

【論考】 2024年12月2日掲載

一号作戦の意義の見直し
—目的と目標の関係から—

総合企画部 2等陸佐 樋口俊作

〈要旨〉

本稿は、1944年4月から1945年2月にかけて、日本陸軍が中国大陸で実施した一号作戦の意義を見直すものである。従来、一号作戦は本土空襲阻止と中国大陸における連絡路打通の視点から評価され、作戦は成功したものの期待した成果が得られなかった作戦と言われてきた。本稿では、一号作戦には海上交通の保護という目的があったことを確認し、その目的に照らすと同作戦には高い価値があった可能性があることを考察した。

はじめに

改めて言及することでもないが、軍事作戦を行う際に「何のために（目的）何を行うか（目標）」を明確にしておくことは重要である。作戦立案時に目的と目標の関係を十分に考慮し、作戦遂行中も必要により見直しておかないと、無用な作戦を開始したり、意義の失われた作戦を続行したりすることになりかねない。他方、状況の変化により、遂行中の作戦の意義が変化することもある。

本稿は、1944年4月から1945年2月にかけて、日本陸軍が中国大陸で実施した一号作戦の意義を見直すものである。同作戦の概要は、中国大陸に設置された米軍の航空基地を覆滅するため、地上部隊の攻勢により鉄道沿いの地域を制圧するというものであった。通称、大陸打通作戦とも呼ばれるこの作戦は支那派遣軍によって実施されており、参加兵力や作戦距離から、日本陸軍史上最大の作戦と言われる。そして、作戦は成功したにも関わらず、期待した成果を得られなかったと評価されることの多い作戦でもある。

一号作戦に厳しい評価が与えられている大きな理由は、次の2点による。1点目は、中国大陸のB-29基地を覆滅して本土空襲を阻止しようとしたところ、作戦終了前にサイパン島をはじめとしたマリアナ諸島にB-29基地が設置されてしまい、これらの基地群から本土空襲が行われるようになってしまったというものである。マリアナ諸島への基地設定の他にも、地上部隊の手が届かない中国大陸内陸部へB-29基地が移転してしまったことを挙げるものもある。2点目は、中国大陸を縦貫し南方圏・南方軍と連絡できる支配地域を獲得したにも関わらず、輸送する物資がほとんどなく、また、鉄道敷設や空地からの敵の妨害の問題から輸送自体も円滑に進まなかったというものである。『戦史叢書』をはじめ、これまで出

版されてきた多くの書籍や雑誌類でも、基本的にはこれら 2 点またはいずれか一方の論点で作戦が評価されている¹。

筆者は、これらの評価は決して誤りではないものの、作戦目的からすると重要な論点が欠落しており、その論点から考察すると、一号作戦は日本の戦争遂行にとって極めて重要な作戦であった可能性があることを主張したい。このため、本稿ではまず一号作戦の目的を明らかにし、次に目的に照らした場合の作戦の価値を考察する。

なお、欠落している論点とは海上交通の保護である。海上交通保護の視点から一号作戦を評価する試みは、これまでの調査や研究では行われていないように見受けられる。管見の限り、実際に作戦に従事した佐々木春隆は、一号作戦の目的に海上輸送保護が含まれていたことをその書籍上で述べている²。しかし、佐々木にしても、海上交通保護の視点からの作戦全体の評価は行っていない³。本調査研究により、一号作戦に対する一般的な評価の見直しにつながることを期待できる。

本稿の構成を述べる。第 1 節から第 4 節までで、大陸打通構想の発案から作戦終了までの間の対米戦全般の推移と一号作戦の目的・目標の変化を確認する。これに加え、第 5 節の冒頭の考察によって、作戦の評価に海上交通の保護を含めるべきだという筆者の主張を説明できるだろう。第 5 節の残りの部分で、作戦目的に照らした場合の同作戦の価値を考察する。

補足事項を述べる。史料は主に『戦史叢書』を参照した。米空軍の設立は 1947 年であるものの、同書に倣って中国大陸で活動する米軍航空部隊を「在支米空軍」と表記した。引用する史資料の都合上、中国大陸「南東部」と「東南部」という表現が混在しているが、基本的に同じ地域を指しており、一号作戦の攻略目標となる鉄道沿線の航空基地が所在している地域を指す。同じく史資料の都合上、「海上輸送」と「船舶輸送」という表現が混在しているが、同じ意味で用いている。

1. 1943 年までの戦争全体の状況

¹ 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 一号作戦<3> 廣西の会戦』（朝雲新聞社、1969 年）655 頁、699 頁；原剛「一号作戦 ——実施に至る経緯と実施の成果」波多野澄雄、戸部良一編『日中戦争の国際共同研究 2 日中戦争の軍事的展開』（慶應義塾大学出版会、2006 年）292-293 頁；原剛「成果なき勝利に終わった陸軍史上最大の作戦 大陸打通作戦 中国大陸縦断、陸軍最大最後の大攻勢」『歴史読本』第 60 巻 5 号 96-98 頁；山本智之『日本陸軍 戦争終結課程の研究』（芙蓉書房出版、2010 年）224-227 頁；福田誠、松代守弘編『第二次世界大戦名事典 W.W.II OPERATION FILE 1939~45』（光栄、1999 年）183-184 頁；森山康平『図説 太平洋戦争 16 の大決戦』（河出書房新社、2006 年）86-93 頁；藤俊之「太平洋戦争における中国戦線 第 6 回 『一号』作戦」星川武編『歴史群像シリーズ [決定版] 太平洋戦争⑥ 「絶対国防圏」の攻防』（学研パブリッシング、2010 年）66 頁；

² 佐々木春隆『大陸打通作戦 日本陸軍最後の大作戦』（光人社、2008 年）16 頁；佐々木春隆『B29 基地を占領せよ』（光人社、2008 年）3 頁。本文中で「海上交通保護」と表現している部分について、原文では「南方航路の安全」と表現されている。

³ 佐々木『B29 基地を占領せよ』360-361 頁。

第2節で見ると、大陸打通の構想は1943年半ばから発想されている。まずは1943年半ばまでの戦争の状況を見てみよう。

(1) 中国大陸の状況

細かな経緯は省略するが、対米英戦に先立って1937年に支那事変が生起し、日本軍と中国軍との戦闘が開始されている。また、中国大陸の陸軍部隊を統括する支那派遣軍が1939年に編成されている。戦闘を通じて、日本軍は支配地域を拡大した。ただし、支配といっても安定した支配には程遠く、中国軍のゲリラ活動に悩まされている。

1943年2月末、「支那派遣軍総司令官ハ概ネ現占拠地域ヲ確保安定シ且為シ得ル限り対敵圧迫ヲ継続シ敵ノ継戦企図ノ破摧衰亡ニ任スルト共ニ在支敵空軍ノ活動ヲ封殺スヘシ⁴」という任務を与えられており、一号作戦の具体化が始まる前における支那派遣軍の基本的な任務は現状維持とされていた。この当時の戦況は図1のとおりである。支那派遣軍と中国軍の支配地域が入り混じっている状況が見て取れる。



図1 1943年2月末の戦況

⁴ 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 一号作戦<1>河南の会戦』（朝雲新聞社、1967年）4頁。

(注) 青：支那派遣軍の支配地域 赤：中国軍の支配地域

(出典) 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 一号作戦<1>河南の会戦』(朝雲新聞社、1967年) 付図第1、防衛研究所 HP
<https://www.nids.mod.go.jp/military_history_search/SoshoView?kanno=016#>写真 333 枚目に筆者加筆。

(2) 太平洋正面の状況

1941年12月の対米英戦開始以降、日本陸海軍は戦勝を重ね、順調に支配地域を拡大した。しかし、海軍は1942年6月に行われたミッドウェー海戦で、陸軍は1942年8月から1943年2月まで行われたガダルカナル島の戦いでそれぞれ敗北し、戦局の転換点を迎えている。特に、約半年にわたって続いたガダルカナル島を含むソロモン諸島における陸海(空)の戦闘は激しく、日本は戦略の見直しをすることになる。

北太平洋では、1943年5月にアッツ島の日本軍守備隊が全滅し、8月にはキスカ島守備隊が撤退している。

(3) 絶対国防圏

1943年9月、「今後採ルヘキ戦争指導ノ大綱」が決定され、いわゆる絶対国防圏が設定された。マリアナ諸島は絶対国防圏の一角に当たる。本大綱の中で、対中国については「重慶ニ対シテハ不断ノ強圧ヲ継続シ特ニ支那大陸ヨリスル我本土空襲並海上交通ノ妨害ヲ制扼シツツ機ヲ見テ速カニ支那問題ノ解決ヲ図ル⁵⁾」とされた。対中国では、本土空襲防止と海上交通の保護が重視されていることが分かる。

