

太平洋戦争と海上交通保護

2019年11月17日(日) 1300~1630 水交会

担当 坂口 太助

(日本大学非常勤講師)

1、はじめに - 概要・構成／事実・数字の確認／従来の評価

○概要：「太平洋戦争（1941、昭和16年12月8日～1945、昭和20年8月15日）において、なぜ日本は大量の船舶を失う結果となったのか？日本海軍の海上交通保護（海上護衛）任務に対する認識や取り組みはどのようなものであったのか？」

○構成：第一部（太平洋戦争前・80～85分）→休憩（10～15分）→第二部（開戦後・80～85分）→質疑（20分）

○現在の日本…（景気の良し悪しはともかく）で世界有数の経済大国（「先進国」、「G7」：日米英独仏伊加）、国民の生活水準は世界（約190ヶ国）の中でも相当高い
ただし、国民生活・経済を維持するために必要な各種資源（石油等）に恵まれず安定的かつ大量の資源を輸入すること＝船舶・海上交通の安全の確保は重要問題

○海外からの資源輸入なくして国民生活・経済が成り立たないという点は、太平洋戦争当時も同じ

・太平洋戦争前、1920年代・30年代の日本は

石油はアメリカとオランダの植民地であった**インドネシア**（「オランダ領東インド」、蘭印）から鉄（鉄鉱石）はイギリスの植民地であった**マレー**と中国から

石炭は（日本本土でも大量に算出するが、品質の問題もあり）中国から輸入することで経済を維持（石油・鉄・石炭は当時「三大資源」と呼ばれる）

○「海上交通の確保」は日本にとって、そして海軍にとって重要課題だったのでは？

→結果：主として米国海軍の潜水艦による攻撃で保有船舶の80%以上を喪失し海上交通は崩壊

○戦後、日本海軍に対しては、その対応は「失敗」であったと厳しい批判がなされる

特に①海上交通保護問題に対する関心の低さ、②開戦前の諸準備の不足、③開戦後の対応の遅れが批判対象に

※なぜこうした状態となっていたのか？

「艦隊決戦」重視、海上交通保護軽視という海軍の伝統・体質が「失敗」の根本原因
第一次世界大戦という貴重な教訓にも関心を持たず
象徴的事例が海上交通保護を専門に担う部隊・艦艇の開戦時の不在と開戦後の設置の遅れ

○実際の日本海軍の状況

・開戦時：戦艦10隻・空母10隻・重巡洋艦18隻・軽巡洋艦20隻・駆逐艦112隻を中核とする米英両国に次ぐ世界第三位の大海軍、これらの艦艇の大半が所属する強大な「連合艦隊」の存在
一方で海上交通保護任務の主力となる「海防艦」（米英海軍の護衛駆逐艦、フリゲート、スloopに相当する800トン級の護衛艦）は4隻しか存在せず、海上護衛任務専門の部隊も存在せず

・開戦後：連合艦隊と同格の海上交通保護専門部隊「海上護衛総司令部」の設置は1943年11月15日、開戦後はじめて（日本海軍通算5隻目）の海防艦が竣工したのは1943年3月23日

→客観的に見れば海軍の対応には疑問を抱かざるを得ない

○具体的な視点

①日本海軍の対応…「海上交通保護」という、重要であるはずの任務をどのように認識していたのか？

なぜ海上交通保護専門部隊や海防艦の整備が進まないのか？

(兵器論・戦術論、擁護、結果論的批判ではなく、経過と「なぜ」という視点から)

- ②日本としての対応…「海上交通の確保」は、日本の国民生活・経済の根幹に関わる大問題
海軍以外の視点も交えて考えていく
- ③「歴史の教訓」

2、第一部 第一次世界大戦終結から太平洋戦争までの海上交通保護問題

○第一次世界大戦

- ・1914年8月から1918年11月まで4年以上戦争が続く
長期戦を戦い抜くため国力・経済力の全力発揮が不可欠に＝「総力戦」「国家総動員」
→戦時においても、経済、特に軍需工業に必要な資源を充分に入手することが重要課題
- ・日本においても政府・陸海軍が「総力戦」「国家総動員」への関心を深める

