

復員後一年半で会社に就職した。戦後のあの飢餓状態を脱出できたのは米国のトウモロコシや小麦のおかげだ。不幸にして兄は戦地での無理が原因か、復員後一年半で亡くなる。

東金飛行場大隊

労苦体験記

福島県 及川 春 幸

「皮を切らして肉を切れ、肉を切らして骨を切れ、少しでも相手に力技で勝り生き残ってこそ国の為になれると、頭に置いて鍛錬に励め」とは、原隊の満州独立第十一国境守備隊（関東軍直屬で、常時でも戦地同様の勤務部隊）通称号満州第八八部隊、歩兵第二中隊長猪足中尉（広島県出身）の教訓であった。

中隊長が何度も体験した中国内での白兵戦の体験談中で最も感じた例として、日本と中国の中隊長同志が、白兵乱戦中の出来事の一駒がある。たまたま一騎討と

なり剣で勝負がつかず組み打ちとなった。残念にも僅かな力の差で我が方の中隊長が組み伏せられ、あわや短剣で刺されそうになった。その寸前、隊長付当番がこれを近くで見、自分の相手の敵を捨てて敵の隊長の背中から銃剣で突き刺し隊長の難を救ったという。

当時、猪足中隊長は見習士官だったようですが、日本刀の刃はポロポロにこぼれてしまふ「人を切るのは刀で切るのではない、力で切るのだ」と、この話は現実味のある教訓として納得出来た。それにしても、常の心身の鍛錬こそが最も大事な要素であることを改めて覚悟をしたものです。

私は昭和十九年八月十五日、関東軍の演習の名のもとに観月台から、暗夜トラックで地獄に引きずり込まれるような感じのする中、国境付近を出発、次に貨物列車で四、五日かかり着いた所が、ハルビンの遥か北西、嫩江（ノンコウ）飛行場、第四百一飛行場大隊でありました。

私共は、略称関特演第六次か七次の補充兵であつたらうか。国境各部隊よりの選抜兵達と一緒に、遙か国

境を迂回して、この嫩江で第四百十一飛行場大隊として編成されたのです。我が原隊が満州第三軍、即ち山下奉文大将の隷下にあつたためか、フィリピンの補充部隊とされていたのであろう。

我々は一路、満州、朝鮮を南下、釜山より船出する予定であつたと聞いた。ところが、その時はサイパン島の玉砕があつたため、急遽本土防衛作戦任務に変更されたとかである。部隊はフィリピンではなく、本土防衛最重要地区の九十九里浜防衛のため、千葉県四街道、即ち下志津飛行場の下志津飛行学校で再々教育を受けました。

続いて、印旛郡佐倉町の南の山の中に、ガソリン掩蔽壕を掘り、燃料をストックする作業をしながら東金飛行場に移動する準備をしていました。十一月末、東金飛行場に落ち着いて間もなく、B 29の東京爆撃の頻度が増し、やがて昭和二十年一月中旬頃から艦載グラマン小型機による、九十九里浜海岸線と飛行場空襲が始まりました。

私は、三か月間、下志津で柴田、中田、片岡、深川、

加藤の各氏等と共に、始動車、補給車の再々特訓を受け、結局東金飛行場で第三分隊の始動車を担当する羽目になったのです。

昭和二十年二月一日早朝の話です。我々第四百十一飛行場大隊が配属になった第二十八飛行隊は、同じ第十飛行師団（本部、東京神田）傘下で、ボーイング B 29型重爆撃機を迎撃する専門の高高度戦闘機隊で、百式偵察機を改装し、機関砲二門を搭載した双発の戦闘機隊である。この日は艦載機グラマンの空襲があり、飛行場叩き、飛行機潰しがあつた。

その頃、二日に一度か、三日に一度、熾烈な空襲があつた。B 29型機迎撃を専門とする我が各機は修理工場をはじめ格納庫その他に全機が隠されてあつた。

前日の一月三十一日の夜は、幸か不幸か、実に珍しく東京の南に位置している千葉県東金飛行場に積雪三十センチの雪が降つたのです。私は福島市の在に育ち、満州の原隊の観月台でも雪中に、雪を掘り分け、寒中天幕野営訓練もしている。降雪など何とも思わないが、温暖な東京の南で、しかも前日まで頭の中には何ら雪

