

## 第3章 潜水艦雷撃

### 3.1 豪華客船“Lusitania”撃沈事件

#### ドイツ海軍の潜水艦作戦

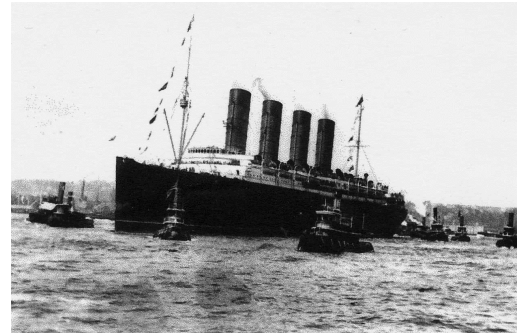
1914年8月に始まった第一次世界大戦に於いて、海軍力の劣勢に悩むドイツ帝国は、新兵器である潜水艦群によりイギリス本土を封鎖して経済的に崩壊させる作戦を採った。

帆船時代からの**伝統的国際協定 (Cruiser Convention)** によれば、封鎖艦艇が商船に遭遇した場合は、先ず国籍を確認して敵国船と判明すれば、船員及び乗客に救命艇で脱出する時間を与えた後、捕獲又は撃沈する事になっており、非戦闘員の生命は尊重されていた。

開戦後の数ヶ月は協定が守られたが、翌年2月になるとドイツ海軍はイギリス本土周辺の海域を封鎖地域と特定し、その海域に入る敵国商船に対して無警告で潜水艦攻撃を行う事を宣言した。客船“Lusitania”の撃沈事件はその直後に起こり、通商破壊戦の新時代到来を告げるとともに、その政治的な影響も大であった。

#### 豪華客船 Lusitania

イギリスの伝統ある大西洋航路の **Cunard Line** の客船“Lusitania”(32,000GT)は、その姉妹船“Mauretania”とともに当時の客船として最大級の巨大さ、豪華さ、高速力を誇り、大西洋横断最短時間記録のブルーリボンに何度も輝く優秀船であった。建造に際してはイギリス海軍省の補助金を受けて、戦時には仮装巡洋艦として転用出来る様な強固な構造と多数の水密隔壁を有し、安全性の面で抜群の船であった。



(第48図) 出航する“Lusitania”

**OCEAN STEAMSHIP**  
**CUNARD**

**EUROPE VIA LIVERPOOL**  
**LUSITANIA**  
Fastest and Largest Steamer  
now in Atlantic Service Sails  
SATURDAY, MAY 1, 10 A.M.  
Transylvania, Fri., May 7, 5 P.M.  
Orduna, - - Tues., May 18, 10 A.M.  
Tuscana, - - Fri., May 21, 5 P.M.  
LUSITANIA, Sat., May 29, 10 A.M.  
Transylvania, Fri., June 4, 5 P.M.

Gibraltar-Genoa-Naples-Piraeus  
S.S. Carpathia, Thur., May 13, Noon

**NOTICE!**  
TRAVELLERS intending to embark on the Atlantic voyage are reminded that a state of war exists between Germany and her allies and Great Britain and her allies; that the zone of war includes the waters adjacent to the British Isles; that, in accordance with formal notice given by the Imperial German Government, vessels flying the flag of Great Britain, or of any of her allies, are liable to destruction in those waters and that travellers sailing in the war zone on ships of Great Britain or her allies do so at their own risk.

**IMPERIAL GERMAN EMBASSY**  
WASHINGTON, D. C., APRIL 22, 1915.

#### Lusitania の出航と積み荷の謎

1915年5月1日に“Lusitania”はニューヨークを出航したが、1週間前の4月22日のニューヨークの新聞に(第49図)に示す様なドイツ大使館の広告が掲載された。黒枠の囲みの中に**戦闘海域に於いてはイギリス及び同盟国船籍の船舶を攻撃する警告**が記してあった。これを見て出航直前に若干のキャンセルも出たが、大部分の乗客は一般の定期客船で、しかも中立国のアメリカ人が多数乗船している“Lusitania”が攻撃される事は無いと思っていた。当時ドイツ帝国はアメリカの参戦を怖れていた故、アメリカを刺激する様な行為はする筈がなかった。

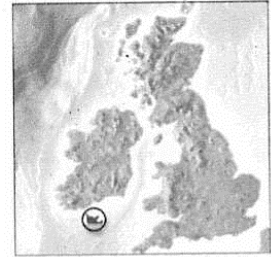
大部分の乗客は知らなかったが、船倉にはイギリスに輸出する相当量の砲弾や綿火薬等の戦備品が密かに積み込まれていたらしい。更に乗客の中にはイギリス軍に従軍予定のカナダ人のグループも含まれていたのも事実であった。

