

陸軍史の窓から (第13回)

陸軍航空の話 (1)

荒木 肇

大東亜戦争では、今でも知られるのが海軍零式戦闘機(ゼロ戦)の活躍でしょう。少し詳しい人なら、世界初の渡洋爆撃を行った96式陸上攻撃機の偉業といったことを挙げる人が多いし、山本五十六大将が戦死された1式陸上攻撃機も有名です。

戦後80年にもなりますが、陸軍航空は、その健闘の割に一般にあまり知られておりません。ところが、実際には秘密主義の海軍に比べて、陸軍はその広報にも熱心で、当時でははるかに世間にもよく親しまれておりました。

私事になりますが、亡父は陸軍航空技術で防空戦闘機の設計にも関わっており、たくさんのお話や記録を残してあります。

■飛行戦隊のこと

「戦隊」という勇ましい言葉がありました。戦後の自衛隊では「戦車」も嫌われ特車、「砲兵」も同じで特科とされましたから、戦隊、戦う集団

などという部隊名称などはとんでもないという気分だったことでしょう。

「加藤隼戦闘隊」という映画で知られた部隊がありました。1式戦闘機(愛称隼)を装備した、大東亜戦争の始まりにマレーやビルマで活躍した飛行第64戦隊、加藤部隊のことでした。加藤中佐は戦隊長でした。

写真は、加藤中佐の大尉時代の愛機、95式戦闘機です。開発名称キ10という機体です。川崎が造った水冷V型で最大速度は396^キ。97式戦闘機の前に戦ったもので、ノモンハンでも勇戦します。加藤大尉の乗機であることは尾翼の「カ」で分かります。



発進直前の加藤建夫大尉操縦の95式戦闘機。整備兵が翼端を押さえる

あと1枚は、野戦飛行場で整列し

ている1939年の写真です。



緑色の迷彩塗装された95式戦闘機

さて、この戦隊という名称は1938(昭和13)年に、それまでの飛行部隊を飛行戦隊、飛行場大隊、航空分廠に編制を改めたものです。

戦隊長は飛行部隊の指揮官で3個の飛行中隊を指揮しました。中隊は戦闘機なら12機、偵察と軽爆撃機は各9機、重爆撃機は6機などで構成され、第64戦隊のような飛行戦隊の人員数は空中勤務者(海軍なら搭乗員)や機付下士官・兵などで218名ばかりです。

2~3個飛行戦隊で飛行団(長は少将)となりました。その上には3個飛行団と飛行通信隊(長:大佐、1314名)、飛行情報隊(長:少佐、334名)と司令部をもつ飛行集団がありました。集団長は中将でした。

飛行集団はのち、1942(昭和17)年に飛行師団と名称が改まり、最上部の航空兵団も航空軍となりました。

■陸軍航空のあけぼの

1909(明治42)年に生まれた「臨時軍用気球研究会」が陸海軍航空の始まりと言ってよいでしょう。会長は、プロペラ髭や型破りな言動で有名な長岡外史陸軍省軍務局長(上越の高田にある師団長官舎で知られる)で、山本英輔海軍少佐(後に大将)、日野能蔵陸軍大尉(徳川大尉と代々木で飛行)、民間からも田中館愛橋博士(1856~1952年)なども参加しました。田中館博士は岩手出身、東京帝大教授の物理学者で緯度観測所、航空研究所などの創設で有名です。



旅順要塞攻撃で観測のために使われた気球

軍用気球の研究というのは予算獲得のための建前で、まだ真価も不明

ながら興味深い航空機を研究してみようというのが陸海軍の本音だったといえます。

研究会は当初、東京の中野の陸軍気球隊にありました。その後、埼玉県の所沢に飛行場ができて、そこへ移りました。海軍は1912(明治45)年に横須賀の近く、追浜おひばまに水上機の基地を造り、別の道を歩むことになりました。

陸軍は1915(大正4)年に交通兵団長の指揮下に航空大隊を置きました。気球と飛行機各1個中隊です。航空要員の養成もここで行われ、偵察学生の名簿を見ると、杉山すぎやま元(1880~1945年)元帥大将の名前もあります。

大将は1918(大正7)年12月には中佐で航空第2大隊長になっていました。大佐時代には軍務局航空課長で、航空兵科ができたとき(大正14年5月)には少将に昇任、航空本部補給部長になりました。操縦はできなくても航空について全くの素人ではなかったということです。

