

甲式四型戦闘機



横川裕一

Text by Yuichi YOKOKAWA

甲式四型戦闘機852号機。意外に張線の多い機体であることが分かる一葉。機首のプロペラ上の孔は気化器空気取り入れ口、主脚付け根はランプラン式ラジエーターとその開閉式扉で、扉は閉じている状態である。

前稿その1、その2で既述した甲式の3機種が陸軍航空の幼児期・幼少期を支えた機体であるのに対して、本稿で採り上げる甲式四型戦闘機は陸軍航空戦闘機部隊の少年期を支えた機体である。

その姿を、本稿で浮き彫りにしたい。

■ニューポール・ドラージュ29 (NiD.29)

拙稿(その2、その4)にて既述したように、ニューポール11/17/24と続いた単座戦闘機群がS.P.A.D.社機(S.VII、S.XIII)によって主力の座を迫られたことに対して、その失地回復のために設計されたのがニューポール・ドラージュ29(NiD.29)である。

本機から設計者のグスタブ・ドラージュ(Gustav Delage)の名が入るようになっており、それまでの一葉半をやめて通常複葉構造の二張間(すなわち上下翼の翼弦長が等しく、主翼支柱が2組)とし、下主翼に補助翼を配した。また、鋼管羽布張りの胴体をやめ、木製合板を交互に重ね張りしたモノコックボディとして剛性を高め、大馬力のイスパノ・スイザ水冷エンジン(300馬力)を搭載した。

本機は大戦には間に合わなかったも

の、1922年にはフランス軍に250機が配備され好評を得ており、各国でも採用されて、スペイン、ベルギー、イタリア、スウェーデン、日本でライセンス生産された。また、レース仕様機も開発され、8つの世界速度記録を打ち立てたほか、1919年のクーパー・ドイッチェと1920年のゴードン・ベネット・トロフィーを獲得している。

■導入

大正10(1921)年11月の陸軍書類に、「二式二九型×5機、アンリオ複座×3機を研究用として調弁(筆者注 調達弁済)」があり、これが国内における本機の初現と思われる。大正11年度に到着した機体の研究結果を受けて、本機種の導入が決まった。

陸軍航空部の書類「甲式四型戦闘機仮制式制定の件」から、本機の仮制式制定化が大正12年7月、同年11月に「準制式」化されたこと、選定理由として次が分かる。

一、本機は大正十一年度において、若干機を仏国より購入し試験せる結果、左の特徴あるを認む。

(1) 組み立て分解ならび調整、他機に比し容易なり。

(2) 空中に於ける安定良好にして、縦揉み状態となる憂点少なし。

(3) 地上における操縦は他機と大差なきも、空中に於ける操縦は甚だ容易なり。

二、従来使用せる丙式一型戦闘機は発動機の故障多く、かつ現時の列強諸国の戦闘機に比しその能力劣等して、諸外国においても漸次廃止しつつあり。

三、本機体および発動機は本邦民間工場において既に製作権を獲得し、その製作に成功しあるを以て、将来に於ける補充容易なり。

四、本機に使用すべき車輪は現用機のものと同じにして、従来もっとも困難を感じたりし補充難を除去することを得。

これを要するに、本機は将来の戦場用機として諸般の利点を具有するを以て、戦闘機として適当なるものを認め、選定する所以なり。

第三項の「製作権」は乙式一型の違法生産の件から、「将来における補充」は丙式一型の教訓からと推測される。第四項に「車輪の補充」は、国内のゴム製造能力が追従していないことによる苦勞が窺える。

■輸入

制式制定書類にあるように、陸軍書類からはその前に購入（輸入）の動きが読み、その購入（大正11年に40機）には、帰国後の前仏国航空団長フォール大佐が斡旋に尽力したと、同氏への二度目の叙勲の際の賞勲局書類から追うことができる。

市販書では輸入機は78～100機とされている。大正11年5月の「**佛国注文器材表**」にある「（完備飛行機）ニ式二九型×25機」はその一例だが、陸軍書類では輸入機数をまだ明確にできていない。なお、輸入機は方向舵・昇降舵を赤で塗って区別していたといわれる。写真1はその例で、仔細に見ると、国内生産機と比して細かな注意書きが多数あることが分かる。

