

研究報告

「空・海共同」の運用思想 日・米・英の空母運用の進展

塚本 勝也

第一次世界大戦では航空機が広く実戦に用いられたが、それは海軍でも例外ではなかった。戦艦を主力とする艦隊の「目」としての航空機の役割は早くから認められていたが、航空技術の発達に伴って、戦間期にはその攻撃力が注目されるようになった。第二次世界大戦が始まると、それまでの主力艦であった戦艦に取って代わり、まさに海戦の主役として活躍した。

しかし、海軍にとって全く新しいプラットフォームである航空機が、各国の海軍の戦力構成に統合されるにはかなりの時間を要し、その受容の仕方も大きく異なったものとなった。航空戦力の本格的な運用、とりわけ広大な海洋において航空機の運用を可能にした空母の導入に成功したのは、日本、米国、英国であった。英国は第一次世界大戦から空母を実戦で運用し、質量ともに日米両国を圧倒的にリードしていた。しかしながら、第二次世界大戦の開始時には、英国は既に老朽化しつつあった空母と旧式機しか保有しておらず、日米の後塵を拝していた。その結果、第二次世界大戦で海上において航空戦力を本格的に活用したのは日米海軍であった。

このような格差が生まれたのは、日、英、米の戦略環境や仮想敵国、それぞれの海軍の運用思想や組織の違いなどが大きく作用したと考えられる。本稿では、第二次世界大戦中に成熟した海空の統合運用について、3カ国の海軍の戦略環境、運用思想、組織の観点から比較しながら分析を試みる。

戦間期の空母建設については、革新的な軍事技術やドクトリンの導入によって、軍事的効果が飛躍的に向上するという「軍事における革命」(RMA)のモデル・ケースとして注目されてきた。ウィリアムソン・マーレー (Williamson Murray) らの著作をはじめ、優れた先行研究が存在するものの、史料の制約などから米英の比較研究が大半を占めている¹。それゆえ、とりわけ統合運用という観点からの先行研究が少ない日本を中心に論じたい。

ただし、ここでいう統合運用とは、異なる軍種 (service) 間の統合のことではない。英国は空軍を独立させていたものの、日米は独立した空軍を持たなかった。また、日本に

¹ 例えば、Geoffrey Till, "Adopting the Aircraft Carrier: The British, American and Japanese Case Studies," in *Military Innovation in the Interwar Period*, ed. Williamson Murray and Allan R. Millet (Cambridge: Cambridge University Press, 1994); Thomas C. Hone, Norman Friedman, and Mark D. Mandeles, *American & British Aircraft Carrier Development, 1919-1941* (Annapolis: Naval Institute Press, 1999) など。

ついで言えば、陸軍と海軍の間では統合という面では緊密とはいえず、米国とは異なり、上陸作戦を専門とする海兵隊も独立した軍種としては存在しなかった。それゆえ、本稿では後に独立した軍種を構成することになる航空機と艦艇という、海軍の内部における異なる兵科の運用、つまり諸兵科連合の事例として空母の発展を検討する。

戦略環境

RMA の原動力として、新たな技術の存在が最も注目されるが、競争的な戦略環境もその一つであることは広く認められている。例えば、国際政治学の泰斗で、ネオリアリズムの創始者であるケネス・ウォルツ (Kenneth Waltz) は、「競争関係にある国家は、最大の能力と創造性を持つ国家が生み出した軍事的イノベーションを模倣する。その結果、主要国の兵器、そして軍事戦略ですら、全世界で似かよったものとなる²」と指摘した。つまり、国家は生き残るために他国の軍事的イノベーションを模倣するのであり、結果的に似たような軍備を保有することになるという。

また、RMA 研究の第一人者であるスティーブン・ローゼン (Stephen Rosen) も、国際環境の変化は軍にとって外在的な要素であるが、それがイノベーションの機会を提供するものであることを認めている³。その結果、エリオット・コーエン (Elliot Cohen) が指摘するように、20 世紀の大半において世界中の軍は似たような兵器を保有していたのである⁴。

空母については、海洋という地理的環境に大きく左右される国家が関心を有するのは当然であろう。しかしながら、同じ海洋国家であっても、その模倣の仕方や程度については違いがあり、その受容の仕方も、その時々戦略環境に影響を受ける。そのことを示すように、第二次世界大戦における日本、英国、米国についても、空母の性格や運用は大きく異なるものとなった。

ジェフリー・ティル (Geoffrey Till) は、戦略環境が戦間期の海軍航空戦力の発展に最も大きな影響を与えたと指摘する。まず、英国は日本だけでなく、ドイツやイタリアも仮想敵国であり、さらにはインド洋や太平洋だけでなく、地中海でも交戦することが予想されていた。また、第一次世界大戦でもロンドンが空襲されたことから明らかなように、大陸からの航空脅威にもさらされていたため、限られた防衛資源を海軍航空戦力だけに投資する

² Kenneth Waltz, *Theory of International Politics*, (New York: McGraw-Hill, 1979), 127.

