

日本軍の渡洋上陸作戦

一 水陸両用戦争の視点からの再評価 一

二宮 充史

はじめに

近年の中国海空軍の増強と積極的な海洋進出を受け、水陸両用作戦への関心が高まっている。水陸両用作戦を導入する上では、世界最大の水陸両用作戦能力を有する米海軍海兵隊が一つの模範である。一方、日本陸海軍も、明治から大東亜戦争に至る間、海を越える作戦を何度も成功させており、多くの教訓が蓄積している。看過されがちであるが、本来ならば、もっと検討されて然るべきであろう。

ところが、日本軍の失敗を分析した『失敗の本質』では、ガダルカナル島(以後ガ島)戦に関して、「太平洋戦場で反攻に移った米軍が水陸両用作戦を開発しそれを効果的に用いたのに対し、日本軍がそれにまったく成功しなかった¹⁾」とし、日本軍への評価は極めて低い。また、ポール・ケネディは、第一次大戦のガリポリ上陸作戦の大失敗以降、水陸両用戦を真剣に検討したのは米英2ヵ国だけとし、日本に対しては、支那事変時に「日本の商船が上陸用舟艇や車両を運んだ」程度という評価である²⁾。

しかし、このような評価には二つの疑問を感じる。まず第1に、大東亜戦争初期の南方攻略作戦では、広大な太平洋戦域に海洋を渡洋して進攻しているが、これも水陸両用作戦とはいえないのだろうか。この様な大作戦を展開するには、長年の研究・開発、実戦経験及び周到な準備が必要であり、日本軍が全く成功しなかったとは一概にはいえないはずである。米国の軍事史家アラン・ミレットは「1939年の時点で、日本のみが水陸両用作戦のためのドクトリン、戦術概念、作戦部隊を保持しており、1941年と1942年に、日本軍が目覚ましい成功を以て水陸両用の上陸作戦を遂行」と高く評価する³⁾。このように評価が分かれるが、真実は何方にあるのか。

¹⁾ 戸部良一・野中郁次郎等『失敗の本質』中公文庫、1991年、29頁。

²⁾ ポール・ケネディ『第二次大戦 影の主役』伏見威蕃訳、日経新聞社、2013年、264・265頁。

³⁾ Allan R.Milet, "Assult from the Sea:The Development of Amphibious Warfare between the Wars,The American,British,and Japanese Experience," in *Military Inovetion in the Interwar Period*, ed. Murray and Millet,p . 50.

第2に、大戦初期には成功した日本軍の渡洋上陸作戦は、何故「ガ島」では失敗したのか。ガ島攻防戦は、米海兵1個師団が先に橋頭堡を設定したが、彼我の戦力は伯仲し、日本軍が圧倒的に劣勢だったわけではない⁴。

以上の疑問に答えるため、本稿では、日本軍の渡洋上陸作戦の実態と特性を明らかにしたい。そのため、先ず水陸両用戦争の概念を整理し、次いで明治期から大東亜戦争に至る日本軍の渡洋上陸作戦の実態を解明し、その特性を考察する。

考察に当たっては、日本陸海軍の『偕行社記事』等の研究誌、関連教範、上陸作戦関連の文書等及び米軍の情報資料等の1次資料を活用する。特に、日本軍の上陸作戦思想や具体的実施要領の解明の鍵となる、現物の消失した陸海軍協同の『上陸作戦綱要』に関し、殆ど世に知られていない海軍大学校講義資料『戦務第二部講義摘要』（海軍校所蔵）に海軍側の『上陸作戦綱要草案』の解説や、『上陸作戦綱要（助川少佐が昭和11年に筆写）』（防衛研究所所蔵）を得たことから、これ等を活用して日本軍の渡洋上陸作戦の実態と特性をより深く解明したい。

1 水陸両用戦争の概念

一般的に日本軍の渡洋上陸作戦に対する評価が低いのは、日本軍が敗北した事実と、第二次大戦後半の米軍が、圧倒的統合戦力により実施した強襲上陸の印象が強いことにある。しかし、このような作戦形態は、陸海軍協同の形態から歴史的経験を経て発展したものであり⁵、陸海軍協同の上陸作戦も前時代の水陸両用作戦の一つと見做せよう。

一方、水陸両用作戦の定義は現代においても曖昧な部分があり⁶、「水陸両用作戦」という用語を有しなかった日本軍の渡洋上陸作戦を考えるにあたっては、水陸両用作戦に関する概念を確認しておく必要がある。

まず、水陸両用作戦より高次の概念として、「水陸両用戦争 (Amphibious Warfare)」という概念があるが、作戦より高次の戦争全般—国家戦略を含む—を指す用語として用いられ、上陸作戦はもとより港湾、海上、経済封

⁴ 齋藤達志「ガダルカナル島をめぐる攻防」『島嶼問題をめぐる外交と戦いの歴史的考察』防衛研究所、2014年、87頁。

⁵ 八束秀則『太平洋戦争初期における米水陸両用部隊の組織及び統合に関する調査研究』防衛研究所、1976年、57-62頁。

⁶ 石津朋之「水陸両用戦争—その理論と実践」『統合及び連合作戦の歴史的考察』防衛研究所、2015年、153頁。

鎖などを包含する概念とされ、時に海軍の砲撃や砲艦外交さえ含む⁷。即ち水陸両用戦争とは、海洋により離隔した敵国にする戦争活動全般を指し示す概念と考えられる。

一方「水陸両用作戦」は、海軍力及び陸軍力、—今日では空軍力も—を用い敵対的な海岸に対して海上から実施される攻撃によって特徴付けられる一連の軍事作戦と定義される。この「水陸両用作戦」は、狭義には第二次大戦前の米海兵隊が考案した概念で、「上陸作戦 (Landing Operation)」とほぼ同義であるが、上陸作戦よりも広範な意味を有する。上陸作戦は、敵地に上陸する前後を焦点とするが、水陸両用作戦は、上陸前の広範な海空作戦から作戦終了後の撤退までも含む広範な概念なのである⁸。

しかし、この「水陸両用作戦」は、「Joint Oversea Operation (連合海外遠征)」に置き換えられた用語であった⁹。連合海外作戦の定義は「敵海岸に上陸する為、軍隊により海を越えて攻撃すること。水陸両用作戦は、軍隊が陸海軍連合部隊の場合は、連合海外遠征と同義¹⁰」とされている。これは、日本軍の定義「陸海軍協同して上陸軍が敵地に上陸する作戦¹¹」と同義である。つまり、現代の米軍の水陸両用作戦とは異なるが、日本軍にも、当時における世界標準の水陸両用作戦の概念があったのである。

2 明治期：大陸国海軍の排除を伴う渡洋上陸作戦

(1) 日清日露戦争での陸海軍協同の水陸両用戦争

日清日露戦争において、日本軍は、大陸国海軍との制海権争奪を伴う陸海軍協同作戦により、船舶輸送及び上陸作戦を展開して、戦争に勝利した。其の特色は、やや優勢か互角の大陸国海軍の脅威の中で実施されたことと、一旦敵海軍を撃破して敵基地を制圧すれば、大東亜戦争のような敵海空軍の反攻作戦を受けにくい環境にあった。

両戦役とも作戦展開は類似している。即ち日本軍は、朝鮮半島が近い戦略的利点を活用し、開戦劈頭、制海権の争奪と並行し、陸軍の先遣部隊を船舶輸送により朝鮮半島に派遣、迅速に朝鮮半島を制圧し、陸上移動の敵

⁷ 石津「水陸両用戦争」153頁。

⁸ 同上、153頁。

⁹ 八束『太平洋戦争初期』52頁。

¹⁰ 米海軍 “War Instructions USN 1944” p. 103.

¹¹ 助川少佐資料『上陸作戦綱要』（昭和12年に全文を筆写）（現物が無く存在が知られていなかったが、防衛大学校安全保障研究科学生の3等海佐岩村研太郎氏が発見し提供を受けた。）防衛研究所所蔵。

に先立ち陸戦の主導権を確保した。同時に海軍は、当面の敵艦隊の撃破と威海衛や旅順等の敵海軍根拠地の封鎖作戦により制海権の確保を図り、陸軍輸送を掩護した。敵海軍を撃破しその根拠地に封鎖した後は、威海衛や旅順の軍港を、上陸した陸軍部隊と協同して陸正面から攻略、敵海軍を覆滅し、制海権を確立した。このように、明治期の日本陸海軍の協同による大陸介入の戦争とその作戦は、水陸両用戦争、水陸両用作戦と言える性質を有していた。

(2) 陸軍主体の軍事海運と海軍陸戦隊先導の上陸作戦

日本軍の渡洋上陸作戦の最大の特性は、船舶輸送が海軍ではなく陸軍の責任だったことにある。明治43年の第一改正海戦要務令には、「陸兵輸送ノ業務ハ陸軍ニ属ス(中略)護衛ハ海軍ヲ以テス¹²⁾」と、陸軍が船舶輸送の主体と明示されている。この制度は、軍隊輸送を海軍が担任する英国軍等と比較して特異であり、英国軍人は奇異に感じたと言われている¹³⁾。

陸軍の軍事海運機関としては、平時と戦時に区分される¹⁴⁾。平時には、参謀本部が計画を作成し、準備は陸軍省の運輸本部(広島県宇品港)が実施した。戦時は、参謀本部は大本営となり作戦計画を作成し、陸軍省運輸本部が宇品停泊場司令部に改編され、軍事海運全般の運営を行った。

陸軍は、日清戦争で、最高100隻19.5万t総船腹35万tの65%の商船を徴傭、24万の陸軍を輸送し¹⁵⁾、日露戦争では、最高180隻45万t総船腹80万tの56%を徴傭、100万の兵と多数の馬匹武器弾薬等を輸送した¹⁶⁾。この大規模な船舶輸送能力が、敵の弱点を衝く主導的戦争指導・作戦指導を可能にする基盤であった。

