

# 戦中・戦後における喪失商船

大井田 孝

(戦没した船と海員の資料館 研究員)

## 目 次

はじめに

- 1 戦没船の隻数について
- 2 何故このように船舶は大きな被害を受けたか。
- 3 民間人の被害
- 4 戦後の触雷による被害

おわりに

## はじめに

昭和16年12月8日、日本海軍の機動部隊が真珠湾を攻撃したと同時にマレー半島コタバルへは日本陸軍部隊が上陸した。真珠湾攻撃では商船の被害は皆無であったが、コタバル上陸では三井船舶の淡路山丸が敵機の銃爆撃をうけ総員退船となった後、燃え続けたまま12日に沈没した。

淡路山丸の沈没から3年9ヶ月、この間多くの商船が戦没している。「戦没した船と海員の資料館」では戦没した商船約2,800隻のうち、写真・説明文を記載した1,300隻のパネルと説明文のみのパネル1,500隻分を展示している。

昭和20年8月15日正午日本はポツダム宣言を受諾し敗戦となった。この間に亡くなったとされる船員の数は日本殉職船員顕彰会がまとめた記録では漁船・機帆船を含めて60,608名、戦没船の数は7,240隻と公表されている。

当時の大きな船会社、例えば日本郵船・大阪商船・三井船舶・川崎汽船などに所属していた船舶については遭難記録も保存されていることから、遭難時の状況はほとんど把握できているが、戦後解体された会社や吸収合併で吸収された会社については記録が殆ど現存していないため遭難時の状況が確実に把握できていなかったが、防衛省研究所をはじめ多くの施設で遭難状況や船舶の行動について情報を収集し整理してきたことから、このたび戦没船に乗船していた船員・民間人便乗者・部隊輸送乗船者の情報をまとめることができた。

さらに昭和20年3月ごろから終戦間際までOperation STARVATION（飢餓作戦）と称する作戦によりマリアナ（サイパン・テニアン・グアム方面）から発進したB-29爆撃機が敷設した機雷により8月15日以降も触雷で多くの船舶が被害に遭っていることも併せて報告したい。

この報告はいままで調査してきたことを整理したものである。本文を読まれた方でお気づきのことがあればご指摘をお願いしたい。

## 1 戦没船の隻数について

戦没船の隻数については資史料によって分類の仕方が異なりまちまちである。

戦没の定義として、明らかに敵からの攻撃で沈没した船とすれば普通海難や沈没原因が不明な船舶は除外しなければならない。

表-1の隻数は総トン数100トン以上をまとめたものである。

船舶数の基準は昭和17年4月に設立した船舶運営会では100総トン以上の汽船とし、機帆船は150総トン以上としている。100総トン未満の汽船、150総トン未満の機帆船については何隻建造され、何隻戦没したか確実な隻数は未だに不明である。

就役した船舶のうち陸海軍に徴傭された船舶数については、陸軍徴傭船行動調書および海軍徴傭船行動調書によればそれぞれ665隻、1,368隻合計2,033隻である。この中には内地で書類を交換して徴傭された漁船もあれば、外地で口頭による徴傭もあったように聞いている。また船主船長の船では殆ど親族関係者で乗組員が構成され、一家全滅といったことも発生していることから、具体的な状況が把握出来ないままとなっている。この場合戦没者名簿には氏名はあるが、船名が不明、戦没海域が空白となっている。さらに戦没日付も判らないといったことが多く見受けられる。これらから勘案すると実際の戦没船舶数は表-1よりももっと多くなることに違いない。

### \*徴傭と徴用\*

戦時中の船舶は全て船舶運営会が管理しており、その中から陸軍が傭船した船を陸軍徴傭船、海軍が傭船したのを海軍徴傭船と分類している。したがって陸海軍に傭船されなかった船は徴用船となる。なお、陸軍が運用していた船舶には各船固有に船舶番号が付与され、作戦命令ではこの番号で船舶を識別していた。

表-1に普通海難を除く沈没原因不明の船舶を含めた喪失数を示す。

表-1 船舶喪失数

史料名	航空機 攻撃	潜水艦 攻撃	触雷	砲撃	不明	合計
戦時船舶史	941	1,178	270	37	7	2,433
日本商船隊戦時遭難史	902	1,153	250	9	80	2,394
太平洋戦争戦没者遺骨蒐集大鑑	1,078	1,263	304	24	85	2,754
船舶運営会喪失艦船一覧	902	1,153	250	9	80	2,394
海上護衛戦	750	1,150.5	210	16.5	16	2,143

(小数点があるのは潜水艦が攻撃していることには違いがないが、史料では雷撃か砲撃か定かでないとして半々としている)

