【研究ノート】

海上自衛隊における「海上交通の保護」概念の形成
――1950年代における海上防衛構想をめぐる議論――

赤松　真次

＜要旨＞

海上自衛隊の重要任務である「海上交通の保護」の概念には「生命線」及び「米軍来援基盤」としての海上交通路の2つの意味がある。これら2つの意味を包含した概念が、戦後どのような過程で形成されていったのかについては研究上の空白となっている。海上自衛隊は1950年代に2回、「外洋海軍」の象徴ともいえる「空母」の取得を試みている。実現には至らなかったが、いずれも「海上交通の保護」を目的とした運用構想であった。1950年代初期は「米軍来援」の考えはなかったが、徐々に海上作戦全体の中で「米軍来援」が不可欠となっていく。1950年代後半の「赤城構想」では「米軍来援」は作戦構想の一部となっていた。特に「空母」を用いた対潜掃討作戦は、米軍を早期に来援させるための手段だった可能性がある。「空母」取得は実現しなかったが、構想の挫折を経て「海上交通の保護」は「生命線」と「米軍来援基盤」の二重の意味を持つようになった。

はじめに

海上自衛隊は創設時から「外洋海軍」（ブルーウォーター・ネイビー）を志向し、「海上交通の保護」を「発足以来の御家芸」と位置付けてきた[1]。海上自衛隊が「海上交通の保護」を重要視しているのは、我が国が海を四方に囲まれており、資源の多くを海運に依存している地理的特性及び、第二次大戦末期の連合軍によって海上交通を破壊された結果、終戦を待たずして事実上敗北していたという教訓にある[2]。

1 大賀良平「海上自衛隊と私（第5回）ブルーウォーター・ネイビーを目指す―多くの難問を抱えて」『世界の艦船』第541号（1998年8月）169頁；防衛庁防衛研究所戦史部編『中村悌次オーラルヒストリー――元海上幕僚長　上――』（防衛庁防衛研究所、2006年）107–108頁。

2 海上自衛隊二十五年史編さん委員会編『海上自衛隊二十五年史』（海上幕僚監部、1980年）211頁。

「外洋海軍」にとって欠かせない装備が「空母」である[3]。海上自衛隊はその歴史上、「空母」の保有を 2 回計画した。1 回目は戦後間もない 1951 年初頭、旧海軍将校によって作成された海上自衛隊の原案となる「新日本海軍再建案」の中で「空母」（護衛空母）4 隻が構想に入っていたことが明らかになっている[4]。この構想は政治的理由から断念し、実現には至らなかった。2 回目は、第一次防衛力整備計画（以下「一次防」という。）策定後の 1959 年、第二次防衛力整備計画（以下「二次防」という。）策定前に出された防衛力整備案（当時、防衛庁長官に就任していた赤城宗徳の名を取って「赤城構想」と呼ばれる。）において「空母」（この時は、ヘリコプター搭載母艦（Helicopter Carrier。以下「CVH」という。））を保有する計画を打ち出した。しかし、結局、防衛庁内で理解が得られず、二次防の防衛庁最終案において、CVH 建造は表面に打ち出されることはなかった[5]。このように海上自衛隊は 2 回の「空母」保有を計画して実現に至らなかったが、その取得目的はいずれも「海上交通の保護」のためであった。

今日の海上自衛隊の主要任務の 1 つである「海上交通の保護」における海上交通路には2つの意味がある。1つ目は、我が国の生命と繁栄の基盤を確保するための「生命線」としての海上交通路、2 つ目は、我が国に対する武力攻撃があった場合、継戦能力の維持や我が国防衛のため、「米軍が来援する際の基盤」としての海上交通路である[6]。前者は従前から存在し、かつ公に語られてきた概念である。後者の「米軍来援基盤」の確保のために「海上交通の保護」が必要という意味についても、1987 年以降、毎年の防衛白書に記載されている防衛省の公式見解として存在する概念である[7]。そして、その具体的意味については、近年、海上自衛隊 OB により語られることで公になった[8]。

なお、「米軍来援基盤」のための「海上交通の保護」とは、有事の際、オホーツク海防衛の領域拒否戦略の一環として日本海から北西太平洋において防衛圏の構築を図るソ連軍の展開を阻止し、米軍の来援基盤を確保し、その後米軍による兵力投射を容易

3　防衛庁防衛研究所戦史部編『佐久間一オーラルヒストリー――元統合幕僚会議議長　上――』（防衛省防衛研究所、2007 年）152、155、156 頁。
4「研究資料」（1950 年 10 月）『旧海軍残務処理機関における軍備再建に関する研究資料 1/3』（防衛研究所戦史研究センター所蔵）。
5『海上自衛隊二十五年史』218 頁。
6　防衛省『令和 5 年度防衛白書』（日経印刷、2023 年）292 頁。
7　防衛庁『昭和 62 年度防衛白書』（大蔵省印刷局、1987 年）130 頁。
8　海自 OB による米軍来援基盤としての海上交通の保護に関して言及した論文としては、元海上幕僚長の武井智久氏（武井智久「海洋新時代における海上自衛隊」『波濤』第 199 号（2008 年 11 月）6 頁）や元自衛艦隊司令官の香田洋二氏（ Yoji Kouda, “A NEW CARRIER RACE? : Strategy, Force Planning, and JS Hyuga,” *Naval War College Review*, vol. 64, no. 3（Summer 2011）p. 35）などがある。

ならしめることを企図することを意味するものである[9]。では、いつ頃からこの概念が存在していたのだろうか。

海上自衛隊創設に関する研究は数多くなされてきている。先駆的研究としては、ジェームズ・E・アワー氏（James E. Auer）のものがあり、さらに内外の関係史料の公開が進むに伴い、柴山太氏、増田弘氏らによるより実証的な研究が発表された[10]。また海上自衛隊に限らず、自衛隊創設期に関する歴史的な研究としては、中島信吾氏、佐道明広氏、植村秀樹氏等の研究が挙げられる[11]。特に、植村氏は、「赤城構想」におけるCVH導入問題に焦点を当てた研究を行っている[12]。このように、海上自衛隊創設に関する研究は徐々に蓄積されつつあるが、海上自衛隊における「海上交通の保護」の概念がいかに形成されたのかという問題については、管見の限り研究上の空白となっている。

本稿においては、日本周辺海域における対潜戦に関し、日米間の役割分担をめぐる作戦・戦術上の構想と政治・財政的制約という視点から、海上自衛隊への空母導入問題に焦点を当て、主として1950年代における海上防衛力の規模と能力について整理を行う。その上で、海上自衛隊の「海上交通の保護」の概念が、特に2つ目の概念である「米軍来援基盤」のための「海上交通の保護」概念を包含する形で形成された過程について考察する。海上自衛隊が創設間もない時期に「生命線」としての海上交通路を保護するために「空母」を保有しようとした意味とは何であったのか。考察にあたっては、海上自衛隊創設期及び「赤城構想」における「海上交通の保護」を目的とした2つの異なる「空母」取得計画に内在していた軍事的合理性に着目する。その際、当時の旧海軍関係者を含む防衛力整備関係者による回想（オーラルヒストリー）や、近年利用可能になった旧防衛庁庁史室所蔵史料等を元に検討する。

