

会報

2007. 7. 10

第 4 6 号

戦没船を記録する会

〒105-0014 東京都港区芝2-8-13 睦マンション206
Tel:03-3452-5085 FAX:03-3452-2711 郵便振替001606-719515
URL:www.ric.hi-ho.ne.jp/senbotusen/
E-mail: senbotu@ric.hi-ho.ne.jp

目次

第14回定期総会開催	1
いかに運動を継続するか	
レイテ戦の戦没船	2
ガ島越える凄惨な戦場	
人命尊重が大前提	4
慰霊の旅の念願果たす	6
特設監視艇の一断面	正岡 勝直 7
会員から総会へのメッセージ	8
オランダからの問い合わせ	8

第14回定期総会開催

いかに運動を継続するか

戦没船を記録する会の第14回定期総会は、4月19日、東京浜松町海員会館に16人が出席して開催された。

冒頭川島会長は、世界的に戦争を思わせる状況が広がっているが、若い人たちに反戦の意識が薄れていることが危惧される。平和を訴えてきた長崎市の伊藤市長が射殺されるという痛ましい事件があり、平和を訴えていく運動は一層重要になっていると挨拶した。

活動報告

活動報告は会報第45号所載に従って行われたが、特に本会が収集・作成したアルフォトや各種資料について、今後どのように活用していくか。汽船関係については大体の資料収集は終わったが、漁船・機帆船は残っている資料そのものが少なく、今後の取り組みでも期待できる成果は限られる。貴重な資料だから頑張るといって一方で、小型船のことはわからないという意見がある。会報の発行も年3回だけで、能力の問題もあるがマンネリ化しないためにも多くの人の協力が必要、などと述べられた。

また、小型船の資料収集・調査については、太平洋戦争の期間に限定して比較的資料の整っている海軍関係の徴用船4,600隻、戦没船1,400隻を把握した。海軍徴用船関係で80%補足できたが、陸軍関係では800隻程度捕捉している、などと報告された。

活動方針

活動方針としては従来の活動の継続が主となっているが、質疑では、会員数が正会員66人と賛助会員22人と書いてあるが、会費納入者は35

人と7人だが実態はどうか。会員がどんどん減っていくようでは元気が出ない - などの意見があった。

特に、現在事務所が同居している「海上労働ネットワーク」が、今年7月の定期総会で、組織の存続について方向を決めることになっている問題で論議が行われた。

本会発足の当時、船舶部員協会に居候の形だったが、部員協会が解散して海上労働ネットワークになった段階で、家賃として応分の負担をしようということで毎月2万円を負担してきた。若し海労ネットが解散になると、本会だけで13万円余の家賃を負担して、独自に継続することは不可能であり、どのように対処するかという問題である。

本会の運動を継続する場合、事務所をどうするか、所有する資料の保管・貸出し、インターネット継続の方法、会員への連絡方法や会費の問題、等々がある。

これらについて本会は、『太平洋戦争下の船員と船舶の被害を後世に伝えるために努力してきたが、会員が高齢化しており、若い人たちに引きついに行くことが不可欠である。いろいろな選択肢があると思うが、重要な問題なので、拙速でなく十分討議・検討する場・機会を設ける』ことが確認された。



レイテ戦の戦没船

ガ島越える凄惨な戦場

レイテ戦は昭和19年10月20日、米軍のレイテ東岸上陸によって始まったが、その時点でレイテ島にいた日本軍は、第35軍直轄部隊1万余だけであった。

この頃すでに米軍はサイパンを占拠し、マニラや沖縄、台湾を空襲していたが、聯合艦隊はマリアナ海戦で空母3と艦上機全部を失い、潜水艦の跳梁もあって海上輸送力は極端に減衰していて、第14軍司令長官に就任した山下奉文大将がマニラ港で目にしたものは、「度重なる空襲で沈められた軍艦の残骸と、さも爆撃してくださいといわんばかりに、埠頭に積み上げられた軍需品の滞貨の山であった」。

大戦果信じ方向誤る

しかも「日本軍の作戦は一貫してルソン島決戦であった。ルソンなら台湾、沖縄の基地航空部隊の支援が可能であり、兵力配置、補給物資の蓄積も一応出来ていたからである。ところが10月20日米軍が上陸を開始したとき、大本営は急遽レイテ決戦に切り替える。これは敵のレイテ上陸作戦準備のために行われた台湾沖航空戦を、大勝利と判断したためである」。

