

太平洋戦争時の日本陸軍による海上機動に共通して見られる諸問題

NIDSコメンタリー

戦史研究センター戦史研究室長 立川 京一

第 247 号 2022 年 12 月 6 日

はじめに

日本陸軍は太平洋戦争緒戦のマレー進攻作戦とフィリピン攻略作戦で、対峙する敵部隊の退路や後方との連絡線を遮断するために、海上機動¹によって地上部隊を敵の後方に迂回させる戦法をくり返し用いている。マレーではそうした海上機動が 5 次にわたって実施されている。時期は 1941 年 12 月 31 日から翌 42 年 1 月 16 日までの間、場所はマレー半島南部の西側海域である。海上機動部隊は英軍部隊の背後への進出を試みることで英側に退路遮断の恐怖心を抱かせ、また、実際に側背を脅かした。その結果、英軍はカンパルやクアラ・ルンプール等を軒並み放棄して後退、日本軍主力部隊の戦闘を容易にした。

また、陸軍はフィリピンでの第 1 次バターン半島攻略戦において、地上部隊の海上機動を 4 次にわたって実施している。時期は 42 年 1 月 22 日から 2 月 2 日までの間、場所はルソン島中西部（マニラ西方）にあるバターン半島の西側海域である。同海上機動では、実施を担当した日本軍部隊は対峙する米軍部隊を迂回したものの、その背後に進出して包囲することも、その側背を攻撃して味方主力部隊の戦闘を容易にすることもなし得なかった。

更に、陸軍はガダルカナル島の戦い以降、増援や敵部隊の撃滅等を目的とする地上部隊の海上機動を何度となく試みている。特に日本軍が占領する島嶼に連合軍が上陸してきた際には、海上機動を用いた作戦を「逆上陸」と称して実施している。本稿では、ニューギニア東部のフォン半島のフィンシュハーフェン（以下、フィンシと略記）（43 年 10 月 16 日～17 日）、ニューギニア島の東に位置するブーゲンビル島中央部西岸のタロキナ（同年 11 月 6 日～7 日）、ニューブリテン島西部南岸にあるアラウエ半島先端のマーカス岬（同年 12 月 17 日～18 日）への逆上陸の事例を取上げる。

これらの逆上陸で目的を果たしたといえるのはマーカス岬の事例で、増援を主たる目的としていた。次いで、敵の不意を突いたことで、ある程度の心理的な効果を発揮したといえるのは、タロキナの事例である。そこでは交戦の末、敵部隊を海上へ逃亡させたが、敵の撃滅という目的を果たすことはできなかった。

本稿では、陸軍が太平洋戦争中に実施した地上部隊の海上機動について、先に言及した事例に共通して見られる諸問題を抽出して提示する。それらの共通する諸問題は、(1) 担当部隊（含、訓練、準備）、(2) 開始時機、(3) 夜間の機動、(4) 舟艇（含、整備、トラブル発生時の措置）、(5) 機動中の戦闘・護衛、(6) 舟艇間の連絡、(7) 上陸点、(8) 他の地上部隊との連携・策応に区分し得る。本稿では、この区

¹ 機動とは、交戦前後又は交戦中における軍隊の運動、或いは兵力の移動のことをいう。それは作戦・戦闘の目的を達成するため、若しくは敵に対して有利な位置を占めることを目的として実施される（例えば、戦略研究学会編、片岡哲也・福川秀樹編著『戦略・戦術用語辞典』〔戦略論大系・別巻〕〔芙蓉書房出版、2003 年〕142 頁）。その機動が海上において行われる場合、海上機動という。

分に従って、陸軍の地上部隊による海上機動に共通して見られた諸問題を整理する。

担当部隊(含、訓練、準備)

先に言及した事例のほとんどで、海上機動を担当した地上部隊は唐突にその任務を与られている。概して、そうした部隊は海上機動のための訓練を全く行っていなかった。また、詳細な地図、海図、水路図等を所持しておらず、潮流や沿岸の地形等、海上機動を行う現地の状況を知悉していない場合も稀ではなかった。もっとも、海上機動部隊の全指揮官が舟艇の航行に必要な海図、水路図等を読取る訓練を受けていたわけでもない。

