

# 朝鮮動乱特別掃海史

## 別冊第1 桑栄丸試航

## 別冊第2 東京湾及び佐世保港外の日施掃海

- 1 本史料は、朝鮮動乱勃発から概ね 10 年を経た時期に海上幕僚監部防衛部において編纂され昭和 36 年 2 月 1 日に発刊された原本を書写したものである。
- 2 原本発刊当時は内容が「秘」とされていたが、近年これが解除され、行政文書(M-M0-M00 保存期間 3 年 保存期間満了時期 23. 12.31)として情報公開されている。
- 3 書写に当たり、原本中明らかに誤植と思われる箇所を修正するとともに、注釈を要するところ並びに理解を容易にするため、追補として写真、図表等を加えた。
- 4 平成 21 年 1 月 5 日に別冊を除く本紙書写版を作成し、掃海隊群のウェブサイトに掲載した。
- 5 平成 20~22 年、水交会の事業「苦心の足跡」(機雷掃海)を纏めるに際して掃海史実調査が行われた。この調査を通じて判明した史実や収集した資料に基づき、更に編集部としての注釈等を加え、平成 22 年 9 月 13 日に別冊を除く本紙改訂版を作成した。
- 6 平成 24 年 9 月 25 日に、別冊第1「桑栄丸試航」及び別冊第2「東京湾及び佐世保港外の日施掃海」を追加して史料全体の書写版を完成した。

平成 21 年 1 月 5 日 本紙書写初版

平成 22 年 9 月 13 日 本紙改訂版

平成 24 年 9 月 25 日 別冊第1及び別冊第2を追加

掃海 OB 等の集い

世話人会

秘

# 朝鮮動乱特別掃海史

別冊第1 桑 栄 丸 試 航

別冊第2 東京湾口及び佐世保港外の日施掃海

昭和36年2月1日

海上幕僚監部防衛部

秘

M-MO-MOO

保存期間：3年

保存期間満了時期：23. 12. 31

## 目 次

第1節 朝鮮動乱前後の一般情勢	1
別紙第 1 朝鮮動乱関連事項一覧表	7
別図第 1 国連軍反撃概図	9
第2節 朝鮮掃海の一般経過	10
別紙第 2 東京新聞、毎日新聞記事	14
別紙第 3 特別掃海隊(95.66 部隊)掃海概況表	15
第3節 朝鮮掃海関連指令、命令(米側および海上保安庁長官)	17
別紙第 4 朝鮮水域における機雷の危険に関する情報	19
第4節 特別掃海隊の編成	22
第 1 項 米国海軍第7艦隊の掃海部隊の編成	22
第 2 項 特別掃海隊(CTE95.66)の編成	22
第 3 項 特別掃海隊の異動状況	23
第5節 特別掃海隊に関連する諸計画	24
第 1 項 特別掃海隊進出要領	24
第 2 項 特別掃海隊船舶の基地	24
第 3 項 特別掃海隊事務分担表	25
第 4 項 特別掃海隊掃海要具搭載標準	25
別紙第 5 特別掃海隊掃海要具搭載標準	30
第 5 項 特別掃海隊総指揮部の設置	25
第 6 項 特別掃海隊通信実施要領	32
第 7 項 元山沖掃海実施計画	33
別 冊 掃海実施計画	35
第 8 項 掃海実施参考事項	39
第6節 朝鮮掃海の実施経過並びに成果	42
第 1 項 特別掃海隊進出経過	42
第 2 項 第 1 掃海隊(第 1 次)実施経過	44
第 3 項 第 2 掃海隊(第 1 次)実施経過	48
別紙第 6 MS14 号触雷報告	49
別図第 2 MS14 号触雷時の概要図	52
別図第 3 MS14 号触雷時の乗員配置図	53
別紙第 7 MS14 号触雷により殉職した中谷事務官の告別式における弔詞	56
別紙第 8 元山における日本掃海船三隻の内地帰投について	58

第 4 項 第 3 掃海隊実施経過	64
別図第 4 第 3 掃海隊機雷処分図	65
別図第 5 元山永興湾の掃海図	66
第 5 項 第 4 掃海隊(第 1 次)実施経過	66
第 6 項 第 1 掃海隊(第 2 次)実施経過	67
別図第 6 第 1 掃海隊(第 2 次)既掃区域図	68
第 7 項 第 2 掃海隊(第 2 次)実施経過	68
別図第 7 第 2 掃海隊(第 2 次)行動経過図	72
別図第 8 第 2 掃海隊(第 2 次)既掃区域図	73
第 8 項 第 5 掃海隊実施経過	74
別図第 9 第 5 掃海隊行動経過図(No.1)	76
別図第 10 第 5 掃海隊行動経過図(No.2)	77
第 9 項 第 4 掃海隊(第 2 次)実施経過	78
別図第 11 第 4 掃海隊(第 2 次)行動経過図	80
別図第 12 第 4 掃海隊(第 2 次)海州掃海図	81
第 10 項 泰照丸	82
第 11 項 通 信	82
第 12 項 経 理	83
第 13 項 補 給	84
第 14 項 造 修	85
第 15 項 特別掃海隊関係経費	86
第7節 特別掃海隊に対する表彰並びに訓辞	88
第 1 項 運輸大臣の表彰	88
第 2 項 米極東海軍司令官の賞詞	88
第 3 項 海上保安庁大久保長官の訓示	89
第8節 総合所見	91
(参考) 朝鮮動乱における日本掃海艇の活動に関する説明資料	94
別紙第 1 CNFE 文書等	97
別紙第 2 占領軍命令等	99
別紙第 3 新聞記事	102
【編集部追記】	105
特別掃海隊に関する国会答弁	105
特別掃海隊員の特殊手当てに関する資料	120
日本特別掃海隊に関するアーレイ・バーク米海軍大将の証言	125
吉田茂の追憶—大久保武雄、白洲次郎と語る	129
別冊第 1 桑栄丸試航	
別冊第 2 東京湾及び佐世保港外の日施掃海	



## 第1節 朝鮮動乱前後の一般情勢

太平洋戦争が終結してから5年有半、やっと戦後の対日処理が落ち着こうかというころ米国側にとってまた新しい戦闘に直面しなければならなかった。この新しい戦闘とは、北鮮と中共を敵として朝鮮全土を戦禍に巻き込んだいわゆる朝鮮動乱である。

1950(昭和25)年6月15日、北鮮軍が38度線を突破して南鮮の進入したことが、この動乱の発端とされているが、東京におけるマッカーサー司令部が朝鮮に派遣していた秘密諜者からの報告によって、その前年(昭和24年)6月1日以来、共産主義者たちが朝鮮全土の支配権を確立するために最後の手段として南鮮への武力進入を企画していた事実が次々と判明していた。そして米国政府では朝鮮の事態がいよいよ緊迫しておったことがわかっていたのである。とくに1950(昭和25)年3月には、北鮮軍が同年6月に南鮮に進入するという情報がワシントンに送られていた。それなのに米国政府にとってはこの北鮮軍の38度線突破事件を全く不意討をくったような格好で対処した。

この当時の真相ならびにその経過について元GHQ【General Headquarters: 連合国軍最高司令官総司令部】参謀部第2部長チャールス・A. ウイロビー氏が発表した「東京のマッカーサー」(昭和31年8月11日より東京新聞に連載)の記事には次のように述べている。以下長文ではあるが当時の消息の一端を知ることができるので、その全文を掲げる。\*

『もともと朝鮮は国務省がマッカーサーの担当地区と分離して、後生大事と直轄していた地域で、マッカーサーとしては、公式には責任を持っていなかった。だから北鮮軍に関するいろいろな情報はいわば”無償”でワシントンに提供したものである。にもかかわらず、侵略が起きた翌1951(昭和26)年会議に喚問されたアチソン国務長官は、北鮮軍の侵略が迫っているという警告がマッカーサー司令部からあったかどうかをブリッジスト上院議員に質問されたときに、冷然として「情報部は、攻撃は起らないと信ずるといった」と答えた。アチソンの答弁は、侵略の起る約4ヶ月前の3月8日付のたった1つの情報部報告のうちからあちこち引き抜いて、さらに用心深く切りつめて答えたものなのである。実際、戦闘のいろいろの段階で、われわれはゆがめられた。そして根も葉もない敗戦主義的な宣伝によって非常な不利をこうむった。こんなことは米国の歴史にとって例のないことであった。

北鮮軍が攻撃をはじめてきたときのマッカーサーの朝鮮に関する任務は「現地米国市民の引揚げ」だけであった。2千名以上の引揚げは1人の死傷なく即座に飛行機でおこなわれた。マッカーサー司令部はこの任務を終えれば、それ以上朝鮮の事態に巻きこまれるなどということは夢想もしていなかった。ところがトルーマン大統領は、マッカーサーに朝鮮の事態に干渉せよと命令してきた。大統領はこれを「警察行動」だといったが、そのことこそトルーマン大統領が敵の兵力の強さと本質を救い難いまでに誤断していた証拠である。ワシントンは米空軍と海軍の威力を誇示しさえすれば、問題は簡単に解決され、朝鮮に平和と統一をとりもどすことができると思っていたにちがいない。ワシントンからの命令に接するや否や、マッカーサーは朝鮮にとんだ。水原飛行場に着いたマッカーサーは直ちに自動車に乗って、敵機の爆弾の中を前線に向かって進んだ。戦に敗れ、ちりちりになった部隊が引き潮のように南へ南へと下っていった。マッカーサーはその間をぬって、ついに漢江の岸に到着した。京城はすでに敵手におちていた。マッカーサーはここでもまた大敗北の相続人であった。マッカーサーは道ばたの

小高い丘に立ってあたりをながめた。悪臭と悲惨と荒廃に満ちた戦場、マッカーサーはそれらのものを見ながら 20 分という短時間のうちに決死的な計画を作りあげつつあった。彼は日本に想いをはせた。日本を裸にして その守備軍を朝鮮に移動させることができるだろうか。敵の日本占領を阻止するのに必要なだけの兵力を日本人の中から急ごしらえに編成できるだろうか。兵力の移駐が本国政府から許可されたのは 6 月 20 日であった。ディーン少将の指揮する第 274 師団の先頭部隊は 7 月 1 日朝鮮に空輸された。マッカーサーはありとあらゆる船、飛行機、汽車、自動車を徴発した。彼は電光のように速やかな処置をとった。これほどものすごいスピードで戦場に軍隊を動員した例は今までにない。しかし、最初戦場からやってくる報告はすべて悪いものだった。ソ連製中型戦車によって韓国歩兵部隊は片端からくわれていった。ソ連製戦車を阻止できる米戦車はパーシングとチャーマン戦車だけだったが、この 2 種の戦車で日本にきていたのはわずかに 92 台、しかも全部が使用不能の状態にあった。第 24 師団がもっていた旧式な M24 軽戦車の弾はソ連戦車に当たってもはねかえされた。口径 2.36 吋のバズーカ砲も歯がたたなかった。

ウォーカー中将は釜山の周辺に薄弱な防衛線を張っていたが、敵は主力をもってここを先途と攻めたててきた。米国の防衛線はついに部分的に突破され、一時は極めて不安な状況におちいった。世界のいたるところで「ダンケルクのアジア版」が起るだろうという予想が気味悪く行なわれた。自由陣営側の威信はゆらぎ、幾億という東洋人の眼はその戦闘の成り行きいかんを見守った。運命の時計が、時を刻むのが聞えるようだった。それなのに、自由世界の政治家たちはだれも手を出そうとしなかった。「侵略を阻止せよ」という国連の熱意も目に見えて冷却していった。米国統合参謀本部の将星どもは「間違った時機に間違った場所で行われている間違った戦争だ」などといいだした。それはあたかも都会の消防署長が貧民街に燃えさかる火災を冷然とながめながら「間違った場所」で起った火災だとほざいているようなものであった。放っておけば火は商店街、高級住宅地域に燃え移るかも知れないのだ。ウォーカー将軍は海を背にして歯をくいしばって釜山橋頭堡にしがみついていた。日本政府は 10 万人の警察予備隊を組織したが、それは一つの兵力としてソ連軍の奇襲から日本の安全を保護すべく育成の道をかなり進んでいた。

マッカーサーの海軍力と空軍力は無敵であった。こうした基盤に立ち、マッカーサーは今や遂に最後の偉大な一撃を下す準備を整えた。歴史に名高いナポレオンの戦法によって仁川を突こう—しかしマッカーサーの計画はワシントンの有力な軍事首脳者たちにより反対された。作戦のもっとも重要な部分は大規模な水陸両用作戦にあったが、統合参謀本部長ブラッドレー将軍は「そんな水陸両用作戦はもう古くさい」といった。ワシントンの軍首脳者たちは、第 8 軍機兵が血みどろな釜山地区に押しこめられているのをじっと見守るだけで満足しているのだろうか。国務長官アチソンは朝鮮や台湾は、米国の防衛圏に入れる要がないと公式に言明【不後退防衛線(アチソン・ライン)】した男である。

陸軍参謀総長コリンズ将軍と海軍作戦部長チャーマン提督はマッカーサーを説得するために東京に飛んできた。この東京会談では、重要議題の一として、第 1 海兵師団を朝鮮に輸送するための十分な船腹を見つけることであった。しかしマッカーサー司令部は米本土西岸、日本およびフィリピン近海を含む太平洋海域の船舶全部を記載した完全なリストを作成していた。これは中央当局の妨害を予期し、それを封ずるために作成したものである。いよいよ 8 月 23 日午後 5 時半、最後の会議が開かれた。

その際マッカーサーは、敵の弱点がその補給線にあることを強調した。北方からする敵の補給路線はすべていったん京城に集って、そこからまた南方に分岐して前線部隊に達していた。マッカーサーの計画は京城を占領し、敵の補給源を全面的に断ち切り、浸入部隊の戦闘力を完全にマヒさせることである。シャーマン提督もコリンズ将軍も積然としない様子だったが、マッカーサーはガンとして譲歩の色を示さなかった。そして渋々であったがやっと統合参謀本部側の同意を得て、「クロマイド」という作戦名の下にただちに本格的な仁川奇襲上陸作戦の準備が進められ、9月15日早朝アーモンド陸軍少将の指揮する第10軍団が仁川港地区に上陸をした。そして京城を占領し、北方から第10軍団、南方からは第8軍をもって敵軍をはさみ打ちにした。敵は補給をたたれ、敗走の速度は刻々に激しさを加え、まもなく全面的に崩壊した。共産軍はもはや組織された部隊でなく戦車、大砲、小銃がいたるところに散らばり、兵隊は数千名という単位で投降し、また捕虜になった。かつて仁川上陸に積然としない態度をとった統合参謀本部もいまや巧みに急変し、称賛した。しかしこのような状況の中にマッカーサーは朝鮮の運命を定めるべき人たちがどんな考えを持っているかについて心配を抱きはじめた。彼はウォーカー将軍にいった。「戦争の目的は、戦場で勝ちとった勝利を政治に有利なような平和の体制に速かに転換することにつきる」すでに軍事的に勝利をおさめた戦争を終結すべき絶好の機会が到来した。これは一方的な意志を敗戦の北鮮軍に押しつけることを意味するものではない。外交当局は米国に野心がないこと、朝鮮に自らの独立を与えるということのほかには他意がないことを中共やソ連に納得させねばならない。ところが米国の外交当局は、この軍事的勝利を朝鮮に平和と統一を回復するための敏速、強力な政治的基盤として活用することには失敗し、このような政治的、外交的無力が共産側に臆病かまたは譲歩とみられて、戦争を終らせるどころか、かえって拡大した。というのは中共が参戦したことであった。中共の参戦は、北鮮軍が38度線を突破した6月15日以前にすでにその根本方針が決定していたものであり、そのことは当時の諸情報ですでに明らかにされていた。つまり、中共は、必要とあればその軍事的能力のすべてをあげて支援することを北鮮に約束していたことは疑いない。だから、国連軍が38度線を越えようと、その南側にとどまろうと、北鮮軍の敗北から生じた情勢を改善するため、中共がその軍を朝鮮に進めてきたであろうということはきわめて明白であった。仁川作戦後、本国政府からマッカーサーに対して北鮮軍撃滅の命令が下った。この命令を実行するために38度線以北の朝鮮領域で水陸両用作戦、パラシュート降下作戦、地上作戦をふくむ行動を指導することを指示したが、状況のいかんによらず朝鮮国境を越えて満州やソ連領に進んではならないことおよび朝鮮人地上部隊のほかはソ連領に接する北東部地区または満州国境に沿う地域に用いない方がよい。またこの作戦を支援するために満州に対してもソ連領に対しても航空作戦や海軍作戦を併用してはならないというようにいろいろと制限があった。このような指令の下にマッカーサーは進撃を開始し、一方同年10月1日北鮮軍の即時降伏を勧告し、同月7日には国連総会8カ国案承認によって38度線を突破した。同月9日マッカーサーは北鮮へ最後通告を行ない、翌10日には韓国軍が元山を占領した。10月19日には国連軍が平壤を占領したので、この側面から呼応するために同月26日元山に国連軍を上陸せしめた。また同月20日には平壤の北方25哩の肅川、順川にパラシュート部隊を降下せしめた。このころになると鴨緑江のすぐ北方の満州地区に驚くほどの中共軍の集結が行なわれている兆候がマッカーサーおよび前線指揮官に明らかにされた。一方国連軍の北進につれて中共兵がつぎつぎと捕虜となり、これらは中共正規軍

の先遣部隊の一部であるとの兆候を示してきたこと、および進撃中の国連軍に対する敵の抵抗が次第に増大してきたことからいよいよ中共正規軍との交戦を予期してマッカーサーは全軍の配備を慎重に検討した。北鮮軍の残存部隊を撃滅するには十分であった国連軍も、中共軍の優勢な兵力に対してはさすがのマッカーサーもどうすることもできなかった。ワシントンからは大きな兵力の増援は期待できないとの通知がきていた。そこでマッカーサーは蒋介石の国民政府軍からの増援を許可するように願い出たが、米統合参謀本部はつぎのような理由でこれを斥けた。その理由というのは、

「国連内で米国と結んでいる各国の協力態度を破り、米国は孤立に陥る可能性がある。英連邦諸国にとっては、国民政府軍と自分たちの軍隊とが一緒に使われることは容認できないだろう。極東における米国の指導的地位は国連内において極めて深刻な打撃をうけることになる。」

マッカーサーは幕僚や前線指揮官たちの意見をきいた。大体一致した意見は「第8軍を機動の自由を保持しながら、一定限度に進撃させること」が異常な情勢に対処するための最良の方法であるということであった。マッカーサーは本国政府に報告を行なった。もし中共が介入してこないなら、それで戦争は終りになるであろう。反対にもし中共の出方がそうでなかったら、わが軍の行動は「強行威力偵察」の役割を果すことになるだろう。その偵察の目的は中共政府の仮面をはぎとり、「義勇軍」などという擬装を粉碎し、「中共正規軍」の正体を明らかにすることになるのだ。マッカーサーはウオーカーに対し、もし中共軍が介入してくるようなことがあれば、即時後退することができるように計画を立てるとともに、その計画を瞬時に実行できるよう準備を整えることを命令した。こうして11月24日、第8軍は用心深く行動を開始した。

マッカーサーは飛行機で第8軍の前線に飛び、旧友の一人と冗談まじりに「2個師団を帰国させ、クリスマスを故国で過させる」ということをいった。この言葉を世界の新聞は「公式の予測」として誤り伝えた。実際のところそれは現実とは何の関係もなく述べられたものであったが心理的、政治的には「国連軍は北鮮をとってしまえば、それより先に進撃するつもりはないのだ」ということを最終的にまた公然と中共側に再確認させる効果をもったものであった。ところが中共政府はこのマッカーサーのことばを無視する態度に出た。

1950(昭和25)年11月26日、中共軍指揮官 林彪将軍は、部下全軍をして鴨緑江を渡河させ戦場に投入した。こうして中共は米国およびその友邦に対し公然たる戦闘状態に入った。この中共軍は二つに分れ、一つは林彪の指揮する第4軍であり、ウオーカーの第8軍に対してホコを向けてきた。もう一つは陳毅のひきいる第3軍でアーモンドが指揮する第10軍団と衝突しつつあった。マッカーサーは第一線指揮官を東京に呼び短時間の会議を開いた。この会議で中共軍の兵力が圧倒的優勢であることを認め、この敵兵力から米軍の最前線まではわずかに50哩という距離であることがわかった。そして5対1または10対1という劣勢で戦わねばならぬことになった。しかもその共産軍の補給基地である満州を攻撃することは差止められているというので指揮官たちは憤りを感じていた。将軍たちは中間的陣地について検討した。その結果平壤—元山を結ぶ線を防禦線として第8軍と第10軍とが合同して、攻勢に転ずることが予定された。そして航空部隊をもって鴨緑江の6つの橋を破壊することであった。しかし鴨緑江の橋の破壊に対するマッカーサーの命令はワシントンからの命令で取消された。マッカーサーは憤りに燃えつぎのように叫んだ。

「わたしは、部下将兵の生命と、軍の安全をはかるためにあらゆる軍事力を発揮したかった。ところがこの願望は現実に拒否された。わたしははじめて気がついた。それは朝鮮の将来を悲劇的なものにする前ぶれであることがはっきりわかる。この気持ちは、わたしには言いようのないショックである」

こうして中共の参戦後、米国はその軍事史上いまだかつてない不利な情勢で戦わねばならない羽目になったのである。

マッカーサーは朝鮮戦況の変化と過去 2 ヶ月間における経過からみて大きな勝利をつかむ可能性が必ずくるといふ作戦計画をたてた。これは中共の海岸地区および奥地基地に対して攻撃の手をのばすというもので、報復航空爆撃の脅威をもって敵に損害を与えるという構想のものであった。共産軍は 4 月になると攻撃を開始したが無効に終わった。なお 5 月にも再び攻撃を試みたが、これが最後の試みとなって共産軍の再起を不能にするほどの損害を蒙った。中共軍の第 3 軍および第 4 軍といえば、中共のもつ最優秀部隊であったが、その 70 ないし 80 を数える師団がいまや朝鮮戦線にクギづけとなり、文字どおり業火の中に焼きつくされた。中共側も事の重大さを悟り、崩壊一歩手前のところで休戦の必要を認めた。そして国連では、ソ連が実にこうかつにまたうまい時を見はからって口を出し、中共のために休戦をちとってやった。かてて加えてトルーマンはいま一息で勝利をかちとれるばかりのところ彼の最も有能な指揮官マッカーサーを罷免した。マッカーサーこそ、極東において共産側にとって本当に恐るべき人物だったが、トルーマンはまんまと共産側の術中に陥ったのである。米軍の卓抜な戦術によって、共産側の力は 2 月以来徐々に衰えていたが、ここに米国側としてはまたとない好機をとり逃してしまった。マッカーサーは共産側の弱体化の兆候を見ぬいていた。そして常識に基づいての結論に達した。彼は中国領土に対しても攻撃を加えて軍事的決戦を断行すべきだと主張した。当時中共側は朝鮮における作戦を支持するため、満州や中国本土の施設を積極的に利用していた。中国沿岸諸港は幾多の軍需品輸入に使われていた。マッカーサーは、これら中国内の軍事施設に攻撃を加えること、そして中国沿岸を海軍力で封鎖することを許すように本国政府に進言した。さらに彼は、台湾の中国国民政府軍を朝鮮にもってきて使うことについても、あらためてワシントンに願い出た。統合参謀本部はこれらの進言を實際上承認したが、それより上層部でこの案は握りつぶされた。

マッカーサーは部下幕僚たちに語った。国連による朝鮮での戦争の行使における最大の欠点は何かといえば、それは勝利を得ようとの意志を欠いているということである。わたしは前から信じていた。つまり、朝鮮問題解決のために米国がどんな行動に訴えたところで、そのこと自体が世界大戦を爆発させるほどの大きな要素とはなり得ない、ということだ」こうしていままた新しい勝利がかちとられようとしているとき、トルーマンは何の前ぶれもなくマッカーサーを罷免したのである。』

以上が元 GHQ 参謀部第 2 部長チャールス・A. ウイロビー氏の発表した朝鮮動乱前後の状況である。

一方日本は当時いかなる状況にあったであろうか。

1951(昭和 26)年 3 月 31 日、「日本国との平和条約」草案が発表され、この条約の効力が発生したのは翌 27 年 4 月 28 日であった。



従って朝鮮動乱の勃発した 1950(昭和 25)年 6 月頃は、日本はいまだ連合軍の占領下にある、連合軍最高司令官マッカーサーの指令の下ですべてが行なわれていた時代である。

1950(昭和 25)年 6 月、いわゆる朝鮮動乱の勃発した月は、海上保安庁に航路啓開本部が設立され、従来の掃海作業に加えて爆発物件処理業務等を掌ることとなって航路啓開業務がますます複雑かつ多岐にわたるものと予想せられるときであった。にもかかわらず GS: Government Section では、感応機雷自滅時期である同年 8 月以降をもって追放該当者である旧海軍将校の縮減を考慮し、同年 8 月 7 日附全追放該当者旧海軍将校解任の GS 指令を日本側は受領した。田村航路啓開本部長もついに近日中に後継者を選定し現職の退官を決意した。しかし CNFE【Commander, United States Naval Forces, Far East:米極東海軍】としては、あくまで日本掃海隊の健全なる存続を希望すると同時に航路啓開本部長の辞意を極力慰撫し、CNFE ジョイ中将およびシャーマン米海軍作戦部長が SCAP【Supreme Commander for the Allied Powers:連合軍最高司令官】と交渉し、日本掃海隊をいままでどおり存続し、朝鮮掃海に協力させるよう進言した。ここにおいて追放該当者解任を同年 10 月 31 日まで延期する旨の通知があった。しかし同年 10 月 6 日以降朝鮮掃海協力作業を行うことになったので、その後この追放該当者解任の問題も延期となり、ついで日本と連合軍との間に平和条約の調印となって、この問題は自然消滅の形となった。

たまたま日本掃海隊の追放該当者の解任問題が上記の朝鮮動乱の重要な戦局と時を同じゅうして生じたことは何らかの関連もあるようにも考えられるが、太平洋戦争の集結と同時に完全に武装解除された日本掃海隊が、占領軍の命令に基づき重大な戦局の進展しつつあった朝鮮海域の掃海に充当されたことは、当時の状況下においてはやむを得なかったとはいえ、わが掃海隊にとってはまことに重大な試練であり、また幾多の問題を含む裏面史でもある。

当部で保管中の貴重な資料の散逸を防止するとともに、冷厳な運命下身命の危険を賭して敢闘された隊員の苦労を記録するため、当時の資料に基づき当部林囑託の手を煩わしてここに集録する次第である。

#### 【編集部注記】\*

冒頭に、当時の真相ならびにその経過について元 GHQ 参謀部第 2 部長チャールズ・A. ウイロビー氏(陸軍少将)が発表した「東京のマッカーサー」が紹介されているが、彼がマッカーサー側近の情報幕僚であった経歴に由来する見解であることに注意しなければならない。

ウイロビーは当初「中共軍は介入しない」とする報告をマッカーサーに行い、マッカーサーはこれを元にトルーマン大統領に対し中共参戦の可能性を否定していたのである。

ウイロビーの文章は「トルーマンは何の前ぶれもなくマッカーサーを罷免したのである」と結んでいるが、当時、マッカーサーは中共領となった旧満州に対する空爆、さらには同国への核攻撃の必要性を主張しており、これに対してトルーマン大統領は、「核兵器を使用することでソ連を強く刺激し、その結果ソ連の参戦を招きかねない」としてこの意見を退けた。マッカーサーが核攻撃を主張するのみならず、そもそも彼が自分の命令を無視して北上を続けたために、中共の参戦を招いたことに激怒していたトルーマン大統領は、4 月 11 日遂にマッカーサーに対する更迭を発令したのであった。

余談ながら、マッカーサーが更迭されて帰国する際、空港に向かう沿道に 20 万人の日本人が詰め掛け、毎日新聞と朝日新聞はマッカーサーに感謝する文章を掲載している。

## 朝鮮動乱関連事項一覧表

年	月	日	事 項
25	6	15	北鮮軍 38 度線突破、朝鮮前面戦闘に突入
		27	国連安保理事会北鮮に対する軍事制裁案可決、「ト」大統領三軍の出動下令
		30	米国、朝鮮全海岸封鎖宣言
	7	6	マッカーサー元帥国連軍司令官となる。
		8	マッカーサー元帥日本の警察力、海上警備力強化指令
		20	大田陥落、ディーン少将行方不明
		25	国連軍司令部を東京に設置
	8	21	コリンズ、シャーマン米陸海軍首脳と「マ」元帥会談(東京)
		31	トルーマン大統領、中共の不介入望むと声明
	9	4	国連機のソ連爆撃機墜落事件発生
		10	北鮮総参謀長戦死発表
		12	米国国防長官更迭、後任はマーシャル元帥
		13	連合軍総司令部、赤追放に重大示唆、アカハタ、ウィクリー発行停止
		15	国連軍仁川奇襲上陸
		17	金浦飛行場占領、米国第7師団仁川上陸
		21	38 度線突破は国連の決定に従うと「ト」大統領声明
		27	北鮮インドを通じ和平4条件提示
		29	京城で首都返還式
	10	1	「マ」元帥北鮮軍の即時降伏勧告
		7	国連総会 8 カ国案承認事実上 38 度線突破を認む。
		9	「マ」元帥北鮮へ最後通告
		10	韓国軍元山占領
		11	北鮮降伏勧告拒否
		15	「ト」大統領、「マ」元帥会談(ウエーキ島)
		19	国連軍平壤突入
		20	米国パラシュート部隊肅川、順川降下
		23	李大統領、北鮮統治言明
		26	国連軍元山上陸
	29	米軍利原上陸	
	11	2	韓国軍、西部戦線で中共軍と初交戦
		5	「マ」元帥外国共産軍の浸入非難
		6	米国、中共介入の「マ」元帥声明を国連に報告
		8	国連軍新義州猛爆

年	月	日	事 項
25	11	10	日本旧職業軍人へ初の追放解除
		16	「ト」大統領、中国攻撃の意志なしと発表
		21	国連軍朝満国境に達す
		24	「マ」元帥陣頭指揮で、国連軍総攻撃開始
		26	共産軍反撃開始
		30	「ト」大統領、原爆の使用考慮中と言明 国連安保理事会の中共軍撤退決議案に国連拒否権を行使
	12	4	国連軍平壤放棄
		5	国連加盟のアジア 11 カ国、38 度線で南下中止を中共に申入れ
		9	国連軍元山完全放棄
		16	「ト」大統領、非常事態宣言を発し、中共、北鮮の在外資産凍結発表
		23	ウォーカー第 8 軍司令官戦死、後任リッジウェイ中将
		25	第 10 軍団の興南撤退完了発表
26	1	3	韓国政府京城撤退
		4	国連の許可なしに中共領土爆撃せずと言明、国連軍仁川撤退完了
		13	国連政治委、朝鮮停戦 5 項目可決
	2	10	国連軍仁川占領
	3	21	国連軍春川占領
		31	対日講和草案発表
	4	7	「マ」元帥書簡問題化、「ト」大統領軍首脳と協議
		11	「ト」大統領、「マ」元帥を解任、後任にリッジウェイ中将 第 8 軍司令官にヴァン・フリート中将
		16	「マ」元帥離日、帰米
	9	8	連合国と日本国との平和条約調印(桑港)
27	4	28	同条約発効、日本は独立国となる。

【追 補】トルーマン・マッカーサー会談(ウエーキ島)



艦上にて(仁川上陸作戦中)

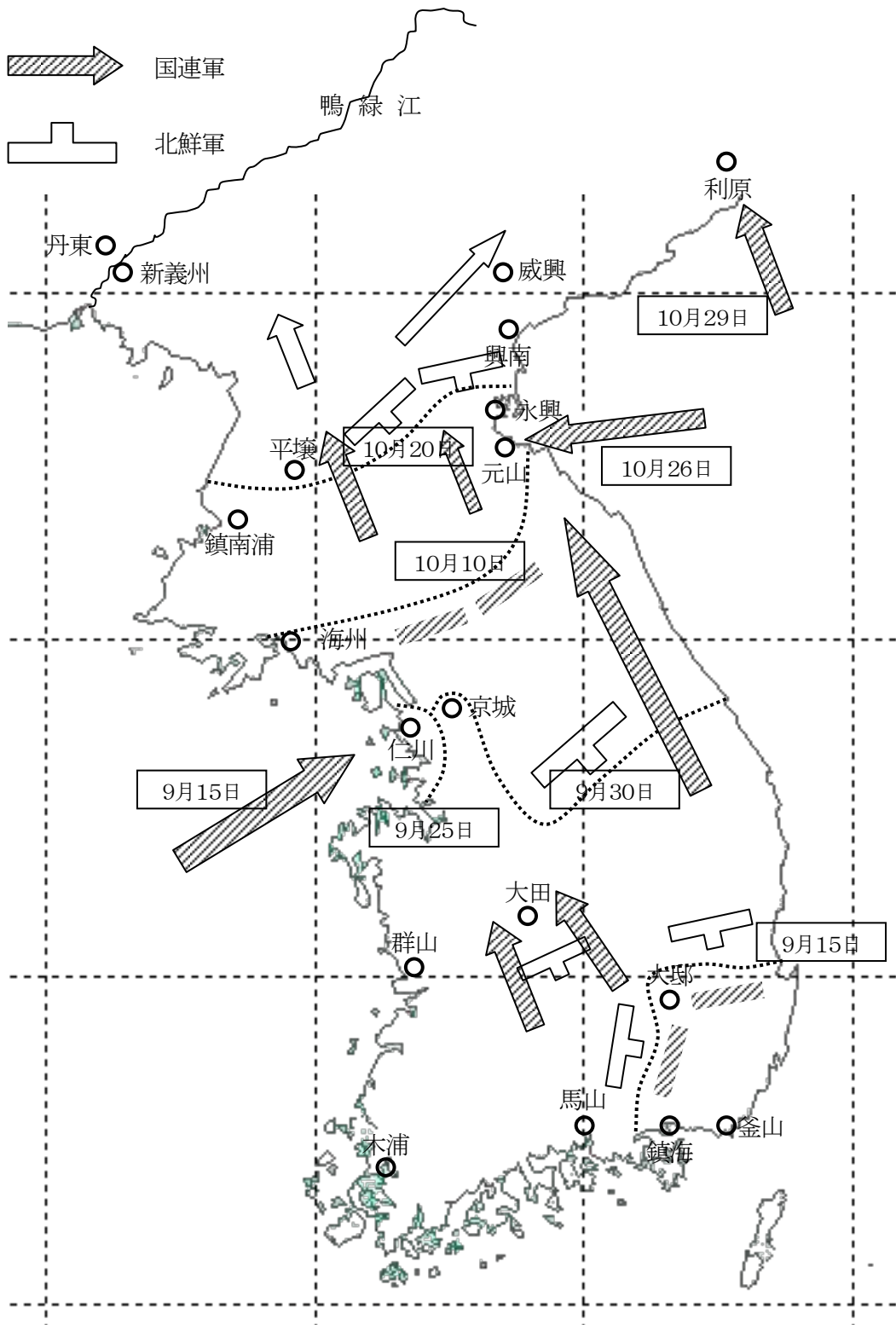


別図籍1



国連軍反撃概図

別図第 1



## 第2節 朝鮮掃海の一般経過\*

朝鮮動乱が勃発すると北鮮軍は、南鮮軍に協力する国連軍の作戦および海上輸送を阻止する目的をもって、朝鮮の重要港湾にソ連製の各種機雷を多数敷設した。

1950(昭和 25)年 10 月 2 日、CNFE から朝鮮掃海作業に対する協力を日本側に要請してきた。当時日本としてはいまだ講和条約が調印されない以前であって、国際的にも微妙な立場にあることから、本協力作業を秘密裏におこなうことになったものである。従って本作業に関する事項は一切極秘とされていたのであるが、同年 10 月 9 日東京新聞夕刊にまた同年 10 月 22 日毎日新聞にそれぞれその行動の一部を発表した。(別紙第 2 参照)

ともあれ日本政府としては、連合軍による占領下にあったことでもあり、直ちに朝鮮掃海協力の要請に応じ、同年 10 月 6 日附をもって試航船 1 隻、掃海船 20 隻、巡視船 4 隻計 25 隻をもって特別掃海隊を編成し、田村航路啓開本部長を総指揮官として、下関に集結した。そこで日本特別掃海隊は、米国海軍第 7 艦隊長官ストラブル中將の指揮下の 95.66 部隊として朝鮮海域の掃海に協力することとなった。

日本特別掃海隊は、4 つの掃海隊と試航船と区分され、1950(昭和 25)年 10 月中旬より、同年 12 月初旬北鮮における戦況の急変によって逐次日本に帰投、同月 15 日附特別掃海隊の編成を解くまで、約 2 ヶ月、元山、群山、仁川、海州、鎮南浦の朝鮮の要地の掃海に従事した。

なお試航船桑栄丸は、1951(昭和 26)年 4 月 6 日から翌 27 年 6 月 30 日まで、仁川、木浦、麗水、馬山、釜山、鎮海の要地の試航を行なった。この間各掃海隊は悪天候と危険を冒し、とくに元山における掃海では敵の敗残兵によって射撃をうけながら、筆舌でつくせぬ困難な作業を克服して、重要任務を完遂したのである。当時の極東海軍司令官ジョイ中將は、米国海軍の賛辞である”Well Done”を日本特別掃海隊におくりその功績をたたえた。しかしながらこの功績の陰には、1 隻の掃海船が触雷沈没し、1 隻は座礁沈没し殉職者 1 名負傷者 8 名を出したことはまことに残念であった。

この掃海によって、327 軒の水路と 606 平方軒にのぼる泊地を啓開し、27 個の機雷を処分した。

なお、この掃海に従事した掃海船、巡視船はいずれも戦時中急造された木造の老朽船であって、船体、機関ともに老衰し、整備に多大の労苦があった。この特別掃海に従事した人員は、巡視船乗員が一部参加したほかは航路啓開部所属の事務官が大部分であって、終戦後引き続き 5 カ年以上にわたり掃海に従事してきた旧海軍軍人であり、その中堅幹部は追放該当者でとくに留任を許可された旧海軍士官 92 名がこれに当たった。また巡視船乗員の幹部職員も戦時中海軍に予備士官として従事したものであった。顧みて、日本特別掃海隊がこのような功績を挙げ得たことは、関係者の全力をあげて協力した協同作業の賜であることは勿論であるが、この掃海作業の特殊性から掃海隊の技量が終戦後 5 年の経験を加えて円熟の域に達し、これに加えて旧海軍伝統の精神が遺憾なく発揮されたことを忘れてはならない。

【編集部追記】\* 日本特別掃海隊に出動命令が下るまでの経緯  
(大久保武雄著「海鳴りの日々」P205～211から)

### 元山上陸作戦の決定

マッカーサーは仁川上陸につづいて元山上陸を企図し、朝鮮半島の最も細い首のようにくびれた地帯を東西から狭撃して、北朝鮮軍を袋の鼠として、その殲滅作戦をたてた。この上陸作戦について米国陸海軍のあいだに若干の意見の食い違いがあった。米海軍は、仁川上陸はともかく、元山上陸については「不必要」と思っていた。その意見を代表したのは、シャーマン米海軍作戦部長の寵児である米極東海軍参謀副長のアーレイ・バーク少将であった。

ジェームス・E・アワー米海軍少佐(2010年現在:バンダービルド大学教授 公共政策研究所 日本研究協力センター所長)の米タフツ大学フレッチャー法科大学院における博士論文の邦訳著「よみがえる日本海軍」の中【P119,120】に、元山上陸作戦決定の経過を次のように記されている。

『1950年9月、朝鮮西岸の仁川に対する奇襲上陸作戦で成功を収めたのに続いてマッカーサー元帥は東岸の元山に対して、さらに上陸作戦を実施することにした。この上陸作戦は北朝鮮に対する最初の進入であり、同計画は9月27日、統合参謀本部の承認を得て、上陸実施日を10月2日と決められた。たまたま朝鮮東海岸は海流および水深の状況が機雷敷設に理想的な海域であった。

1946年、日本に駐留していたアメリカ海軍掃海部隊はカリフォルニアに引き揚げ、1947年までに太平洋方面掃海担任の太平洋機雷戦部隊はチェスター・ニミツ掃海作戦部長によって廃止され、掃海作業は後方支援および駆逐艦部隊の付随業務に移管されていた。朝鮮戦争勃発当時、西太平洋方面のアメリカ海軍掃海部隊は、次の10隻の掃海艇で編成されていた。

- 1 180フィートの掃海艇(鋼船)4隻—4隻のうち3隻は港口監視業務に配置されていた。
- 2 木造補助掃海艇6隻

アメリカ海軍の全掃海部隊といっても、これ以上に目をみはらせるような代物ではなかった。それは、駆逐艦型(したがって船体磁気のある)掃海艇からなる掃海隊が2隊、180フィート掃海艇(鋼船)の掃海隊が2隊、木造補助掃海艇が21隻とそれより小型の木造掃海艇が2隻といった有様であった。』

上記のようなアメリカ海軍掃海隊勢力の微弱なことから、米極東海軍司令官ジョイ中將は対策に悩んでいた。それで、

『1950年(昭和25年)8月、極東アメリカ海軍部隊司令官 C・ターナー・ジョイ中將は、朝鮮戦線を訪れていたアメリカ海軍作戦部長フォレスト・P・シャーマン大將に、掃海部隊増強の可能性についてたずねた。シャーマン作戦部長は、掃海部隊の増強以外に優先権の高いものがあるから、同部隊の増強は無理だろうと答えた。アメリカ海軍は、上陸作戦用および同作戦支援用の艦船が限られている理由で、元山上陸作戦に反対した。正式にはジョイ司令官の参謀副長であるが、実際には、シャーマン作戦部長の個人的な紛争解決調整役をつとめていたアーレイ・バーク少将が元山上陸を「不必要」と唱えて、そのかわりにアメリカ陸軍部隊の陸上進撃によって、元山を攻略すべきであると主張した。だがマッカーサーの命令により、元山上陸作戦の実施は決定した。』

## 米極東海軍アーレイ・バーク少将、朝鮮掃海を要請

朝鮮戦争勃発に際し、北朝鮮は国連軍の上陸を阻止するため、多数のソ連製機雷を主要港に敷設していた。

昭和 25 年 9 月、国連軍は仁川につづいて元山上陸作戦を企図したが、当時極東における国連軍の掃海兵力が十分でなく、元山沖の敷設機雷掃海に手間どり、上陸作戦が遅延していた。早く上陸作戦を行なうためには、より多くの掃海部隊がぜひ必要であり、元山以外の主要港の掃海にも必要であった。掃海の熟練した技能をもち、かつすぐ可動できる部隊としては、当時第二次世界大戦終結以来、日本および米軍の敷設した機雷を、掃海し続けている占領下の日本の海上保安庁掃海隊しかなかった。

こういう情勢下の 1950 年(昭和 25 年)10 月 2 日、米海軍参謀副長アーレイ・バーク少将から「至急私【大久保長官】に会いたい」との連絡を受けた。

アーレイ・バーク少将は、1950 年(昭和 25 年)9 月、朝鮮戦争重大化のとき、米極東海軍の参謀副長に就任した。彼は、私に対して非常に好意的で、「ソ連に貸していたフリゲート艦を取り戻すので、海上保安庁の任務に提供してもよい。その使用の方途を研究するように」と助言してくれた。

マッカーサー書簡で、人員と船舶の急増を命じられた私にとっては、早天の慈雨のようにありがたかった。陸の警察予備隊と違い、海上勢力の強化は陸のように短兵急にはいかぬ。巡視船の船長の養成には 10 年かかる。巡視船の設計建造には 3 年から 5 年を要する。すなわち海上勢力の強化は、陸よりも先を見透して、先手先手と手を打ってゆかないと、火事が起ってからでは遅いのである。バーク少将のフリゲート艦提供の談話を、私は心からありがたいと思った。

私が、米海軍司令部にバーク少将を訪ねると、バーク少将は、参謀副長室のドアのところまで歩いてきて、私の手を握った。そして私を作戦室に案内して、朝鮮戦争の状況について、壁にかかっている大きな地図を指して自ら説明した。北朝鮮が敷設している高性能のソ連製機雷の人命にあたる危険については、特に強調した。バーク少将は、国連軍が困難に遭遇した今日、日本掃海隊の助力を借りるしか方法がないと述べ、「日本掃海隊は優秀で私は深く信頼している」とつけ加えた。

私は、バーク少将の要請は、朝鮮水域に関わることであり、現に戦争が展開されている時だから、その提案は重大であり、最高の判断を求めねばならないし、事は急を要するので、私はただちに吉田首相に報告して、その指示を仰いだ。

当時わが国は占領下にあり、ポツダム宣言を受諾した日本は、占領軍司令官マッカーサー元帥の命令には絶対的な服従が要請された。その GHQ は、日本占領と同時に機雷の掃海について既に命令を出していた。すなわち、終戦直後 1945 年(昭和 20 年)9 月 2 日、連合軍最高司令部より一般命令が発せられたが、その第二号に

「日本帝国大本営は一切の掃海艇が所定の武装解除の方法を実行し、所要の燃料を補給し、掃海作業に役立ちうるごとく、準備すべし。日本国および朝鮮水域における機雷は、連合軍最高指揮官所定の海軍代表により指示せらるる所に従い掃海すべし。」とあった。

指令には朝鮮水域という文字が入っておった。吉田首相は私の報告に対し、米海軍のバーク少将の提案に従うことを許可した。なお当時は、ダレス特使がしばしば来日し、朝鮮戦争勃発直前にも吉田・ダレス会談が行なわれるなど、日本としては講和条約の締結前で、国際的にも微妙な立場にあったので、この日本特別掃海隊の作業は秘密裡に行なうこととなった。



朝鮮掃海に関しては、ニューヨーク・タイムスの記事に関連し、マッカーサーも、昭和 29 年 1 月、AP 通信に声明を発表したが、「日本の掃海艇を元山で使用したことは事実だが、降服条項にもとづく戦後処理のため使ったものである」と説明、時期は明示しないで、「日本掃海隊が有能かつ勇敢に任務を果たした」と賞讃した。

### 海上保安庁掃海隊、門司集結命令

米海軍参謀長バーク少将からの緊急要請を受けた私は、吉田首相、山崎運輸相と連絡した上で、緊急幹部会を開き、田村航路啓開本部長と打ち合せを行ない、2 日付で「米側の指令により朝鮮海域の掃海を実施することになりたるにつき、下記により船艇を至急門司に集結せしめよ」との命令を発し、『呉基地の駆特 5 隻、哨特 1 隻、母船 1 隻、下関基地の哨特 1 隻、大阪基地の駆特 3 隻、計掃海艇 10 隻、母船 1 隻を門司に集結、6 日(金)朝、釜山に向け出港させること』とし、また「小樽基地の哨特 2 隻、名古屋基地の駆特 2 隻、呉基地の駆特 3 隻、哨特 1 隻、新潟基地の駆特 1 隻、計 9 隻を引き続き速やかに門司を出港釜山に向かわしめること』とした。

そして朝鮮海域掃海部隊の総指揮官を田村久三航路啓開本部長とし、首席指揮官付に池田法人監理課長をあて、掃海艇は 5 隻あて 4 隊とし、各隊に処分艇として巡視船 1 隻を配分し、1 番隊・山上七管区航路啓開部長、2 番隊・能勢五管区航路啓開部長、3 番隊・石飛九管区航路啓開部長、4 番隊・萩原二管区航路啓開部長を各指揮官として編成、朝鮮水域の掃海隊を『特別掃海隊』と呼称することとした。

### 日本特別掃海隊出動

10 月 2 日バーク少将より、朝鮮掃海を要請されたとき、私は GHQ より文書をもって日本政府に指令されたいと申し入れておいた。事は急を要するけれども、私の命令を受けた掃海隊員は突然のことで、驚くに違いないし、海上保安庁掃海隊の出動に名分をあたえる必要があると考えたからであった。米海軍司令官ジョイ中將は、私との約束どおり 10 月 4 日山崎運輸大臣宛指令を発した。

### CNFE/S81 1950. 10. 4 【英文は第3節 第1. 項】

米極東海軍司令官発

日本政府運輸大臣宛

日本掃海艇ヲ朝鮮掃海ニ使用ニ関スル指令

一、日本政府ハ二十隻ノ掃海船、一隻ノ試航船、四隻ノ巡視船ヲ可及的速ヤカニ門司ニ集結セシムベシ、ナオコレラ船艇ノ掃海活動ニツイテハ今後指令ス。

二、右ノ掃海艇二十隻ニ東京湾掃海中ノ MS12,13,17 ナラビニ佐世保掃海中ノ MS22,25,26 ハ含マレナイ。

この指令の二項にある東京湾と佐世保港の掃海は、朝鮮戦争後敵の隠密裡の機雷敷設を慮り、あらかじめこの海域の安全を守るために、掃海作業に当らしていたのであった。この二海域は重要であるから、その海域の掃海艇を引き抜かないようにとの注意であった。

1 東京新聞(25.10.9 夕刊)

日警備艇も掃海へ

(UPトレメイン東京特派員 7 日記)

信頼すべき筋が 7 日語ったところによれば、日本の沿岸警備艇 12 隻が米第 7 艦隊の指揮下で掃海作業に従事するため朝鮮水域に向け出発した。

米海軍筋はこの報道を確認も否定もしていないが海上保安庁筋では総司令部当局から掃海艇に改装された沿岸警備艇 25 隻を 10 月 5 日までに九州に派遣するよう命令をうけたと語っている。

(共同)

2 毎日新聞(25.10.22 朝刊)

日本掃海船の作業中止

(UP 特約(東京)21 日)

在京米海軍スポークスマンは、21 日国連雇用の日本掃海船は朝鮮水域で作業中であったが、19 日その 1 隻が沈没したため 20 日から作業を中止することになったと発表した。

【追 補】



日本特別掃海隊 (池田参謀、田村総指揮官、大久保長官)

掃海船(艇)MS

駆特:駆潜特務艇 130トン



巡視船(艇)PS

哨特:哨戒特務艇 230トン



特別掃海隊(95.66部隊)  
掃海概況表

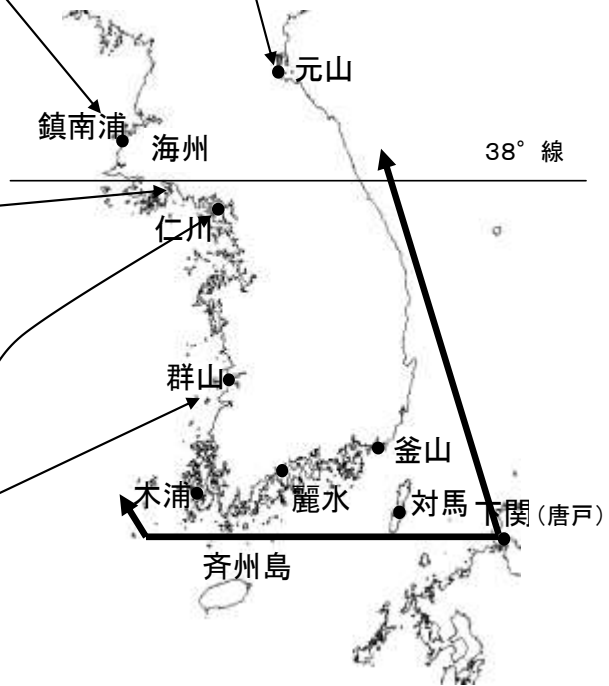
総指揮官 田村久三

掃海部隊名	第2(第2次)		泰照丸
指揮官	石野自彊		星子直明
船名	MS	62,23,22,57,09,13 15,10,21,03,06,09	泰照丸
	PS	56	
参加員	348	58	
掃海期間	11/7~12/8(23d)	18/11~30/11(13d)	
掃海区域	泊係維	36	0
	地磁気	0	0
区m航係維	航係維	90.1	79
	路磁気		
処分機雷数	2	0	
損失	0	0	

掃海部隊名	第2	第3	第1(第2次)
指揮官	能勢省吾	石飛 矜	花田賢司
船名	MS	62,03,06,14,17	24,19,01,05,16 24,19,02,04,05,07
	PS	02,04,08	02,04,08 48
参加員	207	152	101
掃海期間	10/10~18/10(9d)	18/11~30/11(13d)	22/11~4/12(13d)
掃海区域	泊係維	0	67.35
	地磁気	0	24
区m航係維	航係維	2.4	2.75
	路磁気	1.5	36.4
処分機雷数	3	5	0
損失	MS14 触雷沈没(17/10)	0	0

掃海部隊名	第1	第4次(第2次)
指揮官	山上亀三雄	大賀良平
船名	MS	20,02,04,07
	PS	3
参加員	116	121
掃海期間	11/10~30/10(21d)	1/12~6/12(6d)
掃海区域	泊係維	139
	地磁気	0
区m航係維	航係維	82.4
	路磁気	0
処分機雷数	15	0
損失	0	0

掃海部隊名	第4
指揮官	萩原旻四
船名	MS
	PS
参加員	101
掃海期間	22/11~4/12(13d)
掃海区域	泊係維
	地磁気
区m航係維	航係維
	路磁気
処分機雷数	3
損失	MS30 座礁沈没(27/10)



【追 補】 27 September–15 October: Planning the Wonsan Landing

Table 11.—Joint Task Force 7 Wonsan  
[Expanded version of this table is under construction]

(<http://www.history.navy.mil/books/field/ch8a.htm>)

JOINT TASK FORCE 7	VICE ADMIRAL A. D. STRUBLE
TASK FORCE 90. ATTACK FORCE.	REAR ADMIRAL J. H. DOYLE
2 AGC, 2 APD, 4 PF (1 RN, 2 RNZN, 1 French), 1 PCEC, 9 APA, 15 T-AP, 10 AKA, 5 LSD, 1 LSM, 3 LSMR, 48 LST (30 Scajap), 20 LSU, MSTs shipping as assigned.	
TASK FORCE 92, X CORPS.	MAJOR GENERAL E. M. ALMOND, USA.
TASK FORCE 95. ADVANCE FORCE	REAR ADMIRAL A. E. SMITH
Task Group 95.2. Covering and Support Group.	Rear Admiral C. C. Hartman
3 CA, 1 RNCL, 6 DD (1 RN, 1 RAN, 1 RCN).	
Task Group 95.6. Minesweeping Group	Captain R. T. Spofford
1 DD, 1 APD, 2 DMS, 3 AM, 7 AMS, 1 ARG, 1 ARS, 8 JMS.	
Task Group 96.2. Patrol and Reconnaissance Group.	Rear Admiral G. R. Henderson
1AV, 1 AVP; 3 USN, 1 RAF Patrol Squadrons.	
Task Group 96.8. Escort Carrier Group.	Rear Admiral R. W. Ruble.
2CVE, 6 DD	
TASK FORCE 77. FAST CARRIER FORCE.	REAR ADMIRAL E. C. EWEN
4 CV, 1BB, 1 CL, 16 DD.	
TASK FORCE 79. LOGISTIC SUPPORT FORCE	CAPTAIN B. L. AUSTIN

Units assigned from Service Squadron 3 and Service Division 31

表中 8JMS となっているのは元山掃海に従事した第2掃海隊(能勢省吾指揮官)

VADM A. D. STRUBLE.



RADM A. E. SMITH



CAPT R. T. SPOFFORD





### 第3節 朝鮮掃海関連指令、命令(米側および海上保安庁長官)

#### 第1. 日本掃海艇を朝鮮掃海に使用に関する指令

CNFE/S81 5451 4 Oct. 1950

From :Commander Naval Force, Far East.

To :Ministry of Transportation, Japanese Government.

Subject :Japanese Minesweepers, use of

1. The Japanese Government is hereby directed to assemble twenty(20) Japanese Minesweepers, one guinea pig and four other Japanese Maritime Safety vessel in Moji as soon as practicable.

These vessels will be prepared for such minesweeping operations as will be designated in future directives.

2. The above twenty Japanese Minesweepers will not include MS No.12,13 and 17 presently sweeping in Tokyo Bay, or MS No.22,25 and 26 currently sweeping in Sasebo.

C. T. JOY

#### 第2. 10月4日正午、奥本部長代理がCNFEでホーナー少佐から上記指令を受領した。その節同少佐にただした点は下記のとおりである。

##### A. 指令について

1. 指令は門司集合までのことであって、門司発進およびその後のことについてはSCAPより改めて指令される。6日までになるべく発令されるようにつとめるがそれまでに指令のないときは門司で待機のこと。
2. (イ)一項中のGP【Guinea Pig:モルモット(試航)船】とは田村本部長の申入れのあったMS62である。桑栄丸ではない。  
(ロ)二項中の東京および佐世保の作業船艇に指定されているMS12、13、17、22、25、26は番号に関係なく3隻という意味である。

##### B. 指令外のことについて

1. 掲揚旗章は門司発進までに決定する。CNFEでも研究するがMSA【Maritime Safty Agency:海上保安庁】でも考えてくれとのこと。
2. 給与その他についてはSCAPの指令に明らかにされるはずである。
3. 派遣隊の名称は現地第7艦隊で決めることであるから決定したら連絡せられたい。

#### 第3. 上記米側指令によって、海上保安庁長官は関係麾下部隊につきのように発令した。

(タナ 32) 25.10.2

本文 米側の指令により朝鮮海域の掃海を実施することとなりたるにつき下記により艦艇を至急門司に集結せしめよ。

1. 6日(金曜日)朝釜山に向け門司出港すべきもの  
掃海船 10隻、母船 1隻  
呉 駆特 5隻(内 1隻佐世保に派遣中)、哨特 1隻、母船 1隻  
下 関 哨特 1隻、大阪 駆特 3隻
2. 引き続きなるべくすみやかに門司発釜山に向かうもの

掃海船 10 隻 【下記の合計隻数と合わないが原文のまま記述した。】

小 樽 哨特 2 隻(現在横須賀に派遣中)

名古屋 駆特 2 隻(現在横須賀に派遣中)

呉 駆特 2 隻(現在横須賀に派遣中)

哨特 1 隻(現在横須賀に派遣中)

駆特 1 隻

新潟 駆特 1 隻

3. 出港前の準備については後電す。

第4. 10 月 6 日、CNFE, S81, 5474【文書番号】によって、米極東海軍司令部より日本政府運輸省あて日本掃海船の使用に関しつぎのように指令した。

1. 連合軍最高司令官は、朝鮮海域において日本掃海船 20 隻、試航船 1 隻およびその他 4 隻の巡視船の使用を認可し指示した。従って正規な海軍経路を通じ極東司令部によって将来出される指令に応ずるため、日本政府は門司に集結しているこれ等の船舶に必要な命令を発することを指令する。

2. 朝鮮海域におけるこれ等の任務に対する船舶の標識は万国信号 E 旗を掲げること。

3. これ等の船舶に所属する人は本任務中 2 倍の給与を受ける。朝鮮海域における間の補給(Logistic Support)は米海軍にて供給する。

C.T.JOY

第5. 朝鮮海域掃海隊編成について 10 月 2 日海上保安庁長官はつぎのように発令した。

(タナ 43)

朝鮮海域掃海部隊を下記のように編成する。

1. 総指揮官 航路啓開本部長

首席指揮官付 池田監理課長

指揮官付 島田(掃海)、星出(庶務)、松島(補給)、萩原(機関)

藤井(通信)、山口(補給)

【追 補】 司令部要員の構成は、P24 を参照

2. 掃海船は 5 隻あて 1 隊とし、各隊に処分艇として巡視船 1 隻を配分し、各隊指揮官をつぎのとおり指定する。

(イ) 1 番隊 山上 7 管区航啓部長

(ロ) 2 番隊 能勢 5 管区航啓部長

(ハ) 3 番隊 石飛 9 管区航啓部長

(ニ) 4 番隊 萩原 2 管区航啓部長

第6. 10 月 7 日海上保安庁長官は、朝鮮海域の掃海隊を部内限り特別掃海隊と呼称するよう指令した。

第7. 試航船泰照丸および掃海艇の除籍並びに復帰

1950(昭和 25)年 12 月 15 日、米極東海軍司令部 CNFE A4-3 によって海上保安庁あて次のように指令があった。

1. 海上保安庁は試航船泰照丸を同船舞鶴着次第所有者に返還すべし。同船は最早米海軍の要求するところとならない。

泰照丸に積込中の諸器具の処理に関しては別途に指示する。

2. 目下日本水域にある日本掃海艇は日本水域掃海を実施するため、朝鮮における任務以前の固有任務に復帰することとし米海軍の指揮を解く。
3. 米極東海軍司令部は朝鮮水域における機雷掃海に示された日本掃海艇の有効かつ勇氣に満ちた努力に感謝する。  
参謀長 A. K. モアハウス

別紙第 4

### 朝鮮水域における機雷の危険に関する情報

米第 3 掃海隊指揮官 R.T. スポッフオード大佐 (Captain Richard T. Spofford) から米第 7 艦隊司令官あて送った朝鮮水域における機雷の危険に関する情報はつぎのとおりである。

1. 昭和 25 年 9 月 30 日おこなわれた機雷戦に関する会議において、第 7 艦隊司令官は朝鮮水域における機雷の危険防止に関する戦訓資料となるべき一般情報を麾下各部隊に周知徹底せしめることの必要を提議した。
2. 同封文書(1)は、今ままでに得た機雷に関する戦訓を参考までに発表せるものである。

「秘」同封文書(1) 朝鮮水域における機雷障害に関する件

- (1) 問 朝鮮近海のどの地域に機雷の危険があるか。

答 朝鮮全域にわたってである。

- (イ) 機雷の危険は陸岸よりかなりの沖合にあり、その機雷は浮遊機雷として流されたものかあるいは係維機雷原から索を切断されて流れたものである。
- (ロ) 南鮮の中いまだ敵手にあり、敵が主要目標と考えているすべての地域の沖合にはおそらく触発型係維機雷が敷設されている。
- (ハ) 北鮮海岸地区はきわめて多量の機雷が敷設されているものと推定される。
- (ニ) 米海軍駆逐艦およびそれ以上の大型艦船が陸上目標に向かって行動する水域の付近はすべて機雷が敷設されているものと考えねばならない。

- (2) 問 浮遊機雷はいかなる危険を与えるか。

答(イ) 大型艦船に対してはおそらく喫水線に大穴をあけ、隔壁には多量の浸水を与え、爆発は 60 呎(フィート)以内においては下甲板の乗員は全員死傷する。その程度による損害も異なるがすべての機械器具にはげしい衝撃を与える。爆発から 60 呎(フィート)ないし 150 呎(フィート)の範囲においては乗員の一部に軽傷者を出すだけである。

(ロ) 700 頓(トン)以下の船艇に対しては、その船体構造に与える損傷が沈没をまねく恐れある外右と同じである。

(ハ) 機雷の爆発より生ずる船内の火災および爆発の可能性がこの損害をさらに増大する。

- (3) 問 係維機雷に遭遇する水域の水深如何。

答 既知の係維機雷では係維索 600 尋までのものが使用されている。しかし仁川水域において使用されているような M26 型係維機雷は 100 尋以上の水域ではおそらく見られないであろう。

- (4) 問 潮流の係維機雷に与える影響如何。

答 潮が流れている場合機雷はかなり沈む。潮差が極めて少ないかあるいはない水域にお

いては潮流が増大するので危険は減少する。

朝鮮東海岸の潮差はとるに足らぬから潮流が機雷の深度を支配する。

(5) 問 潮の係維機雷に与える影響如何。

答 潮差と潮流とを総合した影響を考慮せねばならない。機雷が潮差 30 呎(フィート)程度の朝鮮西海岸において低潮時水面下にある場合、その機雷は最高潮より最低潮までの潮差深度より深くなるであろう。故に最高潮前後の時間が短い時は危険が少ない。

(6) 問 最大喫水 10 呎(フィート)以上にあるとわかっている係維機雷の上を航行することは危険であるか。

答 もしその機雷が係維触発機雷であればしかり危険である。なお、うねり、風浪による潮の干満を無視してはならない。もしその機雷が音響あるいは磁気による爆破装置を有する係維感応機雷であれば、その上を航過することは極めて危険である。何故ならばその機雷は船底の弱い部分を爆破するであろうから。ただし係維音響機雷が北鮮で使用されていることは考えられない。

(7) 問 浮遊機雷と係維機雷から生ずる損傷の相違点如何。

答 後者は前者よりも深く、ぜい弱部により大なる損傷を与え弾庫の誘爆を導き浸水および衝撃による損害も大抵の場合により大である。

(8) 問 沈底機雷に遭遇する水域の深度如何。

答 水深 40 尋以下の水域、なお水深 20 尋以下の水域において遭遇する公算さらに大なり。

(9) 問 沈底機雷により生ずる危険如何。

答 沈底機雷は駆逐艦あるいはそれ以上の艦船に対し最悪の危険を与える。この機雷は浮力を必要としないので、実際の機雷の大きさがそのまま爆薬の量の限界になっている。水上機によって敷設された機雷は 1 噸以上の爆薬を有する。

もし爆発が船底において起った船はおそらく真二つに折れるであろう。もし爆発が直接船底において起らなければ沈没は免がれるが損害甚大で修理の見込みはないであろう。

(10) 問 敵はいかなる感応機雷を有するや。

答 ソ連がドイツ機雷の情報を入手して以来敵は既知のあらゆる型の機雷をもっているものと推定せねばならない。なお水圧機雷のような処分のもっとも困難な機雷の在庫量も同盟国へ多量移送することにより涸渇するようなことはないと思われる。

(11) 機雷の危険防止のための一般守則

(イ) できる限り水深の深い水域を航行し、水深を増すために満潮を利用すること。

水深 60 尋以下は係維機雷に対して危険であり、40 尋以下は沈底機雷に対して危険である。

(ロ) 機雷原あるいはその付近の潮流がはげしければ機雷の耐久力および効果は減少する。故に深い海域を選ぶことが大切であり、潮流の早い時刻および場所を航行しなければならないことは係維機雷に適用される。

(ハ) できる限り沈底機雷の敷設されている水域を避けること。

(ニ) 敵の手中にある地域からの監視(電探あるいは肉眼による)距離内において同じ航路をかさねて航行しないこと。敵は反復航行をする貴船を捕捉し機雷原のわなをかけるのにいきわめて機敏である。

(ホ) もし僚船が触雷したら救助にはボートを出すこと。貴船自体を犠牲にしてはならない。



## 第4節 特別掃海隊の編成

### 第1. 米国海軍第7艦隊の掃海部隊の編成

米国海軍第7艦隊長官指揮下の掃海部隊は、95.6部隊と呼称され、つぎのように編成された。このうち日本掃海隊は、95.66と呼称された。

部隊番号	部隊名	任 務	指 揮 官	乗 船 艇	船 艇
CTG 95.6	第3掃海戦隊	司令官	スポップフォード大佐	ダイアチェンコ (APD-123)	
CTE 95.60		旗 艦	ウィルソン少佐	ダイアチェンコ (APD-123)	母船 1
CTE 95.61	31 掃海隊	掃 海	ショウルダー少佐	インクレダブル (AMS-249)	掃海母船 1, 掃海船 4
CTE 95.62	32 掃海隊	掃 海	ハヤット少佐	ピレイト(AMS-275)	掃海母船 2, 掃海船 3
CTE 95.63	第1掃海隊	掃 海	ヒュージ中佐	エンディエット (AMS- 35)	大型掃海艇 2
CTE 95.64	修 理 隊	修 理	コンウェル中佐	ルーズベルト (ARG- 16)	修理船 1, 曳船 1
CTE 95.65	第3潜水作業隊	潜 水	マッキネイ少佐	ダイアチェンコ (APD-123)	母船 1
CTE 95.66	日本掃海隊	掃 海	田村航啓本部長	ゆうちどり(MS62)	掃海船 24【母船 1】
CTE 95.67	92 駆逐隊	護 衛	ノーベル中佐	マドックス (DD-731)	駆逐艦 2
計 米海軍 17 隻 日本掃海隊 25 隻					

### 第2. 特別掃海隊(CTE95.66)の編成(昭和 25 年 10 月 6 日)

総指揮官	掃 海 隊	隊 指 揮 官	船 艇	隻 数
田 村 久 三	母 船 (0 番隊)	総指揮官直卒	☐ MS62	1
	第1掃海隊 (1 番隊)	山 上 亀三雄 (7 管区航啓部長)	▷ MS20 MS02,04,07 PS03	5
	第2掃海隊 (2 番隊)	能 勢 省 吾 (5 管区航啓部長)	▷ MS62(兼) MS03,06,14,17 PS02,04,08	7
	第3掃海隊 (3 番隊)	石 飛 缸 (9 管区航啓部長)	▷ MS24 MS01,05,16,19	5
	第4掃海隊 (4 番隊)	萩 原 旻 四 (2 管区航啓部長)	▷ MS25 MS10,11,12,22,30,57	7
合 計				25

【追 補】 USS Diechenko APD 123



USS Maddox DD 731



第3. 特別掃海隊の異動状況(昭和 25 年 10 月 17 日以降)

期 日	掃海隊	隊指揮官	船 艇	異 動 状 況		
25	10	2 掃海隊 (2 番隊)	能勢省吾	MS14	元山にて触雷沈没	
				PS02,04,08	第 3 掃海隊に編入	
			石野自彊		隊指揮官交代	
	11	2 掃海隊 (2 番隊)	石野自彊	▷ MS62,09,13,15,23	編 制 替	
				MS10,12,22,57	第 4 掃海隊より編入	
				PS56,MS03,06,08,21	第 5 掃海隊を編入	
				PS56,MS03,06,08,21	第 4 掃海隊として分離	
	10	28	5 掃海隊 (5 番隊)	大賀良平	▷ PS56,MS03,06,08,21	新 編 制
	11	17			▷ PS56,MS03,06,08,21	第 2 掃海隊に編入
	28	▷ PS56,MS03,06,08,21			第 4 掃海隊に改編	
	10	20	3 掃海隊 (3 番隊)	石飛 缸	PS02,04,08	第 1 掃海隊より編入
	11	1			PS43	編 入
		15			PS02,04,08	除 隊
		24			MS24,19,05	第 1 掃海隊に編入
	10	27	4 掃海隊 (4 番隊)	萩原旻四	MS30	座礁沈没
	11	2			MS10,12,22,57	第 2 掃海隊に編入
					PS48,MS25,11	編 制 替
11	15	1 掃海隊 (第 2 次)	花田賢司	01 番隊 ▷ PS48,MS02,04,07	新 編 制	
				02 番隊 ▷ MS17,11,18,26,PS03		
				24	MS05,19,24	第 3 掃海隊より編入
				29	02 番隊を MS11,18 に改める。	
	30	PS43	第 3 掃海隊より編入			
12	24	1 掃海隊 (第 2 次)	花田賢司	MS11 を MS26 に改める。		
				02 番隊 ▷ PS03,43,MS18,26	編制を解く	
11	28	4 掃海隊 (第 32 次)	大賀良平	▷ PS56,MS03,06,08,21	改 編	
11	10	試 航 船	星子直明	泰 照 丸	特別掃海隊に編入	

## 第5節 特別掃海隊に関連する諸計画

### 第1. 特別掃海隊進出要領

#### 1. 部隊行動要領

隊 名	指 揮 官	行 先	行 動	適 要
第1掃海隊 (第1次回航隊)	山上事務官	仁 川	10月7日 1600 下関出港爾後総 指揮官の定むると ころによる。	1.第2次、第4次回航 隊の行先はあきらかに されていない。  2.予備艇と待機位置 MS21 横須賀 MS09 下 関 MS23 下 関
第2掃海隊 (第2回航隊)	田村航啓本部長 (総指揮官) 能勢事務官	東 海 岸	10月8日 0400 下関出港	
第4掃海隊 (第3次回航隊)	萩原事務官	郡 山	10月17日 0700 佐世保出港	
第3掃海隊 (第4次回航隊)	石飛事務官	第2次回航隊 に合流	10月18日 1800 下関出港	

#### 2. 装 備

(イ) 各船艇は機雷処分用として米側より供給の次の武器弾薬を搭載する。

	7.7 ㍉小銃	7.7 ㍉機銃	弾 丸	ヘルメット	ブ イ
掃 海 船	6	2	100 発	10	10
巡 視 船	62	2	100 発	10	20

(ロ) 掃海要具

各船艇、五式掃海具 1 組、対艦式大掃海具 1 組及び小掃海具 1 組

#### 3. 補 給

燃料、清水、糧食は米側より供給される。

各艇は出港前、燃料、清水を満載、貯糧品半月分、生糧品を適宜搭載する。

#### 4. 通 信

別に定める。

### 第2. 特別掃海隊船舶の基地

保航監第 236 号(昭和 25 年 10 月 6 日付)によって、海上保安庁長官は、朝鮮海域における特別掃海に従事する船舶の基地を門司に指定した。



### 第3. 特別掃海隊事務分担表(25.10.27)

1. 全般	田村 本部長
2. 全般補佐	池田 監理課長
3. 配船、人事(給与)、通信主務	星出 補佐官
配船	佐藤 補佐官
人事(給与)	(兼) 諏訪 補佐官
人事(給与)	越水 企画係長
通信	青山 記録係長
4. 掃海主務	島田 補佐官
計画	小林 補佐官
計画	(兼) 松島 補佐官
報告	松崎 事務官
5. 補給整備主務	池田 補佐官
予算	諏訪 補佐官
衣糧、燃料、清水、需品	(兼) 池田 補佐官
掃海要具	松島 補佐官
掃海要具	寺田 処分係長
掃海要具	今 整備係長
造修・整備	木原 補佐官
6. 渉外主務	坂本 補佐官
渉外補佐	中根 渉外係長

### 第4. 特別掃海隊掃海要具搭載標準(25.11.25)……別紙第5参照

### 第5. 特別掃海隊総指揮部の設置(25.11.9)

#### 1. 要旨

朝鮮水域における掃海実施の重要性に鑑み、特別掃海隊総指揮部を強化して掃海作業の完璧をはかるとともにこれにともなう掃海指揮、人事、通信、補給、造修、経理渉外等の諸要務実施の円滑をはかり、もって特別掃海任務の遂行に遺憾なきを期する。

