

【編集方針】

本書の編集・製作にあたり、以下の事項に配慮しました。

- 原作者のロバート・C・ミケシュ氏の原文にあるニュアンスを損なうことのないよう、極力、原著（英国版）の表現に忠実な翻訳作業としました。
- 原著の内容において表記・名称などの誤りは、原作者のご承諾をいただいて修正を加えました。
- 原著に収録された写真の中で、著作権の都合により掲載不能の数点を除き、すべてをほぼ原著の原寸サイズと品質を保って収録しました。
- 原著は1993年版のため、現存する日本軍機を解説した第9章については、原作者のご了解をいただいて翻訳者により更新・増補しました。

三樹書房 編集部

Copyright ©1993 by Robert C. Mikesh

First published in the UK in 1993 by
Airlife Publishing Ltd.

All right reserved. No part of this book may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical including photocopying, recording or by any information storage and retrieval system, without permission from the Publisher in writing.

目次

原著者まえがき	4
序文	6
第1章 戦争の推移	9
強国から敗戦国へ	9
戦争の推移	13
時局の転換	19
神風作戦	23
第2章 日本進駐への道筋	27
情報部隊の従軍	27
第3章 ミートボール(日の丸)と鳥(日本軍機)の死骸.....	37
占領軍の働きによって.....	37
第4章 各地の航空基地への実地調査	73
多様な状態への驚き	73
第5章 最良の残存機を集める	96
戦利品	96
第6章 ブルドーザーによる破壊と焼却	113
不名誉な結末	113
第7章 残存機救済への努力	125
救済された残存機の運命	125
第8章 海外で運用された日本軍機	141
日本軍から解放された国々における日本軍機	141
第9章 残っている宝物としての日本軍機	157
かつての強大な空軍力の生き残り	157
参考文献	199
日本陸海軍機 連合軍コード名一覧表	200
翻訳者あとがき	202

FOREWORD

I am very pleased that this new edition of *Broken Wings of the Samurai* is being published in the Japanese language. My purpose for writing the first edition that appeared in English in 1993, was to give an accounting of what took place with the Japanese air forces from the time the war ended, to what had happened to the thousands of aircraft still existing at that time, and what portion of those remain today. Now this story can be shared with many Japanese readers.

At the publishers suggestion when first creating this book, he wanted the opening chapter to tell of the strength and capability of this Japanese air armada that fought so ferociously throughout the war. As the publisher said when looking over my early material for book consideration, all he could see were Japanese airplanes being destroyed. Certainly this book should convey something of the strength it once held. He was right. As a result, the opening chapter discusses the overwhelming capabilities that Japan held through airpower during the early part of the war. The mass destruction of so many airplanes following the end of the war will be new to many readers. Of course, this took place with airplanes and war equipment of all participating nations, but to a lesser degree.

My thanks to Kazuhiko Ishizawa for the careful translation of my work. Through our years of friendship, he has an understanding of my compassion regarding what took place and can ably convey it through translation. He has gone further by bringing to date the type and location of all surviving Japanese warplanes that exist today, coupled with his updated photographs. It is amazing the change in this listing that has taken place over the past ten years. From a count made in 1953 listing surviving airplanes, this number continues to increase rather than diminish. Not only are relics being brought from the jungles of the South Pacific and restored to increase this number, but airplanes such as the "Hayabusa" are once again being manufactured.

Fortunately, attitudes are changing. These airplanes are not looked upon as war-making machines for death and destruction as was so prevalent in Japan for years, but as examples of technical developments, worthy of being preserved because of the history they help represent. This book, therefore, bridges that gap in history that until now stretched from the closing days of the Pacific War to this time when Japanese air power is once again being looked upon as a major advancement in aviation technology.



Robert C. Mikesh
Washington, DC
July 2003

原著者まえがき (新しい日本語版の出版によせて)

“Broken Wings of the Samurai” が、日本語で出版されることを私はたいへんうれしく思います。

1993年に英語の初版を書いた目的は、終戦の時から日本軍の航空隊に何が起きたのか、その時点でまだ存在していた何千という航空機に何が起こったのか、および、これらの機体のどれが現存しているのかという総括報告を行うことでありました。

今や、この物語は多くの日本の読者に理解してもらうことができます。発行者の提案で、冒頭の章では戦争全期を通じてきわめて猛烈に戦った、日本軍の大編成部隊の強さについて語らねばなりません。出版の検討のための私の初期段階の原稿をざっと目を通したときに発行者が言ったように、そこに見えるのは日本軍機の破壊されていく姿だけでした。確かにこの本では、かつては日本軍が保持していた戦力の何らかについてお伝えすべきです。発行者の言うことは正しいのです。結果として、冒頭の章では、戦争初期の頃、空軍力を通じて日本が保有していた圧倒的な軍事力を話題にします。戦争の終結に引き続いて行われた、非常に多数の航空機の大量破壊は、多くの読者にとってあまり知られていないことでしょう。

しかし、もちろん、このようなことは、戦争に参加した全ての国家の航空機や装備品に対して、程度は少ないにしても、起こったことなのです。

私の作品を入念に翻訳してくれた石澤和彦氏に感謝しています。長年にわたる彼との友達付き合いを通じて、過去に起こってしまったことを哀れむ、私の深い同情について彼はよく理解しており、彼はその気持ちを上手に翻訳して伝えることができます。

今日、現存している生き残った日本軍機の型式や所在地を、最新の写真とともに更新することによって、彼は原著より更に先へ進めてしまいました。過去10年間に起こったこのリストの変化には驚くべきものがあります。1953年に生き残った航空機のリストを作りながら数えた機数は、それから減少するどころか、増加し続けているのです。南太平洋の密林から回収してきた残骸を復元することで機数が増加しただけでなく、「隼」のような機体は、改めて新しく製作されているのです。

幸運なことに、世間の態度は変わりつつあります。長い間に日本中に行きわたってしまったように、このような日本軍機が、死と破壊に向けた戦争を生み出す機械としてではなく、技術開発の見本として、それらが象徴する歴史のゆえに、保存する価値があると認識されるようになりました。

それゆえこの本は、日本の航空戦力は、航空技術において大きな進歩の賜であったと、再び見直されつつある今日まで、太平洋戦争の終結の日から延々と続いてきた歴史的ギャップを埋めるものであります。

ロバート・C・ミケシュ
ワシントン, DC
2003年7月

序文

1945年8月、歴史的に最大の戦争は終結に至った。この最高潮に至る前に日本の国力は1945年中頃までに大打撃を受けてしまっており、陸軍と海軍の全盛時代は衰退し、日本の本土は、容赦ない空襲と避けることのできない敵の本土上陸の恐れに脅かされていた。

伝統的な「武士道」の下、一部の軍の統率者達は天皇と国家を最後まで守るために戦うことに身を捧げていた。この戦況の中、侵入する敵軍に可能な限り多くの損害を与えるようとする、必死の戦闘の中で約11,000機の航空機が神風特攻用に使用可能の状態にあった。

1945年6月末までに8,000機の体当り、または特殊攻撃用の航空機が、4,800機の陸軍機および5,900機の海軍機からこの目的のために改造されていた。この中には、航空戦から生きのびた戦闘機、爆撃機、練習機および偵察機が含まれていた。これに加えて2,500機が同年の夏の終わりまでに神風任務のために改造されることになっていた。

防衛攻撃計画は、この航空戦力を敵上陸部隊に対して行使するために温存しておくことであった。上陸を支援する空母機動艦隊は、この種の航空機の僅か200~300機に攻撃される恐れしかなく、それも全面的な上陸が開始されたときのみ攻撃されることに違いなかった。残りの航空戦力、主として小型の特殊攻撃機は、上陸地点で上陸用舟艇に乗り込む重大な局面で、戦艦や輸送艦に対して出撃させる予定であった。日本の防衛担当者達は、10日以内にこれらの航空機を上陸部隊を撃退するための究極の手段として使い果たすつもりであった。これが進駐軍が日本本土に到着したときに発見した残存航空機の全勢力であった。現在、これら数千の日本軍機の中で僅かの機数しか、かつての強力な空の無敵艦隊の証拠として残っていない。これらの日本帝国空軍のわずかの現存機は、今日一般的に日本の侵略戦争を完遂させる道具としてはみなされていないが、通常の中戦用としては脚光を浴びている。

これらの機体は、大きな太平洋戦争のさなかに敵軍の航空機と対等に戦った数多くの空中戦を思い起こさせてくれる。更に重要なこととしては、世界の航空史の中で、当時の他の国の航空機との比較において、日本の技術レベルが世界の標準に達していたという証を証明してきたということである。

数少ない現存する日本軍機は、かつては強力な航空戦力が存在した物理的な証拠として残っている全てである。この理由から本書の第1章ではこの戦力について述べ、それがいかにして達成され、そして最終的には日本の降伏した時点で、いかに疲弊してしまったかを述べるのが適切であると思う。

長期間にわたる死闘の後、戦争の道具はたいていの場合、直ちにじゃまもの扱いにされ、捨てられる対象物になるのがごく自然である。第2次大戦の後はこのことが急速なペースで遂行された。戦争の終結とそれ以降まで残存した機体については、この本の最後の章で解説してある。このような作業は1人の人間の仕事では不可能であり、その代わりに、あらゆる方向からの知識や専門的情報をもたらしてくれる大勢の人の助けが必要である。

この本は筆者の長年の友人である、ジェームス・P・ギャラガー氏の提案がなければ思

いつかなかったであろう。彼は、彼が書いた初期の頃の本、『ミートボール（日の丸）と鳥（日本軍機）の屍骸“Meatballs and Dead Birds”』に収録されている、全ての由緒ある写真を私の選択で自由に使ってもよいと勧めてくれたのである。今、再度役立てられるようになった、これらの写真によって、最初に出版されたときに見ることができなかった歴史家や愛好家の皆さんが、この貴重な歴史的資料に手が届くことになったわけである。ジム・ギャラガー氏から捧げられた、この機会と信頼に対して厚く感謝をしたい。

他の写真*を集めることは、この本にとって特に重要なことであった。貢献してくれた人は、ここに記述する以外にもはるかに多数に上り、彼らの写真を快く使えるようにしてくれた全ての人に今一度感謝したい。今までに収集したR.M.ブーシェル氏の写真を、彼の写真と共に私に使わせてくれたリチャード・シーリー氏、多数のプリントを持つキャンベル航空写真アーカイブスのジョンとドナ・キャンベル氏、および、その好意がなければ入手が難しかった「地球の裏側（オーストラリア）」の写真を持つマーク・クレイトン氏に感謝したい。

この本には、専門外の読者にとっては、容易には理解しにくい、たくさんの技術的な側面がある。この本に記述してある出来事、場所および多数の歴史的な局面に関する記述の正確度を高めるため、筆者は夫々の専門分野について多数の人の協力を賜った。その中で、アメリカ合衆国在住の人では、デイビッド・アイケン、リチャード・M・ブーシェル、ジェームス・F・ランスデール、ジェームス・I・ロング、アル・マキエル、エドワード・T・マロニー、デイビッド・W・メナード、ジョージ・ポーリング、およびステイブ・レミントン（アルファベット順）がいる。他の国々からの協力者は、これらの写真や資料を収集するのに彼らの知恵を授けてくれた。オーストラリアに関しては、その地域について助けてくれた、マーク・クレイトン氏およびウイリアム・L・ホルスイッチ氏に感謝の意を表したい。イギリスに関しては、ボブ・オグデン氏が「世界の航空博物館と所蔵品、1：アジア編“Aircraft Museum and Collections of the World, I: Asia edition”」を含む彼の著作で得た写真や資料を提供するなど、たいへんよく支援してくれた。

当然のことながら、私は日本に関する取材の一部において日本人の支援に重く頼っていた。私がお礼を申し上げたい人の中には、阿部章三、原田信雄、多賀谷オサムとヨシオの各氏がいる。紙面の都合で、他の名前は省略しなくてはならないが、筆者は名前を挙げた人も挙げなかった人も、この出版に重要な貢献をしてくれたものと深く感謝している。

*先頭に80-Gが付く写真の帰属：ワシントンの国立公文書館、米海軍コレクション
先頭にSCが付く写真の帰属：ワシントンの国立公文書館、米陸軍コレクション
先頭にACが付く写真の帰属：ワシントンの国立航空宇宙博物館、米空軍コレクション
先頭にUSMCが付く写真の帰属：ワシントンの国立公文書館、米海兵隊コレクション
先頭にNASMが付く写真の帰属：ワシントンのスミソニアン協会国立航空宇宙博物館

