



零式戰闘機

吉村 昭

新潮文庫

機 闘 戦 式 零

新潮文庫

よ - 5 - 6



昭和五十三年三月三十日 発行
昭和六十三年七月二十五日 二十三刷改版
平成二年十二月二十日 二十八刷

著 者 吉 村 昭

発行者 佐 藤 亮 一

発行所 株式会社 新潮 社

郵便番号 一六二
東京都新宿区矢来町七一
電話 編集部(〇三)二六六―五二一
振替 東京四一八〇八番

価格はカバーに表示してあります。

乱丁・落丁本は、ご面倒ですが小社通信係宛ご送付
ください。送料小社負担にてお取替えいたします。

印刷・三晃印刷株式会社 製本・株式会社大進堂

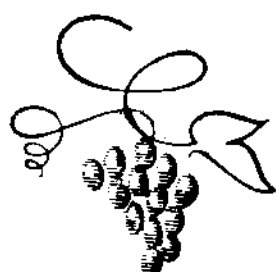
© Akira Yoshimura 1968 Printed in Japan

ISBN4-10-111706-3 C0193

新 潮 文 庫

機 闘 戦 式 零

吉 村 昭 著



新 潮 社 版

2456

零式戰鬥機

一

昭和十二年七月七日、北平郊外の蘆溝橋北方地区で端を発した中国大陆の戦火は、南京、徐州、漢口、広東をおおった後もその勢いを弱めず、果てしない長期消耗戦の様相を帯びはじめていた。

昭和十四年三月二十三日午後七時すぎ、名古屋市港区大江町の海岸埋立地区にある三菱重工業株式会社名古屋航空機製作所の門から、シートで嚴重におおわれた大きな荷を積んだ二台の牛車が静かにひき出された。

牛車は、門を出ると、市電のレールの埋めこまれた大通りをゆっくりと北の方角に向って進みはじめた。

牛車は、名古屋航空機製作所の荷役を請負う大西組所属のもので、牛の手綱をとる挽子は、三菱のマークの下に大西組と太々と書かれた提灯を手にしていた。

大西組の者は、二人の挽子以外に四人の仲仕が、二人ずつ牛車の側面にしたがって積荷を守り、さらに製作所側からは、資材課運輸係長の田村誠一郎と保安係所属の守警が、牛の歩みにしたがって車の前後を歩いていた。

挽子も仲仕も、前を行く牛車の積荷が航空機の主翼と前部胴体、後方の牛車のものが水平

尾翼のついた胴体後半とエンジン部であることは知っていた。完成された機は、大西組をはじめ村瀬、東山、柘^{つえ}、加藤の各荷役の組の手で、胴体、翼に分離されて例外なく四十八キロへだたった岐阜^{ぎふ}県各務原^{かかみがはら}飛行場に牛車ではこばれるのが常だった。

しかし、挽子も仲仕も、常とはことなつて運輸係長の田村が同行していることから、その夜の積荷がなにか重要な意味をもつ機であることを、漠然^{ぼくぜん}とはしていたが気づいていた。

かれらの中で、積荷が試作機であることを知っているのは、田村だけであつた。

かれは、その機が海軍機専用の第一工作部機体工場で試作されたことを知っていたし、またその形状からまちがいに海軍の戦闘機であることにも気づいていた。しかし、むろん田村にも、その機がどのような性能をもつものかは全くわからなかつた。ただかれは、係員を督励してクレーンで牛車に積みこむ折に、その機の外観を一瞥^{いちべつ}しただけであつたのだ。

牛車は、市電通りを緩慢な動きで進んでゆく。鉄の輪のはまつた車輪は、石の多い路面に音高く反響し、車体も左右に揺れつづける。

速度のはやい航空機を牛車で運ぶ……ということには、当然社内に批判的な意見はあつた。牛車の歩みは遅々としていて、途中小牧^{こまき}での数時間の休息時間を入れると、各務原飛行場までの四十八キロの道程を二十四時間も費やさねばならない。それは、名古屋航空機製作所が隣接地に所属の飛行場をもたないことが原因だったが、飛行場は広大な敷地を必要としたし、中島飛行機太田工場、愛知飛行機名古屋工場、川西^{かわにし}航空機姫路^{ひめじ}工場をはじめほとんどの飛行機工場が近くに飛行場をもたなかつたことを考えると、それは三菱名古屋航空機製作所だけ

の特殊な問題ではなかったのだ。

牛車以外の運搬方法は、むろん試みられた。トラックでは約二時間、馬車では十二時間でそれぞれ運搬はできたが、名古屋市内をはずれると道は極端に悪くなる。その凹凸おうちうの多い悪路をトラックで走らせると、そのはげしい震動で積まれていた機体は、すっかり傷ついてしまふ。

