

Chapter 4

The naval campaigns for New Guinea

David Stevens



第4章

ニューギニアにおける 海軍作戦

デービッド・スティーブンス

The naval campaigns for New Guinea

This chapter briefly examines some of the major issues surrounding the operations of Allied and Japanese naval forces during the war in New Guinea from 1942–44. The most important point to keep in mind is that the naval campaigns were not concerned simply with the defeat of the enemy fleet at sea. Although often taken for granted, the sustained and successful involvement of maritime power had a direct influence on operations ashore. There was a continuous struggle by both the Allies and Japanese to keep the sea for their own use while denying it to their adversary.

Early manoeuvres

By early 1942, Allied authorities could be in no doubt that the Japanese held the initiative in the Pacific War. After a series of unbroken victories stretching from Pearl Harbor to Java, the Imperial Japanese Navy (IJN) held undisputed command of the sea in the eastern Pacific Ocean. Lae and Salamaua on the north-east coast of New Guinea were occupied on 7 March 1942 when the Japanese landed a force of 3,000 men. With the enemy seemingly unstoppable, many Australians believed that their own homeland might be the ultimate objective. The Australian government turned to the United States for assurance and President Roosevelt recalled General Douglas MacArthur from the Philippines to take charge. MacArthur knew that it would be some time before the United States would be capable of launching a counter-attack; but, on assuming supreme command of the South-West Pacific Area (SWPA), he also found that he had very few resources available for defence.

The Japanese, however, had already rejected the invasion of Australia as being beyond their ability. Instead, before the United States could muster a significant response, they aimed to occupy Port Moresby and the southern Solomons, followed by Fiji, Samoa and New Caledonia. The Japanese expected these additional operations to shore up their defensive perimeter while simultaneously cutting Australia's vital communications with America. Isolated from its allies, Australia would thereafter be prevented from acting as a staging area for manpower and materiel.

Assisted by an efficient intelligence system, MacArthur had an accurate understanding

ニューギニアにおける 海軍作戦

この論文は、1942年から1944年にかけての、ニューギニアにおける連合軍と日本軍の海軍作戦に関する主要な問題点を概括するものである。その際、海軍作戦は、ただ単に海上において敵の艦隊を負かすだけではないということを念頭に置くべきである。ともすれば自明の理と考えられるが、海軍力の維持とその力をうまく活用することは、陸上作戦に直接の影響をあたえる。連合軍も日本軍も、海を自軍にとって活用すると同時に、敵に対してはそうさせないようにと常に戦ったのだった。

初期の作戦行動

1942年初頭の時点において、連合軍当局が、太平洋戦争で日本軍に先手を打たれたことははっきりしていた。パールハーバーからジャワにいたるまで勝利が続き、日本海軍は東太平洋海域を完全に制覇した。1942年3月7日に、日本兵3,000名がニューギニア北東部海岸のラエとサラモアへ上陸し、そこを占領した。オーストラリア人の多くは、敵の進撃をくい止めることができないように思え、オーストラリア自体が日本軍の最終攻撃目標であると信じた。オーストラリア政府はアメリカに安全の保障を求め、ルーズベルト大統領はフィリピンからダグラス・マッカーサー将軍を呼び戻して、連合軍の指揮をとらせた。アメリカの反撃開始までに、しばらく時間がかかることをマッカーサーは知っていた。と同時に、南西太平洋地域最高司令官の地位につくことで、防衛のために活用できる力はほとんどないということが分かった。

一方日本軍は、オーストラリア侵略は到底不可能であるとして、すでにその計画をとりやめていた。その代わりに、アメリカが本格的な反撃を開始する前に、ポートモレスビーとソロモン諸島南部を占領し、続いてフィジー、サモアそしてニューカレドニアを占領する計画を立てた。日本は、このようは付加的な作戦によって周辺部の防衛を強化し、オーストラリアにとって極めて重要なアメリカとの通信輸送を遮断できると予想していた。オーストラリアが連合軍から孤立することで、人員と物資の集結場所としての機能が妨げられるはずであった。

効率よい諜報システムを駆使し、マッカーサーは日本の意図を正確につかみ、ほどなくオーストラリアの防衛は、オーストラリア本土よりもポートモレスビーの防衛にかかっているとのかえりを表明した。残念ながらポートモレスビーに駐屯していた守備部隊は、民兵による一旅団のみで、それを増援することは容易ではなかった。険しい山

of Japanese intentions, and soon made it clear that he considered Australia's security lay in Port Moresby rather than on the mainland. Unfortunately, garrison forces at Port Moresby amounted to only one militia brigade group, and reinforcement would not be easy. A mountainous and undeveloped island, New Guinea had virtually no land routes of communication. Airfields were few and equally undeveloped, and there was no intermediate airbase closer than Townsville. New Guinea was therefore solely dependent upon sea lines of communication and their control by friendly air and naval forces.

