

会報

2007. 1. 25

第44号

戦没船を記録する会

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

目次

2007年を迎えて……会長 川島 裕	1
レイテ戦の戦没船	1
理事会報告	2
2006年作成「戦時標準船パネル」	3
津山市民平和際に参加して	6
太平洋戦争を戦った輸入船・正岡 勝直	7
米原潜が日本タンカーを直撃	8

2007年を迎えて

会長 川島 裕

会員の皆様、明けましておめでとう御座います。
2007年を迎えました。この年も世界の平和と日本船員の幸せをともに祈りたいと思います。

今年は猪年です。年明けにテレビでどこかの小学校の校庭に、猪が迷い込んで走り回っている光景を見ました。それは、金網に鼻面をぶつけて転げるまで猛進するという、文字通りの猪突猛進(盲進)そのものでした。その有様を見ていた私は、最近の日本の政治の動向を象徴しているように思えてなりませんでした。

戦争を知らないアプレゲール(戦後派)の首相が、「美しい日本」をつくると称して教育基本法を改訂し、さらに平和憲法まで改訂すると高言しています。日本は美しい自然に恵まれ、大多数の平和を愛する国民は、肩を寄せ合い助け合って生きている美しい国です。汚いのは、汚職にまみれ、国民の血税である国費を不正使用したり、贅沢三昧に私用している政治家と役人ではありませんか。ここを真っ先に浄化しなければ、本当の意味で美しい国とは言えません。

猪年に当たり、くれぐれも猪突猛進や盲進することがないよう、政治の動向を注意深く見守りたいと思います。

さて、当会が1994年「繰り返すまじ戦没船の悲劇」を合言葉に発足し、在りし日の戦没船の優姿をアルフォートにしあげて、全国各地でパネル展を開催するという平和活動を開始してから、今年は14年目となりますが、時代はますます戦争の惨禍と残酷さが昔の物語として遠ざけられ、防衛庁は省に格上げされ、自衛隊は国軍となり、軍隊や戦争は勇ましい格好いいものという感覚が充満してき

たように思います。そんな中で、海国日本の国民の生命線を維持すべき日本の商船隊は、限りなく外人部隊化しつつある現状を、私は憂える者です。

2007年も、平和を愛する船員の自主団体として、適時適切な警告を社会に発信して行くべきであると考えます。

皆さん、この年も元気で頑張りましょう。

レイテ戦の戦没船

昨年の海員組合大会での戦没船パネル展では、戦標船を中心にアルフォート写真など30隻余に、それぞれ1Aとか2D、K型、1TL、2TEなどの型式をつけて展示した。

その中の神祥丸(1C型2,880トン、栗林商船)のアルフォートを熱心に見ている人がいた。1人は、うちの会社の船で社内での記録を見たことがあるといい、もう1人は海友婦人会の会員で、うちの主人がいつも戦没した社船のことを話していたと語った。

神祥丸は神悦丸(2D型2,211トン、栗林商船)とともに、昭和19年11月の第6次レイテ特攻輸送作戦に参加、27日マニラ発、敵の空襲を受けながら28日夕方オルモックに突入り、夜を徹して弾薬、食料などを揚陸したが、29日の空襲で接岸中擱坐炎上した。神悦丸は揚荷後駆潜艇と共にマニラに向かったが、31日セブ島沖で空爆を受け沈没した。

神祥丸は建造から8カ月で、66人の船員と共に生涯を終えた。神悦丸も同じ函館ドックで7月に竣工、僅か4カ月で50人の船員と共に戦没した。

大岡昇平の「レイテ戦記」には、前記を含め31隻の商船が登場するが、米軍上陸から8カ月の戦闘で8万の将兵が戦死したレイテ戦と、商船や船員の係わりが気になっているところである。(S)

