

# 旧日军档案中出现的《平型关大捷》

姜克实

## 一、平型关战役与平型关大捷

### 1. 平型关战役的主角是谁

对于“平型关大捷”被称为中国共产党领导的抗日战争历史上最光辉的战绩之一。现在作为中小学的教学题材或爱国主义宣传的典范被广泛传播，更出现于小说、电视、电影剧本中，可以说是一个家喻户晓的历史常识。与此相反，在日本几乎没有人知道这样一个名词。从小接受“和平教育”的日本青年，对于过去的侵略战争，不管是胜是败，几乎没有人去关心。中国方面对平型关大捷的研究众论纷纷难于定论的原因，是因为研究的依据很多是口述资料，含有一定水分和证据不确凿。而日军档案（防卫省防卫研究所藏），则多为事件当时的记录，如战斗详报、命令、统计、报告书等。因为是军内的机密资料，所以没有宣传的水分。对再现和复原战斗过程、用兵部署、死伤、损失情况等都具有很高的价值。本论即以此种第一手资料为中心，以八路军小寨村伏击战为焦点，意图重新复原日军档案中的“平型关大捷”实相，以资为国内同行参考。

关于平型关战役，日军记录的正式表记为《内长城线附近的会战》，各战斗名称更细分为“小寨村附近的战斗”、“关沟村附近的战斗”、“平型关口附近的战斗”、“团城口附近的战斗”、“一九三〇高地附近的战斗”、“鹁子涧附近的战斗”等(JACAR: Ref.C11110928300 No 1431, 防卫省防卫研究所)。

面战场与国军作战的死伤数达 589 名（死亡 128）（《滨田联队秘史》，85 页）（见图表 2）。

## 图表 2. 山西作战的偶发性

关于平型关作战，首先必须掌握的是这样一个事实，即此战役并不是日军当初的计划作战，而是第五师团擅自行动的结果。参加平型关战役的日军部队主要是第五师团（板垣征四郎中将）下属第二十一旅团（三浦敏事少将）为中心的部队，兵力最终增加到约 10000 人，占师团所有兵力的一半。

此时北支方面军的作战计划是准备发动 10 月上旬的河北“正定附近会战”。交付第五师团的任务是“集结于新乐以南以期扩大会战成果”。师团长板垣按方面军命令，一面将主力的一部分（第九旅团）由蔚县调往河北保定方向，一面私下想趁全部队调离之前，利用位于浑源、灵丘等地的部队就近进击一下山西，“宣扬一下皇军之威武”（C11110923900 No 632）。其积极策应者即是具有同样意图的关东军内蒙兵团（部队长东条英机）。在此，第五师团并没有什么进击山西后的战略构想，不过是想惩罚一下桀骜不驯的山西军，来昭雪一年前“绥远事件”败北之辱。坂垣曾是策划绥远事件时的关东军参谋长，而东条则是其后任。

为此目的，坂垣临时就近拼凑了步兵约三个大队、野炮兵一个大队及山炮兵一个大队约 5000 人马，组成“三浦部队”，命令三浦敏事少将率领其部先占领平型关口，再进军大营镇。

而此时在内长城平型关天险一线严阵以待的却是国民党第六集团军（杨爱源总司令）的 8 万余人马。对这种草率的冒险计划，北支方面军参谋部当初十分不满，对板垣师团长进行说服牵制，希望其部队顾全大局，“不要深陷于此（山西作战）行动”（《冈部直三郎大将日记》，89 页）。在坂垣制造出山西作战的既成事实后，方面军参谋部于 9 月 23 日，以目标为“攻略太原”的附加条件追认了其行动，并指出“此次山西作战不适合仅由 5D 单独行动，会出现作战兵力不足、后勤推进力薄弱之弱陷。……必须与关东军部协力作战并增强后勤运输能力”（C11110928800 No 1697）。就这样，本来是担任后方补给任务的第六兵站自动车队的第二中队（矢岛俊彦中尉），在 24 日被临

时配属到前线，加上已经在前线为三浦部队服务的第八十七中队，使所谓“板垣机械化师团”昙花一现地出现在平型关战场。

### 3. 八路军并未截住日军主力

弄清日军的行军路线及通过“本道”（乔沟底的车辆道路）至平型关口的时间是一个很重要的问题。平型关战役可分为两个阶段，第一阶段从9月23日至25日，是以三浦部队5000人为中心的战斗，第二阶段从9月26日至30日，是三浦部队得到5000部队增员后的反击作战。

第一阶段的部队调动始于9月22日午后，结束于9月24日傍晚。按《滨田联队史》中丰田军医手记，第二十一联队第三大队本部和尖兵于9月22日16时乘卡车从灵丘县出发，深夜抵达平型关口。第十一联队第三中队的《阵中日记》也记载，23日拂晓3时，其所属大队从灵丘出发，赶向大工镇。于“午前七时三十分”在关口投入战斗。此外，第一大队炮队的第二分队，也于22日17时30分从灵丘出发，在东河南镇露营后，23日6时，与大队大行李、机关枪、弹药小队等同路，冒着来自东方高地的炮弹袭击，于16时30分到达平型关口东北团城口。

