

## 朝鮮戦争と日本の港湾 —国連軍への支援とその影響—

石丸 安蔵

はじめに

1950（昭和 25）年 6 月 25 日朝鮮戦争が勃発した。当時日本は連合国の占領下にあったが、兵員・物資の供給・中継を行い後方基地としての役割を果たした。戦場となった朝鮮半島と後方基地となった日本を結んだのは、海や空を利用した輸送路であり、海の輸送路を支えたのは、日本の港湾であった。港湾は海陸輸送の結節点として、戦場と後方基地を結ぶ重要な拠点になった。

朝鮮戦争の勃発と同じ時期に、港湾に関連する新たな法律が制定されていた。「港湾法」（昭和 25 年法律第 218 号）と「旧軍港市転換法」（同法律第 220 号）である。「港湾法」は、「港湾管理行政は地方行政のひとつとして行われるべき」という考え方に立っていた<sup>1</sup>。また「旧軍港市転換法」は、旧軍港市<sup>2</sup>を平和産業港湾都市に転換し、平和日本実現の理想達成を目指していた。このように新たに再出発を図ろうとしていた日本の港湾は、朝鮮戦争に巻き込まれることとなった。

朝鮮戦争は「戦後日本の進路に決定的な影響をあたえた<sup>3</sup>」と言われ、政治面や経済面への影響、開戦経緯、あるいは日本の再軍備に関する研究などがなされてきた。日本が実施した支援についてもいくつかの文献<sup>4</sup>で言及されているが、港湾に焦点をあてたものは見当たらない。本稿では、朝鮮戦争において日本の港湾がどのような役割を果たし、どのような影響を受けたのかを、支援した事例とともに考察していく。朝鮮戦争から 50 余年を経過しようとしている今、改めて日本の港湾が実施した支援とその影響について問い直す良い時期ではないだろうか。

1 國分和雄『知ってもらいたい日本の港』（近代文芸社、2000 年）45 頁。

2 旧海軍鎮守府が置かれていた、横須賀市、呉市、佐世保市及び舞鶴市。

3 神谷不二『朝鮮戦争—米中対決の原形—』（中央公論社、1966 年）178 頁。

4 三木秀雄「支援という名の防衛戦略—朝鮮戦争において果たした日本の役割—」『防衛大学校紀要』第 51 号（1985 年 9 月）。山崎静雄『史実で語る朝鮮戦争協力の全容』（本の泉社、1998 年）。轟田久雄「占領下日本での朝鮮戦争後方支援」『防衛学研究』第 27 号（2002 年 6 月）。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）など。

## 1 朝鮮戦争前夜の港湾

### (1) 「港湾法」と「旧軍港市転換法」の成立

明治以来の港湾行政に関する根本的な考え方は、「港湾は国の営造物であり、国の機関としての地方長官がこれを管理する」という観念であり、不文の慣習法をもって律せられてきた<sup>5</sup>。港湾を国の営造物とする明治以来の伝統に根本的な変革をもたらしたのが、「港湾法」である。1949（昭和24）年12月16日GHQ（連合国軍最高司令官総司令部）の指示に従い、主要な港には原則として法律の定めるところにより管理主体が設けられなければならないことになった。「港湾法」は、「港湾の管理運営に関し最大限の地方自治権を与え、且つ、国家的及び地方的利益に最も適合する港湾管理主体の形態を設置する機能を地方公共団体に与える」ことを目的とし<sup>6</sup>、50年5月31日公布、施行された。

一方、軍港として明治時代から海軍鎮守府が設置されていた横須賀、呉、佐世保、舞鶴の各港も、占領軍が進駐し主要な施設を接収していた。その後、各市において港湾施設の一部が接収を解除されはじめ、その跡地に民間企業が進出するなどして、平和産業港湾都市の建設が始まっていた。そして、旧軍港市を平和産業港湾都市に転換することにより、平和日本実現の理想達成に寄与することを目的とした、「旧軍港市転換法」が1950年6月28日に成立したのである。

### (2) 戦争による港湾の被害と復興

それでは第二次世界大戦により港湾が受けた被害はどのような状況下にあったのか、沈没船の撤去や機雷の掃海などについて振り返る。

港湾の処理能力は、戦火による損壊と保守作業が行われなかったことにより、著しく低下していた。港湾部への爆弾攻撃の被害は主として船舶に集中し、港や航路から沈没船を撤去する必要があった。終戦時には100万トン以上の船舶が沈没もしくは座礁しており、この沈没船を港や航路から撤去しなければならなかった<sup>7</sup>。主要港における沈没船の撤去が完了したのは1948（昭和23）年のはじめであった。

終戦時には、日本近海に日本海軍が敷設した係維機雷約5万5,000個とアメリカ軍が敷設した感応機雷約6,500個が残っており、航行の妨げになっていた。こういった機雷の掃海作業は、GHQの指示の下に、日本政府が実施することとなり、海軍省内に掃海部を設

---

<sup>5</sup> 大同通信社編『港湾年鑑』1954年版（大同通信社、1954年）1頁。

<sup>6</sup> 同上、3頁。

<sup>7</sup> 竹前栄治・中村隆英監修『GHQ日本占領史 54巻 海上輸送』（日本図書センター、1998年）66頁。横須賀では371隻、合計2万998総トンの沈没船が、下関海峡では36隻、合計6万5,963総トンの沈没船が残されていた。

