飛行第５連隊所属機の列線（立川）。

中島九一式戦闘機学術調査報告・不定期連載その5

「部隊配備と戦歴」

これまで本誌に掲載された九一式戦闘機についての解説記事は、技術関連の情報が多かったが、今回はそれとは別の切り口で、次の２つの話題について論じたい。

1）九一戦はいつ、どのような部隊に配備されたのか。

2）九一戦は実戦に参加したのか。

これらは以前より明らかにしたいと思っていた点であり、この機会に多くの資料から一応の結論を出せれば、と思っている。

これまでの市販書籍の内容では、1）に関してはすべての戦闘飛行隊に配備された、2）では実戦には参加しなかった、ということが一般的である。

1. 制式直後

九一式戦闘機（以降、九一戦と記す）は、満洲事変（昭和６〈1931〉年９月）も後押ししたかたちで、その年の12月26日に仮制式化された。この年は皇紀でいえば二五九一年、九一式戦闘機の「九一」はこの年号による。

一般への初公開は昭和７年１月８日の陸軍始めで、九一戦３機編隊が甲式四型戦闘機（以降、甲四戦と記す）を高速で追い抜くという演出を見せた。

２日後の１月10日には、東京代々木練兵場での愛国１号、２号の命名式で、甲四戦と九一戦２機ずつによるアクロバット飛行が披露されている。３月６日の愛国「小布施」号３機（九一戦１機を含む）の命名式では、機体も地上展示・公開された。

2. 九一戦の配備部隊

旧軍の資料『陸軍航空統計』の各年版から、各飛行隊の戦闘機の変遷を表１に示す。同資料は、国内飛行連隊のみを記載しているため、満洲への派遣部隊などはこの資料では知ることができていない。また、昭和９年版も資料後半の欠落から、機種別の部隊飛行時間を見ることができず、同年の機種については、機種別の部隊事故記録より類推していること。加えて、昭和６年版や昭和11年以降の版は未見であることも、お断りしておく。表２には、他の陸軍資料などから分かった他部隊の機種変遷を示す。

2.1　実施部隊

中隊規模で九一戦を装備したことが判明している実施部隊（実戦部隊の意味）は、次のとおり。

●飛行第１連隊（岐阜県各務原）

昭和７年３月に４機が配備され、甲四戦から九一戦の機種改変と訓練が始まった。

判明している九一戦の製造数は、７年３月でも20機番台（試作７機を含む）であることから、急速に機種改変が進んだとは思いにくい。このころは12機程度が１個中隊の定数だが、技術部や飛行学校、技術学校にも機体数が必要であり、40号機が製造されている６月あたりが、機種改変の終了時期ではないかと予想される。８月に６機編隊で、茨城県土浦までの長距離飛行を実施しており、機体を手に入れつつあることを示している。

13年４～８月、九七戦への機種改変（３中隊分）が行なわれており、九一戦は６年間現役にあったことになる。また、本部隊には九一戦二型が配備されたことも判明している。

昭和８年ころから、本部隊機の垂直尾翼と水平尾翼に「斜め一本線」が描かれている（図１参照）。これは、甲四戦でも見ることができる。

表１．昭和7～13年の国内飛行連隊機種変遷

	飛行第１連隊 岐阜県各務原	飛行第２連隊 岐阜県各務原	飛行第３連隊 滋賀県八日市	飛行第４連隊 福岡県大刀洗	飛行第５連隊 東京府立川	飛行第６連隊 朝鮮 平壌	飛行第７連隊 静岡県浜松	飛行第８連隊 台湾 屏東
昭和７年	甲四戦	偵察機	甲四戦	甲四戦	偵察機	甲四戦	偵察機 爆撃機	甲四戦
昭和８年			九一戦					
昭和９年			偵察機	九二戦		九二戦		九二戦
昭和10年	九一戦				九一戦			
昭和11年				九五戦	九五戦	九五戦		九五戦
昭和12年								
昭和13年	九七戦							

・昭和７～10年は、陸軍航空統計の同年版による

●飛行第３連隊（滋賀県八日市）

甲四戦からの機種改変時期は不明だが、飛行第１連隊と同様な時期に機種改変していたと推測できる。

昭和７年10月に第１中隊の新藤常右衛門中尉が高度9,000mへ上昇し、８月の自己記録を更新している。この新藤中尉はのちの第16飛行団長で、『あゝ疾風戦闘隊』の著作がある。