馬車の使用も考えられたが、馬は時に暴走する危険もあるという意見もあって、その使用は断念しなければならなかった。

途中の道幅はせまく、殊ミに小牧の町に入ると家底やひきすれすれに通らなければならぬし、大型の爆撃機を運搬中に軒や看板に接触して機体を傷つけてしまったこともある。まず貴重な機体を傷つけずに運搬することが優先するかぎり、時間が長くかかることもやむを得ないことであつたのだ。

平安朝時代に、上層階級の者たちが牛車に乗って往き来したのは、その乗物が悪路を進むのに最も震動が少なかったからだし、薄い軽合金で形づくられた機体を慎重に運ぶために牛車を使用したのも、一応理にかなつたことではあつた。

牛車が工場を出発するのは、日が没してからであつた。

夜を徹して牛車は進みつづけ、夜明けには丁度中間地点の小牧に達するが、日没後に出発する理由は、交通量の少ない夜の間に名古屋市内を通りぬけてしまおうという運搬上の目的と、なるべく機体を人の眼にふれさせまいとする機密保持上の配慮からであつた。

殊に各務原飛行場に送られる機体が試作機である場合には、名古屋航空機製作所常駐の海軍監督官から、運搬途中の各地区警察署に警戒要求の指令が発せられ、警察官が所要所に配置される。そしてその夜も、かれらは、物陰に立って牛車の進む姿を無言で見送っていた。二台の牛車は、熱田神宮の東門の前を通りすぎた。田村たちは、境内入口の前になると足をとめて一礼し、さらに牛車の前後を守って歩きつづけた。金山橋を渡り、市電の線路を横切って轍の音をひびかせながら右へ曲る。後方から、市電がポールに閃光を放って通りすぎてゆく。

鶴舞公園を右手に、牛車は車輪をきしませて進んだ。

田村は、汗ばんだ額を手拭でぬぐうと、提灯の淡い光に腕時計をすかしてみた。針は、九時をまわりかけている。

新栄町の交差点を渡ると、布池町が近づいてきた。田村の眼も守警の眼も、道の前方の右側に立っている洋風の建物に注がれた。

いつの頃からか、製作所内には、不穏な噂が流されていた。その布池町に立っているアメリカ領事館の窓が、機体を積んだ牛車の通過する時刻に必ずといっていいほど細目にひらかれているというのだ。日本との外交関係も悪化の一途をたどっているアメリカは、日本の軍事力に大きな関心をもち、領事館もその情報収集に全力を注いでいるにちがいがなかった。

そうした事情を考慮にいれると、領事館の前を通過することは危険きわまりないし、当然道筋を変更すべきだという強い意見もあった。そして、一時は別の道を通ったりしたが、夜

間とはいえどの道にも通行人の姿はあって、従来通っていた道を急に変更することは、逆に領事館関係者の注意をひくおそれがあるとも考えられた。その結果、機体運搬のルート変更はおこなわれないことになったのだ。

道路に面した窓の扉は、開かれてはいなかった。

田村は、暗い窓の列を注意深く見上げながらその前をこわばった表情で通りすぎた。

午前零時すぎ、大曾根町^{おおぞね}をはずれると名古屋市外に出た。そこからは、道幅のせまいひどい悪路がはじまった。

矢田川にかかった三階橋を渡り、水分橋の橋桁^{はしげた}を鳴らして通り過ぎた。牛車は、大きくゆれながら進んでゆく。

夜空には細い月が出、うすれた星がひろがっている。

前方からトラックや馬車が、車体をゆらせて頻繁^{ひんぱん}にやってきた。

その度に田村は、提灯をまわし、

「軍のものを運んでいるから、優先的に通させてくれ」

と、相手側を後退させてすれちがう。

夜が白々と明け、提灯の灯^ひが吹き消された。

小牧の町はずれで、牛車はとまった。牛に飼料があたえられ、契約をむすんである小さな食堂で一行は井飯^{いひめし}を食べた。そして、三時間ほど牛を休ませると、再び犬山街道^{いぬやま}を進みはじめた。

田村は、赤旗を手に前方からやってくるトラックや馬車をとめる。すれちがいが何度もおこなわれた。

やがて、日が傾いた。

犬山で再び休息と食事を取り、西日のあふれた道をゆっくりと進む。

目的の各務原飛行場が見えてきたのは、すでに夜の闇がひろがりはじめた頃であった。

広大な各務原飛行場は、三区分されていて東側の木曾川に面した地区を陸軍飛行第二連隊、西側の岐阜市方向の地区を飛行第一連隊、そしてその中間を陸軍航空本部補給部各務原支部のそれぞれ管轄する飛行場が設けられていた。

