

失敗に終わったディエップ奇襲上陸作戦

FAILED LANDING ON THE DIEPPE

解説◆白石 光



放棄されたチャーチルの群。右側、B中隊第9小隊所属のMk. IIIは機関部が焼損したらしく、吸気ルーバー上部のメッシュ部分から砲塔側面にかけてが煤けている。車体後部右側に落ちている大きな長方形のものは、吸気ルーバー上部に取り付けて使用する渡渉用延長ダクト。画面左側、6ポンド砲の空薬莖多数を始めたとする、散乱した各種遺棄器材を見つめるドイツ兵の後方には、ユニバーサル・キャリアーも1輛擱座している。

Churchil Mk. III of B Co. installed extension exhaust tube.



B中隊第10小隊所属のチャーチルMk. III。左側履帯が脱落しているが、これは地雷や対戦車兵器によるものではない。写真にも写っている、この一帯独特の大粒の砂利浜が犯人である。チャーチル初期型に使用されていた写真のB.T.S.3(重)型履帯にとり、この海岸の勾配と砂利の抗力の組み合わせが、履帯連結ピンの折損に最適という悪条件を生んでしまったのだ。

フランス本土、ルアーブルとブローニュとの間に位置し、イギリス海峡に面した沿岸都市、ディエップ。1942年8月19日イギリス連邦軍は、この街とその隣接地域への上陸作戦を敢行した。“ジュビリー”と命名された本作戦を語る時、当時のイギリス連邦軍のコマンド式戦術について触れないわけにはいかない。コマンドとは、1940年6月のダンケルク撤退直後に編成された少数精鋭の奇

襲部隊のことで、その名は1899～1902年にかけて戦われたボーア戦争時、素速い動きでイギリス遠征軍を悩ませたボーア軍の部隊名に由来する。

始祖であるボーア軍と同様に、イギリスのコマンド部隊も大胆、かつ迅速で効果的な奇襲攻撃と、その後の急速な撤収を戦術の基本としていた。つまり、通常の陸軍部隊に課せられるもっとも基本的・一般的戦術であり、また重要任務である地歩の

確保(占領)は行なわず、代わりに敵戦力そのものの破壊や通信・補給線の遮断、拠点の破壊などをその主任務としていたわけだ。

コマンドの提唱者、ダットレー・クラーク陸軍中佐は、チャーチル首相の全面的バックアップの下、急速に部隊の編成に着手した。そしてダンケルク撤退作戦が正式に完了したわずか19日後の6月23～24日には、フランスのブローニュールツーケ



擱座したLCA(強襲揚陸艇)と戦死したカナダ軍兵士たち。プロバガンダ用写真撮影のための「ヤラセ」臭い雰囲気もどことなく漂っているが、ちょうどこのとき、近隣にいたドイツ側報道陣が作戦当日中に取材活動に入った事実もあるため、一概にそうともいい切れない。なお、他の戦闘に比べて本作戦直後を捉えた写真が非常に多いのは、このドイツ側報道陣の活躍による。

Abandoned LCAs as pattern camouflage painted.



チャーチルMk. IIIを検分するドイツ兵たち。Mk. IIIに採用された不均衡な六面体の平面形を持つ全溶接製砲塔には通常、後部に収納箱がボルトオンされている。しかし、この車輛名“ブロンディ”ばかりでなく、ジュビリー作戦に参加したカナダ第14戦車連隊のMk. IIIは、全車とも取り外していたようだ。また、砲塔側面の消火器ボトルや、渡渉のための水密ターボリンの張り付け方も興味深い。車体後部のエキゾースト・パイプには、ふた又の渡渉用延長パイプが取り付けられている。

地区に対して、独立第11中隊による小規模な奇襲攻撃を敢行、作戦は成功裡のうちに終了したのだった。

1940年から1942年前半にかけて数多く行なわれたコマンド作戦をふまえて、それまでの戦訓を繙いたイギリス連邦軍は、3軍統合指揮によるコマンド式戦術は一応完成の域に達したと判断していた。またコマンド作戦自体も、当初は隊員数わずか120名ほどの独立第11中隊による奇襲に始まったものが、ひとつの作戦に参加する部隊数の変化により必要に応じて徐々に大規模化してゆく傾向を示していた。