(第49図) ドツ大使館広告

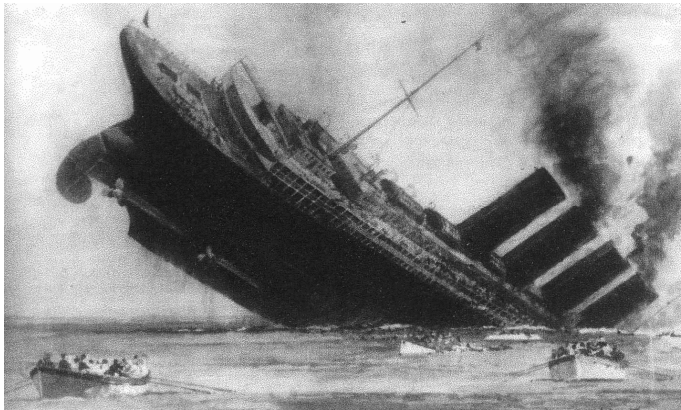
## “ Lusitania ” 撃沈

4月30日に北海の基地を出航以来、ドイツ潜水艦“U-20”はアイルランド海域で既に3隻のイギリス商船を撃沈していた。5月7日午後アイルランド南岸に接近して来る“Lusitania”の黒煙を発見した“U-20”は700m迄に近づき、残る最後の魚雷1本を発射した。魚雷は船体中央部に命中し爆発したが、数秒後に2回目の大爆発が起こった。(2回目の爆発が何に起因するものかは謎である)

“Lusitania”は急速に右舷に傾き、18分後には沈んでしまった。W.Turner 船長以下の乗組員は最善の努力を続けたが、船体の急傾斜の為に救命艇の吊り降ろしが難航し、48隻の救命艇中6隻のみが最寄りのクインズ・タウン港に辿り着く事が出来た。乗客と乗組員総数1959人の中で救助されたのは761人のみであり、1198人の生命が失われ、犠牲者の中には128人のアメリカ人や94人の子供が含まれていた。



(第50図) 沈没位置  
(アイルランド沖12哩)



(第51図)

“ Lusitania ” 沈没  
( 絵画 )

## “ Lusitania ” 事件の波紋

ドイツは潜水艦戦の輝かしい戦果として発表したが、イギリス政府は無警告の魚雷攻撃を非戦闘員の虐殺として非難した。アメリカの新聞は対独宣戦を煽りたてたが、平和主義者の大統領 Woodrow Wilson の反応は遅かった。

真相は不明であるが、当時のイギリス海軍大臣 Winston Churchill がアメリカの参戦を誘発する為に仕組んだ事件との説も有力である。イギリス海軍はドイツ潜水艦の無線傍受により該当海域に数隻の敵潜水艦の存在を知りながら、警戒措置を強化せず、逆に当日は警戒の艦艇をクインズ・タウンに引き揚げさせている。(後年の第二次世界大戦でも Churchill はアメリカの参戦を待ち望み、日本海軍の真珠湾攻撃を小躍りして喜んだと言われる)。

また雷撃時の2回目の爆発は、積み荷の密輸火薬類に引火したのか、燃料の石炭の粉塵に引火したのか不明である。魚雷は2本であったとの説もある。

船長 Turner は救助されたが、海軍が出した命令(20哩以上沖に留まる様に無線で指示したと言われる)を無視して、12哩迄海岸に接近したと非難されたが、雷撃当日の霧深い気象からしても非難されるのは不当であり、政治的な犠牲者の感がある。

“Lusitania”雷撃以後、海に於ける騎士道的な協定は反古となり、通商破壊戦は双方とも血生臭い様相を示した。ドイツの潜水艦作戦は次第にエスカレートし1917年1月には、封鎖海域では中立国商船も攻撃の対照とする「無制限潜水艦戦」を発令した。

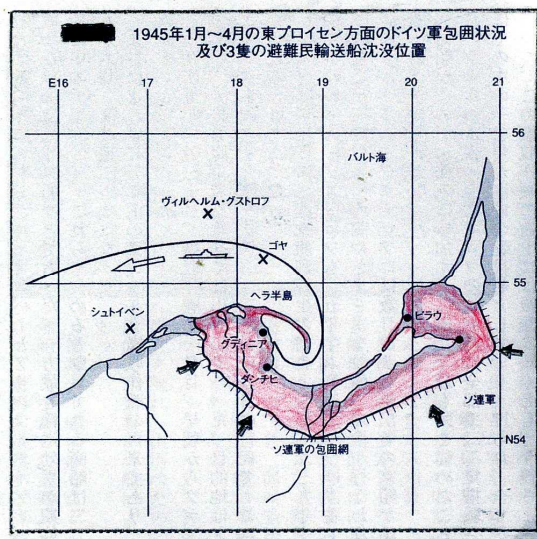
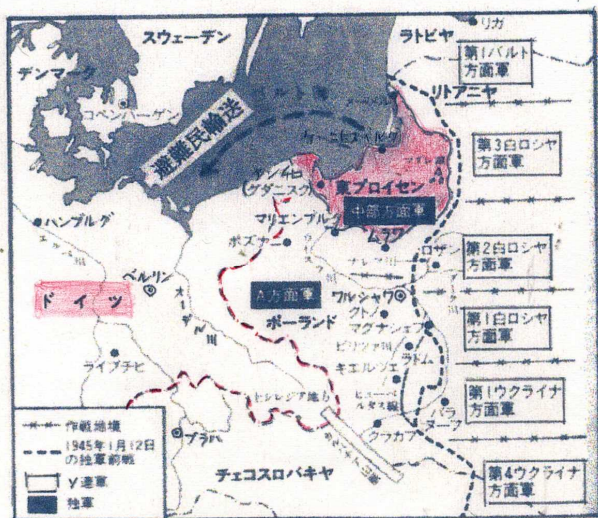
アメリカの世論は沸騰し、同年4月にアメリカはドイツに宣戦を布告して参戦した。

