

英国の航空作戦指導 マレー及びビルマ

マイケル・ドクリル

1943年8月末、南太平洋戦域の連合軍司令官であったダグラス・マッカーサー米陸軍大將は、東南アジア連合軍総司令官にルイス・マウントバッテン英海軍大將が任命されたことを耳にしたとき、A・V・ゴダード英空軍少將に対して、東南アジア戦域では「より多くの航空戦力が必要になることをマウントバッテンに話し、私もそう言っていたことを伝えて欲しい」と話した。そして、マッカーサーは机をバンと叩き、叫ばんばかりに、2度も3度も航空戦力増強の必要性を力説した¹。

1941年から1942年にかけての、マレー、ビルマおよびその他極東地域での敗北によって英国は、マッカーサーの忠告を身をもって体験していた。1941年当時、極東軍総司令官であったロバート・ブルック・ポッパム英空軍中將は、日本の航空部隊の強さは質、性能、練度、すべての面において完璧な奇襲であったことを認めた²。英空軍の敗北の要因は、単に指揮官の質の問題や高級指揮官の不足だけではなかった。高齢であったポッパムも、1941年4月20日以降極東の英空軍を指揮したブルフォード空軍少將も共に経験豊かなエア・マンであった。彼らは厳しい情勢の中でマレーの防衛態勢を改善し、隷下航空部隊の旧式航空機を最新型に更新するために最善を尽したが、その努力は報われなかった。搭乗員の訓練は不十分でレーダーも不足し、ポッパムの陸海空軍に対する権限も制限されていた。しかも、日本の脅威に対する警戒感が極めて希薄であった³。ポッパムは、1941年12月までにシンガポールとマレーの防衛のために米国製のプリュスター・バッファロー67機を確保した。しかし、バッファローは日本の零戦に比べて馬力も上昇速度も遥かに劣っていた。とはいえ、その67機が確保されていなかったら、ポッパムはかなり旧式のビルドピースト雷撃機部隊とわずかのオーストラリア空軍のハドソン飛行隊、それにプレニウム中爆撃機4個飛行隊でやり繰りしなければならなかった。また、写真による偵察も行われておらず、陸軍の協力も輸送機の支援も得ることができなかった。日本軍は12月8日にマレーに侵攻し、飛行場で英国の航空機を破壊し、間もなく完全な制空権を獲得した。1942年1月13日には66機のハリケーンがシンガポールに到着したが、すでに手遅れであった。日本の航空部隊は昼夜を問わず、シンガポールの主要な飛行場への爆撃を繰り返した。その結果、連合軍が利用可能な航空機は1

¹ Philip Zeigler, *Mountbatten* (Glasgow: Fontane/Collins, 1986), p. 225.

² Henry Probert, *The Forgotten Air Force: The Royal Air Force in the War against Japan, 1941-1945* (London: Brassey's, 1995), p. 252.

³ *Ibid.*, pp. 22-23.

月初旬には 127 機あったものが、中旬には 71 機に減少した⁴。

12 月 27 日、ポツパムの後任にヘンリー・パウナル大将が就き、P・C・モルトビー空軍少将が参謀長になった。1942 年 1 月 15 日には米、英、蘭、豪による極東地域の連合軍統合司令部（ABDACOM）が設立され、アーチボールド・ウェーベル大将が総司令官に任命され、パウナルが参謀長に就いた。そして、連合軍の航空部隊を指揮するために、リチャード・ピアース空軍大将が英国から到着した。また、1 月 12 日には極度の過剰労働の状態にあったプルフォードに代わって、モルトビーが指揮官代理に就いていた。残余のビルドピースト飛行隊がシンガポールの付近に侵攻した敵の部隊を爆撃しようと試みたが、この飛行隊が撃墜されると英空軍は残りの航空機をスマトラに退避させた。日本軍はシンガポールが陥落すると次の攻略目標をビルマに向けた⁵。

ウィリアム・スリム大将は、「ビルマも、航空機の増強に関して他と同様に優先順位が最下位であり、1941 年 12 月時点でのビルマの空軍力はほとんど取るに足りない存在であった」と述べている⁶。1942 年 1 月にラングーンに到着した新指揮官の D・F・スチーブンソン空軍少将は、指揮下には P-40 トマホーク戦闘機 21 機とバッファロー 16 機があるにすぎないことを知った。スチーブンソンの再三にわたる強い要望の結果、最終的にバッファロー 67 個飛行隊とハリケーン 3 個飛行隊（多くは旧式であったが）、そしてクレア・シェンノート少佐（後に大将）率いるトマホークの米国義勇飛行隊が与えられた。これらの航空部隊は必要な部品、適切な修理施設、そして有効な対空火器が不足し、日本の航空部隊に較べわずかな戦力であった。しかし、ラングーンが陥落する 1942 年 3 月 6 日までにビルマから撤退する英陸軍を精力的に支援し、日本の航空部隊に重大な損害を与えた。スチーブンソンの活躍によって英軍は日本の航空部隊から大きな妨害を受けることなく、ラングーンから撤退することができた。その後、日本の航空部隊は戦力を回復し、マグエ航空基地の英空軍航空機の大半を破壊した。攻撃を免れた航空機はインドに逃れた。そして、1942 年 5 月、ビルマは日本軍の手に落ちた⁷。

