

本稿は、海上自衛隊OB 田尻正司 元海将補が、部内用の資料として昭和55年に纏められたものです。この度、海上自衛隊発足50周年を迎えるにあたり、秘められた戦後史の一端を広く皆様にご覧いただくため、ご本人の了解を得て、ここに記載いたしました。

平成14年2月

海上自衛隊 掃海隊群司令部

1950年元山特別掃海の回顧

田 尻 正 司

目 次

まえがき

- | | |
|------------|----------------|
| 1 急きょ下関集結 | 4 掃海隊の内地帰投 |
| 2 元山の敵前掃海 | 5 朝鮮特別掃海の意義と教訓 |
| 3 MS14号の触雷 | あとがき |

昭和25年朝鮮戦争の特別掃海に従事して、ちょうど30年を経過した。機雷との厳しい戦いであった元山敵前掃海の経験も、今は貴重な体験となり、思い出として、ときに人に語り明かすこともあるようになった。

朝鮮戦争における日本掃海艇の特別掃海は、講話条約締結前のことでもあり、海上保安業務の一環として扱われ、当時は公表をはばかった陰の海上作戦史の一つである。

記憶も時とともに薄らぎ、私の脳裏からも消え去らんとしている。

ここでは、私自身がこの目で見、耳で聞き、膚で感じた、10月3日命令受領から最初の元山掃海を終え、11月3日任務を解かれるまでのことを、経過をたどりながら、当時呉掃海隊指揮官を勤めていた立場から、またシーマンとしての思い出を述べてみたいと思う。

一部資料の不足や、記憶不十分なため、内容に正確さをやや欠いている点、あるいは、紙数の都合上一部省略してある点があることは了承を得たい。

1 急きょ下関集結

(1) 緊急命令

ア 電報受信

昭和25年10月2日掃海母船「ゆうちどり」(MS62)に乗船、麾下の掃海艇を指揮し、神戸の中突堤を基地として瀬戸内海東部の掃海作業に従事していた。

第2次大戦後、一日として休むことなく続けられている掃海である。

当日も秋の強い日ざしを受け、一日の作業も無事終え、掃海現地に近い岸和田沖の作業地に錨をおろした。

艇内では楽しい夜食も終り、乗員は思い思いにベッドに入った。

MS62においては、指揮官付が各艇から集めた当日の既掃面図をいつものとおり整理し、明日の掃海作業予定の通知も終り、2400少し過ぎ、皆横になって眠りについた。

「指揮官、指揮官、電報です！」という電信員の声が耳元です。

今ごろ、何だ？ 眠いのにな！

と眠入りばなではあり、内心腹だたく思いながら、ベッドのランプをつけた。

枕元においてある時計をみれば、0230を少し過ぎたところであった。

見れば、海上保安庁航路啓開本部長から、第6管区航路啓開部長と呉磁気啓開隊指揮官(小生)

あてに、「呉磁気啓開隊は、現在の掃海作業を中止し、麾下の掃海艇10隻を、直ちに下関に回航させ

よ。」との趣旨の電報である。

一体何事だろう？ なぜこのような命令が？ 次の任務は？

という疑念が一瞬、脳裏をかすめた。

ときあたかも、朝鮮戦争たけなわにして、米軍は苦戦を強いられているときである。

おそらく米軍に対する協力であろう？ 間違いはない？

下関までの燃料、真水、生糧品は？

と考えながら、先の電報を各艇に転送させ、同時に、

「準備でき次第下関に向け出港する。直ちに出港準備をなせ。0400出港の予定。」と令した。

出港準備の下令とともに、艦橋に上がり、各艇からの報告を待った。

掃海艇とはいえ、旧海軍の135トンの駆特（駆潜特務艇の略）と250トンの哨特（哨戒特務艇の略）である。

下関までぐらいの燃料は大丈夫、真水と生糧品はあと2日分は十分あるはず？しかし、神戸を出港するとき、数日後に帰るつもりであった。神戸に忘れ物は？家族や友人、とりわけ彼女への約束等が？

と船乗り稼業の宿命をしみじみと感じながら暗い艦橋で思惑にふけた。

そばにいた指揮官付に、神戸基地に何か連絡することはないか？と聞いてみたが、特に確答は得られず、また各艇からもなんの連絡もなく、約1時間もたったであろうか、出港準備の完成が届けられた。

毎日作業している部隊だけある！名実ともに有事即応であった。先輩の残された海軍の伝統は継承できている。

と心密かに満足した次第であった。

10月3日0355作業地発、MS62を先頭に、未明の瀬戸内海を一路下関へと急いだ。

イ 当時の情勢

(ア) 国際的には

朝鮮戦争の最中であり、日本は特需景気に沸き始めていた。

昭和25年6月25日北鮮軍は北緯38度線を突破して、朝鮮半島全域が動乱のちまたと化し、6月30日米国は朝鮮半島沿岸海域の封鎖を下令した。

7月6日マッカーサー元帥は、国連軍最高司令官に任命され、25日司令部を東京（当時のGHQ、現在の第一生命ビル）に設置した。国連軍は北鮮軍の怒涛のような進撃に押されて後退し、8月には釜山を中心とした扇型に広がる約4,000平方マイルの地域を、米韓両軍のほかに英軍、トルコ、オーストラリアの部隊が必死になって防戦に努めた。

一時は釜山陥落にひんす、とまでうわさされたが、国連軍の懸命の努力によって戦勢は逐次挽回し、9月15日仁川に奇襲上陸を敢行、17日金浦飛行場を奪回、米国の第7師団は仁川上陸を果たし北鮮軍に占領されていた京城も、29日には韓国に返還された。

マッカーサーは、10月1日北鮮軍に対し即時降伏勧告を行った。

一方、米軍は東海岸からも上陸準備を進めており、近く両岸から再反攻をかけるとのうわさが流れていた。

(イ) 国内は

昭和25年6月1日海上保安庁に航路啓開本部が設置され、米軍の敷設した感應機雷は8月をもって丸5年となり、一応自滅時期となるので、掃海業務のため残っている元海軍将校であった追放令該当者はすべて、逐次解任が内定され、関係者は、皆一様にいよいよ辞める時期が来たなと覚悟していた。

しかし、突如として勃発した朝鮮戦争のため、マッカーサーは7月8日、75,000名の警察予備隊の創設と海上保安官8,000名の増員並びに海上警備力の強化を指令、COMMANDER, NAVAL FORCE, FAR EAST (CNFE) は掃海関係者の存続を要請、8月10日には警察予備隊令が公布された。

一方、GHQは8月7日全追放令該当者の解任指令を出したが、掃海関係者の解任は、一応10月31日まで延期された。

9月に入り、CNFEに着任したバーク少将が、日本にフリゲート艦を供与する旨を示唆したとの報道も流されてきた。

朝鮮戦争のため、あるいは寿命がまた延びるのでは？

と関係者は一縷の望みを抱いていた。

(ウ) 私は

第2次大戦後、引き続き駆逐艦「響」による復員輸送及び佐世保運航部と管船部勤務を経て、昭和24年10月5日広島海上保安本部掃海部勤務を命ぜられ、いわゆる呉掃海部へ転勤した。

翌25年1月から呉掃海隊指揮官付として、MS62に乗船、掃海業務の企画にあたった。

5月22日MS62の石野船長の転出に伴って、臨時にMS62船長職務代理を命ぜられた。

MS62の船長配置もつかの間、約1か月で竹川船長に引き継ぎ、海上保安庁の編成替えとも関連し、6月30日磁気啓開隊副指揮官を命ぜられ、姫野指揮官の下で勤務することとなった。

しかし、7月中旬ごろから指揮官が体をこわされ、8月6日、指揮官代理を命ぜられ、呉航路啓開部の全掃海艇約10隻をあずかりMS62に乗船、10月2日は掃海艇4隻を率い、瀬戸内海東部の掃海作業に専念していた。

ときに27歳であった。

(2) 緊急会議

ア 唐戸岸壁に集結

速力の早い駆特は、少しでも早く準備させることが得策であると判断し、3日夜明けとともに分離し、先行させた。戦後5年間、瀬戸内海を自分の庭のようにはしり回っている各艇長以下である。全速力を出し、最短コースを選んで、下関へと急いだ。

数多い海の難所も見事に踏破し、MS02、04、06、07の駆特4隻は4日夕刻、MS62は翌5日早朝に下関港唐戸岸壁に予定どおり横付けした。

岸壁横付けとともに、下関航啓部の関係者が直ちに来艦、必要な物品や、修理箇所を問い合わせる等見事なロジスティクス支援が行われた。改めて任務の重大さを認識した次第である。

早速、各艇長を集め、任務の特殊性と重要性が痛感されるため、全乗員に対し、特に上陸時、軽率な言動を慎み、家族にも内容が明白となるまで必要以上の心配をかけないようにと厳達した。

4日、5日、乗員は思い思いに上陸、喜んだのは下関近郊に家族や郷里があるものであった。

4日には下関の吉見からMS22、5日には舞鶴からMS11、20、大湊からMS03、17が入港し、6日には呉からMS14が、さらに門司海上保安部の巡視船PS02、03、04、08が同じ岸壁に横付けしてきた。

6日1200には、掃海母船1隻、掃海艇10隻、巡視船4隻が集結し、岸壁には一種異様な緊張感と雰囲気漂った。

事の重大さをかぎつけた新聞社と雑誌記者が再三来訪したが、すべて発表する域にないとの理由により、お断りした次第である。

イ 打ち合わせ会議

(ア) 本部長乗艦

田村航路啓開本部長は、10月4日東京から佐世保へ直行、5日米掃海部隊指揮官と打ち合わせの上、6日門司の海上保安本部において、大久保海上保安庁長官に報告された後、1230、MS62に乗艇された。

本部長以下随行の幹部7名を受け入れたMS62は、狭い艇内の配置換えに、実は大わらわであった。

乗艇された本部長は、「ご苦労様！」と一言いわれたのみで、何もいわれず、にこやかな顔つきと特徴のある言葉使いの陰に、

平素とは全く違う？

何か秘めておられるな？

と第六感が働いた。

(1) 会議開始

6日1400過ぎ、唐戸岸壁に集結している全船艇の指揮官及び艇長は、MS62の士官室に参集した。

航路啓開本部の主要なメンバーの外に、第5管区の能勢航啓部長と第7管区の山上航啓部長が見えている。

山上部長の同席は地元の関係だろうか？能勢部長は何のためだろう？

と二人の部長の出席に少なからぬ疑念を抱いた。

会議は、本部長から参集部隊の急きょ集結に対する労をねぎらう一応のあいさつの後、始まった。

「10月2日パーク少将から日本の掃海隊を朝鮮水域において使用したいと、海上保安庁（長官）に対し申し出があり、日本政府はこの申し出を受諾するとの回答をした。

4日CNFE（C. T. JOY中将）から日本政府（運輸大臣）に正式に、掃海艇20隻、母船1隻、巡視船4隻を至急門司に集結させよ、以後の行動作業については後令するとの指令が出された。」との説明がまず行われ、引き続いて、集結部隊名と部隊区分及び各指揮官予定者を説明され、さらに佐世保で米第3掃海部隊から入手された朝鮮水域における約10項目にわたる機雷情報と12項目の安全守則が説明され、細部は出港までに複写して配付するとのことであった。

本部長は、知ってて隠しておられるのだろうか？ それとも、全く知らされていないのらう

か？ 少なくとも、これだけの部隊を、下関に集められた以上、知られないはずはない？ 行

き先や行動予定が、家族や新聞にもれることをおそれてのことであろう？ あるいは対敵考慮

からの配慮であろうか？

(ウ) 厳しい質問連発

本部長の説明には、皆一様に疑念を持った。しかし、だれ一人質問するものもない。年上の部長クラスが質問されるかと、じっと待った。しばらく沈黙の時間が続いた。

参集部隊のうち最も大きな部隊を預かっている私は、会議の空気と皆の意向を察し、ついに口を開いた。「本部長！ 今回の本当の任務は？ 行き先はどこですか？ 行動についての大義名分はどうなっていますか？ 海外で、米軍の指揮下に入るような場合のわれわれの身分は？ もし、万一の事があった場合の補償は？ 特殊な任務、行動と思われるので、手当等ははどうなっていますか？」

当面、頭に浮かんだ一応の疑問とも質問ともつかないことを聞いた。

皆の顔色には、私の発言に一樣に同意する気配が見えた。

同席の二人の部長からも、引き続いて私と同じ趣旨の質問が出た。

皆の視線は一瞬本部長に向けられ、緊張の一時であった。

「……………」

本部長の口からは、何一つ明確な回答はなかった。参集者の間に、異様な空気が漂い始め、心の奥にあった疑問と不安はついに爆発！

陰で、こそこそささやき会う声が聞こえ始めた。

(I) 質疑は更に発展

いわゆる出撃を前にしての作戦会議である。戦後5年目にして、めぐり合わせた命をかけての仕事である。鋭い質問と真剣な討議が交わされた。

今でも、その時の様子が目に浮かぶ。

本部長の返答はいずれも歯切れが悪く、随行者からの適切な説明も得られなかった。

何一つ、まだ決まっていない？ 決められてないのだ。

と判断した。

結論の出そうにもない、堂々めぐりの討議が約2時間近く続けられた。

その間に、さらに提起された主な質問としては、朝鮮水域で掃海作業に従事する場合、命令権者はだれになるのか？ 米軍との指揮関係は？ 日本掃海隊（艇）の性格はどうなのか？ 等が指摘された。

(オ) 任務行動への条件

いかに講話条約前の米軍占領下であっても、いまだ戦気分しているこの時世に、任務も、行き先も、補償も不明のまま、まして海外で、明らかに危険を伴う作業に、無条件に従うことはできない、というのが、部下をもつ各級指揮官共通の悩みであった。

行動と任務の細部は、いずれ米軍から指示されるとのことであったが、少なくとも、乗員に説明をし、納得が得られるものを示してもらいたいとの各艇長からの強い要求に、本部長との間に、今次行動従事条件として、次の4点が一応話し合いの上決められた。

第1. 占領軍一般命令第1号（1945.9.2）及び占領軍指令第2号（1945.9.3）に基づく、航路

啓開業務の延長と考え、米軍及び日本軍が敷設した機雷の処分とする。

第2．北緯38度線以南の海域で、戦闘の行われていない港湾の掃海とする。

第3．作業は、掃海艇の安全を十分考慮した方法をもって実施する。

第4．乗員の身分、給与、補償等は、政府にて十分保障する。

との内容であった。

しかし、これは表向きであり、もし、東海岸の元山へでも行けといわれたら？ まだ北鮮軍がいるはず？ 緯度も39度？ 米軍は作戦任務優先であり、わが方が安全優先を主張できるだろうか？

