

基 調 講 演

日本の戦争とエア・パワー —歴史的視点から考えた今日的インプリケーション—

大村 平

1 飛行機とエア・パワーの誕生

20世紀を通して、人類の歴史に大きなインパクトを与えた技術突破を挙げるなら、

原子力の利用

高分子化合物（いわゆるプラスチックなど）の発明

抗生物質の発見

情報技術の躍進

などが有力候補ですが、それらと並んで空中を飛行する技術を見落すわけにはいかないでしょう。

人類は、かねてから鳥のように空を飛びたいという願望を抱き、大きなタコを使ったり、羽ばたき機を作ったりするなどの努力を積み重ねたあげくに、ついに、ライト兄弟が1903年に12馬力のエンジンを搭載した複葉機で初めての飛行に成功したことは周知のとおりです。このときの飛行距離は260m、高さは3m、飛行時間は59secだったそうです。

こうして飛行の可能性が実証されると、飛行機の研究は一挙に加速され、僅か6年後の1909年には英仏海峡を飛び越えるまでに成長しました。その後、国土が広大な米国で、郵便物の集配の手段として飛行機が実用されるなどを皮切りに、飛行する技術は人類の文明の一端を担ってきたと言っていいでしょう。

もちろん、役に立つものはなんでも利用するという体質を持つ軍部が、それに目を付けないわけがありません。個々の国の記録は手元にありませんが、多くの国の軍部が飛行機の軍事利用に関心を抱いたことは、まちがいないものと考えられます。

日本では1909年に、軍用気球研究会が飛行機の研究開発を始め、1910年には日野大尉がグラード式単葉機で、徳川大尉がファルマン式複葉機で、それぞれ、700mと3000mを飛んだという記録が残っています。それでも、当時、航空機が将来、戦争の帰趨を決定づける有力な武器になると予想した人は、どのくらいいたのでしょうか。

1914年になると、第1次世界大戦が勃発しました。当然、飛行機の活用も計られます。当初はもっぱら偵察と観測に使われますが、やがて、機関銃を積んで互いに空戦を交え

たり、相手側の地上軍に対する攻撃や、都市への爆撃も試みられたりしました。日本の陸軍機も、当時、ドイツの支配下にあった中国の青島を初めて夜間爆撃したという記録も残されています。こうして、飛行機の軍用上の有用性が徐々に立証されていきました。

これらの成果を見ながら、日本の陸軍では 1915 年には航空大隊の編成に着手し、1925 年までにファルマン機による 6 個大隊の編成を終了して、陸軍航空隊の陣容が整いました。

いっぽう、日本の海軍も陸軍と並行して飛行機の戦力化に努め、第 1 次世界大戦の頃には、「若宮」という船舶を母艦として、フロートを取り付けた 4 機のファルマン機を搭載し、青島攻撃に参加しています。これが、日本海軍航空隊の初陣であり、約 2 ヶ月間に 49 回も出撃し、偵察、弾着観測、機雷探索、爆撃などに活躍したと記録されていますから、航空戦力の得意技を有効に発揮していたと言えるでしょう。

同時に、航空戦力の重要さに対する認識も深まり、イギリス、フランスなどから先進技術を学び取り、航空戦力を充実させようとする気運も、いっそう高まっていきました。その 1 つの象徴として、1918 年には東京大学に航空工学科が発足しています。この学科は、第 2 次世界大戦の敗北によって 1945 年に消滅し、日本の復興に合わせて 1954 年に復活するなど、日本の航空技術の動向を物語る象徴の 1 つとなっています。

2 エア・パワーの特質

世界列強の近代軍の沿革を見ると、まず陸軍が創られ、ついで海軍が生まれ、陸軍や海軍の中に航空部隊が芽生え、やがて、それが空軍として独立するというのが、ほぼ共通のパターンになっています。これは人類が、まず陸上に生存の場を求め、つぎには、海を渡って生存圏を拡げていくというのが自然の順序であり、つづいて文明の進化につれて、空も利用しはじめたのですから、当然の成りゆきでしょう。

ただし、空軍が 1 つの軍種として独立した時期は、国によってさまざまです。イギリスが 1918 年でもっとも早く、つづいて、1935 年ごろまでには主要国の多くが空軍を独立させているのに対して、日本では、早くから論議はされながら、結局、実現しないまま 1945 年の敗戦によって、陸軍と海軍が、それぞれ所有していた航空部隊もろとも一挙に消滅してしまいました。そのあげく、約 9 年のブランクの後に、ほぼいっせいに、陸・海・空の自衛隊として、それぞれ、米国の陸軍・海軍・空軍の強い影響力のもとに、スタートしたわけです。

こうして日本にも航空自衛隊という名の空軍が存在するのですが、この武力はどのように使われるのでしょうか。

空を利用した武力の戦いを、日本では便宜的に防空戦闘 (Defense Air Combat) と支

援戦闘 (Support Air Combat) に分けて説明することがあります。前者は、我が方を攻撃する意図をもって上空から進入してくる敵機を撃退もしくは撃墜するための戦いであり、後者は、地上あるいは海上で戦っている友軍を支援するための戦いです。したがって、一般的に言えば、要撃を任務とする戦闘機は上昇力にすぐれ、地上からの誘導を受けながら接敵し、一発必中のミサイルなどによる攻撃を成功させなければなりません。

