

【特集：指揮統制】

# エアパワーの一元的指揮統制を巡る争い

## —第1次世界大戦からベトナム戦争まで—

防衛研究所

2等空佐 西澤 敦

---

### はじめに

エアパワーは一元的な指揮統制により運用されたときに、最大限の効果を発揮するとこれまで広く信じられてきた。航空機が兵器として戦争で用いられるようになって以来、さまざまな軍のリーダーたちは航空機を一元的に指揮統制することを追求してきた。第2次世界大戦のヨーロッパ戦域で活躍したイギリス空軍のアーサー・テッター元帥は、次のように述べている。

航空部隊の一元的統制が得られれば、その柔軟性によって他のあらゆる戦争形態とも比較にならないほど巨大な集中力がもたらされる<sup>1</sup>。

しかし、エアパワーの指揮統制の歴史を振り返ると、一元化に失敗した事例のほうが多い。ではなぜ、現実の戦争では一元的な指揮統制が実現困難となってしまうのだろうか。一体、どのような要因が一元化を阻害しているのだろうか。

本稿のねらいは、エアパワーの一元的な指揮統制が実現できなかった事例について、その原因を明らかにすることである。そのために、一元化に失敗した第2次世界大戦中のオーバーロード作戦（ノルマンディー上陸作戦）、朝鮮戦争、ベトナム戦争を対象に、指揮統制をめぐる政府及び軍内の論争を調査分析した。同時に、比較対象として、イギリス本土航空戦においてイギリス空軍が一元的な指揮統制に成功した理由について、第1次世界大戦まで遡ってその経

緯を明らかにした。

本稿では、指揮統制が一元化された航空作戦の成果については、すでに多くの優れた先行研究が存在するため言及しない。また、研究対象はベトナム戦争までとした。というのも、1980年代以降の航空戦は期間が短いか、もしくは規模が小さいため、指揮統制に関する問題が明確化しない場合があるためである。例えば1991年の「砂漠の嵐」作戦は、大規模であったものの作戦期間が2ヶ月に満たず、かつ多国籍軍が常に主導権を握っていたため、航空部隊の指揮統制上の問題が表面化する以前に停戦となった可能性は否定できない<sup>2</sup>。

本稿で用いる指揮統制という用語については、様々な用法や定義が存在する<sup>3</sup>。本稿ではこれらの定義について検討するものではないが、曖昧なまま使用することはできないため、ここでは指揮系統の有無にかかわらず、特定の部隊に対する計画立案や実行を強制できることを「指揮統制」と呼ぶことにする。したがって一元的な指揮統制とは、複数の指揮官によって調整しながら作戦を遂行するのではなく、作戦全般を計画及び実行する権限を持った指揮官が1人である状態を指す。

### 1 イギリス本土航空戦とイギリス空軍 — 防勢対航空作戦における一元的な指揮統制

1940年春、フランスを屈服させたドイツ国防軍は、イギリスとの和平交渉の可能性を模索しつつ、イギリス本土上陸作戦を目論んでいた。しかしイギリスとは地続きではないため、本土制圧のためには海峡を越えて上陸作戦を成功させる必要があった。この上陸作戦とその後の地上侵攻を成功させるためには、イギリス海峡及びイギリス本土上空の航空優勢確保は不可欠である。ドイツ空軍はイギリス空軍の壊滅が必須と判断し、1940年7月に攻勢的な航空作戦を開始した。これに対してイギリス空軍は、ドイツの侵攻企図を阻止すべく、粘り強く防勢的な航空作戦を継続した。

一般的に、エアパワーは速度、高度、機動力という長所を有する。したがって特定の地域の航空優勢を確保・維持するためには、侵攻する敵エアパワーを待ち受ける受動的な防勢作戦よりも、生来の長所を最大限に生かした攻勢的な作戦のほうが適していると考えられている。しかしイギリス本土における航空優勢をめぐる争いでは、攻勢的な航空作戦を強行したドイツ空軍に対して、防勢的な航空作戦を展開したイギリス空軍が勝利を収めた。このようなエアパワーの基本原則を覆す結果については、攻防の形勢を逆転するレーダーなどのテ

## エアパワーの一元的指揮統制を巡る争い（西澤敦）

クノロジーから、ドイツ空軍のドクトリンの不適合に至るまで、様々な要因が指摘されている。その中でも、第1次世界大戦中に防空のためにイギリス国内で開発・構築した一元的な指揮統制体制は、極めて重要な役割を果たしたと考えられる。このときのイギリス空軍の防空体制は、現代の統合型防空体制のひな型であり、主要空軍が採用している防空体制のルーツとなっている。

### （１）第1次世界大戦以前

空軍としては世界で最も早い1918年に独立したイギリス空軍の起源は、1890年に新編された陸軍の王立工兵隊気球科まで遡る。1912年4月にイギリス飛行軍団（Royal Flying Corps : RFC）が創設され、陸軍と海軍で1個航空団ずつ持つこととされた<sup>4</sup>。海軍の航空団はすぐに海軍航空科（Royal Naval Air Service : RNAS）と呼ばれるようになったため<sup>5</sup>、RFCは陸軍に所属する航空部隊を指すようになった。いずれにしても、エアパワーの指揮権はごく初期の段階から陸軍と海軍に分割されていた。

### （２）第1次世界大戦

第1次世界大戦が始まり、イギリス軍がヨーロッパ大陸での攻勢に加わるようになると、RFCの司令官には2つの役割が与えられた。1つはRFCの航空部隊を指揮することであり、もう1つは地上軍の総司令官に対して、航空部隊の運用に関して助言することであった<sup>6</sup>。この助言活動によって、間接的ではあるが、航空部隊を一元的に指揮統制することが可能となった。というのも、RFCの司令官が地上軍の総司令官を補佐する副司令官などのポストを兼務し、ナンバー2としての地位を活用することで、航空部隊の分割使用を制止するとともに、地上軍司令部における適切な航空作戦の計画及び実行を指導できるからであった。この2重の役割は第2次世界大戦やベトナム戦争中にも度々採り入れられた。しかし、この解決策は司令官ポストの人事を工夫したものに過ぎず、必ずしも航空部隊の一元的な指揮統制が保証されるわけではなかった。したがって、RFCの前任将校たちは、陸軍の司令官が「決定的な時と場所に戦力を集中せよ。」という戦争の原則をエアパワーに対しては適用しようとしなかった、と指摘していた<sup>7</sup>。

一方で防勢作戦では、ドイツ軍の巨大な飛行船がイギリス本土を脅かしていた。1914年9月、海軍大臣であったウィンストン・チャーチルは、陸軍がヨーロッパ大陸の戦場で多忙であるため、本土の防空は海軍が指揮すると発表した<sup>8</sup>。このときの防空体制は高射砲とサーチライトのみで、航空機は使用されなかった<sup>9</sup>。1915年9月には、首都の防空を担うロンドン防空管区が設置され、1916

## エア・アンド・スペース・パワー研究（第9号）

年末には防空の責任は陸軍に移管された<sup>10</sup>。

イギリスの防空体制に真の意味で衝撃を与えたのは、1917年6月13日のロンドン空襲であった。ドイツのゴータ爆撃機が白昼堂々とロンドン上空に侵入し、爆撃によって162名の犠牲者が出たのである。イギリス戦時内閣は防空体制と空軍組織に関する調査分析を行うため、7月11日にスマッツ陸軍中將を中核とする委員会を設置した。そして8日後には報告書がまとめられ、防空に関する以下のような勧告が行われた。

現在、空襲からロンドン地区を防衛するために、4つの別々の組織が運用されている。

○RNAS・・・本土防衛軍の指揮下にはなく、海軍管区司令官の命令に従っていた。

○監視軍団・・・RNAS及びRFCとは別組織であり、本土防衛軍司令官の直接指揮下にあった。

○RFC・・・編成定数に達していない飛行部隊などが本土防衛軍に配分されていたものの、RFCが指揮権を有していた。

○高射砲部隊・・・ロンドン地区に関しては、陸軍の指揮下にあった。

このうち、監視軍団、RFC、及び高射砲部隊の3つの組織は、本土防衛軍の指示は受けるものの運用は別々であり、本土防衛軍司令部はこれらを単に結びつけているに過ぎない。この体制は、ロンドン地域の防空問題に対処するには、あまりにも指揮権が分散しすぎている。（中略）したがって、一貫性をもって指揮権を集中する必要がある。

上記3つの機能を含めたロンドン地区防空の指揮権を、航空作戦に関し一流の能力と実務経験を有する高級将校に与えるべきである。（中略）この防空司令官は本土防衛軍司令官の指示を受けつつ、監視軍団、高射砲部隊、様々な航空部隊の指揮官たちを指揮する。こうすることで、攻勢か防勢かに関わらず、他の軍事作戦と同様、絶対に必要とされる指揮の統一は実現されるだろう<sup>11</sup>。