一方、明治期の上陸戦闘は、海軍陸戦隊が先導する為、海軍の役割は大きかった¹⁷⁾。その要領は、19世紀の英国海軍の戦い方の影響を受けている。英海軍の上陸作戦は、徴傭商船を強襲揚陸艦的に使用して兵員、装備を積載、小型汽艇を随伴させ、これを軍艦が支援し、上陸に当たっては、汽艇が海兵隊や装備を積載した舟艇を曳航して上陸した¹⁸⁾。日本軍の日清・日

¹²⁾ 『第一改正海戦要務令』第十二章、海軍軍令部、1910年、海軍校資料。

¹³⁾ 石丸志都磨「日露戦役ノ試験ニ因テ得タル軍事海運ノ一般」『偕行社記事』第384号、偕行社、1908年10月、2頁。

¹⁴⁾ 同上、2-4頁。

¹⁵⁾ 渦潮会『上陸戦の先兵上巻』戦誌刊行会、1985年、33頁。

¹⁶⁾ 同上、33頁。

¹⁷⁾ 末国正雄「上陸作戦とその裏方(1)」『波濤』第11号、1996年、14-15項。

¹⁸⁾ 吉田昭彦「フロム・ザ・シー構想」『波濤』第153号、2001年3月、9頁。

露戦争の上陸要領は、この英国式に類似し、英国海軍を手本とした日本海軍と陸軍が連携して構築したと思われる。明治43年の第一改正海戦要務令¹⁹によると、この時期の上陸作戦は、海軍の護衛艦隊を、間接護衛と直接護衛に区分し、直接護衛に先導された陸軍輸送船団が泊地に進入、当初艦隊の陸戦隊が端艇により上陸して上陸掩護陣地を占領、その掩護下に陸軍部隊が汽船に曳航された木舟で上陸する要領で実施された。

(3) 日露戦争での渡洋上陸作戦の実態：第2軍の遼東半島上陸作戦

日露戦争での第2軍の上陸作戦は、第一次大戦以前の作戦としては、世界的に見ても他に例のない大規模な陸海軍協同作戦であり、日本軍の水陸兩用作戦能力を示す特徴的な戦例である。

日本軍は、遼東半島沿岸に露軍防備が薄弱な弱点を衝き、陸海軍協同上陸作戦による先制主導の戦力集中を企図した²⁰。従って、①第1軍3個師団を以て露軍に先立ち朝鮮半島を占領。②主力を集中して敵主力を捕捉撃滅すべく遼東半島南岸にまず第2軍を上陸させることを企図した²¹。第2軍の上陸に当たっては、軍主力の上陸に10日²²、兵站部隊を含めると45日²³を要する為、第1軍と第2軍の各個撃破を避けるべく、鴨緑江を越える第1軍の進撃速度の調整と海軍の遼東半島北岸への艦砲射撃と偽上陸が計画された²⁴。

日露開戦の劈頭に、日本海軍は露旅順艦隊に奇襲攻撃を敢行、損害を受けた旅順艦隊は旅順港に退避し、開戦と同時に黄海の制海権はほぼ日本海軍の手中に帰した²⁵。陸軍は、制海不十分であったが、本土に近い朝鮮半島の地の利を生かし、先ず第1軍を迅速に朝鮮半島に渡洋させ、朝鮮半島を確保した。

第2軍は、3月中旬以降第1次輸送部隊(徴傭船72隻)の第1、第3師団、第1砲兵旅団が宇品、第4師団が大阪から乗船、朝鮮半島北西岸大同江下流に集結、連合艦隊と会合し上陸準備を実施するとともに、2個の碇泊場司令部を編成、海軍の輸送司令部と協同して揚陸する態勢を準備した。この間、陸海軍は、現地協定を策定し、細部上陸地や海軍の掩護要領及び

¹⁹ 『第一改正海戦要務令』海幹校資料。

²⁰ 沼田多稼藏『日露陸戦新史』岩波書店、1940年、14頁。

²¹ 同上、14・15頁。

²² 同上、30頁。

²³ 同上、14・15頁。

²⁴ 同上、30頁。

²⁵ 外山三郎『日清・日露・大東亜戦争海戦史』原書房、1979年、160頁。

船団区分(上陸第3日迄に上陸する部隊を第1梯団、その他を3個梯団に区分)等を決定した。一方、連合艦隊は、間接護衛として第1艦隊により5月2日から旅順港を封鎖、3日出航の第一梯団には、直接護衛の第3艦隊に輸送掩護を、第7戦隊に陸戦隊による揚陸掩護を担任させた²⁶。

上陸船団は5日、猴兒石に泊地を占領、まず午前5時30分に第7戦隊が上陸地付近、第3艦隊が上陸地両翼に威嚇射撃を実施し、6時に第7戦隊の汽艇・端艇により水兵2大隊と野砲2門の陸戦隊を上陸させ、8時には上陸掩護陣地を占領した。この際、軍参謀や停泊場司令部の要員も同行し、陸軍主力の揚陸を準備した。海軍陸戦隊の掩護態勢完了後8時30分、端艇と汽艇に曳航された舢舨により第3師団の揚陸が開始された。一方、海軍は、輸送司令部を陸上に設け、艦隊保有の端艇の全力を以て揚陸を支援し、陸軍工兵大隊は、6個の栈橋を構築した。この間、陸軍部隊が海軍陸戦隊と掩護陣地を交代、陸戦隊は端艇で艦隊に復帰した²⁷。

この5日夕迄に第3師団の主力は無血上陸に成功、露軍警戒部隊を排除し、5km四方の上陸掩護陣地を占領した²⁸。第2軍主力(3個師団と1個砲兵旅団)の揚陸は、13日上陸第9日目に完了し、10km四方の上陸根拠地を確立した²⁹。このように当時の日本軍の揚陸能力では、複数師団の同時上陸は不可能であり、1個師団毎の緩慢な上陸が限界であった。

(4) 明治期の特性

明治期の日本陸海軍は、「最新ノ兵器ヲ以テ武装セラレタル陸海軍ノ合同作戦ヲ最モ有効ニ且ツ宏大ニ實行³⁰」しており、当時としては比較的高度な水陸両用作戦を展開していたのである。当時の欧米列国は、日本軍の上陸作戦を高く評価していた。ドイツ軍は、「軍兵の輸送其上陸(中略)ニ至リテハ非点ノ打ツヘキ所³¹」が無いとし、米海軍は、日露戦争を「戦略次元における陸海軍の効果的な協同作戦として最高の歴史的戦例³²」であり「日本軍は、統合作戦に非常に成功」したと評価するだけでなく、輸送船

²⁶ 参謀本部『明治三十七八年日露戦史第一巻』357-361頁。

²⁷ 同上、364-365頁。

²⁸ 同上、挿図第22。

²⁹ 同上、369-377頁。

³⁰ 松石安治「陸海軍合同作戦ノ研究ニ就テ」『偕行社記事』第191号、1898年4月、6頁。

³¹ 陸軍士官学校訳「日清戦争ニ依テ與ヘシ軍事教訓」『偕行社記事』第182号、1897年11月、32頁。

³² Captain W. S. Pye, U.S. Navy, "Joint Army and Navy Operations-Part-I," *Proceedings*. Whole No. 262, December, 1924, p. 1966.

団の運用や部隊区分等の戦術面も高く評価している³³。

明治期の渡洋上陸作戦は、島国日本が大陸に介入する軍事機能として発展した。日本軍は、先ず海軍力を以て大陸沿岸部を孤立させ、国家の軍事海運の総力を挙げた渡洋作戦により迅速に戦力を集中、敵の弱点を衝いた上陸作戦、陸正面からの要塞と艦隊の撃滅など海からの協同攻撃を行った。正に、大陸沿岸に対して、広義には水陸両用戦争を遂行し、狭義には水陸両用作戦を遂行したと言える。国力の劣る日本は、部分的な制海の中で陸軍と海軍が、限定された戦略目標に向かって努力を集中し協力する「海洋限定戦争」を堅持し³⁴、作戦の主導権を握ったのである。その基盤となったのが、陸海軍協同による渡洋上陸作戦能力であった。

3 第1次大戦後の日本式敵前上陸の研究・開発

(1) ガリポリ上陸作戦の衝撃

大正4年4月、連合軍上陸部隊は、上陸企図を察して戦力を増強し堅固な陣地に拠るトルコ軍の正面から上陸した。この上陸は、奇襲の要素が無く、地形上艦砲射撃の効果も少なく、旧態依然の端艇や舢艀による上陸のため、トルコ軍の反撃に大損害を受けて失敗した³⁵。この教訓は、特に日本陸軍に大きな衝撃を与え、上陸近代化の為の研究開発の機運を醸成した³⁶。

日本陸軍はガリポリの戦訓を分析し、企図の秘匿と奇襲、陽動、上陸即戦闘の敵前強行上陸部署、多数の揚陸資材による上陸部隊の増大、夜間上陸の追求、早期の砲兵揚陸、複数部隊の同時上陸に必要な船舶数確保等の教訓を得た³⁷。また、軍事力近代化の観点から、航空機・潜水艦の脅威、陸上軍の機動力・火力・規模増大に対応する必要性が強く認識された³⁸。

その結果、日本陸軍は、奇襲を重視し、海軍陸戦隊に依頼しない陸軍独力で敵前上陸要領の構想を持つに至り、敵前上陸専用の自走舟艇の開発

³³ Captain W. S. Pye, U.S Navy "Joint Army and Navy Operations-Part-IV, "Proceedings. Whole No. 265. March, 1925, p. 393.