On 25 April 1942, the Combined Operational Intelligence Centre in Melbourne issued an assessment that a Japanese assault on Port Moresby was imminent. On 1 May the cruisers HMAS *Australia* and *Hobart*, and USS *Chicago*, escorted by three American destroyers, sailed from Hervey Bay in Queensland under the command of Rear Admiral John Crace, RN, commander of the Australian squadron. The formation was ordered to rendezvous with an American force built around the aircraft carriers USS *Yorktown* and *Lexington*.

Three days later the Japanese Port Moresby attack force carrying some 6,000 troops and supported by aircraft carriers, cruisers and destroyers, sailed from Rabaul. Crace's force was detached on 7 May to block the movement of any Japanese ships through the Jomard Passage. Here it came under heavy air attack, although it did not encounter Japanese surface units. Indeed, the battle of the Coral Sea, which extended over 7–8 May, was the first naval battle in history in which the opposing ships did not sight each other. The aircraft carriers and their close escorts played the key role and the battle resulted in each side having one carrier sunk and another damaged. Their losses might not have been huge, but the encounter was a strategic defeat for the Japanese. The IJN had failed to establish control of the Coral Sea and, with the covering force depleted and air cover reduced, the Port Moresby operation was postponed.

In the breathing space provided, MacArthur reinforced the troops in New Guinea and ordered the construction of additional airbases at the south-eastern tip of New Guinea and on the Cape York peninsula. Meanwhile the IJN turned its attention to the major operation against the American base at Midway. This time there were no doubts about the outcome. For the Japanese Combined Fleet, the battle of Midway was a major disaster. Four fleet carriers were sunk and the naval air arm received a blow from which it never completely recovered. The Japanese had lost not only their capacity to contest command of the sea, but also the strategic initiative for the remainder of the Pacific War.

に囲まれた人跡未踏の島ニューギニアには、陸上の交通ルートがなかった。飛行場の数も少ないうえ設備も劣っており、オーストラリア本土のタウンズビルが一番近い航空基地であった。それゆえ、ニューギニアへの兵站輸送は海上航路にたより、その安全確保は同盟国の空軍と海軍の武力にかかっていた。

1942年4月25日、メルボルンに置かれた合同作戦諜報センターは、日本軍によるポートモレスビー攻撃が間近に迫っていると報告した。5月1日に、オーストラリア機動艦隊司令官ジョン・クレイス海軍少将の指揮下、「オーストラリア」と「ホバート」のオーストラリア軍巡洋艦2隻がアメリカ軍巡洋艦「シカゴ」と共に、アメリカ軍駆逐艦3隻に護衛されて、クィーンズランドのハーベイ湾を出発した。この機動艦隊は、航空母艦「ヨークタウン」と「レキシントン」を中心としたアメリカ海軍艦隊と終結するという指令を受けていた。

その3日後、日本軍のポートモレスビー攻撃部隊の約6,000名の将兵は、空母や巡洋艦や駆逐艦に護衛されてラバウルを出発した。クレイスの部隊は5月7日に、ジョマード水道を通過しようとする日本軍の船団を阻止する任務についた。そこでは日本軍の艦船とは遭遇しなかったものの、空からの激しい攻撃を受けた。5月7日から8日にかけての珊瑚海海戦は、海軍戦史上初めて、相対する艦船が互いに相手の姿を見なかった戦いであった。航空母艦とその護衛艦が主要な役割を果し、双方ともそれぞれ空母1隻が沈没し、もう1隻が被害を受けるという結果になった。大きな損害はなかったものの、この対決は日本にとって戦略的敗北であった。日本海軍は珊瑚海の制海権確保に失敗し、海上の掩護力が激減し制空権が弱まったため、ポートモレスビー攻撃作戦は



HMAS *Australia* under attack during the battle of the Coral Sea. Though losses on both sides were roughly equal it was a strategic defeat for the Imperial Japanese Navy.

珊瑚海海戦において攻撃を受ける豪軍戦艦「オーストラリア」。損害は双方ほぼ同程度であったが、日本海軍にとっては戦略的敗北だった。AWMO44238

Although Coral Sea and Midway checked Japanese ambitions, they had not been curbed, and the occupation of Port Moresby remained a priority. However, since a direct amphibious assault was still impractical, the Japanese instead accelerated studies for an overland advance from their bases on the northern New Guinea coast.

