

# 嘗てのビルマ戦線で戦った 日本将兵を想う

— その10 —

ビルマ上空雲海を超えた誓い

高松重信・著



ビルマ上空を飛翔する飛行第64戦隊の戦闘機・垂直尾翼の ↘ 矢印は加藤隼戦闘機隊の印



日緬ライブラリー・パダウ

PADAUK

## 前文 / 先の大戦中ビルマ戦線で戦った日本将兵の本義（人生観）

（一社）日本ミャンマー友好協会・副会長 高松重信

戦争とは人類が最も忌避すべき残虐な事変である。従って我々は最大限の努力をもって、その戦争を回避しなければならない。

しかしながら、世界の歴史に於いて戦火が絶えることはない。現状下に於いてはイスラエル・パレスティナ紛争、ロシア・ウクライナ戦争などと悲惨な戦いで多くの人命が失われている。また、中国と台湾、南シナ海、中近東などの地域では一触即発の危険性を孕んでいる。

プロイセンの将軍カール・フォン・クラウゼヴィッツは「戦争」を自身の著書「戦争論（Vom Kriege）」の中で次の様に定義付けている。

「戦争とは、敵を強制してわれわれの意志を遂行させるために用いられる暴力行為である」  
即ち、双方が武器を有した暴力行為であるから、双方の将兵及び市民に人的損傷が必ず生ずることになる。

特に戦う将兵にとっては必ず自らの人命を投げ出す覚悟をしなければならない。つまり人間にとっては誠に苦しい状況下に於かれるから、一人一人の将兵にとっては極めて赤裸々な個人的な人間像を呈することになる。

我が国の国策により先の大戦中、遠い異国のビルマ戦線に派遣された日本将兵方々が過酷な戦いの中で、如何なる生き方を示していたかを我々日本人は知り、畏敬の念を払うと同時に、我々が今後進むべき人生観の道標にすべきと思う次第である。

他方、第二次大戦は確かに、我国はアジア諸国を中心にして、その惨禍を被らせたことにお詫びと反省をしなければならない。二度と我々日本人は過ちを犯してはならないことを肝に銘じ、今後の我が国の若人に申し伝えねばならない。

しかし、自虐的な書物及び報道によって、第二次大戦に対して日本が果たした世界史的な役割も、また見失ってはならない。私は、平和共存を前提にして、いま、この旗を建てるため、我々日本人が如何なる働きをしたかを聞かされるならば、我が民族は必ずや、再び、失われた自信を取戻し、胸を張って、新しい人類の理想のために前進するのではないかと思う。

当一般社団法人日本ミャンマー友好協会は、1970年、ビルマ戦線から帰国された方々が設立した団体である。先の大戦中、ビルマには約30万人の日本将兵方々が派遣され、遠い彼の地で日本の両親兄弟及び人々の為に渾身の力を絞り勇戦されたが、戦い利にあらず、その内の約18万人の方々が戦病死され、未だその遺骨の多くは帰還されていない。我々は彼らに対して感謝もせず、慰霊もせず、ただ忘れるばかりの日本人であって良いのだろうかと思うことしばしばである。

この意味も含めて、日本将兵方々が、あの過酷なビルマ戦線で如何に戦われたかを我々は知り、それらの人々の遺功に報じなければならないと思う次第です。

以上の観点で、（一社）日本ミャンマー友好協会の「日緬ライブラリー・パダウ」に先の大戦中ビルマ戦線で戦った日本将兵の本義（人生観）と題して、拙文を登録させて頂いた次第である。

登録させて頂いた拙文は戦記的な興味本位でなく、悲惨な戦場で戦った日本将兵の本義（人生観）と言う角度で記述致している。読者の方々に於かれては是非とも一読して頂き、些少とも御参考に為りますれば、幸甚に存じます。



# ミャンマー連邦共和国



# はじめに

戦争は人類が忌避すべき最も残虐な事変であるから、我々は全力を持って阻止しなければならない事件である。

しかし、第二次大戦前までの世界は弱肉強食の「帝国主義」の時代であった。強国が弱国を次々に植民地にしていった。日本が多くの犠牲を払って富国強兵と近代化を成し遂げた主要な一つの理由は、欧米列強の侵略からこの国を守るためであったと言っても過言ではない。

周囲を海に囲まれた島国である我が国は海と同様に空もまた国家の生命線である。戦争と言う暴虐な事変の中ではあるが、先の大戦中、日本の勝利を願って空で戦った我が国・空軍将兵の“勇敢にして誇り高い”行動は世界から多大な『尊敬と感嘆』を受けていた。

私は軍国主義者でもなく、育った歴史的な時代背景から言って、むしろ革新的な思想を自然に持っていると思う。私は、それら旧日本空軍の上に、日本民族の誇りを感じずるものである。それは軍事力を単に鼓舞することでもないし、また、徒に我が民族を自惚れる思い上がりの形容でもない。この資源の乏しい国、百年遅れてスタートした小さい国が、よくもかかる大空軍を造り上げたものだと思う。その限りに於いて、これを民族の誇りと称しても、世界は笑わないであろうと思う。

ビルマでの戦いは「我が国の絶対防衛権の確保」と「援蒋介石ルートへの遮断」と言う我が国のドグマ目的の他に、ビルマ独立を含む「大東亜共栄圏」と言う「錦の御旗」があった。この御旗は今では日本のプロパガンダと言う人々も多々いると思うが、この御旗のために戦った日本将兵も少なからずいたことも事実であり、現在に至っても、その地で尊敬を受けている。但し、このためにビルマの人々に多大な犠牲を強いたことを我々は忘れてはならない。

先の大戦中このような目的のために、ビルマに駐屯し、ビルマ、中国、インドで、あの過酷な空で故国の日本とビルマを守るために勇敢に戦い抜いた日本陸軍戦闘機隊・将兵の生き方の史実を記し、彼らの勇敢な空の戦いに尊敬の念を表するとともに、今後の我々の進むべき重要な一つの道標になればと思い記述する次第である。

# 1 日本・航空機の黎明

## ● (1) 二宮忠八による世界初の飛行機原理「貴重な発見」

二宮忠八は徴兵され香川県丸亀歩兵12連隊に入営していた1889年のある日、羽ばたくことなく滑空しているカラスを見て、翼で風を受ければ空を飛べるのではないかと考えを抱いた。その後、ゴム動力による「模型飛行器」を制作し、人間が乗る飛行器を何回も軍に申請したが叶えられずにいた。

その後、オートバイのガソリンエンジンを用いた飛行器の自作を研究していたが、1903年（明治36年）12月17日、ついにライト兄弟が有人動力飛行に成功することが伝わると、忠八は世界初の有人動力飛行という快挙を逃したことで大いに嘆き、飛行器の開発を断念してしまい、製薬の方に傾注し1909年（明治42年）に二宮合資会社、大阪製薬株式会社を設立し塩化ナトリウムの製造を開始した。



忠八考案の模型飛行機

しかし忠八の死から18年後の1954年、英国王立航空協会は自国の展示場へ忠八の「玉虫型飛行器」の模型を展示し、彼のことを「ライト兄弟よりも先に飛行機の原理を発見した人物」と紹介している。

### ➤余談：航空機が飛ぶ原理

飛行機が飛ぶことの出来る原理は、1738年に発表されたダニエル・ベルヌーイ（Daniel Bernoulli）の定理を応用しているからである。

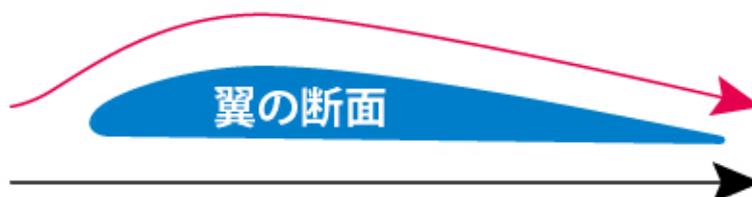
更に飛行機の翼に揚力が生じることを明確に説明できるのは、ドイツ人の数学者（1902年に発見）とロシアの物理学者（1906年に発見）である二人の科学者によるクッタ・ジュコーフスキーの定理（Kutta-Joukowski theorem）である。

二宮忠八はカラスの滑空から飛行機が飛ぶ可能性に気付いたのであるが、当時はベルヌーイの定理から導くことが出来なかったし、クッタ・ジュコーフスキーの

定理も未だ世に出ていなかった。

従って忠八の飛行原理の発見は、現在の我々の生活や経済・産業活動に無くてはならないインフラクチャー、即ち航空機の発展に大変寄与した世紀の大発見であったと判断される。

飛行機の飛ぶ原理を簡単に且つ正確に説明すると次の通りとなる。



翼の前端より後端は尖っているからクッタ条件が満足されると、翼の周りに空気の循環が生じ、その循環によって、上面は下面よりも曲線が大きいいため、翼上を通る空気の流れが翼下より速くなる。従ってベルヌーイの定理から、翼の上面の圧力が下がり、下面との圧力差が揚力を生み出し、飛行機を持ち上げるのである。

## ● (2) 日本での初飛行

日本初飛行は、陸軍では1910年（明治43年）12月、徳川大尉が代々木練兵場で「4分間、高度30メートル、距離3000メートル」の初飛行に成功した。

海軍では1912年（大正元年）11月、横浜沖で観艦式の当日に飛行し、その後長く海軍搭乗員を育てた金子大尉と河野大尉の二人であった。これが、陸、海軍というより日本人による初飛行であった。

金子大尉は1911年（明治43年）にフランス留学中、ドイツ大使館の山本（中佐）大使館付き武官から、1912年の観艦式に飛ぶ自信があるか否かの問い合わせがあり、喜んで準備したものであった。

当時の日本には未だ飛行機を整備する場所も、整備員も、飛行場もなかった。陸軍の徳川大尉はファルマン機を解体しないで船積みし、横浜から牛車で搬入しようとし、整地していない代々木練兵場で滑走試験中にプロペラを破損してしまった。来観中の奈良男爵がエンジンとプロペラを所持していたので、それを応急的に取替、飛びあがるという荒行をおこなった。