即，三浦部队的行动命令下达于9月22日午后，各部队先后出发，先遣队步兵乘车，后续队、行李（辎重）、炮队则步行，在兵站自动车第八十七、第二两中队的协助下，先后通过了蔡家峪至小寨，关沟村间的沟底道路（日军档案称“本道”），

于24日傍晚集结于平型关口附近关沟村。25日清晨，三浦部队长在关口下令展开总攻，就说明部队主力已集结完毕。最后的一部分粮秣弹药，是24日傍晚，在第二自动车中队的协助运输下到达关沟村的。

所以说，八路军的伏击截住了日军师团的主力或增援部



图表3 乔沟天险，作者摄影

此时是支撑整个方面军8个师团近30万人马的贵重的机械化运输手段。（见图表5）

## 2. 自动车中队的编成和战斗力

自动车中队的编制如何？有多少车辆、人员？在此以第八十一中队1937年11月的战斗详报为例，了解一下其编制、装备的具体情况。中队由本部和下属的3个小队、修理班构成，定员为183人。中队长军衔为中尉或大尉，车辆有9辆乘用车、1辆跨箱式三轮摩托、65辆自动货车（卡车），总数75台（C11111362400 No 0013）。主力车辆为日本军1937年通过“临时制式”所决定的“九四式六轮自动货车”。武器装备有步枪114条、轻机枪2挺。可以看出，自动车中队虽是运输补给的组织，同时又是拥有步枪、机枪等火力的百数十人的战斗团体。实际上小寨村伏击战中，在新庄本部长和中西中队长、矢岛中队长的指挥下，这两个中队300余人与一一五师六八六团（李天佑团长）的2000人部队对战了约4个多小时，最后才撤出战斗。而在老爷庙与八路军激战的日军部队也不是什么精锐主力，而是半数“未受过战斗训练”的矢岛车队的司机和修理班成员（《宇都宫辎重史》，164-165页）。

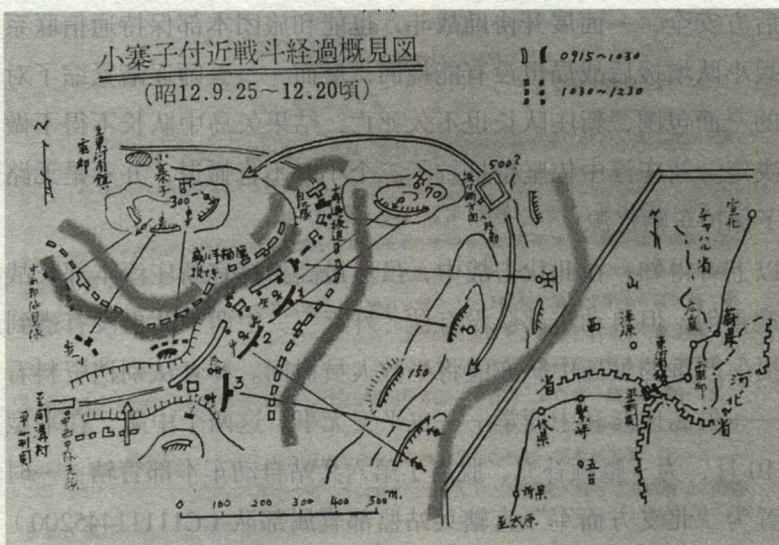
另外兵站自动车本部是部队整体的指挥机关，平时并不与中队同行。新庄本部长是为了视察前线，临时于9月24晚，随同矢岛中队从蔚县来到平型关口前线的。可没料竟一去不归。

## 3. 自动车队并没有被包围、歼灭

《宇都宫辎重史》中引用了一个9月25日小寨村附近自动车中队的战斗详报，是了解小寨村伏击的重要记录，提供了很多重要数据。通过其内容可整理出如下要点。

（1）自动车队出动的目的，是驶向蔚县接应第四十二联队主力来关口救援。车队9时由关口附近出发，由西向东9时30分在关沟村以东沟底道路中进入战斗状态，10时30分得到步兵一小队增援，12时40分因死伤严重撤出战斗，15时残部在关沟村集结整顿完毕。

（2）参加战斗的共205人。内包括矢岛中队全员176人与输卒（辎重特务兵）15人、新庄自动车本部7人。另外还有从关沟村来援的一小队步兵。



图表6 矢岛中队小寨村作战略图

若加上中西中队，估计人数最大能达到350人，应该具有较强的战斗力。

(3) 参战部队并没有被“歼灭”，而是最终放弃了车辆，大半撤回了后方基地关沟村。在整个战斗中，中西中队和矢岛中队、本部之间保持着通信联系，哪一部也没有被完全包围。后方（西）形成喇叭口状况，从附属的作战地图中也可确认（《宇都宫辎重史》，163页）（见图表6）。