唐突な任務付与の典型は、タロキナへの逆上陸を担当した歩兵第 54 連隊第 2 大隊（大隊長・三輪光広少佐）と歩兵第 53 連隊第 6 中隊（中隊長・猪木芳三郎中尉）である。この逆上陸部隊は、「第 2 剣部隊」、「第 2 機動決戦隊」等と称された。「第 2」と称されたのは、「第 1」に相当する同種の部隊があったためである。その「第 1 剣部隊」又は「第 1 機動決戦隊」と称された部隊はラバウルで編成中であったが、「ラバウル周辺の更に大事な時に使う。今次タロキナ上陸に潰すのは惜しい²」という理由で温存され、その代わりとして、急遽、第 2 剣部隊が編成されたのである。三輪大隊と猪木中隊はニューブリテン島のマーカス岬とツルブの警備にあたるはずであったが、本来の計画とは異なる任務に転用されたのである。当然、上陸作戦の訓練を行っていない³。

マーカス岬への逆上陸を担当した歩兵第 141 連隊第 1 大隊（大隊長・戸伏長之少佐）への任務付与も唐突であった。同部隊はマーカス岬西方約 60km のブッシング岬を警備中であった。戸伏は命令を受けた午後の時点から急いで要員を集める等の準備を開始、夜の 10 時には舟艇 7 隻に将兵を分乗させてマーカス岬へ向かっていた。戸伏大隊も上陸戦闘の訓練はおろか、そのための準備を何も行っていなかった⁴。

地図、潮流等に関しては、次のような例がある。フィリピンでの第 1 次海上機動を担当した歩兵第 20 連隊第 2 大隊（大隊長・恒広成良中佐）が携行していた地図は 20 万分の 1 のものであったという。それでは「出入りの激しい海岸線で一地点を見つけるには事実上役立たず」であった⁵。しかも、月が没してからは暗夜という悪条件が加わって、日中でも難しい位置判断は全く不可能となった。また、潮流が激しく、波も予測できなかった。実際、恒広大隊は上陸予定地のカイボボ岬を越えて、かなり南方まで流された。恒広大隊は海上機動を始めてからこうした困難に気づいたのであり、全くの準備不足であった⁶。

舟艇の座礁も頻発している。例えば、マレーでの第 1 次海上機動では、担当した歩兵第 11 連隊（連隊長・渡辺綱彦大佐）の連隊本部が乗船していた汽船が機動を開始して間もなく、ムルト川の河口で干潮のため座礁、一旦は離礁したものの、数時間後に再び座礁、そのたびに機動は中断した。同じ作戦で、上陸

² 高橋亮一編『タロキナ逆上陸始末記—ブーゲンビル島に戦う—』（私家版、1984 年）11 頁。

³ 同上、10-11、236 頁；歩兵第五十三聯隊史編集委員会編『歩兵第五十三聯隊史』（私家版、1981 年）329 頁；笹路太郎「ラバウル東西の線に於ける第八方面軍の戦闘」（1958 年 2 月 23 日記）防衛研究所蔵。

⁴ 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 南太平洋陸軍作戦〈4〉—フィンシハーヘン・ツルブ・タロキナ—』（朝雲新聞社、1972 年）268-269 頁；戸伏長之「マーカス岬付近の戦闘に関する戸伏大隊長の回想」（1964 年 1 月）防衛研究所蔵。

⁵ Louis Morton, *The War in the Pacific: The Fall of the Philippines* (United States Army in World War II) (Washington, D. C.: Office of the Chief of Military History, Department of the Army, 1953), p. 300.

⁶ 陸戦史研究普及会編『ルソン島進攻作戦』（陸戦史集 12）（原書房、1969 年）85 頁；常岡昇『玉砕—恒広大隊の戦跡実録記—』（ヒューマン・ドキュメント社、1990 年）22 頁；Morton, *The War in the Pacific*, pp. 300-301.

