

海防艦占守に乗艦して

京都府 西村輝雄

私は大正十三（一九二四）年、京都府船井郡の瑞穂町に生まれました。

昭和十九（一九四四）年九月二十五日、徴兵で海軍主計兵として舞鶴の平海兵団に入隊し、ここで新兵の教育を受け、昭和二十年一月十日に海軍主計一等兵となり、同年一月二十七日に、海軍経理学校の浜松分校に入校し、昭和二十年九月一日に海軍上等主計兵となりました。

先に、今次大戦における海防艦について概略申し述べます。

私の乗艦いたしました海防艦「占守」は、昭和十五年六月三十日に三井・玉野造船所で竣工しました。全長が七八メートル、最大の幅が九・一

メートル、深さが五・三メートル、吃水は三・〇五メートル、最大速度は一九・七ノットで、自動車の時速で言いますと三五・五キロで、そんなに速いものではありません。

航続距離は八〇〇〇哩ということで約一四八一キロ、備え付けの大砲が一二・四五口径が三門、三連装の機銃が四基、二五ミリの単装が三基、迫撃砲が八ミリ一門、爆雷投射機が二基、爆雷は六〇個搭載致しています。乗組員は艦長以下二一六人でした。

それから主軸のスクリューが左右に一つつつ付いています。横の方から見ますと真っ直ぐに走っていると見えますが、艦橋に上って見ますと、波の関係で右に左に揺れています。

船は海図に依り航海しますが、軍艦にはブレーキというものはありません、スクリューを逆に回転して速力を落とします。

海防艦は、日露戦争後の明治三十一（一八九

八)年に軍艦及び水雷艇類の等級標準が制定された際に、海防艦は軍艦として沿岸警備を任務としていました。大正及び昭和の初期までは、日露戦争で活躍した「浅間」「岩手」「出雲」「八雲」等の老朽艦が服役していましたが、昭和五年に、ロンドン軍縮会議において、駆逐艦の保有量が制限をされ、北洋勤務に付いていた駆逐艦を第一線に復帰させたために、それに代わるものとして条約制限外の海防艦をもって北洋警備に当たらせることにしました。

昭和十三年、新たに「占守型」四隻の海防艦の建造に着手し、昭和十六年初期までに完成をしました。大東亜戦争の開始直前の昭和十六年十一月に北洋警備の増加、沿岸警備、輸送船護衛等を考慮して海防艦三十隻の建造を決定しましたが、余りにも遅きに失した感がありました。

大東亜戦争開始における第一線の海防艦は、「占守型」四隻に過ぎなかったのです。開戦後は戦争遂行上、南方より回送する輸送船の護衛を強

化するために、昭和十七年六月に海防艦三十四隻の建造を決定し、さらに昭和十八年度の戦争船舶保有建造計画に際しては輸送船団護衛の重要性に鑑み、昭和十八年度に二四隻、昭和十九年度に二〇〇隻、昭和二十年度に二〇隻、合計二四四隻の竣工を計画し、緊急建造に着手しました。

しかしこれらの計画中、建造されて大東亜戦争に活躍したのは、「占守型」四隻を含めて一七〇隻でした。これらの海防艦は、すべて戦時標準型で、排水量が八〇〇余トン、航続距離が一〇乃至一二ノットで一二〇〇〇哩、最大戦速が十一乃至十二ノットでした。装備は十二センチ高角砲が二、三門、二五ミリの機関砲が連装、三装併せて六から十二基で、爆雷は一二〇発搭載していました。

この戦時標準型の装備は比較的整備されていますが、居住性は極端に悪く、長期の航海には苛酷なものでした。しかも乗組み士官は艦長以下、

ほとんどが高等商船学校出身又は予備士官で、下士官・兵の大半は応召の予備兵か新兵でした。このような編成でありながら、艦長以下乗組員は、驚嘆すべき精神力を持って、残暑、寒風に耐え、長期にわたり国家の運命を左右する重要な輸送船団護衛の任務を遂行しました。