この文書は代表者の名前から「スマッツ報告」と呼ばれ、防空体制の考え方や空軍独立の必要性を初めて明文化したものであった。特に注目すべきは、本土防衛軍司令官が監視軍団や飛行部隊、高射砲部隊に対する単なる調整役に過ぎず、指揮権を有していないことを明確に指摘しており、改善策として適切な

## エアパワーの一元的指揮統制を巡る争い（西澤敦）

防空司令官を速やかに任命し、必要な権限を与えることを求めた。

この報告から1ヶ月も経たない8月5日、ロンドン防空管区の司令官に陸軍のエドワード・アッシュモア准将が任命された。砲兵将校のアッシュモアはパイロットでもあり、大戦初頭にイギリス大陸派遣軍の一員として、フランスに派遣された経験があった。

そのころフランスに展開していたアメリカ陸軍の航空科（Air Service）と対空科（Antiaircraft Service）は、侵攻するドイツ軍機を撃退すべく、極めて効率的な指揮統制体制を構築しつつあった。まず最前線にいた対空科の聴音観測員は、ドイツ軍機に関する警報を有線電話によって速やかに後方のアメリカ軍飛行場に連絡した。そこには、航空科の迎撃用戦闘機が待機していた。対空科の司令官によると、「航空科の飛行隊は、対空科からドイツ軍機が2機接近中との情報を受け取った。（中略）アメリカ軍戦闘機は会合するためにすぐに発進した。それから間もなく、バラバラになった敵機が雲の合間から落下してきた。これらの出来事が全て終わるまで15分もかからなかった」<sup>12</sup>。

また連合軍は、西部戦線の北海からスイス国境まで4つの防空区域を設定し、防空司令官を任命していた。地上軍の司令部は接近する敵機に関する情報を集め、後方にある情報センターと隣接する他の軍団に連絡した。記録によると、「パリの防空司令部には巨大な地図があり、侵攻機の位置や友軍高射砲の準備状況などが表示されていた」<sup>13</sup>。この地図のおかげで、防空司令官は防空戦の状況を正確かつタイムリーに把握することができた。これは一元的な指揮統制のひな型ともいえよう。ロンドン防空管区司令官に任命されたアッシュモアがこの防空体制を知っていたという証拠は存在しない。しかし、航空関係者同士の交流を通じて、このような情報がアッシュモアに伝わった可能性は極めて高い<sup>14</sup>。

アッシュモア自身も、フランスで RFC の指揮官在任中に防空の難しさを体験した。当時アッシュモアは、フランスを訪問中であったイギリス国王を警護するため、航空機による連続哨戒を命じていた。しかし、国籍不明の旧式機に侵入を許し、しかも低空であったため反撃すらできなかった。このときの経験から、「防空において航空機による哨戒は重要である。ただし、地上における精緻で遠方まで及ぶ監視体制と統制体制の支援を受けなければならない。」と結論付けた<sup>15</sup>。

### （3）戦間期

第1次世界大戦が終わると、各国で大幅な軍縮が進められた。イギリス空軍

## エア・アンド・スペース・パワー研究（第9号）

も例外ではなく、終戦直後から約半年間で航空機の数は100分の1まで激減した。そして1922年の時点で、本土防空用の戦闘機はわずか24機となり、ロンドン周辺の高射砲やサーチライトはすべて撤去された<sup>16</sup>。

しかしイギリス政府は早くも1923年6月には国防体制を大幅に見直し、「イギリスを攻撃圏内に収める世界最強の空軍からの航空攻撃に対し、イギリスを十分に防衛できるだけの兵力」を持たなければならないと決定した。これを受け、イギリス空軍は52個飛行隊から構成される本土防空軍を編成することが決まった<sup>17</sup>。

同時にエアパワーの指揮の統一についても再び前進を見せた。1923年、三軍ローマー委員会により、イギリス防空総軍最高司令官が新設され、イギリスを母基地とするすべての爆撃機と戦闘機を指揮するとともに、空軍が主幹となる戦闘区域では、全ての戦闘機と陸軍の防空設備に対する指揮権を持つことが規定されたのである<sup>18</sup>。

この防空体制の有効性は演習によって何度も確かめられた。1927年の演習では侵攻する爆撃機の50%を迎撃し、さらに翌28年の昼間演習では、侵攻する57機の爆撃機のうち防空を回避できたのは9機のみであった。1931年の演習では、迎撃率は昼間で83%、夜間で46%にまで達するほど向上を見せた<sup>19</sup>。

このように、イギリスの防勢対航空における一元的な指揮統制体制は、第1次世界大戦中のドイツによる戦略爆撃（都市爆撃）がきっかけとなり、政府レベルでの検討を経た上で確立されたものであった。そして防空のノウハウは戦後の軍縮の時代を賢明にも生き残った。このときのイギリス空軍の対応の適切さに関して、イギリスの航空戦史家デイビッド・ジョーダン は次のように評している。

イギリス空軍は、（戦間期に何もかも失ってしまうことで）もしゼロから始めざるを得なくなった場合、それによって必然的に多くの問題が生じたに違いない。しかし予算の使い道について慎重に的を絞りを、比較的小規模な軍隊の中に熟練した幹部を確保することで、開発能力を維持した。これによって迅速な開発と必要時の拡張が可能となったのである。例えば、指揮統制体制がすでに適所に構築されていたため、効果的な指揮統制体制の必要性に関する混乱はほとんどなく、体制に関する議論も起きなかったのである<sup>20</sup>。

## 2 オーバーロード作戦における連合軍のエアパワー —戦略的航空作戦と戦術的航空作戦における指揮統制の争い—

### （1）トーチ作戦（北アフリカ戦線）の教訓

第2次世界大戦中、アメリカとイギリスの連合軍は地中海からヨーロッパ大陸に反攻する足掛かりとして、北アフリカのドイツ軍を撃破するトーチ作戦を1942年11月に開始した。この戦いは、アメリカ陸軍にとってドイツとの初の本格的な戦闘であった。しかし連合軍はエアパワーの指揮統制に失敗し、ドイツ軍に惨敗を喫することになった<sup>21</sup>。

トーチ作戦に参加した航空部隊は、アメリカ陸軍航空隊の第12航空支援群とイギリス空軍第242作戦群であった。どちらの航空部隊も地上部隊の指揮下に置かれ、地上部隊への近接航空支援を最優先としていた。

一方で、北アフリカ西部地域はドイツ空軍が航空優勢を維持していた。敵が航空優勢を維持している地域で地上作戦を行う場合、友軍地上部隊に対する空からの攻撃を排除すると共に、地上支援を行う航空機の安全を確保するために、まず敵から航空優勢を奪い取らなければならない。そのために最初に実施すべきは、使用可能な全ての航空部隊を敵航空戦力の撃破に集中することである。トーチ作戦の場合、まずドイツ空軍を排除して戦域の航空優勢を奪還することが先決であり、アメリカとイギリスの航空部隊を最初にドイツ空軍の撃滅に集中すべきであった。ところが、連合軍航空部隊には一元的な指揮統制を行使する航空司令官が存在せず、担当する地上部隊指揮官の下で分割されたまま運用された。その結果、航空優勢がないまま地上部隊への支援を開始し、航空部隊のみならず、支援すべき地上部隊も大損害を被ったのである<sup>22</sup>。

つまりトーチ作戦では、航空戦の経験が豊富で、これらの航空部隊を一元的に指揮統制できる航空司令官が任命されなかったため、地上部隊支援と航空優勢獲得の優先順位を的確に決定することができず、航空部隊の集中運用も実現できなかった<sup>23</sup>。その結果、地上作戦を開始したものの、航空優勢を有するドイツ軍に作戦の主導権を握られてしまったのである。

このトーチ作戦緒戦における大失態を受け、翌1943年1月にカサブランカで開催された連合国首脳会談において、アメリカとイギリスの航空部隊の再編が決定された。北アフリカを含む地中海全域を指揮する空軍司令部が新設され、イギリス空軍のテッター卿が司令官に任命された。その司令官の下にそれぞれ北西アフリカ、中東、マルタを管轄する航空部隊が配置された。北西アフリカ空軍司令官には、アメリカ陸軍航空隊のカール・スパーツ中将が任命された。

## エア・アンド・スペース・パワー研究（第9号）

そしてアメリカ陸軍第 12 航空支援群とイギリス空軍第 242 作戦群は、スパーツ隷下の戦術航空軍の指揮官であるイギリス空軍のアーサー・カニンガム少将が一元的に指揮統制することになった（図 1 参照）<sup>24</sup>。

この組織再編によって、連合軍の戦術航空部隊はカニンガム少将という航空司令官の一元的な指揮統制を受けることになった。カニンガムは空地連携作戦の経験が豊富で、航空優勢の重要性と、そのためには一元的な指揮統制が不可欠であることを明確に理解していた<sup>25</sup>。彼は隷下の航空部隊を投入すべき優先順位を決定し、必要であれば別の任務に転用することも躊躇しなかった<sup>26</sup>。つまり、カニンガムの任命によってトーチ作戦では不可能であった航空部隊の一元的な指揮統制が実現し、他の要因と相まって、連合軍はドイツ軍を巻き返すことに成功したのである。