For the remainder of 1942 the pattern of fighting in New Guinea was characterised by a series of slow and costly engagements ashore and, for the Allies, there were few incentives to commit major naval forces. Moreover, warships of all types were scarce and, with the profusion of reefs, and lack of accurate hydrographic information, operations close to the New Guinea coast were inherently unsafe. The proximity of Japanese airbases and the lack of Allied air superiority added further difficulties to surface operations. As a result, for the initial stages of the New Guinea campaign and at least until the capture of Buna, direct naval assistance was limited to that provided by American motor torpedo boats and the ubiquitous corvettes of the Royal Australian Navy (RAN).

The Allied view

Once the land campaign in New Guinea was underway, Australia's role as a rearward support base came to the fore, and Allied shipping movements along the eastern Australian coast and up to forward areas increased rapidly. After Coral Sea, the Japanese no longer risked surface ships south of New Guinea, and so their attempts to disrupt Allied communications were generally limited to what could be achieved by their aircraft and submarines. Nevertheless, there were occasional sorties by warships, including some bombardments of Allied shipping in Milne Bay. In September 1942 the Japanese cruiser *Tenryu* and destroyer *Arashi* sank the supply ship *Anshun*.

The first serious Japanese anti-shipping offensive had begun four months earlier with a sortie by five fleet submarines to the east coast, and the midget submarine attack on Sydney on the night of 31 May–1 June. A Japanese campaign of this type was not unexpected, but Australian reactions were initially hampered by a lack of suitable assets. To its credit, the RAN was quick to introduce coastal convoys and, by early 1943, a complete system stretched from Melbourne to Darwin and advanced New Guinea bases.

Despite the protective effort, in the period to August 1942, enemy submarines sank seven merchant ships and damaged another six. A few of these vessels were carrying purely commercial cargoes, but most carried at least some military equipment.

While the protection of all shipping was important, military cargoes always took priority

延期された。

ようやく一息ついたマッカーサーは、ニューギニアの兵力を強化し、ニューギニア南東の先端部とケープヨーク半島にも、航空基地を追加建設するよう指示した。一方日本海軍は、ミッドウェーのアメリカ軍基地を攻撃する大作戦に関心を向けた。そして、この作戦の結果ははっきり出た。日本の連合艦隊は、ミッドウェー海戦で惨敗した。空母4隻が沈没し、海軍航空部門は回復不可能なほどの打撃を受けた。日本軍は制海権を争う能力を失い、以後太平洋戦争終結にいたるまで作戦の主導権を握ることはなかった。

珊瑚海海戦とミッドウェー海戦でその野心が制止されたものの、日本軍は引き下がらず、ポートモレスビー占領は最優先目標として残っていた。しかし、陸海両方の直接攻撃は実行不可能であったため、代わりに日本軍は、ニューギニア北部海岸にあった基地から陸上攻撃を実行するための研究に拍車をかけた。

1942年の残りの時期のニューギニアにおける戦いのパターンは、海岸部での展開が遅く損失の大きい戦闘が特徴で、連合軍は主要な海軍力をつぎ込むだけの理由がなかった。さらに、あらゆる種類の軍艦が不足しており、環礁が多く正確な水路図がないため、ニューギニア海岸付近での作戦は常に危険であった。日本軍の航空基地が近くにある上に、連合軍の空での劣勢は、さらに海上作戦の実行を難しくした。結果として、ニューギニア作戦の初期段階と少なくともブナの占拠まで、直接的な海軍による援護は、アメリカ軍の魚雷艇と神出鬼没のオーストラリア海軍コルベット艦に限られていた。

連合軍側の見解

ニューギニアにおける陸上作戦が開始されると、オーストラリアの後方援護基地としての役割が重要になり、オーストラリアの東部沿岸や、北方の前線地域へむけての連合軍の海上移動が急激に増加した。珊瑚海海戦以後、日本軍はニューギニア南方の海上に艦船をあえて出すことを避けたため、連合軍の後方連絡ルートを攪乱する試みは、航空機と潜水艦の攻撃に限られていた。にもかかわらず、時々艦艇が出撃し、ミルン湾に停泊していた連合軍貨物船に対する砲撃もあった。1942年9月には日本軍の巡洋艦「天龍」と駆逐艦「嵐」が補給船「アンシュン」を沈没させた。

日本軍による最初の本格的な対船舶攻撃は、それより4ヶ月前に、5艇の海大型潜水艦によるオーストラリア東部海岸攻撃と5月31日夜半から6月1日未明にかけての小型特殊潜航艇によるシドニー攻撃で始まった。このような攻撃は予想されていたものの、機動力不足のためオーストラリア側の最初の対応は遅れた。しかし、オーストラリア

and special convoys to New Guinea had begun as early as January 1942. By December 1942, regular convoys from Townsville to New Guinea became routine. Designated TN/NT, these supply convoys continued to operate until 23 March 1944. Over fifteen months 1,148 merchant vessels made the journey in 254 separate convoys.