(4) 车队在前进方向（东方）受阻，道路被截断。先头部队损害最大。说明一一五师将峡谷内的两股日军分割开来，中间至少相隔1公里以上。新庄自动车队在此并不可能得知不久在峡谷东端发生的行李队的悲剧。

(5) 在国内脍炙人口的“老爷庙激战”，指的是矢岛队长“派兵一部攀登占领了左方断崖以警戒背后之敌”，之后接到敌军主力从背后接近的报告后，遂派预备队（修理班和行李班）增援左侧台地这段。“左侧台地”即指沟西老爷庙所在高地，矢岛中队的一部分首先占领了此地，为的是警戒后方安全，后被一一五师六八六团主力夺取，被迫退回沟底。从矢岛中队的战斗状况来看，其能投入到老爷庙的兵力不会超过50人。

(6) 由于中西中队没有进入伏击圈，所以能像作战地图标识的那样，一

面确保后方安全，一面展开协助战斗，也能和旅团本部保持通信联系。可在得到步兵小队增援后战局也没有能挽回，反而一一五师逐渐紧缩了对前方矢岛中队的三面包围，新庄队长也不久死亡，结果矢岛中队长不得不做出撤离战场的决定。新庄淳中佐坚持抵抗了三个小时不肯撤退，并不是无路可退，而是为了保护车辆资源。

从以上可得知，在此伏击战中，虽然最高指挥官新庄淳本部长战死、第二中队遭重创，但自动车部队没有被“歼灭”。中西中队也没有遭到严重打击，而损失严重的矢岛中队亦能将半数人员撤回。并且从别档资料看，两位中队长——矢岛俊彦和中西学——也平安无事。这两个中队，在平型关战役之后的10月，为了整顿补充，脱离了第六兵站自动车本部管辖，一时调往天津，配置为“北支方面军”直辖兵站监部直属部队（C11111445200），1938

年以后再次出现于第一线的战场。中西（学）大尉在此后也继续担任自动车第八十七中队的指挥官，直到1938年7月晋升为辎重兵少佐，调到第二野战输送司令部为止（C04120436100）。

还有一条重要史料也能证明以上事实，即当时被信件检查当局扣留的矢岛中队士兵森山伊之助的家信（抄本）。矢岛部队所属森山伊之助寄出 品川区大井铃ヶ森 2-221 森山伊助收信件。内容简录如下：

マシタガ如何セン敵ハ精銳無比ナル武器（重  
機銃門平桶彈迫撃砲）ヲ以テ多敷ヲ頼  
ミ優勝ニ迫リ来リ吾等雖關約四特間逐々中  
隊全滅ノ態ニテ後退致シ戦死五十名ノ犠牲  
者ヲ出シ自動車モ全部使用不能ニナリマシタ  
其後吾等ハ山中ニ入り食糧彈藥モナク故ニ木  
圍ノ中ニ暮シ三十日漸ク友軍ノ来ルヲ期シテ  
下山スル事ガ出来只今兵邱ト云フ部落ニ落  
付事ガ出来マシタモウ新聞デモ御承知ノ事  
ト思ヒマスガ自分モ今度ト云フ今度ハ全ク  
九死ニ生カ全ク奇蹟的ノ生ヲ得タ様ナモノ  
テ全ク日頃御兩親様皆様ノ神様ニ御祈  
願ガカナツテオ助ケ下サレタ事ト深クノ感  
謝致シ居リマス其ノ時ノ状況ナド又無事生  
存シテ曉ニクハシクオ助致ス事ニシテ全ク神  
様ノ才守ト他思ヘヌ生還ニ吾ナカラ驚イテ

图表7 被扣留的森山家信片断

前日在赴前线途中，于9

1941年12月25日午前9时15分在某地与数千敌军遭遇。我自动车部队一个中队兵数约百五十名，虽英勇奋战，但无奈敌手具有先进无比的重火器（重机枪数门及迫击炮），且仗势众多渐渐逼近。我部坚守了约四小时，终于中队濒临溃灭边缘，不得不撤退。战死者共五十名，自动车也全部报废。此后我们逃入山里，无粮秣亦无弹药，只能在树丛中度日，直至30日才被友军营救下山。现在来到一曰灵丘的城镇，方能得以喘息……今后，我中队为了整编将撤回后方，很可能退回天津（C01002256500 № 1716-18）。（见图表7）

