重慶・成都の中間に位置し、部隊の動きが活発になったため、航空兵団は、昭和 14 年(1939 年)4 月 7 日、海軍と協同して攻撃を行いました。

陸軍は第 1 飛行団・飛行第 60 戦隊の 97 重爆 12 機、海軍は 96 陸攻 18 機でした。10:45 に芷江飛行場を同時に爆撃することを基準とし、速度差(陸軍機のほうが速い)があるため、漢口飛行場を、海軍は 07:55、陸軍は 08:20 に離陸しました。

ところが、速度規制が乱れ、海軍が 10:10、陸軍が 10:30 に爆撃をする結果になりました。協同訓練の必要性が認識された事案です。

7 航空本部飛行実験部の創設²⁾³⁾

話は遡りますが、昭和 7 年(1932 年)に満洲から陸軍航空本部飛行班長として赴任してきた、今川一策少佐が、妙なことに気付きました。軍が民間会社に命じて作らせた器材が、幾つも放置されているのです。操縦士として、是非欲しいと思っていた、低圧タイヤや雪橇(ゆきぞり)が、ほとんど手付かずなのです。

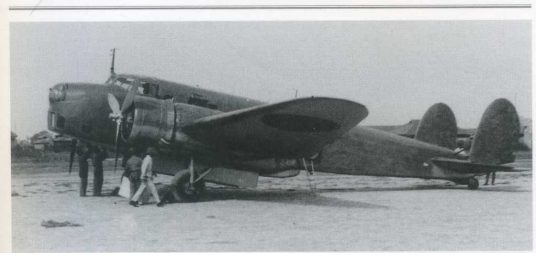
当時、試作機や試作器材の審査は、立川の陸軍航空技術研究所(技研)飛行課で行うことになっていました。ただし、ここでは、修正作業を行うだけで、技研で審査が終った航空機や器材は、各実施学校に送られ、2~3 カ月のテストののち合格となって初めて、制式採用されることになっていました。

すなわち、戦闘機は明野、偵察機は下志津、爆撃機は浜松、その他は所沢の各実施学校に送られたのですが、各実施学校は教育訓練の片手間に行うため、テストをするのは、たいいてい、若い操縦士で、最初は熱意を持って取り組んだようですが、中途半端に終ることが多かったようです。加えて、低圧タイヤや雪橇といった地味な仕事は敬遠されました。

「技研の操縦士はベテランばかりだが、我々の技量は上から下まで、まちまちで、高度の実験結果ばかり押し付けられても、とても消化できない」というのが実施学校の意見でした。

昭和 10 年(1935 年)、陸軍は、海外航空技術調査団を編成して、ドイツ、ポーランド、イギリス、フランス、イタリア及びアメリカを訪問させました。各国 1 カ月、アメリカ 3 カ月の調査期間でしたが、今川少佐も参加し、調査団が持参した 300 万円(戦闘機

フィアット 伊式重爆撃機[BR20](1936年)



伊式重爆撃機³⁾

全幅: 21.50m、全長: 16.10m、全備重量: 10.1t、
発動機: フィアット A.80RC.41、空冷星型 14 気筒
(1,000HP)、最大速度: 430km/h、航続距離:
3,000km、武装: 12.7mm 機銃×2、20mm 機関砲
×1、爆弾: 1,580kg(最大)、乗員: 4~6 名



カーチス・ホーク P-36
(インターネットから)

が 100 機買えるほどの大金です)の一部で、アメリカからカーチス・ホーク戦闘機(P-36)を 1 機買いました。

今川少佐が担当者として特に関心を持ったのは、飛行実験組織とその運用でした。外国では、試作機の实用試験専門の特殊部隊があり、制式までのいっさいの権限と責任を持っているという実情を見た彼は、帰国後、「実験機関は独立すべし」という報告書を、航空本部に提出しました。

その結果、昭和 14 年(1939 年)末、陸軍航空技術研究所の組織が拡大された際に、飛行実験任務が技研から外され、また、各実施学校の飛行実験任務が外され、飛行実験部となって一元化されて、航空本部に属することになりました。

ただし、これは、用兵者(軍人)ばかりで、技術者(民間人)を加えなかったために、技術的に高度な作業がなされず、開発機・器材の不具合対策や新機種開発上、問題を生じることになりました。

先ほど、隼のことに触れましたが、陸軍航空の操縦士を中心とする技術的知識と世界を見る眼が低かったことが、陸軍の航空戦力整備にマイナスを生じさせ、これが終戦まで尾を引きました。

すなわち、97 戦が採用された直後の昭和 12 年(1937 年)12 月、中島(現在の富士重工)1 社に(この頃から競争試作はなくなりました)、「キ 43」の名前で試作を命じたものの、最大速度 500km/h 以上、高度 5,000m までの上昇時間 5 分以内、行動半径は、97 戦の 300km プラス余裕 30 分というところまでは良かったのですが、「97 戦と同等の運動性能を持つこと」という要求が付され、これのお蔭で、キ 43 の開発が停滞しました。空力的に完全に無理な要求なのです。

操縦士たちの頭は、ずっと、97 戦の水平面内の旋回による戦闘能力の良さから離れることはできず、完全に軽戦至上主義に陥っていました。しかし、世界は重戦の時代を迎えており、速度と火力を重視し、敵からの回避は垂直面内の旋回行動で行うようになっていました。



1 式戦闘機・隼(国民の寄付「愛国機」)の絵葉書
胴体には、「愛国第 1618」と書かれ、葉書の方には、
「戦闘機(他の葉書もそうですが、型式名は書かれていません)愛国第一六一八(中河内郡) 陸軍省」とあります。
(大阪市役所 OB・小林庄三氏提供)

8 昭和 13 年(1938 年)と昭和 14 年に制式化された主要な航空機³⁾

○ 立川 九八式直協偵察機 [キ 36]

傑作機 97 司偵の登場を契機として、昭和 12 年(1937 年)の「航空器材研究方針」において、偵察機は、直協偵察機、軍偵察機、司令部偵察機の 3 種に区分されました。

直協偵察機は、第一線地上部隊と直接協同し、それに必要な偵察、指揮、連絡、弾着観測などを行うもので、小型・軽快かつ不整地における離着陸が容易なものというものでした。

立川飛行機は昭和12年5月に製造の指示を受けて、早くも昭和13年4月には、1号機を完成させ、要求性能を満たして制式採用されました。



全幅：11.80m、全長：8.00m、全備重量：1,660kg、発動機：日立九八式 450HP、最大速度：348km/h、航続距離：1,100km、武装：7.7mm 機銃、爆弾：250kg、乗員：2名

おわり

次回は「日華事変(3)」

< 参 考 文 献 >

- 1) 「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)
- 2) 「戦闘機「隼」」(平成7年10月 碓 義朗著 光人社)
- 3) 「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))