砲撃には各種艦艇・陸上からも含む。

航空魚雷の被害は航空機からの攻撃に含む。

駆逐艦・魚雷艇等水上艦艇からの魚雷攻撃による被害は数隻あるが潜水艦からの攻撃とした。

「日本商船隊戦時遭難史」は船舶運営会の記録を元に集計されていることから数値は同じである。

「太平洋戦争戦没者遺骨蒐集大鑑」では多く、「海上護衛戦」では少なくなっているが、これは「太平洋戦争戦没者遺骨蒐集大鑑」では重複している船舶があり、「海上護衛戦」では総トン数を500総トン以上としているためである。

## 2 何故このように船舶は大きな被害を受けたか。

### ① 戦線の拡大と人員・物資輸送

ご承知のように日本では自給できる資源量は少なく、外地からの輸送に頼らざるを得ないのは戦時中も現在も変わっていない。特に戦時中は南洋群島からの鉱物資源輸送、ボルネオ・インドネシアからの原油輸送、マーシャル諸島・ソロモン諸島への人員・物資輸送など全て船舶を使わなければならない状況であった。

航行速度は10節（ノット）程度であったが、なかには8節と指定された船団もあった。例えば日本からパラオまではおおよそ1,670マイル、昭南までは2,540マイルである。

図-1に日本からの距離を示す。

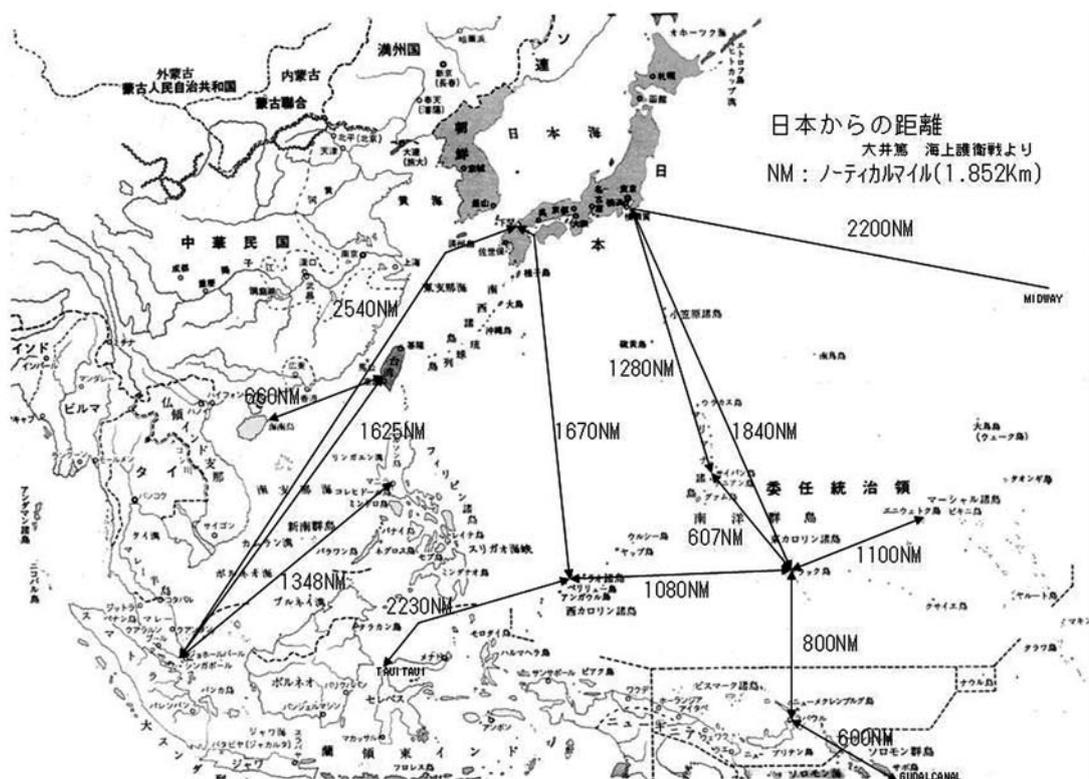


図-1 日本からの距離

船団を組み10節で航行するとして、この間攻撃にさらされることもなく、ジグザグ航行もせず直進したとしてもパラオまで約7日を必要とする。途中で攻撃を回避するための行動や、警戒のためジグザグ航行をすればより多くの時間が必要となってくる。7日間対潜水艦の哨戒や監視を確実に行えば輸送途中の被害は押さえることは可能であるが、当時の護衛艦に搭載されていたとされる対潜水艦兵器は米軍に比べれば性能が劣り対潜水艦作戦にはあまり役立たなかったときく。米豪断絶を考えマーシャル・カロリン・ソロモンを結んだ広範囲の絶対国防圏を死守するため戦線を拡大したものの、補給・兵站を無視した軍部ひいては政府の戦略に巻き込まれ、多くの商船が人員・物資輸送に駆り出され輸送途中で撃沈されている。

## ② 船舶乗船者数（収容数）

陸軍は商船で兵員を運ぶに当たり面積では4名／1坪を、重量では1名／1トンを基準としていた。4名／1坪では90cm四方に1名の勘定である。これでは横になることは勿論出来るわけがない。ではどうしていたかという輸送途中の兵員に作業を割り当て、交代制をしいて兵員を休ませたのである。

