

対日戦におけるアメリカ陸軍航空の対応
—作戦指導と運用を中心に—

進 藤 裕 之

【要約】

第二次世界大戦前のアメリカ陸軍航空においては、対日戦の研究や準備はあまり重視されていなかった。組織として戦略爆撃に重点が置かれていたこと、日本の航空を人材・機材の両面で過小評価していたこと等が原因である。日本人に対する人種偏見も過小評価・軽視の要因であった。1941 年 12 月に日米戦が勃発したことにより、アメリカ陸軍航空は日本陸海軍の航空を相手に、島嶼戦の一環としての作戦を実行することになった。当初は苦戦を強いられたが、戦訓研究と試行錯誤を経て、作戦戦術の他、機材の変更・改良を実行し、対日航空戦で優位に立った。単機による空中格闘戦の回避、編隊空戦の徹底、武装強化型爆撃機の実用化、跳飛爆撃による艦船攻撃の導入が改善策の主な例である。また、航空の新たなミッション（兵員・資材の空輸）を追求することにより、戦域固有の地理的条件も克服された。対日戦におけるアメリカ陸軍航空については、既成概念に囚われない臨機応変の対応が特徴であり、功を奏した。他方、日本の航空との戦闘経験を繰り返してからアメリカ側の評価は、日本側の個々の搭乗員の士気、闘争心等を高く評価する一方で、航空戦の戦術、航空戦力の運用についてあまり高く評価していない。

はじめに

1942 年夏ごろから南太平洋においてアメリカ陸軍航空の対日作戦は一段と本格化したが、その作戦の様相は日米開戦まで想定されていないものであった。戦間期のアメリカ陸軍航空は戦略爆撃を最優先課題として追求した組織であり、島嶼戦の一環として実施される航空撃滅戦、艦船攻撃、近接航空支援等は研究もほとんどされていない状況であった。しかし実際には、南太平洋においてそのような対日作戦を実施せざるを得なくなった。そこで、アメリカ陸軍航空が日本の陸海軍航空をどのように認識し、開戦後、どのように作戦・戦術を変更して、実戦に対応したのかを検討する。対日戦の個別の側面を取り上げた研究において、アメリカ陸軍航空の対応が部分的に取り上げられる数多くの例が存在するが、まとめて検討したものは管見の限り見当たらないので、本稿において検討する意義がある。

日米戦の焦点が南太平洋にあったのは 42 年の半ばから 44 年の半ばごろまでであるが、アメリ

進藤 対日戦におけるアメリカ陸軍航空の対応

カの陸軍航空が主だった戦訓を導き出し、対策を実行したのはその間であるので、本稿においては南太平洋における日米の航空戦に焦点を絞った。また、アメリカ陸軍航空は日本の陸軍航空と海軍航空は別々の組織であることを十分認識していた一方で、戦訓を抽出する際、あるいは戦術と部隊運用を変更する際に必ずしも日本陸軍と海軍の航空を区別しなかったので、本稿においても日本の陸軍航空と海軍航空を基本的に区別しないで検討を進める。

1 日本の航空についての戦前の認識

まず、アメリカ陸軍航空が創設以来、組織として追求した主なミッションを検討する。1907年8月にアメリカ陸軍が航空部 (Aviation Service) を信号隊 (Signal Corps) 内に新設したことがアメリカ陸軍航空の始まりであるが、その後、第1次世界大戦を経て、陸軍航空隊 (Army Air Corps) に発展した。戦間期においては、ジュリオ・ドゥーエ (Giulio Douhet) の思想の影響を受け、またビリー・ミッチェル (Billy Mitchell) 中將の影響もあり、陸軍航空の主要任務は戦略爆撃であるべきだと主張する一派が主流となった¹。国家間の戦争を早期に、犠牲も少なくして終結させる手段としての戦略爆撃の効用を説いたドゥーエの主張を彼らは真に信奉していただけでなく、やがては陸軍から独立した空軍を夢見ていたので、独自のミッションが必要であると彼らは確信したのである。その影響を受けて、戦間期のアメリカ陸軍航空は主に戦略爆撃を追求する組織として発展し、その目的の実現に相応しい機材、ドクトリン、運用等が整備・開発された²。

並行して、地上部隊の近接航空支援も重要なミッションとして戦間期に追求された。そのルーツは現実の経験に根差していた。第1次世界大戦における経験に基づいて、アメリカ陸軍航空は地上部隊と連携した偵察、通信、地上攻撃の重要性を十分理解しており、戦間期においても近接航空支援の能力の開発に努めた。しかし、戦略爆撃の信奉者の影響の方が戦間期からはるかに強く、第2次世界大戦において陸軍航空による近接航空支援が各戦線において大きな役割を果たすことになったが、その間も組織としては戦略爆撃の追求の方に熱心であり続けた³。

アメリカ陸軍航空が戦略爆撃のミッションを最も重視していたので、戦間期において日本の想定敵国としての優先度が低くならざるを得なかった。日本本土に対する戦略爆撃はある程度研究されたが、ボーイング B-29 爆撃機の実用化の目処が立つまでは、航続距離が不足したため、日本本土はアメリカ側が保有していた陸上爆撃機の作戦圏外にあった。従って、日本の戦略爆撃は

¹ 俗に「爆撃機マフィア」(Bomber Mafia) と称されているグループである。

² Wesley F. Craven and James L. Cate, eds., *The Army Air Forces in World War II, Volume One: Plans and Early Operations, January 1939 to August 1942* (University of Chicago Press, 1948), pp. 17-71. Bernard C. Nalty, ed., *Winged Shield, Winged Sword: A History of the United States Air Force Volume I 1907-1950* (Air Force History and Museums Program, United States Air Force, 1997), pp. 71-162.

