

出てきたため、夜は玖波駅の近くの宿屋に泊まるようになり、魚雷などは山にトンネルを掘って格納しました。

終戦の玉音放送は学校で聞きました。学校では特別な儀式もなく、将校は戦犯を恐れて早々いなくなりました。私は終戦後一カ月間山のトンネルにある魚雷の警備に残りました。大竹の山には特攻隊の兵舎があって敗戦を本気にせず、ヤケになり抜刀して樹に切りつけたりしていました。学校に残っていた食料は付近の民間人が持ち帰ったようです。

私が帰る時は士官用の短剣が放ってあったので持ち帰り海軍生活の記念品として保存しています。

昭和十八年五月、入団する時一緒に入った村出身の三人ですが一人は南方で、一人は航空兵で共に名誉の戦死を遂げ、私一人だけが生き残りました。

親父は長男が無事帰って来たので喜んでくれました。息子が二回も幸運に恵まれて元気な姿を見せてくれたことを、祖先のお陰と受け取っているように見受けられました。

最近、軍艦の写真集を買ってみましたら「呂六十四号」の在りし日の雄姿が載っていましたが感無量でした。砲艦「日東丸」は載っていませんでしたがどうなったのか消息を是非知りたいと思います。

## 海軍航空機整備

### 空母「瑞鶴」より奇跡の生還

大阪府 樫元正三

私の生地は、鹿児島市山之口町一二〇で、大正十一年三月四日に生まれました。家業は米屋で、父は私に家業を継がせるため商業学校に入れてくれました。私はここを卒業しましたが、機械、電気関係のことがやりたかったので、昭和十七年徴兵ですが、昭和十四年六月海軍を志願し佐世保海兵団に入りました。

海軍の一員となるや「早朝総員起こし五分前」に始まり起床以後、食事から休憩就寝に至るまで総て「五分前精神の涵養」でしたし、艦諸共連命共同体として

勤務。ご存じの「月月火水木金」の毎日でした。

昭和十五年、艦の機関科の上官から、整備も勉強せよと言われ、試験を受け、幸いにして合格しました。

そのため、昭和十五年の中頃に横須賀の航空隊に入り、普通科練習生として半年教育を受けました。

飛行機のエンジン周り、陸戦など十数科目がありましたが無事卒業し、佐世保航空隊へ勤務することになりました。航空隊は港の近くにあり、木製大型機双発の飛行艇があり、エンジンは独乙製のものでありませんでした。飛行艇には、搭乗発動機整備員が一人乗らなければなりません。双発のは中艇、発動機四つのは四発大艇といえます。私はその整備をしているうち、大東亜戦争が始まる前に小型機に回されました。

その航空隊は佐世保の管轄でしたが、隊員は全国から来て、一緒に勤務しているうち、そのまま大東亜戦争になったので、各航空隊が合体しました。私は整備ばかりではなく、大戦前には飛行場の建設のため、徳島や出水の航空隊に行き、監督みたいなことをしましたが、土木は地方から来ていました。その後は岩国そ

の他二、三カ所の飛行場建設にタッチしました。大東亜戦争近くであるので、日本各地に飛行基地を建設したためだと思われまます。

大東亜戦勃発後、占領した昭南（シンガポール）へも行きまました。飛行場三カ所を転々と、整備の教員として勤務していたので、実際の本隊はどこだったのか判らぬくらいの忙しさであります。その任務が終われば次の教育に携わることになります。

飛行機操縦では定着陸訓練が大事だったので、教育はそこを重点としていました。私は整備の教官だったので、エンジン、機械の音とか、堅い、軟らかい、軽い、重い、低い、連続、断続音を教えなければなりません。それを教えないとパイロットは恐ります。特に「殺人機」と言われた水冷エンジンの時には振動も教えなければなりません。パイロットは乗った飛行機の機械が不調であれば、如何に操縦がよくとも墜落してしまうのですから、恐がるわけで、「殺人機」などの「あだ名」も出るわけです。そのため、私自身が自分で調整したり、若い整備兵にも教えたりしま

す。その判断は私がしなければなりません。パイロットにアドバイスもする。パイロットは先ほど申したとおり、機械次第だから、「こんな振動では乗れぬ」という人もいましたが、自分が整備した飛行機には安心して乗せし、パイロットも「安心だ」と言っていました。実際問題として、昭和十八年夏の「サイパン戦」の時は、私が整備した飛行機だけ一機が帰ってきました。