昭和19年2月25日20時47分頃インドネシア・バリ島付近で米潜水艦Rasherからの魚雷攻撃を受け、撃沈された飯野海運所属「丹後丸：6,200総トン」には6,000人以上が乗船しており5,734名（本船に乗船していたとされる実人数は不明である）が犠牲となっている。続いて22時25分頃同潜水艦に撃沈された中村汽船所属「隆西丸：4,805総トン」には6,699名が乗船し、4,999名が戦死している。両船とも如何に無謀な人員輸送をしていたか理解していただけたらと思う。このような乗船基準を無視した輸送を行っていたのは本船だけに限らない。

注：丹後丸	旧Toendjoek	長さ137.10m	幅17.70m	深さ7.53m	2層
隆西丸	旧Havo	長さ117.35m	幅15.49m	深さ9.07m	2層

## ③ 船団とその護衛

商船が戦時中単独で公海上を航行するのは、治安の悪い明かりのない夜道を一人で歩くのと同じである。少しでも被害を少なくするためには団体で行動するのが基本である。

団体で行動する、船舶が団体で行動するのが船団である。連合軍の場合、100隻近くの商船を横10列、縦10列とし、その周辺を護衛空母（哨戒機・偵察機を主に搭載）や護衛艦駆逐艦（主に旧式の駆逐艦）、コルベット等の艦艇で固め、敵からの攻撃を未然に防ぐことで商船を守っていた。

日本においては大井篤著「海上護衛戦」に示されているように船団としての商船はまとめて行動していたが、護衛は当初ほとんど顧みられることはなかった。

日本の船団構成では緒戦の比島リングエン上陸作戦で84隻が最高である。その後において40隻を超える船団は昭和19年6月11日サイパン発船団の32隻護衛33隻計65隻と、昭和19年8月28日鹿児島発カタ827船団の32隻護衛10隻計42隻の2船団があるが、サイパン発の65隻の船団はサイパンを出港して間もなく米機動部隊の猛攻を受け全ての艦船が沈没している。

## ④ 船団の航路

複数の船舶で構成された船団はあらかじめ策定されていた輸送航路に基づき航行したが、その輸送航路は各補給基地を結ぶものであった。

図-2に補給基地と輸送体系図を、図-3に主な船団航路図を示す。

－被害の大きかった船団の二例－

例1 マタ27（マニラ－高雄）商船6隻、護衛5隻 計11隻

本船団は輸送船6隻、護衛5隻で編成され昭和19年9月20日1200マニラを出港した。

出港当夜スービック湾で仮泊後翌21日0600高雄に向け抜錨、ルソン島西岸マシンロック沖合を通過中、米海軍TF 38 (Vice Admiral Marc A. Mitscher) TG 38.1, TG38.2, TG 38.3