Maximum protection was provided for the transport of personnel, and thankfully no troop ships were ever lost. There were, however, some close escapes. On 23 August 1942, MV *Malaita* reached Port Moresby with a load of troops and supplies. On sailing for Cairns six days later, she was torpedoed and severely damaged by the Japanese submarine RO-33. The escorting destroyer, HMAS *Arunta*, counter-attacked and destroyed the submarine, but *Malaita* did not return to service until 1947.

The Japanese continued their campaigns of disruption in 1943. Enemy aircraft maintained frequent attacks against the supply lines around New Guinea and across northern Australia, while submarines tended to operate further south. With fighting ashore concentrated along the north coast of New Guinea, the Allied northern supply line and, in particular, the run from Milne Bay to Oro Bay, assumed the greatest importance. Insufficient friendly aircraft were available to cover all ships on this passage and, because of the navigational dangers, smaller warships such as the RAN's corvettes shouldered most of the escort burden.

Attacks by Japanese submarines off the east coast continued, but were generally kept under control, primarily because the number of submarines allocated was always too small for the area involved. The IJN did not consider attacks on trade and shipping to be important, and did not prioritise the anti-shipping campaign. Nevertheless, enemy submarines continued to achieve the occasional success. SS *Starr King*, sunk off Sydney on 10 February 1943, carried 7,000 tons of army supplies. SS *Lydia M. Childs*, sunk off Newcastle a month later, carried a cargo of tanks.

The requirement to protect shipping continued to place a heavy strain on Allied air and naval resources. By the end of 1943, naval authorities had allocated over sixty warships for convoy escort duties, while other formations remained available to provide cover. These vessels included Australian and Allied destroyers, corvettes and a wide assortment of smaller anti-submarine vessels. The period May–June 1943 saw the Japanese campaign peak with nine ships torpedoed over four weeks. The scale of the attack forced Australian Chief of Naval Staff, Admiral Royle, to reduce the number of convoy sailings by half so that the number of escort vessels allocated to each convoy could be doubled.

海軍は沿岸船団移動方式をすみやかに導入し、1943年初頭には、メルボルンからダーウィンまでだけではなく、ニューギニアの前線基地にまでいたる完全なシステムが確立された。

このような防衛努力にもかかわらず、1942年8月までに日本軍潜水艦は商船7隻を沈没させ、さらに6隻に被害をあたえた。これらの船の内、商業用船荷のみを積んでいたものはわずかで、ほとんどの船が積荷の一部に軍事的機材を含んでいた。

航行する船舶のすべてを守ることが大切であったが、軍事貨物輸送の安全は優先され、ニューギニアへの特別輸送船団は1942年1月にすでに開始されていた。1942年12月には、タウンズビルからニューギニアへの定期輸送船団の航行は日常業務になった。「TN/NT」と呼ばれたこのタイプの補給船団は、1944年3月23日まで航行した。15ヶ月間に、総数1,148隻の商船が254の船団を組んで航行した。

人員輸送の安全に対しては最大の注意が払われ、幸いなことに兵員輸送船の沈没はまったくなかった。しかし、危うい場面は何回かあった。1942年8月23日、商戦「マライタ」は兵員と補給物資を積んでポートモレスビーに到着した。6日後にケアンズに向けて出航したこの船は、日本軍の呂号第33潜水艦によって攻撃を受け被害をこうむった。護衛駆逐艦「アルンタ」が反撃し、潜水艦を沈没させた。しかし、「マライタ」は1947年まで現役復帰することはなかった。

1943年になっても日本軍は攪乱作戦を続けた。ニューギニアやオーストラリア北部では、日本軍機による補給路への頻繁な攻撃がある一方、潜水艦による作戦はさらに南



The merchant ship *Anshun* lying sunk in Milne Bay in September 1942, next to the hospital ship *Manunda*. The latter was not targeted in the Japanese naval attack.