このような情況下、イギリス連邦軍はコマンド式戦術の集大成として、また、のちの第2戦線（西ヨーロッパ戦線）形成当初（オーヴァーロード作戦のこと）に生ずると予測される諸問題を事前に把握・検討する手段として、さらに「イギリス連邦いまだ健在なり」のプレゼンスを自国民並びに世界にアピールするため、ディエップへの上陸、暗号名ジュビリー作戦の実施を決定した。

本作戦は、前述のごとく多分に実験的性格を持つゆえに、内陸部に進出することなく、ビーチヘッドを確保して目標地域を掃討したあとは、

速やかに撤収するというコマンド式戦術が導入された。立案者は、あのマウントバッテン卿である。彼は、これまでもブルヌヴァルのレーダーステーション奇襲、サン・ナゼールのドック破壊など、独創性に富む大胆不敵な作戦を立案、実施し見事に成功を収めてきた人物だ。

ところで、前述の表面的な理由の他に、この作戦を実施に踏み切らせた「影の理由」ともいうべきものも存在していた。それは、すでに知られていたフレイヤ型レーダーを中心としたドイツ軍の早期警報組織の他に、未知のレーダー警報システムが

C中隊第15小隊所属のチャーチルMk. III。それまで使用されていた側面開口式吸気ルーバーの側面には、“コンファデント”のニックネームが書かれている。砲塔側面には、まるで迷彩パターンのごとく水密ターボリンを剥がした跡がくっきりと残り、砲口に至っては、直接ターボリン越しに初弾を発射したようだ。そんな点からも戦況の切迫具合がよくわかる。

Churchil Mk. III of C Co. with air-intake lubber for action on the beach.





上陸地点“レッドビーチ”の情景。手前のチャーチルMk. IIIは、一見、地雷による損傷とも思えるが、車体下部にそれらしい痕跡は見当たらず、周囲の地面に炸裂孔もない。また、飛び出したボギーの傾斜角度から見ても、例によって連結ピンの破損による履帯切断後、あえて右側履帯のみで後進をかけて車体を偏向したために左第1転輪が力点となり、このような破損状況になったと推察できる。

Panoramic view of the Red Beach, beached LCT seeing in right side.

“ブロンディ”同様に左側履帯を切断して擱座したチャーチルMk. III。この作戦の記録写真では、チャーチルだけでなく、カナダ軍車輛の多くが車体を海岸線に平行にして擱座している。これは、戦車部隊が歩兵達に車体を掩護物として利用させたためであった。一般的に、縁もゆかりもない戦車部隊と歩兵部隊が組み合わされるのはわりと普通のことと、その場合の相互連携意識の欠如の結果、生じた悲劇も戦史上には散見される。しかし、本作戦ではお互いが同郷（カナダ）出身ゆえ、戦車が歩兵のためによく献身した。

Churchil Mk. III and Canadian vehicles abandoned on the beach.





LCTから上陸の後に水没したチャーチルMk. I。まだ6ポンド砲用榴弾が部隊交付されていなかったこの時期、車体前部に軽砲身3インチ榴弾砲、砲塔に2ポンド砲を搭載したCS（クローズ・サポート）型のMk. Iは、中隊本部小隊毎に各2輛が配属されていた。ジュビリー作戦（ディエップ上陸作戦）では、このように水没したチャーチルも多く、カナダ第14戦車連隊長アンドリュー中佐自身も、水面下3mに沈んだ車内で溺死している。



Churchil Mk. I bottomed after disembark from LCT.

