

朝鮮戦争に動員された日本人船乗り

徳山 喜雄

はじめに

朝鮮戦争が1950年6月25日に勃発¹⁾。占領下の日本では連合国軍総司令部 (GHQ) の指令で、「太平洋の白鳥」と呼ばれた大型練習帆船の日本丸や海上保安庁所属の旧日本海軍掃海部隊、民間の船乗りらが動員され、朝鮮海域での人員や武器の輸送、掃海に携わった。

朝鮮民主主義人民共和国 (北朝鮮) を中心とする共産勢力と交戦する国連軍への協力のため、日本は朝鮮戦争の前線基地となった。さらに多数の日本人が戦場に派遣され、犠牲者もでることになる。しかし、この事実はあまり知られておらず、全容はいまだに明らかになっていない。

調達庁 (旧防衛施設庁の前身) が1956年に占領期の仕事をまとめた『占領軍調達史』 (全5巻) は、数少ない日本側の公的資料で朝鮮戦争における日本政府や民間船会社などの「戦争協力」が記されている。

そのなかの『占領軍調達史－占領軍調達の基調－』編に、朝鮮戦争に動員された日本人犠牲者についての記述がある。開戦から約半年後の51年1月までに56人が死亡したとされる²⁾。ただ、朝鮮戦争は53年7月まで続いており、この間に日本人が何人死亡したかについては不明だ。防衛省防衛研究所の調査では、確認できただけで約8000人の日本人が、海上輸送にかかわっていたとする³⁾。

1953年の朝鮮戦争休戦から30年以上が過ぎた87年2月、共産党の吉岡吉典参院議員は第108回通常国会で「朝鮮戦争への日本人のかかわりに関する質問主意書」(1987年2月21日付)を参院議長に提出した。冒頭に「朝鮮戦争では、日本は、朝鮮出撃の基地となったほか、多数の日本人が直接戦場に派遣させられ朝鮮戦争に協力させられて、すくなからぬ犠牲者も出ている」と書かれている。

主意書には8件の質問事項があり、それら質問について中曽根康弘首相(当時)名の答弁書(1987年4月10日付)が送付された。以下、質問とそれに対する答弁の骨子を併記する。

①(質問)旧日本海軍掃海部隊1200人の参戦について。

(答弁)今日においては、正確には事実関係を示すことは困難である。なお、掃海部隊の派遣は、米国極東海軍司令官の指令に従って行われたものと承知している。

②(質問)占領軍労働者による兵員物資輸送について。

(答弁)『占領軍調達史』にご指摘の内容(1951年1月までに381人の日本人労働者が死傷)の記述があることは承知しているが、今日においては、それ以上にその事実関係を確認することは困難である。講和条約発効後、朝鮮海域における米軍の輸送に日本人船員が従事していたかどうかについては、確認し得ない。

③(質問)各種労働者の韓国派遣について。

(答弁)日本人労働者の韓国への派遣に関する事実関係については、確認し得ない。

④(質問)従軍看護婦の招集について。

(答弁)日本赤十字社の看護婦が韓国へ派遣されたという事実は、確認し得ない。

⑤(質問)その他の戦死者について。

(答弁) 既に相当の時日が経過していることもあり、正確な事実関係を確認することは困難である。

⑥ (質問) 朝鮮戦争における日本人戦死傷者の全貌について。

(答弁) 『占領軍調達史』に記述されていること以上は承知していない。

⑦ (質問) 在日韓国人義勇兵について。

(答弁) 事実関係は承知していない。なお、当時、我が国政府が韓国人の米軍への入隊に関して了承を与えるということはなかったと承知している。

⑧ (質問) 朝鮮戦争中の国連軍の名の米軍によって朝鮮への出撃基地として使用された日本の基地のリストをあきらかにされたい。

(答弁) 承知していない。

朝鮮戦争の裏面に迫る興味深い内容だ。しかし、政府は「確認し得ない」「承知していない」と、木で鼻をくくったような答弁を繰り返し、まともに答えていない。憲法9条に違反する可能性もあり、朝鮮戦争への日本人のかかわりが秘匿されてきたことが分かる。この戦争に動員された日本人の実態は、戦争勃発から70年がたった現在においても、なお闇のなかをさまよっている。

現代日本は、安倍晋三政権下で憲法9条の解釈改憲を強行、専守防衛が棄てられ集団的自衛権が認められた。これによって米軍のために戦争海域や戦場に日本人が派遣されることが現実的なこととなった。この対象は自衛隊員だけではない。朝鮮戦争にみられるように、民間の船員や港湾労働者らが海上輸送などに、看護師が負傷した兵隊が収容される前線の病院に派遣される可能性もあり得る。

民間人の戦争への動員は、占領という特殊な状況下でおこったことではないと考えるべきだ。本稿では、現存する船員らへの聞き取りや、残された証言や手記、先行研究などからその実態に迫りたい。

1. 練習帆船日本丸と海王丸が朝鮮戦争へ

1.1 日本で訓練した韓国兵を仁川に輸送

横浜市のみなとみらい21地区。大型練習帆船の初代日本丸（国指定重要文化財）が展示されている。総トン数2278^{トン}、全長97^{メートル}、幅13^{メートル}。1930年に船員を養成する国の練習帆船として神戸で進水、半世紀以上にわたって活躍し、84年に引退した。

