

零 戦 I

第二次世界大戦最大の謎は、「ゼロ戦」であった。ゼロ戦とは、戦争中は「零戦・レイセン」と呼ばれ、昭和 28 年ごろに「坂井三郎空戦記録」が出版されてブームとなり、さらにこれをまとめたものが「大空のサムライ」になり（昭和 42 年出版）、世界中で SAMURAI と翻訳され、いまだに売れ続けている超ロングセラーで使われた表現である。本来レイセンと呼ぶべきだが、敵が Zero-fighter と呼んでいたことから、戦時中もレイセンとゼロセンと併用されていたようであるが、当時、世界水準をはるかに超えた戦闘機である。

当初、米英豪にとっては謎に満ちた航空機で、Zero-Fighter とか Zeke（ジーク）と称され、その格闘戦の強さから、ゼロ戦をみたら逃げても罰せられないし、1 対 1 でゼロ戦と戦ってはいけない、という命令がでた。

（Zeke ジークと呼ばれたのは、一言で言えば、航空技術情報部隊の隊長フランク・T・マッコイ大尉の育った南部で、当時よく歌われたカントリー・ソングの中で女の子への呼びかけに使われていた、とくに意味のない言葉である。マッコイ大尉は、すぐ口に出しやすいその語感が好きだったのと、『ゼロ』の発音に近かったところから、『ジーク』を零戦の呼称に採用した。他の航空機には、その攻撃機の目的によって、たとえば女の子の名前や男の子の名前をつけたりして一定の規則性を持たせたが、ジークだけが例外だった。）

三菱重工の堀越二郎さんが設計した、世界一の戦闘機である。最大の特徴は、航続距離が極端に長く、3000km 以上であったことである。当時の戦闘機の航続距離は、せいぜい数百 km で、たとえばドイツのメッサーシュミットは、イギリス本土を攻撃して（バトル・オブ・ブリテン）も、36km の幅のドーバー海峡を戻ることができなかった。零戦は、世界一の戦闘機として中国でデビューし、零戦 13 機で 27 機のソ連製の戦闘機をすべて撃墜または使用不能に大破せしめた。フライイング・タイガースのアメリカ人シェンノートは、米英豪の空軍に公平な評価を詳細に報告し、この戦闘機と交戦したらどんな悲惨な結果になるかわからない、と予言・警告していたが、米軍は「日本人にそんな飛行機が作れるはずがない」と完全に無視し、開戦後慌てて総力を挙げて調査した。破片などを入手していたが、全体像がつかめなためなかなか詳細がわからず、偶然アリューシャン列島でほぼ無傷の零戦を入手した（アクタン・ゼロ）ことから、その性能などが解明され始めた。

日本国内でもほとんど知らされることなく、終戦直前になって初めて国民がその名称を知るところとなった。ちょうど特攻隊に使われた頃である。

戦後、そのあたりの逸話や零戦の設計図を公開し、堀越二郎氏が自ら書いておられる。坂井三郎さんの話では、昭和 30 年代 40 年代に 2 人であちこち公演に行くのだが、多いときは月に 20 数回講演したという、駆け回る生活だったという。

ある学者が、「基礎を研究しないで、仕上げのところだけを工夫した」と評したが、戦前真つ暗史観の新聞やメディアに踊らされてきた日本人らしい、言い掛かりである。それならライト兄弟の時代まで遡って研究しないといけなくなる。これは、学者バカではなく、単なる時流に乗ろうとした、何に対してもケチをつけたがる学者と称するバカである。

海軍航空本部巖谷英一技術中佐は、敗戦の衝撃のいまだ冷めやらぬころ、その著書の中で「敗戦によってすべてを失った日本国民に対して、外国人のなかに今日なお畏敬の念がのこっているとすれば、それは二大洋(太平洋とインド洋)の空をおおうて活躍した零戦を作り出し、これを駆使し得た能力をもつ民族としてであろう。」