置き、1945年10月には艦船348隻、人員約1万人の掃海作業の組織的な体制が整えられた。以後、海軍省の廃止に伴い、掃海作業の担当は第2復員省、復員庁、運輸省海運総局を経て海上保安庁へ変わった<sup>8</sup>。そして、機雷掃海作業は航路の安全を確保する必要性から、すみやかに進められ48年には主要な港は航行に安全であると公示された<sup>9</sup>。その後、掃海作業を実施する体制はGHQの指示により縮小していった。掃海従事者は旧職業軍人公職追放令に定める追放対象者から除外されたが、掃海作業に従事する人員は49年には約1,400人まで減少し、掃海に使用する艦船は50年6月には79隻になっていた<sup>10</sup>。

### (3) 占領軍による港湾の接收

第二次世界大戦終了直後、日本には大小含め約600の港湾が存在していた。そのなかで横浜、神戸、関門、東京及び博多といった重要港湾や横須賀、呉、佐世保及び舞鶴といった旧海軍基地は、占領軍により接收されていた。接收の状況について、ここでは横浜港、神戸港の状況について見てみる。

まず、横浜港であるが、横浜は日本占領の上で一大拠点とされていたため、市内都市部の土地、建物、港湾施設などの多くが占領軍の軍用業務のため接收されていた<sup>11</sup>。横浜港の接收は降伏文書が調印された1945(昭和20)年9月2日から3日にかけて実施され、国有の大棧橋、新港埠頭、市有の表高島町棧橋、山内町横棧橋などの接岸岸壁が全面接收されたのをはじめ、浮標、錨地、港内航行権の制限管理権、上屋、倉庫も接收された。臨港地帯の主要公共施設がすべて接收されたことによって、横浜港は「殆ど半身不随の状態」に陥っていたのである<sup>12</sup>。接收の解除は遅々として進まず、部分的な施設の接收解除と再接収が重ねられていたが、50年3月の時点では公共埠頭施設の84%が接收された状態であった。

次に、神戸港の状況について振り返る。神戸港の接收は1945年9月末から始まった。新港第1突堤から第6突堤、中突堤、兵庫突堤等、その他川西、住友、三菱、三井の倉庫等の主要施設が接收された<sup>13</sup>。46年から47年にかけて兵庫突堤、中突堤の接收が解除されたが、50年の時点では、主要な港湾施設は未返還のままであった。

### (4) 日本船舶の管理

<sup>8</sup> 海上幕僚監部防衛部編『航路啓開史』(海上幕僚監部、1961年)4-5頁。

<sup>9</sup> 竹前・中村監修『GHQ日本占領史 第54巻 海上輸送』64頁。

<sup>10</sup> 同上、33-34頁。

<sup>11</sup> 横浜市総務局市史編集室編『横浜市史Ⅱ 第2巻(下)』(横浜市、2000年)327頁。

<sup>12</sup> 横浜市総務局市史編集室編『横浜市史Ⅱ 第2巻(上)』(横浜市、1999年)321頁。

<sup>13</sup> 小林照夫『日本の港の歴史—その現実と課題—』(成山堂書店、1999年)86頁。

第二次世界大戦中、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、運輸の分野においても統制政策が強化された。海運の分野でも、海運組合法、海運統制令、港湾運送業等統制令、戦時海運管理令が公布され、1942（昭和 17）年 4 月には船舶運営会が設置され、この組織が海運の一元的管理を担っていた。

日本降伏後、1945 年 8 月 26 日を期して日本船舶を一斉に停船させ、現に航行中の船舶は、最寄りの寄港地で停泊することなどが指令された<sup>14</sup>。降伏文書の調印が行われた 9 月 2 日には、全船舶の移動禁止が命令され、翌 3 日には、100 総トン以上の船舶の GHQ による管理が明確にされた。そして、日本船舶は、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った。船舶の管理は、当初、GHQ 艦隊連絡部が担当したが、10 月 10 日には GHQ に、SCAJAP (Naval Shipping Control Authority for Japanese Merchant Marine: 日本商船管理局)が新設され、日本艦船の運航、新造、改造、修繕、処分などを総合的に管理する体制が整えられた<sup>15</sup>。

GHQ は 1945 年 11 月 9 日に、日本船主、代理店業者、港湾荷役業者、港湾業者、燃料供給業者などの代表で構成される民間商船委員会を設置することを命じた。政府は、すでにあつた船舶運営会を民間商船委員会として機能させることを提案し、GHQ もそれを認めた。戦時海運管理令を暫定的に延長して存続することになった船舶運営会が、同時に、SCAJAP の下部機構となったのである。このように商船の運航を一元的に管理する組織を設立したことは、占領の基本原則である民主化からやや逸脱したように思われるが、これは当時の複雑な状況に対処するために、ただひとつの現実的な方法であつた<sup>16</sup>。50 年 4 月 1 日には、日本の船舶は船舶運営会の統制下を離れ、民間の自由運営に還元されることとなり、これを契機に船舶運営会の名称を商船管理委員会と改称した<sup>17</sup>。

#### (5) アメリカからの貸与船

第二次世界大戦により日本商船隊の総量（100 総トン以上の船舶の合計）は 610 万総トンから 120 万総トンにまで激減し、戦時中の船舶の損失は、戦時中の急造分の被害を含めて総計でほぼ 830 万総トンに達していた<sup>18</sup>。すぐに航行できる船舶の数は 658 隻、91 万 5,408 総トンであつた<sup>19</sup>。