理事会報告

本会の第13年度第1回理事会が12月14日、本会事務所で開催され、川島会長以下16名が参加して、総会以後の活動報告と今後の活動計画について審議を行った。

活動報告では、今年度で開催された「パネル展」について、5月27日から3日間開催のよこはま展、7月27日から31日まで開催の埼玉展、8月開催の岡山県の津山展、同じく8月の静岡県の焼津・清水・静岡での戦争展、12月の静岡県袋井市の写真展、11月の東京晴海（海員組合大会）展などについての経過が報告された。

特に、7月19日から9月10日まで、大阪城公園のピースおおさかで開催された特別展「戦争で失われた船と船員」展は、有料展にもかかわらず8,000人を超える入場者を迎え、有意義なパネル展となった。溝邊関西支部長が、ピースおおさかの企画に当初から協力し、アルフォート写真を始め200点を超える本会の資料提供によって、展示内容の充実を図ったことが大きな成果を上げたものと考えられる。今後ともこうした企画には積極的に協力して行きたい。

会員増加活動については、総会決定に基づきホームページ（HP）に「会員募集」を掲載し、また、会員個々の活動により、3人からの問い合わせがあり連絡中である。

会報の発行は9月に43号を1回しか発行出来なかった。

インターネットのHPは 会員募集 活動紹介 会報第43号 戦時船舶と徴用船・戦没船名簿（A4版で約600頁分）等の新掲載により、充実を図ると共に表示形態の整備を行った。

一等が報告された。
（会計報告は別項参照）

今後の活動計画については、パネル展の季節は終わったので、展示資料の整備に努めると共に明年の展示についての検討を進める 会報を07年1月と3月に発行する 第2回理事会を3月（22日）に開催する 第14回定期総会を4月（19日）に開催すること一等が確認された。

なお、「ホームページの充実と有効活用を図るため、外部の協力（有料）を得る」との議場提案があったが、引き続き検討することとした。

理事会終了後、海上労働ネットワークと合同の「忘年会」が開催され、18人が参加した。

特別資金について

資料収集費 = 資料の提供・作成・借受等への謝礼
パソコン費 / 労務費 = HP掲載物の作成（調査・資料作成・作文・パソコン入力含む）、HPへの掲載作業、HPの整備・運用

展示会費 / パネル費 = 拿捕船等新たに発掘された船のアルフォート作成（外注）、損傷したアルフォートの更新（外注）、戦時標準船パネル等新規製作用パネル材購入

旅費交通費 = 独自展（大阪・東京晴海）・各地戦争展の準備・運営活動のための旅費・交通費

協力交通費 = 本会事務所に出てきての協力者に対する交通実費と補助費

通信費 = 切手代、電話料の分担、パソコン通信料
事務所費 = 事務所の使用比率が高まってきたので、本年度より本会負担分の半額（月額1万円）を支出している

戦没船を記録する会 特別資金収支報告書

（2006.4.1～2006.12.31）

科目	金額	備考
前年度繰越金	2,829,294	
資料収集費		
資料収集費	30,000	資料提供謝礼
図書購入費		
パソコン費		
機材整備費		機材等購入費
労務費	144,440	協力者入力費
コピー費		資料コピー費
データベース費		
外注費		外注入力費
労務費		インターネット費
展示会費		
パネル費	247,320	パネル制作費
付帯費		
旅費交通費	62,770	パネル展旅費等
協力交通費	90,470	協力者交通費
通信費	47,000	電話、通信費等
文具費	7,667	用紙、消耗品等
事務所費	90,000	06年4月から
雑費	2,060	
支出合計	721,727	
翌月に繰越	2,107,567	

繰越金内訳		
現金	107,567	
銀行預金	2,000,000	労金に預金

2006年作成の「戦時標準船パネル」

本紙前号にも掲載したが、2006年の戦争展に向けて、先の太平洋戦争で大きな損害を蒙った「戦時船標船」に焦点を当て「展示パネル」を作成し、各地の戦争展等でその全部または一部を展示した。

