

日本陸軍航空史（その 14） ～加藤隼戦闘隊～

1 はじめに

去る 4 月 11 日、文京シビックセンターで映画「南京の真実・第 1 部七人の『死刑囚』」を拝見し、感動しました。中共政府の 10 本のデマ映画に反論する唯一の作品です。有志の方の主催で全国の公共施設において上映され、5 月 4 日（日）の 14 時と 18 時の 2 回、同センターで再上映されます。入場料は無料です（千円以上の寄付を希望されています）。映画は第 3 部まで制作される予定です。

今回は、加藤隼戦闘隊として有名な飛行第 64 戦隊の歴史を紹介します。御存知のように当部隊は、感状を 9 度受けたほど華々しい戦果を挙げました。その成功の要因は、第 4 代指揮官加藤建夫（たてお）戦隊長の優れた統率、戦法の研究、訓練指導等と戦隊の全員がそれを具現したことです。加藤隼戦闘隊は映画の題名で、こちらが有名になりましたが、戦時秘匿名は『高九一二四部隊』でした。

当部隊は、撃墜 283 機（うち不確実 25 機）、地上撃破 144 機という抜群の戦果を収めました。しかしその反面、劣勢な火力や速度を補うために、各操縦士は何れも機体や我が身に敵弾を受けつつも前方や前方上方から、又はダイブして速度を得ながら敵機に接近しましたので、操縦士の戦死者も非常に多く、昭和 16 年（1941 年）12 月 7 日以降、その数は 122 名に上り¹⁾、新製機を受領しての帰途の事故、離陸時の事故、訓練事故、戦病死などを含めた方々の合計は 166 名にもなっています（野戦病院が受け付けしたあとに死亡した場合は戦病死となり、恩給や遺族扶助上不利となりますので、重傷者の状況に応じて受け付けをしないで『戦死』にすることもありました⁵⁾）。

昨年末、陸自航空学校霞ヶ浦校の図書室で、『蒼空の河—穴吹軍曹 隼空戦記録—』（穴吹 智（さとし）著・楸光人社・昭和 60 年 12 月第 2 刷）を見つけました。表紙を開きますと、『航空学校霞ヶ浦分校（当時は分校という名称でした）殿、寄贈 元分校教官 穴吹 智』と、筆ペンによる見事な文字の署名があります。「あの偉大な穴吹曹長が霞ヶ浦校の教官だったのか！」と感激した次第です。



穴吹曹長
（『蒼空の河』から）

穴吹曹長（昭和 19 年 2 月に明野飛行学校助教に呼ばれ、同年 10 月に曹長昇任）といえば、飛行第 50 戦隊所属の陸軍エース・パイロットとして名高く（ビルマの桃太郎と呼ばれました）、撃墜機数が、非公認（日記によるもの）48 機、公認 30 機（うち不確実 5 機）¹⁾の多数に上ります。

特に、昭和 18（1943 年）年 10 月 8 日、ビルマのバセイン上空において、単機で P-38×2、B-24×11 と渡り合い、左手の甲に貫通銃創を受けながら、P-38×2、B-24×2 を撃墜したのち、弾がなくなって B-24 に馬乗りになり、その後うまく機体が離れて海岸に不時着し、三日目に救出されて、10 月 10 日、異例の生存者個人感状を受けられています。

ちなみに、飛行第 64 戦隊でも、渡辺軍曹が昭和 18 年 5 月 9 日、ラングーン上空で B-24 の後方銃座をプロペラでかじって墜落させて滑空で生還し、上口伍長が同年 10 月 26 日、同上空において、機関砲が搭載されていない練習用のオンボロ隼で B-24 に馬乗りになり、プロペラで胴体をズタズタにして墜落させ、自らの機体も後ろ半分がなくなり、落下傘降下で助かっています⁵⁾。

穴吹氏は、昭和 46 年（1971 年）、東北方面ヘリコプター隊の飛行隊長を最後に 2 等陸佐で定年退官、日本航空（株）に入社され、昭和 59 年（1984 年）に退社されています。霞ヶ浦校 OB の T 先輩に伺いますと、土浦の荒川沖に住んでおられましたが、二、三年前に亡くなられたそうです。

における航空戦闘はありませんでしたが、5月20日、97戦3機を含む**第2大隊**24機が**蘭封**上空で12機を撃墜したのが最後でした。また、**加藤建夫大尉**は、**昭和13年(1938年)**6月11日から翌年3月まで、**陸軍大学校専科学生**として入校し、**第1中隊長**は**沢田貢大尉**に替わりました。

(3) 独立飛行第9中隊の活躍

独立飛行第9中隊は、**昭和12年(1937年)**8月25日、**南苑**に進出、**北京防空任務**ののち、**郎坊**、**保定**、**石家荘**と移動しながら地上直協を行い、**昭和13年(1938年)**になると、**新郷**、**運城**、**兗州**(えんしゅう)、**彰徳**と移動しながら数次の航空撃滅戦に参加しました。しかし、一度も空戦の機会はありませんでした。

3 飛行第64戦隊の新編と部隊の転用¹⁾

(1) 飛行第64戦隊の新編

前述のように、飛行第64戦隊は**昭和13年(1938年)**8月1日に新編されました。初代戦隊長は前第2大隊長の**寺西 多美弥少佐**で、機種は第1中隊(旧第2大隊第1中隊、**彰徳**)が**97戦**、第2中隊(旧第2大隊第2中隊、**運城**)と第3中隊(旧独飛第9中隊、**帰徳**)が**95戦**でした。

(2) 飛行第64戦隊主力

昭和13年8月末、第3中隊を除く**飛行第64戦隊主力**(本部、第1中隊、第2中隊)は**二套口飛行場**に移駐し、9月、10月と**武漢作戦**に協力しましたが、空戦はありませんでした。この間、第2中隊は**97戦**に改変(今まで『改編』と記してきましたが、やはり旧軍用語のほうがピッタリですので、以後、『改変』と表記します)されました。また、同年10月、**廣東攻略**のための**南支作戦**が行われ、台湾経由で11月9日に占領直後の**廣東**に移動し、南支各地への進攻協力と制空権の確保に当たりました。