³ Stephen Peter Rosen, *Winning the Next War: Innovation and the Modern Military* (Ithaca: Cornell University Press, 1991), 57.

⁴ Eliot Cohen, "Technology and Warfare," *Strategy in the Contemporary World: An Introduction to Strategic Studies*, ed. John Baylis, James Wirtz, Eliot Cohen, and Colin S. Gray (Oxford: Oxford University Press, 2002), 245.

ことはできなかった。こうした戦略環境で英国が海軍航空戦力で日米に後れを取ったことを大部分説明できるという⁵。

また、戦間期の軍縮も、英国にとっては否定的な影響をもたらした。1921年に締結されたワシントン条約は、主要国間の主力艦の比率を定めたが、これには空母も含まれていた。条約の締結時点では日本と米国は大型の空母を保有しておらず、それぞれ戦艦や巡洋戦艦から空母への転換が認められた。それに対して、英国は第一次世界大戦中から空母を運用しており、戦間期の大部分をそれら旧式の空母で満足せざるを得なかった。英国の空母建設にとっては、大型空母を新造し、それによって実験を行えなかったという点で、戦間期の軍縮もマイナスに働いたと考えられる。

米国は、戦間期の早い時点で日本を仮想敵とみなしており、南太平洋が戦場になると予想していた。ただ、日本とは異なり、ハワイが最も近い前線基地であり、ワシントン条約によってグアムの防備強化を禁止されていた。そのため、太平洋における艦隊決戦で航空戦力を活用するためには空母を活用する以外になかった。その結果、空母は米海軍にとってパワー・プロジェクションの手段であることは広く認められていた。また、ティルも指摘するように、太平洋では米国にとって利用可能な島嶼、つまり基地が少なかったため、それらを獲得し、迅速に基地を建設する必要があった⁶。従って、陸上機の活用のためには太平洋の島嶼を占領する必要があり、そのために上陸作戦が必要であった。それが、上陸作戦の専門部隊である海兵隊の発展につながり、それとともに上陸作戦ドクトリンも生み出された。太平洋における艦艇による戦闘でも上陸作戦でも、エア・パワーを活用するために、空母は不可欠だったのである。

日本についても戦間期から米艦隊を南太平洋で迎撃する戦略をとっており、空母は艦隊決戦の際に、艦隊の目としての役割を果たすとともに、防空を提供するプラットフォームであった。しかし、艦載機の攻撃能力が高まると、対艦攻撃もその主任務と考えられ、敵の艦隊の戦力を漸減させるための手段としての地位は高まっていった。

日本について特に言及しておくべきは、南洋諸島の存在であろう。日本海軍は米艦隊を迎撃するにあたって、南洋諸島の基地を重視しており、ここに基地航空隊を配備し、空母戦力とともに当初は敵空母を攻撃することを想定していた。このため、日本は650マイルの攻撃距離を誇る長距離の陸上攻撃機を開発し、それらを開戦までに多数配備した。九六式陸上攻撃機や一式陸上攻撃機といった海軍の爆撃機は、水平爆撃だけでなく、雷撃も

⁵ Geoffrey Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century* (London: Frank Cass, 2004), 140.

⁶ Ibid., 140.

可能であった⁷。その結果、南洋諸島に航空基地を整備し、ここに陸上機や飛行艇を配備して、艦隊決戦に積極的に参加させる方針をとった⁸。

こうした戦略は、太平洋方面ではないものの、マレー方面で九六中攻や一式陸攻による攻撃で英戦艦プリンス・オブ・ウェールズとレパルスを撃沈したことからも、ある程度は有効であったと言える。しかし、日本海軍にとって、米国との艦隊決戦では、空母は陸上機や潜水艦と並んで、その戦力を漸減させる手段の一つであり、必ずしも主力艦としての地位を与えられていたわけではなかった。それゆえ、競争的な国際環境だけでは必ずしも空母の発展が促されたとはいえず、それ以外の要素を検討する必要がある。

組織

RMA は、競争的な国際環境だけで実現されるわけではない。戦略的な要請に基づき、新たな技術を組織的に受容して初めて成功するといわれている。アンドリュー・クレピネビッチ (Andrew Krepinevich) の定義によれば、RMA は「多数の軍事システムに新技術が適用され、それが紛争の性質と戦い方を根本的に変容させるような方法で、革新的な運用概念と組織的受容が組み合わさった時に生起」するとされている⁹。組織面でも、日英米 3 カ国の海軍では大きな相違が存在した。

