

### 第三節 航空作戦

#### 第一款 戦略的觀察（附圖（第五号参照））

日本諸島に対し千島、南樺太、東部沿海州、滿洲（北鮮を含む）、山東、江蘇を連ねる線は兩端に於て包囲し中央に於て略々並行的に位置し現代軍用飛行機に対しては約一時間半内外の行動半徑内に在つて攻撃の爲正に恰適の航空基地線を提供せるものと謂はねばならぬ。特に従来蘇側は専ら滿洲東部方面よりする日本軍の攻撃に対応するのを主にして東部沿海州就中烏蘇里、タウジエ河谷に航空兵力の主体を配置して居つたものゝ如くであるが今や此東西に薄く南北に厚い配置を一變して日本本島に向つて平行的に横広の展開をなし殊に比較的氣温緩和にして勞力物資の豊富な滿洲に基地のため縦深廣大な地域を得るに至つたことは航空戦略上著しく有利な立場を得るに至つたものである。今假に日本軍の施設した航空基地を基礎とし主として日本及南鮮に對する航空作戦の見地から一応の觀察を加へ次に滿洲内部からの航空作

戦に就いて考へて見たい

一、基地配置の区分は次の様に判定せられる

- 第一線 東部北鮮（狼林山脉以東を假稱す）沿岸、平壤、安州附近の線
- 第二線 佳木斯、牡丹江、延吉、通化、安東、義州、大連附近の線
- 第三線 哈爾濱、新京、四平街、奉天、大石橋附近の線
- 第四線 齊々哈爾、白城子（海拉爾）以南、錦州附近の線

二、各線の任務

第一線 主として戦闘隊を配置し掩護線を成形し又地上戦闘協力の

基地とする

第二線

主として戦闘及空爆を配置し地上戦闘協力の基地とし又第

一戦の機動線とする安東以西に在つては第一、第二線が合一するものと見るべく岫巖若くは其の南方附近に当然新基地の設定を予測せられる又延吉以北のものは東部沿海州の航空兵力のため機動線として利用せらるゝであらう

## 第三線

重爆を配置し主として戦略爆撃のための基地とする又重要な補給、修理、貯藏施設等は概ね此線に在り要地防衛の戦闘隊の相当数は亦此線に置かれるものと思はねばならぬ沿海州方面又は支那本部方面の戦略爆撃部隊が此の線に大規模な機動を行つて運用の妙を發揮するに努めるであらうことも十分想察せられるのであつて戦略爆撃兵力の比較的に少ない場合特に然りである

## 第四線

主として休養戦力恢復等のため使用し又第三線に対する後方機動の目的にも適する

第一線の中、東部北鮮のものは地形上多くは海岸に甚だ近く制海權を失つた場合海上よりの脅威に対し著しく使用上の制約を受けるのは明かであるから現在第二線の飛行場配置が延吉以北を除いては甚だ稀薄な情況に照すと安凶（延吉西南約一〇〇吉）朝陽鎮南方（安凶西南約一八吉）桓仁（通化西南方約八〇吉）寬甸（桓仁西南方約

八〇吉）附近等に第一、第二線の任務を以て基地の新設を見るべきこと想像に難くないのである

三、前述の觀察に基いて東方から滿洲に對する航空作戰の戰略目標は三として第三線の外鉄道水路上の要點、積山、動力源、潜水艦基地等に選定せられることにならう

此際空襲隊又は人員の併用により俾攻を奏し得ることが少くないと思はれる。日本軍は対ソ作戰の場合開戦直頭輕爆激機を以て漠河（海拉爾北方五〇〇吉）—東北方附近山間隘路の黑龍鐵道遮断を企圖した。四、作戰開始の時期は他に差支が無ければ冬季の終りに近くし春季地上或は上陸作戰の開始せられる前に出来得れば制空權を獲得するのが望ましい。蓋し冬季高空に於ける溫度の交感は彼我殆んど差の無い時でも地上に於ける影響は大差あり殊に北方に至るに隨つて然りであるので所謂耐寒裝備をなし整備の能率低下し故障多發殊に夜間に於ける一層の溫度の降下之時の連続に伴ふ疲労の累加等を考慮に入

れる時は恐らく戦力発揚上相当の有利さを獲得し得られるものと信ずる冬季日滿間高度三〇〇〇米以上の妻上は晴天の日多く標定上の能力優秀ならば航空作戦上之亦却て有利である

冬季滿洲上空は西北風強く高度五〇〇〇米にて秒速五十米に達すること少くないといふから行動上考慮を払ふ必要がある

五 雨期は日滿兩者に概ね一ヶ月位の差があり地上及低空に於て通常其の影響が顯著であるから多少冬季の場合に似た關係を生ずるやうに感ぜられるが年により時期に交差のあること等もあるので相当研究の要がある

六 滿洲への東方からの航空作戦方向は固より一定は出来なけれども日本海上を経て白頭山上に出で之より奉天、新京、四平街、哈爾濱等を経ね直進するものは比較的有利の場合が多いかとも思はれる蓋し此の方面は無人地帯が割合広きに亘り交通通信網甚だ疎であつて蘇、北鮮、中共の程度を以てすれば其の監視を脱し連絡の不備に飛

し得る公算少しとしないからである

七 北方に対し滿洲に位置する内線作戦に於ても距離飛行場価値、交通網等の関係から重慶の主力は哈爾濱、新京、奉天の線に展開せざるを得なくなり（勿論朝鮮を後方補助基地とするが）概ね東、北、西の三面に対し戦闘隊基地の配置を要するので地上作戦との関係に鑑み其の調節は頗る容易でない若し外蒙、熱河方面からの脅威が少ない場合には白城附近及附魯附近に基地を設置し得たならば有利である

本項の場合の航空戦略目標は主として滿洲外蒙<sup>蒙</sup>地方の要点外蒙の要点及沿海州地方主要航空基地航空路、西伯利黑龍、烏蘇里各鉄道線及熱龍江、松花江、水運の要點、西伯利工業地帯等となるであらう之を要するて滿洲に対し東方よりする作戦に協力する航空兵力は遅くも我々龍江渡河及北鮮、黃海沿岸に上陸開始（通常三月以後）迄に敵方航空勢力及潜水艦勢力の活動を完全に封殺し得る如く基地補給、

修理等の諸施設、交通納戦物資等を組織的に撃滅し所要に應じ沿海州、支那本部等の航空兵力を崩壊し渡河、上陸、山地の進出等に方つては全力を尽して之に直接協力し其の必成を期せねばならぬ之が為には朝鮮に極力有力な直接協力の航空兵力を確保して協力の密接完盛を期する必要があると共に有力な空挺兵団を渡河及上陸の兩方面に一部を白頭山の無人地帯方面に使用するの著意を要する

前項第一会戦後は敵が鴨綠江、長京線中間の山地に停止し得ないやうに又退路遮断及來援阻止の目的を以て大石橋、奉天、四平街、敦化、図們、山海關、錦州、遼河橋梁、鄭家屯、嫩江橋梁、新京、松花江橋梁、哈爾濱等の要點に適時攻撃を加へることが肝要である

連京沿線及哈爾濱附近に進出し得たならば機を失せず重爆を此の線に進め北京、天津、庫倫、ウランウデ、イルクツク、カリムスカヤ、ウシユムン、ブラゴエチエンスク、コムソモリスク、ハバロフスク、東部沿海州基地、大興安嶺嶺等を攻撃すれば敵、亞連絡の遮断、政治

中樞の震揺、重工業地帯の覆滅、戦略爆撃力の滅殺等に依り戦政兩略  
 上有利の地歩を占め戦争遂行上相当の影響を興へることが出来る又京  
 奉線西北方の広漠たる地域に対しては機甲部隊、鉄道作戦の活用と密  
 接に協力する航空兵力殊に空挺兵団の活躍に期待すべきものが大であ  
 る  
 以上各所を通じてザバイカル地方の要点には戦略爆撃を継続すること  
 が必要である



