

爆撃と封鎖——一九四五年夏の軍事的現実——

赤木完爾

はじめに

昭和二十年（一九四五）の夏にいたって、戦争における日本の軍事的敗北は紛れもない現実であった。しかしそうした軍事的敗北の事実と、日本が降服するという国家の意思決定は別の問題であった。この間をつなぐ契機として、ことに重視され論争が絶えないのが、広島・長崎への原子爆弾の投下と、ソ連の対日参戦の意義である。すなわちどちらの出来事が、降服という政府の意思決定にどのように、そしてどのくらいの決定的影響を与えたかについて論争が続いている。^①

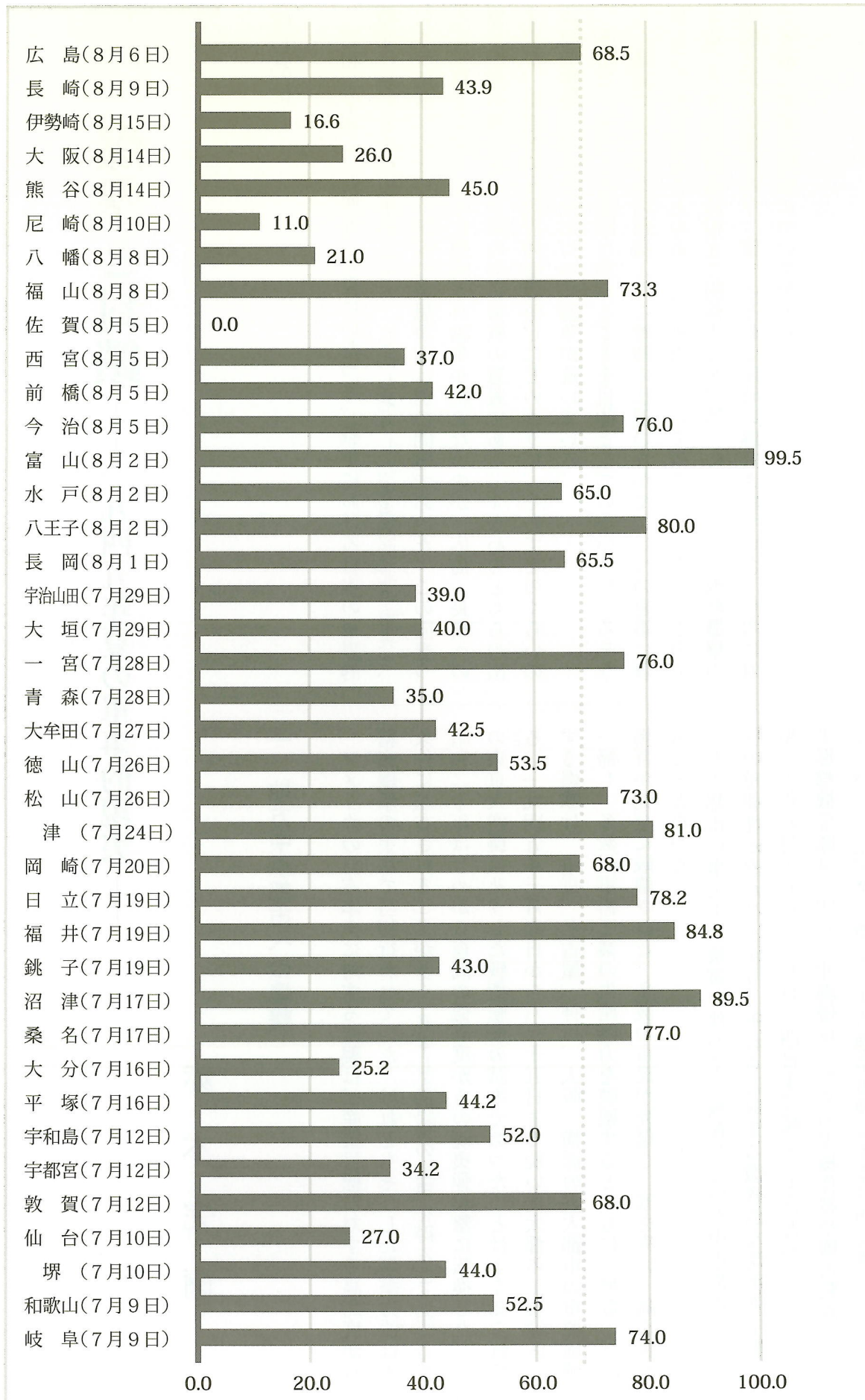
本稿は、そうした議論に加わることを目的としていない。むしろそうした議論のいくつかの前提となる戦時の状況のなかで、二つの要素に着目して国民の被ることのありえた被害について再考しようとするものである。それらの要素は相互に関係するが、第一にアメリカの戦略爆撃の実施を巡る問題であり、第二にそれと同時に遂行されていた、日本に対する海上封鎖の問題についてである。