まず英国は、第一次世界大戦において航空機の重要性を強く認識し、1918 年に空軍を独立させるに至った。その結果、海軍が保有していた航空部隊は空軍に吸収され、パイロットは空軍に移籍することになった。1924 年に艦隊航空部隊が再建されたものの、パイロットの訓練や艦載機の設計・生産は空軍が所管するといった、いわば「二重の統制」(dual control) を受けることになった。この結果、海軍は航空部隊から関心を失い、二重の統制が終わった後も、その立て直しに時間を要することになった¹⁰。

これに対して、アラン・ミレット (Allan Millet) は、日米を組織面でも成功した RMA とみなしている¹¹。まず、米国は第一次世界大戦後に空軍独立の機運が高まり、とりわけビリー・ミッチェル (Billy Mitchell) 准将が海軍の航空部隊を独立させるという主張を声高

⁷ 1940 年に開発が開始された陸上爆撃機である銀河は、800 キロ爆弾又は魚雷が搭載可能な双発機であったが、急降下爆撃も可能とする野心的な機体であった。日本海軍航空史編纂委員会編『日本海軍航空史 (3) 制度・技術篇』時事通信社、1969 年、470～472 頁。

⁸ 防衛庁防衛研究所戦史室『戦史叢書 海軍航空概史』朝雲新聞社、1976 年、136 頁。

⁹ Andrew Krepinevich, "Cavalry to Computer," *National Interest*, no. 37 (Fall 1994), 30.

¹⁰ Till, "Adopting the Aircraft Carrier," 207-209.

¹¹ Allan R. Millet, "Patterns of Military Innovation in the Interwar Period," in *Military Innovation in the Interwar Period*, ed. Murray and Millet, 355-356.

に叫んだ。しかしながら、ウィリアム・モフェット（William Moffett）少将を中心とする海軍航空局は強力な反論を行った。またモフェット自身の政治手腕も活用し、大統領をはじめとする高位の文民政治家に対するロビー活動を積極的に行い、空軍独立論を退けることができた。

さらに、RMAでは、新たな軍事技術の開発だけでなく、それらを組織的に受容し、ドクトリンに反映する必要がある。米海軍では海軍航空局を中心に、空母の新たな運用方法を研究する海軍大学、それらを実験・演習する実戦部隊が、いわば「海軍の三位一体（Naval Trinity）」となって、空母の発展を促したと指摘されている¹²。つまり、海軍が自らのイニシアチブでRMAを進める組織的体制を確立していたと言える。その点で、マーレーとバリー・ワッツ（Barry Watts）は、米海軍のRMAは、とりわけ組織的な相互作用とプロセスに依拠した成功例であると指摘している¹³。

日本は、米国ほどではなかったものの、英国と比較すれば恵まれた組織的状况にあったと指摘されている¹⁴。それは空軍独立論についても同様であった。日本でも英国と同様、欧米の影響を受け、軍部に空軍独立の主張がないわけではなかった。例えば、第一次世界大戦の影響が色濃い1920年に、陸軍の呼びかけによって、陸海軍で航空戦力の統合について話し合うために、「陸海軍航空委員会」が設立された。この委員会の答申では、航空部隊の統合は時期尚早とする見解で陸海軍が一致し、空軍独立は先送りとなった。しかし、1935年にドイツが再軍備を宣言して空軍を独立させると、空軍独立問題が再燃したが、海軍は再び抵抗し、結果的に空軍独立はならなかった。

その理由として、第一に英米のようなシビリアン・コントロールが存在せず、空軍独立を促すような文民政治家や議会による介入がなかったことが挙げられる。軍隊も他の官僚組織と同様、保守的な組織として知られ、その変革を内部から促すことは極めて難しい。それゆえ、バリー・ポーゼン（Barry Posen）は、平時にRMAを実現するには文民による介入が必要条件の一つだと指摘している¹⁵。しかしながら、日本は海軍大臣を軍人が占めており、海軍省にも文官はほとんど存在せず、文民の影響力は限定的であった。さらに、国会でも空軍独立が議題として取り上げられることはあっても、海軍はそうした要求を簡単

¹² Andrew Krepinevich, "Transforming to Victory: The US Navy, Carrier Aviation, and Preparing for War in the Pacific," in *The Fog of Peace and War Planning: Military Strategic Planning under Uncertainty*, ed. Talbot C. Imlay and Monica Duffy Toft (London: Routledge, 2006), 183-187.

¹³ Williamson Murray and Barry Watts, "Military Innovation in Peacetime," in *Military Innovation in the Interwar Period*, ed. Murray and Millet, 384.

¹⁴ Till, "Adopting the Aircraft Carrier," 211.

¹⁵ Barry R. Posen, *Sources of Military Doctrine: France, Britain, and Germany between the World Wars* (Ithaca: Cornell University Press, 1984), 225-226.

