

第5章 後方（兵站）の観点から見たフォークランド戦争

第1節 全般

1982年4月1日、フォークランド諸島周辺海域にアルゼンチン海軍および海兵隊の精強部隊が接近し、諸島への上陸が間近に迫っていた。イギリスはアルゼンチン軍の上陸を阻止するうえで必要となる洋上部隊を周辺に展開しておらず、上陸および占領を許す結果となった。外交交渉による危機解決の可能性が残されていたと考えていたイギリス政府は具体的な有事対処計画作成の指示を与えておらず、即応的な対処に失敗した。

本国から遙か遠方の南大西洋での侵攻に対処するうえで、後方支援・兵站上の可能性が軍事行動を大いに規定するものとなったことは不可避であった。空母派遣部隊の展開が決定されて以降も、多くの評論家は後方支援・兵站上の実行可能性から、イギリスの軍事行動が単に外交上の威嚇のために用いられる一種の強制外交の手段であり、実際にフォークランド諸島奪回作戦が展開されるとは考えていなかった。¹³⁵⁹ 一方で、遠方への遠征を伴う軍事行動に伴う準備の必要性は、軍事行動に際しての奇襲の要素を減じることにもつながっていた。4月5日の段階でサウス・ジョージア奪回作戦が報道により明らかになっていた事実からも明らかとなるとおり、後方支援・兵站から次の行動が読み取られていく事例も存在していた。

本章では、フォークランド戦争における後方支援・兵站を焦点として、戦争の流れを分析する。一口に後方支援・兵站といっても、その包括する範囲や担当する主体は多岐にわたる。イギリス軍の「即興的」な対処の成功の裏には、偶然の要素も介在していたが、海洋国家としてのイギリスが持つ制度的・文化的な背景も大きくかかわるものであった。

以降の戦争につながる後方支援・兵站上の展開の流れから、本戦争を位置づける。多くの論者が指摘するとおり、以降の歴史から振り返ればこの戦争は「21世紀型の外征戦争の先駆け」を構成するものであった。冷戦下において旧ソ連の侵攻に対する対処能力を基盤として構築されていたイギリスの軍事態勢ではあるが、予期せざるかたちで勃発した南大西洋への外征戦争をおおむね首尾よくやってのけたのである。このある意味での「成功」の背景を探るうえで、後方支援・兵站上の動向は重要な鍵を握っていた。

一方、一度は奪回した「マルビナス諸島」の防衛に失敗したアルゼンチン軍の「失敗」も、後方支援・兵站上の問題に多く原因するものであった。アルゼンチン本土から近接した距離での交戦にもかかわらず、当初機能していた空輸による諸島への再補給はイギリス空軍の数次にわたる空爆作戦（ブラック・バック作戦）により、その機能を削がれ、最終的にイギリス軍の上陸部隊と対峙する頃には食糧もままならない状態であった。

予期せざるかたちで勃発した紛争に対して臨機応変に後方支援・兵站上の問題点を解決していったイギリス軍や、逆に地の利を持ちながら最終的にイギリスに奪回を許した結果となったアルゼンチンの行動は、後方支援の観点から好対照であった。「勝敗」の決していない戦争ではあるが、後方支援・兵站が戦争の帰

¹³⁵⁹ [Adams 43]

趨を支配するという格言は、まさにこの戦争においても生きていた。

第1項 イギリス軍の後方支援に関する組織・制度

イギリスの軍事組織の編成や名称には固有の伝統や形態を持つものが多い。海洋国家であるイギリスの伝統において、イギリス海軍（Royal Navy）と民間の海運事業者（Merchant Navy）は独特の関係を持ち、また、国防省の制度においても、後方支援に関する船舶の運用を行うイギリス艦隊補助部隊（Royal Fleet Auxiliary）が文官機関であるなど、日本とは大きく異なる組織体系となっている。本項ではフォークランド戦争において後方支援上大きな役割を果たした組織や制度について概観する。

・イギリス海兵隊コマンド兵站連隊

陸上部隊の後方支援の中心的役割は、イギリス海兵隊第3コマンド旅団のコマンド兵站連隊により担われた。この部隊は、ヘリや海軍揚陸艦、そして作戦後半ではイギリス陸軍兵站部隊の増援を受け、水陸両用作戦における上陸部隊の後方支援にあたった。以下で詳述するとおり、即応性の求められるコマンド旅団の後方支援を機能的に果たしうる統合部隊ではあるが、フォークランド諸島へのアルゼンチンによる侵略の着手が明らかとなった当時、政治による具体的な対処計画の命令が下っていなかったこともあり、侵攻に際してただ傍観することとなった。¹³⁶⁰

コマンド兵站連隊の特徴は、人員の面からも編成の面からも、統合された組織であるという点である。フォークランド戦争に参加した兵站連隊の指揮官は、イギリス軍輸送隊所属でコマンド要員のイギリス陸軍中佐であった。隷下の衛生隊隊長は、イギリス海軍救急隊将校であり、またイギリス陸軍落下傘兵一名とイギリス海軍の医療チームを持っていた。コマンド兵站連隊の戦闘支援要員は、イギリス陸軍輸送隊の輸送大隊を間引いた編成であった。イギリス陸軍電子機械工兵隊の作業大隊（アメリカ軍の支援中隊に相当）とイギリス陸軍輜重隊支援大隊（アメリカ軍の輜重中隊に相当）は、イギリス海兵隊のコマンド要員とコマンド資格を持つイギリス陸軍の要員から編成されていた。¹³⁶¹

コマンド兵站連隊は、1コ師団規模のアルゼンチン陸上兵力に対抗するイギリス側の兵力として8個歩兵大隊、2個砲兵大隊、1コ強化工兵大隊、複数の航空部隊、およびその他の小規模部隊の後方支援を行う能力を有していた。¹³⁶² 1982年3月末時点で、イギリス海兵隊第3コマンド兵站連隊の一部要員はノルウェー北方での三カ月間に及ぶ演習から帰国する途上にあった。この演習は当然、アルゼンチンによるフォークランド侵攻を想定したものではなかったが、長期の航行を経ての南大西洋における外征戦争を戦ううえで最適な予行演習となったとされる。¹³⁶³

¹³⁶⁰ [Helberg 109]

¹³⁶¹ [Bell, Joint ground logistics in the Falkland]

¹³⁶² [Oakley 110]

¹³⁶³ [Freedman, The Official History of the Falklands Campaign: Vol. II War and Diplomacy 55]

・イギリス空軍輸送隊¹³⁶⁴

遠方の離島奪回作戦を実行するにあたり、イギリス空軍所属の輸送機による空輸は重要な役割を果たすことになった。イギリス空軍第10輸送隊の所有する13機の輸送機VC10は、1966年の運用開始以降、極東や中東など世界各地への兵員や物資の輸送に携わっていた。フォークランド戦争においても、奪回作戦の決定直後から、13機すべてが作戦に投じられることとなった。まず4月3日には、1機目のVC10がウルグアイのモンテビデオに退避していたフォークランド総督レックス・ハントと投降したイギリス海兵隊駐留部隊8901を本国へと輸送した。アセンション島のワイドアウェイク飛行場を経由して輸送を完了すると、矢継ぎ早に4月22日にはサウス・ジョージア島で拘束されていた観測船エンデュアランスの乗員22名とイギリス南極観測隊の隊員の輸送を行った。また、VIP輸送専用のVC10は、4月23日アレクサンダー・ヘイグアメリカ国務長官との会談のため、フランシス・ピムイギリス外相を乗せワシントンへと向かうこととなった。これらの危機管理上の邦人輸送以外に、輸送機の主な任務となったのは、上陸作戦に向けた任務部隊の中継地点となるアセンション島への人員および物資の輸送であった。ガンビアのバンジュールやセネガルのダカールを経由して、1日に4、5機の輸送機が運航されていた。

また、イギリス軍部隊への通常の輸送活動に加えて、C-130を加えた各輸送隊により、捕虜の移動や沈没船からの救出者の輸送が行われた。5月13日には、サウス・ジョージア島奪回作戦において投降した137名のアルゼンチン軍捕虜をモンテビデオへと輸送した。5月27日には、撃沈されたイギリス海軍駆逐艦「シェフィールド」から救出されアセンション島で保護されていた人員が、二機のVC10により本国へと帰還した。フォークランド諸島での上陸作戦が本格化すると、イギリス軍の負傷兵の輸送が重要な任務となった。負傷兵は病院船ヘラルド、ヒドラ、ヘクラーによりウルグアイに移送された後に、輸送機により本国へと気管支治療を受けた。救難活動に運用された輸送機は、赤十字を掲げ、国際赤十字委員会の監視の下で運用された。戦闘終了後6月23日も、レックス・ハントのフォークランド民生官としての帰島を支援した。

・徴用船(STUFT)

公式・非公式なかたちで国防省をはじめとした政府各部と民間商船会社は、平時より密接な関係にあり、イギリスの戦争努力を支えるものとなっていた。1970年代後半のNATO勧告における計画により、イギリスは民間商船を活用し、軍用の補給品を輸送することに成功した。第二次世界大戦において、欧州大陸におけるイギリス軍大陸派遣軍(BEF)を危機から救った「ダンケルク精神」さながらに、徴用船およびチャーター船からなる民間船舶が大いに活躍することとなった。フォークランド戦争における軍事行動にみられる軍と民間商船の連係は、海洋国家としての伝統を反映したものであったと評価できる。この民間商船が果たした役割については、制度的背景と歴史的背景からその特徴を指摘することができる。まず、制度的な側面から検討する。

