

日本陸軍航空史（その27）

～航空特攻（2）～

1 はじめに

去る9月11日（土）、ガイドブック『知られざる軍都 多摩・武蔵野を歩く』（平成22年8月18日（株）洋泉社）にある、玉川上水駅傍の東大和南公園内の旧日立航空機（株）立川工場変電所跡を訪れました。この建物は、昭和13年に航空発動機のメーカー東京瓦斯電気工業（株）（翌年、日立航空機（株）と名称変更）立川工場（立川発動機製作所）の変電所として建てられました。

昭和20年2月17日、4月19日及び4月24日とF6F、P-51及びB-29による3回の銃爆撃を受け、111名が亡くなったそうで、すさまじい弾痕が、その激しさを物語っています。しかし頼もしいことに、この変電所は平成5年まで電気を送り続け、平成7年10月1日に東大和市文化財（史跡）に指定されました。下の写真はいずれも筆者が撮影したものです。



変電所全景



変電所の壁に刻み込まれた弾痕



平成7年に変電所脇に建立された慰霊碑



変電所前の地面に埋め込まれた発動機等の部品

FHI・OBのK氏から、『マバラカットの空遠く―神風特別攻撃隊敷島隊・中野磐雄少尉の生と死』⁴⁾をお借りました。最初の神風特攻隊中野少尉と同郷の釜野井真一（かまのい しんいち）氏（K氏の高校時代の恩師で、元福島県立平工業高校校長）の自費出版で410頁の素晴らしい大作です。

前号で、『神風特別攻撃隊』（昭和42年9月4版 猪口 力平・中島 正著 河出書房）⁸⁾を引用しましたが、釜野井氏の著書で、それがすでに日本出版協同から昭和26年に出版されており、

この誤記が原因で、戦史叢書など様々な文献の誤記が生まれたということが分かりました。釜野井氏は、昭和 26 年版の『神風特別攻撃隊』が、(甲飛 10 期生を宿舎に帰したのち、玉井中佐が士官室に戻ってきたのは)「すでに正子(しょうし)を過ぎていた」となっていたのが、改訂版の『神風特別攻撃隊の記録』(昭和 38 年 9 月 猪口 力平・中島 正著 雪華社)では、「すでに午前零時を過ぎていた」と書き直されていると書いておられます。

いっぽう、私が古書店で買った上記、昭和 42 年版⁸⁾には、「昭和 19 年 10 月 20 日の午前 1 時がすぎている」と書かれています。しかし、問題なのは、『甲飛 10 期生』のことが『九期飛行練習生』のままになっていることです。これは甲飛 10 期生に対して非常に失礼なことです。

また、中野磐雄少尉の名前が、新聞や書籍などのほとんどで『盤雄』となっていることについても、参考文献 5 で金子氏が「海軍横須賀鎮守府の人事担当者の誤記」であると指摘されたのと同様、誤記を指摘されています。印刷物だけでなく、釜野井氏が現地に出向いて調べた結果、江田島旧海軍兵学校教育参考館の銘板と関大尉の出身地西条市の檜本神社境内にある『敷島隊五軍神』の碑文も誤っているそうです。私もよく誤記をやりますので、他人のことは言えませんが、一人の誤記が大きな影響を及ぼしている例だと思います。



中野磐雄少尉⁴⁾

釜野井氏が予科練の経緯を分かりやすく解説されていますので紹介します。昭和 5 年 6 月 1 日、小学校高等科を終えた 79 名が追浜の横須賀海軍航空隊予科練習部に入ったのが、予科練 1 期生です。その後の昭和 12 年、航空機搭乗員の養成が急務となって、同年 9 月 1 日、全国中等学校から選抜(中学校 4 年 1 学期修了以上)された 250 名が横空に入ったのが、『甲種飛行予科練習生(甲飛)』の 1 期生で、それと区別するために、昭和 12 年 6 月入隊の第 8 期生から、従来の予科練習生が『乙種飛行予科練習生(乙飛)』と呼称されるようになりました。甲飛の生みの親は当時の大西瀧二郎大佐です。

さらに、海軍軍人の中から選抜して採用していた者を、昭和 15 年 10 月から、『丙種飛行予科練習生(丙飛)』と呼ぶようになり、これを昭和 18 年 4 月からは、『乙種(特)飛行予科練習生(特乙)』と呼ぶようになりました。しかし、甲・乙・丙が一般的な学業成績に用いられていたこともあって、各練習生の間で反目や確執を生む結果となりました⁴⁾。

先日、『陸軍航空特別攻撃隊史』(昭和 52 年 12 月 生田 惇(いくた まこと)著 榊ビジネス社⁷⁾)と『特攻 外道の統率と人間の条件』(平成 17 年 7 月 森本 忠夫著 榊光人社²⁾)を買いました。いずれも素晴らしい本です。生田氏は陸士 55 期で司令部偵察機操縦者として南方作戦に従事され、これを書かれた当時は、防衛庁防衛研修所戦史部(当時)に勤務されており、戦史叢書を手掛けておられました。

職場の上司から貰った、マクスウェル・テイラー・ケネディ(ロバート・F・ケネディ元司法長官の息子であり、ジョン・F・ケネディ元大統領の甥)著『特攻 空母バンカーヒルと二人のカミカゼ 米軍兵士が見た沖縄特攻戦の真実』(平成 22 年 7 月 榊ハート出版、原題『DANGER'S HOUR』)³⁾も 670 頁の大作です。この内容は別の号で御紹介することとして、ブックカバーのコメントを記しておきます。

「彼らの最後の望みは、未来の日本人が特攻隊の精神を受け継いで、強い心を持ち、苦難に耐えてくれることだった。私たちは、神風特攻隊という存在をただ理解できないと拒絶するのでは