## 航空路

## 第二款 飛行場（附函第五参照）

滿洲に於ける現在の主要な航空路を次の如く判断する  
ハ 哈爾濱を中心とするもの

(イ) 東支東線に沿ふもの歐「ソ」<sup>ル</sup>と東部沿海州を直通するもので最重  
要である

(ロ) 哈爾濱―新京―奉天―大連 遼京線に沿ひ重要度前者に次ぐ

(ハ) 哈爾濱―佳木斯―「ハバロフスク」 ハバロフスクが極

東政治軍事の中心なる点より政治、軍事的に重要意義を有する

(ニ) 哈爾濱―黒河 北安―黒河鉄道接続せられたる現況上此の方面

の連絡上唯一の重要性を有するに至る

(ホ) 哈爾濱―庫倫 外蒙のため重要なる交通線であるばかりでなく

(イ) の副線たる意味に於ても重要である

奉天を中心とするもの

(イ) 奉天―山海關―天津―北京

(ロ) 奉天―承德―北京

共に滿洲と中国本土とを連絡する重要線

(ハ) 奉天―安東―平壤

右の外浦鹽―威興―平壤の線が考へられ之が副線として浦鹽―牡丹江―延吉―威興の線が想像せられる

西伯利及滿洲に飛行機製造工場の大なるものを予期し得ない現況では航空路は飛行機補給の爲其他重要稀少物資等の急速輸送の爲等に重要な意義を有つから戦略上亦重要な攻撃目標である

以上の各航空路は殆んど何れも従来から利用せられて居つたもので（哈爾濱―庫倫を除く）概ね三〇〇吉以内の相互距離に舗裝飛行機を有し最も隔離して居るものでも四〇〇吉を殆んど超えて居らず又僅少の施設によつて夜間の連絡飛行に適するものと考へられるから現在は晝夜に亘つて支障なく利用されて居るものと判断出来やう

## 三 飛行場配置

従来に於ける滿洲作戰飛行場の配置は主としてハバロフスク以南、東沿海州に密集して居る飛行場に対して比較的近距离から急襲的に発進し又戦闘を継続し得るやうになつて居り極く僅少な兵力を北方及西方に向け得る如く設想せられて居つた。従つて飛行場總數の三分の二以上が佳木斯、牡丹江、敦化、延吉の線及其の以東の地区に集中し哈爾濱を略中心とした北及西正面の順序に逐次配置が稀薄に移つて行く但哈爾濱、新京、四平街、奉天等の重要都市の周辺には群を成して數個の飛行場が存在する。

其他白城子附近を中心として若干、大石橋以南大連附近に至る遼東沿線、錦州以西奉天沿線に各若干鞍山、通化、安東、山城鎮（奉天東北約一八〇吉）吉林等に点在して居つたが之等は或は研究機關、或は訓練機關或は要地の直接防衛、機動等の目的のため使用せられ東方に向ふ主なる作戰目的とは稍く遊離した性格を持っている。

以上に述べて佳木斯―延吉の線には主として戦闘爆撃の主力を京濱  
 京奉沿線には重爆、一部要地に戦闘隊を配置し北正面及西正面に夫  
 々一部の軽爆戦闘隊を配置した

修理機関は概ね以上の配置に即応して佳木斯及牡丹江附近に各一、  
 齊々哈爾附近に一、哈爾濱、公主嶺、四平街に各一奉天には内地官  
 衙の管轄に属する大修理機関があり其他民間の飛行機製造工場一か  
 あつた又各常駐飛行場には前記修理機関の分派機関が附設されて居  
 つたのである

在滿航空兵団の司令部は新京に在り戦闘司令部の予定は牡丹江であ  
 った

貯藏施設は各修理機関に附屬する外四平街附近及大連附近に存在し  
 た  
 空襲飛行場相互の連絡は航空通信部隊の任ずる所で各一隊隊が牡丹  
 江及新京に及司令部機關の連絡隊があつて各重要飛行場に氣象観

測の機関を配置して居つた

以上の配置に在つた飛行場及諸施設を現下の情勢に適應させるためには概ね京函線を軸として南北反対となるやうに百八十度旋回させ牡丹江河谷を鴨綠江河谷及奉吉線に沿ふ地区と彼此転換させるやうに考へたならば解り易いやうに思はれるやうして更に要地直接防衛の施設を的確にし奉天以南京線に沿ふ重爆基地を増設したならば愈く適切となるであらう又司令部の位置は奉天又は四平街が適當であり戦團司令部が新義州附近に出ることがあらう

三 滿洲に於ける従來の飛行場の短有的欠陥は次の諸点であらう

一 滑走路長過短のもの多きこと

二 滑走路外の整備十分ならざるもの多く之に至る進出路亦不備にして雨期解氷期等に於ける使用を困難にするもの少からざること

三 指揮、通信施設飛行機及人員掩護の施設甚だ不十分なること

四 地下施設殆んど皆無に近き實情なること

5. 対空射撃施設貧弱なること

6. 遮蔽擬装等極めて不良なること

7. 夜間飛行に際する施設貧弱なること

要するに作戦飛行場として十分な価値あるもの殆んど稀にして貧弱なる勞力資材を分散的に使用した弊を如実に暴露せる感がある従つて少數堅固なる所謂要塞的基地を形成するのが却て有利であつたであらう

其次に地域に應ずる飛行場の特性的事項を若干述べて見ると

1. 延吉、敦化、牡丹江間 此の地域は谷地又は斜面急峻な谷地に因

まれた台地上面以外に通常飛行場適地なく従つて幅員に限定あり飛行方向にも制限を受くる場合多く稠密に高地が近く通るものも

少なくないので大型機の使用は余り自由自在とは云ひ難い

2. 佳木斯、勃利、方正間 地域概ね開闢し飛行場適地を得ること容易なるも松花江河沿ひのものは雨期氾濫の際浸水の虞がある又杏

樹飛行場は滑走路面南北方向に相当の傾斜をなす

又ハ爾賓、綏化、海倫間 地域閉鎖擴張の余地大なるも氾濫の影響

ある場合を顧慮<sup>する</sup>要がある

松嫩江附近 地域極めて広大なるも冬季積雪多く気温零下四〇度を降ること稀ならず行動極めて鈍重となる

又ハ爾賓、齊々ハ爾間 東支沿線は所謂曹達地帯にして雨期の影響は甚少いも特に沙爾圖（ハ爾賓西方約一五〇吉）飛行場は舗装なきも概ね常時各種飛行機の夜用可能である

6. 海拉爾周邊 海拉爾以西草原地帯は地表の凸凹を整理せば随処に五噸程度の飛行機の離着を許すやうである

（註）「ノモンハン」事件の際ソ軍は此地質を利用して戦闘機を數十數百米間隔に地上に分散配置し当時急降下爆撃地上機銃掃射等の訓練不十分であつた日本軍飛行隊は空中戦闘以外殆んど損害を與へることが出来なかつた

2. 白坂―北嶺間 主峰は車輪沙中に没するの恐がある風塵の影響大  
 唯く白坂北方台上の草原は常時各種飛行機の離着陸を許す大飛行  
 場であつて亦三挺部隊の降下に好適である  
 3. 右の地帯から北北方内蒙に入るに従ひ海拉爾西方に似た地形地質  
 となるやうである



# 分割撮影ターゲット

分割した部分の撮影順序	<table border="1" data-bbox="703 607 1126 999"><tr><td>1</td><td>2</td></tr><tr><td>3</td><td>4</td></tr><tr><td>5</td><td>6</td></tr><tr><td>7</td><td>8</td></tr></table>	1	2	3	4	5	6	7	8
1	2								
3	4								
5	6								
7	8								
分割撮影した理由	A 3版以上のため								
文書等名	満洲飛行場配置概観図								
上記のとおり分割撮影したことを証明する。									

