

《特別寄稿》

「2024年山縣勝見賞」（特別賞）受賞者である堀川恵子氏は広島県に生まれ、「なぜ広島市に原爆が落とされたのか？」という問題意識を持ち、かつて同市宇品地区に陸軍船舶輸送司令部があったことに着目して『暁の宇品—陸軍船舶司令官たちのヒロシマ』を執筆されました（講談社、2021年7月刊。2024年7月に文庫化）。太平洋戦争終結から2025年で80年が経過しようとする今、シーレーン（海上交通路）の安全と船舶による輸送力の確保が平時、戦時を問わず必須であることを今の人たちに伝えていくのは大変重要なことであり、本書はそうしたことを考えるうえで大いに参考になります。

今般、本書の執筆に至った経緯、本書を通じて読者に伝えたかった思いなどについて本誌『海事交通研究』にご寄稿いただきました。

『暁の宇品』を執筆して

堀川恵子

（ジャーナリスト、ノンフィクション作家）

目次

ヒロシマへの問い
動き出さない「物語」
「船舶の神」
民間船員の悲劇
「標的」は外された
地政学的な宿命

ヒロシマへの問い

30年前のアフリカから話を始めたい。大学4年生の冬、私は3ヵ月をかけて北アフリカの国々を自転車でもわる旅をした。どの国でも人口密集地を少し離れると、田舎町にはホテルひとつなく、土煙の舞う道路沿いに土壁の家が点々と並ぶだけ。日陰には長い髭を蓄えた魔法使いのような長老たちが集まり、静かに水煙草を吸っていた。無謀にも私がその輪に飛び込んで「日本の広島から来た」と自己紹介をすると、怪訝そうな男たちの顔つきが必ずと言っていいほど変わった。そこからは質問攻めが始まるのである。

「お前は原爆に遭ったのか？」

「原爆の後遺症は今も続いているのか？」

「町は復興したか、草木は生えたか？」

果てに、こう称えられた。

「小さな島国が、よくぞ勇敢にアメリカと戦った！」

どの国でも、どんな田舎でも、「広島から来た」と言えば同情され、歓迎され、泊まる場所には一度も困らなかった。反米感情の強い国々が多かったせいもあるだろうが、「HIROSHIMA」という響きがこんな世界の片隅にまで知れわたっていることに、若き日の私は心底驚いた。

——人類で最初の原爆は、なぜ広島に落とされねばならなかったのか。

この素朴な疑問が、私のうちに明確に芽生え始めた。

それから 20 年の歳月が過ぎ、仕事の合間を縫ってアメリカ側の資料を調べ始めた。いずれはワシントンに逗留し、国立公文書館で資料探しをせねばならないと思っていたのだが、意外にもその問いへの答えは、すでに公開されて久しい文書の中にサラリと記されていた。

1945 年 4 月以降、アメリカでは間もなく開発が成功する原子爆弾を日本のどの都市に投下するかを話しあう目標検討委員会が極秘裏に開催された。広島という町の名前は、1 回目の委員会ですでに筆頭に挙がっていることが議事録には記されている。17 の都市から会議のたびジワジワと候補が絞られていき、「広島、京都、横浜、小倉」の 4 都市に絞られた。このうち、京都だけは多くの歴史的建造物が残る古都であり、ここを破壊すると日本人の反感が強まって占領後の統治が難しくなるとの懸念から候補地から外された。最後に「広島、小倉」の 2 都市に決まったが、広島を選んだ理由の冒頭にはこう書かれていた。

——an important army depot and port of embarkation

広島には、陸軍の重要な乗船基地がある。この言葉に続いて、「町に広範囲な被害を与えられる広さがあり、隣接する丘陵が爆風の集束効果を生じさせて被害を増幅させることができる」と説明は続いていた。

委員会の資料に記された「乗船基地」とは、海軍の呉ではない。それは陸軍の宇品（うじな）を指す。日清戦争を皮切りに日露戦争、シベリア出兵、満州事変、日中戦争そして太平洋戦争と、日本のすべての近代戦争において、幾百万の兵士そして軍事物資が宇品から戦地へと送り込まれた。

広島という、それまで世界の誰も耳にしたことのなかったであろう地方都市が、人類史上、初の原爆投下候補地に選ばれた理由。それは広島の南端に、旧日本軍最大の輸送基地・宇品があったからである。

