

その震動を肌で感じた私は、まさに九死に一生を得た生還者だと思う。技術者の発想のみでは実戦に役立つないのであることを、痛切に感じるものである。

しかし、現在の日本民族が平和でいられるのは、このような犠牲があったからこそと、自らに言い聞かせ、諸霊の安らかに眠られんことを祈るのみである。

第十三期予備学生

我が青春は海軍航空隊

岩手県 加美山 茂

私は大正の末期に宮城県の県北に生を享け、岩手県で七十有余年を過ごした。考えてみると、その少年時代から青春時代の歳月は既に半世紀以上経っているのに、まさに昨日のことにように鮮明に、人生の大半がその数年に集約されたようにさえ思われる。

私は体格の良いスポーツ少年であった。昭和十四年、当時の少年の憧れの的であった海軍兵学校と陸軍

士官学校の両校を受験したが、いずれも予想に反し、その体格検査で不合格になった。昭和十六（一九四一）年盛岡高等工業学校に入学、昭和十八年、徴兵検査を受け甲種合格、同年九月繰り上げ卒業、日立精機に就職が決定したが、当時は兵役優先でまず軍隊に入らなければならなかった。

私は親戚に海軍関係の者がいたことと、空に憧れていたので、海軍予備学生として昭和十八年九月に茨城県土浦の海軍航空隊に入隊した。そこは自由だった学生生活に比較して、天国と地獄、娑婆と牢獄という環境の変化に度肝を抜かれたのは恐らく私だけではないかっただと思う。

「貴様達は彼等の指揮官にならないといけない立場にあるのだから、常にその覚悟で彼等に優る鍛錬に努めなければならぬ」と短期間で、海兵で学んできた人達に少しでも近付けるように、まさに火の出るような教育が実施された。座学も体育もすべて無理に押し込むような、闘争心を掻き立てるような内容だった。

娑婆っ気のなかなか抜け切らない我々は、そんな中で連帯感を強固にし、助け合い励ましあって、厳しい訓練に耐え、精神的にも肉体的にも日々逞しさを増していった。

約二カ月後、土浦海軍航空隊十三期予備学生、約二千六百人のうち約八百人が予定の四カ月の基礎教育期間を練り上げて終了し、残る同期生や教官、教員達に「帽を振れ」の見送りを受けて全国各地の海軍練習航空隊に転属になり、遠くは台湾あるいは上海へと赴任した。私は茨城県友部の筑波海軍航空隊に約百六十人の学生とともに赴任した。

土浦ではハンモックの生活だったのが今度は二段ベッドになり、飛行服、飛行靴、飛行帽、メガネ、ライフジャケットそして飛行カバンが支給になって、初めて飛行機搭乗員になったような気持ちがあった。そして飛行場の九三式中型練習機を見て、本当に飛行機乗りになれるんだという感激と、こんな物が空を飛ぶことが出来るんだらうかという不安が頭の隅に起きたのも事実だった。

翌日から五、六人に教員が一人ついて厳しい飛行訓練が始まった。初日は飛行機の前の席に落下傘を装着し、その上に腰を下ろしバンドを掛け、伝声管で後席の教員の声が聞こえる。そのうち飛行機が地上滑走をはじめ、スピードを上げて車輪の反動がなくなりいつの間にか空中に浮かぶ。見る見る地面が離れ教員が後席からのんびりした声で、「只今離陸、浮上」「上昇」「水平飛行」そして「筑波山ヨースロー」と次々声を掛けてくれた。気がついたら真正面に筑波山が美しい姿で存在していた。この筑波山に対面した感動は私だけでなく筑波海軍航空隊に籍を置いた者達すべてが受けたものであり、どこへ行っても合言葉のように「筑波山ヨースロー」と声を掛け合ったものである。