を忘れていた時点ですので、びっくりしました。

雲は低く垂れ、飛行場を中心に一面の銀世界、雪は飛行場の隅から隅まで覆ってしまっている。その時「空襲警報」の合図。伝達号令で起床直後に取る物（鉄帽・帯剣）だけ取って、任務 positioning の飛行場第三分隊前に来てさすがに驚いた。と同時にびっくりしたのは、飛行場の下真ん中に、前夜飛来した濃いオレンジ色の割合に大きな複葉単発機が一機だけ置き去りにされているではないか。

私は咄嗟に「サテ困った」。この雪ではタイヤチェーンも無い（元々始動車では持つ必要はなかった）。後部ボディが最も小さくて軽い始動車では、千メートル先の飛行場の下真ん中どころか、何メートルも走れない。エンジンを掛けたとしても、飛行機が果たして無事に滑走路を離陸出来るだろうか。紙一重の力のバランスで片側だけ空（カラ）滑りなどしたら、着陸の時、片足着陸、胴体着陸等の危険が生じる恐れもないとは言えない。

さらに、飛行機の方が始動車より相当重い筈だから

誘導路から滑走路に向きを変えるまでの雪の抵抗の心配もある。それよりも、行動中にグラマン機が雲の中から何時突然姿を現し、二十ミリ機関砲の掃射に見舞われるかも知れない。

空襲警報の最中で、敵の艦載機はとうに母艦を飛び立って何処まで来ているか判らない。直ぐその所まで来ている公算は大である。毎日空襲ごとに我々の飛行場を一番真っ先に、まるで行きがけの駄賃のように血祭りにあげて行くのは十中八九間違いない。この場合は十中十であった。

私は茫然立ったまま一通の思案が終わったトタン、第二十八戦隊の整備兵先任曹長以下四、五人が私の始動車を迎えに来た。私はこの時初めて上官に意見を申し上げた（今まで上官の命令には絶対服従してきた）。即ち私が言ったことは「一、どうして始動車を飛行機の前まで持って行くか。一、飛行機は駄目でも操縦士一名の命と、私の担当している始動車（すべての地上兵器中、始動車のみが航空一類兵器に属していた）、私を含めて整備曹長以下何名かを失うことになっても

良いのですか」との意見具申であった。

事実、私もろ共始動車も失えば、我が第二十八戦隊の発進をはじめ、戦闘機同志の空中戦にも支障を生じる恐れ無きにもあらずと考えた。先任曹長は「始動車は我々整備兵五、六人で後押しして行く。君はどんなことをしてもあれを廻してくれ」と言った。私は命を惜しんで不忠にはなっていられないから、「私は出来ないがやって見ましよう。但し全滅しても私に責任はありませんからね」と念を押して即行動を開始した。

この間も私自身寸秒がじれったかったし、整備員全員も同じ気持ちだったろう。私は同時に「忠(死)を成しとげてこそ、孝も成り立つ」という当時の自己の持論をもっていったから腹を決め、万に一つ成功し、生還しなくてもよいと納得し始動車のエンジンをかけた。ブーブーと、三回ふかしてギヤーを入れ(この間二秒)、「ヨーン、イーカー」の出発掛け声で、飛行機を一点に見据えて出発した。

整備兵の連中も恐らく無我夢中であつたらう。渾身の力を込めて事の後を押してくれた。後車輪の最初と、

次の空転で顔にも体にも雪と砂がぶっついても車は動じなかったが、続いてブーブーとふかすと初めて浮かされるようになりながら、車が左右に小さく蛇行し始めた。

私の頭の中は、一秒でも早く飛行機を飛ばし、自分も車を退避させなければならぬ。という一事しかなかった。そのため車は絶対止めてはならない。車を止めれば万事休すだ、の一心でスタートした。と同時に同じ速度を維持することだと、極く自然に、咄嗟に閃き、踵をびったりと運転台に付け、アクセルは最初のまま、爪先でフケシロの丁度中間位置でスタートが出来たので、この操作を維持した。

私の体全体も微動だもせずだんだん大きく蛇行しながら、早くなったり遅くなったりする。車は浮かされながらも進む。運を天に任せた、目指すは飛行機のプロペラ前だ。機の後方二十メートル位に止まったら万事休すで、極く僅かずつ、ハンドルを時々右に右にと切り、飛行機の前面方向に二、三回補助しつつ着けることが出来た。