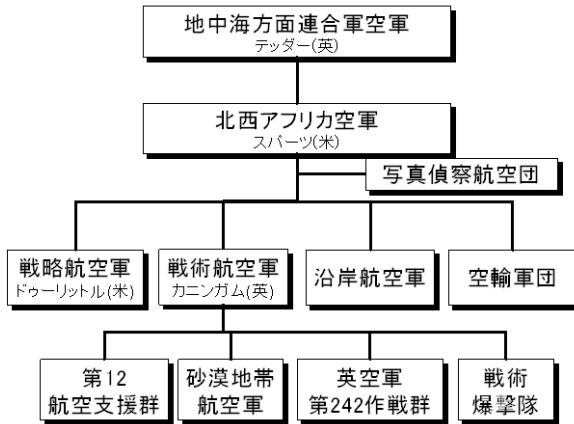


図 1 北西アフリカ空軍の組織図<sup>27</sup>

このように、トーチ作戦では航空戦力の一元的な指揮統制が作戦全体に及ぼす影響が実証され、この教訓が来るべきノルマンディー上陸作戦にも活用されるはずであった。

### （２）オーバーロード作戦での論争と妥協

1943 年 8 月にケベックで開かれた連合軍首脳会談では、本格的な反攻のためにヨーロッパ大陸に上陸することが決定された。この作戦の準備にあたって、特に組織編制と指揮系統、各司令官のポストについては、アメリカとイギリスの間で大きな論争となった。イギリスは最高司令官ポストを要求していたが、



## エアパワーの一元的指揮統制を巡る争い（西澤敦）

チャーチルが妥協したことによりアメリカ人のドワイド・アイゼンハワー大将に決着した。そのためイギリスは、代わりに航空部隊の総司令官ポストを要求した。

一方でアメリカは、この航空部隊総司令官ポストをイギリス人に渡すことには抵抗があった。なぜなら、この頃アメリカ陸軍航空隊はヨーロッパ戦域では最大規模の航空戦力となっており、戦略爆撃の経験も豊富であったからである。そのため、アメリカ人が全ての航空部隊の指揮を執るべきだと考えたのである<sup>28</sup>。また、イギリスはこの総司令官ポストに、イギリス本土航空戦で戦闘機軍団司令官を経験したトラッフオード・マロリー中將を推薦していたが、これもアメリカに疑念を抱かせた。というのも、北アフリカ戦線で空地連携やアメリカとの連合作戦の経験が豊富なのは、カニンガムだったからである。したがって、マロリーが総司令官となってアメリカ軍航空部隊が隷下に置かれた場合、アメリカ軍の爆撃機が不適切に使用されてしまうのではないかと懸念したのである<sup>29</sup>。

その結果、アメリカは指揮の統一という貴重な教訓を覆し、あえて戦術航空軍と戦略航空軍という2つの組織に分割する案を持ち出したのである。そしてイギリスが推薦するマロリーを戦術航空部隊、アメリカ人を戦略航空部隊の司令官に充て、戦略航空部隊をヨーロッパ方面最高司令官であるアイゼンハワーの指揮下に置くことを勧告したのである。

しかし、航空部隊の指揮統制をめぐるのは、まだ解決すべき問題があった。ヨーロッパ方面のアメリカ軍戦略爆撃機はすべて陸軍航空隊第8空軍に属していたが、その司令官であったカール・スパーツ中將と、イギリス空軍で戦略爆撃機を集中運用していた爆撃機軍団の司令官アーサー・ハリス中將の2人の「爆撃屋」は、上陸作戦及びその準備期間中、戦略爆撃機をアイゼンハワーの指揮下に置くことや、戦術的な任務へ転用することに強く反対したのである<sup>30</sup>。スパーツの認識では、アメリカ軍戦略爆撃部隊の規模は1944年の6月ごろにピークに達する見込みであり、ドイツに対して継続してきた戦略爆撃を一時中断してしまえば、これまでの努力が無駄になってしまうというものであった。戦後に行われたアメリカ戦略爆撃調査団報告でも、ドイツの生産能力が低下しなかったのは、1944年6月までの戦略爆撃は規模が不十分であり、その効果が十分に出ていなかったことを指摘している<sup>31</sup>。これに対してアメリカ陸軍航空隊トップのヘンリー・アーノルド大将は、スパーツとハリスへの説得を繰り返し、アイゼンハワーの隷下に一時的に戦略爆撃機部隊を置くことを納得させた。

## エア・アンド・スペース・パワー研究（第9号）

それでも、この爆撃機を実質的に誰が統制するのかという問題は残された。

結局、アイゼンハワーの強い希望で、連合作戦の経験が豊富で調整能力に優れるイギリス空軍のテッター大將を連合軍のナンバー2ポストに置くことが決まった。つまりテッターが連合軍副司令官としてアメリカとイギリスの戦略爆撃部隊を担当し（指揮官ではない）、マロリーは戦術航空部隊のみを統制することとなった。これによってテッターは最高司令官を補佐する立場から、表面的には連合軍航空部隊を一元的に指揮統制できるようになったのである（図2参照）<sup>32</sup>。

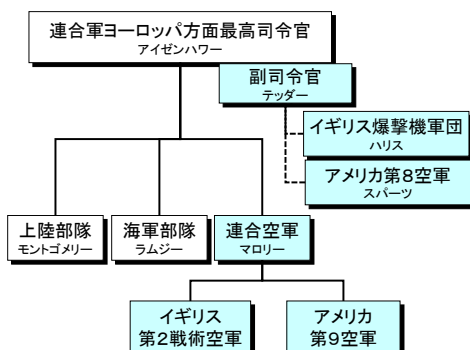


図2 オーバーロード作戦中の航空部隊の編成<sup>33</sup>

※ 上陸作戦及び増強時、イギリス爆撃機軍団とアメリカ第8空軍はアイゼンハワーの統制下に置かれる。

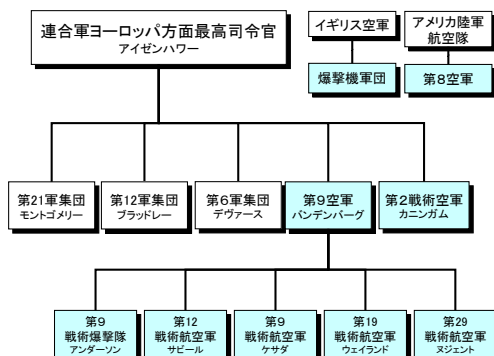


図3 オーバーロード作戦後の航空部隊の編制<sup>34</sup>

ところがオーバーロード作戦が成功を取め、いよいよ連合軍がドイツに向けて地上展開を始めると、航空部隊の指揮統制の問題は振り出しに戻された。ドイツ陸軍は依然として強力であり、それぞれの地上部隊に対する航空支援の強化は最優先事項であった。その結果、支援対象の地上部隊との密接な連携を追求し、連合軍の戦術航空部隊は分割されることになった。アメリカ軍とイギリス軍の戦術航空部隊を統一指揮する司令官ポストもなくなった<sup>35</sup>。同時に、イギリス爆撃機軍団とアメリカ第8空軍の2つの戦略爆撃部隊は本来の戦略爆撃任務に集中するため、アイゼンハワーから完全に切り離され、イギリス空軍とアメリカ陸軍航空隊の指揮下に戻った（図3参照）。

オーバーロード作戦とその後の地上侵攻作戦では、航空部隊の指揮統制に関する重大な問題がいくつか浮かび上がった。第1に、エアパワーの戦略的・長期的な役割と戦術的・短期的な役割に関する認識である。エアパワーには、敵の国家戦争遂行能力や意思を直接攻撃する戦略的な能力がある。戦略爆撃は第1次世界大戦では必ずしも有効性が実証された訳ではないが<sup>36</sup>、戦争目的達成の重要な一手段として認識されつつあった。しかし、戦略爆撃は敵の策源地を攻撃するため、戦場における敵の戦闘能力には即効性がなかった。そのため、前線で戦う地上部隊指揮官たちは戦略爆撃の効果に疑念を抱いていた。一方で、航空機の有する破壊力を航空阻止や近接航空支援などの戦術的な役割に投入すれば、戦場にいる敵の戦闘能力を一気に減殺させることができた。したがって、強大な破壊力を持つ大型爆撃機をどこに集中すべきか、すなわち戦略爆撃機部隊を誰が指揮統制すべきかという問題は常に論争となった。結果的に、オーバーロード作戦ではドイツ奥地の産業基盤を目標とする戦略的な役割と、フランス国内のドイツ軍を目標とする戦術的な役割の両方を追求することになり、最後まで徹底した指揮の統一が実現できなかったのである。

第2に、複数の国家が参加する連合作戦における指揮統一の問題である。軍隊は原則として主権国家に属し、軍隊の指揮権はその国家に帰属する。したがって、国家主権を跨いで実施される連合作戦では、参加部隊に対する指揮統制は常に論争の的となる。オーバーロード作戦では、アメリカ軍とイギリス軍のいずれもが、相手の司令官の下で戦うことを嫌った。その結果、上級司令官ポストをめぐる駆け引きが顕在化し、指揮統制の一元化に不可欠な司令官ポストを敢えて設置しない、という妥協案まで飛び出した。