第①章

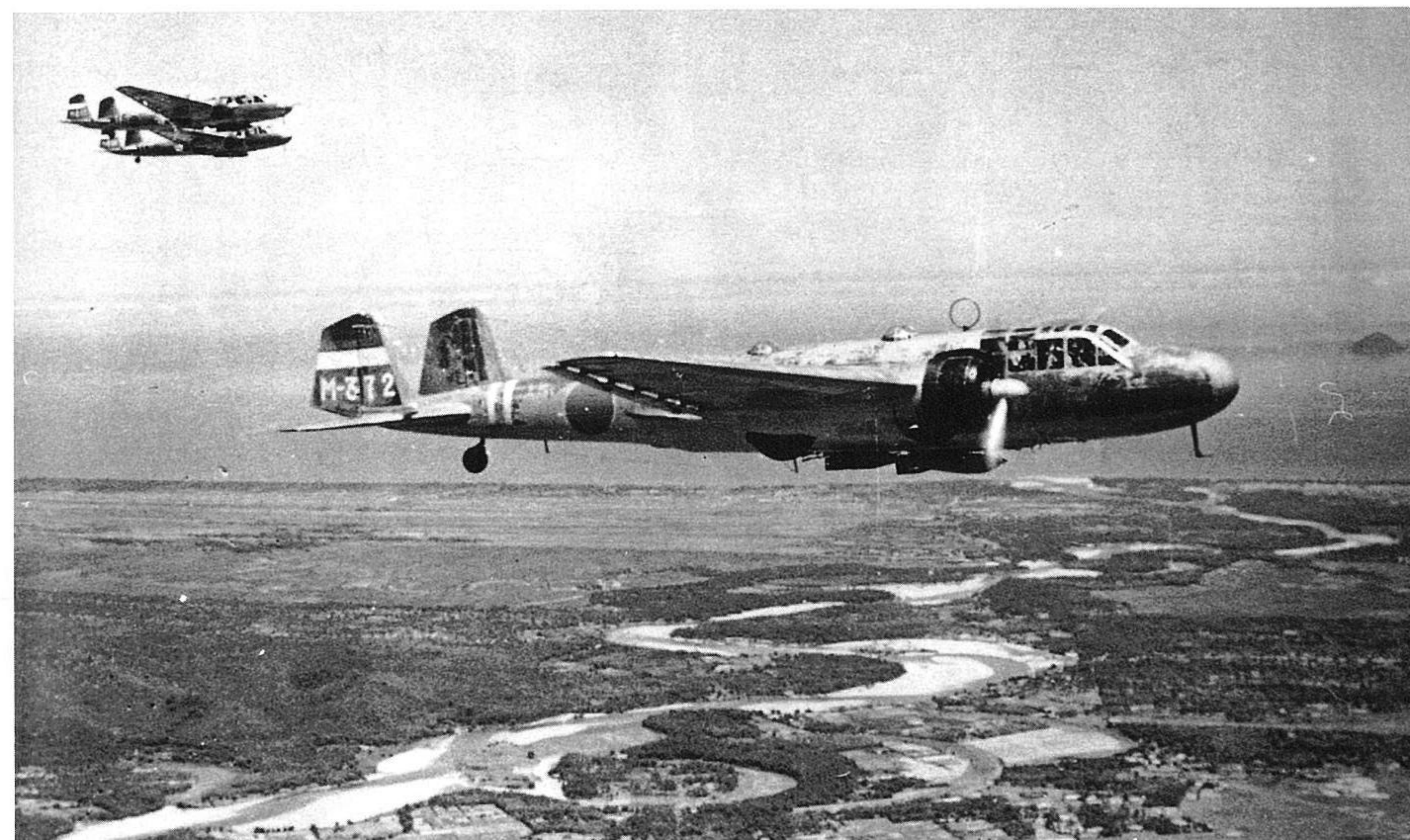
戦争の推移

強国から敗戦国へ

1941年12月8日、日本が太平洋戦争の開戦攻撃を開始したとき、日本軍は太平洋における最大の軍事力を持っていた。それに続く戦闘では海上、陸上、または空中での戦争ではなく、この3つが組み合わさった三次元的な争いであった。制空権はこれらの要素での成功が不可欠であり、以前からの綿密に計算された戦力の蓄積があった日本は、この能力を持ったと確信していた。日本は最初の成功に続いて、軍上層部にとって計画変更となる長期戦には備えていなかった。戦争が続くに従い、連合軍の戦力は増強され続ける一方で、損害を補充する日本の補給能力は壊滅的となった。これによって日本は制空権を失い、結局は日本の敗北となったのである。

三菱の海軍G3M1攻撃爆撃機（96式陸上攻撃機）の能力の高さは、1937年8月に日本本土から中国を攻撃した際、長距離渡洋爆撃を行った最初の爆撃機となって世界中を驚嘆させた。この機体は後に連合軍によって「ネル“Nell”」というコード名*が付けられた。

*コード名について「日本陸海軍機連合軍コード名一覧表」(P.200)を参照のこと。





戦争が太平洋で勃発したとき、零戦は昼夜を問わず、太平洋のあらゆる場所に出現したかのようであった。初めの頃は、この機体は無敵であると思われていた。

戦争開始の段階では、どこで、いつ戦闘を行うかという決定権を持っていた日本は優勢であった。この写真は、ラバウルの第1航空隊（海軍航空戦隊）の零戦22型が1943年11月2～12日の「ろ号作戦」に従事しているところである。



日本に太平洋における戦力を増強する必要性をもたらせた原因は、ワシントン会議と1922年に発展して合意された海軍軍縮条約まで遡ることができる。この条約の目的は日本の主要軍艦の総トン数が、アメリカおよびイギリス海軍のそれと不均等を生じるのを防ぐことである。しかしながら、後者の二国は、自国の所有権、資源および補給路を守るため、依然として太平洋全体を覆いつくしながら海軍を3つの大洋に分ける必要があった。反対に日本は、カバーして守るべき領域は、はるかに狭く、その距離も他の二国に比べてより近いところにあった。日本が積極的な攻撃を計画したとすると、防衛側は全太平洋領域で警戒せねばならないのに対し、日本軍はその攻撃に専念することができた。これが、日本が真珠湾を攻撃したときの状況である。

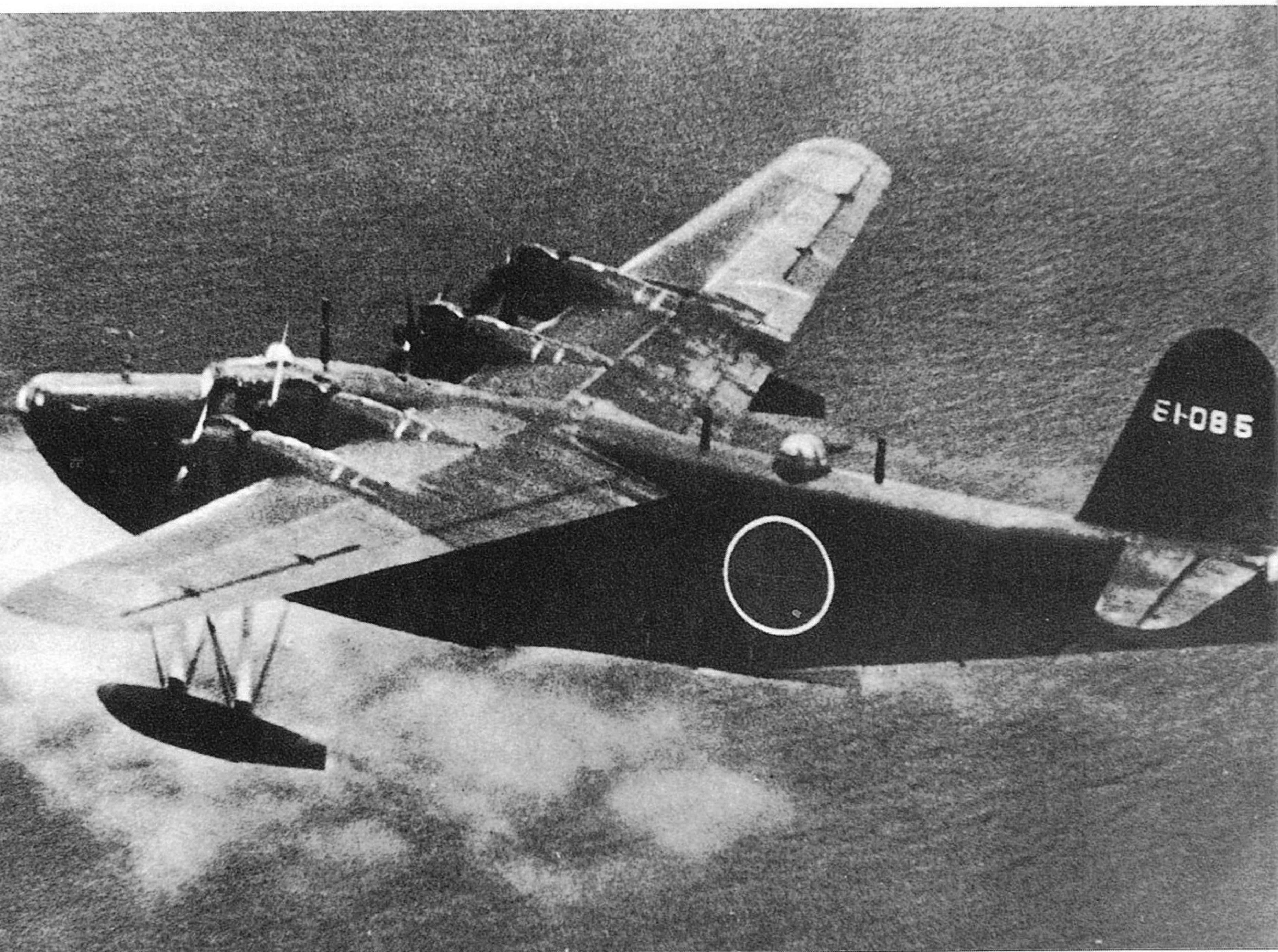
日本に利点をもたらせた理由は、航空戦力における卓越した強さである。世界の主要海軍艦隊の総トン数比率は軍縮条約によって制限されていた。しかし、一方、これらの艦隊を支援する航空機の機数や型式は、一旦は検討されたものの制限する要素となることはなかった。日本は航空戦力の可能性を認識しており、1930年代にこの戦力を利用するための大規模な増強を開始していたのであった。

三菱の海軍G4M1 攻撃爆撃機「ベティー “Betty”」(1式陸上攻撃機)は、日本の艦隊行動を護衛するために設計された陸上爆撃機で、その長大な航続距離のため、本機は自らに対する支援を艦隊側から受ける必要はなかった。





日本艦隊の航空母艦からの作戦のために設計された、三菱の零戦（零式艦上戦闘機）は、太平洋全域にわたって陸上からの作戦と同程度に使用された。



太平洋戦争で最も高性能の4発飛行艇と考えられたのは、この川西の海軍H8K2飛行艇（2式飛行艇）、連合軍のコード名「エミリー」Emily」、であった。本機は大量に搭載物を輸送したのみならず、稀に見る長い航続距離を有し、このサイズにしては高速度であった。

戦争の推移

太平洋で日本と連合軍との間に戦争が始まったとき、日本は完璧に訓練され、組織化された航空部隊に2,700機の航空機の準備が整っていた。ミドウェイ、ウェーキ島、フィリピン、オランダ領東インド諸島およびハワイなど、太平洋の別々の領域に分散していた連合軍では、航空機の総機数は1,426機であり、その中の688機のみが第1線機と考えられていた。この数字の中の332機の航空機は、イギリスとオーストラリアが所有していた。イギリス空軍（RAF）のパイロットは戦闘経験があり、おそらく日本のパイロットと同程度であったが、彼らの航空機は旧式で日本機の相手ではなかった。

日本の航空作戦の観点から見ると、この戦争は異なる特徴的な3つの局面で見ることができる。第1の局面は、地上および水陸両用作戦の準備段階で、すべての戦域で「日本空軍」が制空権を持ち、日本軍が進撃したときである。第2の局面は「日本空軍」が、これらの戦域で制空権を失い、連合軍が制空権を取り返しながらか進撃を開始したときである。最後の局面は、日本軍が日本本土への上陸を撃退するために計画された、特別攻撃部隊の創設に傾注したときである。

戦争開始後4ヵ月の間、日本が優勢であったとき、日本軍が地上および水陸両用戦力で掃討しながら前進したため、フィリピン、オランダ領東インド諸島および東南アジアで日本の航空隊は、制空権を確保し維持した。僅か1週間の間に日本海軍は真珠湾攻撃を敢行して8隻の戦艦を作戦不能とし、太平洋におけるアメリカの航空戦力を麻痺させた上、イギリス戦艦「レパルス」および「プリンス・オブ・ウェールズ」を撃沈し、フィリピンにいた機数的にも少なく、時代遅れのアメリカ陸軍航空隊をほぼ完璧に破壊してしまった。日本陸軍航空隊は、それほど特別なものではなかったが、その主要な活動を東南アジアでの制空権獲得に集中し、フィリピンの日本海軍を支援した。