以下にその「パネル内容」を掲載する。とくに重複内容があるが、展示会場によりを展示、を展示と使い分けしたものである。

なお、このパネル作成に当たっては、「戦時標準船」(中村公巳・木津重俊著)他を参考とした。

粗製乱造の戦時標準船

太平洋戦争開戦当時、日本の造船所で建造中の船舶は94隻36万総トン、未起工が187隻70万総トンあった。これらは開戦前から継続していた造船計画によるものであったが、戦争の進展に対応するため、昭和17年に第1次戦時標準船(戦標船)計画に変更された。戦標船建造の目的は大量建造、工期の短縮、資材の節約などであったが、第1次戦標船は従来の標準船型をそのまま踏襲し、鉾石船や油槽船を加えたもので、工期も長く効率が悪かった。そのため、部品や材料の規格統一化、工事の簡素化で増産をはかり、ある程度の性能低下が容認され、第1次船としては185隻が建造された。

昭和17年のミッドウェー海戦のころから米軍の反攻が激化し、船舶の損失が想像を超えて急速に増加したことから、新たな戦標船の建造が緊急の課題となった。

そこで第2次戦標船建造が計画された。新たな計画の骨子は、急速大量建造を行う資材、工数を節約し、かつ輸送力を増大させる諸設備は必要最小限にとどめる耐用年数への考慮や運行性能並びに航海安全性能を低下させても、徹底的に規格の簡易化を図り、船体用鋼材を20～25%方節約するというものであった。

この徹底した簡易化は第1次船の簡易化に加え、二重底の廃止、隔壁の一部廃止、航行や安全のための設備、機関部、居住設備等の徹底した簡易化であった。そのため建造期間が極端に短縮されたが、その最たるものはE型船である。

第2次戦標船では、他の大型船舶は既存の造船所で造られたが、2E型船(改E型)は大量建造のため簡易造船所で建造することにし、既存の4

造船所にE型船建造専門の新工場が作られ、終戦までに620隻余の改E型船が建造された。

第2次戦標船は1次船に比べて比較的多数生き残ったが、それは性能が悪く故障が多かったこと、戦争後半期には制空権・制海権の無い、機雷だらけの海上は危険で、積む荷物も、燃料も無くて航海できなかったなどの理由が考えられている。

そして第2次戦標船は、低速力低性能で運航効率が悪く、敵の攻撃を受けやすく事故も多かったから、第3次戦標船計画では、E型よりも大きい高速船が計画されたが、資材も技術者や労働力も枯渇して、3次・4次の戦標船はほとんど建造されなかった。(戦没船を記録する会)



久川丸 1945(昭和20)年1月9日、門司発台湾北西岸を南下中0915頃より空襲を川崎汽船所属 6,886総トン 受け1220頃よりの攻撃により被弾沈没、乗船部隊2,117名、船砲隊84名、船員86名、いずれも全員が戦死。

(注：2A型、本稿でいう「パネル」ではない)

第1次戦時標準船 90%が戦没した

戦時標準船(戦標船)は戦争の拡大に対処するため、昭和17年に第1次戦標船の建造計画が策定された。太平洋戦争開戦当時、継続していた造船計画は建造中94隻36万総トン、未起工が187隻70万総トンあった。

新たな戦標船建造の目的は大量建造、工期の短縮、資材の節約などであり、従来の建造計画や標準船型を大部分で踏襲し、鉾石船や油槽船を加えた計画であったが、工期も長く効率が悪かったため、部品や材料の規格統一化、工事の簡素化により増産を図り、ある程度の性能低下が容認された。

これ等の第1次戦標船は185隻が建造されたが、ミッドウェー海戦のころから米軍の反攻が激化し、船舶の損失が想像を超えて増加し、第

1次戦標船は96%が戦没し、戦後に生き残った船舶はたった11隻であった。

船舶の大量損失を補うため、昭和18年に第2次戦標船建造が計画された。その骨子は、急速大量建造を行う 資材、工数を節約し、かつ輸送力を増大させる 諸設備は必要最小限にとどめる 耐用年数への考慮や、運行能率並びに航海安全性能を低下させても、徹底的に規格の簡易化を図る。これによって船体用鋼材を20～25%方節約するなど、戦争遂行のため安全性能や耐用年数を犠牲にしても、大量の船舶建造を目指したものであった。