第3に、上記の連合作戦実行上の課題を解決するために、指揮統制に関する

## エア・アンド・スペース・パワー研究（第9号）

軍事的な原則よりも、政治的な配慮が優先されたことである。オーバーロード作戦で連合軍最高司令官となったアイゼンハワーは、極めて優れた軍事指導者というよりは、バランス感覚に優れ、政治的な配慮ができる数少ない軍人だったと言われている。実際、アイゼンハワーはこのような駆け引きの板挟みとなり、結果的に指揮の統一を無視した人事を断行せざるを得なくなった。例えばノルマンディー上陸作戦中、連合軍のすべての陸上部隊はイギリスのパナード・モントゴメリーの指揮下に置かれたが、アメリカ軍はモントゴメリーを評価していなかった。そのためアイゼンハワーは、上陸作戦後はモントゴメリーを陸上構成部隊司令官から外し、最高司令官自らが兼務するという判断を下した。本来、最高司令官は戦域全体に対して戦略的見地から判断を下す立場にあり、同時に地上戦について細かい判断を下すという事態は、指揮の原則に反することでもあった<sup>37</sup>。

北アフリカのトーチ作戦では、連合軍は経験不足ゆえの失敗から教訓を学び、それを組織編成や指揮系統に適切に反映することに成功した。一方でオーバーロード作戦では、北アフリカで学んだ教訓よりも政治的な配慮が横行する事態に陥った。これは、参加部隊の規模が桁違いに異なることや、ヨーロッパ大陸と北アフリカという作戦環境の違いなどが、教訓を反映する阻害要因になり、特にエアパワーの指揮統制ではそれが顕著に現れたのだと考えられる。

### 3 朝鮮戦争におけるアメリカ軍エアパワー —空軍の独立と新たなセクショナリズム—

アメリカは第2次世界大戦で航空戦の指揮統制に関する数多くの貴重な教訓を学び、1950年に始まった朝鮮戦争はその試金石となるはずであった。しかし結果的に、新生アメリカ空軍の将官達には、航空部隊の一元的な指揮統制が与えられることはなかった<sup>38</sup>。

朝鮮戦争の特徴として、第2次世界大戦とは全く異なる環境が挙げられる。第1に、米ソ2極体制の存在であり、ソ連と中国が常に北朝鮮を支援する立場であった。そのためアメリカは、表には出てこない強大な敵の存在を意識せざるを得なくなった。第2は冷戦構造である。ソ連は早くも1949年8月に核実験を成功させ、朝鮮戦争が始まった頃にはすでに核保有国となっていた。つまり朝鮮戦争が拡大すれば米ソ両国が全面核戦争に突入する危険があった。第3に、朝鮮半島は三方を海に囲まれている上、支援母基地となる日本との間には広い海峡があるため、海軍と海兵隊の航空部隊が大きく関与するようになった。

朝鮮戦争のこれらの特徴は、アメリカ軍航空戦力の指揮統制に大きな影響を与えることになった。

1950年5月に朝鮮戦争が勃発すると、アメリカ政府はマッカーサーを国連軍最高司令官と、戦域司令官である極東方面軍司令官に任命した。極東方面軍は、統合参謀本部の直接隷下に置かれた統合組織であった。極東方面軍は極東陸軍、極東空軍、極東海軍から構成された。極東空軍司令官であったジョージ・ストラトマイヤー中将は、極東地域に配備された空軍では最上位の将官ではあったが、極東方面軍隷下の他軍種の航空部隊を指揮下に置く権限はなかった。

そこでストラトマイヤーは、特に航空攻撃の目標選定は極東空軍が担当すべきとマッカーサーに強く訴えた。これに対して極東方面軍は司令部内に攻撃目標選定グループを設置し、主導権をストラトマイヤーに渡すまいとした<sup>39</sup>。しかし陸軍将校を中心としたこのグループは、航空戦力の運用に関する経験と知識が乏しかった。

そこでストラトマイヤーは、1952年に独自の攻撃目標選定委員会を立ち上げた。この委員会は、極東空軍の主力である第5空軍、極東爆撃軍、そして極東海軍の代表者から構成された。極東爆撃軍とは、統合参謀本部の指示により、アメリカ戦略空軍のB-29部隊の一部を極東空軍の隷下に置いた部隊であった。最終的に、この委員会が攻撃目標に関し極東空軍司令官に提言し、それを極東方面軍司令部が検討を行った後に航空作戦計画に反映される、という形に落ち着いた<sup>40</sup>。

とはいうものの、極東空軍司令官がアメリカ軍航空部隊の指揮統制を一元化しているわけではなかった。すでに極東空軍に割り当てられた戦略爆撃部隊に関しては、それほど大きな問題にはならなかった。というのも、朝鮮半島には軍需工場などの大規模な戦略目標が存在せず、一方で策源地にあたる中国領内についてはアメリカ政府から攻撃を禁じられており、大型爆撃機の投入先に対して競合が発生しなかったためである<sup>41</sup>。

しかし、海軍航空部隊に対する指揮統制に関しては容易ではなかった。ストラトマイヤーは海軍航空部隊に対して、極東空軍の統制下に入るよう強く要請したが猛反発を受けた。海軍の考えでは、海軍航空部隊は艦隊防空及び周辺空域の航空優勢獲得のためのものであり、空軍司令官の下に自らの航空戦力を差し出すことはありえなかった。したがって、極東空軍の作戦には協力するものの、空軍の指揮統制下に入るのではなく、朝鮮戦域の特定の地域を受け持つべきだと主張した。

エア・アンド・スペース・パワー研究（第9号）

このような論争の結果、妥協案として「調整による統制（coordination control）」という、極めてあいまいな用語が生み出された<sup>42</sup>。極東方面軍は、この「調整による統制」を極東空軍に委任すると決めた。ところがこの用語の定義については合意がなかったため、空軍はこれを強制力のある「作戦統制（operational control）」と解釈し、一方で海軍は強制力の伴わない支援・被支援の関係と解釈した。結果的に、海軍は極東方面軍の攻撃目標選定委員会に連絡官を派遣し、そこで指示を受けた後に極東空軍及び第5空軍と必要な調整を行う、という関係にとどまったのである<sup>43</sup>（図4参照）。

しかし1952年中盤になると、航空作戦の一元的な指揮統制について、明らかな前進が見られた。この時期、航空作戦の主力は実質的に第5空軍となっていた。そのため、極東海軍は第5空軍内の統合作戦センターに第77機動部隊の担当部門を設置し、適格な作戦将校を配置することで、空軍による航空作戦計画立案に関与するようになった。

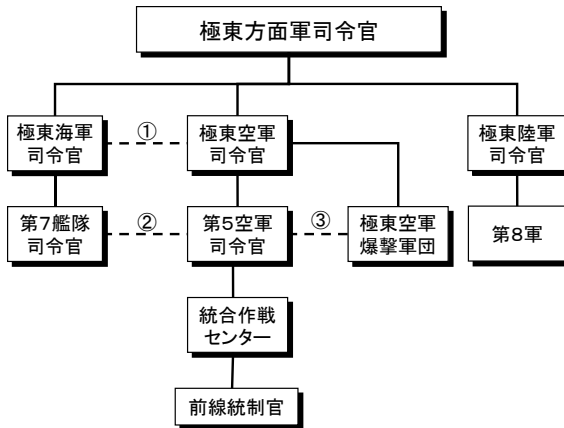


図4 航空部隊の統制に関し、極東方面軍で合意された指揮関係<sup>44</sup>

※ 図中の①は極東空軍から艦載機に対する「調整による統制」、②は海兵隊機に対する極東空軍（第5空軍が実施）の「作戦統制」、③は爆撃機攻撃に対する第5空軍の調整権限（戦闘機支援や側面制圧など）を指す。

第2次世界大戦後に独立を果たしたアメリカ空軍は、航空戦力運用の専門家集団であったため、航空部隊を一元的に指揮統制する役割を果たすことができると期待された。しかし朝鮮戦争では、航空部隊の指揮統制をめぐる新たな

主導権争いが生じたただけであった<sup>45</sup>。そして第2次世界大戦と同様、戦争の血の中で妥協案として緩やかな指揮統制系統が構築されたに過ぎなかった。

#### 4 ベトナム戦争におけるアメリカ軍のエアパワー —攻勢作戦における陸海空軍の統合運用—

ベトナム戦争が始まった頃、東西冷戦という2極対立構造に変化はなかったものの、中国が新たな核保有国に加わったために、アメリカはソ連に加えて中国についても意識せざるを得なくなった。

またこの頃、アメリカ軍では統合運用の検討が進められ、1960年代には実質的な統合演習が行われるようになった。しかしこれらの演習では予算の制約があり、大規模に部隊を実動させることができなかった。そのため、戦域レベルの戦争を完全に再現することができず、大部隊が参加した場合の指揮統制上の問題点を事前に学び取ることができなかったのである<sup>46</sup>。