1942年9月ミルン湾、病院船「マヌンダ」と沈没し横たわる商船「アンシュン」。病院船は日本海軍の攻撃目標とされなかった。AWM026665

Meanwhile, the Royal Australian Air Force pressed all possible reconnaissance aircraft into service, employed three reserve squadrons on the escort task, and ordered training aircraft to carry weapons and keep a sharp lookout for submarines.

The Japanese, though, were also feeling the strain and could not maintain even a minimum effort. By the end of June, all their submarines had been withdrawn from Australian waters for defensive operations closer to home. Strangely, however, it was the final attack of the enemy campaign that was to be among the most effective. On 16 June, with two torpedoes, the submarine *I-174* sank the US Army Transport *Portmar*, fully loaded with fuel and ammunition, and severely damaged a tank landing ship.

The establishment of the Seventh Amphibious Force under Rear Admiral Daniel E. Barbey, USN, marked the turning point for MacArthur's navy and heralded a return to the offensive by Allied naval forces in New Guinea. Supported by ever increasing strength at sea and in the air, Allied troops were for the first time able to take full advantage of amphibious mobility and naval gunfire support. The first opposed amphibious landing by Australian troops took place at Lae at the beginning of September 1943. It was followed by a successful assault on Finschhafen a few weeks later.

In contrast to the earlier overland campaigns, amphibious operations reduced losses and increased the speed of advance. By relying on amphibious movement, strongly-garrisoned points could be bypassed and troops landed on lightly or undefended beaches. The Allies, the Japanese admitted, had "inflicted an annihilating blow on us without engaging in direct combat" at Lae. This example was subsequently repeated many times as MacArthur's forces "coast hopped" up the northern New Guinea coast through Hollandia, Wakde and Numfor Island. By March 1944 MacArthur had recaptured the Admiralty Islands, and at Manus he formed an advanced naval base from which he could launch his great amphibious operation for the liberation of the Philippines.

Fully integrated into Barbey's Seventh Amphibious Force, Australian warships were involved in many of these operations. The RAN's three armed merchant cruisers, *Manoora*, *Kanimbla* and *Westralia*, were converted to infantry landing ships, while Australian cruisers and destroyers were tasked to provide shore bombardments and seaward cover.

The Japanese view

The Japanese armed forces, and the IJN in particular, had been designed around the need to maximise battle strength. The navy paid only minimal attention to the problem

方で行われた。海岸部での戦闘がニューギニア北部沿岸に集中していたため、北部への連合軍補給ルート、特にミルン湾からオロ湾への輸送は、最も重要となった。このルートを航行するすべての船を空中掩護するためには飛行機数が不足したことや、航路選定の危険性があることから、小型軍艦であるオーストラリア海軍のコルベット艦などが護衛の大半を担った。

東部沖での日本軍潜水艦による攻撃は続いたが、なんとか被害を抑えることはできた。この攻撃に使用された潜水艦の数が、海域の広さに較べてまったく足らなかったからである。日本海軍は、貿易船や輸送船への攻撃を重要視せず、対輸送船攻撃を優先しなかった。にもかかわらず、日本軍の潜水艦は輸送船の攻撃に成功することもあった。1943年2月10日には、スターキング号が7,000tの陸軍物資を積んだままシドニー沖で沈没した。リディア・M・チルズ号もそれから1ヶ月後、戦車を積んだままニューカッスル沖で沈没した。

連合国の空軍と海軍にとって、船舶輸送の護衛任務は大きな負担になった。1943年末には、海軍当局は船団護衛任務に60隻の軍艦をあて、警戒や掩護のための他の艦船編成もされた。これらの船は、オーストラリア軍と連合軍の駆逐艦、コルベット艦、そして各種の小型対潜水艦艦艇であった。1943年5月から6月にかけて、日本軍の攻撃はもっとも激しくなり、4週間に9隻の船が魚雷攻撃を受けた。攻撃が深刻化したため、オーストラリア海軍参謀長ロイル提督は、航行する船団の数を半減して、護衛艦の数を倍増するようにと命令した。またオーストラリア空軍は、使用可能な偵察機のすべ



Two of the midget submarines which raided Sydney Harbour on the night at 31 May – 1 June 1942, displayed in composite, in ANZAC Hall at the Australian War Memorial, Canberra.