多くの疑問と不安を残したまま、朝鮮水域への出動には一応納得し、3時間に及んだ会議は終わった。

ウ 下船陳情

6日の夕刻、会議終了後、呉所属の各艇長を集め、万一のことがあるかもしれないので、各人に十分納得の上従事してもらいたい。もし、下船したいものがあれば申し出るよう、とくに全乗員へ周知徹底するよう指示した。

ほとんどすべての乗員は了解してくれたが、翌7日の昼前、指揮官付1名と某掃海艇の機関員1名が家庭の都合により下船を申し出てきた。

これらはいずれも受理し、出港前に陸上へ配置換えしてもらった。

これ以外にもあるのではないか？ 艇長に、あるいは艇内で押さえられているのでは？

と一抹の疑念があった。

案の定、7日夕刻、某機関長が妻子と弟とともに、艇長に連れられ陳情にきた。

出港を数時間後に控え、ここで機関長の交代は不可能？

幹部の下船は認めるべきでない。

と判断し、約1時間にわたり説得し、申請は却下した。

艇長を経由して、私のところまで申し出てくるにはかなりの事情もあり？ 決心の上である

う？ もし、万一のことがあったら？ 嘆願にみえた家族になんとおわびしよう？

と陳情を拒否したことに対し、心残りがし、独身であった自分の判断と処置に間違いがあったのでは？ 前日の各艇長を通じ通知したと矛盾しているのでは？ と自らを疑い、自らの良心に強くとがめるものがあつた。

エ 緊急補給と整備

6日の午後は、既に航路啓開本部から指示が出されていたのであろう？ 掃海艇、巡視船ともに、機雷処分用の7.7ミリ小銃2挺、機銃2挺と弾薬100発が積み込まれた。

さらに、各掃海艇は標準搭載要具としての五式磁気掃海具、対艦式係維掃海具及び小掃海具各一式に、欠損あるいは不足部品等がないかのチェックが行われた。

当然のことながら、6日夕刻までに、燃料、真水は満載され、貯糧品と生糧品は、倉庫と冷蔵庫が許す限り搭載し、いわゆる出撃準備は一応完了し、命令を待った。

(2) 特別掃海隊編成

ア 米軍の指揮下に

(ア) CNFEから指令

会議も終わった10月6日の夕方1700過ぎ、CNFEのC. T. JOY中将から日本政府（運輸大臣）に対し、日本掃海艇の使用に関し、次の趣旨の指令が出された旨の通知を受領した。

- a 国連軍最高司令官は、CNFEに対し、日本掃海艇20隻、掃海母船1隻、巡視船4隻の朝鮮水域における使用を認可し、これら船舶の使用に必要な命令を発することを指令した。
- b 朝鮮水域において、これらの任務につく船舶は、万国信号E旗（特殊任務）を掲げる。
- c 朝鮮水域における日本船舶へのロジスティックス支援は米海軍が担当する。
- d 本任務に従事するものには、2倍の給与を支給する。

(イ) 運輸大臣から下令

CNFEからの日本掃海艇の使用に関する指令を受けた山崎運輸大臣は、大久保海上保安庁長官に対し掃海艇の朝鮮水域派遣を下令され、海上保安庁長官は、田村航路啓開本部長を総指揮官に指定し、改めて掃海艇の朝鮮水域への派遣が令された。

(ウ) 特別部隊の編成

総指揮官を命ぜられた航啓本部長は、予定されているところに従い、掃海艇4～6隻をもって1個隊を編成し、各隊指揮官には各管区本部の航啓部長が指名され、次のような部隊編成を令された。

- a 掃海母船（MS62）直卒

b 第1掃海隊 指揮官山上亀三雄

兵力MS02, 04, 07, 20、及びPS03 計5隻

c 第2掃海隊 指揮官能勢省吾

兵力MS03, 06, 14, 17、及びPS02, 04, 08 計7隻

d 第3掃海隊 指揮官石飛砥

兵力MS01, 05, 16, 19, 24、 計5隻

e 第4掃海隊 指揮官萩原 四

兵力MS10, 11, 12, 22, 25, 30, 57 計7隻

さらに、総指揮官付として、航路啓開本部から同行の監理課長以下7名の幹部と、MS62に乗船の呉磁気啓開隊指揮官以下6名の指揮官付が指定され、掃海、通信、機関、補給、渉外の各担当を割り当てられた。

私は、掃海担当の総指揮官付として、MS62に乗船同行することになった。

イ 出動命令受領

COMINRON 3 (米第3掃海部隊指揮官)のR. T. SPOFFORD大佐から、日本掃海部隊は米第7艦隊司令官A. D. STRUBLE 中将指揮下の第3掃海部隊(TG95.6)の6番隊(TE95.66)に編入した旨の通知を受けた。

同時に、米第3掃海部隊指揮官から、日本側の第1、第2掃海隊に出動命令が下令され、会合時刻と地点は後令する旨の連絡があった。

これら一連の命令や指示が出終わったのは、6日2000過ぎであった。

翌7日、海上保安庁長官から朝鮮水域において特殊任務に従事する日本掃海隊を特別掃海隊と呼称するとの指示が出た。

さらに、CNFEからの指示に基づき各艇出港までに、船名及び隊番号等を示す船体マークは全て消し、朝鮮水域においては日本国国旗をおろし、E旗をメインマストに掲揚することが定められた。

後刻、米側からの通知を待って判明した、TG95.6(第3掃海部隊)の部隊区分は次表のとおりであった。

T G 95.6部隊区分

T E	部隊名	指揮官乗艦及び兵力
-----	-----	-----------

95.60	旗艦兼母艦	• DIACHENKO (APD123)
95.61	第31掃海隊	• INCREDIBLE (AM249) AM × 1、AMS × 4
95.62	第32掃海隊	• PIRATE (AM275) AM × 2、AMS × 3
95.63	第 1 掃海隊	• ENDICOTT (DM35) DMS × 2
95.64	補給修理隊	• ルーズベルト (ARG16) ARG × 1、曳船 × 1
95.65	第 3 水中処分隊	• DIACHENKO (APD123)
95.66	日本掃海隊	• ゆうちどり (MS62) MS × 20、PS × 4
95.67	護衛隊	• マドックス (DD731) DD × 2

2 元山の敵前掃海

(1) 下関出撃

ア 会合命令受領

10月7日0900少し過ぎ、米駆逐艦1隻が下関に入港、艦長は直ちにMS62の総指揮官を訪問してきた。第1、第2掃海隊指揮官がMS62に集められ、指揮官のみの打ち合わせが約30分行われた。

山上指揮官は、慌ただしく帰られた。

米側からの命令が？ 第1掃海隊は直ぐ出るな？ 行く先はどこだろう？

と一人憶測をしていた。

同じ岸壁に横付け中の第1掃海隊の5隻が、慌ただしく出港準備を始めたのがだれの目にもわかった。

総指揮官は、1030指揮官付を集め、

「第1掃海隊は、本日1200仁川港外の会合点に向け出港する。

第2掃海隊は、MS62とともに明朝0400会合点に向け出港する予定、MS62は8日1700対馬東方海上のN35°、E130°の地点において、佐世保から来る米艦と会合し、ORDERを受けとることとなった。

部外への口外は一切禁止する。」

との趣旨を示された。

第1掃海隊は西海岸、われわれは、東海岸？ 東海岸は、迎日湾か、元山しかないはず？

迎日湾は総指揮官以下8隻もの大部隊を投入するところではない。そうだとすれば、元山に

間違いはない。？

と一人判断した。

しかし、米側からのORDERを受けとるまでは決まったわけではない。

米軍としては、作戦行動秘匿の見地から、命令の与え方は当然の措置であろう？ しかし元山だとすれば、昨日の打合せの条件とは全く食い違ってくるが？

イ 唐戸出港

(ア) 第1掃海隊出撃

7日1200山上部隊の116名はMS20を先頭にMS02、04、07、PS03の順に、僚艇の見送を受け、静かに岸壁を離れた。

送る者、送られる者、だれ一人口にはしなかったが、危険な任務が目前に控えていることを自覚しており、帽子を振って見送る。

皆の心の中には、航海の安全とともに、武運長久の祈りがこめられているのが、ありありとわかった。

岸壁には、近くに住む乗員の家族や友人が、心配そうに見送っているのが見えた。皆、関門海峡西口に、船影が見えなくなるまで、動こうとしなかった。

戦時中、勇躍戦地へ出撃するときとも違い、遠洋航海や外国航路へ出港するわけでもない、

一種異様な、悲壮ともいえる出港風景であった。

(イ) 第2掃海隊出撃

第1掃海隊を見送った唐戸岸壁には、MS62と第2掃海隊の7隻が、10数時間後の出港を前に、最後の整備点検に余念がなかった。

一夜明けて8日0400未明、総指揮官艇MS62を先頭に207名の隊員は、MS03、06、14、17、PS02、04、08の順に、会合点に向け出撃した。昼間の出港とは違い、見送る人もほとんどなく、昨夜の別れを惜しんだと思われる数家族の外は、次の出港を待っている2隻の掃海艇と下関航路啓開部の人が、暗闇の中に、最後の舳索を外してくれる姿が、冷たく照らす照明灯の中にかいがいしく見えた。

日出前の関門海峡は、行き交う船もなく、任務の厳しさが身にしみる、冷え冷えとした静まり返った港であった。

米側の指示により、すべての報道は管制されたため、新聞記者の姿も見えなかった。

万一のことがあったら？ これが内地とのお別れか？

郷里には何の連絡もしていないが？

と皆一様に、一抹の危険と不安を抱いて出港した。

ウ 米軍と会合

会合点に近づくに従い、玄界灘の波は荒く、135トンの掃海艇は木の葉のようにもまれた。

8日1600過ぎ、はるか西の海上に米軍の船と思われる1,000トンもあろうかと思われるOCEAN TUGが近づいてきた。

米艦は、既に会合点に来ているMS62に接近し、いわゆるハイライン別法によって、通信筒が送られてきた。

(ア) ORDER受領

通信文は早速、総指揮官に手渡され、渉外担当指揮官付によって翻訳整理された。

ORDERに示された趣旨は、

a 目的地元山

b 全船舶直ちに無線封止、日没後は灯火音響管制、ビルジ排除及び舷外投棄は日没直後実施し、昼間は禁止する。

c 本船に続行せよ

(1) 一路元山へ

ORDERはそのまま発光信号によって各艇に送られMS62を先頭に米艦の後に続き、一路元山へと向かった。

ORDER受領とともに、日本へはもちろんのこと隊内の無線も一切封止された。各艇においては早速、灯火管制の準備にかかった。盲ぶたののない舷窓に、毛布を切り、暗幕を張っての応急処置に大わらわであった。

当初の疑念と不安が、現実のものとなってきた！

とこれからの任務の厳しさを、一人考えながらベッドに横になった。

エ 吉田総理から電報

北上するに従い日本海のうねりは大きく、気温が急激に下がるのを覚えた。

9日の航海中、吉田総理から特別掃海隊全般あて、次の趣旨の電報が届いた。

(ア) わが国の平和と独立のため、日本政府として、国連軍の朝鮮水域における掃海作業に協力する。

(イ) 特別掃海隊員は、内地出港時から帰投までの間、一時米軍に雇用されたものとみなす。ただし、勤務記録上は、公務員として継続勤務したものとして処理する。

(ウ) 特別掃海隊員には、基本給の外に、航海手当、危険手当、掃海手当及び被攻撃手当を支給する。

a 危険手当は、北緯36度以南の場合、本俸、扶養手当、勤務地手当及び航海手当の合計額の100%、北緯36度を超した場合は150%

b 航海手当は、内地支給額の2倍

c 被攻撃手当は、1航海に5,000円

6日の会議において、問題となった点に対する回答だな！

とすぐ理解できたが、万一の場合の措置については、何ら触れられてなかった。

いよいよ、明日は元山である！

そこは戦場なのだ！

と意識するほどの緊張はなかった。

艇尾に、昔であれば軍艦旗が、戦後は昨日まで、日の丸がはためいていた。しかし、今はメインマストに赤と青のE旗が掲げられているのみで、艇尾には何もなかった。

寂しい！ 戦争に負けてはいけない！

という感じが、ひしひしと胸を打った。

9日の夜航海は、さすがに緊張感があった。

元山における米軍は明らかに敵前上陸を前にしての作戦をしている。

いつ、敵の空襲が？

水上艦艇による艦砲射撃や襲撃を受けるかも？

いろいろなことを想像していると、明日から入浴もできないかもしれない。30度近くがぶる中で、内地のあかを洗い落とした。

(1) 元山の掃海開始

ア 元山着

(ア) 10日夕刻着

OCEAN TUGに先導されて丸2昼夜の警戒航行を終え、10日の午後永興湾沖の米軍泊地へと接近した。

どんよりと曇った寒空の日であったが、海の色は澄み切っており、実にきれいであった。

西の山々ははるか遠くにかすかに曇り、前方には米軍の艦船が、ちらほら、見え始めた。

1700過ぎ米軍から、

a 1800から補給艦「ルーズベルト」に横付け、燃料、真水を補給せよ。

b 以後の予定について後刻令する。

といった趣旨の命令を受領した。

(イ) 夜間の緊急補給

1800からMS62を先頭に補給艦「ルーズベルト」(5,700トン)に横付けした。135トンの掃海艇からみれば、2倍の1万トンもあろうかと思われる大型艦であった。

横付けしてみれば、日本海の大きなうねりにのって、激しく動揺し、手持の防舷物では、動揺のショックを十分吸収できず、駆特は艦橋横の見張台とマストのヤードが補給艦の舷側にぶつかり、少なからぬ損傷を受けた。

各艇横付けし、補給を始めたころであった。米軍から改めて次のような命令を受領した。

- a 日本掃海部隊は、別に示す予定に従い、係維掃海を行う。夜間は既掃面内に仮泊する。
- b PS 1 隻は日本側に、2 隻は米側の警戒に、MS62は基点設標及び警戒任務にあたれ。
- c 毎日作業終了後、米艦において指揮官の打ち合わせを行い、翌日の作業を指示する。
- d MS62は感應機雷の危険を考慮し、水深80米以内に入るな。各艇は浮流機雷に十分警戒せよ。