台湾沖航空戦は10月10～14日、ハルゼーの第3艦隊の艦載機が台湾や西南諸島の日本軍航空基地を空襲し、台湾や鹿屋・沖縄基地の陸・海軍機との航空戦と、艦隊への攻撃を行ったもので、大本営はわが方の戦果を轟撃沈空母11、撃破空母8、その他戦艦、巡洋艦等多数撃沈撃破、撃墜120機。対する我が方の損害312機というものであった。これによって米空母群に壊滅的な打撃を与えたので、レイテへの上陸部隊を撃退できると判断したためであったが、実際の戦果は大破重巡、軽巡各1、小破空母1、駆逐艦2と、撃墜89機であった。

更に日本軍は、米軍のレイテ島上陸後の24～26日、聯合艦隊の8割を投入した比島沖海戦で、戦艦武蔵をはじめ各種艦船と多数の陸・海軍航空機を失った。この海戦は世界海戦史上最大で最後のものではあったといわれるが、これによって日本軍は以後の戦争の制空権、制海権を失うこととなり、地上戦でも決戦の意味を失うことになった。

米軍はレイテ島上陸に当たって、470隻の輸送船

団と後方勤務を含む20万を超える大軍を擁してホーランドディアを出発した。台風が近づいていたこともあって、日本軍の攻撃を受けることなくレイテ湾沖に到着し、10月20日上陸を開始した。

東岸のタクロバンやドラグの飛行場を足場にした米軍は、その近海に第7艦隊や第3艦隊と船団護衛空母多数が控えていて、圧倒的な戦力と、完全に制空権・制海権を掌握していた。

レイテ島決戦が決められた当時レイテ島には、第35軍直轄の第16師団1万名が島の各所に駐屯して警備、掃討に当たっていた。米軍上陸後は部隊や物資の補給が一層困難になる中で、7万余の兵力を送り込むために、9次にわたる輸送作戦を展開したのである。

この輸送作戦は「多号作戦」と呼ばれ、駆逐艦、海防艦や駆潜艇、制空隊の零戦や疾風を揃えて商船隊の護衛に当たり、また軍の高速輸送艦やSS艇、時には駆逐艦による輸送も行われたが、時間の経過とともに商船も護衛艦や制空機隊も激減し、目的地に到着しても揚荷が出来なかったり、揚げ荷中に空襲され、増援部隊も兵隊が持てるだけの荷物を携行して上陸できれば良い方という状態で、武器弾薬や食料も無い軍隊が、次第に消滅していったのがレイテ島の戦いであったようである。

レイテ島の戦いで日本軍は、84,000名の将兵を投入したが、(転進2,245名)生還者は2,500名で、ガダルカナル戦の投入数31,400名(離島740名)、撤収9,800名に比べても、格段に凄惨な戦場であったと言える。

以下は大岡昇平の「レイテ戦記」の記述を基にした輸送船団の顛末である。

第2次輸送船団

唯一成功した船団

呉湊で第一師団13,000名を積んだ高津丸、金華丸、香椎丸、能登丸の船団は、5隻の護衛艦隊に守られて10月12日出港、27日にマニラに到着した。もともとルソン島に配備予定であった関東軍のこの師団が、急遽レイテ決戦に振り向けられたため、戦車20輛、トラック140輛が配給され、絶え間ない空襲の中で積み替え作業を行い、31日早朝出港した。

この船団は上海から同行した護衛艦に、マニラで補強されたものを加えた合計10隻に護衛されていた。翌早朝米軍機の攻撃があったが日本軍機の護衛が完璧で、船団は11月1日19時オルモックに到着し揚げ荷を開始した。

2日早朝敵3機の来襲があり1機が撃墜され退散したが、14時にモロタイ島からB24長距離爆撃機24機が来襲、護衛艦が煙幕を張り高射砲を打ち上げたが届かなかった。B24の高高度からの水平爆撃はあまり正確でなかったが、能登丸が至近弾を受け船尾を破損した。沈没に時間がかかったため人員の被害は少なかったが、最後に船底の砲弾に誘発して、揚げ荷に従事していた172人の兵と軍馬30頭が犠牲になった。損害はこれだけで、師団の人員資材の9割5分を揚陸し、他の3隻の輸送船は無事マニラに帰着した。

