

第3次中東戦争初日のイスラエル空軍によるエジプト奇襲攻撃の最新像

小椿 整治

【要約】

第3次中東戦争の帰趨はイスラエルによる第1日目の航空奇襲作戦の成功により決定した。特にアラブ側最強のエジプト空軍に対する攻撃は大きな比重を占めていた。本稿では開戦劈頭におけるイスラエルのエジプトに対する航空奇襲攻撃を最新の資料、特にエジプト側資料を多用し、従来イスラエル側視点から多く伝えられてきたこの作戦の最新像を明らかにし、作戦レベルの視点で航空作戦に関する新たな示唆を得ようとするものである。

開戦前、航空戦兵力比はアラブが4倍とも言われ、イスラエルにとって危機的状況であった。イスラエルは第2次中東戦争の教訓により開戦劈頭の敵航空基地奇襲攻撃により軍事行動を開始するという基本ドクトリンを決定し、空軍の訓練は航空基地攻撃を最優先とされた。

開戦初日、イスラエル空軍はほぼ全可動機を使用してエジプトへの航空奇襲作戦を開始した。1編隊4機の攻撃隊が複数のエジプト空軍基地を何波にも分かれて攻撃した。第一撃で滑走路を破壊し、その後機銃掃射で在地機を攻撃した。攻撃は成功し、最優先目標であった爆撃機や最新鋭戦闘機は、その多くを撃破することができた。現実にはエジプト空軍の現場部隊の士気は高く、散発的反撃はあったが様々な要因でイスラエル軍の攻撃を阻止できなかった。

勝敗要因として情報、訓練、指揮官の資質、アラブ諸国の連携、活かされなかった教訓及び硬直した指揮活動を挙げられる。イスラエルは情報では特に攻撃当日、残存機の情報を電話盗聴で掌握し、待避航空機に対してもしらみつぶしに攻撃を実施した。訓練面ではイスラエルが全てをこの航空奇襲のために実施していたのに対しエジプトは作戦様相に合致していない訓練を実施していた。エジプト上層部の資質の低さは予想以上であり、開戦直前に戦域の部隊指揮官を多く交替させる等、戦える状況ではなかった。アラブ諸国の連携は実質的には無きに等しいもので、これがイスラエルの各個撃破を可能とした。第2次中東戦争の戦訓をイスラエルは活かしたが、エジプトは活かしていなかった。更にエジプト側は指揮活動が硬直し、状況の変化にも追従できなかった。

イスラエルのこの航空奇襲作戦は従来、イスラエルの高い精強性を主要因とし、エジプト軍能力の低さ・ミスを副要因とするイメージがあった。エジプト側の実情からはむしろ主要因はエジプト側能力・ミスにあった。劣勢な中での航空奇襲作戦の完全な勝利は敵の過失無しでは成立しない可能性があることを示唆している。

小椿 第3次中東戦争初日のイスラエル空軍によるエジプト奇襲攻撃の最新像

1 はじめに

第3次中東戦争をイスラエルは「6日戦争」と呼称する。1967年6月5日から10日までの6日間という短期間で戦争が終結したからである¹。この戦争は、航空戦力の有効性を端的に示した。特に開戦初日におけるイスラエル空軍の航空奇襲攻撃は大成功を収めた。アラブ最強のエジプト空軍をまず叩き、その日の午後には他のアラブ諸国の空軍基地も同じ運命をたどった。戦前には全くイスラエル側に不利であった空軍の戦力比は覆され、イスラエルは全ての方面で航空優勢の獲得に成功した。イスラエル国防軍の参謀総長であったラビンは後にエジプトを始めとしてシリア、ヨルダン空軍を地上で撃破する作戦、いわゆるモケド (Moked : 焦点) 作戦の結果が、戦争の結果を決定したと述べた²。一旦完全な航空優勢を獲得すると、イスラエル空軍は地上軍の支援にあたり、各方面での迅速な進撃に貢献した。アラブ側地上軍は空から一方的に叩かれ、イスラエル地上軍に追いまかれる結果となった。特に戦場は乾燥地帯が多く、上空から地上軍の視認が容易であったことも航空戦力の威力を増大させた。開戦初日のエジプト空軍基地に対する航空攻撃の成否こそがこの戦争に大きな影響を与えた。

この初日のエジプト空軍基地攻撃の実情(特に午前中)を本稿で明らかにするものである。当然、この開戦劈頭の航空作戦に関しては過去、様々な著作が触れているが、多くがイスラエル側視点でのみ捉えることが多い。イスラエル側データは比較的開示されているのと比較し、アラブ側に関しては非常に乏しいか、信憑性に疑問符がつくものが多かったからである。ハイム・ヘルツォーグ『図解中東戦争』(原書房、1990年)、Robert Jackson, *The Israeli Air Force Story* (London : Tom Stacey Ltd, 1970) などが古典的的代表作である。その他にも当時のイスラエル指導者層の回想録としてモシエ・ダヤン『イスラエルの鷹』(読売新聞社、1978年)、イツハク・ラビン『ラビン回想録』(ミルトス、1996年) などがある。幸いにも近年になってアラブ側の証言、データを幾分でも入手出来るようになり、更に近年発出のイスラエル側視点からの文献も参考にして、航空作戦に関しても両陣営から突き合わせ、より実情に迫ることが可能となった。従来は完璧で航空戦力運用のお手本とも見なされたイスラエルのこの奇襲作戦の評価は、最新データによっても不変なのであろうか。今まで準備周到高練度で精強なるイスラエル空軍に対して低練度のエジプト空軍というイメージが生まれた³。そしてエジプト側の行動の詳細がイスラエルと比

¹ この短期間の戦争でイスラエル占領地は本国を含め4倍に急拡大し、シナイ半島、ゴラン高原、ウェストバンクという枢要地を押さえることとなった。これはイスラエルが建国以来悩んできた国土の縦深性欠如という安全保障上極めて脆弱な特性を一挙に覆すこととなった。

² John Andreas Olsen, *GLOBAL AIR POWER* (Washington, D.C:Potomac Books, Inc, 2011), p.147.

³ 鳥井順『中東軍事紛争史Ⅲ』(第三書館、1998)ではこの攻撃をイスラエル空軍のパーフェクト・ゲームと称している。

較して断片的にしかわからないために、イスラエルの精強性が勝敗の主な要因として、エジプトの無能力さは副要因という印象を与えた。本論では航空奇襲攻撃の最新像から作戦レベルについての航空作戦に関わる新たな示唆を得たい。

2 開戦直前の状況

イスラエル建国時からアラブとイスラエルの対立が解消したことはなかった。1966年にはシリアとエジプトは軍事同盟を結び、67年4月には両国軍の指揮系統統合が発表された⁴。5月にはヨルダンがこの軍事同盟に加入した⁵。次第に緊張感が高まる中、5月にはモスクワを訪れたエジプトの国会議員団に対してソ連は、イスラエルがシリアとの国境に軍を集結し、シリア攻撃を計画していると述べた⁶。これは偽情報であったが、結果的には第3次中東戦争勃発のトリガーとなった。この情報からエジプトのナセル大統領は軍のシナイ半島への移動を命じると共に第2次中東戦争後、シナイやガザへ駐留していた国連軍の撤退を要請したのである。更に5月22日にチラン海峡封鎖を発表し、もはや開戦は回避出来ない状況になった。ここはイスラエルにとっては南方への唯一の航路であり、チラン海峡を南に望むエイラート港によって石油を輸入しており、イスラエルは海峡封鎖が戦争事由となると警告していたからである⁷。

(1) エジプト空軍の状況

イスラエルに隣接するエジプト、シリア、ヨルダンは地上兵力ではイスラエルを3割上回っていた。更に戦車においては量的に2倍以上アラブ側が優勢であった⁸。しかし航空戦力差はイスラエルにとって憂慮すべきものがあつた。脅威対象となるエジプト、シリア、イラク、レバノン、ヨルダンの航空機の総数はイスラエル空軍の4倍に達すると見られていたからである。特にエジプト空軍が最大勢力で、アラブ4国の総機数の半分以上の勢力を占めていた。エジプト空軍はイギリス空軍を手本とし装備もイギリス製であったが、1950年代中頃からソ連製装備とソ連式訓練に転換していた⁹。開戦前日6月5日のエジプト空軍のエジプト本土（シナイ半島及びナイルデルタ近辺）における航空兵力は別表のとおりで、機種別保有機数はMiG-15は26機、MiG-17は70機、MiG-19は27機、MiG-21

4 鹿島正裕『中東戦争と米国』（御茶の水書房、2003年）136頁。

5 ハイム・ヘルツォーグ『図解中東戦争』、滝川義人訳（原書房、1990年）146頁。

6 ガリア・ゴラン『冷戦下・ソ連の対中東戦略』木村申二、花田朋子、丸山功訳（第三書館、2001年）84頁。

7 鹿島『中東戦争と米国』141頁。

8 田上四郎『中東戦争全史』（原書房、1981年）129頁。

9 ロン・ノルディーン『現代の航空戦』繁沢敦子訳（原書房、2005年）169頁-171頁。

小椿 第3次中東戦争初日のイスラエル空軍によるエジプト奇襲攻撃の最新像

は100機、Su-7は34機、Il-28は34機、Tu-16は23機であった¹⁰。従来言われていたエジプト空軍機数と比較するとTu-16やIl-28などの爆撃機数は概ね同数だが、MiGは総数で4割以上少ない¹¹。特にMiG-19の数は3倍近く過大評価していたことになる。しかしながらMiGだけでも総数は223機にもなりイスラエルにとって有利なわけではなかった。特に最新鋭MiG-21の100機は、イスラエル最新鋭機ミラージュよりも相当多かった。MiG-21の中でもMiG21-FLは武装がミサイルのみ(2発)で機関砲を搭載せず¹²、ミサイルを撃ち尽くすと攻撃手段が無いのが短所だった。

第2次中東戦争時、エジプト空軍の主要航空基地は、シナイ半島には1カ所(el-Arish)だけで、スエズ運河からナイルデルタにかけては8個の航空基地を数えた¹³。しかしわずか10年後の第3次中東戦争時にはシナイ半島には4カ所を数える急増ぶりであった(ナイルデルタ地区の航空基地はほぼ変わらず)¹⁴。このことはイスラエルの危機感を高めるとともにシナイ半島の軍事的重要性を一段と高めた。

主要なエジプト空軍航空基地は対空砲1個連隊で守られることになっていた。この1個連隊は4個中隊からなり、各中隊はレーダー連動のソ連製S60 57ミリ対空砲4門を装備した。更に1個中隊がZPU-4 14.5ミリ4連装機関砲4門あるいは85ミリ対空砲4門装備し、最大2個中隊によって補強された。それでもカイロ西(Cairo West)、インチャス(Inchas)のような重要な航空基地を防空するには不十分だった。更に対空砲部隊のいくつかは無意味な命令も受けた。たとえば5月17日の作戦命令67/1は第72対空砲連隊に対しエルアリシュ(el-Arish)から離れた所へ4個中隊を分散配置し、1個中隊のみがこの航空基地を防衛することとなった¹⁵。またSAM(地对空ミサイル)については防空軍隷下にソ連から供与されたSA-2を装備していた。全部で32個高射隊が、スエズ運河周辺、ナイルデルタ地区であるアレクサンドリア(Alexandria)、カイロ(Cairo)両地区周辺、更にアスワン(Aswan)の計4所に配置された¹⁶。SA-2は元来、機動性の低い中・高高度爆撃機迎撃用であり¹⁷、更にはこの配備位置からシナイ半島上空では脅威にはなり得ず、またイスラエル機に低高度侵入された場合は有効な対処は不可能であった。

¹⁰ Tom Cooper, David Nicolle, *ARAB MiGs Vol3* (Houston:Harpia publishing,Moran Publishing, 2012), p.203.

