筑波海軍航空隊
戦闘機隊

Imperial Japanese Navy Tsukuba Fring Group, Fighter Squadron

蒼空へゆき去りし群像

吉野泰貴 著

大日本絵画

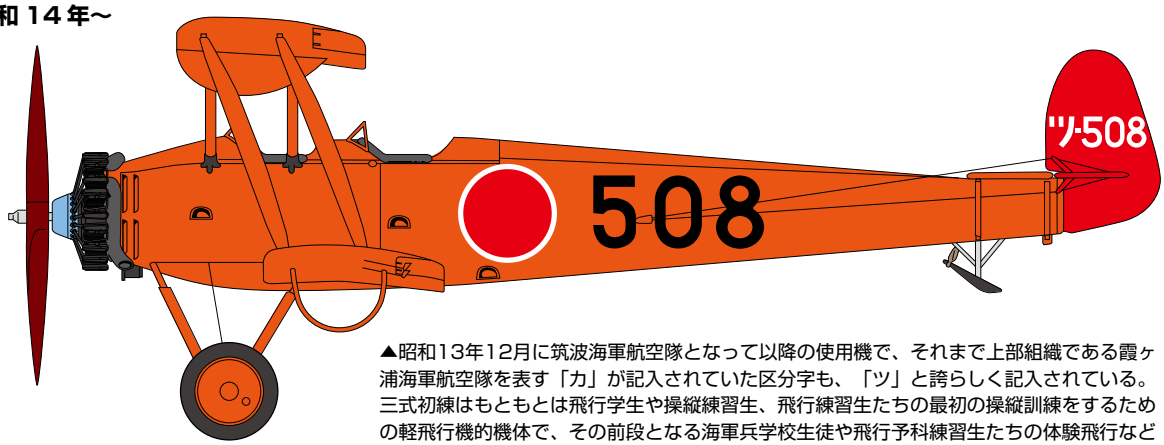
筑波海軍航空隊所属機の塗装とマーキング

Painting Schemes and Markings of I.J.N. 〝Tsukuba〟 F.G.

カラーイラスト＆解説 / 吉野泰貴　text by Yasutaka YOSHINO

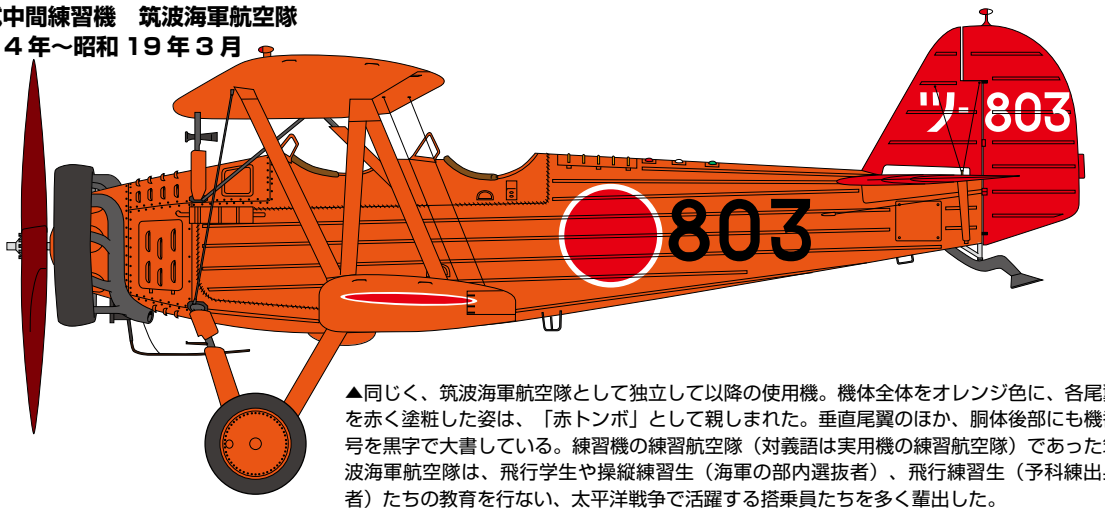
昭和９年に創設された霞ヶ浦海軍航空隊友部分遣隊を源流とする筑波海軍航空隊は、練習機、ついで実用機の練習航空隊として活動し、昭和19年11月に東日本における本土防空戦が始まると教官、教員をもって邀撃に出動。さらに昭和20年４月に沖縄航空作戦が始まると、南九州へ進出して戦った。ここでその使用機の塗装例を紹介しておきたい。

■三式陸上初歩練習機　筑波海軍航空隊
昭和 14 年～



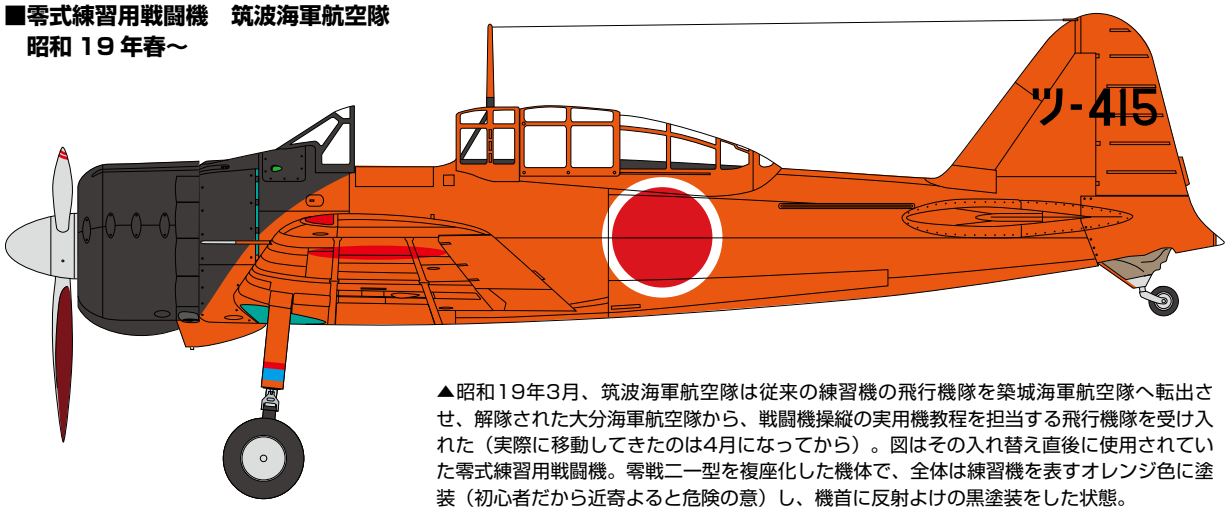
▲昭和13年12月に筑波海軍航空隊となって以降の使用機で、それまで上部組織である霞ヶ浦海軍航空隊を表す「カ」が記入されていた区分字も、「ツ」と誇らしく記入されている。三式初練はもともとは飛行学生や操縦練習生、飛行練習生たちの最初の操縦訓練をするための軽飛行機的機体で、その前段となる海軍兵学校生徒や飛行予科練習生たちの体験飛行などでも使われ、併せて航空適性検査などを行なった。

■九三式中間練習機　筑波海軍航空隊
昭和 14 年～昭和 19 年３月



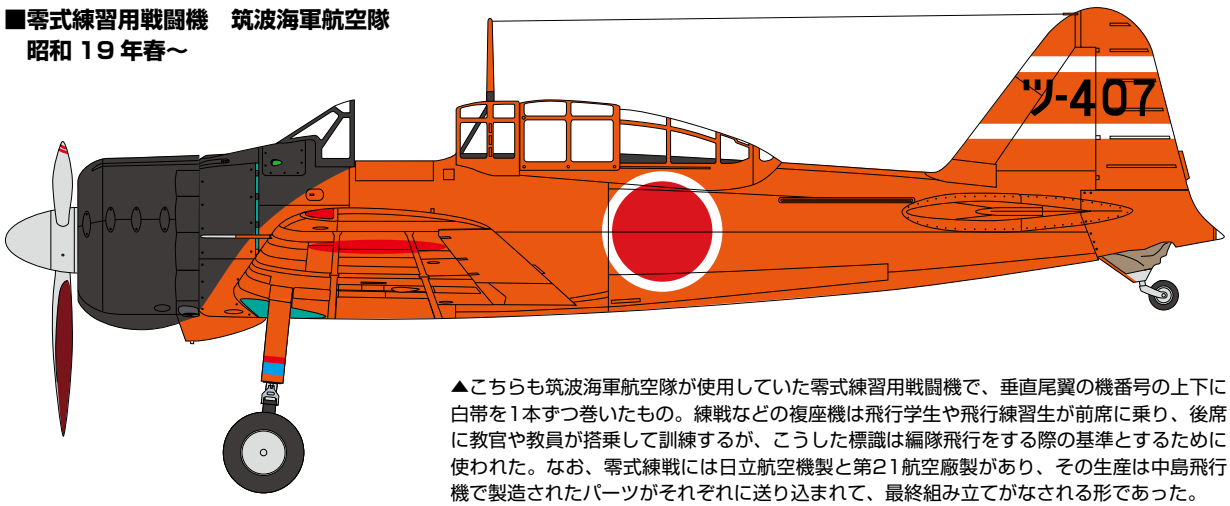
▲同じく、筑波海軍航空隊として独立して以降の使用機。機体全体をオレンジ色に、各尾翼を赤く塗粧した姿は、「赤トンボ」として親しまれた。垂直尾翼のほか、胴体後部にも機番号を黒字で大書している。練習機の練習航空隊（対義語は実用機の練習航空隊）であった筑波海軍航空隊は、飛行学生や操縦練習生（海軍の部内選抜者）、飛行練習生（予科練出身者）たちの教育を行ない、太平洋戦争で活躍する搭乗員たちを多く輩出した。