³ Craven and Cate, *ibid.* Nalty, *ibid.*

現実の課題になり得なかった。

しかし一方で、アメリカ陸軍航空は戦前から日本の陸海軍航空の情報をある程度収集しており、日本の航空について開戦前に次のように認識し、評価していた。

- ・日本の陸軍航空と海軍航空の機能（ミッション）は明確に区分されている。陸軍航空の主要ミッションは陸軍地上部隊を支援することであり、海軍航空は艦隊作戦の支援の他に、沿岸防衛、船団護衛、海上哨戒および対潜哨戒が主な任務である。陸軍航空と海軍航空はそれぞれ独自に発展し、それぞれ陸軍および海軍の指揮系統に組み込まれているので、陸軍航空と海軍航空相互の協力関係はないし、お互いにその意向もない。陸軍航空も海軍航空も、その発展において外国の影響を大きく受けたが、日本は独自のエアーパワーの概念と航空の役割についての考え方を持つようになった。そして、組織、理論、航空機の設計および製造において、西側の思想と考え方を導入しながらも、独自の思想と考え方も発展させ、その結果、それぞれの航空は西側各国の航空と似ていながら、相違点も多い⁴。
- ・日中戦争において、日本の搭乗員の勇敢さ、精神力の強さは全く問題なかったが、航空作戦の推進・実行はお粗末であった。爆撃の精度は当初は低かったが、経験を積むに従って精度は向上した。日本側は中国空軍の航空戦の戦術の変化に応ずるために自らの戦術を変更することに長けていた⁵。
- ・ノモンハン事件において、陸軍航空は圧倒的な敗北を喫し、約 500 機と搭乗員 150 名を失った。日本側によれば、その苦い経験が、組織、訓練、戦術の改革の契機となったので無駄ではなかったが、航空隊拡大の契機となった他は、航空作戦に関する概念や考え方の改革をもたらした兆候は見当たらない⁶。
- ・海軍航空に比べて、陸軍航空は戦力的に劣っている。陸軍航空の飛行学校における訓練はパイロットの養成に特化しており、航法士、爆撃士、機上銃撃手等、他の搭乗員の養成は個々の部隊によって実施されているだけである。パイロット養成人数も海軍より少ない（海軍は年間約 2,000 名であるのに対して、陸軍は約 750 名）。航空機の性能も海軍に劣っており、海軍が 4 発の飛行艇も運用しているのに対して、陸軍は双発爆撃機（重爆撃機）が最も大きい航空機である。さらに、陸軍航空の作戦は陸地上空に限られ（洋上航法能力がなかったため）、陸軍機の航続距離は片道約 800 キロメートルが限度であ

⁴ Craven and Cate, p. 77

⁵ Ibid., p. 78.

⁶ Ibid., p. 79.

進藤 対日戦におけるアメリカ陸軍航空の対応

る（海軍は片道 1,280 キロメートルまで作戦可能）⁷。

アメリカ陸軍航空の日本の航空の認識に誤りもあった。例えば、日本側の航空機は外国設計の航空機の「ハイブリッド」であると認識しており、1936 年の防共協定締結後、ドイツが設計した航空機の影響が特に顕著になったと見ていた⁸。実際には、日本は陸海軍ともに 30 年代から独自の航空機を設計していた。また、「外国設計の航空機の模倣」であったと戦後までも西洋各国に思われていたのは、人種偏見の現れでもあった。つまり、「日本人が我々（西洋人）と同等の水準の航空機を設計できるはずがない」と思われていたのである。

開戦まで日本軍の航空を過小評価あるいは軽視していたのは、アメリカ軍だけではなく、西洋側における傾向であった。例えば、オーストラリア軍においても戦前は、日本軍の航空の組織および航空機の情報が不足していた。日本海軍の三菱零式艦上戦闘機（零戦）は 1940 年 7 月に中国方面で実戦投入され、地上砲火により 41 年 5 月に撃墜された零戦の残骸の分析結果が同年 9 月にイギリスの空軍省から極東連合局（Far Eastern Combined Bureau）に伝達されたが、人手不足のため、現場の個々の指揮官と部隊に配布されるのが遅れ、開戦に間に合わず、情報は活用されなかった。オーストラリア軍を含むイギリス軍は日本の陸軍航空より海軍航空を高く評価していた。陸軍航空の評価は、数（人員および航空機）は十分であり、隊員は勇敢であり、また航続距離が長い戦闘機も導入されている一方で、組織としての効率が悪く、「ある程度以上の敵」に勝てないと見下されていた。さらに、イギリス側は日本陸軍の最新鋭の中島一式戦闘機「隼」を見過ごしてしまったようであった。日本側は未だ三菱九六式艦上戦闘機および中島九七式戦闘機を使用していたが、いずれも固定脚であり、そのことに影響されて、イギリス軍は零戦と一式戦までも過小評価してしまったようである⁹。

2 戦場としての南太平洋の想定

先に触れたように、戦間期において、アメリカ陸軍航空を始めとするアメリカ陸軍は南太平洋が戦場となることを予想していなかった。アメリカ陸軍は太平洋方面における防空作戦として想定したのは、本土西海岸の他、ハワイ、アラスカ、フィリピンの作戦であった。その中で、アラスカの防衛は優先度が低く、防備に着手したのも開戦直前であったが、ハワイおよびフィリピンの防衛は一応、長年の課題であった。本論文ではフィリピンおよびハワイの防衛構想の詳細につ

⁷ Ibid.

⁸ Ibid., p. 80.

⁹ Mark Johnston, *Whispering Death: Australian Airmen in the Pacific War* (Allen & Unwin, 2011), p. 48.

いては省略するが、それぞれにおけるアメリカ陸軍航空に関する要点は、次の通りである。

- ・戦間期のアメリカ陸軍航空の主要な関心事が戦略爆撃であったことも影響して、ハワイおよびフィリピンの陸軍航空作戦は陸軍航空全体としてあまり重視されなかった。特にフィリピンについては、アメリカ陸軍全体の認識としても同地は負担であり、「フィリピン放棄論」が陸軍内部でかねてより主張されるほどであった。そのため、フィリピンには 1941 年夏ごろまでは旧型機等、主に第 2 線級の航空機しか配備されず、また、現場の評価では数量的にも常に不十分であった。
- ・ハワイについては、陸軍航空はハワイ本土の防空および地上作戦の近接航空支援を担当していたが、海上の遠距離哨戒はアメリカ海軍の担当とされており、日本軍が接近してきた場合、海軍が早期にそれを発見して撃退することが期待されていた。ハワイの防空戦もハワイ諸島における地上戦もそもそも発生する可能性が極めて低いとされていたため、アメリカ陸軍航空はハワイの航空作戦をあまり重視しなかった。

3 人種偏見の影響

実際に戦火を交えるまで、人種的な偏見が原因となって、日本の航空は過小評価されていた。当時は世界各国において様々な形の人種偏見が存在したが、アメリカにも様々な分野で日本に対する人種偏見が存在した。もちろん、アメリカでは日本および日本人だけが偏見の対象ではなかったが、対日偏見が当時の日本の航空の評価に影響を与えたのは間違いない。例えば、日本のパイロットは全員、近眼であり、眼鏡が外れるので空中で格闘戦を戦えないと広く思われており、例え日本側パイロットの視力に問題がなかったとしても、彼らの神経が戦闘飛行の激しい動きに耐えられないとも信じられていた¹⁰。

人種偏見に基づく過小評価に加えて、日本の航空機の性能も決定的に劣っていると決めつけられていた。日本は固定脚で馬力が低く、軽武装で防弾措置が脆弱な旧型機しか使用しておらず、アメリカ陸軍の主力戦闘機 P-40 の敵でないとされていた。日本海軍の新鋭機であった零戦についての情報もある程度入手されていたが、その諸元と性能の数値はあまりにも信じがたいものであったので、「ふざけている」と一蹴され、そのデータを報告した武官が酒に酔っていたのではないかと嘲笑されたほどであった¹¹。

日本の航空をこのように過小評価していたこともあり、開戦直前の期間において警戒態勢の緊

¹⁰ William H. Bartsch, *Doomed at the Start: American Pursuit Pilots in the Philippines, 1941-1942* (Texas A&M University Press, 1992), p. 42.

