

朝鮮戦争と日本の関わり —忘れ去られた海上輸送—

石丸 安蔵

【要約】朝鮮戦争において日本は、後方基地の役割を果たした。そしてそこでは戦場と後方基地の補給路としての海上輸送が、重要な役割を担っていた。その海上輸送を支えたのは、太平洋戦争の終戦処理としてアメリカから貸与され、日本人により運航されていた戦車揚陸艦であった。さらに日本商船や日本人港湾労働者の関わりも囁かれてきたが、これらの記録は乏しい。そこで本稿では朝鮮戦争における海上輸送の全容解明の窓口として、アメリカ海軍の資料をひも解くとともに、占領下の日本海運が置かれた特殊な状況も併せて考察した。

はじめに

1950（昭和25）年6月25日朝鮮戦争が勃発した。そしてその朝鮮戦争勃発により、アメリカ軍は多くの問題に直面したが、開戦当初から差し迫った問題が1つあった。それは開戦に伴い日本に駐留していた占領軍を、迅速に朝鮮半島に輸送する必要があるにもかかわらず、アメリカ軍にはこれらの兵員、物資を輸送するのに十分な船舶がなかったことである。この問題を解決するためにアメリカ軍が採った方策は、第二次世界大戦の終戦処理として日本政府に貸与していたLST（Landing Ship Tank：戦車揚陸艦）や日本の商船を利用することであった。これらのLSTは日本人が乗組んで運航していた。但し海上輸送に関する記録はといえば日本側によるものは極めて少なく、当時の乗組員の証言や随筆¹などが残っている程度であり、関連する文献²などにも、海上輸送の全容を扱ったものは数少

¹ 「証言・朝鮮戦争に“参戦”した日本人」『潮』第205号（1976年7月）。「朝鮮戦争に邦人『戦死者』」『朝日新聞』1977年4月18日付。「随筆記事——昔の船と人——明星陸郎さんの話」『船員しんぶん』（全日本海員組合発行）1985年4月25日～11月5日の間連載（不定期）。「路傍の詩（第64回）——朝鮮戦争①～④」『毎日新聞』1996年2月15日、22日、29日、3月7日付。三宮克己「一船乗りの朝鮮戦争体験記」『社会評論』第135号（2003年10月）。川村喜一郎『日本人船員が見た朝鮮戦争』（朝日コミュニケーションズ、2007年）など。

² 山崎静雄『史実で語る朝鮮戦争協力の全容』（本の泉社、1998年）。大沼久雄『朝鮮戦争と日本』（新幹社、2006年）。大沼久雄「朝鮮戦争における日本人の参戦問題」『戦争責任研究』第31号（2001年春季号）。田中恒夫「朝鮮戦争における日本の国連軍への協力——その基本姿勢と役割」『防衛大学校紀要』第88号（2004年3月）。柁澤陽二「朝鮮戦争と日本人船員」『海員』通巻697号～699号（2007年8月～10月）。

ない。

一方で、朝鮮戦争において掃海作業を行った日本特別掃海隊の活動については、1978(昭和53)年、当時の海上保安庁長官大久保武雄がその著書³において公表し、さらに派遣に関する研究⁴も行われ、当時の関係者もいくつかの手記⁵を残している。このように日本特別掃海隊の活動に比較すると、海上輸送にあたったLSTや日本商船の活動に関する記録は少ない。また、海上輸送に日本人が関わったという事実を追求しようとしても、海上輸送は「会社とGHQ(連合軍最高司令官総司令部)との契約に基づく行為であり、政府は全く関与していない⁶」というかつての政府答弁に見られるとおり、全容解明には大きな壁が横たわり積極的に論議されることもなかった。

以上のような海上輸送に関する記録が少ないという現況は、戦後においても日本人が関わった海上輸送の議論には触れないことが是とされ、いつの間にか人々の記憶からこのことが「忘れ去られた」証左であるとは言えないであろうか、というのが本稿の問題意識である。そこで本稿においては、これまでの日本側資料に加え、当時アメリカ海軍太平洋艦隊司令部が戦争遂行と同時に作成した「朝鮮戦争における海軍作戦に関する中間評価報告⁷」をひも解き、日本人が朝鮮戦争において関わった海上輸送に関する史実を振り返ることとした。具体的には、どのような背景で日本人乗組みのLSTや日本商船が使用されたのか、どのような分野で日本人が関わったのか、そしてそれらの活動に対しどのような評価を受け、どのような問題点があったのか、そしてなぜ「忘れ去られた」ものとなったのかを以下に検討してゆくこととする。

³ 大久保武雄『海鳴りの日々』(海洋問題研究会、1978年)。

⁴ 谷村文雄「日本特別掃海隊の役割」『戦史研究年報』第6号(2003年3月)、鈴木英隆「朝鮮海域に出撃した日本特別掃海隊」『戦史研究年報』第8号(2005年3月)。

⁵ 能勢省吾「朝鮮戦争に出動した日本特別掃海隊」、姫野修「航路啓開業務について」、田尻正司「1950年元山特別掃海の回顧」。<<http://www.mod.go.jp/msdf/mf/>>2007年8月8日アクセス。

⁶ 昭和25年7月31日、第8回国会衆議院運輸委員会議事録第9号(第1類第12号)、運輸政務次官 関谷勝利の発言。

⁷ 1950年9月20日付のアメリカ海軍作戦部長の指示に基づき、太平洋艦隊司令部に評価班が設立された。その評価班が実施した朝鮮戦争における海軍作戦について分析、評価した報告書である。概ね6ヶ月毎に報告され、1~6次にわたり総計約1万ページにのぼる膨大な報告書である。本稿作成にあたっては、開戦時期を対象とした第1次評価報告を中心に調査した。報告書の題は“*Korean War-U.S. Pacific Fleet Operations-Commander in Chief U.S. Pacific Fleet Interim Evaluation Report*”である。本稿において本文中においては「太平洋艦隊中間評価報告」、脚注においては“*CINCPACFLT Interim Evaluation Report*”と略記する。

1 朝鮮戦争前夜

(1) 第二次世界大戦と日本海運

朝鮮戦争の際、朝鮮水域の機雷掃海を行った日本特別掃海隊が海上保安庁所属であったように、朝鮮戦争における兵員や軍事物資の海上輸送には日本海運が大きな関係を持っており、この分野の研究には、日本海運という分野を振り返る必要がある。まず、第二次世界大戦と日本海運の関係について考察してみる。

第二次世界大戦において、日本は戦争遂行のため人員と物資の管理、統制を強化し、戦時経済体制への途を歩んだ。国家総動員法により統制政策が強化され、海運の分野も例外ではなく 1939 (昭和 14) 年 4 月の海運組合法、40 年 2 月の海運統制令、41 年 9 月の港湾運送業等統制令、42 年 3 月 25 日の戦時海運管理令といった統制政策が次々と施行されていた。戦時海運管理令の骨子は、「日本全船舶の国家使用」、「船員の徴用及びその労務管理」、「船舶運営会による国家使用船の一元的運営」であり、日本にある全船舶を一元的に統制し、国家意思に基づく輸送及び配船ができる態勢を整えることにあった。政府は国家総動員法によって船舶の使用を取得し、特殊法人である船舶運営会を設立し、同会に船舶を貸下げて運営させたのである。船舶運営会は通信省海務院の代行機関として、海務院が立案計画した戦時海運管理政策に基づき、その実務を一元的に掌握する機関となった⁸。

特殊法人としての船舶運営会はその運営にあたり採算は無視され、赤字部分は国の予算が充当されていた。創立当時、文書部長であった有吉義弥は、「船舶運営会は運賃収入の採算を考えて荷物を選択するのではなく、貨物の緊急度に応じて優先輸送をするわけですから、船舶運営会の運航収入には当然赤字が出ます。この赤字はあとで国が補給してくれます。船舶運営会は収支のことなどいっさい考えずに、政府の指定通りに重要物資の輸送に専念すればいいというわけです⁹。」と回顧している。