(3) 飛行第64戦隊第3中隊

第3中隊は北支の**彰徳**に残り、爆撃隊の掩護、地上部隊協力及び制空等を行いましたが、この間に**97戦**に改変されました。次いで、**昭和14年(1939年)**3月に**太原**に移駐し、前進飛行場の**運城**を使用して同様の任務を行いました。また、4月29日、**第3中隊**の7機は、**南鄭**に進攻して20数機の**イ-15**と交戦し、これが中隊初の交戦となり、11機を撃墜しましたが、**外村中尉**ら2名を失いました。

4 ノモンハン事件における活躍¹⁾

昭和14年(1939年)7月26日、飛行第64戦隊は在満洲の**第2飛行集団**に編入され、戦闘が激化してきた**ノモンハン**に投入されることになりました。そして、**第3中隊**はいったん、**廣東**で戦隊主力と合流します。そして戦隊は、8月3日に**廣東**を出発し、**台北**、**南京**、**北京**、**奉天**を経て、7日に**ハイラル**到着、15日には最前線の**ホシウ飛行場**に前進しました。移動距離は5,000kmに及び、このような長距離機動は当時としては実に画期的なことでした。

8月17日から上空の哨戒任務にあたり、8月20日、**ハルハ河**上空で初の空戦を行いました。そして、9月15日の停戦まで連日のように出撃し、**52機**を撃墜(確実のみ)する大戦果を挙げました。しかし、**安西大尉**以下8名の操縦士を失い、**戦隊長・横山少佐**、**第1中隊長・丸田大尉**、**情報主任・奥山大尉**らが撃墜され、負傷しました。

停戦後の10月1日、戦隊は東満洲の**東京城飛行場**に移駐します。翌**昭和15年(1940年)**1月、**第1中隊**だけが独立中隊として**廣東**に移駐し、当該方面の地上部隊協力や制空に任じましたが、会敵の機会はありませんでした。97戦の活躍はめざましく、**ノモンハン事件**の4ヵ月間に全部隊で**1,340機**を撃墜、**30機**を撃破しています。片や我が方の損害は**120機**でした⁴⁾。

昭和 16 年(1941 年)3 月、戦隊本部、第 2 中隊、第 3 中隊も東京城から廣東に移駐し、第 1 中隊に合流します。そして、4 月 10 日、加藤戦隊長が着任します。

5 隼への改変と開戦準備¹⁾²⁾⁴⁾

(1) 隼への改変

昭和 16 年 8 月末、飛行第 59 戦隊の 2 個中隊、次いで飛行第 64 戦隊の 3 個中隊に隼 I 型が配備されることになり、64 戦隊は 1 個中隊ごとに交代で廣東郊外の天河(てんが)飛行場から福生に帰って改変を行いました。そして、9 月中旬には、全機が隼に換装されました。

しかし、59 戦隊で 2 機、64 戦隊でも 1 機の空中分解事故が発生し、3 名の殉職者を出したことで、翼根の桁を補強することになり、1 個中隊に 10 日間から 15 日間をかけて立川航空廠に帰って補強しました。全機の補強が完了したのは、11 月初旬から中旬という、開戦間際のことでした。

特に加藤部隊長は、空中分解を怖がって乗りたがらない部下に対し、10 月、速度、振れ、各舵の強度等について自ら極限のテストを実施し、資料を提示してそれをもとに訓練し、殺人機隼を優秀機に変貌させました²⁾。定数は、本部 6 機、各中隊 12 機の合計 42 機でした。

(2) 加藤部隊長の猛訓練と全機のズォンド飛行場推進

加藤部隊長が着任してからは、開戦準備のため、日夜厳しい航法訓練を行いました。特に洋上航法、それも夜間を重視して行いました。中隊ごとの航法訓練は、廣東と海南島の間で行われました。

特に南方の雲は海面すれすれまで張っているため、雲の下を飛ぶにしても、船などと接触する危険性があり、雲上飛行(戦闘機での雲上飛行は不可能と考えられていました)をするにしても、着陸するためには雲を突っ切らねばならず、突っ切っても引き起こしをする前に海面や地面に接触する危険性がありました。また、雲中や夜間においては、空間識失調に陥って姿勢を崩し、墜落に至る危険性があり、これは現在も変わりません。

前号で御紹介したように、開戦に伴う南方推進において、陸軍は事故で 38 機(うち気象の影響によるもの 28 機)を失い、貴重な人的・物的戦力を失ったわけですが、加藤部隊は昭和 16 年 12 月 3 日 11:30 に廣東を出発、高度 4,000m 以上の雲上飛行により前代未聞の 2 千キロを翔破し、5 時間後、1 機の損失もなくフコク島ズォンド飛行場に推進することができました。これは猛訓練のお蔭でした。

ただし、四、五人の者に航空地図が行き渡らず、横井軍曹は小学校時代に使用した世界地図を携行したそうだから、杜撰な後方支援態勢でした。フコク島に着いてからは、まともな航空地図が支給されたそうです⁴⁾。



南方作戦時の航空基地の状況⁵⁾

6 飛行第 64 戦隊の部隊長、各中隊長¹⁾⁵⁾

青字は在隊中における戦死者、紫字は他部隊に在職中の戦死者で、末記は戦死日とその場所。階級は特別昇任前です。

<飛行第 64 戦隊長>

- 13.8~14.3 寺西 多美弥少佐(36) 18.10.14 ウェクワにて
14.3~14.10 横山 八男少佐(36)
14.10~16.4 佐藤 猛夫少佐(38)
16.4~17.5 加藤 建夫中佐(37) 17.5.22 アキャブ西方海上にて
17.5~18.2 八木 正巳少佐(38) 18.2.12 ラチドン西方上空にて
18.2~18.2 明楽(あけら) 武世少佐(46) 18.2.25
インド・チャイプール東南 20km にて
18.3~19.6 広瀬 吉雄少佐(45) 19.12.22 名古屋上空にて
19.6~20.4 江藤 豊喜少佐(48)
20.4~終戦 宮邊 英夫少佐(52) 53.10.10 熊本で病死



加藤建夫部隊長³⁾

各戦隊長の任期中は、「寺西部隊」というように部隊長名を冠して呼称していましたが、他の部隊からは、戦隊長の名前が覚えられずに、いつまでも「加藤部隊」と呼ばれたようです⁵⁾。

<戦隊付・飛行隊長>

- 13.6~15.3 奥山 清蔵大尉(5少)
17.5~17.6 藤本 秋助大尉(志) 17.6.17 ビルマ・モールメン西方 100km にて
17.10~18.2 明楽 武世少佐(46) 18.2.25 インド・チャイプール東南 20km にて
18.3~18.12 黒江 保彦大尉(50) 40.12.5 1等空佐、第 6 航空団(小松)司令のとき、福井県
越前海岸で魚釣事故死
19.4~20.4 宮邊 英夫大尉(52) 53.10.10 熊本で病死
20.4~終戦 角田 一郎大尉(55)