この徹底した簡易化の対象は、二重底の廃止、隔壁の一部廃止、航行や安全のための設備、機関部・居住設備等の徹底した簡易化であった。そのため建造期間が極端に短縮されたが、その最たるものがE型船であった。

第2次戦標船では、徹底した簡素化により大量建造を目指したが、低速力・低性能で運航効率が悪く、特に敵に攻撃されやすく、事故も多かったから、第3・4次戦標船の計画では、大型化・高速化船の建造を目指したが、資材も技術者や労働力も枯渇して、終戦までに3次船が5隻だけ建造された。



三上山丸 1945(昭和20)年6月2日、青森県尻屋崎南東九軒付近において被雷沈没
三井船舶所属 884総トン 船員24名戦死。

2 E型戦標船、太平洋戦争後半最も多く建造され、戦没した船型。
(注：本稿でいう「パネル」そのものではない)

2 E型戦標船 僅か1カ月で完成

米軍の反攻が厳しくなるにつれ、戦没船の数も飛躍的に増加した。そのため政府は船舶の量産体制を確立するための、戦標船の建造に踏み切り、特に第2次戦標船は、徹底した簡素化により、短期大量建造を目指した。

その中で特にE型船の建造についての方針は、既存の造船所を利用せず、簡易造船所を新設して充てる。造船技術者や熟練工員を多く要しないで建造できるよう設計、工作を考慮し、労務員の主力を囚人労働者で充足する。鋼船建造の隘路となっている厚鋼板供給能力の不足を補うため、使用鋼板規格及び寸法を低下させ、従来造船材を生産しなかった製鉄会社をも利用する。機関不足に対しては、新たに主機工場として中小工場を利用するほか、機関の種類も、レシプロ、ディーゼル、焼玉等入手できるものはすべて利用する などというものであった。

そして、改E型専門工場として、東京造船所、播磨造船松浦工場、三菱重工業若松造船所、川南工業深堀造船所が、それぞれ新工場として整備され建造に当たった。

これ等の新工場はそれぞれの創意によって、一流れ方式とか、ブロック組み立て方式、ソロバン船台流れ作業方式など、それぞれ異なった方式で建造を始め、昭和18年72隻、19年435隻、終戦までに合計700隻余を建造した。

改E型は着工から完成までが1カ月という猛スピードで、それこそ毎日新造船が完成する状況であったが、軍の命令だから受け取れと言わいて、新造船を受け取ったが、水漏れが激しいためすぐにドックを手配し、修理完了までに2カ月かかるという有様であった。改E型は二重底も隔壁も無く薄い鉄板で造られ、完成検査も無いような粗製乱造船であったから、船員にとっては鬼門であった。

船舶の大量喪失で油槽船が逼迫し、改E型貨物船を油槽船に改造することとなり、これを「TE型」と呼び、播磨造船が担当して終戦までに149隻が建造された。貨物船として設計されたものを「油槽船」に改造したため、タンカーとしての性能が低く、ガソリンの積めない粗悪船だといわれたが、シンガポールなど南方で戦没した船も多く、戦後海外で連合軍に接收された船も20隻を超えている。

生き残った第2次戦標船で、戦後改造・改装された船は昭和38年ころまで稼働したが、昭和25年の「低性能船買い入れ法」により政府に売却したものや、昭和28・9年のスクラップアンドビルド計画造船の引当て船として解体された船も多い。

第1次戦時標準船 建造と喪失

船型	建 造					戦 没					戦没原因				中止 海難	残存 不明
	計	S18	S19	S20	戦後	計	S18	S19	S20	戦後	雷撃	空爆	触雷			
1A	9	3	6			9	8	1			6	2	1			
1B	16	10	6			15	13	2			10	5			1	
1C	34	14	17		3	32	25	7			15	16	1		2	
1D	22	9	13			18	1	12	5		10	8		2	2	
1E	(2Eに合算)															
1F	21	5	16			18	11	6	1		5	11	1	1	3	
1K	20	15	5			18	2	11	5		13	3	1	1	2	
1TL	19	7	11	1		16	1	13	2		10	6		1	2	
1TM	26	20	6			26	2	21	3		19	5	1	1		
1TS	5		5			3		1	2		2	1			2	
合計	172	84	84	1	3	155	6	115	33	1	90	57	3	5	6	11

