

「日本海軍と太平洋戦争への道 - 海上護衛問題 - 」

2026 年 3 月 14 日 (土) 1400~1630 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・目的と従来の評価

○概要・目的

日本海軍という視点から見て「太平洋戦争の特徴は何か」「なぜ負けたのか」「教訓・問題点は何か」
…様々な答えがあると思われるが、報告者が注目しているのは「海上護衛／海上交通保護」に関する問題

前半では今年度の講座の統一テーマに沿い、「第一次世界大戦から太平洋戦争まで海軍は海上交通保護についてどのように考えていたのか、どのような判断のもとで太平洋戦争をむかえたのか」という問題を改めて考えてみたい。テーマ上、「では実際にどうなったのか？」も気になる部分と思われるので後半では太平洋戦争における対応について考えてみたい

○太平洋戦争における「海上交通保護」の重要性

戦前の日本は石油をアメリカとオランダ領インドネシアに、鉄鉱石を中国大陆とイギリス領マレーに依存
石油・鉄鉱石をはじめとする資源を豊富に産出し、「南方資源地帯」と呼ばれていた東南アジア一帯を攻略・確保し、その資源で経済を維持し「長期不敗態勢」を構築することが戦争遂行の大前提
→東南アジアから日本本土まで、5000 キロという長大な海上交通路を保護することが海軍の重要任務に

結果：主としてアメリカ海軍の攻撃により保有船舶の 80%以上を喪失し海上交通は崩壊
開戦時保有船舶 646 万総トン（世界第 3 位）、戦時中建造等 363 万総トン、保有計 1,009 万総トン
喪失船舶 843 万総トン、うち潜水艦によるもの 486 万総トン（58%）
B29 の空襲による都市・工場破壊という打撃に加え、経済力（戦争遂行能力）低下の一大要因に

○海軍に対する従来の評価・一般的な評価の確認

海上交通保護任務の当事者であった日本海軍に対しては厳しい評価がなされることが多い

- ・防衛庁防衛研修所戦史室『海上護衛戦』朝雲新聞社・1971 年
「全般的に見て、海上護衛に対する物心両面からの諸準備の不足は覆いがたく、〔中略〕当初から、既に失敗すべき要素を多分に含んでいた」
- ・大井篤『海上護衛戦』日本出版共同・1953 年（引用は 1983 年に朝日ソノラマ刊の文庫版から）
「失敗の基底には、〔中略〕海軍自体が海上護衛を認識していないということが横たわっていた」
- ・具体的には…日本海軍は世界第三位の大海軍でありながら、海上交通保護を担当する部隊も艦艇もない
（「海上護衛総司令部」設置は 1943 年 11 月／開戦時保有の「海防艦」は 4 隻のみ）
太平洋戦争より 20 年以上前の第一次世界大戦（1914~18 年）で、ドイツの潜水艦「U ボート」により島国のイギリスが苦戦したという教訓に関心を払ったあとが見られず

「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

※以下、引用文中の〔 〕・太字・下線は報告者による。またカナ表記はかな表記とした
※年は原則として西暦表記とする（1868＝明治元年、1912＝大正元年、1926＝昭和元年）
※「海上護衛」と「海上交通保護」という用語について（本報告の対象：厳密には「海上交通保護」）

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

- ・当時の世界で「列強」と呼ばれた国（イギリス・フランス・ロシア・アメリカ・イタリア・日本・ドイツ・オーストリア＝ハンガリー）が全て参加、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

○第一次世界大戦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（第一次世界大戦終結直後の発言）

「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」

③海軍の軍備について研究するため1927年に海軍内部に設置された「軍備制限研究委員会」（長は野村吉三郎少将）が作成した報告書（1928年）

「極東海面に於て、英、米の何れか一国が使用し得る海軍兵力に対抗し得、且つ少くとも台湾海峡以北の亜細亜大陸との交通線を維持するに必要な海軍軍備を整備す」

④1935年に海軍が作成した「昭和十一年度帝国海軍作戦計画」

「『オホツク』海、日本海、黄海、東海〔東シナ海〕及本邦太平洋沿岸の海上交通線は之を確保す」

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

- ・大正期は民間での消費は少なく昭和期に増加。主にアメリカとオランダ領インドネシアから輸入、アメリカは想定敵国、南シナ海以南＝東南アジアは海上交通確保の圏外→備蓄と人造石油での対応を計画（後述）