¹³⁶⁴ [Oakley 94-95] による

民間商船よりチャーター契約もしくは徴発を通じて国防省の管理下に置かれた船舶は STUFT (Ships Taken up from Trade) と総称された。商船の徴発に関する法的根拠となるのは、国王大権あるいは特別法によるものであった。形式的には慣習と先例に従い、枢密院との協議の上で女王による徴発勅令が発されたが、事前の調整はそれ以前から進んでいた。イギリスの海軍予備役士官の多くは平時において民間商船の船員としての職業を有しており、有事における招集に応じることとされている。

イギリスは 33 の企業から 50 隻以上を徴用あるいはチャーター契約に置き、海上輸送上の支援にあたらせた。多くの STUFT は輸送船や病院船など広範な後方支援のための船として運用された。さらに、イギリスは即座に甚大な燃料補給上の必要性を認識し、14 のタンカーを徴用あるいはチャーター契約することで作戦の支援にあたらせた。

STUFT の中から最適な船舶を選定する作業は、奪回作戦そのものの計画立案と表裏一体に行われた。船員を入れ替え、またトロイラーを掃海船へと改造するといった類の必要とされる能力の付加には一定の時間を要することとなるため、可能な限り各船の既存の設備を最大限利用する方針がとられていた。たとえば洋上の石油施設の改修に特化した船舶は、前戦における整備補修や、艦船の損傷により船外に出ることになった人員への食糧提供の場として最適とされ、それにしただがって運用されることとなった。こうして作戦上の所要を満たすために相当な改造が加えられることとなった船に加えて、大規模な改造を必要としない船舶も含めすべての STUFT がイギリス各地の造船所に一度預けられ、軍用通信設備や洋上給油設備が付加された。そのうちの 16 隻の船には、ヘリドックが付加された。これらの船は補給品を積み、ハリヤーやヘリを搭載し、洋上でのヘリコプター整備設備としても機能することとなった¹³⁶⁵。これらの先を見越した臨機応変の改造はサン・カルロス上陸において決定的な役割を果たすこととなったのである。

※STUFT 概要

"any British ship and anything on board"

強襲上陸艦：客船、フェリー船計 4 隻、67,448 t

軍隊輸送船：客船、フェリー、貨物船計 5 隻、98,424 t

燃料・真水輸送：タンカー計 15 隻、442,552 t

航空機輸送艦：貨物船、コンテナ船計 4 隻、69,204 t

弾薬・物資輸送：貨物船、冷凍運搬船、計 7 隻、61,023 t

工作艦：海上油田支援船計 2 隻、11,875 t

通報艦：ケーブル敷設船 1 隻、3,874 t

掃海艇：大型深海トロール船計 5 隻、7,200 t

掃海母艦：郵便船 1 隻、3,151 t

救難用：航洋型タグボート計 3 隻、2,970 t

¹³⁶⁵ [Valovcin 7]

病院船：客船1隻、16,907 t

係留ブイ敷設船：海上油田支援船1隻、1,598 t

豪華客船として有名な「クイーン・エリザベスⅡ」は1日22万5千ドルのチャーター料で徴用された。また、客船ウガンダはエジプトのアレクサンドリアを航行中に徴用が決定され、ナポリで乗客を下船される。乗客の中学生は国歌斉唱で整列して降り立つ光景が語り継がれている。

第2項 イギリスの諸島奪回作戦と後方支援

・想定外の戦争準備

当時のイギリス軍の運用方針の基本となっていたのは、NATOによる活動を前提とした計画であった。この計画に基づけば、イギリス国内において、兵員、装備、補給をイギリス本土において港まで輸送することは可能であっても、NATOでの作戦戦域として想定されていない地点への海路による輸送については白紙も同然であった。また、必要となる戦術上の物資の選別は、作戦計画における物資の分配に依存するものとなるため、上陸作戦の実行についても不確実性が支配していた状況下においては、物資の配置について現地での運用を想定した戦術的積み荷（tactical loading）を行うことは不可能であった。その中で、ある程度の兵力を迅速にフォークランド諸島へと輸送することを優先したため、「どのように」ではなく「いかに早く」が搭載上の基準となっていた。¹³⁶⁶

もっとも、アルゼンチン軍の侵攻上陸に先立つ1982年3月後半、イギリスの軍事計画担当者は、フォークランド諸島に関する有事計画を立案していた。これは正式の有事計画ではなかったが、NATOの配備計画が人員、物資、装備を港湾へ輸送する上での最初の基盤となっていた。4月2日、イギリス内閣が閣議により任務部隊のフォークランド諸島派遣が決定されると、軍はNATOの有事計画を実行に移した¹³⁶⁷。NATOの計画において、イギリス国鉄がすべての戦時備蓄(WMR)を国内各地の補給所から港湾へと輸送することとされていた。WMRは30日分の補給を可能とするものであり、5000トンの燃料、乗り物、装備および予備部品がWMRとして用意されていた。イギリス国鉄はすぐに現状では大量のWMRを期日どおりに輸送することは不可能であると宣言したが、イギリスは即座に代替輸送路として陸路による輸送に成功した。軍の保有するトレーラーや民生輸送車により、すべての積み荷が期日どおりに輸送されることとなった。

しかし、実行される上陸作戦の見通しが不明な中で、輸送される物資を保有する部隊は、各自がばらばらに必要と思われる物資を第1に港へと輸送した。このようにして集められ、混雑した港に最初に到着した装備品は、現地での戦術上の配慮を欠いたまま、真っ先に艦内に積まれることとなった。こうして船内に

¹³⁶⁶ [Valocin 8]

¹³⁶⁷ [Valocin 8]

積まれた物資の中で各自が最優先と目星を付けた物資は、最後に荷下ろしされることとなり、イギリス軍は現地で致命的な状況に置かれることとなった。バルチック・フェリーのような船においては、すべての弾薬は積み荷の底に置かれていたため、すべての積み荷を降ろした上で何往復も上下運動をしながらの荷下ろしをしなければならなかった。¹³⁶⁸

出港直後、兵站連隊の要員は把握している限りの積み荷上の問題の一部を解決しようと試みた。残念なことに、彼らは正確な積み荷証明を携行しておらず、また完全に無線を停止していたため、積み荷リストを航行途中に作成することは容易にはいかなかった。最大の問題は、第 17 兵站連隊の要員が作戦計画を知らされていなかったことであった。したがって、フォークランド諸島到着後にどのように荷下ろしを行うかを計画するすべがなかったのである。彼らの計画はすべて、1 つの前提に基づくものであった。フォークランド諸島で管理上陸を行うということである。¹³⁶⁹

・官民合同会議

1982 年 4 月 2 日、国防省において政府の関係機関と民間からなる官民合同会議が開催された。慣習法の伝統を持つイギリスでは、商船徴用に関する基本法に相当する法律は存在していないが、海洋国家としての伝統から有事における民間資源の活用を可能とする環境は備わっていた。商船徴用に関する計画は運輸省、徴用の実務は貿易産業省の所掌であるが、主に NATO からの輸送用船舶の要請に基づく船種リストの作成にあたっては、国防省の（仮訳 Directorate of Naval Trade and Operations）および(Defence Operations Movements)の担当官が関与することとなっていた。制度的には第二次世界大戦期のダンケルク救出のようなダイナミックな形式ではなかったが、海軍の規模の縮小や、RO-RO 形式の船舶が民間の商船として多く存在していたことなどから、有事における商船活用は既定路線であったといえる。

・アセンション島

後方支援において両国の命運を分けた要素の 1 つとして、同盟国ないし友好国との調整があげられる。イギリス本土からフォークランド諸島までのおよそ中間地点に当たるアセンション島は、最適な中継地点となることは自明であった。イギリス本土からフォークランド諸島までは距離にして 6000 キロメートルであり、後方支援の拠点としてアセンション島が機能することとなった。第二次世界大戦中における英米間での武器貸与政策の中でアメリカ陸軍により建設されたワイドアウェイク飛行場が存在し、また整った係留施設など、海上輸送においても有望な寄港地と考えられた。

フォークランド諸島により近い場所に位置するイギリス領の南大西洋上の島は他にも存在していたが、大規模な軍事作戦を可能とする軍事基地として利用可能であることからこの島が選ばれた。この島における後方支援を一手に担っていたのがイギリス海兵隊コマンド兵站連隊であった。この連隊は、有事に際し

¹³⁶⁸ *Ibid.*

¹³⁶⁹ *Ibid.*

て即応的に派遣されることとされていた。I.J. ヘルバーグ大佐（当時）は、突貫作業ともいえるペースで進められた後方支援は「運次第では深刻な危機」がもたらされない綱渡りであったと回顧している。¹³⁷⁰

前述のとおり、アセンション島は明らかな積み荷上の問題の一部を修正するための結集地点として機能した。およそ 10 日間かけて、兵員は船舶から積み荷を下ろし、必要性にしたがい整理して再搭載することで、重大な積み荷上の問題の一部を解決しようと試みた、残念なことに、ドックのスペース、時間およびリフトの重量制限により、支援船の完全な積み荷整理を行うことはできなかった。¹³⁷¹

同時に、陸上部隊のなかで、すでに船に乗っている兵員と以降に出発した兵員を合流させ、部隊の編成を完結させた。戦闘が始まると、アセンション島は「全作戦の前哨拠点」として機能した。アルゼンチン降服までの 70 数日間に、固定翼およびヘリの飛行回数は数千回に及んだ。この飛行作戦の莫大な増加は、幾多の課題をもたらすものであったが、イギリス軍計画担当者は幾つかの大きな問題にうまく対処していたようである。

アセンション島への航路についての問題も抱えていた。イギリスの C-130 輸送機およびアメリカ軍の C-141 の飛行が昼夜を問わず行われる中で、死活的なパーツや補給品を積んだ輸送機は優先着陸を要請しなければならなかった。一部のケースでは、他の物資より優先度で劣る輸送機は U ターンしてそのままイギリス本土や他の指示された拠点へと航路を換えることもあった。C-130 をはじめとした輸送機は、必要となる時間・場所に死活的物資を運搬し、船舶における積み荷リストの不在によりもたらされた穴を埋める機能を果たした。