真珠湾作戦に従事した航空戦隊は、日本空軍のなかでも最も優秀であった。各隊員は既に1940年から十分に訓練され、日本中のほぼ各部隊から特別に選出されたパイロットによってこの機会に備えて強化されていた。特別な訓練は、この真珠湾作戦の課題を視野に入れて1941年8月に始まった。重点は真珠湾よりも浅い水域に対する浅水魚雷攻撃に置かれ、特別の水平および急降下爆撃戦法も同様に訓練された。この航空戦隊が11月に航空母艦に乗艦したときに、これまでどの国の空軍も構築することができなかった最も危険な部隊となったのである。しかしながら、その攻撃は日本に対する代償なしで行われたのではない。6隻の航空母艦に搭載された414機の航空機の中、29機が帰還しなかった。これは軍の作戦計画者が無理して認めたことを考慮に入れ、その後引き続き行われる航空戦闘で生じる何百機の損失と比較すると、小さい損失であった。

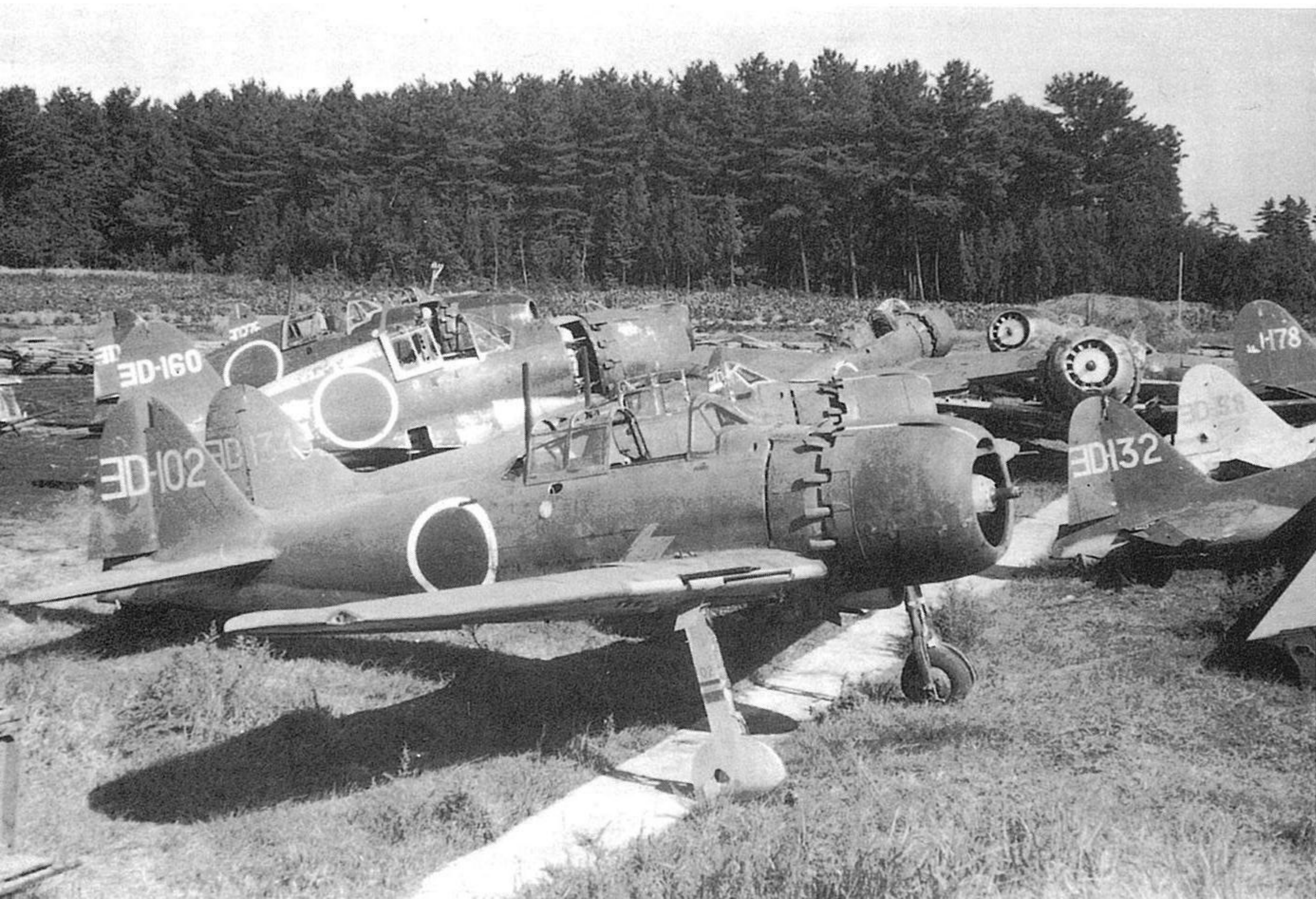
1: Japanese Air Power, US Strategic Bombing Survey, p.4

2: Trevor Nevitt Dupuy *Military History of World War II: Vol 13*, (Franklin Watts, New York, 1964), p.14



戦争の継続を強く望んでいた一部の日本軍パイロット達によって、降伏後に報復航空攻撃が行われる可能性について、日本政府は良く認識していた。このような事件を防止するため、日本軍幹部はほとんど全ての航空機を飛行不能にするよう命令を下したのである。このことがどのように行われたかは、この写真で疑いもなく明らかである。

占領当初1ヵ月間に厚木航空隊基地に到着したアメリカ軍の見た、このような破壊され尽くした航空隊の光景をジェームス・P・ギャラガー氏はカメラで多数撮影している。恐らく、このような状況を収めたものとしては、ギャラガー氏のこの章に掲載した写真以上に良いフィルムはないであろう。彼の上等のカメラは、海岸からの緊急上陸の際、紛失したので、彼の両親の屋根裏部屋から探して送ってもらった、フィルム・サイズ120で、f 6.3、1/50秒の折畳み式1号ポケット・コダック・カメラを使って撮られた。



第③章

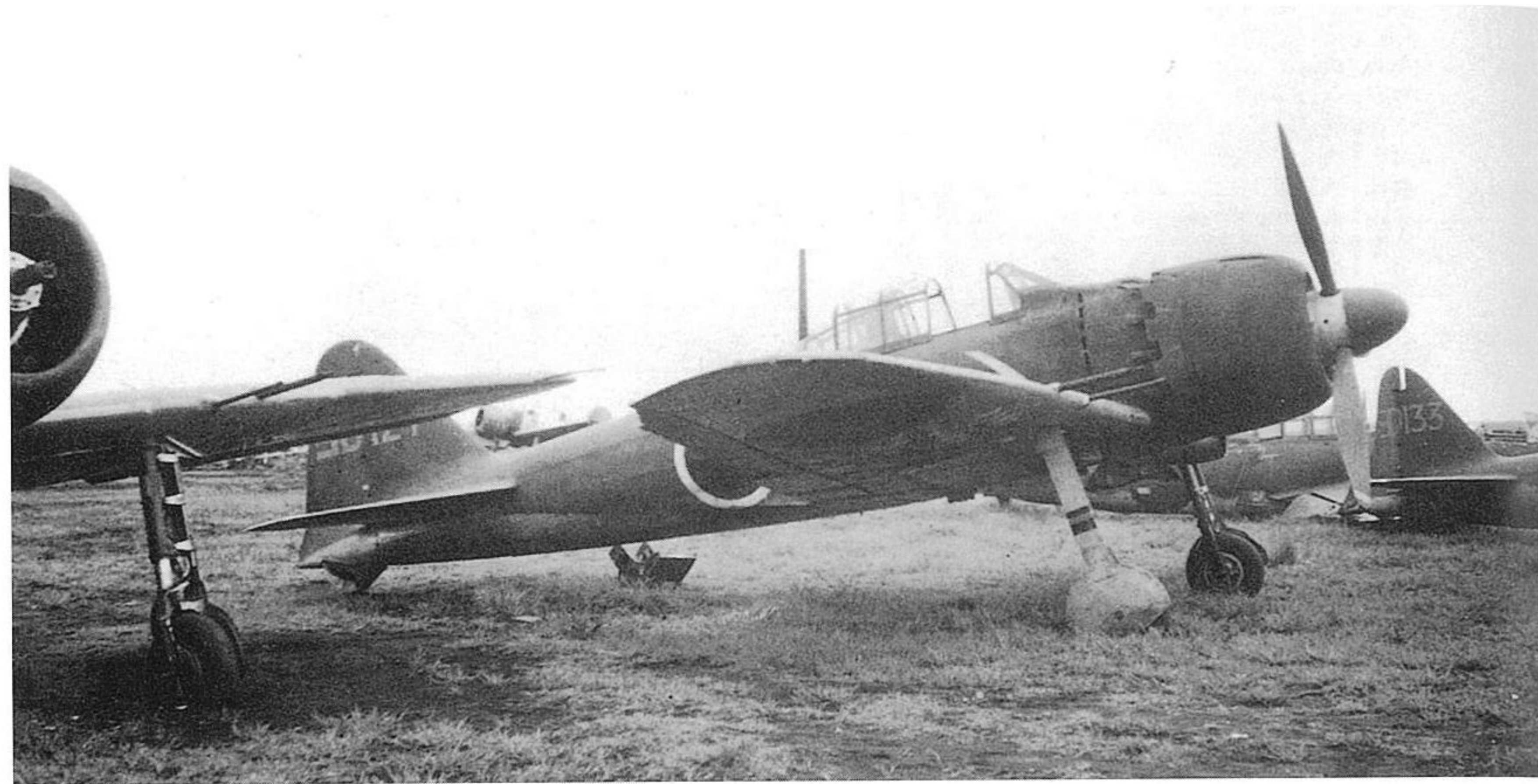
ミートボール(日の丸)と鳥(日本軍機)の死骸

占領軍の働きによって

最初の日、アメリカ軍が厚木に到着したとき、飛行場に大量にさらされていた、かつての敵の航空機の秘蔵庫に驚いた。日本機を見たときに「ミートボールは至る所に見られた」とあるGIは思い出していた。ミートボールとは日の丸のことで、日本軍機を識別するときに赤い円盤をミートボールに^{ひゅ}比喻して連合軍が使った用語である。これらは確かに「鳥(日本軍機)の死骸」であった。何故ならば、故意に操縦系統を損傷させたり、プロペラを取り外したり、またはタイヤをパンクさせたりと、色々な手段の組合せで飛行不能にされていたからである。かつては厚木を本拠とし、あらゆる型式の戦闘用航空機から編成された殺人部隊は、稲妻に撃たれた鳥の群れのように静かに沈黙していた。

この写真はこの「ネル "Nell"」爆撃機(三菱 96式陸上攻撃機 G3M)をスクラップの山に押し運んでいる手前のブルドーザーに焦点を合している。航空機がスクラップされるときに発する苦しみもだえる音を想像していただきたい。それは、破壊するために押ししたり、引きずったりしているうちに、機体が振れて金属が裂けたときに出す音である。





占領軍が到着する前に日本軍が取った、この無力化の行動にはそれなりの理由があった。日本軍内のある派閥は、降伏の決定を表明する8月15日の天皇自身による玉音放送を快く思っていなかった。陸海軍省や陸軍参謀の青年将校達によるクーデターが計画されたばかりでなく、海軍の過激派分子も同様に異議を申し立てていた。厚木の302航空隊の航空機が周辺地域上空を飛行してビラ（檄文）を撒いた。そのビラでは終戦の詔勅は天皇の真意ではなく、地上戦を継続するべきであると強調していた。降伏を更に妨害するために、この航空隊の司令官は天皇の降伏使節が、8月19日にマッカーサーのマニラの本部への飛行の第1区間として厚木上空を通過するとき、これを迎撃すると脅迫した。この輸送機は無線を沈黙させ、遠回りの航路を取った。しかしながら、この航空隊司令は、彼の将校が完全に彼を支持している訳ではないことを見て、その前夜に切腹“hara-kiri”して果てたのである。

このことから、8月24日18時以降は、いかなる日本軍機も飛行してはならぬという勅令が日本政府の責任者によって布告された。この規則を強制するため、飛行可能な航空機は耐空性を返上することとしたが、降伏交渉の条件としては、武装（航空機を含む）は占領軍に先立って破壊してはならないとした。待ちに待った連合軍による日本の進駐開始の日が1945年8月28日となった。このとき最初のアメリカ軍が、日本列島で最大の島である本州に上陸を開始した。世界で最も血なまぐさい上陸となったかもしれない占領が、その代わりに、日本人の屈服と協力によって平和なものになった。その日の8時28分と11時の間に150人の通信兵と技術兵からなる小さな空輸先遣部隊が厚木飛行場に降り立ち、進駐軍の拠点東京の20余マイル（32km）南西に確立したのであった。

