

太平洋戦争 私の南船北馬

愛知県 伊藤 良平

私は大正十一（一九二二）年七月二十七日、愛知県知多郡鬼崎村榎戸に生まれました。

昭和十（一九三五）年三月、愛知県知多郡鬼崎南部小学校を卒業し、名古屋市の県立熱田中学校を昭和十五年三月に卒業しました。卒業後、大阪船場の川本包帯材料㈱に就職しましたが昭和十六年四月、中央気象台西浦観測所に転職して自宅に戻りました。

昭和十七年十一月二十日ごろ、中央気象台測候課に勤務中に突然、母より召集令状がきたとの通知を受け取りました。私は既に昭和十七年春に兵隊検査を受け第二乙種に合格しておりましたので、甲種合格者より早く召集令状が来たので実際面食らいました。当時の家族は母と私と二人の妹がおり、家は小農でした。

勤務先の課長の三浦栄五郎さんは名古屋連隊区へ召集延期の手続きをとるからしばらく東京にいるように言われましたが、入隊日が迫っていたので、そのお話を辞退して、昭和十七年十二月一日、滋賀県八日市町の隣にあった第八航空教育隊に入隊いたしました。

約四カ月の初年兵教育を受け、特業では高射機関砲を訓練されましたが、寒い所で生まれて初めての訓練で、指が凍傷になり驚きました。

東海道線近江八幡駅より乗車、昭和十八年四月七日、下関を出帆、釜山着、京城（ソウル）、元山を通り、四月十三日に鮮満国境（図們）を通過、吹雪の中汽車は北満の平原を走り、牡丹江を経由して佳木斯^{ジャムス}の第三十七飛行場大隊に転属いたしました。ここで八月十日に兵科幹部候補生を命ぜられました。

部隊は同年八月三十一日には東京城に移駐し、私は九月十日に、石頭飛行場に派遣され、十月五日上等兵の階級に進みました。そうして仙台陸軍

飛行学校に入学のため、十月二十日に本隊に復帰し、二十四日東京城を安田候補生、前野候補生と共に棚橋少尉引率の下仙台へ出発しました。

当時、原隊の石川中隊長殿、教官の田付中尉殿、頭脳明晰な田崎源一郎班長殿など、八日市時代からの戦友に、六カ月後には見習士官としてお役に立てると思っていました。戦局の変化はそのような考えを打ち砕き、原隊とは永遠の別れになりました。なお、棚橋少尉殿は鮮満国境で帰隊されたと思います。

私たちは、十月二十七日に釜山から下関に上陸しましたが、当時すでに朝鮮海峡は波高しで、敵潜水艦に連絡船が撃沈された直後でしたので、防諜上、出航時刻は不定で、釜山港で少々足止めされました。

原隊は昭和十九年、南方転進の命を受け、ミンダナオ島北部のカガヤンのマライバライ飛行場に展開したのですが、レイテ島作戦後に解隊し、山の中に入り、終戦を迎え、復員したと聞いています。

仙台飛行学校へ向かった私たち三人、前野は兵庫県竜野出身であり、安田は大阪市出身であるため、仙台飛行学校へは十月三十一日に到着を連絡して、それぞれ我が家に立ち寄り、十一月一日、宮城県名取郡玉浦村にある仙台飛行学校（森中队）へ入校しました。そして昭和十九年四月二十八日、曹長に進級して見習士官を命ぜられ、同時に卒業式が行われて任地の発表がありました。

当時はタラワ、マリン玉碎、東部ニューギニア苦戦の戦局下でしたので北方要員は直ちに八戸へ、南方要員の比島要員は各務ヶ原から空輸の飛行機に便乗してあわただしく任地に向かいました。

私は第七十二飛行場大隊に転属を命ぜられたが、同隊はニューギニアで作戦中でしたので赴任の方法が未定で、学校で一時待機となり、南方要員は森中少佐殿の指揮下に入ることになりました。十六人でしたがお世話になり、感謝の気持ちでいっぱいです。

六月末で教育を止め、七月初め門司を出港の予

定ができたので、下関市へ移動することになりました。岩沼駅にて乗車、品川駅より夜行の軍用列車に乗車、翌朝、長屋駅にて母と下の妹（七歳）と面会することが出来ました。

列車が神戸を発車するころ、窓の鑑戸を下ろすように言われました。午後の須磨、舞子の浜は海水浴の人でいっぱいでした。下関を通過後、乗船まで旅館の二階に宿泊しました。便船を待つ間、ある日渡船に乗り、九州に生まれてはじめて、門司に渡り、岸壁の倉庫の屋上に登り散歩していました。

