

アジア・太平洋戦争期の日本海海上輸送

大 宮 誠

Abstract

This paper is a research on the plan, system and actual conditions of the sea route navigation during the Asian Pacific War (1941-1945). Owing to Japan's need for import resources and food from overseas, the Japanese government made the material mobilization plan. As a result the Ship Steering Committee was created to control the ship operation.

But because of the intensification of the war, the sea areas surrounding Japan were blockaded one after another. Thus, the sea route between the Sea of Japan and northeast Korea became much more important to carry supplies.

キーワード……物資動員計画 船舶運営会 北鮮中継 日本海汽船

はじめに

本稿ではアジア・太平洋戦争期（1940 年 12 月から 1945 年 8 月まで）における日本海海上輸送について検討する。物資動員計画の中に日本海の海上輸送がどのように位置づけられたのか、海運統制が進展する中どのような体制で実際の運航がなされたのか、日本海海上輸送の実態はどのようなものであったのか、さらには日本海沿岸の地域にどのような影響をもたらしたかを明らかにしたい。

海上輸送の研究は、海運業に関するものと経済活動上の海上輸送に関するものと、大きく 2 つに分類することができる。海運業に関する研究では、船舶の種類、運賃の決定、運航の実際、輸送の需要と供給など海上輸送業務そのものを対象とした。経済活動上の海上輸送についての研究は、海運の推移、他産業との関連、経済への影響を主な対象としていた¹⁾。

アジア・太平洋戦争期の海上輸送に関する先行研究には次のようなものがある。原朗の「太平洋戦争期の日本経済」は「戦時経済」あるいは「戦争経済」の視点から検討している。原は、船舶不足によって「海上輸送力の不足」及び「内外航路の途絶」が引き起こされ日本経済が崩壊していった状況を述べ、海上輸送力の脆弱性を指摘している²⁾。

「海上輸送力」を正面から取り上げているのは古川由美子の「アジア・太平洋戦争中の日本の海上輸送力増強策」の研究である。古川は海上輸送の研究動向を詳細に検討した。考察を必要とする課題の一つに、戦間期の海運政策の対象となった物資輸送に関する研究をあげている。古川は戦時中に最大の隘路となった海上輸送力の研究をとおして戦時経済政策の特質、矛

盾の構造を検討した。直接的増強策として「船舶数の実際の増加－造船」、間接的増強策として「船舶使用節約－使用する側の節約と運航能率の向上、港湾荷役」、「輸送手段の変化」及び「輸送航路の変化」に区分して考察した。また古川は当該論文の第5章で「大陸中継と日本海側輸送」で、戦局の激化により「南鮮中継」から「北鮮中継」へと輸送経路が北部へ移動したこと、日本海側港湾には1944年に大陸中継輸送の受入港としての意義が加わり、45年には日本海側港湾の強化が実施されたとしている³⁾。「南鮮中継」から「北鮮中継」への移行にあわせて実施された日本海北部港湾の利用や空襲激化による戦争末期の中小港湾への荷揚げ分散は、臨機の対応であったとしている。古川は資料として主に「戦時海運関係資料」（東京大学経済学部図書館所蔵）、「八田嘉明文書」（早稲田大学現代政治経済研究所所蔵）および「柏原平太郎文書」（国会図書館憲政資料室マイクロフィルム）を使用した。それらからは戦時中の国家の基本政策や物資動員計画、関係官庁の方針を読み取ることができる。しかし軍部の動向や産業内部の事情、重工業以外の産業の様子、地方の状況を知ることにはできない。

風間秀人は羅津港を中軸とする日本海ルートの位置づけを次のように示した。1942年12月より開始された大陸転稼輸送が、43年度に本格的に実施された。43年4月に開催された第一回大陸鉄道輸送協議会で、南鮮諸港で対応できない貨物については北鮮及び大連ルートに依るとし、大連港と北鮮諸港からの海上ルートを補助経路とした。43年度の輸送実績をみると満洲・中国占領地からの対日物資供給は海上ルートがむしろ中心であったとしている。

本稿ではこれらを踏まえ、物資動員計画において日本海海上輸送がどのように位置づけられたかについて、『後期物資動員計画資料』、『船舶運営会会史』や参謀本部編『敗戦の記録』（明治百年史叢書、原書房、1979年）などを用いて検討する。

また輸送の実態については、JACAR（アジア歴史資料センター）の昭和16年から18年の「大東亜戦争徴傭船舶行動概見表」や『日本海汽船株式会社五十年史』などの資料を用いて、使用船舶や積荷、搭載港、揚陸港などを明らかにし、また地域の視点から日本海海上輸送がおよぼした影響を検討したい。

1 物資動員計画と日本海海上輸送

本章では、物資動員計画（以下「物動計画」という。）が輸送物動といわれた1941（昭和16）年12月から1945年度第1・四半期までの間について、日本海海上輸送が物動員計画の中でどのように位置づけられてきたかを海事行政にも触れながら検討したい。

海運及び造船を国家で管理するために、1941（昭和16）年8月19日戦時海運管理要綱が閣議決定された。この要綱は「戦時海上輸送の完遂を期し本邦全船舶の一元的運航」、「船員の臨戦態勢の確立」、「船舶、船員及び造船は戦時中国においてこれを管理」しようというものであった⁴⁾。また海事行政機構では、1937（昭和12）年9月に制定された「臨時船舶管理法」

の円滑な実施を図るため、38（昭和 13）年 10 月には通信省管船局に航務課を新設し、その後も漸次整備拡充した⁵⁾。41（昭和 16）年 1 月には管船局は総務・輸送・造船・海務など 11 課に拡充された。また海事行政の円滑な推進を図るため、海運会社の社員を多数嘱託とした⁶⁾。

（１）企画院物動計画と行政機構整備期（1941年12月－1943年10月）

ここでは、企画院が所管した物動計画を海上輸送に着目して整理するとともに、海運統制を実施する行政機構の整備状況をみてみよう。

ア 物動計画

（ア）昭和16年度物動計画

昭和 16 年 7 月 9 日「昭和 16 年度物資動員計画策定方針 附生産拡充緊急対策」が閣議決定された。配当策定要領では供給力の基本となる海上輸送力の基準産出表が別に定められた⁷⁾。

日本海海上輸送に関連しては、朝鮮東海岸の配船についての次のような記述がみられる。「朝鮮東海岸ニ対スル配船ハ機雷等ノ状況ニ鑑ミ興南及元山ニ対スル一部配給ヲ行フノミニ止ルモノトシ元山ハ北鮮（東岸）ヨリノ陸運ニ対スル中継点トス」⁸⁾。元山が中継点となったため清津、羅津と新潟、敦賀などを結ぶ日本海航路への配船が大幅に減少した。

（イ）昭和17年度物動計画

政府は、1942（昭和 17）年 4 月 20 日「昭和 17 年度物資動員計画及各四半期物資動員実施計画ノ策定ニ関スル件」を決定した。この中で海上輸送を要する物資の配船計画との合致が方針として示された⁹⁾。7 月には、船舶輸送に加え、中国、朝鮮経由の鉄道輸送重視の方針が出された。42（昭和 17）年 7 月 21 日付け企画院第六部作成の「朝鮮積A船利用ニ関スル実施計画」によると、同年 8 月以降の実施計画数量は次のとおりであった。①清津積北陸揚 14,100 トン（主に銑鉄、銅及び銅鉱、パルプ、マグネシアクリンカーなど）②興南積北陸揚 3,100 トン（主にマグネシアクリンカー、硬化油、亜鉛及亜鉛鉱など）、③元山積北陸揚 4,200 トン（鉄鉱石、銅及銅鉱、螢石）、④兼二浦積阪神揚 5,000 トン、⑤釜山積阪神又は関門揚 8,500 トンであった。朝鮮大豆、米糠その他の物資は釜山積に努めるとされた。また内地の鉄道輸送力の関係で、京浜向けの物資は新潟、伏木で、阪神向けは敦賀に揚陸するとされた。興南積の硫安及び硫燐安は定期船での輸送が予定された¹⁰⁾。北鮮諸港も朝鮮として一括して扱われていた。