堀越氏は、「日本人が、もし一部の人が言うような模倣と小細工のみに長けた民族であったなら、あの零戦は生まれえなかった。・・・独特の考え方、哲学のもとに設計された“日本人の血の通った飛行機”で、他国の戦闘機と比較すればその優秀さが始めて理解できる。」

この直線部分がどこにもない零戦は、実に「芸術品」と称してもおかしくない。堀越さんは、「美しい」と初飛行の際につぶやいたそうだが、まったくそのとおりでらう。

太平洋戦争開戦時、台南からフィリピンの基地まで 800km 以上ある。ここを零戦は楽々と飛び、米軍は必死になって航空母艦から発進したにちがいないと、ありもしない空母をさがしまわった。このとき、2 倍の P36、P40 戦闘機を問題にせず、撃墜。

格闘能力でいえば、零戦 1 機と敵戦闘機 2 機なら、圧倒的に零戦有利、1 対 3~4 でようやく対等に近いわれた。現実には、零戦 1 機とバファロー 2 機が戦っているのをみれば、まるで零戦に綱であやつられているような戦いで、勝負にならなかったことを見ていた兵士が悔しそうに報告している。

イギリスの誇るスピットファイアーは、バトル・オブ・ブリテンで 2 倍以上のメッサーシュミット Me-109 と戦い、圧倒的な勝利をおさめている。ところが、インド洋コロンボ上空で、零戦 36 機が、スピットファイアー、ハリケーン数十機と戦闘し、スピットファイアー 17 機、ハリケーン 21 機を撃墜し、零戦の被害は 1 機のみ。制空権を確立し、敵味方の実力に差がありすぎて、その報告に、「まるで演習の如し」とまで言われた。

スピットファイアーは、たしかに優れた戦闘機であったが、昭和 18 年 3 月~9 月に豪の

ポート・ダーウィン周辺で9回戦って、零戦3機、一式陸攻2機の被害に対し、38機を撃墜している。坂井らは、それより半年も前に闘っている。いかに、台南空が強かったか。

米軍の空の要塞 B-17 は、ヨーロッパ戦線で、真昼に戦闘機の護衛なく単独で敵地を爆撃したが、戦闘機に撃墜されたことがない。だから「空飛ぶ要塞」と呼ばれたのであるが、6機の零戦の猛攻撃に初めて撃墜された。このとき、最後のとどめを刺したのが坂井氏の20mm弾だった、という伝説が生まれたという人がいる。つまり嘘をついている、と言いたいらしい。戦後、このときのことを調べに来た AP 通信社東京支局長のラッセル・ブラインズが、撃墜王に会いたいと奥宮正武氏に紹介を依頼し、(この頃、昭和20年11月。まだ戦犯になるかどうかわからないときで、いろいろなうわさが乱れ飛んでいた) 同じ復員局にいた山崎正中佐(元台南空の少佐)に依頼したところ、当然ながら台南空のピカ一の坂井氏を推薦した。坂井さんは当初、自分より戦歴も長いし戦果をあげておられる先輩がたくさん生き残っておられる、と断ったのであるが、東京在住であることや他の人とは連絡がつかないことを理由に坂井さんが説明することになった。事実、坂井よりもはるかに戦歴も長いし、(たとえば、真珠湾攻撃から B29 への迎撃まで戦っているパイロットがいるし、その点、坂井は、ガダルカナルの緒戦で戦場を離脱せざるをえなくなった。) 戦果を挙げている先輩が多く生き残っていて、「とりたてて特徴のないふつうの零戦搭乗員」であった坂井さんでは役不足と言う。……悪意をもって後世から見れば、というよりも生き残りの連中の話をつなぎ合わせると、坂井が話を作ったと判断したくなるのだろうが、戦犯を覚悟で話したことを考えれば作り話をする必要がない。南郷茂章大尉ほどの雷鳴は轟いてはいないが、実際には、坂井は、200回以上の出撃で列機を失ったことがなく、視力は昼間の星を見た、というし、戦後「ラバウルの魔王」と呼ばれた西澤廣義をさしおいて前任搭乗員になっており、その実力は一流であった。「ふつうの搭乗員ではない。」ガダルカナルで負傷し、内地に還らされたが、その後米軍は零戦を上回る性能をもつ F6F 戦闘機(ヘルキャット)が主戦闘機になっており、これと闘った戦闘機搭乗員とは話がかみ合わなくなっている。……しかし、漫画や映画によってブームになってしまったあとでは、いくら「オレのほうが上(事実かどうかは別にして)」と言っても通らなくなっている。坂井を「ふつうの……」と表現した同じ作者が、異なる著書では、坂井の所属していた「台南空」の強さを激賞しているのがおかしかった。要するに、漢の嫉妬に鈍感なだけの男が、聞き書きで書いたものである。