¹¹ Ibid.

進藤 対日戦におけるアメリカ陸軍航空の対応

張が続く中、アメリカ側のパイロットの間ではむしろ、早く開戦して決着をつけたいという感情が広がっていた¹²。

4 南太平洋におけるアメリカ陸軍航空の対日戦の経緯

アメリカの陸軍航空は開戦後間もなく、日本の比島進攻作戦において初めて日本の航空部隊と対戦した。戦況の悪化を受けてアメリカ陸軍航空はオランダ領東印度（蘭印）方面とオーストラリア方面に後退し、蘭印方面に後退した部隊は間もなくオーストラリアまで後退した。じ後、オーストラリアおよびニューギニアの基地を根拠に、対日航空戦が展開された。ソロモン諸島方面においては、42年8月中旬からアメリカ陸軍航空はガダルカナル島のヘンダーソン飛行場に進出し、同方面において主に日本の海軍航空を相手に航空作戦を展開した。

一方の日本の海軍航空は、ラバウル攻略後間もない42年2月に同地に海軍航空が進出し、3月にはニューギニアのラエにも前進基地を設けた。ニューギニアに対する航空作戦に着手したことにより南太平洋方面における航空作戦が開始された。他方、日本の陸軍航空については、作戦の重点はマレー半島、ビルマ、インド方面であり、南太平洋方面の諸攻略作戦（ラバウル、ラエ、ツラギ島、ポートモレスビー海路攻略作戦、同陸路攻略作戦）に当初は投入されなかった。日本の陸軍航空が南太平洋戦線に投入されたのは、ガダルカナル作戦で苦戦中の海軍の要請に応える形で1942年11月から12月にかけてラバウルに派遣されたのが始まりである¹³。その後、ニューギニアが南太平洋方面の主戦場と位置付けられたのを受けて、陸軍はラバウルとニューギニア方面の陸軍航空を強化した。42年末から着手されていたニューギニア北岸のマダン、ウェワク、ホランジア等の基地の開発を進めるとともに、フィリピンから豪北地方を経由してニューギニアに至る航空路が設定された。そして、既にラバウルに進出していた第6飛行師団を強化するとともに、第7飛行師団の派遣も決定し、第4航空軍の統帥を発動した。同時に、43年3月の陸海軍現地協定により、ニューギニア方面の航空作戦は主に陸軍航空が担当することになった¹⁴。

このようないきさつを経て、南太平洋方面でアメリカ陸軍航空が日本海軍の航空と本格的に戦い始めたのは1942年の春以降であり、43年に入ってから日本陸軍航空に対する航空戦も本格化した。南太平洋方面の航空戦は44年2月に日本の海軍航空がラバウルから撤退したことで一区切りを迎え、44年4月、ホランジア方面まで後退していた日本陸軍航空が、ホランジア攻略作戦の準備としてアメリカ陸軍航空により数回の大空襲を受けて壊滅したことにより事実上の終焉を

¹² Ibid.

¹³ 防衛庁防衛研究所戦史室編『戦史叢書 東部ニューギニア方面陸軍航空作戦』（朝雲新聞社、1967年）39-40 ページ。

¹⁴ 同上、221 ページ。

迎えた。

5 攻撃戦術と機材の改良・改善策

アメリカ陸軍航空は日本軍との実戦の経験から得た様々な教訓を、その後の作戦に反映させた。以下に置いて、戦術と部隊の運用および機材に関してどのような教訓が得られ、その後の作戦にどのように反映されたかを検討する。

まず、アメリカ側の爆撃機の戦術と運用を取り上げる。戦間期においてアメリカ陸軍航空は戦略爆撃を主要ミッションに位置付け、高々度からの昼間精密爆撃を重視した。対艦船爆撃も同じ方法が有効とされた。ところが、回避運動中の艦船に対する高々度爆撃が至難の業であり、成果がほとんどあがらないことが開戦以来の経験で明らかになった。また、戦略爆撃を志向したところで、南太平洋にはその対象となりうる戦略的な目標がなかったので、同方面のアメリカ陸軍航空はミッションの変更を迫られた。

もっとも、南太平洋において一定の戦略爆撃は試みられた。開戦前後にアメリカ本土からハワイとオーストラリアを経由して、南回りでフィリピンに回航途上の B-17 爆撃隊が、フィリピンの陥落によりオーストラリアに足止めとなり、またフィリピンおよび蘭印から既に配備されていた B-17 爆撃隊が後退したので、両者を合併して新たな爆撃隊が編制された。そして、南太平洋において唯一の戦略的な目標であったラバウル（アメリカ陸軍航空が従来「戦略目標」と考えていたものとは程遠かったが）に対する高々度精密爆撃が試みられた。B-17 がわずかしかなかったので、数機、あるいは十数機による小規模攻撃であり、攻撃隊を準備できる航空基地が当時はオーストラリア本土の基地に限られ、そこからラバウルまで往復するには B-17 の航続距離が不足していたので、前日のうちにオーストラリアからポートモレスビーに飛び、夜間、燃料補給してから、当日早朝発進してラバウルを爆撃し、帰路はポートモレスビーで再び燃料補給してからオーストラリアに帰投するという、時間がかかる運用が必要であった。その上、南太平洋特有の悪天候や天候の急変もあり、ラバウルを連日爆撃するのが非常に困難であり、戦略爆撃としての効果は乏しかった。

そのような状況の中で、南太平洋方面のアメリカ軍の最高司令官ダグラス・マッカーサー (Douglas MacArthur) が強く要請したこともあり、同方面空軍司令官ジョージ・ブレット (George Brett) が更迭され、ジョージ・ケニー (George C. Kenney) 中將が 1942 年 7 月に着任し、新たに編成された第 5 空軍の司令官となった。ケニー主導で実施された様々な改善策が、じ後の南太平洋の航空作戦に大きな影響を与え、米豪空軍を勝利に導く大きな要因となったので、

以下において、ケニーが実行に移した主な改善策を検討する¹⁵。

(1) 低空爆撃（跳飛爆撃）への転換

ケニーの最も重要で有名な改善策は、対艦船攻撃において低空爆撃の実行を拡大したことであろう。ケニーは戦間期において、陸軍航空隊戦術学校（Air Corps Tactical School, ACTS）の教官を歴任し、「航空攻撃法」（attack aviation）を担当した。ケニーの講義はあくまで航空攻撃を行うための戦術を取り上げたのであり、それぞれの戦術の有効性や問題点を深く掘り下げて検証することはなかったが、航空攻撃の作戦として低空爆撃が効果的であるという認識は、このころから持っていたようである¹⁶。