■零式練習用戦闘機　筑波海軍航空隊
昭和 19 年春～



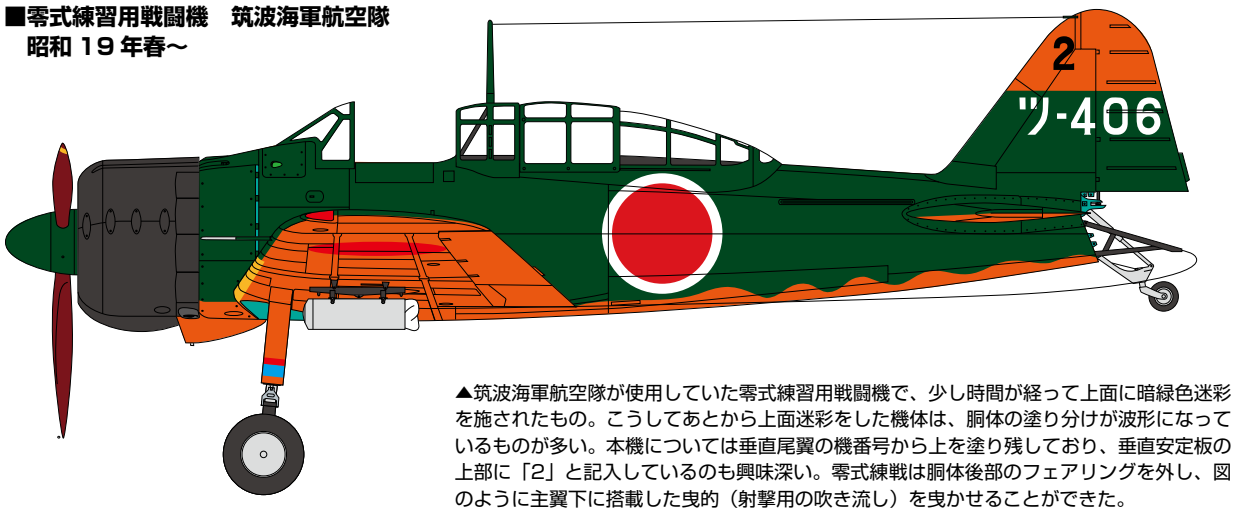
▲昭和19年3月、筑波海軍航空隊は従来の練習機の飛行機隊を築城海軍航空隊へ転出させ、解隊された大分海軍航空隊から、戦闘機操縦の実用機教程を担当する飛行機隊を受け入れた（実際に移動してきたのは4月になってから）。図はその入れ替え直後に使用されていた零式練習用戦闘機。零戦二一型を複座化した機体で、全体は練習機を表すオレンジ色に塗装（初心者だから近寄よると危険の意）し、機首に反射よけの黒塗装をした状態。

■零式練習用戦闘機　筑波海軍航空隊
昭和 19 年春～



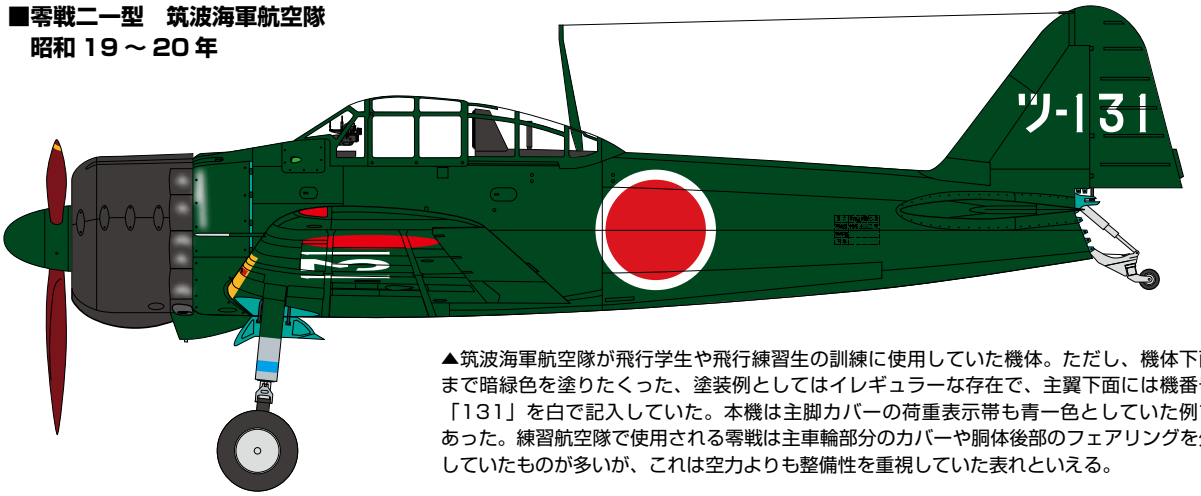
▲こちらも筑波海軍航空隊が使用していた零式練習用戦闘機で、垂直尾翼の機番号の上下に白帯を1本ずつ巻いたもの。練戦などの複座機は飛行学生や飛行練習生が前席に乗り、後席に教官や教員が搭乗して訓練するが、こうした標識は編隊飛行をする際の基準とするために使われた。なお、零式練戦には日立航空機製と第21航空廠製があり、その生産は中島飛行機で製造されたパーツがそれぞれに送り込まれて、最終組み立てがなされる形であった。

■零式練習用戦闘機　筑波海軍航空隊
昭和 19 年春～



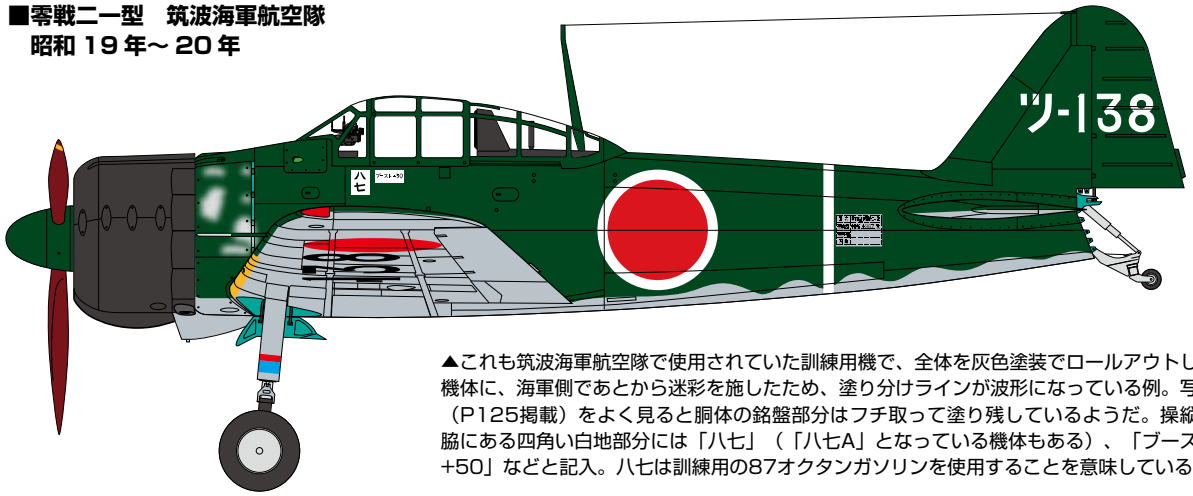
▲筑波海軍航空隊が使用していた零式練習用戦闘機で、少し時間が経って上面に暗緑色迷彩を施されたもの。こうしてあとから上面迷彩をした機体は、胴体の塗り分けが波形になっているものが多い。本機については垂直尾翼の機番号から上を塗り残しており、垂直安定板の上部に「2」と記入しているのも興味深い。零式練戦は胴体後部のフェアリングを外し、図のように主翼下に搭載した曳的（射撃用の吹き流し）を曳かせることができた。

■零戦二一型　筑波海軍航空隊
昭和19～20年



▲筑波海軍航空隊が飛行学生や飛行練習生の訓練に使用していた機体。ただし、機体下面まで暗緑色を塗りたくった、塗装例としてはイレギュラーな存在で、主翼下面には機番号「131」を白で記入していた。本機は主脚カバーの荷重表示帯も青一色としていた例であった。練習航空隊で使用される零戦は主車輪部分のカバーや胴体後部のフェアリングを外していたものが多いが、これは空力よりも整備性を重視していた表れといえる。

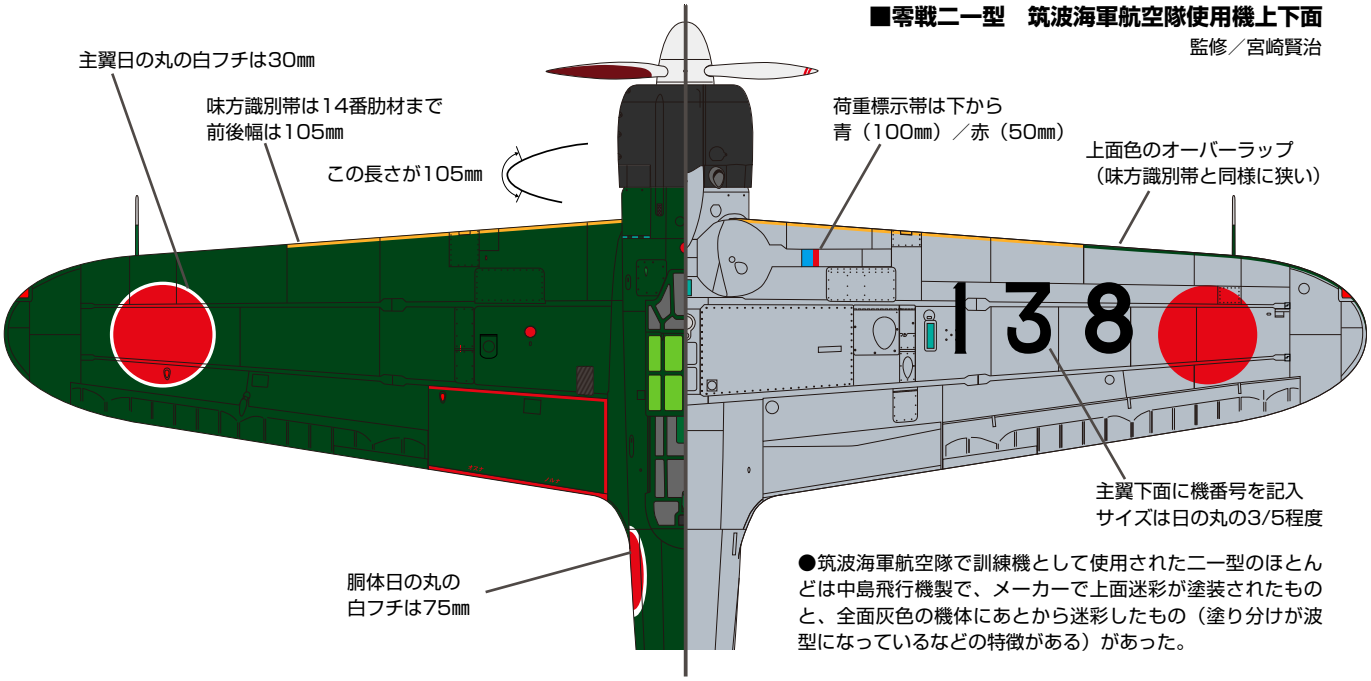
■零戦二一型　筑波海軍航空隊
昭和19年～20年



▲これも筑波海軍航空隊で使用されていた訓練用機で、全体を灰色塗装でロールアウトした機体に、海軍側であとから迷彩を施したため、塗り分けラインが波形になっている例。写真（P125掲載）をよく見ると胴体の銘盤部分はフチ取って塗り残しているようだ。操縦席脇にある四角い白地部分には「八七」（「八七A」となっている機体もある）、「ブースト+50」などと記入。八七は訓練用の87オクタンガソリンを使用することを意味している。