ベトナム戦争ではこれらの要因が背景となって、またしても航空部隊の指揮統制の一元化が実現できなかった。特に大きな論争となったのは、①陸軍を中心としたベトナム軍事援助顧問団と太平洋空軍、②空軍の第7空軍と海軍の第77機動部隊、そして③戦術空軍と戦略空軍の指揮関係であった。中でも、空軍と海軍の意見の食い違いは埋まらず、ルート・パッケージ方式という妥協案に落ち着いたが、これは指揮統制の一元化に完全に逆行する解決策であった。そして戦争後半には実質的な一元的統制が実現されたものの、これは教訓の成果というよりは、単なる偶然の産物に過ぎなかった。

##### （1）ベトナム戦争初期

アメリカ政府が最初に南ベトナムに送り込んだアメリカ軍部隊は、陸軍を中心とした小規模な「軍事顧問団」であった。この組織は、ベトナム独立同盟（ベトミン）と戦うフランス軍を支援することが目的であった。やがてフランスのベトナム撤退に合わせて、「軍事顧問団」の呼称は「南ベトナム軍事援助顧問団（Military Assistance Advisory Group : MAAG）」に変わり、南ベトナム軍の編成と訓練に直接あたるようになった。格上げされたMAAGは、アメリカ太平洋軍に隷属する組織とされた。

同じ頃、南ベトナム空軍を強化する動きが始まると、航空部隊の指揮の統一に関する問題が表面化し始めた。当初アメリカ空軍は、南ベトナム空軍強化を目的として練習機や軽攻撃機を派遣した。やがて徐々に増大する航空戦力を統制するため、フィリピン駐留のアメリカ空軍第13空軍が南ベトナム領内に第

## エア・アンド・スペース・パワー研究（第9号）

2 航空師団先遣隊（2nd Air Division Advanced Echelon : 2ADVON）を新編した。しかし南ベトナム領内の軍事作戦に関しては、アメリカ陸軍中心の MAAG に管轄権が与えられていたため、第 13 空軍は南ベトナム領内の 2ADVON に対して完全な指揮統制権を有していなかったのである。つまり 2ADVON は第 13 空軍と「南ベトナム軍事援助司令部（Military Assistance Command Vietnam : MACV）」の 2 つの上級司令部から指示を受けることになり、指揮統制が最初から一元化されていなかったのである。

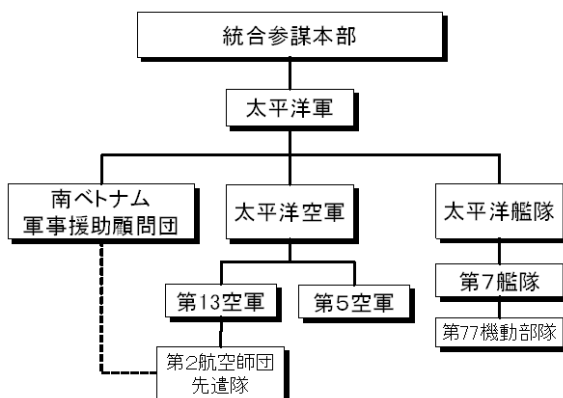


図5 ベトナムにおけるアメリカ軍航空部隊の指揮系統（～1962年1月）<sup>47</sup>

ベトナムへの介入が拡大するにつれ、1962年2月に軍事援助顧問団は前述の MACV へと格上げされた。司令官ポストには陸軍大将が配置され、太平洋軍隷下の準統合軍司令部となった。

MACV の誕生は、南ベトナム領内のアメリカ空軍部隊である 2ADVON の指揮統制を巡る主導権争いをさらに悪化させるきっかけとなった。アメリカ陸軍の認識では、ベトナム戦争は内乱鎮圧戦であり、地上戦が主体であった。したがって航空作戦はもっぱら地上戦を支援するために実施すべきであり、MACV が専属の空軍部隊を持ち、その空軍機を統制すべき、との考えであった。

一方でアメリカ空軍参謀本部と太平洋空軍司令官は、MACV に配分する空軍部隊は最小限にすべきと考えていた。なぜなら太平洋空軍にとって、太平洋戦域における最大の脅威は中国であり、中国との大規模戦争に備える必要があったからである。つまり太平洋空軍としては、常に自由に使用できる航空部隊を



## エアパワーの一元的指揮統制を巡る争い（西澤敦）

確保することが最優先であり、MACV に航空戦力を専属させる余裕はなかった。そこで、東南アジアに展開する航空部隊は原則として太平洋空軍の指揮下に置き、もしベトナムで航空戦力の所要が増大し、MACV 司令官から要請があった場合には、第 13 空軍の一部を MACV に一時的に配属させることで、航空部隊の一元的な指揮統制が確保できると考えた<sup>48</sup>。

東南アジア地域に展開しているアメリカ軍航空部隊は、指揮関係の曖昧な 3 つの司令部に分割されることになった。すなわち、MACV 統制下の 2ADVON、すでにタイに展開している第 13 空軍の派遣部隊、そして海軍第 77 機動部隊の航空部隊である<sup>49</sup>。1962 年 10 月に 2ADVON は正式に第 2 航空師団へと格上げされたが、指揮系統をめぐる混乱は収束を見せなかった。というのも、第 2 航空師団は引き続き、南ベトナム領内の航空作戦では MACV の指揮統制を受け、南ベトナム外のラオスやタイでの航空作戦では第 13 空軍の指揮統制を受けていたからである<sup>50</sup>。

これらの 3 つの航空部隊は南北ベトナム及びその周辺国を対象とした航空作戦を行っていたが、不安定な気象条件下で、国境をまたいで活動する流動的な北ベトナム正規軍や共産ゲリラに対処するためには、必要なタイミングと場所に適切な航空戦力を集中することが重要であった。そのためには、3 つの航空部隊の指揮統制を一元化し、航空戦力の柔軟性を最大限に発揮できる体制が不可欠であった。

アメリカ空軍参謀総長のカーチス・ル・メイ大將は、このような指揮統制方法がエアパワーの柔軟性や迅速性を削いでいると感じていた。第 2 次世界大戦中のオーバーロード作戦では、ヨーロッパ戦域内のすべての航空部隊を一元的に指揮統制する司令官を設置できなかったため、戦域司令官であるアイゼンハワールの副司令官に空軍の将官のテグダーを充てることで、実質的な一元化を図った。ル・メイはこの教訓を生かし、MACV の副司令官に空軍中將を配置することで、実質的に全航空部隊を一元的に指揮統制できると考えた。副司令官が空軍中將であれば、エアパワーの運用に関して司令官に適切な助言ができるとともに、MACV の司令部機能を活用してより適切な航空作戦を計画することが可能である。しかし、MACV 司令官のハーキンス陸軍大將はこの要請を拒否し、ベトナム戦争はあくまで地上戦が主体であり、副司令官ポストに陸軍将官を配置することに拘った<sup>51</sup>。

## （2）ローリング・サンダー作戦とルート・パッケージ方式

大規模北爆作戦の第1段階である「ローリング・サンダー」作戦が1965年3月に開始されると、空軍と海軍の間で航空部隊の指揮統制が一挙に問題化した。ローリング・サンダー作戦は、北ベトナム中枢への戦略爆撃と、南ベトナムに侵入したベトコンゲリラを支える補給ルートに対する航空阻止を組み合わせたものであり、航空部隊の主力は空軍第2航空師団と、海軍第77機動部隊であった。指揮統制の一元化を巡り、広い攻撃範囲と圧倒的な破壊力を持つ空軍と、航空母艦と艦載機という特殊な運用環境条件下にある海軍との間で対立が発生するのは必然であった。

そこで空軍と海軍は、一元化の代わりに共同のローリング・サンダー調整委員会を設置することで合意した。この委員会は、航空作戦に関する調整を容易にするとともに、北ベトナムに進入及び離脱する攻撃隊の競合を回避することを狙いとしていた。しかしこの委員会は調整の枠組みを提供するだけであり、何ら決定権を与えられなかった。

太平洋軍からローリング・サンダー作戦に関する調整権限（決定権限ではない）が付与されていた第2航空師団は、最初に時分割方式を提案した。これは、3時間単位の枠を第2航空師団と第77機動部隊に割り当て、割り当てられた部隊が航空作戦を主体的に実施するというものであった。しかし海軍はこの提案に反対した。というのも、海軍は空中給油能力が十分ではなく、艦載機の行動半径では北ベトナム奥地の攻撃が難しかったからである<sup>52</sup>。

そこで海軍は、北ベトナムを東西に分割する対案を提示した。この場合、分割された東側、すなわち海側を海軍が担当し、西側の北ベトナム奥地やラオスを空軍が担当することになる。しかしこの案は非効率的であった。というのも、ハノイやハイフォンといった主要な攻撃目標のほとんどが海軍の担当する東半分が存在する一方、空軍が受け持つ西半分にはラオスとの国境付近の峠にある物資集積所ぐらいいしかなかったからである。つまり、優勢な攻撃能力を持つ空軍を十分に活用できない一方、海軍航空部隊は脅威の高い地域での作戦を余儀なくされることを意味した<sup>53</sup>。

