

## フォークランド諸島奪還に向けたイギリスのロジスティクス 1982 年

スティーヴン・バズィー

今や軍隊では使い古された言い回しとなっているのだが、20 世紀中頃の陸海軍の上級司令官らが生み出した、こんな言葉がある。素人や若手が戦略を議論する一方で、上官や他の専門家たちは兵站の議論をする、というものである。最高位の上官や専門家たちによってなされる決定は、その全てが兵力造成、すなわち将来起こりうる戦争で必要とされる軍の形態を創出するのに関わっているものであるという観点から、ここ数十年でこの言い回しは修正されてきた<sup>1</sup>。兵力造成とともに、兵站もまた 1982 年の 4 月から 6 月にかけて起きたイギリスのフォークランド諸島奪還において極めて重要だったことは言うまでもない。フォークランド諸島の首都にして唯一の都市であるポート・スタンレーは、ロンドンから見れば東京よりも遙か遠くに位置している。イギリスが勝利を取めたのは、なによりもその能力によるものである。事前の計画が一切存在しない急ごしらえの軍事作戦において、12,000km 離れた場所に空母機動艦隊群と水陸両用任務群からなる任務部隊を送り出し、維持するだけの能力を持っていたのである。フォークランド諸島へ向かううちょうど半ばに存在する、南大西洋上のアセンション島にある小さなイギリスの領土は、極めて重要な役割を果たした。この島の存在と比べると幾分低いが、サウスジョージア島における軍事作戦でイギリスが事前にその領土を奪還したことも十分に大きな役割を果たした。この島は 1982 年にはフォークランド諸島保護領の一部であって、東フォークランド島の東およそ 1,500km に位置している。しかし、どんなサイズの船舶でも受け入れることができる安全な港あるいは港湾施設を、アセンション島にもサウスジョージア島にも持たなかったため、イギリスの軍艦には厳しい時間的制限が課されることとなった。この海域に滞在できる期間は、必須の整備を受けるために南大西洋を離れる必要が出てくるまでの間だけだったのである<sup>2</sup>。

このフォークランド紛争における最も基本的な兵站の要件は、この時代に起きたほとんどの戦争と同じく、弾薬と燃料、医療支援、整備、そして輸送手段である。兵站面から見ると、イギリスが成果を取めることができたのはその輸送能力によるものである。アルゼンチ

<sup>1</sup> 近年のアメリカの例としては、以下の文献を参照のこと。H. R. McMaster, *Dereliction of Duty: Lyndon Johnson, Robert McNamara, The Joint Chiefs of Staff and the Lies that Led to Vietnam* (New York: Harper Collins, 1997); Thomas E. Ricks, *Fiasco: The American Military Adventure in Iraq* (New York: Allen Lane, 2006) .

<sup>2</sup> この戦争の地理学的な概観としては、Gordon Smith, *Battle Atlas of the Falklands War 1982: By Land, Sea and Air* (Penarth: Naval-History.Net, 2006) を参照のこと。

ンの防衛を破るのに十分な数の爆弾や砲弾、爆薬といった弾薬類を、それらを配送するための人員とともに、フォークランド諸島に輸送するだけの能力を有していたのである。兵站面における唯一にして最大の難問が、この戦争の後イギリスによって明らかにされた。それは船舶や航空機のエンジンから、対空ミサイルの砲台用や戦場の応急手当所用の陸上における発電機に至るまで、あらゆる用途の燃料（一般的に「燃料油脂類」を縮めて POL と称される）を供給することだった<sup>3</sup>。イギリスの軍艦は普段の準備が整った状態であればあらゆることを自給自足できるが、燃料だけはそうはいかない。この作戦に積極的に参加したイギリス海軍の 26 隻の船舶（後に増強され 44 隻となる）は、イギリス艦隊補助部隊（RFA）から 6 隻の専用支援揚陸艦（LSL）を含む 22 隻、イギリス海上補助機関（RMAF）から 2 隻、および民間から 45 隻の「徴用船舶」（STUFT 船舶として知られる）によって支援を受けていた。このうちイギリス海軍補助艦隊の 10 隻と STUFT の 15 隻は燃料給油艦だったが、つまり全 113 隻のうち燃料給油艦が 25 隻だったということだ<sup>4</sup>。

