

『海軍航空隊全面崩壊の危機と決死の抵抗』

基礎知識篇その十七——空母編、後編の第十一部

戦後明らかにされた諸資料を総合すると、一九四四年の二月に最後の一機がラバウル飛行場を撤収するまで、海軍航空隊がソロモンの空を死守できたのがむしろ奇跡と評することができます。

陸・海・空軍を含めて、米軍機の生産は順調に進み、総数では日本軍の五倍を確実に確保しており、しかも米軍機の場合はすべてが洋上飛行が可能ですから、実質的な稼働数は十倍を越えています。

しかも日本軍は依然として零戦中心ですが、米軍は当初のF4F艦載機に加えて、P38、39、40、F4Uコルセアなどの高速戦闘機を次々に投入し、しかも空中戦に際しては複数攻撃を厳守して対応したため、日本海軍航空隊は終始苦戦を強いられました。

このような圧倒的に不利な状況下において、とにかく米軍の猛攻に耐え、約一年間、全面崩壊を免れることができたのはなぜか。それに対する明快な回答は戦後の今もまだ得られておりません。

これは海軍関係者によるこれまでの説明が不十分だったり、不適切だったりしたためで、それをさらに遡れば、これまで支配的だった「連合艦隊不敗神話とそれを前提にした架空戦史」にその淵源を辿ることができるのです。

中でも問題は、この「架空戦史」に固執していたのが、前線の将兵たちではなく、大本営を頂点とする軍部首脳陣であり、さらにはそれを無批判に伝えてきた戦後の一般研究者たちだったことです。

曰く、「前線の兵たちは勇敢に戦ったが、物量戦に負けた」。また曰く、「補給と輸送を軽視したのが伝統的な日本軍の欠陥」。さらには、「緒戦の勝利に奢って、戦線を拡大し過ぎた」などなど。

これらは敗戦を結果論的に語っているだけであって、すでに開戦以前に山本五十六らが明確に洞察し、生命の危険を冒してまで主張してきた論拠を改めてなぞっているだけなのです。

反省するとすれば、なぜ彼らの正論を徹底的に援護することができなかつたのか、止むを得ず開戦するしかなかったとすれば、なぜ彼らが求めた最小限の戦備さえ確保できなかったか、それが不可能ならば、せめて南方の島嶼戦に不可欠な洋上飛行可能な海軍機の緊急強化策を促進できなかったのか、それについての反省が第一歩のはずですが、例の「海軍反省会」を始めとして、戦後に至ってもなお誰一人としてこの事実を指摘する者が存在しておりません。

こうして、ソロモン戦の勝敗の鍵を握るはずだったわが海軍航空隊は、著しく劣勢な戦力を抱えて後半戦に臨むこととなり、その結果が、最悪の条件下の酷使と深刻な消耗という結果だったのです。

注目されるのは、これに対する米海軍が決して全力投球をしているように見えないことです。第五艦隊の機動部隊は脇役に退き、その空母と艦載機を譲渡したハルゼーの第三艦隊が前面にたつことになり、いつの間にかソロモン戦での米海軍は艦艇と陸上基地航空隊を主力とする古い時代の海軍に先祖返りしていました。

その基地航空隊にしても、開戦当初からのB17型重爆撃機に加えて、B24、B26などの空軍用の大型機の戦列参加です。

基地航空隊中心に転換した米海軍航空隊。対する日本航空隊は？

戦後の論者の中には、この時期に日本海軍が貴重な空母艦載機を陸の飛行場に下ろして、みすみす消耗させてしまったのを非難する向きがあります。

いうまでもなくこれは論理の転倒であって、飛行場だけでなく、それを守る航空機も全く不足していたために、米軍機に対抗するには空母艦載機を転用する以外に方法がなかったからでした。

一方の米海軍は、日本軍とは対照的な対応策を選びました。機動部隊を第五艦隊に委譲したハルゼーの第三艦隊は、大規模な機械化建設部隊を動員して飛行場の建設を急ぎ、その飛行場から戦闘機と爆撃機を発進させ、日本軍の飛行場破壊攻撃や、日本海軍の攻撃に対する防御、空中戦などには原則として陸上機を向かわせました。

この時期はまだ日本海軍には優秀な零戦操縦士が残っており、できれば空中戦は避けたいところでしたが、止むを得ない時だけ熟練操縦士の艦載機を向け、原則は陸上機の使用でした。

当時の日本軍は知らなかったことなのですが、米海軍の長期戦略上は、第五艦隊には理想的な機動部隊を再建し、中部太平洋を深く中央突破して日本本土を脅かすという最終任務が与えられており、無理な攻撃で損害を受けるのは賢明な行動ではなかったのです。

このあたりの米海軍の反応については、すでにイ号作戦での米軍の微弱な反応などによって、山本長官や樋端参謀などは感知していた可能性があり、重ねて二人の戦死が惜しまれるのです。