これらの輸送機は、アセンション島から空中投下による補給品を輸送したが、すでにフォークランド諸島沿岸に停泊する船舶に積まれたものであった。搭載物リストが無い状態では、必要となる物資を船内から発見することは不可能であった。イギリスは、この輸送活動のために何百回もの飛行を行った。補給のための C-130 以外にも、諸島を往復するための給油のための飛行がほぼ同数行われた。アセンション島とフォークランド諸島との往復には 14 時間から 18 時間を要することからも、単純な戦術的積み荷の問題がここでも深刻な影響をもたらしていた¹³⁷²。

・給油

イギリス軍は沿岸に 1 隻のタンカーを停泊させ、持続的に燃料をポンプ輸送していた。当初、給油車により、保管所から空港までの輸送が行われたが、このシステムが不十分であることが判明すると、イギリス軍工兵隊は航空基地までのパイプラインを建設した。これは、前哨拠点における保管上の問題を解決する全くの即興的対応であった。¹³⁷³

¹³⁷⁰ [Helberg 109]

¹³⁷¹ [Valovcin 9]

¹³⁷² [Valovcin 10]

¹³⁷³ *Ibid.*

・アセンション島上陸までの活動

突貫作業のようなかたちで行われた派遣計画を補完するために、艦内では以下のリストにあげられた予定が組まれていた。

- ①具体的な兵站および戦略計画
- ②体力錬成・サーキット・トレーニング
- ③地理情報ブリーフィング（フォークランド諸島について熟知する）
- ④インテリジェンスブリーフィング（敵の全般情報、戦力、装備および能力について熟知する）
- ⑤応急手当
- ⑥武器訓練および試験点火
- ⑦射撃統制
- ⑧交話方式
- ⑨競技会（多種目）

・増派とその輸送手段をめぐる議論¹³⁷⁴

フォークランド戦争における外交と軍事行動のタイムテーブルはまさに表裏一体に進んでいた。後方支援という戦争の側面は、この外交と軍事行動の関係における結節点となっていた。外交的判断と後方支援上の可能性が交錯していた様子をフリードマンの記述を中心に概観する。

イギリス陸軍第5歩兵旅団の問題は、第3落下傘連隊、次に第2落下傘連隊が第3コマンド旅団に派遣されたことによる欠員状態であった。これにより、原隊からは1/7グルカライフル部隊（1/7GR）しか残されていなかった。ネパール人部隊をイギリス独自の作戦において運用することは、非難の目をもたらすことが想定された。ノットによれば、ブラモールからグルカ派遣を打診されたとき、彼はそれが実行不可能であるとこたえた。

ブラモールは今後、政府が戦略予備の計画部分を派遣する際に、「将来の作戦においてグルカを派遣しない理由が常に用意されなければならないことになる」としてこれに反対した。かつてグルカを指揮した経験を持つノットが認めるとおり、「機会を失えば今後運用不可能になる」と考えられた、それを踏まえた上でも、ノットがこれを繊細な問題ととらえ、「グルカの関与に関する憶測の機会」を与えず、国際世論の激昂を招かず、特に非同盟諸国からの反発を招かないように細心の注意を払うようにしたいと考えていた。これは、第5歩兵旅団が仮説的な役割のみを持つとの場合にのみ、成立するものであった。このロジックが認められれば、政治的には第5歩兵旅団は解散ということになる。そうでなければ、この旅団は大隊を持たないことになる。スコッツガーズ第2大隊（2SG）およびウェルシュガーズ第1大隊（1WG）からなるとの計算がなされる。

¹³⁷⁴ [Freedman, The Official History of the Falklands Campaign: Vol. II War and Diplomacy] の記述による。

第5歩兵旅団には砲兵は含まれず、厳密に言えば第4野戦連隊はNATOへと貼り付けられていた。一個中隊(29)はすでに第3コマンド旅団に派遣されていた。さらに、工兵連隊である陸軍航空中隊および兵站支援の一行が旅団に同行した。4月16日、彼らは派遣決定に待機すると共に、集中的な訓練により態勢をつくることを命じられた。これらの大隊は、上陸作戦に対して訓練されたわけでも、装備品が与えられていたわけでもなかった(これはすべての陸軍大隊に言える)が、適当な橋頭堡が確立できれば第3コマンド旅団の増派部隊として派遣され、駐留部隊の負担軽減を行うものとされた。この選択は幾つかの調査を伴うものとなった。その適切性と、儀礼的任務からの転換能力の観点からである。彼らはウェールズに演習のため即座に派遣された。

これらの準備態勢が実施されたとはいえ、陸上部隊の増派問題は、4月25日のチェッカー会議に至る検討期間において真剣に議論されず、また会議においても議題となることはなかった。4月27日、フィールドハウスは追加の旅団増派を要請した。彼の主張は、敵が現在七個大隊を展開しているとのインテリジェンスに基づくものであった。敵の主要拠点を打ち砕き、強固な予備を維持するために、ムーアは少なくとも八個大隊が主要上陸開始後二週間以内に増派される必要があるとされた。ムーアの方針は、フィールドハウスも同意するものであり、橋頭堡確立および陸上での作戦展開に十分な兵力というものであった。

増派旅団の派遣が決定されれば、アセンション島に航空輸送された主要な上陸部隊を乗船させた後に、出発した艦船に依拠することは賢明ではないと考えられた。増派部隊が、6月中旬までフォークランド諸島に到着することはないとされており、したがって勧告としては、5月5日に別の船舶がイギリス本土を出発するというものであった。この要請に従い、ルウィンはこの問題をその日に開かれた参謀本部との会談で論点としてとりあげた。即座に、これには抵抗がなされた。ブラモールは、増派の主張は、橋頭堡打開もしくはそれにつづく諸島再制圧がなされていない段階でなされるものではないとの見解であった。救援部隊は長期的な問題であるとされた。陸上作戦に関するフォローアップのための概念立案のため、すでに準備段階にあったペーパーの完成をまって、この決定はなされる事とされた。

陸軍の見解は、かなり政治的なものであった。大規模な武力行使が検討されている中で、議会、世論および国際世論の支持を維持することは可能であろうか。また、旅団の戦闘準備が整っていないという懸念も存在していた。3個大隊はともに訓練をうけたことがなく、ヘリおよび砲兵による支援も限られていた。ブラモールの選好は、より漸進的なアプローチであった。インテリジェンス収集から始まり、帽学作戦がこれに続く。これは、第5歩兵旅団を派遣するかを決定する間の3週間から4週間の時間の猶予を与えるものと考えられた。4月28日、ブラモールは懸念を記していた。兵員規模の拡大は、参謀本部および戦時内閣がこれまで想定してきた水準を超えた作戦規模をもたらすことになる。そして、これは深刻な政治的疑念をもたらさう。増派大隊の役割が、事前準備作戦、初期上陸の成功および外交策の効果に依存するものであることから、派遣時期の問題は困難であり、また兵站上の要請も確実に大規模のものとなる。

その日の午後、参謀長たちはフィールドハウスと再び面会し、この問題をさらに議論した。困難の1つは、任務部隊司令官の命令が、上陸の成功以降を見越したものではないのに、フォークランド諸島の再制

圧という任務を前提としていたことである。彼の見解では、迅速かつ鋭敏な行動に対する計画であった。任務部隊は、消耗戦に勝利することが出来るとは考えられていなかったためである。敵軍の行動、天候の悪化および日増しに運用不能となる装備品が、持続的戦役を行う部隊の能力を損なうものと考えられた。

しかし、彼の指揮下にある部隊は数量的に、「サットン作戦」の限定的目的を超えた段階において迅速な戦果を確保するためには、あまりにも小規模であった。たとえ3個大隊の増派がなされたとしても、ごくわずかな優位しか実現しないと考えられた。もしアルゼンチンが上陸作戦が実施されるまで海上・航空の兵力を温存し、イギリス軍が上陸を開始した後に大規模攻勢を仕掛けてきた場合、ある程度の損害がもたらされることは避けられず、したがって適切な予備を即座に動員可能にし、上陸作戦が困難である場合には上陸部隊増派するか、また上陸作戦の果実が即座に利用されるように増派を行うことが死活的に重要であると考えられた。彼は、増派における3週間の遅延は許容不能であると考えていた。

ブラモールは依然として納得していなかった。彼は、フィールドハウスの主張の背後にある軍事的ロジックを受け入れてはいたが、現在構想されている規模の軍事作戦を許容する状況が存在するかについて疑問に感じていた。作戦が、すでに配分された範囲内の規模に収まることは可能性として存在していた。これは、難度の高い要請であり、外交、天候および不十分な戦術偵察から、早期での上陸が中止されることへの承認を依然として意味しうるものであった。全面再制圧作戦が、敵軍の確固たる防衛部隊に対して着手される前に、彼は空爆や特殊部隊による妨害作戦により、上陸なしにアルゼンチン軍の降伏を実現するか、「サットン作戦」に妨害作戦を追加することで、早期での降伏を誘引することの検討を欲していた。ビーサムもまた、懐疑的であった。彼にとって、主要な問題は、アルゼンチンの空戦・海戦能力の削減であり、海上封鎖の執行であった。もしこれらが実現されれば、上陸作戦は必要なくなる。これが成功しない場合、上陸作戦はあまりにも危険なものとなる。彼はフィールドハウスの懸念を共有していたが、増派要請が十分であるか、適切であるかを疑問視していた。彼はまた、増派部隊よりも、増派航空機を優先していた。

