

「戦艦陸奥爆沈事故救難調査記録」からみる呉海軍工廠の救難活動

濱名 翔平

1 はじめに

「陸奥」は、大正9（1920）年に横須賀海軍工廠で建造された「長門」型戦艦の二番艦である¹。国民から「陸奥と長門は日本の誇り²」と称された日本海軍を代表する戦艦であり、同型艦の「長門」と交代で連合艦隊旗艦をつとめた。太平洋戦争中の昭和18（1943）年6月8日、柱島泊地で停泊中に爆発事故を起こし沈没、爆発原因は現在も特定されていない³。「陸奥」の爆沈事故（以下「爆沈事故」）は、日本海軍の防諜によって秘匿されたほか、関連する文献資料は終戦時に焼却された⁴。乗組員遺族の要望により昭和45（1970）年から引揚が実施されており、当館ではその際引き揚げられた41センチ主砲身、主舵、推進器、船体部品を展示している⁵。

本稿で紹介する資料は、爆沈事故の際救難隊指揮官をつとめた松下喜代作技術大尉（のち技術少佐）が戦後執筆した「戦艦陸奥爆沈事故救難調査記録」（以下「調査記録」）である⁶。本資料には、爆沈事故時の救難隊の動向が時系列順に記載されている。本稿では「調査記録」の翻刻と図を掲載し、解説を添える。

2 執筆者と作成経緯

「調査記録」の執筆者は、呉海軍工廠造船部部員で救難隊指揮官をつとめた松下喜代作技術大尉（のち技術少佐）である。造船部では設計・船殻工場に勤務し、一等輸送艦の設計・建造などに携わった。松下の経歴と戦後執筆した「一等輸送艦建造ヲ顧ミテ」は拙稿⁷にて紹介している。

松下は昭和14（1939）年に豊後水道で発生した伊号第六十三潜水艦の沈没事故で救難に従事した経験があることから、救難隊長として指名され、現場作業の指揮及び調査に従事した。

「特に爆沈の原因並に状況に付ては主として小生等救難隊の調査報告による事実に基き推定された⁸」と記していることからも分かるように、事故直後の状況を最も知る人物の一人である。

「調査記録」は昭和23（1948）年2月に松下が執筆した資料である。作成された経緯について、福井静夫技術少佐は「第二復員局資料課の福井静夫が史料調査会よりの委託調査として筆者にまとめてもらったもので、データ類はすべて福井の調査によるもの⁹」と記しており、戦後の調査過程で執筆されたことがわかる。

末尾には参考資料として「長門」に司令部付で乗艦していた足立純夫主計中尉の回想が添付されている。これは福井静夫資料に参考資料の原典と考えられる資料が含まれることから、調査の過程で足立から得た情報を「調査記録」の作成依頼にあたって松下に提供したものと考えられる¹⁰。

作成部数は「松下喜代作、二復資料課、史料調査会、牧野茂、福井静夫、控」の計6部であり、当館では福井に配布された「調査記録」を所蔵している。

3 「調査記録」からみる爆沈事故

「調査記録」には、松下が救難隊として派遣されてから現地での調査を経て、呉に帰還するまでの期間（昭和 18（1943）年 6 月 9 日から 6 月 26 日）の行動が時系列順に記されている。ここでは、「調査記録」をもとに爆沈事故の調査経過を概観したい。

（1）爆沈事故発生時の状況

松下は査問委員の牧野茂技術大佐からの報告をもとに事故発生時の「陸奥」の状況を記している。

爆沈事故当日の昭和 18（1943）年 6 月 8 日の天候は小雨でやや寒い気温、周囲には霧がたちこめる状況であった。乗組員は艦内で昼食後の休憩時間を過ごしており、13 時の繫留替えに向けて、機関部員は配置に付いていた。

爆発時刻は 12 時 05 分から 10 分頃である。副直将校の証言によると第三砲塔と第四砲塔の間から黄色い煙が吹き出し爆発。前部准士官室にいた准士官は、爆音を聞いてから転覆まで約 1 分と推定している。

ここで松下が強調するのは当日の天候である。小雨が降っていたことで、甲板上のハッチや舷窓の大部分が閉鎖されていたのだ。そのため爆発時に火炎が艦内を走り重傷者を多く出したほか、乗組員の脱出が不可能になった。さらに潜水調査を行う際も艦内への侵入を阻害するなど、事故後の活動に影響を与えている。

（2）調査隊の派遣

6 月 9 日の始業まもなく、松下は造船部長の福田烈技術少将（のち技術中将）から爆沈事故を知られ、救難隊指揮官に任じられた。福田造船部長が指示した調査事項は大要すると 2 点である。1 点目は爆沈状況の調査であり、爆発の要因が外部的か内部的かを明らかにすることであった。外部的要因の場合、潜水艦による攻撃を受けた可能性があり、泊地の安全性が保てないことを意味する。内部的要因の場合、「陸奥」艦内の爆発原因を調査する必要があった。2 点目は引揚の可能性調査である。損傷が軽微な場合、引揚を行い修理の上戦列に復帰させることが視野に入れられている。

指示を受けた松下は、隊員を編成し海上宿舎兼作業船となる 300 トンの大型救難艇「4 号曳船」と 15 トンの交通艇「55 号艇」で柱島泊地に向かった。

（3）事故調査

①爆沈状況調査

泊地に到着した救難隊は、1 日目から 4 日目にかけて福田造船部長が指示した 1 つめの調査事項である爆沈状況の調査を行った。潜水員による目視の調査によって、船体がどのような状態で沈没しているかを確認、損傷部を調査することで爆沈要因が外部か内部かを確認するのである。

1 日目、沈没時に艦隊が設置したブイをたよりに後部船体を捕捉、艦尾旗竿にブイを設置し

た。続いて 2 日目に前部船体が発見され艦首旗竿と爆破位置の特定に成功、同所にブイを設置している。ここで 3 個のブイ位置が直線上ではなく 90 度に近い角度を示していることから船体が破断していると推定した。3 日目には後部船体の甲板面の調査が継続され、第三砲塔が発見できない状況が続くなか、現地に到着した査問委員会委員の視察やブイの取替、潮汐調査が行われている。

4 日目以降は損傷部の状況調査が継続された。この調査によって損傷部の外板捩れが外から内部に向かうものより内方から外方に開いたものが多いことが明らかにされ、爆発が内部的要因によるものと結論付けられている。

②事故要因調査

内部的要因による爆発という結論から、艦内の爆発要因の特定が事故調査の焦点となった。ここから救難隊は、査問委員会の調査依頼に基づく潜水調査を行っている。

最初の調査依頼は、第十四兵員室の探索である。事件への関与が疑われた同分隊所属の一等兵曹の死体が兵員室内にあるかが問題となつたのだ。当初潜水員は舷窓から室内の浮遊物を取り出し、分隊日誌、書類、綴、兵員の所持品の回収を行つたが、死体の回収は困難であったため、危険を冒しつつ飛行甲板中央のハッチから艦内に入り搬出が行われた。しかし一等兵曹の死体は発見できず、この方面からの爆発原因の断定は不可能となつた。

次の調査依頼は第三砲塔と三式弾である。行方不明となつてゐた第三砲塔が前部船体と後部船体の間部分から発見されたことから、査問委員から砲身内の爆発を意味する「膾発」の有無と主砲発射時の砲身後退の有無が問われ、状況確認が行われた。また、航空機用に開発された三式弾の自然爆発が指摘されたため、砲塔内の搜索・揚収を試みている。調査の結果、一発の三式弾揚収に成功した。試験結果について「調査記録」には調査期間中に安全性への結論は得られなかつたと記されている。

(4) 損傷状況と浮揚調査

査問委員会からの調査を終えた救難隊は、船体の損傷状況の調査へと移行した。これは福田造船部長が指示した 2 点目の調査事項である浮揚の可能性を探るためである。

この時期特筆されることは潜水調査艇の使用であろう。潜水員による調査が行われていたものの、潜航時間の制限や潜水病などの懸案事項があった。そのため、伊号第六十三潜水艦事故の際、呉海軍工廠で建造された潜水救難艇の使用が提案され、調査が実行された。しかし調査中、艦橋部分のガードに接触し遭難。脱出に成功したもの、視界不良のなか潮流の激しい海域で操縦が困難であることに加え、随所にみられる突起物の危険性も高く、潜水救難艇の使用は断念され、潜水員による調査が再開された。

損傷状況の調査は艦橋部分、前部船体、後部船体の三箇所を重点的に行われた。艦橋部分は転覆時に海底に接触し羅針盤橋と戦闘艦橋の間で折れていることが確認された。一方、一・二・四番砲塔は正常位置にあり、前後部船体にも破損はみられなかつた。こうした損傷状況の調査や船体部分の数値調査をもとに沈没状況の 100 分の 1 模型が製作され海底の「陸奥」の状態が明らかになつた。この状況は「調査記録」の図 7、図 8 に示されている。

調査を終えた救難隊は 6 月 26 日具に帰還、造船部の機密室で前部船体の浮揚可能性の調査

を行った。しかし上部構造物の撤去や防水工事などが困難と判断され、浮揚は断念されている。昭和 19（1944）年に実施された重油回収作業を最後に、呉海軍工廠による「陸奥」の作業は終了した。終戦後、機密室に残された資料は焼却処分されている。

4 吉村昭『陸奥爆沈』と「調査記録」

「陸奥」の爆沈事故を扱った作品として、昭和 45（1970）年に作家・吉村昭が著した小説『陸奥爆沈』が挙げられる¹¹。この小説は、吉村が「陸奥」の爆沈原因を探る過程を記したドキュメンタリーである。取材の中で明らかになる日本海軍艦艇で発生した数々の爆沈事故を通して、軍艦の中に生きる人間たちが描かれている。

昭和 41（1966）年に発表された『戦艦武蔵』をはじめ、吉村は関係者に取材を行い、収集した証言をもとに小説を執筆している¹²。『陸奥爆沈』も同様、多数の関係者の証言が収録されているが、本作の特徴は吉村の取材自体が作品となっている点であろう。冒頭、防衛庁防衛研修所（現防衛省防衛研究所）への文献調査で資料が残されていないことを知った吉村が助言を求めたのが福井であった¹³。福井は「陸奥」生存者への仲介を行うとともに、自身が所蔵する「陸奥」爆沈直後、救難と調査を担当した一造船部員の戦後に書かれた資料¹⁴を提供している。吉村が「救難隊の動きについては、救難隊長の松下氏（故人）が昭和二十三年に書き遺した貴重な記録によって詳細を知ることができた。その記録は当時第二復員局資料課員であった福井静夫氏の要請にこたえて書かれたもの¹⁵」と記しているほか、掲載されている図版¹⁶が「調査記録」と同一であることから、この「戦後に書かれた資料」は「調査記録」とみて間違いないだろう。

作中、救難隊の動向は松下を中心に描かれており、前項で概観した「調査記録」の内容が反映されている。救難隊の動向は、事故原因を調査した査問委員会の意向に沿っていたため、執筆上必要不可欠な情報であった。そのため査問委員会の資料が失われた中、松下が遺した「調査記録」が持つ意義は大きかったと言えるだろう。あとがきに述べられた謝辞¹⁷からも作品に大きく寄与したことが伺える。

5 おわりに

「陸奥」爆沈事故の文献資料は、日本海軍による防諜や終戦時の焼却のため残存状況が限られている。本稿で紹介した「調査記録」は、救難隊の動向をはじめ事故原因調査の経緯が時系列順に記されており、爆沈事故の実態を伝える数少ない資料といえるだろう。

「調査記録」は、造船官による戦後の調査によって執筆された資料である。執筆を依頼した福井によって保存され、作家への情報提供に使用、小説『陸奥爆沈』に掲載され広く流布された。福井をはじめとする造船官が情報提供によって文学に与えた影響の一端が伺える事例である。戦後の造船官の動向として、「調査記録」の事例のように造船官が戦後行った資料調査や情報提供の実態も明らかにする必要があるだろう。筆者の今後の課題としたい。

-
- ¹ 日本造船学会編『昭和造船史』原書房, 1977年, 435頁
- ² 「新案物識りかるた」(『少年俱楽部』昭和5年1月号付録)
- ³ 防衛庁防衛研修所戦史室編『戦史叢書 海軍軍戦備』朝雲出版社, 1975年, 109頁
- ⁴ 前掲防衛庁防衛研修所戦史室, 109頁
- ⁵ 三好近江『軍艦陸奥引揚記録』新世書房, 1984年
- ⁶ 福井静夫資料, 資料番号 2556, 2570, 2589, 呉市海事歴史科学館所蔵
- ⁷ 濱名翔平「「一等輸送艦建造ヲ顧ミテ」からみる戦時下的呉海軍工廠」(『呉市海事歴史科学館研究紀要』呉市, 2020年)
- ⁸ 「調査記録」1頁
- ⁹ 造船会編『造船官の記録』船舶技術協会, 1966年
- ¹⁰ 「陸奥沈没の状況(記憶により)」(福井静夫資料, 資料番号 14000677, 呉市海事歴史科学館所蔵)
- ¹¹ 吉村昭『陸奥爆沈』1970年, 新潮社。以下本稿ではこの初版を典拠としている。吉村の経歴や書誌情報については木村暢男編『人物書誌大系 41 吉村昭』日外アソシエーツ株式会社, 2010年を参考とした。
- ¹² 前掲木村, 3-26頁
- ¹³ 前掲吉村, 32-34頁
- ¹⁴ 前掲吉村, 34頁
- ¹⁵ 前掲吉村, 85頁
- ¹⁶ 『陸奥爆沈』に掲載された図版のなかで、「調査記録」を出典とするものは次のとおり。「陸奥爆沈地点」(47頁)は図10, 「三番砲塔状態略図」(103頁)は図6, 「福永工長の第十三兵員室潜入経路」(191ページ)は図5, 「沈座状態推定図」(199頁)は図7。
- ¹⁷ 前掲吉村, 218頁