<第 1 中隊長・攻撃隊長>

- 13.8~14.3 沢田 貢大尉(44)
14.3~16.5 丸田 文雄大尉(44)
16.5~16.12 高橋 三郎中尉(51) 16.12.7 仏印フコク島西方海上にて
17.1~17.11 丸尾 晴康大尉(50) 17.11.10 ビルマ・アレサンヨウ西北海上にて
17.11~18.9 高橋 俊二中尉(53) 18.9.6 ビルマ・ビリアンポイント南方 80km 海上にて
18.10~18.12 相原 彪夫大尉(53) 18.12.26 ビルマ・アキャブ東北方 200km にて
18.12~19.10 中村 三郎大尉(二階級特進し中佐に) (54) 19.10.3
ビルマ・メイクテイラ東飛行場南西にて
19.12~20.1 岡崎 正三大尉(20少) 20.1.15 ビルマ・メイクテイラ東南方 20km にて

<第 2 中隊長・攻撃隊長>

- 13.8~14.7 中尾 次六大尉(40) 14.7~14.9 安西 秀一大尉(44)
14.9~16.7 坂井 菴大尉(13少)
16.7~16.12 高山 忠雄中尉(51) 16.12.22 マレー・クアラランプールにて
17.1~17.12 大谷 益造大尉(51) 17.12.5 インド・チタゴン西南方 20km にて
18.1~18.2 関 二郎大尉(51) 18.2.13 インド・ラチドン南方 8km にて
18.2~19.4 宮邊 英夫大尉(52) 19.6~19.9 松井 弘至中尉(56)

<第3中隊長・攻撃隊長>

13.8~15.9 鈴木 五郎大尉(42)

15.9~17.4 安間(あんま) 克巳大尉(48) 17.4.8 ビルマ・ロイウィン飛行場南方にて

17.4~18.3 黒江 保彦大尉(50) 40.12.5 魚釣事故死

18.3~18.5 遠藤 健中尉(53) 18.5.15 支那雲南省双溜(そうい)南方 10km にて

18.5~18.12 檜 與平中尉(53) H3、71歳で死亡

19.1~19.5 黒沢 直大尉(54) 19.5.15 ビルマ・メイクテイラ飛行場東南にて

19.6~19.9 北郷 丈夫大尉(53) 19.9.10 支那雲南省騰越(とうえつ)付近

7 飛行第64戦隊の機体標識と撃墜標識

右上図は『栄光加藤隼戦闘隊』(参考文献4)の表紙です。操縦席後ろの白帯と翼上面の白ダスキは部隊長機を表します。右中写真は中隊長(飛行隊長)機です。ただし、中隊長機は、右下写真のように昭和19年には、操縦席後ろに細い2本の白帯が記されていますので、いつかの時点で変更されています。

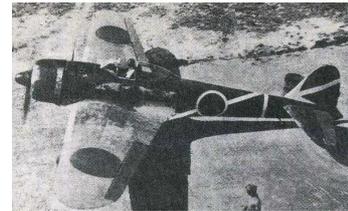
また、垂直尾翼の矢印は、戦隊本部がコバルト、第1中隊が白、第2中隊が赤、第3中隊が黄でした⁶⁾。

日華(支那)事変当時は、敵機を撃墜した場合、機体に赤鷲の撃墜マークを書き入れ、また、中隊の控所前に撃墜旗を掲示し士気を鼓舞していましたが、加藤部隊長は、大東亜戦争開戦時の最初の訓示で、個人の功名手柄を戒め、あくまで部隊の総合戦力を発揮することを強調されました²⁾。インターネットによりますと、加藤部隊長が直接撃墜した機数は18機だそうです。

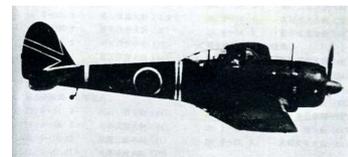
その後も常に、「もし君は何機撃墜したかと聞かれたならば部隊の撃墜数を述べよ」と言われたそうです。上空掩護機があつて初めて攻撃が可能になるのであり、戦功は皆で分かち合えということです。そういうことで、撃墜マークと撃墜旗は廃止されました。また、部隊には、新聞記者を入れなかったそうです²⁾。



加藤部隊長機⁴⁾



飛行隊長機³⁾



昭和19年後半の宮邊英夫飛行隊長機(隼Ⅲ型)¹⁾

8 加藤建夫少将の略歴²⁾⁴⁾

加藤少将の略歴を記します。年齢は数え年です。

明治36年(1903年)9月28日 北海道上川郡東旭川村に生まれる

大正10年(1921年)3月17日 仙台陸軍幼年学校卒業(19歳)

4月1日 陸軍予科士官学校入校

大正14年(1925年)7月31日 見習士官(歩兵第25聯隊付)

10月26日 陸軍歩兵少尉(陸士37期)、航空兵に転科(23歳)

10月27日 陸軍航空兵少尉、平壤飛行第6聯隊付

大正15年(1926年)6月1日 所沢陸軍飛行学校に入校(第23期操縦学生)(24歳)

昭和2年(1927年)5月28日 同校卒業、御賜の時計を授けられる(25歳)

昭和5年(1930年)3月6日 陸軍士官学校本科区隊長(28歳)

昭和7年(1930年)8月8日 明野陸軍飛行学校教官(30歳)

昭和8年(1933年)8月1日 陸軍航空兵大尉(31歳)

昭和11年(1936年)2月1日 立川飛行第5聯隊中隊長(34歳)

准尉、作曲者は南支派遣軍・軍楽隊の原田喜一軍曹で、4番だけは同軍楽隊の岡野正幸軍曹です。

ちなみに5番の「我等は皇軍戦闘隊」の「皇軍」を「すめらぎ(天皇のこと)」と歌う方がおられますが、映画では「こうぐん」と歌っていますので、「こうぐん」が正式だと思います。また、歌詞に出てくる隼は、一式戦闘機『隼』の意味ではなく、戦闘機を一般的に隼に例えたものでしたが、一式戦が制式化される際、外国の例に倣い航空本部の西原勝少佐等の計らいで、これが『隼号』と名付けられました⁹⁾。