このA6M5c「零戦」52丙型のヨD-127号は完璧であり、飛行任務に使用できるように見える。しかし、座席が外されていて、飛行機の後方に置かれているようである。また主翼の機銃倉のハッチが開いており、翼端の後縁は欠けてなくなっている。

ヨD-127号機のこの眺めは、零戦における主翼の機銃である内側の2丁の20mm機関砲と外側の2丁の3型13mm機関銃の取り付けの様子が明確に分かる角度である。この火力に加えて小型の空対空ロケット弾が搭載できる翼下のラックが付加されている。この武装形態によってこの零戦がA6M5c（52丙型）型であることが識別できる。



零戦のヨD-127号機はカメラ写りとしては理想的なものである。何故ならば本機は周囲の損傷し、破壊された他の機体に比べ、完璧で今にも飛行できるように見えるからである。



この基地にアメリカ軍の航空司令部を設立する目的を持つ第11空輸分隊を、厚木に輸送してくる輸送機の一群のために、大胆で小さなグループが通信施設やその他の作戦施設を急いで建設し始めた。次の2～3日間で、最初の進駐軍部隊を運んで到着する輸送機のために、飛行場のランプから日本機を一掃しなければならなかった。P-38の3飛行中隊からなるマッカーサー航空儀仗隊、第49戦闘機群が日本で最初に任命されたアメリカ空軍の戦闘部隊となったが、この部隊にも同様に地上のスペースが必要であった。これを遂行する目的で、日本軍機を除去するのに、ブルドーザーで牽引するか、単に押すかにかかわらず、利用できるあらゆる手段を使って駐機場を整頓した。

最初のアメリカ軍が厚木に着陸してから2～3日後に、この第49戦闘機群の構成部隊が到着し始めたときも、この整頓作業の多くがまだ実施中であった。この先遣隊にいたのが、沖縄から上陸用舟艇（LST）で到着した第7中隊の通信将校、ジェームス・P・ギャラガー中尉であった。ギャラガー氏は多作で誰にも頼らずに受賞できる写真家で、珍しい写真を撮る目を持っていた。確かに厚木で望見された航空機や周辺の情勢は、この占領と言う歴史的な時期のため、珍しい部類に入るものであった。非常に早くからカメラを持つ兵士であったギャラガー氏は、部隊の任務を全うしながら、基地内を探索し、特別に航空機の写真を撮って歩いていた。週末には友人と一緒にジープに乗って東京周辺のその他の飛行場に冒険的な旅行に出かけ、これらの場所に見られる珍しい航空機をフィルムに収めたのである。ギャラガー氏は第2次世界大戦という、歴史上の稀有の窓からの目撃者であると認識しており、支給されたフィルムがなくなる限界まで、彼の見たほとんど全ての型式の航空機を適確にフィルムに記録したのであった。

背後に、この「零戦」A6M5c (52丙型) のかわらで翼を休めているのは、「零戦」の後継機と目された三菱J2M3「ジャック “Jack”」戦闘機（局地戦闘機「雷電」）であり、1,800hpの強力な「火星」エンジンで駆動される4枚プロペラを有していた。

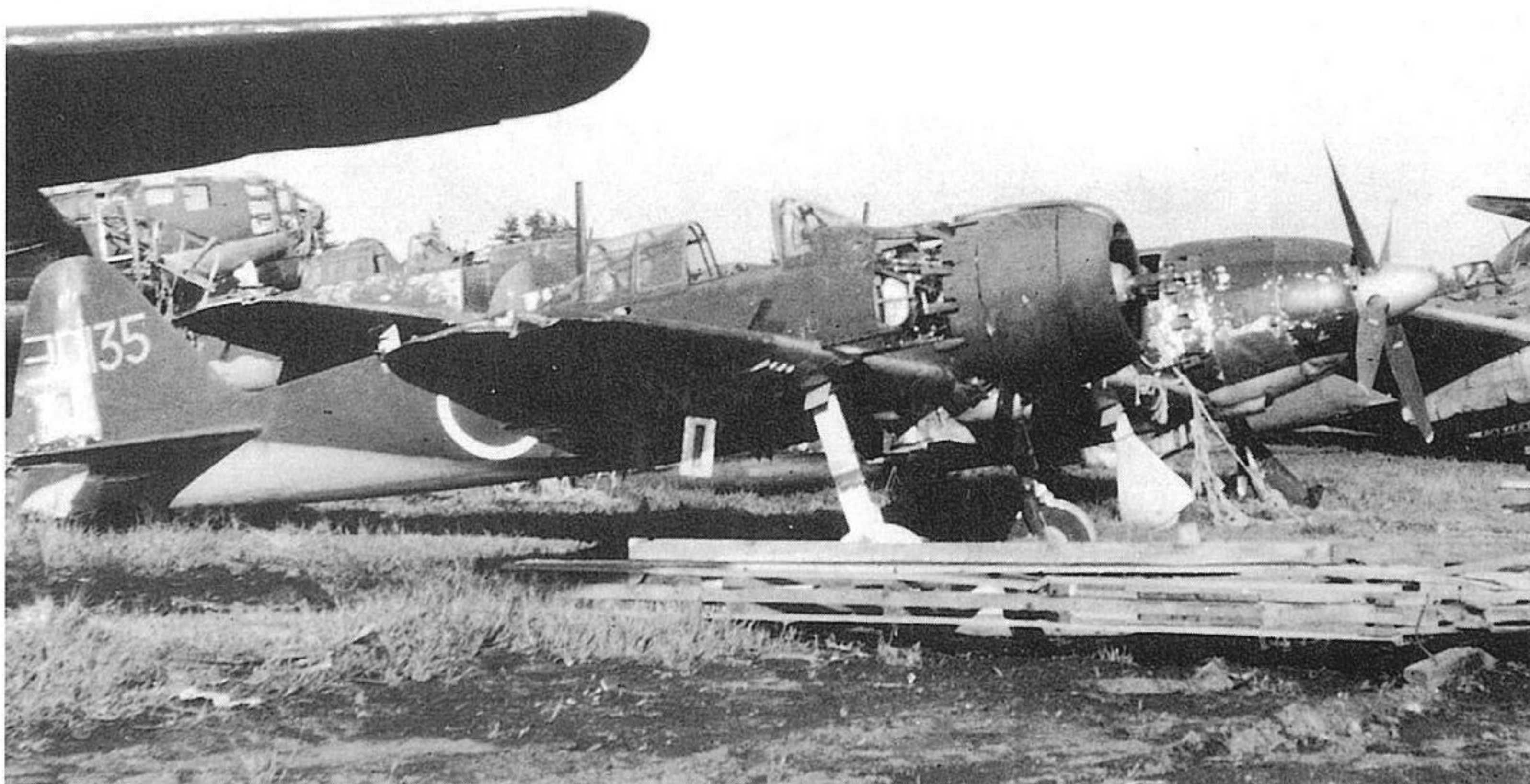
厚木航空隊基地で他機と少し離れて置かれているのは、「零戦」の早期型のA6M2 (21型) である。39ft 4in (12m) の翼長を持つ初期の「零戦」では、日本の航空母艦に載せたときにデッキ・エレベーターとの間にゆとりをもたせるために、主翼の先端部分のみが折りたためるようになっていた。この方式は、アメリカ海軍の戦闘機の航空母艦のハンガー・デッキのスペースを確保するための労作である、翼全体を折りたたむ方式よりも構造重量が削減できた。

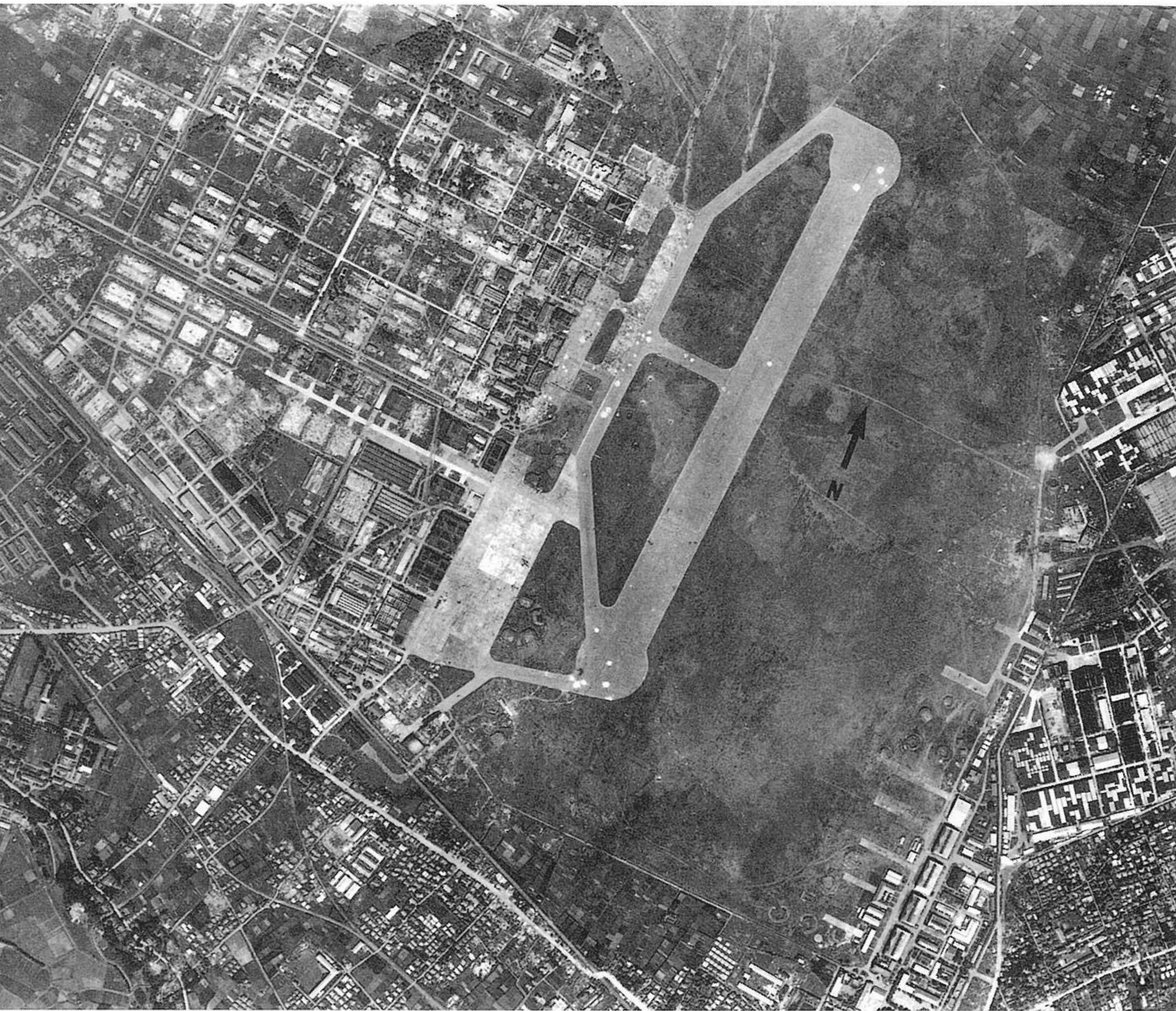
その後数年間、ギャラガー氏の写真は、日本における当初の頃の個人的な記憶を満足させるものであった。更に後日になって、戦後約20年間、見捨てられていた日本軍の航空に関する興味が芽生え、彼は「ミートボール（日の丸）と鳥（日本軍機）の死骸 “Meatball and Dead Birds”」と題する本を少量出版した。この本には彼の印象と共にこの種の写真が収録されているが、この本は今や古典となってしまった。やっと二度目に再現した、これらの写真の大部分が収録されているのは、本章および次章である。これらの写真は、その他の追加した写真と共に、厚木や東京周辺の他の飛行場で見られた日本軍機の状態を明確に表している。これらの航空機のあるものは、改修されて違う型になっており、記録もされていないものもあった。

これらの写真や日本における進駐軍の初期の頃の体験事項に関連して、ギャラガー氏は、厚木は日本軍にとって東京地区における最も重要な基地として考えられていたと述べている。終戦時には、この基地に400機に近い航空機があった。ギャラガー氏によると、第49戦闘機群が到着したとき、大部分の航空機は何らかの手段を使って飛行不能となっていた。このため、破壊されたようにしか見えないか、または、少なくとも不完全な航空機しか、写真に撮ることができなかったという。