#### 2. 特別掃海隊総指揮部の組織

##### (イ) 機構

東京に長官直結の総指揮部を置き、総指揮部の出先機関として、下関唐戸に総指揮部唐戸基地、佐世保市に同佐世保連絡所を置き、それぞれMS船1隻(母船)宛を配備せしむ。

##### (ロ) 業務分担

業務分担は別表第1のとおりとし、

- 総指揮部(東京)においては掃海全般の指揮をとるとともに、CNFEとの折衝及び佐世保米総指揮官との連絡、派遣船艇に対する特殊掃海に伴う業務の全般を掌理する。
- 唐戸基地は東京総指揮部の出先機関として派遣船艇のホームベースとなる。
- 佐世保連絡所は佐世保米海軍関係機関と連絡並びにこれに付随する業務に当たる。

(ハ) 定員

別表第2のとおりとし、所員人員は次によりあてる。

- a 東京総指揮部にあつては、特に発令されたるもの(派遣勤務)のほか、航路啓開本部職員の内よりこれをあてる。
- b 唐戸基地及び佐世保連絡所所要人員は、第6、第7管区航路啓開部職員をもつてあてる。(派遣勤務)

3. 機構図

別表第3のとおりである。

別表第1-1
唐戸基地機構
<p>唐戸基地は、東京総指揮部の出先機関として、朝鮮水域における特別掃海隊の人事、補給、造修及び経理等に関する業務並びに所属航路啓開部との連絡等の事項を掌るため、次の5班を置く。</p> <p>庶務班、人事班、補給班、造修班、経理班</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. 庶務班は次の事務を掌る。<ol style="list-style-type: none"><li>(1) 文書の発受整理に関すること。</li><li>(2) 職員の保健、衛生及び福祉に関すること。</li><li>(3) 諸報告に関すること。</li><li>(4) 他の班に属しないこと。</li></ol></li><li>2. 人事班は次の事務を掌る。<ol style="list-style-type: none"><li>(1) 職員の配乗に関すること。</li><li>(2) 職員の補充に関すること。</li></ol></li><li>3. 補給班は次の事務を掌る。<ol style="list-style-type: none"><li>(1) 物品の一時保管に関すること。</li><li>(2) 物品の補給に関すること。</li></ol></li><li>4. 造修班は次の事務を掌る。<ol style="list-style-type: none"><li>(1) 船艇の船体、機関及びその他の修理に関すること。</li><li>(2) 造修、資材の補給に関すること。</li></ol></li><li>5. 経理班は次の事務を掌る。<ol style="list-style-type: none"><li>(1) 特殊給与に対する資材の統制並びに調整に関すること。</li><li>(2) 基地に要する前渡資金に関すること。</li><li>(3) 生糧品及び急を要する糧食の調達に関すること。</li><li>(4) 基地に要する旅費及び事務用雑費に関すること。</li></ol></li></ol>

佐世保連絡所機構

佐世保連絡所は、東京総指揮部の出先機関として、朝鮮水域における特別掃海業務に関して、在佐世保米海軍関係機関と連絡並びに補給等付帯する業務を掌るため、次の3班を置く。

庶務班、連絡班、補給班

1. 庶務班は次の事務を掌る。
  - (1) 文書の発受、整理、諸報告に関すること。
  - (2) 佐世保帰還職員の身上取り扱いに関すること。
  - (3) 職員の保健、衛生及び福祉に関すること。
  - (4) 他の班に属しないこと。
2. 連絡班は次の事務を掌る。
  - (1) 渉外事務に関すること。
  - (2) 米海軍基地との連絡に関すること。
  - (3) 通信連絡要務に関すること。
3. 補給班は次の事務を掌る。
  - (1) 物品の請求、補給に関すること。
  - (2) 造修、資材の補給に関すること。

【追 補】 特別掃海隊司令部要員の構成

階級	氏名	駐所	連絡先
指揮官	田村久三	米海軍司令部	佐世保米海軍司令部
指揮官	池田法人	米海軍司令部	佐世保米海軍司令部
指揮官	島田喜典三	米海軍司令部	佐世保米海軍司令部
指揮官	星出隆臣	米海軍司令部	佐世保米海軍司令部
指揮官	松島友也	米海軍司令部	佐世保米海軍司令部
指揮官	萩原行友	米海軍司令部	佐世保米海軍司令部
指揮官	藤井正希	米海軍司令部	佐世保米海軍司令部
指揮官	山口藤五郎	米海軍司令部	佐世保米海軍司令部
指揮官	坂田亮	米海軍司令部	佐世保米海軍司令部
指揮官	亀田琢磨	米海軍司令部	佐世保米海軍司令部
指揮官	一丸弘	米海軍司令部	佐世保米海軍司令部
指揮官	中川英二	米海軍司令部	佐世保米海軍司令部
指揮官	宇都磨己	米海軍司令部	佐世保米海軍司令部
指揮官	高橋隆雄	米海軍司令部	佐世保米海軍司令部
指揮官	田尻正司	米海軍司令部	佐世保米海軍司令部
指揮官	松本栄藏	米海軍司令部	佐世保米海軍司令部
指揮官	小村富夫	米海軍司令部	佐世保米海軍司令部
指揮官	時久孝	米海軍司令部	佐世保米海軍司令部
指揮官	松原弘	米海軍司令部	佐世保米海軍司令部
指揮官	大原榮	米海軍司令部	佐世保米海軍司令部

特別掃海隊員名簿

## 定員表

## 1. 東京総指揮部

	1 級	2 級	3 級	雇 員	計
総指揮官	1				1
全 般		1			1
庶務班		2 兼 1	2	4	8 兼 1
掃海班		3 兼 1	3	4	10 兼 1
補給班		3	1	2	6
造修班		3	1	2	6
経理班		2	2	2	6
渉外班		2	2	2	6
計	1	16 兼 2	11	16	44 兼 2

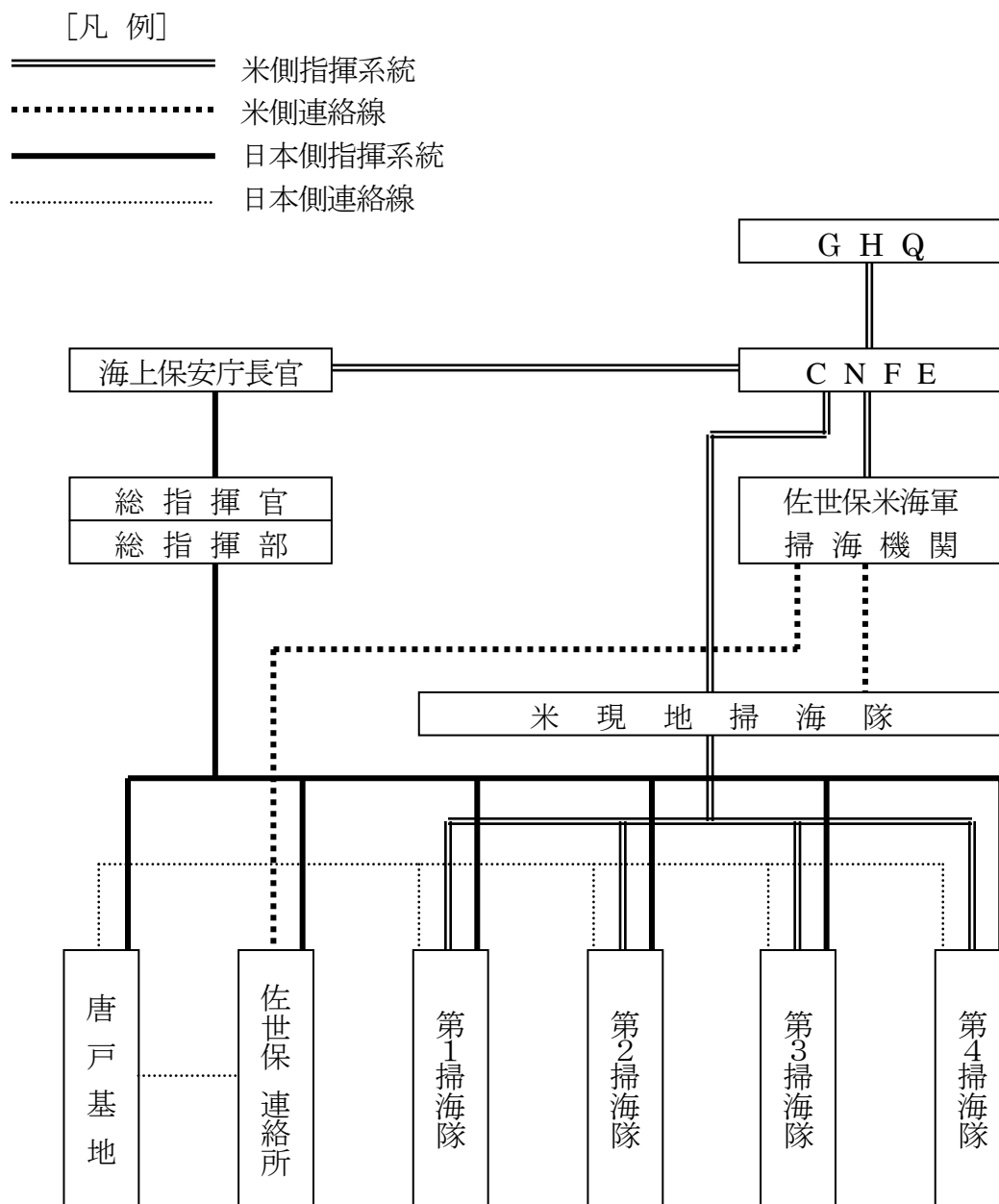
## 2. 唐戸基地

	1 級	2 級	3 級	雇 員	計
基地長		1			1
庶務班		1	1	3	5
補給班		1	2	2	5
造修班		1	2	2	5
経理班		1	2	2	5
計		5	7	9	21

## 3. 佐世保連絡所

	1 級	2 級	3 級	雇 員	計
所 長		1			1
庶務班		1	1	2	4
補給班		1	1	1	3
連絡班		1	1	1	3
計		4	3	4	11

特別掃海隊機構図



## 特別掃海隊掃海要具搭載標準

(1/2)

品 名	数称	常備数		記 事
		常用	補品	
5式掃海具	組	1		
掃海電纜	条	1	45	キャプタイヤ 410m のもの
補強索	条	4		8~10mm 鋼索曳航電線用 1 条、掃海電線用 3 条
深度索	条	45		4~6mm 20m, 10m, 5m 各 30 条
浮 標	個	15		浮標翼付浮量 60k 11 個、100k 4 個
転換付鉄架(大)	個	2		ループの両側端尾索取り付部
転換付鉄架(小)	個	15		浮標取り付部
鉄 架(大)	個	14		尾索及び補強索接続用
鉄 架(小)	個	90		索接続用
把握具	個	12		索取り付部
曳 索	条	6		10mm 鋼索 100m 2 条、50m 4 条
対艦式大掃海具 3 型	組	1		1組は索長 1000m とする
掃海索	条	20	45	12mm 鋼線索 50m (10mm 鋼線索 100m を代用することあり) 甲乙各 10 条*
転換付鉄架	個	21		内 13 個は接続具付
60kg 浮標	個	13		
浮標索	条	39		6~8mm 20m, 10m, 5m 各 1 条
23kg 浮標	個	1		
浮標索	条	1		投棄用経 10~12mm マニラ索又は 6~8mm のワイヤを充当する
張力計	個	1		
滑 鏈	個	1		
鉄 架(小)	個	52		眼環鉄架共
小掃海具	組	1		
掃海索	条	8	2	5mm 鋼索 50m 甲乙各 4 条
尾 索	条	2		6mm 鋼索 5m
浮標索	条	15		3mm 鋼索 10m 5 条、5m 10 条
浮 標	個	5		浮量 10kg ~ 25kg
転換付鉄架(大)	個	9		掃海索用
転換付鉄架(小)	個	5		浮標用
鉄 架(大)	個	18		掃海索用
鉄 架(小)	個	20		浮標索用

## 【編集部 注記】\*

原本では 12mm となっているが実際には、敷設間隔の短い機雷原の掃海において係維策を一挙に切断する性能を要したため、18mm のインフレキシブル・ワイヤー(各艇 500m) が使用された。インフレキシブル或いは鬼ワイヤーの形容どおり、この索は扱いが難しく重労働を強いるものであった。

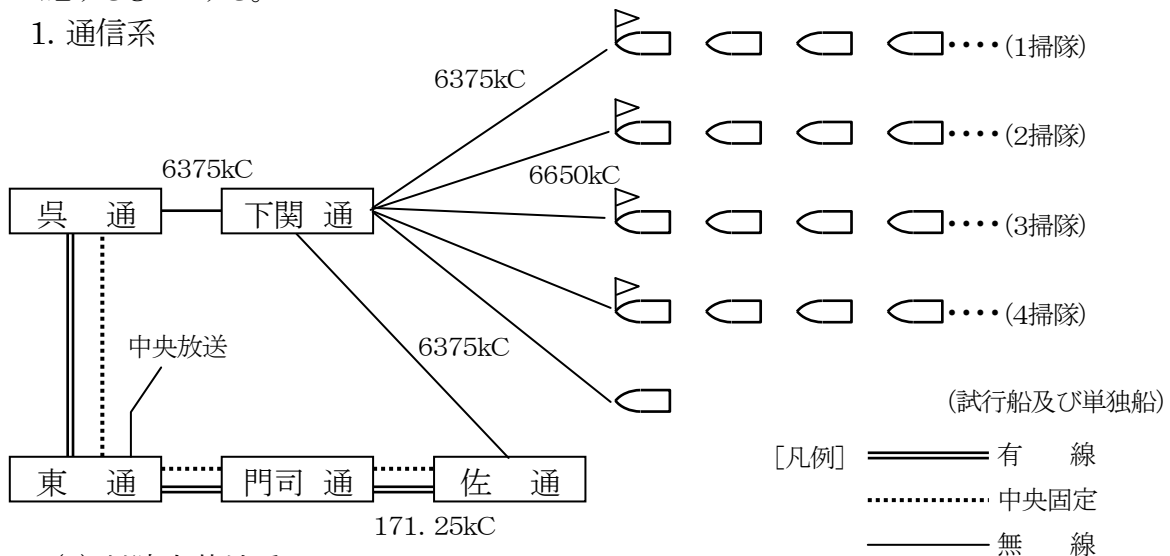
なお 10mm 鋼線索の代用などは現実として有り得なかった。(本橋昇治氏談)

品名	数称	常備数		記 事
		常用	補品	
設 標	組	5		
竹 竿 旗 竿(竹竿用) 沈 錘 深度索 鉄 架 浮 標 マニラ索	個 枚 個 個 m 個 個 個 条	5 5 5 10 500 30 5 1		10kg~15kg 50kg 6~8mm鋼索 50mのもの 10条 深度索及び錘量接続用 30kg~60kg 5~6mm 200mのもの(スパヌーンを充当することあり)
3式掃海具	組	1		特令により搭載
海底掃海具	組	1		特令により搭載
水中電探具	組	1		特令により搭載
小 銃	個			出港前所要数搭載せしむ
自動小銃	個			
弾 薬	発			
鉄 兜	個			
救命筏	個	4		差当り2個搭載、2個は・・製のものを充当
測距儀	個	1		66 cm
10 cm信号灯	個	1		
7倍稜鏡双眼鏡	個	3		
8 cm双眼望遠鏡	個	2		6 cm又は 12 cmを充当することを得
携帯信号灯	個	1		
救命身	個			最大乗員数を搭載のこと
水面硝子鏡	個	1		
六分儀	個	2		
甲板時計	個	1		鉄道時計を充当することを得
ストーブ	個	2		石炭用
電気暖房器	個	4		1kW
ガス溶接器	個	1		母船用
ガンリンポンプ	個	1		1~3 消防ビルヂポンプ設置しある船艇は除く。
移動ポンプ	個	1		
海 図	枚			特に指示されたる所要数搭載のこと
水路図誌	部			

第6. 特別掃海隊通信実施要領(保航監第 231 号。25.11.15)

朝鮮水域における特別掃海隊の通信は、海上保安庁通信実施要領によるほか次により実施するものとする。

1. 通信系



(1) 対陸上基地系

(イ) 陸上は下関通信所を中枢通信所並びに通信統制担任所とする。下関通信所通信不能の場合の代行を佐世保通信所、呉通信所の順に実施のこととする。

(ロ) 船艇は各隊の指揮官艇(又は各隊指揮官の定める船艇)を無線代表艇とする外試航船及び単独艇とする。

(2) 指揮官艇通信系

各指揮官艇(又は無線代表艇)相互間及びこれらと試航船との通信とし、隊陸上基地系により中枢通信所を経由して行うを原則とし、状況により隊内通信系により行うものとする。

(3) 隊内通信系

各隊指揮官艇(又は無線代表艇)とその隊内各艇との通信とし、特別の場合、隊内各艇との通信とし、特別の場合、隊各艇相互間または他隊の艇と直接通信し得るものとする。

(4) 巡視艇通信系

指揮官艇(無線代表艇)と所属船艇との通信に 6650kC 発射不可能な船艇との通信とする。

(5) 対 USN 船艇通信系

必要に応じ船艇と米軍船艇との通信とする。

(6) 放送通信系

下関通信所より特別掃海隊宛電報の放送とする。

2. 通信電波

- (1) 対陸上基地系 : 陸上 6375kC 船艇 6650kC
- (2) 隊内通信系及び指揮官艇通信系: 6650kC
- (3) 巡視艇通信系 : 468kC
- (4) 対 USN 船艇通信系: 6650kC
- (5) 放送通信系 : 6375kC
- (6) 気象放送 : 昼間 7402.5kC 夜間 4095kC



### 3. 通信時間

- (1) 対陸上基地系 :第1法 毎奇数時、下関通信所放送終了より 59 分まで  
(但し 0130,0730,1330,1930 は気象受信のため除く)  
第2法 第1法中 2000 より翌朝 0500 の間の時間を除く
- (2) 指揮官艇通信系 :対基地通信時間に中枢通信所を経由して行うものとし、  
直接通信を必要とする時は、隊内通信時間の末尾とする。
- (3) 隊内通信系 :第1法 毎偶数時間の始めより 59 分まで  
(但し対 USN 通信中を除く)(但し 1200 より 1300 の間を除く)  
第2法 第1法中 2000 より翌朝 0500 の間の時間を除く
- (4) 巡視艇通信系 :第1法 毎偶数時、短波による隊内通信終了後又は無線代  
表艇の指示する時間  
第2法 第1法中 2000 より翌朝 0500 の間の時間を除く
- (5) 対 USN 船艇通信系:毎偶数時の 40 分より 20 分間(連絡を必要とするときのみ)
- (6) 放送通信系 :毎奇数時の始めより放送終了まで(概ね 30 分間)
- (7) 気象放送(JMC) :0120,0720,1320,1920,0220,0820,1420,2020 より開始  
奇数時実況、偶数時概況
- (8) 通信時間は特令がなければ第2法とし、最終連絡は当日の電報の完結を持って終了とする。

### 4. 通信要領

- (1) 通信順序は各通信系共緊急を要する電報ある場合のほか隊番号順序、船艇番号順序及び単独艇の順とし、当該通信時間中に通信し得なかったものは、次の時間に先 順位とする。
- (2) この通信に使用する電報は総て暗号とする。ただし非常の場合は、暗号とする違(いとま)のないものは普通文とすることができる。
- (3) 視覚通信その他の方法で連絡確実なる場合は所定の連絡を省略することができる
- (4) 500kC の聴守は、指揮艇(又は無線代表艇)が待受けるを立前とする。
- (5) 中央放送及び下関通信所の放送は指揮艇(又は無線代表艇)及び試航船が受信し関係電報は隊内に中継するを立前としてできれば各船艇は直接受信に努めるものとする
- (6) 隊内通信においては、各艇他隊の通信を極力傍受し、関連電報を直接受信するものとする。
- (7) 通信時間は総て(対 USN 通信系を含む)中央標準時によるものとする。
- (8) 中枢通信所は通信時間に拘わらず 6650kC を常時聴守するものとする。
- [付] 昭和 25 年 10 月 5 日付掃海船特別任務作業通信実施要領はこれを廃止する。

## 第7. 元山沖掃海実施計画(25.10.9)

1. 10 月 9 日 0930 米掃海隊指揮官より下記の指令を受けた。

- (1) 掃海隊は元山沖の係維機雷の掃海を行う。
- (29 日出より日没まで下記の A、B 点を結ぶ線より南方へ掃海を実施し、夜間は既掃海面に仮泊す。 A 点  $39^{\circ} 18.0' N 128^{\circ} 03.5' E$   
B 点  $39^{\circ} 14.5' N 127^{\circ} 53.5' E$

2. 上記指令に基づき、別冊掃海実施計画どおり MS4 隻は、対艦にて編隊掃海を行い、PS02 は処分艇となる。

3. その他

(1) 無線封止: 連絡は視覚信号を使用する。

(2) 灯火管制: 夜間は灯火をもらさぬよう厳に注意のこと。

(3) 泊地

泊地は既掃海面でおおむね水深 50m 以上であるから当分漂泊することを立前とする。ただし米艦に横付けすることとなるべし。

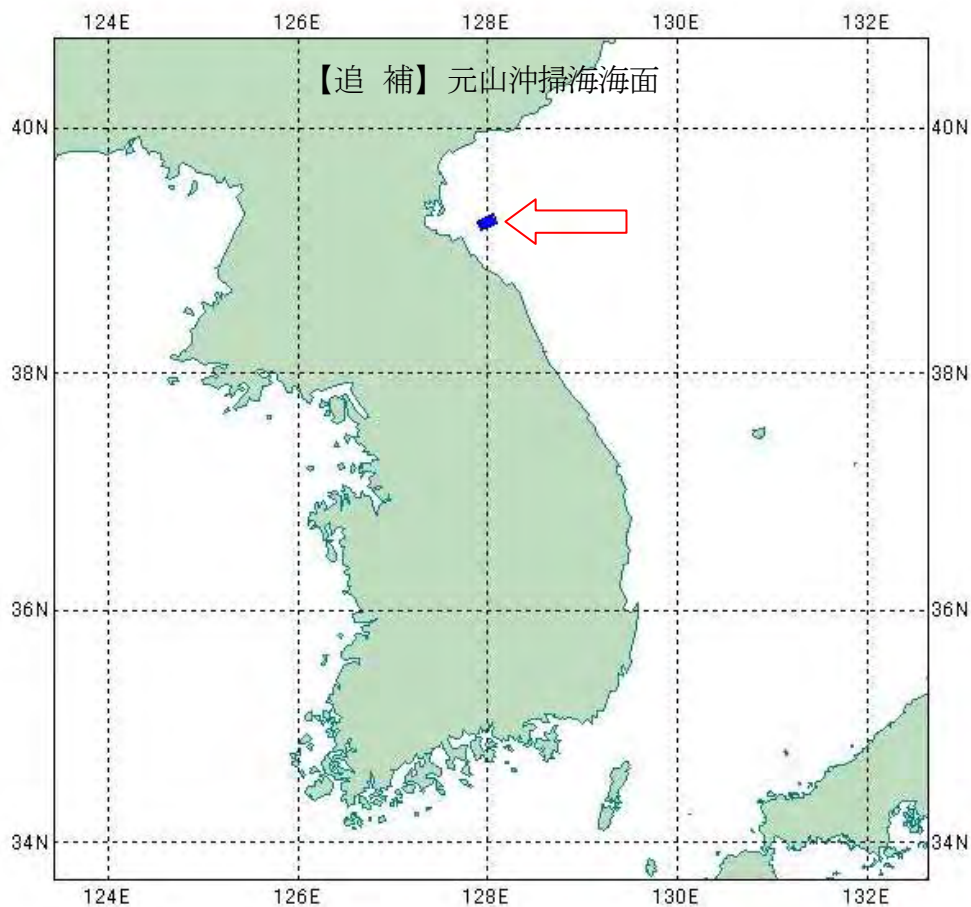
本日のニュースによれば国連軍が元山に突入したので、同方面が国連軍の手に入った場合は湾内に仮泊する。母船 MS62 は、感応機雷を考慮し、水深 80m 以上のみ行動する。

(4) 補給

第1日掃海作業終了後、米海軍補給船ルーズベルトより全艦艇の燃料、真水の補給を行う。

(5) 浮流機雷に対し厳重に警戒のこと。

(6) 第1日掃海終了後、米掃海隊指揮官と日本側総指揮官と米艦において打ち合わせを行う。その際、当日の掃海経過を報告し、翌日の掃海計画の指示がある。その後、毎日同一要領によって打ち合わせを行う。



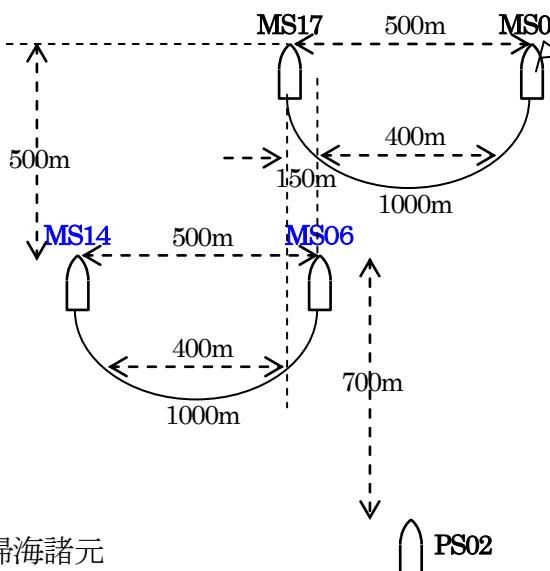
## 掃海実施計画

### 1 掃海隊編制

	隊名	掃海船		任 務
		甲艇	乙艇	
総指揮官	母船	MS62		設標、処分
	二番隊 一小隊	MS03	MS17	掃海、設標
	二番隊 二小隊	MS06*	MS14*	同上
	処分艇	PS02		設標、処分
		PS04 PS08		米掃海隊の処分艇となる

### 2 掃海隊形並びに掃海諸元

(イ) 掃海隊形(二対艇編隊掃海を行うを立前とする)



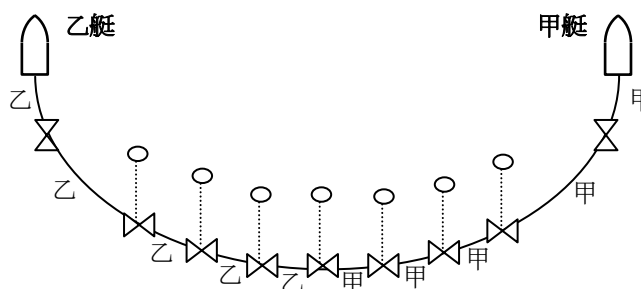
**【編集部注記】**

\* MS06号の有山幹夫艇長及び同艇の信号員であった本橋昇治氏の回想によれば、左図二小隊の甲艇(MS06)と乙艇(MS14)の組み合わせ順序は、MS14号が触雷した10月17日当日が初めてであったという。

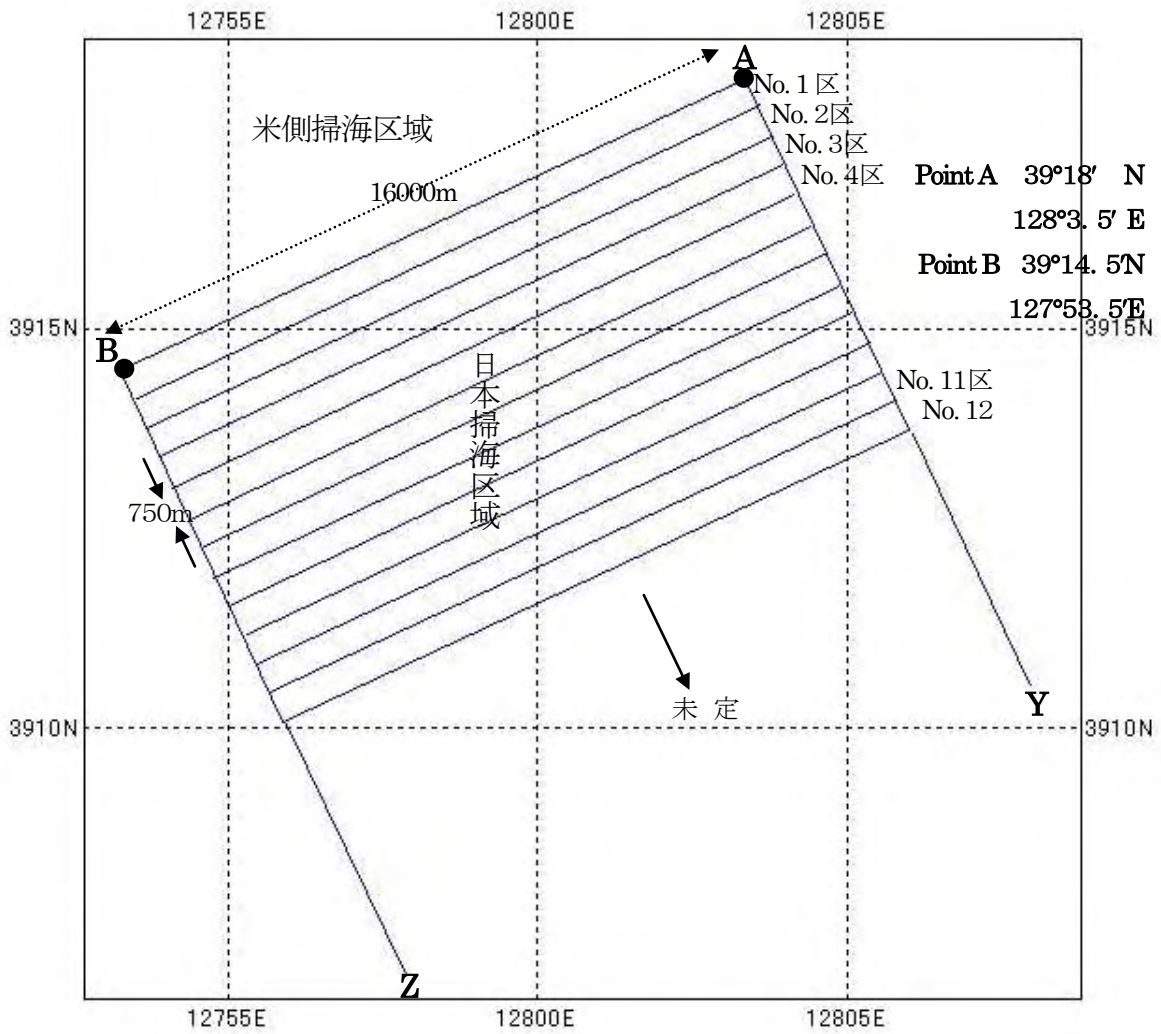
従って、10月9~16日の間に実施されたであろう係維掃海での隊形とは違っていたことが伺える。

(ロ) 掃海諸元

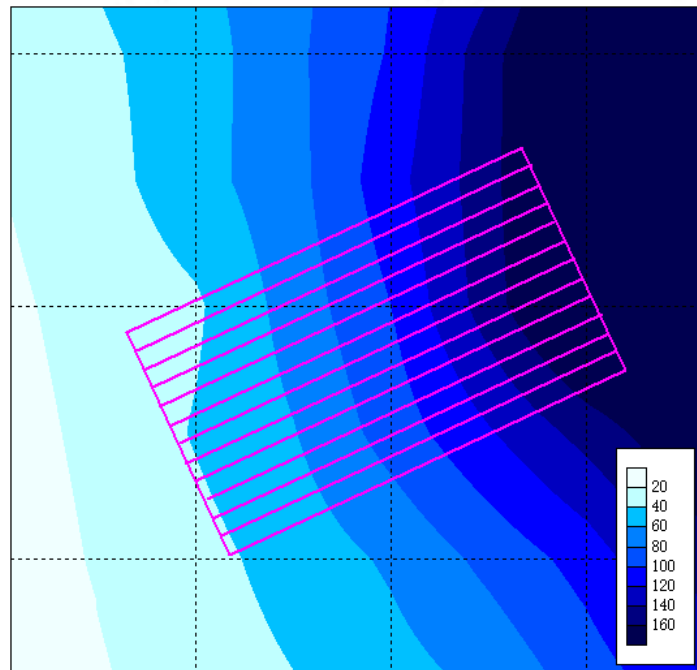
使用掃海具 3型  
 掃海索長 1000m(差当たり) 掃海深度 30m  
 対 距 500m(差当たり) 有効掃海幅 400m  
 掃海速力 8 節 重複量 50m  
 実 速 5 節  
 掃海具構成



### 3 掃海区域



【追補】 掃海海面の水深

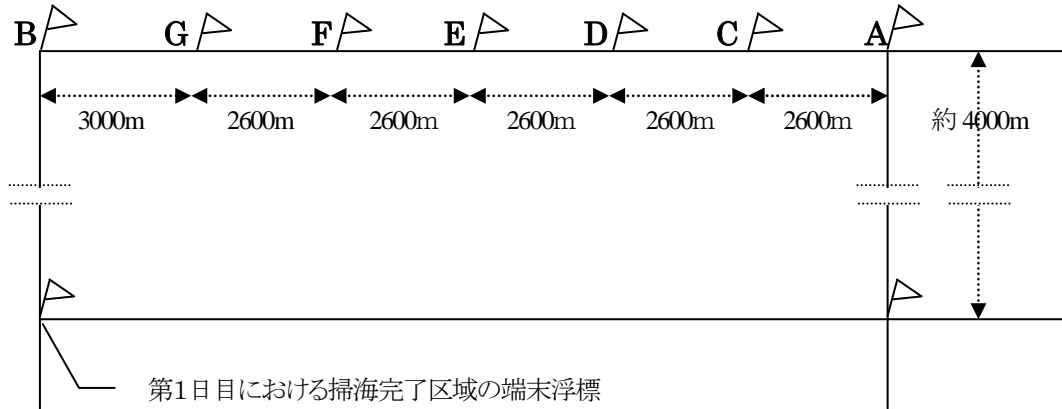


#### 4 設標要領

##### (イ) 基準設標

A 点  $39^{\circ} 18.0' N 128^{\circ} 03.5' E$

B 点  $39^{\circ} 14.5' N 127^{\circ} 53.5' E$  (A 点の  $245^{\circ}$  16000m)



##### (ロ) 設標構成

設標名	色 分	構 成	
A		米側にて設置す	
B		米側にて設置す	
C	青	深度索長 150m 浮標 60Kg 2個	PS02にて設置する。
D	白	深度索長 130m 浮標 60Kg 2個	
E	赤	深度索長 80m 浮標 60Kg 1個	
F	黒	深度索長 80m 浮標 60Kg 1個	
G	赤白	深度索長 70m 浮標 60Kg 1個	

【注】深度索長不足の時は予備掃海索を使用すること。

旗布は鮮明なるようなるべく大きくすること。

##### (ハ) 端末浮標

1 日の掃海完了区域には端末設標を設置する。

(1 日の掃海終了時外側艇が設置するものとする。)

##### (ニ) 設標要領

PS02 は A 設標を基準とし  $245^{\circ}$  に、航進時間速力によって行う。この場合陸測可能な場合は測角法を併用して利用するものとする。

## 5 掃海実施要領

- (イ) 掃海の目的は係維機雷の探掃であって機雷堰を発見した場合はこれが掃海は米側が実施することになっているので、直ちに最寄りの米艦および総指揮官に視覚通信にて報告すること。
- (ロ) 2 対艇編隊掃海を行うを立前とする。
- (ハ) 掃海区域進入は No.1 区東方よりとし、BC 線西方海域にて反転し、No.2 区は西方より進入し以下順次繰り返す。(進入距離は 2000m 以上とする)
- (ニ) 掃海実施時間は日出より日没までとする。
- (ホ) 係維機雷を拘束した場合は直ちに最寄りの米艦及び指揮官に報告するとともに拘束地点の水深より浅い海面に曳航浮出せしめ銃撃処分をする。  
この場合陸岸より距岸 10 哩付近までは機雷敷設海面であることは概ね確実であることから浅海面への近接は慎重を要する。
- (ヘ) 未掃面を生じた場合は補填掃海を行う。
- (ト) 艦位測定は基準設標によるものとし、陸上物標測角可能の場合は測角法を併用する。
- (チ) 掃海実施中は浅深度機雷に対し、見張りを厳重にすること。

## 6 報告

第 2 番隊指揮官は毎日掃海終了後直ちに既掃面図を総指揮官に提出する。  
総指揮官は直ちに米側に報告する。

【追 補】 米海軍補給船ルーズベルト  
USS Kermit Roosevelt ARG 16



第8. 掃海実施参考事項

昭和 25 年 11 月 1 日、特別掃海隊総指揮官より部下一般に示した「朝鮮水域掃海参考資料」は下記のとおりであった。

1 駆特哨特型船で対艦式大掃海 3 型を使用して普通掃海を実施する場合の適良な諸元は次のとおりである。

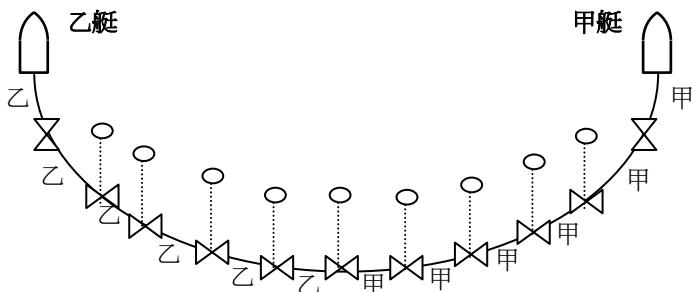
(イ) 掃海索長標準掃海諸元

掃海海面	掃海索長
広闊海面又は長い水道	1400m
比較的狭い湾内	1000m
狭小海面	800m

(ロ) 掃海諸元

対 距	掃海索長の半分
掃海速力	7 節(駆特型 330 回転)
掃海実速	4.5 節
有効掃海中	対距の 8 割
深度索長	調定深度に 5m を加えた長さ
編隊重複量	100m
航過重複量	100m

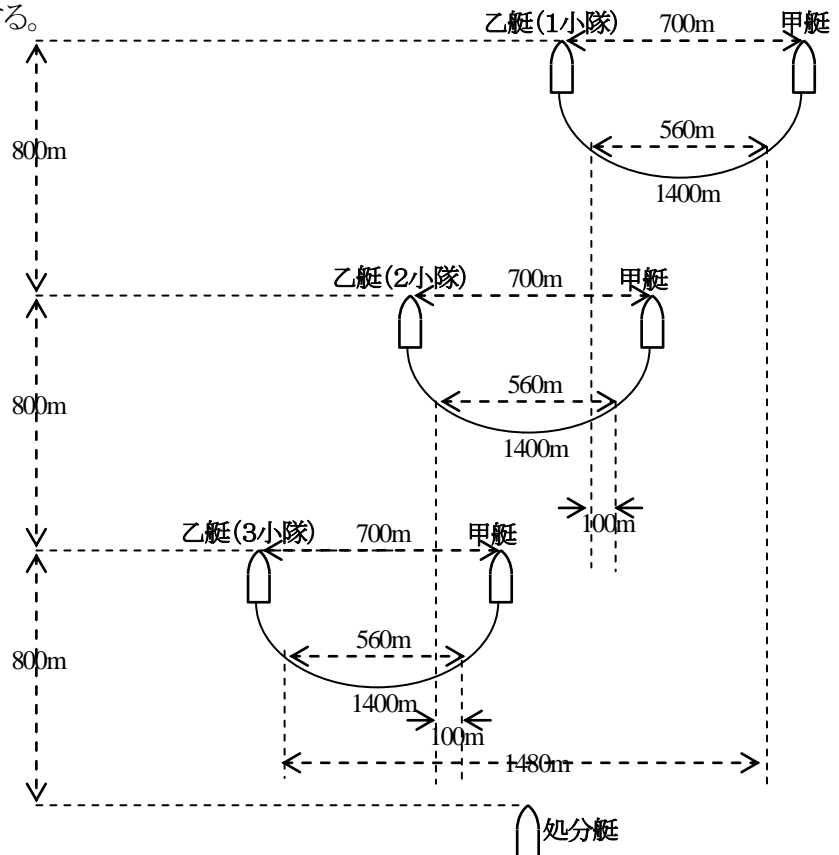
(ハ) 掃海具構成



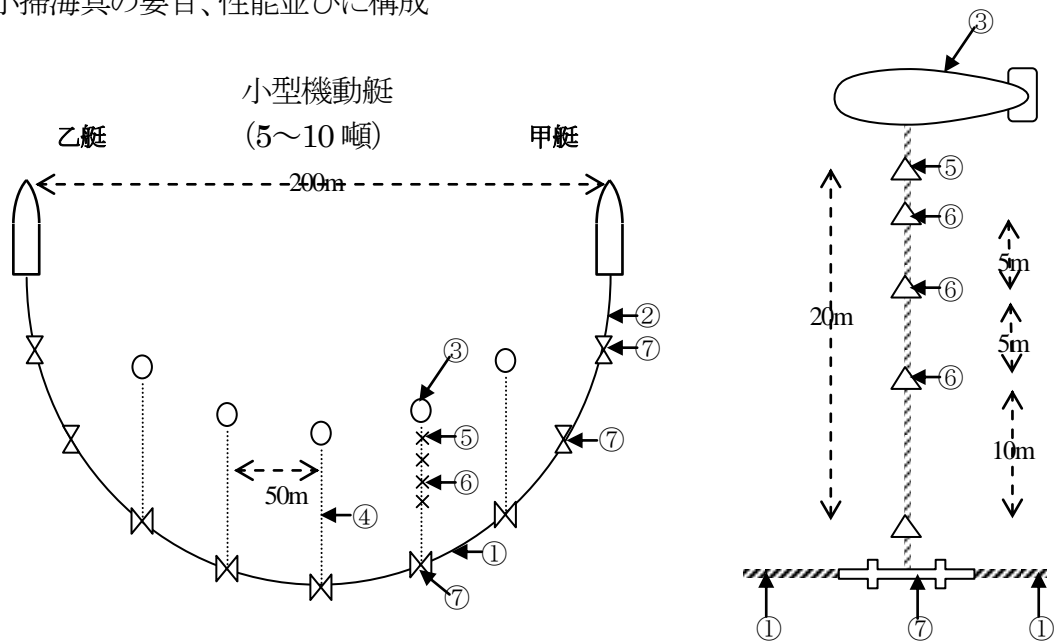
(ニ) 掃海隊形

編隊掃海を行うを可とする。

掃海索長 1400m  
3 対艇の場合の隊形  
の一例つぎのとおり。



## 2 小掃海具の要目、性能並びに構成



### 要 目

記号	名称	No.	記事
①	掃海索	8	直径5耗 長さ50m
②	曳索	2	直径6耗 長さ5m
③	浮標	5	25Kg×5
④	浮標索	15	直径3耗 短5m×10、長10m×5
⑤	浮標シャックル	5	
⑥	シャックル(小)	20	
⑦	転換鉄架	9	

### 性 能

速力	実速	5	3.5	2.4
	回転速力	7	5	3
調定深度		7	10	13
掃海索長		400m		
対艇距離		200m		
有効掃海巾		150m		



3 朝鮮水域敷設感応機雷のうち永興湾に敷設された磁気機雷性能並びにこれが掃海法について

(イ) 磁気機雷性能

性能		備考
感度	3mG	米式 M <sub>11</sub> 機雷に同じ
シッpsカウント	12回*	カバレッジ縦横各6回、回転起爆数最大6回
爆発点よりの危険区域	80yard	【*15~16回との証言もある】
最大敷設震度	80m	

(ロ) 磁気掃海法

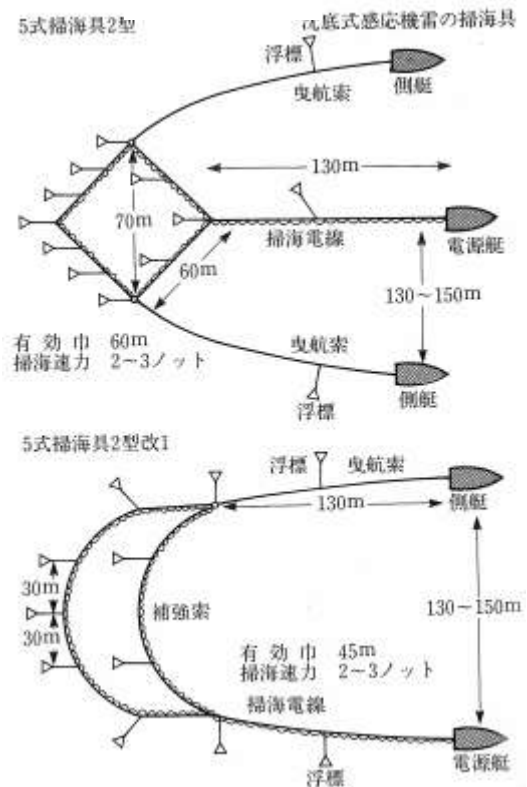
(1) 五式掃海諸元

- 使用掃海具 5式4型改1
- 掃海実速 3節\*【実際は2.5節】
- 切換秒時 10秒間(+)方向、次の10秒間(-)方向に切換える\*  
【実際は15秒間隔】
- 有効掃海幅 82m
- カバレッジ 一方向にのみ3掃面(但し3掃面は米側の作戦の要求上急速掃海の必要ある場合であってカバレッジに関してはその都度米側現地指揮官の指示をうけること)

(2) 海底掃海諸元

- 対艇距離 200m
- 有効掃海中 80m
- 掃海実速 2~3節
- 掃海深度 最大50m(海底摺動)

【追補】



4 掃海実施時の危険防止対策

- (イ) 朝鮮全域にわたって係維機雷及び感応機雷が敷設されているからいかなる区域といえども行動並びに掃海作業には十分な注意が必要である。
  - (1) 南鮮のうちいまだ北鮮軍の手中にあり北鮮軍が重要目標と考えている地域の沖合には係維機雷のほか少数の感応機雷が敷設されている。
  - (2) 北鮮地域にはきわめて多量の機雷が敷設されている公算である。
  - (3) 米海軍艦艇が陸上目標攻撃のため行動する水域付近は1200mまでは機雷が敷設されていると考えねばならぬ。  
これは既知の係維機雷は係維索1200mまでのものが使用されているからである。
- (ロ) 危険区域行動中並びに掃海作業中は必ず遠隔操縦装置を使用し総員救命衫を着用し上甲板以上にあつて浅深度機雷を見張ることが肝要である。
- (ハ) 係維機雷の深度は潮の干満、潮流「ウネリ」により増減するから浅深度機雷敷設海面ではこれらの海象の適当な時機を選ぶこと。

第6節 朝鮮掃海の実施経過並びに成果

第1項 特別掃海隊進出経過

1 一般

月	日	時	主 要 事 項
10	2	1951	特別掃海隊編成下令 (海上保安庁タナ 43)
		2000	特別掃海隊編入船艇下関終結下令 (海上保安庁タナ 31)
	5	1600	田村航路啓開本部長佐世保で米掃海隊指揮官と打合せ
	6	1100	田村航路啓開本部長門司管区本部で海上保安庁長官と打合せ
		1230	田村航路啓開本部長下関で MS62 に乗船
		1300	処分用小銃、機銃および同弾薬受領
		1400	指揮官、船長および通信士打合せ(第 1、2 次回航隊)
			CNFE より日本政府運輸省宛日本 MS の使用に関する件発令
		1600	運輸大臣より海上保安庁長官宛特別掃海隊朝鮮水域へ派遣下令 (海上保安庁タナ 29)
			海上保安庁長官より発動下令 (海上保安庁タナ 30)
		特別掃海隊内編成発令 (特別掃海隊タナ 29)	
	1830	米第 3 掃海隊指揮官より第 1、第 2 掃海隊行動指令	
	7	0900	米駆逐艦下関入港同艦長より第 1 掃海隊行動指令を受く
		1200	第 1 掃海隊(指揮官 山上7航啓部長)MS20, 02, 04, 07 及び PS03 下関発(MS22 及び 11 機械故障のためそれぞれ MS20, 07 と交替)
	8	0400	田村総指揮官(MS62)及び第 2 掃海隊(指揮官 能勢 5 航啓部 長)MS03, 06, 14, 17 及び PS02, 04, 08 下関発
	9	1700	第 2 次回航隊会合点着
	10	1700	第 1 掃海隊会合点着
		1730	海上保安庁長官より MS13 と MS19 交代の件下令
	12	1700	CNFE より MS18 と佐世保掃海隊の 1 隻との交代の件指令
		2358	米第 3 掃海隊より第 3 次回航隊は速やかに佐世保に進出すべき 旨下令
	13	1330	第 3 次回航隊(指揮官 萩原 2 航啓部長)MS24,10,11,12,30,57 佐世保に向け下関発
	14	0800	同上 佐世保着
	15	0745	第 4 次回航隊(指揮官 石飛 9 航啓部長)MS24,01,05,16,19 下関 終結完了
16	2200	米嚮導艦下関着	
17	0030	第 4 次回航隊作業地に向け発	
	1200	荒天のため MS24 舵故障 MS09 浸水につき全船返転唐戸着	
	1800	故障復旧作業地に向け唐戸発	

## 2 船艇の下関終結及び出動

出港 回次	船名	所属		下関着	下関発	記事
		管区	地名	期日	日時	
1	MS20	8	舞鶴	10-5	7-1200	▷ 山上 7 航啓部長
	MS02	6	呉	10-4		
	MS04	6				
	MS07	6				
	PS03	7	下関	10-6		
2	MS62	6	呉	10-5	8-0400	□ 田村航啓本部長 ▷ 能勢 5 航啓部長
	MS06	6		10-4		
	MS03	5	大湊	10-5		
	MS17	5				
	MS14	6	呉	10-6		
	PS04	7	下関			
	PS02	7				
PS08	7					
3	MS22	7	下関	10-4	13-1330	機械故障のため第3次へ 発電機故障のため第3次へ ▷ 萩原 2 航啓部長  MS18(1 航啓)の代船
	MS11	8	舞鶴	10-5		
	MS30	1	小浜	10-13		
	MS10	9	新潟	10-9		
	MS12	4	名古屋	10-11		
	MS57	4		10-12		
	MS25	7	下関	佐世保にて合同		
4	MS24	6	呉	10-13	16-	▷ 石飛 5 航啓部長
	MS01	6				
	MS05	5	大湊			
	MS19	6	呉	10-15		
	MS16	6		10-14		

【追補】掃海船艇の集結



## 第2項 第1掃海隊(第1次)実施経過

(指揮官 山上事務官の朝鮮水域特殊任務中の偶感より摘録)

### 1 全般

第1掃海隊は10月4日急遽舞鶴、呉、巖原より下関唐戸に終結、10月7日特別掃海隊の先頭を切って悲壮なる決意のもと関門港を出動した。この間船体機関の充分なる整備は全然実施せず混成編制で事務の打合せ等は何もせず、それ行けやれ行けというわけで、現地に進出、連続3昼夜の航海後直ちに補給即刻作業開始という極めて無理な、また困難な状況のもとに約1か月間行動し、海州航路50有余哩の掃海と機雷原を略掃して、ソ連係維機雷15個を処分し全船無事故に任務を完遂して、11月4日唐戸に帰投したものである。本任務に対し、米極東海軍司令官ジョイ中將及び日本政府より賞詞をいただき光栄に浴した。この間並々ならぬ涙ぐましい労苦とまた喜びをその場その場で偶感したのである。

10月8日朝鮮海峡通過、マライン\*を突破し、10日仁川湾外予定会合地点着、英、米、仏等の各国艦艇と連絡した。

10月11日以降英フリゲート ホワイト・サンドベイとともに英の指揮下で連続行動掃海任務に従事した。連合軍側の要望で急速航路啓開の作業の必要上、当隊は内地より回航航海3昼夜後1日の整備休養なく船体機関人力に不安を感じた。連日不眠不休の機関員は、夜掃海終了後波にゆられて徹夜して翌日の行動に対し機関の整備を行い、また甲板員も同じ状況であった。



【追補】HMS Whitesand Bay

【編集部注記】\*マライン:マッカーサーライン

GHQからSCAPIN(Supreme Commander for the Allied Powers Instruction Note)第1033号「日本の漁業及び捕鯨業に認可された区域に関する覚書」によって決められた日本漁船の活動可能領域を示す境界線

10月20日ソ連係維機雷3個を拘束切断処分した。

10月21日2100第2掃海隊(元山)MS14号の触雷沈没の悲報を入手した。

10月22日、仁川より海州沖に来着の日本商船第三丸外、機帆船8隻及び上陸用舟艇1隻計10隻を護送警戒して海州港入港即日夜錨地に帰投任務についた。英フリゲート、韓国海軍哨戒船等情報交換任務を打合せ、乗員の補給休養をおこなった。特に韓国海軍は当隊の任務に心から敬意を表していた。

10月28日、MS30(郡山部隊)の事故入電に対し、この船が元下関掃海部付にあつて小樽に回航したものであつただけに感慨無量であつた。

10月31日機雷処分合計15個、これで予定掃海全部を完了、11月1日1600下関唐戸に向けて海州沖を出港した。

11月2日0400第4掃海隊(郡山部隊)M22と合同、MS20と乗員を入れ替えした。11月3日夜半(0100)第2掃海隊と合同、MS62に横付け連絡した。内地帰投後5日間の急

速整備の後再び現地向から電報を受けて再度出陣に張り切っていたが、5 日間では休暇も船の整備も完全ではない。反転した方がましだと思った位であった。第 2 掃海隊 (MS06, 17, 03) の元山事件を唐戸に帰り耳にして私感、級友能勢指揮官を追想した。

以上が山上指揮官の回想であるが、この作業での主要事項を総合すると次のとおりである。

- |               |  |
|---------------|--|
| (1) 使用船艇及び作業員 | 5 隻 (MS20,02,04,07,PS03) 116 名   |
| (2) 作業期間      | 自 10 月 11 日 至 10 月 31 日 21 日間  |
| (3) 掃海種別      | 係維式機雷掃海  |
| (4) 使用掃海具     | 大掃海具 2 型及び 3 型並びに英式掃海具<br>(掃海索長 1000,680,600,640m 掃海深度 20~30m<br>掃海速力 4.5 節) |
| (5) 泊地掃海面積    | 139 平方km   |
| (6) 航路掃海面積    | 82.4 平方km  |
| (7) 処分機雷      | 15 個   |

## 2 海州航路啓開終了に際し所感(25.11.1)

我々の能力以上のことを無理してやることは極めて危険である。終戦以来 5 年間長足に進歩せる技術に対し、旧態依然たる、否それ以下の貧弱なる技術と施設をもった船艇でしかも乗員の技量練度は磁気掃海に対しては内地の平穏なる海域では充分であるが、朝鮮海域のような戦禍生々しき土地においては極めて困難なる状況であり、かつ外洋海面行動の多いことなお相手は我々が平素行っていない係維機雷でそれもソ連製の何も分からぬものを相手としてやるにおいておや。故に我々の協力には限度があることを充分考慮願いたい。この点に関しては、田村総指揮官は充分なる体験と認識をされたことと思考するものである。

国際連合の一員でもない日本がたとえ連合軍最高司令官の要望といえども充分限度と能力並びに各船艇乗員の気持ち、即ち安心感というものを慎重に考慮し、決して軽々しく請け合って無理をしてはかえってまずい結果になるので、この際充分慎重に考慮願いたい。

この際当隊指揮官以下各船長乗員一同総員の総意要点をご参考までに上申するならば次のとおりである。

- (1) 船艇の修理整備を徹底的に行う必要がある。
- (2) 今次現地における約1か月の任務実施の体験に鑑み必要最小限度の施設、特に信号、見張、掃海用具等の改善を実施すること。
- (3) 船体の強度に対し、出来得る限りの補強等を施工するとともに救命筏、人命救助に対する方策を充分講ずること。
- (4) 以上の 3 件を充分施行したるあと次期任務に就くことが絶対的に不可欠の要件である。
- (5) なお冬季厳寒の候、北朝鮮方面外洋行動を勘案する時、この老朽 MS には到底その任に堪えられんことは火を見るより明らかである。従って 11 月一杯をもって各掃海隊は現地の協力、作業を打ち切って一応内地に帰投せしめ、来春早々(概ね 3 月上旬)準備の万全を期したる後再出発するのが最も賢明なる策と思考する。それまでの期間は連合軍海軍特に韓国海軍が米英海軍指導の下に実施するのが当然と思う。

- (6) 我々の能力があまりにも高く評価されていることは自縄自縛で、この際あっさりフランクに自己を認識して正直にありのままを米極東海軍に申入れ善処されんことを切望する次第である。しからざれば今後第 2、第 3 の MS14,MS30 の惨事の絶無を誰が保証しうるであろうか。

以上 6 件誠に僭越ながら敢えて意見いたす次第である。何卒意のあるところ御賢察の上、長官に進言され、日本政府として関係の向きに申入れをなし善処あらんことを切望するものである。

科学的に数理的にしかも技術的にあらゆる角度より考究した上、具体的に施設された人命に対する安心感及び航海保安各種通信施設の完備こそ各員がその責任を完遂する最も偉大なる原動力であることを今次英海軍の士官乗員等と親しく作業を共にして痛感せる次第である。

我々の作業振りは、まことに暴虎馮河といふか足下薄氷を渡るの感を深くせるものである。まことに不安頼りなきことこの上もない。幸いに当隊何等事故なきを得たことは、ただまぐれ当たり過ぎない僥倖であることを痛感するものである。当方面の大なる潮高差を最も有効に活用し、これが掃海に対する被害防止の唯一の武器として天の利、地の利を全幅活用し得たことが無事故に任務を完遂し得たる次第である。なお最も大切な人の和においては急速編成の隊であったが幸いに MS 各船は往時の下掃精神を喚起し完全に気分の一致を見、また PS これに同調してその共同作業は実に完璧の域に達し、英駆逐艦、韓国海軍艦艇との連携行動において国際場面に直面し、日本人たるの意識(たとえ日の丸揚げざるも)と日本政府の代表たるの自覚に発奮と互助の美德を遺憾なく発揮し、ピッタリとした気持の合致によって人の和は完全に達成し得たるは、本任務完遂に対し最大要因であったことを認める次第である。

しかしながら「いかなる堅艦、快艇も人の力云々」といわれるが、今次 1 か月の短期間の体験ではあったが、文明の機械のいかに正確かつ人力の無駄を省き作業能率を有効効果的に発揮することに偉大なるものがあるかということをまざまざと見せつけられた次第である。

- (イ) レーダー利用による掃海既掃面即時作成
- (ロ) レーダー利用による掃海基準艇の誘導
- (ハ) 視界不良時に対する掃海実施
- (ニ) 強潮流時に対する各対艇間の連係運動、意志疎通に対する通信連絡の速達
- (ホ) レーダー利用による無設標掃海
- (ヘ) 機雷切断、浮遊機雷発見に対する処分艇、その他一般通信連絡、更に計画準備の万全は、その事業成功の大半であることを痛感した。

今次任務に対しては何の計画、何の準備もなくただ突然と掃海作業ということで、場所も対象機雷も、その他皆目不明でそれ行けそれ行けでめくらめっぽうに飛び出してきた。

そして現地では直ちに作業開始という極めて突然で面喰った次第で、ために作業に対しても何の自主性もなく最初は引き摺り回されていた感があり、作業能率極めて不良で、しどろもどろの感があった。その上通訳なきため意志疎通不良も一大原因をなしたようである。

最後に本作業中日・英・韓3か国の各艦船が集まった関係上極めて和やかな3か国親善の機会を得た。特に韓国民は当隊の掃海作業に対し心から感謝していた。

つぎに来春 3 月以後協力実施を行う場合は、今次の如く兵力分散方式をとらず、試航艦桑栄丸を総指揮艦兼補給母艦として、MS 全船艇各特掃隊が一同に集結して行動し、緩急順に

一地区毎に順次実施することが次の理由で最も効果的である。どうしてもこれができない時は、少なくとも東海岸、西海岸の2集団とすること。

【追 補】 試航船 桑栄丸



理 由

- (1) 全船艇が同一地区で行動するため非常に安心感と心強さを感じる。
- (2) 桑栄丸は補給、休養、その他全ての点において母艦任務最適で、英米の世話になることが今までより不必要であり、いらぬところに気を使わなくてもよい。
- (3) 補給、休養等は、やはり同一人種の気心のピタリとしたことが第1要件である。
- (4) 大勢力をもって短時日に一気に作業を完了することができる。
- (5) 指揮系統が極めて円滑である。

なお、事故のその他応急処置対策が極めて迅速容易に実施することが可能である。最後に出来得ることならば、保安庁長官または次長が現地国連と連絡かたがた一度現場を巡視され、士気作りに当たられれば、その効果は期して待つべきものあることと考えられる。



【追 補】 第1掃海隊(第1次) 山上隊



### 第3項 第2掃海隊(第1次)実施経過

第掃海隊(指揮官 能勢事務官 MS03,06,14,17,PS02,04,08)は、第2次回航隊として、田村総指揮官(MS62)の指揮の下に10月8日0400下関唐戸を出港した。10月10日0800元山港外に到着し、即日より同月18日まで9日間元山港に通ずる航路の掃海に従事した。掃海具は係維式機雷用の大掃海具3型及び磁気機雷用の5式掃海具を使用した。

大掃海具3型については、掃海索長1000m、掃海深度30m、掃海速力は4.5節であった。

207名の作業員をもって、掃海船7隻を使用し、この9日間に係維式掃海2.4平方km、磁気式掃海1.5平方kmの航路を掃海した。この間機雷3個を処分したが、不幸にも10月17日MS14が触雷沈没し、1名の尊い犠牲者と18名の重軽傷者をだした。

MS14の触雷沈没に関する事項については、10月30日第6管区航啓部長より海上保安庁長官に提出した「MS14号触雷報告」を別紙第6に示しているので参照されたい。なお、このMS14の触雷沈没事故に引き続き、日本掃海隊として国連軍協力上まことに遺憾な事件が起こった。

この事件は、能勢指揮官以下MS03,06,17の掃海船3隻が、元山沖の掃海を中止して、10月20日1400下関に帰投したことであるが、この事件の経緯については、指揮官能勢事務官が海上保安庁において海上保安庁長官に報告した状況を別紙第8に示しているので参照されたい。この事件後直ちに第2掃海隊は再編成された。

#### 【追 補】 USS *Pirate* (AM275)の触雷 1950.10.12

Photo # 80-G-423625 South Korean minesweeper hits a mine off Wonsan, October 1950

引き続き僚艇 USS *Pledge* (AM277)も触雷沈没した。MS14触雷の5日前であった。





## MS14 号触雷報告

1 触雷日時 昭和 25 年 10 月 17 日 1521

2 触雷場所 北緯 39° 12' 34"  
東経 127° 35' 37" 永興湾麗島灯台の 244° 4050m

## 3 触雷時の状況

当日 1430 永興湾への主航路南側拡張掃海の指令を受け係維機雷掃海開始(隊形別図第 2 のとおり、対艦式 3 型掃海具使用)、開始後直ちに遠隔操縦に切りかえ全員を上甲板以上に配し、さらに補助機、16 キロ発電機及び 60 キロ圧縮ポンプの運転を中止し、機関員も手空き総員上甲板にて見張りに従事するよう命じた。1510 頃 E 浮標東側より S39-40 度で進入進行中 1521 (MS62 号の記録による) 右舷船底(後部兵員室付近、船尾より 5~6m 前方)に触雷、瞬時にして船体粉碎、沈没、搭載物件は船と共に全部亡失した。触雷時の状況より係維機雷と推定し、水面下 3~4m の触角機雷と思われ日本機雷よりも小であると判断する。

(触雷時の位置関係は別図第 2、触雷時の乗員配置状況は別図第 3 のとおり)

## 4 被害状況

(1) 人 員 別図第 3 のとおり

(2) 船体機関 大破沈没

瞬時にして後部に海水充満、船橋は右に傾斜、前部は概ね破壊を免れていたが船橋は、約 5 分、前部は約 20 分にて全没した。なお触雷直後定位置の通船は行方不明であったが、附近は上縁、通船ビット附近の 5~6m は破壊を免れ、また船橋の探照灯、信号灯のあったことは確認している。

## 5 収容時の状況\*

当時波浪が高まったにもかかわらず、いち早く MS06 及び米駆逐艦の内火艇並びに大発が現場に到着、7 名は MS06 通船に、5 名は内火艇に、残余の者は大発に救助されるとともに米曳船に移乗した。PS02 は通船をおろし救助に出ようとしたが波浪高く転覆するのやむなきにいたった。遭難者救助に際しては MS06 から防寒用毛布の準備のあったのは機宜を得た処置で同船長の日頃からの心構えを如実に現したものであって行方不明の中谷以外は全部救助された。

## 【編集部注記】\*

MS06 号の通船により 7 名が収容されたと報告されているが、事実としては、この通船には真水が貯められていたため、これを抜いて海面に降ろすまでに時間を要し、更に、海面状況が悪く通船での救助を断念、その間に米軍の LCVP(大発)が救助にかけつけたと元 MS06 号艇長 有山幹夫氏を始め元同艇乗員であった本橋昇治氏及び朝倉豊氏が述懐している。

実際にこの報告書を起案したであろう MS14 号の副艇長兼航海長大西道永氏も回想記「朝鮮元山沖の悲劇」の中で『しばらく泳いでいると、米軍の小型揚陸艇が救助にかけつけ、海面

に浮かぶ乗員を次々に助け上げていく。心の中では、日本艇が救助してくれるものと期待していただけに、米軍の素早い対応に感謝すると同時に、一抹の寂しさも覚えた。』と述べている。

また、本稿別紙第8「元山における日本掃海船三隻の内地帰投について」1-(4)において、この部隊の指揮官であった能勢省吾氏は、「乗員はほとんど殉職したかと思ったが米海軍の救援により行方不明1名のみで残り全員22名(重傷2名)を救助したのは嬉しかった」と陳述しており、自隊による救助について全く言及していない。

明らかに事実と異なるこの報告書5項「収容時の状況」の記述は、僚艇MS06号への配慮がどこかで働いた結果なのだろうか？

## 6 収容後の状況

収容後治療を要するものは施療され、その他の者は入浴肌着を借用(ただし全員にはなし)した。米艦長以下各員が親切に世話をしてくれ、特に寝台など不足のため曳船乗員の寝台を我々に充当され、また元気な者に対しては映画を見学せしめるなど全員が心からなる看護を受けた。

18日1100米軍駆逐艦(DD731)に移乗重傷以外は港外まで上甲板に休息、1300より後部兵員室通路で休息、2000頃以降食堂で一夜を送った毛布もなく重傷2名以外には寝台もなく、4名の士官には寝台を充当された。19日1100佐世保着大発にて全員米軍病院に入院したが寝台がないため日本共済病院に入院することとなった。

船長としては共済病院では薬品その他の材料不足と考え米軍病院を希望したが必要な薬品及び材料は米軍より支給すると約束され、1430頃佐世保共済病院で治療を受け、内7名は入院した。行方不明者1名、重傷2名、中傷5名、軽傷11名でその他4名も外傷はないが触雷の衝撃により打撲傷を受け引き続き治療中である。

## 7 所見

(1)\* 未掃海面をはじめて掃海するには、最も喫水の浅いカッター又は大発を使用し、小掃海具にて掃海船の前路を一応掃海する必要がある。特に駆、哨特型は船が小さいのに後部喫水が相当に深いので未掃海面をいきなり駆、哨特をもって掃海することはきわめて危険である。

### 【編集部注記】\*

この所見は触雷直後に米軍のスミス少将にも進言されているが、元山沖では受け入れられなかった。その後、鎮南浦沖の掃海ではLCVPを用いた小型掃海具による掃海が実施されている。

(2) ヘリコプターの搜索を全幅信用するのは危険である。搜索範囲もヘリコプターであます所なく見極めることは困難であり、搜索し得た機雷の位置も多少の誤差があるものと見なければならぬと考える。

(3) 救命艇は前述のように駆、哨特の通船ではその用に適しない。緊急事態の救助にはもう少しその処置間髪を入れざるよう常にその腹案をもって臨機の処置をとらねばならない。

(4) 掃海中は救命筏を曳航しおけば救助に便利であったかと思われる。

ただし救命筏の構成自体に研究の余地があると思う。

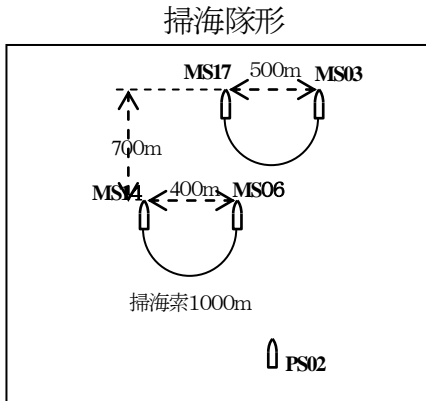
- (5) 本船触雷時は総員甲板上におったためその被害を最小限度にとどめ得たであろうと考えられる。なお機械室におった者が助かったところをみて爆発は船体の後部附近と考えられ、敷設深度は約 3m 位であろう。そうすれば前部待機所は比較的安全と考えられるのでこれを大いに活用すべきであると痛感する。
- (6) 危険海面進入後は後部居室、後部糧食庫及び後部付近に人員を絶対に立ち入らぬよう注意しておく必要がある。そのため食事もなるべく前部待機所で行うことを立前とし、簡単な戦闘食事で満足しなければならない。
- (7) 遠隔操縦装置はいま一度改良の余地あり。30 分毎に注油のため機械室に降りなければならぬようではその効果はほとんど半減されると考えられる。
- (8) 機関の操縦は絶対的に遠隔操縦によるを要する。
- (9) 危険海面掃海中(遠隔操縦中)やむを得ない場合のほか主機関のほかは止動しておくこと。
- (10) 救命筏は早急に搭載のこと。(待機所天蓋)
- (11) 重油の浮いた海面では手で顔面をあまりさわらぬこと。さわるとかえって目の中にしみこみ痛むことが多い。
- (12) 木船においては、沈没時急速な下降はないからあまりあわてぬ方がよいと思う。十分余裕がある。
- (13) 総員前甲板以上にあること及び何か手で固定物をつかんでおることが肝要である。爆発に対しては効果がある。
- (14) 危険海面掃海中の昼食は総員前部において行い。絶対に後部に近寄らぬこと。夕食は掃海終了後にすること。
- (15) 烹炊員も掃海作業にかかる前に、当日所用の材料を倉庫から出しておき、絶対に掃海作業中は倉庫に入らぬことが肝要である。
- (16) 救命浮標は船橋上もしくは待機所上にならべておき沈没しても浮くようにしておくこと。
- (17)\* 掃海中は通船に水を入れることは禁物である。いつでも救助できるよう準備しておかねばならない。

**【編集部注記】\***

駆特型掃海艇の真水タンクは後部居住区の下部に 2 トン、後部甲板上的木製補助タンクを加えても合計 3 トン程度であり、通常、通船に真水を入れて覆いをかけこの真水を洗面などに使用していたという。加えて、元山沖では米補給艦ルーズベルトからの真水補給に問題(油臭い真水の補給と米艦補給長の偏見「何でもやるぞ！真水以外はなッ」)があり、掃海時においても通船の真水を捨てて空にすることは、極めて難しい状況にあったと想像される。

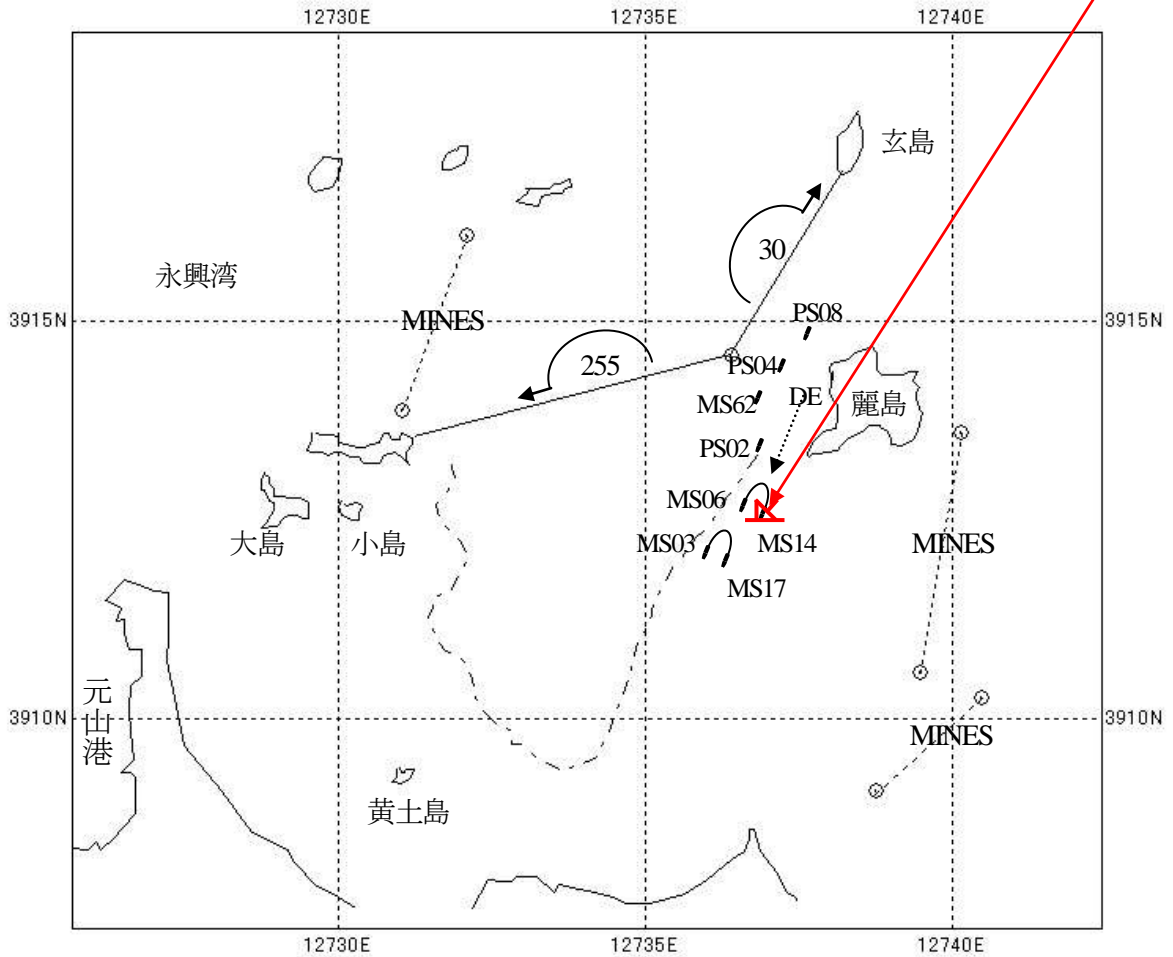
- (18) 母船には内火艇をいつも待機させ救助できるようにしておく必要がある。
- (19) 現在駆特の通信室は下にあり、掃海中は非常に不安である。今までのように磁気掃海ならばそのようなことはないが、係維機雷では電信室によっては触雷の際助からぬ。爆発によって梯子などは飛んでしまうであろうし、上甲板にでるところは一つしかない状態である。掃海作業中は発光・手旗で連絡する法がよい。できる限り電信室を上におくようにして頂きたい。幸い無線封止で信号操舵当直に入っていたのでよかったと思われる。

