

特攻機爆装要員の記

大牟田市 野林 忠男

私は昭和19年8月1日、特別幹部候補生として、千葉県柏市に在った陸軍第4航空教育隊に入隊した。入隊早々隊長の訓示があり、「諸君は操縦要員として応募入隊してきたのだが、今日本には操縦訓練に回せるようなガソリンの余裕はない。取りあえず整備教育を受けてくれ」との由。心ならずも全員整備要員に回されてしまった。しかしその教育も全く学科の授業ばかりで、エンジンを回しての実技指導は4ヶ月の訓練期間中たったの1回きり、それも僅かバケツ半分ぐらいのガソリンを使った20分足らずの短い時間で終わってしまった。

その教育終了後、同期生の大半はそれぞれの任地に転属して行ったが、私は隊内で行われた航空士官学校の予備試験に合格していたので、他の少数の人達と共に隊に残り、新たに入隊して来た人達の世話、指導に当たった。その間にも燃料事情は悪化の一途を辿り、トラック等飛行機以外の地上車輛は全て木炭ガスを使用することになり、私達はその木炭自給のため、山に入り、樹を切り、木炭を焼く作業をする羽目になった。その間、B29によるアメリカ軍の本土空襲は次第に激化の度を加えていたが、昭和20年3月9日の夜から翌未明にかけての東京大空襲は実に凄じいものだった。それまでの高空からの爆撃とは異なり、低空から幾波にもわたって次から次へと来襲しては爆弾の雨を降らせて行った。探照燈で照し出されたその姿は巨大怪鳥そのもの、圧倒的な無気味さで襲いかかっては去って行った。

迎撃する我軍の高射砲や戦闘機の弾はなかなか当たらず、目標から遠く外れた所で炸裂するばかり、口惜しさの限りであった。ただ一度だけ高射砲弾が命中し、火を噴いた敵機はゆっくり上空に弧を描いて漂い続けた後、数個の火の玉と砕けて落下するのを見た。東京の街を焼く紅蓮の炎は高く空を焦し、30kmほど離れた柏の町からも手に取るように望見され、そこに展開されている地獄図が想像され胸痛むものがあった。3月下旬、航空士校受験のために東京に出張した折に見た街の姿は、瓦礫の山と焼けたトタンの散在する人気のない一面の焼野ヶ原と化していて、昔の面影を偲ぶよすがの何一つも残らない無残なものであった。

間もなく米軍の沖縄進攻が始まった。劣勢な我軍は特攻隊により攻撃を強化することになったが、特攻機に爆弾を装着する爆装要員が不足し、私達50名は急遽立川の陸軍飛行場に派遣され爆装教育を受けることになった。約10日の間の教育期間中にドイツは降伏し、日本は孤軍奮闘の悲局に立たされる事態になった。

教育を終え福岡に向かう。焦土と化した痛ましい街々の姿が車窓に広がる。福岡高女校に臨設された第6航空軍司令部で配属先を決められ、私達20名は知覧に赴く。ここは本土最南端の陸軍特攻基地であった。全国各地で編成された特攻隊の多くがこの地に集結し、故国での最後の数日を過ごし、機は最後の整備、爆装を終えて沖縄に向けて発進して行く最終・重要な基地であった。時まさに沖縄攻防戦たけなわの時、ほとんど隔日ごとにおよそ50機の特攻機が

出撃して行った。我々の作業も多忙を極め、ほとんど不眠不休の状態が続いた。特攻機は敵機から発見・攻撃され難いように、飛行場の周辺から蛸の足のように四方八方に延びた誘導路に面して数十mおきに造られた掩堤（円弧状に築いた土堤・尾根替りに木の枝などで掩ってあった）一円に隠してあった。

昼間は弾薬庫でトラックに爆弾を積み（250kg爆弾8発で満載）、日に2、30回も発令される空襲警報の合間を縫って、翌朝出撃する特攻機の掩堤内に爆弾を配置し、夜間、最後の整備点検の終わった機に爆弾を装着して回るのが爆撃隊員の任務だった。爆弾を満載したトラックで飛行場を横断中、突如現れた敵戦闘機の機銃掃射を受け、もはや最期かと思うような事等も幾度かあった。翼端から白い霧を引いて急降下してくる敵機の、ドプラー効果で倍加する身も縮むような爆音と炸裂する機銃の音の凄じさ、身近かに地煙を上げて突き刺さる銃弾の雨…ああの時の恐怖は恐らく生涯忘れ得ないであろう。