³⁴ 平野龍二「海洋限定戦争」としてみた日清・日露戦争『NIDS NEWS』防衛研究所、2015年6月号、4頁。

³⁵ グラハム「ガリポリ 1915年」『統合及び連合作戦の歴史的考察』防研究所、2015年、26-27頁。

³⁶ 渦潮会『上陸戦』51頁。

³⁷ 参謀本部『「ガリポリ」半島上陸作戦』第七章、JACAR:C13110534900。

³⁸ 元陸軍中将田尻昌次『戦史例証船舶輸送(一)』陸上幕僚監部、1957年、20頁(防研で原稿及び(一)～(三)が閲覧可能)。

39、敵航空機・潜水艦に対する輸送船隊の護衛、上陸前後の弱点を補足する海空戦力による強力な掩護を求めるようになった⁴⁰。

一方海軍は、艦砲射撃の効果が少なかったことから、「艦艇部隊は陸上砲台と戦闘してはならない」という教訓を再確認し、上陸作戦への主体的関与を薄めていく⁴¹。この傾向は、艦隊陸戦隊の維持が、軍艦の精巧化に対する特技兵の養成の負担となったことから強められ、陸軍主導の要領が陸海軍の共通認識となっていった⁴²。

(2) 敵前上陸の作戦思想

陸軍の上陸作戦思想の変化は、大正年間の研究・訓練を経て、昭和3年の改正「統帥綱領⁴³」に確認できる。昭和3年改正で、海軍陸戦隊の先導が無くなり「輸送及び上陸は陸軍、その護衛は海軍の任」と陸軍主導の敵前上陸が明示された。上陸要領としては、奇襲重視を強調し、「当初より攻撃部署」「先頭上陸部隊をして通常払暁前に達着」等、夜間払暁の敵前奇襲上陸が基本とされ、更には、航空戦力の重要性増大に対応し、開戦劈頭の航空撃滅戦と航空基地推進を提唱している。これと前後し、昭和2年から昭和7年にかけて陸海軍協同で「上陸作戦綱要⁴⁴」が制定された。綱要は、綱領と11章からなり、上陸作戦の作戦思想、計画及実施上の手順と着意事項等を詳細かつ具体的に定めた準則であり、支那事変以来の大小多数実施された上陸作戦の迅速かつ適切な実施に寄与することになる⁴⁵。この綱要の制定により、明治以来の慣例で実施されて来た上陸作戦が、陸海軍の近代的な協同作戦として確立したのである。

綱要は、作戦の前提として、陸海軍の真摯な協同精神を説くとともに「上陸軍ガ安全迅速ニ上陸スルヲ本旨トス。故ニ上陸戦闘ハ、海上ヲ制圧シ且敵航空戦力ヲ撃滅シタル後」と記述し、制空海権確保を重視している。しかし、「作戦ノ要求ニ依リテハ危険ノ考慮アルモ尚之ヲ断行スルヲ要ス」とし、敵海上航空優勢下での無理な上陸強行に繋がる危険を孕んでいた。これは、日清日露戦争において、制海権の不完全な状態で、果敢に朝鮮半島

39 末国「戦史に見る上陸作戦とその裏方(1)」『波濤』通巻11号、兵術同好会、1977年7月、20頁。

40 田尻『戦史例証』21頁。

41 香田洋二「島嶼防衛・島嶼進攻作戦と海軍戦略」『島嶼問題をめぐる外交と戦いの歴史的考察』防衛研究所、2014年、24頁。

42 田尻『戦史例証』20頁。

43 大橋武雄『統帥綱領』建帛社、1972年、408-413頁。

44 助川「上陸作戦綱要」。

45 末国「戦史に見る」19頁。

に船舶輸送して成功した教訓が影響していた可能性が高い。また、戦勝の要訣を「敵ノ不意且不備ニ乗シ先制ノ利ヲ占メルヲ緊要」とする奇襲重視の思想が確立するとともに、「上陸軍ノ乗船、航行及上陸は陸軍」「その護衛ハ海軍」が明示され、陸軍主導上陸が、陸海軍の共通認識となった。

しかし、陸海軍の根本思想の統一には至らなかった。昭和2年の海軍大学校講義資料「上陸作戦綱要草案(極秘)」⁴⁶には、「陸軍側ニ公表スルコトハ好マシカラス」とし、「連合艦隊ハ(中略)之カ存亡ハ直ニ国軍ノ勝敗ヲ意味ス、而モ主力ノ決戦ハ一戦争期間ヲ通シテ唯一回ニシテソノ勝敗ハ殆ト瞬時ニ決セラル(中略)常ニ最善ノ準備ト万全ノ姿勢ヲ以テ乾坤一擲ノ決戦ニ備エサルヘカラス(中略)従テ主作戦以外ノ場合(中略)兵力ノ愛惜」をする海上武力の特性を、陸軍に理解させる必要ありと記述されている。海軍の本音は、極端な艦隊決戦思想であり、艦隊決戦と上陸作戦が並列する場合、作戦目的に関係なく艦隊決戦が優先される危険性があった。

この様な海軍に対して陸軍は、海軍の掩護不十分でも陸軍独力で実行する思想を強めた⁴⁷。昭和15年には、師団以下の上陸要領を詳細に定めた『作戦要務令第四部上陸戦闘』制定したが、「状況ニヨリ陸軍独力ヲ以テ之ヲ敢行スル」とし、陸海軍協同の原則から乖離し始め、敵の海空優勢下に「当初ヨリ舟艇ニ分乗シテ海上機動」や「擱座上陸」等の上陸強行が明記され⁴⁸、後の失敗の遠因となった。

以上の様な相違は、海上脅威の無い支那事変では影響はなかったが、艦隊決戦と上陸作戦が並立する大東亜戦争では、大きな阻害要因となる。

(3) 上陸作戦用装備の開発

自走舟艇の開発は、当初、既存の木舟や急造の平底鉄舟に発動機を取り付けて試行錯誤がなされた。その結果、昭和5年頃までに、人員用の小発動艇(小発)、火砲・車両等の運搬可能な大発動艇(大発)が、世界初の実用的上陸用舟艇として開発された⁴⁹。これに合わせて、敵前上陸に必要な各種舟艇、即ち火力支援用の装甲艇(57mm砲1、機関銃2)、偵察用の高速艇(30kt)、指揮連絡用の高速艇、大発より大型の特大発動艇などが整備

⁴⁶ 三井海軍大佐「第九章 上陸作戦(上陸作戦綱要草案)第1節 総説」『(極秘)戦務第二部(作戦要務)講義摘要』海軍大学校資料、1927年、海幹校所蔵。

⁴⁷ 岩村研太郎「日本陸軍の海路兵站線保護策」『軍事史学』通巻203号、2015年12月、34-35頁。

⁴⁸ 参謀本部『作戦要務令第四部』第二、九、百二十五項、1940年、防研所蔵。

⁴⁹ 大内健二『揚陸艦艇入門』潮書房光人社、2103年、45-68頁

され、昭和7年頃には舟艇のシステム化が概ね完了した⁵⁰。大発は、3mの耐波性、W型船底で達着時の安定性、揚搭用の開閉式歩板、鋼製船体の耐弾性等敵前上陸に適した機能を有し、舟艇の主力として終戦まで活躍した⁵¹。米軍は、この日本独自の上陸用舟艇に多大の関心を寄せ、その情報を参考に、第2次大戦直前に米式の上陸用舟艇を開発した⁵²。

しかし、舟艇だけでは大規模な上陸作戦には対応困難であり、専用の舟艇母船が必要であった。既存の徴傭商船は、舟艇の積載に適さず、低速で追従できない等種々の問題が生じた。よって、高速で多数の舟艇や航空機を運用可能な陸軍特殊船神州丸(舟艇母船)(8千t)が建造された。神州丸は、船尾の開閉門から直接舟艇(戦車等を搭載可能)の泛水が可能で、強襲揚陸艦の先駆的船舶であった⁵³。陸軍は、この種船舶の多数保有を希望し、補助金交付により商船会社に10隻程度建造させたが、大東亜戦争初期に間に合ったのは、空母型の「あきつ丸」(1万t)だけだった⁵⁴。

また、平時からの軍事海運基盤として、新造商船等に軍隊輸送や舟艇積載に適合した船舶を建造することが国家施策として奨励され⁵⁵、上陸作戦に適合する商船が建造されて上陸船団の中核となった⁵⁶。だが、徴傭商船は、海軍艦艇ではなく、低速(10kt程度)で民間人船員のため、海空戦闘下での運用には限界があり、後の太平洋の作戦には適合していなかった⁵⁷。

(4) 上陸作戦のための部隊の編成と教育訓練

昭和初期まで、揚陸作業は、碇泊場司令部の輸卒隊、軍属、徴傭した港湾労働者が担っており、敵前上陸に対応できる軍隊化が求められた⁵⁸。こうして、宇品の陸軍運輸部に近い第5師団工兵大隊の中隊を船舶工兵(丁)に指定、敵前上陸に必要な各種訓練を実施させた。戦時には、この中隊を基幹として、3個中隊編成の船舶工兵大隊が戦時動員された⁵⁹。これと並行し、上陸作戦専門兵団として、第5(広島)、第11(善通寺)、第12(小倉)の各師団が、支那事変以降は、第6(熊本)、第18(久留米)の各師

⁵⁰ 松原『陸軍船舶戦争』50-64頁。

⁵¹ 大内『揚陸艦艇入門』57-64頁。

⁵² 同上、48-50頁。

⁵³ 同上、97-105頁。

⁵⁴ 同上、106-126頁。

⁵⁵ 松原『陸軍船舶戦争』93-107頁。

⁵⁶ 同上、95頁。

⁵⁷ 同上、34-36頁。

⁵⁸ 末国「戦史に見る」20頁。

⁵⁹ 同上、20頁。

団が特定師団に指定された⁶⁰。これら特定師団には船舶工兵中隊が編成され、戦時には独立工兵連隊（後に船舶工兵連隊）が戦時動員された。

揚陸機関としては、陸軍運輸部（宇品）を頂点として、輸送船の運航と海運地における船舶業務を行う碇泊場司令部、舟艇を操縦する船舶工兵（丁）部隊、荷役・港湾施設工事を実施する各種勤務隊等の三位一体の組織が確立し、敵前上陸に対応する態勢が整備された⁶¹。

組織編成の充実と並行し、大正5年陸軍運輸部の組織が拡充され、上陸作戦を主眼とした態勢の充実が図られた⁶²。これ以降、陸軍大演習や陸海軍協同演習等⁶³で、敵前上陸演習が毎年実施され、昭和4年陸海軍協同演習では、和歌山沿岸で新開発の大・小発動艇を使用し、ついに1個師団規模の払暁敵前上陸を成功させた⁶⁴。これらの訓練を通じ、二段上陸（夜間、輸送船団の泊地進入以前に、陸岸から約10裡に漂白状態で舟艇を碇水し、第1回上陸部隊が上陸を開始するとともに、船団は泊地を陸岸に接近させ、帰還する舟艇の収容と第2回上陸部隊の上陸時間を短縮し、奇襲効果と衝撃力を増大させる）方式が編み出された⁶⁵。具体的な渡洋上陸作戦の手順は、別紙第1「日本陸海軍の協同渡洋上陸作戦の概要図」及び別紙第2「船舶輸送及び2段上陸の実行手順の概要」を参照。

