

# ブリーフィング・メモ

## 朝鮮戦争時の機雷戦で日本が受けた影響

戦史研究センター戦史研究室 石丸 安蔵

### はじめに

昭和25(1950)年6月25日に勃発した朝鮮戦争は、戦後の混乱状態と連合軍占領下にあった日本にとって、日本海をはさんだ「対岸の火事」のように思われた。その一方で戦争により景気の回復が図られ、「朝鮮特需」と呼ばれる産業再生のきっかけをもたらすと同時に、日本列島は国連軍にとって重要な後方基地となった。朝鮮戦争による日本への影響は、多くの視点により研究が行われてきた。

中でも、海上作戦の一部として実施された北朝鮮軍による機雷戦については、日本から秘密裡に派遣された日本特別掃海隊の事例に関連して取り上げられることが多い。日本特別掃海隊の活動に参加していた掃海艇のうち1隻が触雷により沈没し、殉職者が1名発生したことで、掃海艇派遣の経緯などが議論となってきた。ところが朝鮮戦争における機雷戦は、この特別掃海隊以外にも大きな損害や影響を日本に与えている。その影響は、直接的、間接的にさまざまな方面に及んでおり、長い期間にわたって続いた。本小論は、朝鮮戦争時の機雷戦を取り上げ、今や忘れ去られようとしている史実を提示する。

### 1 朝鮮戦争における機雷の出現

朝鮮戦争における作戦の大部分は、陸上におけるものであったこと、さらに国連軍に対抗する北朝鮮軍の海軍力が弱小であったことなどから、海上における作戦について言及されることは少ない。ところが、弱小と言われていた北朝鮮海軍が実施した機雷戦は、その初歩的な装備と少数の人員で実施されたにもかかわらず、国連軍側に大きな損害を与えたことから、朝鮮戦争における主要な海上作戦として機雷戦が取り上げられることが多い。

当時の米海軍が上陸作戦に伴う対機雷戦を想定していなかったわけではないが、実際のところ仁川上陸作戦における部隊編成を振り返ると、機雷戦に対する準備が周到に成されていたとは言えない。仁川上陸作戦が始まろうとしていた昭和25年9月4日、米海軍の駆逐艦「マッキー」が鎮南浦沖(仁川の北西約90マイル)の海域において、初めて浮遊機雷(意図的に流した機雷のこと。係維索が自然に切れて浮流している機雷を「浮流機雷」と言い区別している)を発見した。

当時の米海軍太平洋艦隊司令部が作成した報告書によれば、朝鮮戦争で使用された機雷は、ソ連製であると記録されている。25年7月10日~20日頃にかけて、約4,000個の機雷が鉄道により輸送されて元山を通過、朝鮮半島西海岸には平壤を経てさらに南方の仁川、群山へ輸送されたと推定している。このようにして輸送された機雷は、ソ連海軍の支援を得て敷設された。約3,000個の機雷が約3週間程度

の短期間のうちに、木造の艇（はしけ）を利用した単純かつ簡便な方法により敷設されたと米海軍は推定している。さらに同報告書は、「これだけ多くの機雷を準備し、ごく簡単な方法で短期間のうちに敷設できる国が他にあるだろうか」と弱小な北朝鮮海軍が実施した機雷敷設を、ある種の驚きをもって記録している。

国連軍にとり幸運だったことは、北朝鮮海軍の機雷戦が、9月15日に始まった朝鮮半島西岸での仁川上陸作戦に影響を及ぼさなかったことである。仁川上陸作戦の成功により、戦争の形勢は大きく変わり、釜山に迫っていた北朝鮮軍を反撃することができたのである。ところが、10月上旬に朝鮮半島東岸で計画された元山上陸作戦では、機雷を掃海する必要が生じ、上陸作戦開始が5日間も遅延してしまった。元山沖での掃海には米国、日本、韓国の掃海艇が参加したが、触雷により米海軍の掃海艇「パイレーツ」、「プレッジ」の2隻が10月12日に沈没した。17日には日本特別掃海隊の掃海艇 MS14 号が、18日には韓国海軍の掃海艇 YMS516 号が触雷沈没する被害を出すこととなった。

## 2 機雷による日本への影響

朝鮮戦争が始まった際、占領下にあった日本の態度は、昭和25年8月19日に外務省が出した声明「朝鮮の動乱とわれらの立場」に見られる。「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」というものであった。