リーチはフィールドハウスの任務遂行のためには十分なリソースが用意される必要があり、作戦全体として迅速かつ鋭利なものでなければならないとの見解に合意していた。ここでも、リーチはさらなる陸上作戦が必要であるかに確信が持てなかった。よりも増派航空機、そして可能であれば海軍のリソースが必要であり、また民間人への被害や損害に対する制約の緩和を求めている。彼は、増派旅団が効果的に必要となる圧力を高めるものであるか疑問視していた。会議はしたがって結論を得ずに終わった。翌日に再び議論されることとなった。

その日の後、ルウィン、クーパー、フィールドハウスは、参謀長たちを伴わずノットと面会した。国防省は、この問題が前進されれば、政治家たちは、シーリフトの利用可能性を推進力として自らの決定を急ぐことはなくなると警告した。「クイーン・エリザベス II」の往復運航が、有望な運搬手段として識別された。5月3日の巡航からの帰港が、その役割の機会を与えていた。国家の最もよく知られた巡航船を徴用することは、問題の政治的な配慮の必要性をさらに追加するものとなった。ノットは、首相に対して即

座に通告しなければならないと警告した。

首相はヘイグの最終提案に対する返答を行わなければならない、その際においては軍事的選択肢が用意されていることが死活的な役割を果たす。もし、すべてが困難かつ危険であると考えられるのであれば、アセンション島からの上陸部隊の即座の出発を延期するための主張がなされうる。もしその出発を延期することが必要であれば、その決定は出来る限り目立たない形で行われ、より速度の遅い兵站揚陸艇(LSL)が最初に出港し、残りの上陸部隊を待つことで、日程の遅れは最小限にとどめられる。

ルウィンおよびクーパーは、首相の私設秘書クライヴ・ホワイトモアに感触を探るため接近し、首相が「クイーン・エリザベスⅡ」の徴用についてどのように対応するかを問いただした。彼の見解は、もし軍事的に相当の理由があれば、首相はそれを承認するだろうというものだった。これはそのとおりであった。首相は、このような重大かつ政治的にも配慮が必要な要請を日も暮れた後に受け取ることに驚いたが、常にそうであったように、軍部が必要とするものを否定することを忌避した。最終的な宣言は、何の政治的反応もなくなされる事となった。

参謀長たちが翌日にこの問題について再び議論を始めたとき、彼らはサッチャーおよびノットが第5歩兵旅団増派の必要性を認識し、翌日の戦時内閣の閣議における議題に組み込まれるという知らせを受けていた。たとえフォローアップ作戦の概念がいまだに立案されていなくとも、増派の是非は橋頭堡確立にまつわる問題および遂行停滞の有無に依存するものとなっていた。増派旅団は、適切な戦闘支援団とハリアーおよびヘリと共に派遣され、わずかながら優位を確立するものとなる。参謀長たちは、フィールドハウスの要請に応えなければならず、主要部隊の上陸から二週間から3週間後に増派部隊を到着させるとの見解で合意していた。議論は短いものであった。この問題の深さは、5月2日の最後の瞬間まで、戦時内閣が実際に増派旅団を承認しなかったという点に見いだされる。広報上の方針は、この動きは、予備兵力の拠点を作戦地域に置くためのものであるとされた。国防相の増派案は承認され、「クイーン・エリザベスⅡ」の徴用が不可避であるということは渋々ながらも受け入れられた。

第5歩兵旅団に対する戦闘命令案は、552名の支援要因を含む3961名とされ、1067トンの弾薬、1129トンの補給品(35日間)、205台の自動車、19機のヘリコプターとされた。

・消耗品

NATO有事計画に基づく初動は全般的に効果的であったが、一部消耗品の不足はこれらの計画に修正が必要であったことを示唆するものであった。イギリスは共通の消耗品に関する責任を各軍に分割していた。たとえば、イギリス海軍は展開する部隊へのすべての食糧および燃料を提供していた。これは、活動の重複を回避し、他の死活的物資に対する洋上輸送能力を多く温存することにつながった。

奪回作戦において想定される血液の必要量が満たされていなかったことから、キャンベラに乗船していた兵員がフォークランド諸島への航行途上で献血に向かうこととなった。明白な作戦立案および実行上の欠陥という以上に、戦地へと向かう兵士たちの士気に重大な影響を与える事例であった。

弾薬の消耗率の想定は欠陥を抱えており、イギリスの作戦に深刻な影響を及ぼすこととなった。グース・グリーンおよびダーウィン攻撃に際して、105 ミリメートル砲の一部は計画の4倍以上であった。動揺に、105 ミリメートル砲の弾薬は、6月14日にアルゼンチンが降服した時点で、6ラウンドしか残されていなかった。また、開戦当初、イギリスは100基のAIM-9 ミサイルをアメリカに発注していた。アメリカはNATO用の欧州戦域のために保持していたと考えられるが、イギリスは自国の有事に対処するために十分なミサイルを保有していると考えていたためであろう。

・医療

冷戦当時における西側諸国同士の戦争であり、民間人への重大な被害がもたらされなかったことから、フォークランド戦争の評価は、同時期の軍事行動と比較して、好意的に捉えられることがある。その背景の1つには、交戦の開始から戦争に関するルールが守られた戦争であったことを挙げることができる。その中でも、交戦中における医療・救護においては、イギリス・アルゼンチン間での十分な意思疎通が図られていたことにより、負傷者救援が円滑に行われていたことがあげられる。

イギリス海軍は当時、病院船として転用される可能性を持つ船として、ロイヤルヨット「ブリタニア (HM Royal Yacht Britannia)」を保有していたが、1954年に就役したこの旧型の船舶は専用の燃料を必要とし、すでに逼迫していた補給上の要請をさらに複雑化させるものと考えられたことから、転用は見送られた。

・エイジャックス湾

フォークランド諸島到着後に補給拠点となったのは、東フォークランド島のフォークランド水道面に位置するエイジャックス湾であった。十分な施設が確保できず、衛生隊と後方支援部隊が近接して任務を遂行していたため、ジュネーブ条約上の衛生兵庇護に必要となる赤十字を掲示することができなかった。¹³⁷⁵

・ブラック・バック作戦

ブラック・バック作戦において活躍したバルカン戦略爆撃機を通常爆撃任務へと転用する方針は、フォークランド戦争とは独立してなされていた決定とされているが、海上排除区域の設定から加速していくかに思われたイギリスの軍事行動の選択肢という文脈からは、報道において戦争における任務と関連したものと憶測された。

・ポート・スタンレー襲撃

出航前、イギリスはフォークランド諸島に展開する自動車の数を削減する決定を継続的に行っていた。諸島における10から12マイル程度の舗装路を鑑みて、イギリスは通常であれば3000台を要する規模の部隊に対して、300台のみを支援自動車として派遣した。さらに、泥炭地でぬかるんだ地盤により、その

¹³⁷⁵ [Adams 47]

他の輸送手段もほとんど機能しないと考えられた。イギリスはヘリコプターを追加的に配備したが、90パーセントが削減された地上輸送を完全に補完するにはいたらなかった。その結果、イギリスの陸上軍はポート・スタンレーまでの全移動距離を徒歩行軍により行うこととなった。これは、作戦の機動性、奇襲の要素、そして攻撃速度に多大な影響をもたらすことになった。

輸送車の不足と前戦への滞りない補給線の欠如は、戦闘のための資源が再補給のための資源に回されなければならなかったということであった。少なくとももう1つの状況では、消耗率が計画の4倍となったことにより、攻撃ヘリコプターが迫撃砲の弾薬を輸送していた。

部隊の規律は、機能的な兵站システムを戦場における効果的な兵站支援へと結び付ける要素である。残念なことに、3機のチヌークヘリ喪失および圧倒的に不足していた輸送車により、兵站における規律の崩壊がもたらされた。兵士はしばしば直近の任務／目標を実現するために、ヘリコプターをしばしば「ハイジャック」した。ヘリコプターの運航予定表は作成されていたが、部隊にヘリが到着すると、現場では調整され印刷配布されていた運行表の要請とは無関係にヘリを運用した。

最終的に、運行予定の無視や他の兵站上の問題により、ポート・スタンレー攻撃は遅延することとなった。一例として、75分の往復時間にもかかわらず、シー・キング一機による輸送では105ミリメートル弾を36発分のみがサン・カルロスへ向かう陸上部隊へ送られることになっていた。給油時間、保守作業、暗闇、天候、運行予定無視、アルゼンチンによる空爆といった要因は、兵站上の要因が作戦のあらゆる側面に影を落としていたことを如実に表している。

・車両輸送の不在と通信の問題

当時のイギリス軍において主力となっていた通信機材はフォークランド諸島に展開しない車両に組み込まれていたため、「原始的な無線機」がイギリス陸軍の士官養成学校から提供され、配備されることになった。この機材を受け取った部隊は、それをを用いることもなかったが、そもそも戦場で運用する技能も持ち合わせていなかった。

ポート・スタンレーの戦いにおいては、5個砲兵大隊による12時間での発射の数は、過去4年間において全砲兵部隊が発射した数よりも多いものであった。300発ほどを打ち終えた後、砲兵たちは自らが散乱する薬莖の埋まっていることに気づき、その後23時間をかけて陣地を掃除しなければまた効果的な砲撃を再開することができなかった。

・「サットン作戦」

フォークランド諸島上陸部隊に対する後方支援面での計画は、任務部隊の出航前より計画されていたが、主要な計画はアセンション島への航路の途中でなされていた。しかし、第3コマンド旅団司令部はイギリス海軍のフィアレス、後方支援を担う兵站連隊が支援艦隊のサー・ランスロットに搭乗していたことから、両者の連絡は不可能であった。

