

大阪駅のホームで班長はじめ戦友五人と別れた後、一人満員列車に揺られ豊橋駅へ向かう。豊橋駅に着いた時、ホームから旧吉田大橋の鉄橋が丸見えで市街は焼け野原だった。

考えてみれば乗車切符は持たず、復員証明書もない。仕方なくホームの柵を飛び越え、逃げるように姉（船町）の家に行く。頭から爪先まで真っ黒、姉が「どちら様ですか」と何回も聞き直したほどだった。

振り返ってみれば、八月二十日鹿屋を出てから姉の家に着くまで八日間、風呂は一度も入らず、ご飯を食べたのは一食だけ。着の身着のまま、よくも無事であったものだと不思議な気がした。

豊橋から白須賀へと帰ったのは八月二十八日夕方、お袋さんが泣いて「大変苦労したな、でも無事で良かった」と喜んだ姿が今でも目に浮かぶ。

私は若い人によく「戦争とは」、と聞かれる事があつた。私の答えは一つ、「戦争とは……人類の文化・資産を破壊し、人殺しを公然と行う行為である」、故に決して戦争はしてはならない。

戦後五十余年を過ぎ、現在の幸福を感謝しつつ毎日を暮らしている次第である。

航空情報連隊

—ビルマー—

島根県 大野 甚 市

私は農家の三男として生まれ、学校卒業と共に大阪の写真機具店に勤め、現像、仕上げの仕事に従事していた。昭和十六年十一月、突然徴用備令にて呉市の第一船舶工作廠に出頭し、そこで軍属宣誓を行い軍属として出発することになった。私の写真技術がこの船舶工作班に必要だったのだ。

何分大東亜戦開戦以前のことで、国家機密が固く守られていたので、私自身何のことやらさっぱり判明しなかつた。当時支那事変中のことだから、事変に関連する軍務であろうかと考えていた。

私達は昭和十六年十一月宇品港に集結し、五〇隻に

及ぶ大船団となり密かに出港し、海南島に到着、十二月七日仏印カムラ湾に到着、十二月八日船内で宣戦布告を知った。

十二月十三日、タイ国シンゴラに到着、敵前上陸が敢行された直後のコタバルに上陸した。コタバル敵前上陸は英軍も予め察知して配備していた所への強行上陸であった様子で、激戦跡地の写真撮影を重ねた。日本軍の将校以下多数の戦死者の写真も撮った。一切の写真は軍事機密として扱われた。

サイゴン、シンゴラ等で損傷船舶の補修作業が行われた。三月八日に占領後間もないシンガポールに到着した。

昭和十七年四月十二日、徴兵検査のため、シンガポールから輸送船に便乗し宇品港に帰還し、宇品運輸部写真班にしばらく勤務し、四月勤務を終了し郷里に帰った。私がシンガポールから帰った直後、私達の船舶工作船「オレゴン丸」は触雷事故のため爆沈し、五三人の若い人々の死者を出す惨事に遭った。

昭和十八年四月十日、現役兵（飛行兵）として静岡

県磐田市にある航空情報連隊（中部第一二九部隊）に入隊するよう指示してあって、一切不明のまま故郷を出発した。軍属経験もあり案ずる必要もなしと覚悟を定めて営門をくぐった。

航空情報連隊とは、主なる任務は激戦地たる最前線の要地に小人数で展開し、各個分隊毎に飛来して来た敵機の動向を逸早くキャッチし、直ちにその機種、高度、機数、進行方向などを無線通信機によって、速やかに、且つ的確に暗号文を用いて打電し、後方の友軍航空基地へ通報して、敵機迎撃作戦に有利な情報の提供を任務とした部隊であった。

こうした重要な任務を全うするために、無線通信の基礎教育はもとより、通信機の操作点検及びアンテナの張り方、気象関係の知識、モールス信号や対空監視の要領などを、僅か六カ月足らずの期間内に習得しなければならない。一般社会の通念では到底不可能と思われることでも、軍隊という特殊な集団教育に掛かると、まるで催眠術にでもかかったように、ものの見事

