

## 〔論 説〕

# ソ連のベルリン封鎖と西側のベルリン空輸、対抗封鎖(1) —戦後ドイツの東西両陣営への政治的分立と 経済的分断の始まり—

角 田 俊 晃

## 序章 問題提起—ベルリン封鎖とは、先行研究と課題の検討—

本章では先ずソ連によるベルリン封鎖、西側のベルリン空輸や対抗封鎖とはどういうことか述べる。次にベルリン封鎖に関する先行研究を紹介するとともに、その問題点を示すことで本稿の検討課題をあげる。その際には課題の検討方法と仮説も提示する。

### 1. はじめに

#### (1) ベルリン封鎖とは

1948年6月24日にソ連は西ベルリンとソ連占領区（以下、SBZという）の間の鉄道、道路、運河の交通・輸送を遮断した。西ベルリンは物資の供給を絶たれ孤立したのである。これに対して米英は輸送機によって石炭や食料などを空輸し西ベルリンを維持した。その後、翌年5月に封鎖は解除された。この一連の事件を「ベルリン封鎖」という。

ベルリン封鎖が始まり終結するまでの事件には、西独国家の分離独立などを勧告したロンドン六カ国外相会議、西側地区での通貨改革、ベルリン封鎖、西側の対抗封鎖、SBZでの通貨改革、米英の空輸作戦、スターリン・モロトフと三カ国大使会談、ベルリンの通貨問題に関する四カ国軍政長官会議、国連での交渉、キングスベリー・スミスのスターリンへのインタビュー、ジェサップとマリクの交渉などがある。また、ベルリン封鎖が終わった後には西独国家が設立され、間もなく東独国家も創設された。

この頃に欧州ではトルーマンドクトリン、マーシャルプラン、コミンフォルムの設立などに見られるように東西対決いわゆる冷戦構造が姿を現しており、ベルリン封鎖はその進展を画する重要な事件の一つであった。また、世界的にみれば、この時期には朝鮮半島での南北国家の発足、NATO やコメコンの結成、中国では米ソ両国が支援する内戦をへて人民共和国が成立、他方、ギリシャ内戦においては共産党が政府軍に敗北するなど、東西分裂・対決が露わになっていた。

## (2) 東西両陣営の対独政策

ベルリン封鎖を巡る状況を知るために、ここで東西両陣営のこの時期の対独政策をお浸いしておこう。

この時期に西側が西独国家を分離独立させようとしていたことは、ドイツ復興の制限緩和や米英占領区の統合促進を唱えたシュツットガルト宣言、ソ連が中立・統一ドイツ構想やルール地方の共同管理を提案したモスクワ四カ国外相会談の決裂、西欧の戦後復興のための経済援助であるマーシャルプラン、ロンドン六カ国外相会談などから明らかである。とりわけ、米英仏ベネルクス3国のロンドン六カ国外相会談は48年3月5日に西独地域のマーシャルプランへの参加、フランス占領区と米英占領区（以下、BIZ という）の経済政策の調整、そして、西独地域で連邦国家を創設するなどのロンドンプログラムを議決した<sup>1</sup>。すなわち、西独地域の政治的・経済的な分離独立である。この西独地区の分離独立策の一環として前述の西独地区での通貨改革が6月20日に実施された（西ベルリンは6月23日）。

他方、ソ連の対独政策は史料的制約から推測によらざるをえない憾みはあるが、非軍事化非ナチ化に加えて西側との中間緩衝地帯とするための中立、影響力を全土に及ぼすための統一であったと思われる。一方、SBZ だけでなくドイツ全土からも最大限の賠償を獲得するとともにSBZ を東欧諸国にならった衛星地帯にしようとしていた<sup>2</sup>。

---

<sup>1</sup> U.S. *Foreign Relations of the United States*. 1948, vol.2, pp.75-145

<sup>2</sup> ソ連の対独政策については主に以下を参照した。Wilfried Loth, "Stalin's Plans for

西側のロンドンプログラムや通貨改革はこの政策に真っ向から対峙するもので、ソ連にとっては、その阻止に向けた対策を講ずべきものであった。ソ連はロンドンプログラムの発表後、SBZの軍政長官と政治顧問をモスクワに招聘して対策を協議し、西ベルリンとSBZとの交通遮断を計画した。また、東独地区での通貨改革の準備を急いだ<sup>3</sup>。

### (3) ベルリン封鎖の始まりから終結

西側の通貨改革に対してソ連は6月24日に西ベルリンの東独地区との交通・運輸を遮断した。これに対して西側は即座に6月24日から25日にかけてSBZとBIZの間の貨物の移出入と人の往来を禁止した<sup>4</sup>。これを対抗封鎖という(Counter-Blockade)。また、6月24日にはSBZでの通貨改革が行われた。こうした、東西両陣営の対抗措置の応酬が見られた。

アメリカはベルリン封鎖が始まると6月26日には閣議を開き、当面は空輸を統制されたものに拡大することを決めた。その後、封鎖が継続する見通しとなると、ベルリンからの撤退、ベルリンに残留するためには戦争になることを辞さずに武装輸送隊(Armed Convoy)で補給する、最終決定をせずに当面はローカルな問題として処理するなどの案がでたが、7月22日のNSCの会議でベルリンでの拠点を維持する、戦争になることを避ける、西ドイツの政治的な建設を継続するとの方針から、武装輸送隊は避ける、空輸を拡大して補給する、ソ連との外交交渉を行うことを決めた<sup>5</sup>。ただし、空輸によって西ベルリ

---

Post-War Germany”, in Francesca Gori & Silvio Pons eds., *The Soviet Union and Europe in the Cold War*. New York: Palgrave, 1996, pp.23-36, 岩田賢司「ソ連のヨーロッパ政策」石井修編著『1940年代ヨーロッパの政治と冷戦』ミネルヴァ書房、1992年、49-110頁、Vladimir O. Pechatnov, “The Soviet Union and the World, 1944-1953”, in *The Cambridge History of the Cold War*. Volume 1 Origins, Cambridge: Cambridge University Press, 2010, pp.90-111, Hans-Peter Schwarz, “The Division of Germany, 1945-1949”, *Ibid.*, pp.133-153

