

## 2 ノットの代償

— 「大西洋の戦い」における単独航行商船被害から見る政府認識 —

西川 千晴

### はじめに

1939 年 9 月に始まった第 2 次世界大戦において、イギリス首相チャーチル (Winston Churchill) を真に震撼せしめたのは、ドイツ海軍の U ボートであった<sup>1</sup>。その理由は、ドイツの通商破壊が一時、イギリスの通商を窒息寸前まで追い詰め、その通商破壊の主たる戦力が U ボートだったからである<sup>2</sup>。U ボートは、第 2 次世界大戦開戦 (1939 年 9 月) からドイツ降伏 (1945 年 5 月) まで大西洋、地中海等広い海域で活動したが、最も活発に活動したのは大西洋であった。この大西洋におけるイギリスを含めた連合国とドイツとの戦いを「大西洋の戦い」と呼ぶ<sup>3</sup>。この「大西洋の戦い」において、特に大戦初期にドイツ側から「The First Happy Time (1940 年 7 月～1941 年 5 月)」と呼ばれる時期があり、この期間 U ボートは、多数のイギリス商船に打撃を与えた (図 1)<sup>4</sup>。

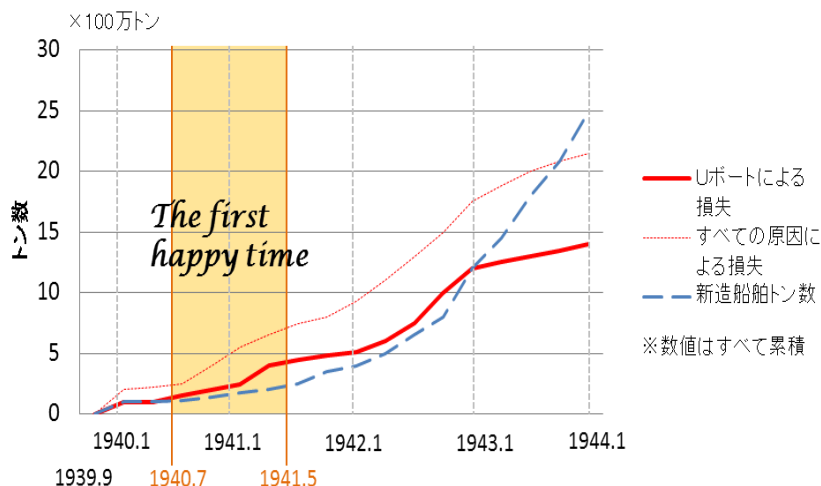
<sup>1</sup> Winston S. Churchill, *The Second World War: Their Finest Hour*, Houghton Mifflin Company, 1949, kindle location No. 10060. “The only thing that ever really frightened me during the war was U-boat peril.” チャーチルは、1940 年 5 月 10 日まで海軍大臣、以降首相である。U ボート (U-boat) とは、第 1 次・第 2 次世界大戦時におけるドイツ海軍の潜水艦を指す。これは当時、潜水艦のことをドイツ語で *Untersee-boot* (=Undersea-boat) と呼んだことに由来する (通常、潜水艦は *Submarine*)。なお、本稿における潜水艦に係る用語について、「潜水艦」は、一般的な潜水艦の特徴を述べる際に用い、「U ボート」は、潜水艦の中でも特に第 1 次・第 2 次世界大戦時におけるドイツ潜水艦の特徴を述べる際に用いるものとする。

<sup>2</sup> 通商破壊戦とは、対象国の通商を破壊 (阻止) し、継戦能力を減少させる活動全般を指す。海上では物資を輸送する商船、輸送船等を撃沈または捕獲し、陸上では、同じく物資を輸送する車両、鉄道等を破壊または捕獲する。

<sup>3</sup> 第 1 次、第 2 次世界大戦両方で、大西洋においてイギリスとドイツの通商破壊に関する攻防があったが、本稿では第 2 次世界大戦に焦点を当てる。よって、本稿における「大西洋の戦い」は、第 2 次世界大戦時の戦いを指すものとする。

<sup>4</sup> *Happy Time* はドイツ側の視点に立った表現であるが、現在では「大西洋の戦い」に関する論文・書籍で一般的に用いられている表現である。なお、大西洋の戦いにおける *Happy Time* は 2 回あった。本稿で取り上げる *Happy Time* は 1 回目のものであり、一般に *The First Happy Time* と表現されているため、本稿もそれに従う。

図 1 「大西洋の戦い」における連合国商船被害量と新造量



（出所）レオンス・ペイヤール『大西洋戦争 下』をもとに筆者作成。

1941年5月をもって **The First Happy Time** が終わった理由としては、イギリスの対潜戦能力の向上、アメリカからの武器供与による護衛戦力の増大等が挙げられるが、特に重要な理由の1つとして、護送船団システムが本格化し、多数の商船がイギリス海軍戦闘艦艇の護衛を受けるようになったというものがあった<sup>5</sup>。

しかし、護送船団システムについて、イギリスは第1次世界大戦時にその効果を確認していたはずであった。第1次世界大戦時、我が国の駆逐艦も日英同盟のためにイギリス側に立って参戦し、地中海において船団護衛を行ったが、このときイギリス海軍から護衛のノウハウを学んでから護衛任務に就いていた<sup>6</sup>。この事実から理解できるように、イギリスは第1次世界大戦の時点で護送船団システムの先進国であり、また他国と違って実際にその効果を確認したという点から、第2次世界大戦の開戦時においても先進国であり続けていたと言える。しかし、第2次世界大戦においてイギリスが護送船団システムを本格化させたのは、開戦してから約1年9か月

<sup>5</sup> 護送船団システム (Convoy system) は、商船・輸送船の集団を戦闘艦艇、航空機等で護衛し、敵の攻撃から守る海上輸送方式である。当時は、商船等が幅広の長方形になるよう整列して航行し、その周囲を戦闘艦艇及び航空機で囲んでいた。

<sup>6</sup> 新倉幸雄「第2特務艦隊の海上交通保護作戦」『軍事史学』第15巻第1号、1979年6月、30-36頁。

後であった。加えて、開戦してから 1 年 2 か月後には、護送船団に編入する商船の数を減らす方策をとり、被害を大きく拡大させた。敵の潜水艦から商船を守り、物流を保護するためには護送船団システムが有効である、という第 1 次世界大戦の教訓があったにもかかわらず、このような方策を選択したのはなぜであろうか。

The First Happy Time における商船の大きな被害について、ルウェリン (Malcom Llewellyn-Jones) は、対潜戦の観点から原因を 3 つ挙げており、そのうち 1 つは商船を単独行動させたこととしている<sup>7</sup>。また、スミス (Kevin Smith) は、輸出入のロジスティクスの観点から、商船の単独航行の目的は、イギリス各港湾の混雑解消にあったとしている<sup>8</sup>。これら 2 つの文献により、被害を招く商船の単独航行の目的は、港湾の混雑解消であったことは理解できる。しかし、対潜戦またはロジスティクスに焦点を当てるとい性格上、商船の被害が拡大する中で、港湾の混雑解消のための選択肢のうち、イギリスが第 1 次世界大戦の教訓に反する方策を選択した理由については不明である。また、ロスキル (Stephan Roskill) は、「大西洋の戦い」を俯瞰する中で、当該方策自体を問題としているものの、教訓に反する方策の導入における政府等の思考過程には言及していない<sup>9</sup>。ほかに、「大西洋の戦い」の商船被害に関する文献・書籍は多数存在し、その内容は①戦略・作戦・戦術、②ロジスティクス、③科学技術、④戦力 (兵器の数) のいずれかに関するものであるが、これらの中にも疑問に対する解答はない。したがって本稿は、以上の文献とは別の切り口である「政府政策」の観点から、イギリスが単独航行商船を増加させる方策を決定した過程を分析し、第 1 次世界大戦の教訓を活かせなかった原因を見出すことを目的とする。

<sup>7</sup> Malcom Llewellyn-Jones, *The Royal Navy and Anti-Submarine Warfare 1917-49*, Routledge, 2006, pp. 8-24.