英軍は、1944 年の初めにアラカンまでの悲惨な出撃を行ったことを除けば、アッサンで守勢に専念していた。その間、米英はこの戦域での今後の戦略について議論を重ねた。チャーチル英首相と英国参謀本部は、本格反攻の前段階としてビルマを完全に迂回し、スマトラ地域の諸島を水陸両用部隊で占領し、シンガポールの奪回を目指す長期的な作戦計画を練り上げていた。しかし、その計画は非現実的であまりにも野心的であり、北アフリカ上陸作戦や続くノルマンディー上陸作戦から上陸用舟艇を回すことが不可能で

⁴ Ibid., pp. 28ff.

⁵ Ibid., pp. 55-63.

⁶ Ibid., p. 84.

⁷ Ibid., pp. 84-92.

あることが明らかとなって、最終的に放棄された⁸。しかも、米国の統合参謀本部は、蒋介石とスチルウェルの中国連合軍と協同して大規模な攻勢をかけ、ビルマ北部から日本軍を一掃し、ビルマと中国を結ぶビルマ・ルートを開くよう英国に要求してきた。この戦域での作戦の成功に必要な航空機と物資の補給を米国が握っていたこともあり、英国はその要求を呑まざるを得なかった。チャーチルは、1943年8月のケベック会議において、インド軍総司令部から独立した新しい東南アジア軍総司令部創設に同意するよう米国を説得した。チャーチルは、これまで ABDACOM 総司令官であったウェーベルの軍事的能力に疑問を持ち、特に、1943年の初期にアラカン海岸のアキャブ飛行場を奪還する試みに失敗し、多くの犠牲者を出してからは、まったく信用しなくなっていた。実際、この年の初めにウェーベル自身も戦域の分割を提案していた。特に、1943年にはインドでの内乱や、ベンガルでの深刻な飢饉が発生しており、過労で疲れた人間が一人で対処するには、これまでの戦域ではあまりにも広すぎるというのがその理由であった。その内乱と飢饉は、すでに消耗していたウェーベル指揮下の空軍と地上軍にさらなる負担を強いることになった。新しい戦域軍の指揮官候補としてオード・ウインゲート大佐を始めとする様々な名前が挙げられたが、チャーチルは比較的若く、精力的なマウントバッテン（当時、43歳）を東南アジア連合軍総司令官に任命した。チャーチルは、英国での連合軍による協同作戦の責任者であったマウントバッテンの能力を高く評価していた。実際には、この協同作戦が実施されることはほとんどなく、また、ディエップへの攻撃も大失敗に終わっていた⁹。マウントバッテンは1943年11月にニューデリーでその新たな任務に就いた。彼が到着する前の英軍は敗北に次ぐ敗北を経験していた。このような状況の中で、少なくとも英国の士気を高めるのに役立った唯一の成功は、1943年の2月から5月にかけて実施された「ロングクロス」と呼ばれた作戦であった。この作戦は、ウインゲート大佐に率いられた英国の長距離挺進突撃旅団（チンデット）が、日本の通信連絡網を破壊する目的でビルマ深く進攻したものであった。鉄道と道路が数ヶ所日本軍によって切断されていたので、ウインゲートはこの作戦で初めて航空戦力を使用した。それまでのビルマの英軍は、日本軍によって容易に寸断や待伏せされる道路の他には輸送手段を持たなかった。ウインゲートは航空機を使用して補給品（食糧、水、郵便、ラバ、ジープ、銃など）を事前に準備した着陸場まで運んだり、パラシュートで投下したりした。また、敵にさらなる打撃を与えるために、戦闘爆撃機が日本軍の陣地を空襲した。ロバート・トンプソン空軍大佐が率いる無線分隊がウインゲートの中隊に配属され、適切な投下ゾーンを報せる信号を送った¹⁰。パウナルはウインゲートを「天

⁸ Raymond Callahan, *Burma 1942-1945*, (London: Davis-Poynter), pp. 68-106.

⁹ Zeigler, Mountbatten, pp. 186-196, 216-226.

¹⁰ Major General S. Woodburn Kirby, *The War Against Japan, Vol. 3, The Decisive Battle*

才だが、かなりの変人だ。それに、まったく嫌な奴でもあるが」と述べた¹¹。また、ライス・アレンは、ウイングートのことを「ジャングル戦の性格を見事に変えた男」と評した¹²。ウイングートの功績はかならずしも大きいとはいえないが、彼の支持者たちの大半は、彼の大胆な作戦が敗北続きだった英軍の士気を大いに高めたと評価した。

