



横川裕一

Text by Yuichi YOKOKAWA

キ15試作機の謎に迫る

読者諸氏がご存じのように、キ15は後に九七式司令部偵察機（以下、九七司偵と記す）となったが、それとは別に欧亜連絡飛行機「神風」号としてもよく知られている。

人気ある機種のはずだが、モノグラフもなく、明らかになっていない部分が多い。この記事では、陸軍書類から、キ15の試作機に光をあてることを試みたい。

キ15とは

キ15は、陸軍航空技術研究所の藤田雄蔵大尉（後の航研機パイロットとして高名）の発案により、「高速連絡機」として試作が認められたもので、その1号機は昭和11（1936）年5月に完成し、高性能を示した。

『朝日新聞訪欧機 神風』（2005年1月、山崎明夫著）では、メーカーである三菱重工側の記録が掲載されている。それをまとめると、次となる。

- ・昭和10年7月11日、陸軍航空本部より試作指示を受ける
- ・昭和10年12月、実大模型完成し官の審査を経て、詳細設計を着手
- ・昭和11年4月、荷重試験、機能試験、振動試験を実施
- ・昭和11年5月、試作第1号機完成
- ・昭和12年3月、試作第2号機完成
- ・昭和12年5月、制式機として決定し、量産を開始

「神風」号

話が見えにくくなってくるのは「神風」号が絡んだあたりからである。

市販書では、概ね「2号機は昭和12年3月に完成し、そのまま朝日新聞社に払い下げられて、『神風』号となった」の記述であるが、この2号機とはだれから見た2号機なのかが、筆者には気になっている。

すなわち、陸軍の2号機なのかメーカー・三菱重工側の生産2号機なのか明らかでなく、朝日新聞が発注したとされる2機（「神風」号、「朝風」号）が、これらにどう関連しているのかも見えていない。朝日新聞社の2機とも、陸軍に徴集されていることも、不透明さの一因と考えられる。表1に、それらを示す。

表1. 朝日の機体

機体	記事
飛行計画	・昭和11年11月、2機を発注。 ・昭和12年1月1日、「亜欧連絡記録大飛行」が紙面に発表。
「神風」号	・昭和12年3月19日、引き渡し。 ・昭和12年4月6日、欧亜連絡飛行出発（4月10日、ロンドン到着）。 ・昭和12年5月14日、復路も飛行にて帰朝。 ・昭和12年7月～9月、陸軍に徴集。 ・昭和12年10月～11月、海軍囑託として、福岡（大刀洗）―上海間連絡に従事。 ・昭和12年11月6日、大刀洗にて離陸事故、大破。修復される。 ・昭和14年8月、台湾で遭難大破。
「朝風」号	- 昭和12年4月、引き渡し（神風号の連絡飛行中）。 - 昭和12年8月～、陸軍に徴集。

キ15試作機の機体番号

キ15には1501、1502という機体番号があることが写真などで知られている。写真1にそれを示すが、筆者はこれを試作機1号機、2号機と見ている。

キ43やキ44（後の、一式戦闘機、二式単座戦闘機）の試作機には、キ番号を用いた機体番号が付与されていた。例をあげれば、キ43の試作1号機は4301、キ44では4401である。そして、量産機には100番台がまず用いられ、型（一型/二型や甲型・乙型）が替わったときには1000番台など、異なる番号が付与されていた。

キ番号は昭和8年から使用され始めているが、表2に示すように、当初はキ番号と試作機番号は一致していない。キ15とキ17は番号が重複していることも分かる。一方、表2を1号機の完成順に並べ替えたものが表3であるが、この表からキ15以降はキ番号と試作機番号が一致していることが読み取れる。これが、1501をキ15の1号機と判断している理由である。

