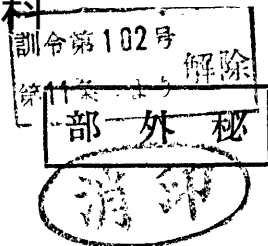


HP 『海軍砲術学校』 公開資料



整理番号 術校 C—J153—1
小番号 —
発行部数 150
発行年月日 29. 7. 8

海上護衛参考書



海上自衛隊術科学校

<http://navgunschl.sakura.ne.jp/>

HP『海軍砲術学校』公開資料

海上護衛参考書

元海軍大佐 大井 篤 篇

序

本書は防衛研修所の依託により大井篤氏が著述されたもので、防衛研修所の資料を本校で複写したものである。

なお、本書は同氏の著書「海上護衛戦」の記事とは重複を避け、海上護衛の全般にわたり平易に論述してあつて、好個の参考書と認める。

目 次

序 言

第1章 海上護衛の重要性	1
第1節 時代とともに増す補給の重要性	1
第2節 海上輸送の重要性を説くマハン	3
第3節 日本における海上輸送の重要性	5
第4節 航空輸送の発達と海上輸送	6
第5節 東南両陳営の対立と海上輸送	8
第2章 「海上護衛」という言葉	9
第3章 海運に対する脅威	13
第1節 制海権時代	13
第2節 何を保護護衛するのか	14
第3節 潜水艦時代始まる	16
第4節 第一次大戦から第二次大戦へ	27
第5節 第二次大戦と潜水艦作戦	30
第6節 これからの潜水艦	37
第7節 機雷の脅威	45
第8節 航空機の脅威	58
第9節 原子兵器、誘導兵器の脅威	60
第10節 間接的な非軍事的な脅威	70
第4章 海上護衛の方法	72
第1節 基本的考察	72
第2節 海上護衛の見地から示唆される日本の 経済国策	75
第3節 海上護衛の制度運営	76
第一項 まえがき	76
第二項 海上護衛の中央機構	79
第三項 海上護衛の運営 その一	89

第四項	海上護衛の運営	その二	93
第五項	海上護衛に必要な諸施設、機関		97

第1章 海上護衛の重要性

第1節 時代とともに増す補給の重要性

人類の文明過程において、経済の重要性は世紀のうつり変りとともに、次第にましてきた。原始時代においては、衣食住はすこぶる簡単であつたし、その大部分を自然のみぐみに依存することで満足した。人間の慾望がますますつれて、衣食住も次第に複雑化し、贅沢になつてくると、自分達の周辺で手あたり次第に取得できるものでは満足しなくなつた。

自分たちの周辺で取得できないものは、遠くに行つてとつてこなければならぬ。あるいは他部族のもつているものを奪つてこなければならぬ。ここに輸送というものが必要になり、また戦争というものがあきてきた。もつとも、戦争は婦人を奪いとるといふようなことで、まず起つたのだという説もあるが、ここではその吟味はどうでもよい。

とにかく世紀のうつり変り、文化の進展とともに経済活動が人類の生存における重要性を加えてきたこと、そしてそれとともに、輸送というものが人類生存にとって欠くことのできないものになつてきたことは、ちよつと考えれば、小学生にもわかることなのである。

戦争においても、経済というものそして輸送というものの重要性は時代とともに増してきた。ジンギスカンは蒙古軍をひきいて遠くシベリアを横断し、ヨーロッパまでも攻めていつたと伝えられる。それは「糧を敵による」といつた具合で、兵と馬との食糧は設営さえ調達できれば、軍の自活はどこでも可能だつたからである。海軍の場合も帆船時代まではその持久期間が非常に長かつた。水と生野菜とをときどき補給すればそれですんだのである。

むろん、これは比較的のはなしで、たとえ馬や帆が機動力であり、弓矢が武器であつた時代でも、補給という問題が全然なかつたわけ

ではない。食糧としても、どこでも調達できたわけではない。補給という問題はあるにはあつたが、その要求が比較的になかなかつたといふのである。

ところが鉄砲や大砲ができ、海では帆船の代りに蒸気船があらわれるに従つて弾薬の補給が必要となる、鉄砲や大砲そのものも取りかえたり補充せねばならない、汽船は帆船と違つて飲料のほかには罐水というものもあるし、むろん石炭も補充せねばならない、作戦に及ぶ補給の重要性は非常に大きなものとなつてきた。

国家活動においても、生活程度の向上は工業の発達によつて支えねばならず、工業には動力燃料、原料の取得、製品の発送という問題が起つてきた。産業革命以後は急速にそれが重要になつた。

工業の発達には武器や装備を複雑化し、弾薬の使用量を増加させ、作戦の補給に依存する度をますます高めた。

第二節 海上輸送の重要性をとくマハン

アルフレッド・セイヤー・マハンといへば、いやしくも戦略をまじめに研究しようとするものにとつては、決して見逃すことのできぬ人物である。

孫子もクラウゼウイツもその視野が地平線にさえぎられていたし、産業革命のもたらした世界の変革を考えよばずにしまつた人達であつた。

マハンには1840年アメリカに生れた。父はウニストポイントの陸軍士官学校の工学教授であつたが、自分はアナポリスの海軍兵学校に学んで海軍将校となつた。むろん世界も一週したし(1869年には神戸港に寄港、チョンマゲ時代の日本をも視察した。)1914年12月ワシントンの海軍病院で病死するまで、産業革命以後の世界の大変革を、みずからその空気をすつて生きた人である。大著20巻のうちには帆船時代のものもあれば、むろん、米西戦争や日露戦争のものもある。「海軍戦略」といふ本では陸上戦と海上戦との詳細な比較が研究されてある。幾多の伝記をものにしては統帥や精神力を論じ、また政治、外交の問題にかけても、当時代の抜群な評

HP『海軍砲術学校』公開資料

-4-

論家として重きをなした。

マハンの偉大さは英国において最初にみとめられ、1894年にオックスフォードおよびケンブリッジから法学博士を授けられた。アメリカの有名大学もそれからあわてて、彼に学位を授けた。しかしマハン自身は自叙伝のうちに自分の著書が日本の海軍で一番愛読されていると満足そうに書いてあるそうだ。いずれにしてもマハンは、われわれのこの「海上護衛」の研究においては、一応基礎的理論を与えている人とみてよいだろう。

マハンが1900年にあらわした書に「アジアの問題とその国際政局に及ぼす影響」というのがある。その一節で彼は次のように述べている。

「この（アジア問題という）大きな問題と積極的な関係をもつ国は、日本とロシアは別として、いずれも、その本国基地は非常に遠いところにある。だからこれらの国を二つの種類に分けることができる。つまり陸上交通線による国家と、交通線を海上に依存する国家とである。

海上交通線というものは非常にたくさん通るところがあるものであり、また楽なものでもある。海上交通線こそは、恐らく、通商路としての決定的なものとなるだろう。

これら海上交通線のうち、もつとも有利なものとして、二つをあげることができる。スエズを通りヨーロッパに至るものと、太平洋をわたりアメリカへ通すものである。アメリカ航路はむしろパナマ運河によつてさらに改善され、南北アメリカの大西洋岸に至るであろう。

戦争を支配するものは交通路である。おぼつばに考えれば、交通線こそは、政治戦略においても軍事戦略においても、単一要素としては、最も重大なものである。

海上権というものが歴史を左右する力として、卓越な地位を占めてきたのは、それが交通線を管制しえたからであつた。そうして将来もこの状態は続くだろう。何となれば属性は実存と不可分だ

から。

このことは明々白々のことだ。その理由は、前にも説明したように、多量の物資を長距離にわたつて輸送するには、陸上によるよりも海上によつた方が、断然たやすくしかも輸送路が多いということである。それ故に、海は交通、つまり通商の偉大な媒介となる。

「通商」と言えば、ただちに「海」ということが連想されるぐらいに、海上の通商がいちばん富をもたらすものであつた。それはどんな時代でもそうであつた。そして富というものは国家生活——物質的にも精神的にも国家生活の活動の原動力を具体的に示すものなのである。

だから、これら海上交通線を自国のために確保し、敵の海上交通線を妨害するための海上権力は国家の活動力をその根源において左右する ……………」

米国はセオドル・ローズベルトの大統領の時代に大海軍の建設に着手し、ハワイを属領に加え、パナマ運河を開く等、海上権の拡張に劃期的努力を払つたが、これはマハンの影響によるものであつた。

第三節 日本における海上輸送の重要性

アメリカのように、鉄道においても自動車においてもその発達は断然世界一であり、最近はそれに加えて航空輸送までも、大陸のすみずみまで濃密な網を張るようになった国でさえ、わざわざパナマ運河を通じて大西洋、太平洋間の国内海運が行われている。海員組合はすべての組合のうちでももつとも左傾的であり、賃金もべらぼうに高いのかかわらず、海運を放棄することはできないのである。大工業地帯は依然として海港や大湖の沿岸にあるか、または大河や運河にのぞんでいる。

ソ連においても自然の大改造として最近大運河の開通に大きな国家努力を傾けたことは、諸情報の一致するところである。

文明が進めば進むほど、物資の交易、移動はその量と距離とをますますのだが、それは水に浮べ、水をきつて運ぶことがもつとも経済的

である。地形とたたかい、車輪の摩擦に抗して陸上を運ぶこと、ましてや、浮沈力の少い空中を運ぶことは、輸送エネルギーにおいて水運とは比較にならない程に損なのである。

しかし人間は陸上に住んでいるのだから、物資は全然陸運の厄介にならずに、使用者の手元に届けられるということはきわめて稀である。だから、荷造り、積かえ等の見地から、短距離の物資移動は陸上輸送の方が経済的なことが一般である。

しかし日本のように国内そのものがいくつかの島にわかれているところでは、たとえ国内に自給自足できる物資でさえもが、海上輸送の厄介にならざるを得ない。まして、日本は非常に大量の物資を海外に仰がなければいけないし、また、それら海外物資を買付けるために、大量の見返り物資(工業製品)を海外輸出しなければならない。

原則論を究明するこの研究においては、あまり具体的数字をのべることは必要でないが、海上輸送に対し日本ほど致命的に依存している国家は世界に類例はきわめて少いであろう。

(註) 現在日本が如何なる物資を如何なる地域から、如何ほど輸入するかということは、経済審議庁について、容易に知ることができる。しかし、それらは外交交渉、国際市況、外貨状況、等によつてはもちろん、日本国内の財政経済政策、生産成績等によつても絶えず変化する。

まして海上護衛というものが本当に問題となる戦時状況においては、平時とは一変した状況を現出する。従つてここではきわめて原則的な説明にとどめることにした。

第四節 航空輸送の発達と海上輸送

航空輸送は日進月歩の発達しつつある。太平洋や支那海をこえて、日本も航空網により各国と結ばれるようになり、将来の航空輸送量の増大は驚くべきものとなるであろう。

しかしそれは果して海上輸送の重要性を軽減するだろうか。

海外物資に対する日本の需要が現在よりも増大せず、航空輸送だ

け発達するというものならば、問題は別であるが、そうは考えられない。

近い話が、航空が発達すれば、航空燃料の需要は莫大な量にのぼるのであるが、それは、原料または製品のほとんど全部を海外に仰がなければならない。そしてそれら日本で補給すべき航空燃料を空輸するなどということは経済的に可能だろうか。

原子力を動力とする航空機が出現すれば、航空燃料の問題はなくなるわけであるが、その出現はまだまだ将来のことである。まして現在われわれの知る限り、原動機の構造上、きわめて高度な耐熱材料が必要であり、その材料は稀少金属であるために、原子力原動機の大量生産はこれだけでも見込みがないものと思われる。原子力航空機は軍用機のきわめて一部、その他特殊のものにしか使用されないであろう。

航空輸送を発達させるには日本国内でも航空機を製造することが必要となるのだが、現在では機体はアルミナを原料の主要部とし、発動機には特殊鋼を必要とする。ところが、アルミナ原料たるボーキサイトも特殊鋼原料も、すべて海外から輸入せねばならない。こんなものを空輸するなどいう不経済をするなら、航空機そのものを外国から買った方がズット安いだろう。そして外国から買った航空機で航空輸送の発達を維持するなどいうことはどうせその限度は知れている。

(註) 太平洋戦争での日本の敗戦を早めたものは石油、ボーキサイト、鉄鉱等の海上輸送が妨害されたことが、根本的であつた。航空訓練も充分にできなくなり、航空機の生産も減少した。むしろ石油の輸入減は工業や輸送、その他いろいろな重要面にもひびいた。日本が貧血症を起したのだ。

航空輸送がさかんになるということそれ自体は、世界の経済活動が全面的に非常に増大するということの意味する。その場合、日本のような工業立国を必要とする国家では、工業活動を一段と活発にしなければ国際競争の落伍者となる。そして生産コストを安くして

生産せねば国際市場で太刀打はできない。そのためには多量の原料をなるべく安く輸入せねばならない。製品の輸出運賃もなるべく安くせねばならない。このことは海運によるほか、解決方法はない。

以上のように考えてくると、航空の発達を決して海上輸送の重要性を軽減するものではないということになる。むしろ、海上輸送は航空の発達と密接な相関関係をもつてましてくると見なければならぬ。

第五節 東西兩陣營の対立と海上輸送

東西兩陣營の対立をみると共産陣營は大陸国家郡であり、自由陣營は海洋國家群である。つまり、中ソの陸上権力を米英の海上権力がどこで制止しうるか、米英の海上権の圧力を中ソの陸上権の圧力がどこでささえうるか、その兩勢力のバランスのとれているところに鉄のカーテンと竹のカーテンが張られている。おぼろげにそう見える。

そこで自由陣營の戦略の眼目は共産陣營内の大陸交通線を戦略爆撃することがその一となるであるとともに、自己陣營諸國の海上交通連絡を確保すること、つまり、海上護衛が極めて重要な戦略となる。

これに対する共産陣營の戦略の重点は大体、その逆と考えて間違いないであろう。つまり、ソ連が潜水艦の整備にまみわらわであることは、自由陣營の海上輸送を攪乱するためであり、航空機整備の重点を局地防禦戦闘機の充実においてあることは自国内交通要点を防禦するためと思われる。

中ソは陸上軍の強大を誇っているけれども、これら地上軍を進撃せしめ、第一線において活躍させるためには、その後方補給線を確保しなければならない。

アメリカは中ソ陣營の周辺に空軍基地をすすめ、またヨーロッパにNATO軍を維持しているが、これらは多く米本国からの補給と増援とを必要とする。それは大部分海上輸送によらなければならない。

日本や沖縄にも軍事基地があり、とくに米海軍米空軍のこれら基地からの作戦は日本の防衛のためにも、また、中共やシベリヤに対する攻撃のためにも、自由陣営極東作戦の根幹をなすであろうが、この作戦を支えるためには米国方面から大量に、不断の軍需物資の海上補給を必要とするであろう。また、要すれば米陸軍の極東増援も行われるであろうが、これまた、大部は海上輸送によらねばなるまい。

極東に対する米大陸方面からこれらの海上輸送をどこの国が保護の責任に当るか。米国だけにまかせておくことができるか。

これは日米海軍の護衛兵力の如何、戦況、その他いろいろの条件や要素によつて左右されるには違いないが、米海軍だけに委せると考えることは危険この上もないであろう。米海軍は他戦場の状況や手持兵力如何によつて、これらの護衛を後まわしにしたり、中止したりするかも知れない。それにともなつて、極東における米軍を減少したり作戦活動を手控えたりする必要があつてであろう。そうすれば、日本の米軍による防衛力はそれだけ低下せざるを得ない。そして、その虚点に乗ずる敵の攻撃にもつとも多く直接の危害をこうむるのはわれわれ日本国民自体である。

これに反し日本がその海上護衛力を充実し、米国の手を多く煩わすことなく、米本国との海上交通線を確保する能力を示すならば、米国は極東に対し、常に安心して軍需品を送つたり、増強を続けたりし易くなることは人情の自然であろう。こうして極東方面から積極的に作戦しやすくなるならば、これによつてヨーロッパや近東方面の作戦を牽制するということも考えられ、自由陣営の作戦にそれだけ大きな貢献となるわけである。

第二章 「海上護衛」という言葉

ここでは「海上護衛」という言葉は、敵の脅威から海上輸送をまもること全般を包含する意味としたい。

海上護衛を「海上交通線保護」と呼ぶこともある。実際、かつての日本海軍ではこの言葉を正式なものとして使つた。

しかし、実のところ、各国ともいろいろな用語を使っているありさまで、どれが正式な言葉であるかということは、にわかには、きめるわけにはいかない。このことは、時代とともに戦争そのもののやり方が変化し、海上輸送の重要性そのものが変っていることにまず、根本原因がある。海上輸送がそれほど重要と考えられなかつた時代には、「海上護衛」とか「海上交通線保護」とかいう観念すら重要でなかつた。だからそんな戦略行為を定義する必要も、名称を与える要求もみこらなかつたにちがいない。

戦争において、陸軍を海上に輸送遠征させることをとくに重視するか、それとも、通商をとくに重視するかによつても、定義の選び方がちがってくる。

例えば、「海上護衛」という言葉は、海外に遠征する陸軍輸送船隊の保護を主としたものであつた。とくに上陸作戦におけるものを指していた。太平洋戦争緒戦期に「護衛艦隊」なるものがみみいに活躍したが、これは陸海軍協同作戦における「上陸戦闘」のためにとくに編成されたものであつた。その場合「海上護衛」といえば、航行途上および、上陸地点附近における泊地において、上陸軍部隊輸送船隊を護衛することを指した。「護衛艦隊」の任務には、上陸地点の偵察や、上陸地附近の敵陣地に対する砲撃なども重要なものとして教えられていたが、上陸軍とは直接関係のない商船を保護することなどは「海上護衛」とは呼ばれなかつた。

一般商船隊の保護は「通商保護」という言葉が別に用いられた。あるいは「船舶保護」ともいつた。これらは「軍用語」というよりは「一般通用語」にすぎなかつた。一般語には軍用語のように、やかましい「定義」とか「用語解」とかいうものがない。自然に通用するだけである。もつとも、日本の法律に「船舶保護法」というものがあつて、それには戦時の海上輸送を保護するという意味がよくまれていた。

徳川三百年の鎖国で、長い間、日本には海上通商保護などという観念は不必要であつたが、西欧諸国では昔から *Commers Raiding* と

か、Commerce Destroying とかいうことがあり、これに対抗して Commerce Protection とか、Trade Protection とかいうものがあつた。Shipping Protection ともいわれた。これからわれわれは「通商保護」とか「船舶保護」とかいう観念を輸入した。

「海上交通線保護」という言葉も米英のとくにイギリスの海戦史から学びとつたもので、Sea Lanes とか Line of Sea Communications とかいう英語の翻訳である。Sea Lanes という方はむしろ一般通商路に重きをおかれ、Lines of Sea Communications という方は遠征陸軍の後方連絡線に重きを置いて用いられているもののように思われるけれども、両者にそう厳密な区分はなさそうである。

太平洋戦争で日本「海上交通保護」という言葉はむしろ「一般通商路の保護」という意味で用いられた。「護衛」という言葉が「軍輸送船団の保護」という方に、より重きを置いて使われたのと対比しての話である。

ところが、太平洋戦争では、上陸作戦は最初の半ケ年ぐらいでなくなつた。一方、海外貿易はいわゆる日満支ブロックの間ではズツト行われたけれども、当時の輸入の大宗を占めた南方貿易は、占領地からの物資を運んでくるものがほとんど全部といつてもよいくらいであつた。通商という言葉はピッタリしない。南方物資の「運送」などと、実に面白い言葉は発明された。多分、占領軍に補給する船舶をつかつて、その「帰り」の空船をつかつて、現地物資を日本にもつてくるという意味ではないだろうか。とにかく軍というものが一般商船の重要部分を徴発していたのであるから、できた言葉であるにちがいない。

太平洋戦争においては、こうして、本来の「海上護衛」という特殊な考え方は自然不必要となり、一方軍軍の後方連絡線と物資の輸入路とはおおむね一致する結果となつた。そこで「海上交通保護」という言葉が、大体において海上輸送保護の全般にあてはまるものと考えられてきたように思われる。

ところが、昭和18年11月15日「海上護衛総司令部」が設計

された。この司令部は上陸作戦部隊の護衛などに協力するものではなく、むしろ、一般商船の護衛を主任務とするものであつた。北海道と内地、瀬戸内海などという純然たる商業航路をも含むもので、作戦輸送よりは物動輸送、商業輸送に、その保護の重点をふくものであつた。

第一線に近い作戦海域の輸送は連合艦隊の担任であつた。しかし、連合艦隊の担当する海域内での海上輸送は非常に少ないものであり、海上輸送といえばほとんど全部が「海上護衛総司令部」の担任する護衛のもとに庇護されるありさまであつた。むしろ「上陸作戦」などというものはもう実施される余地もなかつた。捷号作戦計画の一部にその企図をもちかれたこともあつたが、その護衛は「海上護衛総司令部」部隊の一部でやることに計画されるという状態であつた。

「海上護衛総司令部」という名称を考え出した海軍省や軍令部では、昭和18年の秋の頃には、「海上護衛」というものを、全海上輸送の護衛を全面的に包含するものと解釈したものと考えられる。

新約聖書ヨハネ伝の第一章冒頭に

「はじめに言葉あり。言葉は神とともにあり。言葉は神なりき。この言葉ははじめに神とともにあり。よろずの物これによりてなり、なりたる物一つとしてこれによらずしてなりたるはなし。」
というのがある。

言葉は概念をあらわす。この言葉のえらび方によつてわれわれの思考は正しきもされ、歪められもする。また少さく限定されたりもする。言葉のないところには思想もないということになる。

われわれはここに海上輸送の保護を全面的に包含するのに、「海上護衛」という言葉を選んだ。過去において上陸作戦用語として独占されたことの記憶はさいわいに、いまや、ほとんど忘れ去られた。そういう条件のもとで用いられる以上、この言葉は、「船舶保護」「通商保護」「海上交通線保護」等にくらべればたしかに勝つてい
ると思う。しかしわれわれは海上輸送の内容やその保護の方法が、時代とともに変化することに留意しなければならない。そして観念

を固定させてはならない。

第三章 海運に対する脅威

第一節 制海権時代

潜水艦、航空機が発達する以前の海運に対する脅威とそれに対する防禦は、いわゆる制海権という言葉によつて簡単に説明できた。脅威はほとんど全く水上艦艇からのものであつたからである。

敵の水上艦艇を一定海域に行動させなければ、その海域では味方商船隊は安全に航海できる。上陸兵団の輸送も、それに対する補給も容易であつた。戦争はこうして勝つことができた。

制海権というのは、一定の海域を敵に利用させずに、味方はこれを自由に利用することができることをいうのだが、水上艦艇時代には制海権を獲得することは次の二つの方法によつて行われた。第一は敵艦隊の封鎖、第二は敵艦隊の撃滅。水上艦艇はこれを封鎖することも、洋上に捕捉することも比較的容易であつたから、これが海軍戦略戦術の王座を占めた。マハンは他の兵学者などに比すれば、その眼界ははるかに広く、その眼光は透徹してあり、通商破壊戦の重要性をみとめていたことにおいて、とくに顕著なるものがあつたが、この偉大な兵学者は、次のようなことを言っている。

「通商破壊戦によつて、敵の通商を徹底的に破壊するときは、敵を困難の極地においこめることができるだろう。したがつて、通商破壊戦は、将来の戦で、大きな役割を演ずるに違いない。