マウントバッテンとほとんどすべての指揮官たちは、この戦域の英軍の航空戦力（戦闘機、戦闘爆撃機、偵察機、とりわけ空中補給能力と輸送機）の量と質を大幅に増やすことがビルマ奪回のカギであることを、かなり以前から認識していた。チャーチルは、2人の将軍（オーキンレックとウェーベル）に批判的だった。チャーチルはフロード・オーキンレック大将を「常により大規模な部隊を要求するが、その作戦はいつも長引く」と評し¹³、1943年6月20日にオーキンレックの後任としてインド軍の総司令官に着任したウェーベルに対しては、その軍事的才能に懐疑的であった。オーキンレックはアッサムに複数の全天候型の飛行場を建設することを命じた。そして、これらの飛行場が後に英国に勝利をもたらす戦力発揮の基盤となった¹⁴。マウントバッテンとスリム（1943年12月から第14軍の総司令官）が使用できた連合軍の空軍部隊の編成は複雑であった。インド・セイロンにおける連合軍空軍部隊とオランダの1個飛行隊は、1942年3月以降、ピアースの指揮下にあった。ピアースは、1941年までは爆撃機部隊指揮官であった¹⁵。アーチボールド・シンクレア空軍大臣は、1941年12月10日にチャーチルに「ピアースは最近、指揮官としての経験を積んだばかりでなく、戦争に関する広範な知識と、参謀としての豊富な経歴を持っている。また、忠実、有能、勤勉でインド軍の総司令官にとって心強い補佐役となるだろう」と書き送った¹⁶。1943年11月16日、ピアースは東南アジア空軍（ACSEA）の総司令官に就いた。マウントバッテンの参謀長であるパウナルはピアースを「正真正銘の馬鹿者」¹⁷と考えていたが、ピアースを信頼していたマウントバッテンは、1944年4月に彼の任期を6ヶ月間延長した。マウントバッテンは英国空軍参謀長のチャールズ・ポータル中将への手紙に、「ピアースとは仲良くやっている。彼は常に偏見のない、そして大胆なアドバイスをしてくれる」と書いた。1944年9月、ピアースの有能な部下指揮官である米軍のG・E・ストラトメーヤ大将は、ピ

(London: Her Majesty's Stationery Office, 1961), pp. 64-67. ウイングートの最初の遠征の詳細については、Louis Allen, *Burma: The Longest War, 1941-45* (London: Phoenix, 1988), pp. 116-149を参照。

¹¹ Brian Bond, *Chief of Staff: The Diaries of Lieutenant-General Sir Henry Pownall, Vol. 2* (London: Leo Cooper, 1974), pp. 112-142.

¹² Allen, *Burma*, p. 148.

¹³ Callahan, *Burma 1942-1945*.

¹⁴ Ronald Lewin, *Slim: The Standard Bearer: A Biography of Field-Marshal The Viscount Slim* (London: Leo Cooper, 1976), p. 111.

¹⁵ Probert, *The Forgotten Air Force*, pp. 106-107.

¹⁶ *Ibid.*, p. 106.

¹⁷ Bond, *Chief of Staff, Vol. 3*, p. 117.

アースの任期の再延長を要求し、「彼は一緒に働くのが楽しく、素晴らしい男だ」と述べた¹⁸。だが、ピアースとオーキンレック夫人（クロードの妻で、ピアースは最終的に彼女と結婚した）との情事が知れわたり、ピアースは自分の任務を全うできなくなった。このため、マウントバッテンは彼の任期をさらに延長することを拒否した。1944年11月28日、ピアースとオーキンレック夫人は英国に戻された¹⁹。ピアースの後任にノルマンディー作戦の空軍総司令官であったトラフォード・リー・マロリー空軍大将が就くことになったが、彼は司令部に向かう途中の11月14日に航空機事故で死亡した。このため、1945年2月24日にキース・パーク空軍大将が後任となった。パークは部下を勇気付けるタイプの指揮官で、マウントバッテンや米軍人たちとも良好な関係を築いた²⁰。

ヘンリー・プロバート空軍准将はピアースについて、彼は何となくよそよそしく、冷淡な性格であったが、極東での戦争に必要な物資を勝ち取るために、本国との果てしない戦いを繰り広げ、様々な作戦で部隊を指揮し、東南アジアでのより高い作戦指導に大きく貢献したと評した²¹。1942年、ピアースは部隊の再編を巡って空軍省と精力的な戦いを繰り広げた。当初、空軍省はその再編を拒否していたが、最終的にはこの再編を認めた²²。

ピアースは着任当初、インド軍の散々たる状況に直面した。1942年5月にピアースはポータルに次のように報告した。「インドではすべてが信じられないほど原始的だ。参謀は極めて不十分だし、必要な物資も完全に不足していて危機的な状態だ。多くの兵士たちは改善の見込みがない。そして、インド政府は不思議の国のアリスのような組織をしている。」²³ インドの空軍は旧式の航空機で、兵士たちも相次ぐ敗北で士気が低下していた。インドの産業基盤は貧弱だったので、新型の航空機、搭乗員、燃料、原材料などはケープ・ルートによって英国や米国から運ばなければならなかったが、インドに到着するまでに4ヶ月を要した。しかし、このような輸送上の問題と、インドでの熟練技師の不足にもかかわらず、1943年11月になるとインド北東部に275本の滑走路が建設された。保守整備施設も大幅に拡張され、1943年3月には航空機の可働率は40%から80%に向上し、通信施設、偵察、防空機能も改善された。ハリケーンは依然として主要な防空戦力であったが、1943年10月になると高性能のスピットファイヤー・マーク が配備され、夜間防空のために AI ビューファイターが中東から送り込まれるまで防空能力の向上に大きく寄与した。また、アラカン攻撃の際には、ベンジャンス急降下爆撃機も

¹⁸ Probert, *The Forgotten Air Force*, pp. 222, 223.