第二次世界大戦が終わると、日本海運は筆舌に尽くし難い被害を受け、船舶も船員もその数は大幅に減少していた。商船の総量 (100 総トン以上の船舶の合計) は 610 万総トンから 120 万総トンに激減し、戦時中の船舶の損失は、戦時中の建造分を含め総計で 830 万総トンに達し、すぐに航行できる船舶の数は 658 隻、91 万 5,408 総トンにまで減少していた¹⁰。また 3 万人を超える船員が船と運命をともにし、船員の戦死率は 43%にも達した。

⁸ 寺谷武明『日本海運経営史 3 海運業と海軍』（日本経済新聞社、1981年）78-80頁。

⁹ 有吉義弥『海運五十年』（日本海事新聞社、1975年）52-53頁。

¹⁰ 竹前栄治・中村隆英監修『GHQ 日本占領史』第 54 卷、海上輸送（日本図書センター、1998年）5-7頁。

この戦死率は、陸海軍軍人（陸軍 20%、海軍 16%）の 2 倍以上にも及び¹¹、海運界に深く暗い影を落としていた。

（2） 日本海運に対する占領政策

深く傷を負った日本海運に対し戦後アメリカが採った占領政策は、追い討ちをかけるかのように極めて厳しいものであった。アメリカ政府がマッカーサーに指令した文書にも「日本海運に対し、非軍事化の目的を達成するために必要な程度に日本の商船を制限せよ」との 1 項目があった¹²。その処置として 1945（昭和 20）年 8 月 24 日午後 6 時以降、100 総トン以上のすべての日本船舶の移動が禁止された。次いで降伏文書の調印が行われた 9 月 2 日には、GHQ の指令第 1 号により、全船舶の移動禁止命令が出されていた¹³。

1945（昭和 20）年 9 月 3 日、日本船舶（100 総トン以上）はアメリカ太平洋艦隊司令官の指揮監督下に置かれることとなり、その管理は当初 GHQ 艦隊連絡部が担当していた。10 月 10 日、GHQ に SCAJAP (Naval Shipping Control Authority for Japanese Merchant Marine：日本商船管理局) という組織が新設され、日本艦船の運航、新造、改造、修繕、処分などを総括的に管理する体制が整えられた。11 月 9 日、日本船主、代理店業者、港湾荷役業者などで構成される CMMC (Civil Merchant Marine Committee：民間商船委員会) という組織の設置が命ぜられたが、日本政府は既存の船舶運営会にその機能を持たせることを提案し、GHQ もそれを了承した。戦時の海運管理機関であった船舶運営会を存続させ、SCAJAP の下部機構として海運の国家管理を継続したことは、戦時管理体制の解体を求めていた占領政策に逆行する措置ではあったが、それは一方では複雑な状況に対処するための唯一の現実的な方法でもあった¹⁴。

以上のような経緯で終戦直後移動が禁止されていた日本の船舶は、その後一転して息つくひまもなく終戦処理に駆り出されることとなった。GHQ の日本海運への要求は、「占領軍、引揚げ及び国内経済に必要な船腹の確保」、「商船の運航を円滑に行うための適切な港湾サービスの確保」、「海運産業における過度な経済力集中の排除」、「船舶運航権の民間企業への返還」の 4 項目であった¹⁵。具体的には約 40 万人に及ぶ占領軍の兵員と石炭、セメント、木材、建築資材等の輸送に必要な船を確保することであり、それと同時に食料供給の途絶えた地域や、反日感情が激しくなってきた地域などから約 660 万人の日本人を速や

¹¹ 寺谷『日本海運経営史 3 海運業と海軍』238 頁。

¹² 吉野雅春『戦後の日本海運』（海運経済新聞社、1957 年）4 頁。

¹³ 三和良一『占領期の日本海運』（日本経済評論社、1992 年）88-89 頁。

¹⁴ 同上、89 頁。

¹⁵ 竹前・中村『GHQ 日本占領史』6 頁。

かに国内に輸送することが要求された。さらに当時、まだ国内の捕虜収容所には、約 120 万人の外国人が残されており、それぞれの国へ送還することが要求されたのである。

(3) 米貸与船と日本海運の民営還元

船腹の確保に迫られた日本政府は、GHQ に対し船舶の供給要請を行い、1945 (昭和 20) 年末にアメリカ政府が日本政府に船舶を貸与することとなった。翌年 1 月リバティー型輸送船 100 隻、LST¹⁶100 隻、病院船 6 隻、小型補助艦船 9 隻の合計 215 隻の船舶が日本政府に貸与された¹⁷。この米貸与船は日本政府の手により順次改装され、日本人船員を配乗し、帰還輸送に使用されることになった。貸与された LST は武器、弾薬が撤去されたもので、帰還輸送に便利のように広い階段や寝床、洗面所、便所などが増設され、1 隻の LST で 2,000 人程度収容することができるよう改装された¹⁸。米貸与船の運営、維持については 46 年 1 月 18 日の次官会議において「米国船整備に関する件¹⁹」として決定され、その運営は船舶運営会が行い、関係各省がこれに協力することとされた。

帰還輸送は 1946 (昭和 21) 年中には 509 万人が、翌 47 年には 74 万人が、48 年には 30 万人が引揚げ、大部分の日本人が帰還した²⁰とされている。米貸与船による帰還輸送は、46 年 2 月から 12 月にかけてのみ実施された²¹。その後は連合軍の物資輸送に使用され、不要となった米貸与船は順次アメリカへと返還されていった。

日本海運の民営還元は 1950 (昭和 25) 年 4 月 1 日に実施され、この機に船舶運営会はその名称を商船管理委員会と変更した。日本の商船はそれぞれの船会社に返還されたが、

¹⁶ 戦車を敵前揚陸するために特に作られた艦で、艦首にランプ・ゲートという前開きの扉があり、艦が海岸に乗り上げそのゲートを開き、ゲートが海岸の栈橋代わりになった。戦車がこれを渡って上陸するという仕掛けで、敵前上陸用艦艇の最主力であった。有吉義弥『占領下の日本海運——終戦から講和発効までの海運側面史』(国際海運新聞社、1961 年) 91 頁。

¹⁷ 竹前・中村『GHQ 日本占領史』81-82 頁。

¹⁸ 有吉『海運五十年』90-92 頁。

¹⁹ 引揚援護庁編『引揚援護の記録』(厚生省、2000 年) 79 頁。次官会議の決定内容は、「帰還輸送に充当するため、米国より日本政府に対し、200 余隻の船舶が貸与された。急速に整備する必要があるが、運輸省が鋭意措置中であるが、物資不足の状況であり、関係各省は次の分担において協力された。貸与された船舶は船舶運営会において運営すること。その運営に要する経費は国庫負担とし、大蔵省が予算を支出し、資金の融通等に関し適切な措置を講ずること。乗組員、帰還者の糧食供給は農林省、船内用の毛布、救命胴衣は商工省、物資の港への集積は厚生省と運輸省、艀装用筵、板等は農林省が協力すること。」

²⁰ 三和『占領期の日本海運』84 頁。

²¹ 船舶運営会編『調査月報』第 42 号 (1950 年 3 月) 34 頁。1946 年 2 月～12 月における輸送実績は、リバティー型輸送船により 493 回の航海を実施し 151 万 5,848 名を輸送し、LST により 587 回の航海を実施し、70 万 6,272 名の輸送を実施している。

米貸与船だけは、商船管理委員会のもとに残されていた²²。米貸与船の運営は、船舶運営会から商船管理委員会に引き継がれた。商船管理委員会理事長に就任した有吉義弥は、「船舶運営会すなわち商船管理委員会は、戦時海運管理令に基づく一貫した人格を持ちながら、戦時中、終戦後、民営還元後とその機能は再転、三転し、現在課せられた事務を大別すると、帰還輸送、貸与米船の運航、外航配船管理、MSTS の備船事務の 4 つとなる²³。」と述べている。

