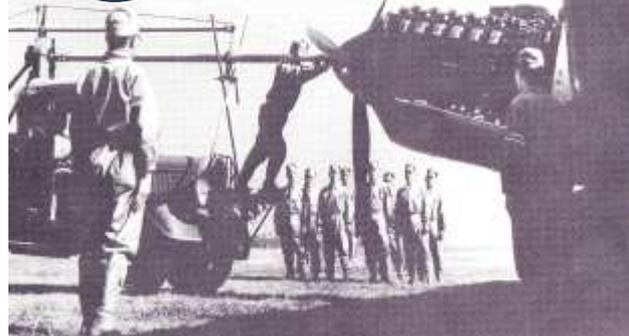


始動車でエンジン始動
訓練に励む整備学校生
徒と現在の川崎氏



霞ヶ浦 (その 18) ～陸軍少年飛行兵 1 ; 17 才の飛行兵長～

海軍の「飛行予科練習生(予科練)」制度に次いで、陸軍でも「陸軍少年飛行兵(少飛)」制度が始まりました。1934(昭和 9)年 2 月に誕生した陸軍少年飛行兵は、1945(昭和 20)年 8 月の終戦までの間、第 1 期生から第 20 期生まで 45,000 余名を数えています。彼らは航空部隊の空中勤務者(操縦者、機上機関士、通信士など)や地上勤務者(整備士、通信士など)として下士官の中核となり、日中戦争、ノモンハン事件、アジア太平洋戦争の最前線に従軍し、大戦末期には特攻隊の隊員として散っていった方々も少なくありません。戦没者は 4,500 余名に上っています。

陸軍飛行学校

陸海軍の航空兵力の増強に伴って人材が不足してきたため、早くから操縦技術を習得させ、熟達した操縦要員の養成を図る必要が生じてきました。そこで海軍では 1929(昭和 4)年 12 月、海軍省令により「飛行予科練習生」の制度が設けられ、翌 1930 年 6 月、第 1 期生が横須賀海軍航空隊へ入隊しました。陸軍ではそれより遅れて、1933(昭和 8)年 8 月 1 日、勅令第 68 号「陸軍飛行学校ニ於ケル生徒教育ニ関スル件」が施行され、「航空兵科現役下士官ト為スベキ生徒」として一般および陸軍部内から募集し、試験による選抜のうえ陸軍飛行学校に操縦生徒および技術生徒として入校させました。これが「陸軍少年飛行兵」制度の始まりです。操縦生徒の受験資格は、満 17 歳以上 19 歳未満、技術生徒は満 15 歳以上 18 歳未満(陸軍部内より受験の場合は操縦・技術ともに 20 歳未満)、毎年 1 回入校させ、修学期間は操縦生徒がおよそ 2 年、技術生徒がおよそ 3 年と定められました。

校が開設され、翌 1938 年 8 月には東京府北多摩郡(現在の武蔵村山市)に移転しました(同校の受験資格は年齢が満 15 歳以上 17 歳未満、尋常小学校卒業程度の学力を有する者)。それまで操縦と技術の生徒を別々に採用し教育していたものがこれによつて改められ、採用時には操縦・技術の別なく東京陸軍航空学校(1942 年からは東京陸軍少年飛行兵学校に名称変更)に毎年 2 回入校させ、約 1 年の基礎教育の後に、生徒を適性にに応じて操縦と技術、さらに通信の 3 つに分科し、操縦分科飛行兵は熊谷陸軍飛行学校と 1940(昭和 15)年 10 月に設立された宇都宮・大刀洗の陸軍飛行学校の 3 校に分けて、約 1 年間の基本操縦教育を行いました。技術分科飛行兵は、1938(昭和 13)年、陸軍所沢飛行場に新設された陸軍航空整備学校で、通信分科飛行兵は水戸陸軍飛行学校(1940 年からは、水戸市住吉町に新設された陸軍航空通信学校)で、さらに約 2 年間の専門技術教育を受けるようになりました。