のためにベルナム川を遡行しようと河口に入る際、小発動艇（小発）3 隻が座礁している。浅瀬に加え、小発群を牽引していた先頭の舟艇が急変針したことが原因であった⁷。

開始時期

準備が整っていなければ成功はおぼつかないが、海上機動を開始するのは早いほどよいことは確かなようである。先に言及した事例の中でも、太平洋戦争緒戦におけるマレーとフィリピンでの海上機動は、総じて早めのタイミングで実施されている。一方、戦争後半における海上機動は、敵の上陸から 2 日後に実施されたマーカス岬への逆上陸を除いて、遅きに失した感を否めない。

歩兵第 79 連隊第 3 大隊第 10 中隊（中隊長・杉野一幸中尉）がフィンシへの海上機動を実施したのは、43 年 10 月 16 日の夕刻から 17 日の夜半過ぎにかけてであった。フィンシは 42 年 3 月に日本軍が上陸、以後、部隊を配置して守備していた。そこへ 43 年 9 月 22 日、オーストラリア軍が上陸してきたのである。すなわち、杉野中隊がフィンシへ到達した 10 月 17 日はオーストラリア軍上陸の 25 日後であった。

先述の第 2 剣部隊がタロキナへの逆上陸を実施したのは、11 月 7 日であった。それは、米軍が同地への上陸を開始した 1 日から数えて 6 日後のことであった。実は、米軍上陸を知った日本側では即座にラバウルに司令部を置いていた陸軍第 8 方面軍（軍司令官・今村均大将）が陸軍部隊をタロキナに逆上陸させることを企図、その計画に海軍が賛同して協定（「タロキナ挺身上陸二関スル陸海軍協定」）が結ばれた⁸。しかし、タロキナへの逆上陸はすぐには実現しなかった。

最初の試みは、早くも米軍が上陸を開始した 1 日のうちに実施された。ところが、先行した海軍の艦艇が途中で敵機が発見されて爆撃を受け、逆上陸は延期された⁹。第 2 剣部隊は 2 日以降も連日、出撃に備えて駆逐艦に乗艦して待機した。その間、海軍の艦艇が逆上陸支援の準備中に米軍機による空襲を受けて、多数の将兵が戦死傷する等の損害に見舞われたり、第 2 剣部隊がタロキナで策応して敵部隊を挟撃する計画であるブーゲンビル島駐屯の歩兵第 23 連隊（連隊長・浜之上俊秋大佐）の準備が遅れたりした。作戦はそのたびに延期され、ようやくにして海上機動が決行されたのが 6 日夜であり、翌 7 日朝、第 2 剣部隊はタロキナへの上陸を果たすことになる¹⁰。

夜間の機動

夜間の機動には昼間よりも高度な技術や能力が要求される。特に月のない暗夜ともなれば、海上で進路を見出すことは容易でなく、そのため座礁しやすく、上陸予定地の発見と確認もままならなかった。先に言及した事例でも、フィンシとマーカス岬への海上機動以外の担当部隊はほぼ例外なく、そうした困難に直面している。

先述したようにフィリピンでの第 1 次海上機動を担当した恒広大隊は、暗夜で位置判断が全く不可能となり、上陸予定地を越えてしまった。また、同じフィリピンでの第 4 次海上機動を担当した歩兵第 20 連隊第 1 大隊（大隊長・木村三雄少佐）も夜間に機動を実施、同大隊が最初に上陸のために接岸を試みようとした地点が上陸予定地のキナウアン岬であったのであるが、それを認識できず、海岸からの激しい

⁷ 鯉十一会編『歩兵第十一連隊史』（私家版、1993 年）538 頁。

⁸ 高橋編『タロキナ逆上陸始末記』11-12 頁；笹路「ラバウル東西の線に於ける第八方面軍の戦闘」。

⁹ 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 南東方面海軍作戦〈3〉一ガ島撤収後一』（朝雲新聞社、1976 年）391 頁；高橋編『タロキナ逆上陸始末記』16 頁。

¹⁰ 高橋編『タロキナ逆上陸始末記』17、226 頁；防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 南東方面海軍作戦〈3〉』398-401 頁。

攻撃に見舞われたため、そこからの上陸を断念、別の上陸点を探すために反転して北上した。キナウアン岬であることを認識できなかったのは、付近の他の岬も形が類似していて識別困難であったことが主因であろう。しかし、同時に、同夜は「満月であったが、時々黒雲が月をかくすこともあった¹¹⁾」とのことで、それも位置判断を難しくした理由の一つと考えられる。