イギリス国防省はこの戦争に関する教訓についての報告書を 1982 年 12 月に議会に提出したが、その中で兵站面の 4 つの主要な教訓が明らかにされた<sup>5</sup>。いずれもこの時代における他の戦争に共通するものだ。第 1 の教訓は、弾薬、特にミサイルについて、その消耗率が予想されていたものを遥かに上回っていたということだ。この軍事作戦に従事したイギリス陸軍の上級兵站研究者が後に計算したところによれば、陸上での戦闘における弾薬消耗率の平均は、想定 of 4 倍だった。さらに 105mm 榴弾および 81mm 迫撃砲弾の場合には想定 of 5 倍となっていた<sup>6</sup>。第 2 の教訓はこの戦争の結果として生じたものだが、北大西洋条約機構（NATO）域外におけるイギリスの作戦に向けた後方支援を強化する必要がある、というものだ。第 3 の教訓は、空中給油の重要性である。ポート・スタンレー飛行場に対する空襲によるブラックバック作戦は、アセンション島から出撃したイギリス空軍のバルカン爆撃機 1 個隊によって行われた。この作戦では、イギリス空軍の 11 機のヴィクター空中給油機によりリレー方式での超長距離空中給油支援が行われ、帰還時にはさらに 2 機の空中給油機が加えられた。イギリスはまた、長距離にわたり航空機を足場として、アセンション島を経由するエアブリッジを設けた。この際には、あらゆる要請に応じて、48 時間以内に機動部隊の艦船に対して小さな必須部品や、また時には兵員を空中投下した。最後の教

<sup>3</sup> Julian Thompson, *The Lifeblood of War: Logistics in Armed Conflict* (London: Brassey's, 1991), pp. 256-7 and 275-6; Colonel I. J. Hellberg, 'An Experience with the Commando Logistic Regiment Royal Marines' in Stephen Badsey, Rob Havers and Mark Grove (eds), *The Falklands Conflict Twenty Years On: Lessons for the Future* (London: Frank Cass, 2005) pp. 117-18.

<sup>4</sup> Cmnd. 8758 'The Falklands Campaign: The Lessons,' London: HMSO, December 1982, pp. 37-40.

<sup>5</sup> Ibid., pp. 25-28.

<sup>6</sup> Hellberg, 'An Experience with the Commando Logistic Regiment Royal Marines,' p. 119.

訓は、軍事要員や軍用装備品に加えて、民需資機材を戦争の兵站のために活用することの重要性だった。この戦争で用いられた民間の STUFT 船舶の多くは、ヘリコプター用の着艦甲板や通信用の専門機器、長距離の航海のための水処理装置といった追加設備を備え付けなくてはならなかった。さらには、北海における石油プラットフォーム用の海洋支援船である、商船ステナ・シースプレッドを改装して最新型の工作船とし、またクルーズ船ウガンダを改装して病院船とした。