0411  
0412  
0413  
0414  
0415  
0416  
0417  
0418

滿洲

甘漠河

鷗浦

甘呼瑪



甘三河

大成第一井

四道崗井

金成第二井

沐訥河井

柏根里井

激江第一井

科洛站

甲山

甘山神廟

孫吳第二井

甘二站

甘龍門

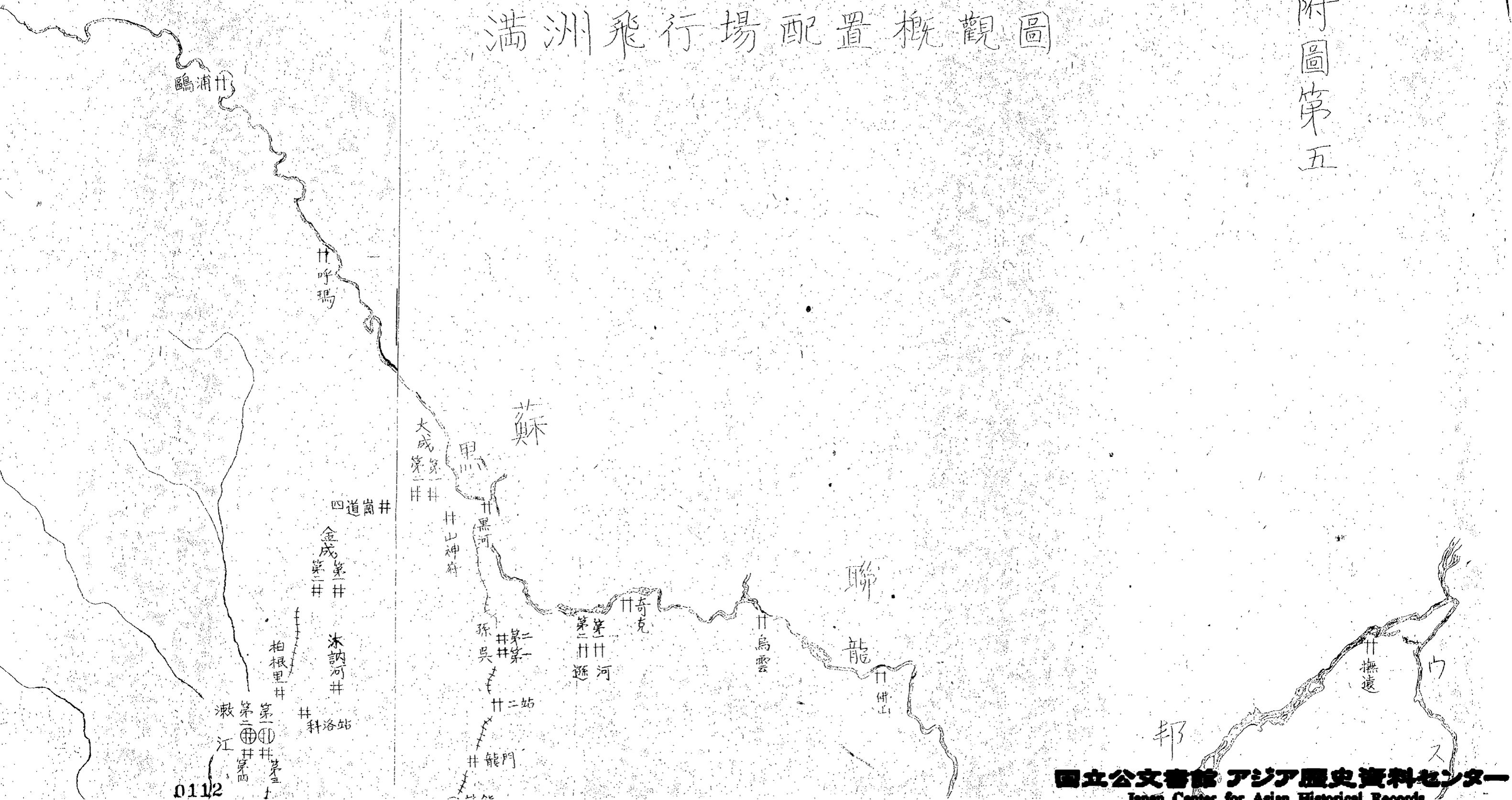
海拉

奇克石

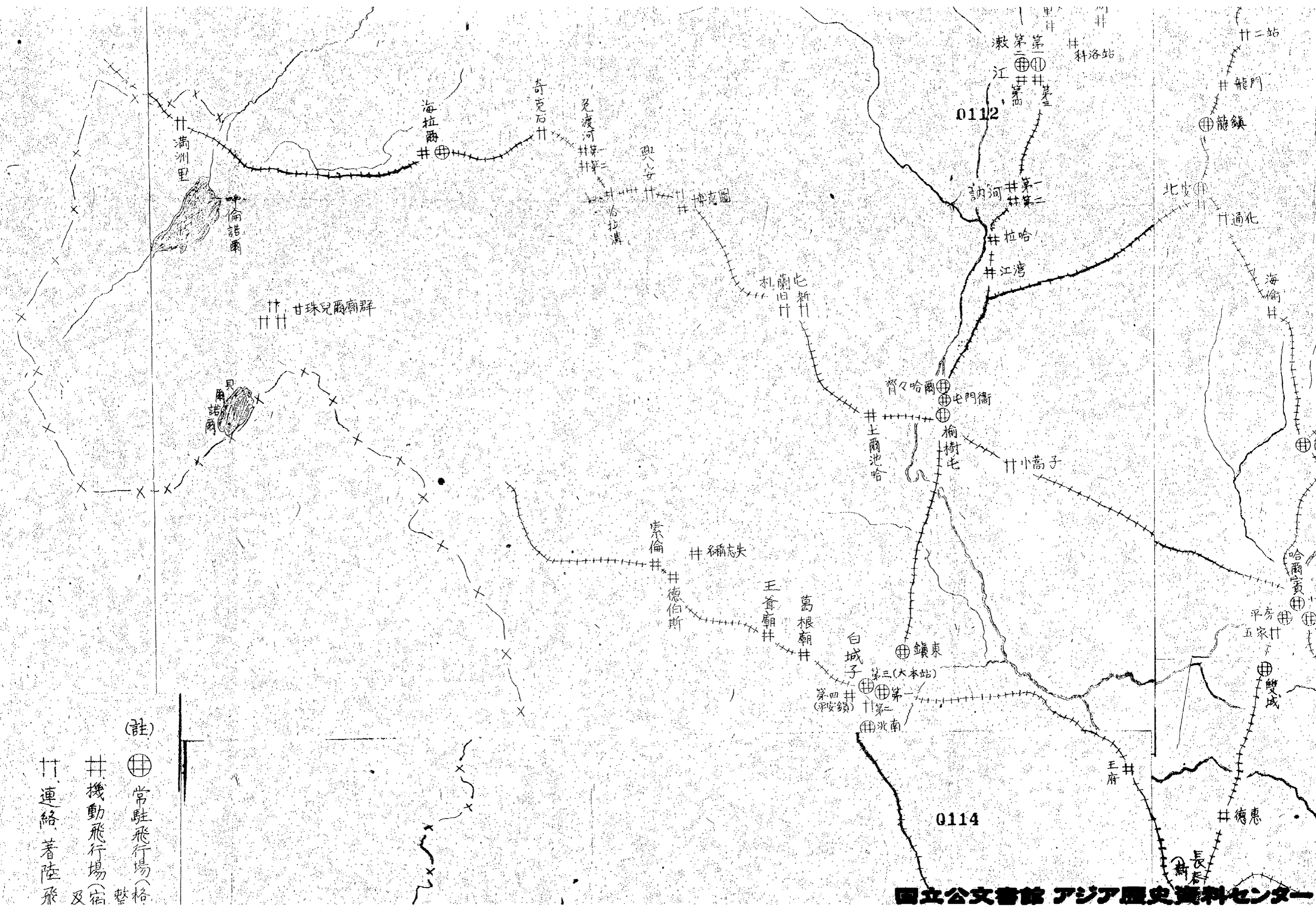
免渡

# 滿洲飛行場配置概觀圖

附圖第五



0112



(註)