(当館学芸員)

戦艦陸奥爆沈事故救難調査記録

昭和 23 年 2 月 20 日
記述者 松下喜代作（元技少佐）

凡例

1. 漢字は原則として新字体に改めた。
2. 原文の片仮名表記は該当箇所に下線が引かれている。本稿ではカギ括弧で表記した。
3. 破損などにより文字が判読できない場合、字数を推定して■で示した。
4. 文中の図は通し番号を附し、該当箇所に（図）と記入、別項に収録した。原資料は青焼きであるが、本稿では反転処理を行い掲載している。

調製部数 6 部

配布先

松下喜代作氏	1
二復資料課	1
史料調査会	1
牧野茂氏	1
福井	1
控	1
合計	6

註

1. 本調査記録作製ノ目的 史料調査（自発）
2. 執筆者ハ當時呉工廠造船部々員（設計係官）（當時技術大尉）ニシテ、本事故発生ト共ニ救難作業隊指揮官ヲ命ぜラレ、現場ニアッテ諸作業ノ指揮並ニ調査ニ当ッタ。
3. 本記録ハ陸奥一般艦装図、要目簿等ヲ詳細ニ検討シツツ當時ノ記憶ニヨッテ執筆シタモノデアル。

目次

1. 緒言
2. 救難隊ノ派遣
3. 潜水調査ノ開始、艦体発見
4. 爆破箇所調査
5. 爆沈當時ノ状況
6. 第十四兵員室搜索
7. 三番砲塔ノ発見及其ノ状態
8. 主砲三式弾ノ揚収

9. 潜水作業艇ノ試用

10. 艦橋ノ損傷状況

11. 前部船体ノ調査

12. 後部船体ノ状況

13. 捜索雑記

14. 沈没艦模型ノ製作

15. 沈没状態ノ概観

16. 潜水作業ノ大要

17. 調査上ヨリ推定サレル沈没艦ノ状態

18. 救難隊ノ帰還及ビ其ノ後ノ状況

19. 結語

別紙参考資料

1. 緒言

昭和18年6月8日広島湾柱島沖ニ於テ突如爆沈シタ戦艦陸奥救難ノ為呉工廠ヨリ救難隊指揮官トシテ派遣サレ救難隊工員ノ沈着勇敢ナル活躍ニヨッテソノ爆破状況ヲ明カニスルト共ニ凄惨ヲ極メタ沈没当時ノ模様ヲ略々推定シ得タノデアルガ、何分戦時中ヲ通ジ本事故ガ嚴重ナル機密ノ下ニヒタ隠シニ隠サレテイタ為ニ当時ノ模様並ニ爆沈艦ノ状況ニ付テ知レル人ハ極メテ少数ニ限ラレティルト共ニ、特ニ爆沈ノ原因並ニ状況ニ付テハ主トシテ小生等救難隊ノ調査報告ニヨル事実ニ基キ推定サレタモノデアル等ニ鑑ミ、茲ニ直接調査ニ従事シタ小生等ノ記憶ノ消失セヌ内ニ、既ニ相当記憶モ薄クナリ一部完全ヲ期シ難イ処モアルガ、之ヲ記録シテ置キ当時相共ニ困苦ニ耐エ幾多ノ危険ヲ顧ミズ之ノ国民ニ知ラレザリシ、且何等其ノ労苦ニ対シ報イラレル処ノ無カッタ隊員諸氏ノ努力ニ対シ深ク感謝スルト共ニ、不幸本艦ト運命ヲ共ニシ其ノ大部分ハ今尚本艦ト共ニアル乗員諸氏ノ靈ヲ弔イタイト思ウモノデアリ、既ニ戦争並ニ武装ヲ永遠ニ捨て去リタル今後ノ日本国民ノ為ニ戦争ノ悲慘ナ一面ヲ伝エタイト考エ本文ノ筆ヲ採ッタ次第デアル。

記述ハ思イ出ス儘極力真実其儘ヲ記シタ積リデハアルガ何分ニモソノ基礎トナルベキ資料其他ヲ全部喪失シテイル為ニ其ノ完全ヲ期シ難イノハ甚ダ残念ナ事デアル。

2. 救難隊ノ派遣

今次大戦ノ第二年タル昭和18年6月8日ハ当時ノ所謂大詔奉戴日デアリ呉地方ハ糠雨ノ様デアッタ。6月9日ノ朝始業間モ無ク造船部長室ニ至急来室ヲ求メラレタノデ直ニ出向イタ処造船部長

(当時福田烈技術少将) ヨリ厳秘ノ下ニ「只今艦隊参謀ガ來テ説明ガアッタガ昨8日正午柱島デ戦艦陸奥ノ爆沈シタ事及ビ爆沈ノ原因ガ潜水艦ノ襲撃ニヨル外部的原因ニ依ルモノデハナイカト思ハレル節モアル為至急爆沈ノ状況ヲ調査シ爆発ガ外部的原因ニヨルカ内部的原因ニヨルカヲ調査スル事、尚沈没艦ノ状況ヲ調べ引揚ノ可能性ノ有無及対策ヲモ研究シテミル事」ヲ命ゼラレ呉廠派遣救難隊指揮官ヲ指命サレタ。尚大救難ノ先発隊ニ準ジ編制シ出発スル事潜水作業ガ主トナルノデ船渠工場ヨリ鈴木部員(当時技術少尉)ヲ補佐シテツケル事、出発ハ至急準備出来次第トシ救難隊員ニハ目的ハ柱島基地(当時柱島泊地作業ノ為ニ造船部ノ船具工場分工場ガアッタ)ニ着イテカラ明ラ

カニスル事トシ期間ハ長クナリ何日帰レルカ不明ニ付至急可然旅装ヲ整エ集合スル様ニ司令スル事尚參謀ノ話ニヨレバ現場ニハ艦尾旗竿ガ水面上ニ出テイルカラ直グ判ルト思ワレルガ到着後ハ長門ノ艦隊司令部ト連絡ヲトル様ニ等々ノ指示ガアッタ。

依テ小生ハ直属上官デアッタ設計主任大薦部員（當時技術中佐）ト協議シ陸奥一般艦装図ノ準備、派遣製図員等其他ヲ依頼ノ上急遽帰宅シ要件ハ妻ニモ言エナイノデ急ニ乗艦出張ト言ウ事ニシテ旅装用具ヲ整エ帰廠シタ様ナ次第アッタ。当日朝ノ間ハ小雨ガ降ッタリ止ンダリノ状態デアッタ。出発ハ救難倉庫前ニ隊員全員集合ノ上4号曳船ニ乗艇、船渠工場ノ潜水伝馬二隻ヲ曳航ノ上、交通艇トシテ工廠55号艇（15噸位ノ汽艇）一隻ヲ加工出発スル事ニシタ。4号艇ハ300噸ノ大型救難艇トシテ艦装サレ「フォイトシユナイダープロペラー」ヲ持ツ為何カニツケ便利デアルシ海上宿舎兼作業船トシテモ好都合ト思イコレニ指定シテ貰ッタノデアル。

出発ハ午過ギトナッタ。途中鈴木部員ニ救難目的ニ就テ始メテ打明ケ方針ヲ協議シタガ、隊員ニ対シテハ万事ハ柱島基地ニ到着ノ上公開スル事トシタ。既ニ雨ハ上ガッティタガ早瀬瀬戸ヲ通過シテ柱島ニ接近スルニ従イ、海面上ニ次第ニ重油ガ広ク浮遊シテ来ルノニ気付イタ。柱島基地ニ近ケバ基地突端ノ砂浜及ビ柱島対岸ノ小島ノ海岸ニ人ノウゴメクノガ望見サレルト共ニ時々パット火炎ノ上ルノガ見ユル。双眼鏡デ見レバ何カ盛ニ焼キ居ルモノノ如クデアッタガ後ニ事故艦ヨリノ漂流屍体ニ「ガソリン」ヲ掛けテ焼イテイタモノト判ッタ。

基地到着後全隊員及基地員全員集合ノ上デ救難隊ノ目的及今後ノ機密保持ノ重要ナ点ト基地員ノ協力、及長期ニ亘る基地生活ノ為ノ健康ノ保持規律等ニ対シテ隊員ノ協力ヲ求メ宿舎割リ其他ヲ行ウト共ニ直チニ潜水員ト共ニ現場ノ状況調査ト艦隊側トノ連絡ニ向ッタ。

3. 潜水調査ノ開始、艦体発見

長門ニ到着；參謀長ニ挨拶ノ上直チニ事故現場ニ赴イタ。朝造船部長ヨリ艦尾旗竿ガ見エルト言ウ話デアッタガ旗竿ハ既ニ見エナカッタ。然シ沈没艦ノ位置ヲ知ラス為ニ艦隊側デ木製「ブイ」ヲ設置シテアッタノデ其ノ一ハ大体判ッタ。

現場付近ニハ尚ドス黒イ重油ガ一面ニ漂ッテソレト直チニ知レタガソノ中心ト思シキ附近カラハブクブクト盛シニ氣泡ガ上ッテ來テ強イ重油ノ臭氣ガ鼻ヲ突イタ。氣泡ハ其後二三日ノ間絶エナカッタガ間モナクホトンド出ナクナリ重油ノ浮上モ一週間モスルト大体収マッテ終ッタ。

当日兎角船体ヲ捕捉シタイト思イ氣泡浮上附近ニ大体ノ見当ヲツケテ潜水員ヲ降シテ見タ。最初ノ潜水ハ潜水員指揮者タル福永工手ガ自ラ飛込ンデ行ッタ。大分潮流ガアッタガ強行シタ。感ガ当タツタト言ウカ後部艦体ノ丁度甲板上ニ降リル事ガ出来タ。甲板ハ大体水平ニ近イ様ダ。位置浮標ヲ入レル為ニ、艦尾旗竿ニ網ヲ取付ケ木製「ブイ」ヲ設置シタ。

後デ扶桑ノ乗員ヨリ今夜半迄艦尾旗竿ガ水上ニ出テイタノヲ確ニ望見シタト言ウ話デアルカラ艦尾ノ船体ハ爆沈後尚浮力ヲ持ッテイタガ次第ニ空氣ガ抜ケ出スニツレテ徐々ニ沈降シテ行ッタモノト思ワレル。後日行ッタ詳細ナル潜水調査ニヨッテモ此ノ事ハ確実デアル。

第一日ニ兎角モ船体把握ニ成功シタガ時既ニ日没ニ近ク水中作業ハ困難ヲ加エテ来タ為ニ長門ニ此ノ旨報告シ基地ニ帰投シタ。帰投後基地ノ宿舎整備ヲ行ッタ。

翌日總員早朝起床現場ニ向ウ。直ニ潜水作業ヲ開始ス。爆沈位置ハ柱島湾ノ大体真中デアリ、柱島ト大島ヲ結ブ線ノ約中央位ト思ワレル。南ニ相当近ク小島ガ見エ遙カ西方ニ扶桑ガ見エ北方ニ長門ガ霞ンデ見エタ。爆沈現場ハ海図上水深40米ニナッテイル。

位置ガ湾ノ中央部ニナッテオル為ニ潮ノ淀ム時間ガ無イノガ一番厄介デアル。絶エズ潮流ガ絶エナ
イシ時ニ依リ遅速ハアルガ一日中グルグルト其ノ方向ガ変ワルダケデ潮流ハ流速時ニ2~3節ニ及
ブ事ガアル。潜水員トシテハ大体1節位迄ハ作業モ出来ルガ2節以上ニナルト送気管ガ潮ニ流サレ
グット弓ナリニ張ッテ昇降ガ危険極リ無イ。ソレデモ潜水員ハ「ロープ」ニスガリツツ作業ヲ強行
シテクレタ。

第二日早朝船体位置ヲ更ニ的確ニスル為ニ艦首位置ノ搜索ヲ行ウ。此ノ場合ニモ幸運ニモ艦橋横ノ
舷側「ハンドレールスタンション」ノ附近ニ降リル事ガ出来之ニ「ガイドロープ」ヲ取ッタ。次ニ
ハ「ハンドレール」ヲ伝ワッテ前方ニ潜水員ヲ進メサセ遂ニ艦首旗竿ヲ掴ム事ガ出来之ニ「ブイ・
ロープ」ヲ取付ケタ。

更ニ「ガイドロープ」ノ位置ヨリ後方ニ進マセ爆破位置附近ヲ掴ム事ガ出来タノデ是処ニモ「ブ
イ・ロープ」ヲ取付ケル事ガ出来タ。潜水員ノ報告ヨリ判断シテ艦体前方ノ部分ハ大体打伏セニ近
イ状態ニアル様ナ氣ガシテ来タ。

潜水員ガ「ハンドレール」ヲ伝ワル間ニ到ル処ニ乗員ノ屍体ガ引掛カッテイルノヲ認メタノデ出来
ルタケ之ヲ浮上サセル事ニサセタガ潮ニ流サレトンデモナイ方向ニボカット浮上シテ来タガ確カ4
~5名ハ引揚ゲラレテ来タ様ニ思ウ。

斯クシテ位置浮標ヲ取付テ見タ結果意外ナ事ガ判ッテ来タ。即チ三個ノ浮標位置ガ直線上ニ無ク大
凡90°ニ近イ角度ヲ為シテイル事ガ見当ツケラレタノハ第二日ノ大キナ収穫デアッタ。

即チ大略次図ノ如キ位置デアル。

(図1 沈没艦々位)