---

<sup>14</sup> 有吉義弥『占領下の日本海運』（国際海運新聞社、1961 年）44 頁。

<sup>15</sup> 三和良一『占領期の日本海運』（日本経済評論社、1992 年）88 頁。

<sup>16</sup> 竹前・中村『GHQ 日本占領史 第 54 巻 海上輸送』17 頁。

<sup>17</sup> 運輸省編『海上労働十年史』（海上労働協会、1957 年）37 頁。

<sup>18</sup> 竹前・中村『GHQ 日本占領史 第 54 巻 海上輸送』5 頁。

<sup>19</sup> 同上、7 頁。

このような壊滅的な状態にあった日本海運の状況に直面して、GHQ は占領軍輸送、引揚げ輸送、及び国内経済に必要な船腹を緊急に確保しなければならなかった。船腹不足を補うため、1946（昭和 21）年 1 月にアメリカから合計 215 隻の船舶が日本政府に貸与されていた<sup>20</sup>。貸与船は順次改装され、日本船員を配乗させ、帰還輸送に使用された。帰還輸送は順調に進み、46 年中には 509 万人が、47 年には 74 万人が、48 年には 30 万人が引揚げ、ほぼ 3 年間でその任務は終わっていた<sup>21</sup>。

引揚げ業務が進み、船腹に余裕が出てくると、不要になったリバティー型輸送船と LST（戦車揚陸艦）は順次アメリカへ返還され、1950 年には数隻の貨物船と 39 隻の LST が商船管理委員会により運航されていた。

#### （6）在日アメリカ軍と軍事海上輸送部隊

第二次世界大戦後、占領軍の勢力は当初 40 万人を数えたが、朝鮮戦争直前には 11 万人程度にまで減少していた。在日アメリカ陸軍は、第 8 軍の 4 個師団と沖縄に 1 個連隊がいた。第 8 軍の各部隊は、北海道から九州に至るまで、合計 5 万 5,000 人が広範囲に分散し駐屯していた。

朝鮮戦争直前にいた在日アメリカ海軍は極東海軍の水上部隊のみであり、航空兵力はなかった。艦艇 17 隻からなる第 96 任務部隊が日本を母港としていた。また艦艇 5 隻からなる第 90 任務部隊が、上陸作戦演習のために日本に到着したところであった<sup>22</sup>。

在日アメリカ海軍の基地施設は最小限度のものであった。後方支援司令部組織もなく、計画、調整に当たる太平洋艦隊支援部隊の代表機関も設置されていなかった。横須賀基地には、小規模な修理施設はあったが、魚雷や電子機器を修理するような専門工場はなく、約 5,000 人の軍人とその家族を支援するのに必要な補給部と、3,000 トンの弾薬を保有する兵器施設と海軍病院があった。佐世保基地には、士官 5 名と下士官 100 名が配員されているのみであったが、旧日本海軍が築いた良港と広大なドックが残されていた<sup>23</sup>。

アメリカにおいては、1947（昭和 22）年の国家安全保障法に基づき MSTS (Military Sea Transportation Service: 軍事海上輸送部隊) が 49 年 10 月に設立されていた。MSTS は全

<sup>20</sup> 同上、81-82 頁。215 隻の内訳は、リバティー型輸送船 100 隻、戦車揚陸艦 100 隻、病院船 6 隻、小型補助艦船 9 隻。

<sup>21</sup> 三和『占領期の日本海運』84 頁。

<sup>22</sup> 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。第 90 任務部隊は、揚陸指揮艦 1 隻、揚陸輸送艦 1 隻、揚陸貨物輸送艦 1 隻、LST1 隻、艦隊曳船 1 隻で構成されていた。

<sup>23</sup> James A. Field, Jr. *History of United States Naval Operations Korea* (Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office, 1962), pp. 46-47.

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ようとしていた。西太平洋方面を担当する MSTs 司令官代理のジュンカー (Alexander F. Junker) 大佐が司令部設立のため 50 年 1 月東京に着任し、その開設を 7 月 1 日に控えていた。彼の指揮下にあった船舶は業務に適しておらず、500 トンの貨物輸送能力を持つ貨物船 10 隻、兵員 100 名を輸送できる沿岸輸送船 2 隻及び LST6 隻などのみであった<sup>24</sup>。

## 2 国連軍への支援と港湾の状況

1950 (昭和 25) 年 6 月「港湾法」が成立した頃には、日本の主要な港湾においては、第二次世界大戦による被害についても、沈没船の撤去や機雷除去といった急を要する作業は一段落していた。また占領軍輸送、引揚げ輸送も概ね終了し、アメリカから貸与された船舶も徐々に返還されつつあった。日本国憲法が 47 年 5 月 3 日に施行され、平和主義や民主化を基本理念とし、港湾管理や船員、船舶の管理も民主化されようとしていた。しかし、現に存在する占領軍の活動に必要な港湾施設の接收解除は遅々として進んでいなかった。

そのような状況にあった日本の港湾は、朝鮮戦争勃発と同時に大きな影響を受けることとなる。日本各地の占領軍は、急きょ国連軍として朝鮮半島に送りこまれた。ここでは、日本の港湾がどのように国連軍を支援し、どのような状況であったのか、港湾別に述べてみる。まず日本を代表する港湾として横浜港、神戸港を選び、そして朝鮮半島に近い関門港<sup>25</sup> (北九州港、下関港)、博多港を選んだ。また、平和産業港湾都市として再出発を図ろうとしていた佐世保港、横須賀港、呉港を選んだ。

### (1) 横浜港

日本の表玄関として発展してきた横浜港は、終戦直後は占領軍により多くの港湾施設が接收されていた。接收解除は朝鮮戦争の勃発により大幅に遅れ、商業港としての機能は完全に麻痺していた。横浜市における接收は 1951 (昭和 26) 年まで増加傾向にあったが講和条約の締結を機に 52 年以降徐々に接收解除が進み、接收面積は減少した<sup>26</sup>。港湾施設の

---

<sup>24</sup> *Ibid.*, p. 72.