「しかし通商破壊戦は、海上作戦という見地からすれば、第二義的な作戦にすぎない。もし通商破壊戦をもつて、海上作戦の首位にふし、これで敵を完全に打ち負かすことができると信ずる人があるとすれば、その人は大きな錯覚におちいつているのだ。一国の政治家がそのような誤つた考のとりことなつたら、危険この上もない。ことに相手国が強力な海上勢力、つまり優勢な艦隊と多量の商船隊をもっている場合はなほさらのことだ」

マハンとほとんど同時代に、ジュリアン・S・エルベットという

人があつた。法学士であつて軍人ではなかつたが、オックスフォード大学で軍事学の講座を担当し、イギリスでは、当代第一の兵学者であつた。彼は、その兵学における功績により「卿」の称号を与えられた。彼の名著に「海上戦略の原則若干 Some Principles of Maritime Strategy」がある。このなかで彼は海軍作戦を次のように分類している。

1. 制海権の獲得
 - a. 艦隊決戦
 - b. 封鎖
2. 制海権への抗争
 - a. 防勢的艦隊作戦——存続艦隊
 - b. 小規模反撃戦
3. 制海権の行使
 - a. 侵入に対する防禦
 - b. 通商の破壊および防禦
 - c. 遠征軍の護衛、支援および攻撃

つまり、通商保護戦も通商破壊戦もいずれも制海権の行使にすぎないのだから、その前提として、まず制海権を獲得することが必要であるというのである。ホルベットはクラウゼウイツツの思想的影響を強く受けた人で、攻勢に対し、防勢の利を、かなり多く強調したのであるが、彼はやはり制海権の獲得が第一義的に必要な作戦であるとの前提に立たざるを得なかつた。

しかし、マヘンもホルベットも、幾世代にわたり何人であるかわからないような卓抜な兵学家であつて、これら先覚の言を十分に味わつてありさえすれば、大した間違をみかさずにすんだのだろうが、極端な艦隊決戦主義が戦略家たちの一般的風流となつた。

この極端な艦隊決戦主義がどんな結果を招いたかは次項「潜水艦時代始まる」の項によつて説明することが適當であらう。

第二節 何を保護、護衛するのか

海上護衛というのは海運の保護の全部を包含するのであるから、

われわれはまず、海運は何からなり立っているかを考えねばならない。

海運を構成するものとしてわれわれは次のものが考えられる。

1. 船舶
2. 荷役（積荷、荷揚）、乗船下船の施設
3. 船舶の航路、航海諸施設
4. 船舶の補給、修理、建造、船員の休養養成施設
5. 運輸事務機関

従来、海運といえば非軍事海運だけをさすもののように解釈されたかも知れないが、われわれは、この研究では軍事的海運をも含むものとして取扱うことにしよう。

前にも述べたように、われわれは従来あまりにも軍事と非軍事とを区別しすぎた。また戦争と平和とはつきり区別できるものであると考えていた。しかし、それからの歴史の流れを考えると、そうした従来の考え方では、かえつて、いろいろな混乱をおこす危険が多くなった。

戦争は国家または国家群が力と力とで衝突することであるが、その力は幾多要素の構成からなつてあり、軍事はその一部にすぎない。ことに近代戦においては、軍事力の占める比重は次第に軽くなつてきた。

ひかしは海をこえて敵を攻撃する方法は上陸軍を送ることより方法がなかつたが、いまや大陸戦略爆撃が大手をふつて登場してきた。近く誘導弾が敵地深く飛んで行くことになるだろう。経済封鎖や、心理戦争なども、ひかしよりはもつと有効な武器となつた。

このようにして、われわれは、軍事的な海運をとくに区別することなく、一般海運の一部として研究してみようとするのであるが、やはり、上陸作戦については特別の考慮が必要であろう。いかに昔ほどの重要さを戦争全極の上にもたなくなつたとはいえ、全然無用になつたわけではない。有力な戦法の一つとしての地位は将来も長くもちつづけるであろう。

しかし、ただそれだけの理由で、上陸作戦のような特別な性質のものを、この海上護衛の研究で述べることは、あまりに研究を煩雑ならしめる。それは別に、専門的に、研究する方が適當と思われる。

上陸作戦の場合さえ除外すれば、他の軍事海運は非軍事海運とさむね同じ角度から研究できるのではないだろうか。上陸作戦が成功し、一たん占領地となつた以後、その占領軍に対する後続補給輸送は、もはや敵地への突入ではないからである。

海運というものは、申すまでもなく、本質的經濟活動である。上陸作戦のときの輸送のように戦時特有のものでないことはもちろん、国防のためにとくに必要となつてきたものでもない。どちらかといえば、国民の日常生活の繁栄を主目的とするものである。従つて、船舶、港湾航路諸施設等、海運に関する諸機関諸施設はなるべく経費をかけずにしかも多くの利益をあげるようにつくらなければならない。第一にそれでは實際國際競争でも敗れる。

海上護衛という見地からいえば、なるべく沈没しない船、なるべく速力の速い船をつくつてもらいたいし、港もなるべく分散疎開体制をとつてもらいたいのだが、海運の本質上、それは多くを望めないことだ。

海上護衛は海運に奉仕するものである。海上護衛の要求によつて、海運の本質的あり方を犠牲にするのでは本末が逆である。

第三節 潜水艦時代始まる

制海権という偉大な力に抗争するため、創意と企図心にとんだ海の人々によつて、潜水艦というものの考えられたのは、おそらく、何百年も前からのことであつたに違いない。そしてそれが實際登場したのは18世紀の後半、アメリカの獨立戦争にあらわれたブッシュネル号であつた。ついで、19世紀の幕あけとともに、これもアメリカで、フランス人ロバート・フルトンが第一世ノーチラス号を設計した。

(註) 第二世ノーチラス号は第一次大戦後にアメリカ海軍の特大潜水艦として建造されたもの。そして第三世ノーチラス号はこの度

竣工の原子力推進潜水艦第一号である

アメリカの南北戦争では、南軍の建造したハンレイという潜水艦が北軍のフーサトニックという水上艦艇を撃沈したというエピソードを潜水艦史上にのこしているが、実際に、近代的潜水艦が出現したのは、これもアメリカでジョン・ホランド氏およびサイモン・レイク氏の協同設計によるいわゆるホランド型潜水艦であつた。その頃は二十世紀がもはや始まつてあり、当時、世界海軍はあけて、艦隊決戦第一主義思想にこり固つてしまつていた。

アメリカは、前記のように、潜水艦にかけて、世界の先鞭をつけていたのだけれども、潜水艦の研究発達はホランド・レイク氏以後あまり顕著とはいへなかつた。マハンのような偉大な兵学者も潜水艦の将来について、その先見の明を発揮することがなかつた。

むしろ、当時、にわかには科学の進歩と、海軍力の拡張に巨歩をすすめたドイツにおいて潜水艦の発達が顕著であつたようである。つまり、ディーゼル・エンジンの発達が近代潜水艦の実用価値をひひに進めたのである。

しかし、このドイツでも、艦隊決戦第一主義の影響を受けていたカイルヘルム二世の世界制覇の夢をのせて建造されたドイツ大海艦隊は戦艦中心主義であつた。そして、第一次世界大戦が始まつてから暫らくの間はドイツの通商破壊戦は主として水上艦艇とくに巡洋艦、仮装巡洋艦によつておこなわれた。

前記のようなドイツ巡洋艦、仮装巡洋艦による通商破壊戦は若干の成功をおさめたけれども、所詮は水上兵力において優勢な連合軍（日本艦隊をふくむ）によつて次第に抑圧せられた。連合軍側の制海権の威力が完全に発揮されたのだ。

この制海権に挑戦すべく、ドイツ大海艦隊は遂に北海に出撃したが、それは1916年5月31日、大戦開始の日からおひひね2年たつて後のことである。そして、このフォン・シーアー提督に率いられる大海艦隊と、敢然その挑戦に応じたジェリマー英提督麾下のグランドフリートとの間にこなわれたのが、かのジユトランド大海

戦である。

艦隊決戦第一主義に訓えこまれた当時の世界にとつて、このジュランド沖に戦われた大艦隊対大艦隊の格闘は、如何なる叙事詩を讀むよりも熱い血をわかすものであつた。

比較的について多くの艦艇を失つたことにおいては英国艦艇が敗けた格好であつた。しかし、そのドイツの戦術的勝利は英独両艦隊間の優劣をかえることができず、制海権は依然イギリスの手に残つた。つまり、戦略的勝利はジュリコー提督のものであつた。

ドイツ海軍は第一次大戦開始時に於いて、21隻(第一線に活動できるものだけ)の潜水艦をもつていた。そして開戦と同時に潜水艦の急速建造を始めた。

しかしこれら潜水艦は英国のグランドフリートの艦艇を攻撃してこれを漸減し、ドイツ艦隊の劣勢を補うことを目的として使用された。いや、それが開戦当初の作戦計画だつたのだ。

これは無理もなかつた。当時の国際法では、潜水艦だるうと何だるうと、無警告で商船を撃沈することは違反行為である。商船は撃沈する前に敵性をもつか、純然たる中立船かを確める必要がある。それには商船を停止させ、臨検隊を送つて、書類や積荷や乗員、船客等を充分調査しなければならない。

ところが商船とみせかけて、実は巡洋船だつたり、仮装巡洋船だつたりするものもある。後日実施されたように、一般商船に大砲を装備することもあり得る。潜水艦の方では、船の性質上、大きな大砲は装備できない。その上、敵船の衝突戦法にあつても、ひとたまりもない。だから、前述のような商船の臨検などは、危くて出来るものではない。臨検をやらずに撃沈してそれが中立国の商船だということになつたら大変だ。米国は中立国であつて、この米国を敵にまわさぬようにすることがドイツ外交の至上命令であつた。

このようにして、戦争の前半期は潜水艦による通商破壊戦は非常に限られた場合しかできなかつた。

ところが、このところは、実は、もつと突つこんで歴史を研究し

てみなければならぬ。そうでないと、あの戦争方法に決定的な影響をもつ「無制限潜水艦戦」がどうして起つてきたかの理解は充分でなくなる。第二次大戦では無制限潜水艦戦が開戦当初から「当然のこと」のように行われたので、今日となつては、多くの人々は、将来戦も無制限潜水艦戦は避けられないことを覚悟しているであろうが、理想家はそうとはあきらめていないかもしれない。

またこの無制限潜水艦戦の発端を研究することは政略と戦略と調節という海上護衛戦に本質的にまつわる大問題を理解するにも役立つであろう。

ここでは紙面の都合もあり、くわしく述べることはできないが、この無制限潜水艦戦に突入してゆくドイツの第一次大戦における苦惱を、ごく大雑把にのべることにしよう。

ドイツの海軍部内には第一次大戦の比較的初期のころから、潜水艦を通商破壊戦に使用すること、そしてその破壊戦では、無警告撃沈の方法をとるほかないとの思想があつた。公式には、艦隊決戦主義に奉仕するため、潜水艦は敵艦艇を目標とする、少くとも敵軍隊の輸送船団の攻撃に使うことになつていたが、通商破壊戦に使用したい気持は充分あつた。1914年秋、イギリスが英仏海峡に機雷を敷設して封鎖した。これをきっかけに、右ドイツ海軍戦略家たちの間に、イギリスのこの国際法に背く行為に対し、その報復手段として、潜水艦で通商破壊戦を大規模にやろうという意見がまず具体化してきた。

1915年2月4日、ドイツ政府は次の宣言を發した。

「英仏海峡全部をよぐめ、グレートブリテンおよびアイルランド周囲の海面を戦争地域と宣言する。1915年2月18日以降この戦争地域に航海する一切の敵国商船は撃沈する……中立国船舶もこの戦争地域では危険に会うかも知れない……」ところがこれは中立各国、とくにアメリカから嚴重な抗議をだされた。そこでアメリカ船とイタリア船だけは攻撃しないということにした。ところが、潜水艦側からみればアメリカ船は何だと識別すること

HP『海軍砲術学校』公開資料

-20-

は大変困難である。1915年5月7日、アイルランド島南岸でU20号がイギリスの客船ルンタニア号を雷撃々沈した。乗客1200名ばかり溺死したうちにアメリカ人が100人以上はいつていた。これがアメリカの世論をわきたたせた。イギリス側はこれをせんとやつきの反独宣言をやつた。

ドイツ側はイギリスは商船にも武装しているから潜水艦では臨検ができなかつたとか、英国商船は中立国国旗を活用しているとかいろいろ弁解をやつたが、ききめがなかつた。

ドイツ側では海軍側は「何かまうものか」という態度であつたが、宰相はアイゼルの許可をうけて、同年6月5日附「これからは潜水艦では、敵国籍」のものといえども、大型客船を一切攻撃してはならぬ」という命令を出した。

同年8月19日にはU24号はイギリスの小型客船アラビック号を撃沈したところ、それに乗つていたアメリカ人3名が死んだ。アメリカの抗議があつたことはむろんで、ドイツはこんどは、小型客船に対する攻撃も禁じた。海軍大臣や軍令部総長にも相談なしに政府が勝手にそんなことを上奏して、命令することはけしからぬというので、両提督は辞職をカイゼルに申し出た。カイゼルはチルピッツ海相の辞職は許さなかつたが、パーマン軍令部総長は鎮守府長官に転出した。

同年9月18日には政府はさらに一步をすすめ、潜水艦では英国の西部海域および英仏海峡では作戦してはいけないこと、北海でも捕獲規程によつて捕獲するのはよろしいが攻撃を客船にかえてはいけないという禁令を出した。

そこで海軍側も考えた。いろいろ計算した結果、無制限潜水艦戦を断行しさえすれば、6ヶ月間でイギリスを屈服させることができるという情況判断をたてた。そのドイツ的ロジックをみるために、そのあらましを次にのべよう。

「統計によれば、1916年イギリスの港に出入港した船舶は約1千75萬トンである。そのうちには中国船300萬トンが含ま

れている。無制限潜水艦戦をやれば毎月60萬トン撃沈できるし中立国船はその4割は英国に近よなくなるに違いない。つまり、五ヶ月後には39パーセントの船腹をイギリス港出入のものから減ずるということである。その外にいろいろな他の原因でイギリスに入港しなくなる船腹もあるに違いない。たとえばアメリカやカナダは今年小麦は不作で濠洲から小麦を輸入せねばならないから、最小限75萬トンはそれに割かれるだろう。スカンジナビヤ航路もイギリスに対して閉ざされ、イギリスは人工バターや油脂に不足をきたすだろう。イギリスには適任の官吏がいらないから食料配給制は充分行われぬ、.....だから、無制限潜水艦戦を適当な時機に発動すれば、1917年夏の収獲期、つまり8月1日までに戦争を終らせることができるという決論である。アメリカとの国交断絶も致し方がない。これ以外には方法がないのだ。」このように、結論を先にきめて、あとから理屈をつけたのではないかとさえ思われるような情況判断を立てた。そして1915年末から翌年1月初旬にかけて陸軍側を納得させた。そして一時は、その年の2月1日から無制限潜水艦戦を始めることにきまつたのであるが、政府はあくまで反対をつづけた。

この騒ぎで、ドイツ海軍建設の偉材ナルビッツ提督はついに海相を辞職した。政府も若干態度を緩和しかけたが、3月24日、英仏海峡で、UB29号が撃沈した仏国客船サセックス号でアメリカ人数名死亡した。アメリカ政府は4月20日、ドイツ政府に対し、外交を断絶するという警告を発した。

独首相ベートマン・ホルウエーは、直に上奏し一切の無警告撃沈を禁止し、潜水艦戦は補獲規定によることの厳命を皇帝に発してもらつた。

軍令部総長も海相も交送して、海軍の中央部は政府と協調的になつてゐるが、艦隊側はそうはいかない。そんな通商破壊戦は潜水艦ではできないことはわかりきつてゐる。そこで、潜水艦を通商破壊に使うことを全くやめてしまつた。そして潜水艦は全部艦

隊作戦に使用することにした。

前記のジャットランド海戦にはほとんど全潜水艦をあげて参加した。

シニア提督にしてみれば、正々堂々の艦隊戦闘では断然優勢なイギリス海軍に勝味がないので、無制限潜水艦戦による通商破壊戦にのぞみをかけていたのであろう。そうして、艦隊は暫くフリート・イン・ビーイングでグラッド・フリートを牽制するつもりであつたのだろう。ところがその無制限潜水艦戦ができないとなれば、いちかばちかの勝負をせねばならぬ。そして水上の制海権をとるほかはない。そう考えて、前述のジャットランド海戦を決意したのではないだろうか。

そうと決意すれば潜水艦の全力をもつて極力イギリス艦隊を漸減してゆきたい。それは当然に考えることである。ジャットランドで両艦隊の主力があのかさまじい大格闘を初める約半月前から、ドイツ潜水艦は配付についた。幾隻かのUボートは敵船を捕捉し襲撃をも決行したのもあつた。しかし英船は一隻も撃沈することができなかつた。

シニア提督はその後も艦隊決戦を企図し、8月15日(1916年)にはかのドッガーバンクの海戦に英艦隊を誘いこんだ。このときも潜水艦に多大の期待をかけた作戦であつた。さいわいにしてUボートは英軽巡二隻(フアルマスとノッテンガム)を撃沈したばかりでなく、偵察その他に偉功をたてた。

しかし依然として水上制海権はイギリスの手にしつかりと握られてあり、これを奪取する見込みはなかつた。

そこで、水上制海権の奪取はできぬまでも、イギリス商船の「制海権の行使、利用」を不可にさせる方法は、やはり、とらなければならなかつた。

1916年の暮、ドイツの軍部首脳は戦争全般について、種々協議検討をかさねたが、その結果は1917年秋までに戦争を終らせることがどうしても必要だという決論に達した。そしてそのため

に有望なものとして残された唯一の方法は無制限潜水艦戦によつて、英国の通商を滅茶苦茶に破壊妨害することだということになつた。1916年12月22日ドイツ軍令部の作成した書類には、無制限潜水艦戦をやれば毎月80萬トン平均の商船が撃沈できるそしてそれを5ヶ月間つづけてやれば、英国は屈服するだろうという情勢判断を掲げてあつた。

前にも述べたように、ドイツで一番つよく無制限潜水艦戦を主張したのは大海艦隊司令長官シニア大将であつた。新軍令部総長ホルツェンドルフ大将および新海相キツペル大将はどちらかといえば政府と艦隊との間にはさまれて苦勞するという立場をとつた。ホルツェンドルフは、はじめ、捕獲規程による潜水艦戦にも致しかたないから、できるだけ潜水艦隊をつづけて、英国の通商を妨害するようシニア大将に勸告したが、シニアは生半可なことはかえつていけない、そんな形式の潜水艦戦はいたずらに潜水艦乗員に難題をよつかけ、現地にたたせるものであるとして、「無制限潜水艦でなければだめだ、一日も早くそれを許してくれ」という態度を堅持した。その立場、立場で、いずれも、当然な態度であつた。

1917年1月9日夕刻大本營の所在地ブレスにおいて、カイゼルの御前で政府統帥部の会議が開かれた。そして次の命令がカイゼルより海軍軍令部総長あての形式で発令された。

「脱は命ずる。2月1日をもつて、無制限潜水艦戦を、全力、開始すること、……作戦の基本計画を脱に提出することを」宰相ベートマン・ホルツェヒは、最後まで、アメリカの参戦をふそれ無制限潜水艦戦の開始には絶対賛成しないつもりでいた。ふりしも、前年(1916)12月19日、米国大統領から平和交渉の提議があつたので、(交議国に平和条件を示すようにとの文書の提示であつた)、なみさらであつた。しかし軍部は、陸海軍結束して、戦争の継続、そして無制限潜水艦戦の肚をきめてあり、皇帝をも説得してしまつていた。当時のドイツの記録によれば、御前

HP『海軍砲術学校』公開資料

--24--

会議の二日前、ヒンデンブルグ元帥（参謀総長）、ルーデンドルフ、およびホルフエンドルフとの間の会談で、ヒンデンブルグは「われわれはアメリカとの戦争の可能性も勘定にいれているのだ。そしてすべての準備をととのえているのだ。情勢はこれ以上わるくなりつこない。何しろ戦争はなるべく早くあらゆる手段で終らねばならない」といつている。そして宰相が御前会議参列のためプレスに到着したときには、宰相としては手の施す余地がなくなっていた。ペートマン・ホルウエヒは後日当時の状況を述べ、軍部の陰謀が完成してしまつていたといつている。

当時の情勢は実に第一次大戦における最も貴重な時機であつた。平和への動き。そして無制限潜水艦戦（それは同時に米国の参戦をも意味するものであることはすでに明かであつた）。そしてわれわれはこの平和の交渉経過をもここに述べたいのであるが、ここに述べたいのであるが、ここには、残念ながら省いて前へすすもす。

こうして1917年2月1日、ついに無制限潜水艦戦が始まつた。2月3日、米国政府はドイツ政府と国交を絶つた。3月には米国は自国商船に大砲を装備した。一方国論を参戦に誘導して、4月6日正式に参戦した。

一方、ドイツ潜水艦による商船の撃沈も艘のぼりとなつた。ドイツは1916年の夏から初秋にかけては、前にものべたように、潜水艦は通商破壊戦でなく、艦隊作戦にあてたが10月、11月頃からは次第に通商破壊戦に転用し始めていた。潜水艦の建造にも全力をそそぎ、この頃には水上艦艇の乗員を減員して潜水艦乗員に転用させる等の措置を着々すすめていた。2月1日には作戦使用可能の潜水艦は111隻になつた。そして商船撃沈数（喪失全部をよくり）の推移を数字で示すと次のようになる。

時期

1914年	7. 8. 9月	400,000総トン
同	10.11.12月	281,000

HP『海軍砲術学校』公開資料

-25-

1915年	1. 2. 3月	320,000総トン
同	4. 5. 6月	380,000 "
同	7. 8. 9月	529,000 "
同	10.11.12月	494,000 "
1916年	1. 2. 3月	524,000 "
同	4. 5. 6月	522,000 "
	7. 8. 9月	592,000 "
	10.11.12月	1,159,000 "
1917年	1. 2. 3月	1,619,000 "
	4. 5. 6月	2,231,000 "
	7. 8. 9月	1,494,000 "
	10.11.12月	1,273,000 "
1918年	1. 2. 3月	1,147,000 "
	4. 5. 6月	963,893 "
	7. 8. 9月	893,000 "
	10.11月	178,000 "

(註) 英国海軍省の発表(1919年)によれば、第一次大戦中の英国商船喪失数は8,918,000総トン、連合与国および中立国のそれは5,918,000総トンとなつている。また大戦中の商船建造総数は10,850,000総トンである。従つて約400萬総トンは開戦時より減少したこととなる。

1917年8月以後のものについては、もつと詳しく述べれるとすれば、戦后英国で調査した次のような数字をあげることができる。

月別	潜水艦で沈めた商船(グロストン)	作戦可能潜水艦	喪失潜水艦
2月	444,722	123	4
3月	539,473	125	4
4月	855,815	121	2
5月	553,650	123	6

イギリス側はドイツが無制限潜水艦を始めたら大変なことになることは予め覚悟していた。さすがはイギリス人だけに、ドイツの大

HP『海軍砲術学校』公開資料

-26-

海艦隊が1916年の夏のいろいろな作戦企図に失敗した以上は、ドイツは無制限潜水艦戦より外ないだろうことを見当つけていた。そしてそれに対しいろいろの下研究はしていたが、対策の名案は浮ばなかつた。当時のイギリスの戦史によると、イギリス側の判断はあまりにもドイツ軍部の判断を裏をかえしたようなものであつた。