本稿の構成は、次のとおりである。第一節においては、1950年代前半における日米の議論を踏まえつつ、海上自衛隊創設期の情勢認識および構想を、Y委員会関連資料

9 後瀉桂太郎「海洋領域における軍事戦略の変遷に関する比較研究 1980～2017年――領域拒否、SLOC防衛／SLOC妨害、戦力投射の観点から――」（政策研究大学院大学安全保障・国際プログラム博士学位論文、2017年11月）32頁。以下の政策研究大学院大学学術機関リポジトリから閲覧可能。https://grips.repo.nii.ac.jp/records/1610

10 代表的な研究として、ジェームズ・E・アワー著、妹尾作太郎訳『よみがえる日本海軍――海上自衛隊の創設・現状・問題点　上・下――』（時事通信社、1972年）；柴山太『日本再軍備への道　1945～1954年』（ミネルヴァ書房、2010年）；増田弘『自衛隊の誕生――日本の再軍備とアメリカ――』（中央公論社、2004年）などがある。なお、研究ではないが、読売新聞戦後史班編『「再軍備」の軌跡』（読売新聞社、1981年）は当時の状況等を把握するうえで非常に有益である。

11 中島信吾『戦後日本の防衛政策――「吉田路線」をめぐる政治・外交・軍事――』（慶應義塾大学出版会、2006年）；佐道明広『戦後日本の防衛と政治』（吉川弘文館、2003年）；植村秀樹『再軍備と五五年体制』（木鐸社、1995年）等。

12 植村秀樹「米国の対日軍事援助と防衛力整備――ヘリ空母計画を事例として――」『軍事史学』第36巻2号（2000年9月）。

等[13]を読み解くことで考察する。その際、「海上交通の保護」及び「空母」取得に関する議論を中心に検討する。第二節では「赤城構想」における CVH をめぐる議論について、海上自衛隊の情勢認識及び構想を当時の史料を読み解き考察すると共に、「空母」を用いて実施しようとした「対潜掃討作戦」とその意義について分析する。そして、米国の「空母」や対潜戦の状況や当時の米海軍と海上自衛隊の協力関係を踏まえ、海上自衛隊の「海上交通の保護」概念の形成について述べる。最後に、本論での考察を踏まえ、1950 年代における「海上交通の保護」概念の形成について総括すると共に、1950 年代後半の外交・防衛政策をいかに理解すべきかという歴史研究上の論点ともなってきた、自主防衛論と対米協調論に関する議論についても付言する。

1．海上自衛隊の創設期における空母に関する検討

（1）占領期における海上防衛力の再軍備計画案（1950 年～ 1951 年）

海上自衛隊はその創設にあたって、旧海軍関係者によって、日本の敗戦直後から海上防衛力機構についての研究が進められたことが知られている。再軍備の研究が活発になるのは 1950 年の朝鮮戦争勃発以降のことであった[14]。その研究の中心人物であった野村吉三郎元海軍大将から指示を受けた吉田英三元海軍大佐等は 1950 年 10 月、「研究資料」と題する軍備再建案を作成した。

この「研究資料」の注目すべき点は、日米安保条約締結前ではあったが、締結を前提とし、米国が来援するまでの 3 ヶ月間を持ち堪えるための作戦構想であったこと、ただし、日本側の分担が主体的かつ明確であること、米軍部が同時期に想定していた日本軍編成よりも一回り小規模であることであった[15]。また、所要兵力量に関して、「海上兵力」は巡洋艦 4 隻、駆逐艦 13 隻、海防艦 100 隻等を基幹とし、合計 275 隻余 21 万 t とした。特に、「分担すべき任務」で「外洋航行日本船舶」（以下「外航船舶」という。）に対する海上護衛を実施することとしており、その所要兵力算定に関しての基礎要領の中で、外航船団を直接護衛するための海防艦を 100 隻算出している[16]。「空母」に関しては、潜水艦の優速化に鑑み、船団には護衛空母を必要としているが、基

13 Y 委員会関連資料等とは、防衛研究所戦史研究センターが所蔵する『旧海軍残務処理機関における軍備再建に関する研究資料 1/3 ～ 3/3』、『山本資料　海上防衛力再建関係』等を指す。
14『海上自衛隊二十五年史』12 頁。
15 増田『自衛隊の誕生』114 頁。
16「研究資料」（1950 年 10 月）『旧海軍残務処理機関における軍備再建に関する研究資料 1/3』（防衛研究所戦史研究センター所蔵）。

地航空機の協力に依存するとしたならば、沖縄以南小笠原諸島以南は米軍航空機に頼るほか手段がないとしていた[17]。

このように、内航船舶の保護だけではなく、外航船舶保護を任務として明確にしていたことから、戦後当初から「外洋海軍」を志向していたことが分かる。また、そのための「空母」の必要性も認めているが、独自で保有することまで想定していなかった。

その後、1951 年 1 月 21 日、野村は米極東海軍司令官チャールズ・ターナー・ジョイ中将（C. Turner Joy）に対し、「研究資料」に依拠した新海軍建設計画書を提出したところ、ジョイ司令官はこれを更に詳細に話し合うために米極東海軍司令部参謀副長アーレイ・A・バーク少将（Arleigh A. Burke）と会合することを勧める[18]。同年 1 月 23 日、保科善四郎元海軍中将はここで初めてバーク少将と面会し、先の「研究資料」の追加意見と共に「新海軍再建案」を説明する。この「新海軍再建案」では護衛空母 4 隻の他巡洋艦を含む 337 隻、計 30 万 t、その他、海空軍機 750 機という内容であった。護衛空母の任務は外航船舶に対する海上護衛であった。ここで初めて「空母」の独自保有案が登場する。「新海軍再建案」起草の中心人物であった保科は「海上交通の保護」の重要性を強く認識していた[19]。この案に対し、バーク少将は強い関心を示し、「海軍の必要性」という点では意見が一致したが、当時の日本の情勢からは現実的な案とは考えなかった[20]。

第二次大戦中における「海上交通の保護」に関しては、直接船団を護衛する方式だけでなく、想定する戦域の拡大と共に海上交通を保護すべき海域が拡大する中、複数の部隊による海域分担・間接護衛方式がとられたことが過去の研究で明らかになっている[21]。しかし、航路が長い場合は間接の保護では十分にいかず、直接護衛に比して攻撃を受け、被害を生ずる率が高くなる。したがって、直接護衛が「海上交通の保護」では極めて有効な方策であることが証明されている[22]。また、戦時中、日本海軍は米英に倣って民間商船を改造した特設空母を船団護衛に用いたが、米英のようにカタパルトを装備し、海上交通保護任務に特化した護衛空母は保有していなかった。そのため、特設空母の随伴や船団を直接護衛する駆逐艦・海防艦等の護衛艦艇の不足、レーダーやソナーの不備、搭載機の対潜能力や練度の不十分さなどの問題が多かった[23]。

17 同上。
18 増田『自衛隊の誕生』116 頁。
19 保科善四郎「自由世界の安全と日本――海軍の役割とその現状分析――」『日本の安全保障』（鹿島研究所出版会、1964 年）494 頁。
20 読売新聞戦後史班編『「再軍備」の軌跡』231 頁。
21 坂口太助「年度作戦計画に見る日本海軍の海上交通保護問題認識――1937 ～ 41 年――」『史叢』第 81 号（2009 年 9 月）15 頁。
22 筑土龍男「今日の海上護衛戦　海上交通への脅威とその対策」『世界の艦船』第 192 号（1973 年 8 月）61 頁。
23 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書第 46 巻　海上護衛戦」（朝雲新聞社、1971 年）309–311 頁。