4 満州事変から支那事変：海空軍強国としての渡洋上陸作戦

(1) 第一次上海事変—日本式上陸作戦の誕生—七了口上陸

ア 海軍艦艇による第11師団主力の緊急輸送と作戦準備

上陸作戦綱要と舟艇システムによる訓練が本格化した昭和7年、実戦でその成果を示す機会が到来した。第一次上海事件の七了口上陸である。

昭和6年9月の満州事変以来、上海でも情勢は緊迫、昭和7年1月29日、日中両軍の戦闘が勃発、小兵力の海軍陸戦隊は苦戦に陥った。このため、内地から陸軍部隊が急派されたが、市街地に拠る中国軍の頑強な抵抗により戦線は膠着した⁶⁶。日本軍は、この危機を打開すべく上海派遣軍（第

⁶⁰ 同上、18頁。

⁶¹ 渦潮会『上陸戦』215頁。

⁶² 同上、51頁。

⁶³ 「付録大正十年特別大演習概況」『偕行社記事特』第569号、1922年、「付録大正十一年特別大演習概況」『偕行社記事特』第581号、1923年

⁶⁴ 末国「陸海軍協同上陸作戦様相発達の過程」『軍事史学』通巻105号、61頁。

⁶⁵ 末国「戦史に見る」22頁、『作戦要務令第四部』第十六。

⁶⁶ 海軍軍令部『昭和六・七年事變海軍戦史 第二巻＝戦紀巻二（軍機）』田中宏己

11、第14師団)を派遣するに決し、特に第11師団主力を敵後方の七了口に上陸させることを企図した⁶⁷。こうして、第11師団主力(約5千)は、軽巡2、駆逐艦11隻を以て緊急輸送されたが、艦艇輸送では重火器の携行は制限された⁶⁸。

陸海軍間の調整は、上陸点で対立したが、上陸部隊の敵前上陸能力を考慮し海軍が陸軍に譲歩⁶⁹するとともに、上陸時の艦砲射撃・爆撃のため「方眼を有する陸海軍併用地形図」を作成する等綿密に行われた⁷⁰。

揚陸支援部隊は、在上海の臨時派遣工兵隊(第5師団工兵大隊の船舶工兵)を基幹とし、海軍援助隊(30名)を合わせ水上作業隊を編成した。作業隊の編成装備は、本部、装甲艇隊、3個艇隊(装甲艇1、偵察艇1、伝令艇4、小蒸気船2、大発動艇6、小発動艇21)であり、発動艇の操縦等の支援のため海軍兵が乗艇した⁷¹。この時、水上作業隊と上陸材料は既に上海に在り、上陸準備は上海で実施されたが、上陸用舟艇中、小発及び乗員は七了口泊地で泛水出来るよう小型貨物船2隻に積載、搭載不能で独航困難な装甲艇と大発は、浅喫水の小型船汽船で曳航することとされた⁷²。

イ 七了口への上陸の実施

当時、七了口周辺の揚子江沿岸には、連続する既設陣地に敵5・6個大隊の配備が見積もられ、上陸時に相当の損害が予想された⁷³。2月29日内地から到着した第11師団は、18時、揚子江遡航のため6隻の駆逐艦に移乗し、七了口に向け発進した。上陸船団は3月1日午前2時、泊地に進入すると小発21隻を直ちに輸送船からデリックで泛水、小汽船で曳航した大発6隻を含む27隻を、4時20分、上陸部隊の分乗する各駆逐艦に配当完了した。上陸部隊の兵員は、月明下に縄梯子で舟艇に移乗、5時20分、3個の舟艇群となり駆逐艦艦尾に集合、出発準備を完了すると、第11師団長が5時25分「出発」を令し、各舟艇群は装甲艇の掩護下、誘導艇の誘導により縦隊で前進を開始した⁷⁴。

各艇隊は、距岸1200mの線で横隊の上陸態勢となり、全速で航行を開始

監修、緑陰書房、2001年、512-513頁。

⁶⁷ 軍令部『昭和六・七年事變』514頁。

⁶⁸ 末国「戦史に見る」11-12頁。

⁶⁹ 軍令部『昭和六・七年事變』551-552頁。

⁷⁰ 同上、563-569頁。

⁷¹ 軍令部『昭和六・七年事變』564-569頁。

⁷² 渦潮会『上陸戦』120-121頁。

⁷³ 渦潮会『上陸戦』122-126頁。

⁷⁴ 軍令部『昭和六・七年事變』598-599頁。

したが、この頃上陸点付近の敵は、機関銃等による射撃を開始した。前方で警戒に任ずる装甲艇は、妨害する敵火点に対して機関銃と砲を以て応戦し煙幕を展開するとともに、艇隊群の先頭艇は、距岸 200m で艇首に設置した機関銃の射撃を開始し、各艇隊は満潮に乗じ 6 時に河岸に達した。上陸部隊は、直に上陸して前面の敵を駆逐、戦死 2 名の損害で奇襲に成功した⁷⁵。この間、上陸掩護艦隊は、艦砲射撃により上陸点の左側方の敵陣地を制圧し、敵の来援を阻止するとともに、海軍航空隊は上空を哨戒した⁷⁶。

師団主力の上陸は、11 時まで完了し、海軍航空隊は、敵の増援及び陣地を爆撃し、師団の進撃を支援した。この上陸作戦の成功により、戦勢は一変して中国軍は潰走し、事件解決の決定打となった⁷⁷。

七了口上陸作戦は、日本軍初の師団規模の敵前上陸であり、上陸作戦綱要と日本式舟艇システムによる敵前上陸方式の有効性を確認し、専用の編成・装備による「船から海岸への上陸」を世界に先駆けて確立した画期的作戦であった⁷⁸。一方、海軍艦艇の緊急輸送は、舟艇や重装備の輸送が困難で、兵員や舟艇を同時に輸送できる舟艇母船開発の契機となった⁷⁹。

(2) 支那事変—日本式大規模上陸作戦の完成—杭州湾上陸

支那事変では、その全期間を通じ多くの上陸作戦が実施された。師団規模以上の作戦も 10 回程度実施され、日本軍の渡洋上陸作戦は大規模なものに発展した⁸⁰。ここでは、海空戦力と密接に連携して数個師団の奇襲上陸に成功し、日本式上陸作戦を確立した杭州湾上陸作戦の実態を解明する。

ア 制空海権の確保と陸海軍の協同—航空戦力と連携した上陸作戦

昭和 12 年 7 月 7 日の盧溝橋事件後、徹底抗戦を呼号する蒋介石は、上海に国民党軍主力を集中して 8 月 13 日攻勢を開始、上海の海軍陸戦隊は危機的状況に陥った。日本軍は危機打開の為、上海派遣軍（第 3、第 11 師団）を海軍艦艇の緊急輸送で敵前上陸されるとともに、支那方面担任の第 3 艦隊と連合艦隊により制海空権確保の作戦を開始した。中国海軍は微弱な勢力で制海権は当初から日本海軍に在ったが⁸¹、中国空軍は、満州事変後

⁷⁵ 同上、600 頁。

⁷⁶ 同上、603 頁。

⁷⁷ 渦潮会『上陸戦』127 頁。

⁷⁸ 松原『陸軍船舶戦争』73 頁。

⁷⁹ 渦潮会『上陸戦』62 頁。

⁸⁰ 陸軍中将田尻昌次「支那事変に於ける船舶輸送と上陸作戦」『偕行社記事』第 790 号、1940 年、59-73 頁。

⁸¹ 戦史叢書『中国方面海軍作戦(1)』防衛研究所、1974 年、236-238 頁。

相当強化され、第一線機4百機強と侮れない勢力を有していた⁸²。

日本海軍は、第1航空戦隊(龍驤、鳳翔)第2航空戦隊(加賀)の空母航空戦力と内地の基地航空部隊を第3艦隊に増強⁸³、14日から航空撃滅戦を開始して、約1週間で上海周辺の制空権を確保した⁸⁴。更に海軍は、杭州湾上陸支援の為、第3、第4艦隊を以て支那方面艦隊を編成し、支那沿岸の作戦態勢を強化するとともに、第4艦隊に第10軍との協同作戦を担当させた⁸⁵。陸海軍協定は、10月20日に中央協定、26日に現地協定が締結された⁸⁶。

上陸掩護の護衛艦隊の編成と運用は大規模かつ細密に計画された。金山衛城東西の海岸に甲乙丙の3区分で上陸する陸軍部隊に対し、第4艦隊の足柄、名取の巡洋艦部隊が全般支援、第1護衛隊(第4水雷戦隊、第12戦隊)が甲地区、第2護衛隊(第8戦隊、第1水雷戦隊)が乙・丙地区の上陸部隊の掩護と周辺の敵陣地の制圧、航空部隊が、上陸掩護、陸戦直協、敵兵力集中移動阻止、根拠地隊(砲艦等)が鎮海沖での牽制陽動と揚陸援助を行う如く計画調整された⁸⁷。特に海軍航空戦力は強力であり、空母(加賀、龍驤、鳳翔)艦載機81機、水上機30機、基地航空122機合計233機が投入された⁸⁸。

イ 杭州湾上陸作戦の実施

上海派遣軍は上海周辺の敵を猛攻したが、中国軍は水路と市街地を利用して大兵力で頑強に抵抗し、日本軍の攻勢は進展しなかった。日本軍は、この苦境を一挙に解決すべく、第10軍3.5個師団を上海南方の杭州湾から、上海派遣軍の1.5個師団を上海北方の揚子江上流白茆江から上陸させ、中国軍主力の包囲撃滅を企図した⁸⁹。しかし、杭州湾は、遠浅で干潮時千m以上干上がり、海面は強潮流が流れる上陸行動が困難な海域であるだけでなく⁹⁰、一帯に中国軍約4個師、上陸正面に約2個師が配備されると見積もられ、相当の損害が予期された⁹¹。