海軍の金子大尉は飛行機をフランスから解体し、シベリア経由で帰国した。追浜飛行場は1911年（明治44年）6月に山路中佐が奔走し造ったばかりであり、未だ

整備工場が出来ていなかったため、横浜にあったセールフレーザー商会の工場を借りて整備し、その付近の海岸に滑走路を急増し、飛びあがった。

河野大尉は米国で勉強してきたので、同国のカーチス機を用いて横浜から離陸し、見事に天覧飛行をすませた。

これが日本の初飛行の実態であった。その後、徐々に陸・海軍とも外国製飛行機を輸入するなどして、細々と日本の航空隊を育てていった。

### ● (3) 第一次大戦・軍用機の長足な進歩

第一次世界大戦では、飛行機は最初偵察機として使用された。当初敵機と遭遇しても「同じパイロット仲間同志」としてハンカチを振り合ったという逸話があるが、すぐにピストルを撃ち合っていたが、その内、武器自体も機関銃へと進化していった。また戦場で航空機の価値が急速に増し、用途別に戦闘機及び爆撃機も誕生した。英国では艦船攻撃用の世界最初の雷撃機を製造した。一部の機体では骨組みや外板に金属が用いられるようになった。

#### 1) 青島の戦い（日本軍・最初の航空機投入）

第一次大戦は1914年（大正3年）7月28日から1918年（大正7年）11月11日にかけて、連合国と中央同盟国（ドイツとオーストリア・ハンガリ）間で行われた20世紀最初の世界大戦であった。

日本は1914年（大正3年）8月23日、日英同盟に基づいて、ドイツに宣戦布告した。日本軍は主体となり英軍とともに、ドイツの膠州湾租借地と、その行政機能の中心であった山東半島の青島を攻撃した。この青島攻略に日本軍は初めて飛行機を戦闘に投入した。



海上より飛立つモーリス・ファルマン水上機

海軍は包囲戦の途中の9月初め、モーリス・ファルマンの水上機（現役2機、予備2機）を搭載した水上機母艦「若宮」を派遣し、ドイツ軍占領地や船舶に対して偵察及び航空爆撃を実行した。その後、9月30日に「若宮」は機雷により損傷したが、水上機は（陸上機に改装されて）ドイツ軍守備隊が降伏する1914年（大正3年）11月7日まで引き続き使用された。

母艦「若宮」から行われた航空攻撃は、海軍が行った航空攻撃としては史上初のものであり、実質的にみれば、「若宮」が帝国海軍最初の航空母艦であった。ドイツ軍の守備は手薄であったが、青島の戦いが終結するまでに航空機は50回出撃し、200発の爆弾を投下した[

陸軍は有川鷹一工兵中佐の元にモ式二型4機、ニューポールNG二型単葉1機、気球1、人員348名を集めて臨時航空隊を編成した

## 2) 第一次大戦、フランス陸軍航空隊に加わった日本人

日本では殆ど知られていないが、第一次世界大戦において、フランス陸軍航空隊にパイロットとして従軍した日本人がいた。それらのパイロットは、滋野清武男爵、磯部鉄吉海軍機関少佐、石橋勝浪、小林祝之助、茂呂五六、武市正俊、山中忠雄、馬詰駿太郎の、少なくとも8名もの日本人が参戦していた。

彼等、石橋以下の6名は、フランスやアメリカの飛行学校で操縦術を学んだ民間のパイロットである。

8名のうち、滋野男爵、石橋、磯部の3名は功績を認められ、フランス政府からレジオン・ド・ヌール勲章などを授与されたが、一方、小林、武市、山中の3名は戦死し、故国日本の地を再び踏むことはなかった。

（ポラック/鈴木真二編『日仏航空関係史ーフォール大佐の航空教育団来日百年』東京大学出版会、2019年、111-112頁）。

## ● (4) フォール教育団（仏）とセルピン教育団（英）の来日

### 1) 陸軍のフォール航空教育団

1918年春、日本陸軍がフランス製航空機及び製造機材の購入を交渉したところ、日・仏は第一次大戦の同志国であり親密な関係であった。そこで日本が航空機を買っても使用方法や操縦ができなければ、次に起こる戦争に間に合わないとフランス側から言われ、教育団を派遣してもらえることとなった。

1919年春から8月末終了の予定であったが、日本政府の依頼により、以降の残留経費は日本の陸軍省負担ということで、1920年3月までの延長の予定であった。

実際は、団長ジャック・アンヌ・マリー・ヴァンサン・ポール・フォール大佐に率いられ、1919年1月から1920年4月にかけて、最大60数名の指導員が日本陸軍

に航空技術などを指導した。フォール教育団とも呼ばれる。

この教団は所沢陸軍飛行学校など各地の陸軍飛行学校及び熱田陸軍兵器製造者などで継続して指導を行った。

飛行学校では、第一大戦の空軍戦闘で経験した最先端の戦闘を日本飛行将兵に厳しく訓練した。

また、この教団は日本の飛行に関する大本営機構の組織及び飛行用法についても、示唆を与えるなど、その後の陸軍航空発展に多大な功績を残している。

フランス航空教育団の派遣がきっかけで、川崎造船所、三菱内燃機、中島飛行機製作所、東京瓦斯電機工業などでフランス製の航空機、エンジン等のライセンス生産が行われるようになり、黎明期の日本の航空機産業に大きな影響を与えた。



シミュレーターによる日本飛行将兵に操縦訓練を教えフランス人教官（左端）  
（東京新聞 2019 年 12 月 22 日記事による。）

## 2) 海軍のセルピン航空教育団

海軍は1921年の夏に、英海軍の優秀な飛行将校30名を招聘し、約1年半にわたり猛烈なる実地訓練を霞ヶ浦で受けた。当時の英国は、日本に好意を持っていたので、特に優秀な各部門の将校を派遣してくれた。

団長のセルピン大佐は、第一次ガリポリ戦闘の殊勲により、28才で大佐になった英国空軍の至宝であり、来日時は31歳の青年将校であった。

このセルピン教団の強烈で実践的な訓練により、日本海軍空軍は一躍世界の仲間

入りができるようになった。

この教団の示唆もあって後述している通り、日本が世界初の航空母艦「鳳翔」を建造することになった。



教育団の訓練光景

## 2 世界の海軍軍縮と日本空軍の拡大 及び世界初の空母機動部隊

### ● (1) ワシントン海軍軍縮会議

1921年（大正10年）11月12日～1922年2月6日

この軍縮会議は日本に対して欧米による提案は極めて厳しい内容であったが、日本側はこの会議を好機として、米国に対する日本の経済力の比較と「軍国主義国」の汚名をぬぐいさり、平和外交に転換し、日本の国際的地位を改善すべきだというのが、戦前からの対米協調から、その提案を受託した見事な決断であった。他方、この不利な軍拡の中から軍用機の拡充と航空機動部隊という新たなアイデアが生まれて来たので、以下にそれらに関して記述する。

参加国は、アメリカ・イギリス・日本・フランス・イタリア・ポルトガル・オランダ・ベルギー・中国の九ヵ国であり、日本の全権大使は海相加藤友三郎（首席全権）、幣原喜重郎駐米大使、徳川家達貴族院議長であった。

1921年11月12日、開催の冒頭、アメリカ首席全権C・E・ヒューズ（国务長官）は思いきった海軍軍縮の具体案を発表して満場を驚かせた。その内容は次の通りであった。

10年間の艦船中止、建造中の主力艦の全てと既存艦の一部廃棄、保有艦船の比率を米10、英10、日6の割合で各国の保有量を定めるという内容であった

当時の日本はこの比率では欧米から、第一次大戦中に東アジアで獲得・拡大した特権や地位（対華21箇条要求、満蒙特殊権益、山東問題、シベリア出兵など）を奪われる可能性があった。さらに将来大陸への進出を封じこめられるのではないかと、といった危機感を表明するものも少なくなかった。

また、もし建艦競争が続けば、アメリカとの較差は開く一方で、日本は財政的破綻を免れないことを加藤全権は熟知していた。

このよう状況下にあるが、日本全権団の海軍随員の中には、対米作戦上、七割比率が絶対に必要と強硬に主張する者がいた。しかし加藤は海軍部内の反対論を強力に抑えた。彼は日米間の国力の比較を冷静に認識し、大局的な政治的立場から、「日米戦争は不可能」と割り切り、その米国案を概ね受託する決意をした。

加藤は米国案を6割飲むかわり、米英日三国の間に太平洋島嶼における海軍基地の増強を禁止することを提案、それが認められて海軍軍縮条約が成立した。これによりアメリカはフィリピン、グアムの要塞化が不可能になったので、日本は西太平洋および極東海域において事実上、海軍力の優位を保障されることになった。

ワシントン軍縮会議の全権大使の加藤友三郎は1905年（明治38年）5月27日～28日の日本海海戦時の日本連合艦隊参謀長であり、後の首相であった。この加藤の条約決断を支援したのが日露戦争時の児玉源太郎・満洲軍総参謀長（事実上の陸軍参謀長）であった。

児玉は陸軍大臣になったが、その後の軍拡は一切認めなかった。

両者は共に日露戦争を最高幹部として戦い、日本を勝利に導いた人物であったが、昭和の軍人と異なって、単なる猪突猛進の軍指導者ではなかった。彼らが生存し実権を握っておれば、第二次大戦は起こっていなかったと思われる。ワシントン会議の軍縮を受諾した加藤全権大使は、国防に関して現世にも通用する次の重要な言葉を残しているので、以下に紹介する。

【国防は軍人の専有物にあらず。戦争もまた軍人にてなし得るべきものにあらず。……仮に軍備は米国に拮抗するの力ありと仮定するも、日露戦争のときのごとき少額の金では戦争はできず。しからばその金はどこよりこれを得るべしやというに、米国以外に日本の外債に応じ得る国は見当たらず。しかしてその米国が敵であるとすれば、この途は塞がるが故に……結論として日米戦争は不可能ということになる。国防は国力に相応ずる武力を備うると同時に、国力を涵養し、一方外