船体ノ位置ガ大体掴メタノデ次ニ爆破箇所ノ状況調査ヲ行ウ事ニシタ。

4. 爆破箇所調査

先ズ前方船体ノ爆破部ヲ辿ッテミル事ニシタガ何分鋼板ハ大部分ガクシャクシャニ捩レテイル模様
デ仲々適確ナ状況ガ直チニハ判ラナカッタガ兎モ角爆破損傷部ノ外板ノ捲レハ外ヨリ内部ニ向ウモ
ノヨリモ内方ヨリ外方ニ開イタモノノ方ガ多イ様ニシカ判断サレナカッタ為ニ爆発原因ハ兎モ角外
板ノ吹キ飛バサレテオル方向ハドウシテモ内方ヨリ外方デアルト決断シタ。

第三日潜水伝馬船ノ氣蓄器ガ次第ニナッテ来タノデソノ空気ノ補充ヲ行ウ為ト今迄ノ潜水調査
ノ報告方々現場ヨリ4号艇ニテ鈴木部員ニ工廠ニ連絡ニ行ッテ貰ウ事ニシタ。尚、中央方面ヨリ本
事故ノ査問委員会ノ一行ガ汽艇デ現場ニ到着シタノデ大略潜水調査ノ結果ヲ説明シタ。委員一行ハ
扶桑ヲ宿泊艦トスル事ニナッタ。

此ノ日後部船体ノ甲板面ヨリノ調査ヲ行ッタ。四番砲塔附近迄ハ殆ド異状ヲ認メナカッタガ四番砲
塔前方ノ部分デ甲板ガ切断サレタ様ニナッテイル事ガ判リ、四番砲塔ハ認メラレタガ三番砲塔ハ見
付カラナカッタ。

後甲板天窓ノハッチハ全部閉ッテイタ。但シ最後部ノ運用科倉庫ノハッチノミハドウシタワケカ開
イティタ。後部ノ甲板ハ第一日デ見当ツケラレタ様ニホボ水平ニ近イ位置デ沈座シテイル事ガ明ニ
ナッタ。

次ニ位置浮標ガ船体位置把握上最重要ナモノトナッタノデ単ニ木製「ブイ」ヲ浮ベルノミデハ潮ニ
流サレ甚ダ不具合ナ為ニ其後船工具場派遣ノ又場工手（當時、後技手）ノ案ニ従イ下図ノ如キ浮標
ヲ製作取換エル事ニシ之ニ測尺ヲ取付ケ同時ニ潮汐調査ヲモ行ウ事ニシタ。

(図2 位置浮標)

即チ空樽ガ常ニ低潮面ヨリ下ニアル如クニ「ブイ・ロープ」ヲ張ッテ置ケバ常ニ直立シテイテ倒レル事ハ無ク潮高ヲモ明示シ極メテ有効デアッタ。簡易ナ装置デハアッタガ此ノ方法ニヨリ毎日定時潮高測定ヲ行ッタガ大体潮汐表（呉港）トホントド同様ノ結果ガ得ラレタ様ニ記憶シテイル。

第四日以降モ引続キ損傷部ノ状況把握ニ努力シタ。前部船体破断部ハ甲板面ヲ辺ツテ行ッタ結果飛行甲板ノ中央部ヨリ右舷側ハ泥土中ニ埋没シ為ニ調査不能デアリ左舷側ハ潜水員ノ状況報告ヲ一般艦装図ト比較シナガラ判断シタ結果大体第十四兵員室ノ後方附近迄ハ在ル事ガ判ッテ来タ。「ビルジ・キール」モ此ノ附近ハ殆ド異状ヲ認メラレナイ模様ダガ切断箇所ノ直前辺リガ少シヤラレテイル様子デアリ、「バルジ」外板ト旧外板トノ間ノ防禦管（即チ水線附近ノ浸水防止ノ為下記形状

（図3）ノ熔接製鋼管ヲ多数ツメテアッタ）モ相当残ツテイルガ認メラレルモトハ殆ド圧壊シテイル様デ其後海底ヨリ潜水員ガ二、三本拾ッテ来タモノモ捩レティタ。

潜水員ノ報告ハ相当適確ニ掘ンデハ来ルガ何分艦装品ノ形状寸法等ニ対スル知識ガ不足ノ為ト、クシャクシャニ破壊サレタ部分ガ多イノトデ、且深々度ノ潜水ノ為頭ガ呆ケ揚ガッタ時ニハ忘レテシマウ等々、ソノ報告ノ判断ニ難渉ヲ極メタ。ソノ為同型艦デアル長門ヲ潜水員一同ニ見学シテ貰イ、主要艦装物ノ在リ場所形状等ヲシッカリ頭ニ入レテ貰ッタ為其後ノ調査ニハ非常ニ役立チ判断モ比較的容易ニナッテ来タ。

前方ノ破断部ヨリ調査ヲ進メテ行ッタ際、破断部「バルジ」外板ヨリ直チニ海底ニ降ラレル事モ判ッタガ、其際福永工手ガ略水平ニ横ツタ太ク且長イ円柱状ノモノヲ発見シタ為、或ハ砲身デハナイカト思イ之ヲ辺ラセタ処前方ノ行キ止リノ処ニ表面ニギザギザノ溝ノアル大キナ太イ塊ガアル事ヲ報告シタ為、更ニソノ付近ヲ搜索シタ結果大体之ガ左舷内側ノ推進軸デアル事ガ確認サレ推進軸ガ減速歯車ヲ附ケタ儘残シテイル事ガ判ッテ来タ。其後右舷側外軸ノ上方ニ跳上ゲラレタ如クニ横ツテイル事、左舷外軸モ水中ニ浮イタ様ニプラサガッテイル事モ次々ニ発見サレテ来テ大体機械室内ノ「シャフト」ノ位置ガ略々推定サレテ来タ。

（図4 機械室内推進軸散乱状況推定）

是ノ内ドノ軸デアッタカ適確ニハ記憶シテイナイガ或ル軸デハ低圧「タービン」迄辺ツテ行ク事ガ出来タ。

機械室附近ノ海底ハ破断片ニテ覆ワレ、之ノ為ニ送気管ヲ引掛ケタリ潜水員ノ頭上ニ鉄板ガ落チカッテ来ル等危険極リナカッタガ大略上述ノ如キ状況ガ判定サレテ来タ。尚此ノ附近破片ノ間ニ夥シク装薬ガ散乱シテイル事ガ知ラレタ。

然シ此ノ方面カラノ調査ニヨッテハ依然トシテ三番砲塔ノ存在ヲ突キ留メ得ナカッタ。

5. 爆沈当時の状況

潜水調査ヲ続ケテイル間ニ現場ヲ訪問スル各艦ノ「ランチ」ノ乗員或ハ艦政本部第四部ヨリ査問委員トシテ来泊サレティタ牧野部員（技術大佐）ヨリ査問会ニ於テ報告サレタ爆沈当時の状況ガ次第ニ明ニナッテ来タ。

以下ソノ当時の小生ガ聴キ得タ爆沈状況ヲ参考トシテ記憶ノ儘ニ記述シテ行ク事ニスル。

爆沈当日デアッタ6月8日ハ柱島附近ハ極メテ平穏ナ小雨ノ日デアッテ陸奥ノ隣リニ碇泊シチタ扶桑カラモ陸奥ノ艦型ガ判ラナカッタ程度ニ霧ツテイル様ナ天候デアッタト言ウ。雨デアッタノトヤ

ヤ寒イ位ノ気温デアッタ為ト所謂大詔奉戴日ノ午食後ノ休憩時デアッタ為ニ甲板上ノ「ハッチ」ハ大部分ガ閉メラレ又舷窓モ大部分ガ閉鎖サレテアッタ。

此等ノ点ハ潜水調査ニヨッテモ確メラレタ点デ特ニ「ハッチ」ガドレモ閉メラレテイタ為ニ調査ニ非常ニ困難シタ。舷窓モ大部分閉鎖サレタ儘ニナッティタ。

陸奥ハ当日 1300 繫留更エノ予定ニナッティタ為ニ機関部員ハ繫留運転開始ノ為配置ニ就イテイタ。従ツテ機関科員ハ機関長以下全滅シテイル。

爆発ハ 1205 頃カ 1210 頃デアッタ様ニ思ワレル。隣リノ扶桑ヨリ突然大音響ト共ニ陸奥ノ方向ニ霧ノ中カラ白煙ガモクモクト大入道ノ如クニ立登ルノヲ認メテイル，但シ火炎ハ認メラレテイナイ様デアッテ之ハ上述シタ如ク甲板「ハッチ」其他ガ閉メラレテイタ為最初ノ火炎ハ通路ニ吹キ出シテ来タ模様デアッテ例エバ士官室前ノ通路ヲ走ッタ火炎ノ為ニ此ノ通路ヲ逃ゲテ来タ乗員ハ全部大火傷ヲ負ッテイルト言ウ事デアル。隣艦カラモ見エナイ程度デアッタ為附近ノ諸島及ビ陸岸カラモ望見ハサレナカッタ模様デアル，但シ現場付近ニ漁船ガ一隻オッタ様デ恐ラク事件発生ノ真相ヲ知ッテイルノハ海軍部内以外ニハ此ノ漁船ガアッタ筈デ此ノ為直チニソノ漁船ノ捜索ヲ行ッタガ霧ニマギレ遂ニ其ノ行辺ヲ晦マシテシマッタト言ウ事デアッタ。

陸奥艦内ニハ當時固有乗員ノ他ニ乗艦実習中ノ土浦出ノ予科練ガ約 2,000 名長門ト本艦ニ分レテ乗艦シティタト言ウガ，偶々吳ニ定期便トシテ派遣サレテイタ定期ノ乗員以外ニハ救助サレタ乗員ハ極メテ少ナカッタノハ何ト言ッテモ降雨ノ為「ハッチ」，舷窓ノ大部分ガ閉鎖サレテイタ為デアロウ。通常ノ如ク晴天ナラバ午食後ノ休憩時間中ニハ相当数ノ人員ガ上甲板ニ出ルノガ常デアル。

前部ノ准士官室ニイタ或准士官ハ大爆音ヲ聞クヤ直チニ上甲板ニ駆上ッタ時ニハ未ダ転覆スルニ至ラズ其儘浮イテイタト言ウ。間モ無ク後方ニ「トリム」シテ行キ艦首ガグット上ガッテ来ルト共ニ急激ニ右舷側ニ転覆シテ行ッタト言ウ。

転覆後艦ハ赤腹ヲ出シタ儘相当時間其ノ儘浮イテイタ為ニ艦腹上ニ這上ッタ者モアル程度デ此ノ准士官ノ推定デハ爆音ヲ聞イテカラ転覆ニ至ル迄約 1 分位ハアッタト思ワレル他爆発時前部ノ准士官室ニ於テハ大振動ト言ウ程ノモノデハナイガ「ドドドッ」ト言ウ音ト共ニ上下動ヲ感ジタ模様デアル。

尚転覆スルト共ニ水中ヨリ舷窓ヲ開ケ舷窓カラ飛び出シテ救カッタモノガ相当イル。

後部右舷ノ舷門付近ニオッタ副直将校ハ海中ニ跳飛バサレ助カッテイルガ副直将校ハ爆発直前「シュー」ト言ウ音ト共ニ三番砲塔ト四番砲塔ノ間カラ黄色イ煙ガ吹キ出シテ来タ為「アッ何カ！」ト叫ビ確カメヨウト駆寄ッタ事迄ハ覚エテイルガ後ハ判ラズ氣ガ付イタ時ニハ海中ニアッタト言ウ事デアッタ。

四番砲塔ヨリ後方ノ艦尾カラハ生存者ハ出テイナイ。後ニ司令長官ヨリ特ニ依頼ガアリ艦長ノ屍体ノ捜索ト引揚ゲヲ行ッタガ艦長ハ艦長室ノ机ノ上ニ打伏セニナリ，上衣ノ「ホック」ヲ緩メタ儘何等乱レタ様子ハ見ラレナカッタト言ウ潜水員ノ話デアッタ処ヲ見テモ爆発時ノ「ガス」圧力ガ爆発部ニ近イ為ニ特ニ強烈デアッタ為ニ總員即死シタノデハナイカトモ思ワレル。

6. 第十四兵員室捜索

機械室附近ノ調査ガ大体終ッタ頃ニ艦隊法務長及ビ查問委員側ヨリ第十四兵員室ノ詳細ナ捜索調査ヲ命ゼラレタ。特ニ同兵員室内ニアル諸物件及ビ乗員ノ屍体ヲ悉ク揚ゲテ貰イタイトノ要求ガアッ

