

航 空

自動車隊から

航空整備隊へ

兵庫県 尾崎 豊五郎

私は農家の長男に生まれ、町の学校を卒業後家計を助けるため郷里を離れ、神戸の知人の木炭卸売商の家
に奉公に出ました。四、五年勤めた後徴兵検査を受
け、第一乙種でした。

昭和十六年十二月二十七日、繰り上げ現役兵として
姫路第五十四部隊（輜重連隊）に入隊しました。

私の入営時、弟妹はまだ小学生で、父母はそろそろ
老境を迎える年齢であり、私の出征後の家のことも心

配でしたが、大東亜戦争の始まったばかりの国内は沸
き立った時期であり、すべてを振り切った心境で勇躍
営門をくぐりました。

入隊した輜重連隊は挽馬中隊と自動車中隊に分かれ
ていました。私は運よく自動車中隊に決まり、嫌いな
馬の世話をしなくてホッとしました。自動車隊の訓練
は自動車工術と自動車操縦が主な訓練科目でした。私
は神戸で奉公中に角ハンドル三輪車を運転して木炭の
配達を手伝っていましたので、この経験が入隊後役に
立ちました。

教育訓練はなかなか厳しく、助教の上官たちに信号
用手旗でピンピン打ち込まれたの訓練が続く毎日です
た。班内の日常起居の躰の教育も厳しく、勝手の異な
った軍隊生活はなかなか馴染めませんでした。幸い

に班内暴力は比較的に少ない方でした。

昭和十七年の正月を隊内で迎え、二月に入って間もなく広島島に集結し、再び博多港より輸送船「氷川丸」(七〇〇〇トン)に乗船し、大東亜戦争初期の比較的安全な黄海を渡航し、上海呉淞飯田棧橋に無事上陸しました。再び陸路列車輸送で鉄路を北上し、徐州に着。ここで姫路師団編成の月部隊の輜重連隊に追及しました。私の配属先の第四中隊は、徐州南方一〇〇キロ付近の宿県に到着しました。この輜重中隊は、車種に日産・トヨタ・千代田等で十五両を持って歩兵部隊に配属され、輸送任務に携わっていました。

中支のこの付近の道路は路面が悪く、また当時の車両は走行速度も遅いので最高速度は四〇キロぐらいまでが限度であり、降雨の際は路面がぬかるみ、横滑り操縦は一瞬の油断もできない懸命な任務でした。

警備担当地区の宿県周辺の敵情は比較的平穏な地区で、八路軍の襲撃を受けることも少なかったのですが、万一の敵襲に備えて警乗兵一〇人ぐらいを搭載し

ての往復でした。

八月一日、師団司令部のある徐州において下士官候補生の集合教育が実施され、二〇〇人の初年兵の中から我々四人が抜擢され派遣されることとなりました。中隊の名譽を傷つけないよう選抜された優秀な同僚たちに負けないように全力を尽くして努力を積みました。とくに学科については他の人に負けぬよう勉強を続けました。この教育期間中に共産軍の集結の情報が入り、教育隊で討伐隊を編成し、急遽出動することとなりました。

安徽省銅山鎮の戦闘で突撃中、敵弾で盲管銃創を受け転倒しました。突撃中の戦友に遅れないようにと立ち上がるつもりでしたが、立ち上がることが出来ません。一步でも前へ進もうとして銃を前方に投げ、両手で匍匐前進を続ける懸命の努力を繰り返しているとき衛生兵に発見され後送、徐州の陸軍病院で一カ月の入院加療後完治し退院しました。

ところが退院後四カ月も経過した後、体内に残っていた弾頭の部分が肉の盛り上がりにより自然に体外に

出てきたのには、全く驚きました。

十一月の末、北京西苑にある北支軍下士官教育隊に、徐州教育隊から我々四人が選抜され派遣されました。この教育隊は北支軍の騎兵、輜重、砲兵等各兵科の自動車使用部隊の合同の下士官教育隊でした。教育訓練は厳しく、教官に竹刀で叩かれることも再三ありましたが、これも自分が立派な国軍の幹部になるためとありがたく頂戴して訓練に励みました。

西苑の教育隊から北京市内まではかなり距離があり、外出はできませんでしたが、一回だけ引率で故宮を見学してもらいました。豪壮な宮殿の数々や、贅を尽くした調度品に感嘆の声を上げざるをえませんでした。さすがに大国の王宮と感服し、また中国の歴史の重厚さをひしひしと感じさせるものがありました。五月に入って教育中、命令により教育隊は北京から南京に移転が下命されました。在支陸軍の全自動車隊の幹部教育が南京で統合実施されることになり、いろいろな困難を克服し移転を完了しました。

南京移転後一カ月ぐらい経過したころ、私にとって

は大変なことが起こりました。今までの輜重兵科から航空兵科への転身でした。南京の教育隊の中から四人が、加古川の第一〇一教育飛行連隊へ三カ月の予定で飛行機関係の基礎知識修得教育を受けることとなりました。そして再び十二月一日に所沢航空整備学校に入学を命ぜられました。このころ伍長に任官し責任の重大さを痛感し、一層の奮励を心に誓いました。

