

練習帆船日本丸の戦中・戦後の航海

志澤 政勝

一 はじめに

横浜のみなどみらい地区のドックに係留保存されている帆船日本丸（横浜市所有）が、二〇一七（平成二九）年九月一五日に国の重要文化財に指定された。これは、日本丸がもつ海運史、造船技術史等の多様な価値が認められたものである。

練習帆船日本丸は、一九三〇（昭和五）年の建造以来、太平洋を主な訓練海域として、五四年間に延べ一八三万キロ、地球を四五・五周する距離を航海し、約一万二、五〇〇人の船舶職員を養成した。帆をひろげた美しい姿は、太平洋の白鳥と呼ばれた。

日本丸が評価された点は次のとおりである¹⁾。

一 昭和戦前、戦中、戦後期の長い期間にわたり一貫して船員養成の任を担い、わが国の海運業の発展に貢献したこと。

また、戦後の帰還（引揚）輸送や寄港地での国際親善など社会的にも大きな役割を果たしたこと。

二 船体は、保存船が極めて少ない横肋骨方式、リベット構造船であり、外板も建造時の鋼材の残存率が七割と高いこと。

三 船舶へのディーゼル機関導入期に国内技術で開発された船用ディーゼル機関を搭載していること。

四 公式記録である航海日誌、機関長日誌など、概ね全期間の日誌が残されているとともに、建造時の図面類に加えて、船体の検査・修繕を体系的に知りうる船体・機関の来歴簿や検査手帳類などが残っていること。

帆船日本丸は船舶資格（平水区域航行練習船）がある、水上で保存されている船舶としては、初の重要文化財指定

である。水上で保存されている船舶の重要文化財指定としては、二〇一六(平成二八)年の氷川丸に次いで二番目である。

本稿では、激動の昭和期を生き抜いた日本丸の第二次世界大戦下と戦後期の航海を確認し、その意義について検討する。

二 日本丸の建造

遠洋区域を航行する船舶の船長や運転士(航海士)になるための商船学校の航海科の教育課程では、帆船実習が課せられていた。船員法⁽¹⁾では、船員は船長と海員をいう。海員は海技免許を持つ高等海員(現在は職員という)と、免許をもたない普通海員(現在は部員といい、海技免許が必要)に分かれていた。高等海員は船長や運転士、機関長、機関士である。高等海員の教育機関である商船学校には、官立の高等商船学校と地方の公立商船学校があった。

大正末期に帆船実習用の大型練習船をもっていたのは、大成丸をもつ東京高等商船学校と進徳丸をもつ神戸高等商

船学校だけだった。公立商船学校は、北海道庁立函館商船学校、富山県立商船学校、三重県立鳥羽商船学校、島根県立商船水産学校、岡山県立児島商船学校、広島県立商船学校、山口県立大島商船学校、香川県立栗島航海学校、愛媛県立弓削商船学校、佐賀県立佐賀商船学校、鹿児島県立商船水産学校の一一校があった。しかし、練習帆船を所有しているのは五校ほどで、いずれも小型船であった。練習船のない学校は、民間の小型帆船や漁船に委託して実習するという不十分な環境で、かつ実習中の海難事故が絶えなかった。大正期には七件の海難事故が発生していた⁽²⁾。相次ぐ遭難は全国商船学校校長会等関係者を動かし、文部省も大正一五年度に公立商船学校用大型練習船二隻を建造する予算を要求した。しかし、第一次世界大戦後の不況で実現に至らなかった⁽³⁾。

一九二七(昭和二)年三月九日、鹿児島県立商船水産学校の練習船霧島丸が、暴風雨のため遭難、生徒と職員五十三名全員が行方不明になるという大惨事が起きた。この海難

事故は大型練習船建造への世論を大きく動かした。同月五日、香川県出身の衆議院議員三善清之は衆議院議員三二名の賛同者を得て、政府に「商船学校生徒遭難ノ件並遠洋航海練習船二関スル」質問書を提出した⁽⁴⁾。香川県では一九二二（大正一一）年に粟島航海学校の練習船西別丸が遭難して生徒、乗組員全員が行方不明になっていた。同月二五日、衆議院は「府県立商船水産学校練習船建造二関スル建議」を議決した⁽⁵⁾。そして、翌一九二八（昭和三）年四月の第五回帝国議会で建造予算一八七万四、六〇〇円が認められ、国費で公立商船学校実習用大型練習船二隻が建造されることになった。建造費は一隻あたり九一万円だった⁽⁶⁾。

文部省では一九二八（昭和三）年七月に、地方商船学校生徒実習用練習船設計調査委員会を設置し、新船計画について審議した。その結果、帆装は大成丸と同じ四本マスト・バーク型、船体は進徳丸に準じ、補助機関はディーゼル・エンジン（機関）とすることが決まった。造船所は、一九二九（昭和四）年一月入札の結果、川崎造船所が落札した⁽⁷⁾。

計画要項では、総トン数は約二、二五〇トンを目途とした。生徒収容数は二二〇名とし、生徒の年齢（平均一八歳くらい）を考慮して、マストの高さやヤードの長さ、帆の大きさなどを、帆装はやや縮減して操作しやすくした。建造にあたっては、できるだけ国産の技術と製品の使用が求められた。そのため補助機関は、池貝鉄工所が開発した六〇〇馬力のディーゼル・エンジン二基が採用された。機関は港の出入り、荒天時などに必要だった。ディーゼル・エンジンは天候急変時などにすぐに発動、機走に移れ、かつ燃費、人件費等で経済的なため採用されたが、高価であった。これにともなう予算不足は、当初の二、五〇〇総トンを一割減らすことで解消した⁽⁸⁾。日本丸には、同社第一号機（日本丸左舷機）と第二号機（日本丸右舷機）が搭載された。国産の船用ディーゼル機関の初期のエンジンであった。このエンジンが、その後五四年間働き続けることになる⁽⁹⁾。

一方で、帆装・網具の設計・製作は、国内では洋式大型帆船の建造経験に乏しく、技術の蓄積がなかったため、造船

所は大成丸、進徳丸同様にイギリス・スコットランドのラマー・ジ・アンド・ファーガソン会社に発注した⁽¹⁰⁾。鋼材についても良い国産品がないため、イギリスのスキニングロブ社製を使用した。

一九二九(昭和四)年四月一七日起工、翌一九三〇(昭和五)年一月二七日に進水式が行われた。田中隆三文部大臣(代理)が日本丸と命名し、午前八時三八分、文部省注文の補助機関付帆船五五七号船は第五船台から無事進水した⁽¹¹⁾。日本丸及び姉妹船の海王丸の船名は、田中文字部大臣の「日本の海の王者にふさわしい船にしたい」という言葉から名づけられた⁽¹²⁾。海王丸は二月一四日に進水した。その後の艤装工事では、ヤード(帆桁)など帆装・綱具の設計と工作に欠陥が見つかり改造が必要となつて、実際に工事が終わったのは、同年三月三日の引き渡し後の六月頃だった⁽¹³⁾。