タ。本問題ニ就キ牧野部員ニ内々伺ッタ処ガ三番砲塔ノ火薬庫分隊デアル第四分隊ノ居住区ガ此ノ兵員室ニナッティル相デ、同分隊員デアル■■一等兵曹（此ノ名前ハ自分ハスク記憶シテイルガ或ハ■■カモシレヌ）ノ屍体ガ此ノ兵員室ノ中ニ在ルカドウカガ爆発原因ノ調査上查問会ノ問題ニナッティルト言ウ事デアッテ、同兵装ガ法務長ノ話ニヨレバ或ル方面ヨリ相当額ノ金ヲ貰ッタ証拠ノアル事及ビ平常ノ行動及ビ側方ヨリノ調査ヨリミテ不審ノ点ガ極メテ多ク、事ニヨッタラ本人ノ謀略行為ニヨルモノデハナイカトノ疑ガ濃厚デアル点ヨリ同人ノ屍体ノ有無ガ本事件ノ原因探求上非常ニ有力ナ鍵ト考エラレル旨話ガアッタ。従ッテ此ノ調査ノ為ニハ相当ノ時間ヲ之ニ充テル事ニシタ。兵員室ノ位置ハ外部カラノ潜水調査ニヨリ比較的容易ニ探リ当テル事ガ出来、前部ヨリ二ツ目ノ舷窓ガ開イテイル事モ判明シタノデ舷窓ヨリ手ヲ突込ンデ室内ニ浮遊シテイル浮流物ヲ次々ト引張リ出シタ。分隊日誌、其他ノ書類、綴物兵員ノ所持品等持出セル物ハ悉ク取出シタガ何分舷窓ガ潜水服ノ寸法ヨリ極ク僅カニ小サナ為種々工夫ヲ凝ラシタガ遂ニ舷窓ヨリ室内ニ入ル事ハ不可能ト判リ一時ハ諦メ様ト考エタガ此ノ問題ガ事故原因探求ノ鍵デアル事ヲ考エ福永工手トモ相談ノ上遂ニ万難ヲ排シ極メテ遠廻り且危険千万デハアルガ次図ノ如ク飛行甲板中央ノ「ハッチ」ヲ開キ之ヨリ士官室前ヲ通リ通路ヲ前ニ進ミ同兵員室ニ入ル様試ミル事ニ決心シタ。此ノ際ノ通路トシテハ前方ノ後檣前部ノ昇降口ヨリ入ル方ガ最短距離デハアッタガ此ノ「ハッチ」ガ如何ニシテモ開ケル事が出来ズ止ム無ク遠廻リデハアッタガ唯一ノ「ハッチ」デアッタ飛行甲板昇降口ヨリ試ミテミル事ニシタノデアル。

(図5 第十四兵員室搜索路及附近損傷状況推定)

此ノ場合前部船体ハ殆ド横倒シ以上ノ状態デアリ且此ノ破断部附近ノ右舷側ハ上図ニ示シタ如ク泥土ニ埋レテイテ辛ジテ「ハッチ」ガ開ケラレル程度デアッタガ一名ガ泥土上ニ立チ「ホース」持チトナリ一名ガ中ニ進ム事ニシタ。此ノ調査ニハ潜水員中デモ選リ抜キ技量優秀ノ潜水員二名ヲ之ニ当ラセル事ニシタ。両名ノ名前ヲ不幸ニシテ記憶シナイガ、ソノ一名ハ後日米軍ノ「パラオ」進撃直前「パラオ」ノ第30工作部ニ派遣トナリ、他ハ「マニラ」ノ第103海軍工作部ニ派遣サレタガ何レモ其後ノ消息ヲ知ラナイノハ真ニ残念ナ事デアル。

海底ノ泥土ハ所謂鼻泥デアッテ極メテ濁リ易ク、為ニ作業ハ困難ヲ極メタガ兎モ角モ「ハッチ」ヲ開イテ中ニ入ル事が出来タ。然シ船体ハ殆ド仰向ケニ近ク転倒シタ状態デアリ内部ハ全クノ暗黒ノ上ニ通路ニハ一杯屍体ガ詰ッテオリ尚浮遊物ガ夥シク浮遊スル中ヲ、相当ノ深海潜水デアルニ拘ラズ之ヲ物トモセズ障害物ヲ一つ一つ取り除ケツツ進ム其ノ感ト潜水技倆ニハ全ク頭ノ下ガル思イガシタモノデアル。此ノ困難ナ潜水ヲ継続シツツ遂ニ目的ノ第四兵員室ノ入口扉ニ達シ之ヨリ内部ニ突入スル事が出来タ。兵員室内部ハ舷窓ヨリ入ル幽ナ光ノ為ボート明ルク大体ノ様子ハ掴ム事が出来タ為ニ室内ニ浮遊シ或ハ沈降シテ一杯ニ詰マッティル衣嚢、「ハンモック」、屍体ヲ悉ク外部ニ取り出ス事が出来タ。然シ此等ノ屍体中ニハ目的トスル一等兵曹ノ屍体ハ結局見ツカラナカッタ。其他浮遊屍体或ハ潜水ニ依ル浮揚屍体全部ノ検索ガ行ワレタガ同兵曹ノ屍体ハ無ク従ッテ本人ガ爆発ト共ニ死亡シオルモ屍体ヲ発見出来得ザルモノカ或ハ未ダ何処カニ生存シテオルモノカ結局ソノ判定不能トナリ此ノ方面ヨリスル爆沈原因ノ断定ハ勿論不能トナッタ模様デアル。然シ後述スル如ク他ノ有力ナ一原因トシテ挙ゲラレタ當時論議サレタ本艦ニ新ニ搭載サレタ許リノ主砲用三式弾ノ自然爆発ナル推定モ其後三式弾ハ自然爆発スル事ナシト断定セラレ再ビ各艦ニ搭載サレルニ至ッタ点ト併セ考エルトキ本艦爆発ノ真因ニ闇シテハ尚深ク考慮スペキ事柄デアルト考エラレルガ小生ノ

當時聞キ及シダ範囲内デ知リ得タ点ハ以上ノ程度デアッテ當時査問委員会トシテ原因ガ如何ニ推定サレテイタカガ不明デアリ之ヲ伝エ得ナイノハ深ク遺憾トスル處デアル。
尚其後火薬庫ノ鍵ノ所在ガ問題トナリ其ノ搜索モ行ッタガ肝心ノ士官室前ノ鍵箱ハ見当ラズ後ニ艦長室前ノ予備鍵箱ハ搜索ノ結果揚収スル事ガ出来タ。

7. 三番砲塔ノ発見及其ノ状態

第四分隊兵員室ノ搜索調査ヲ一先ズ終了スルト次ニハ前部船体ト後部船体トノ間ノ部分ノ調査ニ当ッタ。前部船体ノ破断部ヨリ後方ニ潜水員ヲ進メタトキニハ外板カ或ハ甲釘ノ大キナ「ブロック」ト思シイ相当ナ大キサノ塊リヲ発見シハシタガ然シ三番砲塔ニハ突当ラズ、従ッテ勿論後部ノ船体ニモ到着スル事ハ出来ナカッタガ後部ノ船体破断部ヨリ前方ニ潜水員ヲ進マセタ結果斜メニ傾イタ丸イ大キナ壁ニ突当ル事ガ報告サレ次デ之ガ第三砲塔ノ「バーベット・アーマー」デアル事ガ確カメラレタ。後ニ潜水員ニ定規ト下グ振リヲ用イテ其ノ傾斜ヲ計ラセタ処、約45°アッタ。更ニ此ノ「バーベット」ノ上ノ方ニピカピカ輝イタ抱工程アル大キナ丸イ筒ガ沢山並ンデイルト報告サレテ來タノデ其ノ寸法形状ヲ苦心シテ計ラセタ結果意外ニモ是ガ此ノ砲塔ノ「ローラー・ベアリング」デアルト推定セザルヲ得ナクナッタ。即チ「ローラー・ベアリング」ガ爆発ノ「ショック」デ抜ケ出シテ吹キ上ゲラレ砲塔旋回部ノ胴ニ恰モ禪ヲ掛けタ如クニ引掛ッタト想像サレル事ニナッタ。

次ニハ之等ノ上方ニ一本ノ丸ク且太イ煙突状ノモノガボーット突立ッテイルノガ望見サレルト言ウ発見ガアッタ。是ガ取り付カセ其ノ寸法等ヲ計ラセタ処意外ニモ殆ド垂直ニ（下グ降リテ測ッタ結果）突立ッテイル主砲砲身デアル事ガ推定サレタ。更ニ其ノ隣リニモ一本在ル事ガ判ッタ為結局三本砲塔ノ旋回部ガ抜ケ出シ仰向ケニ突立ッテイル事ガ断定サレテ來タ。此ノ発見ノ際査問委員会中ノ砲術学校委員ヨリ膳発ノ事実ハナカッタカト言ウ事ヲ調ベル為ニ特ニ砲口栓ノ有無ト砲身後退ノ有無ノ調査ヲ命ぜラレタガ、砲口栓ハドチラノ舷デアッタカ片方ガ脱落シタモノカ砲口ニハ無カッタガ砲身後退ノ模様ハ感ゼラレズ砲身根本ノ「ケンバス」ヲ認メタ様ニ記憶スル。

（図6 三番砲塔状態略図）

次ニ砲塔天蓋ヲモ発見シタガ砲身ト共ニ仰向ケニ座ッテイル他ハ特ニ異状ヲ認メラレナカッタ。
以上ノ調査ヲ行ッテイル間ニ「バーベット」ト砲塔旋回部トノ間ニ約一米位ノ間隙ガ在ル事ガ発見サレ然モ此ノ隙間ヲ潜ッテ下方ニ降リテ行カレソウニ思ワレルト報告サレタ為ニ思イ切ッテ此ノ間隙ヲ通ッテ内部ヲ調べサセル事ニシタ。

水深約四十米暗黒ニ近イ海面下ノ然モ爆発ニ依ル破片ノ充满シタ此ノ爆発心臓部ニ潜リ込モウトスルノデアルカラ潜水員ノ危険ヲ考エルト仲々決心ガ付カナカッタガ思切ッテ断行スル事ニ決メ実行シテミタ。スルト案外簡単ニ入ル事ガ出来然モ下ハ思ッタ程ニハヤラレテイナイ模様デアル。然シ巨大ナ主砲弾ガゴロゴロアル上ニ装薬ガ一面ニ散乱シテイル模様デアル。

尚装薬及弾丸ハ三番砲塔ト後部船体ノ間及ビ其ノ附近一面ニ相当多数其後発見スル事ガ出来タ。又圧壊シタ火薬缶モ揚収スル事ガ出来タ。装薬ハ完全ナ形態ノモノ、半分燃エタモノ、或ハ片面ノミ虫ノ食ッタ如クニ燃エ残ッタモノ等色々ノモノガ拾イ揚ゲラレテ來タ事ヲ記憶シテイル。

8. 主砲三式弾ノ揚収

第四分隊居住区及三番砲塔ノ搜索ガ一応形ガツイタ頃ニ査問委員会ヨリ主砲ノ三式弾ノ搜索揚収ノ命令ガ下サレタ。是ノ三式弾ハ主砲対空射擊用弾トシテ當時全クノ新兵器トシテ本艦搭載後未ダ幾何モ経ッテイナカッタモノデアルガ爆沈ノ原因ガ此ノ新制定ノ弾丸ノ自然爆発ニ依ル誘爆ニアルノデハナイカト言ウ疑問ガ他ノ有力ナル原因トシテ考エラレテ來タ為ニ出来得ベクンバ是ヲ揚収ショウト言ウ事ニ決シタ為デアル。三式弾ハ赤色ニ塗装サレテイルノデアッタガ水中デハ黒色ニ塗ッタ演習弾ト全ク間違エラレ易ク暗処ニ於テハ白色ノ通上段トサエ區別ガツキ兼ネタ。此ノ為「バーべット」ト旋回部トノ間ノ狭イ隙間ヲ入ッテ長門ヨリ借リタ把弾器ヲ送リ込ミ、4号艇ノ艇首ニアル「ダビット」ニ「ワイヤー」ヲ取付ケテ方々ニ引懸リナガラヤットノ思イデ引揚ゲテミレバ白イ弾ダッタリ、黒色弾ダッタリシテ隨分落胆シタ事モアッタガ遂ニ一個ダケ三式弾ノ揚収ニ成功スル事が出来タ。

勿論爆沈現場ニ於ケル調査期間中ニ三式弾ノ安全性ニ對スル結論ハ判定セラレズ之ガ相当有力ナル原因ニナリ得ルモノト思ワレタノデアッタガ其後昭和19年春頃ニナッテ三式弾ノ安定ナル事ガ確定サレ、陸奥爆沈當時急イデ各搭載艦カラ陸揚ゲサレタ此ノ弾ヲ再び搭載スル様ニナッタ事ヲ記憶シテイル。従ッテ本艦爆発ノ原因ガ三式弾ニアルトハ考エラレナイ事ニナル。

9. 潜水作業艇ノ試用

以上述ベタ通リ爆裂部附近ノ大略ノ様子ガ掴ミ得ラレタ後次ニ行ッタ調査ハ本艦ノ沈没後ノ状況及び船体全般ノ検討ニ就イテデアリ特ニ牧野部員ヨリ指示ガアリ本艦ノ前部1/4長附近ニ損傷部ハ無イカドウカト言ウ問題ノ調査デアッタ。

何分ニモ全長200米ヲ超エ全幅30米以上ニモ及ブ大艦ガ相当ノ深度ノ海底ニ全没シテ然モ前部船体ハ横倒シ以上ノ状況デアル。更ニ之ノ調査ニ当リ唯一ノ賴リハ潜水員ノボンヤリシタ報告ノミデアッテ之ヲ一般艦装図ニ就テ比較シツツ判断シテ行クノデアルカラ実ニ厄介極マリナイ話デアッタガ各潜水員ハ自己ノ責任ヲヨク自覺シ自分ノ命ズル儘ニ何度デモ小生ノ納得ノ行ク迄潜ッテ呉レタ事ハ實ニ感激ニ耐エナカッタ次第デアル。サハアレ何トカ全般的ニ適確ナル損傷状況ヲ把握セント苦慮シティタ際、鈴木部員ヨリ一策トシテ潜水作業艇ノ使用ヲ提案サレ早速実行ニ移ス事トシテ鈴木部員ヲ呉ニ派遣シタ。

潜水作業艇ハ先年豊後水道ニ於ル世界最深ノ潜水艦救難作業デアッタ伊号63潜水艦救難ノ際呉デ建造サレタモノデ斯ル深海ノ沈船状況調査ニハ全ク持ッテ来イノ艦デアッタ。此ノ為造船部艦装工場ニハ搭乗員モ定メラレテオリ時々訓練ガ行ワレティタ。