この国連軍に対する協力は、すぐに現実のものとなった。当時、極東地域に配備されていた米海軍の掃海艇は約10隻であり、機雷掃海を実施するには掃海艇約80隻を保有し終戦処理の掃海業務に従事した経験者を有する日本の協力が必要となった。10月2日当時海上保安庁長官であった大久保武雄のところに、米海軍参謀長バーク少将から日本の掃海艇を朝鮮半島に派遣する要請があった。大久保長官は、すぐさま吉田総理大臣、山崎運輸大臣に連絡し派遣の準備を開始した。一刻の猶予もなく4日には、正式に米海軍司令官ジョイ中将から山崎運輸大臣宛てに掃海艇の派遣要請がなされ、門司の唐戸岸壁に集結していた掃海艇のうち、第1陣が7日に日本を出港し、朝鮮半島海域に進出した。

日本の掃海艇が派遣された海域は、元山、鎮南浦、海州、仁川、群山であり、各海域において掃海作業を実施することとなった。派遣された期間は10月10日から12月2日までであり、掃海艇延べ43隻、巡視船延べ10隻、試航船1隻が参加し、人員は延べ約1,200名にのぼった。この掃海作業を通じて特別掃海隊が処分した機雷の数は27個、被害は10月17日に掃海艇 MS14 号が触雷沈没し、死者1名、重軽傷者18名が発生した。10月27日には掃海艇 MS30 号が座礁沈没、死者はなかったものの掃海艇を喪失した。

朝鮮戦争における機雷による被害のなかで多くの死者を出した事例は他にある。11月15日元山沖を航行中の米陸軍所属の大型曳船 636 号 (LT636) が触雷沈没した事例である。この船には、当時役務調達要求により、特別調達庁が派出していた LR (Labor Required) 船員 27 名の日本人が乗り組んでおり、そのうち 22 名がこの触雷沈没により死亡していた。この事故は、海難による死亡事故として当時報告されている。

機雷の掃海作業の最終確認は、試航船によりなされる。試航船が実際に掃海された海域を、実際に何度も繰り返し航海してみるののである。掃海された海域を実際の船が航海することは、実験でよく使用される「モルモット」に比喻され、当時はモルモット船 (Guinea Pig) と呼ばれていた。その職務内容から、乗員募集が困難だったため高額な給与をうたい「人の命一万円で買います。試航船乗員募集」との広告が新聞に掲載されたという。

この試航船は、太平洋戦争の戦争処理として日本周辺の掃海海面の確認掃海のために4隻（東亜丸、栄昌丸、桑栄丸、若草丸）の試航船が指定され、昭和21年4月から試航作業が開始された。そのうち3隻は昭和25年7月までに順次、指定が解除となり、「桑栄丸」のみが試航船として残っていた。朝鮮戦争の勃発に伴い、朝鮮半島周辺海域における確認掃海の任務が、試航船「桑栄丸」に付与された。「桑栄丸」は昭和26年4月下旬から試航作業にとりかかり、第1次～第4次に分けて作業を行い、昭和27年6月下旬まで実施した。実施海域は、釜山、馬山、鎮海、木浦、麗水、仁川の各港湾周辺であったが、戦時下の半島において、何度も同じ海域を往復航海する試航作業は、緊張の連続であり、さらに真冬の半島海域は極寒となり、多くの苦勞があったと元乗員は回想している。

### 3 日本周辺海域に漂着した機雷

機雷による日本への影響は、朝鮮戦争が勃発してから始まり、その後停戦となってからも続いていた。それは、朝鮮半島周辺海域に敷設されていた機雷の係維索（機雷を敷設するために海底に設置した係維器と機雷をつなぐ索）が切れ、季節風や潮流によって、日本海をわたってきた浮流機雷である。朝鮮戦争が起こった昭和25年末から、26年初頭にかけてソ連製浮流機雷の出現が急増し、出現海域は日本海にとどまらず、一部は遠く日本海を北上し宗谷海峡を抜けてオホーツク海にまで及んだ。また、26年5月には津軽海峡において初めてソ連製機雷が発見され、その後、津軽海峡を通過して太平洋方面へ流れる機雷も確認された。

