

ブリーフィング・メモ

「航空自衛隊の創設」

戦史研究センター安全保障政策史研究室

西田 裕史

はじめに

1950年8月、警察予備隊として始まった戦後日本の防衛の歴史はすでに旧軍の歴史と比べても遜色のない年数を積み重ねてきた。そのうち、最も遅れて出発した航空自衛隊は現在、航空宇宙自衛隊への発展を目前に控えており¹、将来を考える上でその原点を見つめ直すことには相応の意義があるものと思われる。しかしながら、陸海自衛隊についてはその前身組織も含め徐々に研究が蓄積されつつある一方で、航空自衛隊の創設期に関する実証的研究は少ない。しかも、その大半が米国側資料に依拠したものである。本稿は、創設期の航空自衛隊について、主に近年利用可能となった国立公文書館所蔵の防衛庁（現防衛省）が移管した庁史資料に基づき、改めて日本側の視点から記述するものである。

旧軍人による航空再軍備研究（陸海合同での意見書提出）

戦後まもなく、旧陸軍や旧海軍の出身者が再軍備研究を行っていたことはよく知られているが、旧陸軍の航空関係者も航空に特化した再軍備研究を行っていた。

このうち旧陸軍では、1950年頃には航空再軍備研究が開始された。彼らは、防空主体の独立空軍を念頭に、まず東京要域を、引き続いて本土全域をカバーできる空軍を、米軍の援助を前提として整備することをめざした。

一方、旧海軍では、米軍貸与艦艇受け入れ準備のためのいわゆる「Y委員会」において再軍備研究が行われる傍ら、航空再軍備研究の場として、1952年7月に「航空技術の振興は勿論一般兵術の研究を主体とする」海空技術懇談会が設立される。彼らが一貫してめざしたのは、水上部隊と一体となって行動できる、旧海軍航空同様の海上作戦能力に優れた、対潜戦主眼で将来的には海上交通線までカバーできる空軍であった。

このように、めざすところが大きく異なる旧陸海軍の航空関係者たちであったが、同年11月、彼らは合同で吉田茂総理にあてて意見書を提出している。その約4ヶ月前、旧陸軍航空関係者が単独で吉田総理らに提出した意見書との、本文要旨・二段階整備構想・基本となる戦闘機数の一致といった共通点から、この合同意見書は旧陸軍関係者の意見書を元にしたものであると考えられる。

めざす空軍の姿は異なる彼らだったが、1950年警察予備隊（陸）、1952年海上警備隊（海）と、戦後の日本防衛のための組織が続々と整備されていくなかあって、大戦の経験から空軍こそが守りの要であると痛感していた点では共通していた。その結果、これ以上航空防衛力再建が遅れてはならないという焦燥に駆られ、両者は短期間のうちに成案を得て吉田総理にあて航空再軍備研究の成果を合同の意見

¹ 「航空宇宙自衛隊への進化も、もはや夢物語ではありません」。第53回自衛隊高級幹部会同安倍内閣総理大臣訓示（令和元年9月17日）より抜粋。「総理の演説・記者会見など」首相官邸
<http://www.kantei.go.jp/jp/98_abe/statement/2019/0917kunji.html>2020年9月14日アクセス。

書として提出したのである。

航空自衛隊創設の契機（経空脅威の活発化）

しかし、彼ら旧軍人による航空再軍備研究は、直接的には航空自衛隊創設に結びつくものではなかったとこれに携わった人々が自ら述べている。なかには、航空自衛隊創設のため、防衛省の前身である保安庁内に設けられた準備組織、制度調査委員会別室の関係者でさえ、彼らの研究自体を知らなかったと証言する者もいる。では、航空自衛隊創設の直接の契機となったのは一体何だったのであろうか。

主な要因の1つに、ソ連の経空脅威があったことは疑いない。1951年および52年の新聞報道によれば、北海道北東部に飛来する国籍不明の航空機はいずれの年も百機を大幅に上回り³、うち1952年に限って言えば、その3割から3割5分がソ連機であると考えられていた。また、飛来するのみならず、領空侵犯に至った事例について、その件数は1952年7月から1953年1月までの約半年で40回以上あったとされる。特に、1952年10月7日、米空軍B-29が根室北東海上で行方不明となり調査の結果ソ連機による撃墜と判断された事案は、日米双方のソ連の経空脅威に対する警戒感を決定的に高めた。

この事態を受け、米極東軍司令官は10月25日、本国陸軍省に日本領空を侵犯するソ連機及びソ連同盟国機との交戦許可を米空軍に付与する提案を行い、11月17日、国務省は駐日米大使宛に米極東軍司令官の要求を承認したと回答している。12月17日には、ヴァンデンバーグ（Hoyt Sanford Vandenberg）米空軍参謀長が、統合参謀本部議長宛覚書のなかで「日本の安全保障に対する最も緊急にしてしかも唯一の脅威は、共産主義国の航空脅威である」とのクラーク（Mark W. Clark）米極東軍司令官の報告に同意し、早い時期に日本空軍の中核を確立すべき旨を進言した。