舟艇(含、整備、トラブル発生時の措置)

フィンシとマークス岬への海上機動以外では、舟艇がエンジン・トラブルに見舞われ、それが隊列の乱れや予定とは異なる地点への上陸等につながっている。

典型的なトラブルとしては、例えば、フィリピンでの第 1 次海上機動を担当した恒広大隊で発生したケースである。同部隊の機動開始後間もなく、1 隻の舟艇がエンジン故障に見舞われた。応急修理を施して航行を再開するまで約 1 時間を要した。同舟艇を誘導するために残った別の 1 隻とともに先行する舟艇群に追及を試みたが、暗夜と激しい潮流のため追及はならず、恒広大隊は 2 つに離隔、互いに連絡を取れなくなった¹²⁾。

一方、タロキナ逆上陸の際に発生したトラブルは珍しいケースである。先に述べたように海軍との協力で実施された同作戦では、上陸する第 2 剣部隊は駆逐艦に乗艦、上陸用舟艇の大発動艇(大発)は駆逐艦が曳航、上陸予定の海岸に近づいたら移乗するという要領であった。ところが、移乗を終えていざ前進となった際、何隻かの大発のエンジンがかからなかったのである。駆逐艦に曳航されている間に大発のスクリーブローパを固定していたロープが軸受部に食込んだことが原因であった。原因の究明と問題の解消に手間取った大発は先行する主力の舟艇群に追及できず、上陸予定地のラルマ川河口からかなり西方に達着した。更に、最後までエンジンがかからなかった大発のうち 1 隻は潮流によって北方へ流され、ラルマ川から約 12km 西北方に着岸した¹³⁾。このように、一部の部隊が主力から離れて上陸したため、戦力の集中や部隊間の連絡が極めて困難となった。

機動中の戦闘・護衛

本稿で言及している事例の多くで、海上機動中や上陸時に部隊が敵と遭遇し、攻撃されている。概して海上機動部隊の戦闘能力は乏しく、多くの場合、他部隊による護衛もなかった。

まず、海上機動中に攻撃された例として、マレーでの第 1 次海上機動を担当した渡辺連隊とフィリピンでの第 1 次海上機動を担当した恒広大隊について述べておこう。渡辺連隊は機動中、敵機 3 機による空襲を受けた。同連隊には海軍の護衛はなく、装備していた火器も機関銃、小銃、擲弾筒といった程度であったが、対空射撃で 1 機を撃墜したという¹⁴⁾。一方、恒広大隊は海上機動中、2 度にわたって米海軍の同じ魚雷艇に襲撃されている。2 度の戦闘で、恒広大隊の舟艇数隻が撃沈され、2 名が捕虜になり、文書の入った書類ケースを奪われた¹⁵⁾。

次に、上陸時に攻撃された事例であるが、その中で最も不幸であったとってよいと思われるのは、フィンシへの海上機動を実施した杉野中隊のケースである。杉野中隊がフィンシに上陸する 2 日前の 43

¹¹⁾ 陸戦史研究普及会編『ルソン島進攻作戦』99 頁。

¹²⁾ 常岡『玉砕』33-34 頁。

¹³⁾ 高橋編『タロキナ逆上陸始末記』17-18、23-25 頁。

¹⁴⁾ 鯉十一会編『歩兵第十一連隊史』538 頁。

¹⁵⁾ 陸戦史研究普及会編『ルソン島進攻作戦』85 頁；Morton, *The War in the Pacific*, pp. 300-301.

