

航 路 啓 開 史

第1章 太平洋戦争終戦時から保安庁開庁前までの航路啓開

自 1945(昭和20)年8月15日

至 1952(昭和27)年7月31日

別 冊 父島方面特別掃海

第2章 保安庁及び防衛庁における航路啓開

自 1952(昭和27)年8月1日

至 1960(昭和35)年3月31日

- 1 本史は、太平洋戦争終戦時から昭和35年3月31日までの我が国における航路啓開の歴史を記したものであり、海上幕僚監部防衛部において編纂され昭和36年2月1日に発刊されたものである。
- 2 本史料は、上記の原本を書写し、再編集したものである。
- 3 書写・再編集に当たり、原本中明らかに誤植と思われる箇所を修正するとともに、注釈を要するところ並びに理解を容易にするため、追補として写真、図表等を加えた。

平成21年 9月 1日

掃海 OB 等の集い
世話人会

序 文

昭和20年8月15日 わが国は未曾有の敗戦を迎え、混乱と虚脱のさ中に立たされたのである。この時当時の徳山港湾警備隊司令岡戸海軍大佐は、隊員を集めて次のように訓示した。

「諸子は今日まで内海に敷設された危険な機雷の掃海作業に日夜辛酸をなめたのであるが、終戦の日を迎えた今日この時から更に本格的な掃海隊員としての仕事が始まることを覚悟しなければならない。これがわれわれ掃海隊員に課せられた責務であり、国家同胞に報いる所以である。」と。

同司令の訓示のとおり、連合軍一般命令第1号に基づき、(また独立後は自主的に、)10有余年にわたる今日まで日本近海の危険海面を開放するための掃海作業は嘗々として続けられている。

この間社会の変遷に伴い掃海業務の所掌は海軍省から逐次第2復員省、復員省、運輸省、海上保安庁、続いて防衛庁(保安庁)と移管され、またこれに従事する隊員も異動交代があったが、終戦直後の混沌たる時期から現下2大陣営の対立する目まぐるしい時代を通じて幾多の尊い犠牲を払いつつ終始一貫あらゆる苦難に耐え、危険を冒して一意安全航路を啓開し、わが国海運の復興と民生の安定に寄与して来たのである。

終戦後15年を経て海上自衛隊による航路啓開業務も一大躍進を見た今日、当部嘱托 林幸市氏の編集努力と元航路啓開部長 田村久三氏及び現経理補給部長 池田法人氏等の監修により本書の刊行を見たことはきわめて時宜を得たことであり、掃海業務に関係された各位の御努力と御支援に対し深甚の謝意を表して序文とする次第である。

昭和36年2月1日

防衛庁海上幕僚監部防衛部長
海将補 石 黒 進

~~~~~

### 【追補】「一九四五年九月二日付指令第一号、一般命令第一号」

一、帝国大本営は茲に勅命に依り且勅命に基く一切の日本国軍隊の連合国最高司令官に対する降伏の結果として日本国国内及国外に在る一切の指揮官に対し其の指揮下に在る日本国軍隊及日本国の支配下に在る軍隊をして敵対行為を直に終止し其の武器を措き現位置に留り且左に指名せられ又は連合国最高司令官に依り追て指示せらるることあるべき合衆国、中華民国、連合王国及「ソヴィエト」社会主義共和国連邦の名に於て行動する各指揮官に対し無条件降伏を為さしむべきことを命ず指示せられたる指揮官又は其の指名したる代表者に対しては即刻連絡すべきものとす但し細目に関しては連合国最高司令官に依り変更の行はるることあるべく右指揮官又は代表者の命令は完全に且即時実行せらるべきものとす

(イ) 支那(満州を除く)台湾及北緯十六度以北の仏領印度支那に在る日本国の前任指揮官並に一切の陸上、海上、航空及補助部隊は蒋介石総帥に降伏すべし

(ロ) 満州、北緯三十八度以北の朝鮮、樺太及千島諸島に在る日本国の前任指揮官並に一切の陸上、海上、航空及補助部隊は「ソヴィエト」極東軍最高司令官に降伏すべし

(ハ) 「アングマン」諸島、「ニコバル」諸島、「ビルマ」、「タイ」国、北緯十六度以南の仏領印度支那、「マライ」、「スマトラ」、「ジャヴァ」、小「スンダ」諸島(「バリ」、「ロンボク」及「チモール」を含む)、「ブル」、「セラム」、「アンボン」、「カイ」、「アル」、「タニンバル」及「アラフラ」海の諸島、「セレベス」諸島、「ハルマヘラ」諸島並に蘭領「ニュー・ギニア」に在る日本国の前任指揮官並に一切の陸上、海上、航空及補助部隊は東南亜細亜軍司令部最高司令官に降伏すべし

(ニ) 「ボルネオ」、英領「ニュー・ギニア」、「ビスマルク」諸島及「ソロモン」諸島に在る日本国の前任指揮官並に一切の陸上、海上、航空及補助部隊は豪州陸軍最高司令官に降伏すべし

(ホ) 日本国委任統治諸島、小笠原諸島及他の太平洋諸島に在る日本国の前任指揮官並に一切の陸上、海上、航空及補助部隊は合衆国太平洋艦隊最高司令官に降伏すべし

(ヘ) 日本国大本営並に日本国本土、之に隣接する諸小島、北緯三十八度以南の朝鮮、琉球諸島及「フィリピン」諸島に在る前任指揮官並に一切の陸上、海上、航空及補助部隊は合衆国太平洋陸軍部隊最高司令官に降伏すべし

(ト) 前記各指揮官のみが降伏を受諾するの権限を付与せられたる連合国代表者にして日本国軍隊の降伏は総て右指揮官又は其の代表者のみに対して為さるべし

日本国大本営は更に日本国国内及国外に在る其の指揮官に対し何れの位置に在るを問はず一切の日本国軍隊又は日本国の支配下に在る軍隊を完全に武装解除し且前記連合軍指揮官に依り指定せらるる時期及場所に於て一切の兵器改裝を現状の儘且安全にして良好なる状態に於て引渡すべきことを命ず、追て指示ある迄日本国本土内に在る日本国警察機関は本武装解除規定の適用を免るものとし警察機関は其の部署に留るものとして法及秩序の維持に付其の責に任ずべし右警察機関の人員及武器は規定せらるるものとす

二、日本国大本営は連合軍最高司令官に対し本命令受領の後遅滞なく日本国及日本国の支配下に在る一切の地域における左の諸点に関する完全なる情報を提供すべし

(イ) 一切の陸上、海上、航空及防空部隊の位置及将兵の数を示す表

(ロ) 一切の陸軍、海軍及非軍用航空機の数、型式、位置及其の状態に関し完全なる情報を与ふる表

(ハ) 日本国の及日本国の支配する一切の水上及潜水海軍艦艇並に補助海軍艦艇にして就役中のもの又は就役中に非ざるもの及建造中のものの位置、状態及運行を示す表

(ニ) 日本国の及日本国の支配する一切の総噸数百噸を越ゆる商船(嘗て連合軍の何れかに属し現に日本国の権内に在るものを含む)にして就役中のもの又は就役中に非ざるもの及建造中のものの位置、状態及運行を示す表

(ホ) 一切の機雷、機雷原其の他の陸上、海上又は空中の行動に対する障害物の位置及施設状況並に右に関連する安全通路に関する完全且詳細なる地図付情報

(ヘ) 飛行場、水上機基地、対空防備施設、港、海軍基地、物資貯蔵所、常設及仮設の陸上及沿岸防備施設、要塞其の他の防備地域を含む一切の軍事施設及建造物の位置及説明

(ト) 連合軍の俘虜及被抑留者の一切の収容所其の他の抑留所の位置

三、日本軍及民間航空所管当局は一切の日本国の陸軍、海軍及非軍用航空機が追て其の処理に関し通告ある迄陸上、海上又は艦上に留ることを保障するものとす

四、日本国の又は日本国の支配する一切の型式の海軍艦艇及商船は連合軍最高司令官の指示ある迄之を毀損することなく保全し且移動を企図せざるものとし航海中の船舶に於ては直に一切の種類の爆発物を無害と為し海中に抛棄するものとし航海中に非ざる船舶に於ては直に一切の種類の爆発物を沿岸の安全なる貯蔵所に移転するものとす

五、責任ある日本国の及日本国の支配下に在る軍及行政当局は左記を保障するものとす

(イ) 一切の日本国の機雷、機雷原其の他の陸上、海上及空中の行動に関する障害物は何れの位置に在るを問はず連合軍最高司令官の指示に従ひ之を除去す

(ロ) 航海を便ならしむる一切の施設は直に之を復活す

(ハ) 前記(イ)の実施迄一切の安全道路は之を開放し且明瞭に標示す

六、責任ある日本国の及日本国の支配下に在る軍及行政当局は連合軍最高司令官より追て指示ある迄左記を現状の儘且良好なる状態に於て保持するものとす

(イ) 一切の兵器、弾薬、爆発物、軍用の装備、貯品数需品其の他の種類の戦争用具及他の一切の戦争用資材(本命令第四項に特に規定するものを除く)

(ロ) 一切の陸上、水上及空中運輸及通信の施設及装置

(ハ) 飛行場、水上機基地、対空防備施設、港及海軍基地、物資貯蔵所、常設及仮設の陸上及沿岸防備施設、要塞其の他の防備地域を含む一切の軍事施設及建造物並に一切の此等の防備施設、軍事施設及建造物の設計及図面

(ニ) 一切の戦争用具並に軍事機関又は準軍事機関が其の運営に関し現に使用し又は供用せんとする他の資材及資産を製造する為又は此等の製造若くは使用を容易ならしむる為計画せられ又は之に充当せられたる一切の工場、製造場、工作場、研究所、実験場、試験場、技術上の要目(「データ」)、特許、設計図面及発明

七、日本国大本営は連合軍最高司令官に対し本命令受領の後遅滞なく前記第六項(イ)、(ロ)及(ニ)に掲ぐる一切の項目に関し其の各々の数量、型式及位置を示す完全なる表を提供すべし

八、一切の兵器、弾薬及戦争用具の製造及分配は直に之を終止するものとす

九、日本国の又は日本国の支配下に在る官憲の権内にある連合軍の俘虜及被抑留者に関しては

(イ) 一切の連合諸国の俘虜及被抑留者の安全及福祉は細心の注意を以て之を保持するものとし右は連合軍最高司令官が其の責任を引継ぐに至る迄適當なる食糧、住居、被服及医療を確保するに必要な管理及補給の業務を含むものとす

(ロ) 適合諸国の俘虜及被抑留者の収容所其の他の抑留所は夫々其の設備、貯蔵品、記録、武器及弾

薬と共に直に之を右俘虜及被抑留者中の前任将校又は指定せられたる代表者に引渡し其の指揮下に入らしむるものとす

(八) 連合軍最高司令官の指示する所に従ひ俘虜及被抑留者は連合軍官憲が之を引取り得べき安全なる場所に輸送せらるるものとす

(二) 日本国大本営は連合軍最高司令官に対し本命令受領の後遅滞なく一切の連合軍の俘虜及被抑留者の所在を示す完全なる表を提供するものとす

十、一切の日本国の及日本国の支配下に在る軍及行政当局は連合軍軍隊の日本国及日本国の支配する地域の占領を援助すべし

十一、日本国大本営及日本国当該官憲は連合軍占領軍指揮官の指示ある際一般日本国民の所有する一切の武語を蒐集し且引渡す為の準備を為し置くべし

十二、日本国の及日本国の支配下に在る軍及行政官憲並に私人は本命令及爾後連合軍最高司令官又は他の連合軍官憲の発する一切の指示に誠実且迅速に服するものとす本命令若くは爾後の命令の規定を遵守するに遅滞あり又は之を遵守せざるとき及連合軍最高司令官が連合軍に対し有害なりと認むる行為あるときは連合軍官憲及日本国政府は嚴重且迅速なる制裁を加ふるものとす

十三、日本国大本営は連合軍最高司令官に対し前記第二項、第七項及第九項(二)に要求せらるる情報を提供し得べき最も速なる日時を直に通報するものとす

~~~~~

緒 言

本書は、太平洋戦争終戦直後から現在(昭和35年3月末)にいたる約15年間にわたって日本掃海隊が行った航路啓開(主として掃海)の経過をまとめたものであり、また関係した先輩諸氏の偉大な功績を永久に記録するものである。

航路啓開とは、水中にある機雷その他の爆発性危険物を確実に除去及び処理して航路泊地の安全を確保することであるが、この作業が水中を対象とするものであるだけに、陸上や空中とちがってその爆発物の所在を確認し、またこれがいかなるものであるかを調査することでさえ、きわめて危険かつ困難な仕事である。

もしこの爆発物が機雷であるとわかって、その機雷には機構、性能の変った各種の型式があるために、この機構性能に適應した処理対策でないとその効果は全くないのである。

かつて太平洋戦争の末期、B - 29 で日本本土周辺に投下された米国機雷のうちで、相当数が誤って陸上に投下されたが、このような誤りがあってさえ、この機雷の機構性能を調査して、その型式を確認するのに相当の日時を要し、ましてこれに適應した対策を研究して、適切な航路啓開を実施するまでには長期間を要した。

そしてついに終戦まで適確な対策ができない巧妙な機雷があったことを思い浮べるとき航路啓開がいかに困難なものであるかを立証するものである。

今日科学の進歩とともに、これらの水中の爆発物がますます巧妙かつ複雑なものとなりつつあるので、今後のこれが対策はいよいよ困難となるであろう。

さらにこの航路啓開は、小艦艇をもって長時間悪天候とたたかい、厳寒、酷暑、昼夜のいずれを問わず辛抱強く、また常時危険に直面しながら行う地味な海上作業であって、黙々とこれに従事する人達の労苦は並大抵でないことが想像できる。

次に歴史的に航路啓開をながめると、日本では日露戦争の戦争中および戦後における旅順、大連方面で行なわれた掃海作業を初めとして、第一次世界大戦では青島攻略戦前後の青島沖の掃海、日支事変では揚子江そ航部隊その他中国沿岸海域で行った掃海等そのいずれも日本本土を離れた作戦海域での掃海であって、しかもその掃海が当時の旧日本海軍の作戦を有利に導き、関係した先輩達は輝かしい武勲をたてたものであった。

ところで太平洋戦争における掃海は、南方占領海域および日本本土周辺に敷設された米国機雷に対して行なわれたが、米国の相つぐ新型感応機雷のために日本の掃海努力はこれに及ばず貴重な船舶の沈没または損傷は急速に増大し、これがため戦略物資はもち論国民生活必需品は極度に欠乏して、終戦時においては、もし戦争がこのまま1年間継続すれば700万人の日本国民が餓死するであろうと警告されていた。

それほどに日本のように四面環海で、国民生活に必要な物資を外国から輸入しなければならないところでは、安全航路の確保のため航路啓開がいかに国家的にみて重要な役割を果しているかが了解されるであろう。

ここに太平洋戦争における日本敗戦の一大原因ともいわれている航路啓開の貧困さについて、あらためて当時を反省し、この貴重な体験を生かして今後の非常時に備え万全の対策を講じなければならないと確信する次第である。

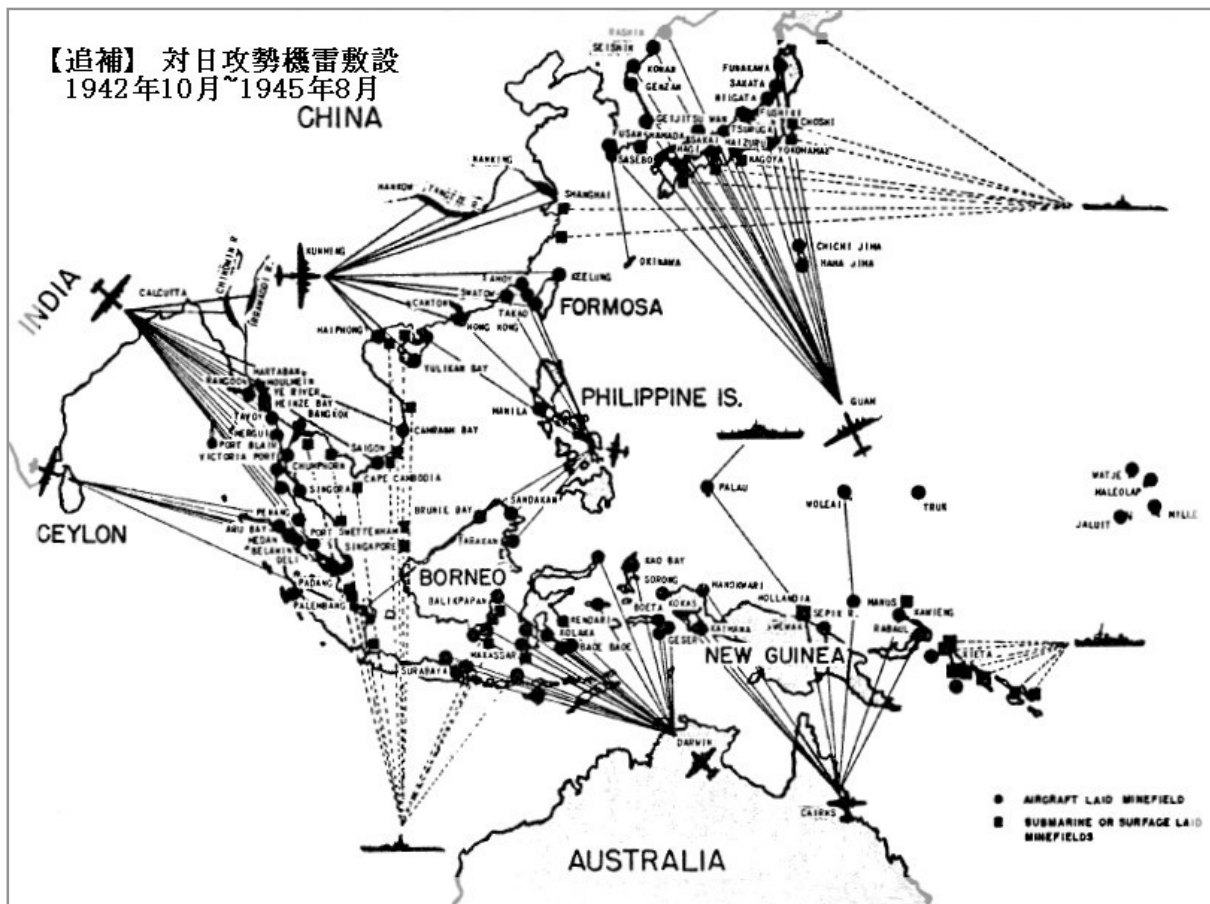
次に引続き行なわれた終戦後の航路啓開は、いままでの航路啓開がいずれも作戦目的遂行の作戦行動であったのと根本的にその性格を一変し、「ポツダム」宣言履行の重大任務ひいては平和日本建設の礎石となる作業であった。

日本掃海隊は戦禍いまだ生々しく、敗戦による虚脱状態の世相の中にありながら、敢然として立ち上がり、一切の私利私慾を離れて、この崇高な目的達成のため、あらゆる困苦欠乏に耐え、航路啓開業務に従事したのである。この間日本が独立してからは自主的にこれを継続し、今日なおこの作業は海上自衛隊の重要任務の一として、行なわれており、いわゆる「生きている掃海隊」として、旧日本海軍の偉大なる伝統を連綿として継承してきているのである。こうして終戦直後日本周辺を封鎖していた多数の機雷のために、海上交通が完全にまひ状態におかれていたものを、この航路啓開作業の進展とともに逐次活況を呈し、今日では戦前とほとんど変らぬように復活している。また外国船舶に対する安全宣言によって全世界の船舶が日本の港湾に出入するようになり、現在の日本は、貿易に、観光に飛躍的な経済発展をとげつつある。

ここに本書を通じ関係者の残した偉大な功績に対し満こうの感謝と敬意を表するとともに、この輝かしい功績のかけにかくれた幾多の尊い犠牲とくに掃海中不幸にして壮烈な殉職をされた方々の英霊に謹んで哀悼の意をささげるものである。

以上の観点から本書が今後海上自衛隊の任務達成上多少でも有効な参考資料になることを切に念願するものであり、本書編纂に当ってはこの点を十分考慮して次の要領でこれをまとめた。

- 1 当部に保管する関係資料を骨子とし、これに関係した先輩諸氏の口述その他を参考として、できる限り、内容の精確さに留意した。
- 2 終戦直後から保安庁開設直前までを第1章とし、父島における特別掃海は別冊とした。
- 3 保安庁および防衛庁で行ったものを第2章でまとめている。



~~~~~

【追補】 「ポツダム」共同宣言(米、英、支三國宣言)……現代語訳  
昭和 20(1945)年 7 月 26 日 ポツダム(Potsdam,Germany)で署名  
昭和 20(1945)年 8 月 14 日 日本受諾

- 一 われら合衆国大統領、中華民国政府主席及びグレート・ブリテン国総理大臣は、われらの数億の国民を代表して協議の上、日本国に対して、今次の戦争を終結する機会を与えることで意見が一致した。
- 二 合衆国、英帝国及び中華民国の巨大な陸、海、空軍は、西方より自国の陸軍及び空軍による数倍の増強を受け、日本国に対し最後の打撃を加える態勢を整えた。この軍事力は、日本国が抵抗を終止するまで、日本国に対し戦争を遂行しているすべての連合国の決意により支持され、かつ鼓舞されているものである。
- 三 世界の奮起している自由な人民の力に対する、ドイツ国の無益かつ無意義な抵抗の結果は、日本国国民に対する先例を極めて明白に示すものである。現在、日本国に対し集結しつつある力は、抵抗するナチスに対して適用された場合において、全ドイツ国人民の土地、産業及び生活様式を必然的に荒廃に帰させる力に比べて、測り知れない程度に強大なものである。われらの決意に支持されたわれらの軍事力の最高度の使用は、日本国軍隊の不可避かつ完全な壊滅を意味し、また同様に、必然的に日本国本土の完全な破滅を意味する。
- 四 無分別な打算により日本帝国を滅亡の淵に陥れた、わがままな軍国主義的助言者により、日本国が引き続き統御されるか、又は理性の経路を日本国がふむべきかを、日本国が決定する時期は、到来した。

五 われらの条件は、以下のとおりである。

われらは、右の条件より離脱することはない。右に代わる条件は存在しない。われらは、遅延を認めない。

六 われらは、無責任な軍国主義が世界より駆逐されるまでは、平和、安全及に正義の新秩序が生じえないことを主張することによって、日本国国民を欺瞞し、これによって世界征服をしようとした過誤を犯した者の権力及び勢力は、永久に除去されなければならない。

七 このような新秩序が建設され、かつ日本国の戦争遂行能力が破砕されたという確証があるまでは、連合国の指定する日本国領域内の諸地点は、われらがここに指示する基本的目的の達成を確保するため、占領される。

八 カイロ宣言の条項は履行され、また、日本国の主権は本州、北海道、九州及び四国並びにわれらが決定する諸小島に局限される。

九 日本国軍隊は、完全に武装を解除された後、各自の家庭に復帰し、平和的かつ生産的な生活を営む機会を与えられる。

十 われらは、日本人を民族として奴隷化しようとし又は国民として滅亡させようとする意図を有するものではないが、われらの俘虜を虐待した者を含む一切の戦争犯罪人に対しては厳重な処罰を加える。日本国政府は、日本国国民の間における民主主義的傾向の復活強化に対する一切の障害を除去しなければならない。言論、宗教及び思想の自由並びに基本的人権の尊重は、確立されなければならない。

十一 日本国は、その経済を支持し、かつ公正な実物賠償の取立を可能にするような産業を維持することを許される。ただし、日本国が戦争のために再軍備をすることができるような産業は、この限りではない。この目的のため、原料の入手(その支配とはこれを区別する。)は許可される。日本国は、将来、世界貿易関係への参加を許される。

十二 前記の諸目的が達成され、かつ日本国国民が自由に表明する意思に従って平和的傾向を有し、かつ責任ある政府が樹立されたときには、連合国の占領軍は、直ちに日本国より撤収する。

十三 われらは、日本国政府が直ちに全日本国軍隊の無条件降伏を宣言し、かつこの行動における同政府の誠意について適当かつ充分な保障を提供することを同政府に対し要求する。これ以外の日本国の選択には、迅速かつ完全な壊滅があるだけである。

~~~~~

第 1 章

太平洋戦争終戦時から保安庁開庁前までの航路啓開

自 1945 (昭和 20) 年 8 月 15 日
至 1952 (昭和 27) 年 7 月 31 日

目 次

第1節 太平洋戦争終戦前後の一般情勢	9
第2節 航路啓開の一般経過	11
別紙第1 航路啓開年表	13
別図第1 日本近海機雷敷設図	16
第3節 編 制(制度)	17
第1項 海軍省時代	17
第2項 第二復員省、第二復員局時代	19
第3項 運輸省(海上保安庁)時代	21
第4節 渉 外	22
第1項 主なる命令、指令その他	22
第2項 渉 外 事 項	26
第5節 人 事(要員)	27
第1項 掃海要員確保の苦心	27
第2項 掃海要員に関する問題点とその処理	27
別紙第2 1 航路啓開業務要員変遷一覧表	29
2 航路啓開関係元海軍将校員数表	29
第6節 船 艇	29
第1項 一般掃海艦艇	30
別図第2 海防艦概要図と要目	31
第2項 試 航 船	32
別図第3 米国試航船「ジョセフ・ホルト」の船橋	32
別紙第3 日本試航船の運用に関する米側指示	36
第3項 YCクラフト(試航筏)	38
別紙第4 試航筏に関する日本側の総合意見	39

第7節 係維機雷の掃海	40
第1項 係維機雷の敷設状況	40
別紙第5 係維機雷一覧表	40
第2項 係維機雷の掃海状況	42
別紙第6 係維機雷掃海具一覧表	47
別紙第7 係維機雷処分一覧表	49
第8節 感応機雷の掃海	50
第1項 感応機雷の敷設状況	50
第2項 感応機雷の掃海計画	50
別紙第8 感応機雷掃海計画表	51
別紙第9 日本掃海に関する指令	54
第3項 磁気機雷の掃海	57
第1 終戦時より復員庁廃庁までの状況	57
別紙第10 日本近海における機雷処分、自爆、誘爆、触雷、陸上処分一覧表 (自1945 - 8至1947 - 12)	62
第2 運輸省移管時より保安庁開庁前までの状況	68
別紙第11 磁気掃海実施経過一覧表 (自1948 - 1至1952 - 6)	69
第4項 試航船及びYCクラフト(試航筏)による試航	73
第1 終戦時より復員庁廃庁までの状況	73
別紙第12 試航船若草丸の感応機雷処分状況	76
別函第4 試航船若草丸の試航経過図	80
第2 運輸省移管時より保安庁開庁前までの状況	81
別紙第13 試航経過一覧表 (自1948 - 1至1952 - 6)	81
第5項 感応機雷による触雷状況	83
別紙第14 感応機雷による触雷船舶一覧表 (自1945 - 8至1950 - 3)	84
第9節 浮流機雷対策	87
別紙第15 日本海浮流漂着機雷発見処分一覧表(自1945 - 10至1952 - 6)	88
第10節 安全宣言と掃海殉職者顕彰碑の建立	88
第1項 安全宣言	88
別紙第16 安全宣言航路港湾一覧表	89
第2項 掃海殉職者顕彰碑の建立	91
別紙第17 掃海殉職者顕彰碑建立趣意書	92
第11節 その他一般事項	97
別冊 父島方面特別掃海	100

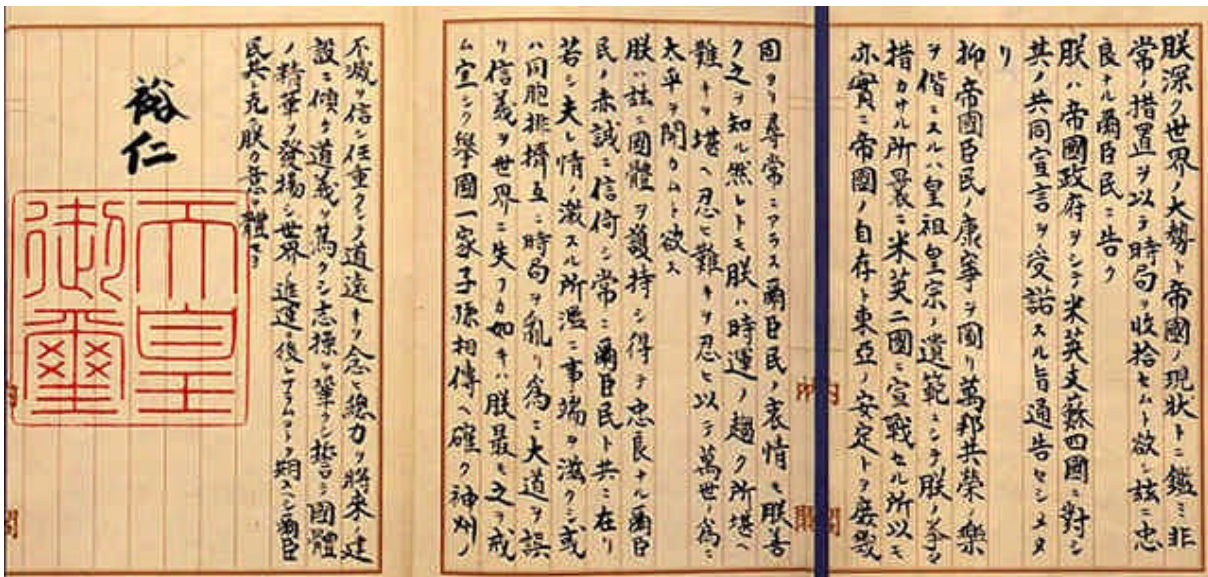
第1節 太平洋戦争終戦前後の一般情勢

1945(昭和20)年4月1日、米軍が沖縄本土に上陸を開始して以来、日本の守備軍は82日という長期にわたり、壮烈無比な抵抗を行ったが、ついに6月21日同島が失陥した。翌22日米軍は呉軍港の大空襲を行い、ついで日本本土の工業都市の爆撃を敢行した。また瀬戸内海に停泊中の日本の戦艦、航空母艦、巡洋艦に爆撃を行うなど、日本本土は連日米軍の空襲をうけた。この間、4月5日には、小磯内閣が総辞職し、鈴木貫太郎海軍大将を首班とする鈴木内閣が登場した。

一方7月26日には、「ポツダム」において、米国、英国、中国の三国巨頭トルーマン、チャーチル、蒋介石の三氏は、日本の無条件降伏を要求する米、英、支三国宣言を決定した。そして8月に入ると、太平洋戦争の終戦を決定づけた広島(6日)、長崎(9日)に原子爆弾が投下され、またソ連は同月9日「ポツダム」の三国宣言に加入し、ここに日本として重大なる新事態に直面したのである。

8月14日東久邇宮を首班とする東久邇内閣ができ、同日天皇陛下より日本国民に対し、終戦に関する詔書を発布された。

同詔書の内容は、日本政府が米、英、支、ソ四ヶ国に対し、その共同宣言(ポツダム宣言といっていた)を受諾する旨通知されたこと、この受諾された理由を明確にされたこと、そして交戦4ヶ年その間の陸海軍将兵の勇戦、百僚有司の精励、一億国民の奉公について、各々その最善を尽したことを賞せられ、最後に、「時運の趣くところ堪え難きを堪え、忍び難きを忍び以って万世のために太平を開かん」とお諭しになり、また「拳国一家子孫相伝へ、確く神州の不滅を信じ、総力を将来の建設に傾け、誓って国体の精華を発揚して、世界の進運に後れないようにせよ」と今後日本国民の進むべき方向を示された。



翌8月15日正午、天皇陛下の玉音がラジオを通じて流れてきた。まことに恐れ多いことながら悲痛その極に達せられた陛下の切々たるお言葉を拝聴した時、日本国民のだれ一人として感泣しなかったものはなかったであろう。そしてこの感激の日の翌々日すなわち8月17日には、陸海軍人に対し、つぎのような内容の勅語を賜った。

「米英交戦以来3年有8ヶ月、この間親愛なる陸海軍人は、野に、海に身命をていして勇戦奮闘した。朕深くこれを嘉する。今や新たにソ連の参戦をみるに及んで、今後における戦争を継続することは、徒に禍害を累加して、帝国存立の根基を失う虞がある。この状況を察して、帝国陸海軍の斗魂尚烈々たるものがあるにかかわらず、光栄ある我が国体護持のため、米、英、ソ、支の共同宣言を受諾した。なんじ等軍人はよく朕が意を体してきょう固なる団結を堅持し、出处進退を明にし、千辛万苦に克ち忍び難きを忍びて国家永年の礎を遺さんことを期せよ」 つづいて8月25日には、陸海軍人に対し、復員に関する勅諭を賜った。その概要はつぎの通りである。「帝国陸海軍を復員するに当って、朕が股肱である陸海軍人に告ぐ。今や時運を考へ、干戈をやめて、兵備を撤収せんとしている。軍人多年の忠誠を顧みるとき切々として胸次を刺す。特に戦に倒れ、病に死んだ幾多の将兵を思うとき、真に感慨無量である。茲に兵を解くにあたって、一糸乱れざる統制の下に、斎整迅速なる復員を実施し、もって皇軍有終の美を発揮せんことを切望する。今後軍人は忠良なる臣民として各民業につき、艱苦に堪え、棘の道を切り開いて戦後復興に努力せよ。」

なお米内海軍大臣が当時海軍部内一般に与えた訓示はつぎの通りであった。

「開戦以来帝国海軍は、上下一致全力を傾倒して、聖戦完遂に邁進し来たりしも、戦運遂に利あらずして、戦旬日に危急さ加へ、本日、畏くも大詔を喚発せらる。洵に恐懼に堪えず。茲に御聖断により、国家の大方針決定せらる。事態は真に異状なりと雖も、御聖断既に下り、最早論議の余地なし。今後聖旨応奉の道は、一つ御詔書を拳々服膺し上下相信倚し、一糸乱れざる整々たる戦争の終止を行い、以って累を今後に及ぼさず、皇国再建の礎を確立するにあり。我等に課せらるべき様相は、真に艱苦と忍従との語に尽くべしと雖も、この際一時の感情に趨り、濫に横議し、又は事を構うる等のことあらば、これ徒に敵を利するのみにして、遂に国家を破滅に導くものなり。各員は深く思いを致し、小乗をすてて大義に就き、真に堪へ難きを忍び、臣道の順逆を誤らざる有終の美をなし、以て聖慮に副ひ奉らむことを期すべし」

こうして、日本の陸海軍人は、復員して民業につくものと、残留して、終戦処理に従事するものとに分れて、それぞれ、陸軍、海軍という大きな背景をなくし、あたかも狂乱怒涛の中に投げ込まれたように、困難かつ棘の道に突進したのである。

一方米国艦隊が横須賀軍港をはじめとして、各軍港に入港した。「マッカーサー」陸軍元帥が連合軍最高司令官を命ぜられ、厚木飛行場に進駐した。9月2日東京湾にあった米国軍艦「ミズリ」号艦上において、連合軍代表「マッカーサー」元帥と日本側代表の重光外務大臣との間に、劇的な降伏文書の調印式があった。この降伏文書によって、日本占領政策に関する指令が矢つぎ早やに日本政府に向かって発せられたが、終戦直後の虚脱状態にあったにもかかわらず、日本のあらゆる涉外機関は一斉に全力をあげて、これを活発に処理し、その後の終戦処理は極めて順調に進捗したのである。この中で特に戦後日本国民の生活必需物資の輸送及びその他の海上交通に甚大なる脅威を与えていた日本、米国の敷設した機雷の除去ということには、重大な関心が払われたのは当然であった。

以下、こうした機雷の除去即ち航路啓開に関して述べることにする。



Signed at TOKYO BAY, JAPAN, of 02nd 09 1945
on the _____ SECOND day of _____ SEPTEMBER, 1945

重光 葵
By Government and in behalf of the Emperor of Japan
and the Japanese Government

梅津美治郎
By Government and in behalf of the Japanese
Imperial General Headquarters

Accepted at TOKYO BAY, JAPAN, of 02nd 09 1945
on the _____ SECOND day of _____ SEPTEMBER, 1945
for the United States, Republic of China, United Kingdom and the
Union of Soviet Socialist Republics and in the interests of the other
United Nations at war with Japan

For the United States
Supreme Commander for the Allied Powers

For the Republic of China
Representative

For the United Kingdom
Representative

For the Union of Soviet Socialist Republics
Representative

For the Government of Australia
Representative

For the Dominion of Canada
Representative

For the Provisional Government of the French Republic
Representative

For the Netherlands
Representative

For the Dominion of New Zealand
Representative

第2節 航路啓開の一般経過

1945(昭和20)年8月15日終戦と同時に、航路啓開の性格が従来の戦争目的遂行の作戦行動から「ポツダム」宣言履行の重大任務ひいては平和日本建設の礎石となる作業に根本的に一変した。そして関係者一同は、一切の私利私慾を離れ、この崇高な目的達成のために邁進したのである。

終戦時日本近海には、日本海軍が敷設した係維機雷55,347個と米国海軍がB-29および潜水艦によって敷設した感応機雷6,546個が残っていた。(太平洋戦争中米国海軍によって敷設した感応機雷は、10,703個であったが、終戦までに、日本海軍によって掃海し、また自爆、誘爆、触雷、陸上処分したものが4,157個であったので、終戦後は残った6,546個に対し、掃海することとなった。)感応機雷の掃海作業は、終戦前から各地所在の防備兵力をもって行い、戦後も引きつづきこれを実施していた。ところが、8月19日の連合軍最高司令部一般命令第一号、9月3日の同司令部指令第二号(〔追補参照〕)によって、同司令部所定の海軍代表の指示の下に、日本政府として掃海作業を実施することとなったので、日本側としては、同指令に基づく新態勢準備のため、9月1日一時この作業を中止することとなった。ついで9月中旬には、横須賀、呉、佐世保各鎮守府および大阪、大湊各警備府は、それぞれの現地米国海軍代表の指示に従って掃海作業を開始した。

さらに10月6日には、米国第5艦隊司令長官の指令によって、下関海峡および日本海方面の掃海作業を再興した。10月24日および11月12日米国第5艦隊司令長官の指令によって、全日本掃海船艇は、米国第5艦隊、第52機動部隊指揮官「ストラブル」海軍少将の指揮監督の下におかれ、各地区の米国掃海部隊指揮官は、それぞれの地区の日本掃海船艇を指揮しきわめて組織的な掃海作業を実施することとなった。このような米国側の組織的な作業実施に対して、日本側としても掃海任務に実施上一貫した組織陣容をもって、もっとも有効確実な掃海を実施する必要に迫られ、1945(昭和20)年9月18日附で、海軍省軍務局内に掃海部を設置し、さらに10月10日附で地方に6の地方掃海部と17の地方掃海支部を設置した。こうして日本側の掃海作業は、艦船348隻、人員約10,000名をもって、がっちりした組織陣容の下に実施されたのである。掃海関係者はすべて旧海軍軍人のみをもってし、造修、補給などの掃海実施に附随した諸要務は大体従来の旧海軍諸施設を利用し、一部民間会社に委託する方法をとった。その後1952(昭和27)年8月1日保安庁発足までの7ヶ年間、掃海関係の米国側代表が次々に交代し、日本側も海軍省より第二復員省、復員庁、運輸省海上保安庁と所管が変わったが、終戦後この長期間一貫して日本側掃海部隊の指揮をとり、または米国側との連絡に日本側代表として、多大の功績を残したのは田村久三元海軍大佐(昭和28年10月航啓部長を最後に海将となって退職した)であった。なお日本の旧海軍代表折衝機関として、中村機関(東京、横浜)、矢野機関(横須賀)があって、終戦後の一般海軍関係事務所衝を担当した。

特に掃海関係は、米国側代表が横須賀にいた関係上矢野機関が処理したが、第二復員省時代には川端機関となった。この機関の在日米国海軍幹部との緊密なる連絡折衝によって、日本の終戦処理がきわめて円滑かつ順調に進捗し、ひいては掃海作業を円滑ならしめたかげの力は特筆に値するものである。掃海作業進捗と共に逐次、掃海関係の船艇、人員とも減少し、1952(昭和27)年6月末には、船艇79隻、人員は1,416名となっていた。係維機雷は1946(昭和21)年8月17日その掃海を完了したが、感応機雷は、音響機雷、水圧機雷が自滅し、磁気機雷のみが残存した。1952(昭和27)年6月末において、約1,200個の磁気機雷がなお危険状態のまま残されたので、その掃海作業が保安庁に引き継がれた。1950(昭和25)年1月、この掃海業務のほかに、沈船その他航路障害物件の除去、海中にある一切の爆発性物件の処理、または陸上の機雷処分業務という新しい仕事を掌理することとなったので、いよいよ掃海関係業務も広範かつ多岐のものとなった。そこで従来の機構を拡大して、1950(昭和25)年6月、海上保安庁の中に航路啓開本部が発足した。なおその後日本海沿岸および津軽海峡方面での漂流機雷(ソ連製)対策また朝鮮戦争における国連軍協力作業など幾多の危険かつ困難なる任務に従事したのである。日本近海的主要航路港湾については、終戦以来、1952(昭和27)年6月末までに180ヶ所が啓開され、1951(昭和26)年10月掃海の責任が日本政府に移されてから逐次これらの港湾水路の安全宣言を行って、外国船舶に開放し、日本貿易観光の発展に寄与し、また日本産業経済に多大の貢献をしたのである。一方関係32の市長の発起によって、1952(昭和27)年6月終戦後の掃海殉職者の顕彰碑が四国琴平金比羅宮近くに建立された。1950(昭和25)年3月、天皇陛下は四国行幸から帰還の途次、3月31日和泉灘の掃海水道において桑栄丸を先頭とする呉、下関両掃海部の31隻の磁気掃海船隊を御親閲された。非公式な御親閲であったが、掃海隊の整然たる編隊航行を御覧になった陛下の御心中はいかがであったかと御推察申し上げる。平服の天皇陛下、小型の船隊の御親閲は、掃海隊員にとって光栄かつ感激の一瞬であったであろう。また参加掃海関係員の終生忘れ得ないものであった。終戦直後陸海軍人の復員に際し賜った勅諭を改めて想起し、その中の「皇軍有終の美を發揮せんことを切望する」または「艱苦に堪へ、棘の道を切り開いて戦後復興に努力せよ」の御趣旨に対し、旧日本海軍軍人をもって組織した日本掃海部隊が終始一貫幾

多の困難と障害とを克服して、重要港湾、水路を啓開し、日本産業経済に重大な貢献をしたことは、よく聖慮を安んじ奉ったものとして、感激また新なるものがある。この日本掃海部隊の偉大なる成果こそ旧日本海軍軍人をもって組織した絶大な力によるものと確信するものであり、いいかえれば、旧日本海軍の長い伝統を遺憾なく発揮したものであるといえよう。終戦以来7ヶ年間活躍した田村元海軍大佐以下掃海関係者の苦闘の跡を偲び、その偉大なる功績に対し深く感謝するものである。以下航路啓開業務に関する編制(制度)、涉外、人事(要員)、船艇、掃海、その他一般事項に区分して、この業務の経過を偲ぶこととする。



【追補】 連合国最高司令官司令部指令第2号(1945.9.3)機雷関係抜粋

第2章 日本国軍隊

1 2 一切の機雷、機雷原及び指令の関する地域の何処にあるを問わず陸上、海上及び空中における行動の障害物を明瞭に表示する措置を直ちに執るべし。

1 3 日本帝国大本営は一切の掃海艇が所定の武装解除の方法を実行し、所要の燃料を補給し、掃海事業に役立ち得るべく保存すべし。

日本国及び朝鮮水域における水中機雷は連合国最高司令官の所定の海軍代表により指示せらるる所に従い掃海せらるべし。

【追補】 発第5艦隊長官 宛海軍大臣「日本掃海艇の統制について」(1945.10.21)

1 太平洋掃海部隊指揮官は全部の日本掃海機能の調整と統制をとるよう指示された。全日本掃海艇は東京湾にいる太平洋掃海隊指揮官の代表者(F.P.ミッチェル大佐)を通じて太平洋掃海部隊指揮官に届け出るものとする。

2 太平洋掃海部隊指揮官は全部の掃海計画を最善に実施するように日本帝国を通じて日本の掃海艇を掃海部隊に割り当てる。各部隊に配属の日本掃海艇は太平洋掃海部隊指揮官の各地方の代表者に届け出てその指示を受けるものとする。各地域指揮官の担当海域で掃海作業を実施する間、日本の掃海艇は当該地域指揮官の一時指揮を受ける。

3 米第5艦隊長官は、掃海について日本の海軍大臣に許可しているが、これは廃止された。近日中に日本海軍大臣は日本海軍掃海艇により掃海を実施したい海域を F.P. ミッチェル大佐あて提出するものとする。

D.C. RAMSEY
参謀長

別紙第 1

航路啓開年表

自1945(昭和20)年8月15日



至1952(昭和27)年6月30日

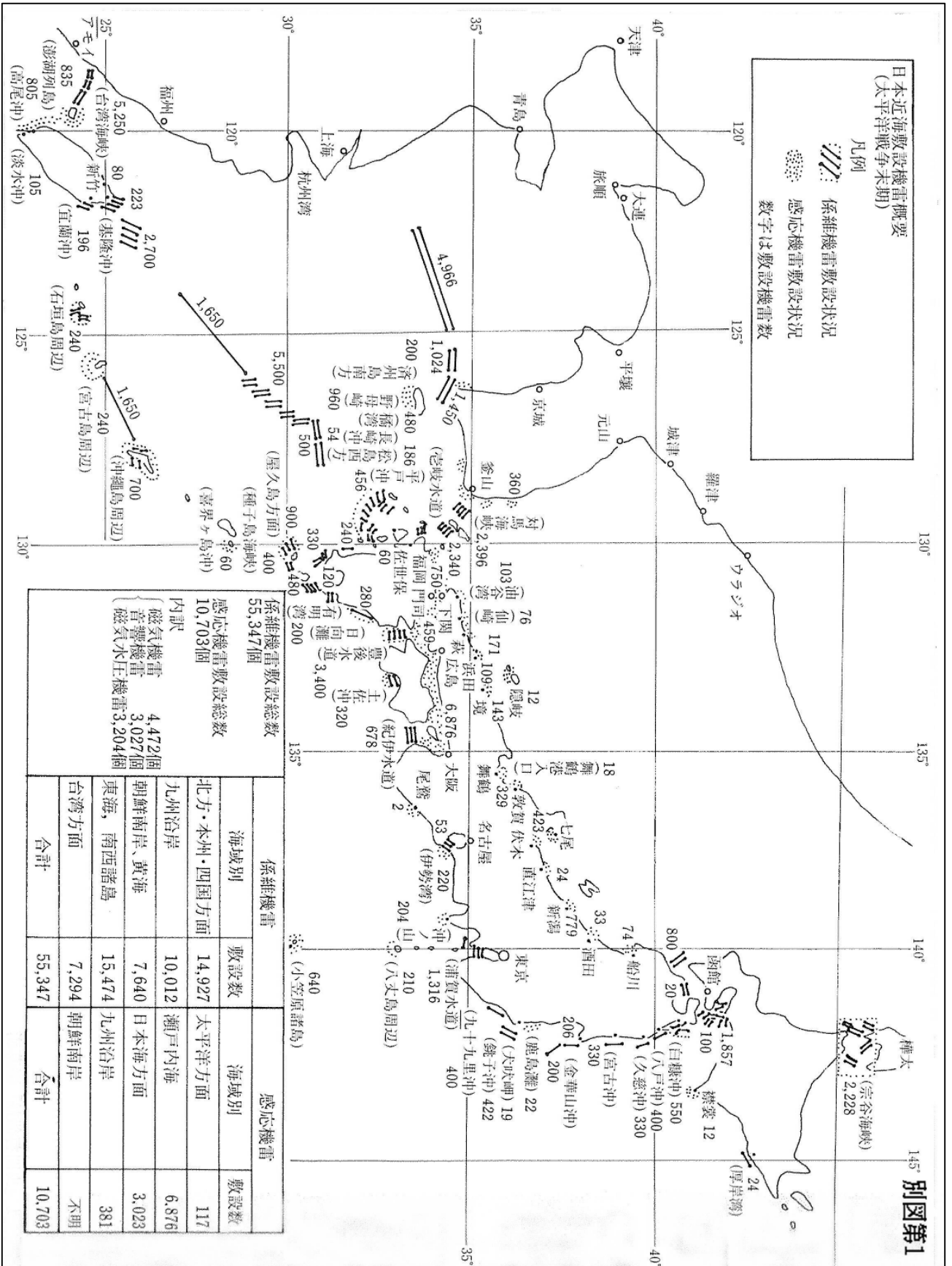
年	月	日	関連機構	航路啓開関係事項	国内外情勢	
1945 (昭和20年)	8	14			東久邇宮内閣成立	
		15		終戦	詔勅下る	
	9	1			掃海中止(次官、次長指令電報)	
		2			一般命令第1号発令	降伏文書調印式
		3			指令第2号発令	
		18			軍務局掃海部設置	
	10	3	矢野機関設置			幣原内閣成立
		6			掃海再興(米国第5艦隊指令)	
		10			地方掃海部、同支部設置	
	11	30	海軍省廃庁			
	12	1	第2復員省発足		総務局掃海課	
		20			感应機雷自滅時限指示	
22				試航船整備に関する指示		
1946 (昭和21年)	1	25		総合掃海計画樹立	公職追放指令	
	2	上		試航船試航開始		
		中			音響機雷自滅	
	4				磁気機雷昭和25年8月まで有効指示	東京裁判開始 総選挙吉田第一次内閣成立
					下関、唐津へ日本海方面より掃海艇移動	
		25			YC クワト(試航筏)試航開始	
		26			試航船運用に関する指示	
	6				瀬戸内海一貫航路啓開促進指令	
					徴傭漁船の解傭指令	
		14	第二復員庁廃庁			
		15	復員庁第二復員局発足		総務部掃海課	
						特別保管艦設置
7	26			YC クワト(試航筏)試航中止		
8	17			係維機雷掃海完了		
11	18	海上交通保全対策委員会設置			日本国憲法公布	
12	14			日本海方面掃海打切		
1947 (昭和22年)	1	15		掃海監部設置		
	4				総選挙社会党第一党となる 片山内閣成立	
	8	14			第一次掃海作業終了	
		15			第二次掃海作業開始	
	10	17			下関掃海部駆特6隻米海軍附属掃海部隊に編入	
	11	15			試航船東亜丸除籍	
12	15			試航船若草丸除籍		

1948 (昭和23年)	1	1	復員庁閉庁 掃海業務は運輸省に移管	運輸省海運総局掃海管船部掃海課	
		16		日本掃海に関する指令	
		28		汽船女王丸触雷沈没	
	2	5		掃海監部閉庁	
		11		舞鶴を連合艦隊に開放指令	
	3	19		米海軍附属掃海部隊(駆特6隻)任務終了	芦田内閣成立
	4	20		追放該当者50%減員指令	
		30	海上交通保全対策委員会廃止		
	5	1	海上保安庁設置	海上保安庁保安局掃海課	
	7	31		第二次掃海作業終了	
	8	1		第三次掃海作業開始	
11	下		磁気機雷昭和27年末まで有効指示	東京裁判判決	
1949 (昭和24年)	2				第二次吉田内閣成立
	3	30		日本海小泊海岸で漂着浮流機雷爆発	
	4				北大西洋条約調印
	5	23		下関掃海部MS27触雷沈没	
	6	15	保安局は警備救難部となる	海上保安庁警備救難部掃海課	
		22		掃海艇に遠隔操縦装置取付けの件申請	
	7	5		掃海実施可能限度60米より70米に変更	
	8			第三次掃海作業終了 第四次掃海作業開始	
	10				ソ連、中華人民共和国を承認
	11	29		試航船栄昌丸除籍	
	1950	3	31		天皇陛下掃海艦艇御親閲(桑栄丸以下31隻)
6		1	航路啓開本部設置	海上保安庁航路啓開本部(監理課、啓開課)	
		1		沈船処理業務を救難部より移管	
		25			朝鮮戦争始まる
8	1			警察予備隊設置指令	
1951 (昭和26年)	1	29		鳴門における爆発事件	
	2	1		爆発物処理作業一斉中止指令	
	4			日本海方面浮流機雷捜索隊編成	
	6	19		浮流機雷捜索用ヘリコプター6機申請	
	7	1		航路啓開本部に掃海課を加う	
		5		父島特別掃海(第一次)	
	8				追放解除
	9	8			対日講和条約及び日米安全保障条約調印
	10			海上保安庁に浮流機雷対策委員会設置	
		8		掃海の責任を日本側へ移管(指令、覚書の削除)	

				爆発物処理作業再開	
1 9 5 2 (昭 和 27 年)	1	5		第一回安全宣言	
		10		第二回安全宣言	
		17		第三回安全宣言	
	2	16		第四回安全宣言	
	3	26		第五回、第六回安全宣言	
	4	8		第七回安全宣言	
		16		父島特別掃海(第二次)	
		28			講和条約発効
	5	7		第八回安全宣言	
	6	17		試航船桑栄丸契約延期(12月31日まで)	
				掃海殉職者顕彰碑設立(香川県琴平金比羅神社登り口)	
8	1	保安庁開庁	保安庁第二幕僚監部航路啓開部(監理課、掃海課)		

日本近海敷設機雷概要
(太平洋戦争末期)

凡例
 係維機雷敷設状況
 感應機雷敷設状況
 数字は敷設機雷数



係維機雷敷設総数
55,347個

感應機雷敷設総数
10,703個

内訳
 磁気機雷 4,472個
 音響機雷 3,027個
 磁気水圧機雷 3,204個

係維機雷		感應機雷	
海域別	敷設数	海域別	敷設数
北方・本州・四国方面	14,927	太平洋方面	117
九州沿岸	10,012	瀬戸内海	6,876
朝鮮南岸、黄海	7,640	日本海方面	3,023
東海、南西諸島	15,474	九州沿岸	381
台湾方面	7,294	朝鮮南岸	不明
合計	55,347	合計	10,703

別図第1

第3節 編成(制度)

第1項 海軍省時代〔自1945(昭和20)年9月18日至同年11月30日〕

1 日本側掃海部隊と米国側代表者

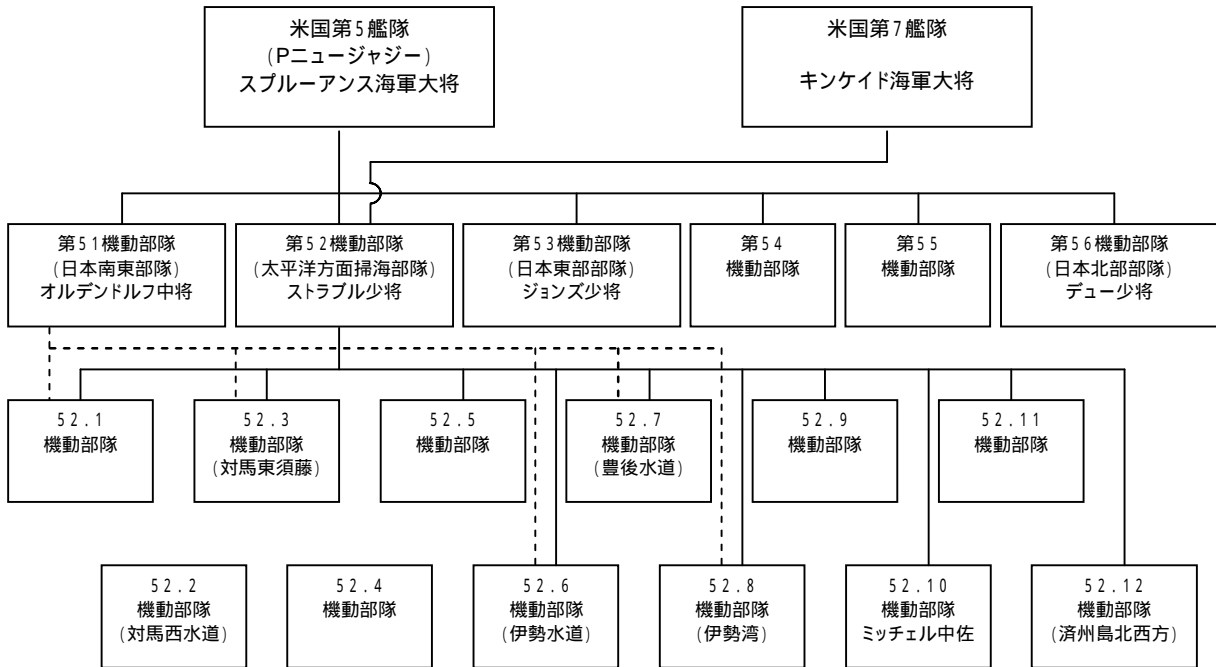
日 本 側				米 国 側 代 表 者		
中 央		地 方		職 名	氏 名	
海 軍 掃 海 務 局 部	鎮 守 府	横 須 賀	横 須 賀 掃 海 部	横 須 賀 掃 海 支 部	米 国 海 軍 第 52 機 動 部 隊 指 揮 官	ス トラ ブ ル 少 将 (自 終 戦 時 至 昭 20.10)
			呉	呉 掃 海 部		
		下 関 掃 海 支 部				
		徳 山 掃 海 支 部				
		佐 伯 掃 海 支 部				
		仙 崎 掃 海 支 部				
		佐 世 保	佐 世 保 掃 海 部	佐 世 保 掃 海 支 部	米 国 海 軍 第 52、10 機 動 部 隊 指 揮 官	ミ ッ チ ェ ル 中 佐 (自 昭 20.10 至 昭 20.11)
				博 多 掃 海 支 部		
		舞 鶴	舞 鶴 掃 海 部	舞 鶴 掃 海 支 部		
				境 掃 海 支 部		
				敦 賀 掃 海 支 部		
				伏 木 掃 海 支 部		
				七 尾 掃 海 支 部		
		警 備 府	大 阪	大 阪 掃 海 部	同 上	ダ イ 大 佐 (自 昭 20.11 至 昭 21.1)
大 阪 掃 海 支 部						
大 湊	大 湊 掃 海 部		大 湊 掃 海 支 部			

- (1) 海軍省軍務局掃海部は、元海軍艦政本部第二部二課長であった田村久三海軍大佐を部長とし、元海軍艦政本部第二部第二課部員林幸市海軍大佐、元海軍軍令部部員黒木照夫海軍大佐、元海軍省教育局局員笹田兼夫海軍中佐、元海軍艦政本部会計課部員池田法人海軍主計中佐などの主要幹部が部長を補佐し、掃海部の要員は、元海軍艦政本部第二部第二課にあったものを主体として新たに補充した。
- (2) 米国側掃海代表との折衝は、林海軍大佐が行い、同氏が矢野機関に転出後は、随時黒木海軍大佐が横須賀に出張して折衝した。

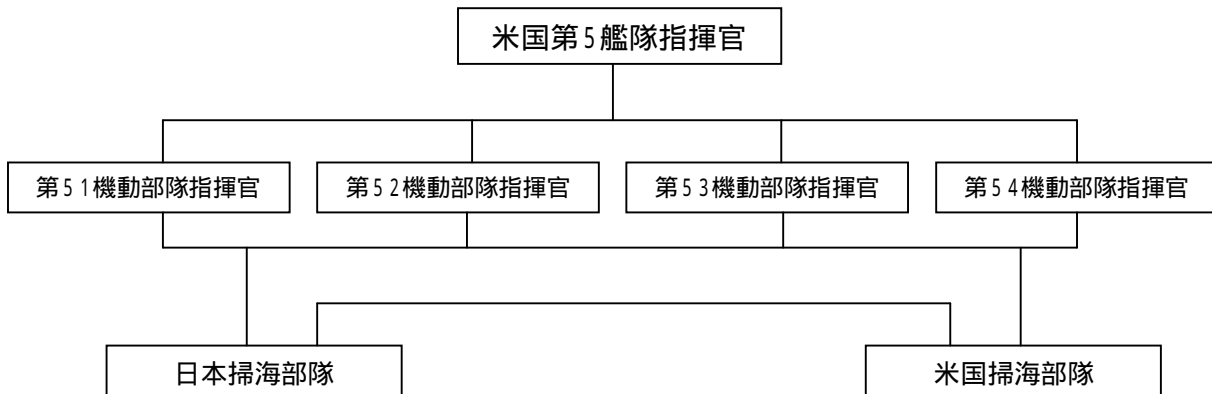
2 米国海軍との折衝機関

1945(昭和20)年10月3日、日本側の米国海軍との事務折衝のため横須賀に矢野機関(矢野志加三元海軍中將を首班とする)、東京に中村機関(中村勝平元海軍少將を首班とする)をそれぞれ設置して、米国海軍と日本海軍省内の全般にわたる事務折衝機関とし、在日米国海軍首脳部と緊密な連絡をした。特に掃海関係は、米国側代表が横須賀軍港に在泊していた第5艦隊の麾下であったので、矢野機関を通じてこの関係の連絡を行った。

3 米国太平洋掃海部隊編制概要
1945 (昭和20)年10月25日現在



4 米国太平洋艦隊指揮系統と日本掃海部隊との関係
1945 (昭和20)年11月1日現在



第2項 第二復員省 第二復員局時代〔自1945(昭和20)年12月1日
至1947(昭和22)年12月31日〕

1 日本側掃海部隊と米国側代表者

日 本 側				米 国 側 代 表 者			
中 央		地 方		職 名	氏 名		
第二復員省 (20.11 ~ 21.6)	総務局	掃海課	横須賀	横須賀掃海支部	米国海軍 第52.10 機動部隊指揮官	ダイ大佐 (自昭20.12 至昭21.1)	
				呉			呉掃海支部
			下関掃海支部				
			徳山掃海支部				
			佐伯掃海支部				
			地方復員局	同上			舞鶴
試航船隊(東亜、桑栄、栄昌)							
復員庁第二復員局 (21.6 ~ 22.12)	総務部 (21.6 ~ 22.1)	同上	佐世保	佐世保掃海支部	COMNAMJAP	ドニュー大佐 (自昭21.4 至昭21.8)	
				博多掃海支部			
			舞鶴	舞鶴掃海支部			
				境掃海支部			
				敦賀掃海支部			
	大阪		伏木掃海支部	同上			カールソン中佐 (自昭21.8 至昭22.12)
			七尾掃海支部				
			新潟掃海支部				
	大湊		伊勢掃海支部	同上			カールソン中佐 (自昭21.8 至昭22.12)
			阪神掃海支部				
大湊	試航船(若草)						
	大湊掃海支部						

- 1945(昭和20)年11月30日、陸軍省、海軍省が廃止され、復員省となり、旧陸軍関係は第一復員省、旧海軍関係は第二復員省として発足した。同時に終戦処理のため残留した軍人は全員予備役に編入された後復員局事務官として終戦処理業務に従事することとなった。
- 海軍省廃庁にともなって、海軍省軍務局掃海部は、第二復員省総務局掃海課となった。
- 1946(昭和21)年6月15日、復員省が廃止され、厚生省の復員局となり、第一復員省は第一復員局に、第二復員省は第二復員局にそれぞれ改められ、第二復員省総務局掃海課は第二復員局総務部掃海課となった。
- 海軍省時代の鎮守府、警備府は、地方復員局に改められ、地方掃海部が廃止され、地方掃海支部がそのまま残留し、試航船の出現によって、呉復員局に試航船(東亜丸、栄昌丸、桑栄丸)を配属し、大阪復員局の下に試航船若草丸を配属した。
- 第二復員局総務局掃海課渉外関係の陣容
1946(昭和21)年4月1日、米国側掃海代表の機構が全面的に改められ、日本の掃海業務は「コムナムジャップ」の指揮下に入ることとなった。その当時の米国側「コムナムジャップ」掃海機関と総務局掃海課との折衝は下記のような分坦で実施した。

分担事項	掃海課	コムナムジャップ
全般	田村課長	ドニュー海軍大佐
掃海計画一般、編成制度、要員の教育	笹田事務官	カールソン海軍中佐
掃海計画、航路標識、船艇の移動	犬塚事務官	カールソン海軍中佐
掃海資料収集、整理	能勢事務官	マックファンデン海軍大尉

船艇の整備、処理	矢口事務官	メリマン海軍大尉
燃料補給	和田事務官	メリマン海軍大尉
掃海要員の造修、補給	松枝事務官	メリマン海軍大尉
通信法規	石橋事務官	マックファンデン海軍大尉
その他	松永事務官	カールソン海軍中佐

- (6) 1946(昭和21)年11月18日、運輸省の要望により、日本領海内での海上交通保全に必要な諸方策を確立するため、関係各部を網羅する委員会を運輸省内に新設し、これを海上交通対策委員会と呼称した。本委員会設立のため、米国側代表「カールソン」中佐と会談の結果日本政府より正式に連合国最高司令部に申請し、その許可を得たものである。
- (7) 1947(昭和22)年1月15日、米国側代表「カールソン」中佐が佐世保「フリート、アクティヴィティ」指揮官を兼務することになったので、同日附復員庁第二復員局に掃海監部を設け、部長は第二復員局総務部掃海課長である田村元海軍大佐が兼務した。この掃海監部を佐世保に設置するため、林元海軍大佐が昭和21年12月10日佐世保に先行し、佐世保地方復員局(局長一宮義之元海軍少将)の多大な協力の下に要員を現地にて補充し、施設その他諸般の準備を完了したのは同年12月末であった。この時特別保管艦伊王が掃海監部専用となったので、一切の事務はこの艦内で処理し、関係事務官一同はこの狭い艦内に起居して、掃海に関し米国側代表「カールソン」中佐との折衝を開始した。ここで部長田村元海軍大佐は、第二復員局掃海課長として東京での連絡もあって随時佐世保に出張していたので、渉外事務は林元海軍大佐が行った。

2 米国海軍との折衝機関

1945(昭和20)年11月末、矢野機関の矢野志加三元海軍中将が、川端正治元海軍少将と交代したので横須賀の折衝機関を川端機関と呼称した。

なお同機関は、1946(昭和21)年3月末廃止となった。

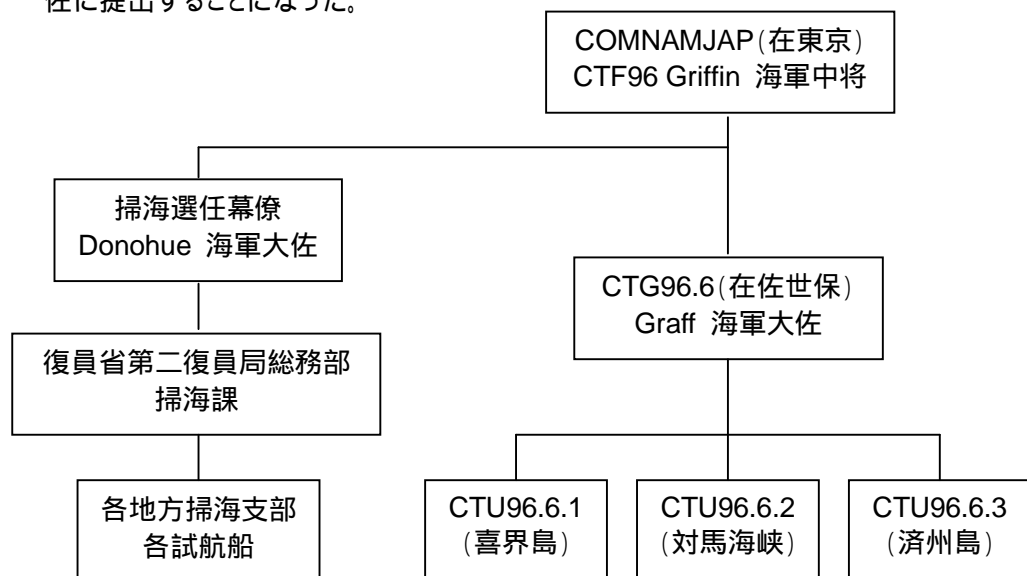
3 56機動部隊(日本北部部隊)廃止

1945(昭和20)年12月1日より、56機動部隊(日本北部部隊)が廃止され、53機動部隊(日本東部部隊)が日本の北東部隊となり、北部担任区域を包含することとなった。そのため大湊掃海部隊船艇の行動は、横須賀にある同部隊指揮官の許可を受けなければならなかった。手続きの迂遠を避けるため、米国側と折衝し、米国側掃海代表「ダイ」大佐の許可を受ければ良いことになった。

4 米国側掃海代表機関の変更

1946(昭和21)年4月1日より、下記指揮系統によって掃海を実施することとなった。

- (1) 掃海実施に関する一切の米国側指令は、「ドニュー」海軍大佐より、田村掃海課長に手交され、また日本側で案画した一切の掃海計画その他の所要事項は、すべて田村掃海課長より「ドニュー」海軍大佐に申出て、米側の許可承認をうることになった。
- (2) 試航船および試航筏(YCクラフト)の試航成績は、佐世保にある96.6部隊指揮官「グラフ」海軍大佐に提出することになった。



第3項 運輸省 海上保安庁時代〔自1948(昭和23)年1月1日
至1952(昭和27)年7月31日〕

1 日本側掃海部隊と米国側代表者

				米国側代表者				
中 央			地 方	職 名	氏 名			
運 輸 省	海 運 総 局	掃 海 管 船 部	掃 海 課	下 関 掃 海 部 試 航 船 隊 栄 昌 丸 桑 栄 丸	C N F E	ラインハート少佐 自昭 23.1 至昭 23.3		
		自昭 23.1.1 至昭 23.4.30						
運 輸 省 省 外 局	海 上 保 安 庁	保 安 局	掃 海 課					バーズ中佐 自昭 23.3 至
		自昭 23.5.1 至昭 24.6.14						
		警 備 救 難 部	掃 海 課					プリンス大佐
		自昭 24.6.15 至昭 25.5.31						ホーナー中佐
		航 路 啓 開 本 部	監 理 課 掃 海 課 啓 開 課			プレイチ中佐		
自昭 25.6.1 至昭 27.7.31								

- (1) 1948(昭和23)年1月1日復員庁の閉庁によって、掃海業務は運輸省総務局に移管され、ここに掃海管船部掃海課を新設して、引き続き掃海を実施することとなった。
- (2) 1948(昭和23)年1月16日、米国側の指令によって、米国側の掃海に関する直接の指揮監督が佐世保から東京に移ることとなったので、いままで佐世保で「カールソン」海軍中佐と折衝していたのが、在東京のCNFEの「ラインハート」海軍少佐の指揮監督をうけることとなった。この米国側機構の変更にともなって掃海監部を廃止し、その所掌業務を在東京の掃海課で行うこととなった。
- (3) 1948(昭和23)年4月30日、海上交通保全対策委員会は、海上保安庁設置にともなって、その所掌業務は海上保安委員会に包含吸収されることとなり、これを廃止した。
- (4) 1948(昭和23)年5月1日運輸省外局に海上保安庁が新設された。この海上保安庁は、港湾、海峡その他の日本国の沿岸水域において海上の安全を確保し、または法律の違反を予防し、捜査し、これを鎮圧することを目的としたものであった。掃海業務は海上保安庁保安局掃海課で行うこととなった。
- (5) 1949(昭和24)年6月15日、海上保安庁保安局は海上保安庁警備救難部と改められ、掃海課は同部にあった。
- (6) 1950(昭和25)年6月1日、海上保安庁航路啓開本部を新設した。1950(昭和25)年2月6日附のSCAPIN 2077による、日本政府あての覚書(戦時中の作戦より生じた爆発物および弾薬兵器の処理に関する件)に基づき、海上保安庁、特別調達庁、地方自治庁、国警本部共同通牒によって、海中にある一切の爆発性物件の処理、および陸上にある機雷の処分業務と、警備救難部哨戒課で所掌していた沈船及びその他の航路障害物物件の除去とを、従来の掃海業務の外に新しく所掌することとなった。これらの業務は、全国的に多岐広範にわたる大作業であったので、これを最も効果的かつ能率的に処理するためには、いままでの機構を拡大強化する必要があった。そこで警備救難部より掃海課を切離し、ここに航路啓開本部が新設された次第である。この本部長は、掃海課長であった田村元海軍大佐であった。

【追補】SCAPINs (対日指令)

Supreme Commander for Allied Powers Directives to the Japanese Government
2077 1950/02/06 GD:Assistant Chief of Staff G-4

Disposal of Explosives and Explosive Ordinance Resulting from Wartime Operations
(www.ndl.go.jp/data/kensei_shiryō/senryō/pdf/SCA_1.pdf -)

(7) 1951(昭和26)年7月1日、航路啓開本部監理課、掃海課、啓開課を設け、掃海課は航路啓開業務を担当し、啓開課は民間業者による爆発物件引揚解体許可及び監督に従事した。これよりさき1951(昭和26)年2月鳴門爆発事故によって、一時日本近海にある爆発物件の処理業務は一切停止されたが、同年6月1日附JLCO(在日米軍兵站司令部)より別の新方式が日本政府あて発せられ、引続き新指令がCNFEから発せられた。爆発物件引揚解体作業は、その所在が全国36ヶ所にわたっており、さらにJLCO新方式は危険防止と不法横流れの防止を主眼とし、解体作業は陸上で実施のこととなり、従来にくらべてさらに厳格である安全規則にもとづいて引揚監督を円滑かつ安全に実施するために掃海課の外に一課を新設する必要ができたのである。

2 米国側掃海代表の交代

1948(昭和23)年1月16日附「バード」参謀長の指令で、米国側の掃海に関する指揮監督が佐世保より東京に移ったので、佐世保で指揮監督していた「カールソン」海軍中佐は、CNFEの「ラインハート」海軍少佐と交代した。これにともなって日本側の渉外業務は再び東京の掃海課で担当することになった。

第 4 節 渉 外

終戦後の掃海は、すべて連合軍最高司令部の命令、指示によって実施されたのであって、この命令、指示に対する渉外、連絡の事務を担当した人達は非常な苦勞をした。というのは、相手は占領軍であり当方は敗戦という極めて低姿勢下にある。この間終戦後の日本の実情にそわない命令、指示が相当あった。これをいかにして、日本の現状にできるだけ適応させるか、また無理のないように折衝連絡することはきわめて困難かつ重要であったからである。とくに米国側代表者のほとんど全部が、日本にはじめて来た人であり、日米両国の国情がちがっている点を理解してもらうなんか、そんな生ぬるいことは絶対に許されない。なお連絡に最も大切な国語がちがっていることで、下手な通訳でも使ったらとんだ誤解を生ずることとなる。そこでこれらの不円滑な折衝連絡を極力排除するために、できるだけ口頭による折衝をさけ、公式文書で行うこととし、また日本側業務の実際を米国側代表者がよく認識するように、できるだけ現地に案内してその実情について説明するなど、あらゆる対策を講じたのである。

以上のような苦心もあって、掃海関係に関する限り、米国側代表達は日本側の申入れをよく理解してくれたし、また掃海実施の進捗にあらゆる協力をしてくれたので、これらの折衝連絡は全般的に円滑に行われた。

以下主なる命令、指示および折衝事項について記述することとする。

第1項 主なる命令、指令、その他

1 連合軍最高司令部一般命令第1号(8月19日)

(掃海に関する事項のみ抜粋)

二 日本国大本営は連合軍最高司令官に対し、本命令受領の後遅滞なく日本国及日本国の支配下にある一切の地域における次の諸点に関する完全なる情報を提供すべし、

(イ)(ロ)(ハ)(ニ)省略

(ホ) 一切の機雷、機雷原その他の陸上、海上又は空中の行動に対する障害物の位置及施設状況並にこれに関連する安全通路に関する安全且詳細なる地図附情報

(ヘ)(ト)省略

五 責任ある日本国のおよび日本国の支配下にある軍及行政当局は、つぎを保障するものとする。

(イ) 一切の日本国の機雷、機雷原その他の陸上、海上及空中の行動に対する障害物は何れの位置にあるを問わず連合軍最高司令官の指示に従い之を除去す。

(ロ)、(ハ) 省略

2 連合軍最高司令部指令第2号(8月23日)

(掃海に関する事項のみ抜粋)