に完璧に近い状態で実現するから不思議な所である。

私も通信に関してはズブの素人で当初は全くの未知の世界に引き摺り込まれて途方に暮れたが、日が経つと共に一部の経験者（郵政省、船舶通信者）と互して負けない実力がグングン伸びていくのであった。

しかも内務班内の軍律厳しい生活の中で古参兵たちの辛辣ないじめや、意地悪な制裁などを克服しながらの技術の習得は、並大抵な努力では成し得ない血と汗と涙の結晶であった。

その間に一般兵の基礎訓練である戦闘訓練、射撃、銃剣術等も練り入れられまた通信教育のため浜名湖周辺、天竜川等への宿営訓練も交えて実施され、営外に出て晴れた日の富士山の威容には連日の営内の苦勞が洗い落とされる思いで眺めたものであった。

我々教育中の中隊は葛西中隊であったが、この中隊長を中心に葛西中隊を新設してビルマに派遣されることになった。

隊員は今期初年兵の中から二十人が選抜され将校、

下士官、古年次兵は他隊から転入または召集で充当されることになる。

選抜初年兵の中に私も選ばれて加わった。ビルマへ派遣を前提としてスタートした葛西中隊には、通信器材だけでもおびただしい量のものが連隊の広場に搬入され、この機材の点検、員数の確認、荷造り梱包、更に磐田駅引込線内に導入した貨物列車へのトラック輸送と、新設間もない中隊全員一丸となって働いた。

昨日まで一面識もない人々が集まったこの新設中隊ではあるが、通信のプロの集団であり、これから先ビルマという異郷で生死を共にする間柄を運命づけられた人々の集まりである。

葛西中隊は昭和十八年十月二十日、ビルマ目指して勇躍磐田駅を出発、乗船地門司港へと向かった。

いよいよ輸送船が門司港を出港したのは昭和十八年十月二十三日であった。若松沖で集結した船は二〇隻を超える大船団となり、この船団を護衛する駆逐艦、巡洋艦が前後左右に船団を囲むように護衛しつつ航行

を続ける渡洋である。

船内は蚕棚式で人員を満載して狭苦しく蒸し暑く、他隊との混同乗船は気の緩まる暇もない航海である。

途中高雄港に寄港、再び南進の航海を続け、敵潜水艦の出没と風波の荒いバシー海峡に突入する。一万トン級のこの輸送船も上下に木の葉のように翻弄され続けるの航海を続けること二―三時間、いつの間にか風波も静かになり、心配した敵潜の襲撃もなく、船団は無事南シナ海域に入った様子であった。

航海が続いてマニラ入港が近付いた時突然、ズンと肚はらに应える大爆音、一同顔面蒼白に緊張する一瞬、これは我が護衛艦が敵潜に対する爆雷攻撃の音響と聞いて安堵の胸をなでおろした。

マニラで比島行き船団と別れ、我々残りの船団はシンガポールを目指して航行を続ける。昭和十八年十一月九日、シンガポール港に到着。十九日間の不自由で不安な航海が無事終わったことを一同手を取り合って喜んで上陸した。

シンガポールはつい最近まで英国の植民地として栄えた街であり、街並みも豪華な建物が並び、道路の舗装も街路樹も美しい都市である。

上陸後市街地から少し離れた小高い丘陵地帯に建てられた兵站宿舎に一週間程滞在することになった。

ここからは街並みが一望に眼下に見晴らされ、また遙かに、過ぎる日の激戦地となった摺鉢山の全容が、弾痕も生々しく赤茶けた土肌を露出して望見された。

私共の郷土部隊、第五師団の苦闘の占領地であり、多くの郷里の知人の戦死の地であり、感慨一入深いものであった。

我々二個分隊は先遣隊として列車で北上し、タイ国バンコックまで行き、その後バンコックからビルマ・ミンガラドン飛行場まで軍用機に便送して先行することに決定し、シンガポールで本隊と分かれた。

マレー半島縦断の長い汽車の旅に入った。乗車してからしばらくの間は、通過する沿線の風物や土民の生活様式の変化、ジャングルや樹林を抜け、平原を走り、次々と移り変わる風景を物珍しく眺めていたが、

