

## 第6章

# イラン人質救出作戦（1980年）の実相と影響

## ——ゴールドウォーター・ニコルズ法の一起源？

小橋 整治

### はじめに

1991年の湾岸戦争は42日間継続したが、そのうち38日間は航空作戦のみが実施され、最終盤の地上戦は開始4日目にアメリカのジョージ・H・W・ブッシュ（George H. W. Bush）大統領が停戦を宣言したことで幕引きとなった。数万名と言われるイラク軍の戦死者に対し、アメリカ軍の戦死者は行方不明者を含めても150名足らずであった<sup>1</sup>。クウェート解放という戦争目的の達成はもとより、キルシオの観点からも、湾岸戦争はアメリカ軍を中核とした多国籍軍の圧勝であった。

一方、1973年まで続いたベトナム戦争はアメリカ軍の敗北に終わり、その後、湾岸戦争の勝利に至るまでの間、アメリカはいわゆる「ベトナム症候群」に悩まされることとなる。しかし、この20年足らずの間にアメリカ軍は大きな変革を遂げ、その結果として湾岸戦争での勝利を引き寄せたといえる<sup>2</sup>。ブッシュ大統領の言葉を借りれば、湾岸戦争の勝利によってアメリカは「ベトナム症候群を完全に払拭」したのである<sup>3</sup>。

ベトナム戦争後、湾岸戦争に至るまでの間、アメリカは大規模な戦争を行わなかった。しかし、1980年代においても、イラン人質救出作戦、グレナダおよびパナマへの軍事侵攻、リビア空爆等の小規模な軍事作戦は行っている。それらは短期間かつ小規模なものであり、日本での認識度は低い。これらの1980年代におけるいくつかの実戦経験が、アメリカ軍のあり方に重要な変化をもたらしたのではないかというのが本章の問題意識である。

本章では、1980年のイラン人質救出作戦に焦点を当て、その実態（計画、準備、実施と結果、結果の要因）を明らかにするとともに、作戦の実施がアメリカ軍のあり方に与えた影響について考察する。トム・克蘭シー（Tom Clancy）は、イラン人質救出作戦が失敗した結果、軍種間の統合が検討の対象となり、1986年のゴールドウォーター・ニコルズ法

<sup>1</sup> ボブ・ウッドワード『司令官たち——湾岸戦争突入にいたる「決断」のプロセス』石山鈴子、染田屋茂訳（文藝春秋、1991年）486頁。

<sup>2</sup> ベトナム戦争以降、訓練・ドクトリン軍（TRADOC）に焦点をあてて、アメリカ陸軍でどのような改革が成されたか（現場からの改革）については、北川敬三『軍事組織の知的イノベーション——ドクトリンと作戦術の想像力』（勁草書房、2020年）第6章を参照されたい。

<sup>3</sup> 松岡完『ベトナム症候群——超大国を苛む「勝利」への強迫観念』（中央公論新社、2003年）10頁。

制定につながったと述べている<sup>4</sup>。その通説的理解についても、その妥当性を含めて検討したい。

## 1. 作戦の背景

### (1) イラン革命とアメリカ大使館人質事件の発生

モハンマド・レザー・シャー・パーレーヴィ (Mohammad Reza Shah Pahlavi) 国王が統治していたイランは、中東におけるアメリカの最も重要な地域的同盟国であった。イランはパーレーヴィ国王の下で莫大な石油収入により 1970 年代までにめざましい経済成長を遂げていた<sup>5</sup>。一方でインフレの激化や都市部と農村部の格差の増大、石油価格の安定化による不況の到来によって、国民の間で広く政権批判が高まった。1978 年末になるとイランでは大規模デモが頻発し、1979 年 1 月にパーレーヴィ国王は国外へ脱出した。同時にフランスから反体制派のルーホッラー・ホメイニ (Ruhollah Khomeini) 師が帰国し、反体制派が政権を掌握した<sup>6</sup>。

当初アメリカは、イラクがイランを攻撃しようとしていることを警告するなど、新政府と協力しようと最大限の努力をしたが、イランの急進派はアメリカとの良好な関係を望んでいなかった<sup>7</sup>。革命後も、アメリカは以前と同様にイランをソ連に対する防波堤と見なして、同盟関係の維持を望んでいた<sup>8</sup>。1979 年 11 月、亡命中のパーレーヴィ元国王に対してアメリカは、病気治療を理由としてアメリカ入国を認めた。この決定に対して反発したイランの学生たちはテヘランのアメリカ大使館を占拠し、52 人の大使館員を人質にした<sup>9</sup>。

ホメイニは、元国王への対応でアメリカを非難すると同時に、イラン政府内の穏健派や世俗派を批判した。以前にもあった同様の危機に関しては<sup>10</sup>、イランの外務大臣が介入して解決したが、今回は外務大臣の権限が急進派に奪われていた。急進派のリーダーは、「アメリカが介入すれば、人質を全員殺す」と脅迫した。危機が長引くと、ジミー・カーター (Jimmy Carter) 大統領は軍事行動ではなく経済制裁を選択したが、人質はテヘラン中心部にあるアメリカ大使館内に留め置かれた<sup>11</sup>。

<sup>4</sup> トム・克蘭シー『トム・克蘭シーの海兵隊 (上)』橋本金平訳 (東洋書林、2006 年) 50 頁。

<sup>5</sup> 永田雄三編『西アジア史Ⅱ——イラン・トルコ』(山川出版社、2002 年) 443-444 頁。

<sup>6</sup> 斎藤眞、古矢旬『アメリカ政治外交史』第二版 (東京大学出版会、2012 年) 270-271 頁；永田編『西アジア史Ⅱ』446-447 頁。

<sup>7</sup> James Stejskal, *Special Forces Berlin: Clandestine Cold War Operations of the US Army's Elite, 1956-1990* (Havertown: Casemate Publishers, 2017), p. 153.

<sup>8</sup> H・R・マクマスター『戦場としての世界——自由世界を守るための闘い』村井浩紀訳 (日本経済新聞出版、2021 年) 308 頁。

<sup>9</sup> 斎藤、古矢『アメリカ政治外交史』271 頁。

<sup>10</sup> Peter Huchthausen, *America's Splendid Little Wars: A Short History of U.S. Engagements from the Fall of Saigon to Baghdad* (New York: Penguin Group Inc, 2003), p. 32. この 9 か月前の 1979 年 2 月にもアメリカ大使館にイラン人が乱入した事件が発生していたが、この時は 24 時間で大使館員は解放された。

<sup>11</sup> Stejskal, *Special Forces Berlin*, p. 153.

事件発生当初は、アメリカではベトナム戦争が記憶に新しく、カーター大統領も翌年の選挙を控えており、イランに対する軍事力投入の可能性は極めて低かった。しかし、イランが人質の裁判や処刑を予告し始めると、軍事的な対応策を考えなければならなかった。懲罰的な攻撃として、ホメイニの自宅やイランの油田を目標とすることが検討されたが却下され、人質の救出作戦が計画されることとなった<sup>12</sup>。

1980年1月にアボルハサン・バニサドル（Abolhassan Banisadr）がイランの大統領に就任すると、事件の解決のため水面下の交渉が始まった。彼は人質問題解決の意志をアメリカに伝えてきており、2月から3月にかけて人質解放が実現するかと思われた。しかし、人質のイラン政府への移管に反対する最高指導者ホメイニの発言で、当面の平和的な解決の期待は消え去った。3月10日にカーター大統領は、ホメイニが明らかに理性を失ったと考えた。4月に入っても状況が好転しないため、アメリカはイランに対しさらなる経済制裁と外交関係の断絶を決断した。同時期、イランが人質の殺害を仄めかしたため、外交交渉に頼ることはできなくなった。カーター大統領は救出作戦を決意し、4月11日に国家安全保障会議のメンバーを招集し、作戦の再検討を実施した。24日には準備が完了することがわかり、カーター大統領は救出作戦の実行を決断した<sup>13</sup>。

## （2）救出作戦計画の策定指示

この危機発生当初から救出のために軍事力を使用するオプションに対して、国務長官サイラス・ヴァンス（Cyrus Vance）を除き、政府中枢ではほとんどが肯定的だった。ヴァンス国務長官は、軍事行動は双方に死傷者が発生するであろうこと、そしてイランへの軍事行動は他のイスラム諸国の反発を招き、国際的にアメリカが大きな損失を被ると考えたのであった。しかし1979年11月6日には、カーター大統領が国家安全保障担当大統領補佐官のズビグニュー・ブレジンスキー（Zbigniew Brzezinski）を通じて、国防長官ハロルド・ブラウン（Harold Brown）に人質救出作戦計画の策定を指示した<sup>14</sup>。

人質はアメリカから遠く離れた敵意のある地域にいるため、その任務は困難を極めることが予想された。このような困難な任務は、1970年11月にアメリカ軍が北ベトナムのソン・タイ（Son Tay）から捕虜を救出しようとしたときに、一度だけ試みられたことがあった。イランでのミッションは、イラン国外からヘリコプターを使用する場合、テヘランがその航続距離をはるかに超えていること、人質が敵対する国家の大都市の真ん中にあることから、より難易度が高いと考えられた<sup>15</sup>。

<sup>12</sup> Bill Walter, "AC-130s in Operation Rice Bowl and Eagle Claw 1979–1980," *Air Commando Journal*, volume 3, issue 2 (Summer 2014), p. 9.

<sup>13</sup> ジミー・カーター『カーター回顧録（下）——キャンプ・デービッドとイランの影』日高義樹監修（日本放送出版協会、1983年）279–287頁、299–315頁。

<sup>14</sup> Jerry L. Thigpen, *The Praetorian Starship: The Untold Story of the Combat Talon* (Alabama: Air University Press, 2001), pp. 181–182.