第2次戦時標準船 建造と喪失

船型	建 造					戦 没					戦没原因				中止 不明	残存
	計	S18	S19	S20	戦後	計	S18	S19	S20	戦後	雷撃	空爆	触雷	海難		
2A	125	1	84	36	4	78		30	43	5	34	25	17	2		47
2D	82		44	30	8	48		15	33		16	12	14	6	1	33
2E	473	63	311	63	36	215	2	36	156	21	21	72	72	49	16	242
2TL	31		21	7	3	19		5	14		6	11	2		4	8
2TM	40		30	4	6	22		10	12		5	12	2	3	1	17
2TE	149	9	124	16		78		28	49	1	7	53	8	10	2	69
合計	900	73	614	156	57	460	2	124	307	27	89	185	115	70	24	416

第1次戦時標準船 主要項目

船 種	船型	総トン数	重量トン	航海速力	主機	最大馬力	主要寸法
貨物船	A	6,400	10,425	12.0	RS	3,600	128.0 × 17.8 × 9.8
	B	4,500	7,336	12.3	T	2,200	112.3 × 15.8 × 9.1
	C	2,700	4,476	11.0	RS	2,000	93.0 × 13.7 × 7.6
	D	1,900	2,850	10.0	RS	1,200	82.3 × 12.2 × 6.2
	E	830	1,320	10.0	D	750	60.0 × 9.5 × 5.0
	F	490	771	10.0	D	600	50.0 × 8.4 × 4.2
鉱石船	K	5,300	8,433	10.5	RS	2,400	120.0 × 16.5 × 9.5
油槽船	TL	10,000	15,600	15.0	T	8,600	153.0 × 20.0 × 11.5
	TM	5,500	7,790	12.5	T	3,300	120.0 × 16.3 × 9.0
	TS	1,010	1,272	10.0	RS	1,050	80.0 × 9.8 × 5.0

注 - 航海速力=マイル 主機 - RS=レシプロ T=タービン D=ディーゼル

第2次戦時標準船 主要項目

船 種	船型	総トン数	重量トン	航海速力	主機	最大馬力	主要寸法
貨物船	A	6,600	11,200	10.0	T	2,500	128.0 × 18.2 × 11.1
	D	2,300	4,000	9.0	T	1,100	85.0 × 13.4 × 7.2
	ERS	870	1,581	7.5	RS	450	60.0 × 9.5 × 5.45
	ED	870	1,580	7.0	D	600	50.0 × 8.4 × 4.2
油槽船	TL	10,000	16,600	13.0	T	5,000	153.0 × 20.0 × 11.5
	TM	2,850	4,722	9.5	T	1,200	93.0 × 13.8 × 7.3
	TE	870	1,618	7.0	D	420	60.0 × 9.5 × 5.45

注 - 航海速力=マイル 主機 - RS=レシプロ T=タービン D=ディーゼル

津山市民平和祭 に参加して

岡山県津山市において、8月7～11日に「平和のための戦争パネル展」、19日には「ヒロシマ平和バス旅行」、9月2日には「平和上映会」が開かれました。

平和の願いを込めて、今年も市民平和祭が実行され、何よりもうれしいことでした。

平和祭のパネル展開催に先立ち、実行委員会を代表して木原委員長は冒頭の挨拶で、被爆60年を迎える今日、世界情勢が非常に緊迫している点を喚起し、また戦前・戦中の誤った教育によって国民全体が戦争に巻き込まれていったことを深く反省し、二度と戦争への道を行ってはいけないとの決意を提起されました。