アメリカ陸軍航空が対艦船爆撃において高々度爆撃を是としたが、その命中精度の悪さは数々の戦闘において実証済みであった。例えば、1942年6月のミッドウェー海戦において、ミッドウェー島に配備された16機のB-17が数回の出撃で、述べ314発の爆弾を日本の艦船（軍艦および輸送船）に投下した。爆撃は3,600～25,000フィート（約1,100～7,500メートル）の高度から実施された。その戦果は、駆逐艦に直撃弾1発、輸送船「アルゼンチン丸」および戦艦「榛名」に至近弾が各1発であった。つまり、至近弾を含めても投下した314発中、損傷を与えたのはその1パーセントのわずか3発である¹⁷。

ミッドウェー海戦におけるB-17爆撃隊の搭乗員は経験不足であり、練度も低く、さらに長時間の哨戒飛行等を連日行っていて、疲労も蓄積し、その影響で爆撃精度が低下した可能性がある。それでは比較的練度が高い部隊による攻撃はどうであったのか。1941年12月のマレー沖海戦に

¹⁵ 日米戦争においてケニーが果たした役割は非常に大きい。マッカーサーの下で航空の最高司令官として、南太平洋の航空作戦だけでなく、同方面の地上作戦の計画および実行においてもマッカーサーへの助言を中心に、終戦までの対日戦に多大な影響があった。英語で刊行された日米戦争の研究のほぼ全てにおいてケニーの貢献度は認められていると言っても過言でない。なお、ケニーは回想録 *General Kenney Reports: A Personal History of the Pacific War* (Duell, Sloan, and Pierce, 1949) を刊行しており、日米戦争の研究史料として避けて通れないが、使用するに当たって慎重でなければならない。ケニーの人物研究者の言葉を引用する。「ケニー自身の作品は活力に溢れ（読者を）引き込むし、彼の人物および彼の戦争の考え方に示唆を与えるが、欠点も多々ある。書いていない事項により史実を歪曲する例もあるし、ケニーは自らの影響を時には誇張する。その上、彼の記述は本が出版された時代に戦われていた軍種間の激しい論争という背景に照らして評価しなければならない。つまり、そのような背景があったので、彼は空軍力の効用を強調し、他の軍種の貢献を過小評価する書き方をした。（中略）指揮統率の本質および第二次世界大戦における空軍力の役割について様々なことを明かしており、その点で興味深く、役に立つけれど、結局は回想録である。そして、回想録の長所と短所の全てが備わっている。それは第二次世界大戦の「歴史」として、間違っ受取られるべきでない。」 Thomas E. Griffith, Jr., *MacArthur's Airman: General George C. Kenney and the War in the Southwest Pacific* (University Press of Kansas, 1998), xii.

¹⁶ Ibid., pp. 26-27.

¹⁷ Gene Eric Salecker, *Fortress Against the Sun: The B-17 Flying Fortress in the Pacific* (Combined Publishing, 2001), p. 198.

において、元山、美幌、鹿屋各航空隊の中攻 34 機が爆撃を実施し、爆弾を合計 39 発投下したのに対して、日本の記録では 3 発、つまり 7.7 パーセントが命中したのみである。当時の日本の搭乗員の技量と練度は極めて優秀であったが、それでも命中率は 1 割未満であったのである¹⁸。

アメリカの高々度爆撃による対艦船爆撃は命中率が低かったため、成果をあげるためには投下爆弾数を増やすしか方法がなかった。ところが、アメリカとして優先度が低かった南太平洋方面に配分される爆弾の総量が増加される見込みがなかった。

そこで残された選択肢は、命中率を上げることであった。そのような現実直面したケニーが注目したのは低空爆撃、より具体的には跳飛爆撃である。ケニーは自らがこの方法を案出したと後に主張したが、実はその前にイギリスとドイツの他に、オーストラリアの空軍もそれぞれ跳飛爆撃を実戦で試行していた。イギリスの場合、跳飛爆撃を行う爆撃機への危険が大きすぎると判断し、その採用が断念された。その結果をまとめたイギリスの報告書をケニーは読んでおり、そこから跳飛爆撃の発想を得たのが真相のようである¹⁹。前後してイギリスの経験を知ったアメリカ陸軍航空司令長官ヘンリー・アーノルド (Henry A. Arnold) 大將は、陸軍航空に低空対艦船爆撃の研究を行うように命じ、42 年 7 月に陸軍航空は跳飛爆撃の手順をマニュアル化し、刊行していたのである²⁰。

ケニーの回想録では、彼はサンフランシスコから南太平洋に移動する途中で副官のウィリアム・ベン (William Benn) と低空爆撃の可能性について議論し、その方法としての跳飛爆撃に着目したとされている。そして、途中のフィジー島ナンディで現地の航空隊の協力を得て、練習用爆弾を使って沖合のサンゴ礁を目標に跳飛爆撃の実験を行ったところ、一定の結果が出たので、オーストラリアに到着後、第 63 爆撃中隊の指揮官に任命されたベン大佐に研究を続けるように指示した。なお、低空で敵艦船に接近すると敵の対空砲火の威力が増すので、その対策としてケニーは跳飛爆撃を行う爆撃機の機首に地上銃撃用の機銃を増設することを思いついたようであるが、その試みについては後述する²¹。

9 月 20 日に第 63 爆撃中隊がポートモレスビー沖のサンゴ礁を標的に行った跳飛爆撃の演習をケニーはベンとともに視察した。一部のパイロットは 6 割の命中率に達したが、中隊全体としては、命中率が最も高くなる爆弾投下の高度および飛行速度をまだ試行錯誤により模索中であった

¹⁸ 防衛庁防衛研修所戦史室編『戦史叢書 比島マレー方面海軍進攻作戦』(朝雲新聞社、1969 年) 476 ページ。なお、イギリス側の資料によれば、命中数は 2 発、命中率は 5.1 パーセントである。同上。

¹⁹ Salecker, *Fortress*, p. 249. Eric Bergerud, *Fire in the Sky: The Air War in the South Pacific* (Westview Press, 2000), pp. 588-89.

²⁰ Griffith, *Kenney*, p. 82.

²¹ George Kenney, *Air War in the Pacific: The Journal of General George Kenney, Commander of the Fifth U.S. Air Force* (P-47 Press, 2018. Reprint of *General Kenney Reports: A Personal History of the Pacific War*, 1949), pp. 16-17.