なく、人々の心を強く引きつけ、尊ばれるような側面もあったのだということを、今こそ理解すべきではないだろうか」 —マクスウェル・テイラー・ケネディー³⁾

2 最初の神風特別攻撃隊

(1) 神風特別攻撃隊の編成

海軍軍令部及川総長が一航艦司令長官として赴任する大西中将に、「実行にあたっては、あくまで本人の自由意志によってください。決して命令して下さるなよ」と司令部として逃げの手を打ったのですが、最初の神風特別攻撃隊だけは、昭和 19 年 10 月 20 日、命令によって隊員が決められました(その後も、自分の意志といた

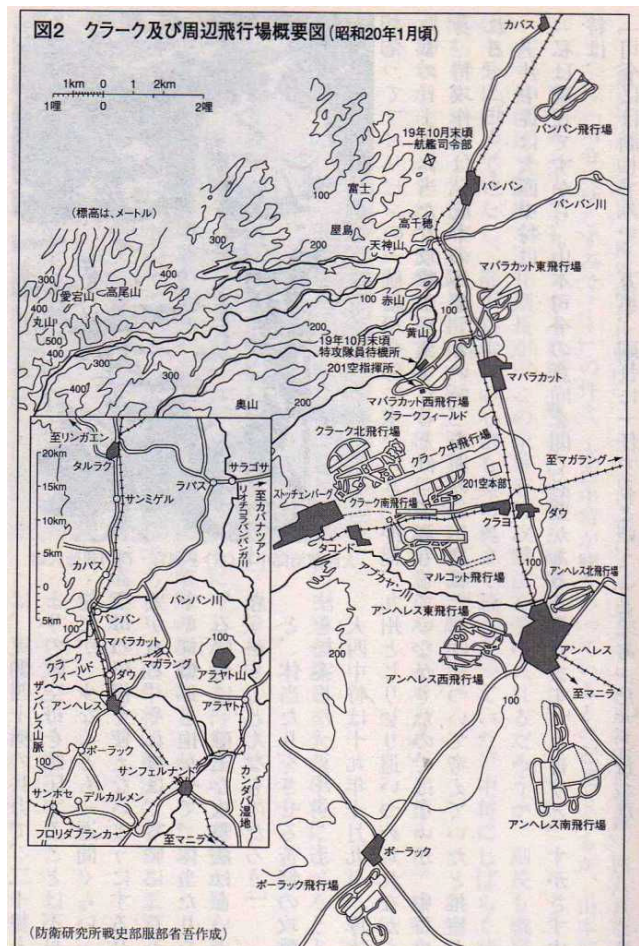
ながら、辞退することは状況上困難でした)。最初に編成された神風特別攻撃隊は 4 コ隊でした。マバラカット東飛行場にあった 201 空指揮所において、大西中将は午前 10 時から次のような訓示を行いました。

「この体当たり攻撃を**神風(しんぷう)特別攻撃隊**と命名し、四隊を**敷島・大和・朝日・山桜**とする。日本は将(まさ)に危機にある。この危機を救えるものは、大臣でも、大将でも、軍令部総長でもない。もちろん自分のような長官でもない。それは諸子のごとき純真にして気力に満ちた若い人たちのみである。自分は一億国民に代わってお願いする。どうか成功を祈る。……

皆はすでに命を捨てた神であるから、欲望はないであろう。ただ、自分の体当たりの戦果を知ることができないのが心残りであろう。自分はこれを見とどけて、必ず上聞に達するようにする。しっかり頼む⁵⁾

大西中将は涙ぐんで訓示し、最後に一人ひとり握手をして別れました。**敷島隊** 4 名と**大和隊** 3 名はマバラカット西飛行場、**朝日隊** 3 名と**山桜隊** 3 名はマバラカット東飛行場において待機しました。

10 月 20 日は朝から曇っていて、偵察機が敵を発見できず、15 時ころになって、やっと発見したため、長官はマニラに帰る前に西飛行場に行き隊員たちに別れの言葉を述べられました。その際、門司副官の水筒の水を隊員たちに飲ませるよう指示しました。水を注ぐ玉井副長の目には涙が浮かび手元が震えているのを、この写真を撮ったカメラマンが見ていました。



クラーク及び周辺飛行場概要図(昭和 20 年 1 月頃)⁵⁾



10 月 20 日、大西中将と敷島・大和隊員との決別の水盃⁵⁾

前頁の写真は、左から、関大尉、玉井副長、1飛曹・中野 磐雄、大西中将、1飛曹・山下 憲行、同・谷 暢夫、同・塩田 寛、同・宮川 正の各位で、中野 清久 1 飛曹は残念ながら写っていません。以下、海軍の操縦下士官・兵の階級は、**飛曹長**(飛行兵曹長)、**上飛曹**(上等飛行曹長)、**1 飛曹**(1 等飛行兵曹)、**2 飛曹**(2 等飛行兵曹)、**飛長**(飛行兵長)及び**上飛**(上等飛行兵)等と略記します。

玉井副長は、最初の特攻にもし失敗すれば、全軍の士気に影響すると考え、同日、さらに**菊水隊**を編成し、万全を期しました。**直掩隊10名**を除く**爆装隊員は25名**で、**敷島隊**が**大尉・関 行雄**、**1 飛曹・中野 磐雄**、同・谷 暢夫、同・山下 憲行、**大和隊**が **1 飛曹・中瀬 清久**、同・塩田 寛、同・宮川 正、**朝日隊**が **1 飛曹・上野 敬一**、同・崎田 清、同・磯川 質男、**山桜隊**が **1 飛曹・宮原田 賢**、同・滝沢 光雄、同・藤本 寿、**菊水隊**が **1 飛曹・石岡 義人**、同・山沢 貞勝、同・広田 幸宣、同・加藤 豊文、同・高橋 保男、同・大坪 一男、同・勝又 豊作、同・移川 晋一、同・木村 幸男、同・松村 茂、同・野並 哲の各隊員で、海兵 70 期生の関大尉以外は全員甲飛 10 期生でした。