「外洋海軍」を志向する旧海軍軍人にとって、その象徴という意味での「空母」保有という意味は少なからずあったと考えらえるが、第二次大戦の反省から、「海上交通の保護」の実効性を高めるために、「直接護衛」ができる船団護衛に特化した護衛空母が必要と考えたのではないかと思われる。

旧海軍軍人が日本政府に対して「空母」の保有計画を打ち出したのは、吉田茂首相がサンフランシスコ講和会議に赴く直前、岡崎勝男官房長官を通じて山本善雄元海軍少将に海軍力整備計画についての諮問を行った際のことであった。山本は「海軍創設について」（1951 年 8 月 28 日付）と「我国海上防衛力強化に関する研究」（1951 年 8 月付）の 2 つのメモを作成し、吉田に提出した[24]。前者は、海上交通の安全確保のために航空兵力の整備の必要性を訴えたものであり[25]、後者は、山本らの国際情勢の分析、日本の戦略位置についての分析、ソ連側の「対日作戦に関する考察」、さらには日米側の対応に必要な「所要防衛力」の分析が含まれていた。この中で、海上防衛力に護衛空母 4 隻が登場する。護衛空母の任務は外航船舶に対する海上護衛であり、一船団 6 ～ 10 隻編成の 30 ～ 50 船団を護衛空母 4 隻、海防艦 48 隻で護衛する構想であった。なお、護衛空母 4 隻の費用 462 億円はすべて米軍貸与の方針であった[26]。しかし、吉田は対日講和条約の調印･批准に悪影響があると考え、そのまま受け入れることはできず、この時点では米国に正式に「空母」保有については言及しなかった[27]。

このように講和独立が近づいてきたこの頃は、旧海軍軍人を中心に「海上交通の保護」を主任務とした「新海軍」の輪郭が急速に固まってきた時期であった。「空母」に関しては、最初の再建計画である「研究資料」においては、必要性は認めていたものの、「空母」の独自保有は計画に含まれておらず、能力の限界以上の任務は米軍に期待していた。しかし、その後すぐに「空母」の独自保有を検討していた。根底には「沿岸海軍」ではなく、「外洋海軍」を志向する上での象徴という意味合いの他、その「空母」が攻撃型空母ではなく、「海上交通の保護」に特化した護衛空母であったことから、純粋に当該任務の実効性を高める手段として保有したかった可能性は高い。

（2）Y 委員会発足以降における再軍備計画案（1951 年～ 1955 年）

1951 年 10 月 31 日、旧海軍軍人 8 名、海上保安庁職員 2 名による Y 委員会が発足した。Y 委員会の任務は、米国貸与の警備艦等を速やかに全能発揮させるための計画を作り、

24 柴山『日本再軍備への道』526 頁。
25「第二次特殊研究資料」（1951 年 4 月 10 日）『旧海軍残務処理機関における軍備再建に関する研究資料 2/3』（防衛研究所戦史研究センター所蔵）。
26 同上。
27 柴山『日本再軍備への道』526 頁。

これを政府各機関や米国側と調整し、成案を総理大臣に具申することであった[28]。

Y 委員会は 1952 年 6 月 16 日、1952 年から 1959 年までの 7 年にわたる長期防衛力整備計画である「別冊　警備力増勢計画案」を作成した。この目的は米軍又は集団安全保障機関の援軍が本邦に到達する迄（約 3 ヶ月を想定）持久し得ると共に、日本が戦争に巻き込まれた場合、日本国民の生存を確保するに必要な海上輸送の護衛、港湾沿岸の防衛、機雷掃海等これを他国の援助に期待することが困難であろうと思われる兵力を整備することであった。注目すべきは、外航船舶に対する海上護衛任務については、「米護衛空母 20 隻」、日本は護衛空母 2 隻、海防艦 100 隻で護衛することとしており[29]、日米共同作戦が前提の防衛力整備計画であった。

1952 年 8 月、米国政府では NSC125/2 が採択され、日本への敵対行為に日米共同で対処するという考えが提示された[30]。また、デーヴィット・ブルース国務長官代理（David Blues）からロバート・D・マーフィー駐日大使（Robert D. Murphy）宛に送られた覚書には、太平洋地域の危機事態に際し、「日米共同での防衛体制を原則として、日本の防衛力の規模とタイプを検討することを要求」すると共に、海上防衛力に関しては、「対潜海軍が好ましい」と明示し、日本の領土防衛に貢献できる対潜戦能力に特化した海上防衛力を整備する方向性が示されていた[31]。

しかし、海上自衛隊創設期の「空母」保有議論は政治サイドから幕を閉じることになる。1953 年 10 月、吉田首相の個人的特使であった池田勇人大蔵大臣とウォルター・S・ロバートソン（Walter S. Robertson）極東担当国務次官補との会談、いわゆる「池田 - ロバートソン会談」際、日米両政府は、「沿岸防衛用の小規模海軍」を念頭にして日本の防衛力整備を議論した。この第 2 回会談時、池田とフランク・C・ナッシュ（Frank C. Nash）国家安全保障担当国防次官補とのやり取りの中で、沿岸防衛用海軍力としての方針が決定され、日本の「空母」建設は現実から遠ざかることになる[32]。

こうして政治サイドでは「空母」保有は断念されたが、防衛当局間では検討は継続された。1954 年 2 月には一次防の策定に関連して、海上幕僚監部は米海軍に 7,000t の駆逐艦母艦（AD）の貸与を要請し、同艦を「空母」に改造することを検討した。同時期、終戦後引き上げ輸送に活躍した興安丸（7,077t）を警備隊へ保管転換する話

28『海上自衛隊二十五年史』17 頁。
29「別冊　警備力増勢計画案」（1952 年 6 月 16 日）『山本資料　海上防衛力再建関係』（防衛研究所戦史研究センター所蔵）。
30 NSC125/2, “Note by the Executive Secretary(Lay) to the National Security Council”(7 August, 1952), *Foreign Relations of the United States*（以下 FRUS という。）, 1952–1954, XIV, pp. 1300–1308.
31 石田京吾「戦後日本の海上防衛力整備　1948 ～ 52 年――海上防衛における日米の「役割分担」の起源――」『戦史研究年報』第 9 号（2006 年 3 月）42 頁；”The Acting Secretary of State to the Embassy in Japan”(28 October, 1952), *FRUS*, 1952–1954, XIV, pp. 1346–1348.
32 柴山『日本再軍備への道』561–563 頁。

もあり、同船を CVH に改造する検討を行ったがいずれも実現するに至らなかった[33]。一方、米海軍でも、補助艦艇なら供与が可能との意向が示されたこともあったが、当時、海上自衛隊でも本格的な CVH 構想が具体化されており、その船体規模が大きくなってきていた[34]。最終的に構想に合致する「空母」が存在しないことから、1955 年 4 月に「空母」構想を断念した[35]。

占領期、海上警備隊が創設される以前に旧海軍軍人が行った検討では「海上交通の保護」の概念に関しては、船団を「直接護衛」するための所要として、護衛空母の保有を計画していたことや米軍との共同作戦は想定されていなかったことから、当初は「米軍来援基盤」を確保するための「海上交通の保護」という概念は、彼らの中では稀薄だったのであろう。その後、実際に海上防衛力の再建が進む中、米国からの日本の対潜能力強化の期待の高まりから、米海軍との「対潜戦」を主軸とする日米共同を念頭に置いた防衛力整備計画が作成されていった。この頃から海上作戦全体の中で米軍と共同する上での前提となる「有事の際に米軍が日本に来援すること」、いわゆる「米軍来援」が作戦計画上不可欠なものになっていったと思われる。