<sup>8</sup> Kevin Smith, "Maritime Powers in Transition: Britain's Shipping Capacity Crisis and the Mobilization of Neutral American Power 1940-41," Greg Kennedy ed., *The Merchant Marine in International Affairs 1850-1950*, Routledge, 2000, pp. 150-174.

<sup>9</sup> Stephan Roskill, *The war at sea volume 1: The Defensive (HMSO Official History of WW2 Military Book 1)*, HMSO London, 1954, kindle location No. 10648.

## 1 商船の被害

第 2 次世界大戦における連合国及び中立国の商船被害は、以下の表 1 のとおりである。

表 1 連合国及び中立国の商船被害

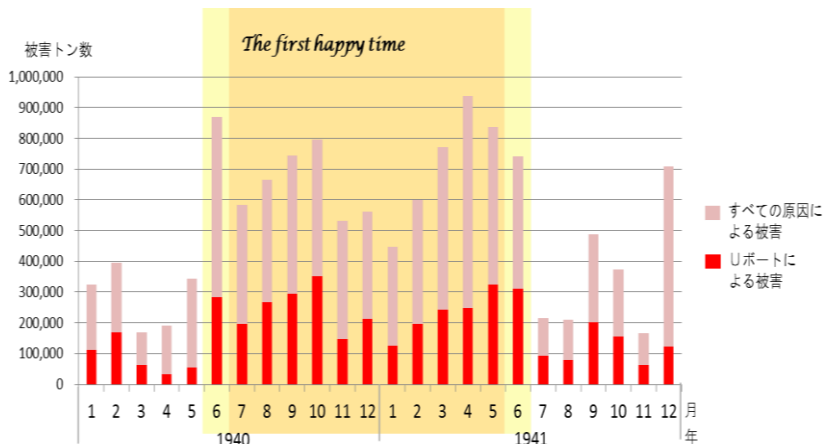
原因 年	潜水艦		航空機		水上艦艇		機雷		その他		合計	
	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数
1939	421,156	114	2,949	10	61,337	15	262,542	78	7,253	4	755,237	221
1940	2,186,158	471	580,074	192	463,630	71	509,889	201	251,890	124	3,991,641	1,059
1941	2,171,754	432	1,017,422	371	428,350	84	230,842	111	480,190	301	4,328,558	1,299
1942	6,266,215	1,160	700,020	146	325,086	61	104,588	51	394,788	246	7,790,697	1,664
1943	2,586,905	463	424,411	76	41,848	5	108,658	37	58,315	16	3,220,137	597
1944	773,327	132	120,656	19	7,840	1	95,855	28	47,951	25	1,045,629	205
1945	281,716	56	44,351	6	0	0	93,663	28	19,091	15	438,821	105
合計	14,687,231	2,828	2,889,883	820	1,328,091	237	1,406,037	534	1,259,478	731	21,570,720	5,150
割合	68.1%	54.9%	13.4%	15.9%	6.1%	4.6%	6.5%	10.3%	5.9%	14.3%		

(出所) Roskill, *The war at sea volume3 Part2*.

この被害のうち、1941 年 12 月の日本の真珠湾攻撃によるアメリカ参戦以前の被害は、ほとんどがイギリスの通商を担う商船の被害であり、これがイギリスの経済に直接影響したものと見なせる<sup>10</sup>。このイギリス商船が大きな打撃を受けた期間である、1940 年及び 1941 年における商船の被害について、月別にグラフ化すると、図 2 のとおりとなる。特に、本稿で焦点を当てる 1940 年 7 月から 1941 年 5 月にかけては、すべての原因による被害の損失に占める U ボートによる被害の損失は、The First Happy Time の期間を通じて概ね 3 割から 4 割で一定しており、U ボートによる被害拡大が商船被害の総計に大きく関係していたことが読み取れる。

<sup>10</sup> 日本の真珠湾攻撃後、ドイツはアメリカに宣戦布告し、1942 年 1 月から本格的に対アメリカ戦を開始した。それまではアメリカを参戦させたくないがために、ドイツは可能な限りアメリカの船舶を攻撃しないよう心掛けていた。

図 2 商船被害 (1940 年 1 月～1941 年 12 月)



(出所) バリー・ピット『大西洋の戦い』をもとに筆者作成。

開戦当初から 1940 年春までは、大西洋特有の冬の悪天候やドイツ側の準備不足が大きく響いて商船の被害は限定的であり、イギリスの世界的通商はほとんど影響を受けていなかった<sup>11</sup>。また、イギリス海軍によるドイツ商船の捕獲が順調であり、イギリスが失った商船より捕獲した商船の方が多かったため、この期間に限って言えば通商破壊戦については、イギリスが相対的に優位に立っていた。そのため、当時イギリス海軍大臣のチャーチルは、1940 年 4 月の時点で、「商船被害は許容範囲であり、失望や不安を起こさせるものは何もない」と述べている<sup>12</sup>。しかし、イギリスが好調であったこの間にも、ドイツは着々と U ボート建造等反撃の準備を進めていたのであった。

そして、遂に商船被害が大幅に増大するのが 1940 年の 6 月である。6 月下旬、ヨーロッパ本土においてドイツの侵攻によりフランス各地が占領され、フランスの大西洋沿岸に U ボートの拠点が発見されたのち、大西洋の戦局は急激にドイツ側に有利となった。この拠点確保により、大西洋までの移動時間が圧倒的に短縮され、U ボートの活動時間が大きく伸長できたか

<sup>11</sup> レオンス・ペイヤール『大西洋戦争 上』長塚隆二訳、早川書房、1981 年、32 頁。開戦当初、大西洋で運用可能な U ボートはわずか 22 隻または 23 隻であった。進出帰投、修理補給の時間を勘案すると、同時期に実際に活動する U ボートは、多く見積もっても 40% 程度である。特にこの冬の期間 (1939 年 12 月～1940 年 2 月) は、大西洋で活動するのが 2 隻だけだったこともあった。

<sup>12</sup> Winston S. Churchill, *The Second World War: The Gathering Storm*, Houghton Mifflin Company, 1948, kindle location No. 7200.