整備爆装を終えた特攻機は、敵機の来襲の恐れのない暁闇の中を掩堤を出て滑走路前に集結し、出撃最後の儀式を終えると、鉢巻姿も凛々しく機上から別れの手を振りながら1機また1機と、漸く昇り始めた陽光に機体を染めて沖縄の空へと雄々しく飛び立って行くのであった。生きては帰れぬ、身を肉弾として殉国の壮途に立つ若者達のその姿は美の極みであった。地上に立つ者達も万感の思いを込めて見送るのであった。しかしこの特攻作戦そのものは、私が見た沖縄戦後半に関する限りでは、人命軽視、苦しまぎれの無謀無策の暴挙でしかなかったのではないかと思う。20年前後に亘る長い歳月、大事に生み、育て、そして訓練してきたこの上なき貴重な宝の若者達の命を、技を、そして大輪の花と咲くべき至純の心を、実りなき仇花、余りにも無残な犠牲に至らしめた結果しか残さなかったことを想うとき。その例のいくつかを次述する。

知覧から出撃した特攻機の大半は97式戦闘機だった。昭和12年正式採用されたこの機は、当初は名機の誉高い俊英機だったが、次々と新しい戦闘機が開発されるにつれて次第に時代遅れとなり、現役を退いて今や訓練用、教材用等として使われていた旧機であった。大量の特攻機が必要となったために急遽各地から狩り集め、最低限の再整備をただで第一戦に送り込まれて来た感じの否めないものも多かった。戦闘機の命ともいふべき機銃の付いていないもの、通信機が取り外されたままのもの、エンジンの調子が必ずしも快調とは言えないもの等々。この機が沖縄に出撃する際には、重い250kgの爆弾を胴体の下に抱き、ガソリンタンクの容量だけでは燃料が足りないのを両翼に1個ずつの増加用タンクを吊るして飛び立つのであった。元来この機は短い滑走距離で離着陸できるのだったが、この重装備の結果、滑走路の端近くまで走っても離陸できず、Uターンしてスタートをやり直すものもかなりあった。中にはそのままオーバーランして先の畑に突き込んでしまうもの、あわてて急ブレーキをかけて、もんどり打ってしまうものなど、離陸以前に痛ましい犠牲となってしまうものが毎回1割前後は出るのが常だった。離陸には成功しても、編隊を組むために後続の僚機を待って上空を旋回中の機の中には黒い排気ガスを出しているのが、いつもたいてい何機かは見られた。エンジン不調では

遠い沖縄までは行けない。地上から「帰投せよ」と合図の旗を振る。しかし爆弾を抱いた重装備での着陸には未経験なので、そのほとんどの機は着陸に失敗して脚を折ったり、胴体着陸になってしまうケースが多かった。こうして50機中7、8機はまだ飛行場を出ないうちに早くも犠牲となってしまふ事例が多発した。一式戦闘機『隼』が特攻機として出撃することもあった。この機はエンジンの出力が大きいので滑走距離についての心配はないが、引込み脚式なので脚が弱い。滑走路は舗装されてなかったのが路面には凸凹がある。軽いバウンドを繰り返しながら滑走中重装備に耐え切れず、突然脚が折れて座り込んでしまふ例も少なくはなかった。

『97戦』、『隼』いずれの場合も、いつ車輪が地面から離れてくれるか、そればかりをハラハラしながら祈る気持ちで見守り続けるのであった。

編隊を組み終えた特攻機は、戦果確認の任務も兼ねた重爆撃機に誘導され、まわりを戦闘機隊に護衛されて沖縄へ向かう。それでも無事沖縄に達し、敵艦に損傷を与える戦果を上げ得たのは、1、2機に過ぎなかった。ほとんどの機は敵機敵艦の砲火により雄図むなく無念の死を遂げたのである。

戦況は日々我軍に不利となり、重爆撃機も撃墜され、戦闘機隊も他の都市の防衛のため転出していった後は、特攻機は誘導無し、護衛無しの丸裸で出撃せざるを得なくなった。米軍の新鋭戦闘にとってはまさに赤子の手を捻るようなもの、好個の餌食となって沖縄どころか、洋上に出るか出ないうちに早や撃墜されてしまふ状況となって行った。まさに犬死に！。特攻隊の士気が衰えるのも当然だった。それでもその無謀としか思えない出撃は、なぜか依然として強行された。出撃拒否者も出てくるようになった。離陸してもわざと黒い排気ガスを出してエンジン不調を理由に降りてくるのである。怒った司令部は次回にはその隊員には2機を用意して、降りてきても次の機に乗り換えて遮二無二出撃させるような事態も出てきた。一方、整備隊の不満も募る。特攻の餞に精魂込めて万全の整備をしたのにエンジン不調、整備不良の冤罪を被るのは心外、腹に据えかねて、今後あの隊員の機の整備はごめんだと怒る。いろなきしみが噴き出し始めた頃梅雨に入り、また沖縄も奪られてしまつて、出撃はいつしか沙汰止みとなってしまった。