<sup>3</sup> Наринский М.М., Берлинский кризис 1948-1949 гг. ВЕСТНИК МГИМО-УНИВЕРСИТЕТА, No.1(16), 2011, Москва, pp.164-166

<sup>4</sup> OMUG Monthly Report, 48年6月 p.55, 48年7月 p.58, 48年7月 p.69

<sup>5</sup> Avi Shlaim, *The United States and the Berlin Blockade, 1948-1949*. Berkeley: University of California Press, 1983, pp.195-280

ンがどれほど持ちこたえられるか見通しはなかった。

その後、48年8月からモスクワでスターリン・モロトフと米英仏三カ国大使の会談が行われ<sup>6</sup>、ロンドンプログラムの延期、ベルリンの通貨を東マルクに統一することを条件として封鎖を解除することで合意ができたが、ベルリンの通貨問題に関する四カ国軍政長官会議で通貨管理はソ連が行うか四カ国共同で行うかなどを巡って決裂した。その後、交渉は国連の場に持ち込まれたが進展はなかった。

しかし、49年1月にアメリカのジャーナリストであるキングスベリー・スマイスのスターリンへのインタビューで、スターリンがロンドンプログラムの外相会談までの延期とベルリン封鎖と対抗封鎖の同時解除を提案し<sup>7</sup>、その後の米ソ両国連大使ジェサップとマリクの交渉をへて49年5月にベルリン封鎖と対抗封鎖は同時に解除された。

このベルリン封鎖の発生、進展、終結の過程はどう理解したらいいのであろうか？

## 2. 先行研究

ベルリン封鎖に関する先行研究には概ね、東西対決論と意志決定論がある。

東西対決論は、ベルリン封鎖がソ連の膨張主義の現れであり、西側は対抗策として戦争を惹起させないように空輸によって西ベルリンを維持したとして、その成功を高く評価する。これによって東側に対する第二次大戦中の敵国であるドイツを含む西側の一体感が形成され、反共産主義的意識が高められたとするものである<sup>8</sup>。

---

<sup>6</sup> Department of State, *The Berlin Crisis: a report on the Moscow Discussion*, 1948.

<sup>7</sup> Советский Союз и берлинский вопрос: документы. Москва: Министерство иностранных дел. 1949, pp.8-9

<sup>8</sup> その代表例としては、Lloyd C. Gardner & Arthur Schlesinger, *The Origins of the Cold War*. Lexington: Xerox College Publishing, 1970 及び Carolyn Eisenberg, *Drawing the Line: the American Decision to Divide Germany, 1944-1949*. Cambridge: Cambridge University Press, 1996、がある。

しかし、この考え方は一定の思想的政治的立場からくる見方ないしは捉え方もいうべきものである。事件の事実関係に照らしても、前述のソ連の対独政策やベルリン封鎖に至る過程が単にその膨張主義の現れとは言いきれない。また、空輸の成功はそれが正しい立場にある者が戦争を惹き起さない適切な方策を取ったから成功したものの如くであり、空輸が始まって間もない頃は、空輸で2百万人余の西ベルリン市民に一年近くに亘って補給できるとは誰も思っていなかったこととの整合がとれない。

意志決定論は西側がベルリン封鎖に対して西ベルリンから撤退することなく、また、武装輸送隊ではなく空輸によって西ベルリンを維持したことの意味決定に至る過程を跡付ける。そして、特にアメリカがその自由主義の価値観によって戦争を起さずにソ連の意図を挫折させたことを評価する<sup>9</sup>。

しかし、西ベルリンから撤退せずに補給を続けるとして、武装輸送隊ではなく空輸という手段をとったのは、二つの手段が代替関係にあったからではなく、空輸は当面のところ暫定的に取られた手段であった。また、空輸は外交交渉のための時間稼ぎであり、西ベルリンに駐屯する部隊への補給の備蓄であったことと符合しない。外交交渉が頓挫した48年9月の時点でも空輸で西ベルリンを支えられるかは見通せず、空輸に目途が立つようになったのは空輸の目標量を増やした10月になってからで<sup>10</sup>、その後、冬場にもかかわらず空輸量が増加した年明けから春になって、ようやく、空輸の成功に確信がもてるようになったのである。

また、この考え方は空輸という正しい意思決定がなされたのであるから成功するのは当然という decision-making model の考え方に通じるものがある。結果として空輸が成功したから意思決定が正しかったとするものであり、いわば

---

<sup>9</sup> その代表例としては、Avi Shalaim, op.cit., Herken, Gregg, *The Winning Weapon: The Atomic Bomb in the Cold War, 1945-1950*. New York: Konopf, 1980, Prussen, Ronald W., *John Foster Dulles: The Road to Power*. New York: Free Press, 1982、がある。

<sup>10</sup> Department of the Air Force, *A Report on the Air Lift Berlin Mission*. Washington: Public Information Division, 1949, p.88

「後知恵」であろう。仮に空輸が失敗すればその意思決定は間違っていたことになるが、この考え方は空輸の実施過程に即して成功した要因や条件を探ろうとはしない。その意味では、単なる結果論なのである。

こうして見ると、ベルリン封鎖はその終結から 70 年余を経ても、その発生に至る過程はともかくも、進展、変遷、終結に至る過程とりわけ終結の事情やそれがもたらした影響や国際政治上の意義については未だ十分に解明されていないと言わざるをえない。

### 3. 本稿の検討課題

ベルリン封鎖の発生から終結までの過程と先行研究の問題点を併せ考えて、今後の検討課題を考察してみよう。

#### (1) 空輸の成功

ベルリン空輸は何故どのような要因や条件のもとで成功したのであろうか？ アメリカ空軍の *A Report on the Airlift Berlin Mission* によれば、48 年 7 月から 49 年 7 月までの空輸実績は空輸が始まった翌月の 48 年 7 月には 2,000 t 強であったものが 49 年 7 月には 8,000 t を超えている、約 4 倍である。この輸送量の増加はどのようにして可能になったのか？ 機材なのか、飛行場・滑走路なのか、航路・航法なのか、管制なのか、搭乗員の指揮・指導なのか、荷捌きなのか、輸送機部隊の組織・統制なのか。