らである。またこの頃、活動できる U ボートの隻数が増加するとともに、U ボート数隻を同時運用する群狼戦術 (Wolf-pack Tactics) が徐々に用いられるようになったことも関係する<sup>13</sup>。これにイギリスの対応の遅れ等が加算されることにより、1941 年春までの間、被害は急激に増加していった。再び図 1 を見ると、1940 年の 6 月を境に被害トン数グラフの傾きが増加し、新造トン数を大きく上回るようになったことが読み取れる。The First Happy Time を経た 1941 年 6 月時点において、損失商船トン数と新造商船トン数の比は 5 対 1 であり、イギリスの商船は目に見えて減少した<sup>14</sup>。

このように拡大する被害の中で、どのような商船がより大きな被害を受けたのかと言えば、戦闘艦艇等の護衛を受けずに単独で航行する商船である。例えば、1939 年 9 月から 12 月までの 4 か月間で、イギリスは U ボートにより 114 隻の商船を失ったが、このうち 12 隻が護送船団システムによる護衛を受けた商船であり、残り 102 隻が護衛のない単独航行商船であった<sup>15</sup>。また、1939 年 9 月から 1941 年 5 月までの間で、商船被害のうち 10% が護送船団内、90% が単独航行という記録もある<sup>16</sup>。第 2 次世界大戦全体を通じて、単独航行商船の被害は船団中の商船の 4 倍にものぼった<sup>17</sup>。このように、第 2 次世界大戦中大西洋において、イギリスは多数の商船を損失したが、その多くは護衛のない単独航行の商船であった。

## 2 単独航行商船被害の原因

### (1) イギリス側の原因

先に述べたように、商船の単独航行は損失率を飛躍的に高めたが、護衛を受けない単独航行商船が多数存在した理由は、主として以下の 3 項目である。

<sup>13</sup> 複数の U ボートで船団を継続追尾し、夜間に一斉に攻撃を仕掛ける戦術。船団を発見した U ボートからの報告をもとに、陸上にいる潜水艦隊司令官が無線により周辺海域にいる U ボートを集めて同時攻撃を指示する、船団攻撃に特化した戦術である。このように U ボートを狼、商船を羊、護衛艦艇を牧羊犬に見立てた表現は、Happy Time の用語と同様「大西洋の戦い」に関する論文・書籍で広く用いられる。

<sup>14</sup> Kevin Smith, *Conflict over Convoys: Anglo-American logistics diplomacy in the Second World War*, Cambridge University Press, 1996, p. 33.

<sup>15</sup> Roskill, *The war at sea volume I*, kindle location No. 2472.

<sup>16</sup> Francis X. Kosich, "Strategic Implications of the Battle of the Atlantic," U.S. Army War College, 2000, p. 8.

<sup>17</sup> バリー・ピット『大西洋の戦い』高藤淳訳、タイムライフブックス、1979 年、100 頁。

## ア 効率重視

商船の護送船団への編入は、単に航海日数に着目すれば、効率を悪化させるものであった。護送船団システムを実行する場合、数隻から数十隻の商船が陣形を組み、同じ針路、速度で整齊と航行する必要がある。このため船団に編入する商船は、最後の船の荷役作業が完了するまで待機する必要がある、さらに出港した後も、船団内で最も低速の商船の速力に合わせた慎重な航行が要求される。また、潜水艦からの被攻撃リスクを低減するために設定された迂回航路を通過すると、平時の航路よりもより多くの航海日数を要することになる。そのため、リスクを重大視して船団へ編入した場合、商船の目的地への到着が遅くなることに直結し、物流の効率は悪化するように思われる。

以上の理由により、イギリスは、開戦当初から 9 ノット未満及び 15 ノット以上の商船は船団に編入せず単独航行するものとしていた<sup>18</sup>。そして、1940 年 11 月には、船団編入上限の速力を 15 ノットから 13 ノットに引き下げ、より多くの商船が単独行動するように定めた。これは、*The First Happy Time* の被害拡大に拍車をかける結果となったのである。この問題については、後述する。

## イ 護衛戦力不足

第 2 次世界大戦開戦時、イギリスは準備不足のため護送船団システムにつける護衛戦闘艦艇が少ない状態であり、かつ航続距離の関係から、護衛の行き届かない海域が多かった<sup>19</sup>。この準備不足は、第 1 次世界大戦の戦後処理の影響によるものが大きい。ドイツはベルサイユ条約以降、海軍艦艇の保有可能量が非常に低い水準に抑えられており、特に潜水艦に至っては保有が禁止されていた。イギリスは、この間のドイツは潜水艦に関する技術や乗員の訓練は断絶した状態と考えていたが、ドイツは国外において民間会社の陰に隠れながら維持発展させていた。加えて、1935 年 6 月にイギリスはドイツと「英独海軍協定」を締結し、ここでドイツは潜水艦の保有を一部認められたもののその水準は低いままであり、またこのときドイツは、潜水艦を商船攻撃に使用しないことを確約していた。したがってイギリスは、戦間期において U ボートの脅威を低く見積もり、水上艦対策に集中しており、この傾向は開戦後も継続していた<sup>20</sup>。このため開戦後しばらくの間、護衛用の艦艇は不足状態が続き、*The First Happy Time* の途中で

<sup>18</sup> 1 ノット (kt) は、1 時間に 1 カイリ (ノーティカル・マイル; 1852 メートル) 進む速度。一般的に、船舶の速度はノット、海上の距離はカイリを使用するので、本稿もそれに従う。

<sup>19</sup> Kosich, "Strategic Implications of the Battle of the Atlantic," p. 8.

<sup>20</sup> Roskill, *The war at sea volume I*, kindle location No. 3032.

危機的状況を認識して以降、ようやくイギリスは、アメリカに駆逐艦の提供を依頼する等の対策に奔走した。

空軍との連携による船団護衛も一部実施していたが、空軍はあまり船団護衛に熱心ではなく、また開戦から **The First Happy Time** までの期間、航空機の航続距離は不十分で、船団の護衛についても途中で引き返さざるを得ず、航路全体にわたって護衛を提供することはできなかった<sup>21</sup>。このような航路上での無護衛区域は、「Black hole」または「Black pit」と呼ばれ問題視されていたが、航空機の航続距離の延伸には時間を要した。

上記のような護衛戦力の不足は、護衛の引き継ぎにも影響した。商船が出発地近傍部隊の護衛が行き届かない無護衛区域に入った後、別の部隊(到着地近傍部隊等)に護衛が引き継がれる場合もあったが、引き継ぎ部隊がない場合、商船は分散し、それぞれの目的地に向かうこととなっていた。このように、出発時には護送船団に編入されたとしても、途中で無護衛の単独航行になるということがあった。イギリスのほかアメリカ、カナダ等の護衛艦艇及び航空機により、大西洋の全域にわたって護衛できるようになったのは、1942 年末であった。

#### ウ 伝統的な攻勢的対潜掃討への固執

当時のイギリスにおいて、戦闘艦艇、航空機等は積極的な敵撃破のために使用するのが最も理想的と考え、船団護衛等の防衛的な任務にあたることに関し、抵抗がある者が多かった<sup>22</sup>。例えば対潜戦について、水上艦艇は数隻で小グループを編成して潜水艦捜索に向かい、航空機は U ボート建造基地を叩くべくヨーロッパ本土に向かった<sup>23</sup>。このように海軍省等は、護衛戦力を保有していても、イギリス周辺において攻勢的対潜掃討等の任務に当たらせており、それらを船団護衛に使用しないことで、護衛戦力の不足につながり、これは単独航行商船の増加の一因となった。

なお、この攻勢的対潜掃討が効果的であったならば、単独航行商船が多くても被害を抑制できた可能性はあるが、実際には、ほとんど効果を挙げるこ

<sup>21</sup> Richard Woodman, *The Real Cruel Sea: The Merchant Navy in the Battle of Atlantic 1939-1943*, Pen and Sword Books, p. 289. 航空機による船団護衛の是非は、戦間期から長らく議論の対象であった。開戦前の 1937 年に、航空機による護衛を実施することで議論は収束したが、割り当てられた戦力は限定的であった。なお、潜水艦は水上航行中でも、水上に露出されている部分は水上艦艇と比較して圧倒的に低く、また小さいため、水上艦艇からの目視による発見は困難を極めるが、航空機による上空からの捜索を行えば、潜水艦の船体全体が見え、かつ航跡も見えるため、比較的発見は容易であった。

<sup>22</sup> Roskill, *The war at sea volume 1*, kindle location No. 426.