昭和18年9月30日 大陸指第1653号による補給基地、輸送体系図

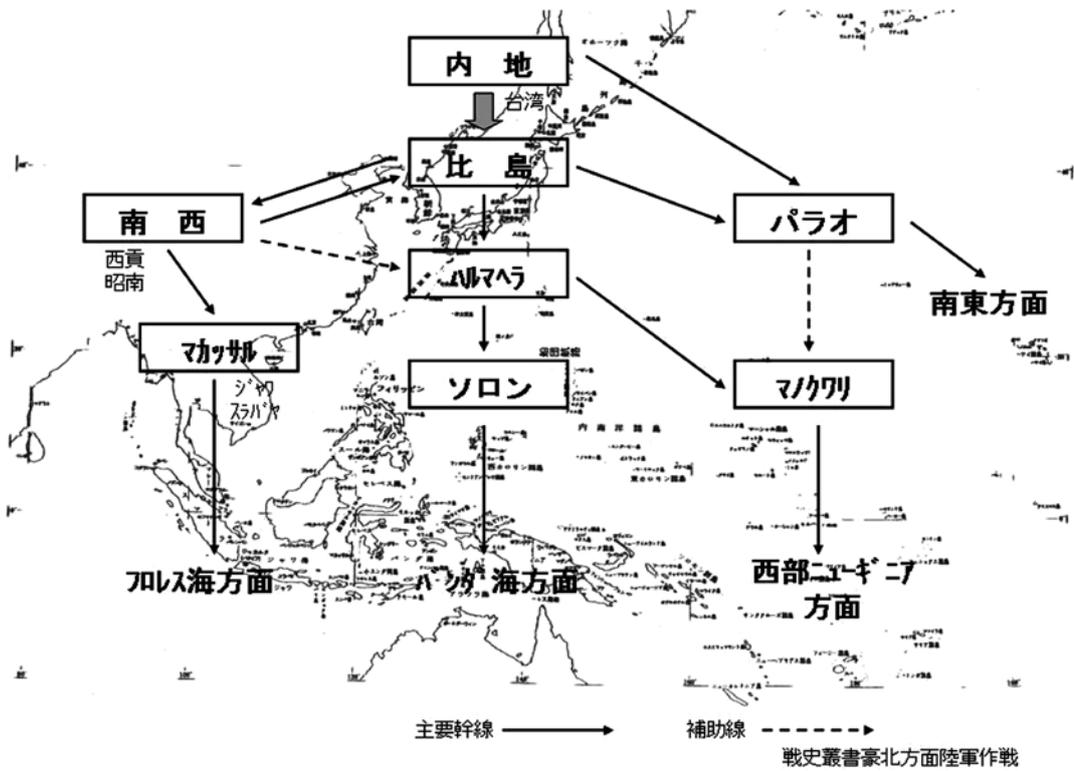


図-2 補給基地と輸送体系

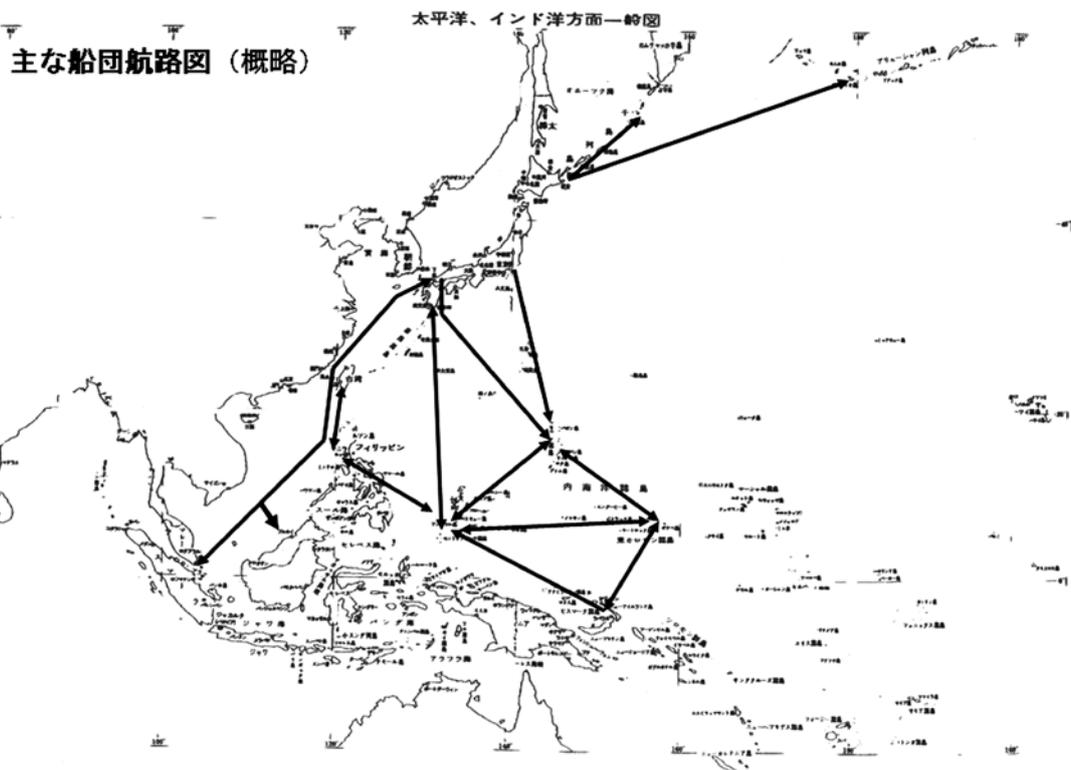


図-3 主な船団航路図

所属航空機の集中攻撃を受け北緯15度25分、東経119度50分付近において6隻26,496総トンが戦没し、船員を含め256名が戦死している。

内訳

商船：第一小倉丸	7,270総トン	日本油槽船	船員5名戦死	原油
スラカルタ丸	6,862総トン	南洋海運	船員1名戦死	錫・タングステン
悠紀丸	3,169総トン	辰馬汽船	船員54名戦死	ボーキサイト
七洋丸	557総トン	西太平洋漁業	船員12名戦死	重油
豊福丸	5,824総トン	大阪商船	船員11名、便乗者144名戦死	
			ボーキサイト、	連合軍捕虜904名死亡
南征丸	2,814総トン	岡田商船	船員17名、船砲隊12名戦死	空船

護衛：第一号海防艦、第三号海防艦、第五号海防艦、第七号海防艦、江ノ島

本船団は商船6隻全てと第五号海防艦が戦没したが他の護衛艦が付近に居たことと、比較的陸上に近かったことが人員の被害を少なくしたものと考えられる。

例2 ヒ86船団（昭南－門司）商船10隻、護衛6隻 計16隻

昭和19年12月30日昭南を出港、途中1月4日サンジャック入港、1月9日1200サンジャックを出港して仏印沿いを北上、キノン湾付近において米海軍TF 38（Vice Adm John S. McCain）所属航空機の猛攻を受け商船10隻145名戦死、50,633総トン全てと護衛艦3隻が戦没している。本船団は南方から重油や生ゴムなど戦略物資を満載して内地へ還送中被害にあったものである。