¹⁹ *Ibid.*, p. 222.

²⁰ *Ibid.*, p. 224.

²¹ *Ibid.*, p. 223.

²² *Ibid.*, p. 122-123.

²³ *Ibid.*, p. 107.

使用された²⁴。1943年12月12日と翌年の1月21日に新たな航空機が到着し、ピアースは連合軍としての空軍による任務を実施することが可能となった。その任務は、スチルウェルの米中国連合軍が建設しているレドからミッチーナに至る新しい道路を守ること、アッサムから中国に至る飛行ルートを確保すること、そして、日本の航空部隊をアラカンから一掃することであった。第3戦術空軍には、来襲する敵航空機の迎撃と、敵飛行場とその施設の破壊の任務が与えられ、地上作戦が開始された後は、前線の敵目標を攻撃することになっていた。戦略空軍は、日本の船舶、工場、鉄道、橋梁を破壊する任務が割り当てられた²⁵。

しかし、マウントバッテンとスリムが将来の勝利のために重要な戦力となると確信していたダコタ輸送機は、機数が限られ、その供給を米国に依存していた。ウェーベルは1942年11月の時点で、より多くの輸送機を送るようインド軍総司令官のアーウィン大将に要請していた。しかし、アーウィンは「そうしたいのは山々だが・・・本土ではもう製造していないようだ。我々は輸送機を完全に米国に依存しているが、米国も不足しているようだ」と答えた²⁶。1943年11月、パウナルは1人の海軍大将と2人の陸軍大将がテーブルを囲んで、「急を要する作戦のために何とかして3機のダコタをどこからか調達できないものか」と協議している姿を目撃し、「輸送機の問題は正に悪夢そのものだ」と嘆いた²⁷。さらに悪いことに、ビルマにある輸送機の大半を保有していた第10米陸軍航空隊は、マウントバッテンの指揮下ではなく、1943年以降は米陸軍航空隊のストラトメーヤが指揮していた。そして、ストラトメーヤはスチルウェルの部下であった。スチルウェルはマウントバッテンの副司令官に任命されていたが、蒋介石の参謀長（司令部は重慶）でもあった。第10米航空飛行隊の輸送機の大半は、インドから「ヒマラヤ山脈」を越えて重慶に補給品を空輸するために使われていた。米国の統合参謀本部は、輸送機はビルマではなく中国戦域の支援を目的に、東南アジア連合軍がすべての米国機を管理すべきであると主張していた。マウントバッテンは、この輸送機をインド - 重慶間の空輸以外に使いたい場合には、「不機嫌なジョー」の異名を持つスチルウェルを通して統合参謀本部に依頼しなければならなかった。しかし、スチルウェルは非協力的で短気で、それに英国人嫌いであった。マウントバッテンが今後のビルマ作戦に使用できるのは、米陸軍航空隊のW・F・オールズ大将の6個輸送飛行隊のみであり、その飛行隊でインドとビルマの双方の要求を満たさなくてはならなかった。総司令官としてのマウントバッテンの第一の業績は、1943年12月にカイロで開かれた6者会議において、2

²⁴ Ibid., pp. 107-120.

²⁵ Kirby, *The War Against Japan*, Vol.3, p. 386.

²⁶ Probert, *The Forgotten Air Force*, p. 120.

²⁷ Bond, *Chief of Staff*, Vol. 3, p. 119.

つの空軍をピアースの指揮下に統合し、ストラトメーヤを副指揮官にすることについて米陸軍参謀総長のジョージ・マーシャル大将と米陸軍航空長官のヘンリー・アーノルド大将に納得させたことである。スチルウェルとストラトメーヤの強い反対があったにもかかわらず、空軍の統合は12月12日に行われた。統一された空軍は、735機の戦闘機（英国機464、米国機271）、爆撃機、偵察機を有する東部空軍となり、ストラトメーヤが指揮を執ることになった。東部空軍の保有機数は日本軍の約3倍となった²⁸。マウントバッテンは、このことに関して「何が何でも統合しなければならなかった。二つの空軍は相互に隔絶した作戦区域を持ちながら、時折、大きな摩擦を起こしていた」と述べていた²⁹。