【交手段により戦争を避けることが、目下の時勢において国防の本義なりと信ず】



1904年（明治37年）12月26日、ロシア旅順艦隊を撃滅後、軍情奏上に帰京の途中、  
国鉄（現 JR 西）神戸駅で歓迎を受ける連合艦隊幹部。右から秋山中佐参謀、  
第二艦隊参謀長・加藤少将、第二艦隊司令官・上村中将、連合艦隊司令長官・東郷大正、  
連合艦隊参謀長・島村少将、第二艦隊参謀・船越中佐の珍しい記念写真

## ● （2） ロンドン軍縮会議

1930年（昭和5年）1月21日～4月22日

4月22日ロンドンで英国・米国・日本・フランス・イタリアにより海軍軍縮条約が締結されました。ワシントン海軍軍縮条約で規定された主力艦建造休止期限を5年延長すること、英・米・日の補助艦保有比率を100：100：69.75とすることなどが定められました。補助艦とは巡洋艦、駆逐艦、潜水艦のことである。

## ● （3） 世界恐慌と軍拡

世界恐慌とは1930年代にアメリカを皮切りに世界各地に起こった深刻な経済恐慌のことである。この発生時期はそれぞれの国によって多少異なるが、殆どの国家では1929年に始まり、1930年代後半まで続いた。

未曾有の恐慌に資本主義先進国は例外なくダメージを受けることになった。しかし、その混乱の状況や回復の過程・速度については各国なりの事情が影響した。

ウォール街大暴落

「株価暴落でウォール街パニック」という見出しを掲げたブルックリン・デイリ

ー・イーグル紙の一面。1929年10月24日、ウォール街大暴落の「暗黒の木曜日」当日に掲載された。



写真提供：FPG/ハルトン・アーカイブ/ゲッティイメージズ

米国のフランクリン・ルーズヴェルトは、修正資本主義に基づいたニューディール政策（New Deal）を掲げ、テネシー川流域開発公社（公共事業の推進）、民間資源保存局（大規模雇用策）を設立し、更に全国産業復興法（時短や最低賃金）、農業調整法（生産量の調整）を制定した。しかし、十分に成功しなかった。

また植民地を持っている国（イギリス・オランダ・フランスなど）は金本位制からの離脱や高関税による経済ブロック（自国と自国の植民地に於いて）による自国通貨と産業の保護に努めたが、必ずしも成功しなかった。

ソビエト連邦や日本、ドイツといった全体主義国家の場合、産業統制により資源配分を国家が管理することで恐慌から脱したが、全体主義政党や軍部が台頭した。

日本とイタリア、ドイツは、イギリスやフランス、アメリカなどと違い、莫大な富と雇用を生み出す植民地をほとんど持たなかったため、軍隊を伴った海外進出を図った結果、宗主国との間で軋轢が生じ、国際連盟を脱退するに至り、国際連合からの経済制裁を浴びることとなり、孤立し共通点を持つ3国は1930年度に入り急接近を始める。

1932年代にドイツにファシズムが広まり、日本にも国家主義・軍国主義が急速に台頭した。日本は1934年12月3日、単独でワシントン海軍軍縮条約を破棄し、さらに1935年にロンドン軍縮会議からの離脱を決定、1936年12月にはワシントン・ロンドン両条約とも満期となり、軍縮時代は終わりを告げるようになった。

各国間に一部に協調はあったが、結局、自国中心の政策によりこの大恐慌を乗り切ろうとした。この結果、世界は戦火のきな臭い硝煙が立ち上り、軍縮から軍拡へ突き進むことになってしまい、第二次大戦に突入してしまった。

話を戻すが、第一次大戦が終了し、世界はワシントン会議やロンドン会議に見られる如く、軍縮の時代に入ったが、未だ世界は帝国主義の残影が色濃く残っており、軍縮の中でも軍事を国家の主要政策に置いており、航空機を含めた兵器の近代化と新たな軍備システム及び軍事戦略の構築に余念がなかった。

日本に於いては、ワシントン軍縮会議の結果、欧米より艦船の保有数が少なく限定されていたので、航空機の開発と搭乗員の育成を国レベルで急速に図っていた。

#### ● (4) 世界最初の航空母艦、日本の鳳翔（ほうしょう）建造

最近、海上自衛隊の大型護衛艦「かが」及び「いずも」が空母化する計画を発表しており、賛否両論の議論が沸き上がった。

しかし、世界最初の航空母艦が日本の「鳳翔」であった史実をしる日本人は少ない。またこの鳳翔は先の大戦中、日本は25隻の空母軍の中で、ただ一隻無傷で生き残って、南方からの復員輸送に2年間大わらわの活躍をし、その任務を全うしたのである。

この世界初の空母・鳳翔が建造された理由は次の通りであった。飛行機の発達に伴って海戦にそれを使用するようになっていった。海戦に初めて飛行機が使用されたのは、1916年5月の英国とドイツの艦隊が戦ったジユットランド海戦（デンマークのユトランド半島沖）であった。英国艦隊はその海戦で水上機を船に積み込み使用した。目的は偵察とドイツのツェッペリン飛行船を爆撃することであった。しかし、水上機を海面に降ろし、任務終了後にクレーンで船に格納する手間が相当煩雑で時間を要し、また搬送する船が遅速で且つ無防備に近く、艦隊の負担となる場合が多く、期待したほどの効果を得ることがなかった。



世界最初の航空母艦・鳳翔

そこで、速力、武装を具備し艦上から発進し、且つ着艦する本格的な母艦、航空母艦が必要になった。

日本に於いても、その空母の必要性を検討され建造するようになって行った。日本はその航空母艦を「鳳翔」と名付け、1920年（大正9年）12月16日に起工し1922年（大正11年）12月27日に竣工した。

この間、日英同盟現存しており、両国は親密な関係があったので、空母に関する様々な情報及びデーターを教えて頂き、1-（4）-2）で説明しているセルピン大佐から英国における航空母艦「アーガス」や「ハーミーズ」の計画についての情報ももたらされ、建造の最終段階にあった「鳳翔」に参考とされ、世界初の空母「鳳翔」が建造された。

余談。

最初に鳳翔に着艦実施したのは三菱内燃機株式会社に雇用されていた英国元空軍大尉ジョルダン氏であった。彼は10式艦上戦闘機を用いて立派に着艦した。日本人では約半月後、セルピン航空教育団の教え子である吉良俊一大尉が実施したが、機が甲板滑って海に落ちた。東郷司令官以下の幹部連中が多々参観していたが、大尉は臆することなく、また飛び出し今度は見事に着艦し、その技量と沈着に並み居る人々を感嘆させたと言われている。

## ● （5）世界初の空母機動部隊

太平洋戦争が始まる前に日本は米英より優勢なる空母艦隊を備えていた。他の艦船比較では、戦艦が対米60%、軽巡、駆逐艦が70%であったが、空母は対米124%、対英118%と言う優越を保有していた。

また、米国は数隻を太平洋艦隊及び大西洋艦隊という風に分離し、英国もインド洋、本国、地中海の各艦隊に配属していた。つまり、航空母艦を各艦隊の一艦船という位置づけをしていた。

しかし、日本は航空母艦を中心にし、戦艦、巡洋艦及び駆逐艦などから夫々の艦船の特徴を生かした第一航空艦隊、第二航空艦隊、つまり空母を基幹とした機動部隊を編成し、その防御及び打撃力を飛躍的に増したシステムを構築していた。

その上、航空母艦も航空機発着に便する煙突位置、乗組員の居住環境を配慮した構造にするなどして、航空母艦「赤城」「加賀」は4万2千トンで90機搭載、「蒼龍」「飛竜」は中型空母で建造され、2万トンで70機を搭載して34ノットで航走する能力は、日本の造船の苦心の作であった。しかも、司令塔や煙突の位置、甲板の形状、風圧面積、昇降機（飛行機用のエレベーター）などが解決されており、

次に建造された「翔鶴」「瑞鶴」は3万トンの重量で84機を搭載し、艦首に初めて球状船首（バルバス・バウ：Bulbous Bow）を採用したので、34ノット高速で走ることができた。空母として当時の各国最新艦を遥かに凌駕していた。つまり航空戦隊としての用兵にしても世界の先端をいっていた。



空母・赤城から後続の蒼龍の写真

### 3 太平洋戦争

太平洋戦争が始まる前、1940年（昭和15年）3月にビルマ（現ミャンマー）ルートが開通した。ビルマ・ラングーン（現ヤンゴン）～マンダレー～ラシオを経て、中国の昆明～重慶に至るルートが開通し、蒋介石が率いる中国重慶政府へ英米が軍事物資を含む多大の援助を行なえるようになった。

このために膠着状態にあった支那事変の解決が一層困難になった。この様なおり、ドイツがヨーロッパで戦争を始め、1940年5月には英国、仏蘭西もドイツに宣戦を布告し、ここに第二次大戦が勃発した。

こうしたヨーロッパ情勢の変化により、当時の日本政府（第二次近衛内閣）は同年（1940年）7月26日の閣議で「基本国策要項」が決定され、翌27日「世界情勢の推移に伴う時局処理要項」が決定された。支那事変の解決に悩む政府と軍が、南方に活路を求めようとして、次の最高方針を定めた。

『 一 帝国（日本）が英米依存の態勢より脱却し、日・満州・支那を骨幹とし、概ね印度（インド）以東豪州・ニュージーランド以北の南洋方面を一環とする自給態勢を確立するは、当面帝国の速急実現を要すべき所にして、是が達成の機会は、今日を措き他日に求むること極めて困難なるべし。一 』そして、第1条から第4条まで決定された。