第2次輸送船団の先発隊として11月1日の朝、第26師団の先遣隊1,000名が1等輸送艦(1,800トン)3隻と若干の小型船でオルモックに入港、午後には揚げ荷を終了している。

【第2輸送船団で沈没した能登丸について『日本郵船戦時戦史』は、次のように記している。

翌2日昼ごろ全搭載物の約9割を揚陸した後、B24の至近弾と機銃掃射を受けて浸水、舵機に直撃弾を受けたため座礁を断念、全員退船を発令した。「しかし泊地での揚陸中の沈没だけに人員の損傷は少なく、三航、機員、司員の3人とどまった。」上陸した船長は現地部隊本部に今後の行動の指示を仰いだが、「要領を得ない指示に業を煮やした船長は、独断で香椎丸に便乗を依頼し、残存者を引率してその夜オルモックを出発し、翌朝早くマニラに帰着した。】

第3次輸送船団

艦載機群の攻撃で壊滅

せれべす丸、泰山丸、三笠丸、西豊丸、天昭丸、和興号の船団は、6日出港の予定が荒天のため延期され、第4次船団より遅れて11月9日13時、護衛の駆逐艦4駆潜艇2が随伴してマニラからオルモックに向かった。この船団には第26師団1万人が乗船していたというが、兵員資材の詳細は明らかでない。この船団は出港当初より敵機に追隨されていた。

船団がオルモック湾口に近づいた11日10時過ぎ、ハルゼー機動部隊の空母13隻から飛び立った347の攻撃機が一斉に襲い掛かった。

この日オルモックの椰子林で作業中の26師団先遣隊の兵士たちは、『突然大地が地震のように振動するのを感じ、続いて海上から百雷が一時に轟くような音が伝わってきた。オルモック湾を限る半島の突端に無数の水煙が立ち並んでいた。その間を舷側の高い古ぼけた船が、幽霊のように、よろ

めきながら現れるのが見えた。次々と火を吹き炎上すると思うまもなく、落ち込むように水平線の下に姿を消した。「泰山丸」「三笠丸」「西豊丸」「天昭丸」は一瞬に沈んだ。300名が岸に泳ぎ着いた。「せれべす丸」と「和興号」は最寄りの海岸に擱座して、乗員2,700名を上陸させた。』

第3次輸送船団は、こうして敵艦載機の大群の攻撃を受けて、7割方失敗に終わった。護衛艦隊も駆逐艦1駆潜艇1が生還しただけであった。【和興号(2,111総トン、満州海運)はこの作戦を生き伸びたようで、戦時船舶史では昭和20年8月3日、福井県敦賀の沿岸で触雷により沈没している。】

第4次輸送船団

二度目の突入で被弾

第2次輸送船団の生き残り高津丸、香椎丸、金華丸の3隻は、第4次レイテ輸送船団として、11月8日1030マニラを出発した。この船団は第26師団の兵員7千人と野砲やトラック、武器弾薬を積み、駆逐艦、海防艦など8隻と制空隊の護衛の下に出発し、たびたび敵機の攻撃を受けながら、9日1830オルモック港外に到着した。しかし揚陸のためのダイハツが破壊されたり他の戦場に回されていたため、海防艦(800トン)4隻を往復させて、深夜から朝までに7千人の兵員を揚陸することに成功した。

この船団の高津丸は、上陸用舟艇母艦型輸送船で、大発19、小発2を船尾開口部から海上に発進させる設備を持っていたが、この航海は舟艇を積むべき船倉に爆薬を積み、上陸用舟艇をデッキ積みしていたため、敵機の銃撃で船底に穴があき、人員や積荷の陸上げに役立たなかった。同型船に麻耶山丸、秋津丸、神州丸、吉備津丸がある。

夜が明けて敵機の接近が知らされたため、のどから手が出るほどほしい重火器やトラックの揚陸をあきらめ、1030に抜錨したが湾口を出たあたりで敵機の攻撃を受け、高津丸は敵機のスキップ・ジャンプ爆撃(低空飛行により爆弾を水面にジャンプさせて舷側に命中させる)で横腹に穴をあけられて沈没、香椎丸も爆弾で積荷のガソリンに引火して沈没、海防艦1も沈没した。