天は我々の強運を認めてくれたのか、短時間で千メートル進み、プロペラ前面一メートル前で止まった。それも、何時も止めるように正しく一直線通りに止まった訳でなく、自然に逆らわず自在に止まったため、飛行機と始動車、カンザシとシャフトの角度が三十度位斜めにとまった。

何時もなら、もう一度バック、前進で直すところだが、自分の納得出来ない気持ちまでも吹き飛んで「ヨーン」と掛け声をかけた。プロペラ機はプロペラ前面の中心に深さ十センチ、掛り分五センチ位の二葉の爪があり、始動車は運転台のボディー後部から運転台の上部真ん中の前面のエンジン部の上を真っ直ぐ前に伸びている太さ十センチ位のシャフトを積んであり、自在に上下、左右に動く「カンザシ」というものが先端に取り付けてある。

さらに技術的な細かい説明をするが、「カンザシ」の先端部分に太さ二センチ、長さ三十センチ位のレバーを直角に取り付けてある。これは「カンザシ」根元の内シャフトのスプリングで伸び縮みするように出

来ている。これを始動車助手がエンジン前面に取り付けてある踏板を下げてこれに乗り、プロペラ真ん中の爪と、始動車の「カンザシ」を引っ掛け組み合わせて、始動車のギヤーを入れ替え、エンジンを回転させて、フカシ加減をしながら飛行機のエンジンを掛ける。と同時に「カンザシ」は自動的に外れるが、始動車は飛行機中心の一直線上前面に止め、プロペラの爪とカンザシの停止位置間隔は三十センチの間に止める。飛行機のエンジンが掛ければ二秒以内にバックして去らねばならないのである。

ところが、飛行機の周辺を前夜除雪した雪が高く盛り上がっている。エンジンブレーキを使って止めたのに始動車はツツツと前面に滑り込み、始動車の「カンザシ」がプロペラの真ん中の爪にカタンと当たって止まった。これは大変である。始動車であれ、飛行機であれ、少しでも損傷させたら、始動車手のみならず中隊長以下中隊全員処罰と厳命されているので一瞬ヒヤッとした。

機の周囲にいた二、三名の整備兵は見て見ぬ振りを

してくれたと私は感じたが、集団行動であったので一瞬後を見たら、後押しをしてくれた整備兵の連中は、雪の中、始動車の後を転びつ、まろびつ追っかけてくれた。「カンザシ」を爪に掛けたのは始動車助手の代わりに先任曹長であった。

しかし、車輪止めは雪でできかなく無駄である。我々の行動は危険な無謀に等しい無茶なカケである。飛行機の始動中や、停止、試運転中の軽い浮力や、強力な推進力のため僅かに前に動けば、プロペラの低速回転でも、凄いい馬力に巻き込まれ、車も自分の肉体も、バラバラに小間切れになってしまうのである。

一旦は、敵機の二十ミリ機関砲掃射を喰って無い命と覚悟を決めてはいたが、ここで飛行機を一刻も早く発進させなければ、忠も無ければ孝も無くなると思ひ直した。一か八か「よしやろう」の掛け声で、私は始動信号合図の右手を高々と挙げた。

飛行機の操縦士もささず右手を挙げた。合図返しを認めると同時に初鼻からエンジンを一発勝負でなが廻ししても掛けてしまおうと、ブーブーブーブーとふ

かし始めたたら、天運が我等に味方したか、それとも操縦士が熟練者であったか、飛行機はブルブルブルブルーンと相当な高速回転でエンジンが一発で掛かった。

曹長に「待機しますか」と尋ねたら「直ぐに飛ぶから絶対大丈夫」との返事なので、私は「後はお願ひします」の一言を残し、飛行機の後、雪の無い所から始動車を発進した。当初は後押ししてもらったことも忘れ、一路一直線に、飛行場を無我夢中で脱出した。飛行場を脱出する直前、ハンドルを離さず夢中で振り向いたら、既に飛行機は滑走路から飛び立ち、十メートルくらい飛行機が浮上していたので「ヤッター」と思った。

これを見た途端に体中の力が抜け、何故か知らぬが嬉し涙が一度に目から溢れ、一生に一度の最高の嬉し涙だったので、滂沱として込み上げた。私は何時の間にか夢中で飛行場から出て周辺の道路を走っていた。気を取り直し、ここでグラマンに見付かって機銃掃射を喰えば私の負けだと思ひ、一路、いつもの萩島村の八幡神社前の木陰の下の遮蔽定位置を目指して

