

した。社長にお会いし帰還報告と御礼を申し上げました。

社長には「即出勤してくれ」と言われ、私も嬉しく二つ返事で答えましたが、「一度故郷に帰って出直して来ます」と挨拶して田舎へ帰りました。そして皆に元気な顔を見せ、世間様に御礼を言上しました。一週間ほど休み体力を付けて大阪へ出ましたが、つくづく戦争はすべきでないと感じている今日この頃です。

元アメリカ駆逐艦

第一〇二号哨戒艇に救われる

石川県 村田 武 一

一 元アメリカ駆逐艦「スチュワート」の生涯
哨戒艇は、大東亜戦争中第一、二号、第三十一、三十九号、第四十六号、第一〇一、一〇九号が各種作戦に就役した。

このうち第四十六号までは、旧海軍の二等駆逐艦

を、第一〇一号以下は敵国からの戦利艦であった。したがって、最初から哨戒艇目的で造った艦はないのである。

私達第十一号海防艦（以下「海十一」と略す）の生き残りの者約二十人が、昭和十九（一九四四）年十一月二十五日マニラ、高雄間を便乗した第一〇二号哨戒艇は、元アメリカ駆逐艦「スチュワート」であった。昭和十七年三月八日ジャワ島のオランダ軍が日本軍に降伏した。同日、日本軍はスラバヤを占領し、沈没した乾ドックで、左舷に大傾斜していた「スチュワート」を捕獲したのである。

この艦は、大正八（一九一九）年九月九日民間造船所で起工され、翌年三月四日に進水し、同年九月十五日に就役した。最初は沿岸警備であったが、大正十（一九二二）年十月十二日大西洋駆逐艦隊に編入されカリブ海で艦隊演習を終了し、小修理を施工、大正十一（一九二二）年六月二十日アメリカ海軍アジア艦隊に編入され、地中海、インド洋を経由しフィリピンに到着した。その後「スチュワート」は二十四年間一度

も帰国しないという記録を作った。

大東亜戦争が勃発したとき「スチュワート」は、ボルネオ島タラカン沖に停泊しており、十二月中はアジア艦隊の補助艦艇と共にフィリピンからオーストラリアのポートダーウィンまでの護送任務に就いていた。

翌年の一月中は、輸送船団を護衛し蘭領東インド内を作戦行動していた。

昭和十七年一月十五日にABDA（米英蘭豪）という統合最高司令部が設立され、日本軍のオランダ領への進攻に対決するため連合軍の全艦艇を指揮することになり、軽巡洋艦「デロイテル」を旗艦としオランダ海軍少将カレル・ドールマンがその指揮をとった。

二月十九日「スチュワート」は、日本軍のバリ島上陸部隊を撃退するため派遣された連合軍艦隊の第二群の先導艦を務め、翌朝「スチュワート」は、日本の駆逐艦「朝潮」と「大潮」を相手に熾烈な砲雷戦を展開し、大被害を被り乾ドックに入渠となったのであった。

二 第十一海防艦の奮戦

作家の大岡昇平氏が『レイテ戦記』で、七万トンの戦艦「大和」「武蔵」が行くことの出来なかったレイテ島へ僅か八百トンに満たない海防艦が行ったのであると皮肉っておられるが、私の乗組であった「海十一」は、昭和十九年十月三十一日「高津丸」「能登丸」「香椎丸」「金華丸」の四隻を、海防艦「沖繩」「占守」「海十一」「海十三」と第一水雷戦隊の駆逐艦六隻が護衛し、十一月一日オルモック湾に到着。敵機の攻撃を受け「能登丸」が沈没した。これがレイテに対する第一次輸送であった。同年十一月八日第四次輸送隊は、「能登丸」を除き第二次輸送と同じ編成でマニラを出撃した。マニラからオルモックに至る水路は狭水道が多く、その上夜間に入って天候が急変し、風雨強く視界狭少となった。

船団は単縦列となり「海十一」（艦長は長橋喜間太少佐）は先頭にて全艦船を嚮導する。水道の兩岸は全く視界に入らず、十二号電探により前方の陸岸の方向距離を測り、探信儀で水中目標を探り、船団を無事通過させることができた。