唯一生き残った金華丸と駆逐艦1はマニラに帰着後の13日、空襲で沈没した。第4次輸送船団護衛の駆逐艦3隻は帰途、荒天のため出港が遅れた第3次輸送船団の護衛にまわされて、2隻が撃沈された。

(次号に続く)

戦標船記録から見えてくるもの

人命尊重が大前提

戦時標準船(戦標船)については、会報第44号に「展示用パネル」の紹介という形で掲載されたが、同船の実情等につき若干触れてみたい。

1931年9月の満州事変勃発に始まる日本の戦時体制下で、造船能力の強化のための1方策として37年「平時標準船構想」が生まれ、その後海運・造船への統制が順次強化され、41年12月「戦時標準船」の設計準備に入り、42年計画造船の所管が逓信省から海軍省に移り、戦標船建造の具体化が図られた。

国は太平洋戦争開戦に当たり、民需用船舶300万トン確保を掲げたが、満たされたのは42年8～12月のみであり、その後は喪失船の増加により減少の一途をたどった。

そんな中で、安全・設備の最少限化等を含んだ戦標船の建造が躍起に推進されたが、出来上がったものは、まともな働きもできず、民需品の確保は疎るか最低限の軍用燃料や兵器生産素材の補給さえもできず、多くの人命・財貨の喪失を促進する結果となった。

統計から見えてくるもの

必要とされた民需用の船舶300万トンの確保は42年後半のみであり、主要輸送力であった500トン以上船舶の運行可能な船腹は、44年2月には150万トン以下となりこの時点で、戦争遂行能力は失われ、国民の生活維持も不可能な状態となったといえる。

44年1月までに約200隻、44年末までに850隻の戦標船が竣工・投入されたが、船舶喪失の激増・船舶稼働率の低下等により輸送量の激減に歯止めをかけることができなかった。

保有船腹と運行可能船腹の間に開きがあり、損傷・故障船が相当数存在したことが窺われる。

44年以後の船舶の建造と喪失の隻数は、戦標船のそれと比例しており、戦争末期1年間の100総トン以上の商船の喪失は、1,014隻と激増したが、この内戦標船が501隻(内E型船238隻)に達し、大きな比重を占めていた(44年8月末の船舶運営会所属貨物船は645隻、内戦標船267隻、E型船201隻 - 船舶運営会との統計もある)。

戦標船自体も45年4月以後は、喪失が建造を

上回り全体の減少に拍車をかけた。

43年9月以後2年間、100トン以上の船舶が毎月50隻以上喪失しており、増加傾向にあったことは異常である。

問題点

2次以後の戦標船は、前述の情勢下での強行建造であったため、船体強度が弱く、被雷・被爆時には轟沈が多かった。E型船は船速が遅く、戦闘時に避雷・避爆・避航に支障があった。エンジン故障を始めとする故障が多く、正常運行・安全運行に支障があった。船員設備も劣悪で、船内生活に支障をきたしたといえる。

これらの実態を過去の記録から幾つかを拾ってみる。

昭和18年11月に改E型戦標船を受け取ったが、艙内に入って甲板を見上げると光がチラチラともれて見えるので、甲板に水を流すと雨のように漏る「ザル船」であった。これを報告すると「軍の作戦を妨害するのか」と脅かされた。

揚錨機台の修理にドック間をたらいまわしになり1カ月を要した。敵潜を避けて昼間だけの接岸船団航行、夜間は仮泊、1日の航程は60～70海里にすぎなかった。

敵機16機と交戦、必死でジグザグ退避行動に入ったが、悲しいかな全速6ノットでは如何ともならず、兵員4人戦死、乗組員3人負傷、甲板上に大破孔、舷側に無数の銃弾孔を受けた。

粗製濫造品の代名詞にされている戦標船、これが船団に入って航行すると、途中で故障を起こす。置いてけぼりにすれば敵の潜水艦にやられてなぶり殺しにされるから、船団全体が近くの避難港に入って故障の直るのを待つか、そうでなければ護衛艦が1～2隻その船のために残ってやる。