にはねのけ、それらが海軍の政策に影響を与えることはなかった。それゆえ、米英とは異なり、空軍独立への政治的圧力はかなり小さかったと考えられる。

第二に、海軍航空の方が陸軍を質量ともに上回っていたため、海軍が陸軍の要求を比較的容易に退けられたこともあろう。海軍の航空部隊が陸軍のそれを質量ともに上回っている事例は少なく、ハーヴェイ (A. D. Harvey) は日本の海軍航空隊は非常にユニークな存在であったと指摘している¹⁶。海軍は、航空分野で遅れをとっていた陸軍が海軍航空部隊を吸収することによって、その遅れを一挙に取り戻そうと画策しているとみていた。陸軍にとって主戦場は大陸方面であり、海軍は太平洋上であるため、両者の間では航空機に求められる性能に大きな相違があることも、海軍側が抵抗した大きな理由であった¹⁷。そうした軍種間の対立を解消するような文民による介入もなかったため、結果として陸海軍の主張が平行線をたどり、航空隊を海軍に留めておくことが可能になった。

さらに、海軍内の組織面でも、米海軍と同様に、海軍航空戦力を一元的に管轄する組織である、海軍航空本部が 1927 年に設立されたことも大きな影響を及ぼした。ティルは、海軍航空本部の設立以降の海軍航空隊の発展は、官僚機構や行政面の環境が RMA のプロセスに決定的な影響を与えるという見方を裏付けていると指摘している¹⁸。

また、米国と同様に、海軍大学校では空母の運用の研究が実施されていたし、横須賀航空隊では部隊実験と訓練が一体的に行われ、これらの機関の間で緊密な連携が図られるなど、米国と同様の「三位一体」の協力関係が存在していた。さらに、日本海軍は航空技術廠を設立し、航空関係の技術を一元的に研究開発する体制を整えるなど、航空分野が長く分裂していた英国よりは海軍の作戦に適した航空機を開発できる環境にあったと言える。

空母の運用という面では、日本海軍は最初から空母として計画された鳳翔を建造し、ワシントン条約の結果として大型空母として建造された赤城が就役すると、それらを中心に駆逐艦を配備し、第一航空戦隊を 1928 年に編成した。空母を主体とする航空戦隊の編成によって、戦艦部隊と連携した訓練を日常的に行うことが可能になり、艦隊決戦に向けた空母の運用を試行できたのである。また、海軍では「戦技」と呼ばれる実践的な訓練が行われ、それらが航空機にも活用された。戦技では、特定の艦艇や部隊が選ばれ、重点的に特定の戦術や運用を研究し、その結果は広く他部隊にも共有された。例えば、艦載機の戦技訓練としては、雷撃、水平爆撃、急降下爆撃、射撃、偵察、対潜戦などが

¹⁶ A. D. Harvey, "Army Air Force and Navy Air Force: Japanese Aviation and the Opening Phase of the War in the Far East," *War in History* 6, no. 2 (April 1999), 175.

¹⁷ 防衛庁防衛研究所戦史室『海軍航空概史』朝雲新聞社、1976 年、73 頁。

¹⁸ Till, "Adopting the Aircraft Carrier," 213.

行われ、新たな戦術の研究が進められるとともに、その技量の向上が図られた。つまり、空母と艦艇の連携、そして航空機の戦術を実験するような場が部隊レベルでも確保されていたのである。

他方、日米で最も異なっていたのは航空要員の養成であった。海軍にとって新たな兵科である航空部隊が組織的に拡大するためには、要員を急速に養成する必要があった。とりわけ、初期の航空機は性能が悪く、訓練中の事故も多かったため、パイロットの損耗率が高かった。また、新たに拡大する海軍航空部隊を充足するためにも、若い士官を短い期間で多数集める必要があったのである。

しかしながら、軍隊は時間をかけて世代交代する組織であり、トップダウンの命令だけで急速に変化するわけではない。特に戦間期は軍縮期でもあり、海軍全体の人員を拡大することは困難であったため、他の兵科と少ない人員を奪い合うような形にならざるを得なかった。それゆえ、海軍航空隊が組織的に拡大する上で直面する問題は極めて大きかったといえる。この点で、ローゼンは、モフェットと海軍航空局が新たなキャリアパスを生み出す上で重要な役割を果たしたと指摘している¹⁹。

米国はパイロットに士官を補職し、パイロットの約9割が士官であった。航空部隊の士官だけを急速に増やすと既存の海軍の人員構成が大きく崩れることになる。それゆえ、米海軍では戦時に必要な要員を確保できる予備役制度を活用した。また、パイロットに昇進の道筋をつけるために、1925年に航空関係の施策を検討したモロー委員会（Morrow Board）での決定に従い、航空部隊の司令官や空母の艦長はパイロット出身者のみに限定し、優秀な若手士官を航空分野にひきつけることに成功した。その結果、海軍部内で航空部隊の政治力が高まり、その地位を高めることに貢献した。