### 3.2 客船“Wilhelm Gustloff”(海事史上最悪の記録)

#### 憂色のドイツ軍東部戦線

第二次世界大戦で、1941年の対ソ連作戦開始以来、電撃的にソ連領深くに侵入したナチス・ドイツ軍だが、モスクワやスターリン・グラード攻略に失敗の後、次第に敗色濃くなって撤退を続け、1945年初頭には(第52-A図)の様にロシア・ポーランド国境線付近迄に押し戻されていた。西部戦線でも前年6月にノルマンディーに上陸した米・英軍が進撃を続けており、ドイツの敗戦は時間の問題であった。

ソ連軍の大部隊(兵員380万名、戦車約1万輛)は1月12日を期して、ポーランド



国境を突破して冬季大攻勢を開始した。ベルリン到達目標日は2月25日とした。

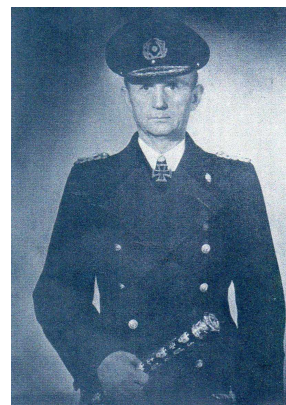
(第52-A図) 国境に迫るソ連軍 (第52-B図) ハンニバル作戦

#### 難民救出のハンニバル作戦

東部ドイツ(東プロイセン)は歴史的にもドイツの飛び地的領土であり、ドイツ系住民が多く住んでいたが、東部戦線の敗退に伴う避難民や、連合軍の空爆に晒されるドイツ本土から疎開して来た住民も多かった、ソ連軍の急速なポーランド制圧により、東プロシア地区には200万人余のドイツ系住民と、ドイツ中部方面軍50万名の将兵が包囲されて孤立しまった。(第52-B図)参照。

ドイツ海軍司令官Karl Denitz 元帥(註5)は、ドイツ敗戦後の東プロイセンの帰趨も予期してHitrel 総統を説得し、残余の海軍艦艇と商船を総動員して、東プロシアのグディニア港からバルト海を西へ大量の難民を輸送する「ハンニバル作戦」を実施した。ドイツ海軍の最後の作戦となった。

幸いにもグディニア港は、開戦以来ドイツ海軍の潜水艦乗組員の訓練基地であり、乗組員や教官や訓練生達の宿舎として、戦時中は不要な数隻の客船が岸壁に係留されていた。南米航路の“Cap Alcona”(27561GT)、ニューヨーク航路の“Stuben”(14690GT)、クルーズ船“Wilhelm Gustloff”その他であった。それ等に加えて



Karl Denitz 元帥

大小の客船や貨物船、漁船や曳船、小艦艇等の総数等の総数100隻を総動員した。

包囲下のドイツ陸軍部隊は善戦し、東プロシアは同年5月7日のドイツの無条件降伏まで持ち堪えたが、その間に「ハンニバル作戦」は200万名以上の輸送に成功した。連合国軍(米・英・ソ連)の航空機や潜水艦の攻撃に晒されつつの航海で、痛ましい被害が頻出したが、犠牲者は約2万名、1%程度の損害率で輸送作戦としては大成功であった。

### “ Wilhelm Gustloff ” の遭難

“ Wilhelm Gustloff ”(25,484T、乗客定員1,465、乗組員426)は、もともとナチス・ドイツの勤労者組織「Kraft durch Freude」(歓喜力行団)が1938年にBlohm & Voss造船所に建造させた、全部ツーリストクラスの旅客船で勤労者の教育兼余暇活動を目的として、主としてノルウエーのフィヨルドを巡航する目的の船であった。

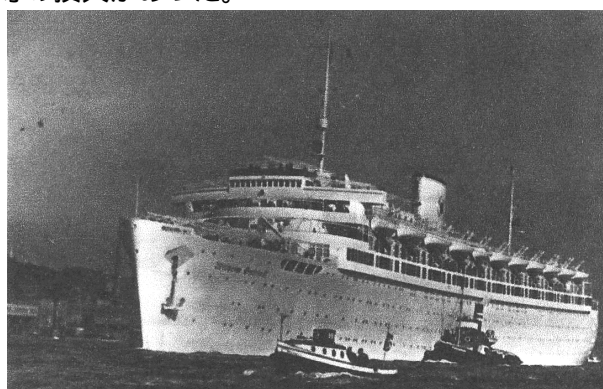
ハンニバル作戦に動員された“ Wilhelm Gustloff ”は、1月30日午後グディニア港を出港したが、長年の係留使用の後の主機関運転で、速力は12ktが限度であった。

30日午後9時過ぎに“ Wilhelm Gustloff ”は、ソ連潜水艦“ S-13 ”の発射した3本の魚雷によって撃沈された。

敗走の混乱の最中で無制限に乗せた為に、乗客人数は不正確ながら10582名に達したと言われる。(定員の7倍)。救助されたのは1251名であった故、船と運命を共にした犠牲者は9331名と記録されている。