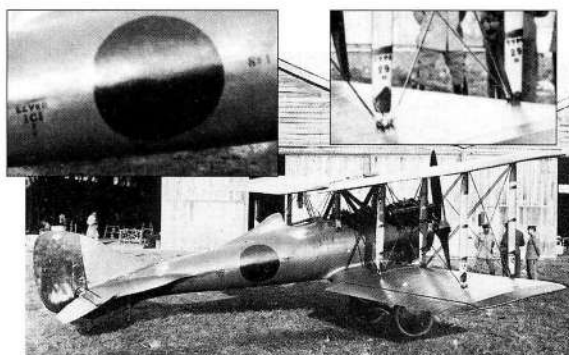
■機体番号と製造所

表1は市販書にある製造数で、輸入機に中島と陸軍砲兵工廠の製造となっているが、どの機体番号がどこの製造を示す市販書籍はない。

大正12年2月までであれば方向舵右面に製造所標記があったが、甲四戦の時代ではそれがなくなっているため、写真からそれを知ることはできず、廃兵器検定書などの陸軍書類でそれを探し出すしかない。ただし、その廃兵器検定書も甲四戦などの古い機種については検定書自体がきちんと作成されていないようで、あっても製造年月等は空白のままの例が多い。よって意外にハードルが高く、製造年を知り得ているのは以下の数機にとどまっており、製造所まで判明しているのは1例しかない。

- ・517号機 大正13年
- ・700号機 大正15年11月
- ・715号機 昭和2年1月
- ・942号機 昭和5年4月
- ・953号機 昭和5年5月、中島

図1に、写真などから判明した機体番号の分布を示す。乙式一型偵察機の稿でも記したように、他機種の例からも機体番号には連続性があるので、判明機数が0の番号台のうち、複数連続して判明していない番台（図1では濃

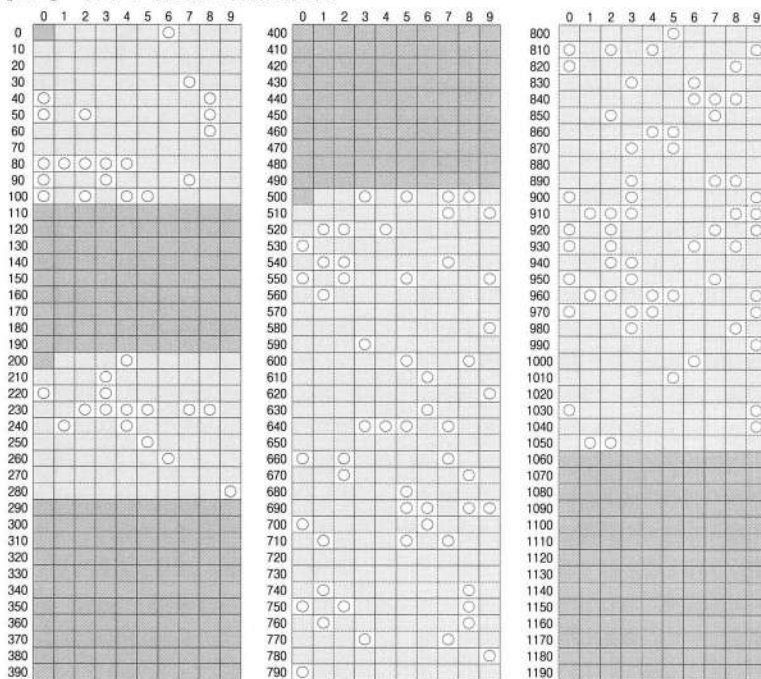


【写真1】 輸入機とみられるニューポール29。胴体前方には、No.1とあるように見える（写真提供：杉山ひろかず氏）。

表1 甲式四型の製造数（『日本陸軍制式機大鑑』から）

		甲式四型
輸入機（『日本航空機辞典』では、100機）		78
軍	東京砲兵工廠（大正14年～昭和3年）	46
民間	中島（大正12年～昭和7年）	608
合計		732

【図1】 甲式四型戦闘機の判明機体番号



いグレー）は生産されていない可能性が高いと推測される。

存在は確認できていないものの生産と推測される機体数（薄いグレー）も合わせると760機で、おおむね表1と近い数値になっているが、1～119までの119機、201～289までの89機が輸入機と東京砲兵工廠生産機にあたるのだろうが、どちらが輸入機かまでは確定できていない。