第一章

五

(ロ) 占領軍に対する武装の引渡に関する詳細なる指示は、つぎの指揮官より当該日本国指揮官に対し、直接これを与ふるものとす。

(一) 省 略

(二) 米海軍の手中に入る海軍艦艇、沿岸施設、軍需品および装備については連合軍最高指揮官の指定海軍代表

八 日本帝国大本営はつぎの訓令を発す可し。

(イ) つぎの事業は遅滞なく成就せらる可し。

(一)、(二) 省略

(三) 一切の港および港湾施設内にある爆破装薬は、撤去せられもしくは無害たらしめられかつこれが存在は明識せらるものとす。

(ロ)、(ハ)、(ニ)省略

(ホ) 一切の軍艦および商船は、その停泊中なると航行中なるとを問わず、ただちに全兵器の前後をけい止し、且之が使用を不可能ならしむるものとす。

十二 一切の機雷、機雷原及指令に関する地域の何処にあるを問わず陸上、海上及空中における行動の障害物を明瞭に表示するの措置をただちに執るべし。

十三 日本帝国大本営は、一切の掃海艇が所定の武装解除の方法を実行し、所要の燃料を補給し、掃海事業に役立ち得る如く保存すべし。

日本国および朝鮮水域における水中機雷は連合軍最高指揮官の所定の海軍代表に依り、指示せらるる所に従い掃海せらるべし。

3 掃海に関する折衝(10月21日)

米国海軍側代表「ミッチェル」海軍中佐と、日本側掃海代表、林元海軍大佐(軍務局掃海部員)は、米国第5艦隊旗艦「ニュージャシー」において掃海の責任に関する折衝を行った。その決定事項はつぎの通りである。

(1) 日本本土方面の掃海指揮官「ミッチェル」海軍中佐は、「ストラブル」少将の命をうけ日本現地の掃海関係事項を日本政府に指令する。

(2) 米国海軍は米国の使用する日本の港湾および水道を掃海する責任を有する。

(3) 日本海軍は米国海軍掃海隊を補助するとともに日本政府の使用する港湾および水道を掃海する責任を有する。

(4) 米国第5艦隊の各地方指揮官は掃海に関しても現地の日本掃海指揮官に指令権を有する。

4 掃海艦艇の修理に関する折衝(10月21日)

米国海軍側代表「ミッチェル」海軍中佐と日本側掃海代表は、米国第5艦隊旗艦「ニュージャシー」において、掃海船艇の修理に関しつぎのような折衝を行った。

「ミッチェル」海軍中佐が、米国掃海隊と日本掃海隊はなるべくすみやかに掃海させたいから、日本掃海船艇をして早く使用可能の状態に整備するよう希望したのに対し、日本側代表林元海軍大佐は、日本掃海船艇の現状を説明し、とくに旧式のものであるから、損傷する機会が多いことを強調した。しかし全力をあげて希望にそうよう努力する旨回答した。この日本掃海船艇の現状が、米国側に認識されたのが11月11日附電報で米国 Task Group 50.3 指揮官「ベアリー」海軍少将から米国第5艦隊司令長官あてに掃海作業に従事している500噸以上のすべての日本掃海船艇を修理のため日本海軍より要求ある場合は旧日本海軍工廠施設を優先利用し得る旨を明にした。

5 復員輸送並に掃海作業に従事する日本艦艇乗員補充交代用予備人員に関する申請(10月16日)

掃海業務を円滑に行うため、復員輸送関係の人員を含めて、日本船艇乗組員7,000名の補充交代員を要請したところ日本側の要望通り11月1日に許可された。

6 米国側の日本側掃海実施に関する指揮系統に関する指令(10月24日、11月13日)米国第5艦隊司令長官の指令によって、全日本掃海船艇は52.10 指揮官の指揮監督下におかれ、各地区の米国掃海部隊指揮

官はそれぞれの地区の日本掃海船艇を指揮し、組織的な掃海を実施することになった。

7 日本側掃海資料提出(10月15日)

米国側代表「ミッチェル」海軍中佐の要求によって、米国第5艦隊旗艦「ニュージャシー」において、日本側代表が提出の上説明した日本側掃海資料はつぎの通りであった。

- (1) 日本掃海船艇要目及び能力一覧表
- (2) 日本側機雷敷設及び掃海状況一覧表
- (3) 米国機雷に対する日本側掃海状況一覧表
- (4) 触雷による沈没艦船一覧表
- (5) その他

8 米国側米国機雷掃海資料受領(10月15日)

米国側代表「ミッチェル」海軍中佐が日本側の要求によって、日本側代表に渡した米国機雷掃海資料はつぎの通りであった。

- (1) 日本近海における米国機雷敷設状況
- (2) 日本における米国掃海部隊の編成表
- (3) その他

9 掃海関係の質疑応答(10月10日)

米国第5艦隊旗艦「ニュージャシー」において、米国側代表「ミッチェル」海軍中佐と日本側代表との掃海に関する質疑応答の状況はつぎの通りである。

	米 国 側	日 本 側
1	朝鮮仁川沖に日本機雷が敷設してあるか。	な し
2	日本側の掃海兵器はどんなものを使用していたか。	(1) 磁気機雷掃海具 三式掃海具 五式掃海具 (2) 音響機雷掃海具 発音弾 (3) 磁気水圧機雷掃海具 海底掃海具
3	新潟、敦賀、及び神戸、大阪方面の米国機雷、対馬海峡の日本機雷を最も速やかに掃海したい。	承 知
4	日本掃海船艇の移動及び燃料補給の要望は「ミッチェル」中佐へ行うべし。	了 承
5	下関方面には3,000個の米国機雷が敷設してある。今掃海するのは危険である。	下関、瀬戸内海方面は海上輸送の大動脈なり至急掃海いたしたい。
6	重量10噸位の発電機を使用中。	米国側に磁気掃海具はないか
7	米国側では、四式掃海具のようなものを曳航して掃海している。	五式掃海具は保有数が少ないのと掃海毎に損傷するので困惑している。
8	なし、但し襟裳崎には潜水艦で敷設した。	大湊方面には米国機雷が敷設してあるか。
9	水道といえども豊後水道、紀伊水道と同様に1,000ヤードは是非必要である。	新潟、敦賀方面の掃海は、敷設海面全般にわたり実施することは困難であるから水道を完全に実施せしめられたい。

10 試航船による試航に関する指令(昭和20年12月20日)

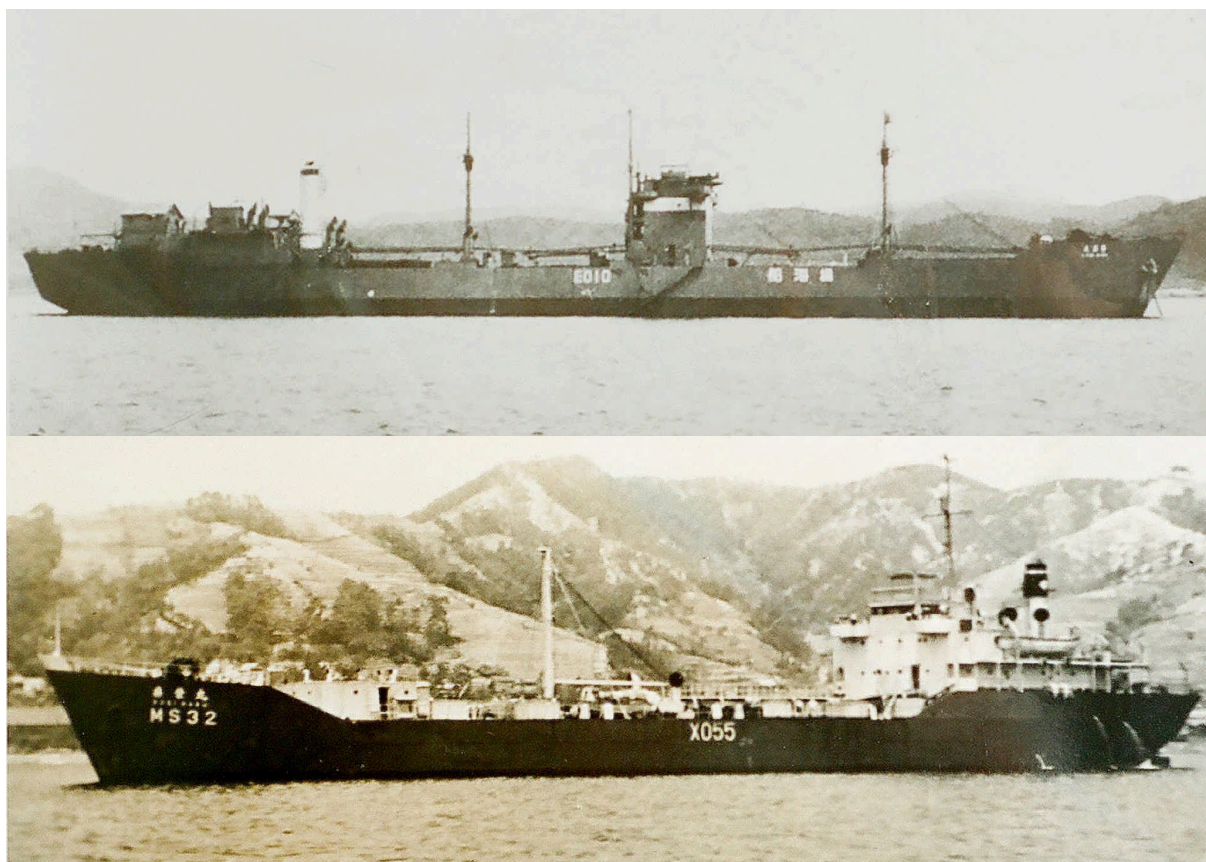
海軍省軍務局掃海部にあつて、米国側代表と掃海に関する折衝連絡を行っていた林元海軍大佐は、11月1日附で横須賀にある矢野機関に転任した。これがため、掃海に関する細部の折衝連絡は矢野機関が現地で行い、東京からは時々米国側の要望によって、黒木元海軍大佐が説明のため出張した。当時矢野

機関と米国第5艦隊司令長官「スプルーアンス」海軍中将以下司令部の幹部との折衝、連絡は極めて円滑に行なわれていた。従って掃海に関する各種の問題でも、米国側代表がよく理解してくれて、極めて順調に実施することができ、これがため、日本側要望の大部分を達することができた。

1945(昭和20)年12月20日、米国第5艦隊参謀長から呼ばれて川端機関(矢野元海軍中將は11月末日、川端元海軍少將と交代した)の実松讓元海軍大佐と林元海軍大佐が旗艦「ニュージャシー」に行った。問題は、試航船を至急整備して、なるべく早く試航任務に従事することであった。これに対して、日本の終戦後の状況下において、試航船四隻の整備は可能であるがこれが乗員の確保は極めて困難である旨説明した。とくに終戦後の日本の社会的混乱、精神的動揺の最中において、またいわば日本人としては終戦後の特攻隊に類する試航作業に対して、果して良心的な乗員が確保できるかどうか不安である旨を強調した。これに対して、参謀長は、厳然たる態度でつぎのように申し渡した「君達日本人は戦に負けた国民である。そんな説明は占領軍には不要である。早速この指令を日本政府に伝達せよ」敗戦国民の深刻な惨めさをこの申渡によって改めて痛感したのである。林元海軍大佐は、この指令を連絡するため翌早朝東京に急行、田村掃海部長及びその他の関係者にこの状況を説明した。そして試航船の指揮官として試航任務に従事した旨懇願した。田村掃海部長もこの試航船の乗員に関しては、全く却却していたので、種々考慮の結果林元海軍大佐を試航船指揮官(東亜丸乗船)とする手続をとった。桑栄丸、栄昌丸、若草丸の各指揮官を旧海軍将校より選定することでさえ、容易なことではなかった。その間の田村掃海部長の苦心は想像以上のものであったであろう。その上に試航船乗員の募集という難問題があったのである。試航船乗員募集およびその後の状況については、試航船の項で詳述しているので参照されたい。

1945(昭和20)年12月20日、米国側の試航船に関する指令はつぎのとおりである。

- (1) 東亜丸、桑栄丸、栄昌丸、若草丸は「ギニーピック」(試航船)の任務に充当せられ、改装のため工廠使用の優先権を有する。
- (2) これらの船の作業統制は、現在 TF52 . 指揮下にある。



第2項 渉外事項

人事(要員)、船艇、掃海、その他の掃海に直接関連する渉外事項は、つぎに一括して表示することとした。
この事項の内容については、参照項別の各章に記してあるので参照されたい。

渉外事項		指令期日	参照項別
1	掃海実施経過にともなう掃海要員の縮小	21. 6.14	第5節 人事(要員)
2	旧職業将校(パージ該当者)の公職追放	21. 2.28	
3	復員庁廃止にともなう「パージ」関係者50%縮減	23. 4.20	
4	航路啓開本部新設にともなう航路関係の整理	25. 8. 7	
5	「パージ」関係者の解任延期	25. 8.25	
6	平和条約調印にともなう公職追放解除	27. 4.28	
7	試航船(YCクラフト)隊の編成	21. 4.25	
8	日本側掃海艦艇の指定と特別保管艦	21. 4.11 21. 6.18	
9	掃海用雑船の処理	21. 6. 3	
10	復員庁廃止にともなう掃海船艇の移動	22.10.17	
11	MS27の触雷とその除籍	24. 9.27	
12	掃海船艇の所有権返還	26. 9.29	
13	試航船東亜丸、若草丸の除籍	22.11.15 22.12.15	
14	試航船栄昌丸の除籍	24.11.29	
15	試航船桑栄丸の傭船契約延期	26. 4.	第8節 感応機雷の掃海
16	感応機雷死滅時期	20.12.20	
17	第一次掃海計画	21. 1.31	
18	掃海監部閉庁にともなう措置	23. 1.16	
19	女王丸触雷事件にともなう措置	23. 2.17	
20	掃海法の変更	23. 2. 9	
21	舞鶴港の開放	23. 2.11	
22	第二次、第三次計画	23. 4.21	
23	感応機雷死滅時期	23.11.30	
24	確認掃海(豊後水道より関門東口及び徳山に至る)	23.12.28	
25	掃海計画の追加変更	24. 6.22	
26	特別掃海(朝鮮戦争関連)	25. 8.10	
27	父島掃海	26. 7. 5 27. 4.16	
28	日本海方面浮流機雷対策	25.10.	第9節 浮流機雷対策
29	掃海責任の日本政府への移管	26.10. 8	第8節 感応機雷の掃海
30	安全宣言	27. 1. 5	第10節 安全宣言
31	係維機雷掃海用機銃、弾薬	20.12. 8	第11節 其他一般事項
32	掃海無線通信	21. 1.	
33	航路障害物の除去業務(機雷を除く)	26. 8.	
34	爆発物件の処理	25. 8. 3	
35	浮流機雷処分用小銃、弾薬	26. 3.12	
36	浮流機雷発見用「ヘリコプター」	26.10.	
37	掃海燃料		
38	CNF Eに対する提出文書		

第 5 節 人事(要員)

第 1 項 掃海要員確保の苦心

終戦後の掃海で、日本側が最も苦労したのは、要員の確保であった。終戦という日本にとって未曾有の難局に際し、しかも日本海軍として統制の全くとれない社会的混乱、精神的、思想的動揺の下にあって、良心的な掃海を行うには、まずもって量的な掃海要員の確保が切実な問題であった。当時の状況では、こんな危険なまた苦労の多い掃海作業になにを好んで希望するのかという考え方が、掃海関係者の中に相当あって、辞職を申出るのが少なくなかった。またある地方掃海支部のごときは、下駄ばきで庁舎内を大きい音をたてながら歩き、夜遅くまで飲酒の上大騒ぎをするという、これが旧海軍軍人であるかと思わせる無統制振がみられた。結局は終戦後の要員の精神的指導理念として、基礎づけるものがなかったのが当時の実情であって、これが下士官兵のみでなく、指導階級の幹部でさえこの状況がみられたのは、全く時勢の流れとはいえ、まことに残念であった。現在において、その当時を顧みて、よくもこれだけの大事業を行ったものだと痛感させられるが、その間田村元海軍大佐以下関係幹部の苦心には実に涙ぐましい物心両面の努力が払われていたのである。要員確保の精神的理念としては、終戦後の掃海が終戦処理を円満に解決し、ひいては日本再建を一日も早く促進するものである旨を強調した。これを具体化する方法として、まず諸給与、手当を充分考慮して、安心してこの任務に精進できるよう尽力した。特に要員確保に苦心した笹田兼夫元海軍中佐および諸給与、手当その他補給に関し、並々ならぬ苦労をした池田法人元海軍主計中佐(現在海幕の経理補給部長 海将補)の大きな功績に感謝しなければならない。とくに掃海手当を新に支給することに努力した池田法人氏の功績は特筆大書に値するものである。

つぎに試航船隊の就役については、この要員の募集(若草丸以外の要員は、三隻ともその船の固有船員を充当した)、および掃海の途中における船員のストライキその他の困難な問題があり、関係者は非常に苦労した。(注 この関係は試航船の項で詳細に述べることとする)

1946(昭和21)年となると、海軍省の廃庁及び掃海作業の進捗などで、人員は徐々に減少していったが、掃海関係要員数の調節に関しては、同年9月25日、在日米国海軍部隊指揮官よりの文書「未だ第二復員局の責任下にある船舶の件」に関連し、所要人員は、第二復員局の責任において調節することになった。

以下その後人事(要員)に関して問題となった状況はつぎの通りである。

第2項 掃海要員に関する問題点とその処理

1 掃海実施経過にともなう掃海要員の縮小

1946(昭和21)年6月14日附、「コムナムジャップ」覚書によって、係維機雷掃海の終了および感応機雷掃海作業実施については、優先順序に従って、人員集中主義をとり、3~4ヶ月間に全掃海関係要員の50%を縮小するような指令をうけたので、本覚書受領当時要員総数8,390名(士官638、その他7,752)を係維機雷掃海終了の同年8月末には総数を4,469名とした。

2 旧職業将校(「ページ」該当者)の公職追放と掃海関係者

1946(昭和21)年2月28日、連合国最高司令部覚書SCAPIN550号「好ましからざる人物の公職よりの追放の件」が発せられ、旧陸海軍職業将校もこの趣旨によって、公職を追放されることになったが、日本政府の復員及び非軍事化に現に従事している者には留任することの許可があった。

3 復員庁廃止にともなう「ページ」関係者50%縮減

1948(昭和23)年1月となって、復員庁が廃止されたので、掃海関係業務が運輸省海運局に移管し、掃海関係要員は1,508名に激減した。

1948(昭和23)年4月20日附をもって、掃海関係要員の中、追放該当者である旧海軍将校250名を同年6月1日から始めて、その50%に達するまで、毎月5%あて縮減する指令が発せられた。この指令によって、同年6月末から翌年3月末までの10ヶ月間に、上記追放該当者を125名(掃海関係92名、管船関係33名)に半減した。この50%減員計画の外に米国のGovernment Sectionでは、引続き「ページ」関係者の減員を考慮していたが、1949(昭和24)年2月25日前記125名の留任に関する申請を提出し、種々折衝の結果CNFEの推薦によってGovernment Sectionの認可をうけて、やがて時は1950(昭和25)年を迎えたのである。

4 航路啓開本部の新設と航路啓開業務関係要員の整理

1950(昭和25)年6月、航路啓開本部の発足に伴って、従来の掃海作業に加えて爆発物件処理業務等をも掌ることとなり、ますますこの任務は複雑となったのに、Government Section では、米国感応機雷自滅時期である同年8月以降をもって、追放該当者である旧海軍将校の縮減を考慮しておることがわかった。もとより掃海作業は日に日に進捗しつつあるとはいえ、これ等の任務はすべて前記125名の旧海軍将校であった幹部をもって、終戦後約5年間にわたる長期間これを実施してきたのである。

この任務は、実際に経験のない人には、全く想像もつかない困難な作業であって、これが実施に当っては、非常な危険に直面していたことはもちろん、高度の訓練と優秀な技術を必要とし、到底余人をもってこれに充当することはできない。またこれに加えて日施掃海など米国側掃海隊に協力したのをはじめ、諸業務の完遂には、なお約2年間の日時を必要とするのが当時の実情であった。従って、前記幹部の任務解除を行うことは、本掃海業務を中止しなければならない状態となり、ひいては日本再建業務の後退を意味するものであった。一方 CNFE としては、自らの立場上、日本掃海隊の優秀性及び重要性を十分認識していたので、事毎に日本掃海隊の労苦に感謝の意を表してきたのであるが、Government Section としては、あくまでも縮減の方針をとってきた。この Government Section の態度に対して、日本側の推測によると、あたかもこの時期が次に発足した警察予備隊の創設期であって、旧陸軍将校の採用申請によって、バランスなどの施策からきたものではないかと考えられた。

1950(昭和25)年8月7日附全追放該当者である旧海軍将校の解任に関する Government Section の指令を受領した。同年8月23日、日本側航路啓開業務要員に関する計画を CNFE に提出すると共に、田村航路啓開部長も遂に近日中後継者を選定して、現職の退官を決意した。日本側の CNFE に提出した意見はつぎのようなものであった。

『掃海関係者の中には、125名の追放該当者旧海軍将校の外に、35名の応召将校又は終戦直後任官した旧少尉がいる。

なお横須賀には、YS Group という27隻のFrigate Shipの保管船艇 Group に25名の非追放該当旧海軍将校がいる。もしこれ等の60名をもって解任予定の125名の2/3をみたすことができれば、掃海の水準は、さほど低下せずすむと思われる。商船学校出身者をもって補充するよりは非追放該当者をもってした方がより効果的である』

5 米国側の「パージ」関係者の処理

CNFEとしては、あくまでも日本掃海隊の健全なる存続を希望すると同時に、田村航路啓開本部長の辞意を極力慰留し、CNFE「ジョイ」海軍中将および「シャ・マン」米国海軍作戦部長(ちょうど日本に出張中)が SCAP と交渉の上、日本掃海隊を今まで通り存続するよう進言した。

1950(昭和25)年8月25日附、Renseigo(注、Renseigo(連整合))の略称は、外務省のもので SCAP よりの口頭指令を外務省が公文書として通知してきたものである)1058号をもって、追放該当者解任を同年10月31日まで延期する旨の通知があった。その後この解任の問題は延期され、延期される毎に数次にわたる折衝がつぎのように行われた。

Renseigo	No.1058.....	解任を 1950(昭和 25)年 10 月末まで延期の件
"	No.1442.....	解任を 1951(昭和 26)年 3 月末まで延期の件
"	No. 210.....	解任を " 6 月末まで "
"	No. 597.....	解任を " 9 月末まで "

こうして1951(昭和26)年9月8日、米国桑港では日本国と連合国との間に平和条約の調印となり、翌1952(昭和27)年4月28日同条約発効をみて、ここに名実共に日本は独立国となった。このころよりようやく追放該当者の公職追放の解除が行なわれるようになり、ここに旧海軍将校の問題も解決して、この解任問題も自然消滅の形となった。

別紙第2

1 航路啓開業務要員変遷一覧表

期 日	航路啓開業務要員数			摘 要
	旧海軍 将校	旧海軍 軍人	計	
1945(昭和20)年10月	773	9,227	約 10,000	終戦後掃海開始時
1946(昭和21)年6月	638	7,752	8,390	掃海の進捗によって整理
1946(昭和21)年8月	?	?	4,469	係維機雷掃海終了後米国側の指令による
1947(昭和22)年12月	184	3,831	3,772	復員庁廃庁に伴う減少
1948(昭和23)年1月	184	1,324	1,508	運輸省移管時の減少
1949(昭和24)年3月 1952(昭和27)年7月	92	1,324	1,416	米国側指令により「パージ」関係者の縮減

2 航路啓開関係元海軍将校(追放該当者)一覧表

業 務 別	科 別	大佐	中佐	少佐	大尉	中尉	少尉	計
掃海及び爆発物件処理関係	兵 科	4	6	6	25	20	26	87
	機関科	0	2	6	7	1	3	19
	主計科	0	2	2	4	2	0	10
	計	4	10	14	36	23	29	116
掃海及び管船部関係	兵 科	0	0	0	1	0	0	1
	機関科	0	0	0	1	0	0	1
	主計科	1	0	0	0	1	0	2
	計	1	0	0	2	1	0	4
総 計	兵 科	4	6	6	26	20	26	88
	機関科	0	2	6	8	1	3	20
	主計科	1	2	2	4	3	0	12
	計	5	10	14	38	24	29	120
そ の 他	1 修理関係4名(機関科大佐1、中佐1、少佐2) 2 横管、横航啓業務関係1名(兵科大佐1) 3 計5名							

(1950(昭和25)年8月現在)

第 6 節 船 艇

終戦直後の日本海軍の掃海に従事していた船艇は、海防艦、駆潜特務艇、哨戒特務艇、徴傭漁船、大発等であって、大発を除き348隻を有しておった。

1945(昭和20)年9月3日附連合軍最高司令部指令第二号によって、全日本掃海艦艇(戦闘用艦艇)は、連合軍に接收されると同時に、掃海船艇に対しては、所定の武装解除を行い、所要の燃料を補給して掃海業務に役立ちうるよう保存することとなった。日本側としては、同指令によって、機雷処分に関する条項に従い、一たん掃海を中止し、新掃海態勢を整え、1945(昭和20)年10月24日米国第5艦隊司令長官の指令および同11月13日の指令に基づいて全日本掃海船艇は、52.10指揮官の指揮監督の下におかれ、各地方地区の米国掃海部隊指揮官は、それぞれの地区の日本掃海船艇を指揮し組織的に掃海を実施することとなった。日本の掃海船艇は、旧式のものが多く、これらの船艇の実情についてはよく米国側代表の認識をうることに努めた。

1945(昭和20)年12月、日本側で試航船による試航実施に関する指令をうけ、前述の掃海艦艇に4隻(東亜丸、栄昌丸、桑栄丸、若草丸)が追加され、それぞれ改装工事を完了して、東亜丸、桑栄丸は翌年2月から、栄昌丸、若草丸は翌年3月から日本最初の試航船として試航に従事した。

1946(昭和21)年4月25日には、米国側の指令によって、試航筏(YC クラフト)隊が編成され、旧日本海軍軍人による掃海をはじめたが、その成果は予期のとおりでなかったため同年7月26日これが使用を中止した。以下一般掃海艦船、試航船、試航筏に項を分けて当時の状況を述べることとする。

第1項 一般掃海艦艇

主として終戦後の掃海に使用された艦艇は、海防艦(CD)、駆潜特務艇(ASC)、哨戒特務艇(PCS)であったが、駆潜特務艇、哨戒特務艇は太平洋戦争中より引続き感應機雷掃海に使用してきた。海防艦は終戦後係維機雷掃海に使用したものでその機関、要目は別図第2を参照されたい。なおこれが補助船艇として徴傭漁船および大発があった。

以下これらの船艇に関し問題となった事項を述べることとする。

1 日本側掃海艦艇の指定と特別保管艦

終戦後348隻が日本側掃海艦艇として活躍したことは前述のとおりであるが、1946(昭和21)年4月11日附CN J/312によって、328隻の掃海船艇がはっきりと指定され、日本領海内の掃海に従事するため「コムナムジャップ」の指揮下にあった。なお1946(昭和21)年6月18日附CNI/Serial846によって、復員輸送または掃海任務より除かれた艦艇は、将来の処理が決定するまで、特別保管艦として保管されることとなった。その後係維機雷の掃海終了、漁船の徴傭解除および復員庁の廃庁等によって掃海船艇は激減することとなった。

2 掃海用雑船の処理

終戦後旧海軍用戦闘艦船は接收され、所有権は連合国に移されたのであるが、非戦闘用船舶についての所有権は依然として日本政府にあった。ただ処分権のみが連合軍によって留保されていた。従って雑船の傭入、解除は船主(SCAJAPの管理下にある船舶については船舶運営会)との間において、傭船契約を結びあるいは解除されたものである。

(注) 100総トン以上の鋼船は、SCAJAPの管理の下におかれ、船舶運営会がC.M.M.C.(日本商船管理委員会)として、日本政府監督の下に、その代行機関として商船の管理と運営に当たった。(1950(昭和25)年海事年鑑による)

1946(昭和21)年6月3日CNFEにおいて、日米掃海関係会議を開催して漁船の掃海関係よりの解傭に関しては、農林省水産局との会議により決定をみた順序に従って、47隻の徴傭漁船をなるべく速かに船主に返還するよう決定した。なお掃海に使用の船舶返還に関しては、「コムナムジャップ」の材料課の承認を受け、その指示に従って処分することとし、材料課の許可なくして船主に返還または処分することはできなくなった。

3 復員庁廃庁準備による掃海船艇の移動

1948(昭和23)年1月1日をもって復員庁が廃庁となり、その後運輸省が掃海をこれまでに掃海が進捗するに従って、掃海支部が順次解隊していき、ついに下関掃海支部だけが残った。そして佐世保にある米国側代表「カールソン」海軍中佐の指令によって、1947(昭和22)年10月17日以降下関掃海支部所属の駆潜特務艇6隻を米国掃海部隊所属とし、米国海軍附属掃海隊と呼称した。この掃海隊は、米国海軍の直接指揮下にあつて、掃海設標、沈船探知および必要に応じて磁気掃海に従事することになった。同年10月31日、米国側代表の口頭指令によって、下関掃海部の艦艇は、掃海計画による掃海を実施し、運輸省に移管され、その後も引続き掃海を実施した。終戦直後は、旧海軍艦艇348隻の勢力をもって掃海を実施してきたが前述のような機構改革および係維機雷掃海の終了によって、また徴傭漁船の解傭等によって掃海艦艇は激減して、1947(昭和22)年12月31日現在では次に示すように45隻となった。

種 別	隻 数
試 航 船	2
特設掃海艇	1
駆潜特務艇	17
哨戒特務艇	13
雑 船	3
曳 船	6
大 発	3
計	45

しかし1950(昭和25)年6月以降の爆発物件処理業務に対する傭入船米国海軍附属掃海部隊の任務終了による掃海船艇の指揮権移管などによって、掃海船艇は最大時79隻に増加した。

4 MS27の触雷

1949(昭和24)年5月23日、下関掃海部所属 MS27(PCS154)が、下関海峡東口で掃海作業中触雷沈没した。よって日本側では、MS27の代船としてASC168の使用をCNFEに申入れあわせてMS27の除籍方を申請したところ代船使用の件はただちに許可を得たが除籍の件についてはMS27が4ヶ国に賠償として配分すべき船艇の一隻であるという理由を以て沈没確認の検査報告提出後でなければ除籍は許されない旨回答があった。その後日本側としては、日本サルベージによる確認によって検査報告書を提出して、1949(昭和24)年9月27日付で除籍された。なお終戦時からMS27が遭難するまでに掃海作業に掃海船艇の損害は30隻に達し、掃海作業員の死傷は死亡77名、重軽傷者200名の多きに達している。万全を期し、災害に対する備えをもって掃海を行ったのであるが、なおかつこのような犠牲があった。しかし掃海担当者がこの危険をかえりみず、黙々としてその任務を遂行した旺盛なる責任観念にはまことに敬服するものであった。

5 掃海船艇の所有権返還

終戦後接收され、また連合国に所有権の移った駆潜特務艇、哨戒特務艇は、1951(昭和26)年9月29日CNFEの指令によって日本政府に返還されたが、つづいて1952(昭和27)年7月30日大蔵省(関東財務局)より運輸省(海上保安庁)に所管換へとなった。

海防艦の要目	新南、生名、鷓来、竹生 神津、倉橋、室代	No 49,77	No 26,40,48,76,102 156
総屯数(屯)	940	745	740
長さ(米)	77.5	66.0	68.0
最大幅(米)	9.1	8.4	
喫水(米)	3.05	2.9	3.05
機関	ディーゼル2	ディーゼル2	タービン1
馬力	400	300	2,500
燃料満載量(屯)	125	106	240
一昼夜燃料費額	5屯(速力12節)	4屯(速力12節)	13屯(速力12節)

別図第2

海防艦(CD)の概要図

新南、生名、鷓来、竹生、神津、倉橋、室代



海防艦「鷓来」：昭和29年海上保安庁に編入されPL104「さつま」となる。

第2項 試航船

1 日本の試航船が出現した経緯

1945(昭和20年)5月といえば、終戦3ヶ月前であるが、この時和歌山県串本の陸上にB-29があやまって落下した感応機雷を調査して判明したのが磁気水圧機雷という極めて厄介なものであった。当時日本海軍としては、あらゆる研究機関を動員してこれが対策に腐心したのである。なお、これが対策として考えたものは、水圧板、水車式水圧筒、処分船海底掃海具などであったが海底掃海具のほかはいずれも完成せずに終戦を迎えた。一方磁気水圧機雷を日本本土近海に投下した米国海軍でも、掃海不可能であることを認め、また現在においてもなお有効な掃海法を研究中である。終戦後米国側は、日本海軍が研究した処分船に関する着想を利用して「リバーティ」型や「ヴィクトリー」型の標準船などの実船で掃海しようとした。これらの船を試航船(Guinea Pig Ship といい、医学の実験用を使用される「テンジク」つまり「モルモット」船ともいう)と呼び、1945(昭和20)年11月にこれをもって掃海を行ったところ好成績をおさめたので、同年12月20日前述のように米国第5艦隊参謀長より日本で試航船(GP(Guinea pig shipの略称)隊を編成するよう指示があり、東亜丸、栄昌丸、桑栄丸、若草丸の4隻が選定された。これらの船舶を試航船に改装するために旧日本海軍の造船関係者は当時博多で試航任務についていた米船、ジョセフ・ホルト Joseph Holt(リバーティ型)を調査し、これによって日本の試航船が整備された。

2 米国試航船「ジョセフ・ホルト」

(1) 要目

長さ (呎)	幅 (呎)	喫水(呎)		排水量 (屯)	乗員
		満載	試航時		
452	75	19	17	8,000 ~ 10,000	約80名 但し試航時は船長以下20名が在船し、その他は安全のため離船し監視艇に移乗する。

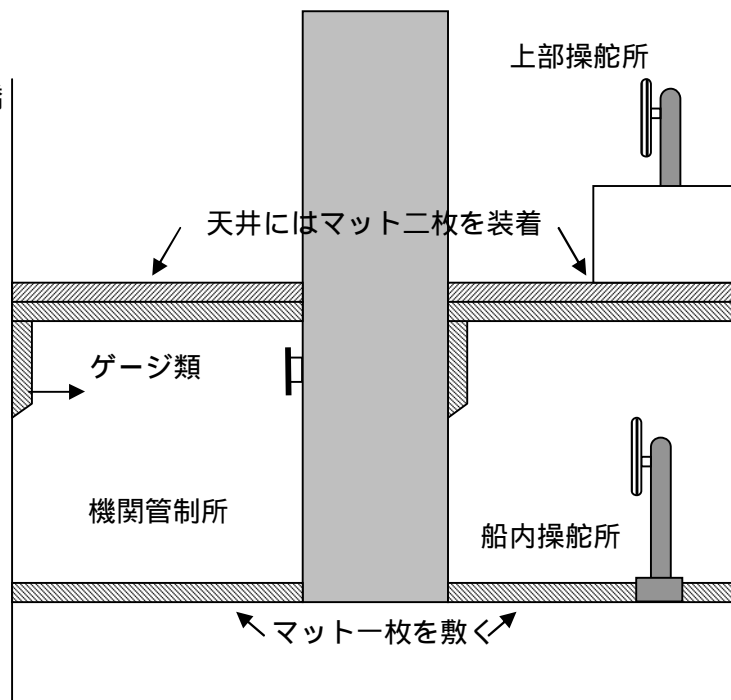
(2) 試航船としての特殊施設

- (イ) 機関は遠隔操縦とし、船橋後部に機関管制所を設け、ここから操縦する。
- (ロ) 触雷した際のショックで乗員が負傷しないように、操舵所と機関管制所の天井、床に寝台用綿入れマット(厚さ約80ミリ)を装着した。
- (ハ) 操舵員は戦車用のヘルメットを着用した。
- (ニ) 常時監視艇が随伴し、沈没あるような状況となった場合は、これに移乗する。
- (ホ) 触雷被害時の浸水に対する特別な浮力保持対策は全く考えていなかった。

(3) 船橋の概図

別図第3

米試航船「ジョセフ・ホルト」の船橋



(4) 試航法

本船は、海面幅100ヤードに対し、その中央を4回ずつ航行する。つまり海面幅が2,000米の水道であれば、80回航行しなければならない。

3 日本試航船

(1) 要目

	東亜丸	栄昌丸	桑栄丸	若草丸
船型	油槽船	荷物型	油槽船	桑栄丸と同じ
総屯数	10,100	6,860	2,860	
長さ(呎)	502	423	306	
幅(呎)	65	59	46	
軽荷喫水(浅)(呎)	11	9	9	
積荷(深)(呎)	30.2	26.5	21.3	
排水量(空)(呎)	5,230	3,280	1,420	
“(積載)(屯)	20,850	14,800	6,145	
速力(巡航)(節)	15	6.4	7	
“(最高)(節)	18	13	11.5	
機関	タービン式 8,400HP	ピストン式 1,700HP	タービン式 1,200HP	
燃料	重油	重油及び石炭	重油	
状態	船体、機関 良好	船体、機関 良好	船体、機関 良好	

(2) 試航船としての整備要領

- (イ) 操舵所と機関の遠隔管制所の甲板には畳を敷き、その上に綿又はわら蒲団を敷く。天井にも寝台用マットを取付け、操縦員はなるべく厚い防空頭巾を着用する。くつも適当なものを選ぶ。
- (ロ) 操舵室と機関管制所との通信装置は、点滅灯、手旗または簡便な電話を使用する。
- (ハ) 浮力保持策として、なるべく船倉には木材を充填し、喫水を深めるため砂利、セメント等のバラストを入れる。実際にはバラストとして、東亜丸は海水5,000屯、桑栄丸および若草丸は海水3,000屯(若草丸にはドラム罐3,000個を積載)、貨物船であった栄昌丸は砂と鋼材スクラップ6,000屯を搭載した。
- (ニ) 人命救助用として、なるべく高速の監視艇を随伴させること。
- (ホ) 舷外電路を設ける。

(3) 試航要領

別紙第3 日本試航船の運用に関する米側指示を参照されたい。

4 試航船乗員の募集

試航船の危険性については、米国海軍の試航実績からみて、そんなに恐れるものではないように思われたが、しかし触雷覚悟の上で(触雷しなければ掃海にならない)危険海面を連日航走するのである。だからいつドカンとくるか判らないという不安は、試航船乗員の頭から離れなかった。いふなればこれらの乗員は、終戦後の特攻隊員にも匹敵するものと思われていた。当時朝日新聞がどこでこの情況を知ったのか、「人の命を1万円で買います」という見出しで試航船乗員募集の記事を掲載していた。第二復員省では、4隻の試航船の改装工事を急ぐと共に、乗員募集には非常に苦心をしておった。林元海軍大佐の志願によって、試航船隊指揮官兼東亜丸指揮官は決定したが、他の3隻の指揮官を元海軍将校より募集しなければならない。と同時に乗員の募集が大問題であったが、第二復員省総務局掃海部ではつぎの二つの案があった。第一は、旧海軍軍人より新たに募集して充当する案であり、第二は、試航船となる各船の固有船員をそのまま残して乗員とする案であった。米国側としては、いずれにしても差支えないが要は試航船の改装工事が完了次第試航任務に至急従事するよう要望しておった。第一案の旧海軍軍人では、米国側のこの要望からみて、船の運航操作に習熟するまでに相当期間を要するので、できうれば第二案が適当であると考えられた。しかし当時の情況からみて、乗員募集はまことに至難であり、どうしても不可能であれば第一案の旧海軍軍人を充当しようというのが

当時の実情であった。若草丸は当時大阪の日立桜島工場で未竣工であったので、はじめから旧海軍軍人を充当することとし、東亜丸、栄昌丸、桑栄丸の3隻はまず固有船員を募集することに方針が決定した。当時東亜丸、桑栄丸は因島(瀬戸内梅)に在泊中であり、栄昌丸は博多港に入泊しておいた。第二復員省では、船員の身分、待遇、給与、被服、補給、傷害保証、慰労金その他の試航実施に必要な事項を旧海軍の法規を参考として、関係各部で研究調査し、また数次にわたって打合を行い、その詳細なる対象ができ上がった。一方磁気水圧機雷の構造性能および試航要領に関する説明資料を整備して、試航船乗員募集に対する準備が完成した。そしてこの募集に派遣されたのは、林元海軍大佐であったが、まず東亜丸を訪れた。そこで船長に2回にわたり面会を拒絶され、3回目に辛うじて短時間面会を許されたほど、この折衝は極めて困難であった。というのは、改装工事の打合のため、一日早く第二復員省の関係者が因島に到着しておいて、東亜丸の船長以下船員がすべてを知っておいたからである。東亜丸船長、機関長、一等運転士の3名がこの会談に参加していたが、東亜丸の改装工事が済んだら直ちに船長以下船員は総員下船することに決定していたらしく、それに関係した話であれば一切断るといって極めて強硬な態度であった。しかし現在日本が米国側の指令によって試航船隊を新に編成し、速に試航を開始しなければならない日本側の立場の苦しさ、米国側との折衝のいきさつ、試航船乗員の待遇その他の第二復員省で定められた事項及び試航要領、磁気水圧機雷に対する危険の程度など詳細にわたって説明した。とくに林元海軍大佐が東亜丸に乗船し、自ら指揮官になるのだということを知り、安心したらしく船長以下3名が東亜丸残留を希望した。その他の船員達は船長と共に残留することを明にしたので、はじめ困窮した折衝もどうやら成功することができた。桑栄丸では、東亜丸の乗員が決定した以上比較的説得は簡単であったがそれでも船長以下船員が総員上陸して、円陣を作り、第二復員省の決定事項を絶対に信用せず、あらゆる角度から微に入り細にわたって質問したが、一応納得して総員残留することを希望した。その後各船の高級船員と懇談したが極めて友好的であった。当時敗戦による一切の不安がみなぎり、日本の国民のすべてが自分の国家さえ信頼できなかつた時代であったのだから、第二復員省の代表者がいかに説明しても、果してその通り実行してくれるかどうか非常に不安であったことは当然だったかもしれない。従って、試航船による試航の危険のことも相当不安だったであろうがそれよりも第二復員省に対する信頼度の問題の方が大きかったように考えられる。その証左として、林元海軍大佐が東亜丸に乗船すること桑栄丸に旧海軍将校が指揮官として乗船するということが船員達を安心させ、ひいては残留を希望したもっとも大きな原因であったと痛感している。もちろん当時のことであり食生活、慰労金その他の事項が彼等を満足させたことが大きな原因だったであろう。

次いで博多港の栄昌丸では大した問題もなく、船長以下船員一同残留することとなり、ここで第二復員省としては、その方針通り試航船乗員を確保することができたのである。いわゆる特攻ともいべき試航船の生みの親である林元海軍大佐の功績は、航路史に特筆大書さるべきである。

5 東亜丸、桑栄丸の試航訓練

1946(昭和21)年1月末、改装工事を完了した東亜丸、桑栄丸は呉復員局所属となり、呉に入港し糧食、燃料その他の補給をおえて、広島湾で米国海軍の指導の下に試航訓練を開始した。この訓練をはじめて間のない同年2月初旬、ある雪の激しく降る日であった。東亜丸はこの悪天候をおして予定通り試航を終了して、この旨米国海軍監視艦に報告した。この監視艦では、レーダーで東亜丸の航跡を測定していたので、東亜丸で作製した試航経過図と全く同じものが出来ていた。監視艦の指揮官「グラーク」海軍大佐は、報告にきた指揮官、船長を心よく船長室に案内し、接待これ努めこの悪天候によくやったと喜んだ。早速この状況が米国第5艦隊司令部に連絡され、ひいては第二復員省に伝わり、東亜丸はその面目を新にした。その後「グラーク」海軍大佐の信頼を得て東亜丸、桑栄丸はその後いろいろと米国側の援助をうけ、「グラーク」海軍大佐や米国海軍士官が東亜丸に時々乗船して、親切に試航訓練を指導してくれ、極めて友好的であった。

6 東亜丸、桑栄丸船員の退船

1946(昭和21)年3月初旬、広島湾での試航訓練を終って、東亜丸、桑栄丸は呉に入港した。その時船員達がたびたび船内会議を開催し、指揮官を船内の一室に軟禁した。また船員の代表が呉地方復員局長に数回面会を求め強硬な申入れをするなど、今まで愉快に試航任務に従事していた船員達が急に騒ぎ出した。この原因は、主として慰労金の問題であった。もともとこの慰労金は、同年3月末日までのこの危険作業に従事したものである慰労の意味で、一人に対し1万円渡すというのが乗員募集の際の口約束であった。ところが第二復員省としては、試航船による試航が、案外危険性が少ないこと、またこの2隻の試航船が就役して2ヶ月位で、これらの大金を渡すことは、第二復員局の関係作業全般からみて不合理であるという新しい情勢に即して考えなければならぬというのであった。第二復員省と船員達の板ばさみとなって、連日苦しめられた

各指揮官、とくにこの船員の募集に当り、船員との間で口約した責任者林元海軍大佐は、東京との連絡を密にし、船員との折衝を円満に処理せんと努力し、また第二復員省でも直接これが担当であった池田元海軍主計中佐の非常な苦心によって、慰労金は予定通り渡すこととなった。これで一応この騒ぎもすんだが、これらの不満が動機となって、北九州の試航を終って佐世保に入港した3月末、東亜丸、桑栄丸とも船長以下船員総員が退船し、指揮官1名だけが残留するという意外な事件が起った。第二復員省としてはただちに旧海軍軍人の補充を行い、試航を続行し、その後2年有余にわたって順調に試航を実施することができた。このような問題について、後日となって、その当時何故固有船員を無理に使用せず、旧海軍軍人を使用しなかったか、また慰労金についての口約が早すぎたとか、その他の当時の処置についていろいろの批判があったが、当時この問題に直接関係し種々苦慮した人達には、当時の情況として、このような結果となったことはやむを得なかったと考えられるであろう。栄昌丸は改装工事が遅れ、同年3月末完成した。その間余裕があったので固有船員を下船せしめ旧海軍軍人と交代させて、4月初旬から佐世保方面で米国側の指導の下に試航訓練に従事した。若草丸も栄昌丸と同じく4月初旬から大阪方面で試航訓練に従事した。同船は新しく建造されたものであったから、乗員には旧海軍軍人が充当されて問題はなかった。

7 日本試航船の運用に関する指示

1946(昭和21)年4月26日、米国側の日本試航船の運用に関する指示によって、第二復員省総務局掃海課長より各関係地方復員局および各部隊指揮官あてその内容(別紙第3参照)を伝達した。

なお日本試航船による試航の意義に対し、1947(昭和22)年初頭より米国側の見解が変わってきた。すなわち水圧機雷の99%はすでに死滅しているその当時、試航船で行う試航は、水圧機雷に対する掃海というよりむしろ磁気機雷終了海面に対する確認掃海(チェック、スィープ)という意味が多分に含まれているとの見解であった。従って、試航船による試航は、現在生きている少数の水圧機雷に対する掃海と磁気機雷掃海終了海面に対する確認掃海を兼ね、しかも確認掃海の方に強い意味があるということになった。

8 復員庁廃庁準備による試航船の移動

1947(昭和22)年11月15日東亜丸、同年12月15日若草丸をそれぞれ掃海船籍より除き船舶運営会に返還した。

そこで、栄昌丸と桑栄丸は、同年10月31日の米国側の口頭指令で、試航を実施しつつ、1948(昭和23)年1月1日運輸省に移管され、その後同省で試航を続行した。

9 試航船(栄昌丸)の除籍

日本経済自立方策の一環として、試航船栄昌丸を外国航路向け船舶に改造することとなったが、この代船を得ることは費用その他の理由で困難であったから同船を船主に返還し、同船の傭船料をもって新に10隻の木造小舟艇を備入することとし、そのほかの5隻と合せ15隻とし、浅海面の掃海可能および掃海能率の維持が期待できるので、1949(昭和24)年11月29日附をもって栄昌丸の除籍を CNFE に申請しその許可を得た。

10 試航船(桑栄丸)

1951(昭和26)年4月、CNFE の要請によって、在日兵站司令部と海上保安庁と契約の上、試航船桑栄丸を朝鮮に派遣し、6月中旬までに釜山、馬山および鎮海の試航作業を行い、さらに同年12月14日の要請で木浦、麗水、仁川等の試航作業に従事した。同契約は一応1952(昭和27)年6月30日までで満期の予定であったが、契約 第3項「必要あるときは満了期日から6ヶ月を超さない限度において延期すること得」に基づいて、同年12月31日まで契約期間を延期することとなった。

別紙第3

日本試航船の運用に関する米側指示

1 緒言

試航船は、感応機雷掃海終了後水路、港湾、泊地における水圧機雷残存の有無を検するに用いられる。この目的のためには、音響機雷は既に自滅していることになっているから唯磁気掃海のみを必要とする。

試航船をもって下記注意書にもとづき1海面を周到に試航するときはその後同海面の航行に支障なし。

2 実施要領

(1) 試航船は排水量3,000屯またはこれ以上の船舶艦艇を本作業に適するよう容易に改造し得る。

既掃海水道航過をなすに際し、本船は深吃水までバラストう載、最大速力をもって運転、舷外電路装置により、船体磁気を強むる方向に通電し、船体の周囲に強力なる磁場を発生せしめる。これらの要素により本船の効力を増大し、航過回数を減じ、かつ掃海能率を増進し、機雷が船体にあたえる危害半径外において爆破せしむる機会を増加する。故に試航船の排水量は3,000屯以上となるを要する。

(2) 試航船に対する一般実施要領は、(1)項でその概略を記述されたる通りであるが、下記船舶に適用せられている。

(a) 「バラスト」う載時の吃水

東亜丸	1/2	満載	6.7米
栄昌丸	3/4	満載	6.2米
桑栄丸			6.07米
若草丸			6.04米

(b) 速力

前記各船は既掃海面所要区域内において可能最大速力をもって航過し、その速力は常時7節以上を保持すべし。

(c) 舷外電路の通電

航過中舷外電路の通電量は、船体磁気強化の方向に最大電流を保持すべし。

3 掃海水域の準備

(1) 本船をもって試航せんとする水道または水域を大尺度海図上に入念に記入し、予め本船が各掃海水道端末航過に際し、反転するに充分なる余面ありやを検すべし。

この反転に必要な海面は、その面積約2,000米平方とし、この海面が水道と同様規定通磁気および音響機雷掃海航過回数を重ねあるかどうかを確かめた後始めて試航を開始すべし。

(2) 水路の末端および反転区域は、明瞭に浮標を以て標示すべし、これは陸上目標及びその他目標が不明瞭あるいは不正確であって、航行困難の水域ではとくに必要である。もし試航船で転輪羅針儀の装備がない場合は、別に水路の末端になお一個づつの浮標を置くを可とし、これをもって各航路の見通し線とする。

4 航過

(1) 掃海水路の水深および一方試航船の大小に依り毎1,000米巾に要する航過回数は変ってくる。これは次表によるべし。

水深(米)	本船屯数 6,000 屯以上の場合	6,000 屯以下の場合
	東亜丸、栄昌丸 毎 1,000 米幅の航過回数	桑栄丸、若草丸 同 左
10 ~ 20	4	6
20 ~ 30	5	6
30 ~ 40	6	8
40 ~ 50	9	12
50 ~ 60	15	×
60 ~ 70	×	×

(2) もし舷外電路の通電量降落した場合の航過回数は次のとおり

水深(米)	本船屯数 6,000 屯以上の場合	6,000 屯以下の場合
	東 亜 丸、栄 昌 丸	桑 栄 丸、若 草 丸
	毎 1,000 米幅の航過回数	同 左
10 ~ 20	6	8
20 ~ 30	7	14
30 ~ 40	12	×
40 ~ 50	19	×
50 ~ 60	×	×
60 ~ 70	×	×

(注) 上表で×印は試航船の効果なき水深を示す。

試航掃海を実施せんとする水路または水域の水深に深浅ある場合は、平均最大水深により航過回数を決定すべし。

航過回数を決定するには、一般に試航せんとする海面を二つに分けまたはそれ以上に分割実施するを常とする。

- 5 水深および試航船の大小に応じ、適当なる航過数を選定する際試航船は、毎100米巾の水路上をなるべく平均に規定航過数を配分するように実施したあかつぎの100米巾に移るものとする。船位は、各航過毎に航過中使用する大尺度海図上に正確に記入しおき、船位の測定は、3～4分毎に実施すべし。もし航行が視界不良またはその他の理由により不正確なる場合は、各100米巾水路毎にさらに2回の航過を追加実施すべし、なお海図上に未掃海を生じたる場合は更に航過数を追加試航するものとする。
- 6 通常試航船は、運動困難なる水路及び海面では、各自別個に試航するものとする。このような場合は、相互に2,000米以内に近接してはいけない。
内海では、港湾に通ずるような長い水路を掃海する場合試航は編隊をもって実施するを可とする。この場合各船の距離を1,000米とし、その航過間隔を100米とする。

第3項 YCクラフト（試航筏）

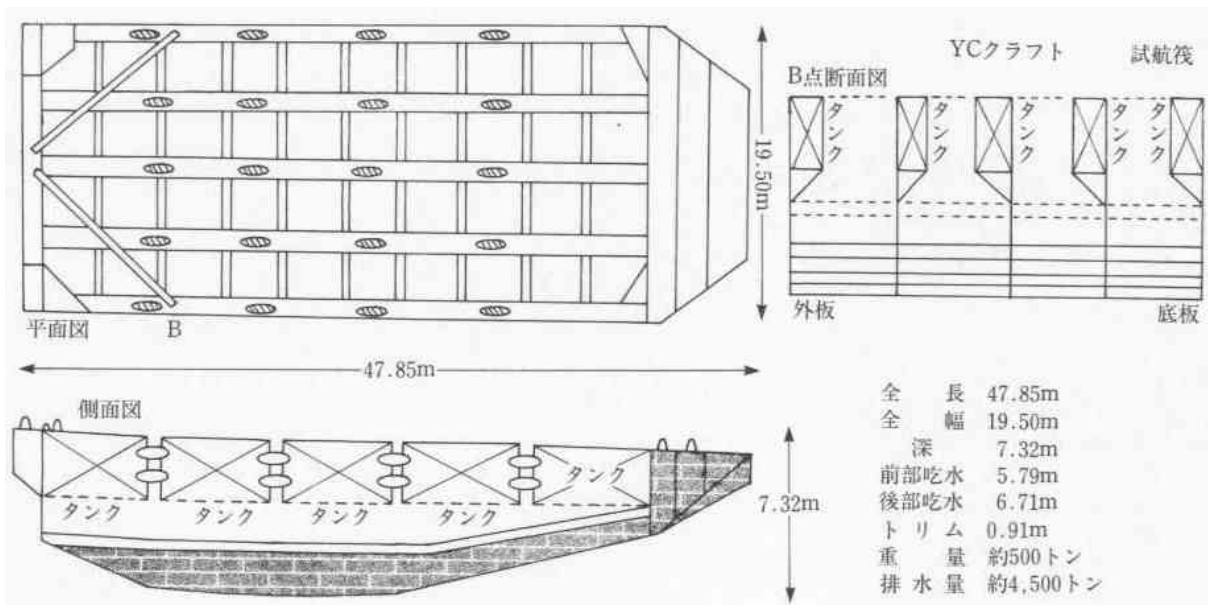
YCクラフト(試航筏)は「コムナムジャップ」の指令の下に出現したのももちろん日本としてははじめて使用したものである。米国から分解の上輸送してきたものは、YC - 1186、1187、1204、1205、1206号の5基分であったが組立に当り、計画を変更してその中央部のポンツンの数を4個より5個としたため、実際に組立てたのはYC - 1204、1205号の2基であった。米国海軍の命令により、旧佐世保工廠がかつて巨艦武蔵を入れた第7船渠内で組立を開始し、1946(昭和21)年3月17日2基とも完成した。この作業は、佐世保地方復員局で実施したのであるが、米国側の工事監督が厳重を極め、作業員は悲鳴をあげた。しかし後で参考となるが多かった。この工事がよく短時日内で立派に完成したことにより、同工場は米国海軍より感状を受けた。

完成したYC - 1204、1205号の要目、構造の概要はつぎのとおりである。

1 要目

全長(呎)	幅(呎)	深(呎)	吃水(呎)	トリム(呎)	船殻重量(トン)	排水量(トン)
157 (47.85m)	64 (19.5m)	24 (7.32m)	全部約19 後部約22	3	約500	約4,500

2 構造



3 性能および用途

上記で示したように実に大規模の筏であるので、これを曳航すれば所要の水圧が海底に生ずることができる。旧日本海軍で太平洋戦争末期に研究した水圧板は、これに比すればまことに小規模で、その掃海効果もはるかに小さい。しかし終戦直前の日本の状況では、米国のように莫大な鋼材を使用する方法などは思いもよらなかったのである。

このYCクラフトは試航筏とも呼び、磁気および音響機雷に対する掃海が終ってから磁気水圧機雷に対して、確認掃海を行うためのもので、多くの浮力タンクに分けられ被害をうけても沈みにくいようにできている。船体中心に通電コイルがまかれ、これに通電すると大型船舶に相当する磁場を生ずる、つまり目的は試航船と同様であり、試航船が処分船と対するものなら、このYCクラフトはあたかも水圧板に相当するものであろう。この曳航は、なに分にも大きな筏であるから海防艦二隻が曳船として使用された。試航船と同じように同一海面を何回も往復するから、旋回する時には小型曳船数隻が援助しなければならないといはなはだ面倒くさいものであった。曳航船には、タービン機関を有するT型海防艦が適当とされ、海防艦102、156号の2隻が使用されたが、YC - 1204号を曳航して、1946(昭和21)年4月15日にはじめて実験がおこなわれた。計算によると要求される実速(曳航速力)5.5節に対しては、海防艦主機の減速歯車に無理が生じ、4.7節以上は危険で

あった。5.5節を得るには3隻の曳航艦を要することになるので、ほかに海防艦 40 号も待機した。佐世保港外での実験では、次第に増速してみたが案外良好で強速(約12節)に相当する回転で実速5.5節を得なんら不都合を生じなかった。海防艦とYCクラフト間の曳索距離各600呎で曳航時の旋回圏が約1,500ヤードに及んだ。この実験の結果、YCクラフトを実用することとなり、その後「グラーグ」海軍大佐の指揮の下に訓練を行い、同年4月25日試航隊が編成され、呉地方復員局所属となった。第1試航隊は、海防艦 26、156 号を曳船としてYC - 1204、第2試航隊は海防艦 40、102 号を曳船としてYC - 1205 であって、全体の指揮官としては志摩岑元海軍中佐が任命された。

感応機雷の掃海法としては、日本ではじめての試みであったので、その成果については非常な注視的であった。

4 試航経過

試航隊編成後ただちに下関方面に回航して第三水道の試航に従事したが、A コイルが故障して6月1日から21日まで佐世保に帰って修理の上6月25日周防灘へ向け佐世保を出港した。しかしまたもや荒天のため A コイルが故障し7月8日から16日まで呉で修理の上いよいよ7月17日から周防灘第一航路の試航を開始した。ところが第2試航が7月19日、同月25日の2回触雷し、船体にも若干の被害を生じたので、ついに7月26日をもって試航を中止して佐世保へ帰投した。この間処分機雷はなかった。

以上の成果によってコムナムジャップでも試航隊を使用するのは不適と認め、9月9日佐世保フリートアクティビティへ引渡した。試航隊を実際に使用してみたの日本側総合意見として米国側に提出したものは別紙第4に示すとおりである。

別紙第4

Summarized Opinions

The check sweep by YC Crafts is considered an uneconomical method of sweeping due to the following reasons .

(a) Points in favor of using of YC Craft .

There is no risk to personnel and little likelihood of blocking the channel in case of explosion .

(b)Points unfavorable for use of YC Craft .

(1) Poor in maneuvering .

(2) 2 tug boats are required in addition to the towing vessels in order to stream and recover the gear .

(3) Requires great deal of time of stream the gear .

(4) Greatly inform by wind and tide .

(5) Difficulties in handling required many highly trained Personnel.

(6) Experience revealed that continuous use of powered cable(A coil)is almost impossible and replacements are apt to be required docking .

(7) Difficulty in attaining the substitution of A coil .

Due to the lack of suitable stock of electric cable of the proper size, magnetic sweep type 2 cable formerly belonging to the Japanese Navy was substitution.

The required electric currents to YC could not be transmitted through the substituted cable.

Remark : The percentage of copper in Type 2 cable is less then that of the A coil made in U.S.A. So that resistance in larger and only 400 amperes could be transmitted through the Type 2 cable.

第7節 係維機雷の掃海

第1項 係維機雷の敷設状況

1941(昭和16)年9月、すなわち太平洋戦争のはじまる前から終戦までに日本海軍が、日本本土周辺の重要港湾、水道、海峡および黄海、東支那海、台湾海峡方面に防御用として敷設した係維機雷は総数55,347個であった。この係維機雷は主として九三式機雷(触角(釀成電池)式)であるがこのほかに八九式、五号改一、六号、五式機雷(いずれも九三式と同じ型式の機雷)及び管制機雷として九二式機雷(陸上で管制発火する聴音機雷)などが若干混入してあった。

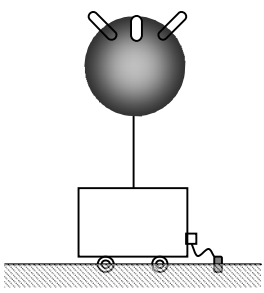
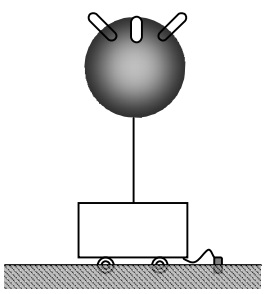
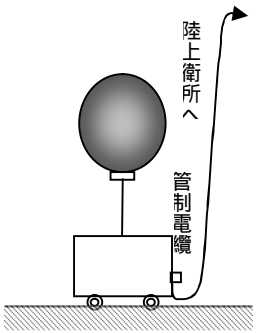
敷設深度は対戦防御用のものは、50米～60米、一般船艇用のものは浅深度の3米～4米であった。これらの機雷の要目、機構の概要については別紙第5を参照されたい。

なお機雷の敷設状況は別図第1日本近海機雷敷設図を参照されたい。

別紙第5

係維機雷一覽表

名称	概要図	機雷缶				係維器		装備全高(mm)	さく薬量(Kg)	発火装置	最大敷設深度	最大敷設水深
		外径(mm)	厚さ(mm)	重量(Kg)	浮力(kg)	重量(Kg)	索長(m)					
八九式機雷		860	4	225	150	493	径5mm 900m	1500	八八式爆薬70	触角6個電池式	60m	960m
六号機雷二型改一		1050	4	410	200	670	周16mm 1000m	1780	下瀬火薬200	触角4個釀成電池式	20m	1020m
五号機雷改一		830	4	220	100	300	周28mm 163m	1512	八八式爆薬100	触角4個釀成電池式	71m	1071m

名称	概要図	機雷缶				係維器		装備全高 (mm)	さく薬量 (Kg)	発火装置	最大敷設深度	最大敷設水深
		外径 (mm)	厚さ (mm)	重量 (Kg)	浮力 (kg)	重量 (Kg)	索長 (m)					
九三式機雷		830	4	220	120	480	径 5 mm 1000 m	1512	八八式爆薬 100	触角 4 個 醸成電池式	71 m	107 m
五式機雷		720	4		100	300	径 10 mm 200 m	1165	一式爆薬 200	触角 3 個 醸成電池式	50 m	250 m
九二式機雷		1050	4	780	150	520	径 25 mm 三心電纜	1820	八八式爆薬 500	管制式 注*	60 m	120 m

注* 機雷缶内にある聴音儀で目標を捕捉、陸上衛所にて発火する管制式である。

第2項 係維機雷の掃海状況

1945(昭和20)年9月中旬、米国側の指令と各地区の米国掃海部隊指揮官によって組織的に各地区の係維機雷の掃海がはじまった。この掃海で日本側が使用した掃海具は、日本海軍が第一次大戦前後から、独特の研究開発と多年の訓練によって有効化していた対艦式大掃海具および単艦式大掃海具を主用し、一部小掃海具を補足的に使用した。この要目、構成の概要については、別紙第6を参照されたい。

こうして1946(昭和21)年8月17日、八戸沖の掃海が完了するまで、引続き掃海を実施し、55,347個の敷設機雷中判明しているものだけで4,818個の機雷を掃海処分することができた。その間、米国掃海部隊と協同で掃海した個所もあり、または米国掃海部隊単独で実施した個所もあるが、宗谷海峡より南西諸島台湾方面に至る全水域は、1946(昭和21)年8月17日掃海を完了した。

ただし紀伊水道日ノ御崎沖、対馬海峡東及び西水道の一部、恵山第二機雷礁、同第三機雷礁、第一次、第二次中には敷設深度40米の機雷が含まれているので、それは相当程度海中にそのまま残存していることが予想される。現に1947(昭和22)年7月には恵山沖で底曳網を使って漁ろう中の漁船が機雷を引っかけて触雷沈没した例もある。

つぎに日本近海を数ヶ所に分ち、その掃海状況の概要を述べる。

第1 北方方面

本州北部および北海道沿岸方面は、毎年冬季は荒天が続き、小さな掃海船艇では掃海不能の日が多い。従って掃海は終戦後いち早く開始し、12月に入る前には宗谷海峡、白糠および八戸沖を残してそのほかは完了することができた。残った3ヶ所は、1946(昭和21)年3月天候快復をまって開始し、同年8月17日に終了した。とくに宗谷海峡は敷設機雷総数2,228個にもおよぶ龐大な機雷礁であったが、海防艦7隻、掃海艇2隻、敷設艇1隻、掃海特務艇1隻、重油船1隻に上る船艇を集中して、実に386個の処分機雷を出し順調に経過した。なお同海峡の北緯45度48分以上は、ソ連掃海船艇で実施した。その概要を表示すると次のとおりである。

区域	敷設機雷数	処分機雷数	掃海開始	掃海終了	従事船艇	担当別
厚岸湾	24	24	20.8.30 20.10.8	20.8.30 20.10.15	MU2~4	厚岸防備隊
津軽海峡	1,977	842	20.8.27	20.11.18	MS 1 AM 2 MO 1 MV 8 ASC 4	大湊掃海部
	800	?				米国側
久慈沖	330	0	20.11.2	20.11.17	MS 1 AM 1 AMC 2 ASC 2	大湊掃海部
宮古沖	330	0	20.10.2	20.10.4	ASC 4	女川防備隊
宗谷海峡	2,228	386	21.5.1	21.6.21	CD 7 AM 8 MS 2 CM 1 AMC 2	大湊防備隊
白糠沖	550	0	21.7.23	21.8.7	CD 7 AM 8 MS 2 MU 1 AMC 1 Tug 1	"
八戸沖	400	97	20.11.8	20.12.30	MS 1 AM 8	"
			21.3.7	21.3.31	CM 1 AMC 1	
			21.8.10	21.8.17	Tug 2	

第2 本州

本州、四国沿岸の各機雷礁は、いずれも1945(昭和20)年12月には掃海を完了することができた。とくに伊勢湾を除く他の敷設海面には感應機雷が敷設してなかったため、この掃海が迅速にできて、水路を啓開したことは、その後の海上交通の安全に寄与したところがきわめで大であった。

この概要を表示すると次のとおりである。

区域	敷設機雷数	処分機雷数	掃海開始	掃海終了	従事船艇	担当別	
金華山沖	400	?	?	20.10.1 以前	?	米国側	
銚子沖	422	?	?	"	?	"	
九十九里沖	400	240	20.9.15	20.10.2	AM 4 T 2 ASC 6 MU 5	横須賀防備隊	
東京湾	沖の山	264	?	?	20.10.1 以前	?	米国側
	浦賀水道	1,315	288	20.8.30	20.9.8	AM 4 T 4 Dai2 ASC 6	横須賀防備隊
八丈島	210	54	20.10.20	20.10.24	AM 4 ASC 6	"	
小笠原諸島	684	?	?	?	?	米国側	
御前崎	290	229	20.11.18	20.12.1	AM 5 T 4 AMC1 ASC 3	米国側 横須賀防備隊	
伊勢湾	220	0	20.8.30	20.9.1	AMC 4	米国側	
			20.9.27	20.10.1	CM 4	伊勢防備隊	
紀伊水道	678	412	20.9.17	20.9.24	?	米国側 紀伊防備隊	
土佐沖	320	96	20.9.15	20.10.14	CD 2 T 2	米国側 佐伯防備隊	
豊後水道	3,400	222	20.9.23	20.12.10	CD 8 AMC2 T 2	米国側 呉掃海部	
舞鶴湾	18	18	?	20.8.27	(管制機雷)	舞鶴防備隊	

第3 九州沿岸

九州沿岸の機雷礁は、大部分を1945(昭和20)年中に掃海を終了し、残る壱岐水道、対馬海峡も1946(昭和21)年4月に完了することができた。

九州北岸は、冬季シベリアの高気圧からふきおろす北西季節風のため海上も荒天の日が多いのであるが、おおむね冬季悪天候になる前に完了できたことは幸であった。

その概要を表示すると次のとおりである。

区域	敷設機雷数	処分機雷数	掃海開始	掃海終了	従事船艇	担当別
対馬海峡 東水道	2,340	390	20.10.9	20.11.19	?	米国側
			?	?	CD 7 ASC 5 SC1 AMC 3 AP 1	佐世保掃海部
同 西水道	2,750	?	20.10.23	?	?	米国側
壱岐水道	750	356	20.10.6	21.1.30	CD 4 Cu 5 Dai3 ASC 7 ACh 3	佐世保掃海部
平戸沖	456	160	20.8.23	20.9.30	ASC 14 Dai 4	"
佐世保港口	60	60	20.9.16	20.9.16	管制機雷	佐世保防備隊
松島西方	186	14	20.8.23	20.9.23	ASC 3 Dai 1	" 米国側
長崎沖	54	?	?	?	?	米国側

橘 湾	480	351	20. 8.23	20.10. 4	ASC6 AM 1	佐世保掃海部
			20.11.18	20.12.23	ACh3 AP 2 Dai 6 Cu 10	
野 母 崎	960	?	?	20. 9.26	?	米 国 側
日 向 崎	200	144	20.11.15	20.12.22		佐伯掃海部
有 明 湾	200	106	20.12.15	20.12.19	CD 2 T 1	米 国 側 佐伯掃海部
大 隈 海 峡	480	?	?	20.10.15 以前	?	米 国 側
種子島海峡	400	?	?	"	?	"
薩摩半島南岸	120	?	?	"	?	"
鹿児島湾口	330	109	20. 8.19	20. 9. 2	ASC 7 Cu 8 Dai 5	米 国 側 佐伯防備隊
薩摩半島西岸	240	185	20.12.14	20.12.27	ASC15 Ash3 AP1 Dai7 Cu6	佐伯防備隊

第4 朝鮮南方、黄海方面

1945(昭和20)年10月、掃海再開当時、米国 52.10 指揮官の「Open sea の掃海は、米国側で実施する」という方針のもとについて敷設機雷数7,440個にのぼる小黒島東方、西方および黄海にわたるぼう大なこの方面の機雷礁は、米国掃海部隊によって掃海され、残る済州島周辺のもののみ現地米国 96.63 部隊指揮官指揮の下に日米協同で掃海を行った。済州島周辺掃海中、1946(昭和21)年3月、たまたま既掃面において、切断機雷を出したため、日本掃海部隊の一部が、使用中の米式掃海具に対する信頼度に疑念をいだき、この不信を口実に掃海続行を拒否する行動に出て反乱の直前までいった事件があって、当時の幹部は多大の苦労をしたが、幸に艦長以下乗員の交代、給与面の考慮等の処置によって解決し、掃海を再興することができた。この事件は主謀者が海防艦艦長であっただけに、旧日本海軍軍人をもって組織された日本側掃海部隊としては、航路啓開史を通じ未曾有の重大事件であり、また米国側に対しまことに遺憾であって、本史上一大汚点を印したものであった。

以下佐世保地方掃海部長(山田鉄夫元海軍大佐)の本事件に関する田村掃海課長あての報告文の概要を示し参考とする。

- 1 対馬海峡掃海部隊は、去る6日掃海中既掃面において、切断機雷を出したため、目下使用中の米式掃海具の信頼度に疑念をいだき、海40艦長より重大問題なりとして強硬に申出があった。志摩指揮官は各艦長集合の上米式掃海具といえども略掃の域を脱せずかつ今回切断した機雷は「ドラッグ」せる深度深き機雷と認むる等種々説明、説得に努力したが承知しなかった。ついに米国側現地指揮官までこの問題を持出し、説明を要求した。米国側現地指揮官も詳細にこれが説明を行ったがなお疑念去らず了解せず、その上に掃海事故による賜金並に家族に対する現行処置は名目のみで事実上賜金は渡らずなら考慮なきことを述べ、かくのごとき不安な状態では掃海の実施はできないと強硬な態度に出た。(以上主として海40艦長によって提議したものである)
 なお同僚である22.12の艦長もこれに同意をした。しかし竹生、生名艦長は同意せず掃海実施を主張し穏当な態度であった。よって志摩指揮官は米国側と談合の上一時掃海を中止し、表向きは生糧品とう載、燃料を補給する目的とし、これが問題を解決するため8日佐世保に帰投した。
 入港後、米国 52.7 部隊指揮官から志摩指揮官以外の各艦艇乗組員の上陸が禁止された。
- 2 9日1300米国側とこれに関連問題を討議したが、その要旨はつぎのとおりであった。
 - (1) これらの問題は、日本側の問題につき極力日本側で努力解決する。
 - (2) 主謀者である海40を残し、その他は乗員を説得の上、出港掃海再開のこととする。
 - (3) 海40の主謀者たる艦長交代まで、海40は佐世保に残すこと。
 - (4) 乗組員の不良分子をこの際極力入れ変えること。
 - (5) 掃海要員死亡に対する保証は、極力日本側で努力すること。
 - (6) 海40艦長に対し、米国側よりなんらかの処罰の申出であったが、日本側で研究後報告することとした。
 - (7) 竹生、生名の乗員は上陸を許可されたがその他の海防艦乗員は上陸を許可されなかった。

- 3 これを要するに今回の問題は、乗員より発動したものでなく、一艦長より提議発動したものであって、主謀たる艦長その他一部幹部を交代せしめ説得すれば、掃海再開は可能であると考えられる。ただし今回の事件は、相当重要な問題であるので、今後掃海艦艇長の選定には充分の考慮を要するものと認め、なお家族保証、並に賜金等の問題はすみやかにこれが対策を講じ実現せんことを切望する。(以上)

この方面の掃海概要は次に表示するとおりである。

区域	敷設機雷数	処分機雷数	掃海開始	掃海終了	従事船艇	担当別
小黒島東方	1,450	?	?	20.10.12 以前	?	米国側
小黒島西方	1,024					
黄海中央	4,966					
濟州島周辺	200	11	21. 2.20 21. 3.18	21. 2.24 21. 4.26	CD 4 AP 1 ASC 6 Cu 6 ACh 2 Dai 4	佐世保 掃海部

第5 東海、南西諸島方面

東海方面の全部、南西諸島方面の大半は、米国掃海部隊を以って掃海され、日本側が掃海に当たったのは宮古、沖縄の一部、喜界ヶ島、石垣島、宮古島のみであった。この方面は、日本本土を遠く離れ、補給、休養、その他種々不自由な条件の下に掃海に従事したのであるが、よくその目的を達成することができたのは、掃海関係員の非常な努力によるものであることは、もちろん現地米国掃海部隊の好意ある協力によるものである。とくに沖縄、宮古間の掃海においては潮流が強く、その上に陸標が遠くて船位の保持に非常な困難を感じ、ひいては正確な掃海ができないところであったが、米国掃海艇の電探を利用することによって有効に掃海することができた。

その概要を表示すると次のとおりである。

区域		敷設機雷数	処分機雷数	掃海開始	掃海終了	従事船艇	担当別
東海	男女群島南西	1,500	?	?	?	?	米国側
	大隈群島西方	5,500					
	琉球列島西方	1,650					
	基薩東北方	2,700					
南西諸島	屋久島南方	900	?	?	20.10.15 以前	?	米国側
	喜界ヶ島	60	4	21. 3. 9	21. 3.22	CD 5 ASC 5	佐世保 掃海部
	沖縄島周辺	700	?	?	20.10.15 以前	?	米国側
	沖縄宮古間	1,650	3 (日本側の のみ)	?	?	?	"
	石垣島周辺	240	4	21. 5.31	21. 6. 9	CD 3 ASC 6 ACh 2	"
	宮古島周辺	240	9	21. 5.21	21. 6. 7	CD 7 AM 4 SC 1 AP 2 ASC 4	"

第6 台湾方面

台湾周辺の機雷礁は、台湾海峡を米国掃海部隊で実施したほか全部馬公警備府の防備兵力をもって終戦後掃海を開始し、1946(昭和21)年4月10日高雄沖掃海完了を最後として掃海を終った。その掃海実施の概要を表示すれば次のとおりであるが、終戦後の連絡不如意のため詳細は不明である。

区域	敷設機雷数	処分機雷数	掃海開始	掃海終了	従事船艇	担当別
高雄沖	805		20. 9.16	21. 4.10	?	高雄防備隊
新竹沖	80			20.12.16		
宜蘭沖	96			20.12.13		
澎湖列島	735		20. 9.16	20.12.23		馬公防備隊
台湾海峡	5,250			20.12.		米 国 側
基隆沖	223			20.12.21	?	高雄防備隊
淡水沖	40			20.12.20		
車域庄沖	55			?		
丈板将沖	10			?		