動き出さない「物語」

私が、この原爆投下目標に関する記述に気づいたのは 2010 年頃のことだ。議事録は決して特殊な文書ではなく、原爆について調べようとする取材者ならば、誰でも一度は目を通す有名な資料だ。それなのに、記録に記された内容は突き詰められることなく、長く素通りされてきた。特別なスクープを探しに行かずとも、既出の資料の中にも歴史をひも解くためのキーは潜んでいる。以来、私は広島に生まれ育った作家として、いつか宇品の物語を世に出さねばならないという重い義務感のようなものを抱きながらも、現実にはなかなか一步を踏み出せないでいた。なぜなら、執筆の核となる「物語」が一向に動きださないからだ。

広島・比治山から宇品地区を見下ろす

©Keiko Horikawa



日清戦争以降、陸軍は宇品を輸送の拠点と定め、膨大な国家予算を投じて輸送基地を整えていった。宇品の向かいに浮かぶ似島に、内務省で検疫行政を手がける後藤新平が世界最大の検疫所を設けたことは周知の事実だろう。さらに宇品地区には船舶の運航に欠かせぬ水を確保するための大規模な上下水道整備が迅速に行われ、兵士の糧秣^{りょうまつ}¹を生産する陸軍支廠、軍服や軍靴を製造する陸軍被服支廠、武器弾薬を生産する兵器支廠の製造工場や、それら物資を貯蔵する巨大な赤レンガの倉庫群が次々に建設された。西日本を大きな台風が襲うたび、明治天皇が「宇品は大丈夫か」と心配されたというエピソードは有名で、宮内庁書陵部には、陸軍大将児玉源太郎らが天皇に供覧した宇品港の修復工事の写真が多数保管されている。ここまでは既出の資料から分かっている事実だ。

宇品に置かれた陸軍運輸部は、平時は日本の統治下の台湾や朝鮮半島への人員輸送、それに伴う荷物を輸送する、いわば民間の海運会社のような組織に過ぎなかった。それが戦時になると臨時編成で船舶輸送司令部にそっくり移行し、軍事輸送にあたる。宇品は、最盛期には20万の人員を集めた大所帯だった。

船舶輸送司令部の配下にあつて戦地に赴いた船舶兵や船舶砲兵などは、それぞれ遺族会があり、戦場の証言も比較的多く残る。ところが、宇品の心臓部たる船舶輸送司令部が具体的にどのような業務を行っていたのか、その詳細については、ほとんど記録が存在しない。ペリーの浦賀来港以来、日本の海事にまつわる全事項を網羅した大著『近代日本海事年表』²にも、なぜか船舶輸送司令部という名詞は一度も出てこない。原爆投下の目標とされたにも拘らず、研究者も皆無だ。世界中から観光客が訪れる広島平和記念資料館にも、船舶司令部については膨大な展示の片隅に小さなパネルがあるだけ。のちに判明したことだが、昭和20(1945)年8月の終戦以降、宇品の船舶司令部関連の事務作業は東京の復員

¹ 糧秣：軍服用語で、兵員用の食料（糧）及び軍馬用のまぐさ（秣）を指す。

² 『近代日本海事年表』：東洋経済新報社1991年5月1日刊。

省へ、実務は横浜港へと移された。その際、多くの史資料が焼却され、軍港宇品の記憶は完全に閉じられてしまった。

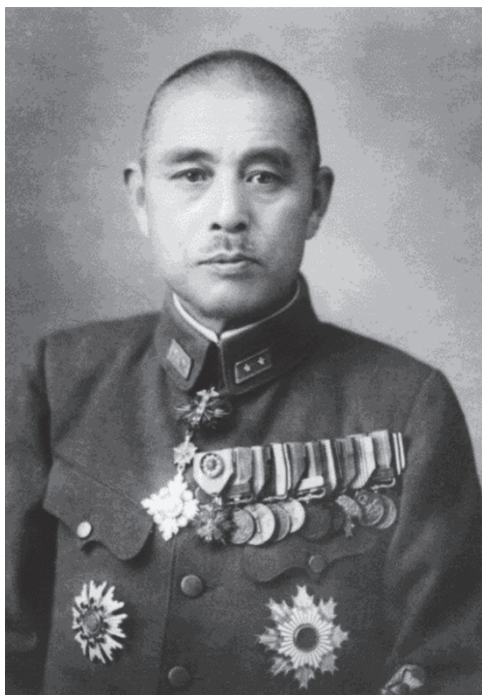
歴史を作るのは人間だ。その人間が躍動してこそ現場が動き出す。魅力的な登場人物がいなければ、物語は走らない。私は基礎文献の読み込みを進め、陸上自衛官の研究者たちが集まる陸軍史研究会にも参加して旧軍の海洋輸送に関する勉強を続けた。しかし、物語を牽引する主人公とはなかなか出会えなかった。ノンフィクションは、教科書とも論文とも違う。スクープ性や分析力は重要だが、読者の心に刺さるものがなければ、後世に長く読み継がれていく本にはならない。突破口は見つからず、この物語はきっとモノにはならないだろうと半ば諦めかけていた。そうして約10年の歳月が過ぎた。