揚陸機関としては、独立工兵連隊(船舶工兵)3個連隊、碇泊場司令部

⁸² 同上、232-233、238-239頁。

⁸³ 同上、335-340頁。

⁸⁴ 同上、340-353頁。

⁸⁵ 同上、431-433頁。

⁸⁶ 同上、432-434頁。

⁸⁷ 同上、433-435頁。

⁸⁸ 戦史叢書『中国方面海軍作戦(1)』432-433頁。

⁸⁹ 田尻「支那事変」64頁。

⁹⁰ 同上、65頁。

⁹¹ 戦史叢書『中国方面海軍作戦(1)』441頁。

3個、水上陸上勤務隊、建築輸卒隊等により、甲乙丙の3個揚陸作業隊が編成された。揚陸材料は、大発81隻、小発94隻、特大発9隻、装甲艇3隻、高速艇14隻、大小艇113隻、小蒸気船9隻、水船8隻と多数の舟艇が準備され、舟艇の主力は陸軍特殊船神州丸に、その他は上陸作戦用の徴傭商船に積載された⁹²。

第10軍は、分散した態勢からの船舶輸送を行った。第18師団は門司で乗船、五島列島富江湾に集合し、第6師団と国崎支隊は、北支の塘沽において乗船、朝鮮半島西岸八口浦に集合し各種訓練を実施した⁹³。11月2日、海軍第1護衛隊に掩護された第1船団(18師団の輸送船20隻)は五島を、第2船団(6師団と国崎支隊の輸送船32隻)も八口浦を出発、済州島西方海上で合流し、4日曇天の暗夜に杭州湾泊地に奇襲進入した⁹⁴。

船団は、泊地到着と同時に舟艇の泛水を開始、神州丸からは船尾門及び専用デリックにより迅速に舟艇を泛水し各輸送船に配当した。各艇隊群は、午前5時、第1回上陸部隊を移乗させて各輸送船船尾に集合して上陸準備を完了⁹⁵、5時30分「一斉に母船を離れ(中略)天佑的暁霧を利用し奇襲的敵前上陸を敢行⁹⁶」した。6時頃、達着直前に敵火を受けるも中国軍の虚を衝き奇襲上陸を成功させた。海軍の掩護は、奇襲のため事前制圧射撃は実施しなかったが、上陸成功後は、周辺の砲台や陣地を艦砲射撃で制圧し、航空部隊は全力を挙げて上陸正面への敵の移動を阻止した⁹⁷。上陸した歩兵部隊は、「最も有利なる戦略要点を速やかに占領⁹⁸」することを重視し、橋頭堡を形成せず内陸に突進、態勢未完の敵部隊を撃破した。

杭州湾への奇襲上陸は、中国軍に退路遮断の脅威を与え、上海市街地の「日軍百万上陸杭州北岸」の謀略アドバルーンと相まって、中国軍の潰走を招く大成功を収めた⁹⁹。後の朝鮮戦争で、米軍が、釜山橋頭堡の苦境を打開すべく仁川に上陸した様な、劇的な効果を発揮したのである。

こうして日本軍は、約3個師団の主力を上陸第1日目に一挙に敵前上陸させ、日露戦争で約10日を要したのに比し、上陸作戦能力を格段に進歩させたのである。

⁹² 渦潮会『上陸戦』264-265頁。

⁹³ 同上、266-269頁。

⁹⁴ 同上、269-271頁。

⁹⁵ 渦潮会『上陸戦』272-277頁。

⁹⁶ 渦潮会『上陸戦』279頁。

⁹⁷ 戦史叢書『中国方面海軍作戦(1)』441-443頁。

⁹⁸ 田尻「支那事変」64頁。

⁹⁹ 松原『陸軍船舶戦争』108頁。

(3) 支那事変期の特性

日清日露戦争期と異なり、当初から「制海権又制空権が完全に我が手中に在って洋中に於て誰憚ることなく自由に¹⁰⁰」渡洋上陸作戦が可能であり、日本軍は、海空軍強国としての水陸両用戦争・作戦を展開できた。

支那事変を通じて日本軍は、上陸作戦綱要に基づく陸海軍協同の敵前上陸要領、航空戦力との連携要領を進化させ、数個師団の敵前上陸作戦を、空母を含む航空戦力と連携して展開する要領を確立した。杭州湾上陸作戦では、実に日本海運力の2割強の船舶177隻(70万t)を使用して、約11万人の上陸作戦を、海軍との協同により実施したのである¹⁰¹。

この様な日本軍の上陸作戦を、米海軍情報部は、「日本は、ship-to-shore(艦船から海岸)の攻撃要領を、完全に開発した最初の大国¹⁰²」と分析し、米欧に先駆けた先進の大規模水陸両用作戦として高く評価している。

一方問題は、日本軍の渡洋上陸作戦が、圧倒的な制海制空権下に、比較的近距离の大陸沿岸において発展したことにあつた。即ち、低速の徴備商船等の編成装備や陸海軍協同を基本とした作戦要領が、広大な太平洋での流動的かつ統合的な作戦様相に十分対応していなかった。陸海軍協同に関しては、当時は極めて密接で円滑だったが¹⁰³、その大きな理由は、中国海空軍が脅威ではなく、海軍の上陸作戦支援が自然と主任務になったことにある。この問題は、強大な米英の海空軍に対抗して上陸作戦を実施する太平洋戦域では、陸海軍協同の阻害要因として顕在化する。

5 大東亜戦争期：米英との制空海権争奪戦下の渡洋上陸作戦

(1) 困難かつ壮大な南方攻略作戦での電撃的成功

太平洋戦場は、支那事変までの戦略環境と大きく異なり、当時の日本軍も、「従来ノ対支作戦ニ比シ長延ナル距離ヲ渡航シテ強風高波ノ天象ノ他強大ナル陸海空軍ノ敵ト戦ヒツツ上陸¹⁰⁴」したことを特色と認識していた。即ち、大陸国家の海軍ではなく、強大な海空軍力を有する米英の海洋国家

¹⁰⁰ 同上、60頁。

¹⁰¹ 同上、108頁。

¹⁰² U. S. Navy. ONI 225 J, “Japanese Landing Operations and Equipment”, Division of Naval Intelligence, Office of the Chief of Naval Operations, 1943, p. 2.

¹⁰³ 田尻「支那事変」77頁。

¹⁰⁴ 「第二揚陸団司令部(昭和十七年四月)』『(軍事極秘)大東亜戦争における上陸作戦資料並意見集(第四巻)』昭和18年4月、19頁、ACAR:C14020245000。

を相手として、広大な太平洋での作戦遂行を迫られたのである。

地理的には、まず本土や台湾等の拠点から太平洋の島々へは長大な航海（本土から大陸沿岸には1～3日程度だが、2週間以上）が必要で、蘭印に到る間に敵の守備する多数の島々が点在している。

当時の航空機の能力では、航続距離が不足し、南部仏印等の基地からマレーや比島の当初の上陸地の掩護が限界であり、地域全体の制空権を確保することは不可能であった。従って、危険を冒して上陸作戦を敢行し、航空基地を島々に推進しなければならず、蘭印に至る間に大小多数の上陸作戦を同時連続で繰り返す必要があった。対する米英蘭軍の戦力は、日本軍が優勢としても、支那事変の中国軍と比較にならない強大な戦力（陸軍23万、航空機850機、戦艦2隻、巡洋艦24隻、駆逐艦31隻、潜水艦51を擁し、その戦力は逐次増加¹⁰⁵）を有していた。日本軍は、この困難な環境下での成功を「戦術的観察ヲ下ス時ハ今次上陸作戦ハ天佑ト奇遇ニ帰セザルヲ得ず¹⁰⁶」と分析し、薄氷を踏む勝利と考えていた。

この様な困難な戦略環境を克服するため、日本軍は、航空撃滅戦に引き続く上陸作戦と航空基地推進を繰り返し制海空権を拡大する進撃要領で、空挺作戦も含む「広域多正面同時連続敵前上陸」を敢行した。この方式により日本軍は、連合軍に対応の暇を与えず、5ヵ月の予定を3か月で蘭印を攻略し、短期間で南方資源地帯占領に成功した。正に、陸海空の立体戦で海上を進撃する「海洋電撃戦」であった。日本軍は、支那事変で経験した大部隊運用の技術と整備した編成装備を遺憾なく発揮し、作戦の主導権を握って殆どすべての上陸作戦を成功させたのである¹⁰⁷。

米軍は、日本軍の戦い方を、海空陸戦力の密接な協同を反映した「aero-amphibious（航空—水陸両用）」作戦¹⁰⁸と定義し、「これらの地域で勝利を取り戻す問題に直面して以来、この日本軍の maritime blitzkrieg（海洋電撃戦）に使用された方法と装備が、我々の研究主題¹⁰⁹」となったと高く評価している。日本軍の戦い方は、米軍反攻の手本となったのである。

この大成功の大きな要因は、南方要域が、米英本国から大きく離隔しているため、一旦海空優勢が確立すれば、簡単に反攻を受けない中国大陸沿岸に類似した戦略環境を有することにあった。この利点は、連合艦隊主力

¹⁰⁵ 服部卓四郎『大東亜戦争全史』原書房、1965年、152-155頁。

¹⁰⁶ 『(極秘) 馬來攻略作戦経過概要』第二十五軍司令部、昭和17年6月、40頁、JACAR:C141110548400。

¹⁰⁷ 末国「戦史に見る」16頁。

¹⁰⁸ U. S. Navy. ONI 225 J, p. 4.