また、中島飛行機製と思われる501～1059の559機は、市販書とは50機ほど差異がある。

■価格

甲式四型戦闘機の単価は、大正14（1925）年3月の書類で19,761円、大正15（1926）年2月では18,607円となっている。注目すべき点に、どちらの書類でも契約者は「中島飛行機製作所代わり、三井物産株式会社」との一文がある。製造権所有者は三井物産で、ロイヤリティ支払いの窓口となっていたことは知られていたが、国内生産分も軍→中島飛行機ではなく、軍→三井物産、三井物産→中島飛行機の契約形態

であったと分かる。即ち、陸軍は製造権を持つ三井物産と契約し、三井物産はその契約金の中からロイヤリティをニューポール社に支払うとともに、製造権を中島に貸与して製造を委託していたと考えられる。

一方、搭載エンジンである「イ式三〇〇馬力」は、大正14年3月で単価16,200円、大正15年2月で単価15,700円となっており、こちらは三菱内燃機株式会社への支払いになっている。三菱内燃機が、ロイヤリティを支払っていたということだろう。

■中隊数倍増

大正14年、いわゆる「宇垣軍縮」によって数個師団削減など軍備縮小が進むなか、陸軍航空はその規模を拡大した。具体的にはそれまで単一編成されていた飛行連隊が混合編成に改正変更されたことで、戦闘2個中隊で編成されていた飛行第一連隊（岐阜県各務ヶ原）を例にすれば、偵察と戦闘の2個中隊ずつからなる混合編成へ計画された。ほかの飛行第連隊も同様に中隊数の増加があり、また、飛行第七連隊（軽重爆撃）と飛行第八連隊（戦偵）も、まだ衛戍地への転営前だが、開設されている。表2に部隊の推移を示す。

この改正によって戦闘中隊は5個中隊から11個中隊と、倍増に計画（ただし数年かけての計画で、ただちに中隊数が倍増したわけではない）され、その装備機種である甲四戦の量産に拍車がかかった。砲兵工廠の生産開始が大正14年となっているのは、本件に対応したものだろう。

ただし、約2年後の昭和2（1927）年5月、飛行連隊は単一編成にふたたび改編されている。その理由は「軍事の進歩にともない、飛行隊をなるべく単一編成となす必要ある」となっているが、筆者にはピンときていない。戦闘隊は中隊数が増加しすぎであり、要員増やその教育がともなわなかったこと、飛行連隊単位で見れば装備機種増による運用コスト増（単一機種装備に比して、整備人員や諸経費増）が理由と推測する。分かっていたはずのことだったと思われるのだが。

立川の飛行第五連隊

を例にすれば、戦闘2個中隊となるはずの時期（大正18年1月、すなわち昭和4年1月）前ではあるが戦闘隊はまだ第三中隊しかなく、昭和2年6月末に編成解除となった。解除時の中隊機数は9と新聞記事にあり、予備機も含めての数字としては少ない値である。機体生産も計画どおりには

■部隊配備

陸軍の航空統計は、大正12年前半には甲四戦は掲載されておらず、同年後半から計上されている。その時期の配備状況把握を補うものとして、大正11～13年の支給計画を表3に示す。

それまでの「甲乙丙丁」各式機と本機との大きな違いに、本機時代は部隊標識を尾翼に入れるようになっていたことがある。昭和3年あたりからのことであり、以下にそれを示す。

●飛行第一連隊（岐阜県各務ヶ原）

大正12年の配備開始から昭和7年3月からの九一戦への機種改変まで、甲四戦は第一線機として使用された。本連隊の部隊標識は方向舵と昇降舵への帯一本で、写真2に示す。昭和3年7月の演習時にこの部隊標識を見ることができ、中隊毎に方向舵色を分けることも行なわれていた。

表3 甲式四型の支給計画

	飛行第一大隊 (岐阜県各務ヶ原)		飛行第三大隊 (滋賀県八日市)		航空学校(本校) (埼玉県所沢)	
大正11年4～7月	(なし)	—	(なし)	—	(なし)	—
大正11年8～11月	(なし)	—	(なし)	—	二式二九型	5
大正11年12～翌12年3月	(なし)	—	(なし)	—	二式二九型	10
大正12年4～7月	二式二九型	4	二式二九型	5	二式二九型	13
大正12年8～11月	(なし)	—	(なし)	—	二式二九型	11
大正12年12～翌13年3月	(なし)	—	(なし)	—	(なし)	—
大正13年4～7月	甲式四型戦闘機	3	甲式四型戦闘機	4	甲式四型戦闘機	17
大正13年8～11月	甲式四型戦闘機	2	(なし)	—	(なし)	—
大正13年12～翌14年3月	不明		不明		不明	

