

市史通信

【目次】

- B29 搭乗員の資料
- 巴里に届けられた
鶴見の様子
- 東京オリンピックと横浜②
- アンケート集計結果より
- 開架資料紹介
『復興の横浜』
「昭和四年天皇行幸写真帖」
- 市史資料室たより



煙に包まれる神奈川県 1945年5月29日 山本博士資料
瑞穂埠頭と山内埠頭が確認できる

第19号

【発行日】2014年3月31日
 【編集・発行】横浜市史資料室
 〒220-0032
 横浜市西区老松町1番地
 横浜市中央図書館・地下1階
 【電話】045-251-3260
 【FAX】045-251-7321
 【E-mail】
 so-sisiryoyou@city.yokohama.jp
 【ホームページ】
 http://www.city.yokohama.lg.jp/
 somu/org/housei/sisi/

B 29 搭乗員の資料

一九四五（昭和二〇）年五月二九日、東京大空襲以上の規模の空襲によって、横浜の中心市街地は壊滅的な被害を受けた。四月から五月にかけて、横浜市域はたびたび空襲を受けていた。

これらの空襲を行ったのは、周知の通り大型爆撃機 B 29 である。一九四四年四月に実戦配備されたばかりの、米陸軍航空軍の新鋭機であった。米陸軍航空軍は、戦後一九四七年に陸軍から独立して米空軍となる。

「超空の要塞（スパー・フォートレス）」とも呼ばれた B 29 は、日本の一般市民を空襲の災禍で苦しめた象徴であり、一方日本の高射砲や迎撃戦闘機では歯が立たない軍備格差の象徴とも受け止められている。しかし、その巨体の印象や先入観が、客観的な事実認識を妨げている面もある。実は、日本の空襲において B 29 は三〇〇機以上が撃墜あるいは墜落し、およそ三〇〇〇人の搭乗員が死亡あるいは行方不明になっている。

米軍機の墜落状況については、青森空襲を記録する会が詳細な一覧を作成してホームページで公開しており、参考にさせていただいた。また、B 29 の搭乗員自身が記した記録が刊行されており、たいへん参考になる。たとえば、マーシャル『B 29 日本爆撃 30 回の実録』（ネコ・パブリッシング、二〇〇一年）や、バーン『63 年目の攻撃目標』

（創風社出版、二〇〇八年）などである。いずれも、日本空襲の実態が米軍側から詳細に記録されており、僚機や親しい友人が撃墜されていくのを見送る場面なども生々しく描かれている。

こうした米軍側から見た戦争の現実に改めて気づくきっかけを与えてくれたのが、昨年山本博士氏から当横浜市史資料室に寄贈された B 29 搭乗員の資料であった。当室には、横浜の空襲を記録する会が集めた空襲関連の資料が所蔵されている。しかし、米軍兵士一人一人にまつわる資料は、これまでほとんどなかった。そういう意味で、この新たな寄贈資料は、米軍兵士の眼から空襲や戦争の現実をとらえ直すための格好の材料となった。

横浜大空襲では死者三六五〇人、負傷者一万人以上という市民の大きな犠牲を出した。その実態は今後も調査を続けていきたいが、今回は、B 29 の搭乗員の資料を通じて、米軍側から見た空襲の実態を紹介することにする。

B 29 の実戦配備

B 29 は、当初インドから中国成都に配備された。その後、マリアナ諸島が次々と陥落すると、米軍は直ちに基地・飛行場を整備し、一〇月から年末にかけて B 29 が配備されていく。マリアナ諸島は、B 29 が東京を含む本土を直接爆撃することが可能な距離に位置していた。マリアナ基地から本土に対する最初の爆撃は、一九四四年一月