¹¹ 鳥井順『中東軍事紛争史Ⅲ』(第三書館、1998年)370-371頁及びロン・ノルディーン『現代の航空戦』、170頁と比較した。

¹² Shlomo Aloni, *Mirage III vsMiG-21 Six Day War 1967* (Midland House:Osprey PUBLISHING Ltd, 2010), p.31.

¹³ Tom Cooper, David Nicolle, *ARAB MiGs Vol1* (Houston:Harpia publishing, Moran Publishing, 2009), p.42

¹⁴ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol1*, p.158.

¹⁵ Tom Cooper, David Nicolle, *ARAB MiGs Vol2* (Houston:Harpia publishing, Moran Publishing, 2011), p.184, p.219.

¹⁶ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol2*, p.184.

¹⁷ James C. O'Halloran, *Jane's Land Warfare Platforms 2013/2014: Artillery & Air Defence* (Jane's Information Group, 2013), p.718.

エジプト空軍は当時、急速な拡大と同時に派兵中のイエメン内戦での損害もあり、乗員不足に悩んでいたが、訓練方式、航空戦略・戦術はソ連空軍に類似したものだ。ソ連式要撃戦術は地上のレーダー管制員の指示で戦闘機を迅速に敵機に対する攻撃位置に誘導する方式だった。この型にはまった戦術と各パイロットの月間飛行訓練時間が少なかったことで古典的な機動空中戦へ対応できる練度になかった。ただし3分の1のパイロットはイエメン内戦での実戦経験があった¹⁸。総数では522名の熟練パイロットがいたが、MiG-17、19、Su-7に関しては127名、MiG-21は97名で、概ね装備機数には足りているが予備人員は皆無だった。更に問題であったのは熟練パイロットと言いながらも技量維持に必要な訓練時間が不十分なことだった。1965年~66年の予算削減のため半数のパイロットは年間150時間以下の飛行時間だった。優秀な技量保持には年間240時間の訓練を必要としていた。一方、地上整備員の技量は1時間のターンアラウンドを想定したものだったが、第3次中東戦争では不十分であった。後述するイスラエルと比較すると整備の迅速性という面では相当な開きがあった¹⁹。しかし従来エジプトの航空機整備能力の極端な低さ（可動率50%以下、30%としているものもある²⁰。）が指摘されるが、実際には開戦前日、主要航空機の可動率は82%であり、その内、戦闘機可動率は74%であった。特に最新鋭のMiG-21の可動率は（100機中89機可動）89%の高率であった²¹。これはイスラエルとの緊張感の高まりや、後述する作戦命令が発出されることにより、当然平時よりも一時的に可動率を上げていたことが考えられるが、通説と異なり整備能力は意外に高かったように思われる。

（2）イスラエル空軍の状況

イスラエルではエアパワーは全て空軍に集中された。他国では陸海軍にも航空部隊があるのが普通だが、イスラエル国防軍では陸海軍は航空部隊を保有していなかった。空軍司令官は国防軍の参謀総長に従属し、空軍自身が国防軍総司令部の下にあった²²。イスラエル国防軍の攻撃的なドクトリンは第2次中東戦争の教訓から形成された。敵の領域で戦争を行うために地上軍の機動力を用いるという理論的コンセプトはこの戦争で実行された²³。イスラエルは人口の少なさから予備役の動員が鍵であり、地上軍は特にその傾向が強かった。空軍は三軍の中でわずかな時間で行動出来る軍種としてイスラエルでは際立っていた。

¹⁸ ノルディーン『現代の航空戦』、171頁。

¹⁹ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol2*, pp.220-221.

²⁰ 田上四郎『中東戦争全史』117頁及びSimon Dunstan, *THE SIX DAY WAR 1967: SINAI*(Midland House:Osprey Publishing Ltd, 2009), p.30.

²¹ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol2*, p.220.

²² Olsen, *GLOBAL AIR POWER*, p.137.

²³ Ibid., p143.

小椿 第3次中東戦争初日のイスラエル空軍によるエジプト奇襲攻撃の最新像

しかしイスラエル本土へのアラブの航空攻撃が深刻なダメージを与え、予備役の機動を妨げるという恐れは、アラブ側空軍の攻撃能力の増加が顕著になって増幅された²⁴。第2次中東戦争の英仏軍がエジプト空軍を地上で効果的に破壊したことをイスラエルは見ていた。これが後のモケド作戦の原型となった²⁵。このような状況からイスラエル空軍は非常に攻撃的なアプローチを採用した。その中心は地上で敵空軍を破壊するコンセプトであった。そのため飛行場への攻撃がイスラエル空軍の最優先の任務となった。この最優先の任務以外は空対空戦闘を除いて無視されるか低い優先順位に落とされた。1960年代初頭、イスラエル国防軍は戦争開始時には空軍による敵飛行場への先制奇襲攻撃をもって軍事行動を開始するのを重視する基本ドクトリンを決定した。敵飛行場攻撃計画は既に57年には攻撃対象を地上における航空機だけでなく、滑走路もその対象とした。そのためターンアラウンドタイムの短縮に重点が置かれることになった²⁶。

一方で情報面でもすばらしい成果がイスラエルにもたらされた。66年8月イラク空軍パイロットが操縦するMiG-21がイスラエル空軍とモサドの統合作戦の結果としてイスラエルに着陸させ、捕獲することに成功した。この作戦は第3次中東戦争時の空軍司令官モルデハイ・ホッドの前任者ヴァイツマンが空軍司令官だった時、モサド長官アミットと会談した際、空軍司令官がMiG-21の奪取を要望したことから端を発していた。MiG-21は当時の最新鋭ソ連製戦闘機であった²⁷。敵の最新鋭戦闘機の性能を戦争前に知るとはイスラエル空軍にとって非常に大きな出来事であった。アメリカも機体調査とテスト飛行を要求し、イスラエルは見返りに当時のソ連新型ミサイルSA-2の資料閲覧が可能となった²⁸。

イスラエル空軍司令官ホッドは作戦実施上の最重要事項は、計画の簡素さ、作戦を実施するためのパイロットの高い練度、効果的なC3I、正確でタイムリーな情報であるとした²⁹。そのため各機が1日4ソーティは飛べる効果的な後方態勢を必要とした。実行された先制奇襲攻撃モケド作戦は、全ての可動機を使用し敵航空戦力の地上での破壊を企図した。奇襲はレーダー探知を回避するため低高度進攻とした。イスラエルの攻撃機は敵機の離陸防止のため最初に滑走路を破壊し、その後、駐機中の敵航空機を機銃掃射することとしていた。SAMやレーダー等他にも重要な目標もあったが、イスラエル空軍の機数では全ての目標を一気に叩くことはできなかった。計画立案者たちはイスラエル空軍戦闘機の25%に相当する大きな損害は被るが、任務遂行は6~8時間必要と見積もった。本土防空にはわず

²⁴ Olsen, *GLOBAL AIR POWER*, p144.

²⁵ Dunstan, *THE SIX DAY WAR 1967: SINAI*, p.28.

²⁶ Olsen, *GLOBAL AIR POWER*, pp.145-146.

²⁷ マイケル・バー=ゾウハー、ニシム・ミシャル『モサド・ファイル』上野元美訳（早川書房、2013年）221頁。

²⁸ 同上、228-230頁。

²⁹ John Andreas Olsen, *A HISTORY OF AIR WARFARE* (Washington, D.C:Potomac Books, Inc, 2010), p.129.

か 12 機が残されたにすぎない³⁰。アラブ諸国と違ってイスラエルは長期間注意深く攻撃計画を練ってきた。イスラエル南部のネゲブ砂漠には 5 つものエジプト航空基地を模した施設が作られ、イスラエル空軍は継続的に航空基地攻撃の訓練を実施した。各飛行隊は 1 年以内にこれらの施設で訓練コースをマスターした³¹。イスラエル空軍はアラブ各国の空軍の量的優勢に対応するため、訓練での精強性確保を重視した。航空基地攻撃や近接航空支援が要求されたため両方が実施可能な多用途戦闘機を主として装備し、戦略爆撃機は保有しなかった³²。

エジプト空軍パイロットは敵航空基地に関して議論することすら逮捕の対象とされたり、軍から追放される危険を感じていたが、対照的にイスラエル空軍のパイロットは全ての主要なアラブ航空基地の詳細を知り、目標を頭に叩き込むまで訓練を実施していた³³。同時にイスラエルの地上整備員は最短時間で航空機に給油、弾薬補充できるように集中的に訓練した。その結果としてターンアラウンド時間は 7~8 分以内となった。整備員の能力も高く、実際 6 月 5 日開戦当日の朝、206 機のイスラエル攻撃機の内、197 機が可動状態にあり、183 機にパイロットが搭乗した。この日同じ航空機で最高 8 回の出撃を可能とした。当然その場合は、違うパイロットが交代して乗り込むことになった。この練度の高さは量的に小規模なイスラエル空軍が 10~15 分間隔で主要アラブ航空基地へ攻撃機編隊を指向させ、昼間に圧力を持続的に加えられる能力を与えることになった³⁴。

攻撃開始当日の朝、イスラエル空軍の可動兵力 197 機の内訳は 65 機保有のダッソー・ミラージュ III CJ/BJ 及び CJ/R の内可動機 64 機、35 機保有のダッソー・シュペール・ミステール B2 は全機可動、19 機保有のボートゥール II A/N/BR の内可動機 18 機、35 機保有のダッソー・ミステール IVA の内可動機 32 機、51 機保有のダッソー・ウーラガンの内可動機 48 機であった³⁵。ミラージュは 1962 年からフランスから引き渡されている最新鋭機種で、要撃機 (MiG-21 に匹敵と考えられた) 及び対地攻撃機として使用できた。シュペール・ミステールは戦闘機としては MiG-19 に匹敵し、対地攻撃任務においても多くの弾薬を搭載できた。ミステール IVA は主力対地攻撃機であり、ウーラガンはミステールの原型にもなった参加機中最も古い戦闘爆撃機であった。ボートゥールは唯一の長距離攻撃機であり、敵内陸部の基地への攻撃が可能だった³⁶。その他にフーガ・マジステール練習機があり、有事には軽武装を施し、軽戦闘爆撃機として使用することができた。マジステ

³⁰ Olsen, *A HISTORY OF AIR WARFARE*, pp.131-132.