牛車は、提灯の灯にかこまれながら連なって補給部の門柱の間を通りぬけ、その一角に建てられた名古屋航空機専用の格納庫の前にとまった。

格納庫には、汽車や車でやってきていた試作工場の技師、工員が待機し、格納庫所属の整備員とともに庫内で胴体、翼の積下ろし作業がはじめられた。

後を追ってきたトラックがヘッドライトをひらめかし、部品をつんで大江工場から到着した。荷台から荷がおろされると、牛車は解体され、牛も運搬人もトラックにのせられた。

かれらが闇の中を去ると、煌々と電燈のともった格納庫の内部で、試作機の組立てが急速にはじめられた。

格納庫所属の整備員たちは、技師や工員たちの作業を手伝いながらも、シートのおおいから現われてくるまばゆく光ったジュラルミンの胴体や翼を好奇心にあふれた眼で見つめてい

た。

かれらは無言のままだったが、その機体に今まで眼にしたことのない多くの特徴を見出し
ていた。

従来のものより大型になっていること、胴体がほっそりと美しい線をえがいていること、
翼の厚さがうすいこと、そして車輪のついた降着装置が、引込み脚になっていることなど、
整備士たちは、全く新しい生き物をながめるような驚きをいだきながら組立て作業をつづけ
ていた。

二

この新しい試作機は、三菱重工業株式会社みつびしの航空機部門の長い歳月にわたって積み重ねら
れた研究の結晶とも言えるものであった。そしてそれは、日本の航空機製作の歴史の浅さを
確実に克服したものであると言ってもよかった。

明治四十三年十二月十九日東京代々木練兵場で陸軍大尉徳川好敏がフランス製アンリー・
ファルマン複葉機を操縦して約四分間、距離三、〇〇〇メートルをとり、陸軍大尉日野熊蔵くまぞう
がドイツ製グラデー単葉機によって一分二十秒、距離約一、二〇〇メートルの日本における
初飛行に成功した。が、それ以後大正五、六年頃までの期間は、機体、発動機とも外国製航
空機を輸入してその操縦、取扱いに習熟するにとどまっただけであった。そしてそれから昭

和六、七年に至る約十五年間も、外国機の製作権を入手し、外人技師を招聘してその技術指導のもとに機体、発動機の設計製作に従事していたにすぎなかった。

三菱の名古屋航空機製作所で初めて艦上戦闘機が製作されたのは、大正十年十月であった。この機は、翌々年三月十六日、航空母艦「鳳翔」の甲板上で、海軍大尉吉良俊一によって日本海軍初の着艦飛行に成功したが、この機もイギリスから招聘したソーピース会社元技師スミスの設計になるもので、発動機も外国のライセンスを購入して製作した三菱発動機を装備したものにはすぎなかった。

その頃、すでに日本の造艦技術が海軍の八・八艦隊案（戦艦八・巡洋艦八を基幹とする大艦隊案）を受け入れるだけの世界的な技術水準を維持していたことと比較すると、航空機製作技術の水準は、欧米先進国の水準に大きな遅れをとっていたのだ。

名古屋航空機製作所でも、スミス等の設計製作指導によって一〇式艦上戦闘機、同艦上偵察機、同艦上雷撃機について、陸軍の要請によるフランスのニューポール練習機、フランスのアンリオ会社から製作権を購入した初歩練習機の製作などに従事したりしていたが、その後昭和五、六年頃までは、いずれも外国航空機製作技術の模倣にもとづくものばかりであった。

日本で全金属製の航空機製造の機運がきざしたのは、大正七年第一次世界大戦が終結してからであった。

それまでは、木製又は木と金属の組合せによる機体が常識的なものであったが、ドイツで

はすでに開発されたジュラルミンを使用してツェッペリン飛行船や無支柱単葉機を完成させ、世界の航空関係者の関心をあつめていた。そして、ドイツの降伏後ジュラルミンの製造権が、戦勝国側である日本をふくめた連合国に譲渡されたことによつて、全金属製飛行機が一層注目されることになったのである。