十一月九日夕刻、オルモック湾口到着。各艦船锚地に入る頃、敵P 38約二十機、B 25四機の攻撃を受ける。今回は味方戦闘機の援護なく、全艦船に若干の被害が出た。

輸送船から陸上への荷役用の大発等の舟艇なく、海防艦が舳の代用となり、各艦各二回各二千人の陸軍兵をオルモック栈橋に運んだのであるが、兵器資材は揚陸の手段がなく輸送船に搭載のままマニラに帰ることとなり、全船団抜錨、湾口を出て警戒航行態勢となった頃、南東上空に敵B 25三十機と、ほぼ同数の直衝戦闘機が、攻撃態勢をとり始めた。

敵機は「海十一」一隻の右方より逐次低空で銃爆撃にて攻撃してきた。「海十一」の上空は敵機の爆弾と機銃弾に、味方第一水雷戦駆逐艦六隻と海防艦三隻から撃ち出す高角砲弾機銃弾の破片で、まったくの修羅場となった。対空戦闘も時間の経過とともに味方の被害が多くなった。

輸送船「高津丸」次いで「香椎丸」が被弾沈没し、「海十一」も直撃弾二発を浴び航行不能となる。敵機

は輸送船二隻を撃沈したので攻撃を打ち切った。オルモック湾北部浅瀬に擱座した「海十一」の船体は「海十三」の砲撃によって破壊された。

三 第十一号海防艦生存者のその後

「海十一」の生存者は、艦長以下ほとんどが何時間か泳いだ後「海十三」に収容された。「海十三」の記録によれば、十一月十日 一四・一五、「海十一」の人員五十九人（うち四十一人負傷）を救助、十一月十一日 二三・一五マニラ着とある。「海十一」の戦死者は八十九柱であった。（合掌）

十一月十一日 二三・一五、マニラ着、四十一人の負傷者は第百三海軍病院に入院、軽傷の者は十一月十三日退院（以後通院となる）。退院と同時に第三十一特別根拠地隊（以下第三十一特根と略す）に仮入隊となる。この場合マニラ特別戦隊編入でなかったことが、以降の人生で今日ある遠因でもあると信じている。

第三十一特根仮入隊者の宿舍は、マニラ市内で民家を借り上げたので約二十人が起居した。その頃のマニ

ラは治安が悪く夜ともなればいたる所で銃声がした。我等の宿舎には小銃一挺が貸与されているだけという心細い状態であった。

昭和十九年十一月十三日のマニラ大空襲のとき、私は宿舎を出て病院に行く途中の海岸通りで、この大空襲に遭遇し、マニラ湾の水深が浅いので巡洋艦「木曾」等が着座する状態を目にした。

携帯履歴によると、昭和十九年十一月二十六日、高雄帰着（哨百二号便乗）とあるから、逆算すると十一月二十五日朝、マニラ棧橋集合で、この便船は内地に帰る輸送船（重油運搬船）一隻を第三十八号哨戒艇（以下「哨三十八」と略す）と第百二号哨戒艇（以下「哨百二」と略す）が護衛するもので、便乗者は海上護衛総隊参謀三人、「海十一」生存者二十人であったと。

棧橋で参謀との打ち合わせは、「哨百二」へ参謀、「哨三十八」へ「海十一」生存者と決められた。ボートに乗り沖へ出て哨戒艇の実物を見て、参謀の方が驚かれた。

「哨三十八」は、元日本海軍の二等駆逐艦「蓬」、
「哨百二」は、元アメリカ駆逐艦「スチュワート」で大きさが全く違うことと、艦のスマートさが全然違う。（アメリカ海軍は居住性第一、兵器その他は第二であることに對し、日本海軍は、兵器その他が第一、居住性は第二であった。）

四 運命の乗艇変更

接舷直前に乗艇を変更された（神のみぞ知る）。マニラを出港し、輸送船をルソン島の方に、護衛艦はその沖を警戒航行した。日没とともにバシー海峡を夜航海となる。（日本海軍なぜかバシー海峡を夜通る作戦行動。台湾南端—ルソン島北端は低速船でも朝早く出れば夕刻到着出来た。）

アメリカの潜水艦は月の落ちるのを待って、それが赤、青の信号弾を上げ攻撃の合図をしていた。便乗者といえども見張り当番を割り当てられ、私が当直の時目の前で輸送船と「哨三十八」が撃沈された。

