

HP「海軍砲術学校」公開史料

戦史研究資料HRO-6

大東亜戦争中の南西航路における
海上交通保護作戦に関する考察

昭和51年3月

防衛研修所戦史室

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

HP「海軍砲術学校」公開史料

序

本書は、大東亜戦争戦史叢書「中国方面海軍作戦<2>」の執筆に任じた戦史編纂官後藤新八郎が、その担当した部分の一部の史実について「考察」を加えたものである。

戦史叢書が、自衛隊の教育又は研究の資とすることを主目的とし、厳密な考証を経た史料を基にしたものであるのに対して、この作業は戦史叢書面に現わし得なかつた裏面史実をも含めて考察したものであり、部内の教育又は研究の参考に供しようとするものである。

史実から何かを汲みとろうとする場合、その内容は読者の経験・識能・視点等によつて千差万別とならざるを得ない。従つて本考察も、あくまで執筆者個人の史論の展開であり、文責は執筆者自身が負うものである。

読者が本書を、大東亜戦争戦史叢書に加えて史実探究の資とされれば幸いである。

昭和50年7月

防衛研修所戦史室長

島 貫 武 治

HP「海軍砲術学校」公開史料

HP「海軍砲術学校」公開史料

目 次

序-----	1
まえがき-----	7
第1章 海上交通保護作戦の実態-----	9
1. 南西航路の重要性-----	9
南西航路の地勢-----	9
南西航路-----	9
南西航路海域-----	9
戦前の南西航路-----	11
戦時中の南西航路-----	11
2. 海上交通保護作戦の経過-----	14
大東亜戦争開戦前後の作戦-----	14
海軍の海上交通保護作戦に関する認識度-----	14
作戦の実態-----	14
昭和17年の海上交通保護作戦-----	15
戦局の推移-----	15
作戦の実態-----	16
昭和18年の海上交通保護作戦-----	20
戦局の推移-----	20
作戦の実態-----	20
昭和19年の海上交通保護作戦-----	23
戦局の推移-----	24
作戦の実態-----	24
昭和20年の海上交通保護作戦-----	33
戦局の推移-----	33
作戦の実態-----	33
第2章 海上交通保護作戦に関する考察-----	37
1. 南西航路の保護に関し海軍は如何なる対策をとつたか-----	37

HP「海軍砲術学校」公開史料

基本構想-----	3 7
開戦後の海上交通保護対策-----	3 9
2. 南西航路の保護に如何なる兵力を配備したか-----	4 0
開戦前-----	4 0
開戦後-----	4 0
船団護衛専任部隊の設置-----	4 0
最盛期の兵力配備-----	4 1
米軍の兵力配備-----	4 4
兵力の適否-----	4 4
3. 海上交通保護に如何なる艦船、航空機、兵器を使用したか-----	4 6
艦船-----	4 6
航空機-----	4 7
兵器-----	4 8
捜索兵器-----	4 8
測的兵器-----	5 2
攻撃兵器-----	5 2
4. 海上交通保護のため如何様な作戦を実施したか-----	5 5
敵の破壊作戦-----	5 5
潜水艦による破壊作戦-----	5 5
敵潜水艦の活躍と戦果--- 5 5 敵潜水艦の優秀性--- 5 5 搭載 兵器の優秀性--- 5 5 兵力の漸増--- 5 5 戦術の巧妙--- 5 6	
航空機による破壊作戦-----	6 0
中国大陸からの作戦--- 6 0 機動部隊による作戦--- 6 2 比島 基地からする作戦--- 6 2 沖縄基地からする作戦--- 6 3	
我が保護作戦-----	6 3
船団護衛-----	6 3
船団編成--- 6 3 護衛部隊の性格及び指揮系統--- 6 4 船舶の 自衛対策--- 6 6 護衛作戦要領--- 6 7 護衛作戦に対する米軍 側の批判--- 7 6	
対潜掃討-----	7 7

HP「海軍砲術学校」公開史料

対潜掃討の意義--- 7 7	水上艦艇による対潜掃討--- 7 8	航空機による対潜掃討--- 8 1
機雷の敷設-----		8 3
南西航路における機雷敷設--- 8 3	機雷堰の効果--- 8 4	
港湾防備-----		8 4
重要港湾と防備部隊--- 8 4	港湾防備作戦の態様--- 8 5	港湾防備の成果--- 8 6
防諜及び通信諜報-----		8 8
防諜--- 8 8	通信諜報--- 8 8	
5. 海上交通保護作戦と人事-----		8 9
人事の重要性-----		8 9
戦力の主要素としての人事-----		8 9
海軍人事の逼迫-----		8 9
艦隊優先人事-----		9 0
海上交通保護作戦に従事する部隊の人事-----		9 0
海上護衛作戦の特質-----		9 0
配員の実情-----		9 1
教育-----		9 2
1 護衛艦の作戦行動の事例-----		9 3
出撃前の心の準備--- 9 3	先づ心の中の敵を打ち払う--- 9 4	
敵潜潜在海面の予察--- 9 4	水深と睡眠--- 9 5	潜水艦と航空機とどちらを重点に置くか--- 9 5
爆雷の使用法--- 9 6	幹部の言動--- 9 7	休養--- 9 8
6. 海上交通保護作戦の成果-----		9 8
第1海上護衛隊の成果-----		9 8
重要物資選送量-----		9 9
米海軍の被害-----		9 9
潜水艦-----		9 9
航空機-----		1 0 3
我が被害-----		1 0 3

HP「海軍砲術学校」公開史料

船舶-----	1 0 3
艦艇-----	1 0 5
むすび-----	1 0 5
参考文献目録-----	1 0 7

挿図・挿表

挿図第 1.	南西航路要図-----	1 0
2.	海上交通保護担任区域-----	1 9
3.	昭和 1 7 年 9 月～昭和 1 8 年 8 月における米潜水艦 配備と米空軍哨戒圏-----	2 1
4.	昭和 1 9 年 1 0 月における米潜水艦の配備と米空軍哨戒圏---	2 5
5.	日本海軍機雷敷設状況-----	3 2
6.	機雷堰-----	5 4
7.	米潜水艦日本船団襲撃運動の一例-----	5 7
8.	船団護衛隊形の事例-----	7 2
9.	日米海軍対潜攻撃運動の比較-----	7 8
1 0.	昭和 1 9 年 7 月南西航路船団通航状況-----	1 1 0
1 1.	昭和 2 0 年 3 月南西航路船団通航状況-----	1 1 2
挿表第 1.	南西航路海域における日本海軍機雷敷設状況-----	3 1
2.	第 1 海上護衛隊護衛作戦の成果-----	1 0 0
3.	南方物資還送量の推移-----	1 0 2
4.	南西航路海域において沈没した米海軍潜水艦-----	1 0 3
5.	南西航路における被害船団数-----	1 0 4
6.	南西航路における被害船舶数-----	1 0 4

HP「海軍砲術学校」公開史料

まえがき

1. 日本は島国であり、領土の狭隘^み、天然資源の不足は宿命となつているところである。ここに我が国は海洋国家として海外貿易の依存度が極めて高かつたのである。そして本書に掲げる南西航路（後述）は、日本の産業、経済等国民生活に必要な重要資源の輸入路をなして、国家生存の動脈であることは前大戦中も現今も変つていない。

大東亜戦争中、米軍はこの重要航路の破壊に躍起となり、日本海軍はこれが阻止に苦心^{みん}惨胆した。

本書は、この重要航路の、大東亜戦争中の破壊と阻止の実態を概説するとともに、彼我の作戦に考察を加えんとするものである。

2. 本書の考察の主眼をなすものは、現地作戦を主体とした実態の究明、分析検討、並びに戦訓の抽出等である。しかも、これらは、中央の政戦略及び作戦指導に密接に関連するものであるが、この関係は主として戦史室公刊戦史叢書第46巻「海上護衛戦」によることとし、適宜同書を引用した。

3. 本書は2章に大別し、第1章においては作戦の実態を概説し、第2章においては適宜米海軍の作戦に対比させながら日本の海上交通保護作戦について考察を試みることにした。

4. 巻末に本書の資料となつた文献の目録を掲載しておいた。

なお本書中の諸統計は、この諸資料中から南西航路に関係ある部分のみ筆者の裁量により抽出引用したものである。

HP「海軍砲術学校」公開史料

HP「海軍砲術学校」公開史料

第1章 海上交通保護作戦の実態

1. 南西航路の重要性

南西航路の地勢

南西航路 本書において「南西航路」とは、日本内地（門司を代表地点とする）とシンガポール、マニラ、サイゴン、高雄等南西方面の主要海上拠点を結ぶ航路を総称するものである。

南西航路海域 南西航路は、北半分が東シナ海であり、南半分が南シナ海上にある。したがって南西航路の海域は、中国、仏印、タイ、マレー半島等の大陸と、沖縄列島、台湾、ルソン島、ボルネオ島等によつて囲まれた極めて長大な海域で、その南端に位置するシンガポールは、赤道に近い熱帯であるが、北端にある日本はシンガポールから約2,540哩北東に上つた温帯に所在し、気候、海流、水温等海上作戦に影響する要素の変化の甚しい海域である。本書はこの海域を「南西航路海域」と呼称することとする。

この南西航路を囲む沿岸諸国は、次表のとおり日本の渴望してやまない各種重量資源を産出していた。

地 域	鉱 産 物	農 産 物
台 湾		米、砂糖
海 南 島	鉄鉱	
比 島	鉄鉱、クローム	麻、砂糖、コブラ
仏 印	タングステン、錫	米、ゴム
タ イ	錫、タングステン	米、綿花
マ レ ー	錫、タングステン、鉄	ゴム
北部ボルネオ	石油、ボーキサイト	ゴム、木材
蘭 印	石油、錫、ボーキサイト、ニッケル	ゴム、砂糖、米、キナ

資源に恵まれない日本は、上記の南西方面諸国の資源に依存すること大であつたが、特に米英と戦争状態に入つた場合、その戦争遂行能力の維持は一にか

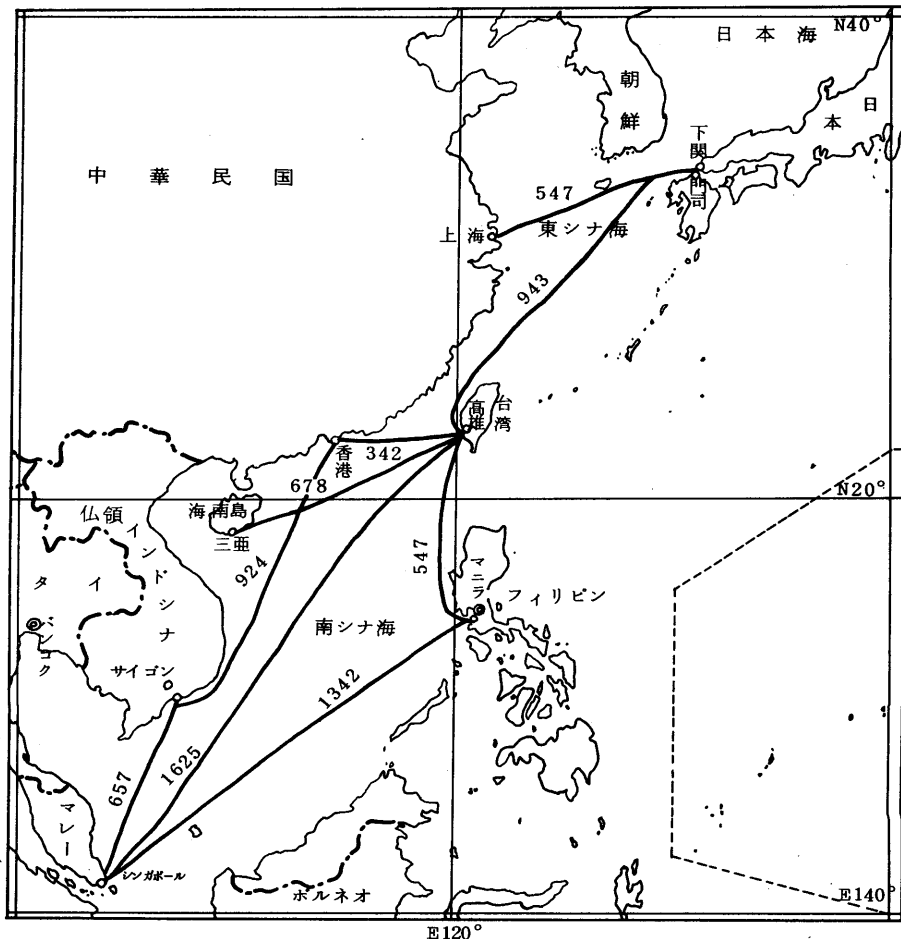
HP「海軍砲術学校」公開史料

かつて南西方面諸国の資源の確保にあり、大東亜共栄圏建設と言う国策の策定された所以もここにあつた。

南西方面諸国は内陸方面が未開発であり主要運輸は海上交通に依存していた。したがつて南西航路の沿岸には開港地が沢山所在したが、次の諸港（日本も含む）が主要港であつた。（挿図第1参照）

門司、那覇、基隆、高雄、香港、三亜、マニラ、サイゴン、ミリ、シンガポール（注 戦局が逼迫してからは上海も中継基地として重要性を増した。）

挿図第1. 南西航路要図



注 数字は航程（浬）

HP「海軍砲術学校」公開史料

戦前の南西航路

大東亜戦争勃発前、我が国は100総トン以上の船舶を2,693隻、約646万総トンを保有していた。このうち1,000総トン以上の船舶は1,374隻約585万総トンであつた。

天然資源の少い日本は、多量の原料を海外から輸入し、これを加工輸出することにより国民経済をはじめ、あらゆる国家活動を維持していたので、船舶による物資の輸出入は盛であつて、大陸航路、欧州航路、濠州航路、北米航路、南米航路等幹線航路が開拓されていた。このうち欧州航路に併行して南西諸国向けの航路が開拓されていた。したがつて戦前の南西航路は、シンガポール以東においては欧州航路を含むもので、第2次欧州大戦勃発直前の貿易統計に依ると、輸出額、輸入額とも、それぞれ我が国貿易額の30%前後の物資が南西航路上を輸送されていたのである。

戦時中の南西航路

日本は、支那事変の長期化、米国の執拗な中国援助ならびに対日経済圧迫に窮し、これらを解決するため大東亜共栄圏と言う自給自足の経済ブロック建設を目指して大東亜戦争に突入し、南方作戦を展開した。そして開戦4ヶ月にして、おおむね大東亜共栄圏の確保に成功した。必然的に連合国との通商航路はすべて断絶し、代わつて南西航路は、南西方面への軍隊輸送、南西方面からの石油、食糧、ボーキサイト、ゴム等重要物資の内地還送により海上交通が輻輳した。かくて同航路は大陸航路（朝鮮、満州、中国と内地を結ぶ航路）とともに我が国の国家活動を支える二大動脈路の一となつたのである。

一方作戦遂行のため、常時200万総トン乃至300万総トンの船舶が陸海軍に徴用された。陸軍に徴用された船舶をA船、海軍に徴用された船舶をB船、その他をC船と称した。

南西航路における重要物資還送には、A・B・Cいずれの船舶を問わず内地帰還の際、これに従事した。

昭和17年3月南西方面戡定作戦が一段落したとき、政府は南西方面からの

HP「海軍砲術学校」公開史料

重要物資の選送計画を次のように計画した。

年 度	充 当 船 舶	泰 仏 印	マ、ビ、 蘭 印	計	合 計
17年	A・B	60	71	131	455
	C	226	98	324	
18年	A・B	60	71	131	856
	C	226	499	725	
19年	A・B	60	71	131	1,136
	C	226	779	1,005	

(単位 万吨)

また、海軍はこの南西航路を往復する船舶を護衛するため、同年4月第1護衛隊を新設した。しかし船腹の不足及び敵潜水艦による被害のため、昭和17年度の選送量すら計画の50%にも達しなかつた。

緒戦において打撃を受けた米海軍は、昭和18年中期から戦力を著しく回復し、潜水艦をもつてする海上交通破壊作戦と南太平洋方面における強力な反攻作戦に出て、我軍を圧迫していた。

戦局の悪化は、次々と優秀なC船をA、又はB船に変えた。代りに戦時標準型の貨物船が続々建造されたが、船舶の被害は我が国の造船量を遙かに上廻ってきた。しかも量産に重点を置いた戦時標準船は、性能が著しく粗悪であつて、C船の稼働率が落ち、重要物資の内地選送量は前記計画の3分の1にも及ぶことができなかつた。

日本海軍は従来の上護衛作戦に行き詰りを生じ、抜本的対策をとるため昭和18年11月15日海上護衛総司令部を新設して海上護衛作戦の徹底を期したが、兵力、兵器、戦術ともに立遅れの感があり、成果はあがらなかつた。それでも船団は軍需品の輸送、重要物資の内地選送を目指して南西航路を往復せざるを得なかつた。

我が国にとって、南方からの重要物資の途絶することは国家生存の危機に係ることであるからである。

しかし捷号作戦の大勢が決し敵の機動部隊が南シナ海に進入した昭和20年1月以降は、敵の海空兵力が我が航路を余すところなく哨戒下に置き、同航路は瀕死状態となつた。そして同年3月下旬敵の沖縄進攻により、同航路は遂に

HP「海軍砲術学校」公開史料

遮断されるに至つた。(挿図第11参照)

かくて昭和20年4月以降は、戦力の根源となる石油をはじめ重要物資の輸入が途絶して戦争遂行能力に破綻を来し、遂にポツダム宣言受諾となつたのである。

日本は開戦時100総トン以上の船舶を約646万総トン保有し、戦時中に約337万総トンを新造するとともに、拿捕船および外国からの買備船約26万総トンを加えた。このうち約843万総トンが敵の激しい海上交通破壊作戦の餌食となり、終戦時の残存船舶は約166万総トンにすぎなかつた。

しかも約843万総トンの喪失船舶のうち、比島近海16.2%、南シナ海14.8%、台湾海峡11.8%、朝鮮近海6.7%がそれぞれの海域で沈没したことになつており、これは総喪失量の49.5%約421万総トンにのぼつた。

右の海域は両西航路海域全域を分割集計したものであるから、421万総トンの喪失量は両西航路における総喪失量と見なすことができる。

注 戦後の両西航路 戦後我が国の海運は著しく発展し、昭和48年度運輸省「運輸白書」によると、次のような統計数字を示している。

保有外航船舶(3,000総トン以上を対象)

タンカー	230隻	1,474万総トン
貨物船	922隻	1,649万総トン
計	1,152隻	3,123万総トン

貿易量

輸入	383億ドル	6億119万トン
輸出	369億ドル	5,124万トン

主要品目輸入量

原油	25,166万トン	41.9%
鉄鉱石	13,472万トン	22.4%
石炭	5,685万トン	9.5%
木材	3,574万トン	5.9%
その他	1,222万トン	20.3%
計	60,119万トン	

上記の輸入量の大半を占める原油及び鉄鉱石のみでも、中東及び南西方

HP「海軍砲術学校」公開史料

面から輸入するのであるから、南西航路は戦前及び戦中以上に重要性をもっている。

2. 海上交通保護作戦の経過

大東亜戦争開戦前後の作戦

海軍の海上交通保護に関する認識度 海軍は戦略上、我が国の海上交通保護に当るべきことを主要任務の一つとして重要視していた。しかし国力に限りある我が国の海軍軍備及び戦術について海軍の対処方針は「守ればならず、攻むれば余りあり」、「攻撃は最良の防禦なり」と言うものであり、必然的に戦術の重点は艦隊決戦に置かれ、我が国の海上交通保護についても、敵艦隊を駆逐し制海権を確保することによりその目的が達せられるものとしていた。しかも想定敵国である米国が昭和13年に発動した第2次ビンソン計画、同14年に発動した第3次ビンソン計画と言う巨大な海軍軍備拡張計画に刺激され、これに対応する戦闘艦の建造と敵艦隊撃破の戦術訓練に追われ、船舶護衛乃至対潜掃討と言う海上交通保護専門の戦備及び戦術に振向ける余力は殆どなかつた。

したがって大東亜戦争開戦に対する海軍の海上交通保護に関する作戦準備としては、

昭和15年8月ころから逐次特設艦船の徴用を行い、その一部を対潜艦艇に充てたこと。

海防艦30隻の建造準備を開始したこと。

重要海面に機雷を敷設したこと。

等があげられているのみで、全般的には南西航路沿岸の敵性諸国（フィリピン、ボルネオ、マレー等）に配備されている敵性軍事力を潰すことにより同方面の海上交通保護の目的が達成されるものとしていた。

作戦の実態 開戦時日本軍は、南西方面の敵性諸国の軍事力を一挙に駆逐し、同方面を占領して速やかに大東亜共栄圏態勢を築こうとした。従つて開戦と同時に同方面に陸海軍共同の大攻略作戦を展開することになつていた。この緒戦の作戦が成功するか否かが南西航路の安全が確保できるか否かを左右していた。

HP「海軍砲術学校」公開史料

開戦時南西航路保護上の脅威となつていたものは、25隻と推定される比島配備の米国潜水艦、10隻と推定されるシンガポール配備の英国潜水艦、ルソン、ボルネオ、マレー方面に配備されている米英空軍及び最近シンガポール方面に到着したと報ぜられている英戦艦プリンス・オブ・ウェルス及びレパルスの2艦であつた。

これに対し我が海軍は、第2艦隊及び第3艦隊を投入し、更に沿岸には、中国に支那方面艦隊、仏印に南遣艦隊及び第11航空艦隊の一部、台湾に馬公警備府部隊及び第11航空艦隊をそれぞれ配備し、昭和16年12月8日未明一斉に作戦を開始した。

海軍は先ず比島方面の米空軍を潰滅させ、ついで英戦艦プリンス・オブ・ウェルス及びレパルスを撃沈して英国東洋艦隊を無力化した。この間マレー、比島、ジャバ、スマトラの各方面に大船団を組んで軍隊輸送が行われたが、ほとんど被害なく作戦が成功した。

海軍の精鋭部隊が護衛に任じたことにもよるが、早期に敵の海空兵力を潰滅したこと及び我が軍の空襲により比島の米海軍が多量の潜水艦用魚雷を破壊されて敵潜水艦の活動が少かつたこと、敵の魚雷には不発が多かつたこと等が我を有利に導いたことによるものであつた。

そして緒戦時の海上交通保護作戦は予想外に平穩を保つていたのである。

昭和17年の海上交通保護作戦

戦局の推移 開戦後我が作戦は、各方面とも順調に進展し、昭和17年3月9日の蘭印降伏をもつて初期進攻作戦の主目的は概成された。よつて海軍は4月10日第2段作戦を発動した。

第2段作戦のねらいは、主として第1段作戦により攻略確保した南方要域（比島、インドネシア、マレー、ビルマ等）を確保し、資源の取得に努め、速やかに不敗態勢を築こうとするものであつた。必然的に南西航路は軍隊輸送、南方開発のための人・物の輸送及び南方資源の内地還送に重点が置かれることとなつた。

一方、南西方面要域攻略に活躍した聯合艦隊は、同方面の敵を駆逐して太平

HP「海軍砲術学校」公開史料

洋全域に進撃し、広大な南東方面において敵と対峙することとなり、南西航路の保護に兵力を割く余裕がなくなつた。よつて海軍中央部は、4月10日南西方面艦隊を新設し、同艦隊麾下の第1南遣艦隊（司令部シンガポール）をして南シナ海方面の海上交通保護も併任させるとともに、南西航路上の重要船団の護衛を行うために同日付第1海上護衛隊（当初の兵力 各鎮守府から寄せ集めた考朽駆逐艦10隻、水雷艇2隻、特設砲艦5隻計17隻）を新設した。

海上を単独で航行する船舶を独航船と称した。これに対し、同一方向に航行する船舶2隻以上が一団となつて航行する状態を船団と称し、これに護衛艦或は航空機が付随して護送することを船団護衛と言つた。

緒戦時一般民間船（C船と呼称）はほとんど独航であり、武装もしていなかつた。

第1海上護衛隊の新設により、同隊の南西航路の交通保護対策として重要C船を船団に組み、C船の船団護衛が開始された。しかし大部分のC船は未だ独航船であつた。

緒戦以来低調であつた敵の海上交通破壊作戦は、5月に入つて急に活発となり、軍の中央部に不安を抱かせた。そして8月米軍がソロモン群島ガダルカナル島に反攻して以来、同方面において優秀船の喪失が激増し、輸送問題、船舶徴用問題、護衛問題、船舶建造問題が統々国家段階における緊急問題として台頭し、南西航路上の大型C船がA或はB船として引き抜かれ、南方物資の内地選送が低下するところにまで響いてきていた。

作戦の実態

1. 敵の作戦 敵の海上交通破壊部隊の主力である潜水艦は、我が第1段作戦により比島、シンガポール方面を追われ、濠州に基地を設定していた。しかし兵力の不足、魚雷の不足、魚雷の欠陥等により南西航路上の我が船舶の被害は少くて済んでいた。敵は魚雷不足を補うため11月にはシヤム湾から海南海峡にかけて日本船舶の通りそうな5箇所を選び潜水艦により機雷を敷設した。
2. 我が護衛兵力の配備 4月10日南西方面艦隊、第1海上護衛隊等の新設により、内地からシンガポールまでの南西航路全域について護衛部隊の設備を完了したのであるが、この時点における我が護衛部隊の配備状況は次のと

HP「海軍砲術学校」公開史料

おりであつた。

九州	佐世保防備隊	}	佐世保鎮守府部隊
奄美大島	大島防備隊		
台湾	馬公警備府部隊		馬公警備府部隊
比島	第31特別根拠地隊	}	南西方面艦隊
北ボルネオ	不明		
マレー	第10特別根拠地隊		
仏印	第11特別根拠地隊		
海南島	海南警備府部隊	}	支那方面艦隊
南支	第2遣支艦隊		
中支	上海方面根拠地隊		
南西航路	第1海上護衛隊		南西方面艦隊

注 第1海上護衛隊以外の各部隊海上護衛兵力は、駆潜隊1隊乃至掃海隊1隊程度で、他に水上機が数機宛配属されているに過ぎなかつた。

注 爾後第1護衛隊を除いた上記の諸部隊を一括して「沿海諸部隊」と略称する。

3. 第1海上護衛隊の作戦 4月10日発足した第1海上護衛隊は、司令部をシンガポール(12月11日高雄に移転)に置き、南西航路における船団護衛を担当した。

同隊は、台湾以北を「北区域」、台湾からシンガポールに至る海域を「西区域」、台湾からマカツサルに至る海域を「東区域」と三分し、次の要領により定期的に船団を組み、これを護衛することとした。

船団集合地 六連、馬公、サンジャック、シンガポール、マニラ、バリックババン

船団の発航

六連-馬公間	毎2日目
馬公-サンジャック間	毎4日目
サンジャック-シンガポール間	毎4日目

HP「海軍砲術学校」公開史料

馬公－マニラ 毎10日目

マニラ－バリックパバン間 毎10日目

護衛の実施 護衛は4月21日六連発第101船団の護衛をもつて開始された。しかし護衛艦の不足により最初の6箇月間の実績は、護衛船団数331（延船舶数1,641隻）最大船団20隻、平均1コ船団4.95隻、護衛艦は平均1隻であつて、これでも約30%の船舶は護衛艦なしで航行していた。

4. 沿海諸部隊の作戦 史料が少いので詳細は不明であるが、担任海域について航空機による前路哨戒、艦艇（水雷艇、駆潜艇、掃海艇であるが大部分特設艦船である。）による船団護衛が行われたものと推測される。

