

竹内いさむ

戦記

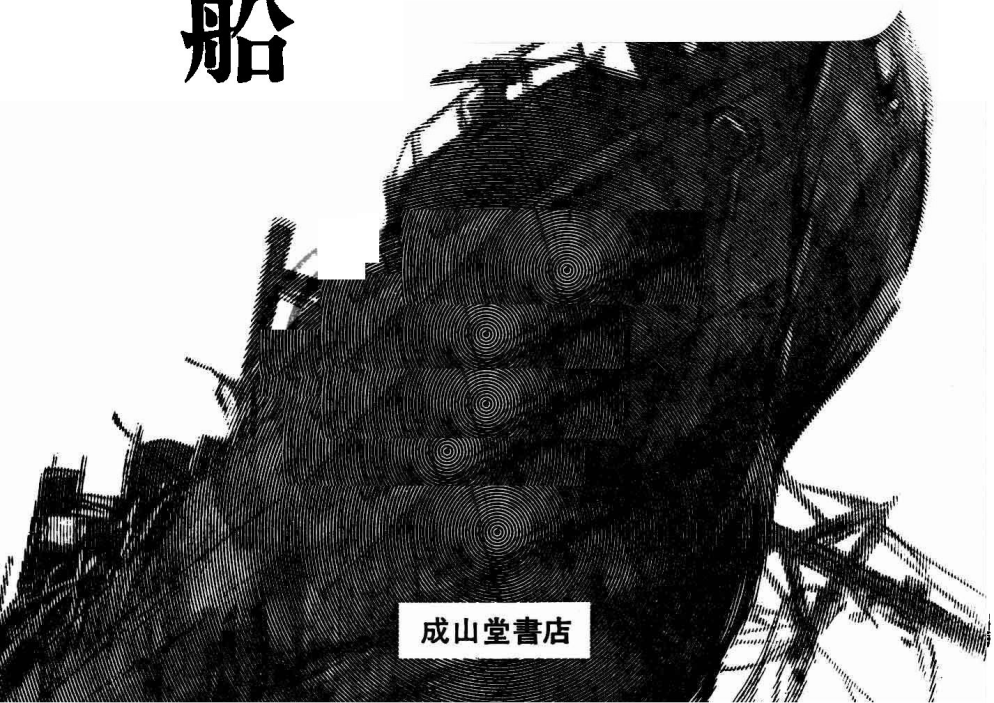
最後の輸送船



成山堂書店

竹内いさむ

戦記 最後の輸送船



成山堂書店

《筆者略歴》

竹内 いさむ

大正2年 岡山県総社市生れ
昭和10年 北陽商業学校卒（大阪）
昭和12年 無線電信講習所（選）卒
以後船舶通信士として乗船
昭和20年 官立岡山無線電信講習所講師（船舶運営会派遣）
昭和26年 海上保安庁入庁（海上保安官任官，巡視船・海上保安部通信所長）
昭和48年 定年退官（第六管区海上保安本部（広島）通信所長）
愛媛県砂利採取業協会事務局長（専務理事兼任）
昭和52年 不動産会社参与

現在 川柳まつやま吟社同人，川柳番傘友の会々員
（雅号五峰）

現住所 〒790 松山市古川町 390 番 3 号
電 話 0 8 9 9 (56) 0 0 7 9

戦記 最後の輸送船

定価はカバーに表示
してあります

昭和57年 2 月25日 初版印刷

©1982

昭和57年 2 月28日 初版発行

著 者 竹 内 い さ む
発行者 ㈱ 成 山 堂 書 店
代表者 小 川 實
印刷者 ㈱ 新 生 社

発行所 株式会社 成山堂書店

東京都新宿区南元町 4 番地51
（郵便番号 160）成 山 堂 ビ ル
電 話 03 (357) 5861 (代)
振替口座 東京 7-78174番

Printed in Japan

0093-842401-3819

序

当社（岡田商船）の船員が海上勤務を勤めあげて、無事、定年退職を迎えたときには、必ずご本人に逢って、長い間のご苦勞をねぎらうとともに、お礼を申すことにしているが、その際、ご本人に戦争中のことなどをうかがうと、ほとんど全員が一度ならず二度、三度と潜水艦や航空機に襲撃されて遭難し、紙一重のところであつたという経験を持っておられる。