海軍は明治末期より石油に注目、1914年には早くも石油19万トン備蓄の方針を打ち出し、その後1934年には600万トン、1936年には1000万トンへと備蓄目標は引き上げられる（概ね戦時2年分に相当）

○「海上交通保護」の具体策・潜水艦への対応

- ・第一次世界大戦で大々的に使用された潜水艦の脅威を海軍はどのように考えていたのか？

①同じ島国でも日本とイギリスは条件や環境が異なると認識

「水上艦船勢力の優大なる国にありては、潜水艦に依りて他国の水上艦船を攻撃するの利よりも、寧ろ他国潜水艦の脅威による不利の方大〔中略〕作戦方針の上より見れば、通商保護を重要な作戦の一として居る英国の如き〔中略〕は潜水艦の存在を以て、有害不利とすべき」

「劣勢海軍国にあつては、潜水艦の如きものを以て優勢海軍国を脅威し、且つこれを以て勢力均衡を計ることが必要である」

「要するに、国情、地理的環境及び作戦方針等を併せ考へ、英国は潜水艦の存在を以て有利なりと認むべき点なく、〔中略〕我が国の如きは絶対に其の存在を必要とする」

(有終会編『海軍及海事要覧 昭和六年版』1931年)

「敵の通商に対して加ふる圧迫の手段として一般に行はるる方法は通商封鎖と通商攻撃とであるが、優勢海軍は通例より有効なる前者〔＝通商封鎖〕に出づる」

「敵艦隊を撃滅せざる限り自己の通商も亦永久に阻止せられ〔中略〕何となれば敵海上兵力の撃滅が何処迄も本筋で、之さへ出来れば〔中略〕自国の通商は絶対に安全となる」

(有終会編『海軍要覧 昭和十年版』1935年)

→世界中に植民地を有し長大な海上交通路を保護する必要があるイギリスと、中国との連絡が重要で東シナ海や日本海の保護を重視する日本は国情が異なり、潜水艦の脅威がイギリスほど大きくはないという認識
日本にとっては、**連合艦隊が艦隊決戦に敗れアメリカ艦隊に本土封鎖を受けることが重大な脅威**

②1930年、海軍軍令部長加藤寛治大将発言

「戦時の通商貿易」を「確保」するためには米国の「東洋に於ける領土を攻略して其の根拠を覆滅する必要があり、同時に所在敵艦隊を撃破して東洋海面を管制することが絶対に必要」と述べる

③「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」
(前掲有終会編『海軍要覧 昭和十年版』)

→アメリカはハワイ、グアム、フィリピンのルソン島を基地として使用（当時フィリピンはアメリカ領）
海軍はアメリカと戦争になった場合、グアム・ルソンの占領を予定。この両島を占領すれば潜水艦の基地は日本本土から遠く離れたハワイのみとなり潜水艦の脅威は低減できると想定

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、アメリカ艦隊による日本本土の封鎖防止、潜水艦の脅威低減に繋がり、海上交通の保護にも貢献するという認識

（「艦隊決戦」と「海上交通保護」の二者択一ではなく、艦隊決戦の勝利が海上交通保護と関連）

○艦艇整備計画・部隊編制との関係

- ・第一次大戦中、ドイツの潜水艦に悩まされたイギリスは主に外洋で船団護衛任務に当たる大型の「スループ」（1000トン前後、日本海軍では「海防艦」と、小型で主に沿岸部での対潜哨戒に当たる小型の駆潜艇（数十～500トン）を建造して海上交通保護任務に充当（敷設艦艇による防潜網設置・機雷敷設も重要）

- ・日本海軍は限られた予算を艦隊決戦に必要な戦力（航空母艦、巡洋艦等）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
大型の海防艦よりも小型の駆潜艇を重視、太平洋戦争開戦時の保有数は海防艦4隻に対し駆潜艇は26隻