補給作業中に、総指揮官は補給艦においていろいろの打ち合わせを済まされた。

米側からの情報によれば、米第3掃海部隊のAM 2 隻とAMS 4 隻は、日本側より早く到着し、既に当日午前中から作業を開始していた。

元山港の上陸水路は、10月15日までに 5 日間で 啓開が必要の様であった。

各艇、燃料・真水の外に生糧品も満載してもらい、急いで指定された泊地についた。

一部の掃海艇で、機関部品の応急修理等もあって、全部の補給を終り、横付けを離れたのは夜半過ぎの11日0100ごろであった。

(ウ) 夜間は漂泊

米側から指定された泊地は水深が100m以上もあった。掃海艇はもちろんのことMS62でも投錨できる水深ではない。

各艇とも艦橋に当直士官と最小限の航海当番を配置し、主機械も発電機も止め、漂泊した。

艇内は薄暗いバッテリーの応急灯が各部屋に1つ点灯しているのみである。

ぐらりぐらりと30度近く横ゆれする静まり返った艇内ではとき折り便所に起きる乗員の足音がするのみであった。

しかし、風と海潮流のため一時間に5～6海里流されるため、艦位をチェックし、安全な泊地から出ないよう、機械をかけて艦位を修正しなければならなかった。

イ 1日目の掃海

(ア) 夜明けの騒動

元山2日目の11日の朝が来た。東の空が白みかけた0530、発電機が起動され、静まり返っていた艇内が急に騒がしくなった。

私も早速、艦橋に上がった、視界がよくなるにつれ、7隻見えるはずの駆特が3隻しか見えない。

おかしい？ 昨夜のうちに北鮮軍に連行でも？ あるいは触雷でも？ まさか？

と考え、艦橋立直者に聞いてみても要領を得ない。

昨夜のうちに、視界外まで流されたのだ？

と直感し、電信室から緊急用の隊内電話で各艇を呼び出した。

15分も経過したであろうか、各艇とも応答があり、無事であることが確認され、夜明けとともに、MS62の周辺に集結してきた。

朝のニュースは、国連軍が昨(10)日、元山に突入したことを報じた。

ああよかった！ そのうち元山港に入れる。入港できる！

という安心感がこみ上げてきた。

(イ) 掃海開始

第1日目は、泊地の拡張掃海であった。掃海艇4隻は対艦式掃海具を展張し掃海を、巡視船はそれぞれ警戒任務についた。

国連軍が既に元山に突入したとの情報もあり、精神的に皆落ち付きを取りもどした。

しかし、旗艦から発信してきたと思われるヘリコプターは、ひっきりなしに水面近くをはうように、浮流機雷と水面下の機雷を探していた。

11日には、米掃海艇AM1隻とAMS2隻が新たに合流し、さらにDIACHENKO(APD123)も水中処分隊を乗せて到着した。

今までの機雷情報や処分機雷の状況からみて、かなり敷設されている？ 果たして15日まで

に、港内まで掃海できるであろうか？

とひとつとながら心配になった。

(3) 米掃海艇の触雷

ア 湾内への水路掃海開始

明けて12日、泊地から湾口入口までの約15海里、幅2,000mの水路の掃海が早朝から行われた。

米側のAM(800トン)とAMS(350トン)は水路中央部を、日本側は水路の両側部をそれぞれ約500mの係維掃海を開始した。

米掃海艇のO型掃海具は、日本側の対艦式に比べ、比較にならないほど優れているが、進出している米掃海艇は、AM 3隻とAMS 6隻の外に、駆逐艦改造のDMS(2,575トン) 2隻のみであった。

日本側掃海艇 4隻と処分艇としての巡視船 3隻の貢献度は大きかった。

イ 米掃海艇 2隻触雷

(ア) AM275触雷

MS62は、日本側掃海艇の後方水路北側の既掃面内を、切断され浮上する機雷の監視をしながら、3～4ノットで続行した。

米側は水路中央を、AM 3隻を先頭にAMS 2隻とDMS 2隻が続行し、10～12ノットで湾口に向かって進入していた。

1115先頭艦が湾口にさしかかった時である。「ドーン！」という大音響とともに、先頭艦AM275 (PIRATE)? が水煙に覆われた。

やられた！ 触雷だ！

艦橋に居合わせたもの皆一様に、声もなく、見つめた。MS62からは3,000mもあったであろうか。

同海面で掃海中の全乗員の見守る中に、水柱は10～15秒で消えた。同艇は既に船首を下に、急速に沈下していくのがわかった。次第に船体が没し、最後にマストが見えなくなるまで3分もたったであろうか？

続行していた2番艇は、早速、救助艇の準備をしているのが見えた。

(イ) 湾口の島から砲撃

AM275が沈没してから数分もたってからであろう？ 湾口の方から激しい砲撃音が聞こえ始めた。

見ると！ 湾内南側の薪島 (SINDO) 方面から発砲の閃光が見える。

その途端！ 2番艇のAM277は、3砲で応戦を始めた。

AM277は、掃海具を曳航し、沈没した前続艇の乗員を救助しつつ、身動きできない機雷原の中で陸上砲台と交戦！掃海艇としては最悪の条件下での戦闘！

米艦の安全を祈った。同時に、

まさか、わが掃海艇にも同じことが起こらねばよいが？ 出港前から憂慮されたことが現実にならなければよいが？

薪島からの砲撃音を聞いてからさらに5分ぐらいたった後、米軍に最も近い麗島（REITO）からも発砲の閃光が見え始めた。

大変なことになった！ 2番艇が危ない！ 島には敵がいる。

と友軍の苦戦を目前にして、歯ぎしりした。

(ウ) AM277触雷

ちょうど昼食の時間であったが、皆上甲板に上がり、湾口付近の米軍の動きを見守った。

われわれも、これ以上の接近は？

と一瞬考えていたとき、2番艇が右回頭を始めた。

反転、避退するな！

と皆が注視する中で、また、

「ドーン」という大音響とともに、AM277（PLEDGE）が水柱と水煙につつまれてしまった。水柱は1番艇のときより大きい！ 水柱の中に、船体が沈んでいくのがわかる。

後方に続行していたDMS 1隻が前に出始めた。生存者の救助であろう！

水面下の機雷による触雷であろうか？ 浮流機雷であろうか？ このままで掃海の続行は、いたずらに掃海兵力を損耗させる？ 戦闘掃海とはいえ掃海法を変えないと？ 15日までの啓開は？ 米指揮官は何を考えているのだろうか？ 米軍も迷っているな？

と米軍に同情していたとき、1230？ CTG95.6から全般あてに、

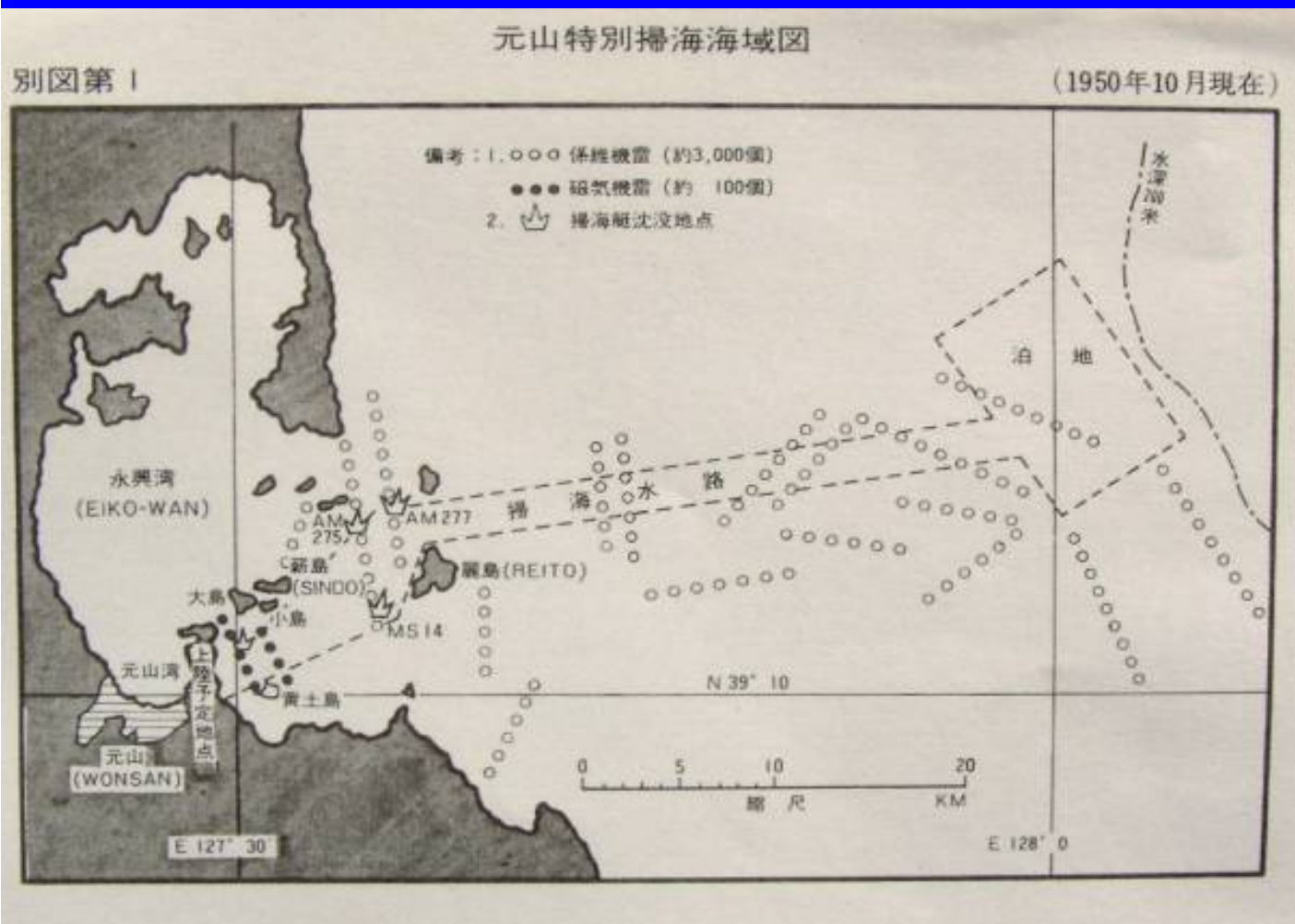
「掃海を中止し、泊地に避退せよ」との命令が出された。

全艦艇は待ってましたとばかりに一齐に反転、掃海具を揚収し、今朝の泊地へと引き返した。

記録によれば、当日AM 2隻の戦死12名、負傷92名、うち1名は救助後死亡したと言われる。

目前に見た戦友の死を悼み、冥福を祈った。

後刻判明した元山の敷設機雷及び特別掃海海域図は別図第1のとおり。



ウ 夜間の艦砲射撃

12日の午後、米側では緊急作戦会議が行われていたのであろう、日本側には何の連絡もなく、戦闘中の束の間の休養であった。

皆の頭の中にあった危険と不安は慢性化したのであろうか？ 乗員の間には、不平の声も聞こえなくなった。

夕方まで何の連絡もなかったが、2000過ぎ、突如として米艦船部隊による照明弾使用の艦砲射撃が始まった。

初めて見る戦艦、巡洋艦及び駆逐艦による陸上砲撃であった。

湾口水路付近に点在する島に残存する北鮮軍の制圧であろう？ 掃海艇2隻沈没に対する報

復？

10数海里離れた沖合いから、元山の町が、湾口の島々が、連続打ち上げられる証明弾に、映画のように美しく照らし出され、数分間隔に打ち込まれる砲弾に、火の粉が飛びちり、火災が起こり、次々に破壊されていく状況が、手に取るようにわかった。

艦砲射撃は13日の夜明け近くまで、ほとんど一晩中続けられた。

あれだけ打ち込まれたら？ おそらく壊滅しているだろう？ いかに関空壕や塹壕にこもっていても？

13日も掃海命令は出なかった。米側にも動きはなかった。新たな対策を練っているのであろう。

しかし、戦艦「MISSORI」及び巡洋艦「WORCESTER」？ から発進したと思われるヘリコプターのみが、海面近く MINE SPOTTING に従事していた。

明14日からの掃海は？ 上陸作戦はどうなるだろう？ もし、私が米指揮官の立場であったら？

と一軍人としての思索にふけた。

3 MS 14号の触雷

(1) 掃海作業再開

ア 10月14日

米軍は、掃海艇の思わぬ触雷と陸上からの砲撃に会い、12日午後から1日半掃海作業を中断し、14日早朝から再開した。

しかし、掃海作業中断中と言えども、ヘリコプターのみはMINE SPOTTINGに従事していた。

水清き元山沖である。

かなり正確な敷設機雷原が判明した模様で、その状況は日本側にも通知された。

15日の水路啓開期限を前にしての掃海中断は、米軍の作戦には大きな をきたしたであろ

う？ 敵の機雷はいったいいくら入っているのでしょうか。係維機雷のみでなく、湾内の浅い

所には沈底機雷も入っているのでは？

と米軍指揮官の立場になって、その苦悩(?)には同情を禁じ得なかった。

14日の掃海作業は、12日と同様、泊地から湾口に至る水路の啓開であった。米軍は既に大型掃海艇(AM) 2隻沈没し、残り1隻のAM249 (INCREDIBLE) は機関故障のため使用不能となり、使用できる掃海艇は増援にかけつけたものを含み、中型掃海艇 (AMS) 6隻 (?) のみであった。

水中処分隊は、各艦搭載の小舟艇を動員してMINE HUNTINGにフルに使用され始めた。

機雷は予想を上回る数が敷設されている模様？ たとえMINE HUNTINGやSPOTTING

によってその位置がわかったとしても、処分しなければ進入はできない？ いかに関敵前上陸の

ための戦闘掃海とはいえ、これ以上の掃海艇の損失は許されない？ 水路啓開の期限は明15

日である！

米側ではおそらく、現地と上級司令部との間に、掃海完了の見通しについて激しいやり取りが、また現地からは掃海兵力の強い増援要請が出されているであろう。

敵前上陸を伴う水陸両用作戦は、極めて緻密な計画により、予定どおり進捗しないと？被害のみ多く、任務の達成困難なことは、幾多の戦訓が示している。米軍はさぞ苦慮しているだろう？一体、何日までに水路を啓開するつもりであろう？

日本側には全く通報もなくわからなかったが、少なくとも、1週間から10日間ぐらいは遅れるだろうとは推察できた。

イ 上陸日延期

15日も、16日も、日米の掃海部隊は、必死の掃海作業を繰り返した。

ヘリコプターは、終日上空を巡回しつつ、MINE SPOTTINGと浮流機雷の見張、警戒に従事した。

小舟艇を利用した水中処分隊も、特定海域のMINE HUNTINGを並行して行った。

14日から再開された掃海作業によって、泊地から湾口に至る水路は、当初の2,000メートルから約3,000メートルに広げられ、ほぼ清掃に近いと思われるほど、繰返し行われた。