<sup>15</sup> Stejskal, *Special Forces Berlin*, p. 153. ソン・タイ救出作戦は捕虜救出を目的としたが、襲撃時に捕虜はソン・タイから移動させられており、作戦目的は果たせなかった。

ブラウン国防長官は、統合参謀本部議長デビッド・ジョーンズ (David C. Jones) 空軍大將に救出計画立案を命じた。ジョーンズ大將は統合参謀本部 (Joint Chief of Staff: JCS) J-3 の特殊作戦局 (Special Operations Division: SOD) に計画を任せた。また、救出作戦が不可能な場合に、イランに人質を解放させる別の選択肢を考えさせるため、特別の計画作成グループ (Operations Planning Group: OPG) を設立し、ボブ・テイラー (Bob Taylor) 空軍少將をその議長とし、危機解決のための軍事オプションの検討も始めた<sup>16</sup>。SOD は、救出作戦における航空作戦指揮官として、ジェームズ・カイル (James H. Kyle) 大佐を指名した。カイル大佐は連絡を受けた 11 月 11 日から 24 時間以内にペンタゴンに到着し、初期計画の進捗状況について説明を受けた。12 日には、人質救出を実施する統合任務部隊指揮官ジェームズ・ヴォート (James B. Vaught) 陸軍少將とデルタ・フォースの精鋭テロ対策部隊指揮官チャールズ・ベックウィス (Charles A. Beckwith) 大佐も参集し、統合任務部隊の核が形成された<sup>17</sup>。また後述するヘリコプター部隊の指揮官には、エドワード・シーファート (Edward Seiffert) 海兵隊中佐が任命された<sup>18</sup>。

1970 年代半ば以降、非正規の脅威 (テロリスト) に対処するため、特殊部隊の創設が検討されていた。後にデルタ・フォースとなる部隊は 77 年 11 月に立ち上げられたが、任務に必要な戦術や手順の開発には 2 年が必要であり、イラン人質事件が発生した時、この部隊は能力点検の実施中であつた。個々の隊員は優秀であつたが、この部隊に欠けていたのは指揮組織、幕僚、支援部隊であつた。このことから、1980 年当時において、組織戦闘力の発揮に問題が発生することは明白だつた。さらに、このケースでは、救出作戦に必要な情報収集網がイランに存在しないことも問題だつた<sup>19</sup>。

初期に国防総省で作成されていた救出作戦計画は、デルタ・フォースがパラシュートで大使館の敷地に突入するというものであり、ベックウィス大佐にとって自殺行為にしか見えなかつた。また JCS もパラシュートによる攻撃に興味を示すなど、当初の計画は現実的とは思えないものであつた<sup>20</sup>。

11 月 12 日に SOD は、陸軍参謀総長とヴォート少將に最初のブリーフィングを実施した。SOD による当初案は陸軍のデルタ・フォースによる大使館への直接攻撃であつた。トルコからのヘリコプターによるデルタ・フォースの輸送が検討されたが、給油の問題や政治上の問題等から却下された。結局、受け入れ可能な中継基地としてはエジプトとディエゴ・ガルシアの 2 つとなつたが、デルタ・フォースの輸送には MC-130 の他に、大使館への往復に回転翼機が必要とされた。デルタ・フォースを長距離飛行によって送り込むのは

<sup>16</sup> Thigpen, *The Praetorian Starship*, p. 182.

<sup>17</sup> Ibid.

<sup>18</sup> Dwight Jon Zimmerman and John D. Gresham, *Beyond Hell and Back: How America's Special Operations Forces became the World's Greatest Fighting Unit* (New York: St. Martin's Press, 2007), p. 111.

<sup>19</sup> トム・クランシー、カール・スタイナー、トニー・コルツ『アメリカ特殊部隊 (上)』伏見威蕃訳 (原書房、2003 年) 14-15 頁。

<sup>20</sup> John T. Carney, Jr. and Benjamine F. Schemmer, *No Room for Error* (New York: Ballantine Publishing Group, 2002), p. 68.

空軍の責任範囲となった<sup>21</sup>。しかし特殊部隊に使用するヘリコプターの選択肢は少なく、カイル大佐は海軍の RH-53D「シー・スタリオン」を選定した。このヘリコプターは掃海用であったが、当時としては最高の積載量と航続距離があった。この機体は空中給油機能もあったが、レーダー回避のために低空飛行でイランに侵入する場合は、空中給油は困難とされ、地上での給油が不可欠となった。また RH-53D は、多くの機体が使い古されており、経費の問題から整備もおざなりになっていた。さらに作戦に参加予定の搭乗員、特に海軍所属の者は、任務に不可欠な暗視ゴーグルの使用に習熟している者が少なく、掃海と今回の任務での暗視ゴーグルによる複雑な地形に沿った飛行を比較すると、その性質が全く異なっていた。結果的に操縦士（正・副）は海兵隊 12 名、海軍 3 名、空軍 1 名となった。これは実際の作戦に大きな影響を及ぼすこととなった<sup>22</sup>。

### （3）最終計画

救出作戦の最終計画は、以下のようなものであった（次頁に載せた作戦計画の概略図を参照されたい。なお、点線は未実施部分である）。

参加航空機は回転翼機 RH-53D 掃海ヘリコプター 8 機、固定翼機は全 12 機で、内訳は輸送機として MC-130（コンバット・タロン：特殊作戦用改修機）が 4 機、給油機として EC-130 が 3 機、AC-130「スペクター」ガンシップ 3 機、C-141「スターリフター」戦略輸送機 2 機であった。作戦の先鋒はデルタ・フォースが担い、グリーンベレーがその支援にまわることとなった<sup>23</sup>。

作戦発動第一夜、3 機の MC-130<sup>24</sup>がオマーンのマシラ（Masirah）島からイランの砂漠の荒地へ飛び、そのうち 1 時間先行離陸した 1 機が基地「デザート・ワン（Desert I）」を確保する<sup>25</sup>。「デザート・ワン」があるのはイラン北中部の高原地帯に位置する砂と塩の砂漠である。荒涼とした無人地帯であり、近くの町からは 60 マイル離れていた。そのため、秘密裏の救助活動を実施するには最適な場所と考えられた<sup>26</sup>。3 機の MC-130E のうち 2 機は救助部隊と機材を降ろした後、すぐにマシラ島へ引き返す<sup>27</sup>。引き続き、3 機の EC-130 が<sup>28</sup>、到着するヘリコプターへの給油のため「デザート・ワン」へ着陸する。8 機の RH-53D ヘリコプター<sup>29</sup>が空母「ニミッツ」を発艦し、「デザート・ワン」で給油後、翌朝夜明け前までに救助部隊をテヘラン近郊の「デザート・ツー（Desert II）」に運ぶこととなっていた

<sup>21</sup> Thigpen, *The Praetorian Starship*, pp. 182–183.

<sup>22</sup> Zimmerman and Gresham, *Beyond Hell and Back*, p. 106.

<sup>23</sup> ナイジェル・カウソーン『世界の特殊部隊作戦史 1970–2011』角敦子訳（原書房、2012 年）69–70 頁。

<sup>24</sup> Thigpen, *The Praetorian Starship*, p. 216. コールサインはドラゴン（Dragon）1～3。

<sup>25</sup> James H. Kyle, *The Guts to Try: The Untold Story of the Iran Hostage Rescue Mission by On-scene Desert Commander* (Phoenix: American Traveler Press, 1995), p. 178.

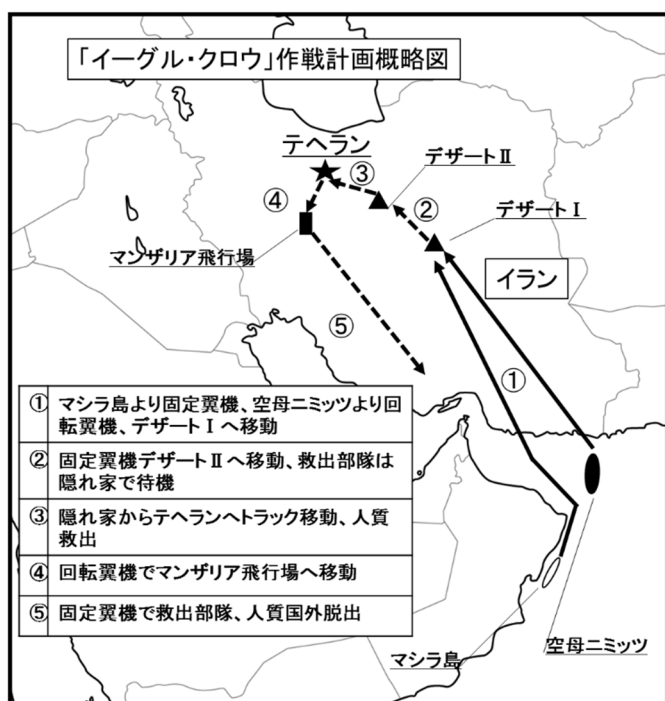
<sup>26</sup> Zimmerman and Gresham, *Beyond Hell and Back*, p. 100.

<sup>27</sup> Kyle, *The Guts to Try*, p. 179.