此信件在战斗后十天以内做成，其记录的时间、数字、地点等，无疑有很高的可信性。

#### 4. 小寨村救援与关沟村危机

在国内从4000人、3000人几经辗转已形成定论的“歼敌”1000人的数据，基于两个自动车队和一个辎重行李队全员被包围、歼灭的认识基础上。但现存日军的多种档案记录都可证实，自动车队并没有被歼灭。八路军确实布下了“口袋阵”，却没有收住袋口，使车队大半逃脱。还有一个证据也可证明此事，即前线第二十一联队第三大队第十二中队的一小队，曾经于10时30分赶到现场救援，并同车队一起撤回。

至今国内几乎没有研究触及以上事实，都认为三浦部队的增援队在关沟村受阻，而自动车两个中队被“全歼”。可是，前述战斗详报明确地记载着步兵增援小队的到达时间，军医丰田志郎的阵中日记也有25日“接到自动车队遭到袭击的报告，三浦部队长派出增援部队”的记载。

其实各种误解，都出于《滨田联队史》的记载。此说的要点是：一，为救援自动车队，平岩大队几乎全部出动；二，救援队未能达到小寨村现场，反而被围困在关沟村。此说曾被国内不少论文引用，至今仍为“全歼”日军车队的主要论据。可《滨田联队史》本身不是档案记录，只能属于二手资料。若仔细分析此处的记载，可看出其依据不是档案，而是从几位当事者的回忆

中整理出来的故事，并无甚大价值。其中的一些记忆有可能是事实，但叙述编排者在事实再构建的过程中，尤其是在时间序列上出现了很多混乱和错误。笔者认为，最大错误在于把午前的小寨村救援和午后的关沟村危机两码事混同到了一起。对照丰田军医的日记，我们可知，在接到车队被伏击的报告后，三浦先派出第十二中队救援，时间应该是在10时前后。而关沟村卫生队危机发生的时间应该在15时之后，即自动车部队的狼狈撤退引来了乘胜追击的大股八路军。此时第九、第十一中队的一部分才不得已赶往关沟村的后方基地支援。从丰田日记中“敌彻夜吹号打鼓攻击”，弹药补充“在午夜三点到达”等记录上看，战斗主要在傍晚至夜间进行，所以关沟村危机发生在小寨村救援之后的看法，应该是正确的。

### 5. 自动车队的损失记录

关于新庄部队的兵员损失，战斗详报的记载为91名（死41，伤、失踪50），相当于矢岛中队参战人数的一半。这如果只是矢岛中队的战斗详报，其全体伤亡数还有增加的可能。因为此记录不会计算中西中队和增援的步兵小队的伤亡。

自动车的毁坏数究竟是多少？战斗详报没有述及。按可信度顺序排列，后出的第六兵站自动车本部报告为“一中队的大部分”；方面军参谋长冈部直三郎少将在9月26日日记中记载为“烧毁自动车40辆”（《冈部直三郎大将日记》，90页）。国民党军方面的战斗详报也记录的是“获敌汽车50辆”。儿岛襄《平型关》称“第六兵站自动车队的损害为卡车75辆”（《日中战争》Ⅲ，125页），而《滨田联队史》描写为：“一百余台的自动车惨遭烧毁，残骸以20米的间隔散乱于路。”

从自动车中队编制看，一个中队的卡车数量，编制上只有65台。即使无损坏，无故障全部出动，若有几台“脱出”的话，其被害的正确数也应在60台以下。所以笔者认为，损失50辆左右应该还是比较合理的说法。

关于自动车部队全体损失的情况，从以下几个资料中也可看到一斑。

（1）昭和十二年（1937）10月5日《兵站自动车队人员补充之件》中的汽车司机补充申请。补充申请的理由为“填补在东河南镇损耗”。其要求补





图表8 九四式前置型六轮自动货车



图表9 行路难

充的数额为100人。对此，留守第一师团最终提出了100人预备役、后备役“自行车特业”兵士（司机）的名单（C01005767200）。

（2）《昭和十三年三月五日 陆军自动车学校研究部 关于支那事变 研究资料》中第六兵站自动车本部的报告书。报告称“当队内有一中队使用此型“日产”车（被调查对象），但到达战场仅一个月，由于受到敌军攻击，其大部分不得已被烧毁。所以未能积累相应评价数据”（C04120310500 No 327）（见图表8）

赴战场不到一个月，一个汽车中队的“大部”受到敌军攻击而被烧毁的记录，不言而喻指的是小寨村伏击战。在此我们又取得了一个新线索，即损失的汽车种类，为日产制“九四式前置型六轮自动货车”。损失为一个中队的“大部”，也就是意味着约50辆。此种车辆来自于美国培记（Graham-Paige）公司的技术进口，机动能力和载重力（2吨）比其他1.5吨种类来说有一定优越性，但原本设计不是为了在战场上使用，属于一般民用商业车辆，所以来到中国农村的战场上，不是发生弹簧板折损，就是在泥泞道中陷轮，给自动车部队带来相当多的麻烦（见图表9）。