専用の運搬手段の不在により、車両で先頭に物資を送ることは期待できないため、最終的にはアトランティック・コンベアー沈没によるチヌーク喪失の徒歩行軍 (yomping) となった。上陸後の輸送は支援ヘリに全面依存することとされたが、支援ヘリの絶対数が不足していたため、作戦に必要なすべての補給をヘリに依拠することはできないと見積もられていた。輸送揚陸艦は十分な航空支援が伴わない限り、前線での補給を行うことが出来ず、かなり遠方からヘリによる再補給以外の選択肢が残されない。補給上の要請により、最初の数日は戦闘部隊の要求は最小限にとどめられた。

・水陸両用上陸¹³⁷⁶

5月21日、イギリスはサン・カルロスに上陸した。その直後からアルゼンチン空軍は、サン・カルロス沿岸の船舶に対する妨害行動を開始していた。アルゼンチンにより5月26日、「アトランティック・コンベアー」が撃沈されると、イギリスの上陸作戦は深刻に阻害されることとなった。「アトランティック・コンベアー」は4機のCH-47のうち3機を艦載していた。「アトランティック・コンベアー」に積み込まれていたのは以下のとおりである。

CH-47 ヘリ 3機

ウェセックス 他用途ヘリ マークV 6機

リンクス II 対潜水艦ヘリ

テント 400設置

ヘリ用荷物スリングの大半

イギリスはアルゼンチンの降伏した6月14日まで、代替のCH-47を用意することはなかった。

上陸地点上空の航空優勢を書いた状態で、イギリスは洋上の積み荷と揚陸艦の移動を、毎晩の6時間の夜間輸送により遂行した。輸送ヘリコプターの不足や輸送能力の欠如に加えて、これらの追加的に要した時間もまた、任務群の指揮官に顕著な問題をもたらすものであった。

それ以外にも輸送面で等しく重大な問題が生じていた。ほとんどのSTUFTはヘリによる夜間輸送能力を有していなかった。荷下ろしにおける問題は他にも存在していた。12フィートの浅瀬は、兵站において、揚陸艦やメキシフロートの揚陸に今案をもたらすものであった。ある事例では、RORO船に備え付けのメキシフロートが船の回転運動に合わせて完全に水から離れてしまったと報告書は記している。

同様に、STUFTから海軍の特殊揚陸艦に荷物を積み替える際にも、指揮官を悩ませる問題が発生していた。STUFTは一時間あたり20トンの荷下ろしのみが可能であったのに対し、海軍船舶の平均は90トンであった。残念なことに、このときに輸送船として運用されていたのはすべてSTUFTであったのである。

¹³⁷⁶ [Valovcin 12]による。

第5歩兵大隊の上陸は、水陸両用作戦の実行におけるイギリス軍の問題を現実にしめるものとなった。第5歩兵旅団の物資は「バルチック・フェリー」と「ノルディック・フェリー」という2つの異なる船舶に積まれていた。残念なことに、旅団の荷下ろし設備はTEZの外側に上陸時には位置していたのである。コマンドの兵站部隊は農業トラクター、2台のイーガー・ビーバーそして人力により、この荷下ろしを行った。この荷下ろし方法に多大な時間が要されたことは明らかであり、最終的なポート・スタンレー到着は数時間、あるいは数日遅れたと考えられる。

・ヘリコプターと海軍揚陸艦支援¹³⁷⁷

第3コマンド旅団には、大規模輸送を可能にするヘリ部隊を持ち合わせていなかった。旅団隷下の飛行隊は、9機のガゼルと6機のスカウト軽ヘリを有しており、主に指揮、管理、偵察、連絡および負傷者救護に用いられていた。これらのヘリコプターは、グース・グリーン¹³⁷⁸の戦いにおいて少量の弾薬を輸送するためにもちいられたが、重量の装備や補給品、兵員を輸送するには不十分であった。

空からの後方支援の任務は、現地に展開したイギリス空軍およびイギリス海軍のチヌーク、シー・キングおよびウェセックスにより担われることとなった。「アトランティック・コンペアー」沈没による3機のチヌークおよび6機のウェセックス喪失は、ヘリによる輸送能力に深刻な問題をもたらすこととなった。大型輸送用ヘリ数の不足は、しばしば与えられた優先度の高い任務から逸脱したその場しのぎの運用が行われる「ハイジャック」の問題をもたらした。複雑な任務計画と適切な資源配分がまさに必要とされていた。

運用されたヘリコプターの組み合わせは、統合作戦を象徴していた。残存した1機のチヌークは後方支援において酷使されたが、この機体はイギリス空軍第18飛行中隊に所属していた。しばしば設計上の上限を上回る積載物を乗せ、上空での価値を最大限発揮することとなった。特に、重砲の弾薬を輸送するうえで大きな役割を担った。ウェセックスはイギリス陸軍の第845、第847、第848海軍飛行隊にそれぞれ所属していた。このヘリコプターは、兵員輸送能力を有し、チヌークよりは劣るものの補給や装備の輸送も行った。より大型のシー・キングヘリもまたイギリス海軍に所属していた。シー・キング飛行隊(第824、第825、第846飛行中隊)は、中核的な後方支援部隊となった。

船から陸へ、あるいは陸から船への輸送のため、イギリス海軍は三種の揚陸艦を有していた。8隻のLVCP(人員輸送用揚陸艦)、8隻のLCM(車両揚陸艦)および6隻の兵站揚陸艇(LSL)である。これらの揚陸艦は、大量の装備および補給品を、相当規模の人員と共に輸送すること可能であった。また、イギリス海兵隊の水上オートバイによるファイバークラスのリジッド・ライダーとゴム製のジェミニを牽引し、限定的ながら補給や兵員の輸送が行われた。

・揚陸部隊の詳細

¹³⁷⁷ [Oakley]

2隻の強襲揚陸艦「フィアレス」および「イントレピッド」にそれぞれ4隻の上陸用舟艇(LCU)(揚陸艦)を積み、それぞれの揚陸艦が150名を上陸させる。また、4台の上陸揚収艇(車両、人員)(LCVP)も積まれていた。艦首扉を前方に倒し装備と乗り物を直接海岸に運ぶが、これはまた他の船、たとえばフェリーとして運用できるメクセフロートを運搬するためにも用いられうる。クラップ准将の指揮の下、水陸両用群は2隻の強襲揚陸の5隻の徴用した船舶(「キャンベラ」、「ノーランド」、「エルク」、「ヨーロッパ・フェリー」、「アトランティック・コンベアー」とRFA「ストームネス」、「タイドプール」、「ピアリーフ」および水運搬船「フォート・トロント」の支援、さらに「アントリム」、「アーゴノート」、「アーデント」、「プリマス」の護衛を伴った船団であった。

この集団は、ハーミーズおよびブリリアントと1100Z時に合流し、ともに行動することで、クラップとウッドワードの協議が可能となる一方で、「フォート・オースティン」および「リソース」が主要部隊に合流した。この面会は、アセンション島での前回の会議より遙かに友好的なものであった。特に、ハリアーの増援が歓迎された。6機のGR.3と、4機の増援シー・ハリアーが「ハーミーズ」に搭載され、艦載機は21機となった。インヴィンシブルは他の新たな4機の艦載機を搭載しており、シー・ハリアーは総計10機となった。¹³⁷⁸

・フランクス報告と後方支援の教訓

フランクス報告において、アルゼンチン軍事政権によるフォークランド諸島侵攻について、イギリス政府において「4月2日のフォークランド諸島侵攻は予見不可能であった」と結論づけている。これについて、イギリス海軍で当時後方支援の実務にあたった経験のあるピーター・ホアは「驚いた」と記している。¹³⁷⁹しかし、調査会の議長であるオリヴァー・フランクスは、第二次世界大戦当時、軍需省の高官としてダンケルク救出作戦に深く貢献した人物として知られており、戦時における兵站の重要性に精通していた。その経験を反映したものであるかは不明であるが、フランクス報告には後方支援にまつわる多くの示唆が含まれている。

フォークランド戦争は、まさにイギリス軍が計画していない種類の戦いであった。世界各地に散らばるかつての帝国領土に対する防衛力強化の取り組みがおざなりとなって久しく、大規模な侵攻自体に際しては同盟国の手による防衛が不可欠となっていた。あらゆる側面で、イギリスの防衛政策、とりわけNATO域外における紛争対処能力は、アメリカを中心とする西側同盟諸国に依存するものとなっていた。当時のイギリスにはあらゆる意味で本土から遠く離れた地域における一国での作戦遂行のための後方支援能力は備わっていなかったといえる。

その中で、アセンション島基地が利用可能となっていたことは戦争の雌雄を決するほど大きな意味合いを持っていた、作戦地域から3,500マイルの拠点はエア・ターミナル、作戦空軍基地、連絡施設そして訓

¹³⁷⁸ Freedman 2008

¹³⁷⁹ [Hore 213]

練区域を提供するに十分近い距離であった。政治的に維持可能である限り、孤立した島嶼の基地であっても価値を持つものとなる。この島の存在により、イギリス軍が燃料、弾薬、スピアおよび他の重要備蓄を南大西洋で補給する後方支援上の戦果、および現地で交戦部隊に対して補給する能力は著しく高まった。

1380

第3項 アルゼンチンの侵攻後の島嶼防衛と後方支援

一方、アルゼンチン側は、地理的には圧倒的に近い場所に対する軍事活動であることから、侵攻に対処したイギリスと比較して、ある側面では単純な兵站努力であり、その全貌を把握することも容易であると考えられる。しかし、その一方で、たとえばイギリスのサウス・ジョージア島上陸作戦に対する有事計画が全くといっていいほど手つかずであった¹³⁸¹点など、その先に待ち構える戦争に対する補給・後方支援の準備があったとは決していえない。

