

第百四十八話 戦時徴用船と戦没船員

大軍の作戦の成否は、戦略輸送の適否如何による。広大な戦域への部隊輸送と資源地帯からの内地への物資輸送は、民間船舶に頼らざるを得なかった。支那事変は兎も角、日米英蘭戦開始後は、民間船舶の徴用も急激に増大し、船団護衛の発想も当初はなく被害は陸海軍人を上回った。戦時徴用船の状況を確認する。尚、写真は観音崎にある「戦没海員の碑」である。



1 支那事変

陸軍が、華南の作戦において、日本の漁船を徴用して、狭い水路での兵員や物資輸送に活用したと云われる。海軍も、徴用漁船を揚子江河口封鎖に運用したという。また、陸軍部隊の支那大陸への戦略輸送には民間船舶が徴用されたであろう。細部未確認

2 日米英蘭開戦後の徴用

(1) 民間徴用船の最初の犠牲

マレー上陸作戦で最も困難な任務を負ったコタバル上陸部隊は、佗美支隊で、兵力は約 5500 名、これを輸送する輸送船「淡路山丸」「綾戸山丸」「佐倉丸」はいずれも優速船であり、「佐倉丸」は防空基幹船として重武装していた。3 隻合わせた搭載舟艇は約 60 隻、一回で 2000 人を輸送する能力があった。この作戦で三井船舶の淡路山丸が銃爆撃を受け 12 月 12 日沈没した。

(2) 民間船舶・船員の被害状況

民間船舶の被害は、日本海員組合の資料等によれば、以下の通りである。

官・民一般汽船	3,575 隻
機帆船	2,070 隻
漁船	1,595 隻
合計	7,240 隻

商船及び船腹量の変化 (数百トン以上の船舶)

日米英蘭開戦時	商船数 2,445 隻	船腹量 639 万総トン
終戦時	商船数 1,217 隻	船腹量 134 万総トン (運航可能船は 80 万)

戦没船員数は、60,609 人とされる。船員の損耗率は 43% (推計) とされ、陸軍の 23.7%、海軍の 16.5% と比較しても高いと云わざるを得ない。若い世代 (14~20 歳) の損耗率が高い。

(3) 甚大な船舶被害の要因

戦域の拡大に伴う膨大な人員・物資輸送、過密な船舶乗船者、護衛作戦 (当初は護衛なく、爾後は貧弱な態勢)、決められた航路航行、船団の装備貧弱等が指摘されている。(船団護衛については百十五話 お粗末なシーレーン防衛参照)

(4) 陸軍暁部隊は、機帆船を徴用し、海軍は漁船を「特設監視艇隊」(「黒潮部隊」等)として運用した。

(5) 戦時中の船舶は全て「船舶運営会」が管理し、その中から陸・海軍が傭船した。この際における陸海軍は船舶量の配当を巡り、熾烈な戦いを繰り広げた。詳細は割愛

(6) 戦時中の船腹増加

戦時中に約 400 万総トンを建造したとされるが、「戦時標準船」と言われる粗悪なものであったという。

蛇足ながら、終戦後も日本軍及び米軍が敷設した機雷による被害が続出した。2000 人を超えるとも云われる。戦没船員の方々のご冥福をお祈りする。合掌。

*戦略輸送を如何にするかは現代的課題でもあると確信する。

(第百四十八話 了)