キジ猫を楽しむマーティン(中央) 1944年10月23日 山本博士資料

均弾着点という攻撃目標地点が与えられる。

搭乗員キング・マーティン

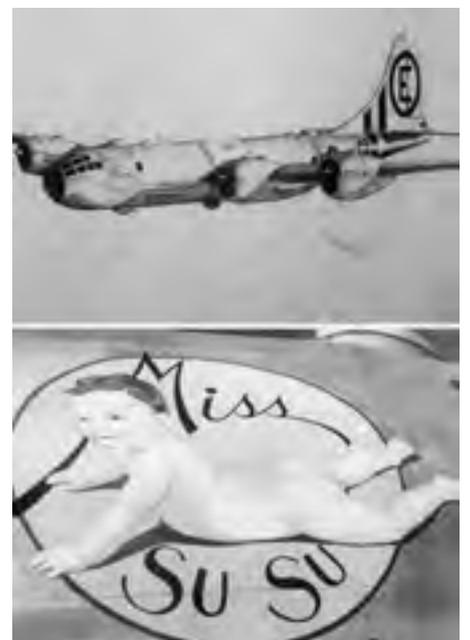
山本博士氏の寄贈資料は、テナアン北飛行場に配置されていた第三一三爆撃団第五〇四爆撃群第四二一爆撃隊に所属していたBeverly King Martin元中尉の資料である。航空機関士として主にMiss SUSUというニックネームのB29に搭乗し、東京大空襲・横浜大空襲をはじめ三五回の任務に参加した。通常、B29の搭乗員は三五回の任務を果たすと(一時的に三〇回の時もあった)、本国帰還が許された。マーティンの場合は、テナアン島で戦争の終結を迎えた。

二四日の中島飛行機武蔵製作所の空襲であった。
 マリアナ基地に配備されたB29の部隊は、第二一爆撃機集団(軍団ともいう)であった。成都の部隊が第20爆撃機集団で、共に第二〇航空軍に属していた。成都からマリアナに拠点が移されて、四五年七月からは第二一爆撃機集団が第二〇航空軍となる。

マリアナ基地は、サイパン島・グアム島にそれぞれ一つずつ、テナアン島に西と北の二つ、あわせて四つの飛行場があった。各飛行場にはそれぞれ爆撃団(航空団ともいう)が配置されていた。各爆撃団の麾下には四つの爆撃群(航空群ともいう)があり、各爆撃群は通常三つの爆撃隊からなっていた。実際の爆撃任務では、爆撃団ごとに平

八月一四日最後の出撃先は舞鶴とされており、これは舞鶴港への機雷投下任務であったと思われる。また、メモには九月二日に東京と記されている。これは推測にとどまるが、九月二日東京湾の戦艦ミズーリ艦上で行われた降

降



1993年に描かれたミス・ススの絵とノーズ・アート 山本博士資料

伏文書調印式の際、B29の編隊が上空を飛行しており、これに参加したのではないかと思われる。

その後マーティンは、九月に三機のB29が試みた日本からワシントンまでの無着陸飛行という特別任務につき、帰国を果たしている。

ミス・ススと第五〇四爆撃群

ところで、今回の資料は、時計・計算機・バッグや部隊のワッペンなど搭乗員の装備品に加え、搭乗員たちの写真や爆撃時の航空写真などが中心となっている。さらに、先の特別任務に関するマーティンの書簡や、ウェブ上のミス・ススに関するページを印刷したものなども参考資料として含まれている。それらの内容を手がかりに、搭乗機ミス・ススと第五〇四爆撃群、そして横浜との関わりについて紹介していく。

なお、現状では詳細についてウェブ

上の情報以外に資料のないものもあり、以下の記述に推測が混じることをお断りしておきたい。

B29の搭乗員は、機長を中心に操縦士・航法士・爆撃手・航空機関士・通信士・レーダー士・射撃手という

構成で、通常は一人だった。射撃手は、左・右・尾部と中央火器管制の四人が搭乗していた。マーティンが所属していたクルーの機長はヘイル少佐で、爆撃隊の隊長だったようだ。その搭乗機の尾部には隊長機を示すストライプと、垂直尾翼に第五〇四爆撃群を示す円のなかにEのマークが記されていた。愛称のミス・ススは、ヘイルの孫娘スーザン・ヘイルからとったもので、その姿が腹ばいになった裸の赤ん坊の絵として、機首近くの胴体横に描かれていた。こうしたノーズ・アートは爆撃機に限らず戦闘機など様々な軍用機に描かれ、無事に任務を終えて戻れるという幸運の印し・マスコットであり、機の愛称ともなった。

ヘイル・クルー

通常、搭乗機は必ずしも固定されないなかったが、一人の搭乗員のメンバーはほぼ固定されており、機長の名

を取って「ヘイル・クルー」などと呼ばれた。また、こうしたクルーにはクルー番号が付けられ、ヘイル・クルーの場合は六九番だったようだ。一般には、このクルー単位で出撃を命じられ、搭乗機も任務によって変更される場合があった。

ウェブ上には、ヘイル・クルーの右舷射手だったロバート・キャシディーの証言が掲載されている。それによると、ヘイル・クルーは一九四四年にネブラスカ州フェアモントで訓練を行い、同年一月三十一日にテニアン島に移動し、キャシディーは三五回の任務に出撃したという。