このように船舶運営会は、対外的には GHQ の要求した CMMC として、SCAJAP の監督のもと運航事務に関し日本政府を通じて補佐する機関としての役割を果たした。他方、対内的には従来通り戦時海運管理令に基づく特殊法人としての役割を持ちながら政府使用船舶の一元的運航統制機関としての役割も果たすという 2 面性を持つ機関となっていた²⁴。但し、管理の主体が日本政府からアメリカ政府に変わっていたことが唯一大きな変化であった。そしてこれまで述べた経緯で日本海運が民営還元されたことにより、商船管理委員会が運航する日本人乗組みの LST が誕生したのである。

(4) アメリカ海軍と軍事海上輸送部隊

朝鮮戦争の勃発により日本にいた占領軍は、速やかに国連軍として朝鮮半島に派遣されることになったが、当時のアメリカ海軍はどのような状況であったのであろうか。当時は、第二次世界大戦が終結すれば速やかに軍備を縮小し、平時における軍隊を最小限度に保つことがアメリカの政策であった。このため、大量の動員解除、予算の大幅な削減など一連の軍縮が、大規模かつ急速に実施されていた。朝鮮戦争勃発前夜は、アメリカ海軍の戦備は危険なほど低水準にまで減勢されていた²⁵。

極東のアメリカ海軍も例外ではなく、日本にいたのは水上部隊のみであり、艦艇 17 隻からなる第 96 任務部隊²⁶が日本を母港としていた。アメリカ海軍の基地は、横須賀基地に小規模な修理施設と、約 5,000 人の軍人を支援する補給部、約 3,000 トンの弾薬を保管する施設、海軍病院が存在するのみであり、佐世保基地には士官 5 名と下士官 100 名が配員

²² 朝鮮戦争勃発時、商船管理委員会に残されていた米貸与船の隻数には諸説あるが、“CINCPACFLT Interim Evaluation Report”によれば、LST39 隻、リバティー型輸送船 1 隻、補助艦船 5 隻の合計 45 隻である。

²³ 有吉義弥「商船管理委員会に残された仕事」『海事研究』第 6 号（1950 年 12 月）。

²⁴ 運輸省編『海上労働十年史』（海上労働協会、1957 年）35 頁。

²⁵ “CINCPACFLT Interim Evaluation Report,” No1, Vol I “Main Report”, p.1.

²⁶ 佐世保市史編さん委員会編『佐世保市史』軍港史編、下巻（佐世保市、2003 年）418-419 頁。第 96 任務部隊は、軽巡洋艦 1 隻、駆逐艦 4 隻、潜水艦 1 隻、掃海艇 10 隻及びオーストラリア海軍のフリゲート 1 隻。

されているのみであって²⁷、朝鮮戦争勃発により必要となった海上輸送に対処できる船舶など皆無に等しかった。

第二次世界大戦において、アメリカでも海上輸送に商船を使用していたが、これらの商船を管理していた4つの政府機関²⁸は、互いに競い合って船舶を獲得したことから、戦後は船舶の管理を見直し、一元管理を行う JMTTC (Joint Military Transportation Command: 統合軍事輸送司令部) という組織が設立されようとしていた。しかし実質的には手続きが非常に面倒であり、十分に機能しないという問題点を抱えていた。結局問題は解決しないまま、1948 (昭和 23) 年 12 月陸軍による軍事輸送を含め、すべての海上輸送は、海軍の指揮下に置くことが決定された。49 年 7 月には MSTTS (Military Sea Transportation Service: 軍事海上輸送部隊) 設立に向け目的・予算・所掌に関する具体案が作成された。そして 49 年 10 月 MSTTS が正式に設立されたが、保有船は兵員輸送船が 6 隻、攻撃型輸送船が 3 隻、攻撃型貨物輸送船が 12 隻、タンカーが 16 隻のみであった²⁹。

MSTTS はその後、全世界的な船舶運航機関となりロンドン、ニューヨーク、サンフランシスコ及び東京に各司令部が設けられた。西部太平洋地域を担当する MSTTS WESTPAC (MSTTS West Pacific: 西部太平洋軍事海上輸送部隊) では、司令官代理として任命されたジュンカー (Alexander F. Junker) 大佐が 1950 (昭和 25) 年 1 月東京に着任し、同年 7 月 1 日に司令部を開設する予定であった³⁰。MSTTS WESTPAC の保有船は 25 隻³¹であり、必ずしも業務に適した船ではなく、司令部も軍人 50 名、民間人 72 名という規模³²であったため、大量の海上輸送に対応できるほどの部隊ではなかった。

2 朝鮮戦争における海上輸送と日本の関わり

朝鮮戦争開戦当初、アメリカ軍が必要とする兵員や物資は、朝鮮半島に最も近い日本か

²⁷ James A. Field, Jr. *History of United States Naval Operations Korea* (Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office, 1962), pp.46-47.

²⁸ Naval Transportation Service (海軍輸送部)、Army Transportation Service (陸軍輸送部)、U.S. Maritime Commission's War Shipping Administration (アメリカ海運委員会艦艇管理部)、Fleet Support Service (艦隊支援事業部) の 4 つの機関。

²⁹ Salvatore R. Mercogliano, *MSTTS, One Hundred Years in the Making: The Birth of Military Sea Transportation Service (MSTTS)*, <<http://www.usmm.org/msts.html>> accessed on August 8, 2007.

³⁰ Field, *History of United States Naval Operations Korea*, p.72.

³¹ 25 隻の内訳は、冷凍船 1 隻、LST6 隻、給油船 5 隻、兵員輸送船 2 隻、小型輸送船 10 隻、航洋型曳船 1 隻である。

³² "CINCPACFLT Interim Evaluation Report" No1, Vol VII "Supporting Operations Section, Shipping Support", pp.1284-1285.

ら輸送することとなった。MSTS WESTPAC 司令官代理として着任したばかりのジュンカー大佐が、兵員、物資を緊急かつ大量に輸送する手段として選択できたのは、MSTS WESTPAC が保有していた艦船、SCAJAP 所属の船舶、極東地域に到着した他地域の MSTS 所属艦船、チャーターした日本商船の 4 種類の艦船に限られていた³³。

以下では、朝鮮戦争において日本人が関わった海上輸送について、「SCAJAPA 所属の船舶」や「チャーターした日本商船」が海上輸送に関わった史実を、主要な作戦別に整理している。また調査を行う途上で、このような船舶以外にも海上輸送を支えた日本人の存在が次第に明らかになった。

(1) 開戦当初の派遣輸送

朝鮮戦争が勃発した 1950（昭和 25）年 6 月 25 日以降北朝鮮軍は圧倒的な兵力をもって進撃し、韓国の首都ソウルは 6 月 28 日に陥落した。29 日に韓国の前線視察を行ったマッカーサーの要請により、トルーマン大統領はワシントン時間の 30 日早朝、まず 1 個連隊戦闘団の使用を許可した。この決定によりウォーカー（Walton H. Walker）第 8 軍司令官は、福岡県小倉市（当時）に司令部を置く第 24 歩兵師団に出勤命令を下し、同師団の第 21 歩兵連隊第 1 大隊を中心とするスミス（Oliver P. Smith）支隊を 7 月 1 日福岡の板付基地から空路で釜山へ向かわせた。さらに佐世保市駐留の第 34 歩兵連隊や、第 21 歩兵連隊の主力と福岡県春日市駐留の第 24 歩兵師団所属の野戦砲兵大隊が、佐世保基地から釜山へ向け出港した³⁴。

開戦時には、日本人が乗組み、占領軍の統制下に運航されていた SCAJAP の船舶は、在日アメリカ海軍部隊としての編成は、第 96.3 任務群（Task Group 96.3）という呼称を与えられていた。SCAJAP 所属の 39 隻の LST と、12 隻の貨物船（C1M-AV1 型 5 隻、リバティー型 1 隻及び日本船 6 隻）は、朝鮮戦争勃発と共に極東地域内の輸送にその能力限度一杯まで使用されることになった³⁵。

SCAJAP の船舶は、最初の段階から支援が要求された。最初の部隊は、これら SCAJAP の船舶によって朝鮮半島まで輸送された。その後、朝鮮戦争は作戦が急速に拡大したため、LST 及びその他の水陸両用型船舶が不足し、SCAJAP は LST の多くを必要とした。SCAJAP の船舶を指揮していた第 96.3 任務群指揮官は、極東海軍司令官の指揮を受け、日本人乗員の船舶を海上輸送のために提供すること、日本人乗組みの LST を水陸両用作戦

³³ Field, *History of United States Naval Operations Korea*, pp.72-73.