初飛行の時は恐ろしさと物珍しさに、約三十分が緊張のうちに過ぎ、地上に戻った時はようやく安堵したと言うのが本心だったような気がしている。

とにかく、俗に「赤とんぼ」と言われた練習機であったが、飛行機乗りの第一歩を踏み出したわけで、早い者は二週間、大抵の者が三週間ぐらいで単独で離

着陸できるようになった。さらに遅れた者何人かは特別班を編成して教育を受けていた。

それから教官、教員が同乗して、特殊飛行（宙返り、緩横転、背面飛行等）や編隊飛行をやり、その後単独でこれらを行い、四カ月後にはその教育を終了した。実用機教育教程に移って適性や能力に応じて水上機などに所屬が決まり、私を含め一〇人の者は戦闘機教程に所屬が決まり、それぞれの教育練習航空隊に転出していった。私は大分航空隊に行くことになった。

その晩、集会所に集合させられ、「娑婆っ気を抜いて、海軍精神を入れてやるから有り難いと思え」と海兵を卒業した飛行学生達が理由もなく、一人少なくとも十発ぐらい、中には卒倒する者が出るぐらいの鉄拳の洗礼を受けた。

初めて零式練習戦闘機に搭乗した時は、自転車から自動二輪にいきなり変わったぐらいの変化に戸惑いを感じたが、言葉では表せない充実感を受けたことも事実であった。

昭和十九年三月、戦局がいよいよ熾烈を極めてきたため大分空は練習航空隊から実施部隊に変更になり、教育は筑波航空隊で受けることとなった。

ここでの飛行作業は赤とんぼの時とは比較にならないくらいに苛酷なものであった。四月になり単独飛行が許される者が始め、訓練はますます厳しくかつ烈しくなり、六月には遂に空中衝突による殉職者が出て海軍葬があったが、その悲しみを感じている暇も無く空戦訓練が続けられた。

昭和十九年五月三十一日付で海軍少尉になり、七月の下旬に約九十人の私達第十三期前期飛行専修予備学生は土浦入隊以来約十カ月で教育の一切を終了したとして、一応海軍少尉の戦闘機搭乗員となり、ある者は南方の第一線の航空基地に、または帝都防衛局地戦闘機部隊に、空母乗組搭乗員や後期学生生徒及び練習生の教官として、それぞれの任務に就くために別れていった。

しかも驚くべきことは、その全員の飛行時間が一〇〇時間を超えたものは皆無ではなかったかと思われる

のである。ちなみに今の航空自衛隊では練習機の訓練時間は最低でも三〇〇時間は超えると聞いている。

私は約十人の同期生と共に台湾高雄航空隊に第十三期後期学生の教官として赴任し、九月には台中に航空隊が移動した。その学生の中に高等工業の他科の同期生がいた。九月に学生が卒業し、第一期予備生徒が台湾の虎尾空から入って来て、その中に盛岡出身の知人がいて、奇遇に驚いたり喜んだりしたこともあった。

十月には敵機動部隊が大学太平洋から台湾を襲撃し、連日艦載機が来襲した。各航空隊も練習航空隊の練機にまで機銃に全弾装備して上がって応戦し、学生生徒は地上の銃座について地上銃撃の艦載機に反撃するというようなことが数日続いた。これが台湾沖空中国戦であり、我が航空戦力には大変な損害が出た。

台湾の航空隊は生徒練習生の教育どころではなくなり、彼らは内地に帰り、台湾は各航空隊とも即戦体制を取り搭乗員もそれに応じて大移動があった。

十三期子学出身の戦闘機搭乗員は減退した戦力を補

充する技量を身に付けるべく、熟練下士官等の指導を受けながら烈しい訓練に励んだ。

フィリピンの戦局が悪化し、敵軍が総攻撃をかけてくるらしいとの情報が伝わり、比島の航空戦力の充実とレイテ湾の敵機動部隊に攻撃を加えるために編成された部隊に、内地、台湾から零戦が台南に集結し、バシー海峡を越えて出撃していった。

隊員の戦意すこぶる高揚とは裏腹に、集まって来た零戦はまさに寄せ集めの集団というありさまで、約一五〇機のうち最初の離陸でスムーズに飛び上がったのは三分の二くらいで、後は整備した後にはバラバラに離陸していった。

彼らは二〇一空という部隊に所属し、レイテ湾の敵艦に体当たり特別攻撃を敢行してほとんど全員が戦死した。

その時私の叔父が比島の海軍航空隊にいて、私が台湾で戦闘機搭乗員として出撃待機しているという噂を同期の戦友から聞いて、出来れば最後の別れを惜しみたいと台湾から零戦が到着する度に飛行場に出ては注