翌８年７月年まで九一戦装備の戦闘２個中隊を有していたが、編制替えで飛行第５連隊の偵察２個中隊と交換、偵察連隊に改編された。

●飛行第５連隊（東京府立川）

昭和８年８月から九一戦２個中隊を飛行第３連隊と交換し編成。９月に羅針盤による夜間飛行を立川－浜松間３機編隊で実施したのをはじめ、多くの長距離飛行を実現した。

・９年１月、九一戦３機編隊により、大阪－立川間420kmを１時間９分で飛行（風速110km/hを加えた、対地速度360km/h）。

・同、３機編隊による立川～八丈島間往復飛行。

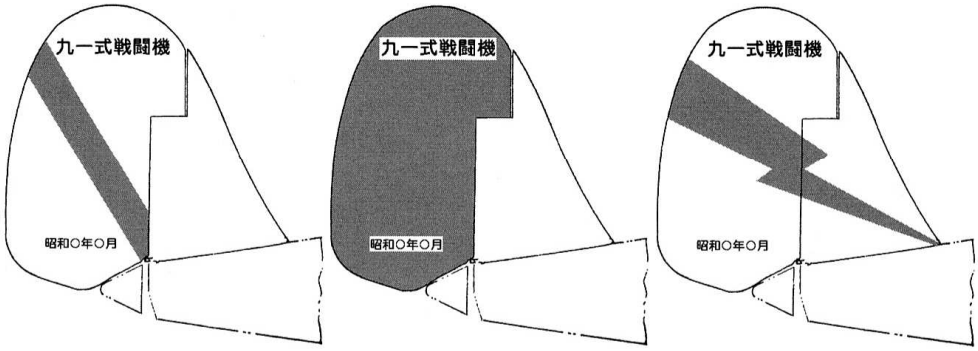
・11年７月、東日本および西日本の一周飛行（７機編隊ずつ）。

本連隊の機体は、機種改変直後から方向舵と昇降舵を赤く塗っていることが分かっている（図１参照）。

この他に星のマークが本連隊として市販書籍などで紹介されているが、地元新聞ではそれを見ることができていない。

昭和11年12月から、九五戦への改変が開始された。

図１．垂直尾翼の連隊マーク（左から、飛行第１連隊、飛行第５連隊、飛行第11連隊）



●飛行第９連隊（朝鮮 会寧）

昭和10（1930）年に編成されたが、当初の装備機種は軽爆主体であった。ただし、昭和12年の航法訓練計画に、使用機として九一戦５機があり、第１中隊が装備していた模様。

飛行５連隊と同じく、昭和11年12月から、九五戦への機種改変が開始されている。

●飛行第11大隊／連隊（満洲 ハルピン）

飛行第１連隊や第３、第４、独飛10中隊を主体に飛行第11大隊として編成、昭和７年６月に満州へ派遣された。10年12月、飛行連隊に改編。

本大隊は戦闘４個中隊からなり、編成当初は九一戦、九二戦を装備した。ただし９年９月に「飛行第11大隊の九二式戦闘機を装備する中隊を、順次九一式戦闘機に機種改変」の計画がある。これにより、２個中隊が九一戦に改変され、10年３月までに全中隊が九一戦装備となった。九二戦から九一戦への機種改変は、興味深い。

12年12月より、九一戦→九七戦への機種改変が開始されているが、その定数が56機であることから、この時期まで４個中隊すべてが九一戦装備だったと考えられる。

本部隊機の垂直尾翼には、九七戦にも引き継がれた電光（稲妻）が描かれていたことが分かっている（図１参照）。

●飛行第２大隊

昭和９年11月、飛行第５連隊を中心に戦闘２個中隊をもって編成され、満州に派遣された。編制担当が九一戦装備の飛行第５連隊であり、本大隊から改編された飛行第16連隊が九一戦装備であることから、本大隊も同様と考えられる。

●飛行第16連隊（満州 牡丹江）

前述の飛行第２大隊が、昭和10年12月に改称されて編制された。翌年５月から九五戦に機種改変しており、九一戦装備は短期間で終わった。

●臨時飛行隊

旧軍の資料からは追跡できていないが、『日本陸軍戦闘機隊』には、次の旨の記載がある。

「昭和12年７月の北支事変へ派遣された飛行第16連隊は９月の陸軍創始以来の空中戦果や、敵戦闘機10機との空中戦（太原空戦）で名をあげたが、連隊長を失って９月末に満州へ帰還。入れ替わりに偵察１個中隊と飛行第11連隊第２中隊（九一戦12機）で編成された臨時飛行隊が派遣され、12月に満州へ復帰した」