大西中将は 10 月 20 日夜に寺岡前長官との引き継ぎを行い、21 日 13 時に長官就任を指揮下部隊に通報しました⁵⁾。

(2) セブ基地における神風特別攻撃隊の編成

10 月 19 日朝、大西中将は 201 空の山本司令と中島飛行長をマニラの一航艦司令部に 1300 までに出頭するよう命じましたが、定時に来ないので、大西中将は自動車でも 100km も離れたマバラカットまで出かけます。入れ違いに 1630 ころにマニラに着いた二人は、あわててニコルス飛行場から整備不良の零戦に乗ってマバラカットに帰ろうとしましたが、離陸直後に発動機が停止して近くの田んぼに不時着し、胴体に潜り込んでいた山本司令は左脚を骨折し、マニラの病院に入院します。

10 月 20 日 10 時過ぎ、鼻の頭に絆創膏を貼っただけで済んだ**中島飛行長**は、大西中将から「セブ基地で特攻隊を編成し、レイテの空母を叩くべし」という口頭命令を受け、**大和隊**の**中瀬**、**塩田**、**宮川** の 3 名に**菊水隊**の**大坪**、**石岡**、**移川**、**木村**及び**松村**の各隊員を加えた 8 名と、**久納好孚**(くの よしたか) **中尉**(予備学生 11 期、法政大学出身)を連れてセブに移動しました。久納中尉はこのとき、特攻隊要員になったことは知らなかったようです。

(3) 最初の航空特攻実施の状況

10 月 20 日は出撃の機会がありませんでした。

10 月 21 日午前 9 時、レイテ東方に敵機動部隊発見の報に接し、**敷島隊**と**朝日隊**の出撃が決まり、**敷島隊**はマバラカット西、**朝日隊**はマバラカット東から出撃しましたが、敷島隊の谷機は発動機不調で発進を中止しました。しかし、1 時間半かけて予定地点に着いたものの雲量が 10 近くとなり、さらに 1 時間飛んでも敵艦は見え、**250kg 爆弾**を海上に投棄して、燃料不足のため、マバラカットのはるか南のレガスピー飛行場に不時着しました。

翌日、マバラカットに帰投した関大尉は、やつれた表情で、玉井副長に「相済みません」と頭をたれ、涙を流しながら謝りました。関大尉は何日間もひどい下痢をしていましたので、心身の苦痛はかなりのものだったでしょう。また、一度死を決意し、見送りを受けた隊員たちが、帰投したことによって被る精神的な重圧も相当なものだと考えられます。人間誰も多少は、「助かった！」という気持ちを抱き、生への執着が芽生えてきます。しかもこの苦悩が四日間も続くのですから想像を絶します。

10月22日16時、索敵機からの情報で山桜隊が最初の出撃をしましたが、天候不良で敵を発見できずに帰投し、山桜隊は翌23日、横山 岳夫大尉に引率され、朝日隊とともにダバオ第一基地に移動しました。

セブ島の中島飛行長は、10月20日夜、大和隊を再編成しました。そして21日の1315、空母6隻を含む敵機動部隊発見の報に接して発進寸前の1430に敵機の襲撃を受け、6機全機が炎上しました。中島飛行長はその戦闘機群の行く手を追うべく、ただちに予備機をもって1625、爆装2機(久納中尉、中瀬1飛曹)、直掩1機(大坪1飛曹)を発進させますが、天候不良のため2機は帰投します。しかし、久納機は帰投しませんでした。

セブ基地の作戦室は立派な洋館の2階にあり、ある日、久納中尉が上がり来て中島飛行長に、「私を特攻隊から除外されることはないでしょうね？」と聞きます。中島飛行長が「君の乗る機は、ちゃんとマバラカットから持って来ているよ」と答えると、久納中尉はニコリ笑って敬礼して去りました。予備学生出身のため飛行時間が少なく、特攻隊から外される可能性があることを心配したのです。

階下は士官室で、搭乗員、整備員の別なく候補生から指揮官までが利用でき、同じテーブルで食事を取ることが慣例になっていました。食事が終わると、久納中尉はいつものように食堂の傍にある古いピアノを弾き始めました。すると、食事をしていた整備の士官が、感極まって涙を流し始めました(中島氏は「何を思って泣くのか」と書いています)⁷⁾。

久納中尉は出撃前に、「もし、敵機動部隊が見つからなくても、帰投しない。レイテに行けば、必ず敵艦がいるから、そちらに行く」と言っていました。それを実行したわけですが、戦果は確認されていません。しかし、久納中尉が神風特攻隊の最初の戦死者であるとは言えます。



久納 好孚中尉⁵⁾

大和隊は10月23日にも爆装2機(佐藤 馨上飛曹(丙4期)、石岡 義人1飛曹)、直掩1機(操縦者不明)で午前5時にセブを発進、佐藤機は敵空母に突っ込んだと思われませんが戦果は不明で、石岡機は発動機不調で引き返しました。

敷島隊は10月23日、24日と出撃しますが、いずれも悪天候に阻まれ帰投しました。そして、10月25日0725、4度目の出撃を行います。201空司令山本大佐は、病院を抜け出して見送りに来ていました。ギプスをして松葉杖を突いているのが山本大佐、機上で敬礼をしているのが関大尉です。