MS14 号触雷時の概要図

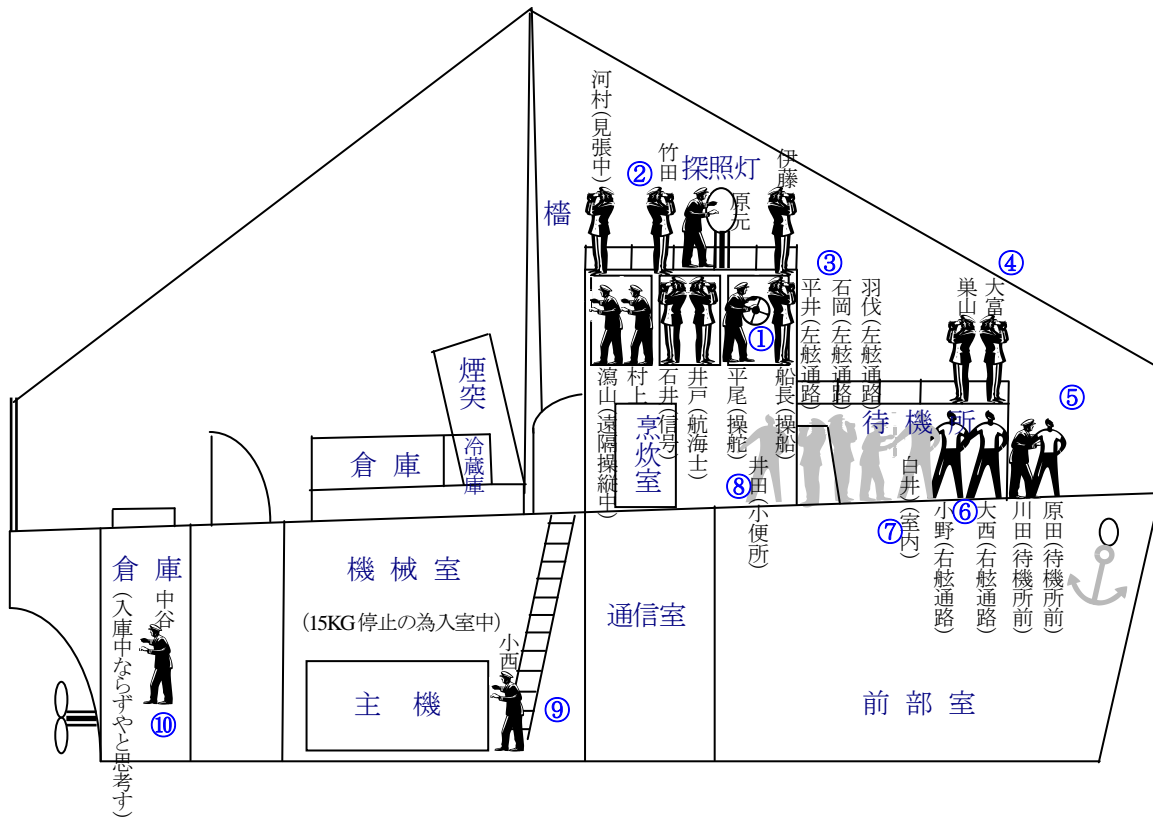


麗島 Lt. 244° 4050m  
 39° 12' 34" N  
 127° 35' 37" E

触雷時の位置関係



MS14号触雷時の乗員配置状況



①	船橋内	瀧山(胸強打)以外健在	中傷1、軽傷3、健2	内 訳	
②	天 蓋	伊藤、竹田重傷以外打撲	重傷2、軽傷2		
③	左舷通路甲板上	平井、石岡(打撲傷)	軽傷2、健1		
④	待機所上	巢山、大富(打撲)	中傷2		
⑤	揚錨機待機所間	川田(右腕折)外打撲	中傷1、軽傷1		
⑥	右舷通路甲板上		軽傷1、健1		
⑦	待機所内	白井(打撲)	中傷1		
⑧	小便所		軽傷1		
⑨	機関室	小西(打撲傷)	軽傷1		
⑩	米麦庫		死亡1		
				死 亡	1名
				重 傷	2名
				中 傷	5名
				軽 傷	11名
				健	4名
				合 計	23名

【追 補】海自呉史料館保管資料(MS14 号触雷報告)からの書写

MS14 号乗員の傷病被害状況等 (S25.10.23)

階級	身分	配 置	氏 名	傷病 区分	病 状	希望勤務先	記事
9-6	事	艇長	石井 寅夫	軽傷	左前胸部打撲症	1 呉啓にて朝鮮方面 2 佐世保方面 3 命のまま	
7-8	〃	航海長	大西 道永	軽傷	腰部打撲症 (坐骨神経症)	呉啓何れにても可	
7-4	〃	掃海長	井戸 春男	軽傷	左膝関節部打撲症	1 MS13 号 2 試航船泰昭丸	
6-5	〃	通信士	石井 儀一			試航船泰昭丸	
6-6	〃	甲板長	羽伐 幸四			1 佐世保近傍の船 2 七啓船艇にて佐世保	
5-7	〃	甲板次長	白井 一夫	中傷	尾骨皮下骨折、右耳前部 打撲症、右耳殻挫創	六啓	入院
5-5	〃	測角員	石岡 義人	軽傷	前額部挫創	朝鮮行き六啓船艇	
5-4	雇	信号員	平尾 喬			1 試航船泰昭丸 2 MS62 号	
5-4	事	測角員	河村 和久	軽傷	左前胸部挫創	試航船泰昭丸	
5-4	雇	〃	伊藤 博	重傷	右前腕挫創 右尺骨皮下骨折	六啓	入院
4-4	〃	〃	大富久仁夫	中傷	右肘関節部挫創 右肩胛関節挫創	命のまま	〃
3-7	〃	甲板員	巢山重太郎	中傷	右橈骨皮下骨折	六啓	〃
4-4	〃	〃	平井 茂	軽傷	左大腿・前胸部打撲症、 右上眼瞼・右下腿擦過傷	試航船泰昭丸	
3-2	〃	〃	原田 鉄雄	軽傷	左胸部・腰部・ 右膝関節部挫創	試航船泰昭丸	
3-3	〃	調理員	村上 保太	軽傷	左胸前部及び後部・ 左腰・左脚打撲裂傷	試航船泰昭丸	
7-5	事	機関長	井田 本吉	軽傷	左臀部打撲症 左目薬品性角膜剥離 左眼角膜浸潤	1 八管区勤務 2 六管区船艇	
6-3	〃	操機長	川田 武男	中傷	上口唇部挫創、右下腿擦 過傷、右尺骨皮下骨折 右前腕擦過傷	六啓	入院
5-7	〃	操機次長	竹田 正晴	重傷	右肩胛骨皮下骨折 第三肋骨裂骨折	六啓	入院
5-7	〃	操機員	小野 明			六啓(駆特)	
4-4	雇	〃	小西 恒隆	軽傷	右頸部・左下腿・ 右足背擦過傷	1 七、五管区 MS 艇 2 試航船泰昭丸	
4-5	〃	〃	瀧山 俊	中傷	前頭部挫創 左胸部打撲症	1 七航啓 2 五航啓	入院
4-5	〃	〃	原元 光治	軽傷	右大腿・左足根部挫損	朝鮮行き MS 艇	
4-2	〃	電信員	渡邊 純平			MS62 号に派遣中	
3-9	〃	甲板員	中谷坂太郎	死亡			行方不明

備考：損傷区分中無傷の者も打撲症を受けあり 事：事務官 雇：雇人



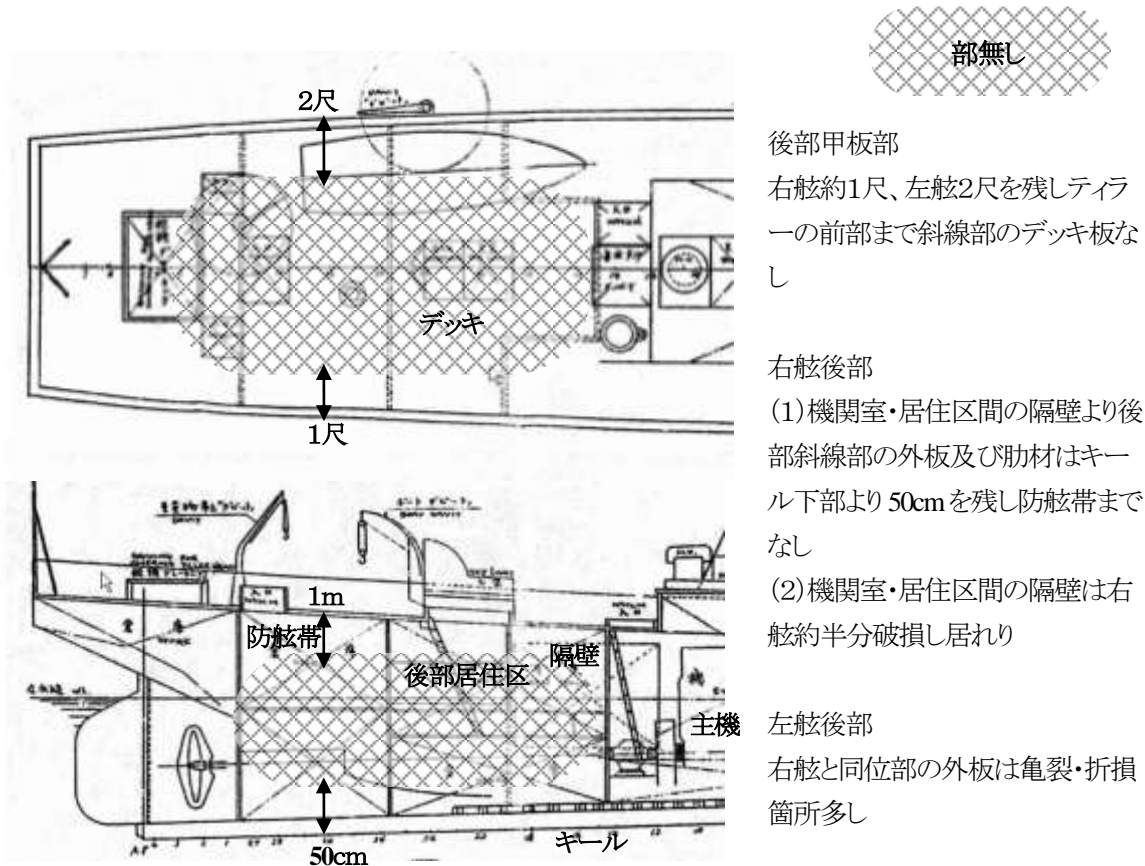
【編集部追記】MS14号乗員の傷病被害等に関連して

MS14号乗員23名中殉職1名、重傷2名、中傷5名、軽傷11名の被害を受けながら、その殆どの乗員が次の配置として原隊の航路啓開部、掃海艇、試航船乗組みなどの掃海部隊勤務を希望し、一部の乗員は、再び朝鮮掃海に赴いたという。元MS14号機関長井田本吉氏は、当時の掃海隊員の気質として、掃海任務に徹すること、仲間との強い絆などを挙げており、これを称して掃海魂だと思いと述懐している。

MS14号の触雷と前後して僅か1週間の間に米国、日本、韓国の掃海艇計4隻が触雷沈没している。10月12日に米掃海艇USS PirateとUSS Pledgeが、17日に日本のMS14号が、そして18日には韓国のYSM516号が次々と触雷沈没した。

この様に凄惨な戦時下での掃海に、当時、日本特別掃海隊の隊員がどのような心情で臨んでいたのか。このことを知る上で、触雷沈没したMS14号の機関長（井田本吉氏）の手記「触雷沈没の体験」（大久保武雄著「霧笛鳴りやまず」P219~226）は、大変示唆に富むものがある。

【追 補】海自呉史料館保管資料(MS14号触雷報告)からの書写  
船体被害状況



## MS14 号触雷により殉職した中谷事務官の告別式における弔詞(10 月 27 日)

### 1 運輸大臣 山崎 猛

運輸事務官中谷坂太郎君の慰霊祭に列してつつしんで弔詞を呈します。

君は終戦直後より機雷排除の作業に従事し、幾多の危険もかえりみずしかも風浪寒波とよく闘い日本近海の航路啓開業務に挺身し日本経済再建に貢献しその功績はまことに大なるものがありました。しかるに昭和 25 年 10 月 17 日米極東海軍司令部の命により特別掃海隊任務に従事中、はからずも MS14 号は触雷により沈没し、君は朝鮮東岸麗島付近において日本海の露と消えたのであります。御遺族の悲しみは察するにあまりあり、我々の痛恨またこれにすぐるものはありません。しかし君の海上保安にうちたてた偉業はさんとして輝き、海上保安庁のきかんとして永遠にその名をとどめるのであります。我々君に続くもの掃海業務を通じ海上保安庁の使命に向かって邁進いたし、君の御遺志を無にせざるよう君の霊前に誓う次第であります。

君安らかに眠られよ。ここに謹んで弔意を表します。

### 2 海上保安官 大久保 武雄

運輸事務官中谷坂太郎君の慰霊祭に列して恭しく弔詞を呈します。

君は終戦直後より機雷の除去という困難な作業に従事し風浪を冒し、また寒暑と闘い幾多の航路港湾を啓開し、海運再建の先駆者として日本経済再建に貢献しその功まことに大なるものがありました。しかるに MS14 号掃海艇乗組員として米極東海軍司令部の命により、重要な特別掃海任務に従事中機雷に触れその職に殉じられたことはまことに悲しみにたえませんが、君はいまだ春秋に富み、我々はむしろ君の今後に期待するところ非常に大なるものがありましたのに、中道において君を尊い犠牲として失ったことはまことに哀悼の念を禁じ得ないところでありますが、君の打ち立てた偉業はさんとして輝き我々の行く手を照らしているのでありまして我々としては誓って君の意志を継承し、いよいよ掃海作業を通じて海上保安庁の使命に向かって邁進いたしたいと存じます。

これ君の霊を慰め、その功績に酬ゆる所以のあるものであると信じ、ここに謹んで弔意を表します。

### 3 海上保安庁航路啓開本部長 田村 久三

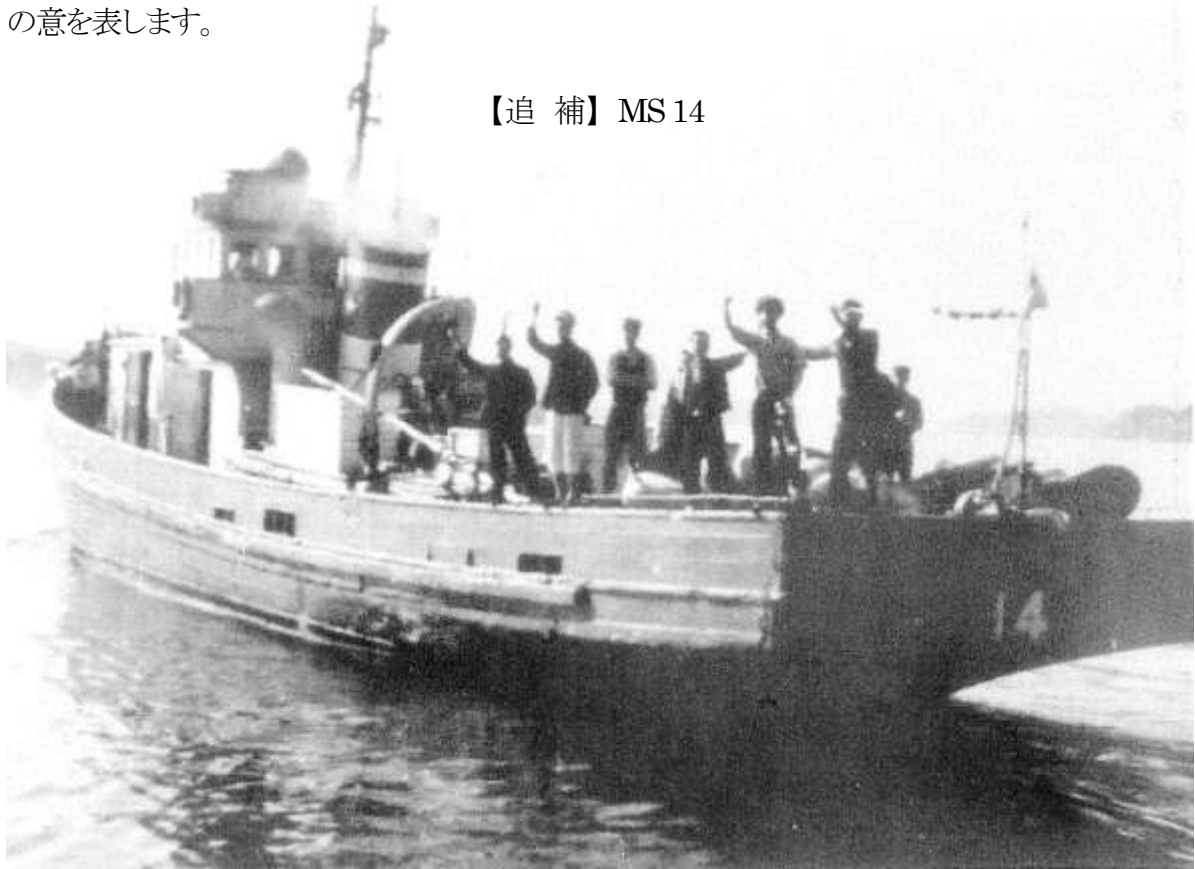
昭和 25 年 10 月 27 日、うやうやしく運輸事務官中谷坂太郎君の霊に弔詞を捧げます。

君と私とは戦塵いまださめやらぬ昭和 20 年 9 月日本近海に敷設された機雷の掃海を開始してよりこの 5 年有余、幾多の困難と闘い障害を克服して、ひたすら掃海作業に尽瘁し日本海運再建のために着々その成果を収めてきたのであります。これがため、日本近海の安全水路を啓開し米極東海軍司令部及び我が官民各位から賞詞・感謝状を受けたことは枚挙にいとまないほどでありました。しかるに去る 17 日米極東海軍司令部の指令により、特別掃海隊を編成し日本政府としても特に重要視された掃海任務に従事中、誠に悲しく痛ましい MS14 号掃海艇の触雷によって君を失ったことは終戦以来君と同じ掃海の途を歩んだ私として痛恨これにすぐるものはありません。嗚呼一朝幽明境をこにしてまた相まみゆることあたわず悼惜の情胸に迫

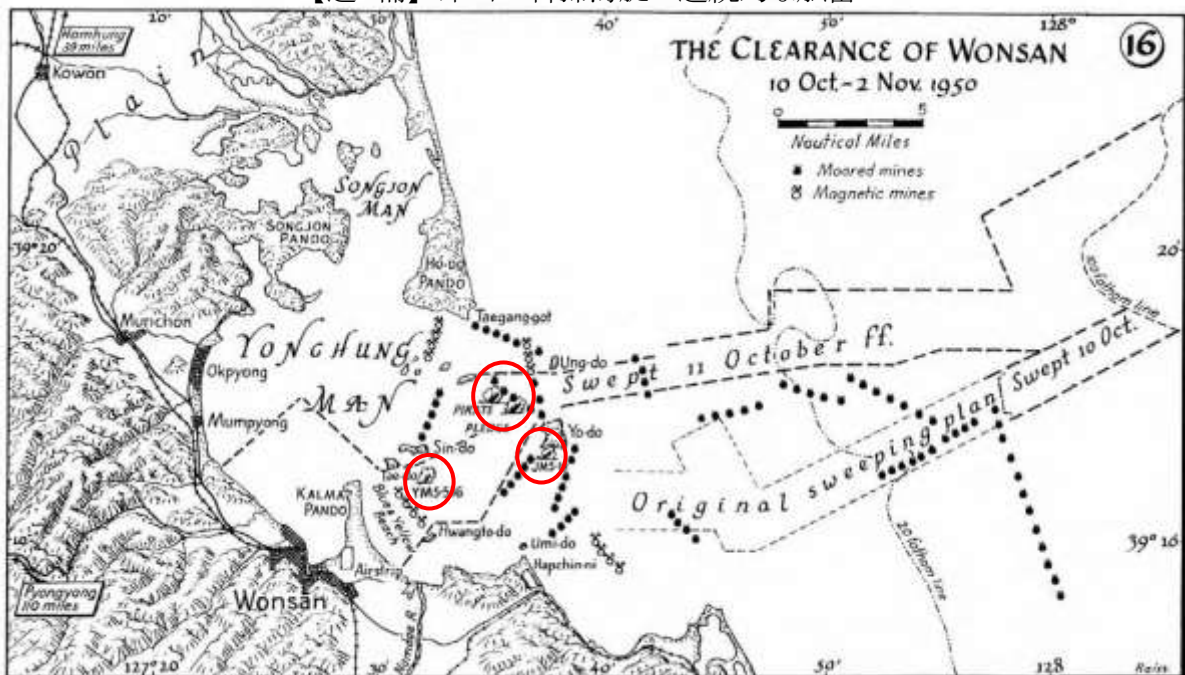


って言わんと欲するところを尽くすことができません。私達掃海関係員は中道にして斃れた君の意を継承して、さらに一層奮励努力し以て掃海の任務を完了し、君の霊を慰めんことを誓う次第であります。ここに海上保安庁に職を奉ずる掃海関係員一同を代表して恭しく君の霊に哀悼の意を表します。

【追 補】 MS 14



【追 補】 米・日・韓掃海艇の連続的な触雷



## 元山における日本掃海船三隻の内地帰投について

首題掃海船 MS03,06,17 3 隻が 10 月 20 日 1400 元山沖から下関に帰投した経緯について、その指揮官能勢省吾事務官より海上保安庁において聴取した状況は、次のとおり。

## 1 元山における日本側掃海の状況

- (1) 日本掃海船 MS62,MS4 隻 PS3 隻は、10 月 10 日元山沖に到着、翌 11 日より 17 日午前まで永興湾外現地米海軍指揮官指定の区域の掃海に従事した。
- (2) その間 12 日午後米海軍部隊とともに元山港に進入中永興湾口で 10 数個の機雷を発見処分にかかったとき先頭にいた米掃海艇が触雷沈没するや島の敵から砲撃を受けたので、砲撃の射程外に引き返した。その砲撃中米掃海艇が更に 1 隻触雷沈没したが日本掃海船は幸い被害がなかった。日本掃海船はこの戦闘に遭遇して戦闘がなお継続中の区域で掃海を実施せねばならぬことを初めて知った。
- (3) 10 月 8 日門司を出港して米側掃海隊と朝鮮海峡で合同するまでは朝鮮のいずれの方面へ行くかは不明の状況にあったが、乗員一同は 38 度線以南の既に戦闘の終わった港湾の掃海のみと想像していた。
- (4) 10 月 17 日午後米掃海艇と共に上陸泊地の掃海を命ぜられた日本掃海艇は米海軍掃海の拡大掃海(20m 水深より浅い海面)を命ぜられ、MS4 隻が係維機雷の掃海に、また PS3 隻は処分艇として行動した。作業開始後間もなく 1530 MS14 は係維機雷に触雷、瞬時に沈没した。乗員はほとんど殉職したかと思っただが米海軍の救援により行方不明 1 名のみで残り全員 22 名(重傷 2 名)を救助したのは嬉しかった。
- (5) 僚船が直接触雷する実況を目前に見て、喫水 3m を超える日本掃海船でこのまま普通掃海を行うことは触雷を免れぬ不安を惹起した。
- (6) MS14 の救助を終わって米側指揮官の指示に従い掃海を中止し、麗島泊地についた。8 日門司を出港してから 11 日目はじめての投錨であった。  
元山までは夜航海を続け元山沖の作業中も泊地は水深 80 乃至 100m で日本掃海船は投錨不可能で漂泊せざるを得なかった。漂泊中は波浪にもまれ風潮に 1 時間 6 哩も押し流されるので、機関を休める暇もなかった。乗員はへとへとに疲れ、機関はがたがたの状況であった。

## 2 送還されるに至った事由

- (1) 10 月 17 日泊地についてから田村総指揮官は、各船船長を集合せしめて午後の掃海について協議した。その際 MS3 隻の船長はいずれもこのままの状態ですら掃海を続行すれば必ずや触雷する恐れがあるので米側より大発(交通艇)を借りて小掃海を実施し、その後を掃海船でさらに掃海する計画を田村総指揮官を通じ米側指揮官に申入れるよう決議し、18 日朝田村総指揮官から米掃海指揮官に申し入れてもらった。
- (2) 米掃海指揮官は大いに同情せられたようであったが、小掃海のため大発 2 隻しか出ないという状況で、田村総指揮官は米側と折衝中米側高級指揮官の招きをうけ「予定の如く日本掃海船で掃海を実施せよ」と命ぜられた。

- (3) 田村総指揮官から米側高級指揮官の命を伝えられた掃海船長は合議の上「小掃海をやるか、小掃海を頭に冠ってやるか、または米掃海艇の後に磁気掃海をやるかさせてほしい。日本掃海船でそのまま予定通り普通掃海に入ることは触雷必至であるから許されたい。」と田村総指揮官に申し入れた。
- (4) 田村総指揮官が右申し入れを米側高級指揮官に伝えたところ「日本掃海船 3 隻は 15 分以内に出港して内地に帰れ、然らざれば 15 分以内に出港して掃海にかれ、内地に帰る場合は清水、燃料を補給船より受けよ。」とのことであった。\*
- (5) 田村総指揮官は掃海船長を集め命令のいずれをとるべきかをはかったところ全員小掃海による実施を許されぬなら内地へ帰投したい旨を田村総指揮官に申入れ正式に帰投の認可を得、当時機関整備のため分解の状況にあった MS17 の機関の発動間に合わず、MS03 がこれを横抱きにしながら出港し、航行中機関の整備を実施しつつ帰投した。

【追 補】 LCVP(大発)による係維機雷掃海

Photo # NH 97140 Minesweeping boats off Chinnampo, North Korea, 1950



10月17日日本特別掃海隊が米側に提案し拒否されたLCVPによる掃海が、鎮南浦沖では実施されていた。

## 【編集部注記】\* 2 送還されるに至った事由(4)に関連して

能勢省吾氏が、昭和 53 年 11 月に当時の状況を述懐し書き記した防衛研修所資料「朝鮮戦争に出動した日本特別掃海隊」では、

『スミス少将から「日本掃海隊は明朝 0700 出港して掃海を続行せよ。しからずんば日本に帰れ。その 15 分以内に出なければ砲撃する」ということが田村総指揮官から伝えられた。……掃海隊が日本に帰投する際は、その艦(補給艦ルーズベルト)から燃料、油等の補給を受けていくよう田村総指揮官から指示されていた。』

となっており、燃料等の補給については、スミス少将の言葉ではなく田村総指揮官からの指示に変わっている。

一方、海上保安庁における能勢省吾氏からの事情聴取(本稿 2 送還されるに至った事由(4))では、田村総指揮官からの小掃海の申し入れに対する米側の回答は、「日本掃海船 3 隻は 15 分以内に出港して内地に帰れ、然らざれば 15 分以内に出港して掃海にかけ、内地に帰る場合は清水、燃料を補給船より受けよ。」とのことであり、「砲撃する」という言葉がない。

もし、10 月 18 日の田村総指揮官と司令官スミス少将との交渉の場において、スミス少将が Fire という言葉を使ったとすると、「砲撃」ではなく「解雇」の意味で使われた可能性が高い。Fire という言葉そのものに「解雇」という意味がある。用例として「You're fired」「君は首だ」があり、口語では一般的な表現のようである。日本特別掃海隊の使用を「契約に基づく労務借上」としていた米軍としては、「掃海を継続しないなら、解雇だ」といったところであろう。

ただし、緊迫した遣り取りに通訳を介していなかったとすれば、日本側が「砲撃」と解しても不思議はないかもしれない。

この件について、元防衛大学校 平間洋一教授は、雇用(Hire)を解雇するという言い回しの中で Hire を Fire(砲撃)と誤聞したのではないかと「日本の掃海」(航路啓開史編纂会編)第四章 朝鮮戦争時の特別掃海隊 P98~99 に注釈を付けているが、単純に Fire を「砲撃」と誤訳したと考えるほうが自然であろう。

何れにせよ「砲撃」と誤訳誤聞したとしてもスミス少将の言葉として「…内地に帰る場合は清水、燃料を補給船より受けよ」と続けば、海上保安庁における能勢省吾氏の証言に「砲撃する」という言葉がないことも理解でき領ける。

## 【編集部追記】元山沖における磁気機雷の存在確認とスミス少将の報告

**Mine Warfare** By Edward J. Marolda から抜粋

(<http://www.history.navy.mil/wars/korea/minewar.htm>)

上陸作戦が予定されていた 2 日前の 10 月 18 日までに近接水路から海岸に至る係維機雷の掃海はほぼ終了していた。ところが同日韓国海軍の掃海艇 YMS516 が磁気機雷に触雷沈没し乗員の半数を失った。この新たな武器:磁気機雷の発見により作戦が遅れ、最終的に元山上陸作戦は 10 月 25 日となった。結局この上陸作戦は、韓国の地上部隊が 10 月 11 日に元山を開放していたので、非戦闘の管理輸送上陸となった。



磁気機雷の存在が認められたことから、スミス少将は、ワシントンの海軍首脳部に「我々は、海軍もない国に対して、キリスト生誕の頃に使われていたような船で撒かれた第一次世界大戦以前の武器により、この海域における制海を失ってしまった。」と伝えた。

"We have lost control of the seas to a nation without a Navy, using pre-World War I weapons, laid by vessels that were utilized at the time of the birth of Christ."

#### 【編集部追記】元山における日本掃海船三隻の内地帰投とその後の大久保長官の措置

10月18日元山沖を離れる能勢部隊三隻に対し、田村総指揮官は、後々のことを考慮し「内地に帰投せよ」との指示を発している。

その後、東京における大久保長官が取った措置について、自著の中で以下のとおり述べている。(大久保武雄著「海鳴りの日々」P229～232から抜粋)

能勢掃海隊指揮官が3隻の掃海艇と共に元山より帰国したので、私は石飛朝鮮掃海隊第4番隊指揮を後任にあてた。3隻の掃海艇の代替派遣を済ませ、現地から急遽【米軍の水上機により】東京に帰った田村久三総指揮官より事情を聴取した上で、山崎運輸大臣にも連絡し、現地第一線部隊に対し、政府の意のあるところを改めて知らせ、負わされた掃海任務に精励するよう、海上保安庁長官命令を打電した。

宛 田村特別掃海隊指揮官 発 大久保長官 (昭和25年10月24日)

日本掃海船隊に次の事を洩れなく伝達せよ。

- 一、今回の重要任務を諸君が完遂することは、日本政府として了承し且つ重要視しておる処である。
- 二、現地米軍の指示に従って朝鮮の水域で滞りなく掃海作業を継続するよう希望する。
- 三、掃海区域は朝鮮水域となっており特に限定されていない。
- 四、特別任務に対する給与、災害手当等は既に決定した。詳細は別途通知するも、最大の給与が得られるよう、日本政府とGHQとの間に了解が出来ている。
- 五、補給は遅滞なく完全に行われるととに打合済であるから、希望あらば遠慮なく現地軍に申出せ。
- 六、特別の重要事項或いは希望等ある場合には軍通信によって相互に連絡出来るようになった。

10月24日、前線部隊に対し日本政府の意向と掃海継続の方針を命令し、10月27日MS14号艇で殉職した中谷坂太郎君の葬儀を悲しみのうちにすませた私は、10月30日、全国の海上保安管区本部長会議を聞いて朝鮮の事態を説明し、今後とも部下を督励して米軍に協力し、海上の安全維持に遺憾なきを期するよう訓辞をした。

そして翌31日、私は特別掃海隊田村久三総指揮官を伴い、首相官邸に岡崎官房長官を訪ねた。私は岡崎官房長官に対し、朝鮮水域においてあらゆる困難と闘って掃海に従事している掃海隊の作業と業績を説明したのち、今日の事態においてこの掃海を継続するか、否かについて、「政府の最高方針を承りたい」とただした。

これに対し、岡崎官房長官は、吉田首相よりの伝言として、

「吉田総理は、日本政府としては、国連軍に対し全面的に協力し、国に有利に導かねばならないというお考えである。冬季荒天の朝鮮水域で、しかも老朽化した小舟艇による掃海作業には、多大のど苦勞があると思うが、全力を挙げて掃海作業を実施し、米海軍の要望に副っていただきたい。

日本政府としては、このためにはできるだけの手を打つので、ほかのことは心配せぬように」との発言があった。(田村久三特別掃海隊総指揮官記録)

政府の最高方針を確認した私は、同日(31日)田村総指揮官を伴い、米極東海軍司令部に司令官ジョイ中將を訪ねた。司令官室には、掃海参謀のバーンズ中佐が立ちあつた。

私は、「朝鮮派遣掃海隊のうち3隻が、内地に引返したことにつき遺憾の意を表し、責任者の処分を行なうとともに、第一線の掃海部隊にはすでに指令を發し、内地の管区本部長にも米軍と協力するよう申し渡した」と述べた。これに対し、ジョイ中將は、「日本の掃海隊が非常によく働いてくれていることは、私としても喜んでゐる次第で、今度の事故は残念だが、今後かかることのないよう協力を願う。とくに田村総指揮官がよくやってくれている。田村氏を通じ米海軍がよろこんでいるとを掃海隊に伝えてもらいたい。」と答えた。

私は、海上保安庁で働いている旧海軍軍人の勤務期限が、11月1日で切れるので、延長してくれるよう助力を申し出て、職務期間の問題で掃海隊の士気が落ちないように配慮を頼んだ。これに対し、ジョイ中將は、「私もその必要性を認識して推薦しているのだが、大久保長官の申出もあるから、もう一度マッカーサー総司令官宛勧告状を出して勤務を延長するよう努力しよう。」と答えた。

私はジョイ中將の好意を謝して別れた。責任者の処分については、当初米海軍は強硬であつたが、こちらが、次々に掃海継続の手を打っている誠意を認め、また私からも内地に引返した隊員の気持等をとくと積明して、寛大な措置を依頼したので、元山隊の能勢指揮官が一人全責任を負うことで、問題を解決することができた。また旧海軍軍人の勤務についても、私の要望がとり入れられて延長が認められた。

私は朝鮮戦争にまつわる重大な難局を乗り越えることができて、ほっとした。

### 【編集部追記】中谷坂太郎氏の叙勲について

(大久保武雄著「霧笛鳴りやまず」P316～318から抜粋)

私が『海鳴りの日々』を昭和53年に出版した目的は、日本繁榮の礎に、戦後も流された血と汗があつたということを国民に訴え、30年も歴史から削られていた殉職者の功績を明かにすることであつた。

ところが海上保安庁からこれら殉職者に叙勲をして貰うよう、総理府に叙勲の手続をしたところ、占領中のことでもあり、30年も経過してしまったものだから事務的には困難な様子であつた。私は、大平首相に直談をしようと思つていたら、政務次官の住栄作が「私にまかして下さい」と引き受けてくれた。

昭和54年9月27日、内閣では、関門海峡東方満珠島附近で殉職したMS27号艇の西島三郎(26歳)、井川勇二(26歳)、小椋勉(26歳)、に勲七等青色桐葉章、藤原修三(20歳)に勲八等白色桐葉章を、朝鮮元山港で殉職したMS14号艇の中谷坂太郎(20歳)に勲八等白色桐葉章を授与するという戦残者叙勲を決定した。

私は、一般叙勲ではなく戦没者叙勲であったことに満足を感じた。なんとなれば内地掃海殉職者 4 名は戦争末期に日本封鎖のため米軍が投下した日本周辺海域の磁気機雷の掃海中に起った事故であったからであった。この 4 名は、日本海軍が戦争中処理出来なかった掃海業務を継続したものであり、戦後にも尚続いた対機雷戦があったということが、今回の叙勲によって証明されたことが喜ばしいと思った。

また朝鮮の元山港で起った触雷は、共産軍を侵略者と決議し朝鮮戦争に出動した国際連合軍への協力中に起ったもので正しく戦後の戦没者ということが出来るからであった。私は大平内閣のこの戦没者叙勲の決定は、今後日本憲法の運用に当り、重要な一先例を作ったということで、将来に大きな意味を持つことになると思う。

勲章の伝達は、内輪にして欲しいとの内閣の気持があるということで、新聞発表は取り止め、私や所管の海上保安本部長が親しく遺族の家を訪ねて伝達することとした。

昭和 54 年 10 月 30 日、私は大阪市浪速区敷津西一丁目にある朝鮮元山での殉職者中谷坂太郎の兄中谷藤市を訪ねた。中谷家は商家としてもたやの入り交った大阪特有の町筋にあった。中谷家の二階の仏壇に若く清々しい中谷坂太郎の写真が飾ってあった。その遺影に供えられた白菊が悲しみの中の栄光を祝っているように見えた。

私は勲記を朗読した上で、勲八等白色桐葉章を兄の中谷藤市に渡した。中谷藤市は今回叙勲に至るまでの経過に感謝の意を表し、「弟も之で成仏すると思います」と仏壇の遺影に勲章を供えた。小さな勲章ではあつたけれども、大きな金鷄勲章に劣らない光を放っていたように思えた。

中谷藤市は机の抽出しから一通の手紙を持って来て私に示した。この手紙は、昭和 25 年 10 月 6 日、中谷坂太郎が MS14 号艇に乗って下関唐戸の岸壁を離れる直前、父親中谷力三郎宛に走り書きしたもので、『…突然朝鮮方面へ行くことになりました。すぐ出港しますから是れにて…』と手短にしるしてあつた。心忙しそうなペン字の書体から中谷坂太郎の気持が伺えた。それから 10 日後の 10 月 17 日触雷して 20 歳の若い血を元山港に流して果てた。しかし彼の死は、1200 人の特別掃海隊の活躍と相まって日本の講和条約の成立に貢献した。彼が元山に流した血は講和条約に署名した日本政府代表のインキの一滴となっていたかもしれなかった。

私は、30 年の間背負って来た重荷が下りたようで、心が爽やかであった。

#### 第4項 第3掃海隊実施経過

第3掃海隊(指揮官 石飛事務官 MS24,01,05,19,16)は、第4次回航隊として10月17日0030米駆逐艦 Wallace L. Lind (DD 703)嚮導の下に下関を出港した。ところが同日0730荒天のため反転、その上MS24,19の両船が舵故障した。同日1800修理完了したので下関を出港、19日0600北緯38度線を通り、10月20日0900元山に到着した。そこでMS62(田村総指揮官)と合同し、また第2掃海隊で元山に残留していたPS04,02,08を合わせ指揮することになった。



掃海は、10月20日より11月26日まで38日間実施し、第1掃海隊(第2次)と交代してMS01,16、PS43は11月26日1200元山発、11月28日1030下関に帰投した。MS24,19,09は残留し、11月24日第1掃海隊に編入された。MS62(田村総指揮官)は10月23日元山を出港し、同月25日下関に帰投、その後田村総指揮官は日本内地で特別掃海隊の指揮をとった。

以下第3掃海隊の元山における掃海状況及びその他について述べることにする。

#### 1 掃海実施

##### (1) 磁気掃海

10月21日より11月3日まで5式掃海具4型及び同改1を使用して、元山内外港を掃海した。(別図第5参照)

##### (2) 試航

米軍で200吨曳船を応急試航船に改造してくれたので、MSがこれを曳航して、10月31日より11月1日まで元山港泊地の試航を行った。(別図第5参照)

##### (3) 係維機雷掃海

対艦式大掃海具3型(索長1000m、対艦距離500m、掃海深度15m、掃海速力4節)を使用して、MS2組編隊、1隻処分艇とし、11月7日より同月26日まで麗島東北掃海水路の確認日施掃海を行った。

#### 2 掃海成果(別図第4参照)

10月21日2個、同月25日2個、11月28日1個、計5個の機雷を拘束、PSでいずれも銃撃処分した。なお掃海した区域は磁気掃海で泊地24平方Km、航路36.4平方Km、係維機雷掃海で泊地67.35平方Km、航路2.75平方Kmであった。

#### 3 船体・機関

MS,PS各船とも大きな故障はなく、おおむね応急修理を行い使用に耐えた。

しかし各船とも老朽で船体・機関の整備の暇はほとんどなく、常に不具合な箇所があった。



#### 4 作業員

本掃海に従事した作業員は 152 名であったが、風邪ひきで約 10%が治療を受けていた。

#### 5 補給

燃料、清水 5 日毎、糧食 1 週間毎にルーズベルトで補給した。

#### 6 その他

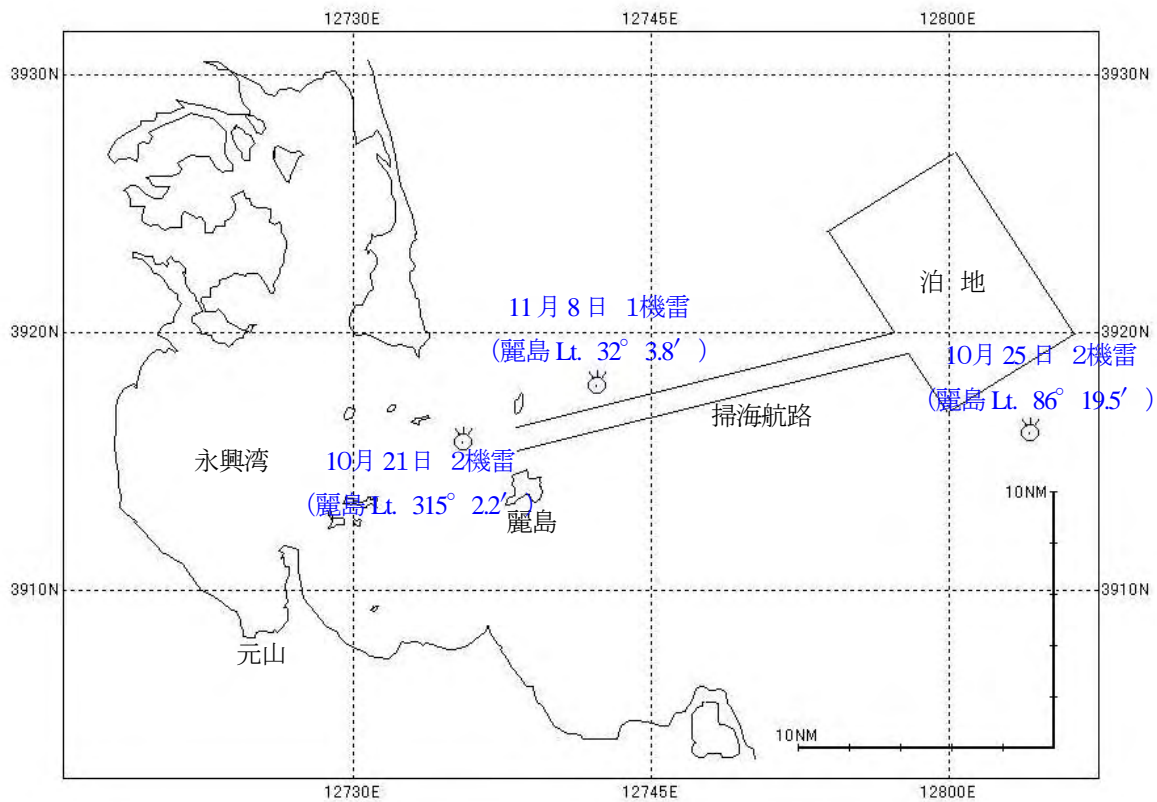
MS14 号殉職者中谷坂太郎の死体捜索を計画したが、当隊の潜水用具では実施不可能であった。米軍に依頼して米軍で捜索したが死体は発見できなかった。

#### 7 船艇の異動

- (1) 11 月 1 日 PS43 を第3掃海隊に編入され、同船は 11 月 4 日 0900 下関発、11 月 12 日 2000 元山着
- (2) 11 月 15 日 PS02,04,08 は第3掃海隊より除かれ、この 3 隻は 11 月 13 日 0630 元山発、11 月 15 日 0845 下関着
- (3) 11 月 24 日 MS24,19,05 を第1掃海隊に編入され、12 月 4 日元山発、12 月 6 日下関着

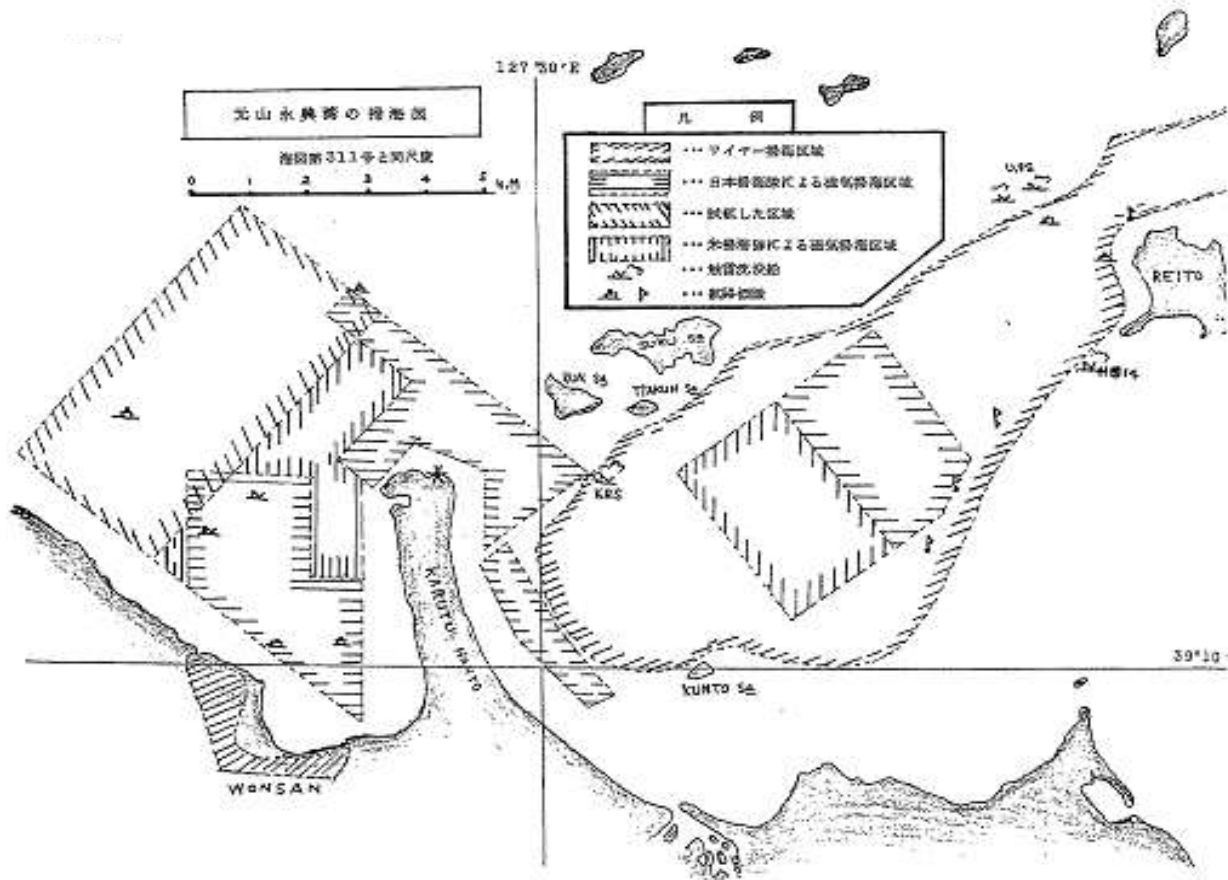
別図第 4

### 第 3 掃海隊機雷処分図



(原図 海図第 307 号)

元山永興湾の掃海図



第5項 第4掃海隊(第1次)実施経過

第4掃海隊(指揮官 萩原事務官 MS22,11,30,10,12,57,25)は、第3次回航隊として10月17日0700下関を出港、同月20日群山に到着した。即日、群山港に至る航路に対し、係維式機雷及び磁気機雷の掃海に従事した。途中10月27日MS30が座礁沈没するという事件があったがその他異常なく、11月4日まで16日間の掃海を完了して、11月9日1730下関に帰投した。この間MS10, 12, 22, 57の4隻は11月2日第2掃海隊に編入され、11月4日群山発、11月7日鎮南浦に到着し、同地の掃海に従事した。群山における掃海状況は次のとおりである。

- |         |                      |                    |
|---------|----------------------|--------------------|
| 1 使用掃海具 | (1) 対艦式大掃海具3型(対係維機雷) | (2) 5式掃海具4型(対磁気機雷) |
|         | イ 索長 400m            | イ 掃海速力 2.5節        |
|         | ロ 対艦距離 200m          | ロ 対艦距離 150m        |
|         | ハ 掃海深度 7m、10m        |                    |
|         | ニ 掃海速力 4節            |                    |
| 2 既掃海区域 | (1) 対係維機雷 1.6平方Km    | (2) 対磁気機雷 1.6平方Km  |
| 3 処分機雷数 | 3個                   |                    |
| 4 作業員数  | 172名                 |                    |

## 【編集部追記】萩原指揮官のエピソード

(大久保武雄著「霧笛鳴りやまず」P288 から抜粋)

『萩原指揮官の群山隊は、目的地に到着するや、韓国指揮官が「私が指揮をとる。私の命令には絶対服従せよ」というので、萩原指揮官が掃海方法について見解を求めると、「実は私は掃海のことは何も知らない。あなたに一切かせる。ただし韓国司令部には、私の命令でやったことに報告させてくれ」とのことで、萩原指揮官は快く功績を韓国指揮官に譲った。

また突然英海軍指揮官が来て「マッカーサー司令部の命令だ、鎮南浦の掃海にあたれ」と申し入れた。萩原指揮官は持っていた米軍指揮官の命令を見せ「田村総指揮官の命令がなければ動かぬ」と断った。英艦長は「月給を三倍払うから行ってくれ」といったが、萩原指揮官は「私は国のため働いているので、金をかせぎにきたのではない」と突っぱねた。』

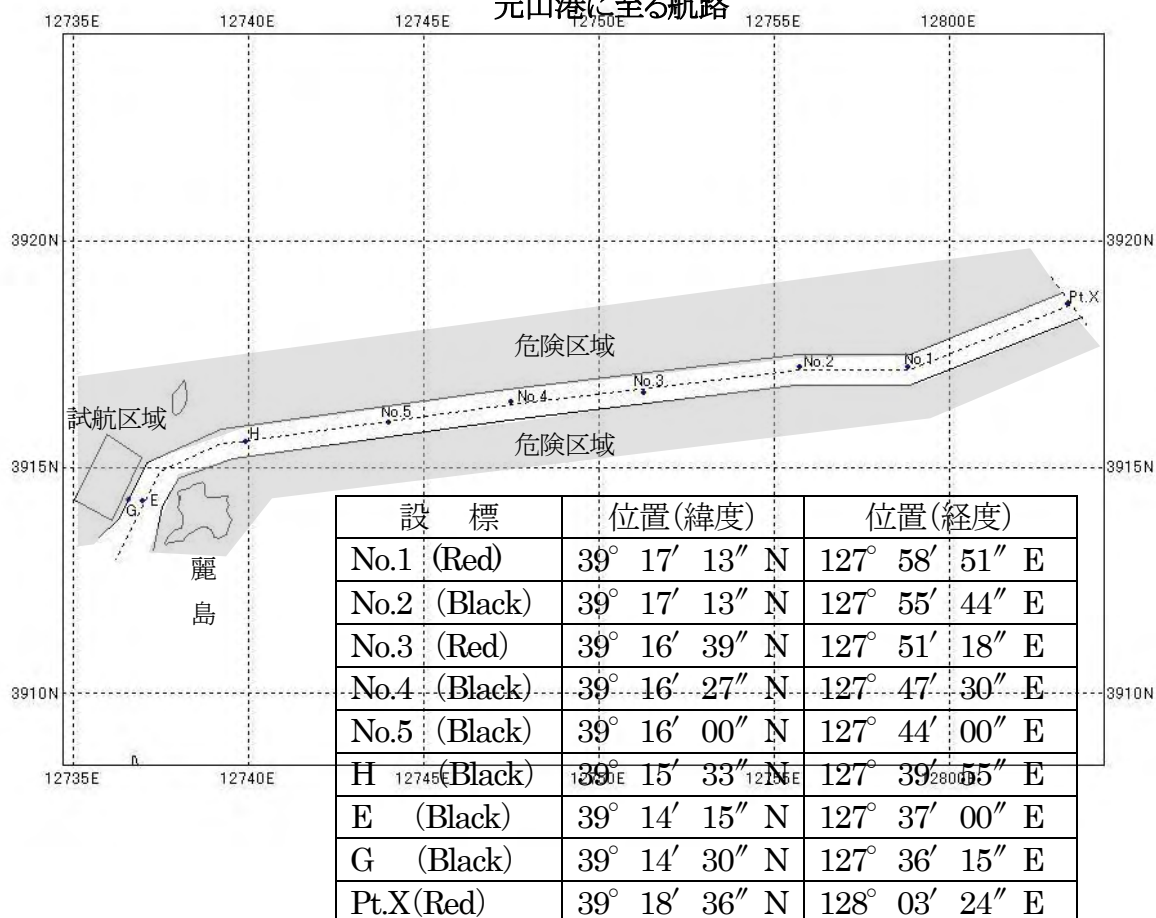
なお、群山掃海隊指揮官を務めた萩原旻四氏の手記「群山掃海の思い出」が、大久保武雄著「海鳴りの日々」P253～257 に掲載されている。

### 第6項 第1掃海隊(第2次)実施経過

第1掃海隊(第2次)は、11月15日新編成され、新指揮官 花田賢司事務官は、PS48 母船、MS02, 04, 07 の4隻を率い、11月20日1500元山に向け下関唐戸を出港した。11月22日1530元山に到着、直ちに石飛第3海隊指揮官と打合せを行い、23日は米掃海隊指揮官と掃海打合せを行った。11月24日、第3掃海隊のMS24, 19, 05が元山で第1掃海隊に編入されたので同日から航路南側の日施掃海、G 浮標北方海面の試航を開始した。12月3日までに航路南側及び北側の清掃を完了して、同月4日0600元山を出港、PS48 母船、MS02, 04, 05, 07, 19, 24の7隻は12月6日下関唐戸に無事帰投した。

下関、元山間の回航往返とも相当巨大なうねりがあったが、概ね船尾より受けたため平均速力約8節で順調な航海であった。現地の天候は所謂三寒四温かつ乾燥季であるため快晴に恵まれたが、しかし氷点下の極寒と連日湾外作業のため巨大なうねりを受け作業は極めて困難であった。現地の作業はMS14の触雷事故等に原因すると推定されるが既掃面の日施掃海或いは試航掃海等安全海面の掃海であって、かつ自主性を付与されていたため現地米軍との折衝は極めて順調に経過した。冬季の作業としては天候に恵まれたとはいえ巨大な風浪或いは極寒を克服し、回航及び現地作業を充分完遂し得たのは指揮官及び各船長の卓越せる統帥と乗員の一致団結した真摯な努力によるものであった。使用掃海具は、対艦式大掃海具3型(索長900m、対艦距離450m、掃海深度15m、掃海速力4.5節)で、航路25.2平方Kmの清掃を完了、処分機雷はなかった。

第1掃海隊(第2次)既掃区域図  
元山港に至る航路



第7項 第2掃海隊(第2次)実施経過

1 編成及び行動

10月25日第2掃海隊(第2次)は、石野自彊事務官を指揮官とし、母船MS62,MS09,13,15,23の5隻をもって新たに編成された。11月2日には第4掃海隊より4隻(MS10, 12, 22, 57)を第2掃海隊(第2次)に編入されたので、つぎのように隊内の編成をおこなった。

- 指揮官 石野事務官
- 指揮官付 中川、穂積、岩石、藤本、西尾事務官
- 母 艇 MS62
- 第1小隊 MS23、09、13、15
- 第2小隊 MS22、10、12、57

11月3日1500下関唐戸を出港鎮南浦に向い、7日1345同地に到着した。現地指揮官アーチャー中佐と打合せをおこない、翌8日より掃海作業を開始した。11月9日1500下関を出港して同月15日1200鎮南浦に到着した第5掃海隊(指揮官 大賀良平事務官、MS03、06、08、21、PS56)は11月17日第2掃海隊に編入された。そこで第2掃海隊(第2次)の編制をつぎのように改めた。

- 母 艇 MS62、PS 56
- 第 1 小隊 MS23、09、13、15
- 第 2 小隊 MS22、10、12、57
- 第 3 小隊 MS03、06、08、21

さらに 17 日には MS62 の嚮導で泰昭丸【試航船】が作業地へ到着した。11 月 26 日第 2 掃海隊(第 2 次)は USS Carmick (DMS 33: *Highspeed Minesweeper*) 艦長の指揮下に入って掃海を実施することとなった。



た。11 月 28 日第 5 掃海隊(指揮官 大賀事務官 MS03、06、08、21、PS56)は、第 4 掃海隊(第 2 次)と改編され、第 2 掃海隊(第 2 次)より分離して、11 月 30 日 1200 鎮南浦を出港し海州に向った。

11 月 30 日第 2 掃海隊(第 2 次)は USS Thompson (DMS38) 艦長の指揮下に入った。泰昭丸は同日 0730 鎮南浦を出港佐世保に帰投した。

11 月 30 日アーチャー中佐より海州にて第 4 掃振隊(第 2 次)と合同の上、英国駆逐艦 HMS Morecambe Bay 護衛の下に門司に帰投すべき命をうけ同日 1630 鎮南浦を出港したが、荒天のため第 4 掃海隊と合同できずそのまま下関唐戸に向かい、12 月 7 日 1100 無事同地に帰投した。第 2 掃海隊(第 2 次)の鎮南浦と下関との往復の行動は別図第 7 に示すとおりである。今回のように冬季における長期外洋航海は駆特をもってしては燃料、真水等の補給の関係から、また船体構造の見地から極めて困難であって、特に荒天時には多大の不安があった。しかし予想外に天候に恵まれたことと、各船乗員が協力一致して努力したことで船体・機関の故障が全くなかったことによって、鎮南浦への往返行動は概ね順調であった。会合点に到着して後米艦に嚮導されたが途中でその誘導を解かれた。その後指示された針路で航進中船位が不確実となって不安のため投錨した。後でわかったのであるが、もし投錨しないでそのまま航進していたならば強潮流に流され危険な機雷堰の中に入っていたかもしれなかった。

## 2 掃海実施

### (1) 開始前の打合事項

11 月 7 日鎮南浦着後 USS Forrest Royal DD872 にて現地指揮官と作業実施について次のように打合わせた。

- (イ) 現地指揮官は鎮南浦掃海に関するすべての情報を提供すること。
- (ロ) 翌日の作業は前日通知すること。
- (ハ) 燃料、糧食その他日本掃海隊の必要事項に関してはすべて援助すること。

(ニ) 毎日掃海終了後既掃海面図を持参せば翌日の作業予定を通知する。

(2) 鎮南浦機雷敷設状況並びに掃海水道は別図第 8 のとおりである。

(3) 掃海期間 11 月 8 日～2 月 2 日 23 日間



#### (4) 使用掃海具

##### (イ) 対艦式大掃海具 3 型

(索長 400m、対艦距離 200m、掃海深度 10m、掃海速力 4 節)

##### (ロ) 5 式掃海具 4 型改 1 (掃海速力 2.5 節)

#### (5) 掃海面積

泊地 36 平方 Km                      航路 90.1 平方 Km

#### (6) 処分機雷

(イ) 11 月 10 日 38° 42.9' N、125° 08.6' E で係維機雷 (M26) 1 個を浅海面にて拘束曳航米軍ヘリコプターで銃撃爆破した。

(ロ) 11 月 21 日 38° 40.1' N、125° 59.9' E で機雷敷設線を掃海中係維機雷 (M26) 1 個の係維索を切断、機雷缶を銃撃爆破した。

本掃海は米軍 LCVP(大発)による小掃海終了後掃海を実施したので 5m 余りの干満差を利用し安全に掃海をすることができた。なお駆特、哨特をもって対艦式大掃海具を使用し掃海することは鎮南浦のような潮流の強い海面では特に困難かつ危険であり、掃海具の改良(カットワイヤー等)を必要と考える。鎮南浦での掃海は、短時日に広大なる海面を啓開しなければならなかったため、出港は日出 1 時間前から掃海を開始し、入港は遅くなった。

乗員の休養の面からまた荒天時の出港の見地から駆特の揚錨装置は電動式を必要とする。潜水器は各隊とも搭載の要がある。強潮流の海面では時々掃海索を推進器にひっかけて困却することが多い。今回は幸い MS23 に潜水器を搭載していたので MS13 が掃海索を推進器に絡ませたときも簡単に離脱することができた。

### 3 通信

通信連絡は特別掃海隊通信実施要領によってきわめて円滑に実施することができた。下通における迅速な電報処理及び空間状況不良の場合の責任ある通信連絡はきわめて適切に行なわれた。下通との連絡不良の時、佐通の積極的な中継連絡はまことに効果的であった。下通で放送電報に SMC を附し放送したことは電報処理上甚だ効果的であった。第 5 掃海隊が鎮南浦回航時荒天のため電信室浸水無線機絶縁不良となって通信に支障を生じた。電信室の水線下設置に最大の原因があり、電信室は水線上に設置しなければならない。

今回の行動中指揮艇の通信士 3 名で昼(0800~2000)は 2 名、夜間(2000~0800)1 名の常時当直し、状況によっては総員執務したこともしばしばあり、肉体的、精神上の疲労ははなはだしいものがあり、指揮艇には最小限 5 名を必要とする。

### 4 補給

#### (1) 燃料、真水

各船それぞれ満載状態で下関を出港した。現地での補給は米艦より実施したが多数の MS 船に対しては真水の補給は終始不足勝ちであり、特に波浪により横付け補給は困難であった。

#### (2) 糧食

第 4 掃海隊より転属した 4 隻以外は貯糧品 12 月分まで、生糧品は 14 日分を搭載して下関を出港し、現地では米艦より約 10 日毎の補給を受けた。その品種は缶詰、乾物、コーヒー等



で、長期にわたっては生糧品の欠乏をきたした。その後生野菜、果物等の託送をうけたので生気をとりもどした。

### (3) 酒保物品、日用品類

現地軍の好意で若干の補給はうけたが掃海船全部では非常に多いので充分でなく日本より託送をうけた。



【追補】USS Catamount (LSD-17)

## 5 整備

母船にガス溶接器 1 組、応急用木材、鉄板等若干、機関部相当量を搭載して下関を出港した。また軟式潜水具は 1 組 MS23 に搭載してあった。現地在泊の USS Catamount (LSD-17) は LCVP の母船であり、予想に反し MS 艦の入渠は吃水及びその設備の関係上不可能であったが、老朽した各部にもかかわらず乗員の航海、作業に対する細心の留意と絶間ない整備により船体、機関共入渠修理を要する等大なる故障はなく、任務を完了することができた。部分的溶接は母艦で行い、また部品等は必要の都度母船及び相互に融通使用し機械工作及び技術的溶接修理はそのつど LSD-17 で行なったので掃海作業に支障はなかった。日本より溶接用酸素とともに若干の機関部品の託送をうけたが、今回の行動を通じとくに必要を感じた部品、材料は次のとおりであった。

各種発電機、クランク裏金、主機及び発電機、燃料ポンプ関係部品、噴油弁、ノズル、主機シリンダー蓋、銅パッキン、5 馬力空気圧縮ポンプ部品、同高压管、船体修理用鉄釘、特に多い破損部分は海水管の腐蝕破損であった。そこで母船についてであるが、今回の ARB では母船としては小型に過ぎ適当とは認められない。特に次の点を充実する必要がある。

- (1) 予備掃海具、ドラム缶、石炭、資材等の搭載が可能であること。
- (2) 簡単な造修能力を持っていること。
- (3) 12 節以上の速力を持ち荒天時に曳航が可能であること。
- (4) 航海、通信、信号の十分な設備及び能力を有すること。

## 6 医務・衛生

約 1 ヶ月分の治療品を搭載して下関を出港したが看護員が母艦に 1 名にすぎなかった。患者は胃腸疾患、感冒胸部疾患が大部分でほとんど母船で治療を行なった。ただ盲腸患者、歯痛各 1 名は米艦で手術手当を行なった。長期間入浴もほとんど不可能な狭隘な船内生活と寒風下の労働のため健康状態は漸次低下し、総員 343 名に対し 1 名ないし 2 名の看護員では全く不足といわざるを得ない状況であった。少なくとも医師 1 名は是非必要である。なお生糧品の不足に対してはビタミン補給のためビタミン錠及び注射液を多量に用意する必要がある。無味乾燥な船内生活であり碁将棋の外にせめて蓄音器等の設備が望ましい。

## 7 一般

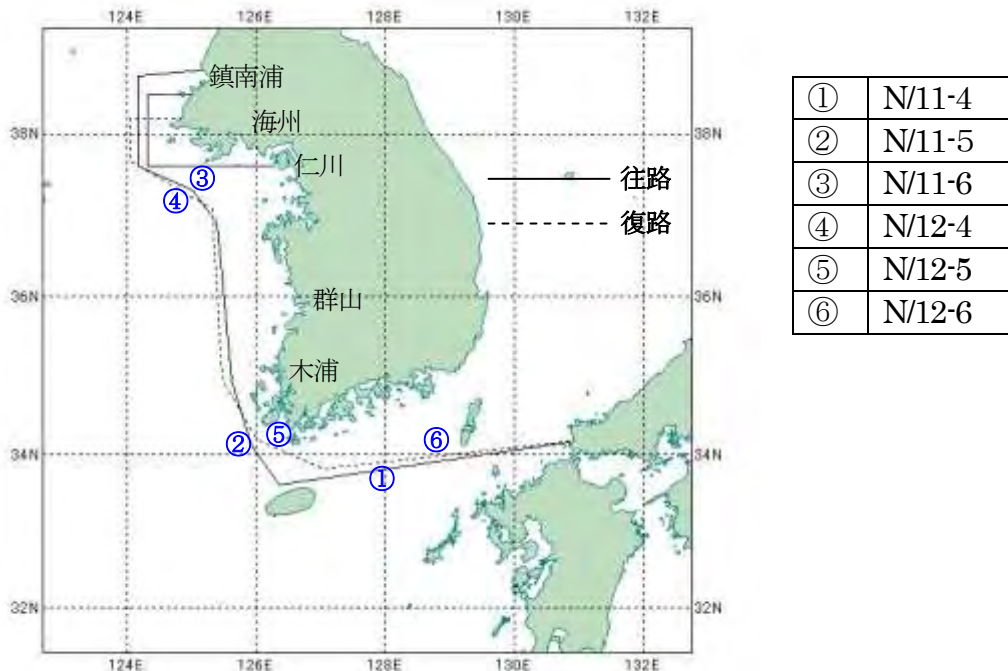
- (1) 今回の掃海作業が迅速また安全に実施できたのは、一に現地指揮官の理解ある適切な指令並びに補給造修に対する好意的努力と隊員一同がよく協力一致平素の実力を十二分

に発揮した賜である。現有掃海隊での行動能力は作業期間 1 ヶ月が限度であると考えられる。

- (2) 船及び使用具がいかにも科学化されてもやはりウエイトの高いのは人であり、精神力、熟練した技倆およびその和がなくては宝のもち腐れに等しいものである。当隊が老朽艦をもってよくこの任務を完了することができたのも船を補うのに人をもってしたからである。
- (3) 米軍の人命尊重の精神は協力作業を通じ随所にみられ深い感銘をうけた。
- (4) 海上保安庁職員は毎上員(現物)と陸上員(管理)を融通できる組織としてよくお互いの仕事を知悉理解することに努力する必要がある。
- (5) すみやかなる日本の独立とこれからの日本の指導理念の確立高揚の必要をこの作業を通じて痛感し、被占領下の自主性のない仕事はやむを得ないとして報酬としての物質面のみでは精神的にきわめて不満であって、安んじて作業ができるものではない。

### 第2掃海隊(第2次)行動経過図

別図第7



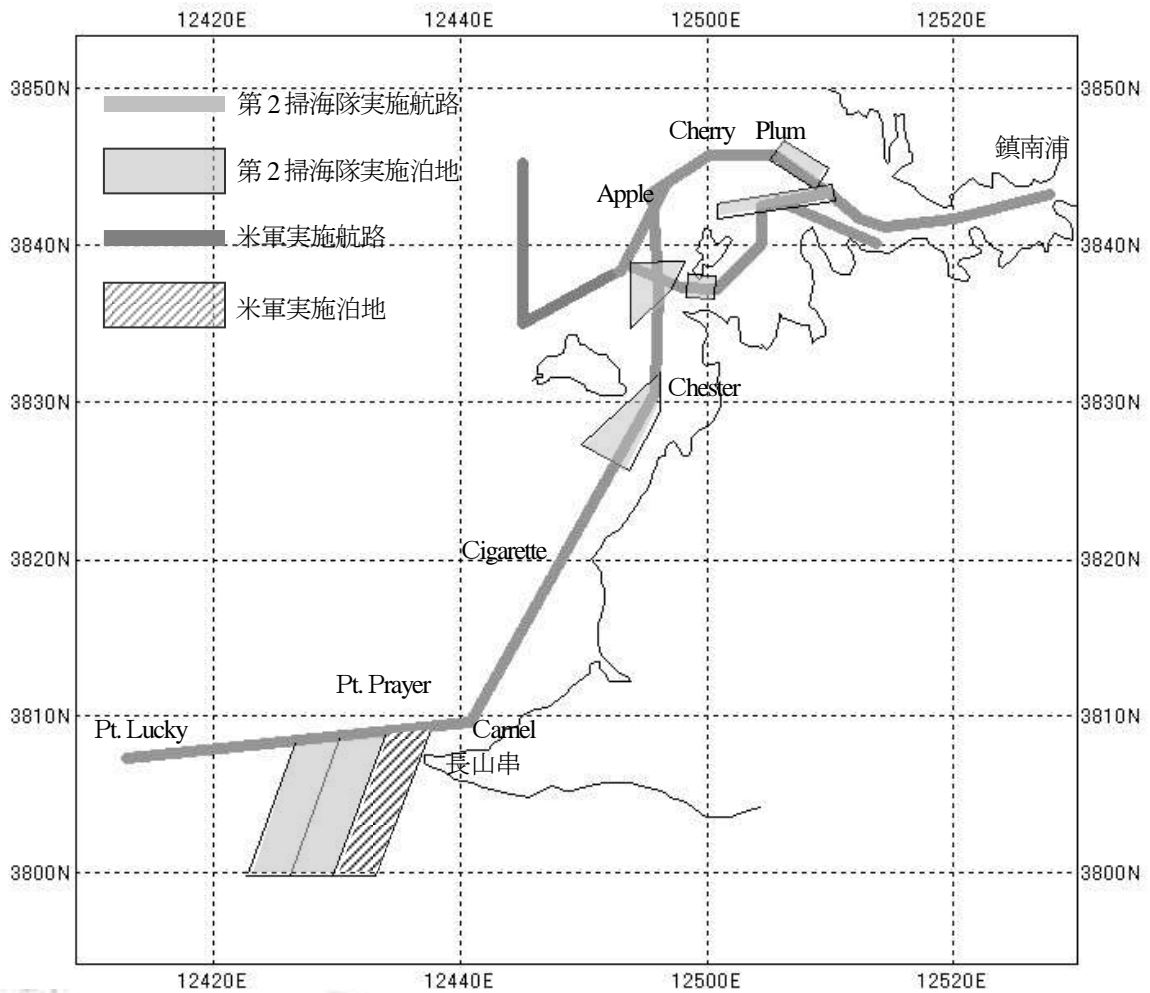
#### 【編集部追記】 石野自彊指揮官の手記 (大久保武雄著「海鳴りの日々」P215から)

『当時の隊員の考え、心情は、MS14号艇の触雷沈没事故により、「今更何で朝鮮まで出掛けて、死の危険を冒してまで掃海せねばならないのか」という疑問によって動揺した時期もあったが、直ちにとられた諸措置と、占領下の日本の置かれた立場を納得し、戦局の好転も勘案し、朝鮮水域に出動したのであるが、大部の乗員の考えの根底には、特別掃海隊解散にあたり、時の海上保安庁長官大久保武雄氏が訓示の中でいみじくもいわれた、「国際社会において、名誉ある一員たるためには、手を拱いてはその地位を獲得できない。私達自らからの努力と汗で獲得しなければならない。今日諸君の努力により困難を克服して偉大な実績を上げた。国際的信頼を得るとともに日本の進むべき方向を確認した。日本の歴史上永く記録さるべきものと思う」の願望をもって、占領からの脱却、独立国日本の実現になんらかの寄与ができるのではないかという期待があったものと思う。』

