

# 大陸（北支）

## 駐蒙自動車隊勤務と教育

島根原 永瀬 金太郎

母は私の生後間もなく昭和十（一九三五）年八月に死亡し、父もその翌十一年十一月胃癌で死亡、祖母と姉と三人だけとなり、私は三歳の時から本家の伯父の家に引き取られ育ちました。私より五歳上の姉も昭和十一年早逝し、私一人となって本家の伯父の家の農業を手伝いながら成長しました。

昭和十六年の徴兵検査は病気で受検出来ず、後日、益田市で受検するよう連隊区司令部から指示があり、受検当日は大雨でバス不通等で開刻時間に遅刻する等

ありましたが、検査は第一乙種でした。近隣では私人が現役で入隊することになりました。それは私が自動車の免許を持っていたからかもしれません。当時は小型免許は医師の診断書を添付すれば免許がもらえた時代でした。したがって免許は持っていましたが実技は習得していませんでした。

昭和十七年一月現役入隊、現役証書に書かれていた集合場所は広島西練兵場で、付近の小学校で軍服の支給があり、服は羅紗地の詰め襟で首に当たって苦しかったものです。宿舎は練兵場の近くの水谷旅館でした。

大東亜戦争開戦後一カ月の大動員で、どの兵舎も満員、従ってこうした旅館住居となったわけです。昼間は西練兵場で徒手訓練や執銃教練が行われ、一月十七

日、一万トン級の病院船「マニラ丸」で渡海、釜山上陸、鉄道（客車）で北上しましたが、停車する駅々で、大東亜戦争開戦直後の熱狂する民情の表現でしようか、国防婦人会の方々から弁当や湯茶、甘味などを渡されました。

鮮満国境―満州―山海関―北京―包頭への鉄道（京綏線）で、張家口に我々の入隊する自動車第二十三連隊がありました。私の第一中隊は大同に駐留し、駐蒙軍直轄で作戦時は軍と一緒に行動する任務を帯びていました。

張家口には連隊本部と材料廠と私の入隊した第二中隊、宣化には第三中隊が駐屯していました。初年兵教育は各中隊毎に行われました。中隊の初年兵は百人か少し欠けていたと思います。教官一人、助教下士官、助手上等兵と教育隊の編成は歩兵教育隊と同じようです。教育の内容は、一般歩兵の教育に加えて自動車関係の術学科が加わるので、歩兵の二倍の六カ月を要しました。

教育期間は、兵舎の一般古兵と別に教育隊だけの兵舎での起居であったため、古兵への配慮がないだけ大いに助かりました。

自動車の操縦訓練は、初めは後輪を上げて空転させ始動、ハンドル操作からはじまり、縄張り区域内の幅寄せ、回転、蛇行運転と進み、操縦感覚の把握、正しい運転姿勢の維持等に重点を置いて進行します。走行訓練は近くの飛行場の滑走路で十分に走行しました。こうして初年兵教育が終了して、中隊の班内に復帰と同時に初年兵いじめが始まりました。制裁が始まると「洗面器を持って集まれ！」と命ぜられます。鼻血を受け止めるための洗面器です。営内靴、帯革、そこらの手当たり次第の物で殴られました。駄け足が命ぜられ、力いっぱい走らないと、遅れた者は「もう一度走って来い」と命ぜられます。友達には悪いと思いがら力走して友を追いつ越します。学校出身者もかなり交じっていました。彼らの中には徴兵延期でかなり高齢者もいました。体力が弱い人も多く、一般初年兵に比べて気の毒なほど苦勞の多い人も多くいました。

大同は炭鉱の町で、日本の会社が進出して日本人の社員、その家族も多く住んでいました。付近は河川が少なく、樹木も少なく、荒涼とした風景です。内蒙古は砂漠が多く風が吹けば黄砂が舞い上がります。文字通りの黄塵万丈で、窓は二重になっていても、どこからか砂が舞い込んできます。風が吹くと目も開けてられないので、防塵眼鏡をかけて外出しました。

自動車中隊は三個小隊と修理班で編成され、車両八〇台、ボーリング等、大修理以外は中隊の修理班で修理するようになっていました。七月末に一期の検閲終了後、教官の勧めで下士官候補生を志願することとなりました。私は家族がいませんから、万一戦死等を考えて従兄の子を養女に迎え、後顧の憂いがないようにしました。連隊の集合教育隊に二十人ほど集まって教育を受けました。

さらに北京の満寿山にあった北支軍自動車教育隊で六カ月、教育隊の編成変更のため教育途中に南京教育隊に移転、後教育再開四カ月で終了しました。

教育隊卒業式は昭和十八年十月二十四日、支那派遣軍総司令官畑俊六大将が来臨されて挙行されましたが、その時、自動車を降りると、パッと馬に乗り換えられた見事な動作が今でも目に浮かびます。卒業後原隊に復帰して伍長に任官し、初年兵教育の助教を三回続けて実施しました。この一年は教育で忙しい一年でした。

昭和二十年一月に南京の教育隊からの要請で転属しました。その頃、南京の教育隊は甲種幹部候補生の教育隊に変わっていました。教育隊から将校、下士官七十人、候補生一〇〇〇人が本土防衛のため兵器を持って内地へ帰ったのですが、その中に私も加わったので世田谷の元陸軍自動車学校に勤務することとなりました。

その後、東京では空襲も激しくなり青森県の弘前に移転し終戦となりました。

自動車隊は戦力が無く少数の警乗兵だけではとても敵と交戦出来ません。私も一回襲撃を受けた経験があ

ります。一個分隊を指揮して包頭の奥で三井物産が掘っていた雲母磁石を輸送していましたが、低い所を通っていた時、両側の高台から手榴弾を投げられました。幸いにも人の損害は無く無事脱出しました。自動車は前と後をやられたら動かなくなりません。そのためワイヤーを持って二台以上でないと行動できません。故障すればワイヤーなりロープで引っ張って行くのですが、自動車の単独行動は危ないからでした。

我が軍は敵の情報が良く入っていました。それは憲兵等が民服で敵地や住民の中に潜入し、情報を提供してくれていたからです。治安は大体良く、毎日苦力（現地人）が部隊の風呂炊きや便所掃除をしています。外蒙古に近い第一線の包頭では、共産軍のスパイが一般中国人の中に潜入してテロ活動や諜報活動を続けていました。連隊はそこで終戦まで駐屯していました。

私も昭和二十年一月まで包頭で勤務していました。緊張の連続した勤務でした。外出時、中国人との交流

等は固く禁じられていました。

冬期、零下三〇度になると自動車の始動が大変です。出勤前には自動車の機関部の下で廃油を燃やしてエンジンを温めたり、クランクシャフトを手回しで回転をさせたり、十分交替でエンジンの回転を続けたりして、出発時の万全を期す努力が続けられました。極寒地の自動車隊勤務は大変な苦勞の連続でした。

終戦時、包頭へはソ連軍が侵入して来て「日本軍自動車運転手を何人が残せば邦人の帰還を許す」との交換条件が出され、多くの自動車隊員が残留し、宇部市の叶谷大尉は最後まで包頭に残留されたそうです。

復員後、妻を迎え、家族を整え、定年まで三十年間農協に勤務して、戦後の農村の復興と変遷とともに過ごした人生でした。その長い間、戦地における厳しい自動車隊勤務の体験に負うところが多かったと思います。

現在、老妻と共に娘夫婦に囲まれ、幸せな静かな老後生活を送っています。