1942年5月31日夜半から6月1日にかけてシドニー湾を攻撃した小型特殊潜水艦の2隻を合体し復元したものが、オーストラリア戦争記念館アンザックホールに展示されている。

of maintaining and protecting supply services. This was a critical weakness for, despite Japan's industrial development, her merchant marine was inadequate even for peacetime needs. Japan could not match American shipbuilding capacity, and an initial shortage of suitable transports and cargo vessels combined with wartime attrition, soon caused major breakdowns in Japanese logistics. To compensate, sea movement by warships rapidly became the norm for men and equipment.

Despite these limitations, the Japanese in New Guinea could rely on adequate reinforcement by surface transport from Palau and Rabaul for most of 1942, and as a result were able to maintain an offensive posture. However, by the end of the year they were faced with Allied victories at Milne Bay, Kokoda, and Buna, and attention had turned towards strengthening and consolidating their position along the northern coast of New Guinea. Hampering this objective, Allied air and submarine attacks on their poorly-defended convoys were becoming increasingly effective. Heavy equipment, food and ammunition were soon in short supply, while difficulty in maintaining an adequate supply of spare parts severely reduced Japanese air strength. Meanwhile, the Combined Fleet had, by mid-November 1942, suspended all offensive operations and ordered its light forces to operate chiefly in fulfilling the constant requirement for supplies. The major units based at Truk were held back in preparation for a decisive action against the US Pacific fleet at some time in the future.

The Allies continued to improve their interdiction and maritime strike capability. In January 1943, the submarine USS *Wahoo* reported that after a ten-hour running battle off New Guinea, she had sunk an entire convoy of two Japanese freighters, one transport and one tanker. In early March, in what was to be their last major resupply operation, the Japanese attempted to run a large reinforcement convoy from Rabaul to Lae. Good intelligence allowed the Allies to mount a massive air attack, and in what became known as the battle of the Bismarck Sea, the Japanese lost all eight transports, four out of eight destroyers, and at least a third of their troops. Smaller convoys were sometimes seen after this time, but shipping available for operations had fallen dramatically. The Japanese recognised that their continued losses by surface transport could no longer be maintained and they removed eastern New Guinea from their vital area. A new strategic plan, drawn up in May 1943, established a defensive perimeter on a line joining Wake, the Marshall and Gilbert Islands, Nauru and Ocean Islands and the Bismarck Archipelago. Thereafter the Japanese abandoned hope of further offensive operations in New Guinea, and isolated areas became almost totally reliant on submarines and small barges

てを任務につけ、予備の飛行中隊3個を空中掩護の任務に当て、そして訓練機を武装し潜水艦を見つけ出すようにと指令した。

日本側も重圧の前で、最低限の活動を維持するのさえ困難であった。6月末には本土付近の防衛のために、すべての潜水艦がオーストラリア水域から引き揚げられた。奇妙なことに、日本軍の最終作戦が一番効果的な結果をもたらすことになった。6月16日、伊号第174潜水艦が、燃料と爆薬を満載したアメリカ陸軍輸送船「ポートマー」を魚雷2本で攻撃し沈没し、戦車陸艇輸送船にも大きな被害をあたえた。

ダニエル・E・バービー米海軍少将を指揮官として、第7水陸両用部隊が編成されたことで、マッカーサーの海軍は力を得、ニューギニアで連合軍海軍は反撃に転じた。海と空での戦力増強を背景に、連合軍は水陸両用機動力と艦砲射撃の援護を初めて最大限に活用することができた。1943年9月上旬にラエで、日本軍の反撃下、オーストラリア兵による水陸両用機能を使った上陸作戦は決行された。そして、数週間後にはフィンシハーヘン攻撃が成功した。

初期の陸上作戦と較べて、水陸両用の機動力を使った作戦は、損失を軽減し進攻の速度を速めた。水陸両用の機動力を使い、堅固な守備地点は避け、兵士たちは守備が薄いかまったく存在しない海岸へ上陸した。ラエにおいて、「連合軍は直接の戦闘なしに壊滅的な打撃を我々に与えた」と日本軍も認めた。ラエでの例にならない、その後マッカーサー指揮の軍はニューギニア北部の海岸を「蛙とび」し、ホランジア、ワクデ、そしてナムフォ島まで水陸両用作戦を何度も繰り返した。1944年3月までに、マッカーサーはアドミラルティー諸島を奪回し、マヌス島には海軍前進基地を設置し、そこからフィリピン解放のための水陸両用作戦を開始した。

オーストラリアの軍艦は、バービー指揮下の第7水陸両用部隊に完全に組み入れられ、多くの作戦に参加した。オーストラリア海軍の武装巡洋商船「マヌーラ」、「カニンブラ」、「ウェストリア」が、歩兵上陸用の船に改造される一方、オーストラリア軍の巡洋艦と駆逐艦は、海岸線の艦砲射撃と海上警戒の任務を与えられた。