2. 作戦発案の契機と検討内容の推移

(1) 発案の契機

一号作戦に繋がる大陸打通構想の発端は、大本営第1部第2課長(以下、「作戦課長」という。)眞田穰一郎大佐の発想による⁶⁾。時期は明確ではないものの、1943年8月頃には構想が浮かんでいたようである。眞田大佐は、中国大陸に十分な足場を持ち、東南アジア方面を統括する南方軍と直接手を結んでおくことで、将来太平洋正面の戦況が悪化しても長期戦を戦い抜くことができると考えた。そのためにも、中国大陸を打通しておく必要があるだろうと漠然と考えたという。

⁵⁾ 「今後採ルヘキ戦争指導ノ大綱」(昭和18年9月30日閣議決定) 国立国会図書館 HP<https://ndlsearch.ndl.go.jp/rnavi/db/cabinet/s18_19/bib00504> (2024年9月25日参照)。

⁶⁾ 防衛庁防衛研修所戦史室『大本営陸軍部<7> 昭和十八年十二月まで』(朝雲新聞社、1973年) 548頁。眞田大佐は1943年8月に少将へ昇進。本文中の階級の表記は『戦史叢書』に依拠した。

1943年10月、眞田少将（8月昇進）は第1部長になり、作戦課長を服部卓四郎大佐が襲った。服部大佐は太平洋正面の戦況視察の結果、同正面は連合軍が制覇すると考えた。そして、南方との連絡に海洋が使用できない以上、中国大陸を南北に打通することで陸路の連絡を確保する必要性を認識したという⁷。また、服部大佐は作戦を通じて全軍の士気高揚も期待している。

1943年11月、在支米空軍（B-25を含む戦爆連合部隊）が台湾を爆撃した。この空襲は大本営に衝撃を与えたという。日本本土に対する初の爆撃は1942年4月に行われたドーリットル空襲であるものの、ドーリットル空襲は空母から発艦した陸上機によるものであり、いわば一過性のものであった。他方、台湾空襲は中国大陸の基地から行われたものであり、大陸からの爆撃が今後本格化していくことを意味していた。加えて、東シナ海の船舶被害も発生しており、その一部は米空軍によるものと日本軍は推測している⁸。こうした事態を受けて、参謀総長の杉山元大將は服部大佐に対して粵漢鉄道を打通することで中国南東部を米空軍が使用し得ないようにできないかと問うている⁹。

こうして大本営の参謀総長、第1部長、作戦課長の三者が、時期を前後してそれぞれに中国大陸に回廊を作ることを企図した。この時点における大陸打通の構想は漠然としたものであり、目的も目標も個人ごとに多少異なっている。ちなみに、1942年前半に鉄道関係者が大陸縦貫鉄道（朝鮮、支那大陸、仏印、タイ、マレー、シンガポール）を構想したことがあり、大陸打通の構想は全くの白紙から登場したものではないようである¹⁰。

（2）鉄道沿いの作戦と航空基地の覆滅の関係

ここで、なぜ鉄道沿線を打通すると航空基地の覆滅が達成できるかを見てみよう。図2には中国大陸の鉄道、河川、連合軍側航空基地の位置が記載されている。

基地の配置を見てみると、そのほとんどが鉄道や河川沿いに配置されていることが分かる。航空基地は、航空機の補給や整備、基地機能の維持や管理のため、大量の物資を必要とする。このため、基地を管理運営する米軍側としては、内陸部なら河川や鉄道といった物流の幹線沿いに基地を設けることができれば有利である。

他方、基地を攻略する日本軍としては、鉄道沿いに前進していけば基地付近へ到達することが可能になる上、攻略した鉄道を利用できれば自軍への補給が容易になる。また、鉄道自体が破壊され利用できなくなっても、鉄道跡や敷設工事用の道路は有用な連絡路になり得る。他にも、鉄道やその跡は作戦方向を維持するための目印に使用できる。作戦部隊にとって鉄道沿いに行動することは、限度は当然あるものの、鉄道や機関車の利用の可否を問わず、兵站を含む様々な面で利点があるのである。

⁷ 同上、549頁。

⁸ 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 一号作戦<1>河南の会戦』2頁。

⁹ 同上。

¹⁰ 同上、12頁。

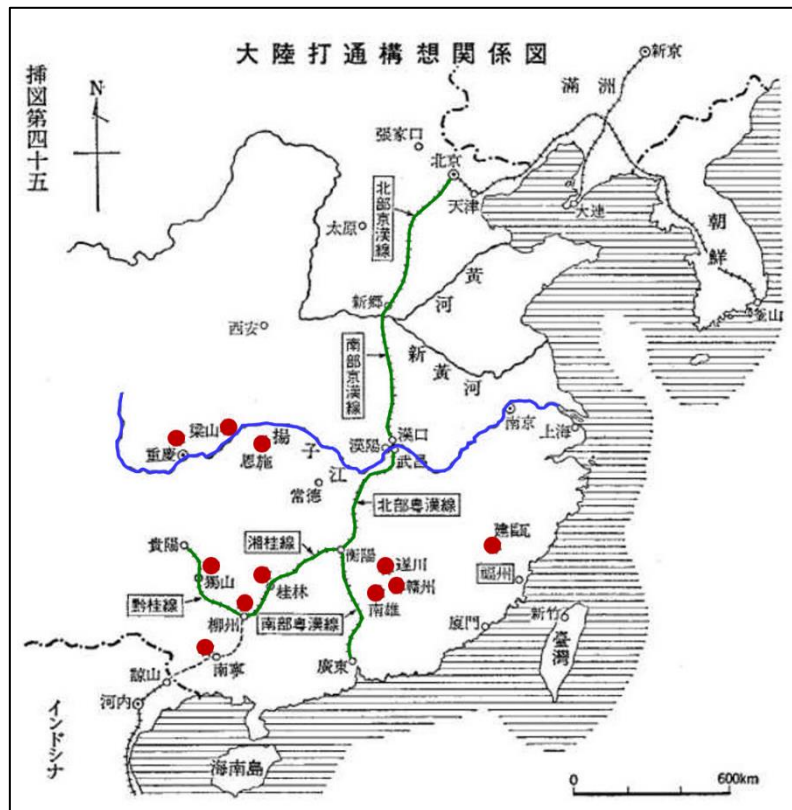


図2 鉄道・基地の配置

(注) <凡例> 赤丸：米軍航空基地 緑線：鉄道 青線：揚子江

(出典) 防衛庁防衛研修所戦史室『大本営陸軍部<7>』550頁、防衛研究所HP<https://www.nids.mod.go.jp/military_history_search/SoshoView?kanno=067> 写真288枚目に筆者加筆。

(3) 支那派遣軍の検討

大本営の検討状況を承知したことで、1943年12月上旬から現地軍である支那派遣軍も大陸打通に関する検討を開始している。検討当初、支那派遣軍作戦課長の天野正一大佐が大本営の真田第1部長から受けた作戦の目的は、次のとおりである。

「(大陸打通作戦の) 目的は、粵漢、湘桂及南部京漢線を打通して南方圏との鉄道連絡を図るとともに、鉄道沿線要域所在の敵飛行基地を覆滅して在支敵空軍の本土空襲、東支那海航行船舶に対する活動を封止する。

また、この間福州作戦を実施して敵の潜水艦基地を覆滅し、その活動を封殺して東支那海

の海上交通を確保する。¹¹⁾

潜水艦に関する部分は間もなく検討から外れるため¹²⁾、これから見る虎号兵棋が行われる前の時点における作戦目的は、南方圏への鉄道連絡の確保と在支米空軍基地の覆滅の 2 つであったということになる。そして、在支敵空軍基地覆滅の上位目的は、本土空襲防止と東シナ海における海上交通の安全確保の 2 つであった。

(4) 虎号兵棋

1943 年 12 月 24 日から 30 日にわたり大本営において、虎号兵棋が服部大佐の統裁で開催された。演習の目的は、1944 年における太平洋方面及び中国大陸方面に関する大本営の作戦指導要領の検討であり、「特に太平洋方面における今後の作戦推移を予察し、あらかじめ支那大陸を南北に打通する一大回廊を作る方策（一号作戦）を検討する¹³⁾」ことであったという。演習員の主体は第 1 部第 2 課（作戦課）であったが、第 2 部（情報）、第 3 部（交通、通信）の部員若干名と、陸軍省の関係主務課員以上、海軍軍令部部員等も列席した¹⁴⁾。