○第一次世界大戦後を契機とする海軍の海上交通保護問題への認識

①1923年 第二次改定「帝国国防方針」

「一旦緩急あらば、攻勢作戦を以て敵を帝国〔日本〕の領土外に撃破し、速に戦争の局を結ぶに在り。之と同時に海外物資の輸入を確実にして、国民生活の安全を保障し、以て長期の戦争に堪ふるの覚悟あるを要す」

②第一次世界大戦時の海軍大臣で、のち1922年には首相となった加藤友三郎大将の発言

(1918年11月19日、第一次世界大戦終結から1週間ほど後の発言)

「南部支那〔中国〕厦門〔アモイ〕付近より、台湾南端に亘りて一端を画し、此線と之より台湾、琉球諸島を経て九州南端に至る線内に包容せらるる海面」の確保が重要で、「支那大陸と連絡を維持するを得て、戦略物資の持久可能なるべし」

日本海軍は第一次世界大戦を契機に、戦時の資源確保＝海上交通保護という問題に関心を持つ
戦時には（海軍にとって主要想定敵国はアメリカ）鉄・石炭を豊富に産出する中国との連絡確保を重視し、オホーツク海・日本海・黄海・東シナ海、実質的に本土周辺海域を保護・確保すべき海域と想定

○石油への対応

南シナ海以南＝東南アジアとの海上交通の確保は想定せず、石油は平時からの備蓄と人造石油に期待

○「海上交通保護」の具体策・潜水艦への対応

- ・具体的な海上交通保護の方策や、潜水艦の脅威を海軍はどのように考えていたのか？

①「潜水艦の根拠を奪取して根本的に之を剿滅〔そうめつ〕するより外、絶対的の有効手段はない」

(有終会編『昭和十年版 海軍要覧』1935年)

海軍が連合艦隊の強化・整備に邁進した＝艦隊決戦を重視した背景：
連合艦隊が開戦初期にアメリカのアジア艦隊を撃破し、アメリカ領であるルソンやグアムを早期に攻略することが、さらには最終的には艦隊決戦に勝利することが、アメリカ主力艦隊による日本本土封鎖防止、潜水艦の脅威低減（、そして水上艦艇による通商破壊戦の防止）に繋がり、海上交通の保護にも貢献するという認識

○艦艇整備計画・部隊編制との関係

- ・限られた予算は艦隊決戦に必要な戦力の整備（航空母艦、巡洋艦、航空機等）の整備に優先的に充当
平時においては、海防艦や駆潜艇は訓練用として必要最小限度を整備、有事に必要な数を整備する
- ・1936年末に軍縮条約が失効し自由に建艦できる時代になり、駆逐艦の大量建造に乗り出す
余剰となった旧式駆逐艦（800～1200トン）を順次海防艦と同様の性格・性能を持つ「哨戒艇」に改装（主砲の一部・魚雷発射管を撤去し機銃・爆雷を増備）、太平洋戦争開戦時には12隻存在
軍縮条約の制限下で、駆逐艦代用として建造された12隻の「水雷艇」（800トン）も余剰戦力化

800トンの海防艦4隻と哨戒艇12隻・水雷艇12隻を合算すると、大型（800～1200トン）の「護衛艦艇」を28隻、小型の駆潜艇26隻、計54隻を保有

→日本本土と中国との連絡確保、東シナ海・日本海・オホーツク海の海上交通保護を考えていた海軍が、（連合艦隊に配備する戦艦・空母等のほかに）これだけの艦艇を保有していた事実は注目しても良いのでは？

・「昭和十一年度帝国海軍作戦計画」

「帝国領土附近海面の海上交通線の保護は、各鎮守府、要港部部隊及第四艦隊〔南洋群島防衛を担当〕之に任じ、必要に応じ他の外戦部隊〔連合艦隊〕の一部を以て之に協力せしむ」

・開戦時、軍令部で海上交通保護計画を担当していた中村健夫大佐の戦後の回想

「内地、台湾、支那〔中国〕、関東州、朝鮮及び樺太の各沿岸及びそれら相互間」の海上交通保護は「各鎮守府警備府の担当として〔中略〕安全海面の単独航行をたてまえとしてこれを実施する」方針で、これは平時からの計画に基づくもの（前掲戦史叢書『海上護衛戦』）