<sup>28</sup> Thigpen, *The Praetorian Starship*, p. 216. コールサインはリパブリック（Republic）4～6。ヘリコプター用燃料を搭載していた（計 18,000 ガロン）。

<sup>29</sup> Thigpen, *The Praetorian Starship*, p. 233. コールサインはブルーベアド（Blue Beard）1～8。

<sup>30</sup>。救出部隊はここで事前潜入していた工員リチャード・メドウズ (Richard M. Meadows) らとおちあい、工員によって隠れ家へと案内され、翌日夜の攻撃まで身を隠す。ヘリコプターは、翌日のデルタ・フォースによる要請まで待機する<sup>31</sup>。「デザート・ツー」はテヘランの南東 60 マイルにある丘陵地帯で廃塩鉱である<sup>32</sup>。作戦 2 日目 (4 月 25 日) の夕刻にメドウズその他、複数名のデルタ・フォース隊員と通訳がテヘラン郊外の倉庫でトラック 6 台を受領、これを隠れ家まで運転し、デルタ・フォース隊員全員を乗車させ、先ほどの倉庫まで輸送する。また、ベクウィス大佐は大使館周辺の偵察も実施する<sup>33</sup>。



作戦 2 日目の夜に MC-130 および EC-130 が、統合任務部隊指揮官が所在するワジ・ケーナ (Wadi Kena) から、当時使用されていないイランのマンザリヤ (Manzariyeh) 飛行場 (テヘランから 185 キロ南西) へ、今度は約 100 名のレンジャー隊員を乗せて向かう。レンジャー部隊は到着後、急襲により飛行場を制圧する。この際、飛行場制圧支援のため、AC-130 ガンシップがレンジャー部隊の地上行動を掩護する。この飛行場は、解放された人質を運ぶための 2 機の C-141<sup>34</sup>も着陸することになっていた。また AC-

130 はデルタ・フォースの大使館突入を掩護し、テヘランのメヘラバード (Merabad) 空港付近でイラン空軍の妨害を押さえ込むこととなっていた<sup>35</sup>。アメリカ大使館への強襲はデルタ・フォースの部隊が実施するが、別に 3 人の人質がいたイラン外務省ビルへの対処は、デルタ・フォースに割ける人員がないため、ベルリンに駐留していたアメリカ軍の特殊部隊が対応することとなった。この部隊は、スタンリー・オルチョビク (Stanley Olchovik)

<sup>30</sup> 資料によっては、ヘリコプターは救助部隊を降ろした後、近隣の隠匿場所まで飛行することになっており、その隠匿場所を「デザート・ツー」としているものもある。

<sup>31</sup> Justin W. Williamson, *Operation Eagle Claw 1980: The Disastrous Bid to End the Iran Hostage Crisis* (Oxford: Osprey Publishing, 2020), p. 32; Stejskal, *Special Forces Berlin*, p. 161; カウソーン『世界の特殊部隊作戦史』70 頁。事前潜入工員はメドウズを含めた 3 人と、その他に通訳兼運転手として採用された 3 人のイラン系アメリカ人が出迎えることになっていた。

<sup>32</sup> Alan Hoe, *The Quiet Professional* (Kentucky: The University Press of Kentucky, 2011), p. 145.

<sup>33</sup> Williamson, *Operation Eagle Claw 1980*, p. 32; Stejskal, *Special Forces Berlin*, p. 161.

<sup>34</sup> Thigpen, *The Praetorian Starship*, p. 212. 1 機が負傷者の治療が可能な救護機とされた。

<sup>35</sup> カウソーン『世界の特殊部隊作戦史 1970-2011』70 頁; Thigpen, *The Praetorian Starship*, pp. 211-212; Kyle, *The Guts to Try*, pp. 66-68. ガンシップは 1 機がテヘランで援護射撃、1 機が空軍基地からの反撃阻止、1 機がマンザリヤ飛行場周辺の航空支援を実施し、残りの 1 機は予備とされた。

大佐が指揮をとることとなった<sup>36</sup>。

イラン外務省ビルにいた3人の人質解放は13人の強襲チームが実施、主力のデルタ・フォース2個中隊80名が大使館を確保、別のチーム13名が大使館横の通りを確保することとなっていた<sup>37</sup>。アメリカ大使館への強襲は、全面的な攻撃を行い、防御側を素早く排除しようとしていたが、分遣隊の外務省での計画は、大胆なものであった。近くに駐車した車両から地図を手にした隊員が、質問するように警備員に近づき、拳銃で警備員を排除する。その後、分遣隊はアメリカ人を救出する。途中、ロックされたゲートやドアがあれば、それを開けるために侵入用の道具を携帯する。シンプルな計画だが、成功させるためには不意打ちとスピード、そして行動の激しさが必要だった<sup>38</sup>。

デルタ・フォースは大使館強襲により人質を解放し、近くのサッカー・スタジアムでヘリコプターと落ち合った後、マンザリヤ飛行場へ移動し、さらに待機するC-141で国外へ脱出することとなっていた。なお、マンザリヤ飛行場に到着したヘリは破壊することとした<sup>39</sup>。一方で外務省強襲チームは、隣接した公園からヘリコプターでマンザリヤまで移動する予定だった<sup>40</sup>。

#### （４）事前の現地情報収集と訓練

軍は、テヘランの街のレイアウト、アメリカ大使館の敷地、イラン外務省などの正確な情報を求めている。当時の国務省は、海外のアメリカ関連施設の詳細な建設データさえ管理していなかった。直ちに必要だったのは古典的な目標に関する情報（ターゲティング・インテリジェンス）であり、救出部隊を突入させ、人質を安全に救出する襲撃計画を立てるために不可欠なものだった。そのため、ベルリンに所在していたアメリカ陸軍の特殊部隊員2名が、別々に3月末に出発し、イラン入国後に事前の情報活動を実施した。彼らは大使館やイラン外務省、強襲ルートや脱出ルートに関して、1週間で様々な情報（イラン外務省内部にも潜入した）を収集して帰国した。彼らの情報は、計画策定者や強襲部隊に知らされた<sup>41</sup>。

中央情報局（Central Intelligence Agency: CIA）は、現地情報の取得および支援のために、イランで活動経験のある引退した工作員を現役復帰させた。彼は政変で混乱していたイランに容易に入国し、トラック5台とバン数台を購入するとともに、これらを保管する倉庫も確保した。これらの車両は救出部隊を「デザート・ツー」から輸送することとなってい

<sup>36</sup> Stejskal, *Special Forces Berlin*, pp. 156, 164.

<sup>37</sup> Williamson, *Operation Eagle Claw 1980*, p. 33. 外務省強襲チームをはじめ各攻撃隊の人数は、資料により異なっている。

<sup>38</sup> Stejskal, *Special Forces Berlin*, pp. 176–177.

<sup>39</sup> カウソーン『世界の特殊部隊作戦史 1970-2011』70–71頁。

<sup>40</sup> Williamson, *Operation Eagle Claw 1980*, p. 33. 資料によっては、サッカー・スタジアムでのピックアップとするものもある。

<sup>41</sup> Stejskal, *Special Forces Berlin*, pp. 158–162.

た<sup>42</sup>。また、作戦で必要となる HF 無線のトランシーバーを持ち込むことにも成功した<sup>43</sup>。

ベックウィス大佐はコロラド州フォート・カーソン (Fort Carson) での完全な模擬演習を要望していたが、叶わなかった。それでも彼のデルタ・フォースは、アメリカ国内各所で大使館を破壊突入するリハーサルを 92 回も実施した。救出作戦に関係する各構成部隊は、1980 年の冬から春先にかけて個別の訓練を実施した。使用されるヘリコプターやその保守・支援要員は、海軍の第 16 掃海飛行隊から空母「ニミッツ」へ移乗した。一方でヘリコプター操縦員の訓練は、アリゾナ州ユマにある海兵隊航空基地で実施された。ここでは暗視ゴーグルによる編隊飛行訓練を実施したが、現在と異なりゴーグルは非常に重い上に性能も良くなかったために、天候が良好であったとしても相当なストレスを伴うものだった。それに比較すれば、空軍の固定翼機部隊には大きな困難はないように思われた<sup>44</sup>。

SOD のリー・ヘス (Lee Hess) 空軍中佐は、MC-130 が救出作戦に使用されることを見越して、知己の嘉手納にある空軍第 1 特殊作戦飛行隊 (1<sup>st</sup> Special Operations Squadron) 指揮官と 11 月 7 日に連絡を取り、MC-130 による無灯火着陸訓練を依頼した。同飛行隊では、選抜隊員がその後 1 か月にわたって無灯火着陸訓練を実施した。空軍の特殊作戦機 MC-130 の訓練飛行隊として第 8 特殊作戦飛行隊があり、アジアに駐留する第 1 特殊作戦飛行隊と、ヨーロッパに駐留する第 7 特殊作戦飛行隊のために、パイロットを養成してきた。11 月 21 日、第 8 特殊作戦飛行隊のボブ・ブレンシー (Bob Brenzi) 大佐はワシントンへ招集され、MC-130 で夜間の暗視ゴーグル使用による着陸を実施するための準備を指示された。同じ部隊のジェリー・ティグペン (Jerry L. Thigpen) 大尉は暗視ゴーグルを調達し、ブレンシー大佐、ティグペン大尉を含む数名のクルーが訓練を実施した。当初は暗室で暗視ゴーグルの慣熟に努め、早くも翌週の 26 日にはエグリン (Eglin) 航空基地を使用して、第 8 特殊作戦飛行隊による暗視ゴーグルを用いた MC-130 の初飛行を実施した。その後 3 週間の訓練で、その技量は大きく向上した<sup>45</sup>。

規模は大きくないが、救出作戦参加部隊の指揮系統は複雑で、各軍種の部隊が入り混じっていた。また、関係する部隊や組織も広範にわたっていた。建前上は統合部隊であったが、実際には顔を合わせたこともない各軍種の寄せ集めであった。これらを有機的に結合するために必要な総合リハーサルは、それほど多くなく、それも完全な形態のものはなかったため、各級指揮官が十分に意思交換する機会も多く与えられなかったようであった。