E型船の相当数はディーゼル式エンジンの製造が追いつかず、焼玉式エンジンの船もあり、故障が多くスピードも10ノットも出ず、「とにかく浮いて動けばいい」とされた。このような船を、遠方に就航させようというのであるから大変、船団に入れてもらえず、護衛もお義理程度、陸岸沿いの昼間のみの航海、始終エンジンが故障しては港や島影で修理、日本からシンガポールまで6カ月間かかった船もあった。

防水隔壁も儉約して作ってあるので、魚雷一本命中しただけで、短時間(数分)で沈没してしまう。逃げ出す暇もなく多くの乗組員・乗船兵士の

命が奪われた。また、多くの積荷の軍馬・兵器・燃
原料も海の藻屑と化した。

船団の出る門司港は殺気立った船人の酒盛り
があった。そこで彼らは船出前の夜を盃を交わ
して励ましあった。その酌み交わす盃がこの世に
告げる最後の別れとなるだろうことをこれらの若
人たちは密かに胸に感じていた。

当時、これら一群の若人たちの酒席で、声を合
わせて歌われた一つの歌がある。これを歌いあっ
ていた若人たちの目には涙があった。

同じ乗るなら (船の名前)におのり
北はアリューシャン 南はソロモン
たまと砕けて この海に
不滅のひかり あげるのだ

船員設備の問題点

乗組員関係設備でも、2次船以後は極端な簡易
化・劣悪化が行われた。

	1次船	2次船
居室	職員=全員個室	一航機士以上=個室 二航機士以下=2人部屋
	職長=個室	部員=全員雑居
	役付=2~4人部屋	2段ベッド
	部員=6~8人部屋	(E型=2~3段ベッド) 機関室真上で暑い
寝台	船体前後方向	1部船首横方向
食堂	職員2室 部員2室	職員1室 部員1室 (E型=職・部合同1室)
冷房	扇風機15台	扇風機2台のみ (E型=扇風機なし)
浴室	職・部各1槽	職・部各1槽
その他		内装・防熱・机・椅子 等なし(私物入れロッ カーのみ設置)

居室は大部屋方式でプライベート空間は寝台の
み、それとてカーテン1枚が仕切り、プライバ
シーなどあったものではない。その上暑さ・振動・
騒音で居られたものではない。上甲板で過ごす時
間が多く、上甲板で寝る場合も多かった。

食堂は40人以上の部員休憩室でもあったが、
熱気と共に振動・騒音の激しい空間で、休憩ど
ろか健康上も問題があったものである。

すべての基本は人間・人命尊重

以上のことから浮かび上がってくることは、人
間・人命が全く無視されていたことである。

人間の乗っている船が毎日2隻以上も撃沈され
る状態が続いているのに、有効な対策を講じない
とはどういうことであろうか。有効な成果の見通
しが無いままに、撃沈されることが分かっている
ながら死に場所に出てゆく・行かされた。戦艦の段
階ではよりひどい形で、意識的に繰り返されたよ
うにも見える。

戦艦は当時の流れの中で、一つの方途であっ
たかも知れないが、戦争指導部の誤った戦争見通
(戦後多くの識者が指摘している)の下、追い込ま
れた中で十分な分析・計画性もなく強行された。現
に、2次船は大量に建造されたが、情勢に対応で
きず、多くの人命・財貨喪失を促進する結果とな
り、第3次船で改善を志向したが、時既に遅しで
あった。

そんな中で、多くの船員・乗船兵士の命が奪わ
れた。結果的には犬死、死に追いやられたともい
えなくはない。根源的には、人間・人命を尊重し
ない思考・行動の帰結といえる。

「死を無駄にしない」とは「人間・人命を軽視し
た過ちを繰り返さない」ことではないだろうか。

国の指導者・責任者は国民の命を大切にしたい
ものである。 (K)

太平洋戦争中の日本商船隻数・船腹推移 (注: 1-3等3カ月欄は3カ月間の平均値を表示)