一 地方中小都市への爆撃

アメリカの日本本土に対する空襲は、産業目標に対する高高度からの精密爆撃の手法で当初行われていた。けれどもそうした爆撃方法は天候条件に左右されることが多く、必ずしも所要の成果を得ることができず、昭和二十年ははじめから夜間の低高度からの焼夷弾攻撃に転換した。三月の東京大空襲はそうした戦術転換の試みであったことはよく知られている。^②一九四五年三月九日から六月十五日まで続いた大都市工業地区に対する爆撃は、東京、名古屋、神戸、大阪、横浜の五大都市の重要地域を一掃し、多数の軍需工業の生産能力を破壊するとともに、無数の下請工場群が完全に破壊された。多数の市民が死傷し、家を失い、職を奪われることとなった。

五大都市の事実上の壊滅に伴って、残存していた中小都市の工業地区の重要性が浮かび上がり、それらに対する徹底的な焼夷弾空襲が昭和二十年六月十七日から八月十四日まで続くことになった。このほか、米爆撃機部隊は、四月に沖繩侵攻のための支援作戦や機雷敷設（後述）、ならびに特定工業目標に対する通常爆弾による昼間攻撃も実施してい

図1 密集地域破壊比率



た。そして八月六日、九日には広島、長崎への原子爆弾投下を実施したのである。

空襲による人的被害は甚大な規模となった。都市爆撃による人的被害の数値は調査によって様々であるが、昭和二十四年（一九四九）当時に経済安定本部がとりまとめた資料によれば、死者二九九、四八五人、重軽傷者三一一、五二二人、行方不明者二四、〇一〇人にのぼっている^③。これらには艦砲射撃などによる被害も含まれている。米戦略爆撃の計画者たちは、人口三万人にも満たない町も爆撃の目標とした。かくして終戦までに数多くの中小都市が灰燼に帰した。図1は七月九日以降終戦までの空襲による市街地破壊比率であるが、破壊の程度のみに着目すれば、一四の都市が原爆攻撃を受けた広島と同等、もしくはさらに徹底した破壊を被っている^④。ことに六、六三二トンの爆弾が一挙に投下された八月一日、二日の長岡、富山、水戸、八王子に対する空襲は史上最大の爆撃であった^⑤。

広島と長崎に対する原子爆弾攻撃は、一瞬のうちに大量死・大被害を生じた凄惨さと、当時は分明ではなかった残存放射能による持続する被害をもたらした点で希有のものである^⑥。けれどもそうした側面を除くと、数時間のうちに市街地が壊滅するような空襲被害が日本各地で連続していたことは確認しておく必要がある^⑦。

日本人の心理に対する衝撃と、地域爆撃の期待しうる間接的な効果によって、戦略爆撃を行った米陸軍戦略航空軍はこうした爆撃を正当化していた。そこには、ヨーロッパ戦域におけるイギリスの戦略爆撃の思考方法が色濃く影響していたけれども、さらにアメリカ的な戦争様式の歴史的展開をみることもできよう。もともとアメリカ陸軍のドクトリン