³¹ Yefim Gordon & Dmitriy Komissarov, *Soviet and Russian Military Aircraft in the Middle East* (Manchester:Hikoki Publications Ltd, 2013), p.37.

³² Dunstan, *THE SIX DAY WAR 1967. SINAI*, p.29.

³³ Tom Cooper, David Nicolle, *ARAB MiGs Vol3* (Houston:Harpia publishing, Moran Publishing, 2012), p.43.

³⁴ Ibid., p.44.

³⁵ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol3*, p.83.

³⁶ ノルディーン『現代の航空戦』、167 頁-168 頁。

小椿 第3次中東戦争初日のイスラエル空軍によるエジプト奇襲攻撃の最新像

ールは保有 44 機全機が可動状態にあったが、低性能機であったため、モケド作戦にはあまり使用されず、近接航空支援に使用された他はシナイ半島のレーダー基地攻撃に使用された³⁷。

3 両軍の作戦計画

(1) エジプト空軍の計画

元来、エジプト軍は対イスラエル開戦時、防勢的作戦を計画していた。これはアルカビル (el-Qahir : 征服者) と呼ばれる戦争計画であった。この計画は 1966 年にソ連が策定したもので、シナイ半島に三段構えの防御線で構成された。第一線は薄い防御線でイスラエル陸軍をその間に侵攻させ、呼び込んだうえで第二線陣地で食い止め、側面からの反撃を実施することとしていた。この防御線で大々的な築城工事が進められた。実際にはこの工事は 67 年にも至っても完全には完成していなかった。しかしたとえ第二線での反撃をイスラエル軍が切り抜けても後方にシナイ半島要衝の 3 つの峠を第三防御線としていた³⁸。エジプト空軍にもイスラエルの航空基地攻撃計画はあったが、限定的なものでイスラエルのモケド作戦のように全面的な攻撃作戦はなかった。情報の欠如とエジプト陸軍防衛を考えると、攻撃機数が制限されるからであった。ネゲブ砂漠へ集結したイスラエル機甲部隊への限定的攻撃を除いては、シナイ半島に展開するエジプト陸軍の防衛と本土防空が主任務とされた³⁹。

しかし 1967 年 5 月には、これらの計画は反故にされた。中心人物はアメル第一副大統領兼国軍最高司令官代理であった。彼は華々しい勝利を夢見ていた。従来の防御計画では大規模な攻勢作戦は発動出来なかった。軍の報告によると、前年から元来のシナイでの防勢作戦でもイエメンへ第一線部隊が多数派遣されている状況では実施不可能と警告されていた。参謀本部も 67 年前半にシナイ防衛に必要な予算不足を指摘し、参謀総長もイスラエルとの戦争は予算上不可能と明言した。このような状況にもかかわらずアメル元帥は、積極的攻勢作戦を計画した。陸軍によってイスラエル南部のネゲブ砂漠を横断し、エイラートを含む南部を分断しようとするものであった。その後、この計画は戦略目標に対する空爆、エイラート占領、ネゲブ砂漠全域の占領を含む壮大なものに修正された⁴⁰。

³⁷ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol3*, p.83.

³⁸ マイケル・B・オレン『第三次中東戦争全史』滝川義人訳、(原書房、2012年) 125-126頁。Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol2*, pp.183-184.

³⁹ Ibid., pp.183-184.

⁴⁰ オレン『第三次中東戦争全史』 125-126頁、170頁。

5 月半ば以降、空軍に対し命令が発出され、それに伴い空軍機はシナイ半島の基地へ移動していった。5 月 17 日の作戦命令 67/1 は第 2、15 航空集団の第一目標をイスラエルのアクア (Aqir) 基地の航空機とした。これは小規模な攻撃計画だが、以後の作戦命令ではより広範な航空攻撃が示された。5 月 19 日発出の新たな作戦命令 67/2 では開戦と同時にテルアビブのホーク、2 カ所のレーダーサイトがあるハツエリム (Hatzerim)、ベエルメヌハ (Beer Menuha) 及びマウントアリハ (Mt Ariha) の司令部、カスティナ (Quastina)、ベエルメヌハ、ハツエリム各航空基地の航空機を破壊することとし、更に開戦 3 時間後、ベエルシェバ (Beersheba) 航空基地、アリハの司令部を攻撃することにしていた。攻撃に際しては高度 200 メートル以下とし、全ての部隊は 1 日 4 回攻撃するものとした⁴¹。陸軍も従来の防勢計画から急遽、攻勢計画に変わり、地上部隊は攻撃発起位置への移動を命じられた⁴²。空軍ではその後 5 月 26 日までに作戦命令が 67/6 まで次々に発出されたが、攻撃対象は増えるばかりであった⁴³。5 月 21 日の作戦命令 67/7 は 67/2 の付紙として追加されているが、これには攻撃目標としてイスラエル本土の航空基地の更なる拡大や変更があり、更に別の命令ではエイラート攻撃まで含まれた⁴⁴。これは数週間前までの空軍の計画とは全く相違するものであった。それに対する訓練を含めた諸準備を着手するには時間は全く無かったが、アメルは問題視しなかった。

(2) イスラエル空軍の計画

開戦劈頭アラブ側航空基地を奇襲するモケド作戦は、非常に簡潔な計画であった⁴⁵。シナリオとしては 4 種類が考えられた。これは攻撃する敵国数によって分類されていた。すなわちモケド作戦の A 計画は対エジプト、B 計画は対シリア、C 計画は対エジプト、シリア又は対エジプト、シリア、ヨルダン、4 つ目のシナリオは C 計画にイラク、レバノンを加えたものであった⁴⁶。4 つ目のシナリオに対する計画では、空軍司令部はレバノン、イラク航空基地を無視することを決定した。この計画では 13 のエジプト空軍基地、3 つのシリア空軍基地、2 つのヨルダン航空基地を目標としていた⁴⁷。最終的にできるだけ多くの航空機を破壊し、エジプト、シリア、ヨルダンの 20 の航空基地の滑走路、誘導路に長期間のダメージを与えることを狙いとした。開戦最初の第 2 次攻撃までの主目標は 15 個のエジプト航空基地のみと決定したが、当日はこの第 2 次の攻撃後に指向する目標が増加す

⁴¹ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol2*, pp.185-186.

⁴² オレン『第三次中東戦争全史』171 頁。

⁴³ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol2*, pp.194-199.

⁴⁴ *Ibid.*, pp.194-196, 197-199.

⁴⁵ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol3*, p.44.

⁴⁶ Shlomo Aloni, *VULTURES OVER ISRAEL* (Atglen:Schiffer Publishing Ltd, 2011), p.164.

⁴⁷ *Ibid.*, p.167.

小椿 第3次中東戦争初日のイスラエル空軍によるエジプト奇襲攻撃の最新像

ることは明白であった。イラク、ヨルダン、シリアはエジプトへの航空奇襲に対する反応が鈍いと判断されたため、イスラエルは朝の間、エジプト空軍だけに焦点を合わせた。アラブの航空基地へは初日、何波もの攻撃が予想されたが、最初の1次攻撃のみが詳細に予め計画されていた⁴⁸。第2次攻撃は戦果の評価により空軍司令部で命令を発出することになってはいたが、新たな命令が出なければ、同じ目標を同じ経路で攻撃することにしてはいた⁴⁹。

地上のエジプト軍機に対する攻撃の優先順位は、第1順位を Tu-16 及び Il-28 の爆撃機とし、これはイスラエル諸都市への空襲防止のためであった。第2順位は最新鋭戦闘機 MiG-21 で、これはイスラエル戦闘爆撃機の後の飛行を容易にするためとした。第3順位は MiG-17、MiG-19、Su-7 等の対地攻撃機で、これはイスラエル地上軍を防護するためとした⁵⁰。航空基地に対する攻撃は4機編隊が2機1組で実施した。イスラエル空軍は事前に周到な計画をたててはいたが、より柔軟に微修正も加えた。たとえば長距離攻撃機ポートゥールによるベニスウェイフ (Bani Suef) 攻撃の事前模擬飛行を実施し、その結果により次の日に、空軍司令部は攻撃目標等の計画を変更したのだった⁵¹。

4 エジプトへのイスラエルの航空奇襲作戦の実相

(1) 出撃

6月5日夜明け前、イスラエル空軍のパイロット達は起床し、開戦決定を聞いた。彼らの航空機は何日も武装されたままで、全てのC3Iの拠点は警戒態勢のままだった。攻撃時間は0745 (イスラエル時間) で、その頃にはナイルデルタの航空基地の霧は晴れ、エジプト空軍の高官は登庁途上で命令を発出出来ないと考えられた⁵²。最初に0325、シギント器材装備のボーイング KC-97 が離陸し⁵³、次に12機のフーガ練習機が日常的な訓練と見せかけるために離陸した。直後に攻撃機が離陸し、エジプトのレーダー探知回避のため低高度で南西方面へと飛行した。全機が無線封止のまま燃料を節約するために各々の目標にほとんどが真っ直ぐに進攻した⁵⁴。欺瞞のため飛行したフーガ練習機は、ミラージュとミステールが通常使用する周波数を使用して離陸した⁵⁵。この早朝のイスラエル空軍の進攻経路には様々な説があったが⁵⁶、別図のように攻撃経路は概ね目標までチェックポイントを

⁴⁸ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol3*, p.44.

⁴⁹ Aloni, *VULTURES OVER ISRAEL*, p.165.

⁵⁰ 鳥井順『中東軍事紛争史Ⅲ』(第三書館、1998年) 396-397頁。

⁵¹ Aloni, *VULTURES OVER ISRAEL*, pp.167-168.

⁵² Olsen, *A HISTORY OF AIR WARFARE*, pp.132-133.

⁵³ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol3*, p.48.

⁵⁴ Olsen, *A HISTORY OF AIR WARFARE*, pp.132-133.

⁵⁵ Dunstan, *THE SIX DAY WAR 1967:SINAI*, p31.

