

第二百二十四話 海軍○事件とは

大東亜戦争間に、「海軍○事件」と称される事件が起きている。「甲」あり、「乙」ありそして「丁」ありである。何故か、「丙」事件は存在しないようだ。誰が如何なる概念区分や考えでこのように名付けたのは解らない。何方かにご教示賜れば幸甚である。本話では、「甲」「乙」そして「丁」の事件を簡単に説明したい。

1 海軍「甲」事件

1943 (S18) 年 4 月来実行中の「い号作戦」は一応成功裏に終了した。この間山本連合艦隊司令長官は、旗艦武蔵を離れ、その幕僚を従えてラバウル基地にあった。前線航空基地の将兵を労うべく、バラレル基地に向かった。該方面は日本の制空権下にあり、危機感はなかった。ところが、その前線視察計画が、艦隊司令部から関係方面に打電されたのだが、この暗号電文は米軍に傍受された。(当時すでに暗号解読に成功)山本長官の視察の経路と予定時刻は米軍の把握するところとなり、ミンッツ太平洋艦隊司令長官は山本の声望の大きさから海軍長官及びル大統領の承認を得て待ち伏せ攻撃を命じた。そして、運命の 4 月 18 日待伏せした P-38 の 16 機に撃墜された。米軍は撃墜の事実のみを公表したのみで、山本大将を撃墜したことは伏せた。新任の古賀長官と共に帰国した山本大将の遺骨は、5 月 17 日帰国し、その日に山本大将の戦死が公表された。6 月 5 日国葬をもって遇された。



2 海軍「乙」事件(「ろ」号事件とも?)

1944 (S19) 年 2 月のトラック島空襲の後、連合艦隊司令部は、パラオにあったが、パラオに対する米軍部隊の上陸があると判断し、司令部要員は 3 月 31 日夕刻にミンダナオ島のダバオへ飛行艇(二式大艇)2 機での移動を急いだが、途中で低気圧に遭遇し、古賀が乗っていた一番機が行方不明、二番機も不時着した。古賀長官は戦死ではなく、殉職とされた。古賀長官の死はすぐには国民に知らせられなかった。セブ島沖に不時着した二番機に搭乗していた参謀長以下は捕虜となり、この際新 Z 号作戦計画書、司令部用信号書、暗号書といった数々の最重要軍事機密を奪われた。新 Z 号作戦計画書、司令部用信号書、暗号書といった数々の最重要軍事機密を奪われた。

山本五十六長官搭乗機の撃墜事件を「海軍甲事件」と呼ぶことから、本件は「海軍乙事件」と呼ばれた。

3 海軍「丁」事件

1944 (S19) 年 2 月 17 日から 18 日にかけて、海軍が絶対国防圏の拠点として重視していたトラック泊地が米機動部隊の猛攻を受け、多数の艦船と航空機を失った。大本营をはじめ各方面に大きな衝撃を与えた。トラック島は無力化されたが、アメリカ軍は攻略にかかる手間を避けて進攻したため、敵中で孤立したまま終戦まで日本軍の拠点として残ることとなった。

日本側はトラック島におけるこの失態を、2 月 16 日-17 日に警戒を緩めさせた指揮官の判断ミスとした。これを「海軍丁事件」として処理している。資料によっては海軍 T 事件と表記するものもある。一応の調査はしたが、既に人事異動等の措置が行われており、“誰が作戦指導をしても大同小異の結果であったろう”との結論だったようだ。指揮関係の異なる多数の部隊が混在しており、それらがぬかりの一因とも。

* “海軍” “事件” で検索すると第四艦隊事件(1935 年 9 月岩手県沖で起きた大規模海難事故)や友鶴事件(1934/3/12 水雷艇友鶴が過大な装備故に転覆した。)がある。

艦艇保有率を制限された海軍の無理な設計が問題だったようだ。詳細は略するが、何れにしても、事件や事故の解決は何とも日本的過ぎる。厳しく責任を追及するのではなく、温情的な処置に留まっている。この体質は陸軍も同じであり、正に日本的?