- ・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
また、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

海防艦だけではなく、駆潜艇や余剰戦力的な艦艇、さらには「特設艦船」の存在も考慮することが重要
→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〔1941年11月、要港部を改編〕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』）

- ・戦前の日本には現在の海上保安庁に相当する国家機関が存在せず
大規模な海難事故発生時には海軍、より具体的には鎮守府（・要港部）所属の小型艦艇や航空機が出動して海難救助活動を行う（通常の小規模な事故は「帝国水難救済会」〔現「日本水難救済会」〕が対応）

1890（明治23）年に海軍が沿岸府県に出した「内外国艦船本邦沿岸にて危難に遭ひたる時報告の件」
「内外国艦船にして本邦沿岸に於て危難に罹りたるものあるときは、島庁、郡区役所、町村役場、警察署等より電報を以て海軍省及該海軍区の鎮守府に報告すへし」

→鎮守府は平時から民間船舶の事故に対応、戦時にはその延長のような形で海上交通保護任務に当たる

海軍に海上交通保護を専門とする部隊・艦艇が不在であった理由：

中国大陸との連絡確保を重視し本土周辺海域の海上交通保護を行うことが大前提、鎮守府や要港部が（平時からの任務の延長のような形で）自己の担当海域の海上交通保護を行う

（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）

海防艦や駆潜艇は平時には訓練等に必要最小限を整備、戦時に急増して鎮守府等に配備

また（特に軍縮条約失効後は）一定数の旧式艦・余剰艦が存在、これらも活用可能

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

海軍は第一次世界大戦後、海上交通保護という問題に対して一定の合理性のある認識を構築

「海防艦がない」「海上護衛専門部隊がない」「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ない」という批判や疑問は、この前提に立つと（「正しい」とは言わないが）説明は可能

（太平洋戦争という結果から遡って「海軍は何も考えていなかった」と判断すると見えてこない部分）

○政府・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
1931年の満州事変、1933年の国際連盟脱退通告という状況を受け資源(特に石油)の安定的確保が課題に

①1934年、石油の問題に対応するため「石油業法」を制定、さらに1937年には商工省(現在の経済産業省)が「第一次人造石油業振興計画」を策定(人造石油:石炭から人工的に製造される石油)
前者では民間石油業者に半年分の石油備蓄を義務付け、後者では1937年から7年間で人造石油業を振興し(工場を建設)、1943年には年間200万キロリットル製造を目指す

※結果としては計画初年度である1937年に日中戦争が始まってしまい、人造石油産業の振興がほとんど進まないまま太平洋戦争に突入。結局石油については「備蓄」と「東南アジア」に期待という形に

②陸軍の認識:1936年、陸軍作成の「第三次総動員期間計画設定の為資源取得を胸算し得べき範囲決定に関する要望」(総動員期間計画・・・1927年設置の資源局が策定していた、戦時を想定した資源需給計画)

資源を「略々〔ほぼ〕確実に取得できる範囲」を「満洲国、北支那〔北部中国〕中河北省北部及察哈爾〔チャハル〕省南部」と記載

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」「石油は備蓄や人造石油で対応」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、これは海軍の戦略のみに立脚した特異なものではなく、当時としては妥当というもの

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、相対的な対戦(防備)部門の教育等の遅れは太平洋戦争に影響

○太平洋戦争前の日本の問題点

- ・第一次世界大戦後の日本…総論として戦時の資源確保・海上交通を保護すべき範囲について共通認識が存在
→具体論ではどこまで対策が講じられていたか?