また、パイロットの数は増えても、急速に増える部隊や艦艇の司令官に補職する上級将校の数は限定されていた。そのため、米海軍では将来有望な士官を偵察員養成課程に入れ、基本的な操縦と機上操作を訓練して、航空分野に転籍させた。その一人がジョセフ・リーヴス（Joseph Reeves）であり、空母の攻撃的な潜在能力を見出すのに大きな貢献を果たしたと考えられている。また、ローゼンが指摘するように、軍隊を各兵科が予算、人員、権限などの組織利益をめぐる常互いに競争関係にある「政治的な集団」とみなすと、人員の増大だけでなく、発言力の強い上級将校が増えたことも、航空部隊の拡大に貢献したと考えられる²⁰。

他方、日本海軍も同じような課題に直面していたが、そのアプローチは異なっていた。

¹⁹ Rosen, *Winning the Next War*, 77.

²⁰ Ibid., 19-22.

日本海軍も当初はパイロットに士官をあてていた。その後、航空部隊の急速な拡大により、パイロットの需要がさらに高まってくると、すべてを士官で充足することは困難であった。とりわけ、士官の供給源であった海軍兵学校の定員を増加させることができなかったため、下士官から優秀な人材を選抜して充足するようになった。この一つが予科練制度であり、高等小学校卒業程度の若者を選抜して操縦術を訓練し、航空部隊の小隊長を育成するものであった。1930 年に開始された乙種予科練制度によって、1941 年までに 8,000 人以上の航空要員(偵察員を含む)が育成された²¹。その結果、米国とは逆に、日本海軍のパイロットのうち士官は約 1 割程度であり、9 割が下士官となった。

また、日本海軍ではパイロットの定員を常用機の 1.5 ～ 2 倍程度としており、絶対数としても多くはなかった²²。パイロットの総数については史料によって違いがあるが、マーク・ピーティ (Mark Peattie) の見積りによれば、開戦時点で米国には海軍と海兵隊を合わせて 6,000 人以上のパイロットがいたのに対し、日本海軍は約 3,500 人であったと考えられる²³。

さらに、その不足を補う予備員についても、日本海軍で検討されたが、艦隊決戦による「一本勝負」を重視する海軍全体としてあまり重視されていなかった。とりわけ、航空分野特有の問題として、技術的な進歩の早い航空機を操縦するための技量を予備員に維持させることは当時の日本の状況を考えれば極めて困難であり、積極的に活用されなかった点も指摘できる。例えば、大学生を予備員として採用することを目指した海軍予備学生は 1937 年から開始されたものの、現役士官の不足を補うため、訓練が終わったと同時に採用された。それゆえ、戦時の予備兵力を増強するという制度の当初の目的には合致しなかったのである。

さらに、空母艦載機のパイロットは、狭い飛行甲板に離着陸する技量が必要とされ、特殊な才能が必要とされた。そのため、パイロットの中でも特に選抜された者しか艦載機のパイロットにはなれなかった。従って、日本海軍全体で艦載機の搭乗員はごく少数に限定されており、真珠湾攻撃の要員の確保にも苦勞する状況であった。第一航空艦隊の基幹である第一、第二航空戦隊には、作戦に参加しない第三、第四航空戦隊の空母から練度の高い搭乗員が抽出された²⁴。さらに翔鶴、瑞鶴からなる第五航空戦隊が追加されると、練習航空隊や鎮守府・警備府に所属する内戦航空隊から、教官、教員、基幹員

²¹ 日本海軍航空史編纂委員会編『日本海軍航空史(2) 軍備篇』時事通信社、1969 年、836 頁。

²² 防衛庁防衛研究所戦史室『海軍航空概史』466 ～ 467 頁。

²³ Mark R. Peattie, *Sunburst: The Rise of Japanese Naval Air Power, 1909-1941* (Annapolis: Naval Institute Press, 2001), 332n13.