このベルリン空輸で米英は 48 年 6 月 26 日から翌年 9 月末日までのほぼ 15 カ月間に 2,326 千トンもの物資を空輸したが、これはそれまでに類例を見ない前代未聞のものであった。しからば、それまでにはどのような空輸作戦があり、どのような意味や意義においてベルリン空輸は画期的だったのか。

ベルリン空輸はソ連にとってはベルリン封鎖の抜け穴であり、さらには封鎖を覆すものになったが、この米英の空輸作戦に対してソ連はいかに対処・対応したのか。結果、空輸は成功したが、これはベルリン封鎖ひいては東西対決にどのような含意をもつのか。

## (2) ベルリン封鎖の終結

ベルリン封鎖の終結についてはこれまでベルリン空輸の成功で封鎖を続ける意味がなくなり、他方、西側のプロパガンダで空輸は「空の架け橋」「ベルリンの救済」「自由の大義に対する西側の決意の象徴」とされる一方で、ベルリン封鎖は「無慈悲かつ野蛮」、「共産主義者はベルリン市民を殺す」とされ、ソ連や共産主義思想が悪者にされるので封鎖を解除したとされてきた<sup>11</sup>。しかし、そうなら、ソ連は任意に一方的に自己を正当化しつつ、また、恩着せがましく封鎖を解除すると宣言すればいい。しかし、そうはならなかった。

ここに奇妙なことがある。スターリンがアメリカのジャーナリストのキングスベリー・スミスとのインタビューでベルリン封鎖の解除はロンドンプログラムの外相会談までの延期とベルリン封鎖と対抗封鎖との同時解除を条件とするとしたことである<sup>12</sup>。対抗封鎖とは、前述の如く、SBZとBIZの間の貨物

---

<sup>11</sup> Наринский М. М., *op.cit.*, pp.170-171

<sup>12</sup> Советский Союз и берлинский вопрос : документы. Москва: Министерство иностранных дел, 1949. pp.8-9

ちなみに、キングスレー・スミスとのインタビューは一問一答式で質問は4つしかない。その全体を紹介する。

問1 ソ連政府はアメリカ政府と両国政府が互いに対する戦争に依る意図がないことを共同で宣言することを検討する用意があるのか？

答1 ソ連政府はそのような宣言をだすことを検討する用意をするだろう。

問2 ソ連政府はアメリカ政府と共同で平和条約の締結、段階的な軍縮といった手段を実施する用意があるのか？

答2 勿論、ソ連政府はアメリカ政府と平和条約の締結、段階的な軍縮といった手段を実施することに協力できる。

問3 もし、米英仏政府が分離された西独国家の設立を延期しドイツ問題を検討する外相会談を全体として未定にするなら、ソ連政府はソ連当局が課した西独地域とベルリンの間の規制を解除する用意があるのか？

答3 米英仏からそのような措置が表明されればソ連政府は交通規制を撤廃するのに何ら障害はない。しかしながら、三カ国によって導入された交通・貿易規制が同時に撤廃されるという理解のもとである。

問4 貴国の高官はトルーマン大統領と相互に相応しい場所で平和条約の締結可能性を議論する用意があるのか？

答4 既に会談には何ら異議がないと表明している。

の移出入や人の往来を禁止したことである。この対抗封鎖がSBZの経済に影響を与えたことはつとに指摘されているが、それとベルリン封鎖の解除とはどのような関係にあるのだろうか。

### (3) 対抗封鎖による影響、対抗封鎖のベルリン封鎖解除との関係

ベルリン封鎖に対する西側の対抗手段は主に空輸と対抗封鎖であった。空輸については前述の如くこれから検討するが、対抗封鎖についても検討する必要がある。

この際に一つの仮説を提示する。すなわち、対抗封鎖はSBZの経済へ悪影響をもたらした。ソ連はSBZの経済を回復させ、また、賠償を獲得するためにもSBZを経済的に支援する必要があった。これにはソ連だけでなく東欧諸国も協力することとなる。しかし、SBZへの経済的支援は第二次大戦で甚大な被害を被ったソ連や東欧諸国には難しいことであり、ややもすれば戦後復興に障害となりかねない。それ故、ソ連には西側の対抗封鎖を早期に解除させる必要があった、いわば「お家の事情があった」というものである。

この仮説を検証するにはこれが今までほとんど意識されてこなかったものであるため、材料を探すのが難しいと予想される。単に先行研究の渉獵だけでなく、米独露の一次史料にもあたって探求する必要があるだろう。

以上述べた如く以下ではベルリン封鎖のよりよき解明のために次の二点を検討する。

#### ① 空輸の成功

ベルリン空輸はいわばソ連によるベルリン封鎖の抜け穴であり、やがてはそれを覆すものになった。しからばベルリン空輸は何故どのような要因や条件のもとで成功したのかという問題を解明する。また、ベルリン空輸の成功がもつ意義を検討する。

---

問3以外は平和条約や軍縮のことで原則的基本的なことを表明しているにすぎない。問3だけがベルリン封鎖という個別の問題を扱っており、しかも、東側の封鎖と西側の対抗封鎖を解除する条件について具体的に言及している。



## ② 西側の対抗封鎖

次の仮説を検証する。対抗封鎖はSBZの経済へ悪影響をもたらした。ソ連はSBZの経済を回復させ、また、賠償を獲得するためにもSBZを経済的に支援する必要があった。これにはソ連だけでなく東欧諸国も協力することとなる。しかし、SBZへの経済的支援は第二次大戦で甚大な被害を被ったソ連や東欧諸国には難しいことであり、ややもすれば戦後復興に足枷となりかねない。それ故にソ連には西側の対抗封鎖を早期に解除させる必要があった。