商船：さんるいす丸	7,238総トン	三菱汽船	12名戦死	原油
辰鳩丸	5,396総トン	辰馬汽船	10名戦死	生ゴム、錫
大津山丸	6,859総トン	三井船舶	28名戦死	重油、生ゴム、 航空ガソリン
昭永丸	2,764総トン	大阪商船	3名戦死	重油、生ゴム
第六十三播州丸	533総トン	西太平洋漁業	重油	
極運丸	10,045総トン	極洋捕鯨	12名戦死	原油
永万丸	6,968総トン	日本郵船	船員22名、船砲隊13名戦死	
				ボーキサイト、ゴム
建部丸	4,519総トン	大阪商船	戦死なし	航空ガソリン、 生ゴム、マンガン
予州丸	5,711総トン	宇和島運輸	船員45名戦死	
優清丸	600総トン	東京都	船員1名戦死	石油

護衛：香椎、第二十七海防艦、大東、鵜来、第二十三海防艦、第五十一海防艦

本船団も護衛艦3隻（#27海防艦、大東、鵜来いずれも中破）を残し13隻が戦没しているが、攻撃を受けながらも各船は海岸にのし上げるなどして全隻を無くしたが人員の被害をかなり少なくしている船団である。

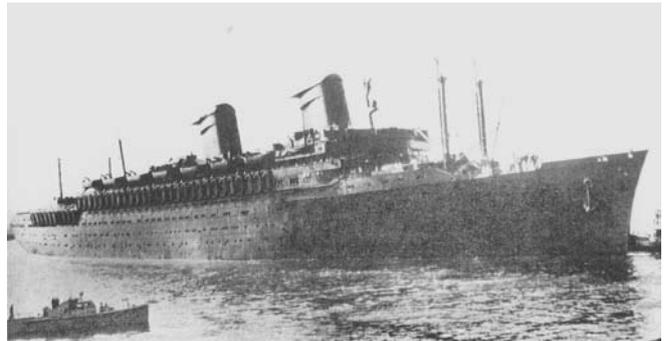
外洋でこのような被害を受けた場合、人員の被害は比較にならないほど大きくなる。

## ⑤ 人員の被害状況

3年9ヶ月の間運航された船団数は1,200を数える。この数は①項で述べたように船団を構成している船舶数が数十隻におよぶ船団もあれば単独で航行している船団も数えた数字である。昭和18年後半から19年11月頃にかけてニューギニア・比島・サイパンへと中国東北部にあった陸軍部隊が内地を発航して戦地に向かい、軍人を満載した輸送船が東シナ海や太平洋の真ん中で沈没している。

多くの犠牲者を出した原因として考えられることは、人命を軽視していたことは既に発行されている多くの文献などでもあきらかであるが、遭難した方の話しでは孟宗竹の筏やカボックの救命胴衣など長時間海上で救助が待てるような装備を準備していなかったとのことである。戦時下での輸送中、被害を受けることを前提で計画・実施されなければならない。場合によっては途中で沈没することも考えなければならない。このような危機管理を全然考えていなかったのだろうか。人の代わりはいくらでもある、(かつて支那派遣軍畑俊六大将は「人民の生命より体制の擁護が第一義である」と述べている)食料もなくなつた運を天に任せるような状態になつても兎に角我慢しろ精神力で生き延びよとのことであろう。因みに連合軍の場合は舷側に所狭しと救命ボートを搭載し万一に備えていることは写真でも窺える。技術者が一人前になるには時間がかかることは誰でも知っている。ましてや高度の技術を必要とする船員においてもしかりである。護衛を確実に行っていなかった当時の日本政府(軍部)は人命をはじめから無視していたことは明らかである。

右の写真はUnited States Lines兵員輸送船時代のAMERICA (1940)ボートデッキ下部にはびっしりと救命ボートが装備されている。



Great Passenger Ships of the Worldより

## 3. 民間人の被害

戦時中南方にあった島嶼には多くの日本人技術者、その家族が生活を営んでいた。

戦況が悪化するにつれて内地に移動することになった。そのときに乗船していた船舶が航行中に敵からの攻撃を受け多くの方が亡くなっている。

先に述べた丹後丸、隆西丸にはインド兵やインドネシアの労務者を乗せてスラバヤからアンボンに向けていたが、厳密な意味での民間人を乗せていたとする船舶としては、昭和19年6月米機動部隊接近の報を受けてサイパンから急遽内地へ向かった亜米利加丸(511名)〔硫黄島南南東海域において米潜水艦の魚雷攻撃で撃沈〕や、昭和20年3月末シンガポールから遭難船員・政府関係者などを乗せた救恤品輸送船であった阿波丸(2,277名)〔中国福建省平潭島沖で米潜水艦の魚雷攻撃で撃沈〕があった。さらに南西諸島の児童やその保護者を乗せた武州丸(159名)、対馬丸(1,529名)など多くの船舶が被害に遭っている。