〔備考〕 係維機雷の総合処分一覧表は別紙第7に表示している

係維機雷掃海具一覽表

名称	概要図	使用目的	諸元	内容
大掃海具五型	<p>大掃海具5型</p> <p>掃海艇</p> <p>水面</p> <p>沈降器</p> <p>掃海索長 1,600m 有効巾 700m 掃海深度 20~35m 掃海速度 8~14ノット</p> <p>880m</p> <p>掃海具</p> <p>沈降器</p>	<p>駆逐艦又は掃海艇で曳航する対艦式掃海具で係維機雷を拘束して係維索を掃海索の摺動により切断するものである。</p>	掃海索長(m)	1600
			対艦距離(m)	880
			有効巾(m)	700
			掃海深度(m)	20~35
			掃海速度(kt)	8 10 12 13 14
			掃海実速度(kt)	6.6 7.8 8.8 9.4 10.2
			張力(ton)	1.3 3.8 5.2 6.5 7.3
			切断能力	周囲4mm以下の係維索は一般に切断可能
単艦式大掃海具	<p>掃海艇</p> <p>水面</p> <p>展開器</p> <p>沈降器曳索</p> <p>沈降器</p> <p>掃海索</p> <p>有効巾 110m 掃海深度 6~18m 掃海速度 12~25ノット</p>	<p>駆逐艦又は掃海艇で曳航する単艦式掃海具で係維索を掃海索の摺動し又は鋸歯で切断する。</p>	掃海索長(m)	
			対艦距離(m)	
			有効巾(m)	110
			掃海深度(m)	6~18
			掃海速度(kt)	12 15 18.5 20 25
			掃海実速度(kt)	10.2 12.9 16.1 17.4 22.6
			張力(ton)	1.7 2.2 3.0 3.5 6.0
			切断能力	周囲4mm以下の係維索は一般に切断可能
対艦式大掃海具一型	<p>対艦式大掃海具1型</p> <p>乙艦</p> <p>甲艦</p> <p>1,000m</p> <p>掃海索長 2,000m 有効巾 800m 掃海深度 26m 掃海速度 12ノット</p> <p>浮標大</p> <p>浮標小</p> <p>掃海索</p> <p>浮標大</p> <p>浮標小</p>	<p>掃海艇で曳航する軽便な対艦式掃海具で係維機雷を拘束してこれを深海地又は浅海地まで曳航しその機能をなくする。</p>	掃海索長(m)	2000
			対艦距離(m)	1000
			有効巾(m)	800
			掃海深度(m)	26
			掃海速度(kt)	12
			掃海実速度(kt)	10
			張力(ton)	2.8
			切断能力	

名称	概要図	使用目的	諸元	内容
対艦式大掃海具二型		<p>駆逐艦又は掃海艇で曳航する対艦式掃海具で係維機雷を拘束してこれを深海地又は浅海地まで曳航しその機能をなくする。</p>	掃海索長(m)	1200
			対艦距離(m)	600
			有効巾(m)	480
			掃海深度(m)	8~30
			掃海速度(kt)	12
			掃海実速度(kt)	9.6
			張力(ton)	5.7
切断能力				
小掃海具一型改一		<p>艦艇搭載の短艇又は汽艇で曳航する対艦式掃海具で係維機雷を拘束する。</p>	掃海索長(m)	400
			対艦距離(m)	200
			有効巾(m)	150
			掃海深度(m)	5
			掃海速度(kt)	3.5
			掃海実速度(kt)	10
			張力(ton)	
切断能力				
水中処分具一型	<p>単船式</p>		<p>対艦式</p>	
	<p>使用目的 小艦艇で曳航する掃海具が機雷の係維索を拘束するとこれを爆破する。</p>			

係維機雷処分一覽表

敷設海面		敷設数	処分数	敷設海面		敷設数	処分数	
北 方 及 び 本 州 沿 岸	宗谷海峡	2,228	386	州 南 岸	大隈海峡	480	?	
	厚岸湾	24	24		種子島海峡	400	?	
	津軽海峡	1,977	842		薩摩半島南岸	120	?	
		800	?		鹿兒島湾	湾口	210	109
	白糠冲	550	0			湾内機雷水道	120	?
	八戸冲	400	97		薩摩半島西岸	240	185	
	久慈冲	330	0		朝 鮮	小黑島東方	1,450	?
	宮古冲	330	0			同上西方	1,024	?
	金華山冲	400	?			黄海中央	4,966	?
	銚子冲	422	?			济州島	200	?
	九十九里冲	400	240	東 海		大隈群島西方	5,500	
	東京湾	沖ノ山	264		?	琉球列島西方	1,650	
		浦賀水道	1,316		288	基薩東北方	2,700	
	八丈島	210	54		男女群島南西	1,500		
	小笠原諸島	684	?		南 西 諸 島 方 面	室久島方面	900	?
	伊勢湾	220	0	喜界ヶ島		60	4	
	紀伊水道	678	412	沖繩島周辺		700	?	
	土佐冲	320	96	沖繩宮古間		1,650	3	
	豊後水道	3,400	222	石垣島周辺		240	4	
		?	全部	宮古島周辺		240	9	
舞鶴	18	18	台 湾 方 面	高雄冲		805		
対馬海峡東水道	2,340	393		新竹冲		80		
同上西水道	2,750	?		宜蘭冲	96			
壱岐水道	750	356		澎湖列島	735			
平戸冲	456	160		台湾海峡	5,250			
佐世保湾口	60	60		基隆冲	223			
松島西方	186	14		淡水冲	40			
長崎冲	54	?		車城庄冲	55			
橘湾	480	351		大板冲	10			
野母崎	960	?						
九 州 北 西 岸	日向冲	200	144	合 計		55,347	4,818	
	有明湾	200	106					

第8節 感応機雷の掃海

第1項 感応機雷の敷設状況

米国海軍が B-29 および潜水艦をもって、日本本土周辺に敷設した感応機雷は、磁気機雷が2種類(誘導型(M9)、(M11))、音響機雷が2種類(高周波(A3)、(A5))および磁気、水圧複合機雷(A6)の5種類であって、これを混用していた。敷設水深はおおむね60米以内であった。これらの機雷の要目、機構の概要については、別に太平洋戦争中の航路啓開(掃海)の項で説明しているので本章では省略する。なおこれらの機雷が日本本土周辺に敷設された状況は別図第1日本近海機雷敷設図を参照されたい。

第2項 感応機雷の掃海計画

1 終戦後復員庁廃庁までの状況

感応機雷の掃海を計画するには、まず感応機雷の死滅時期を承知することが先決問題であった。

1945(昭和20)年10月、掃海再興のとき、米国側の口頭指示によって、各種感応機雷とも翌昭和21年2月中旬ごろには自滅することとなった。ところが、1945(昭和20)年12月20日附、米国側の感応機雷掃海に関する覚書によると、音響機雷のみは翌昭和21年2月中旬ごろに自滅するが磁気および磁気水圧の複合機雷は相当長く危険であるとのことであった。そこで感応機雷の掃海計画は、改めてこの覚書にもとづいて立案することとなり、これに係維機雷掃海をもつけ加えた、総合掃海計画を1946(昭和21)年1月25日附で樹立し、その後この計画に従って一せいに掃海を実施したのである。このうちで感応機雷の掃海計画の内容については、別紙第8で表示しているので参照されたい。この計画は、その後掃海の進捗にともなって、その都度米国側の指示があり、数回にわたり、相当大きな変更があった。しかし、大体において、瀬戸内海に重点をおき、とくに下関より大阪にいたる一貫主要航路をすみやかに啓開することを主眼としていた。米国側の指示による主なる掃海計画の変更事項はつぎのとおりである。

- (1) 1946(昭和21)年4月、下関、唐津へ日本海方面から駆潜特務艇、哨戒特務艇を集中したこと。
- (2) 1946(昭和21)年6月、2ヶ月以内に徴傭漁船54隻を解傭し、掃海部を日本海方面は舞鶴のみとし、瀬戸内海方面では、神戸、大竹、下関の三か所で掃海を行うこととなったこと。
- (3) 1946(昭和21)年12月14日、日本海方面の掃海を中止したこと。
- (4) 1947(昭和22)年1月29日、日本側の追加掃海申請によって、下関第二水道を加えたこと、および従来磁気機雷掃海は、同年7月末、試航は同年12月末完了するよう指令されているのを、同年7月に至りさらに下関方面主要航路の拡張及び枝航路をも追加され、磁気掃海は1948(昭和23)年5月、試航は同年6月に完了することに変更があったこと。

こうして1947(昭和22)年末をもって、係維機雷と感応機雷の第一次掃海計画ならびに第二次掃海計画の一部の掃海を終了した。

1947(昭和22)年10月、米国の指令によって復員庁の廃庁にともない、翌年1月1日より掃海関係は運輸省に移管されて、掃海を続行した。

別紙第 8

感応機雷掃海計画表

1946(昭和21)年1月25日

掃海支部	掃海区域		掃海艦艇実動予定表	使用掃海具予定表	掃海期間		記 事
					開始	終 止	
大 阪	「トソキ-」「チヨフスチヨク」間		ASC-9,PCS-2	三式-5	21. 1. 3	21. 2. 3	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「トソキ-」 34° 34.6 N 135° 5.6 E ○ 「チヨフスチヨク」 34° 37.1 N 135° 00 E ○ 6月中旬佐世保よりASC×9を加う ○ 5月下旬よりASC×2、PCS×3を加う ○ 7月下旬よりASC×5、PCS×1を加う
	神戸、大阪航路		ASC-10,PCS-2,FB-10	五式-3,二式-4,海底-8	21. 2. 5	21. 3.11	
	大阪内港		"	"	21. 3.14	21. 3.30	
	播 磨 灘	常用航路 南航路 北航路	6.1迄 ASC-9,FB-9,PCS-1	五式-3,三式-4,海底-8	21. 4. 1	21. 8.19	
			自 6.15 ASC-13,FB-10 至 7.20 PCS-1	五式-5,三式-5,海底-14			
			7.20以後 ASC-17,FB-10,PCS-3	五式-6,三式-6,海底-14			
	相生掃海航路		"	"	21. 8.20	21. 9.15	
	神戸外港		ASC-20,FB-10,PCS-3	五式-7,三式-7,海底-14	21. 9.16	21. 9.20	
	大阪外港		"	"	21. 9.21	21.10.30	
	友が島水道大阪港間		"	"	21.10.11	21.11. 9	
因島航路		ASC-3,FB-17	五式-5,三式-6,海底-2	21.11.10	22. 1. 8		
呉	備後灘 備讃瀬戸 常用航路	自 2.8 ASC-3, 至 3.2 FB-7	五式-3,三式-6,海底-2	21. 1. 8	21. 2. 5		
		自 3.25 ASC-5,FB-17 至 6.30 PCS-2	五式-5,三式-4,海底-2				
	高松、宇野掃海水路	自 7.1 ASC-5,FB-17 至 7.10 PCS1.2	五式-5,三式-4,海底-3	21. 2. 8	21. 7.10		
		自 7.10 ASC-5,FB-17 至 7.15 PCS-3	五式-6,三式-3,海底-3				
	多度津掃海水路		ASC-6,FB-17,PCS-3	"	21. 7.11	21. 7.25	
	玉島掃海水路		"	"	21. 7.26	21. 8. 5	
	笠岡掃海水路		"	"	21. 8. 6	21. 8.25	
	新居浜掃海水路		ASC-8,FB-17,PCS-4	"	21. 8.26	21. 9.15	
	小豆島北航路		"	"	21. 9.16	21.10.15	
		"	"	21.10.16	21.11.18		
						<ul style="list-style-type: none"> ○ 3月25日佐伯よりASC×2、PCS×3を加う ○ 7月10日徳山よりASC×2、PCS×2を加う ○ 8月30日仙崎よりASC×2、PCS×3を加う 	

	伊予灘航路	"	"	21.11.19	21.12.15	
徳山	伊予灘北方航路	ASC-2,FB-1,PCS-1	五式-3,二式-3,海底-3	21. 1.14	21. 1.29	
	平群水道	"	"	21. 2. 2	21. 2.22	
	三田尻水域	"	"	21. 2.26	21. 3. 3	
	姫島北方水域	"	"	21. 3. 7	21. 3.12	
	別府航路及び泊地	"	"	21. 3.17	21. 4. 5	
	周防灘第一航路	"	"	21. 4.11	21. 7. 5	水路幅 2,000 米拡大掃海
下関	第三掃海水路	ASC-3,FB-4,Dai-4	五式-2,三式-2,海底-2	21. 1.25	21.10.17	○ 3月15日博多よりASC-6を加う ○ 6月15日佐世保よりASC-3, PCS-1を加う ○ 9月1日仙崎よりASC-2,PCS-3を加う
	六連泊地	ASC-2,FB-4,Dai-4	"	21. 1.25	21.10. 1	
	北九州掃海水路	ASC-3,FB-4,Dai-4	"	21. 3.12	21.12.23	
	六連若松三角水域	ASC-2,FB-4,Dai-2	五式-2,三式-1,海底-2	21. 1.25	21. 3.12	
	北水路	ASC-2,FB-4,PCS-1	"	21. 1.25	21.10.26	
	中央水路	ASC-2,PCS-2,Dai-2	五式-1,三式-2,海底-2	21. 1.26	21.12.25	
	南東水路	ASC-2,FB-4,PCS-2	五式-2,三式-2,海底-2	21. 6.25	21. 7. 7	
	部埼泊地	ASC-2,FB-4,Dai-2	三式-1,海底-2	21.11. 1	21.11.30	
仙崎	第三掃海水路	ASC-1,FB-2,PCS-2	五式-1,三式-1,海底-1	21. 1.20	21. 2.25	掃海終了後 ASC-2,PCS-3 を呉に 転用予定
	第一掃海水路	"	"	21. 2.26	21. 4.20	
	萩掃海水路	"	"	21. 4.25	21. 4.30	
	萩港泊地	"	"	21. 5. 1	21. 5.22	
	第一掃海水路	"	"	21. 5.25	21. 6.16	
	第二掃海水路	"	"	21. 6.17	21. 6.23	
	第三掃海水路	"	"	21. 6.24	21. 6.30	
	第四掃海水路	"	"	21. 7. 1	21. 7. 8	
	浜田泊地	"	"	21. 7. 9	21. 7.10	
油谷湾	"	"	21. 7.15	21. 8.24		
佐伯	佐伯湾	ASC-2,PCS-3,Tug-1 Carring boat-3	五式-1,三式-2	21. 1. 1	21. 5.20	掃海終了後 ASC-2,PCS-3 を呉に 転用予定
舞鶴	舞鶴湾	舞鶴港泊地	ASC-2,FB-6	21. 1.20	21. 3. 7	
		舞鶴掃海水道	"	21. 3. 8	21. 6.24	
		宮津水路及泊地	"	21. 6.25	21. 8. 2	
	小浜	小浜掃海水道	"	21. 8. 3	21. 8.11	

	湾	小浜泊地	〃	〃	21. 8.12	21.10.20	
境	美保湾	掃海水路	ASC-1,FB-2	五式-1	21. 2. 1	21. 5. 1	
		泊地	〃	〃	21. 5. 2	21. 5.27	
	中海掃海水路		FB-2	三式-1	21. 6. 1	21.10.20	
	隠岐島	掃海水路	ASC-1,FB-2	五式-1	21.11. 1	21.11.15	
泊地		〃	〃	〃	〃		
伏木	伏木港	港外泊地	FB-4	三式-2,海底-2	21. 1.14	21. 2.10	
		第一掃海水路	〃	〃	21. 2.11	21. 3.22	
七尾	七尾港	小口掃海水路	ASC-1,FB-4	五式-1,三式-1,海底-1	21. 1. 1	21. 2.28	
		第一掃海水路	FB-4	五式-1,海底-1	21. 3. 1	21. 4.10	
		大口掃海水路	ASC-1,FB-4	五式-1,三式-1,海底-1	21. 4.11	21. 6.15	
		屏風瀬戸水路	FB-4	五式-1,海底-1	21. 6.16	21. 8.10	
		第二掃海水路	〃	〃	21. 8.11	21.10.11	
		第三掃海水路	ASC-1,FB-4	五式-1,三式-1,海底-1	21.10.12	21.11.15	
新潟	新潟港	掃海水路	ASC-5,FB-2,PCS-1,Tug-1	五式-1,三式-3,海底-1	21. 1. 1	21. 4.11	掃海終了後 ASC-5,PCS-1 を大阪に転用予定
		泊地	〃	〃	21. 4.12	21. 5.31	
	直江津港		〃	〃	21. 6. 3	21. 6.20	
	酒田港		〃	〃	21. 6.22	21. 9. 5	
敦賀	敦賀港	掃海水路	ASC-1,FB-2	三式-2,海底-1	21. 1. 1	21. 5.31	掃海終了後 ASC-1 を舞鶴に転用予定
		泊地	ASC-1,FB-4	五式-1,三式-1,海底-1	21. 6. 1	21. 6.30	
博多	唐津博多航路	第一掃海水道	ASC-1,FB-5	五式-3,三式-1,海底-1	20.12. 5	21. 2.15	1月下旬佐世保よりASC4を加え掃海終了後ASC6を下関に転用予定
		第二掃海水道	〃	〃	21. 2.20	21. 4.30	
		博多唐津航路	〃	〃			
大湊	船川港		ASC-5	五式-1,三式-1	21. 3.20	21. 5.30	
	襟裳岬		〃	〃	21. 6. 1	21. 6.20	
横須賀	犬吠崎		FB-6	三式-1	未定	未定	FB-6は現地雇い入れ

備考 (1) 上記表所定の外掃海兵力の転用は、掃海進捗の状況に変更することがある。

(2) 呉博多方面の掃海は、第 52.16、第 52.3 指揮下にあるものに限り多少の異動がある。

(3) 襟裳岬、犬吠崎の機雷は、昭和17年末米国潜水艦により敷設した係維式磁気機雷であって既に犬吠崎の機雷は横鎮にて掃海完了したようであるが、なお米国側の資料によって掃海の要否を決定する。

2 運輸省移管後の状況

(1) 掃海監部閉庁にともなう措置

1948(昭和23)年1月1日から、復員庁の閉庁によって、掃海関係は運輸省に移管され、また掃海監部が閉庁となり、米国側との折衝は、東京の極東海軍部隊指揮官と行うこととなった。これと共に掃海計画については、従来は第二復員局掃海監部より直接米国側に提出してその許可を得てただちに実行していたが、その後極東海軍司令部へ提出する前に日本政府関係各部へ提案して、その承認をうることが必要となった。またその内容はこれを従来のような単なる所要日数、使用艦艇等だけでなく、掃海の必要性、予算、設標計画等を包含し、すべての面で日本政府として実際に実行可能なることを裏書した総合的な掃海計画であることが必要になった。なお米国側は掃海完了の区域に対する設標を迅速適当に実施して、これを完全に整備維持することをとくに強調し、もし設標が不可能な場合は掃海計画そのものも許可されないこととなった。

以上の措置は、1948(昭和23)年1月16日米国側の指令によるもので、終戦後の日本側掃海業務としては、一大転換期であったであろう。この指令の内容については別紙第9「日本掃海に関する指令」に示してあるので参照されたい。以上の指令によって日本側は同年2月5日掃海監部を閉庁し、掃海関係折衝業務を東京に復帰した。

(2) 女王丸触雷事件に伴う措置

1948(昭和23)年1月28日岡山県牛窓沖(未掃海面)で、関西汽船所属女王丸(410t)が触雷沈没し、193名が死亡した。

従来も掃海水路外で、この種の事故は相当あったが、本件のように大多数の犠牲者を出したことは初めてであったので同年2月17日播磨灘北航路に対する航行禁止が米側より指令された。国内関係各部より同方面掃海の要望切なるものがあったので、ここに播磨灘北航路ならびに牛窓方面の掃海を第二次掃海計画におり込み急速に実施することとなり、2月26日 CNFE の許可を得た。

別紙第9

日本掃海に関する指令

1948年1月16日

発 極東海軍部隊指揮官代理 参謀長 N.W.バード

宛 日本海軍総局

經由 東京終戦連絡中央事務局

- 1 日本の掃海に関する統御は、1948年2月1日までに在佐世保艦隊指揮官より在東京極東海軍部隊指揮官に移すこととする。ただし書類人員の移管を完了するまでは右掃海の指揮は在佐世保艦隊指揮官がこれを行うものとする。
右移管完了後一切の報告および連絡は、東京の極東海軍部隊指揮官に直接提出すること。
- 2 今後提案される掃海作業は、極東海軍部隊指揮官に提出するに先立ち日本政府関係各部へ提出すること。
- 3 掃海課は、日本政府閣僚各部において審議上必要であるから掃海計画には次の資料を包含するものとする。
 - (a) 作業完遂の必要性
 - (b) 掃海完了せざる場合の危険性
 - (c) 人力、資材、資金に関する日本政府の負担
 - (d) 既掃海面の標示に必要な設標
- 4 掃海計画は日本政府の承認後極東海軍部隊指揮官に提出して作業実施の許可を得よ。右掃海作業は一切日本政府において負担するものとする。
- 5 作業を必要と認めざる場合または日本人が水路もしくは掃海終了海面標示に必要な浮標を設置し得ざる場合は掃海実施の許可は与えられない。

(終)

(3) 掃海法の変更

米国側の口頭指令によると感應機雷の危険性は、おおむね1950(昭和25)年8月ごろまで継続するとのことである。

日本政府としては、できるだけ多くの海面を掃海して船舶の航行を安全ならしめたい方針であったが、従来の掃海方法によると現掃海艦艇をもってしては、1949(昭和24)年末までに約40ヶ所の内わずかに10ヶ所の海面しか掃海ができなかった。これでは到底前記要望に応じ得ないので、比較的危険性の少ない海面は試航船のみをもって掃海することとし、1948(昭和23)年2月9日米国側の承認を得た。

(4) 舞鶴港の開放

従来米国側は、日本側が掃海した水道及び泊地は、神戸、大阪のように米国側で「チェック・スイープ」(確認掃海)を実施した後でなければ、米国船を入港させないのが建前としていたが、1948(昭和23)年2月11日附米国側指令によって舞鶴をすべての連合国船舶に対し開放することとなった。このことは、日本掃海部隊によって掃海した海面からは、未だ1隻の触雷船も発生していなかったため、この掃海作業が極めて良心的に行われたこと、またその成果がいかに優秀であったかを立証するに足るものであった。

いふならば日本側の掃海にたいする米国側の信頼が高まったことを物語るものである。舞鶴港以外の諸港の連合国船舶に対する開放に関しては、出入船舶の実績その他を検討の上決定されることとなった。

(5) 第二次、第三次掃海計画

1948(昭和23)年7月31日をもって、第二次掃海計画の全部を終了した。

第三次掃海計画(1949(昭和24)年度掃海計画)は、1949(昭和24)年8月末までの計画であって、主要幹線航路の拡張、民生航路、貿易物資輸出入港の啓開、観光ルート、漁場の開発、新造船試運転海面および海底電線敷設面の安全等を主眼とし、1948(昭和23)年4月6日海上交通保全対策委員会総会にかけて再審議し、CNFEに許可申請の同年4月21日附をもって正式に許可を得たので、同年8月1日より掃海を開始した。

なお同年11月18日には、第三次掃海計画の一部の変更が許可され、掃海終了は1950(昭和25)年8月となった。1950(昭和25)年になって、磁気機雷敷設海面で、1949(昭和24)年1月1日附 CNFE にて制定された「Summary of Mine field and swept Channel in Japan」により米国船舶の航行を制限された区域のうち、船舶航行上必要な港湾水路の掃海を実施する方針を樹立して、これを第四次掃海基本計画(1950(昭和25)年度掃海基本計画)とした。

(6) 感應機雷死滅時期に関する指示

音響機雷、水圧機雷はこの時期においては全部死滅していることが結論づけられていたが、自滅装置のない磁気機雷はいまだに危険状態にあった。従来日本近海に敷設された磁気機雷の死滅時期は、敷設してから5ヶ年後の昭和25年8月と一般に公表されていたが、1948(昭和23)年11月下旬になって、CNFEでは少なくとも1952(昭和27)年8月ごろまでは危険であるとし、機雷全体の腐蝕浸水するまで、その危険性が存続する見込となった。すでに死滅した感應機雷でもわずかな衝撃で爆発する鋭敏なさく薬を装てんしたものがあるので、日本側では鋭意対策を考究してつぎのような対策を CNFE に提出してその指示を要請した。

宛	CNFE
発	掃海課
期日	1949(昭和24)年9月5日
件名	重要港湾の海底にある感應機雷の搜索及処理に関する件

トーベックス装てん機雷は、わずかな衝撃に対しても、極めて鋭敏であるとのことであつたので、当課においては、去る7月5日中央並に地方の各関係機関に対し、びょう泊またはしゅんせつの際には人命に危害を与えないように警告を発した。しかるに最近となって、海上保安庁各地方機関および運輸省港湾局から、重要港湾およびしゅんせつ作業区域に残存するトーベックス装てん感應機雷の搜索処理方の熱烈な要望があつたので、掃海課では、本件関連事項を調査した結果つぎの点が明らかになった。

(イ) 掃海は完了したがすでに自滅しているため、さく薬を装てんしたまま海底に残存している感應機雷のうち日本主要港湾で投びょうおよびしゅんせつ作業に危険と認められ処分しかるべきものが約2,180個ある。

(ロ) 海底にある感應機雷を発見処理した最近の状況は、約5件ほどある。

以上の事情にかんがみ、海上保安庁としては、研究の結果これらの機雷の処理に関し、つぎの一案を得たが本件に関し、貴方の意見、勧告および必要な指示をお願いしたい。

- (一案) (a) 日本近海の海底にある感応機雷の中処分を必要とするものに対しては、危険防止と経費節約の見地から民間サルベージ会社に依存することとなり、各掃海部の潜水夫を使用してこれを搜索する。
- (b) 海底にある感応機雷を搜索発見した際は、これを CNFE に報告する。
- (c) CNFE の指定する observer 立会の下に各掃海部長は、これ等の機雷を引揚げ掃海艦艇にて運搬150米以上の海中に投棄する。

上記の申し入れに対し、9月8日 CNFE よりつぎのような回答があった。

- (1) CNFE には、機雷処理隊と称するものがなく、わずかに St. Winslow 一人で機雷処理にあっている現状であり、一方爆破処分はきわめて expensive と考えられる。
- (2) 搜索は日本側において、実施し、発見の除は CNFE に報告されたい。
- (3) 日本側において、処理可能と認められるものは、引揚げ曳航後200米以上の海中に投棄して差支えない。処理完了後 CNFE に報告されたい。
- (4) 日本側において処分困難と認められるものに限り CNFE にその処分方を要請されたい。
- (7) 米掃海部隊による Check sweep (確認掃海)に関する申請
1947(昭和22)年末より1948(昭和23)年5月初旬までに大阪港及び神戸より大阪に至る航路が米国掃海部隊によって Check sweep が完了すると、米側から安全宣言が発せられ多数の外国船が出入するようになったが、さらに米国掃海部隊による関門方面の確認掃海完了とともに同方面への外国船の出入が可能となり、日本経済再建上多大のプラスとなったが、日本貿易の再開、産業の復興にともない、官民各方面の熱望によって、1948(昭和23)年12月28日豊後水道より関門東口および徳山にいたる米国掃海部隊の確認掃海を申請したところ許可があった。その後引続き下松、広畑、瀬戸内海一貫航路及び枝航路の確認掃海が行なわれた。
- (8) 掃海計画の追加変更に関する申請
いままでに申請および許可された掃海計画は、全機雷が1950(昭和25)年8月ごろまでに自滅するという前提のもとついで樹立されたものであったが、感応機雷の危険性がなお半年続く実情にある現在、現掃海計画の一部を変更することとなった。この措置は、MS27号の触雷によって、1949(昭和24)年6月22日のMS27号災害対策および今後の磁気掃海方法に関する報告を CNFE に提出、掃海艇に遠隔操縦装置をとりつける件と掃海実施可能限界を60米から73米に変更することを提案した。
- (9) 朝鮮戦争に関連する掃海
1950(昭和25)年6月25日北鮮軍が38度線突破して、朝鮮は全面戦闘をはじめた。そのころソ連潜水艦によって、機雷が敷設されると予想する重要港湾に対して、CNFE からの要請で1950(昭和25)年8月東京湾附近および佐世保保港に対する日施掃海、湾口哨戒を発令し、なお日本掃海部隊が米国側掃海部隊に協力した。
- (10) 父島掃海
1951(昭和26)年7月5日附および1952(昭和27)年4月16日附の二回、米国側の要請によって、父島二見港およびその泊地の海底掃海を行った。
これが実施経過については、本章別冊父島方面特別掃海において詳述することとする。
- (11) 掃海責任の移管
太平洋戦争終戦後日本の航路啓開業務は、連合軍最高司令部の一般命令第一号および同指令第二号に基づき、米国側の指揮監督の下に実施してきたが、実質的には主役の立場で、これを行ってきた。ところが1951(昭和26)年10月8日附 SCAPIN2175 によって、正式に掃海実施の責任が日本政府に移された。そこで日本政府としては、その後自主的な立場から掃海を行うこととなり、翌1952(昭和27)年4月28日講話条約発効後も前述の要領で引続き処理されてきた。

以下 SCAPIN 2175 の概要を記して参考とする。

日 附	1951年10月8日
文書番号	AG660(51年10月8日)SCAPIN2175
宛	日本政府
件 名	掃 海

- (1) 日本政府各関係部への掃海に関係するすべての覚書を取り消す。
- (2) 連合軍最高司令部命令第一号および同指令第二号による掃海に関するものを削除す。
- (3) 上記の取消削除により、日本政府はつぎの事項に対し全責任を有する。
 - (a) 日本領海内における全掃海作業
 - (b) 広報、施設を通じ、船舶業者および各国船舶に対し機雷状況の告示。
- (4) 上記の取消削除は、占領軍用船舶のために使用され、あるいは必要とされる日本水域における日本掃海隊に対する米極東海軍による掃海の監督ならびに作業統制を変更しようというものではない。

第3項 磁気機雷の掃海

第1 終戦時より復員庁廃庁までの状況

終戦後の掃海において、最も重要で、しかも長期間を要したのは、磁気機雷の掃海であった。というのは、前述したように音響機雷が1946(昭和21)年2月中旬に自滅したので、あとは磁気と磁気水圧の二型式の機雷が残ったわけである。

太平洋戦争中感應機雷は10,703個敷設されていたが、終戦までにこの約3分の1の4,157個が日本海軍によって掃海され、または自爆、誘爆、触雷し、あるいは陸上で処分されていたから終戦後は残る6,546個に対して、掃海することとなった。

1945(昭和20)年10月、掃海を再興してから、1947(昭和22)年12月の復員庁が廃庁するまでの二年有余の長期間、瀬戸内海方面、日本海方面、朝鮮南岸の掃海に従事し、その間、瀬戸内海の主要航路の全部、枝航路の大半、日本海方面の重要港湾8ヶ所、北九州の博多、唐津の磁気掃海を完了し、その港湾、水路の数は69ヶ所の多きに上っている。磁気掃海の掃海船艇は駆潜特務艇、哨戒特務艇が主体となり、これに徴傭漁船、雑船などを加え、掃海具は日本海軍が太平洋戦争末期に使用した五式掃海具(通電式)を主用し、一部三式掃海具(磁かん式)をもって補足した。

この間、瀬戸内海方面では74個、日本海方面では95個、北九州方面では24個、朝鮮南岸では38個合計231個の磁気機雷を処分した。しかし襟裳岬、犬吠岬、下田、尾鷲、須崎、吉岐水道、油谷湾、小浜の磁気掃海はついに行うことができなかった。

以下各方面の掃海状況を表示することとする。

1 瀬戸内海方面の磁気掃海

1945(昭和20)年9月、米軍の進駐に際して、和泉灘方面では、紀伊由良防備隊神戸、大阪港湾警備隊が米海軍指導の下に友ヶ島水道から神戸に至る水道および神戸港内外の掃海を実施し、また広島湾方面では、呉防備隊、徳山港湾警備隊が豊後水道から伊予灘をへて広島、呉にいたる水道を啓開した。ついで同年10月となると地方に地方掃海部および掃海支部が設けられ、一斉に掃海を再興した。

大阪掃海支部は和泉灘、播磨灘方面、呉掃海支部は備讃瀬戸、備後灘、伊予灘の一部、広島湾、徳山掃海支部は伊予灘の一部、周防灘、下関掃海支部は関門海峡方面、佐伯掃海支部は佐伯湾を担当し、夫々掃海を実施した。掃海の進展と日本側の機構変遷にともなって、1946(昭和21)年3月15日地方掃海部は廃止され、地方掃海支部は掃海部となり、また大阪掃海支部は神戸掃海部、さらに阪神掃海部となり、呉地方掃海支部は大竹掃海部と改称したが、1947(昭和22)年12月末復員庁廃庁までに、各掃海部はおのおのその任務を終了して解隊することになった。

そして掃海作業が運輸省に移管されたときは下関掃海部のみが残っていた。本掃海は、1946(昭和21)年1月25日に樹立した総合掃海計画に従って実施したのであるが、掃海計画の項で述べたように、米側国の指令によって数次にわたって掃海船隊を移動させたり、また計画の変更が度々あったりした。しかし瀬戸内海方面の掃海に重点がおかれていた。この間下関より大阪にいたる主要一貫航路の幅1,000米は、1946(昭和21)年9月13日に、幅2,000米は翌年7月21日それぞれ磁気掃海を完了した。

これがため、その後の試航実施はもちろん、水路の啓開がすみやかにできて、海上交通の安全に寄与したことはじん大なものがあつた。これは瀬戸内海方面が日本海方面にくらべて、海上平穏であり、また天候

の障害を受けることが比較的少なかったことが幸としたのであるが、それにしても、終戦後の日本の悪化した社会情勢下において、かくも困難な掃海作業を終了し得たことは、関係掃海部の人達がいかに苦勞したかを忘れてはならない。

なお、掃海計画の変更にもなって、つぎに示す個所は磁気掃海が完全に終了しなかった。

- (1) 広島湾の大島水道
- (2) 広 湾
- (3) 周 防 灘
- (4) 苅田航路

以下各港湾、水道に対する掃海実施状況を表示する。

掃海部	区 域		開 始	終 了	使用船艇	処分機雷	
阪 神	和	神戸港内外	20.10.17	21. 1. 7	PCB 1~2,ASC 9~12 FB 9~10	1	
			21. 1.30	21. 2.16			
	和	神戸、友ヶ島水道	20. 9.26	20.12.22	PCS 2, ASC 8, FB 9	1	
			明石	幅 1,000 米	21. 1. 9	21. 2.11	PCS 2, ASC 7~10
	瀬戸	幅 2,000 米	22. 1.22	22. 3.22		0	
	泉	苅藻航路		21. 2.19	21. 2.22		0
		阪神水道(幅 1,000 米)		21. 1.10	21. 3.14	ASC 1~14, PCS 1 FB 6~11	1
		大阪港内		21. 3. 2	21. 3.28	ASC 8~12 FB 8~9	0
		大阪港外		21.11. 1	22. 1.17	PCS 1~2,ASC 6~9 MV 10~12	0
		阪神水道拡張区域		21. 9.11	21.10.26	PCS 1, ASC 3~7 MV 8~8	0
		神戸外港及び和泉灘回頭点		22. 1.22	22. 3.30	PCS 1, ASC 3~7 MV 5~8	0
	播 磨 灘	播磨灘北航路		22. 6.16	22. 7.20	PCS 1, ASC 5	0
		播磨灘南航路	幅 1,000 米	21. 4. 2	21. 7. 9	PCS 1~2, ASC 7~12 FB 7~12	0
			幅 2,000 米	21. 7.10	21. 9.10	同 上	1
玉野航路		21. 4.21	21. 4.30	PCS 1, ASC 9~10 FB 9	0		
呉・大 竹	備 讃 瀬 戸	備讃瀬戸航路	幅 1,000 米	21. 2. 9	21. 4.13	ASC 2~3,FB 12~19	0
				21. 6.12	21. 8.22	ASC 6~8,FB 14~15	0
		幅 1,000 米	21. 2. 9	21. 3. 9	PCS 1,ASC 2~9	0	
			21. 4. 3	21. 4.13	FB 9~19	0	
	備 後 灘	備後灘航路		21. 6.12	21. 8.30	PCS 1,ASC 8~11 MV 4~6	0
			坂出航路		21.10.10	21.10.28	PCS 2,ASC 10,MV 8
		幅 1,000 米	21. 4.20	21. 6. 3	ASC 2~3,FB 12~19	0	
			21. 8.23	21. 9.13	PCS 2~3,ASC 7 MV 3	0	
			幅 2,000 米	21. 4.20	21. 6. 3	ASC 2~3 FB 12~19	0
				21. 8.23	21. 9.13	PCS 2,ASC 7,MV 3	0
燧	新居浜航路		21. 2.17	21.12.27	PCS 1,ASC 6~11 MV 9	0	

	灘	因島航路		21. 1. 8	21. 2. 4	ASC 1~3,FB 12~21	0	
	安芸灘	日ノ浦忠海航路		20.12.23	20.12.30	ASC 2,MV 9	0	
		安芸灘		20.10. 9	21.10.13		0	
				20.12. 9	20.12.20			
		釣島水島残部		21.10.30	21.11.14		0	
		広湾		20. 9.23	20.10. 5	ASC 2,MV 8	3	
	広島湾	広島湾掃海水道		20.10.23	20.10.26		0	
				20.10.15	20.10.26			
		呉港		21. 1.22	22. 1.28	FB 6	0	
		大竹岩国泊地		20.11.14	20.11.30	ASC 3,MV 14	2	
		大島水道		20. 8.11	20. 8.20	ASC 1,MV 9	0	
	伊予灘	伊予灘南方航路		20. 9.22	20.10. 7	ASC 2,PCS 2,FB 10	0	
		伊予灘北方航路	幅1,000米	21. 1.15	21. 1.26	PCS 1,ASC 1 FB 9~10	0	
			幅2,000米	22. 1. 4	22. 2.23	PCS 2,ASC 8~11 MV 8~11	0	
		伊予灘西方航路		20.11. 3	20.11.14	PCS 1,ASC 2,FB 15	0	
		平群水道		21. 2. 2	21. 2.23	PCS 1,ASC 1	0	
				21. 3.13	21. 3.16	TUG 1,FB 11		
				21. 7.23	21. 8. 4	PCS 1,ASC 1,MV 6		
		松山郡中沖		20.10.18	20.10.22	PCS 1,ASC 2,FB 10	0	
		別府航路		21. 2.13	21. 3. 6	PCS 1,ASC 2,FB 11	0	
		周防灘	徳山湾内		20.10.24	20.11. 4	PCS 1,ASC 4,FB 20	0
				20.11.28	20.11.28			
	徳山航路			20.11. 4	20.11.14	PCS 1,ASC 2~4 FB 15	3	
				20.11.16	20.11.17		0	
				20.11.27	20.11.27			
				20.11. 1	20.11.10			
	笠戸浦			20.11.28	20.12. 5	PCS 1,ASC 1 FB 8~9	0	
	笠戸浦南北航路			20.11.28	20.12. 4	PCS 1,ASC 1,FB 8~9	0	
	周防灘第一航路		幅1,000米		20. 8.15	21. 1. 9	PCS 1,ASC 2,FB 9	0
					22. 4.10	22. 5.25	PCS 1~22,ASC 7~4 MV 6~14	0
		幅2,000米		22. 4.20	22. 7.21	PCS 2,ASC 12~15 MV 2~4	0	
				22. 1.22	22. 7.19	PCS 5~7 ASC 14~18,MV 6	2	
	周防灘北航路		20. 8.15	20. 8.22	PCS 1,ASC 2	5		
			20.11.19	20.11.21	FB 5			
下関	恒見航路	東側		20. 9. 3	20. 9.10	ASC 2,FB 10	0	
		西側		21. 7.12	21. 7.18	PCS 8,ASC 20,MV 9	2	
	苅田航路		20.12.12	20.12.21	Dai 2,PCS 1,ASC 1 FB 8~11	3		
佐伯	豊後	佐伯湾		20.12.23	21. 6.28	PCS 2,ASC 1,Dai 2	0	
下関	下関海峡	東京水道	幅1,300米	20.10.12	21. 1.31	PCS 2,ASC 2 FB 1,Dai 2	2	
				21. 6. 8	21. 7.18	PCS 8,ASC 17,MV 10	1	
			幅2,000米	21. 9.14	21.10. 2	PCS 5,ASC 18	0	

海 峡	東 口	部 崎 泊 地	21. 6. 8	21. 6.25	ASC 15	2	
		北 水 道	21. 1. 下	21. 2. 下	ASC 2,MV 10	5	
			21. 6.22	21. 7.12	ASC 15		
		中 水 道	21. 9.14	21.10. 2	PCS 3,ASC 7,MV 1	0	
	南 水 道	20.10.12	21. 1.31	PCS 1,ASC 1	0		
		21. 6. 8	21. 6.25	MD 2,Dai 2			
	関 門 主 航 路	20.10.12	21. 5.31	PCS 1,ASC 2,MV 20	2		
	下 関 海 峡 西 口	六 連 泊 地	20.10.12	20.11.上	PCS 1,ASC 2,MV 20	2	
			21. 5.16	22. 2.28			
		第 三 水 道	幅 1,000 米	20. 8.15	20. 9. 1	PCS 8,ASC 33 MV 12,Dai 6	20
				20.10.12	21. 5.31		
		第 二 水 道	幅 2,000 米	21. 7.26	21. 9. 5	PCS 8,ASC 18 MV 12,Dai 2	0
				22. 3.27	22. 7.19		
		第 二 水 道	幅 4,000 米	22. 8.11	22.12.16	PCS 13 ASC 17	2
	22. 8.11			22.12.16			
北 九 州 水 道	20.11.下	22. 1.15	PCS 7,ASC 22 MV 11,Dai 2	1			
合 計					74		

2 日本海方面の磁気掃海

1945(昭和20)年8月15日の終戦時より同年8月下旬まで、終戦前と同様に舞鶴、伏木、七尾、敦賀、美保湾の掃海を実施した。

同年9月3日附連合軍最高司令部指令第二号によって掃海を中止し、10月1日より地方掃海部および掃海支部の新態勢の下に掃海を再興した。

1946(昭和21)年1月25日、総合掃海計画によって、掃海の重点が瀬戸内海におかれたので、幾度か計画の変更にもなって、駆潜特務艇、哨戒特務艇等の大部分が同方面に充当された。

日本海方面としては、主力の掃海艦艇をなくしたので、残る漁船を主体として掃海を実施しなければならなかった。この上日本海特有の悪天候と闘いつつ、極めて困難なる掃海を行ったがその掃海部隊が航路啓開の重大なる使命達成の精神に徹し終始変らずあらゆる困難を克服して敢闘した努力は、実に涙ぐましいものがあった。

掃海の進歩、計画の変更にもなって、各掃海支部は順次解隊し、1946(昭和21)年10月以降は舞鶴掃海部のみとなった。さらに同年12月14日以降日本海方面の掃海を中止することとなって、この方面の掃海は打切ってしまった。この間の掃海によって、船川、酒田、新潟、伏木、七尾、舞鶴、萩、仙崎の磁気掃海を完了し、敦賀、宮津、美保湾、中海、浜田、小浜は未了のまま掃海を中止した。また油谷湾は掃海未着手のままとなった。

以上の区域で舞鶴、仙崎は試航を終了して、船舶の出入が可能となり船川、酒田は、水圧機雷が敷設してなかったため、同港湾は安全であることを公表した。

以下各地区の掃海状況を表示することとする。

掃海部 (支部)	区 域	開 始	終 了	使用艦艇	処分機雷
舞 鶴	舞 鶴	20. 8.15	21. 8.13	ASC 2,PCS 1,MV 2	55
	宮 津	21.10.10	21.12.14	ASC 2,MV 1	
境	美 保 湾	20.10.11	21. 6.18	FB 2	2
		21.12.12	21.12.14		
	中 海	21. 8.23	21.12.14	Dai 2,MV 1	0
七 尾	小 口 水 道	20. 8.15	21. 6. 5	FB 8~14	8
	第 一 水 道	21. 3.17	21. 4.25		
	第 二 水 道	21. 5. 2	21. 6.29		
新 潟	新 潟	20.10.12	21. 6.27	ASC 1,PCS 1,FB 2	28
舞 鶴	酒 田	21.10.18	21.11. 6	ASC 5,PCB 1	0

敦賀	敦賀	20. 8.15	21. 8.15	FB 4	0
舞鶴	船川	21. 9. 6	21.10.12	ASC 5,PCS 1	0
伏木	伏木	20. 8.15	21. 4. 5	FB 4	1
仙崎	仙崎	20. 9.24	21. 3.16	ASC 2,PCS 3,FB 1	0
	萩	21. 3.26	21. 8.11	PCS 1,MV 2	0
	浜田	20.10.20	20.10.27		1
合 計					95

3 北九州方面の磁気掃海

北九州方面の敷設海面は、福岡湾および唐津であった。

1945(昭和20)年9月、米国海軍の指揮の下に、駆潜特務艇1、漁船6隻をもって福岡湾の米国海軍の掃海に協力、同年10月これを終了した。その後博多掃海支部が設置されたので、これをもって唐津湾の掃海に従事した。

1946(昭和21)年4月、日本海方面より、駆潜特務艇3隻がこの方面に移動してきたので掃海は急速に進歩し、同年4月16日終了することができた。これによって博多掃海支部は同年5月31日解隊した。この間福岡湾で24個の機雷を処分し、唐津湾は磁気掃海終了後東亜、桑栄の二隻の試航船で、急速に試航を行って、航路を啓開した。

4 朝鮮南岸の磁気掃海

朝鮮南岸は、釜山、鎮海、木浦、湘南、迎日湾、麗水に感応機雷が敷設されてあったので、終戦後鎮海防備隊、釜山港湾警備隊で引続き、釜山、木浦、鎮海の掃海を実施した。これらの掃海は、いずれも完全には終了しないままで、米国海軍が釜山、木浦の掃海を完了し、日本側では麗水の試航のみを行った。さらに日本側で迎日湾の掃海を計画していたが実施しなかった。

以下この方面の掃海状況を表示すると次のとおりである。

区 域	掃海開始	掃海終了	使 用 艦 艇	処分機雷
鎮 海	20.	20.11. 2	ASC 4, FB 7~8	0
釜 山	20. 7.14	20.10.17	ASC 4, FB 4~6	38
木 浦	20.10.25	20.11. 3	ASC 3, MV 6	0

別紙第 10

日本近海における感応機雷処分、自爆、誘爆、触雷、陸上処分一覧表

(自 昭和20年8月 至 昭和22年末)

区	域	終戦前	20					21												22												戦後	総計
			8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
関門海峡 附近	掃海	323	25	0	2						2	6					1			5	2	6				1		1	4	55	378		
	自爆	1,048		152		68		9	13																				242	1,290			
	誘爆	60					2	1							1							1							5	15			
	触雷	204	7	2	6	1		3	3			1		1		1		1		1		1	1						29	233			
	陸上	156			16	39	2	8	8	3	3	5		2	1	1	1				1			1					93	249			
周防灘	掃海	222	5			3	3													1			1						15	237			
	自爆	10																											0	10			
	誘爆	0																											0	0			
	触雷	56			1	1								2	1		2			2				1	2			1	13	69			
	陸上	1																											0	1			
周防灘 東部及び 伊予灘	掃海	8																											0	8			
	自爆	60																											0	60			
	誘爆	0																											0	0			
	触雷	18																											0	18			
	陸上	0																											0	0			
広島湾	掃海	46																											2	48			
	自爆	72																											0	72			
	誘爆	11																											0	11			
	触雷	11																				2				1		3	14				
	陸上	0																											0	0			
安芸灘	掃海	12		2	1																								3	15			
	自爆	3																											0	3			
	誘爆	0																											0	0			
	触雷	0																											0	0			
	陸上	0																											0	0			
備後灘 燧灘	掃海	20																											0	20			
	自爆	5																											0	5			
	誘爆	5																											0	5			

襟裳岬	掃海	0																																							0	0			
	自爆	0																																							0	0			
	誘爆	0																																								0	0		
	触雷	0																																								0	0		
	陸処	0																																								0	0		
釜山	掃海	30																																								8	38		
	自爆	20																																								1	21		
	誘爆	0																																									0	0	
	触雷	12	2																																							4	16		
	陸処	0																																								0	0		
鎮海	掃海	0																																									0	0	
	自爆	0																																									0	0	
	誘爆	0																																									0	0	
	触雷	0																																									0	0	
	陸処	0																																								0	0		
木浦	掃海	0																																									0	0	
	自爆	0																																									0	0	
	誘爆	0																																									0	0	
	触雷	0																																									0	0	
	陸処	0																																								0	0		
麗水	掃海	0																																										0	0
	自爆	0																																										0	0
	誘爆	0																																									0	0	
	触雷	0																																								1	1		
	陸処	0																																								0	0		
合計	年/月 種 別	終戦 前計	20												21												22												戦 計	総計					
	掃海	1,327																																										231	1,558
	自爆	1,563																																										446	2,009
	誘爆	76																																										7	83
	触雷	513	29	12	19	5	1	1	3	4																																	100	613	
	陸上処分	678																																										153	831
	計	4,157																																										937	5,094

第2 運輸省移管時より保安庁開庁までの状況

感応機雷の掃海計画の項で述べたように、米国側の指示によって、磁気機雷の死滅時期が少なくも1952(昭和27)年8月ごろまでとし、機雷缶体が腐蝕浸水するまでは、その危険が存続する見込が明確となった。日本政府としては、この状況にかんがみ、掃海未了の多くの港湾、航路をなるべく早く掃海して、航路を啓開しなければならなかった。そこで従来通り前面的に磁気掃海を行っていたは、掃海完了までに相当長期間を要するので、掃海法を変更して、比較的危険性の少ない海面は試航船に任せることとし、磁気掃海区域を選定して、その重要度に応じ、逐次掃海を実施した。とくにこの期間には、米国側要望によって朝鮮戦争に関連する掃海および父島の海底掃海を行っている。

こうした作業が日本近海磁気掃海の期間に増加となった上に沈船、その他航路障害物件の除去、海中にある一切の爆発性物件の処理また陸上の機雷処分、日本海方面の浮流機雷対策という広範多岐にわたる新しい業務まで加ったのであるから、当時の海上保安庁航路啓開本部としてはよくもこれだけの大作業を行ったものと感慨無量のものであろう。ともあれ、以上のような状況の下に日本近海の磁気掃海は、別紙第11に示すように経過し、まだ生きていた磁気機雷約1,200個を残して、新に開庁した保安庁がその掃海をうけついたのである。

ここで終戦前から1952(昭和27)年6月末までに、米国が敷設した感応機雷の処分総合成果はつぎに表示する通りである。

1 感応機雷敷設数

種 別	敷 設 数
磁 気 機 雷	4,472
音 響 機 雷	3,027
磁気水圧機雷	3,204
計	10,703

2 日本側で確認した総合成果

区 分	処 分 成 果				合 計
	終 戦 前	終 戦 後			
		復員庁開庁まで	保安庁開設まで	計	
掃海処分	1,327	231	13	244	1,571
自 爆	1,563	446	0	446	2,009
誘 爆	76	7	0	7	83
触 雷	513	100	18	118	631
陸上処分	678	153	11	164	842
合 計	4,157	937	42	979	5,136

磁気掃海実施経過一覧表

〔自 1948(昭和23)年度 至 1952(昭和27)年度〕

年度	海 域 名	開始年月日	終了年月日	担当航啓隊	掃海海面	使用船艇
1948 (昭23)	小豆島西航路	23.2.29	23.4.6	呉	10.7	
	牛窓航路	23.4.8	23.4.23		7.1	
	播磨灘北航路(Bsee)	23.4.27	23.5.24		9.6	
	〃 (Csee)	23.5.25	23.6.30		18.2	
	片上航路	23.6.29	23.7.12	下 関	6.9	
	小野田航路	23.6.19	23.7.23		5.4	
	播磨灘北航路(Dsee)	23.7.14	23.8.2	呉	9.3	
	高松東航路	23.8.4	23.8.19		4.2	
	草壁航路	23.9.10	23.9.29		3.0	ASC×6
	新湊港(信濃川)	23.9.20	23.10.2		9.2	
	小豆島南西方面(海底電線敷設)	23.8.20	23.10.10		8.2	PCS×6, ASC×12
	下関南東水道4,000米拡張	22.12.18	23.10.15	下 関	41.2	
	下松航路	23.10.26	23.12.3		5.0	
	明石瀬戸東方(北方区域)	23.10.16	23.12.5	呉	16.0	
	備後灘北航路	23.12.14	24.1.2		7.1	PCS×6, ASC×12
	観音寺鞆航路	24.1.13	24.2.9		7.9	PCS×6, ASC×12
	新居浜観音寺航路	24.2.1	24.3.11		13.3	PCS×6, ASC×12
小用泊地	24.3.17	24.3.20	1.5		PCS×1, ASC×5	
飛渡瀬泊地	24.3.23	24.3.31	1.5		PCS×2, ASC×1	
早瀬瀬戸航路	24.3.22	24.4.6	呉		7.6	ASC×6, PCS×12
1949 (昭24)	苅田東航路	23.12.15	24.4.9	下 関	16.3	ASC×7, PCS×5
音戸航路西方	24.3.30	24.3.31	呉	0.4	ASC×3, PCS×2	
音戸航路東方	24.4.7	24.4.13		1.5		
部埼海面および白野江泊地	24.4.11	24.5.4	下 関	4.7	ASC×5, PCS×7	
広沖海面	24.4.30	24.5.8	呉	30.0	ASC×12, PCS×6	
下松航路	24.4.27	24.5.18		4.5	ASC×11, PCS×5	
坂手沖海面	24.5.25	24.6.7		11.3	ASC×12, PCS×6	

	坂手地蔵崎航路および隠岐東航路	24. 6. 8	24. 6.22		9.0	ASC × 12, PCS × 6	
	淡路島東方海面	24. 6.23	24. 8.17		20.4		
	姫東島泊地	24. 6.13	24. 9.13	下 関	10.0	ASC × 6, PCS × 6	
	蓋井島泊地(南方)	24. 5.30	25. 9.25		2.3		
	坂手地蔵崎航路、坂手沖海面	24. 9.26	24.10. 9	呉	3.5	ASC × 12, PCS × 6	
	片山航路	24.10.12	24.10.18		1.4		ASC × 2
	淡路島西航路	24. 8.19	24.10.21		30.3		ASC × 12, PCS × 6
	蓋井島泊地(南方区域)	24. 5.30	24.11.16	下 関	2.2	ASC × 6, PCS × 6	
	片島航路	24. 9.25	24.11.30		4.1		
	宮島南方海面	25. 1.18	25. 2. 4	呉	12.0	ASC × 12, PCS × 6, W T × 3	
	鹿の川航路および広小坪航路	25. 2.13	25. 3. 1		11.2		ASC × 12, PCS × 6, O B × 3
	土庄航路	25. 3. 6	25. 3.11		1.0		ASC × 6, W T × 6
	伏木港	25. 3. 5	25. 3.31	新 潟	0.4		
1950 (昭25)	小豆島北航路	25. 3. 8	25. 4.26	呉	23.0	ASC × 12, PCS × 6, W T × 3	
	大島航路	25. 1.18	25. 5.10		32.2		ASC × 6, PCS × 6
	中山および師崎航路	25. 5.14	25. 6.24		11.4		ASC × 9, PCS × 4, W T × 6
	直江津泊地および港内	25. 8. 2	25. 8. 9	新 潟	0.5	ASC × 1, PCS × 1	
	敦賀港	25. 8. 1	25. 9.18	舞 鶴	1.1	ASC × 1, PCS × 1	
	江田島東岸区域	25.11.30	25.12.17	呉	4.8		
	広港	25.12.21	25.12.25		1.2		
	舞鶴港	25.12.25	26. 1.24	舞 鶴	1.4	ASC × 1, PCS × 2, W T × 1	
	大久野島泊地	26. 1.24	26. 1.26	呉	0.9	ASC × 1, W T × 2	
	小田湾	26. 1. 5	26. 1.28		3.8		
	境港 (1、2区)	25. 1.19	26. 2. 1	舞 鶴	4.4	ASC × 4, PCS × 2	
	徳山湾泊地	26. 1.22	26. 2. 4	呉	2.4	ASC × 1, W T × 1	
	長府沖海面	26. 2. 2	26. 3. 8	下 関	0.4	ASC × 1, W T × 2	
	須磨沖海面	26. 1.31	26. 3. 9	大 阪	8.0	ASC × 2, PCS × 2	
1951 (昭26)	高松港内	26. 5.19	26. 5.19	呉	0.17	PCS × 1, W T × 1	
	坂出港内	26. 5.19	26. 5.21		0.1	ASC × 1, W T × 1	
	宇野港内	26. 5.16	26. 5.22		1.0	ASC × 1, W T × 2	
	恒見沖海底電線敷設面	26. 5. 7	26. 5.29	下 関	1.9		
	新居浜港	26. 5.25	26. 5.29	呉	0.7	PCS × 1, ASC × 4, W T × 2	

	今 治 港	26. 5.25	26. 5.29	呉	0.1	ASC × 2, W T × 2
	富 田 航 路	26. 6. 1	26. 6.11		1.4	
	相 生 航 路	26. 6. 7	26. 6.12	大 阪	0.8	ASC × 4, W T × 2
	笠 戸 航 路	26. 6.11	26. 6.16	呉	0.5	ASC × 1, W T × 2
	神 戸 港	26. 6.17	26. 6.22	大 阪	0.8	ASC × 3, W T × 2
	光 航 路	26. 6. 1	26. 6.23	呉	2.7	PCS × 1, ASC × 4, W T × 2
	大 浦 埼 航 路	26. 6.27	26. 7. 2		2.9	ASC × 4, W T × 2
	飛 渡 瀬 A、三 つ 子 島 海 面	26. 6.27	26. 7. 7		1.8	
	大 三 島 泊 地	26. 7. 5	26. 7. 7		1.7	ASC × 3, W T × 2
	四建5号起重機船沈没海面	26. 6.11	26. 7.13	大 阪	0.8	ASC × 2, PCS × 2
	大 阪 港 宇 治 川 八 幡 室 沖	26. 7.16	26. 7.16		0.1	ASC × 3, W T × 2
	大 阪 港 (北、南港)	26. 6.30	26. 7.28		7.3	ASC × 9, W T × 7
	和 泉 灘 東 航 路	25. 7.28 26. 5.13	26. 7.17 26. 9.28		51.4	
	牛 島 南 方 航 路	26. 7.11 26. 8.31	26. 8. 6 26.10.13	呉	4.3	PCS × 1, ASC × 2, W T × 1
	小豆島西方海底電線敷設海面	26.10.16	26.10.19		0.5	PCS × 1, ASC × 1, W T × 2
	大 畠 瀬 戸	26.10.22	26.11.20		9.2	ASC × 3, W T × 2
	久 賀 航 路	26.11.21	26.12.14		3.8	ASC × 2, W T × 2
	宇 部 西 航 路	26. 7.13	27. 1.20	下 関	4.1	ASC × 3
	岩 国 沖 航 路	26.12.19	27. 2. 1	呉	5.5	ASC × 3, W T × 1
	徳 山 泊 地 拡 張	27. 2. 4	27. 2.20		1.6	ASC × 2, W T × 2
	三 田 尻 航 路	27. 2.21	27. 3. 3		1.6	ASC × 4, W T × 1
	波 浮 港	27. 3.10	27. 3.12		2.4	ASC × 1, W T × 3
	尾 道 港	27. 3. 6	27. 3.14		4.6	ASC × 4, W T × 4
	大 阪 港 木 津 川 尻	27. 3. 7	27. 3.29	大 阪	5.0	ASC × 1, W T × 2
1952 (昭27)	舞鶴湾大丹生戸島検疫錨地	27. 4.10	27. 4.23		1.0	
	佐 伯 港 内	27. 4. 4	27. 4.28		1.5	
	広 島 湾 南 航 路	27. 3.17	27. 5. 6		18.8	
	舞 鶴 湾 大 波 平 泊 地	27. 4.25	27. 5.16		0.9	
	宮 島 東 航 路	27. 5. 9	27. 5.24		7.6	
	富 山 港	27. 5.14	27. 5.26		2.1	

舞鶴港外検疫錨地	27.5.14	27.5.29		1.0	
徳山湾 嵯島北航路	27.5.27	27.6.20		2.3	
残島東方海面	27.5.7	27.7.5		3.8	
大島海底電線敷設海面	27.6.24	27.7.6		0.6	
宮島西航路	27.6.30	27.7.14		3.8	ASC×3, PCS×1
阿多田島海底電線敷設海面	27.7.14	27.7.21		1.1	
藍島航路および同延長海面	27.5.6	27.7.31		2.0	PCS×1, ASC×2, W T×1
隠岐列島大井沖	27.6.10	27.7.31		4.5	
広島宮島航路	27.5.26	27.8.8		9.4	
和泉灘中航路	26.10.1	27.8.30		38.5	
多度津西航路	27.7.12	27.9.4		10.3	
小豆島北東航路(延長) および同島北東航路	27.9.5	27.10.16		9.7	
和泉灘中航路延長	27.9.1	27.10.31		7.5	
宇部港内及び港外泊地並びに拡張 海面	27.8.6	27.11.4		1.6	
栗田沖速力試験海面	27.8.16	27.11.19		5.1	
小野田港内	27.11.5	28.2.10		0.9	
苅田西航路	28.2.10	28.3.27		2.7	
美保湾中海	28.1.19	28.3.31		1.1	

第4項 試航船およびYCクラフトによる試航

第1 終戦時より復員庁廃庁までの状況

試航船およびYCクラフトに関しては、その出現した経緯、これが要員、その他については前項に述べているので本項では省略する。

1946(昭和21)年2月初旬、東亜丸、桑栄丸は広島湾附近で、米国海軍指導の下に訓練を行い、同年2月中旬より米国海軍指揮下で試航を開始した。栄昌丸は同年4月佐世保方面において、また若草丸は同時期に大阪方面でそれぞれ米国海軍の指導の下に訓練に従事した。同年3月末試航船運用に関する米国側の覚書が与えられ、試航の方法が明にされたので、同年4月からは各試航船とも本格的に試航に従事した。

その後1947(昭和22)年末にいたるまで各船とも連続試航を実施してきたが、試航区域は瀬戸内海方面に重点がおかれ、さらに日本海方面の仙崎、舞鶴および朝鮮麗水、唐津の試航を実施した。試航実施にあたっては、おおむね東亜丸、桑栄丸が一組、栄昌丸、若草丸が一組となり、水深40米以上の深海は、きつ水の深い東亜丸、栄昌丸の二船が担当することになっていた。

磁気掃海計画の変動にともなって、試航計画もその都度変更されたが計画としては、必ず磁気掃海が終了した区域に対して試航するようにし、またそのとおり実施した。なお、試航の目的が最初は、試航船によって水圧機雷を掃海することとしていたが、1946(昭和21)年12月末となって、米国海軍の実験で水圧機雷はその大部分が機能を喪失していることが明にされたので、水圧機雷の掃海は第二義的となり、磁気掃海の確認を主目的とするようになった。

試航船をもってするこの作業中、触雷すなわち機雷処分したのは、前後を通じ若草丸一隻だけであった。この若草丸は1946(昭和21)年9月5日に備讃瀬戸試航中に機雷を処分したのであるが、その状況について別紙第12に述べているので参照されたい。なお若草丸の触雷即機雷処分によって、船体機関に相当の損傷をうけたが、幸に乗員には異状はなかった。

予算が極度にきりつめてあった関係上、従来浸水防止対策が充分でなかったため、この若草丸の触雷を転機として、各試航船は多くの浮力タンクを設ける外、小型排水ポンプをとう載するなどの被害局限対策が講ぜられた。

掃海の進捗にともなって、磁気掃海部隊は、次第に削減解隊したように、試航船も東亜丸が1947(昭和22)年11月15日、若草丸は同年12月15日夫々幾多の功績を残して、掃海船艇より除籍され、固有船主に返還された。ここで試航船は栄昌丸、桑栄丸の二隻が残り、運輸省に移管された。以下試航状況を表示することとする。

1 瀬戸内海方面の試航

区 域		船 名	開 始	終 了	
広 島 湾	大 竹 沖	東 亜 丸	21. 1.30	21. 2. 1	
			21. 2. 8	21. 2.10	
	桑 栄 丸	21. 1.31	21. 2. 1		
	宇 品 掃 海 水 道	桑 栄 丸	21. 2. 8	21. 2.12	
	阿多田島東方掃海水道	東 亜 丸	21. 2.18	21. 2.24	
桑 栄 丸		21. 2.18	21. 2.23		
和 泉 灘	阪神 水道	幅 1,000 米	若 草 丸	21. 3.26	21. 4. 6
		拡 張 区 域	"	22. 1.17	22. 1.27
		東 亜 丸	22. 2.11	22. 2.19	
	大 阪 港 内	若 草 丸	21. 4.11	21. 4.14	
	大 阪 外 港	"	22. 2. 7	22. 2. 7	
	神 戸 外 港	"	22. 5. 4	22. 5.13	
播 磨 灘	和 泉 灘 回 頭 点	栄 昌 丸	22. 4. 2	22. 5. 7	
			"	22. 7.24	22. 8. 1
	播磨灘北航路	若 草 丸	22. 8. 5	22. 8.23	
		栄 昌 丸	21.11.20	21.12.15	
		若 草 丸	21.11.17	21.12.25	
		栄 昌 丸	22. 3.20	22. 4. 1	
播南 磨航 灘路	幅 1,000 米	若 草 丸	22. 3.12	22. 5. 4	
	幅 2,000 米				
玉 野 航 路		若 草 丸	21. 8. 5	21. 8.13	

備讃瀬戸	備讃瀬戸航路	幅 1,000 米	栄昌丸	21. 7.24	21. 8.31
				21. 9.28	21.10. 1
				21.10.31	21.11.20
		幅 2,000 米	若草丸	21.10.19	21.11.16
			栄昌丸	22. 5.12	22. 6.22
備後灘	備後灘航路	幅 1,000 米	栄昌丸	21. 9.21	22. 9.27
				21.10. 4	21.10.24
		幅 2,000 米	"	22. 6.25	22. 7.18
		若草丸	22. 7.10	22. 8.21	
田島	航路		"		
新井	浜航路		栄昌丸	22.10. 3	22.11. 2
来島	海峡		東垂丸	21. 8.27	21. 9. 1
安芸灘	安芸航路	幅 1,000 米	"	21. 7.26	21. 8.18
			桑栄丸	21. 8. 2	21. 8.18
		幅 2,000 米	東垂丸	22. 6. 1	22. 6.18
			桑栄丸	22. 5. 5	22. 6. 2
伊予灘	平郡水道		"	22. 3.19	22. 5. 1
	伊予航路	幅 1,000 米	東垂丸	21. 9.27	21.10.31
		幅 2,000 米		21.11.13	21.11.15
	伊予灘西方航路		栄昌丸	22. 3.16	22. 5. 6
				21. 5. 8	21. 5.19
			21. 6. 5	21. 7.12	
周防灘	徳山湾		若草丸	21. 5. 4	21. 5. 6
	徳山航路		栄昌丸	21. 4.21	21. 5. 5
			若草丸	21. 5.23	21. 6.22
	笠戸浦航路		"	21. 5. 7	21. 5.18
	周防灘第一航路	幅 1,000 米	東垂丸	21.11.16	21.12.28
			桑栄丸	21.10. 5	21.12.24
			栄昌丸	21.12.16	21.12.30
			Y C No.1	21. 7.22	21. 7.26
			Y C No.2	21. 7.17	21. 7.26
			東垂丸	22. 6.21	22. 7.29
幅 2,000 米	桑栄丸	22. 6.25	実施中		
下関海峡東口	北水道		若草丸	21. 7.19	21. 7.26
	南水道	幅 1,000 米	東垂丸	21. 7.16	21. 7.20
		幅 2,000 米	桑栄丸	22. 2.19	22. 2.27
	部埼泊地		"	21. 7.23	21. 7.24
	南水道		"	21. 7.19	21.7.22
	中水道		"	22. 2.14	22. 2.18
関門主航路			若草丸	21. 7.13	21. 7.18
			桑栄丸	21. 7. 6	21. 7.11
下関海峡西口	六連泊地		"	21. 7. 1	21. 7. 4
	第三水道	幅 1,000 米	東垂丸	21. 6.19	21. 7. 5
				21. 9.20	21. 9.24
			桑栄丸	21. 6.27	21. 6.30
			Y C No.1	21. 5. 9	21. 5.26
		Y C No.2	21. 5.10	21. 5.19	
	幅 2,000 米	東垂丸	22. 2.25	22. 3.13	
		"	22. 8.22	22. 9.18	
	第二	幅 1,800 米	桑栄丸	22. 9.5	22. 9.20

	水道	幅 4,000 米	"	23. 1.10	23. 2. 4
			栄昌丸	22.12. 9	23. 1.22
関門港	若松、八幡		桑栄丸	23. 1.23	23. 1.26

2 日本海方面の試航

区 域	船 名	開 始	終 了
舞 鶴	東 亜 丸	21. 9. 7	21. 9.17
	桑 栄 丸	21. 9.15	21. 9.28
仙 崎	東 亜 丸	21. 5. 4	21. 5. 4(中止)
		21. 5.21	21. 5.24
	桑 栄 丸	21. 5. 4	21. 5. 4(中止)
		21. 5.19	21. 5.24

〔附記〕 日本海方面では、上記の外に新潟、伏木、七尾、宮津、境、萩の試航を計画していたが、1946〔昭和21〕年12月14日以降掃海を中止するよう指令されたので、上記のみの試航を完了したわけである。

3 北九州方面の試航

区 域	船 名	開 始	終 了	
唐 津	湾内	桑 栄 丸	21. 4.18	21. 4.19
	第一掃海水道	東 亜 丸	21. 4. 5	21. 4. 9
	第二掃海水道	東亜丸、桑栄丸	21. 4.19	21. 4.21
博多唐津掃海水道	"	21. 4.26	21. 5. 1	

〔附記〕 北九州方面での試航は、上記に示すように唐津が主体であったが、これは米国側指示によって、1946〔昭和21〕年3月末、日本海方面より当方面に優先的に駆潜特務艇を移動して、急速磁気掃海を実施し、これに引き続いて試航を実施したわけである。

4 朝鮮方面の試航

区 域	船 名	開 始	終 了
麗 水	東 亜 丸	21. 5.11	21. 5.17
	桑 栄 丸	21. 5.11	21. 5.16

〔附記〕 東亜丸、桑栄丸が唐津方面試航のため、回航中、米国側代表「ドニュー」海軍大佐より至急朝鮮麗水の試航を実施すべき指令を受けたので、ただちに現地に回航して試航を行ったのである。

別紙第 1 2

試航船若草丸の感応機雷処分状況

1946(昭和21)年9月5日午後6時15分、備讃瀬戸、宇野航路二面島灯台の247.5°、4,940米(34°17.04'N、133°34.68'E)において、試航船若草丸が感応機雷を1個処分した。試航船で感応機雷を処分したのは、試航実施の前後を通じ、この若草丸の処分だけであるのでこの処分状況は、極めて貴重な記録であると考えられる。

当時の若草丸指揮官高橋仁四郎元海軍大佐は、感応機雷処分時の感想ならびにその経過処置などの状況をつぎのように述べている。

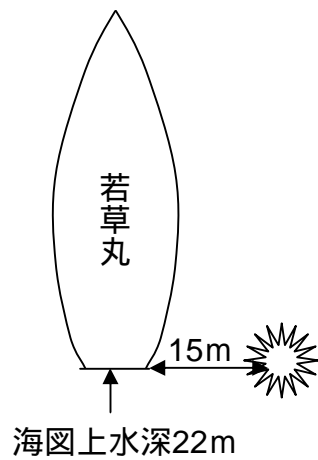
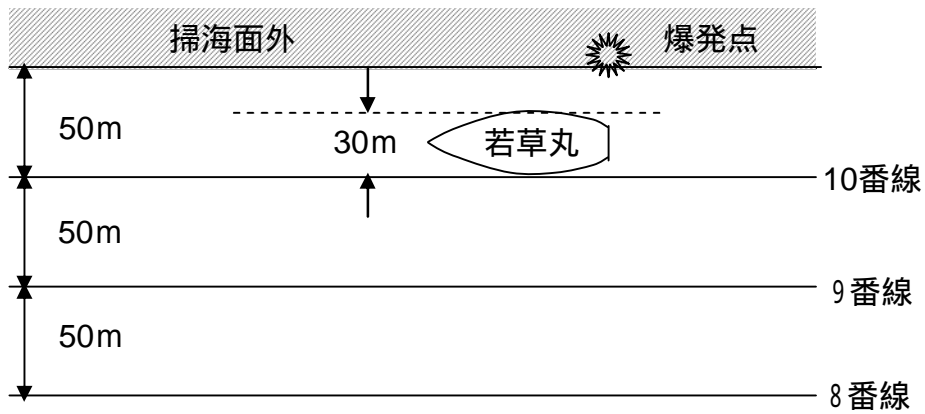
1 感応機雷処分に対する所見

- (1) 米国感応機雷に対し、試航船若草丸が現在実施している様式、施設その他の状態は、過去半年にわたって実施した掃海が有効であったことを実証した。
- (2) 試航船による掃海は、相当危険であることが各方面で再認識されて、その警戒心を喚起し、操船および被害極限対策などで格段に進歩するものと考えられる。