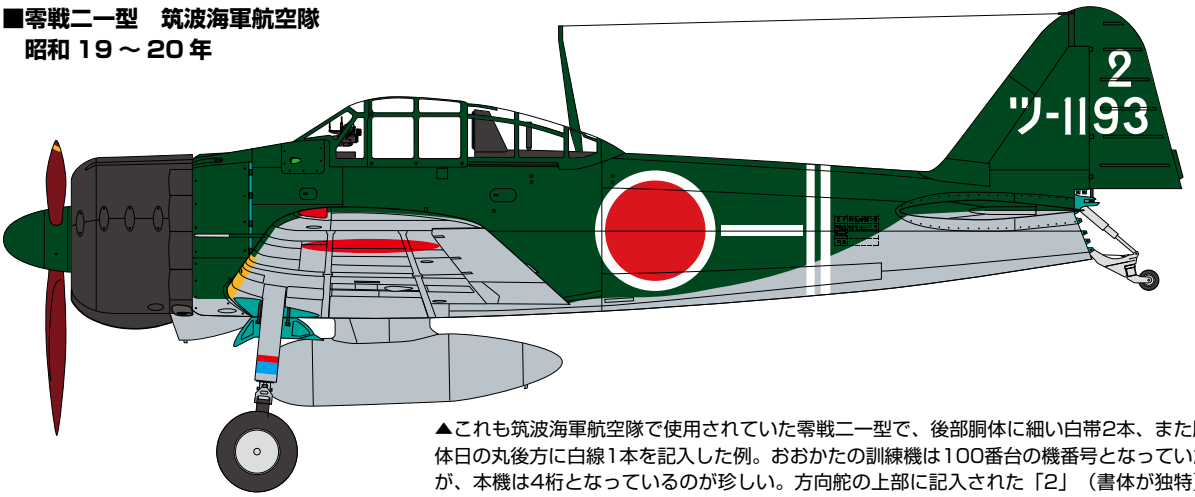
■零戦二一型　筑波海軍航空隊使用機上下面

監修／宮崎賢治



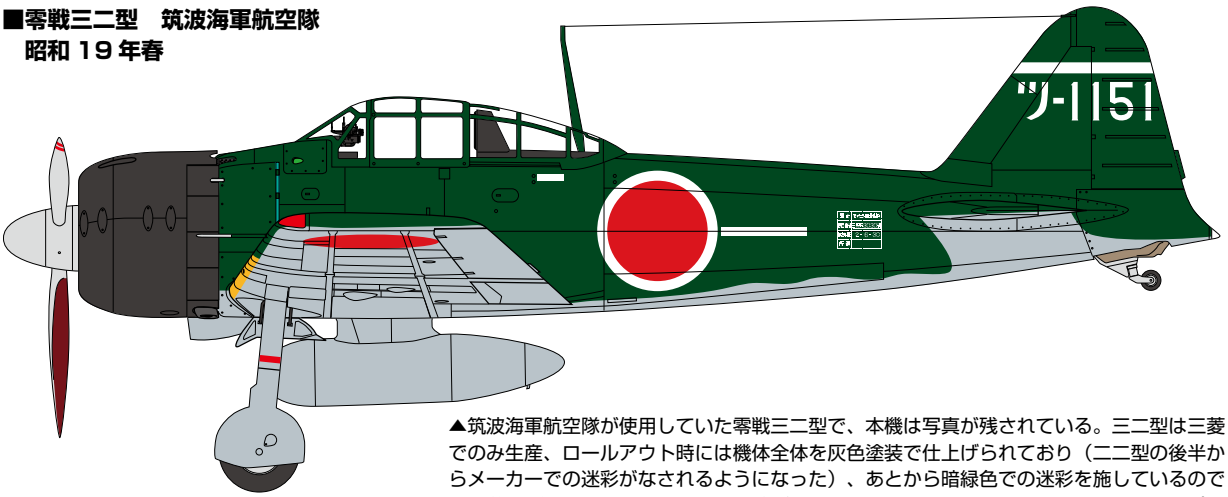
●筑波海軍航空隊で訓練機として使用された二一型のほとんどは中島飛行機製で、メーカーで上面迷彩が塗装されたものと、全面灰色の機体にあとから迷彩したもの（塗り分けが波型になっているなどの特徴がある）があった。

■零戦二一型　筑波海軍航空隊
昭和 19 ～ 20 年



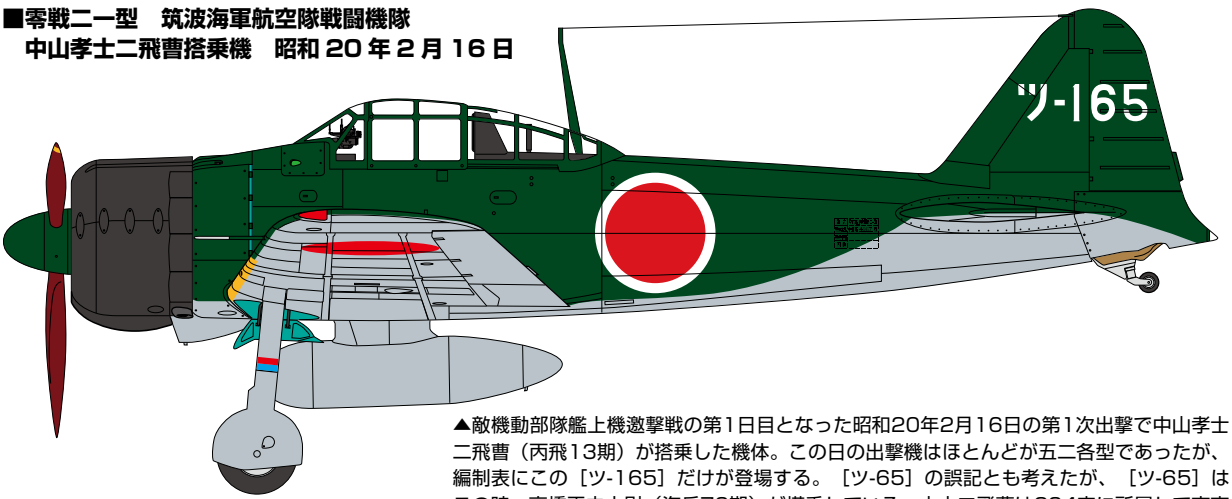
▲これも筑波海軍航空隊で使用されていた零戦二一型で、後部胴体に細い白帯2本、また胴体日の丸後方に白線1本を記入した例。おおかたの訓練機は100番台の機番号となっていたが、本機は4桁となっているのが珍しい。方向舵の上部に記入された「2」（書体が独特）は隊内の区分記号と思われるが詳細は不詳。主脚カバーの内側を青竹色（淡青色）で塗装するのは中島製零戦の特徴だった。

■零戦三二型　筑波海軍航空隊
昭和 19 年春



▲筑波海軍航空隊が使用していた零戦三二型で、本機は写真が残されている。三二型は三菱でのみ生産、ロールアウト時には機体全体を灰色塗装で仕上げられており（二二型の後半からメーカーでの迷彩がなされるようになった）、あとから暗緑色での迷彩を施しているので塗り分けが不規則になっている。飛行学生や練習生たちの訓練に使用されるのはもっぱら二一型で、三二型は教官、教員たちのみ、搭乗が許された。

■零戦二一型　筑波海軍航空隊戦闘機隊
中山孝士二飛曹搭乗機　昭和 20 年 2 月 16 日



▲敵機動部隊艦上機邀撃戦の第1日目となった昭和20年2月16日の第1次出撃で中山孝士二飛曹（丙飛13期）が搭乗した機体。この日の出撃機はほとんどが五二各型であったが、編制表にこの［ツ-165］だけが登場する。［ツ-65］の誤記とも考えたが、［ツ-65］はこの時、高橋正夫大尉（海兵70期）が搭乗している。中山二飛曹は204空に所属して南東方面で戦い、5機以上の単独撃墜の経験があったが、この日、ついに命運が尽きた。

目次

筑波海軍航空隊所属機の塗装とマーキング …… 2
はじめに …… 18

◆プロローグ　筑波海軍航空隊とは？ …… 20
本題に入る前に　その１　海軍搭乗員の養成課程と練習航空隊 …… 28
本題に入る前に　その２　零式艦上戦闘機の型式変遷について …… 30
筑波海軍航空隊の訓練使用機　零式艦上戦闘機二一型＆零式練習用戦闘機 …… 32
筑波海軍航空隊の実戦使用機①　零式艦上戦闘機五二型＆五二甲型 …… 34
筑波海軍航空隊の実戦使用機②　零式艦上戦闘機五二丙型 …… 36
筑波海軍航空隊の実戦使用機③　局地戦闘機　『紫電』一一甲型 …… 38
練習航空隊の改編 …… 40

◆第１章　B -29邀撃戦 …… 41
筑波海軍航空隊が最初に対峙した敵、『B -29』 …… 53

◆第２章　敵機動部隊艦上機との激戦 …… 85
関東上空を暴れまわった強敵、『F6F』 …… 99
筑波海軍航空隊戦闘機隊　邀撃戦参加零戦、機番号と型式の検証 …… 126

◆第３章　沖縄航空作戦 …… 127
禍々しい見た目よりも御しやすい？　『F4U』 …… 139
筑波海軍航空隊戦闘機隊関係戦没者 …… 173

◆あとがき …… 175

■掲載写真のうち、特記のないものは基本的に筑波海軍航空隊記念館の提供によるものです。
■特記なき本文中の地図、線図は著者作成によるものです。

筑波海軍航空隊とは？

筑波海軍航空隊は、昭和９（１９３４）年８月15日に設置された、霞ヶ浦海軍航空隊友部分遣隊にその源流を求めることができる、練習航空隊である。

その所在は、茨城県西茨城郡宍戸町（現在の笠間市）という、霞ヶ浦からもさらに北西に奥深い陸地である。

海軍の航空隊というと、横須賀や木更津のように海沿いに建設されるものを想像しがちだが、航空母艦に搭載するような車輪式の飛行機を運用するためには、陸上飛行場で飛行機乗り（日本海軍では操縦員もその他の乗員も「搭乗員」と称した）を養成する必要があり、それは決して海に面した飛行場である必要はない。

この地に海軍の航空隊が設置されたのは、大正時代に開設された国立友部種羊場（世界恐慌により、わずか数年で閉場してしまい、その一部は茨城県畜産場として活用された）の跡地であり、すでにこれを昭和３年頃から所澤陸軍飛行学校が離着陸の演習場として使用し、海軍も昭和６年頃から同じような目的で使用していたことに起因する。江戸時代の幕府天領や、明治時代の国有地に目をつけるのは、先祖伝来の地ではないので、たとえ民間人に売却されていたとしても立ち退きに応じやすいだろうという考えで、霞ヶ浦海軍航空隊の用地取得の際にも考慮された条件だった。