興味深いのは、なぜハルゼーが自分の後輩であり、私的な関係でも義弟（妹の夫）であるスプルーアンスに対する過分な厚遇を敢え

て容認したかという事情ですが、その点についての確に分析した文献は未だに知る機会がないのは残念なことです。

ただ、一見したところ、ハルゼーが損な立場のようにも見えるのですが、幸運なのか仕組まれたことなのか分からないものの、当時も戦後も、あのカートホイール作戦という印象的な言葉が彼を脇役から主役の一人に担(かつ)ぎ上げることには成功しています。

カートホイール(c a r t w h e e l 馬車の両輪)作戦

この大戦の中で最も日本軍の判断を誤らせ、深刻な打撃を与える原因となったのが、戦時中米軍が声高に宣伝したこの作戦であり、しかもそもそもの発端は、陸軍のマ將軍の個人的な復讐心(と名譽心)から出発しており、これが緒戦の重要な時期の米軍作戦には大きな阻害要因となったことは、否めない事実です。

ガ島戦では、米軍の海兵隊は陸軍に協力を拒否されたために、日本軍の上陸部隊の死にも狂いの抵抗に遇って、予想以上の犠牲を出し、最終的には飢餓と武器弾薬の不足による自滅を待つて勝利する結果となっており、さらには当初の約束では陸軍の担当地域だったはずのラバウルには見向きもせず、ひたすら比島を目指して西進し、両軍合せて十数万人がニューギニアで屍を曝すに至るのです。

日本軍もここでの戦いを絶対国防圏防衛の要(かなめ)の一つと見做して、ひたすら兵力を注いだ結果の惨状は既述の通りです。

この大戦の全体を展望すれば、この時期の米軍には幾つもの選択肢があり、決して両輪作戦が最善ではなかったのは確かです。

カサブランカ会談によって一九四四年夏までの約一年四カ月の猶予を与えられた米軍としては、敢えて灼熱の大地と密林の疫病に満ちた地帯を進撃ルートに選ぶ必要性はありません。しかもそこには底知れない大湿地帯があり、さらに奥には四千米級の巨大山脈が行く手を組み、大軍の輸送も至難なのです。

米海軍としては、それだけの時間が与えられるのならば、当面はソロモン方面で強敵の日本海軍を消耗戦に引き込み、自軍の増強を待つて、機動部隊の大艦隊で中部太平洋を突破し、一気にマリアナ諸島を攻略するか、或いは日本軍の虚を突いてパラオ諸島に橋頭堡を築き、ここを拠点にして直接比島攻略を目指すのが、当初の合理的想定だったと思われます。

(一九四四年二月に、日本海軍の南太平洋地域の中心根拠地であったトラック島が米軍機動部隊に急襲されて壊滅的打撃を受けました

が、日本側はその直後から、その後の米軍の進撃ルートはこの二つのうちのいずれかと予想していました。日米双方の海軍にとって、これはいわば機動部隊時代の近代海軍の常識だったのです)

米海軍は、第七艦隊をマ將軍の指揮下に委ねることと、海軍部隊がラバウルを含むソロモン全域を担当するという譲歩によって、ようやくニューギニアから開放され、この時始めて、この海域全体での消耗戦の徹底と機動部隊再建という海軍自体の「両輪作戦」を開始することが可能となりました。

リープフロッグ (Leapfrog || 蛙跳び) 作戦

南方戦線全体において、日本軍に最も深刻な打撃を与えたのはこの時期に採用されたリープフロッグ作戦です。

地図で見ると違って、南方の島々の海岸の多くの部分は広大な湿地帯で覆われており、大部隊で強行突破するのは至難です。

そこでこのような場合、移動は艦船か飛行機で行うのですが、これを逆手にとって、米軍は日本軍の後方に蛙跳びして兵を送り、輸送路を遮断し、同時に退路を封鎖して自滅を待つか、包囲殲滅してさらに前方に前進するかを選びました。

その最も大規模の例は、約十万人に近い将兵が終戦まで孤立させられたラバウルですが、ソロモン方面の各地でそれに似た状況が続出し、日本軍は対応に追われることになりました。

(ニューギニア方面ではそれがさらに徹底して行われました)。

この作戦が成功したのは、米豪軍の基地航空隊が強力で、まず彼らが日本軍の飛行場建設を妨害して日本軍基地航空隊の活動を許さず、それによってさらに制海権も確保できたからで、いわばそれが島嶼戦における王道の発見でした。

当然そこには幾つかの成功の条件があります。

まず何も存在しないか、或いは相手の基地しかない場所を急襲して占領できる強力な機動部隊を保有すること、次に飛行場をごく短時間で完成させることのできる建設能力があること、そして最後に十分な陸上戦の軍事能力と輸送能力が準備されていることです。

ダンピール海峡の悲劇 || Battle of Bismarck

Sea (直訳ではビスマルク海の戦い)

一九四三年三月三日から五日までの間、後日極めて重要な意味を

持つ海戦が行われました。場所はラバウルの在るニューブリテン島とニューギニアを分かつダンピール海峡。

ガ島撤収作戦の前後、陸・海軍の了解事項は、ソロモン諸島の北部は陸軍、中部以南は海軍担当という分担であり、作戦直後に作成された「陸海軍協定案」により翌三月に三回に分けてラバウルからニューギニアへの輸送船団派遣が決定されました。

これは今村将軍の第八方面軍傘下に新たに追加された第十八軍のラエなどの三つの基地に兵員と諸資材を輸送するのが目的です。記録によれば、輸送内容は以下の通りでした。

(第一陣——目的地ラエ)

陸軍人員6912、火炮41、車両41、輸送車両89、大発船38、空ドラム缶3000、燃料ドラム缶2000、その他合計で二千五百トン。(空ドラム缶の用途はコメ輸送か?)