¹⁰⁹ Ibid., p. 2

が、真珠湾の米太平洋艦隊を撃滅したことと、開戦劈頭、最大の脅威である比島の米空軍を撃破できたことにより、より確実となった。ここに支那事変に類似した戦略環境が現出し、日本陸海軍は、局地的な海空優勢の下、支那事変で向上させた水陸両用作戦能力を随時随所に発揮し得たのである。

(2) 海洋電撃戦の実態と特性

上陸作戦の規模と準備は、壮大な規模と周到なものとなった。船舶として、兵力約30万と物資50万tを輸送するために、376隻(187万総t)総船腹の約30%の徴傭船と600隻以上の舟艇が準備された¹¹⁰。揚陸機関は、複数正面の上陸に対応すべく、6個の独立工兵連隊(船舶)、8個碇泊場司令部を基幹とし2個揚陸団が編成¹¹¹され、多数の揚陸材料(大発312、小発315、特大発60、装甲艇17、機附艇船300隻等¹¹²)が準備された。

陸海軍の協同要領は、十分な時間を費やして、認識の統一が図られた。日本陸海軍は統合されておらず、陸海軍間に中央協定、現地協定の順で多数の協定が必要であり、上陸作戦の協同作戦計画の策定には多大の時間を要する。南方攻略作戦の計画は、昭和15年末から調整されており、広範かつ大規模な作戦であったが、陸海軍の認識を一致させる十分な時間があつたと考えられる¹¹³。故に、海軍が真珠湾攻撃に主力を使用し上陸作戦の掩護に問題があつたが、計画内に於いては緊密に協同することが出来た¹¹⁴。

作戦地域への前進は、広域に展開した諸部隊を、各乗船地から奄美や海南島など集合地を集結させ、各上陸地点に移動する複雑な船舶輸送作戦であった。一方、海軍の護衛は「特別の場合を除き甚だ貧弱」であり、「幸い敵の大勢不利なるとその無気力とに依り僅少な護衛を以て」概ね目的を達成することが出来た¹¹⁵。特に、海軍が遠く真珠湾攻撃に連合艦隊主力を使用したことは、南方攻略作戦の護衛艦隊の戦力低下につながった。海軍は、兵力の経済的使用の為、間接護衛を重視し¹¹⁶、艦隊決戦と上陸作戦が並列する状況下、陸海軍の思想の不一致が顕在化して来たのである。

航空機能力向上は、渡洋上陸作戦に於ける制空権の価値を絶対的条件に押し上げた。しかし、短期間に蘭印を攻略する作戦上の要求と、航空機

¹¹⁰ 大内『揚陸艦艇入門』127頁。

¹¹¹ 松原『船舶戦争史』199-200頁。

¹¹² 松原『船舶戦争史』202項。

¹¹³ 服部『大東亜』174頁。

¹¹⁴ 同上、181-182頁。

¹¹⁵ 「第二揚陸団(昭和十七年四月)」63頁。

¹¹⁶ 同上、63頁。

の航続距離の問題があり、完全に敵を制圧して上陸する余裕はなかった。全般に日本軍が海空優勢を保持するも、制空海権確保の作戦と並行して複数の上陸作戦が実施され、海上機動と上陸時に大きな危険が伴った。マレー正面では敵航空攻撃を受けて輸送船が沈没し、英東洋艦隊の迎撃を海軍航空隊が撃破する等危険に満ちた作戦が展開された。蘭印のジャワ島攻略では、進攻速度を重視する長距離進攻の為、事前に敵海空戦力を制圧できず、連合軍艦隊の迎撃により、第14軍司令官今村中将の座乗する神州丸が擱座する等、上陸船団は一時重大な危機に瀕した。

この様な困難な作戦環境において、蘭印資源地帯を、当初予定の5ヶ月より短期の3ヶ月で電撃的に占領できたのは、敵の弱点を奇襲する作戦思想の成果である。飛行場確保のため敵前強襲上陸を行ったマレー正面のコタバル上陸を除き、殆どの上陸作戦は敵の弱点に夜間奇襲上陸し、態勢未完に乗じて迅速に目標を奪取した。敵の弱点を奇襲する戦法だからこそ、広域多正面の同時連続の上陸を展開することが出来たのである。第25軍は、戦略的奇襲成功の原因を気象的奇襲としている¹¹⁷。南シナ海では、11月から3月頃は季節風の影響で波高が1.5m以上となり、一般には上陸作戦は不可能と考えられ、英軍等は油断していた。しかし、日本軍の舟艇は、高い耐波性を有し、上陸部隊は悪天候でも夜間上陸する練度を有していた¹¹⁸。日本陸軍の上陸作戦能力の高さが、敵の不意を衝く戦略的奇襲を可能にしたのである。

加えて日本軍は、植民地兵の離反や後方破壊活動のため謀略・宣伝工作を実施して進撃速度の増大を図る等、非正規戦も配合したハイブリッドな水陸両用作戦を展開したのである¹¹⁹。

6 ガダルカナル争奪戦—水陸両用作戦の観点からの敗因

昭和17年8月に始まったガ島攻防戦は、日米の作戦距離、兵力がほぼ同等の互角の戦場での、島の支配めぐる海を越えた戦力集中競争であり、その中で制空海権の攻防が生起する日米水陸両用作戦の決戦場であった¹²⁰。この決戦を制するには、敵に優越する重戦力と物資を海路から揚陸する必要があったが、日本軍は、一木、川口支隊、第2、第38師団等の精鋭

¹¹⁷ 『極秘 馬來攻略作戦経過概要』42頁。

¹¹⁸ 同上、42頁。

¹¹⁹ 藤原機関『馬來工作ニ関スル報告』昭和17年3月、JACAR:C14110646200。

¹²⁰ 齋藤「ガダルカナル島をめぐる攻防」87-89頁。

部隊を、何れも揚陸以前に損耗し、企図した戦力を発揮し得ず敗退した。

南方攻略作戦では電撃的に成功したのに、ガ島の戦いでは何故に失敗したのか、水陸両用作戦の観点からの主要な原因について考察する。

第1の原因は、先制主導・奇襲を基本とする、日本軍が明治期以降に経験を重ねた戦い方が出来ず、受動に陥った奪回作戦を実施したことである。昭和18年8月7日、米海兵隊1個師団が奇襲的に飛行場を奪取した事態に、日本軍は、当初計画のポートモレスビー攻略作戦よりガ島の奪回を重視し、直に使用可能な一木支隊と川口支隊を急遽投入し、連合艦隊の主力を集中した。この過早の反応は、全般計画の無い準備不十分な奪回作戦を開始することであり、自ら受動に陥ることを意味した。

即ち、日本軍は、一木支隊、川口支隊を駆逐艦の高速輸送で投入したが、駆逐艦では重装備と物資を輸送できず、局部的制空権の不十分と相まって、日本軍自ら不利な態勢を生み出した。重装備の輸送困難な駆逐艦輸送は、第1次上海事変の教訓から避けるべき要領であったが、米軍の態勢未完の戦機を追求するあまり、上陸後の戦力発揮を蔑ろにしたのである。このため、一木支隊は全滅し、川口支隊は大損害を受けて総攻撃は頓挫し、米軍の橋頭堡と航空優勢は一段と強化された。更には、ガ島奪回作戦の発動は、当初のポートモレスビー攻略を優先する戦略の変更を意味し、戦略的にも受動に陥った。このことは、戦略的作戦的に拙劣な対応であり、本来の戦力発揮を阻害する大きな要因であった。加えて、ガ島奪回の第17軍は、当初、司令部に参謀は3名で兵站部門は無く、戦略単位の師団を欠いた支隊集成の守備軍的部隊であり、水陸両用の奪回作戦を主宰する態勢にはなかった¹²¹。一方米軍は、海軍と海兵隊を核心とする南太平洋方面軍として、陸海空の戦力を統合して計画的に攻勢を開始した¹²²。故に、米軍上陸の10日や20日後に、未知のガ島に急遽上陸した一木支隊や川口支隊が、いかに歴戦の精鋭としても十分な戦力発揮は困難だった。

第2には、米海空戦力の脅威下、陸海軍の作戦思想の相違、特に海軍の艦隊決戦重視の作戦思想が、海軍に、陸戦の支援よりも艦隊決戦を追求させ、緊密な陸海協同を阻害したことである。此のため海軍は、艦隊決戦を重視してガ島の制圧や船団護衛が不十分となり、陸軍は企図した兵力と物資を揚陸できず¹²³、陸海の戦闘力を総合発揮できなかった。

¹²¹ 戦史叢書『南太平洋陸軍作戦(1)』147頁。

¹²² 同上、234-235頁。

¹²³ 齋藤「ガダルカナル」93、106、110、112頁。

特に、ガ島の戦いは、陸軍との調整もなく、戦闘力の無い海軍設営隊をもって最前線に飛行場を建設し、これを米海兵隊に奪取されると言う、海軍側の戦略・作戦・戦術上の不手際から生起しており¹²⁴、海軍は、陸軍の上陸を全力で掩護すべきであった。陸軍の戦術的常識からすれば、戦略的に重要な飛行場を建設するならば、先ず敵の反撃に耐えうる掩護部隊により島を確保したうえで、飛行場を建設すべきである。海軍には、陸戦における作戦・戦術の基本の理解が不十分であったものと思われる。

しかし、ミッドウェー海戦の雪辱に燃える連合艦隊は、ガ島の制圧や陸軍の掩護よりも、艦隊決戦を求めたのである¹²⁵。故に、海軍は、米軍上陸の翌日生起した第1次ソロモン海戦では、米艦隊を撃滅したが、目前の米軍輸送船団を攻撃しなかった¹²⁶。第2師団の総攻撃時に生起した南太平洋海戦は日米両機動部隊の決戦だったが、飛行場奪回に何ら寄与せず、米軍の航空優勢は維持されたままであった¹²⁷。

第3には、支那大陸での圧倒的な海空優勢下に発展した、陸軍主導の近海・大陸介入型の上陸作戦が、制空海権の争奪を伴う海洋での島嶼作戦に適合し得なかったことにある。陸軍は、上陸作戦の前提として局地的制空海権の重要性を認識していたが、明治以来の日本近海での果敢な船舶輸送の成功体験から、深刻に理解していなかった。このため、上陸作戦綱要等の記述通りに、僅かな勝機を追求して敵航空優勢下、無理な輸送を強行し大損害を受けた¹²⁸。船舶輸送司令官を務めた田尻中将は、昭和15年の偕行社記事で、「優勢なる飛行機を以て制空権を獲得することは絶対必要である。否寧ろ此の二者(制海空権)が我が手中に帰せなければ上陸作戦は成立しない¹²⁹」と正しく認識していたが、生かされなかった。