この“ Wilhelm Gustloff ”のケースが海事史上最大(最悪)の記録保持船となっている。

「ハンニバル作戦」では他にも貨物船“ Goya ”(犠牲者数6666名)や客船“ Steuben ”(3150名)等の損失があった。



(第53図)“ Wilhelm Gustloff ”

### (註5) Karl Denitz 元帥

第一次世界大戦(1914~1918)では、ドイツ帝国海軍の潜水艦艦長として活躍して多くの戦果を挙げ、勇名を馳せたが、1918年に自艦の故障により英軍の捕虜となる。

ナチス・ドイツ海軍の潜水艦司令として、潜水艦300隻の大量建造を進言したが、航空機や水上艦艇を好むHitlerに容れられなかった。第二次世界大戦(1939~1945)初期に於いて、不十分な潜水艦戦力で善戦し、イギリス経済を危機に陥れた。1943年元帥、海軍司令官となる。

1945年4月30日、ベルリンで自殺したHitlerの後継者に指名されて国家元首となるが、一週間後には無条件降伏に導いた。戦後のニュルンベルグ国際裁判の結果、戦犯として十年の禁固刑に服す。

1980年12月死亡。



### 3.3 “阿波丸” 撃沈の謎（アメリカ潜水艦隊最大の失策）

#### 赤十字の特別ミッション

太平洋戦争に於ける日本軍の戦況は、開戦3年目の1944年（昭和19年）に入ると一段と悪化し、圧倒的な物量を誇る米軍の猛攻の前に、太平洋の拠点の島を次々と失いつつあった。更にアメリカ潜水艦隊は効果的な通商破壊戦を展開して日本商船隊に大打撃を与え、南方占領地域と日本本土間の軍隊や物資の輸送は極めて困難となっていた。

一方、日本軍は開戦初期の進撃により、20万人前後の連合軍捕虜（米、英、豪、蘭）を獲得し、南方各地の捕虜収容所に分散収容していた。戦況が悪化し物資の輸送も困難となると捕虜達への待遇も悪くなり、更には西欧人と日本人の生活水準の差もあり、捕虜達の劣悪な生活状況が連合国側にも漏れ聞こえて大問題となってきた。

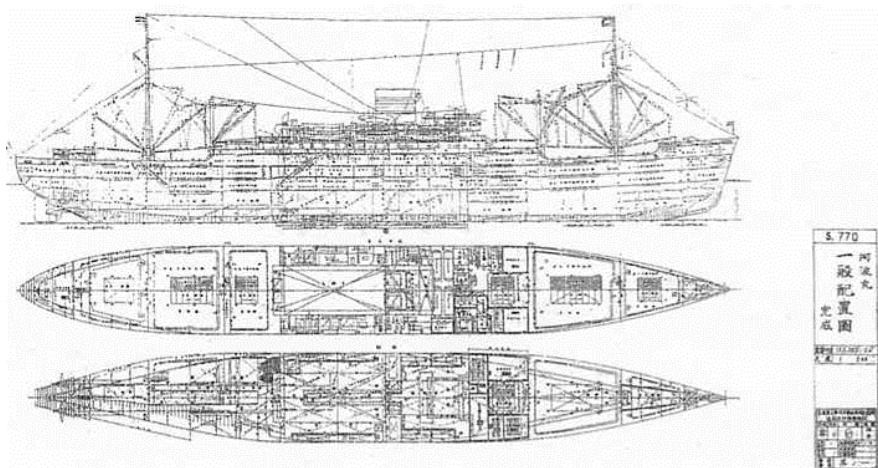
米国国務省は日本外務省とコンタクトして協議は難航したが、1944年10月に合意が成立した。国際赤十字の救援物資（食糧、医薬品、手紙等）を中立国ソ連のナホトカ港に集積し（当時ソ連は太平洋戦争に関しては中立国の立場にあった）、それを特定の日本商船で南方各地の捕虜収容所に運送するプロジェクトであった。当然、それに従事する日本船は戦時国際法に於ける**安導券（攻撃の対象にしない保証、Safe Conduct）**を与えられる。

日本が安全航海を保証された船を利用して、枯渇しつつある軍需物資の密輸送を企みるのは明白だったが、捕虜の待遇改善の世論に弱い米国側は、ある程度は黙認する筈であった。

#### 残された優秀船“阿波丸”

戦争前に世界第三位を誇った日本商船隊も4年間の戦闘で減耗し、優秀な高速商船は殆ど残っていない。“阿波丸”（11,249GT）は日本郵船が、東京開催の**第12回オリンピック**（日中事変勃発の為返上したが）を見込んで、豪州航路用に三菱重工・長崎に発注した客船であった。1943年（昭和18年）3月に竣工直後から、陸軍に徴用されて軍需品輸送船として活躍していたが、有名な**浜田松太郎船長**以下148人の優秀な乗組員を揃えて、数々の輸送作戦に於ける敵の攻撃にも生き残って来た。

この赤十字ミッションには“阿波丸”が選ばれたが、その前段階として日本海汽船所属の“**白山丸**”（4,300T）が新潟よりナホトカへ赴き、1900Tの赤十字救援物資を神戸に持ち帰った（1944年11月）。