走った。

神社の百五十メートルぐらい手前まで逃げた時、敵機は飛行場のド真ん中にバリバリと数回にわたり機銃掃射を喰わせていた。敵機は何機だったか判らなかつたが、後で聞いたことだが、我が機は地上二十メートルすれすれの低空で宇都宮の飛行場まで、敵機に見えられず無事逃れることが出来たそうである。

私等は、避難した飛行機が敵機の餌食にならなかつた。無事だったことを聞いて、その充足感は忘れられない、このことは誰にも判らないだろう。神から与えられた生命力に対する感謝である。この時既に、我が飛行場にはあの飛行機は無く、戦隊の曹長はじめ整備兵全員は、私を含めて、お互いの人命と、飛行機、始動車を救ったという充足感に浸った。私は八幡神社に到着と同時に、改めて涙がこぼれ車から降り、神社に直行拍手を打って、改めて御礼を申し上げた。

自分の欲目ではないが、何時もの空襲時のグラマンの早さからいって、始動車発進から飛行機の離陸まで僅か七、八分位のほんの一瞬のことであつた。また、

心配した滑走路の雪はプロペラ羽先の強烈な風圧で吹き飛ばされて何等の障害も無かつた。

グラマン空襲は警報後ほぼ十分位で来襲していた。参考として、この時期の戦況はラジオニュースやその他で刻々と感じられた。本土決戦は必ずあるだろうという緊迫した空気の中で連日本土は空襲され、その最盛期であつた。そのため、第一に想定されていたのは敵の関東上陸に対する本土防衛であつた。

我々の東金飛行場はその防衛最前線でボーイングB29型爆撃機専門の戦隊であつたが、敵の進攻が早く航空母艦数隻はすでに関東沖合に迫つていた。我方二十万人のあらゆる部隊による防衛線を張つているといわれていただけに、敵は首都東京周辺の飛行場と、九十九里浜を重点に叩きに出て来た。

小型機の空襲はほとんど絶え間無く継続され、その都度二百五十機から、三百五十機、最も少ない時でも百五十機位と報じられていた。どんな時も、必ず我々の東金飛行場は叩かれ、東京空襲に向かおうとしても、中々B29の迎撃には飛べなかつた。それでも小型機来

襲の間隙を捉えて出撃していた。そのうち機が着陸、帰還前に敵グラマン戦闘機につかまると、必ず何等かの被害を受け、だんだん弱体化される状況であった。

この中であって敵は必ず忘れず飛行場を絨毯銃撃していくので、その都度飛行場から銃弾の葉莢がリヤカー二台分位ずつ出るほど激しい銃撃に見舞われた。ある日、多数来襲の日、戦隊本部司令塔（管制塔の中にある）屋上の対空機銃で応戦中の戦隊第一の射撃名手が、敵グラマンと刺し違え壮烈な戦死をされた。本当に断腸の思いであった。

無論、飛行場上空で我が方や他の戦隊の小型戦闘機と、グラマンの空中戦は何度も繰り返されている。私たちは常に待機していたが、空中、地空戦の場合は前記の八幡神社前に退避した。他の兵は木造兵舎の外で壕などを利用して、それぞれの任務に従って頑張っていた。

飛行場は戦隊（飛行士と地上勤務の整備兵）と飛行場大隊で構成され、大隊が飛行場の警備に当たる。警備中隊、我々の給油給与任務の補給中隊、その他自動

車中隊も部隊によってはありました。

当時の迎撃小型機本土防衛戦隊として関東地方には松戸、柏、調布、厚木、習志野等があり、状況によりその都度出撃がありました。敵の絨毯爆撃とか銃撃とは、我々が名付けた呼び方で、箒で掃いたように左右に銃を動かし、時には、小型機も反覆して絨毯を並べて敷いたように襲撃して行くのでほとんど逃れることは出来ない。

また、空中戦は何度も上空であってこれを見、知ったことですが、当時グラマン機には前に自動鏡があり、機体後部、下部にも機銃を搭載しており、夢中で追跡して行って敵にやられる。我が方の一機が私の目前で射ち落とされたこともあった。

空中戦は飛行機そのものの性能の良さが先ず第一であることは明白であるが、位置が上にあることと、数が多いことが絶対優位で、特に離陸直後はエンジンの温度が完全に上がっていないので充分な活動が出来ない。この時、上部から攻撃されれば、ひとたまりもないということ、航空関係者は周知していることであ