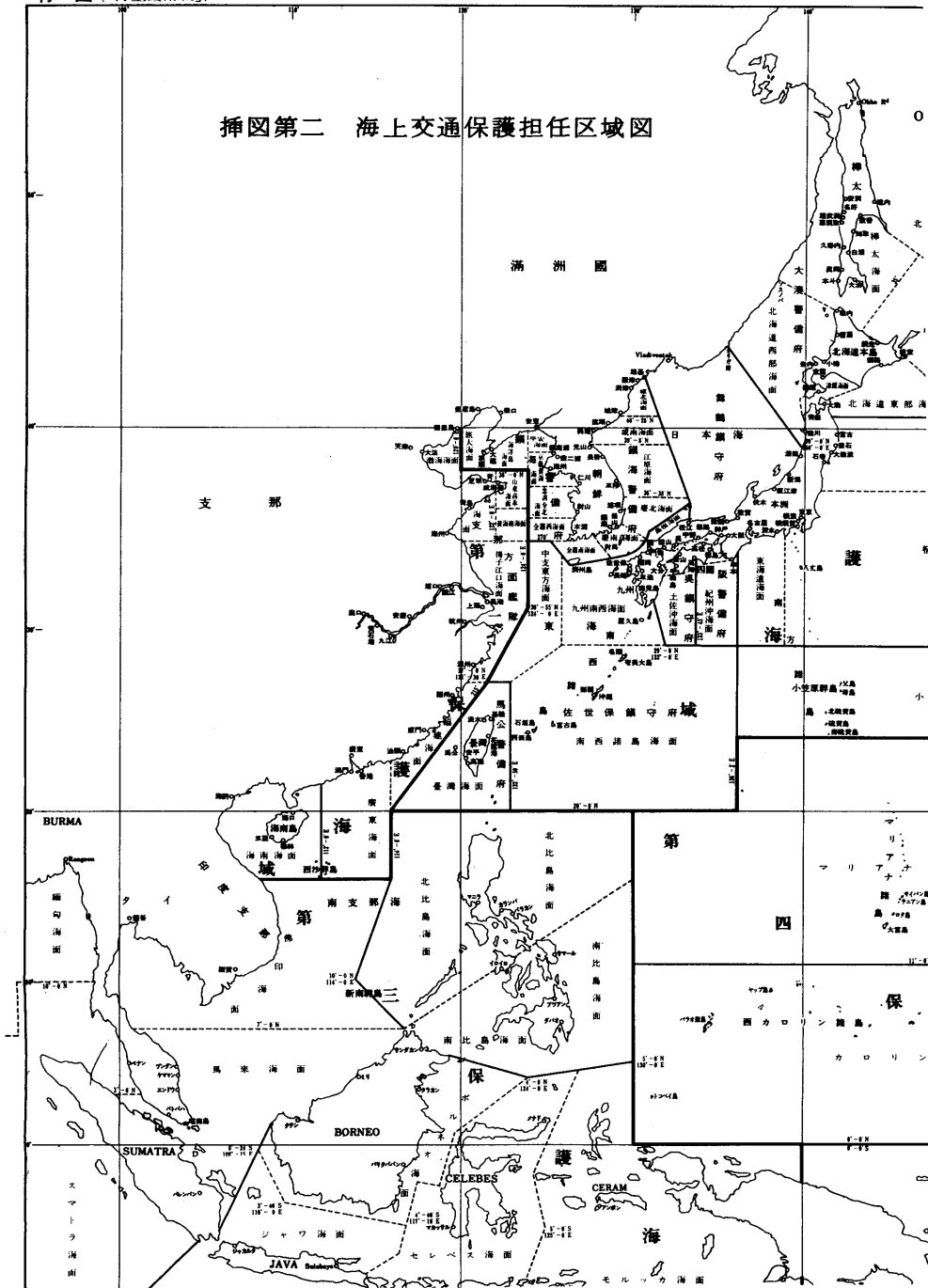
第2遣支艦隊の例を引くと、同艦隊所属水雷艇「鶴」「鵠」「雉」「雁」及び南支飛行機隊（水上機、艦攻併せて数機）が海上護衛兵力であり、担当海域航行船舶（このころは軍隊輸送のA船が主）の護衛のためにフルに行動している。しかも「鶴」及び「雁」は本年中に南西方面第一線に抽出された。

5. 被害の情況 この1年間に南西航路における我が船舶の被害は、沈没68、大中破22、計90隻を数えた。この数字は開戦前の被害見積りを下廻るものであつたが、これに対する早期補填の見込み及び被害防止に対する確固たる対策を持たない日本としては、今後ますます被害の漸増が予想され、南東方面の戦局の悪化を併せ考えると、前途に容易ならぬものを感じ始めていた。

6. 「大東亜戦争海上交通保護要領」の制定 5月の船舶被害急増以来、海軍は海上交通保護対策に腐心していたが、取敢えずその作戦要領の統一の必要性を痛感し、新しい戦訓を取入れ、10月末「大東亜戦争海上交通保護要領」を制定発布した。この原文は現存しないが、その内容は、総則、方針、担任区域、集合地及避難港、直接護衛、警報、通信連絡等をうたつたもので、これにより海軍全体の交通保護作戦が円滑性を増すことができた。挿図第2は、この保護要領により制定されたものである。

HP「海軍砲術学校」公開史料

挿図第二 海上交通保護担任区域図



HP「海軍砲術学校」公開史料

昭和18年の海上交通保護作戦

戦局の推移 昭和17年後半、日本はガダルカナル島の争奪戦を繰返し多大の国力を消耗した。戦力の消耗もさることながら、優秀船舶が同方面において次々沈められ海上交通の前途は暗かつた。したがって昭和18年の戦局はガダルカナル島撤退作戦を出発点として動き出した。同作戦以後日本は完全に守勢に廻つた。そして南東方面第一線強化のための緊急作戦輸送及び戦力の飛躍的増強をはかるための重要資源内地還送等海上交通に関する問題が国家的段階において真剣に検討された。海軍も船舶の稼航率の向上（往復航海日数を短縮し、単位期間における物資積み取り回数を多くすること。）と被害の減少をはかり6月には「大東亜戦争海上交通保護要領」を改正して船団の一貫護衛を断行することとした。

「一貫護衛」と言うのは船団を出発地から目的地まで交替なしに護衛する方式である。

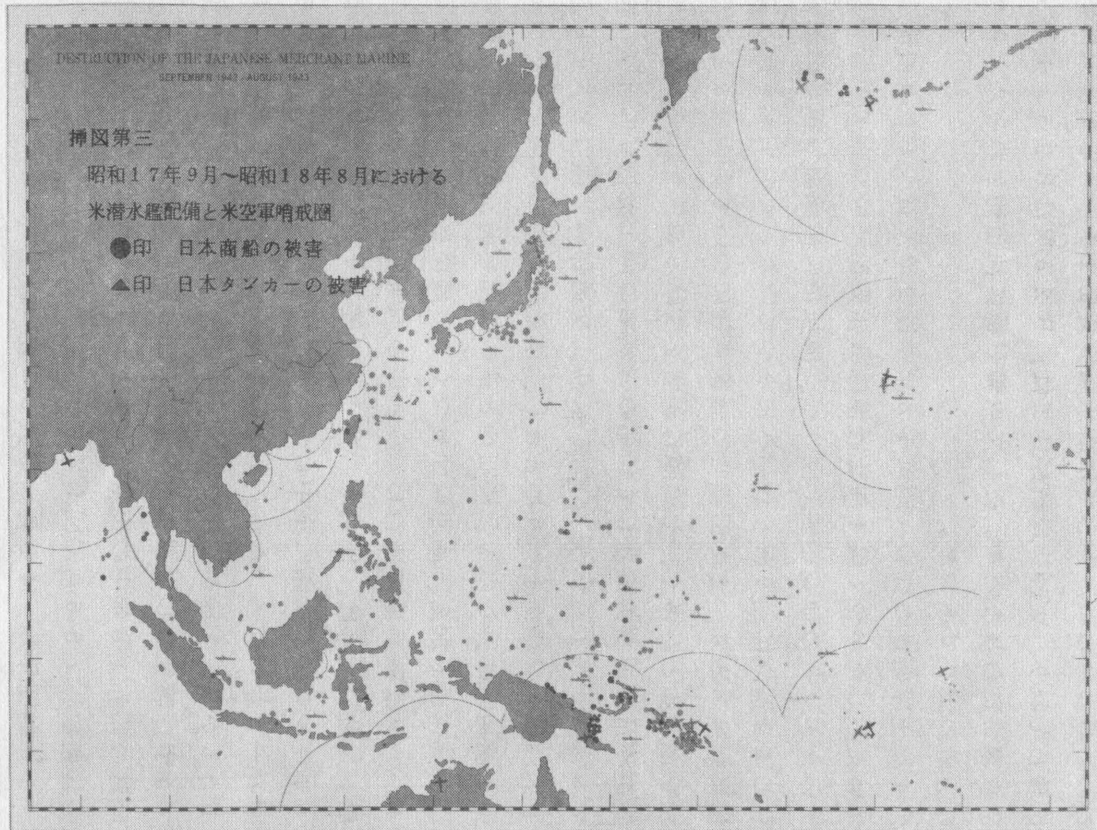
敵潜水艦は17年末からレーダーを使い始めた。敵のPPI方式（全周捜索ができ、ブラウン管上に彼我の相対位置が映し出される。）レーダーは夜間の襲撃に画期的成果をあげ出した。海軍は海上交通保護の飛躍的向上をはかるため11月15日聯合艦隊と併立する「海上護衛総司令部」を中央に新設するとともに、海上護衛専用の航空部隊として第901海軍航空隊及び護衛空母4隻を海上護衛総司令部部隊に増強した。護衛作戦について中央及び現地ともより強力態勢をとるための措置であつたが、すでに尻に火がついてからのことであつた。

しかして戦局はラバウル攻防戦に入り、外南洋に危機が迫りつつある一方、南西航路上における敵の海空からする交通破壊作戦も一段と活発化しつつあつた。

作戦の実態

1. 敵の作戦 昭和18年初期、南西航路に対する敵の海上交通破壊作戦は低調であつて、同海域には常時2隻程度の敵潜水艦が行動しているのではないかと推測されていた。しかるに5月頃より敵潜水艦の行動が活発となり、加うるに在中国米空軍は南シナ海上の交通破壊作戦にも乗り出していた。

HP「海軍砲術学校」公開史料



HP「海軍砲術学校」公開史料

9月頃、敵は太平洋方面に約118隻の潜水艦を配備していた。中国には約54機のB24又はB25爆撃機を配備していた。このころの南西航路に対する敵の潜水艦配備の状況は挿図第3のとおりである。

このころの敵の戦法としては潜水艦3隻を1チームとする狼群戦法(後述)が出現しており、大陸接岸航路上では、B24又はB25 1チームとする航空攻撃がとられていた。そして攻撃目標に油槽船をねらえと言うのが米海軍の方針のようであつた。

2. 第1海上護衛隊の作戦 昭和18年中期までは従来どおりの海上護衛を続けていた。したがつて第1海上護衛隊は重要船団についてのみ一貫護衛を続けていたが、その他の船舶(団)は、海域毎に当該海域担当沿海部隊が護衛に任じ隣接部隊に送り継ぐ仕組みになつていた。この引継ぎ式の護衛は引継要領に無駄があり、また引継時の護衛責任について不明確なところがあつて齟齬を来すことが多く、その隙に被害を受ける事例も少なくなつた。また当時船腹不足を補う方策として船舶の稼航率の向上が極度に叫ばれていた。そこで海軍は6月1日「大東亜戦争海上交通保護要領」を改正し、全海域に亘り船団の一貫護衛を行うこととし、前記諸問題の解決をはかつた。

第1護衛隊は、この機会に石油と鉄の船団を特別に編成し、時には陸海軍輸送の高速船も加え、高速船団をつくり、護衛を強化し、為し得る限りシンガポール又は海南島に直行して稼航率の向上と被害の減少をはかつた。

船舶運航の大半は、門司(六連)－高雄－サンジャック(サイゴン)－シンガポールを結ぶ航路に集中していた。第1海上護衛隊は、この航路を通る船団の一貫護衛に当つたが、何分にも20隻内外の所属護衛艦をもつての作戦であるから、1箇船団についてせいぜい1隻程度しか護衛艦を配することができず、護衛なしで運航する船舶(団)もあつたのである。

同隊の昭和18年中の実績は次のとおりであつた。

護衛数 766コ船団(4,044隻)

1コ船団平均 4.9隻 最大26隻

護衛艦 1コ船団につき平均1隻、多くて2～3隻

3. 沿海諸部隊の作戦

陸軍部隊の輸送 南東方面の戦局悪化に伴い、大陸の陸軍部隊が大量に南

HP「海軍砲術学校」公開史料

東方面に進出した。この軍隊輸送の護衛は、その都度聯合艦隊から新鋭兵力を派出して実施され、沿海諸部隊は空水部隊を動員して協力した。第41、第51、第15、第17、第36の各師団がこのようにしてニープリテン及びニューギニア方面に進出しており、出発地青島、上海、香港の各港湾泊地の防衛及び沿岸航行の護衛については、支那方面艦隊及び高雄警備府の各所属空水部隊が参加協力した。

海南島に戦闘機隊の配備 中国大陸を基地とする米空軍の爆撃機B24及びB25は、南支沿岸航行船舶及び榆林、香港、厦門等各港の在泊船舶に攻撃を加え始めたので、これらの防空を担当するため5月には佐世保航空隊の戦闘機隊半隊が海南島に進出し、ついで10月1日三亚に実戦部隊である第254海軍航空隊が設置され南支沿岸の防空に任じた。この実戦部隊の配置により香港における軍隊輸送、海南島における鉄鉱石の輸送等の保護に益するものであつたが、敵のB24、B25は性能が高く、これを捕捉撃墜することは至難の業であつた。

機雷の敷設 対潜水艦に無防備地帯であつた黄海及び鉄鉱石積出しが盛となつた海南島榆林両方面に、敵の潜水艦が出没する傾向が強くなつたので、大本営は上海沖黄海東西線に約5,500個、榆林港外に200個の機雷を敷設させた。これが成果は不明であるが、危険海面は公示されているので、敵潜水艦に対する行動の制約にはなつたものと考えられる。

4. 被害の状況 この年南西航路における日本船舶の被害は、沈没109隻、大中破31隻、計140隻であつた。この数字は前年に比し約50%の増加であるが、特に9月以降の増加が目立つた。しかもこの被害の漸増傾向を喰い止める名案はここ当分持てる自信はなく前途は暗かつた。

また内地還送中に船舶に積載されたまま海没した重要物資は莫大な量であつて、国内物資の不足に拍車をかけた。

かくて、被害→物資不足→護衛兵力建造不足→被害増と言う悪循環が我が国の継戦能力を急速に低下させた。

昭和19年の海上交通保護作戦

HP「海軍砲術学校」公開史料

戦局の推移 昭和19年に入ると戦局はとみに悪化した。敵の勢力は外南洋から内南洋に迫りつつあつた。同時に南西航路に対する敵潜水艦及び航空機の出現が頻繁となり被害が前年に比し倍加の傾向を示していた。それでもこの航路では大陸から南方への軍隊輸送と重要物資の内地還送が遮二無二強行された。しかも7月サイパン失陥後南洋方面の航路は切断され、南方資源地帯への交通は南西航路のみとなり、この航路が戦力補給（特に石油、ボーキサイト、ゴム）の唯一の航路となるとともに、比島決戦の兵站補給路として重要性を加えた。

海軍は決戦を企図すると同時に、可能な限りの兵力を割き、輸送効果の発揚に努めた。

一方敵の第一線は徐々に沖縄、台湾、比島の列島線に迫り、南西航路の破壊に兵力を注入した。敵の破壊作戦に対抗できる有効な手段を持たない日本は、船舶は勿論護衛艦すら敵潜水艦の餌食となる仕末であつた。

9月21日米海軍機動部隊は比島方面に來襲し、ついで10月10日から沖縄、台湾方面を攻撃した。敵の機動部隊は比島進攻の前哨戦として、比島、沖縄、台湾の我が軍事基地を叩きに來たのであるが、船りかけの駄賃のように比島、台湾、沖縄周辺航行中の我が船舶を見つけ次第沈めていつた。機動部隊と言う駿足苛烈な新強敵の前に航行船舶は極めて脆く、敵の比島進攻と相俟つて昭和19年末には南西航路の被害は沈没のみでも毎月70～90隻にのぼり、海上交通は破局寸前に迫つていた。

作戦の実態

1. 敵の作戦 敵は潜水艦と中国に配備している航空機により南西航路の破壊を強力に推進してきた。前年に比し投入兵力量は増勢され、かつ搭載兵器（魚雷、レーダー等）も格段に進歩し、日本の追従を許さなかつた。そして日本の抗戦力を抹殺すべく、作戦の重点を南西航路に置き、同航路の破壊に躍起となつた。特にサイパン島占領後は、比島奪回を目指し、西太平洋の制海権をほぼ掌中に収め、潜水艦部隊を一挙に南西航路に集中させ、日本軍の比島兵站補給路線と内地への重要物資還送路線を破壊するため、至るところで活躍させた。

このころが南西航路をめぐる彼我攻防の最盛期であつて、敵の兵力が南西航路に最も集中したとみられる10月、敵海上交通破壊兵力の配備状況は挿

HP「海軍砲術学校」公開史料



HP「海軍砲術学校」公開史料

図第4のとおりである。

2. 第1海上護衛隊の作戦 昭和18年11月中央に海上護衛総司令部が新設され、第1海上護衛隊は同総司令部の隷下に置かれたが任務は変らなかつた。唯重要物資の内地運送が緊急事とされ、敵兵力の活動が激化している南西航路を船団と護衛隊はフルに往復した。

この間海防艦が続々竣工し、第1海上護衛隊に編入され、同隊の護衛艦保有隻数は8月末には50隻を越えたが、1コ船団に対する護衛艦割当隻数の増加、船団数の増加により護衛艦所要隻数が増加する反面、護衛艦の損傷及び沈没等により護衛艦は依然として不足するばかりであつた。

海上護衛総司令部が設置されて、同司令部が積極的に執つた保護対策は、航路帯の設定、大船団方式の採用、機雷堰の設置であつたが、これらの諸対策は昭和19年早々から南西航路に実施された。このうち、担任外である機雷堰の設置を除く外は、第1海上護衛隊の実施するところであつた。

航路帯としては、中国大陸接岸航路帯、東シナ海中央を渡つて内地・台湾間を結ぶ中央航路帯、琉球列島線に沿う航路帯、高雄・マニラを結ぶ接岸航路帯、マニラ・シンガポールを結ぶ北ボルネオ接岸航路帯、高雄・シンガポールを直接結ぶ航路帯等があつた。これらの航路帯の安全を常時確保しておくためには、直接船団護衛兵力の外に航路帯の哨戒及び掃討に任ずる多量の海・空部隊を必要とし、兵力不足のためこの航路帯維持は短期日にして兵力面から破綻を生じた。

次に大船団方式であるが、護衛兵力の威力を発揮させるため極力船舶隻数を集中し、護衛艦の隻数を増して大船団とすることとした。その結果本年（括弧内前年）は1コ船団船舶隻数平均7.34隻（4.9隻）、最大33隻（26隻）、護衛艦数は多いとき7～8隻、少いとき3～4隻（多くて2～3隻）であつた。大船団とすることは、基地における集合離散のための待時間が長くなり船舶の稼航率が落ちること、船団速力を最低速力の船舶に揃えること等により敵潜水艦に捕捉され易く、かつ襲撃され易い不利を生じた。それでも護衛の少い小船団よりは集団防衛の効果があつて被害を局限できるので、大船団主義がとられた。そしてこの1年第1海上護衛隊の護衛実績は、766船団（4,044隻）に及んだ。

HP「海軍砲術学校」公開史料

3. 護衛空母による作戦 昭和18年末に海上護衛総司令部に配属となつた護衛空母4隻は、昭和19年3月以降対潜哨戒機(主として97艦攻)を搭載して第1護衛隊指揮官の指揮下に入り、軍隊輸送及び石油を運送する重要船団の護衛に任じた。

空母を船団護衛に使用することは画期的なことであり、護衛空母の参加により対潜哨戒能力は飛躍的に向上した。敵潜水艦にとっては船団上空に哨戒機が飛んでいることは行動を極端に制約されるものなのである。しかしこの被制約状態も昼間のみであつた。夜間は護衛空母機による哨戒能力は低いものであつた。搭乗員の練度及び哨戒兵器の能力が低かつたからである。返つて空母は夜間になると凶体の大きい目標となり、しかも船団と同速力に落しているから、潜水艦に襲撃され易い餌物と化しているのである。したがつて、第1護衛隊に配属された4隻の護衛空母も次のとおり3隻は、いずれも敵潜水艦による夜間雷撃を受けて短命に終り、期待外れとなつた。

海鷹 4月ヒ57船団(船9、護7)

4月ヒ58船団(船7、護5)

5月ヒ65船団(船12、護7)

6月ヒ66船団(船4、護5)

を護衛し、のち他に転用。注「ヒ〇〇船団」とは石油運送の船団名、
船---船舶、護---護衛艦

大鷹 5月ヒ61船団(船11、護9)

5月ヒ62船団(船8、護6)

8月ヒ71船団(船20、護8)

を護衛し、ヒ71船団護衛中ルソン島北西岸において敵潜の雷撃により沈没した。

神鷹 7月ヒ69船団(船14、護6)

8月ヒ70船団(船8、護8)

9月ヒ75船団(船11、護6)

10月ヒ76船団(船10、護7)

11月ヒ81船団(船11、護9)

を護衛し、ヒ81船団護衛中済州島西方海面にて敵潜の雷撃を受け沈

HP「海軍砲術学校」公開史料

没した。

雲鷹 8月ヒ73船団(船12、護7)

9月ヒ74船団(船5、護7)

を護衛し、ヒ74船団を護衛中ルソン島北西海面において敵潜の雷撃を受け沈没した。

4. 901空の作戦 昭和18年末海上護衛司令長官の指揮下に入った901空は、陸攻及び飛行艇よりなる大型機の航空隊であるが昭和19年に入り逐次レーダー及び磁探を装備し、6月にはその本部を台湾東港に進出させ、南西航路を主とする対潜哨戒及び対潜掃討に任じていたが、昭和19年10月末には次のように兵力が配備され、海上交通の保護に任じていた。

基地	東港	高雄	ラオアグ	マニラ	三亜	ミリ	小祿	大村	館山
機数	6	11	3	6	4	4	6	6	10

なおレーダー若しくは磁探を積んだ航空機の成果は良好と見られ、9月4日付航空本部宛901空司令の電報は次のように報告している。

最近磁探機ノ効果目覚シキモノアリ 僅々一週間ニ於ケル戦果ハ撃沈3隻、不確実2隻、戦勝ノ鍵トモイフベキ海上護衛ノ完璧ハ実ニ磁探機ノ活用ニ在リト思考セラルルヲ以テ、当隊陸攻ニ対スル磁探装備工事促進方特ニ御配慮ヲ得度

また、その頃レーダーを積んだ飛行艇が対潜捜索によい成果を得ていることが報ぜられている。

注 磁探及びレーダーについては後述する。

5. 沿海諸部隊の作戦

陸軍部隊の護衛 大本营は2月17日の米機動部隊によるトラック島空襲による被害を重視し、絶対国防圏強化のため、内地及び大陸から陸軍部隊を内南洋及び濠北方面に急速展開させる措置を執つた。この陸軍部隊の輸送は残存優秀船舶と聯合艦隊の強力護衛兵力を動員して実施され、中部太平洋方面への輸送を「松輸送」、濠北方面への輸送を「竹輸送」と呼称された。中国大陸からは、4月中旬第32師団及び第35師団が16隻の輸送船に分乗し「竹船団」として上海を出発した。この護衛には12隻の護衛艦と沿海諸部隊の航空機が当つた。このほか、この1年間に第1師団、第8師

HP「海軍砲術学校」公開史料

団、第10師団、第19師団、第23師団、第26師団、第30師団の比島進出を護衛し、更に第9師団、第24師団、第28師団、第62師団の沖縄進出を護衛した。

浙東作戦 サイパン失陥後、敵は次期進攻作戦として南支沿岸上陸を企図しているとの情報があつた。敵の南支進攻は、海上交通の面からみれば南西航路の遮断を意味するものであつた。大本営は急拠陸海軍に対し、温州、福州、廈門、汕頭付近の占領を命じこれに備えた。これが浙東作戦であつて、8月下旬発動し、10月上旬終了した。この間支那方面艦隊を主とする海軍部隊は歩兵9コ大隊を基幹とする陸軍部隊の海上輸送護衛及び上陸支援に任じた。

第4海上護衛隊の新設 南西航路中、琉球列島方面の海上交通を保護する部隊として4月10日佐世保鎮守府隷下に第4海上護衛隊が新設され、司令部を沖縄に置いた。海上兵力は特設駆潜艇、特設掃海艇を主とする30余隻の小艦艇より成り、南西諸島と内地間の船団(小船団が多い)護衛並に対潜掃討に任じていた。なほこの護衛隊は沖縄、古仁屋、宮古、喜界島等の各基地に点在する沖縄海軍航空隊を指揮下に置き、敵沖縄来攻まで活潑な活動を続け、沖縄の防備促進に寄与した。

対潜機雷堰の設置 海上護衛総司令部設置後、同司令部の最初にとつた抜本対策の1は、日本海軍保有の機雷を殆ど全部投入して南西航路外側に一連の機雷堰を設置し敵潜水艦の進入を封止することであつた。このため佐世保鎮守府所屬の第18戦隊(機雷敷設専門の部隊)は、昭和19年1月中旬から機雷敷設作戦を開始し、約6ヶ月を費して挿表第1、挿図第5及び第6のとおり機雷堰を設置した。しかし顕著な成果は現われなかつた。

対潜掃討 沿海諸部隊には、船団直接護衛に適する兵力が少ないので、海上交通保護作戦には主として特設駆潜艇及び特設掃海艇が活躍した。これらの特設艦船は、それぞれ指定された哨区において対潜掃討に従事した。サイパン失陥後南シナ海における敵潜の跳梁が余りにも激しいので、海上護衛総司令部は9月同方面の対潜兵力を次のように増強している。

「台湾及比島西岸方面ニ於ケル船舶ノ被害ハ依然多ク海上輸送力益々逼迫シ来レルモ南方重要物資及比島方面兵力展開輸送ハ愈々緊急ヲ要スル

HP「海軍砲術学校」公開史料

ニ至レリ

右状況ニ鑑ミ台湾及呂床^{ルベツ}海峡方面ノ対潜兵力増強トシテ第18戦隊ヲ高警部隊ニ編入シ台湾海峡方面ノ機雷堰ノ強化竝ニ901空陸攻ノ一部ヲ高警ニ増強又各鎮警ヨリ特駆潜各2隻竝ニ佐鎮ヨリ武装漁船15隻ヲ高警長官ノ作戦指揮下ニ入ラシム」

筆者注 「高警」は「高雄警備府」の略

高警部隊に入つた第18戦隊は、大型機雷敷設艦を外し、当初駆潜艇1、掃海艇2、哨戒艇4、航空機44機より成り「呂床海峡部隊」と呼称した。

ここに呂床海峡を重点とした対潜掃討作戦が特別に実施され、敵潜水艦の撃沈の報も沢山あつたが、我が船舶被害は少しも減少しなかつた。

航空部隊の作戦 901空以外に、沿岸諸部隊は、それぞれ若干の航空兵力を保有し、この兵力をもつて担当海域における船団の直衝、前路掃討等に間断なく協力しており、局地航行船団の護衛には多大の成果をあげていた。

6. 陸軍の協力

1号作戦 昭和19年春季から翌20年春季にかけて陸軍は中国大陸において、漢口攻略作戦以来の大作戦である大陸打通作戦を実施し、これを「1号作戦」と呼称した。1号作戦の実施される所以は、在中国米空軍の勢力が激増し、内地空襲と南西航路破壊の脅威が次第に大きくなつていくことに起因するものであつて、中国南東部にある敵航空基地を覆滅し、敵航空兵力を中国奥地に逼塞させようとするものであつた。この作戦は多大の犠牲により成功したが、南シナ海に行動する敵の長距離爆撃機の行動を制楯するまでには至らなかつた。

陸軍機の協力 海上護衛に関心の深くなつてきた陸軍は、その航空兵力を海上護衛総司令部に協力させることとなり3月10日「航空部隊ヲ以テスル海上交通保護作戦ニ関スル陸海軍中央協定」を締結した。この協定により南西航路では、朝鮮、台湾、北ボルネオに配備されている陸軍の航空部隊が協力した。しかし、足が短く、航法、搜索、通信連絡等洋上の作戦要務に慣れない陸軍機には無理が多かつた。