³⁴ 佐世保市史編さん委員会編『佐世保市史』軍港史編、下巻、418-419 頁。

³⁵ Field, *History of United States Naval Operations Korea*, pp.71-72.

に提供すること、指定された海上輸送を統制すること³⁶などの任務が付与された。

派遣部隊と装備を積んで朝鮮へ航海した最初の SCAJAP の船舶は、戦車と車両を積んだ LST Q058 号 (LST649)、2,500 人の部隊を乗せた Takasago Maru³⁷ (高砂丸)、3,500 トンの補給品を積んだ貨物船 Pembina³⁸であった³⁹。

1950 (昭和 25) 年 7 月 10 日における日本船舶のチャーター隻数は 29 隻、7 万 4,000 容積トンであったが、5 日後には 40 隻にまで増加していた⁴⁰。第 1 騎兵師団の輸送にはドイル (James. H. Doyle) 少将が指揮する両用戦部隊が使用されたが、同部隊には MST5 所属の攻撃型貨物船 2 隻、兵員輸送船 3 隻、航洋曳船 1 隻、LST5 隻と 4 隻の日本商船が配船されていた。また、沖縄から第 29 歩兵連隊の 2 個大隊が朝鮮半島に移されたが、MST5 はこの兵力を輸送するため、日本の客船 2 隻と貨物船 1 隻を備船した⁴¹。

(2) 仁川上陸作戦

1950 (昭和 25) 年秋、北朝鮮軍の進撃を巻き返すため、仁川上陸作戦が実施された。国連軍は、ストラッブル (Arthur D. Struble) 中将の指揮のもと 7 個の部隊 (攻撃部隊、上陸部隊、護衛部隊、哨戒・偵察部隊、高速空母部隊、補給部隊、旗艦部隊) からなる第 7 統合任務部隊 (Joint Task Force Seven) を編成し、その隷下アメリカ海軍はドイル少将が指揮する第 90 任務攻撃隊 (Attack Force/Task Force 90) を編成した。第 90 任務

³⁶ “CINCPACFLT Interim Evaluation Report,” No.1 Vol. X II - I “Annexes, COMNAVFE-Staff History,” pp.A37-A39.

³⁷ “CINCPACFLT Interim Evaluation Report”において、日本船の船名はローマ字で記載されている。ローマ字記載の船舶については、『日本船舶明細書』1950 年版 (社団法人日本海運集会所発行) により日本船名を確認した。同書には 1950 (昭和 25) 年 7 月 1 日現在の総トン数 100 トン以上の鉄鋼船が収録されている。本文中は、船名をローマ字と漢字で併記した。主要な船舶データを、【船名、SCAJAP 番号、船主、船籍港、総トン数、種別】の順に脚注に記した。日本商船を管理下に入れた SCAJAP は日本船名を分類するため、100 総トン以上の鋼製船舶に、識別番号を標示するよう義務づけた。識別番号は、船体中央部の両舷側に白色文字で標示され、「スキップ番号」と称せられた。番号の付与は、船名のアルファベットの第 1 文字と数字 3 桁よりなり、例えば「日本丸」は「N054」というように使用された。例外として、タンカーには船名に関係なく第 1 文字の英字を「X」として使用された。米貸与船に対しても同様な番号が付与され、米貸与船の LST には「Q」、リバティー型貨物船には「V」を付した。例えば LST は「Q012」、リバティー型貨物船は「V034」といったように使用されていた。なお SCAJAP 番号は、船舶史稿編さんチーム編『船舶史稿——その他資料編第一巻——』船舶部会 (横浜)、1991 年 (日本海事センター海事図書館所蔵) を参照した。

³⁸ LSTQ058 は、【LST649、Q058、商船管理委員会、(米貸与船)、2,080 トン、LST】。Takasago Maru は、【高砂丸、T014、大阪商船、大阪、9,347 トン、客船】。Pembina は、【Pembina、V202、商船管理委員会、(米貸与船)、3,805 トン、C1M 型貨物船】。

³⁹ “CINCPACFLT Interim Evaluation Report,” No.1 Vol.VII “Supporting Operations Section, Shipping Support,” p.1297.

⁴⁰ Field, *History of United States Naval Operations Korea*, p.73.

⁴¹ *Ibid.*, p.73.

攻撃隊には戦闘部隊の他に、輸送を担当する部隊が編成され、その中には第 90.3 トラクター任務群 (Tractor Group/Task Group 90.3) としてアメリカ軍の LST17 隻に加え、商船管理委員会の LST30 隻が編成されていた⁴²。

8 月下旬には、上陸作戦に向け準備が開始された。神戸港、佐世保港、横浜港、そして韓国の釜山港において、作戦部隊の搭載作業が最終段階を迎えていた。第 1 海兵師団の主力は神戸において、第 7 歩兵師団は横浜においてそれぞれ搭載作業を始め、護衛部隊や艦砲射撃支援にあたる第 7 艦隊の主力は佐世保に集結して最後の準備を整えていた。9 月 15 日に上陸作戦を実施するためには、8 月下旬から搭載を始めなければならなかった。9 月 15 日の朝までに部隊が仁川沖に到着するには、LST は 9 月 10 日までに、貨物船は 9 月 12 日までに神戸港を出港する必要があった。そして上陸部隊の搭載には 1 週間程度かかるので、9 月初めには積込みを始めなければならなかったのである⁴³。

第 1 海兵師団の神戸港における準備は、荷役作業員が荷物の取扱いについて十分な経験を持たなかったことや、9 月 3 日に神戸付近を襲ったジェーン台風により遅れ気味だった。台風により海上クレーンに損傷を受けたこと、台風により荷物が散乱したことにより、埠頭地区が混雑し、港内における準備作業が妨げられた⁴⁴が、LST や貨物船はなんとか決められた出港日に神戸港を出港した。その隻数は 66 隻になっていた。第 1 海兵師団のうち、第 1 戦闘支援群、第 1 上陸工兵大隊、第 11 海兵砲兵連隊、第 1 海兵戦車大隊、第 96 野砲兵大隊は LST により輸送されていた⁴⁵。9 月 15 日早朝、仁川沖に集結した艦船の数は、アメリカ海軍をはじめ英、仏、カナダ、オーストラリア、韓国の艦艇を含め、260 隻余りの規模となっていた。

このようにして、第 1 海兵師団及び第 7 歩兵師団は仁川に輸送された。この際の輸送量は、太平洋艦隊中間評価報告によれば、人員 7 万 9,003 名、貨物 15 万 9,687 容積トンに達するものであった⁴⁶。

仁川上陸作戦において 9 月 14 日から 25 日の間、第 90 任務攻撃隊の用兵指揮下に組み

⁴² Malcolm W. Cagle, Frank A. Manson. *The Sea War in Korea* (Annapolis, Maryland: U.S. United States Naval Institute, 1957), pp.503-504.

⁴³ Roy E. Appleman, *United States Army in the Korean War: South to the Naktong, North to the Yalu* (Washington D.C.: Office of the Chief of Military History, Department of the Army, 1961), p.501.