三 航海訓練開始

日本丸は、一九三〇(昭和五)年四月二八日に神戸で実習

生の乗船式を行い、六月に東京へ回航された。六月二八日、日本丸と海王丸は芝浦岸壁で文部大臣ら五百名を招いて披露され、翌日の一般公開には四千名の見学者があつた⁽¹⁴⁾。

前後して五月二九日、航海練習所官制が公布され、六月一日に日本丸と海王丸を管理し、指定された商船学校の本科航海科の卒業者に航海訓練を行わせるため、文部省に航海練習所が設置された。日本丸と海王丸は同所の所属となつた。実習生(生徒)の練習期間は一年三か月以内。入所は毎年一〇月。航海練習所では練習船での航海練習のほか、学科



写真1 建造直後の日本丸
1930(昭和5)年
横浜みなと博物館蔵

目は修身、国語、数学、英語、航海術、運用術、機関術、氣象学、海運、海事法規、無線電信、船舶衛生等があつた。授業料の徴収はなかつた⁽¹⁵⁾。

日本丸は七月から館

山、横浜、神戸など沿岸の短期航海で航海に慣熟した後、

一〇月四日、商船学校二校の生徒八八人に乗せて品川沖定係地を發し、八日横浜港大棧橋を出帆して、第一次遠洋航海に旅立った。行先は日本の信託統治領の南洋諸島（現、ミクロネシア）のポナペ港。品川帰着は二月三日。帆走約四〇日、機走約六日であった。以後、夏期に三〜四か月かけ太平洋を横断して北アメリカ西岸・ハワイ、冬期は南下して約二か月かけて南洋諸島方面へと、年二回の遠洋航海と国内航海を行った¹⁶⁾。戦前期の航海日数は年間約二二〇日、帆走率は高く八〇%を越えていた¹⁷⁾。

一九三四（昭和九）年第一次航海からは日本の統治下にあつた朝鮮総督府通信局海員養成所委託生徒も乗船した。また、練習船の紹介にあたらせるため、一九三七（昭和十二）年第一六次航海から第二四次航海まで東京美術学校嘱託や洋画家、写真家、通信社社員ら便乗させた¹⁸⁾。一九四一（昭和一六）年五月から九月のアンガウル、基隆への第二四次航海が、戦前最後の遠洋航海となった。

四 太平洋戦争勃発と練習船

一九四一（昭和一六）年二月に太平洋戦争が勃発すると、日本丸をはじめ練習船を取り巻く状況は大きく変わる。逋信省に海務院が設置され、水運、船舶、造船、船員その他海事に関する事務を二元的に掌握することになった。翌一九四二（昭和一七）年三月には戦時海運管理令公布、四月これに基づき船舶を二元的に管理する船舶運営会が設立されて、全船舶の国家使用が始まった。すべては戦争完遂という国家目的のために動員されるようになったのである。高等商船学校、商船学校は文部省から逋信省海務院に所管換えになり、同時に日本丸、海王丸と大成丸、進徳丸の練習船四隻の管理も文部省から海務院に移管された¹⁹⁾。

戦争の危険を回避するため外洋航海は中止となり、日本丸、海王丸、大成丸は東京湾内、進徳丸は瀬戸内海に訓練海域を制限されることになった²⁰⁾。同年一月出航の日本丸の第二五次航海は横浜、館山、清水等への寄港にとどまった²¹⁾。狭い東京湾の航海訓練では教育効果に限界があつた。

一方で、練習船としての用途外の任務を課せられることになった。実習生が乗船していない時期は、部外訓練や海上要員啓発宣伝運動に使用された。三月に大日本学徒海洋教練振興会中央本部学生の海洋教練として一週間の訓練を受け入れ、七月に青少年の乗船航海などを実施した²²⁾。

六月のミッドウェー海戦以降、アメリカ潜水艦の本土付近への出没、爆撃機の本土飛来が増していた。日本は制海権、制空権を次第に失い、輸送船（商船）の損耗は増加した。

こうした状況を背景に、日本丸をはじめとする練習船の訓練海域を拡大するため瀬戸内海への移駐及び国の輸送力増強に参画するための緊急物資輸送、練習船を統合運営する機関として航海訓練所の設置が関連して同時進行した²³⁾。

五 緊急物資輸送と帆装撤去

瀬戸内海への移駐は、一九四二（昭和一七）年一月の海務院船員部長主催の練習船連合協議会で検討された。この移駐は単に練習船の訓練海域の変更だけにとどまらなかった

た。二月の第二回協議会の「練習船ノ瀬戸内海移駐ニ関スル件報告」ではその理由を、（一）海上訓練ヲ強化シテ船員急速養成ノ要請ニ応ズルコト（二）軍事訓練ヲ実施シテ国防要員トシテノ資質ヲ錬成スルコト（三）物資輸送強化ノ一翼ニ参画スルコトとし、物資は石炭等を想定していた²⁴⁾。練習船側の訓練海域拡大のための移駐は、物資輸送及び輸送船とともに失われる船員の急速補充という国家の要請に覆われることになった。報告書は海務院船舶部長に提出され、翌一九四三（昭和十八）年一月一五日の閣議に通信大臣から報告されて、直ちに実施に移された²⁵⁾。この決定は、日本丸を含む練習船が戦時体制下に組み込まれたことを鮮明に示している。

移駐に先立って、石炭輸送に備え練習船を貨物船化²⁶⁾する必要があった。日本丸は品川沖から横浜に回航され、同年二月一日から八日まで日本鋼管浅野船渠にドック入りして改装工事を行った²⁷⁾。身軽に行動するためにヤード（帆桁）を全て取り外した。貨物倉を確保するために第一・第二船倉

底の固定バラスト（銅滓）の大半約六〇〇トン陸揚げし、一部を食糧庫内に移動した後、同船倉を石炭輸送用に改装した。このほか、採炭倉口の新設などを行った⁽⁸⁸⁾。降ろしたヤードとバラストは、横浜海務局と横浜市役所の好意で浅野船渠近くの横浜中央市場前の広場に保管した⁽⁸⁹⁾。船体は戦局を考慮して、白から鼠色に塗り替えた⁽⁹⁰⁾。マスト最上部のポールマストだけは白色であったが、遠距離から視認しやすいので、黒七、白三の割合の鼠色に塗装したという⁽⁹¹⁾。こうして、日本丸は戦時用の姿になった。そして、帆船から補助機関を主機関にして機走する汽船になった。本来の帆船実習教育ができない時代になっていた。

二月二日正午、日本丸、海王丸と、日本船舶運営会に徴用された日本郵船貨客船銀洋丸は、単縦陣船隊で横浜を出港した。第一五駆潜艇が護衛についた。日本丸は七五名の実習生を乗せていた⁽⁹²⁾。沿岸航行だが雷撃の危険があるため、乗組員は戦場に出ると異ならない心構えであったとい⁽⁹³⁾。二月三日、緊張の航海を終え、無事に神戸に入港し