日本丸は主に太平洋で訓練航海に従事し、太平洋戦争が激化した43年に帆装が取り外され、瀬戸内海で石炭輸送などに従事した。戦後は海外在留邦人の復員船として2万5000人以上の引揚者を輸送。遺骨収集にも携わった。

この日本丸が朝鮮戦争開戦に伴い、GHQの指示によって米兵や韓国兵、韓国入避難民らを輸送することとなった。日本丸と同じ年に進水した姉妹船の海王丸も同様に朝鮮戦争に動員され、輸送業務に携わった。日本丸とほぼ同じ大きさの初代海王丸は富山県射水市海王町に展示されている。

記録によると、日本丸と海王丸は日本から韓国に向けてそれぞれ3航海、計6航海している⁴⁾。当時、長崎県の佐世保港が拠点港だったため、基本的に佐世保を出港して佐世保に帰港する。

神戸市東灘区に住む戸澤又丰（ゆうほう）さん（1924年11月10日生まれ）は朝鮮戦争の勃発後、日本丸と海王丸の両船に首席通信士として乗り込み、米兵や韓国入避難民を輸送した。神戸市の自宅で2019年7月14日に聞き取りした。日焼けした顔の血色もよく、おしゃれな海の男といった風情だ。当時94歳であったが、矍鑠とし元気そのものだった。これまでマスコミや研究者に朝鮮戦争での体験を話したことがなかったが、「記憶が定かなうちに話しておきたい」と、インタビューに応じてくれた。

三重県津市出身の戸澤さんは旧日本海軍の無線通信士として台湾・高雄での勤務を経て日本で終戦を迎えた。戦後は旧運輸省航海訓練所の教官になり、日本丸

をはじめとする練習帆船で船員を養成していた。

朝鮮戦争当時、朝鮮海域には3回にわたり航海した。最初は海王丸で、1950年8月15日～同8月31日（佐世保→門司→釜山→横浜→佐世保）。2、3回目は日本丸で、50年10月22日～同11月1日（佐世保→大分→仁川→佐世保）と、50年12月15日～51年1月7日（佐世保→仁川→釜山→済州島→仁川→済州島→佐世保）だった。

「帆船だが帆は外され、エンジンで航海した。両船ともに目立たないように船体は黒く塗られ、船内は厳しい灯火管制が敷かれた」と戸澤さんは話す。

米兵と韓国人避難民を輸送するのが主な任務であったが、それ以外に日本での訓練を終えた韓国兵を大分から韓国・仁川に輸送したことがあった。「みんな、20歳前後と若く、作業服のようなものを着ていた。これから戦場に行くという悲壮感のようなものは漂っていなかった」。

日本丸の航海日誌は現在、横浜みなと博物館が所蔵しており、「特別利用許可申請」をして閲覧した。「(大分で) 1950年10月23日18時、米兵8人と韓国兵512人が乗船。目的地はCMMC (Civilian Merchant Marine Committee、民間商船委員会) の命令で仁川に変更された。出発は天候状態によって明朝に延長された」(航海日誌は日本丸、海王丸ともに手書き英語。徳山訳。以下同) とある。仁川に到着した「韓国兵512人は10月29日6時に下船した」と記録されている(船長・木内文治と一等航海士・池田勲の署名)。米兵8人についての記述はない。

一方、海王丸の航海日誌は富山県射水市にある公益財団法人伏木富山港・海王丸財団が所蔵。それによると、8月21朝に釜山で韓国兵 (Korean army) 607人と韓国士官1人が乗船し、25日朝に横浜で米兵4人と韓国人 (Korean) 607人が下船したとある。また、次の航海では10月1日昼に釜山で韓国人 (Korean) 700人が乗船し、5日朝に仁川で韓国人警察官 (Korean police) 700人が下船。さらに10月9日午後、釜山で706人の韓国人警察官が乗船し、10月12日夕、仁川で706人の韓国人が下船したとある(船長・椎名薫と首席一等航海士・白沢高康の署名)。

海王丸の航海日誌には韓国兵 (Korean army)、韓国人 (Korean)、韓国人警察官 (Korean police) との記載があり、一部混同されているものもある。また、10月14日早朝には30分間にわたって「北朝鮮機が仁川港と船舶を攻撃した」とする生々しい記述もあった。

朝鮮戦争当時、米軍が使用していた演習場は、宮城県の王城寺原や静岡県の東富士演習場、大分県の日出生台演習場、熊本県の大矢野原演習場など多数あった。日出生台演習場は朝鮮半島にもっとも近い演習場で、ここで最後の演習をおこなって米軍は出撃していた⁵⁾。大分で日本丸に乗船した韓国兵512人は、米兵とともに日出生台演習場で訓練を受けていたということか。

『鉄道終戦処理史』の「朝鮮動乱に伴う韓国軍軍事訓練輸送」などの一覧をみると、仁川上陸作戦 (1950年9月15日) を控えた8月と9月上旬には、韓国から輸送した韓国兵を横浜港経由で東富士演習場などに運び、軍事訓練を実施した後、再び横浜港経由で韓国まで輸送している⁶⁾。