その岸壁に横付けにし、軍用トラックを次々と積み込んでいる巨大な薄緑色の船が眼に止まりました。それが「阿波丸」でした。私は生まれて初めて見る巨大船に驚くと共に、日本にも、かかる立派な船があるのを見て心強く感じました。

是非、南方へ行くときにはこの船に乗って行きたいなと思いましたが、命令は低速船団で、運航指揮官の乗船する三井船舶の「第一小倉丸」でし

た。「阿波丸」と載せたトラックを見比べるとトラックはマッチ箱ぐらいで、船腹の穴に出入りしていました。

こうして当時の高速新鋭輸送船「阿波丸」を惚れ惚れして見ていたとき、近寄ってきた船舶司令部の少尉殿との会話の中で、比島へ行くといえますと彼は「無事着いてくれよ」と何か心配をこめ言ってくれましたが、日がたつに従って、その意味が分かってきました。

七月十三日に門司港を出港しましたが、南方へ行くのに北に進路をとり、九州を迂回し、夜は唐津湾、熊本湾、鹿児島湾に停泊し、四日後に桜島を後に東シナ海に出て、上海を目指して西に進み、支那沿岸を南下し、台北沖に至り、高雄に入港しマニラへの出港を待ちました。

その間、船体の塗料が剥げた太平洋航路のクイーンだった「浅間丸」が滑るように入港してきましたがスマートな容姿でありました。

高雄でモッコを天秤棒で担ぎ傘をかぶった五百

人ぐらゐの高砂族を、甲板に乗せ危険水域のバシー海峡へ出港しました。その船団は約十五隻、速力は十五ノット以下でした。

心配した対潜情報もなく、うねりの大きい海峡を進んでいましたが七月三十一日午前二時ごろ、「ドーン」という音と共にディーゼルエンジンを快調に動かし進んでいた私どもの船は、強い衝撃を受け、急に止まりました。

波間に漂流する状態になり、高砂族の人々は吃驚して騒ぎ出し、ブリッジからは船長の「筏、投擲用意！」の声が伝わりました。そして僚船はいかにと後方海上を見ますと、「吉野丸(二万トン)」「ほか二隻に敵潜の魚雷が命中、火災を起こしやがて海中に沈んでゆくのが真つ暗の海上に望見されました。我々も次の命令で海に飛び込まねばならぬと舷側より海を見たとき、鬼気迫るものを感じました。

夜明けと共に船団は半分以下になっていました。「第一小倉丸」はタンカーでしたので船倉が数十

個に壁で仕切られているので、前方二箇所魚雷が命中しましたが沈まず、航行不能になりましたので七月三十一日、比島北部バンクイに上陸し、その教会に泊まり、次の命令を待つことになりました。

バシー海峡では南方作戦に必要な兵員、各種物資、兵器、船舶等莫大な量の戦略物資が米潜水艦により沈められた戦場となりました。戦わずして散華した英霊に対し、その無念を思い、冥福を祈ります。

一週間ほどで海軍の機帆船(大発動機艇)でサンフェルナンドの海浜にある「レストハウス」に移動、十日間ほど滞在して、汽車でマニラへ移動、マニラ城内の兵站宿舎に入りました。

軍司令部(航空)では、私たちはバシー海峡で死亡したものと思っていましたので吃驚して、早速、転属先を決めてくれました。それはセレベス島サピリに昭和十九年六月十二日に展開していた第四十一飛行場中隊への転属でした。

当時のマニラは治安は悪く、防空演習を実施しても市外は暗くならず、吃驚しました。私は「リサル野球場」の鉄傘屋根のスタンドにいた兵約五十人をジャワ島まで引率する命令を受けましたので、昭南経由のシンガポール行き船を待つことにして、青木大佐殿の指揮下にいました。

やがて「帝北丸」に乗船、昭南の南兵営に入り、ジャワ島行きの船を待つこと一週間、小型客船（戦前、東京湾―大島航路の「すみれ丸」）に乗り二日目にはジャカルタガンビル駅近くの兵站到着しました。