そうした情勢の中で日本でも航空学界の權威田中館愛橘博士が、全金属製機の将来性を高く評価し、海軍航空技術関係者も田中館博士の主張に同調した。その結果、海軍ではドイツ人ロールバッハ技師のドイツに於ける全金属製機製作技術に注目し、デンマークのコペンハーゲンに新工場を建設させて全金属飛行艇の設計試作を委嘱、さらに大正十一年五月には、東京帝国大学工学部で航空工学の研究をつづけてきた和田操大尉に命じて、野田哲夫、長畑順一郎両技師のほか技手二名、工員十六名とともに技術習得のためドイツへ派遣した。その折、陸軍からも佐藤技師ほか一名、三菱からは大塚敬輔、服部讓次（後に莊田泰蔵技師と交替）の両技師も参加、またジュラルミンの製法研究のために、海軍の石川造機大佐を長とする陸海軍三名の技術関係者に住友金属藤井技師らを加えた一行が、同じ頃ドイツに出発した。和田操は、この渡独によつてドイツ人ロールバッハ技師に依頼し、大正十三年コペンハーゲンの新工場で全金属製双発単葉のR式飛行艇を試作後つづいて四機製作し、昭和二年にはロールバッハの指導のもとにR式飛行艇一機を三菱で完成した。

帰国後、中佐に昇進していた和田は、海軍造兵少佐岡村純等とともにR艇の構造を学び、平賀讓造船少将の意見も参考にして、昭和五年に自らの設計になる全金属製九〇式一号飛

行艇を広海軍工廠内で完成、制式機として六機製作された。

この前後から、漸く海軍機も機体、発動機ともに日本人の手によって設計製作されるものが生れるようになり、三式二号陸上初歩練習機（横須賀海軍工廠）、八九式飛行艇（広海軍工廠）、九〇式機上作業練習機（三菱）、九〇式艦上戦闘機（中島）がそれぞれ制式機として採用された。

しかし、その反面では、外国の航空技術の著しい進歩に追いつけず、依然として外国航空技術に依存する傾向は残されていた。

そして、それは、大正十五年から翌昭和二年にかけて海軍から愛知、中島、三菱の三航空機会社に艦上戦闘機の競争試作が命じられた折に、はっきりとした形となってあらわれた。

三社の所属技師たちは、その激烈な試作競争に打ち勝つために必死になって設計に没頭し、殊に三菱は、自社創立以来海軍の艦上機を独占してきた自負もあって、型式・構造は一〇式を踏襲はしていたが、自らの設計をもってそれにのぞんだ。

しかし結果的には、中島飛行機の提出した設計が最もすぐれたものと判定され、それが昭和三年に三式艦上戦闘機として海軍に制式に採用された。その主な理由は、イギリスのグロスター社製のガシベツト艦上戦闘機を模倣した設計をおこなったからであった。

さらに昭和三年、海軍から三菱、中島、愛知、川西の四社に艦上攻撃機の競争試作が命じられたが、その折にも外国航空技術に対する依存が露骨な形であらわれた。その折の競争試作の勝利者は、三菱であった。

三菱では、同社製の一式艦上攻撃機以来艦上攻撃機製作を独占してきた面目からもそれを他社にゆずるまいとして、三式艦上戦闘機競争試作の折の中島のとった態度にならって、自社設計を断念、イギリスのブラックバーン社、ハンドレページ社それにイギリス人スミスにそれぞれ基礎設計を依頼、海軍に提出した結果ブラックバーン社の設計が採用されて試作機を完成させた。それが、後に制式機として採用された八九式艦上攻撃機であった。

海軍では、日本人の設計になる軍用機を熱望してはいたが、実戦に使用する軍用機を採用する側としては、より性能の勝つたものを採用する以外にはなく、しかしそれは、漸くきざしはじめていた各社独自の設計気運を、それらの競争試作と海軍側の採用によって低下させる結果をもたらしてしまった。

こうした外国航空技術の模倣傾向は、海軍側も航空機会社側も日本航空技術の将来にとって決して好ましいことではないと判断していたが、そうした不安をさらに深刻なものにさせたのは、昭和七年に勃発した上海事変であった。

海軍では、事変によって航空戦の重要性を再確認し、あくまでも、軍用機は日本独自のものを生み出さなければならぬことを痛感、第二代目の航空本部長安東昌喬中将、同技術部首席部員桜井忠武機関中佐らの強い提唱で、航空機製作技術の自立に全力を注ぐようになった。その具体的な現われとして、事変終了前の昭和七年四月一日に、横須賀海軍航空隊基地に隣接した地に海軍航空廠^{こうくうしょう}を設立、初代廠長に枝原百合一中将を任命、さらに第三代航空本部長松山茂中将、航空本部技術部長山本五十六少将^{いそく}の提案で、民間航空機製造会社を積極的に