なお、陸軍書類から、1501号は昭和14年5月7日、飛行兵団飛行班機として、漢口飛行場に着陸の際、脚折損し大破していることが分かっている。

愛国131号、132号

唐突で恐縮だが、筆者が長年調査している愛国号（民間から陸軍への献納機）に、愛国131号、132号がある。両機は愛国号名称もなく、機種も「高速連絡機」という珍しい機体である。何よりも献納者団体が「学芸技術奨励金」となっている。愛国号として献納される機体は、制式機であれば「国防献金」として扱われるが、それが非制式機の場合「学芸技術奨励寄付金」として取り込まれ、そこから献納手続きがされることになっている。つまり、愛国131号、132号は制式機ではないのである（この「学芸技術奨励金」から献納された愛国号には、ほかに愛国号1、2号がある。こちらも、愛国号名称を持っていない）。

機種「高速連絡機」がキ15と一致していることもあり、従来から、愛国

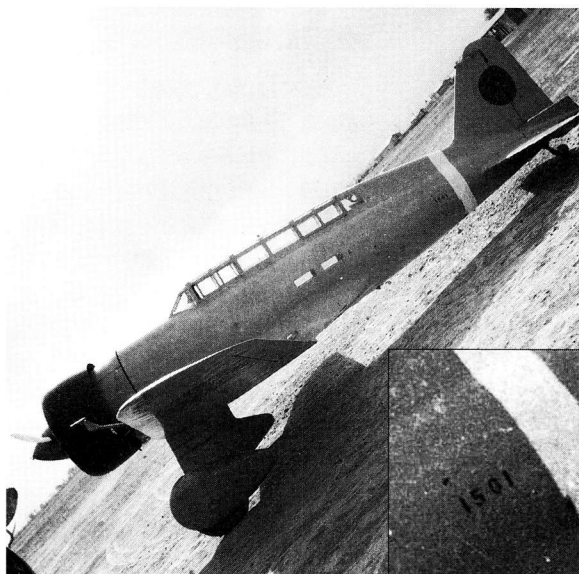
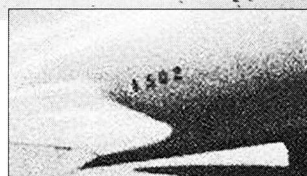
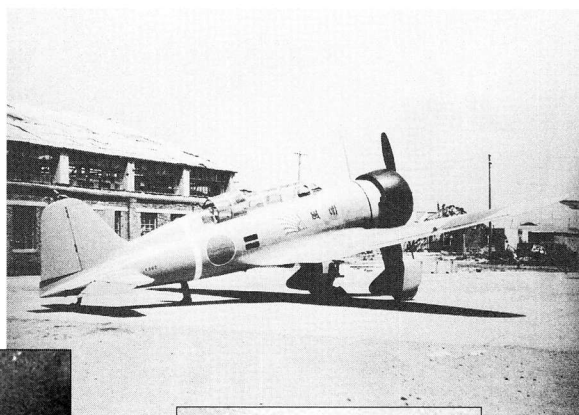


写真1. 九七司令部偵察機1501号機(上)、
1502号機(右上)。



写真提供(2枚とも): 夏谷克彦

131号、132号はキ15ではないかとされてきた。その巷説のとおり、両機はキ15の増加試作機ということが、以降に示す陸軍書類で確認できた。

陸軍書類に見る試作経緯

昭和12年12月24日、立川の陸技術研究所にて、一連の九七式(戦闘、重爆、軽爆、偵察、輸送)の制式化に関する

会議(軍需審議会委員会)が行なわれた。当時は、この軍需審議会での承認を以て、仮制式制定となっていた。

この会議に議題資料として提示された『九七式司令部偵察機仮制式制定の件』中の、「九七式司令部偵察機審査成績の概要」にある審査経過の概要を、以下に示す。

審査の目的

昭和10年6月28日航秘第五三四号高速連絡機試作審査要領に基づき試作せる「キ15」に就き、その性能並びに実用的価値を判定し機種決定の資料を得て、昭和12年2月15日航秘第50号昭和12年度航空兵器審査研究に関する特別指示に基づき改修試作せしめたる「キ15」に就き、暫定的司令部偵察機としての適否を判定するにあり。