存在するのではないか、という疑問を解決することだった。

イギリス連邦は以前にも、ドイツ側レーダーの性能評価のため、フランス本土、ブルヌヴァル所在のレーダー早期警報ステーションを空挺部隊とコマンド部隊が急襲、同行した空軍のコックス技術軍曹が装置の重要部分の奪取に見事成功するするという先例を得ていた。しかも今回は、作戦範囲内のディエップから西へ2マイルほどのブルヴィル近隣の海岸添いの崖上に、同様の早期警報ステーションが存在していたのである。先のブルヌヴァル作戦の立案者であるマウントバッテンが、これに目を付けなければなかった。そこで早速、上陸部隊にニッセンサルという空軍の技術軍曹が配属された。

このジュビリー作戦の中心兵力となったのは、カナダ第2歩兵師団である。同師団はすでに2年もイギリス本土に駐留しており、ごく一部が実戦に参加したものの、大部分は長すぎた「待ちぼうけ」にイライラしながらも、血気盛んだった。またビーチヘッド左翼掩護部隊には第3コマンド隊が、右翼掩護部隊には映画『史上最大の作戦』にも登場した、白のタートルネックセーターと特製スポーツ・ライフルで有名な、ロバット卿が指揮する第4コマンド隊が配属された。

興味深いのは、創設されたばかりのアメリカ・レンジャー部隊からも、特に選抜された将兵50名が参加したことだ。

機甲兵力では、カナダ第14戦車連隊、別名カルガリー連隊のB、C中隊が参加。主力は全溶接製砲塔に6ポンド砲を搭載したチャーチルMk・IIIだったが車体に軽砲身3インチ榴弾砲、砲塔に2ポンド砲を搭載していたクローズサポート型のMk・Iも、一部には装備されていた。

本作戦参加車輛の中でも特筆すべき存在だったのはオーク（Oak）と名付けられた火炎放射戦車だろう。これは、のちのチャーチル・クロコダイルの原点ともいべき車輛で、1941年9月に開発されたユニバーサル・キャリア搭載のロンソン火炎放射装置の改良型を、チャーチルMk・Iから3インチ榴弾砲を取り去ったタイプ、チャーチルMk・IIに搭載したものだった。作戦決行に合わせて大慌てで開発されたため、わずか3輛しか出陣できなかったが、同車を積んだ戦車揚陸艦は接岸を目前にして沈没、遂にオークは実戦では1度も「火を吐く」ことなく「鎮火」してしまったのである。

さて、このようにして実施されたジュビリー作戦だったが、その結果は惨憺たる有様だった。ディエップ地域一帯独特の砂利で構成された海岸線では、浜の勾配角と砂利の抵抗値のバランスが、当時チャーチル戦車が利用していた履帯の連結ピンを折損するのにちょうどよい値となってしまう、弾雨の中、履帯を切断したチャーチルが続出してしまった。加えてカナダ第2歩兵師団の歩兵たちも、壊滅的な打撃を受けてしまっ

たのである。

結局イギリス連邦軍の被害は、死傷者（捕虜も含む）が陸軍3670名、海軍550名、空軍153名、放棄戦車29輛、撃破された航空機106機、駆逐艦1隻（！）であった。

このような悲報が相次ぐ中、たったひとつの朗報は、当時の段階では、まだフレイヤ型レーダーに代わるレーダー警報システムは機能していないということが確認されたという点だった。

ジュビリー作戦失敗の原因は、予想以外に素速かったドイツ軍側の反撃ももちろんその一因ではあったが、なによりも、コマンド式戦術で実施するには作戦の規模が、大きすぎたということが挙げられよう。と同時に、当時のイギリス連邦軍は、自身が思うほどには3軍統合指揮に長けてはいなかったということだ。しかし、このような戦訓があったからこそ、オーヴァーロード作戦時、イギリス連邦軍は、AVRE特殊工兵車、クラブ対地雷戦車、クロコダイル火炎放射戦車、シャーマンDD水陸両用戦車などを開発、見事ヨーロッパ侵攻を果たせたともいえよう。

こうしてみると、ジュビリー作戦はその目的のうちの2つ（未知のレーダー早期警戒システムの有無の確認と「西方の壁」の実力評価）については達成したということになる。ただし、マウントバッテンがこれほどの損害を予測した上で、敢えて本作戦を決行したかどうかについては明らかにされていない。