2.「赤城構想」の空母保有議論を通じた「海上交通の保護」に関する検討

（1）海上自衛隊の情勢認識及び構想

「空母」の議論が再燃したのは 1955 年に断念された約 3 年後の「赤城構想」検討においてである。「赤城構想」とは一次防計画後の 1961 年度から開始される次期防衛力整備計画（のちの、二次防）のことであり、1957 年秋頃から検討が開始された[36]。1959 年 7 月 26 日、当時防衛庁長官であった赤城宗徳が北海道視察に訪れた際、記者団に対し談話の形で構想を語った。これがいわゆる「赤城構想」である。

当時の政治情勢は、米国はニュールック戦略のもと地上軍や通常兵力よりも空軍力や核兵器を重視しており、日本に駐留する大規模な部隊は不合理と考えられていた[37]。

33 北村謙一「海上防衛体制の確立へ　その 1――艦艇部隊及び同教育･支援体制の整備――」（1988 年 9 月 30 日）『自衛力の確立 1（1/2）』（平 17 防衛 01988100、国立公文書館所蔵）137 頁。
34『海上自衛隊二十五年史』217 頁。
35 同上。
36 C・O・E オーラル・政策研究プロジェクト『オーラルヒストリー――小田村四郎――』（政策研究大学院大学、2003 年）117 頁；防衛局計画官室「第二次防衛力整備計画策定過程」（日付不明）『堂場肇文書』（平和・安全保障研究所所蔵。以下『堂場文書』という）。
37 中島『戦後日本の防衛政策』39 頁。

一方、日本側も、米軍の存在による国民世論の被占領意識の増幅と反基地運動の激化を受け、在日米軍の地上兵力撤退を求めていた[38]。このような情勢の中、海上自衛隊は「一次防で整備が後回しになり、陸上防衛力主体の防衛力整備となったことを反省し、二次防では少なくとも海洋国家にふさわしい海上防衛力とするための骨格だけは固めておかなければならない」という強い考えを持っていた[39]。当時、内部部局や統合幕僚会議も海上自衛隊と同様の認識であり、陸上部隊優先の一次防からの大幅な方針転換を図ろうとしていた[40]。また、海上幕僚監部は、二次防計画作成に臨む基本的な考え方として、少なくとも効果的な米軍の来援の時期までは侵攻を食い止め得る最小限の戦術攻撃力を自ら保有することは絶対に必要であるとの見解を持っていた[41]。

次に「赤城構想」における情勢認識について確認する。「次期防衛力整備計画作成上の前提的事項」における「世界情勢」の項目において、米ソ両陣営対立に鑑み、「集団安全保障体制」の重要性を強調している[42]。また、武力戦生起の公算については、「欧州特にドイツ正面に比較すれば日本を中心とする極東地域及び中近東は局地戦生起の危険性が大」との判断であった。そして、「全面戦は、核兵器の無制限使用に進む可能性が大きい」[43]と判断していた。

ソ連を中心とする共産陣営の対日可能行動に関して、直接武力侵攻の公算は少ないが、対日武力侵攻が行われるときは「間接侵略」が併用されることは確実と見積もられている。加えて、全面戦生起の算は最も少ないが、この場合は欧州が主戦場となり、対日作戦は支作戦となる。なお、全面戦の場合、日本が波及を免れることは困難となると見積もられている[44]。具体的な対日武力侵攻方法は、主として空海作戦により日本を封鎖及び（または）攻撃し、若しくは潜水艦によるゲリラ的攻撃等が予想されていた。

「赤城構想」においては、防衛力整備の対象とすべき非常事態の様相に関して、「（中略）海上交通線等に対する部分的攻撃、島嶼等に対するコマンド作戦的攻撃が行われる事態に対しては、少なくとも我が国独力を以て有効にこれに対処し得る防衛力を整備すべきことは当然」[45]としており、相当大規模な武力侵攻に対しても、少なくとも初期における防衛作戦は概ね独力で遂行し得る能力を整備する必要があると考えていた。

38 C・O・E オーラル・政策研究プロジェクト『オーラルヒストリー――海原治　上――』（政策研究大学院大学、2001 年）242 頁。
39『海上自衛隊二十五年史』289 頁。
40 佐道『戦後日本の防衛と政治』89 頁；「次期防衛力整備計画について」『堂場文書』。
41『海上自衛隊二十五年史』289 頁。
42「防衛力整備計画　第一部　昭和 34 年 10 月　防衛局」『堂場文書』。
43 同上。
44 同上。
45 同上。

上記のような情勢認識の下、「核報復力を含む戦略攻勢面については米国に依存する」[46] ことは前提の上で、防衛力整備の全般方針は、大規模な武力侵攻に対しては、日米連合防衛態勢の下、生起を抑止し、かつ、有事に際しては、武力戦初期における戦略守勢作戦を概ね独力で遂行できる能力が整備目標とされた [47]。その上で、整備上、先ず重視すべきものは、共産諸国海軍兵備の特徴と考えられる広大な潜水艦勢力及び伝統的な機雷戦能力に対抗し得るための対潜及び対機雷戦兵力とされた。この理由として、ソ連の巡航ミサイル搭載潜水艦（Guided Missile Submarine。以下「GM 潜水艦」という。）に対する防衛の意義は防空作戦と同一の価値を有するとあり、海上自衛隊はソ連の GM 潜水艦及び原子力潜水艦を最大の脅威と考えていたからである [48]。原子力潜水艦は全没運用であるが、通常動力である GM 潜水艦においても、全没のまま対地（艦）攻撃を行う恐れがあると考えられており、GM 潜水艦への対応を考慮し作戦を考える必要があった。

一次防との大きな違いはこのソ連の潜水艦に対する脅威認識の変化である。一次防では全世界を巻き込む大戦の誘因となる恐れもあるため、大規模な海上交通破壊は生起する可能性は少ないとされ、海上交通保護作戦を行ういとまはないとする見方が強かった [49]。しかし、「赤城構想」ではソ連潜水艦による海上交通破壊を見積もっていた [50]。米軍が来援し、共同作戦が前提となる日本にとって、「日本列島線（海上交通路）は原子力潜水艦及び GM 潜水艦が米本土を攻撃する場合の基地からの通路となっており、この点で対潜作戦は米国の防衛作戦に直接寄与し得る重要性を有している。」と評価していた [51]。

したがって、「赤城構想」は不安定な米ソ冷戦構造における不測の事態から、日本への間接侵略若しくは局地戦に発展する公算が大きいこと、また、全面戦争になった場合は核戦争に進む可能性が大きいと判断していたことが特徴であった。また、相当大規模な武力侵攻に際しても初期は日本独力で遂行し得る能力の整備が必要との認識であり、能力以上の規模に関しては、米軍との共同作戦が前提の構想であった。

特に「赤城構想」における戦略基本構想においては、「日米連合による防衛作戦を実施する場合、自衛隊は主として戦略守勢作戦を担当し、その他は米軍が担当する」ことや「海上交通線の確保及び対潜作戦については、所用に応じ日米の責任海域を定

46 同上。
47「防衛力整備計画　第二部　昭和 34 年 10 月　防衛局」『堂場文書』。
48「防衛力整備計画　第一部　昭和 34 年 10 月　防衛局」。
49『海上自衛隊二十五年史』212 頁。
50「防衛力整備計画　第一部　昭和 34 年 10 月　防衛局」。
51 同上。