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) …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、ノルウエー、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
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＝平時からの認識の共有と準備の重要性

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戦争と、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年に勃発した日中戦争が長期化し、中国を支援するアメリカとの関係が次第に悪化するなか、1939年にはヨーロッパでドイツによるポーランド進攻を契機に戦争が勃発（第二次世界大戦）
ドイツ・イタリアが優位に戦争を進め（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が発生。日本ではこれを「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
→**海軍は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＝インドネシア担当〕及南遣艦隊〔マレー・仏印＝ベトナム担当〕」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
→**各艦隊が、それぞれ受け持ち海域の海上交通保護を行う（海域分担制／従来の認識・方針を拡大適用）**

- ・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『大本营海軍部』朝日ソノラマ、1982年）

- ・「対米英蘭戦争帝国海軍作戦計画」の天皇への御説明資料と推定される文書

「敵が潜水艦基地として利用することあるべき濠洲〔オーストラリア〕北部、『ニューギニア』其の他、南太平洋諸島に在る敵前進根拠地の奇襲破壊」を行えば、「敵が多数の潜水艦を建造致しましても、其の日本沿岸並に南支那海方面に於て使用し得ますものは、根拠地が著しく遠距離に在ります関係上、其の四分の一にも達し得ぬ見込」であり、「年月の経過と共に通商保護の為必要なる小型艦艇」等が整備されることも相まって、日本の「**必要なる海上交通線の保護は可能の見込**」と記載

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

日時の経過とともに海上交通保護任務に充当可能な小型艦艇の増加が見込まれることもあり、海軍は広大な海域の海上交通保護は「可能」との判断のもとで太平洋戦争に突入していく

（一定の認識があったことと表裏一体の問題とは思われるが、「従来の想定をはるかに上回る広大な海域の海上交通保護を行う」ということについて、調べた限りでは大規模に検討を行った形跡は見られない）

○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

…第一次世界大戦の事例を基に主として潜水艦による被害を想定して算定

※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、太平洋戦争遂行に当たっては艦艇の建造・修理との調整もあり戦時特例として海軍が造船に関する業務を所管

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

→喪失・建造が見込み通りに推移し 600 万総トン程度の船舶を維持でき、軍徴用船の解用が順調に進めば民需船 300 万総トン維持＝資源運搬・経済維持・戦争遂行は可能ということに

※「海上交通の維持・確保」という観点から見た太平洋戦争遂行のカギ：3つの要素が複雑に絡み合う
喪失を見込み程度に抑えられるか？／造船で喪失を補填できるか？／軍徴用船を計画通りとできるか？
→海軍は海上交通保護任務の当事者であり、造船も戦時特例で担当し、船舶の使用者でもある（徴用）
3要素全てに海軍は関係を持つこととなり、海軍の対応は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

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

- 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	31	9	9	3	52 隻 (39%)
鎮守府・警備府・支那方面艦隊配備数					

→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
1941.12～42.07⑧	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）
1942.08～43.03⑧	49万（軍徴用23万、民需26万）	89万（軍徴用64万、民需25万）
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）

- ・1942年7月までは予想の範囲内、しかし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8月以降の船舶被害の急増（海軍の予想の破たん）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）
→一方で民需船の喪失は開戦前の見込みと同程度
→連合艦隊の戦力を充実させることは、船舶被害を減少させるうえでも一理ある対応
- ・結果的にガダルカナル島からは1943年2月に撤退、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」

1943年3月16日、永野修身軍令部総長上奏

「現に作戦中で御座いますので特に急激な改編は之を避け、〔中略〕一時的たりとも戦力の低下を極力防止し、併せて今後竣工致しまする艦船及新設部隊等をも考慮の上、若干の改定を加へて御座います」

→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
海軍も大幅な改編を行うことなく現編制のままで対応できると認識

○ガダルカナル戦後の喪失見込みと実際の喪失量の比較（1943年4月～1943年9月）

	喪失予想	実際の被害
1943.04～43.08⑤	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」

○潜水艦による被害の深刻化と「海上護衛総司令部」の設置

- ・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」

1943年9月25日連絡会議決定「今後採るべき戦争指導の大綱に基づき戦略方策」

「船舶損耗防止の成否は一に懸て護衛艦艇、航空機等所望護衛兵力の急速整備にあり」との方針を打ち出す

→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」

第一・第二海上護衛隊を指揮下に置くほか、鎮守府・警備府をも指揮することができる、海上交通保護を統括する一大部隊の誕生

○海防艦建造計画の検討

- 1943年5月以降アメリカ海軍の潜水艦の行動が活発化、これを受けて11月に海上護衛総司令部を設置しかし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）