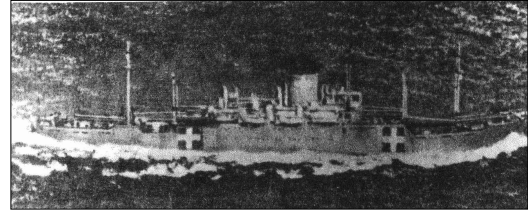


（第54図） “阿波丸” 一般配置図

## “阿波丸”の航海

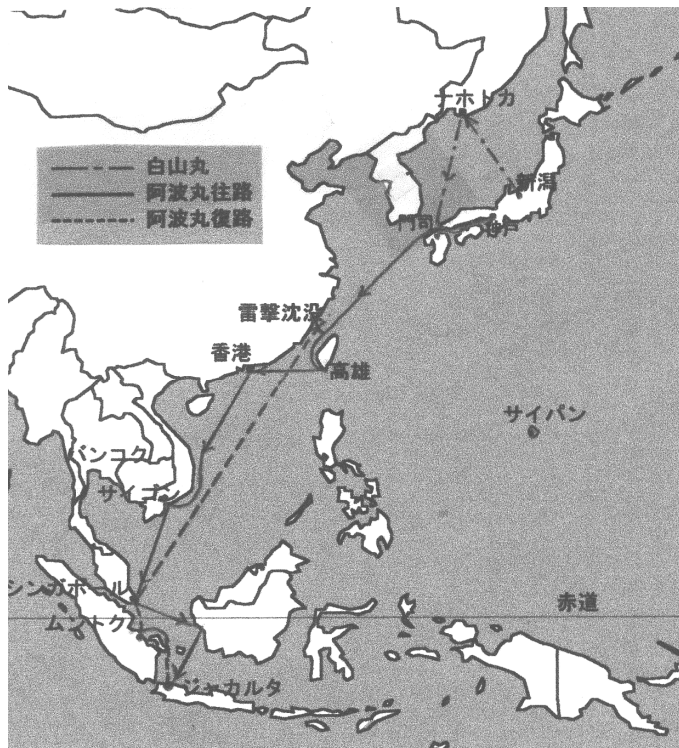
船体を緑色ペイントで塗装し、甲板と煙突に大きな白十字の標識を描き特別の灯火で浮きたさせた“阿波丸”は、神戸で赤十字救援物資800Tを積載した。特別な金庫室にはタイに運ぶ金塊1トンと日本で印刷したタイ国紙幣を積み込んだ(日本軍占領下のタイ国との関係改善の為)。更に秘密の貨物として南方戦線で枯渇している航空機部品や弾薬類をも積載していた。アメリカ海軍は日本側が安全航行を保証された“阿波丸”を利用して軍需物資を運ぶ情報を得ていたが、太平洋艦隊司令長官 Nimitz 提督は握りつぶしていた。

門司に寄港し南方へ赴任する若干名の旅客を乗せた“阿波丸”は1945年2月17日に門司を出航。途中、高雄、香港、サイゴン、シンガポールに寄港して救援物資を降ろした。秘密の軍需物資はサイゴンで、金塊等はシンガポールで降ろした。最終目的地のジャカルタでも残りの救援物資を荷揚げし往路の航海を終わった。



(第 55 図)“阿波丸”

ジャカルタでは数千トンのゴムを積み込んだ“阿波丸”は3月18日復路の航海を開始した。途中のムントクで精製油2500Tや錫インゴット等を積み込みシンガポールへ向かった。



(第 56 図)“阿波丸”航海図

シンガポールでは戦場となりつつある南方からの帰国を希望する官民の日本人在住者や、来るべき本土決戦に必要な軍人や技術者等の約2000名を乗船させた。

更に詳細は現在も不明であるが、毒ガス弾、工業用ダイヤモンド、金、米英の紙幣等の秘密貨物が積まれたと言われている。

3月28日にシンガポールを出航した“阿波丸”は18ノットの高速で一路帰国の途に就いた。

往路、復路ともに“阿波丸”の航路や日程はアメリカ側へ日々連絡してあった。

## 潜水艦“Queenfish”の“阿波丸撃沈”

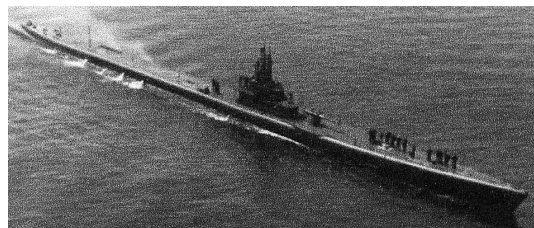
C.A.Lockwood 提督指揮下のアメリカ太平洋潜水艦隊は、日本軍から奪取したサイパン島を基地として日本近海の潜水艦作戦を実施していた。猛将 Lockwood 提督は軍需品を積んでいると思われる“阿波丸”の撃沈を強く主張したが、Nimitz 提督は許可せず、活動中の全潜水艦に宛てて“阿波丸”の安全通行を再確認する命令を打電した(3月30日)。