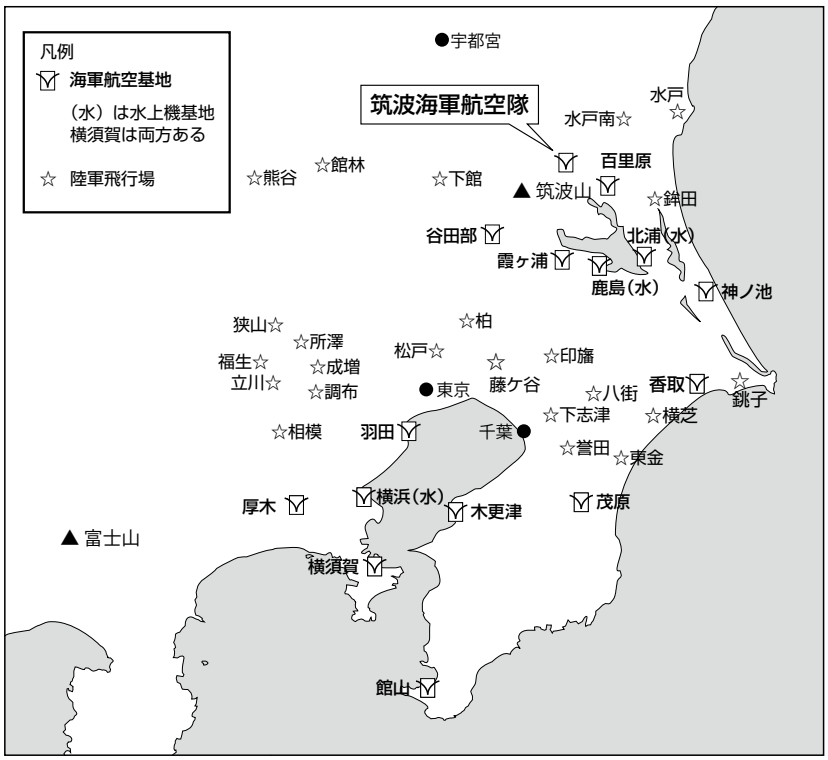
海軍航空隊の分遣隊を置くための本格的な工事は、昭和７年からはじまり、冒頭の年月日で開設をみたわけだ。

霞ヶ浦海軍航空隊友部分遣隊の主な役割は、飛行学生（海軍兵学校出身の士官）や下士官（予科練習生や操縦練習生など）たちの航空適性検査を行なうこと、そして晴れて搭乗員候補者となった者たちに三式初等練習機や九三式中間練習機の操縦訓練を施すことであった。この練習機教程を修業した者たちは、ここを巣立ち、ついで実用機による延長教育（のちの実用機教程）の航空隊に入隊して再び訓練に明け暮れるのである。

その後、昭和13年12月15日に、霞ヶ浦海軍航空隊友部分遣隊は筑波海軍航空隊に昇格して独立した組織となり、第11聯合航空隊に編入。同日付けで、筑波海軍航空隊百里原分遣隊（茨城県東茨城郡橘村・白河村。現在、航空自衛隊百里基地と茨城空港があるところ。昭和14年12月１日に百里原海軍航空隊として独立）が設置される。

やがて昭和16年12月８日、太平洋戦争開戦。

その後も筑波海軍航空隊の任務は練習航空隊としての搭乗員教育が主で



■ 関東地区の陸海軍主要航空基地

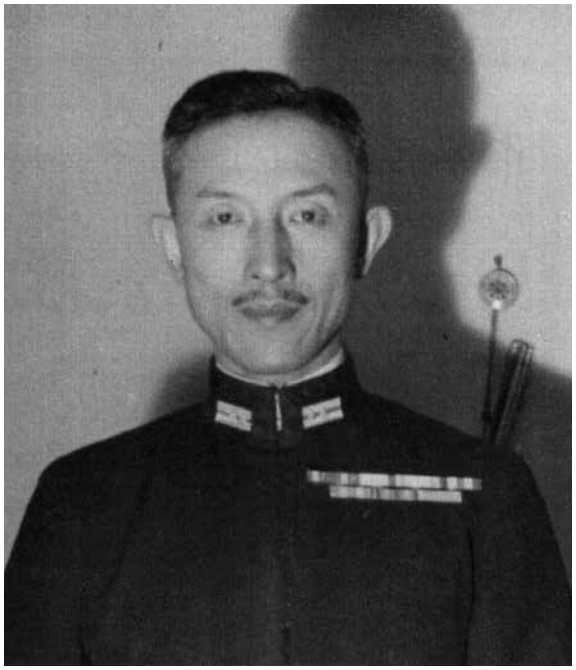
◀筑波海軍航空隊は、海軍と名がつくとはいえ、海からほど遠い陸地に作られた航空基地であった。日本海軍における陸上飛行場は、航空母艦で発着艦する車輪式の飛行機を操縦する訓練をするためのもので、海や湖は必要がないからだ。筑波海軍航空隊が建設されたこの地はもともと大正時代に国策で設置された種羊場の跡地で、まず陸軍が発着訓練場として使用、追って海軍も使いはじめたという曰く付き。昭和７年に恒常的な航空基地とすべく整備がはじまり、昭和９年に霞ヶ浦海軍航空隊友部分遣隊が開隊して正式なスタートを切る。図は筑波海軍航空隊と、関東を中心とした陸海軍の航空基地の位置を示したもので、だいたい昭和 20 年頃の様子。

あったが、昭和19年3月15日、従来の練習機の飛行機隊を築城（ついき）海軍航空隊に移管し、代わって大分海軍航空隊の飛行機隊を受け入れて、戦闘機操縦の実用機教程を担当することとなる（飛行機隊は4月22日に移動してきた）。これは、大分海軍航空隊を解隊して大分海軍基地とし、同地に多くの実戦航空隊を展開できるようにするための措置であった。

同時に、筑波海軍航空隊の司令は第12聯合航空隊司令官兼大分海軍航空隊司令の藤吉直四郎大佐となったが、3月17日付けで高次貫一大佐に交代、さらに7月22日には海軍戦闘機隊の古豪、中野忠二郎大佐が新たな司令として筑波空に着任する（7月10日付けで、補筑波海軍航空隊司令兼副長と発令されていた）。

昭和18年3月19日に第201海軍航空隊司令と発令されるまでの中野大佐の役職は、大分海軍航空隊の飛行長兼教官であったから、いわばその古巣に栄転してきたかっこうである。

海兵59期の横山保少佐は昭和19年5月10日付けで筑波海軍航空隊附兼教官と発令されていたが、同期生で、筑波海軍航空隊飛行長兼飛行隊長教官を勤めていた相生高秀少佐が、7月6日付けで第601海軍航空隊飛行隊長と発令されて転出すると、横山少佐が筑波海軍航空隊飛行長兼飛行隊長教官に発令される。



▲昭和19年7月に筑波海軍航空隊の司令となった中野忠二郎大佐は戦闘機乗りの古豪。これ以前にはラバウルでも活躍した第201海軍航空隊司令を務めていた。

横山少佐もまた海軍戦闘機隊の古豪であり、昭和15年に零戦が中国大陸で鮮烈なデビューをした際に、横須賀海軍航空隊分隊長、また第12航空隊分隊長として尽力した人物である。

これで戦闘機の練習航空隊としての屋台骨もできあがる。

それまでの筑波海軍航空隊は、中間練習機教程を担当する多くの航空隊がそうであったように、点圧しただけの土の上に芝生を敷いた草原の飛行場であった。しかし、実用機である零戦が頻繁に離着陸するようになると滑走路面が荒れるようになり、これはコンクリートの滑走路が必要だぞ、ということで、9月になってその敷設工事が始まる。

そのため、飛行機隊は三澤基地（組織としての三澤海軍航空隊はこの頃にはもうない）へ移動して訓練を行なうこととなったのだが、そんな彼らに対し、11月1日にマリアナを基地とする『B－29』が東京上空に姿を現したとの情報がもたらされる。

関東方面における本土防空戦の到来である。

▲昭和19年7月に筑波海軍航空隊の飛行長となったのが横山保少佐。日華事変以来の戦闘機隊指揮官で、零戦のデビューにも大きな影響を与えた人物だ。

▲本書の舞台となる昭和 19 年末から昭和 20 年初頭における筑波海軍航空隊の本部庁舎で、雲形迷彩がものものしい。屋上に対空監視哨が増設されたのもこの頃のことだ。

コラム：航空基地としての筑波海軍航空隊

練習機教程の操縦教育や、搭乗員を選抜するための航空適性検査などを司る筑波海軍航空隊の飛行場は、霞ヶ浦海軍航空隊友部分遣隊として開隊して以来、芝生敷きの、草原の滑走路となっていた。これは赤とんぼと呼ばれる九三式中間練習機や三式初等練習機などを運用する他の練習航空隊と同様である。

左ページ写真は終戦直後にアメリカ軍が撮影した筑波海軍航空隊の跡地の様子で、四角く囲んだ部分が練習航空隊時代の滑走路で、風向きに応じて離着陸方向を自在に変えることができた（軽くてエンジン馬力がない練習機は、風の影響を受けやすい）。

画面中央付近で色が変わって見える長方形や三角形の部分がコンクリート舗装された滑走路（格納庫前のエプロンは、以前からコンクリート敷であった）。

先述したように零戦が頻繁に離着陸するようになった際に芝生がめくれて路面が荒れてしまったため、中野司令が中央に掛け合うと、「材料は確保するが職工は手配できないので、やるならそちらで独自に舗装するように」とのつれない答え。隊内を調査したところ、土木経験者がいて、なんとか着工に漕ぎ着けたものだった。

左側の1本と、南北方向に走る1本が主要滑走路で、零戦などの実用機であれば、多少の横風は〝当て舵（フットバーを踏んで方向舵を操作し、滑走路と並行に滑走できるようにするテクニック）〟により離着陸に支障はなかった。

また、画面をよく観察すると飛行場の周囲に敷設された誘導路や、その左右に構築されたコの字状（C字状のものも）の掩体も見てとれる。

格納庫があるため、本部庁舎から直接飛行場が見渡せないのは他所には見られない特徴のひとつである（たいがいの航空隊は本部庁舎から滑走路全体が見渡せた）。

なお、海軍の飛行場には航空隊が設置されるものと、航空隊を置かずに、訓練や実戦だけに使用されるものとの2種類があった。

筑波海軍航空隊は前者にあたるものであった。 ■

◆第1章　B-29邀撃戦

11月5日の初戦

昭和19年11月1日の〝帝都上空にB-29出現！〟の報を受け、三澤海軍航空基地にいた筑波海軍航空隊飛行機隊は可動全力で霞ヶ浦海軍航空隊へ移動。保有する零戦は訓練機で機銃は搭載されていなかったので、霞ヶ浦空へ隣接する第1航空廠の協力を得て、急遽武装を整えた。

やがて迎えた11月5日、零戦の整備完備機32機をもって近間幸治大尉を指揮官として編成された筑波海軍航空隊の兵力は教官、教員を含めた24機。これを8機1個中隊として3つに分け、0800～1400にかけて8機ずつの即時待機を取らせ、その他も10分待機（出動下令後、10分で出撃可能な状態を保つこと）となす。また、それ以外の時間、つまり日出30分前から、また日没後30分迄は、全機15分待機としていた。1個小隊は4機編成で、1、3番機、2、4番機がそれぞれペアで最後まで行動を共にする。