(註) 1916年10月末、ジニロー提督の海軍省に宛てた手紙によれば「わが商船隊の被害を中立国商船の損害をあわせると1917年夏のはじめ迄に、食糧やその他の必需物資の輸入は深刻な打撃を受け、われわれは、いかに陸上で有利な態勢をしめようと、われわれの欲しない条件で、平和を受諾せねばならぬことになるだろう」とある。ついでその数日後に、海軍省から政府に出した覚書には「潜水艦戦に対してはさそらく決定的な対策は見付からないだろう」とあつた。

1917年4月7日、米国はいよいよ参戦したのだが、4月10日、米国政府からロンドンに派遣されたシムス提督に会見したジニロー提督(対潜作戦強化のため軍令部長に就任されていた。軍令部の対潜課も強化され将官を課長にする大規模のものとなされていた)は、机の抽出しから商船損害表を出して見せ「こんな状況がつづくなら、英国は降伏せねばならぬことになる。米国から与えてもらい度い援助は、何よりも先に駆逐艦だ」と歎願せんばかりに述べたという。

実際、英国を敗戦の一步手前に救つたのはコンボイ制度の採用と、これを有効にした米国からの駆逐艦の急派であつた。前提の表でも、1917年5月以後の商船損害が減少し、潜水艦の損害が逆によえているが、それはそれを物語る。

コンボイ制度はしかしイギリス海軍当局は当初なかなか採用しようとしなかつた。これについては後述に譲るけれども、ここでは、とにかく、この制度を採用した英陸でイギリスは救われたのである。

もし、無制限潜水艦戦が成功していたらどうなつたろうか。イギリスは封鎖で手をあげねばならなかつたろう。フランスにはアメリカからの陸兵援助が望めなくなつて、これも手をあげたろう。ドイ

ツはイギリス海軍からの海上封鎖でジリジリに弱っていたが、1917年2月の共産革命でロシアが戦列から外されることになったので、東部戦線が楽になっていた。その東方兵力をフランス戦場に投入することによつて、フランスの屈服は急速に早めることができる情勢だった。

第四節 第一次大戦から第二次大戦へ

第一次大戦でドイツの無制限潜水艦戦は一時イギリスを敗戦の手前まで押しこめたが、それはアメリカの参戦を誘つた。そしてアメリカ海軍の援助による対潜作戦の強化（とくにコンボイ制度採用）とか、商船建造量の急造とかを可能ならしめた。一方、ドイツは連合側の水上制海権によつて海外通商を全く遮断され（潜水艦ドイツランド号によつて若干の物資を運んできたことはあつたが）、それが敗戦の根本原因となつた。

以上のことから、われわれ日本人は幾多の教訓を学びとるべきであつた。しかし、不幸にして日本ではこの貴重な歴史を大事な点で読み違えたかの結果を生んだ。それには次のようなことが手伝つたものもたしかである。その一つは、無制限潜水艦戦の禁止を国際法で一層あきらかにしようとする議が生れたことであつた。ワシントン海軍会議（1922年）でこの議が毒ガス禁止とともに提案され、一応は参加各国代表の調印を得た。もつとも、フランス、イタリアの両国が後に批准を渋つたので、効力は発生しなかつたが、1930年のロンドン海軍会議で再びもちだされ、日、米、英三国の批准により、同年12月31日効力を発生した。そしてそれより数年の間には世界主要国はほとんどすべて、これに加入した。加入国のなかには仏、伊、独、ソもよくまれていた。

つまり、ロンドン条約第22条がそれである。そしてそれはロンドン条約の本体が効力を失つても、この条項はそのまゝ有効に残ることを明かに規定された。参考のために、その条項を記そう。

「左記のことを国際法の確立した規則として承諾することとする。

1. 潜水艦はその商船に対する行動に関しては、水上艦艇が従う

べき国際法の規則に従わねばならない。

2. 商船が、正当の手續で停船を要求されても、頑強に停船を拒否するとか、または、臨検もしくは搜索に対して積極的に抵抗する場合は別として、軍艦は、水上艦艇であろうと潜水艦であろうと、まず乗客、船員、および船舶書類を安全な場所に置く処置をとつてでなければ、商船を沈めたり、航海不能にさせたりしてはならぬ。以上の規定を適用するのに、安全の場所というのは、商船の短艇が、当時の海上および天候の状態で、陸地に接近することができるか、または、附近に乗客、船員を船内に収容することのできる他の船舶が存在していることによつて、乗客、船員の安全が保証されるというのでなければならぬ。」

潜水艦がこんなことを正直に遵守したら、商船を攻撃することができるものでないことは、すでに述べたとおりである。もし、こんな規定をつくるなら、商船は武装してはならないこと、軍艦が商船に化けてはならないことなどをも嚴重に約束しなければ、片手落ちである。これら規定はとくにもうけられなかつた。そして、国際法の通念としては「交戦国商船が敵国の軍艦から強制をうけて抵抗し、それが敵対行為となつても、戦争法規違反とはならない」ということになつていた。

だから、潜水艦による通商破壊戦は、国際法的に、成り立たなくなつたのだ。そしてアメリカとイギリスの如きは潜水艦の全廃まで提議するに至つた。

日本はフランス、イタリーなどとともに潜水艦の全廃には反対したが、潜水艦で通商破壊をすることはみずからも考えなかつたし、他国もそれはあまりやらないだろうと、紳士的に考えた。そして潜水艦はもつばら水上艦隊勢力の決戦に参加したり、その他純然たる作戦行動に使用するつもりであつた。その点はアメリカ海軍も大体同じであつたようである。

もう一つは、日本の指導者の頭には、まだ日清日露戦争時代の思想が残つていたのではないかということである。日清、日露戦争の

頃は日本はまだ農業国で、大体において自給自足国で、海外貿易に対する依存度は低かつた。従つて経済的な封鎖というものに対しては日本人はあまり苦しんだ経験をもたなかつた。その上、日清日露戦争で勝利を得たということが、何かにつけて自慢話にでる。日清日露戦争でやつたことは何でもよい事で、将来もそれがいいことだという考えが、脳の奥の方にシヨリのように残つていたのではないかと見えた。

日清、日露は艦隊決戦で勝つた。将来戦でも艦隊決戦が第一だという思想があつた。そこで、第一次世界大戦を研究するのにも、何はさておき、ユルネルだ、フォークランドだ、ジャトランドだ、ドッガーバンクだと、艦隊戦の場合が馬鹿に詳しく、海軍大学校の講義にでる。お蔭で封鎖戦のことは、お座なりの研究になる。

いや、これは、日本ばかりではなく、世界的風潮だつたのかも知れない。誰だつて、無味な地味な封鎖戦よりも、花々しいスリルにみちた艦隊戦に興味をもつ。本を書いてもその方が売れる。ジャトランド海戦については随分いろんな大冊の本が刊行されたが(例米海軍中佐フロスト氏のものは日本の海軍大学校でも、何十冊も買った。それを刊行したネイバル・インスティテュートでは、封鎖戦や潜水艦戦の本など刊行しなかつた)、英国ですらベル少佐の執筆による「ドイツに対する封鎖戦の研究」はとうとう出版のはこびに至らなかつた。

そのうちナチスドイツが次第に隆盛となつた。そして潜水艦の建造を許されるようになるとすぐ、最大限の建造にとりかかつた。ただドイツとしても、水上艦艇においても相当の勢力を占めていなければならないと、考えたらしく、戦艦、巡洋艦等の建造にも大いに努力した。いや、この方は早くから着手していたので、随分強力になつてあり、ドイツ海軍の主力であつた。

ナチスドイツは元来がソ連を第一の敵としていた。共産党を打倒するのがヒトラーの目標であり、イギリスやフランス、ましてやアメリカなどとは争いたくなかつた。ソ連を敵とするならば、そう沢

山の潜水艦も必要ではなかつたのである。

ところが対ソ戦略を準備するため中欧、東欧に対し強引な手をうつたこと、国内でユダヤ人を迫害したこと、それから急激な国力の隆盛によつて英仏のそねみを買つたことなど、いろいろな理由で、途中から英仏とも対立するようになった。

1939年8月、イギリスとの外交交渉の途中、にわかにはソ連と不可侵条約を結んだヒトラーの心境は私にはまだわからないが、おそらくヒトラーは英、仏は決してドイツに戦争を宣することはないと判断していたのではないだろうか。そして対ソ戦の準備、東方への地歩拡張のためポーランドの制圧を計画し、そのためには、ソ連を一時だまして、不可侵条約を結び、大戦争にせずに、とにかく、ポーランド制圧という当面の目的だけを達成したのではないだろうか。

ところがこのドイツ軍のポーランド侵入に対し、イギリスおよびフランスはドイツに宣戦を布告した。こうして第二次大戦は始まつた。

第五節 第二次大戦と潜水艦作戦

とかく戦争の始まるのはそんなものかも知れないが、第二次大戦も交戦当事者間に、本当には戦争をやるのがいやいやで始まつた。

英独間が、計画的に戦争をやる意志があつたものなら、ドイツは潜水艦をもつと沢山建造するまで待つたであろうし、イギリス側も対潜作戦の準備をもつと本格的にやつていたのではないであろうか。

開戦時にドイツのもつていた潜水艦で直ちに作戦に使えるものは全部で43隻であつたが、うち25隻はいわゆる250屯型といわれたもので、本来は乗員の練習用かないしは近海作戦のものであつた。だから通商破壊戦に使用できるのは18隻しかなかつたということになる。終戦後デーニッツ提督は、本当にイギリスと開戦するつもりだつたら、1000隻の潜水艦を造つてからにすべきだつたと、述懐したそうであるが、そうかも知れない。そして、開戦後数ヶ月間、その建造量は毎月4隻程度だつたという(1940年1月から毎月20隻以上建造できるように急ピツナでやつた)。

一方イギリスも対潜準備に欠けていた。対潜水艦作戦には小型艦艇が沢山必要なのだが、その準備はなかつた。対潜機雷の準備はほとんどなく、商船も全数の23パーセントを武装するにやつと間にあう程度だつた。

ただし、イギリスは理論的なまたは制度的な対潜準備はかなりできていた。コンボイ制度は開戦とほとんど同時に採用され、航行統制も、大体において、うまくいったようである。もつとも始めはドイツの潜水艦の数も少なく、商船の被害も少かつたせいから、商船船長たちは船団航行をきらう傾向があつた。

1940年になるとドイツ潜水艦の隻数はかなり増加した。そこでデーニッツ提督はかの有名なルーデルタクテックつまり狼群戦法を採用した。コンボイに対しては一隻、一隻の潜水艦がバラバラで攻撃しても歯がたたない。そこで8隻ないし12隻の潜水艦を一群として協同作戦させ、同一コンボイに対し、あちこちから同時に又は連続攻撃させる方法である。

イギリスはこれには弱つたらしい。船団を護衛するのに相当多くの駆逐艦をつけてやらないといけない。それに潜水艦を探知するためのレーダーも必要になつた。ところが、1940年5月のあのダンケルクの大敗戦の際にイギリスは陸軍を撤退させようとして、非常に沢山の駆逐艦を失つた。それに同年の9月頃にはヒトラーもいよいよイギリスと本格的戦争をする肚をきめ、対潜作戦を一層本気で実施することを許した。

(註)これはいまだに歴史のなぞになつていようだが、ヒトラーは長い間対英戦争にあいまいな態度をとつていた。彼はソ連とは一時的な不可侵条約を結んでいたが、そのうち機を見て断呼対ソ戦を決行するつもりであつた。それだから何とかしてイギリスと和平を交渉したい下心をもち、対英作戦はあらゆる点で徹底さを欠いていた。

窮境に立つたイギリスは救援をアメリカに求めた。表面中立を堅持しつつもアメリカ政府は、ことに商船護衛に関してイギリスの援

助をした。もつとも顕著なのは護衛艦として旧式駆逐艦50隻と、
コーストガード艦艇10隻とをイギリス海軍に引渡したことであつた。
ほかにイギリス海軍のために多数の護衛艦艇を建造してやること
になつた。

これと同時にアメリカ海軍自らも対潜作戦や、船団護衛の真剣な
研究調査を始めた。そして1941年10月には正式に護衛部隊を編
成し大西洋の船団護衛を実際にやるまでになつた。

(註) 1941年ルーズヴェルトはドイツ潜水艦による英国商船の
撃沈があまり大きくなつたので、参戦の危険をゆかしても米海軍
でドイツ潜水艦に対抗させる決心をしたが、考え直して、もつと
慎重な態度をとるようになつたという。

そこへ、真珠湾の攻撃によつて太平洋に戦端が開かれた。

アメリカの戦略の根本方針は、まずドイツを片付け、ついで日本
に主力をむけることに、1940年5月以来すでにきまつていた。

(1941年初頭の米英会談でもこれを確認)。そのうえ、真珠湾で
太平洋艦隊の主力に大打撃をうけたのだから、アメリカの日本に対
してとるべき当面の作戦重点は、潜水艦戦を大いにやるよりほかな
かつた。アメリカ真珠湾攻撃は「だましうち」であり、国際慣習を
無視したものだと理由により、即座に、日本に対し無制限潜水艦
戦を開始した。

太平洋方面におけるアメリカの潜水艦戦のために、日本が如何に
ひどい目にあつたかは拙著「海上護衛戦」に記してあるので、ここ
にはこれを省略しよう。

さて大西洋方面であるが、ヒトラーも1941年12月10日に、
日本にならつて対米宣戦を布告し、並に潜水艦をアメリカ沿岸(大
西洋岸に)さしむけた。開戦と同時にまず6隻を次で1942年2月以
後は平均12隻を、常時アメリカ沿岸で作戦させたようである。

これらドイツ潜水艦はVII型で、俗に500トン型と呼ばれた。実は
水上740トン、水中870トン、乗員45名、魚雷発射管53節5本
(船首4、船尾1)予備魚雷14本、最大水上速力17.7節、最大

水中速力7.6節、航続距離10節で8500哩、潜行深度66尋というものであつた。また110屯の燃料を搭載し、その行動日数は4週間半から6週間であつた。だからフランス沿岸にあつた潜水艦基地から往復に各2週間近く費しても、アメリカ沿岸で大体2週間はみつしり作戦することのできるしろものであつた。

(註) 俗に700トン型、正式にⅧ型といわれるものも相当多く用いられた。実際は水上1100トン、乗員52名、詳しいことは省略する。

フランス沿岸の潜水艦基地はブレスト、ローリアン、ナンナゼール、ラバリス、ボルドーの5ヶ所で、そこには厚いコンクリートで固めた格納庫があり、空襲から潜水艦をまもつていた。基地に帰つた乗員は4週間でこれら基地ですごした。3分の1は艦の修理、手入れに従事、3分の1は基地陸上に宿泊を許され、そして残りの3分の1は帰省の楽しみを味わうことができた。陸上では妙齡の婦人をまじえてのあらゆる歓待があつたし、帰省のドイツ行き列車は特別仕立てであつた。

ところが1942年秋ドイツは補給用潜水艦を使い始めた。作戦用潜水艦に魚雷や、清水、食糧や、燃料などを洋上で補給するものであつたから、アメリカ海軍はこれをミルクカウ(乳牛)といつた。一般潜水艦よりは倍も大きく、1600トン型といわれた。

これは実に重大な利益をドイツに与えた。この乳牛補給のゆゑでドイツ潜水艦の続行動日数(基地に帰らないで作戦)は、平均9週間、最大16週間に延長された。それは第二次大戦に於いて送けた潜水艦作戦の幾多の進歩のうち、もつとも注目すべきものの一つではなかつたらうか。

アメリカはドイツの潜水艦に対しては、あらかじめイギリス海岸から幾多の情報を得てあり、実際に将校や学者(例のオペレンヨナルリナーナグループのブッシュ博士など)を派遣し現地視察もさせてあつたのであつたが、対潜兵力の実際の準備には欠けていた。前述イギリスの場合といい、このアメリカの場合といい、そして日本

の場合はなほさらそうであつたが、対潜兵力というものは、どこの国もあつたにせよ、さうするものらしい。

ドイツ潜水艦の最初に活躍した米国海岸はボストン、ニューヨーク、バルチモア等の大西洋岸であつたが、アメリカは漁船やスポーツ用ヨットのはでまでつかい、半ば隠居の金持の実業家や老学者などがヨットを操縦して対潜見張りの網を張るといふ始末で、実に、大あわてだつた。

沿岸の対潜作戦なら小型艇でも間にあふ。小型艇は建造も早い。そこでアメリカは早速「60隻を60日間で」のスローガンで、小艇の建造を始めた。さすがはアメリカである。261屯、67名乗りの哨戒艇(PC)や約80屯、26名乗り程度の小型駆潜艇(SC)や、約200屯、28名乗りの小型掃海艇(YMS)等々が非常なテンポで進水し、竣工し、就役した。

デーニッツ提督はアメリカ東岸が警戒が嚴重になると、次はメキシコ湾方面、メキシコ湾の警戒が嚴重になるとカリビア海の奥等々という具合に、次から次へと攻撃の重点を變へた。アメリカの商船は実に驚くべき損害にのほつた。

たとえば1942年5月にはメキシコ湾内でUボートによる商船の撃沈は41隻22萬総屯であつた。しかも同方面に活躍したUボートは毎日平均5隻以下で、2隻以下の日もあつたといふ。当時アメリカは対潜兵力が不足で、メキシコ湾では商船の航行もほとんどほつたらかしてあつた。

5月には南米やトリングッド方面からの航路が脅かされ、タンカーやボーイング船などが多数撃沈された。これはアメリカの生産活動に大きな打撃であつたから、陸軍参謀総長マーシャル大將は海軍作戦部長キング大將に強硬な手紙を送つて、対潜方策の至急確立を要請するといふありさまであつた。

実際、この1942年の6月といふのは潜水艦による連合軍側船舶被害の最大となつた時機であつた。これ以後もUボートの活躍は漸増したにかかわらず、それによる船舶被害は下降曲線をたどつて行

つた。

太平洋戦域（日米戦）では日本の船舶損害は、潜水艦によるものが最も大きいものではあつたが、航空機や機雷などによつたものも相当の比率にのぼつた。太平洋戦争全体を通じていえば、潜水艦によるもの約55パーセント、航空機（大部分は母艦機）によるもの約31パーセント、機雷によるもの10パーセント弱となつている。

ところが、大西洋戦域においては、連合側の船舶被害はほとんどがドイツ潜水艦によるものであつた。航空機や水上艦艇の砲火および機雷等によつたものもひろくあるにはあつたが、それらは船団中の事故やその他の海難によつた損害と大体同じ程度にすぎなかつた。くわしい統計はわからないが、おそらく潜水艦によるものが全体の80%ぐらいを占めていたもののように感ぜられる。

このことは、近い将来、萬一、第三次大戦があつた場合も、大体同じ見当のことが言えるのではないかと思われる。共産側には空母はない。水上艦艇も大洋を駆けまわつて通商破壊戦をやれるほどの制海権はとれまい。陸上基地からの航空機も船舶を攻撃するものは非常に限られているらしい。問題は機雷であり、これについては別に論ずる必要があるが、その使用海域は必ずから限られている。そしてそれも潜水艦によつて敷設されるのでなければ、その敷設海域はなほさら限定されるだろう。

そこで、次表において、第二次大戦中、ドイツ潜水艦によつて、大西洋および北氷洋（ソ連に対し武器軍需品を輸送した海面）においての潜水艦戦の成果をみることにしよう。（モリソン博士著「大西洋のたたかい」からの表である）

年 月	潜水艦で撃沈された連合側船舶 (毎月)		U ボ ー ト	
	隻 数	総トン数	作戦海域(毎日)	建造数(毎月)
1942年 1 月	46	270,348	不 明	20
2 月	72	427,733	不 明	18
3 月	88	507,502	47.7	19
4 月	65	388,132	48.8	23

HP『海軍砲術学校』公開資料

-36-

5月	120	586,149	61.1	20
6月	115	603,402	59.2	23
7月	83	425,864	69.6	18
8月	102	526,329	86.4	20
9月	88	454,548	99.7	17
10月	88	585,510	105.4	23
11月	106	636,907	94.9	17
12月	54	287,730	不明	26
1943年 1月	29	181,767	91.5	18
2月	50	312,004	116.0	19
3月	95	567,401	116.0	23
4月	44	276,790	111.0	23
5月	41	211,929	118.0	22

(註)地中海、印度洋、太平洋方面は省略した。これら海域での潜水艦からの損害は、全体の20%そこそこであり、しかも将来戦に対する参考として価値が少いのではないだろうか。

1942年夏といえば、アメリカの戦争能力の潜在力が、いろんな面で、その動員をほぼ完了した時機と見ていいのではないだろうか。われわれは、ミッドウェイやガダルカナルであの猛烈な米軍の反撃力を現実に体験したのだが、大西洋方面での海上の戦にもそれがあらわれた。前記の表で見るとように潜水艦戦に対策が、この頃までには大体軌道にのつたのである。そして、ここには掲げなかつたが、米国の造船能力の全面的活動の結果、1942年8月には連合側は竣工船舶量が喪失船腹量に追いつき、その後は造船量が喪失量をグングンと超越した。そして1943年5月には、造船所からすべり出した船舶は1300萬総トンを超え、同月に海底に消えた約300萬総トンを1000萬総トンも越えた。そしてアメリカは造船をそれからだんだん手控えたのである。

以上のような情勢に対し、ドイツの海軍部のとつた処置は果断を欠いていた。依然として水上艦隊を温存し、残存艦隊(或は要塞艦

隊)の思想にとらわれていた。ヒトラーは遂にレーダー元師に対し戦艦、巡洋艦はその主砲を陸上に移し、海岸防禦砲にさせた。これらはノルマンジー方面の防衛に主としてもつて行かれたもののものである。ひろんこれらの乗員は潜水艦乗員として訓練されることとなつた。

ところが、レーダー元師がなかなかそれを実行しなかつたので、ヒトラーは1943年1月30日、同元師を閑職に移し、潜水艦隊司令官デーニッツを元師とし海軍の総指揮官に任命した。時機を失したとはいえ、ヒトラーのつたこの果断は、記憶されてよいだろう。ことに日本では太平洋戦争で「大和」の最後まで、水上艦隊の温存にとらわれていたことを想起するならば。

第六節 これからの潜水艦

前述のように1943年春をもつて、大西洋方面におけるドイツの潜水艦戦は全く失敗と認め得ざる有様となつた。その4月11日デーニッツ元師はヒトラーに対し1943年になつてからの潜水艦の喪失は40隻にのぼつたと述べて、潜水艦戦失敗を自認したが、その翌月、つまり5月には、たつた1ヶ月で41隻喪失した。

この潜水艦戦の失敗の最大な原因を、デーニッツが戦後の回想録に述べたことによつても明らかのように、連合軍側のレーダー(電探)の発達、普及であつた。

これに対抗してドイツはいわゆるシュノーケル装備潜水艦を考案した。いつたい、潜水艦はディーゼルエンジンで航行するのだから、多量の空気を吸い込まねばならない。潜航すると空気が吸いこめなくなるから、二次電池から電力をとつて推進器を動かさねばならない。この二次電池というやつは非常に重く、また場所もとる癖に、すぐ電力がきれる。その電力を補充するため、潜水艦は大部分の時間は水上に浮び出て、空気をすいこみながらディーゼルをまわして、二次電池の荷電を行うのである。この水上に浮び出ているところを敵の飛行機や水上艦艇によつて発見される。とくにレーダーが発達すると、敵機は遠くからレーダーでこの浮上潜水艦を捕え、猛撃の

よちに急に雲の上からみそつてきて、爆弾を投ずる。こんな戦法がドイツ潜水艦の損害を急に大きくしたのである。

シュノーケルというのは潜望鏡と大体同じ長さの空気取り入れ管である。だから、潜水艦が水面下にズブりと艦体を沈め、潜望鏡を出しながら航行する状態のときには、シュノーケルで空気を吸い入れながらダイゼルエンジンを使いつづけることができる。艦体は水中に沈んでいるから、全程精巧な電探でなければ、これを捕えることができなくなる。シュノーケルの頭の先に「電探防止塗料」を塗れば、なみさら、よい。