何分マレー半島縦断二〇〇〇キロの列車の旅は全く疲れ果て、ウトウト眠りの旅に終始した。

バンコックに着いた後、軍用機の空席次第二―三人宛便乗輸送で、全員がビルマ入りするのに約一カ月要した。その間、残留の人員はビルマで必要な品物の調達等使役について働いていた。

昭和二十年の正月は、ビルマで桜の花の満開の下で迎えることが出来た。

一方本隊はシンガポールから列車にて北上、途中から船、それから徒歩でドーナル山脈五〇〇キロを十日もかかってビルマに到着し、別動隊は資材を船積みして先行したものの、目的地近くで触雷爆沈し通信資材を浸水させる事故を起こしたりして、中隊のビルマ集結は苦勞の連続で昭和十九年一月三日頃完了した。これからが我々情報中隊の本来の任務に邁進することになる。

中隊は本部をビルマ中部の都メイクテラに置いた。ここは南湖、北湖と大きな湖があり、東西南北に

四つの飛行場があり飛行部隊は迎撃戦闘、爆撃戦闘に活躍している要地であった。中隊は重点を西方方面に置いて、イラワジ河を中心にチン高原、アラカン山脈方面に分遣隊を派遣し、情報の収集に務める配備を堅めたのであった。

我々分遣隊は、当初はチン高原のロンデンに分哨として派遣された。ここは高原で海拔二〇〇〇メートルもある高地で、夜は寒く外套を使用する日もあった。食事は近くの飛行場で炊いて分哨に持ち帰って行った。監視哨は防空壕内に設置し、アンペラで作られた兵舎で起居の生活を行った。私達は最後まで補充兵が来ないままなので初年兵としての苦役を強いられた。立哨はしないが、送信機の電源は手回し発電で発信するので、なかなか労力の要る作業であった。

上空を敵機が侵入することは多くはなかったが、友軍機は絶えず上空を超えて敵地へ飛び立った。時には帰還しない友軍機があり分哨員を悲しませた。

分哨の位置の移動は戦況の変化に伴い二、三回あったが地名の記録は残っていない。

最後の分哨はインパール方向に対するもので距離は三〇―四〇キロぐらいの所だった。

その頃は既にユマヒ敗退の兵が、炊事の水源に死体で転がり込んでいたり、土民の空き家に敗走中の動けなくなった一団を発見し、明朝食事を持って訪れてみると全員死体になっているのを目撃したり、惨状はこの山中に充満していた。山は大きく深いので、一度降雨があると谷底の土地は見る間に増水し、渡渉不可能な大河・急流に変化し油断の出来ない地形であった。私は運転手と共に中隊本部に連絡のため、分哨を出発後車中で発病、急に意識不明に陥り、その一カ月全く意識不明の重態で前線の病院を転々し、回復まで三カ月を要した。回復時はビルマ最南端の病院まで後送されていた。飛行兵科であった関係で、病院も大切に取り扱いしてくれたものと信じている。回復後中隊本部に復帰、事務を手伝って体力の回復を待った。

インパール敗退後ビルマの戦局は急速に悪化し、軍のビルマ撤退が考えられるようになった。そこで中隊

から私達三人が泰緬鉄道經由タイ脱出の先導要員として出発した。戦後映画化した「戦場にかける橋」で有名な難工事の泰緬鉄道だ。途中数回敵機の銃爆撃を受けたが、その都度列車から飛び降りて、線路から遠く離れて退避し難を逃れ、バンコックに無事到着することが出来た。

後に中隊主力がこの泰緬鉄道を通過する頃は、一昼夜で通過できるのを二十日も要して、歩いたり、荷物を下ろしたり積んだり、山上まで担ぎ上げたり下ろしたりで、バンコックには難行軍の末到着した。

終戦はカンボジアのプノンペンで知った。一同男泣きに泣いて終戦を迎えた。武装解除は仏印のサイゴンで英軍の厳重監視の下で執行させられた。

その後仏印国内の事情等いろいろ問題はあったが我々中隊は中立の立場を守ってひたすら帰国の日を待ち、遂に昭和二十一年五月サンジャックより乗船、大竹に復員し、無事再び故郷の土地を踏むことが出来た。