なお、「鎮南浦掃海の回想」としてその詳細が「海鳴りの日々」P234～246に掲載されている。



第 2 掃海隊(第 2 次)既掃図



【追 補】第 2 掃海隊(第 2 次) 石野隊

## 第8項 第5掃海隊実施経過

第5掃海隊は運輸大臣翰文第74号及び特別掃海隊指令第1号(10月29日)により新しく編成され、大賀良平事務官を指揮官とし、母船PS56,MS03,06,21,08の5隻であった。これらの船艇のうち、MS03は下関在泊中であり、PS56は11月4日より新潟より、MS06,21,08は11月5日、呉、横須賀よりそれぞれ下関に集結した。行先は鎮南浦と定められたので、航海、通信、その他所要の計画を立案、各船との打合せを行うとともに、第1掃海隊より仁川、海州、第4掃海隊より群山、木浦の掃海状況並びに第1掃海隊より機雷情報を聴取収集して、万端の準備を完了し11月7日1500下関唐戸を鎮南浦に向け出港した。この回航前とくに行動上必要なる新設及び改修工事を次のように実施した。

### (1) 浴槽(PS56)

掃海艇乗員の入浴用として上甲板後部に1回で4人程度入浴可能なる浴槽を新設した。

### (2) 生粗品貯蔵所(PS56)

上甲板電信後部に乗員2週間分の生糧品格納可能なる貯蔵庫を新設した。

### (3) ストープ設置(PS56)

7航啓より重油ストープ3個受入れ、煙突及び据付台を新設した。

### (4) 救命筏(各船)

幅1間、長さ1.5間の木製筏を1個新製搭載した。

### (5) 真水ポンプ(PS56)

上甲板1番タンク用真水ポンプが破損したので新品を換装した。

### (6) 応急用空気送気管

空気圧縮ポンプ故障時各船間に送気ができるように約30mの高圧空気管を新製搭載した。

回航中の行動図は別図第9、第10のとおり。ただこの回航において、11月12日、MS21が機械故障し、PS56でこれを曳航中曳索が切断、PS56は漂泊、他の船艇を先行させたことがあった。また11月13日にはPS56が舵故障し、翌14日は吹雪の中でMS06を見失う事件があり、悪天候の中にいろいろと困難なる行動を続けたが、幸運にも同日吹雪の晴間の中に英巡洋艦を認め、つづいて米駆逐艦が近接して誘導してくれた。同日2100、投錨の指令によってT点で漂泊した。15日1230、MS62に嚮導されてPS56を除き各船席島錨地についた。本回航の総航走時間135時間、総航程816浬であった。ここでMS06を見失った前後の状況について参考までに記しておく。

11月13日夕刻より風浪高く、各艇低速にて辛うじて保針する現状にて駆特の船体には不安を感じる状況であったが、14日0300頃までは各艇を確認していた。14日0500PS56より各艦の灯火3個しか認めず、無線の配員を下令したがMS21の外は連絡がなかった。そこで、MS21に各船の視認状況を問合せたところ、PS56の外3個認めるとの回答があったがどうしてもPS56からは1個不足している。不安となりさらに0321にMS21に問合せたところ同じように3個認めると返電してきた。0700ごろマストらしきものを認め、0800全船無事であることがわかった。MS06は発電機が故障し、航海灯は二次電池を使用したので減光し、確認困難であったことがわかった。

通信連絡については、主として下通經由、6,650KCで交信したが、1900から0700ごろまでは感度が非常に不良で翌日まで連絡を延ばすことがあった。短波で連絡不能の場合は、468

で佐世保を利用することにつとめ有効だった。PS56 は充電能力不足のためしばしば連絡を失うことがあった。14 日は寒冷のため空中線碍子が凍結して電波勢力が充分空間に出ない実情であった。

11 月 15 日 MS62 と T 点で合同、第 2 掃海隊(第 2 次)の指揮下に入ったのであるが、同隊指揮官と協議の上、指揮系統を統一するために第 5 掃海隊の編制をとり、この隊の掃海艇は第 2 掃海隊(第 2 次)の第 3 小隊に PS56 は駆特の真水燃料の補給船に、第 5 掃海隊指官及び指揮官附は、第 2 掃海隊指揮官附に合併することが必要であると特別掃海隊総指揮官に見具申をした。11 月 18 日第 5 掃海隊は編成をとかれ、意見具申の通りとなった。

今回航において痛感した事項は次の通りである。

(1) 季節風期に入りかつ気象不明な海域に向って約 700 浬におよぶ航海を何等の避泊地ももたず、駆特のように老朽小船艇で一挙に突破を試みたのは慎重を欠いた無謀な行動といわなければならない。

(2) シベリア満蒙の優勢な高気圧の吹出しと、当時九州一帯は台風の余波をうけ低圧部であったため、30m を越え吹雪を伴う荒天となった。

鎮南浦在留部隊の気象要素が唯一の天気図の判定資料に過ぎなかった。当日の日本放送の気象要素は、単に大陸高気圧の存在のみを示し、船内の気圧計は 1032 を示す状況であった。

帰途の状況にも鑑み、対島以東の海面にならなければ内地の気象の放送は信用できない。低気圧不連続線は九州に近づいてはじめて確認されている実情である。

黄海、朝鮮を行動する場合は華北、揚子江上流に発生した移動性高気圧を利用するのが安全である。

(3) 常に航海技術の向上に努めるとともに、新しい航海兵器の恩恵を利用する着眼が必要であるが、現在の掃海艇乗員の能力では陸測航法の限度をでていない。11 日夕刻於青島を視認してから鎮南浦まで陸測不能の実情であった。甲板時計の装備は是非必要であり、推測航法上測程儀の装備があれば便利であるとともに、実速の判定と風圧の影響を研究しておくことが必要である。また、当時鎮南浦での連合軍艦艇による無線方位測定が可能であれば、東に向けての変針も可能であったと思う。長距離の洋上航海で陸測不能な地点に到達するのは現在の船艇の能力では至難ではなからうか。

(4) 船内応急処置に関しては、平素より充分研究しておく必要がある。MS03 の危険をよく救ったのは前部の完全な防水隔壁と手動ポンプとであった。なお、駆特には是非電動ビルジポンプの新設が必要である。

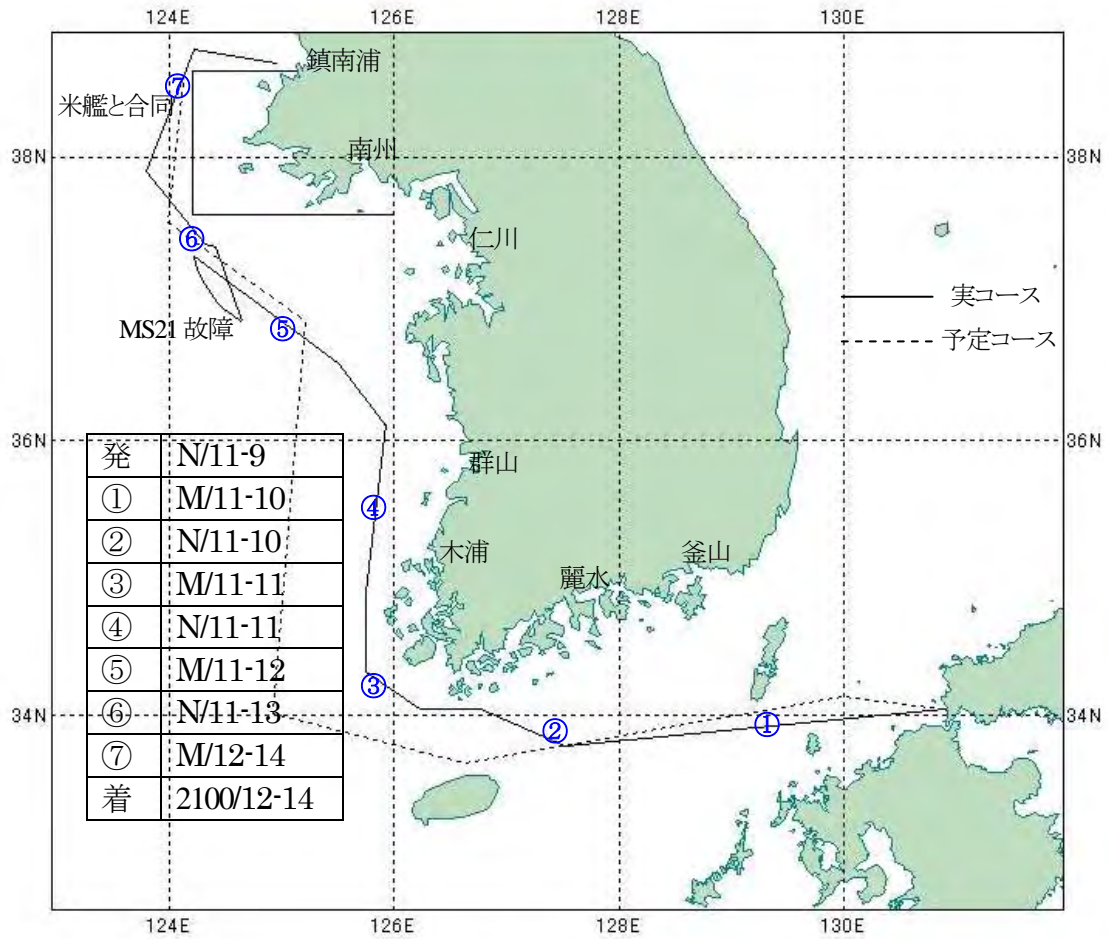
(5) 荒天航行中は浸水および船艇ビルジによる機器の絶縁が低下し連絡が充分ゆかなかつた。

(6) 日本出港後連日の荒天と寒気のため、乗員の能力はあきらかに減退を示したが主機械は唯一の生命である。充分なる注意を払い、事故を未然防止にあたると共に備品以外でも今までしばしば起した故障部品は準備しておくことが必要である。

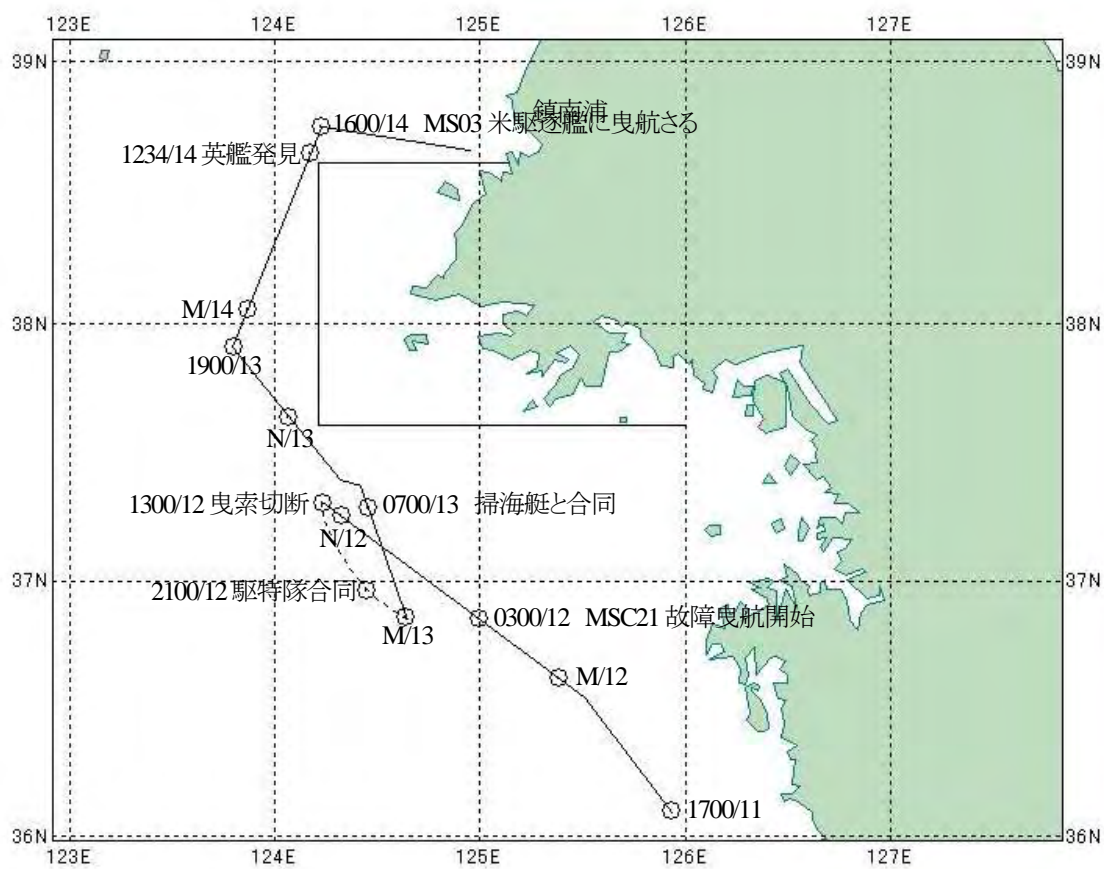
(7) 補給で最も困却したのは補給装置である。各船に簡単なる電動ポンプ及び母船には重油移載装置の装備を必要とする。

(8) 幾多の困難に遭遇したがこれをよく克服したのは各部の御支援と指揮官はじめ各船長の適切なる処置と乗員の必死の努力によるものである。

第5掃海隊行動経過図(No.1)



第 5 掃海隊行動経過図(No.2)



## 第9項 第4掃海隊(第2次)実施経過

第5掃海隊(指揮官、大賀事務官、MS03、06、08、21、PS56)は第2掃海隊(第2次)の指揮下に入り編成をとかれたまま鎮南浦の掃海に従事していたが、11月28日、もとの第5掃海隊を第4掃海隊(第2次)に改編され、第2掃海隊(第2次)と分離した。11月30日1200 鎮南浦(Shelter 泊地)を出港、英艦嚮導の下に海州に向かった。12月1日0800 海州掃海水道口A点に到着0900より編隊掃海を開始した。12月6日1500A点にて掃海具を揚収、門司に向け海州を出港した。回航の際MS06 曳航に多大の苦勞をしながら、途中壱岐に仮泊12月11日1030 下関唐戸に到着した。行動経過概要については別図第11を参照されたい。

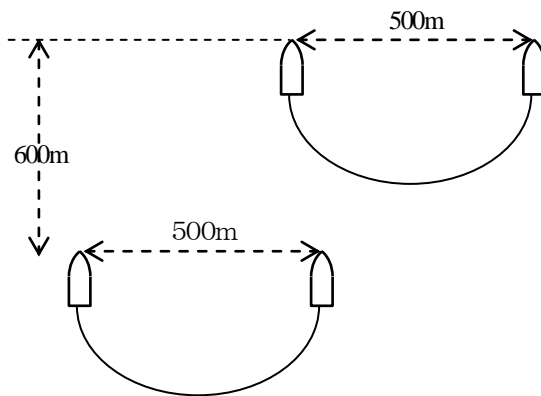
### 1 掃海(別図第12参照)

(1) 海州掃海水道の確認掃海を実施した。

(2) 掃海諸元

掃海速力4節以上、対艦距離500m、索長1000m、深度索12m、有効掃海中は対距の7割。ただしD点以上は対距300m、索長600m、深度索7mとした。

(3) 編隊掃海隊形



(4) 毎日掃海終了後英艦で資料を提出検討、翌日の作業指令をうける。

(5) MS06故障のため4日よりPS56で掃海を実施したが回頭がやや困難であった。

(6) 掃海中しばしば掃海索が切断したのは新しい12耗掃海索のアイ入れが不充分のため

(7) 掃海に関し痛感したことは第2掃海隊(第2次)で述べたとおりである。

### 2 整備補給

現地における修理は主としてLSD17に委託修理するとともにMS62の熔接器を極力活用し、おおむね要求に応ずることができたが、泊地風浪のためLSD横付け困難と交通艇がないため修理が時間的に常に制約されて充分でなかった。今回のように、長期とくに外地行動の場合はある程度の自力修理可能な工作設備を搭載する必要性を痛感した。なおMS62に搭載の熔接器は非常に有効であった。各船乗員一同のたえまない整備と努力で故障を最小限に止めたことが修理にもまして任務完遂上の一大要素であった。

機関部品は出港時7航啓より一括搭載していたが、7航啓でも在庫が少ないため最小限度に制約されて不足品が相当あったので常に不安を感じていた。しかし、第2掃海隊(第2次)と合同してから、同隊より供給をうけ、どうやら船の要求に応ぜられた。特にMS21の故障などで

老朽した船体機関を考慮して重要な部品はどの船かに必ず 1 個は常備しておくことが必要であると痛感した。

補給に関しては、とくに本隊母船 PS56 を燃料、潤滑油、真水の補給船として使用し作業面は非常に能率的であった。

### 3 その他

#### (1) 医務衛生

約 1 ヶ月分の治療品を搭載して日本を出港、現地で MS62 号看護師と協力医務衛生に当たったが、発生患者の大部分は内科(胃傷疾患、感冒、胸部疾患等)であった。別に重病という患者はなかったが内科患者は続出した。狭隘な船内で換気も充分でなく、入浴も満足にできない状態、その上寒気が激しいため健康状態は次第に悪化する傾向があり、看護師のみでは不十分なところもあり、少なくとも医師 1 名は必要である。生糧品の不足に対しては、ブドウ糖注射液、ビタミン錠、または栄養剤などを充分用意する必要がある。なお、伝染病の予防注射を行なう必要がある。

(2) 通信実施に関して第 5 掃海隊の項でのべたとおりである。

### 4 本行動において感じた事項

(1) 曳航の準備は新たにしすぎることではない。一寸した油断が洋上でいかに困難なことになるかがよくわかる。

(2) 応急救難は不屈の努力と根気とが必要である。

(3) 第 1 回曳索の切断の原因は専らねじれによる錨鎖の切断と推定されるが、強力な転換器の準備が必要と考えられる。

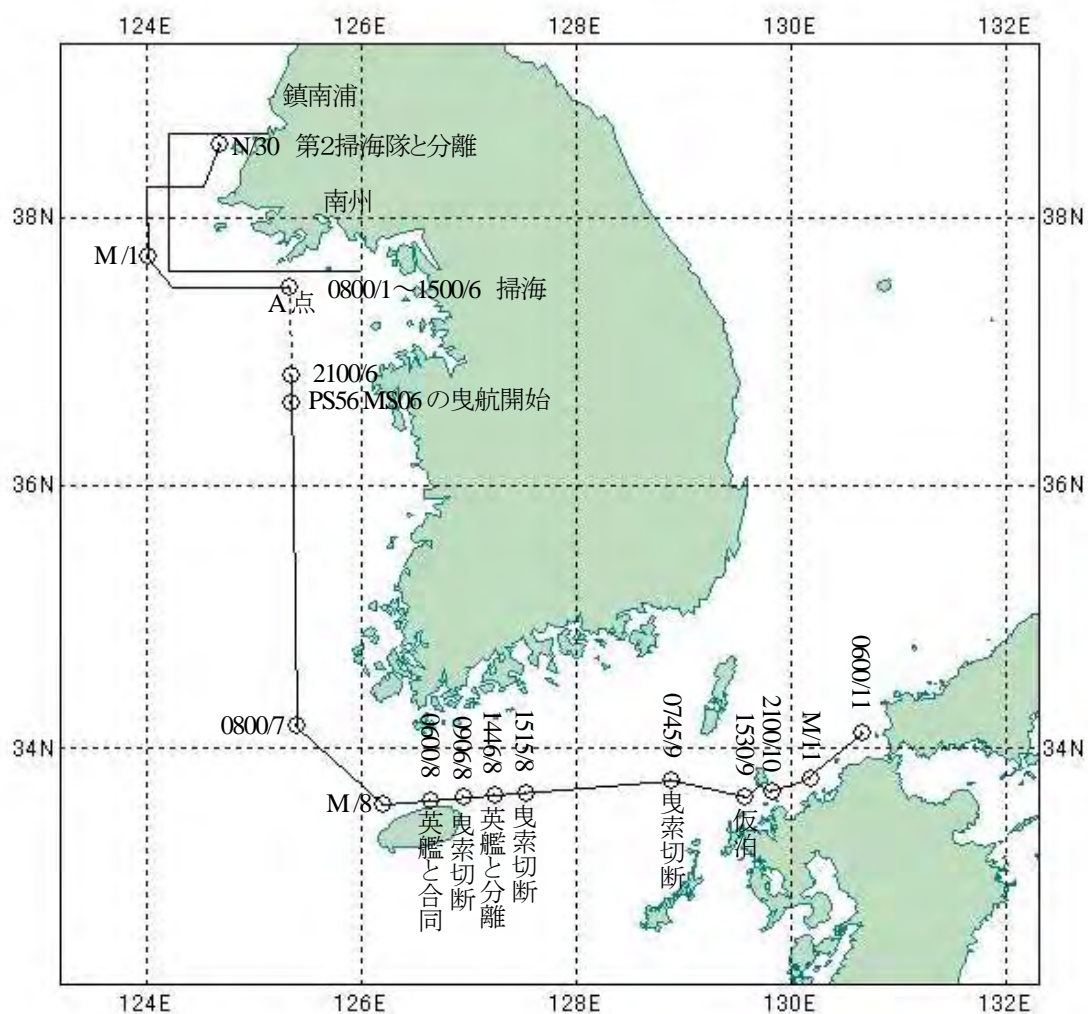
(4) 荒天中は目的地に遠ざかるとも風下に向首する決断が保安では第 1 と考える。濟州島より壱峽までは追風潮で 230 の回転で曳航実速 7 節であった。

(5) 今回のように長期にわたる行動のときは航海長、航海士を充当するとともに、通信士 2 名以上の配員を要する。一般に船長の負荷がきわめて大きい。

(6) 今回の行動で当隊ばかりでなく全般的に心身を労したのは実に回航中であつた。荒天中 500 浬におよぶ曳航並びに多少とも被害を受けた老朽艦で幾多の困難を克服し乗員一同無事帰投したことを最大の喜びとする。



第 4 掃海隊(第 2 次)行動経過図

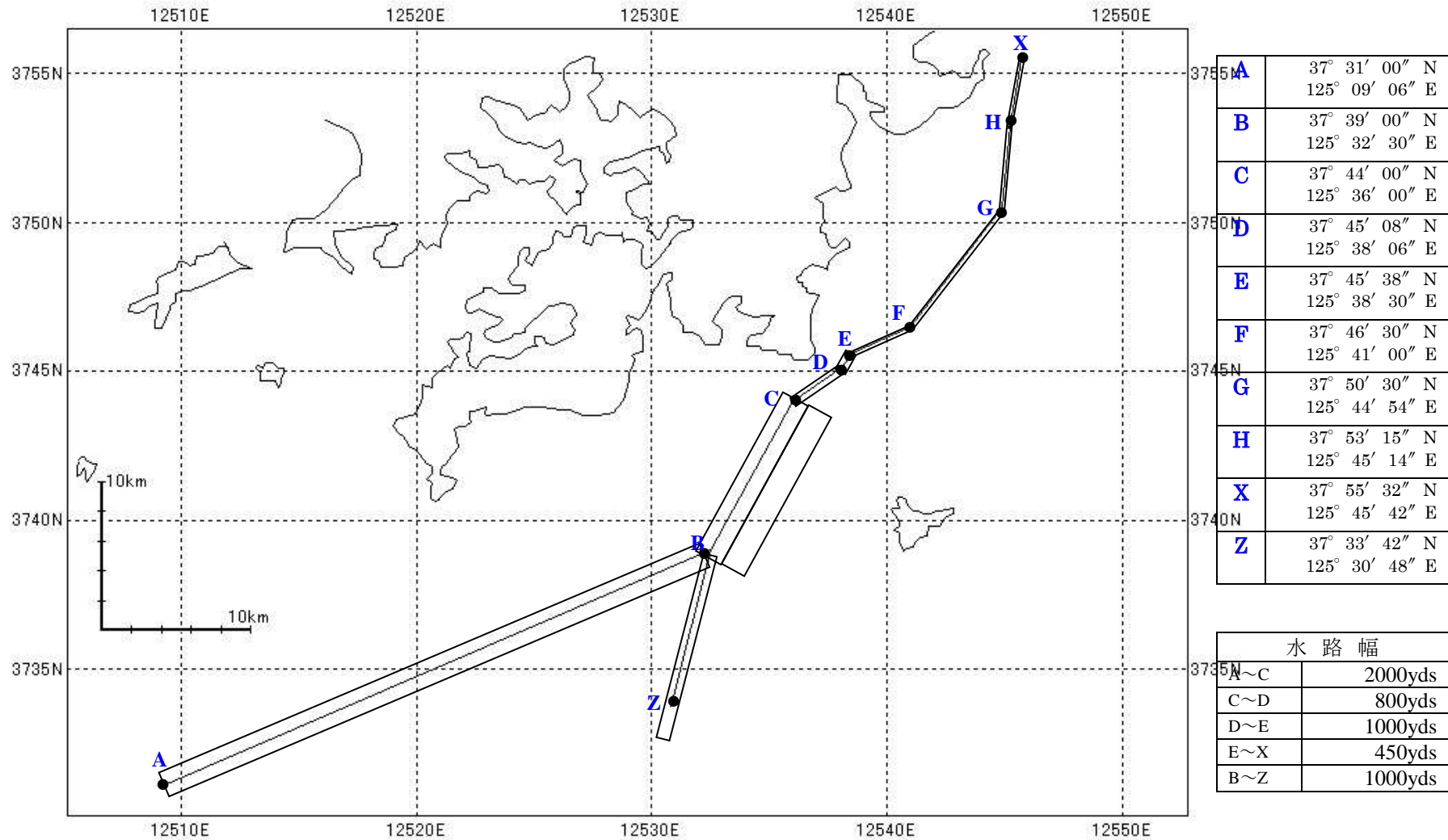




# 第4掃海隊(第2次)海州掃海図

別図第 12

(既掃面積・・・泊地 40 平方 Km、航路 63 平方 Km)



## 第10項 泰昭丸

泰昭丸（指揮官 星子直明事務官）は 11 月 1 日掃海船籍に編入、同月 10 日特別掃海隊の試航船として参加した。

11 月 10 日 1130 舞鶴を出港して同月 17 日 1715 第 2 掃海隊（第 2 次）の M S62 の嚮導で鎮南浦作業地に到着した。その後第 2 掃海隊（第 2 次）と緊密に連絡を保持しながら、同月 18 日より第 2 掃海隊の掃海した鎮南浦航路の試航（確認）を行ない、11 月 30 日 0730 任務を完了して鎮南浦を出港、12 月 3 日 1045 佐世保に帰投した。12 月 15 日特別掃海隊より除かれ、同月 18 日掃海船籍より除かれた。

同船が鎮南浦航路に対し実施した試航区域は 79 平方 Km で処分機雷はなく、特に異常なかった。

## 第11項 通信

本項は昭和 25 年 12 月 13 日、警備救難部長より航路啓開本部長に送られたものであり、特別掃海隊の通信がいかに関実施されたか全般的にうかがい得るものである。以下その全文を示す。

現在、わが国における無線局は、陸上、船艇を問わずすべて国際電気通信条約並びに国内電波関係法規によって制約されている実情に監み、今次のような特殊任務の遂行に当っては、これら法規より除外し通信機、使用電波、通信士の資格、送信勢力等通信に関する限り自由を確保されねばならぬ。

今次特掃通信は以上制約の下に暗号文を使用し、通信要員の不足、通信機の不備等あらゆる困難を克服し、一面通信運用の合理化に努め、概ね順当に経過したが、現地と内地間の電報の遅延は免れ得なかった。

### 1 通信要員

通信量の激増と暗号電報の使用による通信費消時を短縮するためつぎのように最小限増強を認める。

下関通信所	+	6 名
門司通信所	+	3 名
佐世保通信所	+	3 名
中央通信所	+	6 名
船艇通信所		各艇 2 名に、指揮官艇各艇 3 名に
		合計 約 40 名

### 2 通信施設

通信施設を甲板上に移設

無線電信は船艇の生命であり、非常の場合は最後の瞬間まで使用しうるものでなければならない。掃海艇の現状は、通信室の過半数は甲板下にあり、掃海実施中は危険のため使用を中止し、僚艇、指揮艇はもちろん、基地との通信は不可能である。また、今次渡航の際一部隊が全般海水浸入のため電波発射不能となり、救助手配、動静の把握に不都合を生じた。

#### 船艇に無線電話の設備

編隊航行中の隊内連絡及び掃海作業中僚船及び指揮官艇との連絡に各船艇に微勢力無線電話機の装備を要する。荒天時視界不良の場合、とくにその必要を痛感された。現地軍の好意により派遣の一部隊は小型無線電話機の貸与をうけこれを使用し、きわめて便利であり、作業能率増進に資するところ大であった。

#### 使用電波

中央並びに基地(下関)よりの通信は、放送により昼夜間を通じ、概ね良好に行なわれたが、現地船艇よりの通信(6650 Kc)は毎日 1900 ごろより翌朝 0500 ごろまで混信甚大とともに感度低下し、ほとんど受信不能に陥った経験に鑑み、夜間波として 4000Kc 帯を要望される。

#### 指揮官艇(母船)無線施設

指揮官艇および母船は掃海各船艇の通信施設弱体を補うため、無線代表艇として任務遂行できる設備を有するものを選定するか、事前に相当設備を行うを要す。

### 3 通信の運用

限られた電波と人員をもってする通信を速達せしめるには通信量の制限によるところ極めて大であり、暗号を使用する場合はとくに然り。

指揮官はこの点に充分留意し、着信者の限定、電文の簡素化に努め、不急、不要の電報は避け、とくに船艇指揮官は通信の疎通状況を把握し、機に臨み、迅速に動静報告に遺憾のないようにされたい。

#### 緒言

要するに特掃通信は船艇および陸上通信所とも通信要員のきわめて不足したにも拘わらず、加うるに通信量は平常の 6~7 倍に激増し、暗号事務は加重し、著しく繁忙を加えたが、おおむね所期の目的を達成し得たことは、単独船艇は通信士 1 名、下関連信所のごときは二直交代制を実施する等、いずれも疲労はその極に達したるも各員の旺盛なる責任観念をもって任務に邁進した結果のしからしめるところでまことに感謝にたえない。

しかしながらただ感謝するに止まらず、この尊い体験を生かし、通信要員の充実、設備の改善に運用合理化に大いに努力しなければならない。

### 第 12 項 経理

朝鮮特別掃海に要する経費の処理については、朝鮮特別掃海業務が占領軍の指令であり、しかもそれに要する予算が財政上の予算として成立する以前に国の債務負担となる掃海業務を実施したことに経理上の異常の困難がともなったのである。

つぎに、これが経理上の所見につき財政法を朝鮮特別掃海計画経理実行、経理および結論について記述する。

#### 1 財政法と朝鮮特別掃海

朝鮮特別掃海に要する経費は、第 9 臨時国会に補正予算として提出されたのである。しかし、特別掃海の業務は当該補正予算の成立前に着手された。従って当該補正予算の成立までの特別掃海にともなう国の債務負担行為について海上保安庁は予算の計上なくして国の

負担となる債務行為を敢えて行なったことになり、財政法の原則である予算目的に適合する債務負担行為準則に反した財政上の行為をなしたことになる。

朝鮮特別掃海のように予見し難い業務のため必要な経費は予備費により内閣の責任において支出すべきが妥当であると考える。

## 2 計画経理

朝鮮特別掃海は占領軍の指令であり、しかもこれが急速実施の必要性等の点から予算執行上からは財政法に抵触する点はできうる限りこれを排除し、朝鮮特別掃海に要する補正予算382,380,000円の成立を裏付けとして昭和25年予算の掃海業務運営に要する既定予算中第3/四半期および第4/四半期に計画された予算を可能な範囲において差し繰り使用することに立案し、大蔵省に対し予算の計画変更の承認を会計検査院にしてはこれが予算執行の諒解を求め経理上より当該業務実施に支障を生ぜしめないように計画した。

## 3 実行経理

掃海業務運営に要する経理は中央において一括経理運営されているので朝鮮特別掃海の実施が指令され、その必要な経費は前号の計画により直ちに実施され、所要の給与、補給、修理等の経理は迅速に実行された。

しかしこれが所要経費は指令者側の負担であるという条件は今後これが決済の実施にあたり、関係各庁の最大の協力と理解を必要とするのである。

## 4 結論

前述のとおり指令を忠実に履行せんとする努力と、関係各庁の協力によ経理上の措置は急速に実施された。しかし、これが経理上支障なく急速に実施されたのは当該指令が年度途中であり、また経費の裏付けである補正予算を審議すべき第9臨時国会の開始が間近だったことおよび掃海業務の予算が中央に一括計理されていた事等による。もしこの指令が年度末であった場合、あるいはこれに要する経費の審議が通常国会時に持ち越されるようになった場合は期間的にみて既定予算の差し繰りが困難であり、従って現地に派遣された船舶の乗員の給与、負傷者、死没者の災害補償、糧食、被服、需品等の購買、補給、派遣船舶の修理等も急速に実施困難であったであろう。望むことはかかる予算外の業務に即応するためには、予備費の計上により内閣の責任において即刻支出できるような方法を講ずることである。

### 第13項 補給

1 突発的な特殊任務発動に際し、これが補給に関し指揮系統の不明確化および予算上の措置を速やかに講じ得なかったため、補給物品の調達は極めて困難かつ不十分であったが、一応在庫の廃品を補修充当し、おおむね初期の目的を達することができた。

2 今次特殊任務の補給実施経過に鑑み、補給物品は常に全船舶行動用2~3ヶ月分の在庫を確保しておき、これが実施に当っては補給組織、補給要領並びに補給物品の整理要領等に関しとくに下記諸項を考慮する必要がある。

(1) 補給主務庁の特設

特殊任務に対する補給上の諸要請に即応せしめ、これが会計整理を簡潔にすることを目的として任務実施の最寄基地に「補給実施担任庁」並びに「補給物品整理担当庁」「特別物品会計官吏」を定め現地実施部隊への連絡を統合し、迅速、適確なる物品の補給、整理を実施する。

(2) 補給船

保安庁所属の船舶中搭載容積および居住性等考慮にいれ生糧品その他の物品の補給、真水の供給、酒保物品の補給、簡易なる工作の実施等を目途として補給船を特設、基地、現地間の連絡に当たらせる。

(3) 物品整理要領の制定

今回の任務のように、行動海面が遠洋に展開する場合は不測の事故発生も予想せられ、かつ物品の補給も円滑を欠くおそれがあるので、これが物品の整理については現国内法を超えて特殊な整理要領を制定、補給上の諸要請に即応せしめることが必要である。

3 今次特殊作業遂行に当たり、特に次の難点があった。

(1) 乗員に対する食糧は相当長期にわたって作戦行動したため、特に嗜好食品(味噌、醤油、漬物等)、生糧品に不足をきたし、さらに酒保物品(衛生酒、煙草、甘味品、日用品)の支給が不充分であったため士気に影響するところが大きであった。現在当庁では酒保物品取得に対する予算がないため特に補給に関し困難を感じた。

(2) 防寒、被服類は現に特定の各本部及び航路啓開部所属職員用に充当するものの外準備していなかったため、出動全員に対し速急に調達、支給の必要に迫られ、予算編成の遅延のため特に困難を感じた。

(3) 現在庫の需品類は、予算その他の関係上、概して沿岸任務を遂行可能の程度しか準備されておらず、かつ航海計器等はほとんど旧海軍の老朽品を使用している現状であり、今回の任務のように領海外の特殊作業に従事する場合は、従来使用品の交換、増設等編隊航行に対する諸器具の完備等に迫られ、在庫の充実の必要が痛切に感ぜられた。また使用掃海具が現在使用中のものに変更された。これが急速準備調達に困難を感じた。

4 以上の諸項を考慮の上関係各部の協力の下に適切なる手段を講ぜざる限り突発的非常作業に随時即応することは全く不可能であろう。

## 第14項 造修

1 木造掃海船は船令すでに10年に垂んとする戦時急造の旧海軍哨戒特務艇または駆潜特務艇であるので、朝鮮海域に出動して掃海任務を完全に遂行するためには出動前充分船体機関の整備をなす必要がある。

- (1) 船体入渠の上各部調査をなし、要すれば船体上甲板の総填隙および外板包板の補修
- (2) 不要物件の陸揚げ
- (3) 重心査定試験自差修正
- (4) 不良錨鎖の取替え
- (5) 灯火管制設備の完備

- (6) ビルジポンプ (駆特型) の電動化
- (7) 揚錨機の電動化 (駆特型)
- (8) 機関は中間検査程度の整備
- (9) 機関予備品の充実
- (10) 航海諸計器の搭載整備

とくに冬期北鮮海域において行動するためには、内地における場合よりも防寒設備について嚴重に準備する等特別工事も考慮する必要がある。事前にこれらの工事を充分しておいたならば、今回のような予想外のぼう大な修理費はある程度節減し得たものと認められる。

2 今回随行した母船は、旧海軍飛行機救難艇で工作設備を装備していないので、修理についてはほとんど寄与するところがなかった。母船としては応急工作設備(万能旋盤 1、ガス熔接機一式、鍛冶用具一式、電気錐、その他簡単な大工道具等)、補給設備並びに補給物件、格納装置、乗員の休養施設及び医療施設等を完備した船舶を充足するを要する。飛行機救難艇はこれ等設備を施す余地なく母艇としては不適當である。幸に今回の掃海作業中は MS06 の推進軸折損の外行動に支障を及ぼすような故障欠損はなかったが、基地から遠隔の地に行動する小船艇の母船には前記の工作設備を装備した母船を配することは絶対必要である。

3 会計法によれば予算を伴わずして購買処置を起すことはできないため必要な部品の購買発注が時機的に遅延したこともあり、臨時国会において補正予算を決定し、はじめて処理し得る方法にては必要な時機に必要な場所に必要数量だけ準備することは困難である。臨時国会開催の時機が今回のように特別掃海作業を近接した場合でもこの困難が伴うものであるが、その時機が著しく隔離した場合には全く処理に窮するおそれがある。船艇修理についても同様であって、今回は MS 船艇の手持予算はもちろん PB 船艇の手持予算も一部繰り替え掃海第一主義に実行してきたため、一部 PB 船の運航も停止した状況であった。

4 泰昭丸の試航改装工事は悪天候を冒してきわめて短時日の間にこれを完了したが、掃海作業における試航船の価値がきわめて高く評価される現在唯一隻の試航船桑栄丸を常備する現況ははなはだ心許ない状況である。試航船についての知識のない舞鶴製作所において泰昭丸を試航船に改装した時はたまたま試航船桑栄丸が同地に碇泊していたため工事について極めてスムーズに実施できたが今後速急なる工事を要望された場合に処するためには、予め試航船改装要領を確立しておく必要がある。

#### 第 15 項 特別掃海隊関係経費

昭和 25 年 12 月 海上保安庁航路啓開本部長より CNFE に提出した特別掃海隊関係経費はつぎのとおりである。

1 今回の朝鮮水域の掃海に必要な経磨として、当初の見積額は 382,380,000 円であるが、現実には派遣人員の変更、派遣期間の短縮等のために以下に述べるように変ってきた。

(1) 人件費

見積額は 176,159,206 円である。目下日本政府の定めた規則によって各人に対する支給額を算出し、支払を実施しており、この支払は明年 1 月中旬ごろまでには完結する見込みであるが、概ね前記見積額の 3 分の 2 以下になる見込みである。

【追補:末尾の「特殊勤務手当」を参照】

(2) 船艇修理

見積額は 50,970,000 円である。

本年 11 月 15 日までの使用済額は 34,424,792 円であるが、11 月下旬および本月上旬内地に帰還した船艇の修理費に約 30,860,000 円を要する見込であるので、合計 65,284,792 円を必要とし、見積額より約 14,314,792 円を超過する見込みである。

(3) 物件費

見積額は 144,686,113 円である。

本年 12 月 15 日までの使用済額は 81,837,997 円であって見積額より 62,848,116 円下廻っている。しかしながら、物品の補給については、新規購入物品の外に:掃海関係在庫品のうちから約 122,030,000 円にのぼる物品を補給して任務の達成に協力しているので、このうち 38,346,760 円は、これら在庫品の補充に要する経費として貴方より支払をうけねばならない実情である。

(4) 役務費

見積額は 10,564,681 円である。

役務費の主なるものは、泰昭丸の傭船料および掃海用具の運搬費等であるが、おおむね予算額の 3 分の 2 以下で済む見当である。

2 上記経費請求については、貴方より PS、MS、GP に区分し、1 隻 1 日当りの経費を算出し、これをもとにして要求するように指示されているので、当方としては、実際に支払った経費（物件費については前期在庫補充のための経費を合む）をもとにして算出することとし、おおむねつぎの要領で経費の要求をすることにしたい。

(1) 人件費

明年 1 月中旬までには、人件費の支給が完結するので、支払実績を各船艇に按分し、1 隻 1 日当りの人件費を算出する。

(2) 修理費

明年 1 月中旬までには、特別掃海隊所属船艇の修理が完了するので各船艇の修理実績により 1 隻 1 日当りの修理費を算出する。

(3) 物件費

12 月 15 日までにすでに使用した 81,837,997 円および前記在庫補充のための経費合計額を各船艇に按分し、1 隻 1 日当りの物件費を算出する。

(4) 役務費

泰昭丸の傭船料を除き支払実績を各船艇に按分し、1 隻 1 日当りの役務費を算出する。泰昭丸については、この外傭船料を加算する。



## 第7節 特別掃海隊に対する表彰並びに訓示

### 第1項 運輸大臣の表彰

(昭和26年1月26日)

昨年10月初旬から実施された特別掃海任務は、複雑なる情勢のもとにおいてよく関係方面の要請に応え、急遽編成整備の上現地へ進出し、あらゆる困難を克服して使命を達成した。その功績は下記のとおりまことに顕著であるから運輸省表彰規程による大臣表彰が行なわれた。

#### 記

#### 海上保安庁特別掃海隊

右は昭和25年10月初旬CNFEから日本政府運輸省あて、日本掃海船をもって朝鮮水域の掃海を指令されるや、急遽30数隻に上る掃海船、試航船および巡視船をもって特別掃海隊を編成し、いずれもはなはだしい老朽艦にもかかわらず、これが整備に万全を期し、一兩日にして指定地に集合、直ちに現地に進出して、その要請に応えたのである。

現地進出後は、国連軍指揮官の指揮下に、元山、仁川、海州、群山および鎮南浦等で、2ヶ月余にわたり酷寒風浪とたたかい、もちろん上陸休養もなく、あらゆる困難を克服して、寧日危険をおかして戦闘掃海および設標作業に従事し、この間27個の機雷を処分し、300Kmに上る水路と600平方Kmの泊地を啓開して、日本掃海隊の真価を遺憾なく発揮し、輝かしい成果を挙げたのであるが、一方掃海船一隻触雷沈没し殉職者一名、重軽傷者8名の尊い犠牲を出した。その後朝鮮における事態の変化により米軍の指令により急遽引揚げることになって、無事任務を終え、内地へ帰投したのである。

特別掃海隊の業績に対しては、CNFEジョイ司令官からも最大級の賞詞を送られ、国際的信頼を勝ち得て、運輸省、海上保安庁としても大いに面目を施したのであるが、このことは、総指揮官以下全員が旺盛なる責任観念に徹し、任務の重要性をよく認識して、それぞれの職務に邁進した賜で、その功績はまことに顕著である。

### 第2項 米極東海軍司令官の賞詞(昭和25年12月7日)

1950(昭和25)年12月7日、米極東海軍司令官ジョイ中將は、特別掃海隊の功績をたたえて海上保安庁大久保長官あてつぎのような賞詞を送った。

- 1 海州のチェックスイープが終了し、日本掃海隊の大部が目下日本回航の途上にあるという報せを私はたった今私の部下からきいたところであります。
- 2 元山においてMS14が不運に遭遇し、その乗員であった中谷坂太郎君を失って貴下の勇敢な船艇および忠実な乗員の喜びに満ちた帰国に一抹の愁哀をなげかけたことはまことに悔やんでも余りあるところであります。
- 3 朝鮮水域掃海に関する当方の要望に対し、迅速に集結、進出準備を完了し、即応態勢をとられたこと、貴下部隊の優秀な掃海作業並びにその協力は私のもっとも喜びとするところであります。酷寒風浪による天候の障害、国連軍協力による相互の言語の相違、また補給、修理等に関して幾多の困難が横たわっておりましたが、関係者の克己、忍耐、努力により、また田村航啓本部長の適切な指導の下にこれらの困難はすべて克服されたのであります。

- 4 私は喜びにたえず、ここに大久保長官から関係各位に賞詞を伝達方依頼いたします。  
ウェルダン 天晴れ、まことによくやっして下さいました。

米極東軍海軍司令官 C.T. ジョイ中将

- 「注」1 この「ウェルダン」という賞讃の辞は米海軍においては最大級のものである旨ジョイ中将の幕僚プリンス中佐より特に説明があった。  
2 この賞詞は、25.12.9 門司において特掃隊に対し大久保海上保安庁長官の訓示が行なわれた際、これに間に合うように田村航啓本部長の非常な努力により実現したものである。  
3 なおこの公表は遠慮するようことの注意があった。

### 第3項 海上保安庁大久保長官の訓示(25.12.9)

海州部隊がいまだ帰還の途上にありますが、私は本日 2 ヶ月間にわたり朝鮮水城において敢闘された諸君をここに迎えて、再び諸君の元気な風ぼうに接したことは喜びにたえません。また、ただ今披露のありましたように、CNFE 長官より言辞をきわめて賞讃をうけましたことは諸君の業績が十分に実証されたものと思われま。

今回諸君がとられた行動は、今後日本の進むべき道を示したということでありま。日本特別掃海隊の活動は新しい日本が今後独立して国際社会に入るとき民主国家として何をなすべきかということを行行動をもつて示したものでありま。

日本が将来国際社会において名誉ある一員たるべきためには、手をこまねいていてその地位を獲得するわけには参りません。名誉ある地位を得るためには、私達自らが自らの努力によりその汗によって名誉ある地位を獲得しなければなりません。今回諸君はあらゆる困難のもとにこれを克服して偉大なる実績をあげ、国際的信頼を勝ち得るとともに日本の進むべき方向を確認しました。今度の壮挙は実に新生日本の歴史上永く記録さるべきものでありま。

その二は、今回の行動は海上保安庁としても教訓と訓練をうけたということでありま。私は長官に就任して以来、2 年有余、常にわれらの指導理念は正義と仁愛とこれを遂行する勇氣と団結にあることを強調し、私自身もこれが実践につとめて参りました。これらの指導理念は、実際の場面に遭遇してはじめていかに実践すべきかが決定され、また批判さるべきものでありま。

今回諸君のとられた行動は、掃海の技倆と義務を遂行する旺盛なる責任感との試練となったものと思いま。出動命令が発せられた後急変する状況の推移、酷寒にむかう気象の変化、未知の海域における掃海作業の困難等幾多の精神的、肉体的苦勞が存した上に局面は常に戦斗のたけなわなる第一線に近接し、しかも優秀な国連軍艦艇に伍し、老朽した無装備の小船艇による任務の遂行が期待されたにもかかわらず、かくも優秀な成果を得ましたことは一に終戦後 5 年間にわたって黙々と掃海作業を続けてきた諸君の努力が実を結んだものでありまして、私は諸君の努力に感謝するものでありま。

次に、今回の編成は平素任務を異にしておる掃海艇隊と巡視艇隊とが合同して共同の目的のために一致協力したことでありま。海上保安庁としてはあらゆる機能を集結して常にまつあるオールウエイズ レディ(Always Ready)が必要でありまが、今回の任務は海上保安庁諸部隊の有機的一体化と団結の強化にきわめて有益でありました。

しかして、諸君がよくこの試練に答え得たことは私の喜びに耐えないところであります。

私は先般、日本特別掃海隊の行動に関し吉田総理大臣に報告しましたが、総理は自ら直筆で書面を書かれ、諸君の業績に対し深く感謝する旨申されました。諸君の努力と業務に対しては、日本政府全体としても深く感謝するところであります。

私は先月、時雨つつ暮色せまる唐戸の MS62 サロンにおいて鎮南浦派遣部隊を送ってから一月を経て再び時雨降る唐戸において光栄を担って帰還した諸君に相見えたことはまことによるこばしいことであります、諸君のうち、掃海隊は今後さらに日本沿岸の掃海に従事し、巡視船隊は沿岸の哨戒警備の重任にあたるのでありますが、諸君は今日の光栄を永久のものたらしむる如く鍛練を継続するとともに、今後日本が国際社会に復帰するための礎として国際的信頼を勝ち得るよう努力されんことを祈ります。

なお私は、不幸元山において犠牲となった MS14 の触雷沈没をいたみ、在天の中谷君の霊に謹んで哀悼の誠をささぐるとともに、佐世保の病床で療養中の諸君の同僚に対しはるかに今日の光栄をわから、感謝の意を表するものであります。

【追 補】



## 第8節 総合所見

### 1 一般

- (1) 10月2日、CNFEよりの指令に基づき、わずか数日の内に特別掃海隊を編成し現地に派遣することは至難の技であったが、任務の重要性に鑑み、よくこれを断行し支障なくその要望に応え得たのは一に航路啓開本部が中心となり、掃海隊と巡視船が共同し、かつ海上保安庁の関係機関が全力を挙げてこれに協力した協同作業の賜であった。
- (2) 日本政府当局の国連軍協力の方針が明確にされ、特別掃海隊員は勇躍現地に赴き、風浪とたたかい寒気を克服して特別任務に従事し、美事な功績をあげ CNFE ジョイ中将より賞讃の辞を受けたが、右はあらゆる困難を克服して任務に邁進した特別掃海隊員の努力の賜であって喜びにたえない処である。
- (3) 今次特別掃海隊関係者の大部分は、掃海作業の特殊性から終戦前より掃海に関係していた旧海軍軍人が引き続き厳選されて残留し今日に及んでいるものであって、とくに幹部は、すべて留任を許可された旧海軍士官である。その技倆は終戦後5年の経験を加えて円熟の域に達しており掃海作業につちかわれた協同精神が有事に際して遺憾なく発揮された。また、特別掃海隊が国連軍の間に伍して言語の不通をよく克服して協力の実をあげ得たのは相互の間に有無相通ずる「ネービー・スピリット」を持ち合せてこれを補ったからに外ならなかったからと老えられる。
- (4) この間とくに痛感した所は雑船艇に至るまで国連軍の船艇、器材がことごとく近代化かつ機械化され、我方のそれと格段の差異があり、緊密なるべき協同作業の実施に多大の困難をなめた点であった。幸いに器材、船艇の不ぞろいの拘わらずわが術力は大いに認められ我方の意見具申は高く評価せられたが、掃海作業の生命とする精度確保の点よりして船艇、器材の不備を痛感した。

国連軍の艦艇、器材に配するに、わが術力をもってせば最高度の能率発揮はきわめて容易なことを痛感した。船艇、器材の整備は刻下の急務であると思う。
- (5) 朝鮮動乱に端を發し国際情勢は一変した。今次の特別任務のように国連軍への協力要請に対しては随時即応の態勢にあらねばならぬ。万一の場合における我国の防衛を考えると、国連軍に期待する以外方法のない実情に鑑み、国連軍への協力準備に万全を期するという優先的方針をこの際確立実行する要がある。これがため今後予期せらるる国連軍の要請事項、時機等については作戦上最高機密に属し、早期の指示を望み得ざるは当然であるが、その内容については、今次の朝鮮行動の教訓に鑑み極めて明瞭であり、日本側の自発的立場において考究立案を要する事項であって時機を逸してはならぬと思う。
- (6) 第二次大戦中米軍が我国沿岸に敷設した感応沈底機雷の清掃作業は船艇、器材の不足不備にも拘わらず相当進捗しているが、国際情勢の進展にともない米極東海および輸送船団の我国海域における行動活発となり、主要港湾泊地航路の安全はもちろんのこと、一般沿岸航路に対しても速かに清掃を促進し、その安全行動に支障なからしめなければならぬ。しかるに、船艇、器材の不足のため我国の沿岸には遺憾ながら、いまだ幾多の危険海面が残存し我国産業復興の見地よりするも、将来また国連軍協力の立場よりするものはなほだ不充足の実情にあり、船艇、器材の整備および要員の増強の要切なるものがある。

終戦後、我が掃海勢力は遂次縮小せられ、現在は人員 1500 名、掃海船艇 78 隻であるが、終戦直後約 1 ヶ年間は旧日本海軍軍人約 1 万、掃海船艇 348 隻を擁して航路港湾の掃海作業に従事しており、もしそのまま当時の勢力維持が持続せられておったならば、日本近海の掃海はさらに進捗し、国連軍の要請に即応する体制整備に移行し得られたと思うのであって、今日の情勢に鑑み誠に遺憾に堪えない次第である。

(7) 今回の掃海作業に鑑み、つぎの点を実現する必要がある。

(イ) 浅深度係維機雷掃海用として小掃海具および小船艇の整備および訓練

(ロ) 各種海底機雷掃海用として海底掃海具を整備するとともに、これが探査用として水中電探を整備訓練すること。

(ハ) 予想さるべき各種機雷に対する掃海法の研究

(ニ) 掃海運動用として測距儀、レーダーおよび無線電話等を装備すること。

(ホ) 編隊夜間無灯航行の訓練

(ヘ) 試航船は最小限 2 隻を整備しておくこと。

なお、試航船に対し防雷具装備の要がある。

(ト) 掃海母船の整備

今回のごとく、ARB 型程度でなく 3000 屯程度のものとし、船内造修施設、補給能力、医療施設等完備したものを必要とする。

(チ) 機雷処分用として自動小銃および機銃の搭載装備

## 2 経理関係

朝鮮特別掃海に要する経費の処理については、特別掃海業務が占領軍の緊急指令であり、従ってこれに要する予算が財政法上の予算として成立する以前に国の債務負担として掃海業務を実施したことに経理上の異常の困難が伴った。故にこの種予算外の業務に即応するため予算費を計上し、内閣の責任において即刻支出できる方法を講ずべきである。

## 3 補給関係

今回の如く突発的な特別任務に対応して所要物資の補給を遺憾なく実施するためには、補給物品は常時 MSA 所属船舶の約 3 月分の在庫を確保することが必要であることを痛感した。なお、今次行動中は燃料、清水、糧食の補給は現地国連軍よりこれを受けたことはきわめて好都合であった。ただ、糧食品については、日本的な食糧品が得られなくて困ったし、また機関部品需品被服等についても同様の不便があった。従って今回の如く長期遠隔の地に行動する場合は、派遣船艇に対する補給を円滑にするために日本側として特設の補給船を派遣することが望ましい。

## 4 船艇の整備

派遣船艇 25 隻の大部分は戦時急造の駆特、哨特型木造船であって終戦後掃海並びに監視任務に転用、引き続き使用されて今日に及んでいるもので、いずれも 135 屯ないし 250 屯の小船艇である。従って、冬季荒天の多い海面の回航に困難をきわめ、それだけで乗員の精力の過半が費やされ、船艇も破損し、多額の修理費を要するに至った。従って、今次の如き特別

行動の場合にはこれら老朽の小船艇の代りに米国より新鋭の掃海船の貸与をうけられれば掃海の能率の画期的な向上を期待するとができると考える。

今回は幸にして整備関係員の非常な努力により、任務遂行に支障なきを得たが、次の諸点については常に整備の完璧を期し、有時即応の態勢を整えておく必要がある。

- (1) 船体入渠の上各部調査をなし、要すれば船体上甲板の総填隙及び外板包板の補修
- (2) 重心査定試験
- (3) 灯火管制設備の完備
- (4) ビルジポンプ(駆特型)の電動化\*
- (5) 揚錨機の電動化(駆特型は現在手動にて揚錨可能水深はわずかに 10 尋\*\*)
- (6) 機関予備品の充実

## 5 通 信

戦闘掃海に従事して無線封止を命ぜられ、風浪をおかして遠隔の地を行動し、さらに国連軍に伍しての行動であったので種々通信連絡上困難な場面に遭遇したが、その主なるものは次の諸点であって、今後の対策上大いに有益な体験と教訓を得た。

- (1) 保安庁通信の確立
- (2) 通信員の不足
- (3) 適当なる通信電波の選定
- (4) 現地軍に対する英文通信の未熟
- (5) 暗号通信の不慣

### 【編集部注記】元 MS06 号の乗組員であった本橋昇治氏の所見

\*ビルジポンプの電動化については、先ず補助発電機の据付場所を上方に移すことが先決問題であった。駆特型掃海艇の発電機は背が低く機械室の浸水では真っ先に前没した。

\*\*駆特型掃海艇の揚錨機の手動能力に関する上記記述は、明らかに誤りである。

この誤りは、比較的穏やかで水深の浅い瀬戸内海における業務掃海での使用法に起因する。空腹に耐えながら揚錨機のクランクを回す重労働を毎日科せられる乗員にとって、食糧難の時代に栄養不良ストレスの身体を、力仕事に駆り立てるのは容易ではなかった。

従って、一日の掃海が終わって選ぶ仮泊地は、先ず、繰り出す錨鎖が短くて済むことが先決であった。夜中の干潮で着底し、少く傾いても翌朝の出港までに浮き上がっていれば問題はなく、近錨より少し長いだけの揚錨作業ならば朝食前の空っ腹でも間に合った。こうした瀬戸内海での業務掃海で 5 年も過ごしていると、深海投錨に使用する増力用歯車に切り替えるシステム(4~5 倍の出力、但し巻き上げ速度はその逆数)があることを忘れさせてしまったのである。揚錨が容易な浅い場所を選んで仮泊する習慣が続くうちに、増力歯車の存在すら忘れ去られ、錆付いたまま使い物にならなくなってしまったというのが実態である。

元山沖での連夜の漂泊に懲りた MS06 号では、このシステムを保守・整備し、後に鎮南浦から海州沖に移動した際、海州沖到着と同時に推進器軸が折れてしまい深海投錨を余儀なくされた時に大変役立った。

## (参考) 朝鮮動乱における日本掃海艇の活動に関する説明資料

注：本資料は昭和 35 年 6 月安保改正時準備したものであったが実際は使用しなかった。

### 1 概要

#### (1) 実施した作業

##### a 佐世保、横須賀港外の厳戒のための掃海作業

昭和 25 年 8 月から講話発効まで

##### b 朝鮮水域の掃海作業

(a) 昭和 25 年 10 月から 12 月まで約 2 月間、海州、群山、元山、鎮南浦沖の掃海に従事

(b) 昭和 26 年 4 月から 6 月までおよび同年 12 月から 27 年 3 月まで、昭和 27 年 5 月から 7 月まで 3 回にわたって桑栄丸が朝鮮水域で試航に従事

#### (2) 朝鮮水域における作業

a 昭和 25 年 10 月 4 日 連合国最高司令官の決定において極等海軍司令官名をもって運輸省に対し日本の掃海船艇は門司に集結が令せられ、集結した 25 隻の船艇は別紙のように区分され、それぞれ海州、元山、群山、鎮南浦等の掃海に従事した。このうち元山の掃海に従事した部隊がその初期において国連軍の元山上陸作戦と同一時機に進出したため、その作戦の遅延のためもあって作戦に巻き込まれた観があり、たまたま触雷 1 隻、殉職者 1 名を出したので、一層この感を深くし、その論議の対象となった。12 月上旬、全船艇が日本帰投、12 月 15 日 極東海軍司令官の文書をもってこの作業は終了した。

b 当時の政府主脳者はつぎのとおりである。

総 理 大 臣	吉 田 茂
外 務 大 臣	吉 田 茂
運 輸 大 臣	山 崎 猛
官 房 長 官	岡 崎 勝 男
海上保安庁長官	大久保 武雄

c この作業にしようした経費は、アメリカと数次の交渉によって、26 年 5 月、海上保安庁の歳入として 236,891,294 円がアメリカより支払われた。

d その後試航船の南鮮方面の行動が命ぜられたがこれはアメリカと海上保安庁と傭船契約によって実施された。

e これらの類似事項としては、日本国有鉄道の昌慶、徳尋、金剛丸の三隻がアメリカに傭船され、日本と朝鮮水域の輸送に従事した。また、アメリカ側に労務員として傭入された船員がアメリカ軍用船の乗員として輸送に従事した。

#### (3) 国会で過去に取り上げられた事例

昭和 27 年 12 月 4 日 第 15 国会衆議院予算委員会 中曾根議員

昭和 29 年 3 月 27 日 第 19 国会外務委員会 河野密議員

#### (4) 新聞報道等

a 掃海作業に従事した当時は一部小さく報道された。

b 昭和 29 年 1 月 18 日から 20 日まで 3 回にわたり産経新聞が報じた。



c 昭和 29 年 7 月 東京地方検察庁で調査した模様で海幕に照会している。

[参考資料]

別紙 1

- 1-1 1950. 10. 4 極東海軍司令官の文書
- 1-2 1950. 10. 6 極東海軍司令官の文書
- 1-3 1950. 12. 5 極東海軍司令官の文書
- 1-4 朝鮮水域の行動概要

別紙 2

- 2-1 航路啓開業務の主要年表
- 2-2 占領軍命令1号抜粋(1945. 9. 2)
- 2-3 占領軍命令2号抜粋(1945. 9. 3)
- 2-4 7艦隊長官の文書(1945. 10. 21)

別紙 3

- 2-1 1954. 1. 18 産経夕刊記事
- 3-2 1954. 1. 19 産経朝刊記事
- 3-3 1950. 1. 20 産経夕刊記事

2 想定問答

(1) 第2次大戦後の日本近海の掃海作業について説明せよ。

戦争終結時日本近海には約 5,500 個の日本軍が敷設した機雷と 10,000 個の連合軍により敷設された機雷が存在し、海上の交通は非常に危険であった。占領軍の進駐と同時に、旧海軍の掃海艦艇は占領軍の指揮の下におかれ、これらの掃海作業に従事した。

この掃海作業の責任が日本政府に移管されたのは、講和条約に先立つ昭和 26 年 10 月で、その後今日まで続けられている。

掃海艦艇および人員は、終戦当時約 350 隻、10,000 名、昭和 26 年ごろが約 80 隻、1,500 名であった。

(2) 日本艦艇が掃海作業を実施したのはどのようなところか。

北は宗谷海峡から南は琉球列島、小笠原方面まで旧日本領域の周辺に及んだが、現在は日本の沿岸だけである。

(3) 朝鮮水域で掃海を実施したことはないか。

ある。昭和 20 年 9 月 30 日発せられた占領軍指令第2号は「日本国および朝鮮水域における水中機雷は連合軍最高司令官の定める海軍代表により指示されるところに従い、掃海せらるべし」とあり、同海域の掃海に従事した。

(4) 朝鮮事変のとき日本掃海艇が参加した経緯を述べよ。

昭和 25 年 10 月、連合軍最高司令官の命により、極東海軍司令官 (COMNAMFE) の指示に従い約 2 か月、海州、群山、鎮南浦等の掃海に従事した。

(5) 元山では上陸作戦に参加し触雷沈没して戦死者を出した事実はあるか。

作戦に参加したのではない。米軍上陸作戦に伴うものは米軍で実施し、日本艦艇は戦闘後の航路泊地の清掃にサービス業務として従事したものである。

元山では不幸にして1隻が触雷沈没し、殉職者1名を出した。(第2次大戦後の日本周辺の掃海でも、日本の掃海艦艇11隻が沈没し77名の殉職者を出している。)

(6) 掃海は戦争行為ではないか。

掃海は、水中にある機雷を排除し、航路、泊地の安全を確保するもので、掃海そのものは戦争行為ではない。従って戦闘を行う部隊と行動を共にして、その戦闘行為と同時に行う掃海は戦闘行為といえるが、戦闘行為が終わったあと艦艇、一般商船の航路の安全を図るための航路や泊地で実施する掃海は戦闘行為とはいえない。

(7) 朝鮮水域における作業はだれの命令で行われたか。

連合国最高司令官の決定に従い、極東司令官の命令によって実施された。(占領軍の命令によって実施された。)

(8) この作業に要した経費はどのようになっているか。

とくにこの作業のため支出された燃料、需品、人件費の経費は占領軍側から支払われた。(昭和26年5月、海上保安庁の歳入として236,981,294が支払われている。)

(9) 占領軍の命令で実施した作業に占領軍側から経費が支払われたのはなぜか。

現日本領土周辺の掃海と異なり、直接日本の民生に影響のない旧日本領土周辺の掃海は、占領軍にたいするサービスの提供であるから占領軍で支払うのが当然である。

[注] 朝鮮水域の掃海のほか昭和27年4月から5月にかけて小笠原諸島父島の掃海に対して占領軍より529,171円支払われた。作業の一部は独立後にかかっている。

(10) その当時の乗員に対する給与はどのように支払われたか。

基本給のほか航海手当、掃海手当及び危険手当が支払われた。

[注] 危険手当 = (本俸+扶養家族手当+勤務地手当+航海手当) × A

A : 北緯36°以南 100%

北緯36°以北 150%

【追補:末尾の「特殊勤務手当」を参照】

(11) 危険手当が支払われているのは戦争参加という特殊事情によるものではないか。

従来から掃海作業に対しては危険手当の意味で掃海手当が支払われていた。当時危険度が一層高い地域の掃海作業であるので、当時アメリカの労務調定に応じて作業に参加していた日本人の給与を参考として、占領軍と交渉して決定したものである。戦争参加と直接関係はない。

(12) 戦争中のそのような危険海域に作業させることは実質的な戦争参加ではないか。

掃海の危険は戦争行為に直接つながるものではない。

(13) 日本政府は掃海艇を派遣する際元山にゆくことはわかっていたか。

第2次大戦中敷設された機雷は南鮮沿岸なく北鮮港湾にも及んでいたもので、予想できないことはなかったが、個々の海域は現地で割り当てられた。

(その他予想される質問)

(1) 今後国連軍の支援として、掃海作業の要請があったら実施することはないか。この場合海外派兵と考えられないか。

(2) 沖縄島民の福祉のための措置に掃海作業は含まれるか。

(3) 朝鮮水域に日本掃海艇を使用したのは、占領軍の行為として違法か。また日本人を従事せしめたことは憲法違反ではないか。

別紙 1

(1-1)  
CNFE/S81  
5451

RAN:11:wtw

4 Oct.1950

From: Commander Naval Forces, Far East  
To :Ministry of Transportation, Japanese Government  
Subject: Japanese Minesweepers, Use of.

1 Japanese Government is here by directed to assemble twenty (20) Japanese Minesweepers, one (1) guinea pig and four (4) other Japanese Maritime Safety vessels in Moji as soon as practicable.

Those vessels will be designated in future directives.

2 The above twenty (20) Japanese Minesweepers will not include No.12,13 and 17 presently sweeping in Tokyo Bay or MS No.22,25 and 26 currently sweeping in Sasebo.