艇ノ手入レト「バッテリー」ノ充電ヲ終ルト早速鈴木少尉ハ搭乗員四名ト共ニ柱島基地ニ帰投シタ。小生モ即刻之ニ乗リ本調査ニ於テ特ニ最モ關係位置ノハッキリシナイ前後部船体及ビ三番砲塔トノ關係乃至ハ此ノ附近ノ状況等ヲ直接本艇ヲ以テ調査シ潜水員ノ歯痒イ如キ報告ヲ実地ニ確認シテミタイ熱望ヲ持ッテイタノデ本艇ガ到着スルト先ズ鈴木部員ニ小手調べトシテ船体ノ沈座状況ノ調査ヲ行ウト共ニ概略ノ爆破程度ヲ調べテ貰ウ事ニシタ。即チ海底ヲ這ウ様ニシテ進ミツツ泥土ガドノ程度ニ船体ヲ埋没シテイルカ等ヲ主トシテ調べテ貰ウ事ニシタノデアルガ当日ノ潮ノ様子ヲ考慮シテ右舷側カラヤッテミル事ニシ潜航ニ移ッテ行ッタ。大体30分後ニハ一応浮上スル様ニトノ約束ノ下ニ潜ッタノデアルガ予定時間ニナッテモ浮上シテ来ナイ。1時間経チ2時間位ニ成ッタガ依然浮上シナイ。「バッテリー」ハ大体2時間半ハ保ツトノ事デアッタノデ最初ハ余リ氣ニモ掛ケテイナカッタガ遂ニ浮上セズ、心配ニナッテ何カ余程重大ナ事ガ起ッタニ相違ナイト考エ損傷調査

ニ入ッテイル潜水員ヲ引揚ゲ豆潛搜索ニ当ラセヨウト決心シタ時ニ思イ掛ケナイ方向ニポカット浮上シテ來タ。「ハッチ」ヲ開キ鈴木少尉ガ顔ヲ出シタガ顏色ガ良クナイ。「何カアッタナ」ト思イ指揮艇ニ横付ケニナルノヲ待チ切レズニ状況ヲ聞クト「豆潛ガ沈没艦ノ艦橋ニ飛ビ込ミ「ガード」ガ引懸ッテ外レズ危ウク第二ノ6号艇ニナル処デアッタ」ト言ウ。海上デ安易ニ考エタノトハ案ニ相違シテ水中ノ潮ノ流レガ実ニ厄介デ艇ノ操縦ガ旨ク行カズ思ワヌ方向ニ流サレタノト何ト言ウテモ豆潛ノ覗窓カラノ視界ガ狭ク且ホンノ眼ノ前ダケシカ視野ガナイノト、沈没艦ガ余リニ大キ過ギ且潛水艦（例エバ伊63潛）ノ如ク外舷装ガツルットシテ簡単ナ艦ト異リ種々ナ突起物ヤ綱索等ガ多イ水上艦然モ大艦ガ正常ノ位置トハ全ク違ッタ姿態デ横ッテイルノデアルカラ無理カラヌ事デアッテ、コレデハ問題ノ破断部ノ豆潛ニヨル詳細調査等ハ到底不可能デアリ、之ヲ再挙スレバソレコソ豆潛ノ安危ニ係ワルト考エラレタノデ爾後潛水作業艇ニヨル潛水調査諦メ之ヲ打切ル事ニ決心シタ。

鈴木部員ノ報告スル所ニヨレバ予定ノ針路デ先行シ海底ノ泥土上ヲ予定ノ如ク這ウ様ニシテ沈没艦ニ近寄ッテ行ッタノデアルガ急ニ周囲ガ暗クナルト共ニ窓外ニ艦ノ「ハンドレール」ラシイモノガ写ッタト思ウト急ニ艇ガ動カナクナッテシマッタト言ウ。爾後離脱ニ種々努メタガ動力ナイ。前進全力、後進全力ヲ繰返シツツ離脱ニ全力ヲ尽クシタガ駄目デアル。救難「ブイ」ヲ上ゲヨウト考エタガ「ブイ」ガ沈没艦ニカラミ着ク懼レガ多分ニアルノデ止メタ。搭乗員ガ前後ニ動イテ「ツリム」ヲツケタガ之モ駄目。万策尽キテ自分ハ遺書ヲ書イタ。スルト各搭乗員モ夫々紙片ニ何カ書イテイル様デアル。「バッテリー」モ後幾何モナクナッタノデ之ヲ最後ト考エテ後進一杯ヲ掛ケタ処ガ鈍イ「ゴトン」ト言ウ音ト共ニ離脱シテ脱出スル事ガ出来タ。一体何処ニ引懸ッタノカ其ノ時ハヨク判ラナカッタガ離脱ノ時搭乗員ノ見張員ガ窓外ニハッキリト手旗信号台ヲ認メタノデ多分羅針艦橋ニ迷イ込ンダモノデアロウトノ事デアッタ。後日艦全般ノ沈座状況調査ノ場合此ノ報告ハ非常ニ有益ナ艦橋ノ状態判定ノ参考トスル事ガ出来タノデアル。

10. 艦橋ノ損傷状況

豆潛ニヨル艦全般及ビ重点調査ガ危険ト判断サレタノデ止ム無ク万事ノ調査ヲ再ビ潛水員ニ頼ル以外ニナクナッテ終ッタ。潛水員ニ依ッテ艦橋付近ノ調査ヲ繞行シテ行クト意外ナ事実ガ次々ト発見サレテ來タ。即チ或潛水員ハ確ニ艦橋「トップ」ニアル筈ノ十米測距儀ガ泥土上ニ出テイル事ヲ認メテ來、或潛水員ハ戦闘艦橋モ泥土ニ現レテイル事モ認メテ來タ。

最初小生ノ考エハ沈没後右舷側ニ転覆シタ際艦橋ハ其ノ儘先端ガ泥土中ニ突込ミ従ッテ艦橋上端ノ部分ハ泥ニ覆ワレテイルニ相違ナイト考エテ居タノデアルガ案ニ相違スル事トナッタノデ試ミニ潛水員ノ状況報告ヲ基礎ニシテ前部船体ノ傾斜ト水深及ビ水面カラ船体迄ノ當時ノ深サ等ヲ基トシテ当ッテミルト羅針艦橋ト戦闘艦橋ノ間附近デ艦橋構造ガ折レテイル以外ニハ説明ガツカナクナッテ來タ。ソレデ潛水員ニ此ノ附近ノ調査ヲ特ニ綿密ニ行ワレタ所果タシテ羅針艦橋上方ノ附近デ明カニ「バッカル」ノ生ジテイル個所ガ見ツケラレテ來タ。即チ艦ガ右舷側ニ転覆スルト同時ニ艦橋ハ直チニ海底ニツカエテ終イ次デ前部ノ船体ガ浮力ヲ喪失シテ沈降スルト共ニ此ノ部分ニ大ナル曲ゲ応力ガ懸リ遂ニ「バッカル」シテ終イ艦橋上部ノ部分ハ是處デ曲ッテ海底ニ横タワリ従ッテ「トップ」部分モ泥土上ニ覆ワレテ來ル結果ニナッタモノト推定サレル。

11. 前部船体ノ調査

前述ノ艦橋付近各部ヲ調査シタ際多数ノ乗員ノ屍体ガ或ハ「ステー」ニ引懸リ或ハ「ハンドレール」ニ又ハ艦橋側壁ニクツツイテイルノガ認メラレタ（勿論揚収可能ノモノハソノ都度引揚ヲ行ッテイル）

艦橋付近ノ次ニハ外舷及ビ艦底・「バルジ」等ノ表面ヲ詳細ニ調査シテ行ッタガ爆破部以外ノ部分ニハ特ニ是レト言ッタ損傷ハ発見サレナカッタ。特ニ艦橋付近カラ前部主砲砲塔附近ニカケテハ所謂1／4長附近ニ当ルノデ爆発時ノ激動ノ影響ガ現レテイル点ハ無イカ綿密ニ調査ヲ進メタガ「バックル」ラシイ個所ヲ発見スルニ到ラナカッタ。

一、二番砲塔ノ砲身及ビ旋回部ハ正常位置ニ在リ特ニ脱落シテイル様子ニモ思ワレナカッタ。外甲板「ハッチ」及ビ舷窓ハ閉ジテイル処ガ多カッタノハ前述シタ如ク降雨ノ影響デアルト思ワレル。尚右舷側ノ舷側ニ向カイ調査ヲ進メテ行ッタ処ガ舷側ガ泥土ニ埋モレ始メル個所ハ大体一、二番砲塔附近カラデアル点モ認メル事ガ出来タ。

潜水員ガ作業ヲ行ッテイル間ニ位置浮標ヲ利用シタ潮高観測及潮流ノ流速、流向等ノ計測ヲ行ッタガ更ニ位置浮標ヲ基準トシテ沈没艦ノ前後部船体ノ沈座位置ノ方位ヲ測定セントシテ測量ヲ行ッタ。最初ハ交通艇ノ55号艇ニ小型ノ航空機用磁気羅針儀ガアッタノデ是ヲ利用スル事トシテ位置浮標ヲ相当離レタ見当ノモトニ方位ヲ出シテ行ッタガ、其ノ結果ヲ遠方ノ島嶼ノ山形等ヨリ判断シタ海図上ノ方位ト比較スルト非常ナ誤差ガアリ $20^{\circ} \sim 30^{\circ}$ ニモ及ブ事ガ判明シタノデ羅針儀ニヨル計測ハ無効ト言ウ事ニナッタ。沈座位置ガ相当ニ深クテモ艦体ガ余リニ大ニ過ギル為ニ位置浮標ヨリ相当離レタ場所ニ於テモ磁気ノ影響ガアル訳デアル。浮標位置ヲ見透シ海図ヨリ判断シ前部船体ノ中心線ト後部船体ノソレトハ略 90° ニ近イ事ガ判ッタ事ハ前述シタ通リデアッテ、角度ハ 90° ヨリ若干小サカッタガソノ詳細ノ数値ハ記憶ニナイノハ遺憾デアル。

12. 後部船体ノ状況

破断部附近海底ノ詳細ナ搜索ヲ行ッタ際ニ左舷側ニ前述シタ如キカナリ大キナ外板ノ「ブロック」ラシイモノト右舷側ニモ同様ナ破片ガ発見サレタガ更ニ後部船体ノ右舷側ノ最下部ノ部分一勿論泥土上ニ現レテ潜水員ノ目ニトマル範囲内ニ於テデハアルガ一ノ外板ガズット前方ニ伸ビテイテドウモソノ儘前部ノ船体ニツナガッテイルノデハナイカト思ワレル様ニナッテ来タ。而シテ此ノ部分ノ外板ヲ後方ニ辿ルト丁度右舷外軸ノ位置ニ当ル事ニナル。何分前部船体ノ右舷側ハ泥土ニ埋没シテイル為ニ確実ニハ決定出来ナカッタガ前後部船体ノ距離ト其ノ当時ノ潜水員ノ報告ヲ総合シテ之ノ部分ハ前部ノ船体ニ続イテイルト判断シテ差支エナイト考エ查問委員ノ方ニハソノ様ニ報告シテオイタ。

後部ノ船体ニハ略々水平ニ近ク僅カニ前方ニ「ツリム」シテ沈座シティタガ潜水員ニ甲板上ニ下ゲ振リ盤ヲ設置サセ船体中心ト思シイ部分ノ木甲板ノ「ピッチライン」ヲ基準トシテ計測サセタ結果ハ僅カニ右舷側ニ傾イテイル程度デアッタ。此等ノ詳細ノ数値ニ関シテハ今記憶ニ残ッテイナイノハ甚ダ遺憾デアル。

尚後部船体ニ関シテモ外舷側ヨリ詳細ニ調査ヲ行ッタ。四番砲塔ハ通常ノ位置ニアリ、砲身其他ノ位置モ正常デアッテ特ニ異常ヲ認メラレナカッタ。

上甲板ノ破断部ハ左舷側ハ上方ニ右舷側ハ下方ニ向カッタ捲レガ一部アッタ様ニ記憶シテイル。

艦底ノ部分ニ対シテハ、舵ハ正常ノ位置ニアリ、舵ノ舷側ノ部分ガ僅ニ泥土ニ埋レタ程度デアリ、推進器ハ四個共全部認メラレタガ左舷側ノモノハ全部泥土上ニ露出シティタガ、右舷側ニ於テハ外軸ノ三枚翼ノ内一翼ガ埋没ニ近カッタ如ク記憶シティル。

外舷全般ニ対シテハ特ニ異状ノ個所ハ認メラレナカッタ。

13. 捜索雑記

以上記述シテ来ッタ如ク沈没艦全体ノ概貌ガ掴メテ来タノデ是ヲ基トシテ爾後ノ調査ハ詳細ニ数字的ニ進メテ行ク事トシタ。前部船体ハ「ツリム」及傾斜ヲ後部ト同様ニ下グ振リヲ下シ測定シタガソノ取付位置ハ中央部ノ舷側外板ニ於テ行ッタ。其ノ結果傾斜右ニ 108° 、「ツリム」艦尾ヘ 3° 、「ビルジキール」ノ部分ガ丁度本艦全体ノ最浅個所ニ当リ此ノ部分デ水深12米位ダッタ様ニ思ウ。

諸般ノ調査ガ終リ近ヅク頃ヨリ再ビ浮上漂流スル屍体ガ多クナッテ来タガ此ノ頃ノ屍体ハ既ニ腐爛シ且膨張シテ全ク悲惨ノ極ミデアッタ。中ニハ全身被服ノ上ヲ白色ノ條虫様ノ大キナ怪虫ニ捲着力レタ屍体モ浮上シテ来タ事ヲ今デモハッキリト記憶シティル。