表2. 昭和7～13年の飛行連隊機種変遷

	飛行第９連隊 朝鮮 会寧	飛行第10連隊 満州チチハル	飛行第11連隊 満州ハルピン	飛行第12連隊 満州 公領主	飛行第13連隊 兵庫県加古川	飛行第14連隊 台湾 嘉儀	飛行第15連隊 満州 新京	飛行第16連隊 満州 牡丹江
昭和７年	（未編成）	偵察機	九一戦 九二戦	爆撃機	（未編成）	（未編成）	（未編成）	（未編成）
昭和８年								
昭和９年								
昭和10年	九一戦 他？							
昭和11年	九五戦		九一戦				偵察機	九一戦 九五戦
昭和12年						爆撃機		
昭和13年			九七戦		九七戦			

以上は中隊規模で九一戦を装備したことがうかがえる部隊だが、「隼」装備の飛行第64戦隊に二式単戦「鍾馗」が少数機配備された例もあることから、他の部隊へも少数機が配備された可能性もある。以下はその例である。

●独立飛行第3中隊

上海事件を受けて昭和7年1月に編成され、すぐに上海への派遣が決定した。装備機は甲四戦だが、翌月に明野飛行学校から九一戦4機が追加配備されている。派遣された操縦者は、原田潔大尉（のち飛行33戦隊長）、梼原秀見中尉（のち飛行112初代戦隊長）、中畑憲夫特務曹長、井村忠七曹長の4名。

2月下旬に上海へ到着、梼原中尉機が訓練中に墜落（4月16日）などがあったが、5月末に帰還した。

●その他の戦闘中隊

前掲以外の戦闘中隊を有した部隊としては、飛行第4連隊、飛行第6連隊、飛行第8連隊があるが、いずれも九二戦装備で、九一戦の配備は現時点では判明していない。当時の新聞でも、機材整備や訓練上、同一連隊に複数機種を配備しない軍の方針であったことが分かることから、飛行第11連隊を除いて、複数機種配備はなかったようだ。

これら九二戦中隊はいずれも昭和11年1月以降に九五戦への改変が開始されており、九一戦に比べ、九二戦は就役期間が短いことが分かる。

2.2　飛行学校など

所沢（埼玉県）や明野（三重県）、下志津（千葉県）、浜松（静岡県）の各飛行学校や、技術学校に配備されていた。

昭和8年5月の立川行幸（ぎょうこう）では、1時間にわたる天覧飛行のなかで、所沢や明野の飛行学校教官による九一戦の飛行展示も行なわれている。その課目をあげると、単機特殊飛行、編隊特殊飛行、対複座機（九二偵）戦闘、3対3の戦闘機編隊戦闘（対九二戦）、対地攻撃、編隊着陸などである。操縦者も、三輪寛大尉（のちに飛行第16連隊長）、横山八男中尉（のちに64戦隊第2代戦隊長）、原田潔大尉（前出）、加藤建夫中尉（加藤隼戦闘隊長として有名な、のちの64戦隊第4代戦隊長）、梼原秀見中尉（前出）などの顔ぶれが並んでいる。

10年7月には、所沢校の3機が八八偵3機とともに、2日間での日本一周飛行を行なっている。

12年3月の陸軍資料に、所要兵器数として、所沢校に5機（発動機6基、プロペラ7本、以下同）、熊谷校に4機（5基、6本）、明野校に10機（12基、13本）、技術学校に10機（14基、12本）を見ることができる。熊谷飛行学校（埼玉県）にも配備されていたことが分かり、所沢の航空発祥記念館にある熊谷校の尾翼マーク（図2参照）をつけた写真を裏付けることができた。

蛇足だが、この尾翼マークは、12年2月に『陸軍軍用飛行機の標識および標示方』が改訂され、方向舵などに部隊などを示す標識を記入することが許可された以降のものである。すなわち、これより前の部隊マークは、正式に認可されたものではなかったことになる。

また、明野校のマーク「やた鏡に明」は、九一戦では、現時点まで見ることができていない。

13年2月には陸軍士官学校、陸軍予科士官学校に各1機が支給、15年2月には機関工手教育用として第4航空教育隊に2機、第5航空教育隊に3機が貸与されている。

昭和15年に公開された映画『燃ゆる大空』では、いずれかの飛行学校で撮影されたであろう九一戦5機編隊の雄姿を見ることができる。映像を見る限り九一戦二型のようだが、尾翼にはマークはない。