C.T.Joy

~~~~~

(1-2)  
CNFE/S81  
5474

RAN:11:wtw

6 Oct.1950

From: Commander Naval Forces, Far East  
To :Ministry of Transportation, Japanese Government  
Subject: Japanese Minesweepers, Use of.

1 Supreme Commander for the Allied Powers has authorized and directed use of twenty (20) Japanese Minesweepers, one (1) guinea pig and four (4) other Japanese Maritime Safety vessels in Korean water, accordingly, the Japanese Government is directed to issue the necessary instructions to these vessels, which are being assembled at Moji, to comply with such orders as may be issued them by Commander Naval Forces, Far East through normal naval channels.

2 Vessels assigned to this duty in Korean Waters will fly only the International Easy flag modified.

3 Personnel attached to these vessels will receive double pay while engaged in this duty. Logistic Support while in Korean waters will be provided by the U.S. Navy.

C.T.Joy

(1-3)

File: CNFE/A4-3

Serial: 7366

15 Dec.1950

From: Commander Naval Forces, Far East

To : Maritime Safety Agency, Attn. Fairway Safety Section

Subject: Release of Guinea Pig Taisyo Maru and Minesweepers from Korean Waters.

Ref : (a) Com Nav Fe ltr ser 5474 of 6 Oct.1950

(b) FSO ltr ser 0175 of 6 Dec.1950

- 1 The Maritime Safety Agency is hereby directed to release the guinea pig ship Taisyo Maru upon its arrival at Maizuru to its owner. No further service of this ship is required by the U.S. Navy. By separate correspondence disposition of gear placed on board Taisyo Maru by the U.S. Navy will be directed.
- 2 Japanese Minesweepers now in Japanese waters are hereby released to the Japanese Government for sweeping in Japanese waters and resumption of their normal employment prior to being deployed to Korean waters.
- 3 Commander Naval Forces, Far East appreciates the efficient and courageous effort of the Japanese Minesweepers in clearing mines in Korean Waters.

A.K. Morehouse  
Chief of Staff

(1-4)

朝鮮動乱における日本掃海艇の行動概要

| 行動区域 | 参加部隊    | 延 隻 数 | 期 間      | 行 動 概 要                                    |
|------|---------|-------|----------|--------------------------------------------|
| 元 山  | 第 2 掃海隊 | MS×16 | 25.10.11 | 元山港附近の掃海に従事<br>10月17日 MS14が触雷沈没<br>処分機雷 8個 |
|      | 第 3 掃海隊 | PS× 4 | ～        |                                            |
|      | 第 1 掃海隊 |       | 25.12.14 |                                            |
| 群 山  | 第 4 掃海隊 | MS× 7 | 25.10.21 | 群山港附近の掃海に従事<br>処分機雷 3個                     |
|      |         |       | ～        |                                            |
| 仁 川  | 第 1 掃海隊 | MS× 4 | 25.10.11 | 仁川港附近の掃海に従事<br>処分機雷 15個                    |
|      |         | PS× 1 | 25.10.31 |                                            |
| 海 州  | 第 4 掃海隊 | MS× 4 | 25.12. 1 | 海州港附近の掃海に従事                                |
|      |         | PS× 1 | 25.12. 6 |                                            |
| 鎮南浦  | 第 2 掃海隊 | MS×13 | 25.11. 8 | 鎮南浦港附近の掃海に従事<br>処分機雷 2個                    |
|      | 第 4 掃海隊 | PS× 1 | ～        |                                            |
|      | 第 5 掃海隊 | 試航船×1 | 25.12.14 |                                            |

[注] 参加部隊はその都度編成されたので隻数、配備艇名等多少の変更がある。

(2-1)

航路啓開業務主要事項年表

| 年               | 月               | 日  | 事 項                                       | 記 事                        |
|-----------------|-----------------|----|-------------------------------------------|----------------------------|
| 1945<br>(昭和 20) | 8               | 15 | 終 戦                                       |                            |
|                 | 9               | 1  | 日本掃海部隊掃海中止                                | 占領軍進駐に応ずるため                |
|                 |                 | 3  | 掃海準備の指令                                   | 占領軍指示第 2 号                 |
|                 |                 | 6  | 掃海再興                                      | 米第 7 艦隊の指揮下で下<br>関日本海方面の掃海 |
|                 |                 | 21 | 掃海業務は米掃海部隊の指揮下に入る                         |                            |
| 1946<br>(昭和 21) | 3               | 25 | 掃海業務は COMNAV,JAPAN に移行                    |                            |
| 1950<br>(昭和 25) | 6               |    | 朝鮮動乱開始                                    |                            |
|                 | 10<br>～<br>12   |    | 日本掃海部隊朝鮮水域の掃海                             |                            |
|                 | 1951<br>(昭和 26) | 10 | 8                                         | 掃海の責任を日本側に移管               |
| 1952<br>(昭和 27) | 4               | 28 | 講和条約発効                                    |                            |
|                 | 8               | 28 | 第 8 回日米合同委員会で掃海業務につ<br>いては日米間で直接話し合うことを承認 |                            |

(2-2)

OFFICE OF THE SUPREME COMMANDER  
FOR THE ALLIED POWERS

2 September 1945

GENERALORDER  
NUMBER 1

1～4……………Omit

5 Reponsible Japanese or Japanese-controlled Military and Civil authorities will in sure that.

a. All Japanese Mines, minefields and other obstacles to movement by land, sea and air, wherever located, be removed according to instructions of the Supreme Commander for the Allied Powers.

b. All aids to navigation be reestablished at once.

c. All safety lanes be kept open and clearly pending accomplishment of a above.

(2-3)

OFFICE OF THE SUPREME COMMANDER  
FOR THE ALLIED POWERS

APO 500  
3 September 1945

DIRECTIVE  
NUMBER 2

1~11.....Omit

12 Immediate step will be taken to mark clearly all mines, minefields and other obstacles to movement by land sea and air, wherever located in the area covered by this directives.

13 The Japanese Imperial General Headquarters will insure that all mine sweeping vessels immediately carry out preserved measures of disarmament, fuel as necessary, and remain available for minesweeping services, submarine mines in Japanese and Korean waters will be swept as directed by designated Naval Representatives of the Supreme Commander for the Allied Powers.



(2-4)

COMMANDER FIFTH FLEET  
UNITED STATES PACIFIC FLEET  
FLAG SHIP OF THE COMMANDER

A16-3(2P)

Serial: 1422

21 Oct. 1945

From: Commander FIFTH Fleet

To : Minister of Japanese Navy

Via : Fleet Liaison Officer, Supreme Commander for the Allied Powers.

Subject: Operational Control of Japanese Minesweepers.

Ref : (a) Com FIFTH Fleet Serial 1254 of 6 Oct. 1945.

1 Commander Mine craft Pacific (CTF) has been directed coordinate and control all Japanese minesweeping activities.

Japanese minesweepers will report to Commander Mine craft Pacific through his representative in the Tokyo Bay area.

(Commander F. P. MITCHELL USN, in the USS NEW JERSEY)

2 Commander Mine craft, Pacific will allocate Japanese ships to sweeping tasks through out the Empire so as best to further the overall mine sweeping plan. Japanese minesweeping units when directed will report to Local representatives of Commander Mine craft, Pacific for instructions. While conducting minesweeping operation will in

the Zone of responsibility of an area Commander, the Japanese ships will be under the operations control of Area Commander concerned.

- 3 Commander FIFTH Fleet by reference (a) granted the Minister of the Japanese Navy permission to sweep certain areas. This authority is hereby revoked. In the future the Minister of the Japanese Navy will address requests for minesweepers to sweep in areas of Japanese interest to Commander MITCHELL is the USS NEW JERSEY.

D.C. RAMSEY  
Chief of Staff

| 番号    | 題目                                                           | 本文                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-------|--------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| (2-2) | 一般命令第1号<br>(抜粋)<br>1945.9.2                                  | 6 責任ある日本国及び日本国の支配下にある軍及び行政当局は左記を保障するものとする。<br>a 一切の日本国の機雷、機雷原その他の陸上、海上及び空中の行動に対する障害物は何れの位置にあるを問わず連合軍最高司令官の指示に従いこれを除去すること。                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| (2-3) | 指令第2号<br>(抜粋)<br>1945.9.3                                    | 第2章 日本国軍隊<br>12 一切の機雷、機雷原及び指令の関する地域の何処にあるを問わず陸上、海上及び空中における行動の障害物を明瞭に表示する措置を直ちに執るべし。<br>13 日本帝国大本営は一切の掃海艇が所定の武装解除の方法を執行し、所要の燃料を補給し、掃海事業に役立ち得るべく保存すべし。<br>日本国及び朝鮮水域における水中機雷は連合軍最高司令官の所定の海軍代表により指示せらるる所に従い掃海せらるべし。<br>[注] 原分は外務省にある。                                                                                                                                                                     |
| (2-4) | 発 第7艦隊長官<br>宛 海軍大臣<br><br>日本掃海艇の統<br>制について<br><br>1945.10.21 | 1 太平洋掃海部隊指揮官は全部の日本掃海機能の調整と統制をとるよう指示された。全日本掃海艇は東京湾にいる太平洋掃海部隊指揮官の代表者(F.P.ミッチェル大佐)を通じて太平洋掃海部隊指揮官に届け出るものとする。<br>2 太平洋掃海部隊指揮官は全部の掃海計画を最善に実施するように日本帝国を通じて日本の掃海艇を掃海部隊に割り当てる。各部隊に配属の日本掃海艇は太平洋掃海部隊指揮官の各地方の代表者に届け出てその指示を受けるものとする。各地域指揮官の担当海域で掃海作業を実施する間、日本の掃海艇は当該地域指揮官の一時指揮を受ける。<br>3 米第7艦隊長官は、掃海について日本の海軍大臣に許可しているが、これは廃止された。近日中に日本海軍大臣は日本海軍掃海艇により掃海を実施したい海域を F.P ミッチェル大佐あて提出するものとする。<br><br>D.C.RAMSEY<br>参謀長 |



(3-1) 産経新聞 昭和 29 年 1 月 18 日 夕刊

### 海上保安庁掃海艇元山上陸作戦に参加

(広島) 朝鮮動乱の最中、米極東軍司令部の要請により日本の海上保安庁航路啓開隊本部から掃海艇が出動、朝鮮元山上陸作戦に参加した隊員から戦死者を出したという極秘事実が明らかになり、国連軍参加による戦争介入は憲法違反であるとして反響を呼んでいる。

ア元帥の要請で

一隻沈没、戦死者 1 名の極秘も判明

憲法違反と問題化

さる 25 年 10 月 26 日、米海兵隊は朝鮮半島元山上陸の作戦を敢行することになり、当時米極東軍「マッカーサー」司令官は極秘指令をもって同海域一帯の機雷掃海を命じたが、特に「マ」司令官は、日本海上保安庁航路啓開本部に対し、その掃海任務を要請、田村久三本部長が総指揮官となり、大阪、呉、函館、下関など各航路啓開隊の掃海隊がほとんど動員され、作戦に参加、航路及び泊地の掃海を強行したことがこのほど判明した。ことに同掃海任務遂行中、駆特型掃海艇 1 隻が不幸にも触雷沈没、隊員の山口県出身の中谷坂太郎氏(当時 20 歳)はこのため戦死、極東軍から直ちに家族に対し弔慰金を支給、また参加隊員は一人当たり 15.6 万円の臨時手当が下付されたといわれ、そのとき大阪航路啓開部長だった能勢省吾一現呉地方基地隊司令官一は同作戦命令に忤せず辞職したが現在では再び航路啓開隊に返り咲いている。

最近 MSA 援助により今後の話題を呼んでいる折柄、日本人隊員の同作戦参加の極秘指令が伝わり始め、戦争を放棄しているはずの日本が国連軍の作戦従事のため日本人を海外に派遣したのは憲法違反であるとして反響を巻きおこしている。

なお、この問題に関連して当時第 7 管区海上保安部(門司)で執行された葬儀には、家族の参加を禁ぜられ、また 27 年 6 月 4 日金比羅神社境内に建立された掃海殉職者顕彰碑(吉田首相揮毫による)もこの事件が端緒になったといわれる。

#### 元海上保安庁航路啓開本部長 現兵器工業会顧問 田村久三氏談

国内事情から発表を止められており、今話すことは具合が悪いが、時機がきたら詳細を発表したいと思っている。

#### 呉地方基地隊乗組 A 隊員(特に名を秘す)の言告

私も元山作戦に参加しましたが、あの時他の船の一隊員が死亡したこの作戦については、上司から厳重な箝口令が布かれていた。

呉地方基地隊本部 能勢司令官が、マッカーサー司令部の要請で田村さんが総司令官となり 25 年秋、元山沖掃海に当たったが、危険区域掃海を要請されたため軍指令に反対し引き揚げて辞職した。当時の詳細な状況は時日がくれば発表したいと思う。

違憲より国際法の問題 元海上保安庁長官付 奥 三二氏

事件当時海上保安庁長官付をしていた。能勢氏ら一部の人が引退したため責任をとってやめた奥三二氏(国際観光会館取締役)は掃海艇出動の経緯について次のように語っている。

当時の占領軍から掃海任務を要請してきたが、我々としては正式なる文書で依頼してくれるよう頼んだところマッカーサー元帥の指令によってジョイ極東海軍司令官から文書で日本の掃海艇は門司に集結すべしとの文書を寄せてきた。これはコーストガードである以上国内における移動は占領軍の命令によって自由に行われるわけだ。このことは当時官房長官だった岡崎外相と田村さんがよく承知している。この問題は憲法違反というよりもむしろ明らかに戦闘行為に加わっているのだから国際法上の問題ではなからうか。

(3-2) 産経新聞 昭和 29 年 1 月 19 日 朝刊

“国際的大問題だ”

掃海艇参戦問題に……鈴木(左社)委員長ら語る

(千葉) 夕刊既報＝朝鮮戦乱最中の元山上陸作戦に米極東軍司令部の要請で海上保安庁掃海艇が参加、一隻が沈没、戦死者一名の氏名が判明したという本誌の報道について

18 日参院補選加藤候補応援のため来葉した左派社会党鈴木委員長、勝間田国会対策委員長は「国会で政府を最後まで追及する」と交々つぎのとおり語った。

この問題は昨春わが党が衆議院予算委員会で岡崎外相に質問した問題だ。岡崎外相は当時、「輸送船が輸送に協力したり、2、3 の技術者が資源調査に朝鮮に行ったことはあるが、保安庁が参戦した事実など全くない」と真向うから否定した。しかし今度ここまで証拠や証人が出てきたらもう隠しきれないだろう。日本の保安隊が参戦したことは憲法違反はもとよりポツダム宣言の明らかな違反行為となり国際的大問題になる。岡崎外相も明らかに国家で食言を行ったことになる。

(3-3) 産経新聞 昭和 29 年 1 月 20 日 夕刊

元山港の日本掃海艇……「マ」元帥が確認  
降伏条項によって国際、国内法には抵触せず

(ニューヨーク 19 日西山特派員)

朝鮮元山の上陸作戦に日本の掃海艇を使用したとの本誌の記事はいち早く米国に報道され、米国の最有力紙ニューヨーク・タイムスが 19 日朝刊一面に東京特電として大きく掲載した。

同紙によれば、「マ」元帥は旅行中で同問題に対する意見を求めることができず、元帥の見解は同紙に発表されなかった。しかし日本の新聞の報道をニューヨーク・タイムスがそのまま掲載することは珍しいだけに、同問題に対する米国の関心は大きく AP 通信では引き続き同問題

を追求した。この結果旅行先の「マ」元帥からニューヨークの同元帥事務所を通じ AP 通信に同元帥の声明が発表された。同声明によれば日本掃海艇を朝鮮の元山で掃海に使用したことは事実だが、降伏条項に基づく戦後の処理のため使ったものであると説明、使用の時期が戦乱中であるか否かにはあえてふれなかった。19 日の夕刊各紙が同問題を取り上げるとともにラジオもこれを放送、米国全土で大きな反響を呼び起こしている。米 국무省当局は公式な確認があるまでは意見を述べられないと声明の発表を避けている。なお「マ」元帥の発表した声明の全文はつぎのとおり。

第二次大戦末期に米海軍に対抗するため敷設された日本の古い機雷を元山港で掃海する目的で、日本の掃海艇(複数)は使用された。日本掃海艇は終戦以後降伏条件に従って日本海をはじめとする日本全土、旧日本領土の近海を掃海し、その任務を有能かつ勇敢に果たしていた。この行為は決して国際法あるいは日本の法律にふれたものではなく、全く人道的なものであった。またこの行為についてはこの種行動に起こりがちな秘密性を除いて何等の秘密もなかった。

~~~~~ 以上 ~~~~~

## 【編集部追記】 特別掃海隊に関する国会答弁

第010回国会 予算委員会 第15号 中曽根康弘 衆議院議員の質問から抜粋  
昭和二十六年二月十六日(金曜日)

(<http://kokkai.ndl.go.jp/SENTAKU/syugin/010/0514/01002160514015a.html>)

○ **中曽根委員** 吉田総理大臣にお尋ねいたします。ずばりと聞きますから、御明答をお願いいたします。

先ほどの御答弁の中で、講和條約ができればポツダム宣言は失効する旨お答えになりました。しからばその場合には、ポツダム宣言に基礎を置くあらゆる協定あるいはとりきめ、こういうものは一切効力がなくなると考えてよろしゅうございますか。

○ **吉田国務大臣** 私はなくなるだろうと申したのであつて、なくなると断言はいたしません。何となれば、これは将来に属することありますから。しかしながら常識で考えてみて、講和條約とポツダム宣言なるものの基本觀念が違うから、講和條約ができれば、ポツダム宣言にかかわる性質において新しいものができる。ポツダム宣言の中にどういつ将来残るものがあるかということ、今日私はここに明言いたしません、そういうものは講和條約の中に織り込まれるか何かして、ポツダム宣言にかかわるものができるであろうと私は想像いたすのであります。

○ **中曽根委員** その場合に、要するにポツダム宣言に基礎を置く現在の協定やとりきめというものは、当然効果を失うように想像されるのであります、総理大臣はいかにお考えになりますか。

○ **吉田国務大臣** 当然失うか失わないかは連合国の決定するところによるのであつて、今日私が当然失うということを断言することも早過ぎます。し、失わないと言うのも早急であろうと思ひます。ゆゑに私は、ポツダム宣言にかかわる新條約ができて、従つてポツダム宣言の処分は連合国においてするだろうと想像するのであります。

○ **中曽根委員** ポツダム宣言の効力がなくなると想像されれば、ポツダム宣言に基礎を置く協定やとりきめは、当然私解消すると想像する。これは論理的に当然だろうと思う。総理大臣はもう一回この点を明確に、想像でけつこうでありますからお答え願ひたい。

○ **吉田国務大臣** これは想像論の交換弁は重要な問題を含んでおるのでありでありますから、結果を見て論ずるよりほかいたし方ない。

○ **中曽根委員** 吉田総理大臣の答弁にはなほだ不満であります。

しからば次にお尋ねいたしますが、ポツダム宣言が効果を失うであろうという場合に、ソ連が講和條約に入らないときには、ソ連も含めてポツダム宣言は効力を失うと吉田総理大臣は御想像になつておるのでありますか。

○ **吉田国務大臣** 今日は一応全面講和の線で参りますから、ソ連が入らなかつた場合にはどうするかということは、その場合に御答弁いたします。

○ **中曽根委員** 今の答弁は、はなはだあいまいであります。総理大臣はかねてより、全面講和ができない場合は多数講和でもやむを得ないということを希望いたします。

○ **中曽根委員** 希望を聞いたのではない。吉田総理大臣がお答えになつた御意思は、全面講和ができた場合にはソ連との関係において効果を失う、こういうふうにお答えになつたかという意味であります。

(中 略)

○ **中曽根委員** 私は先ほどの質問に関連いたしまして、外務政務次官及び関係局課長に、国際法上の技術的な問題について簡単に御質問いたします。

まず第一は、講和條約というものは、先ほどの総理大臣の御答弁でもわかりましたように、非常に創設的な意味を有する。従つてポツダム宣言であるとか、あるいはその他戦争に関係したいろいろなとりきめが、講和條約という新しい創設的な行為をやることによつてとりかえられる、こういふことが先ほどの総理大臣の御答弁で明らかになつたように思うのであります。そこでこの講和條約というものは、どの程度の創設的効果を有するかという問題を、二つの問題に限定してお聞きしたい。その第一は、いわゆる戦争終了宣言という問題、つまり占領及び管理の終結の問題と、ただいま申し上げた講和の関係であります。よく政府筋の見解で、占領を終結してもらふ、あるいは管理を終結してもらふ、そのためには必ずしも講和を必要としないであろう、戦争終了宣言でも法律的には可能であろう、こういう見解が言われておりますが、はたしてその通りでありますか。

(中 略)

○ **島津政府委員** ただいまの御質問は、戦争状態終了の宣言というのを前提としての御質問と思ひましてお答えをいたしますが、戦争状態終了の宣言というものは、今日まで二、三の例があるのであります。その際にいかなる効果を及ぼすかということは、その場合々々によつて異なつておりました。今回の場合にかりに講和條約以外に戦争状態終了の宣言というものがありましたといつたとしても、その効果というものは今日予測ができないという状況でございます。なおまた講和條約そのものが戦争状態を終結するというのが常則であろうと思つております。その場合は講和條約そのものと、ただいまおつしやいましたような問題との関係になつて来ると思ひます。

○ **中曽根委員** ただいまの答弁は答弁になつていないのでありまして。そんな答弁を聞くために、私はわざわざあなたに来てもらったのではない。もう少し精細な研究のお答えを煩わしているのであります。私がなぜそういうことを言うかという、われわれ日本人、特にわれわれの所属しておる政党は、軍事占領及び管理の廃止ということについて、今極力国民の輿論を盛り上げておる。占領と管理をすみやかにやめてもらいたい。講和が早いということはもちろんけつこうだ。しかしその前でもよいから、ともかく早く今の軍事占領や管理をやめてもらいたい。なぜそういうことを言うかという、**今日本人は国連協力でいろいろなことをやらされておる。あるいは朝鮮の戦乱で掃海作業をやつておる。そういうことはポツダム宣言には書いてないことである。あるいは占領基礎法規にはないことである。そういう今までの占領基礎法規をオーバーするようなことが出ておる。朝鮮戦線の模様によつては、もつと積極的な国連協力が出て来るであろう。われわれは国連協力軍参つてもよい、やつてもよいが、それは占領、被占領という関係でやるのは妥当ではない。日本国民に自由意思を返還して、国民の多数の自由意思によつて、新しい関係を連合国と日本国との間に設定してやるべきである。従つて軍事占領及びその管理というものは、すみやかに国際法上も国際道徳上も終結せらるべきというのが、われわれの主張なんだ。そういう前提をもつて私はあなたに質問しておるのです。従つてただいま申し上げましたように、戦争終了宣言ということによつて、軍事占領がやむのかやまないのか、マッカーサー司令部による日本の内政管理というものがやむのかやまないのか。これが一番基本問題になつて来ておるのです。その点もう少し明快にさせていただきたい。と申しますのはあなた方の今の御答弁は、それ**

は相手の占領終了宣言の内容によるというおけるけれども、常識上、通念上戦争状態がやむということが宣言されれば、今までのモスクワ協定とか、あるいはマッカーサー司令部というものがどういう地位になるかということを説明していただきたい。

○ 草葉政府委員 先ほど御答弁を申し上げましたように、アメリカ一国がかりに戦争終了宣言をいたしました場合には、アメリカと日本との戦争状態が終了した、しかし連合国との間における関係は、国際法規的には全部それで解消するという解釈は妥当でないと思います。

○ 中曽根委員 そうしますと、マッカーサー司令部の占領、管理というものは、そのまま法的にも継続し得る、こういう御答弁と解してさしつかえありませんか。

○ 草葉政府委員 お見込みの通りでけっこうであります。

○ 中曽根委員 しかればただいまの軍事占領及び管理をやめてもらう方法は、講和以外にはありませんか。

○ 草葉政府委員 これもお見込みの通りであると思います。

(後 略)

~~~~~  
第015回国会 予算委員会 第7号 中曽根康弘 衆議院議員の質問から抜粋  
昭和二十七年十二月四日(木曜日)

(<http://kokkai.ndl.go.jp/SENTAKU/syugin/015/0514/main.html>)

(前 略)

○ 中曽根委員 次に、国連協力の問題でも二つ承りますが、一体現在の段階において、日本はどの程度の国連協力をしなければならぬかという問題である。過去日本が占領中、国際連合軍に協力した最大のケースは何であるかといえば、元山に米軍が敵前上陸するとき、日本の海上保安隊が掃海をやつた、戦闘行為の一部を負担したということすら現にあつた。これは国連協力であるかどうか。占領中であるから性格が違うかもしれませんが、行為としてはそういうことをやつておる。今後といえども国連協力という名前で、海上警備隊とかあるいは海上保安庁の船が、掃海とかあるいは海上護衛とか、その程度のことはやられるのでないかという疑問があります。一体日本が海上において、国連協力をやる場合には、どの程度でストップできるか、外務大臣の所信をお伺いしたいと思います。

○ 岡崎国務大臣 こたえは少なくとも戦闘自身に参加することがないことは当然であります。従つてわれわれが見て平和的な仕事と思われるものであるならば、後方の仕事、その他弾薬等の特需に応ずること、それから港のフアシリティを利用させること、輸送の問題その他種々のものがありまようが、でき得る限り普通の、いわゆる戦闘に参加しない範囲の仕事で、でき得るものは協力したい、こう考えております。

○ 中曽根委員 国連協力の問題で、日本が朝鮮との関係で一番誤解を生じやすい、あるいは日本人の意思を無視してやられる可能性があるのは、海上の問題です。兵員を持つて行くということは、今のところは当然考えられない。しかし海の問題というものは、隣接しておりますから、これがきっかけになつて、われわれが火中のくりを拾う危険なとはいへぬ。たとえば防衛水域というものがある。防衛水域に日本の商船が出入する、そうしてその船がアメリカの占領しておる、あるいは韓国の港に軍需品を揚げる場合が出て来る、機雷が出て来る。そこで自分の掃海力を持つて行つて掃海するということも考えられる。あるいは海上護衛をやるということも考えられる。それは国連協力の中に入るのか、私は具体的にお答え願いたい。一つ一つのケースであなた



に質問しないという逃げられますから。今申し上げた、日本の船が向うの港に入つて軍需品を揚げる、海上護衛をやる、掃海をやる、これは国連協力の中に入るか入らないのかお答え願いたい。

○ 岡崎国務大臣 これは、そういうふうにお考えになると、ちよつと誤解が起ると思いますが、韓国と日本との間には何も軍需品を揚げるだけの船が行き来しておるのではなくして、韓国の必要とする物資、韓国民の必要とするいわゆる民需物質をこつちからも送つておりますし、向うからもこちらの必要とする物を送つて来ることもあります。つまり両国間の民需物資の交換ということが、一番大きな輸送の問題になつております。そしてそのほかの物資も入るのであります。従つてその間にも機雷があるとすれば、これはどこの機雷かは別としまして、これを掃海することは普通の輸送路を安全に保つという意味で必要でありますから、場合によつてはすることがあり得ると思いますが、具体的には別にどこをどうするということはまだないわけであります。

○ 中曽根委員 海上防衛はどうです。

○ 岡崎国務大臣 ここに今保安庁長官がおられますが、海上防衛というようなことは、日本の船は日本の警邏、警備に當つておるのでありまして、それ以上のことはないはずであります。

○ 中曽根委員 ないというのか、やつてはならぬというのか、どちらです。私が質問しているのは、朝鮮戦線がもつと苛烈になるかもしれぬ、そうすると民需品を向うの港へ揚げる、そう場合に敵の飛行機が来て機銃掃射をやるかもしれぬ、そういう場合に自分の船を守るために日本の警備隊が、あなたが借りたフリゲート艦が行つて、それを防戦するということもあり得るわけです。これはアメリカが、どんどん苛烈になつて来て日本にやれというかもしれない。そういうことがきっかけになつて、ずるずる入るおそれがある。そういう具体的なケースは、やつていいのか悪いのか、あるかないかじやなしに、やつていいのか悪いのかということを確認にしていきたい。

○ 岡崎国務大臣 海上保安隊は、たとえば日本の沿岸の警邏、警備に當つておるのであつて、その場合の自衛の措置はあり得ると考えますけれども、あなたのおつしやるようなところまでは行かないものと思つています。

○ 中曽根委員 やつてはならぬと私は解釈いたします。よろしゅうございますね。——それでは、返事しましたから、いいものと思つてます。

~~~~~

#### 第019回国会 本会議 第8号 国務大臣の演説に対する質疑(前会の続)

昭和二十九年一月三十日(土曜日) 川上貫一議員(日本共産党)

(<http://kokkai.ndl.go.jp/SENTAKU/syugiin/019/0512/01901300512008a.html>)

(前 略)

○ 川上貫一君 私は吉田総理大臣に対して一つ二つの質問をいたしたいと思つてます。

去る一月二十三日、アメリカは、朝鮮民主主義人民共和国と中国人民義勇軍の捕虜を一方的に釈放して、その大半を台湾に輸送し、朝鮮に新しい緊張状態をつくり出そうとしたことは、世界周知の事実であります。一体、朝鮮の休戦会談で一番大きな問題になつたものは捕虜問題でありまして、国連軍の手による捕虜の釈放ということは、戦争当事国の一方がこれに反対しておるだけではありません。休戦協定によつて捕虜の処理に直接関係を持ちましたインドのネール首相はもちろん、メノン国連代表も、もし国連軍が捕虜を一方的に釈放するようなことをすれば、それは休戦協定の違反であり、戦争再開の危険があるということを言うておるということは、総理大臣も御承知の通りであらうと思う。ところが、このときこの数万の捕虜を台湾に輸送するこ



とを引受けましたのは日本の某船会社であると報道されておるのであります。これは事実であるかどうか、この点をはつきりと総理大臣にお聞きしたい。

この行為は、朝鮮における紛争への事実上の介入であります。また、アメリカによる捕虜の一方的釈放を援助することによりまして、戦争の再開を挑発するアメリカに加担して、休戦会談のぶちこわしに協力したものであるという、国際的非難にどうも耐え得ないと私は考えます。しかも、この国際的紛争の渦中に加わるところの重大な行為は、ただ単に一つの商行為として、一つ二つの船会社がかつてにとりきめてよいようなものでないということは、国際的常識を持つものにとつてはまったく明々白々であり、吉田総理大臣にとつては重々御承知のことであろうと思う。総理はこれにどういう責任をお持ちになりますか。

総理大臣は、このたびの施政演説で、国際的緊張が緩和されておるということを喜ばれ、世界の平和を念願すると述べられたのであります。一体、総理大臣は、このような行為をあえてすることが国際緊張を緩和するゆえんであるとお考えになつておるのかどうか。もし総理大臣にして、ほんとうに世界の平和を念願するのであれば、このような行為を許してはならぬと私は考えます。また、総理大臣にして、ほんとうに国際的緊張の緩和をお望みになるのであれば、このようなことに協力するかわりに、中ソ両国との国交再開のために献身し、世界の諸国、なかんずく五つの大国が親善友好を深め、平和のとりきめを結ぶことにこそ努力を払われなければならぬと私は考える。これは簡単なことではありません。日本を戦争の挑発の拠点とするかどうか、民族の滅亡を招くかどうか、あるいはまた、国民と一諸に平和を守り、民族の自由と独立を守るかどうかにかかわる問題でありますから、総理大臣の責任のある御答弁をお願いしたいのであります。

しかしながら、私はここで、吉田内閣が過去幾年の久しきにわたり、平和を念願する方法ではなく、アメリカのために戦争の拡大に協力した事実を指摘しなければならぬ。すなわち、朝鮮戦争の際に吉田内閣は直接これに参加しておきながら、その事実を、国会においても、また国民に向つても秘密にして来たということは、総理大臣御自身が一番よく知つておられると思う。しかるに、今日に至つて、元山上陸作戦には海上保安隊の掃海艇のほとんど全部が参加して、その一隻が沈没しておるといふ事実が報道されております。私はこれは単なる報道かと思つておりましたら、当時の国連軍最高司令官であつたマッカーサー元帥の最近の証明によつて、このことははつきりと裏づけせられたのであります。総理大臣は、今日この事実をお認めになるかどうか。また、このような重大な事実を、今日まで国会にも国民の前にもひた隠しに隠しておき、国民の耳目を欺いたことに対して、どういう責任を考えておられるかどうか。総理大臣として、ほんとうに国際緊張の緩和を望まれ、平和を念願すると言われるのであれば、この一切の事実をここで明白にし、政府の責任をはつきりと明らかにされるべきであると私は考えます。

(後 略)

〔国務大臣吉田茂君登壇〕

○ 国務大臣(吉田茂君) お答えをいたします。

MSA援助については、ただいま協議中であります。協議が終了すれば、その協議の結果、協定の結果は議会で報告され、また議会の協賛を経なければならぬのでありますから、その節、はたしてお話のようなことがあるかどうか、あつたらば十分に攻撃していただきたいと思ひます。本の商船が雇われたといふことの実実は、私はいまだ存じておりません。

また、掃海艇が沈没した、マッカーサー元帥云々と言われるのでありますから、マッカーサー元帥が日本におられるときのことであらうと思ひますが、私には現在記憶がございません。

また沖縄、西南諸島及び小笠原島の復帰の問題については、私の施政の方針にはつきり申しております。すなわち、国民の要望にこたえて、その復帰を、返還を、機会あるごとに努力するというを、はつきり申しております。お話のように、アメリカ大統領との間に、協議の結果、ただいまお話のような返還しないという声明にわれわれが相談にあずかったとか、あるいはまた復帰運動を弾圧するというようなことは、断じていたさなかつもりであります。(拍手)

~~~~~  
第019回国会 外務委員会 第27号 穂積七郎衆議院議員(日本社会党)の質問から抜粋  
昭和二十九年三月二十七日(土曜日)

(<http://kokkai.ndl.go.jp/SENTAKU/syugin/019/0082/main.html>)

(前略)

○ **穂積委員** ちよつとお尋ねいたしますが、九条の第二項について、軍事的な義務の範囲について憲法はどこまで許しておるかという政府の御解釈をこの際明確にしておいていただきたいと思うのです。さきに河野委員に対するお答えにおきまして、「憲法上の規定に従つて」と書いてあるから、外地派兵はできないのだということでしたが、ここでもう一ぺん総ざらいをして確認をしておきたいと思ふことは、第一に、緊急にして不正な侵略がありました場合には、状況いかんによつては、外国の領域内にも戦闘行為を及ぼすことがあり得る、これは今までの質疑で政府の御解釈は明確になつたところでございます。第二は、現在の保安隊が部隊として国家機関のまま国連その他の自由主義諸国の義勇軍として参加することは、憲法違反であるという御解釈でありました。ところがきよう各隊員がこれからの自衛隊を脱退いたしまして、明日国連及び自由主義諸国の軍隊の義勇軍として参加して外地に出ましてかの地に渡りましてから、そこで向うの指揮のもとに部隊編成をして戦闘に参加することは憲法違反ではないという御解釈だと思ひました。それから第三に問題になりますのは、後方勤務の部隊の出動でございます。これは日本国の国家機関としての自衛隊、それをそのまましかも行政協定あるいはまた先ほどの第八条の第二条件の規定に従ひまして協議の上、合意の上で共同作戦、または場合によりますればアメリカ側または国連軍司令官の指揮のもとに編成されたそうで第一線の戦闘行為には参加しないが、後方の行動には協力、参加するということは憲法違反ではないと思うという御解釈であつたと思ひます。もう一つ極端な場合としてお尋ねいたしますが、日本の保安隊員が隊を脱退いたしまして、個人の資格で義勇隊に応募することは、当然憲法の範囲内の行動であるということですから、極端な例を申しますれば、その隊員が隊を脱退するとともに日本の国籍を外国国籍に移す手続をとりまして、そうして外国軍隊に参加する、これはむろん日本の国籍のままでも義勇隊参加が憲法違反ではないというわけですから、当然政府の御解釈では、合憲の行為と見ていいわけですが、ひとまずここで打ち切りますが、以上のように政府の御解釈を理解してよろしうございますか。一括してお答えいただきたい。もしどこかで違つておるところがございましたら、ひとつその違つておるところを明らかにしていただきたいと思ひます。

○ **下田政府委員** 第一の自衛権行使の結果として、海外に武力行動を及ぼす可能性があるという点は、大臣のいわれましたように、例外の例外のまた例外のごくわずかな可能性があるという点はその通りだろうと存じます。

第二の義勇軍の問題でございますが、これは憲法が禁じておりますことは、国家としてあるいは政府として国の意思によつて行動することを第九条で問題といたしておるのでありまして、個人が外国の軍隊に義勇軍となることはちつとも憲法上さしつかえないのみならず、憲法の第二

十二条は、外国に移住または国籍を離脱する自由すら個人の自由として認めておるのでありますから、個人といたしましてこの自由を行使して外国の義勇軍に入りましても、これは一向かまわないことでございます。

第三に、後方勤務の問題でございますが、これは何の後方の勤務をするかということできまると思いますが。つまり明確に交戦権を行使しておる国際的な部軍の後方で、やはり日本も交戦権を行使しなければできないような勤務でありましたならば、これは私はできないだろうと思えます。先ほどちよつと八条の第二条件を問題になさいましたが、この「国際緊張の原因を除去するため相互間で合意することがある措置を執ること」日本がこれに類することをやりました唯一の例は、古田・アチソン交換公文で、朝鮮で行動する国連軍を日本国内及びその付近において支持を許し、かつ容易にするということが唯一の例でありまして、この程度のものでございましたら、憲法上の問題を生ずることなしに現在でも許すことができるだろうと思えます。

○ **穂積委員** この前も私の方の下川委員がお尋ねいたしました、後方勤務の出動でございますが、これはたとえば元山の上陸作戦のときに、戦闘には参加した覚えはないが、掃海作業には参加した覚えがある。これは国家の機関としての部隊が、または船が出動したわけでございますが、これは憲法違反ではないという解釈をしておられるわけですが、実は私は近代戦争が総合的な作戦に従つておるということでございますならば、当然その作戦は全体として見なければなりません。特に近代戦におきましては、第一線の歩兵部隊、または空中に戦闘を展開しております飛行機を撃墜するだけではなくて、むしろその基地、さらに奥へ足を踏み入れますならば、後方の生産力基地、軍需生産力基地、さらにはその基礎になつております一般の国民生活の無防備都市の爆撃、こういうふうにとんどんやつて来ておるわけでございますので、そういう点から見ますと、これは明らかに、近代戦争の場合におきましては、そういうような総合的な作戦として戦争の性格をきめなければならない。これは第一線の戦闘だけが戦争行為であつて、あとの方はそうではないということは言い切れないのじやないかと思うのです。私はそういう元山の上陸作戦のときに掃海作業に勤務したということを一々ここでとらわれて言つておるわけじやございませんが、たとえば理解のために、一応参考のための例として引用したわけですが、そういう場合は明らかに私は日本の憲法違反だと思うのですが、政府の御解釈は、一体ああいうような場合でも憲法の範囲内の行動であるという御解釈だとすれば、どこに一体その基準をお求めになつたのか、そのことをはつきりしていただきたいのでございます。

○ **下田政府委員** 元山沖の掃海作戦につきましては、法律的にいいますと、性質の違う二つのことが行われておりました。一つは、アメリカのレーバー・デイヴィジョンと申しますか、その労務の調達に応じましてアメリカの船が掃海をやるのについて、ただ労務の提供を行つて、そしてアメリカの船が沈んで労務を提供しておる日本人が死んだというのが一つであります。これは個人が自由契約で労務の提供に応じたのでございますから、国家の問題は全然起りません。

第二の例は、当時占領下にありました海上保安庁に対しまして、連合軍司令部からサービスの提供として、これは個人に対してではなくて、日本政府の機関である海上保安庁に対して機雷清掃のサービスを命ぜられたわけであります。これは占領中でなかつたら確かに問題になり得ることかと思いますが、何しろ平和条約の第十九条で、戦争中及び戦後連合軍側の指令に基いて行われたことについて、日本側は責任を追究し得ないという条項がありますために、今日あれば国際法違反だなどという問題を提起する権利が日本に実はないのであります。そこで独立した今日、日本がこれと類似のことができるかどうかということになります。これは全然私は新た



な角度からながめなければならないと思います。交戦権を持つておる国の艦隊と日本の警備隊との連合作戦行動に出るといふようなことは、私は全的には決してできないと思います。交戦権を持つておる国の船が中立国の船を拿捕しようといふような場合に、いや日本の方ではできないから拿捕できないといふようなことじや、第一ばらばらで支離滅裂になつてしまひまして、連合艦隊といふ行動の統一性を欠くわけでありまして、まず日本はそういうようなことには参加できないといふような結果になつて来やしないかと存じますが、いずれにいたしましても、**占領中の掃海作業と今日の日本の船による共同作業とは、新たな角度から検討をし直さなければならない問題である**といふふう存じます。

○ **穂積委員** 今のお答えの中で問題がまだ二つ未解決でございます。一つは、これは私のきょうのおもなる質問ではございませんが、あの行為は、今なら問題になるが、平和条約十九条で、今になつて占領中のことを追究することはできないと言われ、同時に占領中の向う側の要求に対しましては、憲法は死ぬのだといふ御解釈のようでございますが、これはそういうものでありましようか、私はいささか疑義を持つておるのでございます。もとよりアメリカが日本の憲法を無視いたしまして、いろいろな国際上の要求をすることがございまいしょう。ところが十九条はその国際上の権利義務を追究することを放棄するだけでございまして、私の言つておりますのは、日本人としてまたは日本政府として、憲法に違反する行為がはたしてできるかどうかということなのです。憲法は申すまでもなくそれより前に効力を発しております。従つてその時代におきましても、向う側からのデイレクティブは正式な、正当な命令ということが国際法上当然考えられるべきことだと思つてございます。そういうことであるならば、たとえば向うの命令であるならば、非人道的なことでも何でもかでもしなければならぬ義務がはたしてあるのでありましようか、そういうふうは無制限な、絶対的な命令権というものをはたして認められておるのか、その点をまず第一にお尋ねいたします。

それからもう一つは、憲法は今日むろん生きておりますし、それから占領もなくなつたわけですが、今日以後におきまして、今言つたような後方勤務に参加することが問題にはなるでしよつと言われましたが、局長の判断では、それは違憲であるか合憲であるか、それでその境はどこであるかということをお尋ねしたのですが、それに対するお答えがないわけですから、その二点について問題を整理してお答えをいただきたいのでございます。

○ **下田政府委員** 第一の点につきましては、これはやはり個人に対するサービスの要求でなくて、国家行政機関に対するサービスの提供を求められたのでありまして、私は憲法に違反しないと思つておりますが、もしかりに憲法に違反するようことを命ぜられたらどうかという点であります。日本は占領期間中は天皇、日本国、日本国政府職員のすべてが連合軍最高司令官の権力に従属せしめられたものでございますので、日本は憲法違反をもつてこれを争い得ない地位にあつたわけでありまして、でございますから、連合軍最高司令官の命令が、憲法を含むあらゆる日本の法律に優先しておつたわけでありまして、

第二の点につきましてはこれは一概には私は申せないと存じます。そういうサービスの提供を求められまして、そのサービスを行う結果、交戦権の行使までも含むようなサービスは私は提供できないといふことが言えるだけだと思つて存じます。

○ **穂積委員** 私は第一の問題についても、ちよつと認識が違つたのです。というのは、私たちが日本の主権を無視してアメリカの管理に従うといふことは、いわゆる無条件降伏によるのであつて、すなわちポツダム宣言を受諾したことです。しかしどんなことでも受諾したのじやございません。

日本が軍国主義を放棄し、民主主義と平和主義を樹立するという、そういう大原則に立つてわれわれはこれに屈服しているのであり、向うはそういう建前で管理しているのでございまして、その平和主義、民主主義とはまったく反するような、戦争に参加しろ、または原子爆弾の試験台になれというような命令を出したといたしましても受諾しなくてもいいので、当然進駐軍最高司令官の日本国に対する支配権というものは、これは初めからきまつている。それは日本を民主化し平和主義を徹底せしめるために管理することなのです。そういう大前提、大条件がついております。それに違反するような無制限な命令というものが許諾されているわけじゃございません。憲法の建前からいつでもそうだし、われわれが占領管理中にその命令に従うということを約しましたのは、そういうことです。向うの権限の性格もきまつております。それに反しまして、戦争に参加しろとか、あるいは非人道的の命令を出す権限というものはもとよりない。そういうものは無効だろうと私は解釈するが、その点もう一ぺんはつきりしておいていただきたい。従つて平和条約十九条の、管理中の命令に対して云々ということは、すなわち占領管理の大前提である平和主義と民主化という大前提以外の、そういうわく外に出たGHQの命令というようなものは、これはあり得べからざるものであります。大体それは国際法的に無効な命令だと私は思います。そういうものを何も訴追というか、あとから追究することができないというような性質のものじゃなかろうと私は思います。それが一点。

それから、今交戦権に及ぶ程度の後方勤務はいかぬということですが、後方勤務であろうと前戦勤務でございまいしょうとも、近代的作戦全体が戦闘を目的とし、武力によつて国際紛争を解決しようという建前に立つた戦争の体系の中に参加することは、明らかにこれは交戦権ではないでしょうか。その点をはつきりしておきませんと、自衛権と交戦権の限界というものが不明瞭になる。ここに憲法の規定に従つて実施するなんというようなことをいいまして、一番大事な第九条との関連、あるいは前文との関連等におきまして、これは非常に危険なことでございますので、その点をはつきりしておいていただきたい。私は後方勤務であるから交戦権の行使にならぬというようなものじゃないと思うのです。戦争体系そのものが、最高指揮官はもう戦争を宣言し、そして戦争武力によつて国際紛争を解決しようという建前で実行に入っている。その入っている体系の中へ参加することは、これはむしろ交戦権の行使であるし、自衛権を逸脱するものであるというふうに解釈せざるを得ないのでございますが、いかがなものでございまいしょう。

○ 下田政府委員 第一の点につきましては、占領中外務省は、穂積さんのおつしやることと同じことを司令部に言つておつたのであります。司令部は無制限に命令権があるのじゃないのだ、ポツダム宣言の降伏文書に書いてあるように、本降伏条項実施に必要な範囲で命令する権利があるのだということを言つておつたわけでございます。それは私当時正しいと思つておりました。しかしさて今日これを顧みて、たとい連合軍最高司令官が、降伏条項の実施の条項の範囲外だと思ふ命令を出されたといたしましても、それを一体争つて反抗し得る地位に日本があつたかどうかという点でございます。これは私はなかつたのではないかと思います。はたせるかな平和条約において、日本政府が反抗し得る地位になかつたことを前提といたしまして、平和のあとになつてからそれを無効だ、あるいはそれに対して請求権を持ち出すことはできないように定められたのでありまして、りくつとしては成り立つだろうと思いますが、当時の地位は連合軍最高司令官にさからい得る地位になかつたことは事実であろう。その事実が平和条約でそのまま認められたという——今日振り返つて客観的な結論を申し上げますと、先ほど申し上げたことになるのでございます。

第一の交戦権の点でございますが、交戦権を持つていなくともサービスをし、後方勤務みたいなことをすることがあるのでございまして、戦時中の中立国には交戦権がないことは明白であります。中立国の船舶が一方の交戦国の貨物あるいは軍隊を輸送することはかまわないのであります。その半面一方の交戦国は拿捕、臨検し、抑留する権利が生じているわけでございます。でありますから日本が交戦権を持ちませんでも、輸送の面、あるいは現在やつておりますように日本を後方の給与基地、補給基地に利用させることは、私はなし得るのではないかと思います。これが交戦権の行使を含まなければできないもの、たとえばおれの方の飛行機が足りないから、ひとつ自衛隊の飛行機と一緒に出て来て敵地を爆撃するために協力してくれと言われましてもそういうことはできませんが、交戦権がなくともできる部面の協力ということは、いくらでもあると存ずるのであります。

○ **穂積委員** 私はその限界を伺っているのです。一言ついでですから申し上げておきますが、私が今提示している場合とは違うのですよ。中立国が輸送に協力するのは独立の意思または自由契約による行動でございますが、私の言っておるのはそういうことじゃなくて、連合国またはアメリカの軍隊の指揮官の指揮下に入っておる後方勤務の場合をわけているのですから、区別していただくかぬといかぬ。縦の区別と、横と申しますか、横に線を引いてみますと、いずれの場合におきましても一定のサービス行為の限度がございましょう。サービスと称してどんどん第一線へ行つて鉄砲の撃ち方を教えてやる。それはサービスだ。おれは撃つたことはないが、鉄砲の撃ち方を教えてやつただけだ。あるいは飛行機と一緒に乗つて操縦の仕方を教えてやつた。そういうことでサービス行為の限界がございましょう。だからこの憲法の規定に従つてやる行為について、縦と横に線を引いて、どこに限界を求めると、その点をお尋ねしているのでございますから、その点は一応整理して、区別してお答えをいただきたいのでございます。

○ **下田政府委員** 日本の保安隊を外国の指揮下に置くことは、自衛権の行使の場合以外には私は全然考えられないと思います。日本が何ら危険を感じていないのに、他国の必要のために日本の軍隊を外国軍の指揮下に置くということは、これすなわち海外派兵にほかならないのであります。日本自体が急迫した危害に直面した場合に、日本を守るために共同作成をやるということは考えられます。つまり自衛権の行使の場面では考えられますけれども、日本には何ら急迫した危害も及んでいないのにもかかわらず、日本の部隊を外国の指揮下に入れ、あるいはその指揮下にサービスされるということは全然考えられないと私は思います。

(後 略)

~~~~~

質問主意書（<http://www.sangiin.go.jp/japanese/joho1/syuisyo/108/syuh/s108006.htm>）

質問第六号 朝鮮戦争への日本人のかかわりに関する質問主意書

右の質問主意書を国会法第七十四条によつて提出する。

昭和六十二年二月二十一日

吉岡吉典

参議院議長 藤田正明 殿

---

### 朝鮮戦争への日本人のかかわりに関する質問主意書

戦後、日本がアジアでの戦争にどのような形でかかわりあつてきたかを正確にしておくことは、日本とアジアの平和と安全を考えるうえで必要なことである。

日本は、直接戦場にはならなかつたものの朝鮮戦争とベトナム戦争という戦後最大の二つの戦争で、日本なしにはこの戦争は遂行できなかつたといわれるほどの役割を果たした。

とくに朝鮮戦争では、日本は、朝鮮出撃の基地となつたほか、多数の日本人が直接戦場に派遣させられ朝鮮戦争に協力させられて、すくなからぬ犠牲者も出ている。

しかるにその実態はいままであきらかになつていない。そこで、朝鮮戦争のさい、「国連軍」協力のため、日本から朝鮮戦争に派遣された日本人の実態について以下質問する。

#### 一 掃海部隊の参戦について

朝鮮戦争にさいして、戦後米占領軍によつて温存された、海上保安庁所属の旧日本海軍掃海部隊千二百名が機雷掃海のため参戦した。

これに関し以下の質問に答えられたい。

1 元在日米海軍司令部政治顧問であり、現在米国防総省日本課長の職にある、ジェームス・アワー氏の博士論文の邦訳である『よみがえる日本海軍(上)』によると「一九五〇年一〇月二日から一二月一二日までの間に、四六隻の日本掃海艇、大型試航船(水圧機雷掃海用)および一二〇〇名の旧海軍軍人は元山、群山、仁川、海城、鎮南浦の各掃海に従事して、三二七キロメートルの水道と六〇七平方マイル以上の泊地を掃海した。」とある。

一方、『海上保安庁三十年史』は、「掃海艇二十隻、巡視船四隻及び試航船一隻」によつて「四個の掃海隊を編成し」「第七艦隊司令官の命令に従つて行動」させたと記している。

正確には何隻、何人がどういふ形で参戦したのか明らかにされたい。

2 ジェームス・アワー氏の前記論文『よみがえる日本海軍(上)』によるとその経過はつぎのようにながらわれている。

「バーク提督は、アメリカ海軍が相当の障害を排除しうる掃海部隊を持っていないこと、とくに北朝鮮海域に進入すれば複雑なソビエト製感応機雷に遭遇する可能性について、よく知つていた。この感応機雷を処理できる、高い練度を持つ大きな掃海部隊がたつた一つあつた。それは海上保安庁の掃海部隊で、日本内地の沿岸航路や瀬戸内海の掃海作業に当時なお従事していた。元山上陸作戦実施がはつきりと決定されたあとで、バークは大久保長官を極東アメリカ海軍部隊司令部作戦室に呼んで、アメリカ軍の元山上陸作戦の必要性を説明し、同海域にソビエト製機雷が敷設されているかもしれない点について、彼が懸念している



ところを大久保に伝えた。」「バークは大久保に対して日本の掃海艇を対馬海峡地域に集合させて、元山沖の掃海を援助し仁川の敷設機雷の後始末を支援するよう要請した。大久保は、この要請を受け入れる決定は海上保安庁長官としては余りにも重大すぎるので、決定を下してもらうために吉田首相に会って話を伝えることにしよう、と答えた。」「掃海作業は戦闘であり、海上保安庁法の第二五条には、海上保安庁は非軍事的部隊である、と明記されてあつた。旧日本海軍軍人に対して、アメリカ軍の支援作戦に彼らの生命を賭けさせることは、きわめて説明困難であつた。日本は当時なお占領下にあり、総司令部の支配下にあつた。吉田首相は大久保海上保安庁長官に対して、同庁の掃海艇をアメリカ海軍の希望どおりに派遣するよう伝えた。

当時、海上保安庁航路啓開本部長であつた田村久三元大佐は、一九五〇年一〇月二日、彼が指揮官となつて朝鮮派遣掃海部隊を編成した。隊員の中には朝鮮行きをためらう者もあつたけれども、給与を二倍にすると約束され、田村、バークおよび三田――当時警備救難監――から強い激励の言葉を与えられたのちには、朝鮮行きをどうしても嫌だという者はいなかつた。一九五〇年一〇月六日、極東アメリカ海軍部隊司令官ジョイ中將は運輸省に対して、連合軍最高司令官の公式承認書を送り、極東アメリカ海軍部隊司令官の命令どおりに掃海艇二〇隻を集合させるよう命じ、掃海艇には朝鮮海域にあるときはただ国際信号旗のE旗だけを掲げるよう指示し、また(隊員たちには)二倍の給与を支給するよう命じた。」

こうして日本の掃海部隊は同年十二月十五日まで朝鮮戦争に参戦したと記録されている。

以上の経過もふくめて、参戦に至るまでの事実関係を明確にされたい。また派遣された掃海部隊の地位、隊員の身分はどういうものだったのか。

- 3 ジェームス・アワー氏によれば、この掃海部隊の朝鮮戦争参戦は、米軍の要請をうけて日本政府が派遣を伝え、米軍の承認をえておこなつたという形になつている。日本政府が朝鮮戦争に参戦する掃海部隊を派遣したことは、海上保安庁法および日本国憲法に違反するものであることは明白である。政府はこれを今日、法的にどう説明するのか。
- 4 この掃海参戦による死傷者についてジェームス・アワー氏の前記論文ではつぎのように記されている。

「二隻の掃海艇が沈没――一隻は元山沖で掃海中触雷、他の一隻は群山で座礁――し、掃海艇が触雷沈没する際に日本水兵一人が死亡し、八人が負傷した。

大久保海上保安庁長官は、日本掃海艇が朝鮮海域にある間はほとんど毎日のように、吉田首相に、同海域の掃海について簡単に報告した。日本政府は戦死者や戦傷者に対する補償についての立法措置を講じていながつたので、吉田首相と大久保長官は日本掃海隊員に死傷者が生じた場合のことを心配していた。大久保はこの件についてバークに話していた。そして日本掃海隊員が戦死したとき総司令部公安局の者がその戦死者の家庭を弔問し、その父親に補償金を支払つた。」

この記述のとおり死傷者が出たのか。

戦死者への補償金はどんな法的根拠にもとづいて出されたか。

## 二 占領軍労働者による兵員物資輸送について

1 調達庁が昭和三十一年に発行した『占領軍調達史』によると「朝鮮作戦向け兵器弾薬等軍需品その他の積載、輸送、警備、附帯事務等の兵站補給作業に従事したのもも相当数にのぼったと推定される。一方朝鮮海域において勤務する船員や特殊港湾荷役等に従事する者に対しては、勤務の特殊性、危険性に於て、SPA(特別調達庁—引用者注)は連合軍関係船員給与規程の外に新たに連合軍関係特殊港湾荷役者等給与規程を制定し、昭和二十五年七月二日以降従来の給与のほか特別の手当を支給した」とある。このように、朝鮮海域にまで出動して米軍の輸送作戦に参加したのもも多数あつた。朝鮮戦争中、朝鮮海域にまで出動して半島の輸送に参加した日本人の人員はどれだけだつたか。また、全面占領期と講和後にわけると何人ずつになるか。

児島讓氏は、その著書『朝鮮戦争』(第三巻)で、仁川上陸作戦に際し、沖仲仕だけで三千九百三十六人が参加したと書いているが事実か。

2 『占領軍調達史』によると、昭和二十六年一月までのあいだにこれらの労働者のなかから三百八十一名の死傷者、つまり戦死者、戦傷者がでている。『占領軍調達史』によるとつぎのとおりである。

(a) 特殊港湾荷役者＝業務上死亡—一名、業務上疾病—七十九名、その他二十一名、(うち死亡者三名をふくむ)。計—百一名。

(b) 特殊船員＝業務上死亡—二十二名、業務上疾病—二十名、私傷死—四名、私傷病—二百八十名。計—二百五十四名(原文のまま—引用者注)。

(c) その他朝鮮海域等において特殊輸送業務に従事中死亡した者—二十六名(港湾荷役—四名、船員—二十二名)。

政府としてこれを確認できるか。

3 朝鮮海域での輸送は、講和条約発効後はどうなつたか。

## 三 各種労働者の韓国派遣について

日本人労働者は海上輸送だけでなく、陸上での兵器の整備、修理、通信関係業務のために、PD(調達)工場、LR(役務調達)工場からの出張という形で韓国にも送られた。鉄道専門員も朝鮮に渡つて戦争に協力させられた。

その実態をあきらかにされたい。また、これら労働者の戦死傷等被害の実態もあわせてあきらかにされたい。

## 四 従軍看護婦の召集について

朝鮮戦争には日赤看護婦も「国連軍」看護婦として召集された。昭和二十六年九月二十六日の日赤第五十六回通常総会で島津忠承社長は「二十五年からはじまつた朝鮮事変にたいして、日赤看護婦の派遣要求があつたので本社はこれに全面的に協力し、九州地方の各支部から第一次五十四人、第二次二十五人、第三次十七人を交替派遣し、現在六十三人が国連軍病院に勤務いたしております」と演説している。

日赤看護婦韓国派遣の実態(派遣期間、人数など)と地位をあきらかにされたい。またその被害の状況もあきらかにされたい。

#### 五 その他の戦死者について

昭和二十七年十一月十三日付け朝日新聞は、政府が、日米合同委員会を通じ、米国にたいし米軍従軍日本人の戦死確認と見舞金の支払いを要求した旨報じている。このような政府からの要求の事例、米側の回答の状況についてあきらかにされたい。

#### 六 朝鮮戦争における日本人戦死傷者の全貌について

『占領軍調達史』によれば、わずか半年間にPD関係だけでも五十二名の戦死者があつた。朝鮮戦争全期間中のPD関係以外も含めた日本人の戦死傷者はどれだけになるのか、またその弔慰金の支払い状況はどうかとなっているのか全貌をあきらかにされたい。

#### 七 在日韓国人義勇兵について

朝鮮戦争勃発とともに在日韓国人青年、学生の参戦志願者が、国連軍に編入されて参戦、仁川上陸作戦に参加し、また各戦線に参加した。これは韓国人とはいえ日本に在住する外国人であり、日本と無関係の問題ではない。

そこでたずねる。

- 1 在日韓国人志願兵は七百二十五名におよび、六十一名が戦死したとの記録もあるが、その規模および戦死者は何人か。参戦の期間、戦後再入国したかどうかをあわせてあきらかにされたい。
- 2 この在日韓国人義勇兵はどんな法的根拠と手続で出国、参戦し、再入国したか。
- 3 韓国駐日代表部が「民団」に通達して、米第八軍に志願し、朝霞の米軍キャンプに入隊したとの記録があるが、日本政府は、これらに了承をあたえていたのか。

八 このさいあわせて、朝鮮戦争中に国連軍の名の米軍によつて朝鮮への出撃基地として使用された日本の基地のリストをあきらかにされたい。

右質問する。

答弁書第六号 (<http://www.sangiin.go.jp/japanese/joho1/syuisyo/108/touh/t108006.htm>)

内閣参質一〇八第六号

昭和六十二年四月十日  
内閣総理大臣 中曾根康弘

参議院議長 藤田正明 殿

参議院議員吉岡古典君提出朝鮮戦争への日本人のかかわりに関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

---

参議院議員吉岡古典君提出朝鮮戦争への日本人のかかわりに関する質問に対する答弁書

一について

御指摘の件については、御指摘の刊行物及びその他の刊行物に種々の記述がなされているところであり、また、かつて、国会において議論がなされたところでもあるが、今日においては、正確に事実関係を示すことは困難である。

なお、御指摘の掃海部隊の派遣は、米国極東海軍司令官の指令に従って行われたものと承知している。

二の1及び2について

「占領軍調達史」に御指摘の内容の記述があることは承知しているが、今日においては、それ以上にその事実関係を確認することは困難である。

二の3について

講和条約発効後、朝鮮海域における米軍の輸送に日本人船員が従事していたかどうかについては、確認し得ない。

三について

御指摘の日本人労働者の韓国への派遣に関する事実関係については、確認し得ない。

四について

日本赤十字社の看護婦が韓国へ派遣されたという事実は、確認し得ない。

五について

御指摘の件のような事例については、既に相当の時日が経過していることもあり、正確な事実関係を確認することは困難である。

六について

御質問の事項については、「占領軍調達史」に記述されていること以上は承知していない。

七について

御指摘の件についての事実関係は、承知していない。

なお、当時、我が国政府が韓国人の米軍への入隊に関して了承を与えるということはなかつたと承知している。

八について

御質問の事項については、承知していない。

【編集部追記】 特別掃海隊員の特殊勤務手当てに関する資料

政府職員の特殊手当に関する政令第九九條  
第二項の規定に基づく特殊勤務手当の支給について(通知)

人事院は政府職員の特殊勤務手当に関する政令(昭和二十三年政令第三二三號以下令といふ)第九九條第二項の規定に基き連合國軍の指令により朝鮮特殊掃海作業に従事する職員(以下職員といふ)の対する特別の特殊勤務手当を下記の通り定め昭和二十五年十月七日から適用する

記

1 手当の種類

特別の特殊勤務手当は、特別掃海作業手当、危険区域手当、傷病手当、被撃手当、障害手当、特別災害手当、所持品喪失手当、及危険物積載手当とする

2 特別掃海手当

一 支給を受ける者の範囲

特別掃海作業手当は連合國軍の指定する朝鮮海域に於いて連合國軍の指令による特殊掃海作業(以下特殊掃海作業といふ)に従事した職員に支給する

二 支給条件

特殊掃海作業手当は職員が特殊の掃海作業に従事した時間に限り支給する

三 支給額

特別掃海作業手当の額は令第七八條に規定する額の十割相当額とし令第七八條の額に加算して支給する

3 危険区域手当

一 支給を受ける者の範囲

危険区域手当は次に掲げる危険区域を航行する職員に支給する

- 1 第一区域 33° N、36° N、124° E、131° Eの線で圍まれた区域
- 2 第二区域 36° N以北で124° Eと131° Eの間の区域

二 支給条件

危険区域手当は職員の乗組む船舶が特殊の掃海作業の為危険区域内の日本港湾の何れかを最後に出港した日又は危険区域に入った日から前記港湾の何れかに最初に帰着した日又は危険区域を出た日迄の期間中のみ支給する

三 支給額

危険区域手当の額は危険区域の区分に応じて一日につき次の通りとする但し同じ日に一つの危険区域から他の危険区域に移ったときはその日の危険区域手当は第二区域の額を支給する

- 1 第一区域 基準額の十割相当額
- 2 第二区域 基準額の十五割相当額

こゝに基準額とは、俸給、扶養手当、及び勤務地手当の月額合計額をその月の総日数から勤務を要しない日を除いた日数で除して得た額に特殊勤務手当(特別掃海手当を含む)及航海日当を加へた額とする

#### 4 傷病手当

##### 一 支給を受ける者の範囲

傷病手当は危険区域の内外を問わず直接特別の危険(以下危険といふ)の結果として傷病し又は疾病にかかった職員に支給する

##### 二 支給条件

- 1 傷病手当は療養期間中毎月支給する、但し療養期間が36ヶ月を越えるときは一時金を支給して打切るものとする
- 2 傷病手当は負傷又は疾病につき職員に故意又は重大な過失のあったときは支給されない

##### 三 支給額

傷病手当の額は労働基準法等の施行に伴ふ政府職員に係る給與の應急措置に関する法律(昭和二十二年法律第一六七號(以下法第一六七號)による災害補償のうち傷病手当を基準として計算して得た額の七割相当とする 尚前號1に規定する一時金についてはその都度人事院の承認を得て海上保安庁長官が決定する

#### 5 被撃手当

##### 一 支給を受ける者の範囲

被撃手当は職員の乗組む船舶が危険区域の内外を問わず危険の結果として被害を受け又は被害を受けんとした時その船舶に乗組む全職員に支給する

##### 二 支給条件

被撃手当は一航海につき一回限りとする、一航海とは一つの港湾を出た時から次の港湾を出る時迄とし同一港湾内に於ける錨地変更の為の移動は航海と見なさない

##### 三 支給額

被撃手当は一人一回五〇〇〇円とする

#### 6 障害手当

##### 一 支給を受ける者の範囲

- 1 障害手当は危険区域の内外を問はず直接危険の結果として負傷し又は疾病にかかり治った後も尚身体に障害を残す職員に支給する
- 2 障害手当は負傷又は疾病につき職員に故意又は重大な過失があった時は支給しない

##### 二 支給額

障害手当の額は法第一六七號による災害保障のうち障害手当を基準として計算して得た額の十割相当額とする

#### 7 特別災害手当

##### 一 支給を受ける者の範囲

特別災害手当は危険区域の内外を問はず直接危険の結果として死亡した職員に支給する

二 支給額

特別災害手当の額は手当支給の事実が発生した以前の月にその職員が受けた總給與額から臨時に支給された給與額を除いた額の36ヶ月分に相当する額とする

8 所持品喪失手当

一 支給を受ける者の範囲

所持品喪失手当は乗船中危険区域の内外を問はず直接危険の結果として所持品の全部又は一部を喪失した職員に支給する

二 支給額

所持品喪失手当の額は所持品の喪失の程度に応じて本俸の36ヶ月分の範囲内で海上保安庁長官の認めた額とする

9 危険物積載手当

一 支給を受ける者の範囲

危険物積載手当は別表に掲げる甲種又は乙種の危険物を輸送の為積載する船舶に乗組む全職員に支給する

二 支給条件

危険物積載手当は甲種又は乙種の危険物積載開始の日から揚荷終了の日迄の期間中のみ支給する

三 支給額

危険物積載手当の額は積載する危険物の区分に応じ一日につき次の通りとする

- 1 甲種危険物 基準額の五割相当額
- 2 乙種危険物 基準額の二割五分相当額

甲種及乙種の危険物を積載した時は別表に定める場合を除き甲種危険物を積載した時の額とする基準額については危険区域手当の場合と同じとする

別表

危険物積載手当の品目別分数及び最低積載量条件

1 甲種危険物

イ 品目

- 1 火薬品(船舶安全法の危険物船舶輸送及び貯蔵規則第二條による)
- 2 金属ナトリウム、金属カリウム、マグネシウム粉末
- 3 デトロセルローズ及其の薬品
- 4 ガソリン類
- 5 毒ガス
- 6 その他類似危険物

ロ 積載量条件

積載量は問わない 但し4及5はそれぞれ積載量五トン以上とする



## 2 乙種危険物

### イ 品目

- 1 黄燐、硫化類
- 2 塩素酸塩類、過塩素酸塩類、硫酸、硝酸
- 3 過酸化ソーダー、メタノール、トリオール、ソルベニーナフサ
- 4 二酸化炭素
- 5 ナフサ類(チキーゲニ、リゴレニ)
- 6 炭酸ガス
- 7 フスロシリユニ、フスロシリユニ合金
- 8 その他本表に掲載してゐない可燃性液体及固体の他類似危険物