た⁽⁹⁴⁾。以後終戦まで、日本丸をはじめとする練習船は神戸港の敏馬沖⁽⁹⁵⁾を定係地（基地）にした。

緊急物資輸送は、神戸から関門海峡を経て若松港で約六〇〇トンの粉炭を積み、尼崎の日本発送電尼崎発電所まで輸送し、陸揚げする発電用石炭の輸送であった。航海時間は二昼夜、荷役時間を加えて一航海一週間。これに定係基地での整備作業、燃料や食料の補給、乗組員・実習生の乗下船などを考慮して、毎月三回程度の航海が見込まれていた⁽⁹⁶⁾。石炭輸送は、実習生の航海訓練と軍事訓練も兼ねて行われた⁽⁹⁷⁾。この輸送は、実習航海訓練のためにも大きな意味を持っていた。それは、航海用燃料油は石炭輸送の見返りによって、かろうじて必要量の特配を受けることができた⁽⁹⁸⁾からである。輸送回数は、実際には貯炭切れや荷役労働者不足などで昭和一七年度は四半期で四回、一八年度七回、一九年度八回にとどまった⁽⁹⁹⁾。一回の輸送量は約六〇〇トンとはわずかではあったが、練習船を使わざるを得ないほど国内の輸送力は

逼迫していた状況であったことを物語っている。

六 航海訓練所設置と練習船教育の短縮化・簡略化

前述の通り、戦時体制突入とともに船員教育機関が通信省に移され、商船教育行政は一貫して海務院が掌ることになった⁴⁰⁾。これは、それまで大成丸、進徳丸、日本丸・海王丸がそれぞれ独自に実施していた教育訓練を一元化して、船員教育の拡充と強化を図るためだった⁴¹⁾。そのためには練習船を統合して運営する機関が必要だった。新たな機関、航海訓練所については、一九四二(昭和一七)年一〇月以降、各練習船船長、各高等商船学校長、航海練習所長、通信省の関係部局などで協議されてきた。設置の理由について、一九四三(昭和一八)年一月の設置準備会で諮られた「航海訓練所新設理由」では、次の五つをあげていた⁴²⁾。

一 「商船学校練習船課程ノ短縮ニ伴フ練習船教育ノ拡充強化」は、「新教育体系ノ確立ト現下海員需給ノ実情ニ鑑ミ」行うもので、元々の高等商船学校の練習課程は、半年の海

軍砲術学校課程を除いて、帆船(練習船実習)一年(機関科は工場実習一年)、汽船一年の通算二年であったものが、現状はそれぞれ半分の期間に短縮され通算一年になっている。これをさらに半分の乗船実習六か月(機関科は工場・乗船実習六か月)にする。中等商船学校(旧商船学校)は、半年の海兵团課程を除いて、帆船一年(機関科は工場一年半)、汽船一年半(機関科は一年)の通算二年半であったところが、現状、帆船一年(機関科は工場一年)、汽船六か月の通算一年半となり、これを乗船実習九か月(機関科は工場・乗船実習九か月)に短縮するというものであった。

二 「汽船実習制度ノ省略」は、「新教育体系ノ確立ト海運界配船ノ実情ニ鑑ミ」、汽船実習を省略、すなわち実施せず、代わりに帆装を撤去して汽船になった練習船で行うというものである。汽船実習は船会社の商船に乗船していたが、大半が陸海軍に徴用されて実習が不可能になっていた。

三 「航機合同訓練ノ実施ニ伴フ練習船教育ノ強化拡充」は、元来、航海科は帆船実習と汽船実習、機関科は工場実

習と汽船実習であったが、「新教育体制ノ確立ニ伴ヒ航海科
機関科個別ノ教育ヲ改メ練習船ニ於テハ航機合同訓練ヲ行
フ」ものである。

四「生徒の实地訓練の統轄」は、海上实地訓練を航海訓
練所に統合して監督指揮し、教育効果を発揚し海員急速養
成の一助にするもの。

五「短期高等海員養成」は、高等海員養成所生徒を練習
船に乗せ、船員資質と慣海性、航海実務などを習得させる
ものであった。

新教育体系の名のもとに、「練習船課程ノ短縮ニ伴」って
「練習船教育ノ拡充強化」を行うという、矛盾することを実
施しようとするものであった。要は練習船教育の短縮化と
簡略化である。つまり、練習船教育の強化拡充とは、教育
訓練を短縮、簡略して船員を速成養成することであった。
戦局の悪化にともなうて、輸送船とともに喪失する船員を
早急に補充する必要があった。輸送船の補充は戦時標準船
建造であった。戦時標準船は、極力資材と工数を節約し、

かつ輸送力は最大化するために、徹底的に規格の簡易化を
図り、工期を大幅に短縮し、船の耐久性、運航信頼性など
は相当犠牲にして量産された⁴³⁾。練習船教育の短縮化と簡略
化は、戦時標準船建造と同じ思想の元に生れたといえよう。
戦争完逐のため、節約、簡易化、短縮化で量産された戦時
標準船同様、戦時標準化された高等海員養成であった。練
習船を統合、共同運航し、教育訓練も統合して、修業期間
を短縮して海員を速成養成することが訓練所設置の目的で
あったといえる。

同年三月三〇日、航海訓練所官制が公布され、四月一日
に「通信大臣ノ指定シタル高等商船学校、商船学校及海員
養成所ノ生徒ヲ入所セシメ航海訓練ヲ施ス」(官制第一条)
ため通信省に航海訓練所が設置された。初代所長は海務院
船員部長海軍少将の兼務となった。すでに練習船は瀬戸内
海で物資輸送に従事し、実質的には統合は実現していた⁴⁴⁾。

地方の公立商船学校は、昭和初期の海運不況で佐賀、函館、
島根、児島の四校が廃止され、一九三六(昭和一一)年まで

に七校となっていた。また、同年二月の「海軍現役武官商船学校等配属令」の公布により商船学校の軍事教練の強化が図られ、同時に、海軍の強力な支援のもとに県立（公立）から官立商船学校へと移管されていた⁽⁴⁵⁾。

短期高等海員養成所は、不足する高等海員充足の応急対策として、中等学校四年終了以上の学歴をもつ者に短期間教育を施し、中等商船学校（官立商船学校）と同程度の資格を与えようとするもので、兵庫県、岡山県、東京府に、一九四二（昭和一七）年一月までに四か所設立された⁽⁴⁶⁾。

練習船と乗組員は航海訓練所に移籍された。日本丸と海王丸は中等商船学校航海科生徒のほか、新たに短期高等海員養成所生徒、清水高等商船学校生徒の訓練に使用されることになった。同校は商船士官（高等海員）の増強を図る目的で一九四三（昭和一八）年四月に静岡県清水に開校した⁽⁴⁷⁾。こうして、新しい練習船教育体系が発足した。