艦長 Charles Loughlin の指揮する潜水艦“Queenfish”(SS393)は、霧深い台湾海峡を

パトロール中であつたが、4月1日23時頃にレーダーが5000mの距離に“阿波丸”を補足した。多量の乗客と物資を満載した“阿波丸”は喫水が深くて映像は小さく、且つ高速であつたので艦長は駆逐艦と思つたらしい。“Queenfish”は1000mの近距離迄近づき魚雷4本を発射した。4分後にレーダーの映像は消えた。

敵艦撃沈に沸き立つた“Queenfish”は浮上し、波間に漂流している20名程度の日本人を見たが、救助出来たのは“阿波丸”の厨房員である下田勘太郎のみであつた。船とともに約2000人が海没した事となる。

下田への尋問から“阿波丸”撃沈の事実を知つたLoughlin艦長は青くなつた。何らかの手違いで“阿波丸”通過の位置や時間を知らせる電文は艦長の手許に届いていなかった。



(第57図) 米海軍潜水艦“Queenfish”

### 軍事裁判と賠償問題

Loughlinは艦長職を解任され、グアム島に於いて命令違反の咎で軍事裁判にかけられ、4月20日に戒告処分(ADMONTION)を受けた。Nimitz提督は処分が軽すぎると不満であつたと言われる。

4月26日に日本外務省は公式の抗議書をアメリカ政府に送り、「人道主義と国際法の基本的原則を破る、裏切り行為」として非難した。アメリカ側は“阿波丸”が軍需物資を積んでいた事実を把握していたが、日本を刺激すると報復として捕虜が虐待される事を怖れて賠償交渉に応じた。アメリカからの代替船の提供や賠償金の金額を巡って交渉が続けている中に日本が降伏し(8月15日)、交渉は戦後に持ち越された。

戦後アメリカは日本の経済再建の為に様々な経済援助を提供したが、1949年に時の首相、吉田茂はそれ等の援助と引き換えに請求権放棄協定に調印し、日米間の“阿波丸”賠償問題は終結した。遺族と船主の日本郵船へは日本政府から慰謝料を支払つた。

### “阿波丸”サルベージ計画

戦後の調査により“阿波丸”は3300Tの錫、2800Tの生ゴム、タングステンその他の軍需物資を積載していた事が判明したが、最終寄港地シンガポールで増設した船の金庫に金、ダイヤモンド、米英の紙幣等を積んだ噂が絶えなかつた。

1960年(昭和35年)頃より“阿波丸”のサルベージを目的にアメリカ、イギリス、日本、中華民国(台湾)の各種機関や企業が暗躍した。日本側では積み荷のみならず遺骨の収拾も重要で、旧軍人や笹川良一(船舶振興会)や伊藤忠商事等が動いた様である。

いずれにせよ“阿波丸”の沈没位置は中華人民共和国の領海内であり、その了解を得る事は困難であつた。

後で判つた事であるが、1976年頃に中華人民共和国との関係改善を希望していたRichard Nixon米国大統領が、“阿波丸”の沈没位置の衛星情報を密かに中国に手交したらしい。1979年に中国政府は福建省沖の水深60mの位置で“阿波丸”を発見し、船内から潜水夫が30品目と遺体を引き揚げた事を公表し、158名の犠牲者の遺骨や遺品のみが日本政府に返還された。

中国が“阿波丸”の積み荷から何を回収出来たかは永遠の謎である。

“阿波丸”犠牲者の慰霊碑が東京の増上寺境内にある。

(作家の浅田次郎は阿波丸撃沈事件をベースに小説「シェザラード」を著している。)

### 3.4 重巡洋艦 “Indianapolis” 轟沈（絞の恐怖）

#### アメリカ海軍最悪の悲劇

3年半に及ぶ太平洋戦争の激闘もほぼその帰趨が見えた1945年7月末、フィリピン東方海上で日本軍潜水艦“伊58”は米海軍の重巡洋艦“Indianapolis”を撃沈した。この艦が原爆輸送艦であった事実、被害の大きさと悲惨さ、戦後の軍法会議等々の話題性に富むが、米国海軍にとっては太平洋戦争中の最悪の悲劇であった。（第5表）に示す様に、日米の両

（第5表）“伊58”及び“Indianapolis”行動表

日時	日本潜水艦 “伊58”	米 重巡洋艦 “Indianapolis”
7月16日		サンフランシスコ出港（原爆搭載）
7月18日	呉軍港出港（人間魚雷“回天”搭載）	
7月25日		パールハーバー経由テニアン着 原爆荷揚げ
7月27日	フィリピン東方海面でタンカー撃沈（回天攻撃）	グアム島アブラ島着 28日出港
7月29日	魚雷攻撃により“Indianapolis”撃沈	
8月2日		米軍機 漂流中の乗組員発見
8月6日		テニアン基地発のB29 広島へ原爆投下
8月10～12	回天攻撃により駆逐艦、商船撃沈	
8月13日		米海軍 査問会開始
8月15日	日本 無条件降伏	戦死者家族へ行方不明電報打電
8月17日	呉軍港へ帰投	

艦はほぼ同時に基地を出航し、西太平洋の一点で遭遇する運命にあった。

#### “Indianapolis”の原爆輸送航海

“Indianapolis”は1932年就航の条約型1万トン級重巡洋艦（口径20cm砲9門）であった。観艦式で大統領の座乗艦となったり輝かしい艦歴の艦であったが、1945年当時となると旧式艦の部類となり、潜水艦索敵用のソナーは装備していなかった。