## ● (1) 日本がビルマ進駐した理由

1941年12月8日太平洋戦争が始まると、日本軍は上述の1940年7月26日の閣議で「基本国策要項」に従いビルマに進駐した。即ち、日本の絶対防衛圏の維持、英米による援蒋（蒋介石）ルートへの遮断、大東共栄圏の樹立（ビルマ独立）の目的で日本軍はビルマへ進駐すると共に、1941年12月28日タイ・バンコックで日・緬合同のビルマ独立義勇軍（BIA）を設立し、第一代BIA軍司令官が鈴木BIA大将（大佐）となり、日本軍と共にビルマに進軍し、英・中（蒋介石軍）軍を駆逐するためとビルマ独立のために活動した。第二代目BIA司令官がアウンサン将軍であった。

## ● (2) インド洋作戦

1942年2月当時、日本陸軍の南方における陸上作戦は順調で、第十五軍はビルマに進行していた。また、このビルマ攻略に伴い今後、海上輸送を行うにあたり、海上交通保護・護衛の観点から、マラッカ海峡の重要地・北部スマトラ島の攻略・ビルマとスマトラを結ぶ南北の線上にあった英領インド帝国アンダマン・ニコバル諸島の占領が決定されていた。

全ビルマ制圧作戦を進めるためには、海路からの軍需品輸送が必要となっていた。しかし、英海軍はインド洋に航空母艦や重巡洋艦などの艦隊を派遣すると共にセイロン島に商港コロomboと軍港トリンコマリーとを持っており、マレー、シンガポールを失っても、ここを拠点として日本の海路輸送を妨害してくることが予想された。

そこで、1942年2月14日、軍令部および連合艦隊は南方方面に展開していた空母5隻からなる機動部隊をもってセイロン島以東のインド洋に進出させ、機を見てセイロン島とインド洋に派遣されている英国艦隊を攻撃することを決定した。



インド洋上・空母赤城艦上で、攻撃目標の説明を受ける日本海軍パイロット

本作戦において日本機動部隊等は、大きな戦果をあげた。機動部隊は英軍セイロン島（現スリランカ）の二大拠点であるコロンボ、トリンコモリーに大打撃を与えるとともに、空母1隻、重巡洋艦、2隻、駆逐艦2隻、その他多数の艦船や輸送船を撃沈・撃破すると共に多くの航空機を撃墜、撃破し、他の作戦と合わせ、ビルマ方面における日本の進攻作戦を容易にした。

この日本機動部隊等の攻撃により英国艦隊等はインド洋東側での展開を断念し、当面の間アフリカ東岸のマダガスカル島まで退避した。

従って、英艦隊等を追っ払った日本軍はビルマに必要最小限度の航空戦力を常駐させ、ビルマ平定を図った。

## 4 ビルマ上空の戦い

日本空母機動部隊によりインド洋から英国等の艦隊追い払われた後、ビルマで活躍した主な日本陸軍飛行戦隊は、飛行64戦隊（戦闘機）、飛行50戦隊（戦闘機）、飛行98戦隊（重爆）、飛行62戦隊（重爆）、飛行8戦隊（軽爆）などであった。

この内、ビルマの空を最後まで守った飛行64戦隊（戦闘機）、に焦点をあて、戦記的な興味からではなく、彼らが如何に力の限り戦ったかの史実を記述する。なお、この飛行64戦隊は加藤隼戦闘機隊として世界的に有名な戦闘機隊であった。

### 5 - 1 飛行64戦隊とは

飛行64戦隊とは1938年（昭和13年）8月1日、河南省安陽の彰徳飛行場において飛行第2大隊第1・第2中隊（立川飛行第5連隊にて編成）と、独立飛行第9中の計3個飛行中隊が合同して飛行第64戦隊が編成され、初代第64戦隊長は寺西多美弥少佐であった。

その後、陸軍大学を卒業し航本部員として欧米各国を歴訪していた加藤少佐が帰国後の1941年（昭和16年）4月10日、第4代戦隊長として当時広東に駐屯していた第64戦隊に着任した。この加藤戦隊長は人物、技量とも極めて優秀な戦隊長であったので、飛行64戦隊を別名、加藤隼戦闘機隊と称され、ビルマ及び各地の空で勇躍闘い抜いたのである。

ビルマで戦うまでに中国、ノモンハン、太平洋戦争後はシンガポール、マレーシア、インドネシアの上空で、中、露、英、米の敵空軍を撃破するとともに、マレー上陸作戦・パレンバン空挺作戦・ジャワ上陸作戦を援護し成功させています。

使用戦闘機は太平洋開戦直前に、加藤戦隊長は未だ不完全であったキ43戦闘機をこれこそこの戦争の決戦機と判断し、種々の改良を技術者と共に改善し、航続距離、格闘戦、速度など海軍の零式戦闘機と同様な性能を有する世界を凌駕する戦闘機に仕上げ建てた。その後のキ43は一式戦闘機（隼戦闘機）と称されることになった。

開発は中島飛行機、製造は中島および立川飛行機であり、総生産機数は5,700機以上で、旧日本軍の戦闘機としては海軍の零式艦上戦闘機に次いで2番目に多く、陸軍機としては第1位であった。

※余談であるが、設計に空力担当として糸川英夫技師が参画した。この糸川氏は戦後、東京大学工学部に就任しペンシルロケットに始まるロケット開発や宇宙開発を先導し、「日本の宇宙開発・ロケット開発の父」と呼ばれている。現在日本のロケット開発に極めて大きな貢献をしている。



キ43・一式戦闘機

## 5 - 2 大空の戦い

以下に飛行64戦隊による空の戦いの代表史実を紹介する

### ● (1) 開戦前夜の危険な大船団の護衛

太平洋戦争開始の1日前1941年（昭和16年）12月7日、仏印（旧フランス領インドシナ）フコク島ズォンド基地（現ベトナム領）に飛行隊は駐留していた。時々稲妻が走った南方のスクールがあった。

開戦時、英軍はシンガポール守るために鉄壁の陣を構えていた。同基地には世界級の英軍の不沈戦艦と巡洋艦などを備えていた。また、その空軍は同島やマレーには戦闘機・爆撃機を併せて約350機、蘭印（現インドネシア）には約300機の敵

機が想定されていた。

このような一発触発の中で、フコク島から650km離れたタイランド湾上を今や、シンガポール攻略を目指して、山下兵団を乗せた大船団がマレー半島コタバル、シンゴラの上陸を目指して西へ西へと進んでいた。タイランド湾は既に英軍の制海・制空権下に入っており、発見され爆撃されれば日本の南方作戦が開戦の重大な時に頓挫してしまう。我々、飛行64戦隊に命じられた任務はこの船団が無事マレー半島に到達する護衛であった。

我々はこの重大作戦を完遂するために、喩え海底の藻屑となっても果たさねばならないと心に決めていた。武田部隊が当日の日中から午後17時30分まで船団を護衛して、我々の戦闘機隊はその後から19時55分までの護衛、つまり、両飛行部隊で12月7日の日中から太陽が沈む暗夜までの護衛任務であった。

当日の天候はこの地域一帯は分厚い雲に覆われ、時としてスコールに襲われていた。船団によるマレー敵前上陸の成否はかかって加藤戦隊長の双肩に重くのしかかっていた。

加藤部隊長は既に出撃するメンバーを決めていた。

第一編隊、第二編隊及び第三編隊を編成し、その隊員は加藤隊長を含めて夜間飛行ができる7名であった。

この決死行には誰もが参加したかった。初め漏れていた高橋中尉と安間大尉は「自分達も是非参加させて下さい」と部隊長に執拗に懇願した。

困り果てた戦隊長はついに高橋中尉の同行は許したが、当時、戦隊長代行的立場にあった安間大尉には頑として許さず。「安間大尉、加藤無きのち、部隊の士気を誰が取るんだ」と強く言って後、優しく「加藤は必ず帰ってくる。この加藤を信頼してくれ」と言って、安間大尉の肩を親愛の情を示して軽く叩いた。

離陸した7機の編隊は定刻に離陸して直ぐ猛烈なスコールに突っ込んでいった。それを幾度と無く突破して、敵航空基地から50kmの近距離にある船団を発見し、いつ敵の大編隊が雲間から襲ってくるか計り知れないが、加藤部隊長は戦闘機隊を雲下へ導き、息詰まる船団護衛を十分に行い、戦闘機隊は船団の無事航行と明日の敵前上陸を祈りつつ、翼をひるがえして、名残り惜し気に帰還の途についた。



タイランド湾をマレー半島上陸に向う輸送船

帰路は暗黒で更に空が天候悪化のために、翼すれすれの僚機の姿が殆ど見えなくなった。戦闘機隊は、帰路夜間飛行を誘導する手配の重爆撃機との会合地点に來てもその片影さえも発見できなかった。

上空の悪気流のために、機体は木の葉のように翻弄され、僚機との接触の危険性が予測された。第三編隊の国井中尉は、これ以上編隊飛行は不可能と判断し、僚機の細萱曹長は雲間をさけて、洋上50mのところを飛び続けたが、スクールと雷がなり、稲妻が闇の海上を照らしたので、それによって、辛うじて機の姿勢を水平に修正しながら飛び続け、ついに帰路の目印になるパンジャン島を発見した。スロットル・レバーを全開にして進路をフコク島にとった。しかし、また猛烈なスクールに襲われ、機は海面に落ちこみ、高度計は零をしめしたので、思わず反射的に操縦桿をグッと引き急上昇。高度計はみるみる6000mに達した。その雲間の間隙から幸運にも微かな光芒を発見した。「スペリーだ！（探照灯の一種）国井中尉機と細萱曹長機はこうして基地に帰還した。

22時40分、国井機が進入した反対方向の基地西南方向から、また二機がスペリーに乗って鮮やかに着陸した。加藤戦隊長機と僚機の和田曹長機であった。和田曹長の報告に対して部隊長は静かに頷くと、「和田」苦勞を掛けた」と言った。その一言が、飛行の想像を超えた苦難を語っていた。和田曹長の両眼からみるみる大粒の涙が零れ落ちたと述懐していた。

ピストに入った部隊長はホットした表情でタバコを銜えたが、高橋機、中道機、都築機が帰ってきていないのに気づき、直ぐにピストから出てきた。「高橋達は必ず帰ってくるぞ」と独り言のように呟いた。