七 訓練航海と船員急速増員養成

日本丸は、石炭輸送に従事しつつ航海訓練を行った。輸送は貯炭減少や労働力不足で計画通り実施できない状態であった。しかし、これが幸いしてその分、実習訓練に時間を割くことができたという。輸送航海の途中、沿岸航法や狭水道通航法の実習を続けながら、随時応急部署訓練や信号練習を織り込み、短期間に練度をあげることに専念した。

時としては島陰に投錨し端艇を降ろし、撓漕、帆走訓練に励んだ。また、士気を高め気分転換を図るために、停泊訓練をかねて商船学校を訪問し、武道や運動の試合を行って在校生と交歓した⁽⁴⁸⁾。日本丸は弓削、栗島商船学校を訪れている⁽⁴⁹⁾。各練習船では、短い実習期間に合わせて、綿密な計画を立て教育効果の向上を図っていたのである⁽⁵⁰⁾。

一九四三（昭和一八）年以降、日本は防戦に転じ、連合軍の激しい攻撃を受けて、日本の輸送船の撃沈は甚大となっていた。喪失船員の補充が大きな課題になっていた。とりわけ士官（高等海員）の不足は深刻化した。これを解決するため、

昭和一九年度の各学校、各養成所の募集人員は急増した。高等商船は東京と神戸でそれぞれ二五〇名、清水一、二〇〇名、合計一、七〇〇名。中等商船学校は七校で八八〇名、短期高等海員養成所は四か所合計八〇〇名、総計では三、三八〇名に上った⁵⁴⁾。

募集増に合わせて、日本丸は一九四四（昭和一九）年一月に三菱重工業神戸造船所で、実習生居室を二段ベッド・八人部屋から三段ベッド・二一人部屋に改造して収容力を増やし、実習生定員を二二〇名から二〇〇名に大幅に増員した。

また集団訓練に備えて、航海船橋を新設した⁵⁵⁾。

生徒急増とは逆に、修業年限はさらに短縮されて、同年二月の船員局長通牒で練習課程は高等・中等商船学校ともに三か月となった⁵⁶⁾。

八 戦中の実習訓練航海

日本丸の戦中の実習訓練航海記録⁵⁷⁾を見ると、練習船への国の要請の多さと重さが見てとれる。練習船の教育計画要

綱には、実習訓練のほかに軍事訓練と海上要員啓発宣伝運動が入っていた⁵⁸⁾。

昭和一八年度は、五月に第一短期高等海員養成所航海科生徒を乗せ石炭輸送を含む一日間の航海、その後は第一短期高等海員養成所の機関科、第三短期高等海員養成所航海科（石炭輸送）、七月には学徒海洋教練中央本部等による一般学徒一〇二名が乗船した学徒海洋訓練、八月は第三短期高等海員養成所航海科、同機関科、九月は第二短期高等海員養成所機関科が乗船した。短期高等海員養成所の乗船訓練期間は約二週間。航海期間は航海科一〇日前後、機関科は三、四日だった。その後、九月に清水高等商船第一期航海科・機関科を乗せ神戸～高松間を三航海、一〇月から翌年三月までは商船学校の航海科と機関科が乗船した。その間、石炭輸送は五回実施している。一二月に国民学校生徒海上錬成会を弓削商船学校がある松山、宇和島で行った。これは、学徒海洋振興会や大日本海洋連盟、朝日新聞などの主催で実施された、国民学校高等科生徒向けの商船学校生徒募集

の海上要員啓発宣伝運動だった。マスト登りや甲板洗いなどの体験訓練をした⁶⁶。不足する船員の補充が喫緊の課題だったのである。

昭和一九年度は、四月下旬第一短期高等海員養成所の航海・機関科（石炭輸送）、五月下旬第三短期高等海員養成所の航海・機関科（石炭輸送）、六月から七月に富山、粟島、弓削、大島商船学校の機関科生徒が各一日間乗船（石炭輸送二回）、八月から九月にかけては清水高等商船学校が航海科、機関科、航海科の順で二〇日間乗船（石炭輸送一回）した後、各商船学校航海科一五期生が九月下旬から三か月、一六期生が一月から三か月それぞれ乗船実習（石炭輸送四回）をした。昭和一九年度は、商船学校航海科の実習期間は三か月に短縮となっていた。この間、六月と八月に海務院、海軍共催の船長等臨時講習を神戸く大竹往復航海で実施した。大竹の海軍潜水学校を基地に、海軍航海学校及び潜水学校の教官の指導で海軍艦艇、航空機を使用して、編隊航行、警戒航法、爆撃・魚雷回避法等の合同訓練だった。商船の船長、運転

士を乗船させ日本丸・海王丸編隊で参加した。対潜訓練は実習生乗船中に必ず行われた⁶⁷。また、九月には宇野、宇和島で国民学校生徒海上錬成会を実施した。

なお、昭和一八年度、一九年度の練習船の一月の行動は、教育計画要綱によれば、練習（訓練）航海約一五日、輸送航海約一〇日、基地碇泊約五日だった。

昭和二〇年度は、四く五月に高等商船専科の航海科及び神戸・東京高等商船機関科が乗船したが、航海日数はわずか九日だった。高等商船専科は、四つの短期高等海員養成所を一九四四（昭和一九）年九月に神戸と東京の高等商船学校の分校とし、生徒は高等商船学校の専科生徒と呼称した⁶⁸。六月、七月には東京と神戸の高等商船機関科生徒が乗船した。また、六月に日本丸は部外訓練として陸軍の船舶兵を受け入れた。陸軍は海上輸送による補給作戦のため艦艇を建造していたが、操船は商船船員を徴用していた。戦局とともに輸送作戦の緊急化、重大化にともない陸軍士官学校に船舶兵科を設置した。その船舶兵科の生徒の海上訓練を

練習船に依頼してきたのである。船舶兵は敵の輸送艦船に体当たりする特攻隊員であった⁵⁹。戦争の激化にともなう練習船舶の活用要請強化の表れであった。

一九四五（昭和二〇）年三月以降、阪神地方は空襲で焦土と化し、瀬戸内海は投下機雷のため航行ができない状況になっていた。日本丸、海王丸は、爆撃機対策として自衛のため武装化した。船首楼海水槽上と船尾のフード（手動操舵機のカバー）上に二五ミリ単装機銃台を設置することも、揚錨機右舷側及び操舵機内に機銃弾格納庫を新設⁶⁰した。

すでに、日本丸、海王丸、大成丸は敏馬沖基地を動けない状況になっていた。燃料は底をつき、避難することもできず、いずれ被弾炎上も懸念されたため、貴重なワイヤー、ロープ、帆布、ペイントなどの船用品類は淡路島に倉庫を借りて疎開させた⁶¹。連合国の爆撃は激しさを増していた。