同年5月の沖縄戦で神風攻撃機による大損害を受け、メア・アイランドの海軍工廠で修理中であったが、艦長C.Mcvey大佐は突然4日以内にサンフランシスコ回航を命じられた。サンフランシスコでシリンダーに入った極秘重量貨物（原爆用ウラン235）を積み込んだ“Indianapolis”は7月16日早朝、テニアンへ向けて出航した。貨物の内容に就いてはMcvey艦長も知らなかった。

28ノットの高速で“Indianapolis”は途中パールハーバーに寄港した後、7月26日にテニアンに到着し、極秘重量貨物を陸揚げした。当地でMcvey艦長は「グアムへ寄港の上、レイテに行き第95機動部隊の指揮下に入れ。」との命令を受けた。将来の九州上陸作戦の旗艦に予定されていた。“Indianapolis”は護衛の駆逐艦も帯同せずにグアムへ向かった。戦場でない後方海面であり、速力は燃料節約の為16ノットに制限されていた。



（第58図）重巡 “Indianapolis”

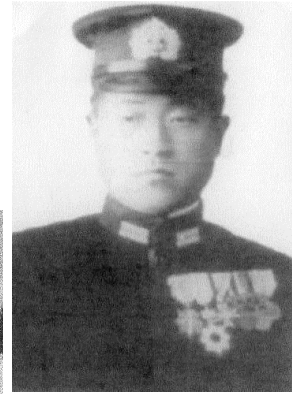
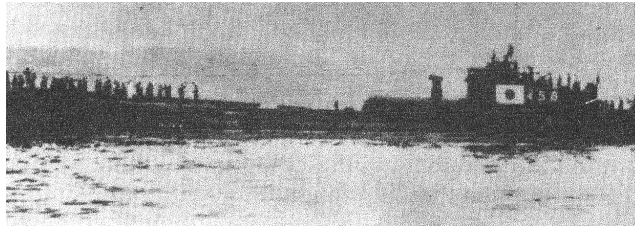
#### 潜水艦 “伊58” の出撃

歴戦の橋本以行艦長の大型潜水艦“伊58”（2,140T）は7月16日に敗色濃い呉基地を出航した。“伊58”は通常の魚雷の外に人間魚雷“回天”（乗組員が操縦して敵艦に体当たりする特攻兵器）を6基搭載していた。任務は「グアム-レイテ、沖縄-パラオの交差点付



近に作戦行動し、敵艦船を捕捉攻撃すべし。」であった。

7月27日に“伊58”はグアム-レイテ航路に達し、タンカーに回天攻撃（2基）を行ったが撃沈は確認出来なかった。7月29日に“伊58”は作戦予定の両航路の交差点付近で“Indianapolis”に遭遇した。（第61図）参照。



（第59）潜水艦“伊58”と橋本艦長

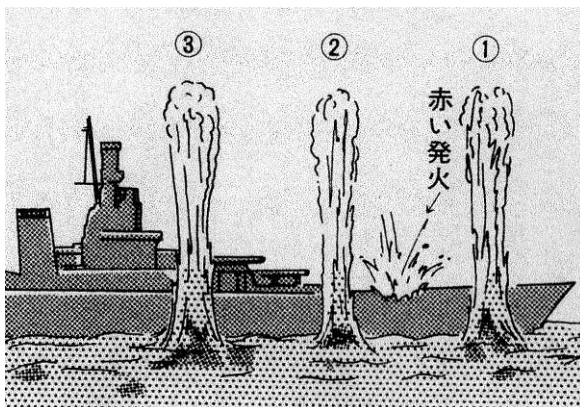
### “Indianapolis” 轟沈

グアム島のアブラ港で「7月28日9時にアブラを出航、平均速力15.7ノットで航走し、31日AM11時にレイテ湾着、艦長の判断によりジグザグ実施。」（註6）との航海命令を受領した“Indianapolis”は命令通り出航した。同時に敵潜水艦出没の情報も受け取っていた。当然、上記の航海命令と同文の電報は関係部署の司令官にも打電された。

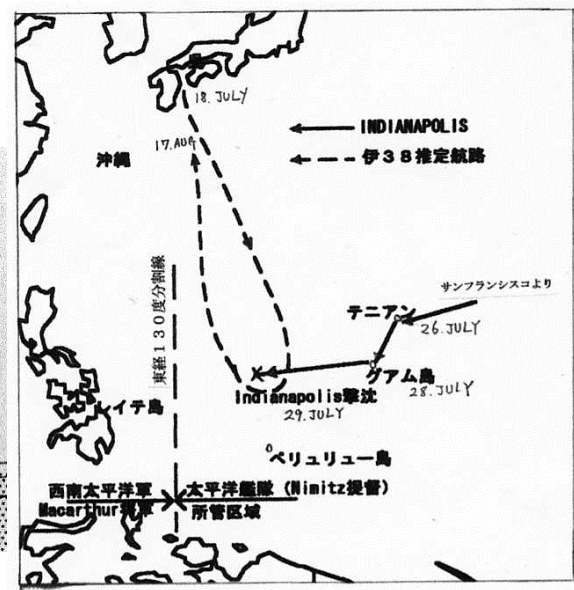
29日は曇った日であったが、McVay 艦長は「日が暮れたらジグザグを止めてよしい。」と当直将校に命令した。真夏の季節に定員以上の乗組員を乗せていたので、通風の便の為に各甲板の水密扉を開けたままにしていた（当時の旧式艦は空気調節装置なし）。