言い換えれば、自らの選択として武力紛争にまで至る蓋然性の高い冒険的対外政策を選択しながら、補給・後方支援の面では即興的な対応を迫られることになったのである。そして、アルゼンチン軍が決定的にイギリス軍に比べて劣位であった、装備の不十分さ、部隊の士気・練度の低さ、そして何よりアルゼンチン軍事政権から軍の末端に至るまでの指揮系統の乱れといった諸要素は、開戦から終戦までを通じて終始アルゼンチンの軍事行動やさらに対外交渉の宿痾となっていった。

フォークランド諸島占領を行ったアルゼンチン軍上陸部隊は、海兵隊および海軍陸上部隊周辺に編成され、およそ 7000 名規模の部隊と様々な揚陸艦からなる海上部隊から構成されていた。イギリス側の当初の過小評価とは裏腹に、水陸両用揚陸攻撃による島嶼奪回に関する作戦・運用能力が備わっており、フォークランド諸島をめぐる紛争の最中、アズール（青）作戦と題された奪回作戦を行なった。その反面、特に後方支援の観点から、イギリスの奪回作戦に対しての防御能力に関しては非常に心許ないものであった。アルゼンチン海軍主導の侵攻作戦に対して、アルゼンチン陸軍が彼らの支援に回るようになっていたが、その両者を機能的に統合する後方支援計画は白紙であった。¹³⁸²

アルゼンチン軍がフォークランド諸島に展開しうる唯一の重装備として候補にあったのは、22機の装甲人員運搬車（APC）12機の12.8ミリメートルマシンガンを備えた回転砲台を搭載したLVTP-7水陸両用装甲車であった。アルゼンチン軍はおそらく最終的な侵略兵力として、1個の拡大旅団集団、おそらく5個から8個の連隊からなる5000名から8000名規模の精鋭部隊を展開するとイギリスは見積もっていた。この推計がなされたとき、おそらくこれは広くアルゼンチン軍の意図の観点からすれば正しいものであった。

アルゼンチン陸軍の総兵力は85,000名であり、そのうちの20,000名が将校および他のNCOであり、65,000名の下士官の大半は招集兵であった。その装備品は、過去五年間において著しく向上していた。アメリカ、欧州および現地の設計・生産による様々な兵器および乗用車を整備していた。明らかな弱点は、

¹³⁸⁰ Freedman 2008

¹³⁸¹ [Moro 68]

¹³⁸² [Freedman, The Official History of the Falklands Campaign: Vol. II War and Diplomacy]による。

砲兵および防空であり、その限られたアルゼンチン軍の洗練された砲兵部隊の一部のみがフォークランド諸島に展開すると想定されていた。陸軍は又、著しい兵站上の問題に直面していた。装備品の多様性が、その維持を困難にし、また不十分な南部の鉄道ネットワークと機械的移動の欠如が、その移動を民生用乗用車への依存をもたらすものとなっていた。

地理的要因により、アルゼンチン軍は静的な防衛態勢をとらざるを得なかった。自然の防壁は存在せず、地上は山がちで、防衛態勢の確立は困難であり、相当の工兵任務を必要とするものであった。しかし、イギリス任務部隊が到着するまで、この準備に当たる十分な時間はあった。彼らはまた、予備兵力の移動ルートを探査し整備し、ヘリパッドの拠点を用意する時間的余裕もあった。これらの多くが、諸島に配備される蓋然性は低かった。そのためには多くの燃料と飛行時間が必要であったからである。同様の理由から、それほど多くの給油機の展開も考えられなかった。

ヘリに関しては、過小評価があった。展開能力は高いものであり、悪天候や夜間飛行も必要であれば可能であり、また一個連隊を輸送するに十分な能力を持っていた。しかし、アルゼンチン軍は深刻な消耗に苦しむことになった。これに対して追加敵支援が、大砲および各大隊配備の迫撃砲からなされる。ミサイル搭載ヘリは、フォークランド諸島の一カ所もしくはそれ以上の草原に拠点を置き、展開可能であった。これらのヘリコプターは、地上支援、もしくは海上の洋上部隊を攻撃するのに用いられ売る。アルゼンチンの40機のプカラはツインダーボプロップを備え、500ミリメートルの半径を有していたが、防御された海上の標的に対しては効果的ではなかった。しかし、これらは対騒擾目的で配備されており、二基の20ミリメートル大砲、4基のマシンガンおよび一個の3500ポンド爆弾を備え、これらの兵器がフォークランド諸島に上陸するあらゆる部隊、とりわけヘリに対して運用されるものとなっていた。

防空に関して、アルゼンチンのブローパイプ(120基のミサイル/20基の発射機)、ローランドおよびタイガーキャット(150/6)がおそらく配備され、20ミリメートルオエルリコン防空大砲(AAA)、ガン(240)を海上輸送により諸島に展開しうる。その降下は、日中での視認性が確保できる晴天での交戦においては限られたものである。しかし、これはヘリコプターに対して非常に有効であった。有事には、包括的な防空システムが配備される。35ミリメートルスカイガード、30ミリメートル、20ミリメートル、タイガーキャットおよび一機のローランド。ブローパイプの配備は、非常に限られていた。

おそらく、操作に関して訓練を受けた要員の不足によるものであろう。短い防衛作戦において十分な戦闘補給を行うだけの備蓄は有していたものの、アルゼンチン軍は砲弾の火薬不足に直面していた。諸島を増強するために、23機の輸送機(七機のC130と16機のフォッカー27・28)があったが、高頻度で利用されれば、熟練補修要員とスペアパーツの不足からその運用可能年数は著しく損なわれることになる。海上封鎖はすぐに食糧(肉以外の)と水の不足につながる。もっとも彼らは偶然もたらされる水源の利用法をよく心得てはいた。

戦術および編成の観点から、アルゼンチン陸軍は米軍モデルを踏襲しながら、独自の変更を加えていた。主要問題は、一年間の招集兵への依存がどれほどの弱点となるのかという問題であった。当初の傾向は、

それに期待しすぎないという姿勢であった。統合参謀本部は、中隊および小隊レベルでの兵役期間がもたらす後退により制約されるものの、訓練は一般的に効果的であると評価していた。また、これが増強部隊として派遣されるとも想定されていなかった。多くの事態において、多数の招集兵が派遣された。空挺大隊および海兵隊などのエリート部隊は、おそらく高い基準で訓練される。士気は高く、とりわけ国民がナショナリズムに陶酔する中で、フォークランド諸島保持のため戦う決意の後押しがなされていると考えられた。

問題は、試験的な条件で一個の二個の予備への部隊交代を経て、それが効果的であり続けるかということだった。アルゼンチン軍は 60 年に渡って実践任務から離れていたため、海上封鎖や防衛作戦の成功に疑いのかかる事態となったときに、その能力が始まりより低下するのではないかと考えられた。楽観的な見解として、アルゼンチン軍の指揮は脆弱であるということが言われた。孤立した部隊は悪天候に直面し、不良品の装備品と、強くよく訓練され装備のしっかりしたイギリス任務部隊に怖じ気づくのではないかと考えられた。上陸まで軍事的圧力が加え続けられれば、彼らの不安がさらに高められると考えられた。これは、上陸を先延ばしすればするほどアルゼンチン軍の士気の低下がもたらされるとの想定の下、上陸作戦の先延ばしを主張する議論となった。これに対して、先延ばしはまたイギリス軍の士気の低下をもたらすものと考えられた。

アルゼンチン軍の士気の崩壊に依存するよりも、十分なインテリジェンスが獲得され、相当の消耗を加えた後に出来る限り早く上陸する計画の方が賢明であると考えられた。この後者の条件は、アルゼンチン軍の行う選択に依存するものであり、その選択とは、彼らが上陸部隊を確認したのち最後の段階まで海軍を任務部隊に接近させるかというものであった。その場合においても、統合参謀本部は、難しい山がちな地形と諸島の面積が、兵站再補給の確立と維持の問題と相まって、上陸候補地に対するアルゼンチン軍の強力な防衛を不可能なものとするであろうことに確信を持っていた。

4 月 15 日の評価は、アルゼンチン軍が数量上の優位を持つという前提に基づいたものであったが、彼ら防空能力は日中の晴天下で兵に対して最も効果的であり、スタンレー地域のアルゼンチン軍の結集兵力の支援として、重砲と共に展開されることになるだろうと想定された。兵や航空燃料の不足が、その機動性を損なうと考えられた。栄光の訓練基準、戦術、装備品の信頼性および戦術的機動性は優位であると確信されていた。主なアルゼンチンの利点は、増強部隊が展開可能となり、前方の地歩、防衛、シェルターおよび連絡の内線確保によって初めてもたらされることになる。サウス・ジョージア任務群は難なくサウス・ジョージア島を再確保し、その後フォークランド諸島の橋頭堡を確保する必要があった。

現地での航空優位・海上優位により、良好な戦術インテリジェンスと十分な敵の弱体化が行われ、揚陸およびヘリボーン上陸は、スタンレーより遠方からなされることで、少ない被害で実現しうる。イギリス軍の諸島への上陸を阻止するため、アルゼンチン軍は防衛策として地雷・機雷敷設—彼らにはその能力があり、フォークランド諸島周辺海域は適切な土地だった。

駐屯部隊の支援任務を行っていたアルゼンチン海軍部隊は、揚陸攻撃を展開するイギリスの揚陸艦に対

しての攻撃を行うために運用されうると考えられた。これら部隊は、自部隊へのリスクを伴いながらも、幾つかの海岸爆撃能力を提供していた。空母艦載戦闘機およびアルゼンチン本土の戦闘機の一部（もっともその飛行範囲は限られていたが）が、フォークランド諸島の上空からの防空任務の大半を担っていた。当面、効果的な上空からの防空の可能性は低かったが、この先数週間にわたってアルゼンチンが空軍基地を改善させることが出来ればこれは変化しうる。アルゼンチン陸軍の近距離地对空ミサイルは、夜間および悪天候下においてはほとんどもしくは全く効果を持たないものであるが、フォークランド諸島防衛に結集され、任務部隊の航空機、とりわけヘリの使用にある程度の制約を課していた。