日本殉職船員顕彰会では戦没された船員の人数は把握されているが、民間人については

把握されていない。唯一の頼りである戦時船舶史に記載されている船員以外の民間人は59,200人を数える。参考として、船を守るため乗船していたとされる船砲隊（陸軍兵）、警戒隊（海軍兵）、輸送中の部隊人員を含めた軍人の数は101,300名である。

以上、民間人、船員、軍人さらに捕虜を含め乗船中に亡くなったとされる人達の総計は232,000人である。

#### 4 戦後の触雷による被害

##### ① 機雷敷設状況

昭和20年8月15日正午に天皇から勅語が発せられ日本はポツダム宣言を受諾して敗戦国となった。しかし第二次世界大戦は終結していなかった。触雷ではないが8月22日北海道留萌沖でソ連潜水艦から泰東丸・能登呂丸・小笠原丸の3隻が魚雷攻撃を受け、泰東丸・能登呂丸の2隻が撃沈され、樺太からの引き揚げ者の多くが亡くなっている。漸く戦は終わったというのに。その後8月24日には大湊から朝鮮に向かっていた大阪商船浮島丸が連合軍の指示で急遽舞鶴港に変針した後触雷により沈没し、549名の人達が亡くなっている。

昭和20年3月27日から8月14日まで米陸軍第20航空軍のB-29による機雷敷設の目標は瀬戸内海、関門海峡が主であったが、舞鶴湾にも多くの機雷が投下された。浮島丸はこの機雷に触れて沈没したものである。戦時中日本海軍も多くの機雷を全国の港湾部に敷設していたが、日本海に関しては北は宗谷海峡・津軽海峡、南は対馬南海峡と北海峡のみであった。このことから舞鶴湾内で沈没した浮島丸は米軍の機雷による被害であったことが窺える。図-4に日本周辺における機雷敷設状況を示す。