毎日午前十時ごろ、鉄道線路を越え、広々としたムルデカ広場のテニスコートで運動を二時間させていました。その後、東部ジャワのスラバヤに移動し、「天長丸」に乗船、セレベス島マカッサル港に夕方上陸しましたが、港の倉庫が爆撃で燃えていました。いよいよ前線に来たなと感じ、心を引き締めました。

数日を経て、師団司令部へ物資の受領に来た貨

物自動車の荷物の上に東根見習士官と共に乗り、夜通し走って、朝、部隊本部へ到着しました。

セレベス島南端の海に近い北に「ロンボバタン山」を見る秘密飛行場に展開していたのが第四十一飛行中隊で、南北に走る滑走路を挟んで東側の森林地帯に部隊本部、兵舎、炊事、医務室等が点在し、西側の森林地帯の近くには高射機関砲陣地、その西の森の中に、燃料弾薬庫があり、有線電話で連絡し、食事は朝昼晩、毎日、現地人が馬車で炊事場より運んでいました。

私は中隊長殿に着任の申告後、直ちに陣地勤務となりました。陣地の宿舎、といっても簡易アンペラですが、建築中で、最初は天幕生活でした。

対空監視塔が陣地にあり、二十四時間休みなく兵は勤務していました。疲労の余り鳥目になるものが出てきましたので、飛行機搭乗者用の栄養品を特別に頂いていました。

着任早々、困ったことを聞き、またまた吃驚です。本隊は昭和十九年一月―三月の間に編成しま

した。この部隊の六〇パーセントぐらいはノモンハン事件に参加した召集兵、残りは若い人で、千葉県柏で集合、大部分が関東地方の出身者です。

四月二十日、門司港を出港し、マニラ寄港ハルマヘラ島上陸、六月二日出発、メナド経由マカッサルに上陸、六月十二日、サピリ飛行場に展開したのですが、その間、多忙で、かつ寺田軍曹も高射機関砲は未経験でしたので困っていたところに、私が到着したのでした。

寺田班長が砲が二門とも弾丸が出ないと私に言うのです。内地から重い弾丸の出ない、六人で操作する菊の御紋章入りの機関砲を二門も大事に運んで、南方の第一線まで持ってきた労苦に感謝すると共に、必ず修理してやろうと心に誓いました。寺谷は、明日砲を良く点検すると返事をして、その日は寝ました。私は一年半の経験がありますので、ほのぼのとした気持ちでした。

翌日、午前中は敵機の空襲があるかも分かりませんが、午後三時から全員を集め、自分で状態

を調べたところ、ピストンが「ブスツ」というだけで連動しないのです。次に二門の砲のピストンを交換して発射ボタンを押したところ、連動するではありませんか。全員が感激し喜び合いました。そして他の一門も連動するようになりました。

手持ちの弾丸は少量でしたので、一応試射は六発、「感じ」だけでもつかむことができて、良い教育訓練にもなりました。中隊長も困っていた二門の砲が使えるようになり喜んでくれました。

昭和十九年十月ごろ、米軍はビアク島、モロタイ島、比島へと飛石作戦を強行中でしたので、ジャワ島を基地とする重爆戦隊はサピリ、ケンダリ、アンポンを経由してモロタイ島の米軍飛行場を夜間爆撃し、米軍の比島進攻作戦を牽制していました。

アンポン島の友軍の食料事情が悪く、サピリ飛行場より「米」を積み、アンポンで爆弾に積み替えて、作戦を実施していました。

我々の飛行場へ戦隊が飛来した夜は、必ずロン

ポバタン山の中腹には千個以上の懐中電灯が点灯し、沖の潜水艦に連絡していましたが、これは見事で、きれいな夜の景色で感心させられました。このロンポバタン山は海拔千メートルぐらいです。ゲリラ討伐をしたいのは当然ですが、二百五十人ぐらいの中隊ではいかんともしたがたく、切歯扼腕するのみでした。

陣地の一日は、午前中は忙しく、かつ緊張していました。起床後、兵は砲の擬装用の葉の着いた樹木の枝を切ってきて擬装し、部隊及び飛行場のため、対空監視哨は、米豪爆撃機の集合地である南東のスラヤル島上空に注意、私は宿舍の一隅にある士官室にて執務しました。敵機の爆音を早くキャッチするのは、小部屋で振動音を聞くのが最良で、直ちに望楼の立哨者に機影を発見させるのが最良策でした。