新たに配備されたスピットファイヤーは、まもなく日本の零戦を凌駕する性能であることを証明し、1943年12月31日のチタゴン上空、1944年1月15日のアラカン沿岸上空での交戦では、日本の多数の戦闘機を撃墜した³⁰。1944年の初めには航続距離の長い戦闘機の米国製P-51（ムスタング）とP-38（ライトニング）がビルマに到着し、連合軍の絶対的航空優勢が事実上確実となった。その結果、スリムはビルマ奪回計画を実施することが可能となった。その計画とは、ビルマへの攻勢を開始してそこに堅固な防衛拠点を築き、日本軍の攻撃を受けてもその拠点到り止まり、日本軍を撃退してビルマでの優勢を挽回するというものであった。それまでは、日本軍の包囲・突破戦術により、英軍はしばしば屈辱的な退却を余儀なくされていた。ビルマの新たな防衛拠点への補給は空輸で行うことになり、スリムは管理主任参謀のA・H・J・スネリング少将に対してアガルタラとコミラの空輸部隊を増強し、搭乗員の訓練を強化すると共に、攻勢の最前線に立つことになっていたフィリップ・クリスティソン大将の第15軍団への空輸物資を昼夜兼行で梱包するよう命じた。スネリングは、その目的を達成するためにオールズ大将とその空輸部隊と密接な連携を取った³¹。クリスティソンはすでに1943年11月に南下を開始していたが、日本軍は翌年の2月4日、アラカンの英軍の陣地を攻撃、包囲し、破壊するための「八」号作戦（第二次アキャブ作戦）を開始した。しかし、日本軍の予想とは異なり、そのときの英軍は退却を行うことなく、その拠点を堅守した。とはいえ、1944年2月初旬にアラカンのケナドークで行われた最初の戦闘は決して確実なものではなかった。日本軍は34機の戦闘機と10機の爆撃機をもって戦場への航空攻撃を行ってきたが、スピットファイヤーによる最初の迎撃はあまり成果を上げなかった。

²⁸ Kirby, *The War Against Japan, Vol. 3*; Probert, *The Forgotten Air Force*, pp. 149-150; Zeigler, (ed), *Personal Diary of Admiral the Lord Louis Mountbatten: Supreme Allied Commander, South East Asia, 1943-1946* (London: Collins, 1988),

²⁹ Probert, p. 150.

³⁰ Kirby, *The War Against Japan, Vol. 3*; Probert, p. 162.

³¹ Kirby, *The War Against Japan, Vol. 3*; Lewin, *Slim*, p. 151, 15; Probert, *The Forgotten Air Force*, p. 168.

しかも、包囲された F・W・メサービー大将の第 7 師団（「円筒陣地」の戦闘）に対する英空軍第 31 飛行隊による物資空輸の試みは、16 機の輸送機の中の 7 機が敵の戦闘機に撃墜され、物資投下のための 200 フィートの低空ゾーンが、日本軍の対空火器や小火器の標的となったために 2 月 10 日に断念された。当面、夜間投下に切換えざるを得なかったが、日本の航空部隊による妨害行動が 2 月 14 日以降低下し、昼間投下が再開された。空輸によって包囲された守備隊は持ちこたえ、スリムに率いられた増援部隊が 2 月 24 日に日本軍を打ち破った³²。そして、3 月初旬、クリスティソンはアキャブを目指す攻勢を開始することが可能となった。

1944 年 3 月 8 日、日本軍はチタゴンに進攻するための前哨戦として、インパールとコヒマの英軍基地を目指した別の大規模な作戦を開始した（「ウ」号作戦：インパール作戦）。マウントバッテンは、数多くの情報と空中偵察により、日本軍がインパールを目指していることを事前に察知していた。このため、マウントバッテンは、第 11 混成軍総司令官のジョージ・クリファード大将やスリムが、インパールの第 14 軍を早急に増強する必要性を認識していないことに大きな不安を感じた。公刊戦史ではスリムがこの時すでに空輸の緊急性を訴えていたとなっているが、第 5 インド師団をアラカンからインパールに空輸することを主張したのはマウントバッテンであった。マウントバッテンは指揮下の空輸部隊がすでに輸送網を最大限に展開していて余裕がなかったため、スティウエルを無視して、「ヒマラヤ山脈」越え空輸任務の米空輸部隊所属の C-46 コマンド輸送機とダコタ輸送機 30 機を転用することを参謀本部に通告した。これらの輸送機は、アラカンへの空輸を実施するために、反対する統合参謀本部を説得して一時借り受けていたものであったが、この時にはすでに戻されてしまっていた。このため、チャーチルの要請を受けた米軍参謀本部は、2 月 17 日に再び輸送機の使用に同意したが、マウントバッテンは 15 日には輸送機を確保していた³³。

ロナルド・リュースは、「マウントバッテンは大きな、そして正しい決断をしたとみなすことができる。彼のおかげで、スリムは戦闘に集中することができた」と評した³⁴。インパールでの戦いの間、第 5 インド師団はアラカンからインパールに展開したが、その際、3 月 19 日から 29 日かけて、銃火器、ジープ、ラバなどすべての装備を英空軍の第 194 輸送飛行隊のダコタで空輸している。この師団の空輸は、「スリムの参謀の確信を持った柔軟な部隊運用と輸送機乗組員の勇気が再び示され、見事に成功した臨機応変

³² インパールおよびコヒマの作戦の詳細については、Kirby, *The War Against Japan vol.3*, また連合軍の航空活動については、Probert, *The Forgotten Air Force*, p. 181ff を参照。

³³ Probert, *The Forgotten Air Force*, p. 184; Kirby, *The War Against Japan vol.3*; Lewin, *Slim*, pp. 174-175; Bond, *Chief of Staff, Vol. 2*, pp. 141-142.