これから述べる航空機には単純化のため、連合軍のコードネーム制度による名称を使用したい。この命名制度が開発されたのは戦争の初期の頃で、連合軍の航空兵による日本軍機の識別は、複雑でまぎらわしく、しばしば、発音が難しくして無線通信の際に理解できないということが明らかになった時であった。この問題を解決するため、コードネーム制度が確立され、日本軍の個々の戦闘機および水上機には、お馴染みの男性の名前が、一方、爆撃機、飛行艇および偵察機には発音し易い女性の名前が付けられたのである。

航空機の型式の中で、厚木で容易に見られたのは、「ジャック “Jack”」（三菱 局地戦闘機「雷電」J2M）やコードネーム「ジーク “Zeke”」の「零戦」（三菱 零式艦上戦闘機A6M）のような数十機の防空戦闘機であった。





占領軍の第1陣が18マイル(29km)南の厚木航空基地に到着した1945年8月28日に撮影された立川航空基地である。同基地の軍事施設は、爆弾で穴の開いた滑走路と駐機ランプの左側にあった。何機かの航空機が、ランプと草地の中に分散して駐機しているのを見ることができる。右側は工場および当基地の軍の研究所地域である。格納庫列の西側(左)で昔の建造物群のあった地域は、現在は国営昭和記念公園となっており、レクリエーション用の湖までできている。飛行場には旧いが、舗装し直した4,500ft(1,372m)の01-19方向の滑走路が残っており、5,000ft(1,524m)の平行滑走路で不足を補っていた。

第4章

各地の航空基地への実地調査

多様な状態への驚き

アメリカ兵が、かつての敵国人との間に相互信頼関係を向上していくにつれ、特に今や日本本土にいることから、日本人との関係が楽になり、このことで、本拠地を離れて調査旅行に行くことが多くなった。ある人にとっては、これは、その他の日本の飛行場と、そこに保存中の興味深い航空機を見ることでもあった。元来、これらは東京周辺の主要な飛行場で、日本の心臓部の日常の防空戦に使われ、予想される本土上陸に対する重要な拠点とされた基地のみならず、幾つかは、日本帝国陸軍および海軍の技術開発、および後方支援センターであった。これらの基地は何百機もの日本軍機の置き場所であり、破壊作業の担当隊員が、ほぼ直ちにこれらの機体をスクラップ堆積場に収集し始めてはいたが、日本の降伏から18ヶ月以上の間は、好奇心の強いアメリカのGI達が調査したり、撮影したり、土産のために部品を盗み取るには十分な数の航空機が残されていた。

駐留初期の週末、冒険者の常連の一人が、この旅行の記憶を記録に残していた。当時、調布航空基地に駐在していた第8写真偵察飛行隊のC M ダニエルによると、典型的な週末とは、車庫からジープを手に入れ、基地売店(PX)でビールを入手し、給食係りの軍曹から食べ物を差し入れてもらうか、借りるか、盗むかした後、出発するという構成であった。目的地は常に計画した訳ではなく、珍しい財宝が発見されそうな、思い浮かぶ飛行場の方角だけを希望を持って決めていた。道路は狭く、ほこりだらけで、幸運なら砂利石が敷かれていた程度であった。鍋底のような穴を除けば、障害物は、しばしば、その人の全所持品の半分に相当するように見えるほど、たくさんの荷物を積み上げた自転車であった。たいていは、その所有者は、その重荷を満載した自転車を押したり、方向を変えたりするだけであった。そして喜々として急いで道を空けて「動力付き」の車の通過を待つのであった。

そして、あまりにもお馴染みの田舎の日本の「臭い」があったと、ダニエルははっきりと思い出している。土地を肥沃にするために、ひどい悪臭のする荷を農地に運ぶための肥桶、空気中に漂ううんざりするような木の焼ける臭い、通り過ぎようとしている小さい町の独特な香気であった。通りかかったとき、駅に入ってくる狭軌鉄道列車の決して真似のできないキーキー、ガチャガチャと言う騒音や、露天食料品市場での小売商人と交渉をしている人達の喋り声は、決して忘れることのできない思い出である。

これらの航空基地の場所を突き止めると、いつもその成功を上回る驚きに遭遇した。日本人は偽装掩体壕や迷彩を使用することについては達人であった。

彼らは偽装をするために身近な素材を使用できるようにすることにかけは独創的であった。竹は米藁と同様にあり余るほどあり、これらの素材は航空機の掩体壕を隠すための偽装防空壕の建設に広く使用されていた。

ジェームス・P・ギャラガー氏はカメラを持って、前章に見られるように、厚木の航空機を広範に撮影したばかりでなく、関東平野として知られる東京周辺の平野にある航空基地の幾つかを歩き回ったのである。彼は、進駐したアメリカ軍が最初に見た姿として、多数の航空機をフィルムに収めた。その他の稀で珍しい航空機の写真を本章に彼の作品として補足したい。

初期の頃の選定された飛行場の垂直航空写真の取材は、日常の写真撮影にどのような種類があったかを表す一例である。天候さえ許せば、降伏の直前から、連合軍が地上に基地を確保するまでの間、このような撮影は毎日行われた。これらの写真から、日本軍による航空機のどのような集結をも察知できた。本章で使われている航空写真は、1945年8月28日に連合軍が初めて厚木に到着した日に、沖縄から飛来した第6偵察群・第20偵察飛行隊のF-7（B-24の偵察機型）によって撮影されたものである。

立川航空基地：日帰りの冒険旅行で人気のあった目的地は、立川航空基地であった。その理由はPX（基地売店）が他の基地のものに比べて広大であったからである。この基地は日本帝国陸軍航空隊の補給センター（陸軍航空廠立川支廠）があったことで最も適確に表現されるが、アメリカ陸軍航空隊“USAAF”も同じ必要性のためにここを転換しようとしていた。この基地は厚木の真北14海里（26km）、東京から西へ直線距離で16マイル（30km）（皇居からの距離）にあり、立川には、陸軍航空技術研究所、陸軍航空工廠が立川飛行機（株）と同様に住人として名を連ねていた。

東京の西の外れにあった調布航空基地は、厚木が日本海軍であったように、日本陸軍の重要な防空基地であった。調布で最も大量に見つかった航空機は、川崎キ-61「飛燕」、コード名「トニー Tony」（3式戦闘機）である。垂直尾翼の閃光状のマークは、本機の所属部隊が第244戦闘機戦隊であったことを識別している。特に調布で発見されたこの「トニー」（「飛燕」）は、下塗りに雪のような白色、上塗りに黄緑色の斑点模様、胴体全周と主翼上面、水平尾翼に塗装された唯一の機体である。6インチ（15cm）幅の明るい黄色の帯が、本機の尾翼の前の胴体を取り巻いている。垂直尾翼の稲妻の閃光は、最初の星まで焰のような赤で、そこからは明るい橙色に変化している。車輪カバーの66という数字は黒で書かれている。（J Gallagher）

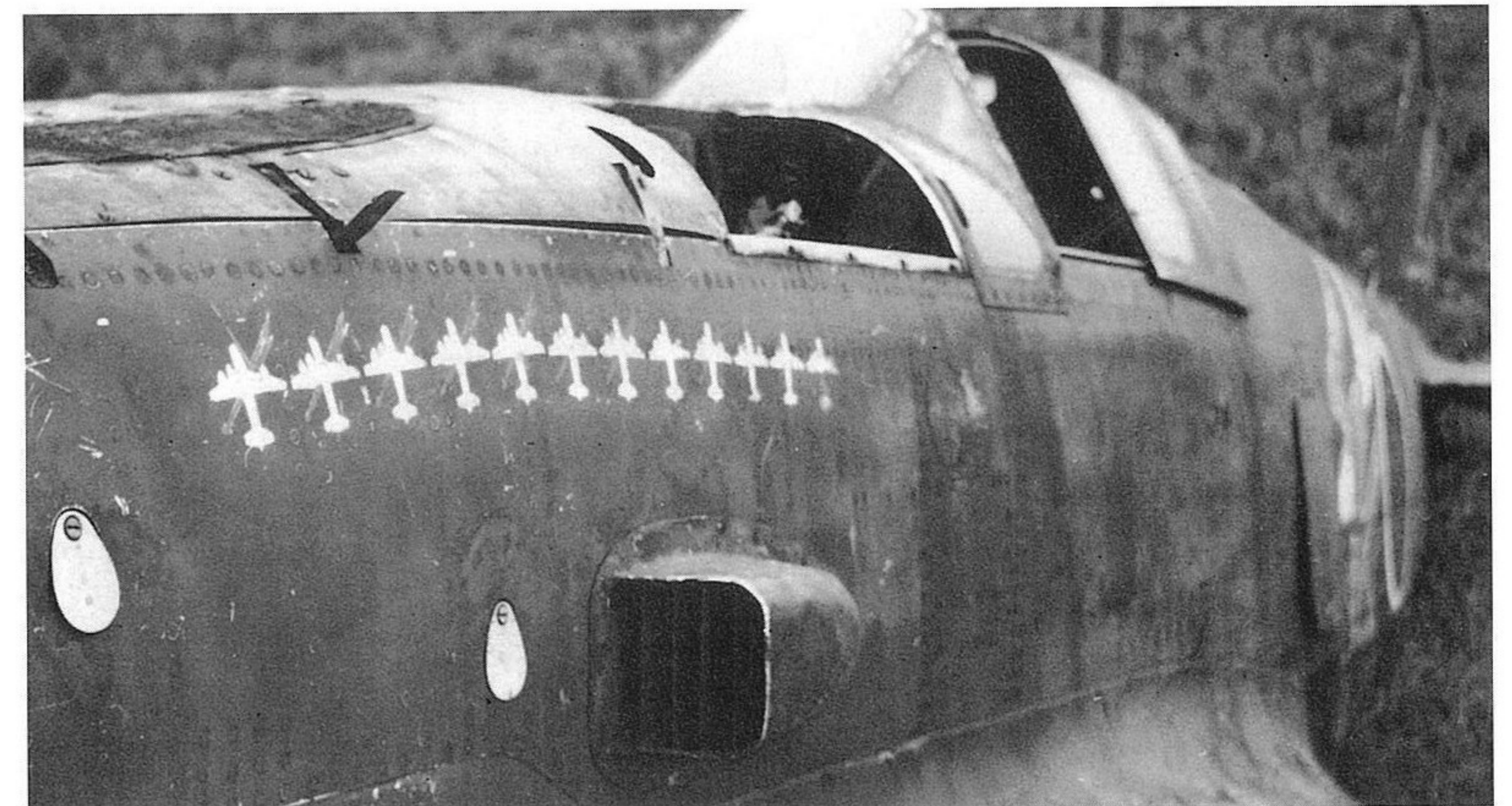


この航空基地は極東全域にわたる空軍の活動に対する後方支援のために占領当初における活動の中核となった。FEAMCOM（極東資材軍団）は、よく使われた略号となったが、ここは極東地域全体で使用される全ての型式の航空機の需要を満たすための航空補給基地であったためである。そこでは現地労働者を雇ったが、彼らの多くは戦争中に日本の航空機工場に働いており、良く訓練されていた。兵員輸送航空団が、後には航空師団もまた、その後のアメリカ軍の長い駐留期間にわたってこの住人となったのである。

調布航空基地：東京から立川までの中間位置に調布航空基地があり、かつては東京の防空上、非常に重要な陸軍の飛行場であった。そこに拠点を置いていたのは、キ-84「フランク “Frank”」（中島4式戦闘機「疾風」）を擁する第52戦隊と「トニー “Tony”」の両型式、即ち、直列エンジンを持ったキ-61（川崎3式戦闘機「飛燕」）と星型エンジンを持ったキ-100（川崎5式戦闘機）とを運用していた第244戦隊であった。三菱キ-46「ダイナ “Dinah”」（100式指令部偵察機）の例は、偵察任務を持っていた第17戦隊の名残である。想像するところ、陸軍に作戦上割り当てられなかったと考えられるのは、体当たり作戦用のキ-115「剣」特殊攻撃機であって、その2~3機が飛行場に散在しているのが発見された。この飛行場での最大の発見は1945年4月までに1機しか完成していなかった、試作の中島キ-87重戦闘機であった。中島飛行機に隣接の三鷹発動機研究所に、ターボ過給機の問題を解決するために更なる開発が委ねられていた。調布航空基地はこのための飛行試験施設であった。

調布は、最初は小型軍用機、やがて飛行クラブのためとして駐留期間中活動的な飛行場であり続けた。1950年代末に大部分の飛行場地域は、日本駐留米軍の家族向け住宅の建設のために接収され、関東村家族住宅地区として知られるようになった。