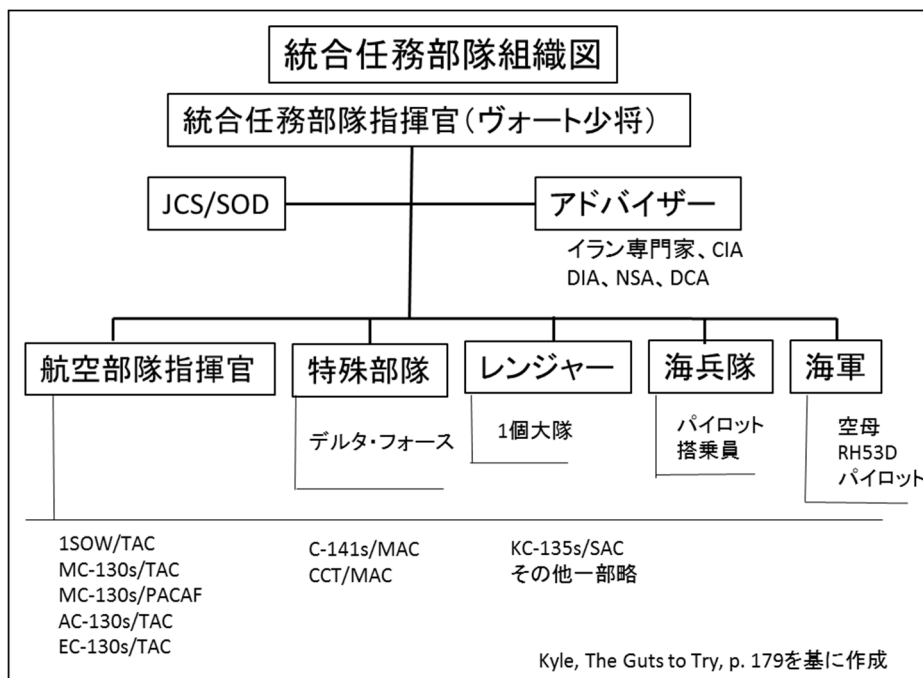
<sup>42</sup> Zimmerman and Gresham, *Beyond Hell and Back*, pp. 111–112.

<sup>43</sup> Stejskal, *Special Forces Berlin*, p. 161.

<sup>44</sup> Zimmerman and Gresham, *Beyond Hell and Back*, pp. 114–115; Carney and Schemmer, *No Room for Error*, p. 82.

<sup>45</sup> Thigpen, *The Praetorian Starship*, pp. 179–180, 182.

図 作戦時の組織体系



## 2. 作戦の推移

### (1) 作戦直前の事前偵察

1980年4月1日の夜半、CIAパイロットの操縦する小型双発機により、ジョン・カーニー (John Carney) 空軍少佐がイラン国内へ送り込まれた。彼の任務は、「デザート・ワン」と呼称された砂漠内の全長 900メートルの簡易滑走路の地取りだった。「デザート・ワン」は、救出チームの積み替えと空母からのヘリコプター部隊の給油地点とされていた<sup>46</sup>。しかし、海軍のヘリコプターと海兵隊のパイロットに対する信頼度は、全体的にさほど高くなかった。ヘリコプターにはメンテナンスの問題があり、誰もが2~3機のヘリコプターが故障すると予想していた<sup>47</sup>。

4月17日から19日にかけて、以前イランに情報収集で潜入した2人の作業者とメドウズら現地受け入れチームが、それぞれイランに入国した。彼らの任務は、情報収集や作戦の準備から、救出部隊を受け入れて目標である大使館や外務省に移動させることへと変わっていた。しかも、約100人の兵士を相手に気づかれないように連れて行くという、より重大な任務が課せられた<sup>48</sup>。彼らはテヘランに入ってから5日間で全ての拠点を再確認し、

<sup>46</sup> クランシー、スタイナー、コルツ『アメリカ特殊部隊 (上)』17頁；Carney and Schemmer, *No Room for Error*, pp. 77-79. カーニー少佐はこの時、作戦に参加する航空機の着陸が可能かどうか、土のサンプルを採集し、作戦実施時の着陸に必要なビーコンを埋設した。

<sup>47</sup> Stejskal, *Special Forces Berlin*, p. 176.

<sup>48</sup> *Ibid.*, p. 170.

ルートを移動して、計画が上手く行くかどうかを確認した。メドウズは、救出部隊の本隊を率いて目標に向かうため、テヘランからヘリコプターで運ばれた急襲部隊の一時的な隠れ家までのルートと、そこからの大使館構内までのルートを把握していた。他の 2 人の作業員には、吸収できるだけの情報がメドウズから与えられた<sup>49</sup>。

## (2) 作戦決行

長期間の様々なルートでの外交交渉も、人質解放にはつながらなかった。4 月 16 日にはジョーンズ、ヴォート両将軍、ベクウィス大佐によりホワイトハウスで最終的なブリーフィングが実施された<sup>50</sup>。作戦名はそれまで「ライス・ボウル (Rice Bowl)」であったが、ここで「イーグル・クロウ (Eagle Claw)」に変更された<sup>51</sup>。

ヘリコプター部隊は空母「ニミッツ」へ秘密裏に搭載され<sup>52</sup>、その他の部隊はエジプトのワジ・ケーナの飛行場へ集結することとなった。統合部隊指揮官ヴォート将軍の作戦本部も、この地に設定された。ヘリコプター部隊を除き、ベクウィス大佐のデルタ・フォース部隊、レンジャー部隊、空軍の戦闘管制官、イラン人の運転手などが、世界各地から合流した。そのため、ベクウィス大佐が望んだような、作戦の完全な予行演習は困難だった<sup>53</sup>。イランへの救出作戦参加者はワジ・ケーナに集合し、ヴォート将軍の最後の訓示を聞いた後、航空機に搭乗した<sup>54</sup>。4 月 23 日、ワジ・ケーナを発進した 6 機の EC-130 (給油機)、MC-130 は、オマーンのマシラ島に到着した。翌 24 日、MC-130 等は荷物の積載および給油を終え、「デザート・ワン」へ向け離陸した。「デザート・ワン」ではこれらの固定翼機が最初に到着し、ヘリコプターの受け入れ準備を実施する予定だった。同じ頃、セイファート海兵隊大佐の率いる 8 機の RH-53D が空母「ニミッツ」を発艦した<sup>55</sup>。

現地時間 0725、ヘリコプター部隊と固定翼機部隊はイランの海岸へ到達した。低空を飛行するヘリコプター部隊は上空に MC-130 を視認した。約 1 時間後、固定翼機部隊は予期せぬ靄 (砂嵐) の中を 15 分間にわたって飛行したが、それを突き抜けた後、さらに大きな靄に遭遇した。先頭機に搭乗していた航空部隊指揮官のカイル大佐は、部下のカーニー少佐から、イランでこの現象はハブーブ (haboob) と呼ばれていることを聞いた。ハブーブは視界を悪化させるだけでなく、航空機のエンジンに影響を与える可能性があった。カーニー少佐は、このハブーブへの対処方法を無線でヘリコプター部隊へ知らせようとしたができなかった<sup>56</sup>。

給油機を含む固定翼機部隊 6 機は、全機「デザート・ワン」へ無事着陸した。着陸地は

<sup>49</sup> Ibid.

<sup>50</sup> Zimmerman and Gresham, *Beyond Hell and Back*, p. 118.

<sup>51</sup> Stejskal, *Special Forces Berlin*, p. 159. アジアでの作戦ということで当初「ライス・ボウル」と命名されたが、実際の作戦ではより攻撃的な姿勢が求められたため「イーグル・クロウ」となった。

<sup>52</sup> Zimmerman and Gresham, *Beyond Hell and Back*, p. 119. 特にソ連の偵察衛星からの隠蔽を配慮した。

<sup>53</sup> Ibid., pp. 118–120.

<sup>54</sup> Stejskal, *Special Forces Berlin*, p. 177.

<sup>55</sup> Zimmerman and Gresham, *Beyond Hell and Back*, p. 121.

<sup>56</sup> Ibid., p. 122.