意していたらしいが、二、三日出られないでいた後に名簿を見たら、片仮名で私の名前が書いてあり悔しい思いをしたと言っていたとのこと。

その叔父は比島で捕虜生活をして昭和二十一年に帰ってきた時、出迎えた私を見て心から喜んでくれた。その時私と間違えられた戦友は、レイテ作戦で特攻攻撃を敢行し戦死したが、片仮名のため読み違えたものだった。

私はその時は台南の東の滑走路一本の仁徳飛行場において、台湾の台中、台南から集めた五二丙型零戦約二〇機の飛行隊の編成に加えられた。ここでは練戦等も使用して訓練を行い、初めて五二丙型零式戦闘機に全弾充填の上三号爆弾まで装備して、B29が偵察に来たとき邀撃に上がったたりした。

台湾海峡を南下する輸送船団の対潜哨戒のために澎湖島に六機くらいで出撃した。馬公飛行場から交代で飛び、飛行機でなく兵員を輸送している航空母艦等の兵員達の打ち振る帽を見ながら、低空旋回で前途の安全を願ってバンクを振ったりして潜水艦に対しての空

中からの監視を続けていた。

昭和十九年十二月には原隊の台中海軍航空隊が解除になり、私は筑波に教官配置で転属することになり、その準備にとりかかった。

私を含めて内地への転属する戦闘機搭乗員が練隊を内地に空輸することになった。割り当てられた九六式艦上戦闘機は既に実戦には使用されてはおらず、機体・エンジン等の性能からみて雨期の台湾北部は飛行不能であり、また海拔三千メートル以上の高山の連なる台湾山脈を越えることも無理とのこと、一応南下して屏東から太平洋側に台湾山脈を越え台東経由のコースを飛ぶことに決定した。指揮官は海兵出身の上野中尉で他に予備学生及び予科練習生出身者総員二十一人がそれぞれ三人宛グループを組んだ。

出発を昭和十九年十二月二十四日午後と決定し、整備員に手伝ってもらって、各自割り当ての飛行機を点検整備し万全を期した。戦闘機とはいえ機銃は勿論のこと無線も外してあり、さらに私に割り当てられた機

は時として着陸時に使用するフラップが利かなくなる欠点と離着陸のときエンジンが調子が順調でなくなるという曰く付きの飛行機であった。一応飛行には堪えるという整備分隊士の心細い説明があったが、未だ二十歳を超えたばかりの若者だった私は、むしろそんな飛行機を割り当てられたことに誇りさえ感じた。

台中から台東までは私が先頭で誘導することになり、私の小隊が離陸し、続いて他の飛行機も次々に離陸し、台中航空隊上空で編隊を組み、豊原や台中上空を経て嘉義、台南を通過し、屏東から台湾山脈を越え太平洋側に出て台東上空に着いた。

そこで編隊を解き、私の小隊から縦隊になり着陸体制に入ってフラップ下げにしたが、心配していた通りフラップが出ず着陸地点オーバーになりやり直した。その間後続の各機は次々に着陸し、最後に私はフラップを出さずに滑走路をエンド近くまで使って無事着陸した。整備の下士官が早速車で駆け付け「分隊長、大丈夫ですか」と声をかけてくれた。しかもそれが東北弁だったので「大丈夫だ。それより貴様の出身はどこ

だ」と、彼は即座に「秋田であります」と答えて不審そうな顔をしていたが「俺は岩手の盛岡だぞ」と言うと俄然目を輝かせて「そうでしたか」と改めて敬礼をし、お互いに見つめ合っていた。私は彼に誘導してもらい一番最後に格納庫前の列線に入った。

彼は私の機に付ききりて故障箇所を調べ、油にまみれて作業を始め「分隊長、出発までには点検整備を必ず間に合わせますから、安心して休んでください。それにしても、ひどい飛行機ですね」と言って笑っていた。翌朝、隊員の誰よりも早く格納庫に行ってみた。整備の下士官はにこやかに私を迎えて「もう大丈夫です。出来るだけのことやりました。絶対大丈夫です」と頼りになるような挨拶をしてくれた。