この『鉄道終戦処理史』の記録について、安全保障・外交問題に詳しい山崎静雄さんは「(米英軍といった『国連軍』ばかりではなく) 韓国軍の輸送にも国鉄が動員されました。……朝鮮全土が戦場になっていたために、日本が韓国軍の戦闘訓練場にされていたからです。この事実是一般国民にまったくといっていいほど知らされていませんでした。……連隊ですからおよそ三千人程度だったと思われます。いずれにしても、五日間で述べ九ヵ所から、使用客車七十三両で輸送されていますから相当な数の韓国軍が日本に上陸し演習したことはあきらかです。朝鮮戦線には米第七師団が編成されていましたが、この師団には約八〇〇〇人の韓国兵を編入してつくられていたことから、当時は未熟師団といわれていました。そこでそのうちの第三二連隊が日本で激しい戦闘訓練をおこなっていたというわけです」と説明する⁷⁾。

占領下とはいえ、憲法9条を掲げる平和憲法が施行されて3年が経つ日本で、米兵だけでなく韓国兵を軍事訓練し朝鮮半島の戦場に送り込んでいたという事実

は、憲法違反を問われても仕方がない行為といえないか。

1.2 韓国人避難民の輸送

首席通信士だった戸澤又丰さんとともに、甲板次長として海王丸に乗船した角山安筆（かくやま・しずのぶ）さんは、「魚雷攻撃に備え、枕元にライフジャケットを置いて寝た」という。角山さんをインタビューした記事が残る⁸⁾。

海王丸は1950年8月15日に佐世保港を出港し、門司経由で釜山に向かった。角山さんは太平洋戦争中、旧日本海軍に所属し、44年11月、神奈川・横須賀から広島・呉に回航される航空母艦「信濃」に乗り組んでいたが、和歌山の潮岬沖で米潜水艦の魚雷を受け撃沈された。傾く信濃から海の飛び込み、九死に一生を得るという経験をしている。

敗戦から5年がたち、再び交戦海域へ身を投じるとは思ってもいなかった。戦後、旧運輸省航海訓練所の教官となり帆船海王丸の実習生と航海にでて、後身を育てていた。その海王丸が朝鮮海域行きを命じられたのは、朝鮮戦争が勃発してほぼ2カ月後だった。「そりゃ怖い。でも、米軍のいうことは絶対。行きたくないなんて言えなかった」と述懐している。

戸澤さんと日本丸に乗り、韓国人避難民を輸送した次席二等航海士（後に日本丸船長）の原田義彦さんの手記「MERRY CHRISTMAS－朝鮮動乱の頃－」を見てみる⁹⁾。

佐世保港に待機していた日本丸は1950年12月15日、韓国人避難民の輸送のため仁川に向けて出航した。交戦海域に向かうためすべての実習生を下船させ、夕暮れに出航。「日頃から心構えはできていたものの船内にはかなりの緊張感が流れていました」と原田さん。

翌12月16日は昼前から朝鮮海域は大暴風雪になっていた。「日本丸は済州島の東端にある牛島の島影に身を寄せ、18日深夜北緯36度線に達する頃から哨戒にあたっていた連合軍の軍艦に出会い、投下管制のため消灯したままの沿岸を、そ

れこそ五感を働かせ生つばを飲みこむような思いで航海を続けました。おまけに浮流機雷の警報もでていましたので、見張りをダブルに立てていましたが、レーダーのない当時の苦労は筆舌につくしがたいものがありました」と記され、交戦海域を航海する緊張感が伝わってくる。

佐世保出港後、5日目の12月20日昼に仁川港外に到着。しかし、3日3晩なんの連絡もなく、船内はいらいらしているうえ、23日午後からは吹雪となり気温も零度を割る寒さとなった。そんな日の日暮れどき、日本丸に近づいてくるLST (Landing Ship Tank、戦車揚陸艦) を発見した。

「なんとLSTの甲板上は婦人や子供達でぎっしりでした。うまい具合にLSTは日本丸と舷の高さが同じで、やがて吹雪の中を甲板から甲板へと移乗がはまりました。殆どが京城(現ソウル)から避難してきた人達で老人や婦女子が大半を占めていましたが、ランドセルを背負った子供達の姿は今でも忘れることが出来ません。その時私は、戦争に負けたお陰で平和になった日本の子供達は仕合せだな、絶対に戦争をしてはいけないなと強く感じました」

日本丸は1122人の避難民と食糧を載せ、クリスマスイブの12月24日朝に仁川から釜山に向けて出航。夕方にはデッキで牧師の司祭でミサがはじまっていたが、乗組員は浮流機雷にぶつからないよう厳重に見張りをつづけ、南下していった。26日午後、無事に釜山に入港したが、避難民であふれているので済州島に向かってくれとの指示を受けた。28日に済州島到着。冬季には稀にしかない風の日で、避難民は全員無事に下船していった。

この航海中、船内で24日午前、郭永信さんが、27日午前には李思愛さんがそれぞれ女兒を出産したという。この出産については、公式記録である航海日誌にも記録されている。その後、日本丸は済州島から再び仁川に行き、51年元旦を仁川港外で迎え、2度目の避難民1099人を済州島に輸送した。