表2 陸軍飛行隊の推移

	大正14年4月	大正14年5月～	昭和2年5月～
飛行第一連隊 (岐阜県各務ヶ原)	戦闘2個中隊	偵察2個中隊 戦闘2個中隊	戦闘4個中隊
飛行第二連隊 (岐阜県各務ヶ原)	偵察2個中隊	偵察1個中隊 戦闘1個中隊	偵察2個中隊
飛行第三連隊 (滋賀県八日市)	戦闘3個中隊	偵察1個中隊 戦闘2個中隊	戦闘3個中隊
飛行第四連隊 (福岡県太刀洗)	偵察3個中隊	偵察2個中隊 戦闘2個中隊	
飛行第五連隊 (東京府立川)	偵察3個中隊	偵察2個中隊 戦闘2個中隊	偵察4個中隊
飛行第六連隊 (朝鮮 平壤)	偵察3個中隊	偵察1個中隊 戦闘1個中隊	
飛行第七連隊 (静岡県三方ヶ原)		重爆2個中隊 軽爆2個中隊	
飛行第八連隊 (台湾 屏東)		偵察1個中隊 戦闘1個中隊	
合計中隊数	偵察 11個中隊 戦闘 5個中隊	偵察 10個中隊 戦闘 11個中隊 重爆 2個中隊 軽爆 2個中隊	偵察 10個中隊 戦闘 13個中隊 重爆 2個中隊 軽爆 2個中隊

●飛行第三連隊（滋賀県八日市）

飛一連隊と同様、当初からの配備部隊のひとつで、大正12年の配備開始から昭和7年4月以降の九一戦への機種改変開始まで甲四戦は使用された。本連隊機は、甲四戦において複数種類の部隊標識①と②が分かっており、写真3の太帯はそのひとつ。後述する飛行第六連隊のものと似ているが、方向舵のホーン部（前方へ突き出ている部分）に帯がかかっているのが識別点である。もうひとつは写真4で、飛行第三連隊を示す帯3本である。昭和3年7月の演習時には、この部隊標識が見えており、①と②は別中隊の可能性がある。

●飛行第四連隊（福岡県大刀洗）

配備開始時期は不明だが、九二式戦闘機への機種改変が始まる昭和7年秋まで、甲四戦は使用された。本連隊の部隊標識には「川に、(刀の) 鐔」が有名だが、甲四戦時代は写真5のような日の丸を用いていた。この部隊標識は昭和3年9月の撮影とされる写真でも見ることがきるが、使用開始時期は確認できていない。

●飛行第五連隊（東京府立川）

前述のとおり、大正末期から昭和初期の短期間、戦闘一個中隊が甲四戦で編成され、昭和2年6月末には解除となった。同8年8月の飛行第三連隊と飛行第五連隊の2個中隊が交換により、ふたたび戦闘隊が置かれた。この時点で飛行第三連隊はすでに九一戦装備であり、交換後の飛行第五連隊でも九一戦が主で、甲四戦は戦闘練習機として使用された。ただし、同年10月の陸軍特別大演習（於明野）には甲四戦8機（予備機含む）が飛五から参加している。

飛五機の写真は入手できていないが、他機種の例から、方向舵と昇降舵は一色ベタ塗りだったと推測する。

●飛行第六連隊／独立飛行第十中隊（朝鮮 平壤）

昭和7年秋以降に戦闘1個中隊が九二戦へ機種改変するまで使用している。本連隊機の甲四戦は方向舵の太帯が部隊標識で、方向舵のホーン部に帯がかかっているのが飛三連隊との違いである。また、その下の部分も彩色されている。昭和6年9月の満洲事変発生時には、本連隊から独立飛行第十中隊が編成され、甲四戦（写真6）が派遣されている。派遣当時は飛六連隊と独立飛行第十中隊の部隊標識の区別はなかったと思われる。