そのうえ、ディーゼルを運転することによつて、二次電池の荷電はいつでも、強力に、できるから、二次電池の使用も非常に楽になる。従来の潜水艦では、どんなよい潜水艦でも、潜航中の最大速力は9節で、しかも、1時間ももてば上々であつた。それが、シュノーケルのみ蔭で、約1時間、16節から18節までの速力を出すことができるのである。これは潜水艦にとつて非常な利点である。

ドイツは1944年、このシュノーケル潜水艦の建造にとりかかるとともに、従来の潜水艦にも、シュノーケルを装備した。しかし、1944年中には戦場にみくることができず、やつと1945年になつてだんだん作戦に使うことができ始めたが、それも、すべて旧式潜水艦を改造したものだけであつたため、本当に水中で高速を出すことはできなかつた。

水中速力を16ないし18節にするためには、船体を本当に流線型にせねばならない。こうしてもともとの設計からシュノーケルにしたものは21型Uボートというのであるが、それをドイツは遂に作戦に使用できずに降伏した。だから、シュノーケル潜水艦時代は第二次大戦後に始まつたといふべきである。

ドイツはまた26型Uボートをも設計した。この型はシュノーケルを装備するうえに、もう一つの新しい考案をもつていた。それは二次電池の代りに、過酸化水素をもやして、蒸気タービンを運転するものであつた。これによれば、深度潜航中でも、約6時間といふ

間を25節で走れるといふのであつた。

潜航25節といへば、おそるべき速力である。「この下に潜水艦がいるぞ」とハッキリつきとめても、その潜水艦が25節で水中を逃げるならば、これを仕止めることはできないであろう。なるほど駆逐艦は最大速力で走れば35節以上もでる。しかし駆逐艦の水中探信機(SONAR または ASD-C)は20節以上の速力を駆逐艦が出すと、全然使いものにならなくなる。水中探信機を使わずには駆逐艦は潜水艦に対して盲同然である。「こちらに逃げたに違いない」と思つて追いかけたところが、潜水艦の方では、とんでもない方面にまんまと逃げおぼせるといふことになる。

最近版(1953-4年度版)の「ファイテンブシツプス」によれば、ソ連は次のような潜水艦をもっているといふ。

1. 現役および予備潜水艦370隻
2. 建造中のもの100隻、全部シュノーケルを有する。左の5種類を含む
 - a. 改良K級(水中速力18ないし19節)
 - b. 高速機雷敷設潜水艦
 - c. 第21型Uボート
 - d. 第7型Uボート
 - e. 第23型Uボート
3. 現有潜水艦には次のものが含まれている。
 - a. K級18隻(水上1457トン、水上速力18-22.5節、水中速力10節、発射管10門、機雷敷設可能、長期遠航型)
 - b. 第21型Uボート15隻(水上1280トン、水上速力15節、水中速力17.5節、発射管6門、予備魚雷23本)
 - c. 第7型Uボート4隻(水上741トン、水上速力17節、水中速力7.6節、発射管5門、予備魚雷14本)
 - d. 第23型Uボート隻数不詳(水上228トン、水上9.75節、水中12.5ノット、発射管2門)
 - e. その他各種Uボート隻数不詳。

HP『海軍砲術学校』公開資料

-40-

- f. Dクラス3隻(水上920トン、水上速力15節、発射管8門)
- g. イタリーからの分捕艦2隻(前記Dクラスもイタリーから分捕りのものらしい)
- h. S級33隻(水上780トン、水上速力20節、水中速力8.5節、発射管6門)
- i. シチャ級72隻(水上620トン、水上速力15節、水中速力8.5節、発射管6門、この級の最も古いのは艦齢約19年にもなる)
- j. ヴィッカー型1隻(水上600トン、機雷20箇敷設可能、発射管4門)
- k. L級24隻(水上1100トン、速力水上15節水中9節、機雷敷設14箇可能、発射管8門、全部艦令19年以上)
- l. 新式M級91隻(水上205トン、水上13節、水中8節、水上8節で3400浬、水中3節で90浬航続、発射管2ないし4、艦令13年以内)
- m. 旧式M級72隻(水上161トン、水上速力13節水中7節、艦令14年以上18年)

これには第26型Uボートについて記していないけれども、他の情報によればソ連はドイツからの分捕り品のなかに、この型の75隻分の部分品をとつて行つたという。ソ連高速機雷敷潜水艦はこの型を利用したものではないかという情報とあわせて考え、われわれの注意を要する点である。

最近にみける潜水艦の進歩では(数の上でなく)、アメリカがやはりリードしているとみるべきであろう。

第一にアメリカは従来の1500トン(水上)級艦隊型潜水艦に大改造を加え、着々とGUPPY潜水艦とした(Greater Underwater Propulsive Powerの略)。これはつまりシュノーケル潜水艦のことであるが、既に46隻はこのガビーとなつている。水中速力17節をこえる。

その外に1800トン級の(タンク級)の戦後建造の最新式艦6隻、それを改良したもの1隻、それから、もつぱら敵潜水艦を射止めるために設計されたK級3隻がある。

米国潜水艦の用法によつて、大体将来の潜水艦の特殊使用(商船や軍艦を撃沈する以外の用法)も判断つくと思われるが、潜水艦は次のような特殊な用途にも使われる。

1. 誘導弾の発射
2. 他艦または陸地から発射された長距離誘導弾の中継誘導(敵地に近く寄れるから)
3. 敵地に近く占位してそこで電探を水上に出して敵の飛行機の発進を捕捉し、これを味方に通報する(レーダーピケット)
4. 航空燃料を孤立した航空基地附近に補給するもの
5. その他の糧食弾薬等を孤立地点の友軍に補給するもの
6. 陸兵や海兵隊または謀略員を輸送するもの
7. 機雷敷設(ソ連にくらべアメリカは重点を潜水艦にあまり沢山おかない)
8. 飛行機不時着員救援、その他潜水艦をとくに改造しないのできるいろいろな任務

ここでわれわれは二つの点についてとくに注意する必要があると思われる。その一つは誘導弾についてである。超長距離誘導弾の発達には相当に長い年数がかかるであろうが、近距離誘導弾は既に出現している。それを敵港湾にうち込むことによつて敵の港湾施設、または船舶そのものを攻撃することができる。(一般都市や工場や、陸上交通の攻撃についてはここではふれない)。それはむしろ原子誘導弾もよくまれる。水中で炸裂する原子誘導弾は港湾攻撃にとくに威力を発揮するだろう。

米国ではすでにレギュラス、テリアー、ルーン等と呼ぶ誘導弾が実用の域に達し、各種艦艇にその発射装置をもつようになってい。しかし、何といても、敵地に一番接近しやすいのは潜水艦であるから、潜水艦の役目はとくに大きくなるだろう。誘導弾、ロケット、これ

HP『海軍砲術学校』公開資料

-42-

等を飛ばすには近ければ近いほど大きいものを発射できるし、その命中精度もいいのである。

誘導弾はソ連でも準備していることは確実であり、この意味から対潜方策はわれわれにとつて重大な課題である。

次は潜水艦による陸兵や謀略員や武器その他謀略物資の輸送のことである。これは海上護衛というよりは一般的な問題であるが、冷戦にみても、このことは充分やれることであり、対潜警戒の重要性は何も熱戦の場合に限らないことを注意すべきであろう。

潜水艦の項を終るに当つて、忘れてはならないのは原子力潜水艦のことである。その一般的なことは最近各種の情報に見るとありであるから、ここにはその若干について、とくに注意すべき点だけ捨つてみよう。

25ないし30節の速力で水中を幾日でも幾日でも走れるということによつて、その隠密性と作戦行動日数を著しく増すことができた。作戦行動日数についていえば、従来の潜水艦はディーゼルで走り燃料を経済的にせねばならぬため基地と戦場との往復に多大の馬鹿らしい日数を使つた。従つて基地を出てから基地に帰るまで60日間行動したとしても、戦場が遠ければ、戦場にゐる期間は短いものとなつた。原子力潜水艦はそれが大変よくなつたわけで、1隻で従来の潜水艦の何隻分の活躍ができる。むろん電池や燃料庫の容積

がいないから、予備魚雷や艦内居住、食糧等の貯蔵にゆつくりの場所をとることができ、その点からも長期作戦行動が可能となる。

原子力潜水艦は敵潜を攻撃するにはもつてこいである。元来、潜水艦を射止めるのは潜水艦が一番いいのである。太平洋戦争中に日本の潜水艦の23隻は米国潜水艦に撃沈された。それは水中探信機は自分が深いところに潜っていると大変よく正確に使用できるからである。

一般の潜水艦は、たとえシュノーケルを装備していても、そう深いところにいつでももぐっているわけではない。そしてシュノーケルをもつていても、ディーゼルエンジンをまわすから、水中探信機の使用には邪魔になる。原子力潜水艦は常に深くもぐっており、しかもタービンという音や振動のない機械で動くのだから、この点実に有利である。敵潜より、遠くから、早く水中探信機を正確に使える。敵より早く正確に魚雷を発射することができる。こゝに最近にホーミングトロービードーが発達したから、水中格闘はこれからの海戦史の多くのページを彩ることになるだろう。

しかし、原子力潜水艦によつて、通商破壊戦にどれほど大きい変化を来すかということは疑問と思われる。通商破壊戦は封鎖作戦であつて、これは商船の数の問題である。それには攻撃する潜水艦も数が多いことが必要である。いたるところの航路で待ちうけねばな

HP『海軍砲術学校』公開資料

-44-

らない。

数10隻の船団は群をなして飛ぶ鳥と同じことである。1人や2人の猟師が鉄砲をうつても、鳥は何羽射ちぬとせるものではない。

原子力潜水艦の大量建造は、今までの情報ではなかなか出来る芸当ではなさそうである。ウラニウムはそう心配ないかも知れぬ。しかしウラニウムの反応炉装置をつくるには、その高熱に堪えるため、特殊の金属が必要であるという。その金属、たとえばノーチラス号の反応炉に使ったザコーニウムの如きは、非常な稀少金属で、なかなか集まらないという。

そうだとすれば原子力潜水艦はやはり稀少な、きわめて貴重な兵力であり、その用法も特殊な用途、たとえば、敵空母の撃沈、敵潜水艦基地附近での敵艦狩り、重要都市への誘導弾発射等々にむけられるのではないだろうか。

もつとも、商船の場合でも、第二次大戦に於いて、クイーンメリー、クイーンエリザベス、イルドフランス等の超大型高速商船で多数の陸兵を、護衛船をつけずに、輸送したような芸当はできなくするかも知れない。そうした軍隊輸送は空輸という方法にかわるのではないだろうか。しかし一般の商船護衛方法を全然役に立たなくするためには、原子力潜水艦は非常に大量建造されねばならないだろう。

第七節 機雷の脅威

通商に対する脅威としての機雷戦を研究する目的ならば、われわれはそう昔にさかのぼつて歴史の頁をめぐる必要はない。恐らく、第二次大戦、しかもその後期からのものについて研究するだけでもよいのではないだろうか。

機雷そのものの歴史は潜水艦と同じく古い。いな、その効果を發揮した点では潜水艦よりも先輩顔ができるだろう。たとえば、日露戦争では、前述潜水艦の項で述べた米人サイモン・レイクがプロテクターという潜水艦を、ロシア海軍に売り込んでいるけれども、それは実戦には使われなかつた。(ドイツのクルツプがこのレイク型潜水艦の設計を望んで後年のドイツ潜水艦の基をつくつた)。ところが、機雷は大いに活躍した。旅順港外で、明治37年(1904)4月13日、マカロフ提督の旗艦ペトロパブロフ号が日本の機雷にふれて沈没し、提督も戦死した。その1ヵ月後の5月14日、濃霧にまぎれて、ロシアの敷設船が旅順港外に機雷をまいた。東郷提督麾下の最強力の戦艦初瀬、八島の2隻が、その同じ日にこれにひつかかつて、沈没した。いずれも、一つの大艦隊戦闘を必要とするような大きな戦果を、沈黙の機雷があげたのである。機雷というものがどんなに恐いものであり、効果あるものであるか、それを一番始めに、身をもつて体験したのはロシア人と日本人であつた。

第一次大戦では機雷戦は実に大きな規模でおこなわれた。しかしこれも商船を脅威するのが目的での機雷戦ではなかつた。それどころか、商船を保護するための機雷戦であつた。

何となれば、第一次大戦での機雷戦は主として連合側によつて行われたものであり、連合側は、ドイツ潜水艦をドイツ港内にとどこめるために機雷堰をつくつたのだからである。

日露戦争が終つて間もなく、1907第2回ヘーグ平和会議が開かれ、機雷敷設につきいろいろ議論が行われた。機雷をむやみに敷設されると商船を脅威されるから、それを制限しようというのが議論の趣旨であつた。これによつて、国際条約ができ、世界関係各国は

-46-

ほとんどみなこの条約に加わつた。

このヘーグの会議のとき、公海に機雷を敷設することを禁じたらという主張が相当強かつた。最後まで反対をした国があつて、条約文にはのらなかつたけれども、禁止の空気が強かつた。ところが、第一次大戦が始まると間もなく、1914年10月イギリスは英仏海峡の北口を横切つて、公海に機雷堰をつくつた。Uボートの通過を阻むためである。ドイツはこれに対抗して、イギリス周海を交戦区域と宣言したことは前にも述べたとおりである。

ところがこのドーグア海峽は潮流が強いうえに、海底状況がわるいので、機雷の効果は充分でなかつた。

第一次大戦の機雷戦といえはいわゆる「北海機雷堰 North Sea Mine Barrage」とよばれる機雷堰の敷設が断然光る。

スコットランドのシェトランド附近から、北海北部を東に横切つて、ノールウェーのベルゲン附近まで、約230渾、その幅は15ないし30渾、深さ約75米(当時の潜水艦で潜航できる最大限度)という夢のような大機雷堰。これは1917年の夏、アメリカから申し出されたものであつた。イギリス海軍ではそれまでにも、北海にしばしば小さな機雷堰をつくつては見たが、ドイツの掃海艇がやつてきて掃海する。大きなものは機雷の数が不足でできない。そこでアメリカが提案しても「そんな大げさなことはできるものか」と相手にしなかつた。同年の9月連合国の会議が開かれたとき、日本代表船越揖四郎海軍中將は、かつての旅順沖(前述)の機雷敷設の経験から判断して、このアメリカ案にもつとも強く反対した。

しかしアメリカ人は万事につけてスケールが違ふ。けち臭く、日本やイギリスのような島國的なものの考え方はしない。ジュリユー提督が10万個の機雷がいる、そんなに多くの機雷をどうしてつくれるかといつたら、アメリカでつくつてやるという。

造船に、徴兵に、またはその他いろいろな軍需物資の生産や総動員にあらゆる忙しい活動をやりながらも、アメリカは注文どおりの機雷もつくり、敷設部隊も編成した。もつとも、アメリカはイギリ

スで考えたよりも大きくて優れた機雷を考案したので、7万箇で間にあつた。くわしくいうと、7万箇のうち80パーセントはアメリカで、20パーセントはイギリスでつくつた。そして1918年3月3日から、8月まで約半ケ年かかつて、この滅法界な機雷堰を完成した。戦争はその年の11月11日に終つたのだが、この機雷堰はわずかの間に17隻のUボートを撃沈または大破した。

第二次大戦でも対潜用機雷堰は、各国によつて、各方面につくられた。しかし前記北海機雷堰に匹敵するようなものはなかつた。連合国側でつくつたものについてはまだ詳しく情報を得ていないけれども、北海に再びあんな大げさな努力を払うことは、たしかに、意味がなくなつていた。ドイツは1940年4月ノールウェーを、次いで6月フランスを屈服してしまつたから、北海を封鎖しても何にもならない。実際、ドイツは第一次大戦のあの苦い経験にこりて、先手を打つたようなものだ。フランスのビスケー湾に面した五つの港をUボートの基地にした。ビスケー湾は海が深いから、機雷をいれることはできない。

アメリカは東海岸に沿い、かなり長い距離にわたつて機雷堰をつくつた。そして商船はその内側を通るようにした。

日本はむろんいろいろと各所に機雷堰を作つた。東京湾、紀伊水道、豊後水道、津軽海峡等々はむろんのことであつた。特記すべきは、三陸沿岸、黄海南部、宗谷海峡、南西諸島、朝鮮海峡につくつたものであつた。しかし、これについては、ズツト後に、「護衛の方法」を説明するときに譲ろう。

ここで説明すべき機雷戦は、実は、通商そのものに対する脅威としてのものである。上述のように軍艦や潜水艦を脅威する機雷戦の説明をしたのは見当違いの企てであつた。それは、一般的に機雷戦というものを説明するために、便宜上、この場所を借りたまでである。

戦争の研究には当然つきものなのだが、国際法というものが、戦法を非常に左右する。そして機雷の使用については、前述のように、

HP 『海軍砲術学校』公開資料

-48-

厳然たる条約（「自動觸発海底水雷の敷設に関する条約」、明治45年1月13日日本批准）がある。しかも、この条約には第二条に次のように規定してある。

「単に商業上の航海を遮断する目的をもつて敵の沿岸港の前面に自動觸発水雷を敷設することを禁ずる」

だから、機雷をもつてする通商破壊戦というものはなほえなかつたわけである。

だが、戦争の形式そのものが、大きく変つてきた。

第一、世界戦争というものが戦われるようになって、強国は全部交戦国となつた。戦争法規というものは、中立国の利益を守るか、人道を尊重するかのものであるが、その目付役たる中立国に強い国があつて、眼を光らせているときは、よく守られる。しかし、気がぬるような中立国がなくなると「勝てば官軍」となり勝である。

第二、「単に商業上の航海」というけれども、そんなものをどこに線を引くかということである。「戦時禁制品」だのといつてみたところで、総力戦において、それをその儘正直にまもつておつたら、どういふことになるだろう。これは交戦国の一方が宣言して範圍をきめるのだが、総力戦では、何でもかんでも「戦時禁制品」にいれざるを得ないだろう。工業とくに化学工業が発達した今日、セルロイドの玩具だつて、すぐ火薬に化ける心配もある。だから、「単に商業上の航海」などいふことを認めていたら、泥棒に追銭となりかねない。

第三、潜水艦や航空機が発達して、それで機雷を敷設できるようになつた。従来機雷は水上艦艇で敷設するのだから、制海権をもつていなければ、何ともならない。ところが、敵の商船は敵の制海権の充分に確立されている海面だけを航行する。そんなところに機雷敷設艦をノコノコさし向けるのはその敷設艦が敵の餌食になるだけだ。だから、実のところ、やかましい条約の規定などなくとも、昔は、機雷での通商妨害などなかなかやりにくかつた。ところが、潜水艦と航空機はこの制海権などに拘束されるしるものではない。

機雷そのものも発達して、潜水艦や航空機に沢山の機雷を積めるようになる、コツコツ敵の沿岸や港口に機雷を蒔きにゆきたくなる。

もつと理由があるかも知れないが、とにかく、第二次大戦以後は商船の大敵として機雷が登場した。

機雷は魚雷や弾丸と同じく一種の兵器である。水上艦艇や潜水艦や。航空機と格の違つたものである。だから、これを艦、艇、機と肩をならべて独立項で説明するのは論理的におかしいけれども、将来におけるこの脅威の大きさ（とくにわが日本海運にとつて）、その効果の持続性から考えて、われわれは、これを大きな項に独立して論じて見たいのである。その上、誘導弾のように花やかな脚光も浴びることもなく、海底にもぐつていて、忘れられ勝ちなこの機雷に対しては、ただ論理一本での取扱いは、「海上ゴエ」の研究を誤らせる心配がある。

さて、第二次大戦が起きたその月、1939年9月から、ドイツは磁気機雷をラームズ河口、その他のイギリス東岸の浅い海面に飛行機で投下した。これにつかつた磁気機雷のヒントはどうも日本の学者の研究からとつたものらしい。日本の学者はいい論文は外国語で書き、外国雑誌に発表する習慣があつたから、日本よりも外国の方で日本の学者の知恵を利用する傾向があつた。日本の軍部の科学者もわるい。ひとりよがり、秘密主義で、部下学者によそよそしい態度をとるところがあつたようだ。（以上は1942年筆者が島田海相に随行して東北大学視察の際、同大学教授からきいた話）。

イギリスでは当時飛行機で機雷がまかれているとは全然知らない。商船を沿岸遠く航行させると潜水艦が危いから、岸に近い浅いところを通した。ところがそこには磁気機雷があつた。ドイツの蒔いた機雷の4個につき1個の割合で商船に危害を加えた。イギリスは首をかしげもしたし、あわてもした。ところが、その年の11月、ドイツ空軍が機雷をパラシュートで投下したのが、英軍にあやしまれた。そして11月23日、英海軍は必死隊の活躍によつてその1箇を拾いあげた。学者を動員して分解調査した。謎がとかれ、対策が講

HP『海軍砲術学校』公開資料

-50-

じられた。

一方ドイツの磁気機雷のストックも直ぐなくなつた。それで準備してあつた72箇を投下しつくすと後援がつづかなかつた。それで翌年3月まで投下を中止した。イギリスの対策は万端完成した。3月末から、ドイツは、また投下し始め6月末までの3ヶ月間に287箇を用いたが、もう大した被害はなかつた。

空軍将校にそんなことを期待するのも無理かも知れないが、通商破壊戦というものの本質、そして機雷戦というものの本質を知つていたならば、70箇や80箇しかストックがなくて、この劃期的兵器を使い出すというような大間違いはしなかつたらう。

磁気機雷は駄目とわかると、ドイツは次で音響機雷を使った。1940年8月から使い始め9月末までに651箇を投下した。音響と磁気の混合のものが大部分だつたようである。これも空軍が余り浅い海面にふとしたためイギリス海軍に拾われて分解され、対策が講じられた。ドイツの海軍の方では、そんな作戦を空軍が勝手にやるから、間違いを起すのだといつて憤満やる方なしといふところだつた。

ドイツの科学と技術と工業力とをもつてすれば、磁気音響混合機雷を大量に生産し、それが充分なまつたところで連続大挙使つたならば、どんなに有効だつたか知れない。むしろそれは、潜水艦作戦と戦艦を見合わせて、実行すべきだつたらう。

こうしてドイツの通商破壊機雷戦は早くも双葉にして枯れてしまつた感があつた。これら空軍による機雷戦は大型機で行わなければならないのだが、大型機は制空権が決定的に敵の手にあるところには近寄れない。ところがドイツは1940年8月から9月の「英国の戦」をうしなつた。イギリスの新鋭戦闘機スピットファイアによつてドイツ空軍の対英攻撃力は衰えてしまつたのだ。そしてイギリスの防空能力が次第に高まるにつれて、ドイツ大型機が重い機雷（炸薬量だけでも660封度）を多数搭載して、ノコノコ、英海岸に近寄ることはできなくなつた。

海の戦争にかけては、さすがにイギリス海軍はなかなか見上げたところを見せている。ドイツが磁気機雷、音響機雷と矢つぎばやに使つてやつてきたのを見たイギリス海軍は、「ドイツはこの次はどんな種類の機雷を使つてくるだろう」と相手の先の先の手を考えてみた。