做个概括，新庄自动车队全体的参战人数为300至350人，损害为：各种车辆60台左右、死伤者91名以上（此是可以考证出的准确数字，此外还有一定上升浮动空间）。

### 三、伏击战场 2——行李队的被袭

#### 1. 行李队并没有战斗力

在日军步兵一联队约 2500—3700 人的编制定员中，一般有 400 人以上被称为“非战斗员”的兵士，其大多数是行李部队成员，又名“辎重输卒”、“特务兵”或“驮兵”。从调教马匹到搬运物资，多从事单纯劳动。每人发给一支枪用刺刀，不装备步枪。有时数人分用一支轻便式马枪。一般并不参加战斗，更谈不上是什么“精锐部队”。此点，从下述死里逃生的第二十一联队第一大行李队的生存者大贺春一的证言即可得知。

在此先简单介绍下“特务兵”和“输卒”的地位。在日军中，由于“辎重输卒”属于单纯劳动的非战斗员，所以备受其他兵种轻视。甚至有俗谣唱道：“辎重输卒如果谓兵，蝴蝶蜻蜓就能称鸟。”为了纠正这种轻视辎重输卒的风气，1931 年军部通过勅令第 271 号《陆军兵科部、兵种及等级表》，将“辎重输卒”的称呼改为“辎重特务兵”，用法规确定了其为“兵士”的地位。但实际上不存在二等兵（最低等级）以上等级，所以不能晋升（除非因死亡追认为一等兵），被视为“万年二等兵”，也就是军队中最下等级的兵员。月薪 6 至 9 元，约为联队长收入的 1/50。在小寨村伏击战中，四处逃窜九死一生的五名幸存者，大半都是特务二等兵。

关于行李队（辎重队）编制，必须了解的是日军作战单位经常根据战斗时需要，因时因地改编，移动的基本单位是拥有战斗员 1000 人左右的大队。所谓“支队”、“部队”的战斗能力，也用大队为单位计算。所以行李队都和各大队共同行动，编制也在大队本部下，并不存在什么联队所属的行李队。所以“第二十一联队大行李队”本身就是一个错误说法（见图表 10）。

作为参考在附表中出示的是同时期的步兵第六联队第二大行李队的编制表，可了解大队本部的编制特征，它的中心主要行李队构成，人数合计为 80 名左右。此外“大行李”指的是粮秣、衣服、日用品、战死者的遗物、遗骨等非战斗用物资，“小行李”则是指作战用弹药、武器等。一般来说，特别是小行李有和战斗部队共同行动的必要。在平型关口的战斗中，三浦部队各大行李队的小行李，除马匹外应该是与运输用卡车同行先至战场，而大行李则

|                  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 合<br>計           | 附錄第五<br>劉家行公嶺家宅附近戰局之兵備表<br>第三二九八<br>第五隊本部  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|                  | 大隊長 松本勇<br>副官 田中重<br>書記 野田<br>通訊員 久野<br>河村<br>新計 松本<br>新計 松本<br>新計 松本<br>新計 松本<br>新計 松本<br>新計 松本<br>新計 松本<br>新計 松本<br>新計 松本<br>新計 松本 |  |  |  |  | 大隊長 松本勇<br>副官 田中重<br>書記 野田<br>通訊員 久野<br>河村<br>新計 松本<br>新計 松本<br>新計 松本<br>新計 松本<br>新計 松本<br>新計 松本<br>新計 松本<br>新計 松本<br>新計 松本<br>新計 松本 |  |  |  |  |
| 一<br>一<br>五<br>名 | 子公野泰<br>小 大 小 大 小<br>伊 伊 伊 伊 伊<br>伊 伊 伊 伊 伊<br>伊 伊 伊 伊 伊<br>伊 伊 伊 伊 伊<br>伊 伊 伊 伊 伊   |  |  |  |  | 子公野泰<br>小 大 小 大 小<br>伊 伊 伊 伊 伊<br>伊 伊 伊 伊 伊<br>伊 伊 伊 伊 伊<br>伊 伊 伊 伊 伊<br>伊 伊 伊 伊 伊   |  |  |  |  |
|                  | 伊 伊 伊 伊 伊<br>伊 伊 伊 伊 伊<br>伊 伊 伊 伊 伊<br>伊 伊 伊 伊 伊<br>伊 伊 伊 伊 伊  |  |  |  |  | 伊 伊 伊 伊 伊<br>伊 伊 伊 伊 伊<br>伊 伊 伊 伊 伊<br>伊 伊 伊 伊 伊<br>伊 伊 伊 伊 伊  |  |  |  |  |

图表 10 行李队编制参考

在此后徒步行进去追赶前方部队。

再看一个步兵第十联队第二大队本部的能反映行李队行进队列和装备情况的资料。大队本部（134名）编制中有93名为大小行李队成员，大行李队有人员50名，小行李队有人员43名。行军序列为：