²⁴ 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 ハワイ作戦』朝雲新聞社、1967 年、153 頁。

を引き抜く必要があった²⁵。第一線に配置される空母艦載機の搭乗員が絶対数として不足していたことから明らかなように、元々比率の低い士官はさらに少なかった。真珠湾攻撃に参加したパイロット、偵察員、電信員で氏名が判明している720名のうち、士官はわずか74名であった²⁶。このことは、海軍部内で空母部隊の発言力を高める上で否定的な影響をもたらしたと考えられる。

さらに、日本海軍でも急速に拡大する航空部隊に補職する上級将校の数は限定されていた。それゆえ、艦艇などの兵科から有能な高級将校を転籍させることが行われていたが、米海軍と異なっていたのは、彼らに対して操縦や機上操作を習得させる公式の課程は存在せず、実地での勤務経験を積ませることで、航空分野で必要な能力を培うことを期待していた点である²⁷。また、日本海軍では、幕僚や専門家がついていれば、有能な指揮官は飛行機搭乗の経験がなくても航空部隊の指揮はできるという考えがあったといわれている²⁸。

その結果、開戦時の航空関係の主要指揮官15名のうち、パイロット出身は3名（桑原虎雄、今村脩、吉良俊一）であり、12隻の空母の艦長でも3名（加来止男、梅谷薫、杉本丑衛）に過ぎなかった²⁹。よく知られているように、真珠湾攻撃時の第一航空艦隊司令長官であった南雲忠一中将もパイロット出身ではなかった。南雲長官は、航空作戦の計画や指導にはほとんどイニシアチブをとらず、幕僚の意見をそのまま決定していたという³⁰。また、太平洋戦争期間中を通じてパイロット出身者が航空関係だけでなく、海軍部内の主要ポストを占めたのは僅かであった³¹。軍は上意下達の組織であり、決断するのは司令官であるため、彼らにパイロット経験がなかったことは、結果的に少なからぬ戦場でマイナスの影響をもたらしたと考えられる³²。つまり、海軍の内部における航空部隊をめぐる組織的な体制が、空母戦力の発展だけでなく、その運用も左右したことが指摘できるのである。

²⁵ 同上。これらの部隊は新搭乗員の練成も担当していたため、搭乗員養成にも影響を及ぼしたという。

²⁶ 同上、596～616頁。

²⁷ 山本五十六や加来止男などは航空部隊に配属されている間に独自で飛行機の操縦を学んだとされる。しかし、そうした操縦訓練は組織的なものではなく、実践した士官もごく少数であったと考えられる。

²⁸ 日本海軍航空史編纂委員会編『日本海軍航空史(1) 用兵篇』時事通信社、1969年、32頁。

²⁹ 中村悌次『日米両海軍の提督に学ぶ―第二次世界大戦における統率の教訓』兵衛同好会、1988年、480-481頁。

³⁰ 第一航空艦隊の草鹿龍之介参謀長、大石保首席参謀も、航空作戦の計画・指導はせず、パイロット出身の源田實航空参謀の意見がほとんど全部通っていたという。防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 ミッドウェー海戦』朝雲新聞社、1971年、159～160頁。

³¹ 例えば、パイロット出身の大西瀧治郎は軍令部次長、和田操は海軍航空本部長にまで昇進したが、それは敗色濃厚になった1945年であった。中村『日米両海軍の提督に学ぶ』29頁注3。

³² 日本海軍航空史編纂委員会編『日本海軍航空史(1) 用兵篇』32頁。

運用思想

戦間期を通じて、日米英の海軍が戦艦を中心とした戦力を重視し、それらによる艦隊決戦が最も重要であると考えていたことは疑いない。空母艦載機は、艦隊決戦のための偵察や艦砲の弾着観測のために不可欠とされ、さらに敵によるそれらの利用を防ぐために、自艦隊周辺の制空権の確保も重要と考えられていた。それゆえ、空母は艦隊に随伴し、艦隊決戦の補助的な役割を果たすと期待されていた。しかしながら、艦載機の高まると、最初は補助艦艇に対する攻撃、そして次第に主力艦に対する攻撃も視野に含まれるようになった。トーマス・マンケン (Thomas Mahnken) も指摘するように、空母の攻撃的な潜在能力が明らかになったのは、高性能な艦載機が登場するようになった 1930 年代後半であった³³。

日英米の空母の運用思想についてもそれぞれの戦略環境が影響を与えており、空母の設計思想にも相違をもたらした。英国は、世界中に広がる植民地と本国を結ぶシーレーンを防衛する一方で、極東の日本だけでなく欧州大陸でドイツやイタリアの脅威にも対応する必要があった。それゆえ、英国は空母にだけ資源投入できたわけではなく、本土に対する航空脅威にも備える必要があった。そうした環境において、空母も陸上機の脅威下で運用することが想定されており、それらからの攻撃に耐えられるように、英国独自の空母として装甲空母 (armored carrier) も建造されたのである。

その結果、英空母は艦載機の格納庫が相対的に小さくなり、米国と違って甲板上に航空機を駐機 (deck parking) するという発想もなかったため、日米の空母と比べると搭載機数が少なかった。さらに、空軍との「二重の管理」の結果、優秀な艦載機の登場が遅れ、それがさらに空母総体としての潜在的な攻撃能力を低下させ、結果として空母に対する評価が下がったと考えられる。