加藤戦隊長は基地帰還の途中で、何時の間にか、編隊を離脱した部下の機を探しつつ、闇間の海上を一時間ほど探したが発見できず、ガソリンの最後まで使い果たし基地に帰ってきたのである。翌朝午前一時までこうして帰還していない戦友

を待った。

戦隊長室は帰らぬ部下をなお待ちわびているのか、ランプの灯がいつまでもともっていた。

明日12月8日はシンガポール攻略の山下兵团がマレー敵前上陸をする日であり、我々戦闘機隊も全機出動しなければならないと、搭乗員たちは肝に銘じたとのことであった。

## ● (2) 飛行64戦隊の誇りと安間大尉の戦死

ビルマの首都ラングーン（現ヤンゴン）が陥落したのは1942年（昭和17年）3月8日であった。敵空軍は奥地に後退したが、北部ビルマで蠢動していた。その中心基地がラシオ北部のビルマ・ロイウィンであった。

4月6日我々の戦隊はタイ・チェンマイの基地にいた。その日の早朝、第三中隊がスクランブル体制をとっていたが、こんなに早い時間帯で敵機来襲がないと踏んで雑談をしていたところ、不意をつかれ6機の敵機で三機の飛行機が破壊された。その内一機を我が高射砲で撃墜したが、大いに敵愾心を煽られ、口々にこの仇をとることを言い合っていた。

ロイウィンにはラングーンから追われたシェンノートに率いられた米義勇飛行中隊30機がいるという情報であった。

この様な状況の中で、我々は4月8日ロイウィン飛行場に敵機4機を発見したとの情報を受けたので、これを撃破するために出動した。

しかし、敵基地上空に達し、安間編隊がこの4機に一撃をかけた途端、上空から約20機の敵機P40にまともに攻撃を受け、あらゆる戦闘に馴れていた安間大尉編隊4機が思わず不覚をとり撃墜された。



右より、安間大尉、安田曹長、高橋俊二中尉、竹内中尉、1942年4月チェンマイ基地

安間大尉はシナ事変、ノモンハン、開戦劈頭からシンガポール、マレー、ジャワ、ビルマと部隊長と共に戦い、部隊長代理まで務めた信任厚い人であり、戦死した和田曹長以下二人も長く部隊長と共にした人達であったから、加藤部隊長の悲しみもひとしお深いものがあった。

### 【飛行戦隊長の誇り再度の出撃】

加藤戦隊長は4月8日の失敗に懲りて、4月10日に払暁攻撃を決意した。先制攻撃をかけ、敵機が全部地上にある内に銃撃出来ると共に、味方の損害を極力少なく出来るからである。

勿論、いつもの通り、40才の加藤戦隊長が20歳の若者の先頭にたった。常に自ら真っ先に敵機戦闘機群の中に飛び込んでいく戦隊長に我々は深い尊敬と絶対な信頼を抱いていた。

ロイウィン基地まで650km払暁に到着するには途中約二時間の山中を夜間飛行しなければならない。戦隊長は「航法に成功せば、敵を奇襲しうる確信を有す」と言い、戦隊長は事前のあらゆる研究をしていた。

加藤戦隊長機を含む6機がチェンマイ基地を離陸し、地上にあった敵機16機に恨みを込めて撃って撃ちまくって撃破し、約5時間後に基地に帰ってきた。

加藤戦隊長は第一回の攻撃から帰ったばかりで、全員疲労がしていたが、「こちら辛いが、攻撃される敵は、それ以上辛いのだ。しっかり頼む」と言い、全員を励まし、敵がひるんだところを、徹底的にたたいてこそ効果があがると納得がいくように説き、今度は12機で再びロイウィンの敵基地攻撃に飛び立ち、戦果を挙げている。

## ● (3) 加藤戦隊長の教え

戦死した安間大尉の後継に黒江保彦大尉が赴任した。黒江大尉は士官学校卒業後、ノハモンを初陣とした名パイロットであり、本拙文の末尾で説明している加藤戦隊長が戦死後は飛行64戦隊の伝統を守る前任中隊長として歴代の戦隊長を補佐し続け終戦まで生き延びた。

戦後は航空自衛隊に入隊し、縁の深い英国でジェット・戦闘機の操縦訓練を受け、帰国し航空自衛隊の幹部パイロットとして活躍し、1965年（昭和40年）12月5日、1等空佐として石川県小松基地で第6航空団司令を務めていた。黒江は、「将来の航空総隊司令官」と囑望されていたが、妻が止めたにもかかわらず悪天候の中を福井県の越前海岸に磯釣りに出かけ、高波に飲まれて水死した。満47歳没。12月7日の部隊葬では、軍歌として知られる飛行第64戦隊歌で送られた。

閑話休題。

1942年4月下旬、ビルマ北方で未だ最後のあがきをし、我が前線に少なからず脅威を与えていた敵ロイウィン飛行場を一気にほうむるために、当時マグウェに進出していた飛行64戦隊十数機は九九式重爆撃機27機を援護して敵飛行場に向かった。

敵機4機を発見した。黒江大尉は重爆援護か攻撃かを迷ったが、敵機と近接したので、若い黒江大尉は重爆援護と言う至上命令を忘れ、敵戦闘機を求めて行ってしまった。一方、加藤戦隊長は、平然として増加タンクをつけたまま重爆援護を続けていた。

結果は、黒江大尉編隊が躊躇して敵戦闘機と空戦をしたので、部下一機を失って憔悴して基地に帰還した。

加藤戦隊長はその姿を見て、黒江大尉を誰もいない天幕中で一語一語区切りながら話した。

「黒江君、いいか、敵を撃墜するだけが戦闘機の任務ではないんだ。時には、自分がやつつけられても、僚機がやられても、我々の最終目的が何であるかを忘れてはならないよ。

今日は、それが我々の任務だった。だから僕は君たちが後ろで空中戦を始めたのを知っていたが、知らぬ顔をしてロイウィンまで行ってきた。ね、いいかえ、そこだ。これから辛いこと、悲しいこと、腹のたつこと、いろいろあるだろう。だが、大きな目的のために、我々は自分を見失ってはいかん。君は部下の喪失でガックリしているだろうが、それはすぐに忘れてくれ。そして、全航空部隊のために、我々が、どう役に立たなければならぬか、それだけを何時も肚の底でわすれないようにしてくれたまえ。

いいかい、決して戦果を誇ったり派手に動くことも、考えるのじゃないよ」と…。黒江大尉はこの猛将の心の内に、こんな深い思慮があろうとは知らなかったと述懐していた。

#### ● (4) ラングーン防衛

1943年（昭和18年）12月1日、ラングーン地区にB24爆撃機40機と護衛のP51戦闘機の大編隊来襲する情報に接した。ラングーンを絨毯爆撃さすわけにはいかない。わが軍の戦闘機50機は一斉にとびたって、この大編隊を迎え撃った。

B24のはるか上空にいたP51護衛戦闘機は先の戦闘で隼に痛い目に合った上に、我々の機数が多かったので、たちまち姿を消してしまった。一群の隼が。B24とす

れ違ったとき、先頭のB24一機がのけぞるようには上昇したが、派手にひっくり返ってぐるぐる回るように落ち、大黒煙をあげた。敵の第二梯団と思われるB24・12機に向って前方から黒沢中尉編隊二機がすれ違いざまに鮮やかな攻撃をおこなった。先頭の一機が微かな火噴いた。約十秒後に大火災となって、そのまま墜落していった。



コンソリデーテッド B-24 リベレータ爆撃機

私（黒江大尉）は一機のB24を追い越し、反転突進して、手ごたえのある命中弾をあたえたが、自機も尾部昇降舵に直径70cmくらいの穴があき、機体が振動していた。また左の補助翼の半分が吹っ飛び、片方の脚が開脚していた。慎重に調べたがエンジンには異常がない。人間とエンジンが無事なら、機体が弾丸で傷ついても戦闘を中止し帰る必要はない。しかし、速度は300km/h以上は出せない。傷ついた補助翼が全部とれれば、パラシュートで飛び出さねばならない。

私が攻撃したB24は一つのエンジンが止まり、残りの三つのエンジンで飛んでいる。そこで片脚を出した私は、B24の尾翼ちかくから両翼にかけて射撃につぐ射撃の猛射を加えた。このB24の巨体は、翼一杯に蜂の巣のような弾痕をみせながら、ジャングルに墜落して大火災を起こした。

この日の戦果はB24を十四機撃墜であり、この戦果が敵に与えた恐怖は相当のものであったらしく、その後ラングーンには一年近くも敵機の攻撃はなかった。

## ●（5）インド・カルカッタ（現コルカタ）攻撃

カルカッタは東部インドの大都市であり、敵の東南アジア反攻の拠点であって、軍事物資を集積していた。今迄日本空軍は3回に渡り、この地を空から攻撃しているが、連合国の対ビルマ反抗の機運は濃厚になりつつあった。

そこで1943年（昭和18年）12月5日にカルカッタを戦爆大編隊で攻撃することになった。

この日我々、陸軍航空隊の重爆撃機54機、戦闘機約100機、海軍航空隊は一式陸上攻撃機（重爆）9機、ゼロ戦（戦闘機）27機が参加した。

戦爆大編隊はマグウェ上空で集合し、ベンガル湾に舵を切り、カルカッタまで約750km、三時間くらいの航程であった。隼戦闘機は翼下に増加タンクガソリンを一杯に詰め、重爆撃機を援護していった。



海軍の一式陸攻爆撃機

カルカッタ上空にから下を窺うと多数の船舶が河を埋めていた。遙か下方に、湧くが如く高射砲の無数の爆煙がひらいていた。その時、英空軍のハリケーン数機が襲い掛かってきた。「やっつけろ」と私の編隊はこれに集中攻撃を浴びせると、たちまち白いパラシュートが3つ開いた。友軍の爆撃機はドックや船舶、軍事集積地を猛爆して早や帰路についていた。