戸澤さんは仁川で迎えた正月に「デッキで餅つきをした」といい、さらに「身なりがよく金持ちと思われる韓国人がキムチの入った壺を船内に持ち込み、着の

身着のままの避難民にキムチを振る舞っていた」と話す。

戸澤さんはその後、南方八島（サイパン、テニアン、グアム島など）での戦没者の遺骨収集などに携わり、旧運輸省退職後は日本原子力船開発事業団に転出し、原子力船「むつ」の通信長を務めることになった。

2. 旧日本海軍掃海部隊 1200 人の参戦

2.1 GHQ の指示で朝鮮海域の機雷を掃海

GHQ の指示により、海上保安庁特別掃海隊が戦乱の朝鮮海域に派遣されている。期間は 1950 年 10 月 2 日から 12 月 12 日までの 2 カ月余り、約 1200 人の旧海軍軍人が掃海艇 46 隻、大型試験船（水圧機雷掃海用）に乗り込み、元山、群山、仁川、海城、鎮南浦の各海域で掃海に従事した¹⁰⁾。

日本掃海隊の技術の高さには定評があり、国連軍の軍事作戦に大きく寄与した。しかし、機雷 27 個を処分したものの掃海艇 1 隻が触雷・沈没し、死者 1 人と重軽傷者 18 名をだした¹¹⁾。戦後に「戦死者」をだしたこと、さらに旧日本海軍軍人を出動させた事実そのものが、約 30 年にもわたり秘匿され、朝鮮戦争時に海上保安庁長官（初代）だった大久保武雄さんによる著書『海鳴りの日々』¹²⁾によって明らかになった。その後、研究論文などが発表されているが、専門性も高く多くの人が知る史実ではない。

そもそものような経緯で旧海軍軍人が戦乱の朝鮮海域に派遣されることになったのだろうか。当事者であり、事情をよく知る大久保著『海鳴りの日々』などを元に振り返る。国連軍は 1950 年 9 月、仁川につづいて元山上陸作戦を敢行しようとしていたが、北朝鮮が国連軍の上陸を阻止するために多数のソ連製機雷を主要港に敷設しており、上陸作戦が遅延していた。これを打破するためには国連軍は、掃海の高い練度をもつ日本の海上保安庁掃海隊に頼るほかなかった。

このようななか米海軍参謀副長アーレイ・バーク少将は 1950 年 10 月 2 日、大

久保長官に接触し海上保安庁掃海隊の派遣を要請した。長官から指示を仰がれた吉田茂首相は、「国連軍に協力するのは日本政府の方針である」とし、パーク少将の提案に従うことを許可した。ただ、日本としては講和条約の締結前で、国際的にも微妙な立場にあったので、掃海隊の作業は秘密裏に行うことになった。

終戦時には、日本近海には日本海軍が敷設した機雷約5万5000個と米軍が敷設した機雷6500個が残っており、航行の障害になっていた。これら機雷の掃海は、GHQの指示によって日本政府が実施することになった。掃海作業に従事する人員は、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¹³⁾。

法的な根拠としては、1945年9月3日の連合軍最高司令部指令第2号に「日本国及び朝鮮海域にある水中機雷は連合国最高司令官の所定の海軍代表により指示せらるる所に従い掃海せらるべし」とある。この指令が発せられた当時は、朝鮮戦争は念頭になかったと思われるが、指令第2号には掃海の対象海域に「朝鮮海域」が含まれていた。当初は海軍省内に掃海部を設置、海軍省廃止後は第二復員省、復員庁、運輸省海運総局、海上保安庁に移っていった¹⁴⁾。

大久保長官はパーク少将から朝鮮掃海を要請された際、海上保安庁掃海隊に出動の名分を与えるため文書による日本政府への指令を求めている。これを受けた米海軍司令官ジョイ中将は10月4日、山崎猛運輸相宛の「日本掃海艇を朝鮮掃海に使用する指令」を発している。

2.2 朝鮮掃海で触雷し戦後初の戦死

山口・下関を出航した日本掃海隊は、1950年10月20日の国連軍による元山上陸作戦を控え、11日から元山の周辺海域で掃海作業に着手した。だが、先述したように一隻の掃海艇が17日午後、触雷し沈没。死者1人、重軽傷者18人をだすこととなった。

殉職したのは、船舶での料理を担当する司厨員の中谷坂太郎さんだった。掃海中は甲板にいるのが安全なのだが、夕食の用意のため船艙の米麦庫に行ったとき

に運悪く触雷し、海に投げだされることになった。

中谷さんは1929年、山口県の周防大島生まれ。16歳で少年海軍志願兵に応募したが4ヵ月後に敗戦を迎え、翌年に瀬戸内海機雷掃海隊に応募し海軍省内の掃海部に就職。日本近海で掃海作業に従事し、その後、朝鮮掃海に参加することになった。