交通兵団というのは近衛師団の管轄下にありました。大東亜戦争で飛行団長(3個戦隊を指揮する)をつとめた方の回顧録に、希望がかなっ

て航空要員になって交通兵団附の辞令をもらい、これで自分も近衛兵になったと思ひ込み、借行社で近衛の帽章を買ったという話があります。

近衛兵の帽章はただの五稜星の一般部隊のそれと異なっており、桜花が星を囲むデザインですから目立って格好良かったのです。ところが、それは大変な誤解で、交通兵団は近衛師団の隷下部隊ではなく、したがって近衛兵になったわけでもない、ただ管理下にあるということだけのことだったのです。

■航空兵科の誕生

航空兵科ができた時に、陸軍航空部が航空本部に昇格します。教育や装備などの航空軍政の大元締めになりました。第6番目の兵科の誕生でした(憲兵は兵科でしたが、士官学校での養成はありません)。襟章の色は大空を表す淡青色で鮮やかなものです。この頃は師団長の下に6個飛行聯隊があり、後に宇垣軍縮のおかげで2個聯隊が増え合計8個聯隊になりました。

1925(大正14)年3月の常備団体配備表を見ると、近衛師団に第5聯隊(東京府立川)、第3師団(名古屋)隷下に第1、第2(共に岐阜

県各務原)、第7(静岡県浜松)、第12師団(久留米)に第4(福岡県大川)、第16師団(京都)に第3(滋賀県八日市)、第20師団(朝鮮龍山)には第6(平壤)の各飛行聯隊があります。



88式軽爆撃機



87式重爆撃機

この体制が1934(昭和9)年まで続きました。ただし飛行中隊数は戦闘、偵察、軽爆、重爆の合計が16個から39個に増えていきます。保有機数は約400機でした。

ところが1936(昭和11)年、大きな軍備拡充計画が通ります。昭和18年までに合計で140個中隊、約1000機にしようというものです。

飛行聯隊は大佐が聯隊長で、各聯隊には2~5個の飛行中隊がありました。4個中隊の場合は2個大隊になります。航空機の整備は各中隊の整備兵と、材料廠(長・中・少佐)

の整備隊が行いました。聯隊の人員は約600名です。

3個飛行聯隊が集められて飛行団をつくります。その最上位者は航空兵団長です。

■満洲事変と飛行第6聯隊

1931(昭和6)年9月19日の深夜2時のことでした。平壤の飛行第6聯隊長の官舎の電話が鳴りました。週番司令によると、第20師団参謀長から朝鮮軍命令の伝達を受けたといえます。

「奉天付近で日支両軍が戦闘中、飛行第6聯隊は戦闘、偵察各1個中隊を奉天飛行場に緊急出動させよ、出動部隊は飛行場到着後、作戦に關しては関東軍司令官の区処を受けよ」聯隊は直ちに応急派兵の手続きを執り、朝6時には88式偵察機2機の出動準備ができ、すぐに2機は離陸して行きました。翌日には乙式1型偵察機4機、甲式4型戦闘機8機も出発します。整備員も先発の5名が輸送機で飛び、他25名は列車で資材とともに奉天に向かいました。20日の朝には飛行場に全員が入りました。

関東軍には航空部隊がありませんでした。その上、陸軍中央は事変不拡大方針、戦闘用の燃料・弾薬・資

材も補給してくれません。関東軍にもその準備がなかったのです。

当時、航空部隊の補給量は歩兵の10倍と言われていました。1回の出撃には1機でドラム缶半分くらいのガソリンが必要で、潤滑油もその1割くらいを消耗します。整備もなくてはなりません。補給組織も必須です。聯隊長はさまざまな悪条件を解決してゆきました。

関東軍飛行隊として航空部隊ができたのはその後でした。九州大刀洗の飛行第4聯隊から偵察中隊、浜松の飛行第7聯隊からは軽爆1個中隊が割愛されました。材料廠も1個が整備され、3個大隊9個中隊の勢力となります。偵察・戦闘・爆撃の各3個中隊です。関東軍野戦航空廠も置かれます。このときの関東軍作戦主任参謀は、あの航空拡張論者になった石原莞爾大佐でした。石原は後に昭和11年の航空大拡張を立てました。

飛行第6聯隊長は沖縄出身で初めての陸軍将官になります。所沢飛行学校幹事にもなりました。長嶺亀助少将こそその人でした。

では、次回は陸軍航空の発達に伴う「空地分離」施策をお話します。