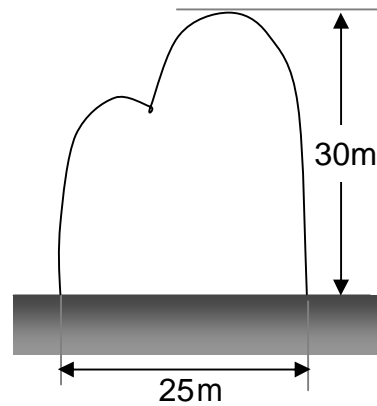
2 機雷爆発時の若草丸およびその附近の状態

- (1) 9月5日指定掃海面南側を掃海中船尾右舷正横側から15米離れたところで機雷が爆発した。その時の状況は附図のとおりである。
- (2) 機雷爆発時の航行状態
 - (イ) 舷外電路通電量100V 75A
 - (ロ) きっ水、前部3.8米、後部4.05米、平均3.93米
 - (ハ) 排水量 3,830屯
 - (ニ) 速力、対地速力9節(主機械回転数125)
- (3) 機雷爆発時の船内外の状態
 - (イ) 防水扉は閉鎖、両舷救助艇は準備したまま内側に吊下してあった。
 - (ロ) 監視艇、雄鳳丸は、糧食補給のため大阪方面に回航中であった。
 - (ハ) 乗員の掃海術力は、本年掃海開始以来すでに6ヶ月を経過し、各部共自信ある練度に達していた。
- (4) 機雷爆発による主なる被害
 - (イ) 人員異常なし
 - (ロ) 船 体
 - a 船底金氏弁破損
 - b 第4貨物油槽および機械室右舷凹入、その他数ヶ所びょう切断あるいはゆるみ浸水
(見取図参照)
 - c 船橋ら針儀及び操舵装置破損
 - d 上部構造物、船内各溶接部及び木造部多数破損
 - (ハ) 機 関
 - a 主「タービン」下部車室大き裂
 - b 15キロワット発電機き裂
 - c 後進蒸気入口管破損
 - d 補助復水器きゅう出口管折損
 - e 補助給水ポンプ蒸気弁破損
 - f 補助給水ポンプ排気弁破損
 - g 重油タンク取出コック破損
 - h 主機械操縦弁不作動
 - i 速力通信器破損

付図

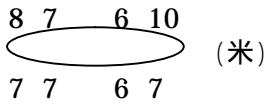
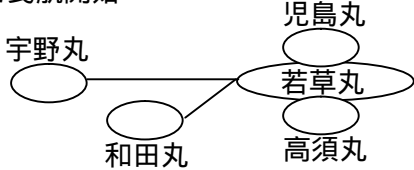


爆発点の水柱の状況

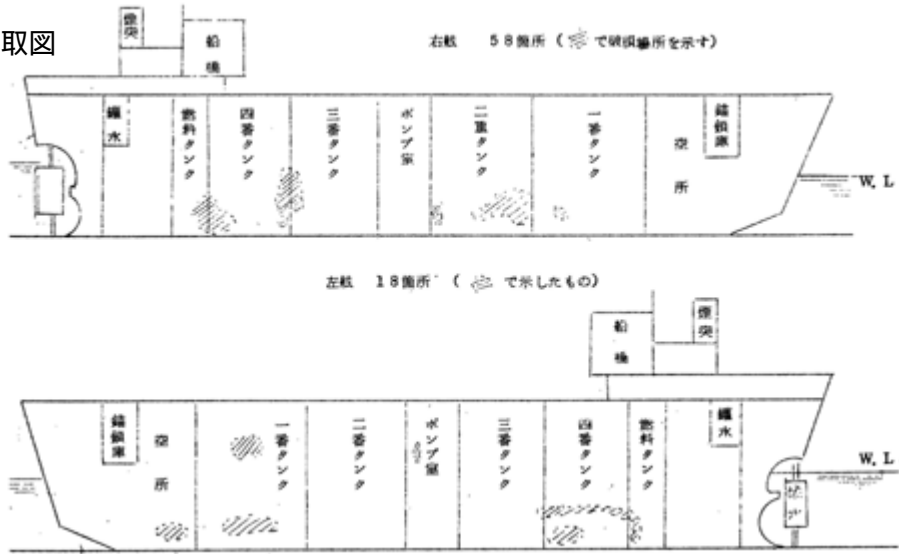


3 機雷爆発以後の処置概要

日	時	状況	処置概要
5	1815	機雷爆発	1 爆心位置確認 2 機械室及びかま室浸水有無調査 3 人員の異状の有無調査 4 船内浸水部調査 5 両舷救助艇(カッター)用意
	1825	船体左舷に 0.8度傾斜	1 電報報告案作成 2 右舷後方に機帆船1隻東航中なるを発見呼び寄せる。 3 主機械は破損のため使用不能であることを確認する。 4 油「ポンプ」室浸水中であることを確認
	1833	船体左舷に 2度傾斜	油「ポンプ」によって、「タンク」の海水を移動し、傾斜復元につとめたが「ポンプ」室浸水のため不能
	1837		1 機帆船(金すぎ丸)右舷に横付す。 2 甲板士官同船に便乗電報発信及び連絡のため玉野に向け発
	1838	1 傾斜左舷3度 2 ポンプ室浸水量 2米	重量物移動(主として「ドラム」缶10個、浮標錘等10数個)

	1845	風 向 北東 風 力 4 米	1 発電機使用可能起動 2 重油移動「ポンプ」及び「ビルジポンプ」使用可能、重油を右舷に移動開始 3 各員私有品整理
	2018	1 傾斜右へ1度 2 船位 二面島灯台 181.5° 1,400 米	1 ポンプ室の浸水量測定 (浸水面が海面の線と同じ高さとなった) 2 喫水測定 前部 4.20 米、後部 4.80 米、平均 4.14 米 3 電信機応急処置完了
	2130		試航船栄昌丸が若草丸第一報を了解した。
	2210	1 船位 二面島灯台 171° 1,900 米 2 栗島北端に接岸	高橋指揮官は、若草丸が次第に陸岸に接近したので、投錨するかどうかを熟慮したが、損害による船の予備浮力を顧慮して、投錨しないことに決意した。
	2345	1 傾斜右へ3度 (船底完全に坐洲す) 2 高潮時 H.W 2000(5日) L.W 0125(6日) 3 干満差 0.7 米	1 船の周囲を測深  (米) 2 重油を左舷に移動開始 3 罐下部の灌水「タンク」の真水放棄開始
6	0000	1 傾斜右へ4度 2 風向東となり船離洲はじめる。	
	0130	1 傾斜右へ5度 2 船位 二面島灯台 195° 1,400 米	喫水調査 前部 4.30 米、後部 4.20 米、平均 4.25 米
	0200	船位 二面島灯台 202° 1,800 米	
	0400	1 傾斜右へ5.5度 2 船位 二面島灯台 237° 4,500 米	喫水調査 前部 4.40 米、後部 4.20 米、平均 4.30 米
	0612		三井造船所曳船、宇野丸来着、船首に曳索をとり、玉野に向け曳航開始、実速 2.9 節
	0835	傾斜右へ6.5度	1 4番「タンク」の交通弁を開き海水自然移動開始 2 上甲板右舷真水「タンク」清水 20 トンを放棄
	1055	傾斜右へ2.5度	播磨造船所曳船高須丸、三井造船所曳船児島丸、同和田丸(排水船)来着4隻で曳航開始 
	1223		玉野着投錨
7	0830		三井造船所入渠。

4 外舷損傷状況見取図
(9月5日調査)

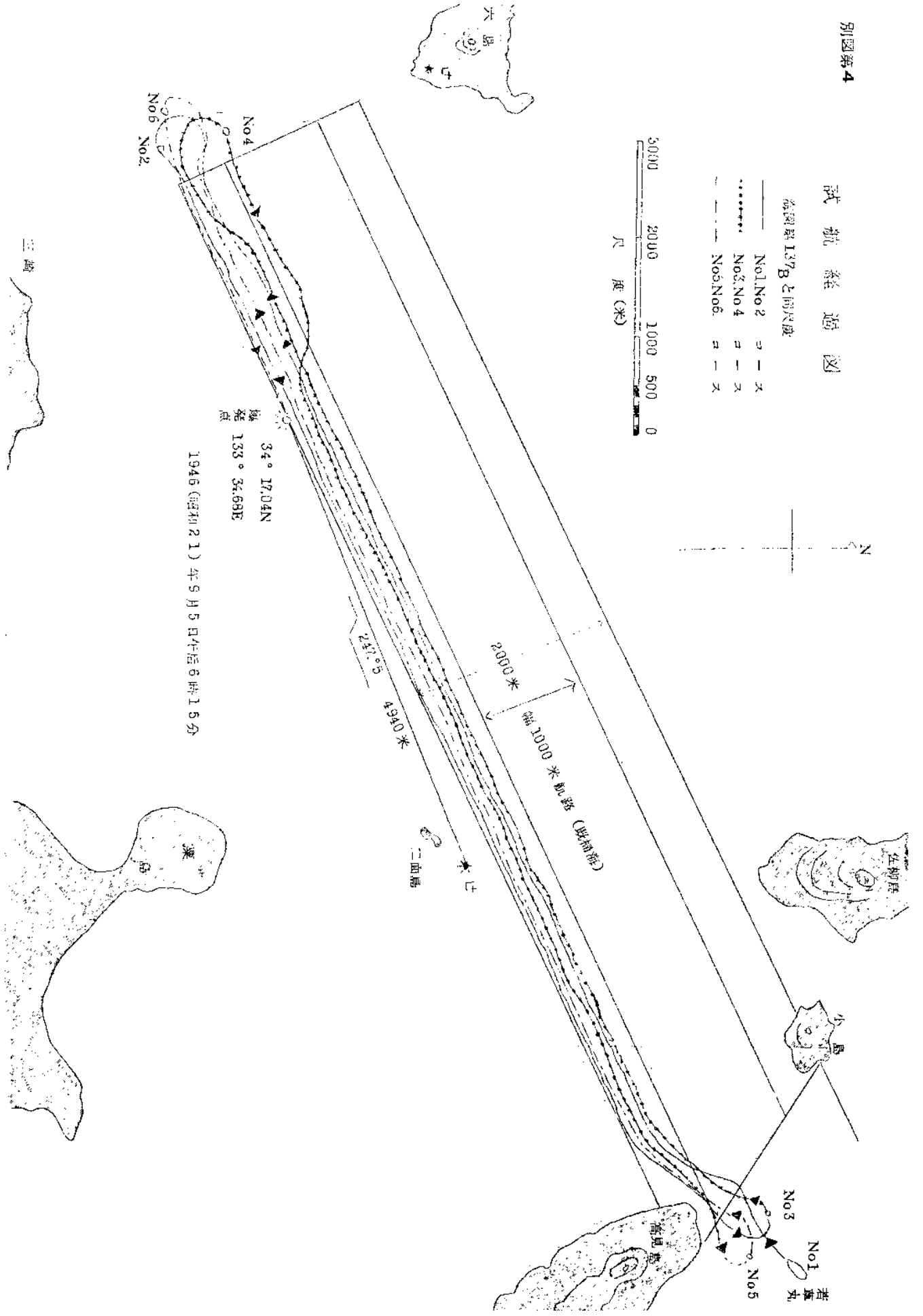
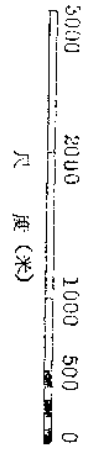
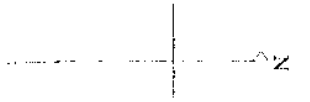


別圖第4

試航経路図

海図第1378と同尺度

- No.1 No.2
- No.3 No.4
- - - - - No.5 No.6



34° 17.04N
 経 緯 133° 34.68E

1946 (昭和21) 年5月5日午後6時15分

第2 運輸省移管後の状況

1948(昭和23)年1月1日、掃海関係業務が運輸省に移管されてからは、試航船は栄昌丸と桑栄丸の二隻となった。とくに磁気機雷の危険性が相当長期間続くという米国側の指示によって、日本政府としては、できるだけ広範囲の海面を掃海して、一日も早く船舶の航行を安全にする考えから、比較的危険の少ない海域は掃海船艇の掃海を行わず、試航船だけで掃海することとなった。この掃海法の変更にともなって、二隻の試航船は各方面に活躍した。ところが栄昌丸は日本経済自立方策の一環として外国航路むけに改造することとなり、1949(昭和24)年11月19日附で除籍の申請をし、許可を得た。その後はわずか桑栄丸一隻で試航することとなった。しかし「ゆうちどり」が1952(昭和27)年6月より試航に参加することになった。試航状況については、別紙第13を参照されたい。

別紙第13

試航経過一覧表

1948(昭和23)年1月 至 1952(昭和27)年6月

年 別	試航船名	海 域 名	開始年月	終了年月	面積	
1948(昭23)	桑	若松八幡航路	23.1.23	23.1.26	5.6	
		下関第二水道(4,000米拡張)	23.1.10	23.2.4	16.6	
		播磨灘北航路(Esec)	23.3.6	23.3.27	31.3	
		桐生航路	23.3.28	23.3.30	4.8	
		高松西航路、中航路	23.4.1	23.4.5	8.1	
			23.4.10	23.4.14	10.0	
		小豆島航路	23.4.15	23.4.23	12.4	
		牛窓航路	23.4.30	23.5.2	4.6	
		播磨灘北航路(Asec)	23.5.3	23.5.9	13.1	
		多度津航路	23.5.10	23.5.14	6.0	
		播磨灘北航路(Bsec)	23.5.25	23.5.29	9.5	
		高浜航路	23.5.31	23.6.3	3.7	
		小部湾泊地	23.6.5	23.6.8	4.6	
		四阪島航路	23.6.15	23.6.17	1.7	
		因島東航路	23.6.18	23.6.23	12.3	
		栄丸	播磨灘北航路(Csec)	23.6.26	23.7.8	18.2
	坂手航路		23.7.10	23.7.12	4.4	
	片上航路		23.7.13	23.7.16	7.1	
	小野田航路		23.7.24	23.7.25	4.0	
	下関南東水道(西方区域)		23.7.25	23.8.4	10.7	
	播磨灘北航路(Dsec)		23.8.6	23.8.9	9.2	
	高松東航路		23.9.7	23.9.11	8.7	
	丸亀航路		23.9.12	23.9.22	13.5	
	備後灘北(車)玉島航路		23.9.23	23.10.4	27.4	
	草壁航路		23.10.8	23.10.12	6.6	
	下関南東水道4,000米拡張		23.10.21	23.10.29	18.5	
	小豆島南西海面		23.11.4	23.11.18	15.4	
	芦屋沖海面		23.11.26	23.12.15	37.3	
	明石瀬戸東方海面		23.12.11	24.1.18	16.0	
	栄昌丸		徳山北西航路	23.8.2	23.8.8	7.2
			三田尻航路	23.8.11	23.8.13	2.5
		姫島泊地	23.8.13	23.8.29	18.1	
坂手沖海面		23.9.5	23.9.7	3.2		
洲本航路		23.9.9	23.9.17	8.1		
明石瀬戸東方海底電線敷設海面		23.9.24	23.11.21	32.9		
		備後灘北西航路、笠航路	24.1.26	24.2.21	42.2	
		観音寺航路(Nport)	24.2.6	24.3.2	10.9	
		" (Sport)	24.3.7	24.3.11	19.1	

1949(昭24)	桑	江田内航路及び小用泊地	24.3.15	24.3.26	8.2	
		観音寺鞆航路(南方区域)	24.4.7	24.4.11	19.0	
		家島北方海面	24.4.13	24.4.16	8.9	
		苅田東航路	24.4.22	24.5.3	16.3	
		部埼沖海面及び白野江泊地	24.5.9	24.5.13	5.0	
		栄	飛渡瀬沖海面、早瀬瀬戸航路	24.5.17	24.5.27	14.7
			新潟(航路及び泊地)	24.6.28	24.7.5	14.1
			七尾航路	24.7.10	24.7.14	11.6
			伏木(航路の一部)	24.7.16	24.7.16	0.7
			宮津航路(南)及び泊地	24.8.1	24.8.5	8.2
	丸		新潟港南方、北方区域	24.6.28 24.8.5	24.8.3 24.8.15	15.3
			萩港航路及び泊地	24.8.10	24.8.15	9.4
			浜田港航路及び泊地	24.8.18	24.8.20	3.1
			敦賀港南方区域	24.7.23	24.7.29	22.3
			敦賀港北方区域	24.8.21	24.8.31	
		福岡北東航路	24.8.26	24.9.8	19.0	
		広畑航路	24.10.5	24.10.9	6.0	
		広沖海面	24.9.16	24.10.24	26.0	
		坂手地蔵崎航路	24.10.29	24.11.1	5.2	
		讃岐東航路	24.11.2	24.11.23	28.5	
	観音寺新井浜航路	24.11.30	24.12.21	4.0		
	栄	新居浜東航路	24.1.21	24.2.4	22.6	
		伊予灘西航路(拡張の拡張)	24.2.6	24.3.2	30.3	
		下関第二水道	24.3.8	24.3.24	7.6	
		伊予灘西航路(拡張)	24.4.7	24.5.1	36.3	
		下松航路	24.5.4	24.5.24	26.0	
		伏木航路(東方区域)	24.7.17	24.7.25	3.7	
		富山港	24.7.26	24.8.2	5.8	
		昌	新潟港(北方区域)	24.8.3	24.8.15	4.7
			敦賀航路(北部)	24.8.21	24.8.31	6.3
			境港	24.9.1	24.9.14	15.7
	坂出沖海面(速力試験)		24.10.3	24.10.26	14.6	
	丸	徳山航路第一次 第二次(2,000米拡張)	24.6.29	24.9.30	21.6	
周防灘北航路		24.11.26	24.12.6	10.0		
新居浜東航路		24.12.10	24.12.12	9.8		
播磨灘中航路、家島南方海面		24.12.16	25.1.24	27.4		
1950 (昭25)	桑	徳山、大浦泊地	25.1.27	25.1.31	3.9	
		大分航路	25.2.1	25.2.6	4.1	
		宮島南方海面	25.2.12	25.2.16	7.2	
	栄	丸亀玉島航路	25.2.22	25.2.26	9.6	
		別府航路	25.2.27	25.3.1	5.6	
		土庄航路	25.3.2	25.3.2	0.9	
		広小坪航路	25.3.7	25.3.16	5.7	
		鹿の川航路	25.3.16	25.3.20	4.8	
		淡路島東航路	25.4.1	25.4.8	5.5	
	丸	布刈瀬戸及び尾道航路	25.4.14	25.4.28	18.8	
		淡路島西航路	25.5.3	25.6.3	15.3	
		宇野、高松連絡船航路	25.6.5	25.6.8	5.7	
		片島航路及び蓋井島泊地	25.7.8	25.7.11	5.9	
		敦賀航路	25.7.18	25.7.23	3.3	

		七尾航路	25.7.29	25.7.31	1.1
		直江津航路及び泊地	25.8.2	25.8.9	9.6
		酒田航路及び泊地	25.8.15	25.8.23	10.1
		船川航路	25.8.27	25.9.3	13.8
		江田島東方海面	25.12.15	25.12.19	3.9
		弓削島沖速力試験海面	25.12.21	26.1.12	18.2
	栄昌丸	家島南方速力試験海面	25.1.22	25.2.4	17.2
1951(昭26)	桑 栄 丸	大久野島航路	26.1.19	26.1.29	12.0
		姫島泊地	26.2.20	26.3.7	7.9
		今治港	26.3.15	26.3.17	4.0
		大畠航路	26.3.25	26.6.25	27.3
		相生湾	26.6.29	26.6.29	2.9
		大三島航路	26.7.1	26.7.5	9.8
		大浦崎航路	26.7.5	26.7.6	2.5
		飛渡瀬三つ子島海面	26.7.30	26.7.31	1.8
		師崎中山航路	26.2.5	26.8.27	57.7
		船川航路	26.10.5	26.10.13	20.6
		小浜航路	26.10.20	26.11.1	16.1
		佐賀関航路	26.11.10	26.11.18	8.4
1952(昭27) 7月末まで	ゆうちどり	岩国沖航路	27.2.8	27.2.10	11.3
宇部西航路		27.6.22	27.7.29	3.3	

第5項 感応機雷による触雷状況

終戦後感応機雷による触雷は、依然として跡を絶たず、幾多貴重な人命、船舶、資材を失ったことは、新日本再建のためまことに遺憾至極であった。

触雷状況の詳細は、別紙第14の感応機雷触雷船舶一覧表を参照されたい。こうした触雷船舶は全部で118隻の多数に上り、その中沈没した船は55隻、擱坐したもの13隻、損害をうけたもの50隻であった。もちろんこの中には民間船舶ばかりでなく、掃海に従事した船舶も含まれている。掃海に従事した船舶は、別として、民間船舶の触雷が多かったのは、そのほとんどが啓開された掃海水道を指示通りに航行しなかったことに原因している。日本掃海部隊としては、この触雷防止に多大の苦心をしたのであるが、要は通航船舶が、水路告示を守って水道内の航行を励行するにあるので、運輸省、海運総局、船舶運営会、水路部、灯台局などと密接な連絡をとり、各地の掃海水道を通航船舶に徹底させ、必ずその水道内を航行するよう厳重に警告したのである。

なお、掃海を完了した海域には、航路標識を設置して、掃海完了区域を明示することに努力した。この航路標識の設置は、その計画および実施とも運輸省灯台局がこれに当たっていたので、掃海部隊は積極的にこれを援助したのである。

かつて太平洋戦争直前、東京湾に機雷その他の危険物を設置したあと、航路標識その他で明示された掃海水道を通航船舶が完全に通航するようになるには約1ヶ月を要し、その間、出入船舶の嚮導、監視などに多大の苦心をしたことを想起する時、有時の際におけるこのような民間船舶の指導には平時より十分な研究が必要であると痛感するものである。

感応機雷による触雷船舶一覧表

〔自1945(昭和20)年8月 至1950(昭和25)年3月〕

触雷年月日	船名	吨数	場所	水深	被害の状況		
20	8	17	第二大海丸	6,868	敦賀港外 35°42'N、136°41'E	26	機械室浸水
		"	御代丸	1,455	" 35°41'N、136°42'E	25	擱坐、第三船倉浸水
		"	栄浦丸	887	" 35°43.6'N、136°5'E	24	擱坐大破
		"	由良川丸	880	" 金ヶ崎 91°1,020 米	25	沈没
		"	辰春丸	6,345	西舞鶴		火災航行不能
		"	桜丸	884	萩港内		擱坐
		18	白山丸	4,038	萩東北方 8 湊		"
		19	靖江丸	6,890	七尾湾口観音崎灯台 54°6'00 米	18	"
		20	大黒丸	2,220	釜山港入口 33°55'N、129°54'E	12	2.3 番船倉浸水
		"	内火艇	63	舞鶴蛇島 245°7'00 米	16	沈没
		"	掃海艇	600	" 0°4'00 米	18	"
		21	大函丸	2,726	智島附近		"
		"	大東丸	326	若松沖 城島の南 2 湊		"
		"	第五共栄丸	1,286	西山灯台 254°1,040 米	11~22	"
		"	栄江丸	1,163	山口県笠松鼻の沖 1 湊		擱坐
		22	哨戒特務艇(163)	270	七尾波止場 312°3'00 米	4	大破
		"	斗山丸	2,604	若松西山灯台 273°1,150 米	11~22	沈没
		"	煙台丸	3,461	新潟沖 37°58'N、139°45'E	20	"
		"	サマラン丸	4,013	バクチ灯台 36°1,300 米	31	小破
		"	駆潜特務艇(49)	150	新潟灯台 36°3,500 米	21	沈没
		"	帝瑞丸	8,428	関門西口 34°3'N、130°54'E	13	大破
		23	ダイイ丸	6,866	" 33°3'N、130°52'E	21	沈没
		24	住吉丸	480	下関港外吉田南西 2,000 米		擱坐
		"	秋津丸	1,038	神戸港内		"
		"	浮島丸	527	舞鶴 鳥島 285°1,080 米	18	沈没
		"	鳥海丸	1,287	伏木灯台 139°3,720 米	7	"
		27	山東丸	6,954	七尾荒神鼻灯台 65°8'20 米	45	"
		"	海防艦(63)	850	七尾牧山 242°8'50 米		"
		29	海防艦吉岐	1,041	釜山港口		大破
摘要		8月小計29隻 内沈没14隻、大破4隻、その他11隻					
20	9	3	えい船	60	舞鶴戸島東北 300 米	16	沈没
		17	内火艇		舞鶴海人会波止場 315°2'00 米	5	"
		"	和洋丸	6,670	神戸港		小破
		18	第七金償丸	834	西山米子灯台東北 500 米	10	"
		"	海防艦(79)	540	舞鶴松ヶ崎 349°1,040 米	11	
		"	第一宝来丸	834	敦賀南方 600 米		沈没
		"	神通川丸	6,859	伏木突堤灯台 241°6'15 米		擱坐
		21	第10南流丸	834	境中海港		機械室浸水擱坐
		23	曳船(692)	150	麗水灯台 100°2 湊	16	沈没
		26	江東丸	3,363	巖流島 54°2,720 米	10	"
		"	庄順丸	4,887	敦賀港外 35°49'N、136°3'E	61	機械破損
		"	江南丸	994	下関海峡西口 34°24'N、130°50.3'E	29	破損個所なし
摘要		9月小計12隻 内沈没5隻 その他7隻					
20	10	4	光寧丸	3,222	吉野島灯台 169°3,350 米		小破
		5	第一山陵丸	860	大阪港外 34°37.6'N、130°20.5'E	12	沈没
		"	那須丸	694	新潟灯台 0°3,150 米	30	"
		7	アマス丸	2,000	福岡湾残島 155°1,420 米	5	大破
		"	室戸丸	1,257	大阪外港		沈没
		8	南優丸	873	下関海峡東口 33°56'N、135°5'E	9	沈没
		9	梅丸	880	部埼灯台 135°4,100 米	10	"
		"	アク丸	600	釜山宇瀬灯台 335°350 米	9	
"	第六東海丸	879	徳山岩島灯台 3°1,470 米	14	沈没		

		"	天成丸	2,423	神戸港内	8	"
		11	第六鴨川丸	880	六連島附近		損害なし
		"	加賀丸	2,211	伊勢湾吉田港		小破
		"	サンコウ丸	635	若松港		
		13	真鶴丸	875	六連灯台 59°3,130 米	16	沈没
		"	コウジョウ丸	383	和田岬沖 34°26.2'N、135°12.2'E	17	"
		14	第五ショウカイ丸	882	美保湾 木根島 600 米		擱坐
		18	第七金龍丸	880	門司		小破
		25	リョウガ丸	1,290	伏木 36°47.5'N、137°4.3'E	10	沈没
		27	アサヒ丸	1,286	35°5.4'N、129°5.1'E	12	損害なし
摘要		10月小計 19隻 内沈没10隻 大破1隻 その他8隻					
20	11	3	サンコウ丸	635	下関第三水道		沈没
		"	佐賀丸	2,500	舞鶴港内	24	擱坐
		"	第15ハクテツ丸	1,339	"		"
		8	宝来丸	1,083	周防灘 33°57'N、131°25'E	10	沈没
		28	江文丸	882		30	擱坐
摘要		11月小計 5隻 内沈没2隻 その他3隻					
20	12	20	マルグミ丸	150			沈没
21	1	29	赤城丸	699	備讃瀬戸 佐柳島 248°800 米	13	沈没
21	2	5	曳船		下関海峡西口 33°54.9'N、130°31.8'E	6	沈没
		14	第三日正丸		関門海峡串崎 55°5 湊		"
		16	日本丸		下関海峡東口 33°55'N、131°7.2'E	10	"
摘要		2月小計 3隻(沈没)					
21	3	1	大黒丸	2,220	下関海峡西口 34°11.7'N、130°46'E	76	沈没
		9	太原丸	2,221	" 34°4'N、130°43'E	53	機室損傷
		16	東春丸	495	備讃瀬戸 34°22.3'N、133°34.4'E	20	小破
摘要		3月小計 3隻 内沈没1隻 その他2隻					
21	6	1	第二開進丸	873	備讃瀬戸 34°21.7'N、133°34.5'E	27	沈没
		4	日正丸	734	下関海峡西口 33°55'N、130°44'E	7	擱坐
摘要		6月小計 2隻 内沈没1隻 その他1隻					
21	7	19	海防艦(40)	750	周防灘第一航路外 33°53'N、131°10.3'E	10	小破人員異状なし
		25			同上 33°53.1'N、131°13.2'E	14	"
摘要		7月小計 2隻 沈没なし その他2隻					
21	8	6	曳船	150	周防灘 部埼 117°14,000 米		
		28	LST636 号	582	下関海峡西口 34°3'N、130°49'E	36	小破
摘要		8月小計 2隻 沈没なし その他2隻					
21	10	4	美津丸	100	周防灘 33°53'N、131°11'E	12	小破
		8	曳船、万歳丸外1隻		" 33°54.1'N、131°9.6'E	12	2隻沈没、1隻損害なし
		23	米船シンネット	5,067	下関海峡西口 34°2.2'N、130°48.2'E	30	小破
摘要		10月小計 5隻 内沈没1隻 その他4隻					
21	12	21	第三南海丸	834	下関海峡西口 34°8.36'N、131°7.5'E	9	沈没、軽傷2名
22	2	8	第11昌運丸	199	下関海峡東口 33°55.9'N、131°55.8'E		小破人員異状なし
		10	演風丸	880	周防灘本山岬沖 33°52.5'N、131°7.5'E	9	沈没、軽傷2名
		22	楓丸	884	周防灘本山岬沖 33°53.9'N、131°9.8'E	10	擱坐、人員異状なし
摘要		2月小計 3隻 沈没1隻 擱坐1隻 小破1隻					
22	5	2	シンヨウ丸	179	広島湾 33°58.7'N、132°13.6'E		小破人員異状なし
			テンシン丸	294			
		19	漁船		広島湾伊勢小島の 150°1,200 米		沈没
		20	海りゅう丸	2,097	下関海峡東口 33°54.6'N、131°7.8'E	11	沈没 重傷3名
摘要		5月小計 4隻 沈没2隻 小破2隻					
22	6	19	第九あさひ丸	250	下関海峡東口 33°55.2'N、131°7.9'E	6~11	沈没、死亡1名、重傷2名、行方不明1名

22	7	13	第二日光丸	534	播磨灘小豆島北方 34°38'N、134°15.5'E	9	沈没、死亡1名、重傷13名、行方不明13名
		22	あさひ丸		山口県厚狭郡王喜村沖合		詳細不明
摘要		7月小計 2隻 沈没1隻 不明1隻					
22	9	5	深江丸	160	周防灘 33°45.5'N、131°11.5'E	12.8	沈没 軽傷3名
		18	水無月丸	880	姫島灯台の 303°10 湊	36	中破
		21	有馬山丸	8,696	播磨灘小豆島北方 34°33.3'N134°10.5'E	21	小破
		22	磐梯丸	509	新潟港内 37°56.9'N、139°4.4'E	4.5	沈没、死亡2名、重傷3名、行方不明1名
摘要		9月小計 4隻 沈没2隻 中小破2隻					
22	10	11	漁船		広島湾兜島の 158°4.5 湊		沈没 死亡2名
22	11	15	第五乾伸丸	882	福岡湾 33°40'N、130°17'E	12	沈没
23	1	28	女王丸	401	牛窓沖 34°34.9'N、134°9.3'E	14.6	沈没
23	3	25	曳船(しょうほう丸)	88.7	下関海峡東口 33°57.8'N、131°6.3'E		沈没
23	5	12	LST No.9082	2,700	鹿児島湾入口 31°8'N、130°34.6'E	150	小破
		19	漁船		広島湾 34°1'N、132°21.5'E	27	中破
摘要		5月小計 2隻 中小破2隻					
23	6	7	新南丸	200	下関海峡東口 33°59'N、131°4.5'E	5	沈没
23	7	31	油槽船(せきほう丸)	104	下関海峡彦島沖		沈没(乗員6名爆死)
23	9	20	えいじゅん丸	2,156	広島湾 34°9.8'N、132°26'E	15	中破
23	10	2	第13万歳丸	300	周防灘 33°52.9'N、131°3.1'E	7	中破
		14	第二曳船(播磨造船)	191	呉浜 34°10.2'N、132°33.3'E	7.5	〃
摘要		10月小計 2隻 中破2隻					
23	12	26	鉄製バージ	250	若松港 33°55.8'N、130°48.4'E	2.5	沈没
24	1	9	中国船	502	佐世保港外 33°6.3'N、129°34.4'E	40	中波
24	2	3	新居浜丸	353.5	響灘 34°4.2'N、133°34.7'E	22	大破後沈没
		24	第19興陽丸	76	下関海峡西口 38°57.5'N、130°50.8'E	16	中破
摘要		2月小計 2隻 大破1隻 中破1隻					
24	4	28	漁船	4	広島湾 33°58'N、132°34'E	40	中破
24	5	2	貨物船たつしか丸	305	戸畑、小金間 34°34.5'N、134°10.7'E	16	中破
		25	PCS154				沈没
摘要		5月小計 2隻 沈没1隻 中破1隻					
24	10	2	漁船(鶴丸)	3	34°38.3'N、134°14.1'E	7	大破
25	2	22	漁船(えびす丸)	5	33°47.8'N、131°39.5'E	42	小破

感応機雷による触雷年度別一覧表

(自1945(昭和20)年8月 至1950(昭和25)年3月)

年度 種別	1945 (昭和20)	1946 (昭和21)	1947 (昭和22)	1948 (昭和23)	1949 (昭和24)	1950 (昭和25.3まで)	計
沈没	32	8	9	5	1	0	55
損傷	34	10	7	5	6	1	63
計	66	18	16	10	7	1	118

第9節 浮流機雷対策

太平洋戦争中日本海軍で対馬海峡に敷設した係維機雷には、敷設深度25米以上のものがあつた。終戦後係維機雷を掃海したときこれらの深々度敷設の機雷に対しては掃海ができなくて、そのままに放置されていた。ところがこれらの機雷も年月が経つと共に、係維索が老朽のため切断するようになり、機雷缶が日本海の海流にのつて、延々4,000浬にわたる日本海沿岸に漂流しはじめた。

1949(昭和24)年3月新潟県名立町小泊海岸にこの機雷缶が漂着して、これが爆発し、附近の民家はもちろん人員を殺傷し多大の損害を与えた。この方面の住民は、戦争中は感応機雷で、戦後はこの漂着機雷で再び機雷の恐怖にさらされることとなつた。

1949(昭和24)年以降は、日本海軍の敷設した係維機雷よりもソ連製係維機雷が発見されるようになり、翌年6月朝鮮戦争勃発前後から急激にその数を増し、津軽海峡方面までその姿を現すようになった。このため、日本海岸諸都市および港湾関係者は、死活問題として大騒ぎをはじめ浮流機雷対策の強化を強く要望し、一方津軽海峡においては、国鉄の青函連絡船の運航を制限するという事態まで進展したのである。

この漂着機雷の処分については、地方掃海部が附近駐在の進駐軍と連絡して処分していたが、朝鮮戦争がはじまってからはソ連製浮流機雷が漸増したので、1951(昭和26)年4月日本海方面浮流機雷搜索隊を編成し、これが処分に當つた。なお、同年10月、海上保安庁としては、この事態に対処するため、浮流機雷対策委員会を設置し、航路啓開関係が中心となつて、浮流機雷の搜索処分、機雷情報の入手警告の周知徹底に努めた。この浮流機雷の漂流のため、日本海方面へ出入する船舶は、触雷の危険を恐れてその数が漸減し、1952(昭和27)年2月には、新潟港に出入する船舶は全くなかつた状況であつた。

一方津軽海峡では、浮流機雷の数が増加してきたので、同年5月には青函連絡船の夜間運航を中止し、その年の秋季となつても機雷の数が減少せず、いよいよ冬季となつて日照時間が3時間も短くなり、ますますこの連絡船の運航は窮迫をつげた。当時貨物輸送の繁忙期であり、35%もその輸送力が低下したために、本土と北海道との滞貨は増加し、また接続列車のダイヤを全面的に変更しなければならなくなつた。

浮流機雷が連絡船に触衝した場合の被害局限対策を講じ、一方機雷発見者に対しては報償するなど種々その対策を考えた。この対策の一環として、哨戒船艇の増強、レーダー及びヘリコプターによる哨戒監視、連絡船にKite Floatを取付けなどが考えられ、数次にわたつてCNFEに協力方を要請した。また海流びんを流して海流を調査し、あるいは桑栄丸を使用して1951(昭和26)年11月下旬約1週間日本海南西部の初冬における海象観測を行った。その後これらの施策によつて日本海方面における船舶航行は、おおむね正常に復した。とくに連絡船には全く被害はなかつた。

当時は桜木町事件や大辻司郎氏などをのせて三原山に衝突した木星号事件などがあつた時であり、国鉄がこの浮流機雷の出現に神経過敏になつたことは申すまでもない。浮流機雷は今後も相当長期間出現の可能性があるので、保安庁が開設された以後も保安庁と海上保安庁とが密接な連絡をとり、業務の実施に遺憾のないようにした。

なお浮流機雷の発見、処分数については別紙第15日本海浮流漂着機雷発見、処分一覧表を参照されたい。

日本海浮流漂着機雷発見処分一覽表

(自1945(昭和20)年10月 至1952(昭和27)年6月)

年度	月別	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	計
1945 (S20)	発見							9	18	8	17	10	6	68
	処分							0	17	0	4	5	1	27
1946 (S21)	発見	69	38	67	17	22	9	18	14	7	0	6	11	278
	処分	59	19	54	6	14	0	0	1	2	0	0	2	157
1947 (S22)	発見	19	16	15	20	24	18	12	3	4	4	9	5	149
	処分	0	2	1	0	2	4	0	0	0	0	1	0	10
1948 (S23)	発見	10	30	29	30	36	27	13	7	9	9	6	8	214
	処分	0	10	4	11	18	7	7	1	5	2	3	3	71
1949 (S24)	発見	27	25	15	18	6	9	8	10	12	23	10	8	171
	処分	8	4	5	11	3	2	4	1		10	8	7	72
1950 (S25)	発見	8	11	16	19	14	5	5	8	15	22	34	67	224
	処分	1	5	8	3	1	2	0	0	9	9	15	23	76
1951 (S26)	発見	18	33	11	9	11	2	9	5	14	16	26	15	169
	処分	8	8	6	3	4	0	5	3	9	6	13	0	65
1952 (S27)	発見	4	2	2										8
	処分	2	1	0										3
合計	発見	155	155	155	113	113	70	74	65	69	101	101	120	1,281
	処分	78	49	78	34	42	15	16	23	34	31	45	36	481

第10節 安全宣言と掃海殉職者顕彰碑の建立

第1項 安全宣言

安全宣言とは、機雷の掃海が完了し、すべての船舶の航行に対して、安全である旨を告示する事である。従来、安全宣言は、日本掃海隊の掃海終了後米国掃海隊の「チェック、スィープ」が実施されて、はじめて CNFE より発せられたのであるが、1950(昭和25)年6月朝鮮戦争がはじまって以来米国掃海隊の「チェック、スィープ」の実施が望めなくなったのと、全国主要商港都市より外国船直接導入の熱烈な要望があったので、1951(昭和26)年3月22日運輸大臣より GHQ あて米国側の「チェック、スィープ」を行うことなく重要港湾の安全宣言発布方を申請した。

その後 CNFE では、本申請につき鋭意研究中のところ、1951(昭和26)年10月8日附 SCAPIN2175 をもって、掃海実施の責任が、日本政府に移されることとなったので日本政府は自主的に、また自分の責任において掃海業務を行い、掃海を完了した海面については、外国船も自由に航行できるよう、世界各国に対し、掃海完了海面には最早危険が存在しない旨の安全宣言を発布した。これによって、海外よりの船舶の出入がますます増加し、日本経済の発展に多大の貢献をしたのである。ところが瀬戸内海一貫航路の安全宣言は、いままでのいきさつもあり、米国側で発布することとなり、それ以外の内海枝航路、日本海沿岸の諸港等の既掃海水域および今後掃海完了の水域については、日本政府の責任において発布することとなった。こうして1949(昭和24)年1月19日関門港をはじめとし、1952(昭和27)年5月15日までに180ヶ所の安全宣言を行って一般船舶に開放した。これに伴って年間250億円、いままでに約2,500億円の冗費が節約され産業、経済の発展復興に大いに寄与したのである。終戦後日本側で掃海した海面からは、まだ一回も触雷事故を出していない。なお安全宣言を行った地区については別紙第16を参照されたい。

安全宣言航路港湾一覽表

1952(昭和27)年5月15日現在

安全宣言日時	航 路 名	関 係 告 示
24. 1.19	関 門 港	米海軍水路告示-1924
	若 松 港	24. 1.19-1358C
24. 6. 2	博 多 港	24. 6. 2-1690C
24.10.11	関 門 東 口	24.10.11-1557C
24.11.24	下 松	24.11.24-1582C
	徳 山	" -1584C
	別 府	" -1583C
27. 1. 4	内海一貫航路	27. 1.19-航路告示3号
27. 1. 5	大阪内港、北港、南港	"
	玉野航路及び宇野高松連絡船航路	"
	高松西航路及び港内	27. 1.26-4号
	坂 出 航 路	27. 1.19-3号
	新居浜航路	"
27. 1.10	相 生 航 路	27. 1.26-4号
	因島航路及び布刈航路	"
	笠戸浦北航路及び泊地	"
	徳山北西航路	"
	周防灘北航路延長及び富田航路	"
27. 1.15	船川航路及び泊地	27. 2. 2-5号
	酒田航路及び泊地	"
	新潟航路及び泊地	"
	富山航路及び泊地	"
	伏木航路泊地及び内港	"
	七 尾 航 路	"
	敦賀航路及び泊地	"
	舞鶴航路及び泊地	"
	宮津航路及び泊地	"
27. 2.10	神戸港和田岬沖	27. 2.30-9号
	高松中航路	27. 2.23-8号
	新居浜東航路	"
	因島東航路	"
	今 治 港	"
	宇 部 航 路	"
	小野田航路	"
	佐賀関航路	"
	唐津航路及び泊地	"
	境航路及び泊地	"
	浜田航路及び泊地	"
27. 2.20	洲 本 航 路	27. 3. 8-10号
	播磨灘縦貫航路	"
	家島南方速力試験海面	"
	家島北方	"
	坂 出 航 路	"
	草 壁 航 路	"
	坂手地蔵崎航路	"
	丸 亀 航 路	"

	多度津航路	〃
	佐伯湾航路	〃
	直江津	〃
	小浜	〃
	萩	〃
	仙崎	〃
7. 3.20	中山航路	27. 4. 5-14 号
	師崎航路	〃
	尾道航路	〃
	因島土生航路	〃
	光泊地	〃
	三田尻航路	〃
	徳山泊地	〃
	周防灘北航路	〃
27. 4. 1	阪神水道及び同回頭区域	27. 4.19-16 号
	木津川尻海面	〃
	芦屋沖海面	〃
	明石瀬戸東方区域	〃
	播磨灘北航路	〃
	別府航路	〃
	広畑飾磨航路	〃
	淡路島西航路	〃
	東讃航路	〃
	神戸内港未掃面	〃
27. 4.12	片山航路	27. 4.26-17 号
	牛窓航路	〃
	小豆島西航路	〃
	土庄航路	〃
	高松東航路	〃
	小豆島西方海底電線敷設海面	〃
	玉島航路	〃
	丸亀玉島航路	〃
	備後灘北航路	〃
	笠岡航路	〃
27. 4.22	鞆航路	27. 5.17-20 号
	観音寺鞆航路	〃
	観音寺新居浜航路	〃
	四阪島泊地	〃
	弓削島南方速力試験海面	〃
	大久野島航路	〃
	大三島航路	〃
	安芸灘北航路	〃
	小部湾泊地	〃
	高浜航路	〃
27. 4.30	広沖海底電線敷設海面	27. 5.17-20 号
	音戸航路、広小平航路及び泊地	27. 5.24-21 号
	大浦崎航路	〃
	江田島東方海面、飛渡瀬及び三子島周辺海面	〃
	江田内航路及び泊地拡張海面	〃
	早瀬瀬戸航路	〃

	鹿ノ川航路	〃
	巖島南方速力試験海面	〃
	大 島 航 路	〃
	岩国沖航路	〃
27. 5.15	平郡水道	27. 6. 7-23 号
	伊予灘西航路	〃
	別府航路及び泊地	〃
	佐 伯 港 内	〃
	周防灘北東航路	〃
	周防灘航路	〃
	下 松 航 路	〃
	笠戸浦南航路	〃
	徳 山 航 路	〃
	大 浦 泊 地	〃
	姫 島 泊 地	〃
	下関南東水道	〃
	白野江泊地	〃
	部埼速力試験海面	〃
	苅田東航路	〃
	塩 見 航 路	〃
	下関海峡東口	〃
	長 府 航 路	〃
	関門港下関海峡西口	〃
	下関第三水道	〃
	下関第二水道	〃
	片 島 航 路	〃
	蓋井島泊地	〃
北九州水道	〃	
若 松 泊 地	〃	
福岡北東航路	〃	
舞鶴湾大丹生及び戸島泊地	〃	
合 計	180ヶ所	

第 2 項 掃海殉職者顕彰碑の建立

終戦時から掃海作業中不幸にしてその職に倒れた77名の尊い犠牲者のあることを忘れることはできない。この機雷掃海殉職者は別紙第16に示す通りである。これらの殉職者の偉業を永く後世に伝え、またその霊を慰めたいとの念願は従来種々考慮されていたのであるが、当時の国内情勢からみて、なかなか達成されそうにもなかった。ところが、1952(昭和27)年となると瀬戸内海をはじめとし、各重要航路、港湾に対する安全宣言が相ついで公布されるようになった。と同時に掃海作業の海運再建に偉大な貢献をしたことが各地官民に深く認識されるようになった。ひいてはこれが掃海関係者に対する感謝の表れとなって全国32港の市長が発起人となり、掃海にゆかりの地である四国琴平の金比羅宮の神域、象頭山の中腹、見晴し絶好の場所に掃海殉職者顕彰碑を建立することとなり、1952(昭和27)年6月、かねての念願がついに達成されたのである。

碑文は、当時の吉田総理大臣が揮ごうされ、神社当局の好意によって慰霊祭は年中行事の一つとして、毎年5月27日定例的に挙行することになった。

詳細について別紙第17掃海殉職者顕彰碑建立趣意書を参照ありたい。

【追補】 終戦時から昭和27年までの掃海作業における正確な殉職者数は、記録に漏れていた1名を加え正確には78名である。現在、掃海殉職者顕彰碑には、訓練中(昭和38年)に殉職された海上自衛隊員1名を含み、79名の殉職者が記されている。

掃海殉職者顕彰碑建立趣意書

掃海殉職者顕彰碑建立趣意

日本掃海隊は、終戦直後より米極東海軍掃海隊と協力今日に到るまでに総面積5,000平方キロにおよぶ海面の掃海を完了し、日本沿岸の主要航路の全部および百ヶ所の港湾を啓開した。この間掃海完了の海面に対しては、その都度日本船舶の航行安全が認められ、終戦後機雷のためまひ状態におかれていた海運界は逐次活況を呈し、現在ではほとんど戦前の状態にちかく復興された。さらに昨年10月掃海の実施並びにその公表の責任が日本政府に移されてから前述の掃海完了諸航路港湾について外国船舶に対する安全宣言が逐次発せられるにおよび、これらの諸航路港湾が全世界の船舶に対し開放されることとなった。ここに我国の海運界は貿易に観光に飛躍的な発展が約束されることとなった。

掃海関係員が我が国の海運発展のためになしとげたこのような偉大な業績は、終戦直後から当時の混とんたる世相のもとにあらゆる悪条件を克服して、その後7ヶ年に及ぶ長期間風浪寒暑と闘い、黙々として危険且困難な作業にたいしんした賜物であって、その業績に対して衷心より深く感謝と敬意を表す次第である。しかしながらその輝かしい業績もかげにかくれた幾多の尊い犠牲によってうちたてられていることは絶対に忘れることのできないことである。とくに掃海業務の中道にして不幸壮烈な殉職を遂げた77名の尊い犠牲者に対しては、まことに哀悼の情禁じ得ないものがある。これらの人々の崇高な殉職に対しては、その当時の事情として公葬を公然と行うこともできずその後も絶えて追悼する機会さえ得られなかったことはまことに申訳ない次第であった。しかし掃海業務の偉大さが各方面よりたたえられている今日、これらの尊い犠牲者の行為はさらに高揚顕彰されねばならないと存する次第である。いまや講和条約の発効と共に、近く国家行事として戦没者追悼式も執行せられる折柄かつ航路の安全宣言権限も日本側に附与されたこの好期に海上平安のゆかりの地琴平を朴定し「掃海殉職者顕彰碑」を建立し、以て国家再建の尊い礎石として散った殉職者の偉業を永く後世に伝へ、その霊を慰めると共に各遺族代表を招き慰霊祭を行い併せて遺族を慰問することは港湾航路の啓開を受けた関係各都市の果すべき道であると信ずる。ここに関係各都市の有志が相はかって顕彰碑建立計画によって記念式典を施行したいと思う、大方の賛同を得られれば幸じんとする次第である。

発起人 瀬戸内海国立公園及び観光事業促進協議会会長 岸田幸雄

今治市長	山本幸助	宇部市長	三隅順輔
新居浜市長	白石捷一	下松市長	石井成就
新潟市長	村田三郎	呉市長	鈴木術
防府市長	中司菊治	八幡市長	守田道隆
別府市長	脇鉄一	舞鶴市長	嵯峨根達雄
徳山市長	池清	福岡市長	小西春雄
戸畑市長	竹内清助	神戸市長	原口忠次郎
大阪市長	中井光次	相生市長	岡田源吾
尾道市長	天野彦三	坂出市長	浜田専一
小野田市長	姫井伊介	佐伯市長	矢野龍雄
小倉市長	浜田良祐	三原市長	戸田勝巳
大分市長	上田保	下関市長	福田泰三
若松市長	吉田敬太郎	姫路市長	石見元秀
高松市長	国東照太	広島市長	浜井信三
玉野市長	太田尚衛	光市長	松岡三雄
敦賀市長	川原与作	門司市長	中野真吾

(市名は、いろは順)

掃海殉職者顕彰碑建立計画

掃海殉職者顕彰碑の建立並にこれが除幕式は次の要領で実施するものとする。

1 期 日	六月下旬
2 場 所	金比羅神社神苑
3 費 用	
(1) 顕彰碑の建立費	1,600,000円
(2) 記念式典費	50,000円
(3) 遺族参列費 (鉄道、宿泊、弁当、記念品代)	300,000円
(4) 諸費	30,000円
計	1,980,000円

掃海 の 経 過

第二次大戦中日本近海には米 B-29 により感応機雷約1万700個が敷設された他日本海軍により日本周辺に係維機雷約5万5千個が敷設されました。

米側により敷設された感応機雷は海底に沈置し船体の磁気、水圧、音波等により自動的に爆発する装置のもので瀬戸内海全域に約7,200個、日本海、太平洋岸の主要港湾に約3,500個が敷設され、少なからぬ触雷船舶を出し毎上交通は一時重大な支障を来たしたのであります。これら機雷は終戦後連合軍最高司令部の指令に基づいて旧海軍掃海部隊が米極東海軍司令部の指令監督の下に掃海を実施することとなり、艦船360隻、人員19,000名をもって全国各地の各種機雷の掃海を開始しその後第二復員省、復員庁、運輸省海上保安庁と所管が変りまた掃海作業の進捗とともに船艇人員を減じて参りましたが、その母体は終始変わらず田村現航路啓開本部長以下一丸となって掃海にてい身し昭和23年5月海上保安庁の創設とともにその所掌となって今日に至っている所以であります。

係維機雷は昭和21年夏その掃海を完了しましたが感応機雷は今日までに掃海、自爆、触雷等により約半数の5,595個が処分され、その間音波、水圧の変化により爆発する機雷はほとんど自滅していますので現状においては磁気機雷約1,200個が危険な状態にあり、今後さらに数年危険状態が継続すると推定されますので掃海作業は今後も相当期間継続されなければならない実状であります。しかしながら日本近海的主要航路港湾については終戦以来現在までにそのほとんどを占める180個所が啓開され昨年秋掃海の責任が日本政府に移されてから逐次これらの港湾水路の安全宣言を行って外国船舶に開放し我が国貿易、観光の発展に大いに寄与してきたのでありまして、我国産業経済に重大な貢献をしてきたのであります。

申すまでもなく掃海作業は水中または海底にあって見えない機雷を爆破処分する危険な作業であり、作業の実施に当っては安全なように充分考慮されていますが触雷その他の事故により殉職した職員は別紙のように終戦後今日まで77名の多きに上っているのでありましてこれら中道にして殉職した方々に対しては哀悼に耐えられません。

【追補】 終戦時から昭和27年までの掃海作業における正確な殉職者数は、記録に漏れていた1名を加え正確には78名である。現在、掃海殉職者顕彰碑には、訓練中(昭和38年)に殉職された海上自衛隊員1名を含み、79名の殉職者が記されている。

機雷掃海殉職者名簿

(自 昭和20年8月 至 昭和27年4月)

船名	階級	殉職者氏名	生年月日	殉職年月日	遺族名	遺族現住所
敷設艇 石崎	中尉	加藤 俊彦	大正 14. 1.28	昭和 20. 8.30	父 末吉	神奈川県
第三曳船	水長	仁科 操	昭和 3. 2. 2	昭和 20. 9.17	父 幸次郎	静岡県
傭船 宝成丸	一曹	金原 錦吾	昭和 3. 3. 3	昭和 20. 9.28	母 タツ	茨城県
敷設艇 新井崎	兵曹長	野口富士山	大正 10.10. 1	昭和 20.10. 5	母 キリ	福井県
	上曹	島崎 栄二	大正 11. 7.10		父 英一	長野県
	上主曹	山本 義晴	大正 14. 2.24		父 彦兵衛	新潟県
	"	浦山 栄治	大正 10.11.27		母 キウ	山形県
	一曹	岡崎 貞文	大正 12. 9.18		父 定次郎	富山県
	"	岸 長三郎	大正 13. 1. 5		父 長次	京都府
	"	齊藤 孝作	大正 15.12.24		母 ハルノ	山形県
	一主曹	西田外喜男	大正 14. 3.14		母 そと	石川県
	一術曹	清野 実	大正 11. 9.10		父 民吉	新潟県
徳山防備隊 真島丸	二曹	中溝 延義		昭和 20.10.11	父 徳次郎	京都府
	上曹	田中 梅男	大正 13. 3. 3		父 博一	山口県
	二曹	広田 隆	昭和 2. 1. 1		父 松蔵	愛知県
	機兵長	櫛野 勲	大正 13.10.12		兄 茂	広島県
	水兵	岡崎 祐義	大正 12. 9.18		父 祐治	岡山県
	"	河井 康樹	大正 12.12. 6		父 勇次	広島県
	"	八田 正隆	大正 13.10.27		父 兼一	兵庫県
(博多) 第2新生丸	"	山根 勉	大正 13. 7.18	父政右工門	島根県	
	機長	鈴木 正男				
	機長	喜来 懐雄	大正 15. 8.25	昭和 20.10.26	父 春吉	徳島県
機長	重村 八郎	昭和 4. 7.10	祖父 三郎		長崎県	
水長	島田 照義	大正 14. 5. 5	父 京三郎		大分県	
海防艦 大東	中佐	西部 貞三	明治 34. 4.15		妻 芳枝	東京都
	大尉	芥川 英郎	大正 13. 8.28		父 信	東京都
	"	橋本 小七	明治 43. 1. 23		妻 初江	熊本県

	中尉	沖田 善彦	大正 3. 9. 7	昭和 20.11.16	妻 イロ	鹿児島県
	機曹長	粉 繁夫	大正 9.12. 1		妻 セイ	大分県
	上曹	新川 哲也	大正 13.10.24		父 阿助	鹿児島県
	"	山田平八郎	大正 12. 6.25		父 虎吉	佐賀県
	上機曹	山口 政義	大正 9.12.26		兄 奥造	鹿児島県
	"	古畑 幹雄	大正 11.10.25		父 富蔵	福岡県
	"	新城 弘仁	大正 13. 3.25		父 孝一郎	沖縄県
	一曹	稲吉 芳夫	昭和 2. 1.20		父 順一	福岡県
	"	玉城 福市	大正 11. 5.10		父 新太郎	沖縄県
	"	中武 久次	大正 15.12.14		父 定吉	宮崎県
	"	丸山 幸威	昭和 3. 3.20		父 保	熊本県
	"	宮地 新一	昭和 2. 9.30		父 新蔵	鹿児島県
	一機曹	時田 三雄	大正 14. 2. 3		父 三吉	佐賀県
	"	中原 善治	大正 15. 5.18		母 サキ	鹿児島県
	"	西鶴園太一	大正 15. 2.25		父 初次郎	宮崎県
	"	柴立 照夫	昭和 2. 6. 5		母 サト	鹿児島県
	二機曹	穴山 毅	昭和 2. 4.29		父 福市	宮崎県
	"	大山 吉明	昭和 2. 4. 2		父 大照	鹿児島県
	主兵長	高村 充	昭和 2. 5.20		父 平太郎	長崎県
	水長	宮井 善一	大正 15. 4.28		父 喜七郎	愛媛県
"	吉村 正和	昭和 3. 3.14	父 福市	長崎県		
機長	石城 安雄	大正 15. 1.25	父 千代吉	愛媛県		
"	上野 安雄	昭和 2. 6.22	父 高雄	愛媛県		
磁掃艇 大正丸	雇員	関 清	昭和 3. 5. 1	父 勇	新潟県	
駆特 248号	第二復員官	伊勢 健兒	大正 9. 5.13	昭和 21. 1.25	妻 千鶴子	長崎県
		前園 早苗	明治 44. 6.10		妻 いさ	鹿児島県
	復員官補	吉井 要	大正 12. 1.11		妻 イセ	鹿児島県
		鎌田 伸夫	昭和 2. 2.21		父 正八郎	鹿児島県
	一飛曹	池田 昭典	昭和 3.10.12		継母 キクノ	福岡県
	復員官補	後藤 一	大正 9. 3.31		弟 二三	大分県
		中森 寛巳	大正 15. 6. 7		父 清一郎	広島県
		松尾 滋	昭和 2. 7.13	父 房市	佐賀県	

	雇 員	宮田 三郎	大正 15. 7. 3		父 善助	宮崎県
		宮田 仲厚			父 仲作	沖縄県
		高嶋 新一	大正 12. 1. 1		父 米吉	香川県
		久家 健一	大正 13. 8.25		父 儀雄	福岡県
		水流 茂美	大正 15.10. 4		父 武次	宮崎県
		本村 恵位	大正 14. 6.19		父 恵綱	沖縄県 東京都
特駆潜艇 有幸丸	雇 員	軍原 時夫	昭和 2. 7.28	昭和 21. 2.18	父 次郎	鹿児島県
掃海艇 23 号	復 員 事務官	山本 勇	大正 8. 9.14	昭和 21. 5. 7	妻 まつ	宮城県
蛭子丸		高橋 時雄	大正 8. 9.20	昭和 21. 8. 2	妻 正子	兵庫県
MS23		佐伯 勝	明治 45. 7.20	昭和 23.12.20	妻 ヨシ子	山口県
MS27	運 輸 事務官	西崎 三郎	大正 12. 2. 3	昭和 24. 5.23	妻 鎮江	山口県
		井川 勇二	大正 11. 9.28		父 昇	岐阜県
		小椋 勉	大正 12. 1. 2		兄 勲	静岡県
		藤原 修三	昭和 3. 8.14		母 セト	島根県
MS26	海 上 保安官	二ノ方朝重	昭和 4.10. 1	昭和 25. 4.20	妻 ツナ子	鹿児島県
MS14		中谷坂太郎	昭和 4.10.15	昭和 25.10.17	妹 春子 後見人 藤市	山口県
MS04		今井 伊澄	昭和 5.10. 6	昭和 26. 3. 6	父 虎吉	群馬県
MS69		平井 茂	昭和 3. 6. 5	昭和 26. 6.13	兄 松田一馬	大阪府
MS81		道下 元	昭和 2. 1. 1	昭和 27. 2. 6	父 勲治	大阪府
合 計			77名【78名】	(殉職年月日順)		

【追補】 終戦時から昭和 27 年までの掃海作業における正確な殉職者数は、記録に漏れていた鈴木正男氏を加え正確には 78 名である。
鈴木正男氏については、昭和 45 年 2 月 28 日に旭日勲 8 等を叙勲されているが、その際の事前調査において御遺族から触雷被害を受けた「真島丸」に乗艇していた旨の申出があり、調査の結果、殉職の事実が判明した。

第11節 その他一般事項

1 係維機雷掃海用銃機、弾薬

終戦後連合軍最高司令部一般命令第一号によって、一切の武装解除が行われたが、掃海船艇に対しては、特別の措置が講ぜられ、掃海再開のこととなった。

ところで、係維機雷の処分については、各日本掃海船艇に銃撃処分として必要最小限の銃機、弾薬の搭載は、米海軍の内諾を得ておいた。

たまたま呉および浦賀で米陸軍将校の点検を受けた時、ある掃海艇で13耗、25耗の機銃を各1挺と弾薬750発を搭載していることが判明し、検問があった。

結局はこの機銃及び弾薬は、米海軍の許可をすべて受けて掃海に使用していることが立証され、問題とならなかった。

日本側としては、今後このような問題が起らないよう、当時の米国側代表「ダイ」海軍大佐に善処方を依頼した。その後、1945(昭和20)年12月8日米第5艦隊司令長官より全日本港湾指揮官宛、日本掃海船艇に機雷処分のため、2個の兵器(機銃または小銃)を搭載することを認可し、弾薬は各銃につき500発とする旨の文書が発せられた。

1946(昭和21)年8月係維機雷掃海完了まで、日本側としては、この銃撃によって処分してきたが、掃海完了と同時に連合軍に返還することになり、その後機雷の銃撃処分の場合は、その都度米軍によって実施することとなった。

2 掃海無線通信

終戦後の無線通信は、大体旧海軍の無線通信組織をそのまま持続してきたが、1946(昭和21)年1月指令によって、国内通信は、日本内地所在の22ヶ所(今までは40ヶ所)の通信系のみ制限せられ、その他の通信は一切許可されず使用電波でもほとんど国内には短波の使用を禁止せられた。しかし掃海通信だけは、とくに強硬に申請したので短波3波の許可を受け、同年7月から実施したが、電波数は非常に削減された。

3 機雷以外の航路障害物除去業務

1950(昭和25)年、航路啓開本部が発足すると、海上保安庁警備救難部哨戒課で所掌していた船舶交通障害物の除去に関する業務を同部で行うこととなった。

このため掃海水路内の常用航路及び港湾の障害となっている沈没船舶その他の障害物件を除去し、大型船舶の運航能率増強をはかり船舶交通の保全を期したのであるが、その業務の要領はつぎのようなものであった。

- (1) 海上保安庁が政府事業として現地所在の解体業者との請負契約によって、沈船その他の障害物件の除去作業を行う。
- (2) 船舶所有者が自己の責任で引揚解体を行う。

なお100トン以上の鋼船の処理に関しては、CNFEの作業許可が必要であった。(2)項による引揚解体許可申請書、浮島丸をはじめ1951(昭和26)年8月本業務を運輸省に移管するまでに約23件の許可があった。

4 爆発物件の処理(E・O・D)

太平洋戦争中の作戦で生じた一切の爆発物、爆薬兵器の処理は、一切占領軍によって直接その処分作業を実施していたのではあるが、1950(昭和25)年2月6日附 SCAPIN 2077 の覚書によって、占領軍の監督の下に日本政府が責任をもって実施するよう指令があった。

この覚書によって海上保安庁の所掌事項はつぎの通りであった。

- (イ) 海上港湾、水路及び満潮線下の海岸にあるすべての爆発物件の処分
- (ロ) 陸上にあるすべての機雷の処分

陸上の爆発性物件の中、機雷以外のものの処分は特別調査庁で、その責に任ずることになっていた。

SCAPIN 2077 の覚書に関連して、海上保安庁航路啓開本部では、戦時中の作戦で生じた日本領海内の海上、海中、港湾、水路及び満潮線下の海岸にある一切の爆薬および爆発兵器類に対する破壊、またはサルベージ(C.S)の計画をCNFEに提出した。

1950(昭和25)年8月3日附で、これに対するCNFE4437の指令があった。このように、その後航路啓開本部は、従来の掃海業務の外に爆発物件の処理(E.O.D)及びサルベージ(C.S)を実施することとなった。

(1) 爆発物件の処理(E.O.D) (Explosive Ordnance Disposal)

1950(昭和25)年8月3日附 CNFE 4437 の指令で航路啓開本部は、公衆および財産の安全に直接危険をおよぼし、あるいは海上交通の脅威となる機雷および魚雷が緊迫した危険状態にある場合は、CNFE の事前許可がなくても緊急処分し、事後至急報告することとし、前記対象物がただちに危険をおよぼさない場合には CNFE に破壊許可をうけるよう指示されていた。

(2) サルベージ(C.S) (Commercial Salvage)

(イ) C.S 作業の開始

1950(昭和25)年8月3日附 CNFE 4437 により C, S 業務の許可、監督要領の指示があったので、海上保安庁では爆発物件等を引揚解体(スクラップとする)することの具体的手続および作業要領等を制定し、同作業はすべて海上の作業とし、船上で行い、爆発物件等を引揚げて解体する民間業者に対し、随意契約で払下げができるようになり、同年11月から一部許可業者が本作業を開始した。

(ロ) 鳴戸爆発事件と C.S 作業の中止

1951(昭和26)年1月29日 C.S 作業の許可業者の一社であった谷信サルベージが不法にも鳴門市撫養町陸上処理場を設置し引揚弾薬を解体中、大爆発を起し、付近民家その他に甚大な被害を与えた事件が発生した。同年2月1日附 CNFE903 をもって、C.S 作業を一斉中止するよう指令があった。

この作業中止までに、民間事業の申請受理件数232件のうち165件(116社)に許可を与えていたのであるが、事件後これら許可業者の実態を再調査して、62件の業者を淘汰して103件とした。その後在日兵站司令部で爆発物件処理の新方式を研究していたが、1951(昭和26)年6月1日附をもって、在日兵站司令部より爆発物件等の処理方針および責任について明確な指令があった。

これによって、海上保安庁は引揚および解体の両業者を設定し、爆発物件を海底より引揚、一定の陸上解体工場において解体させる権限を有することとなった。

なお引続き同月15日 CNFE5477 によって引揚作業の具体要領について詳細なる指示があった。

(ハ) C.S 作業再開

引揚許可業務は事件後、許可をとり消さなかった103件を新方式の趣旨に添って47件に縮減整理するとともに、占領軍で規定した安全規則を遵守できる解体工場が必要となった。そこで日本火工、中国火薬および興亜火工を選定し、解体工場を整備設定せしめ、1951(昭和26)年10月末までに4工場がこの作業を開始した。

(ニ) 講和条約発効以後の C.S 業務

対日講和発効にともない、日本政府としては1952(昭和27)年4月5日附法律第72号によって、1945(昭和20)年11月25日附運輸省令第40号を対日講和条約発効後も法律として効力を有することとした。1952(昭和27)年5月20日附 JL333 OR - A 及び6月3日附 BCOFKB 1390G によって海域にある爆発物件等の処理責任、C.S 業務の引揚および解体作業の許可監督の責任が条約発効の同年4月28日にさかのぼって海上保安庁に移管されることになった。その後本業務も軌道に乗り順調なる経過をたどりつつあったが、1952(昭和27)年7月1日保安庁の開設とともに本業務は海上保安庁警備救難部に移った。

5 浮流機雷処分用小銃、弾薬

1950(昭和25)年以後、日本海方面におけるソ連製浮流機雷が多く、あるものは沿岸に漂着して爆発し、附近民家及び漁船の被害はもとより多数の死傷者を出すに至ったことは前述の通りであるが、浮流機雷発見後これを捕獲あるいは陸岸に曳航することはきわめて困難であるために、1951(昭和26)年2月6日 CNFE に対し、機雷銃撃処分用小銃16挺、自動小銃16挺及び弾薬12,000発の借用方を申請し、同年3月12日その許可を得たので掃海艇8隻及び巡視船にそれぞれ配分した。同年11月19日再度自動小銃66挺及び弾66,000発の借用方を申請しその供給をうけたので、浮流機雷処分用小銃、弾薬はまず、整備することができた。なお、同年7月には別に小銃11挺を借用し、青函連絡船11隻に各1挺宛配分し、警備員をおき浮流機雷の監視に当たった。

6 浮流機雷発見用「ヘリコプター」

1950(昭和25)年朝鮮戦争において、米国海軍は「ヘリコプター」を機雷の搜索発見、処分などに活用した。この実情に即して、津軽海峡方面に流入するソ連製浮流機雷発見にこの「ヘリコプター」を活用することに着眼した。

当時日本はまだ占領下にあつて航空機の運航は許可されていなかったが、「ヘリコプター」は米国より購入し、

米人「パイロット」を備う案などが考えられた。早速 CNFE と打合せの上、1951(昭和26)年6月14日海上保安庁長官より CNFE 宛「ヘリコプター」6機の購入使用申請を提出した。CNFE では、「ヘリコプター」または他の適当な観測用機を危険地帯の機雷発見用として使用する「アイデア」には全面的に賛意を表していたが、米軍としては朝鮮における戦闘行為遂行のため「ヘリコプター」が不足していたので、これを他方面に割くことは不可能な状態であったし、別の方面からこれを入手するよう希望した。

海上保安庁は「ヘリコプター」6機購入を目途として CNFE および G-2 の「リコメンド」をとり、1952(昭和27)年度で決定をみた。

7 掃海燃料

掃海燃料の取得は、1947(昭和22)年11月以降国内消費用の枠より賄うこととなり、さらに翌年1月運輸省に編入されてからは、一般官需用燃料として取扱われ、手続上特別の措置が認められなくなった。従っていままで米軍より取得したように容易にはできなくなった。

8 CNFE に対する提出文書

CNFE の要求に対して行ってきた諸報告の主なるものはつぎの通りであるが、講和条約発動以後は全部自然消滅となり、好意的にその都度通知することとし日本海方面に漂着するソ連製機雷は、CNFE の要望により、その都度 CNFE 情報部に連絡し、米国側調査完了の後に地方航啓隊が処分することとなった。

なお CNFE の要望により1953(昭和28)年1月より月報として浮流機雷漂着機雷情報を送付した。

- (1) 定期的なもの(週報、月報等)
 - (イ) 掃海関係
掃海報告
 - (ロ) 航路障害物除去関係
 - a Salvage Report(沈船其の他)
 - b 佐世保海没物資引揚進捗状況
 - (ハ) 爆発物件発見、処分関係(機雷等)
 - a 緊急処分報告
 - b 普通処分報告
 - c 陸上機雷処分報告
 - d 機雷処分用ライフル及び弾薬の配分消耗状況報告
 - (ニ) C.S 関係
 - a Progress Report
 - b Inspection Report
 - (ホ) 船舶関係
Shipping Report
 - (ヘ) 浮沈機雷処分用小銃、弾薬の配分及び消耗報告
- (2) 不定期なもの
 - (イ) 掃海関係
 - a 試航及び磁掃の Initial 及び Over-all Report
 - b 水路告示 Initial
 - c チェック・スweep等
 - (ロ) 事故関係
 - a 触雷報告
 - b 漂着機雷爆発事故報告等

第 1 章 別 冊
父 島 方 面 特 別 掃 海

自 1 9 5 1 (昭 和 2 6) 年 7 月 1 3 日
至 1 9 5 2 (昭 和 2 7) 年 5 月 9 日

目 次

第1節 一般経過	101
第2節 第一回海底掃海(Wire Dragging)	101
第1項 特別掃海隊横須賀出港までの経過	101
第2項 掃海船艇の要目及び準備事項	102
第3項 掃海具及びその他の要具	102
別紙第19 対艦式大掃海具一型の概要	103
第4項 実施経過概要	104
別図第5 父島二見港掃海区域図	105
第3節 第二回海底掃海(Chain Dragging)に関する指示事項	106
第1項 航路啓開本部の指示事項	106
第2項 特別掃海隊の編制及び隊内業務分担	107
第3項 米国側の指示事項	108
別図第6 チェーン掃海具の概図	109
別図第7 父島二見港第二回掃海区域図	110
別紙第20 船体磁気測定実施方案	111
第4節 研究訓練実施成果並に所見	112
第1項 研究訓練実施予定表	112
第2項 第1次訓練	113
第1 実施成果	
第2 所見	
別図第8 電探掃海用設備図	
第3項 第2次訓練(チェーン掃海)	115
第1 実施成果	117
第2 所見	
第4項 第2次訓練(電探、音探)	118
第1 実施成果	
第2 所見	
第5節 第二回海底掃海実施計画	119
別紙第21 掃海船要目	123
別図第9 チェーン掃海具構成図	124
第6節 第二回海底掃海実施成果並に所見	125
第1項 実施成果	
第1 掃海成果	125
第2 通信	

第3 整備補給	
第4 その他	
別紙第22 実施経過一覧表	126
別図第10 掃海区域、既掃面、拘束障害物位置図	128
別紙第23 掃海具消耗状況	129
別紙第24 拘束物件の判定状況	130
別紙第25 米軍よりの補給物件	131
第2項 所見	131

第1節 一般経過

父島特別掃海は、米軍の要請によって、2回に亘り実施した。

第1回は、1951(昭和26)年7月7日附の米国側要請によって、長(益)保安官(元海軍中佐)を指揮官とし、日本掃海船2隻が派遣された。

同年7月13日より19日間に二見港およびその泊地の海底掃海(Wire-Dragging)を行った。この掃海には、米国側からフリゲート1隻が母船として派遣され、また日本掃海船の横須賀、父島間の往復を護衛した。

第2回は、1952(昭和27)年4月16日附の米国側要請で、山下(達喜)保安官(元海軍大佐)を指揮官とし、掃海母船1隻と3隻の掃海船を父島に派遣した。この日本掃海部隊は、同年4月21日から5月9日にいたる18日間、米国太平洋艦隊派遣司令官ボイル海軍中佐の指示に従い、二見港および父島水道の海底掃海(Chained-Dragging)を実施した。

第2回父島特別掃海は、前回のWire-Draggingと異なり、Chained-Draggingであったので、父島掃海実施前すなわち同年3月27日から4月12日まで掃海研究訓練を東京湾および駿河湾で実施した。

なお、第1回の父島掃海は、日本側から要員、船艇を派遣し、その他はすべて米国側で処理したのであるが、第2回は、日・米間の契約の取決めによって実施したものであった。この特別掃海は、第1回、第2回とも困難なる海底掃海作業であって、指揮官以下関係員は非常に苦勞したが、人員、船艇その他にはなんら異状なく、所期の目的を達成して無事帰投することができた。

以下第1回海底掃海、研究掃海、第2回海底掃海に区分し、その作業の状況を述べ参加掃海隊員の労苦を偲ぶこととする。

第2節 第1回海底掃海(Wire Dragging)

第1項 特別掃海隊の横須賀出港までの経過

1951(昭和26)年7月5日、米極東海軍司令部から海上保安庁長官宛に、父島水道並びに港湾の沈船掃海に関し、つぎのように要請があった。

- 1 海上保安庁は、航路啓開本部に対し、父島水道並びに泊地の沈船掃海のため1951(昭和26)年7月10日掃海船2隻を横須賀より出港せしめられたい。
- 2 米極東海軍司令部は、「フリゲート」1隻を母船として派遣し、掃海船の横須賀・父島間の往復を護衛するとともに掃海作業期間中所定の兵站資材を補給せしめる。
- 3 米海軍は日本政府に対し、掃海船乗員の航海手当並びに本作業中亡失又は損傷した掃海要具に対して補償する。

この要請に対し、海上保安庁長官はただちにこの旨を航路啓開本部長に指示し、なおこれに関連する必要な細部の事項は、同本部長に一任した。

これよりさき航路啓開本部長は、この問題については、米国側の内意をすでに承知していたので、同年6月26日には、関係管区の本部長あてこの掃海作業準備をつぎのように指令している。

- 1 父島方面特別掃海作業準備のため、MS24、MS29 を準備出来次第すみやかに横須賀に回航せしめられ

たい行動予定返。

- 2 MS21、MS24、MS29 の内2隻を父島に派遣、1隻を予備艇として横須賀に待機せしむる予定。
- 3 出航期日はあらためて CNFE より指示せらる。