燃料補給等をして二十五日午後、私の隊を先頭に離陸し、秋田の整備下士官達の「帽を振れ」の見送りを受けて、台湾の太平洋岸を高度約千メートルで花蓮港に向かった。

約一時間花蓮港飛行場の上空を通過して、戦闘指揮所の前の飛行中の飛行機に合図を送る白色のT型布板

をみると、何と三角の「全機降着せよ」の合図になっていた。とにかく編隊を解散し緊急着陸したところ、地上員が駆けつけて「今、艦載機の敵襲があつたばかりで、当隊の飛行機は掩体壕に待避しているのです、整備員が誘導するから直ちに待避するよう」との指示があり、急遽誘導路から待避した。この際一機が地上滑走中に事故により飛行不能になった。

翌二十六日午後、花蓮港飛行場を離陸した。当時は電波管制等があり、気象情報や航路の状態など全く不明の状態で、行き先の石垣島の天候等も全然把握出来ないまま羅針儀と波頭だけを頼りに海の上に飛び出した。私は海軍なのに水泳が全く駄目だったので、陸地が見えるうちは万が一の時はそこをあてにする。陸地が見えなくなったり海中に白い波頭の岩礁でも見えれば、それを万一の避難場所と考えながらようやく石垣島に辿り着いた。

すると島の南西部がスッポリと雲に覆われていて視界不良で飛行場が見えできず、進入高度約六百メートルで雲の上、高い山などはあるはずがないからと思

切って厚い黒雲の中に入射した。約二百メートルで雲の下に出たが、ちょうどチャート（航空地図）で確認しておいた陸軍の飛行場であり、滑走路の両側には陸軍の飛行機が並べられてあった。戦闘指揮所の前のT型布板は北から南を指示していたが、私が先頭で着陸体勢に入ると強い風でオーバーになり、やり直すために通過すると地上員が急いで布板を反対に変更していた。

私はここが海軍の飛行場でないことに気がつき一度上空を通過した。その間に着陸をした一機は陸軍機の間を通り抜けて土手に激突し、もう一機は滑走路で裏返しになるという、いずれも強い風強行着陸による事故はあったが、幸い人身事故にはならなかった。この滑走路は一千二百メートル幅五十メートルくらいだったが、海軍の飛行場は八百メートル四方ぐらいのもので常時は飛行機はおらず、保守員程度だときいていた。

私は陸軍の飛行場の、少し太平洋側の小高い所にある飛行場に着陸した。これは私の判断と言うよりも、

私の列機だった、今でも名前もはっきり覚えていて、清水二飛曹のお陰である。あまりにも条件の悪い飛行場のため、結局陸軍の飛行場に着陸したものもあったが、その晩は石垣島の宿舎に泊まり、清水兵曹と芋焼酎を二人で四合徳利四本ぐらいを空にし、翌朝ようやく飛行場まで車で送られて飛行機の翼の下で休息したことを思い出す。

そこでの燃料補給がまた大変だった。普段使っていないためドラム罐のまま放置してあるため水分が混入している可能性があり、それがエンジンに入るとウォーターハンマーにより故障を起こすことがあるので水分を除去する処理をしなければならぬ。また、この飛行場には燃料車が無いためドラム罐から手回しポンプで一斗缶に移し、それを漏斗で翼槽に入れるという、まさに原始的な方法である。さらにその漏斗の上に水分を通さないために鹿の皮を敷いて、我々搭乗員と飛行場の要員とが手作業でガソリンを運び、一機に三十分以上かかり、全機完了した時には昼近くになっていた。

昼食をとった後、そこから沖縄に向かって離陸した。天気は快晴だったが編隊を組み、屋久島の西側を高度約六百メートルで通過した。間もなく、薩摩半島南端の開聞岳がポツリと見えた時の感無量の気持ちは今でも忘れられない。