また、「1985年6月、津山市議会で『非核兵器平和宣言』が決議されたことを記念して、『戦争の悲惨さと平和の尊さ』をテーマに市民団体共同で実行委員会を構成して市民平和祭を開催し、多くの市民の皆様のご支援で20回目を迎えた経過について報告され、今年も津山市ならびに教育委員会の全面的なご支援をいただき、平和への思いを津山から全国・世界へ発信してゆきます」とご支援に対する感謝と心強い決意を表明されました。

私たち戦中派には心にしみるご挨拶で、1985年発足の平和祭の経過を聞きながら、私の脳裏を横切った出来事があります。

その一つは、当時内外に大きな感動を呼び起こした西ドイツ連邦のR・バイツェッカー大統領の「過去に目を閉ざす者は現在に盲目となる」との敗戦40周年記念演説です。

今一つは、シーレーン防衛構想が打ち出され、海上の現場を震撼させたのもこの頃でした。

あれから20年余、未だ過去に目を閉ざすトップばかりで、先の戦争を心から反省し、なかんづく、侵略戦争の加害責任を認め、武力を放棄した憲法に忠実で、対話外交に徹頭徹尾専念できるトップが出現していません。

超タカ派の小泉内閣の下で、お隣の中国・韓国とのトップの交流は途絶えたままいたずらに時を過ごし、後任総理の態度も今のところ不明です。

はっきりしていることは、日米軍事同盟の強化、基地の再編・拡充であり、先の米国の核実験に見ら



れるように（『他国には 放棄求めて 核実験』（某新聞掲載の川柳））核兵器の脅威は増すばかりの現状といわざるをいけません。

戦争を知る世代の方々の中には、原爆パネルをはじめ鉄兜から竹槍に至る展示品を見て当時に思いを馳せ、戦慄を覚える人もおられたのではないかと思います。

私たちの国民学校の後半は、出征兵士家庭の勤労奉仕（農作業の手伝い）が多く、校庭では在郷軍人会の指導による青壮年の軍事訓練、また国防婦人会の防火訓練や竹槍の訓練（鬼畜米英を叫びながらワラ人形を竹槍で突く）が頻繁で勉強は二の次でした。

中学・女学校（現高校）の先輩たちは、学徒動員で軍事工場へ、大学生は学徒兵として戦場へ、そして兵役を免除されていた壮年の人たちも45歳まで召集令状で戦争へ。まさしく戦争一色、子供から大人まで1億総動員、「月月火水木金土」の今思い出しても身震いする体制が敷かれていました。

さて、小学生の頃から軍事優先で育てられた青少年の戦後はどうでしょうか？身近な内政面では改革の名による格差の拡大、福祉・税制・年金の改悪で貧困層の増大、年金暮らしの高齢者も生存権を脅かされ、SOSを発しています。

20年を振り返って言えることは、大企業中心・基地優先の政治では、庶民の生活の安定は望めないことがますますはっきりしてきたようです。

戦争体験の風化が心配される中、海上では現場船員の激減で一層深刻です。今年は海上OB、戦没船を記録する会の協力を得て、戦没船パネルと説明パネルを展示しました。

先の戦争で壊滅した日本船舶の実態を知っていただくため、またこのパネル展が戦争について考えていただく契機となれば幸いです。

（2006年9月8日 賛助会員 安藤 敏顕）

太平洋戦争を 戦った輸入船

正岡 勝直

1930年、小学5年生であった私には、東京の上野で開かれた「日本海々戦大勝利30周年記念博覧会」への記憶がある。日本が経済不況・ロンドン軍縮会議など混沌とした情勢下にあった77年前の話だ。小学生の私には知らぬ昔の戦争であり、戦艦「三笠」や会場で目に入るZ旗「敵発見」の第一報の無電を発信した「信濃丸」の記憶に留まっている。

その7年後には、太平洋戦争の前哨戦である日中戦争が勃発するのだが、太平洋戦争も62年後の今日、1930年時代の私と同様に現在の中年以下の人たちには知らぬ話で、物資豊富・国民総マイカーの現代人にとって、戦争での「血」は、連日報道される殺人・交通事故・自殺のそれと同じだが、その本質は「国」と「個」という差がある。