兵棋では、「作戦目的は打通であるが、敵戦力撃砕を、どの程度に考えたらよいか¹⁵⁾」が問題の 1 つとして挙がっており、検討中の日誌には「作戦ハ在支敵空軍ノ増勢覆滅ニヨル防衛ニ、目的ヲ制限シ実行スルを要ス¹⁶⁾」とある。敵の撃破も含めて、様々な作戦目的が検討されていることが見てとれる。作戦の期待効果は 3 つ挙げられており、まず中国軍（重慶中央軍）への打撃、次に日本本土と南方の鉄道連絡の確保、最後に海上交通上の船舶節用である。作戦目的もこれらの効果に関連する内容で検討されたと推測される。なお、最後の船舶節用については、船舶輸送を鉄道輸送で代替するという意味か、米空軍の活動封止による船舶被害の低減という意味かは不明である。

本稿にとって重要な点として、陸軍省の主務者が「長遠な鉄道敷設の可能性と爾後の警備保全ならびに鉄道輸送の効率等に深い疑問を持ち、本作戦に対し終始批判的態度をとっていた¹⁷⁾」ことである。戦闘部隊が鉄道沿いに行動することと、その鉄道を使用可能な状態にすることは別のものである。後者の部分の可能性に関して、資材、作業力、警備能力等の制約上、計画具体化の段階から疑義が抱かれていた。

(5) 支那派遣軍における計画立案

大本営で虎号兵棋が行われていたのと同時期（1943 年 12 月 23 日頃から）に、支那派遣軍総司令部でも作戦計画が立案されている。時系列上、検討の前提となる内容は虎号兵棋が行われる前に示されたものであり、大本営からは 5 点の作戦目的が挙げられている。第 1 に

¹¹⁾ 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 大本営陸軍部<7>』551 頁。

¹²⁾ 同上、553 頁。

¹³⁾ 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 大本営陸軍部<7>』588 頁。

¹⁴⁾ 同上。

¹⁵⁾ 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 一号作戦<1>』18 頁。

¹⁶⁾ 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 一号作戦<1>』20 頁。

¹⁷⁾ 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 大本営陸軍部<7>』595 頁。

米 B-29 の基地（桂林、柳州）を覆滅して本土空襲を防止、第 2 に鉄道沿線の要域を攻略して仏印への陸路連絡確保と鉄道の打通、第 3 に粵漢鉄道の打通により米空軍の中国東南部基地使用を封殺して東シナ海の海上交通を確保、第 4 に中国軍（重慶軍）の戦力破碎と重慶政権の衰亡、第 5 にインド、ビルマ、雲南正面から予想される将来の連合軍の攻勢への対応である¹⁸。

12 月 29 日、大本営から、鉄道による南方軍との陸上交通確保は削除し、鉄道は作戦のための後方輸送力としてのみ利用する意見に傾きつつあることが伝達されている¹⁹。先述した虎号兵棋の検討結果を踏まえての連絡であると推測される。

1944 年 1 月 4 日、支那派遣軍は「一号作戦計画大綱案」を策案した。この中における作戦目的は次のとおりである。

- 「1 西南支那ニオケル敵空軍基地ヲ覆滅シ 本土空襲等ノ敵企図ヲ封殺ス
- 2 大陸縦貫ノ鉄道沿線地区ヲ打通シ 南方軍ト陸上交通ヲ確保ス
- 3 重慶政権ノ継戦企図ヲ破摧衰亡セシム²⁰」

（6）小括

作戦の目的と目標の関係を整理してみよう。冒頭で「何のために（目的）何を行うか（目標）」と述べたとおり、目的は目標の上位にある。同時に、ある目標は、より下位の目標にとっての目的となる。1943 年 8 月の眞田大佐を例にしてみよう。長期戦の遂行のために（目的）、南方軍との連絡を確保する（目標）。南方軍との連絡を確保するために（目的）、大陸を打通する（目標）。このように目的と目標の関係は連鎖する。

目標、目的、そして、より上位の目的である大目的という 3 つの区分で、ここまでの検討における一号作戦を整理したものが表 1 である。言及されていないものはハイフン（－）を、大目的と目的のうち曖昧なものには丸括弧を付けている。

¹⁸ 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 一号作戦<1>』23 頁。

¹⁹ 同上。

²⁰ 同上、24 頁。

表1 検討段階における一号作戦の大目的・目的・目標

時期	検討主体	大目的	目的	目標
1943年 8月	作戦課長 (眞田大佐)	長期戦の遂行	南方軍との連絡確保	中国大陸打通
1943年 10月	作戦課長 (服部大佐)	—	南方軍との陸上連絡確保	中国大陸打通
		—	全軍の士気高揚	
1943年 11月	参謀総長 (杉山大将)	(本土空襲阻止) (東シナ海船舶被害低減)	中国南東部の米空軍排除	粵漢鉄道打通
1943年 12月上旬	大本営(眞田少将)→支那派遣軍(天野大佐)の検討指示	—	南方圏との鉄道連絡確保	粵漢、湘桂及南部京漢線を打通
		本土空襲阻止 東シナ海航行確保	在支米空軍の基地覆滅	
1943年 12月下旬 (虎号兵棋前)	大本営→支那派遣軍の検討指示	本土空襲阻止	B-29基地覆滅	—
		—	陸路連絡確保 鉄道打通	鉄道沿線の要域を攻略
		東シナ海の海上交通確保	米空軍の中国東南部基地使用を封殺	粵漢鉄道の打通
		重慶政権の衰亡	中国軍の戦力破碎	—
		将来の連合軍の攻勢への対応	—	—
1943年 12月下旬	大本営 (虎号兵棋)	—	在支敵空軍の増勢覆滅	打通
		—	(中国軍への打撃)	
		—	(鉄道連絡の確保)	
		—	(海上交通の船舶節用)	
1944年 1月	支那派遣軍	本土空襲等の阻止	在支米空軍の基地覆滅	—
		—	南方軍との地上交通確保	鉄道沿線地区を打通
		—	重慶政権の継戦企図破碎	—

(注)「一号作戦」という名称が使用されていない段階の構想も表に含めている。

(出典) 筆者作成。

検討段階では、各個人や機関・部隊がそれぞれに様々な目的を考察していることが分かる。そのような中でも、ある程度共通していることが2つある。

まず、大陸打通作戦という通称のとおり、作戦の根底にある目標は中国大陸の打通となっていることである。その一方で、達成の期待値は検討主体によって異なっており、鉄道連絡を確保するというものから、鉄道沿いの支配地域を拡大して単に地上連絡を確保するというものまでが挙げられている。以下、鉄道を開通させて連絡を確保することを「鉄道開通」、単に鉄道沿いの支配地域を南方圏・南方軍まで繋げることを「打通」と呼び区別する。そして、大本営では虎号兵棋頃から鉄道開通の達成や鉄道の維持には困難が伴うことが予想されており、それらを目的から外そうとする動きがあった。

次に、在支米空軍基地の覆滅によって達成したい上位目的には、本土空襲の阻止と東シナ海における海上交通の保護の2つが挙げられているということである。これは個人だけでなく組織としても挙げられている。基地覆滅の大目的は、検討段階から本土空襲の阻止に限定されておらず、海上交通保護も含まれていることが分かる。

3. 一号作戦の決定

(1) 1944年初期の状況

作戦の検討を行っている間にも、在支米空軍の活動は活発化しており、揚子江や東シナ海を航行する船舶に対する攻撃が続いている²¹。日本軍の航空戦力が米空軍に対処していたものの、十分な成果は得られなかった。

また、米軍が B-29 を開発、製造し、1944 年春頃には戦場に投入されるであろうことが日本に伝えられていた²²。1944 年 3 月時点における比較的信頼のおける予想として、行動半径は 2,200km から 3,000km くらいであろうという意見がある²³。

(2) 大本営の「一号作戦要綱」

1944 年 1 月上旬、大本営の服部大佐から陸軍大臣東条英機大将へ一号作戦の要綱を説明した。東条大将から「真の究極目的は何か、作戦目的は単純明瞭なことが必要である」と指導され、作戦目的は在支米空軍の基地覆滅に決まった²⁴。

1944 年 1 月 24 日、大本営が発した「一号作戦要綱」の作戦目的は「敵ヲ撃破シテ湘桂、粵漢及南部京漢鉄道沿線ノ要域ヲ占領確保シ以テ敵空軍ノ主要基地ヲ覆滅シ其跳梁ヲ封殺スルニ在リ²⁵」とされている。東条大臣の指導どおり、作戦目的は敵基地の覆滅に絞られて

²¹ 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 一号作戦<1>』27 頁。

²² 同上、28 頁。

²³ 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 本土防空作戦』（朝雲新聞社、1968 年）197 頁。

²⁴ 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 一号作戦<1>』29 頁。

²⁵ 同上、34-35 頁。

いる。他方、文章上の上位目的については、従来の本土空襲防止や東シナ海の海上交通保護といった具体的な表現が無くなり、米空軍の跳梁封殺という曖昧なものに変更されている。