日本軍の見解

日本軍、特に日本海軍は、戦闘力を最大限に発揮するために構成された。海軍は、輸送業務の維持と保全に対して最低限の注意しか払わなかった。これは日本にとって致命的な弱点になった。なぜなら、日本の工業発展にもかかわらず、日本の商業船舶輸送は、平時においても十分でなかったからである。日本はアメリカの造船力に太刀打ちできず、開戦時の輸送船と貨物船の不足の上に、戦時の減耗が加わり、日本の兵站業務に大きな弊害が生じた。それを補うため、人員や機材の海上輸送を軍艦に頼る傾向が著しく

for resupply.

Japanese submarines began their supply missions to New Guinea in December 1942 and, with the attrition of other transport assets, it was soon usual for most of the Japanese submarine service to be dedicated to transport. Although safer than other methods, supply by submarine was hardly more efficient. Stripped of all unnecessary equipment, submarines were then incapable of offensive operations and still only able to transport a very small load. Even the largest 2,000-ton submarines were estimated to have a cargo capacity of only 20 tons below decks and another 40 tons above, or alternatively 50 troops and 15 tons of cargo. The usual load, however, was much less and nearly half the early missions failed after the submarine was unable to establish communications with forces ashore. Despite the introduction of several ingenious devices to increase cargo capacity and reduce unloading time, such measures could not make up for the lack of a fully functional transport service.

Despite often possessing the advantages of position and preparedness, the majority of Japanese troops in New Guinea were never to come to grips with Allied forces. Subjected to what was, essentially, an extremely effective blockade, enemy troops suffered terribly from illness and malnutrition. Claims have since been made that deaths in combat account for only 3 per cent of the 100,000 Japanese who died in New Guinea. Those on the ground were under no illusions. One of the few Japanese survivors of Buna was



Gunners from the corvette HMAS *Geelong* fire on Japanese positions in late 1944. Naval support played a vital role in the Allied counter-offensives in New Guinea.

1944年末、日本軍陣地をフリゲート艦「ジロンク」から砲撃する砲手たち。ニューギニアにおける連合軍の反撃に、米海軍による援護はきわめて重要な役割を果たした。AWM075716

なった。

これらの限界にもかかわらず、ニューギニアの日本軍は、1942年中はパラオとラバウルからの海上輸送によって十分な補充を受け、その結果、攻撃姿勢を維持することができた。しかしその年末までに、連合軍がミルン湾やココダやブナで勝利したため、ニューギニア北部海岸の守備基地を強化統合にする方向に注意が向けられた。これを妨害するための、連合軍の航空部隊と潜水艦は日本軍の護衛の甘い船団に対して攻撃を行い、その効果はしだいに上がっていった。大型機材、食糧、そして弾薬がまもなく不足し始め、予備部品の補給維持が困難になり、日本の航空戦力に深刻な影響を与えた。一方、連合艦隊は1942年11月中旬にはすべての攻撃を中止し、その小型艦艇に恒常的な補給活動を行うようにと命令を出した。トラック島に配置された主要艦艇は、やがて来るであろうアメリカ太平洋艦隊との決戦のためにとどめおかれた。

連合軍はさらに攻撃抑止力を強化し、海上攻撃能力を向上し続けた。1943年1月、アメリカ軍潜水艦「ワフー」は、ニューギニア付近での10時間にわたる戦闘の後、日本軍の貨物船2隻、輸送船1隻、タンカー1隻で構成された船団を撃滅したと報告した。3月上旬に日本軍は、結果的には最後の主要な補給作戦となる、ラバウルからラエに向けての大規模な増援軍派遣を試みた。その動きを前もって探知していた連合軍は、大規模な空爆をしかけ、ビスマルク海海戦と呼ばれた戦いにおいて、日本軍は輸送船8隻すべてと駆逐艦8隻のうち4隻が沈められ、そして兵員の3分の1を失った。この後、小規模の船団は時折り見られたものの、作戦に使われる艦船は劇的に減少した。日本軍は、海上輸送においてこれ以上敗北を繰り返すことはできないと認め、ニューギニア東部を最重要地域から除外した。1943年5月に決定された新しい作戦計画は、防衛線をウェーク、マーシャル諸島とギルバート諸島、ナウル、オーシャン諸島とビスマルク諸島を結ぶ線に置いた。それ以後の日本軍は、ニューギニアにおける攻撃作戦をあきらめ、孤立した地域の補給は潜水艦と大発にたよらざるを得なくなった。