その間、日本側掃海隊による処分機雷は、確か3個？であった。

16日の掃海は、とくに湾口近くで行われたが、12日米掃海艇触雷時、砲撃してきた薪島や麗島からそ撃されることもなく、3日間の作業は無事完了した。

島にいた敵も、12日夜の艦砲射撃によって、おそらく全滅したのであろう？たとえ残存兵がいたとしても、火砲は使用不能となったであろう？

と一安心した。

16日夜も、水深100メートル以上の泊地に漂泊、7日目の夜を迎えた。

明日は湾内だ？揺られることもなく、休めるだろう？しかし、陸上にはまだ北鮮軍がいるかも？米軍の上陸日は何日になったのだろう？

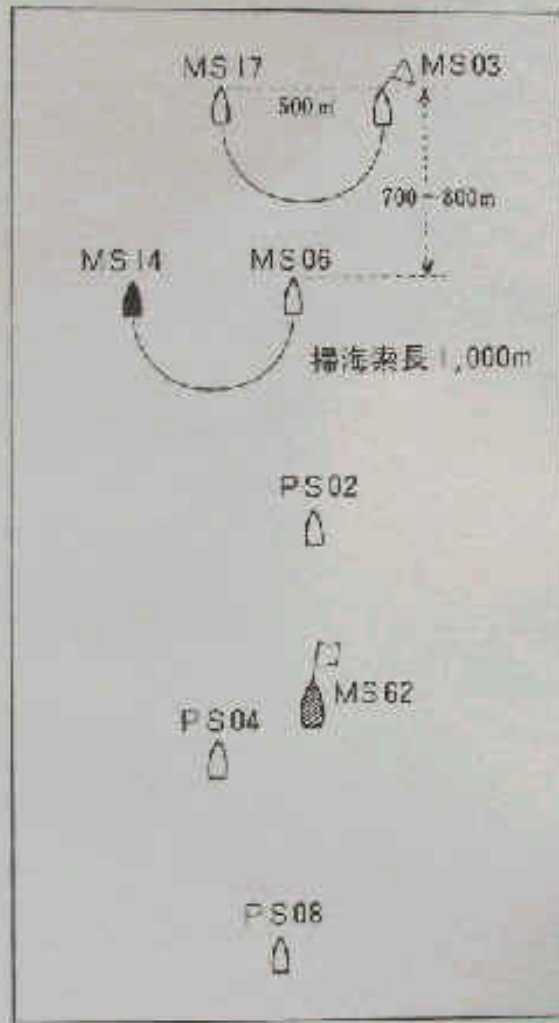
といちまつの不安と疑問を抱きながら、作業服のままベッドで横になり、いつの間にか仮眠していた。

(2) MS14号轟沈

ア 湾内掃海開始

明けて17日、いつもの通り夜明けとともに、各艇は総指揮官艇の周辺に集まり、予定どおり早朝から作業は開始された。

別図第2 永興湾内進入時の隊形
(1950年10月17日)



皆の顔には、何となく安堵の色がみえた朝であった。

掃海も、今日で一段落する！

という気が、皆一様にあった。

午前中は、残っていた水路の一部の掃海が行われ、午後は湾内の作業であった。

その午後の作業が、日本掃海部隊にとって、戦後5年目にして遭遇した、未曾有の事件に、また、運命の日になるうとは、誰が想像していたであろう？

1430米軍から、永興湾内の泊地と水路の掃海が下令された。

日本側には、水路、泊地ともに、周辺部の触雷の危険性少なく、少なくともMINE SPOTTINGの結果、敷設線がないであろうと考えられる海域が割り当てられた。

米側の思いやりであろうか、それとも、日本側の能力を信用できないためだろうか。

隊員は連日の作業の疲れも見せず、能勢指揮官乗艇のMS03を先頭に、対艦式掃海具を曳航して湾内へと進入した。

そのときの日本側掃海部隊の隊形と占位位置は別図第2のとおりMS03と17、06と14がそれぞれ対艇となり、PS02、04、08は処分艇として続行、MS62は警戒、監視を兼ね、既掃面内を適宜の距離を保ちながら続行していた。

各艇とも、触雷の危険を考慮し、乗員は全員救命衣を着用、上甲板で待機し、エンジンは艦橋でリモートコントロール（遠隔操縦）していた。

イ MS14号触雷

初めて見る永興湾と元山港である。MS62においても、乗員はすべて上甲板にあがり、全員が浮流機雷の見張をしつつ、先に進入している4隻の掃海艇を見守っていた。

1530? 「ドーン！」

という足元から突き上げるような大音響とともに、前方の1隻の掃海艇が、水柱と水煙に包まれた。

「触雷だ！」

全員がその方を直視した。

今度はわが方の掃海艇である。

あの水柱と水煙では? かなり死傷者が? たいへんなことになった!

と直感、だれいうとなく、

「何号だ?」

と知っているうちに、

「MS14号触雷」

という報告が、隊内電話で入ってきた。

水柱は、20メートル近くも上がったろう? 10~15秒でおさまった。しかし、水煙はなかなか消えない!

船体の一部と思われる部分が見え始めた。しばらくして、

水煙が消えたときには、船体は既に水没し、マストは15～25度ぐらい傾き、艦橋部分が水面上に出ているのみであった。

米軍の大型掃海艇AMのときの比ではない！

みるみるうちに、艦橋も見えなくなった。

その間、1分？いや2分もかかったであろうか。

800トンから900トンもある米軍の掃海艇が、触雷から沈没まで約3分？戦時急造の135トンの木造掃海艇が、触発式係維機雷に接触しての触雷である。たまったものではない。

そのとき、ふと

下関出撃前、某機関長が家族とともに、下船の陳情にみえたが、その船でなくてよかった！と一人胸をなでおろした。

(3) 救助作業

ア MS62の艦橋

総指揮官から、警戒処分艇として続行中の全PSに対し、MS14号乗員の救助が下令された。

救助命令が下令されたのは、沈没後数秒？いや1分もたった後であろうか？

そのときの、艦橋の光景、掃海艇の動作、巡視船の動きは、いまだ脳裏に強く焼き付いている。

艦橋では触雷とともに、全員しばしばう然として、なすすべもなく、直ちに、命令は出なかった。

それは無理からぬことである？ 長いこと陸上でデスクワークのみをし、急きょ海上に出て、訓練も何もしてなく、予期せぬ緊急事態に直面しての処置！

間髪を入れず！適切な命令や指示を要求する方が無理な注文であろう。艦橋は一時騒然となった。

たとえ、若輩であっても、おれに任してもらえれば？今まで部隊をあずかり、運用してきている。もっとうまく指示ができる自信が！

当時の私のメモには、

「船頭多くしてしきのみ」

と記してある。

イ 手間どった日本側の救助

救助命令が各艇に下令し終わるか終らないうちに、MS14号の対艇であったMS06では、早速通船（救助艇）を卸す準備を始めていた。MS06の処置は、当然のこととはいえ、その動きの早さは見事であった。

さすが06だ！平素何をやるにも、人に負けるな！おくれるな！と常に指導教育していた艇長の趣旨が徹底している！

と感服し、同時に、自分が今まで指揮していた部隊の迅速適切な措置に満足感を覚えた。

一方、救助命令が出されたPSには一向に動く気配が見えない？総指揮官から、至急救助に向かえと、再度催促の信号が出された。

MS14号と同じように触雷するかも？

という懸念は、全掃海艇、全巡視艇の乗員、皆一様に持っていたと思う。

ウ 見事な米軍の救助

日本側の掃海艇と巡視艇が、通船を卸すのに間取っている間に、湾口付近で警戒待機中の駆逐艦か、OCEAN TUGからであろう？救助艇（VP）が、全速力で、MS14号の沈没現場に急行しているのが見えた。

さすが米軍だ！たのもしい！勇敢だ！

とその迅速さに感心するとともに、友軍の沈没をみて、VP自らの触雷の危険をも顧みず、敢然と救助に向かったその姿に、頭の下がる思いがした。

それにしても、日本側の部隊が、触雷に怯み、動こうとしなかったその姿勢には？同じ船乗りとして憤りを禁じ得なかった。

日本人の魂も、敗戦とともに、ここまで……？

沈没したMS14号は、水深が浅いためであろう？マストの上の部分が少し傾いたまま、海面上に顔を出している。

その付近一帯の水面には、明らかに救助を求める乗員が、泳いでいるのが認められた。

10月も半ば過ぎた、北緯39度の元山である。水温は内地よりかなり低い。

早く救助してやらなければ？

現場にかけつけた救助艇は、VPと内火艇（？）MS06の通船の合計3隻のみであった。

至近距離にいたPS02は、通船を卸す際、転覆して間に合わず、他の船からは、ついに救助の手はのべられなかった。

MS62においても、鉄船ではあるし、これ以上の接近もできず、きょう手傍観のていであった。

下関出港前、予測したとおりの最悪の、不幸な事態が発生した。

と忙しき中にも、一瞬妄想が脳裏をかすめ、下関出港前の会議の様子が走馬灯のごとく思い出された。

(4) 遭難者送還

ア 行方不明 1 名

日本側掃海部隊には、掃海中止が下令され、MS14号の対艇06はもちろんのこと、MS03と17も直ちに掃海具を揚収した。

MS14号乗員の救助作業が終ったのは、約30分後の日も暮れかかった1600過ぎであった。

米軍と日本側の救命艇 3 隻に救出された乗員は、近くに仮泊していた米軍のOCEAN TUG(?)に収容された。しばらくして、米側から24名救出したとの通知を受けた。

おかしい？ MS14号の乗員は23名のはずだ！

米側に、救出人員の再チェックを求めたが、24名間違いのない旨の返事があった。

どう考えても、おかしい？

MS62の艦橋では、議論百出、皆が好き勝手な会話を交わしているうちに、米側から

「MS14号の乗員は、米軍内火艇に 5 名、VPに 10 名、通船に 7 名、計 22 名救出、行方不明 1 名、行方不明は中谷坂太郎、さきに通知の 24 名のうち 2 名はMS06の通船の乗員である。」

旨の通知があった。

行方不明 1 名？ あの轟沈で、信じられない、もっといるのでは？

さらに、しばらく時間がたってから、救出された乗員のうち、3 名重傷、5 名軽傷、その他健在との通知があった。

日本側の掃海部隊 7 隻は、1700過ぎ、それぞれ指定された湾内の錨地についた。下関出港以来 10 日目にして初めての投錨であった。

総指揮官は、米軍から迎いのVPに乗って、早速MS14号の乗員見舞いに行かれた。

1 週間前までは、私の麾下部隊である！ぜひ一緒に同行を、と口から出そうであったが、今

は立場が違う、対米関係もある！

と考え我慢した。

総指揮官は、約1時間後に帰艇された。救助された乗員は、意外と元気であったが、米側は救出した乗員と日本側隊員との面会は一切禁止するとの方針の下に、当夜は収容したOCEAN TUGで介抱し、負傷者は応急治療の上、明朝全員を駆逐艦に移し、内地に送還するとのことであった。

イ 行方不明者の搜索

17日夜、総指揮官帰艇後開かれた緊急対策会議において、行方不明となった、中谷君の搜索を米側に申し入れ、もし、米側で実施してくれなければ、わが方の手で搜索しようとの話しが決まり、早速、18日早朝米側へ申し入れることとなった。

明けて18日、総指揮官は昨夜の会議において提起された、もろもろの要望や議決とともに、中谷君の搜索申し入れを携えて、米軍指揮官のところへ打ち合わせに行かれた。

しかし、米軍からの返答は、予測したとおり「NO!」であった。米軍からみれば、当然の答えであろう。しかし、

敵前上陸を控えての戦闘掃海において、友軍掃海艇の相次ぐ触雷に頭をいためている米軍に対し、総指揮官は多くの難問とともに、果たして、搜索依頼の申し入れを？日本側総指揮官として、たとえ日本は戦争してなくとも、米軍の指揮下に編入されている！

戦争における軍人の常識としても戦闘行動中に1兵員の行方不明者の搜索を申し入れること

に？米側指揮官は、水路啓開期限は既に過ぎ、万難を排し、1日でも早く、任務を完遂しなければならぬ、

一人ぐらいの犠牲者が何だ？

任務遂行が最優先だ！

と双方の立場と見解には、いろいろと差異があったものと推察できた。

ウ 佐世保送還

MS14号乗員22名は、行方不明の中谷君を残したまま、18日朝食後、米駆逐艦「マドックス」(DD731)に移乗し、1100佐世保に向け出港した。

後刻、米側からMS14号乗員は、翌19日1100佐世保に入港、一応米海軍病院に全員収容し、診断の結果、重傷3名、中傷4名、軽傷11名、無傷4名にして、重中傷者7名は入院、軽傷者は通院して治療する旨の通報を受けた。

MS14号乗員の触雷時の配置と負傷状況は、調査の結果次のとおり判明した。

状況 配置 及び所在	死 亡	負 傷			無 傷	計
		重	中	軽		
艦橋内		1		3	2	6
艦橋の上		2		2		4
待避所内			1			1
待避所の上			2			2
前甲板			1	1		2
上甲板通路				3	2	5
機関室				1		1
便所内				1		1
後部米麦庫	1					1
計	1	3	4	11	4	23
(%)	(4.3)	18 (78.2)			(17.4)	(100)

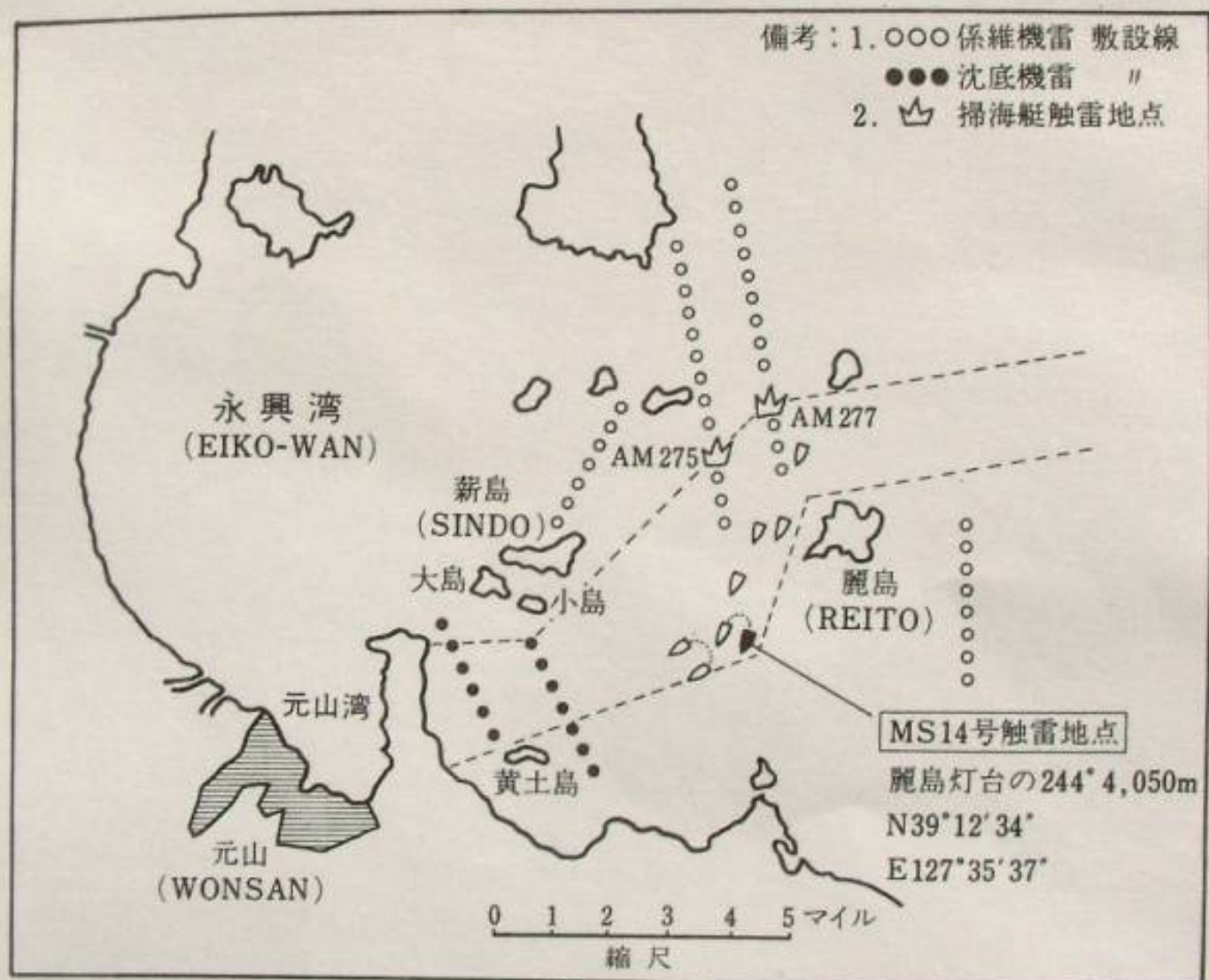
死死亡者と重傷者が少なかったのは、不幸中の幸いであった。しかし、中谷君はついに帰らぬと人となり、尊き犠牲者となった。