日本は今や、現代の繁栄を支える産業立国であるが、その原料のほとんどを海外に依存する平和日本にとって、海運界の活躍が昔も今も普遍であることは周知のことである。

その海運界もかつては、戦争に向かう時代の流れの中で、世界の注目を浴びた高速貨物船群が、日本海軍の指示による政府助成金政策等国家の強力な支援の下で拡大され、太平洋戦争へとそのすべてが海上戦力として投入されていった。

その結果、国民が予想すらしなかった悲惨な戦歴となったことは誰しも知っていることだが、戦争の影で戦没していった6万有余名の船員は忘れ去られている。

海運界は、明治時代より政府の支援下にあった「社船」と支援下に置かれない「社外船」に区分されていた。厳しさを増していく情勢下で、社外船の各社は安価な外国中古船や廃船同様のボロ船を輸入し、また政府による造船業界保護を目的とした輸入禁止措置に対しては、今日海運界では常識の便宜置籍船など、当時では「変態置籍船」と称した船が業績を拡大していった。

1937年、日中戦争の勃発以後では、物資統制が敷かれ、また、造船資材は陸海軍への最優先措置となったため、政府は船腹拡充方を打ち出した。しかし、戦争拡大による大量徴傭や、1939年欧州での戦争勃発による船腹不足等を受けて思うように運ばず、政府は外国船舶の傭船をもって「帝国船

船」を大手海運会社の出資で設立させる。刻々変更する海運政策や現代では考えられぬ外貨不足の中、海運界はあらゆる手段を用いて船腹確保に努めていた。

その経緯と太平洋戦争に投入された輸入船の一端を、1991年に「かたりべ」という同人雑誌に「輸入外国中古船の記録」として発表したことがある。

それらの船舶は「日本船名録」より抽出したものであるが、発表当時は昭和(S)16・18・22年度版のみにとどまり、S17年度が欠落していたが、その後コピーを入手、戦時中の船名録を網羅できた。

日本海運界がS16年11月末現在で保有する1,000総トン以上の日本船舶は、1,369隻・約587万総トン、その内、輸入船(日本の海運会社が外国の造船所に発注して建造した船舶を除く)は286隻・約118万総トンであった。

第1次世界大戦後に政府より売却され、太平洋戦争開始早々米潜水艦に撃沈された「大洋丸」や、海軍の病院船となった「朝日丸」等の大型船もあるが、ほとんどが5,000総トン以下の貨物船だ。

第1次世界大戦時、鋼材と交換方式で日本が建造した大量のレシプロ船で、昭和初期に日本に再輸入された2隻も含まれており、また、日露戦争・第1次世界大戦・太平洋戦争に巻き込まれた船舶が83隻・22.5万総トンもある。

日本船名録に記載されている輸入船で、一番建造が古いのは、1875年英国建造の「神代丸」(1,095総トン)で、1945年5月30日に関門海峡の六連灯台付近で触雷により喪失している。

また、「信濃丸」は敗戦4日後の8月19日に富山県伏木を小樽に向けて発航。南米移民の第1船「笠戸丸」は、1945年8月9日にカムチャッカ半島西岸の日魯漁業ウトカ工場沖でソ連機の空襲により喪失している。この2隻は1901年と1900年の建造で、当時船齢45年の老齢船であった。

この他、日露戦争で病院船であった「亜米利加丸」は、第1次世界大戦でも海軍の徴傭船として行動、太平洋戦争では1944年3月6日サイパンより引揚者を乗せ日本向け航行中、米潜水艦に撃沈されている。