九 戦後の帰還輸送と特殊輸送

日本丸は、清水高等商船学校航海科二三七名、東京と神

戸の高等商船学校の機関科三三名の実習生を乗せて⁶²、敏馬沖で終戦を迎えた。日本丸の戦後の航海は、国の戦後処理のための輸送で始まった。

敗戦によって日本は連合国最高司令部（GHQ）によって占領された。一〇〇トン以上の日本船舶はGHQの管理下に置かれた。一九四五（昭和二〇）年一月、GHQは日本艦船の運航、新造、改造、修繕、処分など包括的に管理する日本商船管理局（SCAJAP = Naval Shipping Control Authority for Japanese Merchant Marine）^{スカジャップ}が設置され、翌月にはその下部機構として、民間商船管理委員会（CMMC

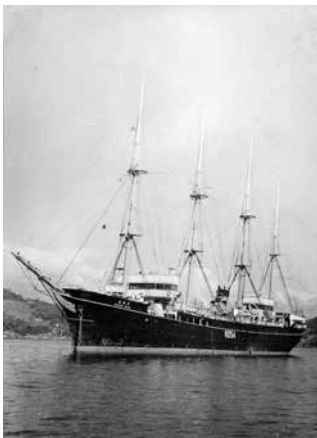


写真2 占領期の日本丸
黒い船体にはスカジャップ番号N054が書かれている。帰還輸送に従事中、佐世保港で1940年代後半海技教育機構蔵

＝ Civilian Merchant Marine Committee) が置かれた。同
委員会は実際には船舶運営会が行った⁶³⁾。同年二月、GH
Qは日本船にスカジャップ番号の表示を命じた⁶⁴⁾。日本丸は
船体を黒く塗装し、両舷船体中央に白でスカジャップ番号
「N054」を表示した。

戦後の大きな課題は、在外軍人、軍属、一般邦人の引き
揚げであった。引揚はGHQの要求にもとづき速やかに実施
されることになった。同時に、日本に在留していた中国人や
台湾人、韓国人、並びに口之島以南の元鹿児島県人、沖縄
県人、インドネシア人等の帰還が命令された⁶⁵⁾。政府は、引
揚輸送には可動船腹を最大限に活用する施策をとり、練習
船も従事することになった。しかし、進徳丸は終戦直前に
沈没し、大成丸も帰還輸送直前に触雷、沈没したため、健
在だったのは日本丸と海王丸の二隻であった⁶⁶⁾。

一月、日本丸は帰還輸送に備えるため造船所で、凹甲板
(船首と船尾の間の一段低い甲板)に仮設トイレの設置⁶⁷⁾等の
工事を行った。同年二月三日、実習生を乗せ、海王丸と

ともに鹿児島経由で上海に向かい帰還輸送業務の途に就い
た。運航に必要な燃料、清水、引揚者用食糧はGHQから
支給されたが、乗組員、実習生の食糧は一般と同じ切符配
給であった⁶⁸⁾。洋上は浮遊機雷や破壊された灯台、航路浮標
の流失等で、航行上の危険が少なくなかった⁶⁹⁾。

以後、日本丸は海王丸とともに、鹿児島、博多、宇品、
佐世保を基地に、上海や胡蘆島(渤海湾)、シンガポール、
ラングーン、サイゴン、釜山、台湾、南西諸島などからの引
揚者と送還者の輸送に従事した。一航海に千人を超える帰
還者を乗船させたこともたびたびあった。一九四七(昭和二
二)年の最初のシンガポール、ラングーンからの輸送では一、
五〇〇名の引揚者が乗船した⁷⁰⁾。後に直木賞作家になる古山
高麗雄は、戦犯容疑者として拘置されていたサイゴンから日
本丸で一九四七(昭和二二)年一月に復員している⁷¹⁾。よ
うやく乗船しても祖国を見ずに亡くなる人もいた。一九四九
(昭和二四)年八月の台湾・基隆からの引揚では、在留邦人
引き揚げに尽力した男性が過労で航海中に死亡し、水葬さ

れた。一方で、同航海で女兒の出産があった⁷²⁾。

また、実習生、乗組員の誠意ある引揚者への応対は喜ばれ、感謝された⁷³⁾。実習生は輸送係班を編成し、引揚者受入案内、介助、保安等に当たったほか、荒雨天時の居住区域見廻りなどを担当した⁷⁴⁾。日本丸は輸送実績優秀につきGHQから賞辞を受け、運輸大臣から一九四六（昭和二一）年四月に表彰された。与えられた任務を誠実に行う練習船日本丸の姿勢がうかがえる。

日本丸、海王丸は帰還輸送任務を完遂しながら、許された範囲での実習生の教育訓練を続けた⁷⁵⁾。帰還、引揚者乗船中は、船内スペースのほとんどを乗船者のために提供したため、当直業務以外の課業や操練等は、専ら基地碇泊中や往航中に実施した⁷⁶⁾。

日本丸帰還輸送任務は、一九四九（昭和二四）年九月二一日佐世保から釜山まで韓国人五四七名を乗せ、復航で八六名の邦人引揚者を乗せて九月二四日佐世保帰港で終了した。四年間に二九航海、運んだ帰還者数は二万五、四二三名（南

西諸島への送還者一、六五三名を含む）にのぼった⁷⁷⁾。

一九五〇（昭和二五）年八月に朝鮮戦争が勃発すると、日本丸と海王丸は韓国からの避難民輸送という特殊任務を命ぜられ、翌年一月まで従事した。交戦海域への出動は危険がともなうため、実習生を下船させ、実習訓練は一時中止した⁷⁸⁾。三回の航海は次のとおりであった。八月に佐世保を出港し、釜山で米軍人六五七名を乗せ横浜まで輸送、一〇月は大分から仁川まで米軍（国連軍）人五二〇名を輸送し、一二月には仁川からの韓国人避難民を済州島まで二回で二、二二一名輸送した⁷⁹⁾。これがGHQ管理下の引揚・送還輸送の最後だった。

一九五一（昭和二六）年一月、民間商船管理委員会佐世保支部から船体塗装を白色にするよう連絡があり、輸送業務解除が近いことが予測された⁸⁰⁾。三月、日本丸と海王丸は帰還輸送及び特殊輸送業務を解除されることになり、八年ぶりに母港の品川沖に戻った。三月二日解除司令があり、翌四月一日に日本丸船上で民間商船管理委員会理事長、航海

訓練所長、日本丸船長が引渡書に調印し、日本丸は航海訓練所に返還された⁸¹⁾。

一〇 帆装復旧と遺骨収集航海

一九四八(昭和二三)年二月、運輸省に設置されていた船員教育委員会の船舶実習小委員会は、船舶実習の方法、期間、練習船の建造、整備、管理等について九項目の決議事項を採択し、今後の実習方針が打ち出された。このなかで、航海科では帆船実習が絶対に必要であるとの考えを示した。