22。

10月22日に第63中隊はラバウルに停泊中の日本の艦船に跳飛爆撃を実行した。アメリカによる初めての跳飛爆撃である。第64爆撃中隊のB-17が6機、高度3,300メートルからラバウルを爆撃し、その間に第63中隊の6機がシンプソン湾内の艦船に跳飛爆撃を行い、軽巡洋艦1隻を含む艦船5隻を撃沈破した²³。

当初、跳飛爆撃にB-17を用いることが検討された。跳飛爆撃は超低空で行うため、敵の対空砲火の被害を受けやすくなるが、B-17は4発の大型機であるが故に対空砲火が当たりやすいと判断され、やがて中型機のダグラスA-20およびノースアメリカンB-25が跳飛爆撃を行う型式として選定された。B-25爆撃隊の搭乗員は経験則に基づいて、さらに爆撃方法に改良を加え、爆弾を水面に跳飛させるのではなく、直接船腹に当てる方法が好まれるようになった。この方法は跳飛爆撃と区別するために、「檣頭爆撃」(masthead bombing)と呼ばれた²⁴。「跳飛爆撃」と「檣頭爆撃」は厳密に言えば異なる手法であるが、便宜上、以下においては両者をまとめて「跳飛爆撃」と称する。

(2) 武装強化型爆撃機への改造

艦船攻撃に低空爆撃を導入すると同時に、ケニーは中型爆撃機の武装を強化することを強力に推進した。具体的には、B-25の機首および機首側面に、12.7ミリ機銃を固定銃として8丁増設し、前方に対する銃撃能力を強化したのである。その必要性は、低空からの対艦船爆撃を研究する過程で明らかになった。低空で敵艦船に接近すれば、敵の対空射撃の脅威も増大する。その対抗策として、低空で接近中、前方の敵に機銃掃射を強力かつ集中的に加える方法が最も効果的と判断されたのである。

現場でその推進役を担ったのは、ポール・ガン(Paul Gunn)であった。ガンは複雑な経歴の持ち主であり、戦前はアメリカ海軍の下士官操縦員と民間のパイロットを経験し、日米戦が始まると、アメリカ陸軍航空に大尉として任官した。その後、機上銃撃手として名声を得、戦闘機と爆撃機その他、輸送機のパイロットとしても活躍し、開戦後の数ヶ月の間に数々の逸話を残した。多種多様な才能を発揮したガンであるが、対日戦における最も大きな功績は、B-25およびA-20を低空銃撃機に改造したことである。地上の目標だけでなく、艦船に対しても機銃掃射の破壊力の強化を狙った彼は、まずA-20の機首に12.7ミリ機銃4丁を増設した。全ての改造は試行錯誤を繰り返しながら、現地(オーストラリアおよびポートモレスビー)で行われ、必要な部品は個別

²² Ibid., p. 69. Salecker, *Fortress*, p. 250.

²³ Salecker, *Fortress*, p. 275.

²⁴ Griffith, *Kenney*, p. 82.

に手作りで作成した他、日米の航空機の残骸から回収して準備した。やがて、機銃 4 丁の他、長距離用の燃料タンクを増設した A-20 は 1942 年の晩夏から実戦に投入された²⁵。

並行して B-25 の改造も試行錯誤により進められたが、B-25 の場合、機銃の増設によって機体のバランスが前方に偏り、補正のために腹面の旋回砲塔および尾部機銃座を撤去するなど、大々的な改造が必要であった。また、機銃数丁を同時に発射した際の振動が激しく、胴体のリベットが外れ、胴体外板に撓みやひび割れが発生したため、その補強や衝撃緩衝材の取り付けも必要となった。機体の改造に当たって、ガンは、ノースアメリカン航空部門の駐在技術顧問であり、現地に派遣されたジャック・フォックス (Jack Fox) の協力を得た。試行錯誤が繰り返され、最終的に出来上がったのは、機首に 4 丁、機首左右の胴体側面にそれぞれ 2 丁、合計 8 丁の 12.7mm 機銃が増設された B-25 であった²⁶。これはあくまで実戦部隊による改造機であったが、後には武装強化型の B-25J 型がノースアメリカンで正式に製造されるようになり、機首の機銃を 8 丁、機首側面の 4 丁と合わせて合計 12 丁に増やしたこの型は、前方に 6,600 発/分を射撃する火力を装備していた。前線で改造された型も 4,400 発/分の前方射撃能力があったので、これらを使用すれば地上目標、艦船のいずれに対しても、機銃掃射の効果が格段に増したのである²⁷。

対艦船低空爆撃という爆撃方法の導入とともに、武装強化された B-25 の実用化にケニーは多くを期待した。つまり、より効果が期待できるソフトウェア (爆撃手法) およびハードウェア (航空機) をケニーは手に入れたのである。なお、ケニーは 1942 年 11 月 19 日に自らガンに B-25 型の機首に機銃を合計 11 丁増設するように指示したことが武装強化型への改造の契機となったと回想録で主張している²⁸。その真偽はともかく、ケニーがガンの試行錯誤による爆撃機の改造を歓迎し積極的に支援したのは事実であった。改造が成功すれば、「爆弾を抱えてとどめを刺すために接近しながら、日本側の船舶の甲板上の対空防御を圧倒できる爆撃機を手に入れることになる。期待通りの通商破壊兵器であれば、それを使って、その飛行機の行動半径内であれば、日本軍を空から封鎖することができる」とケニーは喜んでいた²⁹。

跳飛爆撃 (低空爆撃) の採用と武装強化型の爆撃機の導入のどちらかだけでも日本軍にとって深刻な展開であったと思われるが、合わせると致命的な脅威となった。それが初めて日本側に壊滅的な打撃を与えたのが、1943 年 3 月 3 日から戦われたダンピール沖海戦 (アメリカ側名称は「ビスマルク海の戦い」) であった。日本側は兵員輸送船 8 隻を駆逐艦 8 隻に護衛させて第 51 師

²⁵ Jay Stout, *Air Apaches: The True Story of the 345th Bomb Group and its Low, Fast, and Deadly Missions in World War II* (Stackpole Books, 2019), p. 28.

²⁶ Ibid.

²⁷ Ibid., p. 205.

²⁸ Kenney, *Air War*, p. 94. ケニーは機首に 8 丁の他に、機首の下方に機銃を 3 丁増設することを提案したが、機体の構造上、後者は無理であることが判明した。

²⁹ Ibid., pp. 94-95.

進藤 対日戦におけるアメリカ陸軍航空の対応

団の主力をラエ方面に海上輸送することを試みたが、その情報を暗号解読と空中偵察で把握した第5空軍は、100機以上の爆撃機で攻撃した。まず高々度でB-17攻撃隊が進入して日本の上空直掩戦闘機を引き付けている間に、低空でA-20とB-25の攻撃隊が突入し、主に跳飛爆撃と機銃掃射により、輸送船8隻と駆逐艦4隻を撃沈した。その結果、日本側の輸送物資はほとんどが海没し、兵員も約6,000名のうち、陸にたどり着いたのは3,000名のみであった。じ後、日本側は兵員のラエへの艦艇輸送を断念し、基本的に舟艇輸送に切り替えたため、ラエ方面の増員および補給が著しく困難になった³⁰。

その後もアメリカ側の武装強化されたB-25とA-20による跳飛爆撃、機銃掃射の威力はニューギニア沿岸沖で艦艇、舟艇の攻撃の他、陸上の飛行場と兵站設備の攻撃に発揮され、その後の対日作戦でも活躍し、日本陸海軍を大いに苦しめた。

(3) 落下傘付き破片爆弾の使用

落下傘付き破片爆弾 (parafrag bomb) の導入も、対日戦へのアメリカ陸軍航空の対応として重要なものである。ケニーは1920年代後半に破片爆弾に落下傘を付けることを発案し、その威力を既に認識していた³¹。その知識をニューギニアで実戦に活用することにしたのである。