ローリング・サンダー調整委員会は、第2航空師団と第77機動部隊からの提案の折衷案として、北ベトナムを6つの区域に分割するルート・パッケージ方式を採用し、空軍と海軍に作戦統制権を割り振った<sup>54</sup>。具体的には、DMZに隣接するルート・パッケージ1は空軍、トンキン湾に面している2、3及び4は海軍、北ベトナム北西の奥地にあたる5は空軍に割り当てられた。ハノイや

## エアパワーの一元的指揮統制を巡る争い（西澤敦）

ハイフォンなどを、戦略上最も重要な地域を含むルート・パッケージ 6 は、中国からハノイへとつながる北東鉄道を境目に 2 分割され、北西側の 6A が空軍、南東側の 6B が海軍担当となった。最南端のルート・パッケージ 1 は地理的に南ベトナムの地上戦と密接に結びついているため、空軍は MACV の指示を受けて作戦を行っていた<sup>55</sup>（図 6 参照）。

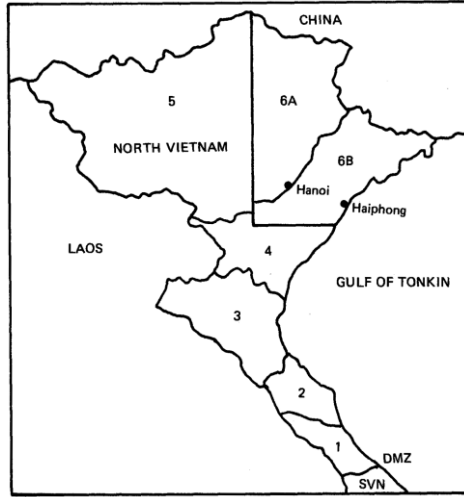


図 6 ルート・パッケージ方式による分割<sup>56</sup>

このルート・パッケージ方式は、あながち間違った方法とは言えなかった。というのも、当時の情報通信技術には、多数の航空機の発進や帰投、空中給油などを管制できるだけの情報処理能力がなかったからである<sup>57</sup>。またこの方式は海軍にとっては好都合であった。ルート・パッケージをさらに細分化したセクターを設定してそれぞれ空母を割り当てれば、空母単位で各セクターの航空作戦を独自に計画及び実行することができたからである<sup>58</sup>。

しかし、エアパワーの極めて広大な行動半径と優れた柔軟性という長所が活用できないという意味では、ルート・パッケージ方式は完全に失敗であった。第 1 に、航空母艦から艦載機を運用する海軍では、担当するルート・パッケージを昼夜敢行で攻撃するだけの攻撃機数を確保できず、一方で空軍は、天候不良によりルート・パッケージ 5 及び 6A への攻撃が中止となった場合、苦勞して出撃させた多数の攻撃機を効率的に転用することができなかった。なぜなら

## エア・アンド・スペース・パワー研究（第9号）

空軍が独自の判断で攻撃機を転用できる先はルート・パッケージ 1 のみであったが、ここは空域が狭く、また大規模な攻撃パッケージに相応しい攻撃目標が常に存在するとは限らなかったからである<sup>59</sup>。

第 2 に、ローリング・サンダー作戦の主任務である航空阻止の性格が変化し、柔軟性のないルート・パッケージ方式では十分に対応できなくなった。南ベトナム領内で活動する共産ゲリラの活動を阻止するため、ラオス領内を通過して南ベトナムへとつながる後方連絡線のホー・チ・ミン・ルートの重要性が認識されると、航空阻止はこのルートを通るトラックや物資の一時集積所を対象とするようになった。これらの目標はいつ出現するか予測できないため、爆弾を搭載した攻撃機が空から偵察しつつ、発見次第攻撃する方法がとられた。このような機会攻撃目標に対する任務は航空武装偵察と呼ばれ、1966 年の時点ですでに全任務の 99% に達していた<sup>60</sup>。武装偵察任務では、C-130 を使った空中指揮所が飛行中の攻撃機を一元統制することで最大限の柔軟性が発揮できたため、地理的な制限のあるルート・パッケージ方式には不向きであった。

第 3 に、ルート・パッケージ方式によって不要な縄張り争いが生じていた。ローリング・サンダー作戦中、北ベトナムに与えた影響を航空偵察によって確認することが難しかったため、攻撃機の総出撃数から推測せざるを得なかった。これらの統計データはハワイの太平洋軍司令部で集計されることになるが、空軍と海軍が別々の地域で作戦を行っていたため、報告された出撃数の数字が空軍と海軍の競争を刺激することとなった。1991 年の湾岸戦争において多国籍軍航空部隊を率いたアメリカ空軍のチャック・ホーナー中將は、ベトナム戦争での出撃経験を振り返り、次のように非難している。

北ベトナム上空では、空爆が敵に与えた効果を正確に測定できなかったため、別の方法として出撃数を利用した。アメリカ空軍と海軍の間では、1 日の出撃総数の多さが競われるようになり、その結果、出撃数を増やすために爆弾搭載量を減らした飛行任務が行われるようになった<sup>61</sup>。

ベトナム戦争の拡大に伴い、第 2 航空師団に配備された作戦機は 400 機弱に達していた。その結果、1965 年 11 月に第 2 航空師団を第 13 空軍から独立させ、太平洋空軍直轄とすることが決定された。さらに、第 2 航空師団は 1966 年 4 月に第 7 空軍に昇格した。しかし、南北ベトナムで活動するすべての航空部隊の指揮統制を規定するルート・パッケージ方式が依然として有効であった

## エアパワーの一元的指揮統制を巡る争い（西澤敦）

ため、第7空軍の新編は航空部隊の一元的な指揮統制にはつながらなかった（図7参照）。

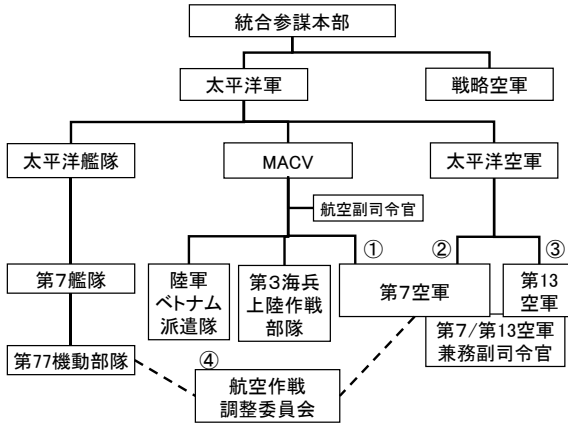


図7 ベトナム周辺域におけるアメリカ軍の指揮系統（1962年2月～）<sup>62</sup>

- ①：第7空軍は南ベトナム及びルート・パッケージ1内の作戦ではMACVの作戦統制下
- ②：第7空軍は北ベトナム領内の作戦では太平洋空軍の指揮下
- ③：第13空軍は南北ベトナム領内の作戦では第7空軍の作戦統制下
- ④：第7空軍は北ベトナム領内の作戦に関しては、第77機動部隊との航空作戦調整委員会の議長

### （3）ラインバッカー作戦 — 戦略爆撃機に対する指揮統制 —

1972年5月に北ベトナムに対する本格的な爆撃作戦が再開されると、現行のルート・パッケージ方式は効果的ではないことが明らかになった。この新たな爆撃作戦はラインバッカー作戦と呼ばれ、北ベトナムの中枢や継戦能力に対して短期間の集中的な爆撃を実施し、北ベトナム政府を和平交渉のテーブルに引き出すことを狙いとしていた。したがって、ハノイやハイフォンといった重要地域に圧倒的な航空戦力を集中する必要がある。ラインバッカー作戦以前にも、北ベトナムの死活的な中枢を中心に統一攻撃地帯を設定し、ルート・パッケージに関係なく空軍と海軍の攻撃機をそこに集中するという考え方が、太平洋軍を中心に広く認識されていた<sup>63</sup>。すなわち、ローリング・サンダー作戦の経験を通じて、航空部隊を分割して使用することの非効率性が徐々に理解され

## エア・アンド・スペース・パワー研究（第9号）

ていったのである。

しかしこのような認識にもかかわらず、ラインバッカー作戦でも航空部隊の一元的な指揮統制は実現できなかった。特に戦略爆撃機 B-52 の投入は、新たな指揮統制上の問題を浮き彫りにした。

B-52 を運用する戦略空軍はアメリカの核戦略にとって極めて重要であったため、統合参謀本部の隷下に置かれ、太平洋軍や太平洋空軍とは指揮系統上無関係であった。戦略空軍としては、局地紛争に対して爆撃機による支援は行うものの、特定の統合軍司令官の統制下に置くことには反対であった。というのも、戦略核兵器を運用する戦略空軍には全面核戦争に備える任務があり、戦略爆撃機を常に使用できる状態で確保していく必要があったからである。もし一旦爆撃機を太平洋軍の統制下に差し出してしまえば、それらの爆撃機を戦略空軍に戻すための調整に時間がかかり、その遅れが全面核戦争において致命的となることを懸念していた<sup>64</sup>。