は、伝統的に圧倒的な戦力を蓄積集中して敵国心臓部を衝き、敵の主力に決戦を強いて、それを殲滅するという戦い方に体现されるものであった^⑧。南北戦争における北軍のアプローチがそれである。そうした意味では、シャーマン (William Tecumseh Sherman) 将軍がアトランタを焼き討ちして全滅させた戦争の態様は、一直線に広島・長崎につながっている。

二 海上封鎖

日本の真珠湾攻撃直後からアメリカ海軍は対日無制限潜水艦作戦を開始した。日本の海上輸送に対する攻撃に軍民の区別は当初からなかった。戦争の進展にともなって、アメリカ海軍の日本の資源輸送に対する通商破壊戦は次第に熾烈をきわめていった。それはやがて日本の戦争経済を崩壊させる効果をもたらしつつあったが、戦争終盤においては、さらに日本ならびに朝鮮半島に対する攻勢機雷戦が遂行された。

マリアナに展開した陸軍航空部隊の戦略爆撃機が海軍の支援を受けつつ実施した日本とその周辺に対する機雷敷設は、昭和二十年三月二十七日から始まった。その目的は第一に日本への原材料と食料の輸入を阻止すること。第二に日本軍隊の補給と移動を阻止すること。第三に日本内海の海運を崩壊させることであった。日本本土水域には上記の目的をもつて総計四六回の出撃が行われた。目標の優先順位は下関、備讃瀬戸、神戸—大阪、広島—呉、佐世保、長崎、名古屋、東京—横浜、横須賀、徳山であった。

ことに下関海峡に対する機雷敷設は熾烈をきわめ、触雷によって四月

だけでも一六隻約二万トンの船が沈められ、他に九隻約二万トンの船舶が破損した。五月に入ると機雷敷設は間断なく実施され、大型船の下関海峡の航行は実質的に終止符を打った。従来下関海峡を通過して内海に入っていた朝鮮半島、満洲からの船舶は、本州北西部の港か、九州の港に入港しなければならなくなった。さらに沖縄の基地が確保されると、機雷敷設はウォンサン（元山）、フナム（興南）、チョンジン（清津）、ナジン（羅津）といった朝鮮半島北東部の諸港に対しても実施された。日本海を渡る大陸との海路もおおむね遮断された。B 29による機雷敷設はこの後、終戦まで継続した。敷設された機雷は総数一二、一三五個、そのうち日本本土周辺に敷設された機雷は一一、二七七個に達した。こうして七月頃までに下関海峡および日本の重要産業港湾は事実上完全封鎖の状態となったのである。⁸⁾

戦争全期にわたって、日本船舶の損害は八九〇万トンにのぼった。さらに沖縄戦の終結以降、米英連合海軍の空母部隊は七月から終戦まで、日本周辺海域で作戦行動に従事した。その任務は、日本の戦術航空兵力を攻撃し弱体化すること、本州北部と北海道の防備を偵察・攻撃すること、そして日本の沿岸航路の海運を破壊することであった。空母部隊は七月中、瀬戸内海方面の目標を攻撃し、その後日本本土東方海面を南北に移動しながら沿岸各地への空襲や艦砲射撃を反復した。⁹⁾この頃から本土の沿岸航路もほぼ閉ざされることとなった。ことに空母艦載機による攻撃によって、七月十四〜十五日に青函連絡船一二隻中一〇隻が撃沈され、二隻が大損害を受けた。この攻撃時、船舶一一万トンが沈められ、大小の機帆船の多くもまた大損害を受けた。北海道産の石炭の三〇パーセント以上は青函鉄道連絡船によって本州に運搬されていたが、この攻

撃によって北海道と本州の物資輸送もほぼ遮断されるに至ったのである。¹⁰⁾

三 海上封鎖と戦略爆撃の帰結

海上封鎖は歴史的に古くからある戦争の態様である。それは敵国経済の緩慢な弱体化をめざす戦争手法である。もつとも厳しい結果においては、それは緩慢な餓死をもたらす効果がある。日本に対する機雷敷設作戦が「飢餓作戦」と命名されたゆえんである。こうした海上封鎖は南北戦争時の南部連合に対する海上封鎖（一八六一〜六四年）、第一次世界大戦における対ドイツ海上封鎖（一九一四〜一八年）が近代では代表的である。