こんな飛行機で無事に外地から内地に到着できたと言う感激がいっぱいだった。開聞岳を左に見て桜島の噴煙を目標に錦江湾に入り、鴨池の鹿児島空に着陸した。その時の桜島にはうっすらと白雪があり、列線に飛行機を並べて降り立った私たちは、あまりの寒さに整列前に戦闘指揮所の薪ストーブで暖を取り、改めて整列した。その時の気温は零度であり、二、三日前は台東で蚊帳を吊り扇風機を回して寝たことを思うと隔世の感があった。整列後到着した十八人は、上野中尉が飛行場司令に申告して整備係にそれぞれの機の状態を報告し、明日出発できるように整備してもらおう頼んで、隊の車で上陸した。

昭和十九年十二月二十八日、鹿児島空で整備しても

らった九六戦との最後の飛行に出発すべく、上野中尉を先頭に次々と離陸し、錦江湾上で編隊を組み、不知火海、天草灘を飛び大村航空隊に無事着陸した。

十三期の同期の搭乗員が数人迎えに出てくれ、その中に台湾で私が担当していた予備生徒の大村での担当になっている某少尉が「加美山、台中から来た生徒が、貴様の来るのを待って居たぞ。会ってやってくれ、俺が案内するから」と言ってくれた。

私と緒方中尉には、任地筑波空まで零戦練戦を空輸、着任するようにとの命令が出ていた。私は航空隊本部に挨拶して、予備生徒を訪ねた。彼等は台湾の基隆から船で長崎まで洋上警戒という大変な苦勞を経験しており、その中に盛岡出身の山崎という友人がいたが、その他の生徒も私の周りに集まり互いの無事を喜び合った。

私と緒方中尉と橋本利一少尉の三人は同じ台中での勤務ということもあり、一月三日まで諫早の民間旅館に宿泊することにした。

確か三十日だったと記憶しているが、夜に緒方中尉の父上が宿に來られて私と橋本も御挨拶をしたが、緒方中尉からは想像もできないような立派な方で、私たち二人はただ緊張し、緒方中尉とお父上の二人だけにして別室に出ていた。緒方中尉も打ち解けたという感ぜもなく接していたように見受けられた。緒方様はしばらく二人で話された後泊まらずに帰って行かれた。

昭和二十年元旦の朝は宿の主人の好意で屠蘇と雑煮と餅で、家族の方々と一緒に祝わせてもらったことを思い出す。

三日朝航空隊に戻った。その日は緒方中尉と私は筑波に向けて飛行することになっていて橋本少尉とは別れ、また予備生徒達とも別れの挨拶をして飛行場に出た。当時軽く挨拶して別れていたが、これが一生の別れになることがあることを皆が知っているために、見送る方も出掛ける方も何となく思いの残るものがあった。

格納庫に行き搭乗する飛行機について説明と申し継ぎを受けたが、「一機の方は大体正常だが、もう一機の

方は燃費が多少多く、燃料計が不良であるが、飛行には支障はないが注意を要す」とのことだった。私は「その燃費の多い方に私が乗ります」と言った。そして私は台湾から持ってきた私物を整備員に手伝ってもらって練戦の後部座席に搭載、固定して試運転後、緒方中尉と戦闘指揮所に行き、気象状況、その他の必要状況等を聞いた。

当時では大村から内地等に飛ぶためには、筑紫山脈の英彦山という山が九州北部の飛行の難所と言われており、気象条件が常に変化し、航空事故の多い所として知られていた。まず徳島空まで行くことにし、大分上空を飛び伊予灘に出た。海上は天候も良く徳島までは快適な飛行であった。

次は一気に筑波までと緒方中尉と話し合った。しかし徳島空の係官は、この天候とこの時間では無理だと言ったが午後四時頃、徳島空から紀伊半島鈴鹿越えを目指して紀伊水道に飛び出した。上がってみると、行く手の鈴鹿の上空は暗雲で、有視界飛行と現在搭乗している飛行機の状態では無理と考えて、空中で編隊を

組んでから互いに手先信号で話し合い、大阪湾上で反転して、一番先に目に入った小さな飛行場に不時着の体制で着陸した。実は私達の機には無線機とか無線電話等の搭載はなかったのである。