⁴⁴ "Operation Load-up" Quartermaster Review (November-December, 1950) <http://www.quartermaster.army.mil/oqmg/Professional_Bulletin/2000/spring2000/Operation_LOAD-UP.htm> accessed on August 8, 2007.

⁴⁵ 陸戦史研究普及会『陸戦史集——仁川上陸作戦 (朝鮮戦争 4)』104 頁。

⁴⁶ "CINCPACFLT Interim Evaluation Report," No.1 Vol.VII "Supporting Operations Section, Shipping Support," p.1288.

入れられた日本商船は Fukuju Maru (福寿丸)⁴⁷、Shonan Maru (松南丸)、Fuju Maru (不明)、Kaiko Maru (海光丸)、#15 Hino Maru (第十五日の丸)、Senyo Maru (扇洋丸)であった⁴⁸。

(3) 元山上陸作戦

仁川上陸作戦後、国連軍は反攻を開始し、1950 (昭和 25) 年 9 月 25 日にはソウルを奪還した。10 月 1 日韓国軍が 38 度線を越え、マッカーサーは北朝鮮軍に対し降伏を勧告したが、北朝鮮軍の反応はなかった。国連の安全保障理事会において、38 度線突破の問題に関する紛糾が続いていたが、10 月 7 日には国連軍が 38 度線を越え北進することとなり、既に 9 月 29 日マッカーサーは、第 8 軍、第 10 軍団、極東海軍及び極東空軍の各司令官に対し、元山上陸作戦の概要を伝えていた。作戦の実施手順は、仁川上陸作戦に極めて類似したものであったが、朝鮮半島東岸での触雷事象の生起により機雷の脅威が大きくクローズアップされ、攻撃部隊の到着に十分先立って上陸用海面を掃海することが必要であった⁴⁹。掃海作業には、日本の特別掃海隊 (19 隻の掃海艇と 1 隻の掃海母船) が派遣された。元山上陸作戦におけるアメリカ海軍ドイル少将が指揮する第 90 任務攻撃隊 (Attack Force / Task Force 90) の隷下には、トラクター任務群としてアメリカ軍の LST13 隻に加え、商船管理委員会の LST23 隻が編成されていた。

元山上陸作戦に当てられたこれらの船舶は、この作戦に参加する貨物と人員の主要部分を輸送した。この行動で輸送した人員は 4 万 9,710 名、貨物は 16 万 1,465 容積トンにのぼる。

太平洋艦隊中間評価報告には、元山上陸作戦に従事した MSTs 所属艦船と、MSTs がチャーターした商船名のリスト⁵⁰が存在するものの、そこには日本商船らしき船舶の名称は存在しなかった。

⁴⁷ Fukuju Maru は、【福寿丸、F055、福洋汽船、神戸、2,377 トン、貨物船】。Shonan Maru は、【松南丸、S109、松岡汽船、東京、2,862 トン、貨物船】。Fuju Maru に該当する船名は存在しなかった。但し、タイプライターのキーボード配列が「u」と「i」は隣合わせであり、打鍵ミスの可能性もある。「Fuji Maru」であると仮定すれば、【富士丸、F054、日本油槽船、東京、3,628 トン、貨物船】。Kaiko Maru は、【海光丸、K271、日本汽船、神戸、2,084 トン、貨物船】。#15 Hino Maru は、【第十五日の丸、H127、日の丸汽船、東京、2,843 トン、貨物船】。Senyo Maru は、【扇洋丸、S226、東洋汽船、東京、2,882 トン、貨物船】。

⁴⁸ “CINCPACFLT Interim Evaluation Report,” No.1 Vol.VII “Supporting Operations Section, Shipping Support” Appendix 11 “INCHON Invasion Cargo Ships,” p.1328.

⁴⁹ Field, *History of United States Naval Operations Korea*, pp.220-222.

⁵⁰ “CINCPACFLT Interim Evaluation Report,” No.1 Vol.VII “Supporting Operations Section, Shipping Support,” Appendix 12 “MSTs Vessels Used On WONSAN Landing,” p.1329.

(4) 興南撤収作戦

1950 (昭和 25) 年 11 月 24 日、国連軍が鴨緑江に向けてクリスマス攻勢を開始した。作戦は順調に進展するものと思われたが、中国軍部隊の激しい反撃を受け、国連軍部隊は混乱状態に陥り、退却が始まった。この作戦における興南港からの海上撤退の成果は、10 万 5,000 名の国連軍及び韓国軍人、9 万 1,000 名の亡命者、35 万トンの貨物、1 万 7,500 台の車両であった⁵¹。ドイル少将が指揮する第 90 任務隊 (Amphibious Group 1/Task Force 90) 隷下には、第 90.21 任務輸送隊 (Transport Element) が編成され、揚陸艦や輸送艦のほか MSTC がチャーターした船舶に加え、アメリカ軍の LST12 隻と商船管理委員会の LST27 隻と日本商船 7 隻が編成されていた⁵²。7 隻の日本船とは、Fentris (Fentress)⁵³、Malay Maru (不明)、Senzan Maru (千山丸)、Shinano Maru (信濃丸)、Tobato Maru (戸畑丸)、Yone Yama Maru (米山丸) であり、残る 1 隻は不明である。

太平洋艦隊中間評価報告には、興南港沖で千山丸が触雷した事案が報告されている⁵⁴。千山丸はアメリカ陸軍第 10 軍団に引き渡す小麦粉を積み、福岡を出港し、興南港に入港する予定であったが、1950 (昭和 25) 年 12 月 6 日 0305 (日本時間) 興南港の東約 4 マイルにおいて触雷したものである。幸いにも水深が浅く同船は沈没を逃れ、アメリカ海軍の救助活動により損傷部分の応急処置を行い、12 月 21 日には門司港に無事帰港することができた。なお人的被害の有無については、記載されていない。

(5) 海上輸送を支えた日本人

港から港へと物資を輸送する海上輸送には、単に船に物資を搭載し輸送することだけでは完結しない。付随する作業として、港湾において貨物を積み込んだり、陸揚げしたり、

⁵¹ Field, *History of United States Naval Operations Korea*, p.305.

⁵² Cagle, *The Sea War in Korea*, pp.512-513.

⁵³ Fentris は、【Fentress、V206、商船管理委員会、(米貸与船)、3,805 トン、C1M 型貨物船】である。Malay Maru に該当する船名は船舶明細書には存在しなかった。Senzan Maru は、【千山丸、S152、宮地汽船、神戸、2,214 トン、貨物船】。Shinano Maru は、【信濃丸、S028、日魯漁業、東京、6,254 トン、貨物船】。Tobato Maru は、【戸畑丸、T055、協立汽船、東京、7,243 トン、貨物船】。Yone Yama Maru は、【米山丸、Y024、板谷商事、神戸、6,907 トン、貨物船】。

⁵⁴ “CINCPACFLT Interim Evaluation Report,” No.1 Vol. X V-II “Annexes, COMPHIBGRU ONE (CTF90) Report of Operations,” pp.AA35-AA36. 「千山丸」が触雷し座礁している写真は、アメリカ海軍歴史センター (Naval Historical Center) のホームページに掲載されている。<<http://www.history.navy.mil/photos/images/g430000/g434920c.htm>> accessed on August 8, 2007.