第二次世界大戦において初めて本格的に行われた戦略爆撃も、総力戦の時代において、戦争遂行のための産業能力を体系的に破壊することを目的に遂行される点に着目すれば、新たな戦争の態様であると観念することもできる。けれども都市に対する攻撃、あるいは市民に対する攻撃とみる場合には、これは戦争の様式としてはむしろ海上封鎖との系譜的連続性を指摘せざるをえない。このことは一九五〇年代以降急速に発展する核戦略における対都市攻撃ドクトリンの論理となる。一瞬にして大量の死をもたらした広島・長崎の被害と、数ヶ月から数年かかって飢餓でもたらされる死も、その戦争態様との関わりにおいて差異はないのである。

さて日本の食糧生産は、昭和二十年にいたって危機的状況に陥りつつあった。もともと全食糧消費の一五パーセントを輸入に頼っていた日本は、ことに大陸からの輸入途絶によって重大な局面に入っていた。¹¹⁾さら

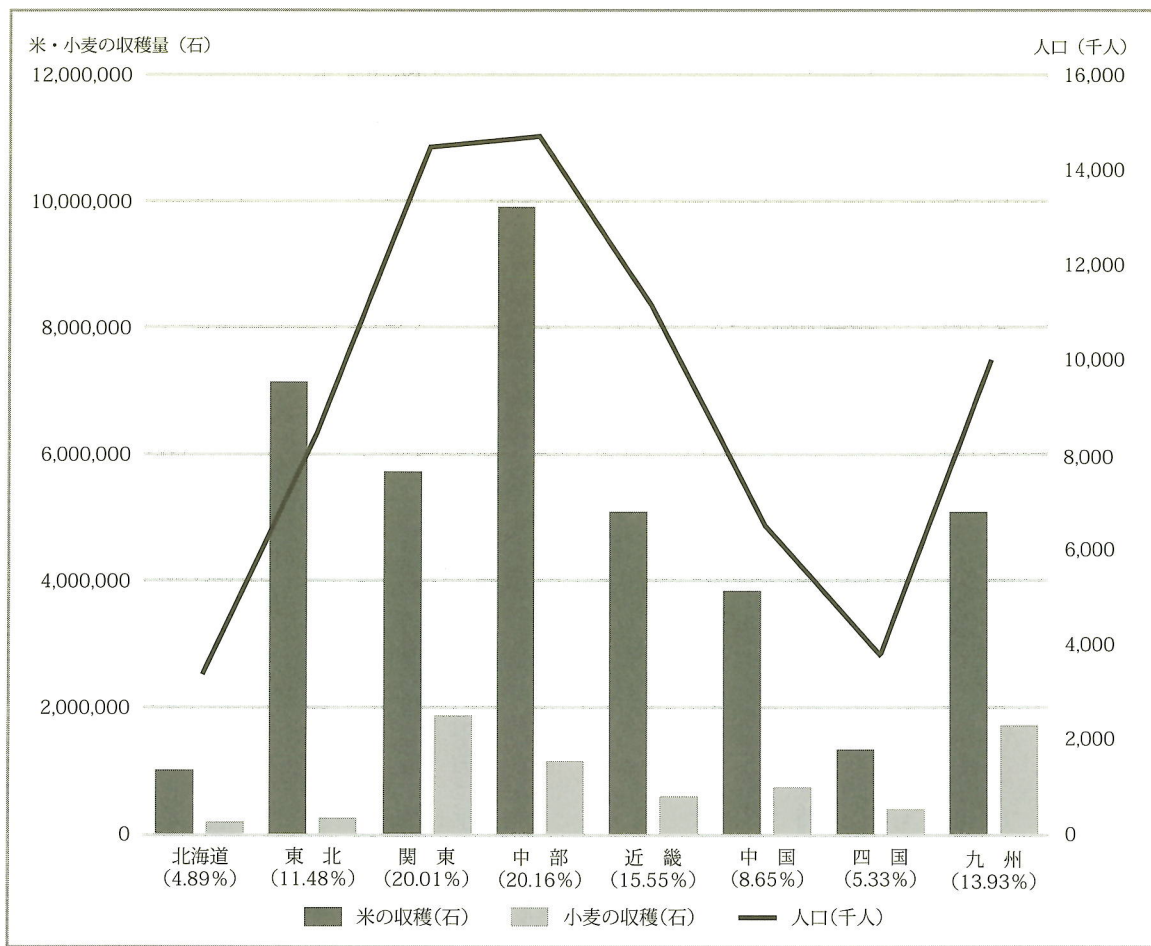


図2 1945年の米・小麦の地方別収穫量と日本の人口分布

に昭和二十年の作柄が思わしくなく、また農業従事者が応召その他によつて人手不足となつていたことも、状況の悪化に拍車をかけた。海軍は六月末から、日本海方面の海上交通および同方面の港湾が逼塞させられる以前に、朝鮮半島、満洲方面から食糧を緊急輸入しようとする「日号作戦」を実施した¹⁴⁾。だがこうした努力にもかかわらず、事態は深刻度を増していた。

国内の食糧生産を単純なカロリー指標でみると、昭和六〇昭和十五年の平均を一〇〇とすると、昭和二十年は七四まで落ち込んでいた。昭和十六年(一九四二)の国民一人一日あたりのカロリー摂取量は二〇〇〇キロカロリーであつたが、昭和二十年までに一六四〇キロカロリーまで低下した¹⁵⁾。終戦以後こうした状況はさらに悪化した。栄養やビタミン不足を原因とする疾病が現実により期される非常事態であつた。