特に、海軍に陸軍用の輸送艦艇が無く、低速の徴傭商船主体だったことは、敵航空優勢下の遠海域での運用を困難にした。支那事変までは、制海空権が日本側にあり、航海も3日程度で低速輸送船団でも対応できたが、広大な太平洋、特に零式戦闘機の長大な航続力でも限界に近いラバウル、ガ島間の片道1千kmに及ぶ遠距離では能力不足であった¹³⁰。「優勢ナル敵

¹²⁴ 戦史叢書『南太平洋陸軍作戦(1)』211-213頁。

¹²⁵ 吉田昭彦「南太平洋海戦とガダルカナル島争奪戦」『波濤』40号、1985年5月、25-26頁。

¹²⁶ 戦史叢書『南太平洋陸軍作戦(1)』1968年、252-254頁。

¹²⁷ 吉田「南太平洋海戦」27頁。

¹²⁸ 齋藤「ガダルカナル」111-113頁。

¹²⁹ 田尻「支那事変」76頁。

¹³⁰ 大内『揚陸艦艇入門』237-239頁。

軍下ニ於ケル船舶作戦」として、敵航空優勢下の長距離航行間の損害極限のため「輸送船の速力ノ増大、防空火器ノ完備、噸数ノ適当ナルコト最モ肝要」であり、経空海脅威を避けて一夜に迅速に揚陸可能な速力 18kt、3千 t 級の中型船や戦車揚陸艦等の揚陸容易な艦艇が必要だった¹³¹。また、「敵絶対制空下ニ於ケル揚陸作業ニモ拘ラス（中略）一度投錨スルヤ（中略）全部ノ揚陸完了スルニアラサレハ抜錨」しない支那事変までの旧態依然の揚陸要領が、「徒ニ敵機ノ好餌」となり船舶に多大の損害を招いたのである¹³²。更には、大型の揚陸艇が無く重資材の揚陸に時間を要し、物資を運搬する車両も不足する、日本陸軍の揚陸能力の問題があった¹³³。このため、揚陸物資が爆撃や艦砲射撃により、海岸で多数が焼失した¹³⁴。陸軍の兵站軽視や銃剣突撃が非難されがちだが、重戦力を揚陸できず、結果的にそうなった面が大きいのである。

第4には、日本軍の教条主義が、無理な作戦強行を助長するとともに、陸海軍の協同を阻害したことである。陸軍の典範類には、ガ島で実施された「舟艇による蟻輸送」や「輸送船の擱座上陸」そのままの、局地的制空海権を軽視した条文が存在した。そして陸軍は、その条文を想定外の遠海的环境下で、ボーゲンビル島から1個連隊を大発で輸送する等¹³⁵、無理やり実行した。作戦環境に応じて原則を適用するのではなく、教条的に原則を適用したのである。一方、海軍は、海洋戦場では飛行場等の基地を確保する陸上戦力との連携が重要であるにも拘らず、艦隊決戦を追求する傾向にあり、結果的にガ島飛行場を制圧できず、局地的制空権を喪失し艦隊決戦にも敗北した。

第5には、最も根本的な問題として、陸軍主体の軍事海運と上陸作戦の伝統が、海軍の陸軍輸送への関心を低下させたことにある。連合艦隊参謀の宇垣纏は、輸送船団の損害に対し、「海軍の艦艇に在らざる故をもって関心薄き¹³⁶」と日記に記している。ガ島の戦いの目的は、艦隊決戦でなくガ島の奪回であり、陸軍の安全な上陸が最も重要であったが、長い伝統の

¹³¹ 船舶兵団司令部「ソロモン・ニューギニア作戦ニ於ケル将来参考トナルヘキ事項（昭和十七年十月）」『（軍事極秘）大東亜戦争ニ於ケル上陸作戦資料並意見集（第五卷）』153-155頁、JACAR:C14020245600。

¹³² 「船舶砲兵第一聯隊「リ」號研究作戦ニ於ケル意見（昭和十七年八月）」『（軍事極秘）大東亜戦争ニ於ケル上陸作戦資料並意見集（第六卷）』160-161頁、JACAR:C14020245800。

¹³³ 大内『揚陸艦艇入門』128頁。

¹³⁴ 服部『大東亜』339頁。

¹³⁵ 同上、334、343頁。

¹³⁶ 宇垣纏『戦藻録 前編』日本放送出版協会、1952年、235頁。

弊害により陸海軍の認識が重要な局面で一致しなかったのである。海洋での上陸作戦の様に「制空海権を基本的な前提として、敵勢力圏に侵攻していく場合には、海軍が護衛とか支援というかたちで協力することに終始したのでは、うまくいかない¹³⁷」のである。一方米軍は、米海軍が輸送を担当し、「海軍に所属し、海軍士官の指揮する艦船で上陸部隊と物資が運ばれ海軍自らのこととして、上陸が行われた¹³⁸」のである。

以上のような問題により、日本軍は、駆逐艦の「鼠輸送」以外、陸軍輸送船団による重戦力の揚陸に失敗し、米軍橋頭堡を破砕できなかった。日本軍は、水陸両用作戦の能力を有したが、受動的な作戦指導により大陸介入式の水陸両用作戦の欠点が噴出し、その能力を発揮し得なかったのである。

では、本来有する能力を発揮する可能性は無かったのか。もし次のようにすれば、日本軍本来の作戦能力を発揮し、米軍が逆に日本軍が陥った窮地に立たされたのではないか。

第1は、直ちに奪回作戦を発動せず、先ず海空作戦により米海兵隊を孤立化し、その間に陸軍部隊を集結し調整された陸海軍協同の上陸作戦を敢行することである。精強を誇る一木、川口支隊、第2、第38師団が、重火器や物資を含めて海没せずに上陸できれば、実戦経験に勝る日本陸軍が米海兵隊を撃破できた可能性は高い。実際に、米軍は、ガ島上陸直後の第1次ソロモン海戦で護衛艦隊を喪失して揚陸を中断して補給不足に陥っており、そこに逆上陸が成功すれば、勝機は十分にあった¹³⁹。

第2は、ガ島を放棄し、ラバウル周辺で米軍と決戦することである。日本軍の根拠地ラバウル周辺ならば、有利な態勢で作戦を展開できただろう。

7 結論—水陸両用作戦としての日本軍渡洋上陸作戦の再評価

『失敗の本質』やポール・ケネディの『第2次大戦影の主役』が、日本軍が水陸両用作戦に無関心でその開発を怠ったとするのは、歴史事実を踏まえない誤った評価であると言える。

本論での検証から明白な様に、日本軍は、自ら編み出した水陸両用戦争・作戦を展開していた。水陸両用作戦の用語は無かったが、実態として日本式の水陸両用作戦をその時代毎の特性を以て実施していたのである。参謀本部作戦課長だった服部卓四郎は、米軍が「大規模なる所謂水陸両用作戦

¹³⁷ 八束『太平洋戦争初期』84頁。

¹³⁸ 八束『太平洋戦争初期』85頁。

¹³⁹ 児島襄『太平洋戦争(上)』中公新書、1965年、260-270頁。

により、飛び石的に航空基地を奪取し、逐次に制空制海権を拡大する方式を以て¹⁴⁰反攻作戦を実施するとは予期しなかったと、戦後述べているが、日本軍自体が自らの戦争について自覚していなかったと言えよう。実際には、米軍も認めるように、先進的な水陸両用作戦を陸海軍協同で展開していたのである。

日本軍は、明治維新以降、国防と国外権益の保護のため必然的に大陸での海外作戦が必要であり、それを実現するための渡洋上陸作戦が、対外戦争遂行のための重要な基盤であった。こうして、日本の渡洋上陸作戦は、大陸への介入手段として発展したのであり、日本軍は、第1次大戦以前に於いて、陸海軍協同で数個師団を整齊と上陸させる能力を有していた。

第1次大戦後に水陸両用作戦を準備したのは米英2ヵ国とするのも、大きな事実誤認であると言える。日本陸海軍は、ガリポリ上陸作戦の戦訓を研究して、将来戦の大規模化、立体化に対応する日本式上陸作戦の将来作戦構想を描き、長期的視野で将来の上陸作戦への準備を行っていた。この成果が、支那事変に於いて発揮され、世界に先駆けて「艦船から海岸」への日本式上陸方式を完成させることが出来たのである。

支那事変では、杭州湾上陸作戦を筆頭に、師団以上の大規模上陸作戦を10回程度実施し、敵前上陸能力を物心両面にわたり向上させた¹⁴¹。この間、空母機動部隊を含む艦隊及び航空兵力と連携した立体的な上陸作戦を経験した。こうして、日本陸海軍は、「航空—水陸両用作戦」の原型を創出し、大東亜戦争での海洋戦争・島嶼作戦に対応する基盤を構築したのである。

大東亜戦争では、南方攻略作戦を電撃的に成功させ得たのは、支那事変で開発した「航空—水陸両用作戦」を応用して、航空基地を推進しながら上陸作戦を繰り返す方式を進化させたことにあった。南方資源地帯の早期占領には、上陸作戦を複数正面に同時連続で実施する必要があり、高度な船舶輸送、上陸及び協同作戦能力が必要である。従って、敢えて言えば、高度な渡洋上陸作戦能力が無ければ、日本は大東亜戦争を開始できなかつたと言えよう。日本軍の高い水陸両用作戦能力が、短期間での南方要域攻略の可能性を担保していたのであり、作戦戦術能力の観点から、日本軍の上陸作戦は、戦争発動を可能にした極めて重要な機能であった。

当時のドイツ軍も、日本の上陸作戦を評価していた。ロンメル元帥の参謀ルーゲ提督は「開闊した海岸に対する、組織的で迅速な大規模上陸の上

¹⁴⁰ 服部『大東亜』162頁。

¹⁴¹ 田尻「支那事変」59-73頁。

陸を目的とした舟艇を設計し、戦闘法を開発したのは日本陸軍であった。(中略)一方、米軍と英軍は日本軍の舟艇を改良し、日本軍のやり方に修正を加え¹⁴²⁾大規模な上陸作戦を実施したと述べている。皮肉だが、ノルマンディー上陸作戦でのドイツの敗北に、同盟国日本の上陸作戦が関与していたのである。