作戦目標としては鉄道沿線の要域の占領が挙げられている。また、鉄道開通は努力目標に位置付けられており、「作戦実施ニ伴ヒ京漢及粵漢鉄道ハ状況ヲ許ス限り復旧ニ勉ム²⁶」とされている。

(3) 支那派遣軍の「一号作戦計画」

大本營の要綱を受けた支那派遣軍は検討を続け、1944年3月10日に「一号作戦計画」を策定した。作戦目的は「敵ヲ撃破シテ湘桂、粵漢及南部京漢鉄道沿線ノ要域ヲ占領確保シ以テ敵空軍ノ主要基地ヲ覆滅シテ帝国本土空襲並ニ海上交通破壊等ノ敵企図ヲ封殺スルト共ニ重慶政権ノ継戦企図ヲ破摧衰亡セシムルニ在リ²⁷」とされている。大本營の要綱では文章上削除された敵基地覆滅の上位目的である本土空襲防止と海上交通保護が、明確に記載されている。作戦目標は大本營の要綱と同じく、鉄道沿線の要域の占領確保であり、状況の許す限りで鉄道復旧に努めることも挙げられている²⁸。

(4) 一号作戦の内容

ここで、一号作戦の内容に触れておこう（図3）。一号作戦は2つの下位作戦から成る。まず、京漢作戦が行われる。作戦期間は1944年4月から約1か月半が予定されており、目標は南部京漢鉄道沿線の要域の確保である。次に、湘桂作戦が行われる。作戦期間は同年6月から5か月間が予定されており、目標は順に北部粵漢鉄道の沿線要域、湘桂鉄道と西江沿線の要域確保、南部粵漢鉄道の要域確保である²⁹。

²⁶ 同上、35頁。

²⁷ 同上、52頁。

²⁸ 同上。

²⁹ 同上、52-53頁。

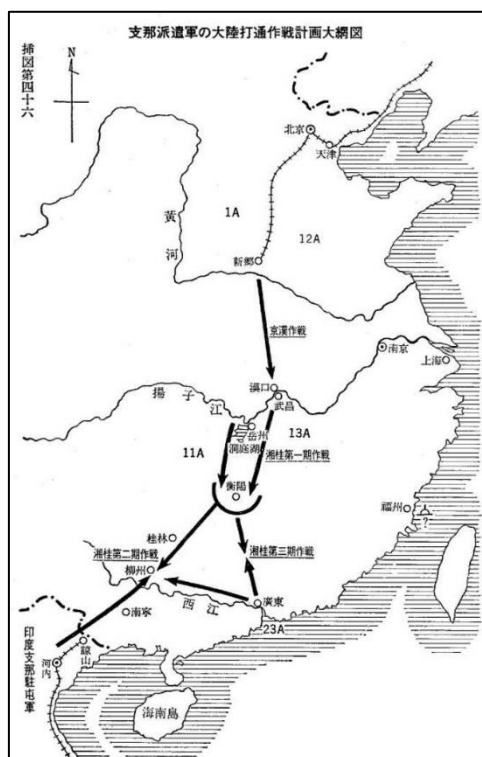


図3 支那派遣軍の計画

(出典) 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 大本営陸軍部<7>』554 頁、防衛研究所 HP<https://www.nids.mod.go.jp/military_history_search/SoshoView?kanno=067> 写真 290 枚目。

作戦遂行上、予期された問題を見てみよう³⁰。まず、当時の支那派遣軍は他正面へ戦力を抽出され続けており、兵数に加え、その練度も低下していた。また、兵站補給も困難が予想されていた。作戦が進むにつれ補給路は長くなり、敵航空機の影響も大きくなる。しかも、数か月にわたって行われる長期の作戦である。鉄道沿いの作戦であるため、修復できれば鉄道による輸送が可能になるものの、鉄道修復のための資材や人員は充足されず、修復できても航空攻撃やゲリラといった敵の妨害が見積もられており、その維持は容易でないと考えられた。船舶輸送も、その被害の増加からあまり期待できなかった。さらに、負傷者や雨季や夏季に伴う患者の収容についても検討が必要であった。

(5) 小括

虎号兵棋以降、実行の可能性に関する検討も含めて作戦が具体化されていく。この中で、

³⁰ 防衛研修所戦史室『戦史叢書 一号作戦<2> 湖南の会戦』(朝雲新聞社、1968年) 48-51頁。

大陸縦貫鉄道の敷設は困難であることが予測され、また、東条大将の指導も加わり、最終的な作戦の大目的、目的及び目標は次のように整理された。

表 2 決定された一号作戦の大目的・目的・目標

時期	検討主体	大目的	目的	目標
1944 年 1 月	大本営	在支米空軍の跳梁封殺	在支米空軍の主要基地覆滅	湘桂、粵漢及南部京漢鉄道沿線の要域を占領確保
1944 年 3 月	支那派遣軍	本土空襲封殺 海上交通破壊封殺	在支米空軍の主要基地覆滅	湘桂、粵漢及南部京漢鉄道沿線の要域を占領確保
		—	重慶政権の継戦企図ヲ破 摧衰亡	

(出所) 筆者作成。

文面を見る限り、大本営が掲げる大目的は在支米空軍の跳梁封殺というやや不明瞭なものになってしまった。しかし、前節で見たとおり、大本営が検討していた基地覆滅の大目的には、本土空襲封殺と海上交通破壊封殺が含まれていた。また、大本営と調整の上に作成された支那派遣軍の作戦計画を見てみると、1月段階では「本土空襲等」の阻止とされていた作戦目的(表1参照)のうち、3月の計画では「等」の部分が「海上交通破壊封殺」へと具体化されている。これらのことから、大本営も支那派遣軍も、在支米空軍基地の覆滅によって成し遂げたい大目的に、本土空襲の阻止と海上交通の保護の2点があったことは明らかである。

また、可能ならば努める程度であるとはいえ、鉄道開通も作戦の目的に含まれている。このため、一号作戦の目的の1つは鉄道開通であったと考えることは誤りではない。それでも、重要度は本土空襲阻止と海上交通保護の方が高く設定されているため、例えば一号作戦は「海上交通手段に代わって(中略)陸上交通を確保することを目的³¹⁾とするように、あたかも鉄道開通や打通を作戦の主目的と捉えるような解釈はあまり適切とは思われない。

³¹⁾ 笠原十九司『日本軍の治安戦 日中戦争の実相』(岩波書店、2023年)168頁。

4. 一号作戦開始後の状況の変化と作戦の見直し

(1) 戦況の推移

1944年4月から5月にかけて京漢作戦が実行され、所期の目標である京漢鉄道沿線要域の占領が達成された。また、同年5月末、湘桂作戦の攻勢が発起されている。順調に進展した京漢作戦に比べ、湘桂作戦は中国軍の抵抗により進展が遅れたり、兵站上の困難（敵航空機による妨害や悪路等）が表面化したりしている。これらの状況を踏まえ、支那派遣軍は7月から8月にかけて、計画の一部を修正している³²。ただし、作戦目的に変更はない。

湘桂作戦実施中に、一号作戦に影響を及ぼす全軍レベルの戦況の変化が3つ生起している。

第1は、マリアナ諸島の失陥である。マリアナ諸島は絶対国防圏の重要な一角を占めており、7月に失陥したサイパン島や、続いて失陥したテニアン島やグアム島はB-29の基地として利用可能なものであった。

マリアナ諸島の失陥に先立つ6月16日、成都（図1参照）から発進したB-29による本土への初爆撃が行われている。爆撃された北九州は成都から直線距離で約2,600kmある。サイパン島から本州までは約2,300kmあり、同島にB-29が進出すれば本土空襲が可能になることは予想可能であった。マリアナ諸島の失陥に伴い、日本軍は同諸島へのB-29の進出時期の分析や飛行場に対する空中写真の撮影を行っている³³。また、北九州爆撃の際に撃墜したB-29を解析することで、7月の時点でB-29の推測航続距離は6,070km(爆弾8t搭載時)～8,150km(爆弾3t搭載時)に修正されている³⁴。

第2は、第1に関連して絶対国防圏が崩壊し、新たな構想である捷号作戦が立案されたことである。捷号作戦は米軍の接近方向に応じて一号から四号まであり、このうち捷一号作戦はフィリピン周辺を戦場とする作戦である。作戦の中では、陸海軍の航空部隊による航空決戦、陸軍による地上決戦、海軍による海上決戦が企図されていた。

1944年7月24日の「陸海軍爾後ノ作戦指導大綱」の「対支作戦」の部分には「概ネ本年末迄ニ一号作戦ノ全目的ヲ達成³⁵」するとあり、7月の時点では一号作戦の続行は既定のものとなっていたことが分かる。しかし、捷号作戦は米軍との一大決戦を企図するものであり、加えて、中国大陸の日米航空部隊も関係することが予想された³⁶。このため、同時並行的に遂行されていた大規模作戦である一号作戦をどのように遂行するか、再検討することが必要であった。