HP「海軍砲術学校」公開史料

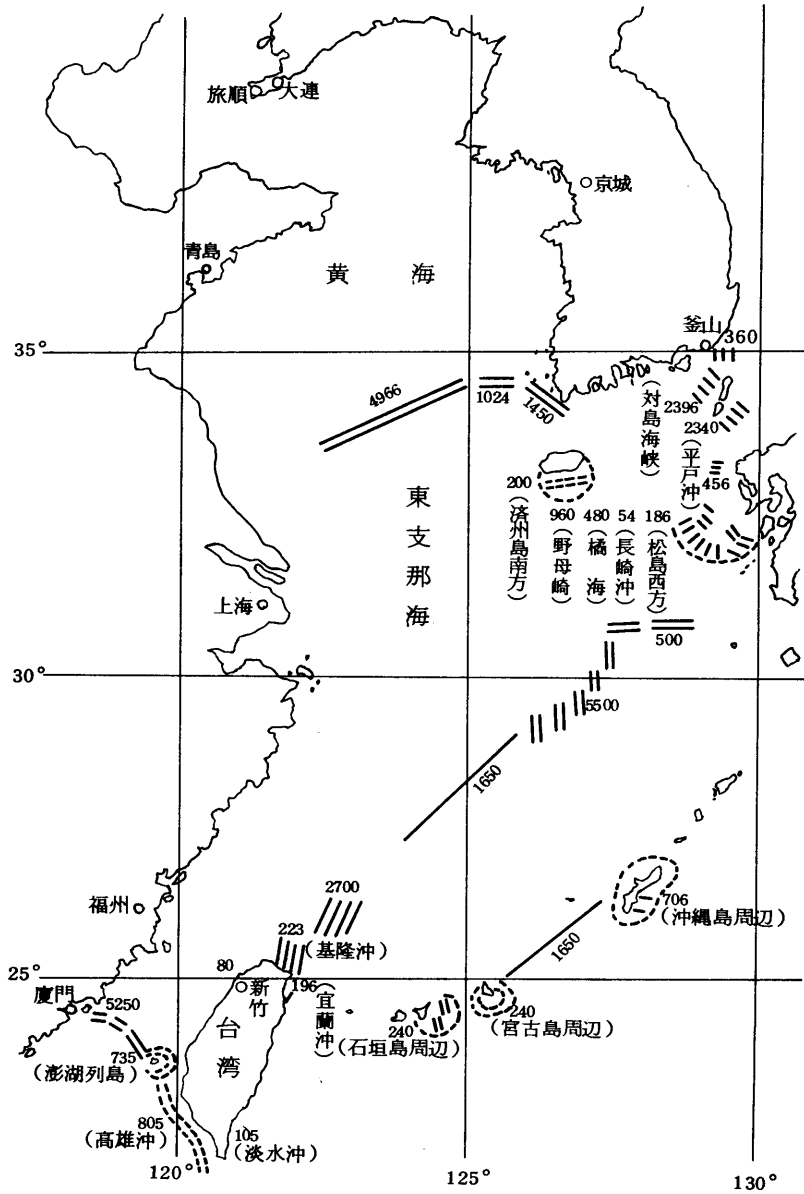
挿表第1. 南西航路海域における日本海軍機雷敷設状況

敷設期日	敷設場所	敷設数	機雷の型式	水深	敷設深度	敷設距離	敷設速度
16, 11, 23	海南島三亜沖	7 5 0		35~45 m	10, 17 m	6 0 m	kt
16, 12, 7	アナンパス島西方	5 3 9		60~70	6	6 0	1 2
16, 12, 17 25	比島リングエン湾	? 7 0 0					
18,	朝鮮南岸 - 中国大陸	6, 0 0 0		40~80			
18, 7,	海南島榆林港外	2 0 0					
19, 1, 24~ 3, 24	東海第1機雷堰 (福江南方)	6, 0 0 0	九三式	80~140	4~12	8 0	1 0
19, 4, 23	東海第2機雷堰 (台湾北東)	2, 7 0 0	"	100~130	13~23	8 0	
19, 5, 15	台湾海峡機雷堰 (馬公西方)	2, 2 0 0	"	15~40	4	7 0	
19, 6, 3	東海第3機雷堰 (九州、台湾中間)	1, 6 5 0	"	80~140	13	1 0 0	
19, 6, 19 20	東海第4機雷堰 (宮古島北東)	1, 6 5 0	"	300以上	13	1 0 0	1 0
20, 1, 2~6	東海第5機雷堰 (福江南方)	1, 9 6 0	"	100~140	13~23	1 0 0	
20, 2, 27	東海第6機雷堰 (屋久島南方)	1, 0 0 0	"		4	1 0 0	

HP「海軍砲術学校」公開史料

挿図第5

日本海軍機雷敷設状況（昭和20年8月15日）



HP「海軍砲術学校」公開史料

7. 被害の情況 日本船舶は、この1年間南西航路上において550隻被害を受け、このうち452隻が沈んだ。被害の激増したのは7月～11月であつて、この4箇月間に海上交通についても日米決戦期であり、日本船舶の被害もピークに達したときであつた。海上護衛総司令部戦時日誌は、この被害を次のように記しているが、敵機動部隊の出現により航空機攻撃による被害の増加が目立ち、これら被害の9割方は南西航路にて受けたものである。

月	7月	8月	9月	10月	11月	注(万トン)
潜水艦攻撃	40	46	?	71	54	被害隻数
	18.9	23.4	17.5	35.7	24.9	被害トン数
航空機攻撃	8	16	?	62	45	被害隻数
	1.4	4.6	20.0	20.3	17.5	被害トン数

昭和20年の海上交通保護作戦

戦局の推移 捷号作戦は、1月9日米軍のルソン島上陸をもつて最終段階を迎えた。敵の機動部隊はルソン進攻に先立ち南シナ海に進入し、航行中の日本船舶を見つけ次第沈めた。相継ぐ船舶被害により、日本は極度に物資の不足を来した。日本船舶は敵の哨戒下を取って南下し、せめて石油だけでも内地に還送しようと懸命となつた。

3月敵の機動部隊は再び南西航路に入り、同航路を遮断し沖縄に進攻した。ここにおいて日本の生存を支える物資の補給路は中国、満州、朝鮮方面の大陸航路を残すのみとなつた。

海軍は、漸く量産できた海防艦を主体に前年末第1海上護衛艦隊を新編し、ついで4月対馬海峡防衛のために第7艦隊を設置し、もつて大陸航路の維持に努力したが、すでに沖縄戦までに国力の消耗は著しく、戦争遂行能力を失い8月にはポツダム宣言受諾を余儀なくされたのである。

作戦の実態

1. 敵の作戦 1月初旬敵の高速機動部隊は南西航路海域に進入し同海域を荒し廻つたが、日本軍の抵抗は殆どなく、南シナ海の制海権は敵の掌中に帰した。また比島及び中国を基地とする敵の哨戒機により南シナ海は完全にカバ

HP「海軍砲術学校」公開史料

-されていた。したがって、敵の目をかすめ大陸接岸航路により辛じて南方と命脈を保とうとする日本船団を、敵は海空一体の搜索攻撃により逃すまいと徹底した交通破壊作戦を執つた。(捜図第11参照)

4月1日敵は沖縄本島に上陸した。優勢な敵の機動部隊は東支那海に進入し沖縄、九州方面を攻撃するとともに東支那海の制海権を掌中に収めた。茲に南西航路は全域に亘り敵の勢力範囲となり、我が国と南方資源地帯との交通は完全に遮断されたのである。

2. 第1護衛艦隊の作戦 昭和19年12月10日従来の第1護衛隊は兵力を増強して第1護衛艦隊に昇格した。この艦隊は当初海防艦65隻を主体とする護衛艦約80隻と、200機に近い航空兵力を擁する大部隊で第1護衛隊の任務を踏襲し南西航路の船団護衛に任じていた。しかし当時の船団は、護衛艦も船舶も戦時急造型が大部分を占め、性能著しく低下し、会敵し被害を受ける率が高くなっていた。よつて護衛には小船団主義を執り、しかも護衛艦を多く配したこと、洋心航路を避け、徹底した大陸接岸航路を執つたことから、船団の稼航率の著しい低下を来し、従来内地とシンガポール間の航程は10日前後であつたのが30日前後に長期化していた。しかも護衛艦を含めて被害は激増し、大型船舶は殆ど沈み、護衛艦も不足するばかりであつた。当艦隊はこの苦境下において、1月～3月までに南西航路において次の護衛実績をあげた。

護衛数 84船団(310隻)

1コ船団船舶数平均 3.7隻 最大11隻

護衛艦隻数 1コ船団平均3.75隻

右の護衛実績のうち、大口船団の護衛は南号作戦であつて、同作戦については次に詳述する。

3. 南号作戦 昭和20年正月早々敵の優勢な機動部隊が南シナ海をじゅうりんしたことにより、日本は国家生存の動脈に切断寸前の危機を迎えた。も早この海域の海上護衛を担当していた第1海上護衛艦隊の手に負える問題ではなかつた。

大本営はこの対策として1月20日陸海軍の兵力を結集し、燃料並びに重要物資を緊急に内地に還送する作戦を発令した。この作戦は南号作戦と呼称

HP「海軍砲術学校」公開史料

され、次の作戦兵力が配備された。

海軍兵力配備概要 昭和20.1.16現在

区 分	兵 力	配 備 標 準	記 事
海上護衛司令長官ノ指揮（作戦指揮）下兵力	護衛艦艇 約50隻	内地、昭南間	
	第1護衛艦隊ノ大部 901空 約100機	新竹、淡水、馬公、高雄、東港、三亜、香港、三亜 戦闘機配備点 香港、三亜	
	936空 約40機	昭南、西貢、カムラン、キノン	
	護衛艦艇 約10隻	佐世保附近	一部参加
	佐鎮部隊ノ一部 951空 約150機	博多、佐世保、大村、指宿、古仁屋、小祿、宮古、石垣、南大東、鎮海、齊州島、旅順、青島、上海、舟山島 戦闘機配備点 上海	
	護衛艦艇 約2隻	台湾附近	
	高警部隊ノ一部 附属飛行機隊 約6機	東港	
	鎮警部隊ノ一部 護衛艦艇 1隻	朝鮮南方附近	
	801空 約60機		
	第1南遣艦隊ノ一部 護衛艦艇 約12隻	馬來附近	一部参加
第2南遣艦隊ノ一部 護衛艦艇 約4隻	南支附近		
海南警部隊ノ一部 護衛艦艇 約2隻	海南島附近		
上海根拠地隊ノ一部 護衛艦艇 約7隻	中支、南支間		
第1航空艦隊ノ一部	約70機	高雄、台中、台南、新竹等	
第13航空艦隊ノ一部	約50機	昭南、西貢等	主トシテ南
第5艦隊、第4航空戦隊、第5戦隊、第2水雷戦隊ノ一部	巡洋艦 約2隻 駆逐艦 4乃至5隻	昭南、リングア附近	号作戦時参加
第11航空戦隊ノ一部	約200機	九州方面（鹿屋等）	
備考	(1) 右ノ外各地配属特攻艦艇アリ (2) 航空機配備地ハ戦況ニ依リ変更アルベシ		

HP「海軍砲術学校」公開史料

この作戦は1月25日から発動されたが、南航船団は殆どなく、捷号作戦の影響を受けてシンガポール方面に足止めされていた船団の内地還送を護衛するのが主であつた。この作戦においては海空すべて敵中の南シナ海を突破する必要から、小船団主義、護衛艦を密に、常時航空哨戒、徹底した大陸接岸航路の保持と言う4重点対策が執られた。

この作戦で護衛された航団は15船団、加入船舶数延45隻、護衛艦艇延50隻であつて、このうち船舶20隻、護衛艦4隻を喪失し3月中旬中止するに至つた。中止の理由は被害激増によるが、この直後米軍の沖縄作戦が開始され南西航路は遮断された。

4. 北号作戦 南号作戦中、シンガポール方面に在泊中の戦艦伊勢及び日向並びに「大旋」、「朝霜」、「初霜」、「霞」は2月中旬航空機用ガソリン、ゴム、錫等を搭載して内地に帰還するよう下令された。この作戦を北号作戦、参加部隊を冠部隊と呼称した。

冠部隊は2月10日シンガポールを出港し中国大陸接岸航路を通つて2月20日無事呉に入港した。敵は冠部隊に対し幾度か接触し、攻撃の機会を覗つていたが高速部隊であるため機会を得なかつたようである。

5. AS1～3作戦 東シナ海における敵潜水艦の掃討並びに南号作戦間接護衛のために第102戦隊（「鹿島」及び海防艦5）及び931空が共同して実施した作戦であつて、931空の磁探機（「東海」）の対潜搜索に期待がかけられていた。

本作戦は、第1回2月22日～3月12日、第2回3月13日～3月17日、第3回3月19日～3月末にかけて実施され、成果のあつたことが報ぜられているが、米軍側の資料には見当たらない。

6. 仏印方面の作戦 南西航路は米軍の沖縄来攻により、シンガポールと内地間の交通が切断されたが、シンガポールと仏印サイゴン間は少数の船舶と護衛艦艇（第1南遣艦隊の兵力）により、シンガポールから燃料油、仏印から米を、それぞれビストン輸送していた。
7. 終戦直前の情況 米軍は6月中旬沖縄を陥とし、同方面にいくつかの航空基地を設定し、中国沿海の北端黄海を傘下に収めた。ここに上海、青島、大連等の大陸拠点と内地を結ぶ所謂大陸航路が圧迫され、放棄された。そして

HP「海軍砲術学校」公開史料

終戦時に大陸航路は日本海に移り、第1護衛艦隊は日本海において内地大陸間の海上交通保護に従事した。この間にも、海軍は一滴でも石油を入手しようとする念願は捨てられず、シンガポールに石油還送潜水艦を派遣することなども企画されたが、1回成功したのみで終戦となつた。

8. 機雷堰の設置 第18戦隊により、1月上旬福江南西海面に約2,000個、2月下旬屋久島南方海面に約1,000個、4月～6月対馬海峡に約5,000個それぞれ敷設し、大陸航路の保護をはかつた。(挿表第1及び挿図第5参照)

9. 被害の状況 1月南西航路に敵の機動部隊が進入して日本船舶に大被害をもたらしたが、これで日本の大型船舶も数少くなるとともに、南西航路上を航行する船舶は減つて被害件数も減少した。3月中旬以降南西航路上は遮断同様であつたが、大陸接岸航路、台湾周辺、サイゴン・シンガポール間等において、小型機帆船等による局地輸送が継続されており、少数ながらこれら小型船舶の被害は終戦まで南西航路上に続いていた。

従つて同航路の1月以来終戦までの被害は384隻、うち沈没261隻を数えているが、被害の3分の2は3月までに発生したものであり、其余の分は小型船舶の被害と推定される。

第2章 海上交通保護作戦に関する考察

1. 南西航路の保護に関し海軍は如何なる対策をとつたか

基本構想 日本海軍は、昭和11年6月3日裁定された「帝国国防方針」、
「帝国国防ニ要スル兵力」、「帝国軍ノ用兵綱領」の第3次改正により、想定敵国の第1を米国とし、米国を敵とする場合における作戦は、「東洋ニ在ル敵ヲ撃破シ其ノ活動ノ根拠ヲ覆滅シ且本国方面ヨリ来航スル敵艦隊ノ主力ヲ撃滅」することを初期の目的とし、毎年帝国海軍〇年度作戦計画なるものを策定し、この計画に基づき、軍備の充実及び艦隊の教育訓練を続けてきた。

しかしながら米国と日本とは国力に格段の差があるので、米国と肩を並べて

HP「海軍砲術学校」公開史料

軍備の拡張を進めることは困難であつた。したがつて海軍はこれを補うため、戦略的には「専守防禦」を基調として日米戦の誘発を防止するとともに、戦術的には「先制と集中」、「攻むるは最良の防禦」、「短期艦隊決戦」と言う思想に徹し、持久戦に誘い込まれることを極度に警戒していた。しかも当時南方から重要物資を還送すると云う戦略構想もなかつた。このような理由で兵力整備も、戦艦、空母、巡洋艦、水雷戦隊、潜水戦隊等艦隊決戦兵力の増強に重点が置かれ、海上交通保護作戦用兵力整備は微々たるものであつた。

昭和14年7月、米国から日米通商航海条約廃棄の予告があり、日米間の国交はとみに悪化した。

昭和15年度帝国海軍作戦計画は、対米戦となつた場合、敵艦隊の撃滅、グアム及び比島の攻略に重点を置き海上交通保護については、台湾海峡以北の東シナ海を確保するとともに、南シナ海は情況許す限り之を確保すとうたつていた。この構想は、昭和の初期から踏襲されていたと言われ、この計画による海上護衛所要兵力は、昭和7年頃の研究でも護衛艦艇336隻、沿岸航空隊108隊と積算されたと言う。しかし戦艦優先主義をとる海軍では護衛艦を建造する余裕がなかつた。

大東亜戦争は、大東亜共栄圏確立を目的としており、そのためには南西航路が確保されることを必須条件とした。したがつて海上交通保護問題は軍官民ともに重要問題とした。海軍はこれが主担当者として、その重責を認識した。しかし海上交通保護作戦が極めて複雑なものに進展すると言う認識は少かつたので、敵主力艦隊を撃滅して制海権を確保すれば、海上交通も自ら保護できるものとして、海上交通保護に関する戦術の研究には力を入れていながつた。

大東亜戦争開戦時の作戦計画において、海上交通保護作戦は、従来の「東シナ海の海面確保」を「南シナ海、爪哇海、セレベス海等の海面確保」にまで拡大された。但し、このため準備がなされていたわけではなかつた。応急対策として、対潜用特設艦艇の徴用、海防艦30隻の建造準備等が実施された程度であつた。

このような経緯で、開戦前の日本海軍海上交通保護対策は、兵力的にも戦術的にもあまり進歩していながつた。国力から見て、艦隊決戦兵力を整備するだけで手一杯と言うことも否定できないが、兵器及び戦術の開拓にもう少し力を

HP「海軍砲術学校」公開史料

入っていたらと言う愚痴はでてくる。軍備や戦術に極端な重点主義をとると、他面において致命的欠陥を生ずることは本論全体ににじみ出ている戦訓である。

開戦後の海上交通保護対策 開戦後海軍は、海上交通保護作戦に関し、開戦前予期していなかつた問題に次々当面した。作戦海面が西太平洋から太平洋全域に拡大して兵力が著しく不足したこと、敵の新兵器（主としてレーダー）の出現により、敵潜水艦の海上交通破壊作戦が極めて効果的であつたこと。これに反し日本の対潜水艦作戦は兵器及び戦術とも遅れていて成果があがらなかつたこと、航空機があらゆる作戦に大きな力を発揮したこと等である。

海軍は急いでこれら当面した問題の対策を樹てねばならなかつた。

軍制面においては、船舶保護法等関係法令の整備、護衛艦及び船舶の建造、交通保護作戦用特設艦船の徴用及び同要員の確保、要員の教育訓練、新兵器の開発等の諸対策がとられたが、その詳細は中央施策に関することであるから、戦史叢書「海上護衛戦」に譲ることとする。

用兵面においては、次の諸対策がとられた。これらは本書の核心に触れる問題であるので、次節以下において詳述する。

海上交通保護専任部隊の設置及び増強

艦船、航空機及び兵器の能力向上

海上交通保護作戦要領の統一と改善

海上交通保護作戦兵力の人的向上

右の諸対策は、昭和17年4月10日第1海上護衛隊新設を皮切りに逐次実施された。しかし敵の反攻勢力は昭和18年中期から格段に強力となり、南東方面の我が第1線をじりじり押して来るので、これが防衛は我が国の火急の大事となつた。一方南西航路の破壊作戦も活発となつた。海上護衛総司令部は始終思い切つた護衛兵力の増強を叫び続けたが、軍司令部も聯合艦隊司令部も当面している絶対国防圏確立を急ぎ、南西航路の保護対策には、関心を持ちながら第2義的に取扱わざるを得なかつた。

かくて海軍は、昭和18年にイ号作戦、ロ号作戦、昭和19年には「あ」号作戦、捷号作戦、と言う大作戦を遂行しながら、平行して、苦肉の策を講じて前記海上交通保護の諸対策を実現させたのである。この実現に当つた当事者の努力、苦悩の跡は顕著であるが、その結果は実少いものであつた。

HP「海軍砲術学校」公開史料

総じて開戦後の海上交通保護対策は泥縄式に陥つた感が深い。その理由は既述中にあるとおり無理からぬ点が多いのであるが、海軍全体が戦前から防衛見積、兵器の改善等にもう少し高いレベルの認識があつたら、第1章既述のような惨敗には至らなかつたであらう。

2. 南西航路の保護に如何なる兵力を配備したか

開戦前 開戦前海軍は南西航路について、中国南支に第2遣支艦隊、海南島に海南警備府部隊、仏印に南遣艦隊、台湾に馬公警備府部隊、琉球列島に大島防備隊を置いて海上警備に任じていた。このうち第2遣支艦隊は支那事変における兩支封鎖監視の作戦部隊として南支沿岸一帯の制海権を保持していた。

開戦後 開戦後4カ月にして南西方面敵性諸国は我が軍の占領するところとなり、海軍は昭和17年1月3日仏印の南遣艦隊を第1南遣艦隊と改称し、南シナ海を同艦隊の警備担当区域に含めた。そしてシンガポール占領と同時に同地に進出し、仏印には同艦隊隷下の第11特別根拠地隊を設置した。ここに南西航路を囲む沿海諸国はすべて日本の勢力下となり、本書で言う沿海諸部隊の配備の完成を終つたのであるが兵力は小艦艇もしくは特設艦船ばかりであつた。

船団護衛専任部隊の設置 南西航路に対する初期の海上交通保護は、同海域に行動していた第2艦隊、第3艦隊の兵力により保持されていたが、戦線が拡大するとともにこれらの艦隊は太平洋東正面に移動した。よつてこれらの艦隊の肩代りして南西航路の海上護衛に専任する部隊として次の海空部隊が逐次新設された。

- 昭17. 4.10 第1海上護衛隊
- " 18.12.10 第901海軍航空隊
- " 19. 4.10 第4海上護衛隊
- " 19. 8.20 第31戦隊
- " 19.11.20 第101戦隊
- " 19.12.10 第1海上護衛艦隊(第1海上護衛隊昇格)
- " 20. 1. 1 第102戦隊
- " 20. 1.20 第103戦隊

HP「海軍砲術学校」公開史料

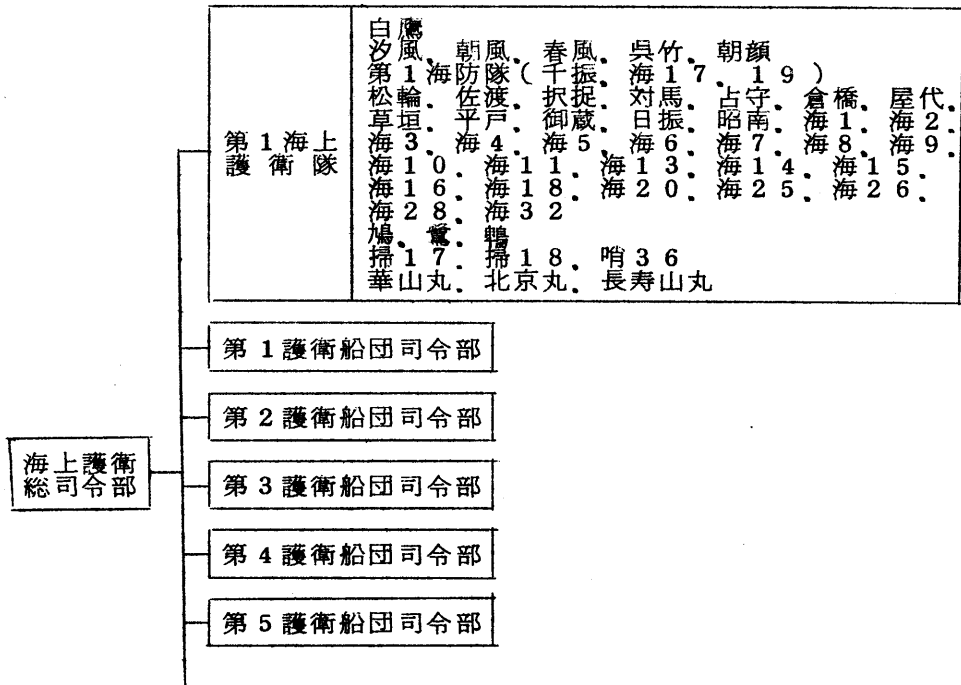
なお海上交通保護作戦を統括するところとして昭和18年11月15日中央に「海上護衛総司令部」が設置され、聯合艦隊司令部と併立して作戦を指導していた。

この司令部は昭和19年8月9日以降、捷号作戦に関しては聯合艦隊司令部の指揮下に置かれ、練度の高かつた麾下航空部隊を捷号作戦に抽出され、消耗する結果となつた。

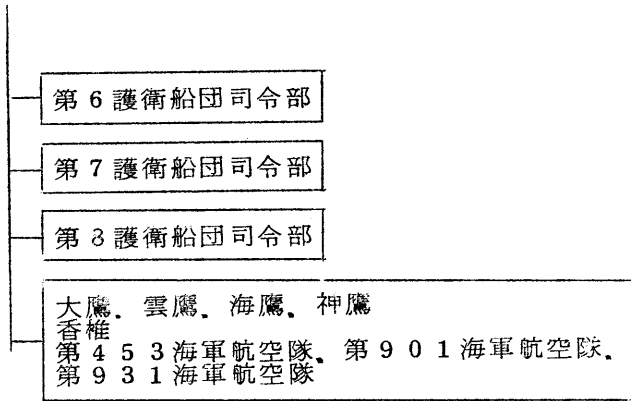
海上護衛総司令部の設置は、司令部の屋上屋をなすものとして海上護衛の第1線部隊から強い批判も生じていたようであるが、中央における海上護衛施策の強力推進には大きな効果をもたらしている。惜しむらくは設立の時期が遅すぎたと言えよう。

最盛期の兵力配備 南西航路に対する海上交通保護兵力は、敵の破壊作戦に対応して漸時増強されたのであるが、彼我兵力を集中し術策を尽して実施した破壊と保護の巴戦がピークに達したのは、昭和19年6月サイパン失陥以後のことで、この作戦最盛期に南西航路に配備されていた海上交通保護兵力は次のとおりであつた。

海上護衛専任部隊（昭19・8・21現在）



HP「海軍砲術学校」公開史料



海上護衛専任航空部隊（昭19・3・10）

海軍航空隊兵力配備標準

区分	部隊	兵力	配備標準	備考	
海上護衛司令部	海上護衛司令部	901空	陸攻 48機 飛行艇 32機	館山、硫黄島、「サイパン」、「パラオ」、大村、高雄、西貢等	特令ナケレバ本配備ノ移行ノ時機ヲ4月1日頃トス
		931空	艦攻 48機	空母（空母整備未完中適宜基地ニ配備ス）	
		453空	水偵 24機	指宿（情況ニ依リ一部他方面ニ転用ス）	
	佐世保鎮守府	佐世保空	水偵 40機 哨戒機 12機	佐世保、奄美大島、石垣島	
	鎮海警備府	鎮海空	艦攻 12機 水偵 8機 哨戒機 12機	鎮海、斉州島	
			旅順特根	水偵 8機	
高雄警備府	附属	艦攻 12機 水偵 8機	馬公、高雄（東港）		
南遣艦隊	第1南遣艦隊	11特根	水偵 8機	「カムラン」湾方面	
		936空	水偵 24機	昭南、彼南、大ナツナ島	
支那方面艦隊	支那方面艦隊	256空	艦攻 8機	上海	
		青島特根	水偵 16機	青島（一部）、舟山島（大部）	
	第2支遣艦隊	附属	水偵 4機	香港	
	海南警備府	254空	艦攻 4機	三亚	
計			328機		

HP「海軍砲術学校」公開史料

沿海諸部隊（昭19・8・21現在）

佐世保 鎮守府	鷹島 佐世保防備隊（特駆潜9隻、駆潜特5隻、特捕網1隻、敷特1隻） 佐世保海軍航空隊	
	第4海上護衛隊	富津丸、友鶴、真鶴、海30、掃15 駆潜49,58、沖繩海軍航空隊
	沖繩方面根拠地隊	燕第4掃海隊（第7博多丸、姫島丸、宝永丸、第8長連丸、ちとせ丸、新浦丸、関丸、第7利丸） 大島防備隊（特駆潜3隻、特捕網1隻）
鎮海 警備府	掃20、巨齊、齊州 第48掃海隊（大東丸、太西丸、第1開洋丸、第3開洋丸、第18日之出丸、陸前丸） 第49掃海隊（第17日之出丸、田村丸、陸前丸） 鎮海防備隊（特駆潜6隻、駆潜特7隻、掃特2隻、敷特2隻） 鎮海海軍航空隊	
	羅津方面特別根拠地隊	特駆潜2隻、特掃2隻、特捕網2隻
	旅順方面特別根拠地隊	特掃2隻
	高雄警備府	駆潜61、前島、長白山丸 第21掃海隊（掃38、39） 第45掃海隊（第20日之出丸、第8鸚丸、武威丸、六甲丸）
第1南 遣艦隊	馬公方面特別根拠地隊	特駆潜13隻、駆潜特7隻、特掃1隻、特敷1隻、敷特2隻
	第10特別根拠地隊	掃34、駆潜63 第44掃海隊（第6長連丸、第7長連丸、利丸、第2利丸） 駆潜特7隻
	第11特別根拠地隊	駆潜41、43、永福丸、特掃2隻
支那方面艦隊	第2遣支艦隊	嵯峨、舞子、初雁
	上海方面根拠地隊	鳥羽、安宅、宇治、興津、栗、蓮
	青島方面特別根拠地隊	首里丸

HP「海軍砲術学校」公開史料

- 注 (1) 内地及び大陸からの軍隊輸送は、殆ど右表以外の聯合艦隊から抽出された護衛兵力により実施された。
- (2) 又各部隊に於て徴傭（借用）した小型船を武装し対潜哨戒に使用したものもある。
- (3) 特駆潜-----特設駆艦艇 特 敷-----特設敷設艇
特 掃-----特設掃海艇 駆潜特-----駆潜特務艇
特捕網-----特設捕獲網艇 掃特-----掃海特務艇
特防潜網-----特設防潜網艇

米軍の兵力配備 前記日本海軍の海上交通保護兵力配備に対し、米軍は太平洋方面に、昭和18年末において110隻、昭和19年末において156隻の潜水艦を配備しており、19年後半には常時20～30隻の潜水艦を南西航路上に活動させていたようである。

また中国大陸には、19年6月現在においてB24 40機、B25 80機を配備しており、その一部が南シナ海から台湾海峡にかけて海上交通破壊活動に任じていた。（挿図第3、第4参照）

兵力の適否 前記のとおり、昭和19年中期に南西航路に配備された海上交通保護兵力は相当の数にのぼっているが、各部隊個々については、それぞれの欠点があり、多量の戦果が報告されたにも拘らず戦後の調査ではあまり戦果があがっていない。