<sup>25</sup> 港湾法による分類では、関門港とは、北九州港 (福岡県北九州市)、下関港 (山口県下関市) を一元化した港である。北九州港は、1963 年に門司市、小倉市、八幡市、若松市、戸畑市の 5 市が合併し北九州市が誕生したことに伴い、門司港、小倉港、洞海港を統合したものである。

<sup>26</sup> 横浜市総務局市史編集室『横浜市史Ⅱ 第 2 卷 (上)』223-224 頁。全施設の接收面積は、1945 年に約 862 万㎡、51 年に約 1,205 万㎡、56 年に約 971 万㎡。特に港湾地区を含む中区、神奈川区の接收面積が非常に多かった。

解除は、51年12月に市有の山内埠頭が、52年2月に大栈橋が接收解除されたが、最も重要な部分とされた新港埠頭及び瑞穂埠頭の接收解除は進展しなかった<sup>27</sup>。

1950年7月上旬には北朝鮮軍の猛烈な進撃に伴い、アメリカ軍は増援部隊の派遣を決定し、第1騎兵師団（埼玉県朝霞市に駐屯）を、7月15日横浜港から送り出し、7月18日から22日に浦項に到着させた<sup>28</sup>。

横浜港は、兵員の輸送拠点のみならず、国連軍の兵站基地にもなり、瑞穂岸壁はアメリカ軍弾薬庫から運び出される弾薬類の集積地となった。1950年8月25日にはJLC (Japan Logistical Command: 在日兵站司令部) が設けられ、その任務は在韓国連軍への兵站と行政の支援、駐日の戦闘部隊・業務部隊への兵站と行政の支援、極東海軍・極東空軍及びGHQとの協調などであった<sup>29</sup>。

鉄道輸送は、第8軍第3鉄道輸送司令部に管理された鉄道運輸事務所が各主要駅に設けられ、九州方面への兵員輸送に使用された。1950年7月末からは横浜港から佐世保港まで15両編成の貨物列車が定期化され、佐世保・釜山間の定期船に連絡した「赤玉急行便」の運転が開始された。さらに仁川上陸作戦を目前にした時期には、韓国軍兵士を韓国から輸送し横浜港経由で富士演習場に輸送、訓練を実施した後、再び横浜港経由で韓国まで輸送している<sup>30</sup>。

港湾施設の大半が接收されているという悪条件にもかかわらず、輸入を中心とした国際貿易港としての機能を果たし、トン税収入、外航貨客数ともに神戸港を凌ぎ<sup>31</sup>日本港湾の主座を保っていた。しかし岸壁が接收により使用できないため、舢による運送が物流の主役となっていた。

朝鮮半島から、遠く離れた横浜でも、北朝鮮軍による攻撃の可能性を否定することはできなかった。1950年10月JLCは防空・災害計画の準備に入り根岸、子安台、岡村、花見台の各公園を接收し、高射砲陣地を建設した<sup>32</sup>。マッカーサー (Douglas MacArthur) は鴨緑江鉄橋を含む南満州に対する爆撃を言明しており、爆撃に対する反撃を想定した防空対策が図られていたのである<sup>33</sup>。

<sup>27</sup> 同上、332頁。

<sup>28</sup> 蘆田久雄「占領下日本での朝鮮戦争後方支援」『防衛学研究』第27号（2002年6月）36頁。

<sup>29</sup> 横浜市総務局市史編集室『横浜市史Ⅱ 第2巻（下）』58-59頁。

<sup>30</sup> 日本国有鉄道外務部長編『鉄道終戦処理史』（日本国有鉄道、1957年）263頁。1950年8月19日から23日にかけて横浜港、相武台下駅から御殿場、富士吉田、西小泉へ輸送（鉄道便17本、73車両使用）。9月7日から8日にかけて御殿場、富士吉田、西小泉発、横浜港へ輸送（鉄道便21本、46車両使用）。

<sup>31</sup> 横浜市総務局市史編集室『横浜市史Ⅱ 第2巻（上）』328頁。1951年度のトン税収入は横浜2,920万円、神戸2,360万円。1951年度の外航貨客数は横浜2万6,837人、神戸9,363人である。

<sup>32</sup> 同上、271頁。

<sup>33</sup> 横浜市総務局市史編集室『横浜市史Ⅱ 第2巻（下）』62頁。

## (2) 神戸港

横浜港と並んで日本を代表する港湾として神戸港がある。神戸港も横浜港と同じく占領軍により多くの施設が接収されていた。主要施設の接収解除は進まず、食糧輸入のため接収解除となった第5突堤も再接収された<sup>34</sup>。1952（昭和27）年には、第1～4突堤などが解除されたが、第5、第6突堤と第1突堤の基部、高浜岸壁などが接収されたままであった。

地上軍の投入に伴う兵員輸送が神戸港でも実施されている。第25歩兵師団所属の第27歩兵連隊（大阪府和泉町に駐屯）を1950年7月8日神戸港から送り出し、7月10日釜山に到着させた。また第25歩兵師団所属の第35歩兵連隊（滋賀県大津市に駐屯）を7月13日神戸港から送り出し、7月15日釜山に到着させた<sup>35</sup>。

1950年8月に入り北朝鮮軍の攻勢が続き、ついに国連軍は朝鮮半島南端の釜山付近まで追い詰められていた。これに対し仁川上陸作戦が計画され、神戸港においても侵攻部隊の搭載準備が行われていた。第1海兵隊員と軍事物資を輸送するための準備が実施され、LST、輸送船、貨物船は9月12日までに神戸港を出港し<sup>36</sup>、上陸作戦攻撃部隊のトラクター部隊として参加した47隻のLST（うち30隻は日本人乗り組みのLST）と66隻の貨物船は仁川沖に向かった<sup>37</sup>。