加藤部隊歌

1. エンジンの音轟々と 隼は征(ゆ)く 雲の果て 翼(よく)に輝く日の丸と 胸に描きし赤鷲の印は我等が戦闘機
2. 寒風酷暑ものかわと 艱難辛苦打ち耐えて 整備に当たる強兵(つわもの)が しっかりやって来てくれと 愛機に祈る親ごころ
3. 過ぎし幾多の空中戦 銃弾唸(うな)るその中で 必ず勝つの信念と 死なば共にと団結の心で握る操縦桿
4. 干戈(かんか)交ゆる幾星霜 七度(ななたび)重なる感状の 勲(いさお)の影に涙あり ああ今は亡き武士(もののふ)の 笑って散ったその心
5. 世界に誇る荒鷲の 翼伸ばせし幾千里 輝く伝統受け継ぎて 新たに興す大亜細亜 我等は皇軍戦闘隊

10 飛行第64戦隊の行動と戦果^{1)~9)}

(1) 昭和16年(1941年)12月8日~25日

12月7日は、雲が立ち込め、激しいスコールの夜間悪天候下、加藤戦隊長以下7機で山下兵団を乗せた輸送船団の夜間掩護を完遂(12月11日に感状受領)後、高橋三郎中尉、中道格蔵准尉、都築昌義曹長の未帰還機3機を深夜まで待っていた戦隊長ですが、12月8日は、前日参加した3名の操縦士を休ませ、自らは陣頭に立ちました。

戦隊主力は、フコク島を発進、スンゲイパタニ、アロルスター、フェルトワル、ペナン等北部マレーの各飛行場を攻撃して、ブレニム(Blenheim ドイツ語読みで ブレンハイムとも呼ばれる)1機を撃破、5機を地上炎上させました。

12月9日には占領直後のシンゴラ飛行場に推進し、13日にはコタバル飛行場に前進しました。基地推進の要領は、地上軍と同行する飛行場大隊が、占領と同時に飛行場を開設し、後方支援体制を作って、飛行部隊を受け入れる方法でした。

飛行第64戦隊が編成された昭和13(1938年)8月1日には、陸軍航空の画期的な増強計画が決定され、空地分離制が採用されました。すなわち、飛行聯隊中の飛行部隊が飛行戦隊、地上部隊が飛行場大隊となり、飛行戦隊の機動性を向上させました。

12月22日、18機でクアラルンプールに進攻、迎撃してきたバッファローと、大東亜戦争開戦以来、初めて本格的な空戦を行い、11機を撃墜しました。翌12月23日、97重爆が第1回ラングーン攻撃を行い、6機を失います。これは、掩護の97戦の能力不足と判断され、1式戦装備の64戦隊が一時的に振り向けられます。

戦隊主力はバンコクに移動し、12月25日、97重爆を掩護して第2回ラングーン攻撃を行います。相手は米義勇軍と英空軍で、10機を撃墜しました。この状況を映



Bristol Blenheim Mk.4
(インターネットから)



Brewster Buffalo F2A-2
(インターネットから)

画では、加藤部隊長(名優・藤田進)が事前に、「ハエタタキのように敵機を叩くのではなく、ウチワのように敵機を追い払うんだぞ。お前らは爆撃機の掩護に行くんだぞ」と諭したにもかかわらず、我慢できない部下はてんでに敵戦闘機を追いかけます。そこで部隊長は仕方なく単機で爆撃機の掩護に当たりました。帰還後、部隊長が激怒したことはいうまでもありません。しかし、そのあとには、さっぱりと水に流し、笑顔で部下に果物を振舞うなど優しく接して細やかな愛情を注ぎ、人情の機微に触れる統御を行いました。映画には、灰田勝彦のほかに、大河内伝次郎、志村喬、黒川弥太郎も出演していたようですが、まったく見分けられませんでした。

(2) 昭和 17 年(1942 年)1 月～9 月

イポーに移動した 64 戦隊は、1 月 12 日から 2 月 19 日までシンガポール航空撃滅戦に参加、39 機を撃墜しました。いっぽう、スマトラ島のパレンバン攻略に先立ち、戦隊は 2 月 6 日から 13 日の間、第 3 飛行団と共に、制空権獲得のためのパレンバン航空撃滅戦を行い、7 機を撃墜、多数機を地上で破壊しました。

しかし、高度 7,000～8,000m での戦闘を行うにもかかわらず内地から酸素の補給がなく、無理な攻撃を行ったことも多く、また、12.7mm 機関砲の発射性能が悪く、伊式榴弾を使用すると不発、日本製榴弾を使用すると腔内破裂を起こし、何人かの犠牲者が出ました²⁾。これは、南方の気温の高さも影響しています。加えて、南方では 6,000m 以上の高度に上昇すると、燃料がベーパーロック(燃料中の水分が気化して、パイプなどを閉塞し、発動機不調を起こす現象)が発生しやすかったようです。

そして 2 月 14 日、輸送機隊の掩護によりパレンバンに対する空挺降下作戦を成功させました(2 月 15 日に感状受領)。実は、読者の皆さんはすでに御存知のように、空挺降下は 1 月 11 日に海軍がメナド飛行場に対して実施していたのですが、大本営が陸軍の顔を立てたのか、次回作戦の企図秘匿のためか、2 月 15 日、陸海軍同時に発表しました。そして、2 月 16 日、占領直後のパレンバンに進出した戦隊はジャワ航空撃滅戦に参加し、2 月 19 日から 3 月 7 日までに 18 機を撃墜しました。

華々しい戦果の陰で死者も増加し、前年の 12 月 7 日からタイのチェンマイに移動する 3 月 19 日までに、合計 29 名が戦死及び事故で亡くなりました。3 月 12 日には馬來・爪哇方面陸軍最高指揮官から、ジャワ作戦で感状を受領しています。

チェンマイ飛行場に移動した戦隊は 3 月 21 日のマグウェ進攻を始めとして、ビルマ全域を転戦します。しかし、3 月 24 日朝、飛行場を 6 機の P-40 に襲撃されて十数機を地上で撃破され、敵の根拠地ビルマ・ロイウイン飛行場に報復に行った 4 月 8 日、同飛行場南方で P-40 群の待ち受けに遭い、安間克巳大尉(第 3 中隊長)、奥村宗之中尉、黒木忠夫中尉、和田春人曹長の 4 名を失いました。