話が前後しますが軍艦「能登呂」は当初「補給船―特務艦」として建造され、水上機母艦を兼務していましたが、私は昭和十四年十一月から昭和十五年五月の間乗っていましたので、横須賀―佐世保との勤務でもあり、忘れられぬ艦でした。「能登呂」の機関科電氣部員として乗艦当時、第四艦隊編成で昭和十五年に演習を兼ねて、南洋方面から南支方面航行遮断の任務を経て佐世保港に帰投しました。

その時、休憩時に同僚から洩れ聞いた会話の中に「マッチ箱程度の爆弾で小さな島が吹き飛ぶそうなの」とのことでしたが、それが昭和二十年には現実となり、

広島・長崎への原爆となったのです。当時のうわさとしては、戦争という名の違和感さえさほど感じませんでした。

昭和十六年十二月、開戦早々には「戦果目下拡大中」で意気揚々たるものがありました。作戦の合間にあっても、一日数回の「スコール」に小踊りし、港に停泊中の自由時間の夕食後は、酒を酌み、囲碁、将棋に気を休め、用がなければ飛行甲板に横たわり、十字星を探して、故郷に想いを届けと便りを書く者、艦に打ち寄せるさざなみに騒ぐ夜光虫の光に魅せられて、戦場にある我が身を忘れて、一時を過ごすこともありました。

当時、私は第一航空戦隊艦爆隊の一員で、艦爆機「彗星」担当の整備係として行動する毎日でありました。誰々作詞・作曲ともなく、隊員鼓舞のためか唄われた歌を披露いたしましょう。

「真の男の顔見たか 六〇一 空艦爆隊

苦みばしって黒いけど ぐっと睨んだあの瞳」

緒戦の戦勝状況はだんだんと落ち目になってきまし

たが、我々は回生のため、南海へ転戦し「サイパン沖海戦」には、空母三隻と戦艦、その他の陣容で出撃したのであります。

当時の新鋭艦、空母「大鳳」を旗艦とし、「翔鶴」「瑞鶴」(同型二隻)の搭載機総数は二〇〇機前後で航空機で応戦最中に僚艦「大鳳」「翔鶴」が爆撃、雷撃に遭い、沈没する様を目の当たりに見ました。巨艦と乗組員の末路を見るにつけ、これが戦争の縮図かとうり場の無い気持ちに霞がかかったようにありました。勝ち負けどころの騒ぎではない。秒刻みで艦と人の運命をどこまで保つことができるのか。敵は巨艦を標的として攻撃してくるのだから、これこそ「運命共同体」の悲劇であります。巨艦には千人単位で生死を彷徨する我が戦友がいる。この壮絶さは、言葉にもならず、ただ悔しいばかりでありました。

このサイパン戦の前、我々はシンガポールで訓練し、陸軍飛行場を転々として、リンガエン湾では「海・飛訓練」をやりました。その後、飛行機を補給し操縦士の訓練をしたのですが、この飛行機にテストパイロット

トと整備の私が同乗することもありました。航空母艦がどこから来たのか、その時私は知りませんでした。が、「瑞鶴」には翼を外したものをに入れて一〇〇機ぐらいあったのではないかと思います。格納庫六、エレベーター三基でした。そこで飛行機の整備ですから寝る所もなく、飛行機の下で寝ていました。当時私は一等兵曹で班長でしたので、若い兵隊二〜五人くらいを指揮していました。

先程のサイパン戦は、マリアナ諸島、サイパンの制空権奪回作戦だったのです。「大鳳」は初陣で沈められました。見ている目の前でした。黒い煙が出て、火薬庫に当たったのか、見る見るうちに沈んでしまいました。轟沈とも言えるのでしょうか。旗艦でありましたから司令部は高速艇を持っていたので、それで「瑞鶴」に移りました。整備の大切さを前にお話をしたごとく、私の受け持ち一機だけが帰り、その残った一機で電波障害の銀紙を撒くことができました。