爆装は6機で、飛行順に、関大尉、谷1飛曹、中野1飛曹、山下1飛曹、永峰 肇飛長(丙15期)、大黒 繁男上飛(丙17期)であり、直掩は4機でした。

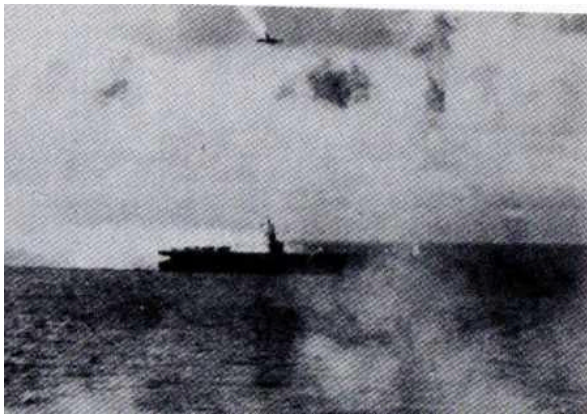
しかし、山下1飛曹は、発動機の故障でレガスピー基地に不時着し、夕刻にはセブ基地において葉桜隊に編入され、10月30日に散華しました⁵⁾。



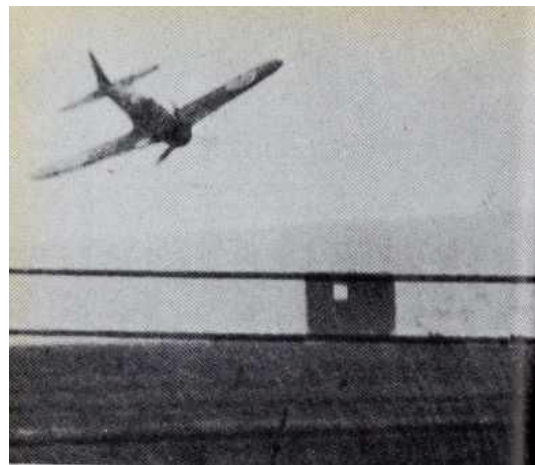
10月25日、マバラカット東飛行場を発進する敷島隊(光人社提供)⁴⁾

敷島隊は1010、比島の東海岸沿いに南下している戦艦4～5隻、巡洋艦、駆逐艦等三十数隻の栗田艦隊を確認します。そして1040、レイテ湾口付近に、敵空母4隻、巡洋艦・駆逐艦6隻(米軍資料では護衛空母5隻、駆逐艦3隻、護衛駆逐艦4隻)を発見します。敷島隊の9機は超低空で接近したためにレーダーで捕捉されず、発見されたときはすでに輪型陣の中に入っていました⁵⁾。

爆装機は約3,000mまで急上昇、約2,000mの高度でそれぞれが目標を選定して1049から体当たりを敢行しました。どの機がどの艦に命中したかは正確ではありませんが、参考文献5によりますと、1049、旗艦護衛空母『キトカン・ベイ』に関大尉機が命中し小破、1050、護衛空母『カリニン・ベイ』に谷機・中野機が命中し大破、1050、護衛空母『ホワイト・プレーンズ』に永峰機が至近距離に突入し小破、1053、護衛空母『セント・ロー』に大黒機が命中し、1130に沈没、戦死114名、負傷約400名の損害を与えたようです。また、直掩の管川(すがわ)操飛長が対空砲火で撃墜されました。



護衛空母『キトカン・ベイ』に突入する敷島隊特攻機⁹⁾



護衛空母『ホワイト・プレーンズ』に突入する敷島隊特攻機⁹⁾

いっぽう、菊水隊、朝日隊及び山桜隊は10月23日にマバラカット基地からミンダナオ島の各基地に進出しており、爆装8機、直掩5機が10月25日0630にダバオ(第1・第2基地)発進(途中、故障や悪天候で僚機を見失って7機が攻撃不参加)、護衛空母『サンティ』が0740に全機発艦させた直後に、特攻機の1機が、狙いどおりに後部エレベーターの前方飛行甲板に命中しました。

機体は甲板を突き抜けて爆発し、千ポンド爆弾8個の近くで火災が起きましたが、誘爆はありませんでした。しかも、その火災は11分後に消止められました。しかし、その16分後に彼我不明(?)の魚雷の爆発があり、船体に大きな穴があいて約6°傾斜しましたが、2時間ほどの応急修理で水平となり、栗田艦隊攻撃のために5機の雷撃機を発進させています。すぐに沈んでしまう日本の空母と、大きな技術的格差がありました。これで、乗員のうち16名が戦死し、27名が負傷しました⁵⁾。

0804、4機目の特攻機を発見した護衛空母『スワニー』は、対空砲火を浴びせますが、特攻機は煙を吐きながら後部エレベーター前方の飛行甲板に命中、これを突き破って格納庫に飛び込み、死者71名(戦死30名、負傷死亡41名)、負傷者82名を出しました。しかし驚くべきことに、これも、2時間後には応急修理で作戦可能となっています⁵⁾。

10月25日は、0900、大和第1次攻撃隊(爆装2機、直掩1機)がセブを発進しますが消息不明、彗星隊(艦爆1機)が1030にマバラカットを発進しますが消息不明、若桜隊(爆装4機、直

掩 2 機)が 1830 にセブを發進しますが、爆装 1 機が消息不明、5 機が敵を發見できずに帰投しています。

10 月 29 日(日)、「神鷲(かみわし)の忠烈万世に燦たり」という大見出しで、敷島隊の特攻出撃の様子や戦果が新聞紙上で發表されました。そして翌日、米内海軍大臣が天皇に上奏しました。ここでは、「かくまでやらねばならぬということは、まことに遺憾であるが、しかしよくやった」というお言葉を頂いたとされています。