さて、4 月 3 日、南方軍航空技術部長服部武士大佐が、チェンマイで戦隊長等から技術的な聞き取り調査をしています。加藤部隊長は、隼 I 型について、次の意見を述べられています。①昨今補充を受けた 1 式戦は、若干粗製の感がする。②発動機は従来大いに信頼していた。しかし、昨今の補充機中 4 機に金屑が出ている。③降着諸装置は依然として弱い。④砲は、故障弾が出た場合の排出が不具合である。⑤機体はまだ弱く、思い切り使えない。⑥補給される飛行機には搭載器具、時計等が不足しているものが多い。補給を受けた飛行機は相当に整備したあとでなければ使用できない⁸⁾。

これは昭和 17 年 4 月時点の話ですから、日本の生産能力は先が思い遣られる状態でした。

また、加藤部隊長は、パレンバンで鹵獲したホーカー・ハリケーンを一人で操縦してビルマまで持ち帰りますが、上記聞き取り調査では、「ホーカー・ハリケーンの諸性能は、おおむね一式戦に等しく、格闘性能は、我がほうより劣っている。但し機体は強く、乗り心地は不良である。機体の構造は比較的簡単である」と述べられています⁸⁾。

4月10日にも同飛行場を攻撃に行きましたが、三砂英吉曹長と後藤力曹長を失い、大きな痛手を受けました。敵にはレーダがあり、最大速度もP-40は565km/h、隼I型は495km/hですので、確かに不利でした。やがて5月8日に地上軍がメイクテイラを占領して南部ビルマ攻略戦が一段落しました。トンゲーおよびマグウェに前進した戦隊には、デング熱(南方特有の風土病で40度以上の高熱が二、三日続きます。静養すれば2週間くらいで回復しますが、体力の弱い者は余病を併発して倒れました。不死身の加藤部隊長も4月末にやられました⁹⁾)で倒れる者が続出しましたが、5月16日からアキャブの一部を出し、戦隊長自ら前方に出て防空任務に就きました。



木製戦闘機 Hawker Hurricane Mk. I (インターネットから)

運命の5月22日、アキャブに高度約1,500mで来襲した英第60飛行隊のブレニム4型爆撃機1機を加藤編隊はインド洋上に追撃し、安田曹長と大谷大尉の2機が被弾します(その後飛行場に、なんとかたどり着きます)。これを見ていた部隊長は敵機の後ろ上方から攻撃を仕掛けます。そして敵機を仕留めるのですが、自らも被弾して右翼から火を発生し、海中に突入して壮烈な自爆を遂げました。14時30分、アキャブ西北方約90km地点でした。

黒江保彦大尉の記事には、「部隊長機は真っ直ぐに上昇していた。(略)部隊長は、火のついた隼戦闘機を、いま上昇させている。それは悲壮であった。近藤曹長が見ていることを意識していたのであろう。加藤部隊長は、静かに翼を振った。右に左に、ゆっくりと大きく…。『さらば戦友たちよ…自分が死なせた部下たちよ…オレもいまこそ、こうして最後のときをむかえた。オレもおなじように死んでいぞ…残る者よ、あとを頼んだぞ…』(略)栄光の戦隊長加藤建夫中佐は、愛機を左に横転させ、裏返しの姿勢から、昇降舵を引いた。高度三百メートルから、隼は真一文字に機首をベンガル湾の紺碧の海面に向ける。加藤機は石が落ち込むように急降下した。炎の赤い尾を引きながら…。そして波紋の中に沈んでいった⁹⁾とあります。

加藤部隊長の最期を見届けたのは近藤、伊藤の両曹長でした。先に被弾して帰還した安田義人曹長の記事によれば、「戦隊長がちらっと後ろを振り向いたようだった。50から60米の高度からいきなりくると反転し、そのまま逆さまの姿勢で海中に突っ込んだ。水柱が立った。あっという間もない瞬間のできごとであった⁹⁾とありますので、黒江大尉の文章は、やや脚色されているようです。

さて、昭和17年(1942年)4月15日に第5飛行集団は第5飛行師団と改称され、当時第7飛行団に所属していた飛行第64戦隊は、第5飛行師団隷下となりました。

その後雨季に入ってビルマ方面の航空戦は休止状態になり、8月には1式戦I型を数回に分けて30機受領しました。そして、9月22日、築地本願寺において、東條首相兼陸相、杉山参謀総長以下、大勢の将兵、一般参列者が参列する中に、加藤少将の陸軍葬が行われ、東條首相が弔辞の中で、武人としての最高の賛辞を贈られました²⁾。

(3) 昭和17年(1942年)10月～昭和18年(1943年)5月

第5飛行師団は、昭和17年10月25日からインドのチンスキアを攻撃しますが、その後はアキャブ地上作戦支援とラングーン防空を行います。そして12月中旬、戦隊は内地で1式戦II型に機種変更をし、訓練ののち、昭和18年(1943年)2月中旬までに28機でトンゲーに帰ります。

しかし、2月12日にキヤクトウ飛行場攻撃で八木正巳戦隊長、2月25日にチンスキア攻撃で明楽武世戦隊長が戦死し、5月11日に広瀬吉雄少佐が戦隊長として着任するまで、黒江保彦大尉が戦隊長

代理として戦いますが、各中隊長も代理という壮絶な状況でした。可動機も約 20 機になりました。

黒江大尉は、昭和 19 年(1944 年)1 月中旬、陸軍航空審査部々員として転任命を受け、内地に帰ったために戦死を免れましたが、開戦当初から独立飛行第 47 中隊(新撰組)の 2 式単戦『鍾馗』4 機を率いて南方に推進し、大活躍をします。そして、昭和 17 年(1942 年)4 月 18 日に東京が空襲され、防空のために鍾馗が内地に呼び戻されると同時に、4 月 20 日、64 戦隊の中隊長に任命されます。何度も命を失いかけるのですが幸運にも生き延び、戦後、富士航空勤務を経て空自に入隊、前述のように、昭和 40 年 12 月 5 日、小松基地司令のときに魚釣り中の事故で越前海岸において死亡されました。



戦隊の要だった黒江保彦大尉⁶⁾

第 5 飛行師団は昭和 18 年(1943 年)3 月 14 日に春季第 3 次航空撃滅戦を開始、チタゴン、フェンニー、ラチドン方面に進攻しました。そして、4 月 10 日には遠藤健中尉と檜 與平中尉(いずれも陸士 53 期)が、明野飛行学校の甲種学生を卒業して原隊復帰します。しかし、第 3 中隊長となった遠藤中尉は残念ながら 5 月 15 日に支那・雲南省にて戦死します。例の甲種学生卒業後の送別宴会のときは、新婚 1 週間後にもかかわらず、檜中尉らと夜通し付き合った実直な将校でした。