さて、「空飛ぶ要塞 B17」撃墜について、坂井さんは詳細に説明し、撃墜は確かめてい

ないことも述べたところ、「君、あれは、世界初の撃墜だったよ」と破顔し肩を叩かれた。このときの B-17 の操縦士コリン・ケリー大尉は、大変な技術の持ち主で、被弾し煙を吐きながら、水平飛行を継続し、同乗の部下たちを落下傘で脱出させたのち、ジャングルに墜落した。のちに米軍最初の軍神になっている。・・・だから伝説でもなんでもない。

B17 は、ヨーロッパ戦線を席卷し、一度も戦闘機に撃墜されたことがないという、だから「要塞」と呼ばれた。

米軍の戦闘機はグラマン F4F ワイルドキャットだったが、零戦との 1 対 1 の格闘は禁止されていた。つまり敵前逃亡を認められていた。・・・のちにサッチ戦法が考案され、被害は多少減ったし、零戦にも被害が増加したが、やはり零戦の力は認められていた。サッチ戦法は難しく、混乱することが多く、米軍でも賛否両論あり、成果は思ったほどではなかったらしい。理由は、動きが複雑すぎて、難しかったことらしい。

堀越氏の著書に、オーストラリアに在住していた 3000 人の日本人を日本に帰還させる時の話がある。3ヶ所の収容所に全員入れられていたのだが、三菱商事の社員が 4 名いて、このとき、「きみたちは、あの強いゼロ・ファイターを製作している三菱の社員だろう」という尊敬のまなざしで接し、敵ながらあっぱれだといわんばかりに、精神的な礼遇をしてくれた。そこには、報復的な憎悪感はまったく見られなかったという。送還船でも待遇がよく、他の会社の支店長級でもなかなか入れてもらえなかったキャビンへ 4 人とも入れてもらい、ハッチでハンモックに寝かされ、まずい料理をたべさせられている人たちには悪いと思いつつも、悠々とベッドに寝、うまい料理を食べ、快適な船旅を送った。そのあいだずっと、彼らは零戦のありがたさを感じるとともに、高度な技術に対しては謙虚な気持ちで敬意を払うというオーストラリア人のおおらかな態度に、頭を下げていたという。帰還船は 3 回の予定が、結局最初の 1 回だけになった。後日、この話を三菱商事の社長服部一郎氏が、堀越の上司に伝え、礼を述べに来たのである。

戦後、服部氏のところを訪れたアメリカ通の女性が、たまたま堀越氏と奥宮正武氏（パネ一号事件の当事者。戦後は、復員関係の仕事をしてきた）の 2 人が著した「零戦」という本を拾い読みして、「終戦直後、自分が読んだアメリカの小説や雑誌のなかに、“若い女を口説き落とすことはそんなにむずかしくないが、Zero を落とすことは容易ではない”とか、“あの女は Zero より手強い”とかいう文句に、ときどき出会ったが、いままでどういう意味がよくわからなかった。ところが、今日このご本を拝見して、Zero が堀越氏を主