命中精度を上げるために低空爆撃を実施する場合、爆風と散布破片に対して搭乗員の安全をいかにして確保するかが課題であった。この問題を研究したケニーの結論は、破片爆弾に落下傘を取り付けて、それによって爆弾の滞空時間を延ばし、投下した爆撃機が少しでも遠くに避退できる時間を確保することであった。その際、小型(23ポンド、約10キログラム)の爆弾を使うことにより、爆撃機1機当たりにより多くの弾数を搭載できるので、より多数の爆弾を、より広範囲に投下することが可能となった。その結果、敵の被害が大きくなることが期待される。23ポンド爆弾の信管の感度は着地と同時に爆発するように設定され、数センチ大の破片が約1,600個散布された。その破片は、爆発地点から約90メートル離れた、厚さ5センチの木造の板を貫通することができたので、人体はもちろん、機材、地上設備に対する威力が期待された³²。

ケニーは陸軍航空内で自ら発明した落下傘付き破片爆弾の使用を繰り返し推薦し、抵抗はあったものの、1936年によりやく、約5,000個が実験用として発注された。一通りの実験が終了した後に残った約3,000個が備蓄兵器として保管され、やがて忘れられた存在となった。南太平洋への赴任が決まった直後のケニーがその在庫に気づき、他に使用されそうになかったのも、彼はそれらの南太平洋への輸送を手配した。ケニーが回想するには、「兵器局は(備蓄された爆弾を)手

³⁰ 服部卓四郎『大東亜戦争全史』(原書房、1953年)、409-410ページ。

³¹ Bergerud, *Fire in the Sky*, pp. 289, 626.

³² Kenney, *Air War*, pp. 10-11.

放すことができ、実は喜んでいたと思う。しかし私はそれを日本側の飛行基地に投下することを考えていた。そしてそれにより、飛行機が破壊されること、そして逃げ損ねた日本人も引き裂かれることを想像していた」のである³³。

以上の通り、ケニーが推進役となって、南太平洋においてアメリカ陸軍航空は低空爆撃（対艦船は跳飛爆撃）、武装強化型爆撃機、落下傘付き破片弾を導入したが、これらは対艦船および対地上攻撃に威力を発揮し、日本の航空基地に対する攻撃にも非常に効果があった。飛行基地に対する攻撃で最も戦果があがったのは、1943 年 8 月 17 日から 20 日にかけて実施されたウェワク大空襲である。ニューギニア方面の陸軍作戦を強化するために、日本は同方面の陸軍航空戦力を強化し、ウェワクの基地群（ウェワクの他、ブーツ、ボラン、ダグアの各飛行場）を中心に航空部隊を増派し、第 4 航空軍も設置して統帥機能も強化した。そして 8 月中旬には航空戦力も充実し、ラエ方面の他、ニューギニア中央部の高地に対する航空作戦を開始する直前であった。ところが日本陸軍航空の設営隊の機械化が不十分であったため、整備が遅れ、誘導道路や掩体壕が不足する飛行基地に航空機が過密な状態で配置されていた³⁴。第 5 空軍はこの好機を捉え、大空襲によるウェワクの奇襲に成功した。

武装強化された爆撃機による機銃掃射と破片爆弾の使用により、アメリカ側は絶大な戦果をあげた。戦史叢書によると、8 月 17 日の日本側の損害は、地上で 50 機が喪失あるいは大破、さらに 50 機が小中破、燃料車が 3 台大破となっている³⁵。しかし、戦時中に米軍に鹵獲された日本の文書は、同日の損害がもっと大きかったことを示唆していた。それによると 17 日の奇襲の結果、第 6 飛行師団の稼働機は戦闘機 17 機、軽爆撃機 5 機、重爆 1 機、偵察機 5 機のわずか 28 機であった。第 7 飛行師団の稼働機は合計 12 機と報告され、その内訳は戦闘機 6 機、重爆 6 機のみであった³⁶。

アメリカ側のウェワク方面への空襲は翌 18 日も行われた後、20 日から 23 日まで連日反復された。その結果、18 日から 23 日まで日本側はさらに約 200 機が空中および地上で撃墜破された³⁷。

一連の空襲により、ウェワク方面の陸軍航空戦力は一時、壊滅状態となった。機数の面では間もなく、陸軍航空は戦力を回復したが、一方で作戦の主導権を失ってしまい、じ後、日本陸軍航空はニューギニア方面で攻勢に出ることが非常に困難になった。

³³ Ibid., p. 11.

³⁴ 井本熊男『大東亜戦争作戦日誌』（芙蓉書房、1998 年）473 ページ。

³⁵ 前掲『東部ニューギニア陸軍航空作戦』394 ページ。

³⁶ 同上。Lex McAulay, *MacArthur's Eagles: The U.S. Air War Over New Guinea, 1943-1944*. (Naval Institute Press, 2005), pp. 58-59.

³⁷ McAulay, *ibid.*, p. 85.

(4) 空輸の活用

空輸の活用も南太平洋におけるアメリカ陸軍航空の対日戦への対応の例である。空輸は物資補給の他、部隊（兵員および機材）移動のために、マッカーサーおよびケニーによって積極的に使用されるようになった。

空輸はヨーロッパ方面、太平洋戦争のいずれにおいても前例があり、マッカーサーとケニーが初めて実用化したものではなかった。対日戦では、1942 年 3 月にアメリカの砲兵大隊がブリスベンからダーウィンまでの 2,900 キロを空輸された例があった。ニューギニア方面においても、5 月下旬に日本軍がワウ攻略を試みた際に、オーストラリアの「カンガ部隊」(Kanga Force) 300 名がワウ付近のブオロ溪谷に空輸され、この企図を阻止した例があった。「カンガ部隊」は現地に数ヵ月展開したが、その間の補給も空輸で行われた³⁸。

ニューギニア方面で空輸が本格的に威力を発揮し始めたのは、1942 年 9 月からである。南海支隊のポートモレスビーを陸路攻略する企図に着手しており、ポートモレスビー正面の防備強化が 9 月に緊急課題となったが、ポートモレスビー正面の守備隊を増強するための陸上戦力をオーストラリア本土からポートモレスビーに空輸することをケニーはマッカーサーに意見具申した。マッカーサーは同意したものの、その参謀部は懸念を表明したので、試行としてケニーは第 126 連隊の一部を空輸することを提案し、9 月 15 日に問題なく同連隊をポートモレスビーに送り込めた。それに引き続いて、さらに 1 個連隊がポートモレスビーに空輸された³⁹。