中谷さんと同じ船に乗っていた井田本吉機関長の迫真の手記が残っている。

「上甲板出口附近は海水がザブザブしている。艇の船尾は水没し、前甲板は高く持ち上がっている。何かつかまっていなくて立ってもおれない。海面は重油とゴミがウヨウヨしている。『触雷した』などと考える余裕もない。……伊藤君（測角員）と飛び込む。艇よりも一メートルでも二メートルでも遠く離れることが、身の安全だと考えたからだ。波は余り高くないが、油の海で泳いだ。船より離れるため真剣だ。一人程さびしいものはない。生きるしかない、（米軍の）大発が近づいてくる。手を上げるとこちらに廻ってくる。……私は助かった」¹⁵⁾

朝日新聞（1991年6月12日夕刊「海派遣 日本特別掃海隊⑧」）によると、中谷さんの周防大島にある実家に米軍の情報将校らしい大佐と通訳が訪れ、父親の力三郎さんに「息子さんが元山沖で機雷掃海中、殉職された。戦争に参加したことになるが、日本の憲法9条（戦争放棄）とのからみもあり、国際問題になってもいけないので、瀬戸内海で死んだ、と受け取ってもらえないだろうか。十分な補償はさせてもらう」と告げた。葬儀は1950年10月27日、呉海上保安部で海上保安庁葬として営まれた。（兄の）藤市さんの記憶では弔慰金として400万円が支払われた。「現在だと2億円前後の大金でした」と振り返る。第6管区海上保安本部（広島）航路啓開部長だった池端鉄郎さんの手記「航路啓開の思い出」によると、「授与式は6管の部長室で行われた。力三郎は無言のまま軽くうなずいて、この金を受け取った。後ろ姿に計り知れない寂しさを感じた」とある。

中谷さんの殉職については家族も同僚にも箔口令が敷かれたものの、数年後に

断片的な報道（産経新聞 1954 年 1 月 18 日朝刊など）があり、54 年 1 月 30 日の衆院本会議で共産党の川上貫市議員が国連軍による元山上陸作戦に日本の掃海艇が参加した事実を問うと、当時の吉田茂首相は「マッカーサー元帥が日本にいたときのことで、何も記憶にない」と煙に巻いている。また、3 月 29 日の衆院外務委員会では社会党の穂積七郎議員が「元山上陸作戦での掃海作業は憲法違反ではないか」と質問したことに対し、外務省の下田武三条約局長は「占領中でなかったら確かに問題となりうるかと思うが、平和条約 19 条で連合国側の指令にもとづいて行われたことについて、日本側は責任を追求しないということになっている」と答弁した。これ以降、国会における本格的な追求はたち切れとなった。

海の安全にゆかりの深い香川県琴平町の金刀比羅宮境内に 52 年、全国 32 港湾都市の市長が發起人になり、吉田首相の揮毫による「掃海殉職者顕彰碑」が建立された。終戦直後の 45 年から 63 年にかけて、太平洋戦争中に瀬戸内海などに敷設された機雷を除去する掃海作業などで殉職した 79 人の名前が刻まれている。ここに朝鮮戦争で戦死した中谷坂太郎の名もあるが、殉職場所や時期などが示されておらず、日本特別掃海隊派遣中の殉職であることはここでは知ることができない。

中谷さんの死の詳細が明らかになるのは、戦死から約 30 年後の 1978 年の大久保著『海鳴りの日々』刊行まで待たなければならなかった。翌 79 年 9 月、「戦没者叙勲」で中谷さんに勲八等白色桐葉賞が授与され、兄の藤市さんが受け取った。ただ、内閣の意向で新聞発表などはされず、家族への勲章の伝達は内々にされた¹⁶⁾。郷里の菩提寺の墓前に勲章を飾って法要した藤市さんは「叙勲によって、やっと坂太郎の殉職が公認された。これで晴れて弟の死を語ることが出来る」と語った¹⁷⁾。

戦死事件をめぐる次のようなことも起こった。中谷さんが乗り込んだ掃海艇を指揮した掃海隊二番隊の能勢省吾指揮官は、触雷事故後も「予定通り掃海せよ」とだけいう米国側に反発、能勢指揮官は 3 隻の掃海艇を伴って下関に帰航し

た。この命令違反に対し、GHQは公職追放を猶予中の旧海軍正規将校全員に対して猶予を取り消すことも辞さずという、恫喝ともとれる強硬姿勢でのぞんできた。朝鮮海域の掃海に従事していた正規将校は92人おり、全員追放になれば掃海隊そのものが成り立たない状況となった。海上保安庁の大久保長官が事態収拾にあたり、能勢指揮官が「現場離脱」の責任をとって依願退職、現場は掃海継続ということで落ち着くことになった¹⁸⁾。

上からの命令に唯々諾々として従わなかった能勢指揮官の行動は刮目に値する。朝鮮海域での憲法違反ともとれる掃海作業に従事させられ、乗組員を失った指揮官がさらなる犠牲を出さないために、職を賭しておこなった「現場離脱」の決断を「指揮官の良心」と考えるなら、これは示唆に富む行動ではないだろうか。

能勢はのちに海上自衛隊に入り、横須賀総監部副総監を務めて退官。その後は横須賀市議になっている。

3. 民間の船乗りが武器を輸送

3.1 日本の民間人56人が朝鮮海域で死亡

朝鮮戦争には、第1章で記した国の大型練習帆船・日本丸などの船員や第2章で言及した海上保安庁特別掃海隊の隊員以外にも、人員や武器輸送のために多数の民間の船乗りや港湾労働者が動員された。先述したように、約8000人の日本人が海上輸送などに携わり、うち57人（掃海隊員の1人を含む）が開戦から半年間で死亡している（注2、3を参照）。