B-52 部隊の本格投入により、ラインバッカー作戦の主力は、指揮統制が一元化されていない第 7 空軍（戦術空軍）、第 8 空軍（戦略空軍）、第 77 機動部隊（海軍）の 3 つの航空部隊となった。これらの部隊は調整会議の設置や連絡官の相互派遣などにより連携の強化を試みていたものの、この 3 つの部隊を一元的に指揮統制できる司令官は最後まで設置されなかった。一方で、攻撃目標の選定は、各航空部隊から上申を受けた統合参謀本部の責任であった。最終的に太平洋軍は、B-52 が実施する航空作戦は戦略空軍が優先的に決定することを認めた<sup>65</sup>。これを受け、攻撃目標の選定についても戦略空軍の発言力が強まり、ラインバッカー作戦の後期（ラインバッカー II）においては戦略空軍を中心に計画が作成されることになった。

これに対して第 7 空軍は反発を強めた。なぜなら、爆撃作戦は最短で 3 日間という短期集中型であったため、昼間は第 7 空軍、夜間は全天候攻撃能力を有する戦略空軍が分担することになっていた。また戦略空軍は B-52 を防護するための戦闘機や電子戦機、SEAD 機を保有していなかったため、これらの支援機も第 7 空軍が準備しなければならず負担が増大した。さらに、攻撃目標の選定は戦略空軍が優先されたため、第 7 空軍が詳細な計画を立案する時間が不足した<sup>66</sup>。これは戦略空軍による一元的指揮統制というよりは、戦略空軍の都合による一方的な押しつけに近かった。しかも戦略空軍は核攻撃以外の訓練が不足し、ベトナム戦争のような在来型の航空戦に不慣れであった<sup>67</sup>。

このような困難にもかかわらず、ラインバッカー作戦は所望の成果を収め、

## エアパワーの一元的指揮統制を巡る争い（西澤敦）

北ベトナムを和平交渉のテーブルに就けさせることに成功した。その理由として、以下の2点が考えられる。

第1に、アメリカ軍のベトナム撤退がきっかけとなり、航空部隊の一元的な指揮統制に必要な環境が整っていった。1969年1月にジョンソン大統領からニクソン大統領に政権交代したアメリカ政府は、泥沼化したベトナム戦争を早期に終結させるため、北ベトナム政府との和平交渉に並行して、地上戦力の段階的な撤退に着手していた。この兵力撤退には航空部隊の参謀将校も含まれるため、作戦の計画や実行に必要な司令部要員が不足するようになった<sup>68</sup>。その結果、戦略空軍を除く各司令部が独自に航空作戦を計画及び実行することが難しくなり、最も規模の大きかった第7空軍が徐々に強い影響力を持つようになっていった。依然として指揮統制系統の一元化は正式に行われなかったものの、実質的には第7空軍が航空作戦の計画と実行で主導権を発揮したことで、一元化に近い状態が生み出された。

そして第2に、ローリング・サンダー作戦と比べると、ラインバッカー作戦実施時は航空作戦を取り巻く環境が劇的に改善されていた。まずアメリカの戦争目的が「ベトナムでの名誉ある勝利」から「ベトナムからの名誉ある撤退」へと下方修正された。これによって当初の戦争目的の曖昧さが一掃され、限定的な目的に対して適切な戦略を選択することが可能となった<sup>69</sup>。さらに米ソの緊張緩和や米中国交回復により、アメリカは戦争のエスカレーションを懸念することなく、最適な攻撃目標を選定することが可能となった。これによって航空攻撃の効果が大きく高められたが、一元的な指揮統制とはほとんど関係がなかった。

アメリカ軍は朝鮮戦争に引き続き、ベトナム戦争でもエアパワーの一元的な指揮統制に失敗した。エアパワーの指揮統制を巡っては、その都度、場当たりの妥協案に落ち着き、抜本的な問題解決には達しなかった。極めて流動的な戦線と学習能力の高い敵の存在は、一元的な指揮統制をベースとした柔軟なエアパワー運用を必要としたが、アメリカ軍はベトナム戦争の全期間を通じて正式に実現することができなかった。

## まとめ

冒頭で紹介したイギリス空軍のテッター大將は、エアパワーの指揮統制を一元化する難しさについても次のように書いている。

## エア・アンド・スペース・パワー研究（第9号）

爆撃機部隊という薄いスープをかき混ぜようとする調理人が多すぎた。一元的な統制は存在せず、しっかりした料理長はいなかった。柔軟性に対する真の危機が発生し、その結果、努力の集中と経済性というよりは、努力の分散と浪費を招く恐れがあった（中略）航空戦を小さな部分に分けることはできない。航空戦における境界は航空機の行動半径によって強いられるだけで、陸地や海は境界線とはならない。これこそが空の一体性であり、指揮の統一が求められる所以である<sup>70</sup>。

エアパワーは桁違いの破壊力を持つことから、ランドパワーやシーパワーを直接支援する戦力として転用されることが多い。さらに戦術的な任務にも戦略的な任務にも使用できる多用途性を有する。このような性質から、エアパワーは細切れに分割されやすく、実際にそのような扱いを何度も受けてきた。戦略的にせよ戦術的にせよ、柔軟性を最大限に発揮し、必要なタイミングで必要な場所に最大限の破壊力を加えるためには、エアパワーを一元的に指揮統制することが不可欠である。

オーバーロード作戦、朝鮮戦争及びベトナム戦争におけるエアパワーの一元的な指揮統制の失敗に共通する原因の1つとして、軍事組織内での縄張り意識の強さが挙げられる。この縄張り意識を適切にコントロールすることができれば、エアパワーの一元的な指揮統制は可能となるはずである。実際、イギリスは防空体制の構築に際して、縄張り意識を抑え込むことに成功している。

第1次世界大戦中、ドイツの空襲から本土を防衛する必要性に迫られたイギリスは、最適な防空体制構築のための検討委員会を設置した。この委員会が軍部任せではなく政府主導であったことは重要だが、それよりも大事だったのは委員の人選であった。委員の主力は陸軍のヤン・スマッツ中将であったが、委員長は当時のイギリス首相ロイド・ジョージであった。さらに報告書の作成に当たっては、海軍本部や陸軍参謀本部、本土防衛軍司令官と協議を行っていた。つまりスマッツ報告の内容は極めて高い権威が与えられていただけではなく、各軍部による合意を得ていたため、縄張り意識を打ち消すだけの十分な効果があった。もちろん、実際にドイツの空襲にイギリス国民の生命が危険に曝されており、政府として何らかの有効な手だてを打ち出さない限り国民からの支持を失ってしまうという危機感も、報告書の位置付けを高めた要因であろう。

一方でオーバーロード作戦では、イギリスの防空体制のケースとは全く逆に、政治的な要因がエアパワーの一元的な指揮統制よりも優先された。複数の国家



## エアパワーの一元的指揮統制を巡る争い（西澤敦）

から構成される連合作戦を成功させるには、政治的配慮は時として軍事的有効性よりも重視される。その結果、各部隊の指揮関係は妥協の産物となった。連合軍ヨーロッパ方面最高司令官のアイゼンハワーは、常に部下指揮官の人間関係に配慮しながら、対ドイツの作戦を計画及び実行しなければならなかった。

朝鮮戦争では、アメリカ空軍の独立が指揮統制をめぐる論争をさらに複雑化させた。第2次世界大戦中、アメリカ空軍の前身である陸軍航空隊は、すでに独立した空軍に近い地位を得ていたが、それでも戦術航空部隊は陸軍の戦域司令官の影響下にあった。しかし朝鮮戦争では戦術航空部隊も空軍の一部として完全に独立した上、空母を中核とする海軍航空部隊も増強されていたため、エアパワーの指揮統制を巡って一層対立が深まった。

このような軍部内の対立は、ベトナム戦争でさらにエスカレートした。朝鮮戦争では、作戦を計画及び実行する極東方面軍司令部が戦域のすぐ近くの日本に置かれ、しかも極東方面軍は極東アジアだけを担当していた。一方でベトナム戦争では、現地司令部である MACV は正規の統合軍ではなく、しかも太平洋軍司令部は数千キロも離れたハワイにあり、担当区域も太平洋全域にわたった。さらに戦略爆撃部隊は太平洋軍の指揮統制系統の外に置かれたままであった。当然ながら、エアパワーの一元的な指揮統制を求める政治的な動きは皆無であった。その結果、アメリカ軍の航空作戦は極めて非効率となってしまったのである。

本稿では、エアパワーの一元的な指揮統制が実現できなかった原因を明らかにすべく、いくつかの航空戦のケースを分析した。多くの場合、軍を構成する軍種、司令部及び作戦部隊の間の縄張り争いが主たる要因となっていた。空軍の独立ですら、エアパワーの一元的な指揮統制を阻害してしまう場合があった。さらに、連合作戦などでは政治的配慮が優先され、指揮の統一の原則が蔑ろにされてしまうことすらあった。このような要因が重なって、エアパワーの一元的な指揮統制は容易には実現できなかったのである。

---

<sup>1</sup> Arthur William Tedder, *Airpower in War*, Hodder and Stoughton, 1947, p. 89.