残存した船舶は、1945年8月24日現在で11隻であるが、その内6隻が空欄となっており、現在でも経過は不明のままである。

輸入船一般および空欄船に関する資料をお持ちの方は、ご連絡をお願いしたい。

米原潜が日本タンカーを直撃 軍艦による犯罪的な事故か

1月9日の日本時間の早朝、ペルシア湾入り口のホルムズ海峡で、大型タンカー「最上川」に、米原潜「ニューポート・ニューズ」が衝突、最上川の後部バラスタンクに破口を生じ浸水したと報じられた。最上川はラスタヌラで原油28万トンを積み、シンガポールに向かっていたが、衝突による損傷で積荷の流出などはなく、自力航行でアラブ首長国連邦の港に向かい、船体の損傷を調査しているという。

新聞などの報道によると、油満載で航行中の最上川の左舷後部に、米原潜が2回衝突したようだ。原潜は衝突後無線で呼びかけてきたが、最上川の質問には「サブマリン」と答えただけで艦名などを名乗らなかったという。米海軍は、原潜ニューポート・ニューズは潜航してホルムズ海峡を移動中と発表した。経過や状況など詳細は一切発表していない。

またテレビなどでは、ニューポート・ニューズは泥沼化して出口の見えないイラク戦争と、核開発問題のイランを威嚇するため結集した、原子力空母の先導役を務めていたのではないかと、秘匿性を重視する原潜がペルシャ湾からの移動を知られないために、大型タンカーの下に隠れて移動していたのではないかと、とも報じられていた。

米原潜による事故では、ハワイ沖の「グリーンビル」による漁業実習船「えひめ丸」沈没がある。この事故は、グリーンビルが体験航海に乗船した民間人への、急旋回や急浮上などを繰り返す、デモンストラクション操艦によるものと見られているが、今回の最上川の事故は、もっと昔の米原潜による事故によく似ている。

1981(昭和56)年4月9日、鹿児島県甕島西南西70キロの沖合いで、日昇丸(2,350総トン、忽那海運所属貨物船、15人乗組)が米原潜ジョージ・ワシントンに当て逃げされて沈没、乗組員13人は底の抜けたライフラフトで20時間漂流した末、海上自衛艦に救助された。行方不明になっていた船長と一航士は、13日後に水死体で発見されたが、見つけた漁師たちも驚くほどきれいな状態であったという事件である。

当時は冷戦の時代で、太平洋海域には米軍が10隻、ソ連が24隻の原子力潜水艦を配置していて、この周辺は核の海といわれていた。ジョージ・ワシントンはポラリスミサイル発射管16本を持つ、弾道ミサイル原子力潜水艦であり、訓練のために商船を標

的に見立てて攻撃の訓練をしていたのではないかと、あるいは、航空機に発見されないために、商船の下にもぐりこむ訓練をしていたのではないかと、などと報道され、犯罪的な事故ではないかと考えられている。

日昇丸を沈没させた後浮上した米原潜は、漂流中の船員を救助しようとせず立ち去り、事件後35時間もたってから日本政府に、当て逃げによる沈没事故を通報し、事故の解明には30日を要するといいい、日本政府も、公海上の事故として深く追求しようとせず、事故原因はうやむやに終わった。

今回の事故も、全て米原潜が責任を負うべき事故と考えられ、まかり間違えば最上川の積荷の流出、航行不能、沈没に至る恐れのある重大な事故である。米軍のイラク戦争は、船員と航行船舶に重大な危機をもたらすものであり、航行安全のためには徹底した原因究明と責任の追及、再発防止対策の確立が求められている。

会計収支報告書

(2006.4.1 ~ 2006.12.31)

基本会計

科 目	収 入	支 出
前月より繰越	151,000	
入 会 金		
繰 越 金		151,000
合 計	151,000	151,000

一般会計

科 目	収 入	支 出
前月より繰越	429,137	
会 費	167,000	
賛 助 会 費	30,000	
寄 付 金	50,000	
事 業 収 入	6,000	
雑 収 入		
収 入 合 計	682,137	
通 信 費		16,680
会 議 費		12,600
印 刷 費		20,000
事 業 費		43,828
旅 費 交 通 費		
事 務 所 費		90,000
消 耗 品 ・ 雑 費		23,059
支 出 合 計		208,167
次 月 に 繰 越		473,970
総 計	682,137	682,137