項 目	年 月 1941年					1942年					1943年					1944年					1945年				
	12	1-3	4-6	7-9	10-12	1-3	4-6	7-9	10-12	1-3	4-6	7-9	10-12	1-3	4-6	7-9	10-12	1-3	4-6	7	8				
戦艦隻数(隻)											18	57	156	305	437	547	618	640	519	458	424				
戦艦(E/ET型)隻数(隻)											6	22	75	168	261	356	447	474	388	341	319				
100ト>以上商船喪失数(隻)	11	17	13	16	30	29	30	36	59	98	63	95	103	84	105	153	70								
戦艦喪失数(隻)											1	1		10	9	23	35	33	51	72	38				
100ト>以上商船々腹(万ト>)	636	641	633	622	611	594	572	558	545	499	460	422	352	299	276	235	221								
100ト>以上商船々腹 (民需)(万ト>)	244	240	256	303	311	262	269	269	265	266	260	257	243	225	216	195	184								
500ト>以上商船々腹 (民需)(万ト>)	171	179	211	270	276	229	229	219	200	187	176	170	140	125	137	139	118								
500ト>以上商船々腹 (民需・運航可)(万ト>)	151	168	180	226	237	190	188	178	161	148	133	124	102	85	92	73	59								

慰霊の旅の念願果たす

本会の関西支部長溝邊修さんは、乗船していた「白金山丸」が戦没し死亡した同僚船員の慰霊のために、その生家を尋ね回っていたが、最後まで残っていた「松谷明炫」さんの実家をようやく訪ね当て、念願の22人全員の慰霊の旅を終了することができた。

【毎日新聞】 2007年(昭和19年)6月24日(日曜日)

大戦中 貨物船はマニラ沖で撃沈された

太平洋戦争中、フィリピン・マニラ沖で米潜水艦に撃沈された民間貨物船「白金山丸」の生存者、溝邊修さん(83)と大阪府西區IIが、船ごとともに海に沈んだ乗組員22人全員の故郷を訪ね、慰霊する旅を14年がかりで終えた。ただ一人、出身地が分からなかった機組員の遺族を韓国で探し当て、今年1月、現地を訪れた。一私に「仲間に生かされてゐる。木末を絶たれた仲間のことを知ってもらうために、僕の人生をさげたい」。戦後62年を迎え、83歳は長旅を新たにしてゐる。

「白金山丸」(White Mountain)は艦中に銃用ミサイル、バラスや各種電子機器や甲人を運んでいた。4月8月6日、サイゴン(現フーミン)からマニラへ向かう途中、東京の攻撃を繰り返す。無敵艦面として「無敵艦」を襲撃された。約10時間、漂流したまま、日本船が助けられ

22人の遺族訪ねその最期語り

83歳 14年の旅完結



韓国を訪問し、金明炫さんの遺品を焼やした場所で金さんの妹明燦さん(左)と握手する溝邊修さん(右)と溝邊修さん提供

た。乗組員22人のうち22人が犠牲になった。93年、和歌山・高野山で白金山丸の50回忌法要を営んだのを機に、一人一人の最期を巡旅に語り、仲間を報いようと決

生き残った 溝邊さん

最後の一人は韓国に

た。乗組員22人のうち22人が犠牲になった。93年、和歌山・高野山で白金山丸の50回忌法要を営んだのを機に、一人一人の最期を巡旅に語り、仲間を報いようと決

「白金山丸」の生存者、溝邊修さん(83)と大阪府西區IIが、船ごとともに海に沈んだ乗組員22人全員の故郷を訪ね、慰霊する旅を14年がかりで終えた。ただ一人、出身地が分からなかった機組員の遺族を韓国で探し当て、今年1月、現地を訪れた。一私に「仲間に生かされてゐる。木末を絶たれた仲間のことを知ってもらうために、僕の人生をさげたい」。戦後62年を迎え、83歳は長旅を新たにしてゐる。

「白金山丸」(White Mountain)は艦中に銃用ミサイル、バラスや各種電子機器や甲人を運んでいた。4月8月6日、サイゴン(現フーミン)からマニラへ向かう途中、東京の攻撃を繰り返す。無敵艦面として「無敵艦」を襲撃された。約10時間、漂流したまま、日本船が助けられ

特設監視艇の一断面

敗戦を境とした明暗

正岡 勝直

当会のホームページを開くと、2万有余の機帆船・漁船の船名を見ることができ、戦時中の喪失した記録もあるが、生き残って戦後日本復興の一翼を担い余生を送った漁船名を発見することができ、その一隻一隻にはそれぞれの戦歴が残されていると思う。