1951年には神戸市が港湾管理者となり、接収解除運動方針を樹立した。7月12日「神戸港港湾地域の接収解除について」の陳情書をアメリカ軍兵站司令官、神戸ベース司令官、運輸省港務局長などへ提出し<sup>38</sup>、以後神戸市長を中心にアメリカ軍と日本政府に対して接収解除を働き続けた。

## (3) 関門港（北九州港、下関港）

朝鮮半島に近い北九州各地と山口県西部は、朝鮮戦争を身近に感じた地域であったかもしれない。1950（昭和25）年6月29日午後10時15分、正体不明の飛行機1機が北九州に近接してきたため、小倉、戸畑、八幡、門司の4都市に警戒警報が発せられ灯火管制が実施された。同警報は午後10時55分には解除されたが、アメリカ軍は数台の拡声機付

<sup>34</sup> 神戸市港湾総局編『神戸港史概説』（神戸市、1961年）189頁。

<sup>35</sup> 靄田「占領下日本での朝鮮戦争後方支援」36頁。

<sup>36</sup> 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.

<sup>37</sup> Field, *History of United States Naval Operations Korea*, p. 187.

<sup>38</sup> 神戸市港湾総局『神戸港史概説』189-190頁。

トラックを福岡市内に出動させ、市民に警戒を呼びかけていた<sup>39</sup>。

仁川上陸作戦直後、アメリカ軍は物資の陸揚げに小船と人が必要であった。この時期に日本の機帆船が協力したが、その機帆船の集結地は門司港であった。東西汽船株式会社と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、機帆船は1950年9月18日、門司港に集結した。そして門司港を出発、釜山を経由し、97隻の機帆船、母船1隻及び修理船1隻が10月2日から4日にわたって仁川沖で、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<sup>40</sup>。

元山上陸作戦を前に、機雷排除の必要性に迫られたアメリカ軍の依頼により、日本は掃海艇を派遣した。この日本特別掃海隊の集結地として選ばれたのが下関港であった。1950年10月上旬に19隻の掃海艇と1隻の掃海母船が門司に集結し、特別掃海隊を編成した<sup>41</sup>。特別掃海隊は元山、群山、仁川、海州、鎮南浦における掃海業務により機雷27個を処分し、国連軍艦船が洋上において作戦行動する際の航行の自由確保に寄与した。参加した人員は現地において掃海に従事した者1,200名、内地にあって連絡、補給、造修に当たった者250名、合計1,450名であった<sup>42</sup>。

門司港、小倉港周辺では、アメリカ兵による集団脱走事件<sup>43</sup>が発生したり、朝鮮半島で戦死した軍人の遺体運搬<sup>44</sup>が垣間見えてきたりするなど、戦争の恐怖が港湾周辺住民の人心を動揺させた。

#### （4）博多港

朝鮮半島に近い北九州地区にある博多港も朝鮮戦争勃発以降、多くの支援を実施している。福岡市の中心部では、博多港と荒戸町にあったアメリカ軍病院との間を往復し、戦場から送還されてきた戦傷病兵を運ぶトラック群が連日見られた。

<sup>39</sup> 福岡県警察本部編『福岡県警察史 昭和前編』（福岡県、1980年）842頁。

<sup>40</sup> 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）141-142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。

<sup>41</sup> 大久保武雄『海鳴りの日々』（海洋問題研究会、1978年）209-210頁。

<sup>42</sup> 同上、259-260頁。

<sup>43</sup> 福岡県警察本部『福岡県警察史 昭和前編』848-856頁。1950年7月11日、岐阜市に駐屯していた第24歩兵連隊が朝鮮半島に進出するため小倉キャンプ（現北九州市小倉北区城野）に到着した際、約200名の完全武装のアメリカ兵が脱走。キャンプ周辺において暴行、傷害、強盗、窃盗など70数件の事件を起こしている。

<sup>44</sup> 柳本見一『激動20年—福岡県の戦後史—』（毎日新聞西部本社、1965年）168-169頁。小倉キャンプには遺体処理隊が設けられ、1950年11月頃から遺体搬入が本格的となり扱った遺体は約6万體である。身元確認後、遺体は門司港から本国に送還された。

博多港は兵員、弾薬の運送、LST、病院船の着岸乗降積載と、陸も海も芋を洗うがごとき状況を呈し、朝鮮半島への重要な輸送基地となったため極度の緊張に包まれた。福岡県警察博多水上署では、1950（昭和25）年6月27日から埠頭その他の沿岸警備を行い、不法入国者の警戒に当たった<sup>45</sup>。

国鉄における、在日国連軍の派遣輸送を見ると、1950年7月1日から8日までの間、九州、関西方面に向け87本の臨時列車が運転し、その使用列車は客車619両、貨車1,816両であった<sup>46</sup>。派遣輸送開始後2週間における軍事輸送は、国鉄軍事輸送史上最高を記録した<sup>47</sup>。国鉄は引揚げ、帰還輸送のため博多と釜山の間博釜航路を開設していたが、7月3日からこの博釜航路に就航していた3隻の船を国連軍輸送に従事させた<sup>48</sup>。

#### （5）佐世保港

佐世保港は旧日本海軍により1889（明治22）年に佐世保鎮守府が開庁して以来、軍港として発展してきた。戦後は1950年1月の佐世保市長による「平和宣言」により、平和産業都市として発展を図る進路を示したところ、朝鮮戦争の勃発により施設の大半が連合軍に再接収された。