めて分担し、相互に支援する」ことが明記されており、「米軍来援」という概念は、「赤城構想」においては作戦構想の一部となっていた[52]。また、「海上交通の保護」のための対潜戦と「米軍来援」が無関係ではなくなっていた[53]。

（2）CVHによる対潜掃討作戦

「赤城構想」においては「海上交通の保護」を目的とした新たな戦術である「CVHによる対潜掃討作戦」が考案された。「海上交通の保護」に関して、外航船舶の直接護衛を実施する「船団護衛」任務は甲型警備艦（DD）や乙型警備艦（DE）等の艦艇が実施することとしていた[54]。これとは別に、同じ「海上交通の保護」を目的として、対潜掃討作戦を実施するためにCVHを基幹とする2個の「対潜掃討部隊（2個群）」の新設を計画していた[55]。「赤城構想」の中で対潜掃討を次のように説明している。「CVH基幹の2戦術単位が整備されれば、同時に2隊、修理等の状況に応じても常時1隊は敵潜水艦の蝟集面、主要海上交通路等特に作戦上必要と認められる海域、概位の判明した潜水艦等に対して掃討作戦が実施可能である。但しその行動半径は固定翼哨戒機（P2V）基地に制約されるので、外航航路海域において作戦するためには、硫黄島、サイパン島の基地を使用する必要がある。そのほか必要に応じ、艦艇、航空機の適当な組合わせによって局地対潜掃討を随時実施する[56]。」

この対潜掃討作戦は、当時諸外国では考えられていなかった新しい作戦と認識されていた[57]。では、どのような点で新しい作戦であったのであろうか。

海上自衛隊は「赤城構想」完成時（1965年頃）のソ連、中共の潜水艦に関して、潜水艦兵力中約70%が在来型の長距離潜水艦、約10%がGM潜水艦で原子力潜水艦はわずかに1%内外（全ソ連で5隻以下、その内極東は2隻以下）、残りの約20%が在来型中距離潜水艦と見積もっていた。しかし、将来は対処潜水艦の多くが原子力推進になる場合のことを想定しておく必要があった。原子力潜水艦が艦船を攻撃する場合についても、在来型と同様に魚雷の射程内まで近接する攻撃が主用であると見積もられていたが、在来型との大きな違いは、原子力潜水艦は攻撃後、高速で退避行動をとることができるため、水上艦艇では追尾が困難であることを予想していた。また、水上艦艇のみによる対潜掃討においては、艦艇のアクティブソーナーを使用する。そ

52 同上。
53 同上。
54 同上。
55「ヘリコプター空母について　昭和36年1月10日　防衛局制度調査会」『堂場文書』。
56「防衛力整備計画　第二部　昭和34年10月　防衛局」。
57 北村「海上防衛体制の確立へ　その1――艦艇部隊及び同教育・支援体制の整備――」139頁。

の結果、相手の潜水艦は掃討部隊の接近を聴音により先に探知し逃げるため、その補足が困難になる点が問題であった。以上のような問題点を解決するために水上艦艇の掃討列の前側方にヘリコプターを配して、逃げようとする敵潜水艦をヘリコプターのパッシブソーナーによって捕捉することにより、掃討列の幅を大きくし、かつ、潜水艦の捕捉率を高める。これが CVH による対潜掃討の構想であった[58]。

補足説明をすると、直接護衛対象を保護する対潜戦とは異なり、敵潜水艦の存在が予想される蝟集面を予測し、固定翼哨戒機と協同して外洋航路海域を含む特定の「海域」に対して対潜哨戒を実施する作戦である[59]。

ここで、特定の「海域」を航空機だけではなく、なぜ「空母」が必要なのかという疑問が生じる。通常広域における対潜戦は固定翼哨戒機の方が効率的かつ実効性も高い。しかし、当時の海上自衛隊の主力の固定翼哨戒機であった P2V や S2F による対潜戦は、敵潜水艦が水面上に出した潜望鏡やスノーケルマストをレーダーや目視によって捜索する戦術が主流であり[60]、水没中の潜水艦の探知は困難であった[61]。特に原子力を動力とするソ連の潜水艦は通常動力型の潜水艦のように充電のためのスノーケルを実施する必要がないため、水面に露頂または浮上する機会は通常動力型潜水艦に比し極端に少ない、また、先述したように、GM 潜水艦も全没状態のまま対地（艦）攻撃が可能と考えられていたため、当時の固定翼哨戒機のみではソ連の潜水艦能力向上への対処が困難であると認識されていた[62]。

これらの対応策として、当時米国が開発した対潜哨戒ヘリコプター HSS-2 を導入し、CVH を主軸とする戦術を開発することで将来課題と現状の問題の解決を図ろうとしたのである。HSS-2 は当時海上自衛隊が運用していた対潜哨戒ヘリコプター HSS-1 の後継機であり、水中捜索に有効と言われるパッシブソーナーを搭載するなど対潜能力の向上が図られた。CVH に HSS-2 を多数機搭載（計画では 18 機）し、固定翼哨戒機及び警備艦と協同することで、固定翼哨戒機の弱点を補うことが可能と考えられた。CVH は固定翼機又は警備艇の能力の「欠陥を補うために必要」[63] と説明しているのはこのためである。

したがって、対潜掃討作戦が当時新しい作戦といわれたのは、1 つ目は、敵潜水艦の存在圏を予測し、特定の「海域」に潜水艦が存在しないことを含め CVH を活用し、

58 北村「海上防衛体制の確立へ　その 1――艦艇部隊及び同教育・支援体制の整備――」138–139 頁。
59「防衛力整備計画　第二部」。
60『海上自衛隊二十五年史』294 頁。
61「防衛力整備計画　第二部　昭和 34 年 10 月　防衛局」。
62『海上自衛隊二十五年史』348 頁。
63「ヘリコプター空母について　昭和 36 年 1 月 10 日　防衛局制度調査会」。

「間接的」に敵潜水艦に対して脅威を与える点であること。2つ目は当時の対潜哨戒ヘリコプターはアクティブソーナーによる捜索が主流であったところ、探知がさらに期待できる最新鋭のパッシブソーナーを活用しつつ、固定翼哨戒機による広範囲の哨戒を組み合わせて捜索を実施する点であった。他方、船団護衛の効果から鑑みると、対潜掃討作戦は間接護衛方式であるため、船団を直接護衛する方式よりは効果は低い作戦であった。

（3）1950年代の米海軍の対潜空母・対潜戦及び日米共同の状況

1945年時点における米軍のソ連潜水艦に関する見積もりは、依然旧式であったが、既にソ連はドイツから新しい技術を獲得しており、数年以内には第二次大戦において西太平洋で西側が勝利した対潜水艦対策を打ち破る潜水艦を建造することになると予想していた[64]。また、大西洋の中央部には、地上基地からの対潜哨戒機が到達できない間隙が発生することから、船団護衛だけでなく、この「海域」を「間接」的に護衛することが求められた[65]。このような状況の下、対潜能力向上のため1949年までに7隻のコメンスメント・ベイ級の護衛空母（Escort Aircraft Carrier: CVE）を艦載型固定翼哨戒機が搭載可能な対潜空母（Anti-Submarine Warfare Aircraft Carrier: CVS）に改装した。そして、1956年に新たな水中固定型海洋監視システム（Sound Surveillance System: SOSUS）の運用を開始して以降、米国はSOSUS及び地上発着型の対潜哨戒機と協同したCVS中心の対潜戦を確立することになる[66]。