これらの中には、開戦以来4年有余、海軍の知られざる戦力として太平洋上の戦場を引きずり回された、海軍補助戦力である監視艇等で活躍した漁船群があった。

開戦当初の昭和17年3月、90隻の漁船群で特設監視艇隊を編成、直ちに太平洋上の南北に哨戒線を展開し、現代のレーダーに等しい監視の任務を開始したが、4月18日にドーリトル空母機動部隊を早期発見した第23日東丸の悲惨な戦闘状態は、戦後しばしば図書やテレビに登場し、当時100総トン以下の漁船も広大な太平洋上で活躍したことが知らされたのであった。

哨戒線は戦況の推移により太平洋上で東西に移動し、哨戒の合間を縫っての鮪漁もあったが、一転、米潜水艦の攻撃に立ち向かう特攻的な存在でもあった。

昭和19年、敗色が濃くなる戦況に、海軍は特殊漁船（農林省徴傭で、海軍が燃料を支給して監視艇の補助戦力としていた）を急遽、特設監視艇に徴傭して戦力増強を計った。

一方、日中戦争で徴傭した100総トン級の当時としては大型な漁船を、開戦直前に一時期解傭したが、再び特設監視艇として徴傭し、赤道直下付近の戦線に哨戒・監視の任務にして進出させた。

特設監視艇隊は敗戦色濃くなる昭和20年春には解体され、本土南西方面に展開する間もなく敗戦を迎え、残された漁船は乗組員と共に生きながらえ、[平和]への道をあゆむことができた。

海軍は停戦受諾を決定した昭和20年8月15日の翌16日、軍務局長名で、各鎮守府・警備府及び全艦隊の参謀長宛に「海軍が現在徴傭中の漁船・魚類運搬船及び関係漁船は、8月10日付けで(特設艦船を含む)解傭のことと定められる」とし、手続きは8月19日迄に完了。この際「漁業に要する

資材など適宜民間に譲渡方とり計られたし」との電報を午後3時に<軍務機密第161500番電>として発信した。

更に20日には、軍務局次長名で、対象漁船の行動や所在不明のため引渡し未済のものは、内地帰還次第速やかに船名・船舶番号・引渡期日、その他細目について報告するよう、追加電報を打電している。

また、機帆船の一部は、特設駆潜艇として行動中のほか、海軍運輸部所管により局地輸送に従事しており、連合軍に戦利船として捕獲されるのを防止するために、各鎮守府・警備府の参謀長や運輸部長に「至急解傭、兵装備の撤去」を打電し、戦後民需への即応と拿捕から逃れる方策をとった。

このような措置により、本土周辺に展開していた特設監視艇を含め、徴傭されていた海軍関係の漁船は逮捕を免れ、戦後日本の復興への貢献を果たしたのであった。

海軍省は昭和20年11月30日廃止され、12月1日新たに第2復員省が発足し、復員業務・関門海峡付近等の掃海任務、賠償艦艇の連合国側への引渡し作業を行うこととなった。

外地等に取り残された特設監視艇は、昭和20年10月10日付で連合国側に提出した海軍徴傭船名簿に記載されず、特設艦船として残存していたが、昭和20年12月31日には、運輸省海運総局長から第2復員省総務局長宛に「12月31日付で在外の海軍徴傭船はすべて解傭する」との通達が出され、すべて解傭となった。

しかし、第2復員省としては、外地残存の有無を確認することができない以上、除籍手続きはできない状況下にあったので、昭和21年6月14日には第2復員省が第2復員局に縮小される中、帰還者の報告等で順次除籍され、特設艦船あるいは特設監視艇として消息不明の13隻が南方海域に進出したままとなっていた。

だが、海軍が民間船舶を海軍戦力とする目的で大正8年4月16日に制定した「特設艦船部隊令」が、昭和22年5月3日に廃止されると共に、外地残存したであろう特設監視艇の除籍手続きを終了(この時点で全てを除籍処理)し、補償金の支払いも戦時利得税の施行により国庫に返還されるとの結末となった。