その編制は別表の通りであった。

指揮官の近間幸治大尉は昭和16年11月15日に海軍兵学校を卒業、海軍少尉候補生となった海兵70期生。太平洋戦争開戦を控えた時期に卒業した海兵70期生は遠洋航海も艦務実習もないままに艦隊に配属されており、近間候補生は戦艦『扶桑』乗組を命じられ、12月1日には改めて戦艦『大和』乗組を命じられたが、昭和17年5月20日付けで霞ヶ浦海軍航空隊附を命じられ、第38期飛行学生として中間練習機の操縦訓練を開始する。

▲11月5日の編制表で指揮官となっている近間幸治大尉は海軍兵学校第70期生。第38期飛行学生を卒業して大分海軍航空隊の教官となっていた。写真は海軍兵学校生徒時代（左の人物）。

なお、海軍では少尉候補生、准士官以下は「少尉候補生ヲ命ス」「○○ヲ命ス」と発令され、6月1日付けで海軍少尉に任官すると改めて海軍練習航空隊飛行学生被仰付と発令され直されている。中間練習機教程を卒業、戦闘機専修となった近間少尉は大分海軍航空隊で実用機教程に入ったが（昭和18年6月1日、海軍中尉任官）、昭和18年12月5日付けで佐世保鎮守府附被仰付と発令されたのち、昭和19年2月28日付けで補大分海軍航空隊附と発令され、後進の育成に携わることとなった。

そして、昭和19年3月に大分海軍航空隊の飛行機隊が筑波海軍航空隊に編入された際に近間中尉も異動し、5月1日付けで海軍大尉に任官、5月15日付けで補筑波海軍航空隊分隊長兼教官と発令されていた。

第2小隊1番機の田野功中尉、第3小隊1番機の木原俊秀中尉、第4小隊1番機の伊澤勇一中尉、第5小隊1番機の清水眞中尉はいずれも海軍兵学校第71期生で、第6小隊1番機の大谷徹夫中尉はそのコレスとなる海軍機関学校第52期生であった。

太平洋戦争開戦後、1年あまりが経とうとしていた昭和17年11月14日に海軍兵学校、海軍機関学校を卒業した彼らもまた、遠洋航海を体験できるような状況にはなかったが、それでもまだ日本海軍には余裕があり、当時、内海西部にあった戦艦群に便乗しての艦務実習が実施されている。田野候補生は戦艦『扶桑』乗組を命じられ、昭和18年1月15日の「鈴谷乗組ヲ命ス」との発令を経て、6月1日付けで海軍少尉に任官、同時に海軍練習航空隊飛行学生被仰付と発令され、第40期飛行学生となる。

これと同じく、海軍兵学校卒業時に木原候補生は『扶桑』乗組を命じられ、ついで昭和18年1月15日に「神通乗組ヲ命ス」と、伊澤候補生は『伊勢』乗組を命じられ、昭和18年1月15日に「第252海軍航空隊附ヲ命ス」と、清水候補生は『日向』乗組を命じられ、昭和18年1月15日に「高雄乗組ヲ命ス」と、大谷候補生は昭和18年1月15日に「翔鶴乗組ヲ命ス」と、それぞれ発令されて初任配置を経験し、6月1日付けで海軍少尉に任官すると同時に「海軍練習航空隊飛行学生被仰付」と発令、第40期飛行学生となっている。

中練操縦教程を終えた彼らは大分海軍航空隊での戦闘機操縦の実用機教程に進み、昭和19年3月15日付けで海軍中尉に任官。先述したように、その教程中に筑波海軍航空隊へ飛行機隊が編入されたためここで実用機教程の修業式を迎え、6月30日に「補筑波海軍航空隊附兼教官」と発令、後進

■筑波海軍航空隊戦闘機隊
昭和19年11月5日邀撃戦の編制

中隊	小隊	機番号	氏名	階　級	期別	備考
第1中隊	第1小隊	1	近間　幸治	大　尉	海兵70	筑波海軍航空隊分隊長
		2	吉田　克平	中　尉	海兵72	
		3	普川　秀夫	飛曹長	操練33	日華事変以来のベテラン。千歳空、3空などで活躍
		4	廣　留四郎	上飛曹	丙飛12	局地戦闘機『紫電』を乗りこなす中堅下士官
	第2小隊	1	田野　　功	中　尉	海兵71	
		2	福島　俊一	中　尉	海兵72	
		3	兵藤　紀三	上飛曹	丙飛6	
		4	守屋　金二	一飛曹	丙飛11	ラバウルでの戦地経験のある下士官
第2中隊	第3小隊	1	木原　俊秀	中　尉	海兵71	
		2	小畑　高信	飛曹長	操練22	日華事変以来のベテラン戦闘機乗り
		3	吉田　勝義	上飛曹	甲飛6	3空、202空で戦地経験あり
		4	古内　秀二	上飛曹	甲飛6	水上戦闘機から転科した中堅下士官
	第4小隊	1	伊澤　勇一	中　尉	海兵71	
		2	大森　　茂	中　尉	海兵72	
		3	米山　六彌	上飛曹	丙飛6	ラバウルでの戦地経験のある下士官
		4	豊原　清志	一飛曹	丙特11	ラバウルでの戦地経験のある下士官
第3中隊	第5小隊	1	清水　　眞	中　尉	海兵71	
		2	神　　正也	中　尉	海兵72	
		3	日高　初男	少　尉	操練24	日華事変以来のベテラン戦闘機乗り
		4	大塚　　明	上飛曹	甲飛10	
	第6小隊	1	大谷　徹夫	中　尉	海機52	機関学校出身の士官搭乗員
		2	新庄　　浩	中　尉	海兵72	
		3	秋山　武男	中　尉	海兵72	
		4	駒場　三郎	一飛曹	丙飛13	

●昭和19年11月、「B-29帝都上空に現る！」の報により、筑波海軍航空隊は訓練を行なっていた三澤基地から霞ヶ浦航空隊へ舞い戻った（筑波基地は滑走路の舗装工事中）。上の編制表は教官、教員たちにより急遽組まれたもので、実戦経験のない士官たちを、日華事変以来の老練な戦闘機乗りである特務士官、准士官、そして太平洋戦争開戦後の戦地経験のある下士官たちでサポートするような陣容となっていた。

の教育にあたることとなった。

第1小隊2番機の吉田克平中尉、第2小隊2番機の福島俊一中尉、第4小隊2番機の大森茂中尉、第5小隊2番機の神正也中尉、第6小隊2番機の新庄浩中尉、第6小隊3番機の秋山武男中尉はいずれも海兵72期生だ。

昭和18年9月15日に海軍兵学校を卒業した彼らは、海兵71期生の場合とは異なり、内地にいる艦艇での艦務実習のような経験もなく、艦隊組はすぐ作戦行動中の水上艦艇乗組に発令され、航空適性のある者（兵学校在学中に適性検査が行なわれていた）は「海軍練習航空隊飛行学生ヲ命ス」と発令、第41期飛行学生となって霞ヶ浦海軍航空隊で中間練習機の操縦教程についた（昭和19年3月15日付けで海軍少尉に任官すると改めて「海軍練習航空隊飛行学生被仰付」と発令）。筑波海軍航空隊の戦闘機教程を終え、「補筑波海軍航空隊附兼教官」と発令されたものだった（海兵72期生は9月15日付けで海軍中尉に任官）。

第5小隊3番機の日高初男少尉は特務士官である。特務士官とは、志願、あるいは徴兵で、一兵卒として海兵団に入団し、下士官を経て准士官（海軍兵曹長。陸軍でいう准尉）、士官へと進級した、叩き上げの存在だ。

日高少尉の場合は佐世保海兵団に入団したのち、部内選抜の飛行機搭乗員養成課程の第24期操縦練習生となり、戦闘機操縦の延長教育（のちの実用機教程）を経て戦闘機乗りになった。昭和10年11月に空母『加賀』乗組となり、昭和12年に支那事変が勃発すると上海沖に出動。11月11日には来襲したノースロップ爆撃機を邀撃、1機を撃墜して初戦果を飾り、昭和13年4月13日の広東攻撃では2機撃墜を報じた。6月に第15航空隊へ転勤すると7月18日の南昌攻撃でも2機を撃墜。

12月に本土へ帰還したあとは霞ヶ浦海軍航空隊、呉海軍航空隊、大村海軍航空隊で教員を勤め、太平洋戦争開戦後の昭和17年10月に海軍飛行兵曹長に任官、第204海軍航空隊附と発令され、ガダルカナル攻防戦たけなわの12月末にブーゲンビル島ブイン基地へ進出した。以後、アメリカ陸海軍の航空部隊を相手に敢闘したが、マラリアにかかって昭和18年9月に本土へ送還され、療養復帰後に筑波海軍航空隊で教官となっていた。

第3小隊2番機の小畑高信飛曹長は昭和7年6月1日に横須賀海兵団へ四等機関兵として入団した人物で、昭和8年6月、三等機関兵で第22期操縦練習生となり、その教程中の11月1日に二等機関兵に進級、同月28日にこれを卒業し、晴れて航空に転科し、二等航空兵となった（操縦練習生は卒業するまではもとの兵科のままの扱いで、途中でどんどん振り落とされ

◀筑波海軍航空隊の教官たちが集まった1葉で、後列左から右へ斉藤敏郎中尉（海兵72期）、秋山武男中尉（海兵72期）、宮島尚義大尉（海兵66期・飛行隊長）、伊藤叡中尉（海兵72期）、北原正一少佐（海兵62期・通信長）、福島俊一中尉（海兵72期）、小林幸三中尉（海兵72期）で、右端で腰をかがめるのは木原俊秀大尉（海兵71期）、真ん中でしゃがむのは新庄浩中尉（海兵72期）。東日本における本土防空戦がはじまっていた、昭和20年1月1日の観兵式の直後に、第42期飛行学生だった三宅孝少尉（海兵73期）が撮影したもの。

て原隊へ返されてしまう）。

昭和９年11月１日に一等航空兵、昭和11年11月１日に三等航空兵曹になり、昭和12年３月27日に『鳳翔』乗組となると、支那事変の勃発により８月12日から10月19日まで中南支方面へ出動した。昭和13年４月からは空母『蒼龍』に乗り組んで再び中南支方面へ出動。５月１日に二等航空兵曹となり、11月29日に霞ヶ浦海軍航空隊に転勤、教員を勤める。昭和14年11月１日に一等航空兵曹となり、昭和15年４月から第14航空隊に勤務、昭和16年１月から佐世保海軍航空隊、昭和17年４月からは徳島海軍航空隊で教員を勤め、同年11月１日に階級呼称の変更により上等飛行兵曹となっている。