「船舶の神」

転機は2019年秋に訪れた。宇品で船舶輸送司令官を務めた田尻昌次中将のご遺族と連絡がつき、横浜のお宅を訪ねたところ、田尻中将が膨大な自叙伝を残していたことを知った。記述を読み解きながら、胸が震えた。そこには、行政文書など乾いた記録には決して現れることのない、潮の匂いのする現場があった。司令官の懊悩や生々しい宇品の営みが詳細に記されていた。

詳細は拙著『暁の宇品』（2024年に講談社文庫）をお読み頂くとして、簡単に経緯を述べれば、田尻昌次中将は陸軍大学校を卒業後、大正8（1919）年に宇品に配属されて以降、この国の貧弱な海洋輸送網を近代戦に対応できる体制へと築き上げた。世界に先駆けた上陸用舟艇「大発」や、強襲揚陸艦の原型といわれる舟艇運搬専用船「MT（神州丸）」の開発、輸送船の艤装から運行、揚陸、保管、陸上輸送に至るまでの輸送システムを次々に構築。やがて「船舶の神」と呼ばれ、昭和13（1938）年には宇品の最高司令官となる。

田尻昌次船舶輸送司令官（遺族提供）
※転載不可



ところがこの時すでに日本国内は、輸送船不足に喘いでいた。様々な理由があるが、そのひとつは世界的な鉄鋼資源の争奪戦に敗れたことだ。輸送船の建造が遅滞し、数が足りないだけでなく、中古船が多くて速度も出ない。量でも質でも列強に劣る限られた船舶は、次々と中国戦線に徴傭されて国内輸送は滞り、産業の基盤となる石炭を各地に輸送すらことすら満足にできない状態に陥っていく。国内生産が滞るということは、総力戦に対応できないということを意味する。

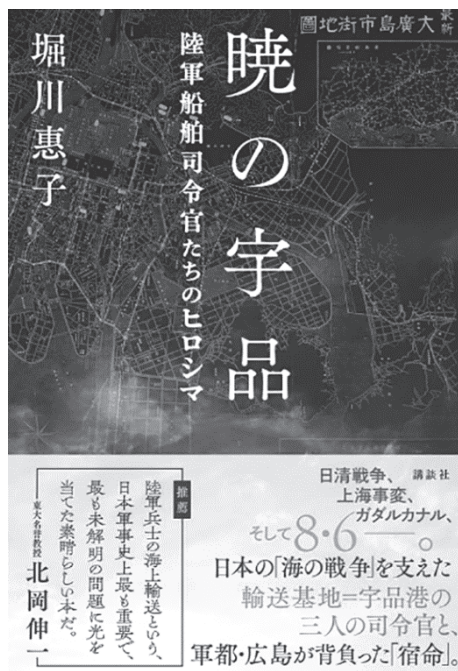
自叙伝には、軍需と民需を一手に司る船舶輸送司令官の懊悩が、具体的なデータを伴って綴られていた。当時、船腹量ベースで日本は世界3位の500万総トン。そのうち、37%にあたる180万総トンが中国戦線に投入された。この37%という数

影『暁の宇品』

(2024年7月に講談社文庫)

宇品で開発された上陸用舟艇「大発」

(Wikipediaより)



値について田尻は、「4割弱と数字的に眺めると尚更に多くの余裕があるようだけれども、実際はわが国海運界は之が為、非常な打撃を受け、(略)国民にとって必需物資の輸送もままならず、解備の