イギリスは兵站に関する適切な慣行的要領については理解していたものの、戦争中には国際政治という同様に適切な事情のために、たびたびそれらを破らざるをえなかった。4月2日にアルゼンチンによってフォークランド諸島とサウスジョージア島が強奪されてから、イギリスが初めて軍事的行動を起こしたのは、4月21日から26日におけるサウスジョージア島の奪還が最初だった。この間、イギリスにとって戦略上重要なことは、アルゼンチンの活動が国際的に容認される事態を避けるために、外交や経済、それに軍事的な圧力を通じて、はっきりと継続感をよく維持することだった。4月5日から8日にかけてイギリス南部の港湾から機動部隊の一部を至急派遣することは、予備兵および民間の陸上輸送を用いなければ不可能だった。この時には、約100台の大型フラットベッドトラックが貸し切りで用いられ、第1週のうちに陸路を通じておよそ39,000トンの運送貨物が積み出し港まで輸送された。さらに第2週にはイギリス国鉄から44台の列車が特別に雇用された<sup>7</sup>。その後におけるイギリスの戦略上重要なことは、活動を目に見えて休止させないことであり、活動の継続性を保たなければならなかった。機動部隊に属する航空母艦2隻の内の1隻である、イギリス海軍インヴィンシブルにおいて、その出港後まもなくエンジントラブルが発生した。この際には、故障した艦船を帰港させるのではなく、重量5トンのプロペラ用軸受けが極めて内密に空輸され、この艦に取り付けられた。

航海を急ぐあまり、機動部隊に属する艦船には兵隊および備品が戦闘に配置され、必要とされる順番での「戦闘搭載」がなされていなかった。最初に派遣された艦隊である第3コマンドー旅団は、戦略的にも兵站面においても自給自足となることを意図して組織された。この旅団は30日分の軍用物資および60日分のその他の物資からなる、合計で約9,000トンの兵站の蓄えを備えて航海を行っていた。そのうち1個大隊分の蓄えは専用の補給艦であるイギリス海軍補助艦艇ストロムネスに積み込まれており、残りはいくつかの艦船に分散

<sup>7</sup> Marion Harding, 'Unsung Heroes,' in Linda Washington (ed.) *Ten Years On: The British Army in the Falklands War* (London: National Army Museum, 1992), p. 66.

された<sup>8</sup>。また、機動部隊に属する艦船のほとんどはアセンション島における短期間の休止を利用して、フォークランド諸島に向けた航海を継続する前に兵員や軍事用品、備品類の再分配を行った。しかし、航海の開始時、あるいはアセンション島において人員や備品類が1つ以上の艦船に割り当てられていたので、その親部隊と連絡を取ることができなくなったり、その後の輸送を確実に行うことができなくなった事例が多数報告されている。いくつかの部隊では、軍事作戦の終盤に至るまで、あるいはそれどころか軍事行動が終了するまで、重要な兵員や備品類が不足したままだった。

イギリスがこの戦争を迅速に解決しなくてはならない、さらなる兵站面での影響が存在していた。第3コマンドー旅団の弾薬の大部分、およそ2,000トンの榴弾がペニンシュラ・アンド・オリエンタル・スチーム・ナビゲーション・カンパニー (P&O) の海峡横断用フェリーである商船エルクたった1隻に積み込まれていたことが、この軍事行動の大部分における弱点だった。第3コマンドー旅団は、もともとは軽歩兵からなるコマンドー大隊を3隊と軽砲兵大隊を1隊有していたのだが、この軍事行動のためにさらにイギリス軍パラシュート部隊から軽歩兵大隊が2隊加えられるとともに、数台の中型装甲戦闘車両を加える増強が行われた。最終的にはその兵力は6隊から8隊の主要部隊と16隊の副部隊、すなわち約5,500名の兵員となり、その兵站面での負担を増すこととなった。さらなる弱点としては、RO-ROコンテナ船アトランティック・コンベアーを航空機の輸送艦として用いていたことが挙げられる。上陸作戦の開始から4日後の5月25日に、搭載されていたイギリスの重量貨物用ヘリコプター飛行隊の大半とともにこの艦を失い、イギリスは作戦の大幅な変更を余儀なくされた。軍事的な考えだけではなく政治的な考えからも、兵士達を輸送するために2隻の大型の遠洋航路船を使用することに対して制限がかけられた。1隻は第3コマンドー旅団輸送用の蒸気船キャンベラであり、もう1隻はかの有名なイギリス客船クイーンエリザベス2世号であり、こちらは第5歩兵旅団の輸送に用いられた。しかし、この2隻のどちらもほんのわずかな時間でさえ、標的とされる危険にさらすことはできなかった。