- 戦前の海軍：海防艦（や駆潜艇）は平時には訓練等に必要な最低数を建造・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）

終戦までの竣工海防艦数：1943年15隻（「松輪」含む）、44年101隻、45年50隻、計166隻

- 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
「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。小型艦艇については、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からの推定
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

…能力の過半を船舶の建造に使用、残された能力の中で海防艦など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が所管
= 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) 以降の海防艦建造数急増の背景

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、川崎重工といった大規模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 1944 年中盤までに 18 隻中 13 隻の建造中止が決定
空母建造に使用していた造船能力の一部が海防艦建造に振り向けられる

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、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

→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 = 初期のものは約 900 トン、戦争末期に建造されたものは約 650 トン)

※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も建造は進捗せず
限られた造船能力のなかで、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)

○戦局の悪化と海上交通の破綻・終戦

・海防艦の建造が進み、1944 年 8 月には海上護衛総司令部・鎮守府・警備府合わせて約 50 隻の海防艦が配備される

しかし同年 6 月にはマリアナ諸島、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 月にはフィリピンを失陥、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

マリアナ沖海戦 (1944 年 6 月)・比島沖海戦 (レイテ沖海戦、1944 年 10 月) で日本艦隊は大打撃を受け アメリカ海軍の主力艦隊 (空母部隊) を止める術がなく、フィリピンや南シナ海では潜水艦に加えて空母艦載機による攻撃でも多くの船舶を喪失

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

・終戦直前にはアメリカ海軍の主力艦隊が日本本土に接近
B29 に加えて空母艦載機による本土各地への空襲が行われたほか、製鉄所のある北海道の室蘭、岩手県の釜石などが戦艦の艦砲射撃を受ける

(戦前の海軍が恐れていた、「連合艦隊が艦隊決戦で敗北すればアメリカ艦隊に日本本土が封鎖される」という事態がほぼ現実のものになったともいえる)

- ・さらに日本周辺海域に大量の機雷が敷設され、潜水艦に攻撃される以前に船舶が「動くだけでも危険」という状況に

1945年8月、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敗北

○海防艦大量建造と「海軍予備員」の存在

- ・1943年3月から終戦までの約2年半の間に海軍は166隻もの海防艦を建造
(開戦時に保有していた駆逐艦は112隻)
海防艦長(主として少佐、一部大尉・中佐)をどのように揃えたのか
…高等商船学校出身の「海軍予備員」の存在

調査し得た海防艦長のうち、90%以上が高等商船学校出身の予備大尉～予備中佐
海上交通保護任務の現場は高等商船学校出身者が艦長を務める海防艦が支える形に

4、おわりに

- 太平洋戦争において、日本海軍は海上交通保護という重要任務に結果としては「失敗」に終わる
しかし結果だけからの批判や、「海軍の無関心」で片づけては理由・背景、問題点が見えにくくなる

…もともと(第一次世界大戦後)「海軍は海上交通保護という問題をどのように考えていたのか?」「どのような想定のもとで太平洋戦争に突入していったのか?」を冷静に検討・分析することが重要
(今年度の講座の統一テーマの意義/歴史上のある出来事の「前の段階」「過程」を見ることの重要性)

一般に批判される海上交通保護を担う部隊や艦艇の不在、「艦隊決戦・連合艦隊を重視し海上交通保護は軽視」といった問題について理由や背景の説明は可能(「正しかった」とは言えないが一定の認識は持つ)
また戦時の問題は、(個別の兵器論などだけではなく)戦局全般の動き、それをふまえての徴用船問題や航空機による被害、造艦と造船の関連(日本の造船能力)などを視野に入れることも重要

- 海軍に注目しての問題点(「失敗」に終わった理由)

…対潜関係(「防備」関係)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」
平素の訓練や人事配置・評価をどのように行うか、という問題

…日本海軍は戦前の日本では最高レベルの知的集団、しかし将来予測に「甘さ」があった点は否定できない
→従来の想定に比べてはるかに広大な海域の海上交通保護を(特に大規模な検討を行った形跡がないまま)「可能」と判断して太平洋戦争に突入

「前線での航空機による船舶の大量喪失」「船舶建造も重要となり海防艦の建造が進まない」という想定外の事態に直面(大規模・複雑・長期の「総力戦」では様々な事態が発生)
海軍に「認識・判断の甘さ」「頭の固さ」があったとすれば教育の在り方、組織全体の特徴に繋がる問題

- 一次大戦後の「総力戦」の時代にあって、日本として「海上交通保護」という課題に対処出来ていたのか?