大行李队人员50名、马43匹、辎重车38辆。其中，有伍长或军曹1人领队，持手枪、军刀，乘马。下有班长2人，乘马。有驭兵（特务兵）38名，牵引马匹车辆38台。有预备兵2名，牵引预备马2匹。另有补助兵7名，持步枪构成自卫队。

小行李队有人员43名、马40匹、驮鞍35套，领队为伍长或军曹1人，持手枪、军刀。班长4名，乘马。驭兵36名，牵引驮马35匹。补助兵3人，持步枪。

可以看出，大小行李队并不像前述自动车中队，本身没有战斗力。大行李多用马车（辎重车），而小行李多马驮。另外也可知道，八路军的平型关大捷的报告中经常出现的所谓“骑兵部队”，实际就是行李队中几位乘马的伍长、班长。

在小寨村受到伏击的行李队运送的物资，主要为粮秣（干面包）、防寒服装，但其中也包括一部分小行李，此可以在第二十一联队战斗详报的附表



图表 11 九二式步兵炮（图片选自北京军事博物馆）

中确认。其中最引人注目的武器是在第二十一联队的损失记录中，或在八路军的战利品目录中可以同时确认的九二式步兵炮 1 门（见图表 11）。这种炮，作为步兵用“大队炮”，每 1 大队装备 2 门。这是一种重量约为 200 公斤的轻便炮，解体后可驮在马鞍上。此外从损失表中还可以看到平时战斗中轻易不见的武器损失。

包括轻重机枪、步枪 100 余条（C11111184000 No 76）。

## 2. 行李队的马匹、车辆、兵员数考

下面分析下行李队的构成和规模。由于至今没发现有有关行李队的记录史料，所以行李队规模多是按《滨田联队史》的记述为准。而《滨田联队史》采用的依据则是生还者大贺春一等的回顾谈。《滨田联队史》的叙述部分并不严谨，可关于行李队构成的记录由于采用的是生还者证言，所以在人马数字上还是有价值参考的。其证言为

九月二十五日，辎重车辆约 70 辆满载着粟饭原部队的大行李与山口、中岛两大队的大行李、小行李加上部队将校行李、兵士的冬装、食粮、弹药等从灵丘出发，由辎重兵 15 名、特务兵 70 名编成……护卫由神代中队的高桥小队与病后归队的士兵四五名担当。

另外，生还者大贺春一的记忆是“约 100 人”。这个数字基本是正确的。我们可以在第二十一联队作成的《自昭和 12 年 8 月 1 日至昭和 12 年 9 月 30 日战斗别战死·战伤（马匹）人员表》（《滨田联队秘史》，85 页）中得到确认。其中“小寨村附近战斗”栏中记录的战死数为 80 人，毫无疑问是 9 月 25 日小寨村伏击战的死亡数。

回顾中指出其行李属于联队本部（粟饭原部）与第一（山口）、第二（中岛）大队的大、小行李，关于人马数记载也和战斗详报并无大差（见图表 12）。

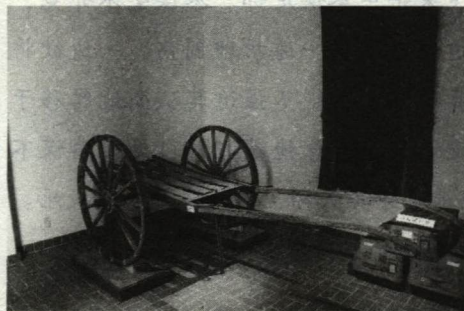
可是还是有别的漏洞。“辎重兵”15名到底是指谁？意思并不明确。本论引用的樱井武大佐当时的记录，内容来源也是大贺等幸存者的证言（事件后最初的证言），其中提到有高桥小队，但没有提及15名辎重兵。

此外被卷入战斗的还有行路中巧遇的师团参谋桥本顺正中佐一行7人。据第五师团参谋长樱田武记录，“桥本参谋为参加三浦部队的战斗指挥并与同队取得联络，受命与佐野宪兵曹长、日高翻译及士兵四名于二十五日午前五时乘自动车由灵丘作战司令所出发”（C11110924000）。

关于马匹、车辆之数，《滨田联队史》中没有记述，而儿岛襄在《平型关》的文章中写道：“满载衣服、食粮、弹药的辎重车约七十辆由五十头马牵引……”这不对称的描述（马少于车）受到中国作家萨苏的嘲笑，称之为“皇军拉车”。但萨苏做出的“四人一马”（辎重车每辆）、“二鬼子”拉车的想象更没有任何史料根据，更可谓荒唐无稽。