その成功が基になって、次は日本の拠点ブナを攻略するために、東部ニューギニア北岸に米豪軍を空輸することをケニーが提案した。攻撃予定の部隊を陸路前進させることは途中の地形により非常に困難であり、ニューギニアの北方の制海権と制空権が完全に掌握されていない状況の中、海路の移動も難しいと判断されていた。そこで空輸が選択肢として浮上した。やはり一部の参謀は、例えば部隊そのものの空輸に成功しても、その後の補給が難しくなりかねないという理由で難色を示したが、連合地上軍司令官のトーマス・ブレイミー (Thomas Blamey) 豪大将の他、ブナ攻略作戦に充当された米第 32 師団長エドウィン・ハーディング (Edwin Harding) 中將が同意したので、マッカーサーは 9 月 24 日に空輸を許可した。10 月初旬に 1 個歩兵大隊がブナ付近のワニゲラに空輸されたのを皮切りに、一週間後には 1 個歩兵連隊の空輸が完了した。これらは日本軍を急迫してココダ道を北上した豪軍とともにブナを包囲したが、この包囲網が短期間で形成されたのは空輸の成功に負うところが大きい⁴⁰。

その後も部隊の空輸はニューギニアの戦局に大きな影響を与えた。前述の通り 1943 年 1 月末

³⁸ Griffith, *Kenney*, p. 86.

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Ibid.

には、日本軍のワウ攻略企図を阻止するために、ケニーはオーストラリア兵 2,000 名を空輸でワウに急速移動した。1 月 29 日、ワウ飛行場の争奪戦が戦われている最中に到着した最初のオーストラリア軍部隊は輸送機から降りると即座に飛行場の防衛戦に投入され、日本側の攻撃を阻止した。その一部は瞬く間に負傷し、降りたばかりの輸送機に再び乗せられ、すぐに後送された⁴¹。初日だけで輸送機 30 機がそれぞれ 2 往復し、814 名がワウに空輸され、飛行場の確保に貢献した⁴²。ワウへの空輸はその後も続き、延べ 244 機により 3 日間に 2,000 名の他、物資 500 トン以上が輸送された。これらにより、日本軍はワウ攻略に失敗し、間もなくサラモアおよびラエまで後退したが、ワウに陸路での部隊前進も補給も非常に困難であったので、オーストラリア側がワウを保持しえたのは空輸のお陰であると言っても過言でない⁴³。

その後もケニーは対日戦の遂行に空輸を積極的に活用した。例えば、1943 年 9 月に実施されたラエ攻略作戦に備えるため、6 月初旬に調査隊をマーカム川渓谷東部に派遣し、新たな飛行場としての適地を調査させたが、調査隊の搬入および撤収を始め、建設の人員および資材・機材も隠密裏に空輸され、8 月半ばまでにマリリナンにおいて飛行場が新たに建設されただけでなく、さらに西方のガロカおよびベナベナにおいて陽動作戦として「囧」の飛行場も建設された⁴⁴。ガロカおよびベナベナが囧として十分に日本側の注意を反らし、その間にマリリナン飛行場が完成され、9 月実施のラエ攻略作戦における近接航空支援および防空において重要な役割を果たし、ラエの早期攻略に貢献することになったが、それぞれの飛行場が短期間に建設できたのは、必要な建設要員および資材の空輸が成功したからである。

6 空戦戦術における対応

ここまで大型機（爆撃機・攻撃機・輸送機）の戦術と運用の変更を検討したが、次に、戦闘機の運用における対日戦への対応を検討する。戦争において各国空軍は戦訓を抽出し、それを対応策に反映させるが、総じて言えば、自らの航空機の長所を活かし、敵の航空機の長所の發揮を封じ込めるように努める。同時に、自らの航空機の短所を突かれないようにし、敵の航空機の短所を突くような戦術を展開する。

⁴¹ Ibid, p. 103.

⁴² Philip Bradley, *The Battle for Wau: New Guinea's Frontline 1942-1943* (Cambridge University Press, 2008), p. 172.

⁴³ Griffith, *Kenney*, p. 103.

⁴⁴ Ibid., pp. 124-25. なお、ガロカおよびベナベナの飛行場は、わが国の文献では単に「囧」として書かれることが多いけれど、ホランジア攻略のための戦闘機用の前進基地への拡大が検討されたこともあり、緊急着陸用の飛行場としての機能が当初から予定されていたので、必ずしも単なる「囧」ではなかった。Philip Bradley, *D-Day New Guinea: the Extraordinary Story of the Battle for Lae and the Greatest Combined Airborne and Amphibious Operation of the Pacific War* (Allen and Unwin, 2019), p. 56.

進藤 対日戦におけるアメリカ陸軍航空の対応

一般的にアメリカの戦闘機は陸海軍ともに、日本の戦闘機に比べて、最高速度、強度（限界速度）、防御（防弾）の性能が優れており、旋回性能、加速力、急上昇力の性能は劣っていた。この傾向はそれぞれの国の戦闘機の設計開発思想および空戦ドクトリンの好みを反映している。日本は伝統的に戦闘機の格闘性能を重視した。それに対して、アメリカはそもそも、戦闘機の設計開発において、戦闘機同士の戦闘をあまり想定しなかった。戦間期においてアメリカ陸軍航空の主流は、戦闘機の迎撃によって爆撃機を阻止することはできないと確信しており、その結果、戦略爆撃を一段と重視した。「爆撃機は必ず目標上空に達する」(The bomber will always get through) という格言が、その考えを表している。その一方で近接航空支援はある程度重視された。そのため、戦間期に設計開発された陸軍航空の戦闘機においては、機銃掃射および戦術爆撃の能力が重視された。地上砲火に対する防御も重視され、そのため機体重量も増したが、そもそも低高度での活動が想定されており、高々度の性能は問題視されなかったため、重量増加は問題にならなかった。その代表例は、太平洋戦争前半のアメリカ陸軍航空の主力戦闘機となったベル P-39（その輸出型の P-400 も含む）とカーチス P-40 の各型である。興味深いことに、戦争後半に制空戦闘機として活躍することになるロッキード P-38、ノースアメリカン P-51 の各型はいずれも制空戦闘機として設計開発が始まったものではなかった。太平洋戦争においてもっとも多く日本軍機を撃墜した P-38 型は敵の戦略爆撃に対する迎撃戦闘機として設計開発および発注されたのである。また、対日戦だけでなく、対独戦においても大活躍した P-51 型も、元々は近接航空支援用の戦闘機として設計開発が開始された⁴⁵。

日米開戦以降、アメリカ陸軍航空はフィリピンにおいて日本の陸海軍の航空と苦戦を強いられたが、その経験から得た戦訓は、南太平洋における対日航空戦が戦われるまでに徐々に徹底されていった。P-39 および P-40 が主力戦闘機であった間は、早くから以下の要領の徹底が試みられた。