日本軍機の戦勝マークは、太平洋戦争における米軍機のものとは比べ、珍しいというほどではなかった。調布で見られた、この「トニー “Tony”」（川崎キ-61・3式戦闘機「飛燕」）の戦勝マークの数の多さはジム・ギャラガーのカメラに記録するだけの価値があった。習慣として、これは機体に対して与えられるものであったが、数人のパイロットは、自分に指定された機体を持っていたので、パイロットにも与えられるものであった。この「トニー」（「飛燕」）は、全体がチョコレート色の茶色に塗られ、独特の光沢のある赤で日の丸が書かれていた。最も注目すべきことは、大きな濃黄緑色の三つ葉のマークが胴体の両側に書かれていたことである。これらの緑鮮やかな三つ葉マークは、白で縁取られていた。垂直尾翼の表面には白で書かれた第244戦隊の部隊記号があり、5インチ（12.5cm）幅の白の帯が尾翼の前の胴体を取り巻いていた。





連合軍が「ヒッコリー「Hickory）」と呼んだ、この輸送機型は日本陸軍の中で非常に多用途性の高い設計になっていた。立川航空機でキ-54（1式双発高等練習機）として、その製造は1941年に開始され、高等練習機、ターレット機銃を有する搭乗員用機上作業訓練機、および1945年9月に調布で見られた、この輸送機型の3種類の型式が生産された。明るい灰色の地に対する明るい緑は色彩豊かな印象を与える。垂直尾翼の部隊記号の細かさに注目されたい。(J. Gallagher)

連合軍のパイロットは、キ-84「フランク」Frank」（中島4式戦闘機「疾風」）の高性能ぶりに非常に感動した。戦闘で交戦すると「フランク」は、どの点から見ても連合軍の航空機と互角であった。鹵獲された1機以上のキ-84（「疾風」）を使って、クラーク空軍基地でTAIUのパイロットによって飛行試験が行われ、戦闘中に「フランク」（「疾風」）と交戦するためのより良い戦法を開発する助けとした。この戦闘機は2,200hpのエンジンで駆動されたが、自重は僅か5,908lb（2,680kg）であった。(J. Gallagher)



調布航空基地で見られた最も感動的な航空機は、1機しかない中島キ-87（試作高高度戦闘機）である。本機はそばにある一般的な大きさの機体と比較すると、非常に大きな機体である。本機の設計は1942年11月に開始され、量産先行型3機の完成を1945年1月と計画されていた。キ-87の初飛行試験は1945年4月に行われた。(J. Gallagher)



本機に関して最も印象的なのは、日本軍機においては稀であったターボ過給機である。これは、離陸定格出力2,400hpの中島「ハ-44」18気筒エンジンの一部品として機首右側のかんりの面積を占めている。これにより、本機は高度36,000ft（10,973m）で、最高速度378kt（700km/h）を出し、当時の同世代の戦闘機に対して著しく優位に立つはずであった。(J. Gallagher)



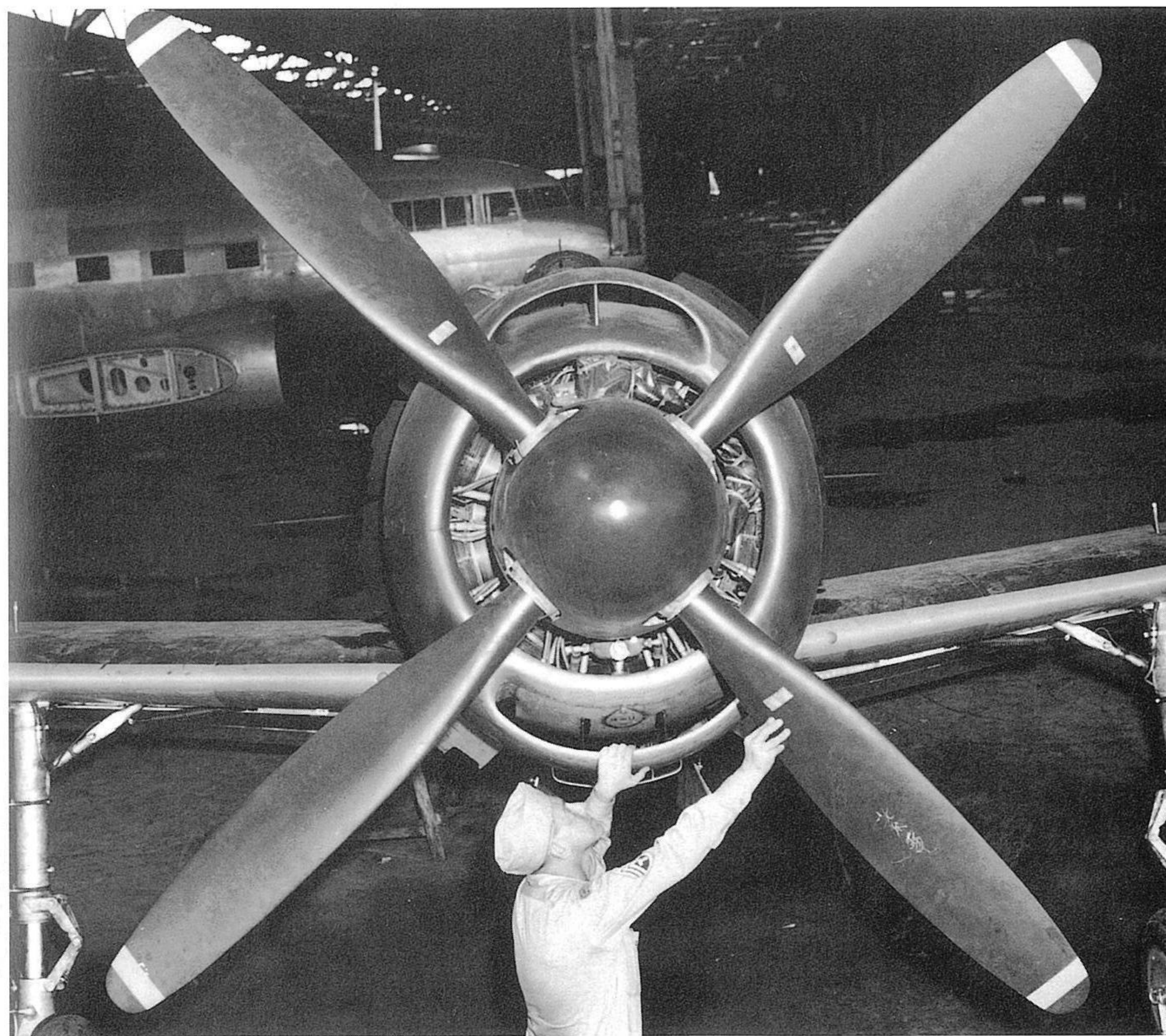
中島キ-87迎撃戦闘機の成功は、そのターボ過給機付きエンジンの完成にかかっていた。この種の技術開発は、東京の西外れにあった中島飛行機の三鷹発動機研究所で近接の調布飛行場を使用しながら実施された。この唯一のキ-87は、調布でキ-100（5式戦闘機）やキ-115（「剣」）とともに連合軍による評価のために離れたところに置かれていた。（J. Gallagher）

同じキ-100（5式戦闘機）の別な写真では、第244戦闘機戦隊の非常にかすれてしまった尾翼の部隊記号が見られるが、この隊には写真に写っているキ-61「トニー“Tony”」（川崎3式戦闘機「飛燕」）も所属していた。本機は非常に古びたオリーブの黄褐色の仕上げになっており、機体下面の灰色と同様に全く光沢のないものであった。日の丸は血のような赤ではなく、ほとんど桃色に変色していた。この機体は、大きな流線型のプロペラ・スピナーを有しており、プロペラを付けたときに見ると特に魅力的なスタイルをしている。（J. Gallagher）



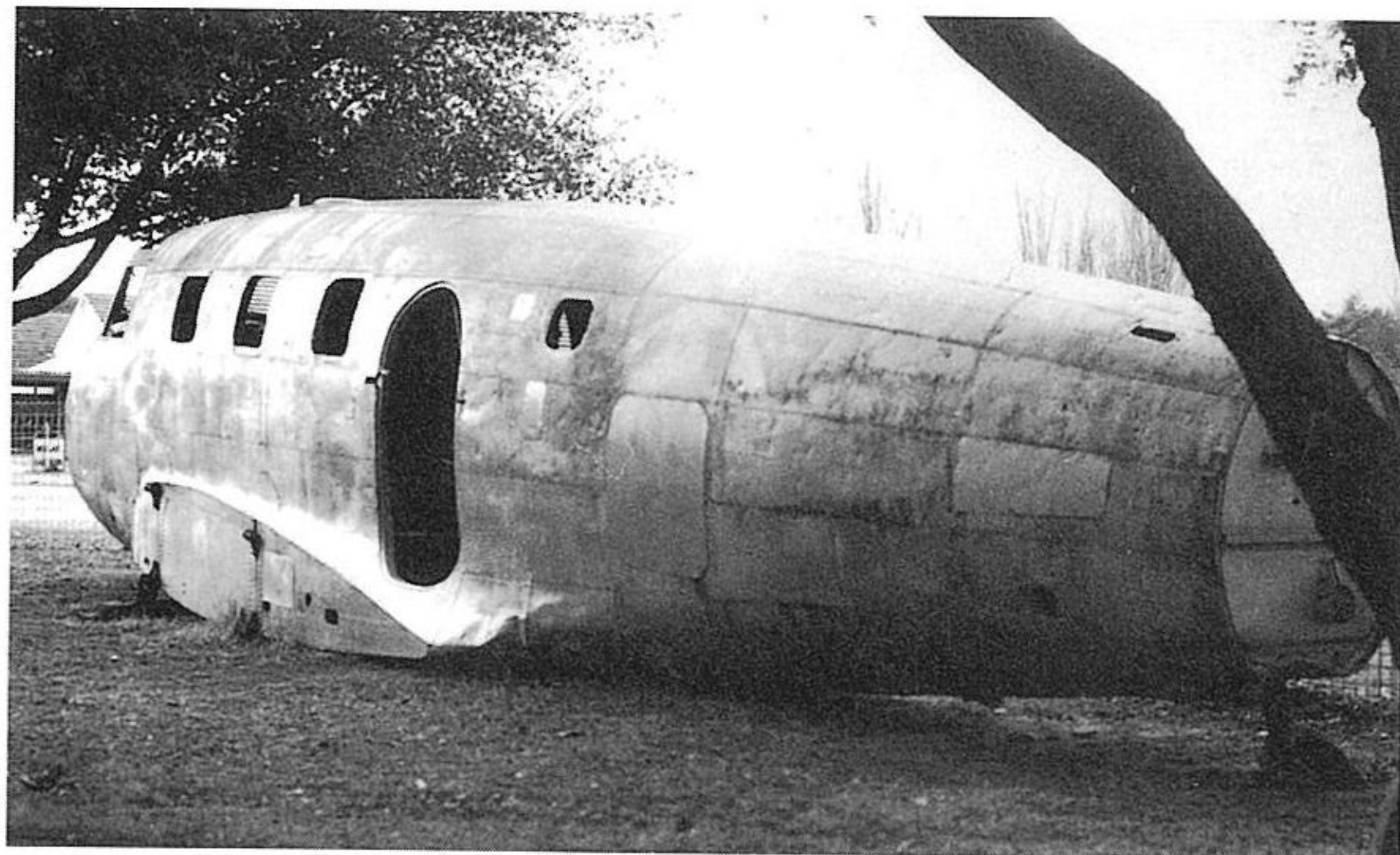
昭和飛行場は立川の2~3マイル（3.2~4.8km）西に位置し、昭和飛行機（株）がそのほとんどを使っていた。その主要製品は日本海軍用輸送機として使われた、ライセンス生産のダグラスDC-3であった。その1機がこの昭和飛行機の製造工場の中で半完成品の状態で背景に見ることができる。アメリカ兵が川西N1K2-J「ジョージ“George”」戦闘機（「紫電改」）のプロペラを検査しているところである。これは終戦によって中断されるまで、昭和飛行機で製造されるはずの機体であった。（SC 215570）

昭和航空基地：立川のすぐ西隣は昭和飛行場であった。ここは昭和飛行機（株）のあったところであって、1945年初めから日本最大の企業の一つである三井物産会社（株）が所有していた。昭和飛行機が日本帝国海軍のために、ダグラスDC-3の技術提携による製造を確立したのはここであった。終戦までに当社は、川西N1K2-J「ジョージ“George”」（局地戦闘機「紫電改」）、および中島キ-115「剣」特殊攻撃機の生産に入りつつあった。占領当初、製造工場はアメリカの軍用自動車の運用時間延命のための改造工事のために転用され、大勢の日本人に雇用の場を与えた。飛行場本体は、横田基地へ頻繁に北向きに着陸する航空機の飛行経路の真下にあり、やがてアメリカ進駐軍のレクリエーション目的で、日本における最良のゴルフ・コースの一つに転換された。