おわりに

あらゆる戦争の雌雄は後方支援の是非によってのみ決まるわけではないが、後方支援が重要な役割を果たす局面は確かに存在する。

フォークランド戦争におけるイギリスの成功にも後方支援は大きな役割を果たしていた。後方支援的に実行可能な軍事選択肢を有しているか否かで外交政策の成否が分かれる事例もあり、さらには後方支援に実行可能な選択肢の有無により外交政策の形成そのものが左右される事例も存在する。フォークランド戦争における外交と軍事行動のタイムテーブルはまさに表裏一体に進んでいた。後方支援という戦争の側面は、この外交と軍事行動の関係における結節点となっていたといえよう。

第2節 補給

イギリスがアルゼンチンの侵攻を予期し、部隊の派遣準備を発動したのは3月31日であった。そして4月5日（月）には「ハーミーズ」、「インヴィンシブル」以下の任務部隊第1陣が1,500名の海兵隊を載せて出撃した。

これについてイギリス防省は高らかに謳う。「かくも短時間で部隊の発信させたのは、素晴らしい業績である。これは3軍、商船、軍港はおよび商業港、国防省の備蓄・運輸部門並びに産業界の緊密な協力の結果である。」「軍の即応態勢と訓練がいかに行き届いているかを反映したものである。」と。

13,000キロの遠洋に、作戦期間も不明のまま、戦闘を予期して艦艇を派遣するには、艦艇の整備や乗員の練度が所要のレベルに達していることはもとより、それに加えて、人員の充足、糧食、弾薬、部品その他各種補給品の積載、作戦地域の特殊条件特に気象に応ずる諸般の準備、故障欠損の復旧、増加装備の搭載据え付け、不要物品の陸揚げ等膨大な作業が必要であった。そして少なくとも3カ月間洋上で行動するだけの準備をしなければならず、量的にも艦艇数で結局110席以上（戦闘用艦艇44隻、補助艦艇22隻、商船45隻）に達した。

これらを週末を含む4日という短期間に完了するためには、部隊自身の即応態勢が確立されているだけでなく、後方支援部隊が平素から所要の人員、物資、装備を準備しており、しかも事に際して十分相互にかみ合った活動が迅速適切に実施されねばならなかった。イギリス軍が厳しい制約の中で所要のものを準

備しておき、紛争の勃発に伴い平時業務の惰性を断ち切り部隊の要望の充足を最重点として活動し、関係各部門間の調整も適切に行われ、部隊がまた高度の即応態勢にあったことが、迅速な出撃として実を結んだものであり、総じてまことに見事であった。

第3節 施設

イギリスは、任務部隊のための前進基地を取得すべく外交努力を尽くしたが実を結ばなかった。ラテン・アメリカ諸国のうち、チリは、アルゼンチンとの関係から支援を承諾したが、地理的關係上その諸港は適当ではなく、その他の諸国は、人道的見地から死傷者に対しては港を開く用意を表明したものの、実質的な援助や支援は拒否した。長期の商業契約に基づいてフリータウンで燃料を搭載することは可能で実施されたが、それ以南のアフリカ諸国はイギリスを支持せず、南アフリカのサイモンズタウンにあるイギリス海軍が建設した軍港も使用できなかった。

結局使用できるのは、自国領のアセンション島だけであった。この島はイギリス本土とフォークランドのほぼ中間にある岩の多い小島で、島民もイギリス軍関係者もおらず、スペース計画のためアメリカに貸与され、その滑走路は通常追跡ステーションに配置されたアメリカ関係者に対する補給に使用されるだけであった。航空基地および人員・物資の中継基地として、その重要性は直ちに理解され、補給品および基幹要員を搭載した最初の6機の空軍C-130が着陸したのは、正式にアメリカに通知するよりも早かった。適当な滑走路のあるこの小島は全作戦を通じて要衝となり、大きな役割を果たしたが、その基地設定と活用状況は次のとおりである。

指揮をとるため海軍大佐が直ちに派遣され、その指揮下に編成された小規模の海軍部隊が基地の運営にあたった。陸軍と空軍もその大佐の指揮下に基地隊を編成したが、空軍の人員は急速に増大し、後に空軍の大佐が全般指揮をとった。

航空基地は計画上200名以下しか賄えないはずであったが、最盛期には1,000名以上のイギリス軍人がこの基地に宿泊した。

5,800名以上の人員と6,600トンの物資が本国から空輸され、その大部分はヘリコプターで任務部隊に輸送された。

イギリスからの空輸は、600便以上に達し、ヘリコプターを含めて1日400回の離着陸が行なわれた。

以上の状況からも、イギリス軍の即応態勢と情勢に応ずる迅速適切な臨機の処置の鮮やかさを知ることができる。

第4節 輸送

「任務部隊は、食糧、水、燃料、弾薬その他の必要な軍用装備を自給する必要があった。適切な輸送と兵站についての取り決めが致命的な重要性を持ち、補助艦艇、商船、空軍輸送機がイギリス軍の生命線となった。」とされる。具体的には次のとおりである。

商船だけで、兵員 9,000 名、貨物 10 万トン、航空機 95 機を南大西洋に輸送した。

燃料 40 万トンを輸送した。任務部隊は 1 日最高 9,000 トンの燃料を必要とし、イギリス艦隊補助部隊(RFA)のタンカーから曳航給油を行った。RFA のタンカーは用船したタンカーから補給され、用船したタンカーはフリータウン、ラゴス等で商業契約により燃料を搭載した。

糧食については、約 30 日分が艦艇に搭載され、補給は可能な限りおおむね 10 日ごとに実施できるよう計画された。RFA には若干の冷凍船があり洋上補給を行った。RFA の冷凍船は徴用した冷凍船から、あるいは直接アフリカの諸港から搭載した。陸上部隊用としては約 100 万の野戦レーションと 1,200 万の普通食を送るよう計画され、実施された。

部品は、アセンション島まで空輸され、ついで前線に海上輸送された。所要期間は約 10 日といわれる。

空輸には、C-130 のほか 1975 年にイギリス空軍を退役した Belfast 機若干も雇うよう計画され、使用された。イギリス本土、アセンション島間では、ほとんど連続的な運航が行なわれ、ダカールが給油および乗員交代の中継基地として使用された。C-130 は空中給油によって現地まで約 40 回の空輸を実施し(最大滞空時間 28 時間 10 分、2 組の乗員を準備)、任務部隊に物品を投下した。

当初 2、3 週間の重要問題の 1 つは、後方支援であった。艦隊の行動に伴う長い補給線の不足を補うため 'STUFT' (Ships Taken Up From Trade) という言葉が国防省の日常会話のトレードマークになったのである。

固有の補助艦艇の不足を補うため 45 隻の商船と 5 隻の漁船(トローラー)が徴用または用船された。漁船は、海軍軍人が配置され就役中の海軍艦艇として、掃海および局地の緊急輸送に従事した。商船はすべて志願した民間の船員で充足され、RFA の管理の下、軍隊とその装備品、航空機、車両、補給品、弾薬、燃料、糧食の輸送および補給、応急修理、患者輸送の任務に使用された。固有の RFA からはタンカー 10 隻、補給船 5 隻、ヘリコプター支援船 1 隻、揚陸補給船 6 隻計 22 隻が作戦に参加した。この両者を比較しても 'STUFT' の果たした役割の大きさは明らかである。

これらの 'STUFT' は、短期間の間に選定され逐次任務についた。その状況は次のとおりである。

4 月 4 日に発布された勅令 (Order-in-Council) によって、貿易省は、その所在地あるいは実際の所有者の国籍にかかわらず、イギリス旗を掲げているすべての船舶と積荷を徴用する権限を与えられた。

この 'STUFT' の機構は迅速に活動を開始したので、若干の船の所有者は、アルゼンチンが侵攻したその当日、管理換えの通知を受けた。

船舶所有者に対する補償は、徴用でも用船でも同様で、1939 年の国防補償法が適用された。所有者と政府の間には絶大な信頼関係があり、まず船舶が使用されて、価格の交渉は後回しの場合が少なくなかった。

徴用または用船された船の民間船員は、よくその任務を遂行した。船員に対しては、通常の給与のほかには 7° S 以南にあるときは 150 パーセントのボーナスが支払われ、死傷時の手当も十分考慮された。

これらの状況から、艦隊の迅速な出撃に続き、これを支援するための補助艦艇の不足を補う商船が迅速適切に徴用、用船され改装されて使用されたことがうかがわれる。イギリス防省が「軍を支援するため商戦

を活用する現行の緊急事態対処計画（Contingency Plan）の円滑かつ迅速な実施は、この戦争で大成功を収めた 1 つの点である」と述べているが、実務レベルにおける平素からの周到な検討と準備や迅速な改装を可能ならしめた関係各部門の活動のほか、国家レベルにおける有事即応の体制が平素から整っていて初めて可能となったものであり、艦隊の早い出撃と共にイギリスの即応態勢の見事さを全世界の前で実証したのであった。

商船が週末の間に軍事用に改装するため徴用、用船された信じがたいともいえる迅速さは、事前に注意深く計画されていたからではなく、（即ち、フォークランドの事態に対する正式な詳細な計画があったのではなく）主務者レベルで、商船の使用に関する基礎資料を整備し、各種の事態に応ずる後方所要量を検討し、緊急事態に際しての腹案を持っていて、現実の状況に応じ適切に適用したとみてよいであろう。