また、日米両政府は吉田総理とマーフィ（Robert D. Murphy）駐日大使との間で会談を行い、1953年1月、日本政府は今後領空侵犯発生時、駐留米軍の協力を得てこれを排除するための必要な措置をとることに決定したと発表した。ほぼ同時に、米極東軍司令部も司令官が必要なあらゆる措置をとるよう指令した旨の声明を行った。2月、北海道根室沖で再びソ連機による領空侵犯が生起し、米軍機がこれに対応、発砲の上撃退した。米軍は実際に行動することを明示したのである。

これら一連の事象は日米双方に、日本自体の航空防衛力確立の必要性を痛感させた。その結果、6月、保安庁内の制度調査委員会は警備5カ年計画第2次案を策定、これを受けた木村篤太郎保安庁長官は、取材に際して記者団に航空部隊創設を示唆した。

10月には、制度調査委員会別室として航空部隊創設に関する研究を行う組織が設置され、これに呼応するかのよう、11月、米軍事顧問団も航空班を新設し、日本の航空部隊建設に対する支援態勢を強化した。同じ月、米国防総省は空軍省起案の「日本空軍建設支援計画（通称ブラウン・ブック）」を保安庁に提示、これを元に制度調査委員会別室が検討・修正作業を行い、同計画は航空自衛隊編成装備の骨格となる。

ソ連による経空脅威の活発化を受け、日米は脅威認識を共有、日本は駐留米軍の協力を受けてこれを排除することを決定し、米軍は実際に行動することを示した。そして米軍機撃墜事案の約1年後には、日本は航空部隊準備組織を設立、その翌月、米軍はこれを支援する組織を立ち上げ、かつ、全体計画を提示したのである。

² 空を経由して来襲する脅威。例として、航空機、ミサイル、近年ではドローンなども含まれる。

³ それぞれ171機、142機。

⁴ 42機以上で最大50機程度と推定される。

創設時に直面した課題

ソ連による経空脅威を1つの契機として発足した航空自衛隊であるが、その創設に至る道のりは決して平坦なものではなかった。旧軍が米国主導で完全に解体されてからすでに10年近くが経過しており、航空機はプロペラからジェットの時代へ移行していた。例えば、その操縦法や航空警戒管制といった日本にとって新たな概念を受け容れるためには、米国の力に頼らざるを得なかった。旧軍航空の操縦経験者たちにとって、技量回復のための教育訓練において語学の問題がまず隘路となった。米軍の英語による操縦訓練コースから多くの旧軍人たちが幾度かの脱落を余儀なくされ、最終的に操縦者の道を諦めた者も少なくなかった。

そもそも、新たに創設される航空自衛隊にとって、第1に航空要員を確保することが喫緊の課題であった。1950年8月に警察予備隊、1952年4月に海上警備隊として、陸上及び海上自衛隊の前身組織が航空自衛隊に先行して発足していた。それらを構成する人的基盤の大きな柱の1つが旧陸海軍出身者であり、当然そのなかには旧陸海軍で航空関係の業務に従事した者も含まれる。よって、後発の航空自衛隊が人材を集めるために、すでに旧陸海軍航空出身者を抱えていた陸海の自衛隊前身組織に協力を求めることは合理的であった。

旧陸軍航空出身でのちに航空幕僚長を務めた上田泰弘は、この要員確保の業務に携わった経験を次のように振り返る。海は当初、相当協力的な姿勢があるようにみえたが、自ら強力な航空部隊を保有することを念願していたため、実際の航空要員の差し出しは、陸に比べれば低調といわざるを得なかった。

一方、旧海軍航空出身で初代海上幕僚監部防衛部長を務めた寺井義守は、新設される航空自衛隊のために有能な旧海軍搭乗員をなるべく多く送り込まなければならぬと考えていたという。空自主力機の防空戦闘機に適応する旧海軍戦闘機操縦者を基幹になるべく多くを選抜して早期に派遣する一方、大型機搭乗員等は海自航空要員として確保するが、これらの措置により海自航空要員補充に将来若干の支障を来すことも覚悟する旨を、要員拠出方針として設定した。この方針に基づき1954年初め頃から警備隊において呼びかけを行った結果、空自よりも海自の方に適性があると思われる者までが先を争うように空自行きを志願したという⁵。