機動部隊が南に進軍する際に、約1、2週間だけでも多く兵站面で休止ができたなら、イギリスはより多くのハリヤー戦闘機を配備してその防空能力を高めることができただろう。また主要な艦艇にアルゼンチン軍が使用するシー・スキミング (超低空海面追従飛行) 型ミサイル・エグゼセに対する防御として、バルカンファランクスによる対ミサイルシステムを配備することもでき、ヘリコプターのパイロット達には暗視用ゴーグルを供給することもできていたことだろう。イギリスの戦闘能力にこうした重要な追加配備が届き始めたのは、6月14日

<sup>8</sup> Thompson, *The Lifeblood of War*, p. 252. 実際、1982年にイギリス軍が英国トン(大トン)にて計算を行っている。その計算によれば、第3コマンドー旅団のための後方支援積載量は9,000トンであり、メートル法(小トン)で計算された9,144トンとおおよそ同じである。

に陸上での戦闘に勝利し、終結させた頃だった。この状況を一番良く描いているのは、このフォークランド紛争において第2旅団パラシュート部隊が行った2つの戦闘である。1つは5月28日におけるゲース・グリーンでの戦いであり、この時はほとんど支援もないままに軽歩兵による攻撃が行われた。もう1つは6月13日に行われたワイヤレス・リッジにおける総力戦であり、この戦闘では装甲車両や砲兵隊、航空部隊による支援が行われた<sup>9</sup>。

極めて重要なレベルの国際的な政治協定が2つ結ばれており、これらがなければ、兵站面から見てイギリスの軍事行動は不可能だったであろう。1番目の協定は、NATO 域内での使用を目的として加盟各国が備えていた備品や軍需品の蓄えをイギリスが持ち出すことに対して、他の NATO 諸国から反対の声が上がらなかったことである。また多くの国々が、イギリスに対して兵站面での支援を非公式に行った。これにはイギリスに専門的な軍装備品を提供するだけでなく、アルゼンチンに対してその保有する兵器システムに対する補充や部品、あるいは技術的な支援を取り下げたことも含まれる。政治的に微妙な問題ではあるが、非常に重要なケースとして、アルゼンチンが保有するフランスのアエロスパシアル社製のエグゾセミサイルに対して部品交換や整備支援を受けるのが困難だったことが挙げられる<sup>10</sup>。

もう1つ、イギリスの兵站到欠かせなかった主要な政治協定は、この軍事作戦の開始時にアメリカ合衆国が下した決断である。アセンション島のワイドアウエイク・アメリカ空軍補助航空基地の施設をイギリスが利用することに反対しないこと、また、非公式だが少なからぬ協力を行うことを決定したのだ。アメリカが調停を試みたものの失敗に終わり、イギリスに対して支援を行うという公式声明を発表した4月30日よりも前のことだった。イギリスがワイドアウエイク航空基地をはっきりと利用することは、アメリカ合衆国政府によって厳しく制限されていたかもしれない。もともとこの航空基地は第2次世界大戦中にアメリカによって建設されたものであり、1956年の合意(1962年に改訂が行われた)のもとで、イギリスは24時間前に告知を行うことで10,000フィートの滑走路を1機の軍用機に限り使用することができ、また72時間前に告知を行うことによって1機以上の軍用機のために使用することができた。しかし、この合意は1962年以降、更新されておらず、どちらの陣営もすでに失効したと考えていた可能性がある。だが実際、アメリカ合衆国が協力したのは、イギリスにワイドアウエイクの滑走路の使用を許可するだけではなかった。この航空基地に貯

<sup>9</sup> これらの戦闘については複数の報告書が書かれている。Nicholas van der Bijl, *Nine Battles to Stanley* (Barnsley: Leo Cooper, 1999), pp. 115-141 および pp. 205-209 におけるゲース・グリーンおよびワイヤレス・リッジについての報告書を、Hugh Bicheno, *Razor's Edge: The Unofficial History of the Falklands War* (London: Weidenfeld and Nicolson, 2006), pp. 157-189 および pp. 299-312 のものと比較のこと。

<sup>10</sup> See Lawrence Freedman, *The Official History of the Falklands Campaign: Volume II: War and Diplomacy* (London: Routledge, 2005), pp. 386-7; and Nigel West, *The Secret War for the Falklands* (London: Little, Brown, 1997).