⁵⁶ 齋藤剛「第3次中東戦争におけるイスラエル空軍の航空攻撃」『鵬友』14巻、4号(1988年11月)

經由した直線飛行に近い経路で実施されたのが実情であると考えられる。燃料問題もあるが、迂回することにより、長距離を飛ぶこととなれば、多くの基地を同時刻に奇襲しようとした場合、様々な要因等、たとえば気象条件、パイロットの練度の差等から誤差が発生する可能性が大きくなる。それよりも直接目標に進攻した方が、短時間でより正確に複数の目標への到達時間を合わせることが容易であるからである。

この日の朝、イスラエルのホッド空軍司令官は訓示で「我々には過去のヒーローたちの魂がついている。我々は安全を、独立をそして将来を脅かすエジプトを打ち倒す勇気を示そう。飛べ、敵を粉砕せよ。さすればイスラエルの人々は安全に生存出来るのだ。」と述べ、ある飛行隊長は出撃直前に部下のパイロットたちに「コックピットにはイスラエルの人々が、ユダヤ人の人々が君らと共にある。皆が君たちが成功するだろうことを確信している。」と鼓舞した⁵⁷。イスラエル空軍としてはその成否が亡国か否かにつながる作戦であった。空軍の指揮官達は成功の確信があったが、空軍司令部に当日待機したラビン参謀総長はモケド作戦の失敗に備え、複数のコマンド隊による航空基地破壊を主目的とした夜間攻撃を準備するという周到さだった⁵⁸。

航空基地に対する攻撃は第1航過で滑走路上に爆弾を投下、以降は機銃掃射により駐機中の航空機を攻撃することとした。全部で平均3航過、最大でも4航過で攻撃を終了した⁵⁹。滑走路に沿って第1航過の爆撃後は直ちに270度旋回し、滑走路に直角に接近、機銃掃射後、再度270度旋回で滑走路に沿って銃撃するといったパターンで攻撃した⁶⁰。滑走路を破壊するための爆弾にはフランスの協力で貫通爆弾が使用され、これが非常に大きな効果を得たように言われているが、わずかな数しか準備できなかつただけでなく、信頼性にも問題があった。実際には滑走路には50キロから500キロまでの通常爆弾を使用し、いくつかは滑走路修理妨害のため、遅延信管のついた爆弾を投下した。強固な滑走路に対しては通常爆弾に硬い貫通コーンを装備したものを使用した⁶¹。

第1次攻撃隊は0714~0828(イスラエル時間)に離陸した。この攻撃隊は170機の戦闘機からなる45個編隊であった。このうちいくつかの編隊は攻撃後の戦果偵察を任務とし、少なくとも1個編隊がスタンドオフジャミング装置を装備していた。第1次攻撃隊は10個のエジプト航空基地を叩いたが⁶²、攻撃隊は何波にも分けて同一航空基地を攻撃した。

では様々な飛行コースについて言及している。特にイスラエル国防軍発刊の文献で記述された攻撃飛行コース、すなわちナイルデルタ方面への攻撃では地中海を相当西方に飛行し、あえて西側から回り込んで攻撃したものについては従来多くの研究書等で使用されているが、燃料問題等からこの西方迂回進攻経路について詳細な説明により否定している。

⁵⁷ Ibid., p31.

⁵⁸ オレン『第三次中東戦争全史』308頁。

⁵⁹ 同上、309頁。

⁶⁰ Aloni, *VULTURES OVER ISRAEL*, p.164.

⁶¹ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol2*, p46.

⁶² Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol3*, p.48.

小椿 第3次中東戦争初日のイスラエル空軍によるエジプト奇襲攻撃の最新像

イスラエル空軍はこの戦争で北部はラマツディビット (Ramat David)、中部はテルノフ (Tel Nov(Aqir))、南部はハツォール (Hatzor) の主要3基地から作戦したが⁶³、第1次攻撃隊では、攻撃経路を見ると北部及び中部のみから発進しているように考えられる⁶⁴。南部の基地からでは敵側に近接しているため企図が暴露する可能性を考慮したためと考えられるが、2つの地域にイスラエル空軍の主戦力ほぼ全部を集中したことになる。これは攻撃のため発進するには好都合であったが、敵から攻撃を受けた場合は、一瞬にしてイスラエル空軍は全滅するという大きなリスクを抱えたものだった。第1次攻撃隊はエジプト軍により少なくとも8機を喪失、5人のパイロットを失った⁶⁵。

第2次攻撃隊は0933~1155発進、エジプト軍の14個航空基地を31個編隊で叩いたが、この攻撃では全く損失が無かった。第3次攻撃隊は1215~1410離陸、エジプトへの攻撃もあったが、シリア、ヨルダンへ航空攻撃を実施した。第4次攻撃隊はイラク、ヨルダン、シリアの目標へ1415~1540離陸した。第5次攻撃隊は1636~1800離陸、目標はエジプト、シリアへの再攻撃で既に獲得した航空優勢を維持するためであった⁶⁶。

イスラエル空軍は周到な訓練で、この日を待った。各編隊リーダーの目標へのナビゲーションはコンパス、地図、腕時計、そして自分の技術と経験に頼っていた⁶⁷。全力出撃で、同じ航空機でもその日の出撃ではパイロットの交代も実施されたため、編隊長は高練度者がついたが、編隊員全員が高練度ではなかった。1991年の湾岸戦争時にイスラエル空軍司令官であったアビフ・ベンナンは編隊長で最初の航空攻撃に参加したが、彼の編隊は予備役1人、飛行経験1年未満のパイロットも1人含んでいた。そのため技量未熟な4番機は低高度飛行を維持できず、編隊長を心配させる程であったと回想している⁶⁸。

一方でエジプト空軍はイスラエルの攻撃が伝統的に夜明けに始まっていることから要撃機を夜明けに上げ、全ての主要飛行場上空を戦闘哨戒(CAP)していた。たとえばアブスウェイ (Abu Suweir) 基地では4機のMiG-21が戦闘哨戒のため0622(エジプト時間)離陸、0713に着陸した。どの基地も5時から8時の間に戦闘機がパトロールするが、日が上がるにつれ帰還した。しかし、これらは全く空振りになった。エジプト空軍では誰もがイスラエル空軍が明るい時間帯に攻撃を開始するとは思っていなかった⁶⁹。

また、この日の朝、Il-14が2機、カイロ近郊のアルマザ (Almaza) 基地を離陸した。1機にはアメル元帥、空軍司令官を乗せ、シナイ半島中部のビルタマダ (Bir Thamada)

⁶³ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol2*, pp186-187. なおオレン『第三次中東戦争全史』303頁によればポートゥールは南部の Hattssem を発進としているが、Aloni, *VULTURES OVER ISRAEL* によれば南部からは発進していない。

⁶⁴ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol3*, p.45.

⁶⁵ Ibid., p.48.

⁶⁶ Ibid., p.48.

⁶⁷ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol3*, p.44.

⁶⁸ Dunstan, *THE SIX DAY WAR 1967: SINAI*, p34.

⁶⁹ Gordon & Komissarov, *Soviet and Russian Military Aircraft in the Middle East*, pp.40.

基地へ、もう1機はイラク首相、ソ連の上級顧問団が搭乗しスエズ運河西岸近くのファイド (Fayid) 基地⁷⁰へと向かっていた。そのためエジプト軍高官は多くがこれらの航空機に分乗中か出迎えて基地に待機中であった⁷¹。これらの航空機が飛行中のため 0800～0900 までシナイ半島やスエズ運河近辺の航空基地の防空部隊は発砲を禁じられた⁷²。このためイスラエル空軍攻撃隊は、無抵抗な多くの目標を攻撃することになった。

(2) メリズ (Meliz)、ファイドへの攻撃

最初にイスラエル空軍の攻撃を受けた 10 の航空基地の 1 つがメリズであった。ここには MiG-21 があり、最も滑走路に攻撃を受けた航空基地となった。攻撃したイスラエル空軍機の第一編隊 4 機は旧式のダッソー・ウーラガンだった。0845 (エジプト時間) に爆弾が投下され、多くの MiG が撃破されたが、数機の MiG-21 は離陸に成功し、ウーラガンやミラージュと交戦した。最初の攻撃から 10 分後、25 分後にもイスラエル空軍機が来襲した。結果的には僅かに離陸した MiG は喪失、地上における損害も含め第 45 飛行隊の MiG-21 保有機数 14 機全機が破壊された。航空機破壊後、イスラエル機は基地周辺のレーダー、燃料タンク、対空砲を攻撃した。メリズ基地の飛行隊は開戦直後に消滅し、残存パイロット及び整備員はエジプト本土へ後退した⁷³。

ファイド航空基地はこの朝、霧に覆われていた。そのため 0800 (エジプト時間) 離陸予定の Su-7 による訓練は 0900 に延期となった。またエジプト副大統領とイラク首相が搭乗した航空機が 0900 にこの基地へ着陸する予定だった。そのため飛行隊待機室には VIP を待ち受ける者が多くいた。当初の視程 200 メートルは 0815 には 2000 メートルほどに回復し、エジプト空軍パイロットが訓練準備をしている時にイスラエル空軍が攻撃してきた。VIP 航空機 Il-14 が着陸と同時にイスラエル機は滑走路へ爆弾投下、その後機銃掃射が開始された。MiG や Su-7 が次々と炎上爆発した。全ての航空機は燃料が満載であったためである。これらは 2 メートル間隔で駐機していたため、1 機が爆発すると他機にも被害を生じた。一方 VIP 機に搭乗していた VIP 達は慌てて機外へ脱出したが、この輸送機はすぐにイスラエル機に破壊された。実際には何機かのエジプト軍機が生き残っており、発進を試みようとしたが、主滑走路は爆弾孔で使用出来ず、VIP 機が滑走路上で破壊され、邪魔になっていた。第 2 波が来襲する前に整備員は残存の Su-7 や MiG-19 を飛行場の周りの木の下へ移動させた。この基地では結果的に 12 機の MiG-21、2 機の MiG-19、10 機の

⁷⁰ オレン『第三次中東戦争全史』305 頁では目的地を Abu Sweir 基地としているが、Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol3*, p.57 によれば Fayid 基地で VIP 機を待っていたとの証言が有るため本稿では Fayid 基地とした。

⁷¹ オレン『第三次中東戦争全史』305 頁。

⁷² Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol3*, p.50.

⁷³ Ibid., pp.52-56.

小椿 第3次中東戦争初日のイスラエル空軍によるエジプト奇襲攻撃の最新像

Su-7を朝のうちに喪失した。主滑走路と誘導路も破壊され、残存機は整備員達の手で隠蔽されたが、発進させることはできなかった⁷⁴。目標優先順位の高かったMiG-21は75%の大損害、優先度のやや低いSu-7も60%の損害を被るが、MiG-19の損害は25%にすぎなかった。結局滑走路が使用できないことがエジプトにとって最大の痛手であった。

(3) 最重要目標アブスウェイルへの攻撃

アブスウェイル空軍基地は最近引き渡されたMiG-21PFMを保有する第26飛行隊だけでなく、Il-28爆撃機4個飛行隊を下らない数を収容した基地だったので最重要目標であった。そのためイスラエル空軍は最初の20分でミラージュIII CJ3波(計12機)により攻撃、その後も追加の編隊を送り込んだ。しかし、ここではイスラエルの計画に重大な欠点があった。最初の4機のミラージュは滑走路を爆撃することのみ命令されていたため、地上航空機への機銃掃射を実施しなかったのである。そのためMiG-21は発進することができた。離陸しない航空機に関しては多くが様々な場所へ隠蔽された。最初の攻撃後に何機かが緊急発進した。滑走路には穴が開いていたため2機は補助滑走路を使用した。他機はドロップタンク無しで、損傷していない滑走路部分500メートルを使用した。この距離では通常の発進は不可能なので、強くブレーキを踏んだままアフターバーナーを使用し、最大推力になった時点でブレーキをリリースしてロケットのように離陸した。MiGはスーパーミステールと交戦し、ミサイルで戦果を挙げた。ミステールは攻撃後は離脱に集中し、交戦から回避しているようだった。更に4機が先ほどの緊急手順で発進し、帰還中のイスラエル機を追跡、交戦するが結果的に燃料枯渇で2機を喪失したがパイロットは脱出した。飛行場上空では1機のMiGが燃料補給で着陸寸前、ミステールをミサイルで撃墜するが、MiGも損傷した滑走路へ着陸を試みてパイロットが死亡した。注目すべきはイスラエルの反復攻撃にもかかわらず第26飛行隊のMiG-21は大部分が残存しており、正午頃行動を起こそうとしていた。この基地には開戦前の4日間で構築された航空機防御用の砂の防壁によるシェルターが作られていた。防壁の高さは1.5~1.8メートルしか無かったが、最初の攻撃で被害を防ぐことができた。カブリット(Kabrit)基地ではダミーの航空機をイスラエル機が攻撃し、隠匿していた航空機は当初、被害を受けなかった⁷⁵。

(4) インチャス、カイロ西、ベニスウェイフへの攻撃

0850(エジプト時間) インチャスでは4機のイスラエル空軍ミラージュIII CJにより痛恨の一撃を受けた。何とか2機のMiG-21が離陸したが、戦闘中に燃料切れで全て喪失し

⁷⁴ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol3*, pp.57-62.