<sup>2</sup> 砂漠の嵐作戦における航空部隊の指揮統制の実態については、Mark D. Mandels, Thomas C. Hone, and Sanford S. Terry, *Managing "Command and Control" in the Persian Gulf War*, Praeger, 1996 を参照のこと。

<sup>3</sup> Ross Pigeau and Carol McCann, "Re-conceptualizing Command and Control," *Canadian Military Journal*, Spring 2002, pp. 53-54.

<sup>4</sup> Philip Joubert de la Ferté, *The Third Service: The Story Behind the Royal Air Force*, Thames and Hudson, 1955, p. 12.

- <sup>5</sup> *Ibid.*, p. 12.
- <sup>6</sup> John Slessor, *Air Power and Armies*, University of Alabama Press, 2009, pp. 87-88.
- <sup>7</sup> Ferté, *The Third Service*, pp. 34-35.
- <sup>8</sup> Edward Bailey Ashmore, *Air Defence*, Longmans, 1929, p. 18.
- <sup>9</sup> Walter Alexander Raleigh and H. A. Jones, *The War in the Air: Being the Story of the Part Played in the Great War by the Royal Air Force*, Vol I., Clarendon Press, 1922, pp. 264-265.
- <sup>10</sup> Ashmore, *Air Defence*, pp. 18-19.
- <sup>11</sup> The National Archives (TNA), CAB/24/20, G.T. 1451. War Cabinet. Committee on Air Organisation and Home Defence Against Air Raids. First Report, 1917, p. 3.
- <sup>12</sup> Burgo D. Gill, "Antiaircraft in the A.E.F.," *Coast Artillery Journal*, March-April, 1933, pp. 87-88.
- <sup>13</sup> *Ibid.*, p. 88.
- <sup>14</sup> 第1次世界大戦中のヨーロッパ戦域における連合軍航空部隊関係者の交流については、Mark A. Clodfelter, "Molding Airpower Convictions: Development and Legacy of William Mitchell's Strategic Thought" in *The Paths of Heaven: The Evolution of Airpower Theory*, Air University Press, 1997, pp. 79-114 に詳しい。
- <sup>15</sup> Ashmore, *Air Defence*, pp. 12-13.
- <sup>16</sup> The National Archives (TNA), CAB/24/160, CP270(23), National and Imperial Defence Sub-Committee of the CID, 12 June 1923, p. 1.
- <sup>17</sup> The National Archives (TNA), CAB/23/46, Cabinet 32(23), The Inquiry into National and Imperial Defence, 20 June 1923.
- <sup>18</sup> John Alexander, "Despised and Neglected? British Fighter Defence, 1922-1940," *Air Power Review*, Summer, 2015, p. 170.
- <sup>19</sup> *Ibid.*, p. 170.
- <sup>20</sup> David Jordan, "The Air Defence of Great Britain: An Overview, 1920-1936," *Air Power Review*, Spring 2010, p. 143.
- <sup>21</sup> Wesley F. Craven and James L. Cate, eds., *The Army Air Forces In World War II*, Vol. 2: Europe: *Torch to Pointblank*, The University of Chicago Press, 1949, pp. 200-205.
- <sup>22</sup> *Ibid.*
- <sup>23</sup> Vincent Orange, *Coningham: A Biography of Air Marshal Sir Arthur Coningham, KCB, KBE, DSO, MC, DFC, AFC*, Methuen, 1990, p. 130.
- <sup>24</sup> Arthur William Tedder, *With Prejudice, the War Memoirs of Marshal of the Royal Air Force*, Little, Brown and Company, 1966, p. 393.
- <sup>25</sup> Richard P. Hallion, forward to *Coningham: A Biography of Air Marshal Sir Arthur Coningham, KCB, KBE, DSO, MC, DFC, AFC*, by Vincent Orange, Methuen, 1990.
- <sup>26</sup> Craven and Cate, *The Army Air Forces In World War II*, p. 496.
- <sup>27</sup> William W. Momyer, *Airpower in Three Wars: WWII, Korea, Vietnam*, Air University Press, 1978, p. 43 より作成。
- <sup>28</sup> *Ibid.*, pp. 735-739.
- <sup>29</sup> William W. Momyer, *Airpower in Three Wars: WWII, Korea, Vietnam*, Air University Press, 1978, p. 51.
- <sup>30</sup> Craven and Cate, *The Army Air Forces In World War II*, p. 741.
- <sup>31</sup> The United States Strategic Bombing Survey, *Over-all Report (European War)*, United States Government Printing Office, 1945, p. 71.
- <sup>32</sup> Thomas C. Hone, Mark Mandeles, and Sanford S. Terry, "The Origins of the JFACC," in *Gulf War Air Power Survey*, vol. I, pt. II, 1993, p. 352.
- <sup>33</sup> Momyer, *Airpower in Three Wars: WWII, Korea, Vietnam*, p. 55 より作成。
- <sup>34</sup> *Ibid.*, p. 58 より作成。
- <sup>35</sup> Momyer, *Airpower in Three Wars: WWII, Korea, Vietnam*, p. 288.
- <sup>36</sup> マーチン・ファン・クレフェルト 『エア・パワーの時代』 源田孝監訳、芙蓉書房、

2014年を参照のこと。

- 37 Momyer, *Airpower in Three Wars: WWII, Korea, Vietnam*, p. 56.
- 38 *Ibid.*, p. 353.
- 39 *United States Air Force Operations In the Korean Conflict*, USAF Historical Study No. 71, 25 June - 1 November 1950, Department of the Air Force, 1952, pp. 11-13.
- 40 Momyer, *Airpower in Three Wars: WWII, Korea, Vietnam*, p. 61.
- 41 *Ibid.*, p. 63.
- 42 Robert F. Futrtell, *The United States Air Force in Korea, 1950-1953*, Department of the Air Force, 1981, pp. 50, 151.
- 43 Momyer, *Airpower in Three Wars: WWII, Korea, Vietnam*, p. 65.
- 44 *Ibid.*, p. 69 より作成。
- 45 James A. Winnefeld and Dana J. Johnson, *Joint Air Operations: Pursuit of Unity in Command and Control, 1942-1991*, Naval Institute Press, 1991, p. 39.
- 46 Momyer, *Airpower in Three Wars: WWII, Korea, Vietnam*, pp. 73-74.
- 47 *Ibid.*, p. 78 より作成。
- 48 *Ibid.*, pp. 79-80.
- 49 *Ibid.*, p. 80.
- 50 *Ibid.*, p. 82.
- 51 Winnefeld and Johnson, *Joint Air Operations: Pursuit of Unity in Command and Control, 1942-1991*, p. 175.
- 52 Momyer, *Airpower in Three Wars: WWII, Korea, Vietnam*, p. 103.
- 53 *Ibid.*
- 54 Carl Berger ed., *The United States Air Force in Southeast Asia*, Office of Air Force History, 1977, p. 79.
- 55 Momyer, *Airpower in Three Wars: WWII, Korea, Vietnam*, p. 104.
- 56 John Schlight, *The War in South Vietnam: the Years of the Offensive, 1965-1968*, Air Force History and Museums, 1999, p. 204.
- 57 John J. Lane, Jr., "Command and Control and Communications Structures in Southwest Asia," Vol. 1, Monograph 1 of *The Air War in Indochina*, Air University Press, 1981, pp. 146, 151.
- 58 Momyer, *Airpower in Three Wars: WWII, Korea, Vietnam*, pp. 107-108.
- 59 *Ibid.*, pp. 106-107.
- 60 Mark Jacobsen, "Washington's Management of the ROLLING THUNDER CAMPAIGN," in *Command and Control of Air Operations in the Vietnam War*, Colloquium on Contemporary History January 23, 1991 No. 4, <https://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/c/command-control-air-operations.html>, accessed on 15 February 2021.
- 61 Mark Clodfelter, "Of Demons, Storms, and Thunder: A Preliminary Look at Vietnam's Impact on the Persian Gulf Air Campaign," *Airpower Journal*, Winter 1991, p. 22.
- 62 Momyer, *Airpower in Three Wars: WWII, Korea, Vietnam*, p. 95 より作成。
- 63 *Ibid.*, p. 112.
- 64 *Ibid.*, pp. 112-113.
- 65 *Ibid.*, p. 120.
- 66 *Ibid.*, p. 121.
- 67 Thomas A. Keaney, *Strategic Bombers and Conventional Weapons: Airpower Options*, National Defense University Press, 1984, p. 29.
- 68 Hone, "The Origins of the JFACC," p. 356.
- 69 Clodfelter, "Of Demons," p. 19.
- 70 Tedder, *Airpower in War*, p. 91.