年 10 月 15 日に、フィンシ北方のボンガで日豪両軍の斥候が遭遇、戦闘が生じた。同戦闘後、オーストラリア側は日本軍の将校用の図嚢を発見、その中に杉野中隊が所属する第 20 師団の師団長・片桐茂中将が 12 日に発出した命令を記した文書が入っていたのである。書類はすぐに翻訳され、杉野中隊が担当する海上からの攻撃を含む第 20 師団の作戦計画がオーストラリア軍の知るところとなった。オーストラリア軍は監視態勢を強化して海上機動部隊が現れるのを待ちながら、その上陸が予想される海岸で迎撃準備を整えていた。そうとは知らない杉野中隊は計画どおりに海上を機動して上陸予定地に到達、まさに上陸しようとした瞬間、付近の海岸一帯から猛烈な集中砲火を浴びることになったのである¹⁶。

護衛が海上機動部隊の期待どおりになされなかった例としては、タロキナへの海上機動のケースがある。先に述べたように、同作戦は陸海軍の協力で行われ、海軍艦艇が護衛に就き、上陸時には艦砲射撃で掩護することも約束されていたはずであった。しかし、実際には第 2 剣部隊が上陸用舟艇に移乗すると海軍部隊は離脱してしまい、掩護なしの上陸になったのである。また、移乗地点が上陸予定の海岸からはるか沖合であったため、航行が遅れた一部の舟艇は夜明けまでに海岸に到達できず、敵の戦闘機や魚雷艇に発見されて攻撃された¹⁷。

舟艇間の連絡

故障、座礁等によって隊列から落伍した舟艇の多くは後方に取残され、自助努力によって状況を改善して、主力に追及しなければならなかった。落伍した舟艇がこうした悲哀を味わわなければならなかったのは、救済措置が手配されていなかったことに加えて、舟艇間での連絡手段が整備されていなかったからである。

マレーでの第 1 次海上機動を担当した渡辺連隊では、一部の部隊の集結が遅れ、主力は見切り発車的に機動を開始した。遅れた部隊は主力に追及するため、独力で機動した。渡辺連隊の主力は機動途中に敵に発見され、攻撃も受けたため上陸地を変更した。しかし、追及部隊にはその変更が伝わらなかった。そのため、追及部隊は当初の上陸予定地付近まで達し、そこで沿岸部から攻撃を受けたため、味方がそこにいないことに気づいて引返した。

タロキナ逆上陸を担当した第 2 剣部隊は上陸点が分散した。先に述べたように大発のエンジン・トラブルが理由の一つであったが、舟艇機動の指揮を執っていた中隊長の間で上陸予定地に関して認識が一致していなかったことも原因であった¹⁸。連絡手段が整っていたならば、意思疎通を図れたであろう。

上陸点

くり返し述べているように、夜間に未知の海上を機動する場合、上陸予定地の発見と確認にはかなりの困難が伴う。それに、潮流、沿岸の地形、植生の状況等の自然条件、更には、敵の上陸阻止行動が加わる。そのため、本稿で取上げている海上機動部隊の多くは、予定されていた地点とは異なる海岸に上陸することを余儀なくされている。既に述べたように、マレー進攻作戦時の第 1 次海上機動を担当した渡辺連隊、フィリピンでの第 1 次海上機動を担当した恒広大隊や第 4 次海上機動を担当した木村大隊がそうした例である。他にも、例えば、マレーでの第 5 次海上機動を担当した近衛歩兵第 4 連隊第 1 大隊（大

¹⁶ David Dexter, *The New Guinea Offensive* (Australian in the War of 1939–1945, Series One: Army, Vol. VI) (Canberra: Australian War Memorial, 1961), pp. 523, 525, 529–530.

¹⁷ 高橋編『タロキナ逆上陸始末記』17–19、23–24、130–131、227、264 頁。

¹⁸ 同上、20 頁。

隊長・岡春雄中佐)のように、上陸予定地に到達したものの、「マングローブが密生し且泥濘胸を没し、上陸不能」であったため、来た方向へ戻りつつ上陸可能な場所を探したケースもある¹⁹。

他の地上部隊との連携・策応

本稿が取上げている太平洋戦争中に陸軍の地上部隊が実施した海上機動のほぼ全てが他の地上部隊との連携・策応を目的としている。マレーでの海上機動部隊と地上部隊の連携は例外的に比較的上首尾であったが、他の事例では、ことごとく成功していない。