1. 第1海上護衛隊 大船団の一貫護衛を担当する部隊であるから、兵力は重点的にこの部隊に配備されたが、それでも任務の割に護衛兵力は少いものであつた。したがって護衛部隊の稼航率は高く、護衛艦についても、その乗員についても行動の激しかつたことが推測される。

第1護衛隊の麾下には各種毛色の変つた部隊が多い。水上部隊、航空部隊があつたことは当然のことであるが、方面隊、護衛船団司令部、運航指揮官、臨時に派遣増強された部隊等独立行動のできない半端な部隊が多いので、これらの効果の運用には第1護衛隊司令部も苦労したようである。後手後手に付加されて雪ダルマ式に大きくなつた部隊は満足な運用を期することはできないのは当然である。海上交通保護作戦は単純にして拙速を旨とする戦闘行動ではなかつた。戦前からもつと腰を据えて研究し、準備しておくべき性格

HP「海軍砲術学校」公開史料

のものであつたことを痛感させる問題である。

2. 沿海諸部隊 前記兵力配備表でも判るとおり、沿岸諸部隊の海上交通保護兵力は大部分特設駆潜艇、特設掃海艇であつた。これらの特設艦船は、速力、耐波性、航続距離等から見て、長期大洋航海の船団護衛は無理であるから、局地対潜掃討に従事したが、米潜水艦に対する追換能力がなく十分な成果があがつていない。

ここで特設艦船と言うものについての効用と活用方法について見直す必要を感じる。

特設艦船は、建造に長期間を要する艦艇の不足を手取早く補うことができる貴重な兵力源である。特設艦船は艦籍に入る前、武装はなく、船舶性能も低い。第2次大戦中日本海軍は応急武装を施すことにより艦艇代りに多数使用した。しかし、大型特設艦船就役に関する計画は極めて綿密になされていたが、小型については応急処置しかとられていない。小型特設艦艇についても船舶性能の向上を期する方策を考えること、兵器は優秀なものを積むこと等平時から層一層深く対策を練つて置けば特設艦船の利用価値はもつとあがつていたものと思われる。

3. 航空部隊 長大な南西航路の至るところ日本船舶が航行中のため、航空兵力も分散行動せざるを得なかつた。したがつて、航空部隊は、航空部隊間においても、船団部隊間とも通信連絡の円滑を欠き、作戦上の協同の妙を充分發揮できなかつたことは惜しいことであつた。
4. 対潜掃討専門の部隊 昭和19年8月第31戦隊、同9月第18戦隊（臨時）がそれぞれ対潜掃討専門の部隊として作戦したが、成果があがらないので船団護衛に振向けられた。（詳細後述）

米軍では、ハンターキラーグループと呼称され、成功しているのに反し、日本は全く不成功に終つた。残念ながら、日本側には決め手になる兵器及び戦術がなかつたからである。

昭和20年に入り、磁探の性能も向上し、対潜哨戒機「東海」も量産され、磁探及びレーダーを捜索兵器とする対潜掃討戦術も確立し、漸くハンターキラーグループ的な部隊もできたが、すでに時期遅く、一部「S」作戦に参加したのみであつた。

HP「海軍砲術学校」公開史料

3. 海上交通保護に如何なる艦船、航空機、兵器を使用したか

艦船 海上交通保護のために使用された艦艇は、

駆逐艦、海防艦、水雷艇、駆潜艇、掃海艇等

が主であり、時には司令部用として軽巡洋艦が、また対潜航空機母艦として特設空母がそれぞれ使用された。

このうち駆逐艦、海防艦、及び水雷艇は、長距離一貫護衛を行う第1護衛隊に配属され、沿岸諸部隊は徴用小型船舶を改装した特設駆潜艇及び特設掃海艇が大部分であつた。

駆逐艦は第1線で使用できない考朽駆逐艦であつた。それでも20節以上の高速が容易に出せるので、強力な護衛艦として重用されたが、隻数が少ないこと（第1護衛隊に5隻、支那方面艦隊に2隻）、搭載兵器が古いこと等の欠陥があつた。

海防艦は海上護衛専門に建造された艦であるが、昭和18年3月3隻完成以来逐次進水し、昭和19年には量産に入り、全部で甲型51隻、丙型53隻、丁型63隻、計167隻建造された。甲型の初期の艦は速力が大きく、兵装も火砲重点の観があつたが、丙型及び丁型は戦時急造の型となり、排水量と速力を落とし、爆雷搭載量を多くしたもので、その主要性能は次のとおりであつた。

	排水量 (トン)	機関馬力	速力	爆雷搭載量
甲型	870	4,200	19.7	36
丙型	745	1,900	16.5	120
丁型	740	2,500	17.5	120

海防艦建造に当り、質より量に重点を置いたことは、速力の低下、故障の続出等作戦に悪影響を及ぼす事例が多く、質と量とを争う場合は副次的な影響を考慮して決定すべきものであることを教えられる。

駆潜艇は速力20節以上出せることが強みであつたが、排水量3～400トンの小艦艇であつて、航続力が少ないことと、耐波性が弱く大洋航海に不向であるのが欠点であつた。

特設の駆潜艇及び掃海艇は、速力及び兵装とも貧弱であつて、主として港湾防備及び近海の哨戒等に使用された。したがつて5インチ砲を搭載し水上速力

HP「海軍砲術学校」公開史料

20節以上を出す敵の浮上潜水艦と対等に交戦できる能力を持っていなかったが、兵力不足のため沿海諸部隊の主海上兵力にされた。既述のとおり有事には特設艦船に対する依存度が大きいので、その効果的活用法は平時における重要研究課題である。

航空機 開戦当初から海上交通保護に使用された海軍機は、水上偵察機及び旧式艦上攻撃機であつた。海上交通保護専門の航空隊(901空、931空)が設置されて以後は、陸上攻撃機、飛行艇、対潜哨戒機(東海)等の機種も使用された。

海上交通保護作戦に充当された航空機は、主として船団護衛及び対潜哨戒に使用された。

航空機は、速力について船団の十数倍であり、船団と同一行動をとることができないこと、滞空時間が短いこと等の短所があつた。したがつて常時船団上空に1機の哨戒機を飛ばすためには、少くとも6機程度を1チームとする兵力を必要とした。

反面船団の前路を広域短時間に哨戒できること、好天の際は浅潜航の潜水艦なら透視できること等の長所があつた。したがつて上空に航空機が1機でも哨戒していることは敵潜水艦にとっては脅威的存在であつて、船団襲撃の運動を制扼すること極めて大であつた。

昭和19年中期から海上交通保護担当航空機に逐次レーダー及び磁気探知機が搭載され対潜水艦掃討に画期的成果をあげ始めたと報ぜられた。

また19年3月から97艦攻が護衛空母に搭載され、重要船団の直衛に任じたが、早期に母艦を失ひ活躍の足場を失つた。

前述のとおり海上交通保護用に充当された航空機は、水偵、艦攻、陸攻、飛行艇及び対潜哨戒機「東海」であるが、海上交通保護専門に作られた航空機は「東海」のみであつた。「東海」は昭和20年1月から沖縄、斉州島、上海、元山に逐次配備されたが、行動半径が短いことが大きな欠点であつたが、機数も少く、その成果に関する史料も少い。他の航空機は第1線で使用できない旧型機が多いようである。

航空機の長所は高速であるから、これに優れた搜索、測的、攻撃の三機能を備えてやれば、小数機で広域にわたり成果は大いにあがつたのであらうに、こ

HP「海軍砲術学校」公開史料

の問題に真剣に取り組み始めたのは17年末であり、実用の段階に入つたのが19年中期、すでに時期遅きに失し、同年10月以降は、制空権を失い、戦後の調査では見るべき成果はあがつていない。

兵器 日本海軍の海上交通保護作戦は敵の破壊作戦に手痛い打撃を受けて敗北した。その原因は多々あげられるが、現地においては兵器の優劣と乗員の練度が大きく影響した。乗員の練度については後述するので、ここでは兵器について考察してみることにする。

一般に艦船及び航空機に搭載される兵器は、速に敵を捕捉するための搜索兵器、捕捉した敵の針路、速力等攻撃の諸元を測るとともに攻撃要領を指令する測的兵器及び発射されて敵を破壊する攻撃兵器の三種類に大別され、これらが一連に上手に運用されることにより好い成果をあげ得るのである。しかして日本の海上交通保護関係兵器には次のようなものがあつた。

搜索兵器 レーダー、磁気探知機、水中探信儀（ソナー）、水中聴音器

測的兵器 米軍と対比できる測的兵器はなかつた。搜索兵器が測的機能を併有しているのが実状であつた。

攻撃兵器 火砲、爆雷、対潜爆弾、機雷

次に各兵器の優劣、長短について検討してみる。

1. 搜索兵器

(1) レーダー 日本海軍のレーダーは、昭和16年11月先づ対空レーダーが完成し、ミッドウェー海戦時戦艦の一部に装備されていたが、その後水上見張用レーダーも作られ、昭和18年3月から中型艦及び航空機にも装備されるようになり、昭和19年中にはほとんどの艦艇に装備された。

日本海軍の代表的レーダーは13号対空用電波探信儀及び22号対水上用電波探信儀であつた。

海上交通保護作戦には主として敵潜水艦を捕捉するため対水上用電波探信儀が使用された。その性能は22号で潜水艦程度の水上目標の最大探知距離約10浬、方位精度は±3度程度であつた。この性能には日米大差がなかつたが、全般的機能については米海軍のそれは格段に優れていた。日本のレーダーでは船団に対し襲撃運動を行つている潜没潜水艦の潜望鏡を探知することは一部の熟練者以外ほとんどできなかつた。

HP「海軍砲術学校」公開史料

したがって敵の襲撃を受けて初めて潜水艦の存在を知る場合が多かった。これに比し米潜水艦は暗夜にでもレーダーにより我が船団を捕捉し、測的し、雷撃することができた。ここに日米海上交通保護作戦の勝負の分岐点があつたように考えられる。

日本海軍にはPPIスコープ(全周搜索方式)のレーダーがなかつた。このレーダーは彼我艦船の相対位置をブラウン管に映し出すことができ、暗夜における船団攻撃を自由自在にしたのである。米軍はこのレーダーをすでに昭和17年秋ソロモン群島方面で使用を始め、日本海軍得意の夜戦を封じ込めたのである。日本側は終戦までこの種レーダーの実現を見ることなく、電波戦でも破れたのである。

戦争は科学戦であり、総力戦であることをレーダーが一番痛く教えてくれたような気がする。

- (2) 磁気探知機(磁探と略称) 磁探は空中から海中の地磁気の歪曲を探知し、これにより海中の地磁気を歪曲するもの、即ち潜水艦(時には沈船)の存在、その所在深奥等を知ることのできる兵器である。

この兵器は、昭和17年秋開発に着手し、昭和18年11月正式兵器に採用され、翌19年5月から実戦に登場した。この磁探は飛行艇、陸攻、艦攻及び東海に積まれた。航空機に搭載されると、航空機から直下160米以内、左右巾各120米以内の潜水艦を捕捉することができた。したがって3機編隊飛行高度20~30米、列機の間隔200米程度により搜索すると探知率が50%程度の好成績をあげると言われ、昭和19年9月頃901空東港派遣隊の飛行艇及び陸攻は南シナ海で活躍し盛に成果をあげていたと言われる。

この種の兵器は米海軍にもなく、大東亜戦争中開発された日本海軍唯一の優れた対潜搜索兵器とされ、昭和20年春頃には9機1チームとする対潜掃討戦術も確立するに至つたが、すでに時期遅く、戦後の調査では、あまり成果があがつていない。(挿表第4参照)成果のあがらなかつた理由として、実用期間が短く操作員の練度が低かつたこと、作戦海面には誤認され易い沈船が多かつたこと等の理由があげられる。当時用兵者は優れた兵器と認めており、時間をかけ、改良を重ねれば将来性のあつた兵器と

HP「海軍砲術学校」公開史料

推定されるが、出現の時期が遅きに失し、戦局はこの兵器の成長を待つてくれなかつたからであらう。兵器開発関係者は、この種の兵器開発には少くとも4～5年の期間を必要とするとしている。

- (3) 水中探信儀 水中探信儀と言うのは自艦から発振した水中音のうち、敵潜水艦に当つて戻つてきた反響音を捉え、その所要時間により敵潜水艦の距離を、探信儀の向きにより敵の方位を、反響音の高低により潜水艦の態勢を、それぞれ探知することができる兵器であつた。米海軍はこれをソーナーと称した。第2次大戦中海軍が使用した探信儀の種類及びその性能は次のとおりである。

種 類	93式	3式	軽便式
搭 載 艦	駆逐艦・海防艦等	同 左	哨戒艇等
自 速 (節)	14	14	8
目 標	潜航潜水艦	同左(浅潜)	同 左
同 上 速 力 (節)			
最大探知距離(米)	2,500	3,000	700
確實探知距離(米)	1,000	2,000	500
最小探知距離(米)	150	150	100
方向誤差(度)	(±) 5	(±) 3	(±) 8
記 事	操作員の技術中程度		

開戦時から主用された探信儀は、93式探信儀であつた。3式探信儀は、昭和19年中期以後海防艦に搭載され始めた。この3式探の特長はビームを広くして探知率を上げようとしたことと、ブラウン管を使用して捕捉潜水艦をブラウン管上に映し出せるようにしたことであつた。有効探知距離も延び93式に比し性能が著しく向上していたが、これも実用段階に入るのが遅きに失し、この新兵器を活用する前に南西航路の制空権を失い、対空防禦を重視しなければならない時期に入つていた。このころ米海軍は全周搜索方式でブラウン管に標示できるスキヤーニングソーナーと言う優れた探信機を使つていた。

探信儀は潜航中の潜水艦に対する最も有効な対潜兵器として、ほとんど全護衛艦、全対潜掃討用艦艇(特設艦船も含む)に装備されたのであるが、

HP「海軍砲術学校」公開史料

所期の成果をあげることはできなかつた。用兵者はこの理由として次の諸点をあげ、敵潜水艦の傍若無人の跳梁を許す結果になつたとしている。

能力が貧弱であつたこと。(故障が多い、関連する測的兵器が幼稚等)艦内の雑音が多い。(音波の送受信に干渉する)

取扱者の練度が低い。(人的兵力の不足により要員の教育が十分できない、間に合わない。)

水温の検測法が確立していない。(海水の水温は探信儀の能力に大きく影響する。特に南西航路は北端から南端まで緯度差一海水温度差が大きく、音波の伝播、屈折、反射等に異常を来し、探信能力の高低に大きく影響しているが、この原因と、これを補う対策が研究されていなかつた。米海軍はすでにこの研究が確立し、ソーナーチャートがつくられ、掃討艦艇の探信能力低下防止及び潜水艦の被捕捉防止の対策がとられていた。)

- (4) 水中聴音機 水中聴音機は潜水艦或は水上艦船のスクリー音乃至エンジン音を捕聴して、敵発見及び敵の動静を探知する搜索兵器である。水中聴音器は、潜没潜水艦が船団及び護衛艦の動静を探知するには適しているが、護衛艦艇が潜水艦を探知するについては、自艦のスクリー音、エンジン音に妨害されて十分な性能を発揮することはできなかつた。

我が護衛艦艇が搭載していた水中聴音機の種類・性能等は次のとおりであつた。

種類	93式	零式	3式	簡易式
搭載艦	海防艦・駆艦艇	戦艦巡洋艦		哨戒艇?
自速(節)	8	24	10	8
目標	潜航潜水艦	同左	同左	同左
同上速度(節)	5	4	5	5
最大聴知距離(米)	1,500	3,000	700	700
確実聴知距離(米)	500	2,000	300	300
方向誤差(度)	(±) 5	(±) 3	(±) 10~20	(±) 20
記事	操作員の技備中程度			

HP「海軍砲術学校」公開史料

2. 測的兵器 海上作戦において対敵攻撃運動を行うについては、正確な敵の方位、距離、針路、速力を測り、このデータを基礎として攻撃針路、攻撃時期等を算出し、指令しなければならない。この一連の作業を行なう兵器を測的兵器と称した。

一般に日本の測的兵器は搜索兵器と合体しており、その実体は、光学兵器と機械的計算機構を連結させたものが多く、対空射撃用高射機、大砲及び魚雷の射撃盤と言うのは代表的測的兵器であつた。

しかし対潜水艦攻撃用の測的兵器と言うものには、まとまつたものはできていなかつた。対潜水艦用測的兵器として使用されたのは、探信儀、レーダー、磁探、水中聴音機の4種であつたが、いずれも搜索兵器でもあり、特に磁探、水中聴音機は搜索が主であつて、余程熟練しないと測的用に活用することはできなかつた。レーダーは潜没潜水艦に対しては用をなさなかつた。したがつて対潜水艦用測的兵器の主となつたものは探信儀であつた。93式探信儀は聴音測的を主とした構造であつたが、3式探信儀になると、ブラウン管上に潜水艦のマークが映じ、このマークの位置、形により、それぞれ距離、対勢が読み取れた。これは艦橋に装備され、艦長の攻撃運動指令に非常に役立つと言われていたが、当時の日本海軍の対潜攻撃は、終始敵潜水艦を追尾する犬曲線（挿図第9参照）をたどり、馬乗り攻撃を主としていたので、米軍のように出会針路（攻撃針路）及び攻撃時機を算出指令するような手の込んだ測的兵器にはなつていなかつた。

米海軍の対潜測的兵器も、主なものは探信儀であつたが、その機構には、敵の方位、距離及び自艦の位置を連続図示して彼我の対勢、敵の針路、速力、我が攻撃針路、攻撃時期を算出できる対勢儀（DRT）、ブラウン管上彼我の映像が表わされ対勢儀と同様の機能を果たす攻撃対勢盤（AP）、紙面に測的距離が連続表示されその変化の模様により、敵の距離、速力、対勢、攻撃時期の判定できる距離記録器（R.R）等が、ほとんどの軍艦に装備されており、これらの兵器を総合運用することにより日本の潜水艦をつぎつぎ捕捉潰していたのである。

3. 攻撃兵器

(1) 火砲 火砲は船団の防空及び浮上潜水艦の攻撃に用いられるもので、丁

HP「海軍砲術学校」公開史料

型海防艦程度にて12種高角砲2門、25機銃6基程度であつた。一般商船については旧式8種高角砲、25機銃各1門程度であり、小型船舶及び小型対潜掃討艦艇には機銃若干が積まれているにすぎなかつた。

(2) 爆雷 爆雷は、対潜水艦攻撃及び対潜水艦威嚇に使用された。

日本の爆雷は炸薬量100㍑、小型ドラム缶型の95式爆雷が主用された。投射要領は、艦尾の投下機から転して投下するものと、舷側の発射機から発射するものと二様であつたが攻撃指揮装置が完備せず、敵潜水艦に馬乗り状に直上と予想される地点に到達したら爆雷を多数投下し、命中公算を期待すると言ひものであつた。したがつて多数の爆雷を必要とし、初期の海防艦の爆雷搭載量は18～36個であつたが、丙型以降の海防艦には120個搭載されていた。

日本の爆雷の欠点は命中しなくとも爆発調定深度に達するとすべて爆発することであつた。このことは攻撃後、海中を攪乱し、潜水艦の再探知を困難にするとともに、爆雷攻撃の成果が真にあつたのか否か迷わせるもので、戦果の過大報告がなされた一因をなしていた。

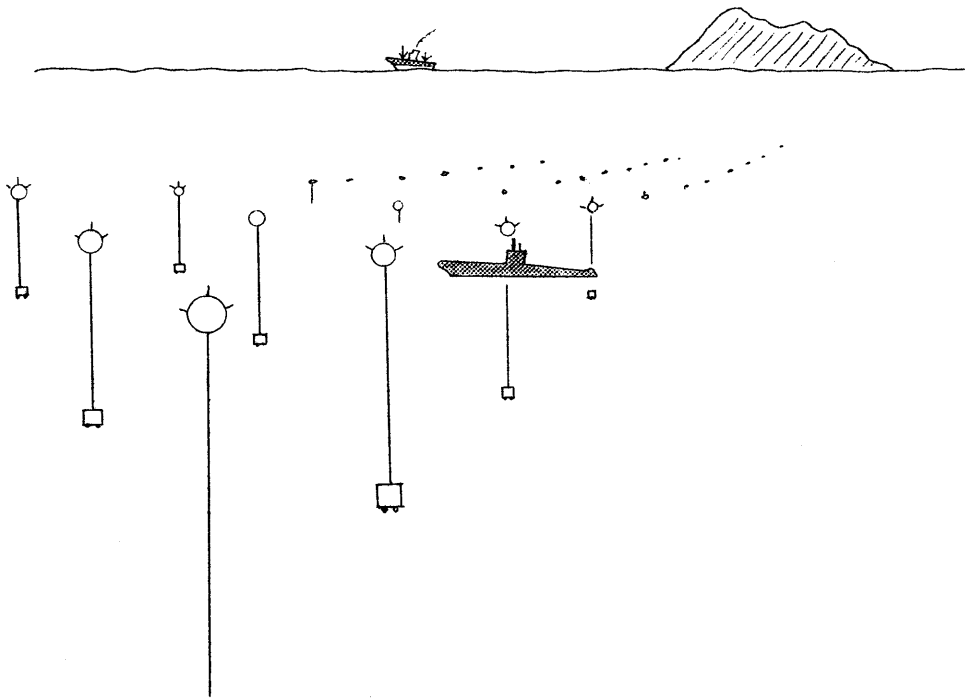
米海軍にはヘッチホックと言う24個の小型ロケット爆雷を艦首方向約200米に一度に投下する前投兵器が開発されていた。敵の水上艦艇はソーナーで探知されている日本潜水艦の約200米に近接してヘッチホック攻撃を行い、爆雷攻撃の命中率を著しく向上させていた。更にこの攻撃要領を2隻の攻撃艦により繰返すことにより必殺を期していた。

(3) 対潜爆弾 対潜掃討を行なう航空機に搭載し、潜航中の潜水艦を爆撃する爆弾である。したがつて一般艦船爆撃用爆弾と性能を異にしている。即ち破壊力は小さくともよいが適当な水深(目標潜水艦の予想深度)に達したとき爆発すること、軽量で航空機に多数搭載できること等が必要である。日本海軍には口径8種～15種まで5種あり、初速は250 m/secであつて頭部は平らな形をしていた。炸薬量は15種弾にて約3㍑、8種弾にて0.7㍑、弾着後5～7秒で炸裂した。炸薬量が少いので効果は小さいが存速があれば(水線下20米位迄)潜水艦の外殻貫通が可能であつた。ある航空部隊指揮官は250キロ以上の爆弾でなければ撃沈し得ずと判定している。

HP「海軍砲術学校」公開史料

- (4) 機雷 潜水艦の進入を防止する対策の1つとして機雷堰の設置があつた。機雷堰と言うのは挿図第6のように敷設機雷により堰をつくり潜水艦が触雷し易いようにしたものである。機雷には繫維機雷、磁気機雷、音響機雷等の種類があり、使用目的、使用場所により敷設機雷の種類が異なるものであるが、日本においては磁気、音響の各機雷は試作の域を脱せず、繫維機雷のみが実用に供せられた。繫維機雷のうち量産され主用されたのは93式機雷であつた。93式機雷は炸薬量100斤、触角式の爆発尖をもつたもので、敷設最大海深は1,071米であつた。

挿図第6. 機雷堰



HP「海軍砲術学校」公開史料

4. 海上交通保護のため如何様な作戦を実施したか

敵の破壊作戦

潜水艦による破壊作戦

1. 敵潜水艦の活躍と戦果 大東亜戦争中敵潜水艦の活躍はめざましかつた。彼等は日本船舶486万総トンを撃沈した。この数字は大東亜戦争中の喪失日本船舶の56%に相当するものであつた。しかもこのうち約250万総トンは南西航路において撃沈したものであつた。

このような結果は敵の潜水艦及び同作戦が優れていたこと。また日本海軍のこれに対する阻止力が弱かつたことを示すものである。

では敵の潜水艦及び同作戦が、どのような点に優れどのような特徴をもつていたか考えてみることにする。
2. 敵潜水艦の優秀性 敵の潜水艦は、排水量、速力、発射管数等については、日本の潜水艦と大同小異であつたが、内部機関の騒音が少いこと。安全潜航深度が100米を越えていたこと(日本潜水艦はせいぜい90米)、戦争末期には潜航中でも充電できる装置(シューノーケル装置)をもつていたこと等があげられ、日本の潜水艦に比し、はるかに捕捉され難いこと。被爆され難いこと等の長所をもつていた。
3. 搭載兵器の優秀性 米潜水艦は搭載兵器について格段の優越性を持つていた。日本海軍が光学兵器及び機械的計算機構(測的兵器に利用)に優れていたのに比し、米海軍は電子機器に優れ、レーダー、ソナー等すぐれた電子兵器を搭載して我が船舶(団)の捕捉、測的を容易に実施していた。また攻撃指揮装置、通信指揮装置、味方識別装置等についても日本側の保有していない優れたものをもつていた。

昭和18年中期頃まで不発魚雷に悩んでいた米海軍は、同年電池魚雷を完成、翌19年中期磁気燻発尖を開発し、小型船舶に対しても雷撃ができるようになり、魚雷の威力を著しく増加させていた。
4. 兵力の漸増 米海軍は開戦時約50隻の潜水艦を太平洋方面に配備していた。しかし新造、大西洋から転入等があつて、昭和17年末約80隻、昭和

HP「海軍砲術学校」公開史料

18年末約110隻、昭和19年末約156隻、終戦時182隻と、太平洋配備の潜水艦は漸増した。

潜水艦は長期修理、補給、給養等により稼働率は低いので、実動の潜水艦は少くなるのである。それで南西航路方面の破壊作戦には、昭和18年ころまで常時5～6隻、昭和19年から昭和20年3月ころまでは常時20～30隻の潜水艦を実動させていた。(挿図第3、第4、参照)

5. 戦術の巧妙

(1) 一般襲撃要領 一般に潜水艦は水中速力が低いので敵と併進状態においては後落して襲撃の機会を失い易い。したがって敵を発見した場合は、的針、的速を確認のうえ敵から離脱し、水上航走により迂回して敵の前程に進出し、待伏せして襲撃すると言うのが定石である。しかし日本の船舶(団)の速力は、15節以上(高速)は稀であり、普通12節(中速)もしくは8節(低速)であつて、これは交通保護作戦上から非常に弱点となつていた。敵はこの弱点を見抜き、かつ優秀な測的兵器を駆使して日本船舶(団)の襲撃に各種新戦法を試みていた。(挿図第7参照)

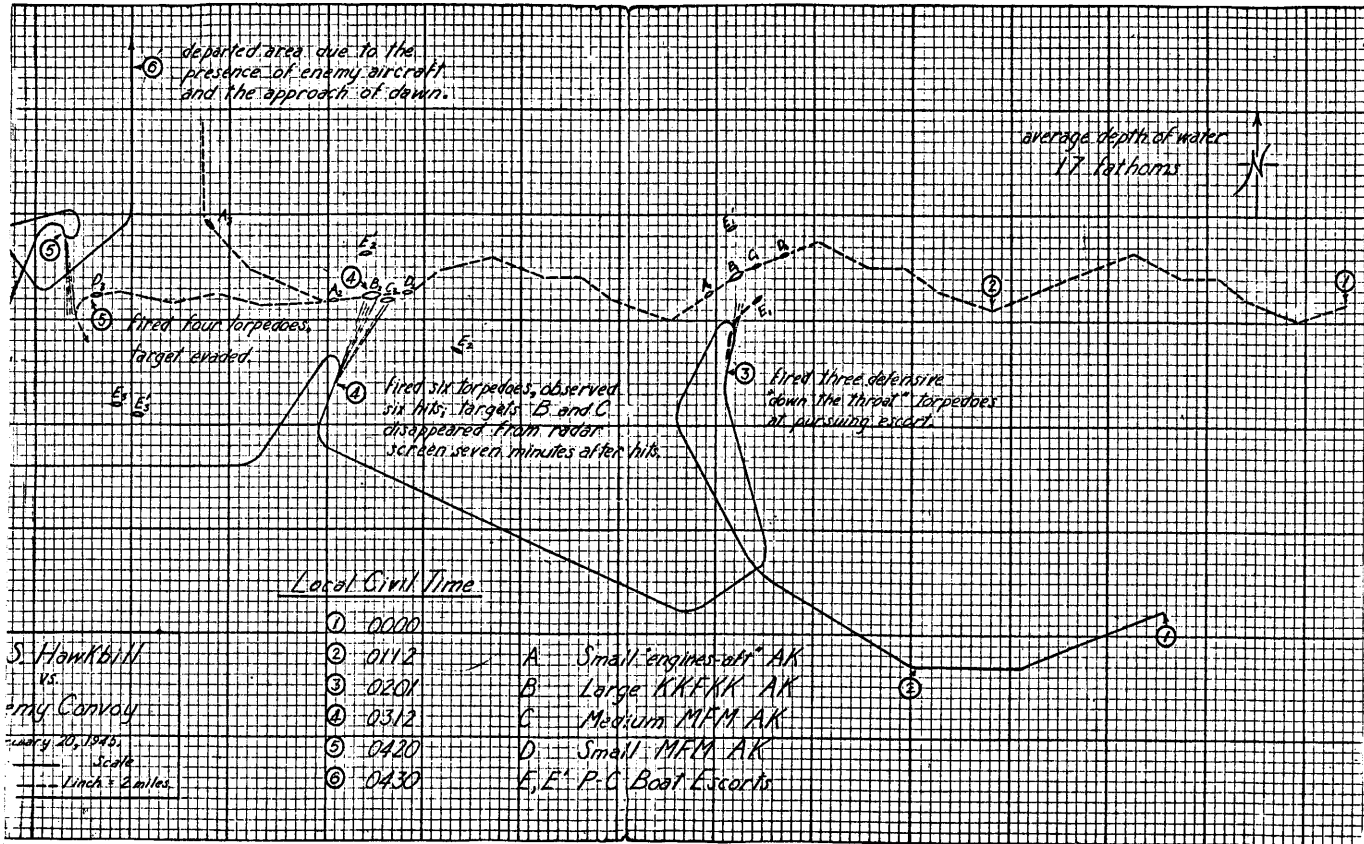
(2) 狼群戦法の採用 狼群戦法と言うのは数隻の潜水艦により集団攻撃を行う戦法である。この戦術の発想は第1次欧州大戦に遡ると言われているが、潜水艦個々の自由を拘束するばかりでなく、同志討ち、水中衝突等の危険が伴うことから実現しなかつた。しかしレーダー、味方識別装置、指揮通信網の進歩により本戦法の欠陥は除かれ、加うるに日本の船団の規模、護衛力及び防禦戦法の発達により単艦攻撃が困難となつたことも要因となり、米海軍は昭和18年4月本戦法を正式に採用した。