そして昭和18年１月21日に第２５３海軍航空隊へ転勤。現存する「２５３空行動調書」を見ると、２月５日のガ島輸送上空警戒から小畑上飛曹の名が見られる。この頃はちょうどガダルカナル島撤退作戦が実施されていた時期だったが、その後はラバウルやカビエン、ブインなどからソロモン、ニューギニア両面の航空戦に小隊長として参加。４月１日には飯塚雅夫大尉を指揮官としてブカを出撃する２５３空の26機に、下士官ながら第２中隊長として９機編隊を率いて参加し、『Ｐ-38』『Ｆ４Ｕ』『Ｆ４Ｆ』など合わせて80機と交戦、全体で撃墜28機（うち不確実５機）を報じる戦いに貢献した。

▲日高初男少尉は兵隊として海軍に入り、下士官、准士官としての勤務を経て士官となった特務士官。日華事変以来の実戦経験があり、11機の単独撃墜記録を持っていた。写真は筑波空教官時代

昭和18年８月１日に海軍飛行兵曹長に任官すると同時に予備役となり、翌２日付けで充員召集。これは戦前から太平洋戦争中頃までに見られた、特務士官（少尉以上）には任官させないための、人事上の措置だ。

９月４日のＱＫＡ付近敵船団攻撃艦爆隊直掩では、高沢健吉中尉の指揮する零戦14機に４機編隊の小隊長として加わり、ラバウルを発進。船団付近に来襲した40機の『Ｐ-38』と交戦し、７機を撃墜（うち１機不確実）、味方の被害は被弾により１機が不時着水という戦闘を展開している。

なお、９月１日付けで第２５１海軍航空隊が夜間戦闘機だけの部隊に改編され、その搭乗員の一部が小畑飛曹長のいた第２５３海軍航空隊に編入されたため、高名な西澤廣義上飛曹（乙飛７期）や、のちに第３４３海軍航空隊の紫電改部隊で有名を馳せる鴛淵孝中尉（海兵68期）、林喜重中尉（海兵69期）らとともに戦うこととなった。しかし、それも短い間のことで、10月５日にトベラ基地を発進して第７０２海軍航空隊哨戒機直掩の指揮をとったのを最後に、10月13日付けで大分海軍航空隊教官と発令され、内地に帰還。その後の改編により筑波海軍航空隊にやってきたわけだ。

なお、２５３空は戦果を部隊単位で集計して記録しているので、残念ながら小畑飛曹長の個人戦果はつまびらかではないが、その老練な技倆はのちに抜群な戦果となって発揮されることとなる。

第１小隊３番機に名の見える普川秀夫飛曹長も操練出身の大ベテラン。

▲小畑高信飛曹長も日高少尉に引けを取らない大ベテラン。機関兵として勤務ののち操縦練習生となり、空母『鳳翔』乗組や第14航空隊に所属して大陸での航空戦を体験。太平洋戦争開戦後も253空に所属して南東方面で戦った。

昭和9年12月1日に横須賀海兵団に航空兵として入団。この航空兵は飛行機搭乗員を指すものではなく、航空に携わる下っ端と言う位置づけで、年を経て搭乗員か整備員に進んでいくもの。普川航空兵は徴兵ながらも飛行機搭乗員を志願し、昭和11年2月に第33期操縦練習生となり、9月にこれを卒業、延長教育（実用機教程）に進み、日華事変が勃発した昭和12年7月7日の時点では一等航空兵として館山海軍航空隊に勤務していた。

同年10月18日に佐伯海軍航空隊へ転勤すると、昭和13年2月2日には第13航空隊に転属、大陸の戦いに馳せ参ずるが、13空が陸攻隊に改編された3月29日に第12航空隊へ編入される。6月26日には南昌上空で初空戦を体験し、『SB-2』2機の撃墜（うち1機は不確実）を記録。

12月23日に霞ヶ浦海軍航空隊に転勤したときには三等航空兵曹になっており（12月1日任官）、昭和14年12月1日に谷田部海軍航空隊へ転勤。昭和15年5月1日に二等航空兵曹となり、10月31日には千歳海軍航空隊へ転勤した。その配置で太平洋戦争の開戦を迎えた普川一飛曹（昭和16年10月1日進級）は昭和17年2月1日の敵機動部隊ルオット空襲を九六式艦上戦闘機で邀撃し、1機を撃墜、別の1機を共同撃墜している。

4月6日には再び練習航空隊の徳島海軍航空隊へ転勤したが、今度は実用機教程の教員で、昭和18年6月には第202海軍航空隊へ転勤。同月28日のラウテン基地発進のポートダーウィン攻撃陸攻直掩では米山六彌二飛曹（後述）を3番機として第1中隊第2小隊長として参加している。その後、ブロックスクリーク攻撃隊直掩などに参加。11月1日付けで飛行兵曹長に任官すると、昭和19年2月20日付けで第381海軍航空隊附と発令。さらに4月1日付けで新編され、381空の所属となった戦闘第311飛行隊附となるが、戦闘311の所属が第153海軍航空隊に変更されて間もない5月10日に、筑波海軍航空隊附と発令されたのだった。

第3小隊3番機の吉田勝義上飛曹は甲種飛行予科練習生第6期の出身で、予科練卒業後の飛行練習生第21期の中練教程を筑波海軍航空隊で終えている。昭和17年7月に戦闘機操縦の実用機教程を終了したのち、第3航空隊に配属。3空は11月1日に第202海軍航空隊と改称されたが、昭和18年1月30日にクーパン上空哨戒で初出撃を果たして以降、ポートダーウィン攻撃など南西方面の航空戦に参加。昭和19年3月に202空飛行機隊が特設飛行隊の戦闘第301飛行隊となってのちも引き続きここにあり、トラック島での邀撃戦や西部ニューギニアの航空戦に参加してのち内地へ帰還し、筑波海軍航空隊の教員として勤めていたものである。

第4小隊3番機として名が見える米山六彌上飛曹は丙種飛行予科練第6期出身だが、やはり第202海軍航空隊や戦闘第301飛行隊に所属して

▲普川秀夫飛曹長は第13航空隊や第12航空隊に所属して中国大陸で戦った老練な戦闘機乗り。太平洋戦争開戦後も千歳海軍航空隊や第202海軍航空隊で、近代空戦を戦った経験があった。

▲甲飛6期出身の吉田勝義上飛曹は、いわゆる戦中派の戦闘機乗り。第3航空隊、第202海軍航空隊に所属して南西方面で戦い、普川飛曹長らとともに戦った経験があり、単独撃墜も果たしていた。

いたことがあり、普川飛曹長や吉田上飛曹とはともに戦った間柄だった（時には同じ小隊で飛んでいる）。

こうした一方、兵力となる零戦は準備された機銃弾の記録、「二〇粍（ミリ）一号銃用弾薬６３３９発」という記述から訓練用の二一型が多かったとみられ、同様に準備された「二〇粍二号銃用弾薬７２０発」から、可能性のひとつとして五二甲型が3機（ベルト給弾の二〇粍二号銃四型は片側１２０発×2挺＝２４０発で1機分と換算）と考えると合点がいく。ただし、7・7粍機銃弾に関しては10万８４００発とあり、機銃弾の数の方が明らかに多く用意されていた）。

また、準備された燃料は「空九一揮」（91オクタンガソリン）が10万４８００ℓ（リットル）、「空八七揮」（87オクタンガソリン）が2万７０００ℓとなっていた。一般的に「空九一揮」は実戦用、「空八七揮」は訓練用の燃料を意味する。

さて、この11月5日１００６、筑波海軍航空隊の上部組織である第11聯合航空隊から

「一、敵四発大集団、八丈島上空
二、戦闘機隊水戦機隊即時待機別法
三、敵四発、館山、城ヶ島、大磯各一機、高度六〇〇〇米」

と、つづいて１００８に同じく第11聯合航空隊から、

「一、敵館山、大集団北上中
二、戦闘機隊即時待機トナセ」

と、さらに１０２５には第11聯合航空隊司令官から第11聯合航空隊各隊に向け、

「１０１０、第一警戒配備、非常警備、第一配備
１０１１、空襲警報発令」

と報じてきた。

その後、１１００に第11聯合航空隊司令官から、

「戦闘機隊発進、配備ニツケ、１０５５」

と達してくるのを待たず、１０５０、筑波海軍航空隊戦闘機隊の23機の零戦（うち3機は主翼に3番3号爆弾を搭載）は霞ヶ浦基地を発進。房総半島から神ノ池、水戸、鉾田方面の上空を、高度７０００～８０００ｍで哨戒して敵を見ず、１２２０までに全機が帰着した。

この頃はまだ『B-29』を改造した偵察機『F-13』による偵察来襲が主であり、その行動も単機が基本なので、先述した「一、敵四発大集団、八丈島上空」や「一、敵館山、大集団北上中」は何かの間違いと思われる。

▶昭和19年夏以降、零戦五二型は主翼の20粍機銃をベルト給弾式にした五二甲型の生産へ移行した。写真は筑波海軍航空隊の五二甲型で、主翼の前縁に四角いフェアリングがあるのが特徴（20粍機銃は外されている）

いずれにせよ、連合訓練の機会が少ない練習航空隊の教官、教員たちが翼を並べて飛行できたことはいい経験になったと思われる。

紫電隊も戦列へ

その後しばらく、筑波海軍航空隊戦闘機隊による邀撃の機会はなかったが、いよいよ11月24日、マリアナを基地とする『B-29』による本土空襲が開始される。

この日、零戦27機、『紫電』7機を兵装完備させて待機していた筑波海軍航空隊は、1236に俣野博中尉を指揮官とする5機の『紫電』を霞ヶ浦基地から発進させた。

搭乗員の顔ぶれは第1小隊1番機：俣野博中尉、2番機：野間清爾上飛曹、3番機：守屋金二上飛曹、第2小隊1番機：岸雪雄中尉、2番機：廣留四郎上飛曹というものであった。このうち、野間上飛曹は第251海軍航空隊で、守屋上飛曹は第204海軍航空隊で、ともにソロモン諸島の戦いに参加した経験のある、いわゆる戦地帰りである。

この5機の行動について、どれが誰の機体の行動であるかの記述が戦闘詳報にはないのだが、その動向は以下の通りであった。

まず離陸後、途中で1機が引き返し、残る4機のうち2機が取手～手賀沼～霞ヶ浦上空を高度6000～7000mで哨戒していると、1330頃に霞ヶ浦上空高度8000mで北上中の『B-29』編隊の飛行機雲を発見、これを追躡したが、鹿島灘洋上で雲中に見失ったため1405に帰着。

別の1機は離陸後に味方編隊を見失ったため、単機で船橋～千葉～香取～霞ヶ浦上空を高度7000mで哨戒していたところ、1330に霞ヶ浦上空、高度8000mを北上中の敵3機を発見、日立の東方約20浬でこれに追いつき、後下方から一撃したものの手応えは得られず、1410に帰着したという。

なお、残る1機の行動については戦闘詳報に記述がない。

帰着した各機は燃料を補給。やがて、1400に1機が第2次邀撃に発進、銚子南方付近、高度8000mに敵らしき飛行機雲が110度方向に走るのを発見したため、洋上を約20浬追躡したが攻撃の機会を得なかった。1410に発進した別の1機は船橋～神ノ池～筑波上空を高度7500mで哨戒し、敵を見ずに1440に帰着した。