この「ア号作戦」では「大鳳」と「翔鶴」がやられ、大部亡くなったことでしょう。私も空母で一メートル

先に爆弾が落ち、ちよつとの所で助かったこともあり  
ました。

台湾沖の作戦には第一航空戦隊に飛行機が少なかつたため、第三航空戦隊が応援に行ったという、充分な態勢とはいかなかったのですが、朝九時頃だったでしょうか、三隻の空母から飛行機全機一斉に発艦しました。発艦が終わるや敵機の来襲に機銃で応戦しましたが、僚艦一隻の空母は沈没。我が「瑞鶴」には魚雷八本ぐらいが当たりました。その度に「ゴトンゴトン」と乗っている体に響きます。時は昼食前で、立って歩けぬ程傾いて、艦の舵が効かなくなり機械も止まったらしい。刻々と迫る最期の予感がしたので、部下を確認して「上甲板に上れ」と指示をしました。退艦命令が下るまでどのくらい時間が経ったのでしょうか。

いよいよ、退艦命令です。部下を確かめながら最後に海中に飛び込み、水面に出たら本艦の姿は既に見えません。吹き飛ばされた者、沈没の時の渦に巻き込まれつつある者。この世の生き地獄そのものでしたが、その時の早さというものを「瞬間」と表現する暇さえ

ありませんでした。その瞬間、助かった者は五〇〇人、一〇〇〇人は艦と一緒に渦の二、三メートルの所で巻き込まれてしまったのでしょうか。

ピカドンと表現するか、沈没後の落差の大きさも、艦の沈没後、絶望の雁首が浮いている眺めも、瞬間の後の物凄さであります。神風が吹かぬまま、私の身の回り全て、夢も勲章も沈めてしまい、七時間余りただ茫然として水面に浮いているのが精いっぱいでありました。

千五、六百人の乗組員も、駆逐艦に救助された時は約三分の一度だったと後に聞きました。その後も旗艦に「乙旗」を掲げ応戦、夜戦途中救助艦に退去命令が下り、恥の限りで、後日振り返り見ますればあの瞬間を十倍以上に思い出されます。

昭和十九年九月秋に、海の男が裸の惨めさを感じながら内地に帰還となりましたが、乗る艦も触れる航空機も無く、淋しさの中に虚の風が吹き抜けるようなものでした。

海軍の戦闘は、一日も続かないが、その短い合間に

流星を見たり、甲板に跳ね上がった飛魚を丸かじりしたりの楽がありました。海軍の戦いは半日か一日で勝敗の結論が出てしまうので、陸軍と違うから一般人には海戦の見当がつかぬでしょう。

私は駆逐艦に救助され、沖繩の中城湾へ上陸し、戦艦に便乗して呉軍港に帰りました。戦隊は松山航空隊の基地に帰りました。私の本隊の籍は横須賀航空隊にありましたが、航空本部の命令で働いていました。そのため「彗星」の製造会社、名古屋の愛知航空へ転じ、航空機各三千機増産の監督官となる命令をもらいました。連日の軍需工場空襲に奮闘中、同僚の死もあり、時折「軍民離間」なる言葉を耳にし、戦争の恐ろしさを知らずの私は、身の毛もよだつ思いもしました。その後は、平和であれば仲良しであればと思えました。私の海軍生活七年間は、秒速以上の速さで、人間の一生の物語を振り返る暇ありませんが、私には艦では奇跡が随分ありました。一カ月間の残務整理を終え復員しました。ただ残った宝物は、無形の「五分前精神」と、平和とそして十指に余る「あだ名」の勲章だ

けであります。身に染み込んだ「争う愚かさ」知らぬことは、何と嘆かわしく、永遠の平和は望めないか、「平和を望む死に損ない奴」であります。今は娘四人、孫八人の平和な暮らしです。

## 不沈駆逐艦「楨」と私の人生航路

石川県 松井喜一

いま、私は生を受けて七十余年、過ぎ去った時の流れをしみじみと想い浮かべております。

三歳の時に父が亡くなり、母と祖母に育てられた、今と言う母子家庭であります。そのため子供時代は、経済的にも支柱である父なき生活でありましたので、小学校を終えたら奉公に出なければなりません。私は向学心に燃えていたのですがそれも叶えられないので、中学講義録で猛烈に勉強して何とか学資のいない学校へと思い、海軍兵学校を志願しました。

しかし、母は「お前は長男だから兵隊にだけは行っ