なお同年6月28日には、航路啓開本部長から第3航路啓開部長あてにつぎのように連絡した。

- 1 父島方面特別掃海隊の横須賀出港期日は、いまのところ7月10日の予定、決定次第あらためて通知する。
- 2 派遣隊指揮官および通訳は、決定次第通知する。
- 3 派遣船艇は、MS24、MS29 が、横須賀入港後 MS21 とともに船体機関の状況を調査の上決定する。
- 4 7月上旬、派遣船艇をもって、研究掃海を実施の予定。

翌29日には、航路啓開本部は CNFE と打合を行い、派遣船艇を MS2隻とし、7月10日横須賀出港、7月30日父島発帰投のことに決定した。

こうした経過によって、米極東海軍司令部から正式に前述のように発令があったわけであるが、最終的に日本側で決定した指揮官、掃海船艇、並びに行動予定はつぎの通りであった。

- 1 指揮官長(益)保安官
- 2 指揮官附 松島保安官、松本通訳
- 3 掃海船艇長
MS24 滋賀保安官 MS29 市丸保安官
- 4 行動予定
7月10日 横須賀発
13日 父島二見港着
14日 掃海作業開始
19日 同上 終了
20日 父島二見港発
23日 横須賀帰着

第2項 掃海船艇の要目および準備事項

船名		MS24 (PCS)	MS29 (PCS)
信号符字		JABA	JLLX
排水量(吨)		250	250
長さ(米)		33	33
ビーム間幅(米)		5.7	5.7
平均吃水(米)		2.672	2.672
無線装置		短波(6650Kc)	短波(6650Kc)
主機関及び馬力		ディーゼル 400HP	ディーゼル 400HP
速力(節)	最大	8.5	8.5
	経済	7.0	7.0
	最小	3.5	3.5
燃料(吨)		26	26
潤滑油(立)		2,000	2,000
真水(吨)(1週間分)		14	14
航続距離(浬)		3,000(7節)	3,000(7節)
乗組員(名)		31	25

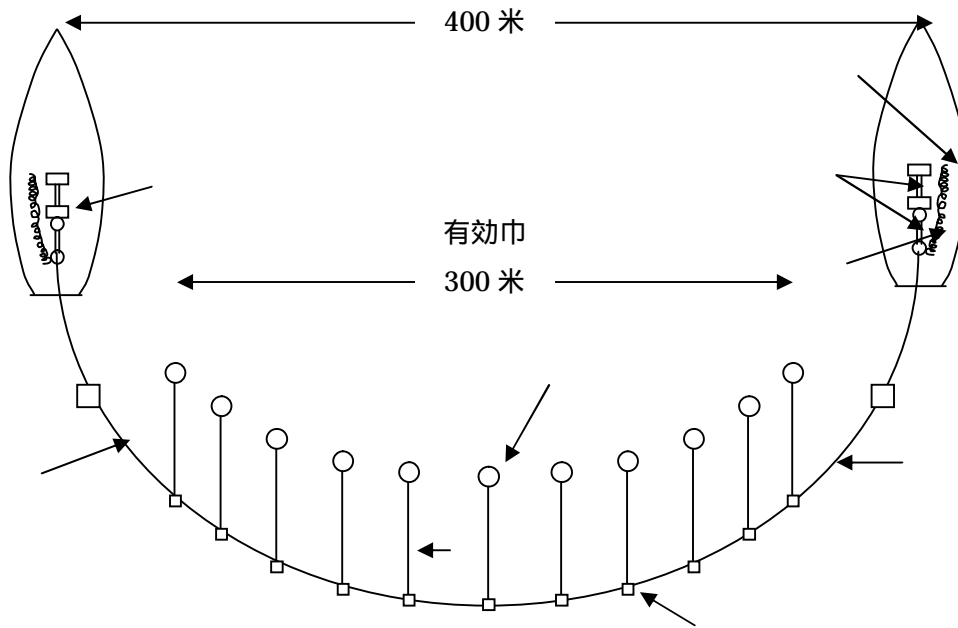
なお、糧食、嗜好食、日用品その他についても、1週間を基準として、その要望数を派遣隊指揮官より米極東海軍司令部あてに通告した。

第3項 掃海具及びその他の要具

掃海具および要具		準備数	摘要
対艦式大掃海具1型		各船 3組あて	詳細は別図第19を参照されたい。
小掃海具		MS29のみ 1組	
設標	材料	各船 10組あて	
	位置浮標	各船 3組あて	
潜水器及び関係要具1式		MS29のみ 1基	

別紙第19

対艦式大掃海具一型の概要



符号	名称	数量	摘要
	掃海索	20	径12耗鋼索1条50米
	浮標索	11	径8耗鋼索1条20米
	浮標	11	浮力 60 珎
	スイプル鉄架	11	
	スイプル鉄架	4	
	浮標索	2	径12耗長さ150米マニラロープ
	掃海索用浮標	2	浮力 23 珎
	張力計	2	
	曳航具	2	

第4項 実施経過概要

父島派遣掃海部隊は、予定どおり出港準備を完成して、7月10日0930父島にむけ長浦を出港し、途中天候にめぐまれ、同月13日1000父島二見港に入港した。早速掃海準備を行い、翌14日より19日まで1週間父島水道および泊地の海底掃海を実施し、所期の成果をあげて、7月20日父島を出港、帰途も天候にめぐまれ同月23日無事横須賀に帰着した。

航路啓開本部長は、この特別掃海隊の横須賀帰着に際し、つぎのようにその労苦をねぎらっている。

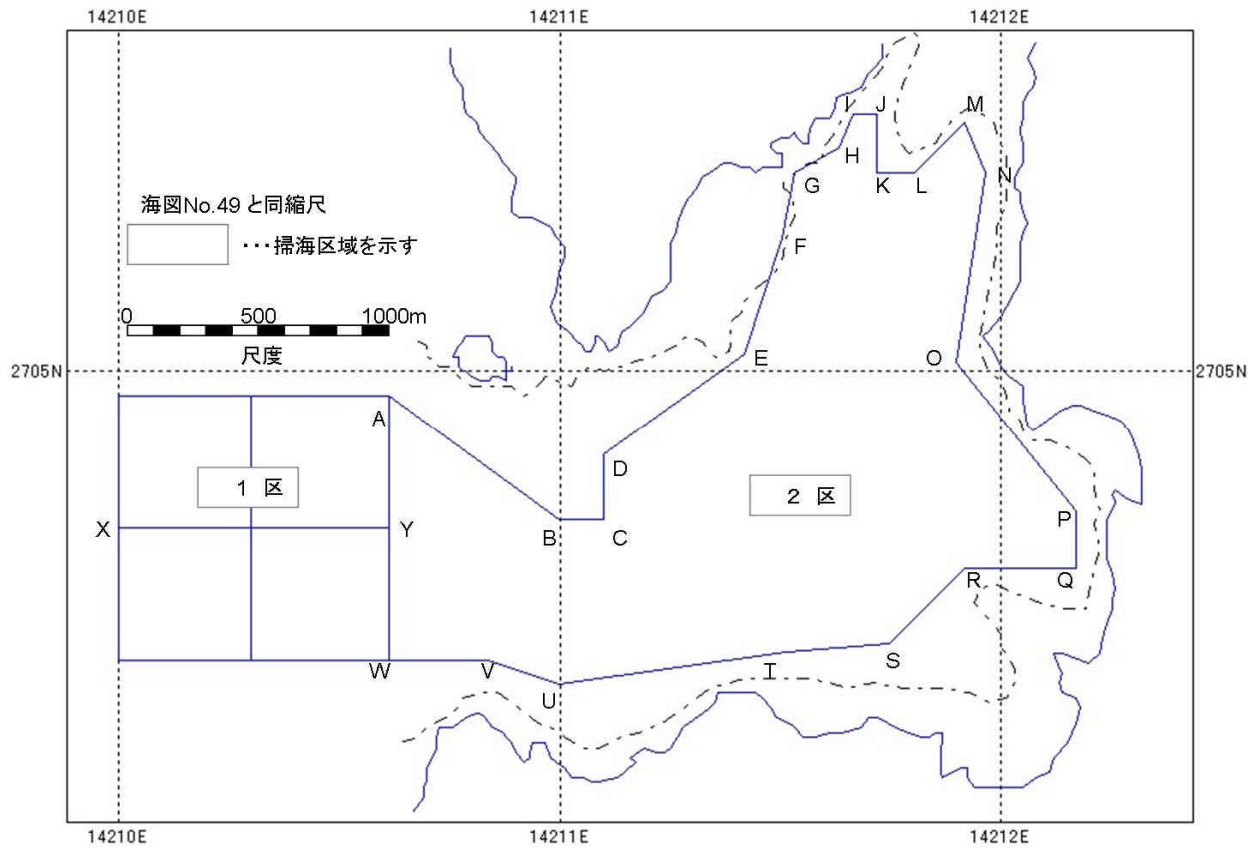
『父島特別掃海隊が至急編成されるや、長駆現地に進出、指揮官をはじめ、隊員一同よく協力一致見事な成果をおさめて、ここに内地に帰投せるその労を多とす』

この海底掃海の経過および成果を表示するとつぎのとおりである。なお掃海区域は別図第5で示している。

月日	掃海区域	掃海時間(時)	航過数	掃海索長(米)	深度索長(米)	実速	成 果
7	14 1区 2区	1 1	1区...9 2区...9	大掃海具 400	20	3.5	1. 掃海索2条切断 2. その他なし
	15 同上	1 2	1区...5 2区...4	同上	同上	3.0	1. 掃海索2条破損 2. 沈船3,000吨 1隻拘束
	16 2区	1 2	1区...4 2区...6	小掃海具 200	15	1.0	1. 150吨木船1隻拘束 2. 0式水偵1機拘束 3. 係留ブイ1個拘束
	17 1区 2区	1 2	1区...4 2区...6	大掃海具 400	20	3.5	1. 掃海索2条切断 2. 200吨木船1隻拘束
				小掃海具 200	15	1.0	
18 同上	1 2	1区...13 2区...18	同上	同上	1.0	1. 掃海索1条切断 2. 設標揚収作業	
19	設標撤去作業		1800完了				

別図第5

父島二見港第1回掃海区域図



地点	緯度	経度
A	27° 04' 57.6"N	142° 10' 37.0"E
B	27° 04' 42.2"N	142° 11' 00.0"E
C	27° 04' 42.2"N	142° 11' 05.6"E
D	27° 04' 49.8"N	142° 11' 05.6"E
E	27° 05' 01.8"N	142° 11' 24.8"E
F	27° 05' 16.2"N	142° 11' 30.1"E
G	27° 05' 24.0"N	142° 11' 32.0"E
H	27° 05' 26.4"N	142° 11' 38.2"E
I	27° 05' 30.6"N	142° 11' 39.6"E
J	27° 05' 30.6"N	142° 11' 43.2"E
K	27° 05' 24.0"N	142° 11' 43.2"E
L	27° 05' 24.0"N	142° 11' 48.3"E
M	27° 05' 30.0"N	142° 11' 55.0"E
N	27° 05' 24.0"N	142° 11' 58.0"E
O	27° 05' 01.2"N	142° 11' 54.0"E
P	27° 04' 43.3"N	142° 12' 10.0"E
Q	27° 04' 36.0"N	142° 12' 10.0"E
R	27° 04' 36.0"N	142° 11' 55.0"E
S	27° 04' 27.0"N	142° 11' 45.0"E
T	27° 04' 25.8"N	142° 11' 31.0"E
U	27° 04' 21.6"N	142° 11' 00.0"E
V	27° 04' 25.0"N	142° 10' 50.0"E
W	27° 04' 25.0"N	142° 10' 37.0"E
X	27° 04' 41.4"N	142° 10' 00.0"E
Y	27° 04' 41.4"N	142° 10' 37.0"E

第3節 第2回海底掃海(Chain Dragging) に関する指示事項

第1項 航路啓開本部の指示事項

1952(昭和27)年2月23日、米国太平洋艦隊から海上保安庁に、戦時中父島二見港内に残存していると認められる自滅感応機雷を掃海探知し、これが処分を実施するよう米国極東海軍司令部を経て指令があった。

海上保安庁長官は、航路啓開本部長に、この指令に基づき、ただちに実施計画を案画せしめた。なおこの作業に要する経費は一切米国側で負担することになっていた。また米国側は日本側に対し、次項に示すように「父島二見港チェーン掃海」に関する作業要領を指示した。

航路啓開本部長は、この米国側の指示事項にもとづき、父島二見港内の掃海実施要領をつぎのように決定し、関係各部に指示した。

1 目的

米国太平洋艦隊の要望により、戦時中父島二見港内に敷設された約200個の感応機雷を掃海探知し、これが処分を実施する。

2 編 制

1952(昭和27)年3月24日附下記指揮官、船艇で特別掃海隊を編成する。

- (1) 指揮官 山下保安官
- (2) 船 艇 ARB ゆうちどり(MS62)
 PCS くるしま (MS24)
 PCS たかしま (MS26)
 PCS ひめしま (MS22)

3 搜索及び処分作業要領

(1) 掃海区域 二見港内水深3尋線より深い掃海可能区域(別図第7参照)

(2) 掃海探知および処分方針

(イ) 下記掃海具および探知具を併用する。

- (a) チェーン掃海具
- (b) 水中電探具
- (c) 音響測深儀

上記の外必要と認むる場合は、指揮官所定により小掃海具および水中眼鏡を補足的に使用する。

(ロ) 拘束又は探知物件に対しては、位置浮標を行い、潜水の上確認する。

(ハ) 機雷の処分

米国海軍の誘爆処分不能の場合は、処分隊にて潜水可能範囲内に限り、水中爆破処分を行うか、または引揚の上深海投棄する。

4 特別掃海隊は父島に向け横須賀出港までに、下記日程場所により掃海研究訓練並びに別紙第20の実施
方案により船体磁気測定を実施する。

期 間	場 所
自 3月27日 至 4月 2日	横 須 賀
自 4月 7日 至 4月12日	沼 津 湾

特別掃海隊指揮官は、掃海研究訓練実施方案を定めて提出し、訓練終了後その成果並びに所見を提出すること。

5 特別掃海隊は4月16日父島に向け横須賀出港、二見港において米国太平洋艦隊掃海隊の指揮官の下で作業に従事する。

6 補給造修

(1) 横須賀出港時の搭載標準

- (イ) 一般需品：約2ヶ月分
- (ロ) 糧食：貯糧品約2ヶ月分
生糧品：約7日分(なるべく多く)
- (ハ) 燃料潤滑油：満載
- (ニ) 真水：満載

(2) 作業地における米国海軍より補給予定(現地の状況により変更あり)

- (イ) 糧食世
米軍より生糧品として若干供給をうける予定であるが、生鮮品は困難と認められる。
- (ロ) 燃料、潤滑油
ディーゼル燃料油 ARB ゆうちどり 5,000立
潤滑油 各船 200立
- (ハ) 真水 合計 40屯

(3) 造修整備

- (イ) 造修部品および材料
「ゆうちどり」にガス溶接器1組および必要材料部品をとう載する。なお各船は固有部品を完備のこと。
- (ロ) 横須賀出港前に各船は、所属航啓部所定により各部整備の完全を期すること。
- (ハ) 作業地においては、米海軍艦艇に小修理の委託は可能と認められる。

7 通信

- (1) 特別掃海隊の通信は、海上保安庁通信実施要領による外左の通り行う。
 - (イ) 特別掃海隊は横須賀通信系に入る。
 - (ロ) 指揮官艇は所定の中央放送を聴取するものとする。
- (2) 特別掃海隊の発着電報は暗号とする。
- (3) 現地米軍との通信は指揮官所定とする。

8 報告

特別掃海隊指揮官は、二見港における自滅感応機雷搜索並びに処分作業の実施計画を定め提出し、作業終了帰投後作業の経過、障害物の数量、位置、タイプおよびその処分の状況、掃海区域、各掃海具の能力、成果その他必要な事項について完了報告を提出すること。

第2項 特別掃海隊の編制および隊内業務分担

上記航路啓開本部長の指示事項にもとづき、山下特別掃海隊指揮官は特別掃海隊の編制および隊内業務分担などをつぎのように定めた。

1 編制

指揮官	小隊番号	小隊長	船名	船長
山下保安官	1 小隊	MS62船長	MS62	蓮見保安官
			MS26	川野保安官
	2 小隊	MS24船長	MS24	滋賀保安官
			MS22	近藤保安官

2 指揮官附業務分担

指揮官附	業務分担
村上保安官	行動、作業全般
松島保安官	掃海作業及び掃海要具
小林保安官	航海通信
中川保安官	整備補給
三浦保安官	庶務、隊内業務
藤原通訳	渉外

3 作業班編成

作業班	班長	班員
処分班	武田保安官	石田、前田 各保安官
電探班	賀谷保安官	山崎、中村、久永 各保安官
潜水班	井上保安官	寺田、三宅、山口 各保安官
音響測深班	斉藤保安官	桜井保安官

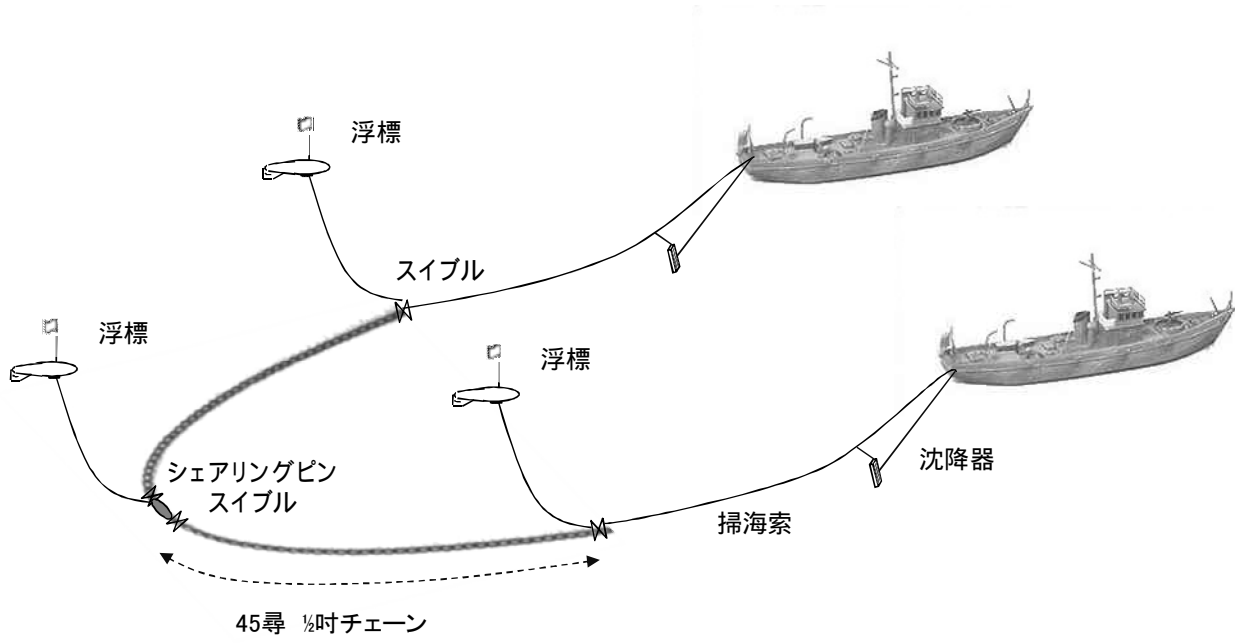
〔備考〕電探班には日本電探KKより技師(1名)の指導並びに協力がある。

第3項 米国側の指示事項

1952(昭和27)年2月23日 CNFE から海上保安庁に送付した二見港チェーン掃海指示事項はつぎの通りである。

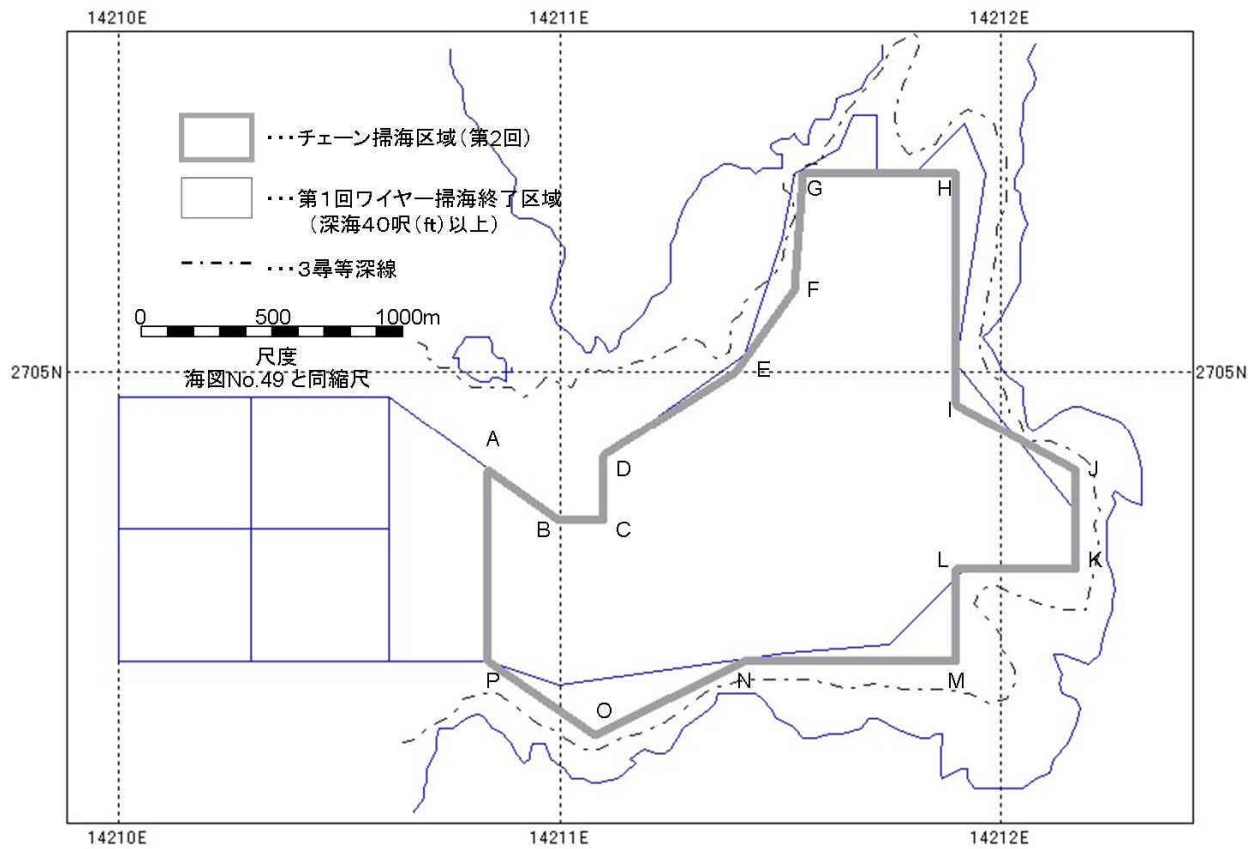
- 1 以下に概説するチェーン掃海の実施に当っては、当該掃海の目的が二見港海底に存在するかも知れぬ機雷を物理的に発見するにあることを銘記せねばならぬ。
- 2 チェーン掃海区域は別図第7に示すとおりである。区域は海岸に向かって概ね3尋線の所までとされている。作業実施船舶の吃水が充分浅い場合には、3尋線内の航行可能区域もできるだけ掃海されたい。
- 3 海底チェーン掃海のため、通常米掃海艇が用いる要具は、別図第6に示す通りである。20尋の水深までは、各艇より100尋のスイープ・ワイヤーを出し、更に10尋深まる毎に、20尋長くする。沈降器ワイヤーは通常水深の2倍である。断離器に結びつけた短索にブイ又は円材をひかれたい。ワイヤーが切れた際に発見を容易ならしめるため、又掃海幅を示すため各自4～5尋のチェーンの内側の端から小型のブイを流す。要具を取付け流してから各艇間の間隔は300ヤードに開かれる。
第2次大戦中および終戦後日本側は上記の掃海に類似したチェーン海底掃海具を用いた。これは93式として知られ、深さにより調節可能のものである。
沈降器の代りに錘を用いて、スイープを海底に保つようしていた。
- 4 いかなる船艇を使用するか不明なので、詳細な指示の代りに作業計画のため下記事項をかかげておく。
 - (a) 掃海幅のオーバーラップを確保し、未掃面が残らぬよう正確な航行が肝要である。
 - (b) 錘又は沈降器または両方によりチェーンを海底に保つべし
 - (c) チェーン中央の断離器はチェーンの損失、分離を阻止し、又チェーンが海底に引かかった際ワイヤーをひっぱるために肝要である。
 - (d) できるだけ重いチェーンを使用し、いかなる時といえども1/2吋以下のものを使用してはいけない。
 - (e) 海底障害物が発見され、断離器がわかれた時には、未掃面を残さぬようにつぎの方法をとられたい。
 - (1) 要具をあげ障害物をのり越すまでもとのコースを進む。
 - (2) 回頭してふたたびチェーンを流し、もとのコースを逆行してチェーンが障害物にひっかかり断離器がわかれるまで進行する。
 - (3) チェーンを揚げる。ふたたび回頭してもとのコースを進行し、障害物を過ぎた所でチェーンを流し、掃海を続行する。
 - (f) 第2項にいわゆるブイに示された掃海幅にもとづき各航過に30%のオーバーラップをつくる。
- 5 二見港は辺隔の地にあるからスペアのチェーン、ブイ、沈降器または錘、ワイヤーおよび断離器を豊富に準備されたい。
- 6 作業完了後レポートを作成して2部 CNFE に提出されたい。レポートには簡単に作業の経過、障害物の数量、タイプおよび処分、掃海区域、障害物の位置等を示されたい。
ほかに適当な情報があれば、それを示されたい。

チェーン掃海具の概図



別図第7

父島二見港第2回掃海区域図



地点	緯度	経度
A	27° 04' 50.0"N	142° 10' 50.0"E
B	27° 04' 42.0"N	142° 11' 00.0"E
C	27° 04' 42.0"N	142° 11' 06.0"E
D	27° 04' 50.4"N	142° 11' 06.0"E
E	27° 05' 00.0"N	142° 11' 24.0"E
F	27° 05' 10.2"N	142° 11' 32.0"E
G	27° 05' 24.0"N	142° 11' 33.0"E
H	27° 05' 24.0"N	142° 11' 54.0"E
I	27° 05' 10.2"N	142° 11' 54.0"E
J	27° 04' 56.0"N	142° 12' 10.0"E
K	27° 04' 48.0"N	142° 12' 10.0"E
L	27° 04' 36.0"N	142° 11' 54.0"E
M	27° 04' 25.0"N	142° 11' 54.0"E
N	27° 04' 25.0"N	142° 11' 25.0"E
O	27° 04' 16.0"N	142° 11' 05.0"E
P	27° 04' 26.0"N	142° 11' 50.0"E

別紙第20

船体磁気測定実施方案

1 目的

掃海船および試航船の船体磁気を測定し、その分布状況により、浅海面敷設磁気地雷に対する掃海船自体の航行安全、最小水深及び試航船の掃海有効幅ならびに有効最大水深を決定するにある。

2 日時

自1952(昭和27)年4月7日 至同年4月13日
 毎日 0800より1700まで

3 使用海面

駿河湾 江浦

4 測定作業指導官ならびに指揮官

(イ) 指導官

山下特別掃海隊指揮官、第三管区航路啓開本部啓開課長
 主任指導官、航路啓開本部 掃海課長

(ロ) 指導官補佐

佐藤(文)保安官、中川保安官、松島保安官

(ハ) 指揮官

被測定船船長は指導官の指示に従い測定作業の指揮に任ずる。

5 被測定船

(イ) 第六管区航路啓開部所属 母船 ゆうちどり(MS62)

(ロ) 第七管区航路啓開部所属 哨特 たかしま (MS26)

(ハ) 第三管区航路啓開部所属 駆特 おおとり (MS82)

なお状況により上記測定未終了の船および第三管区航路啓開部所属機帆船松丸の測定を東京湾において行う。

6 被測定船主要要目表

船名	ゆうちどり	たかしま	おおとり	松丸
	MS62	MS26	MS82	
船種	母船	哨特	駆特	機帆船
船質	鋼製	木製	木製	木製
排水量(吨)	307	205	116	57.2
全長(米)	46.5	33	27.25	11.5
船幅(米)	6.8	6	5.77	2.1
深さ(米)	3.55	3.25	2.66	
吃水	前部	2.05	2.4	1.2
	後部	2.86	2.9	2.7
	平均	2.46	2.65	1.98
主機械	ディーゼル 400H×2	ディーゼル 400H×1	ディーゼル 400H×1	焼玉
発電機	40Kw×1. 20Kw×1	15Kw×2	15Kw×2	

7 測定要領

MS62.....4月 7日～10日
 MS26.....4月11日
 MS22.....4月12日
 予 備.....4月13日

8 測定準備事項

- (イ) 船体の長さ、幅、吃水、乾舷を正確に測定し、「キール」に直角に1米間隔に両舷を白塗具で明瞭「マーク」すること。
- (ロ) 船体鉄分の重量を算出し、その船体分布(平面及び測面)及び船首より船尾に至る1米毎に鉄分の重量を示す表を作成しておくこと。
- (ハ) 測定時の状態は、磁気掃海実施時の状態とすること。
- (ニ) 測定に必要な器材、設標等の準備は第三管区航路啓開部を主務とし、父島派遣掃海隊は所要の協力をなすこと。

9 被測定船は、4月5日横須賀出港時まで測定準備完了しておくこと。

10 測定海面における設標等の諸準備は4月6日完了のこと。

11 測定時における記録は別途様式に記載するものとする。

12 測定実施者 日本電探株式会社

第4節 研究訓練実施成果並びに所見

第1項 研究訓練実施予定表

月	日	曜	一 般	海 底 掃 海	電探及 音探掃海	そ の 他	備 考
3	24	月	隊編成		MS62 測深儀 搭載		MS62 東京 竹芝棧橋回航
	25	火			MS62 器具装備		
	26	水			同上		MS22,26,24 横須賀入港
	27	木		MS22,26,24 掃海具搭載	MS62 試験調整		
	28	金	打合会議	0830～1130	MS62にて 研究訓練	1300～1730	三航啓部にて 磁気測定打合
	29	土	第1次 訓練	MS22,24 13 耗子E-ン搭載	MS62 探知訓練	MS62 潜水 基礎訓練	
	30	日		MS24,26 同上	同上	MS22 同上	
	31	月		MS26,22 同上	MS62 探知応用訓練	MS24 潜水処分 連合訓練	
4	1	火		MS24,22 同上	同上	同上	航啓本部長視察
	2	水	MS26,22 同上	同上	同上		
	3	木	磁気測定 諸準備				補給休養
	4	金					

	5	土	横須賀発 沼津着				
	6	日					
	7	月	第2次 訓練	MS26,22 チェーン掃海		MS62 磁気測定 MS24 連絡艇	
	8	火		MS24,26 同上		MS62 磁気測定 MS22 連絡艇	
	9	水		MS24,22 同上		MS62 磁気測定 MS22 連絡艇	
	10	木				同上	2 小隊横須賀 回航自差修正
	11	金				MS26 磁気測定 MS22 連絡艇	夜間編隊航行 訓練
	12	土	沼津発 横須賀着			MS22 磁気測定 MS62 連絡艇	1 小隊横須賀 回航自差修正
	13	日					夜間編隊航行 訓練
	14	月	出動準備				真水、燃料、 糧食搭載
	15	火					
	16	水		父島に向け横須賀発			

第2項 第1次訓練

第1 実施成果

月	日	項目	実施海面	成果	摘要
3	29	チェーン掃海	東京湾第2海堡北側4,000米(水深20米乃至40米)海域	12 耗チェーン、180 米の構成にて曳航 2 航過実速 2.5 節、張力 1.5 ~ 2.3 屯にて各航過共チェーン切断。	潜水確認の結果約 200 屯の木造沈船を拘束。
		音探、電探掃海		器具調整、探知訓練、順当に経過した。	
	30	チェーン掃海		12 耗チェーン、180 米の構成にて曳航 2 航過実速 2.5 節、張力 1.0 屯にて各航過共チェーン切断。	不良チェーン多く、実用に適せず。
		音探、電探掃海		切断チェーンおよびドラム缶を目標として探知を実施し、おおむね良好な成果を得た。	交流電探具使用、右舷電探具補償抵抗切断故障。
		潜水実習		切断チェーン揚収のため潜水作業を実施した。	第2海堡の北側1,000米、水深25米
	31	チェーン掃海		19 耗チェーン(錨鎖)100 米の構成にて曳航、実速 2.5 節、平均張力 0.8 屯にて曳航可能。	
		音探、電探掃海		ドラム缶 3 個を目標として、探知を実施しおおむね良好の成果を得た。	直流電探具使用。
		潜水実習		前日に引続き切断チェーン揚収のため潜水作業を実施した。	第2海堡の北側1,000米水深25米
		処分実習		第1海堡の北側3,500米水深13米	安全導火線による水中爆破訓練完全爆破した。

第 2 所 見

1 チェーン掃海

- (イ) 現用の12号チェーンは、熔接不良、材料粗悪のものが多く、張力約2屯にて毎回切断し、ほとんど実用に適さない。
- (ロ) 31日とりあえず掃海船固有の19号錨鎖を使用、曳航を試み、チェーン100米まで曳航揚収共可能なことを確かめ得たが保安上の見地からこれ以上長いチェーンの曳航を見合わせた。

2 音 探

成果はおむね良好である。なお、45度送波器を傾斜する探知法は、未だ確実な成果を得ていない。

3 電 探

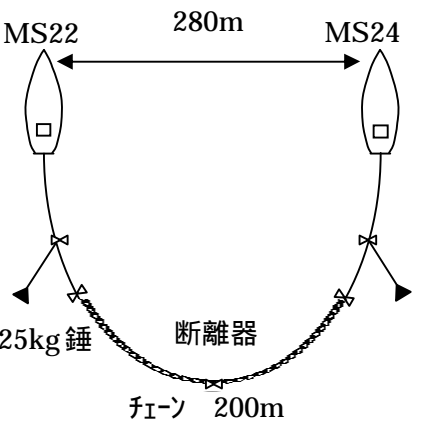
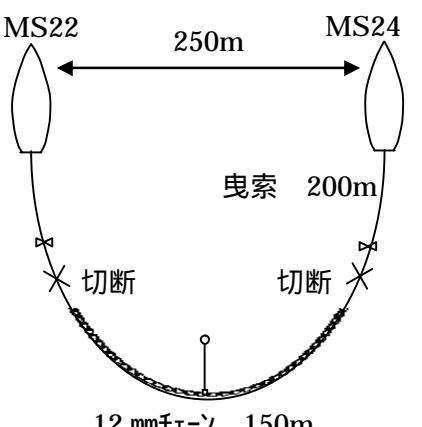
- (イ) 機器整備のため、実施回数が少ないので、音探との連合訓練は未だ成果を出していない。
- (ロ) 器具の作動及び調整はおむね良好であったがドラム缶に対しては満足な成果が得られなかった。
- (ハ) 真ちゅう製新電極の曳航電線は、小型軽量なるため実速3節(対地速力)程度においても電極が海底にしゅう動していない疑いがあった(電線長は水深の4倍以上とする)。
- (ニ) 今後曳航電線には適当な個所に重量20匁程度の錘を附することが必要と考えられる。

第3項 第2次訓練(チェーン掃海)

第 1 実施成果

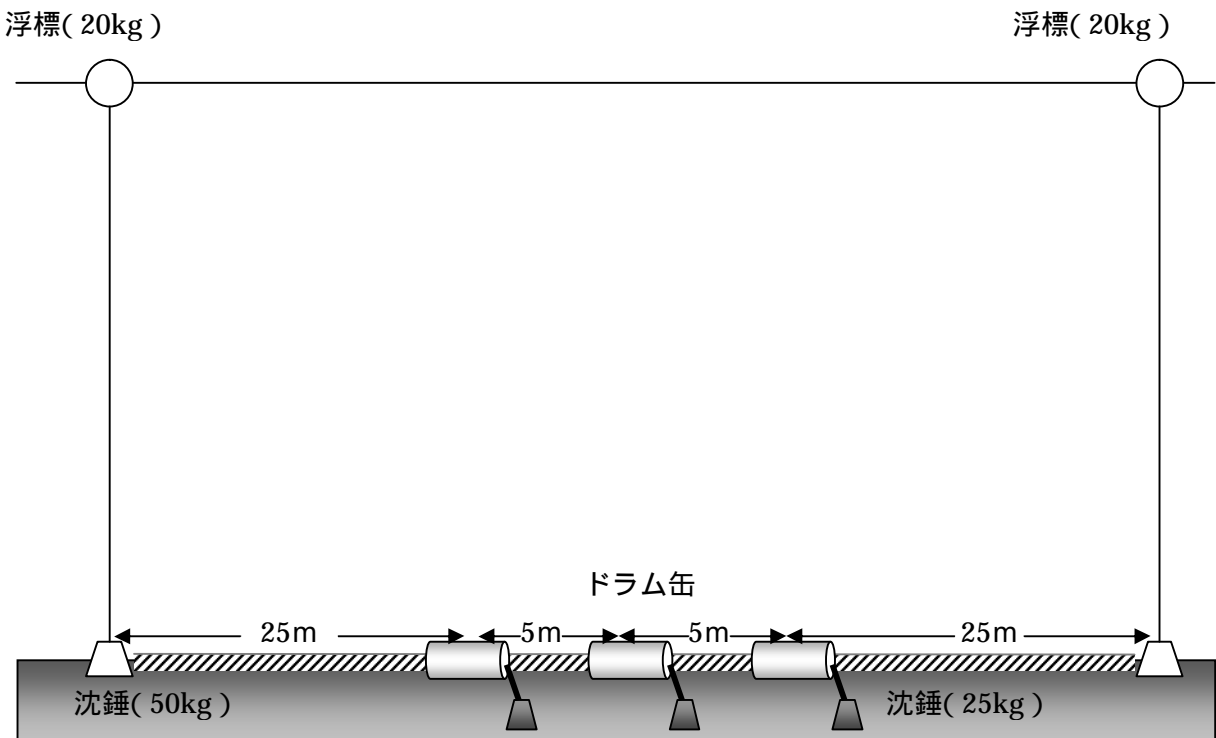
月 日	実施海面	緒 元	構 成	成 果
4	東京湾 第2海堡 北側4000米 水深20乃至30米	曳索 16 mm 400m チェーン 19 mm 150m 対距 250m 掃海速力 4.5 節 実測(対水) 2 節 平均張力 0.8 屯 速力 350 回転 (7 節) 平均張力 2 屯		海底が砂の場所では曳航可能であるが、深い所では速力8節400回転に増速し張力5屯なるも動かず。
		曳索 16 mm 400m チェーン 19 mm 180m 対距 250m 掃海速力 4.5 節 実測(対水) 2.3 節 平均張力 1.1 屯 深度索 30m	第1回 	1 米側の 19 mmチェーン使用 2 海底が砂の場所では曳航状況良好 3 海底泥拘束の場合回転数400(8節)となし張力7.2屯まで行ったが動かず反転離脱運動を試みたるも動かず揚収す 4 米側から借用した19mmチェーンは錨鎖車にかん合不具合につき揚錨不能である。
		曳索 16 mm 400m チェーン 19 mm 200m 対距 270m 掃海速力 4.5 節 実測(対水) 2.2 節 平均張力 1.2 屯 深度索 30m	第2回 	1 チェーンの長さ200mとなし曳航を試みた 2 MS固有の19mmチェーンを使用した 3 海底砂の海面を選定して実施したので、曳航状態は良好であった

4	7	東京湾 第2海堡 北側四〇〇米 水深二〇乃至三〇米	曳索 16 mm 400m チェーン 19 mm 160m 対距 250m 掃海速力 5 節 甲板レンジ装備 海底摺動 実速(対水) 2.5 節 平均張力 1.3 屯		<ol style="list-style-type: none"> 1 浮標索使用せず 2 米海軍より借用の19mmチェーン使用(MS24) 錨鎖車にかん合せず巻揚げ不能、後部よりワイヤ-をとって前甲板揚錨機にて巻揚げ揚収す 3 曳航状態良好
			曳索 16 mm 400m チェーン 19 mm 135m 対距 220m 掃海速力 5 節 海底振動 平均張力 1 屯 実速(対水) 2.4 節		<ol style="list-style-type: none"> 1 浮標索の巻きつき防止対策として浮標索取付部に転換器及び束環を使用す 2 浮標索チェーンに巻きつかず 3 チェーン内端の浮標は中央に移動す 4 第1回海底泥拘束回転 400(8節)となすも張力4屯を保持し動かす揚収
	10	第二海堡 水深四五〇米 北西方	【第1回】 曳索 16 mm 400m チェーン 19 mm 150m 対距 250m 掃海速力 6 節		<ol style="list-style-type: none"> 1 第1、2 回共投入開始後両船最微速にて距離を開きつつ投入曳航す 2 曳航状態両回共良好 3 平均張力 第1/2回 0.9/1.5 屯 4 実速(対水) 第1/2回 2.8/2.8 節 5 中央浮標索取付部に楕円型鉄環を使用す 浮標索チェーンに巻きつく
			【第2回】 曳索 16 mm 400m チェーン 19 mm 100m 対距 150m 掃海速力 6.5 節 甲板レンジ装備		

11	第二海堡 北側 水深二〇四〇米	曳索 16 mm 400m チェーン 19 mm 200m 対距 280m 掃海速度 6節 (280回転) 甲板レンジ装備 平均張力 1.2 屯 実速(対水)2.5 節		<ol style="list-style-type: none"> 1 投入は両船最微速にて距離を開きつつ投入す 曳航状態良好 2 中央浮標索取付部リング使用するもチェーンに巻きつく 3 断離器ピン破断力4屯に削りたるものを使用し断離試験を行う 4 海底障害物拘束時徐々に回転数を増し350回転(7節)とする張力3.8屯にて断離す
12	第二海堡 八度 水深二四米 底質泥	曳索 12 mm 400m チェーン 12 mm 150m 対距 250m 掃海速度 5節 舷側吊下装備 断離器使用せず 実速(対水)2.5 節		<ol style="list-style-type: none"> 1 投入時最微速にて距離を開きつつ投入 2 投入後5分間にして甲艇側内端5米から切断 張力3.5屯 乙艇側内端10米から切断 張力3.0屯

別図第8

電探掃海用設備図



第2 所見

- 1 19耗チェーン掃海
4月5日チェーン長さ150米、同月6日200米まで曳航を試みたが海底砂の場合は曳航可能である。
- 2 米側より借用の19耗チェーンは、錨鎖車にかん合不具合のため揚収困難である。従って今後は下関から送付する19耗チェーンを主として使用する予定。
- 3 浮標索はチェーンにまき曳航状態に支障を来すので、横須賀発航までに目鼻をつけたいと思い研究中である。
- 4 船体に耐える最大張力および断離器の試験を行った。係止状態ではほぼ最大回転420(8.5節)の時張力4屯である。
また19耗チェーン曳航中張力7.2屯に達したが船体索具異状を認めず、尚断離器は作動しない。現用断離器ピンの破断力は5.9屯で過大であるから約1耗削、4屯とするを適当と認める。
- 5 携帯用無線電話器は極めて良好便利につき各船1台あて貸与を望む。
- 6 海底チェーン掃海は、19耗チェーンを用い哨特型でチェーンの長さ150～200米が適当である。
- 7 19耗チェーンを使用する海底掃海では、19耗チェーンの揚錨機を装備している掃海艇を使用することが第1条件である。
- 8 海底砂の場合は、水深45～50米の場所で、実速2.8節平均張力1.5屯で曳航可能である。実速2.5節の場合平均張力1.0～1.2屯である。
- 9 海底が泥又は起伏の多い場所では、チェーン投入後掃海速力6節で、チェーンがしゅう動の初期曳航だ力のつくまでは張力3.0屯程度に上がることがある。
- 10 海底障害物泥等を拘束したときは、実速2.5節で、張力3屯以上に上昇する。この場合漸次回転を増し400回転(8節)となすも張力4.0屯内外を保持し、船が動かなくなる。
- 11 12耗チェーンを使用する海底掃海は今回の実験からして張力3屯内外にて、切断するので実用に適さないものと認める。
- 12 中央および両端に附する浮標索はチェーンが海底をしゅう動回転するときチェーンおよび曳索にまきつくので曳航中浮標は沈下することが多い、これが防止対策として「ワイヤー」にて「リング」を作り「チェーン」の中央に通し、これに浮標索を取付け使用した。従って両端の浮標を取り止め中央1個とし使用した結果おむね良好であった。

第4項 第2次訓練(水中電探)

第1 実施成果

月日	使用電探具	実施船	曳航電線長	対象物	摘要
4	交流式電探具 1組 直流式電探具 1組	MS62	右 90米 左 110米	ドラム缶	交流式は 420 サイクル過器を使用する
	交流式電探具 1組	MS26	100米	同上	同上
	同上	MS24	同上	沈 錘	感度良好
	同上	同上	同上	同上	同上
	12	交流式電探具 1組 直流式電探具 1組	MS62	右 90米 左 110米	
備考	(1) 実施海面 東京湾 (2) 訓練方法 海底に沈置した「ドラム」缶および航路標識の沈錘、錨鎖を対象にして探知能力を検討した。				

第2 所見

- 1 機器の作動状況および探知能力はおむね良好であった。
- 2 曳航電線に20呎程度の沈錘および補強索を取付け電極が完全に海底をしゅう動するようにした。
- 3 「ドラム」缶に対する探知能力は、比較的少ないものと認める(室内実験の結果「ドラム」缶中に海水の入ったものと絶縁物が充てんされたものとの感度の比は約1/2程度である。
- 4 錨鎖または沈錘等に対する探知能力は良好である。

第5節 第2回海底掃海実施計画

特別掃海隊は、編制以来、新掃海法に対する研究訓練に従事していたが、任務遂行の自信を得て、いよいよ4月16日1500父島に向け横須賀を出港することになった。

山下特別掃海隊指揮官は、横須賀出港までに任務達成に遺憾なきよう、諸般の準備を整え、一路父島に向かったのであるが、その途中荒天準備、総員退去、人命救助、旗りゅう信号、発光信号などの諸訓練を行った。

4月19日父島に到着し、ボイル指揮官の指示をうけ、同月21日掃海を開始した。父島二見港のチェーン掃海に関し、4月10日山下指揮官の定めた実施計画はつぎの通りである。

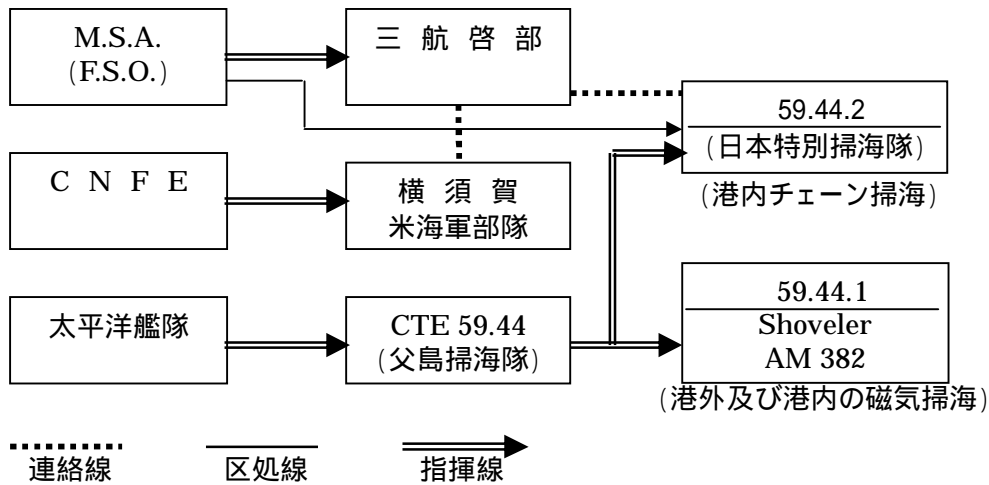
1 目的

1952(昭和27)年2月23日 CNFE/A16 - 5SERIAL0362 および航啓第40号の指令に基づきチェーン掃海により父島二見港内に残存している自滅感応機雷を発見するにある。なお電探および音探による搜索を行う。

2 編制

指揮官	指揮官附	掃海船名	船長名
山下達喜	井上龍昇 中川英二 松島友之	ARB MS62	蓮見繁正
		PCS MS24	滋賀広治
		PCS MS26	川野勉
		PCS MS22	近藤利夫

3 指揮系統



4 行動予定

年	月	日	行動予定
1952 (昭和27)	4	16	横須賀発
		19	父島二見港着
		21	米掃海隊現地着作業開始
	5	4	作業終了
		5	現地発
		6	横須賀帰着

5 掃海実施

(1) 掃海隊の任務分担並びに使用掃海具

小 隊	船 名	任 務	使用 掃 海 具	摘 要
1小隊	MS62	母 船	水中電探具 2組 音響測深儀 2組	1 母船は音探、電探を行う。 2 1隻は予備船となり、必要に応じ潜水処分又は電探等の作業を行う。
	MS26	チェーン掃海	チェーン掃海具	
2小隊	MS24			
	MS22			

(2) 掃海区域 別図10の通り

(3) 掃海具の構成並びに諸元

(イ) チェーン掃海具の構成 別図第9参照

(ロ) 諸 元

曳 索 長	400米	【破 断 力】	
チェーンの長さ	200米	16耗ワイヤー	11 屯
対 距	300米	19耗チェーン(3/4吋)	15 屯
推進器回転数	260(6節)	12耗チェーン(1/2吋)	6.7 屯
掃 海 速 力	2.5節	断離器ピン	4 屯
平均張力(19耗チェーン)	1.2屯	転換器(5/8吋)	14.3 屯
有効掃海幅	120米		

(4) 装備法

(イ) 掃海具は両船半式づつ後甲板に準備し、投入時走脱またはからみを防止するようレンジしておく。

(ロ) 20尋の水深までは各船200米(100尋)曳索を出し、さらに10尋増す毎に40米(20尋)を長くする。

(ハ) 旧日本海軍の沈降器は、重量過大でかの3節以下では、作用しないからこれに代用する錘量を使用する。12耗チェーンのときは、錘量をさらに増加する。

(ニ) 中央および両端に附する小浮標は、チェーンが海底をしゅう動回転するので、浮標索が曳索およびチェーンにまきつき日本製のものは用をなさない。

故に中央に1個だけ仮製のワイヤーストップによって小浮標をつけることとする。

(ホ) 狭い海面で運動が不自由な場所では、曳索長を適宜縮める。

(5) 運 動 法

(イ) 掃海の開始

海底の状況により下記2方式による。

() 海底が砂の場合は抵抗が少ないので、掃海船2隻横付けして、チェーンを結合し、最微速でチェーンを延ばしつゝ距離を開く。

() 海底が泥または起伏の多い時は、2隻は距離を開かず平行の2線となるようチェーンと曳索を延ばした後増速し、チェーンがしゅう動し始めたならば、距離を開く。

〔注〕 あとの方法は掃海索長と運動の距離約500米を要するのが欠点である。

(ロ) 掃海諸元

() 速 力

チェーンが海底をしゅう動し機雷を発見するので、なるべく低速が好ましい。従って実速2～3節が適当である。

() 対船距離

掃海索およびチェーンの長さの半量を適当とする。

() 張 力

前項速力に応ずる平均張力は、19耗チェーン1.2屯とし、12耗チェーン0.8屯が適当である。

- () 破断力
この掃海船は係止のまま全力運転した場合最大回転数(450)で張力4.5屯である。
米海軍より借用をうけた断離器は5.9屯で過大であるからピンを削って4屯とする。

(八) 運 動

- () 二見港内は海岸線が非常に湾曲しているので、これに沿ってできるだけ海岸に近接してら旋掃海を行う。
- () 危険物、浅瀬等には設標を行う。
- () 危険設標から50米標示の浅瀬、危険物からは100米以内に接近してはならない。なお流潮により、掃海索の曳航状態を考え適宜距離を開く。
- () 方向変換の時は外側船を基準とする。外側の船は速力を増し、内側の船は減じ、対船距離を約30%縮めて速やかに新方向に向う、90度以上の場合は2回にわかち回頭するを例とする。

(二) 掃海面

- () 掃海船は実速張力対艦距離方位等の記録をとらねばならない。
- () 基準の掃海船は位置を正確にするため六分儀と三杆分度器によりおむね200~300米間隔(2分~4分)に位置を入れる。
- () 既掃面
基準掃海船の航跡より無効面を除きこれに有効掃海幅を加えて既掃面とする。
- () 既掃面を新しい掃海面の「オーバーラップ」は30%とする。
- () 掃海面ができたときは改めて補てんする。

(ホ) 海底障害物を発見した場合の処置

- () 障害物の拘束は、張力計によって感知する。
- () 掃海実速2~3節で拘束すると、船は静止するので、漸次増速して断離器がわかるまで曳航する。
- () 掃海索が切断又は分離したときは、これを揚収し、今回はこの障害物を反対側から拘束するように掃海を行う。
- () 障害物の位置を確認したときは、位置浮標を入れる。
- () その後障害物を避け掃海を続行する。

(6) 音探および電探

- (イ) 音探による海底の起伏と電探による電氣的探知によって機雷を連合搜索する。
- (ロ) 音探は特別浅海用測深儀であり、電探は概位の判明している機雷の搜索に使用していたものである。

(ハ) 音探および電探、および電探具の探知要領図

(7) 潜水と処分

- (イ) 潜水員4名、潜水具2組をもっているが、ポンプの力量のため20米以上の潜水はできない。
- (ロ) 爆発物の処分は米軍の指導により熟練した者が数人乗船している。但し、爆薬はもっていない。

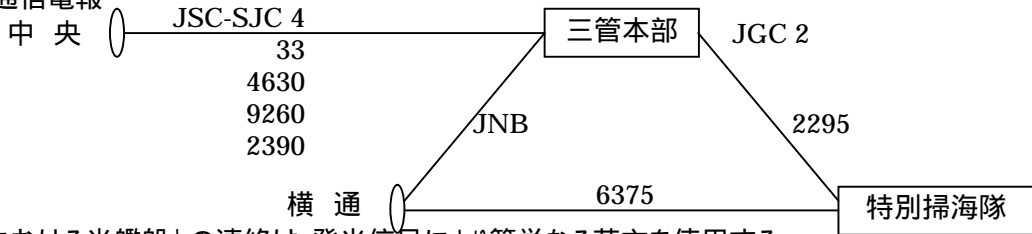
(8) 搭載している掃海要具

種 別	数 量	種 別	数 量
19耗チェーン掃海具	(760米)4組	水中電探具	4組
12耗チェーン掃海具	(400米)2組	音響測深儀	2組
五式磁気掃海具	2組	潜水器	2組
係維機雷掃海具	3組	処分要具	2組
小掃海具	3組		

(注) 二見港は遠隔の地にあるから掃海具は基準搭載数の外、部品等は予備を見越して準備している。

6 通信連絡

(1) 通信系、通信電報
中央



- (2) 二見港における米艦船との連絡は、発光信号により簡単なる英文を使用する。
- (3) 通信文は暗号による。
- (4) 隊内信号は当隊暗号規定による。

7 補給

- (1) 二見港は遠隔地であるから保安上許す限り物品をとう載する。
- (2) 横須賀出港時のとう載標準
 - (イ) 一般需品 約2ヶ月分
 - (ロ) 糧食 貯糧品約2ヶ月分
生糧品約7日分
 - (ハ) 燃料潤滑油 満載
 - (ニ) 真水 満載
- (3) 作業地における米海軍よりの補給予定
 - (イ) 糧食 米軍より生糧品として若干供給をうける予定であるが、生糧品は困難と認められる。
 - (ロ) 燃料潤滑油
ディーゼル燃料油 MS62 10,000立
潤滑油 各船
真水 各船

8 修理

- (1) MS62にガス溶接器1組および必要材料部品をとう載し、小修理は船内工作で行う。
- (2) 船内工作不適當と認められた場合は、米海軍艦艇に修理を委託す。

9 医務

看護員が1名MS62に乗船している。治療品は応急用として若干搭載している。

10 記録と報告

書類名	調整者	提出先	提出部数	期日	記事
二見港チェーン掃海報告	指揮官	本部長	3	作業完了後	内2部は CNFE
掃海作業日報					電報による
作業日誌	各船長 班長	指揮官	1	毎日	様式は別に定める
掃海記録	各船長		1		
既掃面図			1		
消耗補給報告			1	その都度	

11 時刻及び旗章

- (1) 使用時 - 10h
- (2) 横須賀出港時より帰着までE旗を掲げ、平和条約発効すれば日本国旗及び海上保安庁旗を掲げる。

12 掃海船の要目(別紙第21 参照)

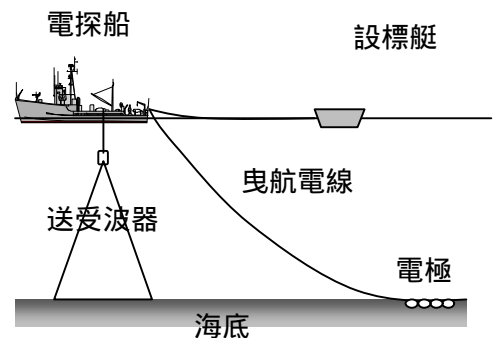
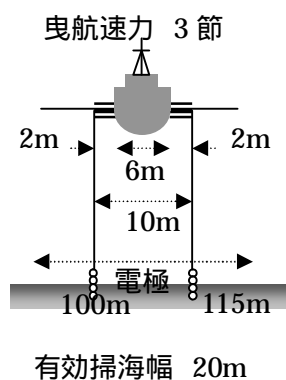
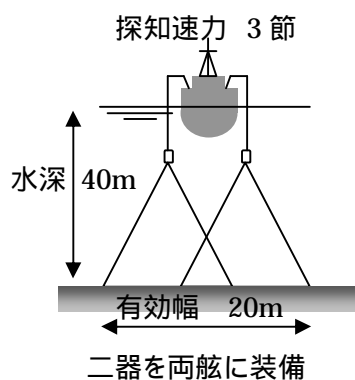
別紙第 2 1

掃海船要目

船名	ARB MS62	PCS MS22	PCS MS24	PCS MS26	備考
船名符字	JBXM	JL GX	JABA	JLJX	
排水量(吨)	300	250	250	250	
船体	鉄船	木船	木船	木船	
建造年月日	18. 3. 21	20. 6. 3	19. 7. 1	20. 7. 20	
全長(米)	46.5	33	33	33	
幅(米)	6.8	6	6	6	
吃水	前部	1.9	2.0	2.0	
	後部	2.8	3.3	3.3	
	平均	2.4	2.6	2.6	
最近出渠年月日	27. 2. 18	27. 1. 10	27. 3. 19	27. 1. 17	
無線機器	MS127号×1 92式特受信機×3	TM送信機×2 92式特受信機×2	97式特五×1(送) 92式特四×2(受) TM送信機×1		
通信電波	昼間 6650Kc 夜間 2295Kc	同左	同左	同左	
主機械	型式	ディーゼル	同左	同左	
	HP×台数	400HP×2	400HP×1	同左	同左
補助機械	40Kw DG×1 20Kw DG×1	15Kw DG×2	同左	同左	
	5HP 圧P×2 3HP 圧P×1	5HP 圧P×1	同左	同左	
速力	最大	12	8.5	同左	同左
	経済	11	7.0	同左	同左
	最小	3	3.0	同左	同左
燃料重油 (消費日数)	25 (10)	25 (20)	同左	同左	
潤滑油、 ディーゼル油	2,700	1,700	同左	同左	
真水(吨) (消費日数)	22 (14)	14 (14)	同左	同左	
航続距離	2,400	3,300	同左	同左	
乗組員数	43	25	28	26	計 122

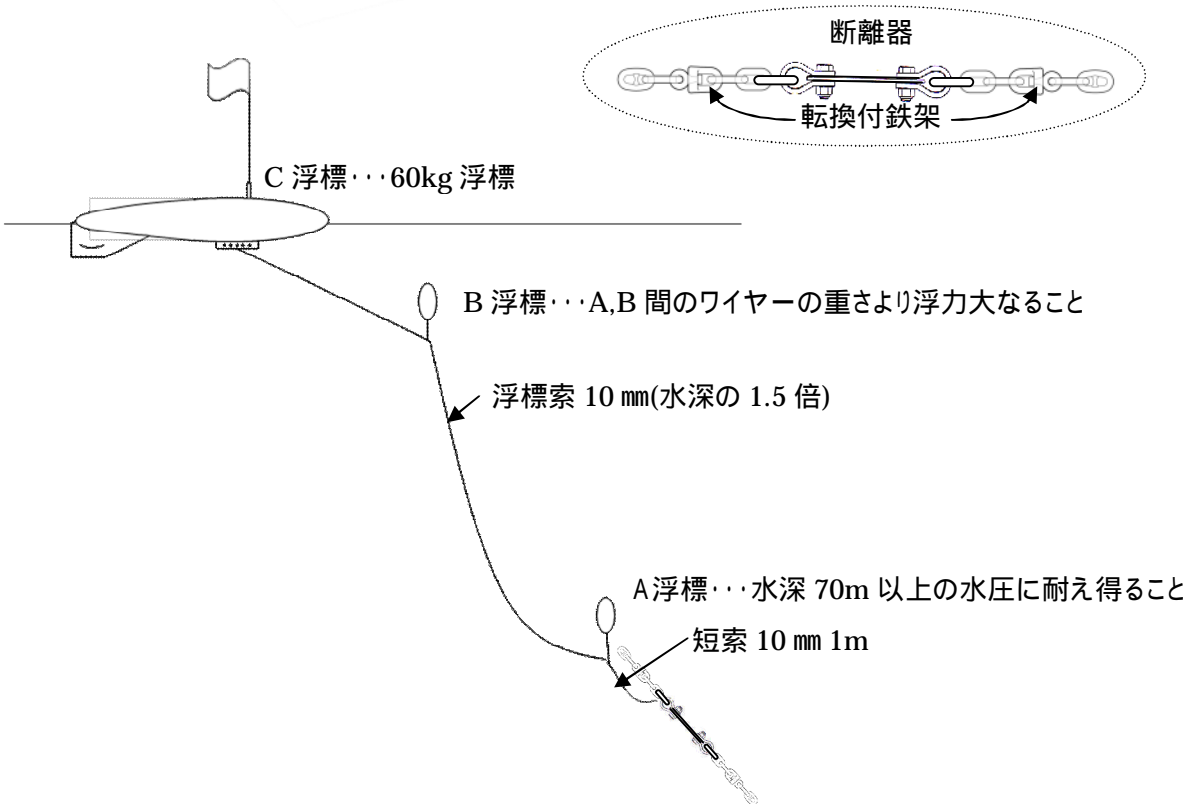
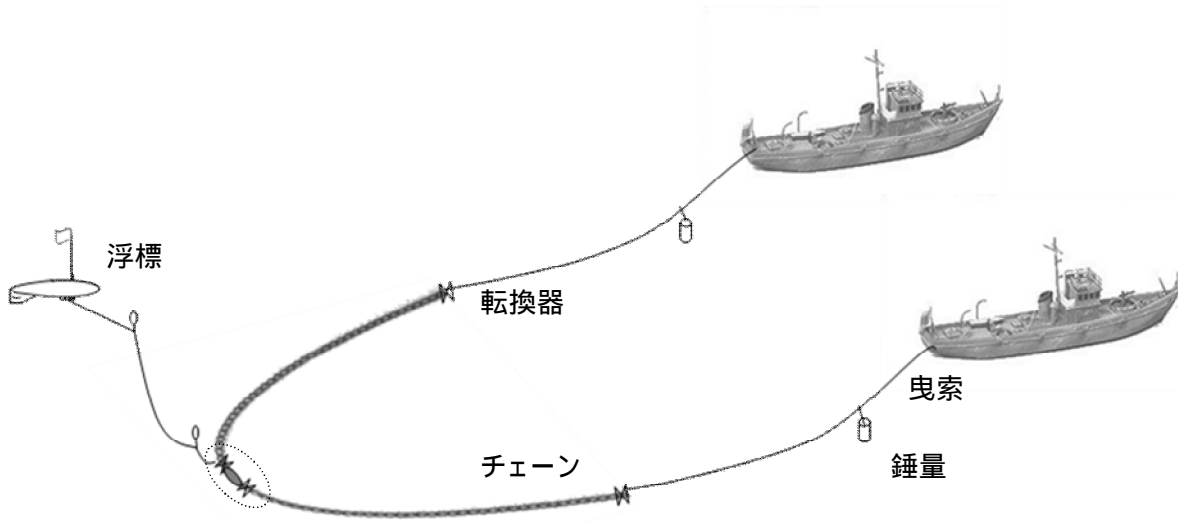
() 音響測深儀

() 水中電探具



別図第9

チェーン掃海具構成図



番号	品名	数量	備考
1	曳索	8	径 16 mm 1 条の長さ 50m
2	チェーン	8	径 19 mm 1 節の長さ 25m
3	転換器	5	
4	断離器	1	
5	張力計	2	
6	浮標索	1	径 10 mm 水深の 1.5 倍
7	浮標	1	浮力 60kg
8	錘量	2	重量 100Lbs

第6節 第2回海底掃海実施成果並びに所見

第1項 実施成果

特別掃海隊は1952(昭和27)年4月16日横須賀発、途中天候にめぐまれ、異状なく予定通り同月19日父島二見港に入港した。

同月20日米掃海艇 AM 382 が父島に到着したので、その後ボイル指揮官の指示をうけ、同月21日から18日間チェーン掃海に従事した。この間山下指揮官以下隊員の苦労は想像以上のものがあつたが、一同あらゆる困苦に耐へ、また横須賀出港前の周到なる諸準備によって、所期の目的を達成し、多大の成果を得て、5月9日チェーン掃海を終了した。とくに現地における米海軍の熱心なる指導と協力を忘れてはならない。

同月11日父島二見港を出港、途中なんら異状なく同月15日一同元気に横須賀に帰港した。チェーン掃海作業経過については、別紙第22で示している。

この掃海作業は、前述の第2回海底実施計画に従って実施したがMS62のつぎの作業はチェーン掃海に多大の便利を与へた。

- (1) 海底障害物の探知(音響測深儀、水中電探具、潜水および水中眼鏡等による)および底質調査
 - (2) 拘束障害物の揚収
 - (3) 拘束または亡失したチェーン、曳索等の搜索揚収
- 本掃海の成果はつぎのとおりであつた。

第1 掃海成果

1 掃海区域および既掃面

別図第10に示す通りである。

2 拘そく障害物

- (1) 総 数 70
 - (2) 位 置 別図第10 掃海区域、既掃面図に示している。
 - (3) タイプ
 - (イ) 拘束状況、海面よりの視認、海図、MS62による探知等により概略の判定は可能であり、多くは岩、沈船およびその錨、錨鎖、もとの係留浮標、航路標識の沈没したものと思われるが、少数のものを除き確認はできない。
 - (ロ) 潜水その他により確認したもの
 - (ハ) 音響測深儀および水中電探具による推定タイプ 別紙第24のとおり
 - (ニ) 主なる揚収物件
- #### (4) 処 分
- 特に行わない。

3 音響測深儀、水中電探具による探知成果は別図第10のとおりである。

第2 通信

1 無線通信

- (1) 対横須賀通信所
昼間は感度3内外、夜間は感度4位で概して順調。
- (2) 対下関通信所
1900頃から横通連絡が双方感度低下混信のため、円滑を欠くことがあつたので、22日以後毎日1900、2100に連絡し、きわめて順調
- (3) 対三管本部通信所
回航中双方 2292kc で連絡し、順調
- (4) 隊内通信、中央放送の受信、気象の受信、方位測定通信等きわめて順調。
- (5) 携帯用極超短波無線電話機は、回航中は各小隊一番船間に、チェーン掃海開始より数日間僚艇間に活用して多大の利便を得た。

2 AM382との連絡は、発光信号により円滑に行われた。

第3 整備補給

1 整備状況

各船共船体機関はとくに故障欠損なく、部品の換装および隊内工作(ガス溶接)にて足る程度であった。しかし長途の航海並びに特殊作業のため各部に無理をおよぼしている。とくに哨特の揚錨機は作業中「オーバーロード」で長時間使用しているため「モーター」の絶縁検査等は必要と認められる。(作業中各船共絶縁不良による「モーター」の出力低下の傾向が認められた)

2 補給

作業地における米軍よりの各種補給はAM382およびLST611より円滑に行われ、とくに野菜、果物類を得られたのは幸いであった。

なお真水とう載量については、供給可能限度まで相当量うけたのであるが、作業地の気候および作業程度よりすれば若干不足を感じた次第である。冷蔵庫の設備と共に真水の補給量は今回のように陸上より補給不可能の作業においては、その度に適切に感ぜしめられる問題である。

米軍よりの補給物件は別紙第25の通りである。

第4 その他

作業地における健康状態は良好であり全期間を通じ2～3日以上以上の休業を要したものは内科3名、外傷1名、歯科1名であった。

別紙第22

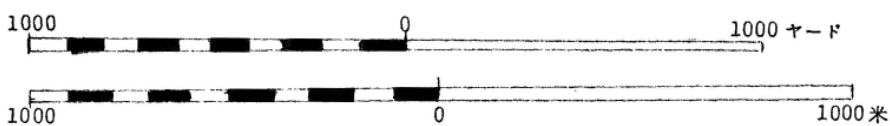
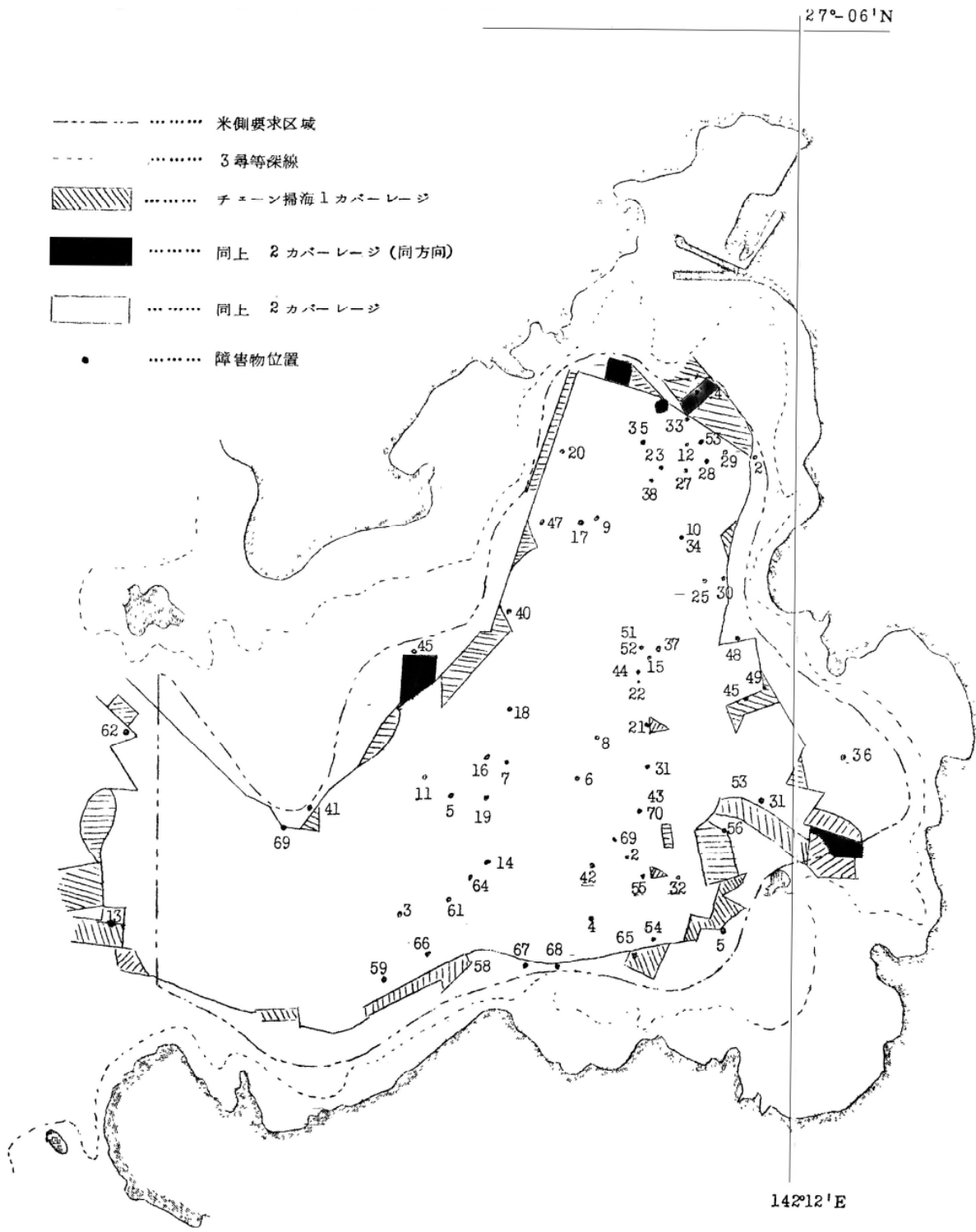
実施経過一覧表

月日	曜	掃海船	掃海完了面積比(累計)	S E	拘束障害物数	M62の作業	記事
4	19	土					1500二見港着 2400King Time(-10h)を使用
	20	日					1015AM382 二見港着
	21	月	22.24 26	0.115	6	2(No1～2)	MS62 揚錨電動機故障 MS24と交代
	22	火	22.24	0(0.115)	4	2(No3～4)	電探音探
	23	水	24.26	0.022(0.137)	3	3(No5～7)	LSTより補給
	24	木	26.22	0.033(0.170)	3	3(No8～10)	電探音探 チェーン95米亡失
	25	金	22.24 26	0.013(0.183)	4	2(No11～12)	同上 (a)MS24 揚錨不能、 MS26と交代 (b)チェーン100米曳索150 米亡失
	26	土	26.22 24	0.110(0.293)	4	3(No13～15)	拘束チェーン 搜索 (a)AM382の長時間に 亘る協力によりMS24 錨 揚収 (b)MS22 舵故障 MS24 と交代
	27	日					整備、休養
	28	月	24.26	0.078(0.371)	5	4(No16～19)	拘束チェーン 揚収及び 電探音探
	29	火	26.22	0.051(0.422)	4	4(No20～23)	音探電探
30	水	22.24	0.060(0.482)	6	6(No24～29)	同上 MS24 チェーン揚収不能と なる	

5	1	木	24.26	0.082(0.564)	7	3(No30 ~ 32)	拘束チーン 揚収及び 潜水作業	チーン 35 米、曳索 50 米 亡失
	2	金	26.22 24	0.011(0.575)	5	5(No33 ~ 37)	音探電探	(a) チーン 75 米、曳索 150 米亡失 (b)MS26 後部作業員 1 名負傷事故 MS24 と交代
	3	土	22.24	0.030(0.606)	8	8(No38 ~ 45)	拘束チーン 揚収及び 潜水作業	
	4	日	24.26	0.065(0.671)	5	4(No46 ~ 49)	潜水作業	LSTより補給
	5	月	26.22	0.016(0.687)	5	5(No50 ~ 54)	"	MS24...AM382 の定置 掃海に協力
	6	火	26.22	0.065(0.752)	9	7(No55 ~ 61)	"	
	7	水	22.24	0.024(0.778)	4	2(No62 ~ 63)	"	悪天候のため午後の作 業を中止
	8	木	24.26	0.071(0.849)	10	5(No64 ~ 68)	障害物 調査	
	9	金	26.22	0.034(0.882)	4	2(No69 ~ 70)		チーン掃海作業終了残 余の海面は掃海不能と 認められた
	10	土						整備及び研究会
	11	日						(a)AM382 より補給 (b)1230(King Time)二 見港発同時刻より中央 標準時(-9h)を使用

別図第10

掃海区域、既掃面図、拘束障害物位置図



U. S. H. O. 海図 No. 6066 $\frac{1}{15260}$ と同尺度

別紙第 2 3

掃海具の消耗状況

1 亡失

品名	SE	数量	内 容				記 事
			MS62	MS26	MS24	MS22	
19 耗チェーン	米	145		145			
転換附鉄架(大)	個	5		4	1		
同上(小)	"	3		1		2	
鉄架(大)	"	30		12	8	10	
同上(小)	"	17	4	5	4	4	
浮標索(8~10 耗)	米	250		90		160	
浮標(23K)	個	2			1	1	
同上(60K)	"	2			1	1	
自記張力計	"	1			1		
曳索(16 耗 50 米)	米	350			350		
コンクリート錘(50 匁)	個	5	4	1			50 米 7 条
スリッパ	"	1		1			

2 米軍からの貸与品

品名	SE	受領数	亡失	消耗	計	残数	記 事
チェーン 3/4 吋	米	360	60		60	300	
断離器	個	4	3		3	1	
同ピン	"	42		34	34	8	
転換器	"	12	5		5	7	

3 毀損

品名	SE	数量	内 容				記 事
			MS62	MS26	MS24	MS22	
曳索(16 耗 50 米)	米	700(14)		100(2)	300(6)	300(6)	()内は条数を示す
浮標索(12 耗 50 米)	"	150(3)	100(2)		50(1)		
同上(8-10 耗 30 米)	"	360(12)		180(6)	60(2)	120(4)	
同上(8-10 耗 20 米)	"	680(34)		160(8)	20(1)	500(25)	
鉄架(大 10~19 耗)	個	19	4	2	6	7	
鉄架(小 6~8 耗)	"	22	2		20		
転換附鉄架(大)	"	18				18	
同上(小)	"	2				2	
浮標(60 匁)	"	4		1		3	
油圧張力計	"	1				1	
19 耗チェーン	米	25		25			

4 消 耗

品名	SE	数量	内 容				記 事
			MS62	MS26	MS24	MS22	
スパニヤーン	匁	74	15	21	16	22	

別紙第 2 4

拘束物件の判定状況

1 現状のまま確認したもの

拘束物件番号	タイプ	確認方法
29	旧係留ブイ用錨 (12屯)	潜水作業
36	沈船(推定 1,000屯級位)	"
42	" (" 2,000屯 ")	"
55(32)	" (" 1,000屯 ")	"
60	" (" 3,000屯 ")	水中眼鏡使用

2 掃海作業中拘束揚収したもの

拘束物件番号	附近よりの揚収物件
19	機雷投下用パラシュートおよび取付け金具
19	コイル状パイプ 若干
29	四つ目錨(0.1屯)
55	山字錨(0.7屯)

3 水中電探および音響測深による推定

No (拘束物件番号)、Max (大きな物標)、Min (小さな物標)、R (岩礁)、? (不明)

No 1	?	" 26	?	" 51	R
" 2	Max	" 27	Max	" 52	R
" 3	Min	" 28	Max	" 53	R
" 4	R	" 29	Min	" 54	R
" 5	Min	" 30	R	" 55	Max
" 6	Min	No31	R	" 56	R
" 7	Max	" 32	Max	" 57	R
" 8	Max	" 33	Max	" 58	R
" 9	Min	" 34	R	" 59	?
" 10	R	" 35	?	" 60	Max
" 11	Max?	" 36	Max	No61	R
" 12	Min	" 37	R	" 62	?
" 13	?	" 38	Min	" 63	Min
" 14	Min	" 39	Min	" 64	Max
" 15	R	" 40	Min	" 65	R
" 16	Max	" 41	R	" 66	R
" 17	Min	" 42	Max	" 67	R
" 18	Min	" 43	Min	" 68	R
" 19	Max?	" 44	Min	" 69	R
" 20	R	" 45	R	" 70	Min
" 21	Min	" 46	Max		
" 22	Min	" 47	Min		
" 23	Max	" 48	R		
" 24	Max	" 49	R		
" 25	R	" 50	R		

別紙第 2 5

米軍よりの補給物件

1 燃料、潤滑油補給量

月日	供給船名	場 所	ディーゼル燃料	潤滑油
4.15	YOG 56	横 須 賀	9,492gals	318gals
4.23	LST611	二 見 港	5,026	316
5. 4	LST611	二 見 港	2,063	158
合 計			16,581	792

2 真水補給量

総合計量 120 屯(作業地において LST611 及び AM382 より搭載)

3 糧 食

作業地にて AM382 及び LST611 より3回にわたり生糧品として補給をうけた。

4 燃料、潤滑油各船別搭載量

月 日	ディーゼル 燃 料 Kl					潤 滑 油 l				
	MS22	MS24	MS26	MS62	計	MS22	MS24	MS26	MS62	計
4.15	8.4	6.7	10.7	10.1	35.9	400	200	200	400	1,200
4.23	4.0	5.0	5.0	5.0	19.0	400	200	200	400	1,200
5. 4	1.8	1.5	2.5	2.0	7.8		200	200	200	600
合 計	14.2	13.2	18.2	17.1	62.7	800	600	600	1,000	3,000

(備考)Gals より Liter への換算は、1Gals = 3.78Liters

第 2 項 所 見

- 4月29日、特別掃海隊は、かつてはわが領土であり、今は荒廃に敗戦の跡生々しい父島二見港において、平和回復と天皇御誕生の佳き日を迎え、早朝初の日章旗をひるがえして日米共同作業に出動した。この作業終了後 ボイル指揮官、AM 艦長および乗組士官、現地民政部代表の訪問、祝賀をうけ、ゆうちどり (MS62) 船上において感慨深き小宴を催した。
- チェーン掃海の目的について
 - チェーン掃海は、旧日本海軍では実施の経験がなく、また米海軍指揮による「海底機雷の Physical disturb」の意図が判然せず、とかく米軍指示の要領にもとづいて実験および訓練を行うとともに物理的発見を効果的にする為、実験を兼ねて音響測深儀および水中電探具を装備し、万全を期すべく努力した。
 - 現地においては、なんらかの適確な指示をうるものと期待したが掃海作業終了まで明示されず、文字通りチェーン掃海の労働した感があった。
 - 作業終了後ボイル指揮官の提示した文書により、結局チェーン掃海の目的はつぎの通りであり米海軍としても初めての試みであるやに判断された。

There is a slight possibility that the mines may be fired magnetically if they are first physically disturbed and there after subjected to a magnetic influence.