この学校は飛行機の整備下士官としての教育訓練で、従来扱った自動車エンジンも飛行機エンジンも原理は同じですが、自動車の四〇六気筒に対し、飛行機の場合は八〇一二気筒であり、戦闘機は単発で、爆撃機は双発でした。

この学校で特別幹部候補生の少年飛行兵に接する機会がありました。まだ童顔の彼らが国を憂える至情から温かい父母の膝下を離れ、自ら進んでこの所沢で厳しい教育訓練に歯を食いしばりながら耐え忍んでいる姿は心を打たれるものであり、現在の中高校生の姿と対比し、全く時世の推移と割り切って良いのだろうかと思いません。

昭和十九年六月に至った大東亜戦争も戦局ますます苛烈な様相を呈し、私たちも教育期間中でしたが繰り上げ卒業となり、小牧第五飛行隊（航空輸送隊）勤務を命ぜられ赴任しました。

この隊の任務は満州で製作した特攻用戦闘機を、この輸送隊の隊員が搭乗して大刀洗飛行場へ、再び前線の比島クランク、あるいはサイゴンまで輸送するのが任務であり、そのため爆撃機に大勢の空輸要員を満載して飛び立ち、帰りは一〇機ぐらいの戦闘機に分乗して空輸の任務を果たすのです。前線に向かう場合は、飛行距離の短い戦闘機は沖縄・台湾等で着陸・給油を行って前線の飛行場まで至るのであって、帰りは同行した爆撃機に要員をまとめて帰路につくこととなります。

この任務は試験飛行を兼ねたような飛行であり、エンジンの油漏れ故障等のため、輸送途中故障機が見渡す限りの青い海に訣別の翼を振りつつ消え去る姿を涙で見送った光景を今も鮮明に思い出します。

隊員の苦闘の努力の結果、一カ月に四回も機の前線

輸送を完遂し、司令官表彰を受けた時は、連日の不眠不休の整備、天候不良の中、しかも新機に対する不安な操縦運行、帰還飛行の爆撃、機内の満員飛行の不由さ、すべてを忘れ歓喜に抱き合い喜びました。

この昭和十九年二十年はまさに前線と銃後の区別なく、日本国民が真に一丸の鉄となり、焰となり、戦争貫徹に突進した時期であり、日本歴史の中でも「一億一心」の最たる時期であったと思います。

終戦直前サイゴン飛行場へ空輸の際、広東飛行場上空を飛行中、友軍高射砲陣地から敵機と誤認され、熾烈な対空集中射撃を受けました。驚いて急ぎょ方向を転じてやっと弾幕から脱し難を避けました。我々の機も翼に「日の丸」を描いてありましたが、このころ「日の丸」を印した敵機が出没するという情報が、この飛行場に入ってきたそうです。我々の機種が新型機であったので、この情報の敵機と判断され誤射を受けたものと思われませんが、全く驚き、無事を喜び合いました。

終戦は小牧で迎えました。陛下の放送をラジオで聞きました。内容が判然としませんでした。隣接の海軍部隊から共同抗戦継続の申し入れがあり、終戦を確認しました。終戦時、軍曹に進級しました。

復員時、父母も弟妹も元気で私を迎えてくれました。私の無事帰還はこの家に大黒柱が蘇生した喜びがありました。

戦後農業を家業として今日に至っています。昭和二十九年結婚しましたが、息子が三十歳で他界し、娘も他家に嫁がせましたので、私たち八十歳近い老夫婦で助け合いながら農業を守って老後を送っています。

ラバウルに生き残る

第五航空通信隊

愛知県 秋田 森 治

私は、今は名古屋市中村区稲葉地町というが、当時
は西市場といわれた所の、農家の次男として生まれま

した。兵隊に行く前は名古屋の松坂屋に勤務していましたが、戦時となり、中村の日本赤十字病院に勤務替えしました。その時ポイラーの技術を身につけ一級汽缶士の免許を取ることができました。

昭和十七年になると同級生の多くは現役兵として入隊し、私に召集令状が来たのは十月でした。入隊は十二月一日で、三重斎宮の第五航空通信隊でした。初年兵教育は三カ月で終了しましたが、私は体が少々弱かったためか練成中隊に入れられ、二カ月で一等兵に進級しました。

忘れもしない、昭和十八年五月、山本五十六連合艦隊司令長官の国葬の日に宇品を出発、途中パラオに寄港、ラバウルへ向かう航海を続けました。もうその頃は制海・空権は連合軍に奪われつつあった時でした。

私は通信專業の兵隊ですから初年兵教育といっても歩兵のように戦闘教練や銃剣術・射撃・体操というのはほとんどなく、毎日が通信に関する教育で、トントンツーンという音教法での教育でした。ですから三カ月