³² 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 一号作戦<3>』185-189頁。

³³ 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 本土防空作戦』399-400頁。

³⁴ 同上、302-303頁。ちなみに、マリアナ諸島から発進したB-29による最初の本土空襲は、1944年11月24日に行われている。

³⁵ 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 大本営陸軍部<9> 昭和二十年一月まで』（朝雲新聞社、1975年）55頁。

³⁶ 同上、62頁。

第3は、インパール作戦の失敗である。インパール作戦は1944年3月から7月にかけて南方軍によって行われた作戦で、兵站の失敗として有名な作戦である。すでに見たとおり、一号作戦も兵站到困難を伴うことが予想されており、インパール作戦と同様の失敗が起こらないか危惧された。

(2) 一号作戦続行に関する検討

前項の状況を踏まえて、大本営作戦課は一号作戦をより強く推進する必要性を訴えていた。1944年9月11日、服部大佐は支那派遣軍に対して、「全般の情勢推移は一号作戦に対する大本営の期待を増加させるに至った。米航空勢力が遂川、贛州地区（含む）以東に進出するようなことになると、我が本土と南方要域との海上交通を遮断されるのみならず、本土防衛にも至大の影響がある。最小限この米航空勢力の東漸を阻止する必要がある³⁷」ため、一号作戦を完遂するよう求めている。作戦の継続を強調する理由に、海上交通の保護と本土防衛が挙げられていることが分かる。

他方、大本営や陸軍省内部の他の部署では、作戦の一部中止や全部中止の論議が生起していた³⁸。9月13日、陸軍次官柴山兼四郎中将が南京に赴いた際に、支那派遣軍総司令官畑俊六大将に対して、「目下進捗中ノ湘桂作戦ニシテ 陸軍省ノ全部、参謀本部第一部以外ノ全部（総長、次長モ）ハ桂林攻略ガ補給ノ点ヨリ『インパール』ノ轍ヲ踏マンコトヲ恐レ³⁹」ており、支那派遣軍側から桂林攻略中止を具申して欲しいと伝えている。これに対して畑大将は、これは補給の問題であり、もう少し検討したうえで、必要があれば具申すると返答している。作戦中止を訴える側の理由は、作戦部隊に対する兵站上の問題であることが分かる。

大本営作戦課は、一号作戦と捷一号作戦の関係について次の3点にまとめ、一号作戦の継続を主張した。まず、捷一号作戦には中国大陸南東部の航空基地が関係しており、これらの基地を敵に自由に使用させては、捷一号作戦が成功しないこと。次に、捷一号作戦中に一号作戦を一時中止すると、その間に中国大陸の空地兵力が増強されてしまい、一号作戦の遂行が危うくなること。最後に、捷一号作戦は航空兵力主体であるのに対して、一号作戦は地上兵力主体であるため、両立可能であること⁴⁰、である。

こうした議論や検討を行いつつも、最終的に大本営は一号作戦に特に変更を加えなかった⁴¹。支那派遣軍は作戦内容を一部修正し、部隊編成を変更したほか、予定の一部変更等を行っているものの、作戦を遂行すること自体や作戦目的は変更していない⁴²。

(3) 一号作戦と捷一号作戦の結末

³⁷ 同上、248頁。

³⁸ 同上。

³⁹ 同上、248-249頁。

⁴⁰ 同上、250頁。

⁴¹ 同上、251頁。

⁴² 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 一号作戦<3>』187頁。

時系列上、先に捷一号作戦の結末に触れる。捷一号作戦は本稿の焦点ではないため、詳細は省く。1944年10月20日にフィリピンのレイテ島に米軍が上陸した。引き続き、1944年10月末に海上決戦が行われ、日本海軍は空母や戦艦を含む主力艦艇の多くを喪失した。レイテ島の陸上における日本軍の組織的な抵抗は同年12月末には終わっている。航空作戦も陸海軍の足並みが揃わず失敗している。1945年1月からは米軍にルソン島へ上陸され、同月末には多数の飛行場が設置されていたクラーク地区を奪取されている。このように、捷一号作戦で企図された陸海空決戦はいずれも失敗に終わっている。

一号作戦は、当初計画した目標を達成できた。1944年12月10日、鉄道沿いに仏印への打通を達成した。これをもって『戦史叢書』では、「昭和十八年秋大本営において発想した大陸打通の構想はここに結実したのであった⁴³」としている。作戦の手順上、この時点ではまだ南部粵漢鉄道沿いの攻略は終わっておらず、1945年2月28日に同鉄道沿いの打通が完了している。

なお、当初攻略目標とした米軍基地は攻略されたものの、作戦終了頃には内陸部の老河口や芷江等に米軍の新たな航空基地が設定されている。一号作戦終了後、支那派遣軍は内陸部の基地攻略に着手したが、目標を達成できなかった。

(4) 小括

作戦開始以降、大本営も支那派遣軍も一号作戦の目的と目標は変更していない。その一方で、捷一号作戦の具体化に伴い、一号作戦には新たに捷一号作戦の支作戦としての地位が加えられ、大目的が追加された。すなわち、米空軍基地の覆滅により、捷一号作戦実施時に中国大陸からフィリピンへの米軍機の派遣を阻止し、同時に日本軍機の派遣を可能にすることである。

5. 考察

(1) 一号作戦の意義に対する評価基準

大陸打通構想の発案当初、検討主体毎に様々な目的や目標が考えられていた。虎号兵棋をはじめとする各種の検討を踏まえ、一号作戦の大目的は2項目に絞られた。すなわち、本土空襲の阻止と海上交通の保護である。作戦開始後の戦況の変化に伴い、捷一号作戦が立案され、フィリピンへの米軍機来援阻止と日本軍機の応援派遣が追加された。

このうち、捷一号作戦への寄与は、立案経緯から考えても、捷一号作戦の主担任部隊から考えても、一号作戦の主要な評価基準には挙がらないだろう。捷一号作戦の主担任はフィリピンを担当戦域に含む南方軍であり、一号作戦の目的は捷一号作戦の登場の後も変化して

⁴³ 同上、654-655頁。

いない。捷一号作戦が失敗したからといって、一号作戦に価値が無かったとするのは評価基準として適切ではない。管見の限り、従来の評価もこの視点では行われていない。

また、通説として用いられているような鉄道開通を主要な論点として本作戦を評価するのは、あまり適切とは思われない。第3節で述べたとおり、確かに大本營の要綱にも支那派遣軍の作戦計画にも鉄道開通が目的として記載されている。よって、その視点で作戦を評価するのは不適切ではない。ただし、鉄道開通はあくまで状況の許す限り努める副次的な目的とされているのであって、少なくとも作戦の主目的ではない。東条大将に指導されたからというだけでなく、虎号兵棋中に実行の可能性が低いと考えられ、実際に主目的から外された案件に対して、それを達成できなかったから無価値な作戦であったと評価するのは不当な評価ではないだろうか。

一号作戦の価値は、本土空襲の阻止と海上交通の保護という2つの基準で評価される必要がある。ここからは、それぞれの観点から、作戦遂行の意義について筆者の考えを述べていく。

(2) 本土空襲阻止のための一号作戦

本土空襲阻止のための一号作戦を評価すると、筆者は通説に同意する。マリアナ諸島へのB-29基地設置は、一号作戦の意義を大幅に低下させた。

マリアナ諸島が失陥するまで、行動範囲が広大なB-29であっても、本土を爆撃するには中国大陸から発進するしかなかった。そのため、一号作戦には本土空襲阻止のために高い価値があった。他方、マリアナ諸島を失陥した後は、中国大陸はB-29の唯一の基地群から複数ある基地群の内の1つになってしまった。

加えて、1944年7月のサイパン島失陥を待つまでもなく、同年6月に成都から行われた本土空襲は、一号作戦の価値を低下させるものであった。成都は大陸内陸部に位置しており、一号作戦の攻略対象に含まれていなかった。このため、仮に作戦が成功しても中国大陸からの本土空襲を根絶することができないということは、作戦の初期段階で明らかになっていたと言えるだろう。

それでも、一部の書籍にあるような「中国南部の米空軍基地を覆滅して本土空襲を阻止するという一号作戦の本来の目的は、全く意義を失ってしまった⁴⁴」という評価は言い過ぎと思われる。なぜなら、敵基地を少しでも減少させることができれば、その分本土防空が容易になると期待できるからである。基地の数が減少すれば、敵航空機の本土への接近方向が限定され、対空警戒網の構成も迎撃機や高射砲部隊の配備も重点を形成することができる。

また、B-29の基地が中国大陸の内陸部に移転することで、本土の東部や北部は同機の行動半径から外れることが期待される。図4は、米側の資料を基にB-29の行動半径を記載したものである。