<sup>23</sup> Llewellyn, *The Royal Navy and Anti-Submarine Warfare*, p. 19.



とができなかった<sup>24</sup>。イ項で述べたとおり、イギリス海軍は U ボートの脅威を低く見積もっていたため、対潜戦を有利に戦える状態ではなかった。例えば、イギリス海軍艦艇は ASDIC と呼ばれる水中搜索機器を装備していたが、これは潜水艦が水中にいるときにしか探知できないものであった<sup>25</sup>。しかし当時の U ボートは、潜航時間節約の観点から水上を航行することが多かったため、搜索は難航した<sup>26</sup>。また、航行のみならず攻撃も、可能な限り夜間において水上から実施していた U ボートの探知は困難を極めた<sup>27</sup>。それにもかかわらず、イギリス海軍内で ASDIC は対 U ボート戦で非常に有効である、と開戦後しばらくの間信じられており、その認識を改め、レーダー等によって水上の U ボートが効率的に搜索できるようになるのは、1942 年に入ってからであった<sup>28</sup>。

## (2) ドイツ側の原因

イギリスは、前項で述べた 3 項目の理由のために多数の商船を単独航行させたが、一方で、ドイツ側にも単独航行商船を優先的に攻撃する理由が 3 項目あった。

### ア 潜水艦の隠密性

一見、商船を撃沈するならば、多くの護送船団システム反対者が述べたように、無武装または弱武装の商船が狭い範囲に密集している護送船団を攻撃するのが効率的なように見える。しかし、実際は攻撃効率よりも確実性や継戦能力が優先され、単独の U ボートが単独航行商船を攻撃することが多かった。潜水艦の特性はその隠密性にあり、存在位置が特定されない限り、直接的な攻撃のみならず、その存在可能性による恐怖を与えて相手に搜索や航路迂回等の多大なコストを強要できる。逆に、装甲、防御兵器、発揮可能速度等の観点から、存在位置を暴露すると非常に脆弱である。したがって、潜水艦である U ボートの長所を生かすには、被探知の確率を可能な限り低減する必要があった。

<sup>24</sup> ピット『大西洋の戦い』21 頁。

<sup>25</sup> ASDIC は、一般的にはソナー (SONAR) と呼ばれる、音波で水中目標の搜索を行う機器。

<sup>26</sup> ピット『大西洋の戦い』20-21 頁。

<sup>27</sup> Andrew Williams, *The Battle of The Atlantic: Hitler's Gray Wolves of the Sea and the Allies' Desperate Struggle to Defeat Them*, Basic Books, 2003, p. 60.

艦載砲による攻撃のみならず、魚雷攻撃も夜間、水上から実施することが多かった。

<sup>28</sup> Caleb J. Hogg, "War in the Atlantic: A Historical Case of Homeland Security," Master's thesis, Naval Postgraduate School, September 2015, p. 44.

潜水艦が身を隠す方法として誰もが思い浮かべるのは「潜航すること」であろうが、当時の潜水艦の連続潜航時間は、蓄電池の容量の関係で現在より非常に短く、潜水艦というよりは可潜艦、と表現される程度のものであった<sup>29</sup>。したがって、可能な限り水上を航行して緊急時のために潜航可能時間を節約しつつ、昼間に目視で商船を発見して追尾、夜間に接近して攻撃する戦法が好まれた。護衛された船団の攻撃については、護衛勢力が弱小であっても捜索の「目」の機能が複数存在しており、探知された場合には潜航して逃走しなければならないリスクがあったことから、無護衛の単独航行商船を攻撃するのが最も安全で確実であった。

### イ 魚雷の不具合

大戦初期にUボート艦長を悩ませた一番の問題は、魚雷の不具合であった。魚雷は、船舶の水面下に大打撃を与えられる兵器であり、攻撃力の高い大砲を搭載できない駆逐艦等の比較的小型の艦艇にとって、まさに切り札といえる貴重な攻撃手段であった。特に当時の潜水艦は、その任務の性格上、可能な限り小型に造られることから搭載可能な弾薬が少なく、潜水艦乗員にとって魚雷1本の価値は、水上艦のそれ以上に高かった。しかし、1939年9月～1940年5月の間で、Uボート艦長に「15万トンの商船を撃ち漏らした」と言わしめるほどに魚雷の不具合が相次ぎ、これによりUボート乗員の士気は大いに低下した<sup>30</sup>。少ない魚雷の節約という観点及びその魚雷が信用できないという理由から、可能な限り魚雷を使用せずに艦載砲で攻撃、撃沈することが少なくなく、無武装または弱武装の単独航行商船を優先的に狙うこととなった<sup>31</sup>。

### ウ 群狼戦術のための頻繁な無線通信

群狼戦術は、攻撃対象を捜索するために分散している複数のUボートを集め、潜水艦隊司令官の指示により連携して船団を攻撃するものであるが、

<sup>29</sup>Williams, *The Battle of The Atlantic*, p. 60. Uボート艦長のコメントとして“*All the boats we had during the war were actually surface craft with just the capability to dive.*”という記述がある。潜航状態での発揮可能最大速度は7ノットであったが、この場合での連続潜航時間は1～2時間程度で、全く動かない場合でも3日に満たない。潜水艦は、潜航すると吸排気が行えないため、通常のディーゼルエンジンや連動して作動する発電機は使用できない。そのため潜航中は、水上航走中に電池に蓄電しておいた分を放電し、各機器を作動させる電力を得る。

<sup>30</sup> ベイヤール『大西洋戦争 上』115・116頁。

<sup>31</sup> 開戦後からイギリスは商船の武装を急ぎ、そのためイギリス商船隊はMerchant “Navy”と呼ばれていた。潜水艦は装甲が薄いため、水上において、強固に武装した複数の商船や護衛の戦闘艦艇に攻撃されると無事では済まない。したがって、艦載砲での攻撃は、無武装または弱武装の単独航行商船にほぼ限定された。もともと、当時強固に武装した商船は少なかった。

頻繁に無線通信を使用する戦術であった<sup>32</sup>。そのため、潜航している間に通信を受信し逃し、指定された船団の針路変更などを知らないまま行動し、無意味な移動と待機をする事態になることもあった。また、船団攻撃の際に、群狼戦術を行えるだけのまとまった数の U ボートが集まるとも限らなかった。したがって、群狼戦術が用いられるようになってからも、船団の発見はすなわち群狼戦術の発動に直結するものではなく、単独での行動が主流であった。

第 2 次世界大戦の初期、以上のさまざまな要因が複合的に作用し、商船の被害は拡大したが、U ボートの通商破壊戦によりイギリスが大打撃を受けるのは、これが初めてではなかった。第 1 次世界大戦においても U ボートは、イギリスの輸送路を断つべく同様の通商破壊戦を行っていたのである<sup>33</sup>。当時イギリスは、同盟国であった日本に護衛艦艇の派出を依頼してまで、強固な護衛をつけた護送船団システムによる輸送を行い、被害を抑えた<sup>34</sup>。しかしイギリスが、護送船団システムが第 2 次世界大戦においてもなお有効であると認識して、第 1 次世界大戦と同様に、商船に対し強固な護衛をつけるようになるのは、まだ先の話であった。