（ウ）昭和18年度物動計画

昭和 18 年度の物動計画は 1943（昭和 18）年 4 月 30 日に決定したが、輸送力不足は前年度以上に深刻となった。昭和 17 年度から実施された船舶輸送を陸上輸送に切りかえる陸送移転の方針は、昭和 18 年度物動計画ではさらに積極的に推進された¹¹⁾。6 月に企画院は、鉄鋼の減産補填対策の一つとして「京浜向製鉄用北支炭ノ裏日本揚ヲ強行実施」を計画した。「裏日本各港ニ於ケル接岸荷役設備」の緊急実施と、「上越線ノ貨物輸送力ノ画期的増強」を行い、

北支炭を京浜揚から裏日本に中継転移する計画であった。船舶の海上危険率の低減と、40 % 程度の船腹稼行率向上より、北支炭輸送量を増加させ、それを鉄鋼の増産用に充てる計画であった。更に銑鉄と鉄鉱石の一部を陸送転移し約 30 万総トンの海上輸送力捻出が企図された¹²⁾。

この時期の日本海海上輸送は、船舶が不足するなか陸送転移が積極的に進められた状況を確認することができた。これまで陸送転移は「南鮮中継」として認識されていたが、物動計画を詳細に検討すると、北鮮諸港の利用も含まれており、裏日本各港の中継も期待されていた。この後「北鮮中継」が「南鮮中継」から分離され注目されることになる。

イ 海務院の設置

1941（昭和 16）年 8 月閣議決定された「戦時海運管理要綱」は、船舶・船員および造船を戦時中国家で管理すると定め、これに対応するため政府機構が整備された¹³⁾。アジア・太平洋戦争開始直後の 12 月 19 日に通信省管理局が改組され通信省の外局¹⁴⁾である海務院が設立された¹⁵⁾。海事行政は軍の作戦行動と密接な関係をもって進められるようになり¹⁶⁾、海軍主導の国家管理体制となった。海上輸送計画に関しては、42（昭和 17）年 5 月以降は海務院と運営会との協議によって計画が立案された¹⁷⁾。

地方官庁として神戸・横浜・門司・名古屋・函館海務院が設置された。新潟には横浜海務局新潟支局が、伏木及び敦賀には名古屋海務局伏木支局及び同敦賀支局が置かれた¹⁸⁾。

ウ 船舶運営会の設立

1942（昭和 17）年 3 月 25 日「戦時海運管理令」が「戦時海運管理令施行規則」とともに公布された。その骨子は、①政府は軍徴備船を除く日本の全船舶を使用する、②使用船舶は船舶運営会に貸し下げ同会で運航を掌る、③船舶運営会の下に運航実務者を置き、船舶の運航実務を処理させ、一定の事務処理手数料を支払う。運航実務者は構成員中より任命する、④政府は船員を徴用し船舶運営会の運航する船舶に乗船させる、というものであった¹⁹⁾。

船舶運営会は 4 月 1 日に戦時海運管理令に基づいて設立された。その目的は「戦時における海運の総力を最も有効に発揮せしむるため、且つ海運に関する国策の遂行に協力する」ことであった²⁰⁾。実務は 5 月 1 日に開始された。船舶運営会支部機構は、当初、横浜市、神戸市、大連市などに 9 支部が、函館、大阪、清津、南京などに 11 出張所が置かれた。その後大阪、青島、南京の 3 出張所を支部に、新潟、伏木、釜山、サイゴン、バンコクの駐在員制を出張所に昇格させた²¹⁾。現地機構を拡充整備して軍、官、運航実務者、荷主等関係者との連携を密にし

表1 船舶運営会日本海側出張所・駐在員一覧(昭和17年7月5日現在)

名称	所在地	管轄区域	主要港	主務者
新潟出張所	新潟市沼垂 新潟臨港開発内	新潟、秋田、山形	新潟、船川、土崎、酒田、直江津	出張所長 長岡一翁
伏木駐在所	高岡市伏木湊町	富山、石川	伏木、東岩瀬、七尾	村上菊造
敦賀駐在所	敦賀市泉 日本海汽船支店内	福井、京都、兵庫(北部)、 鳥取、島根	敦賀、小浜、舞鶴、宮津、境	嘱託 和田賢一 (日本海汽船)
清津出張所	清津府北里町 朝鮮運送ビル内	咸鏡北道	清津、城津、羅津、雄基	出張所長 黒澤 寛
元山駐在員	元山府海岸通り 朝鮮郵船内	江原道、咸鏡南道	興南、元山、遮湖、墨湖津	嘱託 鈴木 清 (朝鮮郵船)

出处: 市川猛雄編『国家管理下の我海運 ―船舶運営会の解説―』(商船光洋会、1942年)附(7)。

て配船の適正、荷役の増強、船舶修繕の合理化を図った²²⁾。

船舶運営会の日本海側地域の出張所・駐在員とその管轄区域は表 1 のとおりであった。

エ 海上輸送計画の策定

海上輸送物資は生産基礎素材から生活必需物資に至るまで多種多様であったが、国防力の維持増強上の緊要度に厚薄があった。海務院は、最も重要とされる物資より優先的に輸送するため 22 品目（後に 23 品目）の重要物資を指定した。それらは石炭、鉄鉱石、銑鋼、塩、非鉄金属類、セメント、油類、紙・パルプ、棉花及羊毛、機械及車輛、木材、穀類、砂糖、燐鉱石、飼料、油脂、其他（後に煉粉乳）などであった²³⁾。これら以外は雑貨とされ輸送が抑制された。雑貨は、軍用品のほか、食料品、金属製品及器具類、薬品類、繊維及同製品類、包装材料、建築資材及家具類、陶磁器及硝子製品などで²⁴⁾、大部分は国民生活必需物資であった。

重要物資は慣行上、輸送の能率上不定期船により輸送され、雑貨は専ら定期船で輸送された。

輸送計画は次のように策定された。物資官庁は輸送要求量を企画院（後には軍需省）と海務院（後には海運総局）に提出した。海務院は運営会と協議の上、年間、期間別の輸送計画を立案し、企画院に送付した。企画院は輸送委員会に諮って正式に決定した²⁵⁾。決定された計画は関係諸官庁に送達され、運営会には海務院より実施計画に基づく輸送実施が指令された。運営会は保有可動船舶量を照合し月別編成の配船計画を作成した。

（２）軍需省物資動員計画と行政機構再編期（1943年11月－1945年4月）

1943（昭和 18）年 11 月 1 日軍需省が設置され物動計画は軍需省総動員局の所管となった。ここでは、海上輸送が深刻となるなか大陸物資の確保に向けた輸送計画の推移を検討する。

ア 物動計画

（ア）昭和19年度物動計画

昭和 19 年度物資動員計画は、船舶損耗防止用艦艇資材兵器の生産、海陸輸送力増強、食糧増産施策などを重点とした²⁶⁾。19 年度物動計画完遂のための条件に「大陸物資の朝鮮中継輸送一/十九 120 万トン」が含まれた²⁷⁾。軍需省の 1944（昭和 19）年 3 月 25 日大本营政府連絡会議説明資料によると、昭和 19 年度物動計画の輸送力確保のためには、普通鋼鋼材約 120,000 トンの不足を生じてしまうという。朝鮮、北支等においては窮迫しており、南鮮中継輸送が朝鮮内生産活動のための輸送（鉄鉱、軽金属、石炭等）のいずれかの犠牲が必要な状況であった²⁸⁾。

大陸からの輸送物資は年間 520 万トンの計画であった。地域別内訳は、北支 137 万トン、満洲 292 万トン、朝鮮 84 万トンで、物資別では石炭 134 万トン、銑鋼 137 万トン、非鉄 38 万トン、塩 59 万トン、大豆 58 万トン、大豆粕 33 万トン、糧穀 18 万トンであった。この計画実施に必要な南鮮港湾の整備拡充は、1945（昭和 20）年 9 月末までに 750 万トンに拡充することを決定していた。また大陸諸鉄道については、車輛の増強、線路の複線化等を早急に実施

する必要があった。大陸から輸送する物資の増加と逼迫する船腹事情から南鮮中継の増強が急務であった²⁹⁾。大陸物資の北鮮中継については「大豆撒積輸送ノ増強等ヲ勘案シ予メ港湾能力ヲ考慮スルノ要アリ就中日本海方面港湾ニ付テハ荷役機械其ノ他港湾施設ノ増強ニ付至急整備ノ要アルモノトス」とし港湾の機械化が必要とされた³⁰⁾。

昭和 19 年度交通動員計画策定に関する件で「北方並ニ大陸物資ノ裏日本中継ハ概ネ現在数量程度トスルモ南鮮中継輸送ノ負担ノ軽減並ニ北方炭ノ輸送増加等ヲ勘案シ可及的之ガ活用ニ務ム」としており³¹⁾、北鮮中継はあくまで南鮮中継の補完的役割が期待されていた。