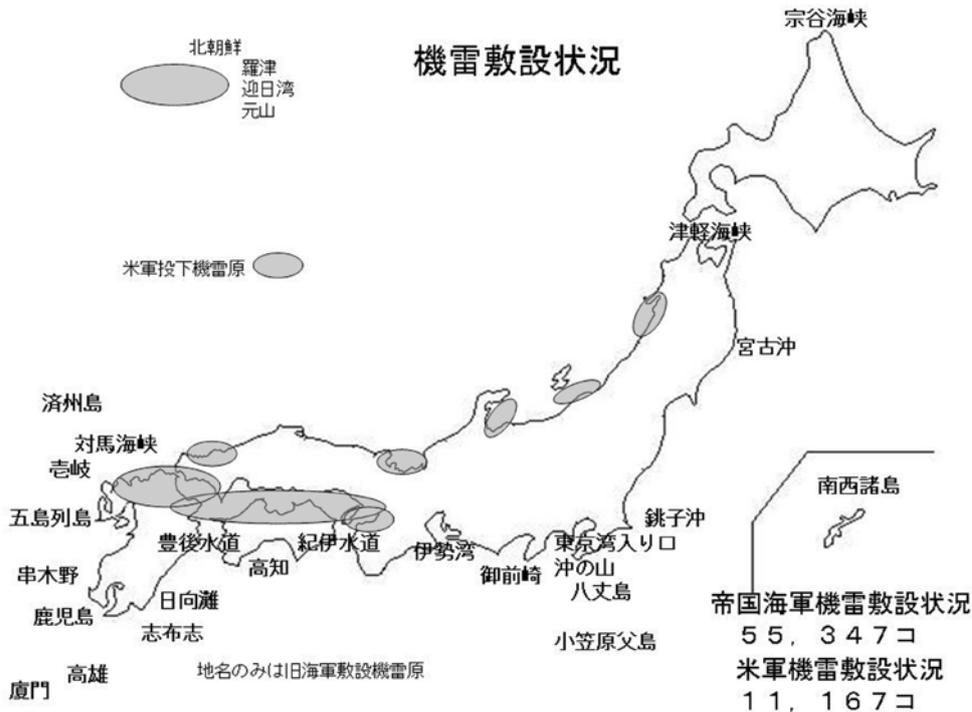


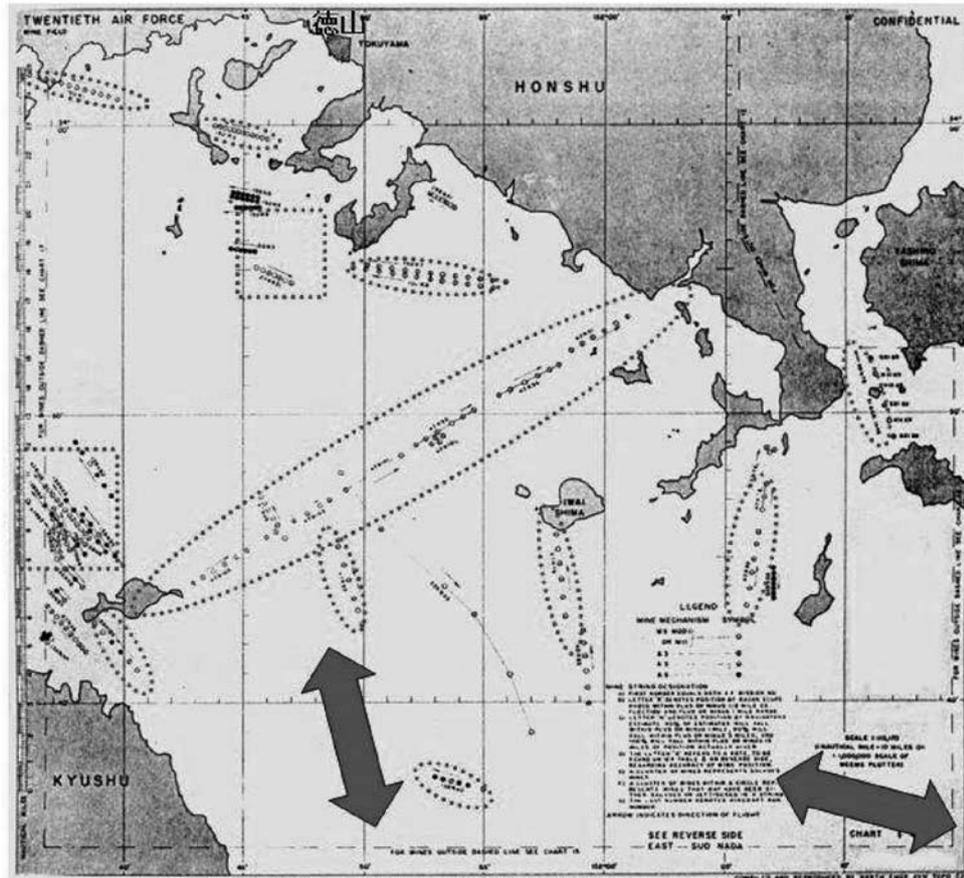
図-4 日本周辺における機雷敷設状況

② 航路啓開と触雷

昭和20年10月6日、国内経済の復興を目指すとともに、海外同胞の引揚・復員・解員のため戦時中被害を免れた艦船を就航させる目的でGHQ命令のもと、掃海作業が再開された直後の10月7日神戸・魚崎沖では室戸丸（355名）、13日神戸港沖での華城丸（175名）、14日対馬から壱岐を経由して博多に向かう途中、壱岐島勝本沖で沈没した珠丸（541名）、昭和23年1月28日大阪から多度津に向かう途中岡山県牛窓に寄港しようとして沈没した女王丸（304名）など、昭和58年3月25日に広島湾柱島水道付近の掃海で完了とされた38年の間、139隻もの商船が触雷により沈没している。この他旧海軍船艇も被害を受けている。浮島丸を含めた5隻だけでも1,924名もの犠牲者を出している。具体的な数値は把握できていないが、戦後この触雷で亡くなった人は2,000人を超えるのは確実である。

また掃海作業中に殉職されたのは77名であったと香川県の琴平にある掃海殉職者記念碑に記録されている。

第20軍B29機雷敷設状況（点線で囲んだ海域）周防灘東 徳山沖



豊後水道から徳山燃料廠に向かう航路が封鎖されている。

図-5 米第20軍B-29機雷敷設状況

このように多くの犠牲者を出した米軍が敷設した機雷の敷設計画のなかから徳山燃料廠を封鎖するために米陸軍第20航空軍が計画した敷設を図-5にしめす。点線で囲んだ海域が敷設海域であり、矢印は船舶の航路である。