第五〇四爆撃群の三つの爆撃隊の内第三九三爆撃隊は、特別な任務で米本国に配置換えされて、しばらくの間第五〇四爆撃群は二爆撃隊で任務に就いていた。第三九三爆撃隊は、日本に原子爆弾を投下するために編成された第五〇九爆撃群の中核部隊となった。

三月末から、第五〇四爆撃群は第三一三爆撃団の一員として、日本の港湾や航路を封鎖するための機雷投下作戦（「飢餓作戦」）に参加した。やがて六月になって第六八〇爆撃隊が加わって、通常の三爆撃隊の編成に戻った。

ヘイル・クルーの搭乗機は、期日はわからないが大坂を爆撃した際（その激しさから三月一四日か）、火災による激しい上昇気流の圧力で機体に深刻な損傷を受けた。そのため、新しい機体が与えられ、その際に隊長機に指名さ

れたという。

最悪の経験

続いてキャシディーは、横浜での最悪の経験を語っている。五月二十九日の横浜空襲の際、第五〇四爆撃群が属する第三一三爆撃団は、平均弾着点〇七七一〇の爆撃を命じられた。この目標地点は、東神奈川駅に当たる。部隊の半数はM47、半数はM69を搭載した。なお、昨年、神奈川県子安の工事現場から焼夷弾数発が出て来たが、大型のM47らしいものも含まれており、当市史資料室で寄贈を受けている。

キャシディーによると目標上空に到達した頃には、対空砲火が非常に激しくなり、左翼の燃料タンクに命中した。航空機関士のマーティンは直ぐに、燃



爆撃に向かうB29の編隊 1945年 山本博士資料
垂直尾翼にEのマークが確認できるので第504爆撃群とわかる

料を他のタンクに移す処置をとった。持ち直して爆撃態勢に入ったとき、同じ第四二一爆撃隊のウォード機がエンジンに高射砲の直撃を受け、エンジンが吹き飛んだ。ウォード機は、旋回しながら降下していき、搭乗員の脱出も確認することができなかった。戦後にあって、千葉県大多喜町に墜落し、搭乗員全員が拘束されて捕虜収容所に収容され、無事帰国したことが確認された。

一方、同じ第五〇四爆撃群の第三九八爆撃隊に属するコーンウエル機も、この日高射砲によって撃墜されたが、千葉県木更津上空で空中爆発して全員が死亡した。この機には、第五〇四爆撃群指揮官のコナリー大佐が観測者として搭乗していたという。

ミス・ススの最後

五月二十九日の横浜空襲では、計七機が未帰還となり、ウォード機の全員生存と、海上に不時着水した二機の内一人が救出された他は、全員死亡した。

なお、その他の空襲で墜落したB29の搭乗員は、生存していて拘束されても、捕虜ではなく無差別爆撃の犯罪者として処刑されたり、収容された刑務所などが空襲を受けて死亡するといった例もあり、その生存率は高くはない。横浜大空襲におけるB29の出撃機数は五一七機なので損失率は低いですが、内一六九機が被弾して損傷を受けていたというからその損傷率は低くはない。ところで、高射砲の被害を受けたへ

イル・クルーの機は、燃料漏れを起こしながらも何とかテニアンに帰投した。その間、P51の一機、メリー・ジーンIIが硫黄島まで並んで飛行し、見守ってくれたという。基地に戻ってから機体を確認したところ、百ヶ所以上の穴が空いていた。機内に納められていたタイヤや銃座とシート、そしてプロペラに損傷が見られた。キャシディーによれば、機内で爆発しなかったのが幸いだったという。

機体は深刻な損傷を受けたが、整備員たちが新しいB29のように修復し、新しい乗員が配属されて、彼らはその機の愛称をフライング・パッチズと名付けた。ミス・ススはテニアンでの離陸失敗事故に巻き込まれて最後を迎えたとされているので、この間に新しい別のミス・ススの機体が与えられたのか、事情は定かではない。テニアンの離陸失敗は、七月三日に記録がある。

六月以降も、マーティンやキャシディーは任務を重ね、それぞれ三五回を全うしている。ただし、マーティンの出撃で六月が一回のみというのは、五月二十九日の機体損傷と関連があるかも知れない。また、ミス・ススは一回の任務で終わったというから、三五回の内相当数は別の機体で出撃したことになる。

なお、第五〇四爆撃群は、先に述べた機雷投下の飢餓作戦と横浜大空襲によって、殊勲部隊章を授与された。

（羽田博昭）