「昭和十九年度第三、四半期海上輸送計画策定要領」では陸運転移の徹底した強化、交錯輸送の是正、遠距離輸送の抑制を厳正に実施する³²⁾とした。①中継計画への変更、②中継地の変更、③中継輸送から直送への変更、④交錯輸送の是正などが輸送計画に盛り込まれた³³⁾。

1944（昭和 19）年度の裏日本各港を揚陸地とする北鮮中継の海上輸送計画は次のとおりであった。朝鮮物資で主なものは元山及び三陟からの無煙炭 455,000 トン、清津からの銑鉄 217,000 トン、茂山鉍石 205,000 トン、遮湖からの銑鉄 93,000 トン、清津からの粒鉄 32,000 トンなどで合計 1,071,700 トンの輸送を計画した。満洲物資では、羅津から大豆 660,000 トン、大豆粕 303,700 トン、雑穀 88,000 トン、木材 25,000 トン、螢石 18,000 トンなど合計で 1,146,300 トンの輸送を計画した。揚陸地地場で消費されるものもあったが、京浜、阪神を中心に鉄道輸送が計画された。大豆、大豆粕などは九州地方などを除く全国へ鉄道輸送が計画された³⁴⁾。

（イ）昭和20年度物動計画

軍需省が 1944（昭和 19）年 10 月に策定した「20 米穀年度主要食糧需給ニ関スル検討資料」によると、内地 1,410 万石、朝鮮 1,985 万石、台湾 20 万石の不足が予想された。従来米穀供給地域であった朝鮮、台湾も米不足に陥った。代用食として配給できるのは甘藷・馬鈴薯、内地産雑穀、満洲産雑穀であったが、いずれも海上輸送力を必要とした。このため昭和 20 年度海上輸送力配分において、石炭、鉄鉍石、ボーキサイトよりも優先された。第 1・四半期物動実施計画は 1945（昭和 20）年 4 月 26 日に閣議決定された。4 月 16 日付け「当面物的国力ノ運用特ニ食糧及戦備ノ調整ニ関スル件説明」によると、輸送力逼迫のため輸送配分は食糧と兵器関係以外は不可能となり、さらに食糧と兵器との間も二者択一の状況であった。このため船舶の損耗防止、港湾荷役力の向上、大陸資源の非常輸送が必要とされた³⁵⁾。

イ 運輸通信省設置と船舶運営会の強化

政府は 1943（昭和 18）年 11 月 1 日、海陸の総合輸送力の緊急かつ徹底的な強化を図るため通信・鉄道両省を廃止して運輸通信省を設置した。海運総局は、船舶・造船・船員・航路標識・港湾の運営・臨港倉庫営業等の事務を所掌した³⁶⁾。海上輸送力の増強を重点施策とし行政査察、船舶運営会の強化等の戦時措置が講じられた³⁷⁾。

翌 44（昭和 18）年 5 月には、運航現場である運営会地方支部強化のため、小樽、京浜、新

潟、神戸、門司、台北、上海及び南京の運営会支部長に運営会運航実務者である主要海運会社の役員が任命されるとともに権限が強化された³⁸⁾。

戦局の緊迫化にともない同年 10 月には海運総局と運営会との関係をさらに緊密にするため、海運総局長官小野猛に運営会総裁を兼任させた³⁹⁾。1944（昭和 19）年 11 月以降は国家使用船舶修繕業務の運営会での一元的取り扱いを、45（昭和 20）年 3 月には船員待遇官吏制の実施にともない運営会による船員事務の一元運営を実施した。4 月には汽船関係の運航実務者制度を廃止し、運営会に実務者の人的・物的施設を吸収させ、運航実務を直轄処理させた⁴⁰⁾。また横浜、新潟、伏木、神戸、釜山、清津などに支部が置かれた。

4 月下旬から 5 月初旬にかけ、行政査察が行われた。①港湾揚塔力の総合的整備並びに経営の推進、②港湾防空の強化、③港湾貨物現地措置の推進、とくに奥地疎開並びに中継輸送の確保を重点とし、第 1 班（主務：左近司國務大臣）は秋田、山形、新潟を、第 2 班（主班：安井國務大臣）は富山、石川、福井の各港湾を担当し、現地での情勢判断により現地示達を行った。

新潟港では、一元運営が発動するまでの臨時揚塔指揮官を置くこと、揚塔力の最大限の發揮と、空襲の危険を分散するため、在港頭滞貨を 5 月 10 日までに一掃せよという指示があった。具体的には①緊急消費地向け輸送を要する大豆、雑食糧品、洋紙等 20,528 トンは、速やかに中継輸送手配を行うこと、②地場消費に充当する薬工品、セメント、肥料等 5,868 トンは、消費者に速やかに引き取らせること、③大陸向要輸送物資硫化鉄鉱、石膏、麻袋等 10,010 トンは、往航利用により処理すること、④分散疎開を適当とする缶詰、機械等 368 トン、102 個は速やかに奥地に搬送することであった。

伏木港では港湾地帯営業倉庫在庫貨物の処理が指示された。綿織物（32,313 梱）は満洲向輸出用に約 2,000 トン、荷役関係労務者用特配に在庫の約 2 %、残りを配分先に引き取らせること、人絹糸（13,548 梱）、綿糸、スフ糸は速やかに石川、福井県下の機業地に発送すること、残りの綿織物、人絹織物、交織織物は富山県の民需に配当すること、これらの措置を完遂するため農商省の担当官を駐在させること、麻（3,525 トン）は陸軍で速やかに措置すること、残りの在庫貨物は、地場消費向と地金類を除いて荷主に引き取らせることが指示された⁴¹⁾。

（3）軍による船舶および港湾一元運営期（1945年5月－1945年8月）

ア 国家船舶及び港湾一元運営

1945（昭和 20）年 1 月 25 日付けの最高戦争指導会議で了解された第 9 号「決戦非常措置要綱」により、海上輸送力の増強策として海運行政の抜本的刷新と港湾行政の一元化、海陸輸送総合的運営の強化として大陸輸送の一元的運用と中継輸送力の強化など⁴²⁾が講じられた。

国家船舶及港湾一元化運営は 4 月 19 日最高戦争指導会議で決定、4 月 27 日に閣議決定された。この要綱では「大東亜戦争間における臨時措置」として、輸送総量、種別、順位などを決

定するため大本営に戦力会議を付設し、大本営に海運総監部を設置すること、港湾揚塔力の総合能率発揮のため地方長官に港湾行政を一元的に所管させることなどを内容とした⁴³⁾。

5月1日に設置された海運総監部は、海上輸送計画、配船、配船準備の計画等を所掌した。構成員は陸海軍、軍需省、運通省海運総局、船舶運営会等の職員で編成された。船舶司令部は主として陸海軍海上輸送関係者で編成された。地方実行機関は船舶司令部、地方海運局及び運営会支部とした⁴⁴⁾。また日本海側の港湾にも輸送及び港湾揚塔に関する機関が組織化された。これらは関係行政権限を軍部に委譲させるものであった⁴⁵⁾。

6月29日に閣議決定された「国内戦場化ニ伴フ運輸緊急対策ニ関スル件」は、通信遮断を想定し輸送（配船）計画の一部または大部分を現地への委譲を強化するとした。輸送（配船）計画では船名別配船を行わず現地に委任し、独断運用が可能となるよう揚塔司令部荷捌委員会を強化すること。また地方長官等の積極的援助と責任の強化として、長官の認識昂揚と地方分権の強化などを速やかに実施するよう関係省に実施を指示した⁴⁶⁾。

地方海事行政機構では、海務局および税関を併合して横浜、名古屋、大阪、神戸、門司、新潟、塩釜、小樽に海運局が置かれた。従来海務局が所掌していた木船の製造および修繕に関する事務は都道府県に移管された⁴⁷⁾。