### ロ 積載量条件

積載量五トン以上の時に規定の手当を支給する

- 3 ガソリン類及毒ガスの積載量が五トン未満乙種危険物と合せて積載量五トン以上の時は乙種危険物の手当を支給する

~~~~~

## 10 支給方法

特別の特殊勤務手当の支給方法は次の通りとする

- 一 危険区域手当、被撃手当及び危険物積載手当は俸給支給日にまとめて支給する
- 二 所持品喪失手当は支給額決定後できるだけ速かに俸給支給定日に支給する
- 三 傷病手当は支給事実発生後療養期間中その月額を半分を俸給支給定日に支給する  
療養期間が36ヶ月をこえた時は一時金を37ヶ月後出来るだけ速かに支給する
- 四 障害手当及び特別災害手当は支給事実発生後出来るだけすみやかに支給する

### 朝鮮海域掃海隊の給与一覧表

(給与実態調査による船員平均ベース)

	一般公務員 としての給与	特殊勤務手当	計	備 考
(1) 基本給 (A)	8,044		8,044	
本 俸	5,068			
家族給	620			
地域給	1,856			
(2) 航海日当 (B)	2,040		2,040	
平均航海日当	67			
(3) 掃海手当 (C)	9,000		9,000	1日掃海時間を12時間とする
(4) 特殊掃海手当 (D)		9,000	9,000	
(5) 危険区域手当		42,124	42,124	第二区域として計算
		基準月額	28,084	
			(A+B+C+D)	
月収合計	19,084	51,124	70,208	
(6) 傷病手当	在籍中は基本給 (A)支給	標準報酬 (A+C+D) =	(A)+1680 24,000 26,044	
(7) 被撃手当	一航海につき一人	5,000	5,000	被害の事実のあった船員全員
(8) 障害手当	最高 1,152,000 最低 4,800	最高 1,152,000 最低 4,800	最高 2,304,000 最低 96,000	身体に障害を残した程度により全快後支給 死亡の場合
(9) 特別災害手当	864,000	989,672	1,853,672	死亡の場合
(10) 所持品喪失手当		48,264以内	48,264	喪失の程度により異なる

(註) 1 恩給法関係、葬祭料、見舞金等は除く

2 掃海手当及び特殊掃海手当は実績により時間単位にて支給する

備考:本通知の写は支給額決定に対するものと一應考へるが計算例等につき尚不詳の部分もある  
るので本文章の完璧につき確言は出来かねるも当現地に於ける参考資料として作成した  
ものであるから為念

## 【編集部追記】 日本特別掃海隊に関するアーレイ・バーク米海軍大将の証言

本稿は、NHKの特別番組「日本特別掃海隊」の編集に当たって、昭和53年7月14日、山本信彦ディレクターがワシントンに派遣され、アーレイ・バーク米海軍大将にインタビューした時の質疑応答を記したものであり、大久保武雄著「霧笛鳴りやまず」P319～327から抜粋したものである。

### 仁川上陸作戦と機雷

**山本** 元山上陸作戦において、米海軍が日本の掃海隊を必要とした理由は何でしょうか。  
**バーク** 貴方もご存知のように仁川上陸作戦は9月15日に行われました。その作戦中、仁川沖で私達は機雷を発見し、それらを処分しました。その後仁川作戦が成功したため、マッカーサー元帥は、再び他の上陸作戦を行うことを望みました。その方が早く敵を倒せるからです。そこで元山上陸作戦が決定されました。海軍軍人やその他大勢の人々は、元山の海域が狭く、機雷が多いと思われるので、この作戦に反対しました。機雷が見つかったら処分しなければなりません。

ところが、私達は極東全体で10隻か12隻の掃海艇しか持っていなかったのです。こんな少数の掃海艇ではこの地域の機雷を処分することは不可能でした。そして掃海艇を借りられるのは日本以外になかったのです。日本は80隻から90隻の掃海艇を有しており、瀬戸内海やその他の水域で掃海作業を行っていました。

日本の掃海隊は優秀な技術を持っていたので、この作戦が実行され機雷が発見された場合は、私達は助けが必要であり、日本以外に助けを求められる所はなかったのです。これがその理由です。

### 新憲法と掃海隊出動

**山本** 新しい憲法の下での諸規制に対して当時政治的配慮はなさいましたか。

**バーク** ええ、それは私達にとって関心事であり、日本人関係者全員にとっても同じでした。けれども、米国商船隊員達も「戦争区域」と呼ばれる危険区域に入って行っていました。商船隊は非武装船です。日本の掃海艇も機雷を処分するための小規模な装備しか有しておりませんから、それらも多分同じ範疇に属するだろうと考えました。この程度の配慮は致しました。

私が大久保武雄氏に会った時、彼はこの件に含まれる様々な困難な問題を示しました。彼は、この作戦は非常に重要であるから自分が決定を下すわけにはいかないと言いました。決定することのできる人間は誰かと尋ねますと、「首相であろう」と彼は答えました。

そこで私は当時首相であった吉田氏を訪ねました。吉田氏はとても立派な人物で、私が説明すると即座に問題を理解してくれました。彼もこの件に含まれる様々な困難な点を述べましたが、私はこの作戦の実行にはこれが必要であることを主張しました。彼は最後には同意してくれました。私は首相に、大久保氏が間もなく会いにきつとやってくる旨伝えますと、「ええ、分かっています」と言いました。勿論大久保氏は首相に会いに来ました。

## 総司令部命令か自主協力か

山 本

それは総司令部から日本政府への命令だったのですか、それとも自主的な協力だったのですか。

バーク

自主的なものでした。大久保氏や吉田氏と私との予備折衝は、純粹に自主的な基盤に基づくものでした。私はこの件に関する問題点を説明しましたから、自由意志に基づくものだったのです。

日本の掃海隊員にとっても参加するかしないかは、自由意志に任されていたのだと思います。勿論私を取り扱ったわけではありませんから分かりませんが。けれどもこの仕事を多少魅力的なものにするために、掃海隊の志願者達に対する支払いは倍にしました。米国商船隊が戦争区域に行った時も同じです。このように自主的なものでした。

山 本

日本の掃海艇で、他国の戦争に参加するのは嫌だという理由で作業に参加するのを拒否した船がいると言われていますが。

バーク

ええ、知っています。なかには嫌だと言う人もいるだろうと思いました。けれども、これは日本人が自分達で解決する問題です。この点で大久保氏は素晴らしい仕事をしました。

大久保氏と元帝国海軍大佐で掃海作業を担当していた田村氏は、掃海隊員達に話しました。一隻の船が参加を拒否したと思いますが、もっと多かつたかもしれません。けれども参加希望者の数は充分でした。彼らと隊員達との話し合いに私は出席しませんでした。

山 本

当時、MS14 が沈められた後で、3 隻の日本の掃海艇が掃海作業に参加することを拒否して、日本に帰ってしまったのをご存知ですか。

バーク

それは掃海作業が始められて暫く経ってからでした。米国掃海艇は 10 月 10 日に元山に来たと思いますが、そこで、2 隻の掃海艇を失いました。その後、日本の掃海艇が 1 日位遅れてやってきました。そして MS14 が沈められた日が何時だったかは忘れましたが、沈められて 1 人隊員を失いました。3 隻の掃海艇が作業を続けることを何時拒否したのかは知りませんでした。それ迄に作業はかなり終わっていました。そこで勿論私達は、作業ができるのか、残りの船で成し遂げられるか、残りの船も協力を拒否することはないかなどを尋ねました。田村大佐は、「彼らは残ると思います。我々で作業はできると思います」と言いました。ですから、私達は何もしませんでした。

山 本

ニュースを聞いた時、このような参加拒否によって、作戦全体が危険になることを心配しませんでしたか。

バーク

残りの船も拒否したら、そうだったかもしれません。けれども、離脱する船が他にもいるとしたらその時参加を拒否していたでしょうから、こわくはありませんでした。それに、確か田村大佐だったと思いますが、彼が残りの船は離脱しないと言いましたから。彼らは立派に作業を完了しました。素晴らしい仕事をしましたよ。

山 本

日本国民に対し朝鮮掃海への日本の参加の事実が伝えられなかったのはどのような理由からだとお考えになりますか。

バーク

その質問に対する答えは本当に私にはわかりません。その事実は良く知られていました。米国軍の間には広まっており、国連軍は、皆知っていました。昔の文書を読み返してみましたが、その多くは機密扱いにさえされていません。ですから故意にそうされたものではありません。何故なのか全くわかりません。多分、全てが旨くいったからでしょう。成功したために余り重要ではなくなったのでしょう。

注目されるのは失敗したことばかりですから、この場合もそれに当てはまるのでしょう。

海上自衛隊の中核

山 本

この掃海隊がその後日本の海上自衛隊の中核になったという意見があります。そのような見方に賛成なさいますか。

バーク

大久保氏は MSA 艦隊(海上保安庁船隊のこと)に関して素晴らしい仕事をしました。それは非常に優秀な部隊でした。彼らは経験豊かな人々で、その殆んど全員が帝国海軍軍人でした。彼らは優秀で経験も豊富でした。

MSA(海上保安庁)は、日本で戦後海外に出て行った初めての組織された戦力でした。

当時、元帝国海軍軍人で日本の防衛設備のない点を、即ちほんのちょっとした侵入に対してはも自国を守れないことを懸念していた人は大勢いました。海軍大将野村氏、海軍大将保科氏、海軍大佐長沢氏などです。その頃、密輸があり、漁業が難しくなりました。他の国々が日本の領海内で漁業を行い、漁船の略奪もあったと思います。略奪はもっと後だったかもしれません。ともかく、このように情勢が難しくなりました。日本が海上における自国の権利を、通常持っている権利と国際法によって与えられている権利を守る方法がなくなってしまったのです。特に野村大将と保科大将は、日本の将来について、何らかの海軍のような組織を持たずに日本の将来は大丈夫なのかどうかを検討していました。確かに大久保氏は大きな貢献をしました。さて、日本海軍の源が何であったかという点ですが、本当に知っている人がいるかどうか疑問です。

山 本

日本海軍の起源についての結論をもう一度繰り返していただけますか。

バーク

大勢の人々が、また多くの団体が日本海軍の再建に、その発足に貢献していたと思います。

誰が主な責任者かは知りません。私は海軍の再建に貢献した人々全員を高く評価しています。何故ならば、彼らは日本の将来がまた日本の安全が海上で自国を守る力にかかっていることを認識していたからです。

## 海外派兵と日本の安全

### 山本

今度は二つ質問をさせていただきます。二つの質問両方を合わせて答えて下さい。日本の自衛隊に課せられている様々な制限についての貴方の率直なご意をお聞かせ願えますか。例えば海外でのいかなる軍事行動にも参加しないなどの制限についてです。第二の質問は、今日のアジアにおける平和と安全を維持するために日本がどのような役割を果たさなければならぬかということです。その点に関する貴方のご意見をお聞かせ下さい。

### バーク

二つともとても難しい質問です。世界には深刻な紛争地域が沢山あります。アフリカ、中東、東南アジア、カンボジア、ベトナムこれらの紛争地域は広がる可能性があり、世界戦争、すなわち大勢の人々や国を巻き込むもう一つの戦争がこれらの紛争地域から起ることも考えられるのです。同時にアメリカは日本への援助という傘を提供し続けています。

私達は何世紀にも亘って有していたものよりもずっと小規模な海軍しか持っておりません。私達の海軍は小さいのです。国防省のブラウン長官は、つい先日アメリカが日本のシーレーンを守るように努め、また出来る限り多くの……私達は緊急の場合には5隻もの航空母艦を送ることができます。……ものを維持することを首相に再確認しました。これが彼の意志ですが、紛争は1箇所のみならず数箇所でも発生することもあります。けれども、私達の力は、海軍はとても小規模で、一度に全ての所へは行けません。ですから、私達は提供できないことがあるかもしれません。……中には壊れていたり、傷んでいるものもあり、とても難しいことです。

段々結論に近づいてきました。それは、最終的に、日本は緊急の場合には自分で自分自身を守らなければならないということなのです。どんなに他の人々が努力しても、結局日本の防衛は日本にかかっているのです。そして、これを日本的な方法で、即ち日本が望む方法で行うのは日本の指導者達の責任なのです。

日本が何をなすべきか、またなすべきでないかを私が述べるのは適当ではありません。それは日本の政府当局者の問題です。憲法の解釈について意見の相違があると聞いています。

貴方が仰った言葉、つまり、海外に出すということは、憲法には規定されていません。それは、従来行われてきたことか、あるいは憲法よりも下位に属する制限事項のようなものではないかと思います。それは変えることができるでしょう。けれども、これは日本の問題です。

日本には立派な政治家がおり、彼らは現状や将来起こり得る危険な状態についても良く知っています。可能な防衛設備についても、私達に何ができないかということについても、また私達が何をしようとしているかについても、すべてを知っています。ですから、これは日本の問題であり、非常に重要な問題なのです。同じように、どのようにして自分達のシーレーンを守るか、どのようにして同盟国を援助するか、どのようにして自由世界が自由を守るかなどはアメリカにとっても非常に深刻な問題なのです。それは一人の人間が答えを出せることではありません。



【編集部追記】 吉田茂の追憶—大久保武雄、白洲次郎と語る  
(大久保武雄著「霧笛鳴りやまず」P336～339 から)

昭和 58 年 8 月 19 日、台風の過ぎたばかりの日ざしが、落葉松の林の中の軽井沢ゴルフコースの青い芝生を鮮やかに照らしていた。私は、クラブハウスの黒いソファに、吉田茂の秘書官であった白洲次郎(クラブ理事長)と並んで掛けた。

「……大久保という人はどういう人だというのがいたから、『彼は朝鮮戦争で、憲法違反をした男だ』とっておいた」と白洲は毒舌家らしく笑った。

私は、「吉田茂側近は貴君一人になったね。元気でいなくちゃ」というと、彼は昔を回想して、「親爺は、国家機密は、わしにも、麻生(娘婿)にも明かさなかった。海上保安庁は、よく機密を守ったもんだ」と感心した。

私が、「あれは、私の部下が偉かった。人の手柄でも横取りする世の中に、自分の苦勞を妻子にも告げず、三十年間、貝の様に黙っていたのだから……」というと、「昔の海軍魂というのかな」とうなずいた。

私が、紺の制服を着て、朝鮮戦争の戦況報告に行ったとき吉田総理は、「僕は、カーキ色が嫌いだね。君が着ている服の色はそうでもないが……」とつぶやき、

「僕は、軍備には手をつけないよ。軍備はしばらく米国に頼んでおいて、その間に、一生懸命日本の経済を復興させる。今に米国をびっくりさせるつもりだ」とも語った。

そのことを白洲次郎に話したら、「憲兵にやられたからね。吉田という人は、いじめられると却って強くなる人だった。土佐っ子というのかな」と、面影を偲んだ。

私の印象では、吉田茂ははじめのはっきりした人であった。目黒の迎賓館に報告に行ったときも、帰る私を、「ちん」を抱いて、和服の袴姿で玄関迄見送った。ワンマンというけれども、人間的であった。また永田町の首相官邸や国会の総理大臣室に伺ったこともあった。秘書官が私の来たのを告げると、首相の部屋にいた人は、大臣でも、外に出して私を迎え入れた。国家機密は、時機を失してはならず、一切自分の胸の中で処理するという心構えであった。

昭和 53 年、私は、朝鮮戦争の秘史『海鳴りの日々』を出版したので、軽井沢で、吉田茂側近の白洲次郎と娘婿の麻生多賀吉に贈った。

私の著書を読んだ白洲次郎は、「親爺からは聞いていなかった。日本特別掃海隊朝鮮出動の事実を初めて知った。親爺は、憲法違反を見事にやってのけたわけだ」と語った。



# 朝鮮動乱特別掃海史

## 別冊第1 桑栄丸試航

### 目次

第1節 桑栄丸特別掃海一般経過	1
別紙第9 桑栄丸行動経過概要表	2
第2節 桑栄丸特別掃海関連指令（涉外）	3
第3節 第1次（釜山、鎮海、馬山）試航	9
第1項 実施経過概要	9
第2項 経理補給関係	10
第3項 修理関係	11
第4項 通信関係	11
第5項 その他	12
第6項 所見	13
別図第13 釜山港北口及び南口試航区域図	14
別図第14 鎮海泊地及び馬山水道試航区域図	15
第4節 第2次（木浦方面）試航	16
第1項 実施経過概要	16
第2項 経理補給関係	17
第3項 修理関係	18
第4項 通信関係	18
第5項 その他	20
第6項 所見	21
別図第15 木浦方面試航区域図	22
第5節 第3次（麗水、仁川）試航	23
第1項 麗水	23
別図第16 麗水泊地及び水道試航区域図	26
第2項 仁川	27
別図第17 仁川泊地及び水道試航区域図	32
【末尾追補】	33
1 日本試航船桑栄丸使用の件：Draft（米極東海軍司令部）	33
2 在日本兵站部司令部契約	34
3 日本試航船/桑栄丸使用の件（第1次）：米極東海軍司令部/米第3掃海隊	47
4 会議の議題	48
5 桑栄丸の使用について：（米極東海軍司令部）	49
6 作戦計画（CTG95.6 No.3-51）	50
7 桑栄丸の使用通知（第2次）：（米3掃隊）	62

## 第1節 桑栄丸特別掃海一般経過

特別掃海が昭和25(1950)年10月から同年12月まで約2か月間元山、群山、海州、鎮南浦の朝鮮各海域において、厳寒の下危険かつ困難な掃海作業に活躍して偉大な功績を収めたことは前述のとおりである。

その当時、試航船桑栄丸(船長 山下達喜)は舞鶴で入渠修理中であつた。同船は、当時日本側における唯一の試航船で適切な設備と多年の経験を有する山下船長以下熟練した乗員を有していた。泰照丸がこれの代船として応急的な試航船としての改造を施し、乗員の急速訓練を実施して試航任務についたわけであるが、その状況は前述のとおりである。試航船桑栄丸は修理完了後朝鮮掃海に参加することとなった。

昭和26(1951)年4月23日米軍と海上保安庁との契約によって、桑栄丸は船長以下乗員と共に米側に傭船され、米掃海部隊の有力な一船として、釜山、馬山、鎮海、麗水、木浦、仁川の特別掃海(試航)を行った。

なお、昭和26(1951)年4月20日付けをもって佐世保連絡所長(所長 大賀良平運輸事務官)が設置され、桑栄丸の特別掃海(試航)及びその他に関し、佐世保にある米側掃海部隊と緊密なる連絡をとり、同船の任務遂行をきわめて円滑かつ容易ならしめた。当時朝鮮戦線は強力なる中共軍の参加によって、国連軍はその攻勢に圧倒され漸次38度線に後退し、休戦調停の機運濃厚な頃であり、また一方日本においては連合国との平和条約が同年9月8日に桑港で調印され、翌昭和27(1952)年4月28日には同条約の発効によって日本は独立国となった時である。

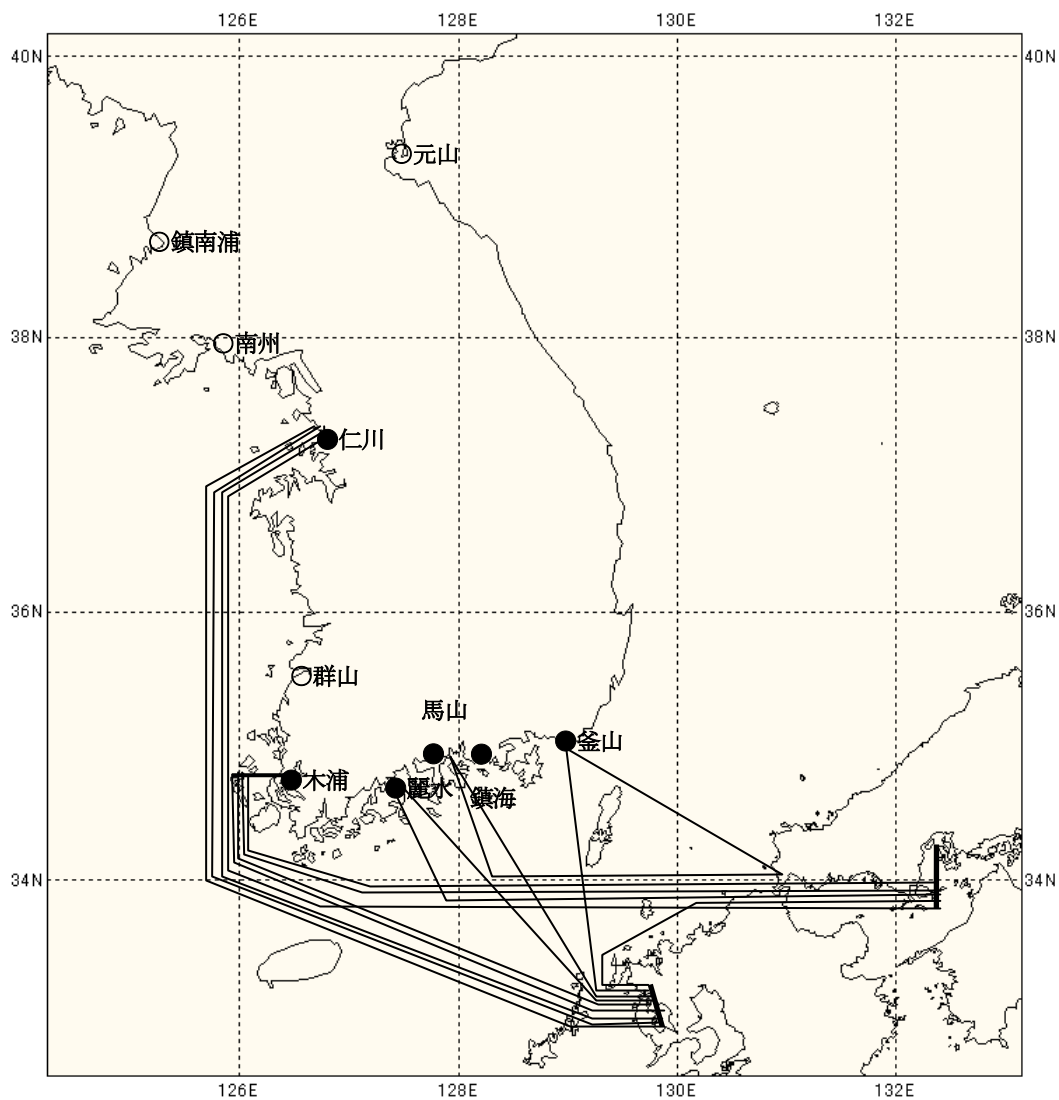
こうした情勢のうちに桑栄丸は前述の特別掃海とはまた変わった苦難と危険を克服しながら、よく国連軍の要望に応え、特別掃海(試航)の重大任務を果たしたのである。

以下桑栄丸の苦闘の跡を偲ぶこととするが、この特別掃海(試航)の経過からみて次の三段階に区分し、この区分を基準として実施経過をたどることとしたい。

回次	試航期日		試航海域	桑栄丸船長	佐世保 連絡所長
	開始	終了			
第1次	26.4.28	26.5.25	釜山港	運輸事務官 山下 達喜	運輸事務官 大賀 良平
	26.6.8	26.6.18	鎮海、馬山		
第2次	26.12.28	27.1.24	木 浦	運輸事務官 石飛 缸	
	27.2.15	27.3.16			
第3次	27.4.3	27.4.25	麗 水	運輸事務官 横田 元	
	27.5.13	27.6.6	仁 川		
	27.6.17	27.6.30	八尾島南西方泊地		運輸事務官 志賀 博

なお、桑栄丸の行動概要については別紙第9を参照されたい。

桑栄丸行動經過概要表



	地名/月日	4/15	4/19	4/20	4/26	4/27	5/25	5/26	6/7	6/8	6/18	6/19	6/21	6/26
第一次	吳	○	●											○
	佐世保			○	●								○	●
	釜山					○	●							
	下関							○	●					
	鎮海・馬山									○	●			
第二次	地名/月日	12/25	12/27	1/25	1/27	2/12	2/14	3/17	3/18					
	佐世保	●							○					
	木浦		○	●				○	●					
	吳				○	●								
第三次	地名/月日	4/1	4/2	4/25	4/26	5/9	5/12	6/6	6/9	6/14	6/16	6/30	7/2	
	吳	●				●								
	佐世保				○				○	●			○	
	麗水		○	●										
摘要		●	○	●	○	●	○	●	○	●	○	●	○	●
		● : 出港 ○ : 入港 ..... : 航海中 —— : 停泊中 ≡ : 試航中												

## 第2節 桑栄丸特別掃海関連指令（涉外）

第1. 日本試航船桑栄丸使用の件（1951（昭和26）年4月19日）【[追補1：末尾 Draft 参照](#)】

CNFE/A4-3

RAN:11:der

3403

発 米極東海軍司令部

宛 日本政府 運輸省

関連文書(a) 1951（昭和26）年4月14日付在日本兵站部司令部契約【[追補2：末尾原文参照](#)】

1. 関連文書(a)により日本政府は試航船桑栄丸を1951（昭和26）年4月20日またはその頃に佐世保に到着するよう回航せしめられたい。

佐世保到着の際、桑栄丸指揮官はCTF95司令官に連絡し、その行動指揮を受け同司令官の指令する38度線以南の朝鮮水域における掃海作業に関し連絡を行うものとする。

2. 補給は関連文書(a)の6条に指示された通り実施される。

(注) 補給は燃料、清水のみ米海軍負担

第2. 日本試航船使用の件（1951（昭和26）年4月20日）【[追補3：末尾 Draft 参照](#)】

(本件はCONFIDENTIALである)

CNFE/A4-3

RAN:11:rcm

0606

発 米極東海軍司令部

宛 日本政府 運輸省

1. 連合軍最高司令部は朝鮮水域において試航船一隻の使用を許可した。

従って日本政府は海上保安庁に指示して適当な海軍経路を通じCNFEより発せられる命令に順応するため必要な指令を発せられたい。

2. 朝鮮水域で本任務に携わる該船はE燕尾旗のみを掲揚する。

3. 桑栄丸は朝鮮水域の38度線以南においてのみ行動し絶対に敵地に近づかない。

【追補：E燕尾旗】



日章旗は占領期に掲揚が禁止された。これにより日本船舶の旗章としては国際信号旗のE旗の端を三角に切り落とした日本商船管理局（SCAJAP）の旗が代わりに使用された。  
Shipping Control Authority for the Japanese Merchant Marine

第3. 試航船桑栄丸朝鮮水域派遣命令（1951（昭和26）年4月20日運輸大臣）

1. 海上保安庁長官は試航船桑栄丸を朝鮮水域において米極東海軍司令官の命に従って行動せしめよ。

2. 右は北緯38度線以南、かつ交戦区域外のみを行動するものとする。

3. 試行船桑栄丸は、右行動中E燕尾旗のみを掲揚するものとする。

4. その他必要な事項は、海上保安庁長官これを指示せよ。

第4. 海上保安庁長官指令（1951（昭和26）年4月18日）

1. 桑栄丸は米側の指令により4月20日までに佐世保に進出せよ。
2. 桑栄丸は南朝鮮水域の特別掃海任務に従事せしめられる予定。
3. 特別任務行動中の燃料、清水は米海軍により補給される。

第5. 航路啓開本部長より桑栄丸に対する指令

1. 1951（昭和26）年3月11日  
桑栄丸は特令あるまで呉にて待機のこととされたい。
2. 同年4月14日  
(1) 桑栄丸は呉にて必要なる準備をなし、19日までに佐世保に回航することとし行動予定至急返  
(2) 20日に佐世保において米側との会談をなす予定。【[追補4：末尾 会議の議題 参照](#)】  
(3) 本職は本会談に出席のため19日夕刻佐世保着の予定。  
(4) 本件決定次第改めて発動を令す。
3. 同年4月16日  
桑栄丸佐世保回航の件発動
4. 同年4月18日  
桑栄丸は4月20日までに佐世保に回航せよ。

第6. 1951（昭和26）年6月12日航路啓開本部長より、CNFJにつきの問い合わせを行った。

1. 桑栄丸からの報告によると同船は6月17日に鎮海の試航を終わり、18日に同地を出発、19日に佐世保着の予定である。
2. 航啓本部は朝鮮海域における桑栄丸の使用に関し貴方の今後の計画をお知らせこう。

第7. 上記問い合わせに対し、同年6月21日CNFJよりつぎの回答があった。

【[追補5：末尾 試航船の使用について 参照](#)】

1. 極東海軍司令部はJLC【[追補：Japan Logistical Command 在日本兵站部](#)】と海上保安庁とが現契約を更新し桑栄丸の使用を更に6カ月間追加することを要求した。
2. この6カ月の間に試航船を米側で使用しない際は何時でも日本政府で使用して差し支えない。

第8. 1951（昭和26）年12月20日、米第3掃海隊がCOM-NRON No.9-51によって発令した作戦命令はつぎのとおりであった。

【[追補：当該作戦計画は第3次特別掃海（試航）を対象としたものである](#)】

1. 部隊組織
  - a TE95.66 試航小隊 指揮官 米海軍中尉 J.E ブラウン
    - (1) 試航船 桑栄丸 船長 山下達喜
    - (2) 救難艇 (CTG95.7 派出)
    - (3) 米掃海艇「カイト」(AMS-22) 指揮官 DL ハダウェイ中尉
    - (4) 米掃海艇「レッドヘッド」(AMS-34) 指揮官 K キハシェンドウム中尉

b TE95.68 基地連絡所（佐世保艦隊基地内）

2. 本作戰命令は米国および海上保安庁間に締結された契約書（DA-92-502-FFC-5630）に基づくものであり、指令は極東海軍及びCTF95より与えられる。

a 味方部隊・・・・・・極東軍司令官指揮下にある国連軍

b 敵部隊・・・・・・北鮮及び中共よりなる共産軍

3. 本小隊は木浦港、航路及び泊地に国連側船舶の出入を安全ならしめるため掃海作業（試航、係維、感応機雷掃海法による）を実施する。

4. 任 務

a TE95.66

(1) 指令された機雷の掃海並びに処分

(2) 要求ある時救難作業の実施

(3) 要求ある時浮標設置

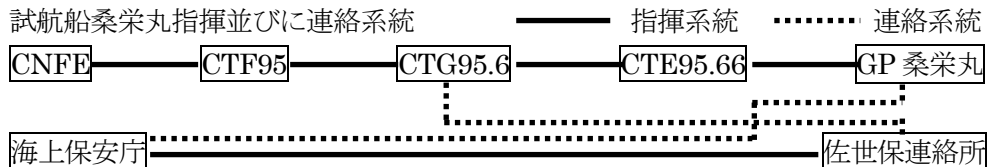
b CTE95.68

(1) TE95.66の任地に対し佐世保より兵站物資の輸送並びにその補給、上級機関より命あそばさるる桑栄丸の掃海作業に対し指揮監督の任に当たる。

(2) 補給、救援作業、応急治療、小修理及び応急修理に関し米海軍と桑栄丸の連絡に当たる。

(3) 桑栄丸はCNFEの定るところによりE燕尾旗を掲揚する。

5. 試航船桑栄丸指揮並びに連絡系統



6. 補給計画

a 総 則

必要物資の補給は契約書 PA-92-302 FEC5630の諸規程に従って行う。同契約により得られる物資及び役務はつぎの割当にもとづき請求することができる。この割当は右諸経費を補てんするに十分なものである。

適用法令・・・・・・1721601.28

割 当・・・・・・65030 5/52

支 出・・・・・・19908

事務所番号・・・・・・61581

b 物資補給源および手続

(1) 後方地

イ 佐世保連絡所は桑栄丸に対する生糧品、通信書類及び日用品の徴集に責任を有する。

ロ 佐世保連絡所の報せによりTE95.68司令官は桑栄丸の任地に向け佐世保より当該補給品の輸送の準備をする。

ハ これらの補給品は米掃海艇に対しては10日毎に送付するものとする。

ニ TE95.68司令官は桑栄丸が佐世保にある期間中、同船に対し燃料及び清水を調達引き渡すべし。

ホ TE95.68司令官は桑栄丸に対し（任地にある時のみ）浮流機雷処分用としてLI型自動小銃5挺及び弾丸5,000発を提供せよ。

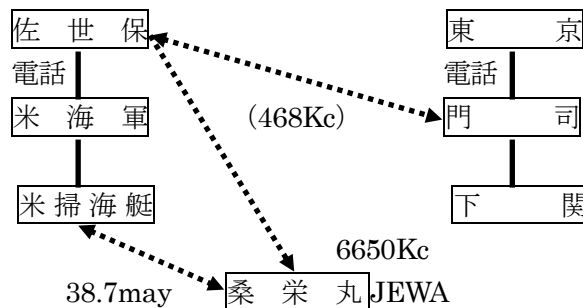
(2) 作業地

- イ 作業地における桑栄丸に対する兵站物資の補給は燃料及び清水のみとする。
- ロ TE95.68 の司令官は釜山海軍基地及び CTG95.7 よりの物資の調達引渡しに関し連絡の任に当たる。

7. 通信計画

- a 無線通信による米海軍より桑栄丸に対するすべての命令・指令は次の系路を通る。
  - (1) 上級機関より CTG95.6
  - (2) CTG95.6 より CTE95.68
  - (3) CTE95.68 より佐世保連絡所
  - (4) 佐世保連絡所より桑栄丸 (CW 伝送による)
- b CTE95.66 に対するすべての命令・指令は米海軍無線巡視船を通過するものとする。同船の名称は航海命令に告示されその変更については掃海日報に告示する。
- c 桑栄丸よりの報告並びに要求は佐世保連絡所を介して手交される。
- d 海上保安庁と桑栄丸間の監理上の連絡は直接なされる。
- e 非常の際は米海軍側より桑栄丸に対し平易なる言葉及び国際符号により直接連絡がとられる (言語の流通が困難なる故この方法は非常の際にのみとられる)。

8. 通信系統一覧表



9. 掃海予定面地目表

- a 地点は掃海予定面として登記されているところのものである。  
 ハイドロパック 2106C 号参照  
 掃海は MACTU 指示に従い実施される。掃海幅は 600 碼 (ヤード) とし、100 碼 (ヤード) 毎に分画し、港に向かい左より右に番号をつける。掃海作業デیلیー・レポートには各線航過数、航過法を記さなければならない。
- b H.O 海図 5454・・・【木浦】西航路と呼称す。  
 次記地点を結ぶ線の両側 300 碼 (ヤード) の掃海水路  

地点	緯度	経度
“X”	34° 45' 00" N	125° 48' 00" E
“A”	34° 47' 00" N	125° 52' 48" E
“B”	34° 56' 30" N	125° 59' 36" E
“C”	34° 59' 30" N	126° 04' 00" E

 本地点において航路は次に示す北航路に連絡する。
- c H.O 海図 5454・・・ブッカン水道泊地  
 ブッカン水道付近 34° 55' 18" N、34° 53' 54" N 間の北航路西側 200300 碼 (ヤード)



ド) は避泊地として掃海される。

d H.O 海図 5454 . . . . .【木浦】 南航路と呼称す。

地点	緯度	経度
“1”	34° 21' 05" N	125° 50' 00" E
“2”	34° 30' 30" N	126° 02' 00" E
(注) 地点2は地点 34° 30' 30" N 126° 02' 00" Eにある岩を避けるためハイドロパックの位置と僅か違う。		
“3”	34° 32' 50" N	126° 07' 15" E
“4”	34° 33' 00" N	126° 13' 00" E
“4A”	34° 36' 45" N	126° 15' 00" E
“4B”	34° 40' 32" N	126° 14' 45" E
“4C”	34° 41' 00" N	126° 15' 04" E
“4D”	34° 42' 31" N	126° 15' 30" E
“4E”	34° 45' 37" N	126° 17' 05" E
“4F”	34° 46' 20" N	126° 17' 25" E

要すれば構内掃海

e H.O 海図 5454 . . . . .【木浦】 北航路と呼称す。

次記地点を結ぶ線の両側 300 碼 (ヤード) の掃海水路

地点	緯度	経度
“Y”	35° 10' 00" N	126° 00' 00" E
“A”	35° 06' 30" N	126° 00' 00" E
“B”	35° 05' 00" N	126° 00' 00" E
“C”	34° 53' 46" N	126° 08' 36" E
“D”	34° 52' 06" N	126° 10' 00" E
“E”	34° 46' 18" N	126° 17' 18" E



### 10. 試航船

a 掃海要目

- (1) 排水量 3,850 トン (1,700 トンバラストを含む)
- (2) 喫水 4m
- (3) 速度 8 ノット
- (4) 外舷電路通電量 800AT

b 航過数

航路幅 1000m 線上を航過すべき回数は深度により異なり CNFE より指令されたところは次の通りである。

深度 (m)	航過数
10~20	6
20~30	6
30~40	8
40~50	12

c 作業中の船位は六分儀及び三杆分度器により決定される。



## 11. 報告

- a 一切の報告は第 7 項通信計画 a により CTG95.6 になされる。
- b 日施掃海完了のデイリー・レポート、完了した掃海の検討、計画の変更
- c 新区域の作業が開始されるごとに該区域を 100m 毎に分画し、各線の航過数、同区域完了予定日を示す報告がなければならない。  
前記したところはデイリー・サマリーにも記入さるべきである。
- d 区域の作業完了するごとに文書及びオーバーレイを CTG95.6 に対し可及的に速やかに提出しなければならない。
- e 契約書 DA-92-302-FEC-5630 の諸規程に従い使用不能の諸設備の現状を CTG95.6 に対し報告すべし。

## 12. その他

- a 日本標準時を使用する。
- b 特令ある場合を除き TE95.66 司令官は桑栄丸に乗船する。
- c 本作戦命令は派遣命令受領後発効するものとする。

米第 3 掃海隊司令官並びに TG95.6 司令官  
米海軍大佐 R.G. ウィリアムス

【追補：試航船 桑栄丸】



1945 年（昭和 20）年 1 月 10 日に竣工した日東商船の油槽船「桑栄丸」を、戦後、掃海が困難であった磁気水圧機雷に対する試航掃海に使用。海上保安庁時代は MS32、保安庁警備隊では MS101、海上自衛隊では桑栄 GP441 として活躍、1963 年（昭和 38 年）3 月 31 日に除籍。

### 第3節 第1次（釜山、鎮海、馬山）試航

#### 第1項 実施経過概要

##### 1. 釜山（自 26.4.28 至 26.5.25）

昭和 26(1951)年 4 月 15 日呉に入港した桑栄丸は、燃料搭載その他所要の出動準備を整え、同月 19 日佐世保に向けて呉を出港した。

同月 20 日、同船は佐世保に入港して、翌 21 日は米側と朝鮮特別掃海（試航）について詳細な打ち合わせ【[追補 4：末尾 会議の議題 参照](#)】を行い、22 日はネイ 95.6 部隊参謀長が桑栄丸を巡視した。翌 23 日いよいよ同船は米側の指揮下に入り、燃料補給その他必要なる準備を終わって同月 26 日釜山に向けて佐世保を出港した。

一方同月 20 日には佐世保連絡所が佐世保掃海隊基地内に設置された。同所の所長は佐世保掃海隊指揮官大賀良平運輸事務官が兼任し、所員は佐世保掃海隊職員及び第七航路啓開部（七航啓）派遣員が配員され、桑栄丸の行動に関連した一切の事項について、佐世保にある米側掃海部隊指揮官と緊密な連絡をとることとなった。また同連絡所設置に必要な器材などは七航啓で整備し、桑栄丸特別任務中の補給担当庁が七航啓に指定された。

桑栄丸は同月 25 日 1330 LST-799 において、米 95.6 部隊指揮官ウィリアムス大佐から作戦命令を受領し、また同席上において 4 月 23 日付けの契約に基づく受領表を領収した。

この作戦命令に基づいて、指揮官としてセマホーン大尉（Lt. Vernow Schermerhom）が桑栄丸に乗船して、米 95.6 部隊指揮官との連絡にあたることとなった。セマホーン大尉は好人物であって、連絡その他指揮官として申し分なく、桑栄丸の若い士官と歓談して極めて友好的であった。【[追補 6 末尾 作戦命令 \(CTG95.6 No.3-51\) 参照](#)】



4 月 27 日釜山港に到着した桑栄丸は、翌 28 日より釜山北口の試航開始の予定であったが雨天のため取止め、29 日より試航を開始した。その後好天候に恵まれ、試航作業は極めて順調に経過して、5 月 7 日（予定 11 日）に終了することができた。

この海面は出入船舶が多く、泊地は極めて狭隘であったので、今までにない困難と危険を感じた試航であったが、皮切りというので船長以下乗員一同張り切ってこの作業に従事した。なお、Fleet Activity の指示によって、試航海面航行及び碇泊の管制が円滑に行われたので、無事終了することができた。

釜山南口は、5 月 7 日試航を開始したが、北口に比べると大洋中を航海しているようなものであったが、予想外の好天気にも恵まれ、試航のできなかつたのは 1 日だけで 5 月 24 日に完了することができた。試航した区域は別図第 13「釜山港北口及び南口試航区域図」に示しているので参照ありたい。

この作業中 5 月 3 日夜、空襲警報発令があり、約 2 時間で解除された。また 5 月 5 日夜は頭上に高角砲の炸裂する状況を認め、その後は、桑栄丸は灯火管制を実施した。こうして桑栄丸は佐世保出港以来約 20 日、その間連日釜山港の試航を行ったが処分機雷は無く、また幸いに

その他の事故もなく、本作業を完了できた。

## 2. 鎮海、馬山方面試航（自 26.6.8 至 26.6.18）

桑栄丸は、5月25日釜山を出港して、翌26日下関に帰投し、入港後同船は直ちに船体、機関の修理に着手した。同月28日指揮官セマホーン大尉と山下船長は佐世保に行き米側と打ち合わせを行い、また30日には山下船長は東京で打ち合わせをした。桑栄丸の修理は予定通り6月6日に完了したので、翌7日鎮海に向け下関を出港、翌8日同地に入港した。入港後直ちに鎮海泊地、馬山水道の試航を開始し、6月18日極めて順調な経過をもって、予定の区域の作業を完了した。試航した区域は別図第14「鎮海泊地、馬山水道試航区域図」を参照ありたい。

同月19日無事帰投したのであるが、田村航啓本部長は桑栄丸の今次の行動に対し、5月16日釜山港北口試航終了の際及び6月18日鎮海、馬山方面の試航終了の際の2回にわたり、慰労の讃辞を贈った。その後の桑栄丸の行動に関しては、日本側には全く不明であったので、前述の第2節第6項のように航啓本部長よりCNFEに問い合わせたところ、米側で使用しない時はいつでも日本政府で使用して差し支えない旨の回答があった。こうして桑栄丸は瀬戸内海の大島水道及び相生港の試航を実施することとなって、朝鮮特別掃海作業を中止した。

## 第2項 経理補給関係

### 1. 金銭経理

a 基本給は六航啓にて、その他の給与は本船で給与したが今期のように補給休養地が内地である場合は、全てを本船で処理した方があらゆる点で便利である。ことに基本給は1カ月分の前渡しができるのであるから、特に二本建てに支給する必要はないものと認められる。

b 給与は厚く優遇されているが、これに対する所得税免税の恩典がないので、実質的には割合に薄い給与となり、折角の諸手当も何のことかという結果になる。

少なくとも特別の特殊勤務手当だけは、免税の取り扱いをして特別給与の精神を生かすべきである。

### 2. 被 服

季節が良かったのと作業地が南鮮で危険率も割合に少ない関係で、保険及び応急用の被服は特に準備せず、汚損甚だしいもの、制式の異なったもの等の一部を臨時に交換して服装の整齐を期した。外地における服装の良否は国家の威信にも関わるから適宜の措置を講じて整齐たらしめることは絶対に必要である。

### 3. 糧 食

呉出港前貯糧品2カ月分（6月末日まで）佐世保出港時生糧品2週間分を搭載し、その後前期行動（釜山北口及び南口）において生糧品2回佐世保連絡所より補給を受けた。後期（馬山及び鎮海）は、作業が大体2週間という見通しによって下関出港時必要な生糧品を搭載したので中間補給を必要としなかった。前期は作業地が釜山で佐世保より直接の連絡便があり、生糧品は少しも損傷することなく極めて順調に補強が行われ、後期は鎮海、馬山で補給には適当な便はなく、相当の支障を来すものと憂慮されたが、冷蔵庫が整備され、かつ、短期間であったため補給の要はなく、前後期を通じて生糧品の欠乏を来さず、ほぼ内地なみの給養を実施し得たことは幸いであった。

今回食糧費は内地額より10円増額されたが外地の特殊性に鑑み、さらに増額の要がある。

#### 4. その他

現状では酒保制度がなく、日用品類は各人が準備しなければならないが一時に多額の支出は経済的見地からも困難を伴うことであり、かつ保管の点においても種々の不便があるので、今回のように行動が比較的長期にわたるときには、日用品中煙草、石鹼のみでも現地で購入し得る途を講ぜられたい。

#### 第3項 修理関係

##### 1. 内地帰港時（下関）における修理

5月26日より6月5日まで下関に在伯中、西日本重工彦島工場でつぎの修理を行った。

##### a 機関関係

- (1) 冷凍機各部不具合にて使用不能のところ、総分解検査の上不良部品換装、各部調整試験を行った。
- (2) 冷却管 50m の水圧試験を行った結果、腐食甚だしく漏洩するので、23m 新規換装し亜鉛鍍金を施した。
- (3) 魚肉庫防熱装置の腐食が甚だしいから全部換装を行った。
- (4) 40kW 内火発電機燃料ポンプコロの修理を行った。
- (5) 2馬力空気圧縮機ポンプクランク軸受ホワイト換装を実施した。

##### b 船体関係

- (1) 副長室の内部改造及び指揮官室の装備を実施した。
- (2) 内務長、航海長として待機室を改装、内部装備を実施した。
- (3) 内火艇 (MS64 号) の搭載にともない架台新設及び揚降装置の位置変更工事を実施した。
- (4) 救命艇架台格納位置の変更を実施した。
- (5) 錨鎖庫破損部肉盛修理を行った。

##### 2. 作業海面における修理

行動中は順調に経過し、船体、機関ともなんらの故障もなく作業を終了、その間時機を見てでき得る限り各部の整備を行い連続作業を続行した。

#### 第4項 通信関係

##### 1. 無線通信計画

特別掃海任務の指揮系統と通信内容に対し、下関、佐世保及び当通信代表者協定の下に、次の通り通信計画を立案し航啓本部長の了承を得た。

##### a 掃海通信系

6MC 帯による下関及び佐世保通信所との時間通信

(0645, 0845, 1045, 1315, 1515, 1715, 1915, 2125 より各 15 分間)

##### b 中波通信系

500kc、468kc による佐世保通信所（状況により門司または巖原通信所）との通信  
本船航行中は常時 500kc 聴守、随時通信

##### c 気象放送通信

742.5kc、4095kc、91kc により中央気象台 (JMC) の第 2 及び第 3 気象通信受信

##### d U.S. Forces 系

665kc 又は 468kc (何れも 500kc Call) による。

## 2. 通信実施

### a 掃海通信

計画に基づく短波の各時間連絡は、下関、佐世保ともに良好に終始し、かつ協定時間外の電報については中波によって佐世保と随時通信を確保したが、この際門司通信所がよく出系し、通信の疎通に協力してくれた。短波通信時間割当については日本掃海隊行動中呉が所有時間を割愛し、桑栄丸－下関－佐世保の三者通信に当てたため極めて円滑であった。日本掃海隊解隊後は、呉の時間通信が復活されたが、下関、佐世保が特に本船のために所有時間 10 分間をそれぞれ割愛したため極めて円滑な通信に終始した。

### b 気象通信

中央気象第 2（東亜の実況）、第 3（警報及び概況）気象を毎日朝夕 2 回受信したのでローカル放送受信の必要がなかった。ただし China, Korea の実況は No Report 又は KLP（釜山無線局）の 500kc は全然気象を放送しなかった。

### c U.S. Forces 系

計画のみでこれによる通信は皆無だった。全て本船－佐世保連絡所経由で指揮される状況であった。

### d 500kc 聴守

航行中常時（0600 より 2000 まで）配置していたが、佐世保との交信以外には関係電がなかった。なお特別任務のため門司、佐世保の外、海岸局への出入国通知はなかった。

## 3. その他

通信実施面で各関係者の払われた努力、特に下関、佐世保、門司各通信士が呼出即応の態勢を堅持された点は、それを通じて一般の行動と指揮者の意思の疎通が完全に果たされ、任務完遂の一翼となったことを思うと衷心から感謝と同慶に堪えない次第である。

## 第 5 項 その他

### 1. 衛生

#### a 概要

特別任務行動中好天候に恵まれ、船酔による障害もなく乗員一同良好なる健康状態を保持することができた。

#### b 健康診断の結果による胸部疾患の状況

下関入港期間中を利用して健康診断を実施した結果、16 名の要注意者があったので医務長の指示により馬山、鎮海試航期間中揚曹剤【サリチル酸ナトリウム、消炎鎮痛剤】、B【？】、注射を隔日に施行した。

#### c その他軽症患者の状況（延人員）

(1) 内科：要注意者 16、感冒 27、胃傷疾患 25、脚気 20

(2) 外科：外傷 25、火傷 5、水虫 30、皮膚病 15

### 2. 武器・弾薬の状況

#### a 4 月 25 日佐世保で米 95.6 部隊より貸与されたもの

小銃 5 挺、弾薬 5000 発

#### b 5 月 24 日釜山港外で指揮官の許可を得て試射を実施し、使用弾薬は 144 発であった。

c 所 見

南鮮水域では特に機雷処分用として、この程度の武器弾薬を所持することは是非必要で特に最近当沿海でもゲリラ強化策が講じられているなどの情報もあるから、僅かな数でも非常に気強く感じられた。

第6項 所 見

1. 本船の特別任務は快適な気候と好天気恵まれて順当に経過し、行動期間中なんらの事故なく予想外に迅速にその任務を完了した。
  - a 2月上旬三河湾の試航を中止し、呉方面において試航を行いつつ待機したので事前準備が充分できた。
  - b 第1次特別任務の前轍があり、今回は契約によりその詳細が明瞭となり任務完遂に多大の便宜があった。
  - c 佐世保で田村航啓本部長と米現地部隊との打合せが綿密周到に実施された。
  - d 佐世保連絡所長と米側との連絡が極めて円滑緊密に行われた。
  - e 作戦部隊の一兵力として行動し、指揮官として米海軍士官が乗船、渉外事項の全部を掌理し、航行管制、対鮮関係の渉外等が円滑に処理された。

よって船長は、試航に専念することができた。
2. 今次作戦命令は適当であり、将来に対する好例を作ったものであろう。
3. 作戦部隊に編入の場合の法規上の資格について
  - a 本船には軍艦の不可侵権は適用不能であって、国際法上はE旗による資格を有する公船として国家間の特別契約による備船であると思う。
  - b 従って外国水域（朝鮮）にあつては、沿岸国の法律に従って検疫税関、臨検等を受けなければならない。
  - c 国際法上公船は多数国家の慣行では、普通は治外法権を有し、船内限りでは公務員法等の国内法が秩序維持の準則として、これを適用し得るが、特に占領下にある現在では渉外事項に関し船長の権限及び責務の範囲に非常な疑問がありこれを明確にしておきたいと思う。
4. 給 与

特別任務は作戦行動であり、身の危険を冒して行う作業であるから政令第99条第2項による特別の特殊勤務手当の支給を受けているものの、この手当は税の対象となり、殆ど全額の4割を税金として納付することは、命を的にした危険作業に対する報酬としてはあまりにも苛酷な取り扱いと思われる。

よって各国の戦時給与に準じた取扱いを適用し、次の二点について充分の考慮をこの際お願いする。

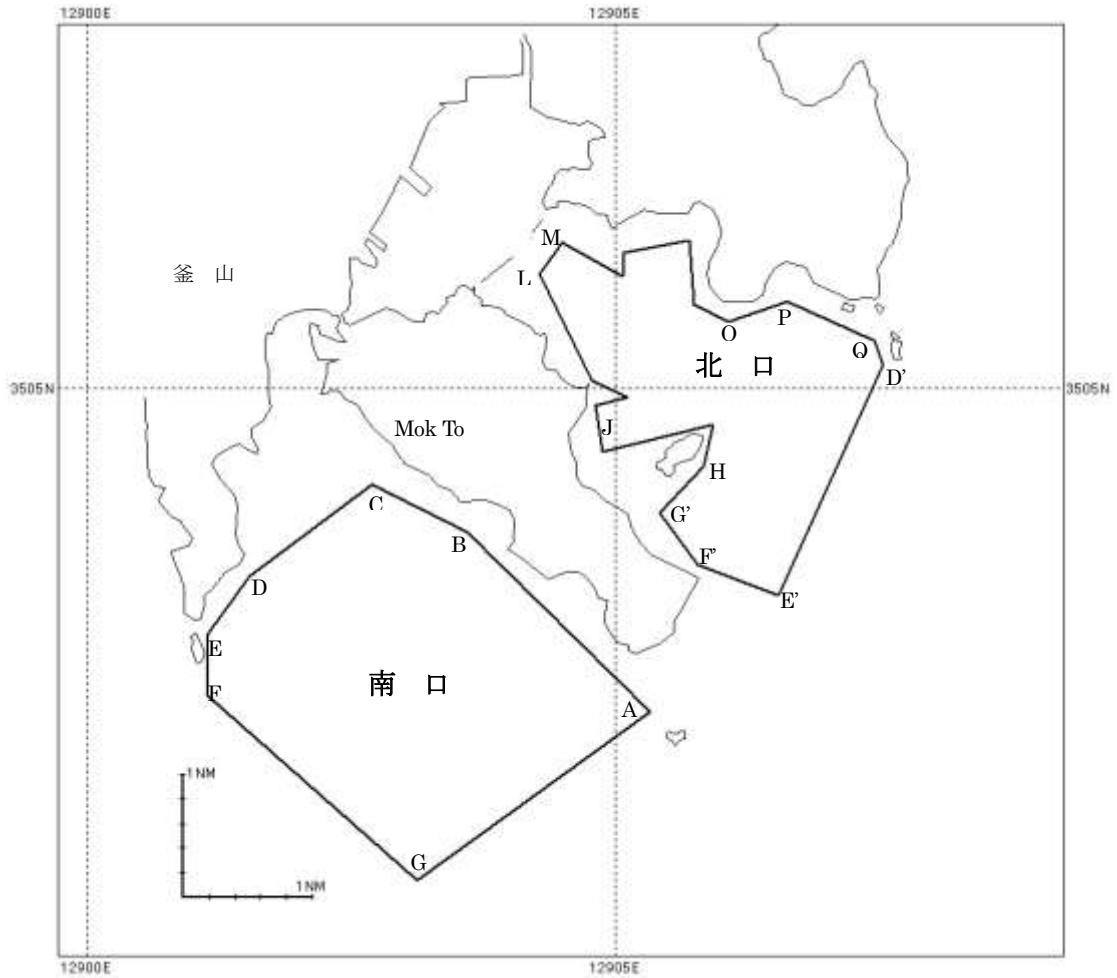
  - a 税の軽減

少なくとも基本給に対する税のみに留め、前記の特別の特殊勤務手当に対する税は免除されたい。
  - b 日用品の無償配布

戦時特別給与品の例に倣い、官費を以て酒、煙草、甘味品等の配給を可能のようにされたい。



別図第13 釜山港北口及び南口試航区域図



地点	緯度	経度
A	35° 02' 22" N	129° 05' 20" E
B	35° 03' 50" N	129° 03' 36" E
C	35° 04' 13" N	129° 02' 42" E
D	35° 03' 28" N	129° 01' 33" E
E	35° 03' 00" N	129° 01' 09" E
F	35° 02' 30" N	129° 01' 09" E
G	35° 01' 00" N	129° 03' 08" E

地点	緯度	経度
D'	35° 05' 14" N	129° 07' 39" E
E'	35° 03' 20" N	129° 06' 30" E
F'	35° 03' 31" N	129° 05' 50" E
G'	35° 03' 58.5" N	129° 05' 26" E
H	35° 04' 26" N	129° 05' 58.5" E
I	35° 04' 39" N	129° 06' 01" E
J	35° 04' 39" N	129° 04' 53.5" E
K	35° 05' 06" N	129° 04' 49" E
L	35° 05' 57.5" N	129° 04' 17" E
M	35° 06' 13.5" N	129° 04' 29" E
N	35° 06' 14" N	129° 05' 27" E
O	35° 05' 35.5" N	129° 06' 11" E
P	35° 05' 45" N	129° 06' 44" E
Q	35° 05' 26" N	129° 07' 34" E



## 第4節 第2次（木浦方面）試航

### 第1項 実施経過概要

1951（昭和26）年12月4日、航路啓開本部長より桑栄丸船長あて次のような指令があった。「貴船は準備でき次第前回同様約1ヶ月の特別作業を命ぜらるることになった。出動準備に何日を要するや至急返」これに対し、桑栄丸船長は次のとおり回答した。

「特別任務の場合、入渠及び防寒施設のため10日を要するも詳細は12月5日呉入港後現地打ち合わせの上報告す」

12月5日呉に入港した桑栄丸は、12月14日工事完了する旨航路啓開本部長に報告した。同月17日1200佐世保に向け呉を出港し、途中下関吉見にてMS64を搭載の上同月19日0930佐世保に入港した。【追補7：末尾「桑栄丸の使用通知（第2次）：（米3掃隊）」参照】

これより先同月14日航路啓開本部長、七航啓部長、桑栄丸船長が佐世保に集合して、米第3掃海隊と詳細な打合せを行った。今次の行動では、ブラウン大尉（Lt. Brown）が桑栄丸に乗船指揮官となること及び燃料、真水は2ヶ月分搭載することになり、試航海面は木浦方面であった。詳細な打合せや出動準備を整えた桑栄丸は、同月25日1200木浦に向け佐世保を出港した。なお、今次の行動はAMS2隻との連合作業であって、ブラウン大尉は桑栄丸とこのAMS2隻を指揮していた。従って桑栄丸は旗船でありまた母船であった。同27日木浦に到着、翌28日より木浦西水道、北水道、南水道の順に試航を実施した。本航路は全般に潮流が強く（最強4節）試航速力は平均約0.5節減となった。

なお、全航路を通じて処分機雷は全くなかった。

1952（昭和27）年1月12日西水道の試航を完了し、同月20日には北水道の2区B、3、4区を終了、また同月24日には南水道の0、1、2、3、4区を終了した。ここで桑栄丸が次期試航を考慮して入渠修理を希望していたので、一応上記の試航終了を機会として、実施することとなり、同月25日木浦を出港した。途中六連島にて検疫、税関手続きを済ませ同月26日1000門司着、即日1730同地発翌27日呉に入港して播磨造船所で入渠修理を行った。2月5日入渠修理、整備補給を完了して、次回出動準備を整えた桑栄丸では、同日船長が交代し、新船長には石飛江事務官が着任した。

同月6日1200呉を出港して、試運転、羅針儀自差修正を実施した後岩国沖の試航を開始し、同月10日に終了して即日呉に入港した。ここで木浦試航を再興することとなり、同月12日1300呉を出港して一路木浦に向かい、同月14日木浦に到着した。指揮官はブラウン大尉がジェニキー大尉と交代し、この新指揮官は木浦に入港した桑栄丸に乗船した。

いよいよ翌15日から木浦北水道の試航を開始した。ところがその後連日風波高くまた潮流は強い、その上零下3度付近の厳寒の下吹雪のため時々視界不良となる状況であったが、乗員一同は元気旺盛で困難かつ危険な作業に従事した。同月18日夕刻吹雪のため試航を中止し、北水道の北方在遠島の南側に避泊したとき吹雪中の船の行脚の判定を誤り、投錨時（水深20m）左錨鎖8節のシャックルで切断した。早速探揚錨を実施しようとしたがうねり高く作業を中止、海上静穏となるのを待って同月21日探揚作業を行った。なお、桑栄丸船長は佐世保連絡所あて潜水具並びに潜水員の派遣方を依頼して、極力揚錨の成功を期しあらゆる努力を試みた。

同月21日午前探揚の結果、四爪錨で錨鎖を拘束したが揚収はできなかった。同月25日潜水員が現地に到着したが海上模様が極めて悪く、作業はできず、時機を待つこととなった。同月

29日、3月1日とも午前試航を行い、午後潜水作業を始めたが揚収できず、同月2日努力の効あって錨、錨鎖とも揚収することができた。この作業は潮流2.5乃至3節、海水温度2度付近の状況下に実施され、極めて困難であったが、作業員一同の熱心かつ慎重な作業により事故なく無事揚収することができたことは感激そのものであった。

こうした事故のために試航は予定通りにはできなかったが、3月16日全航路の試航を完了することができた。

桑栄丸のその後の行動については何らの指示なく、現地指揮官ジェニキー大尉も知らなかったの  
で、3月6日同指揮官はATA198にて木浦を出発、佐世保に行き連絡に当たり、同月9日桑栄丸に帰船した。この連絡によって桑栄丸は佐世保に回航することとなり、同月17日0800南水道発、同月18日1230佐世保に入港した。

なお、ジェニキー大尉は桑栄丸出港直前米艦に移乗した。

試航状況については別図第15、木浦方面の試航区域図を参照されたい。

【追補：ATA198】



## 第2項 経理補給関係

### 1. 金銭経理

- a 内地出港の際、一切の支払事務を処理して、航海中の手持保管額を最小限にした。
- b 特別の特殊勤務手当に対する免税の取扱いに関する再三意見を提出したが実現しなかった。

### 2. 被服

- a 極寒気であったから防寒被服を一通り貸与し、応急用被服は特に準備しなかった。
- b 防寒被服は概ね現行のもので充分であるが、足袋式の防寒靴下は靴を履くのに不便であるから毛織靴下に改める要がある。
- c 防寒靴は在庫品がなく、代用としてゴム長靴を貸与されたが冷え込み極めて不適である。

### 3. 糧食

- a 出港前貯糧品2ヶ月分、生糧品約25日分搭載、爾後前後期共各々1回佐世保と現地間の連絡便で補給を受け、概ね内地同様の給養を実施した。
- b 後半の連絡便は米曳船であって、適当な格納場所がなく生糧品はいずれも露天甲板積みであったから生魚肉は若干鮮度が低下したが他には異状なかった。
- c 現任務のように上陸もない長期行動における船内生活は心身共に疲労する。唯一の慰安は唯食うことのみである点から糧食の給養も何とか優遇の途を講ずる要がある。  
さしあたり保健食は現行の倍額支給を適当と認める。

### 4. 燃料、清水

米側より所要の補給を受け、特に述べることはない。

### 5. 需品

各部とも十分に搭載していたので特記事項はない。

### 第3項 修理関係

#### 1. 船体

##### a 内地（呉）における修理事項

- (1) 露天甲板管系全部並びに清水、海水タンク、ダビット、揚錨機、揚貨機シリンダーに防寒施設
- (2) 揚錨機用蒸気排気管新規取替（2ヶ所）
- (3) 入渠、船底清掃、船底塗粧、船底弁の分解検査、その際外板亀裂及び船底不良部を発見
- (4) 錨、錨鎖並びに揚錨機、揚錨装置を分解検査、錨鎖庫埋筒取替（2ヶ）
- (5) 貨油唧筒【ポンプ】両舷共分解検査の上、調整修理
- (6) 右舷溢出タンク並びに中部清水タンクのセメント塗
- (7) 短艇甲板木部一部の張替
- (8) その他小修理 26件

##### b 作業海面における修理事項

- (1) 海水管衰朽による破孔部の応急修理
- (2) 米AMS横付中風浪のため右外板溶接部長さ3m間亀裂、古毛布、木片にて応急修理

#### 2. 機関

##### a 内地（呉）における修理事項

- (1) 自1月28日至2月5日 中間検査
- (2) 復水器油管の汚穢と泥海における試航のため復水器の効力減少と船体の汚穢や機関一部の内部漏洩による燃料及び灌水の消費がやや大であった。  
長期の重要任務前には入渠修理は是非必要である。

##### b 作業海面における修理事項

連日試航のため機関整備の余裕なきため日常機関不良箇所の早期発見に努め、漏洩部及び弛緩部腐蝕等を認めたときは、入港後直ちにこれが整備に機関員一致協力して努力したので試航には支障なかった。

### 第4項 通信関係

#### 1. 無線通信計画

特別掃海隊任務の指揮系統と通信内容に対する本船無線従事者と無線施設の現状及び下関、佐世保各通信所の通信状況並びに前回（釜山、鎮海方面）行動の経験を検討の上、12月19日佐世保通信所にて佐世保、下関各関係者協定の下に下記通信計画を決定して関係各部に連絡した。

##### a 短波通信系

陸上 6375KC、船側 6650KC による下関及び佐世保との時間通信、午前は毎奇数時の20分より午後は毎奇数時の50分より各20分間

##### b 中波通信系

500KC（コール） QSW468KC により本船航行中随時佐世保（状況により門司又は厳原）との通信。なお、500KCにより航行警報、ローカル気象、安全、緊急、遭難、通信を聴取する。

c 気象放送受信

中央気象台の第2 (JMC) 及び第3 (JMB) 気象報を毎日2回以上受信

d 中央放送 (JJC)

極力受信に努めるが本船の施設及び通信実施の関係上、一貫受信不能のため関係電は下関より中継処理

e 現地部隊との通信 (米軍系)

500KC (コール)、QSW、468KC 又は 6650KC により実施

f 無線封止の際は短波による協定時間の下に下関放送処理とする。

g 本行動に関する電報は全部暗号電報とする。

2. 無線通信実施の経過及び電波伝播の概要

計画に基づく各通信は何等の支障なく良好に終始し、船の行動補給その他全ての連絡報告は円滑に実施することができた。

a 短波通信

昼間は下関、徳山感度良好、佐世保、呉の感度は2~3で概ね良好であったが日没頃(1800)以降日出まではいずれの感度も消滅して通信不能であった。なお、P×6(所在不明)を中枢とする数局の激しい音色ジャージャーという混信に相当な困難を伴った。

b 中波通信

現地吹雪烈風のため終始空電多く佐世保、角島、長崎等の感度は2~3でやや聴取困難であったが、本船からの呼出しに対しては常に佐世保の即答を得たので甚だ心強く思った。短波の協定時間外及び夜間の通信は、このため極めて良好であった。海岸局に対するTRは特別任務のため行わなかった。

c 気象受信

中央気象台(JMC)による東亜諸地域の実況(ただし中国、朝鮮については放送せず)及び(JMB)の陸上解析を毎日2回以上受信し、天気図を作成できたので、ローカル気象の必要はほとんど感じなかった。感度はいずれも良好であった。

d 中央放送

9260KCの感度4~5、4630KCは2~3

航路安全宣言及び日本海機雷情報等の外は本船に直接の関係電がほとんどなく、当無線従事者の負荷もあり夜間の聴取を止めてその間の関係電は下関に中継を依頼した。

e 米軍系

現地部隊とは超短波電話(38.7MC)で実施の予定であったが、通達距離3哩の本機では不十分なので双方とも中波468KCを使用した。門司、厳原、佐世保への混信を考慮してできるだけ低出力で運用することに協定し、本船では殆ど50W送信機をこれに専用した。掃海日報その他部隊行動電報は本船に乗船中の指揮官直接の指示によるものであり、特殊暗号の使用は、その内容が不明のために通信実施上迷惑する点があったが、概ね円滑に終始できた。(双方Qコードを使用した)

3. 無線機器の運用状況

a 精細な無線機器に不測の故障を生起せぬよう不断の注意を払い、常に完備運用を目指し、調整及び故障の未然防止とその原因の除去に努めたためか機器不良による通信の不達、遅延は全然なかった。また米側より貸与の超短波電話も調整不良のため装備当初から使用不能で

あったが修理の結果、良好に使用できるようになった。

b 下関及び佐世保との通信には 250W 送信機を、現地部隊通信には 50W 送信機をそれぞれ使用し、受信機は中波、短波とも四球（D6、C6、C6、42）オートダインを使用した。予備として九二式特受信機改 4、一台を仮装備していたが、四球受信機の方が遥かに感度良く、かつ取扱い修理も容易なため、後者は殆ど使用せず途中で撤去した。

c 取扱電報について

発受信とも全て暗号電報であったため、通信要務の所要時間はやや増加した傾向はあるが、一直 2 名の配員にあって極力費消時の短縮と通信の正確を期するために特に電報送受には略体を廃し、原符号（例 2 は・・――）を使用した。

d その他

七球スーパー（船舶補助一型）より客室にスピーカーを引き、内地のラジオ放送を聴取しているが昼間は空電甚大で感度なく、日没以後東京第一（時にはラジオ九州の入ることもあった）のみ聴取可能の状況であった。1 月下旬呉入港時になお 1 台六球スーパーの供給を受けたが現地に来ると矢張り同様の状況で特に吹雪の日には猛烈な空電とフェーディングによって聴取困難であった。

## 第 5 項 その他

### 1. 衛生

#### a 概要

前半の特別任務では体重減少、疲労感を訴える者が多くかつ呉での中間の整備は、中間検査があり、実質的には余り休養がとれなかったので後半は健康状態が次第に悪化するのではないかと思われたが、前半に比し良好であった。体重は出港時より増加し、疲労感を訴える者も少なく良好な状況で終了した。

#### b 患者の状況

前半は僅少の感冒患者が発生したが、後半は次のように患者が増加した。

内科患者が多数を占めているが主として感冒患者であり、現地到着後寒冷の度を増すにつれて更に増加した。この外高率なのは胃傷疾患であったが、長期の船内生活と青野菜の欠乏のために患者の増加を見たものと考えられる。

### 2. 武器弾薬の状況

少しでも武器弾薬を所持することは、機雷処分用として必要なばかりでなく、最近の情報によれば南鮮水域でも鮮民の思想がかなり悪化しているとのことで、殊に本船のように点在する諸島間に碇泊するので、夜間当直等に備え非常に心強く感じた。

12 月 19 日佐世保で米第 3 掃海隊より貸与した武器弾薬は小銃 5 挺、弾薬 3 ケースであった。

### 3. その他

#### a 郵便物

米掃海艇に対する補給のため曳船及びタンカーが現地、佐世保間を往復したので郵便物は順調に発受でき、唯一の慰安が満喫されて乗員の士気は十分に高揚された。

#### b その他

前半、後半を通じて指揮官及び米掃海艇の厚意により、映画（16 耗）を鑑賞することができた。しかし言葉の相違によって興味が半減されるので、今後かかる長期行動の際は 16 耗



映写機及びフィルムを貸与する要がある。なお、娯楽用図書、雑誌、レコードも準備を要する。

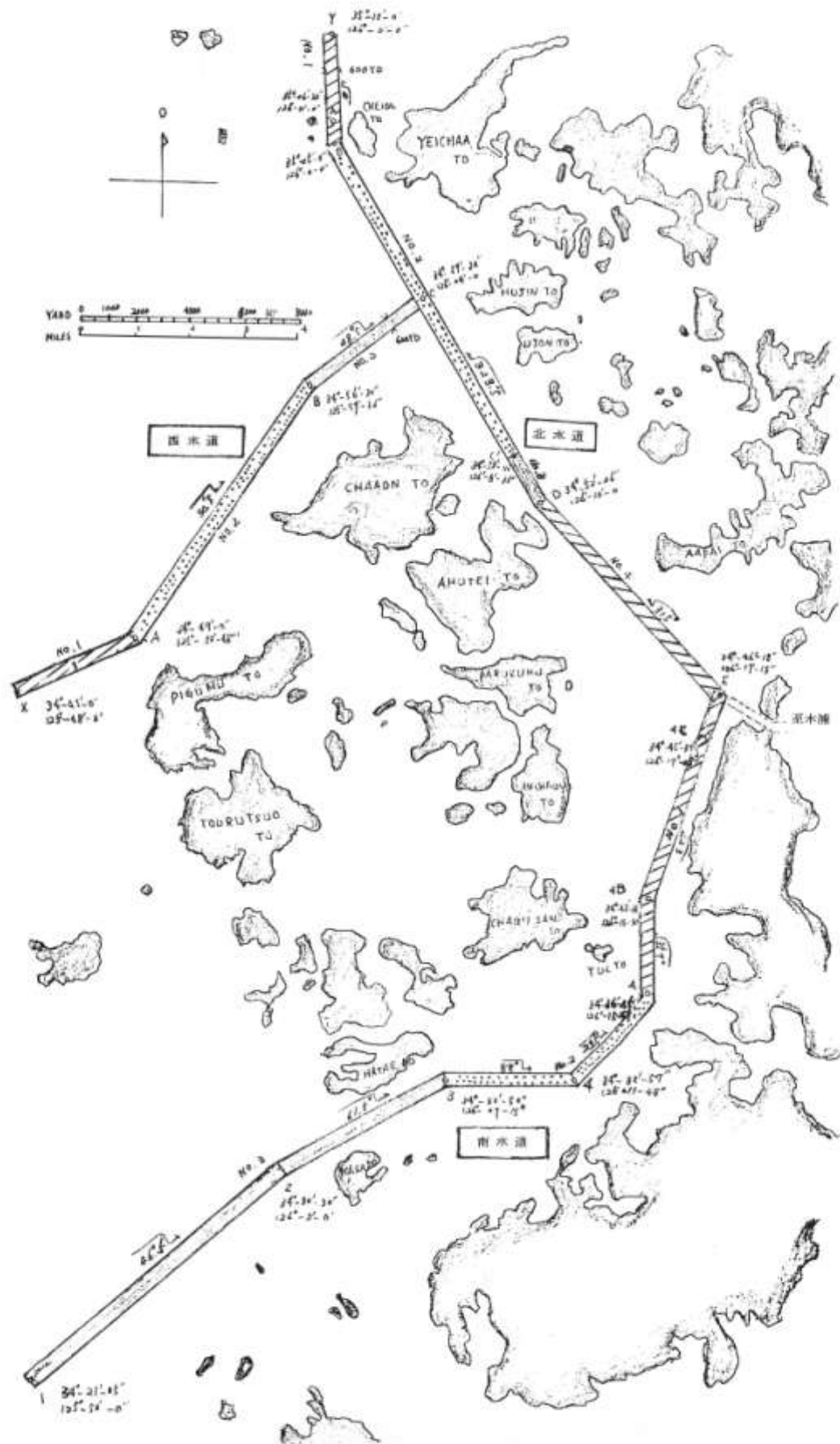
#### 第6項 所見

1. 約3ヶ月にわたる木浦航路試航は恰も厳寒期に当面したので出港前各部の防寒設備を施し万遺憾なきを期した。しかし現地の寒風吹雪及び急潮流による試航の困難性及び露天甲板における作業の困難が懸念されたが、全てを克服し得て、経過概ね順調、完全にその任を果たすことができた。
2. 2月18日1644在遠島南方に投錨時、左錨鎖8節のシャックル切断（当時天候吹雪、視界不良、風向北西、風速9m、水深20m、底質泥、潮流北約2.5節）したが、七航啓より潜水員2名の派遣を得て潮流の変わり目を利用し、3月2日1330、錨、錨鎖とも全部揚収、その間揚収作業は潮流強く（海水温度2度）極めて困難であったが、乗員一同協力一致、よく作業に耐え、何の事故もなく揚収し得たのは不幸中の幸いであった。
3. 米軍との関係は、中央及び佐世保連絡所の極めて密接なる交渉及び連絡により何の齟齬も来さず順調に終始した。
4. 指揮官ブラウン大尉、ジェニキー大尉とも非常に紳士的であり、試航及び種々の問題に対する意志の疎通も順調に行われ、和気藹々のうちにその任務を達成することができた。
5. 今次の特別総会は、前回（釜山、鎮海）と異なり、米掃海艇との連合作業であったため非常に心強く、かつ便船による郵便物の発受、映画等慰安娯楽に関し種々の便宜が与えられた。

【追補：】米掃海艇「カイト」（AMS-22）及び「レッドヘッド」（AMS-34）



別図第 15 木浦方面試航区域図





試航状況については別図第 16 麗水泊地及び水道試航区域図を参照ありたい。

## 2. 経理補給関係

### a 金銭経理

- (1) 26 年度経費の処理は 3 月末で全部完了した。
- (2) 4 月分経費は、4 月 26 日佐世保入港の際受け入れて、俸給は両半期を一括支給した。

### b 被 服

特に記すことはない。

### c 糧 食

- (1) 呉出港時 1 ヶ月分を搭載、中間の補給を行わなかった。
- (2) 生糧品は積込当日雨天で濡れたために、鮮度の低下が早く細心の注意を以て保存に努めたが若干変質腐敗を生じた。

### d 燃 料

麗水の試航を 1 ヶ月を予定して燃料を搭載した。

### e 清水、需品

特に記すことはない。

## 3. 修理関係

### a 船 体

内地（呉）における修理は次のとおりであった。なお、作業海面での修理は特になかった。

- (1) 3 番貨油タンク右舷外板亀裂部くぼみ修正の上、あて鈑溶接修理を行った。
- (2) 錨孔の深溝肉盛及び錨鎖全部陸揚検査の上、不良ケンター・シャックル取替修理を実施した。
- (3) 上甲板海水管、長さ約 10m のもの 1 本、新替修理を実施した。外 5 件の小修理を実施した。

### b 機 関

#### (1) 内地（呉）における修理

- イ 缶外部掃除及び煙管の拡管部に装着せるリング 59 個換装の上、水圧試験施行
- ロ 各給水ポンプ水筒部開放検査
- ハ 各補助機械滑動部開放検査、調整及び油換装
- ニ 各油塵掃除及び注油装置整備
- ホ 各漏洩部補修
- ヘ 主減速装置開放検査
- ト ディーゼル発電機給排気弁掃除及び滑動部調整
- チ 蒸気発電機滑動部開放検査並びに調整

#### (2) 作業海面における修理

- イ ディーゼル発電機駆動歯車開放検査、調整
- ロ 抽気ポンプ【真空ポンプ】水筒部開放検査、ゴム弁換装、塗水ポンプゴム板弁換装
- ハ 注油ポンプ蒸気部開放検査、調整、海水管穿孔部修理
- ニ 各漏洩部補修、各濾器掃除及び整備

#### 4. 通信関係

##### a 無線通信計画

木浦航路に引続いての今次の任務では、前回の通信成績の好結果に鑑み、前回の通信計画をそのまま適用して、極めて良好に終始した。

##### b 無線通信実施の経過

電波伝播状況は、中波、短波共に良好で、また前回に比しても混信も少なく、かつ近距離であったため、短波による下関との時間通信、中波による佐世保との常時通信は何れも極めて円滑に実施された。東京放送、気象放送の受信及び 500KC の聴守による安全通信の受信等も良好であった。

##### c 無線機器の運用状況

無線施設については、常に完備運用を念頭として、整備、調整に不断の注意を払い、故障の未然防止に努めたため、幸いに無事故に終始し、かつ常に全能力が発揮できた。

#### 5. 衛生

##### a 概要

今回は伝染病予防対策として、海港検疫上、前回に引続き呉検疫所で全員の予防ワクチン注射（ペスト 2 回、3 種混合チブスワクチン、発疹チブス）を実施した。

行動期間中、好天候に恵まれて特別な疾患をみず、特に伝染病はなかった。栄養物の効果判定のため、乗員中試食者と対照者【前者と対比する者】を選抜して試験したが大差は認められなかった。

##### b 患者の状況

期間中 7～8 名の受療者があった。前半は感冒患者が多く、後半で胃腸疾患が増加した。特に今期間を通じ水虫患者が多かった。その他トラコーマ患者 1 名が発生したが軽度で漸次快方に向かった。

##### c 疲労状況の測定

栄養食試食試験に伴い、全員の体重測定と指定被検者 25 名について、体重、赤沈【赤血球沈降速度の略、一般に血沈】、尿の PH、出血時間、皮内メチレンブラウ褪色試験、ドナジオ反応を試みたが、出港時に比べ時の経過と共に疲労し易くなっていることが目立っている。また、ビタミン C の欠乏が目立ったが自覚的に何ら感じていないのは期間が短いためであろう。試食者と対照者（全然栄養食を食させない者）の間には、特に有意の差は認められないが、全ての実験で僅かずつ試食者の方が優れているのは摂取栄養量が多い故当然と考えられるが、特にビフト【?】の優劣の判定にはならない。

#### 6. 武器弾薬の状況

昨年 12 月 19 日佐世保で今次特別任務のため米軍より貸与し、搭載したままで消耗弾はなかった。

#### 7. その他

##### a 郵便物

##### b その他

木浦行動の際と比べて米掃海艇に対する補給船の便が少なく、4 月 8 日に一度受領したのみであった。なお発送は 8 日と 17 日に米船に託送した。

## 8. 所見

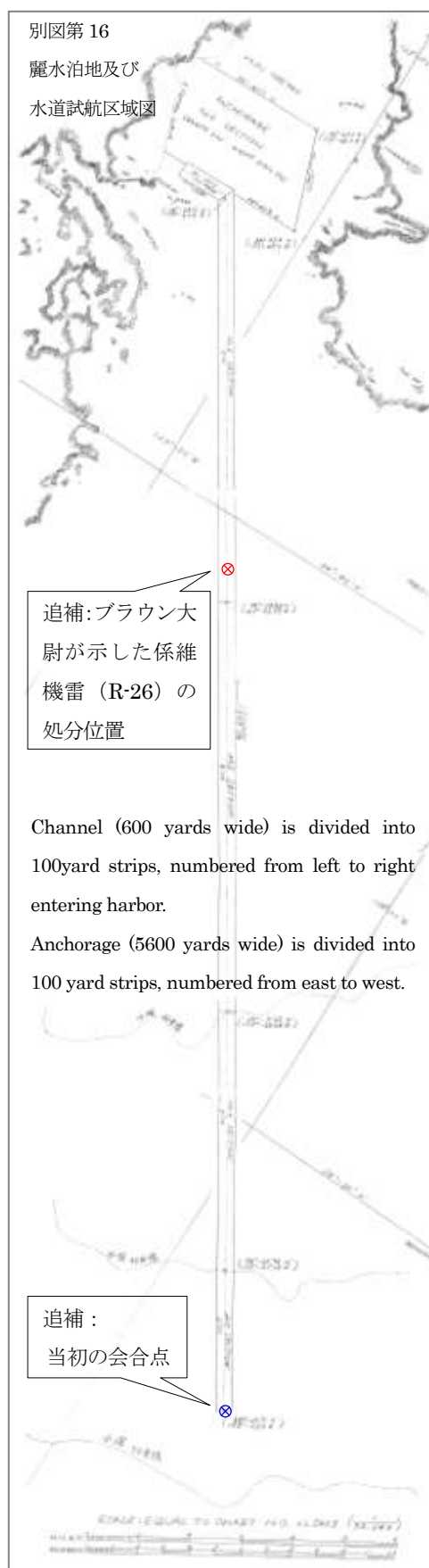
a 麗水の試航は、木浦と異なり、潮流が比較的緩慢であったので、操船は容易であった。しかし春先きの天候に特有の霧、もや、小雨、黄塵によって視界が不良となり、また旋風前線による荒天等のため、試航実施に困難を来たすことも度々あったが、4月25日完成を目指して連日12時間前後の試航作業を強行し、予定どおり完了した。これは乗員一同、従順にして止むことを知らぬ熱意と、昼間が長くなって12時間試航が可能であったこと、なおさらに今回の行動が1ヶ月未満であって、乗員の健康を辛うじて保持し得たことによるので、相当な強行作業であったように思われる。

今後はもう少し余裕を持って行動する事が必要と考えられる。

b Operation Order は出港前の補給、整備の関係もあって、なるべく事前に知らされることが理想的であるが、今回は現地到着まで会合点以外何も知らされず、しかし会合点では米側の連絡不十分のため、会合できなかつた状況で出港前における概略の行動日数さえも不明で聊か不安であった。

なお、受領した Operation Order の地点が違っているため疑問を生じた。

今後かかる点を善処の要がある。



## 第2項 仁川(自27.5.12至27.7.2)

### 1. 実施経過概要

麗水の試航を完了した桑栄丸は、4月26日0800佐世保に帰投した。その後同船は呉において仁川出入港安全水路に関する連絡事項及び米側海図を受領した。

同【4月ではなく5月だと推測定される】月7日米第3掃海隊(CTE95.68)より次の指令があった。

【追補：AMS-27】

a 桑栄丸は5月9日準備完了次第仁川に向け出港せよ。現地においてはカサニー大尉(AMS27に乗船中)の指示により作業に従事せよ。

b 仁川港に至る水路は、5月6日磁気及び係維機雷の米側による掃海が完了し、先に送付した米側の海図による南水道(又は東水道)が安全である。



なお同月6日田村航啓本部長より桑栄丸に対し、桑栄丸特別行動中の掲揚旗章について次のような連絡があった。

「平和条約の発効【昭和27年4月28日】に伴って、日本船舶は、船舶法により国旗を掲揚することとなったが、桑栄丸の特別作業中は、日本国沿岸3哩以内の水域外では今後も従来のE旗のみを掲揚し、その他の水域においては、規定の旗、国旗及び保安庁旗を掲揚のことに定められた。なお本件はCNFEも了承済み」

そこで桑栄丸は準備を完了して、同月9日呉を出港して同月12日1300仁川に到着した。第3掃海隊からは仁川に入港したらAMS27と連絡の上、指揮を受けるよう指示されていたけれども、米掃海艇は遂に発見できなかった。仕方がないので入港すると船長、松本事務官は仁川のフリート・アクティビティーに連絡に行き、指揮官不在中の試航指令書を受領して、同月13日より試航(第1区)を開始した。

【追補：AMS-16】

同月16日AMS27、16仁川入港、初めて指揮官カサニー大尉と打合せを行った。この打合せの内容は次のとおりである。



- ① 試航区域は西水道、東水道及び仁川港外の泊地
- ② 試航航過数は水深に関係なく100yd幅に6航過
- ③ 大舞衣島南方紫月北方水道南口付近の泊地を追加されるかも知れない。なお、Operation Orderは翌17日手交した。

仁川の機雷敷設状況は、機雷堰、機雷原等は全然ない。なお1950(昭和25)年12月以降の掃海状況については全く不明とのことだった

同月19日指揮官カサニー大尉から次のとおり指示された。

- ① 試航航過数は幅100ydにつき
  - 水深15尋までは 3航過
  - 水深15尋より25尋まで 7航過
  - 水深25尋以上は 試航の必要なし
- ② 西水道第1区は省略して差し支えない。もし時間が余れば最後に実施のこと。

同月23日AMS27、16を率いて指揮官カサニー大尉が佐世保に回航したので、ブラウン大尉(AMS22で19日に会合)が交代して指揮官となった。



同月 26 日指揮官ブラウン大尉から試航に関し次のとおり指示された。

① 試航航過数

水深 15 尋までは	3 航過
水深 15 尋より 25 尋まで	5 航過
水深 25 尋以上は	試航の必要なし

② 試航実施要領

1 航過目は 100yd 幅の中心線上を、2 航過目は中心線の右 25yd のところを、3 航過目は中心線の左 25yd のところを試航する。なお、5 航過の場合は、以上のように実施した後、4 航過目は中心線の右 25yd のところを、5 航過目は中心線の左 25yd のところを試航すること。

③ 泊地第 1 区は、当初水道の左右に各々 600yd あての計画であったが、海図に記入された錨地までは拡張のこと。

④ 西水道第 1 区は実施する。

⑤ 追加泊地は大舞衣島南方のものと紫月島北方のものを一応計画しておくこと。

この時は、既に西水道は第 1 区を除き全区域 6 航過乃至 7 航過あて、東水道第 5 区、第 6 区は 4 航過乃至 5 航過あて終了していた。

⑥ 当初内外情勢よりして仁川航路は 6 月中に終了するを可と考え、燃料、清水及び糧食の補給を現地で実施してもらうべく前指揮官カサニー大尉に依頼したのであるが、26 日ブラウン大尉との打合せでは、これらの補給及び追加泊地の計画に関しては、まだ決定していないとのことであった。6 月 5 日ブラウン大尉より補給のため佐世に回航すること。なお追加泊地は 26 日の計画通り実施するよう指示されたので、6 月 6 日 1200 仁川を出港、途中朝鮮西岸では濃霧に妨害され、朝鮮海峡横断の時は低気圧が発生しかなりの難航海の後、9 日 1800 佐世保に入港した。

6 月 16 日航啓本部より電話連絡で仁川航路を 6 月 29 日終了、現地発のことにこの研究課題を出された。よって従来は 0700 出港、1900 入港を建前としていたのを 0600 出港、1930 入港に日課を変更した。14 日 1000 佐世保発、16 日 1130 仁川着、直ちに試航を再興した。

6 月 16 日指揮官ブラウン大尉は本船に乗船し、追加泊地（八尾島南西方泊地）の区域一部の変更と仁川航路の泊地第 1 区 C 区を省略する旨指示があった。なお、17 日泊地掃海の指令電報の写しを受領した。仁川航路は 6 月 17 日終了した。18 日八尾島南西方泊地の試航を開始したが、最初の 2 日間濃霧の来襲に遭い、到底 6 月一杯に終了は困難かと懸念され、指揮官ブラウン大尉からも CNFE から桑栄丸を使用できるのは 6 月 30 日までである旨通知があったから、状況によっては C 区を省略しても差し支えなく、7 月 1 日には佐世保に向け出港せしめるとの内意があり、霧がかかると一喜一憂しながら作業に最大の努力を重ね漸く 29 日余すところ C 区 8 航過のみとなったのであるが、30 日雨のため試航不能、ブラウン大尉より、残存部は試航しなくてもよい。本日佐世保に向け出港のことを指示され、1000 仁川を出港、前回同様途中霧と荒天に悩まされつつ 7 月 2 日 1730 佐世保に帰投した。

仁川試航行動中 5 月 13 日、14 日、21 日の 3 回、6 月中に 24 日、27 日の 2 回、何れも

夜間空襲警報が発令され、陸上高角砲台より射撃した状況であった。

試航経過については、別図第 17 仁川泊地及び水道試航区域図を参照されたい。

## 2. 経理補給関係

今回の仁川行動は約 1 ヶ月という予定であったから、これを目標に諸準備を整えて出港したが、現地到着後新たに掃海区域を追加され、約 2 ヶ月を要することとなった。補給は現地補給ができる可能性もあったので（指揮官ブラウン大尉が米第 3 掃海隊と交渉の上補給する）、試航完了後内地に帰投することに決定したが、その後米第 3 掃海隊では補給船の手配が困難となり、佐世保で補給するよう指令されたので、6 月上旬一時佐世保に回航して補給実施の上、再び任務に就いた。

### a 経 理

(1) 5 月分の俸給は本船で呉出港の際前渡しし、6 月分は 6 航啓で家族渡しの方法をとった。

(2) 7 月 1 日機構改革に伴う経費の所管換えによる 6 月末経費残額返納については、一応 6 航啓で保管する本船の未渡し俸給（本人の希望により本船が帰投するまで保管を依頼したもの）を立替え返納することにして 6 航啓会計課長に手続を依頼したが一時中止の電報により取止められた。現在船舶に対する経費の取扱手続がないため、かかる場合の処理の途がない。船舶の機動性に鑑みて家族渡しや振替納受等のできる便法を定めておく必要がある。

### b 糧 食

呉出港時 1 ヶ月分を準備し、かつ補給のため佐世保に回航の際、更に約 1 ヶ月分を補給（貯糧品は 6 航啓より住幸丸で佐世保に運搬）し、行動中は生鮮食品の欠乏することもなく、概ね内地同様の献立調理を実施することができた。

### c 被服、需品

特に記すことはなかった。

### d 燃料、清水

米側より所要量を補給することができた。

## 3. 修理関係

### a 船 体

作業海面では特になかったが、内地（呉）で行った主なる修理事項は次のとおりである。

(1) 貨油唧筒蒸気給気管 T 字型 1m のもの 1 本新替

(2) 揚錨機揚蒸気排気管約 5m のもの 1 本新替

(3) 上記以外 2 件の小修理

### b 機 関

(1) 内地（呉）における主なる修理事項は次の通りである。

イ 缶外部掃除

ロ 内火発電機滑動弁調整

ハ 減速機歯車軸受開放検査

ニ 諸管装置漏洩部修理

ホ 抽気ポンプ総分解検査

ヘ 給水ポンプ開放検査

## (2) 作業海面における修理

約2ヶ月間に亘る連続長時間試航を実施したので、機関に相当無理の生ずることを憂慮していたが、内火発電機、海水ポンプ摩耗のための使用不能及び同排気集合管の腐蝕穿孔に対する応急修理の外は大した故障もなく、その任務を完遂することができた。主なる修理事項は次のとおりである。

- イ 抽気ポンプ用ゴム板弁換装
- ロ 給水ポンプ弁摺合せ
- ハ 内火発電機ノズル摺合せ
- ニ 内火発電機用海水ポンプ開放検査
- ホ 内火発電機用排気集合管腐蝕破孔部溶接修理
- ヘ 重油噴燃ポンプ開放検査及び各機器掃除
- ト 蒸気及び油の漏洩部補修、その他2件の小修理

## 4. 通信関係

夜間における短波(6MC)の通信不良と空電による中波通信の困難を予想して出港前に中短波(2MC)3波を増設し、諸工事変更検査並びに定期検査を実施すると共に下関、佐世保通信所と十分協定をしておいた結果、全期間を通じて一度の支障、遅延もなく極めて円滑に任務を果たすことができた。

### a 保安庁通信

- (1) 短波(6MC)は下関と昼間概ね良好であったが、夜間は激しい混信の増加によって困難を伴うことが多かった。
- (2) 中短波(2MC)は短波と対照的で昼間は感度低くやや困難であったが、夜間は佐世保と良好であった。
- (3) 中波468KCは昼間は感度消滅して通信不能であり、夜間はまた空電と雑音によって佐世保、門司共に困難であった。
- (4) 中央放送13890KC、9260KC何れも受信状態は良であった。

### b 現地米軍部隊通信

協定のみにより、今回は視覚通信可能であったため無線通信は実施されなかった。

### c 気象放送受信

- (1) 第2気象(JMC 14880KC 7402.5KC)を0640及び1840より受信
- (2) 第3気象(JMB 14605KC 7515KC)を0720及び1920より受信
- (3) 朝鮮の実況報(HLL 11600KC 5800KC)を0700及び1900より受信

この他、必要に応じて中央気象台の概況を受信したが、何れも感度良好であった。

朝夕2回天気図を作成して大いに効果があったが、現地特有の濃霧発生を予知するのは困難であった。

### d ラジオ放送聴取

戦況判断の資料と乗員慰安のため聴取に努め、昼間15MC及び9.5MC、夜間は中波により内地の放送は聴取可能であった。

- e 無線機は不断の整備と故障の未然防止に努め幸い無事故に終始した。

## 5. 衛生

### a 概要

試航期間の後半は梅雨期にかかり、伝染病患者の発生を憂慮していたが乗員一同の衛生観念の徹底と努力により一人の患者もなく、急性疾患、重病患者もなかったことは幸いであった。

#### b 患者の状況

- (1) 内科患者としては大陸性気候と梅雨の影響で感冒患者がその大半を占め、残りは胃腸疾患（特に消化不良）によるものであった。
- (2) 外科患者は外痔核切除、眼瞼縫り合せ以外は軽傷であった。
- (3) その他の患者としては水虫が圧倒的に多くの患者の3/4を占め、残りは湿疹、歯槽膿漏及び軽度の結膜炎程度であった。

#### 6. 武器弾薬の状況

1951（昭和26）年12月19日小銃5挺、弾薬3箱佐世保にて米第3掃海隊より借用、その後引き続き特別任務中使用し、1952（昭和27）年7月3日米第3掃海隊に返還した。消耗弾薬はなかった。

#### 7. その他

##### a 郵便物

仁川は船舶の出入りが激しいので便船もかなりあるものと期待されたが、事実は期待に反し、約1ヶ月半の試航期間中米掃海艇の便が3回あり、受取郵便物2回（5月22日、6月4日）、託送郵便物2回（5月16日、5月22日）であった。しかし中間補給のため佐世保に帰投したので郵便物受領の回数は少なかったが乗員の士気には余り影響はなかった。

##### b その他

米掃海艇が横付けの際は、上甲板で映画を鑑賞することができ、かなり慰安になった。

#### 8. 所見

a 仁川は周知の通り潮汐の干満差が非常にあって潮流も相当激しく、それが大小無数の島浅堆、浅瀬と作用して潮流の強弱、流向は非常に複雑で、避航線等を選定しておいても霧のため目標が見えなくなることがしばしばあり、加えて一部海面は螺旋形試航を命ぜられたので試航には相当の困難を伴ったが、麗水の経験もある程度役に立ち、最新の注意を払って万全を期したので事故もなく試航を完了することができた。また一方、水路誌にも明らかなおり5月、6月は最も霧の多い時期であり、多少の霧は殆ど毎日見られた。一度に濃霧が来襲すると船首が僅かに認められる程度で、かつその状態が長く持続することが多く狭隘部で霧に遭遇すれば強潮流と相俟って手の施しようがないので、かかる箇所は充分天候を見定めてから着手するようになった。時日の余裕が少ないので霧が余り濃くない時は試航を強行したので測角には相当苦心し、また天候の良い時は、連日しかも終日試航したので乗員の労苦は並大抵ではなかった。

b 本船の行動が陰ながら国連に協力し、平和日本の建設に貢献していることは、良く熟知するところであり、全能力を挙げて任務の遂行に努力した。

なお、本船乗員の止むことを知らぬ熱意及び努力、現地指揮官の好意ある理解により予定通り作業は進捗した。

c 本行動中は、殆ど連日12時間乃至14時間の作業を強行し、濃霧、潮流等の悪条件があったにもかかわらず、多年鍛錬した乗員の技能を遺憾なく発揮してここに無事予定の試航を完了することができた。

試航終了に際し、指揮官ブラウン大尉からこの成果に対し賞詞が寄せられた。



追補1 日本試航船桑栄丸使用の件 : Draft (米極東海軍司令部)

掃海史実調査資料 DB2 一連番号 293、File No.23 p30/49

朝鮮掃海 (桑栄丸による試航掃海に関する米軍指示等)

<b>CNFE/44-3</b>	<b>RAN:11:der</b>
<b>From:</b> Commander Naval Forces, Far East.	
<b>To :</b> Ministry of Transportation, Japanese Government.	
<b>Subj:</b> Japanese guinea pig ship SOEI MARU; use of.	
<p>1. The Japanese Government is hereby directed to sail the guinea pig ship SOEI MARU to Sasebo to arrive on or about 20 April 1951. Upon arrival Sasebo, the Commanding Officer of the SOEI MARU will report to Commander Task Force NINETY-FIVE for operational control and for such minesweeping operations in Korea south of the 38th parallel as may be designated by him.</p>	
<p>2. Logistic support will be provided as indicated in the contract executed by the Japanese Maritime Safety Agency and the Commanding General, Japanese Logistical Command.</p>	
<p>Copy to: (air mail) CFF 95 COMFLTACT Sasebo CTC 95.6</p>	

発 米極東海軍司令部  
宛 日本政府 運輸省  
件名 日本試航船桑栄丸使用の件

一、日本政府は試航船桑栄丸を一九五一年四月二十日又はその頃に佐世保に到着するよう回航せしめられたい。  
佐世保到着の際は桑栄丸指揮官はCTF九五司令官に連絡しその行動指揮を受け同司令官の指定する三十八度線以南の朝鮮水域における掃海作業に当り連絡を行わべし。  
二、補給は日本海上保安隊とジャパン ロヂステイカル コマンド司令官との間に行われた契約に従い実施される。

追補 2 在日本兵站部司令部契約

掃海史実調査資料 DB2 一連番号 293、File No.23 p33/49~45/49

朝鮮掃海（桑栄丸による試航掃海に関する米軍指示等）

HEADQUARTERS  
JAPAN LOGISTICAL COMMAND  
PROCUREMENT SECTION  
APO 343

Contract No. DA-92-502-FEC-5630  
Negotiated

TIME CHARTER PARTY

CONTRACTOR AND ADDRESS: Maritime Safety Agency  
Ministry of Transportation  
1, 2-chome, Kasumigaseki, Chiyoda-ku  
Tokyo, Japan

CONTRACT FOR: Services of Guinea Pig Boat

ESTIMATED AMOUNT: \$65,000,00 (not to exceed)

This contract has been entered into pursuant to the provisions of the Armed Services Procurement Act of 1947 (Public Law 413-80-th Congress) and has been negotiated pursuant to Section 2(c) 1 of said Act.

The supplies and services to be obtained by this instrument are chargeable to the following allotments, the available balances of which are sufficient to cover the cost of the same;

Appropriation: 1711601.26  
Allotment: 65371/51  
Expenditure Account: 19908  
Station No.: 61581  
Object: -----

THIS CHARTER PARTY, entered into this 14 day of April 1951, at Yokohama, Japan, by and between THE UNITED STATES OF AMERICA (herein-after sometimes called the "Charterer" and sometimes called the "Government") represented by the Contracting Officer executing this document, and Maritime Safety Agency, Ministry of Transportation, a Ministry of the Japanese Government, (hereinafter sometimes called the "Owner" and sometimes called the "Contractor").

WITNESSETH THAT

The Owner agrees to let and the Charterer agrees to hire the SS/MV SOEI MARU, on the following terms and conditions.

ARTICLE 1. Description of Vessel, Name: Soei Maru

- (a) Number: 54660
- (b) Gross Tonnage: 2,835.45

(1)





(c) The vessel is engaged in mine clearing operations  
----- \$661.70 per diem

(d) The vessel is engaged in mine clearing operations  
and is attacked by enemy aircraft, naval forces or  
ground forces or strikes a mine which explodes  
----- \$1536.70 per diem

It is mutually understood and agreed by and between the parties hereto that one only of the per diem rates above set forth shall apply to any one twenty-four hour period and that such period shall be computed on elapsed time measured by Greenwich meantime. It is further mutually understood and agreed by and between the parties hereto that on any one voyage from Japanese waters and return, the several rates above set forth providing for payment in the event the vessel is attacked or strikes a mine which explodes shall be payable for one day only and shall be payable for the complete twenty-four hour period in which such event occurs notwithstanding other provisions herein as to proration.

ARTICLE 3. Period of Charter and Trading Limits.

(a) The charter shall be for a period of about 75 days from time of delivery provided always that the period of the charter shall terminate on or before 30 June 1951. The Charterer shall have the option of continuing the charter for a further period of about 90 days or any part thereof on giving written notice thereof to the Owners or their agents 10 days previous to the expiration of the first-named term or any declared option. The Charterer shall have the privilege of cancelling the charter or any extension thereof but shall on such cancellation be obliged to give 10 days notice of re-delivery in a port on the coast of Japan.

ARTICLE 4. Delivery and Notice.

(a) The vessel shall be delivered with hull, machinery and equipment in a thoroughly efficient state so far as due diligence can make her so, at the port of delivery in such dock or at such dock or at such wharf or place (where she may safely lie, always afloat, at all times of tide.) as the Charterer may direct. If such dock, wharf or place be not available time shall count as provided in subparagraph (b) hereof. Vessel on her delivery, so far as due diligence can make her so, shall be tight, staunch, strong, and in every way fitted for the service, having water ballast, winches and donkey boiler with sufficient steam power, or if not equipped with donkey boiler, then other power sufficient to run all the winches at one and the same time, and with full complement of officers, seamen, engineers and firemen for a vessel of her tonnage.

(b) Notice of readiness shall be tendered by letter or telegram to the Contracting Officer or his representative at the port of delivery during business hours. If notice of readiness is received between the hours of 8:00 a.m. and noon acceptance will be made four hours subsequent to received notice whether in berth or not. If notice of readiness is tendered between the hours of 12:01 p.m. acceptance shall be made at 8:00 a.m. of the next working day whether in berth or not; Saturdays, Sundays and holidays not to count as working days unless Charterer accepts earlier delivery.

(3)

**ARTICLE 5. Owner's Obligation.**

(a) The Owner shall provide and pay for all provisions, wages and consular shipping and discharging fees of the crew; shall pay for the insurance of the vessel, also for cabin, deck, engine room and other necessary stores except fresh water, fuel, and lube oil and shall maintain her class and keep the vessel in a thoroughly efficient state in hull machinery and equipment for and during the service, except that expenses incurred for Charterer's account as expressly provided in this charter party shall be for account of Charter.

(b) All fees of agents appointed by and used by Owner to husband the vessel shall be for account of Owner except that in the event the vessel touches at more than three foreign ports without calling at a port on the coast of Japan, such fees incurred at each foreign port in excess of three shall be for account of the Charterer.

(c) Owner shall maintain the gear of the ship as fitted.

(d) The whole reach of the vessel's hold, decks and usual places of loading (not more than she can reasonably stow and carry) shall be at the Charterer's disposal, reserving only proper and sufficient space for ship's officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel.

(e) The Captain (although appointed by the owner) shall be under the orders and directions of the Charterer as regards employment. The Captain shall prosecute his voyages with the utmost dispatch, and shall render all customary assistance with the ship's crew and boats.

(f) The Charterer shall have permission to appoint a Supercargo, who shall accompany the vessel and see that voyages are prosecuted with the utmost dispatch. He is to be furnished with free accommodation, and same fare as provided for Captain's table, Charterer paying at the rate of \$1.50 per day. Owner to victual pilots and customs officers, Charterer paying at the current rate per meal for all such victualling. Provided vessel has existing appropriate accommodations, charterer has privilege of carrying Army male personnel not in excess of 12 in number; and expense of victualling any such personnel at the rate of \$1.50 per man per day, and any steward's department overtime incurred by reason of carrying such personnel shall be for Charterer's account.

(g) The Charterer shall furnish the Captain from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, and the Captain shall keep a full and correct log of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterer or its agents, and furnish the Charterer, its agents or Supercargo when required, with a true copy of daily logs.

(h) Nothing stated in this charter party is to be construed as a demise of the vessel to the Time Charterer, the Owner to remain responsible for the navigation of the vessel, insurance, crew and all other matters, same as when trading for their own account.

**ARTICLE 6. Fuel.**

(a) Upon delivery of the vessel the Owner shall present to the Contracting Officer a statement certified by the Owner or his authorized agent showing the amount and grade of fuel on board at the time of delivery with such additional verification as the Contracting Officer may require and the Charterer shall pay the Owner for such fuel at the current market price at the port of delivery upon certification to and verification of such statement by the Contracting Officer.

(b) The Charterer shall reimburse the Owner the cost of all fuel procured by the Owner and loaded in a vessel during the period of this charter. However, the Owner shall not be reimbursed any amount in excess of the current market price of such fuel at the place of loading plus all reasonable expenses incurred by the Owner in loading said fuel on board the vessels.

(c) All fuel, including, but not limited to all oil and petroleum products, required by the vessel, in the performance of this contract shall be supplied by the Charterer and any provisions of this Article as to fuel to be obtained by the Owner refers only to fuel required by the vessel which the Charterer has failed to supply. Should the Charterer fail to supply necessary and required fuel, any consequent time lost of the vessel or delay in the performance of the services covered by this contract shall be for the account of the Charterer and the Charterer shall pay the hire provided in this contract for any such period of time lost or delayed.

(d) If a vessel should go off hire during the period of this Charter the Owner shall present to the Contracting Officer a statement certified by him or his authorized agent showing the amount of fuel on board at the time the off hire period commenced and the amount of fuel onboard when the off hire period ended. The Charterer shall be credited for the cost of the fuel consumed during the off hire period and also reasonable expenses incurred in loading such fuel, such costs to be based upon costs at the previous refueling point.

(e) Upon redelivery of the vessel the Owner shall present to the Contracting Officer a statement certified by the Owner of his authorized agent showing the amount of fuel on board at the time of redelivery with such additional verification as the Contracting Officer may require and the Charterer shall be credited with the value of such fuel computed at the current market price at the port of redelivery.

(f) The term, "current market price", as used in this Article, shall, in the case of oil and petroleum products, mean the current market price as set by the Economic Stabilization Board of the Japanese Government.

(g) The term "reasonable expenses", as used in this Article, shall mean all reasonable costs which were necessarily incurred in loading fuel on board the vessel, such as expenses incurred at tanker terminal, loading fuel from lighters, barges, or other craft used as lighters, including lighter demurrage or detention incurred, cost of shifting lighters for the convenience of the vessel, handling lighter lines, and such similar expenses which the Contracting Officer shall find were necessarily incurred in the loading of fuel on the vessel during the period of this charter.

(h) The Charterer agrees to reimburse the Owner for all expenses incurred by him under paragraph (b) of this Article upon certification to and verification by the Contracting Officer of the original receipted invoices covering such charges, or other documents as the Contracting Officer may require.

**ARTICLE 7. Port Charges, Wharfage and Canal Tolls.** All port charges, pilotage, wharfage, dockage, dues, taxes, and similar charges including consular charges (except those pertaining to the Captain, officers of crew), incurred by vessel in port and all canal tolls, if any, shall be for account of the Charterer. All such charges assessed against the vessel may be paid by the Owner for Charterer's account, and any such charges, if paid by the Owner, shall be reimbursed to Owner by Charterer upon presentation of properly certified vouchers. The Charterer will not assess against the vessel any charge for the use of any terminal facilities owned by the United States under the jurisdiction of the Department of the Army.

**ARTICLE 8. Method of Payment.** Payment for hire as earned, port charges, canal tolls, if any, and excess price of fuel purchased in foreign ports, if any, and other charges for Charterer's account shall be made upon submission of properly certified invoices or vouchers. Such invoices or vouchers may be submitted by Owner every 15 days.

(5)

ARTICLE 9. Off-Hire Clause.

(a) In the event of loss of time in excess of 48 hours from deficiency of men or stores, fire, breakdown, or damages to hull, machinery or equipment, grounding, detention by average accidents to ship or cargo or by any other cause preventing the full working of the vessel in port or at sea the rate of hire for the time in excess of 48 hours thereby lost shall be reduced to \$90.50 per diem except that there shall be no reduction in hire for any time lost due to damages to vessel for which the Charterer is responsible and there shall be no reduction in hire for any time lost due to necessity of making repairs to the vessel at a foreign port for the sole purpose of making the vessel seaworthy, provided that in the event of any loss of time due to ordinary repair and maintenance work, including drycooking, performed by the owner at a port on the coast of Japan to maintain the vessel in good order and condition the time so lost shall be deducted from the hire.

(b) The rate of compensation payable hereunder shall be reduced by fifty per cent (50%) during any period of time exceeding twenty-four hours actually lost to the Charterer by reason of the vessel being incapable of working in any port because of a strike or stoppage of work by the employees of the vessel, provided that if such strike or work stoppage continues for more than ten days this contract may be terminated at the option of either party (to be exercised by written notice to the other party not later than 20 days after commencement of the strike or work stoppage).

(c) In the event that the vessel is detained because of the happening of any event caused or contributed to by another vessel, person, corporation or others, for which detention such third parties are or may be liable (the period of such detention include the time necessary to proceed to, survey, and effect repairs unaccomplished upon the end of the pending voyage) then for such period of detention the charterer's obligation to the Owner for hire and for other sums otherwise accruing hereunder shall cease; Provided however, that the charterer shall indemnify and save the owner harmless from any loss whatsoever by reason of the cessation of such obligations, and notwithstanding said cessation shall pay to the owner a sum not less than the amount which would otherwise be payable to the owner for such obligations in the same manner and to the same extent as if such cessation had not occurred, but on performance of this indemnity the charterer shall immediately become subrogated, to the extent of such indemnity, to all rights whatsoever of the vessel, person, corporation, or others, and the charterer shall be entitled to bring and maintain suit or suits thereon in its own name or in the name of the owner as the charterer may see fit; Provided, however, that on the written request of the charterer, the owner shall in each instance assert and prosecute such claims in the name of the owner, but for and on behalf of the charterer and at the charterer's expense, such claims to be in a sum not less than the amount of the indemnity paid by the charterer.