- 二見港は沈船、沈没係留浮標、コーラルリーク等の海底障害物が予想以上に多く、チェーン掃海作業はきわめて困難で多大の労苦を要した。
当初の計画通り作業を完了するためには3ヶ月以上を要したであろうが、ボイル指揮官の適切なる判断と指示により全面積の1割を掃海不能と認められ、また障害物拘束時断離器ピンを切ることなく反転離脱して掃海を続行したことにより作業日数を局限した。
- 二見港においては前述のような海底障害物の拘束に終始した感があり、機雷の感知はできなかった。またチェーン掃海後 AM の実施した磁気掃海によっても機雷は処分されず「海底機雷の physical disturb」の具体的成果は見るべくもなかった。ただ機雷敷設用パラシュート部品を2回揚収したことにより機雷存在の可能性

を考え、チェーン掃海の目的には、そい得たものと自負するものである。

- 5 二見港のような海底障害物の多い海面において、海底機雷の物理的転動を目的とするチェーン掃海作業を迅速的確に行うためにはつぎの手段をとるべきものと考えられる。

- (1) 海底掃海(沈船その他障害物の発見および表示)
- (2) 海底障害物の破壊または撤去
- (3) チェーン掃海
- (4) 磁気掃海

これに音探、電探、潜水作業等を併用すれば作業遂行を円滑にし、一層の効果をあげ得るであろう。

- 6 チェーン掃海の要領は、当隊編制以来、実験、訓練、さらに現地作業を経、一応の成案として「海底チェーン掃海参考書」をまとめた。

中央浮標の装備法は、最も苦心したものの一つである。なお有効掃海幅の決定についてはさらに実験を要する。

- 7 当隊が ARB1隻(母船)PCS3隻で編制せられたことはきわめて適切であった。すなわち現地作業中 PCS の1隻は予備船として整備休養を行い、作業能率を終始最高度に発揮するとともに、しばしば作業船の事故に即応して、円滑なる作業の継続を可能ならしめた。

また ARB(MS62)は、ほとんど連日出動して、海底障害物の探知、確認、亡失掃海具の搜索揚収等を行い、表裏一体となってもっとも有効に作業を実施した。

- 8 出港までに適当な余裕期間をもち、実験および訓練を行い、諸準備も適切に行われたので、現地作業は予想以上に円滑に行われ、また掃海具の亡失、損耗がはなはだしかったにも拘わらず、19日間の現地作業に支障をきたさずに終わった。とくにチェーン掃海完了時において使用可能の主要掃海具はつぎの通りであった。但し()内はとう載量を示す

曳索 150(1,200)m、チェーン 305(760)m、断離器 1(4)個、同左ピン 8(42)個

- 9 指揮官ボイル中佐は、最初の約2週間連日チェーン掃海隊に乗船して、熱心に指導と援助を与え、また補給、娯楽(映画)、陸上散歩等微細にわたって誠意ある尽力をしてくれた。また AM382 も艦長キャセリ一尉以下援助と協力を惜しまなかった。とくに MS24 が海底障害物により、揚錨不能となった際、AM は作業を中止して横付けの上長時間を要して揚錨に成功したのは感謝にたえないところである。

一方当隊もボイル指揮官の指示を誠実、熱心に実行し、AM の作業にも協力した。

- 10 現地作業は連日早朝より夕刻まで行われ、船は常に触礁の危険にさらされて、70個におよぶ海底障害物によって反復なやまされ、掃海具の投入回収64回その消耗も前述の通りはなはだしかった。これにともない機械の発停、増減速、揚錨機の使用等も一般作業時の数十倍に達した。しかもこの困難なる作業の全期間を通じて人員、船体機関にほとんど事故を見なかったことは、船長以下全乗員の真剣な努力と卓越した技術の賜である。

例えば前述のチェーン中央に附すべき浮標の装備法は MS24 において考案されたもので作業遂行に多大の貢献をした。

- 11 ARB および PCS をもってする父島往返の航海には、相当の不安があり、行動海面の天気予察には苦心をした。航啓本部よりの適切なる予報は大いに参考になった。

なお AM がわれわれの天気図に敬意を払い、これが利用に努めたことは意外であった。

- 12 音探、電探とチェーン掃海

- (1) 音探、電探がチェーン掃海に協力して多大の利便をもたらしたことは、前述の通りである。この外極力実験を行ったが短時間のことであり、ことに予想以上に海底に起伏および障害物が多くまた作業上の制約もあって満足すべき資料の収集はできなかつた。なお音探、電探の同時補そく点数ヶ所に潜水確認を試みた結果はおおむね一致したように認められた。

- (2) 今後の機雷掃海には、この種機器の適切な活用にまつべき分野が少なくないであろう。機会をうる毎に今後一層の実験研究が望ましい。ことに音響測深による海底物件の探知法は従来の掃海作業にざん新な一分野を加え得たものと思われる。

第 2 章 保安庁および防衛庁における航路啓開

自 1952 (昭和 27) 年 8 月 1 日
至 1960 (昭和 35) 年 3 月 31 日

目 次

第1節 一般情勢	134
第2節 航路啓開の一般経過	135
別紙第26 航路啓開年表	141
第3節 編 制(機構)	143
第1項 保安庁時代(自27.8.1至29.6.30)	143
第2項 防衛庁時代(自29.7.1至35.3.31)	146
第4節 磁気掃海及び試航	150
別紙第27 磁気掃海実績表(自27.8.1至35.3.31)	154
別紙第28 探査掃海実績表(自昭和29年度至昭和31年度)	156
別紙第29 磁気掃海実施経過一覧表(自27.8.1至35.3.31)	157
別紙第30 試航実績表(自27.8.1至35.3.31)	160
別紙第31 試航(確認掃海)実施経過一覧表(自27.8.1至35.3.31)	161
第5節 爆発性危険物処理	163
別紙第32 爆発性危険物の処分実績表(自27.8.1至35.3.31)	166
第6節 浮流機雷処理	171
別紙第33 浮流漂着機雷の処分状況一覧表(自27.8.1至35.3.31)	173
別紙第34 浮流漂着機雷処分統計表(自27.8.1至35.3.31)	190
別紙第35 日本海方面浮流機雷漂着状況	191
別紙第36 浮流機雷発見処分統計表	192
別紙第37 最近10年間における発見処分平均値表	192
第7節 一般事項(研究及び教育訓練演習、触雷その他)	193
第8節 所 見	195

第1節 一般情勢

太平洋戦争終戦後5年たつたためうちにまた新しい戦争に直面した。すなわち1950(昭和25)年6月25日朝鮮戦争がはじまったのである。

連合国最高司令官マッカーサー元帥は、日本の内外情勢を考慮して、同年7月28日日本の警察力、海上警備力の強化を指令した。この指令によって警察予備隊、海上警備隊ができ、こゝに戦後はじめて日本に防衛制度が布かれたのである。

また同年11月10日日本の旧軍人が全面的に追放解除されることとなり、翌年9月には対日講和条約および日米安全保障条約が調印された。

いよいよ日本は終戦後6年余の敗戦日本の汚名を一掃して、独立国として輝かしい平和日本建設の第一歩を踏み出したわけである。

欧州においては1949(昭和24)年4月4日、米国、英国、仏国、西独逸等の西欧側15ヶ国が結束して、北大西洋条約(NATO)を結成調印し、ソ連、中共等の共産陣営に対抗して強力な布陣をしいた。とくに朝鮮戦争を契機として、これらの国々は急速に再軍備に乗り出した。

一方ソ連と中共は、1950(昭和25)年2月14日中ソ友好同盟相互援助条約を結成調印した。この条約は侵略行為につき直接間接日本と連合する国家を対象とし、共産陣営の極東政策を明らかにするとともに、これらの両国は、軍備の充実に邁進した。

なお1955(昭和30)年5月14日、ソ連、ポーランド、東独逸などの東欧8ヶ国は、東欧相互援助条約(通称ワルシャワ条約)を結び、北大西洋条約(NATO)に対抗して、再軍備に邁進した。

そしてこれらの再軍備いかに力によって、外交、政治、経済が打ちたてられ、国際情勢は、東西両陣営のはげしい争の中に渦を巻いたのである。

こうした激しい国際情勢の波間に、新しい日本は、外は日米安全保障条約の強力な支援の下に、内は全国民のあらゆる障害を克服した絶大なる努力により着々と国力を回復することができ、外交的にもまた経済的にも躍進的な発展をとげた。そして今日世界における日本の地位は急角度に向上しつつあるのである。

ところでこうした情勢は、日本の主権を守るために、国力に応じた自衛力を必要とし、1952(昭和27)年8月1日保安庁法が制定された。

警察予備隊は改組して、第1幕僚監部となり、海上警備隊が第2幕僚監部となった。この保安庁開設と同時に、いままで海上保安庁の下で航路啓開業務に従事していた航路啓開本部が海上保安庁より分離し、おおむねそのままの機構および内容で第2幕僚監部航路啓開部となって、いままでどおり、掃海、爆発性危険物処理、浮流機雷処理などの業務を継続実施した。

いよいよ米国との平和条約、日米安全保障条約が効力を発生し、それが具体的に進捗してくると、この両条約に規定してある日本の国権回復にともなう日本防衛の基本方針を確立しなければならなかった。

こゝで参考までにこの条約の要旨を示しておこう。

- (1) 日本は主権国として、集団的安全保障と引きめを締結する権利を有すること、および国連憲章はすべての国の個別のおよび集団的固有の権利を有することを承認しており、したがって日本も当然これらの権利を有すること。
- (2) 平和条約発効時において、日本は固有の自衛権を行使する有効な手段をもたないので日本はその防衛上のため暫定措置として日本国に対する武力攻撃を阻止するため日本国およびその附近にアメリカ合衆国の軍隊を駐留せしめること。
- (3) アメリカ合衆国は、日本国が攻撃的な脅威となり、また国際連合の目的および原則に従って平和と安全を増進する以外に用いられるべき軍備をもつことをつねに避けつゝ直接及び間接侵略に対する自国の防衛のために、漸増的に自ら責任を負うことを期待する。

そこで以上の内容にもとづいて、日本は自衛力の増強およびその機構の措置を具体化すべく、こゝに陸上、海上、航空を主体とする防衛庁設置法が1954(昭和29)年7月1日施行された。

防衛庁は一般行政庁と同じように、国家行政組織法にもとづいて組織され、防衛に関する事項が行政の一部である眼り、内閣総理大臣が内閣の下において国の行政事務を分担管理する責任に任じている。

防衛庁はこのような資格において、日本の平和と独立を守り、国の安全を保つことを目的とした行政機関(総理府の外局)である。

保安庁時代の第1幕僚監部が陸上幕僚監部となり、第2幕僚監部が海上幕僚監部となり、このほか新たに航空幕僚監部ができた。

なお陸、海、空の三軍を統轄する統合幕僚監部をつくり、この機構陣容はほとんど米軍の編成、組織にならってできている。

このように日本の自衛力は、自国の回復にともなって漸次増強されてきたが、ここにこの自衛力漸増には大きな制約があり、その一つは憲法上であり、もう一つは日本の国力によるものであった。

憲法上の制約では、憲法第9条第2項に「陸海軍その他の戦力は保持しない」とあり、日本が戦力(近代戦を有効適切に遂行しうるような編制装備を具備した実力)に達するような実力を禁じたのである。

日本の国力による制約では、現実的に日本の財政、経済からみたバランスのとれた自衛力ということになる。

このような事情から日本の防衛組織は簡素にして能率的な機構として発足し、これが増強についてもこの制約内で発展しつつある。

社会党を主体とする革新系の団体および国民の一部には、日本の中立性と憲法擁護を表看板として、防衛庁の存在がいかに無用の長物のごとき宣伝をおこない、この観念思想は日本の知識階級に相当浸透しつつあり、まことに憂慮にたえない情勢下にある。

このあらわれとして、1957(昭和32)年6月、岸首相とアイゼンハワー米大統領との会談を契機として起った安保改定問題に対し、社会党をはじめ、労働組合、文化人団体をもって安保改定阻止国民会議を結成し、国会において、また公開質問状、デモ行進、その他いろいろの方法をもって、これが阻止運動をつづけ、ついに全学連の国会乱入事件となって爆発し、国内は騒然となった。

しかし岸首相および政府の改定強行の決意の下に、1960(昭和35)年1月、安保改定に関し、ワシントンで日米間で調印され、ここに一応安保改正問題は終止符をうったが、この問題はますます日本国民感情に深刻化し、日本の外交方針はもちろん自衛隊漸増に関しても相当の困難性が予想されるのである。

1959(昭和34)年3月、衆議院予算委員会の席上黒田社会党代議士の自衛隊と軍隊とはどう違うのか質問があり、自衛隊の性格につき相当論争の的となったのであるが、それほど自衛隊の性格については、一般に理解されていない点が多い。

伊勢湾台風時やその他いろいろと災害地における自衛隊の活躍が一部で感謝はされているけれども、いまだその地方に関する限りの感深く、国民大衆に愛される自衛隊となるのにはまだ遠いような状況ではなからうか。

とくに終戦以来あらゆる困難な条件を克服して、黙々として、日本国力発展に偉大な功績をあげた航路啓開業務が、主として海上作業であるためになお一層国民大衆に知られていない。

もちろんこの航路啓開業務に従事するものは、旺盛な責任感をもって、真摯な努力をした以外なものもなく、これを宣伝してもらおうというような浮薄的ないかなるものにも怒りを感じることであろう。

ただこの偉大な足跡をこのまゝ放置しておくに忍びず事実は事実として、海上自衛隊の重要任務の一環として国民大衆に関心と認識を深くされる日のあることを待望する次第である。

以下章を追って、保安庁発足以後昭和35年3月末日までの航路啓開に関する一般経過、編制(機構)、磁気掃海および試航、爆発性危険物の処理、浮流機雷処理、一般事項および所見に区分して、関係業務の内容および経過を述べる。この関係業務がいかに複雑かつ多岐にわたり、しかもつねに爆発物の危険に直面した作業の中におこなわれたものであるかに注目して、従事した関係者の苦勞の跡をしるふこととする。

第2節 航路啓開の一般経過

1 昭和27年度(自27.8.1至28.3.31)

1952(昭和27)年8月1日、保安庁発足とともに、いままで海上保安庁に所属した海上警備隊が保安庁警備隊として発足し、保安庁法第80条にもとづく海上における機雷・その他の爆発性危険物の除去処理に関する業務(磁気掃海、試航、爆発物処理、浮流機雷処理)を海上保安庁当時の要領に準じて開始し、その後「航路啓開業務に関する訓令」(27.10.25警備隊訓令第二号)、「昭和27年度(11月1日以降)航路啓開業務に関する警備隊一般命令」(27.10.28警備隊一般命令第一号)および「昭和27年度航路啓開業務基本計画の一部改正に関する警備隊一般命令」(27.11.26警備隊一般命令第二号)(警備隊一般命令第一号)(28.2.19警備隊一般命令第三号)の発布ならびに「浮流機雷の除去および処理に関する保安庁と海上保安庁との協定」(27.10.18浮流機雷の除去および処理に関する保安庁と海上保安庁との協定および27.11.25昭和27年度冬季日本海方面における浮流機雷対策に関する保安庁と海上保安庁との協定)の成立をみ、

これにもとづいておおむね計画どおり順調に業務を実施した。また海上保安庁との協同連けいはきわめて円滑であった。

1952(昭和27)年8月、駐留軍司令部より掃海業務に関し、今後も強力円滑なる協力を望む提案があり、日米合同委員会によって決定された。

2 昭和28年度

(1) 前期 (自28.4.1至28.9.30)

昭和28年3月初旬発布された28年度前期航路啓開業務基本計画(28.3.3警備隊一般命令第4号)にもとづき、本業務を開始し、日本海方面の浮流機雷対策については、機雷の出現に鑑み3月末にて終結予定の海上保安庁との協定を6月6日まで延期して、津軽海峡方面の浮流機雷とあわせ実施した。

その後7月になり、津軽海峡方面にしばしば機雷が出現したので、7月末第2次浮流機雷対策の協定を海上保安庁と結びこれを強化した。磁気掃海および試航については一部基本計画の変更もあったが、6月末から数回にわたる未曾有の水害のため警備隊の災害出動が行われ、一部掃海船もこれに参加した。

このために磁気掃海および試航の計画は一部遅延を余儀なくされたが、その他はおおむね順調に経過した。

9月16日大湊および佐世保地方総監部が開設され、各航路啓開隊の改編廃止等の機構改革が実施されたが、業務は順調に継続された。また横須賀および佐世保の日施掃海は朝鮮事変の休戦により9月16日をもって一時中止した。

本期間に発せられた一般命令および成立した協定はつぎのとおりである。

28.3.3 昭和28年度前期航路啓開業務に関する警備隊一般命令 (警備隊一般命令第4号)

28.3.20 昭和28年度津軽海峡方面における浮流機雷対策に関する保安庁と海上保安庁との協定

28.3.30 昭和28年度前期航路啓開業務基本計画の一部を改正する警備隊一般命令

(警甲般命第7号)

(磁気掃海々域に阿多田島南方航路を試航海域に水島航路を追加及び内容の一部改正)

28.8.5 同上 (警乙般命第8号) (磁気掃海々域の函館航路啓開隊、襟裳岬沖を削除)

28.6.6 昭和27年度冬期日本海方面における浮流機雷処理対策の終結に関する保安庁と海上保安庁との協定

28.7.31 昭和28年度第2次津軽海峡方面における浮流機雷処理対策に関する保安庁と海上保安庁との協定

(2) 後期 (自28.8.1 至29.3.1)

昭和28年9月下旬発布された28年度後期航路啓開業務基本計画(28.9.25警乙般命第17号)に基づき、本業務を開始し、10月16日第2幕僚監部および地方総監部の組織が改編されて、従来の業務は警備部で所掌することとなった。12月冬期日本海方面における浮流機雷処理強化対策に関する保安庁と海上保安庁との協定が成立して浮流機雷処理強化対策を実施し、一部掃海船の配属変更が行われたが、とくに基本計画の変更を見ることなく、おおむね順調に経過した。

なお、本期間中に発布された一般命令および成立した協定は次のとおりである。

28.9.25 昭和28年度後期航路啓開業務に関する警備隊一般命令 (警乙般命第17号)

28.11.12 昭和28年度冬季日本海における浮流機雷対策に関する保安庁と海上保安庁との協定

28.12.11 掃海船「おおくま」および「みやこどり」編成替えの実施に関する警備隊一般命令

(警乙般命第23号)

28.12.28 掃海船「つるしま」および「わかたか」編成替えの実施に関する警備隊一般命令

(警乙般命策24号)

29.1.25 掃海船「よしきり」編成替えの実施に関する警備隊一般命令

(警乙般命第1号)

3 昭和29年度

(1) 前期 (自29.4.1至29.9.30)

昭和29年度前期航路啓開業務基本計画に関する警備隊一般命令(29.3.24警乙般命第17号)に基づき、本業務を開始した。6月保安庁と海上保安庁との協定が成立して津軽海峡方面における浮流機雷処理強化対策を実施したほか、一部基本計画の変更、掃海船の配属変更等が行われたが、おおむね順調に経過した。

なお、本期間中に制定された訓令および発令された一般命令並びに成立した協定はつぎのとおりであ

る。

29. 3.24 昭和29年度前期航路啓開業務基本計画に関する警備隊一般命令 (警乙般命第17号)
29. 4. 9 警備隊の部隊の編成等に関する内訓の一部を改正する内訓 (警備隊内訓第3号)
〔昭和28年警備隊内訓第16号の編成の欄中掃海船「錦丸」および「協正丸」を削る〕
29. 4. 9 警備隊の部隊の編成等に関する内訓 (警備隊内訓第4号)
〔呉地方基地所属の掃海船「ちよづる」と舞鶴地方部隊所属の第9掃海隊に配属替えをした。掃海船浪速丸(MS37)から津久茂丸(MS56)までの8隻を削除、役務変更となり雑船に編入された。〕
29. 5. 3 津軽海峡における浮流機雷処理対策に関する保安庁と海上保安庁との協定
29. 6.21 昭和29年度前期航路啓開業務基本計画の一部を改正する警備隊一般命令 (警乙般命第8号)
〔警乙般命第3号の別冊の就航表中、舞鶴基地警防隊内担当の美保湾の泊地を削る〕
29. 7. 1 海上自衛隊の部隊の編成に関する内訓(海上自衛隊内訓第1号)
29. 8.17 昭和29年度前期航路啓開業務基本計画の一部を改正する海上自衛隊一般命令 (海乙般命第4号)
〔磁気掃海の表中呉地方隊に「深日沖海面」を追加、試航の表中呉地方隊担当の淡路島東方海面を削除、「兜島南方海面」を追加〕
29. 9.10 浮上式磁気掃海具の実用試験に関する海上自衛隊一般命令 (海乙般命第8号)
29. 9.27 海上自衛隊の部隊の編成等に関する内訓の一部を改正する内訓 (海上自衛隊内訓第2号)
〔桑栄丸、ゆうちどり、第4、7各掃海隊をもって第1掃海隊群を編成 29.10.1から施行する。〕
29. 9.28 昭和29年度後期航路啓開業務基本計画に関する海上自衛隊一般命令 (海乙般命第11号)

(2) 後 期 (自29.10.1至30.3.31)

昭和29年度後期航路啓開業務基本計画に関する海上自衛隊一般命令(29.9.28海乙般命第11号)に基づき、29年度後期の業務を開始するとともに、10月1日第1掃海隊群の発足により、業務の能率的促進を計ることになった。11月防衛庁と海上保安庁との協定が成立して、日本海方面における浮流機雷処理強化対策を実施したほか、一部基本計画の変更、米国との船艇貸与協定等に基づく掃海艇の受取りが行われたが、おおむね順調に経過した。

なお、本期間中に制定された訓令および発令された一般命令並びに成立した協定はつぎのとおりである。

29. 9.28 昭和29年度後期航路啓開業務基本計画に関する海上自衛隊一般命令 (海乙般命第11号)
- 29.11.12 日本海方面における浮流機雷処理に関する防衛庁と海上保安庁との基本協定
- 29.11.17 日本海方面浮流機雷処理強化対策実施に関する海上自衛隊一般命令 (海乙般命第18号)
- 29.11.22 水中武器の実用試験に関する海上自衛隊一般命令 (海乙般命第20号)
〔訓練用磁気機雷、普通掃海具、磁気探知装置、探信儀、聴音器の実用実験を横須賀地方隊で実施〕
30. 1.13 AMSの受取要員の訓練に関する海上自衛隊一般命令 (海乙般命第2号)
1 佐世保地方総監は、貸与予定のAMS7隻に対する受取要員の訓練を佐世保米海軍掃海部隊指揮官の指導により実施する。
2 呉、舞鶴の地方総監は、所要の受取要員を佐世保地方隊に派遣する。
30. 1.22 昭和29年度後期航路啓開業務基本計画の一部を改正する海上自衛隊一般命令 (海乙般命第5号)
磁気掃海の表中佐世保地方隊担当の「苅田小野田航路」を削除、第1掃海隊群担当に「兜島南方海面(第3次)」を追加、試航の表中第1掃海隊群の「中ノ関航路」を削除「下関南方水道拡張海面」を追加
30. 1.31 海上自衛隊の部隊の編成等に関する内訓の一部を改正する内訓 (海上自衛隊内訓第2号)

- 昭和29年海上自衛隊内訓第1号の別表第1横須賀地方隊の項編成の欄および別表第5船舶名の欄にそれぞれ「やしま」を追加
30. 2. 7 AMSの受取りに関する海上自衛隊一般命令 (海乙般命第8号)
佐世保地方総監は貸与される7隻を修理完了後佐世保において受領せよ。
30. 3.15 海上自衛隊の編成等に関する内訓の一部を改正する内訓 (海上自衛隊内訓第4号)
〔「うじしま」「えたじま」及び「ぬわじま」の3隻をもって第12掃海隊を編成。昭和27年海上自衛隊内訓第1号の別表第1呉地方隊の項に「第12掃海隊」を加える。佐世保地方隊の項に「やくしま」を加える。〕
30. 3.15 第12掃海隊の整備及び訓練に関する海上自衛隊一般命令 (海乙般命第17号)
〔呉地方総監は、30.3.15以降第12掃海隊を一時佐世保地方総監の指揮下に入れ、整備訓練に従事させよ。佐世保地方総監は、第12掃海隊の整備及び訓練を実施せよ。〕
30. 3.26 昭和30年度前期航路啓開業務基本計画に関する海上自衛隊一般命令 (海乙般命第21号)

4 昭和30年度

(1) 前期(自30.4.1至30.9.30)

昭和30年度前期航路啓開業務基本計画に関する海上自衛隊一般命令(海乙般命第21号30.2.26)に基づき、30年度前期の業務を開始した。4月16日佐世保において合衆国艦艇の貸与に関する協定に基づくAMS型掃海艇7隻の貸与式が行われ、整備訓練終了後掃海部隊に編入され、6月伊勢湾の掃海にその画期的能力を発揮し、業務の促進を計った。

6月「フィリピン」における供与掃海艇1隻の急遽受取り方、昭和30年度津軽海峡方面浮流機雷処理化対策、基本計画の一部変更および9月中旬海上実験等の促進強化のため掃海艇の一部編成替等が行われたが、おおむね順調に経過した。

なお、本期間中に制定された訓令および発令された一般命令はつぎのとおりである。

30. 3.26 昭和30年度前期航路啓開業務基本計画に関する海上自衛隊一般命令 (海乙般命第21号)
30. 4. 1 水中武器の実用実験に関する海上自衛隊一般命令 (海乙般命第23号)
〔訓練用磁気機雷音響機雷掃海具、簡易潜水器、海流測定器の実用実験を横須賀地方隊で実施。探信儀(2型)の実用実験を大湊地方隊で実施。〕
30. 4.12 海上自衛隊の編成等に関する内訓の一部を改正する内訓 (海上自衛隊内訓第7号)
〔昭和29年海上自衛隊内訓第1号の別表第1佐世保地方隊の項編成の欄中「やくしま」を「第11掃海隊」に改正、別表第6船舶名の欄中「やくしま」を削る。(この内訓は30.4.16から施行する)〕
30. 4.19 海上自衛隊の編成等に関する内訓の一部を改正する内訓 (海上自衛隊内訓第8号)
〔昭和29年海上自衛隊内訓第1号の別表第8、第1掃海隊群の項編成に「なさみ」「第12掃海隊」を追加、第6中「なさみ」の籍を「呉地方総監部」に改める。(30.4.20から施行する)〕
30. 5.17 津軽海峡方面浮流機雷処理のための艦艇派遣に関する海上幕僚長指示 (海上幕僚長指示第53号)
〔1.第1警戒隊群の第2警戒隊を6月5日以降約1ヶ月大湊地方隊に派遣
2.第1掃海隊群の掃海艇「よきり、はやとり」を6月11日以降約2ヶ月大湊地方隊に派遣〕
30. 5.26 「フィリピン」国におけるAMS1隻の受取りに関する海上自衛隊一般命令(海乙般命第30号)および同海上幕僚長指示(海上幕僚長指示第57号)
〔第1護衛隊群の第2護衛隊(「まつ、にれ」欠)を「スベック」湾に回航し、仏海軍から米海軍に返還のAMS-95号を受取る〕
30. 5.27 昭和30年前期航路啓開業務基本計画の一部を改正する海上自衛隊一般命令 (海乙般命第31号)
〔呉地方隊担当の磁気掃海海域中に「宇野高松附近航路の拡張海面」を加える。〕
30. 5.28 海上自衛隊の編成等に関する内訓の一部を改正する内訓 (海上自衛隊内訓第12号)
〔昭和29年海上自衛隊内訓第1号の別表第1の佐世保地方隊の項編成の欄中「第11掃海隊」を削り、第1掃海隊群の項編成の欄中に「第11掃海隊」を加える(30.6.16から施行す

- る))
30. 6.13 水中武器の実用実験に関する海上自衛隊一般命令の一部変更に関する海上自衛隊一般命令 (海乙般命第33号)
〔海乙般命第23号(30.4.1)中の実施期間「38年6月末まで」を「30年9月末まで」に変更する。〕
30. 7.20 別府湾イペリット爆弾処理に関する海上自衛隊一般命令 (海乙般命第39号)
および同海上幕僚長指示(海上幕僚長指示第75号)
〔呉地方総監は7月20日から当分の間大分県別府湾に海没するイペリット爆弾処理を所要掃海艇および備入船等をもって実施する。〕
- 30.7.28 技術研究所試作装備品等の海上実験等の協力に関する海上自衛隊一般命令(海乙般命第41号)および同海上幕僚長指示(海上幕僚長指示第77号)
〔横須賀地方総監、自衛艦隊司令および佐世保地方総監は昭和30年度に実施する技術研究所の試作装備品等の海上実験に協力のために必要な作業を実施する。〕
30. 8.18 呉地方隊の昭和30年度検閲に関する海上自衛隊一般命令(海乙般命第42号)および同海上幕僚長指示(海上幕僚長指示第82号)
〔昭和30年9月5日から9月10日までの呉地方隊の海上幕僚長による検閲実施〕
30. 9.10 海上自衛隊昭和30年度演習に関する海上自衛隊一般命令 (海乙般命第47号)
30. 9.10 海上自衛隊の編成等に関する内訓の一部を改正する内訓 (海上自衛隊内訓第16号)
〔各地方隊および第1掃海隊群の掃海隊の編成替え実施、横須賀基地警防隊に「第7、9掃海隊」、呉基地警防隊に「第8掃海隊」、大阪基地隊に「第5掃海隊」、下関基地隊に「第6掃海隊」、舞鶴基地警防隊に「第1、3掃海隊」および函館基地隊に「第2掃海隊」に改める。〕
30. 9.21 昭和30年度後期航路啓開業務の基本計画に関する海上自衛隊一般命令(海乙般命第51号)
30. 9.30 第1掃海隊群の昭和30年度検閲に関する海上自衛隊一般命令(海乙般命第52号)および同海上幕僚長指示(海上幕僚長指示第98号)
〔昭和30年11月上旬大阪湾において海上幕僚長による検閲実施〕

(2) 後 期 (自30.10.1至31.3.31)

昭和30年度後期航路啓開業務は海上自衛隊一般命令(30.9.21海乙般命第51号)に基づき昭和30年10月1日から実施し、おおむね順調に経過した。

この期間昭和30年12月、31年1月および同3月、第1掃海隊群および地方隊所属掃海隊の一部編成替が行われ、昭和30年11月以降舞鶴地方隊においては、前期に引続き実施中の別府湾におけるイペリット弾処理作業のほか、昭和31年2月以降新たに播磨灘の黄燐弾処理作業を実施した。

なお、本期間中に制定された訓令、および発令された一般命令はつぎのとおりである。

30. 9.21 昭和30年度後期航路啓開業務基本計画に関する海上自衛隊一般命令 (海乙般命第51号)
- 30.10.31 日本海方面浮流機雷処理強化対策実施に関する海上自衛隊一般命令 (海乙般命第59号)
- 30.11.30 海上自衛隊の編成等に関する内訓の一部を改正する内訓 (海上自衛隊内訓第19号)
〔昭和29年海上自衛隊内訓第2号の別表第8、第1掃海隊群の項編成の欄中「第4掃海隊」を削る。別表第13呉基地警防隊の項編成の欄中「呉補充部第8掃海隊」を「呉補充部第4掃海隊、第8掃海隊」に改める。この内訓は30.1.21から施行する)〕
31. 1.16 海上自衛隊の編成等に関する内訓の一部を改正する内訓 (海上自衛隊内訓第1号)
〔昭和29年海上自衛隊内訓第1号の別表第4、第11掃海隊の項編成の欄中「やくしま」を削り、別表第8、第1掃海隊群の項編成の欄中「第21掃海隊 はしま やくしま」を加える。(この内訓は31.1.16から施行する)〕
31. 2. 7 播磨灘黄燐弾処理に関する海上自衛隊一般命令 (海乙般命第2号)
31. 3.21 昭和31年度航路啓開業務基本計画に関する海上自衛隊一般命令 (海乙般命第3号)
31. 3.17 海上自衛隊の編成等に関する内訓の一部を改正する内訓 (海上自衛隊内訓第4号)
〔昭和29年海上自衛隊内訓第1号の別表第1横須賀地方隊の項編成の欄中「やしま」を削り、佐世保地方隊の項編成の欄中「やしま」を加える。(この内訓は31.3.25から施行する)〕
31. 3.30 海上自衛隊の編成等に関する内訓の一部を改正する内訓 (海上自衛隊内訓第5号)
〔昭和29年海上自衛隊内訓第1号の別表第1佐世保地方隊の項編成の欄中「やしま」を削る。別表第4、第4掃海隊の項編成の欄中「うきしま」を加える。別表第4、第21掃海隊の項編成の欄

中「やしま」を加える。別表第11、大阪基地隊の項編成の欄中「第11中興丸」を削り、下関基地隊の項編成の欄中「11号庄田丸」を「ひばり」に改め、「第20新興丸」及び「御幸丸」を削る。別表第13横須賀基地警防隊の項編成の欄中「第7掃海隊」を削り、「おきちどり、特務2号、特務5号、特務6号、特務7号、特務8号、特務10号」を加え、呉基地警防隊の項編成の欄中「第8掃海隊宝来丸、長門丸、富士丸」を削り、「特務1号、特務9号」を加え、佐世保基地警防隊の項編成の欄中「はやたか」を削り、「特務3号」を加え、舞鶴基地警防隊の項編成の欄中「はくおう、きじ」を削り、「特務4号」を加える。(この内訓中「やしま」にかかる部分は31.4.5から、その他の部分は31.4.1から施行する))

5 昭和31年度 (自31.4.1至31.12.31)

昭和31年度航路啓開業務は、海乙般命第3号(31.3.12)に基づき、昭和31年4月1日から同年12月31日まで実施し、おおむね順調に経過した。

この間大湊地方隊においては、津軽海峡方面の、また舞鶴地方隊においては、日本海方面の浮流機雷処理強化対策を実施したほか、呉地方隊においては、前年度に引続き播磨灘の黄燐弾処理及び別府湾のイペリット弾処理を実施した。

なお、本期間中に制定された訓令および発令された一般命令はつぎのとおりである。

31.4.24 播磨灘黄燐弾処理に関する海上自衛隊一般命令の一部を改正する海上自衛隊一般命令

(海乙般命第9号)

(実施期間を2月上旬から5月上旬までに変更)

31.4.28 昭和31年度航路啓開業務基本計画の一部を改正する海上自衛隊一般命令

(海乙般命第11号)

(伊良湖水道南東海面の試航区域追加)

31.4.28 海上自衛隊の編成等に関する内訓の一部を改正する内訓

(海上自衛隊内訓第7号)

(呉地方隊の編成に自衛艦「あただ」を加える。)

31.6.19 海上自衛隊の編成に関する内訓の一部を改正する内訓

(海上自衛隊内訓第10号)

(呉地方隊の編成に自衛艦「いつき」を加える。(31.5.16付))

31.6.30 海上自衛隊の編成等に関する内訓の一部を改正する内訓

(海上自衛隊内訓第12号)

(呉地方隊の編成に自衛艦「やしろ」を加える。(31.7.10付))

31.6.30 海上自衛隊の編成等に関する内訓の一部を改正する内訓

(海上自衛隊内訓第13号)

(横須賀地方隊の編成に「つしま」を加える。(31.7.18付))

31.8.3 昭和31年度航路啓開業務基本計画の一部を改正する海上自衛隊一般命令

(海乙般命第30号)

(試航海面中「下関南東水道拡張海面」を削除し、「船川港泊地」を追加する。)

31.8.24 海上自衛隊の編成等に関する内訓の一部を改正する内訓

(海上自衛隊内訓第16号)

(「あただ」「いつき」「やしろ」をもって第31掃海隊を編成)

31.9.18 海上自衛隊の編成等に関する内訓の一部を改正する内訓

(海上自衛隊内訓第17号)

(第1掃海隊群の編成に自衛艦「まつ」を加える。(31.10.16付))

31.11.21 日本海方面浮流機雷処理強化対策実施に関する海上自衛隊一般命令

(海乙般命第61号)

31.11.22 昭和31年度航路啓開業務基本計画の一部を改正する海上自衛隊一般命令

(海乙般命第62号)

(磁気掃海海面中「観音寺今治航路」及び試航海面中「神島航路」を削除)

31.12.27 昭和32年度航路啓開業務基本計画に関する海上自衛隊一般命令

(海乙般命第10号)

31.12.27 警備艦の大湊地方隊派遣に関する海上自衛隊一般命令

(海乙般命第71号)

6 昭和32年度 (自32.1.1至32.12.31)

昭和32年度航路啓開業務は、海乙般命第70号(31.12.27)に基づき、昭和32年1月1日から同年12月31日まで実施し、おおむね順調に経過した。この間防衛庁と海上保安庁との間に締結された浮流機雷に関する中央協定に基づき、大湊地方隊において津軽海峡方面の、また舞鶴地方隊においては日本海方面の浮流機雷処理強化対策を実施した。

7 昭和33年度(自33.1.1至34.3.31)

この期間の航路啓開業務は、昭和33年1月1日から同年12月までについては、海乙般命第53号(32.12.24)に基づくほか各部の要望により3ヶ所の掃海海域を追加し、昭和34年1月1日から同年3月末日までについては海乙般命第38号(33.12.9)に基づき実施し、順調に経過した。

8 昭和34年度(自34.4.1至35.3.31)

昭和34年度の航路啓開業務は、海乙般命第38号(33.12.9)に基づいて実施したが、各部の要望により2ヶ所の掃海海域を追加実施し、1号型掃海艇の消磁性能の現状から下関東南水道附近の浅海域の掃海を一時中止したほか、おおむね順調に経過した。

別紙第26

航路啓開年表

年 月 日		所管	航路啓開関係主要事項	海上保安庁との協定事項
27	8	1	保安庁法制定 第二幕僚監部組織規定制定 地方隊の編制に関する訓令(保安庁訓令第3号)	
	9	21	第二幕僚長掃海船隊視察	
		24	保安庁長官掃海船隊視察	
	10	18		浮流機雷の除去及び処理
		25	航路啓開業務に関する訓令(警備隊訓令第2号)	
		28	昭和27年度(11月以降)の航路啓開業務基本計画に関する命令(警備隊一般命令第1号)	
	11	1	掃海隊編制(警備隊内訓第1号)	
		25		昭和27年度冬季日本海方面における浮流機雷対策
	12	16	使用船舶の種別、番号及び名称を定める訓令(警備隊訓令第5号)	
	28	2	27	鉄製艇1隻触雷沈没(福岡県苅田港沖)
3		2	掃海船(試航船)桑栄丸購入	
		3	昭和28年度前期航路啓開業務に関する命令(警甲命令第4号)	
		4	ソ連製小型係維機雷を発見処分(隠岐島黒木村美田海岸)	
		9	浮上式磁気掃海具の実験に関する命令(警甲命令第6号)	
		20		昭和28年度津軽海峡方面における浮流機雷対策
		30		昭和27年度冬季日本海方面における浮流機雷対策の有効期間延長に関する事項
4		18	第二幕僚長播磨灘における掃海作業を視察	
6		8	保安庁次長、第二幕僚長、官房各局各部長東京湾における海上訓練作業を視察	
7		31	訓練磁気機雷一型及び二型の実用試験に関する指示(指示11号)	
8	1	火薬類の取扱に関する訓令(保安庁訓令第20号)		
	22	和泉灘方面に流入した沈木の探査掃海		

	9	16	東京湾口及び佐世保港外の日施掃海中止	
		25	昭和28年度後期航路啓開業務に関する命令 (海乙命令第17号)	
	10	16	航路啓開部長 田村久三 依願免官	
	11	12		昭和28年度冬季日本海方面 における浮流機雷対策
29	1	31	掃海船「いわつばめ」と機帆船清正丸との衝突 同船員1名行方不明	
		18	浮流機雷掃海具の曳航実験(東京湾)	
	3	24	昭和29年度前期航路啓開業務に関する命令 (海乙命令第3号)	
		24	「イペリット」爆弾の引揚調査 (別府湾)	
	5	31		津軽海峡における浮流機雷対 策
		3	鹿空メンター機の捜索引揚(鹿児島湾)	
	6	15	水中線機雷の基礎実験に協力 (沼津)	
		7	1	防衛庁設置法施行 海上自衛隊の部隊編制に関する内訓 (海上自衛隊内訓第1号)
	10		27	浮上式磁気掃海具の実用試験 第1掃海隊群新設
		9	28	昭和29年度後期航路啓開業務に関する命令 (海乙般命第11号)
	30		100トン鉄製「バージ」触雷沈没(小野田港西方)	
	11	12		日本海方面における浮流機雷 対策
		22	水中武器の実用試験に関する命令(横須賀) (海乙般命第20号)	
	30	1	13	AMS受取要員の訓練に関する命令 (海乙般命第2号)
2			7	AMS受取りに関する命令(海乙般命第8号)
3		26	昭和30年度前期航路啓開業務基本計画に関する 命令(海乙般命第21号)	
		31	日米相互協定に基づきマニラにて掃海母艇「なさみ」 (MSFS-408)を受領	
4		1	水中武器の実用試験に関する命令(大湊) (海乙般命第23号)	
5		23	日米相互協定に基づき米国にて受領した掃海艇 「やしま」(旧AMS144号)横須賀着	
		26	フィリピン国におけるAMS1隻受取りに関する命令 (海乙般命第30号)	
6		3	日米相互協定に基づきフィリピンにて掃海艇 「はしま」(旧AMS-95号)を受領	
7		20	イペリット爆弾処理に関する命令(海乙般命第39号)	
		26	技術研究所試作装備品等の海上実験の協力に関す る命令(海乙般命第41号)	
9	21	昭和30年度後期航路啓開業務基本計画に関する 命令(海乙般命第51号)		

	10	31	日本海方面浮流機雷処理強化対策実施に関する命令(海乙般命第61号)
31	2	7	播磨灘黄燐弾処理に関する命令(海乙般命第2号)
	3	12	昭和31年度航路啓開業務基本計画に関する命令(海乙般命第3号)
	9	1	初の国産掃海艇をもって、第31掃海隊を編成
	11	26	日米相互協定に基づき、サンフランシスコにて受領した掃海艇「つしま」横須賀着
		26	掃海母艇「なさみ」機関爆発事故発生(2名殉職)
	12	27	昭和32年度航路啓開業務に関する命令(海乙般命第70号)
32	7	4	日米相互協定に基づき、サンフランシスコにて受領した掃海艇「としま」横須賀着
	10	6	第8明福丸(鋼船500トン)触雷沈没(周防灘大海湾)
	11	1	日本海方面における浮流機雷処理強化対策に関する通達(海幕防備第137号)
	12	14	危険海面付近の航行注意に関する告示依頼(海幕防備第146号)
		24	昭和33年度航路啓開業務基本計画に関する命令(海乙般命第53号)
33	12	9	昭和34年度航路啓開業務基本計画に関する命令(海乙般命第38号)

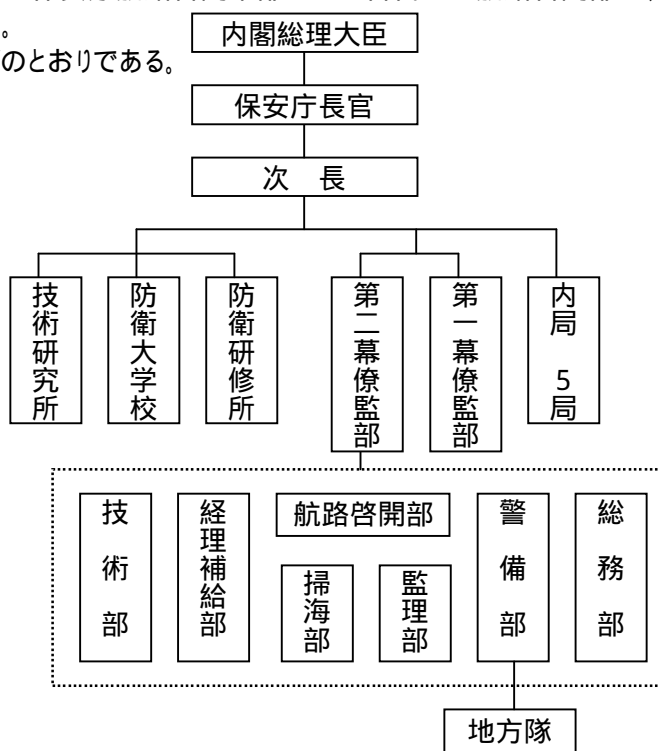
第3節 編 成(機 構)

第1項 保安庁時代(自27.8.1 至29.6.30)

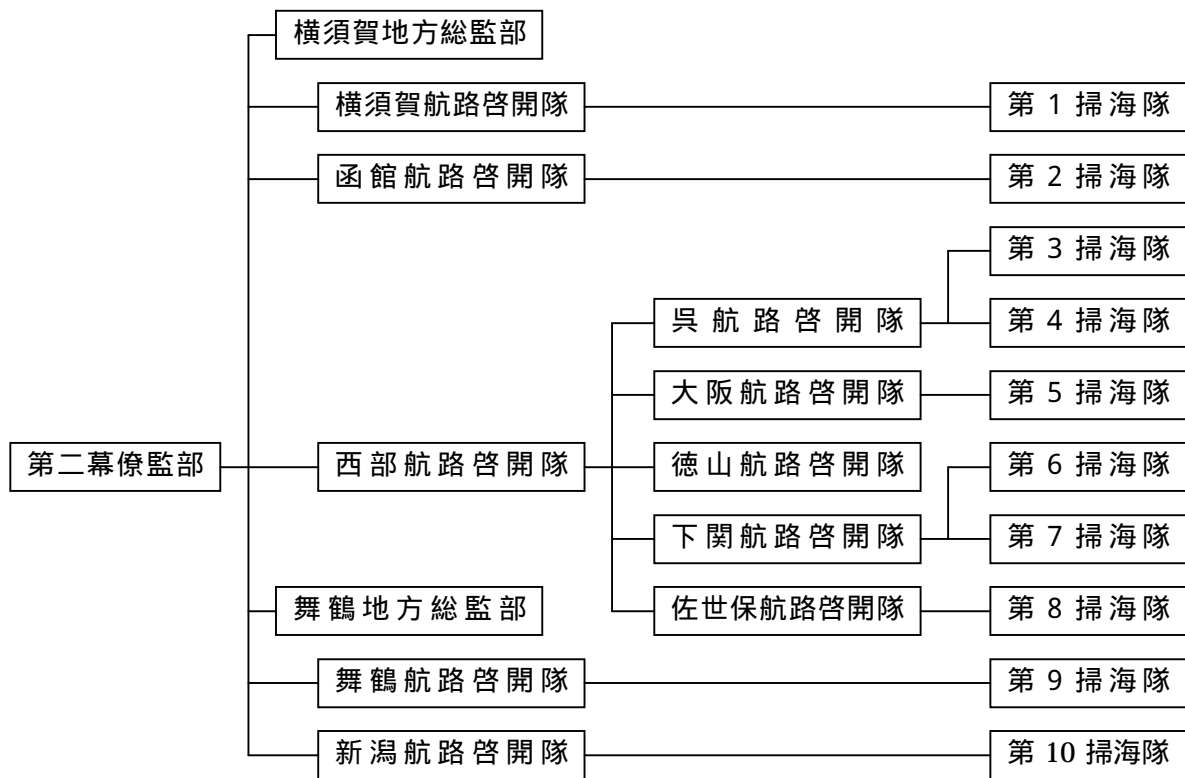
1952(昭和27)年8月1日保安庁が発足すると、第2幕僚監部組織規定(総理府令第48号)および地方隊の編成に関する訓令(保安庁訓令第3号)によって、海上保安庁航路啓開本部および各管区の航路啓開部が、いままでの機構および内容のまま保安庁に移管された。

その当時の航路啓開関係の編制(機構)はつぎのとおりである。

1 上位編制



2 部内編制



3 掃海船

(1) 掃海隊

航路啓開隊	隊名	船名	隻数
横須賀	第1掃海隊	つるしま、ゆうひばり、おおとり	3
函館	第2掃海隊	まつしま、わかたか、みやこどり	3
呉	第3掃海隊	うきしま、うみつばめ、ふるかた、かもづる	4
	第4掃海隊	くるしま、ともづる、ひよどり、いわつばめ	4
大阪	第5掃海隊	ひめしま、はつたか、やまばと、しらとり、浪速丸	5
下関	第6掃海隊	おおしま、はやとり、しらさぎ	3
	第7掃海隊	かもしま、にしきとり、美々津丸	3
佐世保	第8掃海隊	たかしま、はやたか、おおたか、高千穂丸、第3徳山丸	5
舞鶴	第9掃海隊	おとしま、はくおう、音戸丸	3
新潟	第10掃海隊	あわしま、ゆうひかり、きじ	3
		計	36

(注) 上記の船名欄で浪速丸、美々津丸、高千穂丸、音戸丸以外の船は全部海上保安庁航路啓開部使用のもので、大蔵省から所管替えとなったものである。

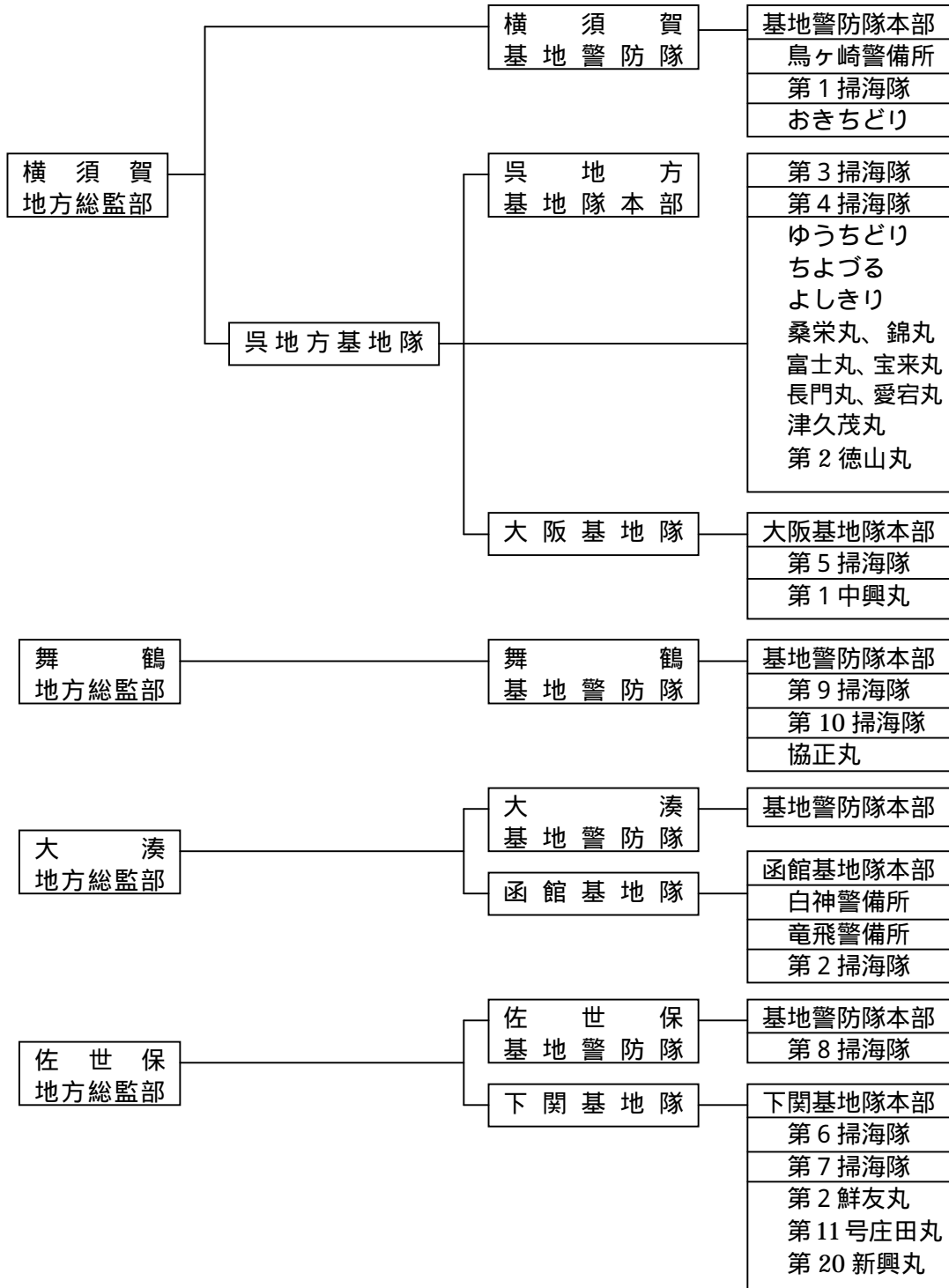
(2) 掃海隊以外の掃海船

航路啓開隊	船名	隻数
呉	ゆうちどり、おきちどり、ちよづる、桑栄丸、錦丸、富士丸、宝来丸、長門丸	8
徳山	愛宕丸、津久茂丸、第2徳山丸、第12徳山丸	4
下関	第11号庄田丸、第20新興丸、第2鮮友丸	3
舞鶴	協正丸	1
	計	16

(注) 上記の 印は海上保安庁航路啓開部使用のもので、大蔵省から所管替えとなったものである。

4 保安庁法施行令の一部改正(28.9.16 政令第281号)

この政令のうち関係ある事項は航路啓開隊を改変し、地方基地隊、基地隊、基地警防隊としたことであるが、その状況はつぎのとおりである。



5 警備隊の部隊編成等に関する内訓の一部改正(28.12.28警備隊内訓27号29.1.15施行)

この内訓は掃海隊の編成替えをしたもので、新しい掃海隊の編成は次のとおりである。

所 属	掃 海 隊	船 名	隻 数
横須賀	第1掃海隊	おきちどり、わかたか、ゆうひばり、おおとり	4
函 館	第2掃海隊	まつしま、つるしま、おおしま	3
呉	第3掃海隊	うきしま、うみつばめ、ふるたか、かもづる	4
	第4掃海隊	くるしま、いわつばめ、ともづる、ひよどり	4
大 阪	第5掃海隊	ひめしま、はつたか、やまばと、しらとり、浪速丸	5
下 関	第6掃海隊	みやこどり、はやとり、しらぎく	3
	第7掃海隊	かもしま、にしきどり、よしきり、美々津丸	4
佐世保	第8掃海隊	たかしま、はやたか、おおたか、高千穂丸、第3徳山丸	5
舞 鶴	第9掃海隊	おとしま、はくおう、音戸丸	3
	第10掃海隊	あわしま、ゆうかり、きじ	3
計			38

上記改正によって基地隊、警防隊に所属する掃海船の変更はつぎのとおりである。

- (1) 横須賀基地警防隊「おきちどり」が第1掃海隊に編入した。
- (2) 呉地方基地隊「よしきり」が第7掃海隊に編入した。

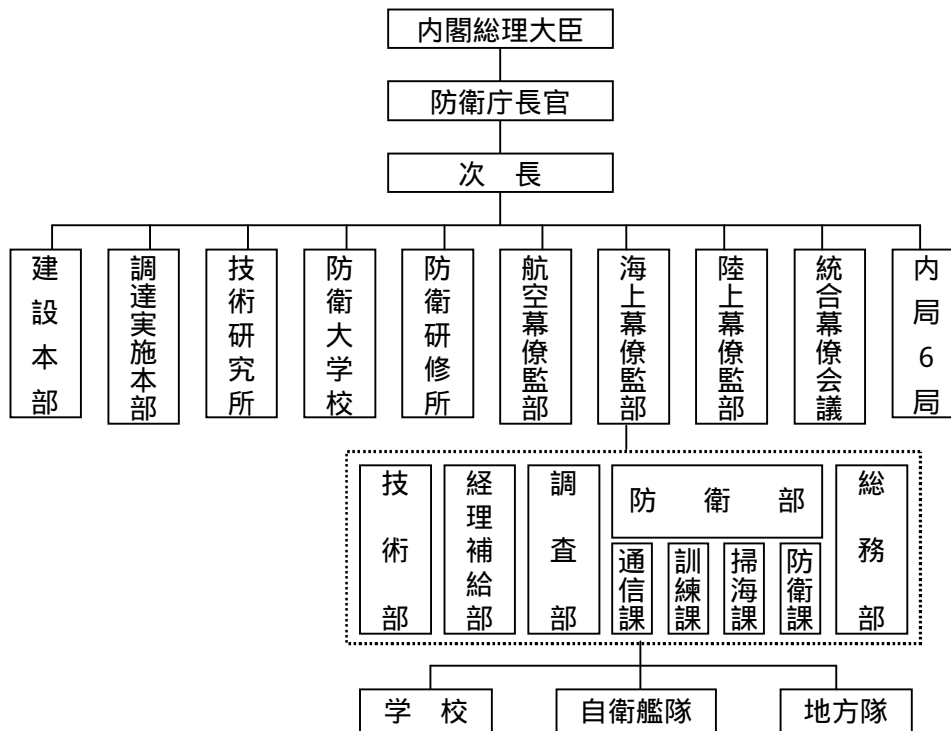
第2項 防衛庁時代(自29.7.1至35.3.31)

1954(昭和29)年7月1日、防衛庁設置法施行にともない、自衛隊法施行令(昭和29年政令第179号)が発令された。同施行令第32条の規定によって、海上自衛隊の部隊の編成等に関する内訓(海上自衛隊内訓第1号)が定められ、即日施行された。

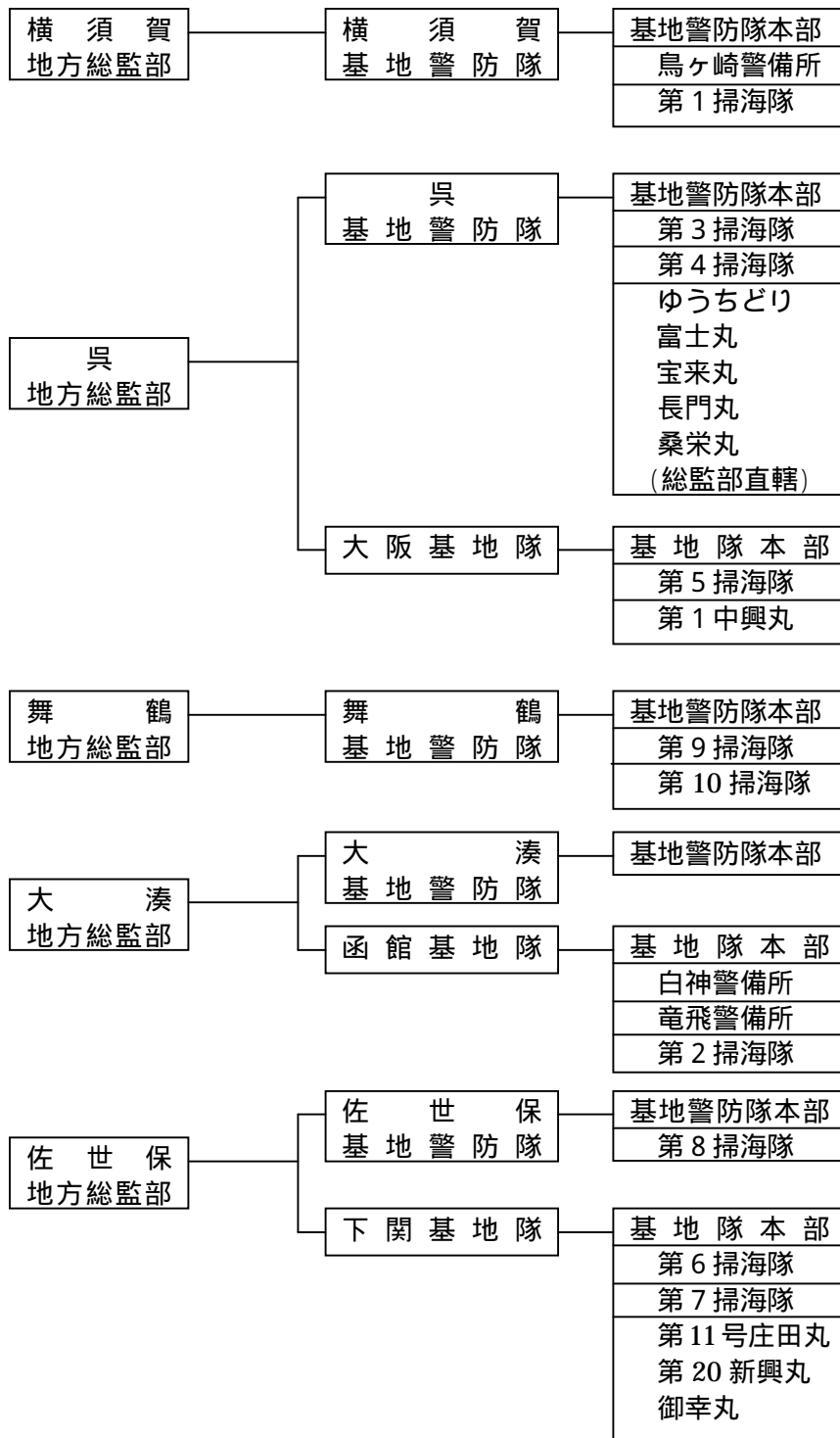
この機構および内容は、保安庁時代を骨子としこれを加除改正したものであった。

航路啓開実務に関しては、保安庁時代より引きつづき防衛部掃海課が担当した。その後昭和31年6月1日掃海課は防備課と改称した。その当時の航路啓開関係の編制(機構)はつぎのとおりである。

1 中 央



2 地方隊



3 掃海隊

海上自衛隊の部隊の編成に関する内訓(29.7.1海上自衛隊内訓第1号及び29.10.1海上自衛隊内訓第2号)によって掃海隊はつぎのとおり改正された。

所 属	掃 海 隊	船 名	隻 数
横須賀	第1掃海隊	おきちどり、ゆうひばり、おおとり、わかたか	4
函 館	第2掃海隊	つるしま、まつしま、おおしま	3
呉	第3掃海隊	うきしま、ふるたか、かもづる、うみつばめ	4
第1掃海隊群	第4掃海隊	くるしま、いわつばめ、ともづる、ひよどり	4
大 阪	第5掃海隊	ひめしま、はつたか、やまばと、しらとり	4
下 関	第6掃海隊	みやこどり、はやとり、しらすぎ	3
第1掃海隊群	第7掃海隊	かもしま、よしきり、にしきどり	3
佐世保	第8掃海隊	たかしま、はやたか、おおたか	3
舞 鶴	第9掃海隊	おとしま、ちよづる、はくおう	3
	第10掃海隊	あわしま、ゆうかり、きじ	3
第1掃海隊群		桑栄丸、ゆうちどり	2
計			36

海上自衛隊内訓によって、掃海船の異動状況はつぎのとおりである。

年 月 日	海上自衛隊 内訓番号	異 動 事 項	
29	10 1	2	第4,7掃海隊及び桑栄丸、ゆうちどりをもって第1掃海隊群を編成した。
	11 29	4	「桑栄丸」を「桑栄」に改める。
30	1 31	2	「やしま」を横須賀地方隊所属とする。
	3 15	4	呉地方隊所属として、「うじしま」「えたじま」「ぬわじま」をもって第12掃海隊を編成
			佐世保地方隊所属「やくしま」を追加
			第1掃海隊群所属第7掃海隊の在籍港を佐世保から呉に移す。
	3 30	6	「なさみ」を横須賀地方隊所属とする。
	4 12	7	佐世保地方隊の項「やくしま」を第11掃海隊(やくしま、おぎしま、ゆげしま、ゆりしま)に改める。
			第1掃海隊群の編成をつぎのとおりとする。 桑栄、ゆうちどり、なさみ、第4,7,12掃海隊
6 3	訓令22	AMS-95を掃海艇「はしま」と命名 「やしま」型を(やしま、はしま)、「うじしま」型(佐世保地区受領7隻)に分型した。	
11 30	19	第4掃海隊を第1掃海隊群より除き、呉地方隊に加える。	
31	1 16	1	佐世保地方隊から「はしま」を、第11掃海隊から「やくしま」をそれぞれ除く。
			「はしま」「やくしま」をもって第21掃海隊(在籍佐世保)を編成し第1掃海隊群に加える。
	3 19	4	「やしま」を佐世保地方隊に所属替。
			「あただ」(301号艇)、「いつき」(302号艇)、「やしろ」(303号艇)の3隻の進水にともない種別、船型、名称を定める。
			ちよづる型掃海艇10隻の役務変更によりこれを特務艇とし、このうち2隻を廃艇除籍。 宝来丸型掃海艇6隻の解備除籍。
3 30	5	第11号庄田丸を「ひばり」に改める。	
3 30	5	大阪基地隊の「第1中興丸」下関基地隊の「第20新興丸」「御幸丸」を削る。 第7掃海隊、第9掃海隊を解散し、おきちどり、特務2号、5号、6号、7号、8号、10号に改める。	

			第8掃海隊の解隊により、「うきしま」を第4掃海隊に編入。 第8掃海隊を特務1号に、宝来丸、長門丸、富士丸を特務9号にそれぞれ改める。 佐世保地方隊の「はやたか」を特務3号に改める。舞鶴地方隊の「はくおう、きじ」を特務4号に改める。	
	4	28	7	呉地方隊に「あただ」を加える。
	6	19	10	呉地方隊に「いつき」を加える。
		30	12	呉地方隊に「やしろ」を加える。
			13	横須賀地方隊に「つしま」を加える。
	8	24	17	第1掃海隊群に「すま」を加える。 「あただ」「いつき」「やしろ」をもって第31掃海隊を編成、呉地方隊所属とする。
32	1	11	1	MSC258(米海軍中型掃海艇)を掃海艇「としま」と命名、横須賀地方隊所属とする。
	2	16	4	「つしま」を第21掃海隊に編入、「つしま、はしま、やしま」となる。 「やくしま」を第21掃海隊から除き、第11掃海隊に編入、「おぎしま、やくしま、ゆげしま、」となる。
	3	9	5	掃海艇1号の受領にともない、呉地方隊に配属。
			6	第31掃海隊を呉地方隊から除き、第1掃海隊群に所属替。
		28	7	第1掃海隊群から「ゆうちどり」を除く。 呉基地警防隊に警備艇「かいどう」及び掃海艇「ゆうちどり」を加える。
			8	「かいどう」「ゆうちどり」掃海艇1号、2号の4隻をもって第101掃海隊を編成、呉基地警防隊に所属。
	4	15	9	掃海艇3号を第101掃海隊に編入。
	6	13	13	掃海艇4号を第101掃海隊に編入。
	7	10	15	「としま」を佐世保地方隊に編入。
		30	16	「としま」を第21掃海隊に編入。
10	15	19	「あわしま」を第3掃海隊より除き、第6掃海隊に編入する。 「かもしま」を第6掃海隊より除き、第3掃海隊に編入する。	
33	3	10	訓令16	掃海艇「かさど」進水命名(33.3.19) 掃海艇「しさか」進水命名(33.3.20)
		24	7	第1掃海隊(舞鶴)いわつばめ、うみつばめ、おとは、かもしま、ちよづる、ゆうかり6隻 第3掃海隊(呉)はつたか、はやとり、ひよどり3隻 第4掃海隊の「ひよどり」、第5掃海隊の「はつたか」、第6掃海隊の「はやとり」を削る。 第1掃海隊群に「うめ」を編入する。
	7	12	11	「かさど」「しさか」をもって第32掃海隊を編成し、横須賀地方隊所属とする。
	9	9	13	第1掃海隊 かもしま、つるしま、ともづる 第2掃海隊 おおしま、まつしま 第4掃海隊 あわしま、いわつばめ、うきしま、ゆうかり 第5掃海隊 うみつばめ、おとしま、しらとり、ひめしま 第6掃海隊に「ちよづる」を追加する。
34	12	1	供与中型掃海艇「にのしま」「もろしま」第1掃海隊群に編入。	
35	3	31	国産中型掃海艇「かなわ」「さきと、はぶし」第1掃海隊群に編入。	

1960(昭和35)年3月末における掃海隊の編成はつぎのとおりである。

所 属	掃海隊	船 名	隻数
舞 鶴	第 1 掃海隊	かもしま、つるしま、ともづる	3
函 館	第 2 掃海隊	おおしま、まつしま	2
呉	第 3 掃海隊	はつたか、はやとり、ひよどり	3
	第 4 掃海隊	あわしま、いわつばめ、うきしま、ゆうかり	4
大 阪	第 5 掃海隊	うみつばめ、おとしま、しらとり、ひめしま	4
下 関	第 6 掃海隊	みやこどり、しらすぎ、ちよづる	3
×	第 7 掃海隊	×	
佐世保	第 8 掃海隊	特務2、3、4、9号	4
×	第 9 掃海隊	×	
横須賀	第 10 掃海隊	おきちどり、特務1、5、6、7、8、10号	7
1掃群	第 11 掃海隊	おぎしま、ゆげしま、やくしま	3
	第 12 掃海隊	うじしま、えたじま、ぬわじま	3
	第 13 掃海隊	つしま、はしま、やしま、としま	4
	第 14 掃海隊	あただ、いつき、やしる	3
	第 15 掃海隊	かさど、しさか	2
	第 16 掃海隊	かなわ、さきと、はぶし	3
呉	第 101 掃海隊	かいどう、ゆうちどり、掃海艇1号、2号、3号、4号	6
計			54

4 要 員

区 分	陸上警備(自衛)隊	海上警備(自衛)隊	航空自衛隊	計
保安庁発足時	445	1,070	0	1,515
防衛庁発足時				
昭和35年3月末	183,480	30,436	37,627	251,543

第4節 磁気掃海および試航

磁気掃海の実施経過および成果については、別紙第29磁気掃海実施経過一覧表および別紙第28磁気掃海実績表に詳細に示している。また試航(確認掃海)については、別紙第31試航(確認掃海)実施経過一覧表および別紙第30試航実績表に示しているが、以下各年度におけるその概要を述べる。

1 昭和27年度(自27.8.1至28.3.31)