昭和十八年二月、ガダルカナルよりの撤退を頂点として、戦局は大きく変わり、太平洋方面の戦いは、急速に後退を余儀なくされ、昭和十八年頃より、南方海域における米潜水艦の活動が急激に活発化し、開戦当時から南方戦闘地域から内地に向け輸送のタンカーの被害は、ほとんどなかったのですが、昭和十八年三月に突如として三万トン級タンカーが敵潜水艦によって撃沈され、翌四月には、さらに二万五千総トンのタンカーが撃沈されるなど、輸送船の被害が増大しました。以来、船団の護衛強化が課題となり、前述の海防艦の緊急建造の決定を見、さらに昭和十八年十一月、海上護衛関係を統合して海上護衛司令部が設

立されました。

しかし、これらの施策は既に遅きに失し、昭和十八年中期以降、敵潜水艦及び飛行機に依る輸送船団の被害は激化し、膨大な輸送船団の護衛に要する海防艦の隻数は少なく、少数の兵力をもって、ほとんど不眠不休の護衛に当たるようになりました。

ことに昭和十九年後半には、遺憾ながら制海・制空権は敵に移り、輸送船舶の被害は日を追うて増大し、海防艦の被害もまた急速に激増しました。即ち海防艦の大半は就航三年以内に次々と消え、船団護衛の任に就いた海防艦も、ほとんど全滅したといわれるようになりました。

具体的には、百十余隻が損害を受け、一万有余人の勇士が艦と共に、その運命を共にしました。

このような海防艦の活躍は、海軍内部においても、ほとんど顧みられず、一般国民に対しても知らされておられません。もしも、わが国の海上輸送船の護衛に戦った海防艦の勲と記録が永遠に埋没

されるならば、我々海防艦関係者にとっては誠に残念で、亡き英霊、ご遺族に対しましても、申し訳無いことと思っております。

昭和五十五年五月五日に靖国神社の境内に海防艦の顕彰碑を建立し、毎年五月五日を「海防艦顕彰の日」と定め、慰霊祭を行っております。

私は、昭和二十年七月二日に小樽で海防艦「占守」に乗艦しました。艦に乗って一週間ほどは、船酔いで食事も充分とれなくて困りましたけれども、ようやく馴れて「占守」乗組員の一人として、第三分隊主計科庶務係として配属になりました。そして北方の海域で、当時は海底電線敷設艦の護衛の任務についていました。私は主計兵の庶務として、「総員配置につけ」という命令があった場合には、艦橋に上がり、見張りの任務に就いたりいたしました。また日常、艦の航海中は、航跡表などの手伝いをし、また入港すると庶務係は、文書の受付けとか、配送とかで多忙でした。

水兵は上陸できませんが、私は仕事が終わるまで艦にいなければならなかったのです。

昭和二十年七月二十八日、「第一二二号海防艦」が敵の潜水艦の魚雷を受け、その救援に駆け付けたのですが、生存者は二人でした。

昭和二十年八月十五日に稚内基地において終戦を知り、八月十七日から十九日にかけて中央の命令に依り、樺太の大泊から稚内への在留法人の送還に従事し、八月二十二日に小樽港を出港し、八月二十三日に舞鶴港に帰着しました。

その後、残務整理の結果、十二月一日に特別輸送艦となり、私も雇員として勤務することになりました。この時の任務は、復員者の輸送でした。佐世保経由グアム島でアメリカ海軍の艦内点検を受け、トラック島、春島、夏島、テナアン、パラオ、沖繩などに寄り、復員の邦人を積んで浦賀に上陸させて、横須賀のドックで艦の修理をしながら業務に就いていました。

ちょうど終わりました舞鶴軍港に入りました時

に、十円紙幣に新円の証紙を貼らねばならないということがある、交付を受けるために司令長と一緒に京都市の三條の日本銀行京都支店へ行ったこともありました。

昭和二十一年四月二十三日、舞鶴に入ったのを機会に、艦を降り、復員して帰宅しました。その後「占守」は奄美大島とかサイゴン、バンコク等の邦人引揚げ輸送に従事し、昭和二十二年七月五日に、「占守」は賠償艦としてソ連のナホトカへ引渡しをされたと聞いております。