●飛行第八連隊（台湾 屏東）

飛四連隊と同じく、昭和7年秋以降に戦闘1個中隊が九二戦へ機種改変するまで使用しているが、甲四戦の部隊標識は明らかにできていない。

表4には、昭和時代の各連隊における甲四戦の飛行回数を示す。

■標識と表示

陸軍機は、その「塗粧」（塗装の正式語）でその塗装が決まり、日章（日の丸）や機体番号、機種名などが「標識と標示」にしたがって標記されている。

これらの規定は大正時代から数回改定されているが、甲式四型戦闘機に適用されたものは大正10年制定版と昭和2年制定版の「標識と標示」である。

●大正10（1921）年制定の標識および標示

大正10年の規定内容は、次であった。



【写真2】 飛行第一連隊の甲四戦時代の部隊標識。方向舵と昇降舵に帯を入れている（当時の絵葉書から）。



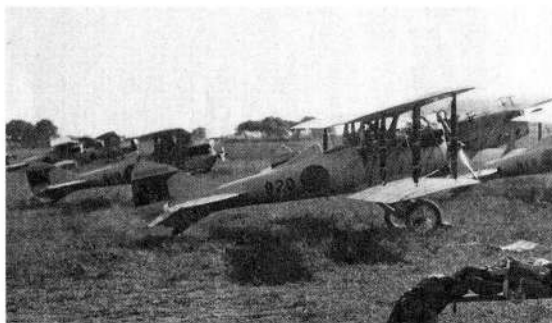
【写真3】 飛行第三連隊の部隊標識①。方向舵に帯を入れている（当時の絵葉書から）。



【写真4】 飛行第三連隊の部隊標識②。方向舵と昇降舵を塗り、部隊名に因む3本の帯を入れている。手前は、九一式戦闘機である（当時の絵葉書から）。



【写真5】 飛行第四連隊の甲四戦時代の部隊標識。方向舵と昇降舵を塗り、方向舵に白縁付きの日の丸を入れている（当時の絵葉書から）。



【写真6】 満洲事変当初における独立飛行第十中隊の甲四戦（提供：ARAWASI）。

表4 甲四戦部隊の飛行回数(陸軍合計は、技術部等、表に掲載していない部署の飛行回数も含む。濃いグレイ行は書類を発見できていない年)

年	飛一	飛二	飛三	飛四	飛五	飛六	飛七	飛八	所校	明校	下校	陸軍合計	機体事故数 (大破、中破)
大正11													
大正12	前半	(機種別の記載なし)											—
	後半	(部隊別の機種別飛行回数の記載なし)											726
大正13	前半	(部隊別の機種別飛行回数の記載なし)											674
	後半												—
大正14	前半	(部隊別の機種別飛行回数の記載なし)											1,672
	後半												1、0
大正15													
昭和2													
昭和3													
昭和4	12,071	—	7,924	5,147	—	2,412	—	2,755	13,628	2,651	4,925	52,269	55、25
昭和5	11,356	—	9,673	5,445	—	2,983	—	2,976	10,053	5,494	2,738	51,645	43、34
昭和6													
昭和7	9,191	—	7,266	4,485	—	573	—	4,200	10,089	4,252	5,572	43,362	31、14
昭和8	2,868	—	4,327	2,684	読めず	読めず	—	3,613	11,859	898	1,901	30,133	16、9
昭和9												17,766	9、2
昭和10	127	—	—	1,207	6	86	—	142	9,658	—	247	11,473	6、3

・日章(日の丸)は、上(下)翼の上(下)面の両端

・機体番号の標示は、方向舵と翼下面のみとする

・名称(機種名)や製造年月、製造所は、自重・総重量とともに方向舵に標示(製造所標示は、大正12年11月に廃止)

写真7に、大正10年制定版の例を示す。

●昭和2(1927)年11月制定の標識および標示

この通標に前後して、機体の塗装色が「灰緑色」に統一された。タイトル写真は灰緑色であり、写真7と機体の明るさが大きく違っていることが分かる。

・日章(日の丸)は、上(下)翼の上(下)面の両端および胴体両側の中央

または之に準ずる位置に対称に標示

・飛行機の名称は、方向舵の両面にして中央より上方に横書き

・飛行機の番号は、上(下)翼の上(下)面および胴体に日章の後方に標示

・飛行機の製造年月は、方向舵右側に標示

■輸出

陸軍兵器である甲式四型戦闘機が、事実上敵対する中華民国政府(東北軍)に貸渡しや払い下げがあったことは、以前から知られている。

昭和5(1930)年5月には、先方からの依頼により、藤田朋中佐を団長とする東北空軍航空教官団が派遣され、その教育器材のなかに甲四戦6機(エ



【写真7】大正10年制定版における塗粧。この517号の方向舵右面では、「大正十三年」まで見える。

ンジン9基)、八八偵3機(同3基)があった。翌昭和6(1931)年2月～8月には教官の第二次派遣もあり、同時期に甲式四型戦闘機6機(機体、発動機、プロペラ、計器等)、予備の発動機(3基)とプロペラ3本の輸出依頼があった。この二次派遣の直後、柳条湖事件が発生する。