この爆撃で連合国の商船3隻、海軍艦艇1隻が撃破され、15隻の小船が火災を起こし、波止場の倉庫9棟に爆弾が命中、その内2棟が全焼、約500人の民間人が死傷した。カルカッタに対するこれまでの爆撃と同様に、多くの人間がカルカッタ市から逃亡し、波止場の労働者は普通の時の10分の1程度となった。この爆撃は、連合国軍に与えた心理的打撃は大きかったが、連合国の軍事上の準備に大きな効果を及ぼすまでには至らなかった。

## ● (6) タイ王国空軍への支援

1994年7月、同盟国タイへ一式戦闘機12機を無償譲渡すると共に飛行訓練支援をした。飛行64戦隊から中村大尉、山崎准尉、中尾軍曹、山本軍曹、池田軍曹の6名の操縦者がタイに派遣され、操縦訓練を行った。

タイのドンアム基地に集まったタイ空軍操縦者は空軍中佐アパかヨ殿下はじめ30～40歳の老練将校が多かったが、サガーと言う20歳の者もいた。

中村大尉は日本側5名を大変に戦功のあるパイロットであると紹介したので、タイ操縦者の全員から尊敬の念を表した握手を求められた。

喻え顔形や言葉が異なっても、同じ飛行機乗りであるから、心が通じるものがあった。階級と国境を越えて旧知のように打ち解けた。

我々は操縦、射撃訓練を教え、射撃訓練では我々が操縦する99式高等練習機でひっぱる吹流しに、実弾を打ち込むが、彼らは英国で操縦技術を一応学んでいたの  
で、それなりの結果をしめした。



訓練光景：前機は日本、後機はタイ・垂直尾翼に象印

楽しい内に指導と訓練の一ヶ月が瞬く間に終了した。最後の夜は、タイ空軍の操縦者と肩を組合、お互いに別れを惜しんだ。

1944年10月雨期にドンアム基地を爆撃に来た米空軍機に來襲した。このとき、中村大尉などが訓練したタイ国空軍は譲渡された一式戦闘機に急遽乗り込み日本の204戦隊と共に迎撃し、タイ空軍は、この初陣にこれまで訓練された成果を遺憾なく発揮し、堂々と渡り合っている。

※飛行64戦隊によるタイ空軍に対する訓練詳の細は1944年4月27日の日本ニュース第204号【タイ空軍 「隼」 戦闘機で訓練 | ニュース | NHKアーカイブス】に収録されているので、興味のある方は動画を参照下さい

## ● (7) 不屈の檜大尉・義足で日本の空を守る

### 1) 空中戦闘で右足負傷し切断に至るまで

1943年（昭和18年）11月27日、午前9時頃、けたたましい情報がいっぱい。「敵戦爆連合100機、アキャブ（シットウエイ上空、南進中）あと二時間でミンガラドン飛行場にくる。こちらは総勢8機、私（檜大尉）は部下に「敵は戦爆連合で来ているが、数におそれてはいけない。最初に戦闘機を撃滅する。普段の訓練とおもってやれ」

高度七千メートル。やや寒さを感じながら敵をまった。B24約五十機と戦闘機三十

数機が姿をみせた。

私は護衛しているP38戦闘機に、さっと襲いかかり、一連射で敵機は簡単に火を噴き落ちていった。つづいて僚機が敵の戦闘機群の上におしかぶっていった。彼我の戦闘で約十機の敵戦闘機が火炎につつまれて落ちていった。

五機のB-24爆撃機の編隊が遅れだした。私は高度をとり、その爆撃機を護衛していたP51戦闘機に80mまで近接して一撃で撃ち落とす。残り3機のP51は下方に散っていった。目標が遅れだした二機のB24爆撃機に切り替えた。B24に肉薄すると、敵弾がスコールのように飛んでくる。身の危険が迫り恐怖が湧き起り弱気になってきたが、ここでひるんでは、私の負けだと、己の弱い心にむち打ち、更に近接して機銃を打ち続けた。そうするとB24のエンジンから火を噴き巨体を震わせ鈍い音を発しながら、海中に落ちていった。



ビルマ上空の単戦闘機隊

未だガソリンも機銃弾も余裕がある。前方には必死に逃げているB24爆撃機一機がいる。私は闘志を再び沸き立たせるとレバー一杯に開いて追撃し、たちまち敵機を追い越し、くるりと反転して真正面から攻撃に入った。不思議に恐怖感を感じなかった。私は更に肉薄し敵の操縦士の顔が見えた。私は機銃を開始し打ち続け、激突寸前に翼を翻して上方へでた。振り返すと敵の左エンジン一つが止まっていた。

私は後上方から再度攻撃を掛けようとしたとき、下方からガクンと突き上げられるような衝撃を受けた。下から上へ幻の如く突き抜けていく一機のP51戦闘機をハッキリ見た。不覚だった。全身がしびれ、腹から下の感覚が無い、座席に潤滑油が流れ込んできた。手はやられていないので、足だと思った。目がカスミのよう

になったので、目をこすり、血が見え、左手で右足をさすると、足首がない。気が遠くなっていくが、なにくそ、と負けん気が頭をもたげ、愛用のマフラーを首から外して、大腿部を縛った。またもP51の攻撃を受けたが辛うじて射弾を回避したが、意識が薄れ、機はキリモミになり落下し始めた。頭はぼんやりしているが、懸命に機をたてなおした。

シナ戦線では福山大尉が両手を負傷したが、ハンカチを口にくわえて操縦桿をしばり基地まで帰還している。

戦死した加藤戦隊長が、檜、こんなところで不時着してはいかんぞ、基地まで頑張れ、と聞き覚えのある声が聞こえた。そんな気がした。力を振り絞り、傷口をしばりなおした。羅針盤に顔をすりつけるようにしてE（東）に進路を定めた。幸いエンジンは、なお快調であった。

苦しいなかをフラフラ飛び続けついに基地に辿りついた。速度感覚が鈍っている。フラップ（離着陸時の補助翼）も故障で出ないから、ずしんと着陸したが、滑走路の終点が近づいてきた。スイッチを切り火災を防止したが、機がとまりそうもないので、思い切り左足でブレーキを踏んだ。機はくるりと一回転してとまった。気が遠くなってきた。

気が付くと私は兵站病院のベットに横たわっていた。佐々軍医大佐と看護婦が入ってきた。病状を聞いた上で、軍医は毛布をのけると、私に向って、それにしても、よく帰ってこられたねと言いながら、ガーゼを取替にかかったが、激痛がはしったが、私は歯をくいしばって耐えた。

軍医は立ち去ろうとしたが、私は呼び止め、「自分は義足で飛ぼうと考えたのでありますが、その可能性はありましようか」と尋ねた。軍医は少し考えてから、「さあ、不可能なことはないが、我が国にはその先例がない。しかし、我々はそのことを考えて、出来るだけ膝の下を残すように努力したのだよ」。「有難うございます。私はどうしても、もういっぺん戦友の隊に帰って戦いたいと思っています」と答えた。

軍医は頷いて「きみがそれをやって、先例をつくるんだ、日本の医学と檜大尉（負傷日で昇進）の精神力がわしは、きっとこの問題を解決すると考えている。むつかしいことだが、絶対に不可能なことではないよ」

## 2) 日本への帰国

加藤戦隊長戦死のあとの廣瀬戦隊長から、「檜大尉、光輝あるこの戦隊に帰ってこいよ」との言葉に見送られ、輸送機に乗り込んだ。隅野中尉、伊藤少尉、木下准

尉の三機が途中まで戦闘機で護衛してくれた。惜別の情を断ち切れない気持ちでビルマを去り内地に到着した。紙面の都合で、檜大尉が養生し傷を治し義足で再び大空に帰った記述は省略する。

### 3) 義足で大空に復帰

私は1943年12月27日、徳岡軍医少佐、中村軍医少佐や看護婦さんたちに見送られ病院を退院し、立川の航空審査部に到着した。到着すると「おお、待っていたぞ」といって坂井少佐やビルマで先輩の黒江少佐が迎えてくれた。

坂井少佐は「檜、これをやろう」と彼が多年愛用していた航空帽子を差し出した。

「大空への再出発の記念にしてくれ」、ノハモン戦いらいの歴戦の帽子であった。



檜大尉

高松分校への内命を貰っているのです、立川から空輸する97式戦闘機を操縦して高松まで飛ぶことになっていた。

機に乗り込みエンジンが回り始めた。一年も乗っていなく片脚義足であったから不安が込み上げてきた。じっと胸のお守りを押さえた。

機が滑り出し、地上滑走をやり感覚を回復させた。もう大丈夫と自信がわいてきた。レバーを引いて離陸し、高度をとってから、垂直旋回、斜め宙返りと軽度の特殊飛行をやってみた。右足の踏ん張りが遅れると飛行機が滑る。二三回繰り返している内に以前と変わらなくなった。

「ついに飛行機にのったぞ！」感慨を新たにした。やがて淡路島や故郷の徳島を遠望しながら高松の林飛行場が見えてきた。一番心配なのは右足のブレーキは無感覚であるから、踏みすぎると左右のブレーキ力のバランスが崩れ転覆してしまう。それらを考えながら全精力を傾け理想的な着陸ができた。

予告なしの着任であったから、見知らぬ将校が飛んできた。私が大尉襟章と教官マークをつけていたので、彼らは自己紹介をした上で、「大尉は片脚をなくされたと聞いておりましたが…」と言ったので、「いや、このとおりですよ」とこぼしで右足を叩いてみせた。彼らは驚きの表情をしめした。

#### 4) 操縦教官として、ビルマ留学生含む

陸軍明野飛行学校・高松分校に於ける私の役割がきまった。川田少佐が飛行場の責任者で、私が操縦の全責任を負うことになったのである。

学生は50名近くの陸軍士官学校第57期生で地上部隊から転科してきた少尉たちと、10名近いビルマ留学生であった。

私は試験飛行に上がって、垂直旋回、宙返り、横転、錐もみ等、縦横無尽に操縦した。満々の自信をもって着陸し、ピストにもどってきたが、部下の教官の態度から、彼らが、義足の自分を信頼しないことに気付いた。戦闘機隊ではこれでは編隊を組んで戦闘ができない。