はしけで運送したり、貨物の荷さばき、受渡、検数、鑑定、検量などを行う必要がある⁵⁵。アメリカ海軍の艦隊とともに行動する貨物輸送艦には、このような荷揚げ作業を行うため訓練された乗員が増強されているのが常であったが、朝鮮戦争が勃発した時期にはこの種の貨物輸送艦の数は少なく、備船も同様な状態であり自力で陸揚げする機能をほとんど有していなかった。その結果、荷揚げする施設や荷役人夫が不足し、朝鮮半島の港湾において陸揚げを待つ船舶が増加したことによる遅れは、結果として船舶の不経済な使用を招いた⁵⁶。

この問題に対しアメリカ軍は、日本人港湾労働者を朝鮮半島において使用した。また、当時不況のどん底にあり使用されないまま係船されていた海上トラックと称する機帆船⁵⁷を使用することとした。

日本人港湾労働者は、荷役作業が集中していた横浜や神戸以外の地域から集められていた。開戦当初の1950（昭和25）年7月15日には既に、極東海軍司令官から第8軍司令官宛に日本人の港湾労働者を要求した記録がある。そこには、Tatsuyasu Maru（辰泰丸）⁵⁸に10名、Shinsei Maru（神正丸）に20名、Konatsu Maru（不明）に44名、Shonan Maru（松南丸）に44名、David C Shanksに42名、Fred C Ainsworthに42名、G. Edwin D. Patrickに42名の日本人港湾労働者（ウィンチ操作員、小型舟艇要員など）の乗船を要求する記録が残されている⁵⁹。日本商船以外の3隻はいずれも、MSTS所属の兵員輸送船である。

太平洋艦隊中間評価報告によれば、仁川上陸作戦や元山上陸作戦でも船舶の荷揚げを支援するため、日本人の荷役作業員が使用されていた。元山ではわずかに遅れはしたが、十分な荷役作業員を準備することができたと記録されている⁶⁰。また10月15日に仁川に入港したアメリカ海軍兵員輸送艦 Marine Phoenix には、日本人荷役作業員が913名乗船していたことが記録されている⁶¹。この Marine Phoenix が横浜を出港する直前に打電した、

⁵⁵ 市來清也『港湾管理論』（成山堂書店、1996年）146頁。

⁵⁶ “CINCPACFLT Interim Evaluation Report,” No.1 Vol.VII “Supporting Operations Section, Shipping Support,” pp.1295-1296.

⁵⁷ 全国海運組合連合会編『全海運沿革史』（全国海運組合連合会編集委員会、1982年）112-113頁。

⁵⁸ Tatsuyasu Maru は、【辰泰丸、T041、新日本汽船、西宮、2,853トン、貨物船】。Shinsei Maru は、【神正丸、S118、栗林商船、東京、2,211トン、貨物船】。Konatsu Maru に該当する船名は船舶明細書には存在しなかった。

⁵⁹ GHQ/SCAP 高級副官部（AG）資料、1950年7月15日 CINCFE TOKYO JAPAN が発信した電報（国会図書館憲政資料室所蔵）。

⁶⁰ “CINCPACFLT Interim Evaluation Report,” No.1 Vol.VII “Supporting Operations Section, Shipping Support,” p.1296.

⁶¹ Ibid., p.1309.

日本人港湾労働者の配乗計画に関する調整の電報⁶²が GHQ/SCAP 資料に存在しており、太平洋艦隊中間評価報告の記述内容を裏付けている。

次に、海上トラックと言われた機帆船の利用については、先行研究⁶³があり、その概要をまとめると次のようになる。

「1950（昭和 25）年 9 月 15 日仁川上陸作戦直後の時期に、日本の民間人が機帆船 120 隻をもって協力した事実がある。当時協力作業を指揮した北村正則に聞き取りを実施し、さらに証言を裏付けるために、アメリカ軍側の公文書として JLC（Japan Logistical Command：在日兵站司令部）の活動報告書を入手、分析し、証言の真实性を証明した。9 月 2 日、東西汽船と JLC の間で機帆船 120 隻、母船 1 隻、修理船 1 隻（船員は合計で約 1,300 名）の傭船契約が結ばれた。その際、傭船は 9 月 18 日までに門司港に集結すること、水と燃料は米国政府が供給することが協定された。その結果、機帆船は横浜、大阪、神戸、呉などの諸港において点検され、9 月 18 日門司港に集結し、23 日には釜山に到着したが、そこで行き先は実は仁川であると告げられる。何隻かは危険の迫っている仁川行きを拒否し、最終的には 97 隻の機帆船と母船 1 隻（第 3 東西丸）、修理船 1 隻（三保丸）が 9 月 26 日仁川に向けて釜山を出港した。10 月 2 日から 4 日にかけて仁川に到着した後、軍需物資から日用品にわたるあらゆる物資を、軍の輸送船から岸に揚げる揚搭作業に従事した。その後、仁川以外にも、群山、海州、鎮南浦などでも揚搭作業に従事したが、12 月中旬、暗夜激浪のため船団のなかの 1 隻日栄丸が遭難、沈没した。」

このように海上輸送を支えたのは LST や日本商船船員のみではなく、機帆船の船員や港

⁶² 3 通の電報の内容は以下のとおり。①1950 年 10 月 8 日、在日兵站司令部から極東海軍司令官宛、「仁川に向けて出港する Marine Phoenix 号に 522 名の港湾労働者を乗船させる。乗船先は次のとおり。兵員輸送艦 Gen Leroy Eltinge に 6 名、Marine Phoenix に 6 名、兵員輸送艦 Aiken Victory に 6 名、商船 Green Bay Victory に 122 名、商船 Twin Falls Victory に 122 名、商船 Robin Good Fellow に 138 名、商船 Bessemer Victory に 122 名。」②1950 年 10 月 9 日、極東海軍司令官から第 8 軍司令官宛、「10 月 8 日に打電した調整電報に追加し、422 名の港湾労働者と支援要員が Marine Phoenix に乗船する。仁川において、次のように配乗する予定である。商船 Empire Marshall に 58 名、商船 Robin Trent に 138 名、商船 Noonday に 104 名、商船 Luxembourg Victory に 122 名。」③1950 年 10 月 9 日、WESTPAC MSTTS から第 1 両用戦部隊指揮官宛、「Marine Phoenix は横浜を 10 月 10 日出港する予定。在日兵站司令部が 600 名の日本人を募集中である。」

⁶³ 竹前栄治、尾崎毅、田中香織「証言 戦後初期海運秘史——朝鮮戦争と北村正則」『東京経済大学人文自然科学論集』第 105 号（1998 年 2 月）133-165 頁。東西汽船株式会社編『東西汽船十年の歩み』（東西汽船株式会社、1951 年）77-87 頁。全国海運組合連合会編『全海運沿革史』（全国海運組合連合会編集委員会、1982 年）112-113 頁。

湾労働者、そして LR 船員⁶⁴などの活動があったことを忘れてはならない。日本を離れ、朝鮮半島周辺において海上輸送に携わった日本人の概数をまとめてみた。まず商船管理委員会は 1952 (昭和 27) 年 3 月の段階で、船員約 2,000 人を抱えていた⁶⁵。これは、LST 1 隻に対し乗組員が約 52~53 人⁶⁶であり、LST は 39 隻保有していたことから推測すれば妥当な数字と言えるが、他に 6 隻の船舶を保有していたことから、実際はさらに数百人程度上回る可能性がある。次に揚搭作業に従事した機帆船の船員は約 1,300 人。50 年 10 月頃に仁川に派出された港湾労働者が約 1,000 人。そして、LR 船員は約 2,000~3,000 人程度いたものと推定される⁶⁷。掃海作業に携わった日本特別掃海隊の隊員は約 1,200 人であった。これらを合計すると、約 8,000 人程度の日本人が、朝鮮戦争における海上輸送において日本を離れて活動していたことになるのである。この集計結果は、期間、場所、延べ人数など明確な定義を設定せず概数を加算したものであり、その規模をわかりやすくしようとしたものであるが、それでも改めてその数が多いことを再認識されるのである。

ところで実際にこのような活動を遂行するにあたり、どれほどの犠牲が生じたのだろうか。ここに朝鮮戦争が勃発してから半年という期間のデータではあるが、特別調達庁が実施した集計が残されている。特殊港湾荷役者の業務上死亡が 1 名、業務上疾病が 79 名、その他 21 名 (うち死亡者 3 名を含む) であり、計 101 名。特殊船員の業務上死亡が 22 名、業務上疾病が 20 名、私傷死が 4 名、私傷病が 208 名であり、計 254 名。その他朝鮮海域等において特殊輸送業務に従事中死亡した者が 26 名 (港湾荷役が 4 名、船員が 22 名) となっている⁶⁸。朝鮮戦争勃発から半年間での日本人死亡者が 56 名となる。