カーニー少佐が3週間前に事前偵察した時と異なり、地面はベビーパウダーのような埃で覆われていた。「デザート・ワン」で全航空機は、エンジンの再始動が困難となることを防ぐため、着陸以降もエンジンを動かすこととしていた。この地面の埃は、航空機のエンジンが作動することで容易に空中に巻き上げられることとなり、爾後の「デザート・ワン」での作業に大きな影響を与えることとなった<sup>57</sup>。

「デザート・ワン」を警備する道路チームは、最初に到着した航空機に乗って、すぐに着陸地点の安全を確保するために配備された。しかし、早くも着陸後10分で、隊員はこの地域を疾走するトラックを発見し、ロケットランチャーで対処した。そのトラックは破壊されたが、運転手は炎上した車から脱出し、後続の車に乗って逃げ去った。さらに農民や学生などの旅行者を乗せたバスが通りかかり、道路チームに拘束された<sup>58</sup>。バスは想定外のこと、国防総省やホワイトハウスと衛星無線で協議した結果、バスの観光客は全員MC-130でオマーンに運び、作戦終了後に送還することとなった<sup>59</sup>。

着陸した固定翼機部隊6機の内、2機は人員機材等を降ろした後、再び離陸し、オマーンのマシラ島へ戻った。ヘリコプター部隊が到着したときには、輸送機4機（うち3機は給油機）が「デザート・ワン」に待機し、給油の準備を実施していた<sup>60</sup>。

ヘリコプター部隊の6番機は、離陸後2時間でブレード関連の警告灯が点灯した。当該機のパイロットは海兵隊だった。海軍機だったRH-53D（海兵隊では派生型のCH-53を使用）について、メーカーから海軍には、この警告灯が点灯しても79時間は安全な飛行が可能と伝えられていたが、海兵隊へは周知されていなかった。そのため6番機は砂漠地帯に緊急着陸し、乗員は他機に收容させた。つまり、実際には任務続行可能であったヘリコプター1機を放棄することになったのである。さらに、5番機は「デザート・ワン」まで45分の地点で、計器の故障により「ニミッツ」へ引き返した。この時点で、ヘリコプター戦力は必要最低限の6機となった上に、ハブーブの影響で編隊を組めず、50～85分の遅れが生じていた<sup>61</sup>。しかも「デザート・ワン」では、機数の減少とは別に、次の目的地まで夜間飛行するための出発時間を過ぎていることに、誰も気づかなかった<sup>62</sup>。

「デザート・ツー」に前進するために、予定では0040に離陸し、メドウズたち現地受け入れチームが救出部隊を迎えに来る地点には0250に到着する予定だった。しかし実際には時程に狂いが生じ、既に2時間近く遅延していた<sup>63</sup>。このままでは、ヘリコプターが給油後すぐに離陸しても「デザート・ツー」到着は午前5時前後が予想され、日の出が0520であるため、救出部隊の隠れ家への移動は夜明け後になり、作戦の継続は部隊行動の秘匿

<sup>57</sup> Carney and Schemmer, *No Room for Error*, p. 89.

<sup>58</sup> Stejskal, *Special Forces Berlin*, pp. 177–178.

<sup>59</sup> Zimmerman and Gresham, *Beyond Hell and Back*, p. 126.

<sup>60</sup> Kyle, *The Guts to Try*, pp. 274–275.

<sup>61</sup> Zimmerman and Gresham, *Beyond Hell and Back*, pp. 124–125.

<sup>62</sup> Stejskal, *Special Forces Berlin*, p. 178.

<sup>63</sup> U.S. Department of States, *Foreign Relations of the United States, 1977–1980, Vol. XI, Part 1, Iran: Hostage Crisis, November 1979–September 1980* (Washington, D.C.: Government Printing Office, 2020), pp. 724–725.

という面で、リスクが大きくなる可能性があった。

表：「デザート・ワン」到着以降の計画と実際の行動

計画		実際の行動	
現地時間	行動	現地時間	行動
2400	「デザート・ワン」到着 給油	～0125	「デザート・ワン」到着
0040	「デザート・ツー」へ向けて 離陸	0240	作戦中止
0250	「デザート・ツー」到着 救出部隊降機	0313	ヘリコプターと給油機衝突、 炎上
0250～	徒歩で隠れ家へ移動 (日出 0520)		

(出所) *FRUS, 1977-1980*, pp. 724-725 を基に筆者作成。

ヘリコプター部隊の着陸直後、パイロットたちはハブーブの中での飛行で疲労困憊し、作戦中止を言い出すほどだった。バックウィス大佐は彼らの戦意のなさに悪感情を持ったが、カイル大佐が双方を落ち着かせた。何とか作戦は続行できそうだったが、2 番機が油圧システムの故障でエンジンを停止させた<sup>64</sup>。この時点で、運用可能なヘリコプターは 5 機となり、前進に必要な最低機数を下回った。「デザート・ワン」に降り立っていた空軍のカイル大佐、陸軍のベクウィス大佐、オルチョビック大佐（ベルリンの特殊部隊分遣隊指揮）、海兵隊のシーファート中佐ら指揮官グループが集まり、事態の悪化を話し合った。その間も、隊員たちは機材の積み込みとチェックを続けていた<sup>65</sup>。カイル大佐はバックアップの油圧装置での 2 番機ヘリコプターの作戦続行を提案したが、パイロットに却下された。また彼はバックウィス大佐に対して、救出地上部隊の規模を縮小して 5 機での作戦続行を提案するも拒否された。カイル大佐はワジ・ケーナのヴォート将軍に状況を伝えた。最終的にカーター大統領が作戦中止を決断し、予期せぬ撤収作戦が実施されることとなった。全ての航空機はエンジンを動かし続けていた。固定翼機はマシラ島へ戻らなければならなかった。さらに、運用可能な 5 機のヘリコプターは燃料を補給後に、空母へと戻す必要があった<sup>66</sup>。

作戦が中止され、固定翼機が再び離陸するためには、ヘリコプターを移動させる必要があった。1 機のヘリコプターが移動のためエンジン出力を上げると、ローターで巻き上げられた粉塵で視界が遮られ、パイロットは視界を失った。ヘリコプターはホバリングしな

<sup>64</sup> Zimmerman and Gresham, *Beyond Hell and Back*, pp. 126-127.

<sup>65</sup> Stejskal, *Special Forces Berlin*, pp. 178-179.

<sup>66</sup> Zimmerman and Gresham, *Beyond Hell and Back*, p. 127.

がら、前方に駐機していた EC-130 にゆっくり近づき、ローターが EC-130 に触れて炎上した<sup>67</sup>。2機とも爆発し、8名が死亡した。カイル大佐は至近距離での炎上と多くの死傷者が出た状況を見て、すぐにヘリコプターの放棄を決定した。全ての人員は固定翼機に収容され、人質となっていたイラン人たちは離陸直前に解放された<sup>68</sup>。MC-130 等はすぐに炎から離れて、離陸に向けて動き出した。現場に残されたヘリコプターには、武器、爆薬、金品、書類などが残されていたが、それを処置する余裕もなかった<sup>69</sup>。カイル大佐はヴォート将軍に連絡を取り、放棄したヘリコプターを破壊するため、空母「ニミッツ」からの空爆を要請した。しかしカーター大統領は、イランの民間人に犠牲が出ることを恐れて、空爆を許可しなかった<sup>70</sup>。カイル大佐は後に、この時にヘリコプターに機密書類があったことを知らなかったと述懐している<sup>71</sup>。部隊は慌てていたために、最後の1機が離陸準備で滑走路の端に移動した時、まだ地上に取り残された隊員たちがいた。残された隊員がバイクを飛行機の前に走らせることで、ようやくパイロットは彼らの存在に気づいた。数人しか搭乗者がいなかった飛行機は、離陸時には約40人の隊員を乗せていた。そして、イランを離陸した航空機は、負傷者を降ろすためにマシラ島へ立ち寄った後、エジプトに帰還した<sup>72</sup>。

その頃、「デザート・ワン」からのヘリコプターを待ち受けるメドウズら現地受け入れチームは、高台に登ってヘリの到着を待っていた。彼らは270マイル離れた「デザート・ワン」での惨事を全く知らなかったが、作戦が予定より大幅に遅れていることだけは認識していた。ようやく無線で連絡が入ったが、受信状態が悪く、彼らが聞いたのは、作戦が中止されたのではなく、延期されたということだった。彼らは、荷物をまとめてテヘランに戻った。彼らは翌日の夜も同じことが繰り返されると覚悟していたが、自分たちが非常に危険な状態にあることを知らなかった<sup>73</sup>。

翌朝になって彼らは、ラジオによって作戦失敗を知った。この状況は、チームにとって最悪なものとなった。現地の治安部隊が事件の真相を掌握し、現場から計画の詳細を記した書類を回収するのは時間の問題だった。その中には、倉庫の位置や、受信チームが国内にすることを示す無線コールサインカードも含まれていた。彼らは、情報漏洩の程度を知らなかったが、最悪の事態を想定し、すぐに国外に脱出しなければならないと考えた<sup>74</sup>。現地受け入れチームが出国の準備をしている間に、作戦の秘匿に無頓着なペンタゴンのスタッフがジャーナリストに対して、ミッションの計画やテヘランでのチームの存在などを、作戦が中止になった翌日に詳しく説明してしまっていた。ワシントン・ポストや英字新聞テヘラン・タイムズがこの記事を取り上げて掲載したため、チームはさらに危険な状態に

<sup>67</sup> Stejskal, *Special Forces Berlin*, pp. 179–180.

<sup>68</sup> Zimmerman and Gresham, *Beyond Hell and Back*, pp. 128–129.

<sup>69</sup> Stejskal, *Special Forces Berlin*, p. 180.

<sup>70</sup> Zimmerman and Gresham, *Beyond Hell and Back*, p. 129.

<sup>71</sup> Kyle, *The Guts to Try*, p. 320.

<sup>72</sup> Stejskal, *Special Forces Berlin*, pp. 180–181.

<sup>73</sup> *Ibid.*, pp. 182–183.

<sup>74</sup> *Ibid.*, p. 183.