任とした三菱で設計された日本の戦闘機の名前であることがわかって、こんな喜ばしいことはない」と、アメリカへ講演旅行に出発した逸話も披露してくれたという。

ミッドウェイ海戦は、すでに書いたように、米国では高校生までもが知っている。源田実が「鎧袖一触ですよ」などという油断もあった。こういう参謀の姿勢に大きな問題があり、作戦の稚拙さもあった。さらに指揮官の勇気のなさもあったが、暗号が読まれていたことも大きな因子である。(ミッドウェイ海戦については別に書く。)

ただ、このときの零戦の戦いぶりは、36機で、待ち構えるF4F ワイルドキャットやバップアローからわが攻撃隊を理想的に掩護したうえ、敵戦闘機50機を撃墜。ミッドウェイから飛び立った、わが空母を襲った敵機も、守備の零戦と艦砲により、高空のB-17以外ほとんど撃墜。味方には一発の被弾もなかった。いったん空母にもどって給油するとき、敵の雷撃機(魚雷を積んでいる)が来襲したが、70機の敵機のほとんどを撃墜。この雷撃機が、志願した「特攻」の走りである。「俺たちが攻撃すれば日本の戦闘機が攻撃してくるだろう、その間に、真珠湾の仇を撃つてくれ」と宣言して犠牲になった。その結果、零戦がすべてこの敵の攻撃にまわったために、空母の上空ががら空きになり、「運命の5分間」につながった。(この話は、後述する。)・・・このあとが敗戦に導くものである。

アメリカは、開戦とともに率直に零戦の優位を認め、零戦から制空権を奪う新しい戦闘機と、日本国内の生産活動にとどめを刺す戦略爆撃機の完成に技術開発力を集中し、それ以外の中間的な機種を新しく開発するのを中止した。(グラマンF6F ヘルキャットは、零戦用に開発されたものではなく、すでに戦前に開発が始まっていた。)

この時、下院議員だったケネディのあとの大統領リンドン・B・ジョンソン予備少佐が南太平洋の日本海軍空戦現場を爆撃機に乗って視察した。そして、日本海軍戦闘機とパイロットの技量を高く評価し、自国民を戒める言葉がみられた。Great Fighter と激賞した。

零戦の特徴のもうひとつは、**操縦系統の剛性を低下させる**(当時、操縦系統の剛性については、固定観念のように、触れることができないものと考えられていた)ことで、これが、戦後20年を経過しても、世界の最先端の技術であった。**操縦系統の段階的剛性低下**とは、高速でも低速でも、操縦者の思ったとおりに機が反応することで、飛行機の操縦と搭乗員の思惑が一致していたもので、外国人からみれば「魔法」のようにみえたであろう。これが堀越二郎氏の総合的な構想と、個々の技量の成果であった。これは、ずっとのちになっ

でも、世界中から賞賛と驚嘆の言葉として残っている。

たとえば、イギリス最大の航空機会社ホーカー社の計画設計主任 J.W.フォザード氏は、1958年の学会誌に、

「ヨーロッパ人は、日本人が模倣に終始したように思いたがるが、日本の代表的飛行機である零戦の詳細を知れば、それがあやまりであることをさとるであろう。

その例として、くりかえし変動負荷の組み合わせに対する主桁の寿命の研究やフラッタ、風洞模型の力学的相似の認識が、当時すでに日本で始められていたことが挙げることができる。なかでも、われわれヨーロッパの水準から見て、もっとも驚嘆に値する工学上の構造・手法は、操縦系統の剛性を計画的に引き下げる考えであろう。この独創的な構想によって、低速時の昇降舵の効きをそこなわずに、高速時の操縦桿の動きを適当に増し、むずかしい操縦感覚の問題をみごとに解決している。」

また、この操縦応答性に関しては、ひとつの興味深い調査がアメリカでおこなわれた。1962～63年ごろ、コーネル航空研究所では、アメリカ空軍の委託をうけて3人のパイロットを使い、シュミレーター実験によって、パイロットが好む、つまり、操縦感覚にマッチする昇降舵操縦系統の性質を研究した。そして、その結果は、私（堀越二郎）が20年も前に零戦に採用したものにピタリと合っていた。