る。

また、私が属していた第三分隊の編成を記しますが、始動車（トヨタ）、補給車（ニッサン）、機重車（イズ）各一両と、普通車（トヨタ）二台であった。

身を捨ててこそ浮かぶ瀬もあつた私の体験談であります。

【解 説】

米軍の関東地方上陸作戦は「コロネット作戦」と称されていて、千葉県の大九里浜がその本命とされていた。大九里浜は延長六十キロの日本一長い海岸線（平坦で緩く長い狐の砂浜）であり、多数の兵力を上陸展開するに適していた。

これがため、我が軍も、大東、茂原、東金、横芝、香取、銚子等に飛行場を設置していて、陸上、航空、水上、水中特攻等の諸軍を配置し、首都防衛に万全を期していたのである。

下志津陸軍飛行学校の八街（やちまた）落花生産地として有名）分教所つまり八街飛行場が開設されたの

は昭和十六年三月三十日である。これは下志津本校の教育科が増え、かつ高速の司令部偵察機では飛行場が狭すぎるための建設であった。執筆者及川氏が始動車、補給車の再々教育を受けたと記述しているとおりである。司令部偵察機というのは「主として軍司令部の為に必要なる搜索及び指揮連絡に任ず」とあり、戦術というよりその一段上の戦略的意味があつた。

— 東金飛行場の建設 —

昭和十九年三月八日、何の前触れもなく数名の将校が山武郡豊成村（現東金市）の役場を訪問。戸田村長等に地図を示して、飛行場基地建設を半ば命令的に伝えたという。これは二百町歩（二百ヘクタール）の広大な農地（松林、水田、住宅地を含む）であり、三月十九日測量開始、五月十日地鎮祭が挙行された。耕地の中に幾つもの大電灯がともされ、付近町村から勤労動員され、トラックも牛馬車も動員という、すべてを飛行場建設に優先させられた。

昭和十九年十一月中旬、第一四一飛行場大隊の野上大隊長以下が視察、点検に来たが、不備な点はあつた

が判定は合格となり、十二月三日、百式司令部偵察機二型と三型教機が初めて東金飛行場に着陸したという。

―第一四一飛行場大隊の編成―

大隊は本部、補給、警備の三個中隊に分かれ、本部中隊（大隊長野上正少佐）は事務班、通信班、写真、兵器、医務、経理などを統轄する。

補給中隊（中隊長天野隆晴中尉）は航空燃料、自動車燃料、弾薬などの保管管理、さらに自動車班はこれ等の補給運搬。

警備中隊（中隊長中村大尉）は飛行場内外の地上警備、敵機の地上攻撃に対する応戦などを主任務とする。大隊の総員は五百余名であった。

大本営陸軍部は、十一月三日、飛行第二十八戦隊を第十飛行師団（吉田喜八郎中将）の隷下に入れた。そして、司令部偵察機の高空高速性能を利用、これに武装（機首に二十ミリ機関砲を装備）し、関東地域の防空戦、特にB 29の迎撃戦に当たらせようとした。

超重爆撃機は二万メートルの高高度で飛行し、その装備は抜群であり、航統距離、爆弾搭載力は極めて大

である。これがため、従来の戦闘機では歯が立たぬ怪物的存在であり、我が軍はB 29のなすがままで、これが対策に腐心していた。

第十飛行師団長の指揮に入った飛行第二十八戦隊主力は、百式司令部偵察機で、十一月十六日、満州から東京調布飛行場に移動した。同戦隊は「高戦隊」とも称され、高々度戦闘を主体とする戦闘機隊の略称である。二型に対してはB 29に対抗するため前述のように武装の強化が必要となった。

同戦隊は東金飛行場に移ると、直ちに「高戦隊」としての訓練を開始したが、二十ミリ機関砲を装備した二型を含め僅か数機にすぎないし、戦闘機出身の操縦者が少なく、訓練は思うように進まなかったという。

―飛行第二十八戦隊の編成―

戦隊本部（戦隊長上田秀夫少佐）戦闘機操縦者で飛行第五十三戦隊付）を中心とし、飛行第一中隊（中隊長飯田淑郎大尉）、同第二中隊（中隊長久村栄次大尉）、同第三中隊（中隊長佐々木村光大尉）の各隊で、各隊にそれぞれ操縦、偵察、戦技等の要員を擁していた。