朝鮮戦争の勃発とともに在韓アメリカ人の避難が始まり、佐世保港が避難港に指定された。1950年6月26日から29日にかけて、韓国から日本に避難したアメリカ人は1,527名いた。アメリカ人のうち、海路による避難者は718名であり、他の809名は空路によるものであり、海路による避難者の多くは、仁川港から佐世保港に入港したノルウェーの肥料運搬船Reinholt号に乗船していた婦人や子供あわせて682名であった<sup>49</sup>。

アメリカ海空軍の投入に伴い、佐世保港が備えていた海軍基地としての機能拡充が急がれた。1950年6月28日には佐世保基地が第96.5任務群（駆逐艦4隻）の根拠地に指定され、艦艇への弾薬補給と7,500人の食糧30日分を支援できるような体制をとることとなった<sup>50</sup>。当時、在日アメリカ海軍の基地機能は横須賀基地に集中しており、佐世保基地はそれに次ぐものとして位置づけられていた。佐世保基地において6月26日には士官7名、下士官96名と日本人従業員669名がいるだけであったが、7カ月後には士官60名以上、下士官1,000名以上を数えるまでになった。当初、貯蔵弾薬がなかったが8月中旬に

<sup>45</sup> 福岡県警察本部『福岡県警察史 昭和前編』842-843頁。

<sup>46</sup> 日本国有鉄道外務部長『鉄道終戦処理史』260頁。

<sup>47</sup> 同上、262頁。列車数は245本、使用車両は客車7,324両、貨車5,208両であった。

<sup>48</sup> 同上、796-797頁。

<sup>49</sup> Appleman, *United States Army in the Korean War*, p. 39.

<sup>50</sup> 佐世保市史編さん委員会『佐世保市史 軍港史編 下巻』421頁。

は、5,300 トン以上の弾薬を扱うようになった<sup>51</sup>。

地上軍の投入に伴い、福岡県小倉市に司令部を置く第 24 歩兵師団に出動命令が下された。7 月 1 日には第 34 歩兵連隊（佐世保市駐屯）を佐世保港から送り出し、7 月 2 日に釜山へ到着させた。7 月 3 日には第 21 歩兵連隊（熊本県熊本市駐屯）の主力と、野戦砲兵大隊（福岡県春日市駐屯）を佐世保港から送り出し、7 月 4 日釜山へ到着させた<sup>52</sup>。このように佐世保港は開戦当初、避難民の受け入れや、近傍に駐屯する陸軍の兵員や武器、弾薬の輸送拠点として使用された。

戦局の進展に伴い、艦船の入港隻数は、大きくふくれあがった<sup>53</sup>。5 人の水先案内人がアメリカ海軍作戦部に詰めて次々に入出港する艦船を支援した。立岸岸壁では、物資の積み込みが昼夜の別なく行われた。曳船による離着岸援助、係留索取り、給油、給水は、アメリカ海軍の艦船に対してはアメリカ海軍基地の港務部、他国の艦船については佐世保市港湾課所属の曳船と水船、SSK（株式会社佐世保船舶工業）の曳船、商船管理委員会の水船によって行われ、その総括指揮はアメリカ海軍基地の作戦部が行った<sup>54</sup>。

港湾施設の大半が再接収され、特に外国貿易船用の大型係船岸壁が使用できなくなったことにより、外貨取扱量は 1948 年の 25 万トンから 51 年には 3 万トンに激減し、商港としての機能はほとんど停止された。朝鮮戦争は佐世保の街に特需景気と風紀の乱れをもたらした。造船業、鉄工関係、自動車修理やデパートなどのサービス業にも活気をもたらしたが、その反面、戦地に送られる兵隊たちの心は荒び彼らの求めるままに、夜の街も盛況となり風紀が乱れた<sup>55</sup>。

朝鮮半島に近い海軍基地には、戦火が再び降りかかってくるかもしれないという不安と動揺が広がった。1950 年 6 月 29 日には佐世保市に空襲警報が発令され、7 月 8 日には佐世保市役所、市民病院における消防員と非常持出要員の選任が指示され、「佐世保市灯火管制規程」も定められた<sup>56</sup>。また、8 月中旬には湾内に潜水艦侵入の警報が出され、10 月 3 日からは防潜網の敷設作業が始まった<sup>57</sup>。

---

<sup>51</sup> 同上、418 頁。

<sup>52</sup> 蘆田「占領下日本での朝鮮戦争後方支援」36 頁。

<sup>53</sup> 佐世保市史編さん委員会『佐世保市史 軍港史編 下巻』493 頁。海軍艦船の入港隻数は、1949 年 2,409 隻、50 年 2,208 隻、51 年 3,562 隻、52 年 2,334 隻、53 年 1,709 隻、54 年 1,402 隻であった。

<sup>54</sup> 同上、430 頁。

<sup>55</sup> 柳本見一『激動 20 年—長崎県の戦後史—』（毎日新聞西部本社、1965 年）188 頁。夜の街で兵士を相手にする女性の数は 1949 年末には約 1,400～1,500 名程度であったが、1 年後には約 8,000 人にまで増加した。

<sup>56</sup> 佐世保市史編さん委員会『佐世保市史 軍港史編 下巻』422 頁。

<sup>57</sup> 同上、436 頁。

### (6) 横須賀港、呉港

横須賀港は旧日本海軍により 1884 (明治 17) 年に横須賀鎮守府が開庁して以来、軍港として発展してきた。戦後は旧軍施設を転用し、平和産業港湾都市として再出発する市を定めていた<sup>58</sup>。大規模な船舶修造施設と大型船の泊地を持つ横須賀本港は、接收されたままであった。「旧軍港市転換法」により、旧軍施設の払い下げが進んでいた。