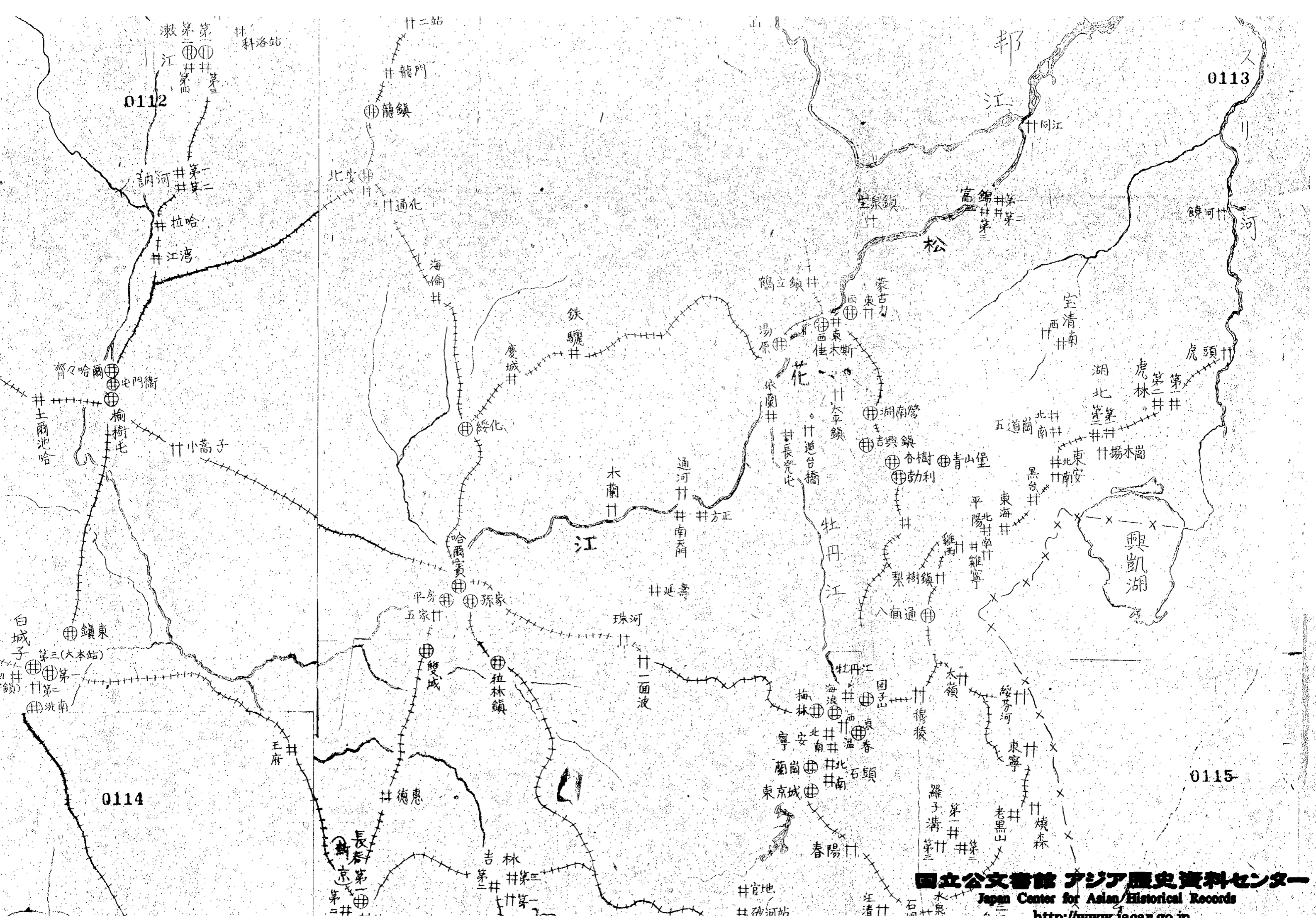
常駐飛行場(格)



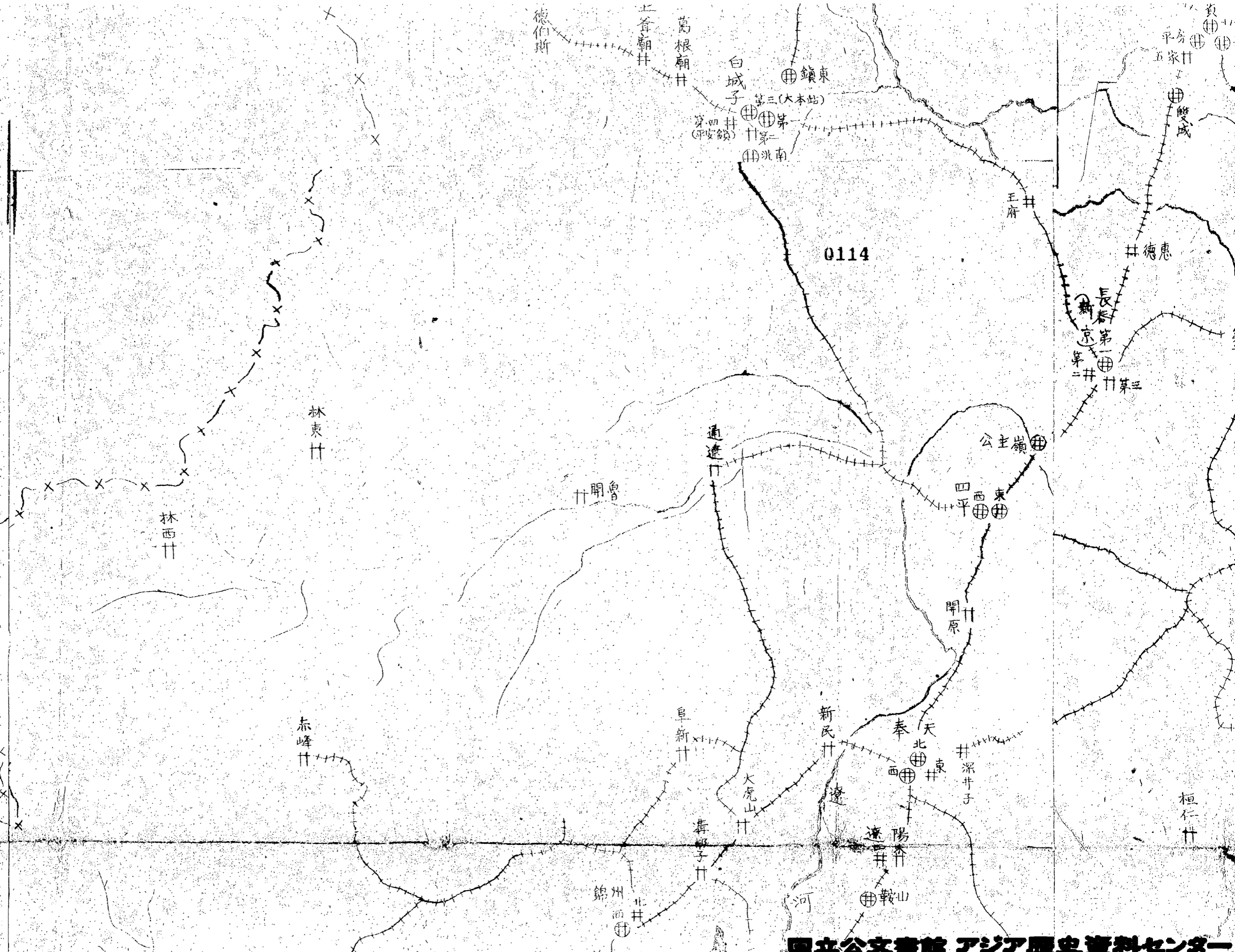
機動飛行場(宿)