⁴⁴ 原「一号作戦」292頁。

高くなっていると筆者は考える。この視点での一号作戦の価値を考えるためには、航空機の機種の特性と地理関係の2点を確認する必要がある。

まず、機種の特性を考えてみよう。B-29は長大な航続距離を有しているものの、戦略爆撃機であり、海上を航行する船舶への攻撃という戦術的な用途には適していない。この目的のためには別の爆撃機や攻撃機が必要となる。

では、対船舶攻撃が可能な米航空機の機種を見てみよう。網羅はできていないものの、太平洋正面で使用された米軍の主要な航空機（米海軍機を含む）の中で、対船舶攻撃が可能なものとその航続距離をまとめた。

表3 太平洋正面で使用された米軍機

区分	機種	航続距離
爆撃機／陸上機	B-25J-NC	2,175km (爆弾 1,360kg)
爆撃機／陸上機	B-24H	5,960km (最大)
戦闘機／陸上機	P-51D	3,700km (最大)
急降下爆撃機／艦載機	SB2C-3	1,875km (爆弾 450kg) ～3,100km
攻撃機／艦載機	TBM-3	1,840km (雷撃時) ～4,075km
(参考) 爆撃機／陸上機	B-29A-BN	6,600km (爆弾 7,250kg) ～9,650km (最大)

(出典) 航空情報編集部『第2次大戦 アメリカ陸軍機の全貌』(酣燈社、1964年)及び航空情報編集部『第2次大戦 アメリカ海軍機の全貌』(酣燈社、1967年)を参考に筆者作成。

表について補足する。資料の都合上、航続距離に最大値のみが記載されている機種(B-24HとP-51D)がある。これらの機種の船舶攻撃時(爆弾搭載時)の航続距離を推測してみよう。B-29の場合、最大航続距離と爆弾搭載時の航続距離で約30%の差がある。同様に、SB2C-3の場合は約40%、TBM-3の場合は約45%の差がある。爆弾搭載時の航続距離を最大航続距離から仮に30%減とすると、B-24Hの航続距離は4,172km、P-51Dは2,590km程度となる。

対船舶攻撃を企図した場合の航続距離は、最大の場合が陸上機B-24Hの4,200km程度であり、その他の航空機でおおよそ1,800～2,600km程度であることが分かる。次に、作戦行動半径を考えてみよう。実際の運用時は気象条件等の影響を受ける上、戦闘行動には多くの燃料が必要となるため、作戦行動半径は航続距離の半分以下となる。例えば、表3の爆弾搭載時のB-29の航続距離の半分は3,300kmであるのに対して、米軍が用いていた行動半径(図4)は2,560kmが想定されている。そのことを理解した上で、航空機の脅威を過小評価しないために敢えて作戦行動半径を長めにとり、航続距離の半分として計算すると、B-

24H で 2,100km 程度、その他の航空機で 900~1,200km 程度となる。

次に、3,300km (B-29)、2,100km (B-24H)、1,000km (その他) という作戦行動半径を地図に当てはめてみよう。

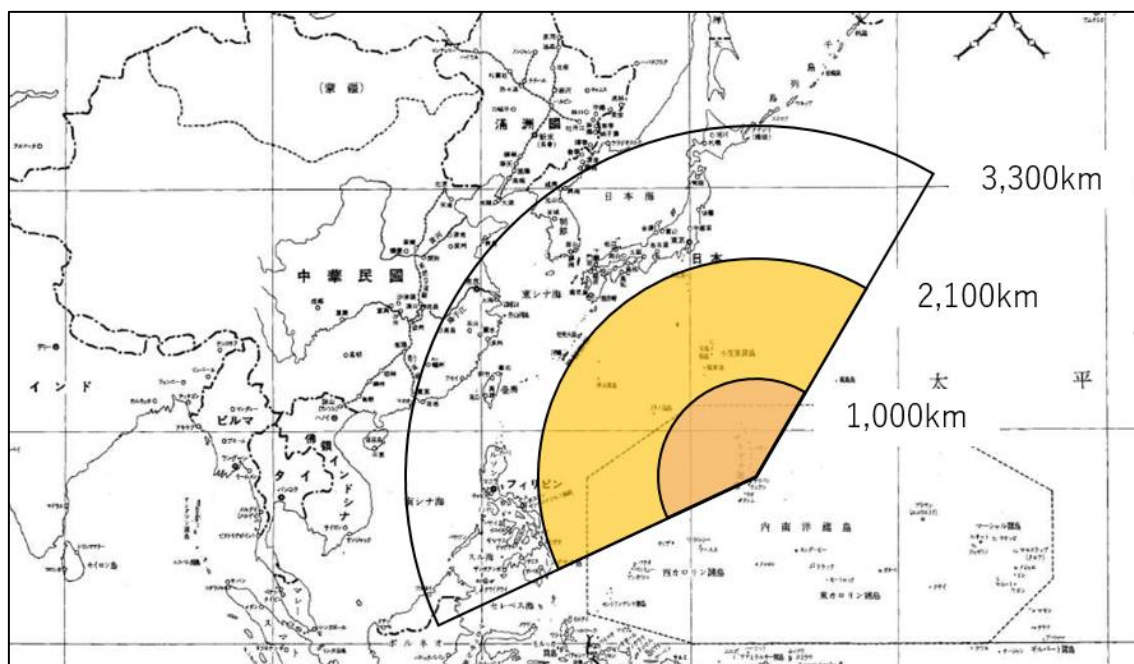


図5 航空機の行動半径 (サイパン島)

(出典) 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 本土防空作戦』付図第1、防衛研究所 HP<https://www.nids.mod.go.jp/military_history_search/SoshoView?kanno=019#>写真 365 枚目に筆者加筆。

図5は、サイパン島を起点に 3,300km、2,100km、1,000km の扇を描いたものである。サイパン島に米軍基地が設定されると、本土のほぼ全域が B-29 の爆撃を受ける恐れが出てくる上、本土の南側の海域のほとんどが船舶攻撃可能な航空機の作戦行動半径に含まれることが分かる。つまり、日本と南方圏との間の太平洋を介した海上連絡が従来よりも難しくなることが分かる。実際に、サイパン島へ米軍が上陸した 1944 年 6 月、本土から太平洋を経由して南方へ向かう大型船の航路が放棄されている⁴⁵。

その反面、東シナ海や中国大陸沿岸部の航行は、基地を発進する航空機による妨害に限ってみれば、マリアナ諸島に基地を設定されてもあまり影響を受けないことが分かるだろう。

⁴⁵ 大井篤『海上護衛戦』(日本出版協同株式会社、1953 年) 300 頁。

では次に、中国大陸の基地に扇を設定してみよう（図 6）。

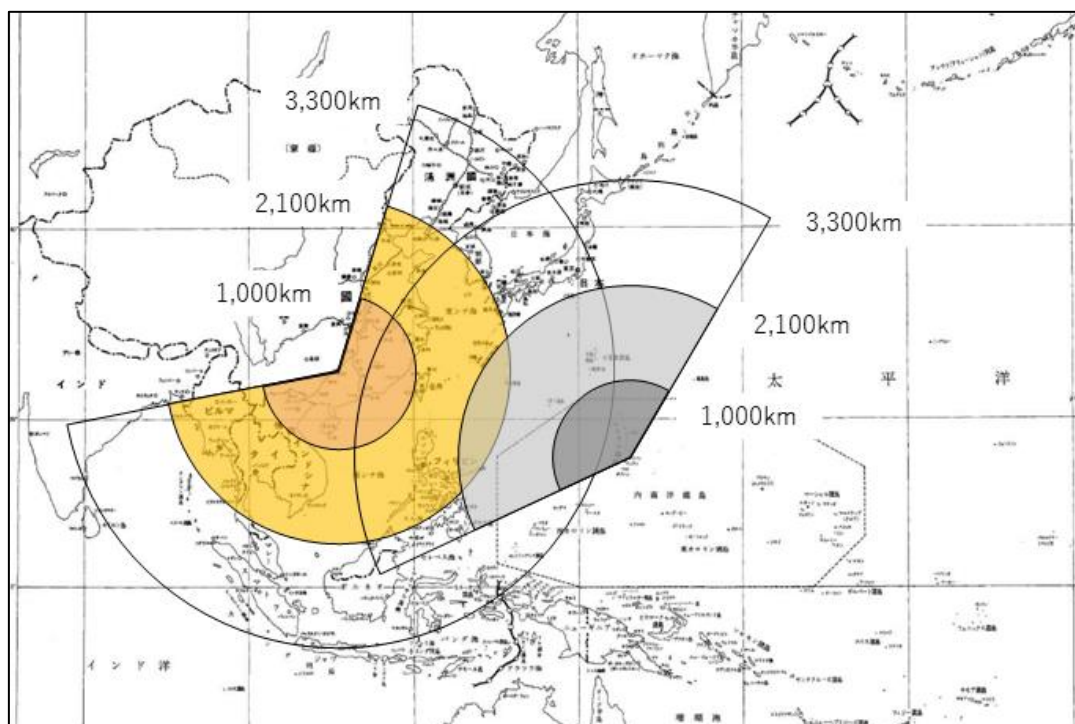


図 6 航空機の行動半径（桂林）

（出典）防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 本土防空作戦』付図第 1 に筆者加筆。

一号作戦で攻略対象に設定された基地の 1 つである桂林を起点にしてみると、2,100km 圏内に黄海、東シナ海と南シナ海のほとんどと大陸沿岸部が含まれる。さらに、台湾海峡や南シナ海の一部は 1,000km 圏内にも含まれている。南方への海上交通は、東シナ海の航行のみで完結するわけではない。一号作戦で主に検討されていたのは東シナ海ではあるものの、黄海や南シナ海といった周辺海域の安全も確保されなければ、東シナ海の安全を確保する意義は低下してしまう。本考察では航空機の行動半径を長めにとっていることを含めても、桂林が無傷だと東シナ海を経由する航行が制約されることが分かる。