この日は神ノ池海軍航空隊の『雷電』4機も霞ヶ浦基地に待機しており、1237に3機が、1243にもう1機が発進し、手賀沼～船橋付近を高度6000～7000mで哨戒して敵を見ず、1340に帰着している。

この日、中島飛行機武蔵製作所（現在の武蔵野市にあった）を爆撃目標としてマリアナ諸島の各基地を出撃した『B-29』は111機といわれ、途中で引き返した機を除いた88機が日本本土に到達。

筑波空紫電隊が邀撃したのは関東平野を東へ飛び抜けて鹿島灘へと離脱する一群だった。

つづいて筑波空紫電隊が出撃したのは11月26日。この日の完備機は零戦3機と『紫電』6機で、搭乗割は11月24日と同様であった。1322に『紫電』4機が、少し遅れて1400にもう1機が発進。3機は高度7500m、2機は高度9000mをもって霞ヶ浦海軍航空隊上空を哨戒して敵を見ず、1508に帰着。さらに1410に他の1機が発進して霞ヶ浦海軍航空隊～神ノ池～船橋上空を高度7000～7500mで哨戒して敵を見ず、1510に帰着とあるが、搭乗員が搭乗割にある5人で、動向を記述する内訳が間違っているのか、搭乗員が本当は6人いたのかということになるが、戦闘詳報の「搭乗員組数」の26日に欄には5組とあり、どうやら前者の理由のようである。

なお、この日も霞ヶ浦海軍航空隊に来ていた神ノ池海軍航空隊の『雷電』は2機が1317に発進、1機が銚子沖約20浬まで敵機を確認しつつ追躡したが、1355についに見失い、その後は銚子付近を高度8500mで哨戒し、敵を見ずに1416に帰着している。

11月29日の完備機は『紫電』5機とあり、その編制は第1小隊1番機：俣野博中尉、2番機：野間清爾上飛曹、3番機：船越二郎一飛曹、第2小隊1番機：岸雪雄中尉、2番機：廣留四郎上飛曹、3番機：守屋金二上飛曹という陣容になっていて、実際には6機が完備機だったようだ。

この日は1104に『紫電』6機が発進、うち1機は離陸の際に飛行場端に不時着、機体が大破して搭乗員は無事、1機は筒音（原資料ママ。筒温のはず）過昇により1145帰着、他の4機は高度8000～9000mで本隊上空を哨戒して敵を見ず、1230に帰着した。

神ノ池海軍航空隊の『雷電』は1300に発進、1120から高度8500mで霞ヶ浦海軍航空隊上空を哨戒して敵を認めなかったと記載されている。

12月3日には1345に『紫電』5機が発進。この日の編制は第1小隊1番機：俣野博大尉（12月1日に進級）、2番機：守屋金二上飛曹、3番機：豊原清志一飛曹、第2小隊1番機：岸雪雄中尉、2番機：野間清爾上飛曹

■筑波海軍航空隊紫電隊

昭和19年11月24日の編制

小隊	機番	氏名	階　級	期別	記事
第1小隊	1	俣野　博	中　尉	海兵71	1236紫電5機発進(途中1機引返す) 2機、取手手賀沼霞ヶ浦上空高度6000～7000mにて哨戒 1330頃霞ヶ浦上空高度8000mにて北上中の敵B-29編隊を飛行機雲にて発見、追躡せるも鹿島灘洋上雲中に見失い1405帰着 1機、離陸後編隊を見失い単機にて船橋千葉香取霞ヶ浦上空高度6000～7000mにて哨戒中、1330霞空上空高度8000mにて北上中の敵3機を発見、日立の東方20浬にて追いつき、後下方より一撃せるも戦果なし、1410帰着 補給後、第2次1400、1機発進銚子南方附近高度8000mに敵らしき飛行機雲を110度方向に走るを発見、洋上約20浬追躡するもこれを逸せり。1機1410発進、船橋、神ノ池、筑波上空高度7500mにて哨戒敵を見ず、1440帰着
	2	野間　清爾	上飛曹	乙飛12	
	3	守屋金二	上飛曹	丙飛11	
第2小隊	1	岸　雪雄	中尉	海兵72	
	2	廣　留四郎	上飛曹	丙飛12	

※兵装完備機：零戦27機、紫電7機

昭和19年11月26日の編制

小隊	機番	氏名	階級	期別	記事
第1小隊	1	俣野　博	中尉	海兵71	1322紫電4機、続いて1400に1機発進 3機は高度7500m、2機は高度9000mにて霞空上空を哨戒、敵を見ず、1508全機帰着 1410、1機発進、霞空、神ノ池、船橋上空高度7000～7500mにて哨戒、敵を見ず、1510帰着
	2	野間　清爾	上飛曹	乙飛12	
	3	守屋金二	上飛曹	丙飛11	
第2小隊	1	岸　雪雄	中尉	海兵72	
	2	廣　留四郎	上飛曹	丙飛12	

※兵装完備機：零戦3機、紫電6機

昭和19年11月29日の編制

小隊	機番	氏名	階級	期別	記事
第1小隊	1	俣野　博	中尉	海兵71	1104紫電6機発進 うち1機離陸の際飛行場端に不時着、機体大破、搭乗員無事 1機は筒音(ママ)過昇により1145帰着 ほかの4機は高度8000～9000mにて本隊上空を哨戒せるも敵を見ず、1230帰着
	2	野間　清爾	上飛曹	乙飛12	
	3	船越　二郎	上飛曹	乙飛14	
第2小隊	1	岸　雪雄	中尉	海兵72	
	2	廣　留四郎	上飛曹	丙飛12	
	3	守屋金二	上飛曹	丙飛11	

※兵装完備機：紫電5機

となっていた。

霞ヶ浦海軍航空隊上空を3機が高度8000mで、2機が9000～9500mで哨戒して敵を見ず、1500に燃料補給のため帰着。1520に再び発進して、4機が霞ヶ浦海軍航空隊の上空行動9000mで、1機は7000mで哨戒。うち1機は敵編隊が南東に進行中であるのを認めてこれを海上30浬まで追躡したが見失い、その後も引き続き哨戒して敵を見ず、1615に全機が帰着した。

次の出撃は12月6日。1310に発進した3機の『紫電』は1番機：俣野博中尉、2番機：野間清爾上飛曹、3番機：豊原清志一飛曹という編制で、高度7000mで哨戒して敵を見ず、1400までに全機が帰着した。

それからしばらくは出撃がなく、12月27日1230、1番機：大谷徹夫大尉、2番機：岸雪雄中尉、3番機：守屋金二上飛曹、4番機：廣留四郎上飛曹という編制で『紫電』4機が発進。うち1機が佐原上空高度8500mで哨戒中に7機の敵編隊を発見し、1310に攻撃を実施して戦果なし。高度8500mで哨戒していた別の1機は1325に6機の敵編隊を発見して1335に攻撃を開始。2撃を加えたが戦果は得られず、1400に帰着。なお、このいずれかの『紫電』が、増速して敵機を攻撃するため、銚子沖上空において3番3号爆弾を2個投棄した、という記述が目を引く。

他の2機は敵機を発見したものの距離が離れていたため攻撃ができず、1413と1415にそれぞれ帰着した。なお、この頃には筑波空の『紫電』の完備機は9機に増加していた。

この日は谷田部海軍航空隊の『紫電』4機も邀撃に加わり、1230に発進すると1240に東京湾上空で6機の敵編隊を発見、さらに1305に銚子上空で6機の敵編隊を発見、海上80浬まで追撃したものの、戦果を得られなかった。

翌12月28日、筑波空紫電隊は1番機：大谷徹夫大尉、2番機：岩崎巌中尉、3番機：守屋金二上飛曹という陣容で1515に発進。松戸～柏方面上空を高度9000～9500mで哨戒して1700に帰着した。

この日は谷田部海軍航空隊も『紫電』3機、『雷電』1機を1515に発進させ、松戸～柏方面上空を高度9000～9500mで哨戒。『紫電』1機が不時着したほかは、全機が1700までに帰着した。

滑走路のコンクリートが固まったのを待って、12月末に飛行機隊は筑波海軍航空隊に復帰し、昭和20年の元旦を迎える。

ところが、新年早々の1月5日、海兵71期の田野功大尉が殉職する事故

●筑波海軍航空隊のエプロンにならんだ『紫電』一一甲型［ツ-8］［ツ-3］［ツ-7］で、いずれも川西航空機鳴尾製作所製の機体。とかく故障に見舞われ、搭乗員からは敬遠されがちだったと思われる『紫電』だが、筑波空では若手士官や気鋭の下士官たちが巧みに乗りこなし、積極的に防空戦に参加した。（写真／潮書房光人新社）

■筑波海軍航空隊紫電隊

昭和19年12月3日の編制

小隊	機番	氏名	階　級	期別	記事
第1小隊	1	俣野　博	中　尉	海兵71	1345、紫電5機発進、霞空上空、3機は高度8000m、2機は9000mにて哨戒せるも敵を見ず、1500燃料補給のため帰着 1520再び発進、霞空上空、4機は9000m、1機は7000mにて哨戒、うち1機は敵編隊南東に進行中なるを認め、海上30浬迄追躡せるも見失い、その後、引き続き哨戒せるも敵を見ず 1615全機帰着
	2	守屋　金二	上飛曹	丙飛11	
	3	豊原　清志	一飛曹	丙特11	
第2小隊	1	岸　雪雄	中　尉	海兵72	
	2	野間　清爾	上飛曹	乙飛12	

昭和19年12月6日の編制

小隊	機番	氏名	階　級	期別	記事
第1小隊	1	俣野　博	中　尉	海兵71	1310、紫電3機発進、高度7000mにて哨戒せるも敵を見ず 1400迄に全機帰着、異常なし
	2	野間　清爾	上飛曹	乙飛12	
	3	豊原　清志	一飛曹	丙特11	

昭和19年12月27日の編制

小隊	機番	氏名	階　級	期別	記事
第1小隊	1	大谷　徹夫	大　尉	海機52	1230紫電4機発進、佐原上空、1機は高度8000mにて哨戒中、敵7機編隊を発見、1310攻撃を実施せるも戦果なし 1325、1機は高度8500mにて哨戒中、敵6機編隊を発見、1335これを攻撃し2撃せるも戦果なし、1400帰着 ほかの2機は敵機を認めるも距離大にして、それぞれ1413、1415帰着
	2	岸　雪雄	中　尉	海兵72	
	3	守屋　金二	上飛曹	丙飛11	
	4	廣　留四郎	上飛曹	丙飛12	

昭和19年12月28日の編制

小隊	機番	氏名	階級	期別	記事
第1小隊	1	大谷　徹夫	大尉	海機52	1515紫電3機発進、松戸、柏方面上空、高度9000mないし9500mにて邀撃実施 1700帰着、戦果なし
	2	岩崎　巖	中尉	予学13	
	3	守屋金二	上飛曹	丙飛11	

