

第二百九十一話 「ノー・サンキュー」と艦に殉ず！

艦長（船長）は、艦に殉ずる（艦と運命を共にする）べきであるとするのがグローバルスタンダードであると信じられているが、果たしてそうなのか？帝国海軍の艦長はどうだったのだろうか？

1 高貴なる者の責任と艦と運命を共にした事例

大英帝国の騎士道精神を反映して、上流社会の者には、神聖な名誉、奉仕、弱者への敬意が遵守すべき規範として求められていた。1852年英海軍輸送船の沈没事故で、艦長が女性や子供を先に避難させてその命を救った行動は、多くの人々から称賛された。それ以来（？）、船長は全ての乗船者の避難が完了してから最後に退船するか、全ての乗船者の避難が出来ない時は、例え己が助かることが出来たとしても、退船せず船と運命を共にするという伝統が確立されたのか？

一方、遭難した船を船長が見捨てることが犯罪と見做される場合がある。

艦長（船長）が艦に殉じた著名な事例とその反対の事例が Wikipedia に紹介されている。<https://ja.wikipedia.org/wiki/船長の最後退船>

最近の事例で鮮明に思い出されるのは、韓国貨物船セウォール号事件（2014/4/16）や中国のクルーズ船の沈没（2015/6/1）であろうか。何れも後味悪い事故だが・・・

2 帝国海軍の場合（大東亜戦争間）

○1942/6/5 ミッドウェー海戦：空母「飛龍」第二航空戦隊司令長官山口多聞少将と艦長加来大佐、空母「蒼龍」柳本艦長

○1944/10/24 レイテ沖海戦 戦艦「武蔵」艦長猪口少将

○1944/11/29 回航中の空母「信濃」艦長阿部大佐

○1945/4/7 坊ノ岬海戦 戦艦「大和」第二艦隊司令長官伊藤整一中将と艦長有賀大佐
その他、多くの艦長が艦と運命を共にした。菊花御紋章の重みもあったのだろうか？



帝国海軍の場合、敗北に際して、乗艦と運命を共にするという暗黙の規範が、艦長のみならず、司令や司令長官にまでも浸透していたと云えるとの指摘もある。

これには、対米英蘭開戦劈頭のマレー沖海戦において英国東洋艦隊司令長官のフィリップス提督が従容として旗艦に残り（救助に近づいた「駆逐艦に乗艦せられたし」との信号に「ノーサンキュー」と答え）、艦と運命を共にしたとのエピソードが日本軍に浸透し、日本も負けてはおられないとの意識があったのだろうとも言われる。最も、日本海軍にはもともとそのような不文律の伝統があり（武士道精神に通底）、より称揚され、ある意味では呪縛ともなったのだろう。この逸話が日本人の琴線に触れたのだ。

そもそも艦長が艦に殉ずるべきであるというのは規則でも慣習でもなかったと云う。最高責任者として部下や乗客が全て退去するまでは責任を持つべしというものであった筈だ。日本軍人の美意識や旺盛な責任感が極限に達したと言える。軍人個人としてはある意味では美しく散華し満足なのだろうが、果たして国家としては？

3 是非について

乗客や部下を見捨てて先ず逃げ出すなど人倫に悖る行為であるは当然だが、必ず艦と運命を共にするのが定法とばかりに殉ずるのは如何なものか？まして艦長ではない司令長官等をも殉じさせた付けは大きい。有能な艦長や司令長官を育てるのには膨大な金と時間を要するのだから。宇垣纏海軍中将の「戦藻録」には、「奮戦の後、艦沈没するに際し、艦長の生還するを喜ばずと為さば、前途遼遠の此の大戦を遂行するを得ず、飛行機は落下傘により出来る丈生還を奨励しあるに、艦船は然らずという理なし」との記述があると云う。とは云え、多くの国民はそれを許容したのだろうか？否では？

(了)