艦長ノ屍体ハ前述ノ如ク艦隊長官ノ特別ノ依頼モアリ後部船体ノ四番砲塔後方ノ「ハッチ」ヲ開キ潜水員二名ニ依ル共同潜水デ艦長室ニ達シ屍体ノ揚収ヲ行ッタ。同時ニ弾薬庫ノ予備錠前箱ヲ発見シ引揚ヲ行ッタ。更ニ副長ノ屍体モ発見シ揚収シタ。何レモ昼食後ノクツロイダ状態ノ儘絶命シタ点ハ直ニ氣付カレタ点デアル。

後部船体内部ハ潜水員ノ報告ヲ総合スルニ殆ド異状ヲ認メラレナカッタ。上甲板ノ「ハッチ」ガ全部閉鎖シテアッタノト舷窓ガ閉メラレテアリ且損傷ガ特ニ起ラナカッタ為ニ前部船体ガ覆没後モ尚浮力ヲ保チ、艦尾ヲ水上ニ出シティタモノト推定サレル。

14. 沈没艦模型ノ製作

以上ノ潜水調査ヲ基ニシテ救難隊員中造船部設計係ヨリ派遣サレタ新納工手ヲ中心トシテ沈没艦ノ破断部ヲ主トスル尺度 $1/100$ ノ「ボール」紙模型ヲ作成シ、ナルベク潜水員ノ報告ニ合致サセル様ニシテ作り上げ更ニ相互ノ関係位置ヲ調査シテ計測結果ヲ入レテ行ッタ為ニ極メテ明瞭ナ概念ヲ得ル事が出来、全般ノ調査ニ益スル処多大デアッタ。此ノ模型ハ查問委員ノ方ニモ見セ、尚查問委員ヨリノ依頼ニヨリ中央報告用トシテ極小「スケール」ノモノモ作り之ヲ箱ニ入レ委員ガ東京ニ持チ帰ッタ筈デアル。

尚此ノ模型ハ本救難調査ニ関スル他ノ報告ト共ニ其後終戦ニ至ル迄造船部庁舎屋上ノ機密室ニ保存サレティタガ終戦ト同時ニ焼却処分サレテイルノデ其ノ詳細ヲ知ル縁モナイノハ惜シムベキ事デアル。

15. 沈没状態ノ概観

潜水調査ニ依シテ知リ得タ主要ナル事項ニ対スル概略ノ説明ハ以上述ベタ通リデアルガ之ヲ図示スレバ別図ニ示ス略図ノ如クデアッテ、繫留浮標ハ引込マレタ儘海中ニ懸吊シティタ。錨鎖ハ右舷側ノモノヲ使用シティタ様ニ記憶シティル。中央部煙突ハ煙突ノ先端ガ殆ド泥土ニ没入スル位置ニアッタ事ガ認メラレテイルシ後檣モ折レテイルモノノ如ク上部ノ「ヤード」其他ガ泥上ニ露出シティタ。飛行甲板上ノ射出機台モ存在シティタ。

海底泥土ハ極メテ深イモノノ如クデアッテ其ノ表面ノ位置ハ大略別図ニ図示シタ如キ位置ニアッタガ、全体的ニ考エ前部船体ノ前半部ニハ當時カナリノ浮力ガ残存シテイル如ク推定サレタ。

本調査ヲ終エル頃迄ニハ中央部破断部ノ集団的氣泡浮上ハ比較的早期ニ終了シタガ其他ノ各部ヨリハ尚時々氣泡ノ上ルノガ見掛けラレ従ッテ絶エズ若干宛ハ浮力ヲ喪失シツツアッタモノト想像サレル。

(図7 沈座状態推定図)

(図8 後部船体沈座推定図)

(図9 前部船体沈座状況推定図)

16. 潜水作業ノ大要

潜水作業ニ当ッテハ潜水伝馬船二隻ヲ横ニ並ベ前後ノ舷梯ヨリ後退ニ昇降セシメタ。空気ハ魚雷氣室ノモノヲ減圧シテ使用シソノ補給ハ二隻ノ内一隻宛ヲ吳ニ曳航給氣スル事ニシティタ。最初ハ泊地所在ノ駆逐艦ノ空気ヲ貰ウ予定デハアッタガ訓練其他ノ関係デ出入一定セズ都合ノヨイ時ニ補給出来ナイ関係モアッテ工廠トノ連絡モ兼ネ吳ヨリ補給スル事ニ決メタノデアル。

潜水作業モ前部船体ノ左舷側舷側及「バルジ」上ノ調査ノ如キ場合ニハ近々水深12米前後デ「ビルジキール」ニ到達スル事ガ出来タノデ潮流ノ無イ限リサシタル困難ハ無カッタガ、右舷側及ビ後部船体ノ艦尾艦底附近ノ調査ノ際ニハ深クモアリ且水質ノ関係カラカ暗ク破片散乱シ難渋ヲ極メタ。特ニ查問委員会ヨリ督促サレ破断部附近ノ搜索ヲ急イダ當時ニハ自然無理スル事ガ多ク、潜水病ニ懸リ、所謂「痺レ」タ場合ガ相当ニアッタ。然シ潜水病治療「タンク」ノ用意ハシテ置イタガ幸イ之ヲ使用スル程度ノ事ハ無ク再度深海潜水ヲ行イ島抜キノ休息ヲ充分ニ行ッテカラ引揚ゲレバ治ッテ終ウノガ常デアッタ。唯相当水上デハ頭モ良ク、判断ノ良イ潜水員デモ単ニ潜ッテ作業ヲスルノデナク、慣レナイ損傷調査ヲ深海ニ於テ行ウノデアルカラ全ク無理モナイ事デハアッタガ、海底デ見タ事ガ浮上後再現デキズ実ニ困難シタ事ガ多イ。遂ニハ木片及木炭ヲ持タセテ降シ之ニ「スケッチ」ヲサセ、ソレヲ基ニ状況ノ判断ヲ行ッタ事モ二、三ニ留マラナカッタ。然シ損傷部ノ調査ハ水上ノ部分ニ於テモ或ハ船渠中ニ於テデスラ真ニ困難スルモノデアルガ之ヲ斯ル深度ニ於テ且異状ニ錯雜シタ状態ニアル本艦ノ爆発損傷部ノ状況ヲ兎ニモ角ニモ明カニシ得タノハ実ニ優秀ナル我等潜水員ノ技術ニ負ウ所大デアッタ事ヲ茲ニ感謝スル次第デアル。

17. 調査上ヨリ推知サレル沈没艦ノ状態

本救難調査ニ於テソノ潜水調査ガ主トシテ破断部以外ニ対シテハ外部的調査ニ終ツタノハ一二調査期間ニシバラレタノト本調査ガ最初ノ目的トシタ沈没状態ノ概略把握ヲ狙ツタノデアッテ本艦ノ浮揚作業ノ可能性等ニ対スル詳細ナル点迄ハ調べラレナカッタノハ勿論ノ事デハアルガ、全般的ニ断定出来得ル点ハ艦橋其他転覆時ニ海底ニ接触損傷ヲ生ジタ部分ハ別トシテ爆沈時ニ激烈ナ「ショック」ニ依ッテ特ニ是レト言ウ損傷個所ハ少ク共本調査ニ於テハ認メラレナカッタ事デアル。唯機械室ノ前部隔壁ガ如何ナル状況ニアルカガ調査出来ナカッタノハ残念デアルガ此ノ目的ノ為ニ潜ツタ潜水員ノ報告ニ依レバ相当雑多ナ諸管、諸補機類ガ機械室前方ニツマッテイル様デアッタガ少ク共此ノ隔壁ガ完全ニ前方ニ吹キ捲ラレテイル如クニハ思ワレナカッタ。

後部船体ハ爆発直後ハ略々完全ニ浮力ヲ保ッテイタコトハ最初ニ記述シタ如ク爆沈当日即チ8日ノ夜半迄艦尾旗竿ヲ水面上ニ認メラレテイル事ヨリシテ確実デアル。

次ニ前後部ノ船体ガ約90度ニ近イ角度ヲ取ッテ沈座シテイル原因ニ対シテハ爆沈ノ真因ニ勿論原因スル問題ト思ワレルガ四番砲塔ガ後部船体ニ略々完全ニ取付イテイル事ヲ考エレバ爆発ノ生ジタル。當時ノ浮上艦位ハ論ゼズ共大体ニ於テ後部船体ノ位置ガ爆沈當時ノ艦ノ位置ヲ現スモノト推定サレル。

尙前部ノ准士官室ヨリ脱出シタ乗員ノ言ウガ如ク最上甲板ニ脱出シタ時艦ハ尚浮上シテイタガ後方ニ「ツリム」ガツキ、ヤガテ右舷側ニ傾斜シテ行ッタト証言セル点ト潜水調査ノ結果ガ大体ニ於テ右舷側ノ損傷ヨリ左舷側ノ損傷ノ方ガ大デアル事ハ略々決定的ニ推定サレル点及ビ就中後部船体ノ右舷側「バルジ」外板ガ前方ニ伸ビ前部船体ニ接続セテイルガ如ク思ワレル諸点ヨリ推定シ三番砲塔火薬庫ノ爆発ガ特ニ左舷側前方ニ向ッテ激シク此ノ為尚相当浮力ノ残シテイル前部船体ニ右方向ノ推力ヲ生ジ従ッテ前部船体ハ右ニ旋回シタ位置ニ於テ浸水ノ為「スタビリチー」ヲ喪失シテ転覆スルニ到ッタモノト小生ニハ推測サレルノデアル。

後部船体ノ四番砲塔ハ三番砲塔ノ直後ニ在リ且重量極メテ大デアル為ニ尚浮力ヲ存ジテイタ後部船体ハ四番砲塔ヲ錨トシテ艦尾ヲ水面ニ跳上ゲツツ爆沈直後急速ニ「ツリム」シタモノト思考サレル。

後部船体ニ対スル爆焰ハ相当ニ急激デアッタモノト思ワレ此ノ方面ヨリノ脱出者ノ話ハ余リ聞カナカッタ。艦長室ヨリ揚収シタ艦長自身クツロイダ儘デアリ爆発ニ対スル何等カノ異変ニ気付キ之ニ対スル行動ヲ採ッタ様子ハ少シモ認メラレナカッタ。

18. 救難隊ノ帰還及ビ其ノ後ノ状況

爆裂部及ビ沈座状況ノ調査ガ大体終了シタノハ6月下旬デアリー応此ノ程度トシ後日ノ再調査ヲ期シ基地ヲ撤収吳ニ帰還シタノハ6月26日頃デアッタト記憶シテイル。

尚泊地引揚ゲノ際海底ヨリ揚収シタ火薬缶、主砲弾其他ノ揚収物件ハ柱島ト附近島嶼ノ中央附近海底ニ悉ク投棄シタ。

救難隊解散後ハ造船部庁舎屋上ノ機密室即チ本事故関係ノ資料及ビ研究ノ為特ニ設ケラレタ一室ニ浮揚対策研究ノ為ニ計算班ガ特設サレ種々ナル角度ヨリ主トシテ最モ困難ナ前部船体ノ浮揚ノ可能性ニ就テ研究ガ行ワレタガ何分艦橋其他ノ上部構造物ノ撤去或ハ上甲板以上ノ防水工事ノ困難等ヲ考エル場合ニハ殆ド実行不可能トシカ考エラレズ殊ニ最後部ノ完全ナル隔壁ガドノ位置ニ取レルカニ關シテハ全ク如何トモシ難イ問題デアル為ニ此ノ浮揚計画モ全ク単ナル机上計画ニ過ギナイ事ニナリ、次デ戦局ノ変転ヲミルト共ニ是ノ計画モ終ワリヲ全ウシナイ間ニ終戦トナリ、此等ノ計画資料モ本救難ノ詳細ナル報告及ビ資料ト共ニ処分サレルノ止ムナキニ到ッタ次第デアル。

尚昭和19年ニ入り戦局ノ変転急ヲ告グルト共ニ南方ヨリノ重油ノ輸送逼迫ガ甚ダシクナリ、本艦ハ廃艦「竹」ノ呼称ノ下ニ重油ヲ揚収スル事トナッテ約400噸程度ノ重油ヲ其後ノ潜水作業ニ依ッテ揚ゲラレタコトヲ附言シテ置ク。本艦ノ重油搭載量ガ相当大デアッタ点ト前部船体ガ殆ド大ナル損傷ヲ蒙ラズニ沈座シテイル事ヲ思ウトキ、諸物資窮乏ヲ極メル今日ノ日本トシテ本艦ガ尚保有スル多量ノ重油及ビ貴重ナル鋼材艤装品其他ノ量ノ莫大ナル事ヲ考エル時、例エ本艦ソノモノノ浮揚ハ殆ド不可能ニ近イ難事デハアルガ、是等ノ諸物資ノ内ソノ一部ノ揚収ヲ実施スル事ハ有意義ナモノト思考サレル次第デアリ、殊ニ左舷側中央部「バルジ」迄水深ハ近々十数米ニ過ギナイ事モ此ノ際思考シ然ルベキモノト考エラレル。

19. 結語

本艦爆沈以来既ニ茲ニ五年ニナラントシテイル。時ノ変遷ハ當時相携エテ之ノ困難ナル救難調査ニ從事シタ幾多ノ救難關係者悉クヲ四散セシメルニ至ッタ。従ッテ本文モ是等關係者ニ就キ詳シク當時ヲ回想シ其ノ完璧ヲ期スル縁モ無イ事トナリ小生ノ記憶ニ残ル儘ヲ思イ出ス儘ニ既述シタニ過ギズ未ダ意ニ満タヌ点モ少シトシナイガ茲ニ稿ヲ終ルニ当リ當時ノ救難隊員ノ諸氏ノ御努力ニ深ク感謝スルト共ニ今尚暗黒ノ海底下本艦内ニ眠ル而モ故郷ノ山河ニ還ル事ヲ得ナ一一千数百ノ靈ノ冥福ヲ祈ル次第デアル。