2.3　軍以外

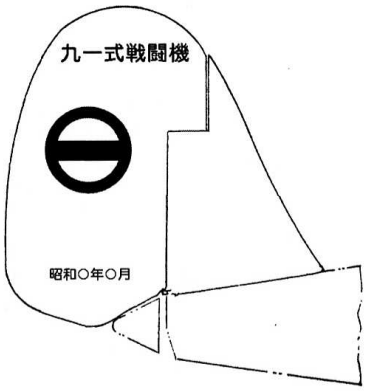
異色の配備先としては、以下の貸与が分かっている。いずれも昭和15年であり、この年が陸軍での九一戦の終焉とみてよいであろう。

・満洲航空へ昭和11年に数機、15年秋にも完備（完全装備）の2機。
・満州国軍の教育用階梯機として、完備の10機（予備エンジンやプロペラとも）。
・中央航空機乗員養成所に完備の3機。

昭和15年に設立された中央航空機乗員養成所（千葉県松戸）は、逓信省所管の民間要員の養成所だが、軍搭乗員の養成所としての機能も有していた。そういう意味で、高等練習機的に貸与されたのであろう。

列記した以外に、昭和10年9月に中華民国広西省（広西軍閥の季宗仁軍）へ九一戦二型8機が輸出されていることが分かっているが、これは別の機会に譲りたい。

図2．熊谷飛行学校機の垂直尾翼



3．九一戦の戦歴

九一戦就役中の実戦と位置付けられるのは満洲事変、第1次上海事変（上海事件）、綏遠事件、日華事変（北支事変）で、いずれも中国大陸で発生している。

これらと九一戦は、どう係わったのであろうか。

●満州事変

昭和6（1931）年9月18日の柳条湖事件を発端とする日中の国家間紛争。翌年3月の満洲国建国宣言を経て紛争は長期化し、昭和8（1933）年3月の国際連盟脱退、同5月末の塘沽協定を以って終結した。満州方面における敵空軍の規模は大きくなく、組織的な戦闘は行なわれていないとされている。

満洲に派遣された飛行部隊任務の多くは匪賊討伐・威嚇に協力した地上攻撃であり、空中戦の機会はなかったが、実戦を経ていることは間違いない。また、愛国1号などの爆撃機が地上からの銃撃で被弾しているように、九一戦も対空銃撃を浴びたことは充分に予想できる。以下は、『航空殉職録 陸軍編』（昭和10年末までの殉職・戦死者の一

覧と武勲紹介)から追えるその例である。

昭和7年6月24日、関東軍飛行第○大隊（大隊名不明）の戦闘機が兵匪掃討飛行中銃撃を受け操縦不能に陥り、奉天西側に墜落。操縦者の野口文太郎軍曹は戦死（なお、乗機が九一戦かどうかは未確認）。

昭和8年1月9日、関東軍飛行第11大隊の愛国29「北海道」号（九一戦、沓掛節雄少尉操縦）が満州巴彦周辺の匪賊威嚇のため出動し、その帰還中に天候険悪・視度不良により僚機（九一戦、古寺 巽軍曹操縦の愛国63「満洲」号）と衝突、両名は殉職。

●第1次上海事変（上海事件）

昭和7年1月18日の上海市中での日本人襲撃事件は、日本の満州侵攻から国際社会の目を逸らす目的で、上海公使館付駐在武官らが画策したとされている。上海事件はこれを契機とした、1月28日から3月の満洲国建国宣言までの日中軍による紛争である。

2月5日には、海軍の三式二号艦上戦闘機による“海軍航空史上初の空中戦”があり、22日にはボーイング128（米国海軍名F4B）を相手にした“海軍による撃墜第一号”が記録された。ちなみに、三式二号艦上戦闘機は九一戦と同じ中島飛行機製で、エンジンも同じジュピター7型である。

独立飛行第3中隊が到着した2月25日には紛争は終息に近づいており、九一戦の戦闘活動はなかったようだ。

●綏遠事件

昭和11（1936）年11月、関東軍が後押しした内蒙古軍（モンゴル）の反乱。内蒙古軍飛行隊として満州航空で組織された部隊（臨時独立飛行隊、隊長河井田義匡）が出動、その中に九一戦4機があり、示威飛行や対地銃撃などを行なった。この件は『満洲航空史話』にも収録されている。