陥ってしまった。しかし、現地受け入れチームは危ない状況を何とか脱して、4月29日に民間航空機で出国することに成功した<sup>75</sup>。

一方、母基地へ帰還した救出部隊は新たな救出作戦を検討し、短距離での離着陸を可能にするように改修した MC-130 を、テヘランに直接向かわせることが考えられたが、改修航空機が試験飛行で失われ、即座の実行は困難となった。また、「イーグル・クロウ」作戦の失敗でイランは人質の分散を図ったため、計画成功は極めて困難なのが実情だった<sup>76</sup>。

### 3. 失敗の要因：ホロウェイ委員会による報告書

作戦終了の直後から、作戦参加者たちは上下両院の軍事委員会による聴聞会等で証言に立った。これらは2週間にわたって実施されたが、委員会は十分な結論を出すことができなかった<sup>77</sup>。たとえばベックウィス大佐は、後述するホロウェイ委員会が開始される前段階で、上院議員から将来への提言について尋ねられ、テロ対策の恒久的な統合任務部隊の設立が必要であることを力説した。雑多な軍種の中で、さらに異なる部隊から数名を引き抜いて合流させ、使用する装備も他人の装備を与える（今回は特にヘリコプターが該当）ことでは一流の戦闘部隊はできない、すなわち寄せ集めの組織ではテロに対処できないと主張したのである<sup>78</sup>。

JCSは1980年5月下旬、この失敗に終わった作戦について幅広く検証し、将来への提言の基礎を得る作業を、特殊作戦検討グループに委託することとした<sup>79</sup>。この検討グループは現役将官3名および退役将官3名から構成され（ホロウェイ委員会）<sup>80</sup>、将来の特殊作戦において、アメリカ軍が採用すべき手順と組織に関する提言を行うことが全体の目的とされた<sup>81</sup>。検討グループは分析対象として23の事項をピックアップし、そのうち11項目が作戦に明確な影響を与え、今後の特殊作戦の計画で、あらゆるレベルで慎重に検討する重要な課題であるとされた<sup>82</sup>。

検討グループは、「イーグル・クロウ」作戦が小規模な秘密作戦というコンセプトでは有

<sup>75</sup> Ibid., p. 184.

<sup>76</sup> Zimmerman and Gresham, *Beyond Hell and Back*, pp. 129–130.

<sup>77</sup> Kyle, *The Guts to Try*, pp. 317–322.

<sup>78</sup> Ibid., p. 320.

<sup>79</sup> Special Operations Review Group, *Rescue Mission Report [Holloway Commission]* (Washington, D.C.: Department of Defense, 1980), p. i.

<sup>80</sup> メンバーはジェームズ・ホロウェイ (James L. Holloway III) 提督 (退役)、サミュエル・ウイルソン (Samuel V. Wilson) 陸軍退役中將、レロイ・マナー (Leroy J. Manor) 空軍退役中將、ジェイムズ・スミス (James C. Smith) 陸軍少將、ジョン・ピオトロスキー (John L. Piotrowski) 空軍少將、アルフレッド・グレイ (Alfred M. Gray) 海兵隊少將であった。そのため、このグループの報告書は「ホロウェイ報告」と呼称される。

<sup>81</sup> Special Operations Review Group, *Rescue Mission Report*, p. 1.

<sup>82</sup> Ibid., p. 56. 重大な項目とされたのは、①作戦の秘匿、②個々の計画の見直し、③組織、指揮・統制、既存の統合参謀本部計画の適用、④総合的な準備状況の評価、⑤ヘリコプター部隊の規模、⑥統合訓練の全般的調整、⑦「デザート・ワン」における指揮・統制、⑧統合作戦部隊外部への情報支援の集約化・統合化、⑨「デザート・ワン」の代替、⑩砂嵐への対処、⑪C-130による先導、であった。

効であり、作戦の複雑さや固有の困難さはあるものの、全体的な成功確率は高く、作戦事項の決定は正当なものであったと結論づけた。作戦の高いリスクを減らすために、いくつかの手段（ヘリコプターの追加、訓練の追加）が考えられたが、これらは作戦の秘匿に関するリスクを不必要に高めるとされた。そして作戦成功のためには、作戦の秘匿が何よりも重要と考えられた。作戦は完全な奇襲でなくてはならず、そのために作戦の秘匿の基準は厳しすぎても問題ないと検討グループは判断した。しかし、嚴重な作戦の秘匿に留意しつつも、早期に代替できる部分があったとされた。特に指揮・統制関連では、末端の現場で部隊が入り乱れており、十分に機能していなかった。一方で空母「ニミッツ」へのヘリコプター搭載機数の増加や乗員の増加は、作戦の秘匿に大きな影響を与えずに実施でき、さらに C-130 をヘリコプターの先導機にすれば、ヘリコプターの「デザート・ワン」への到着の可能性は高まったと考えられた。一方で総合的なリハーサルの欠如に関しては、作戦の秘匿の観点から妥当であると判断している<sup>83</sup>。

このいわゆるホロウェイ報告書は「イーグル・クロウ」作戦に触れる時、検討報告書として大きく取り上げられる。しかし参加者からは、ホロウェイ委員会について若干の疑義が出ている。メンバーが必ずしも特殊作戦の専門家ばかりではないことは、委員会の目的からは不可思議に映り、カイル大佐は委員会の長が海軍の提督になったことに対し、海軍の失態を隠そうとしたのかと訝っている<sup>84</sup>。

#### 4. 失敗要因の補足的検討

ホロウェイ報告書や関連資料では様々な角度から失敗要因を述べているが、それでも十分に説明できていない部分が散見される。これらについて、以下では若干の考察を実施する。実際には、今回の作戦の中心が特殊部隊という性格であるため、40年以上経過した現在でも開示されていない情報が存在することが、疑念を招く一因の可能性もある。

##### (1) 「デザート・ワン」の選定

ホロウェイ報告では、事前の作戦の秘匿について、その重要性を繰り返し強調しているが、その観点からは「デザート・ワン」の選定について疑問が残る。カーニー空軍少佐が4月初頭に極秘裏に「デザート・ワン」設定に赴いた時、夜間に4台もの車両の通過に遭遇している<sup>85</sup>。実際に、カーニー少佐は偵察直後に帰国してヴォート将軍と対面しているが、その際ヴォートは着陸地点での車両の往来について確認している<sup>86</sup>。

元来、ヘリコプターの給油地点としては既存の飛行場が最適であるが、当然ながら飛行

<sup>83</sup> Ibid., pp. 57–59.

<sup>84</sup> Kyle, *The Guts to Try*, p. 322.

<sup>85</sup> Zimmerman and Gresham, *Beyond Hell and Back*, p. 101.

<sup>86</sup> Carney and Schemmer, *No Room for Error*, p. 80.

場の制圧が必要となり、その場合は奇襲作戦が成り立たない。「デザート・ワン」は幹線道路であり、車両の通行を認めるが、リスクとしてはより少ないと考えられていた<sup>87</sup>。しかし、この「デザート・ワン」を通る道路は聖地コム（Qom）へとつながっていたためか<sup>88</sup>、実際の作戦実施時は、車両の通行頻度がやや多い印象を受ける。実際の作戦中も、トラックだけでなくバスとその乗客という荷物を背負うことになった。

少なくとも事前に、昼間は偵察衛星によって近辺の交通量はある程度把握できたはずだが、これについて特に言及された資料は見当たらない。カーニー少佐の体験から考えれば、夜間といえども複数の車両に遭遇する可能性は高いと考えるのが普通であった。いずれにせよ「デザート・ワン」の選定に関しては、通行車両の種類や頻度も含めて、情報収集とリスクに関する検討が不足した感がある。

## （２）技術的問題：無線、ヘリコプターのミッションキャンセル

作戦に参加する航空機は作戦間、厳重な無線封止が要求された。しかし緊急時には、参加する航空機や司令部間で、当然ながら円滑な連絡が可能でなければならない。事前の訓練では主役となる衛星通信システムを利用できず、さらにデルタ・フォース以外は、この通信システムの使用経験すらなかった。また、MC-130 等の衛星通信は暗号化装置が搭載されていたが、衛星通信無線機を搭載した作戦参加ヘリコプターには解読機能がないだけでなく、それは地上用器材であり、MC-130 等とヘリコプター部隊との相互の連絡は地上を経由しなければ機能しなかった。このように MC-130 等とヘリコプター部隊が秘匿衛星通信を直接実施できないことは、周知すらされていなかった。

本来は、作戦に参加する全ての航空機に秘匿衛星通信用の機材を搭載しなければならなかった<sup>89</sup>。作戦秘匿のために無線封止が前提であったことが、緊急時の参加部隊間の通信について、十分な検討がなされなかったことの一因となったとも考えられる。作戦の性格上、参加部隊の無線封止は原則であっても、特に各軍種が混在した部隊では、通信機材だけでなく通信要領も齟齬が発生することが予想され、それゆえに十分な事前の総合演習による緊急時の通信連絡の確認（問題の把握）は不可欠だったと考えられる。

またホロウェイ報告では、秘密保全の問題はあるものの、実戦でのヘリコプターの運用機数不足を反映して、作戦に必要なヘリコプター部隊の規模は 10～12 機程度が望ましい数だったとした。この機数に増加しても、給油等での問題は発生しないとしている<sup>90</sup>。しかし、この規模についてもカイル大佐は、部隊の管理可能な規模を超えていると批判している<sup>91</sup>。また既述したように、6 番機がミッションを中止した要因である警告灯に関しては、

<sup>87</sup> Davis Patrick Houghton, *US Foreign Policy and the Iran Hostage Crisis* (Cambridge: Cambridge University Press, 2001), p. 116. 一説によると革命前に、CIA がこの地での何らかの作業に関与したためともいわれる。

<sup>88</sup> Carney and Schemmer, *No Room for Error*, p. 77.

<sup>89</sup> Kyle, *The Guts to Try*, pp. 329–330.

<sup>90</sup> Special Operations Review Group, *Rescue Mission Report*, p. 33.

<sup>91</sup> Kyle, *The Guts to Try*, p. 333.