³⁴ Lewin, *Slim*, p. 175.

の作戦」と描写された³⁵。

ジョン・ボールドウィン空軍中将の第3戦術空軍は、第14軍の前線で行われるすべての航空作戦を担当した。彼は陸軍の作戦との連絡を密にするために、陸上部隊の各司令部に航空参謀を配置して近接航空支援を効果的に割り当てた。5月1日には、輸送部隊もボールドウィンの指揮下となったが、この時すでにインパールへの空輸は停滞していた。ボールドウィンは、一種類の物資だけを航空機に最大限に搭載するため、いくつかの飛行場を単一物資の集積基地に変更した。この措置により、輸送部隊は厳しい飛行条件の中で一層の負担がかかることになり、乗組員の忍耐は限界まで達したが、6月にはインパールへの物資の輸送量が劇的に増加した。また、インパールにおける地上からの管制は、こうした状況の中で可能な限り円滑な空輸を実施する上で、極めて重要な役割を果たした³⁶。空輸が停滞していたインパールでの戦闘の間、第4軍団長のG・A・P・スクーンズ大將は、インパールの第221飛行団長のS・F・ヴィンセント少將に、部隊を峡谷から後方のより安全な場所に移し、そこから作戦を行ったらどうかと提案した。しかし、ヴィンセントはその提案を断り、日本軍の攻撃による後退は何度も繰り返しており、自分たちは空輸作戦にとって必要不可欠な存在であるのでインパールに自分も兵士たちも留まると答えた³⁷。

コヒマも、もう一つの重要な戦略拠点であった。それはインド北東部とビルマとを結ぶ峠の頂上に位置しているからである。4月に日本軍が、コヒマの連合軍守備隊を包囲したため、英空軍は近接航空支援と物資投下に多大な困難をきたすことになった。英空軍は、エアポケットや突然の霧に直面し、あるいは日本軍の対空火器の攻撃を受け、守備隊の近くに撃墜されるというリスクを負うことになった。

コヒマへの攻勢作戦とその空輸によって輸送機が負う多大な負担とウインゲートの第二次チンデット作戦（「木曜日作戦」）の補給支援、さらにはインパールの戦力増強のためにF・W・メサービー大將の第7インド師団の一部をアラカンから空輸する決定であった。これら様々な空輸作戦を行うためにはより多くの輸送機が必要であることは明白であった。そこで、3月25日にマウントバッテンは、さらに70機のダコタを送るよう、また、「ヒマラヤ山脈」ルート空輸任務から抽出している輸送部隊への指揮権を与えるよう統合参謀本部に要請した。3月29日、統合参謀本部は地中海と中東から米軍のダコタ64機と英空軍のダコタ25機をマウントバッテンの指揮下に一時的に移すことに同意し、「ヒマラヤ山脈」ルート輸送機の指揮権も与えた。しかし、4月28日、米軍は中東から回した輸送機を5月中旬まで戻すよう要求した。米軍輸送機の支援が得られなくなると、

³⁵ Ibid., p.175.

³⁶ Kirby, *The War Against Japan*.

³⁷ Probert, *The Forgotten Air Force*, p. 188.

ビルマでの作戦に多大な影響が出ることになり、マウントバッテンは、輸送機の確保に関して極めて困難な状況に直面した。ワシントンはその代わりに米本土からダコタを送ることを申し出たが、それらのダコタの操縦士たちは戦闘の経験がなく、モンスーンや山岳気象の中での飛行に必要な航法訓練も受けていないため、役に立たないことをマウントバッテンは十分に承知していた。マウントバッテンは輸送機を中東に戻すことを拒否し、結局、ワシントンが譲歩して当初は5月31日まで、最終的には6月16日までマウントバッテンが中東の輸送機を指揮することを認めた。それでも、プロバートが指摘したようにインパールへの空輸はぎりぎりの状態で継続された³⁸。インパールとコヒマの戦いは、英陸軍が地上の連絡線を回復し、この地域の日本陸軍を打ち破って6月22日に終了した。

ビルマ北部への集中的な連合軍の航空作戦と、リベレーター（B-24）とミッチェル（B-25）を装備した米陸軍航空隊のH・C・デイビッドソン大将率いる戦略空軍によるビルマ南部の日本軍の飛行場への攻撃により、3月末には航空優勢を獲得した。4月になると、日本の戦闘機と爆撃機はインパールへの昼間攻撃を再開するまでに回復したが、英空軍は、スピットファイヤーによる空中哨戒を導入し迎撃態勢を整え、その後の3ヶ月間で敵の活動は着実に低下していった。この結果、東部空軍によるインパール、コヒマ、および、その他の地域への補給物資の空輸は日本の攻撃を受けることなく継続された³⁹。作戦中に極めて重要であったのは、非戦闘員、病人、負傷者をインパールとコヒマから輸送機で運ぶことができたことであった。マウントバッテンもスリムも、守備隊に病気が蔓延するのを防止するために、空輸が必要不可欠であると主張した。スリムは、「空輸が行われたことは、長い目で見れば負傷者と病人全てにとって、将来大きな違いをもたらすことになるだろう」と書き残していた⁴⁰。