フィリピンでの第1次海上機動は、マレーでの第1次海上機動と同じように、準備不足の状態を実施に移され、上陸点も当初の予定とは異なった。また、ともに機動中に敵に発見されており、環境も同じような沿岸海域と密林地帯である。しかし、結果は真逆となった。その理由として考えられるのは、第一に、海上機動部隊の上陸点と陸上の日本軍主力部隊の位置の距離(マレーでは近く、バターンでは遠かった。)、第二に、日本軍主力部隊の前進速度(マレーでは速く、バターンでは遅かった。)、第三に、敵側の対応(マレーの英軍は戦闘よりも後退を主とし、バターの米軍は戦闘による殲滅を目指した。)といったところであろう。

フィンシに逆上陸した杉野中隊は概ね予定時刻に上陸予定地に到達しており、海上機動そのものは支障なく実施されている。しかし、策応相手の歩兵第79連隊(連隊長・林田金城大佐)の前進が遅れたため、連携して敵部隊と戦闘することができず、先述したように、杉野中隊は上陸地で集中攻撃を浴びた²⁰。

タロキナへの逆上陸を担当した第2剣部隊はブーゲンビル島に駐屯する浜之上連隊と策応して米軍を挟撃する計画であった。しかし、この作戦でも策応相手の浜之上連隊の前進が遅れたため、挟撃はならなかった²¹。

おわりに

海上機動に関する陸軍の典令範等には、「海上機動兵団戦闘教令(案)」(以下、「教令」と略記)及び「海上機動部隊戦闘ノ参考」(以下、「参考」と略記)がある²²。「教令」は44年1月に参謀本部と教育総監部が作成・配布したものであり、「参考」は同年4月に教育総監部が作成・配布したものである。すなわち、本稿で言及した陸軍の地上部隊による海上機動の事例のうち、マーカス岬への海上機動が実施されてからほどなくして「教令」及び「参考」は作成・配布されたのである。したがって、「教令」や「参考」の作成者の念頭にはマーカス岬への海上機動までの事例から得られた教訓が置かれていた可能性がある。他方、「教令」及び「参考」の作成・配布後には、パラオ諸島南西部に位置するペリリュー島への逆上陸が実施されている(同年9月22日～24日)。その際の海上機動は「教令」や「参考」の内容に則して実施されていなければならないはずである。そうしたあたりについては、「教令」及び「参考」の作成・配

¹⁹ 近衛歩兵第四連隊史編纂委員会編『近衛歩兵第四連隊史』(私家版〔近歩四錦紫会発行〕、1981年)638頁。

²⁰ 『『フィンシュ』付近ニ於ケル杉野舟艇突入隊ノ戦闘経過ト教訓』大本営陸軍部「戦訓特報」第12号、1943年12月9日(白井明雄編『大本営陸軍部編集「戦訓報」集成 第一巻「戦訓特報」①』〔芙蓉書房出版、2003年〕115頁)；歩兵第七十九連隊史編集委員『歩兵第七十九連隊史(朝鮮第二十三部隊)(朝第二〇五四部隊)』(私家版、1984年)349頁。

²¹ 高橋編『タロキナ逆上陸始末記』17、26頁。

²² 参謀本部・教育総監部「海上機動兵団戦闘教令(案)」(1944年1月)防衛研究所蔵、教育総監部「海上機動部隊戦闘ノ参考」(1944年4月)防衛研究所蔵。前者が「案」とされているのは、「尚遂行審議ヲ加フベキ余地アルモ取敢ズ配布」したものであったためと思われる(参謀本部・教育総監部「海上機動兵団戦闘教令(案)」)。

布以前に実施された海上機動に共通して見られた諸問題がペリリュー島への海上機動で改善されているかどうかを含め、稿をあらためて検討したい。

(2022 年 11 月 25 日脱稿)

プロフィール

profile

戦史研究センター

戦史研究室

室長 立川 京一

専門分野：軍事史、国際関係史

本欄における見解は、防衛研究所を代表するものではありません。
NIDS コメンタリーに関する御意見、御質問等は下記へお寄せ下さい。
ただし記事の無断転載・複製はお断りします。

防衛研究所企画部企画調整課

直 通：03-3260-3011

代 表：03-3268-3111（内線 29177）

F A X：03-3260-3034

※ 防衛研究所ウェブサイト：<http://www.nids.mod.go.jp/>