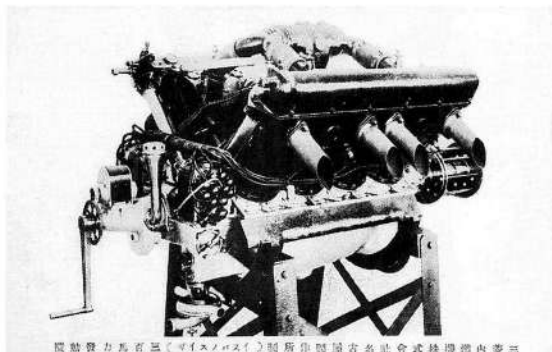
■満洲事変と上海事件

昭和6(1931)年9月18日深夜、柳条湖事件が発生し満洲事変に拡大したことで、日本陸軍と東北軍は戦争状態となった。9月22日、陸軍は飛行第六飛行連隊(平壤)にて独立飛行第八中隊(偵察)と独立飛行第十中隊(戦闘)を急遽編制し、満洲へ派遣している。この独飛第十中隊は花澤友夫大尉を長とし、甲四戦8機で奉天に展開した。前掲の写真6は、その際の撮影である。甲四戦の初実戦任務だった。

両独立飛行中隊は1ヵ月も経たずに朝鮮にいったん帰還したが、偵察や爆

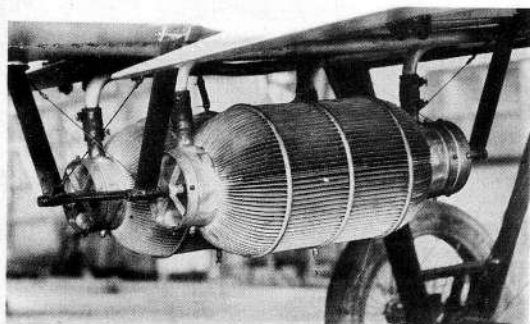
撃の独立飛行中隊はその隊数を増やして、11月中旬に再度派遣されている。つまり、戦闘中隊だけがお役御免になっているのである。これは地上部隊による飛行場を含む奉天の占領で相手空軍の活動をなさしめなかったことにより、戦闘隊の出番自体がなかったことによるものだろう。事実、派遣中の現地の中隊は押収したボテー機(ボテー25)を利用して偵察機に仕立て、偵察行動を主とした。

昭和7(1932)年1月18日の上海市中で日本人襲撃事件を契機として、1月28日から日中軍による紛争「上海事変」が起き、3月の満洲国建国宣言まで続いた。事件発生を受けて飛行第一連隊にて独立飛行第三中隊(甲四戦6機、長・神谷正夫少佐)が編成され、2月16日に上海に上陸、公大飛行場にて待機した。2月5日には海軍の三式二号艦上戦闘機による「日本航空史上初の空中戦」、ボーイング218を相手にした「撃墜第一号」が22日に記録され



三菱重工業株式会社名古屋製作所（旧名古屋航空機製作所）に展示されているイスピノ・スイザ300馬力エンジン

【写真8】 上はイスピノ・スイザ300馬力エンジンを斜め後方から見た写真。本エンジンは、大阪の交通科学博物館にて展示されていた。東京・秋葉原にあった交通博物館から大阪の交通科学博物館に移転されていたものだが、同館の2014年4月閉館によりその後の動向は不明。再展示を望みたい。下はランブラン式ラジエーターで、同じく斜め後方から見ている。甲四戦には前面に開閉式の半円形扉が付加されている。扉は機首側をヒンジとする左右開きで、飛行時には本が閉じるように開く（いずれも、三菱内燃機調製の当時の絵葉書から）。