昭和20年1月9日の編制

小隊	機番	氏名	階級	期別	記事
第1小隊	1	大谷　徹夫	大尉	海機52	1410紫電2機、続いて1420紫電3機発進、1425千葉上空哨戒中、帝都上空より東進するB-29、8機編隊を発見、1機はこれを追躡せるも追いつかず、ほかの1機は成田上空高度8000mにて敵と遭遇し、左側方より攻撃せるも戦果なし、1450帰着、ほかの1機は銚子附近上空にて8機中4機と遭遇せるも高度及ばず、1520帰着、残り1機は犬吠埼上空にてB-29、6～7機編隊発見、これを攻撃せるも追いつかず、残り1機は石岡上空にて南下中の敵機を認めるも距離大にして追いつかず、1510全機帰着
	2	岩崎　巖	中尉	予学13	
	3	守屋金二	上飛曹	丙飛11	
第2小隊	1	岸　雪雄	中尉	海兵72	
	2	廣　留四郎	上飛曹	丙飛12	

が起きてしまった。それまで零戦を主用していた田野大尉は、新鋭の『紫電』による操縦訓練中に、事故に見舞われたと伝えられる。

田野大尉の殉職について伝える資料は少ないのだが、この当時、第42期飛行学生の戦闘機操縦専修課程を筑波海軍航空隊で行なっていた、海兵73期の藤田征郎氏（当時少尉）の次のような回想が興味深い。

「昭和二十年の二月、米五十八機動部隊の関東空襲のころ、教官の山下格中尉（七一期）が『紫電』で着陸したさい、ブレーキが咬みついて同機が前方に転倒し、山下中尉は座席から半身を乗り出したかっこうで、重さ約四トンの『紫電』の下敷きになった姿である。

『それ！』と私たち学生は救助のため、待機のトラックに乗って近くまでかけつけたが、そのころになると同機は火災も発生し、おまけに『紫電』に搭載の二十ミリ機銃弾が筒内爆発を起こし、周囲十数メートルの範囲に弾き飛ばされはじめたので、私たちは近寄ることもできず、山下中尉が生きながら炎の中でもがく姿を、何らなすすべもなく、ただぼう然と見守るだけであった。」

文中に出てくる山下格（ただし）中尉は、第2章で述べるように2月16日の敵機動部隊艦上機の関東空襲の際に零戦で出撃して自爆、戦死しており、筑波空におけるこの時期の『紫電』の死亡事故は田野大尉以外には聞かれないので、どうも藤田氏が海兵71期の教官同士を取り違えたものと思われる。

なお、藤田征郎氏の実兄はハワイ作戦以来の戦闘機指揮官である海兵66期の藤田怡與蔵（いよぞう）大尉（5月1日、任海軍少佐）である。藤田大尉はこの当時、『紫電』装備部隊である戦闘第402飛行隊の隊長としてフィリピンにあり、この直後に搭乗員のフィリピン脱出作戦が実施されたことにより内地へ帰り、戦力再建にとりかかる。

筑波空紫電隊の次の出撃は昭和20年1月9日。この日の兵装完備機は『紫電』5機で、第1小隊1番機：大谷徹夫大尉、2番機：岩崎巌中尉、3番機：守屋金二上飛曹、第2小隊1番機：岸雪雄中尉、2番機：廣留四郎上飛曹という編制で、0900～1330の間、3機を15分間待機とする。

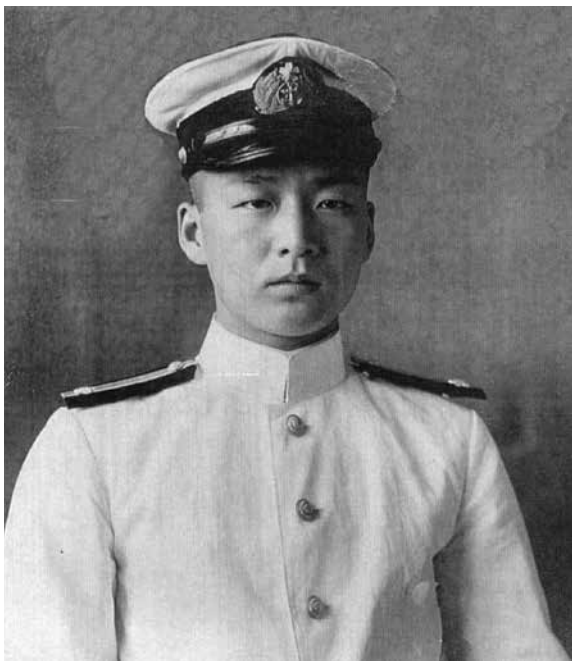
用意された機銃弾は九九式二十粍二号通常弾薬包、同曳跟弾薬包、同曳跟通常弾薬包の3種各320発に、同二号焼夷通常弾薬包640発、計1600発となっており、これを5機で割ると各機320発ずつ、1挺あたり80発ずつとなり、妥当な数字だ。『紫電』一一甲型の九九式二十粍二号銃は100発入りドラム弾倉で、弾詰まりを防止する（バネを疲労させるためともいう）ため、1割ほど弾数を減らして込められるのが慣例だからである。また、各機は2発ずつ三番三号爆弾を搭載した。

この日は1410に『紫電』2機（この時間に待機当番であった第2小隊か？）が、ついで1420に『紫電』3機が発進。千葉上空を哨戒中の1425、帝都上空から東進する『B-29』8機編隊を発見したため、『紫電』1機がこれを追躡したが追いつけず、別の1機は成田上空、高度8000mにおいて敵と遭遇、左側方より攻撃して戦果なく、1450に帰着。他の1機は銚子付近上空で8機中の4機と遭遇したが高度が足らず、1520に帰着。残りのうちの1機は犬吠埼（銚子の東端）上空において6～7機編隊の『B-29』を発見、これを攻撃して追いつかず、さらに別の1機は石岡上空で南下中の敵機を認めるも距離が遠く、追いつけなかった。やがて1510に全機が帰着。この間、犬吠埼上空において1400頃、8機編隊の『B-29』のうち2機が後落し、そのうちの1機が味方戦闘機により撃墜されるのを確認した。

出撃した5機の『紫電』を合計した消耗弾薬は九九式二十粍二号通常弾薬包、同曳跟弾薬包、同曳跟通常弾薬包の3種各15発と、同二号焼夷通常弾薬包30発、計75発、消耗燃料は「空九一揮」2000ℓであった。

その後は筑波海軍航空隊のB-29邀撃戦への参加はだいぶ日が開き、およそ1ヶ月後の2月10日に行なわれている。

この日の兵装完備機は『紫電』2機と、11月以来の参加となる零戦4機。



▲田野功大尉は海兵71期／第40期飛行学生。昭和20年1月5日、『紫電』の操縦訓練中に殉職したと伝わるが、その状況はよくわかっていない。藤田征郎氏の目撃した事故がそうだったのか。

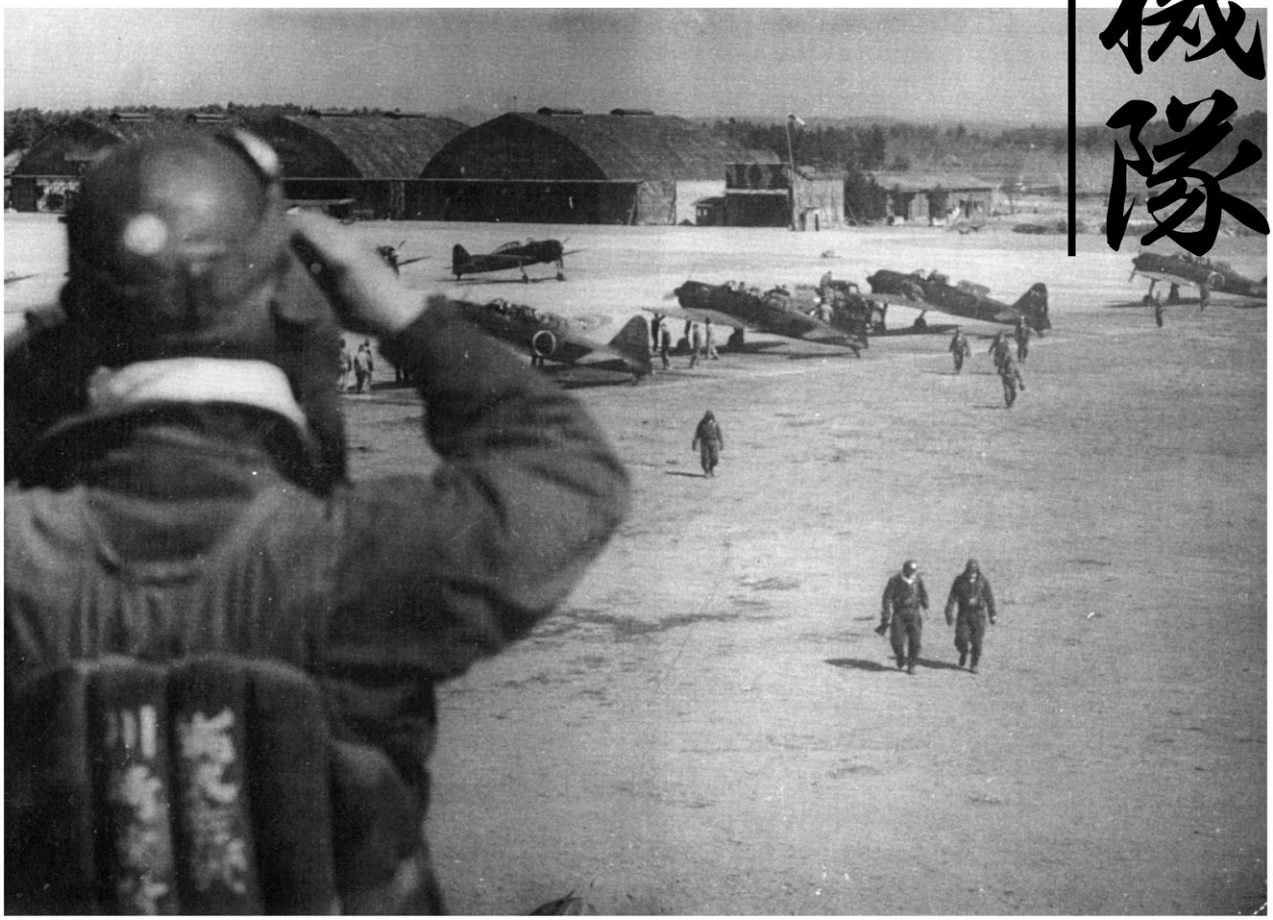
9784499234207

ISBN978-4-499-23420-7 C0076 ¥5200E

定価（本体 5,200 円＋税）

1920076052002

筑波海軍航空隊 戦闘機隊



Imperial Japanese Navy Tsukuba Fring Group, Fighter Squadron