### 3 被害を増大させたイギリスの方策—13 ノット問題

「大西洋の戦い」が始まって以降、日に日に増加する被害に対し、イギリスは国家の生存と威信をかけて次々と対策を講じ、遂に 1941 年 7 月、U ボートによる商船被害を大幅に低減することに成功した。その対策とは主としてレーダーの装備であり、航空機の発達であり、アメリカの支援による護衛戦力の増大であり、そして護送船団システムの本格化であった<sup>35</sup>。

まず、U ボートが水上航行を中心としており、水中の目標しか探知できない ASDIC での捜索が困難であったことは先に述べたとおりである。このことを認識したイギリスは、ASDIC の改良を行い、水上航行中の U ボートの探知を可能にするとともに、水上航走中の潜水艦を探知するレーダー

<sup>32</sup> ペイヤール『大西洋戦争 上』150-152 頁。無線通信は、被探知のリスクを増大させるという側面もあることから、特に潜水艦にとっては、頻繁な通信は好ましくない。

<sup>33</sup> Hogg, “War in the Atlantic,” pp.4-10.

<sup>34</sup> 新倉「第 2 特務艦隊の海上交通保護作戦」、30-36 頁。

<sup>35</sup> イギリスが「大西洋の戦い」に勝利した理由は多岐にわたる。その中でも本稿で挙げた項目については、引用文献の Roskill, *The war at sea volume I*; Llewellyn, *The Royal Navy and Anti-Submarine Warfare*; Hogg, “War in the Atlantic” 等に詳細が述べられている。

の開発・装備を急いだ。また、航空機について、開戦当初のイギリス空軍航空機は速度が遅く、U ボートを発見できても攻撃までに潜航されて逃げられることが多かったが、これも徐々に改善されていった。さらに、航空機から投下する潜水艦攻撃兵器の改良、夜間の水上目標搜索を可能にするサーチライトの開発・装備といった進展も、航空機による対潜戦を大きく効率化した。そのほかアメリカの強力な支援は船団の護衛を強固なものとし、船団への攻撃を抑止するとともに対潜戦に貢献して、イギリスが強固な護衛態勢を構築するまでの十分な時間を稼いだ。このように、イギリスは弱点を一つ一つ克服し、大西洋における戦況を覆していったのである。

1941 年 5 月をもって *The First Happy Time* が終わったのは、イギリスのさまざまな U ボート対策がほぼ同時に功を奏したためである。各 U ボート対策は、戦いの中で得た多数の教訓をもとに立案されたもので、イギリスはほとんど正しい方向に努力を傾けていたと言える。しかしイギリスは、この中でひとつだけ、被害を増加させる誤った対策を講じた。それが、以下に述べる 13 ノット問題である。

### (1) 13 ノット問題の概要

開戦以後、不完全ながら護送船団システムを始めたイギリスであったが、護送船団システムは、複数の商船を同速で航行させるという性格上、すべての商船が船団の中で最も遅い商船の速度に合わせる必要があった。このため、あまりに低速な商船は、船団全体の効率を考えて船団に編入しないこととし、また、潜航した U ボートよりも圧倒的に優速の商船は、単独でも十分に逃げ切れるため護衛は不要と考えて同様に船団に編入しないこととした。そして、開戦から 1940 年 11 月までの間の船団編入下限速度は 9 ノットであり、上限速度は 15 ノットとされていた。

しかし、1940 年 11 月、イギリスは船団編入上限速度を 13 ノットとし、13 ノット以上発揮できる商船については、基本的には船団に編入しないこととした。つまり 13~15 ノットの商船は、開戦当初は船団に入れたものの、1940 年 11 月以降は、多くが単独航行を強いられることになったのである。U ボートの被害を低減する方策として護送船団システムを世界に先駆けて導入し、その効果を確認していたイギリスであったが、被害の拡大の中で、自らの経験に反する方策をとった。当然のことながら、商船の被害はさらに拡大し、*The First Happy Time* の被害に拍車をかけることとなった。この 13

ノット問題は、少なくとも一度は撤廃の提案がなされたものの、海軍省により拒否され、1941 年 6 月に至るまで約 8 か月間継続された<sup>36</sup>。

## (2) 13 ノットの問題の経緯

被害の割合を度外視したかのように船団に編入する商船を減少させたのは、危機的なほど混雑したイギリス各港の状態を改善し、物流を回復させるためであった。当時、イギリスの各港は多くの要素が複合的に作用し、Port Crisis と呼ばれるほどの混雑状態にあった<sup>37</sup>。このとき港内では、さまざまな船舶が錯綜し、荷揚げした各物資が配分されずに山積みになっていた<sup>38</sup>。このような危機的ともいえる港湾の混雑を引き起こした原因は、主として以下の 4 項目であった。

### ア 被害商船の増大

被害商船の増大は、修理が必要な商船の増大を意味していた。被害を受けた商船の中には、曳航または低速航行などで港に戻ることができたものもあり、それらは修理のためにドック入りすることとなる。しかしドックでは、増加し続ける商船被害に対応するために商船の新造を急ピッチで進めていたことから修理商船数を増加させる余裕はなく、修理待ちの商船が大量に待機する状態となっていた<sup>39</sup>。そのため、イギリスの港湾には、出入りする商船や荷役中の商船のほか、修理待ちの商船が大量に存在することとなり、混雑の大きな原因となった。これについては、造船所の許容量または商船の被害のどちらかが劇的に改善しなければ解決を見ないものである。当時イギリスには、造船所の許容量を増加させる着意はあったものの短時間での実行は不可能であり、実際に本稿で扱う期間中はほとんど増加しなかった<sup>40</sup>。

### イ 港湾の荷役設備不足

当時、荷役のための港湾設備が不足した状態にあり、商船 1 隻毎の荷役時間が長大化する傾向にあった。加えて大戦の初期は、護衛戦力が少なかつ

<sup>36</sup> 「13 ノット問題」という呼称は、イギリスが船団編入上限速度を 15 ノットから 13 ノットに引き下げた問題を指す、筆者の造語である。

<sup>37</sup> Smith, “Maritime Powers in Transition,” pp. 156-157.

<sup>38</sup> Ibid.

<sup>39</sup> ペイヤール『大西洋戦争 上』194 頁。

<sup>40</sup> Martin Doughty, *Merchant Shipping and War: A Study of Defence Planning in Twentieth-Century Britain*, Royal Historical Society, 1982, pp. 39-40. また、同書 40 頁において、港湾の混雑については第 1 次世界大戦時も生起しており、その教訓があったにもかかわらず第 2 次世界大戦で同様の事象が生起したことについて、驚くべきことであると述べている。そして、その解決策としては、戦間期における準備が必要であると述べている。

たことから船団を頻繁に送り出すことができず、個々の船団は大型化する傾向にあった<sup>41</sup>。船団を編成する場合、編入する最後の商船の荷役作業が終了するまで、他の商船は待機し続けなければならない<sup>42</sup>。そのため、船団編入商船の待機時間が増大し、これもまた混雑の大きな原因となった。イギリスはこの問題を認識していたが、荷役設備の製造は遅々として進まず、解決は、1941 年 5 月にアメリカから 150 機の吊り上げ機を受領するまで待たれることとなった。