## 第1章 ベルリン空輸の成功

### — その要因・条件、評価、ソ連の対応 —

本章ではベルリン空輸が成功した要因や条件について系統立てて紹介する。また、ベルリン空輸の評価や意義について、それまでに行われた空輸の事例を紹介し参照することによって検討する。加えて、ソ連側が空輸を妨害しなかった事由を考察する中でベルリン空輸が東西対決にもたらしたものを示す。

### 1. ベルリン空輸の成功と検討課題

48年6月24日にソ連は西ベルリンとSBZの間の鉄道、道路、運河の交通・輸送を遮断した。これに対して、米英は輸送機によって石炭、食料品などを空輸し西ベルリンを維持した。この空輸作戦をベルリン空輸（Berlin Airlift）という。このベルリン空輸で米英は48年6月26日から翌年9月末日までのほぼ15カ月間に2,326千トンもの物資を空輸したが、これはそれまでに類例を見ない前代未聞のものであった。また、ベルリン空輸が始まった当初は誰もが輸送機による空輸で人口2百万人もの大都市に補給できるとは思っていなかった。

このベルリン空輸について先行研究は、空輸はソ連によるベルリン封鎖に対して西ベルリンに武装輸送隊で物資を運び込むのは戦争を惹起しかねないので当面やむをえずとられた手段であり、また、外交交渉によって封鎖を解除するための時間稼ぎであったとする。しかしながら49年春頃には空輸の成功が明らかになるといつのまにか前述のことは忘れ去られ（暗黙裡に）空輸は正し

い意思決定をしたのだから成功すべくして成功したものとされてしまう<sup>13</sup>。

ここにベルリン空輸は何故、どのようにして成功したのか、また、ベルリン空輸のもつ意義は何かという今後の研究課題が存在する。それを幾つかあげると、

- (1) 空輸は何故、成功したのか？ その要因や条件が系統だてて検討されていない。機材なのか、飛行場・滑走路なのか、航路・航法なのか、管制なのか、搭乗員の指揮・指導なのか、荷捌きなのか。
- (2) 空輸の成功はそれまでに類例を見ない前代未聞のものであったとしても、それまでにはどのような空輸作戦があり、どのような意味や意義において画期的だったのか。
- (3) ベルリン空輸は当事者の一人であるソ連にとってはベルリン封鎖の抜け穴であり、更には封鎖を覆すものになったが、この米英の空輸作戦に対してソ連はいかに対処・対応したのか。
- (4) 結果、空輸は成功したが、これはベルリン封鎖ひいては東西対決にどのような含意をもつのか。

以下ではこれらの検討課題について端緒的ながら検討してみることにする。

## 2. ベルリン空輸の成功の要因や条件

ベルリン空輸が成功した要因や条件については、これまでに類書で個々の事実関係や見解が指摘されているが系統だったものは見当たらない。以下では空輸が成功した要因や条件についてまとめてみた。

### (1) 飛行場・滑走路

#### ア. 飛行場の新設

ベルリン空輸が始まった時点で、西ベルリン地区にある飛行場はアメリカ占

---

<sup>13</sup> 先行研究の代表的なものには以下のものがある。

・ Avi Shalaim, op.cit.,

・ Daniel F. Harrington, *Berlin on the Blink: The Blockade, the Airlift, and the early Cold War*. Lexington: The University Press of Kentucky, 2012

・ Carolyn Eisenberg, op.cit.,

領区のテンペルホフ (Tempelhof) とイギリス占領区のカトウ (Gatow) しかなかった。これに加えてフランス占領区にテーゲル (Tegel) 飛行場を新設した。テーゲルは第一次大戦中には飛行船の訓練場で第二次大戦中には対空砲部隊の訓練に使われた。滑走路は僅か 93 日で建設され 48 年 12 月に正式に開港した。滑走路の長さは 1,680m で最新の工法で建設されたため路盤は強固であり厚く舗装されていたため大型輸送機 (機体は重い積載量の大きい) C-97 や C-74 の離発着が可能であった<sup>14</sup>。

### イ. 滑走路の増設・改良

テンペルホフ飛行場には戦前には舗装された滑走路がなかったが、空輸作戦中にアメリカ空軍の工兵大隊によって舗装された滑走路が 3 本建設された (従来からあった中滑走路を舗装し南・北の舗装滑走路を増設した)。これでテンペルホフは従来の滑走路一本から三本となった。また、滑走路の長さは平均 1,650m で C-54 の離発着には十分な長さがあったが、空港の東端が 5 階建てのアパート地区でその上をかすめるように進入しなければならなかった。

カトウ飛行場の滑走路は空輸作戦が始まった時にはコンクリート化の工事中だったが、48 年 7 月には完成した<sup>15</sup>。

### (2) 飛行場での荷捌き

飛行場での貨物の荷捌きも大きな問題であった。特に物資によっては積み降ろしに時間がかかるものがあった、石炭である。これについては石炭専用の容器を開発し (粗ラシャないしジュート製のバッグ) 容器自体の積み降ろしをすることとした。また、フォークリフトやテーブルリフターなどの機材を多用して時間の短縮を図った。これらにより貨物の積み降ろしに要する時間は平均でテンペルホフでは 48 年 8 月の 24 分から 49 年 7 月には 15 分に、カトウでは同じく 21 分から 9 分に短縮された<sup>16</sup>。

---

<sup>14</sup> John Provan & R.E.G. Davies, *Berlin Airlift: The Effort and the Aircraft*. Mclean: Paladwr Press, 1998, p.34

<sup>15</sup> Ibid., pp.34-35

<sup>16</sup> Department of the Air Force, op.cit., p.93

また、搭乗員は空輸作戦が始まった頃は着陸すると飛行機を降りターミナルビルで休憩・食事をしていたが、飛行機の周囲に来る給食車 (mobile snack bar) から給食、機内で食事をとるようにした<sup>17</sup>。

### (3) 航路・航法

大量の輸送機を短期間に西ベルリンに送り込む必要があるため、米英空軍は航路・航法を特定して搭乗員に順守させた。また、搭乗員向けの「輸送航路と手続き」に関するマニュアルも作成され、航路・航法や空港での手続きなどに関するブリーフィングも頻繁に行われた。