海上交通保護専門部隊不在の理由：

鎮守府や要港部が本土防衛、沿岸・港湾防衛任務と合わせ（その延長上のような形で）自己の担当海域の海上交通保護も担う

具体的には、各鎮守府等が担当海域の対潜哨戒を行うことで本土周辺を「安全海面」とし、船舶は「単独航行をたてまえ」とする＝直接護衛・船団護衛ではなく、間接護衛・単独航行が基本

（海防艦を集中配備する海上交通保護専門部隊を設置し船団護衛を中心とする、という方式ではない）

戦艦・空母を中心とする連合艦隊は艦隊決戦専門部隊であり、海上交通保護任務への関心が低いことは当然といえば当然

海軍としては、第一次世界大戦の戦訓調査、内部の研究会での検討などを経て一定の整合性・合理性のある理論を構築

一般に批判される、「海防艦がない」「海上護衛専門部隊がない」、「連合艦隊一辺倒」、「連合艦隊は艦隊決戦ばかり考えて海上交通保護任務に関心が低い」という疑問は、この前提に立つと説明が可能

○政府・議会・陸軍の認識

・日本の資源不足という問題は海軍だけの問題ではない

※第一次世界大戦後、1920年代・30年代の日本では、「中国の鉄・石炭に期待」「石油は備蓄・人造石油で対応」というものが政府・海軍・陸軍の共通認識

海軍は東シナ海・日本海・オホーツク海といった本土周辺海域の海上交通保護を想定していたが、これは1920年代・30年代の日本にあっては特異なもの、海軍の戦略のみに立脚し政府や陸軍の意向を無視したものではなく、政府や陸軍との共通認識に基づく当時としては妥当といえるもの

ただし、

教育・訓練・兵力整備・人事等が「艦隊決戦」「連合艦隊」へ偏重したこと、「砲術・水雷」が人気＝出世コースとなってしまったことは事実

防備＝対潜部門にける研究・教育等の（相対的な）遅れはのちに太平洋戦争にも影響

○太平洋戦争前の日本の問題点

・第一次世界大戦後の日本…戦時の資源確保・海上交通を保護すべき範囲についての共通認識が存在

ただし、これは総論

→具体論ではどこまで合意形成や認識の共有があったか？

・戦時における資源確保に不可欠な問題＝資源運搬任務に充ち可能な船舶量の確保

1936年、政府（資源局）が作成した「第二次総動員期間計画」における船舶運用計画

当時の日本の船舶保有量（1000 総トン以上のもの） …366 万総トン
このうち、兵員・物資等の輸送のための陸軍徴用希望量…130 万総トン
特設艦船・補給任務等のため海軍徴用希望量…180 万総トン
残り（民需・資源運搬任務用） 約 50～60 万総トン

→陸海軍の徴用希望量が日本の保有船舶量の 80%以上に達し、民間にはほとんど船舶が残らない
徴用希望量の調整が重要案件、しかし戦前の日本では政府は軍の作戦や部隊編制には関与できない
（「統帥権の独立」）

この重大問題は未調整・未解決のまま積み残しとなる（スウェーデン、ノルウェー、デンマークなどから 200 万総トン以上の船舶を買収・傭船するという非現実的な対応策）

…のちの太平洋戦争で、実際に徴用船問題は政府と陸海軍の間で大問題に

（資源運搬・経済維持を重視し徴用船を減らしたい政府、作戦の都合を主張する陸海軍）
平時から問題と分かっていたことを先送りにした結果、やはり戦時に重大問題として浮上

政府・軍の間で具体論・各論の部分の調整不足＝平時からの準備と認識の共有の重要性

3、第二部 太平洋戦争における海上交通保護問題

○日本海軍の認識の転換

単純な疑問：第一次世界大戦後、1930 年代まで日本海軍が考えていたことと、1941 年に実際に始まった太平洋戦争はあまりにも姿・形が異なるのではないか？海軍はどのように対応したのか？