太平洋における第1回の狼群部隊は、3隻の潜水艦をもつて昭和18年10月1日ミッドウエーを出撃し、その鋒先を南西航路に向けている。昭和19年に入ると現地護衛部隊から「敵潜水艦同志の無線電話が傍受された」とか、「異なる方向から二重の襲撃を受けた」等の報告があり、日本側もこの戦法に感付いていた。またこの頃米潜水艦は2隻乃至3隻をもつて日本軍の勢力圏外の南支港湾に入泊し、野菜、真水等の補給を受けていると言う情報もあつて狼群戦法の裏付けとなつた。ただし狼群戦法による戦果拡大と言う特徴は出ていない。狼群戦法は、50隻船団、70隻船団

HP「海軍砲術学校」公開史料

挿図第7 米潜水艦日本船団襲撃運動の一例

昭和20年2月20日未明シンガポール沖において日本船団(商船4
護衛艦2)を襲撃した米潜水艦Hawkbillの合戦図



HP「海軍砲術学校」公開史料

と言うような大船団に対し、ドイツ海軍が適用して大戦果をあげているが、日本船団は規模が小さいので同戦法に適せず、米海軍の狼群指揮官も3隻の潜水艦がそれぞれ単独に作戦した方がより効果的であると言う所見を出している。

- (3) 襲撃目標の変遷 開戦当初米海軍潜水艦は比島方面から駆逐され、濠州に基地を後退させたが、当時太平洋方面では潜水艦の不足、魚雷の不足、欠陥魚雷の続出等により潜水艦作戦は振わず、ソロモン方面において日本艦隊の進出を防止することに重点が置かれていた。昭和17年後期日米両軍はガダルカナル島争奪戦を演じたが、ここで補給を阻害された日本軍が敗退の止むなきに至り、米海軍としては日本の補給路線の遮断の重要性を強く認識するところとなつた。昭和18年に入ると欧州の戦局が連合国側に好転し、同方面の潜水艦は太平洋方面に転用増強することができ、9月には潜水艦の攻撃目標を艦船から商船へと重点移行が行われた。そしてその目標に南西航路の船舶がねらわれた。南西航路を航行する船舶は、南航する場合は南方の戦力増強をはかるため、兵員、軍需品を積み、北航する場合は戦力増産及び国民生活維持のための重要資源を運送しているので、これらの船舶を沈めることは一挙両得の価値があるとしていた。

しかし米軍側も、18年9月3隻、10月3隻、11月2隻、19年2月4隻と、連続して太平洋方面行動中の潜水艦の沈没が増え、米海軍をあわてさせた。この結果昭和19年5月合衆国艦隊司令長官の命令により米潜水艦の攻撃主目標は、従来の商船から護衛艦に移すよう指令された。「商船を沈めんと欲すれば、まず護衛艦を射よ」と言う作戦方針に変えたのである。我が護衛空母4隻中、3隻までがこの指令ののち南西航路において敵潜水艦により撃沈されているのはその好例である。

昭和19年7月サイパン失陥後、敵の潜水艦は一挙に南西航路及び日本本土周辺に蝟集した。そしてこれらの海域では商船或は護衛艦の区別なく攻撃にさらされるに至つた。

- (4) 航空機との協同 昭和18年後半から在中国米空軍が増強され、南シナ海及び台湾海峡に飛来し、日本船舶を攻撃し始めた。初期には、洋心は潜水艦攻撃、大陸接岸海域は航空機攻撃と言う分担であるかのように観察さ

HP「海軍砲術学校」公開史料

れたが、のちには航空機が洋心に出て広く搜索し、目標を発見した場合は味方潜水艦に通報して当該艦を目標の方に誘導すると言う海空協同作戦も行っていた。海空通信連絡を円滑に維持できたこと、航空機搭載レーダーが広範囲の洋上搜索を可能としたこと等が理由としてあげられる。

海軍はこれに対し、18年10月海南島に防空用航空隊である第254海軍航空隊を設置したが、防空戦闘機20機前後では網にかかる敵は少かつた。

- (5) 沿岸諜報網 中国大陸には米海軍軍人による沿岸監視網があつて、沖合を航行する日本船舶の動静を偵察し、潜水艦部隊及び空軍にその情報を流していた。
- (6) 欺瞞作戦 米潜水艦は日本の艦艇に捕提され攻撃されると、重油、気泡、木片等を射出浮上させ、あたかも破壊沈没したかのような欺瞞手段をとつた。この手段は昭和18年当初には我方も薄々感ずいており、同年5月米潜水艦俘虜の言により確認することができた。大本营は早速このことを全海軍に通報し、対潜攻撃は執拗に繰返し戦果を確実ならしめるよう注意を促している。爾後艦艇の対潜攻撃は執拗徹底するよう努力したようであるが、戦後の調査によると我方の戦果報告が大である割には、米潜水艦の喪失は極めて少い（日本の戦果の $\frac{1}{10} \sim \frac{1}{20}$ ）。

米軍側の所見でも日本側の対潜攻撃はねばりが少いと評している。米軍の欺瞞作戦は進歩し日本側を欺し続け、日本側は米軍の手の内が判つていながら相変らず欺瞞作戦に乗ぜられていたようである。次の事件は、昭和19年4月沖繩方面根拠地隊にあつたもので、その好例である。

4月27日0330N27-03E128-062ニ於テ鷗護衛ノ沖509船団敵潜ノ雷撃ヲ受ケ鷗ハ直ニ射点付近ニ爆雷攻撃ヲ加エタルモ効果不明、第16昭南丸、第6博多丸、大斗丸ト対潜掃蕩中0455N27-16E128-212於テ玄武丸被雷沈没更ニ0917N27-28E128-022於テ鷗被雷沈没セルヲ以テ第7利丸、第7博多丸、ちとせ丸、第13長運丸、太安丸、第5大成丸、第51播州丸ヲ急派飛行機ト協同攻撃センメタル処1129沖空飛行機鷗沈没点南方約3軒ニ敵潜ノ曳油ヲ発見爆撃続イテ飛行機ノ誘導ニ依リ1137第16昭南丸、

HP「海軍砲術学校」公開史料

第6博多丸協同攻撃多量ノ油湧出1445第7利丸爆雷攻撃気泡湧出シ更ニ艦艇飛行機ノ緊密ナル協同攻撃ニ依リ半径500米ノ油紋盛ニ湧出スルニ至リタリ

爾後掃蕩ヲ続行セルモ敵情ヲ得ズ敵潛撃沈確実ト認メ28日2210掃蕩ヲ止ム

上記事例に対し米軍側に該当沈没潜水艦はない。

日本側掃討部隊の戦場心理が過大報告をなさしめたのではなからうか。こう言う事例は極めて多い。

- (7) 潜水艦乗員の士気 日本側の搜索兵器の不振及び米潜水艦のレーダー・魚雷の優越は、米潜水艦乗員の士気を昂揚し、その艦長は極めて大胆な行動をとるようになった。昭和19年頃には敵潜水艦は我が船団から視認できる距離にて追尾を続け、夜蔭に乗り前程に進出し、雷撃を行っていた。我方は海防艦程度の速力では追跡もできず、敵の大胆な行動に手の下しよるがなかつた。

こんなとき1隻でも駆逐艦が護衛についてくれたら追跡可能であるが、連台艦隊も駆逐艦不足で困っており、到底南西航路に振り向ける余裕はなかつた。

挿図第7はその好例であつて、午前零時日本船団発見後午前4時半まで4時間半の間に3回襲撃を行っており、米潜水艦長の執拗な攻撃ぶりが伺われる。

航空機による破壊作戦

1. 中国大陸からの作戦

- (1) 中国派遣米空軍の情況 中国には開戦前から米人義勇航空隊が存在したが、この航空隊は米空軍に編入され、次第に兵力を増強して昭和18年3月14日第14航空隊となつた。同隊は発足時P40戦闘機95機、B24爆撃機33機、B25爆撃機14機を擁する強力な部隊で、桂林、衡陽、昆明、成都、白市駅等の基地に分散配備されていた。

第14航空隊の基本的任務は、重慶政府軍が日本軍に潰されないよう支援することにあつたが、その一環として日本の陸海補給路を破壊することも含まれていた。従つて兵力に余裕があれば南西航路における日本の海上交通を破壊しようとする企図は開隊時から抱かれていた。

HP「海軍砲術学校」公開史料

第14航空隊にはB24及びB25と言う優れた爆撃機を保有していた。特にB24は航続距離4,660軒、爆弾搭載量3.6トンの能力を有し、桂林を基地とした場合、仏印中部沿岸から海南島沖、台湾海峡を経て福州沖に至るまで海域をその哨戒圏内に収めることができた。(挿図第4参照)したがって保有爆撃機が更に増強された昭和18年10月頃から南シナ海に頻繁に出撃し、日本船舶の被害を激増させていた。

- (2) 敵の海上交通破壊戦術 第14航空隊は我が国の海上交通破壊のため主として南支において次の諸戦術をとつた。

重要港湾攻撃 香港、広東、海南島三亜及び海口等は日本船舶の多数寄港する重要港湾であつた。敵の戦爆連合部隊は、これら重要港湾の在泊艦船をねらつて幾度か来襲したが、昭和18年中期までは我が陸軍航空部隊の反撃或は先制攻撃により十分な成果をあげていなかった。19年に入ると大編隊で来襲し、我方の少い防空戦闘機隊の間隙を縫つて船舶・港湾施設に被害を与えていた。香港・広東から出発する南方向け陸軍船団及び海南島から鉄鉱を積み出す船団はよくねらわれ、この護衛には陸海軍とも苦勞した。

洋上船舶(団)攻撃 昭和18年10月に入ると米空軍は従来の戦爆連合による要地攻撃、重要港湾攻撃から転向し、航行船舶攻撃が頻繁となつて、我が船舶の被害を激増させた。

船舶攻撃について敵の戦法は、爆撃機2機1チームを攻撃単位とし、大型船については反跳爆撃を行つた。反跳爆撃と言うのは低空から目標船舶に接近し、目標直前で海面に爆弾を落す。その爆弾は海面にて反跳して目標船舶の横腹を貫通し船内で爆発する仕組みのものであつた。この戦法を考案したのは、初心者でもよい命中率をあげることができるからであるが、日本船舶が、低速であつたこと、軽武装(又は非武装)であつたこと、護衛兵力が少かつたこと等も本戦法を助長させた。

昭和19年6月ころになるとB24に新開発のレーダーを装備し、船団に対する夜間攻撃ができるようになった。

第14航空隊の記録によると、同隊の海上交通破壊作戦の犠牲とな

HP「海軍砲術学校」公開史料

つた日本船舶の量は次表のように記されている。

	撃沈	ほぼ撃沈と推定されるもの	撃破	計
商船(トン)	992,989	413,600	859,800	2,267,389
艦船(隻数)	33	22	45	
小型船(隻数)	5,166	686	20,026	

機雷の敷設 米空軍は海上交通破壊作戦の一環として、B29及びB24により南西航路沿岸の重要港湾に対し機雷を敷設した。

B29は昭和19年8月から翌3月までの間に、上海からシンガポール間の7港湾に敷設した。

B24は昭和19年10月から約7ヶ月間に多量の機雷を中国沿岸及び揚子江に敷設した。機雷の敷設は夜間行われ、敷設位置の確認が困難であつたこと等のため、長期間航路の危険性が続き、海上交通を阻害されること大であつた。

2. 機動部隊による作戦 昭和19年9月21日以降米海軍機動部隊は5回南西航路上の日本船団を襲撃している。機動部隊は比島或は沖縄攻略の前哨戦として同方面の航空兵力及び基地施設を破壊することを主目的で来襲したが、ついでに南西航路上の船舶も見付け次第沈めた。機動部隊は、軽武装の日本船団にとつて極めて恐ろしい存在であつて、機動部隊により受けた被害は次表のとおり大量にのぼり、日本の大型船舶を著しく減少させた。

回次	来襲期日 (初日のみ記す)	主兵力	来襲方面	撃沈隻数	撃沈 トン数
1	19. 9. 21	空母12隻基幹	比島	55	20万
2	19. 10. 10	空母17隻基幹	沖縄、台湾、比島	40	13万
3	20. 1. 3	空母13隻基幹	南支那海	83	28万
4	20. 3. 1	空母16隻基幹	沖縄方面	15	3万
5	20. 3. 18	空母15隻基幹	本土、沖縄方面		

3. 比島基地からする作戦 南西方面の米軍の航空基地は、昭和19年12月下旬モロタイ島からレイテ島に移り、ついでミンドロ島に進出した。この島から発進する米軍の哨戒機は南シナ海の大部分をカバーすることとなり、比

HP「海軍砲術学校」公開史料

島基地からも海上船舶を攻撃する航空機が発進するようになった。かくて大陸からの航空攻撃と相俟つて南西航路上の我が船舶は敵の監視の目を逃れることはできなくなつた。しかしこのころ日本船舶も極端に消耗し、南西航路に大型船舶が少なくなつていた。

4. 沖縄基地からする作戦 沖縄には昭和20年7月米軍の航空基地が設定され、1千機を超える航空機が進出していた。そしてここを基地とする哨戒機は東シナ海及び黄海北部にまで達したが、すでに日本の海上交通路線は日本海に逼塞し、南西航路上には見るべきものがなかつた。

我が保護作戦

船団護衛

1. 船団編成 船団護衛は、大東亜戦争中日本海軍がとつた最大の海上交通保護対策であり、この対策を最も長期間、重点的に実施した海域は南西航路であつた。戦争の初期には独航船も多かつたが、敵の破壊作戦が激しくなると殆んどどの船が船団に組入れられるようになった。

南西航路において実施した船団護衛中、最大の船団は昭和19年6月門司から北ボルネオ「ミリ」まで護衛された33隻であり、船団航行最盛期は昭和18年8月7-9日船団502隻1コ船団平均隻数6.3隻であつた。護衛艦は10隻以上付くのはまれであつて、せいぜい4~2隻であつた。

船団か独航かと言うことは当時から議論の分れるところであつたが、次のような理由が重なつて大勢は船団航行をとるようになった。

敵の攻撃力が強化するに對し、独航船には防衛力がほとんど無いこと。

各独航船に付ける程護衛兵力に余裕のないこと。

優秀船がほとんどA又はB船に徴用され、C船は老朽船か又は粗製濫造さ

れて性能の低い戦時標準船が多くなり集団防衛の必要が高まつたこと。

しかして船団航行については、次の長短があつた。

長所 護衛艦を節約できること。

海又は空からの襲撃に對し、弱いながらも集中反撃ができること。

被害時の相互扶助ができること。

HP「海軍砲術学校」公開史料

短所 船団を組むための待時間が長く、船の稼航率を低くすること。

船団は大目標であり敵に発見され易いこと。

船団速力を最底速力に揃えるため、高速力を有する艦船の価値を犠牲にすること。

会敵時の回避運動が鈍いこと。

2. 護衛部隊の性格及び指揮系統 南西航路の船団護衛に専任する部隊は第1海上護衛隊であり、これに901空が協力して直接護衛もしくは間接護衛を実施した。

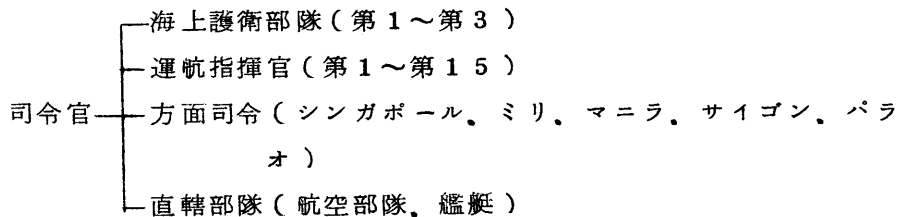
船団護衛の任務は、海軍の本命である艦隊作戦とは様相の著しく異なるものであつた。護衛隊形、船団運動、会敵時の処置等新たな戦術が必要であるばかりでなく、船団の編成、解散等部外海事機関との接渉もあり、更に護衛隊側、船団側共に寄合世帯で統一した思想のもとの作戦行動も期待し難く、複雑な問題を内蔵するものであつた。

また要員については予備兵力を殆んど持たなかつた海軍は、第1線兵力の補充のみでも四苦八苦しており練達者を海上護衛に廻すことはほとんど不可能であつた。したがつて護衛隊の幹部には大部分応召士官、予備士官が配置されていた。

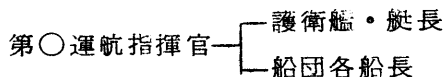
このような背景のもとに第1海上護衛隊の軍隊区分及び船団部隊の指揮系統は次のように組立てられていた。

(1) 昭和17年末

第1海上護衛隊軍隊区分



船団指揮系統



注1. 運航指揮官は一つの船団又は分団の指揮官であつてほとんど応召

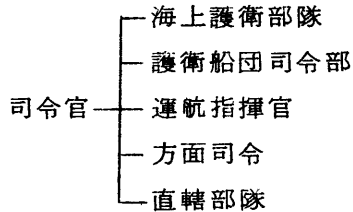
HP「海軍砲術学校」公開史料

の大佐をもつて充てられた。補助に下士官兵数名付いていた。

注2. 方面司令は各地にあつて第1海上護衛隊の出先機関として活躍した。司令には当該地の根拠地隊参謀が兼務させられる例が多い。

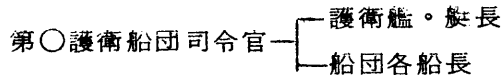
(2) 昭和19年中期

第1海上護衛隊軍隊区分

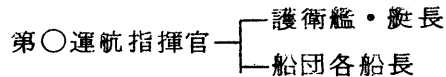


船団指揮系統

大船団



小船団



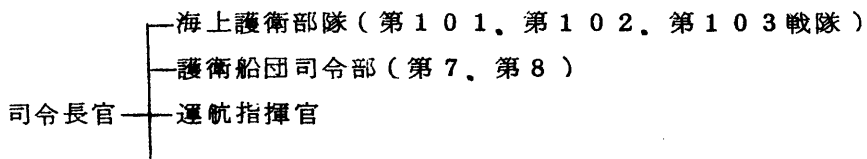
注1. 大船団方式の採用。護衛艦の増強等に伴い大船団の総指揮官として護衛船団司令官(第1~第8)が設置され、海上護衛総司令部に直屬していた。

注2. 第1海上護衛隊には逐次新造海防艦が配屬され、船団毎に当該船団護衛の護衛部隊が編成された。

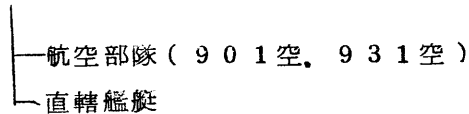
注3. 重要大船団の護衛には、海上護衛司令部から護衛船団司令部一箇(司令官少将1、参謀1~2名、下士官兵若干名)分が第1海上護衛隊に配屬され、同隊の護衛部隊を指揮して護衛作戦に任じた。

(3) 昭和20年1月末

第1海上護衛艦隊の軍隊区分

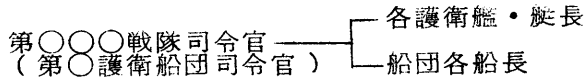


HP「海軍砲術学校」公開史料

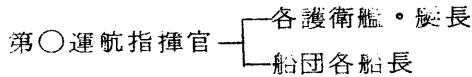


船団指揮系統

重要船団



小船団



注1. 第1海上護衛隊は、昭和19年12月10日第1海上護衛艦隊に昇格した。

注2. 19年末から逐次護衛専任の戦隊が編成されるに伴い、麾下部隊を持たない護衛船団司令部は逐次解消された。

注3. 南西航路の逼塞に伴い、方面司令も逐次廃止された。

注4. 第101戦隊は1月12日仏印沖にて敵機動部隊の攻撃を受け司令部共潰滅した。

3. 船舶の自衛対策。船舶は護衛艦に護送されるが立前であるが、護衛艦不足のため直接護衛を受けず、航空哨戒或は沿海諸部隊による海面哨戒等間接護衛のみを受けるもの、全く護衛を受けないもの、等各種であつた。船舶は護衛なしの場合は勿論のこと、護衛付きの場合でも自衛手段のあるなしは、当該船舶被害防止に大きく影響するものであつた。このため次の諸事項が船舶自衛対策としてとられたのであるが、船舶被害の激増し始めた昭和18年末からは、軍官民一体となつて強力に推進された。

武器（捜索、測的兵器も含む）の搭載及び船舶警戒兵の配乗

救命筏の作製搭載

見張用眼鏡の増配

淡煙焚火の指導

迷彩塗装の実施

防火用材及び船体補強材の搭載

秘密の保全

HP「海軍砲術学校」公開史料

右の諸対策のうち最も効果的であり要望の高かつたのは、武器の搭載及び船舶警戒兵の配乗であつた。

この船舶武装対策は専ら船舶を対象としたもので、昭和19年2月1日施行の「特設船舶警戒部令」により発足した。（注 A・B船は既に実施済）

この規程により、船舶の自衛のため、当該船舶に対し所要の武器及びこれら操作する船舶警戒兵を搭載した。当初船舶警戒兵の配乗区分は次表のとおり計画されていたが空襲が激しくなるにしたがい重要船舶には標準以上に配員された。

船型（総トン数による）	兵員標準数
500～1,000未満	3人
1,000～2,000未満	12人
2,000～5,000未満	17人
5,000以上	18人

武器搭載標準については史料少く不明の点が多いが、海軍軍需部に保管してある旧式高角砲、機銃等を探し出して応急的に装備したものが多く、到底船側の要望を満すことのできるものではなかつたと言う。それでも昭和19年末ころになると、レーダー、水中聴音器等を装備した船舶もあり、武装は相当進歩したものと推定されるが、兵器性能の不足、故障の続出、警戒兵の練度不足等が重なつて被害防止に実効はあがつていないようである。

4. 護衛作戦要領

(1) 護衛作戦に関する諸戦策 昭和17年10月まで「戦時通商保護計画」に準拠し、同月31日以降は新制定の「大東亜戦争海上交通保護実施要領」に依つた。この実施要領は昭和18年6月1日大改正が行われた。

この改正原文は現存しないが、その主軸となつているものは、海上交通の船舶をまとめて船団を組み、これを発航地から到着地まで一貫して同一海軍部隊が護衛することを立前としたもので、その内容は、総則、護衛方針、担任海域、航路管制、担任航路、直接護衛、間接護衛、会敵時の処置、救難、警報、通信管制、報告、用語解説等多岐にわたつたと言う。

各護衛船団司令官は、この実施要領を承け、自己の船団について更に細項を定め護衛作戦の円滑推進を期したものであるが、その細項は次のよう

HP「海軍砲術学校」公開史料

なものであつた。

船団の編成

航行隊形及び使用速力

航路及び泊地

護衛要領

会敵の場合の処置

自衛兵器使用に関する守則

運動通信、味方識別信号規程

救難要領

(2) 作戦要領

ア 船団編成 同一速力の船舶をもつて揃えることが第1条件であつた。

隻数の多いときには2～4隻をもつて分団を編成した。船団加入を希望する余り、速力を偽つて加入する船長もあつたと言う。

船団を編成すると船団会議を開催し、作戦計画を船団側、護衛隊側によく徹底させ、時間の許す限り兵棋演習を行つた。

イ 航行隊形 船団加入隻数にもよるが原則として次の方針のもと隊形が組まれた。

対潜警戒を主とする場合

隊形は縦長より横長を有利とし、矩形的隊形よりも扇形列がよい。重要船舶は隊の中央部に置き、優速の船舶は両側に占位させる。

対空警戒を厳とする場合

隻数小なるときは単従陣、隻数大なるときには距離3乃至4杆、横陣列を例とする。

ウ 速力 船団の運動を統一ならしめるため次の4段階に区分しておくを常とした。

区 分	高速船団	普通船団	低速船団
微速力	6 節	6 節	6 節
半速力	9 節	8 節	7 節
原速力	12 節	10 節	8 節
強速力	14 節	12 節	9 節

HP「海軍砲術学校」公開史料

エ 航路 敵の活動状況により、そのつど適当な航路が選定されたが、結果的には高雄を中継基地とし、戦局に応じ次の諸航路が採られた。(挿図第10及び第11参照)

台湾航路(門司-高雄)

琉球列島接岸航路

中央直通航路

大陸接岸航路

馬來航路(高雄-サイゴン-ジンガポール)

高雄、マニラ、北ボルネオ接岸航路

高雄、マニラ、サンジャック経由航路

中央直通航路

大陸接岸航路

なお、敵潜の跳梁が激しくなるにしたがい、徹底した接岸航路をとるようになってきた。敵潜水艦は浅い海面には座礁の危険があるので近接しなかつたからである。同時に潜水艦は接岸航路に近接する場合、座礁防止のため正確な位置を確認する必要がある。その為潜水艦の近接海面は水深及び陸上の著名目標の存在等により推測することができた。経験の深い護衛船団司令官乃至護衛艦の艦長は、このような点から敵潜水艦の潜在を予測し、航路の選定、船団の誘導に活用したと言う。

オ 泊地 泊地は船団の集散、仮泊のため対敵上安全であり、広い海面であることが必要であるが、このため南西航路上においては無数の浅海面が泊地として利用された。特に次の泊地が主用され、当該地には港湾を警備する部隊も所在した。

六連、泗礁山、舟山島、大島、基隆、馬公、高雄、香港、檳林、三亜、海口、サンジャック、マニラ、ミリ、シンガポール

右のうち傍線を施した泊地は、大船団の収容能力があり、頻りに利用された。したがって、当該地には根拠地隊が設置され海面防禦、補給等に任ずるとともに、近隣の航空部隊が泊地の防空に協力し、第1護衛隊の一貫護衛船団と雖も、沿海諸部隊の協力は並々ならぬものがあつた。

カ 護衛要領 護衛の要領は次のように分類できた。

HP「海軍砲術学校」公開史料

直接護衛か間接護衛か 船団に直接護衛兵力を配して護衛することを直接護衛と称し、航路の哨戒索敵、対潜掃討を実施して船団の安全航行をはかるのを間接護衛と称した。戦争の初期は作戦輸送船舶及び重要船舶についてのみ特令により直接護衛を行つたが、末期には一部の小型船を除き大部分直接護衛を行わざるを得なかつた。

間接護衛の典型として航路帯の構想があつた。内地と南方とを結ぶ2～3本の航路は常時警戒を厳にし、絶対に敵潜水艦の跳梁を許さず、日本船舶は自由に安全に航行できるようにしようとするものであつて、昭和18年末海上護衛総司令部が真剣に検討した問題であつたが、これを実現するための所要兵力が過大であること、対潜掃討能力に確信が持てないこと等により実現できなかつた。

また制空権が奪われると、船舶を敵の空襲から護ることは容易なことではなかつた。

したがつて、小護衛兵力で海上交通保護作戦を遂行するには集団防衛対策をとることが効果的とされ、終始船団を編成し、直接護衛が行われた。

一貫護衛か引継護衛か 第1護衛隊の実施する護衛は、出発地から目的地まで一貫して護衛する仕組みであつた。このためには大型護衛艦多数を必要とした。沿海諸部隊の護衛は、担当海面についてのみ護衛し、境界地において次の担当部隊に引継いだ。この引継手続が面倒であるし、引継ぎの際敵の攻撃を受け易かつた。高雄警備府と第3南遣艦隊の担当区域の境界線は敵潜の最も出没するルソン海峡の中間に在り、受継中襲撃を受け易く、一貫護衛の必要性が強く叫ばれる理由となつた。

水上護衛と航空護衛 護衛艦艇による護衛を水上護衛、航空機による護衛を航空護衛と称した。航空部隊は海軍の主戦力として第1線配備が優先され、航空護衛は低調であつたが901空の設置により幾分強化された。