朝鮮戦争の勃発により、すでに接收から解除されていた追浜地区の旧海軍航空隊跡地は再接収され、アメリカ陸軍追浜兵器廠となり、すでに進出していた自動車製造会社とともに軍都の顔を再現させていた<sup>59</sup>。また横須賀基地に保管されていた掃海艇と駆逐艦の再就役工事が開始され、横須賀基地の作業量が増加してきた<sup>60</sup>。朝鮮戦争勃発当時、横須賀基地には各種弾薬が約 2,000~3,000 トン貯蔵されていたが、対潜兵器用の弾薬は貯蔵されておらず、グアムやパールハーバーから輸送され 1950 年 7 月中旬から横須賀基地に搬入されはじめた<sup>61</sup>。

呉港は旧日本海軍により 1889 年に呉鎮守府が開庁して以来、軍港として発展してきた。戦後は旧軍施設を転用し、平和産業港湾都市としての発展を期していた。戦後当初は、アメリカ軍が占領していたが、加えて 1946 年 2 月以降は英連邦軍<sup>62</sup>が呉市を中心に中国、四国地方に展開した。朝鮮戦争による特需と「旧軍港市転換法」により旧海軍工廠跡地への企業誘致が進展し、51 年頃には好況感を味わうことができた<sup>63</sup>。同時に英連邦軍による日本人の雇用が、多いときには 2 万人近くにまでふくれ上がり、有効な失業対策となっていた。その一方、朝鮮戦争当時には、英連邦軍による殺人、婦女暴行、窃盗などの犯罪が特に多かった<sup>64</sup>。

横須賀港、呉港ともに旧日本海軍の基地として発展してきたが、「旧軍港市転換法」による跡地への企業誘致が進むとともに、特需による恩恵と、国連軍の基地使用による治安悪化の影響を受け、軍港としての顔を見せかけていた。

## 3 港湾が果たした役割と受けた影響

### (1) 母基地、輸送拠点としての役割

港湾を介した支援を見ると、国連軍の支援を実施した港湾は「艦艇・船舶の母基地」と

<sup>58</sup> 横浜市総務局市史編集室『横浜市史Ⅱ 第 2 巻 (上)』621 頁。

<sup>59</sup> 同上、623 頁。

<sup>60</sup> Field, *History of United States Naval Operations Korea*, p. 58.

<sup>61</sup> *Ibid.*, pp. 79-80.

<sup>62</sup> オーストラリア、イギリス、インド、ニュージーランド、カナダにより編成されていた。

<sup>63</sup> 呉市史編さん委員会編『呉市制 100 周年記念版—呉の歴史—』(呉市、2002 年) 307 頁。

<sup>64</sup> 同上、337 頁。

しての港湾と、「兵員・物資の輸送拠点」としての港湾に大別できるのではないだろうか。前者の事例は、海軍基地としての佐世保港、横須賀港、呉港である。後者の事例は、いわゆる商業港を一時的に使用したものであり、横浜港、神戸港、関門港（北九州港、下関港）、博多港などがある。今回調査した各種文献には室蘭港、小樽港、塩釜港、名古屋港、那覇港などの港湾が関与したとの断片的な記述も確認することができた。なお沖縄県の港湾は、当時琉球列島が「米国民政府」により統治されており施政権外であったため、今回取り上げなかったが、今後これらの港湾についても研究する必要があると考える。

佐世保港、横須賀港、呉港は「旧軍港市転換法」を制定し商業港化への変革を始めようとした矢先に、朝鮮戦争に巻き込まれた。これらの港は、もともと海軍基地としての各種機能を持っており、艦艇の整備、修理に必要な施設と、燃料や弾薬を蓄える施設を背後に備えていたため、アメリカ海軍艦船、MSTS 船舶の母基地として活用されたのである。

横浜港、神戸港は、古くから日本の代表的な港湾として発展しており、輸送拠点としての潜在的な能力は強大であった。商業港として備えていた各種施設（係留施設、荷さばき施設、臨港交通施設、航行補助施設など）は戦争による被害を受けてはいたものの、他の港湾に比べれば復旧も早く商業港としての復活を目指していた。特に横浜港は、日本占領の最大拠点として連合軍の主要な施設が整っており、さらに JLC が設置されたことにより軍需物資流通の拠点になったのである。

北九州港（門司港、小倉港）、下関港、博多港は、いずれも地理的に朝鮮半島に近い港湾であり、輸送効率の面から言えば最良の港湾であった。なかでも、門司港は商業港、仲継港としての性格を持って発展してきており、博多港、佐世保港において鉄道による輸送量がその処理能力を超えはじめた 1950（昭和 25）年 11 月頃からは、その役割が増加した。

戦後の困難な時期に、港湾を介した国連軍支援がなぜ実施できたのだろうか。理由のひとつに占領下という特殊な環境の下、国連軍が軍事作戦を実施する上で必要とする港湾を接收し、独占的に使用することができたことが挙げられる。港湾管理に、民主化政策を導入しようとした占領軍は、国連軍として方針を変更し、港湾管理を独占したのである。

また、船腹不足に対する解決策についても、戦時中の船舶運営会が母体となった商船管理委員会による船舶の用船事務が、設立間もなかった MSTS の手助けとなった。兵員や物資の輸送に大量の海上輸送が必要な時期、商船管理委員会を通じ一元的に LST や商船を利用できたことは、船舶の民営還元を迎えたばかりの日本において、支援体制を確立する上で有効であった。船舶管理において一元的な管理が実施されたのである。