7月29日深夜、獲物を求めて浮上した橋本の“伊58”は左90度に艦影を発見して直ちに潜航し、1500mの近距離迄に接近して6本の魚雷を発射した。橋本は潜望鏡で三本の魚雷命中の水柱と爆発を確認し、その後浮上して確認したが敵艦の姿は無く、漂流者も発見出来なかった。橋本は“Indianapolis”を戦艦と誤認し、「“Idaho”型戦艦一隻撃沈確実。」との報告を連合艦隊司令部へ打電した。

“Indianapolis”は爆発後15分程度は浮揚していた。艦長は総員退艦を命じて、SOS電報の打電を命じたが通信設備の故障で、打電出来たか確認出来なかった。艦は7月30日午前0時14分頃に艦首から沈んだ。“Indianapolis”約1200名の乗組員の中の約400名が艦とともに沈み、残り800名が海上に漂流したが、漂流者には更なる大悲劇が待っていた。



（第60図）橋本艦長スケッチ



（第61図）両艦 航路図

## 漂流者の悲劇

突然暗夜の海に投げ出された約800名の乗組員は待てど暮らせど救助は来ず、4日後に発見される迄に溺れたり饑に食われたりして、逐次その数を減じて行った。

何故その様に発見や救助が遅れたのか、

- a 沈没直前のSOS信号（遭難電報）が爆発による通信機故障の為に送信不能。
- b レイテでは“Indianapolis”の航海命令電報は受信しており、到着の遅れを知っていたが、現地の港湾指揮官は商船や特務艦のみの行動に関係し、戦闘用艦艇の行動をチェックする責任は無かった。
- c 橋本艦長が打電した「Idabo型戦艦撃沈」の暗号電報をアメリカ側は傍受解読したが、戦艦“Idabo”は他海域で訓練行動中であり、誤電報か謀略電報とし処理した。
- d 沈没海域は通常から仲の悪いNimitz軍とMacarthur軍の指揮区域分割線としての東経130度線付近であり相互連絡も悪かった上に、グアム島、ペリュリュー島、レイテ島からほぼ等距離の位置で、発見後の救助艦艇到着も遅れた。

ペリュリュー島飛行場を発した哨戒機が偶然に波間に漂う漂流者約30名を発見したのは、沈没後4日目の8月2日午前11時頃であった。急報を受けた近隣のペリュリュー島、レイテ島、ウルシー島等から飛行艇や駆逐艦が救助に駆けつけ、8月3日午後迄に艦長以下約300名の生存者を救出した。結局1199名の乗組員中、約400名が艦と共に沈没、約500名が漂流中溺死または鯨の餌となって海没、救助されたのは316名のみであった。日本本土に迫り、戦勝気分のアメリカ海軍にとっては強烈なショックであった。

## 太平洋戦争終戦と戦後の軍法会議

“Indianapolis”の漂流者救助が終わった3日後の8月6日、テニアン空軍基地を発進したB29爆撃機は“Indianapolis”が運んだ原爆を広島に投下した。爆弾には搭乗員の手により「Indianapolisの死者の霊に捧ぐ。」とペンキ書かれてあったと言われる。

意気揚々と帰途に就いた橋本艦長の潜水艦“伊58”は、8月10日に米軍輸送船団を発見し駆逐艦1隻撃沈、12日には商船1隻を撃沈した。ともに人間魚雷“回天”の攻撃であった。“伊58”は日本海軍最後の大戦果を挙げて、8月17日に呉基地に帰投したが、戦争は2日前に既に終わっていた。

“Indianapolis”の戦死者883名の行方不明を告げる、米国海軍人事局からの電報は、皮肉にも戦勝に沸き立つ8月15日夕刻に各遺族の家庭に届けられた。

遺族達の怒りや世論の非難に押されて、アメリカ海軍は1945年12月3日よりワシントン海軍工廠に於いて軍法会議を開いた。主な争点は「McVay艦長が潜水艦出沒の情報を得ながら、何故ジグザグ航行をしなかったか」であり、橋本艦長も証人として日本から呼ばれて出廷し、McVayを擁護する意見を陳述した。McVay艦長は有罪となり昇進序列を百番下げられた。4年後にMcVayは少将で退役したが、1968年ピストル自殺を遂げた。

戦後、橋本は高校の数学教師、川崎重工の潜水艦部操艦課長を歴任し、退職後は故郷の京都梅宮大社の宮司を務めた。

“Indianapolis”の犠牲者数は太平洋戦争でのアメリカ海軍最大の記録となったが、此の惨事は各種の悪要因が重なって惹起された事になる。アメリカ海軍の管理不十分が大惨事を招いた原因とも思えるが、世論の怒りを宥める為にMcVay艦長一人に責任を押し付けて処理した感がある。（後年McVayは名誉回復されたが。）

（註6）ジグザグ航法； 潜水艦の攻撃を避ける為に、直進せずジグザグに進む航法