そこで私は考えさせられるのだが、第二次大戦は科学者の戦争であつた。その以前はひろんのこと、第一次大戦の頃までは、科学者というものは、どこか象牙の塔にひつ込んでいた。軍隊の使つた兵器は科学者のつくつたものというよりは、発明家の発明したものという感が深かつた。科学者は発明家の発明をあとから理屈をつけ、それによつて科学理論を組み立ててはいたが、創造はあまりしなかつた。

ところが、第二次大戦の頃になると、科学者も充分準備ができていた。発明者のような神の啓示にめぐまれなくとも、コツコツと組織的に研究をかさねてゆくうちに、一つの創造をすることができるようになつた。

そして一方、科学が高度に発達すると、天才発明家がポツカリと妙案を考え出す余地も少くなつた。人智が進歩すると予言者のものがだんだん影が薄くなるようなものである。

イギリス海軍は科学者に頼んで研究した結果、次にドイツが使つてくる機雷は圧力機雷(水圧機雷)だろうと見当をつけた。最有能の科学者同志の考えることは、イギリスもドイツも同じものと見えて、イギリス海軍のこの見当は適中した。

時は1944年6月、例のノーマンジー上陸作戦がアイゼンハワー軍によつて開始されると、ドイツ空軍は上陸泊地に飛行機で機雷を投下した。6月19日に投下したものが誤つて2箇陸上に落ちた。それを上陸軍がひろつた。それを海軍省にもつて行つて分解した結果、6月22日には、海軍省から、これに対する方法が、立派な命令として示された。水深どの程度の海域では、どの大きさの艦船はどんな速力で航行すれば安全だということが詳しく指令された。そ

HP『海軍砲術学校』公開資料

-52-

の通りの指令を守った艦艇は損害がなかった。

これは序の話だが、ドイツが音響式自動追尾魚雷(Acoustic homing torpedo)をつくつて、潜水艦戦に新機軸を出そうと試みたときも、イギリスはちやんと、それを考えていたために、対策は3ヶ月以内にできたという。

これに比べれると、太平洋戦争における日本海軍は実に恥しいかぎりであつた。

第一、ドイツがそんな磁気、音響、水圧といろいろな機雷を、とくの昔に使つていたのに、その「盟邦ドイツ」と唱歌ではかみ歌つてはいたが、その新式機雷の機構、それが対策などについて、情報入手も研究もなつていなかつた。そして、その恩恵は敵アメリカが存分に利用し、日本は徹底的にその被害者となつた。

アメリカ海軍はイギリス海軍と密接な情報交換や技術提携をしていたので、イギリスがテムズ河口で拾つたドイツ磁気機雷のことも、何でも、知つていた。一方、アメリカ海軍は開戦後相当長い間、潜水艦魚雷の不足や不良に悩んでいた(拙著「海上ゴエ戦」にもその情況は説明してあるので、ここでは説明省略する)。それで1942年10月と11月にかけて、5隻の潜水艦を使つて機雷敷設をやつた。潜水艦乗員にして見れば、機雷敷設などいやな仕事だ。自分達の敷設した機雷が、いつ、どういう風に戦果をあげるやら、自分達では見届けるわけではない。魚雷なら、眼の前に敵を見て発射し、それが命中すれば、敵船の沈むのを見届けることができる。拍手喝采を叫んで、基地に帰るときには、その戦果の信号を掲揚しながら、意気揚々とやることもできる。巧く行けば感状ももらえようし、少くとも、艦橋の舷側に敵船1隻毎の旭日旗をマークすることができる。機雷敷設ではそうしたことが全然期待できない。

5隻の潜水艦はシヤム湾から海南海峡にかけて機雷を敷設したのだが、各艦機雷32箇の外に、魚雷8本もつて行くことを許された。

実のところ、日本側ではこの機雷から大して損害をうけなかつた。仏印南岸に敷設されたものは、そこは船団常航路であつたから、ほ

ほとんど戦争末期まで、思い出したように、ときどき触雷事件があつたが、それでも沈没した商船はなかつた。敷設位置の水深が深すぎたためではなかつたらうか。

1943年4月にも米潜5隻、室蘭沖、鹿島灘、温州沖、上海沖、香港沖に機雷を敷設した。これも魚雷不足を糊塗するため、潜水艦乗員のいやがるのをやらせたものらしいが、日本側には、決して痛くも痒くも感じなかつた。もつとも魚雷攻撃の被害にくらべてのことであるが、日本側ではあまり気付かずにしまつたものが多かつたようである。アメリカ側では、日本に磁気掃海をうんと強要させるのが第一の目的だつたという。磁気掃海の道具には沢山の銅線とゴムとがいるのだが、これらは日本が不足物資として困っているに違いない。それをさらにうんと使わせて困らせるんだという算段だつた。

これで見ると、潜水艦でやつたアメリカの機雷作戦はあまり役に立たなかつた感じであるが、飛行機でやつたのは日本をひどい目にあわせた。

1944年3月30日、米国機動部隊がパラオに大空襲をしかけたとき、艦上機の一部で、泊地に磁気機雷を投下した。日本艦隊は既に前日退去していたし、陸上からは機雷投下をすぐ発見してその後さかんに掃海をやつたから、艦船の触雷はなかつたが、このためパラオという重要な海軍戦略地点を日本艦隊は使うことができなくなつた。

これは日本に対してその後のアメリカ機雷作戦の方針を示唆した重大事件であつた。機雷を航空機でまくとなれば、瀬戸内海だろうが東京湾内だろうが、日本海諸港だろうが、どんなに嚴重に海面から防禦されているところにも、アメリカは機雷戦をしかけてこれなのだ。もつとも、それにはアメリカは制空権をまずとらねばならないにしても。そして、次には、アメリカの使用する機雷は磁気機雷であろうということであつた。磁気機雷は考えとして珍しいものではないが、日本海軍にはそれを掃海し処分する部隊を訓練してい

-54-

なかつたのだ。

しかし当時日本海軍は内南洋諸島における決戦準備に熱中しており、こうした示唆には殆ど注意を払ういとまもない恰好だつた。その決戦に勝ち、そして内南洋を永久に確保できれば、敵は制空権を日本本土にひるげることにはできないのだから、この決戦準備優先はまさに至当である。しかし、その6月この決戦は無惨にも日本の敗北となつてからでも、日本海軍はこうした対機雷戦準備には何等の努力を払わなかつた。あやしげな希望的観測にとらわれて、次の艦隊決戦だけに熱中した。

しかもこの艦隊決戦主義者の希望的観測は海上護衛の重要性を痛感しているものにとつては不合理きわまるものに見えた。第一、希望的観測とはいつても実は勝つ見込みなどはもつとも樂觀的な人ですえももつていたわけではなく、単に「相当の勝負はやれる」という範囲をでなかつたものであつた。いくらうまくいつて見たところで、頽勢を挽回して、マリアナをうばいかえせるということを考えたものは、サイパン陥落直後にちよつと残つていただけであつた。その月の図上演習によつて組織的に、研究した後には、そんな途方もない希望を抱くものは、責任ある人々の間にはほとんど見当らなくなつた。南西諸島、台湾、フィリピンを連ねる列島線でどの程度ながく敵の攻撃からささえることができるか？ たつたそれだけの問題で、一度ぐらひは敵の上陸企図をはねかえすことができるか、いや、一度もはねかえせるものではない、ひとたまりもなく上陸されてしまうだろうと見るかの差であつた。

そうすれば、海上護衛担当者の眼には次のことが自らあきらかであつた。

- 1 南方資源航路の遮断はもう時日の問題である。だからいまのうちになるべく石油、ゴム等の南方資源を日本に運んでくると同時に、代用資源を日満支経済圏から獲得する準備を促進せねばならぬ。
- 2 たとえ列島線に対する上陸作戦はないにしても（当時は、サイ

パンから直接日本本土に上陸作戦をやってくる可能性も考えられていたから)、アメリカ機動艦隊によつて南方資源航路船団に、列島線外方からの空襲の矢がとどくだらう。つまり、船団航路はひどく擾乱されるだらう。

3. マリアナの奪回が見込みないとしたら、それを基地に、日本本土全面に対してB29の攻撃があるだらう。日本の港湾は空襲のため使用不可能となるだらう。南方資源航路に対しては中国奥地からのB29の攻撃があるだらう。そして丁度サイパン上陸作戦と呼応して、中国本土奥地からB29が北九州に空襲を加えてきたので、B29の極東戦場登場はすでに、人々の心を冷や冷やさせていた。そしてB24の商船に対する攻撃威力を体験しているものから考えれば、B29はもつと恐ろしい威力を商船攻撃のために発揮するものと警戒せざるを得なかつた。

ところが、この段階では、B29が機雷投下の役割を演ずるだらうと考えたものはあまりいなかつたようである。少くとも海上護衛総司令部には、内部からも外部からも、そういう警告の聲がきこえなかつた。B29が機雷投下の役割をするだらうということを恐れ始めたのは、その年の10月中旬(14日)の台湾沖航空戦のときであつたように記憶する。中国奥地を基地にするB29数機が、東方機動部隊の攻撃と呼応して、西方からやつてきて、高雄港に磁気機雷を投下した。

海上護衛総司令部の内部からと、また参謀本部の方からと、申しあわせたように「B29は機雷を敷設するぞ。そうなつたら内地の港湾にも全面的にその対策をとる必要がある」という意味の意見がもちあがつた。

私はあの時の意見が軍令部、海軍省、艦政本部等にどうして伝えられたか、あるいは全然伝えられなかつたのか、それを知らない。それら中央官庁が自発的にそうした警戒心をもちしたのか、起さなかつたのか、それも知らない。ただ記憶するのは、高雄港の磁気機雷による被害は潜水艦や機動部隊によるものにくらべればものの数

HP『海軍砲術学校』公開資料

-56-

にもならぬほど軽微であつたこと、従つて、この高雄港の機雷投下のショックは海上護衛総司令部では間もなく忘れてしまつたということである。

私は当時の海上護衛総司令部の重要な位置にあつたものとして、今日でも本当に恥しくおもつてゐるのであるが、しかし、将来の教訓としてよそよそしい意見を述べるならば、あれはやはり中央の責任当局で対策を講ずべきものではなかつたかと思う。毎日毎日走馬灯のように移りかわる戦況のなかで、つぎつぎと当面の作戦措置をとつていかねばならぬ司令部に、そうしたずつと先手の先手を打つような戦備の責任をおわせることは本当ではない。それだからこそ中央官庁と作戦司令部との区別が必要なのである。中央官庁の任務はそこにある。

ところが、それから約半年たつて昭和20年3月27日、マリアナ基地のB29が約50機北九州に来襲して、下関海峡に機雷を投下した。海上護衛総司令部では直に呉鎮守府に掃海処分を命令しようとして電話で参謀間の打合せをしたところ、呉鎮守府司令部では「そんなことは海上護衛司令部の知つたことじゃない。そうした局地防備の仕事は鎮守府司令長官が天皇や軍令部の直接麾下としてやることだ」と鋭く反駁して来たらしかつた。しかも呉鎮守府には磁気機雷を掃海、処分する準備は何一つできていなかつた。いや日本海軍全体にその準備はなかつたのである。

前述にゐいてわれわれはイギリス海軍省がドイツの機雷に対してとつた見事な対処ぶりをのぞいて見た。それとこれと比較して、本当に慚愧にたえないのである。そしてその後の日本海運がB29の投下する機雷によつてどんなひどい目にあつたかについては、拙著「海上護衛戦」の最後の章で見てください。

ただ一言申しそえたいことは、航空機による機雷投下の性質についてである。

航空機による機雷戦は小型機では事実できない仕事である。数千トンの船を沈めるとすれば、1箇の機雷の重さがかれこれ1屯近い

ものでなければならぬし、それを1箇や2箇をつむのでは大した役に立つわけではない。そうだとすれば、将来においてもB29程度の大型機でなければ機雷戦はあまも効果がないであろう。

ところがこれらの中型以上の航空機は余程確実に制空権をにぎつておらなければ、敵地侵入は非常に危険である。原子爆撃のように1機か2機成功しても、それで非常に大きな効果をあげられるものなら、相当に犠牲のある冒険も引きあうであろうが、機雷戦というものはそうした性質のものではない。機雷戦というものはまた、多数の機雷を、多くの港湾や航路に投下敷設するものでなければ、効果のうすいものである。しかも、機雷は商船の通る前に掃海し処分されれば、効果のないものになってしまう。機雷は投下、命中、爆発というような爆弾や魚雷のもつ威力をもつものではないのである。

以上のような点から考えるならば、機雷戦を敵地に対して攻撃的に行うには、航空機よりも、潜水艦によつて行われる可能性が多いのではないだろうか。

ソ連の航空機の機種構成配分をみると爆撃機は非常にその割合が少いと伝えられる。ことにB29以上の大きさのものはそうだろうと伝えられる。ソ連には別に海軍の沿岸航空隊があり、これらの隊の航空機のうちには機雷戦をおこなうものもあるであろうが、敵国の制空圏をおかして機雷戦を敢行するほどに有力なものだとは考えにくい。

これに反しソ連の潜水艦には機雷敷設の装置をもっているものが相当に多いことは注意せねばならない。K級という大型潜およびL級という中型潜がその装置をもっていること、そして、更に高速機雷敷設潜水艦を建造中であるということは、最近のジェーンズ・フアイテング・シツプスにも記載してある。

機雷は本質的には防禦的兵器であるけれども、それを攻撃的に使用し、とくに通商の妨害や破壊の役割を果させる傾向の多くなるだろうということは、軽視できないものと考えられる。

第八節 航空機の脅威

航空機の海上護衛に対する直接の攻撃は第二次大戦から始まったといつていいであろう。第一次大戦当時は航空機の行動能力も攻撃力も少なかつたし、航空機の数そのものも少なかつたから、潜水艦のように通商破壊戦に活動することができなかつた。

こうした関係で1923年に「空戦法規案」がハーグで日、米、英、仏、伊、蘭6ヶ国で調印されたけれども、航空機による通商破壊の規定には何等ふれていなかつた。しかし、潜水艦による通商破壊戦が実質的に不可能なような国際間の話しあいがすすめられていたことから考えて、航空機も潜水艦同様またはそれ以上に厳重な制限を暗々裸にうけていたのではないだろうか。1923年以後「空戦法規」に対し列国間の話しあいはほとんどなかつたらしいけれども、航空機による通商破壊戦をおこなつたとしたら、それは中立国権利の侵害や人道上の問題がともなうこととなり、傍若無人によるまいうる国でないかぎり、世界輿論の前に叩きのめされたに違いない。

しかし、歴史を動かす力として武器の力がより強いのか、世論の力がより強いのかということにはわからぬといへないのではないだろうか。世論というものが本当の良識とか、純真な人道とかからだけのもりあげられてくるものならば、武器はとうてい世論の敵ではな、なるかも知れないが、謀略的な宣伝によつてゆがめられた世論が横行することがあまりにも多いのである。

何はともあれ、ハーグにおいて空戦法規が審議されていた頃、これとは全然無関係に、一人の軍事的天才がイタリアで将来の本当の意味の空戦のあり方について構想を立てていた。かれこそはあのドゥエ將軍であり、その構想は「制空論」と名づける著書にまとめられ、1921年その第1版が世に出た。

ドゥエは航空機の行動半径、速力、搭載力などが次第に増すことに目をつけ、それが将来戦にどんな影響をもつてくるかを考えた。かれは人類が航空機を利用して、地上や海上で防禦する敵兵力との衝突をさけて、直に敵戦力の根源である生産施設や輸送機関を攻撃

する可能性を研究した。第一次大戦において戦争の総力戦的発達が如実に証明され、第一線兵力に対するいわゆる銃後なるものの比重の大きさがハッキリと認識されていたということが、ドウエのこの構想を刺戟したのではないだろうか。

「制空権」においてこのイタリアの將軍の強調したのは次の3点であつた。

1. 戦略航空戦（当時はそんな名前はできていなかったが）に従事する航空軍はまづたく独立した完全な一団として作戦すべきものである。
2. 戦略航空戦を行うためには、当面の制空権だけはとつておられねばならない。（戦略航空戦によつて飛行機工場、飛行機燃料庫など航空隊を支持する敵施設を破壊することも、制空権獲得の重要な、あるいは最も根本的なことなのだが、ドウエのここで強調する制空権は敵防禦戦闘機隊の排除撃滅のことらしい）
3. 戦略航空戦の攻撃目標は敵の人口の集中している場所であるべきである。

ドウエの唱えた攻撃目標についてはいろいろの議論はあるにしても、いやしくも総力戦において敵の戦力の根源をたたくことを考えるとすれば、いわゆる非戦闘員、いわゆる平和的施設というものを目標として考えるようになることは不可避的なことである。

ドウエは海運というものの認識が充分でなかつたからか、それとも、第一次大戦におけるドイツの無制限潜水艦が招いた世界世論の反響から学んだためか、戦略航空戦の目標として商船隊の攻撃についてはとくに強調しなかつたにしても、その理論のなかに、暗々裸に通商破壊を含んでいたことは申すまでもない。いな、戦略航空戦なるものの思想は通商破壊戦とか海上封鎖とかいつた思想の単なる一つの分派にすぎないもので、海洋戦略家から見れば何にも新しいところはないのである。つまり、敵の武力よりも経済力を攻撃するというところにほかならないからである。

第一次大戦から第二次大戦にいたる約20年の間に満洲事変、日

HP『海軍砲術学校』公開資料

-60-

華事変、エチオピア戦争、スペイン内乱等々と幾多の戦争があつたが、それらはいずれも制限戦争的要素が非常に多くもられたものであつたから、戦略爆撃というような大がかりのものは出現しなかつた。

しかし第二次大戦が勃発すると、一方ではドイツはポーランドの都市に対しては戦略爆撃を加え、イギリス商船隊に対しては無制限潜水艦戦を開始した。こうなれば航空機による通商破壊戦が続いて始まることは自然のいきみであつた。太平洋での戦争が真珠湾奇襲によつて開始せられると、アメリカはその日即座に「日本に対し、無制限の潜水艦戦および航空戦を実施せよ」との命令を発したが、それはアメリカの史家（モリソン博士など）が弁解するように、日本軍のスニークアタックに対する激怒のあらわれだとばかり解釈したなら、かえつて歴史をあやまるであろう。歴史は偶然ということによつてばかり支配されるものではない。むしろ根本的には歴史は必然性によつてその基本的なコースをひかれるものであることを認めねばならないであろう。

しかし第二次大戦においてすらドウエの理論がハツキリと一般に認識されるまでには時間がかかつた。つまり、戦略航空戦などいう軍用語それ自体が一つの定義をもつて使用されるようになったのもズツト後のことであつたし、航空戦が陸軍または海軍の作戦と全く別に独立して行われるようになったのも、かなり後のことであつた。

1940年夏から秋にかけておこなわれたあのバトル・オブ・イングランドにおいて独乙空軍はロンドンその他イギリスの諸都市に無差別爆撃を加えたが、それで当初はドイツ陸軍を英本土に上陸作戦させるための準備作戦として始められたのではないかと思われる。（この点についてはリデル・ハート氏が戦后ドイツの幾多の將軍達によつて調査したところによつても充分ハツキリしていないようである）。

またわれわれは太平洋戦争の後期においてB29の猛烈な本土攻撃を受けそれによつて無条件降伏の余儀ないところにおいこめられた。

あのB29の本土爆撃は本格的な戦略爆撃と称しても差しつかえないものであつた。欧洲、戦場においてB29がドイツに対し行つた爆撃も戦略航空戦と称すべきものであつた。しかしそのB29の攻撃を実施した米国側において、本当の意味の戦略爆撃としてそれらが企図されたものかどうかという、それはあやしいのである。

日本の本土爆撃も、ドイツの爆撃もいずれも陸軍の侵入に先行する準備戦として計画された気配がかなりみられるものである(あるいは制空権獲得の意味でこなされた部分もあつたであろう)。それは、戦後にあらわれたアメリカ側の文献によつてわれわれは容易に想像することができる。

むしろわれわれはそれらも戦略爆撃と称してさしつかえはなく、またそう称するのが至当であろうが、百パーセントの戦略爆撃は太平洋戦争最後にあたつて、広島および長崎に原子爆弾を投じたことではないだろうか。当時のアメリカ陸軍長官ステュムソンの回想録によれば、あれは日本本土に対する上陸作戦を行わずして日本を屈服するために断行したというのだからである。

(註)しかしこの段階ですらアメリカ軍は上陸作戦準備としての爆撃をつづけていた。11月1日頃九州南端に上陸する計画のもとに、8月頃からそろそろ上陸地点附近鉄道の破壊を始めたからである。当時私は日本の海上護衛総司令部で感じていたところによれば、米空軍がもつともつと早く日本の鉄道網の攻撃に着手しないのが不思議であつた。つまりね中小都市を焼き払うよりは鉄道網を破壊する方が当時の日本にとつてはずつと多く打撃的だつたにちがひなかつたであろう。

日本に対する戦略航空戦を行うものにとつて、商船隊ほど効果的な目標はないであろう。それは日本は海外貿易に致命的に依存しているということ、そして、その商船航路は日本軍が十分に制空権を確立しにくいところをもとみらなければならないということによつて、みみね理解できるのである。

ところが、この点について、アメリカ航空作戦の指導者たちは、

HP『海軍砲術学校』公開資料

-62-

その潜水艦作戦の指導者たちほどに、深い認識をもっていたであろうか。なるほど、潜水艦は日本の制空権をゆかして獲物多き商船航路に潜入できるのに反し、航空機はその制空権のさともな挑戦に阻まれるのである。だから、航空機は商船隊攻撃の武器としては潜水艦ほど重宝なはたらきはむづかしいであろう。しかしながら、当時日本の海上護衛総司令部の職員として見ていたところでは、アメリカ空軍は日本商船隊を攻撃しようとするればすることのできる余地はもつともつと多くあつたように感ぜられた。それは戦後アメリカ側の発表した次の数字によつても立証されるのである。

1. アメリカ陸軍機（B29を除く）による日本商船の攻撃回数 （延機数）

	あらゆる出撃回数A	対商船出撃回数B	B/A %
1941 $\frac{1}{2}$	7,447	186	2.5%
1943	102,092	1,346	1.3%
1944	195,879	2,936	1.5%
1945	170,365	2,789	1.6%
全戦期計	475,783	7,250	1.5%

2. アメリカB29による日本海運攻撃回数 （機雷敷設）（延機数）

	あらゆる出撃回数(A)	機雷投下回数(B)	B/A %
1944	2,102	なし	零%
1945	26,724	1,424	5.3%
全戦期計	28,826	1,424	4.9%

3. 海軍機および海兵隊機による日本商船攻撃回数(延機数)

	あらゆる出撃回数(A)	対商船出撃回数(B)	$\frac{B}{A} \%$
194 $\frac{1}{2}$	3,023	588	19.5%
1943	16,132	1,020	6.3%
1944	128,942	16,209	12.6%
1945	110,012	7,840	7.1%
全戦期計	258,109	25,657	9.9%

現にアメリカの戦略爆撃調査団も航空機はもつと商船攻撃に力を入れるべきではなかつたらうかという問題を、その報告書のうちに提起している。

米航空機は、ひろん、商船だろが短艇だろが、いやしくも洋上に発見したものは何でも基地に報告した。この意味では絶えず船舶攻撃に間接ながら参加していたことになるであらう。しかしながら、米潜水部隊指揮官ロツクウッド中将の回想記によれば、潜水艦作戦に本格的に協力し、有力な援助を与えてくれたのは1944年後半の頃になって始めて中国本土に派遣された海軍航空部隊だけであつたようである。