その飛行場は陸軍の工廠付属の飛行場で、普段は飛行機がないし狭いのでほとんど練習機程度の着陸しかない。「練機とは言いながら戦闘機で着陸するとは、さすが海軍さんは腕が良い」と飛行場の管理をしていた陸軍中尉に変な誉められ方をした。一泊し翌朝緒方中尉と二人で機の点検、エンジンの起動を行い、狭い飛行場からようやく離陸し大阪湾を迂回しながら一月四日、鈴鹿山脈に向かって飛び始めた。しばらくして緒方中尉が飛行機から身を乗り出すようにして下を見ると私に合図してきた。そこは奈良の常緑樹に囲まれた神社、仏閣、見事な庭園等があり素晴らしい景観だった。

練機は後席は風防で覆われてはいるが、前席は外気がモロに吹き付ける開放になっていた。戦闘機は一人乗りであるため、搭乗員は各自、首から時計とチャー

トを吊るしていたが、緒方中尉は私に信号を送るために身を乗りだした時にチャートを飛ばしてしまったのだった。そして彼は頭を押さえる格好をし、私に前へ出て誘導するように合図を送ってよこした。私は一番機になり、鈴鹿を越え伊勢湾に出て遠州灘を北上し、静岡県大井川沿いにある大井航空隊に着陸した。十三期の同期の搭乗員が何くれと無く世話してくれ、昼食も大井空にいた同期の仲間達が集まり賑やかに御馳走してくれた。

飛行場の戦闘指揮所で聞いた気象情報は、箱根上空は厚い雲に覆われているとのことだったが、その時は大して気にも止めなかった。

私のチャートを緒方中尉に渡し、これから先筑波まで誘導を託したが、箱根越えをして関東に入り霞ヶ浦が見えてくればチャートが無くて充分に飛べるともいい足した。というのは私は筑波育ちなのに対し、緒方中尉は朝鮮の元山育ちだったからである。確か二時頃だったと思うが一番機緒方中尉、二番機加美山少尉の順に離陸して北上を開始した。

伊豆半島は箱根も含めて約六百メートルぐらい高度ですっかり雲に覆われていた。離陸後間もなく一番機から手先信号で「雲の中に入って箱根越えをするか、雲の下を飛ぶように伊豆半島を迂回して行くか」と相談があったが、私の飛行機燃費が多いのでそろそろ燃料補給しなければならぬからいだからなるべく飛距離の少ない方と考え、雲の恐ろしさも考えずに雲の中に入り一気に箱根を越えることをすすめた。

二機は間隔を詰めて雲の中に突入したが、これが大変なことだったのに後になって驚いた。昇れども昇れども雲の中で、時間的にはそれ程では無かったのだが、気が遠くなるほど経ったような思いがして、三千メートルぐらいでようやく雲海から抜け出たが、今度は太平洋の真っ只中にいるような広い一面の雲、その中に右側に日本の象徴の富士の頂きがチョッピリ姿を見せてくれたのは、地獄で仏の言葉の通り位置の判断に大助かりで、一番機もこれを確認してお互いに笑顔を交わし合った。一番機は私に誘導を任せると合図を送ってきた。

私は富士の位置からして東京湾だと思われる雲の切れ間に向かって下降を始めた。一番機も続いて降下し始めた。

雲間に海面が見え水面すれすれに水平飛行になり、一番機が定位置で北上を開始したが、東京湾にしては波が荒いし時間的にも千葉に着かないのがおかしいと思ひ、一番機の前に出てバンクを振り、反転して引き返し、海岸沿いに飛んで、ここが九十九里浜だと一番機が確認して合図し合ひ利根川河口に出た。

私の機の燃料計は作動不良で信用は出来ないことは最初から判っていたが、指標は既に残量はほとんど零を指していた。

利根川河口から筑波空までは数十分の距離であり、教育中に飛んだ体験のある自分の庭のような所でもあるので、一番機に「燃料が心配なので、自由行動で筑波に行かせてもらいたい」と了解を得て真っ直ぐに筑波に向かって飛んだ。