### ウ 港湾労働者の勤務状況

当時、イギリスの港湾労働者の士気は低く、ストライキを起こす等、港湾における作業効率に悪影響を与えていた。士気の低さの原因は、平時から続く劣悪な労働環境にあったほか、戦時となり扱う物資量が急増したものの、人員の増員が少なかったため一人あたりの労働量が増加し、かつ賃金の改善もないことにあった。そのため、不満を蓄積させた港湾労働者は、戦時に移行してなお平時と同じ勤務態勢を要求するようになり、港湾における各作業は遅れる一方であった<sup>43</sup>。

これについては、1940 年 12 月以降、労働大臣及び労働大臣から相談を受けた首相チャーチル (1940 年 5 月 10 日以降首相) の働きかけにより、徐々に労働省と港湾労働組合の折衝が行われるようになったほか、1941 年 1 月に輸入実行委員会が設立され、海運・運搬に関することのほか港湾の労働環境全般について十分な検討が行われるようになった<sup>44</sup>。また 1941 年 5 月以降、他の職業に就いていた者を港湾労働者に転換させることにより労働者の増加を図り、港湾の労働環境は大幅に改善して概ね解決した<sup>45</sup>。

### エ ドイツ空軍の爆撃

1940 年 7 月、バトル・オブ・ブリテン (Battle of Britain) が生起し、ドイツは 9 月までの航空戦で大きな被害を受け、イギリス本土侵攻作戦の発動を中止、イギリスが勝利した<sup>46</sup>。このため、イギリス本国がドイツ侵攻の危機にさらされる機会は大幅に減少した。しかし、侵攻作戦の中止を悟

<sup>41</sup> ウィンストン・チャーチル『第 2 次世界大戦回顧録 9』毎日新聞翻訳委員会訳、1951 年、198 頁。

<sup>42</sup> Doughty, *Merchant Shipping and War*, p. 71.

<sup>43</sup> Smith, "Maritime Powers in Transition," pp. 157-158.

<sup>44</sup> Winston S. Churchill, *The Second World War: The Grand Alliance*, Houghton Mifflin Company, 1950, kindle location No.2066.

<sup>45</sup> *Ibid.*, kindle location No.2227.

<sup>46</sup> イギリス本土上空におけるイギリス対ドイツの大規模な航空戦。この地域における戦局の転換点の一つと見なされている。ドイツは、これに勝利したらイギリス本土へと侵攻する予定であった。

られたくないドイツによる夜間爆撃は続いていた<sup>47</sup>。港湾労働者は、空襲警報のたびに避難する必要があったことから、頻繁に作業が中断し、さらに遅れることとなった。

通商班及びその報告を受けた首相の認識では、停滞している物資量(トン換算)のうち 40%が港の混雑に起因するものであり、これの改善こそが物流の改善に直結すると考えられていた<sup>48</sup>。そして、商船の被害から考えられるよりもはるかに物流量が低下していることに関し、大きな問題意識を持っていた<sup>49</sup>。そのため、混雑解消の手段として、ターンアラウンド・タイム、すなわち商船の入港から出港までの時間に着目し、なるべく多くの商船を、船団を組まず荷役が終わった段階で順次送り出せるようにした。この方策が 13 ノット問題である。もちろん、混雑解消のための手段としてはさまざまなアプローチがあったが、先に述べたように労働者に関する問題を首相や労働大臣が認識するのは、13 ノット問題が生じた後の 1940 年 12 月であった。それ以外の方策として挙げられる造船所の許容量の増大及び港湾設備の充実については、実行するまでに時間がかかる。また、港湾の混雑には上記の 4 項目のほか港湾から先の内陸輸送手段、すなわち車両、道路及び鉄道の整備も関係していたが、これも一朝一夕に解決するものではない。それでも何らかの対策を講じる必要性を認識し、迅速に打つことができる手段を模索するのは、必然と言える。そこで、時間をかけずに実行可能な混雑解消策として、船団に編入する商船の数を減らす、つまり船団編入上限速度を引き下げる方策を、採用せざるを得なかったのである。

### (3) 政府及び海軍省の認識

この 13 ノット問題は、護送船団システムの重要性を理解していた者の反対にあった。例えば西方近接海域司令官ノーブル海軍大将(Admiral Noble)は、少なくとも 1941 年 1 月までの間で、ターンアラウンド・タイム短縮のために単独航行商船を増加させるよりも、護送船団システムにより被害を減少させた方が結果的に物流を守ることができることを認識した<sup>50</sup>。そのため

<sup>47</sup> ベイヤール『大西洋戦争 上』132 頁。

<sup>48</sup> Smith, *Conflict over Convoys*, p. 51. 通商班は、海軍大臣、そしてその下につく海軍軍令部長の指揮を受け、通商に関する全般事務を担う組織。1939 年 6 月以降、すべてのイギリス商船に対する指揮をとっていた。護送船団の編成及び指導、すべての船舶が使用する航路、海軍本部の方針及び命令の実施に関する船長への指示等、すべて通商班の責務であった。

<sup>49</sup> Churchill, *The Second World War: The Grand Alliance*, kindle location No.2112.

<sup>50</sup> Roskill, *The war at sea volume1*, kindle location No. 10648.

ノーブル大将は 1 月、海軍省に対し、船団編入上限速度を 15 ノットに戻すよう進言した<sup>51</sup>。しかしこの時点では、ノーブル大将の提案は海軍省によって拒否された。海軍省のみならず首相も、1941 年 1 月に大西洋における厳しい状況を認識して 3 月に国防省経由で対策を指示したときでさえ、船団編入上限速度に関しては、以下のように記載した。「海軍省は海運省と協力して、13 ノットと 12 ノットの間にある船舶を船団から解放する問題を再検討し、またこの事が一時実験的に試みられてよいかどうかを考えるであろう<sup>52</sup>」。つまり、首相はこの時期に至ってもなお、さらに単独航行商船を増加させる検討を実施していたのである。最初の撤廃の提案から 5 か月後、1941 年 6 月になってようやく、ノーブル大将の再度の圧力と通商班から提出された被害分析結果が実を結び、船団編入上限速度は 15 ノットに戻された<sup>53</sup>。その際にノーブル大将から内閣に提出された被害状況は以下の表 2 のとおりであり、船団編入速度が 13 ノットに引き下げられたことにより、新たに単独航行となった商船の大きな被害—港湾の回転率と引き換えに払うこととなった 2 ノット分の商船という代償を示すものであった。

表 2 商船往復航海損失率 (13~15 ノット、1940 年 11 月~1941 年 5 月)

	単独航行	護送中
フリータウン航路	15.40%	5.50%
ハリファックス航路	13.80%	5.80%

(出所) Roskill, *The war at sea volume1* から一部抜粋

こうしてイギリスの政府及び海軍省は 1941 年 6 月の時点でようやく、護送船団に編入するよりも単独航行の方が危険であるという認識を持ったと言える。1939 年 9 月の開戦から 1 年 9 か月後である。この決め手となったのは、表 3 のデータも含めた通商班の分析結果であったと考えられる。つまり、当該分析結果以前は、単独航行の危険性を明確に示す資料がなかったか、気に留められなかったということである。無論、単独航行商船被害の「割合」は、1941 年 11 月以後急激に増加したわけではなく、大戦全体を通して高いものであった。したがって、開戦後早い段階で航行形

<sup>51</sup> Ibid.

<sup>52</sup> Churchill, *The Second World War: The Grand Alliance*, kindle location No.2206. この 1941 年 3 月の国防省経由の指示の中で「大西洋の戦い」が正式に宣言された。引用した一文は、13 項目の指示の中の 1 つである。

<sup>53</sup> Roskill, *The war at sea volume1*, kindle location No. 10648.