航空機による船舶攻撃が特に技術的に困難だつたということは太平洋戦争当時の米航空技術の進歩から見れば、全然考えられないことであつた。ひろん制空権の問題はあつたが、それも、アメリカ軍にとつては比較的容易に日本から奪つてしまつていた。というよりは、日本はすでに制空権をアメリカに完全に奪われてしまつてゐるか、それとも半分ぐらい奪われているところに、貴重な商船隊を突入させた。そして事実、そうした海域において大規模な商船隊の突入を試みたときは殆ど完全に米空軍の血祭りにあげられた。そのように目の前に好餌をみせられたときにおいては、米航空部隊はこれにつかみかかつてくる機会をのがさなかつたが、すすんで機会をつくり、餌を探しもとめるといふほどの努力はあまりつくさないよ

HP『海軍砲術学校』公開資料

-64-

うであつた。

(註) 航空機による商船攻撃法は大体次のようなものであつた。

1. 大型機による高高度爆撃 ……………これはラバウル等の港内碇泊船によく行われた。
2. 急降下爆撃 ……………これは海軍の母艦搭載機や海兵隊機でいるんな場合に行われた。これによる日本商船隊の被害は1944年にはいつてとくに大きかつた。
3. カタリナ機による夜間低高度爆撃 ……………これは1942年秋頃から「黒猫作戦」として行われた。積極的に商船隊を探しもめて攻撃した最初のものである。反跳爆撃がとくに用いられた。
4. B24による夜間電探爆撃 ……………これは「忍びのぞき者(スターバー)」の作戦と名づけられ、1943年頃から次第に発達してきた。夜間の遠距離哨戒とかねておこなわれた。实际的破壊としてよりも脅威としてよりも多く効果があつたように感ぜられる。
5. 戦闘機の機銃掃射、小型爆弾投下、ガンリン缶投下 ……揚子江方面および前線に多く行われた。

以上のように第二次大戦の間は、航空部隊における船舶攻撃の熱意は、本当にそれが価するほどには、もりあがらなかつたようである。それが戦訓によつてどの程度に反省されているかも私には疑わしいところがある。たとえば、米国では第二次大戦後にできた公式の軍用語事典にはじめて戦略航空戦という定義を定めた。それによれば「戦略航空戦とは敵の戦争遂行能力を、敵がもはや「戦争遂行の意志をもたなくなるまで、つぎつぎと撃破し崩してゆくための、一連の致命的目標を選んで攻撃すること」というのだそうである。そしてその致命的目標として列挙してあるのは、「重要な生産施設、原料の資源、戦略的物資、貯蔵所、動力諸施設、輸送施設、通信機関、後方に控置された敵軍隊の集中地点、重要農業地区、その他以上に準ずる諸目標」ということになつているらしい。

現米国海軍省海軍作戦部次長(航空)のオフステイ中將は第二次

大戦直後ドイツと日本における米国戦略爆撃調査団のもつとも中心的人物であった。かれはその偉大な調査の結果、ドイツでは陸上輸送機関、日本では海上輸送機関が最重要攻撃目標であったことを述べている。そしてかつて海軍協会機関誌（1951年6月頃のものとして記憶する）に論文を発表したときも次のように結論している。

戦略航空戦に関して私のえている結論の主なものを次に要約して見よう。

- 1 敵の都市および工業地域を破壊することは、それ自体、戦争における一つの妥当な目標ではあるが、しかしそれは戦争目的の達成に直接寄与する場合にかぎられる。敵の平時経済の破壊を最小限度にとどめて勝利を得るのが目的であらねばならない。
- 2 われわれは主にその注意を輸送力の攻撃と、そしてその輸送力攻撃力をもつとも効果的にするような戦法や、武器の発達にむけなければならない。
- 3 以下略す。

将来戦において航空機はもつともつと発達するであろう。一面において、後章において述べるように輸送機関ことに商船はそう大きな技術的な質的な改善を遂げないであろう。そうすれば航空機の通商破壊力は相対的にますますすさまじいものとなるに違いない。

われらは目下共産主義国を想定敵国と考えている。これらの国家は、われわれにとって幸運なことに、大陸国心理にとらわれ、海洋国民的センスにとぼしい。そればかりでなく、戦略航空兵力において大きな発達を示していない。だからわが海上通商に対する戦略航空攻撃はそう大きなものでないかも知れない。かれらは洋上に航行する商船よりも港湾により多く注意をむけるかも知れない。港湾都市上空では、碇泊船や荷揚施設よりは、附近の工場や市街に爆撃の照準を多くあわせるのではないかと想像される。

しかしながら、そのように対手をみくびつてよいかどうか。共産国家群の戦略家たちが太平洋戦史を研究し、それから本当の教訓を学びとっていないとは誰が保証しえるであろうか。

第九節 原子力兵器、誘導兵器の脅威

原子力兵器、誘導兵器の出現、発達が海上交通線に対してどんな脅威をもたらしているかということは、ただ想像によつて考えられるにすぎない。これらの兵器については情報が不充分でしかも正確をかいてある。そればかりではなく、非常ないきおいで発達しつづけているこれら兵器の将来を予測することは、現に十分な情報をにぎつていゝ人々にとつても困難なことだらう。

ここゝ、3年さきまでの範圍で、冒險な想像をゆるしてもらふならば、私は次のように述べてみたい。

第一はこれらの兵器は、商船の直接的攻撃兵器としてあまり使用されないだらうということである。これらの兵器は製造費がすばらしく高価であつて、これを大量に製造することはできない。そうした兵器は一発ないし数発によつて、かなり決定的なしかも長期的な効果をあげるような目標に対して使用するのだからひきあわない。ましてや、これらの貴重で数少い兵器は目標に到達する前に阻止されたり、目標に命中しにくいのでは本當にバカげた結果になる。

ところが、商船というものは10隻や20隻撃沈しても、決定的な戦果とはならない。商船は累積効果でものを言う経済的道具である。数がものをいうのである。しかも、それは全部がかたまつていゝというのではない。集中的活動よりは分散的活動が商船の生命である。このことは港というものについてもある程度いゝる。商船は、また、比較的短時間で補充しやすいものである。アメリカは第二次大戦中1カ月に130万総トンの商船を建造したことがあつたが、これは5千トン平均の船舶260隻ということになる。

ビキニ島の實驗によれば、原子爆弾の破壊威力は水中で炸裂したとき1番有効であるが、それでもその致命的毀害半径は800米ぐらゐだといゝ。船舶を800米の距離で碇泊させるか、または、その距離で船団航行させるとすれば、広島型原子爆弾は選がわるければ商船1隻、よくても2、3隻ぐらゐしか撃沈できないことになりそうである。

ところが、船団は洋上を遠く航海するものでそれをつかまえることは簡単ではない。移動するから、陸上固定目標よりは名中しにくい。船団をとりまいて護衛艦や航空機が防禦している。重要港湾にも防空砲台や、防空戦闘機部隊がいるであろう。このように普通に戦術的に警戒され防備されている商船を攻撃するには、攻撃側は無傷でいるということは難しいであろう。いや、原則的にいつて、商船というものは、その国の制空権の確立しているところを活動するものなのである。港湾も制空権の保護下に設けられるものなのである。こうした制空権を突破して攻撃する以上、そこには相当の犠牲があつても、それに充分ひきあうだけの効果をあげるのしなければかえつて損ということになる。そして商船攻撃はそうしたまじやくにはあわないもののように思う。

もつとも特殊の商船隊はそれに搭載された特殊物資または乗船中の軍隊の種類によつて、原子爆弾の目標として価値のある場合もあるであろう。たとえば戦局を右か左かにむかれさすような重要戦場に、戦機に投じて急送されつつある精鋭軍隊の輸送船団のような場合である。しかしそのような船団はたとえ諜報によつてその出港を知り得たとしても、その船団の護衛は極めて厳重にちがいないから、この場合も、攻撃航空部隊は多くの犠牲を自らも払つて、その船団の1、2隻程度を沈め得たら、それでいい方だということになりはしないだろうか。そうして沈め得た輸送船がクイーン級やユナイテッドステイツ号のように1万数千名も運ぶようなものであつたら、それでもあるいはひきあうかも知れないが、それにしても、そんな輸送船の撃沈は潜水艦や、一般爆撃機を使つても充分できることなのである。

このように考えるならば、原子爆弾は船団攻撃用として用いるにはあまり適当な兵器ではないように思われる。それは朝鮮戦争において、アメリカ軍が「原子爆弾の目標にあたいするような適当なものがない」と述べた言葉を思いださせる。

今日の原子爆弾は広島時代にくらべ非常に進歩をとげており、今

HP『海軍砲術学校』公開資料

-68-

や水素爆弾もあらわれようとしている。しかしながら、毀害半径は破壊力の立方根に比例する。破壊力が広島型の千倍といわれる水爆でも毀害半径は10倍にとどまる。そうしてそういうものが船団に対して使われるとすれば重要船団は間隔をうんと開いた単横陣で少数づつと航行するようになるであろう。

私の想像では、原子爆弾は船舶そのものに対してよりは、重要港湾に対して行われるのではないかと思われる。その港の機能を数カ月、または年をもつて数える長期にわたつて使用不能にさせる。

その荷役施設、修理工場などを全滅させあるいは泊地の地形を滅茶滅茶にする。重要港湾というものは天然の地形、天然の位置、何十年にもわたる漸進的な建設工事等そのいずれをも兼ねそなえるものである。これはそうかけがえのあるものでもない。施設の分散疎開ということにも限度のあるものである。

だから、われわれはこれらの重要港湾こそは原子力攻撃に対して嚴重にまもらねばならないのではないだろうか。

原子爆弾は航空機によつて投下されるだけではない。それは潜水艦から誘導弾として発射されるようになるといわれる。そして潜水艦から発射されるとすれば、重要港湾はその好ましい目標となりそうである。誘導弾とて、対距離が近いほど精度がよくなるのであり、潜水艦はまたあまり敵地に近ずいて浮上すること（誘導弾発射のため）を避けたがるに違いない。その上、自分等の敵とする対潜艦艇の基地をつぶすという考慮からも、潜水艦はもし誘導原子弾を与えられたら、まず、重要港湾にそれを打ちこみたいに違いない。そしてそれは、他に特別の条件がなければ、一般の戦術的原則にも叶いそうである。

潜水艦が船団攻撃にも誘導弾を使用するかどうかということは誘導弾の生産コストがどれくらいかということのわからない私にとつては判断しにくいことだ。しかし一般にいつて魚雷ほどに多く用いられることにはならないのではないだろうか。第二次大戦末期から魚雷はホーミング装置をもちはじめたが、今日ではこれがほとんど

一般化の域に達している。魚雷は炸薬量を多く装填できるし、常に水線下に命中するから、撃沈能力は確実である。一撃に4本でも6本でも同時に発射できる。潜水艦の水面下行動力（シュノーケルの発達などにより）がふえ、船団の捕捉や射点への占位が容易になった。誘導弾などいうものを強いて用いなくとも潜水艦による魚雷攻撃戦法は当分ゆきづまひそうに見えない。

将来の誘導弾戦法に於いて潜水艦の演ずる役割は非常に大きいには違いないが、それは船団攻撃に関してではなく、主として敵地上目標攻撃に関してではなからうかと私は思う。誘導弾について1953-4年度版のジエインズ・ファイティングシツプスに述べているところを次に抜き書きしよう。

「地表から地表への誘導弾の発達はまだふひむね実験の段階だが、これは海軍用に供せられることとなればそこに新しい分野を開くこととなる。これに原子爆発頭部をつけ、200マイルかそれ以上の遠距離で目標に命中するようにすれば、沖の方から敵地にうちこむようにしようが、または海上戦艦に於ける長距離弾の役目として用いようが、それは偉大な軍事的価値をもつ武器となりうるだろう。それは攻撃用航空機の補助の役割をやり、ひいては多分攻撃機に代るものとなる可能性をもつ。

「そのような誘導弾は遠距離射ち込みに必要な多量の燃料や、原子爆発物の起爆装置をもたねばならないから、かなり大きなものとならなければならない。そして、小艦艇でも一つや二つはもてるだろうが、数多く使用するのには、本質的には「大きな艦船」となるであろう。

「このような誘導弾が将来の艦艇の建造や艦隊編成にどんな影響をもつかということは、誘導弾の発達の速さや様相によつてきまるところが多いのだが、後にしめすように（省）、アメリカ海軍は戦艦から潜水艦に至る幾多の艦船にいろいろな種類の誘導弾を発射する所要の装備を備えつつあるという事実によつて、一つの方向が示唆されている。……………」

-70-

「大型艦隊潜水艦カーパネロ、カスク、およびタニーは誘導弾潜水艦に改造された。カーパネロとカスクにつんだルーンという誘導弾は水密鋼鉄格納庫にみさまられ、后部用板につけた傾斜板から発進する。タニーからはレギュラスという超音速誘導弾が発進する。レギュラスは長さ約30尺で小さな無人後退翼ジェット飛行機の様な格好をしている」

米国海軍が建造中の原子力推進潜水艦をどういふ目的に使うのかは米国海軍自体これから研究問題であるうが、この種潜水艦が誘導弾発射にとくに好適であるということは想像に難くない。原子力推進であるから全く潜没のまま、つまりシュノーケルの尖端をすら出すことなく、敵地に近よることができる。これは、どんなに精巧強力な電探をもっている航空機からでも探知することを不可能にするからである。そうして敵地のごく近くまで近よつたうえに、誘導弾を発射すれば、次にのべるようないろいろの利点がある。

- (1) 射程が短くなるから命中精度がよくなる。
- (2) 射程が短くなるから飛行秒時が短縮し、敵をしてジャミング（妨害電波）の余裕を得させない。
- (3) 射程が短くなるから、一定の燃料で高速度の飛行をやらせることができ、敵をして阻止の手段（対誘導弾砲等による）をとることを困難にする。
- (4) 射程が短くなるから、飛行距離は短くても多量の爆薬をもつ誘導弾を発射することができる。

原子力潜水艦は敵潜水艦基地の入口附近に近よつていつて、敵潜水艦をその出入港に刺殺するのにも好適だといわれているが、以上のような有効な誘導弾戦法によつて、敵潜水艦基地の内部に攻撃を加えるのにも、有力な役目を果せるのではないだろうか。

第十節 間接的な非軍事的な脅威

以上は軍事的な、直接的な脅威について検討してきたのであるが、海上護衛には非軍事的な、間接的な脅威があることを見逃してはな

らない。海上護衛というものは、元来が総力戦的なものであり、また国際的なものであるのだから、交戦国間の武力的衝突だというような単純な戦争観では海上護衛の問題は解くことができないのである。

抽象的に説明するよりも、具体的例をあげて考えて見ればすぐわかることである。

日本は東南アジア諸国との間に平戦時をとわず、海上交通の確保を期する必要があるのだが、例えば米ソ戦に於いて、日本が米側側に立て、東南アジア諸国が中立であつた場合を考えると、これら東南アジア諸国と間の海上交通保護という問題には外交的、心理戦的要素が多分に加わってくるのである。

これら東南アジア諸国をして、中立は中立でも、なるべく好意的な中立をとらせ、でき得れば、われわれと同陣営に加入させるような努力を必要とするのである。これが逆に東南アジア諸国が共産側に好意をよせたり、そちらの陣営にこころざしをしたら大変なことになる。

国家全体として公式にはわが方に好意的であるにしても、沖仲仕組合に共産勢力がはびこり、日本船の荷役を妨害、拒否したり、危険物を潜入させたりされても、非常な脅威である。

このことは何も東南アジア諸国をもちだすまでもなく、日本国内自体についても考えられることである。海員組合や沖仲仕組合の思想的傾向は海上護衛上重大関心事である。

船団の出発地または到達地にスパイがおり、船団の行動予定が敵国に刻々に通報されていたという例は、過去の戦史に珍しいことではなかつたが、スパイ戦の活潑になつた今日の情勢では、このことは一層重視されねばならない。

大平洋戦争では、日本は大東亜のほとんど全域を軍事占領してあり、日本軍の海上護衛という問題は外交や心理戦的要素をあまゝ含まなかつた。それだけにわれわれはこんごの問題を外国の戦史から学ぶため、特別の意を用いる必要がある。

-72-

ところが、この種の問題は、各国ともその記録を機密にするものなのである。第二次大戦に南米のアルゼンチンは長い間中立を維持したので、そのブエノスアイレス港は各国の船団スパイの活動場面となつていたらしいが、そのことなどもあまりくわしく伝えられていないようである。

また、1942年8月にドイツのUボートがブラジル沖でブラジル船7隻を沈めたために、翌月にブラジルは連合軍側に立つて参戦した。このブラジルの参戦の結果、同方面の海上護衛は連合軍側に非常に有利になつた。この戦例などは、ドイツ側のあまりにも純軍事的な考が逆効果を招いたことを示すものともいえるだろうが、アメリカ側が外交上に何か特別の手をうつたのではないかも想像される。こんな点も戦史的に研究してみるべきものと思われる。

右にはほんの2、3の例を述べてみたにすぎないけれども、海上護衛というものの本質から考えて、非軍事的な広汎な面に対しても、われわれは大きく眼をみひらいていなければ、海上護衛の研究を充分にしているとはいえないであろう。

第四章 海上護衛の方法

第一節 基本的考察

海上護衛はいかにしてやればいいのかということはその時々的情勢によつて千変万化するのであつて、とうてい、これを述べつくすことのできるものではない。いや実際のことをいえば、どうすべきだ、こうすべきだなどと、ことさらにいえないのが本当ではないのかと思われる。

強いていえば、戦史でも充分読んでいろいろな戦例をシツカリ頭の中に疊みこむと同時に、現在与えられた情勢や味方の兵力や、仮想敵国側のそれを調査することだというより外はない。あとは「孫子」だとか「クラウゼウツツ」だとか、「マヘン」などを読んで、戦略戦術の原則でも繰返し研究して、それを与えられたその都度都度に応用するようにするとでもいつたらよいのではないであろうか。

とにかく海上護衛というものは「知識」ではない。それは「術」なのだ。その操式、教範のようなものを書いてくれる人があるにしても、それを一々暗記したり、金科玉条に守つたりしたら、大変なことになるだろう。そんなものは、時々思い出したように読んでみるのも悪くはないだろうが、読んだら忘れてしまう方が名将、名参謀になる所以だと私は思っている。それでは学校の教官や、み役所からにらまれるかも知れないが、国のためにはなるのではなからうか。

それでも海上護衛の基本的方針とか準則とかがあるだろうから、それを答えるとつめられるなら、こんな風にバク然と述べて見たい。

- 1 極力、脅威を除くこと。その脅威とは何かといわれたら、既に述べたようなものだけでも、敵もさるもの、新手を考えてくるだろうから、常に新しい研究調査、情報集収をすべきだということ強く主張したい。
- 2 脅威を完全に除くことはまず不可能だろうから、損害の補充策を予め準備すること。

ところが、日本のように国内資源の乏しい国では、損害の補充（つまり新造船のようなこと）は、アメリカなどのように、容易にゆかない。海上護衛の主目的は不足資源を海外から輸入してくることなのだから、何と云つて「脅威の除去」という方に重点を置いてかかる必要がある。

もつとも、アメリカとの連合を期待できる将来戦においては、太平洋戦争当時の戦訓をそのまま尊重する必要はないのだが、それでも、「沈んでも仕方がない。積極的に造船を考えるべきだ」というような考え方は危険である。

そんなわかりきつたことを、何故、仰々しく述べるんだらうと思われるかも知れないが、筆者には苦しい思い出がある。昭和18年秋から翌年2月にかけて、日本の海上護衛総司令部では「船舶損耗防止を優先に考うべきか、それとも船舶運航回転率を優先的にすべ

HP『海軍砲術学校』公開資料

-74-

きか」という点で深刻に悩まされたことがあつた。

海上護衛総司令部としては、なるべく沈めないようにしたいと思う。ところが戦争指導部とくに物動当局や輸送当局は、なるべく物資を多く運んでこさせようとする。脅威などあつても構わないから船舶の回転率を高めるといふ註文が、戦争指導方面から海上護衛側に出される。いたしかたがないから、護衛兵力は不足でも、船団を次から次へとなるべく速に発航させる。従つて船団は小さくなる。護衛兵力は分散となる。この辺の事情は拙著「海上護衛戦」にも述べたつもりであるからこれ以上くわしく繰返さないが、日本のように国内資源が少く、国内貯蓄がなく、経済の底が浅い国、しかも、その指導者も國民性的に「気の早い」、鈍重性がないというところでは、将来も同じことを繰返す虞が多い。

つまり、日本のように国内資源の少い国では船舶はとくに大切にして沈めないようにせねばならぬはずなのに、それと反対のことを心ならずもやるといふことになりそうに思われて致し方がない。

第二次大戦の例を見ても却つて、アメリカ、イギリスなどいう造船能力の大きい国の方が徹底的な大船団主義、嚴重なる対潜掃蕩をやつた後の安全航海というようなことをやつた。

このようなアメリカやイギリス的の護衛方式をとれるかとれないか。それは一海上護衛計画者の決定し得ることではない。それは戦争指導の根本問題である。いや日本経済の平時からのたて方如何によつて左右されてくる問題である。

この本格的な問題を度外視して、海上護衛法の末節を論ずることは、猫の首に鈴をつける鼠たちの会議と選ぶところがない。

日本経済のたて方ということになれば、問題は正しく筆者の能力の限界外になる。けれども、筆者は、日本経済のたて方を計画する人達に対し、海上護衛という問題を考慮におかずに、日本経済のあり方を計画しても、それもまたひとりのよがもの計画におわるといふことを、逆に、忠告したい。日本の経済が海上依存度が

世界のどの国よりも大きく、将来はますますそうなるだろうという時に、この点はいかに強調しても強調しすぎることがないと思うのである。

第二節 海上護衛の見地から示唆される

日本の経済国策

筆者がこれを述べることは全く素人観で、見当違いかも知れないが、この辺で一言述べてみるのが本論述の順序だと思われる。

まず日本は輸出入物資の重量を減らす努力をすべきである。たとえば、日本を工業化するにしても、なるべく精密工業でゆくなどの方法を取り、多量の鉄鉱石や粘結炭を輸入するようなこと、鋼材、鋼板を輸出するというようなことは面白くない。これはほんの一例だが、重量、容積の大きな物を輸出して経済を立てることは感心しない。国内でどうしても必要なものを作るために重工業を盛んにすることは必要だろうが、その他は、輸出品のためならなるべく軽くて小量ですむ原材料を輸入すれば間に合うようにすべきではないだろうか。

このことは工業に限らない。食糧問題でもそうだ。たとえば米の主食主義をやめて、肉食(牧畜)奨励をすとか、麦作を多くするとかである。海外から輸入する肥料や飼料等の量と国民の必要とするカロリーの量とを考えて、輸入する物資の重量をなるべく少くすむようにする方法。それが大切であつて、漫然と旧来の食習慣を基礎として、食糧の増産や、輸入の計画を進めていつているような従来の政策に反省を加えて貰いたい。

貿易先の問題も重要である。現在は日本の科学技術の程度では、東南アジアとか中国、印度方面とかいう方に製品のマーケットをもとめる外ないようだが、いつまでそんな方針でいることに不安を覚える。理想をいうならば、共産主義陣営の基地からなるべく遠いところに貿易航路を選ぶべきである。また、輸出、輸入に使用する船舶が、片荷にならぬような方法をとるべきである。その見地から、やはりアメリカ(南北米洲)を重要視すべきものと考えらる。

HP『海軍砲術学校』公開資料

-76-

この点については、米國との協同作戦を考える場合、日本は經濟物資の外に、軍事資材をもアメリカから運んでくるのであるから、經濟航路と軍事航路とを一致させて、護衛兵力を集中することができるという利点も伴う。