(終)

昭和23年2月20日

松下喜代作

附記

復員局事務官福井静夫氏ヨリゴ提供ノ當時ノ長門乗員足立氏ノ記述ヲ参考ノ為別紙ニ記載シ本文ノ記述ト相当異ナル点モアルガ掲ゲテ本稿ノ参考資料トスル。

(別紙参考資料)

陸奥沈没ノ状況（記憶ニヨリ） 足立純夫氏

1. 昭和十八年六月八日広島湾南方柱島泊地（柱島ノSW約2,000米）ニ繫留碇泊中ノ陸奥（当時1F・2Sノ二番艦）ハ1205頃三番砲塔ニ大爆発ヲ起シ爆発後約30秒ニシテ沈没セリ。

当時ノ指揮官

長官 清水清美中将（旗艦：長門）

参謀長 高柳儀八少将

陸奥艦長

2. 当時天候小雨柱島附近ハ「ガス」発生シ視界極メテ不良ニシテ当时在泊艦（陸奥、扶桑、北上、春月、他ニ駆逐艦一・二隻）中最モ近距離（800米）ニ在リシ扶桑ヨリモ水柱（当時潜水艦攻撃ナラズヤトノ疑念アリ）火炎又ハ沈没ノ状況ヲ見タルモノナシ。長門ハ後水雷隔壁修理ノ為吳工廠ニテ修理工事ニ從事シ修理完成6月8日0930頃出港柱島泊地ニ回航ノ途中ニシテ当日1300投錨ノ予定ナリキ。

3. 長門ハ回航中1205頃主砲発砲音ラシキモノヲ聴取シ航行中1220頃扶桑ヨリ「陸奥沈没」ノ電報ヲ接受。直チニ対潜警戒ノ配置ニ就キ北方ニ反転。扶桑ニ対シテハ陸奥ニ関スル情報發信ノ中止ヲ命令サレタリ。長門ハ1430頃泊地着。

4. 陸奥事故ノ概要ハ其ノ後ノ調査ヲ総合スレバ左ノ通り。

三番砲塔ノ爆発（乗員中三番砲塔ヨリ白煙噴出ヲ認メタルモノアリ）ニヨリ略図所ヨリ船体切断。三番砲塔ノ砲身ハ舷側ニ吹キ飛バサレ、船体ハ繫留中ノ浮標ヲ引込ミタル儘右舷ニ傾斜沈没セリ。四番砲塔ヨリ後部ノ船体（艦長室ヨリ後部ノ船体）ハ30度位ノ傾斜ヲ以テ水上ニ在リシガ六月九日0100頃（天候不良ノ為各艦見張員中確実ニ認メタルモノナキモ諸情況ヲ総合シ）沈没セリ。沈没ノ形状別紙ノ通り。

5. 乗員 1, 700 人（當時艦務実習ニ乗艦シタル土浦予科練 300 名ヲ含ム）中生存者約 180，志望者並ニ死体収容シ得タルモノ約 160，艦長・副長トモニ殉職死体ハ潜水夫ニヨリ発見セリ。負傷者ハ同日夜間春月ニ依リ呉病ニ輸送機密保持ノ為病舎ヲ隔離セリ。
6. 事故後陸奥ノ件ハ「M」ト呼称サレ嚴重ナル機密漏洩防止ノ下ニ事故調査セラレタリ。査問委員会ノ調査ニヨリ同艦搭載ノ三式弾二個海中ヨリ揚収ノ上爆発実験ニ供サレタルモ証拠得ラレザリシ由。結局三式弾ナラズヤトノ程度ノ如キモノナル由（後ノ「セサ」人見大佐ヨリ仄聞ス）

(図 10 別紙参考資料)

(終)