- ・1937（昭和 12）年 7 月、日中戦争勃発、中国（蒋介石政権）を支援するアメリカ・イギリスとの関係も悪化
日本では 1927 年の資源局設置に続き、1933 年の日本製鉄株式会社法、1934 年の石油業法、1937 年の人造石油業振興計画、とようやく政府による資源確保対策が始まったばかりの段階
→当面の日中戦争の遂行に多額の予算・多くの物資を充当、こうした計画の遂行に重大な支障が生じる
- ・1939（昭和 14）年、ヨーロッパでドイツによるポーランド進攻を契機に第二次世界大戦が勃発
（東南アジアに植民地を持つ）オランダ占領・亡命、フランス降伏、イギリス苦戦という状況の発生
日本国内では、これを「好機」と見て東南アジア武力占領・資源確保という考え方が急速に浮上・拡大
（「好機南進」「大東亜共栄圏」という言葉の登場）
→海軍、1940 年 12 月作成の「昭和十六年度帝国海軍作戦計画」でこれまでの想定とは大きく異なるインドネシア（蘭印）占領を明記（推定）＝南シナ海の海上交通保護を不可欠とする戦争計画の具体化

○開戦時の海上交通保護計画

- ・太平洋戦争の作戦計画である、1941 年 11 月作成の「対米英蘭戦争帝国海軍作戦計画」では、海軍が海上交通を保護すべき海域を「日本海、黄海、東海〔東シナ海〕、本邦太平洋沿岸、及南支那海、爪哇〔ジャワ〕海、『セレベス』海等」と規定
→従来の想定をはるかに超える広大な海域の海上交通保護を行うことに
- ・同計画では、本土周辺は「鎮守府及要港部」が、南方占領地域内と本土～南方間は「第三艦隊〔フィリピン・蘭印担当〕及南遣艦隊〔マレー・仏印担当〕」が、本土東方海面は「第五艦隊〔北海道・千島方面担当〕」が、中国大陸沿岸部は「支那方面艦隊」が、南洋群島方面は「第四艦隊」がそれぞれ海上交通保護を行うと明記
- ・太平洋戦争で軍令部第一部第一課長（通称作戦課長）を務めた山本親雄少将の戦後の回想
「〔日本本土と東南アジアとを結ぶ〕南方航路〔中略〕の西方はアジア大陸に遮蔽され、東方は沖縄、台湾、フィリピン、蘭印の諸島によって」囲まれているため、「各地には哨戒艦艇の基地に適した港湾があり、哨戒飛行機用の飛行場もいたるところにある。したがって対潜水艦防御には、有利な地勢である。だから〔船舶の〕被害局限の望みがあると判断した」（山本親雄『大本営海軍部』朝日ソノラマ、1982 年）

複数の艦隊により海域を分担し対潜哨戒を基本とする海上交通保護を想定、また、潜水艦の基地となる港湾の占領・破壊を重視＝従来の認識の拡大版

○開戦時の船舶に関する諸計画

①喪失・建造量の予想

- ・太平洋戦争開戦に当り、船舶の喪失見込み・建造見込みは海軍が算定
喪失見込み：戦争第1年 80～100万総トン、戦争第2年 60～80万総トン
建造見込み：戦争第1年 40万総トン、戦争第2年 60万総トン

※明治以来、日本では海運・造船に関する業務は「逓信省（ていしんしょう）」が所管していたが（概ね現在の総務省と国土交通省の前身）、太平洋戦争遂行に当たっては艦艇の建造・修理と船舶の建造・修理の調整が重要課題となったため戦時特例として海軍省が造船に関する業務を所管することとなる

- ・喪失見込みはどのように計算されたか？

第一次世界大戦の事例を参考に短期間で急遽算定したもの、また主に潜水艦による被害を想定

②軍の徴用計画・船舶建造計画

- ・開戦時の保有船舶約 646 万総トン、漁船等を除くと約 633 万総トン
民需用（資源運搬・国民生活維持）に必要な船舶量は政府（企画院）の算定では 300 万総トン
- ・陸軍徴用希望量 210 万総トン、海軍徴用希望量 170 万総トン、計 380 万総トン
実際には（633 万－380 万＝）250 万総トンしか民需用に使用できず、政府の算定した量を満たせず
開戦初期の東南アジア攻略作戦終了後、具体的には 1942 年 6 月頃までには陸軍は 110 万総トンの徴用を解除（解用）し、これを民需用に繰り入れることで 300 万総トンを確保する計画