日本も英国と同じように、艦載機を空母の格納庫に搭載し、甲板に駐機することはなかったため、米国の同じクラスの空母に比較すると搭載機は少なかった。しかしながら、日本の場合は、英国に比べると大型の空母をより多く保有しており、海軍航空本部を中心に艦載機の開発を積極的に進めたこともあって、攻撃能力についても上回っていた。また、南太平洋での艦隊決戦の場合には陸上機にも依存することができたため、艦載機の数で劣っていたことは問題とならなかった。

最後に米国にとっては、空母が航空戦力を海上で活用する唯一の手段であり、艦載機の搭載機数を増やすことがパワー・プロジェクションを高めることにつながった。それゆえ、

³³ Thomas G. Mahnken, *Uncovering Ways of War: U.S. Intelligence and Foreign Military Innovation, 1918-1941* (Ithaca: Cornell University Press, 2002), 73.

艦隊演習などを通じて空母の攻撃能力を高める実験が繰り返され、その結果、甲板に航空機を駐機させる方法が開発され、日英の同じクラスの空母よりも運用できる艦載機の数が増えることになった。それが、空母の攻撃能力の増大に直結した結果、対艦攻撃の潜在能力が早くから認められることにつながったと考えられる。

日本海軍も米海軍と同様、空母の対艦攻撃能力を早くから認識していた。日本海軍は当初、駆逐艦や巡洋艦による雷撃を支援するものとして、航空機による雷撃を重視していた。その後、航空機の性能が向上し、爆弾の搭載能力が高まると、水平爆撃や急降下爆撃についても目を向けるようになった。これらの成果は、真珠湾攻撃が如実に示しているが、主力空母のほとんどを喪失したミッドウェー海戦以降は、空母の潜在能力を最大限に活用したとは言い難かった。

この背景として、日本海軍が空母航空戦力を対艦戦闘に用いることを主眼とし、それ以外の任務をそれほど重視しなかった点が挙げられる。空母は艦隊決戦において、制空権の確保と対艦攻撃の二つの目的に使用されることになっていた。しかしながら、太平洋戦争において、空母は艦隊戦闘だけでなく、島嶼に対する上陸作戦の支援や陸上目標に対する爆撃、さらには船団護衛や対潜作戦など、幅広い任務に活用できた。こうした面で空母の戦力発揮に成功したのは米海軍であった。例えば、上陸作戦における航空支援については、戦間期を通じて海兵隊が研究を続け、その一環として近接航空支援についても検討され、成果をあげた³⁴。

日本も日中戦争において空母を陸上作戦の支援のために活用しており、地上部隊に対する近接航空支援などを実施した経験も持っていた。また、太平洋戦争の初期には、空母艦載機によって地上目標の攻撃を行った。例えば、開戦当初には、真珠湾攻撃時のハワイ基地航空兵力に対する攻撃に加え、その帰途にも蒼龍、飛龍の艦載機がウェーキ島を爆撃し、上陸作戦を支援した。また、インド洋方面でも第一航空艦隊を主体とする艦載機がセイロン島のコロomboを爆撃した。さらに、ミッドウェーの戦いでも、第一航空艦隊の4隻の空母を用いて対地攻撃を行っている。しかしながら、上陸作戦を主に担当する陸軍は海上からの航空支援の必要性をそれほど認めておらず、海空の統合運用の認識は必ずしも高かったとは言えなかった³⁵。

また、太平洋戦争中に米国は商船をベースにした低速、小型の護衛空母を多数建造し、

³⁴ Allan R. Millet, "Assault from the Sea: The Development of Amphibious Warfare between the Wars, The American, British, and Japanese Experiences," in *Military Innovation in the Interwar Period*, ed. Murray and Millet, 85-87.

³⁵ Ibid., 85.

前線基地への航空機の輸送や船団護衛などに活用した³⁶。日本も商船を改装した低速の空母を保有しており、それらの一部は南方からの資源輸送にあたる船団の護衛にも用いられた。しかしながら、対潜戦の装備や訓練の貧弱さから、思ったような効果を挙げられないばかりか、船団護衛を担当する海上護衛総司令部部隊に配備された4隻のうち、3隻は敵潜水艦の攻撃によって沈没させられるなど、米側とは際立った対照を見せた³⁷。例えば、東南アジアからの資源輸送の護衛であれば、シーレーン沿いの地域は日本の占領地域であり、そこに配備された陸上機を使用する方が、空母を活用するよりも適当であったという指摘もある³⁸。この点でもパワー・プロジェクションのプラットフォームとしての空母の真価を理解していなかったということができよう。