この決議を受けて、航海訓練所長は帆装復旧実現に向け、運輸省内をはじめ関係方面に働きかけた。これに商船学校同窓生の団体である全国商船学校十一会も積極的に協力し、さらに高等商船学校同窓会の海洋会も力を貸した。そして、ようやく昭和二五年度予算から三か年の継続事業で日本丸の帆装復旧工事が行われることになった。昭和二五年度は材料購入、工事は昭和二六、二七年度に分けて浦賀船渠浦賀造船所で実施した⁸²⁾。

昭和二六年度はフォアマスト(二番前のマスト)とジガーマスト(最後尾のマスト)の整備工事であった。両マストのトップゲルンマスト(下から三番目の檣のマスト)を新しくし、フォアマストの下から三本のヤードを取り付けた。次年度にメインマストのゲルンマスト更新や各ヤード、新製セー ル(横帆一八枚、縦帆一二枚)の取り付けなど残りの作業を実施した。セー ルは取り扱いやすいようにサイズを多少小さくした⁸³⁾。幸いにも、帆装撤去時横浜に保管していた鋼製ヤードが奇跡的に残っていた。空襲で被弾し、裂け、曲がり、凹んだものもあったが、九本を修理して使用することができた。木製ヤードは戦後の燃料不足で切つて燃やされたという⁸⁴⁾。一方で、帆装を中止していた空白の時間は大きく、乗組員で帆走経験者は少なくなっていた。工事に際しては、大成丸のベテラン乗組員が大きな力になったという⁸⁵⁾。帆装復旧時期が遅れていたら、日本の帆船艦装、帆走技術は失われていたかもしれないかった。一九五二(昭和二七)年六月二日、日本丸はおよそ九年半ぶりに帆装艦装を復旧した。工事費は

約四四〇〇万円であった⁸⁶⁾。

一九五一（昭和二六）年九月サンフランシスコ講和条約に調印し、翌年四月に日本は独立を回復した。スカジャップ番号は廃止され、日本国旗掲揚復活、航海の自由を取り戻した。

この頃、引揚輸送は一段落がついていたが、海外戦没者の現地での慰霊と遺骨処理は未着手のままだった。世論の喚起もあり、政府は一九五二（昭和二七）年一〇月、「米国管理地域における戦没者の遺骨の送還慰霊等に関する件」を



写真3 遺骨収集航海出航式
1953(昭和28)年 海技教育機構蔵

閣議了解事項として定め、南方八島に政府派遣団を送ることにした⁸⁷⁾。南鳥島（マークス島）、ウエーキ島、サイパン島、テニヤン島、グアム島、アンガウル島、ペリリュー島、硫黄島の八島は、太平洋戦争末期、

約一〇万人が戦死した「玉砕の島」だった。一九五三（昭和二八）年一月六日、この遺骨の送還、慰霊に帆装復旧した日本丸が派遣されることになった⁸⁸⁾。日本丸の帆走遠洋航海は航海訓練所がかねてから要望していたことでもあった⁸⁹⁾。

一月三日、日本丸は事務官、遺族、宗教家ら政府派遣団一行一八名と商船高等学校実習生八八名、乗組員六五名を乗せ、竹芝棧橋を出港した。実習航海を行いながら、各島を巡航して慰霊祭を行い、遺骨を収集した。実習生と乗組員は酷熱のジャングルに分け入り遺骨の搜索、発掘、収集、慰霊碑の建立と献身的な働きをした。三月一九日、日本丸は遺骨四四〇柱を収容し、四八日間の航海を終えて、約三千人の遺族が待つ竹芝棧橋に帰着し、重大な使命を完遂した⁹⁰⁾。同年五月、日本丸乗組員一同に対して引揚援護庁長官から感謝状が贈られた⁹¹⁾。約七年半に及ぶ国の戦後処理のための日本丸の航海が終了した。

日本丸にとっては、この航海が戦後第一回の遠洋航海であり、戦後最初の帆走による遠洋航海であった。

一 遠洋航海再開

日本丸は、昭和二八年度からようやく本来の遠洋航海を行えるようになる。六月、戦後初めてのハワイ島ヒロへの遠

洋航海は、商船大学一回生及び商船高等学校機関科第二期生計八五名を乗せ出帆した。ヒロでは米国独立祭記念行事や歓迎行事等での実習生、乗組員の節度ある態度、行動は、日系人はもとよりアメリカ官民から絶賛された⁸²⁾。一九五五(昭和三〇)年二月ようやく海王丸が帆装復帰すると、昭和三二年度からは一四年ぶりに帆船二隻による遠洋航海の態勢が再び整った⁸³⁾。昭和三六年度には遠洋航海の年二回実施が実現し、戦前の航海形態に復帰した。以後、日本丸は、夏期または秋期は北アメリカ西岸、カナダ沿岸、冬期はハワイ諸島への航海を実施した。

高度経済成長とともに、日本の外航海運は復興し、船舶職員養成数の増加が求められるようになった。一方で、一九六〇～七〇年代の汽船練習船の整備にともなって日本丸、海王丸の実習生に変化があった。進徳丸就航で商船大学短

期実習が、青雲丸就航で機関科実習が中止となり、以降は商船大学、高等商船高等学校(現在、商船高等専門学校)航海科の六か月実習に固定された⁸⁴⁾。

また、海外における記念行事への派遣要請による航海を数多く行うようになった。そして、一九六〇(昭和三五)年の日米修好通商百年祭航海のバルチモア、ニューヨークなどにおける交流のように、寄港地で日本の国際親善使節として記念行事に参加し、船内を一般公開するなどして、国際親善の面でも大きな役割を担うようになった。

一方で、船体の老朽化にともない、一九七四(昭和四九)年以降は航海規模を縮小し、夏・冬の遠洋航海はともにハワイ諸島向けになった⁸⁵⁾。こうした船体状況のなか、強い要請にこたえ、一九七六(昭和五二)年に米国建国二百年祭オペレーションセル1976でニューヨークへ、一九七八(昭和五三)年にはカナダ・キャプテンクック百年祭参加のためバンクーバーへ大規模な航海を実施した。前者は航海のため大規模修繕・補強工事を行い⁸⁶⁾、後者は太平洋横断最終航

海となった。

この時期、航海訓練所は日本丸の代船建造へ向けて、帆船の素晴らしさを国民に広く知ってもらい、理解を得るための活動として、寄港地における一般公開やセイルドリルを数多く実施した⁸⁷⁾。

二二 日本丸の引退と横浜誘致

日本丸の引退の声とともに、一九七八（昭和五三）年、横浜では全日本船舶職員協会横浜支部と海洋会横浜支部が日本丸横浜誘致を表明した。この動きは、横浜市民だけでなく、全国の自治体の関心をも集め、誘致の動きが起った。横浜では一九八〇（昭和五五）年に横浜市、神奈川県、横浜商工会議所、海事団体、市民団体など二五団体による帆船日本丸誘致保存促進会を設立した。その目的は、日本丸を係留保存し、永くその偉業を讃えるとともに海事思想の普及およびミナト・ヨコハマのイメージアップに寄与するためだった。八三万人の署名を集めるなど幅広い運動を展開する