確認できただけで56人もの日本の民間人が戦禍に巻き込まれて命を落としたことになる。なかでも、元山沖を航海中の大型曳船（LT636号）が1950年11月15日、元山沖で触雷し沈没した事故では、日本人船員27人のうち22人もが死亡している¹⁹⁾。しかし、朝鮮戦争の全期間を通じて、どれだけの日本人が海上輸送にかかわり、どれほどの犠牲が払われたのかは、定かではない。

それでは、どのような法的根拠があって日本の民間人が朝鮮戦争に動員されることになったのだろうか。吉田茂首相兼外相は50年7月18日の衆院運輸委員会において「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……（占領下の日本政府は）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ご承知願いたい」と述べ、関谷勝利・運輸政務次官は7月31日の同運輸委で「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」と答弁している。つまり、政府は船会社とGHQの契約のよるものと立場だ。

このような状況を防衛研究所の石丸安蔵さんは「忘れ去られた海上輸送」と定義し、「日本人に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」と解説している²⁰⁾。

3.2 民間商船が国連軍の武器や弾薬を輸送

朝鮮戦争に動員された民間の船乗りを、伝をたよりに探した結果、東京都足立区に住む篠原国雄さん（1928年11月16日生まれ）にたどり着くことができた。2019年8月23日に自宅近くの飲食店でインタビューをした。当時90歳、残暑が厳しいなかJR赤羽駅前で待ち合わせしたが、足取りもしっかりとし、受け答えは明瞭だ。

篠原さんの経歴から先に話すと、長野県南佐久郡岸野村（現在は佐久市）の農家の次男として生まれた。15歳で満蒙開拓青少年義勇軍に参加し、旧満州の現地訓練所で終戦を迎え、シベリアの捕虜収容所に約1年半にわたり抑留。極寒のなか、森林の伐採作業などに従事させられた。しかし、比較的早期に釈放され、

ナホトカ経由で1947年4月、福井・舞鶴港に帰還した。18歳だった。

長野県の郷里に戻り、職業安定所に行くと、船員募集があった。食事付きだったこともあって応募、石川県七尾での約3カ月の職業訓練を経て、49年春に東京に本社がある日本油槽船に就職した。「機関部で働くことになったが、一番下っ端だったので、船底で貨物船の原動力となる石炭を釜にくべる仕事をした」と振り返る。零下40度のシベリア抑留から、摂氏40度にも上がる船底での勤務に変わるようになったのである。

50年に入ると朝鮮戦争が勃発し、日本から韓国に向けて物資の海上輸送をする仕事の打診があった。「断ることも出来たが、若かったのか、それほど身の危険も感ぜず、引き受けることにした」。

日本油槽船が所有する貨物船富士丸（3628ト）に乗り込んだ。米海軍などの記録によると、仁川上陸作戦で50年9月14から25日の間、第90任務攻撃隊の用兵指揮下に組み込まれた日本の貨物船は、福寿丸（福洋汽船、神戸、2377ト）、松南丸（松岡汽船、東京、2862ト）、海光丸（日本汽船、神戸、2084ト）などで、このなかに篠原さんが乗り込んだ富士丸も含まれていたと考えられる²¹⁾。

篠原さんの証言によると、「寒い時期ではなく夏に舞鶴から仁川まで2航海した」「積み荷の3分の一は武器や弾薬、砲弾で、後は水や食糧、積み荷を降ろす多くの港湾労働者も運んだ」と話す。

元山にも任務を終えた米兵などを日本に輸送するために航海した。「1週間にわたって元山の港に停泊したが、1日中砲弾が飛び交っていた」。しかし、そのようななかでも「米軍が守ってくれると信頼しており、安全だと思っていた」と振り返る。

日本の民間商船が朝鮮戦争時に国連軍の武器や弾薬を輸送したことが、篠原さんの証言からも裏付けられた。

4. むすびにかえて——昔話ではなく、これからのこととして

4.1 民間船員の驚異的な戦死率

国が所有する大型練習帆船とその乗組員、旧海軍によって組織された海上保安庁特別掃海隊、民間の日本商船とその船員らが朝鮮戦争に動員されたという事実を証言や残された文献からたどった。

ここで、太平洋戦争においても多くの民間の船乗りや漁師が、国家総動員体制のもとに徴用され、犠牲になったという点にふれたい。公益財団法人日本殉職船員顕彰会（東京・千代田区）によると、戦没船員は6万643人にのぼる。寺谷武明著『日本海運経営史3 海運業と海軍』は、民間船員の戦死率は43%にも達し、陸海軍軍人（陸軍20%、海軍16%）の2倍以上にもなるという驚異的な戦死率を報告している²²⁾。

こうした人たちを慰霊する第49回戦没・殉職船員追悼式が2019年5月15日、神奈川県横須賀市の観音崎公園に建立された慰霊碑の前で催され、筆者（徳山）も訪れた。浦賀水道をのぞむ高台に慰霊碑は建ち、約500人の生還した高齢の船乗りや遺族、関係者らが参列。海上自衛隊の吹奏楽団が演奏するなか、献花し、戦没船員の冥福を祈った。