そして通常なら飛行場上空を高度二百メートルで通過してT型布板により着陸方向及びその他の状況を確

認し、その指示に従って着陸することになっているのであるが、夕暮れが近いことと、それにもまして私の機の燃料計が既に零であることの不安から、低空で南方から滑走路を無視したように芝生地帯に緊急着陸に及んだのであった。着陸後地上滑走して間もなく列線まで届かないうちにエンストしてしまった。

しかし時間的に夕方の飛行作業が終わった後であったことが私には大変な幸運であった。一番機は正規のコースを回って着陸して列線に入り、到着した私と指揮所前で手を握り合つて、二人で指揮官に、先任の緒方中尉が台中から着任の申告と大村からの練戦二機の空輸について報告をし、それぞれの機についての報告は二人から申告した。

言い訳のきかない当時の軍隊のこと、理由はとにかく大井からの飛行について連絡しなかったことと、とくに私が飛行場の規制を無視した着陸について厳しい叱責があり、着任早々ミソを付けたことになった。後で私の乗ってきた飛行機を見てくれた整備の分隊長が「貴方の判断は適切だった」と言ってくれたが、その

時はただ気合の掛けられっぱなしで全く気が滅入り、意気消沈というありさまだった。

航空隊の本部に行き、当時戦闘機搭乗員として勇名を轟かせていた飛行長横山保少佐に挨拶をして、勤務についての指示を頂き、緒方中尉は予備生徒の先任分隊長、私は同じ予備生徒の分隊長ということとなり、士官私室は緒方中尉と私は同室となった。

士官自室に挨拶に行ったが、そこに同期の連中がいて遠来の労を労ってくれた。驚いたことに台湾の仁徳でお世話になった小林大尉が士官室でこやかに私たちを迎えてくれて、しかも私たちの分隊長とのことで本当に涙が出るくらい嬉しかった。

翌一月五日から十日まで、盛岡への帰郷が許可になり全く心躍り天に昇ると言う気持ちだった。

台湾から内地に転勤になり、茨城県友部町の筑波海軍航空隊に来ることは家に手紙を出しておいたが、果たしていつ届いたか分からない状態であった。五日午後の常磐線に乗り盛岡に向けて出発した。六日の朝六

時頃、懐かしい盛岡駅に到着した。

私は台湾に行くとき第一種軍装(紺色冬服)は家に置いて行ったため、その時の服装は第三種軍装で、カーキ色の上下に短剣という姿、そのほかに台湾から飛行機の後部に約二〇キロの砂糖を積んできたのをトランクに入れてホームに降り立った。駅前には当時のこととて車等はおらず、駅から家まで約三キロを一時間も掛けて辿り着いた。

父は出勤前で驚いたり、弟や妹達は思いがけない私の帰宅と、当時考えられない砂糖の出現に心から喜んで迎えてくれた。知人や近所の方々がいろいろ激励や話を聞きに訪れてくれ、私も台湾で生徒だった人の生家を訪ね彼の現況を話したり、請われるままに子供らに話を聞かせたりしたが、同年輩の者達はほとんどおらず、母校などに行っていくらか恩師と話をするくらいだった。台湾や台湾からの飛行中に感じたり考えたことが、全くどこであったことなのかと思われようなのどかな暮らし、物の無いこととラジオの叫びが無ければ、別に弾丸が飛んで来るわけでもない

し、戦時中であることを忘れてしまいそうな何日かを故郷で過ごすことが出来た。しかしのんびりしながらもこの平和を守らなければとの思いを一層強くし、そのためには何ものをも犠牲にしなければと心を決めた数日間の意義有る休暇であった。

帰りに母の石巻の生家に立ち寄った。母の父は老衰で伏せており、その末っ子である叔父が海軍軍人である出征中であり、私に是非見舞いに寄ってくれとの母や親戚の要望だった。私を見た祖父は同じような海軍の軍服姿なので私と叔父の見分けがつかないらしく「南方に行っていたと聞いたが、よく無事で帰ってきたな」といつて涙ぐんでいた姿が今も目に浮かぶ。

仙台の知人宅に敬意を表し、ガダルカナル島で戦死した御霊に香を捧げ、十日夕刻航空隊に帰着した。同室の緒方中尉は故郷熊本には帰らずに、大学を学んだ東京で過ごしたらしく私の帰りを待っていてくれた。