⁷⁵ Ibid., pp.62-67.

た。合計で 28 機を下らない数の MiG-21 がイスラエルによる攻撃 1 時間で失われた。また基地の整備関連施設の 80%、3 本の滑走路と誘導路も破壊された。2 機の MiG による抵抗や地上整備員とパイロットの努力で少なくとも 8 機の MiG-21 が破壊から免れた。滑走路も 900 メートルは確保でき、正午頃には再度、使用可能となった⁷⁶。イスラエルの攻撃下、整備員の活躍で 1300 までに 4 機の MiG-21 の発進準備を完了した。この地で 2 個飛行隊を持つ第 9 航空集団司令官サミ ファド (Sami Fuad) 准将は自ら出撃、滑走路は使用せず、誘導路を使用して 4 機が離陸し、イスラエル空軍機と交戦した。しかし准将は味方の対空砲によって撃墜され、脱出した⁷⁷。

カイロ西は最初の攻撃で多量の燃弾を搭載した 2 機の Tu-16 が爆発し、地上員の多くが壕に入ったため、在地の MiG-21 は発進できなかった。更に二本の滑走路と一本の誘導路、近くのレーダーサイトと SAM サイトは全て破壊された。イスラエル機は残存爆撃機、MiG-15、17、更には組み立て中の Su-7 に攻撃を集中した。

ベニスウェイフは少しばかり幸運だった。攻撃開始直前に 5 機の Tu-16 が離陸していたからである。管制塔は在空機に南方へ逃避するよう警告を与えた。しかし基地に駐機中の 12 機の Tu-16 は滑走路及び地上支援機材と共に全て破壊された⁷⁸。

(5) エジプトの麻痺した指揮活動

アメルが視察のため搭乗していた Il-14 は、撃墜はされなかったが、安全な着陸地を探すのに 1 時間半かけたあげくカイロ国際空港に着陸した。彼は最高司令部までタクシーで向かい、到着後、イスラエルの攻撃によりエジプトには 37~40 機しか残っていないとの情報とともにイスラエル機 86 機を撃墜したとの情報も受け取った。どちらも誤情報であったが、後者の情報で彼の意気が上がった。彼は直ちにシリア、イラクへイスラエル空軍基地に対する爆撃を要請した。更にアンマンのアラブ統合軍司令官へイスラエルが空軍兵力の 75%を喪失、エジプト陸軍はネゲブ砂漠への攻勢を開始したという虚偽の電報を發した。しかしアメルはその後、合理的思考が全くできずショックと混乱に苦しみ始めた。更に悪いことに彼は指揮系統無視で直接多くの基地司令官に普通電話で次々と連絡した。しかし 1100 頃サダト (後の大統領) が司令部でアメルを見かけた時は、挨拶に返事も出来ない状況だった。エジプト空軍が最初の航空攻撃で全滅したとの噂が司令部に広まったが、トップから空軍に対し何ら命令が発令されなかった。早い時点では実際には多くの残存機があり、200 機以上が命令を待っている状態だったが、明らかに上級将校達は誰も自主的

⁷⁶ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol3*, pp.67-68.

⁷⁷ Ibid., p.74.准将は別の証言で地上で離陸前に戦死したとも言われている。

⁷⁸ Ibid., p.68.

小椿 第3次中東戦争初日のイスラエル空軍によるエジプト奇襲攻撃の最新像

に命令を出したり、主導権を取ろうと決断しなかった⁷⁹。

(6) 残存機への攻撃

イスラエルの第1次攻撃隊は、ほぼ計画通り攻撃した。当初はエジプト南部の航空基地あるいは軍用基地ではない飛行場に攻撃は無かったが、情報により在空中機が避難した飛行場を確定すると攻撃を指向した。カイロ南部の主要な航空基地ではなく配備機もないヘルワン (Helwan) 飛行場はモケド作戦の目標にもなっていなかったが、1110 (エジプト時間) 攻撃を受けた。ここには待避していた航空機が駐機していた⁸⁰。この基地よりはるか南方にあるルクソール (Luxor) 飛行場は1330に攻撃を受けた。この飛行場は基地ではないため対空防御力はほとんど無かったが、午後には各地から避難してきた航空機で混雑していた。この中にはTu-16や輸送機を多く含んでいた。そこへイスラエルのボートゥール3機が来襲、僅かな時間で破壊した。エジプトはこの飛行場はイスラエル空軍の攻撃範囲外と考えていた。更に1800にはカイロ国際空港も攻撃を受けた。ここにも避難していたIl-28が駐機していた。開戦第1日で最新のMiG-21は7割近く、66機を喪失したがパイロットの戦死は5人で済んだ。離陸した者は、8人が燃料切れで脱出した⁸¹。

エジプト航空基地への連続的な3時間の攻撃は、エジプト空軍の攻撃能力をほとんど奪った。航空奇襲がエジプト上層部や指揮組織をパニックにし、戦争全期間での有効な反応が不可能となった。このイスラエルの航空奇襲作戦は世界中の空軍に大きな影響を与えた。航空基地の防備強化の促進、滑走路破壊用特殊兵器開発が推進されるとともに地上における航空機を強固なシェルターで防護する動きが広まった⁸²。

エジプト軍上層部は意気消沈していたが、意外なことに空軍の現場部隊の士気は高かった。アブスウェイル航空基地では夜間、整備員達が損傷機から使用可能な部品を集める作業を実施していた。ファイド航空基地は、滑走路にあった航空機の残骸を除去し、更には即製で固まるセメントで滑走路も修復し、翌朝にはミッション可能となった⁸³。

この日のエジプト空軍機の損失数は、戦闘機約130機、爆撃機57機、輸送機27機、ヘリ13機で、その朝の可動機の約60%に及んだ。最も重要な航空基地と飛行場15カ所が大損害を受け、多くの地上器材も喪失した⁸⁴。この数は従来言われていたよりも少ないが⁸⁵、

⁷⁹ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol3*, pp.69-70. オレン『第三次中東戦争全史』316-317頁。

⁸⁰ Ibid., pp.77-78.

⁸¹ Ibid., pp.80-81.

⁸² Thomas Newdick, Ofer Zidon, *MODERN ISRAELI AIR POWER* (Houston:Harpia publishing, Moran Publishing, 2013), p.13.

⁸³ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol3*, p.81.

⁸⁴ Ibid., p.81.

⁸⁵ たとえば鳥井『中東軍事紛争史Ⅲ』408頁では初日のエジプトの損失を336機としている。ヘルツォーグ『図解中東戦争』147頁でも初日エジプト機309機喪失としている。

1035 にイスラエル空軍司令官ホッドがラビン参謀総長に向かってエジプト空軍がもはや存在しないことを報告したことからも、イスラエルの一方的な勝利であることは間違いなかった⁸⁶。

5 考察：勝敗を分けたもの

(1) 情報

この戦争でのイスラエルの大勝利にはヒュミント及びシギントで得られた情報が寄与していた。ヒュミントではシャルティエル・ベンエア (Shaaltiel Ben-Yair) という優秀なエージェントがおり、エジプトの軍事基地や機密施設に関する詳細な情報を送った。またヨセフラ・アンナ (Yosef Ra' anana) 及びウォルフガング (Wolfgang) の二人はエジプト政軍関係の上層部へ食い込み、エジプトの防衛計画、作戦計画などの重要情報を得た。更にシギントの役割も重要だった。最も貴重な情報は6月6日朝のナセルとヨルダンのフセイン国王との電話を盗聴したものである。ナセルは前日のエジプト空軍の大損害には触れず、アメリカ、イギリスがイスラエルと連合して空爆したと述べたのであった。また6月6日にはシナイ半島でのイスラエル軍侵攻に対処するため、ナセルが発したシナイ半島所在エジプト陸軍のスエズ運河への後退命令を傍受した。この情報によりイスラエルは北部のゴラン高原のシリア軍に対する攻勢開始が可能となった⁸⁷。

イスラエルの情報の優越としてターゲッティングの正確さが挙げられる。イスラエル空軍は開戦当初に一気にエジプト空軍を覆滅することを企図していた。しかし多くのエジプト空軍基地の中で、数の限定されたイスラエル空軍機は事前に優先順位の高い破壊目標を把握し、効率的に攻撃する必要があった。第一撃を実施する細かな基地情報を得るための偵察飛行や様々な情報収集手段等により非常に効果的な情報収集を実施した。攻撃の優先順位として高い爆撃機 (Tu-16、Il-28)、最新鋭戦闘機 Mig-21 が駐機していた飛行場は遠方のハーガダ (Harghada) を除いては、全てが第1撃の対象飛行場となった。しかもその後の状況証拠からイスラエルがモケド作戦遂行中も的確な情報収集を継続していたことは明白であった。それを可能としたのは空軍司令部と主要な航空基地をつなぐ電話の盗聴であったと考えられる。1967年2月にシナイ半島へイスラエルの特殊部隊が侵入し、特別な機材を運んだが、この機材こそ盗聴器の可能性が高いと言われている⁸⁸。また開戦当日に待避した2機のMiG-21がエルマンソーラ (el-Mansourah) に着陸後、その情報がエ

⁸⁶ オレン『第三次中東戦争全史』313頁。

⁸⁷ Ephraim Kahana, *Historical Dictionary of Israeli Intelligence* (Lanham: Scarecrow Press, Inc, 2006), pp.268-269.

⁸⁸ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol3*, p.76.