彼らはB24コンソリ爆撃機が三十機ぐらい集結すると海岸線を北上し、マカッサル及び近くのリンブン飛行場を毎日のように爆撃していました。

ドイツが敗れたことはすぐ知りました。敵機の姿は見えなかったのですが、週刊誌ぐらいの白いつるつるの立派なグリーン色の印刷文字のビラが陣地にも落ちていましたので、拾って見ると、英文で見出しは「ドイツ負けた」でしたが、私は事務用紙はほとんど藁半紙でしたが敵機のビラは洋紙で、その差に愕然としました。

いつもと同じように機関砲の訓練をしているとき、北のマカッサル方向より低空でB24コンソリ爆撃機一機が飛行場へ進入してくるのを発見、直ちに全員戦闘配備につき、本部とも電話連絡をし、できるだけ近づけ、燃料弾薬庫のある林の上空へきたとき「撃て！」の号令と共に直接照準で発射したところ、敵機は急旋回して逃げ出しました。そこで射撃を中止しましたが、短時間の戦闘でした。敵もさぞ驚いたことでしょう。

それから約一週間、重爆撃機二十機で滑走路へ爆弾を落としました。

モロタイ島作戦も昭和二十年一月上旬に中止と

なり、戦隊も来ず、日時は過ぎて行きました。私と東根は一月十一日少尉に任官しました。四月ごろになると移動の話が出て、ボルネオの「パンジエルマシシ」が有力でしたがジャワ島マデイオンに決まり、昭和二十年五月十五日、サピリ飛行場撤去、マカッサル兵站に入り、ジャワ島行きを待つ、その間、爆撃の被害が大きかったリンブン飛行場の夜間修理の応援に行き、名古屋市中区で開業医であった森軍医殿にお会いしましたが元気なく、疲れきって見えませんでした。

サピリ飛行場展開中に、内地で編成以来の中隊長で活躍された佐藤大尉殿が第七飛行師団へ転任され、芋生大尉殿が着任され、復員するまで指揮・指導を受けました。

昭和二十年五月二十日、小型輸送船「第二十六号南丸」に乗船し、船首に二門の高射機関砲を水平射撃できるように据え、砲側に見張りを立て、他の全員は、その近くに座し、ジャワ島スラバヤに出港、転進しました。

五月二十一日、カンゲアン諸島を通過して航行中の夜中の午前二時ごろ、敵潜水艦から浮上攻撃を受け、直ちに応戦せんとしましたが敵は完全に我々の船を捕捉し、曳光弾は甲板上に落下してきます。中央部にある操舵室からは隊長副官が「撃て！ 撃て！」と大声で言っているのが聞こえ、まるで戦場は阿鼻叫喚の状態に近いものがあります。海上はるかに水平線がボーっと明るく、海上で筏の上の仕掛け花火のような漠然としたところが目標であるので、瞬間、射撃の命令を考え、敵の出方を見ようと思いました。

船長は一生懸命、旋回運動をしていましたが、しばらくたちますと、敵の射撃は急に止まりました。そして時がたつにつれ、海上は静かに暗黒になりました。当時の気象状況は無風晴天でした。

翌二十二日正午ごろ、スラバヤ港から救援の掃海艇に第四十一飛行場中隊の人員のみ移乗、夕方、スラバヤに上陸しましたが、高速での掃海艇の乗り心地は最高でした。

ここで兵器、資材、若干の監視兵を乗せた本船は二日後スラバヤ港に入港して本隊と合流、五月二十五日中部ジャワのマデイウンの近郊にある戦前オランダ軍使用のマウスパーティ飛行場に展開しました。

飛行場の滑走路には東印海軍航空隊指揮所の大きな表札が掛けてあり、倉庫前には鉄道の引込み線があり、赤瓦屋根、白壁の平屋の兵舎及び将校宿舎がありました。

八月十五日の終戦まで、普通の教育訓練に専念いたしました。沖繩玉砕後、本土決戦が叫ばれ始めたころ、南方軍の精鋭な部隊をマレー半島に集結して、南下してくるマウントバッテン將軍の率いる強力な戦車主体の英印軍と最後の決戦が計画され、我が第四十一飛行場大隊もマレー半島移動の命令を受け、八月十四日に貨車積み込みを完了、出発直前に終戦になったのです。

サビリ陣地にては機関砲の使用する弾丸三百発のみ保有していましたので貴重品でした。機関砲

は一分間に三百発運動式の砲でした。

終戦によりマラン市の奥のスメル山といわれる標高約三千メートルの活火山の麓にあるコーヒー農園に約千人集結して集団が結成され、その一団としてコーヒー畑を開墾し、現地自活生活に入りました。