他方、米陸軍戦略航空軍は中小都市への焼夷弾攻撃を継続しつつあるなか、七月末からドイツに対する戦略爆撃についての予備的調査結果を反映させた新しい爆撃目標選択方針を固めつつあつた¹⁶⁾。その方針のもとで優先順位が高く設定されたのは、これまで本格的な爆撃目標とされていなかった鉄道施設であつた。図2は昭和二十年の米および小麦の地方別収穫量と、日本の地方別人口分布を組み合わせて図示したものである。特徴的であるのは、本州の人口の六五パーセントが関東以西に集中し、穀物の地方別収穫量との間に相当の較差が存在していることである¹⁷⁾。これは国内輸送による分配のシステムが機能して、はじめて食糧の国民への均霑がもたらされることを意味する。けれども、日本の道路はき

物的資産の種類	戦争前国富	被害総計	終戦時残存国富	喪失破壊比率
総額（一般国富）	253,130	64,278	188,852	25.40%
船舶	9,125	7,359	1,766	80.60%
建築物	90,435	22,220	68,215	24.60%
工業用機械器具	23,346	7,994	15,352	34.20%
鉄道・軌道・諸車	15,415	1,523	13,892	9.90%
港湾・運河	1,764	132	1,632	7.50%
橋梁	2,874	101	2,773	3.50%
電気・ガス・供給設備	14,931	1,618	13,313	10.80%
電信電話・放送設備	1,976	293	1,683	14.80%
水道設備	2,180	366	1,814	16.80%
家具家財	46,427	9,558	36,869	20.60%

表1 太平洋戦争による国富の損失（百万円）

わめて貧弱であり、国内輸送は鉄道輸送に全面的に依存していた¹⁶⁾。しかもすでにみたように下関を通じる九州と本州、および北海道と本州との交通はほぼ遮断され、沿岸航路も壊滅していた。

戦略爆撃が鉄道施設の本格的破壊に進んだ場合には、多くの国民がさらに深刻な飢餓状態に陥ったであろうことを、これらの事情は示している。

おわりに

鉄道は生き残った。表1は大戦における我が国の経済的被害において、鉄道関係の損害が終戦時において他の部門に比べて相対的に軽微であったことを示している¹⁷⁾。もとより