64 戦隊の名パイロット檜中尉⁸⁾

戦隊は、二人の中尉が明野から持ち帰ったロッテ戦法(一撃離脱方式)を採用しました。これはドイツから導入された高速機同士の戦法で、一個単位の敵を一撃したら、再びそれを攻撃することなく他の一個単位を狙うというものです。戦隊は従来の 3 機 1 個分隊から 2 機 1 個分隊として単位を増やし、2 個分隊を 1 個小隊、3 個小隊を 1 個中隊 12 機としました。

戦隊本部付の檜中尉は、11 月 27 日に P-51 に奇襲され、右膝から下を切断するという大手術を受けますが、明野飛行学校教官として復帰し、昭和 20 年(1945 年)7 月 16 日、伊勢湾上空の空戦で P-51 に 20m まで接近して 1 連射で撃墜し、『義足による撃墜』という新記録を作りました。檜中尉は陸海軍を通じて初の P-51 ムスタング撃墜者として知られ、脚を撃たれる前日にも P-51 を撃墜し、操縦士のミルトン大佐を捕虜にしています。総撃墜機数は 12 機だそうです。

戦隊は爆撃機部隊とともに 4 月 26 日に雲南駅飛行場、4 月 28 日に昆明(第 1 次)、5 月 15 日にも昆明(第 2 次)攻撃を行います。常に在支米空軍(無線による早期警戒システムを持っていました)の執拗な迎撃に遭いました。5 月 1 日には第 1 頁で述べたように、渡辺軍曹が B-24 を体当たりで撃墜し、賞詞を受けました。5 月 21 日、22 日にはコックスバザー、チタゴン、29 日にチタゴンに進攻し、雨季に入ります。昭和 17 年 10 月から昭和 18 年 5 月末までの戦果は、撃墜 71 機(うち不確実 5 機)、大破炎上 15 機で、その間の我が方の損害は操縦者 25 名でした。



North American P-51 Mustang(インターネットから)

日本の爆撃機にはたいした防御火器も防弾板もなく、敵の機関砲によって簡単に炎上するため、掩護戦闘機は簡単に爆撃機から離れることができずに、被害も拡大していきました。



Consolidated B-24 "Liberator" (インターネットから)

(4) 昭和 18 年(1943 年)6 月～12 月

雨季入りとともに、64 戦隊主力はマレー、スマトラに後退しましたが、一部はラングーンに残って防空戦闘を継続しました。しかし、B-24 に対抗するのは至難の業で、8 月 13 日に毛利公一中尉、9 月 6 日に高橋俊二中尉が戦死しました。この間、4 機の 2 式単戦『鍾馗』が充足され、防空能力が向上しました。また、雨季の期間に人員 21 名と飛行機の補充を受け、B-24 に対抗するための同時前方攻撃法 (B-24 の機関砲の効力は前上方が最も手薄でした) の訓練を行い、9 月下旬にはラングーンに復帰しました。

そして、10 月 10 日には西沢大介曹長が B-24 を初めて夜間撃墜し、10 月 26 日には第 1 頁で述べたように、上口十三雄伍長がオンボロ隼で B-24 を体当たり撃墜し、賞詞を受領しました。また、11 月 27 日には P-51 が B-24 を直掩する 88 機がラングーンに來襲しましたが、黒江大尉率いる第 3 中隊は、204 戦隊と協同して、B-24×2 機、P-51×4 機を撃墜しました。檜中尉はこのときに右膝下 10cm から下を切断するほどの負傷をします⁹⁾。

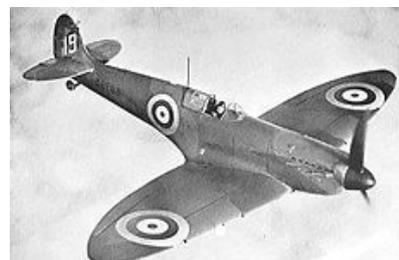
12 月 1 日にはラングーンに來襲した B-24×5 機 (プラス不確実 2 機)、P-51×2 機を撃墜し、これに懲りた敵は約 1 年間、ラングーンの昼間爆撃をやめました。戦隊は、12 月 5 日に陸海軍協同のカルカッタ攻撃、12 月 18 日、22 日には昆明攻撃に参加しました。

しかし、12 月 30 日夕、アキャブ西北方のナーフ半島に上陸した敵を攻撃すべく、31 日早朝、重爆隊を掩護し、2 波で出動したところ、第 2 波の黒江編隊 6 機は多数のスピットファイアに迎撃され、6 機の重爆のうち、5 機を失うということがありました。黒江大尉は泣きながら帰還したといひます。

これとは別に、伊藤直之少尉以下 3 機の攻撃隊が『夕(た)弾』で艦船攻撃を行いました。夕弾というのは、瞬発式の子弾を詰めた爆弾を花火のように破裂させるもので、B-17 に対する兵器として開発されました。子弾 75 発を収容したものが 50 キロ弾、子弾 36 発を収容したものが 30 キロ弾で、隼には片翼に 1 個ずつ、計 2 個が搭載可能だったようです。

(5) 昭和 19 年(1944 年)

3 月 8 日にインパール作戦が開始されると、戦隊は全力でインパール地区への進攻掩護、北ビルマに降下した英空挺部隊への攻撃、メイクテイラの迎撃戦などに参加しましたが、スピットファイア、P-51、P-38 を中心とする英米戦闘機に逐次制空権を奪われていきました。特に、3 月 27 日のレド油田爆撃では、64 戦隊を含む 1 式戦 60 機の掩護にもかかわらず、100 式重爆 9 機中 8 機が失われ、我が爆撃機の活動の余地がないことが立証され、その任務が逐次戦闘隊に与えられるようになりました。



Supermarine Spitfire Mk.1a
(インターネットから)



Lockheed P-38 Lightning
(インターネットから)