陸軍少年飛行兵

陸軍少年飛行兵の採用者数は 5 期生までは、各期とも百数十名から数百名程度でしたが、1938(昭和 13)年に東京陸軍航空学校に入校した第 6 期生からは、1 期あたり千数百名から数千名と大幅に増大しました。1943(昭和 18)年に大分陸軍少年飛行兵学校が開校し、さらに航空要員の急速養成のため、各地に教育隊が設立され、終戦時の第 20 期までに 45,000 余名の少年飛行兵が誕生しました。少年飛行兵は飛行学校を卒業すると、1 年ないし 2 年の専門教育を経て(階級は兵長に進級)、下士官候補者として全国の飛行隊に配属されました(約 6 か月の訓練を受けた後に現役の伍長に任官)。

15 才、訓練の日々

土浦駅前、大和町の川崎自転車店(一高生のみならず、二高、三高など土浦市内の高校生の多くがパンク修理等でお世話になっています)の店主、川崎辰男さんは陸軍少年飛行兵のご出身。2015 年 4 月に高 5 回飯村弘、高 21 回鴻巣茂・松井泰寿がお話をうかがいました。

川崎さんは 1928(昭和 3)年、岩手県胆沢郡前沢町(現奥州市前沢区)の生まれ。実家は農家で兄弟姉妹 8 人の次男坊でした。パイロットへの夢と少しでも両親を楽にしてあげたいとの思いで、1943(昭和 18)年の春、前沢尋常小学校高等科から陸軍少年飛行兵学校を受験しました(競争率 30 倍を超える難関)。採用予定者は、9 月末に東京陸軍少年飛行兵学校に出頭を命じられ、身体検査・適性検査が行われました。合格者は操縦・整備・通信の 3 分科に分けられ、少年飛行兵学校での基本教育 1 ケ年を短縮して、上級学校の各教育隊に配属されることになりました。川崎さんは、もちろんパイロット志望でしたが耳が悪かったため、整備分科専攻になりました。10 月 1 日、所沢陸軍航空整備学校に入校、陸軍少年飛行兵第 15 期生となり、八戸教育隊に配属となりました。10 月 8 日、八戸教育隊に入校、基本教育が 3 分の 1 に短縮されたため、極めて厳しく激しい教育・訓練が行われました。6 時の起床ラッパでたたき起こされ、朝の点呼、掃除。午

前は、軍人基本教育や航空関係各種学科（力学、金属、電機工学、発動機学等々）の座学、午後は、整備実習、機上演習の他、歩兵訓練、射撃、剣術、銃剣術の訓練です。1日の訓練が終わっても、自分の班に戻れば、所有物の整理や洗濯で時間が足らず、衣類の繕いなど、自分のことはすべて自分でやらなければなりません。入浴・夕食後も2時間の自習、10時の消灯ラップとともにそのまま寝込んでしまうという毎日でした。休日にも1〜2日、外出をした記憶はありません。

1944（昭和19）年4月1日、生徒から陸軍少年飛行兵となり、陸軍上等兵に任じられました。6月末まで99式高等練習機を教材として整備教育を受け、7月10日頃から三菱重工業の名古屋工場で、四式重爆撃機の教育実習を受けました。名古屋工場は陸海軍の主力機を作っている大工場で、大勢の工員さんたちに交じり、学徒動員で徴用された旧制中学や高等女学校の生徒さんたちも働いていました。同年9月25日、所沢陸軍航空整備学校を卒業、重爆撃機専攻は浜松陸軍飛行学校で専門教育を受けることになりました。実習で最初に乗ったのが97式重爆撃機、この時の感激は今も忘れられません（10月1日には陸軍兵長に昇任）。

1945（昭和20）年3月末日、浜松陸軍飛行学校を修了。実戦部隊に配属となり、4月1日、東京都の福生飛行部隊（整備学校）に下士官学生として入校。松本飛行場で四式重爆撃機の整備実習を行い、電探（レーダー）の取付作業も行いました。しかし、松本飛行場には兵舎がなく、浅