表2. 陸軍試作機番号(キ番号順)

キ番号	試作機番号	1号機完成時期	備考
キ1	201~204	昭和8年3月	九三重爆
キ2	301~306	昭和8年5月	九三双軽
キ3	501~506	昭和8年4月	九三単軽
キ4	701~706	昭和9年3月	九四偵
キ5	(不明)	昭和9年1月	(試作戦闘機)
キ6	101~	昭和9年3月	九五練二型
キ7	(不明)	昭和8年12月	(試作機上練習機)
キ8	101~105	昭和9年3月	(試作複座戦闘機)
キ9	1001~	昭和9年12月	九五練一型
キ10	601~604	昭和10年3月	九五戦
キ11	801~806	昭和10年4月	(試作戦闘機)
キ12	(不明)	昭和11年10月	(試作戦闘機)
キ15	1501~1502	昭和11年5月	九七司偵
キ17	1501	昭和10年8月	九五練三型
キ18	1401	昭和10年8月	(試作戦闘機)
キ19	不明	昭和12年3月	(試作爆撃機)
キ20	1~6	昭和6年8月	九二重爆
キ21	2101~	昭和11年12月	九七重爆
キ27	(不明)	昭和12年10月	九七戦
キ28	2801	昭和11年11月	(試作戦闘機)
キ30	3001~	昭和12年2月	九七軽爆
キ32	3201~3204	昭和12年3月	九八軽爆
キ33	(不明)	昭和11年8月	(試作戦闘機)

表3. 陸軍試作機番号(1号機完成年代順)

キ番号	試作機番号	1号機完成時期	備考
キ20	1~6	昭和6年8月	九二重爆
キ1	201~204	昭和8年3月	九三重爆
キ3	501~506	昭和8年4月	九三単軽
キ2	301~306	昭和8年5月	九三双軽
キ7	(不明)	昭和8年12月	(試作機上練習機)
キ5	(不明)	昭和9年1月	(試作戦闘機)
キ4	701~706	昭和9年3月	九四偵
キ6	101~	昭和9年3月	九五練二型
キ8	101~105	昭和9年3月	(試作複座戦闘機)
キ9	1001~	昭和9年12月	九五練一型
キ10	601~604	昭和10年3月	九五戦
キ11	801~806	昭和10年4月	(試作戦闘機)
キ17	1501	昭和10年8月	九五練三型
キ18	1401	昭和10年8月	(試作戦闘機)
キ15	1501~1502	昭和11年5月	九七司偵
キ33	(不明)	昭和11年8月	(試作戦闘機)
キ12	(不明)	昭和11年10月	(試作戦闘機)
キ28	2801	昭和11年11月	(試作戦闘機)
キ21	2101~	昭和11年12月	九七重爆
キ27	(不明)	昭和12年10月	九七戦
キ30	3001~	昭和12年2月	九七軽爆
キ19	不明	昭和12年3月	(試作爆撃機)
キ32	3201~3204	昭和12年3月	九八軽爆
キ27	(不明)	昭和12年10月	九七戦

試作の経緯

- ・昭和10年7月23日、三菱重工に試作を指示
- ・昭和11年5月、試作機1機が完成し、その後の試験により、高速連絡機として適当と判定される
- ・昭和12年2月、司令部偵察機化のために天蓋（筆者注：キャノピー）、射撃装置の改修試作を指示
- ・昭和12年5月、同改修試作機が愛国131号として完成
- ・昭和12年12月、仮制式制定

この書類から、興味深いことが分かる。2機の試作機を作る場合は、1号機の問題点を改修するために2号機の完成を少し遅らせるのが通常で、その場合の試作経緯には「逐次試作機ヲ完成シ」となる。

