防研セミナー

時代を読み解く

シリーズ 39

戦争の中の民間航空

～戦前の日本政府・軍と民間航空の連携～

今月の講師

工藤（くとう）　信弥（しんや）3空佐

防衛研究所　戦史研究センター

戦史研究室　所員

1977（昭和52）年生まれ、岡山県出身。防衛大学校国際関係論学科卒（45期）。高射運用幕僚。上智大学大学院グローバル・スタディーズ研究科博士前期課程で修士（国際関係論）取得。第４高射群（岐阜）、防大防衛学教育学群准教授、航空支援集団司令部（府中）、空自幹部学校（目黒）などを経て、2023年２月から現職。専門は近代日本軍事史。主な論文に「日中戦争期日本陸軍の宣撫工作と映画交流―民心獲得のための活動として―」『軍事史学』第52巻第２号（16年９月）、「日中戦争における蒋介石の戦略形成と重心移行」『エア・アンド・スペースパワー研究』第８号（23年10月）などがある。

航空分野の官民連携の戦前史へ

2022年に閣議決定された「国家防衛戦略」では、有事も念頭に置いた対応能力の強化の一環として国民保護などにおける民間航空との連携がうたわれている。あまり知られていないが、類似の施策は戦前の日本も行っており、満州事変、日中戦争、太平洋戦争では、日本政府や軍が民間航空と連携して事に当たった。

その実態はどのようなものであったのか――。ここでは戦前の日本政府・軍と民間航空の連携について歴史をひもといてみる。

戦線拡大で拡充 民間に軍事輸送

1931年に満州事変が勃発すると、瞬く間にその戦線は広がっていった。戦線の拡大によって、日本は連絡輸送に支障を来すようになった。満州が広大であり、交通網が未発達であったためだ。そこで日本陸軍は、民間航空会社「日本航空輸送株式会社」（以下、日本航空）に満州における軍事航空輸送を要請した。

やがて日本が満州のほぼ全土を勢力圏に組み込むと、満州の航空交通網を維持するために多くの日本航空機が投入された。日本国内の飛行機が満州に投入されたため、日本国内では、民需の航空機が不足するようになった。

他方、日本陸軍はソ連を仮想敵国としていたため、満ソ国境地帯への迅速な連絡輸送が必須だった。そこで日本陸軍と日本航空が協議し、1932年に民間航空会社「満州航空株式会社」を設立した。

1937年から戦われた日中戦争でも、日本軍は連絡輸送に苦慮した。中国における日本の占領地では、抗日運動が活発であったため治安は劣悪で、地上の交通輸送網の建設も困難などであったためだ。

そのため、迅速かつ安全に連絡輸送する手段として民間航空が活躍した。その結果、多くの民間航空機が戦争に投入され、再び民需がひっ迫した。この航空事情に日本政府は、解決策を打ち出した。それは日本国内では航空会社を統合・拡大し、中国の占領地では新たな民間航空会社を設立するというものだった。

1938年末、日本航空を母体とする「大日本航空株式会社」（以下、大日本航空）と「中華航空株式会社」が設立された。日本、満州、中国に民間航空会社3社ができ、航空輸送の供給力は向上した。

しかし、この頃には戦況が落ち着き、航空輸送の軍需は減少していた。一方で、事態の急変に備え、航空路は維持しておかなくてはならなかった。そこで日本は、後方地域の軍事航空便を民需の航空便に変えて運航することで、その航空路を維持した。

民間から人員等徴用し部隊編成

満州事変と日中戦争で民間航空と連携して事に当たってきた日本は、少なからず教訓を得ていたようだ。軍には軍の、民には民の事情がある中で、どのように民間航空と連携すべきなのか。

陸海軍の答えは、1941年7月に定められた「大日本航空非常時運航体制」で示された。それは、非常時には民間航空から徴用した人員機材で航空輸送部隊を編成し、軍の指揮下に入れるというものだった。民需軍需を分離すれば、最低限の民需と軍需を満たすことができると考えられたのだろう。

同年12月8日、日本は英米蘭に対して宣戦を布告し、南方作戦を開始した。陸軍では2個の「特設輸送飛行隊」が編成され、陸軍に随行して連絡輸送を担った。海軍でも6個の「徴傭輸送機隊」が編成され、占領後に現地に投入され連絡輸送を担った。陸軍と海軍が、民間航空機部隊を別に編制したが、緒戦ではその体制に問題はないようだった。

ところが、1942年末、ニューギニア方面から連合国軍の反攻が始まり、消耗戦の様相を呈するようになると問題が表出した。大量の人員物資を前線に送り込まなくてはならなくなった日本は、航空輸送の効率化を目指した。陸軍は、特設輸送飛行隊を統合した「南方航空輸送部」を、海軍は各徴傭輸送機隊を統制する「南西方面海軍徴傭航空輸送部」を新設した。

陸海軍の確執で効率化が進まず

しかし、その効果は、期待されたほど上がらなかった。陸海軍にとって航空輸送の効率化が組織の一元化を意味する以上、さらなる効率化への道は陸海軍の民間航空部隊の統合であっただろう。しかし、同じ民間航空会社から徴用されたにもかかわらず、それら陸海軍の民間航空機部隊は統合されなかった。

その理由は、戦前における日本陸海軍の確執とは無縁ではなかっただろう。ニューギニアでの戦い以降、戦況は日本の劣勢に傾き、次々と日本の南方拠点が失われていった。その度に、南方占領地の航空交通網は縮小を続けたが、終戦まで陸海軍それぞれの民間航空機部隊の体制が変わることはなかった。

満州事変、日中戦争では、軍民共にそれぞれの事情がある中でどのように連携するかが問題であった。そこで太平洋戦争における軍は、民間航空から徴用した人員機材を指揮下に入れることで軍需民需を分離した。

しかし、民間航空からすると、そうして軍に取り込まれることは、民間航空ならではの長所を失うことを意味したのである。

翻って現代において我々は、こうした教訓を踏まえて官民連携のあり方を模索していくべきであろう。

テーマをさらに深掘り「防研セミナーブリーフィング」

執筆者の工藤所員が今回のテーマをさらに深掘りして解説し、防衛省職員と突っ込んだ議論を行う「防研セミナーブリーフィング」が４月21日（月）午後３時～４時まで、市ヶ谷のＦ１棟６階「国際会議場」で開かれます。参加者・聴講者は隊員に限定します。ご興味ある方は奮ってご参加ください。▽問い合わせ＝防研企画調整課03―3268―3111（内線29177）まで。