小椿 第3次中東戦争初日のイスラエル空軍によるエジプト奇襲攻撃の最新像

ジプト各地の基地へ普通電話で通報された。その飛行場には直ぐにイスラエル空軍機が来襲した。似たようなことがヘルワンでも発生した。それらの飛行場は空軍基地ではないか主要な配備機のない基地にもかかわらず、着陸後の電話連絡後にイスラエル機が来襲したのであった⁸⁹。これらの事象はイスラエルが幅広く電話盗聴をリアルタイムで実施し、迅速にその結果を反映していた証拠と言えよう。更にルクソールやカイロ国際空港も電話連絡直後、攻撃を受けた⁹⁰。これはイスラエルの盗聴成果だが、秘匿電話や隠語すらも使用しないエジプト側保全意識の欠如が問題だった。

一方でエジプトの情報収集力の弱さは、開戦の可能性を認識しながらも、エジプト、イラクのVIPが前線部隊視察のため、開戦時に、輸送機で移動中であつた事から明白だった。

5月にはシナイ半島のエジプト空軍航空部隊に対して、戦争発生時のイスラエルに対する爆撃命令が発出された。しかし作戦を実施するため付された目標地域の写真は多くが第2次世界大戦時のものであつた⁹¹。更にエジプトの攻撃目標から考えるとエジプトがイスラエル空軍は北部のラマツディビット、中部のテルノフ、南部ではハツォールの3カ所を主要作戦基地としていたことに気づいていなかったように見える。この3基地は当然、エジプト軍に存在は知られ、いくつかの部隊が計画の中で攻撃を指示されていたが、空軍全体として多くの目標の1つであり兵力不足だった。しかし他部隊の攻撃目標には67年にはもはや存在していない基地、あるいは空軍が使用していない滑走路が含まれていた⁹²。命令と情報が完全にミスマッチだった。エジプトではイスラエル国内の目標選択は将官を長とするDM1（エジプト陸軍内の軍事情報管理委員会）の情報によって準備された。しかし多くのエジプト空軍士官はイスラエル空軍の有益な情報、たとえば基地の概要についてさえ、知らされなかった。エジプト空軍は67年6月直前にイスラエルへの偵察任務を2回実施したにすぎなかった。またエジプト空軍東部航空軍司令官は司令部の情報部門は彼のためにあるのではなく、彼を監視していたと後に苦々しく話した。情報部門は権力争いのためしばしば情報が矛盾していた。彼らの中には裏切り者がおり、指揮官が指示した時に偵察飛行を実施しなかった。東部航空軍は1回の偵察飛行の情報だけに頼り、何も情報更新をすることができなかった。偵察飛行は他にも実施されたが、実際には5月より早い時期に実施されたため有効な情報とはならなかった。更にそれらの情報をエジプト軍高官は無視した⁹³。このようにエジプト情報機関は軍の作戦に対し有効に機能せず、更には対外的安全保障よりも身内の監視という国内体制維持に実際にはその能力を大きく使っていたという根本的な問題があつた。

⁸⁹ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol3*, p.77.

⁹⁰ *Ibid.*, p.80.

⁹¹ オレン『第三次中東戦争全史』126頁。

⁹² Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol2*, pp186-187.

⁹³ *Ibid.*, pp.186-189.

(2) 訓練

開戦当日の航空作戦様相は、全く両軍の訓練状況による効果が明確に現れたものになった。イスラエル空軍は戦前からモケド作戦のための敵航空基地攻撃に熟達していた。目標とする航空基地の選択に誤りが無ければ、結果を期待することができた。一方でエジプト空軍はレーダーで探知した敵機を地上からの誘導で要撃する訓練に特化しているため、パイロットによる状況判断が入る余地が極めて少なかった。そのため、通常の訓練パターンと相違した場合の柔軟な対応を期待するのは困難であったと考えられる。またこの事は、開戦日に緊急発進に成功した少数のエジプト空軍機が燃料切れで墜落した事象が多く見られたことから実証できる。既述したように開戦初日、滑走路は既にダメージを受けた場合、エジプト空軍機は短距離で発進する必要があった。当然、増槽タンクを付けず、搭載燃料量も訓練時とは相違し、燃料管理も全く自己責任で実施しなければならなかったと考えられる。混乱の中では通常訓練のように地上からの最適な高度、進路、速度に関する指令も期待しようが無かった。訓練では地上からの誘導時には管制官が適切な燃料管理もしており、パイロットはその指示に従うのみで接敵し、搭載兵器を発射後帰投というパターンであったと考えられ、燃料切れを全く考慮する必要が無かった。しかし開戦当日、エジプト空軍パイロットは敵機を自分で探し、同時に状況判断を実施して、全ての行動諸元を決定する必要があったものと推定される⁹⁴。これは日頃の同種の訓練で習得できるものであり、エジプト空軍パイロットには全く期待出来なかった。そのため勇猛ではあったが燃料切れという初歩的な問題が頻発したと考えられる。

エジプト空軍も開戦直前、戦争時のイスラエル各地の目標へ低高度侵攻攻撃実施の命令が発出されたが、従前の計画や訓練とは全く違うタイプのミッションで、練度を考慮すれば実行可能性はほとんど無かった。また MiG-21 のパイロットはソ連によって高高度戦闘訓練を実施していたが、本戦争では低高度戦闘が主で全く想定とは異なってしまった⁹⁵。

なおイスラエル空軍が訓練でターンアラウンド時間を極限まで短縮したため、ソーティレート（1日当たりの出撃回数）は驚異的なものとなり、エジプト人の想像を超えていた。このことがイスラエル空軍の規模から考え、この攻撃がイスラエル単独ではなく、英米が加担したとするエジプト側主張の1つの根拠になった。⁹⁶

(3) 指揮官の資質

⁹⁴ *ARAB MiGs* を始めとする本稿で使用した参考文献には1日目のイスラエルの攻撃に対して地上からの要撃管制を実施できたことを示すものは皆無であった。

⁹⁵ Gordon & Komissarov, *Soviet and Russian Military Aircraft in the Middle East*, p.42.

⁹⁶ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol3*, p.72. ターンアラウンドタイムはオレン『第三次中東戦争全史』310頁によれば8分であり、驚異的な短時間で実施している。

小椿 第3次中東戦争初日のイスラエル空軍によるエジプト奇襲攻撃の最新像

エジプト側上級指揮官、特に軍の最高司令官であるアメル元帥の無能さが際立っていた。彼は従前から準備していたシナイ半島における防勢計画を攻勢計画へと開戦直前に完全に変更し、空軍に対しても戦争直前に従来と一変した攻撃的命を發出した。エジプト空軍はそれほど練度が高くないうえに、従来の訓練と全く合致しない作戦の成功を裏付けるものは何もなかった。

陸軍部隊も攻勢計画に従って移動したが、展開先での作戦発起に関するあらゆる準備が何もなくなされていなかった。さすがに陸軍参謀総長がアメルに、部隊は攻勢計画について何も知らない旨を抗議したが、返ってきたのは問題が解消するように訓練すべきと言う怒鳴り声であった。アメルの下僕のような将官すらも、アメルの命令には実行可能性がなく、攻勢命令は政治的な目的で、実際には実施しないと考えていたが、アメルの企図を知りショックを受けた。また、空軍司令官はアメルに対し、パイロットの技量を考えて、攻勢作戦は無理であることを直訴するが反応は無かった⁹⁷。

アメルは第2次中東戦争でもエジプト軍最高司令官であった。この時もイスラエル機甲部隊の進撃によりパニックとなり部隊に総退却を命じている⁹⁸。本来、更迭されてもおかしくないはずだったが、ナセルとの友誼、姻戚関係によって、継続して軍の地位を保持していた⁹⁹。そしてアメルのまわりの上級幹部の人事は、能力より門閥、血縁関係、帰属政党によって決定した¹⁰⁰。しかし彼の威勢の良さだけは天下一品であった。ナセルが5月にアメルに軍の準備状況を下問した際、彼は何の根拠もなく準備は完璧である旨、言い切ったのである¹⁰¹。

更にもっと事態を悪くすることが発生した。開戦直前、シナイ半島方面で戦闘が発生すれば関係するであろう全ての陸・空部隊の指揮官（全ての航空集団と飛行隊を含む）を交替するという決断をアメルが下した事だった。交替した者の何人かはイエメンの実戦経験やソ連での教育を受けてきた者もいたが、大半は赴任基地の航空機も知らないような状況だった。このような大規模な指揮官の異動命令は飛行隊の戦力を弱め、指揮官の多くは部隊に的確な命令を下せない状況だった¹⁰²。たとえ新たな指揮官が掌握時間を与えられても、彼らはアメルの息がかかった者が多く、部隊の戦闘能力向上は見込めなかった。

またアメルは開戦初日から過去にしばしば行ったように指揮系統を無視して、各基地へ

⁹⁷ オレン『第三次中東戦争全史』171-172頁。エジプト空軍司令官はアメルに対し「私をアメリカ空軍司令官とお考えですか。」と強烈な表現で不満を表している。

⁹⁸ 同上、35頁。

⁹⁹ 鹿島『中東戦争と米国』142頁。

¹⁰⁰ オレン『第三次中東戦争全史』110頁。

¹⁰¹ ユージン・ローガン『アラブ500年史(下)』白須英子訳（白水社、2013年）97頁。

¹⁰² Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol2*, pp.184-185. たとえ指揮官変更が無くても現場での裁量の無さから、柔軟な指揮がとれたかは疑問ではある。

直接電話連絡、指示をするという愚を犯した。更に重要な情報を伝える際、全く保全に留意しなかったためイスラエル側に筒抜けだった。そのアメルもイスラエルの奇襲攻撃によるショックで結局何も命令を出せない状況になってしまった¹⁰³。つまり第2次中東戦争と同様であった。軍の高級指揮官たる資質にあまりにも欠如しすぎたアメルを第2次中東戦争後に更迭できなかったことはこの戦争の非常に大きな敗因で、ナセルの責任は大きかった。

更にエジプト空軍の指揮活動においても柔軟性が全く不足していた。多くの場合、アメルの独断で決定がなされ、前線司令部に十分な権限が与えられなかったからである¹⁰⁴。部下の誰も個別行動する自由がないため、エジプト空軍基地司令官の多くは状況に応じてイニシアチブを取ったり、航空機を緊急発進させるよりも指示待ちの状態であり、残存機の隠蔽にさえ制約があった。そのため前線からの要求もなく、混乱の中では上級司令部からの指示もなかった¹⁰⁵。

(4) アラブ諸国の空虚な連携

アラブ諸国はエジプトとシリアが一時期統一国家を作ったこともあったが、イスラエル建国後、対イスラエル感情は一致するものの各国の行動は一枚岩とは言えない状況であった。1964年にはアラブ統合同司令部の設置が決定された。イスラエルとの武力対決を67年とし、開戦準備に関しては秘匿、統一、戦備完整が合い言葉となった。表面上は今度こそアラブ諸国の行動の統一が図られたかに見えたが、直ぐに各国の意見の相違によりアラブ諸国間の強力な対イスラエル連合は名目上のものとなってしまった¹⁰⁶。アラブ諸国は48年の第1次中東戦争の教訓を学んでいなかった。第1次中東戦争ではアラブ側が圧倒的戦力差を持ちながら、アラブ諸国間の足並みの悪さや相互の疑心暗鬼で結局、イスラエルを消し去ることに失敗した。今回もまたアラブ諸国はしっかりとした戦争計画を立てたこともなく、相互防衛条約があるエジプト、シリア、ヨルダンの三国間に実質的にプロパガンダ以上の軍事協調はなく、戦意の高いイスラエルを敗北させる戦術も持っていなかった。更にエジプトは67年5月にはイエメン内戦に軍の三分の一が釘付けとなっている状態で、全力でイスラエルと戦える状況ではなかった¹⁰⁷。そのため緻密に連携した軍事行動を取れるはずもなかった。

開戦当日、イスラエルの第1次攻撃隊の編隊はヨルダン軍のレーダーに探知され、この情報はエジプトにも送信された。これは探知した50機のイスラエル機とそれらがエジブ

¹⁰³ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol3*, p.69.