1945（昭和20）年6月12日付けで運輸通信長官部が作成した「昭和20年度第二・四半期大陸物資計画案北鮮中継港別内訳表」では、黄海航路中止に伴う北鮮航路への転換輸送を想定していた。雄基から撫順炭32,000トン、羅津から大豆粕23,000トン、螢石7,000トン、清津から関東州塩15,000トン、城津から北支礬土20,000トン、元山から北支礬土43,000トンの合計140,000トンを輸送する計画であった⁴⁸⁾。しかし7月5日付けで軍需省が作成した「昭和20年度物資動員計画第二・四半期実施計画」では、撫順炭38,000トン、螢石8,500トン、関東州塩37,000トン、大豆33,000トンの合計116,500トンを、清津から37,000トン、羅津から41,500トン、雄基から38,000を輸送する計画に変更された⁴⁹⁾。大豆粕と北支礬土の輸送が放棄され、大豆が33,000トン、関東州塩が22,000トン、撫順炭が6,000トンなどが増加された。大豆、塩、石炭の逼迫した状況を示している。

表2は1945（昭和20）年8月の北鮮物動配船計画である。羅津からは大豆、塩など173,000トン、清津からは大豆、塩、銑鉄、鉄鋼など52,720トン、元山からは塩など11,200トン、そのほか雄基、城津、興南、墨湖津から輸送する計画であった。また北鮮へは新潟、伏木、敦賀などから資材などを輸送する計画であった。8月の汽船による「船積み輸送予定」によると、本土水域、北方水域、南朝鮮、北朝鮮の全輸送予定は836,760トンであった。北朝鮮からは食糧、食塩、石炭などを中心に全輸送の39パーセントを予定していた⁵⁰⁾。日本本土にとって最も重要な航路となった。

さらに船舶によらない輸送方法として大陸物資放流還送試験が実施されていた。三岡健次郎

表2 昭和20年8月北鮮物動配船計画

北鮮諸港からの物動配船計画						北鮮諸港への物動配船計画					
搭載地	計画品目	積高	揚陸地	搭載地	計画品目	積高	揚陸地	搭載地	計画品目	積高	揚陸地
雄基	石炭	3,500	新潟	清津	大豆	13,000	新潟	船川	資材	2,000	清津
		3,100	酒田			7,400	敦賀		資材	4,000	羅津
	大豆	14,100	新潟			5,200	伏木		硫化鉄	2,500	興南
		3,000	酒田			2,100	舞鶴		硫黄	800	羅津
		2,900	伏木			1,500	七尾		硫黄	400	清津
	計	26,600			糧穀	300	敦賀		計	300	興南
羅津	螢石	2,000	新潟	城津	計	52,720		新潟	紙パルプ	500	羅津
	特殊鋼	500	伏木		マグサイト	2,300	酒田			400	元山
	大豆	9,000	伏木		マグネシアクリンカー	1,300	酒田		麻袋	2,000	羅津
		11,000	伏木、七尾		礬土	2,800	富山		薬工品	1,500	元山
		7,000	伏木		計	6,400			煉粉乳	500	羅津
	塩	5,000	船川	興南	アルミニウム	400	敦賀	伏木	煉粉乳	200	元山
		4,700	新潟		マグネシウム	60	伏木		小口機械	200	羅津
		3,100	酒田		アセトン	100	敦賀		紙品	700	羅津
		2,000	富山		計	560			計	16,000	
	糧穀	5,000	伏木、七尾		螢石	2,800	敦賀		薬工品	200	清津
		1,200	敦賀	元山		1,300	伏木	富山	資材	1,000	清津
	豆粕	2,000	伏木、七尾		黒鉛	1,200	新潟		資材	1,800	羅津
		62,000	伏木、七尾		チタン原鉱	70	新潟		計	500	元山
	大豆	35,400	新潟		黒鉛	2,600	伏木		資材	300	羅津
		9,000	船川		棉花	2,900	敦賀		資材雑貨	300	羅津
		7,000	舞鶴			1,000	伏木	敦賀	麻袋	1,700	羅津
		4,000	伏木		山皮(セビオ石)	50	伏木		硫黄	400	羅津
		4,000	敦賀		特殊鋼	500	新潟		薬工品	300	興南
	計	173,900				12,000	直江津		工業薬品	600	羅津
	黒鉛	250	伏木	墨湖津	塩	9,000	伏木、新潟	合計	資材	1,000	羅津
清津	雲母	50	伏木			5,800	酒田		計	500	清津
	チツソライト板	70	新潟			3,400	小樽		合計	4,500	
	銑鉄	2,000	七尾			3,000	伏木				
	鉄鋼	1,450	敦賀			3,000	敦賀				
		3,450	七尾		計	2,600	船川				
		5,850	新潟	墨湖津	計	51,220					
	塩	1,500	敦賀		石炭	6,000	新潟				
		1,500	酒田			5,200	伏木				
	米	7,100	舞鶴		計	11,200					
					合計	322,600					

注:「昭和20年8月北鮮物動配船計画(20.7.25 海運総監部)」「(原朗・山崎志郎編後期物資動員計画資料第14巻昭和20年)現代資料出版、2002年、575-578、585-586頁)から作成。

大本営参謀が主任となり、朝鮮軍、船舶部隊、三井物産などの協力の下で行われた。日本海の航行が連合軍の潜水艦の脅威で殆ど不可能となったため、大豆など穀類の輸送手段を、海流を利用し朝鮮東海岸から放流し、裏日本に漂着させようというものであった。7月24日に技術院伊藤次郎参技官から、機帆船に大豆を搭載し、人力を

加えることなく約1ヶ月で裏日本に漂着したという報告があった⁵¹⁾。

6月30日付けで陸海軍徴用船は一部南方地域にある船舶を除き全て解雇され、国家船舶として一元運用された。すでに多くの船舶は連合軍の攻撃により失われており、南方諸航路は途絶した。さらに内地港湾及び沿岸航路も連合軍の機雷敷設のため麻痺状態となっており、海運総監部による国家船舶の一元運営の目的を達することはできなかった⁵²⁾。

(4) 配船の実績

物資動員計画で日本海海上輸送の推移をまとめたい。表3でみることにできるように1941(昭和16)年の「海上輸送物資数量調」に朝鮮炭では、墨湖308,000トン、元山10,000トン、満洲炭では雄基42,000トン、鉄鉱石では、清津384,000トン、墨湖26,000トン、元山22,000トン、鉄鋼では清津17,000トン、肥料は興南から145,000トンの輸送が計画されていた。日本海を横断する北鮮航路は既に物動計画の中に組み込まれていたのである。表4は物動関係船の航路別配船表である。北鮮航路の1941(昭和16)年度第4・四半期配船計画は324,000重量トンで全体の3.7%であった。これは南鮮航路とはほぼ同量であったが、中国航路(南支・海南島、

表3 昭和16年品目積地別要輸送量 単位:千トン

品目	品種	積地	1～10月計
石炭	朝鮮炭	保山	212.7
		鎮南浦	552.3
		墨湖	308.2
		元山	10.1
		木浦、麗水	39.7
		釜山	5
		計	1128
	満洲炭	大連(甘井子)	608.5
		雄基	42
		壺蘆島	11.5
		海洲	8.5
鉄鉱石	朝鮮	計	670.5
		清津	384
		墨湖	26
		保山	44
		元山	22
		蘆湖其/他	348
		計	768
鉄鋼		清津	17.7
肥料	硫安	興南	144.9

注: 金商院第二部第一課「昭和十六年 汽船海上輸送物資数量調査」(原朗、山崎志郎編『物資動員計画重要資料第2巻』(現代史料出版、2004年)398～404頁)から作成。

中支、北支の各航路の合計)の9分の1、満洲航路の3分1に過ぎなかった。42(昭和17)年度第4・四半期には41(昭和16)年度第4・四半期の65%、43(昭和18)年度第2・四半期には同じく54%と大きく減らしている。これは甲地域航路、乙地域航路に船舶が振り向けられたこと、日本海の浮遊機雷による気比丸の沈没事件などの結果であると考えらる。陸送転移が積極的に推進されると、南鮮航路は配船量が増加し、44(昭和19)年度第3・四半期には41(昭和16)年度第4・四半期の3.5倍、全航路の21%を占めた。北鮮航路もこの時期配船量が増加している。44(昭和19)年度第3・四半期には41(昭和16)年度第4・四半期の1.9倍、全航路の11%を占めるに至った。中国航路、南鮮航路など他が縮小し、北鮮航路への振替が増加し、45(昭和20)年度第1・四半期では908,000重量トンが配船され、航路別では24%を占め第1位となった。黄海航路の中止が想定され更に北鮮航路への需要が高まったが、日本海側諸港も機雷により封鎖され日本の敗戦を迎えた。北鮮航路は大陸物資輸送での重要性は増したが、1941(昭和16)年度第4四半期から45(昭和20)年度第1四半期の間で580,000重量トンの増加に過ぎないものであった。全航路で5,035,000重量トンの減少を代替できるものではなかった。