真夏のような強い日差しがたたきつけ、汗ばむなかの式典であった。しかし、参列者の献花が終わり、能楽「海霊」の奉納がはじまると、空がにわかに暗くなり、激しい雨が降りはじめた。多くの参列者は傘もささず、濡れたままで能楽を見つづけ、雨の滴が海に散った多くの若い命の涙のように映った。

戦争がはじまると、兵隊や物資を輸送するのは民間の船会社に託され、場合によれば漁船も徴用される。そして多くの船員が命を落とした。先の大戦の末期は、十分な護衛がないため、米潜水艦などの魚雷の餌食になった。南方の激戦地で敵前上陸した船員が餓死したり、海上で敵を監視する任務にあたった10代の漁師も多くが死亡したりしている。

このことについてはあまり報道されていない。しかし、近年になって断片的に語られるようになった。

毎日新聞（2018年8月11日朝刊）は、「徴用船の乗組員だった吉田香一郎さん（記事掲載当時92歳）＝大阪府吹田市＝も、連合国側の攻撃によって乗っていた船がベトナム沖などで3度沈没し、多くの仲間を失った。『ほとんど丸腰で危険な海に出され、まるで特攻に行くようだった』と振り返る」と、生還船員の言葉を報じた。

吉田さんは戦時中、日本郵船に勤め、18歳で徴用された。「多くの仲間の遺骨は海底に眠ったままだ。……自分が生き延びられたのは奇跡に近い出来事だと改めて思う。『狂気に支配され、命が軽んじられた。あんな時代が二度とあってはいけない』」と語る。

日本郵船の「りま丸」は陸軍に徴用され、兵隊らの輸送を担っていた。1944年2月、東シナ海で米潜水艦の魚雷を受けて沈没、2700人以上が亡くなった。これについては朝日新聞（2018年10月23日夕刊）が、厚生労働省の遺骨調査がおこなわれることになったとしている。

しかし、平成天皇皇后両陛下もたびたび参列した戦没・殉職船員追悼式には、朝鮮戦争に動員され、命を落とした船乗りは追悼の対象になっていない。

4.2 過去を知って来る時代を考える

本稿は船乗りに焦点をあてて書き進めてきたが、冒頭（はじめに）で取り上げた吉岡古典議員の質問主意書のなかに、日本赤十字社の看護婦の招集についての質問があった。朝日新聞の連載「消された戦争」（2018年8月17日朝刊）に、日本赤十字社の看護師らも投入されたとの記述があり、牧子智恵子さん（記事掲載当時92歳）＝東京都練馬区＝は勤務先の福岡県内の国立病院で事務長から「君たちに赤紙が来た」と告げられたとある。戦後、山口県の日赤看護師の養成所を卒業し、働き始めた矢先だったという。派遣先は福岡市内の国連軍病院。傷ついた米

兵のほか、「傷病兵には、日本人も交じっていた」とし、「個人の意思が無視され、命が奪われる。戦時中の空気そのものでした」と牧子さんは述懐している。

牧子さんにインタビューを申し込んだが、返答がない状態だ。すでに発表されている牧子さんの手記には、次のようにある。

「終戦から五年がたった1950（昭和二五）年六月、朝鮮戦争が起こり、連合軍の占領下にあった日本は戦争の基地となりました。／その年十二月八日の真夜中に、戦時中と同じ赤紙招集令状がきて、わたしたちは病院の事務長によびだされ、『明日はアメリカ軍病院でアメリカ兵の看護をするように』と言いわたされました。真夜中だし、あまりにも突然のことで、頭が真っ白になり、『いやです。平和憲法のある日本です。そして現在病院で患者さんの看護をしているんです』と言って、がんばったのですが、赤十字社から発令された赤紙招集令状は、そんなことがゆるされる命令書ではありません。戦時中に発令された赤紙招集令状は、個人にいかなる事情があっても、ぜったい服従しなければならない規定がありました。しかし、終戦となり、平和憲法のある時代でも、赤十字看護婦には赤紙招集令状が発令されたのです。／市役所の会議室で壮行会がひらかれ、市長が激励の言葉をのべるなど、まるで戦争中にもどったような雰囲気でした」²³⁾

船乗り以外に日本人看護師までもが動員された事実は重い。医療関係者の動員についてもほとんど明らかになっていないのが実情だ。

翻って、現代の日本はどうだろうか。中東のシーレーン（海上交通路）での安全確保をめぐり、政府は海上自衛隊の護衛艦とP3C哨戒機を派遣することを決めた（本稿が公開される頃には現地で活動しているとみられる）。憲法9条の解釈改憲によって安全保障政策が大きく転換、集団的自衛権が認められた。2015年成立の安保関連法で活動の幅が広がって以降、本格的な中東への部隊派遣は初めてとなる。

派遣部隊は、防衛省設置法の「調査・研究」を法的根拠に情報収集活動を行う

が、不測の事態が起されば、武器を使用して船舶の護衛が可能となる自衛隊法の「海上警備行動」に切り替える考えだ。今後、自衛隊が相次いで海外派遣されることになれば、自衛隊員や物資の輸送に再び民間の商船や船員が動員されることになるだろう。