蔵していた 1,200,000 米ガロン分の航空燃料をイギリスがほとんど自由に使用することも許可し、また後にはイギリスが自分たちの燃料をこの航空基地に貯蔵することも許可したのである<sup>11</sup>。

1982 年 4 月 2 日にワイドアウエイク航空基地に配備されていたアメリカの軍人は、基地の司令官ただ 1 人、しかも中佐だった。アセンション島にはまた、イギリスやアメリカ、その他の民間組織から様々な人々が訪れ、この人々の中には BBC やケーブル・アンド・ワイヤレス社、パン・アメリカン航空、それに NASA なども含まれていた。民間人は 200 人の子供を含むおよそ 1,000 名程度で、そのほとんどは近隣のイギリス領セントヘレナ島から来ていた。通常であれば、ワイドアウエイク航空基地の唯一の滑走路を使用する飛行機は、平均でも 1 ヶ月に 20 便に届かない程度だった。この島にイギリスの軍隊は存在しておらず、アセンション島におけるイギリスの兵站面での試みは完全にその場の臨機応変な対処によるものだった。公式な組織構造などは設立されておらず、この軍事作戦中にゼロから 1,400 名の兵員規模にまでしたのだ。増員にともなって、住宅および食料の供給でさえも深刻な問題となった。この軍事作戦の期間中に、ワイドアウエイクにおける航空機の離着陸数は平均で 1 日に 100 回近くに増え、プロペラ機の離着陸数は固定翼機の 5 倍となっていた。4 月 16 日にワイドアウエイクでは 1 日で 300 回を超える航空機の離着陸数が記録され、世界中で最も多忙な航空基地となった。民間の航空運送業者から提供された航空機によって、空中輸送されたヘリコプターを含む 350 トン以上の貨物がアセンション島まで届けられた<sup>12</sup>。

イギリスにとって、2 番目に困難な兵站面での問題は地上戦のための輸送だった。4 月 17 日、ポート・スタンレーからわずか 80km 離れたサン・カルロス湾に上陸することが決定された。イギリスから航海をする際に、第 3 コマンドー旅団は 76 台のボルボ社製 BV202 雪上用無限軌道車を輸送することに決めていたものの、9 台のイーガービーバー不整地用フォークリフトと燃料ポッドを積んだ 10 台の 4 トントラックの他には、1 台も車輪自動車を輸送していなかった。車輪自動車はフォークランドの沼地だらけの荒れた地形には適してないと考えたからだ<sup>13</sup>。実際には、地元の農家が所有する軽量の四輪駆動車やトラクターを使用でき、うち何台かは徴用されることとなった。しかし、RO-RO コンテナ船アトランティック・コンベアーを失ったことによって、イギリスは全ての地上戦にたった 1 機の重量物運搬用イギリ

<sup>11</sup> Freedman, *The Official History of the Falklands Campaign: Volume II*, pp. 62-63; John Lehman, 'The Falklands War: Reflections on the "Special Relationship,"' *RUSI Journal*, Volume 157 Number 6 (December 2012), pp. 80-85. レーマンはフォークランド紛争当時のアメリカ合衆国海軍長官であった。

<sup>12</sup> この節は主として次の文献に基づいている。Captain Peter Hore, 'The "Logistics Miracle" of Ascension Island,' in Stephen Badsey, Rob Havers and Mark Grove (eds), *The Falklands Conflict Twenty Years On: Lessons for the Future* (London: Frank Cass, 2005), pp. 213-225.