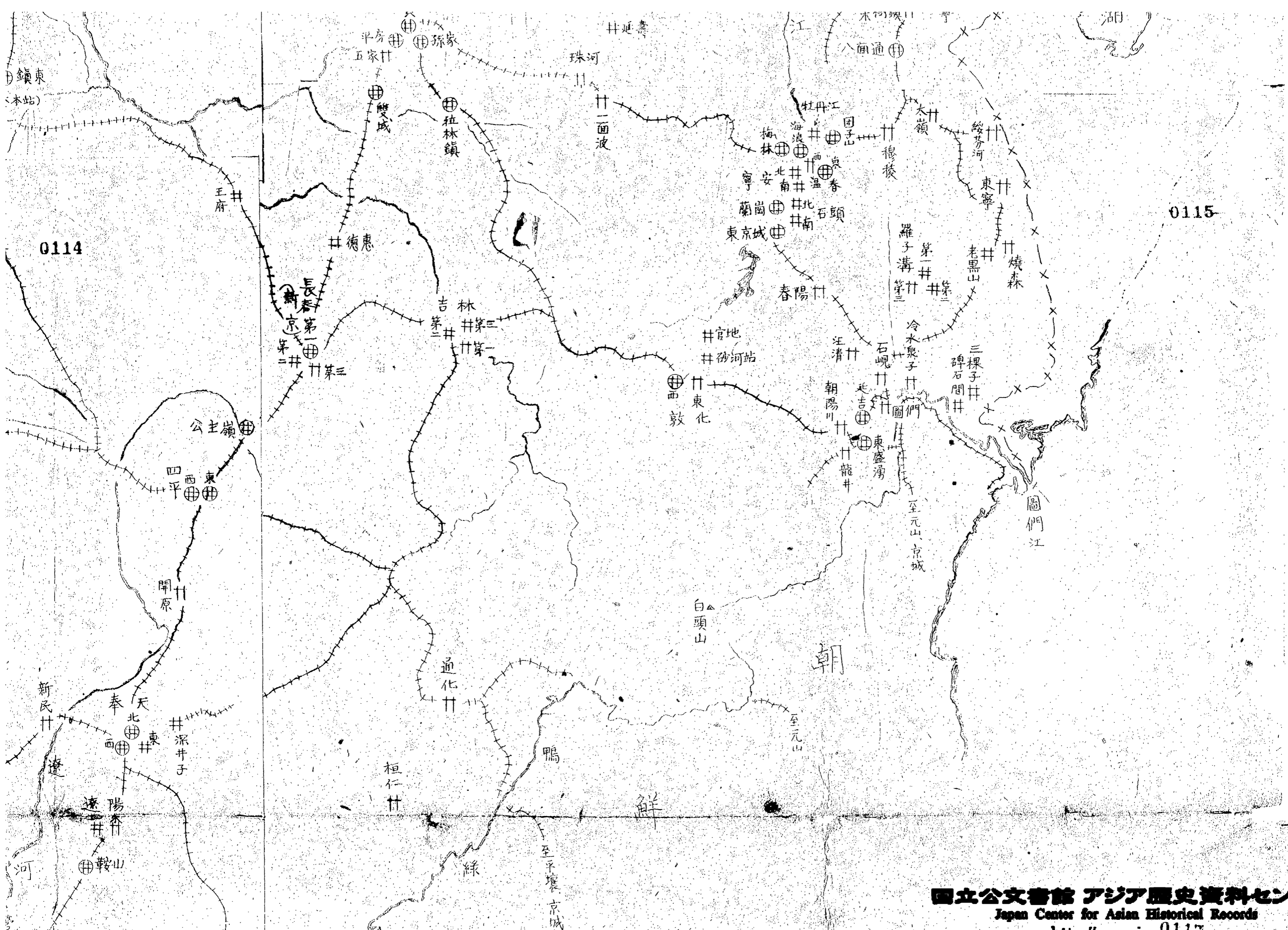


連絡著陸飛



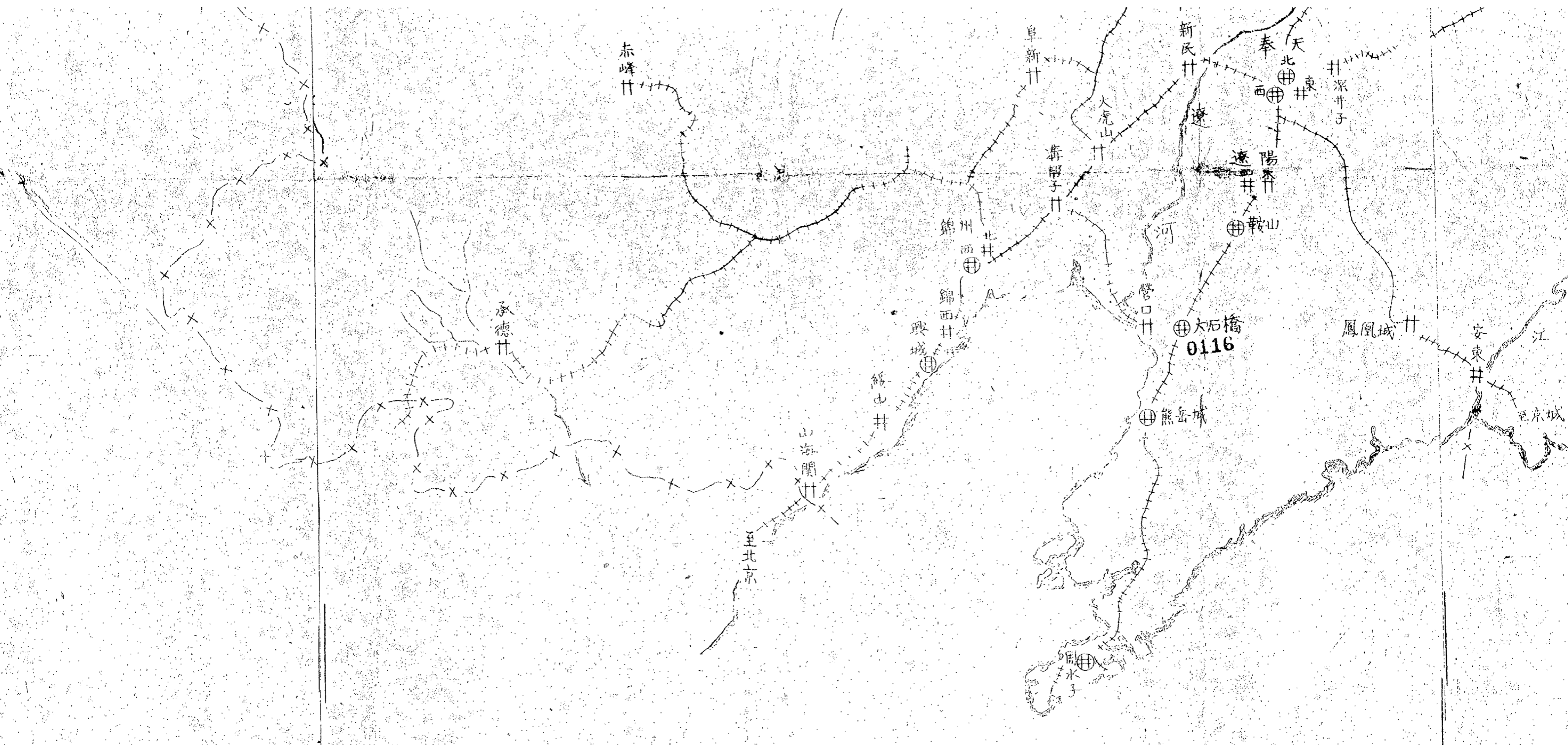
(註)  
 ⊕ 常駐飛行場(格納庫、宿舍、修理施設等整備)  
 ⊕ 機動飛行場(宿舍、修理施設等の一部及燃彈庫整備)  
 ⊕ 連絡、著陸飛行場