そのような体験談を聞くたびに、私一人だけの感銘にとどめておくのには、あまりに、もったいないというか、惜しいというか、ともかく書いたものにして、お子さんなりお孫さんのために残しておかれたら、と、おすすめていたものである。

とは言つても、いざ書きものにするとなれば、まず当時の記憶をある程度正確に甦らせ、これを整理したうえでまとめあげなければならぬから、書くことに慣れぬお

人にとっては、なかなかの大仕事だといわなければなるまい。

これまで、当社の乗組員のなかから、断片的なものは別として、まとまった戦中記録がついぞ現われなかったのは、恐らくこういう事情によるものと推察していた。

今回、船舶通信長として第二次大戦勃発直前から当社の商船に乗船しておられた竹内勇君が、「戦記最後の輸送船」を世に出されることとなったのは、私にとって日頃の念願がかなったというわけで、まことに喜びにたえない。

本書によって、戦時下、貴重な人員並びに重要物資の輸送、従軍中に殉職された数多くの船員の身の上を偲ぶとともに、二度とかような悲惨事を繰りかえすことのないよう次代の若人へ申し送りたいと思う。

また、本書終章「日本は軍事力で守り得るか」は、現在の国際事情下におけるわが国の対応についての分析であるが、生々しい戦争を体験した一商船乗組員の意見としてご批判いただきたいものである。

岡田商船株式会社

代表取締役会長 小林 喬 亮

目次

序章		一
第一章	福寿丸の終焉	
	右舷前方雷跡	 八
	万事窮す	 二一
	孤独の海	 二六
第二章	高雄への道	
	旅立ちの朝	 三四
	暗い記録の日々	 三七
	手探りの海	 三一
	月明下の衝突事故	 三三
	あひる船隊のあけくれ	 三四

第三章

風化した高雄の思い出……………	三
死の海の構図……………	三

高雄をあとに……………	四
-------------	---

潮騒ぐバシー海峡へ……………	七
----------------	---

魔の海の第一夜……………	三
--------------	---

真の勇者とは……………	七
-------------	---

地獄の海……………	六
-----------	---

悪魔の構図……………	六
------------	---

第四章

地獄の明暗

嗚呼吉野丸……………	三
------------	---

死の倫理……………	八
-----------	---

敗者の群れ……………	八
------------	---

だかあ丸の重味……………	八
--------------	---

大地は動かない……………	九
--------------	---

スピック湾の閑日……………	九
---------------	---

雲間のキャセイビル……………	九
----------------	---

第五章 戦場の裏舞台

第六章 帰国の途へ

シンガポールの夜	一〇三
命がけの商魂	一〇五
昭和のからゆきさん	一〇七
南溟閣の夜	一一三
昭南の名づけ親	一二六
軍票二千万円の行く方	一二九
ピンタン島の風物	一三三
帰国の途へ	
さようなら昭南	一三八
ベトナムの泥棒哲学	一三三
思いがけない空の訪問者	一三三
恐怖の台湾海峡	一三七
船倉から火柱	一四二
別れの酒宴	一四六

第七章 生きていた二十六名

旅立ちの福寿丸 一五三

思い出の人々 一五五

経節は渡かった 一五八

第八章 戦後三十六年

(昭和五十六年夏)

南台湾を訪ねて

花蓮から鶯鸞鼻岬へ 一六三

車窓へ怨念の海が 一六四

鶯鸞鼻岬に佇ちて 一六五

観光の目玉墾丁公園へ 一六八

スモッグに包まれた高雄港 一七二

揺れ動く台湾 一七三

終章 日本は軍事力で

守り得るか

国際事情と日本 一七六

日本の置かれた立場	一八〇
平和憲法と日本の軍備	一八五
軍備で国が守れるか	一八八

あとがき

.....	一九二
-------	-----

付録

一、太平洋戦争年譜

(日本商船隊戦時遭難史による)