最可信的是前述第二十一联队战斗详报附表记载的损害数字。即三九式辎重车42台、非战斗马70匹、军马13匹的记录（C11111184000）。这个统计虽包括第二十一联队第一、第二大9日间（9.22—9.30）战斗损失的合计，但平时作战罕见的非战斗马匹和辎重车辆的大量损失无疑是出于小寨村伏击战。马数比辎重车要多的理由，考虑是有部分小行李，或因山地行军而多用驮马的缘故。

综合以上所述，9月25日午前10时，在小寨村附近遭到伏击的行李部队为第二十一联队第一、第二大及联队本部的一部分大、小混装行李队，由“辎



图表 12 三九式辎重车与行军形象（陆上自卫队北镇纪念馆）

重特务兵”70名和高桥护卫小队的15名步兵组成。此外还有5名病伤后归队的士兵、师团参谋桥本顺正中佐一行7名，合计为97名。装备有三九式辘重车42辆，驮马、挽马合计70匹，外有下士官、班长骑乘、传令用的军马数匹。

桥本一行7人乘车于清晨5时由灵丘县出发，在小寨村西的凹地道路中偶然与从东河南镇向平型关口行进的行李队走到一起。

### 3. 行李队被歼经过

先看樱田武（第五师团参谋长）的记录：

朝5时出发的桥本顺正参谋一行七人在“午前十时通过灵丘西方五里（20公里）余的小寨村”。行至小寨村西细长的凹道内时，由于前日降雨，自动车陷入道路泥泞中，不能自行前进。桥本见状，将汽车嘱托给其他五人，携兵士一名独自徒步先行。

前进约千米，于午前十一时遭到来自两侧高地的敌弹射击。在观察敌情之际，步兵第二十一联队的大行李队在同联队第十二中队一小队（小队长高桥少尉）掩护下也来到此地。参谋立即指挥高桥小队对敌反击，将小队主力布阵于道路北侧高地，又使其一部攀登其南侧高地展开攻击。然而占有绝对优势的敌军不仅在前方，而且相继出现于小队左右两面及后方，在密集火力的掩护下逐渐逼近我方阵地。参谋毫无惧色，沉着应战，几度企图突破敌军弱部，但未能遂愿。敌军渐渐增加兵力，锁紧包围，在参谋智用寡兵奋勇抵抗时，一弹飞来击中参谋足部。参谋毫不介意，倍勇奋战中又一弹贯穿其胸部。身边警卫见状一边护理创伤，一边欲将参谋拖向凹道进行急救，但参谋不肯退阵，不得不强迫其从高地转移于凹道内进行看护。然而进犯之敌又逼近袭击参谋掩蔽之处。见此参谋不顾重伤拔出手枪应战，交火中一弹飞来贯穿其头部，参谋终于壮烈战死。时为午后三时三十分（C11110924000 № 686）

还有一个记录是与桥本参谋同行的宪兵曹长佐野龟一的死亡报告书（泽

田报告，10.10作成）。佐野是第五师团司令部的附属宪兵，原属东京宪兵队，在七七事变后被派到“支那驻屯军”司令部，8月16日转到第五师团司令部。9月25日，作为“保密要员”和桥本同行，却一去不归。死亡报告是其部下泽田松香伍长写的。日军将兵在死亡后，一般都要有死亡报告，以应付家属，或作为除籍、领恤的证明。但泽田并不是战斗参加者，所以内容应是按照前述樱田武调查作成的。此报告书出现的不同内容如下：

（一行七人在小寨村西因道路泥泞，下车步行进入伏击圈前）已听到前方传来的激烈枪声，且有弹丸划空而过。（桥本）考虑三浦部队已控制前方村落（关沟村），觉得没有太大危险，所以带队继续前进。至千米后，不料突然遭到来自头顶的手榴弹袭击。桥本中佐见势不妙，带领佐野曹长及三名卫兵登到高处观察敌情，发现前右方高地有敌兵约千名，左方高地有敌兵约八百名，已摆开夹击阵势，且后方也出现了相当优势的敌军大部队，此时三浦部队的大行李队和约一小队的护兵赶到现场，桥本遂指挥小队展开攻击……（《日本宪兵昭和史》，272页）。

在作战不利感到危机后，桥本参谋将重要文件委托给佐野曹长，命令其掩护文件突围，佐野是带领几名士兵向北方突围时被击毙的。当然这些机密文件都被八路军缴获。

从以上记录可以推断，桥本10时30分在小寨村西听到的密集枪声，是前方自动车部队和一一五师作战时的动静，桥本由于过度轻敌，又继续前进了1公里，自投罗网地进入了伏击圈。战斗开始时间为11时，桥本中佐被毙时刻为15时30分。按此记录，战斗开始应比在凹道前方（西方）遭到伏击的自动车部队要晚一个半小时。此两个记录中出现的掩护部队仅为高桥小队，并没涉及15名“辎重兵”。此报告在事件后不久做成，应该说比《滨田联队史》的记录要精确得多。在这里出现的作战部队仅为高桥小队的15名、归队兵5名、桥本一行7名合计约27名。亦能抵抗一一五师主力达4小时之久。