なぜ、両者の回想の間にこのような懸隔が生じるのか。その理由は、当時の陸と海との人材供給源としての規模の相違にあると思われる。航空自衛隊発足当初の定員6,765名⁷に対し、転官者の実数は陸が3,129名、海が558名であった。確かに、これだけ取り上げれば、数字として海は陸のおよそ18パーセントにとどまる。しかし、自衛隊発足前後の陸海定員をみると、陸は保安隊11万名から陸上自衛隊13万名で、海は警備隊1万323名から海上自衛隊1万5,808名でそれぞれ推移している。比率でみると海は陸の9パーセントないし12パーセントに過ぎない。よって、定員の観点からみれば、海は人材の供給源として相応以上の役割を果たしていたと言えるだろう。

創設期に直面した課題の1つである要員確保の問題を、航空自衛隊は陸海両自衛隊からの協力によって解決したのである。

⁵ 1952年10月15日、警察予備隊は保安隊に、1952年8月1日、海上警備隊は警備隊にそれぞれ名称変更。

⁶ 海の航空要員の多数が新設される空自行きを志願した理由について寺井は、彼らが海自に航空機が配属されない可能性に対して抱いた不安を挙げ、彼らの不安を払拭し説得できるだけの確信が寺井ら指導層にもなかったことだとしている。

⁷ のち6,738名に改められた。

おわりに

航空自衛隊創設準備が本格化する以前に、旧軍航空関係者によって再軍備研究が行われていた。かつては深刻な相剋を繰り返した旧陸海軍であったが、双方の航空関係者は大戦の教訓から航空こそが今後の日本防衛の要であり、その整備がこれ以上陸海の防衛力整備に遅れてはならないという焦燥から、ごく短期間のうちに合同での意見書提出に至った。

一方で、航空自衛隊創設の大きな契機となったのは、ソ連による経空脅威の活発化であった。それによって日米両国の危機意識が高まり、両国は航空自衛隊創設に向けて本格的な準備を進めたのである。

航空部隊創設の重要性を政治指導者等に働きかけることにあっては協力した旧陸海軍関係者であったが、航空自衛隊創設期についての回想をみると、必ずしもその見解は一致しない。その最たる例が、航空自衛隊創設に当たっての航空要員確保の問題に関する、旧陸軍出身上田と旧海軍出身寺井との、相反する回想である。

このほかにも、航空自衛隊発足時、航空機をすべて航空自衛隊に配属するのか、あるいは任務の必要に応じて陸海自衛隊にも分属させるのか、といった問題があった。この問題については、管見の限り、既存の文献では元防衛官僚の海原治の回想に依拠して語られている。しかし、国立公文書館が所蔵する防衛庁史資料をひもとくと、必ずしも海原の回想だけでは語り尽くせないことがわかる(紙幅の関係上、これについては稿を改めて論じることとしたい)。

本稿冒頭で述べたように、旧軍の歴史にまもなく匹敵する年数をすでに積み重ねつつある防衛省・自衛隊、とりわけ航空自衛隊の歴史については、現在もなお未開拓の地平が広がっている。換言すれば、その歴史はいまだ、証言者によって正反対に語られ、あるいは限られた語り手のみに依拠して語られる状態にとどまっている。その地平を探るためには、「多く読むしかない。少しではだめ(The cure to misunderstanding history is to read more, not less.)」⁸なのである。

参考文献

- ・防衛庁史資料(国立公文書館所蔵)
- ・中島信吾・西田裕史「航空自衛隊創設期の旧軍航空関係者の役割と米空軍の関与について」『防衛研究所紀要』第22巻第2号(2020年1月)
- ・西田裕史「航空自衛隊創設期に関する一考察——再軍備研究を中心に——」『戦史研究年報』第22号(2019年3月)
- ・増田弘『自衛隊の誕生——日本の再軍備とアメリカ』(中央公論新社、2004年)
- ・柳葉繁「航空自衛隊創設を促進し対領空侵犯措置任務の源流となった事件——ソ連機による北海道領空侵犯事件——」『鵬友』第24巻第6号(1999年3月)
- ・植村秀樹『再軍備と55年体制』(木鐸社、1995年)

⁸ Joseph S. Nye, Jr., David A. Welch, *Understanding Global Conflict & Cooperation: Intro to Theory & History* [Ninth Edition] (Pearson, Essex, 2014). ジョセフ・S・ナイ・ジュニア (Joseph S. Nye, Jr.)、デイヴィッド・A・ウェルチ (David A. Welch) / 田中明彦、村田晃嗣訳『国際紛争——理論と歴史〔原書第9版〕』(有斐閣、2013年) 31頁。

本稿の見解は、防衛研究所を代表するものではありません。無断転載・引用はお断り致しております。
ブリーフィング・メモに関するご意見・ご質問等は、防衛研究所企画部企画調整課までお寄せ下さい。

ご連絡先：plc-ws1[]nids.go.jp（[]を@に変更の上、ご送信ください。）

防衛研究所ウェブサイト：<http://www.nids.mod.go.jp/>