¹⁰⁴ 鹿島『中東戦争と米国』157頁。

¹⁰⁵ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol3*, p.72.

¹⁰⁶ オレン『第三次中東戦争全史』、50-51頁。

¹⁰⁷ ローガン『アラブ500年史(下)』97-98頁。

小椿 第3次中東戦争初日のイスラエル空軍によるエジプト奇襲攻撃の最新像

トを攻撃する予想時間まで含んだものであり、その上「戦争」を意味する「Inab」という隠語も含まれていた。イスラエル空軍は低高度進攻によりエジプト軍のレーダー探知を回避することには成功したが、結果的には徒労に終わるところであった。しかしエジプトが暗号コードを前日真夜中に変更したにもかかわらず、ヨルダンにその事実を知らせていなかった。ヨルダンは古いコードで暗号化したため、この重大情報がエジプトにタイムリーに生かされなかった¹⁰⁸。同盟国間の通信連絡において暗号コード更新に関する情報共有は基本的事項であり、このことはこの同盟の実態が極めて空虚なもので、実際の軍事的連携が全く取れていなかった好例であった。

また開戦1時間後にイスラエルはヨルダンに対し、ヨルダンが参戦しなければ攻撃しない旨、伝えた。しかしナセルはヨルダンのフセイン国王に対し、エジプト軍が勝利しているとの誤情報を故意に与えた。そのためヨルダンはイスラエルに対する砲撃を開始した。その結果は、イスラエル空軍による攻撃によりヨルダン空軍は全滅する羽目に陥った¹⁰⁹。自国のためには誤情報でも流してしまうこの状況は、アラブの連帯が口先だけであることを端的に示していた。

(5) 学ばなかった教訓

第2次中東戦争では無防備に地上に駐機されたエジプト空軍航空機が多く破壊されたが、その教訓を飛行場防衛に関してエジプトは積極的に施策を講じたようには見えなかった。第2次中東戦争直後に若干の航空機用シェルターは構築されたが、費用対効果からそれ以上は着手されなかった。1964年には飛行場における航空機防衛に関して調査するためソ連へエジプトは代表団を送ったが、結論は出なかった。ソ連は航空機等の隠蔽に自然（たとえば木々等）を利用していただけだった。エジプトは砂漠が多く、自然を利用した隠蔽は困難だった。結局航空機を隠蔽する手段の研究は上層部に無視された。60年代初期にはエジプトの技術者は航空機用地下シェルターの研究まで実施したが、実現しなかった¹¹⁰。

地上の航空機防衛施策全てが費用対効果の点で当時は妥当性が不十分とされたため、対策が強く推進されなかった。しかし、費用のかからない範囲での被害局限の工夫も不十分だった。実際に航空機は分散配置されず、迷彩もされなかった。そのため駐機してある航空機は何マイル先からも輝いて視認可能だった¹¹¹。

実際には既述したように短期間に砂で作った簡易掩体やダミー機の設置という安価で容易な対策で被害極限に効果が上がっていた。100%の効果を求めるために高いコストが障

¹⁰⁸ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol3*, p.49.

¹⁰⁹ 鹿島『中東戦争と米国』151頁。

¹¹⁰ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol2*, p.205.

¹¹¹ Gordon & Komissarov, *Soviet and Russian Military Aircraft in the Middle East*, p.42.

壁となり組織的にエジプト空軍全体が航空機防御措置を講じることはなかった。効果は多少減じても安価で短期に可能な防御対策は考慮されず、基地毎の努力のみでしか航空機防御対策は実施されなかった。開戦直前でもエジプト首脳部は地上における航空機の防御態勢にさほど関心が無かった。6月2日の最高司令部での会議ではイスラエルの攻撃を予期した中でエジプトの行動方針、先制攻撃かあるいは待ち受けかが議論されていた。情報部長はイスラエルの奇襲攻撃に備えてシナイから航空機を後退させることを進言したが、士気の低下に繋がるとして空軍司令官は反対した¹¹²。空軍司令官は奇襲を受ければ15~20%の損害が生じ、半身不随となり大きな影響があるとしたが、ナセルは単純に奇襲を受けても8割も残存航空機があると考えた。空軍司令官は残存機だけでもイスラエルを撃破できると先ほどとは矛盾する見解を述べた¹¹³。結局、エジプト上層部の思考からは10年前の惨敗の記憶は消え去っていた。

(6) 硬直した指揮活動

アメルの資質の問題とともに各級指揮官の資質の低さは、無意味な大量の指揮官交替によって更に際立った。各指揮官、部隊は与えられた命令を機械的にこなすだけで、命令に関して疑問を呈することもできなくなった。作戦命令に関して部下がその攻撃目的を上官に聞いても明確な返答がない状況で、命令があれば何も考えずに言われたことをやれば良いというのが実情であった¹¹⁴。このことは状況の変化に対応する思考力、すなわち柔軟性が完全にエジプト空軍から失われていたことを意味した。たとえば朝の第一撃を免れたハーガダ基地では、イスラエル空軍の奇襲攻撃を聞いて、第20飛行隊長は上司にあたる第15航空集団司令官に対しイスラエルのエイラート空爆を上申した。これは効果的な反撃となる可能性を秘めていたが、第15航空集団司令官の反応は極めて消極的で上級司令部からの命令が無いことを理由に却下した¹¹⁵。完全な混乱状況の中では上級司令部からの命令が来るはずもなかった。中には現場指揮官が判断して行動に移した例も見られた。命令が無かったがイスラエル機の空襲に対し応戦した対空砲部隊の指揮官がいた。通常の軍であれば当然の対応であるが、彼のその時の心境は軍法会議を意識したものであった¹¹⁶。これでは個別の勇戦はあっても組織的戦闘力にはなり得なかった。

¹¹² オレン『第三次中東戦争全史』283頁。

¹¹³ 同上、283-284頁。

¹¹⁴ 同上、126頁。

¹¹⁵ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol3*, p.177.

¹¹⁶ オレン『第三次中東戦争全史』312頁。

小椿 第3次中東戦争初日のイスラエル空軍によるエジプト奇襲攻撃の最新像

6 精強なイスラエル空軍のイメージ形成と戦後のエジプト空軍の対応

一方的なイスラエルの勝利は様々な要因があった。従来から言われているようにイスラエルの周到な計画と準備は見事なものであった。新たな研究資料からもイスラエル空軍の精強さは伺えた。しかしエジプト側の実情は予想以上に劣悪であり、それが精強なイスラエル空軍のイメージをデフォルメした主要因と考えざるを得なかった。

エジプト空軍でも現場では様々な状況で比較的正常な判断で意見具申する者もいたが、政・軍上層部の無能ぶりが全てを打ち消してしまった。エジプト側にも様々なチャンスがあり、ごく普通の思考力、判断力が上層部にあれば、少なくともあのような一方的惨敗を少しでも緩和できたように思われた。既述したエジプト空軍飛行隊長のイスラエル本土攻撃の意見具申、これは本土空襲を嫌うイスラエル空軍にある程度のインパクトを与えたであろう。またイスラエル空軍の奇襲を危惧したシナイ半島等前線航空基地からの航空機の一時的待避の意見が採用されたり、あるいはシナイ半島地上軍が従前の計画通り、防勢的作戦に徹し、空軍も防勢的計画のままであれば、どうだったろうか。更に当日のVIPの視察がなければ、少なくとも初動における対空砲火による応戦が可能となったであろう。また開戦当日のヨルダンからのレーダー情報が警報として各基地へ伝達されていたら、初動でエジプト軍が無抵抗であったとは考えにくい。結局は軍の練度等を勘案すれば、エジプトが完全な勝利をおさめることは困難だったと考えられるが、史実よりも善戦する可能性があった。特に航空機の奥地待避と従来から準備していた地上軍のシナイでの三段防御戦法を取られた場合、少なくとも当初のイスラエル航空奇襲作戦は変更を余儀なくされ、大戦果を一気に獲得出来ず、イスラエルの最も好む速戦即決が揺らぐことにもなりかねなかった。我々は従来多くのイスラエル側データで空爆の概要を知っていたため、この戦争はイスラエルの精強さを主要因として、エジプト軍全体の質の悪さを副要因としたイスラエルのワンサイドゲームというイメージを持っていた。しかし、イスラエルは精強ではあるが、その無敵ぶりはエジプト側のミス積み重ねとアメルのようなエジプト軍高官の想像を絶した劣悪ぶりが主要因となって生み出されたものであった。そして実際にはイスラエル空軍の精強性の高い評価が諸外国に認識され、イスラエルにも自国空軍への過信が生まれていったと言えよう¹¹⁷。イスラエル軍の精強性に偽りは無かったが、エジプトが普通の軍として機能すれば、ここまで必ずしも一方的な大掃蕩戦にはならないはずであった。イスラエル空軍も初日のエジプト攻撃で25%程度の損失は考えていた¹¹⁸。

¹¹⁷ アブラハム・ラビノビッチ『ヨムキプール戦争全史』、滝川義人訳（並木書房、2008年）39頁、42頁、70頁、124頁及び野中郁次郎他『戦略の本質』（日本経済新聞社、2005年）225頁から、第四次中東戦争開戦前後、イスラエル軍は第3次中東戦争の結果からアラブ各国の軍に対して大きな優越感を持っていたことが伺える。特に空軍に対しては非常な自信を持っていた。

¹¹⁸ オレン『第三次中東戦争全史』311頁。

一方、エジプト空軍機は地上での損失が多く、パイロットの損害は比較的少なかった。しかも機材の損失はソ連、アルジェリア、東ドイツから迅速に埋め合わされた。Tu-16こそ補充されなかったが、6月末には戦闘機は開戦前の総数257機が327機と逆に短期間で増強されている¹¹⁹。エジプト空軍の回復状況を見れば、イスラエルの即戦即決は正しいコンセプトであった。

一方、エジプトが第2次中東戦争終了後と比較し、今戦争終了後、最も相違した行動は教訓の反映という部分であった。エジプトの終戦後の対応は他のアラブ諸国と相違し、目を見張るものがあった。アメルを始めとして、明らかに無能な指揮官達は更迭された。更に早くも7月5日にはエジプト空軍はこの大敗北に関する調査委員会を立ち上げ、以下のような問題点をあげた。

- ・高度500メートル以下の航空機探知レーダーネットワークの欠如
- ・信頼できる目視監視システムの欠如
- ・低高度侵攻敵機を探知、要撃を可能とする航空機、軍備の能力不足
- ・低高度用防空兵器の欠如
- ・電子監視システムの欠如
- ・空軍内、他国空軍間、他軍種間の通信、早期警戒協力にかかわる能力の無さ

委員会は、これらの問題の多くは1963年には知られており、その根源は軍の政治的関与で引き起こされたとした。実際、報告書の中で空軍や防空に関しては93頁中4頁しか占めていなかった¹²⁰。こうしてエジプト軍が装備の近代化だけでなく、人的問題の解決という二面を考えなければイスラエルに対抗できないことを高い代価をもってエジプトは認識した。この意識の変化がわずか6年後の第4次中東戦争時、エジプト、イスラエル両軍の意外な戦闘状況に繋がるのである。

7 終わりに

最後にこのイスラエルの航空奇襲攻撃を航空戦力運用面からどう評価すべきであろうか。駐イスラエル英空軍武官は空軍が現代戦でこれほど決定的役割を果たしたことはないと評価した¹²¹。この成功例を見てイスラエル空軍の優れていた部分だけをもって普遍的に航空戦力運用（航空奇襲作戦）成功の秘訣として受け入れることにはやや疑問が残る。本稿で指摘したようにイスラエル空軍の緻密さや高練度が空前の成功を収めた要因であることには異論はない。問題は航空奇襲作戦のパーフェクト勝利は、攻撃側の成功要因が成立する

¹¹⁹ Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol3*, p.203.