菊水隊等の攻撃が敷島隊よりも早く、中島飛行長もそのように戦果の報告を受けているのですが、第 1 神風攻撃隊(敷島、大和、朝日、山桜、菊水、若桜、彗星、初桜及び葉桜から成る 9 コ隊)の隊長でもあり、士官学校出身でもある関大尉の敷島隊だけが最初の本営発表で国民に報道されたことも、他の点での誤解もありましたが、甲飛 10 期生から「天敵」と呼ばれた中島飛行長に関する一つの出来事となりました。

3 陸軍航空特攻の始まり

(1) 雷撃訓練の開始⁷⁾

昭和 18 年秋以降の島嶼失陥を踏まえて陸軍中央部は艦船攻撃能力の保持について検討を始め、重爆 4 コ隊(約 100 機)の雷撃隊への改変を決意しました。そして、昭和 18 年 12 月 12 日に参謀本部と軍令部との話し合いが行われ、海軍は教育用としての 96 陸攻の提供と、キ 67 (のちの 4 式重『飛龍』)の改修を提案しました。これを受けて、昭和 19 年 3 月から第 98 戦隊、7 月から第 7 戦隊が鹿屋において教育を受け、陸軍の技量は向上したのですが、4 式重の行動半径が約 600km、魚雷の射程が 2km のため、効果を上げるためには夜間、約 1km まで接近しなければならないという問題点が浮上しました。

(2) 跳飛爆撃訓練⁷⁾

襲撃隊の運用研究を担当する銚田陸軍飛行学校では、跳飛爆撃(海面上に爆弾を投下し、跳飛させて敵艦艇に当てる方法で河原での石投げ遊びの原理です)の研究を実施していました。米軍機や海軍機は 60° の急降下爆撃ができるのですが、陸軍機は強度上それができないために跳飛爆撃を選んだのです。

昭和 19 年 4 月中旬、浜名湖で陸軍航空審査部との合同演習が行われました。高度約 1,000m からの急降下後、99 双軽は 250kg 弾、1 式戦は 100kg 弾を發射する演習でした。8 月には那覇で沈船を目標に 250kg 弾による実験を行いました。結果は良好であったものの、爆弾の初速が低下することや、航空機の軽快性を確保するためには大重量の爆弾を携行できないことが問題となりました。

しかし、素人の私が考えても、平時の訓練であればともかく、敵戦闘機の攻撃をかいくぐり、敵艦の目前でこのように芸術的な攻撃を成功させることは無理だと思います。超低空で敵艦船に近接し、しかも、爆弾が艦船を飛び越さないように落下させ、さらに、できるだけ防護板の薄い喫水線以下を狙うというのは、実験だからできることで、その前に自機が撃墜されるか敵艦に激突する可能性が大でしょう。

(3) 体当たり戦法の検討¹⁾²⁾⁶⁾⁷⁾

昭和 19 年 2 月下旬、陸軍中央部は航空特攻戦法の検討を開始しましたが、それは、体当たりではなく、前記の雷撃と跳飛爆撃でした。しかし、検討が開始されるや、同年 3 月、海軍よりも 3 週間早く、参謀本部は早々と艦船に対する体当たり戦法の採用を決定しました。艦船に対する有効

な手段は体当たり以外にないという結論でした。

3月28日、「体当たりは統帥上問題がある」と述べていた**航空総監兼航空本部長・安田武雄中**将は軍事参議官兼多摩陸軍技術研究所長に転出させられ、その後任として**後宮 淳**(うしろく じゅん) **大将**(参謀次長兼務)が任命されました。また、**航空本部次長**には陸軍航空のベテラン**菅原道大**中将が任命されました。次いで、特攻兵器の開発は**第3技術研究所**(所長: **正木 博**少将。射撃爆撃器材、化学兵器開発担任)に命じられました。陸軍は海軍と異なり、周到な施策を行いました。

正木少将は体当たり特攻に反対であったため、ささやかな抵抗を試みました。すなわち、7月11日付の報告文書において6種類の航空特攻手段を列挙し、それぞれについて、さまざまな開発・運用上の問題点を列挙し、その実現にはかなりの時日を要すると述べたのち、「**即刻可能な方法は、99双軽に1t爆弾を搭載して水中に没入爆発することが望ましいが、操縦上不可能であれば、ところかまわず激突するほか手段はない**」という歯切れの悪い結論を出しました。

99双軽の最大搭載量は400kgであり、1t爆弾を搭載すると飛行性能が著しく低下しますが、500kg爆弾でも弾体が大きすぎて弾倉が閉まらないのです。しかも1t爆弾を搭載して弾倉が半開きの状態のまま機体をコントロールしながら突入するというのは、不可能に近いことであったと思います。

(4) 現用機の体当たり機への改修⁷⁾

現用機の体当たり機への改修は、昭和19年7月から開始されました。最初に選ばれたのは、**99双軽**及び**4式重**で、通信と酸素以外の全重量物は防御火器を含めて取り外されて操縦者一人となり、操縦席風防以外はすべて開口部を閉鎖され、海軍の80番(800kg爆弾)が、99双軽には1発、4式重には2発搭載され、機首に導爆装置が装着されました。また、爆弾は体当たりしない限りは投下できないようになっており、ほとんど生還が望めない非情なシステムでした。