これらの死亡者のうち、1950 (昭和 25) 年 11 月 15 日元山沖を航行中の LT (大型曳船) 636 号が触雷し沈没した海難事故では、乗組んでいた日本人 LR 船員 27 人のうち 22 名が死亡⁶⁹するという悲惨な事故が発生している。また、日本特別掃海隊は、10 月 17 日元山沖において掃海活動中の MS14 号艇が触雷し、死者 1 名、負傷者 18 名の損害⁷⁰を出して

⁶⁴ アメリカ軍は軍需輸送用に、貨物船、曳船、上陸用舟艇などを保有していたが、これらの船の乗組員は当初はアメリカ人であったが、次第に日本人が混乗するようになった。これらの日本人船員は連合軍の役務調達要求により、特別調達庁が提供しており LR (Labor Required) 船員と呼ばれていた。

⁶⁵ 有吉『海運五十年』109 頁。1952 年 3 月、商船管理委員会が解散された当時の人員である。朝鮮戦争勃発当時は、3,300 人あるいは 4,600 人いた (『船員しんぶん』(全日本海員組合発行) 1985 年 9 月 5 日)) とも言われている。

⁶⁶ 『船員しんぶん』(全日本海員組合発行) 1985 年 9 月 25 日。

⁶⁷ 同上、1985 年 8 月 25 日。

⁶⁸ 占領軍調達史編さん委員会 (調達庁内) 編『占領軍調達史——占領軍調達の基調』(調達庁、1956 年) 576 頁。

⁶⁹ 横浜市編『横浜の空襲と戦災 5——接収・復興編——』(有隣堂、1977 年) 60-61 頁。

⁷⁰ 大久保『海鳴りの日々』216 頁。

いる。

このように朝鮮戦争全期間において、どれだけの日本人が海上輸送に従事し、どのような犠牲が払われたのか、その一部を垣間見ることができた。しかしながら、その全容解明には至っていないことも事実である。

3 日本人が関わった海上輸送の顛末

(1) 日本人が関わった海上輸送に対する評価

これまで述べたとおり、朝鮮戦争において日本は海上輸送に多くの面で支援を行っていた。すなわち商船管理委員会の LST、傭船された日本商船、LR 船員、そして海上輸送に付帯する作業を引き受けた機帆船と港湾労働者が、海上輸送を支えていたのである。

では日本人が関与した海上輸送に対し、どのような評価を受けていたのだろうか。当時の商船管理委員会理事長の有吉義弥は、その著書『海運五十年』で次のように回顧している。

「朝鮮事変の全期間を通じて、商船管理委員会の LST は終始大活躍でした。これは LST が大型の軍需品の輸送や、僻地海岸の揚陸に適した船型だったことでもあります。日本の船長さんたちが朝鮮沿岸の地形に、米人よりよく精通していたからです。・・・(中略)・・・米軍の下部機構としての商船管理委員会の活躍ぶりは、各方面で十分評価されていたと思います。とくに朝鮮事変での貢献は大変な評判でした。本部や各船もそのつど感状をもらったり、おほめの手紙もきました⁷¹⁾。」

アメリカ側の評価については、ジョイ (C. T. JOY) 極東海軍司令官がアメリカ海軍作戦部長宛に提出した報告書に、次のような評価を残している。

「LST は、恐らく朝鮮戦争における国連軍の成功に最も大きな貢献をした。もしも LST を十分保有していたならば、それ以上の努力が可能となり、早い段階で我々は勝利を勝ち得ていたと思われる。さらに、SCAJAP 所属の LST が日本になかったならば、我々は釜山を維持することができなかつたかも知れません⁷²⁾。」

さらに太平洋艦隊中間評価報告には、「SCAJAP の LST による輸送は、戦争の初期段階

⁷¹⁾ 有吉『海運五十年』108-109 頁。

⁷²⁾ “CINCPACFLT Interim Evaluation Report,” No.1 Vol. X II - I “Annexes, COMNAVFE-Staff History,” pp.A37-A39.

にこの地域で米商船が十分に得られなかったこと、また多くの場合、岸壁やはしけを必要とせず LST が浜辺に接岸することができたことを考慮すれば、非常に重要なものであった⁷³。」と報告されている。

(2) アメリカ軍の問題点

アメリカ海軍は、海上輸送に商船管理委員会の LST を利用した。しかし、その LST を利用することに関して根本的かつ重要な問題が残っていた。それは乗組んでいた日本人が未だ敵性国に属する者という認識の下に使用されていたということである。つまりそのことは、アメリカ軍の軍事作戦の内容が敵性国に属する者に知られ、秘密保持が困難になることを意味した⁷⁴。商船管理委員会の LST は、乗員が日本人であり日本政府を通じ統制されていた。洋上の LST との連絡は、日本の無線通信系を経由して行われており、秘密の軍事作戦を実施する際には、日本の通信系を使用するのを避け、アメリカ海軍艦艇の護衛を付けて航行させた。さらに出港後、開封するよう指示した密封航海命令書をアメリカ海軍の士官に持たせ、乗船させた。商船管理委員会の LST の基地である横浜と佐世保には、この役割につく士官を配置していた。数隻の LST には、アメリカ海軍艦船と通信ができるように、アメリカ海軍の通信員と信号員を乗艦させたが、暗号書と秘密物件を扱う設備や士官の配置がなく、短距離の平文による無線通信だけが可能であった。

このような問題点を解決するために、第二次世界大戦中にアメリカの商船に乗船させた軍事警乗員 (Armed Guard Crews) と同様のチームを乗艦させることも考えられたが、それを実施するには日本人乗員に加え合計約 50 人の士官と 300 人の下士官兵を必要とした。さらに商船管理委員会のすべての LST にアメリカ海軍軍人を乗組ませる案もあったが、それにいたっては、約 250 人の士官と 2,400 人の下士官兵が必要となり、どちらの案も船員不足のアメリカ海軍にとって現実的な解決策ではなかった。

このような状況下、未だ敵性国家に属する日本人が乗組んだ商船管理委員会の LST と日本商船を利用せざるを得なかったことから、アメリカ軍は軍事作戦に関する情報を一層厳重に管理し、日本人には必要以上の情報を極力知らせないことなどの処置を施し、万全の秘密保全に努めた。

(3) なぜ海上輸送は忘れ去られたのか

⁷³ Ibid., No.1 Vol.VII “Supporting Operations Section, Shipping Support,” p.1297.

⁷⁴ Ibid., No.1 Vol.X II - I “Annexes, COMNAVFET-Staff History,” pp.A37-A39.

朝鮮戦争が始まると、占領下にあった日本政府は GHQ からの要求を受け入れ、各種の協力を行うほか道はなかった。1950（昭和 25）年 7 月 17 日に開催された第 8 回国会衆議院会議において外務大臣吉田茂（内閣総理大臣が外務大臣を兼務）は、「国連のこのたびの世界平和擁護のためにする行動に対しては満腔の敬意を表すとともに、国民として、なし得べくんばこれに協力する機会を得たい、こういう精神的の希望を申し述べる以上に、何ら具体的に、こうする、ああするということを言明する立場におらないことを御承知願いたいと思います⁷⁵。」と述べている。また、国際連合に対する協力について、その姿勢は 50 年 8 月 19 日に外務省が表明した「朝鮮の動乱とわれらの立場⁷⁶」に見られる。その中には「朝鮮における民主主義のための戦いは、とりもなおさず日本の民主主義を守る戦いである。朝鮮の自主と独立を守るために闘っている国際連合軍に許されるかぎりの協力を行わずして、どうして日本の安全を守ることができようか。」と述べられている。