さらに、もうひとつ理由を挙げるならば、戦後処理として実施した各種業務で培った知識と経験が活用されていたのではないだろうか。占領軍を日本各地に輸送する輸送業務、海外に進出していた日本軍兵士の復員輸送、海外にいた民間人の引揚げ輸送、港湾に敷設

された機雷を除去する航路啓開業務などがあった。そして航路啓開業務においては、掃海艇の乗組員たちは公職追放という苦境に立たされながらも、港湾の機雷除去に当たりその知識と経験を重ねていたのである。戦後処理を通じて得た知識と経験が、皮肉にも朝鮮戦争においては国連軍の味方になっていたのである。

## (2) 港湾が受けた影響

朝鮮戦争により港湾は、どのような影響を受けたのであろうか。商業港は接收による商業活動への影響を受け、港湾としての発展を阻害された。当時日本を代表した横浜港、神戸港、門司港の出入貨物総量の増加率を比較すると、同時期の川崎港や東京港の増加率に比べその発展が甚だ緩慢であった<sup>65</sup>。

一部の港湾に限ったものではあるが、接收による経済的影響に関する試算がある。横浜港を例にとり、最も重要な部分とされた新港埠頭及び瑞穂埠頭の接收に伴う逸失利益及び代替施設建設費について 1959（昭和 34）年に横浜市が試算した結果、その合計は約 17 億円となっている<sup>66</sup>。53 年度前後の横浜市の一般会計歳出決算が 80 億円程度であったから、その巨額さが伺える。接收された岸壁の代替岸壁建設には、自治体のみならず国の経費による整備も必要であった。ひとつの例として 53 年に着工した山下埠頭の建設には 5 億 5,023 万円もの国庫が支出されている<sup>67</sup>。

一方、軍港として発展してきた佐世保港、横須賀港は、「旧軍港市転換法」による平和産業都市としての新しい門出を、妨げられた。軍港として開発された多くの施設は、朝鮮戦争休戦、講和条約の締結を経て、「占領」から「駐留」へと変わるなか、「接收」から「提供」へと変わり、在日アメリカ軍施設、海上自衛隊基地へと変貌したのである。

日本の港湾は朝鮮特需に沸き、その恩恵を受けることとなった。港湾の後背地に存在した各種工業やサービス業は活気を見せることとなり、そこで働く人たちにも経済的な復興をもたらした。また基地従業員の雇用も増加し、港湾周辺に活況を提供した。しかし一方では、戦地へ赴くにあたり明日をも知れぬ国連軍兵士による事件が多発し、治安の悪化や風紀の乱れを招いている。そして朝鮮半島に近い九州北部の港湾では、北朝鮮軍による攻

---

<sup>65</sup> 『港湾年鑑』1954 年版、168 頁、229 頁、331 頁。出入貨物総量は、横浜港では 1953 年に 1,069 万トン。50 年の 682 万トンに比べ 57% 増加。神戸港では 53 年に 979 万トン。50 年の 682 万トンに比べ 44% の増加。門司港では 53 年に 318 万トン。50 年の 195 万トンに比べ 63% の増加。同時期には、川崎港で約 3 倍、東京港で約 2 倍の増加率を達成している。

<sup>66</sup> 横浜市総務局市史編集室『横浜市史Ⅱ 第 2 巻（上）』340 頁。試算結果は、1951 年度から 56 年度における倉庫敷・上屋・係留施設の収納不能額 5 億 1,950 万円。接收された埠頭の代替施設である山下埠頭の増強費 3 億 5,065 万円、新港埠頭内の三井倉庫、新港倉庫の冷凍倉庫の代替施設建設費 6 億 400 万円、瑞穂埠頭接收の代替施設不足分の係留施設建設費 7 億 6,585 万円などであった。

<sup>67</sup> 同上、337 頁。

撃を懸念し防空警報が発令されたり、不法入国者に対する港湾周辺の警備が強化されたり、戦傷者や戦死者の運搬、処理が垣間見えたりすることにより、戦争の悪夢が再びよみがえっていた。

おわりに

このように朝鮮戦争において、日本の港湾は「母基地」として「輸送拠点」としての役割を果たした。それらの港湾は旧海軍基地の置かれた佐世保港、横須賀港、呉港など、そして横浜港、神戸港、関門港（北九州港、下関港）、博多港などである。これらの港湾は、言い換えれば国連軍の兵站線としての役割を果たしたのである。

「港湾法」や「旧軍港市転換法」により変革を遂げようとしていた港湾の一部は、朝鮮戦争の勃発により引き続き接收を受けることとなった。そして講和条約の締結や朝鮮戦争の休戦を通じ、返還が進み商業港として再出発した港湾や、「接收」から「提供」へと形を変え在日アメリカ軍施設として残った港湾や、海上自衛隊基地へと姿を変えた港湾があった。返還が進まなかった港湾施設は、経済的な負担を背負い、さらに代替の港湾施設建設に莫大な予算が必要であった。現在も、横須賀港や佐世保港は事実上のアメリカ海軍第7艦隊の母港として使用されている。横浜港の中心部瑞穂埠頭には「横浜ノース・ドック」という東京ドーム約12個分の広さに匹敵する港湾施設が依然として残っているなど、日本各地には10を数える港湾施設が存続している。

朝鮮戦争を戦い抜く上で、アメリカ軍は占領国日本の港湾や船舶を、日本の意図によらず独占的に使用することができた。当時、日本人の多くは朝鮮戦争を「対岸の火事」程度にしか認識していなかった。そのような状況下で日本の港湾は、戦後処理に尽力した多くの人々の知識と経験に支えられ、その役割を果たすことができたのである。結果として国連軍に多くの支援を実施することができたが、その反面、多くの犠牲と代償を払い続けている。

(戦史研究センター戦史研究室所員)