表4 物動関係航路別配船表

地域別		日 満 支																	合計
		甲地域	乙地域	中国	満洲	朝鮮				台湾	樺太	南洋	北海道	九州	内地沿岸	計			
北鮮	南鮮					その他	小計												
四半期別																			
16年度第4				2,511.2	957.4	324.0	335.0	270.0	929.0	478.5	151.0		1,884.1	971.5	932.0	8,814.7	8,814.7		
17年度第4	439.0	635.1	2,341.3	835.6	209.5	335.0	307.1	851.6	501.5	132.0	83.5	1,837.1	911.6	773.6	8,267.8	9,341.9		9,341.9	
18年度第2	378.8	758.7	2,249.2	578.3	175.2	326.2	294.0	795.4	465.1	633.0	50.9	1,360.2	643.7	675.9	7,451.7	8,589.2		8,589.2	
18年度第4	325.0	308.9	1,755.3	420.5	351.6	763.9	301.4	1,416.9	371.2	101.5	50.0	1,471.5	650.1	251.7	6,488.7	7,122.6		7,122.6	
19年度第1	282.2	34.3	1,589.5	351.6	385.6	850.3	286.0	1,521.9	265.0	485.0		1,261.0	499.3	231.0	6,204.3	6,520.8		6,520.8	
19年度第2	589.1	14.0	1,018.2	208.0	409.3	1,054.1	340.2	1,803.6	444.4	172.2		641.9	434.1	217.0	4,939.4	5,542.5		5,542.5	
19年度第3	303.3	40.0	811.8	158.3	622.7	1,167.5	211.3	2,001.5	410.8	85.0		765.9	873.4	146.2	5,252.9	5,596.2		5,596.2	
19年度第4			760.5	273.9	831.1	742.3	265.7	1,839.1	393.0	58.5		964.2	901.3	228.4	5,418.9	5,418.9		5,418.9	
20年度第1			325.1	305.0	908.2	707.5	243.2	1,858.9		65.0		732.1	350.0	143.4	3,779.5	3,779.5		3,779.5	

注1: 甲地域は日本軍が占領して直接軍政を布いた蘭印・英領マレーシアおよびボルネオ・フィリピンを、乙地域は他国の主権の存在を認めた仏印・タイを指す。
注2: 「物動関係航路別配船量概況」(JACAR(アジア歴史資料センター)Ref. C08050000800(6画像目))、「昭和22年6月 船舶運営会会史(前編)上」(防衛省防衛研究所)より作成。

2 日本海海上輸送の運航体制

ここでは日本海海上輸送に関して、運航体制がどのように変化したかをみてみよう。

(1) 船舶運営会の運航体制

ア 運航実務者制度の変遷

運航実務者には、1942(昭和17)年1月現在に50,000重量トン(軍徴備船を含む)の船腹を運航し、これに相応する運航施設を保有する運航業者が充てられた。4月1日第1次として大型船実務者40社が指定され、その後大連汽船が追加された。5月第2次として小型実務者17

社、7 月には第 3 次として機帆船実務者 1 社が指名された。運航実務者は船舶運営会の配船命令に基づき船長に対して航海指令を行い、船積陸揚荷受荷渡しの指令、船積証券類の発行、運賃の取り立てなどを行った⁵³⁾。対象となる船舶は通信大臣からの使用命令書によって国家使用とされ、これを船舶運営会に貸与し運航させた⁵⁴⁾。船主は、運営会から一定の船舶使用料を受け取るだけの船舶所有者となった。また海運企業は、運営会の運航実務者となり、一定の事務処理手数料を受け取るだけとなり、企業の自主的な経営活動は完全に停止した⁵⁵⁾。

1943（昭和 18）年 3 月には、運航実務の統一的効率的な運営を目的として運航実務者五班制度が実施された。運航実務者 60 社を組織、機能、資本系統など考慮し 5 班に分け、班長は通信大臣が指名した。班は実務者処理事務を協同で行い、東京に共同事務所を設置した⁵⁶⁾。

同年 7 月には「船舶運航体制緊急整備要領」が実施され、船舶運営会の改組、運航実務者の集約、船員の募集養成機構の整備が図られた。運航実務者五班制度は廃止された。運航実務者を、中核となる定期船 7 社、不定期船 8 社、油槽船 5 社及び特殊船 2 社の計 22 社に集約し、少数実務者による運航責任制をとった。小型船及び機帆船実務者は付属実務者として 22 社に所属させた。運航実務者を取り消された者の船舶は新たな運航実務者に割り当てられた⁵⁷⁾。海運業界の全面的再編成が行われた⁵⁸⁾。

1945（昭和 20）年 4 月運航実務者制度が廃止され運航実務が船舶運営会直営となり、船客事務一切も直営となった。運航実務者の現場施設並びに要員を吸収し船客引受その他一切の業務を自営とした。東亜交通公社と契約を締結し 5 月以降乗船切符類を販売させた⁵⁹⁾。

船舶運営会は船客の計画輸送及び輸送調整を実施してきたが、犠牲を最小限度に止めるため婦人、小児、老人、病弱者の渡航の自制と、婦人及び小児船客の各船定員の 1 割 5 分程度に抑制する措置を採った⁶⁰⁾。

（２）日本海汽船株式会社

ここでは、日本海航路を運航した日本海汽船について検討したい。

日本海汽船は 1938（昭和 13）年 11 月 11 日に「東北満洲裏日本交通革新並びに北鮮 3 港開発に関する件」に基づき設立が閣議決定された日本海横断航路を統制する国策会社であった。北日本汽船株式会社の定期航路を根幹とし大連汽船株式会社と朝鮮郵船株式会社が加わった 3 社連合の新会社であった。翌 39（昭和 14）年 12 月 19 日に北日本汽船社長を発起人総代として発起人総会が開催され、日本海汽船株式会社が誕生した。翌 40（昭和 15）年 2 月 11 日に営業を開始した。幹線航路のうち、敦賀－ウラジオストク線は 1941（昭和 16）年 6 月 22 日に独ソ戦争が勃発して貨物が途絶えたため同年 10 月に中止された⁶¹⁾。

ア 運航実務者

1942（昭和 17）年 4 月 1 日に日本海汽船株式会社も大型船実務者として指定され、運航実

務者として日本海航路の運營業務を継承した。翌 43（昭和 18）年 3 月の運航実務者五班制度の実施に伴い、大阪商船を班長とする第 2 班に編入された。同年 8 月には中核運航実務者として定期船 7 社（日本郵船、大阪商船など）の 1 社となった。また「船舶運航体制緊急整備要領」による海運業者の整備統合の際も、統合されることなく独自の運営を行った。これは、新潟、敦賀港などと北鮮・大陸を結ぶ唯一の国策定期船会社であったことによる⁶²⁾。

イ 保有船舶の推移

日本海汽船創立時の保有船舶は、月山丸（総トン数 4,515 トン）、はるびん丸（同 5,167 トン）、気比丸（同 4,522 トン）など貨客船 9 隻（31,753 総トン）貨物船 2 隻（7,131 総トン）であった。アジア・太平洋戦争中に建造取得した船舶は、貨物船 13 隻（22,904 総トン）であった。また喪失した船舶は貨客船 7 隻（23,384 総トン）、貨物船 7 隻（16,385 総トン）であった。このほか 1941（昭和 16）年 11 月に気比丸を触雷で、煙台丸、月山丸など 4 隻を敗戦後残存機雷で喪失した。これらを合わせると 19 隻 55,371 総トンの船舶を喪失した。

ウ 会社経営状況

表 5 は日本海汽船の経営状況を損益計算書で表したものである。軍徴傭船舶を除く全船舶が

表5 日本海汽船株式会社経営状況(損益計算書)					単位:円
期 別	2、3期	6、7期	8、9期	10、11期	
期 間	15. 4. 1 16. 3.31	17. 4. 1 18. 3.31	18. 4. 1 19. 3.31	19. 4. 1 20. 3.31	
収入	計	10,023,709	6,554,866	6,447,457	5,872,736
	荷物運賃	5,925,311	1,207,967	9,568	
	船客運賃	2,637,137	137,832		
	貸船料	872,488	4,532,200	5,007,816	4,002,974
	収入手数料		346,908	854,577	534,061
	補助金	451,048	41,567	55,622	100,000
支出	計	10,023,709	6,554,866	6,447,457	5,872,736
	船費	2,320,006	2,190,314	2,588,219	2,418,021
	店費	678,260	754,589	976,731	1,172,552
	当期利益	970,165	1,063,245	1,101,692	778,291
	配当金	480,000	540,000	600,000	600,000