ビルマ・インド作戦要図⁵⁾

ところで、4月26日、コヒマ、インパール付近上空の索敵に出かけた宮邊大尉の編隊は、単機で飛ぶ爆撃機を発見し追尾して攻撃を加え、これを撃墜しましたが、あとでこれがB-29であることが分かり、初のB-29撃墜ということで撃墜酒を貰いました(戦闘機なら1本、爆撃機ならエンジンの数、新機種なら割り増しで内地からの日本酒が頂けます)⁶⁾。ただし、このB-29が被弾しながらも生還したという米国側の記録(機長はハンソン少佐)もあります¹⁾ので、やや不確実です。

インパール作戦の劣勢で、戦隊員の疲労は激しく、普通は、月に60時間の飛行を3ヵ月間続けると、高空病(地上にいるときはなんともないのですが、飛行機に乗ると、頭痛やめまいなどの症状が起こるものです)にかかり、50戦隊で何人かが罹病したようです。64戦隊員は3月以降、5月までにその倍以上の時間を乗っており、暇があれば睡眠薬を飲んで寝て、出撃のときには覚醒剤を飲んで戦ったため、疲労が取れる暇はありませんでした⁵⁾。

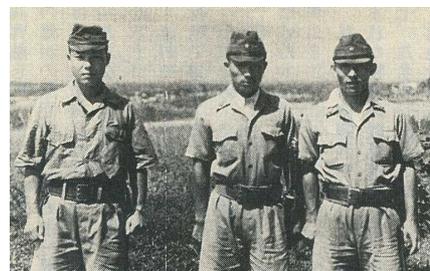
6月6日、メイクテイラ迎撃で隅野五市中尉が戦死したころには、機数が19機、うち可動機が7機、操縦士も22名という状態になり、戦隊はサイゴンに後退して戦力回復を図ります。この間の訓練は、対地攻撃、艦船爆撃が重点で、急降下爆撃法、跳飛爆撃法(子供が川などで、水面上に石を投げて跳飛させるような爆撃法で、船のマストよりも低く飛んで爆弾を投下します)及び特攻要領も訓練されました。また、中村三郎大尉以下数名がタイに分遣され、タイ国空軍に1式戦の操縦を教えています¹⁾。

7月中旬、第7飛行団は、ボルネオのサンダカンに後退することになり、64戦隊は、同飛行団の隷下を離れ、第5飛行師団直轄となりました。すでに7月2日、大本营はインパール作戦の中止を決定しましたが、戦隊は8月には再びビルマに戻り、戦闘爆撃を主任務として与えられ、拉孟(らもう)及び騰越(とうえつ)守備隊への物量投下、恵通橋の爆破(谷間の吊橋です。最初は失敗しますが、下流に敵が渡河点を作っていることが判明し、二度目は中止しました)などを行います。

通信将校・会沢中尉と整備将校・上田中尉ががんばりました。

内地の通信学校に派遣されていた会沢中尉が原隊復帰して、画期的なことをやりました。もともと戦闘機の無線機は軽量・小型化を図っているために性能があまり良くなく、また、戦闘機乗りにとって片手でそれを調節するのは面倒であり、地上では聞こえていたものが、上空では聞こえないことがよくありました。無線には電話と電信があり、電話は声がよく聞き取れず、電信のほうは空中勤務者には不得手でした。

会沢輝男中尉は整備員に無線機の整備をさせる傍ら、空中勤務者に対する電信訓練を控え所(ピスト)を巡回しながら徹底的に行いました。そして、二、三ヵ月後には全員が熟練の域に達し、空中指揮が非常に楽になりました。また、数字の暗号を採用し、三十三(ミミ)は「敵小型機上方にあり」、三十四(ミシ)は「敵小型機下方にあり」などと簡略化しました。他の戦隊からは非常にうらやましがられた半面、師団からは、「あまり無線を使うな」という指導がきました。宮邊飛行隊長は「構わないから使え」と激励したそうです⁶⁾。ただし、こういうことが敗戦直前であり、それまでの陸軍が、いかに科学的な思考力に欠けていたかという実情に、筆者としては非常に悲しい気がした次第です。



55期の俊才。左から会沢、上田、岡留の各中尉⁶⁾

遡って、昭和16年(1941年)12月14日、檜中尉は、敵戦闘機との高空戦を少しでも有利にするために、背当て板、防弾設備その他機内の不用と思う装備品をすでに取り外していたのですが、その日、無線機を取り下ろしたところに加藤戦隊長がやってきて、猛烈に叱られました。戦隊長は、空中戦闘において無線連絡がいかに重要であるかを懇々と諭されました²⁾。

加藤部隊長は、無線機の性能向上を内地の技術者と連携しながら行いたいと考えられており、通じない送受話器を片時も放しませんでした。

飛行機の整備状況は、甲(出動可能)、乙(戦隊内で修理整備をすれば出動可能)、丙(修理工場に送らなければ飛べない)に分け、毎朝、飛行隊長と戦隊長に日報として提出し、師団にも報告されることになっていました。上田厚士中尉は、「宵越しの『乙』は持たない」というのを口癖にし、「昼間、被弾したり、そのほかの原因で『乙』の飛行機が出るのはやむを得ないが、いやしくも自隊で修理可能なものは、どんなに夜遅くなくても、徹夜してでも朝までには必ず出動可能の状態にしてみせる！」というモットーを浸透させていて、操縦士が出撃を終って酒を飲んでいても、上田中尉は毎夜徹夜で率先して整備に当たっていました。このため、『宵越しの乙』は64戦隊から完全に姿を消し、整備隊には飛行師団長から賞詞が与えられました⁶⁾。

また、学徒出陣による特別操縦見習士官が続々と着任しますが、速成教育のため、実戦に出すためには配属を受けた各隊で練成訓練を行う必要がありました。しかし、他部隊ではよく飛行機を壊したそうですが、64戦隊ではそれがなく、飛行師団から視察に来たそうです。

10月8日、メイクテイラの迎撃戦で、技量、闘志、統率力を兼ね備えた至宝⁶⁾の第1中隊長・中村三郎大尉が戦死し(個人感状を受領)したのを最後に、戦隊主力の約20機は、ラングーンに後退しますが、11月に再びメイクテイラに前進し、ミートキーナ、パーモ等の北ビルマ各地を攻撃し、夕弾攻撃等によって相当の戦果を収めました。しかし、翌年には、メイクテイラからも後退せざるを得なくなります。

(6) 昭和20年(1945年)