その後間もなく私は、台湾に赴任する時から一緒に、比島レイテ作戦のために出撃して行った鈴木孝一中尉から大森の某様への預かり物を届けるために、緒

方中尉と東京都出身の橋本利一少尉に案内してもらい目的を果たしたが、その時の緒方中尉の社交家ぶりには私よりは四、五歳年長であり社会経験があるとはいいながら、全く驚きと敬意を感じたことを思い出す。

教育航空隊ではいよいよ飛行専修第一期予備生徒の戦闘機搭乗員教育が始まった。分隊員約七十人に緒方中尉を先任に、分隊士数人と飛行作業等の教員下士官数人が配置され、分隊長は小林大尉であった。分隊士は隊員の公務から個人のことまですべての面倒を見て相談にも乗るといふ、同年代の隊員との生活が始まった。

まず体力を付けることと、持久力の維持ということ、周囲八キロある飛行場の周りを重い飛行靴を履いて駆け足で走り、海軍体操を行い、教室では戦闘機についての各理論や解説と航空戦闘の方法とかを教育した。また五〜七人を一班として教官が教員が一人配属になり、地上で三二型零戦を使って機体の各部分及び機能の説明と操作を、その後に装置及び計器類が前後

席運動になっている練習用戦闘機で実際にエンジンを回して、生徒が前席に乗り、教官教員が後席に乗って、前席の生徒はただの同乗者ですべての操作は後席で行う等、初めての空中の飛行を行った。そして翌日から、その飛行機を使って熾烈な訓練が始まった。

朝の起床から始まり、掃除、食事、後片付け、整列、飛行場まで約一キロ駆け足、格納庫から自分達の使用する飛行機を格納庫前のエプロンの所まで手で押して運び出す。そして飛行作業前には分隊長の訓辞、各班の教官教員の注意、指示がある。また訓練には燃料不足と資材不足のためいろいろの制約があった。さらに筑波航空隊には敵機動部隊の来襲に備えて「零戦」「紫電」の実戦部隊が配置されていたため、もちろんが優先され、生徒とか学生の訓練は時々変更とか中止になることが多かった。その都度緒方中尉と私は生徒のために、種々のスケジュールを組んで日程を消化した。

昭和二十年二月十六日、鹿島沖に敵機動艦隊が接近

して、茨城県、千葉県の航空隊に猛攻撃があり、近々九十九里浜に上陸作戦があるのではないかと噂が飛び、各防衛部隊から邀撃機が上がったが相当の被害を受けた。筑波空も被害を受けたが、教育用の練習機等は何とか温存しておきたいという考え方から、比較的安全と思われる福島県郡山空、神町空または宮城県松島空に退避することになり、急遽学生と生徒の教官、教員によりグループを編成し行動を開始することになった。

十六日は午後から雪が降ったと思うが、空が薄暗かったことは確かである。私は緒方中尉をトップに少尉と二人で松島空に行くことにしたが、滞在がいつまでになるか不明なので、整備員を一人同行するように申し渡されていた。格納庫から整備員により列線に出されていた零戦は三機とも確か三二型だったと記憶しているが、火器とか通信機の装備はすべて取り外している。単座機であった。その分、席の後ろが空になっていて、人や二人は収容出来るスペースがある。どれにでも乗れるので、どの機にするかを決めなければな

らなかった。その時私は緒方中尉の前で冗談のつもりで「俺が飛行時間が一番多いから俺のに乗ったらどうだ」と言うと、緒方中尉も本気のように「加美山少尉の言う通り、その方が良くと俺も思うよ」と笑いながら勧めていたが、下士官は「一番機にお願いいたします」と願いこみ、緒方中尉も了解して彼の機の座席の後ろに乗り込み、二〇機以上の飛行機が移動を始めた。黒雲が低く垂れ込めていた。

当時の各航空隊にはレーダー等の設備はなく、ことに数十機の爆音もあって、その雲の上の敵グラマンが狙いをもって待っていること等には全く気が付いていない。格納庫前の列線から次々に滑走路に出て離陸態勢に入り、スピードを上げて離陸を始めた。