MS14号触雷地点は別図第3のとおりである。

別図第3

MS 14号触雷地点

(1950年10月17日)



4 掃海隊の内地帰投

(1) 緊急対策会議

ア 異様な雰囲気

総指揮官は10月17日夕刻MS14号の乗員22名を米艦に見舞われた後、MS62に各級指揮官および主要な指揮官付を集め、早速事後措置について緊急対策会議を開かれた。

思えば下関出港前の10月6日午後同じこのMS62の士官室で出撃前の作戦会議が行われた。

あのとき心配したことが、現実となって起こったのである。果たしてこの席にいる幾人のものが？だれが？今のこの事態を本当に予測し、不幸中の幸いとはいえ1名の行方不明者 殉職者 を出した直後の協議である。

掃海隊指揮官および各艇長にとっては、明日からの掃海はどうするのか？

10月6日、総指揮官との間で決められた今次任務行動への4条件のどの項目にも抵触するこ

とばかりおきている！

予想していたとはいえ行き先不明のまま出港し、到着地元山は北緯39度、陸上では戦闘が行われており、永興湾には全く近寄れず、機雷はすべてソ連製で、北鮮側によって敷設されたものであった。

掃海作業は、明らかに敵前上陸を前提とした敵砲撃の脅威下での戦闘掃海であり、掃海艇の安全等は二の次のこと、隊員殉職時の補償等についても全く指示が出されていない。

協議が始まる前から、部隊側の各指揮官の頭の中には、

約束と全く違う！米軍の作戦上の要求に基づく任務とはいえ、だまされた！

という気があった。

とくに各艇長は、戦後5年間規則や規律等というものはあってもなきに等しい情勢の下、200トン前後の小船で、海の男たちを見事に指揮し、危険な作業を克服してきた、たとえ年は若くても 陸上勤務者と違い 百戦錬磨の士であった。

イ 慎重な協議

総指揮官も、事態の深刻さは十分承知の上での会議である。うっかりしたことを発言すれば、紛糾混乱することは必至？

生命をかけての任務を目前にし、真剣な対策協議が始まった。

各艇長の気持ちの中には、

このままでの掃海続行は、だれが何といおうと断る。下関出港前の約束とあまりにも違う。

もし米軍が、いや総指揮官がどうしても掃海せよというのなら、小舟艇による小掃海を行った

後なら実施しよう。それ以上の譲歩はしない。われわれが元山到着からでも、日米合わせて3

隻の掃海艇が触雷沈没している。米軍指揮下の戦闘任務とはいえ、立場が違う。これ以上の犠

牲は出したくない。

という考えがあったことは否めない。

総指揮官も、会議の雰囲気と皆の心中を察し、部隊側からの強い要望であった、米軍のLCVP（大発）を借りて、浅深度の係維掃海を実施した後、掃海を再開しようという案に同意、決議された。

この決議は文書にし、各艇長までのサインをして、明18日なるべく早く米側へ申し入れてもらうこととなった。

文書には明朝総指揮官出発前にサインをもらうことになり、各艇長たちはこもごもの思いを秘め、夜遅くそれぞれの艇へと帰っていった。

MS14号の触雷が、隊員へとりわけ各艇長へ与えた精神的ショックは大きかった！

会議終了後、石飛事務官を指揮官とする第3掃海隊MS24、01、05、16、19の5隻が、元山に向け今朝下関を出港、途中荒天に遭い2隻舵故障のため反転、修理の後1800再び下関発、米駆逐艦「WALLACELINE」とともに元山に向かったとの通知を受けた。

今ここにいる第2掃海隊の3隻は、次の第3掃海隊5隻が到着次第返してやればよい？

と一人思案した。

(2) 米指揮官激怒

ア 日本側の意見具申拒否

総指揮官は18日朝食後、昨夜の緊急対策会議の決議を携え、迎いの舟艇で米掃海部隊指揮官のところへ

約束の各艇長までのサインはとらずに？ 出発された。

米艦を訪れた総指揮官と米側との打合せ、会議の内容に付いては、だれ一人知る由もない。

意見具申に行かれた総指揮官は、約1時間30分後に帰艇、早速指揮官および艇長を集められた。会議には首席指揮官付のみ同席を許され他のものはお呼びでなかった。

各級指揮官5人の作戦会議は約40分行われ、ちょうど昼前には終わった。

各艇長は、会議終了後私のところに見え、日米会談の様態と各級指揮官会議の内容を次のとおり伝えてくれた。

米掃海部隊指揮官は、日本側の意見具申には一応の同意を示したが、LCVPは総動員しても2隻(?)しかない旨の回答があり、善後策について協議中、現地の米最高指揮官から日本側総指揮官に直ちに来訪するよう要請があった。

総指揮官は米掃海部隊指揮官との協議を中断し、直ちに米最高指揮官を訪れたところ、同指揮官から「予定のごとく日本掃海艇によって、掃海を実施せよ。」

との命令が出され、日本側の意見は全く拒否されたとのことであった。

米指揮官としては、作戦任務遂行上、掃海艇の安全を優先に考えられない情勢にあり、当然の要求であろう！

しかしさきほどの作戦会議において、触雷必至と思われる掃海はできないので、掃海艇の一応の安全確保のため、小掃海を先行させつつ、係維掃海するか、米掃海艇による係維掃海後の磁気機雷なら実施しようとして譲歩した案を決議し、再び米軍へ申し入れることとなった。

イ 再度の意見具申も拒否

総指揮官は18日午後、再び米掃海部隊指揮官を訪れた。

総指揮官は、下関集結以来幾度か、苦しい立場に陥られたが、今回ほど苦しい窮地はなからう？米側から厳しい命令が出ている状況下で、日本側の最高指揮官としては、戦場における反旗？ともみられる意見具申である。たとえ、私が同じ立場にあっても、同じ苦悩を味わったであろう？

と、総指揮官の心情に、また孤独感に同情を禁じえなかった。

総指揮官は約1時間ほどたってから帰艇された。

掃海隊指揮官と3人の艇長は、総指揮官の帰艇をMS62で待ち受けて、各級指揮官会議が開かれた。

総指揮官から、

「米指揮官からの命令として、日本掃海艇3隻は15分以内に内地に帰れ！しからざれば15分以内に出港して掃海にかかれ！出港しなければ撃つ！内地へ帰る場合には補給艦から真水と燃料を受けよ。」との厳命が伝えられ、米軍は日本側の再度の意見具申を拒否し、任務遂行に対する厳しい態度を崩さなかった。

戦場における指揮官の姿勢としては当然のことである。

しかし、掃海隊指揮官と各艇長は、日本側の要求、条件が入れられなければ内地へ帰投するとの合議となり、直ちに米側へ通知し、一応の了承をとった。

会議を始めてから米側へ通知するまでに数分とかかっただろうか？まれにみる早い結論をみた会議であった。しかし、このどたん場における各級指揮官の判断、心情は果たして皆同じであっただろうか？

米軍の立場と日本の将来を考え、軍人として命令に従い、直ちに掃海すべきである？いや、われわれは好きこのんで来たのではない、約束と違う、米軍が何といおうと内地へ帰る？米軍への協力と命令に対する服従の有無は、部隊指揮官として当然責任問題がともなうはず？

と、思いはまちまちであったのではなからうか。

(3) 第1次元山掃海隊帰投

ア 緊急出港準備

米軍の激怒に満ちた命令には、時間の余裕は全く許されなかった。本当に撃たれるかもしれぬ？3隻の掃海艇のみならず、MS62にも危害が及ぶかも？会議の内容を聴取したものの皆一様に、内心危険を感じた？

米軍は敵前上陸を前に、最高度に緊張しており、当然のこと、日本側にはそのような緊張感、

あるいは使命感というものは？両者の見解に大きな隔たりがあったことは至極当然のこと？ 3人の艇長はとるものもとらず、帰艇し、出港準備にかかった。

MS62から最後に出られた掃海隊指揮官は、目頭を熱くはらし、最後に言葉少なに、

「お先に、内地へ帰るよ！」

と一言残して、MS03へ帰られた。

昨日来の深刻な事態を憂慮し、連日の作戦会議に、昨夜は一睡もされてないのではなかろう

か？指揮官の寂しさ、孤独感というものが、強く膚に感じられた！

イ MS17号主機械分解中

急いで帰られた掃海隊指揮官からMS17号主機械分解中、15分以内の復旧不可能との連絡が入った。

米軍からは有無をいわず、15分以内に出港せよとの命令である！つかの間の停泊時間を利用して機械を点検している機関科をとがめることはできない！

しかし出港延期はもはや許される状況にはなく、出港しなかったら撃たれる？米艦の砲身がわが方を向いている？

MS62においても、皆一様に深刻に心配した。

MS17号主機械分解中との連絡を受けてから数分後、MS17はMS03で曳航して出港するとの連絡を受けた。

総指揮官以下MS62にいるもの総員、安堵の胸をなでおろした。

ウ 静かに元山を後に

MS03とMS06のエンジン起動のディーゼル音が静かな泊地に響き始め、煙突からは独特の青白い煙が立ちのぼり、上甲板では3隻とも甲板員がいつもと変わらぬ姿で急いで錨鎖をつめ、錨口からは錨鎖を洗う海水が激しく出ていた。

3隻の乗員の心中は、くやしさと安堵の気持ちが？あるいは憤りが？

艇長たちが帰ってから約13～14分(?)過ぎ、指揮官艇MS03がまず動き始めMS17へ横付けした。MS06も動き始めた。続いて、MS03はMS17を横抱きして静かに動き始め、MS06は両艇を見守り、介抱するかのように続行した。

10月18日午後2時過ぎ、日米両軍会談決裂の結果、日本掃海隊内地帰投の一瞬である。

「送る人、送られる人、声もなく、だれ一人手を振るものもなく、静かに挙手の礼を交わす。」

と私の当時のメモにはしり書きが残っている。

MS03がMS17を横抱きして去り行く姿は、負傷した戦友の肩を取り、戦場から後方へ送られる姿はかくやありなんと、一人想像した。

3人の艇長と指揮官の心情には、同情を禁じえなかった。

MS62においては、全員上甲板でだれ一人話をするものもなく、3隻の船影が見えなくなるまで見送った。

エ 空虚な数日

第1次元山掃海隊3隻出港後、MS62ではとくになすこともなく皆放心状態となった。

しかし、米軍は度重なる掃海艇の触雷にむことなく、戦闘掃海を続行、18日夕刻米軍情報によれば、新たにAMS1隻触雷沈没した模様であった。

夕食後、MS17号のエンジン復旧自力航行開始の連絡も受けた。

明けて19日には、MS14号の乗員を乗せたDD731は1100佐世保へ入港、全員無事米海軍病院へ収容したとの明るいニュースが入った。

(4) 第2次元山掃海隊合同

ア 20日0900入港

明けて20日0800過ぎ、永興湾口にMS24を先頭に01、05、16、19の順に第3掃海隊の5隻の船影が見え始めた。

彼らは、おそらくMS14号の触雷と3隻の内地帰投は知らないだろう？もちろん日米間のト

ラブル等は？

と考えながら5隻の入港を見守った。

0900予定どおり、MS24はMS62に横付け、石飛指揮官と5名の艇長は早速MS62に参集、呉所属のMS24、01、16、19の艇長は私のところへ先にあいさつに見えた。

指揮官会議前のわずかの時間であったが、第1次元山掃海隊の行動の概要と今までのもろもろの事件の概要を口早に説明した。

各艇長には、初めて知らされた事実に、予想していたとはいえ、任務と現実の厳しさに、顔

色が変わるのを覚えた。

改めて、湾内深くMS14号のマストが水面上に見えるのを説明した。

イ 早速掃海開始

第3掃海隊5隻の元山到着とともに、残留していたPS02、04、08は同隊に編入された。

20日午後には、早速米掃海部隊指揮官から掃海命令が出され、翌21日からの作業が割り当てられた。第3掃海隊の各級指揮官は、直ちに総指揮官のところで打合せが行われ、第1次元山掃海隊のときと同様の論議が展開された。

しかし、掃海海域と水深の状況及び20日までの掃海経過からみて、残存機雷と危険性はかなり減少しているとの結論となり、米軍の命令どおり実施するということが皆了解した。

第3掃海隊の8隻は、初日の21日は予定どおり湾内水路と泊地の掃海を実施、危険度が減少しているとはいえ、処分機雷2個の成果をあげた。掃海開始の初日において、一応の成果をあげた第2次元山掃海隊は精神的動揺もおさまり、一応順調に滑り出した。