海兵隊の CH-53 と、同機の派生型で作戦でも使用された海軍の RH-53D では、その意味が異なっていたことが問題だった。CH-53 では危険と見なされていたが、RH-53D ではそれほど問題ではないとされていたことが、部隊の行動に影響を与えた。同じ機種のようにながら、警告灯が意味するところが異なっていたのである<sup>92</sup>。

このような些細な情報の共有は、即席の組み合わせである機体と操縦者では不可能だった。各機に海兵隊パイロットだけでなく海軍パイロットも同乗することが、機体と操縦者のミスマッチを防止する手段であったが、あくまでも結果論であり、これを予想することは難しかった。むしろ根本的な原因は、各軍種間のヘリコプターに対する情報共有の不徹底であった。CH-53 と RH-53D との相違をあぶり出すことが不可欠であり、秘匿を考慮しつつも会社とパイロットの間で検討作業が必要だった。

### （3）ヘリコプター部隊の低高度進入の是非と天候の影響

作戦失敗の要因として、必要以上のヘリコプターの低高度侵入も挙げられる。カーニー少佐が4月初旬に「デザート・ワン」の事前調査のためイランへ侵入した際、彼はイランの防空レーダーの信号をキャッチしていたといわれる<sup>93</sup>。しかしカイル大佐によると、そのレーダーに関する報告は、CIAによる誤った報告としている。実際に、固定翼機部隊はヘリコプター部隊よりも高い高度で「デザート・ワン」に向かい、その高度であれば、それほど困難なく飛行することができた。作戦終了後の5月にヘリコプター部隊のパイロットと話し合った際、彼らが低空飛行のままハブーブを乗り越えたことにカイル大佐は驚くこととなった。そしてカイル大佐は、ハブーブについて無線でヘリコプター部隊と交信するべきであったと悔やんだ<sup>94</sup>。警戒していたイランの防空能力への対処では、MC-130 等が無事に「デザート・ワン」へ到着したことから、必要以上の低高度進入は不必要であったと考えられる。

カイル大佐たちは「デザート・ワン」偵察飛行時のレーダー電波情報に関して、この時にイランの反応がなかったこともあり、これはアメリカ海軍の電波であってイランのレーダーではないと考えていた。一方で海兵隊のヘリコプター部隊の情報将校は、イランのレーダーを高性能と考え、結果的に彼の助言によりヘリコプター部隊は、必要以上の低空飛行を強要されることとなった。実際に4月初旬に感知された電波は高度3,000フィートで検出されたものだったが、彼は必要以上の低高度200フィート以下の飛行を推奨した<sup>95</sup>。1970年のソン・タイ救出作戦では、救出に向かうヘリコプターの先導としてMC-130が先導したが<sup>96</sup>、今回はそのような処置は取られなかった。

<sup>92</sup> Ibid.

<sup>93</sup> Zimmerman and Gresham, *Beyond Hell and Back*, p. 116.

<sup>94</sup> Kyle, *The Guts to Try*, p. 316.

<sup>95</sup> Ibid., pp. 232–233.

<sup>96</sup> Carney and Schemmer, *No Room for Error*, p. 84; カウソーン『世界の特殊部隊作戦史 1970-2011』17頁。ソン・タイ作戦でのヘリコプターによる収容所突入班の隊長として、イーグル・クロウ作戦で現地潜入したメドウズ大尉が参加していた。

イランのレーダー情報に関しては、作戦の秘匿もあって、参加した各軍種の間で横の連携がなく、重要で正確な情報の共有が不十分であったことが考えられる。実際には、イラン革命の発生直後からイラク空軍によるイランへの領空侵犯が頻発したが、イラン軍の防空能力は極めて低く、ほとんど阻止できていなかった<sup>97</sup>。このことから、参加部隊がイラン軍のレーダーを過度に恐れており、イランのレーダー運用状況を含んだ防空態勢の正確な把握と救出部隊への周知は、事前情報として不可欠であったといえよう。

一方で、低高度侵入の前提にもかかわらず、ヘリコプター部隊には低空飛行を安全に実施するためのレーダーや前方監視型赤外線装置 (Forward Looking Infrared: FLIR)、さらには秘匿通信機もなく<sup>98</sup>、天候に問題があった場合は、飛行の難易度が上がることが予想された。事前に気象予報士は作戦期間中の荒天を予想しなかったが<sup>99</sup>、気象予報の不確かさや夜間の低高度飛行を考慮すれば、操縦者の負担軽減や作戦の円滑な遂行のために、天候の如何に関わらず、レーダーや FLIR の装備が考慮されなかった点は疑問が残る。これもヘリコプターの運用に関して検討する上で、秘匿のために限定された者しか携わらなかったことにより、装備上の問題として浮上しなかった可能性がある。さらに、ワジ・ケーナの統合部隊司令部のヴォート将軍を補佐する幕僚には、今回の作戦で鍵となったヘリコプターに関する専門家がなかった<sup>100</sup>。作戦計画の策定および作戦経過から考えれば、ヴォート将軍にヘリコプター運用に関する助言を与えることが必要だった。

また、作戦失敗の一大要因として、ハブーブ (砂嵐) が挙げられている。この天象に関しては、救出部隊にとって全くの予想外であったといわれている。しかし、これを単に予想外と片付けるわけにはいかない。すなわち、①月明かりや気温等を考慮すれば、RH-53D の作戦に適していたのは冬季が最適だった、②ハブーブに関する情報は、統合作戦計画の立案者および意思決定者に情報として全く伝わっていなかった、③RH-53D に先行する WC-130 気象偵察機の使用が却下された、④MC-130 等はヘリコプター部隊よりもかなり早期に「デザート・ワン」に到着したが、悪天候を RH-53D に最新の気象情報として通報できなかった、⑤気象業務担当者が統合任務部隊の計画や演習から排除され、事前の気象ブリーフィングも気象に関する知識のない情報将校が担当した<sup>101</sup>、といった事実があるからである。

また、「デザート・ワン」では航空機が着陸後もエンジンを止めずに作業を続行したため、埃が舞い上がり、視界の悪化が航空機の衝突を招く一因となったが、カーニー少佐が 4 月

<sup>97</sup> Tom Cooper and Farzad Bishop, *Iran-Iraq War in the Air 1980-1988* (Atglen: Schiffer Publishing Ltd, 2000), p. 63.

<sup>98</sup> Kyle, *The Guts to Try*, p. 328; Carney and Schemmer, *No Room for Error*, p. 99. 必要な通信機や FLIR は重量軽減のため外されたという。

<sup>99</sup> Kyle, *The Guts to Try*, p. 328.

<sup>100</sup> Ibid., p. 331.

<sup>101</sup> U.S. Air Force, Air Force Doctrine Publication 3-59, Weather Operations (October 2020), p. 33, <[https://www.dctrine.af.mil/Portals/61/documents/AFDP\\_3-59/3-59-AFDP-WEATHER-OPS.pdf](https://www.dctrine.af.mil/Portals/61/documents/AFDP_3-59/3-59-AFDP-WEATHER-OPS.pdf)> [2025 年 12 月 3 日アクセス].

初旬に「デザート・ワン」で偵察、調査した際には、地面はビリヤード台のように固かった。ところが、作戦を実行するまでの3週間の間に、砂嵐の影響で「デザート・ワン」は足首の深さまで柔らかい砂に覆われていた。航空機のエンジンの巻き上げる埃はすさまじく、そのため想定以上に視界が悪くなり、ほぼゼロになった<sup>102</sup>。この事象も、砂嵐（ハブーブ）が必ずしも珍しいことではないため、予想できないわけではなかった。要するに、救出部隊の気象に対する認識が甘かったのである。

#### （4）ヒューミントと作戦の秘匿性をめぐって

作戦計画の策定当初は、人質に関する情報はほとんどなかった。人質が大使館のどこにいるかを正確に把握できるかどうか、救出作戦の成否に大きな影響を及ぼすのは確実であった。

1979年12月の段階で、CIAにはイランに残置したエージェントやスタッフがいないため、具体的な情報を得ることができなかった。当時、CIA長官スタンズフィールド・ターナー（Stansfield Turner）は、人間からではなく宇宙や海上から戦略的情報を得ようと、CIAを再編成することに力を注いでおり、彼はCIAのヒューミント部門を削減してしまったからであった。その筋で有能なベテランは、引退するか解雇されていた。そのため大使館占拠事件が発生したとき、大使館にCIA局員は2名しかおらず、彼らの既存の現地諜報網も、イラン革命後は無力化されつつあった<sup>103</sup>。本作戦においては、解放された大使館の人間（コック）からの情報により、結果的に人質の存在場所を特定することが可能となったといわれているが<sup>104</sup>、これは偶然の産物であった。また、工作人員たちが事前に情報収集や作戦準備のために、イラン国内に複数回、それも比較的容易に潜入できたのは極めて有効であった。これは、イラン国内が革命直後で混乱していたという幸運な状況があったからこそ可能となったと考えられる。偵察衛星等の先進的技術による情報の獲得は非常に進歩しつつあったが、今回の人質の居場所の特定などの細かな部分に関しては、古典的なヒューミントの必要性が改めて認識される事例だった。

加えて既述のように、救出作戦は計画段階から終始一貫して、秘匿性を強く求められた。そのため、作戦の詳細は直前まで、国務省のメンバーはおろか国務長官すら知ることにはなかった。この厳格な秘匿は、まずヘリコプターの差し出しに大きな影響を与えた。当然、ヘリコプターの差し出し元である海軍の掃海部隊指揮官たちは、救出作戦について知られていなかったため、任務を最高の状態の航空機ではなく不要な機体をはき出す機会と捉えて、古い機体や常時整備が必要な機体を作戦用機材として差し出したのである<sup>105</sup>。

また、ベクウィス大佐は完全な形での模擬演習を希望していたが、実施することができなかった。特に、参加部隊が4軍にわたっており、実質的に指揮命令系統が分断されてい

<sup>102</sup> Carney and Schemmer, *No Room for Error*, p. 88.