西ベルリンに入る航路はアメリカ空軍基地のあるフランクフルト (Frankfurt) からの南航路、イギリス空軍基地のあるセレ (Celle) ファスベルグ (Fassberg) からの中航路、同じくイギリス空軍基地のあるハンブルグ (Hamburg) リューベック (Lubeck) からの北航路の三つがあった。アメリカ空軍の輸送機は往路は南航路で西ベルリンに入り、復路は中航路に出て南航路の西側を通るとされた。これで航空機の航路は一方向・片側だけとなり流れがよくなる。発進は3分間隔とされ、順番に高度は5,000 ft、6,000 ft、7,000 ft、5,500 ft、6,500 ft で飛行するとされた。航空機の間隔を短縮し、かつ、高度差を設けて接触・衝突が起きないようにして一定時間内に大量の輸送機を送り込むのである<sup>18</sup>。

また、アメリカ空軍の輸送機はテンペルホフで着陸に失敗したら、再度、着陸をやり直すのではなくそのまま高度をとり基地に帰還するとされた。とある機の着陸のやり直しでテンペルホフの離発着が停滞し、空輸に支障をきたさないためである。

### (4) 管制

航空機の管制はおおまかに言って離発着と飛行中に分けられる。飛行中の管制はいわゆる無線標識システム (Radio-Beacon System) で、第二次大戦中に米空軍がドイツ爆撃などで採用していたものと大差はなかった。ベルリン空輸の際には新しく GCA システム (Ground-Controlled Approach) がテンペルホ

---

<sup>17</sup> Ibid., p.74

<sup>18</sup> John Provan & R.E.G. Davies, op.cit., p32, p.47

フ、ガトウ、テーゲルの三飛行場で採用された。これは主に夜間や悪天候時に地上の管制塔から着陸する航空機に対し滑走路直前までの間に精密進入レーダーなどを用いて管制官が音声により誘導するものである。今日ではあたりまえのものであるがこの時に初めて導入された。これによりテンペルホフでは最混雑時は1分につき1機という離発着を可能にした<sup>19</sup>。

これらによって西ベルリンの三飛行場に着陸する航空機の数 は 49 年 7 月には 886 回/日となった。平均して 1 時間に 37 回となる<sup>20</sup>。

### (5) 機材

アメリカ空軍の機材は初めの頃は第二次大戦中の主要輸送機 C-47 を使っていたが（双発、積載量 3.4t、航続距離 960 km）より大型で積載量の大きい C-54 に代えている（4 発、積載量 8.9t、航続距離 1,600 km）。しかも使用機材をこれ一種だけにしている。そのほうが運用がやりやすくなるからである。アメリカ空軍は日量 4,500 t を輸送するには 225 機の C-54 が必要と見積もったが、このためにアメリカ本土のみならずハワイ、極東の日本、フィリピンからも C-54 の輸送機部隊を招致した。また、海軍の C-54 の輸送部隊も作戦に参加している。配備された C-54 の機数は 48 年 7 月には 50 機程度だったが、逐次、増加し 49 年 1 月には 200 機に達した<sup>21</sup>。

機材の整備も大きな問題であり、日々の点検だけでなく稼働 200 時間毎に一斉点検、同じく 1,000 時間毎にオーバーホールをするとされた。これには単に部品の供給だけでなく整備員を確保する必要があった。このためアメリカ空軍の整備員だけでなくドイツ人を採用している。第二次大戦中にドイツ空軍で機材の整備に携わった人間は少なくなく、また、C-54 の P&W R-2000（1,450 馬力）エンジンはドイツ空軍が FW-190 などに装備した空冷エンジン BMW139

<sup>19</sup> Benjamin J. Johnson, *From Burma to Berlin: The Development of U.S. Air Transport 1938-1949*. PhD Dissertation, University of Nebraska-Lincoln, 2014, p.105

<sup>20</sup> Department of the Air Force, op.cit. p.89

<sup>21</sup> D.M. Giagreco & Robert E. Griffin, *Airbridge to Berlin: The Berlin crisis of 1948, its Origins and Aftermath*. Novato: Presidio Press, 1988, p.127

Department of the Air Force, op.cit, p.94p

(1,550馬力)と大きな違いはなかったが、言葉の問題や作業手順への習熟などで新たな教育訓練が必要だった<sup>22</sup>。

### (6) 指揮組織

空輸作戦が始まった頃は米英それぞれが空輸作戦を指揮・運用していたが、アメリカ側の要請でイギリス側も受容し48年10月に統合指揮が実現することとなった(Combined Air Lift Task Force)。トップは勿論アメリカである(HUMPの輸送機部隊の指揮官だったTunner 将軍)<sup>23</sup>。

長々と述べたが、これら各種の方策、手段、技術の総体としてベルリン空輸は成功したのである。空輸作戦の開始当初は西ベルリンの最低供給必要量は4,500t/日と考えられ、これを空輸量の目標としていたが、この目標は9月・10月には達成された。このため10月には最低供給必要量は5,620t/日に変更された(その主なものは食料1,435t、石炭3,084t、軍需品765tであった)。空輸量は11月には若干低下したが、12月には冬季ながらも再度当初の目標に到達した。12月から翌年の春にかけての期間には天候、要員、物資の供給、整備などの問題はあったが輸送量は増加し3月には6,000t/日を超え5月には8,000t/日に達した。空輸は西ベルリンに補給を続けえること、冬季でもそれは可能なことを示した<sup>24</sup>。

## 3. ベルリン空輸は前例を見ない、前代未聞のものであった

ベルリン空輸を適切に評価するためには、これを単独の一つのものとして見ては不可能である。何か同様なものを見つけ、それを参照し比較検討することで初めて可能になる。さりながらベルリン空輸以前の同様なものを探すとすると、第二次大戦中の包囲された部隊への補給ぐらいいか思いあたらない。