東部ジャワの山中の高原には昭和二十年八月二十日より昭和二十一年五月二十日まで、当時ジャワ島内は独立戦争が激しく、旧日本軍は巻き込まれるのを恐れ、英軍の管理下に入るため、昭和二十一年五月二十四日、プロボリングゴ港からシンガポール南のリオ諸島のレンバン島に五月三十日上陸しました。

百五十メートルぐらいの海峡を隔てて小船で往来していました。ガラン島が南にあり、当時二つの島の収容所は英軍の管理下にあり、英軍将校の宿舎はガラン島にありました。シンガポールから来客の折は海軍嘱託（佐官待遇）であった今は亡き藤山一郎氏がアコーデオンで演奏している由、

聞きました。

一度、ガラン島を見に行きました。その帰途、宝港の近くの小高い丘の上に軍司令部があり、大分広大な建物でしたが、寄って見ました。風通しと眺望の良い所でした。広場からちようど病院に行くトラックが出るといので、途中まで便乗させてもらいました。

そのとき、背の低い小柄な軍属の方が私の横に乗り、大きなバッグを持っていましたので、何気なく名札を見ましたら増永丈夫と書いてあり、アコーデオンが入っているのです、その上に乗らないでくれといわれ、この人が有名な藤山一郎氏だと分かりました。

次は陸軍の航空関係で有名な満州の白城子飛行学校長もされた白金銀二中将殿が私どもの将校宿舎に見え、よもやま話の中で印象に残っていることがあります。秋山中尉殿は一高、東大卒で鉄道省に在籍されていたので、白金閣下は「秋山よ、帰国したら俺を踏み切り番に使ってくれよ」とい

われました。私はそばで聞いていて、なんだか悲しい気持ちになりました。

現在、レンバン島には「日本人抑留の地」と記された碑もあり、その裏面には「帰還者十一万二千七百八人、永眠百二十八柱」と刻まれているそうです。帰国間際になり、抑留中一番やりきれないことが起きたのです。七月十五日、シンガポール作業隊に、突然、人員差出命令が出て、半日ぐらいで下士官を長とする一個分隊の編成を終わり、夕方、部隊を離れて出発しました。慌ただしい一日でした。

後年、この作業隊に行き復員された人より聞きました。全員無事日本に帰還されたそうです。

七月十六日、飛行甲板に被弾し飛行機の離着陸不能の空母「葛城」に乗船しました。レンバン島からの帰還船はこれが最後だということ聞きしました。「葛城」は出港して大竹へ一直線、風圧で甲板上で立ってられないほどの全速で進みました。毎晩、夕食後、船内放送で藤山一郎氏が歌の

慰問をしてくれました。

七月二十五日、大竹に上陸、旧大竹海兵团兵舎に宿泊、翌二十六日、復員完結、召集解除になり、全員大竹駅より郷里へ帰還しました。

第四十一飛行場中隊は千葉県柏飛行場で編成され、濠北派遣隊第一五三六八部隊として大半は第七飛行師団の指揮下で交戦もありましたが、幸い戦傷・戦死者皆無で、広島県大竹港に上陸、解散するまで、軍隊としての編成を堅持した稀な精鋭部隊でした。

敗戦を貴重な教訓として、焼け跡より祖国は見事に復興し、平和を愛する日本となりました。その礎となられた尊い御魂のご冥福を祈念すると共に、波濤千里、万里を越えてきた命の尊さを大切に、氣力を充実、健康第一にして頑張ってくださいと思います。

南方航空戦線の思い出

福岡県 石橋 茂

大正十一（一九二二）年五月、総勢九人の農家の家に生まれました。当時の家族は、祖父母、父母、それに子供たち五人、長男は私より遅い徴集でしたが、早く死にました。それで兄弟の中で私一人が男で、約一町八反の田畑を耕作していました。

徴兵検査は昭和十七（一九四二）年十月、城島町（久留米市）で行われ、第一乙種で、昭和十七年十二月に宮崎県延岡市の第一〇一部隊、航空隊の航空兵として召集されました。私は自動車の運転をしておりましたので、その関係で航空隊だったと思います。航空隊では、爆撃弾の装填、エンジンの始動など、自動車運転の経験を生かす部署が多くありました。

三カ月間の初年兵教育を受けて昭和十八年四月