<sup>13</sup> Thompson, *The Lifeblood of War*, pp. 252-253.

ス空軍チヌーク型ヘリコプターしか所有しておらず、何機かの小中型ヘリコプターで増強された。Mexeflote として知られる動力付きの筏や、他の小型舟艇を合わせた上陸用舟艇の数が問題となり、また大型の艦船を海岸近くに寄せる危険性を冒しながらなかったことから、海岸沿いを海上輸送する際に制限がかけられた。輸送手段を欠いていたので、言うまでもなく、イギリスのポート・スタンレーに向けた進軍のほとんどは徒歩によるものだった。さらに、5月28日のゲース・グリーン戦いで軽砲による支援はほとんどなされることがなく、しかも最終的にはその榴弾を使い切ってしまう結果となった。ポート・スタンレー上部の丘を巡る最後の戦闘では、イギリスの軽砲には1丁あたり500発の弾丸しかなく、これは最適必要量の半分だった。この戦闘に加わった者の中から、戦闘の最後には1つ以上の砲台で致命的に榴弾が不足しているという申し立てが繰り返してなされていたにもかかわらず、である<sup>14</sup>。

イギリスにとって兵站面で有意な点の1つは、第3コマンドー旅団には、イギリス海兵隊(RM)コマンドー後方支援連隊として知られるこの部隊専用の兵站大隊が存在していたことだ。連隊は司令部と医療支隊、輸送支隊、工作支隊、そして武器科支隊から編成され、この軍事作戦中に兵力は256名から673名に増強された。この戦争においてこの大隊に最も注目し値することとして、その砲兵支隊に燃料小隊所属の特技兵が存在しなかったことが挙げられる。特技兵は民間の志願予備兵だったために、この配置には含まれていなかったからだ。その結果、サン・カルロス上陸後に第3コマンドー旅団における給油地点は経験のない兵士達によって運用されることとなり、なかでも重要な小隊の1つは、10分間の講習を受けただけの一人の兵卒によって運用がなされたのだ<sup>15</sup>。

第3コマンドー旅団のための兵站揚陸作戦が承認されたのは、実際の上陸場所についての決定がなされる前の4月10日だった。その内容は、浜辺に小さな基地を設置はするものの、旅団への供給の大半は揚陸拠点に浮かべたままにするというものだった。この中には、旅団への再補給の2日分に相当する量を積み込んだ支援揚陸艦(LSL)2隻と、緊急医療

<sup>14</sup> イギリスの正史における主張である、Freedman, *The Official History of the Falklands Campaign: Volume II*, p. 612 と Jonathan Bailey and David Benest, 'Joint Doctrine Development Since the Falklands,' in Stephen Badsey, Rob Havers and Mark Grove (eds), *The Falklands Conflict Twenty Years On: Lessons for the Future* (London: Frank Cass, 2005), p. 292 を比較のこと。ベイリーとバーネットはともにフォークランド紛争における地上戦に従事しており、ベイリーは大砲隊将校だった。

<sup>15</sup> Anthony Welch, 'The Royal Army Ordnance Corps' in Washington (ed.) *Ten Years On: The British Army in the Falklands War*, pp. 76-7; Raymond E. Bell, 'Joint Ground Logistics in the Falklands,' *Joint Forces Quarterly*, Number 46 (2007), pp. 131-5; Hellberg, 'An Experience with the Commando Logistic Regiment Royal Marines,' pp. 109-130. 1982年には武器中隊は英陸軍武器隊(RAOC)所属の軍人で構成されており、その中には国防義勇予備軍(TAVR)の一員である燃料小隊も含まれていた。TAVRは一般的には国防義勇軍の名で知られている。