ARTICLE 10. Price Redetermination.

(a) Because of the nature of the work called for by this contract and the great uncertainty as to the cost of performance hereunder, the parties agree that the contract price fixed in Clause 2 hereof may be increased or decreased in accordance with the provision of this clause.

(b) Within 60 days after the completion or termination of this contract, the Contractor will file with the Contracting Officer a statement showing, in such form and detail as the Contracting Officer may prescribe, the Contractor's cost of producing the supplies or furnishing the services called for hereunder, together with such other information as may be pertinent in the negotiations for a redetermined price pursuant to this clause. Such statement of cost shall fairly reflect the normal operation of the Contractor's cost system. The Contractor will establish and maintain such records of the costs of performing this contract as the

(6)



Contracting Officer may require in writing. The Contracting Officer shall have the right at all reasonable times to make or cause to be made such examinations and audits of the Contractor's books, records and accounts as he may request.

(c) Upon the filing of the statement and other pertinent information required by paragraph (b) of this clause, the Contractor and the Contracting Officer will promptly negotiate in good faith to agree upon a reasonable redetermined price for the entire contract which, upon the basis of such statement and other pertinent information, will constitute fair and just compensation to the Contractor for the performance of this contract. In determining the extent of any estimated allowance for profit to be taken into account in fixing such redetermined price, consideration will be given to the extent to which the Contractor has performed the contract with efficiency, economy, and ingenuity. In no event shall the redetermined price exceed the sum of \$65,650.00. The redetermined price shall be evidenced by a supplemental agreement to this contract.

(d) If within 90 days after the completion or termination of this contract, the parties shall fail to agree upon a redetermined price (which term, for the purpose of this clause, whole include direct costs, indirect costs and profit) in accordance with the provisions of this clause, the failure to agree shall be a dispute concerning a question of fact within the meaning of the clause of this contract entitled "Disputes."

(e) In the event of a price increase the Government will pay or credit to the Contractor the amount by which the redetermined price shall exceed the contract prices aforesaid. In the event of a decrease in price the Contractor will repay or credit the amount of such decrease to the Government in such manner as the Contracting Officer may direct.

**ARTICLE 11. Exceptions and Liberties Clause.**

The act of God, enemies, fire restraint of princes, rulers and peoples, and all dangers and accidents of the seas, rivers, machinery, boilers and steam navigation, and errors of navigation throughout this charter party always mutually accepted. The vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and to be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life and property, or to go into drydock or into ways with or without cargo on board.

**ARTICLE 12. Salvage Clause.**

All wrecks and salvage shall be for Owner's and Charterer's equal benefit after deducting Owner's and Charterer's expenses and crew's proportion.

**ARTICLE 13. Statutory Exemptions and Clause Paramount.**

(a) Any provision of this charter party to the contrary notwithstanding, the owner and the vessel shall have the benefit of all limitations of and exemptions from liability accorded to the owner or chartered owner of vessels by any statute or rule of law for the time being in force.

(b) This charter is subject to all the terms and provisions of and all the exemptions from liability contained in the Act of Congress of the United States approved on the 13th day of February, 1893, and entitled "An Act relating to Navigation of Vessels, etc.," in respect of all cargo shipped under this charter to or from the United States of America. All bills of lading or voyage charters issued under this agreement shall contain directly or by reference substantially the following clause:

U. S. A. Clause Paramount

(7)

This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of United States, approved April 16, 1936, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the Carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this bill of lading be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent but no further.

ARTICLE 14. Both-To-Blame Collision Clause.

If a vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the master, mariners, pilot or the servants of the owner of the vessel in the navigation or in the management of the vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the owner of the vessel against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners insofar as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying vessel or owners. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ship or ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect of a collision or contact.

ARTICLE 15. General Average Clause.

General Average shall be adjusted, stated, and settled, according to Rules 1 to 15, inclusive, 17 to 22, inclusive, and Rule F of York-Antwerp Rules 1924, at such port or place in Japan as may be selected by the owner of the vessel, and as to matters not provided for by these Rules, according to the laws and usages at the Port of New York. In such adjustment, disbursements in foreign currencies shall be exchanged into United States money at the rate prevailing on the date made and allowances for damage to cargo claimed in foreign currency shall be converted at the rate prevailing on the last day of discharge at the port or place of final discharge of such damage cargo from the vessel. The charterer will provide such bond or cash deposit as may be required by the Maritime Commission.

ARTICLE 16. Amended Jason Clause.

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which or for the consequence of which the owner is not responsible by statute, contract, or otherwise, the cargo, shippers, consignees, or owners of the cargo shall contribute with the vessel and its owner in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salvaging vessel or vessels belong to strangers.

ARTICLE 17. Ice Clause.

The vessel shall not be ordered to nor bound to enter any ice bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys on vessel's arrival are or are likely to be withdrawn by reason of ice or where there is risk that ordinarily the vessel will not be able on account of ice to enter, reach or leave the place. The vessel shall not be obliged to force ice. If on account of ice the Master considers it dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the vessel being frozen in and or damaged he has the liberty to sail to a convenient open place and await the charterer's further instructions.



Detention through any of the above causes to be for the charterer's account.

**ARTICLE 18. Officials Not to Benefit.**

No member of or delegate to Congress or resident commissioner, shall be admitted to any shared or part of this contract, or to any benefit that may arise therefrom; but this provision shall not be construed to extend to this contract if made with a corporation for its general benefit.

**ARTICLE 19. Covenant Against Contingent Fees.**

The contractor warrants that no person or selling agency has been employed or retained to solicit or secure this contract upon an agreement or understanding for a commission, percentage, brokerage, or contingent fee, excepting bona fide employees or bona fide established commercial or selling agencies maintained by the Contractor for the purpose of securing business. For breach or violation of this warranty the Government shall have the right to annul this contract without liability or in its discretion to deduct from the contract price or consideration the full amount of such commission, percentage, brokerage, or contingent fee.

**ARTICLE 20. Disputes.**

Except as otherwise provided in this contract, any dispute concerning a question of fact arising under this contract which is not disposed of by agreement shall be decided by the Contracting Officer, who shall reduce his decision to writing and mail or otherwise furnish a copy thereof to the Contractor, within 30 days from the date of receipt of such copy, the Contractor may appeal by mailing or otherwise furnishing to the Contracting Officer a written appeal addressed to the Commander-in-Chief, Far East and the decision of the Commander-in-Chief, Far East or that of his duly authorized representative (other than the Contracting Officer under this contract) for the hearing of such appeals, upon personal approval by the Commander-in-Chief, Far East or his designated deputy, shall be final and conclusive upon the parties hereto when the amount involved in the appeal is \$50,000 or less; provided that, if no appeal is taken, within the said 30 days, the decision of the Contracting Officer shall be final and conclusive. When the amount involved in more than \$50,000 the decision of the Commander-in-Chief, Far East shall be subject to written appeal within 30 days after the receipt thereof by the Contractor to the Secretary of the Army and the decision of the Secretary or his duly authorized representative for the hearing of such appeals shall be final and conclusive; provided that, if no such further appeal is taken, within the said 30 days, the decision of the Commander-in-Chief, Far East shall be final and conclusive. In connection with any appeal proceeding under this clause, the Contractor shall be afforded an opportunity to be heard and to offer evidence in support of its appeal. Pending final decision of a dispute hereunder, the Contractor shall proceed diligently with the performance of the contract and in accordance with the Contracting Officer's decision.

**ARTICLE 31. Notice to Government of Labor Disputes.**

Whenever an actual or potential labor dispute is delaying or threatens to delay the timely performance of this contract, the Contractor will immediately give notice thereof to the Contracting Officer. Such notice shall include all relevant information with respect to such dispute.

**ARTICLE 32. Assignment of Claims.**

(a) Pursuant to the provisions of the Assignment of Claims Act of 1940 (31 U.S. Code 203, 41 U.S. Code 15), if this contract provides for payments aggregating \$1,000 or more, claims for monies due or become due the Contractor from the Government under this contract may be assigned to a bank, trust company, or other financing institution, including any Federal lending agency, and may thereafter be further assigned and reassigned to any such institution. Any such assignment

or reassignment shall cover all amounts payable under this contract and not already paid, and shall not be made to more than one party, except that any such assignment or reassignment may be made to one party as agent or trustee for two or more parties participating in such financing. Notwithstanding any provision of this contract, payment to an assignee of any claim under this contract shall not be subject to reduction or set-off for any indebtedness of the Contractor to the Government arising independently of this contract. (The preceding sentence applies only if this contract is with a military department.)

(b) In no event shall copies of this contract or any plans, specifications, or other similar documents relating to work under this contract, if marked "Top Secret," "Secret," "Confidential," or "Restricted," be furnished to any assignee of any claim arising under this contract or to any other person not entitled to receive the same; Provided, That a copy of any part of this contract so marked may be furnished or any information contained therein may be disclosed, to such assignee upon the prior written authorization of the Contracting Officer.

#### ARTICLE 33. Additional Bond Security.

If any surety upon any bond furnished in connection with this contract becomes unacceptable to the Government, or if any such surety fails to furnish reports as to his financial condition from time to time as requested by the Government, the Contractor shall promptly furnish such additional security as may be required from time to time to protect the interests of the Government and of persons supplying labor or materials in the prosecution of the work contemplated by this contract.

#### ARTICLE 34. Taxes

Unless otherwise indicated in this contract, the prices herein do not include any Japanese commodity or transaction taxes on end items. All end products are exempt from commodity taxes if the product is to be exported.

#### ARTICLE 35. Redelivery.

(a) The Vessel shall be redelivered, if not lost, to the Owner at a safe port on the coast of Japan. The Vessel shall not be redelivered to the Owner unless and until the Owner has been given not less than 10 days notice of the Vessel's expected date of redelivery and the probable port of redelivery. If, however, subsequent to receipt of notice of redelivery and prior to the expiration of the aforesaid 10 day period, the Owner puts the Vessel to his own use such as affecting Owner's repairs (except ordinary maintenance repairs which are usually performed at sea) or takes any other action inconsistent with the Charterer's exclusive use of the Vessel by in any way removing the Vessel from the exclusive direction of the Charterer, the Charterer's obligation to pay charter hire shall cease immediately.

(b) It shall be the duty of the Charterer to repair all damage to the Vessel caused by the negligence of the Charterer, his agents or servants. However, should the Charterer redeliver the Vessel without repairing the Vessel as provided in this Article, the Charterer will reimburse the Owner for the reasonable cost of repair of such damage and also for any pecuniary loss which the Owner may suffer as a direct result of the delay caused solely by the necessity for such repairs and cleaning.

#### ARTICLE 36. Marine and War Risks.

(a) The Charterer shall assume all combat or war risks and shall be liable to the Owner for actual loss, liability, damage and expenses on account of such risks to the extent of the assessed value of the vessel and stated in Article 1 above. In the event of the total loss, actual or constructive, of the vessel from combat or war risk the Charterer shall upon claim against the United States duly filed and established reimburse the Owner the value of the vessel at the time of such loss provided always that the amount so reimbursed shall not exceed the assessed value of the vessel as stated in Article 1 above.

(b) The Owner shall assume all marine risks of whatsoever nature or kind, including all risks or liability for breach of law or statutes or for damages caused to other vessels, persons or property.

**ARTICLE 37. Constructive Total Loss Liability.**

In case of damage to the vessel (not amounting to total loss) during the period of this charter, the Charterer shall have the option of declaring the vessel a constructive total loss by so notifying the Owner in writing or of restoring the vessel before redelivery to the Owner to a condition at least as good as when delivered to the Charterer hereunder, ordinary wear and tear excepted. In the event of vessel the Charterer shall forthwith reimburse the Owner for the vessel so lost, in the amount indicated in paragraph 26 above in the case of actual total loss.

**ARTICLE 38. Definitions.**

As used throughout this contract, the following terms shall have the meanings set forth below;

(a) The term "Secretary" means the Secretary, the Under Secretary, or any Assistant Secretary of the Department; and the term "his duly authorized representative" means any person or persons or board (other than the Contracting Officer authorized to act for the Secretary.

(b) The term "Contracting Officer" means the person executing this contract on behalf of the Government, and any other officer or civilian employee who is properly designated Contracting Officer, and the term includes, except as otherwise provided in this contract, the authorized representative of a Contracting Officer acting within the limits of his authority.

**ARTICLE 39. Renegotiation.**

(a) This contract is subject to the Renegotiation Act of 1948.

(b) The Contractor (which term as used in this clause means the party contracting to furnish the articles or perform the work required by this contract) agrees, within thirty (30) days after receipt of its signed copy of this contract, to notify the Military Renegotiation Policy and Review Board, Office of the Secretary of Defense, Washington 25, D.C., of such contract, indicating its own name and address; provided that, if the Contractor has previously reported to the Military Renegotiation Policy and Review Board any contract or purchase order subject to the Renegotiation Act of 1948, such notification shall not be necessary.

(c) The Contractor agrees to insert the provisions of this clause,

including this subparagraph (c), in all contracts or purchase orders in excess of \$1,000.00 to make or furnish any article or to perform all or any part of the work required for the performance of this contract. Provided, that the contractor shall not be required to insert the provisions of this clause in any contract or purchase order of a class or type described in subsection (i) (1) of the Renegotiation Act of February 25, 1944, as amended, or in any contract or purchase order of a class or type which has been exempted by the Secretary of Defense or by the Military Renegotiation Policy and Review Board."

ARTICLE 40. Special Restrictions. Without prior written approval of the Contracting Officer --

(a) No portion of this contract may be subcontracted:

(b) No persons of United States citizenship, nationality, or residence may be employed hereunder (exceptions contingent on later incorporation of provisions in ASPR 12-303.2 and 12-302(a), -303, modified similarly);

(c) No materials or supplies obtained by the Contractor, in complete and finished form, from sources within the United States, its Territories, or possessions, and no items previously declared surplus and disposed of by the Government, shall be delivered or incorporated in the work hereunder (exceptions to require authorization under AR 27-5).

ARTICLE 41. Translation.

In the event of any difference or variance arising out of the English language contained in this contract and any translation thereof the English language shall govern.

ARTICLE 42. Approval.

This contract shall be subject to the written approval of Commander-in-Chief, Far East, or his duly authorized representative and shall not be binding until so approved.

IN WITNESS WHEREOF, the parties hereto have executed this contract as of the day and year first above written.

THE UNITED STATES OF AMERICA

BY:

Norman H. Gold, Lt. Col, TC  
Contracting Officer  
(Official Title)

Two Witnesses

Maritime Safety Agency  
Ministry of Transportation  
(Contractor)

Alan M. Morningstar, Major, TC  
Proc. Sect., J.L.C. APO 343  
(Address)

BY:

Takeo Okubo, Director  
1, 2-chome, Kasumigasaki  
(Business Address)  
Chiyoda-ku, Tokyo, Japan.

William N. Meyers, Chief Marine Engr.  
Proc. Sect., HQ. J.L.C.. APO 343  
(Address)

I hereby certify that to the best of my knowledge and belief, based upon observation and inquiry, Takeo Okubo who signed this contract for the Maritime Safety Agency had authority to execute the same, and is the individual who signed similar contracts on behalf of this Contractor with the public generally.

(Contracting Officer)  
NORMAN H. GOLD  
Lt. Col., TC

追補 3 ①日本試航船使用の件：Draft（米極東海軍司令部）

掃海史実調査資料 DB2 一連番号 293、File No.23 ①p29/49、②p13/49

朝鮮掃海（桑栄丸による試航掃海に関する米軍指示等）

CNFE/ Serial:	
	April 1951
From:	Commander Naval Forces, Far East.
To :	Ministry of Transportation, Japanese Government.
Subject:	Japanese Guinea-Pig Ship; use of.
<p>1. Supreme Commander for the Allied Powers has authorized and directed the use of one (1) Guinea Pig Ship in Korean waters. Accordingly, the Japanese Government is hereby requested to direct the Maritime Safety Agency issue the necessary instructions to the vessel, which is now sailing to Sasebo, to comply with such orders as may be issued her by Commander Naval Forces, Far East through appropriate naval channels.</p>	
<p>2. The vessel assigned to this duty in Korean waters will fly only the International Easy flag modified.</p>	
<p>3. The Soei-Maru will operate only south of 36 Pararell in Korean waters and under no circumstances near enemy held territory.</p>	
C.T. Joy	

②桑栄丸の使用通知（第1次）：Copy（米第3掃海隊）

UNITED STATES PACIFIC FLEET		
SERVICE FORCE		
MINE SQUADRON THREE		
		FO7-3/201ea
		LS
		Serial: 563
		25 April 1951
From:	Commander Mine Squadron THREE	
To:	Maritime Safety Agency, Ministry of Transportation	
Subj:	SS/MV SOEI MARU, Acceptance of	
Ref:	(a) Contract No. DA-92-902-FEO-5630 by and between the United States of America and Maritime Safety Agency, Japanese Ministry of Transportation.	
<p>1. As a duly authorized representative of the United States of America, and in accordance with the terms and provisions of reference (a), delivery of the SS/MV SOEI MARU is accepted herewith as of 23 April 1951 in the port of Sasebo, Kyushu, Japan.</p>		
RICHARD O. WILLIAMS, JR.		
Copy to:		
OTF 95		
ComNavFE		



#### 追補 4 会議の議題

掃海史実調査資料 DB2 一連番号 293、File No.23 p27/49～p28/49  
朝鮮掃海（桑栄丸による試航掃海に関する米軍指示等）

#### CONFERENCE AGENDA

1. Two letters from ONFE to Japanese Government
2. Present condition of "Soei-Maru"
3. Area to be Guinea-Pigged & operation period
4. Time-charter contract
5. Commanding channel
6. Supervision
7. Operation order
8. Guinea-Pigging method
9. Guinea-Pigging reports (initial, daily, overall)
10. Liaison method with local U.N. forces
11. Communication method
12. Rescue in such cases as when disposed of mine
13. How to get supply of fuel & fresh water from U.S.N.
14. (a) Transport of raw provision & daily necessities from Sasebo  
(b) Sending of letters & documents
15. Area restricted to navigation in South Korea
16. Supply of 5 automatic rifles & 5,000 bullets for self-protection
17. Upkeep after one month G.P. operation
18. Medical Treatment for sudden illness
19. Flag
20. Minor repairs
21. Date of departure



追補 5 桑栄丸の使用について：(米極東海軍司令部)

掃海史実調査資料 DB2 一連番号 293、File No.23、p48/49

朝鮮掃海 (桑栄丸による試航掃海に関する米軍指示等)

File : CNFE/M4-3/A16-5 COMMANDER NAVAL FORCES, FAR EAST RAN:ll:wtw  
Serial: 5686 NAVY NO. 1165  
F.F. SANFRANCISCO, CALIF.

June 21, 1951

From: Commander Naval Forces, Far East.  
To : Chief of Fairway Safety Office, Maritime Safety Agency.  
Subj: Guinea Pig Ship SOEI-MARU; employment of  
Ref : (a)FSO ltr ser 0159 of 12 June 1951.

1. Reference (a) requested information as to future employment of the guinea pig ship SOEI-MARU in Korean waters by U.S. forces. Commander Naval Forces, Far East has requested the Japan Logistical Command to renew the present contract with the Maritime Safety Agency for the use of the SOEI-MARU for an additional six months.

2. If at any time during this six-month period the services of the guinea pig ship are not required, it will then be made available to the Japanese Government.

W.A.STUART  
By direction

Copy to:  
CG JLOCM

追補 6 作戦計画 (CTG95.6 No.3-51)

掃海史実調査資料 DB2 一連番号 293、File No.23 p15/49~p26/49

朝鮮掃海 (桑栄丸による試航掃海に関する米軍指示等)

Commander Mine S quadron THREE  
and Commander Task Group 95.6  
USS LST-799, Flagship  
Sasebo, Kyushu, Japan  
23 April 1951

RESTRICTED

OPERATION ORDER  
CTG 95.6 No. 3-51

Charts: H.O. 5312  
H.O. 3247  
H.O. 6503  
H.O. 2508

Task Organization:

- a. TE 95.67 GUINEA PIG ELEMENT - LT D.V. SCHERERHORN, U.S. Navy

Forces assigned:

- (1) SS/LV SOEI MARU  
(2) Rescue ships (as assigned by CTG 95.7)

- b. TE 95.68 Base Liaison (located at Fleet Activities, Sasebo)

Personnel assigned.

1. This Operation Order is derived from Negotiated Contract No. DA-92-502- -  
FEC-5630 by and between the United States of America, and Maritime Safety Agency,  
Ministry of Transportation, a Ministry of the Japanese Government, and directives  
issued by Commander Naval Forces, Far East, Commander Task Force 95, and Com-  
mander Task Force 90.

(a) Friendly Forces - Various United Nations Forces under the command of the  
Commander-in-Chief Far East.

(b) Enemy Forces - Various Communist Forces composed of North Koreans and  
assisting forces from Communist China.

2. This force will check sweep (by the GUINEA PIG METHOD) channels and anchorage  
areas into Pusan, Lasan, and Chinhao, Korea in order to insure safe passage for  
U.N. ships into those ports.

3. (a) TE 95.67 (1) sweep and dispose of mines as directed.

(2) conduct rescue operations as required.

(b) TE 95.68 (1) Arrange transportation of logistic items from Sasebo to the  
port or place in which the SS/LV SOEI MARU may be.

(x) (1) Supervise and direct (as ordered by higher authority) the minesweeping  
operations of the SS/LV SOEI MARU.

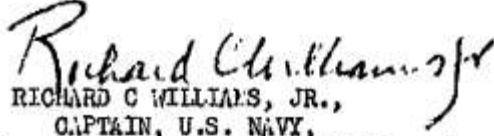
(2) Act as liaison between U.N. forces and the SS/LV SOEI MARU in regards  
logistics, rescue ship services, emergency medical treatment and minor or emer-  
gency repairs.

RESTRICTED

OPERATION ORDER  
CTG 95.6 No. 3-51

Commander Mine Squadron THREE  
and Commander Task Group 95.6  
USS LST-799, Flagship  
Sasebo, Kyushu, Japan  
23 April 1951

3. (x) (3) The SS/LV SOEI MARU will fly the international flag (as modified) proscribed by Commander Naval Forces, Far East.
4. Logistics in accordance with Logistics plan, Annex C.
5. (a) Communications in accordance with Communications Plan, Annex D.  
(b) Use operations time ITEL (zone (-) 9).  
(c) Commander Task Element 95.67 in SS/LV SOEI MARU unless otherwise directed, Chain of Operational Command in accordance with Annex B.  
(d) This Operation Order effective on receipt.

  
RICHARD C WILLIAMS, JR.,  
CAPTAIN, U.S. NAVY,  
Commander Mine Squadron THREE, and,  
Commander Task Group NINETY-FIVE point SIX.

Annexes:

- A. Distribution
- B. Chain of Command
- C. Logistics Plan
- D. Communication Plan
- E. Coordinates of Areas
- F. Reports

RESTRICTED

OPERATION ORDER  
CTG 95.6 No. 3-51

Commander Mine Squadron THREE  
and Commander Task Group 95.6  
USS IST-799, Flagship,  
Sasobo, Kyushu, Japan  
23 April 1951

Annex A

Distribution:

CNO (1 copy Air Mail)	13	CominDiv 31	1
CinCPacFlt	8	CominDiv 32	1
CinCPE	2	CominDiv 33	2
ComNavFo	5	CominDiv 53	1
Com7thFlt	2	CTE 95.68	2
CominFac	5	SupUSN Post Graduate School, Annapolis, Maryland	1
CTF 95	5	Commandant, National War College	1
ComPhibFE	5	President Naval War College	1
ComPhibGru 3	5	Commandant, Armed Forces Staff College	1
ComServRon 3	2	CO, NavSch(GL), Lontoroy, Calif	1
CTG 95.7	2	CO, NavSch(GL), Newport, R.I.	1
CTG 96.1(ComNavJapan-Korea)	1	Commandant, Marine Corps Sch, Quantico, Va.	1
CTE 96.11(ComFltActs Sasobo)	1	CO, NMMI, Yorktown, Va.	2
CTE 96.14(ComFltActs Pusan)	1		
Cominron 1	1		

RICHARD C. WILLIAMS, JR.,  
CAPTAIN, U.S. NAVY,  
Commander Mine Squadron THREE, and,  
Commander Task Group FIFTY-FIVE point SIX.

AUTHENTICATED

*W.R. Bill, Jr.*

W.R. BILL, JR., LCDR, USN.  
Operations Officer

-A-1-

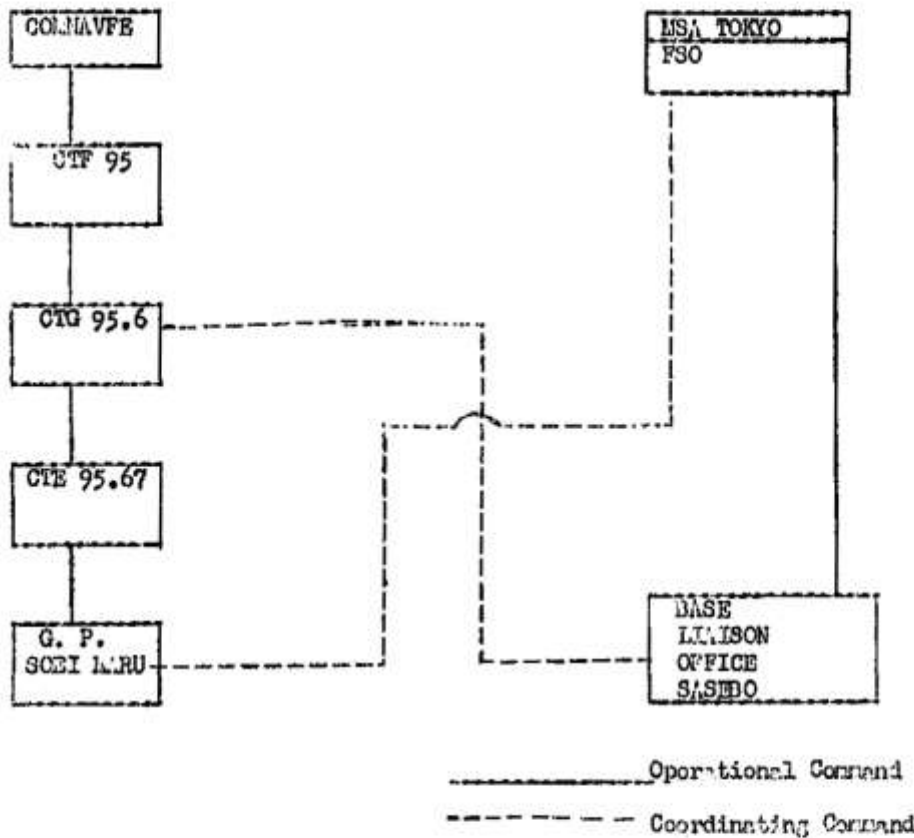
Commander Mine Squadron THREE  
 and Commander Task Group 95.6  
 USS IST-799, Flagship  
 Sasabo, Kyushu, Japan  
 23 April 1951

RESTRICTED

OPERATION ORDER  
 CTG 95.6 No. 3-51

Annex B

Chain of Operational and Coordinated Command SS/NAV SOEI LARU



RICHARD C. WILLIAMS, Jr.,  
 CAPTAIN, U.S. NAVY,  
 Commander Mine Squadron THREE, and,  
 Commander Task Group FIFTY-FIVE point SIX.

APPROVED

*W.R. Bill Jr.*  
 W.R. BILL JR LCDR USN  
 Operations Officer

RESTRICTED

OPERATION ORDER  
CTG 95.6 No. 3-51

Commander Lino Squadron THREE  
and Commander Task Group 95.6  
USS LST-799, Flagship  
Sasebo, Kyushu, Japan  
23 April 1951

Annex C

LOGISTIC PLAN

1. GENERAL: Logistic requirements will be provided in accordance with the terms and provisions of Negotiated Contract No. DA-92-302-FEC-5630. The supplies and services to be obtained by this contract are chargeable to the following allotments, the available balances of which are sufficient to cover the cost of the same:

Appropriation:	1711601.28
Allotment:	65371/51
Expenditure Account:	19908
Station Number:	61581
Object:	- - - -

2. Replenishment Sources and Procedures:

a. Rear Areas:

(1) The Japanese Liaison Office, Sasebo will be responsible for assembling raw provisions, letters, documents, and daily necessities for shipment to the SS/LV SOEI MARU.

(2) On notice from the Japanese Liaison Office, Commander Task Element 95.68 will arrange transportation of the supplies from Sasebo to the port or place where the SS/LV SOEI MARU may be.

(3) These supplies shall be forwarded at intervals of about ten (10) days.

(4) Commander Task Element 95.68 will arrange for the procurement and delivery of petroleum products and potable water to the SS/LV SOEI MARU when said vessel is in Sasebo, Kyushu, Japan.

(5) Commander Task Element 95.68 will procure and deliver to the SS/LV SOEI MARU (on a loan basis only), five (5) M-1 type automatic rifles and five thousand (5,000) rounds of armour piercing ammunition for use in disposal of floating mines.

b. Operating Areas:

(1) Logistic support in the operational area will be limited to petroleum products and potable water.

(2) Commander Task Element 95.67 will act as liaison in procurement and delivery from Commander Fleet Activities, Pusan, Korea or Commander Task Group 95.7.

- C-1 -

Commander Mine Squadron THREE  
and Commander Task Group 95.6  
USS IST-799, Flagship  
Sasabo, Kyushu, Japan  
23 April 1951

RESTRICTED

OPERATION ORDER  
CTG 95.6 No. 3-51

2. b. (3) Estimated expenditure per month SS/LV SOEI MARU:

- (a) Fuel - Navy Special 250 tons
- (b) Potable water - 230 tons
- (c) Lubricating oil - 50 tons.

3. Repair Facilities:

a. Roar Area (Japan)

(1) In accordance with the Contract, the Maritime Safety Agency will arrange for repairs at Loji or Shimonosaki, Japan.

(2) On the completion of one months operation, about 30 May 1951, the SS/LV SOEI MARU will be granted one (1) week of availability and upkeep at either Loji or Shimonosaki, Japan.

(3) While undergoing this availability, the terms of the Contract will apply.

b. Operating Area:

(1) Limited assistance is available in the operating area to effect minor or emergency repairs.

(2) Commander Task Element 95.67 will act as liaison in requesting such repairs from Commander Fleet Activities, Pusan, Korea, Commander Task Group 95.7, or representative of Commander Task Force 90.

4. Medical Facilities:

a. When in the operating area, Commander Task Element 95.67 will act as liaison in procuring emergency medical treatment for personnel of the SS/LV SOEI MARU.

RICHARD C. WILLIAMS, JR.,  
CAPTAIN, U.S. NAVY,  
Commander Mine Squadron THREE, and,  
Commander Task Group NINETY-FIVE point SIX.

AUTHENTICATED

*W.R. Ballew*  
W.R. BALLEW JR LCDR USN  
Operations Officer

- C-2 -



RESTRICTED

OPERATION ORDER  
CTG 95.6 No. 3-51

Commander Line Squadron THREE  
and Commander Task Group 95.6  
USS LST-799, Flagship  
Sasobo, Kyushu, Japan  
23 April 1951

Annex D

COMMUNICATION PLAN

1. All orders or directives from U.N. sources to the SS/LV SOEI LIRU that require radio transmission will be passed as follows:
  - a. from higher authority to CTG 95.6
  - b. from CTG 95.6 to CTE 95.68
  - c. from CTE 95.68 to Japanese Liaison Office Sasobo (by hand or phone).
  - d. Japanese Liaison office pass to SS/LV SOEI LIRU by CW transmission.
2. Reports or requests from SS/LV SOEI LIRU will be handled in reverse order paragraph (1) above.
3. Administrative traffic will be passed direct between the Maritime Safety Agency and the SS/LV SOEI LIRU.
4. In the event of an emergency, traffic may be passed direct to the SS/LV SOEI LIRU by U.N. forces using plain language and International Calls. (Due to language difficulties this procedure is recommended ONLY in an emergency).

RICHARD C. WILLIAMS, JR.,  
CAPTAIN, U.S. NAVY,  
Commander Line Squadron THREE, and,  
Commander Task Group NINETY-FIVE point SIX.

Appendix

I Schematic diagram of Communication System

UNCLASSIFIED

*W.R. Dill Jr.*  
W.R. DILL JR LCDR USN  
Operations Officer

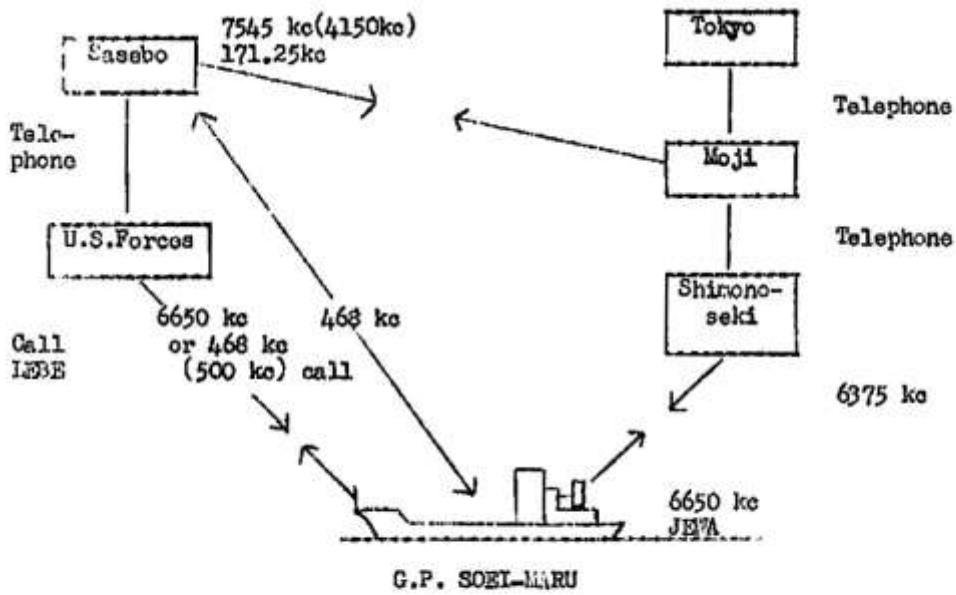
Commander Line Squadron THREE  
 and Commander Task Group 95.6  
 USS IST-799, Flagship  
 Sasebo, Kyushu, Japan  
 23 April 1951

RESTRICTED

OPERATION ORDER  
 CTG 95.6 No. 3-51

Appendix I to Annex D

Schematic diagram of Communication System



RICHARD C. WILLIAMS, JR.,  
 CAPTAIN, U.S. NAVY,  
 Commander Line Squadron THREE, and,  
 Commander Task Group NINETY-FIVE point SIX.

AUTHENTICATED:

*W.R. Bill Jr.*  
 W.R. BILL JR LCDR USN  
 Operations Officer

Commander Mine Squadron THREE  
and Commander Task Group 95.5  
USS IST-799, Flagship  
Sasebo, Kyushu, Japan  
23 April 1951

RESTRICTED

OPERATION ORDER  
OTG 95.6 No. 3-51

ANNEX E

Coordinates of Areas to be Swept

1. The following areas are listed in the priority (or order) in which they are to be swept. Sweeping will be conducted in accordance with the GUINEA FIG METHOD, Appendix I.

2. H.O. 5312 - PUSAN NORTHERN ENTRANCE

Sweep an area to the westward of a line joining the following points, extending to the Breakwater of Pusan harbor, Korea.

Point "D" Lat 35-05-14 N LONG 129-07-39 E

Point "E" Lat 35-03-20 N LONG 129-06-50 E

Point "F" Lat 35-03-31 N LONG 129-05-50 E

3. H.O. 5312 - PUSAN SOUTHERN ENTRANCE AND ANCHORAGE

Sweep an area enclosed by the following Points:

POINT	LAT	LONG
A	35-02-22 N	129-05-20 E
B	35-03-50 N	129-03-36 E
C	35-04-13 N	129-02-42 E
D	35-03-28 N	129-01-33 E
E	35-03-00 N	129-01-09 E
F	35-02-30 N	129-01-09 E
G	35-01-00 N	129-03-08 E

4. H.O. Provisional 2508 - EXTEND CHINHAE CHANNEL TO MASAN, KOREA

The following points and the centerline positions of a channel from CHINHAE to MASAN

POINT	LAT	LONG
P1"	35-05-40 N	128-38-05 E
P2"	35-07-55 N	128-36-18 E

E-1 --

Commander Mine Squadron THUSJ  
Asst Commander Task Group 31.5  
USF 188-799, Zingohip  
Sasebo, 13001, Japan  
23 April 1953

RESTRICTED

OPERATION ORDER  
OTG 95.6 No. 3-51

4. Con't.

POINT	LAT	LONG
"2"	35-09-33 N	128-35-44 E
"3"	35-09-58 N	128-35-12 E
"4"	35-10-32 N	128-34-42 E
"5"	35-10-47 N	128-34-06 E
"6"	35-11-22 N	128-34-25 E
"7"	35-11-31 N	128-35-13 E
"8"	35-11-08 N	128-35-36 E
"9"	35-10-43 N	128-35-18 E

Sweep channel as follows:

From Point "D" to Point "#1", 250 yards either side of the centerline

From Point "#1" to Point "#9", 200 yards either side of the centerline

5. H.O. 6503 CHINHAE ANCHORAGE

Sweep an area enclosed by the following points:

POINT	LAT	LONG
A	35-06-40 N	128-37-17 E
B	35-08-07 N	128-37-17 E
C	35-08-15 N	128-37-26 E
D	35-08-16 N	128-38-38 E
E	35-08-00 N	128-39-10 E
F	35-06-41 N	128-39-30 E

AUTHENTICATED:  
*W. R. PILL, JR.*  
W. R. PILL, JR. LCDR USN  
OPERATIONS OFFICER

RICHARD C. WILLIAMS, JR.,  
CAPTAIN, U.S. NAVY,  
Commander Mine Squadron THUSJ, and,  
Commander Task Group THUSJ-31.5 point 8U  
- E-2 -

Commander Mine Squadron THREE  
and Commander Task Group 95.6  
USS LST-799, Flagship  
Sasebo, Kyushu, Japan  
23 April 1951

RESTRICTED

OPERATION ORDER  
CTG 95.6 No. 3-51

Appendix I to Annex E

Guinea-Pig Method

1. Sweep factors

- a. Displacement - - - - - 3,850 tons  
(including 1,700 tons ballast)
- b. Draft - - - - - 4.0 meters
- c. Speed - - - - - 8.0 kt
- d. Ampere turns of Degaussing coils - - - - - 800 A.T.

2. Making runs

The number of runs to be made over each 100 meters width of channel varies with the depth of the waters as follows as directed by ConNavFe.

<u>Depth (meters)</u>	<u>Number of runs</u>
10 - 20	6
20 - 30	6
30 - 40	8
40 - 50	12

3. Ship's position is fixed up by sextant and station pointer while operating.

RICHARD C. WILLIAMS, JR.,  
CAPTAIN, U.S. NAVY,  
Commander Mine Squadron THREE, and,  
Commander Task Group ELEVEN-FIVE Point SIX.

RESTRICTED:

*[Signature]*  
C. W. PAINE JR LCDR USN  
Operations Officer

- E-51 -

Commander Mine Squadron THREE  
and Commander Task Group 95.6  
USS IST-799, Flagship  
Sasebo, Kyushu, Japan  
23 April 1951

RESTRICTED

OPERATION ORDER  
CTG 95.6 No. 3-51

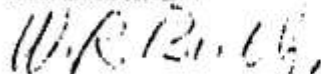
Annex F

REPORTS

1. All reports will be made to Commander Task Group 95.6 in accordance with paragraph (1) of Annex D.
2. Initial report: On commencement of each new area a report will be made showing the division of area into strips; the number of runs to be made over each strip; and the estimated time of completion of the area.
3. Daily report on completion of day's sweeping. Verify sweeping completed. Changes in plans.
4. On completion of each area a written report plus overlay will be submitted to Commander Task Group 95.6 earliest.
5. Report movements whenever occurring to Commander Task Group 95.6.
6. Report to Commander Task Group 95.6 the status of any inoperable equipment in accordance with the terms and provisions of Contract No. DA-92-302-FEC-5630.

RICHARD C. WILLIAMS, JR.,  
CAPTAIN, U.S. NAVY,  
Commander Mine Squadron THREE, and,  
Commander Task Group NINETY-FIVE point SIX.

AUTHENTICATED:



W.R. BILL JR LCDR USN  
Operations Officer

-F-1-

追補 7 桑栄丸の使用通知 (第 2 次) : (米 3 掃隊)

掃海史実調査資料 DB2 一連番号 293、File No.23、p12/49

朝鮮掃海 (桑栄丸による試航掃海に関する米軍指示等)

UNITED STATES PACIFIC FLEET  
SERVICE FORCE  
MINE SQUADRON THREE

FO7-3:41:ar  
LS  
Serial: 1507  
25 December 1951

From: Commander Mine Squadron THREE.  
To: Maritime Safety Agency, Ministry of Transportation.  
Subj: SS/MV SOEI MARU, Acceptance of.  
Ref: (a) Contract No. DM-92-302-FEG-5630, by and between the United States of America and Maritime Safety Agency, Japanese Ministry of Transportation.

1. As a duly authorized representative of the United States of America, and in accordance with the terms and provisions of reference (a), delivery of the SS/MV SOEI MARU is accepted herewith as of 20 December 1951 in the port of Sasebo, Kyushu, Japan.

F. G. WILLIAMSON,  
By Direction.

Copy:  
COMNAVFE  
CTF 95.



# 朝鮮動乱特別掃海史

## 別冊第2 東京湾口及び佐世保港外の日施掃海

### 目次

第1節 日施掃海一般経過	1
別紙第10 東京湾口及び佐世保港外の日施掃海経過一覧表	2
別紙第11 日本掃海艇に関する協定事項	4
別紙第12 日施掃海終了に関する通知	5
第2節 東京湾口日施掃海実施経過及び成果	6
第1項 実施経過	6
別紙第13 東京湾方面の日施掃海に関する指令	8
別紙第14 横監命令第10号	9
別紙第15 東京湾口のチェック・スweepingに関する指令	10
別紙第16 警備隊一般命令横監発第58号	12
第2項 成果	14
別紙第17 参加船艇一覧表	14
別図第18 東京湾口日施掃海完了区域図	15
第3節 佐世保港外日施掃海実施経過及び成果	16
第1項 実施経過	16
別紙第18 佐世保港外の日施掃海に関する指令	20
別紙第19 別紙第18の邦文	22
別紙第20 佐世保特殊掃海作業(第6次)実施要領	24
別紙第21 佐世保港外日施掃海実施に関する一般命令	25
別図第19 掃海区域	26
第2項 成果	27
別紙第22 参加船艇一覧表	27
別図第20 佐世保港外日施掃海完了区域図	28
【末尾追補】	29
佐世保掃海隊指揮官 申継覚書 昭和27年10月31日	29

## 第1節 日施掃海一般経過

(別紙第10 東京湾口及び佐世保港外日施掃海経過一覧表)

朝鮮動乱に関連する特別掃海のうちで最も長期にわたり、朝鮮現地における特別掃海及び桑栄丸試航とはまた変わった苦勞をしたものに東京湾方面及び佐世保方面の日施掃海がある。

朝鮮動乱が始まると米側としては、共産側潜水艦によって機雷が敷設されると思われる日本の重要港湾に対し毎日掃海(日施掃海)を実施するよう日本側に指令した。

すなわち、1950(昭和25)年8月、東京湾付近及び佐世保港外に対して Operation Order をもって日本側の日施掃海を指令した。

そこで、横須賀方面では、海上保安庁第3管区海上保安部(横浜)の付属機関として横須賀に航路啓開部を新設して米海軍横須賀基地司令官の指令に基づき MS8 隻をもって東京湾口の日施掃海及び銚子沖の磁気掃海を開始した。一方佐世保では、同年7月16日 CNFE の指令の下に掃海艦艇を佐世保に集結し、MS6 隻をもって佐世保掃海隊を編成、米第3掃海隊司令官の指示に従って、佐世保港外の日施掃海を開始した。その後、横須賀、佐世保とも掃海関係の指揮官の交代、参加船の移動、その他の変動があったが、特筆すべきものは日本の独立に伴う掃海作業の継続であった。

1952(昭和27)年4月28日、講和条約が発効してから日本が独立すると、今までの連合軍命令は全部消滅した。しかし、米軍に対する掃海協力は、朝鮮動乱中のことでもあり、また今後円滑にかつ強力に掃海協力を保有するためにも必要であったので、日米両国政府間の行政協定第26条による合同委員会によって今までどおり実施することになった。その当時の日米間の協定に関する事項は別紙第11を参照されたい。なお日本側としては1952(昭和27)年8月1日保安庁が新設され、それに伴って航路啓開業務が海上保安庁から分離して、横須賀では横須賀地方隊の横須賀航路啓開隊がその業務の大部分をそのまま継承した。

また佐世保では、横須賀地方隊の隷下に佐世保航路啓開隊が発足して掃海作業は今までどおり実施することとなった。しかし、この間東京湾口及び佐世保港外の日施掃海に関し米側と交渉の結果日本側が自主的にこれを実施することとし、米側の要望に応じ協力することを明確にした。

こうして1953(昭和28)年9月16日、米極東海軍司令官よりの通知(別紙第12)によって東京湾方面及び佐世保方面の日施掃海を中止するまで、3年1ヶ月の長期にわたり掃海作業を継続したわけである。

この掃海終了にあたって、米極東海軍司令官は、保安庁第二幕僚長に対し次のような賛辞を送っている。

「極東海軍司令官は、日本保安庁掃海部隊が米防衛軍と日本港湾の相互防衛のために、かくも積極的に従事してきた、すばらしい作業を衷心より感謝するものである」

以下、東京湾方面及び佐世保方面と大きく区分し、各掃海関係部隊がいかに奮闘したか、その業績を偲ぶこととしたい。

別紙第 10

東京湾口及び佐世保港外の日施掃海経過一覧表

年	月	日	全 般	東 京 湾 口	佐 世 保 港 外	
25		25	朝鮮戦争起る			
	7	14			CNFE より日施掃海を指令	
		16			掃海艦艇佐世保集結(MS6 隻) 佐世保掃海隊編成	
		17			米第 3 掃海隊司令官の指令により 第 1 次作業(磁気掃海)開始	
		23			第 1 次作業中止 第 2 次作業(係維掃海)開始	
		24			第 1 次作業再興	
		29			第 3 次作業 (航路チェックスイープ)開始	
	8	1		米海軍横須賀基地司令官より MS8 隻にて東京湾口及び銚子沖の磁気掃 海指令		
		6			米艦隊前路掃海実施	
		12			第 3 次作業終了	
		14			第 4 次作業 (磁気、係維掃海)開始	
		23		MS2 隻追加及び米側指揮官が 32 掃 海部隊指揮官に交代した旨指令		
		26		米側指揮官再び横須賀基地司令官と なる		
	10	9		朝鮮水域 MS6 隻派遣のため銚子沖 にある MS4 隻東京湾日施掃海に従 事		
		20			朝鮮水域 MS 派遣に伴い米側との連 絡補給等のため佐世保連絡所設置	
		27		MS29 のみを残し朝鮮水域に向かっ たが MS28 は 10.30 下田沖にて座礁 沈没		
	11	6		MS55 を 6 管より追加、MS29 と共に 日施掃海の態勢を整えたが MS29 修 理のため不実施		
		12	15			佐世保連絡所閉鎖
	26	1	29		日施掃海再興 (MS4 隻)	
		3	18~19			長崎港口磁気掃海

	4	20			試航船桑栄丸朝鮮水域派遣に伴い米側との連絡及び補給のため佐世保連絡所設置
27	1	3			夜間掃海 (第4次作業と同じ水路)実施
		4			片山航路日施掃海実施
	3	9			宇久島沖日施掃海開始
	4	22			同上終了
		28	講和条約発効し日本は独立国となる		
	6	30			佐世保連絡所閉鎖
	7	20			第7管区海上保安本部航路啓開部佐世保支部新設(支部長以下10名)
		26			掃海作業のオペレーション米第3掃海隊より佐世保 Fleet Activities へ移管さる
	8	1	保安庁発足	横須賀地方総監部横須賀航路啓開隊発足、掃海船つるしま、ゆうひばり、おおとりの計3隻をもって日施掃海を続行	横須賀地方総監部佐世保航路啓開隊発足(隊本部20名、掃海艇5隻)
		17			第5次作業(生月、長崎港外を含む日施掃海)開始
	11	1		第1掃海隊編成	第8掃海隊編成
		16			第6次作業開始
	12	15		東京湾口の日施掃海に関し米側との交渉の結果、日本側が自主的に作業を実施、米側に協力することを明確にしたので警備隊一般命令横監第58号によって日施掃海要領を指令した	佐世保港外日施掃海に関し米側との交渉の結果、日本側が自主的に作業を実施し、米側の要望に応じ当方より協力の態勢を明確にしたので佐航般命第3号によってその要領を指令した
28	4	18			
	9	16	日施掃海中止を指令  横須賀航路啓開隊を横須賀基地警備隊に改編	二幕長指示第19号及び横監45番電により東京湾口日施掃海中止  横須賀航路啓開隊を横須賀基地警備隊に改編	9.12 米佐世保基地司令官より佐世保港外日施掃海中止してもらいたい旨の申し入れあり、日施掃海中止 9.16 二幕長指示により日施掃海中止となる。佐世保地方総監部新設、佐世保航路啓開隊は佐世保基地警防隊となる

別紙第 11

日本掃海艇に関する協定事項

- 1 極東軍司令部より米極東海軍司令部が受領した合同委員会の協定
  - (1) 日本保安庁により提出されている日本掃海艇の任務は、現在同様掃海関係の能力及び予算の範囲内で継続すべきこと。
  - (2) 掃海及び掃海関係事項については、米極東海軍司令部及び日本保安庁間に直接交渉が許可される。
- 2 日米両国政府間の行政協定第 26 条による合同委員会第 16 回議事録
  14. バーンズ准将は、日本掃海艇の作業に関し別紙のごとき覚書を提出した。合同委員会は、別紙覚書第 3 項及び第 4 項の提言を承認した。(次項参照)
- 3 日本掃海艇の運用に関する覚書  
1952 (昭和 27) 年 8 月 27 日  
宛 日米合同委員会
  - (1) 従来の掃海業務は極東海軍総司令官の権限に基づき米極東海軍司令部の直接監督の下に日本海上保安庁により実施された。
  - (2) 講和条約発効後も日本保安庁は掃海業務を自己の計画に基づいて独力で、また何等妨害なく実施してきている。
  - (3) 日本海域の船舶航行安全に関する意図の誤解を避け、また船舶安全にとってこの最も重要かつ必要な任務に支障を来さないために合同委員会が掃海業務に関する現行のシステムを認め、かつ掃海関係の能力及び予算の範囲内で業務を従来同様継続することに同意するよう勧告する。
  - (4) 掃海並びに掃海関係事項に関する米極東海軍司令部と保安庁側の直接交渉が許可されるようさらに勧告する。

W.H. バーンズ  
参謀部 准将

別紙第 12

日施掃海終了に関する通知

File:CNFE/A16-5      COMMANDER NAVAL FERCES,FAR EAST      N3134:CWS:rrs

Serial:13701                      E.P.O., SAN FRANSICO, CALIF

3 Sept.1953

From: Commander Naval Forces, Far East

To : Chief, Second Staff Office National Safety Agency

Subj: Japanese minesweeping at Tokyo and Sasebo; termination of

1. For Several years the Japanese National Safety Agency has conducted minesweeping operations with the U.S. Security Forces. These operations have been of great value to the security of these important harbors.
2. As long as the current situation continues, the requirement for the Japanese minesweeping operations at Sasebo and Yokosuka no longer exist. If in the future, the United State is unable to provide the minesweepers required for the mutual protection of these two Japanese harbors, it is sincerely hoped that the Japanese government will then favorably consider a request for the resumption of minesweeping in Yokosuka and Sasebo in addition to other areas in Japan as required.
3. If the Japanese National Safety Agency desires to continue providing minesweeping craft for the purpose of harbor defense operational training, Commander Naval Forces, Far East assures that continued full cooperation will be offered.
4. Commander Naval Forces, Far East sincerely appreciates the excellent services which the Japanese National Safety Agency minesweeping forces have so willingly provided for the mutual protection of the Security Forces and Japanese ports.

R.P. Briscoe

(番号) CNFE/A16-5 Serial:13701 (月日) 昭和 28 年 9 月 3 日  
( 発 ) 極東海軍司令官 ( 宛 ) 保安庁第二幕僚長  
首 題 東京及び佐世保における日本側の掃海終了について

1. 日本保安庁は数年の間、米防衛部隊とともに掃海作業に従事して来た。この作業、これらの重要港の防衛上大きな価値のあるものであった。
2. 現在の情勢が続く限り、佐世保と横須賀における日本掃海作業は最早要望されない。然しながら、将来もしも米国がこの二つの日本港の相互防衛のために必要な掃海艇を用意し得ないならば、その時は日本政府においては横須賀、佐世保における掃海の再興に対する要求を、日本の他の所要の地域と同様に好意的に考慮されるよう衷心より希望する。
3. もしも日本保安庁において港湾防備作戦訓練の目的のため掃海船艇の使用を続けたい希望ならば、極東海軍司令官は引き続き十分な協力を与えることを保証する。
4. 極東海軍司令官は日本保安庁掃海部隊が米防衛軍と日本港湾の相互防衛のためにかくも積極的に従事してきた、すばらしい作業を衷心より感謝するものである。

R.P. Briscoe

## 第2節 東京湾口日施掃海実施経過及び成果

### 第1項 実施経過

1950（昭和25）年6月1日、第三管区海上保安本部の附属機関として航路啓開部が発足し、部長兼管船部長に溪口泰磨【海兵51期、自衛艦隊司令官、幹部学校長】事務官、総務課長兼管船部総務課長に石川康太郎【海兵54期】事務官、啓開課長に長益事務官がそれぞれ任命された。同年8月1日、米海軍横須賀基地司令官よりMS8隻をもって東京湾口（MS×2）の日施掃海及び銚子沖（MS×4）の磁気掃海を別紙第13によって実施するように指令された。しかし銚子沖の実施細目は日本側に任された。

同年8月23日、掃海艦の2隻追加及び指揮官が米海軍横須賀基地司令官から第32掃海部隊指揮官に代わった指令があった。当時の掃海船MS01、02、13、24（六管航啓所属）、MS12、57（四管航啓所属）、MS08、28（三管航啓所属）、MS21、29（二管航啓所属）の10隻が三管航啓部長の指揮下にあつて上記指令に応じ、日施掃海を実施した。

しかしOperationについては直接米側が指揮したが、修理補給等に関するService業務は日本側がおこなつた。

同年8月26日、掃海指揮が再び米海軍横須賀基地司令官に移された。同年10月9日、朝鮮水域特別掃海のため東京湾方面のMSは全部同方面に派遣され、銚子沖の掃海に従事していたMS4隻（MS08、28、21、29）が東京湾の日施掃海に当たることになった。そこで銚子沖の磁気掃海は中止した。

同年10月27日、MS08、28、21は朝鮮水域に派遣されることとなり、MS291隻が残つた。なお、MS28は10月30日回航中下田沖で座礁沈没した。

同年11月6日、MS55が六管区から東京湾に派遣されたので、MS29との2隻で日施掃海ができる態勢となったが、MS29の修理があり、日施掃海は一時中止しなければならなかつた。

1951（昭和26）年1月29日、MS08、21、82が朝鮮から帰り、同艦とMS29の4隻で日施掃海を再興した。

1952（昭和27）年4月1日、航路啓開部長に長益事務官、総務課長、町田紋三事務官、掃海課長に工藤伊勢吉【海兵選修10期】事務官がそれぞれ任命された。

同年4月28日、講和条約が発効して、日本が独立したので今後どうするか中央と打合せの結果、朝鮮動乱最中であるため国連協力に関する日米間の協定に基づき今までどおり掃海を続行するよう中央から口頭指令があった。そこで現地米軍と打合せを行い掃海を続行した。

同年8月1日、保安庁新設に伴い警備隊が発足すると、第三管区海上保安本部航路啓開部は海上保安庁から分離し、横須賀地方隊横須賀航路啓開隊としてその業務の大部分を受け継いだ。そして横須賀航路啓開隊司令に飛田清【海兵56期】警備官、総務課長に町田紋三警備官、掃海課長に長谷川信也【海兵72期】警備官が任命された。

横須賀航路啓開隊は横須賀地方隊として横須賀地方総監の指揮監督を受けている部隊であるので、本作業に関する対外折衝は主として総監部航啓部の主務者である航路啓開部長長益警備官、掃海課長志賀博【海兵68期、第15代第1掃海隊群司令】警備官がおこなつた。

同年9月初頭、海上保安庁水路部、園田恵造保安官及び同庁水路告示係、近藤保安官が横須賀地方隊に来て米軍で従来設置していた第1海堡と第2海堡との間の防潜網を第3海堡の方へ展開設置する連絡があった。これでは港門の掃海が実施できなくなるので早速米軍の意向を打診



した。これに対して同年9月9日 **Temporary Pattern Plan** を受け取った。よって同年9月10日付け横監命令第10号（別紙第14参照）によって実施し、米軍側に連絡了解を得た。また、日本は独立したのだから、日施掃海は日本側で自主的に行うべき線を交渉した。そして、吉田横須賀地方総監【吉田英三：海兵50期、Y委員会】が日本の掃海隊を指揮するので米側が指揮するのではないこと及び米海軍基地の長は、横須賀地区の掃海作業については、横須賀地方総監に依頼してその承認を得なければならないことを申し入れた。

この横須賀地方総監の意向に対して米側では、東京湾日施掃海の **Operational Control** は米側にあり、日本側は **Administrative Control**（管理統制）のみを有するのだと主張した。当方としては **Control** に **Operational** と **Administrative** の2 **Ways** があることに当初了解に苦しんだが、米軍編成等を研究するにつれて了解された。ついで米側より日本掃海船の通信連絡法（無線電信、電話、発光、手旗）について質問があり、やがて先方が、日本掃海船に米式電話機を装備し、**H.E.C.P.【Harbor Entrance Control Post】 Watch Officer** と日本掃海船との通信連絡を容易にし、確保したい意向であることを知った。これに対し、主として横須賀航路啓開隊司令、飛田警備官の意向により、電話機を搭載する余積のないこと及び搭載するなら1台を横啓隊本部で日本側でも使用できるのでなくては意味がないとの理由で、この申し出を断った。

なおこの間日本掃海船についての認識、特に日施掃海のやり方等について米側を啓発するに努めた他、新しい要望書を起案する際は、**Order** の語を廃し、**Request** にすること、**New Plan** には大綱のみの指示にするよう申入れ、米側担当官に了解させることに努めた。こうして、東京湾掃海は、米側及び日本側の **Co-operation** であって、米側の **Operational Control** 下ではないこと、日本側で自主的に作業をなすべきであり、また、なし得ることを先方は了承した。

そこで、米軍の要望（別紙第15参照）に応じ、同年12月15日付警備隊一般命令横監第58号（別紙第16参照）によって日施掃海要領を指令し、その後、翌28年9月16日、本掃海を中止するまで、米側との連絡を特に緊密にしたので、掃海作業は極めて円滑に自主的に実施することができた。

この他、日本側水路告示に東京湾日施掃海水路を載せる件を交渉して、米側で **Hydro-Pac** に載せて公示した以上、その内容に準じて日本側でも水路告示することに双方了解した。

なお、浮流機雷情報、各地の掃海報告等諸情報を米側に連絡し、米側からも各種情報やソ連機雷（**RM-5**）の実物提供を受けるなど緊密なる情報交換を行った。

この間、1952（昭和27）年11月1日、第1掃海隊が編成され、司令に是枝貞義警備官【海兵64期】が着任し、日施掃海作業を実施した。翌28年4月24日第1掃海隊司令が二宮金儀警備官【海兵63期】に、また同年8月31日には柳田益雄警備官【海兵65期、第5代第2掃海隊群司令】に交代が行われた。

東京湾日施掃海を中止した同年9月16日には、横須賀航路啓開隊を横須賀基地警防隊に改変され、司令に長谷警備官が任命された。

Restricted

COMMANDER FLEET ACTIVITIES

1 August 1950

NAVY No.3923

F.P.O. SAN FRANCISCO, CALIF

MINESWEEPING OPERATIONS ORDER 1-50:

TASK ORGANIZATION

- a. Yokyo Group : Mr. HAGIWARA in MS-01. MS-01,02,12 and 57.
- b. Choshi Group : Mr. HIGASHI in MS-08. MS-08,28,21 and 29.

1. Check sweeping of the approaches to Tokyo Bay will be commenced immediately employing the Tokyo Group for operations.
2. The area to be swept is outlined on the accompanying chart.
3. The basic operation plans is to make check sweeps for moored contact mines on odd days of the month and check sweeps for magnetic mines on the even days of the month. Orders may be issued from time to time directing check sweeps in other nearby areas but unless directed to the contrary always resume sweeping operations in accordance with this basic operation plan after specific assignments have been completed. A days normal operation will consist of two (2) compete sweeps between the hours of 0800-1600 of the area boundaries and between points 'A' and 'D' as shown on the accompanying chart.
4. Daily reports will be submitted by the Tokyo Group of operations carried out and over the exact area swept.
5. Sweeps will base at URAGA KO.
6. The Choshi Group is hereby released for approximately four (4) months sweeping operations at CHOSHI-CHBA Prefecture. Upon completion of these operations the Chshi Group will return to URAGA KO.

7. COMMUNICATIONS:

- a. Tokyo Group Commander in MS-01 maintain continuous listening watch on 2196 kcs. between the hours of 0800-1600.
- b. All ships of the Tokyo Group maintain continuous C.W. watch on 6375 kcs. Maintain contact with NAGAURA KO, call JND and guard international distress frequencies as necessary.
- c. The Tokyo Group commander's call on 2196 kcs. is SAKURA.

The Operations Office, Fleet Activities, Yokosuka call is SMOKEY on the same frequency.

Restricted

Copy to:

HARRY E. DAY

ComNavFe

By direction



東京湾口のチェック・スweepingに関する指令 (1952.12.15)

発 横須賀基地司令官

宛 日本警備隊横須賀地方総監

1. 本職の作戦上の統制と日本横須賀航路啓開隊司令の行政上の統制下に行われる日本掃海船の任務を明確にすることが望ましい。貴官は行政上の指揮官に対し、この文書の内容を配布し、かつ、その承認を求めるために指令を出してもらいたい。
2. 港湾防備作戦命令 1-51 及び 1952 年 9 月 9 日付臨時基準計画を指令取消し、この文書をもって代える。
3. 原則として掃海区域は、幅 2,000 ヤード、中心は防潜網線の内側 700 ヤードから (海の方) 100 尋の等深線のカーブに至る推薦航路上にあって、その基点は次のとおりである。

A 点	139°44'30"E	35°17'48"N
B 点	139°45'50"E	35°16'46"N
C 点	139°46'22"E	35°15'16"N
D 点	139°46'28"E	35°12'30"N
E 点	139°45'35"E	35°09'42"N

区域は、A 点から B、C、D 各点を通って E 点に至る中心線の両側各 1000 ヤードの範囲である。
4. 基本計画は、同一掃海面内で普通掃海一日実施、引続き磁気掃海を 6 日実施するにある。普通掃海の平常作業実施日は A 点から E 点に至り、A 点に戻る区域内において 2 回の掃海を実施し、磁気掃海については A 点から E 点に至り A 点に戻る区域内において 1 回の掃海を実施することを意味する。他の区域の掃海又は平常作業時以外の掃海に対しては、各々の場合について特別要求が出される。特別任務を完了した時は、掃海作業はこの計画に従って引き続き実施する。

掃海中適切な国際信号を掲揚表示すること。
5. 平常状態においては、各週 6 日稼働、1 日休むこととする。できればその休日は各週異なった指定日とするものとする。航啓隊本部の予定を策定すること。平常作業時間以外の間は、起こることあるべき緊急掃海作業を掌理するために適当な人が、掃海船に適切に乗組む必要がある。視界不良又は荒天の期間、掃海作業については分派指揮官の判断によって決定せられ、分派指揮官 (注: 掃海隊司令と解してよい) は、湾口管制所をしてかかる決定に必要な連絡を常にとっておく必要がある。
6. 国家的緊急の場合は、緊急事態に順応すべき最も有効な掃海作業を実施せんがため緊急計画を策定するものとする。
7. 任務中の掃海船は、次のことを遵守すること。
  - (1) 横須賀航路啓開隊と貴官との間に船対陸上の送受信電波による連続的無線連絡
  - (2) 観音崎港口管制所との間に連続的視覚連絡
  - (3) 平常作業以外の間は、港湾防備隊と日本航路啓開隊本部との間に通信するために日本航

路啓開隊本部に電話当直を配する。

視界不良中緊急の場合、掃海船及び港口管制所間の通信連絡中継を行うために海軍の哨戒艇を派遣するものとする。

8. 機雷発見又は掃海船が触雷した場合は、掃海船は直ちに視覚信号をもって観音崎港口管制所に通報し、港口管制所は電話により港湾防備隊当直士官に通報する。

(1) 直ちに無線通信によって日本航路啓開隊本部に報告し、日本航路啓開隊司令は電話によって港湾防備隊長に通報し、その長とその後の処置について協議するものとする。

(2) ダンブイ（位置浮標）によって位置を表示する。

(3) 適切な国際信号を掲揚する（表示する）。

投錨禁止区域内においては、深度 66 フィート（20.1m）（実深度の意味なり）以上の深さの掃海具を使用しないこと。

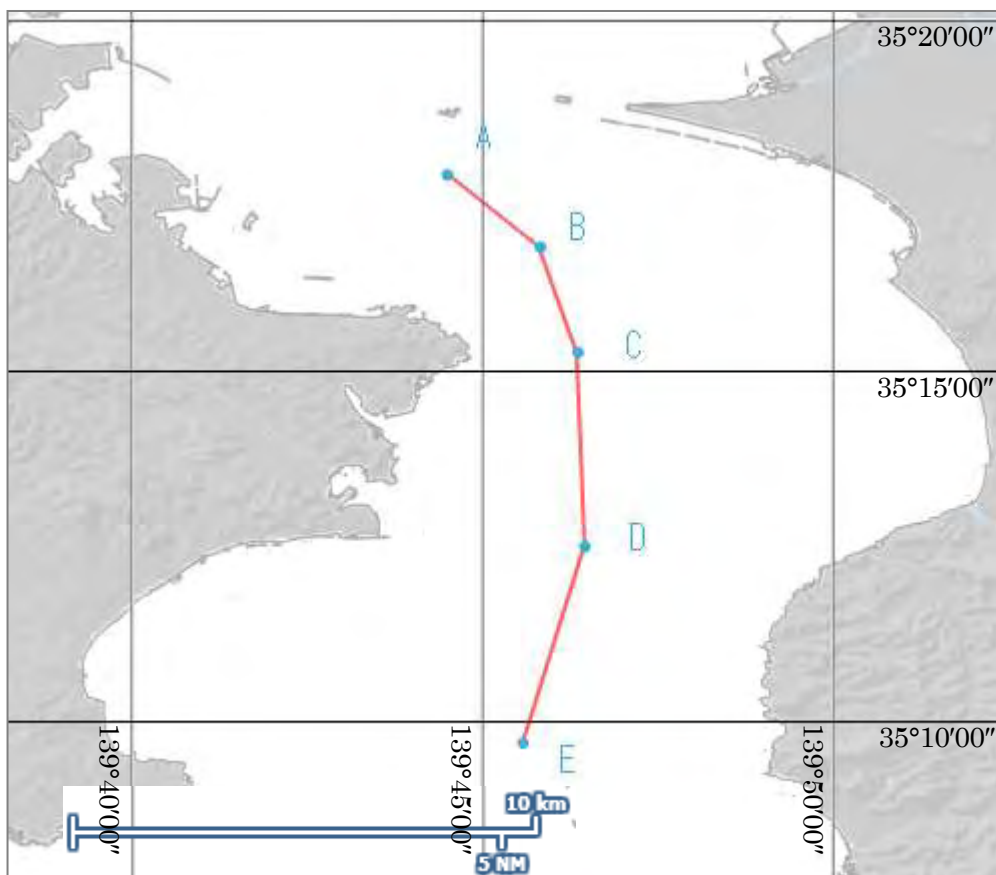
9. 正確な掃海面を記入した毎日の通報を、港湾防備隊長に送付すること。

10. 維持、修理及び分解検査時期の適用については行政上の指揮官の計画による。

11. 本作業の性格に鑑み、この文書の内容は所要の向きにのみ口外さるべきものである。

J.P.THEW

【追補：掃海区域の基点】



別紙第 16 (機密) 警備隊一般命令横監第 58 号。昭和 27 年 12 月 15 日

横須賀地方総監 吉田英三

東京湾口日施掃海に関する一般命令

東京湾口日施掃海要領をつぎのように定める。

(機密) 横監命令第 10 号 (昭和 27 年 9 月 10 日付) はこれを廃止する。

東京湾口日施掃海要領

1. 編成

(1) 指揮官 横須賀航路啓開隊司令

(2) 部隊 横須賀航路啓開隊 (固有編成の他は特命によって追加する)

2. 期間

昭和 27 年 12 月 15 日から特命あるまでとする。

3. 掃海区域

次の「A」「B」「C」「D」「E」各点を連ねる線の両側各 1000 ヤードの範囲とする。

「A」点 35°17'48"N 139°44'30"E

「B」点 35°16'46"N 139°45'50"E

「C」点 35°15'16"N 139°46'22"E

「D」点 35°12'30"N 139°46'28"E

「E」点 35°09'42"N 139°45'35"E

4. 実施細目

(1) 次の要領により、日施掃海を行う他は、横須賀航啓隊司令所定とする。

日別	項目	実施要領	実施区域	作業日	摘要
最初の 6日間	磁気機雷に 対する探掃	1日に 1航過	A点よりE 点に至り再	1週間につ き6日掃海 実施1日休 日とする	視界不良又は荒天のため掃海 不能の時は、速やかに本職に報 告するとともに観音崎米海軍 信号所に通報するものとする
次の 1日間	係維機雷に 対する探掃	1日に 2航過	びA点に戻 る		
以上を繰り返す					

(2) 掃海諸元下表のとおり

諸元 使用掃海具	対距	有効 掃海幅	掃海 実速力	深度 索長	転換 秒時	摘要
普通掃海具	200m	160m	5節	20m		係維機雷に対する 掃海に使用する
五式掃海具	2隻1組の時		2.5節	15m	12秒 乃至 15秒	磁気機雷に対する 探掃に使用する
	140m	52m				
	3隻1組の時					
	170m	67m				

(注) 投錨禁止区域を掃海するときは実深度 20m 以上とらないよう留意するものとする。

## 5. 基地 長浦

補給、修理、分解検査、休業等は基地において必要の都度行う。

## 6. 通信

種 別	実施要領	連 絡 先
無 線	警備隊通信規程による	掃海船 { 横須賀航路啓開隊本部 横須賀地方総監部
視覚通信	掃海船に常時当直をする	掃海船 { 観音崎 米海軍信号所
電 話	特令による	
国際信号書による信号	掃海船は掃海中これを表示する	

7. 機雷発見、掃海船触雷又は緊急の場合の掃海船の処置は次による。

- (1) 直ちに無線電信により本職及び横須賀航路啓開隊司令に報告する。
- (2) 直ちに観音崎米軍信号所に通報する。
- (3) 要すれば直ちにその位置に位置浮標を投入する。
- (4) 所要国際信号を表示する。

## 8. 報 告

項 目	提出部数	提出要領
毎日の既掃面図	2	毎日のものを取りまとめ翌週の月曜日に提出する
作業計画	3	翌週の分を毎週金曜日に提出する

## 9. その他

詳細については、横須賀航路啓開隊司令所定とする。



第2項 成 果

1. 実施期間 : 自 25.8.1 至 28.9.16 (1,112 日)
2. 掃海実施日数 : 622 日
3. 掃海不実施日数及びその理由 : 390 日 整備及び休養、その他
4. 1 日平均掃海時間 : 約 6 時間
5. 使用船舶名 : 別紙第 17 参照
6. 使用掃海具の種類
- (1) 5 式掃海具一型及び四型改一
- (2) 対艦式普通掃海具
- (3) 浮上式磁気掃海具
- (4) 単艦式 5 式磁気掃海具
7. 掃海実績
- (1) 延磁気掃海面積 833.70 平方キロ 延磁気掃面回数 平均 0.1 掃面
- (2) 延普通掃海面積 2,497.10 平方キロ 延普通掃面回数 平均 0.3 掃面
8. 機雷処分 : 掃海による拘束・処分機雷なし
9. 掃海完了区域 : 別図第 18 参照