戦争中の軍需輸送による軌道の酷使、あるいは爆撃による間接的な被害によって鉄道施設はシステムとして大きな困難を抱えていたことは明らかであるが、ともあれ終戦時に鉄道は動いていた。

歴史がたどることがありえた道筋を考えようとする反実仮想は、歴史研究の上ではさまざまな問題を抱える手法である。けれどもアメリカの

戦略爆撃が昭和二十年三月から八月まで都市爆撃に指向されつづけ、加えて機雷敷設が激しく執拗に行われたものの、一方において爆撃が鉄道施設に対して本格的に向けられる前に終戦を迎えたことは、戦後の国民生活にとつては、ささやかな僥倖であったと顧みてそれほど不都合ではないと思われる。

〈注〉

(1) Robert J. C. Butow, *Japan's Decision to Surrender* (Stanford, CA: Stanford University Press, 1954). [ロバート・J・C・ビューター（大井篤訳）『終戦外史―無条件降伏までの経緯』（時事通信社、昭和三十三年）] からはじまる議論について、ここでは近年の議論について代表的なものを掲記する。Sadao Asada, "The Shock of the Atomic Bomb and Japan's Decision to Surrender: A Reconsideration," *Pacific Historical Review* 67, no. 4 (November 1998): 477-512. Tsuyoshi Hasegawa, *Racing the Enemy: Stalin, Truman, and the Surrender of Japan* (Cambridge, MA: Harvard University Press, 2005). 長谷川毅『暗闘―スターリン、トルーマンと日本降伏』（中央公論新社、平成十八年）。J. Samuel Walker, "Recent Literature on Truman's Atomic Bomb Decision: A Search for Middle Ground," *Diplomatic History* 29, no. 2 (April 2005): 311-334. 麻田貞雄『原爆外交説』批判―「神話」とタブーを超えて（一九四九―二〇〇九）『同志社法字』第六〇巻第六号（平成二十一年一月）。マイケル・コート「ヒロシマと歴史家―修正主義の興亡」『同志社法字』第六〇巻第六号（平成二十一年一月）。

(2) Wesley Frank Craven and James Lea Cate, ed. *The Army Air Force in World War II*, vol. 5, *The Pacific: Matterhorn to Nagasaki, June 1944 to August 1945* (Chicago, IL: University of Chicago Press, 1953), 546-576, 608-627.