(5) MS62内地帰投

ア 総指揮官先行帰国

第2次元山掃海隊が、21日から順調に掃海を始めたことを確認し、一安心された総指揮官は、

米軍に対し、一応の責任を果たし、義理立てもできたと考えられたのであろう？

22日米掃海部隊指揮官のところに報告を兼ね打合せに行かれた。

総指揮官は22日午後、急きょ米軍の水上飛行艇で東京へ帰られることになり、後のことを首席指揮官付に託し元山をたたれた。

イ 10月23日元山出港

総指揮官の帰国に伴い、総指揮官艇MS62は翌23日元山を出港することとなり、23日朝第3掃海隊の出港を見送った後、永興湾内に一人眠り続ける中谷君を残し、

その冥福を祈りつつ

錨を揚げた。

だれ一人見送るものもない、後ろ髪を引かれる、寂しい出港であった。皆の気持ちの中には

一日も早く内地へ！ もうこのようなことはこりごりだ！ 政府は、いや総指揮官は一体

何を考えてこの任務を！ 米軍は日本掃海隊をどうみたであろう？

と人それぞれの思いが秘められていたものと思う。

ウ 10月25日下関入港

任務を解かれ、元山を出港してから丸2日、内地へ急ぐ船足は軽かった。同じ朝鮮半島の山々も、往きに比し晴れ晴れと見えた。最短コースをとって関門海峡西口北水道の北端へと急いだ。

山口県油谷湾沖の角島灯台が見え始めたとき、皆一様に肩の荷を下ろし、

ああ、無事でよかった！内地へ帰ったのだ！

といつのまにか、今までの苦悩を忘れ、いいしれぬ喜びをかみしめていた。

10月8日不安と疑念を抱いて出港した同じ唐戸岸壁へ17日ぶりに横付けした。

そこには下関及び呉航路啓開部の関係者とともに次の出港を待つ掃海艇の乗員が、心配そうなまなざしで、出迎えてくれた。

MS62は10月25日下関入港とともに総指揮官艇の任務を解かれ、新たに編成の第2次第2掃海隊に編入され、総司令部は東京の航路啓開本部へ移された。

(6) 佐世保掃海隊指揮官へ転勤

ア 呉へ出頭命令

MS62の編成替えに伴って、航路啓開本部から派遣の総指揮官付は皆帰京したが、呉掃海隊司令部のものについては何の指示もない？

まさか、忘れているのでは？ あるいは、転勤かな？ それとも首かな？

われわれの人事は、呉航路啓開部長が握っておられるはず、その中になにか、問合せか指示があるだろうと考え、あえてこちらから連絡はしなかった。下関入港後、3日経っても、4日経っても、何ら連絡がない？ MS62の出港は11月3日と決まったにもかかわらず、3日前の10月31日になっても通知がない？

内心、心配になり始めた！

翌11月1日突如として、呉航路啓開部長から私あてに、

「直ちに、呉へ出頭せよ！」

との電報をもらった。その途端

ああ、これはただごとではない！と直感。

同日の夜行で呉へ赴いた。

イ 部長と意見対立

11月2日呉航路啓開部へ出頭、早速、部長の所へ伺った。

予期したとおり、部長の顔色は厳しく、あいさつした途端、責任をとれ！とばかりにおしかりを受けた。

その言葉の端から、

航路啓開本部長に対し、今回の行動に関しいろいろと問題点と疑問を喚起し、意見具申をしたことを非協力的であったと判断されている？

部隊をあずかり、多くの部下を持つ指揮官 責任者 として、一言半句の質問もせず、絶対服従できるような情勢にはなく、当然の質問をしたつもりなのに？

部長は、航路啓開本部長から一方的な電話連絡を受け、それを鵜呑みにして信じておられる？

おれは正しいと信じてとった処置なのに？たとえ若くとも間違っているとは思わない！

部長のおしかりはしばらく続いた。しかし部長の発言にはついに承服できず、約1時間ほどの会話の後、自ら席を立ててMS62のいる下関へと帰った。

部長へいすべきことはいった、私の説明と意見は当然東京へ、航路啓開本部へ連絡が行くだろう？意見を述べたことを非協力的と判断されたことには腹が立ち、胸がおさまらず！

下関までの車中一睡もできなかった。いずれ、明3日夕方にはMS62は出港の予定、そのうちに辞令がでるだろう？

内心、覚悟を決めた。

ウ 佐世保へ転勤

11月3日朝、同日付佐世保掃海隊指揮官への発令電を受け取った。

部長からはおしかりを受けた上に意見対立し、本部長からは非協力的であったときめつけられ、実は腹を決め、首を洗って待っていただけに、この発令には驚いた！

同日1500鎮南浦に向け出港の石野事務官を指揮官とする第2次第2掃海隊のMS09、10、12、13、15、22、23、57、62の9隻を見送った後、佐世保へ赴任した。

佐世保掃海隊は、1950年7月14日CNFEの指令によって、呉および下関航路啓開部から派遣の掃海艇4～6隻をもって編成され、7月17日以降佐世保港出入港水路の日施掃海を任務とする特別編成の部隊である。

鎮南浦派遣の第5掃海隊指揮官へ転出の大賀事務官の後を継ぎ、再び佐世保における特別掃海作業の指揮をとった。

5 朝鮮特別掃海の意義と教訓

(1) 特別掃海従事の背景

ア 米軍側

(ア) 作戦上不可欠の要求

昭和25年9月15日の仁川上陸作戦に続いて、10月初め元山上陸を企図した米軍は、北鮮軍がかなりの機雷を永興湾に敷設していることが分かったため、予定の作戦は実施できず、遂に元山上陸は延期せざるを得なくなった。

米国は、勿論のこと朝鮮半島におけるこのような事態の生起は予想してなく、しかも日本周辺の掃海は日本側に任せておいて十分事足りるとの判断の下に、極東地域にいた米掃海部隊の一部は既に本国に引き揚げ、朝鮮水域に充当できる掃海艇はわずか10～12隻であった。

窮地に陥ったCNFE（米極東海軍司令部）は、戦後連続して掃海を続けている約80隻近くいる日本の掃海艇を借りる以外に方法はないと判断してのことであろう。

CNFEの参謀副長バーク少将は、10月2日大久保海上保安長官を司令部に呼び出し、日本掃海艇の朝鮮水域への派遣協力を要請したのである。

どのような会話（英語）が交わされたかは分からないが、米国としては占領中の立場にあり、日本はNO！とは云えないだろうとの見通しに立っての要請であったであろう。

(イ) 日本の立場を利用

米側は戦争放棄をうたった日本の新憲法を制定して3年有余を過ぎたばかりの時であり、日本の掃海艇の朝鮮水域派遣は、日本側にとっては国内的に問題があること位は十分承知していたはずである。

米国としては、朝鮮戦争発直前から対日講和条約締結の話しを進めている最中でもあり、マッカーサーは既に日本の再軍備の必要性を心に描きながら、7月には陸上警備力としての警察予備隊75,000人の創設と海上警備力強化のため海上保安官8,000人の増員を日本政府に指示したばかりのところである。

さらに佐世保港と東京湾口については、米国の出入港艦船に対する警戒のため、両港湾とも水路の日施掃海を、既に日本の掃海艇をもって実施させ、掃海関係従事者に限り公職追放令の適用を除外してやって

いる。

もし、日本が今回の要請を拒否するようなことがあったら、現在進行中の日米間で懸案、交渉中のことについて脅しをかけてやろう位の気持ちで、米国としては日本の弱みを利用しようという意図が心の奥に働いていたことは無視できないであろう。

イ 日本側

(ア) 吉田総理の心境と戦略

CNFEから掃海艇派遣の要請を受けた大久保長官は、その場で即断できるような性格のものではなく、吉田総理の判断と決済を受けた上で返事をするという、その足で直ちに総理のおられる目黒の外相官邸へ向かったといわれる。

大久保長官から掃海部隊を朝鮮に派遣してもらいたいとの話しを聞いた吉田総理の心中は複雑であったであろう？或いは明鏡止水のように、ワンマン総理といわれた偉名のとおり、腹の中では米軍の要請どおり派遣しよう、と説明を受けた途端決断されたかも知れない。

憲法には戦争放棄を明記し、現在国民の間には未だ戦気分がまん延し、喜んで従事するというようなものはまずなかろう。

しかし、米側からは極東情勢の急変に備え、日本に陸海の警備力保有を認める指令が出され、近くフリゲート艦を提供するという話しも進んでおり、掃海部隊の幹部は追放令も適用せず今日まで残してある。

CNFEからの要請とはいえ、わが国は未だ米軍の占領下であり実質は命令に等しい。もし、この要請を拒否したら、現在進行中の講和条約の締結も、自衛力の保有も追放令該当者の延命もすべて不利となる。また最悪の場合には米軍の戦況不利を招き、朝鮮戦争のわが国への波及が考えられ、その時では遅い。

日本の現在の復興と安全は、米国の多大な援助指導と保護のお蔭であって、窮地に立たされている米軍の立場をれば、要請を拒否できる義理ではなかろう。

日本の将来を左右する岐路にある今日、日本国の将来のために、ここは目をつぶって米軍に協力し、米国の信頼を確保しよう！

しかし、派遣するには国内的にいろいろと法令上の措置や隊員に対する補償問題等もあろうが、それは後措置で処理できることだ？

問題は、マスコミや野党が騒ぎ出したら大変なことになる。それだけは抑えねばならぬ。

(1) 好機

ワンマン総理は、おそらく日本の置かれている国際的立場、国内のもろもろの情勢、朝鮮戦争の動向等、しばし想されたであろう。

官邸における総理と長官との会話の内容については知る由もないが、吉田総理は、

「どうしても機雷を除去しなければならないのなら、日本としては協力しなければならないだろう。しかし、掃海艇の朝鮮派遣とその行動については一切秘密にするように！」と大久保長官に指示されたといわれる。

日本政府として、国連軍に協力するという最高方針は決済され、海上保安庁長官からCNFEに伝達されたのである。

日本としては、講和条約前の占領下とはいえ、政府所属の掃海艇を、政府の指令によって外国の戦場へ派遣するという事を、たとえ米軍の命令で緊急を要するとはいえ、閣議にもかけず決断されたことは、ワンマン総理の一大勇断であったと思う。

総理の決済を得て、CNFEへ要請受諾の回答を出された長官は、本庁へ帰られた後、早速主要幹部を集め緊急会議を開かれたと聞いている。

会議は、海上保安庁発足以来の未 有の重大事件であり、国際的な問題を抱え込んだ任務だけに、掃海艇の海外派遣の賛否を含め、議論が沸き多くの問題点が提起されたことと推察される。

しかし、CNFEからの要請には既に受諾の回答が出され、実質的には命令と変わっており、否応なく派遣せざるを得ない情勢にあり、そのことについての論議の余地はなく、いかにして隊員に伝達し、納得させて派遣し、いかなる国内的措置をするかということであったと思う。

同時に、心ある人は、総理と同様に、高い次元に立って、この好機逃すべからず、日本の将来のためにと心に秘めていたことであろう。

(2) 国際政治上

ア 朝鮮戦争遂行上

(ア) 日本 国連軍作戦に直接協力

米軍としては、極東地域所在の10～12隻の米軍の掃海艇を全部朝鮮水域に投入しても、元山、釜山、木浦、郡山、鎮南浦、仁川等の主要港湾に分散配備すれば1港湾に2～3隻、東海岸と西海岸に集中運用してもそれぞれ5～6隻程度である。触雷や故障事故等を考慮すれば、掃海兵力の不足は海軍の作戦任務遂行上最大の致命的阻害要因となり、最早やいかんとも仕方がなかった。

とくに元山上陸作戦は既に上陸日まで決められ至上命令が出ていたのである。

日本の掃海艇は、米軍に比べれば速力は遅く、通電電力量は少なく、掃海能力の点からみれば数分の一

しかなく、格段に差がある。しかし、戦後5年間連続して実際の掃海を継続している技量と78隻1,500人に及ぶ掃海兵力は、米掃海戦力の不足を量をもって補うことができるとの判断に立ったのは事実であろう。

米軍に直接協力した掃海艇は、朝鮮水域へ20隻、東京湾と佐世保港の日施掃海に常時8～10隻、合計約30隻である。当時の可動掃海艇の50%が、約2か月半にわたり、米軍の要請どおり戦闘掃海に協力、従事した。

日本掃海艇の朝鮮特別掃海への従事は、元山においてMS14号の触雷と掃海艇3隻の内地帰投という事件が発生し、現地では多少のトラブルがあり、水路啓開期限に多少の影響はあったが、最終的には327キロメートルに及ぶ水路と607平方キロメートルにのぼる泊地を啓開し、27個の機雷を処分した戦果は、国連軍の作戦の一部を分担して作戦遂行に多大な貢献をした証左といっても過言ではない。

とくに戦時急造の老朽船をもって、既に初冬の季節風の吹き始めた朝鮮水域で、敵の砲火と機雷の危険にさらされながら、任務を完遂したことに対し、CNFEはその功績をたたえ、最大の賛辞をおくっている。

(1) 米軍 見積りに誤り

CNFEが日本掃海艇の朝鮮水域派遣を要請せざるを得なかった背景には、米軍の戦略見積りの誤りと作戦計画に甘さがあったものと認められる。

その第1は、米国は果たして朝鮮戦争の発を予測していたであろうか。

朝鮮戦争の生起を予測していたとすれば、どのような事態を見積って作戦準備をしていたのであろう。

もし、機雷戦の生起を予測していたとすれば、掃海艇の極東への増強の措置をとっていたであろう。

極東配備の掃海艇が削減されたままとなっていたということは、戦争生起の見積りが遅く掃海艇の回航が間に合わなかったか？ 朝鮮沿岸全域にわたり、あれ程多数の機雷が敷設されると予測していなかったかのいずれかであろう。

もし、機雷戦を予測しながら、敷設機雷の数に誤算があったとすれば、東側とくにソ連の軍事戦略に対する見積り上の誤りがあったといえよう。

いずれにせよ朝鮮戦争における一つの教訓として、ソ連は機雷戦を最も得意とし、しかも優れた機雷戦能力をもっており、その脅威を見積る場合敵の能力を重視する必要があるということであろう。

第2は、米軍の作戦計画、とくに元山上陸作戦見積りに甘さがあったのではないか。

水陸両用作戦は、ち密な計画の下に、各協力部隊が予定どおりのスケジュールに沿って作戦を遂行しないと被害のみ多く、成功の算は少ないといわれている。

元山上陸作戦は必ずしも両用艦艇による敵前上陸の作戦形態はとらなかったけれども、元来陸上からの元山進攻と軌を一にしての上陸計画であったと思う。

作戦経過の一部を顧みても、まず米掃海艇が湾口で触雷沈没した時、周辺の島々から砲撃を受けたことは、掃海開始前に敵陣地の偵察と制圧が十分行われてなかったためであろう。

次に、米掃海艇の相次ぐ触雷沈没に続いて、日本掃海艇の触雷、内地帰投という事態が起きた時、米軍指揮官が激怒したことは、作戦の遅延によるあせりを物語るものである。

元山上陸作戦における一つの教訓は、作戦には見積りの誤り、計画上の齟齬が必ず伴うことを十分考慮し、最悪の事態や最小の兵力となった場合の計画まで準備しておく必要があるということであろう。