一方、ウインゲートの特殊部隊はビルマに奥深く潜入し、占領地に防衛拠点を確保し、日本軍の通信連絡手段、特にマンダレー・ミッチーナ間の鉄道に打撃を与えた。しかし、拠点を設けたことによって、第一次チンデット作戦での重要な成果であった機動性が、特殊部隊から失われる可能性があった。大規模な突撃隊を空輸し、その部隊へ補給を継続する作戦は、東南アジア連合軍の輸送部隊に多大の負担を強いることになった。ウインゲートは、自らの作戦支援のためにより多くのダコタを要求したが、スリムはその要求を拒否した。航空機に余裕がなかったためであった。ウインゲートは、1944年3月24日の航空機事故で死亡した。戦史研究者や元兵士たちは、ウインゲートの業績について現在でも議論を続けている。スリムは後に次のように書き残している。「私は、ウイン

³⁸ Ibid., p. 186.

³⁹ Kirby, *The War Against Japan*, vol. 3.

⁴⁰ Probert, *The Forgotten Air Force*, p. 171.

ゲートの部隊の貢献度がつぎ込んだ資材に比して、その成果が釣り合っていたとは思えない⁴¹。だが、ウイングートが兵士たちを勇気付ける指導者であったことは間違いない。彼の部下たちの大半が自分の運命を彼に預けていた⁴²。彼の死後もチンデット作戦は継続された。また、1944年5月7日にミイトキーナの飛行場を奪うことに成功したスチルウェルによる米中国連合軍の攻勢も、空輸支援によって作戦が継続された⁴³。

モンタギュー・ストップフォード大将の第33軍団は、台風の中、チンドウィン川を目指して進んでいた。スリムは、次の乾季にマンダレーとラングーンまで進むための拠点としてチンドウィンを使用するつもりであった。だが、1944年10月にスチルウェルの後任として重慶から移ってきたA・C・ウェデマイヤー大将は、シェンノートの第14空軍の飛行場を日本軍の攻撃から守るために、中国連合軍の師団を中国に空輸する際、ダコタの3個飛行隊(75機)の転用を12月に突然命じた。これに対するマウントバッテンの抗議は当初、統合参謀本部によって抑え込まれたが、マウントバッテンからの再三の要求を受けたウェデマイヤーは、結局、1945年2月1日に3個飛行隊のうちの2個を戻した。一方、英国は他の戦域から輸送機をビルマに送った。結局、マウントバッテンは統合参謀本部を説得して、6月1日、あるいはラングーン陥落のいずれか早い時期まで、2個飛行隊を指揮下に入れておくことを認めさせた。飛行隊の確保が極めて重要だったのは、マンダレー(3月9日にスリムの部隊によって陥落した)、更にラングーンへと攻勢をかけるスリムの軍が、空輸に全面的に依存していたためであった⁴⁴。ヴィンセントは、1945年2月23日、彼の飛行隊による近接航空支援は、険しい地形のために坂を上ることができない地上軍の火力不足を補うために実施したとマウントバッテンに報告した。ヴィンセントは続けて、「ほとんどの航空機が、空軍省が定めた運航上限を6ヶ月間連続して超えた。搭乗員も、地上整備員も、そして驚くべき短時間で補給を行ったインドの航空補給処も素晴らしい働きをした。」と述べた。航空機からは、食糧、弾薬、飼料、水だけでなく、郵便、薬、ブーツ、東南アジア連合軍司令部の新聞、タイプライターのリボン、靴下、歯ブラシ、剃刀、眼鏡、そしてラム酒までも投下された⁴⁵。日本軍が撤退したラングーンは、1945年5月2日に連合軍側の手に落ちた。掃討作戦を別にすれば、多くの作戦には猛烈な空陸戦闘を伴ったが、それも終了の時期を迎えた。日本軍は1945年9月12日にシンガポールの英軍に降伏した(日本は9月2日にすでに正式にマッカーサーに降伏をしていた)。日本の降伏のニュースは、マウントバッテンに

⁴¹ Lewin, *Slim*, p.143.

⁴² Ibid., p. 144.

⁴³ Callahan, *Burma 1942-1945*, p. 138-139; Bond, *Chief of Staff*, p. 157.

⁴⁴ Probert, *The Forgotten Air Force*, pp. 246-249. 地上作戦については、Kirby, *The War Against Japan, Vol. 5, The Surrender of Japan, Part 1* (London: Her Majesty's Stationery Office, 1969)を参照。

⁴⁵ Lewin, *Slim*, p. 158.