とともに、運輸大臣や運輸省、首相などに陳情した⁸⁸⁾。

昭和五七年度予算で日本丸の代船建造が認められると、帆船日本丸誘致の要望は全国一四都市ほどに広がったが、保存計画書を提出したのは横浜、神戸、東京、船橋、清水、豊橋、福岡の七都市だった。横浜市の保存計画は日本丸を旧三菱重工工業横浜造船所（元横浜船渠）第一号ドックに係留し、現役時の姿で保存するため、船舶資格（平水区域）を残して「生きた船」とし、海洋教室や操帆訓練を実施するというものであった。一九八三（昭和五八）年八月三日、運輸大臣により横浜誘致が決定した。日本丸は六月二日、横浜港大さん橋からハワイへ向け最後の遠洋航海に出航し、九月一六日横浜帰着後、新しい日本丸の竣工により用途廃止になった。そして翌九月一七日、日本丸は航海訓練所長から横浜市長へ引き渡された。横浜市は管理運営主体となる財団法人帆船日本丸記念財団を設立するとともに、日本丸の保存・活用に必要な職員（帆船実務経験者）の派遣を運輸省（航海訓練所）に要請した⁸⁹⁾。

一九八五（昭和六〇）年四月二八日に日本丸は一般公開を開始した。同日、すべての帆をひろげる総帆展帆そうはんてんぱんの第一回目が実施され、賑わいに花を添えた。

日本丸は現在まで、保存事業と公開事業、海洋教室を行う青少年錬成事業の三つの事業を実施している。事業は多くのボランティアに支えられている。ボランティアによる総帆展帆は、横浜の魅力の一つとなっている。

日本丸が横浜に誘致されて三二年が過ぎた。入場者は五百万人を超え、総帆展帆は三百回以上を数える。日本丸は、今では横浜などとみらい21地区のシンボルとなっている。横浜市では、現在の形で日本丸の建造二〇〇年をめざすための取組をしている。しかしながら、日本丸は船齢八八歳を迎え、船体の老朽化が進行しており、永続的に維持保存・公開し続けているよう幅広い理解と支援が必要になっている。

一三 おわりに

太平洋戦争は海洋戦であった。日本から遠く離れた海域

を戦場とした。戦うためには、はるかな戦場まで兵員と武器、物資を運ぶ輸送船と船を動かす船員が不可欠だった。船と船員は戦禍で次々と失われた。日本丸は与えられた石炭輸送や軍事訓練、海上要員啓発運動をしながら、商船の土官（高等海員）の補充という国家の要請に、航海訓練という使命を達成することで応えた。そして、終戦後も国の命令で引揚帰還輸送や遺骨収集航海などに従事した。

以上、みてきたように戦中・戦後期の日本丸は、国策にそって運航されたのである。非常事態体制下、本来の帆船実習ができないなか、汽船練習船としてできる範囲で最大限の航海訓練を続け船舶職員を養成したのであった。

〔注〕

(1) 『月刊文化財』第六四五号、第一法規、二〇一七年六月、三七〜三八頁。

(2) 帆船日本丸記念財団編・刊『帆船日本丸』二〇一七年、

一一頁。

- (3) 練習帆船日本丸・海王丸五〇年史編集委員会『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』日本海事広報協会、一九八〇年、一～二頁。
- (4) 「三善清之提出商船学校生徒遭難ノ件並遠洋航海練習船ニ関スル質問ニ対スル文部、通信両大臣答弁書」国立公文書館、請求番号 類〇一七八八二〇〇。
- (5) 「府県立商船水産学校練習船建造ニ関スル件」国立公文書館、請求番号 類〇〇〇四九一〇〇。建造の経緯について『五十年史―明治・大正・昭和 船舶職員と商船教育変遷の記録』(全日本船舶職員協会編・刊、一九八一年、二七～二八頁)では、各商船学校同窓会有志が国会や政府当局(通信省)に陳情などの運動をしたことが建造につながっているが、当時の資料は現存しないと記述している。
- (6) 文部省『文部省航海練習所練習船日本丸及海王丸建造概要』一九三二年、二頁。
- (7) 『文部省航海練習所練習船日本丸及海王丸建造概要』三頁。バーク型は、最後尾のマストのみ縦帆で他のマ
- (8) ストは横帆の帆船。進徳丸は二、四二四総トン。
『文部省航海練習所練習船日本丸及海王丸建造概要』六頁。日本丸の建造時の総トン数は二、二八四総トン。
- (9) 日本丸のエンジン稼働時間五四四年二か月二〇日四時間七分は、ギネス記録として、『ギネスブック日本版 一九八八』に記載されている。
- (10) 『文部省航海練習所練習船日本丸及海王丸建造概要』二頁。
- (11) 川崎造船所『進水要件 第四号』一九三三年。
- (12) 『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』一頁。
- (13) 『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』三七頁。
- (14) 『文部省航海練習所練習船日本丸及海王丸建造概要』一六頁。
- (15) 航海訓練所二十年史編集委員会編『航海訓練所二十年史』航海訓練所、一九六三年、三三四～三三五頁。
- (16) 『航海訓練所二十年史』三三四頁。
- (17) 飯田敏夫「帆船日本丸の建造背景と五五年間の航跡に

- ついで」(『日本船舶海洋工学大会講演会論文集』第三二号、日本船舶海洋工学会、二〇一六年) 四頁。
- (18) 『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』 八八〜一二七頁、及び横田利雄「戦時の練習船」(航海訓練所二十年史編集委員会編『思い出の記・二十年史に添えて』航海訓練所、一九六三年、一三三頁)。
- (19) 『航海訓練所二十年史』一頁。
- (20) 『航海訓練所二十年史』一頁。
- (21) 『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』 六五頁。
- (22) 練習船日本丸発行「学徒海洋訓練行事予定 昭和一七年三月」、及び横田利雄「戦時の練習船」(二三頁)。
- (23) 『航海訓練所二十年史』一頁。
- (24) 『航海訓練所二十年史』一〜二頁。
- (25) 『航海訓練所二十年史』三頁。
- (26) 西沢貞徳「石炭輸送船となった練習船」『思い出の記・二十年史に添えて』一頁。
- (27) 『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』一七九頁。『航海訓練所二十年史』では、「日本丸と海王丸は、一月三日、横浜の浅野船渠へ入渠」(三三頁)としている。
- (28) 日本丸の入渠工事の具体的内容については、『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』等に記載がないので、同書の海王丸の「入渠工事記録」(二七九〜一八〇頁)及び西沢貞徳「石炭輸送船となった練習船」(二二頁)による。
- (29) 横田利雄「帆装撤去の頃」(『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』 六二二頁)。
- (30) 戦中の日本丸・海王丸の船体の鼠色塗装の時期については、『航海訓練所二十年史』(二三頁)、当時海王丸教官の広田清一「内海行動の頃」(『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』六一四頁)、帆装撤去工事時海王丸一等運転士の横田利雄「日本丸・海王丸の内海回航」(『思い出の記・二十年史に添えて』一七頁)では、一九四三(昭和一八)年の浅野船渠に入渠した時としている。しかし、横田は「帆装撤去の頃」(『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』六〇八頁)で、「七月に入ると本年に入って、戦時下のためカ