なお、この時の操縦者の1人である中畑憲夫氏は、独立飛行第3中隊要員として上海に派遣された1人であり、立川行幸時には明野飛行学校教官として九二戦を操縦している。

●日華事変（北支事変）

昭和12年（1937年）7月、北京郊外の盧溝橋で日中両軍が衝突したことに端を発する。

前述した飛行第11連隊による臨時飛行隊が派遣され、対地攻撃など地上部隊への協力を行なったが、空中戦はなかった模様である。

4. まとめ

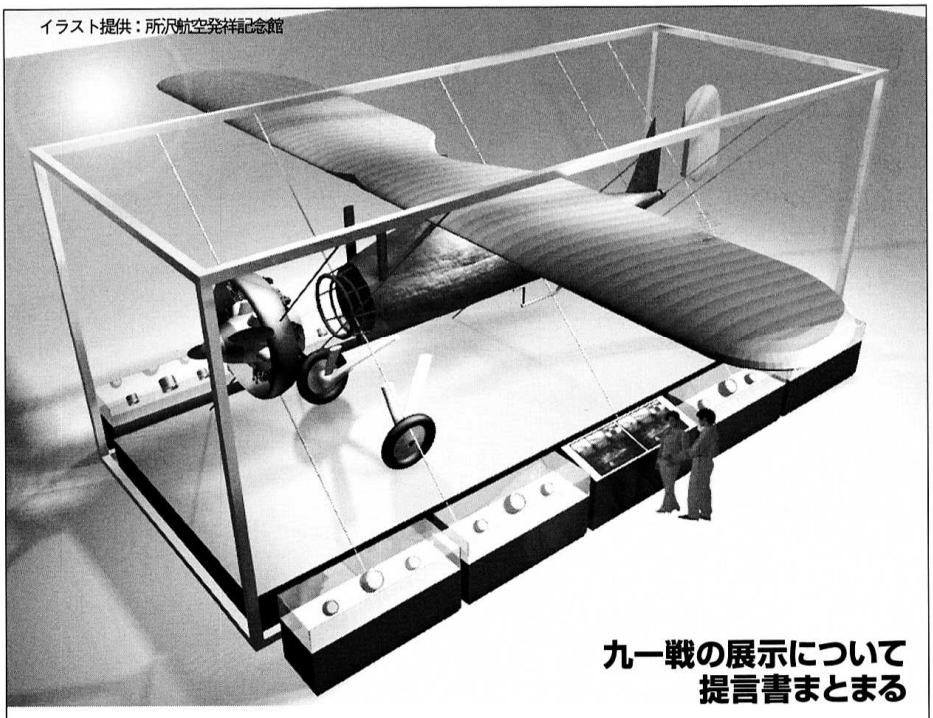
以上から、九一戦はすべての戦闘隊には配備されていないことを明らかにできた。加えて、九二戦からの機種改変もあったこと、九一戦の後継機種は九二戦ではなく、九五戦や九七戦であることも明らかになった。

一方、戦歴については、空中戦こそないものの、対地上攻撃などの実戦経験はありと判断できる。

ただし、これらは最終結論ではない。

今後もさまざまな資料の掘り起こしを心がけ、九一戦の姿を明らかにしていきたい。たとえば、部隊の戦闘詳報などには調査がおよんでいない。また飛行第5連隊は新聞地方版で追跡できているが、各務原や八日市の飛行連隊、明野や下志津などの飛行学校に関しては手つかずの状態である。新聞記事などの地元資料調査の必要性を感じており、どなたかにお手伝いいただければ、幸いである。

（文責／イラスト・横川裕一）


イラスト提供：所沢航空発祥記念館

九一戦の展示について提言書まとまる

旧陸軍が使用した中島製九一式戦闘機の唯一の現存機で、埼玉県の所沢航空発祥記念館に保管されている237号機（胴体部分）について、同機の保管と今後の活用を検討していた「航空遺産活用・保存等検討委員会」（幸尾治朗委員長）は1月20日、5回の会合の結果をまとめ、提言書として県知事へ報告した。

それによれば、航空遺産を産業技術史上重要な産業遺産と位置づけたうえで、現存部分の良好な状態や航空史上からも同機が極めて価値の高い資料であることを確認、オリジナル部分を損なうことなく（手をつけない）、かつ費用を節約できる方法での保存・展示が望ましいとしている。

具体的には、現存する胴体を中心に新たに製作する原寸の主翼、水平尾翼、ラダー部、機首部などを本来あるべき位置に接近させて（数ミリの間隔をあけて）置き（吊るし）、機体の全体像を分かりやすく展示する案（上イラスト参照）が有力で、この場合は製作を担当する実施チームと客観的に指導・確認する評議委員会を設置。製作にあたってはその過程を公開したり製作体験ワークショップを開催して博物館活動の認知や来館動機に結びつける。また報告では、有形文化財としての登録手続きを速やかに行なうべきだともしている。

今回の提言を受けた県公園課では、委員会の報告を尊重しつつ、新年度開けまでには活用方法についての結論を出したいとしている（編集部）。