図 6 の灰色の扇は、図 5 のサイパン島を起点にした扇を色のみ変えたものである。マリアナ諸島を奪取された上、大陸東南部の在支米空軍基地が健在だと、本土と大陸を結ぶ海上輸送路は、わずかに日本海が残るのみとなってしまうことが分かる。すると、日本は南方圏や南方軍との連絡どころか、ともすれば大陸との連絡すら危うくなってしまう。また、南西諸島や台湾も孤立してしまいかねない。そうすると、日本本土を含め、各支配地域が孤立分

断され、戦争遂行や国民の生存までも困難になる可能性が出てくる。

今度は、支那派遣軍が大陸東南部の基地を覆滅し、在支米空軍は内陸部の基地のみを使用できるとしてみよう（図7）。

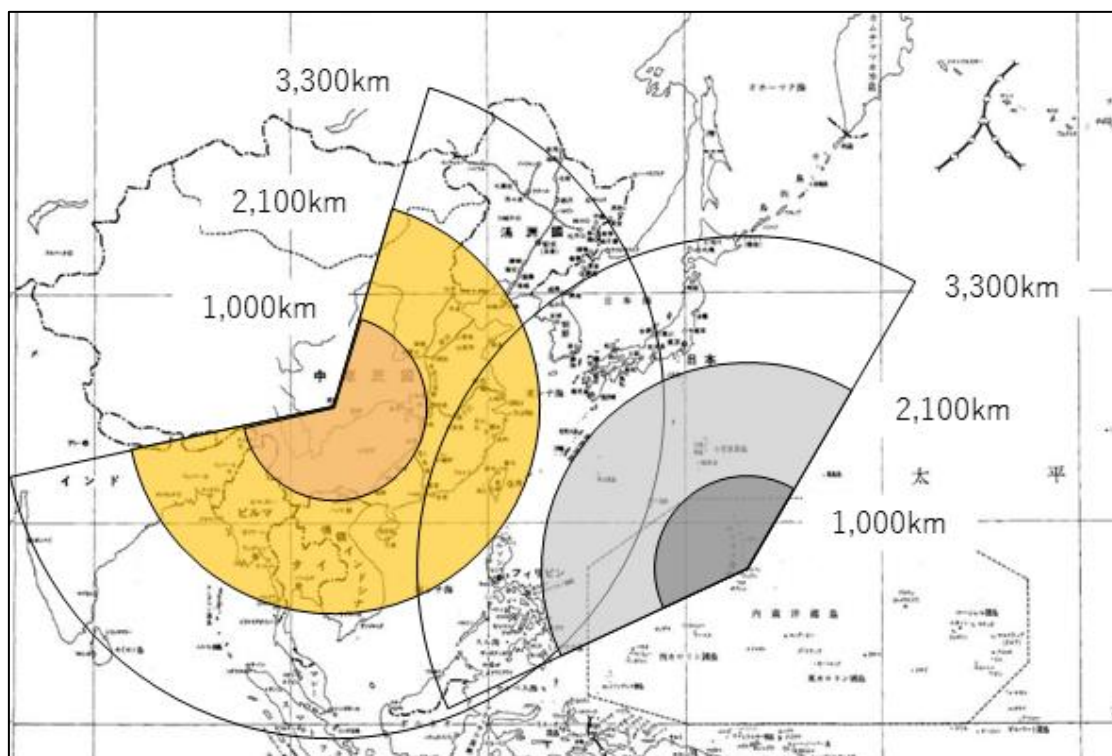


図7 航空機の行動半径（成都）

（出典）防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 本土防空作戦』付図第1に筆者加筆。

内陸部の成都を起点に作戦行動半径を当てはめてみると、本土と朝鮮半島や南西諸島との連絡は可能であることが分かる。さらに、この場合は行動半径1,000km程度の航空機は、海上交通に影響を与えられなくなっていることが分かる。東シナ海や黄海の一部、そして、台湾周辺は依然として2,100kmの扇に含まれているものの、逆に言えば、その距離を行動できる機種しか船舶を攻撃できなくなっている。つまり、海上交通保護上、迎撃により対処しなければならない機種が減少するのである。本土空襲阻止の部分でも触れたが、中国大陸の基地を根絶できなくても、それらを内陸部に押しとどめておくことは意義があるのである。

こうしてみると、マリアナ諸島の失陥に伴い、本土とその他の地域を繋ぐ東シナ海経由の海上交通の価値が上昇し、合わせて同海域の海上交通保護のための一号作戦の価値が上昇

していることが分かる。

(4) 海上交通保護のための一号作戦はいつまで意義があったのか

ここまで、議論を簡単にするため、敢えて海上交通に対する陸上基地からの敵航空機の脅威のみを対象に論じてきた。実際には、地上機だけでなく空母艦載機、海上の艦船や潜水艦、機雷等も海上交通の脅威となる。すると、一号作戦だけでは東シナ海周辺の海上交通を保護できないことが分かる。

海上交通を保護すると言っても、航路というある程度固定された「線」を保護するものと船団や船舶という移動する「点」を保護するものがあるだろう。一号作戦が寄与するのは「線」の保護の方となる。では、どのような条件が成立していれば、「線」を保護する一号作戦の遂行に意義があり続けるのだろうか。筆者は以下の3点を挙げる。

- 1 黄海や東シナ海を行動範囲に入れることのできる連合軍基地が、中国大陸以外に無いこと。具体的には、台湾やフィリピン、そして南西諸島を含む本土に連合軍の航空基地が設定されないこと。一応追加すると、ソビエト連邦が参戦しないこと。
- 2 黄海や東シナ海への、艦載機を含む連合軍水上艦隊の侵入を阻止できること。
- 3 黄海や東シナ海における連合軍潜水艦の活動を封殺できること。

第1の条件は、主に捷号作戦の結果にかかっている。フィリピンを失陥すると海上交通上、本土が孤立してしまう恐れがあることは図8から見て取れるだろう。ソ連の参戦は政戦略に関する部分であり、本稿では考察しない。第2と第3の条件は、主に海軍に依存する事項である。もちろん陸軍も全く寄与できないとまでは言わないものの、一号作戦を除けば、航空部隊による協力程度に留まるだろう。

付言すると、これら3つの条件が達成されていても、中国大陸南東部の米空軍基地が健在であれば、東シナ海及びその周辺海域における海上交通の安全は確保できないだろう。この点から考えても、一号作戦には重要な意義があることが分かる。

さて、すでに見てきたとおり、海軍は捷一号作戦中の1944年10月末に主要艦艇の多くを喪失した。陸上の戦闘でも、フィリピンのうちレイテ島は1945年1月初め、ルソン島は2月末頃に日本軍の組織的抵抗が終了している。フィリピンに米軍基地が設定されると、その掩護を受けることで空母艦載機を含めた米艦隊の活動範囲や強度は一層拡大することになる。