が、キ15では「昭和十一年五月、試作機一機ヲ完成セリ」と、1機を明記している。すなわち、試作機は1機しか作られなかったと読むのが自然であ



『九七式司令部偵察機仮制式制定の件』の掲載写真。

る。すなわち、当初から1機の計画であり、2号機が途中から「神風」号に振り向けられたという推測はしにくい。また、司令部偵察機としての改修試作指示が昭和12年2月であり、朝日の発注である昭和11年11月よりも後であることから、「神風」号が陸軍機としての2号機とは考えにくい。

加えて、三菱側の記録では昭和12年5月となっている制式化も、軍書類で

はそれを確認できていない。「審査の目的」から分かるように、昭和12年5月の時点でも、明確に「司令部偵察機」として制定されていないように見えるのである。ただし、制式化の前に量産が開始されたようである。そうでないなら、後述する愛国「全日本」号が、同年9月に献納されることはあるまい。

日満航法訓練

別な陸軍書類から、昭和11年10月7～9日、陸軍航空本部の藤田雄蔵大尉と新村重次郎職工により、1機をもって日満航法訓練を実施が計画されたことが分かっている。初日は立川～京城～新京、2日目に新京～牡丹江～奉天、最終日が奉天～京城～立川の予定で、「秘密保持に関し、とくに注意するものとする」という注意事項が記されている。

『司令部偵察飛行隊』と『虎部戦記』から

九七式偵を用いて戦った独立飛行第18中隊について記した両書（『司令部偵察飛行隊』『虎部戦記』）からは、次が拾える。

・昭和12年7月14日、下志津飛行学校の青木大尉、大室中尉は、「キ15の未習教育を受けた後、1機を徳川兵団に空輸せよ」との命令を受ける

・昭和12年7月17日、陸軍航空技術研究所の藤田大尉と江口准尉は、キ15増加試作2号機にて天津に飛来、飛行第15連隊の現地パイロットに未習教育を実施

・昭和12年7月22日、飛行第15連隊の松崎大尉と石津中尉は、キ15増加試作

第四 審査経過概要	
第一期	第二期
昭和十一年六月二十八日航秘第五三四号高速連絡機試作審査要領ニ基キ昭和十一年七月二十三日三菱重工工業株式會社ニ設計試作ニ關スル指示ヲ與ヘ陸軍航空技術研究所指導ノ下ニ昭和十一年五月試作機一機ヲ完成セリ	昭和十二年二月十五日航秘第五〇号昭和十二年度航空兵器審査研究ニ關スル特別指示ニ基キ前記飛行機ヲ司令部偵察機ニ充當スル目的ヲ以テ天蓋操縦席並射撃装置ヲ改修試作セシメタル愛国第一三一号ヲ昭和十二年五月下旬完成シ陸軍航空技術研究所ニ於テ審査シ其ノ結果暫定的司令部偵察機トシテ適當ト認ムルノ判決ヲ得タリ
本機ハ陸軍航空技術研究所ニ充シ高速連絡機トシテ適當ナル要求セラレタル諸條件ヲ充足シ高速連絡機トシテ適當ナル判決ヲ得タリ	

『九七式司令部偵察機仮制式制定の件』の「九七式司令部偵察機審査成績の概要」から、審査経過の概要。

写真2. 愛国179「全日本」号と大室中尉(当時)。



2号機にて、洛陽を偵察

・昭和12年7月23日、キ15増加試作1号機をもって、青木大尉と大室中尉は日本をもち24日に熱河省承德に着

・昭和12年8月1日、青木大尉、大室中尉、江口准尉らを中核に青木部隊が編制される(機材は、九七司偵試作機2機131号、132号)