しかし、発動機の不調で不時着しようとして導爆装置が何かに触れば大爆発を起こしますし、航進途中に敵戦闘機に進路を阻まれても爆弾を投下して帰投することはできないわけで、技術上の考慮だけで決めた特攻隊員の人間性を考えないシステムであるため、のちに**万葉隊隊長・岩本大尉**の意見具申で、99双軽だけは、緊急時には手動索で爆弾を投下できるようになりました。いっぽう、4式重にはそのような処置はできず、さらには、機体を大幅に改造して、さくら弾という2,900kgの爆弾を搭載した、機体全体が爆弾の塊のような恐るべき特攻兵器まで作られるに至りました。

(5) 陸軍最初の特攻隊の編成¹⁾⁶⁾⁷⁾

ア 特攻隊編成方法を巡る議論

昭和19年3月に艦船体当たり戦法の採用を決定したものの、陸軍中央部では、特攻隊の編成方法を巡って激しい議論が行われていました。正式に天皇の裁可を仰ぐか否かということです。

甲案は「特攻戦法を中央が責任をもって計画的に実行するため、隊長の権限を明確にし、その隊の団結と訓練を充実できるように、正規の軍隊編制とすることが必要である」というもので、乙案は「特攻要員と器材を第一線兵団に増加配属し、第一線指揮官が臨機に定めた部隊編成とすべきである」というものです。乙案の主旨は、航空機の技術や生産能力の不振を、第一線将兵の生命の犠牲によって補うことを天皇の名において行うことは適当ではないというもので、結局乙案が採用されました。この後も議論が続きましたが、最後まで乙案が堅持されました。表面的には一般

の軍隊に準じ、隊名、隊長などが示されていますが、隊長には人事、教育、賞罰等の完全な統率権はなく、厳密に言えば「リーダーを有する殉国同志の集団」という形なのです。

イ 万朶隊の編成

昭和19年7月、教導航空軍司令部(航空総監部と一体)は銚田教導飛行師団に対し双軽の特攻隊、浜松教導飛行師団に対しては重爆の特攻隊の編成を内示しましたが、上記の議論のために、その後目立った動きはありませんでした。

そして10月4日、銚田教導飛行師団長・今西六郎少将は、教導航空軍司令部から双軽体当たり部隊編成の準備命令を受けました。しかし、今西少将は特攻攻撃に批判的であり、この命令を部下には伝えませんでした。「体当たり部隊の編制化は士気の保持が困難で統御に困り、かえって戦力が低下するだろう。第一線部隊において、『皇国の興廢この一戦にあり』と下部からの盛り上がりがあった時を捉えて決行すべきものである」と考えたのです⁷⁾。

ベルナール・ミローは、『神風』(早川書房)の中で「日本の自殺攻撃の本質的な特徴は、単に多数の敵を自分同様の死にひきずり込もうとして、生きた人間が一種の人間爆弾と化して敵に飛びかかるという、その行為にあるのではない。その真の特徴は、この行動を成就するために、決行に先んじて数日前、ときとしては数週間、数ヵ月も前から、あらかじめその決心がなされていたという点にある。そしてこの特殊な点こそが、我々西欧人にとっては最も受け入れ難い点である。それは我々の生活信条、道徳、思想といったものとまさに正反対で(筆者により中略)、そうしたものの美学が我々を感動させることはあっても、我々の精神にとってはそのようなことは思いもつかぬことであり、絶対にあり得ないことである」と述べています¹⁾。

しかし、事態は急速に深刻な状況を迎えます。10月10日に沖縄が空襲され、12日には台湾沖航空戦が行われるに及び、航空将兵の士気は全員体当たり攻撃を辞さないほどに高揚しました。そして、13日には今西少将が上京し、体当たり攻撃の打ち合わせを行います。数日後、改修された双軽数機が銚田に到着しましたが、数名の幹部は特異な改修部を見て、一様に不審がったといいます。

そこで、今西少将は初めて体当たり部隊編成のことを打ち明け、人選方法について幹部の意見を聴取しました。結論は、「志願者を募れば全員が志願するであろう。指名できれば、それでよろしい」というものでした。

そして、17日にレイテ上陸、18日に捷1号下令があり、20日に編成命令が出され、要員が決定しないまま、その日に壮行会食が行われました。単純に考えると、要員は係累の少ない若者がいいわけですが、最初の特攻は必成を期す必要があり、苦悩の末、今西少将は21日に要員を発表しました。

空中勤務者は、中隊長：大尉・岩本益臣(53期)、小隊長：中尉・園田芳己(55期)、同・安藤浩(56期)、同・川島 孝(56期)、航法：少尉・中川克己(少候24期)、操縦：曹長・田中逸夫、軍曹・壮本 忍、同・石渡俊行、同・鶴沢邦夫、同・久保昌明、伍長・奥原英孝、同・近藤行雄、同・佐々木友治、通信：曹長・生田留夫、同・浜崎嘉明、兵長・花田博治の精鋭16名であり、このほか村崎少尉以下13名の整備員が加わりました。

22 日朝、岩本中隊は部隊全員が見守る中、比島に向かって離陸しました。途中の立川では、爆弾の安全装置の外し方及び緊急時の爆弾投下を可能にする改修について、航空審査部・竹下福寿少佐等の説明があり、26 日、比島のリパ飛行場(マニラ南方)に到着し、29 日、万朶隊と命名されました。

岩本大尉は出発間際、「今度は本当に帰って来ないんだぞ」と奥さんに言いますが、まだあどけなく可愛い奥さんには意味が分かりませんでした。大尉は、奥さんが作ってくれたクッションを携えて機上の人となりました。



部隊長に決別の敬礼をする特攻隊員(銚田飛行場)¹⁰⁾

ウ 富嶽隊の編成

浜松教導飛行師団では第 1 教導飛行隊を母隊として特攻隊が編成されました。隊長・西尾少佐以下の操縦者は、飛行隊長・大西豊吉中佐が直接候補者に面接して志願を確かめましたが、整備や機上機関要員の大部分は、10 月 24 日、特別任務要員として南方派遣を命じられただけでした。