- モフラージュの爲め外船側を鼠色に塗り換えていたため、船内の暑気は今までに経験したことのない高温となったことを記憶している。」と書き記している。「本年」は文脈から一九四二（昭和一七）年と考えられるので、同年一月頃に鼠色にしたことになり、混乱が見られる。
- (31) 横田利雄「帆装撤去の頃」六一三頁。
- (32) 西沢貞徳「石炭輸送船となった練習船」二頁、及び西山誠作「タンツ節も懐かしく、戦時下の石炭輸送」（太平洋学会編『練習帆船日本丸』原書房、一九八四年、一〇二頁）。
- (33) 西沢貞徳「石炭輸送船となった練習船」三頁。
- (34) 『航海訓練所二十年史』三頁。
- (35) 現在の神戸港麻耶埠頭の沖合。広田清二「内海行動の頃」六一四頁。『兵庫県の地名 日本歴史地名大系29 I』（平凡社、一九九九年、一六四頁）では、「ミヌメ」と読む。
- (36) 『航海訓練所二十年史』四頁。
- (37) 広田清二「内海行動の頃」六一六頁。
- (38) 横田利雄「戦時の練習船」二〇頁。
- (39) 『航海訓練所二十年史』四頁。
- (40) 東京商船大学百年史編集委員会編『東京商船大学百年史』東京商船大学百周年記念事業委員会、一九七六年、三〇五頁。
- (41) 『航海訓練所二十年史』二二頁。
- (42) 『航海訓練所二十年史』五〜六頁。
- (43) 金子栄一編『現代日本産業発達史Ⅹ 造船』現代日本産業発達史研究会、一九六四年、三〇三〜三〇四頁。
- (44) 『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』一八二頁。
- (45) 『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』五九頁。
- (46) 『航海訓練所二十年史』二三頁。
- (47) 『東京商船大学百年史』三〇六〜三〇七頁。
- (48) 『航海訓練所二十年史』九頁。
- (49) 『航海訓練所二十年史』七八〜七九頁。
- (50) 『航海訓練所二十年史』九頁。
- (51) 『航海訓練所二十年史』一五頁。
- (52) 『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』二〇四頁。

- (53) 『航海訓練所二十年史』二六～二八頁。
二年、八八～九〇頁。
- (54) 『航海訓練所二十年史』七八～七九頁。「小中学生海上
練成会」は、「海上要員充足啓発宣伝運動協力ニ関スル件
(案)」(『航海訓練所二十年史』一一頁)にあるように「国
民学校生徒海上練成会」の誤りであろう。
- (55) 『航海訓練所二十年史』一〇～一二頁。
- (56) 『航海訓練所二十年史』一一頁。
- (57) 横田利雄「戦時の練習船」二二二頁。
- (58) 『航海訓練所二十年史』二三三頁。
- (59) 『航海訓練所二十年史』一三～一四頁。
- (60) 『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』「入渠工事記録」
二六四頁。海王丸は何回か夜間空襲に機銃を発砲したと
いう(横田利雄「戦時の練習船」二四頁)。日本丸の士官
サロンの下の階には弾薬庫だった場所が残っている。
- (61) 『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』二〇四頁。
- (62) 『航海訓練所二十年史』七八～八一頁。
- (63) 三和良「占領期の日本海運」日本経済評論社、一九九
二年、八八～九〇頁。
- (64) 海事産業研究所編集委員会編『近代日本海事年表』東
洋経済新報社、一九九一年、二二四頁。
- (65) 『航海訓練所二十年史』一六〇頁。
- (66) 『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』二〇五頁。
- (67) 荒川博著・刊『姉・妹と昭和の海』二〇二二年、二三〇頁。
- (68) 北川次郎「帰還輸送の想い出」(『練習帆船日本丸・海
王丸五〇年史』六一九頁)。
- (69) 『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』二〇六頁。
- (70) 『航海訓練所二十年史』八一頁。
- (71) 古山高麗雄『二十三の戦争短編小説』文芸春秋、二〇
〇一年、二七七頁。
- (72) 加藤昭三「シー・ジャックと速水氏の水葬」(『練習帆船
日本丸』一四二～一四三頁)。
- (73) サイゴンからの引揚者が船内で作成した冊子『ビルマの
思い出』(一九四七年五月)を参照。巻頭「謝辞」で、陸
軍大佐井上定次は「船長殿始め船員の皆様 又練習生の

若き人達の真心よりなる御親切と御同情に対して 心から感謝いたします 二十日に亘る航海を何の不自由も事故も無く 母国の土を踏み得ます事は全く日本丸の皆様方の御陰」と述べている。

- (86) 『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』二六七頁。
- (87) 『航海訓練所二十年史』一六七頁。
- (88) 『姉・妹と昭和の海』一四三頁。
- (89) 『航海訓練所二十年史』五三頁。
- (90) 『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』二七一頁。
- (91) 遺骨収集感謝状、帰還輸送賞状は海技教育機構所蔵。
- (92) 『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』二七三頁。
- (93) 『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』二七三頁。
- (94) 飯田敏夫「帆船日本丸の建造背景と五五年間の航跡について」五頁。
- (95) 『練習帆船日本丸』一六四頁。
- (96) 『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』二九〇頁。
- (97) 飯田敏夫「帆船日本丸の建造背景と五五年間の航跡について」六頁。
- (98) 帆船日本丸記念財団編・刊『帆船日本丸記念財団10年のあゆみ』一九九五年、一八〜一九頁。
- (99) 『帆船日本丸記念財団10年のあゆみ』一九〜二〇頁。
- (74) 北川次郎「帰還輸送の想い出」六二頁。
- (75) 『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』二〇六頁。
- (76) 北川次郎「帰還輸送の想い出」六二頁。
- (77) 『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』二〇七頁。
- (78) 『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』二〇八頁。
- (79) 『航海訓練所二十年史』八二〜八三頁。
- (80) 木内文治「帆装復旧の経緯」(『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』) 六三八頁。
- (81) 木内文治「帆装復旧の経緯」六三八頁。
- (82) 『練習帆船日本丸・海王丸五〇年史』二六七頁。
- (83) 木内文治「帆装復旧の経緯」六四〇頁。
- (84) 木内文治「帆装復旧の経緯」六三九頁。
- (85) 木内文治「帆装復旧の経緯」六三八〜六三九頁。