.....	一九三
-------	-----

二、日本商船隊戦時遭難統計表

.....	二〇六
-------	-----

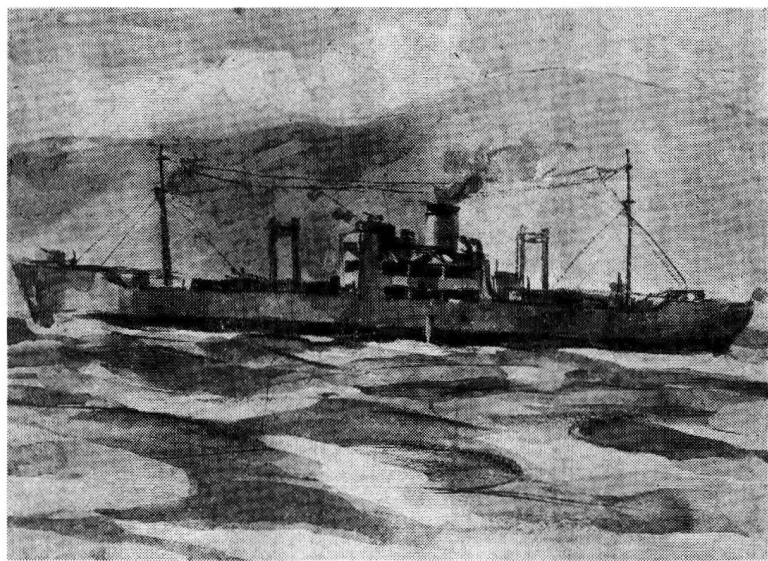
三、太平洋戦争船舶喪失月表

(昭和一六年二月～二〇年八月)

.....	二〇七
-------	-----

(挿画 浅山 仁)

序 章



太平洋戦争が、敗戦という悲劇に終って、すでに三十数年の歳月が流れた。

戦後、軍人として、海陸の戦闘に参加した人たちによって記された大戦の記録は数多く出版されたが、実際に、老朽の輸送船の船員として乗組み、その実生活や、戦場としての海上の恐怖に満ちた日々の、戦闘部隊の裏方として、つねに、日陰の存在でしかなかった陸軍輸送船の苦闘の記録は極めて少なかった。

戦後、三十数年の日は、私たちにあって永くもあり短かくもあった生涯の中で、この比類のない苛酷な戦争の思い出は、前線、銃後を問わず、生きとし生ける者の胸の中から消えることはない。この体験は私たちには神の啓示ともとれ、人生への厳しい試練でもあったと思う。

戦争も中ばん以後、すなわち、昭和十七年半ばから、最も苛烈を極めた十九年十一月、敵の潜水艦の魚雷により沈没するまで乗組んでいた、陸軍輸送船「福寿丸」（五、五〇〇トン岡田商船所有）の数奇に満ちた最後の航海の模様を記録したものである。

福寿丸は、今次大戦が勃発する二、三年前解体を目的に、当時、岡田商船の前身である岡田組（社長岡田勢一氏）がカナダより買い入れた船齢二十数年の老朽船であったが、その頃、日支事変と併せて船腹の不足から、まだ十分使用に耐えると思えた船体、機関はスクラップにするには惜しまれ、太平洋戦争の勃発と共に逼迫した輸送船隊の一翼を荷なわされたのである。

昭和十八年初頭には、まだ日本の商船隊は、かなり健在で、一万トン級の優秀船も数多く、海国日

本の偉容を誇るに十分であった。

しかし、十九年に入ると日本近海も含めて各海域とも敵潜の攻撃は一だんと熾烈を極め、輸送船の被害は想像以上のものであった。

その現状を知り得る者としては、情報の集まる軍の関係機関と、艦隊あるいは輸送船の幹部及び、それらの情報入手を担当する通信士以外にはなかったと思う。直接輸送に参加する乗組員にさえ、自船団への雷撃あるいは、それを目撃した場合の一部を知るのみで、とくに、十九年以降は敵潜の情報に厳しい報道管制がしかれ、一般への公表は一切禁止となり、被爆の状況を知る機会といえば、入港の際の友人や顔見知りの者からの口伝えで知るに過ぎず、実際に攻撃をうけてはじめて実感として知り得るぐらいのもので、戦時下の船員たちの宿命にも似たあきらめか、案外精神的な動揺はみられなかった。その頃、南方海域では雷撃をうけて二度、三度泳がされた体験者もかなり出ていた。