(ウ) 日米 日本憲法無視

米軍は、マッカーサー司令部で起草して制定させたといわれる日本国憲法の内容を十分承知の上で、極東の平和維持と安全の確保のための作戦遂行上は、日本側の都合や国民感情等を考慮する余裕は全くなく、それらをすべて無視して、日本の掃海艇の実質的な海外派遣と戦争協力を要請し、命令してきたのである。

日本側も、米軍の占領下とはいえ制定したばかりの国家最高の憲法に抵触することは十分承知の上で、関係者には秘密保持を厳守させ、作戦に従事する隊員の身分はその間特別扱いまでして米軍に協力し、国内的には臨時の特別措置をしてすべてを済ませたのである。

この朝鮮特別掃海従事の教訓の一つとして、戦争という異常な極限の状態においては、国の独立と平和を維持し安全を確保するということが最優先し、現実に適合しない憲法は無視され、国内的には臨時の特別措置をしてでも、同盟国に協力する必要がある場合もあったということ、最も身近な戦史として肝に命じておく必要がある。

イ 日米関係好転

日本が、もしCNFEの要請を拒否し続け、協力しなかったならば、どうであったろう。

勿論元山の上陸作戦は遅れ、他の港湾における掃海は殆ど行われぬまま放置され、米軍と連合軍の艦船は立往生し、仮に上陸と入港を強行しておればかなりの船舶の損失が生じていたことは確実である。

あるいは元山上陸作戦が更に遅れたことによって、朝鮮戦争の戦況の流れが変わっていたかもしれない。

最悪の事態として想像されることは、朝鮮戦争が長びき、国連軍が後退し、朝鮮半島から米軍の撤退という道が選ばれていたかも知れない。

米軍としては、予想もしなかった事態に、予想もしてなかった他国の兵力を借り出し、多少のトラブルや作戦遂行上錯誤が生じたのは当然のことであったとして、日本側の全面的協力と隊員の献身的活躍振りには心から感謝するとともに、5年前までは敵国としての日本の見方に大きな転換点を見出したことは確かであろう。

日本の朝鮮特別掃海への従事とその成果は、過去の戦争中の憎悪を払拭し、米国としては日本は軍事的に新たに協力し合える同盟国たりうるとの見方に変わり、舞台裏で進められていた講和条約の締結にプラスの要因となり、日本の自衛力保有促進へ大きな影響を与え、さらに海上保安庁の巡視船へ大砲機関銃等の装備、速力制限解除等の契機となった。

それまでは、占領下とはいえお互いに警戒と疑心暗鬼の眼をもっていた日米関係に、同盟国としてまた

友人として付き合えるという日米関係好転への一つの大きな要因と転機を提供したといえよう。

(3) 日本の自衛力保有上

ア 船乗りの温存

古来、一人前の海軍士官の養成には10年、艦長をつくるには20年を要するといわれる。

科学技術の進歩発達は艦艇乗員と航空機搭乗員の技量を補い、判断処置を助ける面で、大きな役割を果たしていることは事実であろう。

しかし、いざという時、物の用に立つ艦長あるいは海軍士官に要求されるものは、乗員を指揮し、兵器や機械を運用する識見、能力だけでなく、千変万化する海上における豊富な経験の持ち主であることも必要である。

経験は視聴覚教育や本を読むことによって、身につくものでは絶対でない。

当時、掃海関係に従事していた追放令該当の旧海軍将校は92名であったといわれ、元大佐から少佐クラスは陸上に、掃海部隊には元大尉以下の主として20歳代の海軍兵学校出身者がその大部分を占めていた。

終戦のために兵学校最後の卒業者となった75期出身者でも、入校から起算すれば7年目の経験者であり、私が昭和16年兵学校入校以来丁度9年目の時期であった。

とくに掃海艇の艇長あるいは乗組幹部として、戦後5年間実際の機雷の掃海に従事した海上経歴の持ち主達は、またと得難い貴重な存在であり、日本としては潜在的戦力であったといえよう。

イ 日本再軍備への決め手

マッカーサー司令部では、機雷敷設後丸5年目にあたる昭和25年8月15日を一応の期限として、掃海関係に従事の追放令該当者の解任を予定していたが、6月朝鮮戦争の勃発によって関係者の解任を延期し、日本にも自衛力を保有させる必要があるとの考え方に変わっていた。

10月米軍の都合とはいえ、日本の掃海艇20隻の朝鮮特別掃海への従事協力は、米国をして日本の再軍備、とりわけ最小限の自衛力は持たせても大丈夫、日本を独立国として承認する以上それ位の自衛力は保有させるべきであるとの決定的判断を下す一つの決め手となったことは事実であろう。

米国としては、日本がもはや米国に敵対行為をするような心配はなく、むしろ日本を利用し、北東アジアにおける対ソ戦略上の防壁としよう。イニシヤティブは米国がとるとしても、米国のみの戦力をもって、日本をソ連の侵略から守ってやることは大変なことであり、むしろ不可能に近い。

この際、日本の保有する自衛力の質と量を十分監督し、指導すれば、日本の再軍備は、米国のアジア戦略上大きな利益をもたらすとの結論となったものと推察される。

ウ 田村本部長の戦略か

朝鮮戦争の

本部長は、朝鮮半島情勢の急変を洞察され、この好機を日本再建の、日本再軍備の契機に利用し、この際、追放令が出ている旧海軍将校92名の延命策にも利用し、若い者はできるだけ残しておこうとの判断の下に、掃海業務の継続延長を常に念頭に置かれていたものと思う。

日本掃海艇の朝鮮特別掃海従事は、表向きにはCNFEのバーク少将から大久保長官への協力要請によるようになっており、佐世保港及び東京湾口の日施掃海も米海軍からの要請に基づく対米協力となっているが、実はその裏に田村本部長からCNFEに対し、朝鮮戦争 発以降、米軍からの要望があれば、何時でも協力しましょう、日本の掃海艇を提供しますよ？ という積極的な助言が出ていたのではないかと憶測される場所である。

もしそうだとすれば、田村本部長は日本の将来像を胸に秘めた大戦略家であったといえよう。いや大戦略家であったと言えるかも知れぬ。それとも蔭の大物が本部長を動かしていたか、あるいは米軍に直接アドバイスをしていた別の軍師がいたのかも知れない。

(4) 掃海戦術上

ア 機雷情報と安全守則

本部長が佐世保の米掃海部隊指揮官から受け取られ、下関出撃前に配布された機雷情報と安全守則は、昭和25年9月30日米第3掃海部隊で行われた機雷戦会議でまとめられたものといわれている。

当時の機雷情勢を知るとともに、戦闘掃海開始にあたり実施部隊に指示する好範例ともなると考えられるので、ここに要約して掲載する。

(ア) 機雷情報

a 朝鮮沿岸は全域にわたり機雷の危険がある。

陸岸よりかなり沖合いまで浮流機雷と浮遊機雷に警戒の要がある。

南鮮の重要港湾には係維機雷と少数の感応機雷がある。

北鮮沿岸には多数の機雷が敷設されている。

米艦船の接近する海域には機雷が敷設されていると考えねばならない。

b 浮遊（流）機雷に触雷したら

大型船は吃水付近に大穴があき、60フィート以内のものは死亡又は重傷を負う。

700トン以下の船舶は沈没の危険がある。

触雷時、火災又は爆発を伴ったら被害はさらに拡大する。

c 係維機雷は

係維さく600 までのものがある。

一般には水深100 以上のところにはおそくない。

潮差30フイート程度の西海岸では最高潮時短時間は危険は少ない。

東海岸の潮差は少ないが、潮流の早い時が危険は少ない。

触雷したら、浮遊機雷よりも深い脆弱部に損害を受け、弾庫等の誘爆を招いたら被害は一層増大する。

d 沈底式感応機雷は

水深40 以下の海域に多く、とくに20 以下の水深のところは一層危険が大きい。

炸薬量は浮遊機雷や係維機雷より多く、1 トン以上のものもある。

触雷したら、大型船でも船底で爆発したら船はおそらく真二つに折れる。船底で爆発しなければ沈没は免れるが、被害は大きく修理の見こみはない。

ソ連がドイツ機雷の情報を入手してから、あらゆる型の感応機雷があると推定しなければならぬ。

水圧機雷のような処分困難なものも、ソ連は同盟国へ多数供与したといわれている。

(1) 安全守則

a できる限り水深の深い処を航行し、満潮時を利用する、

水深60 以下は係維機雷の、40 以下は沈底機雷の危険がある。

b 敵の手中にある地域から目視あるいはレーダーの距離内では同じ航路を重ねて航行しないこと。敵は反覆航行する船舶にわなをしかけることには極めて機敏である。

c 機会ある毎に船体磁気をチェックする。

d 水圧機雷の存在が判明したら、できる限り微速で、潮流によって機雷原を避ける。

e 係維機雷のみの海域を航行中はソーナーを使用する。

f 僚船が触雷した場合、救助にはボートを派遣し、自船自体を犠牲にしないよう注意する。

g 触雷の危険がある場合、乗員は上甲板か中甲板が安全である。

浮流機雷あるいは係維機雷に触雷したら大抵の場合、前部又は後部スクリュー付近で爆発する。

h 浮流機雷を処分する場合

最小限150ヤードの距離をとる。

処分には自動小銃を使用し、処分員はカポックの救命衫と鉄兜を着用する。

i 見張と操舵員の訓練は船の危急を助けることができる。

艦橋両舷に見張りをつけ、大型船は前部にも見張員を配置し、迅速に報告させる。

機雷を船首に発見したらわずかに変針し、船首正横付近にきたらエンジンを止め、転心に近づいたら機雷のある側に舵をとる。その場合他の機雷に十分注意する。

j 機雷の危険のある海面の航行はあたかも危険な岩礁や浅瀬の近くを航行するのと全く同じかあるいはそれ以上に危険である。

イ 掃海艇のぎ装と戦闘配置

MS14号が触雷した時は、幸いにも殉職者はわずかに1名であったが、19名の重軽傷者を出しており、乗員23名中約8割は負傷している。

(7) 万一の場合を忘れず

MS14号は旧海軍最後の135トンの木造の駆潜特務艇を改造したものであって、現在の新型の掃海艇とは比較にならない程構造、ぎ装ともに極めて単純なものであった。

しかし、上甲板に待避所と称する特設のハウスを増設し、掃海作業中当直者以外は全員そこで待機しながら休むようになっていた。それでもMS14号触雷時の乗員の所在場所は前述のような状況で、かなりの被害を被った。

もしMS14号に待避所がなく、上甲板温度がもっと低く、風雨があったならば、乗員の殆どは艇内に、一部は艦橋に入っていたであろう。仮にその状態で触雷していたら、死傷者はもっと増えていたであろうと予想される。

顧みて現在の掃海艇は、勿論退避所等というものはなく、居住区の一部がそれにあてられているが、内部構造とぎ装が新しく増えていく要求性能によって、逐年複雑さを増してはいないだろうか。

掃海艇ぎ装

の場合は、万一の時の乗員の安全に対する対策も忘れないよう常に顧みる必要がある。

(1) 常に触雷時を考えて

前述のとおり、私は幸いにも駆逐艦で2回の触雷を経験し、元山特別掃海の際は米軍掃海艇2隻の触雷沈没とMS14号の触雷をまざまざと目前で視認した。

現在の掃海艇は技術の進歩によって触雷の公算は漸減しつつあるとはいえ、機雷と掃海があくまでいたちごっこである以上、掃海艇の触雷の危険が皆無となることはないであろう。

触雷時には平素威張っているものも、沈着冷静だと任じているものも想像以上に慌てふためき、適切な指示を欠くものである。

掃海艇が触雷した場合には、まず沈没するということを前提にして、乗員の救助対策に考慮し、触雷のおそれがある場合には、始めからその用意をしておくことが肝要である。

MS14号触雷時の戦訓から、今日なお記憶も新たな点は、

- a 救命筏と救命浮環は直ちに浮くように、できれば曳航しておく。
- b 母船では常に救助艇の派遣準備をしておき、できれば降ろしておくか、曳航しておく。
- c 当直員以外は総員上甲板で待機させ、船内での作業は禁止する。
- d 常に船体に固定の物を握らせておき、触雷時落下のおそれのあるぎ装品の下での待機は避ける。

(2) 実戦上

ア 戦力発揮には

(ア) まず指揮官が第一

元山においてMS14号触雷時、総指揮官艇MS62の艦橋において、予期せぬ緊急事態に皆が一時ぼう然となり、直ちに適切な命令や指揮ができず、騒然となった貴重な経験がある。

昔から陸上戦闘においては初陣の小隊長に戦死が多く、海上戦闘においては着任間もない艦長のところの被害が大であったといわれる。MS62乗艇の総指揮官以下司令部職員の大部は、今まで本庁の航路啓開本部でテーブルワークをしていたもので構成され、10月6日新編から丁度11日目にMS14号の触雷に遭遇したわけである。勿論それまでの間にそのような事態を想定しての訓練等は全く行われてなく、まごついても当然のことである。

いかに頭脳明晰な人でも、いかに海上経歴があっても、長い間海上配置から離れておれば、その部隊（艦）に馴れ、元の勤を取り戻し、号令や命令が即妙に（書いたものを見ずに、適時適切に）出るにはかなりの期間がかかる。

私の経験からすれば、とくに初めての艦長は着任して1年位たって始めてその艦を自由に駆使できる。

海上部隊（艦）の戦力を全巾発揮するには、まず指揮官（艦長）が着任してから一定期間の経過を絶対に必要とすることは、元山特別掃海時のみならず、幾多の戦訓があり、今までにもしばしば経験したところである。

(1) 次にチームワーク

部隊の戦力発揮がチームワークのいかんによることは論をつまでもない。特別掃海隊の編成は全くの臨時編成で、各艇乗員の入れ替えは行われてないが、各掃海隊は今までの所属とは関係なしに編成され、指揮官には陸上から各管区本部の航路啓開部長クラスが主にあたられた。

各指揮官と各艇長以下との間には一面識もないものもあった。たとえ旧知の仲であっても隊としての訓練は全く行われぬまま、編成即行動であった。

下関集結から現地到着までの間に多少の意志の疎通や訓練等に行われたとしても、隊として指揮官の意図どおり、戦力を全巾発揮できるような状態にはなく、チームワークの欠如あるいは意志の疎通を欠いたと思われるトラブルや、兵力運用上の指揮の拙さが散見された記憶がある。

チームワークの欠如が大きな惨事を招くまでには至らず、またチームワークを強く要求される作戦ではなかったが、部隊編成の仕方にはいろいろの問題があった。

有事、特定の海上任務部隊の編成に当たっては、戦力の全巾発揮ということを第一に、平時編成をできるだけ崩さず、出撃直前に指揮官を交代させたり陸上から指揮官を配置する等という、泥縄的机上の員数合わせ的措置は深く慎むべきことである。