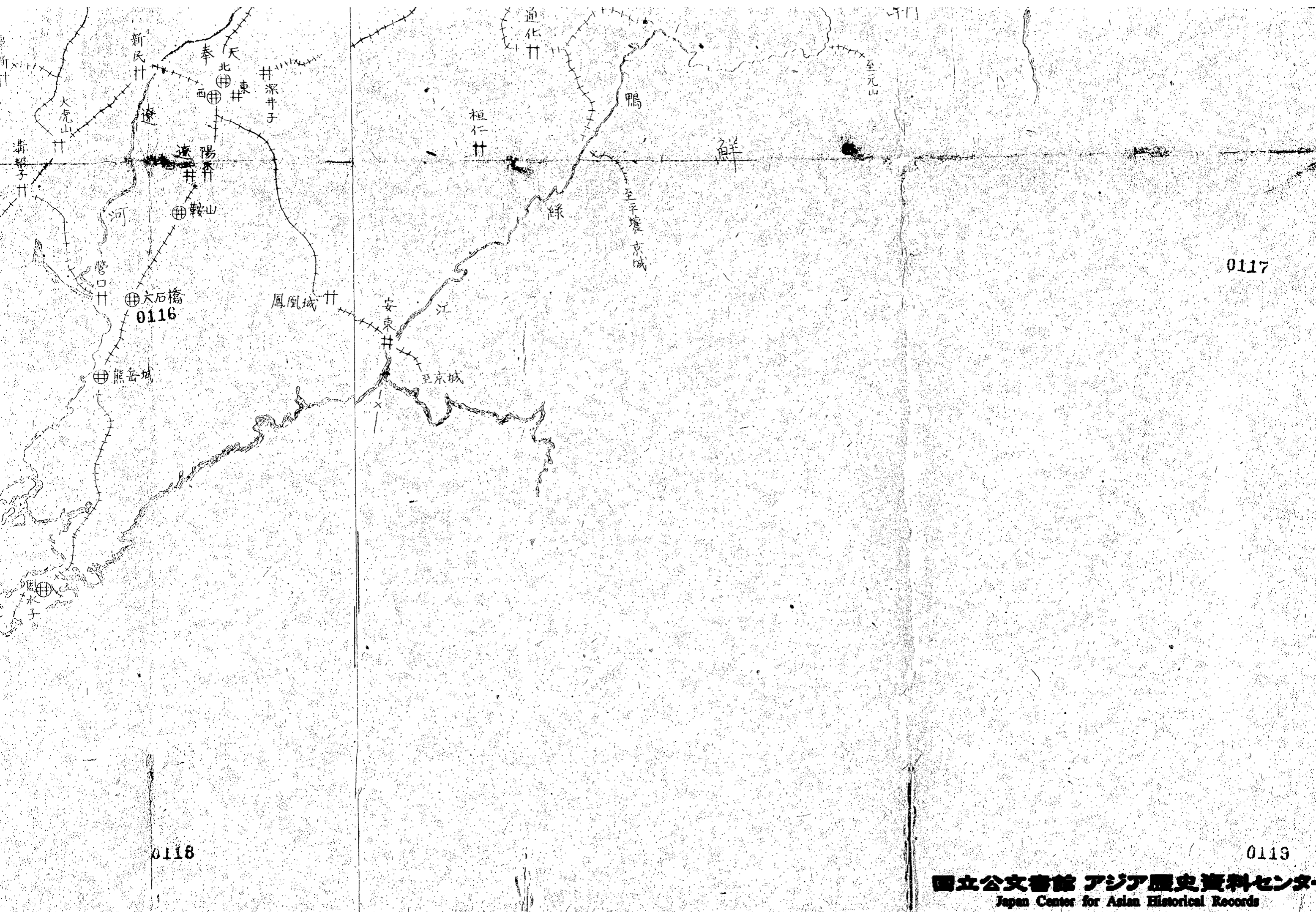
0114

0115



0118





0117

0118

0119

一 気象圖

天氣が西から東に向つて移り變るのと地形の關係とが相關聯して所謂氣象圖を成形し特に大興安嶺の東西、京省、京奉、京大線、東方山脈の東西は特に雨期及冬季に於て著しく氣象状態を異にする場合がある但し高空に於ては冬季日輪の上空を遁じ晴天の場合が多いと言ふから其の情態に就ては別に研究を要する

以上の如き氣象圖に應ずる比較的低空の氣象状態の變異を捕捉活用することは航空戰略或雨霖に地上戦闘協力上着眼すべき要目たるを失はない例へば京奉沿線に延出した航空兵力を以て東、西の各一方の航空兵力を顧みることなく西、東の各一方に全力集中の攻撃を行ひ得るやうな好機を捉へ得る場合が有り得るのである

二 寒氣

寒氣の飛行に及ぼす影響は相當大であつて十一月頃以降翌年三月初

二一三七

頃迄通常耐寒装備を飛行機に装し耐寒滑油を使用し或は滑油を予熱する等の手段を講じ特に野外に長時間飛行機を放置する場合発動機の凍結を防ぐ為保温の処置に吾等を要した又寒気の加はるに従ひ整備員の神益、動作、速鈍となり整備の欠陥を生じ易く故障多発の原因となり搭乗員の睡眠休養の不足と相俟つて飛行能率は多大の低下を来すこととなる

以上の關係は國より南北高に依りて相当差違があり奉天（北緯四一度四〇分位）附近より以南に在つては是程大きな影響はないやうに感じたが或は、海拉爾附近に至りては又特別な顧慮を要した。蘇軍は寒氣に耐し苦感せる形跡が無かつたが之は習熟性に因ると勿論であると共に後述の耐寒脂油を有つて居るに基くものと思

はれる

之結氷季に於て湖沼水面が同時に凍着陸に使用し得るから注意の要がある

〔註〕昭和十六年二月頃（一九四一）冬季演習の際泰康（哈爾濱

）海拉爾鐵道上暫々哈爾東南約五〇吉（西方約三〇吉米の  
前五面井附近の沼面上に約二戦闘機隊（九七機、四〇機内  
外）を逐次離着陸せしめたことがあつたが雪の吹溜りに乗  
り上げ一機を傾倒せしめたのみで故障なく該一機も損傷が  
なかつた

③凍結（冬季）大気中の湿度零度附近で蒸気多き場合飛行中の飛行  
機の翼に氷片附着し其の荷重のため墜落するもので非常に警戒せ  
られて居つたが滿洲に於て致年間實際には一回も之による事故に  
遭つたことはなかつた唯々昭和十四年末地上に於て微候を發見  
し飛行を中止したことがあつた

〔註〕昭和十四年末（一九三九）冬季演習の際綏化に於て飛行第  
九十八戦隊（九七重、戦隊長吉田喜八郎大佐）が払出動  
準備中プロペラに凍き氷雪片一面に附着せるを發見し凍結

の前徴として飛行を中止したことがある

飛行中石の衝突を発見したならば低空温暖の所まで下るか或は急  
に高々度を採ること等に依つて或る程度迄避けることが出来る又  
翼の前縁に収縮によつて氷片の附着を助ぐ装置を工夫したが姑息  
の処置たるを免れない

冬雪 雪は東支鉄道(含む)沿線以南の地域に於ては地上に在りて  
大なる障礙となつた記憶を行しない唯々飛行場に於ける吹溜りは  
偵知標示を綿密にしなないと屢々事故の原因となる除雪 踏面の資  
材を豊富に準備する必要がある 特に東支線以北の地域を然りと  
する取輪に代る織は已に時代遅れの器材であらう  
空中の雪は通視を妨げ低空に於ける飛行上著しい障礙をなし特に  
山地に在つては航空事故の原因となることが多く航空路上所請難  
所を延々に生じて居た滿洲に於ける其の主なもの  
1 大興安嶺

2. 哈爾濱、牡丹江間、老嶺

3. 吉林、郭化間、新開嶺

4. 敦化東方、哈爾哈嶺等

右は同時に雨季其他天候不良の場合にも通常難所である氣象観測判断、通報手段の途步殆達に伴つて此等に基因する事故は未然に防止し又盲目飛行、盲目着陸の能力、施設の向上に依つて此等の制約から大いに解放され得る筈であつた

対航空機戦闘戦略懸撃等は益々高々度で行はれる趨勢に在り冬季滿洲高度三〇〇〇米以上の雲上は晴天の場合が多いから地上協力の時を除いては以上の影響は遮滅の傾向に在る

### 三、解氷

解氷季は三月初旬頃始まるが年に依り差異があり又滿洲の南北に應じ十日乃至二週間位のずれがあるものと考へられる此の間土地道路の泥濘、河川湖沼の水上の通過不能、飛行場非舗装区域の泥化等に依つ

て飛行部隊の行動は相當の妨害を蒙るのである殊に滑走路だけが舗  
 装されて居る飛行場では飛行機を滑走路上に警集させなければ飛行  
 不能に陥り大なる損害を招くことを予期せねばならぬ此の點は  
 三四日乃至一週間と考へればよからう

(註) 昭和十八年(一九四三)解氷期、高島員隊の限度を併せ該  
 知する目的の演習を主として牡丹江一延吉間の地区で行つた  
 が解氷のため約三日前殆んど情況に即応する行動を採り得ざ  
 る飛行場を生じ目的の一部が自然放棄された結果となつた當  
 時泥濘の最甚しいのは牡丹江方面一五吉の温泉飛行場であ  
 つた

以上の外冬季の影響で考慮すべきことは十一月末頃より翌年三月初  
 頃迄殆んど土工作業は休止すること之を豫行するためには爆破其他  
 特種の作業を併せ行はねばならぬこと  
 爆破効力と土地凍結との關係を考へねばならぬこと、飛行場防護の

地上兵器其他自動車類等の寒気に伴ふ故障、給養に特別なる配慮を  
なすべきこと等である

五風 冬季三〇〇〇米以上の上空は殆んど西北の恒風と認めてよく其  
の速度も秒速三、四〇米より高空に至るに従ひ増大するやうである地  
上風の方向は地形により著しい差違があり飛行場滑走路の方向は一  
致に注意してあるが牡丹江―敦化―延吉間の地域は地形の関係上不  
可能な処或は初期調査不十分のため喰違つて居る個所がないことは  
ない機動飛行場は特に然りである颶風は滿洲に影響を及ぼすことは  
先づ皆無であらう

六風塵 四五月の頃に殊に多いやうであるが遠く蒙古奥地方面から所  
謂黄沙を運んで来て三三千米以上の上空迄數十軒の幅員を以て帯の  
如くに進入し来るものは飛行上一種の障礙帯を形成する 然し飛行  
機を以てする氣象観測の進歩に伴つて其の密度、方向、幅員等を適  
時に判断して或は避け或は利用することが可能であらう



白城、鄭家屯附近の線以西では此頃は殆んど連日相当の強風で沙塵を捲き殊に低空の通視困難の場合が多い但し早曉三三時間平穩の時期があるので此を利用するの著意が肝要である尙沙塵のため發動機内部に磨損が多く防塵装置を必要とした