要望が止まない状態になった」と書いている。繰り返すが、日本の船舶不足は、すでに日中戦争時には危機的な状態に陥っていたのである。

時を同じくして参謀本部の一部勢力は海軍とともに、^{こうちやく}膠着する中国戦線を打開するため米英との開戦を想定して南方進出を企てていた。航行距離の短い中国戦線ですらこのひっ迫状態であるにも拘らず、遠大な海洋へと進出しようとする中枢部の動きは、田尻の危機感を大きく刺激したに違いない。

昭和14(1939)年夏、田尻は陸軍省と参謀本部、さらには船舶運用に関係するすべての省庁に対して、船舶不足に対して早急に手を打つよう求める「意見具申」を行ったと、数行、自叙伝に短く記していた。

思わぬ記述に、私は思わず自叙伝の頁を繰る手を止めた。いくら中将とはいえ、東京から遠く兵站^{へいたん}³部隊の一司令官が、陸軍中枢そして政府に対して意見具申を行うなど、官僚組織では到底ありえぬことだからだ。私は、田尻が提出したという意見具申書を探した。そして防衛省防衛研究所が所蔵する資料の中に、その原本を見つけることができた。

長大な意見具申は、まさに船舶不足の現状を切実に訴え、さらなる南方進出を諫めるような建白書といえる内容だった。自らの進退をかけて提出したに違いない。事実、意見具申書を提出した半年後、田尻は火の気のない宇品の倉庫で起きた不審火の責任を取らされるかたちで、陸軍を罷免されていた。中将が火事で罷免されるなど、過去に例のない話^{しょうび}である。それから1年半後、日本は太平洋戦争に突入。輸送船不足は田尻の予言どおり焦眉の問題となり、兵站は雪崩を打つように崩壊、離島に送られた大勢の兵士を戦死ではなく

³ 兵站：「戦略」・「戦術」と並ぶ三大軍事要素の一つで、食糧・兵器・弾薬等を調達し、前線の兵士に補給すること。英語のロジスティクス (logistics) の日本語訳で、現在はビジネスでも応用されている。

餓死させるという事態に至る。ここからは周知の話だろう。

組織が誤った方向に一斉に向かい始めたとき、組織に属するリーダーはどうふるまうべきなのか。田尻中将の決断と足跡には、現代に通じる普遍的な問い、生々しい人間の生き様が確かにあった。この自叙伝に手ごたえを得て、私は宇品の物語が大きく前進することを確信した。そして、のちに船舶司令部がマレー上陸作戦で前進するサイゴン（現ホーチミン）、日本軍の海洋輸送体制が崩壊するきっかけとなるガダルカナル戦の現場へと取材の足を伸ばしていった。

もし、私が何も知識を持たないまま、田尻自叙伝に出会っていたら、その意味するところは理解できなかっただろう。多くの人が原爆投下候補地検討委員会の史料を素通りしたように、私もまた、この自叙伝を「一中将の回想記」としてやり過ごしていたに違いない。10年をかけて関連資料を読み込み、研究会で勉強を続けてきたことは決して無駄ではなかった。その時間があつたからこそ、史料に出会わせてもらえた。取材とは無駄の蓄積であり、地道な時間の積み重ねであり、近道は決してないという原則を胸に刻んだ。

民間船員の悲劇

『暁の宇品』で取り上げた重要な問題のひとつが、戦時における民間船舶の徴備^{ちようよう}についてである。旧日本軍では海軍ではなく陸軍が、兵士の輸送はじめ軍需品を運ぶ海洋輸送を担った。平時に船を所有しない陸軍が、船舶による輸送を手掛けるという仕組みは軍事的合理性を欠き、諸外国にもほとんど例のないことである（近海の輸送のみ陸軍が担当する国は少数ながらある）。

その理由は拙著に詳しいが、実際に西南戦争、日清、日露戦争で使われた大型輸送船は日本海軍のものではなく、外国からチャーターするか、臨時的に外国から購入したものだ。当時、世界の海上保険を牛耳っていたイギリスの会社は、三等国の日本人が操船する船に保険をかけることを許さなかったため、日本は輸送船のみならず、船とセットで主要な船員までも借りてこなければならなかった（レンタカーではなく運転手付きのタクシーを雇うイメージだ）。だから日露戦争のときにウラジオ艦隊に撃沈された日本の輸送船の犠牲者には、多くの外国人船員が含まれている。