しかし、対米貿易偏重主義がとれるためには、日本の製品が米洲諸国に売れるという条件が必要である。そのためには当然、日本の科学技術の向上が高度に要請される。この科学技術の向上、生産の合理化(生産コストの低下)等によつて、世界市場に競争力をますということは、純然たる經濟問題からも考えられていることなのだが、護衛の見地からも強く望まれる。

同じようなものに、海運立國の問題がある。つまり海上輸送というサービスを輸出して、船賃で外貨獲得をする方法。それには、多くの船航、船員を必要とするのであるが、それらは戦時の商船隊の予備力となり得る。単なる外貨獲得だけの利益ではない。

前記あらゆる問題に関連して石油問題がある。石油はどうしても多量に輸入せねばならない。むしろ石油をなるべく節約できる方法を考えるべきだが、それを石炭の使用というような非能率的方法で埋めあわせるのはいけない。エフィシエンシーのよい機関をつくるとか、(できるだけ原子力動力の発達も考える)、水力電氣の利用度を高めるとかいろいろあるだろうが、それにしても、極めてという列詞を伴う多くの石油の輸入は確保せねばならない。その見地からすると、石油輸入航路を基準として、その他の輸出入貿易航路を一致させるようにすることは、護衛の集中という見地から望ましいことである。

第三節 海上護衛の制度、運営

第一項 ま え が き

以上、しばしば述べたように、海上護衛は軍事的考慮からだけでは、計画立案も、作戦指導もできない性質のものである。

私はいつでも思い出すのであるが、第一次大戦にみけるイギリス

の海上護衛の側である。軍事専門家にまかせておいたら、恐らく、イギリスは敗戦し、世界の歴史は大きく変つていたであらう。

ロイドジョージ等がいろいろ心配し、いろいろの示唆を与えたにかかわらず、最初の軍令部長ジャクソン提督も、その後任のジェラコー提督も、頑としてコンボイ制度を採用しなかつた。ロイドジョージは1916年12月7日首相になつてから、海軍省に対し、一層熱心に示唆を与えたり、積極的な忠告を与えたりしたけれども、海軍省、とくに、軍人側は頑として「素人に何がわかるか」といつた態度でロイドジョージやハンケー（管船大臣）等の言に耳をかさなかつた。

結局ロイドジョージが自ら、首相の地位にありながら、海軍省に乗り込んで行つて、ハツバをかけた。そこで海軍省はやつとコンボイ制度を採用することにきめた。しかも、それは渋々であつた。今日では、このコンボイ制度によつてイギリスが救われたものであることは、一点の疑いのないところなのだが、当時は、海軍の専門知識にヨリ固つていた人達には、どうしても、それがわからなかつた。

これとほとんど似た体験を筆者自ら太平洋戦争中になめたことがある。拙著「海上護衛戦」では遠慮してあまり書かないようにしたが、筆者が海上護衛総司令部参謀で大船団主義を唱えたのに、それが各方面から容れられずに弱つていた頃のことである。陸軍から派遣されていた参謀（堀江少佐）が「大井さん、ロイドジョージそつくりですね」といつた。当時ロイドジョージ回想録の訳本が改造社から発行されていて、それをその陸軍参謀は「面白いですね」といつて読んでいた。私はいつた「いや私はとてもロイドジョージではないが、ヘンダーソン中佐ぐらいのところかも知れませんね」と。

第二次大戦米国でもこれと似たことがあつたようだ。ステムソンの回想録で読んだのだが、同氏は陸軍長官として、軍人たちに「電探を飛行機につけて敵潜水艦をさがさせてはどうか」といつたに、軍人たちは「そんなことはできるものか」ぐらいの考えでなかなか実行しなかつたらしい。しかも、思い切つてステムソンのいう通り

HP『海軍砲術学校』公開資料

-78-

にやつてみたら、あのような戦果であつた。飛行機につけた電探が、ドイツ潜水艦にとつても、日本の潜水艦にとつても何よりの脅威となつたことは歴史のよく示すとおりである。

もう一つの例は、あのオペレイショナル・リサーチである。これは軍事には全く素人の学者連を、戦術の改善に協力させたものであるが、これも海上護衛に一番早く適用され、海上護衛で一番多くの成果をあげたのも面白い。

大体、海上護衛戦というものは、その関係するところが非常に広く、つかみどころのないような作戦である。それだけに戦術を固定することは危険でもあり、また事実、できる相談でもない。それに従事する人はもつとも柔軟な、応用性にとみ、想像力の豊かな頭脳の持主でなければならない。型にはまったり、型にはめられたりすることを好むような傾向の人では困るのである。

ところが、すべて専門家というものは、型にはまり、型にはめられることを好むものである。ことに軍人の場合はそうだ。みんなが右足を前に出している時に、左足を出すようなものは、すぐのけものにされてしまう。そんな人間は軍の組織のなかでは成功できない。軍人は実行型の人物を尚び、想像力など逞しいことは却つて邪魔になるくらいである。

白黒をあまりハツキリさせて説明したことになるかも知れないが、海上護衛というものを考えるときには、この辺の傾向は是非念頭に置いてかからねばならない。

「海上護衛の組織、編制、運営、施策等をどうすべきか」というような問題に直面すると、それだから、困るのである。「兵に常勢なし」といつてしまいたい気になるのである。しかし、そう言い放つてしまつてもあまりに芸のないことであるから

「うんと過去の歴史を研究し、どんな情勢の時には、どういう手段が成功し、どういう行き方が失敗したということ、形式ではなく、原理として学ぶべきだ。そして現在と将来の情勢を調査、研究してそれを適用すべきだ」

と、つけ加えたらいいだろうか。

しかし、それでもまだあまりに芸のないはなしだから、一例としてもう少し具体的に述べて見よう。しかし、それはどこまでも「一例」であつて、「典型」でもなんでもない。

第二項 海上護衛の中央機構

太平洋戦争中、日本では、軍令部第1部の第2課が海上護衛を担当する中央官庁であつた。第2課は元来、軍令機構、制度、教育訓練、演習、防備防衛、軍機保護などといういろいろな仕事の計画を担当するところであつた。「海上護衛」ということは防衛防備の仕事の一部として「海上交通保護」という名で、第2課の担当業務の一端にはいつていたのである。

第2課は、もともと小さな課で、第1課などに比べれば、日蔭げもの的存在だつた。平時は、皇族附武官などのうちで航海術を専修したものであつて、その皇族が東京に勤務してゐられる場合、皇族奉仕という本務のかたわら、第2課の部屋のなかに机を与えられて、海上交通保護の計画を担当したもしていたようである。そのような格好な人がいなければ、防備防衛を担当する部員が海上の交通保護もあわせ受持つていたわけである。

太平洋戦争の始まる少し前に、やつと、本格の専務の海上交通保護担当部員が第2課に配員された。いよいよ開戦となり、船舶の保護の重要性が、冷厳な戦争経過によつて、認識させられてきてから、第12課という課が軍令部第1部のなかにつけ加えられた。第12課は防備防衛を海上交通保護とを担当するもので、日本海軍としては、これはひとつの覚醒であつた。しかし、この覚醒も、実は、海軍全体の覚醒ではなく、それまで海上交通保護に直接関係してごく一部の人達だけの覚醒にすぎなかつた。だから、第12課は軍令部一部のなかでも冷飯をくわされていたし、海軍部内一般からもあまり注目をひかなかつた。

第12課は課長のほか常勤の部員3、4名、それに商船学校出身

HP『海軍砲術学校』公開資料

-80-

の予備士官が補佐役として、1、2名、書記として下士官4、5名ぐらいのときが、その最盛期の陣営だつたようである。

昭和18年秋、アメリカの潜水艦魚雷が従来の欠陥を正しく本格的威力を発揮し始めてから、日本の船舶被害が急激に増した。それまでにも、すでに、日本の海上交通保護作戦は、ボチボチ、各方面の非難のまとなりつつあつた。そして日本の船舶は、新造船よりも喪失量が非常に大きかつたので、船舶不足のため、国民経済も、軍需生産も、作戦行動も、いずれも、非常に窮屈になつていた。そこで昭和18年9月30日に開かれた御前会議の決定の重要事項の一つとして、船舶損耗防止に特段の措置をとることになつた。それが、昭和18年11月15日の海上護衛総司令部の設置ということになつたのである。

しかし、日本海軍は、それでも、本当にどの程度熱心に船舶損耗防止に乗り出したのかというと、それには疑いがあつた。むしろ、政府の物動当局や運輸当局、それに陸軍の参謀本部側から責められて、渋々と、乗り出したという節があつた。それだから、海上護衛総司令部の設置もノラクラしていたし、その職員の充員もとてもまじやくにあわぬものであつた。

日本海軍の連合艦隊中心思想、艦隊決戦思想がすべて毒したのである。

また、海上護衛総司令部というものは本当は中央機構ではないのである。それは連合艦隊司令部と同じように、前線指揮機構というべきものである。本当なら、海上護衛総司令部など作るよりもさきに、軍令部の第12課を、せめて第1課の程度に強化すべきであつた、イギリスが第一次大戦でやつたことは日本の海軍大学校でもある程度研究されていたのであるから、そのイギリスの例にならつたのである。

ところが、筆者などのように口の悪い人間が、この点を示唆しても、「日本は国体が違う」とか、「日本の軍令部はイギリスの軍令部ではない」などと、相手にされなかつた。

その揚句は、ただでさえ貧弱だった軍令部の第12課は、自分の身を削つて、海上護衛総司令部の陣容整備をやらねばならぬことになつた。海上護衛総司令部の調査室というものは、総司令部自慢の機構の一つであつたが、それは、軍令部第12課が、自分のところのものをその儘総司令部に引渡したものであつた。

そんな格好だから、海上護衛総司令部は出来ても、軍令部間における海上護衛機構は全然強化されたわけではない。当時の第12課長あたりの考えでは、どうせ軍令部の内部は、連合艦隊思想に凝り固つてしまつているから何ともならない。それを反省させるには強力な海上護衛総司令部をつくつて、総司令部側から軍令部をつつかせたらいいだろうということだつたらしかつた。実際、それも無理な考えだつたらう。しかし、これでは下剋上ともなるし、日本海軍における連合艦隊中心思想の浸透ぶりは、この程度のことで正気にもどせるものではなかつた。

軍令部のほかにも海上護衛業務の一部を担当する役所があつた。海軍省兵備局員の1人に、船舶保護を受け持つとするものがあつたし、それに、運輸省に海務院というものがあつて、そこに海軍が大きな発言権をもつていた。そういえば、軍令部の第2部第4課の部員にも船舶保護関係者が1人いた。しかし、筆者のように、戦争の後半を海上護衛に専念したものですら、それらの人達がどんな活躍をしていたかについて、ハツキリ思い出せないほどに、これらの機構はボヤケた存在だつた。

海上護衛は船舶を保護するものなのだが、その船舶の性能、数量、運航状況、航路、船員の練度などによつて、その保護要領は大きく左右される。海上護衛の成功、失敗は、護衛側の作戦計画や作戦実施の適否ばかりで決定するのではない。護衛される側の状態や行動が非常に大きな要因なのである。

それだから、海上護衛の中央機構を考えるには船舶運輸機構、船舶造修機構などの問題も大きく浮びあがってくる。

太平洋戦争において、日本の海運機構はいろいろわかれていた。

HP『海軍砲術学校』公開資料

- 82 -

運輸省監督下に昭和17年4月、船舶運営会がつくられ、各船会社の運航専門者があつまつて、民側の運航を担当していた。軍に徴用された船舶は、陸軍側では参謀本部でその運営の中央統制をしていた。海軍側では海軍省に海軍運輸本部があつた。

昭和18年7月頃から、船舶運営会、参謀本部船舶課、海軍運輸本部がよも集つて、軍令部第12課を中心とし、運航調整会議というものを毎週1回、陸海軍集会所で開くことになつた。これも、日本海上護衛史には記録されていない進歩であつた。つまり、陸海民の運輸当局が協調し始めたばかりでなく、それと海上護衛作戦当局との連携がシステマチックになつたわけであつて、海上護衛もこれで一つの格好がついたといつていい。

運航調整会議では、運営会、船舶課、運工本部側から、次の週に内地を発航させて貰いたい船舶の名称、速力、大きさ、積荷乗客行先地等を第12課部員に示しあつた。但しそれは門司からシンガポール方面行き、瀬戸内海からバラオ行きというような具合で、とくに東京でなければ統制のできないものばかりのものだけについてであつた。日本のように内地間の電信電話すら充分発達していないところでは、中央統制はある程度のことしかできない有様であつた。

第12課の部員は運工当局者の注文をなるべく尊重し、護衛艦の都合とにらみ合せて、船団予定を組んだ。その船団予定は地方の出先機関に通知され、門司なら門司に、何月何日何時までに、船舶と護衛艦が集合し、そこで船団会議が開かれた。その船団会議で各船団の護衛方針が決定された。

軍用船だけの船団を組む場合は運航調整会議とは別に、軍港地の鎮守府などに、とくに中央から指令して前記のようなことをやらせた。軍用船の方は命令1本で統制もとまり易いし、軍用通信は一般通信にくらべて迅速確実にゆくから、この方は厄介が少なかつた。

昭和20年5月になつて海運総監部というものが設けられた。ふくればせに国家船舶一元化ということを行行し、その一元統制を野村直邦海軍大将を総監とする海運総監部にまかせることになつた。

もはや、本土決戦準備時代であつた関係か、海運総監部は参謀本部と軍令部の両方の協同直轄ということであつた。場所は市ヶ谷台参謀本部内に設けられた。

一方護衛総司令部は、丁度、これと同じ頃、海軍総隊というものの下にいれられた。せつかく船舶の運航は陸海民と一元化したのに、その船舶を護衛する護衛の中央機関は、かえつて、この海運総監部と協同しにくくなつてしまつた。海軍総隊の中にはいると、いろいろな意味で、海軍総隊から任務を与えられる。それは海上護衛の任務とは関係のない用途に、護衛艦や航空兵力等を伴わなければならないことを意味するものであつた。

そういえば、昭和19年8月に海上護衛総司令部は「捷前作戦に關しては連合艦隊司令長官の指揮をうける」ことに定められた。これなども、ただでさえ少い海上護衛兵力を護衛に専用できなくしたものであつた。実際、その秋の台湾沖航空戦で海上護衛用の航空兵力はこの捷前作戦に使つたために、非常な損害を被つた。日本の海上護衛がやつと成功の曙光を見はじめたときのことだつただけに、このようなことは、海上護衛にとつて非常に遺憾なできごとであつた。

以上大ざつぱに太平洋戦争中の海上護衛の中央機構について述べたのだが、一言にしていえば、それは「戒しめ」の歴史であつた。第一次大戦当時ですら、イギリスではもつとうまくやつていたらしいし、第二次大戦では、米英などはもつともつと利巧なことをしているらしく思われる。

筆者はまだ充分第二次大戦中の列国の戦史について詳かにしていないが、日本の当局者は、それを大いに勉強してもらい度い。筆者の中途半端な研究で知つた列国の例として参考となる点を、ところどころ、愚見をそえて述べれば、大体次のようなことになる。

1 米、英両国ともに海上護衛作戦は海軍省が自らその本部として指揮していた。海軍省といつても米国では海軍省間の海軍作戦部であり、イギリスでも海軍省内の海軍々司令部でのことであることはひ

HP『海軍砲術学校』公開資料

-84-

ろんである。恐らくイギリスも同じことであるが、アメリカでは海軍作戦部長は海軍長官の命をうけアメリカ全海軍部隊の指揮をとることに法令で定められている。

海上護衛という業務は、とくに、他の一般の官庁の業務と、常時、密接な関係をもつており、戦争指導と鋭敏なつながりをもっているのであるから、これらはどうしても、中央海軍官庁が直接指揮しなければならぬものである。

日本の海上護衛総司令部は東京に司令部をふいたけれども、中央官庁ではなかつたから、司令長官、や参謀長は海軍省や軍令部との接触はむしろそかになつた。

他官庁との連絡にいたつては尙更のことであつて、海軍省や軍令部を通じて行う外なかつた。ただ東京に司令部があつたというふ蔭で、通信連絡の便宜があつたというだけのことであつた。海上護衛総司令部の作戦参謀は毎日軍令部の戦況説明に出席を許され、海軍省の緊急戦備促進委員会に列席を許されたけれども、その程度の連絡では不充分であつた。もつと重要な職員が、もつと重要な中央の諸会議に、もつとハツキリした権限を与えられて出席するのでなければ、本当の海上護衛指揮はできるものではない。

やはり、米英式のところまで徹底する必要がある。

尙、海上護衛作戦というものは対潜作戦、対空作戦、対水上艦（通商破壊巡洋艦など）戦、対機雷戦等いろいろのものを含んでいる。海上護衛部隊などというものもあるといへばいえるだろうが、実は海軍部隊があげて海上護衛作戦に関係しているのである。いや陸軍部隊や警察などまで海上護衛作戦に協力することがある。その意味からいつても、海上護衛の指揮は海軍の中央官庁みずからやるべきであり、そのため海上護衛総司令部というような役所を設けるのは誤りである。

2. 海上護衛をうまくやるためにも、船舶の選航はなるべく一つの機関で統制するがよい。日本のように陸軍と海軍とが別々に船舶を選航し、それがまた民側の船舶運営と対立していたようなのは是

正せらるべきである。ことに船腹割当という問題は戦争努力の重点を決定し、優先順序をそれで決することになるので、戦争指導の根本問題となる。

一たん船腹を陸海民に割当てた後には、その船舶保護の重点をどれにふくかということは海上護衛作戦の指導の基準となる。海上護衛部隊が海軍船舶の保護を第1にして陸軍船舶や物動輸送船舶の保護を2の次にしたため、陸海民の船舶がドンドン沈み、船腹が減ることになつたら、どうなるか。結果的に云つて、海上護衛指揮官が国家の戦争努力の優先順序を決定するという結果になる。

アメリカでは1941年12月8日、開戦翌日に「戦略船舶委員会 Strategic Shipping Board」を設けた。海務委員会議長は例の有名なランド氏(退役海軍少将)だつた。海務委員会議長、陸軍参謀次長、海軍作戦部次長とそれは大統領特別輔佐ポブキンス氏の4人が委員にえられた。それで船腹の割当て、陸海民の運航調節をやらせた。合理的米制度ではあつたが、船舶の運航は各船会社がやつていたので、運航調整は隔靴搔痒であつた。それは海務委員会そのものが5人の委員からなつてゐり、その決議は5人が投票できめることになつていたので、海務委員会議長の威令が海務委員会に行われなかつたことに、主として、原因があつたのではないかと感われる。

そこで1942年2月に「戦時船舶行政本部 War Shipping Administration」をつくつた。それは大統領直轄の機関として海務委員会議長がその本部長となつた。そして海務委員会から船舶運営に関する一切の仕事はこの役所にとりあげてしまつた。海務委員会は単に造船の方に専念することになつたのである。

ところが、文句は陸海軍側から出た。陸海軍の作戦に必要な船の運航は思うようにできないというのであつた。陸海軍はそこで陸海合同軍事輸送委員会をつくつて張りあつた。そして、だんだんやつてゐる間に、この合同軍事運輸委員会の中にWSA(戦時船舶行政本部)の代表を参加させることにした。こうして軍側と民側の対立は

HP『海軍砲術学校』公開資料

-86-

緩和されることになった。

イギリスでは戦時運輸省 Ministry of war Transport というものがあつてアメリカの W S A と同じ仕事をしたらしい。そして、米英間には連合船舶調節委員会 Combined Shipping Adjnstment Board をつくつた。また両国の陸海軍当局は連合軍事運輸委員会 Combined Mipitary Transportation Board をつくつた。

実をいうと船舶統制の方はイギリスの方が先生で、第一次大戦ですでに管船省というものをつくつて貴重な経験を持つていた。

米国の参戦后、第1回のチャーチルの訪米のときにチャーチルからルーズベルトに提案したものと見えて、これらの米英連合船舶運航調整ができたものらしく、米国の W S A や J M T C の創設よりも数日前に両国巨頭の声明にこの C S A B の設置があらわれている。日本も米英と共同作戦することになると、こうした国際協力海運調節機構を考える必要がでてくるに違いない。

第二次大戦が終つて W S A が廃止されると、米国では船舶関係の行政の一切は再び海務委員会がやることになった。 Maritime Commission (M C) と呼ぶこの役所は商務省の外局なのだが、陸海軍と深刻な対抗意識をもつていよう思われる。そこで朝鮮戦争で国際関係が険悪になつてくると、ナショナル・シッピング・オーソリター (N S A) というものを M C の内部につくつて、戦争状態にも応じ得る。体制を商務省自ら整えた。フーバー委員会 (行政改革の調査研究をやつた委員会) によると、戦時の船舶運航統制は海軍省にやらせたらいいだろうといつていようだが、商務省側はどうもその意見には賛成せぬらしい。

(註) これには米国にはフーバー委員会の説を支持する人がかなり多い。船員は船主に対して資本家として面白るからぬ考をもつていので社会主義思想が強くなると尙更この説は支持されぬばならぬ。

一方、米国の軍部では M S T S (ミリター・シー・トランスポート

イション・サービス)をつくつた。1949年10月制度ができ、1950年3月にはそれまであつたところのアーミー・トランスポートイション・コアとネイバル・トランスポートイション・サーヴィスとが合同し、海上運輸に関する限り陸海空軍のものは全部MSTSがやることになつた。これは海軍部隊ということになつて海軍長官の指揮をうけているが、約200隻の商船を運航し海外にある陸海空部隊に対する人員物件の補給をやつている(艦隊直属の補給部隊はこの外である)。

このMSTSの仕事は相当能率のよい仕事をしているらしいが、これによつて海軍々人は戦時における船舶統制に関する経験をつむことができるだろう。そうすればフーパー委員会の報告にあるように戦時の海運統制は全部海軍省でやらせるということも合理的になるかも知れない。もつともMSTSは非常に多くの民間船会社の人を使つている。矢張り海軍々人では商船のことはよくわからぬのかも知れない。しかし、それにしても、海軍省に船舶運航統制の権限が与えられれば、それを保護する海上護衛の仕事も非常に都合よくゆくわけである。

日本の運輸省のように太平洋戦争中にさえ船舶運営会にまかせて、自ら運航業務をやつた経験がないものなら、別に運輸省に運航統制をやらせて能率があがるわけもなさそうである。イギリスのように官吏にも国防知識、とくに海事知識が豊富で、自ら海事防衛に当らうという意気込みで仕事をする官吏が沢山運輸省におれば話はまた別だが、どうも、日本の運輸省官吏にはそれが感ぜられない。

もつとも、これらのことは官庁の縄張り問題のことであるから、ここでは、海上護衛の見地からは、戦時海運統制には海軍が大いに発言権をもち、責任をもつようにする方が都合がよいということにとどめよう。しかし、もしそういうことになれば、海軍士官の眼界は非常に広いものとならねばならない。結局、専門知識は船会社の人にきくことになるのだが、それをききわけ、判断する能力がなければならぬ。

HP『海軍砲術学校』公開資料

-88-

船員問題、保険問題、修理のこと、荷役のこと、それから陸運とのつながり、物動関係、実にいろいろのことが船舶問題に関係してくる。船員問題一つとり上げて見ても大変なことだ。それは賃金問題がある。その賃金問題では他の労働者との関係がある。ストライキの問題がある。労組のこともある。到底、ここには項目だけでも書きつくせないほどの問題があるのである。

だから、戦争になつて始めて、その勉強しても始まらない。海上護衛の問題とともに「海運」「船舶」という問題を真剣に取りあげる役所が海軍省のなかに設けるべきではないだろうか。幸い現今、警備隊（海上自衛隊）の幹部級には高等商船学校出身者なども相当はいつているのだから、これらの人達はかなりのことができるのではないかと思われる。