第 5 節 広 報

第 1 項 対外国広報

広報は、外交努力と相まって、アメリカ政府の多くの要人がまだ中立的立場を保持しているとき、アメリカ世論の強い支持を確保し、アメリカの政治的、物的支援を得る主要な役割を演じた。同じことが西欧でも言え、EEC のアルゼンチンに対する経済制裁を導くことによってアルゼンチンの自信と期待を砕いた。

しかしその反面、第 3 世界およびラテン・アメリカ諸国に対する広報努力は明らかに失敗であった。南アメリカでは、大使館の発表を除いて、ロンドンからの情報が少ないため、諸国のマスコミはアルゼンチン宣伝機構にうまく利用された。多くの国が歴史的な理由から反アルゼンチン資料を受け容れうる環境にあったにもかかわらず、イギリス政府は最初からあきらめ、外交的接触、国際通信社の報道および BBC の海外放送で十分と考えたようである。ロンドンから写真を送ることもなく、また外国のマスコミを無頓着に扱ったのは、極めて危険な短見であった。このため、諸国のマスコミには反イギリス的な報道が多かった。

第 2 項 事前計画および準備

国防省の多くの不手際についてはマスコミと摩擦を起こした主要な原因は、事前の計画と準備を全く欠いたところにある。国防省は、今回のような紛争に対する正式の緊急事態対処計画を持たず、もちろん広報計画はなかった。

第 3 項 特派員の派遣

南大西洋へ任務部隊を派遣する決定にともない、国防省は特派員の同行を認め、所要の便宜を供与すると共に、任務部隊の各指揮官に対しその取扱いについて 14 項目にわたる指針を示した。その要点は次のとおりである。

- ① 国民に情報を与えることは重要であり、乗艦中の記者は自由に報道できると考えて差し支えない。しかし作戦中には厳密な秘密保全が最も重要であり、隊員の生命や作戦の成功を危険にするものは何1つ公にされないことが不可欠である。
- ② 乗艦中の記者と接する将兵は、マスコミを扱う標準ルールに留意すべく、特に、将来の可能行動についての憶測、即応態勢、各部隊の作戦能力の詳細、移動と展開、軍事技術と戦術の詳細、後方支援の詳細、通信並びにアルゼンチン軍の装備、能力および欠陥について、彼らと論じたり質問に答えたりすることを避けるようにせねばならない。
- ③ 乗艦中の記者全員に対し、国防省派遣の広報係官が秘密保全、特に「イ」で列挙した件に関する秘密を守る必要について、説明するはずである。その実行を確認すること。乗艦中の記者が作戦計画についての憶測を報道することは特に危険である。
- ④ もし問題が起こった場合、諸官には所要の通信文を削除する権限が与えられている。
- ⑤ 私信や電話は検閲されないが、任務部隊の全員に対し、すべての作戦関係事項について厳格に秘密を守る要求と家庭への通信あるいは電話に際しこの指針を守る必要性について、強調しておかねばならない。

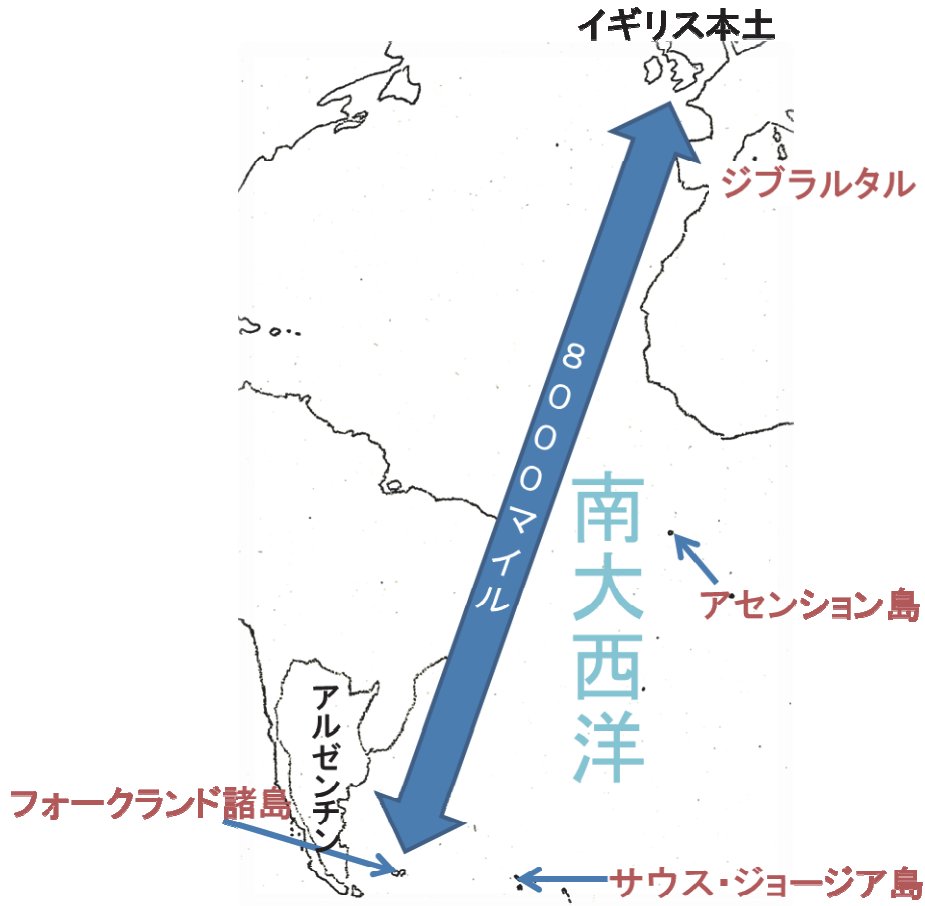
こうして特派員は任務部隊に同行しその報告はマスコミを飾って広報上大きな役割を果たしたが、各種の摩擦と問題も生じた。その主なものは、特派員の選定とその扱い、保全とこれに関連する検閲および通信手段であった。

表第2 フォークランド戦争史 年表

16世紀	スペイン船団による発見。イギリス人探検家による発見（諸説あり）。
1774年	スペインによる一時的な領有化。
1833年	イギリスによる領有権の確立。
1965年12月16日	国連総会決議第2065号による勧告。
1976年2月4日	シャックルトン号事件。
同年6月	シャックルトン調査報告書の提出。
同年12月	アルゼンチン軍部隊がイギリス領南チューレに強行上陸。
1977年11月21日	イギリスがフォークランド近海に艦隊を派遣。
1978年12月	イギリス航空母艦「アークロイヤル」の退役。
1979年5月4日	サッチャー保守党政権成立。
1981年6月	哨戒艦「エンデュアランス」の退役決定。
同年12月8日	レオポルド・ガルチェリ陸軍大將がアルゼンチン大統領に就任。
1982年1月19日	アルゼンチン軍事評議会はフォークランド諸島の奪回を決定。
同年3月1日	アルゼンチン外務省による声明「奪回のためにはあらゆる手段を講ずる」。
同年3月19日	アルゼンチンの民間業者がサウス・ジョージア島に上陸。
同年3月26日	アルゼンチン軍事評議会はフォークランド諸島への武力侵攻を決定。
同年4月2日	アルゼンチン軍部隊がスタンレー付近に上陸開始。同日中にフォークランド占領。
同年4月3日	国連安保理が決議第502号を採択。アルゼンチン軍サウス・ジョージア島占領。
同年4月5日	最初の任務部隊の船がイギリスを出発。
同年4月12日	イギリスはフォークランド諸島周囲200カイリに海上封鎖水域を適用。
同年4月17日	イギリス軍、アセンション島にイギリス本土の指揮官等も集まり作戦会議。
同年4月25日	イギリス軍サウス・ジョージア島を再奪回。またアルゼンチン海軍潜水艦「サンタ・フェ」を攻撃し行動不能に。
同年4月30日	イギリスは海上封鎖水域を完全封鎖水域へ強化。
同年5月1日	バルカン爆撃機、シー・ハリアー、イギリス軍艦によるフォークランドに対する最初の攻撃。アルゼンチン戦闘機はシー・ハリアーに歯が立たず。
同年5月2日	イギリス原潜「コンカーラ」が巡洋艦「ヘネラル・ベルグラノー」を撃沈。
同年5月4日	空対艦ミサイル・エグゾセによりイギリス駆逐艦「シェフィールド」撃沈。
同年5月14・15日	イギリス特殊作戦部隊はペブル島飛行場を襲撃し、軽攻撃機等11機を破壊。
同年5月21日	第3コマンド旅団サン・カルロスへ上陸。アルゼンチン航空部隊はイギリス・フリゲート艦「アロー」を撃沈。アルゼンチン軍機13機被撃墜。
同年5月23日	イギリス・フリゲート艦「アンテロープ」大破（24日沈没）。
同年5月25日	イギリス駆逐艦「コヴェントリー」輸送船「アトランティック・コンベアー」沈没。
同年5月28日	イギリス軍グース・グリーンを占領。
同年6月1日	イギリス第5歩兵旅団サン・カルロス上陸。
同年6月5～8日	イギリス軍によるフィッツロイでの上陸作戦。
同年6月8日	イギリス揚陸艦「サー・ガラハト」沈没、揚陸艦「サー・トリストラム」大破。
同年6月11・12日	イギリス軍ロングドン山、ハリエット山、ツー・シスター山を占領。
同年6月13・14日	イギリス軍タンブルダウン山、ワイアレスリッジ、ウィリアム山を占領。メネンデス・マルビナス最高司令官イギリス軍へ降伏。
1990年2月5日	戦闘終結宣言。両国の外交関係回復。

Lawrence Freedman, *The Official History of the Falklands Campaign, Vol. I・II*などを基に作成

図第25 フォークランド諸島の位置



図第26 フォークランド諸島の地図