支援のための蒸気船キャンベラが含まれていた。サン・カルロス上陸の決定がなされると、エイジャックス湾が上陸の際の兵站基地として選ばれた。非常に制限された浜への上陸エリアで最も広い場所であり、かつ、もう使われていない羊肉冷凍工場の建物しか存在しなかったからだ。東フォークランド島に向かってイギリスが進軍する際には、旅団のための前線の兵站基地がポート・サルヴァドール湾に位置するティール・インレットに設営され、ポート・スタンレーを巡る最後の戦闘を支援することとなった。しかし、5月21日にサン・カルロスに初めて上陸を行った直後に、補給品のほとんどを沖に浮かべておく計画をアルゼンチン軍の空襲の最中に行うことはできそうもないことが明らかになった。エイジャックス湾には、安全に蓄えを分散させられるだけのスペースも、また巡回を行えるだけのスペースも不十分なため不適當だったとはいえ、代わりにこの場所に主要な補給品のための臨時集積場を設けなければならなくなった。イギリス海軍補助艦隊および STUFT 船舶は暗闇に包まれた中でその荷を降ろさなければならず、大部分は朝の空襲が始まる前にその場を離れなければならなかった。STUFT の船舶ほとんどは夜にヘリコプターを降ろすだけの機能が備わっておらず、また上陸用舟艇や Mexeflote を降ろすのには時間のかかる困難な作業だった<sup>16</sup>。

このことは、イギリスに対して兵站面で2つの大きな影響を与えた。1つは、コマンドー後方支援連隊の支配下には1機のヘリコプターも上陸用舟艇も存在しなかったことである。このため、戦術指揮官や作戦指揮官と真っ向から奪い合うこととなり、しかもたいていは失敗に終わった。上陸拠点における船舶の出入りは機動部隊の指揮下にあり、しかも推定される空からの脅威と実際の空からの脅威とに大きく左右されていたため、必須の補給品や備品類の申請でさえ必ずしも受理されるわけではなかった。もう1つは、ヘリコプターと上陸用舟艇のほとんど全てが、約1週間の間エイジャックス湾を含むサン・カルロス湾において積み下ろし中となっており自由に使うことができず、上陸拠点から前進するための手段が残っていなかった。政治レベルでは、イギリスは自分たちの行動に対する国際的な支援が打ち切られる可能性を考えると、ますます神経質になっていた。加えて、フォークランド諸島における兵站面の状況を、ロンドンで理解することができなかったのである。このために、フラストレーションが増大することとなり、前進の命令を出した結果、論争の的となったゲース・グリーンンの戦いにつながったのだ。

東フォークランド島を渡ってイギリスが進軍している際に、食料や水、非戦闘用の医薬品は比較的ささいな問題でしかなかった。しかし、寒波にさらされることは全ての兵士にとって悩みの種となり、またフォークランド諸島の沼地だらけの荒れた地形のせいで塹壕足炎

<sup>16</sup> Thompson, *The Lifeblood of War*, pp. 266-72; Hellberg, 'An Experience with the Commando Logistic Regiment Royal Marines,' pp. 113-19.



の症状にかかり、飲水のため風土性の軽い下痢になる者も出た。戦闘における損耗人員に対する治療や後送がうまく機能したために、治療された損耗人員に対する生存率は非常に高いものとなった。300 名以上のアルゼンチン人を含む、1,000 人を超える損耗人員が専用の病院船である商船ウガンダに後送させられたが、3 人を除く全員が生き残った。しかし、エイジャックス湾において第一線の包帯所に唯一適した場所は、弾薬用の大規模臨時集積場の隣にある使われなくなった冷凍工場だった。この場所は「赤と緑の生命維持装置」（イギリス軍パラシュート部隊が着用していた赤色のベレー帽と、イギリス海兵隊が着用していた緑色のベレー帽とが由来）として知られている。その結果として、イギリスはこの包帯所に、ジュネーブ条約のもとにおける保護を意味する赤十字の印を着けなければならないことを決定した。この場所は弾薬の臨時集積場に非常に近く、しかもある時にはその屋根に 2 発の不発弾が打ち込まれている状態でその役割を果たしていたからだ<sup>17</sup>。