三菱重工業株式会社名古屋製作所（旧名古屋航空機製作所）に展示されているランブラン式ラジエーター

た状況であったが、紛争自体は終息に向かっており、空中戦はないまま、独立飛行第三中隊は5月に帰還している。

■発動機について

本機の発動機イスピノ・スイザ300馬力水冷V8は、丙式一型の200馬力発動機を発展させたモデルである。

両発動機とも従来までエンジンのものに比して軽い、高性能エンジンであった。1馬力あたりの重量は、200馬力で1.25kg/hp (250kg/200hp)、300馬力で0.99kg/hp (290kg/300hp)であり、たとえばモ式四型でのルノー70馬力空冷V8 (2.71=190kg/70hp) やモ式六型でのタイムラー100馬力水冷直6 (2.08=208kg/100hp) に比して、画期的に軽かった。

国内では三菱内燃機が大正6年12月にライセンス取得を計画し、大正10年夏ごろから製造を開始。海軍機（横廠式ロ号甲型水上偵察機に200馬力、一〇式艦上戦闘機に300馬力）に使用された。なお、海軍側ではヒ式（ヒスピノスイザ式）と表記されている。陸軍は大正15年10月、「イ式300馬力発動機」として制式制定している。

ただ、高性能エンジンだった故か、そ

れはどこか無理をしているのか、丙式一型では空中再始動は事実上不可能であり、本機の300馬力では燃料系統に難があったようだ。

昭和4年9月、「甲四戦用真空ポンプ給油装置は機能上不備な点ありのため、演練上必要なる航空部隊常用機に「アストラ卿筒」を制式制定までの間、特別支給する。」という陸軍書類がある。これにより、各飛行連隊の戦闘中隊に8個ずつ支給されている。飛一は4個中隊分で32個、同様に飛三は24個、飛四は16個、飛六と飛八は8個ずつで、表2と整合する。飛行学校には、所校の30、明校には18、下校に14で、常用機数が窺い知れる。

もうひとつ本機の発動機系の特徴に、ランブラン式ラジエーターがある。両主脚の付け根にある俵型のものがそれで、仏人アレキサンダー・ランブラン (Alexandre Lamblin, 1884-1933) 氏の発案・特許である。本甲四戦では抵抗減と過冷却防止のため、前面に開閉式の半円形扉が付加されている。タイトル写真では、閉じている扉が分かる。

■初物、2点

当時、雨中の飛行は行なわないが基

本であるが、天候急変など避けられない面があった。その結果、プロペラ表面はかなりの損傷があり、あばたのように孔だらけになってしまうのである。

この対策がプロペラ刃部前縁の金属カバーであり、本機と乙式一型偵察機で初めて採り入れられた。「プロペラ刃部包装ノ件」(大正14年10月) という書類が、それである。その理由に「従来使用ノ甲式四型戦闘機と乙式一型偵察機用螺旋機 (筆者注: プロペラ) は、破損率大なる欠点有」があげられている。同書類の添付図面では「端末保護金具」という名称になっており、乙式一型偵察機と甲式四型戦闘機用のものとは、先端形状が少し異なっている。

また、エンジンの始動の際に、起動車 (エンジン始動のため、プロペラを回す専用車) を用意し、その起動車との接続金具を試験したのも、本機が最初である。大正15年1月のことである。

■終焉

大正11 (1922) 年から甲四戦を用いてきた陸軍は、大正15 (1926) 年11月に、「大正12年に準制式として採用するも、欧米列強に比して性能著しく遜色し、遠からずこれの改正を要す」としてその後継機の必要性を説き、民間による競争試作を打ち出した。

この競争試作の結果が後の九一式戦闘機であり、その後の甲四戦は順次九一戦と置き換わり、戦闘練習機として飛行学校や部隊で用いられた。陸軍書類「航空器材現在数表 (昭和6年11月1日、航空本部調べ)」では、甲式四型は支給数281機、在庫数82機の合計363機が残っており、昭和10年においても11,473回の飛行回数を記録している。

甲式四型戦闘機は、腕白盛りの陸軍戦闘機の少年期を支えた機種であった。昭和4、5の両年では機体大破だけでも合計98 (死傷10) と事故数は少なくないが、「戦闘機としての訓練の性格上、仕方ない」と陸軍航空統計で、軍も承知している。敢えてたとえるなら、荒く扱われる男の子のランドセルのような機種だったろう。

最終回の次稿は、己式一型を採り上げる (その6、終わり)。