→戦争第1年目は喪失見込み 90 万総トン程度、建造見込み 40 万総トン程度＝50 万総トンの減少
戦争第1年目終了時の船舶保有量＝633 万－50 万＝約 580 万総トン
計画通りに推移すれば、陸軍徴用 100 万総トン、海軍徴用 170 万総トン、民需用 310 万総トン

※戦争第2年目以降は建造と喪失が概ね同程度となり、全体で 500 数十～600 万総トンの船舶を維持できれば戦争遂行は可能、ということになる

- ・船舶から見た太平洋戦争遂行のカギ：3点のバランス
喪失を見込み程度に抑えられるか？／軍徴用船を計画通りとできるか？／造船で喪失を補填できるか？
→海軍は、海上交通保護任務の当事者であり、船舶の使用者であり（徴用）、造船も戦時特例で担当
この3点全てに海軍は関係を持つ（責任を持つ）立場だったのであり、この観点からの検討が必要

○開戦後の艦艇配備状況の確認

- ・開戦後の諸作戦は順調に推移し、1942 年 3 月までに概ね東南アジア一帯を占領
海上交通保護に関する特記事項：「海上護衛隊」の設置
第一海上護衛隊：日本本土～シンガポールの一貫護衛（船団護衛）を担当
第二海上護衛隊：日本本土～マリアナ～トラック・パラオ航路の一貫護衛（船団護衛）を担当

「海域分担・対潜哨戒」に加え、各鎮守府・艦隊等の担当海域に関係なく航路の一貫護衛を行う部隊を新編あくまでも「艦隊」ではなく「戦隊」であり、第一海上護衛隊は南西方面艦隊（旧南遣艦隊・第三艦隊を基幹に新編された東南アジア防衛を担当する艦隊）、第二海上護衛隊は第四艦隊に所属

・1942年7月14日時点における駆逐艦・哨戒艇・水雷艇・海防艦の配備状況

	駆逐艦	哨戒艇	水雷艇	海防艦	計
1942年7月14日保有数	107	9	12	4	132隻
うち第一海上護衛隊・第二海上護衛隊 鎮守府・警備府・支那方面艦隊配備数	31	9	9	3	52隻 (39%)

→東南アジア一帯を占領後、海軍は小型艦艇の4割が海上交通保護任務に充当可能な体制を構築

○喪失見込みと実際の喪失量の比較（開戦～1943年3月）

	喪失予想	実際の喪失量
1941.12～1942.07⑧	63万（軍徴用33万、民需30万）	47万（軍徴用35万、民需10万、不明02万）
1942.08～1942.09②	13万（軍徴用06万、民需07万）	15万（軍徴用09万、民需06万）
1942.10～1943.03⑥	36万（軍徴用17万、民需19万）	74万（軍徴用55万、民需19万）
開戦16か月合計	112万（軍徴用56万、民需56万）	136万（軍徴用99万、民需35万、不明02万）