- (3) 経済安定本部総裁官房企画部調査課「国内資料第八号戦争被害調査資料四」『太平洋戦争による我国の被害総合報告書』（昭和二十四年四月七日）二四〇～二七頁。
- (4) United States Strategic Bombing Survey [hereafter as USSBS], *Pacific Report No. 66, "The Strategic Air Operation of Very Heavy Bombardment in the War against Japan (20th Air Force),"* (1 September 1946), 33-34. [図一] は同表から筆者が作成した。同図の空襲の日付は主として総務省の資料による。複数回の空襲を受けた都市については、被害が最も大きかったと推定される空襲の日付を記している。尼崎については最後の空襲があった日付を採っている。また夜間爆撃の空襲が二日にまたがる場合は、空襲が開始された日付とした。参照した総務省のホームページは以下のとおり。http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/daijinkanbou/sensai/situation/state/index.html
- (5) Tami Davis Biddle, "Anglo-American Strategic Bombing, 1940-1945," in *The Cambridge History of the Second World War*, vol.1, *Fighting the War*, ed. John Ferris and Ewan Mawdsley (Cambridge University Press, 2015), 524.
- (6) 残存放射能のもたらす危険については、アメリカ側では一部ではまだ知られていない。See, "A Very Pleasant Way to Die": Radiation Effects and the Decision to Use the Atomic Bomb against Japan," *Diplomatic History* 36, no.3 (June 2012): 515-545.
- (7) Russell F. Weigley, *The American Way of War: A History of United States Military Strategy and Policy* (New York: Macmillan, 1973), 316-317.
- (8) USSBS, "The Strategic Air Operation of Very Heavy Bombardment in the War against Japan," 17-18; Craven and Cate, *The Army Air Force in World War II*, vol.5, 662-674. 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 海上護衛戦』（朝雲新聞社、昭和四十六年）五五四～五五八頁。大井篤『海上護衛戦』（初版、日本出版協同、昭和三十八年、角川文庫版、平成二十六年、引用は角川文庫版による）四〇二頁。海上幕僚監部「航路啓開史」（昭和三十六年二月一日）[http://www.mod.go.jp/msdf/mf/history/img/008.pdf]
- (9) 赤木完爾「ノギリス太平洋艦隊始末——一九四四—一九四五年」『法学研究』第八三巻第一二号（平成二十二年十二月）七三頁。
- (10) USSBS, "The Effects of Strategic Bombing on Japan's War Economy," (December 1946), 44.
- (11) Ibid., 53; See, Mark P. Parillo, *The Japanese Marchant Marine in World War II* (Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1993), 218-219.
- (12) 前掲『戦史叢書 海上護衛戦』四七三～四八〇頁。前掲大井『海上護衛戦』四一三～四二二頁。
- (13) USSBS, "The Japanese Wartime Standard of Living and Utilization of Manpower," (January 1947), 1-2; "The Effects of Strategic Bombing on Japan's War Economy," 53-54.
- (14) Haywood S. Hansell, Jr., *The Strategic Air War Against Germany and Japan: A Memoir* (Washington, D. C.: Office of Air Force History, 1986), 238. "Directive to Commanding General, United States Army Strategic Air Forces," 25 July 1945, Carl Spaatz papers. [http://ja.scribd.com/doc/64596189/Spaatz-Papers-Related-to-Army-Air-Forces-in-Pacific-Library-of-Congress].
- (15) [図2] のように、米・小麦の地方別収穫量については、農林省農林経済局統計調査部「農林省統計表 第二二次（昭和二十年）」（昭和二十二年三月刊行）人口分布については、「我が国の推計人口」（総務省統計局）から筆者が作成した。前者については、国立国会図書館近代デジタルライブラリー [http://kindai.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/1124697] に拠る。後者については、総務省統計局の公表資料に拠る。[http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/List.do?bid=000000090004&cycode=0]

(16) USSBS, "The War Against Japanese Transportation, 1941-1945," (May 1947), 10.

(17) [表1] は経済安定本部總裁官房企画部調査課『太平洋戦争による我国の被害総合報告書』一三六頁の一括表から筆者が作成した。運輸省「国有鉄道の現状」(国有鉄道実相報告書)昭和二十二年八月、七頁参照。公益財団法人交通協力会のホームページに拠る。[<http://library.transport.or.jp/e-library/>]
国鉄監査報告書/HTML/ 国有鉄道の現状・国有鉄道実相報告書《国有鉄道の現状・国有鉄道実相報告書》(1947_s22)_1.html]

[参照したホームページへのアクセスはいつでも二〇一五年一〇月に行った。]

著者プロフィール

赤木完爾(あかぎ・かんじ) 昭和二十八年(一九五三)岡山県生まれ。

昭和五十五年(一九八〇)慶應義塾大学法学部法学研究科修士課程修了。平成元年(一九八九)法学博士。防衛庁防衛研究所戦史部教官、慶應義塾大学法学部講師、同助教授を経て教授。軍事史学会、国際安全保障学会理事などを務める。

主要著作…『ヴェトナム戦争の起原―アイゼンハワー政権と第一次インドシナ戦争』(慶應通信、平成三年)。『第二次世界大戦の政治と戦略』(慶應義塾大学出版会、平成九年)。編書『朝鮮戦争―休戦50周年の検証・半島の内と外から』(慶應義塾大学出版会、平成十五年)。編著『戦略史としてのアジア冷戦』(慶應義塾大学出版会、平成二十五年)。