七 雨 所謂雨期の飛行に及ぼす影響は平年に在つてはさ程大でなく飛行場内外の交通に關しても寧ろ解氷期に比べて障礙が大とは必ずしも謂ひ得ない唯昭和十一年（一九三六）十八年（一九四三）夏季の如く大出水を伴ふ時は平陽鎮（牡丹江東北約一五〇吉）、方正（哈爾濱東北方約一五〇吉）、依蘭（方正東方約九十吉）及其の附近の様な河川に沿ふ低地の飛行場は浸水の虞があることに注意を要する

第四節 上陸作戦

第一款 戦略的觀察

一、滿洲はその地域が老大であるのに拘らず海岸線としては僅かに遼東半島南岸と遼東湾沿岸とをもつてゐるのみで然かもこれ等の海岸には上陸作戦を指導するのに適當な地点が僅少であるばかりでなく此等の地点は大陸航空基地を以て包囲せられてゐる。従て此種作戦の実行には重大な危険と困難とが伴ふことを十分覺悟せねばならぬ。特に近代裝備をもつてゐる敵軍に対しては縦へ制海、制空權を完全に近いまでに確保してゐる場合でも成功の公算は極めて薄弱であると断せざるを得ないのである。日清、日露兩戰役で日本軍が遼東半島南岸に上陸した北清事變で日英兩軍が遼東湾沿岸山海關に上陸し共に輝かしい成功を収めたのであるが此等の戰例を現代戰に當てて上陸作戦興し易しと考ふるには愚かである。

(註) 日清戰役で日本第一軍(第一、第十二師團)は明治二十七年

二一四一

年十月二十四日花巻口に日露戦役で日本第二軍は明治三十七年五月八日候兒石（鏡子高）に獨立第十師團は同年五月十九日大孤山に上陸したのであるが獨立第十師團が敵騎兵部隊と輕戦したのみで其の後の上陸は何れも全然敵の抵抗を受けずに上陸に成功したのである。また北清事變で日英適合軍が明治三十六年九月二十九日山海關の上陸に成功したのであるがこれもまた敵と交戦することになかつたのである。

然し乍ら滿洲に対する作戦に於ては遼東半島または錦州方面に軍を進むるの重要性もあり且つ作戦補給港としての大連や山海關（~~蘇州~~蘇州島を含む）の価値を滅却することは出来ないものである。斯くの如く相反する要素を如何にして克服するかと重要である。即ち徒らに上陸作戦によつて軍を進めるといふ既成觀念に捉はれることなく当初から大連或は山海關を奪取する秦王島を空挺部隊によつて一舉

に攻略し之に膚接して軍の湯陸をこれ等の港湾で流行するの策案に出るのか賢明である。空挺部隊着陸地を隨所に求めうるに於て特に無りである。上陸作戦はこの空挺作戦を補助する場合か或は戰術的行動のために敢行する場合に小規模且つ短期間のものに限定されるべきで作戦初期から戰術的企図を以てする上陸作戦は極力避くるのを本旨とすべきである。

三、滿洲の港湾で軍事的価値が大きいのは大連港のみであり其の補助港として遼東半島に於ては旅順港を連東湾に於ては山海關（秦皇島を含む）を数へ得るに過ぎない。營口、葫蘆島の如きは軍事的の見地からはあまり価値ある港湾ではない。また港湾設備のない海岸を利用して揚塔を実施しようとしても之に適當な地点もない従て滿洲に作戦する軍にとつては大連港は是非共必要であり之をなくしては作戦の進捗に多大の悪影響を及ぼす懼れがある。

滿洲の港湾は上述のように局限せらるゝので勢ひ北鮮の三港即ち雄

茲、羅津、清津を併用することが切要である特に羅津港は戦時の需  
 要に依り臨機の設備をする余裕があるので大連港と相俟つて重大な  
 る価値を有するのである

第二款 港灣、海岸

其の一 南 滿

一 遼東半島南岸

1. 大連

天然の良港に加へ長年月を費し巨大な設備を完整した近代港であ  
 る 商港としてはもとより軍事港として諸般の改修が加へられた  
 ので其の価値は極めて大である 港内も廣く風浪に対する遮護も  
 十分であり岸壁、倉庫、給炭、給水設備等固然するところがなく  
 耐營力亦大である滿洲に於ける他港灣悉くを喪失したときでも本  
 港は之を完全に手中に收めることが緊要である

揚陸效程も優に一日一師団一六、中型船四、五十隻一に達するであらう然し長期に亘り連続使用する場合には其半数と見積るのが妥当である

軍需品の揚格力も大であり過去に於ける輸出入取扱貨物の実績に徴しても一千万屯の記録を持つてゐる

## 2. 旅順

軍港として露國帝政以来その設備を整へ来たものであるが港灣の規模は大なるものとは認め得ない。大連の補助港として使用するのが適當である

## 3. 海岸

長遠三百軒に亘る海岸で其の間多少の相違はあるものの之を概観して見れば遠淺であり黄海の風浪を直接受けるので上陸点として適當なところを見出し得るのである。若し海上及び陸上から敵の妨害を受くるが如きことがあつたならば之に対するのは殆んど

策がない

襲にも述べた如く日本軍は花園口、候兒石、大孤山に上陸した。例はあるがその何れも上陸点として適當なものではなく他に適當の地点がなく己むを得ず之を決行したものであることを深く考慮すべきである

(註) 候兒石に於ける第二軍上陸のときの輸送船の碇泊地は海岸が遠淺のため岸を巨る約四軒のところを選んでねばならずまた干満差が約十呎あり満潮時には舟艇を海岸に接着するところが出来たが干潮時には不可能であつた幸ひ海岸は砂土地であり地質も硬かつたので兵員は干潮時でも千米の沖合から海中に飛び込んで銃を上にあげながら上陸を続行したのである。然し軍需品や馬匹は満潮時のみを利用した状態であり揚陸効率は誠に遅々たるものであつた之れに加ふるに天候の影響を受けることが大で五月五日早朝から開始した

上陸も七日には中止しなければならなくなつた。そこで軍司令官は逐次南方の孫家咀子附近に揚陸地を移動したのである。この新上陸点は水深も大であり干潮時でも舟艇を海岸に接著することが出来たのであるが候兒石は多少たりとも長山列島の島々によつて風浪を遮ぎることが出来たのであるが孫家咀子は全然南方に暴露していて風浪の影響が一層はげしく揚陸作業は困難を極めたのである。もともと斯くの如き地点は上陸せねばならなかつたのは旅順を孤立せしめるための作戦上の必要が生じた次第で且つ露軍の配備の隙を巧みに衝き得たため成功したと見るべきである。当時露軍は普蘭店、金州にその第一線があり普蘭店、得利寺、熊岳城、蓋平、營口、大石橋の地区に歩兵二三大隊半、騎兵三中队、砲兵十四中队を、金州、大連、旅順地区に歩兵二十八大隊、騎兵、砲兵若干をもつて居り日本軍の上陸を知つて行動を起したので



あるが時既に遅く五月十日には日本軍は上陸掩護陣地を確保して敵と接衝することゝなつたのである（附図第六）

### 三、遼東半島北岸

古来港湾として見るべきものがなく上陸点として適當な海岸もないものと推断する

日露戦役の南山攻撃に當つて日本海軍驅逐艦が金州湾に進攻し至近巨離から陸上作戦に協力した戦例があるので小規模の上陸であつたならば同湾の沿岸に求め得るのではあるまいかと想像する

### 三、遼東湾沿岸

#### ノ 營口

大遼河口に位する河港であり主として支那民船の寄泊地に利用されてゐる、河口港の常として出入のための航路が狹隘であり軍事的価値は僅小である

### 2 胡蘆島

軍港として計畫されたものであるが規模も極めて小であり防禦施設としても殆んど見るべきものはない。港への出入航路も悪く陸上余地もなく、港内も航洋汽船三四隻を收容し得るに過ぎない程度である、港湾から錦西に通ずる鉄道を持つてゐるが築堤の部分が多く戦時之を破壊されたならば港湾としての使命は大半没却されるゝの嫌がある。道路も不完全である殊に冬期は不凍港ではあるが積雪量が多いので利用価値は大いに低下する。巷間胡蘆島の名稱はよく耳にするが眞価は遙かに下位にあり補助港として利用し得るに過ぎぬ。