(1)キャンベラのオーストラリア戦争記念館の三菱A6M2「ジーク“Zeke”」(三菱零式艦上戦闘機)は、太平洋戦争初期の台南航空隊のマーキングで、当初の尾翼コードV-173が書かれている。本機は、1972年頃、ニューブリテン島のジャングルから回収され、ニュー・サウスウェルズ州ワガワガのオーストラリア空軍基地で修復工事が行われたものである。(M Clayton)



(9)学校の裏庭(ここに示す)に長年放置された後、この立川キ-54「ヒコリー“Hickory”」(1式双発高等練習機)の胴体は、今やオーストラリアの空軍博物館の手に渡っている。本機は1945年9月、日本の降伏代表団をボルネオのラブアンに輸送した。そして後に、オーストラリア空軍の乗組員の操縦で、オーストラリアに飛行してきたものである。(M Clayton)

第9章

残っている宝物としての日本軍機

かつての強大な空軍力の生き残り

長い間、生き残った日本軍機の多くは、博物館や個人の維持管理の下でかなり安定した状態にあった。第2次世界大戦の戦場で特に関心の高かった機体を除いて、僅かしか残っていない機体であるにもかかわらずほとんど関心がなかった。しかし、1980年代を発端として、個人の収集家と博物館の双方で日本軍機に対する関心が復活してきた。これらの機体の新たな入手源は、太平洋戦争で空の決闘が行われた南西太平洋諸島のジャングルが主であった。関心のある人達は世界のこのような場所に見学旅行に出かけたが、腐食によって損傷が激しいのを見て失望するのみであった。また、かなり良好な状態でこれらの機体が発見された所では、地方政府が、様々な理由をつけてこれらの移動を妨げた。

しかしながら、やがて各政府や作業工程に対して、機体の移動費を支払う用意のある人達にとっては、この規制は大きく緩和されていった。ゆっくりと、一度だけ拡大した戦域の様々な勢力範囲から、これらの日本軍機の残骸が回収された。これらの中で何機かは復元作業の工場に搬入され、そこで、かつて本機が何であったかを表すために適切な状態にまで修復されたのである。ジャングルや目立たない場所で、その存在がそれ以前は知られていなかったか、または、以前には到達不能であったところから、まだ多くの残骸が出てくることは確かである。

(13)ごく最近になって、この立川キ-54「ヒコリー“Hickory”」(1式双発高等練習機)の胴体が、中国航空学会北京航空館にあることが明らかになった。この型式の機体は双発高等操縦士練習機、乗組員練習機、および軽輸送機として使用された。(S Uchibori via D Aiken)

前頁を含め、この章の写真キャプションの文頭にある括弧内の数字は、この章の後に出てくる現存機一覧表の行番号に合致させてあるので、参照されたい。





(16)立川キ-55「アイダ“Ida”」(99式高等練習機)で1980年10月、北京の人民開放軍空軍博物館(中国航空博物館)に野外展示されていた機体(阿部章三氏提供)。今は、中国人民革命軍事博物館の中庭のテント内に陳列されている。

しかし、アメリカ戦術爆撃調査報告書「日本の空軍力“Japanese Air Power”」によると、終戦時に10,700機が日本にあったことを考えたとき、生き残った日本軍機の数が非常に少ないということを忘れることはできない。日本の武装解除の際に破壊される運命に直面していたからであるという理由は理解し得ることである。

多くの読者は、1950年代と1960年代まで、各地で生き残っていた若干の日本軍機が無視されたために結局はスクラップにされ、破壊されたことを覚えているであろう。それぞれの機体は話すにも興味ある話題を持っているが、本書では機体それぞれについて、その顛末を説明するつもりはない。悲しい結末しかないのである。

戦争に生き残って、現存している機体を研究することに人々が興味を持つことができるように、これらの機体の目録を以下に示す。この一覧表には111機が記載されており、一見したところ膨大のように見えるであろう。しかし、実際には何機かの保存状態を検討してみると、約30%のものは復元の可能性を持ちながら、廃棄物とみなされるかも知れないほどなのである。しかし、一方、これらの機体は日本の航空技術を解明する上で有益であるに違いない。その理由で、これらの機体は、ここにリストアップされているのである。組立完成状態で展示可能な航空機は約60機あり、各機体型式の真の標本とみなすことができる(これを状態Aとする)。生き残っている航空機で、その主要構成部品の全てが揃っていながら、多くの場合、組立完成状態になく、当初の形態を表現するには、復元作業が必要な機体の数は約18機となる(状態B)。この二つの分類を合わせると大雑把に78機となるが、日本の航空技術について本書を書いた時点で、世界に残っているのは何機かということに関して言えば、かなり正確な数値である。これらの航空機は、太平洋戦争で使用された、約30種類の異なった型式を代表している。

この目録は3つの部分からなっている。第1は、博物館の所在地による分類で、日本軍機を所蔵している博物館と個人的所有者を記録してあり、その所蔵品も記載してある。この章の第2の部分は、この一覧表の繰り返しであるが、航空機を製造会社別、機種別に探す人のための一覧表である。この表は生き残った日本軍機の型式および機数の全体的な概要を示しており、残念ながら、ここに欠落しているということは、多くの型式の航空機が、もはや存在しないということを示す証拠なのである。選択して掲載した写真により、これらの機体の現状がどうなっているかを視覚的に訴え、この章を括りたい。写真の説明文冒頭のカッコ内の数字は、この二つの一覧表にある機体の行番号に一致しており、写真と一覧表との相関が取れるようになっている。

(*訳者注:この一覧表で行番号が必ずしも番号順でない個所があるが、これは、原著の行番号を踏襲したため、原著発行後、所有者が変わって別の行に移ったことによる。)

現存する日本軍機

国別一覧表

(1991年末現在。2003年12月時点で部分改訂)

状態記号:

- A - 完成機および展示可能機
- B - 全基本構成部品は揃っているが、未組立状態
- C - 基本構成部品が部分的にあるか、大規模な復元工事を必要とする機体
- F - 飛行可能
- R - 複製品
- * - 推定製造番号

博物館および航空機の型式

他のマーク 製造番号 状態

●オーストラリア

オーストラリア戦争記念館: Australian War Memorial, Treloar Crescent, Campbell ACT, 2612, Australia

- | | | | |
|--|-------|--------|---|
| (1)三菱A6M2「零戦」21型(ニューブリテン島ガスマタで発見) | V-173 | 三菱5784 | A |
| (4)中島キ-43-I「オスカー“Oscar”」(1式戦闘機「隼」1型) | | 4700* | C |
| (5)中島キ-43-I「オスカー“Oscar”」(1式戦闘機「隼」1型) | | 6023* | C |
| (6)中島キ-43-II「オスカー“Oscar”」(1式戦闘機「隼」2型)(胴体およびエンジン) | | | C |
| (7)中島キ-43-II「オスカー“Oscar”」(1式戦闘機「隼」2型) | | 5465 | C |

オーストラリア空軍博物館: Royal Australian Air Force Museum, RAAF Williams, Point Cook, Victoria 3027

- | | | | |
|---|--|--|---|
| (9)立川キ-54「ヒコリー“Hickory”」(1式双発高等練習機)(1980年までRAAF フェアベーン) | | | C |
|---|--|--|---|

ダーウィン航空博物館: Darwin Aviation Museum, P.O.Box 38037, Winnellie NT 0821

- | | | | |
|-----------------------------------|---------|--------|---|
| (10)三菱A6M2「零戦」21型(オーストラリアメルビル島より) | BII-124 | 三菱5349 | C |
| (11)三菱G4M「ベティ“Betty”」(1式陸上攻撃機) | | | C |

●カナダ

ディーマート(ロバート): Diemart (Robert), Carmen, Manitoba

- | | | | |
|--------------------------------|--|--|---|
| (12)三菱A6M5「零戦」52型(ソロモン群島バラルより) | | | C |
|--------------------------------|--|--|---|

●中国

中国航空学会北京航空館: Beijing Aviation Museum, 37 Xue Yuan Road, Beijing Aeronautical Institute, Beijing 1000083

- | | | | |
|---|--|--|---|
| (13)立川キ-54a「ヒコリー“Hickory”」(1式双発高等練習機甲型)(胴体) | | | C |
|---|--|--|---|

中国人民革命軍事博物館: Military Museum of the Chinese People's Revolution, 9 Fuxing Lu, Beijing

- | | | | |
|----------------------|--|---|---|
| (14)三菱A6M5「零戦」52型 | | | B |
| (16)立川キ-55(99式高等練習機) | | 2 | A |

中国航空博物館: China Aviation Museum, Xiaotangshan, Changping, Beijing 102211

- | | | | |
|--|--|-----|---|
| (15)川崎キ-48「リリー“Lily”」(99式双発軽爆撃機)(胴体のみから復元) | | 308 | R |
| (106)立川キ-36「アイダ“Ida”」(98式直協偵察機)(複製品) | | 102 | R |
| (107)三菱A6M2「零戦」21型(複製品) | | | R |

日本陸海軍機 連合軍コード名一覧表 (アルファベット順)

海軍機		陸軍機	
連合軍コード名	制式名称	連合軍コード名	制式名称
Alf	川西 94式水上偵察機 (E7K)	Ann	三菱 キ-30 (97式単発軽爆撃機)
Babs	三菱 98式陸上偵察機 (C5M)	Babs	三菱 キ-15 (97式司令部偵察機)
Baka	空技廠 特別攻撃機「桜花」(MX7)	Bob	川崎 キ-28 (戦闘機)
Betty	三菱 1式陸上攻撃機 (G4M)	Buzzard	国際 キ-105 (大型輸送機)
Cherry	空技廠 99式飛行艇 (H5Y)	Clara	立川 キ-70 (試作司令部偵察機)
Claude	三菱 96式艦上戦闘機 (A5M)	Cypress	国際 キ-86 (4式基本練習機)
Cypress	九州 2式陸上基本練習機「紅葉」(K9W)	Dinah	三菱 キ-46 (100式司令部偵察機)
Dave	中島 95式水上偵察機 (E8N)	Frank	中島 キ-84 (4式戦闘機「疾風」)
Emily	川西 2式飛行艇 (H8K)	Helen	中島 キ-49 (100式重爆撃機「呑竜」)
Frances	空技廠 陸上爆撃機「銀河」(P1Y)	Hickory	立川 キ-54 (1式双発高等練習機)
George	川西 局地戦闘機「紫電」(N1K1-J)	Ida	立川 キ-36 (98式直協偵察機)
	川西 局地戦闘機「紫電改」(N1K2-J)		立川 キ-55 (99式高等練習機)
Glen	空技廠 零式小型水上偵察機 (E14Y)	Lily	川崎 キ-48 (99式双発軽爆撃機)
Grace	愛知 艦上攻撃機「流星」(B7A)	Marys	川崎 キ-32 (98式軽爆撃機)
Pine	三菱 90式機上作業練習機 (K3M)	Nate	中島 キ-27 (97式戦闘機)
Irving	中島 夜間戦闘機「月光」(J1N)	Nick	川崎 キ-45改 (2式複座戦闘機「屠竜」)
Jack	三菱 局地戦闘機「雷電」(J2M)	Oscar	中島 キ-43 (1式戦闘機「隼」)
Jake	愛知 零式水上偵察機 (E13A)	Patsy	立川 キ-74 (遠距離偵察爆撃機)
Jill	中島 艦上攻撃機「天山」(B6N)	Peggy	三菱 キ-67 (4式重爆撃機「飛竜」)
Judy	空技廠 艦上爆撃機「彗星」(D4Y)	Randy	川崎 キ-102 (襲撃機/高高度戦闘機)
Kate	中島 97式艦上攻撃機 (B5N)	Rob	川崎 キ-64 (高速戦闘機)
Liz	中島 13試陸上攻撃機「深山」(G5N)	Sally	三菱 キ-21 (97式重爆撃機)
Lorna	九州 陸上哨戒機「東海」(Q1W)	Sonia	三菱 キ-51 (99式襲撃機)
Myrt	中島 艦上偵察機「彩雲」(C6N)		三菱 キ-51 (99式軍偵察機)
Mavis	川西 97式飛行艇 (H6K)	Spruce	立川 キ-9 (95式1型練習機)
Nell	三菱 96式陸上攻撃機 (G3M)	Stella	国際 キ-76 (3式指揮連絡機)
Norm	川西 水上偵察機「紫雲」(E15K)	Tharia	川崎 キ-56 (1式貨物輸送機)
Paul	愛知 水上偵察機「瑞雲」(E16A)	Theresa	国際 キ-59 (1式輸送機)
Pete	三菱 零式水上観測機 (F1M)	Thora	中島 キ-34 (97式輸送機)
Rex	川西 水上戦闘機「強風」(N1K1)	Tojo	中島 キ-44 (2式戦闘機「鐘馗」)
Rita	中島 17試陸上攻撃機「連山」(G8N)	Tony	川崎 キ-61 (3式戦闘機「飛燕」)
Rufe	中島 2式水上戦闘機 (A6M2-N)	Tony	川崎 キ-100 (5式戦闘機)
Sam	三菱 17試艦上戦闘機「烈風」(A7M)	Topsy	三菱 キ-57 (100式輸送機)
Tabby	昭和 零式輸送機 (L2D)		
Val	愛知 99式艦上爆撃機 (D3A)		
Willow	空技廠 93式中間練習機 (K5Y)		
Zeke/Hamp	三菱 零式艦上戦闘機 (A6M)		