過去を知り、来る時代を考えたい。

注

- 1) 北朝鮮軍が事実上の国境となっていた38度線を越えて韓国に侵攻。米国など16カ国の国連軍が韓国軍支援のために参戦し、中国軍が北朝鮮軍を支えた。激戦が繰り広げられたが、1953年7月27日に国連軍と北朝鮮軍、中国軍の3者が休戦協定に署名。今なお分断が続く。
- 2) 占領軍調達史編さん委員会、1956年、『占領軍調達史－占領軍調達の基調－』調達庁総務部調査課、576
死亡、負傷、病気になった者の内訳は次のとおり。
(a) 特殊港湾荷役者＝業務上死亡1名、業務上疾病79名、その他21名（うち死亡3名を含む）。計101名。(b) 特殊船員＝業務上死亡22名、業務上疾病20名、私傷死4名、私傷病208名。計254名。(c) その他朝鮮海域などにおいて特殊輸送業務中に従事中死亡した者26名（港湾荷役4名、船員22名）。
- 3) 石丸安蔵、2013、「朝鮮戦争と日本の関わり－忘れられた海上輸送－」防衛研究所編『朝鮮戦争と日本』防衛研究所（PDF版）、46（『戦史研究年報』第11号、2008年3月初出）
「商船管理委員会は1952年3月の段階で、船員約2000人を抱えていた。……次に揚塔作業に従事した機帆船の船員は約1300人。50年10月頃に仁川に派出された港湾労働者が約1000人。そしてLR（Labor Required）船員は約2000～3000人程度いたものと推定される。掃海作業に携わった日本特別掃海隊の隊員は約1200人であった。これから合計すると、約8000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」と推計している。
- 4) 練習帆船日本丸・海王丸50年史編集委員会、1980、『練習帆船日本丸・海王丸50年史』（財）日本海事広報協会、213、245-246
日本丸は、①1950年8月17日～同8月31日（佐世保→釜山→横浜→佐世保）、②1950年10月22日～同11月1日（佐世保→大分→仁川→佐世保）、③1950年12月15

日～1951年1月7日（佐世保→仁川→釜山→済州島→仁川→済州島→佐世保）。海王丸は、①1950年8月15日～同8月31日（佐世保→門司→釜山→横浜→佐世保）、②1950年9月30日～同10月8日（佐世保→釜山→仁川→門司）、③1950年10月8日～同10月18日（門司→釜山→仁川→佐世保）。

- 5) 山崎静雄、1998、『史実で語る朝鮮戦争協力の全容』本の泉社、35-36
- 6) 日本国有鉄道外務部長編、1957、『鉄道終戦処理史』日本国有鉄道、263
1950年8月19日～23日にかけて相武台下（相模原市）と横浜港から御殿場（静岡県）、富士吉田（山梨県）、西小泉（群馬県）へ輸送（列車17本、計73客車使用）。9月7日、8日の両日には御殿場、富士吉田、西小泉、大宮（埼玉県）から横浜港と桜木町（横浜市）へ輸送（列車21本、計46客車使用）。
- 7) 山崎静雄、1998、119-122
- 8) 朝日新聞2018年8月17日朝刊・社会面「戦後5年『赤紙』また／連載・消された戦争④」
- 9) 練習帆船日本丸・海王丸50年史編集委員会、1980、633-635
- 10) ジェイムズ・E・アワー／妹尾作太郎訳、1978、『よみがえる日本海軍（上）』時事通信社、123
- 11) 鈴木英隆、2013、「朝鮮海域に出撃した日本特別掃海隊－その光と影－」防衛研究所編『朝鮮戦争と日本』防衛研究所（PDF版）、12（『戦史研究年報』第8号、2005年3月初出）
- 12) 大久保武雄、1978、『海鳴りの日々－かくされた戦後史の断層』海洋問題研究会
- 13) 竹前栄治・中村隆英監修、1998、『GHQ日本占領史 54巻』日本図書センター、33-34
- 14) 海上幕僚監部防衛部編、2012、『航路啓開史』（PDF版）掃海OB等の集い世話人会、11-12（海上幕僚監部、1961年初出）
- 15) 大久保武雄、1978、220-221
- 16) 大久保武雄、1984、『霧笛鳴りやまず』海洋問題研究会、317
- 17) 読売新聞戦後史班、1981、『「再軍備」の軌跡』読売新聞社、197
- 18) 読売新聞戦後史班、1981、190-191
- 19) 横浜市編、1977、『横浜の空襲と戦災5－接収・復興編－』有隣堂、60-61
- 20) 石丸安蔵、2013、50
- 21) 石丸安蔵、2013、42
- 22) 寺谷武明、1981、『日本海運経営史3 海運業と海軍』日本経済新聞社、238

- 23) 牧子智恵子、2004、「朝鮮戦争に動員された日赤看護婦」古田足日ほか編『わたしたちのアジア・太平洋戦争3 新しい道を選ぶ』童心社、141-142

(2019年12月15日受理，2019年12月27日採択)