当時の対潜戦は3つの作戦目的があった。それは、情報に基づく敵存在圏の捜索、輸送船団の護衛、そして、攻撃型空母打撃群等を防護するための前提哨戒である。この3つの目的に対してそれぞれタスクフォースが設立された[67]。3つ目の目的である攻撃型空母打撃群等を防護するためのタスクフォースに関して、1958年4月、アメリカ大西洋軍司令官の命により、ジョン・スミス・サッチ米海軍中将（John S. Thach）を指揮官とする対潜空母、固定翼哨戒機、対潜哨戒ヘリコプター、駆逐艦からなる対潜戦に特化したハンターキラー部隊（Task Group ALFA: TG ALFA）が設立された[68]。このタスクグループアルファにより、攻撃型空母打撃群等を防護するための対潜戦に

64 Norman Friedman, “U.S. Aircraft Carrier Evolution: 1945-2011,” *ONE HUNDRED YEARS OF U.S. NAVY POWER*, (Maryland: Naval Institute Press, 2010), p. 324.
65 Robert Gardiner, *Conway’s All the World’s Fighting Ships 1947-1995*, (Maryland: Naval Institute Press, 1996), pp. 548–549.
66 Friedman, “U.S. Aircraft Carrier Evolution,” p. 332.
67 Owen R. Cote, Jr., *The Third Battle: Innovation in the U.S. Navy’s Silent Cold War Struggle with Soviet Submarines*, (Newport: Naval War College 2003), p. 33.
68 Robert C. Manke, “Overview of U.S. Navy Antisubmarine Warfare (ASW) Organization During the Cold War Era,” *NUWC-NPT Technical Report* 11, 890, August 12, 2008, https://archive.org/details/DTIC_ADA487974.

関する研究が促進され、対潜戦に係る練度、戦術が向上した。

なお、米海軍大学の資料によれば、戦後、米海軍は大西洋だけではなく、太平洋の両方においてハンターキラー部隊を保持しており、太平洋においてもソ連の潜水艦に対する脅威認識を持っていた[69]。

このように、米海軍は対潜空母への改修、SOSUS の導入、対潜戦のための潜水艦の増勢等、対潜能力強化を図っていた。この理由の 1 つとして、大西洋及び太平洋において攻撃型空母をソ連の潜水艦の脅威から守るためであったことが伺える。

「赤城構想」が検討され始めた 1957 年頃は米国がまさに CVS を運用し、軌道に乗り始めた頃であった。当時の日米の対潜戦を比べると、米国の CVS を主軸とする複数の対潜アセット、センサーから構成されるハンターキラーグループによる対潜戦術と海上自衛隊の「赤城構想」における CVH を中心とした対潜掃討作戦という点、及び、直接船団を護衛するためではなく、「海域」を複数の対潜アセットで哨戒する「間接」護衛という点で酷似した運用であることが分かる。

この背景には 1950 年代半ば以降の日米間のハイレベルにおける軍事協力関係の強化が指摘できる。既存研究において、1978 年の『日米防衛協力のための指針』策定以前にも日米防衛当局間である程度の防衛協力が実施されていたという指摘がなされている[70]。また、日米の共同作戦計画については、1955 年より自衛隊と在日米軍との間で日本の防衛を目的とした連合統合有事計画概要（Combined Joint Outline Emergency Plan。以下「CJOEP」という。）が策定されており、自衛隊の年度防衛計画の前提となったものだったとされる[71]。一方、CJOEP の位置付けは政府間の公式文書ではないため、日米間の約束ではなく「研究」であった[72]。米国にとっては日本を防衛する義務は生じないものの、日本の戦略的重要性から有事の際は共同対処することは必至であった。その際、戦力投射の主力である攻撃型空母打撃群の展開のためにはソ連の原子力潜水艦は脅威であった。米海軍が海上自衛隊と「海」という共通のフィールドで共同するにあたって、対潜戦の能力差が弱点となり得るのはよく認識していたのであろう。特に海上自衛隊と米海軍は対潜合同訓練を 1959 年には 3 月、5 月、7 月にそれぞれ 5 日間ずつ実施している[73]。1 年間に 3 回もの合同対潜訓練を行うことは、いかに米側が日本の対潜能力の向上を期待していたのかの証左である。また、このことは米国による CVH 取得の援助からも伺える。米国は海上幕僚監部と在日米軍援助顧問団海軍部

69 Cote, *The Third Battle*, p. 33.
70 板山真弓『日米同盟における共同防衛体制の形成』（ミネルヴァ書房、2020 年）59 頁。
71 同上。
72 真田尚剛『「大国」日本の防衛政策――防衛大綱に至る過程　1968 ～ 1976 年――』（吉田書店、2021 年）61 頁。
73「日米合同対潜訓練実績表」（作成日時不明）『堂場文書』。

との事務的共同研究を経て、1 個対潜掃討部隊（CVH（1 隻）及び対潜哨戒ヘリコプター HSS-2（常用及び予備機含め 27 機））の設立に同意し、総経費の 37.2%（総経費 195 億 7,500 万円の内、73 億 2,300 万円）を負担することに同意している[74]。

当時日本側がどの程度まで詳細に米国の戦略を知り得たのかは定かではないが、海上幕僚監部は、「海上自衛隊が派遣した調査団に対し、太平洋における米作戦部隊の最高責任者が日本の対潜掃討部隊の建設は『米側の太平洋戦略構想に合致する』と言及した」旨を主張している[75]。対潜同訓練や調査団、幕僚間協議を通じ、「赤城構想」策定以前に CVH 取得に際して、米軍側とさまざまな情報交換を実施していたのは間違いないであろう。

二次防策定時、現場のトップである自衛艦隊司令官（二次防策定後、海上幕僚長に就任）であった中山定義は以下のように述べる。

「私らの方は（兵力）量は少ないけれど、うまくやれば、自由圏の、アメリカの、それこそ 1 つのよきパートナーとなって潜水艦をやっつける非常に強い力になるということを私らは思っているし、アメリカも非常にそれを期待しているわけです。（海上自衛隊の対潜能力を）それほど高く評価しております。アメリカが日本にいろいろ援助してくれます。これはアメリカ人のことですから必ずプライオリティがある。いつでも日本の援助の場合は潜水艦をやっつける問題〈ASW[76]〉がプライオリティ・ナンバー・ワンであ」る（括弧内は筆者による）[77]。

また、「海軍再建」活動の中心人物の一人であり、この頃は国会議員として活動しながら海上自衛隊を陰に陽にバックアップしていた保科は、「西太平洋の制海権を握る主要な兵力は航空母艦、すなわち第 7 艦隊が制海権獲得の主要なる兵力になる。この第 7 艦隊がいちばん脅威を感ずるのは、何かというと敵の潜水艦であるゆえをもって、第 7 艦隊が所要の場所にいって作戦行動をするためには、どうしてもこの極東方面における敵潜水艦の行動を封殺する作戦を日本海軍が引き受けてやるということは、大変な協力になるわけであります。また、これをアメリカが大いに期待しているわけであります」[78] と述べている。つまり、当時の海上自衛隊関係者は、対潜戦に関しては米国が日本に最も期待している能力と認識していた。また、西太平洋において、ソ連潜

74「ヘリコプター空母について　昭和 36 年 1 月 10 日　防衛局制度調査会」。
75 同上。
76 ASW : Anti-Submarine Warfare（対潜戦）の意。
77 中山定義「海上自衛隊と日本の安全」『日本の安全保障』（鹿島研究所出版会、1964 年）537 頁。
78 保科「自由世界の安全と日本――海軍の役割とその現状分析――」493 頁。