注1: 本来年2回の決算であるが、2期分を合計して表示した。(原表の注のとおり)
注2: 日本海汽船株式会社社史編集委員会『日本海汽船株式会社五十年史』(1990年) 210-211頁から作成。

国家使用船となった 1942（昭和 17）年 4 月以降は収入に占める貸船料は 1942（昭和 17）年度 69.1 %、43（昭和 18）年度 77.7 %、44（昭和 19）年度 68.2 %を占めた。また収入手数料も 1942（昭和 17）年度 5.3 %、43（昭和 18）年度 13.3 %、44（昭和 19）年度 9.1 %を占め、船舶を所有する海運業者は、大部分の収入を貸船料と手数料とする企業となったのである。また、この間、毎期年 4 分の配当

を継続した⁶³⁾。当期利益に対する配当金の割合は年度毎に高くなり、1944（昭和 19）年度は 77.1 %に達しており、配当率を持続させようとする姿勢が伺われる。44（昭和 19）年度上期の主要海運会社の配当率は日本郵船 8 %、大阪商船 8 %、山下汽船 8 %、川崎汽船 10 %などであった⁶⁴⁾。海運業者は経営の自由は失っていたが、収益は確保していたと考えることができる。

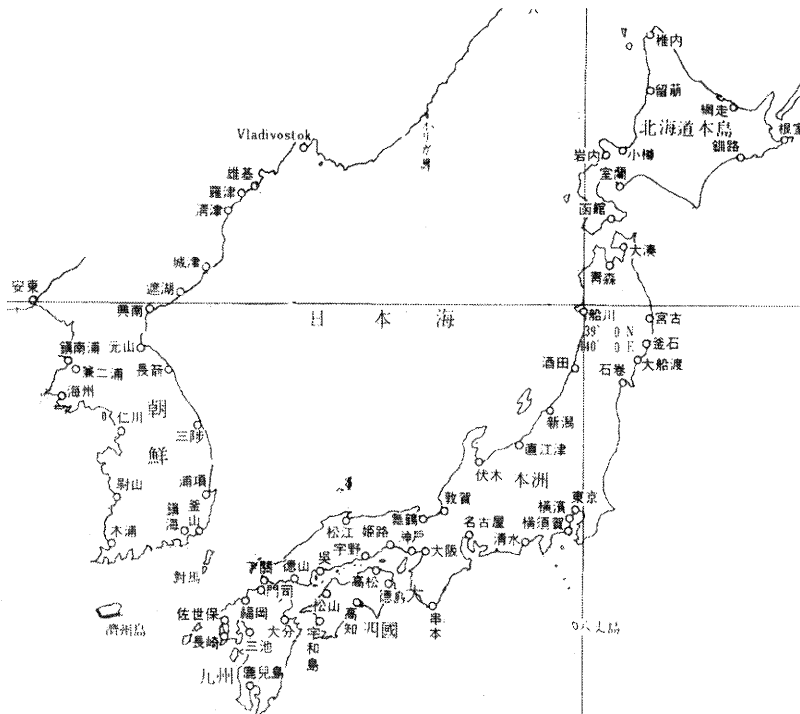
3 日本海海上輸送の実態と地域への影響

ここでは輸送の実態について、JACAR(アジア歴史資料センター)の「大東亜戦争徴傭船舶行動概見表」(防衛省防衛研究所)などの資料を使用し検討を試みたが、1942（昭和 17）年の記録がほとんど見当たらないため、限られた資料での検討である。

(1) 日本海定期航路

最初に日本海航路新潟北鮮線についてみてみよう。1943（昭和 18）年 4 月 30 日から 44（昭和 19）年 5 月 29 日の間、白山丸（日本海汽船所有、貨客船、4,361 総トン）が運航した。新潟－羅津－清津間を 36 往復、新潟からは旅客 19,640 人、貨物 90,724 トンを、羅津・清津からは旅客 13,145 人、貨物 103,540 トン輸送した。ほぼ 10 日間隔であった。44（昭和 19）年 2 月 29 日から 7 月 12 日の間は月山丸（日本海汽船所有、貨客船、4,525 総トン）が新潟－羅津間を 13 往復している。人員、貨物数量とも不明である。44（昭和 19）年 4 月 20 日から 7 月 7 日まででは鴨緑丸（大阪商船所有、客船、7,363 総トン）が、新潟－羅津を 10 往復している。具体的な記載はないが旅客を輸送したものと考えられる。7 月 16 日から 8 月 2 日の間は満洲丸が新潟

図 1 日本海地域図



注：「海上交通保護担任区域図」（『戦史叢書海上護衛戦』附図）より作成。

－羅津間を 2 往復し旅客、貨物を輸送した。44（昭和 19）年 12 月 18 日から 45（昭和 20）年 1 月 25 日の間、再び白山丸が新潟－羅津、新潟－清津を 3 往復し旅客、雑貨を輸送した。また雲仙丸が 1 月 15 日に新潟から羅津へ旅客、雑貨を輸送した。2 月 1 日から 4 月 12 日は筑前丸が新潟－羅津－清津間を 7 往復し旅客、貨物を輸送した。

次に敦賀北鮮線についてみてみよう。1944

（昭和 19）年 2 月 28 日から 7 月 10 日の間満洲丸（日本海汽船所有、貨客船、3,053 総トン）は、敦賀－清津－羅津間を定期船として 16 往復し旅客、貨物の輸送を行った。3 月 17 日から 5 月 20 日までの間、雲仙丸（日本郵船所有、貨客船、3,150 総トン）は敦賀－清津－羅津を 4 往復し、敦賀からは旅客、雑貨、軍用品を、羅津からは旅客、大豆、雑貨を輸送した。8 月 23 日から翌 45（昭和 20）年 1 月 17 日まで筑前丸（東亜海運所有、貨客船、2,448 総トン）が敦賀－清津－羅津間を 13 往復し、旅客、食糧、雑貨輸送を行った。人員、数量は不明である。1

月 26 日から 4 月 30 日までの間敦賀－清津－羅津を 15 航海定期船として旅客、雑貨を輸送した。

1942（昭和 17）年の資料がなく、また旅客人数や積載貨物の数量が記載されていないものが多く、定期船の運航状況の全貌は把握できなかった。しかし 1945（昭和 20）年 4 月 30 日までは配船されていた具体的な船舶の状況を確認することができた。

（２）日本海貨物輸送

まず新潟を中心に配船された船舶についてみてみよう。1943（昭和 18）年 8 月 4 日から 11 月 9 日の間、煙台丸（日本海汽船所有、貨物船、3,461 総トン）が、墨湖津－新潟、元山－新潟、清津西港－新潟を各 1 回運航し、7,370 トンの貨物を輸送した。翌 44（昭和 19）年には、1 月 10 日から 7 月 23 日の間新潟－清津－羅津を 9 往復し、新潟から 13,269 トン、朝鮮からは 37,720 トンの貨物を輸送した。4 月 18 日から 8 月 9 日の間には祥保丸（日本郵船所有、貨物船、1,327 総トン）が、新潟－興南－墨湖津－七尾を 3 往復し、新潟からは興南に硫化鉄鉱を、墨湖津からは七尾に石炭（無煙炭）を、元山北港から敦賀に石炭を輸送した。11 月 2 日から 12 月 9 日の間花咲丸（日本郵船所有、貨物船、1,643 総トン）は新潟－羅津－清津を 4 往復し、貨物の輸送を行った。12 月 12 日から 12 月 31 日にかけて煙台丸が羅津－伏木－新潟－羅津を 1 往復し新潟から 4,069 トン、羅津から 3,630 トンの貨物を輸送した。翌 45（昭和 20）年には 2 月 21 日から 4 月 20 日の間図們丸（日本海汽船所有、貨物船、2,220 総トン）が新潟－羅津間に配船され 3 往復した。新潟からの貨物は、洋紙、銑鉄、軍被服、機械、縄、雑貨など、羅津からは大豆、銑鉄、要塞包（付属品共）などであった。