間温泉の旅館に分泊して、飛行場へ通っていました。

本土決戦部隊

1945（昭和20）年6月30日、福生飛行部隊（整備学校）を卒業すると、重爆撃機の部隊に配属され、機上機関士（航空機関士）として飛行機に乗る隊に所属しました。空中勤務いわゆる「ヒコーク乗り」は、地上勤務の気象とか整備とかに比べて1ランク上に位置しており、食事も航空食が支給され、他の兵隊さんよりは恵まれていました。機上機関士はエンジンやフラップ、車輪、計器など、機体すべてをコントロールするのが任務で、パイロットに準ずる地位にありました。当時の飛行機はパイロット一人では長距離の飛行は不可能で、機上機関士が自機の位置、目的地への方位を確認（風向きによって機体が流れられ機体の向きに狂いが生じてきます）、残存燃料も考慮して、パイロットに修正を指示していきます。また通信士も基地から誘導電波を受信し、随時他機との交信をおこないながら、やはり飛行ルートを確認していました。乗務した重爆撃機は中島飛行機製造の一〇〇式重爆撃機「呑龍（とんりゅう）や三菱重工業製造の四式重爆撃機「飛龍（ひりゅう）。いずれも乗員8名で、機長（操縦士）、機上機関士、通信士、爆撃手、銃手で1クルーを編成します。クルーは年令、階級、出身地、みな違います。部隊では常に寝食を共にし、基地を飛び立てば死ぬときは一緒、一人のミスが全員の死を招く、一蓮托生の間柄、親子兄弟よりも強い絆で結ばれていました。機長は32才の尉官の方で、歴戦の強者でした。しかし、

機上機関士という役目柄、私が機長に指示をしなければならぬ時もありました。緊張の連続でしたが、機長はほんとうに気を遣ってくれました。今思うと機長も大変だったろうなと思います。

兵長で任官しましたが、まだ17才、部隊には年上の兵隊さんが大勢いました。階級が上ですから、年上の兵隊さんに命令や指示を出さなくてははいけません。機体整備に関する事ならば、多少なりとも専門家ですから、何とかうまく言えるのですが、日常生活の面では、兵隊さんのほうがずっと先輩ですからさうもいきません。入浴の時にも、兵隊さんが階級が上の私に気を遣ってくれるのですが、裸になればこちらはまだ少年の体、向こうは立派な大人の体格です。どうにも恥ずかしくて、あどきほど早く大きくなりたい、大人の体になりたいと思ったことはありません。軍服を着ていけば階級章がついていますから、それでごまかせますが、裸一貫、人間の体というのはほんとうに、その人を表すものだと思いました。

部隊では空襲の合間を縫って連続離着陸の訓練や低空飛行の訓練が行われました。低空飛行訓練は、敵のレーダーに捕捉されないように低空飛行を続ける訓練（当時最新鋭機であった飛龍は雷撃も可能でしたからその訓練でもあったようです）で、高度計のメーター0の超低空で海上を飛び続けます。大波を受ければ即墜落、ひやひやものでした。夜間飛行の時などは海面と空の区別がつかえません。機首が0.1度でも下がっているのに気付かなければ、数十秒後には海面に激突、クルー全員の命が奪われます。

機体の状況を把握するのが私の任務ですから、全神経を目と耳に集中して、計器を睨み、エンジン音や波の音を聞き分けていました。

終戦前には福井県の芦原温泉近くの陸軍三国（芦原）飛行場にいました。福井の市街地が爆撃を受けているのが見えました。こちらは爆撃機です。迎撃にいかず、悔しい思いをしていました。重爆撃機は基地や港湾などの爆撃が任務ですから、外地に行けなくなつた頃から活躍の舞台はなくなりました。さらに私たちの部隊は本土決戦に備えて温存されていたようで、幸い終戦まで生き延びることができました。しかし、基地の将校さんの中には、責任をとられたのでしようか、自決された方もいました。若い私たちはその姿を見て、ただ立ち尽くすだけ、言葉もありませんでした。

※川崎さんは1946（昭和21）年春に復員、1950

（昭和25）年、警察予備隊が設置されたので第1期生として入隊、北海道真駒内の部隊に勤務。機上機関士の経歴を生かして補給処で車輛整備を担当、隊員の指導に当たる任務に従事しました。その後、阿見町の陸上自衛隊武器学校（警察予備隊はその後、保安隊を経て、1954年、自衛隊に改組されました）に派遣され6ヶ月ほどの研修を受けましたが、その時奥様の育子さんと出会い、ご結婚、奥様の実家の自転車を継ぐことになりました。1985（昭和60）年からは茨城県自転車二輪自動車商協同組合の理事長に就任され、現在も理事長として、組合の振興、自転車安全利用促進事業や防犯登録事業などの推進に力を注いでおられます（その間全国組合の理事長も2期6年間務められました）。