1963年、新戦闘機選定のいきさつを調べたアメリカの上院調査委員会で、海軍作戦部長 W. G. アンダーソン大將は、その証言の中に零戦を引き合いに出し、

「過ぐる太平洋戦争のはじめ、日本の零戦は、われわれのどの戦闘機よりも運動性と行動力でまさっていた。その差は非常に大きなものとは見えなかったが、零戦によるわが国のパイロットと航空機の損害、および零戦が護衛してきた雷撃機や爆撃機による味方の艦船の損失はきわめて重大であった。

零戦のもっていた優差は、拳闘のチャンピオンが、相手より1インチ長いリーチ（攻撃の届く深さ）をもっているのにたとえることができる。航空機の場合、非常な強さを示す物でも、一般に個々の性能の数字で見れば、大した差ではないのである。われわれは、この小差の集合から生まれる優差をわが手に握る必要があるのだ。」

イギリスの有名な航空機評論家 W. グリーン氏は、その著書の中で、「第二次大戦において零戦は、日本にとってすべてであった。零戦は、日本軍の作戦を象徴し、零戦の運命は日本国の運命と同じであった。」

1971年アメリカ戦闘機エース協会ユージン・ヴァレンシア元海軍中佐が、零戦を引き揚

げ、調査して曰く、「零戦は航空史上最高の飛行機である」と表現した。(The greatest plane ever built.) この年、サンディエゴ航空宇宙博物館館長オーエン・クラーク元空軍大佐も「零戦は史上最高の飛行機だ。」

零戦が各国の代表的戦闘機とちがうのは、陸上戦闘機に打ち勝つ性能を持った世界最初の艦上戦闘機と言う点で、海軍航空に新紀元を画した飛行機という名誉をもつことである。

零戦は、太平洋戦争の初期に連合軍の航空兵力を壊滅させることによって、“無敵日本軍”という神話をつくり出した。神秘的な運動性と長大な洋上行動力は、連合軍に“無敵零戦”の神話を信じ込ませるような強制力をもっていた。」

これらは、いずれも、かつては敵同士であり、当の零戦によって、幾多の人命と飛行機や艦船を失った国の人々の言葉であるだけに、あるだけに、私（堀越氏）はうれしい。

零戦の唯一とっていい欠点は、軽量化のために、搭乗員の被弾に対する配慮がまっとなされなかった、というよりも「被弾」することを考えていなかったフシがある。

堀越氏が言うには、「この時代の日本の陸海軍用兵家が考えていた空戦は、腕を磨きに磨いた剣士が、正宗や孫六の名刀のさばきで、寡をもって衆を倒す剣法に似たものがあった。覚えのある腕と法にかなった身体の軽快なこなしとは、よろい、かぶとにまさるといふ通念は、幕末に至るまで事実で、証拠立てられていた。よろい、かぶとに身をかためた上州高崎藩のさむらいの一隊が、軽い旅装束の一隊を迎え討って惨敗したという実話を、わたしは子どもの頃祖母たちからよく聞かされたものであった。」

山本五十六にしても海軍にしても、昭和 15 年に零戦が完成していなかったら、太平洋戦争を始めなかったであろう、と坂井さんは述べておられるが、衆目の一致するところである。中国や東南アジアでの戦闘には、九六式戦闘機のほうが零戦よりも戦闘能力に優れていたから、これで充分だった。戦争とは、そんなに単純なものではないが、海軍が期待したとおり、いやそれ以上に零戦が優れていて・・・それほど、零戦は素晴らしい戦闘機だったのである。戦略、戦術などに問題が山ほどあったけれども、海軍の開戦の引き金は零戦の存在である。逆に言えば、後継機ができにくいほど完璧な戦闘機だったのである。

2015.04.01.