これに対して支援戦闘を任務とする戦闘機は、地上あるいは海上で戦っている友軍と緊密に連絡を取り合いながら、決して味方を誤爆することなく、正確に、場合によっては、繰り返し、地上あるいは海上の敵を攻撃することが必要になります。このため、支援戦闘を任務とする戦闘機は、低空性能が良く、多数の爆弾やミサイルなどを搭載できることが望まれるので、ミニ爆撃機のような性格を備えるのがふつうです。日本の場合には、いろいろな経緯のために、必ずしも、そうなっていませんし、さらに、世界の先進国における戦闘機開発などの状況を見ても、そのような分類が絶対的であるとも思えません……。

いずれにしても、かつては、戦闘の補助手段として登場した航空戦力が、昨今では、戦争の帰趨を決定する能力を持ちはじめていることに注目する必要があります。第2次世界大戦で日本が無条件降服をするに至った経緯を見ても、日本の一般国民や経済活動の拠点を爆撃によって徹底的に破壊したあげくに、最後のダメ押しは、広島と長崎に投下された1発ずつの原子爆弾であり、それを運んできたのは、たった1機ずつのB-29であったことが、それを物語っています。

ただし、飛行機には数々の弱点や欠点があることも承知しておく必要があります。なにしろ、空に浮かばなければ仕事にならないのに、空に浮かべば丸見えで標的になりやすく、低空で進入しても、金属で作られている部分が多いのでレーダーに発見されやすいし、ミサイルなどを被弾すると簡単に墜落してしまうほか、燃料切れが命取りになるし、離着陸には長い滑走路を必要とするなど、多くの弱点があり、これらを解消するための研究が進められてはいるものの、一朝一夕に解決できるとは思えません。したがって、エア・パワーの長所を十分に発揮させるとともに、短所をカバーする知恵と努力が、今後とも作戦運用の要訣でありつづけるでしょう。

なお、陸上や海上の戦いについては、すでに半ば死文化しているとはいえ、不必要な苦痛を与える毒ガスやダムダム弾の禁止とか、降服した敵艦の乗組員は助命しなければならないとかの、国際的な戦争法規があります。

これに対して、空戦については、慣習法も成文法もありません。歴史が浅く、変化も激しいので、国際的な法規を検討する段階にはないのかもしれませんが、強いて言えば、1923年に定められた空戦法規案に準拠するほかないでしょう。

それによると、軍隊や軍事目的物以外を攻撃してはならない……などと決められてい

ます。しかし、第2次世界大戦などを経て、戦争技術が革命的に変化するとともに核兵器なども出現し、戦争が軍隊だけのものではなくなった現在となつては、すでに、死文化していると考えざるを得ないでしょう。

3 エア・パワーと国力

エア・パワーの第1の目的が国の防衛にあることは論を待ちませんが、エア・パワーの建設と維持が副次的に国力の増強に貢献することも、決して少なくありません。

その1つは、空の安全の確保です。日本で飛行機による定期旅客輸送（民間航空）が本格的にはじまったのは第1次世界大戦が終了した翌年（1919年）ですが、いまでは、このような定期便をはじめ、多数の航空機が空を往来しています。そして、これらの航空機のほとんどは、無法な攻撃に対する自衛の手段を持っていません。つまり、丸腰です。それが許されているのは、日本のエア・パワーが無法な攻撃を抑止する実力を持っているからでしょう。つまり、エア・パワーの存在が空の治安維持に結果的に貢献しているわけです。

これは、平和な日本ではあまり実感を伴いませんが、飛行機による自爆テロにこりた米国が、不審機を見つけるたびに武装した戦闘機を迎撃に向かわせていることも参考にする必要があります。

つぎは、日本が自前で航空機製造業を持つことのメリットについてです。飛行機の設計と製造には、従来の乗り物の場合より格段に高い知恵と工夫を要します。二、三の例を挙げましょう。

1952年にさっそうと登場したコメット機はジェット機による大量輸送時代の幕をあけたのですが、なんと翌年には、突然、空中分解を起して乗員の全員が死亡。さらに、その翌年にも2回の空中分解が相つぎ、「コメットの悲劇」として全世界を驚かせました。この事故の原因究明は困難を極めました。ついに与圧と減圧の繰り返しによる胴体の疲労破壊であることが判明し、爾後の飛行機設計に反映されるようになりました。

このような多くのノウハウが、日本では、航空機製造業を介して、自動車産業など多くのメーカーやユーザーに広まり、日本の技術水準を向上させてきたことは周知のとおりです。

このほかにも、ジェット戦闘機用に開発されたブレーキの知識が新幹線のブレーキに活用されたり、飛行機の風防の製作技術が自動車の窓に応用されたりするなど、飛行機製造や管理の技術が、他の産業に対して先導的な役回りを果たしている例は枚挙にいとまがありません。

こういう実情ですから、エア・パワーについて考察し、思索するときには、その波及

効果が産業や科学技術を通じて、ごく身近にまで及んでいることにも留意したいものです。

最後に、「戦闘機を独自に開発できることは一流国の証しである」という感覚を抱いている人たちが少なくないことも付言しておきたいと思います。