とって幸運な時期に飛び込んできたといえよう。というのも空軍省はマウントバッテンのマレー奪回への道を開くために最新の爆撃機を提供するよりも、米国の対日空爆作戦に英空軍を参加させることを考慮しだしたからである。

ロナルド・リュースは、マウントバッテンも「間違いを犯さなかった訳ではない」と述べたが⁴⁶、ビルマ作戦間のマウントバッテンの指導者としての資質、特に空軍の運用全般に対する責任者としての資質については疑問を差し挟む余地はない。パウナルは、マウントバッテンがときおり見せる衝動的性癖や、参謀の意見を参考にすることなく決心してしまう欠点には批判的だったが、「43歳のマウントバッテンは、確かに、この戦争を遂行するために必要な意欲と独創力を備えている」と1943年9月14日の時点で評価していた⁴⁷。また、パウナルも「マウントバッテンのエネルギーと意欲は最も賞賛すべき特質である」⁴⁸ことを見出していた。マウントバッテンは、確かに無気力なインド軍の組織を活性化したが、勝利に対する彼の最大の貢献は、ビルマ作戦の間に最も必要とした輸送機を米国の抵抗を受ながらも確保したことである。ビルマ作戦でマウントバッテンを忠実に支えたストラトメーヤは、マウントバッテンという人物を「連合軍の空軍司令官はどのように身を処するべきかを見事に示した」と評した。また、1944年から翌年にかけて東南アジアで軍務に就いていた英外務省のアンドリュー・ギルクリストは「マウントバッテンの労苦（約束されていた人員補充や輸送が度々停滞したことと、米国の対中国政策による予想以上の政治的な対立）を考えると、彼が数多くの業績を上げたことに驚かされる」と書いている⁴⁹。

最後に、この東南アジア戦域で活躍したその他の空軍指揮官についても言及する。ピアースの副司令官で2月下旬にパークが到着するまで暫定的に指揮を執ったガイ・ギャロッドは、1945年初めに連合軍がビルマで勝利を収めた際に、極めて大きな貢献をした。ストラトメーヤは、ギャロッドを「指揮官や指導者になるために生まれてきたような偉大な男だ」と評した⁵⁰。この賛辞は、インパールで第221飛行連隊を率いて顕著な業績を上げたS・F・ヴィンセント少将にも贈られるべきである。また、1944年7月に第224飛行連隊を引き継いだアール・ブランドン准将は、正統ではないやり方で前任将校たちを狼狽させることが多かったが、部下や他の管理部隊の司令官たちから大いに尊敬された。マンガレーでの戦いのとき、ブランドンは階級を示すバッジを外し、一介の空軍将校として第273飛行隊と共に出撃した⁵¹。マウントバッテンも、米陸軍のレイモンド・

⁴⁶ Ibid., p. 175.

⁴⁷ Bond, *Chief of Staff*, p.108.

⁴⁸ Ibid., p.118.

⁴⁹ Probert, *The Forgotten Air Force*, pp. 302-303

⁵⁰ Ibid., p. 225.

⁵¹ Ibid., p. 245.

ホイラー大将の全面的な支援を受けていた。ホイラーはマウントバッテンの前任管理参謀であり、兵站の専門家であった。また、1943年1月にスチーブンソンの後任としてベンガルの空軍司令官となったT・M・ウィリアムズ空軍少将にも言及しなければならないであろう。スリムは、ウィリアムズを「兵士たちを勇気付ける司令官であった。そして、後に我々が獲得した絶対的航空優勢の基礎を築いた男であった」と評した⁵²。もう一人の勇敢な指導者は、自ら出撃の先頭に立つことが多かった米陸軍航空隊の輸送部隊司令官のオールズ大将である⁵³。

1944年4月、パウナルは、戦略空軍はより重要な飛行場や船舶ではなく、日本の通信連絡手段を攻撃しており、「空軍は『別個の戦争』をするという古いゲームを行っている」と不平を漏らした⁵⁴。しかし、記録によるとほとんどの場合、空軍と地上軍の司令官は、米陸軍航空隊と英空軍の部隊がそうであったように密接な連携を保っていた。このような関係は、主にスリムとボールドウィンの指導者としての質の高さによってもたらされたものであった。両者は、作戦の早い段階からコミラで緊密に連携し合っていた。また、作戦を通して不屈の精神と勇気を示した輸送機搭乗員たちも忘れてはならない。彼らは、しばしば体力の限界まで飛行を続けて地上の作戦を支えた。ジョージ・ジファードは、6月28日にスリムに宛てた手紙の中で彼らを次のように讃えた。

私は、陸軍が空軍から受けた大きな恩義を忘れることはない。東部空軍司令部の偉大な支援がなかったら、陸軍は決して勝利を収めることはできなかったと言っても過言ではない。

彼らの働きを見たものであれば誰でも、最悪の天候の中、また、敵の攻撃に晒された危険な戦域の上空を飛行して、陸軍の目の前の敵を攻撃し、あるいは敵の後方通信連絡網を爆弾や機関銃で破壊し、更に、アラカン、インパール、およびビルマ中央部で孤立した部隊に増援部隊や補給品、弾薬などを空輸した乗組員の勇気、決断、そしてこれらを遂行した技量を決して忘れないであろう⁵⁵。

⁵² Ibid., p. 131.

⁵³ Ibid., p. 168.

⁵⁴ Bond, *Chief of Staff*, p. 160.

⁵⁵ Kirby, *The War Against Japan*.