敗戦時に残存した場所によってその明暗を異にするものとなった。

会員から総会へのメッセージ

- 桑島 直矢 5月初めまで入院につき欠席します。
- 中島 洋 短大での授業あり欠席、ご盛会を祈る。
- 福山 善郎 漁船・機帆船の資料、一般的に見ることが出来ません。ぜひ大成させてください。
- 中新 一郎 老化現象が激しくなり、歩行も困難、会報も、小型船が多く分かりません。この辺で脱退させていただきます。
- 富岡きくい 長い間お世話になりました。体調不良につき、どうか退会の手続きをお願いします。
- 矢内丑五郎 ついに車椅子の生活になってしまい、残念ですが出席できません。
- 福永 和好 機関紙を読みました。第13年度活動報告了承、第14年度活動方針案を支持。
- 遠藤 信吉 現在ひざ関節症のリハビリ中につき、残念ながら欠席させていただきます。
- 大内 康由 当日はボランティアで高齢者の筋力アップのチュウブ体操指導日、欠席致します。

予算説明

- 資料謝礼 = 証言を含む資料提供者への謝礼、1件当たり5千円程度を基準とし、具体的には質・量に応じてその都度決める。
- 資料整備費 / 整備費 = 整備に協力してくれて人に500円 / 日(諸経費を含む)支給することとして400日人分。

特別資金第14年度予算		
科 目	金 額	
資料収集費		資料整備費 / 機材費 =
資料謝礼	100,000	PCソフト1および
資料購入		CD購入
資料整備費		展示会費 / パネル材費
整備費	200,000	= 展示用パネル材
機材費	10,000	(糊パネル含む) 6枚
展示会費		購入
パネル材費	10,000	展示会費 / 会場参加費
会場参加費	140,000	= 独自展示会々場
運営費	40,000	費 90,000(1回3万
旅費交通費	620,000	円として3回) 参
通信費	60,000	加型展示会参加費 =
文具印刷費	70,000	50,000(1会場1万
事務所費	120,000	円として5会場)
雑費	100,000	展示会 / 運営費 = 展示
支出合計	1,470,000	パネル運搬を主体と
		した諸付帯費(1会場
		1万円として5会場)
		旅費交通費 = 資料収

- 集旅費 120,000(1回平均4万円として3回)
- 協力交通費 200,000(1日人平均2,500円として80日人分)
- 展示会旅費交通費 300,000(1開催地1人5万円 / 2人出張、3回開催を予定)
- 通信費 = インターネット・プロバイダー料、電話・FAX料(月5千円平均として)
- 文具印刷費 = 諸用紙その他文房具類一切20,000円
- コピー代(コピー機リース料含む) 5万円
- 事務所費 = 月1万円
- 雑費 = 上記以外(予備費含む)
- なお、懸案であった特別資金の会計科目確定は、本予算科目の通りとすることとした。

オランダからE-mail問い合わせ

4月初旬、オランダよりE-mailで次の問い合わせがあった。

1944年、叔父は戦争捕虜として「Hofuku丸」に乗っていました。船はアメリカ軍の攻撃を受けて沈み、叔父を含め1,045人位の捕虜が溺死しました。これらの捕虜の氏名は全て分かりましたが、日本人死亡者の氏名が全く分かりません。この船で何人の日本人が死亡したか分からないのでしょうか？

当方でインターネットを使って調べていたところ、貴会ホームページの「太平洋戦争時の喪失船舶明細表(汽船主体)」に、「豊福丸」という船を見つけました。船名と戦没年月日が一致することから、「Hofuku丸」はこの「豊福丸」である可能性が高いと思われます。貴重な情報の公表に、感謝いたします。

教えていただきたいのは、同資料に「戦死者数」として記載されている「船員11名、便乗者144名」が、日本人死亡者の数にあたるかどうかです。「便乗者」というのは、どのような乗船者を指す言葉なのでしょうか。

突然のお願いで恐縮ですが、どうぞご教示くださいますようよろしくお願いいたします。

早速調査の上、死亡者数については「乗船者と船員合わせて11名」との記録と、「船員11名、乗船者144名(詳細記録なし)」との記録があること、捕虜の記録は無かったことなどを返信し、後日、礼信を頂いた。(K)

<戦争展開催日>

「07埼玉平和のための戦争展」が7月26～30日、浦和駅前のコルソ7Fで開催される。本会も「レイテ戦」を中心としたパネルを展示する予定。

ご都合を繰り合わせ、是非ご参観下さい。