要員は、隊長:少佐・西尾 常三郎(50 期)、操縦:中尉・根木 基夫(55 期)、同・曾我 邦男(55 期)、同・石川 廣(56 期)、同・山本 達夫(56 期)、准尉・国重 武夫、曹長・伊藤 賢司、同・古沢 幸紀、同・幸保 栄治、同・矢野 利男、軍曹・西田 博太郎、航法:少尉・柴田 禎夫、通信:少尉・米津 芳太郎、准尉・多賀部 慶三郎、曹長・本谷 友雄、伍長・丸山 茂雄、同・宇田 富福、機関:大尉・進藤 浩康(54 期)、中尉・前原 晃一、准尉・森山 政治、曹長・島村 信夫、同・岩佐 喜助、同・荘司 楠一、同・梨子田 実、軍曹・浦田 六郎、同・須永 義次の精鋭 26 名であり、全員が 4 式重の熟練者でした。

25 日、改装された 4 式重が岐阜から浜松に空輸されてきましたが、前頁で述べたように、別機種のように異様な機体となっていました。次いで 26 日、参謀総長代理・菅原航空総監が臨席して出陣式が行われて富嶽隊と命名され、28 日にはクラーク飛行場に進出しました。

4 我が国の航空機工業の歴史(その1)¹¹⁾

過日、陸自航空の T 先輩(防大 6 期卒)から『日本航空史 昭和前期編』¹¹⁾(大東亜戦争終結まで)を頂きました。陸軍航空編、海軍航空編、民間航空編及び航空工業編の 4 編から成るこの資料はたいへん貴重なものです。この中から、航空工業編の内容を、他の資料も参考にしつつ連載します。

(1) 大東亜戦争終結までの我が国における航空機工業の発展過程概観

期区分	特徴	期間
第 1 期 揺籃時代	欧米の航空機の輸入による訓練時代	日露戦争後から第一次世界大戦勃発時まで
第 2 期 模倣時代	欧米各国の先進機の技術導入による開發生産の習得時代	第一次世界大戦から満洲事変まで
第 3 期 自立時代	わが国独自の開発能力による国産時代	満洲事変から大東亜戦争終結まで

第2期で陸軍は仏系、海軍は英系の操縦、整備、工作法を学びました。第3期に入ると、満洲事変、上海事変及び支那事変(日華事変)の遂行に伴い、交通の不便な満洲で戦うためには航空機の利用が不可欠であったため、航空工業が飛躍的に発展しました。

我が国の技術が世界に追い付いたことが確認できたのは、独自の技術で開発した海軍の**三菱 96 式艦上戦闘機**と**三菱 96 式陸上攻撃機**で、前者は、**世界初の単葉艦上機**であり、戦闘機としても世界一の性能でした。後者も、日華事変下の昭和12年8月14日～16日の間、本土から支那大陸各地への渡洋爆撃を行い、**世界の航空戦史上初の渡洋爆撃**という実績を残しました。また、発動機についても、**空冷星型 14 気筒三菱製『金星』(910HP)**及び同型の**中島製『栄』(940HP)**が純国産の発動機として優秀な性能を発揮しました。

機体、発動機及び電波機器の生産材については、大東亜戦争に突入するころには、世界一流の水準を確保しました。特にジュラルミンの質には優れたものが出ましたが、進歩の速さと材料の調達に遅れをとり、また、精製能力や加工能力の遅れから、逐次純度の低下を来しました。

(2) 民間企業の誕生と成長

明治40年頃から、個人の発意で気球、飛行船、飛行機及び航空発動機の試作が行われましたが、明治42年7月に寺内正毅陸軍大臣が『臨時軍用気球研究会』の創設を命じてから、これを嚆矢となって航空機の操縦、運用、整備などの基礎的な研究が開始され、同時に航空機の国産についての努力が始まりました。

航空の奨励及び学術研究・開発の面では、明治45年に磯部 鉄吉(いそべ おのきち)海軍少佐などが設立した『日本航空協会』が吸収される形で大正2年に『帝國飛行協会』が創設され、これが推進役となって官民への働きかけが行われました。文部省は航空の必要性を認め、大正4年に東京帝國大学に航空工学講座を開設し、大正5年には学内に『航空調査委員会』が設けられて、田中館 愛橘(たなかだて あいきつ)博士を長として活動を開始しました。

いっぽう、民間の生産面では、海軍軍属(技師)奈良原 三次(ならはら さんじ)氏の奈良原式第2号機、島津 檜蔵(しまづ ならぞう)氏の25馬力発動機、都筑 鉄三郎(つづき てつさぶろう)氏の都筑式単葉機、伊藤 音次郎(いとう おとじろう)氏の伊藤式恵美第1型複葉機などの試作機が次々に生み出され、大正7年12月には岸 一太(きし かずた)医学博士の赤羽飛行機製作所が、同月には海軍機関大尉中島 知久平氏や川西 清兵衛氏らによって群馬県太田に日本飛行機製作所が設立されました。

この製作所は中島式と呼ばれる各種飛行機を試作し、大正8年には第4型が試験飛行に成功しました。しかし、中島氏と川西氏の対立で大正8年12月に解散し、この年に中島飛行機製作所が独立し、大正9年2月には川西機械製作所航空機部が独立しました。また、大正8年に入ると、航空に魅力を感じた三菱神戸内燃機社、川崎造船所、東京瓦斯電気工業社などの大手会社が、航空発動機の製造に着手しました。これらの会社は、昭和6年の満洲事変以降、軍の緊急要請などに対応すべく、質・量ともに飛躍的な発展を遂げることになりました。また、関連会社の間口・奥行きとも増大することになりました。