この年度における磁気掃海では延隻数2,927隻、試航では延隻数7,218隻を使用して、おおむね計画どおり業務を実施し、18ヶ所、195.8平方分の海域の掃海を完了した。とくにこの期間における感応機雷の発見処分の状況は次の表に示すとおりである。

番号	種別	発見時	処分時	位 置	経緯度	処分法
1	大型 磁気	27.9.16	27.10.3	兵庫県淡路郡家沖 (水深28米)	34-29-30N 134-48-42E	水中爆破
2	磁気 水圧	27.10.15	27.11.1	神戸港 (水深13米)	34-40-20N 135-14-01E	分解
3	"	27.12.29	27.12.30	兵庫県垂水沖 (水深14米)	34-37-00N 135-04-06E	水中爆破

4	"	28. 1.28	28. 2. 5	神戸港 (水深 12 米)	34-38-42N 135-12-54E	分解
5	中型 磁気	28. 2.24	28. 2.27	神戸港 (水深 13 米)	34-40-23N 135-13-33E	"
6	磁気	27. 8. 7	28. 8.12	香川県三豊郡庄田村三岬沖	34-16-30N 133-34-30E	水中爆破
7	"	27. 9. 8	27. 9.10	香川県三豊郡庄田村箱浦	34-15-50N 133-35-20E	"
8	"	27.10.31	27.10.31	山口県玖珂郡由宇町有家海岸	34-01-00N 132-15-00E	"
9	"	28. 2.20	28. 2.20	香川県小豆郡四海村沖合	34-32-10N 134-12-30E	"
10	"	28. 3. 4	28. 3. 9	広島県佐伯郡大竹海岸	34-13-04N 132-14-35E	"
11	"	27. 8. 1	28. 8.5	山口県吉見沖	34-02-00N 130-51-00E	"
12	"	27. 8.18	27. 8.23	山口県下関市彦島	33-55-40N 130-55-58E	"
13	"	27. 8.21	27. 8.23	"	"	"
14	"	27. 8.24	27. 8.27	下関南東水道部埼灯台 133 ° 6800 米	33-54-50N 131-04-48E	"
15	音響	27.12.19	28. 2.20	山口県豊浦郡豊西村吉母沖	34-04-55N 130-52-54E	"
16	大型 磁気	28. 2.12	28. 2.20	門司港第二船溜一文字沖	33-57-07N 130-57-54E	"
17 18	"	28. 2.27	28. 3.16	門司市風師山沖(2個)	"	"
19	"	27.12. 5	27.12.12	舞鶴市伊崎東方	"	"
20	音響	28. 1. 7	28. 3.24	新潟県中頸城郡直江津海岸	37-10-30N 138-14-20E	"
21	磁気	28. 1.13	"	"	"	"
22	"	28. 1.14	"	"	"	"

2 昭和28年度

(1) 前 期(自28.4.1至28.9.30)

本期間における磁気掃海では、延隻数1,671隻、試航では延隻数238隻を使用して、おおむね計画どおり業務を実施し、16ヶ所111.3平方軒の海域の掃海を完了した。この間感応機雷の発見処分状況は次に示すとおりである。

番号	種別	発見時	処分時	位 置	経 緯 度	処分法
1	磁気	28. 6. 1	28. 6.23	船川沖	39-53-44N 139-53-35E	水中爆破
2	"	"	28. 6.28	"	39-53-42N 139-53-48E	"
3	"	"	"	"	39-52-43N 139-52-48E	"
4	"	"	28. 6.29	"	39-53-36N 139-53-53E	"
5	"	"	28. 6.28	"	39-53-44N 139-53-48E	"
6	"	"	"	"	"	"

7	"	28. 8.27	28. 8.28	"	39-53-48N 139-53-12E	"
8	"	"	"	"	39-53-18N 139-53-36E	"
9	"	28. 7.22	28. 8.12	富山県湊堀海岸(水深8米)	36-46-01N 138-20-48E	"
10	"	28. 5.28	28. 5.30	神戸港第1関門南東 200 米	34-38-18N 135-13-17E	"
11	"	28. 5.30	28. 6. 4	兵庫県津名郡都市町沖合	34-25-43N 134-45-46E	"
12	"	28. 4. 4	28. 5.11	舞鶴宮津湾内	35-34-48N 135-12-18E	"
13	音響	28. 6.18	28. 6.24	福井県敦賀湾内	35-41-30N 136-45-36E	"
14	磁気	28. 6.15	28. 6.30	舞鶴宮津湾内		"
15	"	"	"	"		"
16	"	28. 7. 1	28. 7. 9	島根県浜田防波堤灯台 274 ° 1,030 米		"
17	"	28. 7.25	28. 7.28	福井県敦賀湾内	35-44-12N 136-02-48E	"
18	"	28. 7.28	28. 7.30	"	35-43-36N 136-03-24E	"
19	"	28. 9.11	28. 9.27	"	35-45-00E 136-03-00E	"
20	"	28. 3. 7	28. 4. 7	門司市門司港第 2 船溜一文字 沖	33-57-03N 130-57-43E	"
21	"	28. 3.13	"	門司市門司港田ノ浦	33-57-20N 130-57-20E	"
22	"	28. 4. 8	28. 4.10	福岡県庁より依頼のもの		海中爆破
23	"	28. 2.20	28. 5.15	門司市門司港柁ヶ鼻	33-57-20N 130-57-20E	"
24	"	28. 3.23	28. 5.15	門司市門司港第 4 岸壁	33-57-19N 130-56-34E	"
25	"	28. 5. 9	28. 5.15	関門海峡、下関港 S3 浮標付近		"
26	"	28. 5.19	28. 6. 2	下関市彦島福浦	33-55-00N 130-54-19E	"
27	"	28. 3.17	28. 7.17	門司市大里沖	33-57-20N 130-57-20E	"
28	"	28. 6. 2	28. 7.17	小倉市砂津沖	33-53-23N 130-54-23E	"
29	"	28. 5.11	28. 7.17	下関市安岡沖来留見瀬		"
30	"	28. 7.29	28. 8. 1	福岡湾玄海島沖	33-41-36N 130-15-06E	水中爆破
31	"	28. 8.15	28. 8.21	福岡県若松市脇の浦沖	33-56-30N 130-46-00E	"
32	"	28. 9.27	28. 9.30	門司市部埼灯台 143 ° 30 4,420 米	33-55-25N 131-03-16E	"
33	"	28. 4.29		大分県南海部郡東中浦村沖	32-57-06N 132-03-17E	"

(2) 後 期

本期間における磁気掃海では、延隻数1,263隻、試航では延258隻の船舶を使用しておおむね計画どおり実施し、11ヶ所93.5平方軒の海域の掃海を完了した。この間感應機雷の発見処分状況は次表に示すとおりである。

番号	種別	発見時	処分時	位 置	経 緯 度	処分法
1	磁気	28.10.16	28.10.20	香川県小豆郡四海村沖合	34-12-48N 134-11-15E	水中爆破
2	音響	29. 2	29. 3	広島湾	34-20-15N 132-27-30E	海中投棄
3	磁気	29. 3	29. 3	香川県大川郡小田湾	34-26-35N 134-14-05E	水中爆破
4	"	28.10. 9	28.10.20	福井県敦賀湾内	35-43-56N 136-02-55E	"
5	"	28.11	28.11	舞鶴		"
6	"	29. 2	29. 2	"		"
7	"	29. 3	29. 3	"		"
8	"	28. 8. 4	28.10.14	門司市柄杓田沖	33-55-06N 131-03-24E	海中投棄
9	"	28. 9.13	28.10.14	小倉市砂津沖	33-53-48N 130-54-03E	"

3 昭和29年度

(1) 前 期(自29.4.1.至29.9.30)

本期間における磁気掃海では、延隻数1,383隻、試航では延隻数356隻を使用しておおむね計画どおり実施し、15ヶ所176.2平方軒の海域の掃海を完了した。

この間感應機雷の発見処分状況は次表に示すとおりである。

番号	種別	発見時	処分時	位 置	経 緯 度	処分法
1			29. 4.	下関		
2			29. 8.	"		
3			"	"		
4			29. 9.	"		
5			"	"		
6	小型 磁気	29. 4.13	29. 4.	新潟県新潟港	37-56-54N 139-04-18E	海中投棄

(2) 後 期(自29.10.1至30.3.31)

本期間における磁気掃海では、延隻数1,437隻、試航では延隻数154隻を使用しておおむね計画どおり実施し、8ヶ所48.5平方軒の海域の掃海を完了した。

なお本期間では漁期、貸与掃海艇の受取りおよび演習参加等のため一部基本計画を変更したほか、未終了および不実施海域を残したが順調に経過した。

4 昭和30年度

(1) 前 期(自30.4.1.至30.9.30)

本期間における磁気掃海では、延隻数1,618隻、試航では延隻数266隻を使用しておおむね計画どおり実施し、14ヶ所300.3平方軒の海域の掃海を完了した。

なお漁期、急遽掃海実施の陳情、「ガス」弾引揚作業および演習準備等のため一部基本計画が変更されたので、未終了および不実施海域を残したが試航は計画どおり終了、順調に経過した。

(2) 後 期(自30.10.1至31.3.31)

本期間における磁気掃海では、延隻数615隻、試航では96隻を使用して9ヶ所94.6平方軒の掃海を完了した。

しかしながら磁気掃海海域および試航海域中、演習その他の業務および天候のため未終了および不実施海域を残したが、おおむね順調に経過した。

なお昭和30年12月5日宇部沖海面磁気掃海中感應機雷1個を処分した。

5 昭和31年度(自31.4.1至31.12.31)

本期間における磁気掃海では、延隻数1,394隻、試航では延隻数232隻を使用して16ヶ所、648.9平方料の海域の掃海を完了し、昭和31年10月7日、周防灘拡張航路磁気掃海中感應機雷1個を処分した。

なお、計画磁気掃海海域および試航海域中、数度にわたる日米共同訓練、各部からの要望による掃海海面および試航海面の追加、並びに天候障害等のため未終了および不実施海域が残った。

6 昭和32年度(自32.1.1至32.12.31)

本期間における磁気掃海では、延隻数1,926隻、試航では延隻数157隻を使用して、25ヶ所1059.8平方料の海域の掃海を完了した。

ここで昭和32年末までの掃海未了海面の累計は7,931.4平方料で、全危険海面の25.5%となった。

なお数度にわたる災害派遣並びに天候障害のため未終了および不実施の海域が残った。

7 昭和33年度(自33.1.1至34.3.31)

磁気掃海については呉地方隊において漁期等のため一部掃海未完了の海域があったほか順調に経過し、43ヶ所1,366.4平方料、試航については15ヶ所260平方料の海域の掃海をそれぞれ完了し、終戦以来昭和34年3月末日の掃海完了海域の累計は9,475.9平方料で、全危険海面の30.4%(内海46.5その他16.2%)となった。

なお昭和34年2月には呉地方隊が下関南東水道北部海域において磁気機雷2個を掃海処分した。

8 昭和34年度(自34.4.1至35.3.31)

本期間中磁気掃海では33ヶ所、1,837.3平方料、試航では5ヶ所479平方料の海域においてそれぞれの掃海を完了した。

終戦以来昭和35年3月31日までの掃海完了海域の累計は、11,323.7平方料で全危険海面の36.4%となった。

なお各部の要望により追加実施したおもな海域はつぎのとおりである。

海域名	備考
七尾湾内拡張海域	厚生省検査錨地
宇野港外泊地	国鉄宇高連絡船の避泊地
姫路港外拡張	内海水先区水先人組合の要望により
来島水道北方及び南方海域	海難防止研究会の要望により
伊予灘第3次拡張海域	潜水艦訓練海域

別紙第27

磁気掃海実績表

(自27.8.1至35.3.31)

基地隊	年度	計 画		実 績			処 分 機雷数	使用船舶 延隻数	記 事
		個別数	面 積	完 了 個所数	完了面積	実掃海延 面 積			
大 阪	27	2	49.8	1	460.0	132.0	0	822	34年度 分は呉基 地隊の分 に含まれ ている。
	28	2	13.1	1	38.0	199.4	0	493	
	29	6	37.8	4	17.9	299.2	0	518	
	30	6	75.8	4	39.1	366.3	0	314	
	31	2	31.6	2	22.4	245.2	0	167	
	32	3	86.6	2	56.3	452.0	0	181	
	33	2	125.6	2	125.6	1,500.4	0	466	
	34	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0	
	計	23	420.3	16	759.3	3,194.5	0	2,961	

呉	27	4	33.2	4	33.2	446.6	0	775	
	28	7	100.8	4	55.3	522.2	0	886	
	29	8	93.7	8	93.7	955.9	0	877	
	30	7	176.1	4	118.0	712.9	0	406	
	31	2	33.2	2	33.5	506.8	0	361	
	32	11	113.8	9	73.1	871.6	0	312	
	33	14	190.3	13	179.8	3,322.1	2	857	
	34	20	430.7	18	440.5	3,514.0	0	1,490	
	計	73	1,171.8	62	1,027.1	10,852.1	2	5,964	
下 関	27	6	17.7	3	5.2	140.8	1	1,117	34年度分 は佐世保基 地隊の分に 含まれてい る。
	28	7	25.1	6	15.3	290.3	0	955	
	29	4	21.6	4	19.5	475.2	0	445	
	30	8	24.8	5	17.0	396.1	1	439	
	31	2	20.2	1	0.8	8.9	0	49	
	32	5	36.7	4	28.8	410.1	0	345	
	33	5	37.0	5	37.0	591.7	0	371	
	34	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0	
	計	37	183.1	27	123.6	2,313.1	2	3,721	
舞 鶴	27	3	7.1	2	6.2	182.7	0	213	
	28	6	20.2	5	14.9	275.2	0	443	
	29	4	11.0	4	11.0	198.9	0	279	
	30	4	38.3	4	40.0	507.0	0	323	
	31	3	49.2	3	48.6	931.5	0	293	
	32	3	42.2	3	41.4	516.6	0	337	
	33	4	40.6	4	40.6	414.1	0	249	
	34	3	30.0	3	30.0	548.9	0	508	
	計	30	238.6	28	232.7	3,574.8	0	2,645	
佐 世 保	28	2	19.4	2	19.4	86.4	0	157	
	29	4	35.8	2	16.9	343.7	0	500	
	30	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0	
	31	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0	
	32	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0	
	33	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0	
	34	1	61.3	1	61.3	1,331.0	0	508	
	計	7	116.5	5	97.6	1,761.1	0	1,165	
横 須 賀	29	1	46.5	0	0.0	20.1	0	28	
	30	0	0.0	0	0.0	0.0	0	0	
	計	1	46.5	0	0.0	20.1	0	28	
第 一 掃 海 隊 群	29	2	46.3	1	34.5	547.0	0	393	
	30	11	352.6	9	351.8	3,760.5	0	751	
	31	6	423.5	6	430.3	2,943.4	1	524	
	32	10	832.1	10	822.3	8,977.6	0	751	
	33	18	972.9	18	973.1	9,349.0	0	783	
	34	11	1,249.8	11	1,305.5	8,651.0	0	?	
	計	58	3,877.2	45	3,917.5	34,228.5	1	3,202	
合 計	229	6,034.0	183	6,157.8	55,944.0	5	18,686		

(注) 面積の単位は平方メートルである。

別紙第 2 8

探 査 掃 海 実 績 表

(自昭和29年度 至昭和31年度)

基地隊	年度	計 画		実 績			処 分 機雷数	使用船舶 延隻数	記 事
		個別数	面 積	完 了 個所数	完了面積	実掃海 延面積			
下 関	29	5	1,335.0	5	1,335.0	2,712.0	0	60	
	30	2	1.1	2	1.1	2.1	0	34	
大 阪	30	1	105.5	(1)	(105.5)	(12.6)	0	139	
舞 鶴	30	1	0.2	1	0.2	1.1	0	64	
	31	2	159.9	2	159.9	497.5	0	51	
合 計		11	1,601.7	10 (1)	1,496.2 (105.5)	3,212.7 (12.6)	0	348	

磁気掃海実施経過一覧表(自 27.8.1 至 35.3.31)

部隊番号	海域	27	28	29	30	31	32	33	34	記事
大阪航啓隊 (呉地方隊大阪基地隊)	1 和泉灘中航路	10.1								
	2 小豆島北東航路	9.5 10.6								
	3 尼ヶ崎港	10.27								
	4 須戸沖海面(拡張)		5.20 2.25							
	5 明石瀬戸		5.6 3.0		5.16 10.4					
	6 堺沖海面			5.1 10.8						
	7 播磨灘南航路									
	8 阪神航路北方海面			6.14 5.2						
	9 阪神航路南方海面				7.28					
	10 仮屋沖海面					2.26 3.22				
	11 淡路島東方海面			3.25 4.28						
	12 深日沖海面			8.27 10.9						
	13 飾磨沖海面			10.11						
	14 宇野高松航路				6.3 6.24					呉警防と協同
	15 播磨灘北航路(拡張)						4.18 12.4	4.1 12.20	7.1 3.14	
	16 高松東航路北部海面							8.8 8.14		
	17 洲本南方海面							12.16 3.6		
呉航啓隊 (呉地方隊呉基地警防隊)	1 広島宮島航路	5.26 8.8								
	2 多度津西航路	9.5 10.16								
	3 百貫島南方海面		4.1 10.8							
	4 柱島付近海面		5.8 7.9	3.4 4.3					1.16 1.30	
	5 阿多田島南方海面		7.13 9.8							
	6 多度津航路		10.12							
	7 安下庄泊地			1.13 2.21						
	8 笠戸浦北航路			4.13 6.9						
	9 播磨灘			6.15 6.24						
	10 兜島南方海面			7.2 11.19	2.3				6.22 12.7	
	11 中ノ関航路			11.30						
	12 安芸灘西航路			4.27 7.26						
	13 宇野高松航路			6.3 6.24						
	14 神島航路				12.12					
	15 徳山湾泊地				4.4 12.21					
	16 大黒神島西方、阿多田島方面						1.11 3.7			
	17 黒髪島西方航路						3.19 4.2			
	18 倉橋島南方海面						4.30 8.23			
	19 徳山湾大島西方海面						3.7 5.23			
	20 江田内拡張海面						3.11 3.14			
	21 仁堀航路						6.27 7.14			
	22 仁方港						7.15 7.28			
	23 女木島周辺海面						8.27 9.3			
	24 玉野航路(拡張)						11.20			
	25 下関南東水道北部?(拡張)							11.20	7.21 1.17	
	26 新居浜港外海域							5.11 5.28		
	27 男木島南方海域							3.4 3.15		
	28 神島北木島海底電線敷設海域							3.27 4.24		
	29 亀ヶ首周辺海域							6.3 7.22		
	30 瀬戸田航路							8.22 9.6		
	31 大三島航路(拡張)							9.15 11.12		
	32 相川藍島海域							8.26 8.30		
	33 宇島港外航路							9.1 9.23		
	34 釣島水道周辺海域							8.1 8.15		
	35 下関?南東水道南部海域							9.12 12.10		

部隊	番号	海 域	27	28	29	30	31	32	33	34	記 事
呉 航 啓 隊	36	備讃瀬戸志戸湾							12.6 12.12		
	37	新居浜東航路(拡張)								2.25 4.7	
	38	横島周辺海域								2.5 2.24	
	39	阿多田島周辺								2.9 3.6	
	40	丸亀航路(拡張)								8.10 8.13	
	41	粟島泊地								11.6 11.27	
	42	備後灘拡張								7.5 3.24	
	43	安芸灘(中島周辺)								10.15 11.17	
	44	安芸灘(来島北方)								9.22 11.28	
	45	広島湾南部(浮島東方)								4.16 4.28	
46	竹原大琴間								9.10 9.16		
下 関 航 啓 隊 (佐世保地方隊 下関基地隊)	1	宇部港内及び港外泊地	8.6 6.24			4.5 7.27	3.31 6.28	3.18			
	2	小野田港内	11.5 2.10								
	3	苅田西航路(拡張)	2.10 3.27		11.15 2.25		1.26 3.31				
	4	宇部・小野田短縮航路	8.25 7.18			7.5 9.20					
	5	仙崎湾紫津浦泊地		7.10 8.18							
	6	下関東口海底電線海面		8.24 9.19							
	7	小野田西航路	6.20 11.18								
	8	小倉冲海面		9.22 12.4							
	9	小野田・苅田航路		11.5 3.16							
	10	吉見冲海面			4.12 10.12						
	11	満珠島東方海面			5.1 7.28						
	12	安岡冲海面				10.3 11.29			1.31 3.5		
	13	下関南東水道(拡張)					5.8 3.18				
	14	白洲航路					4.28 6.25				
	15	関門港彦島北方海面					3.7 5.13				
	16	関門港西口拡張海面						5.2 8.22			
	17	平戸島周辺海域							4.24 6.26		
	18	相川藍ノ島海底電線敷設海域							8.1 11.25		
	19	周防灘北航路(拡張)								1.13 3.31	
舞 鶴 航 啓 隊 (舞鶴基地警防隊)	1	栗田冲速力試験海面	8.16 11.19								
	2	美保湾中海		1.19 3.31							
	3	西舞鶴湾		1.24 7.16							
	4	舞鶴湾東港		4.15 5.25							
	5	美保湾泊地		4.20 9.5							
	6	小浜湾泊地		10.8 6.13							
	7	舞鶴湾泊地		12.11 2.2							
	8	敦賀湾泊地及び港外			6.17 9.22			9.17 10.15	4.15 9.21		
	9	舞鶴湾外(拡張)		8.19 9.2				4.15 12.20	4.15 9.6	4.2 5.18	
	10	宮津湾泊地			9.30 2.19 5.15						
	11	栗田湾泊地			9.16 5.10						
	12	七尾湾泊地(拡張)				6.24 9.14				8.17 8.26	
	13	船川港					4.8 6.29				
	14	酒田港					7.3 7.12				
	15	新潟港及び港外(拡張)					7.26 9.14	6.1 8.31		6.20 8.12	
	16	伏木港外泊地							6.14 7.2		
	17	直江津港外航路							6.14 7.7		
佐 世 保	1	平戸航路		10.1 1.14							
	2	寺島水道			3.18 5.11						
	3	伏瀬東方海面			5.15 11.12						
横	1	銚子冲海面			4.12 8.14						

部隊	番号	海 域	27	28	29	30	31	32	33	34	記 事
第一 掃海隊群 (磁気掃海隊)	1	兜島南方海面			10.11 11.19 3.7 5.20						
	2	下関南東水道(拡張)			12.5 4.18						
	3	伊勢湾東航路			5.31 6.30						
	4	柱島南方海面			7.21 9.2						
	5	洲本北方海面・友が島北方航路			10.19 11.4						
	6	今治・新居浜航路			11.29 12.12						
	7	淡路島東方海面			12.4 2.15						
	8	百貫島南東海面			3.25 3.31						
	9	伊良湖水道南東海面			4.24 5.31					3.1	
	10	長島沖海面			6.18 6.28						
	11	和泉灘中航路			6.27 7.2						
	12	周防灘拡張航路			8.16 12.4					5.13 9.22	
	13	播磨灘拡張航路			7.9 7.18				2.15		12.9 2.9
	14	阪神航路南方海面			11.6 11.14						
	15	徳山泊地					2.1 2.18				
	16	阪神航路南方					3.28 4.29				
	17	安芸灘短縮航路					1.30 2.16				
	18	大黒神・江田内					3.6 3.16				
	19	安下庄航路					6.10 6.20				
	20	神島航路					7.12 7.23				
	21	観音寺今治航路					8.1 8.12				
	22	柱島周辺海域					8.2 8.5				
	23	宇島航路						1.25 2.1			
	24	大阪湾南部海域						2.6 4.14			
	25	新居浜航路拡張海域						3.6 3.23			
	26	平戸島周辺海域						4.7 5.13			
	27	下松直通航路						5.7 7.3			
	28	下松航路(拡張)						5.16 6.14			
	29	相川藍島海域						7.21 7.23			
	30	白島北方海面						7.6 7.11			
	31	渥美湾田原航路						7.5 7.6			
	32	伊予灘拡張海域						7.1 7.17		11.9 12.16 1.20 1.28	
	33	野北石田海域						7.25 7.30			
	34	新居浜因島航路						8.14 8.20			
	35	水島航路(拡張)						8.16			
	36	平戸航路						10.27 10.29			
	37	坂出港検疫区域						10.29			
	38	備讃瀬戸志度湾						8.17 10.28			
	39	伊勢湾(拡張)							5.25 6.8		
	40	広島湾南部(拡張)							4.23 4.24		
	41	佐世保港外大立島周辺							6.19 8.21		
	42	備後灘航路(拡張)							11.2 2.22		

別紙第30

試航実績表

(自 27.8.1 至 35.3.31)

試航船名	年度	計 画		実 績			処 分 機雷数	使用船舶 延隻数	記 事	
		個別数	面 積	完 了 個所数	完了面積	実掃海 延面積				
桑 栄	27	9	177.9	8	160.5	1180.1	0	144		
	28	13	139.7	13	145.5	999.2	0	260		
	29	8	149.7	8	149.7	1378.24	0	298		
	30	7	205.5	5	143.0	952.5	0	158		
	31	5	78.45	5	96.53	732.81	0	139		
	計	42	751.25	39	695.23	5242.85	0	999		
ゆうちどり	27	10	37.3	10	30.2	288.2	0	74		
	28	11	95.7	8	38.2	416.2	0	236		
	29	10	78.5	8	57.1	337.4	0	212		
	30	7	62.2	7	62.7	382.1	0	204		
	31	4	31.13	4	30.28	233.72	0	93		
	計	42	304.83	37	218.48	1657.62	0	819		
第一 掃海 隊群	桑 栄	32	9	224.9	4	90.1	(4293.0)	0	122	
	MSC				5	135.9	571.2	0	35	
	桑 栄	33	3	76.3	3	76.3	(3608.6)	0	42	
	MSC				12	183.7	352.6	0	49	
		34	4	473.6	4	473.6	?	0	?	
計	28	958.5	28	959.6	(7901.6) 923.8	0	248			
呉地隊	34	2	32.6	1	5.4	?	0	?		
合 計		114	2047.18	105	1878.71	(7901.6) 7824.27	0	2066		

面積の単位は、km² 但し()内はマイル

試航(確認掃海)実施経過一覽表

部隊番号	海域	27	28	29	30	31	32	33	34	記事
桑栄丸 (第一掃海隊群)	1 広島湾南航路	728 8.9								
	2 家島速力試験海面	817 8.24								
	3 和泉灘東航路	826 10.28								
	4 和泉灘中航路	1023 12.4								
	5 日出航路(別府)	123 12.25								
	6 宮島付近海面		1.12 1.27							
	7 小部湾		1.28 2.7							
	8 多度津西航路		2.10 2.19							
	9 水島航路		5.23 6.24							
	10 須磨沖海面		5.27 6.4							
	11 牛島南方航路		5.6							
	12 舞鶴、宮津延長		6.22 7.2 8.7							
	13 若狭湾訓練海面		7.6 7.16							
	14 小豆島北方航路		8.20 9.1							
	15 西山泊地及び藍島航路		9.18 9.19							
	16 佐伯湾泊地		9.21 9.24							
	17 阿多田島南方航路			21						
	18 多度津鞆航路			218 2.24						
	19 百貫島南方海面			31						
	20 油谷湾			42 4.15						
	21 寺島泊地			4.25 5.24						
	22 安下庄			6.5 6.16						
	23 柱島水道			6.16 6.25						
	24 播磨灘			7.27 8.5						
	25 阪神航路北方			8.9 8.20						
	26 兜島南方海面			8.30 9.18	48 5.18					
	27 淡路島東方航路			11 2.10						
	28 伊勢湾東航路			5.31 6.30						
	29 七宝湾泊地			7.22 9.2						
	30 兜島北方海面				11.30					
	31 神戸岸和田航路					1.30 2.10				
	32 伊良湖水道南東海面					5.7 6.1				
	33 船川港外航路					9.15 9.20				
ゆうちどり (第一掃海隊群)	1 宇部西航路	6.22 7.29								
	2 恒見沖泊地	7.29 8.5								
	3 小倉沖泊地	8.23 8.15								
	4 今津泊地	8.17 8.23								
	5 白戸崎東方海域	8.24 9.3								
	6 藍島泊地	9.5 9.8								
	7 広島宮島及び東航路	9.16 12.2								
	8 宇部港内外泊地	12.5 12.9 11.9				7.17 7.27				
	9 宮島西航路		1.7 1.14							
	10 西山沖泊地		2.20 2.23							
	11 境中海航路		5.5 6.8							
	12 須度沖海面		6.18 6.20							
	13 水島航路		6.23 6.27							
	14 宇野小野田航路		9.4							
	15 小浜湾泊地		10.4							
	16 下関海峡海底電線敷設海域		11.19							
	17 小野田西航路		11.24							
	18 苅田西航路			2.9 4.2	11.30	8.22 8.31				
	19 七尾湾			5.5						

部隊	番号	海 域	27	28	29	30	31	32	33	34	記 事
ゆうちどり	20	宮津湾			5.17, 5.21						
	21	笠戸浦			6.9, 6.18						
	22	阪神航路北方海面			8.2, 9.1	8.15					
	23	岡山航路			11.9						
	24	満珠島東方海面			12.6, 12.4						
	25	吉見航路			12.9						
	26	下関南東水道海面			1.14, 2.15, 7.17	8.2					
	27	堺沖海面			3.3, 4.21						
	28	中の関航路			3.3, 4.21						
	29	阪神航路南方海面				2.3, 9.26					
30	苅田、小野田航路					3.21					
第一掃海隊群 (桑栄丸・ゆうちどり)	1	徳山湾内泊地						2.1, 2.18			
	2	安芸灘短縮航路						1.30, 2.16			
	3	大黒神島付近海面						3.6, 3.7			
	4	江田内海面						3.11			
	5	阪神航路南方						3.28, 4.29			
	6	安下庄航路									
	7	神島航路						7.12, 7.23			
	8	観音寺今治航路						8.1, 8.12			
	9	柱島周辺海域						8.2, 8.5			
	10	播磨灘北航路(拡張)							4.4, 5.9		
	11	阿多田島南方海面							4.20		
	12	平戸航路							5.10, 5.14		
	13	下関南東水道南部海域							5.27, 6.18		
	14	白洲航路							6.16, 6.18		
	15	仁堀航路							5.6, 5.11		
	16	黒神島西方海面							5.31		
	17	相浦航路							6.2		
	18	日本海方面 (舞鶴、加川、白田、利府、秋良)							7.18, 8.2		

第5節 爆発性危険物処理

爆発物処理の実施経過及び成果については、別紙第32爆発性危険物の処分実績表に詳細に示しているが以下各年度におけるその概要を述べる。

1 昭和27年度(自27.8.1至28.3.31)

この年度における爆発物処理では、機雷、魚雷、爆雷、砲弾、爆弾その他の火薬類等21,192個、282屯余を処分した。

2 昭和28年度

(1) 前期(自28.4.1至28.9.30)

本期間における爆発物処理では、機雷、魚雷、爆雷、砲弾、爆弾その他の火薬類等6,730個、177屯余を処分した。なお、舞鶴地方隊では宮津湾及び船川港付近において10個の感応機雷を発見したので確認掃海を実施したところ、いずれも死滅感応機雷であったので爆破処分した。

(2) 後期(自28.10.1至29.3.31)

本期間における爆発物処理では、機雷、魚雷、砲弾、爆弾その他の火薬類等15,313個127屯余を処分した。なお、昭和28年11月12日新潟県海岸に漂着した浮流機雷を爆破処分の際破片により部外者1名死亡する不慮の事故を生じた外は、ほとんど事故もなく爆発物の処理は順調に実施された。

3 昭和29年度

(1) 前期(自29.4.1至29.9.30)

本期間における爆発物処理では、機雷、魚雷、爆雷、砲弾、その他の火薬類等2,335個35,704屯を処分した。なお、昭和29年2月27日別府湾で「イペリット」爆弾が発見され、操業中の現地民が傷害を受ける事故が発生したのでこの爆弾の処理に関する関係官庁の打合を行い、呉地方隊において電探掃海及び「マンガ」掃海を実施し、散布状況の調査及び実験用毒液の抽出等を実施した。また事後の処理に関しては、関係官庁においてさらに打合せを続行するほか事故もなく爆発物の処理は順調に処理された。

(2) 後期(自29.10.1至30.3.31)

本年度における爆発物処理では、機雷、魚雷、爆雷、砲弾、爆弾、その他の火薬類等78,035個、106,664屯を処分した。なお、日本海方面の爆発性の浮流物また呉、佐世保地方隊に銃砲弾等が多く発見されたが順調に処理作業は実施された。

4 昭和30年度

(1) 前期(自30.4.1至30.9.30)

本期間における爆発物処理では、機雷、魚雷、爆雷、砲弾、その他の火薬類等57,411個、95,794屯を処分した。特に呉地方隊では別府湾、飾磨沖の「ガス」弾の調査等を実施したが、処理作業はおおむね順調に実施された。

(2) 後期(自30.10.1至31.3.31)

本期間における爆発物処理では、機雷、魚雷、爆雷、砲弾、爆弾その他の火薬類等13,331個、約101屯を処分した。特に日本海方面における爆発性浮流物及び呉方面における弾薬類の発見が多かったが、処理はいずれも順調に実施された。その他呉地方隊では前期に引続き別府湾における「イペリット」爆弾の、また昭和31年2月20日から新たに播磨灘における黄燐弾のそれぞれ引揚処理作業を実施し、多大の成果をおさめた。なお、別府湾及び播磨灘における引揚実績はつぎのとおりである。

場 所	イペリット弾		黄 燐 弾		砲爆弾その他		期 間
	個数	屯数	個数	屯数	個数	屯数	
別府湾	653	39.1			325,119	500.0	自 30.9.20 至 31.3.31
播磨灘			53	2.5	34,394	86.7	自 31.2.20 至 31.3.31
合 計	653	39.1	53	2.5	359,513	586.7	

5 昭和31年度(自31.4.1至31.12.31)

本期間における爆発物処理では、機雷、魚雷、爆雷、砲弾、爆弾その他の火薬類等10,106個、約81.6屯を処分した。

また呉地方隊において、前年度に引続き実施中の播磨灘及び別府湾における危険物の処理は、播磨灘については昭和31年4月23日、別府湾については昭和31年12月10日それぞれ終了し、次表の成果をおさめた。

場 所	イペリット弾		黄 磷 弾		砲爆弾その他		期 間
	個数	屯数	個数	屯数	個数	屯数	
別府湾	2,495	115			439,351	530.0	自 30.9.15 至 31.12.10
播磨灘			77	3.7	49,111	158.4	自 31.2.20 至 31. 4.23
合 計	2,495	115	77	3.7	488,462	688.4	

6 昭和32年度(自32.1.1至32.12.31)

本期間における爆発物処理では、機雷、魚雷、爆雷、砲弾、爆弾その他の火薬類等4,269個、約80.5屯を処分した。

7 昭和33年度(自33.1.1至34.3.31)

本期間における爆発物処理では、機雷、魚雷、爆雷、砲弾、爆弾その他の火薬類等約94屯を処理した。なお、佐世保及び舞鶴地方隊では残存感応機雷18個を揚収分解して、その死滅状況を調査するための資料を得た。

8 昭和34年度(自34.4.1至35.3.31)

本期間における爆発物処理では、機雷、魚雷、爆雷、砲弾、爆弾その他の火薬類等約154屯を処理した。ここで以上によって昭和27年度より昭和34年度までの爆発物処理状況を年度別に区分するとつぎのとおりである。

区 分	27	28	29	30	31	32	33	34
個 数	21,192	22,043	80,370	70,742	10,106	4,269		
重量(屯)	282	304	142	196	81	80	94	154

なお地区別による爆発物処理状況は次記のとおりである。

隊 別	浮流機雷	日本製 機 雷	感応機雷	魚 雷	爆 雷	砲 弾	爆 弾	その他	計
横須賀	2 (670)	32 (5,554)	0	17 (14,490)	738 (15,833)	3,717 (20,327.5)	361 (38,153.2)	14,007 (77,999.96)	20,874 (174,467.66)
函 館	53 (18,170)	19 (4,765)	0	4 (3,710)	16 (730)	104 (5,872)	48 (2,424)	3,008 (7,630.4)	3,251 (45,051.6)
大 阪	0	30 (5,860)	18 (13,665)	32 (24,247)	25 (4,780)	98,997 (147,203.2)	641 (43,247.5)	12,345 (73,402.8)	112,148 (311,125)
呉	0	30 (12,610)	25 (16,204)	231 (184,230)	31 (5,054)	3,568 (38,932.3)	331 (42,996.795)	58,045 (64,859.4)	62,505 (365,271.995)
徳 山	0	4 (880)	1 (830)	14 (21,700)	13 (1,540)	734 (6,132)	16 (1,586)	3,501 (1,410)	4,283 (35,083)
下 関	2 (110)	33 (7,520)	78 (63,995)	3 (3,150)	63 (9,200)	5,884 (36,253)	359 (14,102)	1,526 (2,483.45)	7,949 (138,313.45)
佐世保	4 (1,200)	52 (10,800)	2 (1,055)	13 (11,960)	50 (7,410)	5,919 (51,774.8)	219 (18,723)	84,291 (40,731)	90,551 (144,753)
舞 鶴	148 41,516	26 4,420	34 (23,910)	5 (4,164)	42 (5,900.5)	360 (2,766.6)	62 (2,761.25)	2,023 (11,693.1)	2,719 (107,231.45)
新 潟	5 (1,950)	0	14 (8,200)	2 (1,100)	2 (310)	77 (918)	12 (1,015)	1,150 (1,071)	1,262 (14,564)
大 湊	3 (1,350)	11 (1,795)	0	0	14 (1,360)	12 (81)	2 (80)	10 (905)	52 (5,571)
合 計	217 (64,966)	237 (54,144)	172 (127,859)	321 (268,751)	994 (521,175)	116,372 (304,260.4)	2,051 (165,088.745)	179,906 (279,186.11)	305,595 (1,341,437.155)

別紙第32

爆発性危険物の処分実績表

(自27.8.1至35.3.31)

隊別	年度	浮流機雷	日本製機雷	感応機雷	魚雷	爆雷	砲弾	爆弾	その他	計
横須賀	27	0	10 (1,690)	0	9 (9,130)	26 (3,800)	313 (4,201)	43 (6,885)	3,273 (8,657)	3,674 (34,363)
	28	0	7 (2,190)	0	2 (1,100)	3 (433)	163 (3,017)	164 (13,592)	1,284 (1,337)	1,623 (22,069)
	29	0	4 (810)	0	0	6 (1,000)	51 (1,174.5)	52 (1,660)	3 (55)	116 (4,699.5)
	30	1 (450)	8 (1,504)	0	1 (400)	1 (150)	60 (4)	8 (2,306.5)	11 (80)	90 (4,894.5)
	31	1 (220)	3 (360)	0	4 (2,860)	3 (420)	40 (2,237)	14 (725)	256 (1,252.26)	321 (8,074.26)
	32	0	0	0	0	7 (1,330)	248 (3,483)	64 (8,947)	1,767 (14,200)	2,086 (27,960)
	33	0	0	0	0	691 8,580	2,451 2,536	5 347	8,712 2,218.4	11,859 13,681.4
	34	0	0	0	1 (1,000)	1 (120)	391 (3,675)	11 (3,730.7)	701 (50,200.3)	1,105 (58,726)
	計	2 (670)	32 (5,554)	0	17 (14,490)	738 (15,833)	3,717 (20,327.5)	361 (38,153.2)	14,007 (77,999.96)	20,874 (174,467.66)
函	27	0	4 (830)	0	2 (1,650)	10 (1,740)	54 (2,889)	29 (1,284)	82 (937)	181 (9,330)
	28	10 (3,330)	4 (1,500)	0	0	3 (330)	11 (241)	7 (215)	1,069 (4,013)	1,104 (9,729)
	29	12 (2,830)	0	0	0	0	6 (138)	0	1,725 (2,407.2)	1,743 (5,375.2)
	30	13 (4,810)	1 (250)	0	1 (350)	0	10 (129)	1 (100)	104 (103.2)	130 (5,742.2)
	31	11 (4,650)	2 (505)	0	0	0	2 (12)	2 (160)	12 (0.5)	29 (5,327.5)

館	32	5 (2,100)	4 (880)	0	1 (1,710)	1 (150)	3 (57)	2 (120)	6 (54)	22 (5,071)
	33	1 (450)	0		0	1 (150)	2 (12)	1 (250)	6 (80)	12 (942)
	34	1 (0)	4 (740)		0	1 (100)	16 (2,394)	6 (295)	4 (36)	31 (3,535)
	計	53 (18,170)	19 (4,705)	0	4 (3,710)	16 (730)	104 (5,872)	48 (2,424)	3,008 (7,630.4)	3,251 (45,051.6)
大	27	0	1 (220)	5 (3,820)	20 (7,937)	7 (1,280)	912 (11,213)	12 (1,290)	1,221 (8,138)	2,178 (33,898)
	28	0	1 (220)	2 (1,335)	3 (2,800)	7 (1,500)	3,318 (22,835)	12 (1,678)	1,939 (41,954)	5,281 (72,322)
	29	0	4 (1,360)	2 (1,670)	2 (710)	3 (620)	853 (10,495)	174 (5,551)	547 (293.4)	1,585 (17,418.9)
	30	0	5 (520)	3 (1,835)	4 (10,000)	2 (440)	64,482 (67,158.3)	204 (20,773)	204 (7,156.5)	64,904 (107,882.8)
	31	0	3 (360)	5 (4,175)	0	1 (150)	1,464 (13,989.2)	5 (1,240)	58 (1,945)	1,536 (21,859.2)
	32	0	3 (470)	1 (830)	2 (1,800)	1 (150)	249 (1,298)	10 (2,450)	33 (250)	299 (7,248)
	33	0	11 (2,110)	0	1 (1,000)	1 (220)	25,304 (13,857.1)	142 (3,593)	466 (1,178.1)	25,925 (21,958.2)
	34	0	2 (600)	0	0	3 (420)	2,415 (8,357.6)	82 (6,672.5)	7,938 (12,487.8)	112,148 (311,125)
	計	0	30 (5,860)	18 (13,665)	32 (24,247)	25 (4,780)	98,997 (149,203.2)	641 (43,247.5)	12,345 (73,402.8)	112,148 (311,125)
阪	27	0	1 (120)	5 (4,145)	91 (83,260)	3 (520)	169 (5,903)	33 (8,010)	2,001 (20,880)	2,303 (122,838)
	28	0	6 (7,050)	3 (2,505)	56 (45,800)	10 (1,700)	196 (7,419)	81 (11,050)	4,099 (11,603)	4,495 (87,117)
	29	0	5 (960)	2 (1,035)	26 (22,000)	6 (1,140)	174 (2,012)	85 (11,005)	2,491 (4,539.7)	2,789 (42,696.2)
	30	0	5 (1,440)	4 (1,059)	30 (12,070)	4 (560)	144 (4,161)	25 (2,680)	4,629 (20,456)	4,831 (42,426)

県	31	0	4 (880)	3 (1,815)	4 (4,250)	2 (300)	166 (2,935.5)	35 (3,125.795)	7,418 (926.7)	7,632 (14,232.995)
	32	0	2 (980)	1 (835)	7 (6,754)	2 (400)	102 (851)	26 (1,041)	996 (238)	1,346 (11,099)
	33	0	3 (830)	0	12 (6,309)	2 (300)	46 (2,632)	19 (2,157)	32 (276)	114 (12,504)
	34	0	4 (750)	7 (4,810)	5 (3,787)	2 (125)	2,571 (13,018.8)	27 (3,928)	36,379 (5,940)	38,995 (32,358.8)
	計	0	30 (12,610)	25 (16,204)	231 (184,230)	31 (5,045)	3,568 (38,932.3)	331 (42,996.795)	58,045 (64,859.4)	62,505 (365,271.995)
徳山	27	0	3 (660)	0	3 (5,500)	11 (1,140)	260 (1,457)	8 (1,000)	3,245 (621)	3,530 (10,378)
	28	0	1 (220)	1 (830)	11 (16,200)	2 (400)	474 (5,685)	8 (586)	256 (789)	753 (24,710)
	計	0	4 (880)	1 (830)	14 (21,700)	13 (1,540)	734 (6,132)	16 (1,586)	3,501 (1,410)	4,283 (35,088)
下関	27	0	9 (2,580)	8 (6,330)	0	14 (2,150)	5,554 (32,568)	36 (670)	758 (1,688)	6,379 (46,486)
	28	2 (110)	6 (1,320)	22 (17,135)	1 (2,000)	32 (4,800)	101 (842)	244 (2,810)	18 (315)	416 (29,332)
	29	0	5 (1,100)	7 (4,700)	0	1 (70)	114 (675)	18 (970)	2 (3.95)	147 (8,518.95)
	30	0	3 (660)	10 (7,980)	0	0	28 (180)	35 (7,430)	5 (54)	81 (16,284)
	31	0	5 (1,100)	6 (4,740)	1 (1,000)	6 (960)	5 (76)	6 (730)	89 (185.5)	118 (8,791.5)
	32	0	1 (220)	2 (1,585)	0	1 (160)	7 (500)	4 (130)	7 (72)	22 (2,667)
	33	0	1 (100)	19 (13,425)	0	2 (320)	37 (690)	6 (422)	92 (44)	157 (15,001)
	34	0	3 (440)	11 (8,150)	1 (150)	7 (760)	42 (722)	10 (940)	555 (121)	629 (11,283)
計	2 (110)	33 (7,520)	78 (63,995)	3 (3,150)	63 (9,200)	5,884 (36,253)	359 (14,102)	1,526 (2,483.45)	7,949 (138,313.45)	

佐 世 保	27	1 (450)	3 (1,240)	0	0	1 (160)	2,502 (7,312)	2 (70)	0	2,509 (9,232)
	28	0	23 (4,940)	0	1 (600)	10 (1,500)	2 (16)	7 (508)	7,026 (6,784)	7,069 (14,348)
	29	0	4 (880)	0	0	2 (300)	357 (10,048)	96 (3,300)	73,152 (29,942)	73,612 (44,470)
	30	0	7 (1,540)	0	1 (60)	35 (5,250)	42 (1,144.5)	16 (895)	304 (304)	405 (9,193.5)
	31	0	1 (220)	0	4 (4,500)	0	152 (1,478)	50 (10,040)	171 (358)	378 (16,596)
	32	0	8 (1,760)	1 (220)	4 (5,500)	0	338 (4,030)	37 (2,780)	21 (830)	409 (15,120)
	33	2 (600)	5 (1,100)	1 (835)	2 (800)	1 (50)	16 (13,993)	4 (620)	2,579 (2,285)	2,610 (20,283)
	34	1 (150)	1 (220)	0	1 (500)	1 (150)	2,510 (13,753.3)	7 (510)	1,038 (228)	3,559 (15,511.3)
	計	4 (1,200)	52 (10,800)	2 (1,055)	13 (11,960)	50 (7,410)	5,919 (51,774.8)	219 (18,723)	84,291 (40,731)	90,551 (144,753.8)
	舞 鶴	27	9 (3,105)	7 (1,440)	1 (835)	0	2 (360)	197 (1,841)	26 (450)	1,095 (4,315)
28		45 (3,476)	13 (1,660)	13 (9,595)	3 (1,500)	25 (3,750)	12 (28)	3 (600)	71 (3,601)	185 (34,310)
29		38 (14,035)	1 (220)	1 (430)	0	8 (1,090)	115 (528)	5 (300)	209 (3,413.1)	377 (20,016.1)
30		24 (8,170)	2 (440)	3 (1,830)	1 (664)	5 (450.5)	10 (53)	10 (400.25)	302 (122.7)	356 (12,130.45)
31		4 (1,650)	0	5 (2,810)	0	1 (100)	36 (83.6)	9 (370)	9 (16.8)	64 (5,030.4)
32		15 (6,000)	2 (440)	5 (3,430)	0	0	4 (68)	1 (250)	53 (41)	80 (10,229)
33		7 (2,530)	1 (220)	5 (4,150)	1 (2,000)	1 (150)	5 (135)	5 (231)	262 (96)	287 (9,512)
34		6 (2,550)	0	1 (830)	0	0	1 (30)	3 (160)	22 (87.5)	33 (3,657.5)

	計	148 (41,516)	26 (4,420)	34 (23,910)	5 (4,164)	42 (5,900.5)	360 (2,766.6)	62 (2,761.25)	2,023 (11,693.1)	2,719 (107,231.45)
新 潟	27	2 (750)	0	3 (1,500)	1 (100)	2 (310)	70 (854)	7 (315)	16 (123)	101 (3,952)
	28	3 (1,200)	0	11 (6,700)	1 (1,000)	0	7 (64)	5 (700)	1,134 (948)	1,161 (10,612)
	計	5 (1,950)	0	14 (8,200)	2 (1,100)	2 (310)	77 (918)	12 (1,015)	1,150 (1,071)	1,262 (14,564)
大 湊	29	0	0	0	0	1 (150)	0	0	1 (60)	2 (210)
	30	0	0	0	0	8 (450)	0	0	1 (30)	9 (480)
	31	1 (450)	6 (1,200)	0	0	0	10 (51)	0	1 (10)	18 (1,711)
	32	2 (900)	1 (150)	0	0	0	0	0	2 (50)	5 (1,100)
	33	0	1 (60)	0	0	2 (310)	2 (30)	0	2 (450)	7 (850)
	34	0	3 (385)	0	0	3 (450)	0	2 (80)	3 (305)	11 (1,220)
	計	3 (1,350)	11 (1,795)	0	0	14 (1,360)	12 (81)	2 (80)	10 (905)	52 (5,571)
合計	217 (64,966)	237 (54,144)	172 (127,859)	321 (268,751)	994 (521,175)	116,372 (304,260.4)	2,051 (165,088.745)	179,906 (279,186.113)	305,595 (1,341,437.155)	

[注] 数字は個数、但し()内の数字は重量(kg)を示す。

第6節 浮流機雷処理

浮流機雷処理の成果については、別紙第33浮流漂着機雷の処分状況一覧表及び浮流漂着機雷処分統計表に示しているが、以下各年度におけるその概要を述べる。

1 昭和27年度(自27.8.1至28.3.31)

この年度内において出現した浮流機雷(浮流機雷らしきものを含む)41個のうち浮標その他の非爆発性浮流物であることを確認したもの12個、未確認のもの14個、処分機雷12個(うち浮流処分5個、漂流処分7個)及び漂着自爆機雷3個であった。

なお、この間において漂着自爆機雷により民家の窓ガラス10枚が破損したほか被害はなかった。

2 昭和28年度

(1) 前期(自28.4.1至28.9.30)

例年どおり3月末で終了予定の日本海方面浮流機雷処理対策は本年3月末になっても浮流機雷の出現の減少をみなかったため、海上保安庁との協定を延期し6月6日までその対策を実施した。

7月末ごろ津軽海峡方面に急に浮流機雷の出現をみたため、警備船「さくら」掃海船「きじ」等を増派し、これの処理対策にあたるとともに同方面の第二次浮流機雷対策に関する保安庁と海上保安庁との協定を結び、対策が強化された。

この間青函連絡船の夜間一時運航中止、制限等の措置がとられた。本期間に出現した浮流機雷(浮流機雷らしいものを含む)18個のうち未確認のもの4個処分機雷14個(うち浮流処分12個、漂着処分2個)であった。

(2) 後期(自28.10.1至29.3.31)

昭和28年11月12日に昭和28年度冬期日本海方面における浮流機雷処理に関する保安庁と海上保安庁との協定が成立し、これに基づき日本海方面浮流機雷処理強化対策実施に関する第二幕僚長指示を発し、3ヶ所に海上処分隊基地および10ヶ所の陸上処分隊基地を設置し、横須賀、佐世保各地方隊から掃海船4隻を増派するとともに、保安隊から「ジープ」10台を借用して12月から強化対策を開始した。一時的偏西風、海潮流の影響によるものと思われるが、例年に比し3倍強の機雷が島根県、京都府沿岸等に漂流し、その半数以上が漂着した。

この間海上保安庁と協力約70%の処分率をあげた。

なお、沿岸処分隊は「ジープ」を活用、小人数をもってあらゆる困難と危険を克服してその爆破処分を行い、全処理機雷の60%を処分し、二、三の関係県知事から感謝状を受けた。

後期において情報による発見機雷数は56個、うち未確認のもの9個、処分機雷42個(うち浮流処分16個、漂着処分26個)自爆5個であった。

3 昭和29年度

(1) 前期(自29.4.1至29.9.30)

昭和29年5月31日津軽海峡方面における浮流機雷処理対策について防衛庁と海上保安庁との協定が成立し、大湊地方隊は第2管区海上保安本部と具体的な浮流機雷処理対策を協定して6月1日から強化対策を開始した。

本期間中北海道方面における両陛下行幸の行事があったので、舞鶴地方隊から第9掃海隊(掃海艇3隻)を派遣し、また自衛艦隊等が哨戒にあたり、津軽海峡の航路安全の確保に努めた。情報による発見数14、処分数8で冬期の日本海方面の状況に比し、浮流機雷情報も比較的少なかったが、第1警戒隊の「ふじ」が機雷警戒中発見処分する等、その活躍に著しいものがあったほか8月18日竜飛崎近くの海岸に漂着した機雷が自爆し、附近民家に若干の被害を与えたがその他事故なく順調に経過した。

(2) 後期(自29.10.1至30.3.31)

昭和29年11月12日、日本海方面における浮流機雷処理に関する防衛庁と海上保安庁との基本協定が成立して、舞鶴地方隊は第8、9及び2管区海上保安本部と具体的な浮流機雷処理対策を協定して12月1日から強化対策を開始した。

海象気象の影響が処理対策開始と同時に、浮流機雷は例年に比較して急激に増加して舞鶴地方隊の処分隊は昼夜の別なくこの処理にあたり、冬期の悪天候を冒して目覚ましい活躍をした。

本期間中情報による発見数57、処分数48(海上自衛隊の処分数27、海上保安庁13、自爆8)で、漂着機

雷の自爆による若干の被害があったほか事故なく、順調に経過した。

4 昭和30年度

(1) 前期(自30.4.1至30.9.30)

昭和30年6月1日から津軽海峡方面の浮流機雷処理強化対策が実施され、大湊地方隊では、津軽海峡の水中機器設置作業も併行して実施されたので、とくに第1警戒隊群の警戒隊1隊及び第1掃海隊群の掃海隊1隊が横須賀及び呉方面から派遣され、処理対策に対して万全を期した。29年度冬期の浮流機雷漂着状況から推察して相当数の機雷が津軽海峡附近に流れ込む予定で警戒もとくに厳重にしていたが、浮流機雷は予想外に少なく、無事故で経過した。

なお、5月太平洋岸の伊豆半島に三国製機雷が漂着するという現象も見受けられた。

本期間中情報による発見数は12個で処分数は9個であった。

(2) 後期(自30.10.1至31.3.31)

イ 冬期日本海方面における浮流機雷対策は、舞鶴地方隊が地元官署と協議の上例年より半月早く11月15日から開始、12月1日以降は一時警備艦及び「ヘリコプター」を増派し多大の成果をおさめた。

なお、開始にあたって昭和29年浮流機雷処理に関し防衛庁と海上保安庁との間に締結された基本協定の一部を改正する協定を行った。本年の浮流機雷の出現は例年に比較してやや早く、10月ごろより現われ始め12月に至って急激に増加したが、例年と異なる特異現象として機雷缶体を利用した模擬機雷が多く、発見機雷総数の20%におよんでいる。

なお、本期間中情報による発見数51、処分数20(海上自衛隊の処分数11、海上保安庁7、自爆2)で、漂着機雷の自爆による若干の被害(窓ガラス約400枚破損)があったほか、おおむね順調に経過した。

ロ 津軽海峡方面の浮流機雷対策は、大湊地方隊が地元官署と協議の上、強化期間中の実施要領に準じて前期に引続き実施し、12月15日以降は警備艦「にれ」の配属を行い、冬期哨戒態勢の強化を図った。さらに今期は、気象及び海流の影響で、浮流機雷が津軽海峡に流入する公算が大であると認められたので、11月青函航路機雷対策協議会を開催の結果、冬期における同方面の浮流機雷警戒を強化することになり、海峡西口周辺の日施哨戒を実施した。この間青函連絡船の夜間運航一時停止があったが、おおむね順調に経過した。

なお、本期間中発見数は8個、うち処分数は5個(海上自衛隊処分1、海上保安庁4)である。

5 昭和31年度(自31.4.1至31.12.31)

イ 津軽海峡方面においては、大湊地方隊で6月1日から10月末日まで浮流機雷処理強化対策を実施したが、かえって対策期間外に浮流機雷の出現数が多く、このため津軽海峡方面は常時警戒の態勢となった。

なお、本年度中の情報による発見数は26、処分数9(海上自衛隊の処分数3、海上保安庁6)で、事故なく順調に経過した。

ロ 日本海方面においては舞鶴地方隊で例年どおり12月1日から浮流機雷処理強化対策を実施し、本対策期間中自衛艦1隻を派遣し強化対策の万全を期した。

なお、本年度中の情報による発見数は17、処分数4(海上自衛隊の処分数3、海上保安庁1)で事故なく順調に経過した。

6 昭和32年度(自32.1.1至32.12.31)

イ 津軽海峡方面においては大湊地方隊で6月1日から10月末日まで浮流機雷処理強化対策を実施した。

なお、本年中の情報による発見数は15、処分数3(海上自衛隊の処分数3、海上保安庁0)であった。

ロ 日本海方面においては舞鶴地方隊で31年12月1日から32年3月末日まで浮流機雷強化対策を実施し、本対策期間中自衛艦隊から自衛艦1隻を派遣し、強化対策の万全を期した。

なお、本年中の情報による発見数は32、処分数11(海上自衛隊の処分数2、海上保安庁7、自爆2)であった。

7 昭和33年度(自33.1.1至34.3.31)

イ 津軽海峡方面においては、大湊地方隊により年間を通じ浮流機雷の哨戒を実施した。

ロ 日本海方面においては、舞鶴地方隊により昭和33年1月1日から同年3月末日まで舞鶴、七尾、新潟、境、酒田の5ヶ所に基地を設定して、浮流機雷の処理並びに哨戒を実施した。

なお、同期間中69件の機雷情報に応じ、確認処分した機雷20件(内海上保安庁の処分数12件)模擬機

雷と判明したものの14件、危険でない漂着物と判明したものの9件であった。

8 昭和34年度(自34.4.1至35.3.31)

- イ 津軽海峡方面においては、大湊地方隊により年間を通じ浮流機雷の処理及び哨戒を実施した。
 - ロ 日本海方面においては、舞鶴地方隊により昭和34年12月1日から同35年3月31日まで舞鶴、七尾、新鴻、境、酒田の5ヶ所に派遣基地を設定して浮流機雷の処理及び哨戒を実施した。
- なお、同期間中確認処分した機雷9件(内海上保安庁の処分数6件)模擬機雷と判明したものの5件、危険でない漂着物と判明したものの79件であった。

別紙第33

浮流漂着機雷の処分状況一覧表

(自27.8.1至35.3.31)

(その1) 昭和27年度(自27.8.1 至28.3.31)

番号	種別	発見月日	発見者	発見位置	経緯度	処分状況	記事
1	浮流機雷らしいもの	27.8.6	米国船	対馬北方約7哩	34-44-42N 129-33-48E		未確認
2	"	8.16	漁船	青森県大湊芦崎1.5哩	41-14-24N 141-11-12E		"
3	"	8.21	日和山丸	津軽海峡尻屋崎北方11哩	41-35-00N 141-23-00E		"
4	"	8.24	漁船	新潟県刈羽郡宮川沖	37-28-00N 138-37-00E		"
5	浮流機雷(93式)	9.4	巡視船	大分県佐賀関上浦北北西45哩	33-17-00N 131-47-00E	分解	おおしま揚収
6	浮流機雷(RM-1)	9.10	漁船	山形県籠ヶ崎灯台320度6海里	38-37-05N 139-28-05E	銃撃	とね
7	浮流機雷らしいもの	9.11	ちょう丸	秋田県久六北方7哩			未確認
8	"	9.13	漁船	津軽海峡小谷石沖1哩			"
9	"	9.21	神通丸	新潟県粟生島北西18哩	38-38-00N 138-57-00E		"
10	"	9.23	汽船	奄美大島273度91哩	28-20-00N 127-27-00E		"
11	"	10.7	フリッド号	奄美大島東80哩	28-18-00N 130-38-05E		"
12	"	10.31	地元民	福井県安島崎北西2哩	36-16-00N 136-06-00E		"
13	漂着機雷(RM-1)	11.2	巡視船	石川県江沼郡塩屋村海岸	36-18-00N 136-16-00E	陸上爆破	舞鶴処分隊
14	漂着機雷	11.15	地元民	北海道奥尻島滝の潤部落沖150米	42-13-48N 139-31-12E	自爆	窓ガラス8枚破損
15	浮流機雷らしいもの	11.17	漁船	北海道襟裳岬灯台206度20哩	41-37-00N 134-00-00E		未確認
16	"	28.1.9	大雪丸	青森県明神崎灯台北東	41-12-03N 140-42-03E		"
17	漂着機雷(RM-1)	1.14	地元民	福井県坂井郡雄島村	36-14-05N 136-09-05E	陸上爆破	三国処分隊

18	"	1.22	"	石川県羽咋郡井甘村	36-59-02N 136-46-05E	自爆	福浦 処分隊
19	"	1.31	"	島根県八東郡大野村	35-30-08N 132-55-00E		大社 処分隊
20	漂着機雷 (RM-4)	2.2	"	福井県丹生郡越廼村大味	36-02-05N 136-01-00E		三国 処分隊
21	漂着 (不詳)	2.11	"	石川県羽咋郡鹿浦村赤住	37-03-05N 136-43-30E	自爆	
22	浮流機雷 (RM-2)	2.11	漁船	新潟県西蒲原郡角田沖 北西5哩	37-50-00N 138-44-06E	銃撃	MS1023 さど
23	浮流機雷 (RM-1)	2.23	"	隠岐島音部島西北16哩	36-15-00N 132-52-30E	銃撃	MS1684 ながら ちどり
24	漂着機雷	2.9	"	石川県鳳至郡剣地村大泊	37-10-27N 136-42-03E	自爆	窓ガラス 2枚破損
25	漂着機雷 (新型)	3.4	地元民	隠岐島黒木村美田海岸	36-06-30N 133-00-28N	分解	大社 処分隊
26	漂着機雷 (RM-1)	3.14	"	石川県羽咋郡西海村崎	37-10-00N 136-37-00E	陸上爆破	福浦 処分隊
27	浮流機雷 (RM-1)	3.15	漁船	京都府経ヶ岬262度10哩	35-45-00N 135-01-00E	銃撃	おとしま さわちどり
28	浮流機雷 らしいもの	3.22	"	济州島北西100哩	34-43-00N 124-42-00E		未確定
29	"	3.25	"	石川県福浦港西14哩	37-04-00N 136-26-00E		"

〔その2〕 昭和28年度(自28.4.1至29.3.31)

無印 掃海船 処分船 * 巡視船

番号	種別	発見月日	発見者	発見位置	処分者	処分状況	記事
1	漂着 RM-1	28. 4.5	地元民	石川県羽咋郡羽咋町 36-54-08N 136-46-12E		爆破	
2	浮流 RM-1	4.10	漁船	隠岐島島後加茂港沖 36-05-30N 133-33-00E	ひよどり *ちどり	銃撃	発見漁船 が港外ま で曳航
3	"	4.13	はつたか	兵庫県余部埼灯台 310度 3,300米 35-41-00N 134-30-48E	はつたか ひよどり	銃撃	
4	漂着 RM-1	4.14	地元民	石川県羽咋郡赤住町海岸 37-03-05N 136-43-30E	ゆうかり *さど	爆破	
5	浮流 RM-4	4.27	漁船	佐渡島沢崎灯台 24度18哩 37-42-05N 137-51-00E	ゆうかり *さど	銃撃	
6	機雷 らしきもの	4.22	"	济州島北西160哩 34-03-30N 124-56-30E	*いき		未確認
7	"	5.21	"	愛媛県西宇和郡真山村 33-21-06N 132-17-12E	*愛宕丸		"
8	浮流 RM-5	6.3	"	北海道松前郡大島村江良 41-32-25N 139-59-30E	わかたか まつしま *だいおう	銃撃	

9	浮流 RM-1	7.20	青森県 伯王丸	北海道大島北西 24 哩 41-47N 138-57E	みやこどり	銃撃	
10	浮流 RM-2×2	"	農林省 俊丸	秋田県入道崎 280 度 65 哩 40-13N 138-21E	*みくら	"	
11	浮流 RM-2	7.26	汽船	北海道矢城岬 70 度 2 哩 41-28N 140-37E	わかたか *くま	銃撃	
12	浮流 RM-5	7.28	漁船	青森県下北郡小田野沢沖 6 哩 41-11.5N 141-52.5E	*かわち どり *みほ	銃撃	
13	浮流 RM-1	7.29	"	北海道松前郡小島北東 7 哩 41-25N 139-57.5E	わかたか *くま	銃撃	
14	機雷 らしきもの	7.31	"	北海道天売島北北西 3 哩 44-29N 141-16E	*ふじ		未確認
15	浮流 RM-1	8.15	"	島根県隠岐郡海士町松島沖 36-06N 133-10E	*ちどり	銃撃	
16	機雷 らしきもの	8.16	"	島根県隠岐郡海士町知々井 沖 36-02N 133-10E	*ちどり *へくら		未確認
17	浮流 RM-1	8.18	汽船	北海道松前郡福島灯台 165 度 4 哩 41-24.5N140-17.0E	みやこどり わかたか まつしま	銃撃	
18	漂流 RM-5	10. 3	地元民	北海道島牧郡島牧村豊浜 42-48N 140-10.3E	函館処分隊	爆破	
19	浮流 RM-4	10.26	漁船	秋田県南秋田郡平沢灯台 321 度 65 哩 39-22N139-53E	* みほちどり	銃撃	
20	機雷 らしきもの	11. 1	汽船	千葉県野島岬灯台南西 34-50.5N 139-47E			未確認
21	漂着 RM-4	11. 8	地元民	北海道松前郡小島村札前 41-27.2N 140-02.1E	函館処分隊	爆破	U.S.N. 調査
22	" RM-2	11.12	"	新潟県岩船郡上海府村吉浦 海岸 38-20N 139-27E	新潟処分隊	"	処分の際 破片にて 部外者 1 名死亡
23	浮流 RM-2	11.15	* ながら	島根県竹島 145 度 37 哩 36-45N 132-19E	*ながら *ちどり	銃撃	ながら境 港付近ま で曳航
24	漂着 不明	11.23	地元民	青森県北津軽郡小泊村海岸 41-08.2N 140-18.2E			自爆
25	浮流 RM-2	11.24	漁船	京都府経ヶ岬北東 8 哩 35-52N 135-20E	*へくら	銃撃	
26	漂着 RM-2	11.26	地元民	新潟県佐渡郡高千村風の浦 38-10N 138-19E	きじ 処分隊員	分解爆破	
27	浮流 RM-2	11.29	汽船	福井県越前岬 310 度 19 哩 34-14N 135-43E	* さわちどり	銃撃	
28	"	12. 1	漁船	兵庫県美方郡諸寄港沖 35-38N 134-26E	舞鶴処分隊	爆破	漁船港外 まで曳航
29	漂着 RM-5	12. 5	地元民	島根県隠岐郡布施村卯敷 36-16.7N 133-22.4E	境海上隊	"	
30	" RM-1	12. 7	"	鳥取県岩美郡福部村岩戸 35-33.2N 134-16E	舞鶴処分隊	"	

31	浮流 RM-2	12.15	漁船	兵庫県美方郡諸寄港沖 35-37N 134-26E	"	"	漁船港外 まで曳航
32	機雷 らしきもの	12.16	"	千葉県犬吠埼 107 度 260 哩 34-25N 145-54E			情報不確 実のため 搜索せず
33	"	12.18	"	島根県邇摩郡仁方港北西 14 哩 35-18N 132-10E			未確認
34	浮流 RM-3	12.19	"	福井県常神岬北 6 哩 35-47N 135-49E	* かわち どり * おき	銃撃	
35	機雷 らしきもの	12.25	"	兵庫県美方郡諸寄港沖 35-47N 134-26E			未確認
36	漂着 不明	12.26	地元民	石川県鳳至郡光浦 37-24N 136-53E			自爆
37	漂着 RM-1	12.27	"	新潟県刈羽郡石地町 37-31N 138-40E	柏崎処分隊	爆破	
38	機雷 らしきもの	12.28	汽船	鳥取県赤碓港北東 16 哩 35-44N 133-50E			未確認
39	漂着 RM-1	12.31	地元民	新潟県中頸城郡谷浜 37-10N 138-12E	柏崎処分隊	爆破	
40	浮流 RM-2	29. 1. 2	漁船	島根県隠岐列島白崎灯台南 東 15 哩 36-01N 133-35E	* ながら	銃撃	
41	漂着 RM-5	1. 4	地元民	石川県小松市安宅町 36-24.5N 136-25.5E	羽咋処分隊	爆破	
42	機雷 らしきもの	1.17	漁船	鳥取県岩美郡網代埼北 11 哩 35-45.9N 134-19.2E			未確認
43	"	1.23	"	新潟県西蒲原郡内野町新川 沖 37-54N 138-49E			"
44	"	1.21	"	新潟県佐渡郡沢崎灯台付近 37-54.5N 138-14E			"
45	漂着 RM-5	1.25	地元民	島根県那賀郡川波村大崎鼻 34-58.5N 132-09.8E	出雲処分隊	爆破	
46	漂着 RM-1	1.26	"	島根県邇摩郡仁方町田尻 35-09.2N 132-24E	"	"	
47	漂着 不明	1.28	"	島根県浜田市周布川川口 34-51.5N 132-00.5E			自爆
48	漂着 RM-1	1.29	"	石川県能美郡湊村 36-28N 136-28.4E	羽咋処分隊	爆破	
49	漂着 RM-5	1.30	"	福井県三方郡山東村北田 35-38N 135-59E	三国処分隊	"	
50	漂着 RM-2	1.30	地元民	新潟県佐渡郡小木村日木 39-47N 138-17E	相川処分隊	爆破	
51	漂着 RM-1	"	"	島根県浜田市福井海岸 34-55.5N 132-01.8E	出雲処分隊	"	
52	"	"	"	島根県八束郡加賀浦 35-34.5N 133-04.2E	境海上隊	"	
53	"	"	"	島根県簸川郡岐久村 35-24N 132-26E	舞鶴処分隊	"	
54	" RM-2	1.31	"	島根県知夫郡千振村知夫 35-59.5N 133-25.7E	境海上隊	"	
55	漂着 不明	2. 1	"	福井県三方郡石田村神子沖 35-37N 135-50E			自爆

56	漂着 RM-	"	"	山口県萩市越ヶ浜 34-27.2N 131-25.7E	下関処分隊	爆 破	
57	"	2.3	"	福井県三方郡西田村小川 35-36N 135-50E	はくおう 舞鶴処分隊	分解爆破	
58	"	2.7	"	青森県北津軽郡岩崎村大間 越 40-28-30N 139-57E	函館処分隊	爆 破	
59	漂着 RM-1	2.9	"	京都府竹野郡丹後町竹野川 川口 35-47.9N 135-13.6E	* くずりゅう	銃 撃	
60	漂着 RM-5	"	"	島根県那賀郡下府村 34-56.5N 132-06.1E	出雲処分隊	爆 破	
61	機雷 らしきもの	2.10	漁 船	島根県泊港北方 13 湊 35-43.8N 133-54.6E			未確認
62	浮流 RM-1	2.15	"	島根県地蔵崎沖9湊 35-42.6N 133-20.5E	かもしま うみつばめ	銃 撃	
63	"	"	"	島根県隠岐郡西郷崎沖 36-01N 133-21E	*ちどり	銃 撃	
64	機雷 らしきもの	"	"	島根県気高郡浜村町沖 35-42N 134-03E			未確認
65	浮流 RM-5	2.15	"	島根県隠岐郡島前三度崎沖 36-04N 132-55E	うみつばめ	銃 撃	
66	" RM-1	2.20	"	京都府経ヶ岬沖 35-54.5N 135-09.4E	*おき	"	
67	"	"	"	島根県大田市久手港沖 35-22N 132-17E	*のしろ *くずりゅう	"	
68	浮流 漂着不明	2.21	漁 船 地元民	兵庫県城崎郡香住町無南垣 35-39N 134-41E			自 爆
69	浮流 RM-1	3.1	漁 船	島根県多古鼻 258 度 55 湊 35-20N 132-00E	*はと *すずつき	銃 撃	
70	機雷 らしきもの	"	"	石川県禄剛崎灯台の北 10 湊 37-50N 137-15E			未確認
71	漂着 RM-5	3.5	地元民	石川県鳳至郡西条村大沢 37-22.5N 136-49E	羽咋処分隊	爆 破	
72	機雷 らしきもの	3.17	漁 船	島根県大岬灯台 320 度 10 湊 35-18.5N 132-18E			未確認
73	"	3.18	"	島根県八束郡恵曇港沖 35-38N 132-49E			"
74	"	3.19	汽 船	宮崎県鞍崎灯台東 8.8 湊 31-30.7N 131-35.8E			"
75	浮流 RM-1	3.22	漁 船	島根県簸川郡北浜村潮州 35-38N 132-44E	うみつばめ	銃 撃	
76	浮流 RM-4	3.23	"	経ヶ岬北北西 3.5 湊 35-50N 135-15E	* くずりゅう	"	
77	漂着 RM-1	3.24	地元民	石川県鳳至郡剣地村千代 37-13.5N 136-42.5E	羽咋処分隊	爆 破	
78	浮流 RM-5	3.26	漁 船	兵庫県津居山灯台 5 度 13 湊 35-51.7N 134-51.9E	*おき	銃 撃	

[その3] 昭和29年度(自29.4.1至30.3.31)

番号	種別	発見月日	発見者	発見位置	処分者	処分状況	記事
1	機雷 らしきもの	4.3	漁船 シンワ丸	島根県邇摩郡大崎灯台2湊 35-13.2N 132-25E			未確認
2	漂着 RM-2	4.21	地元民	新潟県佐渡郡相川町ブセ海岸 38-01-06N 138-13-32E	新潟分遣隊	爆破	
3	浮流 RM-5	4.25	機帆船	隠岐島西郷岬灯台90度 30 湊 36-10N 133-58E	*おき	銃撃	
4	"	5.16	警備隊 ふじ	白神岬灯台 94.4度 4.2湊	警備船 ふじ	"	
5	機雷 らしきもの	6.6	第15 繁栄丸	石川県猿山崎 243度 9.2湊 37-14N 136-33E			未確認
6	漂着 RM-1	6.14	地元民	北海道舩倉島東北岸 37-51N 136-55.5E	きじ	分解	
7	浮流 RM らしい	7.2	第5 白鳥丸	江差鷗灯台西 11湊	*おくしり	銃撃	
8	" RM-1	7.5	英船 JDニ-号	37-59N 136-40E	*きそ	"	
9	機雷 らしきもの	7.9	日東商船 昭和丸	39-33N 144-0.2E			未確認
10	"	7.18	日本水産 功の丸	北海道釧路東南方 80湊 42-33.5N 146-06E			"
11	浮流 RM-1	8.11	漁民	隠岐列島日島南南東方 2,000米 36-19.5 N133-18E	*ながら	銃撃	
12	漂着 RM-5	8.18	ほうしょう丸	明神崎灯台北北西 10湊 41-19.8N 140-35.3E			自爆
13	機雷 らしきもの	9.1	恵福丸	北海道根室港北防波堤灯台 85度 660湊 44-50N 160-45E			情報不確 実のため 搜索せず
14	機雷 らしきもの	9.9		岩手県気仙沼綾里崎 125度 19湊 38-51N 142-11E			未確認
15	漂着 RM-5	10.21	現地民	奥尻島茶津海岸 41-12.8N 139-33.2E	まつしま	爆破	
16	" RM-2	11.10	漁民	北海道知床岬獅子岩貴井約 2籽海岸 44-19N 145-18.3E	函館処分隊	"	
17	" RM-5	11.12	巡視船	山形県吹浦川河口南側海岸 39-38N 139-52.8E	新潟処分隊	分解	
18	" RMらしい	11.18	巡視船	新潟県岩船郡下海府村 38-22.5N 132-26.2E	"	爆破	
19	機雷 らしきもの	11.24	漁船 太陽丸	島根県日御崎西方 15湊 35-25.7N 132-26.2E			未確認
20	漂着 RM-1	12.3		京都府熊野郡湊村旭 35-39.5N 134-32.5E			自爆
21	" RM-2	12.4	現地民	隠岐島島後犬来海岸 36-13N 133-22.4E	*へくら *やぐも	海中投棄	
22	機雷 らしきもの	12.8	和栄海運 栄陽丸	青森県八戸市種差海岸東 41-08N 142-20E			未確認
23	浮流 RM-1	12.10	漁船 大福丸	隠岐島島後西郷岬灯台南西 0.7湊 36-09N 133-20E	*へくら *やぐも	銃撃	