戦時における船舶運用の問題 →平時から問題があると分かっていたながら政府と軍の間での調整が不足

戦時における造船能力(工業力、生産力)の活用・振り分けの問題

→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）
実際にはタンカーや貨物船建造にも多くの造船能力を使用、海軍艦艇の建造のみに注力できず

166隻もの大量建造が行われた海防艦の艦長は90%以上が海軍予備員

→海上交通保護任務の第一線を支えていたのは、民間の船員養成機関である高等商船学校出身者
民間の高等教育機関出身者・専門的技能取得者を有事にどのように活用するか、という問題

※広義の海上交通保護問題は、(平時を含めて) 政府・軍・民の間での協力・調整が必要な問題

「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？

(むしろこの点が現代日本にとって教訓なのでは？「海軍のみの責任」とすると見えてこない)

○主要参考文献

①戦史叢書（いずれも防衛庁防衛研修所戦史室著、朝雲新聞社刊）

『海上護衛戦』1971年

『大本営海軍部・連合艦隊（1）開戦まで』1975年

『海軍軍戦備（1）昭和十六年十一月まで』1969年

『海軍軍戦備（2）開戦以後』1975年

②海軍・太平洋戦争に関する文献

NHK取材班編『ドキュメント太平洋戦争1 大日本帝国のアキレス腱 太平洋・シーレーン作戦』角川書店、1993年

大井篤『海上護衛戦』朝日ソノラマ、1983年（初版は日本出版協同、1953年）

外山三郎『大東亜戦争の戦史と教訓』原書房、1978年

平間洋一『第一次世界大戦と日本海軍 外交と軍事の連接』慶応義塾大学出版会、1998年

防衛庁防衛研究所戦史部編『史料集 海軍年度作戦計画』朝雲新聞社、1986年

山本親雄『大本営海軍部』朝日ソノラマ、1982年（初版は白金書房、1974年）

吉田裕・森茂樹『戦争の日本史23 アジア・太平洋戦争』吉川弘文館・2007年

坂口太助『太平洋戦争期の海上交通保護問題の研究 日本海軍の対応を中心に』芙蓉書房出版、2011年
「近代日本の海上保安と日本海軍 - 海難救助への対応を中心に - 」

『日本海軍の歴史』吉川弘文館・2014年

「日本海軍による海難救助活動の数量的分析 - 『海軍省年報』を手がかりに - 」

日本大学史学会『史叢 第100号』2019年

③経済・資源問題・造船に関する文献

安達宏昭『戦間期日本と東南アジア 資源獲得の視点から』吉川弘文館、2002年

岩間敏『アジア・太平洋戦争と石油 戦備・戦略・対外政策』吉川弘文館、2018年

小野塚一郎『戦時造船史』今日の話題社、1989年（初版は日本海事振興会、1962年）

三輪宗弘『太平洋戦争と石油 戦略物資の軍事と経済』日本経済評論社、2004年

④陸軍側の記録

参謀本部編『杉山メモ 普及版 上』、『同 下』いずれも原書房、2005年（初版は1967年）

軍事史学会編『大本営陸軍部戦争指導班 機密戦争日誌 上』、『同 下』いずれも錦正社、1998年

⑤その他

小林龍夫編『翠雨荘日記 - 臨時外交調査委員会会議筆記等 - 』原書房、1966年

（政治家・伊東巳代治の日記、加藤友三郎をはじめ軍人の発言も数多く記録）

※この資料は、3月14日の講演で実際に使用したものから図表等を省略した簡易版になります。