著者ロバート・C・ミケシュ氏略歴

- ・スミソニアン協会の国立航空宇宙博物館(米国ワシントンD.C.)の元首席学芸員。
- ・同博物館に21年間在籍、歴史的な航空機の世界最大のコレクションの保存や復元を管理・統括。
- ・それ以前に21年間米空軍に在籍。パイロットとして主にマーチンB-57およびプロペラ機や、その他のジェット機を操縦。
- ・その中の8年間、日本に配属され、日本の航空史を深く研究・調査する機会を得た。
- ・戦闘出撃としては、朝鮮戦争でのB-26による夜間輸送路攻撃やベトナム戦争でのO-2Aによる前線統制官(FAC)がある。
- ・本書のほか、歴史的な航空機やその保存に関する著書が多数ある。

翻訳者あとがき

1945年、終戦の頃、私は小学校2年生であった。空襲の多くなった東京に父親のみを残して、母親と私たち兄弟は父の実家のある秋田市に疎開していた。ある夜、米軍機から投下された明るい照明弾の下に撒かれたビラによると、今後米軍が爆撃を計画している都市名の中に八橋油田などを持つ秋田市が含まれるとのこと。更に安全な土地に再疎開ということになった。水田の中の裸電球1個でラジオもない、掘っ立て小屋のような農家で多世帯の共同生活が始まった。雑魚寝の部屋に大量発生した蚤と虱に刺されて体中に水脹れができて熱が下がらぬ上、極度の食糧不足による脚気も併発して、山寺での補習授業にも出られず、寝たり起きたりの生活をしていった。

そのような中、8月14日の深夜を迎えた。真っ暗闇の中、B-29の編隊と思われる飛行機の爆音が、延々と秋田市方面に向かって続き始めた。翌日に入っていたが、絶え間なく続く爆発音に、やがて山の彼方が真っ赤になるのを見た。夜が明け、秋田市方面が壊滅状態らしいという噂が立ち、母達が代表で秋田市まで偵察に行くことになった。8月15日の暑い日も暮れかけた頃、帰ってきた母たち偵察隊の話で、土崎港の石油工場が爆撃を受けて全滅状態であることに加え、昼に玉音放送があって日本が戦争に負けたことを始めて知ったのであった。涼風が立ち、秋田にも進駐軍の姿が目立ち始めた頃、焼け野原の東京に戻った。子供ながらに何も役に立たないうちに戦争に負けてしまったことに無念という感じもあったが、戦時中から戦後初期にかけて日本の実態は一体何がどうなっていたのか、子供には教えてくれなかった真実を知りたい、という気持ちがそのとき以来、ずっと心の奥に潜んでいた。

航空関係の仕事に就いてからは、特に当時の技術レベルが、どの程度であったのか、知りたいという気持ちで一杯であった。このような気持ちが高じて、日本初のジェット機「橘花」に搭載されたジェットエンジン「ネ20」について、当時の海外のジェットエンジンと比較しながら調査を行った結果を集大成したものが拙著『日本海軍特殊攻撃機・橘花』である。「ネ20」で戦争に生き残って現存しているエンジンについて調査する過程で、スミソニアン国立航空宇宙博物館(NASM)のポール・E・ガーバー施設に足繁く通ったが、その際、当館学芸員とともにいつも親切に対応してくれたのが、既に退職はしていたが、ロバート・C・ミケシュ氏であった。彼の温厚な人柄に加え、歴史的な航空機に関して多数の著書を精力的に執筆している態度に尊敬の念を持って接してきた。「橘花」やそのエンジン「ネ20」を含め、日本軍機が終戦後どのように処置され、現状はどうなってい

るかという話になると、彼がいつもバイブルのように手にしていたのは、自ら執筆した“Broken Wings of the Samurai”であった。この姿を見て、本書が依然として彼のデータベースとして生きているのだなという思いを新たにすると共に、彼が進駐軍の一員として実務体験を基に執筆した本書の価値の高さを改めて認識させられたのであった。たまたまそのような折に三樹書房の小林謙一氏より本書を翻訳出版する話が寄せられたのである。読み物というより資料集、写真集として原著に近い形で再現したいという小林氏の熱意に動かされ、また、ミケシュ氏に対する憧憬の念も手伝って翻訳作業をお引き受けした次第である。

翻訳に当たっては、ミケシュ氏の思いをできるだけ忠実に表現するように努めた。特に注力したのは最終章にある、旧日本軍機で現存する機体のリストと、それに関連する写真の更新であった。ミケシュ氏が1991年現在で、本リストを作成してから既に12年が経過しており、その間に復元作業の進展、所有者の変更、更には飛行可能なクローン機の出現などと、1991年以前に比較して変化が目まぐるしくなっており、現存機リストを2003年時点で見直すことは極めて重要なことであった。自分の足で稼いだ情報、各航空雑誌、インターネット・ホームページなどを最大限に活用して最新状態になるよう努め、その結果についてミケシュ氏本人にもチェックをお願いした。日本時間の夜にファックスやEメールで問合せた事項に対し、翌朝には適確な回答がメールされるなど、高齢にも拘らず、その積極的な態度に改めて頭が下がる思いであった。その際、新しい日本語版の出版にあたり、序文を書いてくれるようお願いしたところ、喜んで引き受けてくれたことは、誠に感謝に絶えない。

また、最終章に使用した写真の更新、追加に当たっては、貴重な写真を提供して頂いた各博物館やミケシュ氏自身、阿部章三氏など、および筆者撮影の写真の掲載許可を与えて頂いた各博物館および原田信雄氏に心からお礼を申し上げたい。

旧日本軍機は、確かに戦争のために作られた機械には相違ない。しかし、当時の最高水準の航空技術の証拠を残す貴重な産業遺産でもある。このような観点から、本書が今後の旧日本軍機をはじめとする、歴史的に貴重な航空機の収集、修復および保存に関する理解と啓蒙に少しでもお役立てば幸いである。

2003. 12. 25

石澤和彦

再版にあたって

2004年初版を刊行後、三樹書房の小林社長より多くの読者から色々な反響があったことが伝えられた。特に専門家の方々からは、終戦直後、混乱の中で、日本国民には知らされることなく、進駐軍によって実際に行われた歴史的な事実を知ることができる極めて貴重な写真集であること、およびこの日本語版は、充実がはかられた「残っている宝物としての日本軍機」の章により、原著以上ともいえるほどの完成度である、というような評価を受けたことを教えて頂いた。

翻訳者としては、恐縮しつつもまことに嬉しい限りである。そのような経緯もあり、このたび小林社長のお勧めによって再版の運びとなった。

初版の出版に当たっては、R.C.ミケシュ氏の原書に対する強い憧れと尊敬の念を持って、同氏の気持が可能な限り率直に伝わるように配慮しながら翻訳作業を行った。

そこで、今回の再版においても初版の精神を活かすため、明らかな誤記(原文を含む)や誤植を除き、原則としてそのまま再版する方針とした。

特に第9章「残っている宝物としての日本軍機」では初版から10年を経て残存日本軍機の所在地や復元状態に若干の変化もみられるが、上記の理由でこれも敢えてそのままとさせて頂いた。

なお、所在地が変わった例では、名古屋空港ターミナルビルに展示されていた零戦32型が九州の筑前町立太刀洗平和記念館に移設したこと、復元作業が進展して完成機に近づいた例としては河口湖飛行館の1式陸攻や零戦が挙げられる。また、海外で復元作業が進展した例として、アメリカのフライイング・ヘリテージ・コレクションやリジェンド・フライヤーズなどで数機の零戦の例があり、飛行可能な機体も増加しつつあることも最近の特徴であることを申し添えたい。

石澤和彦

本書完成までの経過

本書『破壊された日本軍機』の原書は、1993年に発刊された『Broken Wings of the SAMRAI』であり、著者ロバート・C・ミケシュ氏は、航空機研究の第一人者である。英国で出版された原書は、過去に日本でも翻訳されて、日本版が刊行されたことがある。しかしそれは、サイズを小型化した普及版であった。そしてその日本版も原書と同様に今では市場から姿を消してしまっている。

私は、品切れになっていて日本では入手が難しい状態である原書を、国立科学博物館の蔵書の中から見せていただいたとき、内容は当然のことながら写真集としての良さも兼ね備えているこの原書を、オリジナルに近い形で日本版を刊行したいと考えた。そして幸運なことに出版元であるエアライフ社もこの企画に賛同して下さり、ご了解をいただくことができた。

そして私は航空技術者であり、ミケシュ氏とも交流されている石澤和彦先生に翻訳をお願いした。石澤先生は、原書の表現などの細かいニュアンスにも配慮して翻訳していただいたばかりでなく、ミケシュ氏とも頻りに連絡をしてくださった。また原著者であるミケシュ氏も、日本版に新たな追加写真のご提供いただき、さらに「まえがき」を寄せていただくなど、様々なご協力をいただいたことは、大変光栄なことである。

今回、第9章の大幅な改訂を進められることができたのは、すべて石澤先生のご努力とミケシュ氏のご理解のおかげである。

また、写真製版及び印刷は、高い技術力を持つ精興社に依頼した。写真はいくつかの設定によってデータ化し、その中から最良のものを選択する手法で日本版としても、原書写真のクオリティを再現することに務めた。また写真は原書と比較して若干縮小したサイズであるけれども、レイアウトは可能な限り英国版と同様としている。

本書作成にあたり、ご協力くださった以上の方々にお礼申し上げます。そして読者の方に本書を刊行した意図をご理解いただければ幸いです。

小林 謙一

翻訳者略歴

石澤和彦 (いしざわ・かずひこ)

1937年4月10日生まれ。

大学卒業後、1961年石川島播磨重工業(IHI)航空宇宙事業本部に入社。

技術提携 エンジンの組立指導および国産機搭載への改良設計に携わる。

1972年より将来機種の技術に関する海外市場動向調査を担当。

1980年より国産中等練習機用国産エンジンの開発でチーフエンジニアを経て技術部長。

防衛庁向け全エンジンの技術統括を務める。

1991年より日本航空機エンジン協会(JAEC)の技術部長として国際共同の開発における技術統括。

1994年よりIHI航空宇宙事業本部 技術開発 事業部長としてエンジンの研究開発の統括。

1997年より2000年まで超音速輸送機用推進システム技術研究組合 常務理事として国際共同研究の技術統括。

現在、航空ジャーナリスト協会会長。

日本ガスタービン学会(終身会員)、日本航空宇宙学会、日本機械学会(永年会員)、日本航空技術協会等の会員。学会賞受賞3回。

著書に『海軍特殊攻撃機 橘花—日本初のジェットエンジン・ネ20の技術検証』(三樹書房)、『ジェットエンジン史の徹底研究 基本構造と技術変遷』(グランプリ出版)のほか、日本航空技術協会の月刊誌「航空技術」のコラム欄「飛行機Now & Then」を2002年8月から連載執筆。

**破壊された日本軍機 Broken Wings of the SAMURAI
TAIU (米航空技術情報部隊) の記録・写真集**

2014年7月31日 新装版初版発行

著者 Robert C. Mikesh (ロバート・C・ミケシュ)

翻訳者 石澤和彦

発行者 小林謙一

発行所 三樹書房

東京都千代田区神田神保町1-30 〒101-0051

電話 03(3295)5398

FAX 03(3291)4418

振替 00100-3-60526

URL <http://www.mikipress.com>

印刷 株式会社精興社

©Robert C. Mikesh・Kazuhiko Ishizawa/MIKI PRESS 2014

*本書の全部または一部あるいは写真などを無断で複写複製(コピー)し、転用・転載することは、法律で認められた場合を除き、著者および出版社の権利の侵害となりますので、その場合はあらかじめ小社あてに許諾を求めてください。落丁乱丁本はお取り替えます。

Printed in Japan