水艦の排除のための対潜戦を実施することが「米軍来援基盤」の確保につながると捉えていたことも伺える。

このように、「CVH による対潜掃討作戦」は米国の対潜戦能力向上のプロセスと並行し、日米の利害が一致する形で生まれた新しい戦術であったと考える。そして、当時の日米の対潜共同訓練の頻度や CVH への対日援助の状況を鑑みても、日米の脅威がソ連潜水艦という共通の目標であったことから両者の利害が一致したのだろう。現段階では「CVH による対潜掃討作戦」が「米軍来援基盤」を確保することが目的であったことを直接的に裏付ける史料は見当たらないものの、本節で見たように、当時の米海軍における対潜空母が米攻撃型空母打撃群を敵潜水艦から護衛するためのアセットとしての位置付けであったこと、そして、前節で見たように、「CVH による対潜掃討作戦」が「海上交通の保護」にとって効率的な直接護衛ではなく、特定「海域」のソ連潜水艦を排除することを目的していたことを踏まえ、これらの軍事的合理性の観点から、純粋な「海上交通の保護」ではなく、少なからず「米軍来援基盤」の意味合いも含んでいたと考える。

（4）構想の挫折

「赤城構想」では内部部局防衛第一課長の高橋幹夫と長期計画を担当する小田村四郎の主導により、予算増額と CVH 導入が検討されるが [79]、その当時、海上幕僚監部と高橋らの意見は一致しており、防衛局長の加藤陽三も「海上交通の保護」の任務に必ずしも反対ではなかった [80]。

しかし、1960 年 12 月末に防衛局長と長期計画担当者が交代し、根本的に再検討することとなる [81]。特に新防衛局長である海原治は CVH 導入に強硬に反対した。彼は陸軍主計大尉としての軍務経験を持ち、そこでの経験から、旧軍における思考様式に非常に懐疑的であったが、それは戦後、彼が防衛庁において旧軍出身の制服組と接するようになってからも変わらなかった [82]。

海原をはじめとする新陣営の防衛局が「CVH による対潜掃討作戦」に反対した理由は様々であるが、その根本的理由は、海上作戦における我が国防衛の範囲の解釈であった。海原の考える我が国防衛とは「国土防衛」を指すため、海上作戦も周辺海域に限定され、「外洋は含まれない」との判断であった。したがって、海上交通保護の範

79 C・O・E オーラル・政策研究プロジェクト『オーラルヒストリー――小田村四郎――』117 頁。
80 加藤陽三・江藤淳〔対談〕「自主防衛への道」江藤淳『もう一つの戦後史』（講談社、1987 年）261–262 頁。
81 北村「海上防衛体制の確立へ　その 1――艦艇部隊及び同教育・支援体制の整備――」147 頁。
82 中島『戦後日本の防衛政策』80 頁。

囲も日本周辺に限るとの意味である[83]。この考え方は「外洋海軍」を志向する海上自衛隊の考え方と平行線をたどった。

具体的に海原がCVHを封殺したのは財政的理論であった[84]。海原が指摘した問題点は、CVHは有事においては撃沈される可能性がある。したがって、CVHは3群、4群と保有しなければ意味はないと主張した[85]。そうなれば、膨大な財政支出が予想されるという論理である。海上幕僚監部がいくら数群整備をするといっても財政的な制約はどうにもならなかった[86]。結局、防衛庁内で合意に至らず、導入を主張していた防衛庁側から要求を取り下げることなった。

特に大蔵省は可能な限り防衛費を抑え、経済発展に傾注するという「吉田路線」を継承する立場をとっていたため、莫大な費用を要するCVHは格好の的であった。また、「赤城構想」を対外的に説明していく中で、防衛力整備の要求先である大蔵省は、対潜戦は本来米軍に依存すべきとの考えであった[87]。このような状況でCVH取得に関し、「米軍来援基盤」の確保という軍事的目的があったとしても、それを整備計画に記載し、大蔵省の理解が得られる状況ではなかった。海上自衛隊にとって更に不遇であったのは、本来防衛構想上の必要性の観点から策定した整備計画要求を提示し、大蔵省と議論すべき防衛庁内部部局が、財政の論理を基礎に整備計画を立案するようになった結果、大蔵省と同じ理論で議論することになったことであった[88]。他方、内田一臣（当時海上幕僚監部防衛部防衛課業務班長、のちに海上幕僚長）によれば、CVHなどによる対潜掃討作戦など、米海軍でもやったことがなく、未知の戦術であったが故に、海上幕僚監部内でも意見が一致しなかったとのことであり[89]、専門家たちの間で意見が一致しない装備を採用することを躊躇する内部部局の立場も理解できる。このように「CVHによる対潜掃討作戦」は表舞台から姿を消した。

（5）「海上交通の保護」概念の形成

「赤城構想」策定時における海上自衛隊の主要作戦任務は、①日本周辺海域における制海権の確保、②わが内外の重要「海上交通の保護」及び③本土直接防衛のための海上防衛作戦であった[90]。そして、上記②は前節で述べた通り、外航船舶及び内航船舶

83 北村「海上防衛体制の確立へ　その1――艦艇部隊及び同教育・支援体制の整備――」149–150頁。
84 佐道『戦後日本の防衛と政治』136頁。
85 海原治『治に居て乱を忘れず　あいまいな日本の悲劇』（読売新聞社、1996年）114頁。
86 中島『戦後日本の防衛政策』81頁。
87「国防会議幹事会議議事要旨」（1961年1月12日）『堂場文書』。
88 佐道『戦後日本の防衛と政治』137頁。
89 内田一臣「内田一臣海将回想録（思いおこすことなど）」（1983年3月25日）（平17防衛01985100、国立公文書館所蔵）61頁。
90「次期防衛力整備計画案　昭和34年10月22日　防衛局」『堂場文書』。

を「船団護衛」を主任務とする DD 及び DE 等の艦艇や航空機の組み合わせにより実施する計画であった[91]。いわば「船団護衛」任務は「生命線」としての海上交通路を保護する作戦であった。一方、CVH は「船団護衛」任務とは別に外航航路海域において「対潜掃討作戦」に従事する艦艇であり、状況により、対水上侵攻作戦に転用することが想定されていた[92]。要するに、CVH は②外航船舶の間接護衛以外に、①及び③に従事することが想定されていた。

したがって、前節で確認した通り、軍事的合理性の観点からすると「CVH による対潜掃討作戦」には少なからず「米軍来援基盤」としての意味が含まれていた。ただし、厳密に言うと、「CVH による対潜掃討作戦」は「海上交通の保護」以外に別の目的も存在していた。

その後、海原が防衛局長に着任して以来、海上作戦の目的は国土の防衛に重点を置いたものに変わり[93]、「赤城構想」挫折後の二次防案において、海上作戦の主たる目的が③我が国周辺海域の防衛のみとなった。これが沿岸部のみを意味するところは先述した通りであるが、これに反対した海上幕僚監部は、②我が国の「海上交通の保護」と③我が国土への着上陸侵攻に対する沿岸海域における海上防衛の 2 つの柱とするべきことを強く主張した[94]。