此外还有在国内广泛流传的《滨田联队史》记录，因为取材来源于后出





将混成行李队全歼。其中第二十一联队死亡 80 人（包括非战斗员 67 名），加上师团桥本参谋一行 7 人、归队兵 4 人共死亡 91 名，马匹损失 70 匹以上。

另据《步兵第二十一联队兵器损耗表》记录，日军损失步枪 94、手枪 13、三八式骑枪 6、十一年式轻机关枪 5、九二式重机关枪 1、八九式重掷弹筒 8、九二式步兵炮 1，此外还有三十年式军刀 12、三十年式刺刀 145。也可能包括一部分弹药。“器具类”的损害记录中有乘马具 8、驮马具 8、挽马具 83、三九式辘重车 42（C11111184000 No 76）。（见图表 15）

最后再介绍一个数据。即第二十一联队第三大队第十二中队（后备队，神代竹则中尉）在 9 月 25 日这天的死伤数字。行李队的“高桥护卫小队”就是第十二中队第三小队，而 25 日午前被平岩大队长派出的救援的小队，也是第十二中队所属。据卫生兵报告，其中队全体在 9 月 25 日一天，死者达 25 名，负伤 3 名。死者远多于伤者，说明其包括被“歼灭”的高桥小队 15 人，另外新庄自动车队救援战斗中的小队死伤者数，也应包括在其中。

#### 四、结尾——平型关大捷的实相

以下再简单地整理一下本论的要点和结论。

一、八路军一一五师的小寨村伏击战即“平型关大捷”的时间，发生在 1937 年 9 月 25 日的一天之内。而国民党第六集团军主导的“平型关战役”从 9 月 22 日至 30 日持续了一周之久。前者属于后者部署下的一次协同作战，而给与日军方面的打击程度也远远小于后者，所以应该说小寨村伏击战是平型关战役的一个插曲。

二、日军的作战部队在小寨村伏击战开始之前的 9 月 24 日，已全部通过了小寨村伏击地点集结于平型关前线，所以一一五师的伏击扑了空，并没有达到截击日军主力部队的目的。另外在此险要地截击，也不是林彪单独的智谋。国民党军组织的小规模伏击、骚扰开始于日军进军的 22 日，24 日国民党军已经部分控制了运输线，使日军小部队难以通过。25 日八路军撤离后又是国民党军主力在此与前来解围的日军正规部队激战，一直坚持到 28 日。

三、9 月 25 日的战场分为东西两段。西段战场在关沟村东约 2 公里的地段，

日军兵力为两个自动车中队的约300余名司机、助手。战斗开始于9时30分，结束于15时。曾得到前线回援的一步兵小队的援助。由于老爷庙高地的失守和新庄淳（中佐）队长的死亡，自动车队于12时40分放弃部分车辆开始撤退，于15时回到关沟村。战斗中死亡41名，负伤50名。在此一一五师并没有收住“口袋”口，达到全歼敌军的目的。

四、战斗的东段战场在小寨村西1公里处，与西段战场相隔约1公里，截住的是一个小型混合行李队和过路中相遇的桥本参谋一行7人。此次战斗形成了“口袋阵”，将此部队97人几乎全歼。而死亡的桥本顺正中佐（陆军大36期）是整个平型关战役中第五师团丧失的最重要的最高军阶指挥官。

五、小寨村伏击（平型关大捷）的总战果为：日军死亡131名以上（含两名中佐，67名非战斗员），负伤、失踪50名（此是可以考证出的准确数字），马匹死亡75匹，损失机动车辆约60台，马车42辆。小型炮1门，各种枪支150支以上，还有干面包、过冬服装等。

八路军的副总司令官、第一一五师师长林彪的上司彭德怀将军在1942年12月18日《关于华北根据地工作的报告》中言及过“平型关大捷”，道：“平型关是一次完全的伏击战，是敌人事前完全没有想到的，但是结果我们没有能俘获一个活日本兵，只缴到不上一百条的完整步枪（《真理》第十四期，1943年8月20日）。”

这位性情耿直从不说谎的将军之言，可以说和本论的实证结果最为接近。

小寨村伏击战，确实是一个共产党八路军的全面胜利。在抗日战争初期，宣传此种胜利对鼓舞全体人民的抗日士气有很大必要。但抗战结束已近70年，从历史研究的角度，笔者认为更应该用史料还原历史的真相。到底谁是平型关战役的主角，日军损失的正确数据到底是多少？在八路军的“大捷”后，又在同地域进行了两天以上正面抵抗，几乎给三浦部队带来灭顶之灾的抗战部队到底是哪一军所属？我们应该打破既往的成见，对此进行进一步的学术研究。

（姜克实 日本冈山大学教授）