このように、日本そして日本人は国際連合への協力が必要であると認識しながらも、一方では戦争という暗い過去とは一刻も早く決別したいと思い抱いていた。すなわち朝鮮戦争における国際連合への協力という軍事問題の議論には関わりたくないという風潮が日本人の心を占めていた。このような経緯もあって掃海艇の派遣についての議論が極力避けられてきたのと同じように、日本が関わった海上輸送についても議論は避けられてきた。朝鮮戦争当時、海上輸送は「会社と GHQ との契約に基づく行為であり、政府は全く関与していない」とされた。時を経て 1987（昭和 62）年に至っても議論は避けられた。87 年 2 月 21 日の第 108 回通常国会において、吉岡吉典議員が提出した質問書「朝鮮戦争への日本人へのかかわりに関する質問主意書⁷⁷」では、「国連軍協力のため、日本から朝鮮戦争に派遣された日本人の実態について」という質問がなされ、「占領軍労働者による兵員物資輸送について、朝鮮戦争中、朝鮮海域にまで出動して半島の輸送に参加した日本人の人員はどれだけだったか」という質問が含まれていた。4 月 10 日には内閣総理大臣中曽根康弘から参議院議長に対し答弁書が提出されたが、その内容は「今日においては、その事実関係を確認することは困難である。」と記されていた。このように、朝鮮戦争における日本人の関わりについては戦後一貫して、政治の場で議論になることが避けられてきた。

朝鮮戦争で後方基地としての役割を果たした日本は、経済的な面において「朝鮮特需」という恩恵を受けた。そして、民営還元を迎えたばかりの海運界にとっても、この特需がひとつの弾みになったことは間違いないだろう。しかし、日本海運は第二次世界大戦にお

⁷⁵ 昭和 25 年 7 月 18 日、第 8 回国会衆議院運輸委員会議事録第 5 号（官報号外）、国務大臣 吉田茂の発言。

⁷⁶ 鹿島平和研究所編『日本外交主要文書・年表（1）』（原書房、1983 年）113-119 頁。

⁷⁷ 参議院審議概要「第 108 回国会（常会）質問主意書」

<http://www.sangiin.go.jp/japanese/frameset/fset_h01_01.htm>2007 年 8 月 8 日アクセス。

いて陸海軍とは比較にならないほど甚大な被害を受けたという経緯もあったため、国連軍への協力とはいえ戦争と関連する議論には関わりたくなかったのではないだろうか。

日本人が関わった海上輸送は、輸送部隊指揮官がアメリカ人であり、軍事作戦としての秘密保全が厳重に管理され、乗組員であった日本人には作戦の全容を教えなかった。そのような経緯により、海上輸送に関わった事実は、軍事作戦としてアメリカ海軍の秘密文書には残されたが、日本側にはその記録は残されず、一部の乗組員による随想や回想という形でしか残っていないのである。

このように朝鮮戦争における海上輸送については、第二次世界大戦で甚大な被害を受け軍事面の議論には関わりたくないという面と、軍事作戦であるためアメリカ軍から厳重な口封じをされ、記録がアメリカ軍の秘密文書には残されたが、日本側にはいっさい残されなかったという面の2つの面において相乗効果的に関わらないことが是とされたため、朝鮮戦争における海上輸送を「忘れ去られた」ものとしてしまったのではないだろうか。

おわりに

朝鮮戦争の開戦当初、アメリカ軍は兵員や物資を輸送する船舶が不足したことから、SCAJAPの監督下にあった商船管理委員会のLSTを利用したり、日本商船をチャーターしたりすることで急場を凌いだ。このような土壇場の海上輸送を可能とした背景には、当時の日本がまだ占領下にあったことや、日本海運の民営化が遅れ第二次世界大戦中に設立された船舶運営会が戦後5年間も存続し続けていたという特殊な事情があった。

当時アメリカには軍事海上輸送部隊が設立されていたが、設立間もなかったことから極東地域には十分な船舶がなかった。その一方で終戦処理のため日本政府に貸与していたLSTは、商船管理委員会のもと日本人船員により運行されていた。商船管理委員会の母体は、第二次世界大戦中に日本が設立した船舶運営会であったが、戦後の占領期においても日本政府からの補助金を受けながら5年間も存続し続けていたのである。アメリカ軍はこの商船管理委員会のLSTを活用すること、そして商船管理委員会を通じ日本商船の傭船事務を迅速に実施することによって土壇場の海上輸送を乗り切ったのである。アメリカにとって、まだ敵性国家であった占領国日本の船員をLSTに乗艦させ、仁川上陸作戦、元山上陸作戦、興南撤収作戦など重要な作戦に使用したことは、アメリカ軍における船舶や船員の不足がせっぱ詰まった問題であったことを物語っている。

朝鮮戦争における海軍作戦について、この戦争が数年遅れて生起していたならば、第二

次世界大戦の遺産は消滅し、そして恐らく対処することは極めて困難であったろう⁷⁸と述べられている。朝鮮戦争の勃発は、アメリカ軍にとって危機一髪のタイミングで起こったのかもしれない。ここで言う第二次世界大戦の遺産とは、日本側においては船員や商船管理委員会という組織であり、アメリカ側においては LST という船や MSTTS という組織であった。日本人船員が乗組んだ LST は、占領下という特殊な状況の産物ではあったが、突如として勃発した朝鮮戦争における海上輸送に迅速なる対応を行い、国連軍支援に大きな貢献を果たした、にもかかわらず「忘れ去られた」ものになっている。

本稿においては、今まで取り上げられることがなかったアメリカ海軍太平洋艦隊が作成した報告書を新たにひも解き、日本人が関わった海上輸送について、その史実の一部がアメリカ海軍の記録に残されていることを確認した。しかしながら全容の解明には、さらなる調査研究が必要であることも事実である。本稿で取り上げた船舶以外にも多くの事実がある。例えば帆船「日本丸」「海王丸」が、特殊輸送として日本と韓国の間を航海しアメリカの軍人や韓国の避難民を輸送した事実⁷⁹なども記録されていることから、今後さらに日米両国の各種資料を比較検討し調査していく必要があるものと考えられる。特に朝鮮戦争に関するアメリカ側の資料は、アメリカ公文書館 (U.S. National Archives and Records Administration) やアメリカ海軍歴史センター (U.S. Naval Historical Center) に所蔵されているが、アメリカ公文書館が所蔵している朝鮮戦争関連の文書は、RIP (Reference Information Paper) 103⁸⁰にその概要がまとめられており、朝鮮戦争と日本の関わりに関する今後の研究に活用できる可能性がある。今後さらに研究が進められ、史実が解明されることが期待される。

(防衛研究所戦史部 所員)

⁷⁸ “CINCPACFLT Interim Evaluation Report” No1, Vol I “Main Report,” p.1.

⁷⁹ 帆船日本丸記念財団編『帆船日本丸——半世紀を越える歴史のすべて』(帆船日本丸記念財団、1986年)。日本丸の航海実績は、1950年8月17日～8月31日：佐世保―釜山―横浜―佐世保。50年10月22日～11月1日：佐世保―大分―仁川―佐世保。50年12月15日～51年1月7日：佐世保―仁川―釜山―濟州島―仁川―濟州島―佐世保である。海王丸の航海実績は、50年8月15日～8月31日：佐世保―門司―釜山―横浜―佐世保。50年9月30日～10月8日：佐世保―釜山―仁川―門司。50年10月8日～10月18日：門司―釜山―仁川―佐世保である。

⁸⁰ アメリカ公文書館の朝鮮戦争に関わる資料は、Rebecca L. Collier, *RIP103 (Reference Information Paper 103)* (Washington, D.C.: U.S. National Archives and Records Administration, 2003)に資料名のリスト、その概要が掲載されている。RIP103はNARAに申し込み、無償で配布を受けることができる。さらに、その内容を入手する簡単な方法としては、Korean War Educatorのホームページに、RIP103の内容が公開されており、そのホームページから入手できる。

<http://www.koreanwar-educator.org/topics/national_archives.htm> accessed on August 8, 2007.