航空機による味方部隊への補給は第一次大戦の末期から始まったが、第二次大戦ではいくつか輸送期間が2-3カ月に達し空輸量も2万トンに及ぶものが

---

<sup>22</sup> Department of the Air Force, op.cit., p.65

<sup>23</sup> D.M. Giagreco & Robert E. Griffin, op.cit., p.153

<sup>24</sup> Department of the Air Force, op.cit., p.49, p.88

現れた。以下、その例をあげる。なお、第二次大戦中の空輸作戦としてはアメリカからの武器貸与法 (Lend-Lease) によるイギリス、ソ連、中国などへの兵器や軍需品などの空輸があるが (その代表例がインドからヒマラヤを越えて中国雲南省へ至る空輸作戦である HUMP) これらは輸送距離が長すぎるし、生活必需品を輸送せず、また、人員を後送することも稀だったので除外した。もっとも、米空軍にはこの HUMP、英空軍にはビルマでの空輸作戦 (後述) がベルリン空輸を成功させるための経験となっているのであるが<sup>25</sup>。

### (1) 東部戦線

#### ア. デミヤンスク

1941年12月に始まったソ連軍のモスクワ前面での冬季攻勢によりドイツ軍の第2軍団などがデミヤンスクで包囲された (約95千人)。これに対してドイツ軍は部隊を撤退させることなく空軍の輸送機で補給を行って拠点地域を保持した。空輸は42年2月18日から5月19日まで行われ (91日間) この間の物資輸送量は27.5千トンで (302トン/日、91日間の計算) 増援を15,446人送り込み負傷者22,093人を後送した<sup>26</sup>。

デミヤンスクへの空輸は第二次大戦中の初の大規模な空輸作戦となった。この空輸作戦は輸送機による空輸によって10万人規模の部隊を数カ月に亘って補給できることを実証した。ドイツ軍の上層部は新たな作戦手段を獲得したと自信をもった。しかし、この作戦は準備と実施に膨大な物資や機材が投入されたが、機材の損害も大きかった (265機)。とりわけ、輸送機搭乗員の養成・訓練に当たっていた教官や養成課程中の搭乗員を作戦に従事させたことによる訓練計画のギャップは終戦まで埋まることはなかった<sup>27</sup>。

---

<sup>25</sup> HUMPについては John D. Plating, *The HUMP: America's Strategy for keeping China in World War II*. College Station: Texas A&M University Press, 2011 を、米空軍の HUMP からベルリン空輸に至る輸送作戦の作戦思想、指揮・組織、技術開発などの関連や進歩などについては Benjamin J. Johnson の前掲論文を参照されたい。

<sup>26</sup> Fritz Morzik, *German Air Force Airlift Operations*. Honolulu: University Press of the Pacific, 2002, p.172

<sup>27</sup> Ibid., pp.142-143

## イ. スターリングラード

1942年11月から始まったソ連軍の南部戦区での冬季攻勢でスターリングラード一帯にドイツ第6軍と第4装甲軍の一部など約30万人が包囲された。ドイツ軍はデミヤンスクと同様の空輸作戦を行った。空輸は11月24日からドイツ軍が降伏する2月3日までの72日間にわたって行われたが、この間の物資輸送量は8.35千トン（117.6トン/日）にすぎず、包囲された部隊の最低必要量300トン/日、作戦可能な必要量500トン/日に到底、及ばなかった（12月7日の362トンが最高）<sup>28</sup>。

スターリングラードへの空輸作戦は明らかに失敗だった。その要因は厳冬期という気候や気象条件があり発進基地から包囲下の飛行場までの距離も長かったが、包囲された部隊の規模が大きかったためにそれに比して輸送機や物資が決定的に不足していた（輸送機Ju-52の稼働率を30-35%とすると500t/日を輸送するには1,500機ほどが必要になるが、この頃にドイツ空軍が保有するJu-52は全体で750機に過ぎなかった）<sup>29</sup>。また、ソ連空軍の妨害も盛んで各航空軍、戦闘機師団、地上襲撃機師団、爆撃機師団毎に担任する地域を決めて（これをソ連空軍の司令官の名前に因んでNovikov's Blockade Zoneという）戦闘機による攻撃、対空砲火、飛行場への襲撃を頻繁に行った<sup>30</sup>。このため機材の損失は488機にも達し、また、熟練搭乗員の多くを失ったためにその後の補充は全くできなかった。スターリングラードは「ドイツ空軍輸送機部隊の墓場」と言われた。

## (2) ビルマ戦線

### ア. シンゼイワ

1944年2月に日本軍のビルマ方面軍の第55師団はシンゼイワの盆地にイギリス第7師団の主要部隊を包囲したが（約5千人）イギリス軍は空中からの

<sup>28</sup> *The Stalingrad Airlift Statistics*, pp.1-3

<sup>29</sup> Morzik, op.cit.,p.185

<sup>30</sup> Christer Bergstorm, *Stalingrad-The Air Battle: 1942 Through January 1943*. Hinckley: Chevron Publishing Limited, 2007, p.93, p.130



パラシュート投下で食料、弾薬、燃料などを補給してこの部隊を維持した（これを日本軍は「円筒陣地」と呼んだ）。日本軍は重火器の欠如や補給の不足などから包囲部隊を攻めきれず撤退した。輸送量は2月中に約3千トンでその部隊別内訳は7師団1,636トン81師団1,074トン残余が26師団であった<sup>31</sup>。

イギリス空軍はこれまでに「ウィンゲート旅団」の長距離浸透作戦で小規模ながら空挺・空輸作戦の経験があった。また、物資のパラシュート投下についても素材（ジュート）や形状などの研究・開発から実用化しており、これらの経験から作戦は成功を収めた。

#### イ. インパール

1944年4月日本軍のビルマ方面軍第15軍はインパールとコヒマでイギリス第4軍団のインドからの補給ルートを絶った。イギリス軍は手持ちの輸送機やHUMPの輸送機も使って包囲下にある部隊へ補給した。日本軍はシンゼイワと同様に重火器の欠如や補給の不足などから包囲部隊を攻めきれず多くの死者・重傷者を残したまま撤退した。4月18日から6月22日まで（66日間）の輸送量は18.8千トンで増援12,561人を送り込み非戦闘員43千人と13千人の負傷者が退避した<sup>32</sup>。