これを陸軍輸送船7と海軍輸送艦1に分けて搭載し、海軍駆逐艦8が護衛して二月二十八日夜半にラバウルを出発。

なぜか上空護衛は陸軍機が担当し海軍は零戦の偵察機2ないし3が潜水艦哨戒に当たることになりました。

こうして翌三月一日は無事。

翌々日三月二日。海峡に近づくころ、午前担当の海軍零戦二五三空9機は七時二十分、敵のB17、B24、P38等40機発見。

7時三十分、戦闘開始。敵機5撃墜(うち1は不確実)。

零戦第2陣の二五三空9機は八時十五分、第3陣の二〇四空零戦15の到着は九時四十分。敵影はすで見当たらない状況。

この時の輸送部隊の損害は旭盛丸一隻だけに止まり、乗船していた陸兵1500のうち980は護衛駆逐艦二隻によって救出されています(残りの500強の動向は不明)。

三月三日、早朝から間断ない敵機の襲撃が始まり、ついに午前七時五十分ごろから戦闘機に護衛された爆撃機の大編隊による総攻撃が開始されます。攻撃部隊の総数七十機、うち爆撃機約20。迎えるわが軍は、二五三空零戦14、二〇四空零戦12、空母瑞鳳の応援零戦15で、合計41機。

日本軍零戦隊は、これまでの戦訓によって敵編隊の上空制圧を目指しましたが、相手は意表の行動を取ります。

従来の爆撃機は高・中度の位置から水平攻撃を行うのに、今回はB17だけを中度に、残りのB25、A20などは海面すれすれの超低空高度に侵入し、一気に輸送部隊に殺到したのです。

わが零戦隊が上空の敵戦闘機50と空中戦に突入している隙に、米軍爆撃機は超低空でスキップ・ボンベイング（日本軍でいう反跳攻撃——はんちようこうげき。体当たり寸前の決死技）を決行。

米海軍の闘志と研究心は予想を遥かに上回っていました。

二十五分間の連続攻撃で、わが輸送船8は全滅。駆逐艦も3を喪失、1が大破（翌日沈没）。貴重な積み荷はすべて海底に沈み、それ以上に貴重な兵員3000を失い、辛うじて2400を救出。

この作戦の失敗の衝撃は大きく、今村將軍は三つの輸送作戦をすべて中止してしまいます。

第十八軍の安達中将以下の将兵が窮迫するのは覚悟のうえの決断です。ガ島撤収作戦で一万以上の将兵の命を救ってもらった海軍にこれ以上の犠牲を求めることはできないという判断からの、文字通りの苦渋の決断でした。

今村の決断により、結果的にソロモン方面の陸海軍は全面崩壊の危機を免れることになりました。

海軍航空隊は、残る少数戦力を補うために正常稼働率の三倍という（坂井三郎証言）酷使に耐えて、とにかく一九四三年の年内一杯は耐え抜くことが可能となりました。

大本営の指令により、依然としてソロモン方面の陸上部隊の輸送と、米軍航空隊との戦闘という二重の任務に苦しみながらの難戦でしたが、かなりの数の零戦操縦士の精鋭が生き残っていたこと、一方の米軍航空隊が、航空機や操縦士の数では圧倒的に優位だったものの、経験豊富なベテランが必ずしも充分ではなく、しかも機動部隊の全面支援も得られなかったからです。

ダンピール海峡の悲劇は、日本側にとって、米軍側の並々ならぬ研究意欲と闘志が示されたことと、その結果が今村將軍の決断を促したという二つの点で、以後のソロモン戦に重大な影響をもたらしました。

この意味では、その詳細を当時の関係者の一人として記録した乙飛出身者の元艦爆搭乗員松浪清一少尉の著書「ラバウル艦爆隊始末記」の資料価値が高く評価されます（ダンピール海峡の悲劇に関する部分の多くについては主に氏の著書を参考にしました）。

というのは、氏は戦傷による最前線離脱で無事に終戦を迎え、戦後は一転陸上自衛隊に転身、陸海双方に知人友人の情報源が多く、かつ戦時の日米双方の実態分析も優れているからで、凡百の「架空戦記」や、ミクロに過ぎる体験談とは質が違っているからです。

次回は再びその資料によって、ソロモン戦の後段に続きます。