おわりに

第二次世界大戦はかつてないほど広い地域で戦闘が行われたが、広大な太平洋を戦場とした日米にとっては、海軍作戦に航空戦力を活用するためには空母が不可欠であった。それゆえ戦略環境の面では、ドイツやイタリアといった大陸の国家からの脅威を受け、世界中に植民地を有していた英国と、早くからお互いをライバルと目し、太平洋が戦場となるのが最も可能性が高いとみなしていた日米では、空母を建設するインセンティブに大きな相違があったといえる。

組織的な面でも、英国と日米では大きな相違があった。海軍の作戦を支援するという目的のためには、空母は他の艦艇との密接な協力が必要であり、そのためには独特の戦術とドクトリンを編み出さなければならなかった。ロバート・ルーベル (Robert Rubel) によれば、空母艦載機の最も重要な特徴は、それらが事実上、艦載兵器やセンサーの延長として機能する点にあるという³⁹。それは、第二次世界大戦当時の空母についても同様であり、そうした特徴を活かすには、航空部隊を空軍に独立させず、海軍の内部に残した方が合理的であったし、日米が英国よりも空母の戦力発揮に成功したのはこうした要素も大きいであろう。

他方で、日米の間でも、空母の活用の広がりという点では相違がみられた。日本の場

³⁶ 英海軍も米国から提供された多数の護衛空母を運用し、米国が製造した艦載機を搭載して船団護衛などに活用した。

³⁷ 日本海軍航空史編纂委員会編『日本海軍航空史(1) 用兵篇』382頁。

³⁸ 同上、382～383頁、防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 海上護衛戦』朝雲新聞社、1971年、311～312頁。また、船団護衛の任務についていた雲鷹の戦闘詳報で、空母を低速の船団に随伴させることは不利である点が指摘されている。

³⁹ Robert C. Rubel, "A Theory of Naval Airpower," *Naval War College Review* 67, no. 3 (Summer 2014), 64.

合は米艦隊との艦隊決戦に注力しており、マーシャル諸島や南洋諸島の存在によって、陸上機が活用できる立場にあった。それゆえ、空母は主力艦隊に随伴して、敵の空母を先制攻撃することと、艦隊上空のエア・カバールを提供することが主目的となった。もちろん、艦載機の能力が高まるにつれ、主力艦も攻撃対象となったことは真珠湾攻撃をみても明らかである。

空母は航空機を広大な海洋でも運用を可能にしたプラットフォームとして革命的な兵器であり、その最大の貢献は海軍のパワー・プロジェクションをさらに遠くに拡大したことであった。この点で、米海軍は太平洋の島嶼を占領しながら、日本本土にアプローチするという戦略をとる上で、空母の潜在能力を発揮することに成功した。これには、戦略環境だけでなく、戦間期における米海軍の組織的な準備が功を奏したものと考えられる。

他方、日本海軍は米艦隊をマリアナ諸島付近で迎撃するという攻勢的防御作戦に集中したが、南洋諸島に前進基地を有していたため、「沿岸型」(shore-based)の戦力にも依存することができた⁴⁰。その結果、空母はそうした戦略の一部に位置付けられ、パワー・プロジェクションのプラットフォームとしての空母の潜在能力を十全に活用できなかった面がある。また、組織の面でも、米海軍と比較的近い施策をとったものの、人員の配置、とりわけ士官の配置では航空主体への転換が遅れた面は否めない。

最後に、英海軍は第二次世界大戦における空母の運用という点では、日米海軍の後塵を拝したが、それは必ずしも英海軍自体に根源的な問題があったことを意味しているわけではない。例えば、英海軍は第二次世界大戦後に現代空母の特徴となっているアングルド・デッキ、蒸気カタパルト、光学式着艦誘導装置などを米海軍に先駆けて開発したと指摘されている⁴¹。従って、英海軍も適切な組織と人材が揃っていれば、日米海軍に匹敵するような空母戦力を構築していたであろうことは想像に難くない。しかしながら、英国が直面していた戦略環境がそうした資源配分を許さなかった面が大きいのである。

それゆえ、戦略環境だけでなく、それ以外の要素も RMA の成否を左右するという点については先行研究が示すとおりであり、戦間期の空母運用の発展についても十分説明できると思われる。ただ、どのような条件でいかなる要素が最も大きな影響を与えるかを明らかにするには詳細な事例研究の蓄積が不可欠であり、日英米の空母の事例についてもさらに研究を深めていく必要があると考えられる。

⁴⁰ ルーベルは、陸上配備の航空機は偵察任務に加え、事実上、沿岸砲兵 (coastal artillery) の延長としても役割を果たし、それらが到達できる海域の支配を目的とするという。Rubel, "A Theory of Naval Airpower," 70.

⁴¹ この点については以下を参照。Thomas C. Hone, Norman Friedman, and Mark D. Mandeles, "The Development of the Angled-Deck Aircraft Carrier: Innovation and Adaptation," *Naval War College Review* 64, no. 2 (Spring 2011).