また、戦術的観点では、日本軍の奇襲上陸の成功を、夜間払暁上陸を金科玉条とするだけで、幸運にも敵の備えが薄弱で成功した¹⁴³⁾とするのも、適切な評価とは言えまい。現代の米軍統合ドクトリンでは、「水陸両用作戦とは、戦闘力を最も有利な場所とタイミングで正確に投射、割り当てることで敵の意表を衝く¹⁴⁴⁾と定義しており、日本軍の上陸作戦思想と軌を一にしている。日本軍の徹底した奇襲の追求が、僅少な損害での敵前上陸を成功させた。日本軍の戦法は意外と現代的であったのである。

しかし、圧倒的の海空戦力優勢の中、比較的近距离の大陸沿岸で発展してきた日本軍の渡洋上陸作戦には、強大な海空軍を有する米英連合軍との海洋戦争・島嶼作戦に対応するには限界が存在した。支那事変は、敵海空軍の脅威が無く且つ比較的近距离での作戦であり、広大な太平洋で島嶼をめぐり、強力な海空戦力を有する米英と戦う場合、通用しない部分もあり、後のガ島争奪戦の失敗の遠因となった。特に、ガ島攻防戦では、海軍の不手際により計画外で急遽作戦が開始され、受動的奪回作戦となり、陸海軍間の潜在的な作戦思想の相違や島嶼作戦に適応しない作戦思想・装備の問題が噴出した。故に、日本軍が有する本来の渡洋上陸作戦能力を発揮し得ないまま敗北した。

おわりに—現代への教訓

日本軍が実施した渡洋上陸作戦の歴史を振り返った上で、海洋での水陸両用作戦に就いて、現代への教訓を提示する。

水陸両用作戦は、制空海権を前提とする攻勢作戦であり、常に先制主導性を保持することが重要である。海洋での島嶼争奪戦は、局地的な制空海権を争いつつ流動的に展開する性質があり、ガ島の日本軍の様に、敵の先

¹⁴²⁾ F・ルーゲ『ノルマンディーのロンメル』加登川訳、朝日ソノラマ、1985年、23頁。

¹⁴³⁾ 末国「戦史に見る」14頁。

¹⁴⁴⁾ 米統合参謀本部「JP3-02 水陸両用作戦 (Executive Summary)」後潟桂太郎訳『海幹校戦略研究』第2巻第1号増刊 2012年8月、5頁。

取に即反応して急遽不十分な態勢で作戦を開始すべきではない。制空海権の確保や上陸部隊の作戦準備を整え、万全を期して主導的に作戦を開始することが大切であり、それが困難な場合、無理な作戦実施は控え後図を策すべきである。

ガ島の敗因に観る如く、常に海上からの輸送と掩護に依存する海洋の島嶼作戦では、緊要な時期と場所の航空海上優勢の保持が不可欠であり、作戦遂行の大前提である。将来の水陸両用作戦では、陸海空の統合の下、航空海上優勢の推移を見極め、作戦を遂行することが大切である。

海洋での水陸両用作戦は、大陸沿岸への作戦以上に陸海軍の強固な連携、特に海軍主導による統合が求められる。日本軍の水陸両用作戦は、近海の大陸沿岸に上陸する形式で発展した。この場合、船舶輸送と上陸前後の一次的な陸海軍協同で事足りた。何故なら、大陸への上陸は「最初の上陸のあと海軍の主眼は海上交通の保護¹⁴⁵⁾」程度で十分だからである。しかし、遠海特に海洋の島嶼作戦では、島々は海により分散孤立するとともに、海上からの艦隊の威力圏内に覆われ、戦闘から兵站支援に至るまで、海上の基盤に依存せざるを得ない。その上太平洋では、「上陸は何回も繰り返し行わなければならないので連続した海軍力の支援¹⁴⁶⁾」が不可欠であった。

このように、海洋と大陸では、水陸両用作戦の特性が異なるのである。従って、将来の南西諸島防衛においては、海上自衛隊が陸上自衛隊の海上輸送の責任を負うことを基本とし、特に奪回作戦では、陸上自衛隊の上陸を、海上・航空自衛隊が全力で掩護・主導する態勢が必要である。一方、陸上自衛隊は、海洋での水陸両用作戦が、海空戦力を基盤とすることを理解し、海空自衛隊との一体的作戦思想を構築するとともに、艦隊を基盤とする戦術、大発動艇の様な上陸資材、揚陸を支援する上陸工兵等を開発する必要がある。

平成 27 年度『防衛白書』には、南西防衛の強化のため、水陸機動団の創設と民間輸送船の活用が示されているが、もしそれだけならば、海軍輸送力に期待できなかった陸軍主導の上陸作戦と類似した構造になる可能性がある。島嶼作戦では、熾烈な敵の攻撃に反撃しつつ任務を達成する戦闘様相が予想され、輸送艦には護衛部隊と共にこれを排除して、迅速に揚陸搭載を達成することが必要である¹⁴⁷⁾。日本軍の失敗に学ぶなら、民間輸送船

¹⁴⁵⁾ 八東『太平洋戦争初期』59頁。

¹⁴⁶⁾ 同上、59頁。

¹⁴⁷⁾ 香田洋二「海上自衛隊の将来輸送艦を考える」『世界の艦船』12月号、海人社、2012年10月、168頁。

の活用のみならず、海上自衛隊艦艇としての強襲揚陸艦等の整備・強化が必要である。因みに、海自の「おおすみ」型の場合、わが国中西部から北海道への海上作戦輸送¹⁴⁸」を基準に建造されており、海洋での奪回作戦には対応していないのである。

最後に、日本軍の渡洋上陸作戦は、水陸両用作戦の教訓に富む戦史であり、米軍だけでなく、日本軍の戦史も参考にすべきである。日本軍、特に陸軍が、将来の作戦構想と長期的視野で、計画的にドクトリンとシステム的な編成・装備を構築した姿勢は、日本の戦史においても稀有のことであり、今後、日本式の水陸両用作戦を開発する上で参考になろう。因みに、日本軍の大発動艇は、気象地形への汎用性が高く、現代の技術を活用すれば、安価でより高速な舟艇が可能であり、現代の幅広い水陸両用作戦にも有用であろう。一方、失敗に至る欠点もあり、同じ失敗をしないためにも、日本軍の欠点を自らのこととして深く研究することが大切である。日本陸海軍ともに、典範令を金科玉条とする教条主義の傾向が在り、同じ日本人として注意を要する。

何れにしても、海を越える作戦は、陸海軍の思想の統一、船舶・舟艇を含む編成・装備・訓練等の長期かつ多大の準備が必要であり、一朝一夕には実行できないことを肝に銘ずることが大切である。

¹⁴⁸ 同上、168頁。

船舶輸送及び2段上陸の実行手順の概要

(出典：上陸作戦綱要や戦闘戦史に基づき筆者が作成)

- ① 上陸部隊は、複数の乗船地から乗船して奄美や五島の集合地に集結、海軍護衛艦隊と合流し、陸海軍現地協定の締結や協同訓練を実施
- ② 上陸船団は、努めて多くの戦闘部隊を第一回上陸で上陸できるよう、多数の徴用商船を準備し、1隻当たり大隊規模(千~2千人)の将兵、当面の戦闘に必要な物資(3百~千トン)、上陸用舟艇8~12隻を搭載。上陸初期に必要な火砲・戦車等は、大発動艇に積載して輸送船に搭載
- ③ 上陸軍司令部は、通信能力を強化した神州丸のような特殊船に乗船
- ④ 上陸船団は、護衛艦隊の掩護下、泊地に航行し、必要により高速艇により夜間の直前偵察を実施
- ⑤ 上陸船団は、夜間に泊地に進入、進入と同時に船舶工兵が、舟艇母船等に積載した各種舟艇をデッキや船尾門より直ちに泛水、艇隊群を編成して上陸部隊の乗船する各輸送船に舟艇を配当
- ⑥ 同時に輸送船の舷側から、縄梯子を伝って上陸部隊が舟艇に移乗
- ⑦ 上陸部隊を移乗させた艇隊群(指揮は船舶工兵)は、各輸送船の船尾に集結、第1回上陸部隊の発進態勢が整ったならば、上陸部隊指揮官と護衛艦隊の指揮官の合意により、艦艇の発行信号等により発進
- ⑧ 前進隊形は、1~3隻の装甲艇の掩護下、陸軍の高速艇、海軍の内火艇を指揮艇や誘導艇として、大発・小発の各艇隊群は縦隊で前進
- ⑨ 各艇隊群は、距岸1kmから上陸態勢の横隊に展開、全速力で前進
- ⑩ 上陸部隊の発砲は、敵に発見されるまで控え、敵の射撃を受けたら、装甲艇の制圧射撃及び煙幕展張の掩護下、各艇の機関銃等により応射し、一意上陸海岸に前進を継続。護衛艦隊の艦砲射撃は、奇襲を優先して上陸前の制圧射撃は控え、上陸時に敵が応戦を開始したら射撃
- ⑪ 上陸点達着後、船舶工兵の「上陸宜し」の指示で、上陸部隊は一斉に上陸。揚陸後の舟艇は、直ちに泊地に帰還し、第2回以降の上陸を準備
- ⑫ 奇襲上陸に成功した上陸部隊は、所在の敵を撃破して、上陸掩護陣地を占領することなく、敵の態勢未完に乗じて努めて奥地まで突進
- ⑬ 第1回上陸部隊の発進後、上陸船団は、上陸効程迅速化のため泊地を海岸に接近させて、2段上陸の態勢に移行し、第2回の上陸を実施。
- ⑭ 碇泊場司令部は、海岸に進出して各種勤務隊を使用して栈橋の構築、艇作業により後続部隊や物資の揚陸を支援し、物資の整理・前送を統
- ⑮ 2回目以降は、艇隊群は組まず、積載次第、逐次に各舟艇毎に揚陸