昭和20年元旦、ミンガラドン飛行場において、江藤戦隊長は「ただいまより、特攻隊の結成式を行う」と述べ、戦隊を『七生隊』、第1中隊を『一本隊』、第2中隊を『至誠隊』、第3中隊を『殉国隊』と称すると命じました。そして、第3航空軍司令官・木下敏中将揮毫の『七生殉国』と『一機一艦必滅』と書かれた絹の鉢巻とコティの香水が各人に手渡されました。新聞報道班員も多数集まり、死後の報道用に、多くの写真を撮りました⁵⁾⁶⁾。

1月6日には、北ビルマのイエウで二百数十両の戦車を含む車両群に隼20機で夕弾攻撃を加えて大戦果を挙げ、1月9日にはアキャブの艦船攻撃を行いました。また、1月11日、再度イエウの機甲部隊を攻撃し、約60両を撃破炎上させました。1月13日にはミエボン港の艦船攻撃を行いますが、内田巖曹長と加藤章軍曹を失いました。この日、仏印東方に米機動部隊出現が伝えられ、以後、飛行師団は、アキャブ方面、イラワジ会戦及び仏印東方機動部隊の三つに対応することとなりました。

また、1月15日に岡崎正三大尉が戦死し、この日にピンマナ飛行場に移動して、その後連日対地攻撃に向かいますが、2月19日に門倉清軍曹(右写真参照)、2月26日に渡辺義治軍曹が戦死します。



左から宮邊飛行隊長、小西、門倉、山本軍曹、松井飛行隊長、池田軍曹、一人おいて、藤川曹長、江崎中尉、進藤准尉、木下准尉、江藤戦隊長(右端)⁶⁾

3月3日から4日払暁にかけて、64戦隊の全機(17機)と他の4個飛行戦隊全機が参加し、といっても、第5飛行師団合計で33機にしかありませんが、シウエゴ、タマドウ、カレミョー、コックスバザー、アキャブ、キャウクビューの各飛行場を攻撃し、相当の戦果を収めました。

(注:これは昭和19年の写真です)

しかし、ビルマとその周辺の米英空軍の機数は、英軍：戦闘機 400、爆撃機 300、連絡機 100、輸送機 200、米軍：戦闘機 350（襲撃機を含む）、爆撃機 500、輸送機 300、合計 2,150 機であり⁵⁾、我は全部で 33 機、しかも補給が途絶しており、その差は言語を絶するものでありました。

3 月 8 日、飛行師団司令部はプノンペンに後退し、戦隊には空中戦闘禁止令が出され、「敵が単機である場合のほかは空中戦闘を行ってはいけない。もし敵戦闘機編隊に遭ったら逃げろ。爆撃機編隊に対しても攻撃をかけてはならぬ」と命ぜられました。したがって 64 戦隊は、襲撃機、爆撃機に代わって、月明を利用して敵船舶や敵機甲部隊を攻撃して憂さを晴らすだけとなりました⁵⁾。

その後はマウビ及びレゲーに移動し、主としてラングーンを目指して南下する敵機甲部隊の攻撃に専念しましたが、4 月末にはタイ中部のタクリに後退し、4 月 29 日の新戦隊長・宮邊英夫少佐以下によるトンゲー付近敵機甲部隊の攻撃を最後に、雨季入りを迎えて、ビルマ方面の作戦を打ち切りました。

5 月 3 日にはラングーンも陥落し、5 月下旬、戦隊はカンボジアのクラコールに移動し、南部仏印のコンポントラッシュを使用して船団掩護を行います。6 月 10 日には飛行第 5 師団長・服部武士中將から、宮邊英夫少佐と昭和 17 年 4 月以降健闘した坪根康祐曹長に表彰状と武功徽章が授与され、64 戦隊には、第 3 航空軍司令官・木下敏中將からインパール作戦に関して感状が授与されました。

6 月 30 日、日本本土決戦に加わるため、南方軍の航空部隊の大部分が転用開始され、飛行師団からは、第 4 飛行団司令部、飛行第 64 戦隊（約 20 機）、飛行第 81 戦隊（百式偵察機約 10 機）、第 8 練成飛行隊（数機）が現地に残るだけとなりました。そして 7 月上旬、戦隊は、台湾へ後退する南方軍飛行部隊を掩護するため、仏印東海岸のヴァン飛行場に前進し、時折来襲する P-38、P-51 と交戦して任務を完遂しました。

その後 8 月上旬、マレー半島中央部、プーケット岬沖に空母を伴う英機動部隊北進の情報でこれを攻撃すべく、スンガイパタニに移動しますが、各部隊から集まった操縦士のほとんどは、操縦未熟な訓練中の者でした。戦隊長宮邊少佐は、特攻には反対でしたが、特攻隊員の編成を命じられたら、真っ先に志願する腹を決めました⁶⁾。しかし、虎の子の 64 戦隊には特攻任務は与えられずに温存され、他部隊の若い隊員が特攻で散っていきました。特攻機は空母を 1 隻沈めたようですが、そのうちに艦隊の行方が不明となって作戦中止となり、コンポントラッシュに帰ります。その後、クラコールに移ったところで終戦となりました。

また、「8 月 25 日以降、日本軍は飛行機を飛ばしてはいけない」という命令が出ましたので、戦隊は、1 日前の 8 月 24 日、なんとか飛べる飛行機に、正装した操縦士たちは軍刀を携行してクラコールからプノンペンにかけて、燃料のある限り飛び回りました⁵⁾。宮邊少佐以下 381 名が祖国の土を踏んだのは、昭和 21 年（1946 年）5 月のことでした。

おわり

今回は「南方攻略に伴う航空運用（1）」

< 参考文献 >

- 1) 「日本陸軍戦闘機隊」(昭和 48 年 11 月 榊田燈社)
- 2) 「空の軍神加藤隼戦闘部隊長を偲ぶ(上)(下)」 檜 與平(幹部学校記事 昭和 43 年 9 月・10 月陸上自衛隊幹部学校)
- 3) 「あゝ隼戦闘隊」(平成 5 年 7 月 黒江 保彦著 榊光人社)
- 4) 「栄光加藤隼戦闘隊」(昭和 61 年 1 月 安田 義人 榊朝日ソノラマ)
- 5) 「加藤隼戦闘隊の最後」(昭和 62 年 6 月 2 刷 粕谷 俊夫 榊朝日ソノラマ)
- 6) 「加藤隼戦闘隊の最後」(平成 10 年 8 月 宮邊 英夫 榊光人社)
- 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) 「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)
- 9) 「続 陸軍航空の鎮魂」(昭和 57 年 4 月 航空碑奉賛会)