図1 沈没艦々位

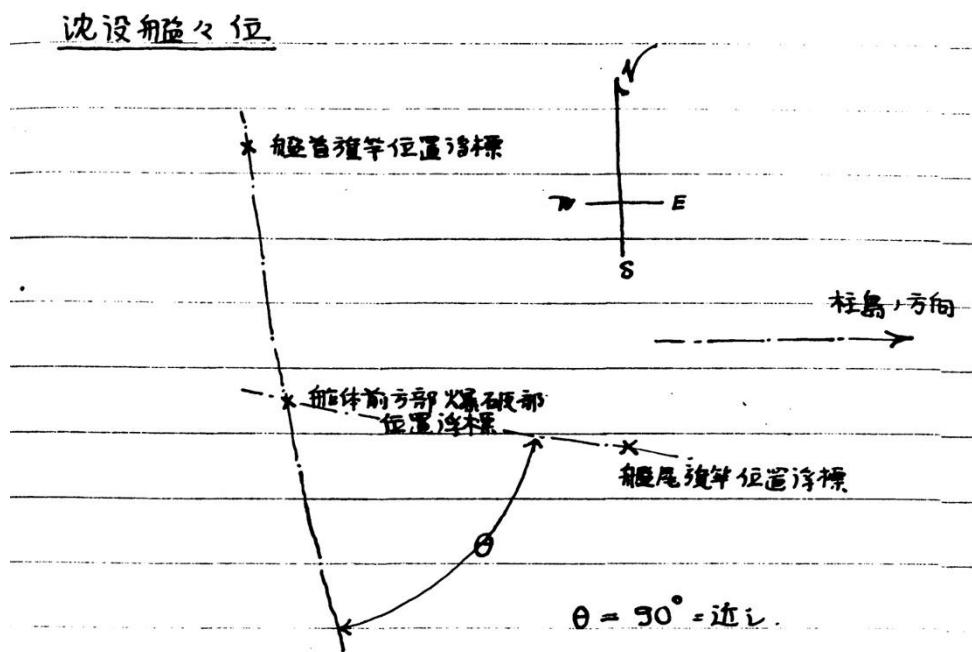


図2 位置浮標

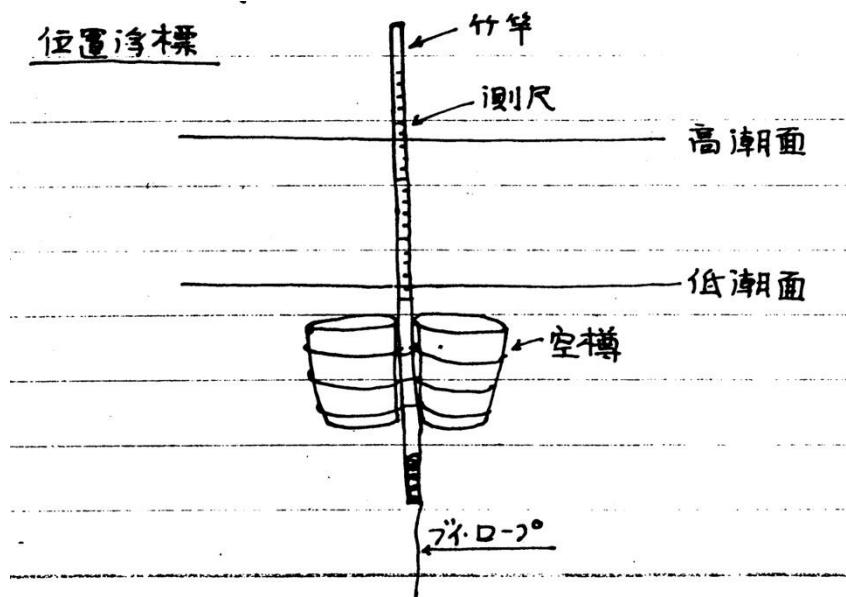


図3

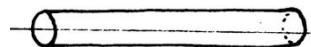


図4 梱室内推進軸散乱状況推定

機械室内推進軸部散乱状況推定

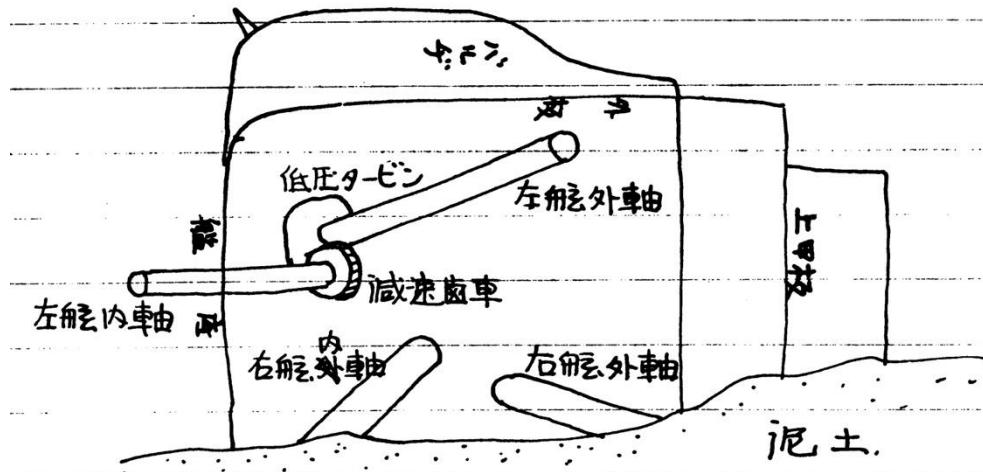


図5 第十四兵員室搜索路及附近損傷状況推定

第十四兵团室搜索路及附近损伤状况推定

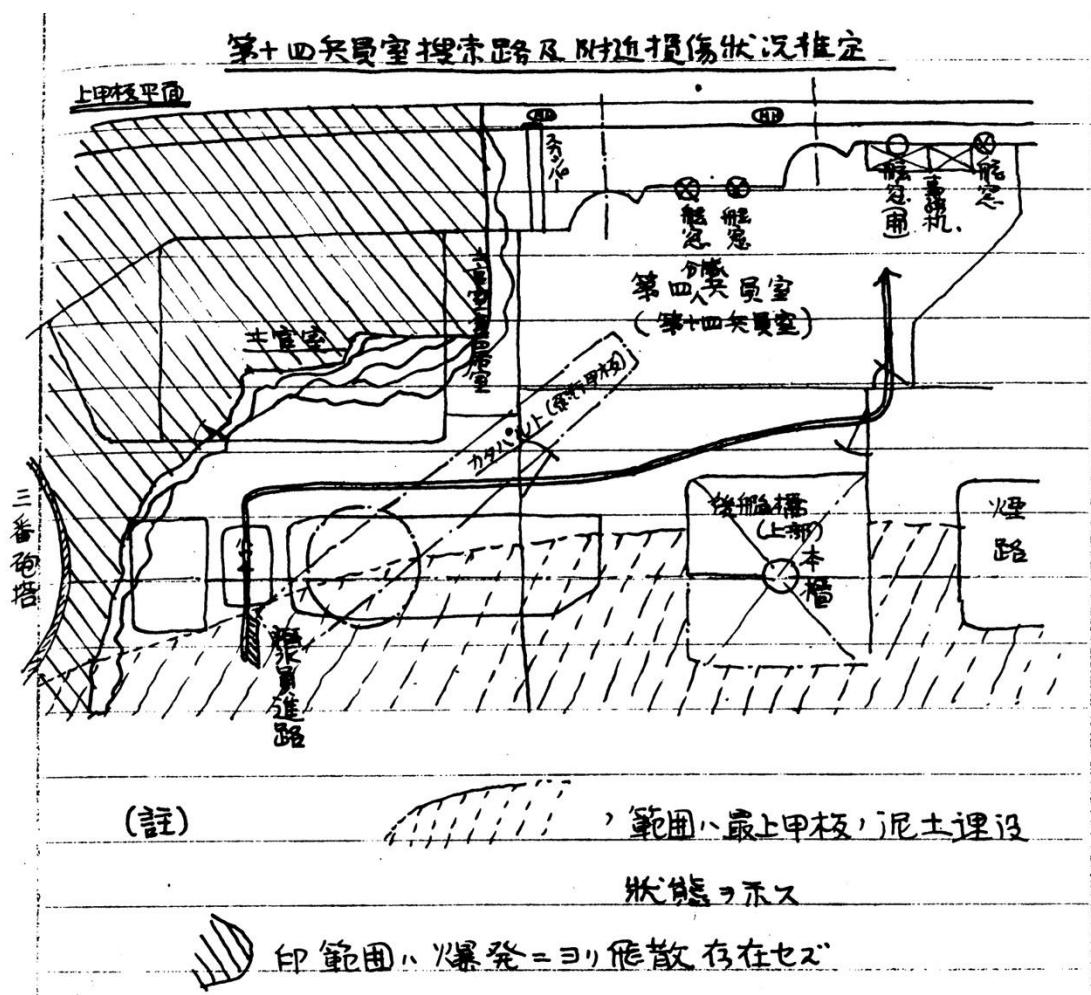


図 6 三番砲塔状態略図

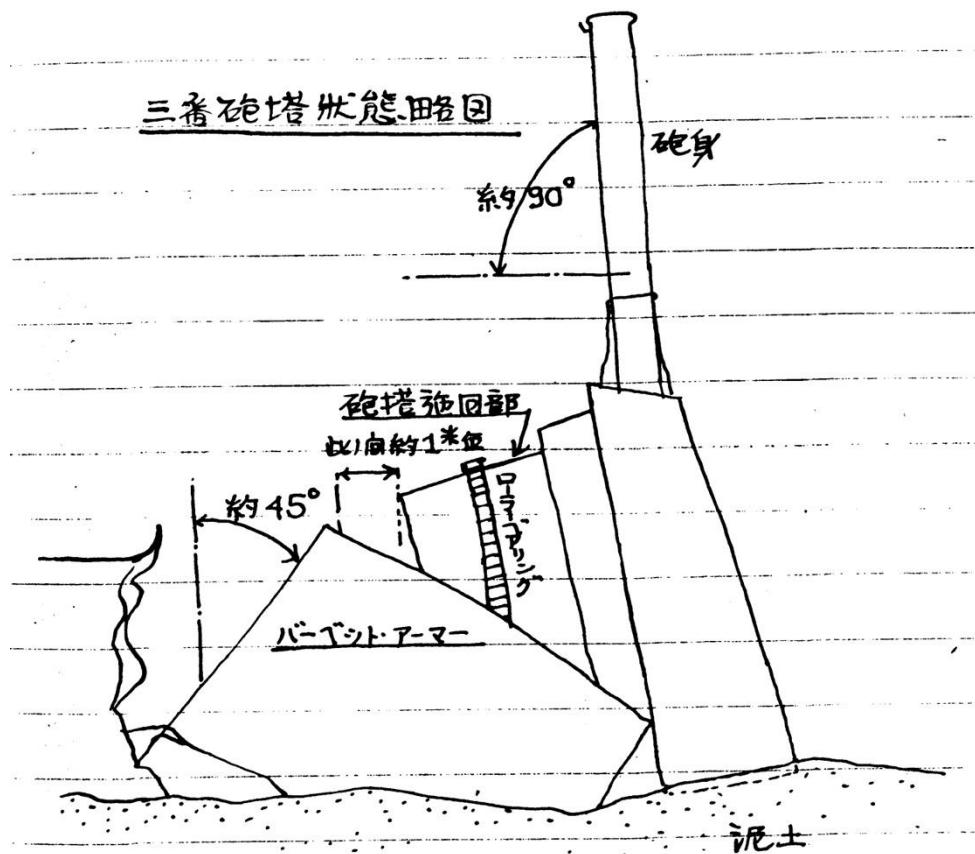


図7 沈座状態推定図

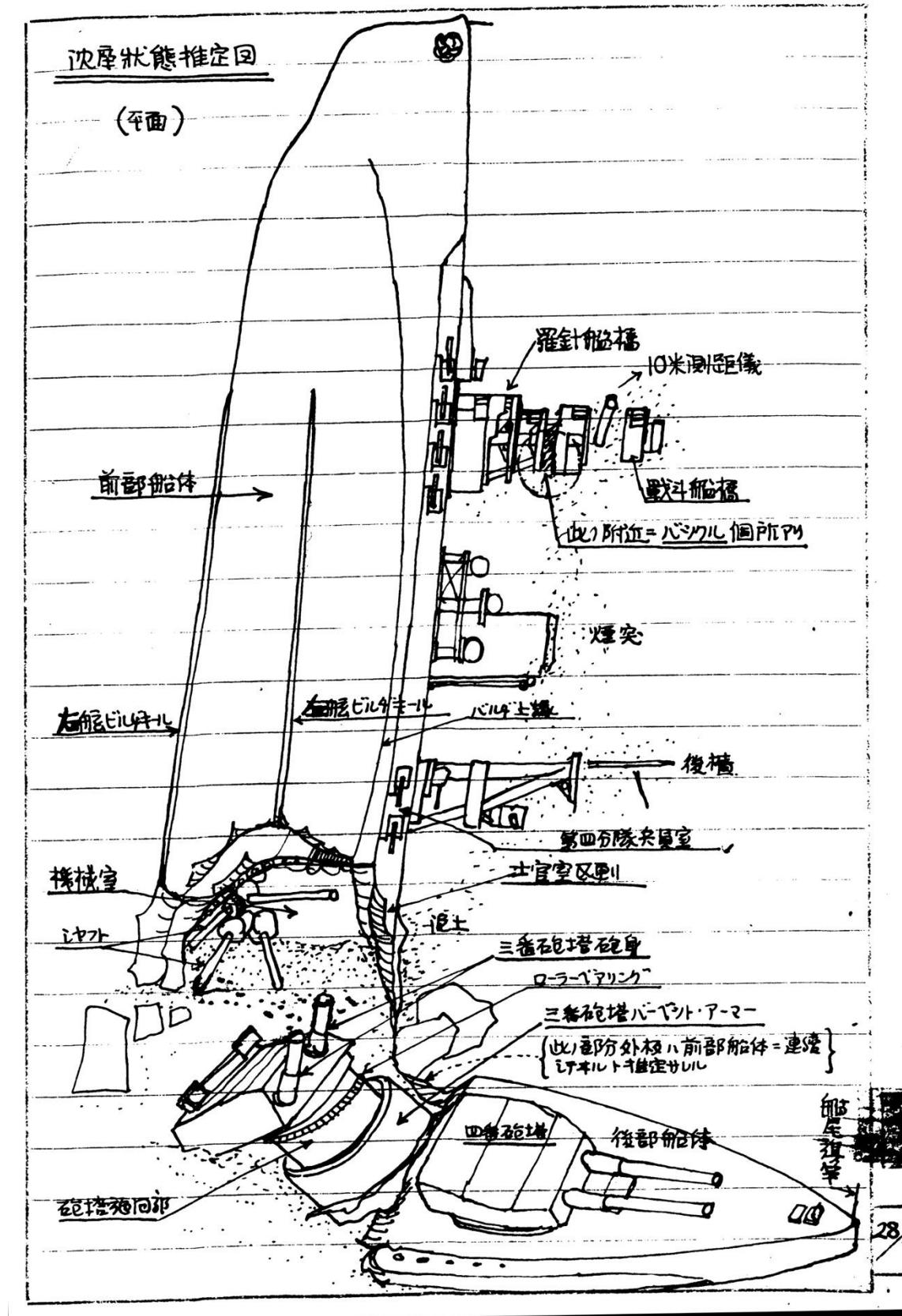


図8 後部船体沈没推定図

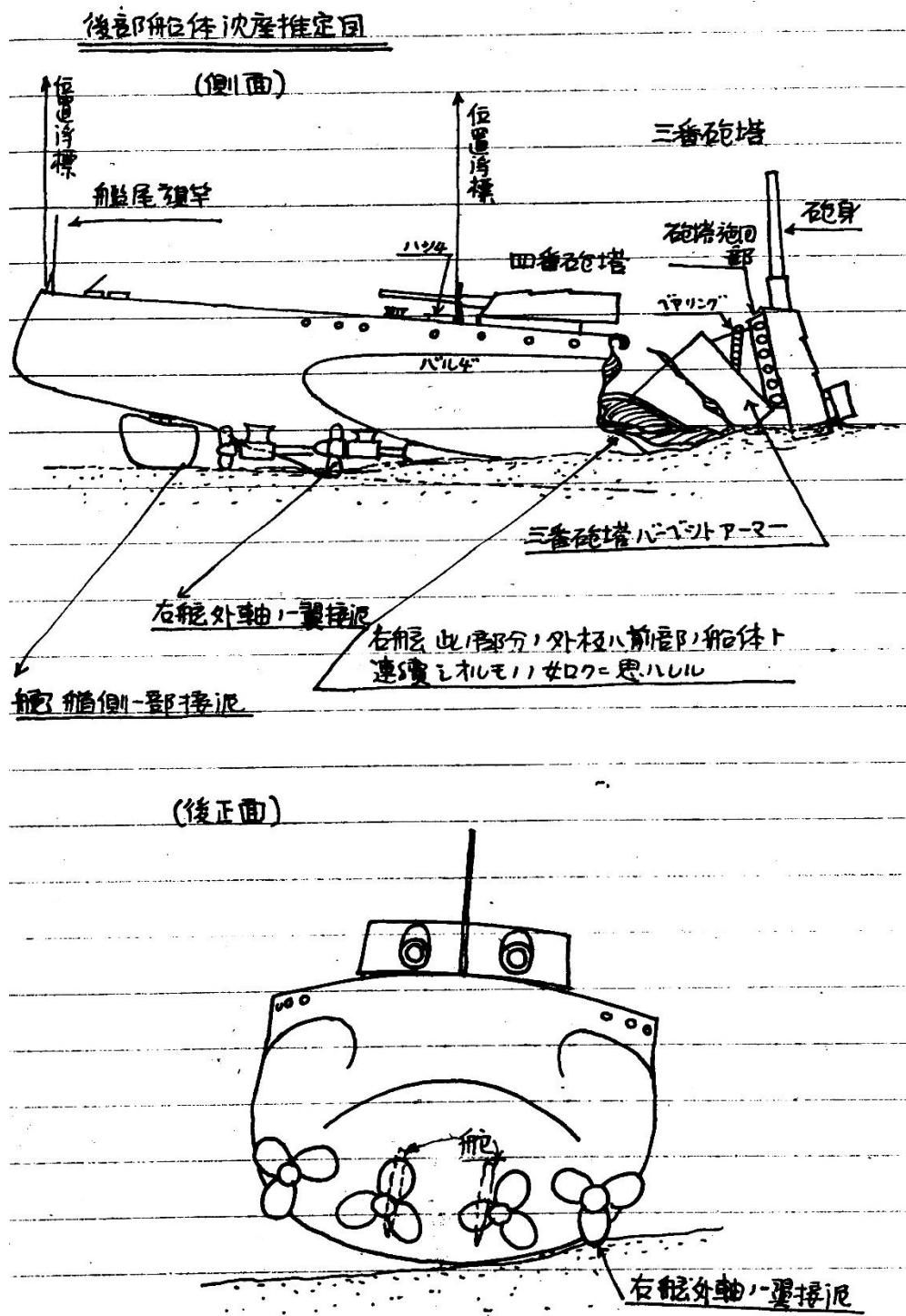
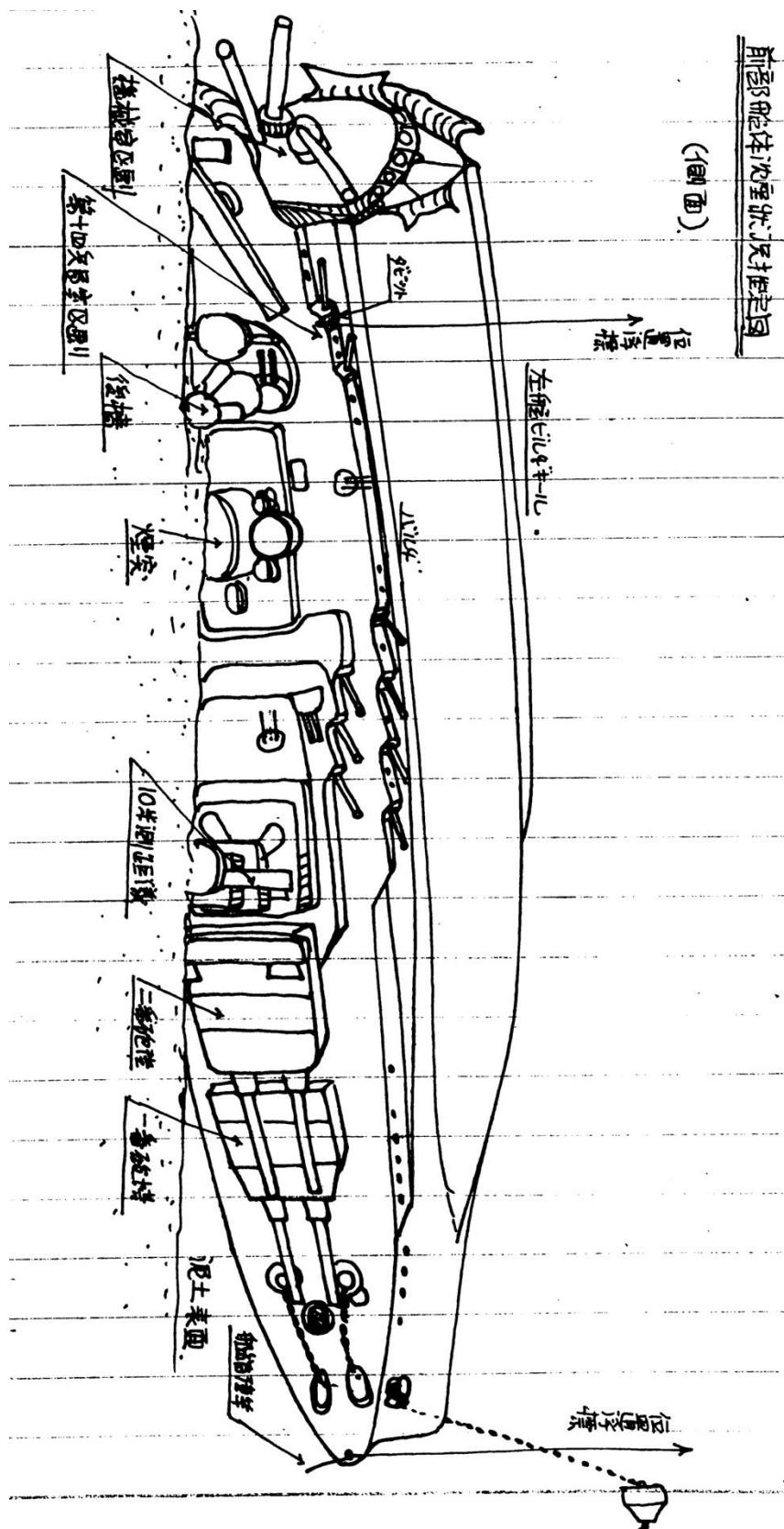


図9 前部船体沈没状況推定図



別紙