この作戦はイギリス空軍にとって初の大規模な空輸作戦であり、発進基地の選定・整備、インパール地区での飛行場の確保、アラカン山系越えの航路、補給物資の供給・積み込み、機材の不足など様々な問題が発生した。このため輸送量は当初計画の30日分の備蓄には到底及ばなかったが、6月に入ると輸送量が増加しなんとか15日分の備蓄を確保しえた<sup>33</sup>。

これらの第二次大戦中の空輸作戦に対して、ベルリン空輸は期間が48年夏から49年9月までの15カ月間、物資輸送量は2,326千トンであった（デミヤンスクの85倍、インパールの124倍）。国別輸送量はアメリカが1,784千トン

<sup>31</sup> Graham Dunlop, *British Army Logistics in the Burma Campaign 1942-1945*. PhD Dissertation, The University of Edinburgh, 2006, p.164

<sup>32</sup> Ibid., p.164, p.175

<sup>33</sup> Ibid., p.173, p.251

(77%) イギリスが542千トン(23%)で、物資別内訳は石炭が1,587千トン(68%) 食料が583千トン(23%) 液体燃料が158千トン(7%) などである。費用は(アメリカの分)137,177千ドル(76.9ドル/トン)であった<sup>34</sup>。

上記の第二次大戦中の包囲された部隊の空輸は戦時中のこととて敵機の攻撃、対空砲火あるいは飛行場での輸送機や貨物への襲撃があることを考慮してもベルリン空輸がいかに前代未聞、未曾有のものであったかが分かる<sup>35</sup>。

---

<sup>34</sup> John Provan & R.E.G. Davies, op.cit., p.69, p.79

<sup>35</sup> デミヤンスク空輸作戦の指揮官だったモルツィク大佐(当時)は戦後になって(1966年)ドイツ空軍の空輸作戦の回顧と戦訓を本にまとめている(*Die Deutschen Transportflieger im Zweiten Weltkrieg*. 英訳は*German Air Force Airlift Operations*. Honolulu: University Press of the Pacific, 2002)。これはベルリン空輸を検討する上で非常に示唆に富み参考にすべきものである。モルツィクの議論についていくつかベルリン空輸との関連で検討してみたい。

- (1) ドイツ空軍の輸送機部隊は統一・集中した機構と指揮系統がなかった

ドイツ空軍の輸送機部隊は航空艦隊、航空軍団、地区航空隊の指揮下にあったが、この指揮系統は往々にして錯綜し相反することがあり、実際上は大半の輸送任務が現地の供給機関の命令で行われていた。

指揮命令系統が一元的に確立されていない場合は時として作戦遂行に齟齬を来し作戦目標が十分に達成されない、ないしは失敗することは戦史の教えるところである。ベルリン空輸の場合に米英両国の空軍が各々独立して相互に調整せずに空輸を行うことも十分考えられたはずである。しかるに米英の統一指揮が実現した意義は大きい。統一指揮は航路・航法、飛行場での離発着などの管制、貨物の積み下ろしだけでなく空輸する貨物と使用する機材を効率化適正化するのである。

- (2) 空輸作戦の成否を決める最も重大な要因は軍事情勢とりわけ敵の状況である

この点は前述の空輸作戦でも指摘できることであり、デミヤンスクの成功もソ連空軍の襲撃が微弱だったことがあげられており、反対にスターリングラードではソ連空軍は部隊ごとにエリアを決めてドイツ空軍輸送機の迎撃、飛行場への襲撃、対空砲火による攻撃を行った。この点に関連して、ベルリン空輸ではソ連空軍が目立った妨害を行わなかったのは何故かということで後に検討する。

また、シンゼイワでも日本陸軍航空隊の妨害が作戦期間の途中からほとんどなくなったことが成功の要因の一つであり、インパール作戦中には陸軍航空隊の活動は低調で空輸を妨害されることはほとんどなかった。ビルマ方面の陸軍航空隊は戦局の逼迫していたニューギニア方面に転進していたのである。

- (3) 空輸活動は短期間の限定された期間に実行された場合にのみ適切であり成功する  
これはモルツィクが関わった第二次大戦中のドイツ空軍の空輸作戦についてはあてはまるだろう。しかし、ベルリン空輸は15カ月という長期間であり、デミヤンス

西側・東側ともにこれだけの空輸が行えるとは予測しなかつただろう。あのベルリンという大都市の二百万人も人間を空輸によって補給できるとは。とりわけソ連空軍の輸送機部隊の指揮官はこのような空輸作戦を行うなど思いもよらなかつただろう。ソ連空軍の輸送機部隊にはこのような作戦を行うだけの機材も搭乗員も補給物資も飛行場・滑走路も（その建設と改良能力を含めて）管制技術も、そして経験もなかつた<sup>36</sup>。なによりこれほどの空輸作戦を行うという発想自体なかつたであろう。

彼らはただ西側の特にアメリカの作戦能力、組織力、技術力、補給力を見せつけられたと思ったに違いない。アメリカ空軍にはかなわないと思ったのだろうか？ 他方、ソ連空軍には何が欠けているのか何が必要なのかどうすればいいのか、大きな宿題をもらうことになつただろう。

#### 4. ソ連は、何故、空輸を妨害しなかつたのか

ベルリン空輸はベルリン封鎖の抜け穴、そして、次第にそれを覆すものになっていった。これに対しソ連はなぜ空輸を妨害しなかつたのであろうか。

西ベルリンへの空輸を妨害ないし阻止する手段はいくつもあり、妨害ないし阻止することは容易であつた。その手段としては以下のものがあげられる。

##### (1) 戦闘機による航路妨害や威嚇射撃

米英の輸送機は航路・航法が特定されているのであるから輸送機がいつどこ

---

ク、インパールの百倍にもなる規模の空輸を成功させた。モルツィクが本を出版した当時（1966年）にはベルリン空輸を契機として空輸作戦のドクトリンも機材もインフラもロジスティックも管制も進歩し変革しているのである。その意味ではベルリン空輸は第二次大戦中に現れ確立した空輸作戦に戦後わずか数年で革命をもたらしたといえる。そしてベルリン空輸によって変革した空輸作戦は今もなお受け継がれている。