昭和十九年から二十年にかけて、アメリカ軍飛行士と潜水艦艦長が、日本軍制海権海域に、元味方の駆逐

艦（四本煙突）が日本海軍の標識を付け作戦行動中である旨の報告が数多く寄せられた。当初これらは却下されたが、後日正確な報告と認められた。

アメリカの潜水艦長は、潜望鏡に写る「哨百二」を凶体はやや大きめであるが、この艦は明らかに元味方の駆逐艦であるという確信から全然攻撃しなかったのである（これらのことは、戦後もごく最近私共の知るところとなった）。

翌日は夜明けとともに周辺海域を搜索したが、遭難者を二三人は救助したように思う。その後高雄へ向け航海したのであった。

「哨百二」が元アメリカの駆逐艦であったことを露知らぬ我々は、日中パシ―海峽を単艦での行動は心細いかぎりと言わざるを得なかった。

六 むすびにかえて「哨百二」の最後

昭和二十年十月二十八日、アメリカ海軍に引き渡され、同十一月八日から本国に向け航海が始まり、途中から自力で動けなくなり、駆逐艦に曳航されたり、タググボートに抱えられたりして、ようやくサンフラ

ンシスコ港外に到着したのが翌年三月四日であった。

四月十七日、二百二十四号（竣工時の固有番号）は再びアメリカ海軍の軍艦名簿から抹消され、五月二十三日に退役となり、同日の午後外海に曳き出され、日本海軍とアメリカ海軍とで武勲のあった艦ではあったが、翌日アメリカ海軍のロケット弾で撃沈という運命が待っていた。

〔参 考〕

艦艇（駆逐艦）建造規模の比較

明治三十一（一八九八）年以後、昭和二十（一九四五）年まで我が国で建造された駆逐艦は約三百隻であるが、アメリカにおける駆逐艦建造は、スチュワート級が、一九一七年―一九二二年の間に二七三隻建造されている。

◎ 要目比較

	哨三八	哨一〇二
全長(m)	八五・三	一〇五・〇
全幅(m)	七・九	一〇・六

規準排水量(t)	七七〇	一二一五
平均吃水(m)	一・四	三・一
最大速度(節)	三六	三五
竣工(年)	一九二二	一九二〇

巡洋艦「木曾」 アッツ・キスカ戦

石川県 掛下 清行

昭和十七(一九四二)年十二月十二日、海軍通信学校高等科卒業、巡洋艦「木曾」乗組を命ぜられた。

「木曾」は大湊に入港しているということで、汽車で大湊に向かった。仙台を過ぎたあたりから沿線に雪があり、大湊線に乗り換えると一面銀世界。鉄道の古い枕木を燃料にしたストーブが客車の中程にあり、ストーブを囲んで、のんびりした旅行であった。

大湊に着いたら「木曾」は出港後であり、大湊防備隊に仮入隊、昭和十七年十二月十三日仮入隊の水兵を指揮して、演武場のガラス拭きをしているとき、「木

曾」は舞鶴に入港したと知らされ、陸行で舞鶴に向かうことになった。

実家が途中にあるので、普通列車に乗ったことにして急行列車に乗り、時間稼ぎをして、なつかしい父母の顔を見て行こうと思ひ、青森駅で父母弟妹の土産に青森りんごを買い込んで急行列車に乗った。

北陸線粟津駅で下車、普通列車との時間差の約半日を実家で過ごし、敦賀駅に着いたのは舞鶴線の終列車が出た後で、敦賀駅前の旅館に泊まり、あくる朝一番列車で舞鶴に向かった。

木曾に乗艦

舞鶴軍港に停泊中の「木曾」の舷門を上り、副直将校の若い少尉(後でわかったが通信士であった)に、「掛下兵曹、ただ今到着致しました」と報告したところ、「掛下兵曹、どこへ寄ってきたのか」と詰問するので、「青森で普通列車に乗り、敦賀に着いたら、舞鶴線が出た後であり、敦賀駅前の旅館に泊まって、今朝一番で舞鶴に着きました」と嘘を言って、旅館の領収書を出して見せたところ、出迎えの甲板(分隊の雑