6 月 2 日に第 5 歩兵旅団が到着すると、イギリスは第 3 コマンドー旅団の進軍を方向の南にあたる東方向に向かって進軍する第 2 軸を展開し、この進軍を支援する目的のために前線の兵站基地をブラフ・コーブに設営した。この到着したばかりの旅団に属する 3 大隊を上陸拠点の防衛や第 3 コマンドー旅団をさらに補強する目的で用いるのではなく、進軍の一部として用いるという決定を巡って論争がなされている。繰り返しになるが、この決定はできる限り早くこの戦争を終わらせなければならないという政治的必要性によるところが大きく、またアルゼンチン兵士の質が劣っていたという考えも大きく寄与していた。絶対に必要とされる兵站大隊を保持していた第 3 コマンドー旅団とは違い、第 5 歩兵旅団には 2 隊の武器科中隊が配備されているだけだった。旅団の所定の兵站部隊が予備兵からなっており、フォークランド諸島には派遣されていなかったからだ。また山野を横断するのに適した輸送手段がほとんど存在していなかった。ポート・スタンレーを巡る最後の戦闘において、8 個の歩兵大隊という、小師団相当の規模に対して（これらの武器科中隊を吸収していた）コマンドー後方支援連隊は支援を行わなければならないなかった。また、第 5 歩兵旅団に属する兵士と備品類を先へと進めるために、イギリスは船舶と上陸用舟艇を無防備なままに海岸近くに寄せる危険を冒さなければならないなかった。この行動の結果、6 月 8 日にブラフ・コーブ近くにあるフィッツロイ・クリークにおいて空襲を受け、支援揚陸艦であるサー・ガラハドを失い、また支援揚陸艦サー・トリスタンも損傷を受け一時的に放棄されることとなった。

<sup>17</sup> Cmnd. 8758 'The Falklands Campaign: The Lessons,' London: HMSO, December 1982, pp. 27-28; Rick Jolly, *The Red and Green Life Machine: Diary of the Falklands Field Hospital* (London: Century, 1983). 1998 年に当時の野戦病院指揮官だったリチャード・リック・ジョリー外科医指揮官は、アルゼンチンからフォークランド紛争における人命救助活動を称えられ、勲章を授与された。このことにより彼はこの戦争の両陣営から勲章を授与された唯一の人物となった。

当初イギリスの戦争計画では、4月12日に海上排除水域（MEZ）を設定（4月30日には完全排除水域（TEZ）に拡張される）したことを始めとして、フォークランド諸島におけるアルゼンチンの兵站を遮断し、増援や再補給を妨げることを目的としていた。ポート・スタンレー飛行場や牧草地における小規模な飛行場に対して繰り返して攻撃が行われたが、これはアルゼンチンの航空機による脅威を減らすことだけでなく、そのヘリコプターの機動力を削ぐことも目的として行われたものだった。丘の上でポート・スタンレーを防衛するアルゼンチン兵のもとに弾薬やその他の補給品が届けられることに対しては、ほとんどなにも影響をおよぼすことができないことを、イギリスは正しく理解していた。アルゼンチン兵が降伏した後になって、この兵士達の大部分のもとに食料や防護テントが届いていなかったことがわかったが、これはイギリスの努力によるものというよりも、アルゼンチンの組織力の低さによるものと思われる。

この戦争に関するその他の側面と同様に、兵站においても、困難に直面しても臨機応変に打破することのできる優れた人材にイギリスは非常に大きく依存していた。兵站面における要素がこの戦争において決定的な役割を果たしたことは当然だが、兵站面における不利な問題が起きても対処ができなくなるような事態は起きなかった。こうした観点から見ても、またこの戦争の相手と比較しても確かに、フォークランド紛争におけるイギリスの兵站は注目に値する成功と見なされるべきである。