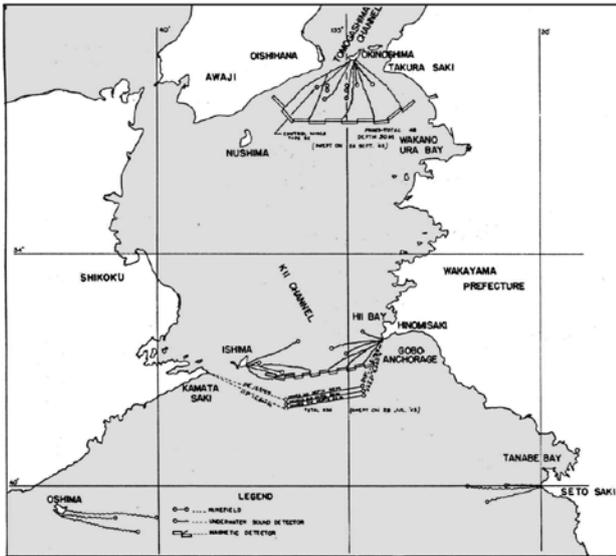


図-6 日本海軍機雷敷設図

S E C R E T  
MISSION SUMMARY

Mission Number 47

1. Date: 27 March 1945
2. Code Name: Starvation #1
3. Target: Shimonoseki Straits
4. Participating Units: 313th Bombardment Wing
5. Number A/C Airborne: 102
6. % A/C Bombing Primary: 92% (97 primary, 0 Secondary and 0 Last Resort and Opportunity)
7. Time Over Primary: Mike - 272337K-280054K  
Love - 280003K-280206K
8. Altitude of Attack: Mike - 4,800-8,400  
Love - 4,800-8,100
9. Weather Over Target: Mike - 0/10-6/10  
Love - 2/10-8/10
10. Total A/C Lost: 3
11. Resume of Mission: Mining mission - estimated results excellent, western approaches to Shimonoseki Straits closed for two weeks or longer. Five aircraft non-effective. Three aircraft lost to unknown reasons. Enemy air opposition weak - 7 attacks. One enemy aircraft destroyed with none probably destroyed or damaged. AA heavy, meager to intense, inaccurate to accurate. Average bomb load 12,000 lbs. Average gas reserve 976 gallons.

図-7 MISSION SUMMARY

図-6は日本海軍が昭和17年から18年にかけて紀伊水道沖に敷設した状況で外洋に面した徳島県蒲生田崎・伊島と和歌山県日ノ御崎を結び、さらに沖ノ島（友ヶ島）南方に敷設して大阪湾への侵入を防ごうとしている。

図-7は米陸軍第20航空軍任務番号47号で昭和20年3月27日、下関海峡（関門海峡）を目標として実施された飢餓作戦（Starvation）第一号のMission Summaryである。

7. 8. 9. で表示しているMikeおよびLoveは目標位置を表し、Mikeは下関西方、Loveは下関東方を表す。

また272332Kは27日23時32分（現地時間）を表す。

## おわりに

北はアッツ・キスカ、東はマキン・タラワ・ケゼリン、中部太平洋はサイパン・トラック・パラオ、南はガダルカナル・ラバウル、その中間のニューギニア・ボルネオ・インドネシアさらにインド洋のアンダマン諸島まで、そして比島・沖縄と大東亜共栄圏の名の下に広範囲に日本は領土を拡大していった。それにともない人員の輸送や物資の輸送に多くの商船が使われた。当時日本の商船は船舶運営会の管理のもと、国家が運航している船舶として米国はいわゆる商船ではなく軍事輸送として認識し、通商破壊のため殆どの潜水艦を使用し日本商船の全被害のうち45%の被害を被った。7,240隻に及ぶ日本の商船（漁船・機帆船を含む）が潜水艦、航空機及び機雷による被害で沈没し、23万人を超える人達が犠牲となった。如何に戦争といえ当時の日本政府が後方支援を、また兵站を無視したいくさをしたか。現在インド洋では海上自衛隊が多国籍軍に液体燃料や生活物資を補給していることは実質的な後方支援である。この是非はともかく、当時の日本が兵站を考え、護衛を充実させておけば多くの船員や船舶などが救えたと思われる。

参考文献・ホームページ

- 1) 戦時船舶史 駒宮真七郎 自費出版 1991.11
- 2) 戦時輸送船団史 駒宮真七郎 株式会社出版協同者 1987.10
- 3) 日本商船隊戦時遭難史 海上労働協会 1962.7
- 4) 太平洋戦争戦没者遺骨蒐集大鑑 池田貞枝 戦没遺体収揚委員会編 1977.7
- 5) 船舶運営会喪失艦船一覧 船舶運営会 1948.11
- 6) 海上護衛戦：戦史叢書（米国戦略爆撃調査団報告書）
- 7) 船舶輸送間における遭難部隊資料 厚生労働省
- 8) 海軍徴傭船舶行動調書 厚生労働省
- 9) 陸軍徴傭船舶行動調書 厚生労働省
- 10) 日本陸軍船舶番号 第二復員省
- 11) 船舶行動一覧表 元船舶参謀 上野滋編 防衛省研究所
- 12) The Official Chronology of the U. S. Navy in World War II  
<http://www.ibiblio.org/hyperwar/USN/USN-Chron/USN-Chron-1945.html>
- 13) Great Passenger Ships of the World. Kludas他 Patrick Stephens 1988.6
- 14) 浦和短期大学 浦和論叢 第3号 1989.9
- 15) 日本空襲の全容 東方出版 1995.8
- 16) ORDNANCE TARGETS JAPANESE NAVAL MINING ORGANIZATION AND OPERATIONAL TECHNIQUES. U. S. NAVAL TECHNIQUES MISSION TO JAPAN 防衛省研究所
- 17) MINES against Japan 防衛省研究所
- 18) MISSION SUMMARY MISSION RESUME（ピースおおさか所蔵 マイクロフィルム）
- 19) 日本の掃海：航路啓開五十年の歩み 航路啓開史編纂会 国書刊行会 1992.3
- 20) 太平洋戦争 歴史研究会編 青木書店 1997.5