右のように護衛要領が区分されたが、理想は水上航空両兵力による直接一貫護衛であり、兵力不足により、やむなく右のような各種護衛要領が

HP「海軍砲術学校」公開史料

生じたものであらう。

護衛艦の占位位置 護衛艦の隻数、見張能力（肉眼による潜望鏡発見距離等）、探信儀の探知能力、レーダーの探知能力、敵潜水艦の有効射点及び会敵処置等を考慮して其の位置を定めるべきであるが、昭和18年中期までの戦訓に基づき作成された聯合艦隊戦策によると、船団の左右が最も攻撃され易い。後方は敵潜に追尾され易い、と言う一般の兆候をふまえ、おおむね次の標準が示されていた。

護衛艦1隻の場合 船団の後方1杆内外に占位し、左右を移動警戒する。

護衛艦2隻の場合 船団の左右正横後20度1杆付近

護衛艦3隻の場合 船団の左右正横後20度及び中央後方1杆付近各1隻

護衛艦4隻の場合 3隻の場合に更に前方に1隻を配す。

15節以上の高速船団については、前方警戒に重点を置いて各艦の占位を定めた。

以上の占位及び前記の航行隊形の基本方針を加味して実際に南西航路においてとられた代表的護衛隊形は挿図第8のとおりである。

航法 視界特に狭小なる場合のほか昼夜の別なく之字運動を行うを原則とした。之字運動は敵潜水艦に雷撃の機会を与えないためのものであるので、基準航路に戻らないように、また5分乃至7分以内の変針時隔によることとし、基準航路の秘匿と、敵潜水艦の雷撃時期の遮断をはかつた。また護衛艦は対潜搜索攻撃の運動を容易にするため、船団の行之字運動とは別個に行動するよう指導された。

しかし船団は速力、推進器の回転数、施回半径等、運動諸元がそれぞれ異なる船の集合で、訓練の経験もなく、整々たる之字運動を行うことはできず、之字運動中でも雷撃されることは少くなかつた。

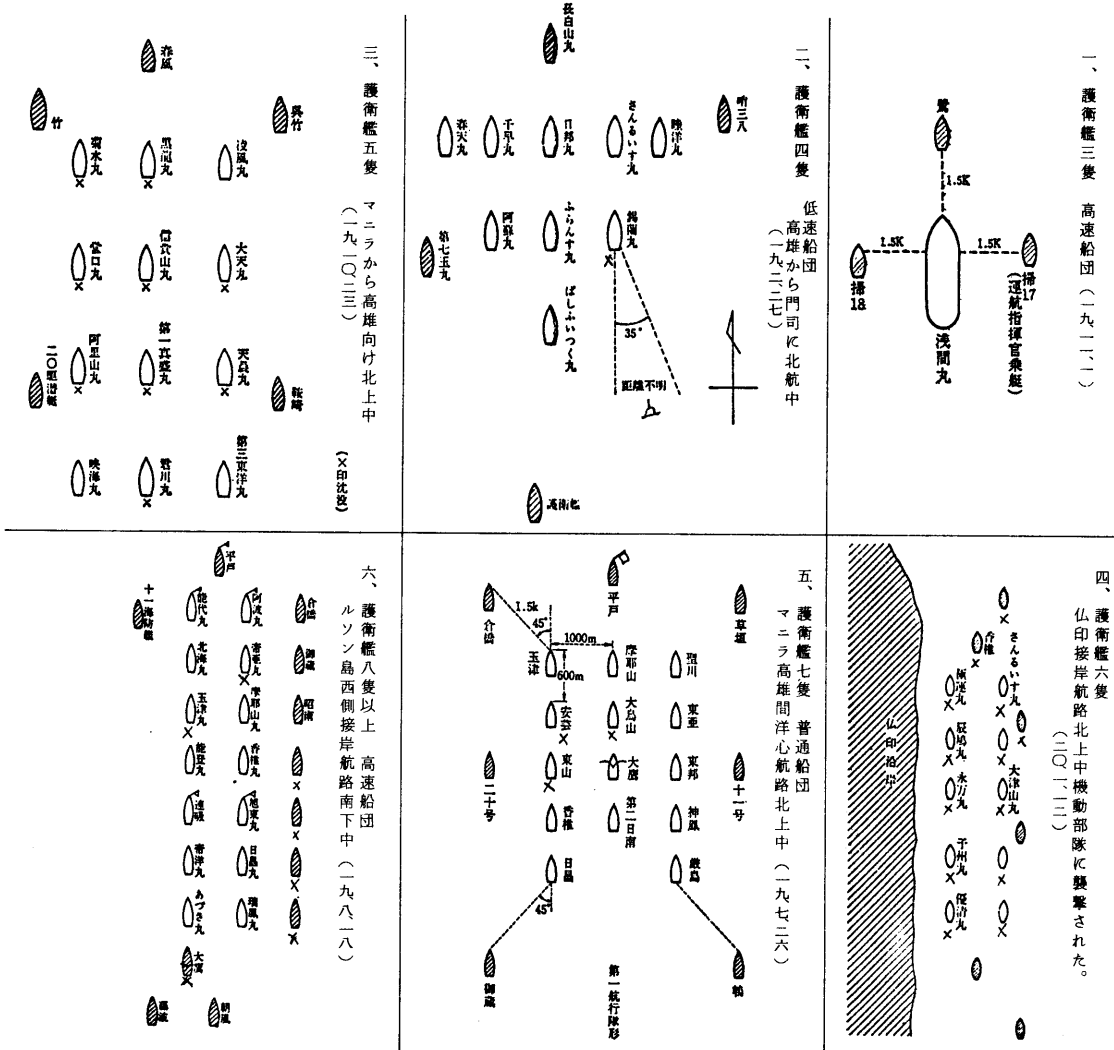
潜水艦情報及び警報 沿海諸部隊は担当海面航行船舶に対し絶えず敵潜水艦情報を送るとともに、次の諸警報を發した。

警戒警報

空襲警報

HP「海軍砲術学校」公開史料

挿図第 8



HP「海軍砲術学校」公開史料

対潜警報

機雷警報

敵艦艇警報

緊急水路警報

また航行船舶は敵潜水艦情報を得次第沿海諸部隊に通報することとされていた。

これらの情報は、台湾海峡、ルソン海峡方面に多く、大本営から放送される敵潜情報とともに有力な情報源となつた。しかし的確な情報であつたか、どの程度役に立つたかについては疑問である。司令部を持つ護衛船団では大いに役に立つたと当時の参謀は回想している。

会敵（敵潜水艦）時の処置 昭和19年4月20日海軍省から配布された護衛艦長心得には、護衛艦と船団とに分け、次のように示している。

護衛艦ノ処置

1. 船団護衛中会敵（敵潜水艦）時ノ護衛艦ノ行動ハ豫メ諸般ノ図上研究ヲ行ヒ護衛中ニ於ケル諸種ノ情況ヲ想定シテ常ニ其ノ処置ニツキ胸算ヲ立テ神速適確ナルヲ要ス

(イ) 敵潜襲撃直前ト認メタ場合

現測定資料ニテ直ニ攻撃ニ転ズ

(参考)

- (1) 奏効ヲ豫期シ得ル場合（護衛艦ヨリノ距離約1,500米以内）
ハ1回ニ連続使用シ得ル爆雷ノ全数ヲ投射ス 爆雷ノ使用数ヲ惜ミテ敵潜ヲ逸シタル戦例多シ注意ヲ要ス
- (2) 奏効ノ算小ナル場合（護衛艦ヨリノ距離約2,000米）ハ1回ニ連続使用シ得ル爆雷ノ半数以内ヲ投射ス
- (3) 護衛艦ヨリ敵潜迄ノ距離遠キ場合（3,000米以上）ハ会敵ト同時ニ3個程度ノ爆雷ヲ威嚇的ニ投射シツツ攻撃ニ移ルヲ可トス（投射時隔20秒程度）

(ロ) 敵潜ノ船団ニ対スル攻撃ニ若干ノ餘裕アリト認メタ場合

情況許ス限り測的ニ努メ攻撃ニ転ズ 此ノ場合船団既ニ避退運動開始後ナル場合ハ速ニ敵ノ所在ニ急行シ敵ノ相次グ発射ヲ封止ス

HP「海軍砲術学校」公開史料

ル如クシ極力測的ニ努メ攻撃ニ転ズ

(イ) 船団敵潜ヲ回避シ不安ナシト認メタ場合次項(ウ)ノ索敵要領ニ依リ正確ニ測的シ必滅ヲ期シ攻撃ス

(註) 爆雷其ノ他ニ依ル水中爆発海面ヲ探知セバ爆発後十数分間以上反響音アリ注意ヲ要ス

2. 船団ヲ攻撃セル敵潜水艦ハ全力ヲ拵ケテ必滅スルヲ要ス

投射教範ニ示ス如ク攻撃ハ単艦ヲ立前トスベキモ攻撃艦2隻以上ノ場合ハ聯合索敵竝ニ聯合攻撃ニ関シ相互ノ連繫ヲ緊密ニナシオコト肝要ナリ 然シテ艦内ノ諸機関ヲ停止シテ専ラ聴音ニ依ル索敵ヲ行フコトハ敵ヲ確實ニ捕捉スル算大ナリ。但シ敵ノ反撃ニ対シ不利ナルヲ以テ一般ニハ極ク浅吃水ノ艦ノミ行フヲ可トス

(イ) 攻撃ニ充当スベキ護衛艦数

護衛艦総数	攻撃ニ充当スベキ護衛艦数	船団ノ護衛ヲ続行スベキ護衛艦数
1隻	1隻	0
2隻	2隻	0
3隻	2隻	1隻
4隻	2隻	2隻
5隻以上	2隻	2隻以上

(ロ) 連続攻撃時間

敵潜存在ノ概位ヲ知リタル場合ハ敵潜浮上スル迄或ハ撃沈確認迄現場ニ在リテ索敵攻撃ヲ続行ス 此ノ場合連続攻撃時間ハ3昼夜以上ニ及ブヲ一般トス

(註) 単ニ探知反響音無クナリタリトノ理由ヲ以テ撃沈確實ナリトシテ索敵攻撃ヲ打切り敵潜ヲ逸シタル戦例多シ

(ハ) 索敵要領

(1) 襲撃直後ノ敵潜行動概要ヲ判知セル場合

出会点ニ直行索敵シ敵情ヲ得ザル場合ハ敵潜射点ヲ基礎トシ外方搜索弧(襲撃後逃げる潜水艦を捜索するため計算された軌跡)ノ要領ニテ索敵ス。但シ敵ノ変針大ナリト判断セル場合ニハ縦

HP「海軍砲術学校」公開史料

横＝間隔大ナル搜索航路ヲ以テ索敵ス

(2) 襲撃後ノ敵潜行動不明ナル場合

敵潜水艦ノ射点ヲ基礎トシ外方搜索弧ノ要領ニテ搜索ス

(3) 索敵＝当リテハ探信儀、水中聴音機、見張等ヲ全幅活用スルヲ要ス

3. 沈没船ヲ生ジタル場合

救助ト攻撃ト両立セザル場合ハ護衛艦ハ敵潜ヲ斃スヲ第1義トシ攻撃ニ任ズルヲ要ス

(注) 海中ニ在ル遭難者ヨリ約150米離隔シ投射セバ人体損傷ハ概ネ免レ得ルモノト推定セラル

船団ノ処置

1. 敵潜水艦ニ対シ過度ニ消極的トナリ或ハ萎縮スルガ如キコトナキヲ要ス

2. 敵潜水艦ヲ発見シタル船舶ハ左ノ要領ノ攻撃ヲ実施ス(但シ味方艦船ニ損害ヲ及ボサザル如クナスヲ要ス)

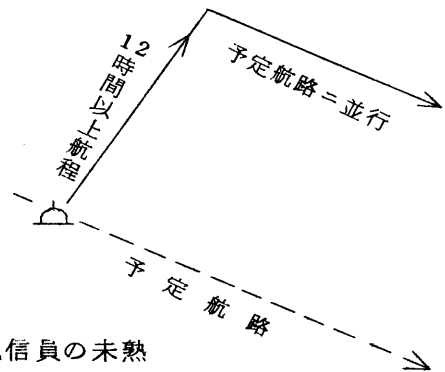
(イ) 船舶ハ発見方向ニ対シ2発以上ノ砲撃ニ依リ迅速ニ警報ス

(ロ) 敵潜水艦方向ニ回避スル船舶ハ砲撃、投射、衝撃ヲ実施ス

(ハ) 非敵側ニ回避スル船舶中味方艦船ニ危害ヲ及ボサザルモノハ砲撃立ニ威嚇投射ヲ行フ

3. 会敵時ノ適當ナル避退航路

右図ノ如ク充分避退シ豫定航路上ニ戻ラザルコト肝要ナリ
上ノように指導されてはいたが、大洋の真中では、次のような理由でなかなかうまく行かず、中には大混乱に陥り、被害を倍加した例もあつた。



通信が不如意 機器の性能及び電信員の未熟

船団運動の不整 各船長が戦術運動に慣れていない。

夜間の会敵及び被害 敵はレーダーを利用し夜間攻撃を主用する。

HP「海軍砲術学校」公開史料

我方はレーダー性能が劣るので、夜間の戦術運動が拙い。

複数潜水艦の攻撃 1隻の潜水艦の攻撃に熱中していると、その隙に他の潜水艦が攻撃してくる。

事前訓練の余裕があれば、攻撃及び回避の戦術運動はもつと効を奏したと考えられるが、重要物資運送を急ぐあまり、船団部隊は十分な訓練期間を与えられず術力の低いまま稼働を余儀なくされた結果である。

敵潜水艦攻撃確認 日本海軍の対潜攻撃は至極あつさりしていて、戦果の虚報のみ累積していたので昭和18年5月大本営は、敵潜水艦の欺瞞作戦に乗ぜられることなく対潜攻撃の執拗性を示達しているが、同時期、海軍潜水学校では対潜攻撃戦果確認要領について、次のように指導していた。

(1) 撃沈確実ト判断スル資料

- (1) 多量ノ油 } 且引続キ出レバ尙確実デアル
- (2) 多量ノ空気
- (3) 魚雷誘爆ノ際ハ火柱ガ水面ニ出ル

(2) 撃沈ニ至ラザル場合

- (1) 油跡移動ス
- (2) 聴音機、探信機ノ利用ニ依リ知ル

(3) 徹底的ノ攻撃

撃沈不確実ニシテ油跡移動アル場合更ニ爆雷攻撃ヲ行ヒ撃沈ヲ確実ニスルコト肝要デアル

しかし実際には対潜攻撃を行う艦艇長の戦場心理による誤判断、米潜水艦の巧妙な欺瞞作戦等により戦果の確実性が少かつたことは、戦争の全期間を通じ日本海軍対潜掃蕩作戦における一大欠陥であつた。

5. 護衛作戦に対する米軍側の批判 米海軍は日本の海上交通線を徹底的に破壊し、日本商船隊を潰滅させるに至つたのであるが、「ニミッツの太平洋海戦史」は、日本商船隊攻撃に関し、日本海軍を槍玉にあげ、次のような点を厳しく批判している。正誤を得ていない点もあるが、短刀直入の点が多い。

船団護衛制度を軽視した理由

HP「海軍砲術学校」公開史料

日本海軍は連合軍潜水艦の威力を見くびっていた。

日本海軍は攻勢作戦に力を入れ、守勢作戦的な船団護衛を軽蔑していた。

船団護衛態勢をとるのが遅れた

独航船方式の柔軟性を保持することに未練を残し、大船団の周囲に強力攻勢的な警戒幕を張る利点を犠牲にした。独航船の撃沈率は船団内の損害の2倍半多い。

日本側がもつと早くもつと効果的な護衛制度を採用していたら、日本は或は米潜水艦の攻撃武器としての有効性を大いに減殺していたかもしれない。

対潜掃討

1. 対潜掃討の意義 対潜掃討と言うのは敵潜水艦を積極的に探し出して、これを撃沈することである。船団護衛に従事する護衛艦は船団護衛中絶えず敵潜水艦を探し求めているのであるが、船団を安全に目的地に送り届けることが主目的であるから、潜水艦を探知しても攻撃運動及び攻撃時間には自ら制約があつた。しかし海上交通保護の面から考えると、海上交通を破壊する第1の敵は潜水艦であるから敵潜水艦の活動を封殺しなければならない。ここに対潜掃討が海上交通保護の主要対策の1つとして登場するのである。

対潜掃討には、対潜掃討専門の部隊に重要海面を掃討させる場合と、航行船舶、哨戒機、見張所等からの潜水艦発見報告により急拠掃討に出動する場合があつた。

日本の対潜攻撃の一般的要領は、犬曲線をたどつて接敵し、馬乗り攻撃（爆雷）を常套手段としていた。

この攻撃要領においては、日本の探信儀の最小探知距離が大きいので、敵潜水艦に馬乗り攻撃は目見当で行つており、完璧な捕捉攻撃にはなつていなかった。のちには馬乗り攻撃の際、魚雷の反撃を受けるようになった。また一度爆雷攻撃を行なうと、海中が気泡で攪乱し、再探知、再攻撃は殆んど不能であつたと言う。

この点米海軍は、攻撃三角形を想定し、出会針路を算出して攻撃運動をとり大きな成果を挙げているが、これは優秀な測的兵器を装備していたからできたものである。

HP「海軍砲術学校」公開史料

対潜掃討には、水上部隊によるものと、航空部隊によるものと2通りあつた。水上部隊としては昭和19年8月第31戦隊(後述)が新設されたが短命に終つた。航空部隊としては、901空、931空、453空等があつた。しかし小兵力ではあつたが開戦時から終戦までの長期間、連続として海空からの掃討作戦を続けていたのは沿海諸部隊であつた。

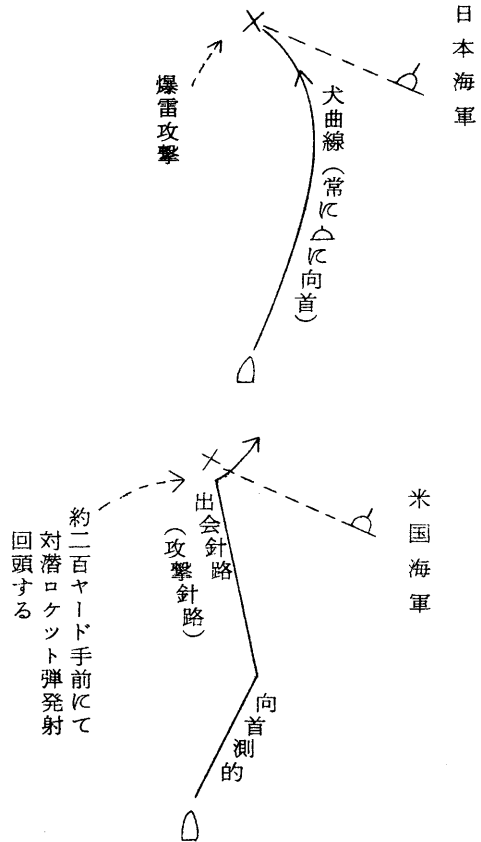
次にこれらの対潜掃討部隊の作戦について考察を加えてみることにする。

2. 水上艦艇による対潜掃討

(1) 沿海諸部隊 第43頁以降に掲載のとおり佐世保、奄美大島、沖縄、高雄、馬公、マニラ、シンガポール、サイゴン、三亜、香港、厦

門、上海、青島、旅順、鎮海の各基地には対潜掃討用艦艇が配備されていた。その兵力は各基地とも数隻の特設駆潜艇もしくは駆潜特務艇であつた。特設駆潜艇は300トン前後の捕鯨船を徴用して武装したものが多く、駆潜特務艇は130トン前後の木造船に武装したもので、両者が沿海諸部隊対潜掃討艦艇の主力をなしていた。武装は、いずれも機銃1~2挺と爆雷18個程度で速力も12節を越えるものは少く、敵潜水艦の性能に比し著しく劣つていた。特に搜索能力については探信儀が小型であり性能が低いこと、船体が小さく動揺の多いこと、練度の高い乗員が少いこと等が重な

挿図第9. 日米海軍対潜水艦攻撃運動の比較



HP「海軍砲術学校」公開史料

つて著しく低いものであつた。また航行船舶或は哨戒機からの敵潜水艦発見報告により基地を出撃する例が多かつたが、速力の低い特設艦船では現場に達することが容易でなく、掃討作戦に間に合わないことが多いのであつた。

沿海諸部隊担当海面のうち、近海に敵潜水艦が出没することの最も多い海域は、高雄警備府の担当海面（挿図第2参照）であつたが、対潜掃討用艦艇は高雄に9隻、馬公に24隻であり、その作戦要領は次のようなものであつた。

編制 各防備部隊指揮官所定の艦艇或は増援された艦艇をもつて掃討隊を編成し、掃討艦艇中の最先任指揮官が現場の指揮をとる。飛行機隊は単独又は水上艦艇と協力して掃討に任ずる。

掃討要領 敵潜水艦の所在概ね確実である場合は、敵潜予想艦位を中心に経過時数に応じ適当な半径の円を画き、同円内を掃討艦艇数に等分し、各分割海面に各1隻ずつ配分して掃討する。敵潜水艦の所在不確実な場合は、掃討艦艇が掃索列（一般に有効探知巾を間隔とした横陣列）をつくつて敵潜水艦潜在予想海面を掃討する。掃討艦艇の数の少ない場合は、予め計算された搜索弧上を掃討する。

しかし配置されていた掃討艦艇はいずれも小型特設艦艇であつて、前述のとおり性能、装備、練度ともに低く、敵潜を捕捉することは容易なことでなかつた。このことは香港所在第2遣支艦隊所属対潜艦艇及びサイゴン所在第11根拠地隊所属対潜艦艇についても同様であつた。

- (2) 第31戦隊 軽巡1、駆逐艦9、海防艦5から成る海軍随一の強力な対潜掃討部隊として昭和19年8月20日編成され、南シナ海方面で活躍した。しかし十分な成果をあげないうちに同年11月25日旗艦は沈没し、司令部は全滅した。同年12月1日司令部は再建され、高雄に位置したが、主として護衛及び作戦輸送に任じた。編成当初、海上護衛総司令部麾下に入れると海上護衛に流用され易いとの懸念から聯合艦隊所属とされたのであるが、結末は掃討作戦わずか3箇月で海上護衛に流用された。護衛艦不足と言う切実な要求によるものであらうが、対潜掃討部隊としての成果があがらなかつたことも大きな理由であらう。

HP「海軍砲術学校」公開史料

この戦隊は、駆逐艦が多くその活動が期待されたのであつたが、何故に成果が上らなかつたのであらうか。其の理由には次のようなことが指摘され、即ち日本海軍海上交通保護作戦の敗退した理由ともならう。

水中測的兵器の性能不良 当時駆逐艦は大部分93式探信儀を積んでいたが、被害発生前に敵潜水艦を探知できていなかったことを嘆く所見が多く出されている。

乗員の練度不足 探信儀を操作する水測員は、要員需要の激増、戦時消耗の増大等により高練度の配員が少く、速成教育の未熟者が多数を占めるようになって、探知能力が落ちていた。

昭和19年4月陸軍部隊の護衛輸送に任じた某水雷戦隊司令官も、右の点を次のような表現で真剣に訴えている。

船団の運動・護衛等ニ関スル対策ハ種々アルベキモ、海上輸送ガ戦力ノ根幹ヲ為ス戦局ノ現状ニ於テハ、護衛艦艇・航空機ノ対潜発見能力ノ画期的向上ヲ図ル以外抜本的対策ナク---中略---極言セバ現状ニ於テハ敵潜ノ来ラザルヲ恃ムニ以タリ。即チ当面ノ問題トシテ磁気探信儀或ハ水中電波探信儀等ノ新装備ガ、刻下焦眉ノ急ト認メラルヲ以テ速カニ国家ノ総力ヲ此ノ方面ニ傾注シ、性能優秀ナル右兵器ノ発達ニ邁進スル要アリト認ム。

- (3) 第18戦隊 機雷敷設専門の戦隊であつたが、昭和19年9月5日付高雄警備府司令長官の指揮下に入り「ルソン海峡部隊」として10月中旬までルソン海峡の対潜掃討に従事した。これは俄仕立の対潜掃討部隊であつて、充当兵力も機雷敷設艦の警戒に任じていた駆艦艇1、駆潜特務艇3、掃海艇2、特設艦艇2に、航空機(水偵が主)約44機が加勢された。のうち若干の駆潜特務艇及び航空機が増勢されたが、水上部隊は小型・低速で海の荒れ易いルソン海峡では自艇の行動すら思うようにならなかつた。また航空部隊は、9月中旬及び10月中旬の2度にわたる機動部隊来襲により活動が著しく制約され、海空とも期待される成果があがらなかつた。当時は比島決戦のため、兵員、軍需品を送る船団が輻輳し、この掃討部隊も中途から船団護衛に振り向けられた。敵潜水艦は船団に蝟集するのでこの措置をとつたようであるが、根本的には対潜掃討作戦について見るべきも

HP「海軍砲術学校」公開史料

のがなかつたからであらう。

- (4) AS作戦 昭和19年末から南西航路は次第に追い詰められ、敵潜水艦は東シナ海及び黄海に蝟集して日本船舶を攻撃し始めた。第1護衛艦隊は佐世保鎮守府部隊、鎮海警備府部隊、支那方面艦隊と協力して大掛りに同海面の対潜掃討作戦を実施した。これがAS1～AS3作戦である。この作戦は、20年2月AS1作戦の実施されるころは南号作戦協力を兼ねて実施されており、南西航路を必死に確保しようとする作戦であつたが、同年3月開始のAS3作戦に至ると南西航路は放棄され、大陸航路の確保に重点が置かれていた。しかしその効果は敵潜水艦制圧にとどまり撃沈の戦果は米潜水艦「トリガー」の1隻のみであつた。

3. 航空機による対潜掃討

- (1) 第901海軍航空隊 航空機による対潜掃討は、その初期において沿海諸部隊所属水偵により行われ、その要領も機上から肉眼による見張りによるものであり、潜水艦を視認したら接敵し携行の対潜爆弾を投下し、攻撃を加えると言う手段であつた。しかし敵潜水艦の跳梁に耐え兼ねた海軍は、昭和18年12月10日対潜掃討専門の航空隊として第901海軍航空隊を新設した。この航空隊には優先的にレーダー及び磁探が装備された。レーダーは19年5月ころ先ず飛行艇に装備され、使用に慣熟すると10哩以内で潜水艦を、4～5哩以内で潜望鏡を、それぞれ捕捉できるまでに至つたと言う。

磁探とは、磁気探知機の略称であつて、空中から海中の地磁気の歪曲を探知し、これにより海中の地磁気を歪曲するもの即ち潜水艦の存在、その潜航深度等を知ることのできる兵器である。この兵器は19年4月ころ901空に支給され、96陸攻に装備して研究訓練の結果、同年7月ころ実用に自信を得た。性能は飛行艇を中心とし120米の半径内の潜没潜水艦は確実に探知できると言われ、3機編隊、飛行高度20～30米、列機の間隔約200米にて海面を搜索すると好い成果があげられることが実証された。そこで磁探機3機を1チームとする特別掃討隊が編成され台湾を基地として活動を開始した。

この特別掃討隊は8月25日から9月にわたる15日間に、15目標探

HP「海軍砲術学校」公開史料

知し、6隻の敵潜水艦を撃沈したと報じた。これは同方面において同期間に発見した目標の36%に当り、撃沈された潜水艦の半数に当るものであつた。

レーダー搭載機及び磁探搭載機の活躍は、901空東港派遣隊及び901空高雄派遣隊により実施されたもので、いずれも南シナ海を活躍の舞台としている。この練度の高くなつた航空部隊も捷号作戦に投入されて大部消耗し、更に南シナ海の制空権を奪われ、威力を失つた。

昭和20年1月以降901空は東シナ海において前述のAS1～AS3作戦に参加した。このときは同隊所属の艦攻にも磁探を装備し好成績をあげたと記録されている。その後水偵及び東海による空水対潜掃討要領が確立し、その成果が期待されたが南西航路が遮断された後のことであつた。

以上磁探及びレーダーを装備した901空所属航空機は対潜新兵器を駆使して大戦果をあげたことになつているが、戦後発表された米海軍資料によると磁探による被害を裏付ける敵潜水艦の喪失は認められない。虚探知であつたか、探知されても上手に逃げのびたものか、味方沈没船舶の反応を敵潜水艦と誤認したものか、理由は数々あげられるが、戦中に開発された海軍唯一の対潜兵器も不成功に終つていたのである。(挿表第4参照)

- (2) 第931海軍航空隊 昭和18年12月10日4隻の護衛空母が海上護衛司令長官の指揮下に入つた。この空母に搭載する対潜掃討用航空機を訓練、整備するために19年2月1日第931海軍航空隊が新設された。この航空隊は磁探搭載予定の97艦攻48機をもつて編成され、同年3月29日12機が護衛空母海鷹に搭載され、南西航路において護衛作戦を開始した。この空母搭載機による作戦は同年9月17日護衛空母雲鷹沈没により中止された。この間空母機は護衛艦艇と協同により4隻の敵潜水艦を撃沈したと報じているが、この時点では磁探も搭載されておらず、航空機の威力を発揮する前に低速(船団と同速に減速したことによる)大型目標である母艦が敵潜水艦の好餌にされるに至つた。(第27頁「護衛空母による作戦」参照)。