そこで、私は「教官集合、只今よりロツテ戦闘二機対二機の模範戦闘をする。編組（檜大尉、藤原中尉）対（古賀中尉、中原少尉）、高低位2回」と命じ、4機は離陸した。

相手の古賀編隊を完膚なきまでに、やっつけてしまった。ピストに戻ると僚機の藤原中尉が「檜大尉どの、私も長らく操縦をやりましたが、大尉殿ほど、飛行機を操る方は見たことがありません。くっついて行くだけで、精一杯でした」と言っていた。これで、喩え片脚でも十分に信頼を得て訓練ができると自信を得た。

ビルマ戦線で撃墜王と名高い飛行50戦隊の穴吹軍曹が九死に一生を得て帰還して、高松分校の教官をやっていたから、彼に「君もビルマに縁が深い、今日からビルマ学生の教育訓練を担当して下さい、俺もやるから」と言って私はビルマ学生を集合させた。

エモン、チョウゾウ、エーライ、トンタンなど10名であった。なかなか体格は良いし日本語も上手であった。エモンは、英国のケンブリッジ大学の卒業生で、英軍の中尉であったが、兵を率いて日本軍に投降してきた者で、成績は一際目立つ

て優秀であった。

我々は彼らに、単機戦闘、二機対二機の戦闘まで教える予定であった。

「君たちは、何の目的で飛行訓練をうけるのか」

「はい、日本と協力して米英をやっつけるためです」とエーライが答えた。

「エモン」「はい」、君が最も尊敬している日本人はだれだと聞くと、

「はい、加藤軍神であります」

私が加藤部隊であるから、そう言ったこともあるが、そればかりでなく、彼らにとってはベンガル湾で散華した加藤戦隊長（少将）が、ビルマの新聞でも英雄として讃えて報道されていたので、尊敬の的になっているらしいと思った。

### ➤ここで筆者はビルマ留学生に関して些か説明しておく

彼らは1942年（昭和17年）8月に開設されたビルマ幹部候補生隊の優秀性であり、1943年から1944年にかけて70名が日本に留学している。その内、航空科は次の10名であった。

<a href="#">Thaung Dan</a>	タウンダン	参謀次長、情報相、国家評議会委員
<a href="#">Chit Khin</a>	チッキン	情報相
<a href="#">Soe Hlaing</a>	ソオライン	メイティーラ空軍司令官、空軍訓練学校長
<a href="#">Aye Hlaing</a>	エーライン	白色 PVO、民主派加担、入獄、故人
<a href="#">Aung Myat</a>	アウンミヤ	故人
<a href="#">Kyaw Zaw</a>	チャーゾー	BSPP 中央本部農民部会副書記長
<a href="#">Tin Maung</a>	チンマウン	ミンガラドン空軍司令官
<a href="#">Nyan Maung</a>	ニャンマウン	白色 PVO 映画館支配人
<a href="#">Aye Maung</a>	エーマウン	
<a href="#">Tun Than</a>	トゥンタン	

### 5) 義足を用いて決戦の大空へ

その後、私は高松分校から明野本校の宇治山田市へ転属になった。そこで教師団のなかで戦闘機部隊が編成され、使用機もキ100（五式戦闘機）になった。しかし、この五式戦闘機は義足を改良する必要があると、そうすると義足がむき出しになり醜い姿になるが、私は意を決して、改良した。そして、ついにビルマで負傷した宿敵のP51を屠るところとなった。

1945年（昭和20年）7月16日、「敵小型機の大編隊、伊勢湾に接近中」との情報が入った。P51戦闘機の来襲である。

我々は24機の5式戦闘機で迎撃に飛びあがった。空戦中、私は幸運にもP51を補足した。50mに接近したが、照準が定まったが、飛行機が滑っているので、弾丸は命

申しないだろう。機を修正し更に接近すると、敵パイロットの白い歯が見えるまで近寄った。距離は20mくらいだ、ここまでくると機が多少滑っても命中間違いはない。敵は慌てているのか旋回が乱れ断末魔のあがきを見せている。

私は他の敵機に狙われていたので、機関砲を一連射した。そうすると命中して敵機の翼が吹っ飛んで墜落していった。

ついに宿敵を屠ったが、何となしに敵パイロットの断末魔が頭をかすめた。その後、敵は10倍の数であったから、混戦になり追いつ追われつつの熾烈な戦闘となったが、何とか無事基地に帰ることができた。

## 5 - 3 国破れるも

### ● (1) 戦隊最後の任務

1945年（昭和20年）8月15日、私（最後の64戦隊長、宮辺少佐）は南仏印（現ベトナム？）のクラコール飛行基地にいた。玉音放送は聞けなかったが、師団司令部に召集され、ここで詔書の全文が紹介された。

戦隊の伝統を守り、戦局不利のなかであっても、それを挽回する事ばかり考えていた。この重大事に対する善後策など何一つなく、ただ当惑していた。

16日午後、私は戦隊全員を集め、「この未曾有の事態に遭遇して、みなが動揺を禁じ得ないのはよくわかる。血気にはやって、無謀な行為にでないように、敗れたと言えども、日本人の名誉は保持すべきである。個人で勝手な行動をしてはならない。しばらくの間は現任務を遂行する。即ち師団から命じられた船団護衛を今から続行する。厳正なる規律をもって、統一ある行動を望む」と自分の考えを述べた。



ビルマ上空、手前より宮辺機、武田軍曹機、渡辺軍曹機

その後、戦隊主力はタイのコンポントラッシュ飛行場に前進し、船団上空を哨戒した。しかし敵は一斉に戦闘行動を停止したらしく、一機の敵機もあらわれなかった。友軍基地に帰ると、船団護衛の搭乗員の多くは、もし敵機や敵潜水艦があらわれたら、躊躇なく体当たりをと血気盛んであった。

再度、船団護衛をした。やがて、船団が最寄りの港に入港。私達の任務は消滅し、飛行64戦隊の一切の作戦行動はこれをもって、永遠に終了した。

## ● (2) 英軍進駐と最後の飛行

ベトナムの人達の日本人に対する感情はわるくなかった。彼らは過つての宗主国であったフランスに対してゲリラ活動を行いだした。頻りに日本将兵に脱走を勧誘した。

「我々の独立のために手を貸して欲しい。もし、ベトナム解放軍に入ってくれば、将校は中隊長以上、下士官は将校に、兵は下士官として優遇する。また、ベトナム女性を妻として与える。」

こうした勧誘に、密かに離隊し、ゲリラ活動に加わった者もいた。

▶筆者注：ベトナム・フランス戦争（インドシナ戦争）時の最大の攻防戦となったディエンビエンフーの戦い（1954年3月から5月）のベトナム側の主たる作戦指導は旧日本兵が行い、このフランス要塞を攻略している。

程なくして英軍将校が我々のクラコール飛行基地にきた。そして宮辺戦隊長に聞いた。

「君は何機ぐらいの連合軍側の飛行機を落としたか」

私（宮辺少佐）は一瞬迷ったが、「凡そ10機くらいでしょう」と加減して答えた。

「なにっ、10機もか！」相手の将校は驚いた様子であった。私は「シマッタ、もっと少なく言えばよかった」と思った。

英軍は飛行64戦隊の戦績を良く知り特にクローズアップしていた。

その英軍将校は再びやってきて、ポケットからメモを出し。

「君は10機撃墜したとあったが、どんな機種 of 飛行機を墜としたのか」

私は偽りを話しても仕方がないと思い、

「B24、B29、P47、P51二三機…」と記憶を辿って話だした。私は惰性で今まで米軍機の撃墜をはなしていたが、ついでに「ハリケーン（英空軍機）二三機…」ついでに口をすべらした。

相手は私の言葉を遮り。

「君は先日10機といていたが、それどころではなかろう、それはそれで良いが、我が英国空軍のハリケーンもか」

私は、しまったと思ったが、今さら仕方がない。そこで率直に言った。

「ハリケーンばかりか、スピットファイアも5、6機…」「えっ、スピットファイアもか」

相手は驚いたようであった。彼は米軍機の撃墜にはさほど関心がなかったようであるが。

「そうだろうなあ、この64戦隊の力量であれば、そのくらいは当たり前だ」とうなずいていた。

「そうだったのか、1月9日にアキャブでスピットファイアがやれたのは、きみの戦隊だったのか」

なんと、その戦闘で江藤戦隊長が不時着したことまで知っていた。これではウソを言っても、始まらない。むしろ私がありのまま話したことで、相手は好感を抱いたようであった。

それからしばらくして、日本軍の飛行禁止命令が発令した。もうこれで今後一生、空をかけることはできない。私達は全機を引き出し、燃料の有る限りクラコールの上空を飛び回った。機上から見下ろしたジャングルの緑が、やけに目にしみた。思わず不覚の涙が頬を伝わっていた。それが光輝ある第64戦隊の最後となった。

### ● (3) 帰国

それから数カ月間英軍と仏軍との折衝の後、プノンペンからサイゴン南方のサンジャック約200kmを徒歩で到着し、祖国日本に帰還することになった。

私は多くの戦友たちが散華した深い紺碧のこの大空の彼方に懐かしい祖国日本がある。亡き戦友たちのためにも、今後は新生日本のために尽くそうと、固く誓ったのであった。と宮辺元第64戦隊長は彼の記録に綴っていた。

## 加藤 飛行 64 戦隊長

### ● (1) 加藤戦隊長の最期

戦隊の一部は1942年（昭和17）年5月20日アキャブ（現シットウエイ）基地にいた。前日、清水准尉が敵弾を受けて敵地のジャングルに落下傘降下をしたので、

加藤戦隊長はビルマ義勇軍にその搜索を依頼していた。戦隊は22日に後方のトングへ引き上げるようになっていた。

しかし、部下思いの加藤戦隊長は22日になっても清水准尉の消息を待つために、撤収を延期していた。

22日午後、アキャブ飛行場へ英軍のブレインハイム爆撃機一機が来襲してきた。加藤戦隊長などは急遽離陸し、これを追った。攻撃中、味方隼が爆撃機の後方銃座より打ち出す弾丸で被弾し、戦列を離れた。