このほか、整備中隊（中隊長北本信孝大尉）がおり、それ等の要員を加えると、飛行戦隊所属人員は約六百名となった。

B 29の日本本土初空襲は昭和十九年六月十五日、中国の成都基地を発進した米機第二十爆撃コマンドの第五十八爆撃ウイング所属の七十五機で、北九州の八幡製鉄所が目標とされた（支那派遣軍、第六方面軍の湘桂作戦発起頃）。この被害としては、この戦略爆撃が国民に与えたショックにあり、これが大きかった。

関東地区に対するB 29の空襲は十一月一日を第一回とし、同月二十三日までには数回あったがほとんど少数機で、偵察が主目的のようであった。これに対し第十飛行師団（飛行第二十八戦隊は隷下であった）の各戦隊は出動したが、いずれも一万メートル以上の高度のため捕捉は不能であった。なお、同師団配備の哨戒地域は、静岡県御前崎―石廊崎―大島―房州白浜―房州勝浦の間であり、特に大島―勝浦間が下志津司令部偵察隊の任務であったという。

関東地区に対し米機動部隊艦載機が大量して来襲し

たのは二月十六日で、東金飛行場も攻撃を受けた。第一四一飛行場大隊もこの日空襲を受けた。艦載機約百機の集中的な攻撃を受け、小型爆弾、機銃掃射などにより、戦隊本部、大隊本部、飛行機格納庫をはじめ、場内の建物のうち約八十%が被弾、破壊された。との記録がある。

従って、執筆者及川氏の雪の中での決死の始動車運転の快挙の後、本格的な襲撃が東金飛行場に対し敢行されているわけである。

四月七日、B 29を迎撃するため東金飛行場を離陸した飛行第二十八戦隊の武装偵察機は利根川上空でB 29を迎撃したが、いつもと違って護衛戦闘機P 51を随伴していて、激しい空中戦の末、米戦爆連合軍のため三型司偵五機を撃墜してしまったという。このため爾後、第二十八戦隊は、B 29来襲の時だけ出動することになり、小型敵機来襲の際の損害を避けるため、飛行機を、周辺の松林などに分散秘匿し、戦力の温存に努めたようである。

東金飛行場には、百式司偵二型、同三型、キ一〇

二型の三機種があった。司偵機は重武装をして防空戦闘機に仕立てたが、戦隊主力は三型機であった。対B29、防空戦闘機の諸元は、①機首に二十ミリ機関砲二門、②同乗席前方に上向砲として三十七ミリ機関砲、③胴下に五十ミリ夕弾二個を装備した。

※「夕弾」――小型の強力爆弾を集束して、空中から投下し花火のように破裂させるもの。爆弾三十六個を収容したものが三十キロ、七十六個を収容したものを五十キロ「夕弾」という。

キ一〇二とは試作時の名称であるが、戦争末期、二式複座戦闘機「屠竜」の後続機として作成された機で、乙型襲撃機が多用されたという。その装備は、五十七ミリの大口徑砲を機首に、二十ミリ機関砲、十二・七ミリ機関銃を重装備してある。終戦までの生産機数は二百十五機であったという。

東金飛行場には昭和二十年四月頃、隼（一式戦闘機）約十機が飛来した。それは飛行帽に日の丸の鉢巻をした十七、八歳の紅顔の少年飛行兵であり、隊長も若い少尉で編成された特攻隊員であった。彼等は沖繩

戦に投入される要員であった。これ等の飛行兵も東金で教育され、五月上旬、所定の訓練を終えた。「振武特攻隊員」は、日の丸の鉢巻を締めて、一機、また一機と東金飛行場を離陸していった。特攻補充教育訓練に携わった長谷川新一郎大尉は「私は込み上げてくるものを抑えながら、最後の機が雲間に消えても、暫くその場を立ち去ることが出来なかった」と『幻の本土決戦第二巻、千葉日報』で述べておられる。

――飛行場大（中）隊とは――

昭和十四年空地分離編成により、飛行部隊から分離独立して創設され、整理・警備・補給・休養等を担った部隊。昭和十八年以降大改編が行われ、内地及び満州等にある部隊は整備・警備、その他の地区にある部隊は補給・警備の各中隊編成制となり、昭和十九年以降は対空通信・無線通信器材及びその要員が対空通信隊・航測隊等に転出し、飛行器材整備関係要員と器材は野戦航空廠または独立整備隊に転出し、逐次に補給・警備、飛行場警備等だけが主任務となった。