× × × ×

実にわかり切つたことだが、何をやるにも根本となるものは人間である。人間といつても「適材[◎]適所[◎]」ということである。その適材に適所を与えるためには適当な[◎]制度[◎]を定めることである。適当な制度を定め、適材を選ぶのは中央機構がよくなければならない。

中央機構において海上護衛の重要性をみとめさえすれば、適当な各部機構をつくり、適当な人員を養成配員し、所要の兵力を建設するだろう。そこからまた、適当な細部の計画が作られ、研究調査が行われ、戦法もあみ出され、必要な施設も機材も準備されるだろう。

中央機構にすわつている人間がわるかつたら、どんなに各部に優秀な人間がおり、立派な施設があり、強い兵力があつても、それを活用することはできない。

実は細部のことは、その時代に応じ、情勢に従い、どんどん変化してゆくのが、それにとらわれないようにせねばならない。しかし、中央機構のあり方については充分原理的に研究をとぐべきであり、そこに有能な人材を配すべきである。

第三項 海上護衛の運営—その1

海上護衛の運営には次の2大目的がある。

- a、船舶の損耗防止
- b、船舶の稼行率維持

むろん、海上護衛というからには、船舶の損耗防止を本来の目的とするものなのであるが、そのために稼行率を全く無視することは許されない。海上護衛の運営上の苦心は実にここにあるのだ。

ことに、太平洋戦争当時における日本のように、戦争計画が非常な無理なものであつた場合、なほさらそうである。物資の輸入強行、軍隊、軍需品の輸送強行等が、ミスミス危険と知りながら、船舶を運航せねばならない。つまり、戦争遂行のために、船舶の被害など構つておれないのである。それは、程度の差こそあれ、如何なる国でも当面せねばならぬ要求なのであるが、太平洋戦争における日本の立場はとくにそれがひどかつた。

ここで稼行率という言葉なのであるが、これの解釈については元來運輸関係者の間にも若干違つたものがあるようだ。しかし、本当の意味は「一定の期間に、一定の航路において、一定の船腹をもつてする輸送能率」ということでなければならぬはずである。そのためには次の条件が必要となる。

- a、船が損耗しないこと（沈められないこと）。
- b、船の運航回転率が大きいこと（港やドックなどで遊ばないこと）。
- c、船がなるべく満載で航海すること。

平時においては、海難などを除いてはほとんど船が損耗することはないのであるから、一般運輸業者は、b、c、のことももつて稼行率の向上と考える。また、そのうちでも、積荷が満載かどうかということは、運航当局者としては自分等の腕の發揮する主なる面ではなく、主として彼等は運航回転率の向上という点に腕前の見せどころを求める。運航率、回転率が大きい小さいかということが、運輸業者にとっては一番の腕の見せどころとなる。

むろん積荷が不十分のまゝ航海させるなどということは、誰がみても馬鹿げたことであるから、これをここで突込んで論ずる必要がないが（実は運輸当局の手配の上手下手でこの点は馬鹿にできない差ができるけれども）、運航率の向上と、損耗の防止とは、その釣合をどうすれば一番稼行率向上に有利かということは常に問題となる。

例えばA地とB地との運航において、1年間に n_1 往復できるとする。それが最良の状態のときであつたとする。その n_1 往復できるような速力の船が m_1 隻あるとする。積荷はむろん満載と仮定し、各隻の満載量を l_1 トンとする。そうするとA地がC地から輸入する物資の年間最高量は $l_1 \times m_1 \times n_1$ トンということになる。

ところが、戦争になつて敵潜で船が攻撃されるということになると、船団を編成したり、迂回航路をとつたり、いろいろのことをする必要上、 n_1 往復ということとは出来なくなつてくる。もし n_1 往復を強行するとなれば、船は沈められるから、 m_1 隻の船の中の何隻かが、 l_1 トンの物資とともに、沈められる。折角 n_1 往復という運航率を維持しても、到達する荷物の量は減少する結果になる。

以上のように、運航率維持と、船舶損耗防止との間には、二律相反の関係ができてくる。この調節をどうするかということが、海上護衛上の大問題なのである。

むろん、以上の問題の外に、造船能力がこれに加味されて考えられねばならない。単に造船能力というよりは船腹補充能率といつた方がもつと完全なのであるが、仮に船員の補充などは比較的たやすくできると仮定して、造船ということにして考えてみる。

造船がどしどし進めば、船舶の損耗防止は一時的のことであるから、前記 l 、 m 、 n 、の相乗積つまり、各船積荷量、使用船腹量、往復航海数の相乗積が最大となるようにすることが、船団運航の目標となる。

ところが、造船能力が船舶損耗に追いつかないようになると、 l 、 m 、 n 、のそのときどきだけの最高をだけねらつてもいけないこと

になる。Ⅱはいくら減らぬように、如何に大きく維持できても、Ⅲが次第に減つて行つては、國家の戦争遂行維持に必要な物資輸入がいつかは不可能になる。

以上のようなことは各要素の關係が頗る複雑であり、その上戦況、戦局ともならみ合せて考えねばならないので、数学的には決定できないものである。そしてこの間の判定を下すことは、ただとゞり一辺の戦争指導者にもできないであろう。それは、輸送と海上護衛とについて相当の知識と情報をもつてゐり、しかも、戦争指導についての判断をももっているものでなければできないのである。

だから海上護衛は戦争指導中枢と密接な關係を保ち得る海軍中央官庁の任とすべきだという第一の理由もでてくるのである。

太平洋戦争中に於いて筆者は海上護衛総司令部参謀として、この問題に非常になやまされた。船舶の被害の激増にかかわらず運輸当局者は運航率の向上ばかりやかましくいう。政府当局もそうであつた。しかし私は、日本の船腹量の状態、造船能力はそれをいつまで許すものでないことを、軍令部戦争指導班に勤務した短期の経験からではあつたが、見当がついていた。それだから、船舶損耗防止のためにはコンボイ制度を強化すべきだと唱えたのであつたが、それは誰一人賛成してくれなかつた。コンボイ制度の強化となれば、当時護衛艦艇の少ない当時では、運航能率を相当大巾に低下させざるを得ないという事情にあつたからである。だから、護衛艦艇を増すために連合艦隊作戦から兵力を割いてくれという、それを軍令部で同情してくれる人が少なかつた。軍令部自体が護衛を自ら担当していたら、まさか、あんな冷たい態度はとれなかつたであらうけれども。

船舶運航率を向上するためには次のようなことが必要である。

a、各船の航海を最も能率的にする。

(1) 最短距離をジグザグせずに走る

(2) 各船の最高能率の速力で走る

b、港内碇泊期間を最短にする。

HP『海軍砲術学校』公開資料

-92-

- (1) 荷役を最も迅速にする。
- (2) 修理、補給、休養も短時日にやつてしまふ。
- (3) 自船の航海準備ができたらずつと出港する。

つまり、一見してコンボイ制度をとることが遅航率には大敵のようになる。コンボイでは船団が大きくなればなる程、その船団の中に低速船が混入し易い。その低速船のスピードに船団速力がしぼられ、優速船は馬鹿をみる。船舶の途中加入、途中離散等のために不要なコースのまわりみちをさせられるかも知れない。

ましてや船団をくむとなれば、船団待ち時間が必要となる。船団が大きくなると、港の荷役や修理、補給が混雑して、その時間が余計にかかる。

その上、船団内で相互に船の衝突が起りはせぬかという心配もできてくる。

そんなことで、コンボイ制度は運輸当局者からとかくきられる。そして何とかして、海上一帯、航路一帯を安全にして、そこを各船が自由に航行できるようにしてくれという要求がでてくる。

そればかりではない。太平洋戦争中、それも昭和18年の秋になつてすら、あの物わかりのいい永野軍令部総長が、軍令部の第12課長をつかまえて、戦況説明の席上

「船団など組んだら、目標が大きくなるし、回避行動も困難になつて損ではないか」

と言つたことがあつた。それは、護衛艦のつかない船団が被害をうけたときのことであつたが、一見、無理のない当然の質問のようである。ところが、統計によれば、この永野元助の疑問は適当でないということになつているようである。ましてや、護衛艦をもつていさえすればコンボイは絶対に有利だと結論していいように思われる。

筆者の感じであつたけれども、コンボイをやると却つて最短距離を航海できる。荷役も、修理も、補給休養も急いでやる。やらないで各船の単独航行など許すと、潜水艦の出そうだという時には船はかくれてなかなか出港しない。出港してもとんでもない迂回航路を

とる。必ずしも運航率が高まるわけではない。それに潜水艦の出現が非常によくわかる。電報を出して報告するのをおそれない。船団速力は最低船にしばられるけれども、航路の選定、その他の航行中の処置、会敵処置は熟練した船団指揮官によつて指導される。つまり最高ブレーンによつて選用される。

将来もおそろく、コンボイ制度に対する反対が、必ずあるに違いない。そして、間接護衛がいいとか何とかいろいろ理屈をいうものがでてくるに違いない。筆者にはそのときのことが眼に見えるようだ。しかし、海上護衛の運営にはこのコンボイ制度がもつとも大切だということを、強調の上にも強調している。

第二次大戦において、イギリスは、第一次大戦の苦い経験に学んで、当初からコンボイ制度を採用した。アメリカも、太西洋航路には始めからこれを採用した。

しかしアメリカは沿岸航海（内国航路）にはコンボイを始めやらなかつた。間接護衛制度をとつた。ところが、矢張り、被害が多かつた。そこで1942年4月、つまり、開戦5ヶ月にして、早くも目ざめ、いわゆるインターロッキング・システムの名のコンボイ制度を内国航海にも適用した。それがアメリカの海上護衛成功の一大要素であつた。

太平洋戦争中の日本では、日本海はむろん、黄海方面でも、長い間、自由単独航行を奨励した。しかし、将来、ソ連潜水艦や航空機の脅威を考える場合、それはもはや駄目なことだ。外航船団だろうが内航船団だろうが日本の船団はみんなコンボイ制度をやるべきである。間接護衛だけでいいなどと考えたら、大変な間違いのもとになる。

第四項 海上護衛の運営—その2

海上護衛の運営の積極面として、敵の脅威を排除することは、主として純軍事的なものであつて、筆者がここにとくにその解答を要求された点ではないかも知れないが、一応は概略ふれておかねばな

HP『海軍砲術学校』公開資料

-94-

らぬ。むしろ、このことは、曩に、各種の脅威について説明した場合に、間接に述べたところでもあるけれども。

コンボイの直接護衛部隊とは別に、その間接護衛部隊を必要とする。つまり、対潜掃蕩部隊（ハンターキラーグループ）の如きはその顕著な一例である。

対潜掃蕩部隊を、コンボイと全く独立に作戦させるか、それとも、ある程度の関連をもたせて作戦させるかということは、敵の戦法次第にもよる。しかし、ウォルフバツキングのような戦法を敵がとるとすれば、コンボイとある程度の関連をもたせるべきであろう。その際、コンボイの運航間隔を大きく、従つて船団も大きくする必要があるのである。

ハンターキラーグループはコンボイと不即不離で行動させたのが一番よいのではないだろうか。

日本沿岸はコンボイとは別に常に敵の接近から守られねばならぬ。たとえば本土都市に誘導弾発射をしかけるような潜水艦を近よせることも必要である。そのためには、コンボイの全然通らぬときでも、沿岸200浬ぐらいの対潜哨戒は常に必要である。

これらの沿岸哨戒部隊は40隻、50隻という船団が日本沿岸に近づいてきたとき、それを数箇所の港湾に分散護衛するのも活用することもできるであろう。つまり、4、50隻の船団を同一港に到着するのでは、荷役、陸上輸送（各地の輸送）、修理補給の問題の外に、同一港に集中した船団に空襲をうける心配がある。だから、日本近海において船団を小さく分散させ、いろいろな港にわけねばならぬ。それも直接護衛方式によらねばならぬのだが、それに使用する艦艇、航空機には、一般沿岸哨戒部隊の兵力を転用することができるであろう。

外航船団を出港させる場合にもおそらくそうした方法をとる外ないであろう。昔のように船団が小さいときは、船団集合地をきめてそこで全参加船舶を勢揃いさせ、船団会議を開き、いろいろ打合せをやつた後に、一齊に出港するということができたが、大船団にな

るとそれには非常な犠牲をとらなう。そんな大きな船団には集合地は沢山ないし、その集合地に出たりはいつたりするのに大変な時日がかかる。そこえ空襲でもしかけられたら損害も大きい。敵潜の集客も覚悟せねばならぬ。

そこで米国行き船団ならば5、6隻ないし12、3隻の船団毎に、横浜、名古屋、神戸、大阪、下の関、仙台、函館等々で出港準備する。各分団の代表者(又は各船長)だけが、横浜なら横浜に集まって、全船団会議を開く。むろん護衛部隊指揮官がそれを主宰する。その会議の結果を、それら分団代表者は各港に帰つて、自分の分団の小船団会議で伝える。そして何月何日何時何分までに、定められた洋上会合点につくように、各分団毎に出港する。この出港から集合点までは、局地護衛部隊又は沿岸哨戒部隊に護衛されて行く。集合地で本当の直営部隊に護衛が引統かれる。

船団編成はできるだけ、各地から集まる分団が一つの縦陣になれるように編成できれば好都合のことが多いであらう。

第二次大戦中、太平洋で米英間に行われた護衛形式も大体次のようなものでなかつたかと思われる。こうすれば日本の護衛隊から米国の護衛隊に船団を引継ぐにも都合がよい。できれば同一分団に属している船舶は出港ばかりでなく、行先港も同じなら、分岐の際にも都合がよいわけである。

連合諸国同志でこうした船舶の配船等を相談してきめることができれば、一層よいわけである。そうすれば船舶そのものが建制的に運営できる。それは船団運動などの場合に測り知れぬ利点をもたらす。太平洋戦争中、石油船団の建制に努力したが、建制に成功した船団は被害も少く、その運航率も非常に高かつた。

この船舶の強度な統制は極端に自由経済思想の船主などにはなかなか受け入れられぬであらうが、将来戦はそんなに生やさしいものではないであらう。

次に地方に於ける護衛司令部についてであるが、護衛司令部はなるべく重要商港またはその附近に置くべきであると思われる。昔の

HP『海軍砲術学校』公開資料

-96-

ように鎮守府、警備府の観念では面白くない。もつとも、再軍備経費等の関係で、昔の海軍施設を利用するという問題も重要であるが、護衛司令部は商船と密接な関係をもたねばならない。でき得れば、その商港の防備等にも重大な寄与と発言権をもつべきものと思われる。昔は「海軍武官府」と通称したものが商港にみかれ、鎮守府の商港出張所であつた。しかし、あれでは鎮守府の長官、参謀長参謀たちは商港のことにも、商船のことにもとても冷淡であつた。護衛船の補給休養も、わざわざ鎮守府所在地までゆかねばならなかつた。下の関海峽に機雷投下されても、呉鎮の措置は不徹底であつたり、新潟が日本海の海上護衛の中心地となつても、舞鎮は徹活なはたらきかけをしなかつたり、数えあげればきりが無い。

アメリカでは海軍区司令部(鎮守府)と海正面司令部とは全然別個に設けられた。そして海正面司令部が商船保護や海面哨戒を担当した。この様な制度が本当で、日本も真似るべきである。アメリカでは幸に海軍区司令部は大体重要商港にあることもこの際考えるべきことである。大湊や、佐世保や、呉などのように商港と非常にはなれていたり、名古屋のような重要港に海軍司令部的なものが全然なかつたり、大阪、神戸のような極めて重要な港の海軍司令部が案外貧弱だつたりするようなことは反省されねばならぬ。

海軍武官府などいうものはもつと小さな港湾にみくならともかく、重要港湾には相当の護衛司令部をみくべきである。そして潮岬(岸本)、八戸、下田港等々のような航路の要衝附近には有力な哨戒部隊基地をみくべきであるが、それは、これら護衛司令部の指揮をうけて行動すべき司令部の所在地ではあつても、それらの哨戒部隊司令部が護衛中心となるのでは話が逆である。

コンボイの統制指揮は一貫的でなければならぬ。太平洋戦争でもこれは重要な教訓として得たものであるが、将来、単船の自由航行が少くなり、コンボイ制度が国内沿岸航路にも適用されるようになると、このことは一層重要となる。

従つて中央統制の必要がますます重要となり、中央機構の整備と、

通信網の發達は護衛の運営の鍵となつてくる。

第五項 海上護衛に必要な諸施設、機関

1. 情報調査機関

一般の情報機関とは別に海上護衛遂行を主目的とする情報機関が必要と思われる。

敵潜水艦の行動を知ることが、海上護衛部隊ほど強く必要に感じ、要求するものはないであろうが、もしそれを一般情報機関にまかせておいたら、とても海上護衛部隊の要求に間にあうような情報をおつめてはくれないだろう。

最近ある一部には情報を統合するという考え方が抬頭してようであるが、それは危険なことである。情報というものは計画や行動をうらふもて、表裏一体のものである。

情報というものはそれを用いるものがおつめなければ思ふようなものがおつまらない。

そして情報がわるければ計画も行動もあやまつてしまう。

むろん情報をおつめる機関、施設、たとえば方位探知所や、諜者などを独自にもつべきだとおまでいうのではない。情報を分析し評価し整理する機関が独自にあれば間に合うであろう。それらの情報係は護衛作戦部隊の要求するところをおまかく知つておらなければいけない。護衛作戦部隊の任務、編成、作戦計画、行動概要、作戦能力等を知り、他のものならば何気なく見過してしまふような資料をも鋭敏にこれを感じとり、それを早速所望の向に通報しなければならぬ。

情報というものは結局認識の問題である。

認識というものは要求、疑問、問題等がなければでてくるものではない。腹がすいておればパン屑一つ落ちていても見付けるであろうが、満腹のときはそんなものは見落し勝であろう。

情報をおつめて調査をすすめる。調査をすすめる間に疑問がでてくるから更に情報をおつめる。調査にもとずいて計画や実行が改

善される。計画や実行をしてみてもさらに調査の必要を感じてくる。そして又情報の必要がでてくる。この間の関連は有機的な円滑なものでなければならぬ。何事にもそうであろうが、海上護衛にもこれは第1級の必要事である。

情報といえば敵のことばかり主に対象として考えやすいが、それは前にも述べるように味方のことも、含まれねばならない。

2. 通信機関

これは申すまでもないことだが、日本の海上護衛作戦が思う通りゆかなかつた非常に大きな原因の一つは通信の不良であつた。商船の通信がなつていないから船団が碌に指揮できない。潜水艦を発見してもその通報がみくれない。撃沈されてもわからない。船団と飛行機との通信ができないから、飛行警戒がうまく行かない。数えあげればきりが無いが、海上護衛作戦に関心のあるものは、ことにその実施にあたるものは通信というものをうんと真剣に考えてもらいたい。「海上護衛の通信」として特別にとりあげて研究して見たらどうか。

3. 教育、訓練施設

太平洋戦争の苦い経験で日本もこんどは海上護衛の教育訓練を一生懸命やつてゐるが、ここには、戦時急増兵力の急速教育訓練施設のことを強調したいと思う。

戦時の急速教育という問題は教育訓練のうちでも自ら別の趣のあるものである。ことに日本には宮本武蔵だとかいろいろと名人教育の伝統ばかり強くて、マスプロ教育の伝統がない。これはアメリカが得意のようだから、その戦史でも研究して大いに準備を整えておくべきだ。

戦時になつたらどうせ部隊は急速拡張せねばならないし、沈んだ艦艇や死んだものの補充も早くせねばならぬ。戦法が変つたらそれに対し新しい教育を早くせねばならぬ。つまり教育訓練のテクニクを充分研究すべきであり、そのための施設の準備も考えておくべきである。船団発航の間に護衛部隊の短期訓練をやる施設も

是非とも必要。

船員教育においても同様である。海上護衛の成否は商船側の優劣にも大いに左右されるのであるからである。

太平洋戦争中、海軍から教育班を応急編成して商船に配乗させたことがあつた。それは「消煙焚火法」等に関するものであつた。通信、信号などについては商船々員の訓練はとくに不足のようであるから、これらは海軍において充分考慮しておく必要がある。

4. 修理施設

護衛艦、商船の修理は迅速にやらないと、その稼行率に非常な損失となる。ことに戦時急造船の質的低下(乗員の質的低下もある)にともない、戦時は機関兵器の故障は非常に多いからである。修理施設は各所になければならない。船団の集合発着地からあまり遠いところにあるのでは、つまらぬ航海に時日をくわれてしまふ。

5. 休養、補給施設

船団乗員は長途の航海を非常な緊張の連続で勤務するのであるから、その休養施設は非常に大切である。護衛艦の乗員は小艦にのつての苦勞であるからこれも非常に休養を要求する。しかもそれは船団発着集合地点からあまり遠いところで休養させるのでは日数の不経済であり、また、あまりに同一地点でも出港間際まで飲んだり遊びつかれる心配もある。適当に考えるべきである。補給施設はなるべく船団発着地荷役地において充分やれるようにせねばならぬ。

6. 戦法改善調査機構

戦争においては、戦法はたえず改善しなければならぬものである。平時に定めた戦法に如何に熟達していても、敵に裏を掻かれればそれまでだ。新兵器ができればそれまでだ。

戦法改善には頭の柔軟優秀な指揮官その他の士官が時々実戦において直接体験し、その間にヒントを得ることが必要である。

戦訓調査機関をもうけ、それを迅速敏活に活動させることも必要

-100-

である。その研究調査の成果はすみやかに各部隊に通報し、参考にさせることが大切である。

この為には、戦果確認ということが大きな要素となる。

米国や英国にあつたと同じ様にオペレイショナル・リサーチ・グループを編成し、中央だけでなく各地要所要所に配することも考へるべきだ。

7. 船舶警戒隊

太平洋戦争ではこの制度がある程度の格好がつくまで、かなりの日数を要したが、今後は「戦時動員計画」の中にハツキリと船舶警戒隊を準備すべきである。

商船々員、とくに船長との指揮命令、服務関係についても研究をとげておくべきである。

船舶警戒兵器(つまり商船武装用)は時世とともにかわる。昔は対潜砲だけでよかつたが、太平洋戦争は対空兵器が主となつた。将来は電探、水中探信儀等はもちろん、商船そのものの自衛を確保するような武装を考へるべきであろう。

8. 緊急荷役隊

空襲誘導弾攻撃等の脅威により、将来は港湾における荷役は一層迅速を必要とする。また、太平洋戦争中に日本でやつたような小規模な船団ではなく、50隻60隻という大船団が編成される必要ができてくるから、荷役という問題は日本人のかつて経験したことのない程に重要問題となるであろう。

太平洋戦争末期、日本海沿岸諸港に陸海軍部隊をもつてする荷役部隊をつくつた。新潟に現役陸軍の優秀な将官が揚拱司令部をつくつたりした。イギリスでは第一次大戦当時すでに移動荷役部隊があつて、それがあちこちに移動活躍した。アメリカではあさりこの点きかないけれども、将来は必ず問題になるだろう。

それにもし沖仲仕組合その他の労働組合が反政府的な態度をとるようなことがあつたら、ただそれに対する対抗策の見地からも、このような考へと準備を平時からもつていなければならない。

9. 港湾防空、航路掃海、防諜、その他

以上に述べたいろいろの施設機関の外に誰しも、直ちに考えつくようなものについては別にここに述べる必要もあるまい。しかし、それは依然重要なのであるから、本当に計画する立場の人にとつては省略できないものであることはいうまでもない。

(講師略歴・海大卒・海上護衛参謀・連合艦隊参謀)