伏木を中心に配船された北鮮丸（日本海汽船所有、貨客船、2,256 総トン）は 1944（昭和 19）年 3 月 1 日から 5 月 24 日の間清津－羅津－伏木－七尾を 5 往復、5 月 28 日から 7 月 29 日の間伏木－清津－羅津間を 7 往復した。雑貨輸送であったが数量は不明である。翌 45（昭和 20）年には 2 月 2 日から 4 月 21 日の間、花咲丸は伏木－七尾－清津－羅津を 4 往復した。伏木・七尾からは雑貨 2,862 トン、清津からは銅片 665 トン、銑鉄 315 トン、雑貨 410 トンを、羅津からは大豆粕 2,223 トン、大豆 1,155 トンを輸送した。

敦賀を中心に配船された越海丸は拿捕船で日本海汽船が所有していた 2,987 総トンの貨物船であった。1943（昭和 18）年 3 月 15 日から 4 月 9 日まで羅津－敦賀－清津間を 2 往復、4 月 11 日から 7 月 1 日までは羅津－七尾－敦賀－清津間を 6 往復、7 月 20 日から 7 月 28 日の間伏木－清津－敦賀を 1 往復し、翌 44（昭和 19）年には 5 月 15 日まで敦賀－清津－羅津間を 16 往復、さらに 8 月 6 日まで七尾－清津－羅津間を 8 往復した。貨物の品種は不明であるが、日本からは 50,673 トン、朝鮮からは 89,132 トンを輸送した。

淡島丸（岡田商戦所有、貨物船戦時標準船 2 E 型、887.98 総トン）は 1944（昭和 19）年 7

月 8 日から 45（昭和 20）年 5 月 31 日までの間、新潟－羅津－清津のほか羅津－伏木、敦賀－羅津を 7 往復し、日本内地から 8,120 トン、朝鮮から 10,312 トンの貨物を輸送した。

墨湖津を中心に配船された三福丸（川崎汽船所有、貨物船、1,211 総トン）は 1943（昭和 18）年 12 月 22 日から翌 44（昭和 19）年 11 月 21 日の間に、11 回日本海を往復し、新潟から西湖津に硫化鉄鉱 1,600 トン、羅津に小麦粉及び雑貨を 1,731 トン、墨湖津から 11 回にわたり無煙炭 18,185 トンを新潟、伏木、七尾、宮津に、羅津からは石炭が 2 回新潟に輸送された。また 45（昭和 20）年 2 月 12 日から 3 月 10 日の間日本海を 2 往復し墨湖津から新潟・七尾に無煙炭 3,400 トン輸送した。また正和丸（川崎汽船所有、貨物船、1,326 総トン）も墨湖津を中心に配船され、44（昭和 19）年 4 月 15 日から 5 月 22 日の間、墨湖津と七尾、伏木、新潟を 4 往復し、無煙炭 6,750 トンを輸送した。7 月 5 日から 11 月 4 日の間、墨湖津から 8 回七尾、新潟、敦賀、伏木に向け無煙炭を、元山からは大豆 1,700 トンを伏木に、石炭を新潟に輸送した。また新潟から興南へ燐鉱石 1,700 トンを輸送した。この 1 回を除き、日本から朝鮮へは空船で向かっている。

清津に配船された金立山丸（鶴丸廣太郎所有、貨物船、1,370 総トン）は 1945（昭和 20）年 1 月 30 日から 4 月 30 日の間、新潟・敦賀・伏木などと清津を 6 往復し、清津からは銑鉄 3,830 トン、軍需品 900 トン、ドラム缶 5,500 本が輸送され、新潟から軍需品、雑貨など、敦賀から雑貨 536 トンが輸送された。

比較的長期間配船された船舶を中心に検討してきたが、積載貨物の品種、数量が必ずしも記載されておらず全貌の把握は困難である。墨湖津や元山からの石炭や清津からの銑鉄などが確認された。新潟から興南に向け硫化鉄鉱が輸送されているが、これは陸送転移により青森県鮫から新潟に鉄道輸送されたものである。

（3）軍需品輸送

軍需品輸送の実績についてみてみよう。軍需品は、大陸から内地への輸送を還送、内地から大陸への輸送を前送と呼んだ。表 6 は 1945（昭和 20）年 7 月の輸送実績である。軍需品の区分では弾薬が 28.6 %、原材料が 26.1 %であった。搭載地では北鮮の羅津が 57.8 %と過半を占め、揚陸地では伏木が 33.7 %、新潟が 27.2 %、舞鶴が 15.5 %を占めた。

軍は日本の沿岸に残存している大型船に北鮮回航を命じた。これは食糧輸送、工場疎開の促

表6 昭和20年7月還送軍需品輸送実績

単位:トン

		計画量	実 績			
			上旬	中旬	下旬	計
軍需品の区分	燃料	30,472	4,098	3,126	7,957	15,181
	弾薬	42,310	7,331	10,940	9,986	28,257
	原材料	4,402	18,791	4,403	2,554	25,748
	糧秣	10,000	8,535	8,342	512	17,389
	其ノ他	12,920	4,914	3,650	3,552	12,116
	計	100,104	43,669	30,461	24,561	98,691
北鮮の搭載地	羅津	—	22,223	22,453	12,128	56,804
	清津	—	1,863	1,988	4,316	8,167
	元山	—	—	1,085	—	1,085
	伏木	—	13,915	9,820	9,533	33,268
揚陸地	新潟	—	7,282	12,580	7,011	26,873
	舞鶴	—	11,295	1,660	2,387	15,342

注:「七月中還送軍需品輸送実績」(昭20.8.1第十課)(原朗・山崎志郎編『後期物資動員計画資料第14巻昭和20年』現代資料出版、2002年、546頁)から作成。

進と、本土に接近した敵機動部隊からの退避のためでもあった。1945（昭和 20）年 7 月、襟裳丸、延宝丸、枝光丸、松浦丸、大阪商船のめるぼるん丸などが羅津に回航された。松浦丸は朝鮮東岸梨津湾南岸で岩礁に接触し浸水したため 7 月 30 日任意坐洲をした。襟裳丸、枝光丸、延宝丸は羅津に到着した。8 月 9 日積荷中の襟裳丸はソ連の空襲を受け翌 10 日再び空襲を受け沈下した⁶⁵⁾。枝光丸は 7 月 23 日、満洲に疎開する軍需工場の機械類約 2,000 トンを搭載し、また工場関係者、軍人軍属約 700 人を乗せていた。羅津港が内地から到着した工場疎開の輸送船や、退避してきた船舶で混雑していたため、7 月 26 日雄基に回航し便乗者を下船させた。8 月 1 日羅津港に係留していたが 8 月 10 日ソ連機の空襲のため大破した⁶⁶⁾。

まとめ

これまでみてきたように、日本および朝鮮の日本海沿岸地域を結ぶ日本海海上輸送は、アジア・太平洋戦争が始まる以前から一定量の輸送は行われていた。これらは物資動員計画のなかに組み込まれていたが、注目を引くものではなかった。日本海の浮遊機雷が問題となり寧ろ利用を敬遠するような状況が生まれていた。配船の縮小は地域に大きな影響を及ぼした。1942（昭和 17）年 6 月 10 日開催の第四回全鮮貿易大会や 7 月 10 日開催の北鮮商工会連合会第三回定期総会で、清津商工会議所は、関釜及び大連航路の輸送緩和のため「日本海航路の活用並に北鮮関門及阪神線の復活」要望を提案している⁶⁷⁾。運輸状況が円滑でなかったため清津商工会議所は「日本海航路は北鮮並に東北満洲の大動脈として、躍進途上にあるこれら諸地域の産業開発下重要なルートとされてゐるが最近配船がとみに円滑を欠いており、これが影響は甚大なもの」であり、朝鮮総督府、日本船舶運営会、日本海汽船等の関係機関に円滑な配船を陳情要望した。朝鮮総督府通信局の回答は、「一、大型船舶は内地の産業設備営団を通じて購入することに決定をみてゐるが、目下の情勢では南方への重点配船により鮮内への割当は当分の間至難であるので、当面の対策として小型木造船（百噸乃至二百噸）を鮮内で建造する。二、重要物資の輸送については特に不定期船を臨時増配する」というものであった⁶⁸⁾。44（昭和 19）年に入ると、陸送転移が徹底し、南鮮航路への配船が大幅に増加している。北鮮中継も南鮮中継とともに注目を集めはじめたのである。