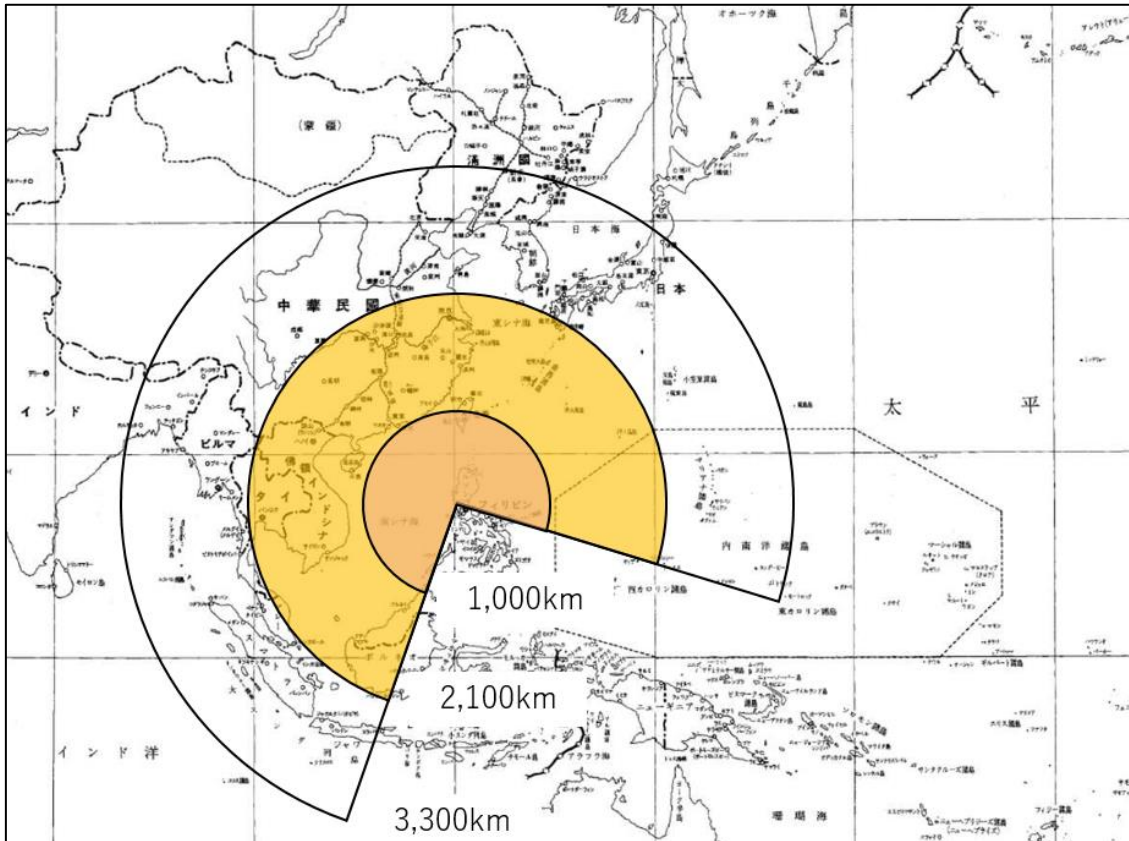


図8 航空機の行動半径（フィリピン）

（出典）防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 本土防空作戦』付図第1に筆者加筆。

海軍軍人であり、海上護衛総司令部で勤務した大井篤は、1945年1月には「敵はルソン島の西岸に陸上機の基地を占領し、そこから、絶えず、南支那海全域を、仏印沿岸まで制圧⁴⁶」したと述べている。加えて、同時期には南シナ海に米艦隊が侵入することで、日本の輸送船団に大きな被害をもたらされている⁴⁷。捷一号作戦の失敗によって上記3つの条件が成立しなくなり、一号作戦も海上交通の保護に寄与できなくなってしまったと考えられる。

『戦史叢書 海上護衛戦』には「昭和二十年一月敵機動部隊が南シナ海に侵入し、佛印沿岸を始め南シナ海北部に猛威をふるうに及び、危機に直面するに至った。それまで（中略）一般輸送航路における護衛は、一部大陸方面からの敵大型機に対するほかは、対潜顧慮が主であった⁴⁸」とある。空に限って言えば、米軍はフィリピンを奪取するまで一部の大型機を除いて日本の海上交通へ影響を与えられていなかったことを表している。一号作戦の意義

⁴⁶ 大井『海上護衛戦』248頁。

⁴⁷ 同上、247-249頁。

⁴⁸ 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 海上護衛戦』（朝雲新聞社、1971年）456頁。

が読み取れる記述である。

ここで、海上交通に対する大本營の認識の変化を見てみよう。捷号作戦の準拠となっていた1944年7月24日の「陸海軍爾後ノ作戦指導大綱」では、対米決戦指導の一部として「国力戦力ノ維持増強ノ為 特ニ連絡圏域方面ニ於ケル対潜対空兵力ノ重点的配備ヲ構成シ以テ敵機動部隊ノ策動及基地ヨリスル敵空襲ノ激化ニ備ヘ 又敵潜水艦ノ跳梁ヲ封殺シ本土及南方資源要域間海上交通ノ確保ヲ期ス⁴⁹」と記述されていた。一方、捷一号作戦の失敗がほぼ見えていた1945年1月20日の「帝国陸海軍作戦計画大綱」では「海上交通保護作戦」の項目が登場しており、「朝鮮海峡、東支那海及日本海ニ於ケル制空、制海権ヲ確保シ又南北海上突破輸送特ニ燃料資源還送ヲ掩護⁵⁰」するものとされた。両者を比較すると、捷号作戦後には海上交通保護が独立した項目として用意されていたり、確保すべき海域が具体化されたり、突破輸送という表現が登場したりしており、海上交通が危機的状況に変化していることが見て取れる。

東シナ海の海上交通の保護は一号作戦だけでは成り立たないと同時に、同作戦は海上交通の保護の重要な一角を占めていたと考えられる。捷一号作戦の失敗とともに海上交通の保護に必要な他の条件が崩れ、一号作戦の効果も失われてしまった。

(5) まとめと本考察の限界

従来、一号作戦は本土空襲の阻止と鉄道開通の視点から、作戦は成功したが期待した成果を得られなかった作戦だったと評価されてきた。本土空襲に関しては筆者も同意する。他方、鉄道開通に関しては、主要な評価基準として用いることは適切でないと思筆者は考える。

欠落してきた視点として、海上交通保護がある。大陸打通作戦という通称とは裏腹に、一号作戦には海上交通保護という大目的があった。この目的は、マリアナ諸島の失陥に伴い一層意義を高め、捷一号作戦が失敗するまで高い価値を有していた可能性があると考えられる。

なお、可能性の提示に留まっている理由は、本稿が日本陸軍の視点のみで調査を行っているからである。今後は連合軍側の視点や日本海軍が行った海上輸送保護の視点、あるいは本土と支配地域全体の間での輸送網保護の視点といった多角的な評価が望まれる。

特に、最後の輸送網全体の保護という視点から見ると、本稿の評価とは別の結論が案出されるかもしれない。物資の輸送網は、資源の生産・産出場所から加工施設を経由して実際の使用者の下まで一貫して繋がっていなければならない。部隊の移動という点でも、出発地から目的地まで繋がっていなければならないのは同様である。いくら海上を安全に航行できても、港湾やそこから別の施設等へ続く陸上交通網が機能していなければ、海上交通は意味をなさない。B-29は移動中の船舶攻撃には適さないとしても、港湾や陸上交通網といった

⁴⁹ 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 大本營陸軍部<9>』54頁。

⁵⁰ 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 大本營陸軍部<10> 昭和二十年八月まで』（朝雲新聞社、1975年）13頁。

固定された戦略目標の破壊は得意である。そうすると、本土空襲阻止と海上交通保護を区分して行った本稿の評価は、あまり適切とは言えなくなるかもしれない。それでも、一号作戦の目的には海上交通保護があり、これまでその目的が見落とされてきたということは、依然として言えるはずである。そして、本土空襲阻止と海上交通保護の両面で全くの無用というわけではなかった一号作戦は、日本の輸送網全体の保護という視点でも、何らかの寄与をしていたと推測できる。

おわりに

最後に、自衛官が一号作戦を研究する今日的な価値を述べる。筆者は、戦略や作戦術の視点の涵養に有益であると考ええる。

まず、中国大陸で行われた一号作戦は、対米戦を中心とする戦争から見れば支作戦であり、本土空襲阻止という点でも、海上交通保護という点でも、太平洋正面の戦況によってその価値が左右されている。同作戦の研究を通じて、異なる戦域の相互関係を見る能力を養うことができるだろう。次に、一号作戦は地上作戦である一方、その効果が表れるのは本土防空や海上交通であり、行動地域と効果の発現地域が異なる作戦である。作戦とその効果の関係を考察する能力の向上に役立つだろう。さらに、海上交通保護の点では、陸上の作戦を通じて空の脅威を排除し、海上交通を保護するという領域横断的な作戦でもある。他にも、本土防空上も海上交通保護上も目的は防衛的なものであるのに対して、作戦自体は攻勢であるため、戦略次元での攻防と作戦次元以下での攻防の関係を理解するのにも役立つだろう。

現在でも、日本にとって海上輸送は死活的に重要な問題である。一号作戦の研究は、現代のシーレーンの保護に何らかの示唆を与えてくれるだろう。

(2024年10月脱稿)

<本稿は個人の見解であり、教育訓練研究本部を代表するものではありません。>