・昭和12年8月、青木部隊に「朝風」号(姉妹機である神風号と同様な銀青塗粧)と愛国「全日本」号(九七司偵量産1号機)が補充され、4機態勢に

上記の131号や132号は、九七司偵の機体番号自体として違和感のある数字ではないが、この時期(昭和12年夏)に100機以上も生産されていたとは考えられない。100番台を秘匿番号として通算31、32号機と考えても、新型機を5月からの3ヵ月間で製造するには、いくぶん多いように思える。前述の愛国131号、132号と考えるのが妥当であろう。

また、愛国「全日本」号は、朝日新聞社が昭和12年7月20日の紙面上で発表した献納機である。発表から約1ヵ月後の9月1日には、第1次献納として陸海軍に30機ずつ献納され、陸軍では愛国150~179「全日本」号が該当する。このうち、愛国170~179号が九七

司偵であった。九七司偵量産1号機というのは、意味的に量産初期の機体という意味だろう。写真2に、青木部隊の大室中尉と写る愛国179号を示す。

推論のまとめ

表4が現時点でのキ15の試作機関連である。また、表5に関連年表をまとめた。1号機、2号機とは、どこで見るかの違いであり、三菱から見た2号機は「神風」号になったとしても、それは陸軍機ではないと筆者は考えてい

る。陸軍機であれば、1501が1号機、1502が2号機であり、それらは「神風」号・「朝風」号ではない。1502は2号機であり、愛国131号であると思われる。

とすれば、1502が写る「朝風」号の写真1が、逆に違和感を覚える。「朝風」号は、「神風」と同じく、陸軍機体番号を持たない機体のはず。とすれば、あの写真は軍の徴集中に事故等で破損し、その代機に1502があてられたときの撮影というのは、想像力が逞しすぎるだろうか。

表5. キ15関連年表

	陸軍	三菱重工	朝日新聞社
昭和10年	7月、三菱重工業に試作を指示。	7月、陸軍航空本部より試作指示を受ける。 12月、実大模型完成し官の審査を経て、詳細設計を着手。	
昭和11年	5月、試作機完成。 10月7~9日、藤田雄蔵大尉と新村重次郎職工、1機をもって日満航法訓練。	4月、荷重試験、機能試験、振動試験を実施。 5月、試作第1号機完成。	11月、2機を発注。
昭和12年	2月、司令部偵察機化のために天蓋(キャノピー)、射撃装置の改修試作を指示。	3月、試作第2号機完成。	3月19日、「神風」号、引き渡しを受ける。 4月~5月、「神風」号、欧亜連絡飛行。 4月、「朝風」号、引き渡しを受ける。
	5月、同改修試作機が愛国131号として完成。	5月、量産を開始。	
	7月17日、陸軍航空技術研究所の藤田大尉と江口准尉は、キ15増加試作2号機にて天津に飛行。		7月~9月、「神風」号、陸軍に徴集。
	7月22日、キ15増加試作2号機、洛陽を偵察。		
	7月23日、キ15増加試作1号機をもって、青木大尉と大室大尉は日本を出発。		
	8月1日、青木部隊が、愛国131号、132号をもって編制。		8月、「朝風」号、陸軍に徴集。
	8月、青木部隊に「朝風」号(神風号と同様な銀青スキーム)と愛国「全日本」号(九七司偵1号機)が補充され、4機態勢に。		
			10月、「神風」号、海軍囑託として福岡(大刀洗)―上海間連絡に従事。
			11月6日、「神風」号、大刀洗にて離陸事故、大破。
昭和14年	12月、仮制式制定。 5月7日、1501号機、漢口飛行場に着陸の際に脚折損し大破。		
			8月、「神風」号、台湾で遭難大破。

表4. キ15試作機一覧

三菱	陸軍	完成年月	備考
1号機	試作機(1501)	昭和11年5月	
2号機	—	昭和12年3月	「神風」号
3号機	—	昭和12年4月	「朝風」号
4号機	増加試作1号機(1502?)	昭和12年5月	愛国131
5号機	増加試作2号機(1503?)	?	愛国132