態による被害の差を認識できていれば、13 ノット問題は生起しなかったであろう。

実際に、1941 年までの商船被害については、単独航行中と護送船団中とで区別されていないことが多い。1939 年 9 月～12 月については 114 隻の被害中 102 隻が単独航行であるというデータはある。しかし 1940 年に入って以降は、被害隻数とトン数については詳細な記録が存在するものの、被害を受けた時の状況すなわち船団中か単独航行中かについては、記録が存在する場合も存在しない場合もあり、一定しない。一方で 1942 年以降は、1 か月ごとに区分され、被害の状況も含めた詳細な記録が存在する。商船が受けた被害については、通商班が収集・集積を引き受けており、今後の対策に資するため、損害を受けた商船船員からの聞き取り等により集められていた<sup>54</sup>。また、通商班では、船団であるか単独であるかを問わず、すべての商船の位置を把握するよう努めていた<sup>55</sup>。このことから、通商班は、単独航行商船の被害を的確に把握できていたと推測されるが、政府や海軍省上層部がそのデータを活かさなかったか、もしくは提出されていなかった可能性がある。上記のような単独航行商船の被害データに対する認識の低さから、13 ノット問題は、第 1 次世界大戦の教訓に反する形で発生した。そしてイギリスは、ロンドン港の物流が前年比の 4 分の 1 に下落した 1941 年の 1 月でさえ、船団編入上限速度を戻さなかった。

#### (4) 原因—イギリスが単独航行商船を増加させた理由

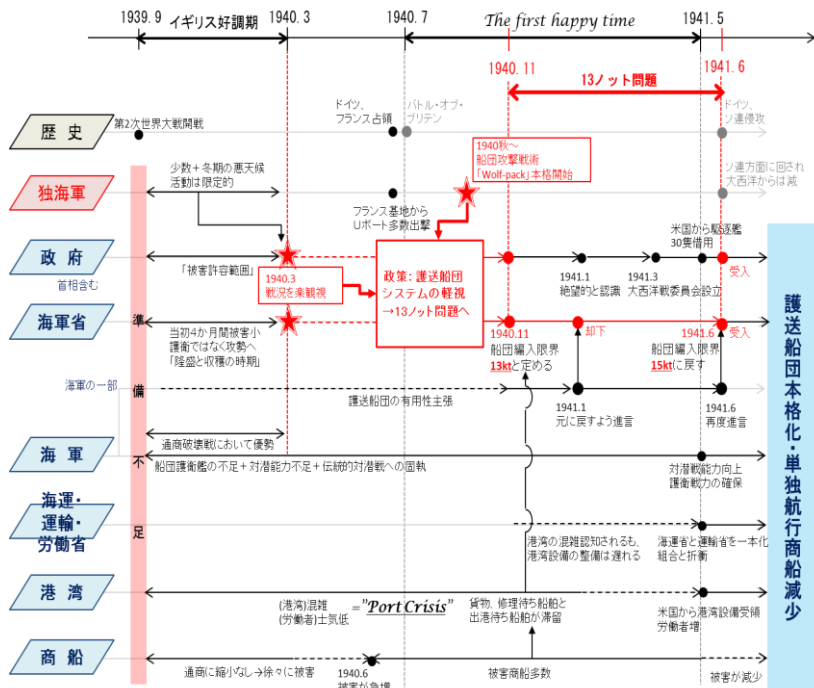
以上に述べた単独航行商船の被害に対する認識の低さの原因、すなわちイギリスが第 1 次世界大戦の教訓を活かせなかった原因は 2 項目あり、その関係は図 3 のとおりである。原因の詳細を以下に述べる。

---

<sup>54</sup> Ibid., kindle location No. 649.

<sup>55</sup> Ibid.

図 3 13 ノット問題関連年表



(出所) 筆者作成。

### ア 戦局の楽観視

第一に、開戦当初におけるイギリスの戦況の好調がもたらした楽観視である。イギリスが開戦前からドイツの潜水艦に関する能力について低く見積もっていたのは既に述べたとおりである。加えて開戦当初、ドイツの所持していた戦力は少なく、またイギリス側のドイツ商船捕獲が順調であったこともあり、海軍省は、イギリス・フランスの連合海軍でドイツを圧倒できると予測した<sup>56</sup>。そして当時、海軍大臣であったチャーチルは、元来護送船団システムの推進者ではなかった<sup>57</sup>。それに加えて、開戦当初の好調を

<sup>56</sup> ピット『大西洋の戦い』19頁；チャーチル『第2次大戦回顧録 3』283頁。

<sup>57</sup> Woodman, *The Real Cruel Sea*, p. 141; “Churchill was not an advocate of convoys”; Smith, *Conflict Over Convoys*, p. 32; “Churchill’s frequent neglect of logistical factors would have perplexed Marlborough, his seventeenth-century ancestor, strategic mentor, and biographical subject.” チャーチルの回顧録等の政府視点の文献の場合は「護送船団システムを厳格に実施した」といった記載がみられるが、引用文献を始めとした Merchant Navy 視点の文献の場合、首相の護送船団システムやロジスティクス全般に対するやや否定的な姿勢に関する記述が多い。

受けて、「護送と封鎖の政策だけに満足できなくなり、ドイツ攻略法を研究するようになった」と後に回顧している<sup>58</sup>。護送、つまり船団の護衛に就くよりも、積極的に敵兵力の撃破に向かう方が好ましいのは、当時の多くの海軍軍人にとっても同じことであった。このイギリス海軍の好調は、フランスの一部がドイツに占領される 1940 年 4 月頃まで続いた。

自身が好調期にあつて、商船が許容できる程度の被害しか受けていないとなれば、当然のように被害の詳細に対する興味は失われる。この時期、商船の被害のみならず、大西洋の相対的な戦闘能力全般について、適切な判断は行われていなかった。海軍省は、開戦当初からの好調について、大西洋における対ドイツ戦が有効に機能しているためだと考えていた。つまり、開戦当初の方針を維持すれば、大西洋の戦いに勝利することができるかと確信したのである。そのため、役立つ ASDIC を使って攻勢的対潜掃討を続け、水上艦対策に集中し、対 U ボート戦という文脈での商船被害への対策は忘れられた。さらには護送船団システムの護衛艦艇が少なすぎるといった根本的な問題までもが長らく見過ごされたのである<sup>59</sup>。1940 年の秋になって、ようやく一部の者たちは、開戦当初の好調が、自分たちの実力以外による要因が大きかったのだと気づき始めたが、それが全体に浸透するまでには時間を要した<sup>60</sup>。商船の単独航行を問題視する風潮は失われ、目の前の港湾の混雑解消の手段として、単独航行を指示するまでになった。

## イ 群狼戦術の被害

第二に、1940 年夏から開始され、13 ノット問題が生じた 10~11 月頃から本格化した群狼戦術が原因として挙げられる。群狼戦術は、複数の U ボートで船団を攻撃する戦術であり、これにより多くの船団が被害を受けた。当時、護衛された船団が一度に多数 (時として数十隻) の被害を受けたという事実は衝撃的であり、イギリスにおいて大いに注目された<sup>61</sup>。加え