強力な兵力でありながら、艦載機による対潜掃討の成果があがらず、敵潜水艦に好目標を呈する結果になつて、護衛空母の参加は当時としては不

HP「海軍砲術学校」公開史料

適当であつたと言うのが空母艦長の所見である。

艦載機が敵潜水艦を捕捉、撃沈できる練度を持たずして母艦で護衛作戦に乗り出すことは、母艦もろ共心中を強いる危険極まりない処置だつたと言える。

機雷の敷設

1. 南西航路海域における機雷敷設 機雷の敷設が通峽阻止・港湾防備等の対潜水艦作戦について有効な役割を演ずるであらうことは開戦前から予想され、海軍は戦前から機雷を開発製造し備蓄していた。

開戦時日本海軍はこの機雷の一部を重要港湾の防備用に使用した。即ち南西航路海域では、陸海軍船団の集結する海南島三亜港外、英国艦隊の進撃阻止を計つてシンガポール北方海面、比島リングエン泊地等に敷設した。しかし日本軍が早期に同方面の制海権を掌握したこと、敵潜水艦の跳梁が少かつたこと、機雷は味方船舶の行動も制約すること等の理由により、その後の機雷敷設は中断していた。

昭和18年中期以降南西航路上に敵潜水艦の跳梁が激化してきたので、海軍は備蓄機雷の大部を投入して18年中期から20年初期にかけ挿表第1及び挿図第5のように機雷堰を設置した。

機雷堰の構成は、南西航路の保護を目的としたものであるが機雷敷設海面が深々度の大洋であること、航路が長大であること、敵潜水艦が跳梁している海面であること等の悪条件が重なり敷設作業は極めて難事業であつた。この作業を行うため昭和19年1月20日には機雷敷設専門の部隊として第18戦隊が編成された。この部隊は、機雷搭載能力750個の敷設艦4隻、護衛の小型艦艇4～5隻から成り、東シナ海、台湾海峡、奄美大島方面の機雷堰設置に任じたのであるが、この第18戦隊の行つた作業は、日本海軍の最初にして最後となつた機雷敷設大作戦であつた。したがつて作業の性格及び対敵顧慮の面から問題点の多い作戦であつたが、第18戦隊は次のような所見をもつてこれら諸問題を説明している。

要旨 機雷敷設作業は一種の重量物投下作業であり、かつ火工兵器の取扱作業であるから、保安上作業に慎重を期する必要がある。一方敵潜水艦の跳梁する海面での作業であるので迅速を必要とする。

HP「海軍砲術学校」公開史料

天候 海上が荒れると艦が動揺し、甲板上の機雷の整備点検、運搬、投下の各作業に危険が伴うこと。また艦位の測定が困難となること。月明の平穏な海面が敷設作業に一番適している。

繫維索の強度 深々度海面における機雷繫維索は5～6.5耗鋼索であるが、これでは投下時切断し易い。1,650個中22個自爆。炸薬量100kgの93式機雷では6.5耗程度の繫維索の寿命は1～2ヶ月の場合もある。深度500米にて12耗程度の鋼索を必要とする。

2. 機雷堰の効果 機雷堰の効果を判定する直接材料は見当たらない。大口の機雷敷設作業の終了したのは昭和19年6月中旬であるが、それ以降においても南西航路上における敵潜水艦の跳梁は激化するばかりであつた。戦後の調査によると、この時期に我が機雷に触れて沈没したと認められる米潜水艦は「フリーヤー」及び「エスコラー」の2隻である。

敵は我が機雷堰を予知してこれを避けたものか（第4海上護衛隊昭和19年4月戦時日誌によると敵は我が機雷堰を深知したらしいと記述している。）、早期に繫維索が切断して機雷堰は崩れたものか、双方考えられるが、船団の戦時日誌によると浮流機雷発見報告が連日にわたっているため、繫維索の細い深々度敷設機雷は敷設後数ヶ月にして逐次繫維索が切れ、浮流したものと推測される。

港湾防備

1. 重要港湾と防備部隊 長大な南西航路海域には、船団積荷の積み込み或は積み卸しを行う港、船団の集合離散又は仮泊に用いる泊地が多々あつたが、そのうち船団の出入の多い重要港湾については、敵の空襲、潜水艦攻撃、機雷敷設等の破壊作戦を仕掛けられる公算が大であつた。よつて海軍は、当該港湾には根拠地隊、警備隊、防備隊等適宜の部隊を置き、船団部隊の後方支援に任ずるとともに、併せて当該港湾の防備に任じていた。

また最寄の航空隊も港湾防備に協力することとなつていた。

南西航路海域の沿岸国は、泰国以外すべて日本の占領下にあつたので、この沿岸国の重要港湾は日本が自由に使用し、防備兵力も意のままに配備することができたのは当時南西航路保護について最も特徴とするところであつた。反面、兵力量については第1護衛隊の兵力増強が最優先され、各根拠地の防

HP「海軍砲術学校」公開史料

備兵力は微々たるものであつた。

2. 港湾防備作戦の態様 各防備部隊は、海上交通保護作戦として対空防備、海面防禦、防諜及び通信諜報等の対策をとつていたが、対空防備及び海面防禦を併せて港湾防備と通称していた。そして港湾防備の具体策として通例次の諸施策がとられていた。

対空防備

哨戒見張

戦闘機隊の配備（最寄航空隊から派遣）

監視艇（大部分特設艦艇）の配備

高角砲台、機銃台の配備

警報

灯火、音響、交通の各管制

偽装

被害極限法

海面防禦

哨戒及び見張

砲台の配備

機雷、防潜網、防備衛所等の配備

掃海及び航路標識の設置

艦船の出入掩護及び水路嚮導

水中音響管制

しかしながら右の諸施策を全部実施することは、保有兵力及び資材の面からして到底不可能の事であつて、曲りなりにも整備されていたのは、上海、香港、高雄、マニラ、シンガポールくらいのものであつた。それでも配備される兵力は少く、南西航路の中継基地として船舶が輻輳し、敵も重視していた高雄港、香港両港の防備についてみても、次のようなものであつた。

高雄港

対空防備 高雄警備府付属の防空指揮所、防空砲台、特設見張所（6ヶ所）があり、邀撃には第14聯合航空隊（台南空）の艦戦隊が任じた。海面防禦 防潜網は設置されていたか否か不明、外地の港湾に防潜網設

HP「海軍砲術学校」公開史料

置の余裕能力はなかつた。その他の防禦任務は第45掃海隊司令が担任した。兵力は昭和19年5月末にて

特設掃海艇3、特設砲艦1、特設駆潜艇3、駆潜特務艇1、防備衛所2、特設見張所1であり、艦艇は船団護衛、対潜掃討兼用のものであつた。

香港

対空防備 陸海協力して防備しており、海軍は海南島の254空又は上海の256空から常時6機程度の防空戦闘機の派遣を待っていた。

海面防禦 香港方面特別根拠地隊が担任していたのであるが、昭和19年2月末の充当兵力は、砲艦2（嗟峨、舞子）が主力で、その他は小船艇ばかりであつた。防潜網存在の記録もない。亀令島、三門、担杆島等香港周辺8ヶ所には10名前後の兵力をもつて構成する派遣隊を置き監視、情報収集に当らせていた。

3. 港湾防備の成果 港湾防備の成果がどの程度あつたのか測る資料はない。ただ敵は南西航路海域の重要港湾について、空襲を最も多くし、ついで港湾外における待伏せ攻撃が目立つた。航空機による機雷敷設と言う新戦法もとられ、我が方はその掃海に苦勞したが、数が少なくて大きな被害を受けるまでには至らなかつた。

このような敵の我が重要港湾に対する戦法について、昭和19年2月の第2遣支艦隊戦時日誌は次のように記しているが、当時の港湾防備作戦の代表像と受取つてしかるべき内容のものである。

敵空軍ハ依然南支沿岸海上交通破壊作戦ニカラ注ギツツアルモノノ如ク本月5日第71船団被害（注 8隻船団中3隻B25により撃沈された。）ノ例ニ徴スルニ先ヅ諜者ニヨリ船団ノ出港日時ヲ探知シ該船団ノ香港ヲ離レルヤ電探ヲ有スルB24ヲ以テ之ヲ捕捉シ更ニB25ヲ糾合シテ反覆攻撃スルノ手段ヲ講ズルニ至レリ 故ニ天候ノ障害ヲ以テ敵機出撃ノ慎レナシト速断スルヲ得ザルニ至レリ 今後船舶ノ航路選定ニ当リテハ天候ノ如何ヲ問ハズ出来得ル限り洋心航路ヲ採リ且我戦闘機ノ充実ニ伴ヒ常時上空哨戒ヲ行フノ要切ナルモノアリ又陸軍部隊トノ連繫ヲ密ニシテ敵機来襲ノ豫知ニ努ムルト共ニ防諜ニ関シ陸海一体トナリ一層厳戒ヲ要スルモノト認

HP「海軍砲術学校」公開史料

△ 又敵ハ前月下旬以来建寧歙県衢県（福州の北西約250軒、同北約430軒、同北約330軒）等ノ東部基地ヲ強化シアリ之カ整備ト相俟テ浙東沿岸下揚子江方面ヘノ出撃モ予想セラルルニ至レリ 敵機ノ台湾空襲ハ12月下旬以来南雄遂川（広東の北東約250軒及び370軒）等ヨリ数回ニ亘リ出撃セルモノノ如ク遂ニ本月中旬夜間高雄港外ニ磁気機雷ヲ敷設セリ

右磁気機雷ハ揚収調査ノ結果磁気感応回数1回乃至8回ニシテ爆発スル如ク自由巧妙ナル調節装置ヲ有スルヲ以テ数回ノ掃海ニ依リ安全ナリト速断スルヲ待ズ 当方面香港厦門港外ニモ此ノ種機雷敷設ノ公算尠シトセズ 敵ハ戦闘機隊ノ香港進出後（筆者注 1月14日に254空から6機進出）之ガ攻撃ニ焦慮シアルモノノ如ク屢々飛行場爆撃ノ目的ヲ以テ香港ニ來襲セリ 1月下旬並ニ本月中旬香港來襲時ニモ従来ノ攻撃目標タル造船所碇泊艦船等ヨリモ主トシテ戦闘機隊基地ヲ爆撃シアリ（以下筆者略）

右の所見からしても防空が港湾防備の主体となつていたことが伺われる。しかしその後において高雄港に見られるような磁気機雷の敷設が香港、広東、ハイホン、上海の諸港に対して行われ、敵潜水艦からも温州、香港、上海の沖に敷設した。そして米軍資料によれば少くとも27隻の日本船が触雷により沈没したことになつている。

在中国米空軍に対抗し得る海軍防空戦闘機隊は、海南島の第254空、上海の256空で併せて零戦30機前後の兵力であつた。これでも来襲するB24及びB25にとつては脅威の存在であつたことが伺われるが、重武装、高々度性能のよい米軍機は、我がレーダーの性能をもつてしては早期、遠距離に捕捉することが容易ではなく、捕捉できたとしても小兵力の我が戦闘機隊の邀撃によつては仲々撃墜できなかつた。従つて敵は重要港湾空襲の手を少しも弛めようとはしなかつた。

また敵の磁気機雷敷設については、最初の洗礼を受けた高雄港の場合、現有の掃海具では全く役に立たず、漁網による海底根こそぎ掃海により漸く処理することができた。しかしこの方法では海底に起伏のある場合は網が届かず掃海洩れを生じた。その後「5式掃海具」と言う磁気機雷掃海具が完成したが、内地港湾の掃海で手一杯であり、外地では全く使用されなかつた。戦

HP「海軍砲術学校」公開史料

術的に守勢に立つと、このような面にまで相当の戦力を割かざるを得なくなるものである。

防諜及び通信諜報

1. 防諜 前掲昭和19年2月の第2遣支艦隊戦時日誌にもあつたとおり、香港においてはスパイが暗躍して日本船団の動静を米軍に通報しているらしいと推測されていたが、このようなことは上海、サイゴン、マニラ、シンガポール等でも盛に行われていたようである。戦後の米海軍軍人の記録によると、中国沿岸には米海軍の諜報部隊がいて次のように活躍していたことが記されている。

「中国にいた海軍グループの指揮官は、中国沿岸沖を行動する潜水艦等に対して、日本船舶の行動の情報を提供する組織を持つていた。沿岸監視人等と中国の航空部隊は船団が陸岸に沿って動いていたと報告した。」

このような敵の諜報網に対し、日本軍がどのような防諜対策をとつたか不明であるが、敵性住民の多い日本軍占領地帯で船団を隠蔽することは不可能であつたに違いない。徹底した大陸接岸航路を利用した昭和19年秋以降、日本船団の通航は沿岸島嶼から「のろし」により逐次通報されていたと言う。

日本海軍としては、船員に対する機密保持、機密図書の厳重保管等、防衛対策はやかましく強調していたが、対スパイ戦にはすこぶる立ち後れがあり、効果があがらなかつたとは情報関係者の回想であり、これを補う手段として後述の通信諜報に力を入れ、成果を得ていた。

2. 通信諜報 海軍は在中国米空軍及び南西航路上に行動する敵潜水艦の動静を探知する手段として、通信諜報に力を入れた。即ち敵航空機の発着信電報の解説、敵潜水艦発信電の方位測定、敵潜水艦相互の無線電話の傍受等により、敵の所在、行動を探知し、海上交通保護関係部隊に通報するのである。支那方面艦隊には上海、漢口、三亜の3個所にこの通信諜報機関があつて大活躍した。

一般に米軍の暗号は極めて難しく、日本側で解説することは困難なものが多かつた。しかし中国暗号になると、日本海軍の永年にわたる解説技術の累積効果によつて、容易に解説できた。かかる点から支那方面艦隊所属の諜報機関は、中国暗号の解説を通じ在中国米空軍の動静把握に長じ、連日海上交

HP「海軍砲術学校」公開史料

通保護関係部隊に有益な情報を流していた。

支那方面艦隊以外に、大規模な通信隊として台湾に高雄海軍通信隊、シンガポールに第10通信隊、マニラに第31通信隊が所在し、それぞれ海上交通保護を目的とした通信諜報にも活躍した実績が高雄警備府戦時日誌、第11根拠地隊戦時日誌等の記録中から伺われる。

5. 海上交通保護作戦と人事

人事の重要性

戦力の主要素としての人事 前節までにおいて、海上交通保護作戦の主要戦力である艦艇、航空機、搭載兵器等について考察を加えてきたのであるが、このほかに、戦力の中で主要なウェイトを占めているのは人事である。旧海軍の軍歌の中に「如何なる堅艦快艇も、人の力によりてこそ」と言う文句があるが、戦力の要素として人事は非常に重要であり、極めて微妙な働き或は反応を示すものであり、かつまたないがしろにできない問題である。

この人事は分析すると、任免、補職、服務、教育訓練厚生等多岐の分野に別れるものであるが、本論においては主として補職面及び服務上の精神面を重点に概括的に考察を加えてみることにする。

海軍人事の逼迫 海軍は伝統的に量より質を重んじ、人事についても少数精鋭主義をとつていた。そして大東亜戦争開戦時には総兵力約33万人、その練度たるや世界の如何なる海軍にも追隨を許さぬものがあつた。

しかし日本海軍の大きな欠陥は、後詰めにする戦力に乏しく、特に予備兵力が少いことであつた。敵国たる米国は国力が大きいので、短期間に巨大な戦備を整えることができ、開戦半年にして対日巻返し作戦を開始した。日本海軍はこれに対し緊急に戦備を拡張して対処しようとした。そして昭和18年から大量の徴兵及び学徒動員を行い昭和19年中期には約130万人、開戦時の約4倍の兵力にふくれあがつていた。人は集まつても、これが戦力化は米軍に比し極めて難しいことであつた。施設がない、教官が少い、訓練資材が少い等の戦力化の隘路が各所に見られた。特に艦艇及び航空機訓練用燃料の不足は致命的

HP「海軍砲術学校」公開史料

であつた。しかも第1線では劣勢のため老練な戦士が次々に倒れ、1箇の護衛船団司令部に充当する参謀を捻出することも、1艦の海防艦乗員を捻出することも容易なことではなく、海軍は頭数だけはどうか揃えながら、人的戦力は著しく低下していた。

艦隊優先人事 このような人事の逼迫の中で、海軍は相変らず聯合艦隊優先の人事を通して来た。即ち優秀な者は重点的に聯合艦隊の艦船部隊に配員し、その残りから海上護衛関係部隊にも配員する傾向があつた。また海軍軍人の一般的空気として聯合艦隊の最新鋭戦闘艦に乗組むことにあこがれ、海上護衛艦艇のような小艦艇に乗組むことを嫌う向きもあつた。

海上第1線で国を護ると言う使命感に満ちたよい慣習でもあつたが、海上交通保護作戦こそ第1線であると言う認識は徹底できず、最後迄聯合艦隊優先人事に酔つて抜け切れなかつたようである。

人事当局としては、作戦毎に多数の老練有能な戦士を失い、人的逼迫に悩みながら更に聯合艦隊に人員補充を行つて次期作戦に備える手順を繰返していたのであるが米軍の進攻のテンポが早いので、聯合艦隊の建て直しのみで手一杯で、他の部隊の補強には十分手が廻らなかつたと言うのが当時の関係者の回想である。

海上護衛作戦に従事する部隊の人事

海上護衛作戦の特質 海上交通保護作戦のうち、その大部分を占めているのは海上護衛作戦である。したがつてここでは海上護衛作戦に絞つて検討してみることとする。

そもそも海上護衛作戦を人の面から考察すると、その特質の最たるものは、極めて忍耐を要する仕事であることである。護衛の対象である船団は一般に低速であり戦術運動に慣れておらず行動が鈍い。しかも集団であるので海空とも会敵し易い。

高速を重要な武器とする護衛艦も、その速力を減殺してノロノロ船団を掩護し、無事目的地に送り込むことが最大の使命なのである。長期日の航海を、連綿不斷に1刻の油断もできず護衛しなければならない。ここに忍耐の第1が必

HP「海軍砲術学校」公開史料

要である。次に護衛艦艇は小型であるから居住性や耐波性が悪く生鮮食糧も欠乏し勝ちで、人間の精神状態を悪くする。しかも水中探信儀、電波探信儀に全面的信を置くには程遠いので拳艦46時中見張が続けられる。ここに第2の忍耐が必要である。このような特質ある海上護衛戦に海軍は全く応急的な人事配員しかできなかつた。部隊の戦力には累積した訓練に基づく強固なチームワークが必要であるのに、寄せ集めの人事のうえに、祿な教育訓練も施す余裕なく実戦に投入したのである。ここに大きな無理があり、作戦の特質上忍耐を要求しても期待どおりに忍耐を発揮することはできるはずがないのである。

配員の実情 老練な戦士に不足し、かつ聯合艦隊優先配員を通していた海軍において、海上護衛部隊に対しては如何様な配員をしたか実情を探つてみる。

護衛隊司令部 海軍には鉄砲屋、水雷屋と言うような専門分野があつてそれぞれ専門戦術にたけた士官が指揮官及び参謀の配置についたが、海上護衛についてはこのような専門分野はなく、したがつて司令官にしろ参謀にしろ殆ど素人に近い人が配員されていた。

護衛船団司令部 護衛隊司令部と全く同様のことが言える。ただし、人材逼迫のため、司令官1、参謀1の司令部1箇新設するについても要員の捻出が容易でなく、参謀は中央官衛において海上護衛関係の事務を担当していた者を臨時参謀として派遣し当座を賄つた。

船団運航指揮官 第1海上護衛隊に10数人配置されていたが、大部分予備役から応召された大佐をもつて充てられていた。作戦中部下は下士官兵数名であり、老齢に加えて補助者少く、負担が大きかつた。

方面隊司令、専任は応召の海軍大佐2名で、他の3司令は当該地所在根拠地隊参謀の1名が兼務発令されていた。

護衛艦・艇長 大部分予備士官を充てられていた。

水測員・電測員 敵潜水艦搜索探知は、船団護衛のキイポイントをなすものであるが、この専門的教育を受けた水測練習生(高等科及び普通科とも。以下同じ)、電測練習生ともキイメンバーには優秀な科員を揃えたが、全般的に訓練時間が短いので、老練の士が居るか居ないかが1艦の搜索測的能力を左右した。

以上を見ても配員上海上護衛分野が優先された形跡は全くない。但し「成績

HP「海軍砲術学校」公開史料

の悪い者が海上護衛部隊に配員されたから海上護衛戦に敗れた」とすることにはならない。

成績の上位なる者を優先配員された聯合艦隊にして、こと対潜戦には敗北を喫しているからである。むしろ恵まれない人事と環境の中で、たゆまぬ努力と忍耐により船団護衛を全うした例は数多いことを見逃してはならない。

教育

1. 学校教育 海上護衛は、砲術、水雷術等のように海軍の専門術科として基盤ができていたわけではなかつたので、術科学校においても専門教育が確立していなかつた。しかし海上交通の逼迫とともに、対潜掃討戦術の確立が強く要請され、昭和19年3月従来の機雷学校を拡張し、対潜術も教育するところとし、その名も「海軍対潜学校」と改称した。しかし教官要員の不足、教育課程の未整備等により十分な教育はできなかつたようである。高等科学生の場合の例をとると、「海軍大尉ニ就キ対潜艦艇長又ハ機雷長ノ素養ニ必要ナル対潜術又ハ機雷術ヲ修習セシムルニ在リ」と唱われながら、実際には学生を派出する余裕なく、学生1回採用で打切りとなつたと言う。下士官兵については、対潜術の機雷術とも、普通科練習生、高等科練習生、特修科練習生の3段階に区分し、多量に教育したが、相次ぐ戦局の逼迫により教育期間の短縮、教育内容の削減を余儀なくされ、所期の教育目標には到底達しないまま第1線に配員したとのことである。

2. 実地訓練

(1) 海防艦の就役訓練 昭和19年1月呉防備戦隊内に「対潜指導班」が設置され、同年8月「特設対潜訓練隊」に昇格した。この隊は海防艦を主とする対潜艦艇の就役訓練を担当し、佐伯を基地として実地教育を実施した。期間は約1箇月、戦訓を活かし新探信儀「3式探」の性能を試し、被教育艦艇長は対潜掃討に一応の自信を持つまでに至つたと言う。

(2) 船団部隊の教育 護衛船団司令官が指揮する船団では、参謀が積極的に護衛艦艇長、船長を集め、凶演乃至研究会等を実施したようであるが一般的にはそのような機会は得られなかつたようである。

護衛の艦艇長は、船団が、何処で、何故被害を受けたか、そのとき護衛艦はどのような処置をとつたか、無事任務を完了した護衛隊は如何様な戦

HP「海軍砲術学校」公開史料

術をとつたのか、と言うような生々しい戦訓を渴望した。

しかし作戦中は、そのような情報の入手はできず、研究会を持つ機会なく、時間に余裕が生ずれば、先づ休養、体力の回復が先決問題であつたと言う。

3. 教育図書 of 配布 教育訓練の不足を補うものとして各種教育図書が護衛艦艇及び船舶に配布された。これらの図書は対潜学校、潜水学校、水雷学校で研究した対潜術或は護衛術を説明しており、極めて有益な内容のものであつたが、行動中の艦艇長、船長は過労の連続であつて、暇があつたら一刻でも多く休養をとり、体力の回復をはかることが先決であつて、仲々教育図書になじめなかつたようである。

1 護衛艦の作戦行動の事例 人間の心理の微妙さ、その心理の戦力に及ぼす影響等は、大事であることは誰もが認識するものであるが、これを文章的に或は数量的に表現することは難しいものである。特に海上護衛の如き忍耐を要する作戦に従事する者についてしかりである。

そこで南西航路において約40回船団を護衛した経歴のあるベテラン艦長の手記を引用し、海上護衛に従事する者の精神面からみた作戦行動を探ぐり、その影響力を考察してみることにする。

1. 出撃前の心の準備

「漸次戦況が苛烈になるにつれ、私は乗員の気持を察して出港前又は直後に、総員を集めて艦長自身で海図を掲げて大体次の事項について説明することとした。

- (1) 船団、護衛部隊の編制
- (2) 行動予定
- (3) 敵潜(機)の出没状況及び艦長の判断する敵潜(機)潜在(出現)予察
- (4) 各海面における艦長の作戦方針及び哨戒員の注意事項
(中略)

上記艦長の説明は行動を一貫したもので、かつ艦長の予想と、採らんとする方針などまで加わるので、士気を鼓舞して、若い哨戒員にも機関員にも、また烹炊員にも艦長の心を心として活動してもらうためにも有効だつたと思

HP「海軍砲術学校」公開史料

われた。」

2. 先ず心の中の敵を打ち払う

「いよいよ門司から船団を護衛して北東季節風連吹の冬の東シナ海を西航あるいは南下することが多かつたが、彼等（補充された多数の若い新乗艦者）としては九州も見納めで、次に生きて再び内地に還れるかどうかと、内心その心細さが私にもよく察せられた。

こんな場合私は東シナ海の家図を見せて、九州から上海までの間の水深が「朝顔」（駆逐艦）の艦全長より浅いことを説明して、「東シナ海など恐るるに足らず、この朝顔が立つて渡れば艦首は水に濡れずに渡れるものだ、浅いから余計に波が高いのである。」旨了解させ、また乗員にも私自身にも「この浅い海面はわが家庭の庭先である。この庭先に敵潜出現せば撃沈容易、必ず逃すまい」と言い聞かせて、つい季節風のため消極的な気構えになり易い傾向を防ぐに努めた。」

「また爆雷（主砲）の一発は、よく味方船団部隊を緊張せしめるに有効であつた。例へば「どうもこの船団は船団会議いらいボヤボヤしている。このまま行動を続けては先が思いやられる」と思う場合には、行動第1日目の適当な状況を選んで一発の警報？を発すると、各船乗船者も救命疹をつけ救命艇の横に整列し、また縦距離を伸ばしている商船も黙つていても定位置につく状況が眼鏡で見られたものであつて、「各船緊張せよ」とか「定位置保持に努力せよ」とかの信号を何回もやるよりも、一発の警報が絶大な効果を有していた。（ただし敵潜潜在海面近くでの警報は、敵にわが位置を予告するものとして敵に戒める必要のあることは当然である。）」

3. 敵潜潜在海面の予察

「護衛艦長として、家図を見て敵潜の潜在する海面を予察すると言う事は極めて大事なことであつて、毎回真剣に行動前研究して、いざ実際に行動して見て色々な徴候にブツかつてゆくと、やがてそのうちに予察の能力も向上してゆくように思われた。この予察に最も関係のある事項は

- (1) 家図に見られる地形、水深、潮流、浅所、その他敵潜が艦位測定に便利な著明な陸標など
- (2) 当日の天候、波浪、風、太陽の方向高度など

HP「海軍砲術学校」公開史料

(3) 最近における敵潜出没の傾向、採りつつある戦法

などであつたが、(3)に関しては司令部から電報で即刻知らせてくれる敵潜情報とか、中央からの電報情報、配布文書などがきわめて貴重であつた。また各基地に集る護衛艦艇長同志の相互研究が有効であつたが、(1)(2)に関しては要するにわが身を敵潜において敵の採らんとする要領、採り易き要領を想像する訳で、これがためには潜水艦特性、慣習などに関する研究が最も大事で、とくに潜水艦に乗つて実習した体験が最も物を言うものと思われた。」

4. 水深と睡眠

「東シナ海、南シナ海、比島周辺などでは、水深の等深線が重大であつて、海図には50米、100米、150米線を入れて置き、船団会議で航路計画ができる、これら等深線によつて区分される各海域について一応次のような基準を考えた。

(1) 水深50米未満の海面

我に有利、彼に不利、敵潜出現せば必ず撃沈、深き方に帰さぬこと。ただし敵潜出現稀、来るとすれば余程のボヤ助かやむを得ない任務か、又は逃走に確信を有する勇敢な艦長

(2) 水深50～100米の海面

(1)と(3)の間、彼我とも平等。ただし我に協力艦あれば我に歩多し。撃沈比較的容易。しかも出現の算あり、深き方に逃さぬこと。

(3) 水深100米以上の海面

我に不利、彼に有利

敵潜出現の算最も多し

敵潜撃沈比較的困難

そして更に、主要港湾、岬、灯台、海峡などの各要所の敵潜在予想を加味して、艦長睡眠海面も予定し、各当直将校にもその予定を示しておいた。中支沿岸、南鮮の島の間などは眠るためには好都合で、体力維持に大助かりであつた。」

5. 潜水艦と航空機とどちらを重点に置くか

「護衛中の敵は先ず敵潜と敵機であつたが、何れに重点をおくべきかということ、護衛指揮中常に念頭に去来する問題であつた。その時の敵情によつ

HP「海軍砲術学校」公開史料

て軽重をつけられないことは勿論であるが、「朝顔」の体験した行動においては敵機より敵潜に対して遙かに大なる警戒を向けた。総合して一般に次のように感じていた。

(1) 敵潜に対する感じ

- イ 事前に姿を見せない
- ロ 大抵の艦船が一撃で撃沈される
- ハ 同時に2～3隻やられる
- ニ 護衛力が乏しいと、どこまでもついてきて全滅させられる。(勝負が長い)