- ・日本軍の戦闘機と格闘戦を戦ってはならない。また、日本の戦闘機が高度的に優位であれば、空戦をすべきでない。むしろ優位から攻撃し、速度を維持し、高度の優位を回復しながらの攻撃を反復すべきである。
- ・空戦において日本の戦闘機が優位に着いたら、急降下で逃げるべきである（日本の戦闘機は構造的にアメリカの戦闘機より脆弱であり、また軽量であるため、限界速度が低く、急降下に入ればアメリカの戦闘機を追跡するのが困難であるため）。
- ・編隊空戦を徹底すべきである。つまり、一番機と列機、小隊同士、中隊同士の編隊を維持し、お互いに守りあうように戦うべきである。それによって、個々の日本戦闘機の格

⁴⁵ Martin Caidin, *Fork-Tailed Devil: the P-38* (Ballantine Books, 1971), p. 12. 唯一、リパブリック P-47 型戦闘機が高々度戦闘機として設計開発された。

闘戦の性能の優位性を封じ込めることができる。

1942 年末ごろから P-38 の前線配備が始まると、アメリカの戦闘機隊は始めて高々度性能および最高速度で優位に立つことができた。そこで、高度差を付けて攻撃を開始する戦術が徹底された。つまり、単機同士の格闘戦を避けて、上方から一撃を加え、速度を維持しながら角度の浅い上昇で高度を取り直し、攻撃を繰り返す戦術である。一方で、格闘戦を戦うことも、急上昇に移ることも禁物とされた。急上昇においては重量が軽い日本の戦闘機がやはり有利であったためである。

これらの戦術も含めた空戦の要領をまとめたパンフレットが、1943 年前半と推定される時期に第 39 戦隊所属のトーマス・リンチ (Thomas Lynch) 大尉によって作成された。公式刊行物になることはなかったようであるが、南太平洋に配備された航空部隊に広く流布され、搭乗員の「聖書」と位置付けられていた⁴⁶。戦闘機同士の空中戦においては上記のような要領を列挙した他、爆撃機の護衛要領、無線の使用、天候の考慮等について、経験則に基づく留意点や注意事項、助言がまとめられた。その中でも重視されたのが、「空中規律」 (air discipline) を維持することの重要性であった。つまり、遂行中の任務における自らの役割をしっかりと理解し、その役割に沿った行動をとり、役割に沿わない行動をとらないことの徹底である。リンチは中型爆撃機の護衛に対する戒めを具体例として示し、爆撃機を護衛中に敵戦闘機を発見した場合、味方爆撃機への脅威でないと判断される場合は爆撃機の護衛任務に徹すべきであって、そのような目標を攻撃するために爆撃機を離れるべきでないことが強調された⁴⁷。

空中規律の維持の重視はアメリカ陸軍航空にとって非常に重要なことであったようである。編隊空戦を重視し、単機による格闘戦を忌避したことに、それが顕著に表れている。アメリカの戦闘機隊においては 2 機 (一番機、列機) の組み合わせが基本編隊であり、それが 2 個相互に支援する 4 機編隊も基本編隊であった。そして、如何なる状況においても 2 機編隊を崩さないように訓練され、状況によっては 4 機編隊も崩さないように努められた。チームワークと相互支援を重視した編隊空戦によって、味方の損害を最小化することが試みられたのである⁴⁸。

それに比べて、日本の航空は陸海軍ともに 3 機小隊を基本編隊としていたが、空戦においては格闘戦が重視されたため、多くの場合、3 機編隊の維持が困難であり、単機格闘戦に陥りやすかった。しかし、単機による格闘戦に依存するためには、個々のパイロットに高いレベルの技量が必要であり、太平洋戦争のような大量消耗戦においては現実的でなかった。換言すれば、不十分

⁴⁶ Ibid., pp. 275-284.

⁴⁷ Caidin, *P-38*, pp. 278-279.

⁴⁸ Bergerud, *Fire in the Sky*, pp. 449-460.

進藤 対日戦におけるアメリカ陸軍航空の対応

な訓練しか受けていないパイロットが構成する空軍にとっては、非常に悪い方針であった⁴⁹。大量消耗戦では個々のパイロットを職人芸のレベルまで訓練することは不可能なので、アメリカはむしろ技量が多少落ちるパイロットであっても生存率をあげ、戦力として残っていく方法、つまり相互支援に基づく編隊飛行を重視した空戦戦術を徹底したのであった。

おわりに

1941年12月に日米が開戦したことにより、それぞれの軍は、戦前は想定していなかった様々な状況に対応せざるを得なくなった。アメリカ陸軍航空の場合、戦間期は戦略爆撃の追求が組織としての主要なミッションであったので、大々的な対日戦は研究されなかった。地理的な問題により、日本の戦略爆撃がほとんど不可能であったからである。対日戦の想定としてわずかに研究されていたのは、フィリピンやハワイに上陸した日本軍と戦うアメリカ軍の近接航空支援であったが、それもあまり深く研究されることはなかったようである。そして、日本人を含む黄色人に対する人種偏見も基となって、日本陸海軍の航空は過小評価され、戦うことになっても強敵ではなく、アメリカ側が簡単に勝つ、と思われていた。

しかし実際に日米が開戦すると、日本の航空は強敵であった。アメリカ陸軍航空は開戦以降、苦戦を強いられる一方で、様々な教訓も得られ、じ後の航空作戦に反映された。彼我の航空機の性能の長所と短所を認識し、自らの飛行機の長所を活かし短所をかばい、逆に相手の飛行機の短所を突いて長所を封じ込める戦術を研究し、部隊における徹底を図った。つまり、格闘戦を避け、速度の優位を活かした一撃離脱的な空戦戦術を適用するようにしたのである。同時に空中規律の維持を徹底して編隊を組んで空戦を行うようにして、大量養成したパイロットでも生き残り、戦力の低下を避けることが重視された。

並行して、現状に即した戦術と兵器が開発・採用された。そのようなことが可能であったのは、ジョージ・ケニー中將が果たした役割が大きかった。ケニーは既定の方法や制度、既成概念等に囚われず、硬直した思考も排除して、諸問題解決のために柔軟で開かれた考え方を実行したが、その結果、彼の側近と部下は比較的自由に戦術と機材を改善できる組織文化と職場環境が整備され、現実には即した様々な改革・改良を必要に応じて行うことができた。跳飛爆撃（低空爆撃）の採用、艦船および地上目標銃撃用の武装強化型爆撃機の改造、落下傘付き破片爆弾の使用、部隊移動の手段として空輸の導入がこのような改善策として採用あるいは実用化された。

アメリカの陸軍航空は日米戦争となった場合も、連日、敵の地上軍や飛行基地、艦船を銃爆撃することになると想定していなかったし、このような戦いを島嶼戦を戦うことも想定していなか

⁴⁹ Ibid., p. 448.

った。それにも関わらず、そのような現実直面した際、抵抗勢力もあった一方で、ケニーのように現実を直視し、勝つために必要な改革・改良を次々と実行に移した指揮官、兵も大勢いた。前線という現場のレベルで見ると、そのような努力がなされ、また成果が出せたことが、アメリカの勝利の一因となったと言える。また、硬直した思考を排除して、現実在即した柔軟な思考で問題解決を目指す姿勢も明らかに重要であることが示された。