・開戦から1942年7月までは予想の範囲内、8月以降急増

特に軍徴用船の大量喪失が見て取れる

→軍徴用船は解用どころか、逆に民需船からの追加徴用が必要となる状況

1943年3月の実情：

保有船舶570万総トン、陸軍徴用150万総トン、海軍徴用180万総トン、民需240万総トン

政府が希望していた「民需船300万総トン」を2割も下回る

・1942年夏以降の船舶被害の急増（海軍の予想破たん）の主因

＝ガダルカナル攻防戦を中心とした南東方面での苦戦、特に航空戦力の不足により制空権を獲得できず航空機の攻撃で大量の軍徴用船が失われる（開戦時に予想しなかった事態）

民需船の喪失は開戦前の見込みと同程度（既に海軍は小型艦艇の4割を海上交通保護任務に充当する体制）

→「連合艦隊一辺倒、海上護衛総司令部のような部隊を設置しない」という海軍の対応は、船舶被害を減少させるうえで一理ある対応

・結果的にガダルカナル島からは1943年1月下旬～2月初旬に撤退、同島を巡る攻防戦は終了

1943年2月8日、参謀本部『機密戦争日誌』

「消耗戦は茲に終了し船舶の消耗も次第に減少すべく予想せられ、大東亜戦争は再び常道に乗りたる感あり」

→ガダルカナルの「消耗戦」が終了し、戦局は一息ついたとの空気が陸海軍に広がる

海軍も海上護衛総司令部のような大規模な部隊の新設、編制の大幅な改定は考えておらず、現編制のままでも戦局に対応できると認識

○喪失見込みと実際の喪失量の比較（1943年4月～1943年9月）

・1943年4月以降の船舶喪失状況

	喪失予想	実際の被害
1943.04～1943.08⑤	30万（軍徴用15万、民需15万）	57万（軍徴用39万、民需18万）

喪失船舶128隻中106隻が潜水艦によるもの、また本土周辺海域での喪失割合が大幅に上昇

「前線での航空機による軍徴用船の大量喪失」から「本土周辺海域での潜水艦による軍徴用・民需を問わない大量喪失」へと喪失の形態が転換

→ガダルカナル攻防戦終了後、1943年5、6月頃からいわゆる「潜水艦による通商破壊戦」の被害が深刻化
陸海軍も状況の変化を認識

・1943年6月22日、佐世保鎮守府の海軍省・軍令部に対する要望中の表現

「最近の情勢を考ふるに、敵は多数潜水艦を我本土近海に入せしめ、我対潜方策の緩なるに乗じ、東海〔東シナ海〕は勿論、黄海に至る迄進出し猛威を逞ふしつあり」

・1943年9月には1カ月で20万（軍徴用12万、民需8万）総トンを喪失、開戦以来最高の数値

→1943年9月17日参謀本部『機密戦争日誌』

「損耗補填量が最大の因子となり、国力を活かすも死すも此の一事に尽くへし。極言せば十八〔一九四三〕年の損耗を月七、五万〔総〕屯程度に止め得る事が必勝の鍵なり」

- ・10、11、12月と喪失は減少せず（約60万総トン喪失、うち約47万総トンが潜水艦）＝1943年末の実情：保有船舶490万総トン、陸軍徴用120万総トン、海軍徴用140万総トン、民需230万総トン
- ・1943年9月30日御前会議決定「今後採るべき戦争指導の大綱」
「戦争の終始を通し〔絶対国防〕圈内海上交通を確保す」との方針を打ち出す
この頃から海上交通保護任務専門の大部隊設置に向けての議論も急速に進展
→1943年11月15日、連合艦隊と同格の「海上護衛総司令部」設置
- ・海上護衛総司令部に付与された任務（1943年11月15日「大海令26号」）
「麾下海上護衛隊をして主として其の担任航路の船団護衛に任せしむると共に、海上交通保護及対潜作戦に関し各鎮守府司令長官、及各警備府（海南警備府を除く）司令長官を指揮すべし」

先に述べた第一・第二海上護衛隊を指揮下に置くほか、鎮守府・警備府を指揮することもできる
＝本土周辺海域や南シナ海、あるいはマリアナ・パラオ・トラック海域といった、いわば後方海域での「船団護衛」「対潜作戦」が主任務（保有兵力：駆逐艦12、哨戒艇2、水雷艇4、海防艦10ほか）
（太平洋正面＝マーシャル・ギルバート諸島や南東方面＝ニューギニア・ソロモン諸島といった前線で連合軍との戦闘を担う連合艦隊とは、任務・担当海域共に明確に異なる＝分業）

※1944年8月、海上護衛総司令部は連合艦隊の指揮下に入る（「同格」の関係ではなくなる）
→1944年7月、マリアナ諸島のサイパン島が陥落、沖縄・台湾・フィリピンが最前線に
連合艦隊が連合軍と戦闘を行う「前線」と、海上護衛総司令部が海上交通保護を担当する「後方」の区分が消滅したことによる措置

○海防艦建造計画の検討

- ・1943年5月以降米海軍の潜水艦の行動が活発化、これを受けて海上護衛総司令部を設置するも海軍は護衛艦艇の不足という問題に悩まされ被害を減少させることができず（1943年12月から1944年11月の12カ月間における東南アジアからの石油入手量は、計画450万キロリットルに対し実績106万キロリットル）

開戦から1944年末までの海防艦建造実績

1941.12～1943.2	0隻	1943.10	2隻	1944.06	3隻
1943.03	3隻	1943.11	3隻	1944.07	6隻
1943.04	0隻	1943.12	0隻（43年計15隻）	1944.08	10隻
1943.05	2隻	1944.01	1隻	1944.09	9隻
1943.06	1隻	1944.02	8隻	1944.10	14隻
1943.07	2隻	1944.03	13隻	1944.11	9隻
1943.08	1隻	1944.04	5隻	1944.12	16隻（44年計98隻）
1943.09	1隻	1944.05	4隻		