港湾での荷役にも軍の手は回らず、民間の港湾労働者が雇われた。だから日清・日露戦争時の宇品沖の写真を見ると、沖合の輸送船へと兵士を乗せて向かう小舟の上で、ねじり鉢巻きに屋号が法被^{はっぴ}を着た、明らかに軍人ではない労働者が操船をしている姿が多数写っている。

陸軍による海洋輸送の悲劇は、二重構造なのだ。「輜重輸卒が兵隊ならば、蝶やとんぼも鳥のうち」^{しちゆうゆそつ}と揶揄^{やゆ}されたように、軍部における戦闘部隊と兵站部隊の差別、そして兵站部隊における軍人（船舶兵ら）と民間船員や民間労働者の差別。この構造の末端にある者たちほど戦地の最前線へと放り込まれた。

田尻中将は建軍以来、船舶運用のすべてが民間頼みという体制に危惧を感じ、陸軍独自

⁴「輜重輸卒が兵隊ならば、蝶やとんぼも鳥のうち」：太平洋戦争時の戯れ歌で、「輜重」（糧食・被服・武器・弾薬等、兵站の仕事を担当する者）や「輸卒」（輸送を担当する兵士）が仮に兵士であると認めるのであれば、蝶やとんぼも鳥であると認めるようなものだ。」と言う意味。

の体制を作ることに腐心。前述したように、輸送船から岸への移動に必要な上陸用舟艇・大発などの開発を進めると同時に、大発の操船や整備ができる「船舶工兵」の養成を行った。宇品に船舶学校を作り、海軍士官の助けを借りながら、輸送船内で指揮を執る陸大出身の「船舶将校」も育成した。しかし大型輸送船の建造や操船だけは、終戦までずっと民間頼みであり続けた。

船員の身分は軍属にすら相当せず、戦地で死亡しても「遭難死」扱いとされ、何の保障も行われなかった。給料は船会社から支払われ、陸軍と直接の雇用形態はとられていないからだ。ことに日中戦争では沼地のクリークを縫うようにした軍事輸送が行われ、両岸からゲリラによる攻撃を頻繁に受けて多くの死者を出した。戦闘経験もなく丸腰の船員たちは、恐怖のあまり仕事を拒否し、輸送が成り立たぬ場面まで起きた。

軍人人生を通じて輸送現場で働いた田尻は、「民間船員たちがいなければ、船は一哩^{マイル}とも動かせない」ことを身をもって知っていた。自らが司令官となって以降、再三にわたって陸軍大臣宛てに要望を送り、船員たちの身分保障に取り組んだことが軍事電報などから明らかである。自叙伝には田尻が陸軍省に訴えた内容がこう記されていた。

船員は運命を船とともにし、労働は昼夜を問わず連続的、天候など不測の労働が多く、労働力の補充は困難で、常に過重労働を強いられ、家族とも別れ、食糧・疾病・療養問題は遥かに根本的である。このような悪条件下に加えて、戦時には船員不足で、賃金の低下などで悪条件は倍化するばかりか予測のできない事態に身を晒している。特に陸海軍徴傭船で第一線にある者は一層の危険が大。それは戦闘する戦士以上のものであるとさえ思われる。(略) 危険に身を晒し兵員以上の重労働にもかかわらず、その身分を保障する国家的処遇に欠けていることは不合理極まる状態だ。

海軍では、商船学校の生徒に入学時から海軍籍を与え、卒業とともに予備士官とする制度があった。おそらく陸軍省もこれに倣ったのだろう、昭和13(1938)年になってようやく、「船会社からの申告」があった船長・船員についてのみ軍属扱いとすることを決めた。対象は大手船会社に所属する高級船員(船長や機関士、航海士ら有資格者で、大半は商船学校卒業生)に限られ、その数3万6千人であったと田尻の自叙伝にはある。圧倒的多くの一般船員や漁船、機帆船の船員、荷役のための労働者らの軍属化は見送られたまま終戦に至ることになる。

日本殉職船員顕彰会⁵によれば、太平洋戦争中に命を落とした船員は6万643人。戦死者の比率は陸軍20%、海軍16%に対して、船員は43%、実に2人に1人が亡くなっており、その犠牲がいかに避けがたいものであったかがうかがえる。付け加えれば、これらの数値は大手船会社の船員や、戦後になって申請をして国の保障を受けることのできた船員たちの集計に過ぎず、戦争末期のドサクサに紛れて行われた「横づけ徴傭」(軍の船を自船に横付けされ、そのまま戦地に送られた形態)や、家族全員が海没したケースなど、正確な記録が残っていない漁船まで含めると、さらに甚大な犠牲があったと推測される。