幸い、筆者のように、大戦勃発以来、ほとんどを海上で過したもので沈没体験が終戦まで一度のみというのは、まことに希であったといえよう。

昭和十七年半ばより十八年半ばに亘り、福寿丸は、中国、奏皇島より北海道の室蘭間を石炭輸送に専従していたが、十八年五月室蘭港で荷揚げを終り待機中、彼地の海軍武官府からの呼び出しをうけ、乗組員の軍属の宣誓式とともに、南方戦線への任務変えとなることを知った。

十七年当時は、まだ、日本近海は比較的平穏で、翌十八年に入るや津軽海峡東口、三陸沖など、そ

ろそろ敵潜出没の頻度が加わり、十八年二月室蘭港口地球岬灯台沖での敵潜水艦との白昼の砲撃戦などを通じて海戦の何たるかを身近かに実感として知るようになったが、当時、南方戦線の戦勝ニュースの中では戦争の危機感など全く無く、若干のスリル感ぐらいで、それでも、はるばると太平洋の波濤を越えて北海道近海までも出撃してきた米潜水艦の勇気を侮り難いと思った。

敵地で潜行して退避してゆく潜望鏡の航跡を追う私たちの目は初めての体験だけに異様にも思え、敵の戦力とその勇氣に侮り難いものを感じた。当時、まだ私たちにはこれからが戦いで、南方の海域での戦勝の情況は、日々のラジオニュースを通じて大体は知ってはいても、日本近海の、しかも目の前の敵に接した現実は大変なショックでもあった。

十八年五月就航先変更となり、横浜經由で神戸港への回航の途次、五隻の船団で南下中初の敵潜の雷撃をうけ、船団中の勇山丸（六、五〇〇トン山本汽船㈱）が三陸沖で轟沈した。当時、福寿丸は勇山丸の左舷三百メートルぐらいの至近距離にあり、その物凄いショックは本船が雷撃をうけたものと思ひこみ、救命ボートの降下用意をしたなど笑えぬ喜劇を演じた一幕もあった。

自来、十八年五月半ばより十九年十一月二十四日の朝鮮海峡で雷撃により沈没するまでの約一年半、部隊あるいは軍需物資の輸送など、神戸―シンガポール（当時昭南）間を数次に亘り航海した。

昭和十八年末頃までは、同航路の一航海は約二か月ぐらいで、戦局が次第に急迫してきた十九年に入ると、三か月、四か月と次第に日程が延びるようになった。それと共に危険度もうなぎのぼりに増

してきた。

最後の航海となった十九年七月より十一月末まで、いま、ここで記そうとするバシー海峡の敵潜による大船団の悲惨な思い出を含めて、朝鮮海峡麗水沖で母国を指呼の間で撃沈された福寿丸や、船と運命をともした四十余名の戦友の霊を偲んで、その在りし日の五か月に亘る数奇に満ちた苦難の日々の記憶を辿り、ここに書きとめたものである。

とくに、今航、七月三十一日払暁、バシー海峡において、ごく短時間に二十数隻の輸送船が敵潜の雷撃により、沈没あるいは大破し、大船団の潰滅の状況を目撃した者の一人として、戦後三十数年の年月は次第に記憶も風化しようとしている時に、是非とも次の世代に語り伝えたい思いで拙い筆をとったものである。

その他、シンガポールにおける軍票（約二千万円、現価約二億円）の抜きとり事件、南支那海での空襲、舟山列島での船火事、朝鮮海峡での雷撃沈没と、まさに、日本の運命にも似た様相の中で、福寿丸はその名とはうらはらに多数の乗組員を道連れに船齢二十数年の生涯を閉じたのである。

筆者は、去る五十一年九月、広島県の長命寺住職安長師の組織されたバシー海峡戦没者慰霊団に参加し、その悲劇の海、バシー海峡の波の上に立ち、あの苛烈を極めた三十有余年前の熱い戦いの海をつぶさに偲び、当時の海没戦死者（推定約一万五千名）の霊に対し心からなる哀悼の意を表し香華を手向ける機会を得た。

福寿丸の終焉

第二章