日本軍潜水艦はニューギニアへの補給任務を1942年12月から開始し、他の輸送手段が減耗する状況において、まもなく補給輸送のみに使用されることになった。他の輸送方法よりも安全とはいえ、潜水艦による輸送は効率が非常に悪かった。必要以外の機材を取り外してしまったことで、潜水艦は攻撃能力を失い、しかも大変少量の荷物しか運ぶことができなかった。最大級の2,000tの潜水艦でさえも、運搬できる貨物は艦内に20tと艦上に40tか、あるいは兵員50名と貨物15tであった。しかし、通常の貨物量はそれよりもずっと少なく、初期の任務の約半数は、陸上部隊との連絡をつけることができなかったため、失敗した。貨物量を増やし、荷揚げの時間を短縮するためのいくつかの巧妙な工夫が考案されたにもかかわらず、通常の船舶による輸送手段の欠

later to admit that “We lost ... because we could not supply our troops, and because our navy and air force could not disrupt the enemy supply line”.

Conclusions

To say that the Allied navies supported the actions of land forces in New Guinea would be an understatement. Although Allied maritime power could not ultimately remove the Japanese from New Guinea, it did directly affect the course of events ashore. Throughout the operations, the protection and maintenance of the sea lines of communication were vital to the successful progress of MacArthur’s campaign. The simultaneous denial to the Japanese of their own supply lines meant that the enemy had no hope of competing with Allied “troopers, beans and bullets in greater and greater numbers”. Later, when the Allies had clearly established the capability to establish local superiority on the sea and in the air, it was possible to exploit this control for combined operations. Compared to overland assault, power could thereafter be projected at times and places chosen by the Allies and with remarkable speed and economy.

The Japanese, on the other hand, consistently failed to allocate sufficient priority to either a concentrated offensive against Allied shipping, or protection of their own lines of communication. Once they had lost control of the sea and air off the New Guinea coastline, any Japanese local superiority ashore could never be effectively applied. Starved of reinforcements and supplies, Japanese strong points were consistently neutralised, and either disposed of piecemeal or left to waste away. Though often ignored by historians, the operations of naval forces around New Guinea were vital to the war’s outcome, providing the “enabling factor” that allowed the campaign to be fought to its successful conclusion.

損を補うことはできなかった。

ニューギニアでの日本軍は、部隊配置と軍備の点ではしばしば優位にたったものの、連合軍に立ち向かうことができなかった。非常に効果的な連合軍の封鎖の前で、日本軍は病気と栄養失調にひどく悩まされた。ニューギニアで死亡した10万人の将兵のうち、戦闘で死亡したのはたった3%にすぎないと言われている。実際に戦場にいた兵士たちは、それがはっきりわかっていた。ブナで生き残った数少ない日本兵の一人は、「我々が負けたのは、兵員への補給ができなかったこと、そして、我が海軍と航空部隊が敵の補給ルートを妨害できなかったからである」と語っている。

結論

連合軍の海軍は、ニューギニアで陸上部隊の活動を支援しただけではない。連合軍海軍は、日本軍をニューギニアから完全に追い払うことができなかったとはいえ、陸上戦の展開に直接に影響をおよぼした。この期間の海上交通の防衛と維持は、マッカーサーの作戦を成功裏に進めるためには絶対不可欠であった。それと同時に、日本軍の補給ルートを妨害したことで、日本軍は「もっともっと数多くの兵隊と豆と銃弾」をもった連合軍と競うことができなかった。その後、この地域で絶対的な制海権と制空権を握った連合軍は、その力を海と空の合同作戦に利用するようになった。陸上攻撃に較べると、それ以後の連合軍は、選んだ時と場所に驚くべきスピードと効率性をもって攻撃力を投入することができるようになったのである。

一方日本軍は、連合軍の船舶輸送に集中攻撃をかけることや自軍の兵站の保護に対して、十分な関心を寄せることがなかった。いったんニューギニア沿岸の制海権と制空権を失うと、海岸地域での日本軍の優位性は失われた。援軍や補給物資の不足は、日本軍の強固な守備を崩し、そして守備地域は徐々に連合軍の手に落ちるか、放棄された。しばしば歴史研究者によって見落とされているが、ニューギニア近辺での連合軍海軍の作戦活動は、ニューギニア戦を勝利に導いた要因であり、戦争の結末にも重大な影響を与えているのである。

田村恵子訳