~~~~~

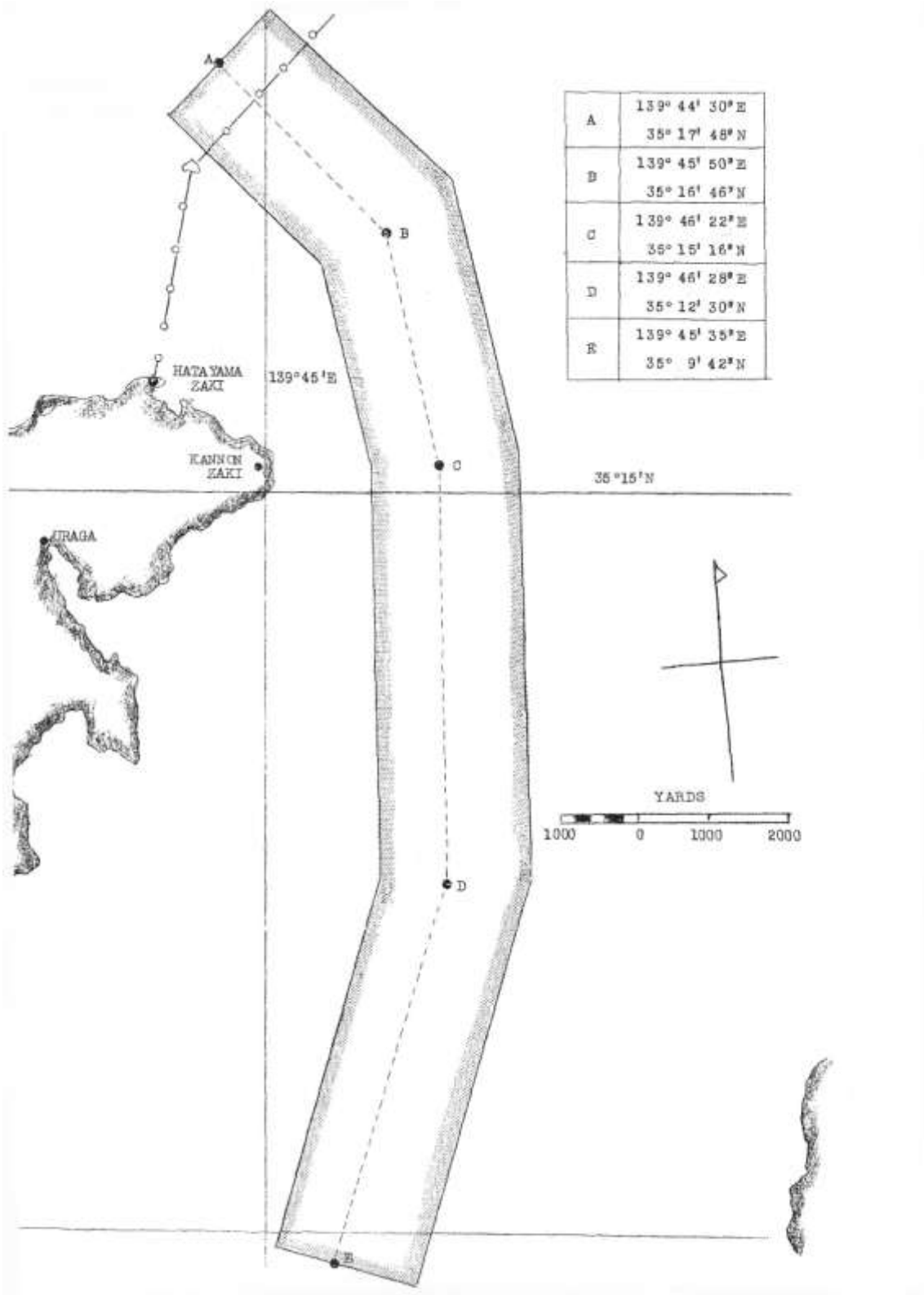
別紙第 17

参加船艇一覧表

| 船名    | 期間                      | 延日数               | 所属           | 船名     | 期間                     | 延日数                   | 所属                    |       |
|-------|-------------------------|-------------------|--------------|--------|------------------------|-----------------------|-----------------------|-------|
| MS 01 | 自 25.8.1<br>至 25.10.9   | 49 日              | 6 管航啓        | MS 08  | 自 26.1.29<br>至 27.7.31 | 149 日                 | 3 管航啓                 |       |
| MS 02 |                         |                   |              | MS 82  |                        |                       |                       |       |
| MS 13 |                         |                   |              | MS 21  |                        |                       |                       |       |
| MS 24 |                         |                   |              | MS 29  |                        |                       |                       |       |
| MS 12 |                         |                   | 4 管航啓        | 360 日  | 横須賀<br>航啓隊             | MS 08                 | 自 27.8.1<br>至 28.9.16 | 360 日 |
| MS 57 |                         |                   |              |        |                        | (ゆうひばり)               |                       |       |
| MS 08 |                         |                   |              |        |                        | MS 82                 |                       |       |
| MS 28 |                         |                   |              |        |                        | (おおとり)                |                       |       |
| MS 21 |                         |                   |              |        |                        | MS 19                 |                       |       |
| MS 29 |                         |                   |              |        |                        | (つるしま)                |                       |       |
| MS 08 | 自 25.10.9<br>至 25.10.27 | 13 日              | 3 管航啓        | MS 18  | 自 28.5.5<br>至 28.9.16  | 41 日                  | 呉航啓隊                  |       |
| MS 28 |                         |                   |              | (うきしま) |                        |                       |                       |       |
| MS 21 |                         |                   | 東京湾口<br>のみ実施 | 2 管航啓  | MS 84                  | 自 28.7.6<br>至 28.9.16 |                       | 15 日  |
| MS 29 |                         |                   |              |        | (ひよどり)                 |                       |                       |       |
| MS 29 | 自 25.10.27<br>至 26.1.28 | MS29 修理の<br>ため不実施 | 2 管航啓        |        |                        |                       |                       |       |
| MS 55 |                         |                   | 6 管航啓        |        |                        |                       |                       |       |

(摘要) MS19 (つるしま) は、自 27.11.26、至 28.3.19 及び自 28.8.31、至 28.9.16、大湊 (函館航路啓開隊) に派遣し、津軽海峡方面浮流機雷対策に従事させた。

東京湾口日施掃海完了区域図



### 第3節 佐世保港外日施掃海実施経過及び成果

#### 第1項 実施経過

1950（昭和25）年7月14日、CNFEより佐世保港外日施掃海に関する指示があり、同年7月16日に掃海船（MS06、14、15、22、25、26）6隻が佐世保に集結した。この掃海船をもって佐世保掃海隊が編成され、その基地を旧海軍佐世保防備隊跡に設置した。そして初代指揮官は、星子直明【神戸高等商船、海軍少佐、初代海上訓練指導隊群司令】事務官が任命された。

翌17日には佐世保にあった米第3掃海隊司令官の指示によって第1次作業（港外特殊水路の磁気掃海）を開始した。同月23日に第1次作業を中止し、第2次作業（大墓島南方海面の係維機雷掃海）を行った。翌24日に第1次作業を再興して本作業を終了した。同月29日から8月12日まで第3次作業（航路のチェックスイープ）を行ったが、その間8月6日には米艦隊の前路掃海を実施した。

8月14日から別紙第18の米側指示の掃海計画に従って第4次作業（港外掃海水路の磁気及び係維掃海）を開始したが、その間9月5日には指揮官が大賀良平事務官【海兵71期、海軍大尉、第12代海上幕僚長】となった。そして佐世保掃海隊は、10月2日朝鮮水域の特別掃海作業が始まったので、佐世保米第3掃海隊との連絡補給任務を兼ねることとなった。

10月20日、第6管区海上保安本部航路啓開部より人員を佐世保に派遣し、海上保安庁と米側との連絡のため佐世保連絡所が設置され、掃海隊指揮官はこの連絡所長を兼務することとなった。

11月3日、指揮官が田尻正司事務官【海兵73期、第12代第2掃海隊群司令】と交代し、12月15日朝鮮水域に派遣された日本掃海船の特別任務が解かれたので、佐世保連絡所を閉鎖することとなり、残務は佐世保掃海隊が引き継いだ。

1951（昭和26）年1月18日、佐世保掃海隊指揮官は大賀良平事務官となった。そして同年3月18日、19日は長崎港口の磁気掃海を行った。同年4月20日、試験船桑栄丸が朝鮮水域に派遣され同方面の試験を行うこととなったので、佐世保連絡所を再び設置して、米第3掃海隊指揮官との連絡及び同船の補給、その他全般に関する面倒を見ることになった。所長は、大賀掃海隊指揮官が兼務し、所員は7航啓より派遣され、佐世保掃海隊内でその事務をとった。

1952（昭和27）年1月3日、米第3掃海隊司令官の指令によって佐世保港外の水路の夜間掃海を実施し、翌4日は片島水路を掃海した。同年3月9日より4月22日まで宇久島航路の掃海を行った。同年5月28日には、佐世保掃海隊指揮官兼佐世保連絡所長が志賀博事務官【海兵68期、第15代第1掃海隊群司令】に代わった。そして約1ヶ月後には試験船桑栄丸の朝鮮水域の試験が予定通り完了して、同船が内地に帰投したので、同船に対する支援の必要がなくなり、同年6月30日同所を閉鎖することとなった。同年7月20日、第7管区海上保安本部航路啓開部佐世保支部（陸上員、支部長以下10名）が設置されたので、志賀掃海隊指揮官はこの支部長となり、掃海隊指揮官は田尻正司事務官に代わった。これと同時に掃海作業の Operation は、米第3掃海隊から佐世保 Fleet Activities に移管した。同年8月1日、保安庁発足に伴って、横須賀地方総監部の隷下に佐世保航路啓開隊が設けられ、隊本部20名、掃海艇5隻、乗員120名であった。隊司令には下舞忠警備官【海兵59期】、掃海隊指揮官は田尻正司警備官が任命され、同月17日から第5次作業（生月、長崎港沖を含む主に日施掃海）を開始した。同年11月1日、佐世保掃海隊の編成を解いて、第8掃海隊ができ、隊司令には鮫島修警備官【海兵67期】

が任命された。同月 16 日、別紙第 20 の実施要領により第 6 次作業を行ったが、横須賀地方隊でも日本の独立に伴う特殊掃海の実施について、色々交渉があったように、佐世保でも佐世保港外特殊作業について 1953 (昭和 28) 年 2 月 23 日、西部航路啓開隊司令から西航掃第 28 号をもって横須賀総監宛に次のような連絡をした。「佐世保港外特殊作業に関しては、1952 年 8 月 28 日付日米合同委員会第 16 回議事録第 14 項及び 1953 年 1 月 22 日付 CNFE 宛覚書の諒解があるにも拘わらず、現地では依然として下記のような不具合な点があるので至急これが改善についてご配慮を得たい。なお、横須賀における米海軍との交渉経過及び現在の協同作業の実情も併せて願います。」

#### 記

1. 現在の第 6 次掃海作業は、依然として 1952 年 8 月 28 日付 Operation Order (From Task Unit 96.02.4) に基づく Japanese Mine Sweeping Schedule for Week により実施している。
2. 前項に基づき、報告様式により Weekly Information を提出している。
3. 保安庁法第 24 条 4 項及び第 25 条の規定にも拘わらず 1 ヶ月間 2 日程度の休養日を与えられているに過ぎず乗員の保健上妥当でない。

以上

同年 3 月 30 日には、佐世保航路啓開隊司令から西部航路啓開隊司令あて佐世保港外特殊作業について次のように報告した。「佐世保海軍基地との折衝の結果は下記のとおりであるが、根本的事項に関しては彼我の主張が一致しないため、掃海作業実施要領を当方で決定する段階に至らない状況である。」

#### 記

##### 1. 折衝経過の概要

本件に関しては、西航掃第 28 号を出された当時から米海軍基地の現在の考え方につき打診の必要を認め、3 月 5 日、掃海課長をして港湾防備担当士官オニール大尉を主として「警備隊として発足以来、教育訓練の実施、休養の必要もあり、掃海水路の基点、掃海幅等ポイントのみを米側が示し、実施の詳細は当方にて決める」趣旨を以て討議せしめたところ、Operational Control を米側が有し、従って実施要領は、従来通り米側で決める旨の主張あり。次いで西航掃第 39 号により 3 月 12 日、3 月 17 日、掃海科長をして、前記オニール大尉に 1953 年 1 月 22 日付 CNFE あて覚書を示して協力関係にある旨を説明したが、前回の主張と変わらず、これを以て意向の打診を終わり、この上は、米基地司令官と小官の話合によるところとし、3 月 28 日午前を約束したが、先方の急用により港湾防備の長たるセルビー中佐及びオニール大尉と会談した。その経過は、先ず当方より「1953 年 1 月 22 日付 CNFE 宛覚書に基づき本作業に関し、貴方と折衝すべき命を受けたが、当方としては同覚書により貴方との協力関係にあるものと了解している。従って、貴方は掃海水路の基点、掃海法等のポイントを示して、要望実施の詳細を決定して実施する。横須賀でもこうやっている」旨発言したのに対し、先方は盛んに Operation Control は米側にある旨主張し、さらに「我々は、従来の命令以外は CNFE から受け取っていないし、従来の命令の中に在佐日本掃海船は、日本政府との取決めで米海軍の部隊の中に入っている(極秘書類と称し棚から出したが、中身は見せなかった)。従って、新しい命令を受けるまでは従来通りの要領でやる。我々の基地は権限が小さいから、これは東京の問題である」と主張して譲らなかった。Daily Information は、毎週取り纏めて通知したき申出に対し、毎日船に知

らせるため、従来通りと主張した。

## 2. 折衝の成果

根本的には成功しなかったが、次の成果はあった。

- (1) 出港時刻は当方で決めてよい。
- (2) 1週1日（日曜又は週日）休んでよい。
- (3) 1週又は2週前に予定を示すから、整備、訓練等必要とする時は、その際通知すれば米側で調整する。

## 3. 所見並びに希望

- (1) 新しい命令を受けていないので、従来通りと主張しているから、保安庁－CNFE間で折衝の上、現地米側に徹底せしめる必要がある。その上で改めて現地折衝を可と思考する。至急CNFEとの折衝を希望する。
- (2) 実質的には成果を得られたので、隊務遂行、教育訓練、休養等に著しい支障はなくなった。
- (3) 意向打診の際は、多少憤然とした気配を見せたようであるが、全体的には友好裡に終始した。その証左として、先に当方より教育訓練映画の上映方希望を出していたところ、この際米海軍訓練用映画を一通り上映してくれる旨、回答があり好意を示している。

以上

ところが、同年4月18日には、その後の折衝により全幅解決した旨、次のように佐世保航路啓開隊司令から西部航路啓開隊司令宛報告した。

## 1. 折衝経過の概要

4月7日、横須賀地方総監の下における打合せ及び同8日2幕航啓部長よりCNFE宛電話連絡の結果に基づき、同15日、小官、米海軍基地司令官フィッツ・ウィリアムス大佐及び港湾防備セルビー中佐と会談、「日米合同委員会会議議事録記載事項、CNFE宛覚書に基づき、日本掃海隊は完全に当方の指揮下にあること、従って、彼我の関係は完全なる協力関係であり、日本掃海隊の行う作業は、当方の命令で実施するものであるから、米側は当方に対し、佐世保港外日施掃海に関し、必要とする要請をなし、当方これに協力する」ことに意見の一致をみた。同17日8掃司令、本部掃海科長他1名を港湾防備隊に差し向けセルビー中佐他と細目につき打合せを実施し、いずれも順調に経過した。

## 2. 折衝の結果

- (1) 完全に自主協力の態勢を確立した。
- (2) 次の要領で協力することとした。
  - a 米側は、毎週火曜日に翌週の希望をもって東方に要請し、実施計画は当方で定めて米側に通知して実施に移す。
  - b **Daily Information** は取止め、前週分を取りまとめ翌週頭通報する。ただし、天候不良等により作業を取止めた場合、異変のあった場合は、速やかにその旨通報する。
  - c 掃海水路は **Hydro-Pac** に掲載されているから、関係の向きに周知することができる。

### 3. 所見

- (1) 本折衝は終始極めて友好裡に終始した。会談中司令官は、当方でも改めるべく案作成中であった旨述べたが、2 幕航啓部長より CNFE 宛電話連絡により CNFE より佐世保米基地司令官宛書類（協力関係にある旨記したもの、極秘）が送付されたからである。東京には然るべく伝えられたき旨発言もあった。
- (2) 当方としては隊務遂行上、教育訓練等に支障のない限り協力してゆく所存である。
- (3) 会談後、当方より出かけるのみでなく、貴方の士官も当方に出向いて更に緊密に連絡したき旨述べたところ、17 日午後担当士官 2 名来隊、気持ち良く辞去した。今後も友好裡に協力し得るものと思考する。

以上の経過を以て、愈々佐世保港外日施掃海は、日本側で自主的に計画実施することとなったので、別紙第 21 によって佐世保航啓隊として一般命令を以て実施した。同年 6 月 16 日、第 8 掃海隊司令が花田賢司警備官に代わった。同年 9 月 12 日には米佐世保基地司令官より佐世保港外特殊掃海水路の日施掃海を中止してもらいたい旨の申出があり、ここに 3 ヶ年有余の日施掃海に終止符をうった。この日施掃海中止の正式の書類（別紙第 12 参照）は、同年 9 月 14 日に米側より受領した。同年 9 月 16 日には、保安庁法施行令改正に伴って佐世保総監部が新設され、掃海関係は佐世保警防隊で実施することになった。なお同日、第 2 幕僚長の指示によって日施掃海中止となった。

別紙第 18

FC6-3

A4-3/A16-3

RESTRICTED

OPERATION ORDER

Cominron 3 No.3-50

佐世保港外の日施掃海に関する指令

TASK GROUP 96.6

PLEDGE, Flag ship

Sasebo, Kyushu, Japan

14 Aug 1950,1200K

ANNEX D-3

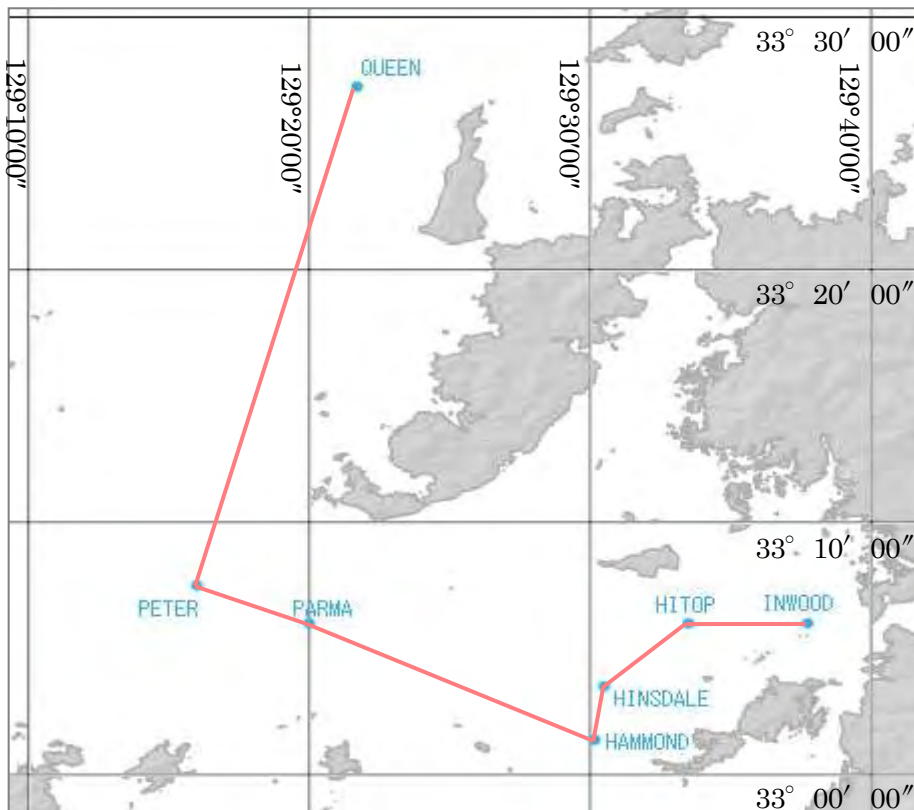
SASEBO CHANNEL MINESWEEPING PLAN

SITUATION:

Hydro-Pac 369-C recommends a channel which is assumed to be clear of moored and magnetic mines 2000 yards either side of centerline connecting the following points:

| Point    | Latitude  | Longitude  |
|----------|-----------|------------|
| INWOOD   | 33-06-00N | 129-37-45E |
| HITOP    | 33-06-00N | 129-33-30E |
| HINSDALE | 33-03-30N | 129-30-30E |
| HAMMOND  | 33-01-23N | 129-30-10E |
| PRAMA    | 33-06-00N | 129-20-00E |
| PETER    | 33-07-30N | 129-16-00E |
| QUEEN    | 33-27-00N | 129-21-30E |

【追補：基点位置】



Reference to H.O. charts 2404 and 6365. Length of Northern channel is 43.1 miles.

#### GENERAL PLAN:

To conduct a daily check sweep of Sasebo main approach channel from Point INWOOD to Point HAMMOND using the Japanese minesweepers based at Sasebo under the Administrative Control of the Fairway Safety Officer.

#### PART I-MOORED SWEEPING

1. For moored type sweeping, the 4,000yard wide Hydro-Pac channel from Point INWOOD to Point HAMMOND has been divided into eight(8) 500yard strips. The strips are numbered North to South as follows; A;A-1;B;B-1;C;C-1;D;D-1.
2. The present moored sweep formation used by the Japanese in Sasebo, employing two pair of sweepers, has an effective coverage of 550yards. One pass will check sweep one strip.
3. The length of the channel from Point INWOOD to Point HAMMOND is approximately 9.4 miles. Sweeping speed is about 4 knots.

#### PART II-MAGNETIC SWEEPING

1. For magnetic type sweeping, the 4,000 yard wide Hydro-Pac channel from Point INWOOD has been divided into twenty (20) 200 yard strips. The strips are numbered from North to South as follows: M-1 thru M-20.
2. The present magnetic sweep formation used by the Japanese in Sasebo, employing two pairs of sweepers, has an effective coverage of approximately 120 yards. Two pass are necessary to check sweep one 200 yard, numbered strip.
3. The length of the channel from Point INWOOD to Point HAMMOND is approximately 9.5 miles. Sweeping speed is about 2.5 knots.

#### PART III

1. Assignment of strips and type of sweep will be signaled to Senior Minesweeper Captain daily prior to day of sweeping, or will be forwarded in advance to Chief, Fairway Safety Officer, Sasebo, Kyushu, Japan.
2. Unless otherwise advised, whips will stream gear inside entrance at 0600 daily. Duration of sweeping operation about 12 hours daily except 6 hour Saturday and no sweeping on Sunday.
3. Commander Mine Squadron THREE will arrange with Commander Fleet Activities, Sasebo to keep the channel from IORI SAKI to entrance clear between period 0600 through 0700.
4. Take necessary precautions to prevent snagging gear on pinnacles.
5. In the event that a mine is discovered or detonated (a) display the prescribed International Signals; (b) make immediate radio report to Chief, Fairway Safety Officer, Sasebo to relay to Commander Mine Squadron THREE via Commander Fleet Activities, Sasebo.
6. The Chief, Fairway Safety Officer, Sasebo, Kyushu, Japan will report daily to Commander Mine Squadron THREE completion of assigned task and details in event task is not completed. Make report via Commander Fleet Activities, Sasebo.
7. The Chief, Fairway Safety Officer, Sasebo, Kyushu, Japan will submit weekly overlay showing all areas swept for each type of sweep.
8. By copy of this Minesweeping Plan, Commander Fleet Activities, Sasebo is requested to relay all traffic between Chief, Fairway Safety Officer and Commander Mine Squadron THREE by harbor circuit,



#### GENERAL PLAN:

To conduct a daily check sweep of Sasebo main approach channel from Point INWOOD to Point HAMMOND using the Japanese minesweepers based at Sasebo under the Administrative Control of the Fairway Safety Officer.

#### PART I-MOORED SWEEPING

1. For moored type sweeping, the 4,000yard wide Hydro-Pac channel from Point INWOOD to Point HAMMOND has been divided into eight(8) 500yard strips. The strips are numbered North to South as follows; A;A-1;B;B-1;C;C-1;D;D-1.
2. The present moored sweep formation used by the Japanese in Sasebo, employing two pair of sweepers, has an effective coverage of 550yards. One pass will check sweep one strip.
3. The length of the channel from Point INWOOD to Point HAMMOND is approximately 9.4 miles. Sweeping speed is about 4 knots.

#### PART II-MAGNETIC SWEEPING

1. For magnetic type sweeping, the 4,000 yard wide Hydro-Pac channel from Point INWOOD has been divided into twenty (20) 200 yard strips. The strips are numbered from North to South as follows: M-1 thru M-20.
2. The present magnetic sweep formation used by the Japanese in Sasebo, employing two pairs of sweepers, has an effective coverage of approximately q20 yards. Two pass are necessary to check sweep one 200 yard, numbered strip.
3. The length of the channel from Point INWOOD to Point HAMMOND is approximately 9.5 miles. Sweeping speed is about 2.5 knots.

#### PART III

1. Assignment of strips and type of sweep will be signaled to Senior Minesweeper Captain daily prior to day of sweeping, or will be forwarded in advance to Chief, Fairway Safety Officer, Sasebo, Kyushu, Japan.
2. Unless otherwise advised, whips will stream gear inside entrance at 0600 daily. Duration of sweeping operation about 12 hours daily except 6 hour Saturday and no sweeping on Sunday.
3. Commander Mine Squadron THREE will arrange with Commander Fleet Activities, Sasebo to keep the channel from IORI SAKI to entrance clear between period 0600 through 0700.
4. Take necessary precautions to prevent snagging gear on pinnacles.
5. In the event that a mine is discovered or detonated (a) display the prescribed International Signals; (b) make immediate radio report to Chief, Fairway Safety Officer, Sasebo to relay to Commander Mine Squadron THREE via Commander Fleet Activities, Sasebo.
6. The Chief, Fairway Safety Officer, Sasebo, Kyushu, Japan will report daily to Commander Mine Squadron THREE completion of assigned task and details in event task is not completed. Make report via Commander Fleet Activities, Sasebo.
7. The Chief, Fairway Safety Officer, Sasebo, Kyushu, Japan will submit weekly overlay showing all areas swept for each type of sweep.
8. By copy of this Minesweeping Plan, Commander Fleet Activities, Sasebo is requested to relay all traffic between Chief, Fairway Safety Officer and Commander Mine Squadron THREE by harbor circuit,

using plain language OC precedence for reports of paragraph 5.

9. In the event that Commander Mine Squadron THREE is to be absent he will designate an Officer in Tactical Command of minesweeping operations; Chief, Fairway Safety Officer, Sasebo and Commander Fleet Activities, Sasebo will be notified to submit and relay reports to designated OTC.

10. Japanese sweeping of the approach channels to Sasebo, Kyushu, Japan is supplementary to sweeping being conducted by UN forces.

AUTHENTICATED:  
B.E. HAGLER  
Staff Secretary

R.T. SPOFFORD  
Captain, U.S. Navy,  
Commander Task Group 96.6  
And Cominron 3

別紙第 19 (別紙第 18 の邦文)  
秘 扱

任務群 96.6  
旗艦「プレッジ」  
8 月 14 日 1950

佐世保航路掃海計画

情 勢

Hydro-Pac (航路告示) 369 - C 項による次の諸点を連結する線の両側各 2,000 ヤードを大掃海具及び磁気掃海具によって掃海されることになった。

| 地 点      | 緯 度       | 経 度        |
|----------|-----------|------------|
| INWOOD   | 33-06-00N | 129-37-45E |
| HITOP    | 33-06-00N | 129-33-30E |
| HINSDALE | 33-03-30N | 129-30-30E |
| HAMMOND  | 33-01-23N | 129-30-10E |
| PRAMA    | 33-06-00N | 129-20-00E |
| PETER    | 33-07-30N | 129-16-00E |
| QUEEN    | 33-27-00N | 129-21-30E |

一般計画

INWOOD より HAMMOND に至る佐世保港口主航路の日施掃海は、日本側航路啓開部所属の佐世保掃海隊によって実施される。

A 大掃海具による掃海

1. 大掃海具による掃海のために、INWOOD より HAMMOND に至る水路の幅 4,000 ヤードを 500 ヤードあて 8 区に分割する。各区割りは北から南に A、A - 1、B、B - 1、C、C - 1、D、D - 1 と呼称する。
2. 日本掃海隊による大掃海具は掃海艇二対艇をもって 550 ヤードの有効幅を持っているため 1 航過をもって一区画を掃海する。
3. 地点 INWOOD より HAMMOND に至る航路の長さは、約 9.5 哩であり、掃海速力は 4 節とする。

## B 磁気掃海

1. 磁気掃海のために INWOOD より HAMMOND に至る水路の幅 4,000 ヤードを 200 ヤードずつ 20 に区分する。各区割は北から南に M1 より M20 と呼称する。
2. 現在の日本佐世保掃海隊による磁気掃海具は 2 対艇をもって約 120 ヤードの有効幅を持っているから 2 航過をもって 200 ヤードの 1 区割をチェックスイープしなければならない。
3. 地点 INWOOD より HAMMOND に至る航路の長さは、約 9.5 哩であり、掃海速力は 2.5 節とする

## C

1. 掃海区域及び掃海具の指示は、前日に前任掃海船長に信号されるか、又は日本掃海隊指揮官に予報される。
2. 特令なければ毎日 0600 に水路の入口において掃海具を投入せよ。掃海時間は平日約 12 時間、土曜 6 時間、但し日曜は実施しない。
3. 米第 3 掃海隊指揮官は、米佐世保港務部長と連絡し、0600 より 0700 の間は、庵崎より水路の入口に至る間の航行制限を行う。
4. 掃海索の端末を水中障害物のために破損せざるよう必要なる予防策を講ずる。
5. 機雷を発見した時は、
  - (a) 国際信号書に規定せる信号旗を掲揚すること。
  - (b) 直ちに日本佐世保掃海隊指揮官に電報報告し、佐世保米港務部長を通じ第 3 掃海隊指揮官に報告すること。
6. 日本佐世保掃海隊指揮官は、指令された作業の完了又は作業が完了しなかった場合は、その詳細を毎日報告すること。
7. 日本佐世保掃海隊指揮官は、毎週各掃海具による既掃面積を示す週末報告を提出すること。
8. この掃海計画の写によって米港務部長は、日本佐世保掃海隊指揮官及び米第 3 掃海隊指揮官との間の連絡に船艇便を利用し、第 5 項に掲げる報告に関しては OC を冠し平易なる言葉で連絡すること。
9. 米第 3 掃海隊指揮官不在の時は、掃海作業の技術的指導に当たる士官を指名し、これを米佐世保港務部長及び日本掃海隊指揮官に通報し、その者に諸報告を提出又は中継すること。
10. 日本掃海隊による佐世保港口水路の掃海は、連合軍の掃海作業の補助となるものである。

96.6 部隊 第 3 掃海隊指揮官  
米海軍大佐 R.T. スポッフオード

## 備考

1. 本書類は、米側にて秘扱につき取扱に注意を要す。
2. 機雷発見の場合は、国際信号 RK 又は RL、機雷処分の場合は、国際信号 FWO-JIV を掲揚のこと。
3. 掃海面及び掃海具の指定は、プレッジ号にて旗旒信号をもって行う。

佐世保掃海隊指揮官 星子直明

別紙第 20

佐世保特殊掃海作業（第 6 次作業）実施要領

1. 掃海海面 佐世保港外特殊掃海水路（磁気及び普通掃海海面 別図第 19 参照）
2. 掃海実施期日 昭和 27 年 11 月 16 日以降 特令あるまで継続の予定
3. 編 成
  - (1) 部 隊 第 8 掃海隊
  - (2) 指揮官 鮫島警備官
  - (3) 従事船艇 ▷ たかしま、はやたか、おおたか  
第 3 徳山丸、高千穂丸
4. 掃海実施細目
  - (1) 掃海海面 毎週土曜日、佐世保米海軍基地司令官より要望される指定掃海水路
  - (2) 磁気掃海の場合
    - a 深度索長 30m
    - b 掃 海 具 5 式四型改一
    - c 転換秒時 15 秒
  - (3) 普通掃海の場合
    - a 深度索長 15m
    - b 掃 海 具 掃海索甲及び乙
5. 掃海諸元 従来の航路啓開部磁気啓開隊準則による。
6. 基 地 佐世保  
前進基地（仮泊）は、掃海隊司令所定
7. 通 信 従来の上保安庁通信規程細則による。
8. 補給・造修 全て佐世保基地にて行う。
9. 日 課
  - (1) 毎日 0630 出港し、当日の指定水路の掃海完了次第入港
  - (2) 作業が日施掃海の関係上、土、日曜日及び休日に関係なく掃海隊司令所定により、作業に差支えない範囲にて各船適宜整備、休養を行うものとする。
10. その他  
以上の他は、第 8 掃海隊司令所定とする。

## 佐世保港外日施掃海実施に関する一般命令

佐世保航路啓開隊 (28.4.18)

## 1. 編成

- (1) 指揮官：本 職
- (2) 部 隊：佐世保航路啓開隊

2. 実施期日：即日実施、特令あるまでとする。

3. 掃海区域：別図第 19 のとおり

4. 実施細目：次の標準により実施するものとし、詳細は毎週金曜日に翌週分を決定する。

なお、天候その他の都合により多少変更することがある。

## (1) 磁気掃海

1 週につき 4 日間実施し、2 週間を以て全ストリップを 1 航過ずつ掃海を完了し、以下これを繰返す。

## (2) 普通掃海

1 週につき 2 日間実施し、各対艇 1 日 2 ストリップずつ 1 航過する。

## (3) 機雷掃海

1 週につき 6 日間 B 及び F 区に各々 1 隻を派遣し、付近の浮流機雷を捜索する。

## (4) その他

荒天、視界不良又は機械故障等により掃海不能の場合は、速やかに本職に報告すると共に米側に通報するものとする。

## (5) 掃海諸元

| 諸 元    | 対 距      | 有 効  | 掃 海   | 深 度 | 転 換  | 摘 要               |
|--------|----------|------|-------|-----|------|-------------------|
| 使用掃海具  | (m)      | 掃海幅  | 実速力   | 索 長 | 秒 時  |                   |
| 普通掃海具  | 550      | 440m | 5 節   |     |      |                   |
| 5 式掃海具 | 140(2 隻) | 52m  | 2.5 節 |     | 15 秒 | 特令ない限り 2 隻 1 組で実施 |

5. 基 地：佐世保 補給・修理、分解検査、休養等は基地において必要の都度行う。

6. 通 信：無線、警備隊無線通信規程により実施する。但し、曳船との通信は最寄りの駆哨特を中継して行う。

7. 機雷発見、掃海船触雷又は緊急の場合の処置は次による。

- (1) 直ちに無線により本職に報告する。
- (2) 直ちに米海軍 HARBOR DEFENCE に通報する。
- (3) 要すれば直ちにその位置に位置浮標を入れる。
- (4) 所定の国際信号を表示する。

8. 報 告：第 8 掃海隊司令は下記により本職に報告する。

作 業 計 画 1 部 翌週のもの毎週土曜日に提出する。

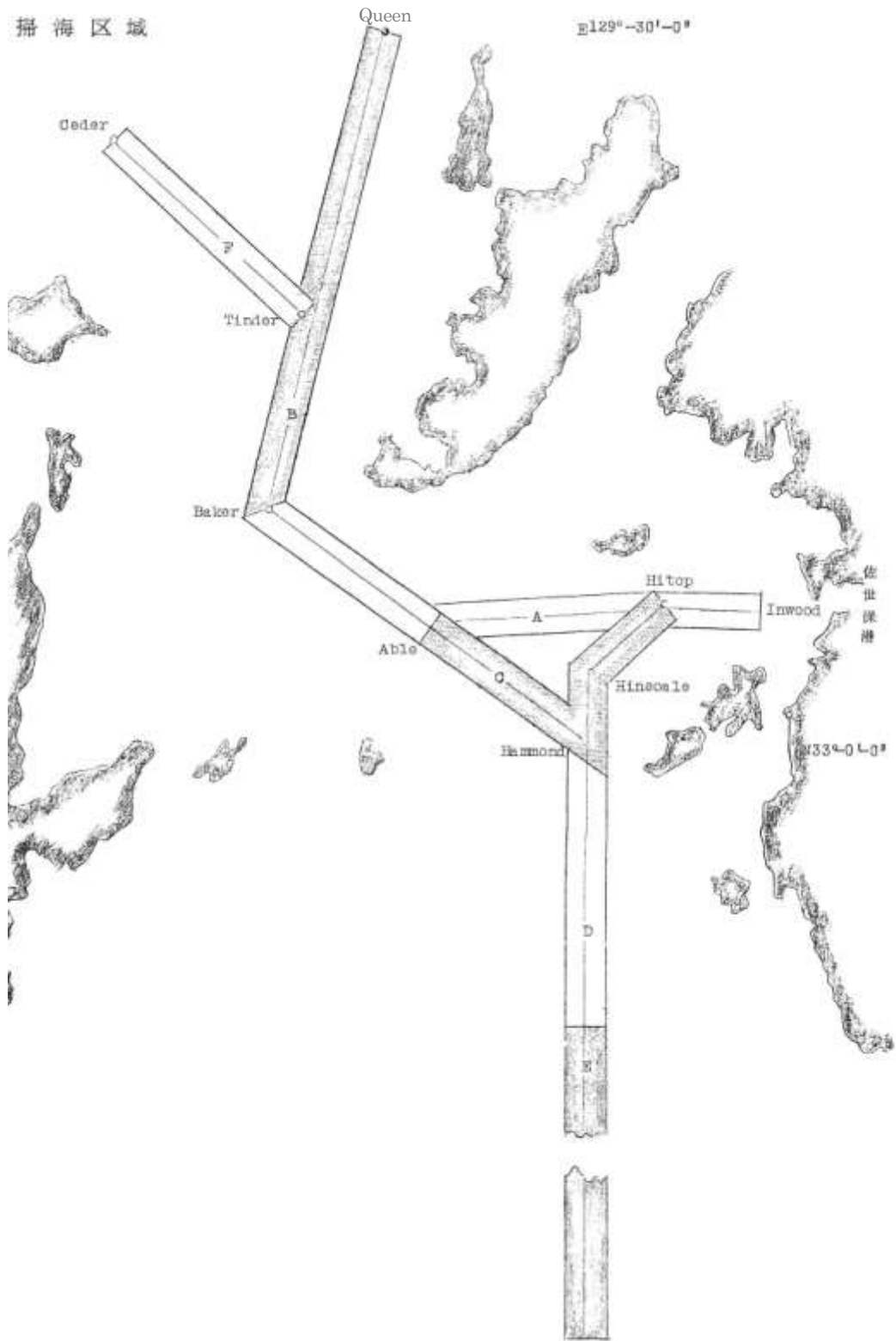
週 末 報 告 1 部 毎日の経過を取り纏め次週の日曜日に提出する。

毎日の既掃面図 1 部 同 上

## 9. その他

漁具、漁労中の漁船がある場合にはこれに損害を与えないように注意すること。その他詳細については第 8 掃海隊司令所定とする。

別図第19



第2項 成果

1. 実施期間

自 昭和25年7月16日 至 昭和28年9月15日 (1157日)

2. 掃海実施日数 : 1076日

3. 掃海不実施日数及びその理由

81日 整備及び休養

4. 1日平均掃海時間: 約8時間

5. 使用船舶名 : 別紙第22参照

6. 使用掃海具

- (1) 5式掃海具四型
- (2) 5式掃海具四型改一
- (3) 対艦式普通掃海具

7. 掃海実績

- (1) 延磁気掃海面積 943.837 平方キロ 延磁気掃面数 平均 1.3 掃面
- (2) 延普通掃海面積 12,093,179 平方キロ 延普通掃面数 平均 21 掃面

8. 機雷処分 : 掃海による拘束、処分機雷なし

9. 掃海完了区域 : 別図第20参照



別紙第22

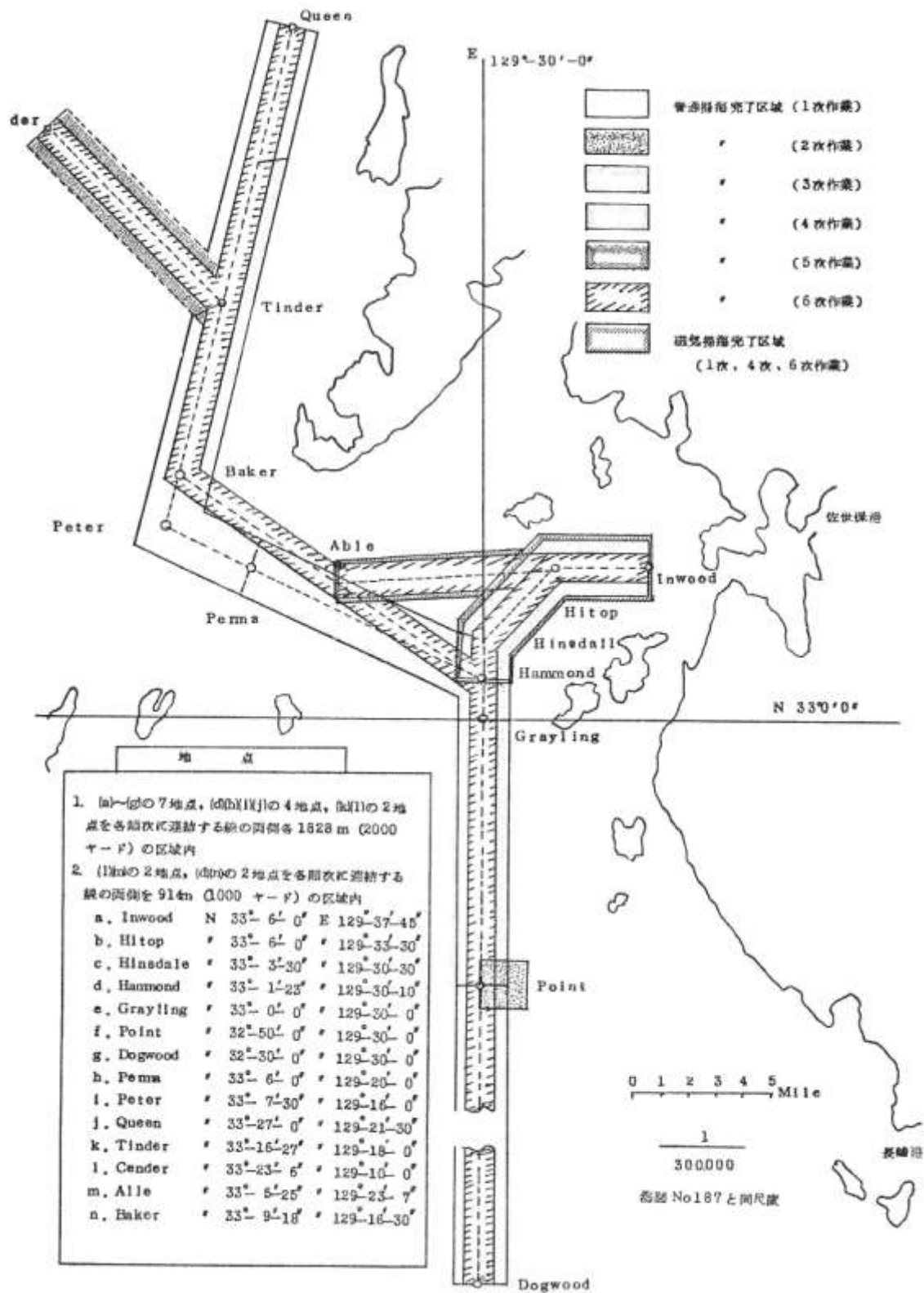
参加船舶一覧表

| 船名    | 佐掃隊への派遣の延回数 | 延日数 | 所属   | 船名    | 佐掃隊への派遣の延回数 | 延日数 | 所属   |
|-------|-------------|-----|------|-------|-------------|-----|------|
| MS 02 | 1           | 40  | 元6航啓 | MS 22 | 3           | 187 | 元7航啓 |
| MS 05 | 1           | 73  | 元5航啓 | MS 25 | 4           | 221 | 元7航啓 |
| MS 16 | 1           | 18  | 元6航啓 | MS 38 | 4           | 278 | 元6航啓 |
| MS 12 | 1           | 61  | 元4航啓 | MS 41 | 6           | 276 | 元7航啓 |
| MS 14 | 1           | 82  | 元6航啓 | MS 54 | 1           | 51  | 元6航啓 |
| MS 15 | 4           | 231 | 元7航啓 | MS 56 | 1           | 34  | 元6航啓 |
| MS 16 | 1           | 63  | 元6航啓 | MS 85 | 1           | 67  | 元7航啓 |
| MS 17 | 2           | 81  | 元5航啓 |       |             |     |      |

| 船名            | 佐掃隊への派遣の延回数 | 延日数 | 記事        |                              |
|---------------|-------------|-----|-----------|------------------------------|
| はやたか (MS 09)  | 5           | 618 | 27.5.19以降 | 現佐世保<br>航路啓開隊<br><br>第8掃海隊所属 |
| たかしま (MS 26)  | 5           | 655 | 27.7.26以降 |                              |
| 第3徳山丸 (MS 39) | 5           | 672 | 27.7.31以降 |                              |
| 高千穂丸 (MS 42)  | 5           | 787 | 27.4.7以降  |                              |
| おおたか (MS 86)  | 3           | 499 | 27.8.5以降  |                              |

別図第20

佐世保港外日施掃海完了区域図





【追補：田尻氏提供史料 (DB1)】

佐世保掃海隊指揮官 申継覚書

昭和 27 年 10 月 31 日 二等警備士 田尻正司

| 一、佐世保掃海隊の沿革 |                              |
|-------------|------------------------------|
| 年月日         | 指揮官                          |
| 25. 7. 14   | 星子直文 (七歳老)                   |
| 7. 16       | 米三掃海隊司令の指示により                |
| 7. 17       | 第一次作業開始(港外特殊水道の磁気掃海)         |
| 7. 23       | 第二次作業(大暮島南を海面の懸垂機掃海)         |
| 7. 24       | 第三次作業開始(航路のケエグスウープ)          |
| 8. 6        | 米三掃海隊司令の指令により隊員前線掃海          |
| 8. 14       | 米四掃海隊開始(港外特殊掃海水路の日施掃海)       |
| 9. 5        | 指揮官交代                        |
| 10. 2       | 特種掃海指令(朝鮮水域派遣艦艇の掃海)の他、海面も見守る |
| 10. 20      | 佐世保連絡所設置                     |
| 11. 4       | 指揮官交代                        |
| 12. 25      | 佐世保連絡所内鎖                     |
| 26. 1. 8    | 指揮官交代                        |
| 27. 1. 3    | 米三掃海隊浮流機留処分用銃懸垂機掃海           |
| 3. 19       | 長崎港に磁気確認掃海                   |
| 4. 20       | 佐世保連絡所設置                     |
| 27. 1. 3    | 米三掃海隊の指令により夜間特殊掃海            |
| 1. 4        | 片島航路特殊掃海                     |
| 3. 9        | 宇久島沖特殊掃海作業開始                 |
| 4. 22       | 第四次作業再開                      |
| 5. 28       | 指揮官交代                        |
| 6. 30       | 佐世保連絡所内鎖                     |

佐世保航路啓開隊

| 二、當隊の現任業務 |   |
|-----------|---|
| 年月日       | 指揮官   |
| 7. 26     | 田尻正司 (七歳老)                                    |
| 8. 1      | 指揮官交代   |
| 8. 17     | 第七管区海上保安本部航路啓開隊                               |
| 8. 28     | 掃海作業のオペレーション米三掃海より佐世保 FLEET ACTIVITIES に移行される |
| 10. 31    | 貸与中の銃懸垂機米三掃海へ返却                               |
|           | 警備隊発足に伴う                                      |
|           | 磯須賀地方総監卸佐世保航路啓開隊発足                            |
|           | 第五次作業開始                                       |
|           | 掃海(此月、大暮島沖を合点日施掃海)                            |
|           | 第六次作業(掃海)の協力要請書受領                             |
|           | 第七次作業(掃海)の指令(予定)                              |
|           | 第八次作業(掃海)の指令(予定)                              |
|           | 第九次作業(掃海)の指令(予定)                              |

佐世保航路啓開隊

- 佐世保 FLEET ACTIVITIES (HARBOR DEFENSE UNIT) の司令官の要望による佐世保港外特殊掃海水路の日施掃海作業に協力
- 佐世保港附近の浮流機留及漂着機留等捜索並に処分
- 爆発物件等の爆破及放棄処分等の業務
- (本部掃海科の業務(協力))









当隊司令へ報告の分 一ヶ月の経過概要報告  
 (目録) 各船の航海機関日誌  
 掃海科へ提出 実可動率の資料提供  
 (目録) 船舶実績報告書  
 (船より直接提出)  
 燃料科へ提出 一ヶ月の掃海航海手当の請求書  
 (米側より要望あり次第に次作業開始の三ヶ月前に)

七、雑件  
 (一) 各船にて艦橋要表作製中  
 (二) 掃海作業中当隊では「H.F」のみ揚場中  
 (三) 各船毎に一ヶ月三日間(金土日)の整備休業を與へてゐる

佐世保航路啓閉隊

(一) 船内及隊内では現在飲酒及麻雀の禁止  
 (二) 佐世保地区の特殊事情  
 1. 港内の航行速度は五ノット以下  
 2. 夜間航行禁止(但し別ノ許可証を取れば可)  
 3. 向後持ちの防潜網は日出時開かれ日没時閉鎖される  
 (三) 物品保管主任について  
 各船の糧食……佐掃隊指揮主任  
 医務科物品……医務主任  
 右以外……各船々長

(一) 米側主要取員氏名

U.S. Fleet Activities, Saeki  
 Commander. CAPT. FITZWILLIAMS  
 Executive Officer. CDR. SELBY  
 Chief of Harbour Defense. LCDR. HOGG  
 (Mine Sweep) LT. O'NEILL  
 (Other Officer) LT. KIRKPATRICK.

佐世保航路啓閉隊