- ・戦前の海軍：海防艦（や駆潜艇）は平時には訓練等に必要最低数を建造・保有し、戦時に急造する
→太平洋戦争開戦直前の1941年11月、海軍は海防艦30隻等の建造計画を策定＝「マル急計画」
しかし、その第1艦「松輪」の竣工は1943年3月23日（起工は1942年2月20日）
- ・護衛艦艇整備に関する海軍の対応
太平洋戦争開戦に際しての海軍の兵力整備の優先順位：①航空機、②潜水艦、③航空母艦、防備艦艇（海防艦）、④駆逐艦、⑤飛行艇母艦、⑥巡洋艦、⑦戦艦、大型巡洋艦、⑧その他

さらにミッドウエー海戦直後の 1942 年 6 月 30 日、空母増強を主眼とした「改⑤計画」を策定
空母 18 隻のほか駆逐艦 31 隻・海防艦 34 隻なども含まれる、兵力整備の優先順位については①航空機、②航空母艦、③潜水艦・対潜艦艇（海防艦）、④その他とされる

※海軍は 1942 年 6 月の時点で海防艦 64 隻の建造を計画（マル急 30 隻+改⑤34 隻）

しかも開戦から一貫して海防艦建造には高い優先順位が与えられる…実際には遅々として建造は進まず

・海防艦を含む小型艦艇の建造方針

日本海軍は、平時はもちろん戦時においても民間造船所を積極的に活用する方針

特に戦時の大量建造を考慮し「一艦種一造船所」主義を採用

…特定の民間造船所に、特定の艦種を建造させることで効率向上を図る

海防艦などの数百～1000 トンクラスの小型艦艇は石川島造船所・播磨造船所・日本鋼管鶴見造船所・三菱横浜造船所・日立桜島造船所の 5 つの造船所の活用を予定

このうち、社史に詳細な情報がある三菱横浜・日本鋼管鶴見両造船所の建造実績（推定）

三菱横浜 = 同時建造可能隻数 5 隻、その 60～80%（3～4 隻分）をタンカー等の建造に使用

日本鋼管鶴見 = 同時建造可能隻数 8 隻、その 50%（4 隻分）を鉄鉱石運搬用貨物船の建造に使用

両造船所を合わせ同時建造可能隻数 13 隻の過半、7～8 隻を船舶の建造に使用（喪失補填のための造船も重要）
残された能力の中で海防艦のほかに駆潜艇や敷設艇といった海軍の各種小型艦艇を建造

※太平洋戦争開戦後、艦艇建造と船舶建造の調整が必要になり船舶建造も臨時に海軍省が所管

= 民間造船所への船舶建造割り当ても海軍の担当

陸軍から見ても、海軍は「造船と造艦の板「ばさみ」となり困惑」する状況

（参謀本部『機密戦争日誌』1942 年 9 月 3 日の記述）

・戦争末期（1944 年）以降の海防艦建造量の急増の背景

①空母建造計画の縮小

ミッドウエー海戦後、空母 18 隻の大量建造計画（改⑤計画）を策定＝横須賀海軍工廠、三菱長崎造船所、川崎重工といった日本で最高レベルの規模・技術を誇る造船所は空母建造に全力を挙げる