⁵ 日本殉職船員顕彰会：1981年設立の公益財団法人で、先の大戦で犠牲となった6万余人の戦没船員と戦後海難などで殉職した船員の、慰霊とその功績を伝えていくための諸事業を行っている。

一般に太平洋戦争中に沈没した日本の船舶は 7,200 隻以上という数値がよく引用されるが、実際には倍以上の被害が出ただろうとみる専門家もいる。漁船や機帆船などの小型船、さらには植民地下の朝鮮半島や満州地域で徴傭された船舶に至るまで、あらゆる沈没船の調査を独力で続けている元川崎汽船の五十嵐温彦氏⁶によれば、その数は 1 万 5 千隻を超えるだろうとのことである(五十嵐氏は今年までに 50 巻の戦没船の記録を自費で上梓されている)。

今回の取材では、ガダルカナル島に擱座上陸を命じられ、上陸後、多くの船員が亡くなった鬼怒川丸(東洋海運)の二等機関士、長嶋虎吉さんのご遺族を見つけることができた。当時の事務長が残した手記には、長嶋さんが体調悪化をおして、砲弾を避けながら同僚たちのために命がけで糧秣を運んだ様子、そして亡くなっていく経緯が記されていた。事務長は長嶋さんの死を敢えて「戦死」と綴っているが、それは軍部に対する無言の訴えであり、状況からして餓死されたのだろうと思われる。

本稿に掲載した写真は、ガ島のタサファロングの浜辺に^{かくざ}擱座したまま放置された鬼怒川丸と、現在は海底に沈みつつある鬼怒川丸の、辛うじて海上に顔をのぞかせるデリック⁷の基礎部分に献花する長嶋さんのお孫さんである。

ガダルカナル・タサファロングに擱座した
鬼怒川丸(全日本海員組合HPより)

祖父の眠る鬼怒川丸に献花する遺族
(2021年1月) ©Keiko Horikawa



「標的」は外された

字品最後の船舶司令官、佐伯文郎中將^{さえきぶんろう}。拙著の後半の主人公である。佐伯司令官もまた開戦前から、陸軍省に対して全船員の軍属化を訴え続けた。佐伯は陸軍の中に「海技兵」という制度を新たに構築し、船員を軍人同様に手厚く補償する案を再三に亘って訴えている。だが、軍中枢の兵站部門に対する冷遇は変わらず、終戦までその要望が聞き入れられることはなかった。この間も大勢の船員たちが沈没船と運命をともにし、九死に一生を得

⁶ 五十嵐温彦氏：1936年生まれ。川崎汽船OB。2005年以降「太平洋戦争に於ける各船社 殉難船・航跡資料集」を編纂したことに対して2022年山縣勝見賞(特別賞)受賞。

⁷ デリック：貨物などを吊り上げて移動させるクレーンの一種で、本体とは別に設置された原動機付のウインチ(巻上機)からワイヤーロープを介して本体ブームの上げ下げや旋回を行うことで稼動する機械装置のこと

て上陸した者もまた丸腰のまま戦闘に巻き込まれ、息絶えていった。彼らの死は依然として「遭難死」扱いで、遺族の元には戦死公報が届くことすらなかった。

明治から「輸送」を任務としてきた軍港宇品だが、戦争末期になると様相はすっかり変わる。出港した輸送船はことごとく沈められ、戻ってくるのは、空の遺骨箱ばかり。沖に出れば必ず撃沈されることが分かっているながら、満載の兵隊を積み込んで送り出さねばならない。副官の証言によれば、陸軍中枢の命に従うしかない佐伯中将の懊悩は深く、出港前には必ず埠頭に立ち、自ら船長船員に盃を注いで見送ったという。