24	漂着 RM-1	12.15	現地民	島根県那賀郡国府町中央海岸 35-56.2N 132-06.0E	境処分隊	分解	
25	浮流 RM-2	12.16	漁民	兵庫県城崎郡柴山沖北 8 哩 35-48N 134-39E	舞鶴処分隊	爆破	20日京都府本村に漂着
26	漂着 ?	12.17		隠岐島島後伊後海岸 36-20N 133-16.5E			自爆
27	浮流 RM-1	12.20	漁船	秋田県山本郡岩館村須郷崎西 10 哩 40-18N 140-0.1E	新潟処分隊	爆破	22日秋田県次目村
28	漂着 RM-2	12.22	現地民	石川県羽咋郡富来町生神海岸 37-03.3N 136-43.7E	七尾処分隊	"	
29	漂着 RM-1	12.23	"	石川県石川郡御手洗町相川新町海岸 36-33N 136-33E	"	焼却	
30	浮流 RM-4	12.24	"	島根県温泉津灯台 30 度 30 哩 35-32N 130-02E	*つがる	銃撃	
31	"	12.24	"	兵庫県美方郡諸寄港北約 2 哩 35-39N 134-25.5E			自爆
32	漂着 RM-5	12.26	"	石川県輪島市佐渡町海岸 37-26N 137-42E	七尾処分隊	爆破	
33	" ?	12.25	"	福井県丹生郡越廼村白浜沖 200 米 36-02N 136-01E			自爆
34	浮流 ?	12.28	"	福井県丹生郡シカウラ三浦沖 8.5 哩 35-56N 135-49E			加斗村東勢沖にて自爆
35	漂着 RM-1	"	"	石川県石川郡御手洗町徳光海岸 36-32N 136-32E			自爆
36	" RM-2	"	"	京都府竹野郡網野町浜詰浦海岸 35-40N 134-58E	舞鶴処分隊	爆破	
37	浮流 RM-2	12.29	漁船	福井県大飯郡大島村鋸崎 14 哩 35-20N 135-40E	*かわせみ *くずりゅう	銃撃	
38	漂着 RM-5	12.31	現地民	島根県那賀郡白島海岸 35-20N 133-15E	境処分隊	爆破	
39	浮流 RM-2	"	"	兵庫県美方郡諸寄 4 哩 35-41N 134-34E	*ふしみ *はしだて	銃撃	
40	漂着 RM-1	1.7	"	島根県那賀郡大動村大字西村海岸 34-50N 132-00E	境処分隊	爆破	
41	"	1.8	"	兵庫県美方郡浜坂港シダイ 35-38N 134-27E	"	"	
42	" RM-2	"	"	隠岐島島後福浦埼 66 度 0.8 哩 36-17.5N 133-12E			自爆
43	機雷 らしきもの	1.9	漁船	隠岐島島後白島西北西 28 哩 36-36.5N 132-50E			未確認
44	浮流 RM-2	1.9	"	京都府冠島 70.2 哩 35-40.7N 135-23.2E	*おき *みうら	銃撃	
45	"	"	"	山形県西田郡加茂町荒崎灯台 267 度 167 哩 38-44.4N 139-22.3E	*とね	"	
46	漂着 RM-1	1.13	第 6 海光丸	新潟県岩船郡曾島ヶ島海岸 38-26.1N 139-13.7E	ゆうかり	爆破	
47	"	"	現地民	島根県周吉郡海吉田鼻 76 米南海岸 36-19.3N 133-19.4E	境処分隊	"	

48	"	"	"	鳥取県岩美郡福部村岩戸西方 2 軒海岸 35-33N134-15.5E	舞鶴処分隊	"	
49	"	1.16	"	福井県丹生郡国見村菅生海岸 36-04.1N 136-01.8E	"	"	
50	浮流 RM-3	1.17	第5 東洋丸	礼文島香深港沖合 100 米 45-20N 141-05.5E	*いしかり	銃撃	
51	漂着 RM-1	1.18	現地民	北海道宗谷郡消前崎 45-20N 142-11E	函館処分隊	分解	
52	機雷 らしきもの	1.19	漁船 海光丸	兵庫県柴山灯台 343 度 12 哩 35-51N 134-35.8E			未確認
53	漂着 RM-2	1.23	現地海岸 工事人夫	石川県剣地村ゴボウ板 37-14.5N 136-42.4E	七尾処分隊	爆破	
54	浮流 RM-3	"	* はるがき	石川県福浦灯台 333 度 8.8 哩 36-59N 136-34.6E	*はるづき	銃撃	
55	漂着 RM-4	1.25	現地民	石川県羽咋郡志賀町赤住ネ ガタ海岸 37-03N 136-44E			自爆
56	" RM-2	"	"	石川県島来町前浜赤埼海岸 37-09.3N 136-40.6E	七尾処分隊	爆破	
57	機雷 らしきもの	"	漁船	福井県丹生郡安島崎 235 度 66 哩 36-11N 134-04E			未確認
58	浮流 RM-2	"	"	石川県福浦灯台の西 20 哩 37-02N 136-18.8E	*しなの	銃撃	
59	機雷 らしきもの	2.2	底引船	石川県珠洲市タニ島沖 37-20.6N 137-18E			未確認
60	"	2.4	漁民	石川県輪島沖合 2 哩 37-26N 136-55E			"
61	漂着 RM-5	2.5	現地民	石川県富来町牛下海岸 37-06N 136-43.5E	七尾処分隊	爆破	
62	浮流 RM-2	2.9	漁船 けいせい 丸	京都府経ヶ岬灯台 30 度 11 哩 35-57N 135-20E	警備艦まき	銃撃	
63	漂着 RM-4	2.14	漁民	北海道天塩郡遠別町北浜 44-44N 141-47E	函館処分隊	分解	
64	" RM-2	2.22	現地民	福井県三方郡美浜町久久子 海岸 35-31.5N 135-58E	舞鶴処分隊	爆破	
65	"	2.25	"	島根県隠岐郡五箇村福浦海 岸 36-13.5N 133-10.6E	境処分隊	"	
66	浮流 RM-5	2.27	漁民	鳥取県長尾鼻灯台 334 度 17.3 哩 35-47.4N 133-51.3E	*つがる	銃撃	
67	機雷 らしきもの	3.4	不明	福井県丹生郡越前岬沖 6 哩 35-58N 135-50E			未確認
68	浮流 RM-2	3.15	漁船 かつぶく 丸	島根県周吉郡西郷岬 185 度 6.2 哩 36-04N 133-20E	*つがる	銃撃	
69	漂着 RM-5	3.19	現地民	新潟県佐渡郡金泉村姫津海 岸 38-05N 138-15.5E	新潟処分隊	分解	
70	浮流 RM-5	3.29	漁船 えびす丸	島根県周吉郡西郷岬 234 度 8.3 哩 36-05.4N 133-12E	*つがる	銃撃	
71	機雷 しきもの	3.31	第2 八塚丸	長崎県下県郡神埼灯台 225 度 20 哩 34-08N 128-49E			未確認

(その4) 昭和30年度(自30.4.1 至31.3.31)

番号	種別	発見月日	発見者	発見位置	経緯度	処分状況	記事
1	浮流 RM-1	4.5	漁船	鳥取県東伯郡赤崎沖4哩	35-34.6N 133-39.2E	銃撃	* へくら
2	機雷 らしきもの	4.9	商船	南西諸島伊平屋島御崎 345度8哩	27-13.5N 128-01.2E		未確認
3	浮流 RM-5	5.5	巡視船	隠岐島島後北西5.9哩	36-56N 132-16E	銃撃	* つがる
4	漂着 RM-4	5.12	地元民	伊豆半島下田西海岸三浜村 伊浜海岸	34-41N 138-46E	分解	米軍
5	機雷 らしきもの	5.15	監視船	千島列島阿瀬度島 北方50哩	51-46N 155-31E		未確認
6	浮流 RM-2	5.31	漁船	北海道松前郡江差沖かもめ 島灯台180°	41-40N 139-53E	銃撃	* おくしり
7	" RM-4	6.4	汽船	新潟県粟島灯台255°10哩	38-25N 139-03E	"	" さど
8	" RM-3	6.7	"	新潟県能生町北方8哩	37-14.5N 138-03E	"	" さど
9	" RM-1	6.19	漁船	青森県大畑町大畑灯台 38度4哩	41-27N 141-13E	"	" あぶくま
10	機雷 らしきもの	6.23	"	北海道焼尻鼻西端1哩	44-26N 141-22E		未確認
11	浮流 RM-2	9.3	"	石川県羽咋郡富来町南西 15哩	37-00N 136-29E	銃撃	* やまぶき
12	" RM-3	9.27	"	北海道紋別港北東5哩	44-36N 143-23E	"	" だいとう
13	浮流	10.16	"	石川県輪島市白崎北西8哩	37-34N 137-00E		誤認
14	浮流 RM-3	10.23	地元民	石川県羽咋郡福浦灯台 西4哩	37-05N 136-39E	銃撃	巡視船
15	"	11.1	漁船	島根県仁方灯台315度6哩	35-13N 132-19E		誤認
16	"	11.8	"	島根県平田市塩津沖5哩	35-34N 132-46E		"
17	"	11.24	"	津軽海峡西口白神灯台 東10哩	41-25N 140-25E		未確認
18	" RM-2	11.25	"	兵庫県津居山港北12哩	35-49N 134-49E	銃撃	巡視船
19	漂着 RM-1	11.27	"	秋田県由利郡平沢町 北西6哩	39-22N 139-53E	爆破	舞鶴隊
20	浮流	11.30	"	長崎県五島列島福江 北西55哩	33-15N 127-45E		未確認
21	漂着 RM-1	12.1	地元民	北海道天塩郡遠別町旭海岸	44-48N 141-46E	爆破	函基隊
22	" RM-5	12.9	"	秋田県由利郡金浦	39-15N 139-55E	自爆	
23	"	12.11	"	青森県西津軽郡鯨ヶ沢	40-46N 140-11E		誤認

24	" RM-2	12.19	"	新潟県三島郡大積海岸	37-40N 138-48E	爆 破	新潟隊
25	" RM-1	12.20	"	新潟県佐渡郡両津下浦海岸	38-05N 138-25E	"	"
26	"	12.22	"	山形県酒田灯台 10度1.4 籽	38-56N 139-41E	自 爆	
27	"	12.23	"	秋田県由利郡親川二ゴリ川 海岸	39-27N 140-02E	爆 破	新潟隊
28	漂 着	12.23	"	山形県酒田市十里塚海岸	38-52N 139-48E		誤 認
29	浮 流	12.24	漁 船	山形県飛島北北西 3.5 哩	39-14N 139-31E		未確認
30	漂 着 RM-5	12.28	地元民	新潟県佐渡郡相川町海岸	38-02N 138-15E	爆 破	新潟隊
31	" RM-4	12.29	"	山形県温海町小岩川海岸	38-35N 140-34E	分 解	"
32	" RM-1	"	"	石川県羽咋郡押水町海岸	36-46N 136-43E	爆 破	七尾隊
33	"	"	"	島根県那賀郡三隅三保の平 海岸	34-47N 131-56E		誤 認
34	"	1. 1	"	山形県温海町鼠ヶ関海岸	38-33N 139-35E		模擬機雷
35	"	1. 2	"	山形県酒田市宮野浦海岸	38-58N 139-48E	海中投棄	新潟隊
36	"	"	"	新潟県岩船郡今川海岸	38-24N 139-28E		模擬機雷
37	" RM-1	"	監視員	山形県酒田市宮野浦十里塚 海岸	38-52N 139-47E	爆 破	新潟隊
38	" RM-5	1. 3	地元民	石川県河北郡高松町海岸	36-46N 136-43E	"	七尾隊
39	浮 流 RM-2	1. 5	漁 船	兵庫県餘部岬灯台 北西 8.4 哩	35-43N 134-23E	銃 撃	巡視船
40	"	"	"	山形県西田川郡温海町沖 7 哩	38-39N 139-29E		誤 認
41	漂 着	1. 9	地元民	石川県小松市安宅町海岸	36-25N 136-25E		"
42	浮 流	1.12	商 船	鳥取県賀露港北 15.8 哩	35-48N 134-12E		未確認
43	漂 着 RM-2	1.26	"	京都府経ヶ岬北 2.9 哩	36-34N 134-13E	爆 破	舞鶴隊
44	" RM-1	1.28	漁 船	北海道江差かもめ島灯台 3 籽	41-53N 140-07E	海中投棄	巡視船
45	"	"	地元民	石川県羽咋郡富来町海岸	37-08N 136-43E		誤 認
46	"	2. 1	漁 民	新潟県岩船郡塩谷海岸	38-09N 139-26E		模擬機雷
47	"	2.11	地元民	石川県珠洲郡高尾海岸	37-31N 137-14E		"
48	"	2.18	"	新潟県佐渡郡高千村入川海 岸	41-35N 138-19E		"
49	"	"	"	新潟県佐渡郡高千村 千本海岸	41-35N 138-20E		"

50	"	2.19	"	石川県珠洲郡小崎海岸	37-31N 137-12E		"
51	浮流 RM-1	"	漁船	北海道小島灯台南東4 湊	41-18N 139-52E	銃撃	巡視船
52	"	2.20	"	北海道小島灯台北東3 湊	41-23N 139-52E	"	"
53	" 不明	2.23	"	石川県珠洲郡長手崎西5 湊	37-27N 137-18E	"	"
54	" RM-3	2.26	"	石川県白崎灯台310度2 湊	37-28N 137-01E	"	"
55	漂着	3.8	地元民	石川県小松市浜佐美海岸	36-23N 136-23E		模擬機雷
56	"	3.10	"	石川県珠洲市折戸町州崎海岸	37-32N 137-18E		"
57	浮流 RM-2	"	漁船	青森県大間町材木鼻2000米	41-28N 140-52E	銃撃	巡視船
58	漂着	3.11	地元民	福井県雄島村安島海岸	36-16N 136-34E		模擬機雷
59	浮流 RM-4	3.16	漁民	石川県羽咋郡前浜沖5 湊	37-12N 136-34E	銃撃	巡視船
60	"	3.24	漁船	北海道茂津多崎229度6.5 湊	42-33N 139-44E		未確認
61	"	3.28	"	島根県八束郡多古鼻51度3.1 湊	35-38N 133-08E		"
62	" RM-3	3.31	"	山形県鼠ヶ関北北西8 湊	38-40N 139-31E	銃撃	巡視船
63	"	"	"	石川県羽咋郡西海村西北西13 湊	37-11N 136-26E		未確認

この外に津軽海峡方面8個あり。

(その5) 昭和31年度(自31.4.1 至31.12.31)

番号	種別	発見月日	発見者	発見位置	経緯度	処分状況	記事
1	浮流	4.4	船舶	青森県大間崎東方18 湊	41-32N 141-19E		誤認
2	漂着 RM-5	4.8	地元民	北海道久遠郡相泊海岸	41-15N 139-47E	銃撃	巡視船
3	浮流	4.9	漁船	新潟県佐渡郡両津宮ノ崎32度3.6 湊	38-15N 138-32E		誤認
4	浮流 RM-1	4.11	"	北海道小島灯台333度11.9 湊	41-47N 139-21E	銃撃	にれ
5	" RM-1	5.2	船舶	北海道利尻島沓形岬西方17 湊	45-13N 140-44E	"	巡視船
6	"	5.4	漁船	秋田県能代市西方16 湊	43-13N 139-40E		未確認
7	"	5.8	船舶	北海道葛登志灯台130度10 湊	41-38N 140-46E		誤認
8	" RM-4	5.13	連絡船	青森県平館灯台2度13.5 湊	41-23N 140-39E	銃撃	あじさいらん
9	"	5.17	漁船	北海道奥尻島青苗灯台西北方	42-07N 139-20E		未確認

10	"	5.19	"	北海道桧山郡熊石村長磯沖	42-08N 139-54E		誤認
11	RM-1	5.23	巡視船	北海道高島岬沖北方 19 哩	43-33N 140-57E	銃撃	巡視船
12	"	5.31	漁船	北海道川白岬沖西方 20 哩	43-13N 139-52E	"	"
13	"	6.2	"	岩手県鮎崎東方 30 哩	39-33N 142-43E	"	"
14	"	6.5	"	北海道花咲港 東南東方 40 哩	42-56N 146-10E		未確認
15	"	6.11	地元民	長崎県串島灯台 137 度 3.8 哩	34-55N 132-02E		"
16	"	6.14	漁船	北海道花咲港 東南東方 120 哩	42-48N 148-25E		誤認
17	漂着	6.14	地元民	新潟県直江津市天王町海岸 500 米沖	37-16N 138-10E		"
18	浮流 RM-4	6.16	漁船	石川県輪島港防波堤 69 度 3 哩	37-25N 136-58E	銃撃	巡視船
19	漂着 RM-2	7.2	地元民	福井県大飯郡大島村 子七ヶ海岸	35-31N 135-37E	爆破	舞鶴隊
20	"	8.20	"	山形県飽海郡遊佐町 吹浦海岸	39-04N 139-52E		誤認
21	浮流	8.24	漁民	長崎県北松浦郡平戸島長崎 鼻北方	33-30N 129-35E		"
22	"	9.12	船舶	青森県大間崎西方 7 哩	41-06N 140-48E		"
23	"	9.20	"	北海道寿都郡弁慶岬北西方 11 哩	42-56N 139-59E		未確認
24	"	9.29	機雷 探知所	青森県竜飛崎灯台 東北東方 2 哩	41-16N 140-23E		誤認
25	"	10.6	船舶	鹿児島県奄美大島 西方 100 軒	28-30N 128-10E		"
26	"	10.13	連絡船	北海道葛登志灯台 南南東方 9 哩	41-36N 140-40E		"
27	漂着	11.14	地元民	北海道留萌郡小平町白谷海 岸	44-01N 141-40E		"
28	浮流 (水中線機 雷)	11.17	漁船	石川県珠洲郡長手崎 東北東方 6 哩	37-30N 137-28E	爆破	舞鶴隊
29	漂着	11.22	"	北海道松前郡小島灯台 南側海岸	41-21N 139-49E		未確認
30	浮流	11.24	漁民	北海道奥尻島稲穂岬 東方 400 米沖	42-10N 139-49E		"
31	漂着	11.28	地元民	北海道久遠郡久遠村 富磯海岸	42-15N 139-48E		模擬 (RM-1)
32	浮流 RM-4	11.30	漁船	北海道宗谷郡宗谷岬 77 度 50 哩	45-42N 143-05E	銃撃	巡視船
33	漂着 RM-2	12.1	地元民	新潟県佐渡郡相川町南片部 坂の浦海岸	38-00N 138-15E	爆破	新潟隊

34	浮流 RM-1	12.4	にれ	北海道白神灯台 111.5度5.3 湊	41-22N 140-19E	分解	大湊隊
35	漂着	12.11	地元民	秋田県由利郡象潟町 川袋海岸	39-09N 139-54E		模 擬 (RM-4)
36	浮流	12.13	漁 船	新潟県新潟港防波堤灯台 北北西 12 湊	37-56N 139-03E		未確認
37	"	12.15	"	青森県西津軽郡鱸作崎 290 度	40-45N 139-25E		誤 認
38	漂着	12.18	地元民	石川県河北郡高松町高松 南手海岸	36-40N 136-40E		"
39	浮流	12.20	巡視船	北海道松前郡江良町舟入間 沖合	41-33N 139-59E		"
40	漂着	12.22	地元民	新潟県佐渡郡相川町 南片部海岸	38-00N 138-15E		模 擬 (RM-4)
41	浮流	12.24	"	石川県鳳至郡門前町 鹿磯沖 2 湊	37-17N 136-43E		誤 認
42	"	12.25	"	石川県輪島市大沢町 海岸	37-25N 136-54E		模 擬 (RM-4)
43	"	12.31	"	北海道利尻郡鷺泊 北西 1 湊	45-15N 141-10E		" (RM-2)

(その6) 昭和32年度(自32.1.1 至32.12.31)

番号	種 別	発 見 日	発見者	発 見 位 置	経緯度	処分状況	記 事
1	漂着 RM-1	32. 1.23	地元民	石川県羽咋郡志賀町 安部屋沖	32-01N 136-45.2E	自 爆	
2	"	1.4	"	京都府竹野郡網野町磯海岸	35-41.6N 135-02E		RM-4 模 擬
3	"	1.6	漁 民	北海道苫前郡初山別村豊岬 海岸		銃 撃	RM-4 模 擬
4	浮流 RM-4	1.19	漁 船	山口県豊浦郡角島灯台 北西 15 湊		"	たつた
5	浮流 RM-4	2.9	漁 船 天りゅう丸	兵庫県津居山港 315 度 8 湊	35-47N 134-49E	爆 破	やぐも
6	漂着 RM-2	2.15	地元民	福井県敦賀市元比田海岸	35-45.2N 136-06.1E	爆 破	舞鶴隊
7	漂着 RM-2	2.18	"	福井県丹生郡国見村大丹生	36-04.2N 136-01.4E	銃 撃	舞鶴隊
8	浮流 RM-1	2.23	漁 船	京都府間人灯台 320 度 13 湊	35-50N 134-55E		くずりゅう
9	" RM-1	2.25	さわちどり	福井県越前岬灯台 327 度 6.5 湊	36-04.2N 135-53.5E		さわちどり
10	漂着	2.15	地元民	石川県美川町ひらば海岸			RM-2 模 擬
11	"	2.21	"	石川県輪島市大沢町地内			RM-4 模 擬
12	"	2.22	"	福井県坂井郡川西村高須	36-07N 136-03E	自 爆	
13	"	3.7		石川県河北郡七塚町木津海 岸	36-45N 136-42E		RM-4 模 擬

14	"	3.21	地元民	新潟県佐渡郡相川町大字北田の浦海岸	38-02N 138-15E		RM-4 模 擬
15	"	3.31	"	青森県西津軽郡深浦	40-41N 139-58E		RM-2 模 擬
16	浮流 RM-1	4.6	汽船 セイエイ丸	秋田県由利郡平沢町 西北西 36 哩	39-31N 139-15E	銃 撃	みくら
17	漂着	4.4	地元民	新潟県寺泊町磯海岸	37-39N 136-46E		RM-4 模 擬
18	浮流 RM-1	5.10	にれ	白神岬 145 度 4.5 哩	41-20N 140-15E	銃 撃	にれ
19	"	5.22	巡視船	海馬島西方 14 哩	46-15N 140-53E		RM-2 模 擬
20	漂着	8.27	地元民	兵庫県香住町ヨロイ港海岸	36-39N 134-34E		RM-4 模 擬
21	浮流 RM-1	10.12	漁船	福井県三国町雄島灯台 267 度 17.5 哩	36-13N 135-46E	銃 撃	おき
22	浮流	10.20	タンカー	北海道紋別沖 78 度 18 哩	44-25N 143-47E		RM-1 模 擬
23	漂着 RM-1	10.21	地元民	青森県北津軽郡市浦村脇元	41-05.5N 140-19.2E	爆 破	大湊 基地隊
24	" RM-1	10.25	漁民	北海道天塩郡豊富村稚咲内 海岸	45-11N 141-35E	"	函館 基地隊
25	浮流 RM-2	11.6	汽船	福井県北安島灯台 231 度 21.3 哩	36-33.5N 135-55E	銃 撃	さわちどり
26	漂着	12.23	地元民	青森県下北郡佐井村大字長 後字仏ヶ原			RM-3 模 擬
以下、未確認及び誤認							
27	浮流	1.17	漁船	山形県鶴岡市荒崎灯台 北北西 10 哩			誤認 (係船浮標)
28	"	1.22	やまぶき	石川県羽咋郡福浦 西南 11.5 哩	37-01N 136-29.5E		誤認
29	"	1.25	漁船	石川県江沼郡橋立町今里海 岸沖	36-33N 136-16E		誤認 (浮標)
30	"	2.1	"	石川県羽咋郡福浦灯台 北西約 30 哩	37-22N 136-13E		未確認
31	"	2.16	"	北海道江差西北西 13 哩	41-57N 139-50E		"
32	"	2.17	商船	猿山岬灯台 302 度 30 哩	37-35N 136-12E		"
33	漂着	3.10	地元民	京都府竹野郡網野町磯海岸	35-41N 135-00E		誤認 (浮標)
34	浮流	3.15	漁船	山口県豊浦郡角島灯台 北西 25 哩	34-38N 130-30E		"
35	"	4.7	"	秋田県能代市能代港沖 6 哩	40-13.6N 139-52.7E		"
36	"	6.14	"		33-00N 127-55E		"
37	"	6.27	商船		33-14N 137-15E		"
38	"	7.26	漁船	北海道南岸地球岬灯台 東方 22 哩	42-25N 141-39E		"

39	"	8.1	地元民	北海道松山郡熊石村	42-06.4N 140-00E		未確認
40	"	8.24	漁船	猿山岬灯台 252度 40 哩	37-07N 135-57E		誤認 (ガラス玉)
41	"	9.27	"	北海道北見枝幸沖約 32 哩	41-50N 140-10E		未確認
42	"	10.6	地元民	隠岐島白崎灯台 南西 5.4 哩	36-05N 133-16E		誤認 (ドラム缶)
43	"	1019	"	青森県西津軽郡木造町	40-50N 140-16E		誤認 (浮標)
44	"	10.20	英国船 カテックス	大王崎灯台 南東 55 哩	33-23N 137-28E		誤認 (燃料タンク)
45	"	11.14	地元民	山形県飛島八幡崎 西 100 米	39-12.3N 139-33.2E		誤認 (魚雷)
46	"	11.23	商船	京都府経ヶ岬灯台 346度 34 哩	36-19.5N 135-03.5E		誤認 (ドラム缶)
47	"	11.12	漁船	北海道恵山岬灯台 148度 9.6 哩	41-42N 141-18E		未確認

(その7) 昭和33年度(自33.1.1 至33.12.31)

番号	種別	発見月日	発見者	発見位置	経緯度	処分状況	記事
1	漂着	33. 1.3	地元民	新潟県西頸城郡名立町大字 名立	37-20N 138-20E		RM-2 模擬
2	"	1.4	"	輪島市輪島崎	37-25N 136-55E		RM-3 模擬
3	" RM-2	1.10	"	石川県鳳至郡門前町鹿磯海 岸	37-17N 136-44E		おとしま
4	" RM-2	1.11	"	酒田市十里塚南 1,000 米	39-00N 139-50E		新潟隊
5	"	1.17	"	北海道斜里郡斜里町海岸	43-50N 144-45E		RM-2 模擬
6	"	1.27	"	新潟県寺泊町大字郷本海岸			RM-1 模擬
7	浮流	1.29		白神灯台東北東 3 哩沖合			未確認
8	"	1.31	漁船	青森県釧作崎 南南東約 12 哩	40-26.5N 139-41.5E		"
9	"	1.31	汽船	猿山岬灯台の 249 度 35 哩	37-06N 136-03E		誤認
10	漂着	2.14		新潟県柏崎市米山町なかは 町内海岸			RM-2 模擬
11	浮流	2.15	漁船	北海道出来間崎沖 3 哩	42-06N 140-52E		未確認
12	" RM-1	2.17	"	石川県江沼郡橋立灯台 271 度 9.2 哩	36-21.2N 136-06.8E	銃撃	巡視船
13	漂着 RM-1	2.21	地元民	秋田県本庄市親川海岸	39-27.5N 140-02E	分解	新潟隊
14	"	3.3	"	石川県河北郡七塚町松浜海 岸			誤認 (浮標)
15	"	3.16	漁船	北海道浜益郡浜益村昆砂別 海岸			誤認 (浮標)

16	"	3.3	地元民	石川県河北郡内灘町字大船 向栗崎寄海岸			巡視船
17	"	3.8	"	新潟県三島郡寺泊町大字大 和海岸			"
18	浮流 RM-1	4.1		福井県坂井郡三国町安島崎 311度16 湊	36-25.3N 135-52.8E	銃撃	"
19	" RM-E	4.10		石川県猿山岬灯台 354度7.8 湊	37-27N 136-42.6E	銃撃	RM-2 模 擬
20	" RM-3	4.4		鳥取県長尾鼻沖 40 湊	36-11.8N 133-51.5E		誤認 (浮標)
21	漂着	4.8	地元民	北海道礼文島船泊字幌泊海 岸			RM-2 模 擬
22	浮流 RM-2	4.15	"	山口県萩市三島 北東約 12 湊	34-55.5N 131-19E	銃撃	巡視船
23	漂着	4.20	"	北海道宗谷郡頓別村字頓別 海岸			RM-2 模 擬
24	浮流	5.10	漁船	新潟県六郷崎灯台 4度10 湊(Ni-Dt)			未確認
25	" RM-1	5.29	"	新潟県瀬波と粟島の間		銃撃	
26	" RM-2	6.9	"	北海道	42-10N 137-00E	"	巡視船
27	"	7.18	地元民	石川県小松市安宅沖 約 1,000 米			RM-5 模 擬
28	" RM-2	8.6	"	島根県大社町ウキズキ海岸 沖合 1,000 米	35-23.5N 132-40.5E	爆破	舞鶴隊
29	"	9.15	連絡船	平館灯台 23度 8.4 湊			未確認
30	"	10.5		大間崎灯台 250度 8.5 湊	41-30N 144-40E		誤認
31	" RM-1	11.17	運搬船	知夫里島灯台 132度 5.5 湊	35-56N 133-09E	銃撃	巡視船
32	"	11.28	漁船	鳥取県長尾鼻灯台 249度 20 湊	35-51N 133-56.5E		誤認 (浮標)
33	"	11.25	地元民	対馬湾浦鬼崎南方 400 米		291200 水中爆破	佐基警 YAS04
34	漂着	12.11		佐渡小木町			誤認 (浮標)
35	"	12.11		石川県鳳至郡門前町			RM-1 模 擬
36	"	12.12		新潟県蒲原郡聖籠村			海潮流観 測要具
37	"	12.12		秋田県由利郡象潟町		舞鶴に 保管	"
38	"	12.14		北海道爾志郡熊石村		"	米軍の Marine Marker
39	"	12.15		石川県羽咋郡富来町		海中投棄	誤認 (浮標)
40	" R M	12.19		地蔵崎の 293度 45 湊	35-46.5N 132-26.3E	地元引渡	巡視船

41	"	12.23		加茂港沖	38-49N 139-40E	銃 撃	未確認
42	"	12.30		鳥取県気高郡気高町大字浜村		地元引渡	誤 認 (浮標)

(その8) 昭和34年度 (自34.1.1 至35.3.31)

番号	種 別	発 見 月 日	発見者	発 見 位 置	経緯度	処分状況	記 事
1	漂 着 RM-1	34. 1.12	地元民	山形県飽海郡十里塚海岸	39-02.4N 139-51.8E	爆 破	新潟隊
2	漂 着(水 中線機雷)	1.19	"	島根県簸川郡木月海岸	35-24.0N 132-40.2E	銃 撃	巡視船
3	漂 着 RM-1	2.27	"	米子市両三柳	35-27.8N 133-19.5E	自 爆	
4	浮 流 RM-3	3.6	漁 船	隠岐島白瀬灯台 282度18 哩	36-25N 132-55E	銃 撃	巡視船
5	" RM-1	3.15	"	福井県立石埼灯台 298度6 哩	35-48.8N 135-53.7E	銃 撃	巡視船
1	浮 流 RM-1	5.3	漁 船	山形県飛島灯台 231度32 哩	39-18N 138-53E	銃 撃	巡視船
2	" RM-1	5.13	"	北海道大島坂波岬 120度18 哩	41-29N 139-23E	"	"
3	" RM-1	7.14	汽 船	秋田県入道埼灯台 204.5度17.5 哩	39-44.3N 139-32.5E	"	"
4	漂 着 "	12.5	地元民	舩倉島東岸	37-51N 136-55E	爆 破	七尾隊
5	浮 流 "	35. 1.2	漁 船	隠岐島白島灯台 50度5 哩	36-24N 133-22E	銃 撃	巡視船
6	" "	35. 1.16	"	京都府経ヶ岬 0度8 哩	35-54N 135-13E	"	"
7	漂 着 "	35. 1.18	地元民	石川県塩屋海岸	36-17N 136-15E	爆 破	七尾隊
8	" RM-3	35. 3.8	"	石川県大野港沖 15 哩		"	"
9	浮 流 RM-1	35. 3.23	漁 船	新潟港東北東 6.5 哩	37-47.5N 134-09E	銃 撃	巡視船
1	浮 流	34. 8.13	汽 船	北海道茂津多岬灯台 355度 19.3 哩	42-56N 139-47.5E		巡視船で 3~4日 搜索した が未発見
2	"	34. 11.14	漁 船	北海道枝幸灯台 21度13 哩	45-08N 142-42E	未確認	
3		35. 2.12	"	北海道焼尻島東浜 北東 0.5 哩	44-26.5N 141-26.5E		
1	漂 着 (模擬 RM-4)	34. 6.25	地元民	兵庫県香住港内			非爆発物
2	漂 着(模擬 水中線機雷)	35.1. 8	"	新潟県柏崎市アオミ川海岸		爆 破	新潟隊
3	浮 流	35. 1.18	"	石川県門前町深見海岸沖			非爆発物

4	漂着	35. 2.16	"	北海道焼尻島西浦海岸		爆破	函館隊
5	"	35. 2.28	"	北海道稚内市ノサップ海岸		"	"
6	漂着 (模擬 RM-4)	35. 3.20	"	新潟県鳥見町海岸			非爆発物

(注) 今年度より海上保安庁では誤認を発見数より除くことになったので防衛庁もこれに準じた。

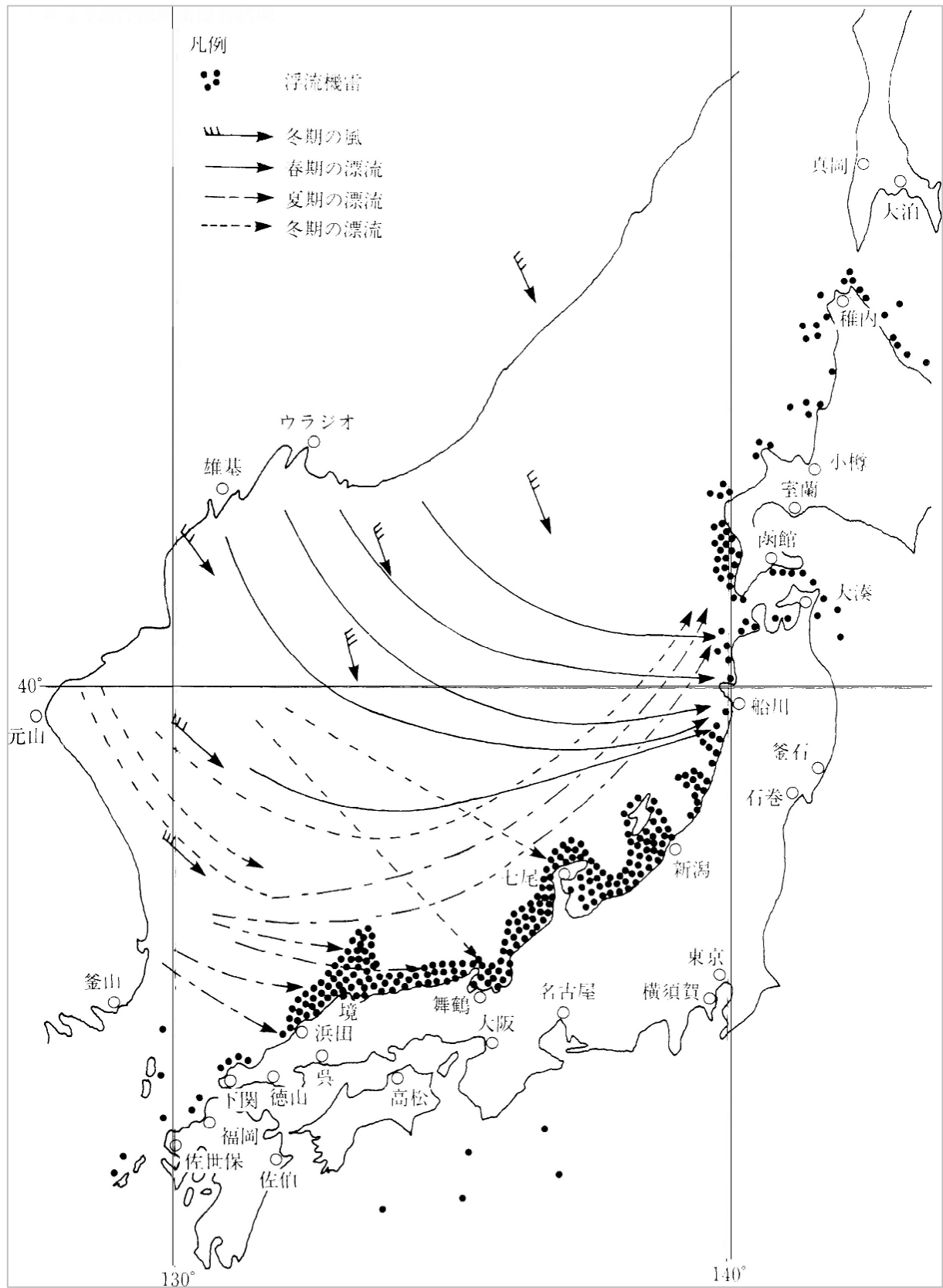
別紙第 34

浮流漂着機雷処分統計表

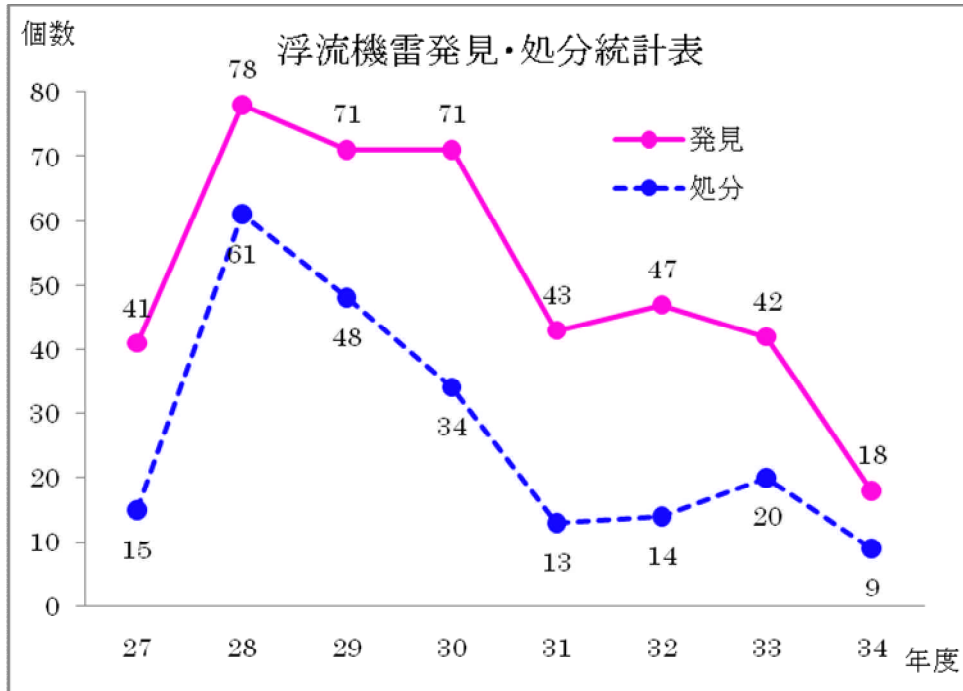
(自27.8.1 至35.3.31)

年 度		27	28	29	30	31	32	33	34	計
情報による発見数		41	78	71	71	43	47	69	12	428
確認処分数		15	61	48	34	13	14	20	9	214
処分内訳	銃撃処分	5	28	12	18	9	8	12	6	98
	爆破処分	7	28	21	10	3	4	6	3	82
	分解処分	0	0	5	2	0	0	0	0	7
	焼却処分	0	0	1	0	1	0	1	0	3
	海中投棄	0	0	1	2	0	0	0	0	3
	自爆	3	5	8	2	0	2	1	0	21
自衛隊(警備隊)による処分数		10	38	27	18	6	5	7	3	114
海上保安庁による処分数		2	18	13	13	7	7	12	6	78
米軍による処分数		0	0	0	1	0	0	0	0	1
自爆数		3	5	8	2	0	2	1	0	21
模擬機雷		0	0	0	0	5	12	14	6	37

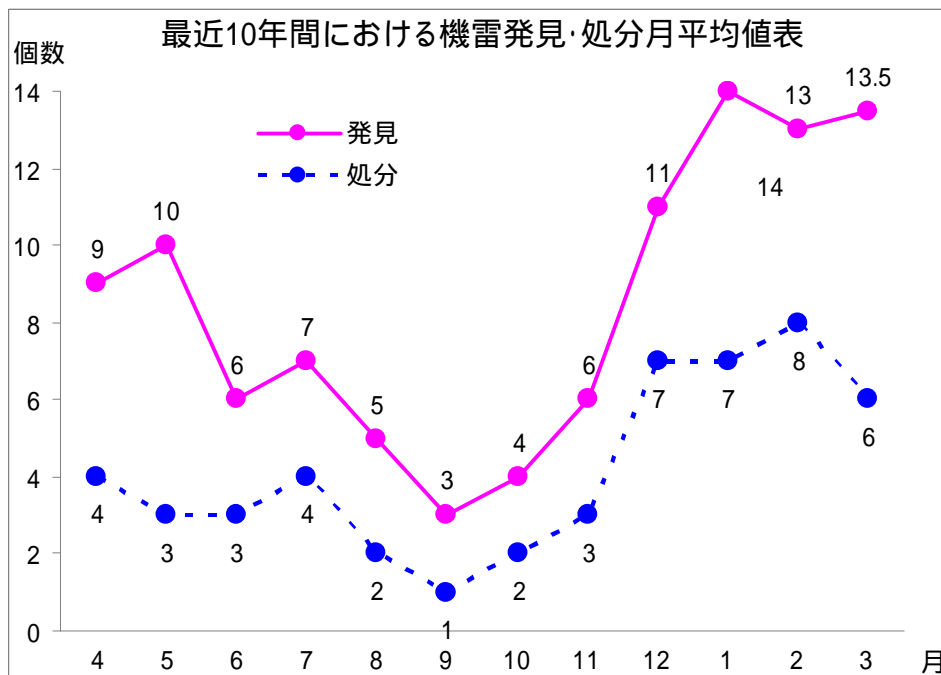
日本海方面浮流機雷漂着状況



別紙第36



別紙第37



第7節 一般事項

(研究及び教育訓練、演習、触雷、その他)

本節では、前節で述べなかった一般事項について、年度別にその状況を記すこととする。

1 昭和27年度(自27.8.1至28.3.31)

- (1) 保安庁発足と同時に船艇70隻をもって航路啓開業務に従事したが、全国各地よりの掃海要望海面は84ヶ所ならびに小豆島北方海面以外3ヶ所計4,000平方料の掃海実施には前記の船艇の全部を専用するとしても今後5ヶ年有余の長期を要する見込みである。

こように掃海業務が遅々として進捗しなかった原因は、朝鮮事変勃発以来日本海、津軽海峡方面の浮流機雷対策実施及びその他の飛び入りの業務に相当数の掃海船を充当しなげればならなかったことにあるが、根本的には掃海勢力が劣勢であり、とくに掃海船の主力である駆特、哨特が戦時急造の老朽船であって、非能率的であったことに起因したものと思われる。

- (2) 桑栄丸(3,500吨 タンカーを改造した試航船)は、昭和21年以来日東商船より傭入使用していた船であるが、同社ではこれを解傭してタイ国に売却するの意志があることが解った。これでは唯一の試航船を失う結果となり、その上代船を得るとしても整備費等を勘案すると莫大な費用を要するので、昭和28年3月2日価格8,000万円をもって、同船を買上げた。
- (3) 昭和28年2月27日、第6鉄丸(230吨)が周防灘苅田沖で触雷したが、中破程度の損傷をうけた。

2 昭和28年度(自28.4.1 至29.3.31)

- (1) 6月末から相ついで発生した西日本、和歌山県及び舞鶴小浜各方面の水災害に対して災害発動が実施されて、桑栄丸始め各地方隊の掃海船艇131隻が行動して救援物資輸送その他救援作業にあたった。
- (2) 和28年度分予算によって整備予定の水測掃海関係機器の試作性能を検討するため、昭和28年12月25日、同29年1月26日及び27日警備船「けやき」により東京湾口附近で曳航式海流測定器の実験を、昭和29年3月18日第1掃海隊の掃海船により東京湾で浮ゆう機雷掃海具の曳航実験を実施し、所要の資料を得た。

3 昭和29年度(自29.4.1 至30.3.31)

- (1) 横須賀地方隊で簡易潜水器(アクアラング)による研究訓練を実施し、所要の資料を得た。
- (2) 昭和29年9月30日内海西部小野田港西方約4,000米(末掃海面水深5.4米)の地点で、被曳航中の100吨鉄製「バージ」が触雷沈没した。
- (3) 10月1日発足した第1掃海隊群は内海方面においてその総合能力を発揮して、業務を大いに促進した。
- (4) 掃海能率の向上のために「うきしま」型の掃海船6隻に浮上式掃海具、「ちよづる」型の掃海艇11隻に単船式磁気掃海具(5式)を装備して掃海具の性能向上を計った。
- (5) 日米相互防衛援助協定および日米船艇貸与協定に基づく米掃海艇の受取りが本期間中に実施され、米本国で「やしま」の受取り、また佐世保でAMS7隻の受取業務に主として現掃海艇乗員等があたり、順調に実施された。
- (6) 昭和30年2月21日から同月末まで四国南西沿岸での昭和29年度海上自衛隊演習に第1掃海隊群第1、3、5および第8掃海隊が参加し訓練用機雷等を使用して、泊地掃海、後方業務に従事し自衛隊と協同して良好な成果を得た。
- (7) 業務実施にあたり各掃海隊はつとめて夜間掃海を実施し現用掃海具及び船の装備等の具体的改善策を検討し、一部研究試作したほか乗員の練度向上に資するところ大なるものが多かった。
- (8) 横須賀地方隊で浮上式掃海具、「くるしま」「おきちどり」の消磁装置、訓練用磁気機雷2型改、53A 磁気探知装置、53L 探信儀1型、53A 聴音浮標等の実験測定を実施し、所要の資料を得た。
- (9) 呉、佐世保、舞鶴各地部隊の哨特型掃海艇に浮上式掃海具を装備するため8月24、25日両日呉地方隊により関係者に対し、海幕防訓第21号(29.8.5)に基づき浮上式掃海講習を実施し良好な成果を得た。

4 昭和30年度(自30.4.1 至31.3.31)

- (1) 佐世保において貸与された掃海艇は第1掃海隊群に編入され、整備終了後6月から伊勢湾掃海作業に急速参加し、電極等の不足にも拘わらずその能力を発揮した。

第1掃海隊群は同作業において天候不良、補給等の悪条件を克服してその機動力を最大限に発揮し、

- 6月中に幅2,000米延長35哩103.9平方浬の航路を啓開した。
- (2) 昭和30年5月11日宇野高松間の国鉄連絡船紫雲丸の衝突沈没事件があり、掃海水路の拡張の陳情があったので基本計画を一部変更され、6月3日から同24日まで呉及び大阪の掃海隊をもって急速に所要の掃海水路の啓開を終了した。
 - (3) 日米相互援助協定に基づき、昭和29年10月16日米本国において受領された掃海艇「やしま」(旧AMS-144号)は30年4月22日米国を出港し、5月23日横須賀に到着、引き続き掃海の特別訓練を実施し、所要の資料を得るため性能調査を行っている。
また協定に基づき掃海艇「はしま」(旧AMS-95号)の供与が6月3日フィリッピン国において行われ、第2護衛隊(「まつ」「にれ」欠)がこの受領任務にあたり、短期間に極めて順調に終了した。
その後「はしま」は横須賀で修理整備を実施し、佐世保において米海軍指導の下に就役訓練を実施した後掃海作業に「やしま」とともにその最新の性能を発揮することとなった。なお、同協定に基づき昭和30年3月31日「マニラ」において供与された掃海母船「なさみ」(旧FS-408)は4月14日横須賀到着、4月20日第1掃海隊群に編入され、掃海隊群の母船として補給任務に従事した。
 - (4) 横須賀地方隊で係維機雷掃海具、衝撃音式音響機雷掃海具、訓練用1型機雷、簡易潜水器、54式海流測定器1型、聴音器1型、2型(航空機用)、大湊地方隊で探信儀1型(港湾防備用)等の実用試験をそれぞれ実施し、所要の資料を得た。
なお訓練用磁気機雷と音響機雷掃海具の実験は本期間中に完了しなかった。
 - (5) 掃海機器等の海上の実用試験が主として横須賀地方隊で実施されているが、実験艇等の不足でその実験がとどこおりがちであったので、来年度役務変更予定の掃海艇をこれに充当するために掃海艇の一部編成替が9月中旬に実施された。
 - (6) 呉地方隊の昭和30年度検閲に関する海上自衛隊一般命令(海乙般命第42号)に基づき、昭和30年9月5日から9月10日まで呉地方隊の検閲に際し、掃海隊に対し、夜間掃海等の検閲を実施した。
 - (7) 函館基地隊所属の「うきしま」型掃海艇3隻に浮上式掃海具を装備し、掃海能率の向上を計った。
 - (8) 昭和30年9月15日から同年11月10日まで本州周辺全域にわたり行われた昭和30年度海上自衛隊演習に第1掃海隊群及び各地方隊所属の掃海隊が参加し、各種訓練機器を使用して泊地急速掃海法、機動掃海法等総合掃海術力を演練し良好な成果をおさめた。

5 昭和31年度(自31.4.1 至31.12.31)

- (1) 昭和31年9月1日初の国産掃海艇をもって第31掃海隊が編成され呉地方隊に配属された。
- (2) 昭和31年7月18日サンフランシスコにおいて、日米相互防衛援助協定に基づく、掃海艇「つしま」の供与が行われ、昭和31年11月26日横須賀に帰着した。
- (3) 第1掃海隊群が伊良湖水道南東海面の掃海実施中、掃海母艇「なさみ」において機関爆発事故による2名の殉職者を出したことは極めていかんであったが直ちに事故調査委員会を設けて原因の究明につとめるとともに第1掃海隊群並びに関係各部の努力の結果船体機関とも支障はなかった。
- (4) 昭和31年10月20日から本邦周辺において行われた海上自衛隊演習には、第1掃海隊群及び各地方隊所属の掃海隊が参加し、各種訓練用機雷を使用し、急速掃海法、泊地掃海法及び海上護衛部隊との協同法等を演練し多大の成果を収めた。

6 昭和32年度(自32.1.1 至32.12.31)

- (1) 昭和32年2月6日サンフランシスコにおいて日米相互防衛援助協定に基づく、掃海艇「としま」の供与が行われ同艇は同年7月4日横須賀に帰着同8月16日第21掃海隊に編入された。
- (2) 昭和32年11月1日から瀬戸内海を中心として行われた海上自衛隊E-1演習には第1掃海隊群及び呉地方隊所属の掃海隊が参加し掃海部隊の用法等を演練した。

7 昭和33年度及び昭和34年度(自33.1.1 至35.3.31)

特記することはなかった。

第8節 所 見

1 昭和28年度

(1) 前 期 (自28.4.1 至28.9.30)

(イ) 爆発性危険物を対象とする航路啓開業務が全期間を通じておむね計画どおり順調に実施され、また今期間中に発生した各方面の水災害派遣に対してもあらゆる困難を克服した各部隊の適切なる派遣行動によりその救援作業に相当の効果をあげたことは、関係者のその任務遂行に対する孜々たる努力と日頃の演練による賜に外ならない。

(ロ) 浮流機雷はいぜんとして跡をたゞず、一般航行船舶に不安を与えているが、本期間中その顕著なものはその処分率が従来に比較して極めて高いことであり、とくに浮流処分が多いことで関係者の努力と発見船舶の措置が適切に実施されるに至ったためである。

津軽海峡方面の機雷は7月以降例年減少する時期にもかかわらず、ひん繁に発見されているが同方面に地方総監部の設置をみ、今後の対策は民心不安の除去からも一層の強化が要望され、また冬期浮流機雷出現の時機を控えこれに対処する船舶増強その他諸対策には充分なる措置を執る必要がある。

(ハ) 掃海要具、掃海船等の改善強化については、浮上式掃海具、五式掃海具四型改二(単船式)、「レーダー」及び磁気機雷等の装備実験等を行って相当の成果をあげ、昭和28年度予算成立事項の実行と相まってその緒についたが、今後なお本業務の合理的かつ能率的運用改善に関しては研究の余地が大きいので一層の努力が必要である。

(2) 後 期 (自28.10.1 至29.3.31)

(イ) 今期の航路啓開業務は全期間を通じておむね計画どおり実施された。

途中掃海船の訓練参加等のため若干計画の変更遅延をみたが、順調に実施され所期の成果を収めたことは関係者の努力と日頃の演練によるものと認められる。とくに連合応用訓練に参加した掃海部隊は生地の掃海及び第1、2船隊群との協同訓練を行い、練度向上に資すること極めて大であったものと認める。

(ロ) 日本海方面の浮流機雷はいぜんとして跡をたゞず、本期間は昨年同期に比較して3倍強に達し、とくに漂着機雷が多かった。

最近における漂着機雷の激増に対しては海上処分隊、陸上処分隊が、その処分に日夜兼行で従事したが、悪天候等のため海岸に漂着する機雷は多くとくに小型機雷はその構造上、安全装置が不安定で自爆の危険にさらされ、沿岸の民間人に対しては多大の不安を与えたが、幸に自爆機雷による人命の損傷はなかった。

また陸上処分隊は、その任務の重要性と雄々しい責任感により身命をとしてあらゆる悪条件を排し、機雷の分解または爆破処分に黙々と努力し、多くの成果を収めた。

この処分隊員の献身的行動を一層円滑にするために事故発生時の隊員の災害補償に関する法規等を速やかに規定することが望ましい。保安隊から借用した「ジープ」は極めて有効に使用され、機動力を遺憾なく発揮したが、今後とも処分隊用車両、要具等の整備、技術教育による処分隊員の拡充増勢、機動力の発揮等迅速安全に処分を行い得るように対策を講ずる必要がある。

また処分用爆薬については「ジープ」で行ったが、積雪のため「ジープ」使用不能の場合の汽車輸送に関する法規的特別扱いと各処分隊基地における火薬格納に関して至急研究の要がある。

一方冬季の洋上における機雷搜索は現状の掃海船では木造、船令、配船の点からみて困難であるので大型船、航空機等の配備を強化することが肝要である。現在洋上における早期発見は漁船、商船等であるが、部外の協力は極めて厳密に実施され、最近は危険物の周知徹底が充分行われているものと考えられる。

(ハ) 危険海面の縮小に関しては昭和29年2月3日米顧問団において米海軍太平洋艦隊掃海士官との折衝の結果、機雷の安全性は不明であり磁気機雷は依然として危険であることが確認された。

しかし敷設誤差に関しては新たな情報を得たので現在の危険海面は一部縮小し得ることが判明して次期より実施することになっている。機雷の危険性については究明されていない点が多いので掃海促進の上からも早急に具体的対策をたて調査検討する必要がある。

(ニ) 掃海要具及び掃海船等の改善強化については昭和28年度予算成立事項の実行により具体化されつつあるが、本業務の実施に当っては今後さらに合理的かつ能率的に運用し、あわせて技量と精度の向

上をはかって将来に対応する必要がある。

2 昭和29年度

(1) 前期 (自29.4.1 至29.9.30)

- (イ) 今期の航路啓開業務は、全期間を通じておおむね計画どおり実施された。
漁期等の関係で実施不可能の海域を生じ、若干計画の変更遅延をみたほか、変化のない作業にも拘わらず、順調に実施されて所期の成果を収めたことは、部隊の並々ならぬ努力によるのである。
- (ロ) 航路啓開業務の主要作業である磁気掃海作業は現掃海艦艇の能率をあげて実施しているが、莫大な危険海面に比較すると安全宣言を行う海域は極めて少ない状況であるので、この危険海面の開放という問題につき具体策を検討し、米側にその資料を提出しているが、未だ、その回答を得ていない。
なお、9月30日には触雷事故もあり、未掃海面の敷設機雷が未だに生きているという事実が確認されたので、危険海面の開放はさらに慎重な検討を要するとともに、掃海能率をあげることは緊急の要事である。
- (ハ) 夏期の津軽海峡方面の浮流機雷対策は、日本海方面の浮流機雷の急激な増加にかんがみて、青函連絡船の航行確保を主目的とし、とくに北海道巡幸を控え、その警戒対策に万全を期して大湊地方隊及び自衛艦隊等がその任にあたった。警備船「ふじ」を始め各隊は困難な条件を克服し、黙々としてこの任務に従事し、事故もなく完了したことは各関係者の旺盛な責任感と真しな努力によるものである。この業務の能率を一層増進するためには、さらに機動性のある艦艇、航空機等の配備、処分隊員の行動を容易にする各種対策を検討し、早急に具体化する必要がある。
- (ニ) 横須賀地方隊において簡易潜水器、浮上式掃海具、聴音浮標及び訓練用磁気機雷2型等の実用実験を行ったが、実験隊員の不足、実験設備の不完全にも拘わらず、隊員の並々ならぬ努力により多大の成果を収めることができた。
なお、今後このような新しく研究製作された武器の実用実験が部隊訓練の充実及び装備強化のために必要なものであることを痛感するとき、基地警防隊に実験部隊を編成し、陣容を整えて実験の円滑化を計ることが海上自衛隊の実力向上のため刻下の急務である。
- (ホ) 別府湾の「イペリット」弾の調査作業は関係官庁(厚生省、水産庁及び海上保安庁等)と協同実施し、目下内閣審議室において検討しているが、海上自衛隊が当面の責任部隊としてこの処理を担当することは、不相当と認められるので、他の適当な対策を講ずるように推進する必要がある。

(2) 後期 (自29.10.1 至30.3.31)

- (イ) 今期の航路啓開業務は、全期間を通じておおむね計画どおり実施された。
掃海艇の受取り等のため、現掃海艇乗員の派遣で、一部計画の変更が行われたが、掃海隊群及び各地方隊の並々ならぬ努力により所期の成果を収めた。
- (ロ) 掃海業務の主要作業である磁気掃海の能率向上のために掃海具の装備改造を実施し、危険海面の開放に全能力をあげているが、これと並行して危険海面の内、安全と認められる海面を検討し、危険海面の縮小対策をすみやかに実施できるように努力している。
- (ハ) 冬期日本海方面の浮流機雷処理対策に関し、防衛庁と海上保安庁との間に基本協定が結ばれ、これに基づき舞鶴地方隊は関係海上保安官署と具体的な協定を結び、処理強化対策を開始した。
12月および1月の浮流機雷の出現は急激に増加し、例年の3倍にもなり、舞鶴地方隊の処分隊は海上、陸上とも悪天候、悪条件を冒して、その活躍には著しいものがあった。
本対策期間中護衛艦、「ヘリコプター」の参加による警戒も実施され、有効な検討もできた。冬期の機雷対策を有効適切にするためには、その機動性及び耐波性向上のため警備艦、「ヘリコプター」等の配備が必要である。
なお、防衛次長より関係官署に対し処理に対する協力依頼も出され部外との連絡も順調に行われ、機雷漂着時の警戒処置及び処分隊員の作業援助等一般の協力は著しいものがあった。冬期へき辺地で悪条件と戦って黙々と任務に従事する処分隊の活躍労苦は例年のことながら筆舌に尽し難いところもあり、この業務を円滑に遂行するために各種対策(処分隊員の危険手当、旅費の問題、火薬類の運搬、処分時の事故発生に対する補償等)に対する改善処置を早急に解決する必要がある。
- (ニ) 本期業務実施中、日米艦艇貸与協定に基づく中型掃海艇の受取りが米本国及び佐世保で、それぞれ実施され、現業務実施中の掃海艇乗員をもってほとんどこの任務にあたり、一部本業務の能率低下もみられたが、受取要員は収容施設の不便、言語不通等の困難を克服し短期間にこの受取業務を無事終了したことは関係者の努力によるものである。

なお、この貸与掃海艇の部隊編入に伴って掃海業務は格段の能率向上が期待されるので、現在その整備訓練に鋭意努力中である。

(ホ) 横須賀地方隊の掃海部隊は実験設備の不完全、隊員の不足にもかかわらず各種水中武器の実用実験を逐次実施して、相当の検討資料を得、一部訓練用機雷等を掃海作業の演習に使用する等機器の検討上多大の成果を収めた。

部隊訓練の充実及び装備強化のために、この実用実験は必要欠くことのできないものであるので、実驗作業を円滑にするために関係機関の設立整備を研究検討中である。

(ヘ) 以上のようにこの業務遂行には未だ不備の点も多く、また改善の余地も残っているが、その任にある関係者は、業務が地味であるにもかかわらず一般社会との接触も極めて大きく海上自衛隊の将来の任務のためにはなほ重要な一部門であることを、強く自覚してあらゆる困難を克服して、昭和29年度の航路啓開業務をおむね順調に終了し、さらに昭和30年度の業務完遂にまい進している状況である。

3 昭和30年度

(1) 前期 (自30.4.1 至30.9.30)

(イ) 今期の航路啓開業務は、「うきしま」型掃海艇の浮上式掃海具の装備、「ちよづる」型掃海艇の5式掃海具の単船曳航及び貸与掃海艇の編入等により、その性能が向上し、全期間を通じておむね計画どおり実施された。貸与掃海艇の受取り、海没「ガス」弾の調査及び新たな掃海要望海域の追加等で一部計画の変更が実施されたが、掃海隊群及び地方隊の懸命の努力により、今期は従来の約1.7倍の海域を啓開するという成果を収めた。

(ロ) 掃海艇の掃海具の整備によりまた、MSC型掃海艇の編入により磁気掃海の能率は相当向上し、危険海面の開放に拍車をかけているが、危険海面の縮小対策は慎重を期さなければならない状況であるため、艦艇の訓練の必要上機雷敷設位置及び水深等より検討し、海上自衛隊の艦艇に対して安全と考慮される危険海面の一部を開放する処置を実施した。

なお、各艦艇の消磁能力を測定また磁力を検討して各艦の安全水深等を計測し、危険海面の使用についての対策を考慮中である。

(ハ) 夏期津軽海峡方面の浮流機雷処理対策に関しては、昭和29年度冬期の日本海方面の浮流機雷出現状況に鑑み、第1警戒隊群及び第1掃海隊群から艦艇を増派し、6月から9月末まで強化対策を実施したが、機雷の出現は予想外に少なく、業務は無事に実施された。大湊地方隊の特異性から浮流機雷処理等の迅速を図るため大型艦艇配属の必要を認める。

(ニ) 爆発物の処理作業は各地方隊とも順調に実施されているが、呉地方隊には別府湾の「イペリット」爆弾引揚及び飾磨沖の黄燐弾引揚という特殊な事態が起り、有毒「ガス」弾の取扱い、その処理方法、深海における調査及び引揚作業また地方関係者との接触等困難な問題が多いが、この業務にあたる関係者は危険を冒してあらゆる困難を克服して一意、その任務にまい進している。作業の特殊性より、その処理業務を円滑にするため、早急に対策等を検討し実施する必要を生じている。

(ホ) 貸与掃海艇の第1掃海隊群編入に伴い、掃海隊群の能率は相当向上したが、磁気掃海艇は小艦艇であり、その効力発揮のためには補給整備及び休養のできる母船が必要である。現在その任務に「なさみ」を充当しているが、現在の航路啓開業務を遂行するためにも、また将来掃海隊群の任務達成上も充分能力のある母船の配属が基地の整備とともに必要欠くことのできないものである。

(ヘ) 機雷掃海対策の能率向上に関しては、関係者が鋭意研究努力しているところであるが、航路啓開業務を促進するためにもまた有時に際し有効適切な対策を講じうるためにも、さらに科学技術部門との提携、「ヘリコプター」等の活用、適当な掃海訓練海面の設定、また潜水処分隊の編成訓練等を促進する必要がある。

(2) 後期 (自30.10.1 至31.3.31)

(イ) 本期間中の業務は、全期を通じ計画の変更もなくおむね順調に経過した。

ことに第1掃海隊群はMSC型掃海艇の配属整備と相まって大いにその陣容を強化し、今後の掃海に一大威力を発揮することとなった。

(ロ) 昭和30年12月5日、内海西部宇部沖における掃海艇「はしま」による磁気機雷の処分は、終戦後10年余を経て、なお機雷の危険性があることを確認し、同時に航路啓開業務の主要性に対する認識を新たにした感がある。

(ハ) 終戦後今期末までに掃海を完了した海域は日本近海における全危険海面の20%に過ぎないので、掃海促進のため掃海具の研究改良とともに、天候に左右されない位置精測法の研究が必要で、このた

め「デッカ」「シヨラン」等の位置精測機器を採用して掃海能率の向上をはかるべく鋭意研究中である。

- (ニ) 冬期日本海方面の浮流機雷出現状況は、例年と同じく12月及び1月の2ヶ月間に急増し、この処分業務に従事した関係員の活躍は著しいものがあった。

また津軽海峡方面においても気象、海象の異状のためか例年と異なり11月頃から浮流機雷の出現を見たが、関係官署と協力して処理業務は順調に実施された。浮流機雷の対策は地方官民に及ぼす影響が極めて大きく、またその業務は悪天候下に行われなければならないことしばしばであるので、今後は警備艦等大型艦艇及び「ヘリコプター」を増派し強力な浮流機雷処理態勢を整える必要がある。

- (ホ) 爆発物件の処理作業は、各地方隊とも順調に実施されたが、とくに呉地方隊は別府湾の「イペリット」爆弾及び播磨灘の黄燐弾引揚の特殊作業に従事し、関係各部の積極的な協力と相まって予期以上の成果をおさめた。別府湾の処理作業は昭和31年度も続行するので、作業の特殊性から生ずる種々の懸案事項については、さらに検討を重ね、より以上業務の円滑化をはかるよう努力中である。
- (ヘ) 横須賀地方隊所属の掃海部隊は、爆発物処分業務と併行して各種水中武器の実用試験に協力し多大の成果をおさめた。
- (ト) 今期の航路啓開業務がおむね順調に経過したことは、掃海隊群及び各地方隊所属掃海部隊関係員の並々ならぬ努力と練度の向上等によるものであるが、今後はさらに研究を重ね、より以上の成果をおさめるべく鋭意努力中である。

4 昭和31年度 (自31.4.1 至31.12.31)

- (イ) 今年度の航路啓開業務は、新たな掃海要望海域の追加等で一部計画の変更が行われたが、第1掃海隊群及び各地方隊の努力により全期間を通じておむね順調に経過した。

ことに第1掃海隊群の整備強化による掃海能率の向上は著しく、年度中における啓開面積の総計も前年度の約1.7倍に達した。

- (ロ) 日米艦艇貸与協定及び相互防衛援助協定による掃海艇の貸供与並びに国産掃海艇のしゅん工、掃海具の改良等により、掃海能率はいちじるしく向上したが、終戦以来開放された海面の総計は危険海面総計の22%に過ぎない現状で全危険海面の開放には長年月を要するので、関係者は、業務が地味かつ単調であるにもかかわらずあらゆる困難を克服して危険海面の全面的開放にまい進している状況である。

一方、世界各国における機雷戦関係兵器の研究は日進月歩の様相を示しており、海上自衛隊としても将来の対機雷戦にそなえての訓練は一時もゆるがせにできないことは警言を要しない。従って掃海部隊の業務と訓練との比率については航路啓開の進ちょく状況を考慮して訓練率を漸増し、掃海術の向上につとめる必要がある。

- (ハ) 掃海業務の実施にあたって、実施海面における漁期と実施時期の関連は各担当地方隊で調整を行っているが、戦後10年以上を経過した今日、漁業者間における残存機雷の危険性に対する認識の低下のため漁業調整に基因する業務の渋滞は逐年増加する傾向にあるものと考えられるので業務を円滑に実施できるよう関係各方面の協力を切望する次第である。

- (ニ) 爆発物の処理作業は、各地方隊とも順調に実施された。とくに呉地方隊で前年度に引続き実施中の別府湾の「イペリット」爆弾引揚及び飾磨沖の黄燐弾引揚は、有毒ガス弾の取扱い、その処理方法、深海における調査及び引揚作業、また地元関係者との折衝等未知のあるいは困難な問題が多かったにもかかわらず多大の成果をおさめて無事終了したが、このことは作業実施にあたった関係員の周到な計画と細心の実施及び関係各部の協力の結果であると認める。

- (ホ) 今年度の掃海業務実施にあたって、掃海電らんの老朽による事故がしばしばあったが、掃海能率向上のため予備品の備蓄を考慮する必要があると認める。

5 昭和32年度 (自32.4.1 至32.12.31)

- (イ) 今年度の航路啓開業務は災害派遣、水中防備機器の部隊施工等のため掃海海域に一部未終了の海域を見たが全般的には、部隊の充実、兵器の進歩並びに補給整備等の後方業務の充実もあって、掃海の実績は前年の1.8倍に達し、順調に経過したものと認める。

- (ロ) 業務掃海は終戦以来13年の長期にわたって実施しているが全危険海面の25%を開放したに過ぎない。今後は浅海面、局地狭海域の掃海等技術的に困難な海面の処理を必要とする状況もあるが主として部隊の充実と兵器の進歩により開放率は漸増しうるものと認める。

なお、残存危険海面の処理については掃海4ヶ年計画により業務を続行しつつ今後の実績を注視す

るとともに積極的に残存機雷による資料の収集及び技術的な調査を積み重ねて業務の促進の方策を求めたい所存である。

- (ハ) 今後の業務の促進は、新しい各種掃海具の研究開発とこれが有効幅に対する技術上の基本的な解明にまつところが少なくない。防衛上の機雷対策とも相まって、研究態勢をより一層促進させることが望ましい。
- (ニ) 掃海業務実施上、漁業者との海面の調整は年ごとに困難を加えつつあるが、業務の円滑な実施をはかるために、関係方面の一層の協力を切望するものである。
- (ホ) 新しい掃海部隊の増強、機雷及び掃海具の進歩にともないこれが用法の研究、訓練並びに要員の養成の必要性も次第に増大しつつあるので業務以外の訓練を漸増する必要がある。新しい訓練方式の研究並びに訓練と業務との調整は昭和33年以降の重要な研究事項と認める。

6 昭和33年度 (自33.1.1 至34.3.31)

- (イ) 本期間における航路啓開業務は、各部の新規要望により、一部掃海海域の増加を見たが、実施部隊の練度の向上と補給整備等の後方業務の充実により順調に経過したものと認められる。
- (ロ) 業務掃海は、終戦以来14ヶ年の長期にわたって実施しているが、全危険海面の30.4%を完了したに過ぎない。今後兵力の増勢、兵器機器の改善とあわせ、練度の向上により、さらに掃海の進捗率は増加しうると認められる。
- (ハ) 今後の業務の促進は、新しい掃海具の研究開発と、これが有効幅に対する技術上の基本的な解明にまつところが少なくない。
従って防衛上の機雷対策とも相まって、この研究態勢の強化をさらに促進中である。
- (ニ) 掃海業務実施上、漁業者との海面の調整は年ごとに困難を加えつつあるが、業務の円滑な実施をはかるために、関係方面の一層の努力を切望するものである。
- (ホ) 新しい掃海部隊の増強と機雷および掃海具の進歩にともない掃海部隊の用法の研究、訓練並びに要員の養成のため、業務以外の訓練を実施する必要性にかんがみ現状における掃海部隊の訓練方式については、鋭意検討を加えつつある。

7 昭和34年度 (自34.4.1 至35.3.31)

- (イ) 本期間における航路啓開業務は、各部の新規要望により、相当の掃海海域の追加を見たが、実施部隊の練度の向上と補給整備等の後方業務の充実により順調に経過したものと認められる。
- (ロ) 業務掃海は終戦以来15ヶ年の長期にわたって実施しているが全危険海域の36.4%を終了したに過ぎない。今後兵器機器の改善、練度の向上及び米側の機雷敷設に関する情報に基づく危険海域の再検討によって掃海能率を促進しうると認められる。
- (ハ) 米側から提供された機雷感度に関する情報によれば、日本近海に敷設された機雷に対しても現用掃海艇の消磁性能の改善を要する状況にかんがみ、掃海艇の消磁性能の向上及び船体磁気測定装置の整備等の対策を促進する必要がある。
- (ニ) 掃海業務実施上、漁業者との海面の調整は、年ごとに困難を加えつつあるが、掃海部隊は漁業者等各部の業務掃海に対する認識の啓発のため鋭意広報活動に努めている。

結 言

1950(昭和25)年、朝鮮戦争において、ソ連の高性能磁気機雷が出現してから自由国家群の海軍国が新型式機雷及びこれが対策に関し真剣な研究開発をはじめた。

しかもこれらの研究開発は、各国とも秘密裡に実施されているので、今日機雷は最高の機密兵器となっており、従って列国海軍の新型式機雷がどこまで発展しているのかわからないのが実情である。

ところが本書で述べたように、性能がはっきりわかっている米国磁気機雷に対する航路啓開作業でさえ15年以上の長期間を要している事実を対照して、有時の場合もしその性能が不明なものであり、しかも高性能の複雑かつ巧妙な機雷が日本海域に敷設されたとしたら一体どうなるであろうか。

かつて第二次世界大戦において、開戦へき頭ヒトラーが新兵器をもって英国を徹底的にやっつけてやると豪語したことは有名な史実であるが、この新兵器とは新型式機雷とロケットの前身である - 1号であった。そしてその新兵器とくに相つぐ独逸の巧妙な新型式機雷に対処して、英国海軍がその都度適切な対策を講じ得たのは、けっして一朝一夕の研究開発でなく、すでに開戦20年前の第一次世界大戦の末期から真剣かつ絶えない努力の賜であった。

これに比べて太平洋戦争における日本の新型式機雷及びその対策の研究開発がきわめて貧困であって、とくにその末期において東大教授を中心とする機雷対策委員会ができたり、その他あらゆる施策があわてゝ実施されたりしたが時すでにすべてが後手であった。

この際日本の国土防衛上これらの過誤を再びくりかえさないように万全の施策を講じなければならないが、これらの研究開発が防衛庁開庁後はじめて行なわれたのであって、戦後少なくとも10年以上の空白期間があり、列国海軍に比べて非常に立ちおくれをしていることは事実である。

とくに現在国家経済の下限りある予算によって防衛力増強を行っているのであって、思い切ったこれらの施策を行うことは困難な状況にある。

しかし前述のように機雷対策は対潜水艦問題とともに海上自衛隊の重要任務の一つであり、目下着々と計画に従って実施中であるが、さらに国民大衆に機雷の脅威及び航路啓開の重要性を強調し、その認識を深めることは刻下の急務ではなからうか。

この認識があつてこそ国家的に積極かつ絶えない研究開発が行われもって世界的技術レベルに達し得るものと確信するものである。

これを怠ると有事の場合太平洋戦争末期における日本の惨状を再びくりかえすことは明白であろう。