イ 生死をかけるには

(ア) まず指揮官への信頼が

最初に下関に集結し、最初に出発した第1、第2掃海隊の10月6日下関における出撃前の緊急会議が、何故に後世まで話題となるような打合せとなったかということである。

勿論最初であったということもあるが、明らかに憲法を無視し、生死の危険を伴う隣国の戦場で戦闘行為に従事しようというのに、いかに秘密保持を要するとはいえ、最高責任者の説明に国内情勢と世相に対する配慮を欠き、各級指揮官が最高責任者に対しまた任務に対し疑惑と不信の念を抱いたことにある。

あの場合、各級指揮官に対しては、本当の腹の中を打ち明け、日本の置かれている立場と難しい微妙な日米関係を、納得のいくまで説明し、この任務を拒否した場合のことについても説明し、日本の将来のために、まず協力と同意を求める必要があったと思う。

参集者はすべて海上保安官として部下をもつ海上指揮官達であり、旧海軍将校達であった。個人的には、もし服従しなかった場合、辞職もやむを得ないという弱みはあったが、命令一本で皆が従うような世相でも、情勢にもなかつた。

本部長自ら出馬されても、本当に危険な作業に従事するのは掃海艇乗組みの各隊指揮官以下であることに対する十分な配慮をせず、旧軍当時と同様に、命令すれば服従するという安易な気持ちがあったのではなかろうか。

部下が、あるいは部隊が生死を超越して任務に邁進する背景に、絶対欠かせないものは、指揮官に対する本当の信頼であり心服ではなかろうか。

(1) 補償も大切

下関における出撃前の会議において、皆の心の中に不信の念が生じた背景にはもう一つ、昔とは違う、万一の場合どうしてくれるのだという気持ちが働いていたことは否定できない。

お互いに、なかなか口に出し難い問題であるだけに大切なことである。

勿論、日本政府としては予想もしなかつた事態であり、法的な措置がないのは当然のことであるが、たとえ未定であっても、どういう方向で検討され、手配されており、現状では最低限これだけのことはできる位のことは説明の必要があったと思う。

あの時、そのような話しは全くなく、各級指揮官にとっては部下に説明し、説得するだけの自信がでなかつたと思う。

今日、隊員が事故で、あるいは公務で死亡した場合、上司は勿論のこと皆が心配することは、まず残された家族は？ お金は全部でいくらでるか？ 保険にはいくら入っていたらう？ それで遺族は生活ができるだろうかということである。

当時、隊員の職務に対する考え方は現在以上に不安定であったことを考えれば、むしろ現在以上の補償と諸手当を明確にすべきであったと思うし、国の法的措置の不備が大きくクローズアップしたことである。

ウ 何が最も大切なことか

第一次元山掃海隊が何故内地に帰投するという事件にまで発展したのか。いろいろの見方があるだろうが、ここでは任務と指揮統率という面に焦点をあててみたいと思う。

まず、下関出港前の会議において各級指揮官の心中にひそむ疑心暗鬼と不信の念は、会議が進むにつれて一層深まり、論議は紆余曲折の末、総指揮官としては条件までつけて、各級指揮官に納得してもらい任務についてもらったのである。

しかし、10月6日の会議において総指揮官から示された今次行動従事への四つの条件は、下関出港以来逐次抵触する事ばかり起って、最後にはすべての条件は無視される事態にまで発展してしまった。

その間に、編成されたばかりの部隊とはいえ、総指揮官に対する部隊側の不信の念は逐次高まり、総指揮官と各級指揮官との間の信頼関係は培われることなく、むしろ全く存在してなかったともいえよう。

そのような状況下においてMS14号の触雷沈没という最悪の事態が生じたのである。

第1次元山掃海隊3隻の内地帰投という一種の戦場離脱事件も、下関における部隊編成以来もろもろの問題点が重なりあって、会談決裂という破局にまで発展したものであり、総指揮官と3隻の艇長達との間の相互不信と信頼関係の欠如に起因するものであったといっても過言ではなからう。

熾烈なる戦場において、与えられた任務を達成するには、いわゆる強い使命感と全隊員の一致団結の精神が必要であるということを示唆している一つの教訓といえよう。

(6) 極東有事

朝鮮戦争から既に30年経過した現在、日米ガイドラインに基づき日米間で極東有事の研究が進められているが、極東有事とは即ち30年前の朝鮮戦争と類似の南北朝鮮間の紛争の再発のことであり、研究はあらゆる型の戦争、わが国への影響、日米間の協力問題等について行われていると思う。

内外の諸情勢が大きく変化している今日、30年前の朝鮮特別掃海の教訓が適用できるともいえないが、本質的な面で果たして変わっているだろうか？ 当時、問題となった法的措置等が果たして解決されているだろうか？

ア 掃海兵力は

1981～1982年ジェーン海軍年鑑によれば、掃海艇は米海軍には全部で現役はわずか3隻、韓国海軍には8隻、それに比しわが自衛隊には世界に誇りうる技量をもった34隻の掃海兵力がある。

極東有事、北鮮側を支援するソ連は恐るべき数の機雷を備蓄し、機雷戦術を得意としており、朝鮮水域あるいはわが国周辺海域に機雷を敷設しないと、断言できるだろうか。

もし北鮮側により、機雷が敷設された場合、米韓両国には十分な掃海兵力はなく、とくに米艦船の行動が大きく制約されることは必至である。

窮地に立った米軍は、局面打開のため一つの方策として日本の掃海艇の協力要請を考えるであろう。

もし南鮮側が、機雷を敷設されるようなことはないと思積もり、対機雷戦準備を怠った場合には、相手の虚をつき、備えのないところをつく戦略、戦術を得意とする北鮮側のわなにかかることを計算に入れておく必要があるだろう。

いづれにしても、北側の機雷戦能力と南側の機雷戦能力とは、現在力のバランスを欠いているとみることができるとは。

米軍が30年前、敵の可能行動の見積もりに、意図を重視し、能力を軽視した朝鮮戦争における苦い教訓を、今一度反省してみる必要があるだろう。

イ 隊員の補償は

自衛隊が直接及び間接侵略に対処することを主たる任務とする以上、極東有事といわず、隊員の万一の場合に備え法的措置を確立しておく必要があることは当然のことである。

極東有事、自衛隊がわが国独自の判断で出動するにしても、米軍の協力要請に基づいて作戦に従事するにしても、戦力の中核に隊員がいることを忘れず、平戦時を問わず、安心して職務に専念できる、いわゆる士気高揚策の一つに、あらゆる場合を予想した隊員に対する保障措置の確立の必要があることを忘れてはならない。

30年前とは情勢は異なり、この種の隊員に対する諸法令も逐次整備され、極東有事にそのような憂虞の必要は無く、隊員に精神的動揺の心配はないといわれ、私のこの疑念が杞憂であれば幸いである。

部下の身上に万一のことがあった場合、後顧の憂いなくならしめることこそ統率の真髄ではな
かるうか。

あとがき

この回顧は過ぎ去った30年前、身をもって体験し痛感させられた事実をもとに、当時を回想しながら論評を加えた次第である。

電報一本で急遽下関に集結してから、出撃前の興奮に満ちた作戦会議、あきらめの境地での元山進出、陸上には未だ敵のいる元山沖の敵前掃海、突如として発生した僚艇の触雷沈没、日米会談の決裂と掃海艇3隻の内地帰投と次ぎ次ぎに繰りひろげられた一つの絵巻物は、当時の情勢を背景として展開されたものであって、今日の情勢と感覚では必ずしも理解し難く、評価困難な一面もある。

日本側最高の決裁者であった吉田総理も戦後の掃海をすべて牛耳ってこられた田村航啓本部長も既に故人となられ、当時のことについての真実と真意はあるいは永久に秘められたまま、いづれ又後世において新たな見方や評価が行われるかも知れない。

しかし朝鮮戦争と日本掃海艇の朝鮮特別掃海への従事は、戦後の日米関係の発展と自衛隊発足への一つの鍵となり、わが国の掃海部隊が海軍以来連綿として伝統を継承することができ、貴重な実戦経験を経て現在世界にその精強さを誇る事ができる所以でもあるといえよう。

朝鮮半島において、もし新たな軍事紛争が生起した場合、紛争の我が国への波及と対米協力の一つの教訓として、機動性に乏しい掃海兵力の整備と配備のあり方、兵力運用にあたっての部隊編成の仕方、平時から準備しておくべき法的措置、指揮官の指揮統率のあり方等について、多くの示唆を提供している。

戦いは、備えのないところに起り、備えのないところを襲う。油断大敵。奇襲は、戦略的にも戦術的にも、戦いの原則である。

(元海将浦 第一生命調査役)

参考資料

朝鮮戦争と特別掃海戦史の概要

1950(昭和25)年

6.22 ダレス特使対日講和会談開始。

25 北鮮軍N38度線突破。

27 トルーマン米大統領、米軍出動下令。

30 米国、朝鮮全沿岸海域封鎖。

7.6 マッカーサー国連軍司令官任命。

8 マッカーサー、日本に警察予備隊(75,000人)の創設と海上警備力の強化(8,000人増員)を指令。

14 米極東海軍司令部(CNFE)佐世保港外の日施掃海指令。

25 国連軍司令部東京に設置。

8.1 米海軍横須賀基地司令官、東京湾口の日施掃海指令。

- 7 日本政府、追放令該当者の解任通知受領。
- 10 警察予備隊令公布、発足。
- 9.14 トルーマン大統領、対日講和開始を指令。
- 15 国連軍仁川奇襲上陸成功、首都及び釜山奪回。
- 9.17 国連軍、金甫空港奪回。
- 29 京城、韓国側に返還。
10. 1 マッカーサー、北鮮軍に即時降伏を勧告。
 - 2 CNFE、海上保安庁に日本掃海艇の朝鮮水域派遣を要請。

日本政府、CNFEの要請受諾

CNFE、運輸大臣にMS20隻、母船1隻、巡視艇4隻の下関集結を指令。
 - 6 下関唐戸岸壁母船MS62で出撃前会議。

国連軍司令官、CNFEに対し日本掃海隊の朝鮮水域における使用を許可。

運輸大臣、海上保安庁長官に対し掃海艇の朝鮮水域派遣を下令。

海上保安庁長官、航啓本部長を総指揮官に指定、掃海艇の朝鮮水域派遣を下令。

特別掃海隊編成、米第7艦隊第3掃海部隊の指揮下に編入。
 - 7 第1掃海隊(5隻)1200下関出撃。
 - 8 総指揮官艇MS62及び第2掃海隊(7隻)0400下関出撃。
 - 9 総理大臣、特別掃海隊に対し国連軍協力を指令。
 - 10 国連軍陸上から元山突入。
 - 12 米大型掃海艇AM275、277、元山で触雷沈没。
 - 13 第3掃海隊(5隻)、1330下関出撃。
 - 17 第4掃海隊(7隻)、0030下関出撃。

第2掃海隊のMS14、1530元山で触雷沈没。
 - 18 米中型掃海艇1隻、元山で触雷沈没。

第2掃海隊(3隻)1500元山発。

20 第3掃海隊(5隻)0900元山着。

第2掃海隊のPS3隻第3掃海隊に編入。

第2掃海隊(3隻)1400下関着。

23 総指揮官艇MS62、元山発。

25 総指揮官艇MS62、下関着。

中共人民志願軍、朝鮮戦争に参戦。

27 第4掃海隊のMS30、群山で座礁沈没。

31 総理大臣、特別掃海隊の国連軍協力は講和条約締結に寄与する旨伝達。

11.1 第1掃海隊(5隻)、1600海州沖発。

3 第2次第2掃海隊(9隻)、1500下関出撃。

4 第1掃海隊(5隻)、下関着。

7 第5掃海隊(5隻)、下関出撃。

9 第4掃海隊(6隻)、群山から1730下関着。

10 試航船泰昭丸、1130舞鶴出撃。

13 第3掃海隊のPS3隻、0630元山発。

15 第3掃海隊のPS3隻、0845下関着。

17 第5掃海隊(5隻)鎮南浦で第2次第2掃海隊に編入。

20 第2次第1掃海隊(4隻)、1500下関出撃。

24 国連軍総攻撃開始。

第3掃海隊の3隻、元山で第2次第1掃海隊に編入。

26 第3掃海隊(2隻)1200元山発。

共産軍側反撃開始。

28 第3掃海隊(2隻)1200下関着。

第5掃海隊(5隻)は第2次第2掃海隊から分離、第4掃海隊と改称。

30 試航船泰昭丸、0730鎮南浦出港。

第4掃海隊(5隻)、鎮南浦から海洲に移動。

12.3 試航船泰昭丸、1045佐世保着。

4 国連軍、平壤放棄。

第2次第1掃海隊(7隻)、0630元山発。

5 特別掃海隊の国連軍協力終了、総理大臣、特別掃海隊に対し賞詞。

6 第2次第1掃海隊(7隻)、下関着。

7 第2次第2掃海隊(9隻)、1100下関着。

CNFE、特別掃海隊に対し感謝の辞。

9 国連軍、元山放棄。

11 第4掃海隊(5隻)、1030下関着。

15 特別掃海隊解散。

16 トルーマン米大統領、非常事態を宣言、中共、北鮮の在外資産凍結発令。

1951(昭和26)年

1.3 韓国政府、京城撤退。

4 国連軍、仁川撤退完了。

29 第1回吉田・ダレス会談、講和会議交渉。

2.10 国連軍、仁川占領。

3.21 国連軍、春川占領。

4.11 マッカーサー国連軍司令官解任、リッジウエイ中將就任。

26 試航船桑栄丸、佐世保出撃。

28 " 釜山試航開始。

5.25 " " 終了。

6.8 " 鎮海馬山試航開始。

18 " " 終了。

9.8 連合国と日本との平和条約及び日米安全保障条約調印。

12.28 試航船桑栄丸、木浦試航開始。

1952（昭和27）年

1.24 試航船桑栄丸、木浦試航終了。

2.15 " 木浦試航開始。

3.16 " " 終了。

4. 3 " 麗水試航開始。

25 試航船桑栄丸、麗水試航終了。

28 サンフランシスコ平和条約及び日米安全保障条約発効、日本独立。

5.13 試航船桑栄丸、仁川試航開始。

6. 6 " " 終了。

17 " 八尾島試航開始。

30 " " 終了。

7. 2 試航船桑栄丸、試航協力終了。佐世保帰着。

8. 1 保安庁設置、警備隊発足。

1953（昭和28）年

7.27 朝鮮休戦協定調印。

9.16 東京湾口及び佐世保港外の日施掃海終了。

10. 1 米韓相互防衛条約調印。