陸軍航空や海軍が特攻作戦の準備に着手したに倣い、陸軍船舶司令部でも小船による海上特攻部隊が準備され始めたのが昭和19年末のことだ。しかし、新たな舟を大量生産するための資材もなく、船体の素材はベニヤを張り合わせただけの構造で、トヨタの中古自動車のエンジンを積み込んだ。特攻艇は㊦（マルレ）と呼ばれ、宇品沖の江田島では2,000人もの10代の特攻兵の養成が行われ、フィリピンや沖縄戦線に投入された。戦後、生存者がまとめた記録によれば、㊦で出撃した船舶兵2,288人のうち、7割の1,636人が戦死した。この中には海洋で遭難後、フィリピンに上陸してゲリラに殺害されたり、餓死したりした者も少なくないという。

昭和20年8月6日、原爆が投下される。冒頭で述べたように、広島がその投下地点に選ばれた理由は、輸送基地＝宇品があったからで、表向きには軍事基地を標的とした計画であった。ところが、現実には宇品地区はほぼ無傷で残り、原爆は宇品から4キロ離れた、多くの一般市民が暮らす町の中心部めがけて落とされた。

佐伯文郎中将は原爆投下の当日、米軍の本土上陸に向けて備えていた配下の全部隊を被爆地に投入し、市民の救援救護に当たった。船舶司令部の任務は海洋輸送であり、背後の陸地には本来、兵を動かしてはならない。しかし佐伯は第二総軍司令部など上層部の命を受けることなく、独自に即断している。災害救助が任務のひとつとなった現在の自衛隊ならいざ知らず、当時は命令を一義とする軍隊でありえない決断である。

佐伯の決断の背景には、陸軍大学校を卒業して初めて配属された参謀本部での経験があったことが明らかになった。大正12（1923）年、関東大震災の戒厳司令部が参謀本部に置かれた時、佐伯は交通参謀として救援救護の任務に従事した。破壊消防や水道の確保、地域を細分化しての救護体制の構築など、関東大震災で効果をあげたあらゆる手法を、広島爆心地でそっくりそのまま行ったことが記録上、明らかになった。佐伯は宇品から爆心に赴き、アンペラ⁸の上で寝起きしながら終戦の日まで指揮にあたった。人生で大きな決

宇品最後の司令官 佐伯文郎中将
（遺族提供） ※転載不可



⁸ アンペラ：カヤツリグサ科の多年草。南アジア、アフリカ、オーストラリアなど熱帯地方の湿地に自生。ま

断を迫られた時、支えになるのは過去の経験であることを実感した。

多くの将兵と船員を死の海へと送り出した船舶司令部そして宇品の歴史の最後の1ページが、市民の救援救護で幕を閉じたという事実は、せめてもの救いに思えてならなかった。

地政学的な宿命

それから 80 年の歳月が経とうとしている。四面環海のわが国は、依然として食糧や資源の輸入を船舶に頼る。その依存度は、太平洋戦争開戦前に比べても格段に大きくなった。大型船舶が日本に寄港しない「ジャパン・パッシング」、台湾をめぐるささやかれる有事、ロシアによるウクライナ侵攻など不安定な世界情勢の中で翻弄される事態は、これからも続くだろう。一億二千余がひしめきあって暮らす小さな島国である。敵国からミサイルや核爆弾を撃ち込まれるまでもなく、長いシーレーンの一部を閉ざされるだけで簡単に干上がってしまうだろうことは想像に難くない。

拙著『暁の宇品』は、一般読者はもちろんのこと、国家のかじ取りを担う立場にある方々に読んでほしいとの思いから、細かなデータや軍事情報等、やや硬質な記述が連なるものになった。それにも拘らず出版後8刷を重ね、今年7月に文庫化されたあとも多くの読者を得ている。元船舶兵や船員のご遺族から寄せられた手紙は数百通にのぼり、今年12月にはNHKのBSスペシャルで、拙著を原作としたドキュメンタリーが放送される予定で取材が進んでいる。また陸上自衛隊の部隊や関連学会、民間の船舶関係の方々からも講演のご依頼を頂いた。執筆を本業とする身で、多くのご依頼に答えることができないことはお詫びせねばならないが、これら反響の大きさは、海洋輸送の問題が依然として日本のアキレス腱であること、そして、そのことへの危機感を体現しているかのように思えてならない。

戦闘の終わった穏やかな海には、今も30万人を超える兵士や船員たちが眠る。あまりに甚大すぎる犠牲、そして旧日本軍の輸送基地・宇品の歴史は、日本が未来永劫、戦争を起こしてはならない国であるという地政学的な宿命を私たちに突きつけている。