<sup>103</sup> Ibid., p. 83; Zimmerman and Gresham, *Beyond Hell and Back*, p. 108.

<sup>104</sup> Houghton, *US Foreign Policy and the Iran Hostage Crisis*, p. 119.

<sup>105</sup> Zimmerman and Gresham, *Beyond Hell and Back*, pp. 113–114.

るため、総合的な演習が不可欠であったが、作戦の秘匿という理由から十分に実施することができず、これも作戦に大きな影響を与えた<sup>106</sup>。

作戦に関与したターナーCIA 長官は、作戦計画グループが過剰な秘密主義を貫き、作戦の実施直前にはほとんど偏執的であったと述べている。そのため、作戦計画が外部の専門家たちに検討されることはなかった。作戦計画の秘匿が執拗なまでに追求された背景として、1976 年のイスラエルによるエンテベ空港奇襲作戦が、必要最小限度の装備で秘密裏に実施されて成功を収めたという事例を、ブレジンスキー大統領補佐官が参照していたことが指摘される。後に彼は、作戦に参加するヘリコプターの機数を増やすことは、イランによる被発見率を高くすることにつながると述べている<sup>107</sup>。

作戦で放棄されたヘリコプター内の機密書類の有無について、既述したようにカイル大佐でさえ知らなかったとすれば、作戦の秘匿に関しては過剰反応であった。結果的には脱出できたが、現地作業員を見殺しにする可能性は十分あったからである。また、既述した無線封止をはじめ多くの事項が秘匿と関連しており、様々な齟齬や問題が発生した。確かに作戦の特性上、完全な奇襲が不可欠であるため、秘匿の重要性は極めて高い。しかし、秘匿の要求度を増すことは、同時に様々な問題が発生するというリスクとの兼ね合いを十分に検討することの重要性を、「イーグル・クロウ」作戦は示している。

## 5. 本作戦のアメリカ軍への影響

それでは、「イーグル・クロウ」作戦はアメリカ軍にどのような影響を与えたのだろうか。早くも 1980 年には、統合特殊作戦コマンド (Joint Special Operations Command: JSOC) が設立された。ただし、これは実戦部隊ではなく、「イーグル・クロウ」作戦の失敗を受けて、複数の軍種の特殊部隊が参加する将来の作戦を管理するために、ペンタゴンが創設した機密組織であり、1983 年にフォート・ブラッグ (Fort Bragg) に設置された。JSOC は特殊作戦の必要性と技術の研究、相互運用性と装備の基準化の推進、統合特殊作戦演習と訓練の計画実行、統合特殊作戦戦術の開発という任務を有するものである<sup>108</sup>。一方、陸軍参謀総長は陸軍における特殊作戦能力の再構築を目指し、1982 年に新編成した第 1 特殊作戦コマンドの指揮下に特殊作戦部隊を組み込んだ<sup>109</sup>。そしてこの時点では、各軍種の特殊作戦部隊の統合には至らなかった。このように、イラン人質救出作戦では指揮統制、装備、訓練、相互運用性などの問題や、テロに対する統合部隊の必要性は指摘されつつも、あくまで陸軍部内での特殊作戦部隊に関する改革に留まったと見るべきである。

<sup>106</sup> Ibid., pp. 113–114, 119.

<sup>107</sup> Houghton, *US Foreign Policy and the Iran Hostage Crisis*, pp. 120–121.

<sup>108</sup> Philip Kukielski, *The U.S. Invasion of Grenada: Legacy of a Flawed Victory* (Jefferson: McFarland & Company, Inc., Publishers, 2020), p. 45; レイ・ボンズ『アメリカ特殊部隊』福井祐輔訳 (東洋書林、2002 年) 157 頁。

<sup>109</sup> ボンズ『アメリカ特殊部隊』5 頁。

一方でベトナム戦争からの撤退以降、アメリカ軍の内紛が予算獲得競争によって激化し、特殊作戦部隊はごく一部の例外を除いて予算と人員が大幅に削減されていた<sup>110</sup>。アメリカ軍における特殊作戦部隊の能力が最も低下していた時期に、イラン人質救出作戦は実施されたのである。作戦が失敗に終わったことが、ようやくホロウェイ報告書に見られるような特殊作戦部隊への再検討の光が当たり、常続的な縮減傾向を転換させるきっかけとなったという意義は認められるのではないかと考える。

結果的には、1983年のグレナダ侵攻作戦や、バイルートにおける爆破事件によるアメリカ海兵隊の大損害の発生が、各軍種により強い衝撃を与えたという印象を受ける。さらに同年、バリー・ゴールドウォーター（Barry Goldwater）上院議員を委員長とした上院の軍事委員会は、特殊作戦部隊の調査を含んだ国防省の改革について、2年間の研究を実施することとなった<sup>111</sup>。

2年後のグレナダ侵攻作戦では、特殊部隊を空輸で目標に届けるという任務は、陸軍の新極秘航空部隊「第160特殊作戦航空連隊」、略して「タスクフォース160」に託された。この部隊こそ、イラン人質救出作戦の失敗を受けて編成されたものであった。「タスクフォース160」は、外国の敵地にコマンドをヘリコプターで投入するための、確実な手段を提供することを任務としていた。部隊の創設者たちは、搭乗員が暗闇の中での飛行と戦闘を訓練したことから、自らを「ナイト・ストーカー」と呼んだ。パイロットは暗視ゴーグルを装着し、特殊装備のヘリコプターを超低空で高速飛行させた。それは平時であっても危険な仕事だった。1983年だけでも、4機の航空機が失われ、16人の隊員が訓練中の事故で亡くなっている<sup>112</sup>。

一方、空軍は陸軍ほど大きな影響は受けなかった。ただし、特殊作戦機とはいえMC-130（コンバット・タロン）は暗夜での無灯火着陸の経験がなかったところ、「イーグル・クロウ」作戦を契機として、基本的な夜間無灯火着陸手順を確立させた。これは、今までにないコンバット・タロンの戦術の大きな変化をもたらした<sup>113</sup>。また、空軍のドクトリンでは「気象（Weather Operations）」の項目で、「イーグル・クロウ」作戦が学ぶべき厳しい教訓として現在でも紹介されており、航空作戦における気象の影響が依然として大きなものであることを示唆している<sup>114</sup>。しかし海軍および海兵隊に対しては、作戦の失敗が直接大きな影響を与えたようには思われぬ。また軍以外では、CIAがこの作戦でヒューミントに対する見方を変更したのではないかと推測されるが、細部については確認するまでに至らなかった。

イラン大使館人質事件が発生した際に、カーター大統領は直後にイランへの攻撃あるいは

<sup>110</sup> James D. Kiras, "Air-special operations integration," in John Andreas Olsen ed., *Routledge Handbook of Air Power* (Oxon: Routledge, 2018), p. 185.

<sup>111</sup> ボンズ『アメリカ特殊部隊』5頁。

<sup>112</sup> Kukielski, *The U.S. Invasion of Grenada*, p. 54.

<sup>113</sup> Gerald Jerry Uttaro, "Operation Eagle Claw: Recollection & Reflections," *Air Commando Journal*, volume 2, issue 4 (November 2013), p. 29.

<sup>114</sup> Air Force Doctrine Publication 3-59, Weather Operations, p. 33.

はホメイニとの対決といった強い対応に出なかったため、弱く決断力に欠けると見なされた。そして、イラン人質救出作戦の失敗により、カーター大統領の再選の可能性は消滅した<sup>115</sup>。このように、この作戦を振り返ると、その軍に対する影響は、直接的には陸軍、それも特殊作戦部隊に限定されたと言うべきであり、作戦自体がゴールドウォーター・ニコルズ法をはじめ 4 軍に関連する統合に与えた影響は、それほど大きなものであったとは考えにくい。それよりも、この作戦の結果が、ロナルド・レーガン (Ronald Reagan) 大統領の選出を確実にしたことで結果的に冷戦の勝利への道を踏み出したという、より高度な政治的影響の方がはるかに大きかったというべきであろう。それでも、本作戦以降の特殊作戦を経て、1987 年にアメリカ特殊作戦軍が誕生する過程を考えると、特殊作戦のあり方を見直す最初の契機となったことは間違いない。

## おわりに

コリン・グレイ (Colin S. Gray) は、失敗が予見されていたわけではないものの、結果として軍事作戦を成功裏に遂行する難しさを象徴する作戦の例として、1942 年の連合軍によるフランスのディエップ上陸作戦とともにイラン人質救出作戦を挙げている<sup>116</sup>。大統領をはじめ、「イーグル・クロウ」作戦の立案に参加した人々の回想から印象付けられるのは、作戦の開始に当たっては、その成否について彼らが必ずしも悲観的でなかったということである。その意味で、「イーグル・クロウ」作戦の影響は、軍事よりも政治のレベルにおいてより顕著であったと考えられる。

小規模な特殊作戦であったものの、「イーグル・クロウ」作戦は 4 軍による統合作戦であり、その後のグレナダ侵攻作戦を経て、アメリカ軍が統合について真剣に見直す一契機となった可能性はある。この点について、第 7 章ではそのグレナダ侵攻作戦を分析することにより、さらに検討を深めたい。

---

<sup>115</sup> O・A・ウェスタッド『冷戦——ワールドヒストリー』下巻、益田実監訳 (岩波書店、2020 年) 253 頁。

<sup>116</sup> コリン・グレイ『現代の戦略』奥山真司訳 (中央公論新社、2015 年) 105–106 頁。