当時、海上自衛隊にとって、「沿岸海軍」でよいと考える大蔵省や海原に対して、「日本周辺海域は外洋も含む」といった主張や「制海権の確保」のための対潜戦能力強化といった主張の理解を得ることは困難であった。一方、地理的範囲は議論の余地はあるものの、「海上交通の保護」の任務自体は全く理解されないという状況ではなかった。内部部局は、海上幕僚監部の主張を一部認め、二次防の最終案は「わが海上作戦の主たる目的は、我が国周辺の海域を防備し、海上交通を保護することにあり（中略）」とされた。最終的に、③我が国土への着上陸侵攻に対する沿岸海域における海上防衛が②「海上交通の保護」のためとされたのである。要するに、「海上交通の保護」に海上作戦の目的がすべて集約された形に改められた。結局、海上自衛隊としては「外洋海軍」を志向する大義名分が「海上交通の保護」の任務のみになってしまったのである。後に元海上幕僚長の内田氏がインタビューで「海上自衛隊の全任務がこれにつきていたと言っていい」[95] と言及したように、ここに至り、「海上交通の保護」という「看板」に対潜能力を含め「外洋海軍」に必要な機能を入れ、防衛力整備をせざるを得な

91「防衛力整備計画　第二部　昭和 34 年 10 月　防衛局」。
92 同上。
93 北村「海上防衛体制の確立へ　その 1――艦艇部隊及び同教育・支援体制の整備――」202–203 頁。
94 同上。
95 中島『戦後日本の防衛政策』153 頁（中島氏による内田一臣氏へのインタビュー。）。

い状況に陥ったのである。

「CVHによる対潜掃討作戦」は実現しなかったものの、有事の際に「米軍来援」を前提とする考え方は海上自衛隊の作戦構想の根底にあった。

「赤城構想」の挫折を経て、海上自衛隊は「外洋海軍」に必要な対潜戦を含む防衛力整備を「海上交通の保護」の下に進めていく。その過程で、「米軍来援」という作戦構想の考え方をも包含する形で「海上交通の保護」の概念の中に「生命線」としての意味に加え「米軍来援基盤」の意味も形成されていった。

おわりに

本論文の研究目的である「海上交通の保護」概念の形成について、主に1950年代における海上自衛隊への空母導入問題をめぐる議論を通じて考察してきた。海上自衛隊の創設期の「海上交通の保護」概念については、外航船舶の直接護衛のための護衛空母の保有を目指していたことから、「海上交通路」の従来の意味である「生命線」としての意味合いが強かった。その後、米軍との共同を前提とした海上防衛力の再建計画を進めていく中で、海上作戦全体において、「米軍来援」は作戦計画上不可欠なものとなっていった。

1950年代後半、「赤城構想」において、「米軍来援」は作戦構想の一部であった。その中で「海上交通の保護」を目的とした新たな戦術である「CVHによる対潜掃討作戦」が考案される。「CVHによる対潜掃討作戦」は、当時の米海軍の対潜空母の戦術と酷似しており、軍事的合理性の観点から、少なからず「米軍来援基盤」の確保の意味合いも含んでいた可能性がある。ただし、「対潜掃討作戦」におけるCVHの運用構想は、「海上交通の保護」以外の任務にも従事することが想定されており、「赤城構想」の時点では、「米軍来援基盤」に限定した「海上交通の保護」とまでは言い切れなかった。結局、CVH取得は実現しなかったが、「赤城構想」の挫折を経て、1961年の二次防が策定された時には、作戦構想の一部としての「米軍来援」という考え方や「外洋海軍」に必要な対潜戦をはじめ海上自衛隊の作戦全てが「海上交通の保護」という目的に集約された。これにより、「海上交通の保護」概念の中に「生命線」としての海上交通路に加えて、「米軍来援基盤」という2つの概念が形成されていった。

最後に、1950年代後半の日本の防衛政策に関する歴史研究上の論点ともなってきた、自主防衛論と対米協調論に関する議論について触れたい。この問題に関連する研究は

数多くあるが[96]、特にここで述べたいのは、1950 年代後半の「赤城構想」の特徴をどのように捉えるのかという問題である。この点に関して、植村氏、佐道氏は自主防衛論として捉える一方、中島氏、吉田氏は対米協調論として捉えている[97]。そして、佐道氏の研究では、赤城構想が挫折したことで、自主防衛論は完全に排除され、さらに海原による日米安保中心主義に基づく二次防が策定された結果、「対米協調的防衛政策」となったと指摘している[98]。

第二節で触れたように、「赤城構想」は、核戦力を含む戦略攻勢作戦は米軍に依存し、大規模な武力侵攻に対しても、日米連合防衛態勢の下、生起を抑止することを前提で作成されている。その上で、有事の際、武力戦初期において、戦略守勢作戦を日本独力で遂行し得る能力の整備を図るものであるため、軍事面に関していえば、米国依存から脱却するための自主防衛能力強化というのはそもそも当てはまらない。むしろ、「自主的防衛基盤の確立を図」[99]ろうとした目的については、米軍撤退議論が沸き起こる中で、日本が自身の防衛力を強化しなければ、有事の際に米軍の戦略攻勢作戦が期待できなくなるという、いわゆる「見捨てられ」を防ごうとしていたと考えるのが妥当であろう。

では、「赤城構想」が挫折したことで、対米協調的政策となったといえるのであろうか。実際は、日本の自主防衛能力が低下したことで、相対的に日本防衛における米国の役割が増しただけであり、米側にとって果たして「対米協調的」と言えるか疑問である。日本の自主防衛能力が低下すれば、当然のことながら日米の対処能力は相対的に低下することになる。また、米軍にとっては、実施すべき任務が増え、損害のリスクが増すことに繋がる。そうなれば、日米同盟による防衛の義務があるとは言え、米国の日本に対する防衛のハードルを上げることに繋がりかねない。皮肉なことに、海原が主張する「米国に依存した」日米安保中心主義に基づく防衛政策は、結局は日本が独力で対応せざるを得ない事態に陥りかねないリスクを高める政策であったと言わざるを得ない。

96 外交政策を対米「自立」／対米「協調」／対米「独立」の 3 つに整理した研究は、添谷芳秀『日本外交と中国　1945 － 1972』(慶應義塾大学出版会、1995 年)13–20 頁、防衛政策を「自主防衛論」／「日米安保中心論」の対立軸によって分析した研究は、佐道『戦後日本の防衛と政治』351 頁、また、「防衛力整備」／「運用」の対立軸によって分析した研究は、千々和泰明「戦後日本の安全保障政策に関する分析枠組みとしての『防衛力整備／運用』――『限定小規模侵略独力対処』概念を手掛かりに」――」『年報政治学』第 65 巻 1 号（2014 年 6 月）332–351 頁などがある。

97 植村「米国の対日軍事援助と防衛力整備」89–95 頁；佐道『戦後日本の防衛と政治』117–147 頁；中島『戦後日本の防衛政策』第 3 章、第 8 章；吉田真吾『日米同盟の制度化』（名古屋大学出版、2012 年）63–64 頁。

98 佐道『戦後日本の防衛と政治』133–136 頁。

99「防衛力整備計画　第二部　昭和 34 年 10 月　防衛局」。

［付記］本論文作成にあたり、指導いただいた中島信吾氏（防衛研究所）に感謝の意を表する。

したがって、「赤城構想」に見られる特徴は、計画上、「自主的防衛基盤の確立を図る」としているが、実際は対米協調のための「手段」として防衛力の強化を図ろうとしたと捉える方が適切である。そして、自主防衛論若しくは対米協調論という議論に関して言えば、「赤城構想」の根底は対米協調の考え方に基づくものであったと考える。

1950年代を通じて、対米協調は日本の防衛政策の前提であり、特に1950年代後半の「赤城構想」は、防衛力を強化することによって対米協調を促進し、日米対処能力の実効性を高めようとした構想であったといえるだろう。

（海上自衛隊）