隊長機以下三機は、超低空でベンガル湾上を逃げる敵機を追った。

加藤隊長の一撃で敵機は火を発して海中に墜落した。隊長は攻撃を終わって飛行機の上昇舵をとった。

僚機の近藤、伊藤の両曹長が編隊を組まんとして近寄ってみれば、隊長機も、エンジン及び主翼の付け根付近より炎を発していた。両曹長ハットして息をのむ瞬間、隊長はサーット低空で機を反転させ海面に対して機首を垂直に降下させ突っ込んでいった。瞬時に海面に没して、再びその英姿を見ることはなかった。

隊長は、反転するとき、微かに翼を振って僚機へ決別の挨拶をされたと両曹長は報告している。

僚機の近藤、伊藤の両曹長が基地に帰還して、加藤隊長の壮烈な最期を聞いた戦隊のパイロット達は、余りの精神的衝撃で、茫然自失、言葉も出なかったと言う。しかし、64戦隊の隊員たちは、この隊長の最後の行動に感動し、以後、加藤隼戦闘機隊の隊員として、隊長の遺徳と教えを守り、最後まで誇りを抱きビルマの空で戦ったのであった。

隊長の最期をみとった近藤、伊藤の両曹長も、その後、勇敢に戦いビルマの空で散華している。

## ● (2) 加藤戦隊長とは

1939年（昭和14年）7月欧州視察に行った際、ドイツの最新鋭のメッサーシュミット Bf 109をいきなり操縦し、ドイツ空軍幹部将兵を驚かしあり、戦地で鹵獲した英空軍のホーカー ハリケーンの操縦を僅か数日で習熟し、高等飛行を成し遂げるなど、操縦者として稀なる素質と実力をもっており、部下思いの指揮官であった。それに応える様に部下も加藤隊長を強く信頼・尊敬していた。

中国戦線に於いて、撃墜され味方空軍将兵及び敵軍将兵に敬意を払い自身らが撃墜破した数多の中国空軍（国民革命軍）機の操縦者を弔うため、敵味方隔てなくそれぞれに、加藤部隊長名義の花環を作り空中から戦場に捧げている有徳の人であった。

また戦闘機隊指揮官として個人撃墜数には全く拘らず、あくまで編隊空戦を第一として、部下に対しては日頃から「個人の功に走るな」と訓示していた。また、爆撃機の援護の場合、敵戦闘機との空戦をするのではなく、自己犠牲を払っても援護任務を繰り返し徹底していた。しかし、加藤戦隊長はこの援護戦闘に関する合理的な研究を日頃から研究し続け、その結果を訓練で徹底し、実行していた。

太平洋戦争開戦時、加藤戦隊長は38歳（現在では55～60歳）。戦闘機操縦者としては高齢であり、他の部隊の戦隊長ならば通常は地上で作戦指揮を行なうことが多かった。

しかし、彼は指揮官率先を誇りと考え、それを忠実にまもり、たとえ些細な任務でも編隊の先頭一番機として飛んでいた模範的名指揮官であった。また、「見張り」を厳重にするため厳冬期でも天蓋（キャノピー）を閉めることは稀であった。

加藤戦隊長のスローガンは「勝て」という二字であった。と戦後帰還した隊員は著書で記述している。しかも、この「勝て」とは二つの要件があった。

一つの要件は上空に於ける戦に勝つ、即ち任務完遂とそのための事前研究と訓練と準備の徹底であった。

他は、「自分に勝つ」であった。

これが、加藤隼戦闘機戦隊の信念であり、この信念が戦隊の強固な団結と伝統として、終戦まで64戦隊に継承されたと言われている。

### ● （3）加藤飛行第64戦隊長の略歴

1903（明治36）年9月28日

京都府出身の屯田兵・加藤鉄蔵の次男として北海道東旭川兵村（現・旭川市）に出生。母・キミは滋賀県出身の屯田兵・藤田五郎の娘

1918（大正7）年9月

旭川中学校（現・旭川東高）を経て仙台陸軍幼年学校に入学

1925（大正14）年7月 陸軍士官学校第37期卒業

1927（昭和2）年 所沢飛行学校第23期卒業



加藤中佐・1942年（昭和17年）3月

1928（昭和3）年 所沢飛行学校教官

1937（昭和12）年7月 徳川飛行兵团・第1中隊長

同年10月24日 北支那で初陣

1938（昭和13）年6月 陸軍大学校入学、少佐に昇進

1939（昭和14）年 陸軍大学校専科卒業、陸軍航空総監部・航空本部員

同年7月 ヨーロッパ戦線視察

1941（昭和16）年10月 飛行第64戦隊長

1942（昭和17）年2月

中佐に昇進、ジャワ・パレンバン、チェンマイ・ビルマに転戦

同年5月22日

ビルマ・アキャブ（現・シットウエイ）沿岸のベンガル湾上空で右翼に被弾し、  
自爆戦死した。2階級特進で少将に昇進。

## 終わりに

この飛行第64戦隊、通称「加藤隼戦闘機隊」と些か御縁のある私（筆者は）は2003年ミャンマーの要人から強い要請により、ボランティア活動として現地ミャンマー国鉄のインセイン工場で、鉄道技術塾のような学校を開設させて頂いた。このとき、塾生と時たま現地のカラオケ飲み屋に行き、若い塾生はミャンマー流行りのポピュラーを歌い、中年の塾生はミャンマーの古典歌を順番に歌っていました。

順番が回ってきた私は「エンジンの音ごうごうと、隼は行く雲のはて、翼にかがやく日の丸と、胸にえがきし赤わしの、しるしは、我らが戦闘機」と加藤隼戦闘機隊の隊歌をうたった。

私はこの隊歌を一般に言われている刺々しい軍歌の印象はなく、「校歌」又は「人生歌」のような印象を持っている。そして、伝統を重んじ、何か志をもって各自が任務を遂行する感覚を覚えている。

嘗て私は、1941年（昭和16年）12月8日、本寄稿文に記載している飛行64戦隊と同時刻、同地域に近いマレー半島クワンタン沖を96陸上重爆撃機で索敵をしていたパイロットの方や、ビルマのへホ飛行基地に常駐していた飛行8戦隊（軽爆撃機）の方々から、当時の状況や加藤隼戦闘機隊の実話をお聞きしたり、帰還された方々の現地で戦われた飛行隊の戦記を少なからず拝見した。

その結果、加藤隼戦闘機隊は隊長を中心として醸成された組織のアイデンティティを全員が理解しそれを堅持されていると理解した。それ故、どんなに不利な戦いであっても、どんなに苦境に陥っても、戦友が戦死され悲しみの淵に陥っても、そのアイデンティティの基、苦境などを乗り越え命の限り戦い抜かれた姿に感銘を受けた。

このアイデンティティは煎じ詰めて考えると、鎌倉幕府いらいの武士道に基づく「公に奉ずる」精神であったと判断される。確かに戦闘機パイロットして明日をもしれない命の不安に駆られる状況ではあったが、その精神が「志」に転化し戦い抜くことができたのではないかと思う。

つまり、「アイデンティティ=公に奉ずる」が「志」に転化し、「戦う目的」を持つことができ、この凄惨な戦いの中で「些かでも遣り甲斐と考えた人生観」を持つ

ことができたから、あの過酷な大空の戦いでポジティブに戦い、負傷しても、なお這い上がって戦うことが出来たのではないかと思う。これが加藤隼戦闘機隊の誇りと伝統になっていたと思う。

不幸にして大空の戦闘で二十歳から三十歳の若者が、もっと人生を謳歌できるのにも拘わらず、国家の命ずるところで命を落とした隊員も、無事に帰還した隊員も、彼らは志と目的をもって精一杯の意義のある人生を送ったのではなかろうか。

私は戦争を美化する者ではないが、過ぎし日、ビルマ上空雲海を超えて共に志と目的を誓いあい、生死を超越し、勇敢に戦った加藤隼戦闘機隊の人々を日本人の一人として尊敬し誇りに思っている次第である。(おわり)

2024年11月 5 日

高松重信

#### 引用及び参考文献

伊藤政徳『大海軍を想う』1-525頁、文芸春秋社、1956年2月

檜 與平『つばさの決戦』1-317頁、光人社、1967年10月

田中林平『翼よ雲よ戦友よ』1-279頁、時事通信社、1974年 8 月

黒江康彦『あゝ隼戦闘機隊』1-315頁、光人社、1969年 5 月

関口 寛、他『栄光隼戦隊』1-446頁、今日の話題社、1975年12月

宮辺英夫『加藤隼戦闘機隊』1-219頁、光人社、1986年 9 月

大田周二『パゴダの国のサムライたち』1-247頁、同朋者、1997年 8 月

---

筆者略歴

たかまつしげのぶ  
高松重信



1942年生まれ。1967年国鉄入社、本社及び松任工場長、吹田工場長などを経て、民間会社の海外鉄道車両関係に従事。台湾に約5年6か月・電車の現地生産・責任者として駐在。

ミャンマーとの関係は1982年国鉄からビルマ国鉄へ派遣、いらい現在に至るまでミャンマー鉄道省運輸省及び同国鉄へ顧問的な指導。鉄道に関する論文発表多数。元国土交通省ミャンマー鉄道改善WGのメンバー。2022年8月外務大臣表彰受賞。現(一社)日本ミャンマー友好協会(副会長)。現JICAミャンマー鉄道政策&技術顧問。

---

日緬ライブラリー・パダウ11

嘗てのビルマ戦線で戦った日本将兵を想う  
＜その10＞ービルマ上空雲海を超えた誓いー

高松重信 著

2025年5月15日 発行

発行者：一般社団法人日本ミャンマー友好協会

〒160-0012

東京都新宿区南元町13-3-504 ライオンズマンション信濃町5 F

TEL 03-6380-0409

ISBN 978-4-911475-10-2 C1810

©高松重信 2025