<sup>36</sup> ソ連空軍は第二次大戦中にビヤズマ、ドニエプルなどで空挺作戦を行ったが連隊・旅団規模であり米英がノルマンディー上陸作戦やマーケット・ガーデン作戦で行った師団規模のものには到底、及ばない。また空輸作戦もバルチザンや補給が追い付かない前進部隊への空中投下ぐらいであり、包囲された数万人規模の部隊に数カ月に亘って補給をしたことはない。

に現れるかは容易に推定され発見できる。これに接近して航路を妨害するしないは威嚇射撃をすることも難しくはない。

## (2) 対空砲火による威嚇射撃

米英の輸送機は航路・航法が特定されておりテンベルホフなどの空港への進入コースも決まっているのであるから、そのコースに沿って対空砲を配置し威嚇射撃を行うことは容易である。

## (3) 阻塞気球を上げる

米英の輸送機のテンベルホフなどの空港への降下・着陸コース（高度や航路とも決まっている）や離陸・上昇コース（高度や航路とも決まっている）上に阻塞気球をあげる。これによって米英の輸送機は高度が低すぎるため迂回などはできず、勢い、離着陸を諦めることになる。

これらを行えば米英の輸送機は西ベルリンの飛行場への離着陸など、凡そ不可能になり空輸は頓挫することになる。では何故ソ連はそうしなかったのか？

史料によれば1948年6月28日から30日までの3日間に西側の輸送機の離着陸が330回ほどにも及んだ時、ソ連占領区の政治顧問部はモスクワの空路に関連する指令を実現化する措置を講ずるとしている。しかし、モスクワからの指令は伝わっていない。事後の事実関係からすれば空輸の妨害・阻止はするなどのことだったのであろう<sup>37</sup>。他方、米英空軍も戦闘機による輸送機の護衛を検討することはなかったようだ。お互いに戦争にはしない戦時ではないとの暗黙の了解があったのだろうか？

ソ連が空輸の妨害や阻止を行わなかった理由を考えてみよう。まずは、①戦争になることを恐れた。アメリカは西ベルリンへ武装輸送隊によって物資を搬入する場合はソ連軍部隊と戦闘になるかもしれない、ひいては戦争を惹起するかもしれないとしてこれを退けた。同様に戦闘機による航路妨害や威嚇射撃、対空砲火による威嚇射撃、また、阻塞気球を上げることも米英の輸送機を撃墜

---

<sup>37</sup> Jochen P. Laufer und Georgij P. Kynin, *Die UdSSR und die Deutsche Frage 1941-1949. Band 4: 18. Juni 1948 bis 5. November 1949*, Berlin: Dunker & Humblot, 2012, p.35

ないし墜落させることになりかねず、ひいては戦争になるかもしれないからである。②西側のプロパガンダで悪者になることを避けたのであろう。西側は空輸作戦を「空の架け橋」「西ベルリンの救済」として喧伝していた。これを妨害・阻止することは「野蛮な封鎖」を行っているとの誹りだけでなく「西ベルリン市民を殺すもの」との非難を浴びることになる。③西ベルリン市民を空輸による補給物資の供給がない状態にした場合に彼らを餓死、凍死させないためにもソ連が西ベルリンに物資を供給しなければならない。第二次大戦で人的物的に甚大な損害を被りその復興途上にあったソ連にベルリンにいる二百万人もの人間を養う余裕はなかった。

ソ連側が西側の空輸能力を読み損なったとしても不思議ではないし、彼らを責めることはできない。前述のように西側の空輸作戦は第二次大戦中に行われた空輸作戦に照らしてあまりにもかけ離れたものであり、誰しもベルリンを空輸で維持できるとは予想できなかった。ベルリン封鎖は数カ月の短期間のうちに西側がソ連の要求に応じれば成功したであろう。封鎖が長引いても西側が空輸で西ベルリンを維持し続ければ、いずれソ連は西側のプロパガンダ対策としても封鎖を解除せざるをえなくなる。ただし、封鎖の解除はソ連が任意に一方的に行うものであり西側との解除を巡る条件での交渉などは必要ない。

繰り返しになるが、空輸は成功すべくして成功したのではない。これまで述べたように、空輸が始まってからとられた手段や方策が有効・適切だったから成功したのである。仮にC-54の200機分の機材や搭乗員を召集し運用できなければ空輸は失敗した。航路・航法を特定することで短時間に大量の輸送機を送り込めなければ空輸量は伸びない。西ベルリンに飛行場を新設し滑走路を増設・改良しなければ、離発着が滞り空輸は停滞する。米英空軍の統一指揮がなされなければ空輸は統制のとれない非効率なものになる。

空輸が失敗すれば西側はソ連に封鎖の解除を要請せざるをえなくなる。ソ連側は解除の条件として西ベルリンの通貨を東マルクとし管理もソ連側が単独で行う、更にはロンドンプログラムの延期あるいは無効とするかもしれない。

これを拒めば後は戦争を誘発しかねない武装輸送隊での補給あるいは西ベルリンからの撤退しかなくなる。空輸の成功はこの最悪のシナリオを回避させたのである。

ソ連のベルリン封鎖は西側のベルリン空輸によって無力化された。西側の空輸作戦はベルリン封鎖を打ち破ったのである。こうして見るとソ連のベルリン封鎖は西側のベルリン空輸に現れた技術力、組織力、補給力、生産力そして何より経済力の前に屈したのであった。そして西側の経済力を思い知らされそれに屈することになったのは、このベルリン空輸だけではない。西側のベルリン封鎖に伴う対抗封鎖によってSBZの経済は大きな影響を被り、また、ソ連・東欧諸国の経済にも影響があった。このためソ連は対抗封鎖の同時解除を条件としてベルリン封鎖の解除を自ら申し出なければならなかった。