(3) 陸・海軍と製造会社との関係

川崎、立川及び日本国際航空工業は陸軍の機体及び発動機しか製造しませんでしたし、海軍の機体及び発動機しか製造しなかった会社もあります。これは、陸・海軍の側に、それぞれ独自の要求があつてのことですが、効率性を欠くものとなりました。

軍 別	機 体 製 造 会 社	発 動 機 製 造 会 社
陸 軍	三菱、中島、川崎、立川、日本国際航空工業	三菱、中島、川崎、日立、日本国際航空工業
海 軍	三菱、中島、愛知、川西、九州、日本、富士、昭和、日立	三菱、中島、愛知、日立、石川島

(4) 大東亜戦争中の航空機生産実績

終戦時には多くの資料が焼却され、陸・海軍の各航空廠生産分は不明ですが、これを除く機体生産概数は以下のとおりとなっています。

大東亜戦争中の陸海軍、年度別機体生産概数 (単位:機)

	S16 1941	S17 1942	S18 1943	S19 1944	S20 1945	合計 A	昭和元年か らの累計B	A/B
陸軍	3,560	5,330	8,560	10,980	1,980	30,410	41,450	73.4%
海軍	2,700	4,170	8,950	13,020	3,150	31,990	40,750	78.5%
合計	6,260	9,500	17,510	24,000	5,130	62,400	82,200	75.9%

昭和元年から終戦までの陸・海軍別、会社別の発動機生産台数は以下のとおりです。

会社別発動機生産概数 (単位:台)

昭 和	三 菱	中 島	川 崎	日 立	愛 知	石 川 島	日 本 国 際	合 計
元	70							70
2	90							90
3	69							69
4	74							74
5	88							88
6	88							88
7	251							251
8	293							293
9	349							349
10	201							201
11	231							231
12	533	780	188					1,501
13	1,321	1,548	352					3,221
14	2,319	2,541	588					5,448
15	3,722	2,769	326					6,817
16	5,084	3,987	867	1,107		1		11,046
17	7,851	4,889	1,093	1,422		29		15,284
18	9,688	9,319	2,594	3,239		390	107	25,337
19	17,618	13,906	3,063	3,303		1,155	443	39,488
20	3,493	3,982	556	1,274		711		10,016
合 計	53,433	43,721	9,627	10,345	2,950	2,286	550	122,912

また、昭和元年からの陸・海軍別、会社別の機体生産概数は以下のとおりです。

陸・海軍別、会社別機体生産概数 (単位:機)

昭和	陸 軍 機					海 軍 機									合計
	三菱	中島	川崎	立川	日本国際	三菱	中島	愛知	川西	九州	日飛	日立	富士	昭和	
元	4					65		14							83
2	10					59		34							103
3	25			8		48		34	5						120
4	9			53		83		33	30						208
5	5			38		62		43	36						184
6	6			38		60		44	25	17					190
7	80			85		99		32	88	33					417
8	93			61		92		59	60	33					398
9	76			44		142		61	55	46					424
10	71			99		119		57	72	58					476
11	41			264		59		95	40	58					557
12	74		188	299		246		176	94	73					1,150
13	350		352	364		558		218	115	270					2,227
14	663		588	905		536		327	173	296				1	3,489
15	627		326	1,086		518		322	134	351				1	3,365
16	800	702	867	1,193		903		217	71	144		139		21	5,057
17	1,170	1,423	1,093	1,533	109	1,404	1,270	305	99	426	320	205	48	87	9,492
18	1,860	2,733	2,594	953	421	2,004	2,900	998	389	792	1,050	403	355	62	17,514
19	1,242	3,650	3,063	2,249	774	2,413	4,254	1,496	1,106	1,053	1,150	825	433	286	23,994
20	282	807	556	318	18	292	1,452	503	259	147	150	155	33	159	5,131
合計	7,488	9,315	9,627	9,590	1,322	9,762	9,876	5,068	2,851	3,797	2,670	1,727	869	617	74,579

おわり

次回は「航空特攻(3)」

< 参 考 文 献 >

- 1) 「特攻」(平成 19 年 5 月 森山 康平著 (株)河出書房新社)
- 2) 「特攻 外道の統率と人間の条件」(平成 17 年 7 月 森本 忠夫著 (株)光人社)
- 3) 「特攻 空母バンカーヒルと二人のカミカゼ 米軍兵士が見た沖縄特攻戦の真実」(平成 22 年 7 月 Maxwell Taylor Kennedy 著 中村有以訳 (株)ハート出版)
- 4) 「マバラカットの空遠くー神風特別攻撃隊敷島隊・中野磐雄少尉の生と死」(平成 18 年 12 月 釜野井 真一著 自費出版)
- 5) 「神風特攻の記録」(平成 17 年 8 月 金子 敏夫著 (株)光人社)
- 6) 「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)
- 7) 「陸軍航空特別攻撃隊史」(昭和 52 年 12 月 生田 惇著 (株)ビジネス社)
- 8) 「神風特別攻撃隊」(昭和 42 年 9 月 4 版 猪口 力平/中島 正著 河出書房)
- 9) 「神風特攻隊」(昭和 60 年 2 月 A.J.バーカー著/寺井義守訳 (株)サンケイ出版)
- 10) 「陸軍航空の鎮魂」(昭和 54 年 3 月 2 版 航空碑奉賛会)
- 11) 「日本航空史 昭和前期編」(昭和 50 年 9 月 (財)日本航空協会)