その後、戦局の悪化に伴い 1943 年 6 月から 1944 年 5 月にかけて 18 隻中 13 隻の建造中止が決定

空母の建造中止に伴い、空母建造に使用していた能力の一部が海防艦建造に振り向けられる

…横須賀海軍工廠第 6 船台（長さ 310m・幅 18m）

1943 年 9 月に空母「雲龍」進水後、10 月に海防艦 6 隻を同時に起工、44 年 2～3 月にかけて竣工

②「一艦種一造船所」主義で計画外の造船所の活用

日本海船渠や新潟鉄工所といった小規模あるいは新設の造船所に対し、海軍が技術指導・設備改善を行ったうえで海防艦建造を行わせる

…日本海船渠＝1943 年 12 月第 1 艦を起工、44 年 7 月竣工、計 6 隻を建造

新潟鉄工所＝1944 年 5 月第 1 艦を起工、44 年 10 月竣工、計 4 隻を建造

→空母の建造計画縮小、小規模・新設造船所の活用による海防艦建造量の増大

（海防艦の簡易化・小型化も要因＝戦争末期に建造された海防艦は 650 トンとひとまわり小型）

※海軍は開戦以来海防艦建造に常に高い優先順位を与え続ける、しかし建造は進捗せず

限られた日本の造船能力（特に大型の船舶や海軍艦艇を建造する能力）の中で、経済維持に不可欠なタンカーや貨物船、太平洋戦争では極めて重要な戦力となった空母建造との兼ね合い・せめぎあい（「三つどもえ」の状態）

海防艦の数が揃い海上護衛総司令部の戦力が整い始めた 1944 年後半（11 月には海防艦約 50 隻配備）
＝ 6 月のマリアナ諸島に続き 10 月にはフィリピンに連合軍が上陸、戦局は悪化の一途

1945 年 1 月にはフィリピンも失陥、本土と東南アジアとを結ぶ海上交通（南シナ海の海上交通）は物理的に遮断される状況となる／米海軍の空母部隊を止める術がなく航空機による被害が加わる
またマリアナの失陥に伴い B 29 による本土空襲が始まる＝空襲の被害による経済力低下も加わる
最終的に海上交通・日本経済は破たん寸前の状況となり戦争にも敗北

4、おわりに

- ・太平洋戦争における海上交通の破綻＝交通保護任務の当事者であった海軍は、その責（結果責任）は免れない
しかし、結果だけからの判断、海軍の軽視・無関心のみを主因とすること、戦術・兵器・技術論で終わってしまうことは結果的に全体像や背景、過程、「なぜ」の部分を見えにくくする

厳しく批判される部隊や艦艇の不在の問題は、「正しかった」とは言えないが 理由や背景は説明可能
海軍は関心を持たなかったり、考えていなかったわけではなく、その当時の状況の中では一定の合理性はある認識を持つ

また航空機による被害、戦局全般の動きを視野に入れて海軍の対応・海上交通保護問題を考えることも重要

- ・第一次世界大戦後の「総力戦」の時代にあって、海軍という枠にとどまらず日本が「総力戦」「海上交通保護」という問題に対処出来ていたのか？

日本として…戦時における船舶運用の問題

政府と軍の間での意見調整・意思疎通の不足

戦時における造船能力活用の問題

海軍は、あくまで海軍独自に民間造船所の活用を計画（「一艦種一造船所」主義）

実際には資源運搬のためのタンカー・貨物船建造に過半の能力を使用、海防艦の建造は進まず
開戦前には想定してなかった造船所の活用＝技術指導・設備改善を経たうえでの艦艇建造

「必要な船舶量の算定」「造船量の算定（造船計画の策定）」「喪失見込みの算定」はワンセット
＝喪失見込みや造船量の算定は、海軍だけに任せてよい作業か？

（官のほか、場合によってはさらに民の知識も「総動員」する必要？）

「総力戦」に、日本という国の総力を挙げて対応できなかったことも重大な原因？

海軍として…当時の状況の中では仕方ない問題だが、結果として「艦隊決戦」への偏重

対潜攻撃（「防備」）部門の教育や研究等は後回し、砲術・水雷が「人気コース」「出世コース」
平素の訓練や人事評価をどのように行うか、という問題

「頭の固さ」「金太郎飴」：斬新な発想・常識を覆す発想が出ない／定着しない

太平洋戦争開戦に当り、航空機による船舶喪失を想定しない

（「太平洋という広大な海を舞台とした島しょ戦」「消耗戦」へのイメージが湧かない）

（頭の中の）教育、「人づくり」の問題

海軍には明治時代の佐藤鉄太郎・秋山真之以降「理論家」「戦略家」がいない、という評価も

（明治＝日露戦争で確立した戦略・思考を大転換できないまま昭和＝太平洋戦争に？）

日本海軍は戦前の日本では最高レベルの知的集団・エリート集団

その海軍に「頭の固さ」があったとすれば、日本における教育（・人事）の在り方の問題？