¹²⁰ Ibid, pp.204-205.

¹²¹ オレン『第三次中東戦争全史』537頁。

小椿 第3次中東戦争初日のイスラエル空軍によるエジプト奇襲攻撃の最新像

だけではなく、相手側に相当の失策がなければ成立しないのではないかという点である。

同様な状況が第2次世界大戦時の日本海軍の真珠湾奇襲攻撃に見られる。この時も攻撃部隊は完全な奇襲に成功し、一方的な大きな戦果をあげた。しかし真珠湾に攻撃隊が殺到する前の米駆逐艦による特殊潜航艇発見、あるいはレーダーの攻撃編隊探知があったが、結果的にこれらの情報は生かされなかった¹²²。これらを見ると、空軍士官が理想として追い求める開戦劈頭における航空奇襲作戦により、一気に敵との戦力差を逆転するということは実際には自軍の精強性を高めるだけでは成立せず、敵失を期待しなければ成功しない可能性を示唆しているように思われる。

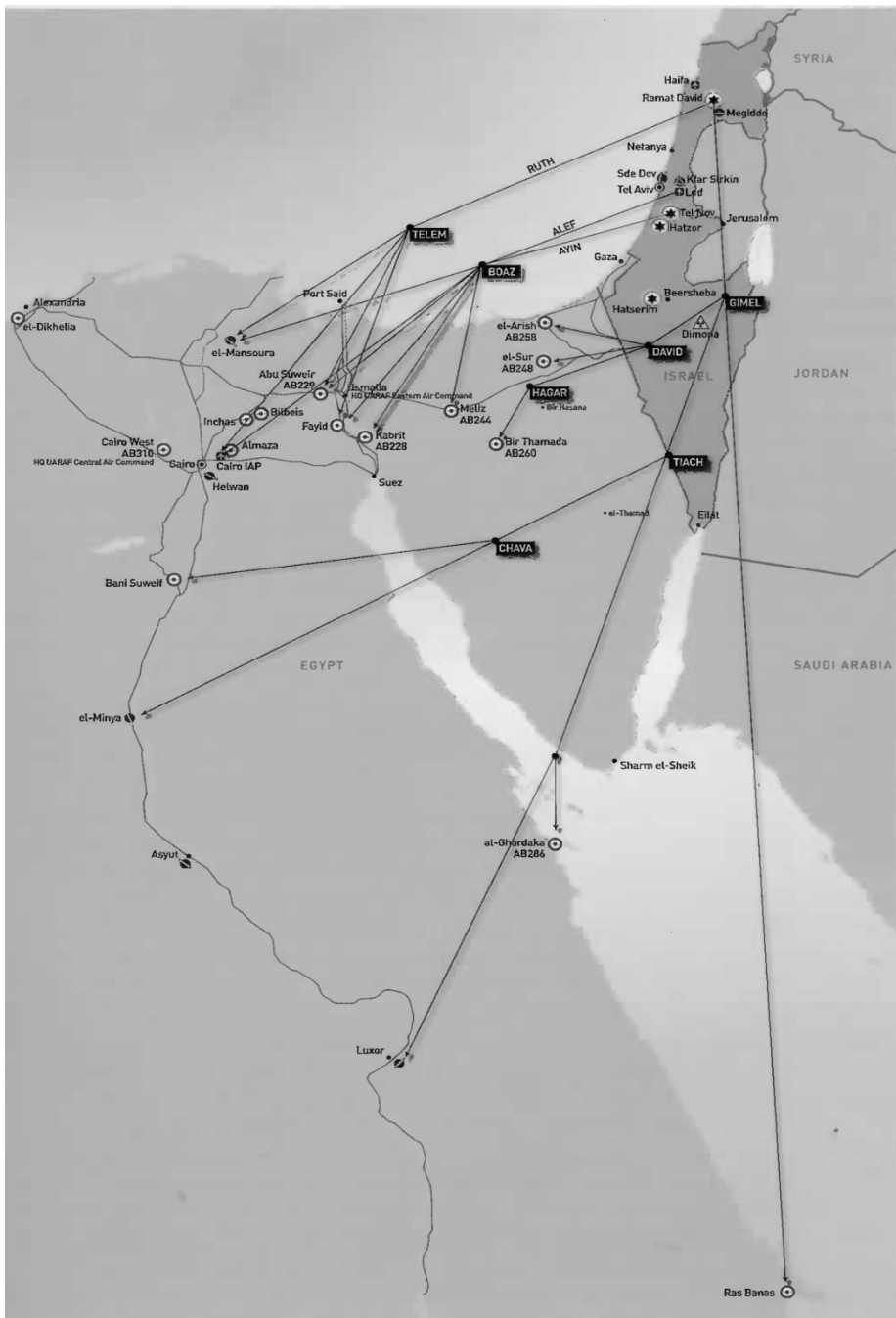
イスラエルが本稿であげたエジプト側の問題点、過失の部分（特に開戦日のVIP視察、前日の暗号コード変更に関する同盟国への連絡等）までも情報網で押さえた上で作戦を発動したならば本当のパーフェクトと言えるが、現段階では、全く証明できず、偶然と考えられている。当然湾岸戦争のように敵より相当に優れた航空戦力を持っていた場合は、相手の過失は必要条件ではないが、第3次中東戦争のように初日で大勢を決め、絶対的な航空優勢を獲得した状況でもイスラエル空軍は最終的に戦争終結までに約20%の航空戦力を喪失していることは航空戦力のもろさの実態を表している¹²³。均衡している、あるいは劣勢な中で航空奇襲作戦はやはり大きな賭と言えるであろう。

(防衛研究所戦史研究センター国際紛争史研究室所員)

¹²² 防衛研修所戦史室『戦史叢書 ハワイ作戦』（朝雲新聞社、1967年）、383-384頁。

¹²³ オレン『第三次中東戦争全史』537頁。

イスラエル空軍の初日攻撃経路



出典：Cooper, Nicolle, *ARAB MiGs Vol3*, p.45.

小椿 第3次中東戦争初日のイスラエル空軍によるエジプト奇襲攻撃の最新像

別表

開戦前日のエジプト空軍主要兵力配備

航空防衛軍：司令部 Cairo

東部航空軍：司令部 Ismailia

部隊		基地	装備
第1航空集団 (HQ:Fayid)	第1飛行隊	Cairo West	13×Su-7BMK
	第55飛行隊	Fayid	17×Su-7BMK
	第?対空砲旅団	Fayid	4×ZPU-4、16×S-60
第2航空集団 (HQ: Kabrit)	第18飛行隊	el-Arish	6×MiG-17F、6×MiG-15bis
	第24飛行隊	el-Sur	6×MiG-15bis
		Cairo West	6×MiG-15bis
	第25飛行隊	Bir Thamada	8×MiG-17F
	第72対空砲旅団	el-Arish	4×ZPU-4、16×S-60
第7航空集団 (HQ:Abu Suweir)	第26飛行隊	Abu Suweir	18×MiG-21PFM
	第45飛行隊	Meliz	14×MiG-21F-13
	第47飛行隊	Fayid	16×MiG-21F-13
第15航空集団 (HQ:Hurghada)	第20飛行隊	Hurghada	12×MiG-19
		Fayid	8×MiG-19
	第40飛行隊	Hurghada	6×MiG-21FL
第61航空集団 (HQ:Abu Suweir)	第77対空砲旅団	Hurghada	4×ZPU-4、16×S-60
	第8飛行隊	Abu Suweir	8×Il-28
	第9飛行隊	Abu Suweir	7×Il-28
	第28飛行隊	Abu Suweir	8×Il-28
	第?対空砲旅団	Abu Suweir	4×ZPU-4、16×S-60
防空軍	?	イエメン	8×Il-28
	2個SAM旅団	運河地域	8×SA-2
	1個レーダー旅団	シナイ	?×P-30

中部航空軍：司令部 Cairo West

部隊		基地	装備
第 9 航空集団	司令部	Inchas	
	第 43 飛行隊	Inchas	20×MiG-21FL
	第 49 飛行隊	Inchas	16×MiG-21F-13
	2 個対空砲中隊	Inchas	8×M1939
第 12 航空集団	司令部	Cairo Weat	
	第 5 飛行隊	Cairo Weat	13×MiG-17F
	機種転換訓練部隊	Cairo Weat	8×MiG-21F-13/FL
	対空砲連隊	Cairo Weat	4×ZPU-4、8×M1939
	第 31 飛行隊	el-Arish から Kabrit	17×MiG-17F/PF
	2 個対空砲中隊	Kabrit	8×ZPU-4 (6/4~5 に新設)
	3 個対空砲中隊	?	12×ZPU-4
防空軍	2 個 SAM 旅団	Cairo 地域	10×SA-2 サイト
第 65 航空集団	司令部	Cairo Weat	
	第 34 飛行隊	Bani Suweif	8×Tu-16
	第 36 飛行隊	Bani Suweif	9×Tu-16
	第 95 飛行隊	Cairo Weat	6×Tu-16KS
	第? 対空砲旅団	Bani Suweif	4×ZPU-4、16×S-60
防空軍	1 個 SAM 旅団	Cairo 地域	4×SA-2 サイト
	2 個 SAM 旅団	Alexandria 地 域	7×SA-2 サイト
	1 個対空砲連隊	Alexandria 地 域	?
	1 個 SAM 旅団	Aswan	3×SA-2 サイト
	1 個レーダー旅団	el-Mansouah	北部 Nile Delta 覆域
	1 個レーダー旅団	Cairo 地域	Cairo 地域覆域
	1 個レーダー旅団	Alexandria 地 域	地中海沿岸覆域
	1 個レーダー旅団	Aswan	Aswan

注) 輸送機部隊、ヘリ部隊については省略した。

出典：Tom Cooper, David Nicolle, *ARAB MiGs Vol2* (Houston:Harpia publishing, Moran Publishing, 2011) pp.216-219。この表は出典データを簡略編集したものである。