(2) 敵機に対する感じ

- イ 必ず姿を見せてから来襲する。(故に全戦闘力を配置した上で邀撃できることが多い。)
- ロ 商船は別としても、護衛艦艇は増速転舵で相当に回避できる。
- ハ こちらの機銃は速くに届かぬが、相手も近寄らねば命中しない。(故に5分5分)
- ニ 一撃で撃沈させられることはメツタにない。(小破は問題でない)
- ホ 爆弾を落してしまえば以後は人畜無害(勝負が早い) 次の攻撃隊がくるまで何とかできる。ゆつくり救助もできる。

ただし、敵機が母艦より発進してきて同1日に連続攻撃にくるような場合(例へば20年1月高雄沖の対空戦闘では視界内に97機を数えた)には、なかなか厄介で油断のならぬ代物であつたが、それでも来襲の台間に呑気に握飯を喰つて次に備える英気を養い得たが、敵潜に関しては撃沈してしまうまでその海面では一瞬も安心ができない。このあたりが根本的に性格の相違であらう。」

6. 爆雷の使用法

「メツタに姿を見せぬ敵潜を掴んだならば、第一撃でなるべく多くの爆雷(後甲板装備爆雷全部)を一撃に使つて、先ず油を出させる。油を出させたらあとはこちらのもので、あと爆雷在庫量を考えながら効果的に小出しに使う。在庫がなくなつたら油の直上で僚艦を呼寄せながら浮出してくるまで何昼夜でも頑張る。夜はできれば位置浮標を入れる。僚艦が来ないうちに浮上

HP「海軍砲術学校」公開史料

してきたら砲撃で撃沈するか、とつさの場合には艦首衝撃で沈める。僚艦が間に合つたら爆雷を分けて、その功を両艦で仲よく分け合う。と言うのが私の方針であつて爆雷は第一撃に一挙に、あとも惜味なく使つた。」

7. 幹部の言動

「艦艇長の言動がその乗員に及ぼす影響極めて甚大であることは戦時中多くの実例に接したが他山の石として自ら戒める次第であつた。しかし「朝顔」といへども連続の行動で全く疲れていたのも、他の艦艇長とくに私より10年以上も年上の艦長(予備士官)の御苦勞には全く同情を禁じ得なかつたが、艦艇長の不平、不満の放言によつて一般の士気を沈滞させることは、大なる戦闘力の低下を招くことになり、最も危険であることで、元も子も失つてしまうと強く感ぜられた。

しかし司令部より「この行動が終つたら今度こそ3~4日休養させてやるから、あと一頑張りしてきてくれ」と言われて出港し、行動を完了して入港してみれば、情勢は前と變つていて、入港時、港口の見張所より信号で「艦長来部するに及ばず、先任参謀が行く」旨がきて、さらに燃料棧橋に接近するや、棧橋上に生糧品(野菜類)が竹籠に入れて置いてあるのを見ると、ガツカリしたものであつた。乗員は祭しが早いから横付終り次第早速水道口で洗濯と体流し方を一斉に始め、間もなく先任参謀来艦し「俺まんが今〇〇船団が南下してくるから、今すぐ出港して××より△△までの間護衛強化してきてくれ」と言われ、横付後約3時間ぐらいで燃料、真水を搭載し、終るや再び港口にとつて返して、波浪高い港外に出れば、ついに不平が口から出掛かるものであつた。こんな場合、じつところられて何か冗談でこの不平をさり気なく吹き飛ばしてしまえば、士官室も兵員室も気を取り直して艦長の新しい意気込について来てくれるものであることを体験してきた。

これらのはげしい行動の間、艦長自らを最も支えてくれたものは、「自分が全乗員の中で最も少く眠り、最も強い警戒心を有している。」という自信であつた。艦長自身が最高の警戒心に燃えて体力の続く限り艦橋に頑張つていさえすれば、乗員は自然について来てくれるものようであつた。しかも艦長の頑張りには、やはり平時における鍛練の責任観念と体力と若さに基づくものであらう。」

HP「海軍砲術学校」公開史料

8. 休養

「連続護衛行動に明け暮れ、下士官兵には補充交代もあつたが、士官室の方とくに上の方からはほとんど交代の見込もなく、戦死するまでは楽な姿勢になれそうにもない。私自身も睡眠不足の連続で漸く基地で寝不足をとり戻すのが精一杯であつた。神経ばかりギラギラして「今度はどうかな」という覚悟の連続で、我ながら恰も「人間の神経はどの位の危険に堪え得るか」のモルモット実験をされているように感ぜられた。その頃、私は士官室士官に機会あるごとに「我々が続くか否かは、基地に入港して上陸した時美味しい物を喰つてよく眠るかどうかにかかっている。有金はたいても美味しい物を喰べるよう」に指導し、真先に立つて皆を連出したが、高雄、基隆では静かな旅館に恵まれて大いに助かり、榆林、サイゴンでは栄養豊富な中国料理を利用できたが、マニラと門司は稍不自由であつた。」

6. 海上交通保護作戦の成果

第1海上護衛隊の成果

第1海上護衛隊は昭和17年4月発足以来昭和20年3月南西航路が遮断されるまで満3箇年の間、南西航路船団護衛専任の部隊として重要船団の護衛に尽力した。

同隊がこの3箇年間に護衛した成果は、挿表第2のとおり、船舶数にして約1万1千隻、船団数にして約2千に及んでいる。この間敵の潜水艦または航空機の襲撃を受けること5百回以上に及び船舶の喪失量も316隻に達している。喪失船舶316隻はA、B、Cの各種船が含まれているが、大部分大型優秀船であつて、我が国海運については大きな打撃であつた。なほ沈没には至らなかつたが喪失量の約半分に相当する大中破被害船舶も生じていた。

敵の潜水艦を10隻以上撃沈した月は、いずれも対潜艦艇及び対潜航空機を特別増強して対潜特別掃討作戦（S特作戦及びAS作戦）を実施した時期であつて一時的には敵潜水艦制圧の効果が認められたが、同方面における敵潜水艦の被害状況は挿表第4のとおりであり、我が国の戦果と比較すると著しい差を

HP「海軍砲術学校」公開史料

生じている。日本側の誇大報告がかくしたものであらう。

重要物資還送量

日本海軍が南西航路の海上交通保護に躍起となつたのは南方重要物資の内地還送と南方への軍隊、軍需品の補給を全うするためであつた。しかして軍隊及び軍需品の輸送実績は不明であるが、南方からの重要物資還送量については、挿表第3のように示されている。

この数量は第1海上護衛隊の護衛した船団により還送されたものばかりでなく、独航船、沿海諸部隊の受け継ぎ護衛の船団等によつて還送されたものもすべて含むものと推定される。またこれ以外に海没した物資も莫大な量に達していた。

米海軍の被害

潜水艦 挿表第2のとおり第1海上護衛隊のみでも3年間に米潜水艦を83隻撃沈したと報告されている。沿海諸部隊が撃沈したと報ずる数を加えると倍加することであらう。しかし戦後の調査によると、米海軍は大東亜戦争中太平洋方面で喪失した潜水艦は52隻である。このうち南西航路海域で沈んだものは、挿表第4のとおり僅かに15隻である。

対潜掃討の最盛期（昭和19年8月及び9月）海上護衛総司令部隊の戦果は、8月18隻、9月16隻、それぞれ撃沈したと報じているのに、実際は8月2隻沈んでいるのみである。

既述のとおり、日本の護衛部隊乃至対潜掃討部隊の戦果判定が誇大に陥る傾向があつたこと、敵潜水艦の欺瞞作戦に乗ぜられ易かつたこと、技倆未熟から虚探知が多かつたこと、有効な攻撃兵器を持たなかつたこと、等がこのような結果をつくつたのであるが、他方、米海軍潜水艦は回避戦術（深々度潜航、水測不能海域への逃避、欺瞞等）に優れていたことも原因している。要するに大東亜戦争中日本海軍の対潜掃討作戦は第2章全体において繰々説明した理由により振わず、敵潜水艦に跳梁を許し、引いては海上交通保護作戦に敗退を来し

HP「海軍砲術学校」公開史料

挿表第2. 第1海上護衛隊護衛作戦の成果

(昭17.4~昭20.3)

年	月	護衛		船団会 敵回数 (%)	敵潜 水艦 撃沈数	船舶被 害隻数 (%)	作戦開始以来累計				
		船舶数 小計	護衛 船団 小計				護衛船舶数	護衛船団数	船団会敵数 (%)	敵潜 水艦 撃沈数	船舶被害隻数 (%)
17	4	33	8	0	0	0	33	8	0	0	0
	5	288	56	9	1	6 (2.1)	321	64	9 (14.0)	1	6 (1.9)
	6	334	68	6	1	0	655	132	15 (11.0)	2	6 (0.9)
	7	375	72	5 (6.9)	0	2 (0.5)	1,030	204	20 (9.8)	2	8 (0.7)
	8	367	76	0	0	0	1,342	269	20 (7.4)	2	8 (0.5)
	9	283	62	1	0	1	1,625	331	21 (1.3)	2	9 (0.5)
	10	270	66	7 (10.6)	0	3 (1.1)	1,895	307	28 (7.1)	2	12 (0.6)
	11	270	68	6 (8.8)	1	2 (0.7)	2,165	465	34 (7.3)	3	14 (0.6)
	12	240	75	1 (1.3)	0	0	2,405	540	35 (6.5)	3	14 (0.5)
18	1	233	63	2 (3.1)	0	0	2,638	603	37 (6.1)	3	14 (0.5)
	2	252	57	1 (1.8)	0	1 (0.4)	2,890	660	38 (5.8)	3	15 (0.5)
	3	332	77	4 (5.2)	0	0	3,222	737	41 (5.7)	3	15 (0.4)
	4	348	72	5 (6.9)	1	2 (0.6)	3,570	809	46	4	17 (0.4)
	5	419	84	8 (9.5)	2	4 (1.0)	3,989	893	54 (6.0)	6	21 (0.5)
	6	401	78	13 (16.7)	1	0	4,390	971	67 (6.9)	7	21 (0.4)
	7	473	86	6 (6.9)	0	5 (1.0)	4,885	1,057	74 (7.0)	7	26 (0.5)
	8	502	79	6 (10.1)	1	2 (0.3)	5,360	1,135	82 (9.2)	8	28 (0.5)
	9	412	68	11 (16.1)	2	8 (1.9)	5,772	1,204	93 (7.7)	10	36 (0.6)

HP 「海軍砲術学校」 公開史料

	10	443	62	12(19.3)	1	7(1.5)	6,215	1,266	105(8.3)	11	43(0.6)
	11	415	64	19(29.6)	0	11(2.6)	6,630	1,330	124(9.3)	11	54(0.8)
	12	422	76	16(21.0)	0	6(1.4)	7,052	1,406	140	11	60
19	1	385	74	19(25.6)	0	14(3.6)	7,437	1,480	159(10.7)	11	74(0.9)
	2	366	57	19(33.3)	2	18(4.9)	7,803	1,537	178	13	92(1.1)
	3	352	53	20(37.3)	3	7(1.9)	8,155	1,590	198(12.4)	16	99(1.1)
	4	268	38	13(34.2)	2	6(2.2)	8,423	1,628	211(12.9)	18	105(1.2)
	5	317	33	13(29.4)	1	10(3.1)	8,740	1,661	224(13.4)	19	115(1.3)
	6	299	31	16(51.6)	1	10(3.3)	9,039	1,692	240(14.6)	20	125(1.3)
	7	309	36	18(50.0)	3	20(6.4)	9,348	1,728	258(14.9)	23	145(1.5)
	8	315	35	44	10	33(10.4)	9,563	1,763	302(17.1)	33	178(1.8)
	9	275	27	29	11	27(10.5)	9,920	1,790	331(18.4)	44	192(2.0)
	10	296	37	23	7	46	10,216	1,827	374	51	225
	11	233	39	34	6	29	10,449	1,866	408	57	259(2.3)
	12	227	47	21	5	15	10,676	1,913	429	62	276
20	1	142	32	17	4	25	10,818	1,945	446	66	299
	2	103	33	36	14	6	10,921	1,978	482	80	305(2.7)
	3	60	19	24	3	11	10,981	1,997	506	83	316(2.8)

注：本表は第1海上護衛隊戦時日誌中の統計から引用した。

一部に誤算があるが原本のままとした。

%は少数第2位以下切捨てとした。

HP「海軍砲術学校」公開史料

挿表第3. 南方物資還送量ノ推移

(千疋)

	17年度取 得計画	輸送実績		
		17年度	18年度	19年度
ニッケル 鉱	100.0	100.0	80.0	41.7
マンガン 鉱	100.0	71.0	99.0	67.0
燐 鉱 石	200.0	200.0		4.0
クローム 鉱	50.0	30.0	12.0	25.0
銅 鉱	100.0	80.0	96.0	31.0
タングステン 鉱	0.5	0.3	4.2	2.5
鉄 鉱 石	800.0	350.0	-	-
錫	20.0	13.0	18.0	18.05
ボーキサイト	400.0	323.33	792.0	565.0
ビッチコークス	15.0	4.5	12.0	21.0
マニラ 麻	80.0	80.0	81.0	14.0
生 ゴ ム	200.0	65.0	73.0	67.75
コブラ	350.0	105.0	156.0	32.0
ヒマシ	5.0	1.5	12.0	0.25
キナ 皮	2.0	0.6	1.0	0.25
キニーネ	0.1	0.1	0.12	0.95
コブラ 油	50.0	50.0	80.0	} 18.0
バーム 油	40.0	40.0	28.0	
計	2,512.6	1,514.33	1,549.32	908.45

(千疋)

石 油		1,489	2,646	1,060
-----	--	-------	-------	-------

昭和19年8月10日軍需省資料から引用。したがって19年実績には8月～12月まで推定値が含まれている。

HP「海軍砲術学校」公開史料

挿表第 4. 南西航路海域において沈没した米海軍潜水艦

№	艦名 (艦番号)	沈没年月日	沈没場所	沈没原因	備考
1	Sealion (SS195)	16.12.10	キャピテ軍港	空襲	
2	Grayling (SS209)	18.9.9	ルソル西方	対潜艦艇	
3	Scorpion (SS278)	19.2.16	東シナ海	潜水艦又は機雷	
4	Robalo (SS273)	19.7.26	パラワン沖	爆発事故	
5	Flier (SS250)	19.8.13	パラワン沖	機雷	
6	Harden (SS257)	19.8.24	マニラ沖	対潜艦艇	
7	Escoler (SS294)	19.10.17	九州西方	機雷	
8	Darter (SS227)	19.10.24	新南群島	座礁	
9	Shark II (SS314)	19.10.24	ルソン海峡	対潜艦艇	
10	Tang (SS306)	19.10.24	台湾海峡	爆発事故	
11	Growler (SS215)	19.11.8	マニラ沖	対潜艦艇	
12	Swordfish (SS193)	20.1.12	沖縄近海	対潜艦艇	
13	Barbel (SS316)	20.2.4	パラワン南西	不明	
14	Trigger (SS237)	20.3.23	東シナ海	航空機及対潜艦艇	
15	Lagarts (SS371)	20.5.4	シヤム湾	初鷹の攻撃	

たのである。

航空機 南西航路を脅した在中国米空軍は、B 2 4 及び B 2 5 を海上交通破壊作戦に投入していたが、その高高度性能、高速、重武装等に優れ、日本の対空砲火も、邀撃戦闘機も効力を発揮することは困難であつた。したがつて第 2 遣支艦隊及び海南警備府の各戦時日誌を見ても、B 2 4 及び B 2 5 を撃墜した記録は極く稀である。

我が被害

船舶 南西航路における我が国船団及び船舶の被害は挿表第 5 及び第 6 のと

HP「海軍砲術学校」公開史料

挿表第 5. 南西航路における被害船団数 (昭 18.10～昭 20.8)

年月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計	合計
18										2	2	1	5	179
19	12	11	4	5	8	5	8	12	15	20	18	11	129	
20	13	8	14	8		2							45	

注：本表は昭和24年12月第2復員局残務処理部調製「船団被害状況調査表」から算出したものである。

挿表第 6. 南西航路における被害船舶数(うち沈没数) (昭 16.12～昭 20.8)

年月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計	合計
16												15 (2)	15 (2)	1,179 (892)
17	10 (6)	8 (6)	7 (6)	2 (0)	14 (13)	4 (4)	8 (5)	10 (8)	4 (3)	7 (5)	12 (8)	4 (4)	90 (68)	
18	6 (4)	5 (0)	13 (9)	5 (2)	15 (12)	5 (3)	10 (7)	7 (7)	21 (15)	18 (16)	18 (18)	17 (16)	140 (109)	
19	22 (21)	40 (33)	9 (7)	15 (9)	15 (14)	21 (18)	43 (39)	57 (37)	94 (78)	116 (91)	80 (72)	38 (33)	550 (452)	
20	131 (74)	25 (21)	83 (70)	43 (33)	52 (36)	26 (14)	16 (10)	8 (3)					384 (261)	

注：本表は昭和24年10月第2復員局残務処理部調製「太平洋戦争中に於ける日本艦艇及船舶被害一覧表」から算出したものである。

HP「海軍砲術学校」公開史料

おりである。総トン数にすれば約421万トンの船腹を同海域において喪失したことになる。更に約2百万トンに近い船舶が損傷を受けているので、これが修理再就役に多大の国力が投入されていることも見逃せない。莫大な搭載物資の海没も大きな被害である。更に大量の船員の戦没は容易に回復できない大きな被害であつた。

艦艇 南西航路上において大小日本艦艇約100隻が沈められている。このうち約半数が海防艦を主とする護衛艦である。艦艇の被害は、昭和19年以降に激増し、被害海域は台湾海峡、ルソン島西方海面、仏印沖の3箇所にあらかた集中している。これは船舶についても同様である。

台湾海峡は船団が必ず通らざるを得ない関所であり、他の2箇所は船団の最も地の利を得た接岸航路帯であるとされたところである。

敵はこの重要航路帯を見逃さなかつたのである。日本船団は洋心航路における我が護衛艦の対潜能力に自信を持ち得ず、敵潜水艦の潜在が予想されても、接岸浅海と言う自然の対潜障害を頼りに取って接岸航路をとつたようである。

む す び

日本は大東亜戦争において、大東亜共栄圏建設をめざして只管戦つた。

大東亜共栄圏建設成功の鍵は、南西航路の安全が確保され、南方と日本内地との間の海上交通が所期どおり維持できるか否かに係つていた。

昭和18年中期までは、敵の潜水艦及び航空機の海上交通破壊作戦が低調で大東亜共栄圏建設も順調に進んでいた。しかし海上交通に関する危機の到来は、昭和17年中期にすでに兆候が見えていた。何故ならば日本海軍には自信をもつて敵の潜水艦を捕捉撃沈できる兵器及び戦術ができ上つていなかつたし、できる見込みも立つていなかつたからである。

果せるかな、昭和18年中期以降敵潜水艦の跳梁が激しくなると、南西航路の船舶被害は激増し、物資の不足が高まり、国力の衰退を来すこと甚しいものがあつた。

ここに海上交通保護作戦が戦争指導上重大問題となつてきた。

HP「海軍砲術学校」公開史料

海軍は海上交通保護になし得る限りの艦艇・航空機を投入したが、敵の破壊作戦を食い止めることはできなかつた。如何に艦艇航空機を増強しても決め手になる兵器及び戦術を持つに至らなかつたので被害ばかりが累積したものである。

日本海軍が戦前からとつていた

艦隊決戦→制海権確保→海上交通保護

と言う論理は、いざ戦争が始まってみると全く通用しなかつたのである。

ここに日本海軍の海上交通保護作戦に対する大きな過誤及び準備の不足があり、深く反省されるのである。

さて、戦後の南西航路は、我が国にとつて戦前戦中にも増してその重要性を増していることは前章に既述のとおりである。従つて同海域における我が国の海上交通保護と言うことは無視できない重大事である。しかも次の点について戦時中とその様相を著しく異にしている。

(1) 戦時中、沿海諸国は泰国を除きすべて日本の支配下にあり、日本の意のままに、これら諸国内に海上護衛兵力及びその基地を設置することができたが、現在はすべて独立国となり、一切の軍事力の進出は許されない。

(憲法上からも同様である。)

(2) 保護の対象となる船舶は巨大化し、輸送物資は戦前・戦中の10乃至20倍に膨張し、これが海上交通保護は有事は勿論、平時の天災・地変時においても重大事となつていること。

(3) 現代の海上交通破壊作戦は、兵器及び戦術の進歩が予想され、有事における海上交通保護対策は常に研究改善され、世界の進運に遅れざること。

このような諸問題を考慮するとき、現代の海上交通保護対策は、単に海上交通保護戦術の演練のみで全うできるものではなく、政治・外交・経済等の国力を総合して貿易相手国及び海上航路沿海諸国との親善保持に努めることが第一義と考えられるが、それにしても、防衛庁としては、大東亜戦争中日本海軍がなめた海上交通保護失敗の苦杯を再び手にすることのないよう、平時に在つても常に有事に備え、海上交通は日本国家生存の動脈としてあくまで保護できるよう研究演練しておく必要を感じるものである。

HP「海軍砲術学校」公開史料

参 考 文 献 目 録

Ⅱ 文 献 名

1. 戦史叢書 海上護衛戦 戦史室著
2. 戦史叢書 中国方面海軍作戦<2> 戦史室著
3. 対日通商破壊作戦 米国戦略爆撃調査団報告
4. 第2次大戦中の中国・ビルマ・インドにおける航空作戦 米国戦略爆撃調査団報告
5. 第2次大戦中の米海軍潜水艦作戦 エ・ロスコー著合衆国ネーバル・インスティテュート発行
6. 水中の勝利(対日作戦における米潜水艦作戦) W・Jホルメス著
7. 海上護衛総司令部戦時日誌
8. 第1海上護衛隊戦時日誌
9. 第901海軍航空隊戦時日誌
10. 第931海軍航空隊戦時日誌
11. 第18戦隊戦時日誌・戦闘詳報
12. 第101戦隊戦時日誌
13. 第102戦隊戦時日誌
14. 第103戦隊戦時日誌
15. 支那方面艦隊戦時日誌
16. 第2遣支艦隊戦時日誌
17. 海南警備府戦時日誌
18. 上海方面根拠地隊戦時日誌
19. 香港方面特別根拠地隊戦時日誌
20. 廈門方面特別根拠地隊戦時日誌
21. 佐世保鎮守府戦時日誌
22. 高雄警備府戦時日誌
23. 馬公特別根拠地隊戦闘詳報
24. 第11特別根拠地隊戦時日誌
25. 第254海軍航空隊戦時日誌

HP「海軍砲術学校」公開史料

26. 第256海軍航空隊戦時日誌
27. 軍艦雲鷹戦時日誌。戦闘詳報
28. 対潜兵器要覧 横須賀海軍工廠調製
29. 海上護衛戦 大井篤著 日本出版共同株式会社発行
30. 昭和49年版運輸白書 運輸省編
31. 昭和14年日本経済年報 東洋経済新報社著
32. 太平洋戦争中に於ける日本艦艇及船舶被害一覧表 第2復員局残務処理部調製
33. 昭和19年度船舶保護資料綴 旧海軍資料
34. 大東亜戦争における海上護衛戦資料 戦史室編
35. 海面防備(対潜・対機雷)史料 戦史室編
36. 海面防備(対潜・対機雷)関係者回想所見集 戦史室編
37. 護衛艦長心得 昭和19年4月海軍省教育局編
38. 船長対潜自衛参考書 昭和18年5月海軍省教育局編
39. 船団被害調査表 昭和24年12月 第2復員局残務処理部復員業務課調製
40. 海上護衛作戦 第2復員局残務処理部編
41. 元第1海上護衛隊「朝顔」駆逐艦長森栄海軍少佐戦後の回想
42. 元海防艦第132号前任将校陶山京一海軍大尉戦後の回想
43. 水上艦艇水中測的教範 昭和20年4月海軍省教育局
44. 元濟州島「東海」隊指揮官森川久男海軍大尉戦後の回想
45. 元佐伯海軍航空隊飛行隊長石田鏞三大尉戦後の回想

執筆者主要経歴

海兵75期

中大法平

昭28. 8 海上自衛隊入隊
横須賀地方総監部

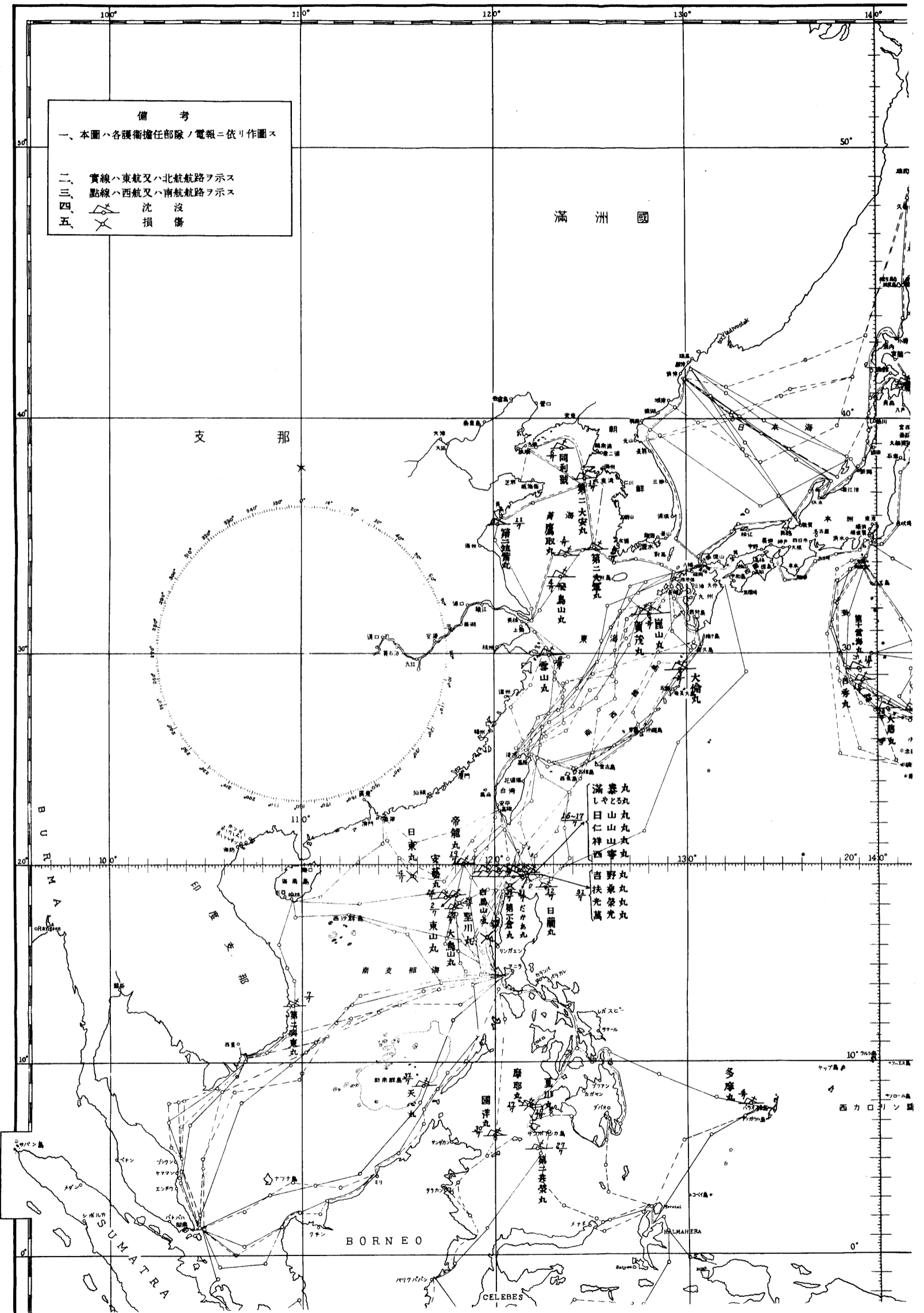
29. 2. 第14船隊「けいとう」通信長

29. 9. 第3護衛隊「とち」情報長

HP「海軍砲術学校」公開史料

- 昭3 0.1 2. 第1海上訓練指導隊内務科
- 3 2. 5. 横須賀地方総監部総務部人事課
- 3 6.1 2. 海上幕僚監部総務部総務課
- 3 9. 9. オリンピックヨット競技支援任務部隊司令部幕僚
- 4 0. 8. 第3護衛隊群司令部幕僚
- 4 2. 5. 海上幕僚監部防衛部
- 4 3. 9. 第1術科学校総務課
- 4 4. 9. 舞鶴地方総監部人事部人事課長
- 4 6. 8. 防衛研修所戦史室戦史編纂官
中国方面海軍作戦編纂担当

挿図第一〇 昭和十九年七月南西航路船団通航状況



挿図第一一 昭和二十年三月南西航路船舶通航狀況