さらに、沿岸に漂着した機雷が自然爆発する事故が、25年～30年にかけて合計23件発生し、26年に2名、28年に1名の計3名の死者が出た。朝鮮戦争が始まる前にも機雷の事故が多発しており、24年3月には、新潟県上越市の名立町小泊海岸で発生した国籍不明の漂着機雷が爆発した事故で63名の命が奪われ、日本海側の住民は漂着機雷に対し強い恐怖心を抱いていた。「津軽海峡 機雷はソ連製」（『朝日新聞』26年5月23日）や、「機雷、日本海を脅かす ソ連製の大型」（『毎日新聞』29年5月31日）といった見出しの記事が掲載されるつど、その恐怖心は一層強いものとなった。

こうした直接の被害に加え、日本海及び津軽海峡方面の通航船舶が機雷の脅威を避けるため、迂回航行を余儀なくされた間接的な被害も見逃せなかった。当時は、青函連絡船が本州と北海道の間を結ぶ重要な海上輸送手段であったが、夜間の貨車便を中心に運航を休止することが多くなり、26年5月～12月において、120往復の貨車便（車両数14,302両）が欠航した。27年2月には新潟港への入港船舶が全く途絶える事態ともなった。こういった間接的な影響により、海運界はもとより我が国の経済及び交通は甚大な打撃を受けることとなった。

この問題は国会でも議論され、31年2月に運輸大臣が「日本海におけるソ連製機雷とその警戒対策」

について総理大臣に報告している。それによれば、25年7月から30年までの間、日本周辺で発見された機雷は合計306個（浮流機雷132個、漂着機雷174個）であった。そして、これらの機雷にソ連の記号番号が入っており、気象・海象の関係からソ連製の機雷であると断定している。浮流機雷は、30年以降も確認されており31年～38年の間、浮流機雷90個が発見されている。つまり25年～38年の間に発見された浮流機雷は合計396個にのぼり、その発見地域は日本海355個（90%）、津軽海峡12個（3%）、九州周辺海域13個（3%）、その他の海域16個（4%）であった。

## おわりに

平成29年、年の瀬を迎えた時期に、朝鮮半島からのものと思われる木造船の漂流、漂着が大きなニュースとなった。海上保安庁は、平成26年から28年までの3年間に、朝鮮半島からのものと思われる漂流・漂着木造船等を176件確認している。日本海における季節風や潮流の特徴は、今も昔も変わらない。水面上に浮かぶ木造船は、風の影響を受けやすい。水面に本体の一部をあらわす浮流機雷は、風の影響を受けにくいとはいえ、漂流する経路は同様の傾向にあることは、浮流機雷が主に日本海沿岸に漂着したという史実が物語っている。

朝鮮戦争で使用された機雷が、主に日本海沿岸へ漂着し、日本人の生活を脅かしてきたのである。本小論により、機雷による影響は、長期間、広範囲にわたっていたということを認識していただけたのではないだろうか。平成21年の米海軍作戦部長の声明によれば、米国の兵器を除き、世界の60以上の海軍が、恐らく300種以上100万個の機雷を保有しているとされている。

## 【主要参考文献】

- ・大久保武雄『海鳴りの日々』海洋問題研究会、1978年。
- ・航路啓開史編纂会『日本の掃海—航路啓開史五十年の歩み』図書刊行会、1992年。
- ・海上保安庁編『十年史』1961年、同『海上保安庁三十年史』1979年。
- ・海上保安庁警備救難部救難課『浮流漂着機雷年報 昭和38年度（1月～12月）』
- ・海上幕僚監部編『航路啓開史』1961年、同『朝鮮動乱特別掃海史』1961年。
- ・国立公文書館蔵「日本海方面におけるソ連製機雷とその警戒対策」
- ・神奈川県立公文書館蔵「昭和25年11月起LT636号関係綴」
- ・James A. Field, Jr., History of United States Naval Operations Korea : Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office, 1962.

本稿の見解は、防衛研究所を代表するものではありません。無断引用・転載はお断り致します。  
ブリーフィング・メモに関するご意見・ご質問等は、防衛研究所企画部企画調整課までお寄せ下さい。  
防衛研究所企画部企画調整課

外 線：03-3260-3011

専用線：8-6-29171

FAX：03-3260-3034

※防衛研究所ウェブサイト：<http://www.nids.mod.go.jp>