<sup>58</sup> ウィンストン・チャーチル『第 2 次世界大戦回顧録 3』毎日新聞翻訳委員会訳、1949 年、285 頁。

<sup>59</sup> Williams, *The Battle of The Atlantic*, 2002, p. 45; Woodman, *The Real Cruel Sea*, p. 223. 数十隻の商船が船団を組んだ場合、船団の全長×全幅×2 の辺長計が約 20 カイリ (約 38 キロメートル) にわたることもあったが、その護衛艦艇がわずか 2 隻のときもあった。これでは護衛が行き届かないのは明白であるが、船団の被害商船の乗員に対し、政府は「攻撃された時に護衛艦艇は何をしていたのか」と尋ねる等、護衛艦艇の少なさに対する意識が不足していた。

<sup>60</sup> Woodman, *The Real Cruel Sea*, p. 154. イギリス好調期における限定的な商船被害の実際の原因は、U ボート数の不足と荒天である。

<sup>61</sup> 夜間に複数の U ボートでさまざまな方向から同時に攻撃するため、船団が混乱する。また、攻撃したのち護衛艦艇から逃れた U ボートは、継続して同じ船団を追返し、再び攻撃を加えることもあった。このような継続した攻撃により、最終

て、複数の潜水艦をチームとして運用する戦術は、隠密性とそれを活かした奇襲を特徴とし、単独でしか用いられてこなかった既存の「潜水艦の概念」を覆すまったく新しいものであった。その衝撃は現在でも多くの書籍に見ることができ、Uボートの戦術の象徴として群狼戦術が紹介されていることも多い。しかし、本稿で取り上げる 13 ノット問題において注目すべきは、群狼戦術による被害それ自体や群狼戦術の新しさではない。

重要なのは、この群狼戦術は、あまりに大きな衝撃を与えたため、当時の護送船団反対者による、護送船団システム廃止論が再燃したということである<sup>62</sup>。護送船団の反対者は、脆弱な商船を狭い範囲に集めておく護送船団システムは、大きな標的を作っているようなものだと主張していた<sup>63</sup>。ここで群狼戦術が登場し実際に船団に大きな被害が出たことは、彼らの主張の正しさの裏付けとして認識された。そのため、単独航行の危険性を十分認識していない者の中で、護送船団システムの廃止論が浮上するのも当然であった。結局、護送船団システムに代わる有効な商船防護手段があるわけでもなく、またシステムの有用性を認識している者もいたため、船団が完全に廃止されることはなかった。しかし、群狼戦術に打ち勝つ船団防護手段が確立されていない段階においては、護送船団システムは安全ではないという印象が深く刻み込まれ、単独航行商船の危険性に対する危機感が薄れた。もちろん、Uボートへの対抗手段を打ち出すという点で、群狼戦術の打破を目指すのは方向性として間違いではない。ただし、繰り返して述べているとおり、実際の被害は常に単独航行商船が圧倒的に多かったのであり、その対策を優先して講じる方が被害の減少に資するはずであった。あまりにも鮮やかな群狼戦術の登場は、その事実から注意を逸らしたのである。

イギリスが港湾に滞留する商船の回転率を上げ、物流を回復させるために 13 ノット問題へと向かうとき、第 1 次世界大戦の教訓という強力な関門があった。第 1 次世界大戦から 30 年も経過していなかったこのとき、首相チャーチルを始めとして枢要な配置には実際の大戦を経験した者も多く、身をもって Uボートの脅威を知っていたはずであった。しかし、彼らは開戦当初の好調期の訪れにより、戦間期の自分たちの方針や開発した装備品に自信を持つこととなった。そして、第 1 次世界大戦における教訓は

---

的に数十隻の船団のうちの半数以上 (例：49 隻中 28 隻) が失われることもあった。

<sup>62</sup> ビット『大西洋の戦い』96 頁。

<sup>63</sup> 同上。

もう既に十分活かされたのだと錯覚したのである。また、群狼戦術という鮮やかな役者の登場によりそちらに目を奪われ、足元で発生していた大きな犠牲を見逃しかけることとなった。こうして関門は機能を失い、イギリスは 13 ノット問題を実行したのである。

## おわりに

本稿では、*The First Happy Time* の被害を増大させた理由の一つである護送船団編入速度の引き下げ、すなわち 13 ノット問題に焦点を当て、その原因について述べた。イギリスを含めた連合国側が「大西洋の戦い」において勝利をおさめた要因は多岐にわたり、一言で述べることはできないが、大きな要因として護送船団システムがあった。イギリスは、開戦から 1 年 9 か月をかけてこれを完成させていったが、その過程で一度、13 ノット問題という誤った方向に舵をきった。この目的は、危機的な港湾の混雑を解消することにあった。商船の入港から出港までのターンアラウンド・タイムの短縮は、商船の回転率を早め、物流を効率化するかのように見える。つまり、航行中に被攻撃により失われることを考えなければ、単独航行商船の増加すなわち 13 ノット問題は、合理的方策であった。加えて、イギリス海空軍には当時保有していた戦力を船団護衛以外に振り分けたい理由もあり、当時の感覚からすれば 13 ノット問題は、軍事的合理性にもかかなうものであった。

しかし、結果的にわずかな護衛をも失った商船は、さらなる単独航行により大きな損害を受け、13~15 ノットの船舶の単独航行は、イギリスを存続させる合理的方策ではなかったことが証明された。船団の護衛に関しては、13 ノット問題が生起する少し前、1940 年 10 月に運輸大臣が首相に対し、軍事的利益 (Military interests) の追求がロジスティクスを著しく損なう可能性がある、と警告を述べているのが興味深い<sup>64</sup>。これは、本土侵攻の危険性が低下したにもかかわらず、船団の護衛に使用できる戦力を本土防衛に使用し続けていることに対する警告であって、商船の単独航行に対するものではない。しかし、イギリス政府及び海軍省における船団護衛の優先順位の低さに関する内容であるという点において、通じるものがある。ある面では合理的な方策であっても、別のある面の合理性を著しく損ない、全体としては非合理的な方策となり得るということを、この運輸大臣の警

<sup>64</sup> Smith, *Conflict over Convoys*, pp. 31-32.

告はもちろん、本稿で述べた 13 ノット問題からも読み取ることができよう。

13 ノット問題は、ある一面での合理性の追求に加えて、過去の教訓を薄める 2 つの事象が重なり引き起こされた。イギリスが再び教訓を得て 13 ノット問題に決着をつけ、**The First Happy Time** を終わらせるまでに、多くの物資、時間そして **Merchant Navy** の犠牲を払うことになった。そしてこのすぐ後の 1942 年、今度は同盟国イギリスの警告を採用しなかったアメリカが護送船団システムを軽視し、**The Second Happy Time** と呼ばれる時期を招き、同様に多くの **Merchant Marine** を失うことになったのである。同時期、有用性を認識していながら護送船団システムをほとんど実施しなかった日本の商船団が壊滅したのは言うまでもない。もちろん、現代において数十年前と同様の通商破壊戦が実施されるかは不明であり、またその対抗手段である護送船団システムそれ自体に今も有用性があるかも不明である。しかし、護送船団システムは、要不要という単純な必要性の議論に対する命題だけにとどまらず、合理性の追求に関する重要な教訓を与えてくれる。「目の前の問題を解決するための、ある一面での合理性の追求は、全面での非合理性に直結し得る」この教訓を得られる事案として、ロスギルが「**Expensive mistake**」と呼んだ 13 ノット問題、そしてそのために支払うこととなった大きな「2 ノットの代償」を学ぶことの有用性は、今後も決して失われることはないであろう。