1944（昭和 19）年度内地主要中継港の総合中継能力は、新潟港は月間 218,100 トンでこれは大阪港の 506,500 に次ぐものがあった。日本海側諸港のなかでは新潟港に次いで伏木港が 134,200 トンであった⁶⁹⁾。新潟港と伏木港が日本海側の拠点港湾となっていた。

朝鮮の無煙炭、鉾石など地下資源や銑鉄、満洲からの大豆、大豆粕、雑穀などが北鮮中継とされ、日本海海上輸送の重要性が高まった。45（昭和 20）年度第 1・四半期には配船が全航路の 24 %を占めるに至った。さらに黄海航路の中止などにより配船の占める割合は上昇したものと考えられる。アジア・太平洋戦争期の日本海海上輸送は、日本の敗戦が近づくにしたがつ

て重要性を増したものと言える。

<注>

- 1) 古川由美子「アジア・太平洋戦争中の日本の海上輸送力増強策」(平成 15 年度一橋大学博士学位論文、2004 年) 2 頁。
- 2) 井上光貞・永原慶二・児玉幸多・大久保利謙編『革新と戦争の時代』日本歴史大系普及版 17 (山川出版社、1997 年) 323-329 頁。
- 3) 古川由美子「アジア・太平洋戦争中の日本の海上輸送力増強策」平成 15 年度一橋大学博士学位論文要旨。
- 4) 石井照久『海運統制法論』(岩波書店、1944 年) 21 頁。
- 5) 郵政省編『戦時海事行政史』(日本海事振興会、1963 年) 3 頁。
- 6) 同上、6 頁。
- 7) 田中申一『日本戦争経済秘史』(コンピュータ・エージ社、1975 年) 151 頁。
- 8) 「昭和 16 年度第四、四半期物資動員計画策定要領(案)」(原朗・山崎志郎編『物資動員計画重要資料第 2 巻昭和 16 年』現代資料出版、2004 年、369 頁)。
- 9) 「昭和十七年度物資動員計画説明」(原朗・山崎志郎編『物資動員計画重要資料第 3 巻昭和 17 年上半年』現代資料出版、2004 年、68 頁)。
- 10) 企画院第六部「朝鮮積込船利用ニ関スル実施計画」昭和 17 年 7 月 21 日(同上、437-439 頁。)
- 11) 小林英夫「15 年戦争下の日本経済 ―物資動員計画と生活力拡充計画を中心に―」(『駒澤大学経済学論集』16 巻 1 号、1984 年 6 月) 74-75 頁。
- 12) 「最近ニ於ケル鉄鋼、アルミニウム生産状況並鉄鋼減産補填対策」企画院 18.6.29 (原朗・山崎志郎編『物資動員計画重要資料第 4 巻昭和 17 年下半年以降』現代資料出版、2004 年、285 頁)。
- 13) 前掲『戦時海事行政史』4 頁。
- 14) 特殊な事務を掌理させるために、府および省に置かれる国の行政機関。各大臣の所轄の下に属するが、通常の本省内部部局と異なりこれと並立する。(我妻栄編『新版新法律学事典』(有斐閣、1972 年) 84 頁。
- 15) 米田富士雄遺著『現代日本海運史観』(海事産業研究所、1978 年) 376 頁。
- 16) 同上『現代日本海運史観』361 頁。
- 17) 松好貞夫・安藤良雄編著『日本輸送史』(日本評論社、1971 年) 443 頁。
- 18) 市川猛雄『国家管理下の海運 ―船舶運営会の解説―』(商船光洋会、1942 年) 188-189 頁。
- 19) 新潟市編纂『新潟開港百年史』(新潟市、1969 年) 337 頁。
- 20) 井川宏「戦時の海運統制」『D C R 年報 2002』(デフェンスリサーチセンター、2003 年) 3 頁。
- 21) JACAR(アジア歴史資料センター)Ref. C08050000700 (第 6 画像目)、昭和 22 年 6 月「船舶運営会会史 (前編) 上」(防衛省防衛研究所)。
- 22) 石川準吉『国家総動員史 資料編第九』(国家総動員史刊行会、1980 年) 1379 頁。
- 23) JACAR : C08050000800 (第 35 画像目)
- 24) JACAR : C08050000800 (第 39 画像目)
- 25) JACAR : C08050000800 (第 34,35 画面)
- 26) 参謀本部所蔵編『敗戦の記録』(明治百年史叢書、原書房、1979 年) 5 頁。
- 27) 同上、11 頁。
- 28) 同上、9-14 頁。
- 29) 同上、146-147 頁。
- 30) 原朗・山崎志郎編『後期物資動員計画資料 第 10 巻昭和 19 年』(現代資料出版、2002 年) 446 頁。
- 31) 前掲『物資動員計画重要資料 第 4 巻 昭和 17 年下半年以降』、333-334 頁。

- 32) 同上、438 頁
- 33) 原朗・山崎志郎編『後期物資動員計画資料 第 12 巻 昭和 19 年』（現代資料出版、2002 年）442 頁
- 34) 「19 年度北鮮中継物資（物動大綱ニ依ル）」（同上、100-102 頁。
- 35) 前掲『敗戦の記録』249-250 頁。
- 36) 郵政省編『戦時海事行政史』（日本海事振興会、1963 年）6 頁。
- 37) 同上、79 頁。
- 38) 同上、80 頁。
- 39) 同上、80 頁。
- 40) 前掲『敗戦の記録』80 頁。
- 41) 日本倉庫協会編『続日本倉庫業史』（1972 年）218-220 頁。
- 42) 前掲『敗戦の記録』226 頁。
- 43) 同上『敗戦の記録』251-252 頁
- 44) 同上『敗戦の記録』251-252 頁
- 45) 前掲『続日本倉庫業史』222 頁。
- 46) 前掲『日本戦争経済秘史』634,639 頁。
- 47) 前掲『戦時海事行政史』6 頁。
- 48) 原朗・山崎志郎編『後期物資動員計画資料 第 14 巻 昭和 20 年』（現代資料出版、2002 年）442 頁。
- 49) 「大陸鉄道対内地物資輸送計画」（同上、319,322 頁）。
- 50) 富永謙吾編『現代資料 39 太平洋戦争 5』（みすず書房、1975 年）519 頁。
- 51) 三岡健次郎『船舶太平洋戦争』（原書房、1983 年）253 頁。
- 52) 前掲「戦時の海運統制」、6～7 頁。
- 53) 前掲『国家管理下の我海運界 ―船舶運営会の解説―』79-81 頁。
- 54) 増田廣實「沿海岸運と河川舟運」山本弘文編『交通・運輸の発達と技術革新 ―歴史的 考察―』第 6 章戦時下の交通・運輸（国際連合大学、1986 年）177 頁。
- 55) 松好貞夫・安藤良雄編著『日本輸送史』（日本評論社、1971 年）443 頁。
- 56) 前掲『戦時海事行政史』16-17 頁。
- 57) JACAR : C08050000700（第 3 画像目）
- 58) JACAR : C08050000600（第 9 画像目）
- 59) JACAR : C08050001300（第 25 画像目）
- 60) JACAR : C08050001300（第 28 画像目）
- 61) 「横浜」船舶史稿編纂チーム編『船舶史稿 海運会社船歴編第二十巻』（2006 年）119-121 頁。
- 62) 日本海汽船株式会社社史編集委員会編『日本海汽船株式会社五十年史』（1990 年）27-28 頁。
- 63) 同上、210-211 頁。
- 64) 壺井玄剛『日本海運の変貌』（日本海事振興会、1946 年）第 45 表主要海運会社配当率表。
- 65) 日本郵船株式会社『日本郵船戦時戦史 下巻』（1971 年）、307-309 頁。
- 66) 同上『日本郵船戦時戦史 下巻』315-316 頁。
- 67) 清津商工会議所編『清津商工会議所史』（1944 年）241 頁。清津商工会議所は「北鮮各港に対する航路の活用により関釜大連航路の輸送雑閥を緩和」するため「日本海航路の活用並に北鮮関門及阪神線の復活」を要望している。
- 68) 「日本海航路の対策」清津商工会議所編『清津経済月報』第 83 号、1942 年 11 月、31 頁。
- 69) 「昭和十九年度下期交通動員計画調整暫定措置ニ関スル件」（原朗・山崎志郎編『後期物資動員計画資料第 13 巻昭和 19 年』現代資料出版、2002 年、11 頁。）

主指導教員（芳井研一教授）、副指導教員（國谷知史教授・山内民博准教授）