### 3. 山海関（秦皇島を含む）

山海関は上陸点として良好である上陸点は市街地以北換言すれば萬里長城以北の兵營所在地の海岸に選定されるべきである。輸送船泊地は海岸を巨る二軒内外の海面に求むることが出来、海岸は砂濱硬質で傾斜も四分一程度干潮時に關係することなく舟艇を接

著することが出来る廣さも大であり上陸掩護陣地に適する丘陵地  
 点もある海面には島や岬もなく風浪に対する危険もあるが遼東湾  
 (渤海湾全域に亘り同様である)は海底が平均して浅いので縦ひ  
 風波があつても速かに収まる特性があるので大なる考慮を払ふの  
 要はない

山海関の海岸は右の如く南滿の上陸地としては最適である上陸正  
 面に制限を受けぬから揚陸效程は一に使用し得る舟艇の數によつ  
 て決めらるべきである

山海関(市街)の港湾としての価値は言ふに足りないものである  
 山海関に上陸作戦を指導した場合には同時または上陸後速かにそ  
 の南方河北省内の秦王島を占據して爾後の軍隊、軍需品の揚陸を  
 この港で続行することが有利である

秦王島は元來石炭積出港として設計されたものであるので棧橋の  
 如きも専らこの目的に合致するように構築されて居り直ちに兵員、

軍需品の揚陸に利用するには不便である附近で集めた材料が或は豫め準備した材料で棧橋の床面を加修することか必須である。基礎は完全であるが床面には隙間が多いからである。泊地や設備も營口、胡盧島に比較して格段の相違があり軍港として利用価値がある。

揚陸教程一日約四分一師団（大、中型汽船十隻）と判断する。軍需品の揚陸港として或は炭水の補給港としての価値も亦大である。

（註）山海関は北清事變のとき即ち明治三十三年九月二十九日。本軍が英軍陸戦隊と共同して上陸したところである。當時の敵は所謂団匪でありしかも何等の戦闘を交ゆることなく上陸に成功した。上陸地点が何れであつたか史料を缺いて居るが上陸後逸早く長城に日章旗を懸したといふ關係から見ても其の近傍であつたものゝ如くである。

秦王島は河北省に屬し滿州の兵要地誌の限外であるが山海

関とは至近の巨離にあり之を一体と見て初めて価値が生ずるのである更らに秦<sup>皇</sup>島の南方金山嘴南岸は北戴河海濱として北支で唯一ともいふべき海水浴場で上陸点として極めて良好な地点である従て秦<sup>皇</sup>島を利用するに北に山海關南に北戴河あり此兩者を併用するの著意を忘れてはならぬのである

其の二 北 鮮

一 雄基

本港は高地に囲繞された狭長の港湾であり風浪に対しては安全に碇泊し得るが港湾設備も小規模であり陸上の余積も乏しい。船舶の出入港も稍々困難である。舩舟の準備数に因つて變るのは勿論であるが揚陸效程は一日十分一師団（中型汽船三、四隻）と概定するのが妥当である

軍需品揚陸港としては利用の価値がある

## 三 羅津

天然の良港であり多数の大艦、巨船を收容するのに十分である港口にある大草島によつて外海の風浪も防ぐ事も出来水深から見ても陸上の余積から見てもその価値は甚だ大であるもともとこの港は当初から軍事的見地を主目的として設計、立案されたものであり現在果してどの程度まで竣工したかを明かにしないが臨機の設備によつて十分軍事港湾として価値を発揮し得る

揚陸効程は解舟の数の許したならば一日一師団弱（大、中型汽船三十隻）と概算する

満洲に作戦する為には大連港と相俟つて之を確保するの要がある強て本港の不利な点を擧ぐればあまりに盟境に近く空、海兩面より脅かされる公算の大なる点である

## 三 清津

早くから開かれた北鮮の要港であり陸上交通もまた便利である港湾

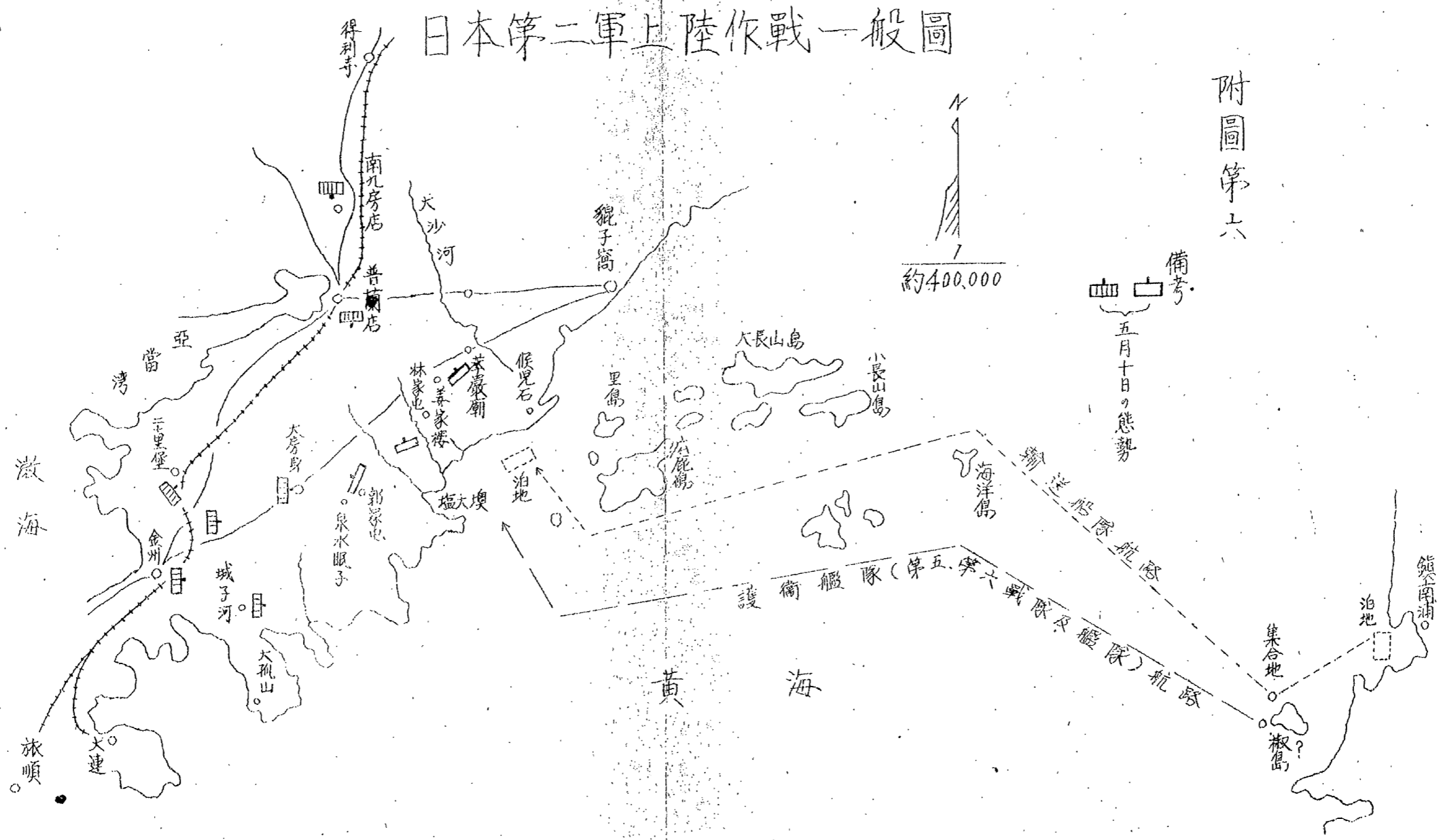
設備も小規模乍ら備へてゐる然し防波堤によつて港内が局限され多数の船舶を收容することが出来ぬまた市街地が海岸に近接してをり後方は山地で陸上の余積に乏しい

揚陸効程は一日約八分一師団（中型汽船五隻）と概算するのが妥当である

清津から北方羅津、雄基を経て滿洲に通ずる鉄道は海岸に沿つて延びていて海上からする攻撃の目標となり易く且つ一旦夫れを破壊されると迂回路の選定も容易でないので注意の要がある

本港は海路が短いので傷病者の還送港または軍需品の揚陸港として主用するのがよい

# 日本第二軍上陸作戰一般圖



附圖第六

備考  
五月十日之態勢

0142

0441