
シベリア出兵と帝国陸軍の近代化 ——航空兵力の建設を中心として——

松原 治吉郎

<要旨>

本論文は、帝国陸軍がシベリア出兵を契機としてその保有する航空兵力の近代化を企図していたことを示すとともに、陸軍の近代化過程においてシベリア出兵の占める位置付けを明らかにすることを目的としている。陸軍の航空近代化のメルクマールとしては1925年の宇垣軍縮がクローズアップされることが多いが、シベリア出兵も重要な役割を果たした。日本はシベリア出兵のため欧米諸国から大量の飛行機を購入したが、その際に東部戦線再建のため日本の軍事力を利用しようとするフランスとの思惑が一致した。その結果、日本に派遣されたフランス航空団による教育は、シベリア出兵用に陸軍が大量購入した航空器材とあいまって、陸軍航空の近代化を推進するとともに、日本の航空機製造業の発達を促した。陸軍は航空兵力の充実・強化の必要性をその第一次世界大戦研究を通じて強く認識していたが、シベリア出兵はその方向性を与えるきっかけとなった。

はじめに

これまでシベリア出兵は、日本外交史または政治史の分野で語られることが多かった¹。また長期にわたって行われた「無名の師」とのレッテルのもと²、ネガティブなイメージが強い。筆者もシベリア出兵に対するそのような解釈に異論を唱えるわけではない。しかしその一方で、シベリア出兵が日本の軍事力近代化に果たした役割が等閑

1 代表的な研究としては、細谷千博『シベリア出兵の史的研究』（有斐閣、1955年）；原暉之『シベリア出兵—革命と干渉 1917-1922』（筑摩書房、1989年）；井竿富雄『初期シベリア出兵の研究—「新しき救世軍」構想の登場と展開』（九州大学出版会、2003年）；麻田雅文『シベリア出兵 近代日本の忘れられた七年戦争』（中央公論新社、2016年）等。海外のものに関しては、James William Morley, *The Japanese Thrust into Siberia* (New York: Columbia University Press, 1954) が代表的な研究であるほか、最近の研究として Paul E. Dunscomb, *Japan's Siberian Intervention, 1918-22: "A Great Disobedience against the People"* (Lanham: Lexington Books, 2011) がある。

2 原『シベリア出兵』387頁。司馬遼太郎『ロシアについて—北方の原型』（文藝春秋、1989年）、同『昭和』という国家』（日本放送協会出版、1998年）も参照。

視されていると思われる。シベリア出兵が行われた時期（1918年8月～）は、第一次世界大戦の最終局面であり、世界的に兵器や戦術の近代化が急ピッチで進んでいた時期であった。また帝政ロシアが崩壊したことにより独露講和が行われ、それにより負担が軽減されたドイツの矛先が西部戦線のみならず、はるか極東にまで及ぶことが連合国の間で懸念されていた。このような情勢のもと、帝国陸軍（以下、「陸軍」という。）は独露講和により極東に起こり得る新事態に対応しようとする一方で、自身が行った第一次世界大戦研究³の結果も踏まえ、この機会に軍備の近代化を推進した。その際陸軍は、大戦に関する分析を通じ、第一次世界大戦後には飛行機が近代的兵器として世界標準となることが確実視されるとの認識のもと、その軍事的活用を本格的に開始した。

陸軍は大戦勃発以前にも、1909年に海軍及び学界と共同で臨時軍用気球研究会を立ち上げ、飛行機を含む航空機の研究を開始していた。このほか、特別大演習等の各種演習に飛行機を参加させ、陸軍内における飛行機の価値に対する認識を高めることに努めていた。しかし、飛行機はあくまで工兵の一種としての気球の仲間という扱いであり、気球隊はあっても航空隊はなかった。1914年に第一次世界大戦が勃発すると、陸軍は山東半島の青島にあるドイツ租借地に対する攻撃を実施し、その際に臨時に編成した航空隊を派遣した。そして、飛行機の軍事的利用法に関し多くの知見を得ることとなった。その結果、翌年には初の常設航空部隊である航空大隊が新設されるに至った。その後、陸軍は航空部隊の拡大とあわせ、航空要員の養成と航空器材の整備を図っていくこととなる。ただ、当初、その方向性は特に定まったものはなく、また航空要員の養成方法及び使用した航空器材も初歩的なものであった。

これらの背景のもと、本論文では、陸軍がシベリア出兵を契機として、それまで建設途上にあった陸軍航空を、第一次世界大戦後の世界標準としての近代的な戦力として整備していく過程について論じる。陸軍は、それまで旧式の飛行機しかもたなかったが、シベリア出兵を契機として航空部隊の大幅な拡張を企図するとともに、欧米列強から新式飛行機を大量に購入した。その結果、陸軍の保有する飛行機は、量のみならず質も大きく向上した。またシベリア出兵をめぐる連合国間のかげひきの中で、陸軍は、当時世界最大の航空先進国であったフランスから、欧州戦線で得た教訓を踏まえた航空教育を受ける機会を得ることとなった。その結果、陸軍は航空部隊の任務を分科させるとともに、それに対応する航空要員の専門的・体系的養成及び航空器材の

3 詳細は、葛原和三「帝国陸軍の第一次世界大戦史研究——戦史研究の用兵思想への反映について——」『戦史研究年報』第4号（2001年3月）；黒沢文貴「日本陸軍の第一次世界大戦研究」黒沢文貴『大戦間期の日本陸軍』（みすず書房、2000年）等を参照。

効率的な補給・整備の体制を構築した。こうして陸軍航空は、第一次世界大戦後の世界における、近代的な航空兵力としての形を整えることとなった。

これまで陸軍航空の近代化に関する研究については、航空部隊を既存 16 個中隊から一気に 26 個中隊にまで拡大する結果となった、1925 年の宇垣軍縮がクローズアップされることが多い。他方で、シベリア出兵も同様に陸軍航空の近代化に重要な役割を果たしたことはあまり知られていない。そのため、その陸軍近代化への影響に関する先行研究は管見ながら少ない⁴。このような認識のもと、本論文では、陸軍の近代化過程におけるシベリア出兵の占める位置付けを明らかにしたい。

1. シベリア出兵と陸軍の航空軍備近代化

(1) 沿海州へのドイツ東漸の脅威と航空部隊の派遣

日本は、シベリア出兵を 1918 年 8 月より実施した。これは、西部戦線において連合軍がドイツ軍に苦戦する中で、1917 年 10 月にイタリア戦線で同国が大敗したことに加え、同年以来ロシア国内の政情不安による過激派の台頭等により、東部戦線が崩壊の兆しを見せていたことが背景にあった。そして、東方戦場への日本出兵論が、フランスをはじめ英国やイタリアでも盛んに唱えられるようになったことが発端である⁵。陸軍に対する欧州方面への出兵の催促は、それまでも連合側から度々なされていたが、その度に日本政府は兵站上の理由等により断ってきた⁶。しかし 1917 年末、日本軍がシベリア鉄道を管理することにより、東部戦線で戦う連合側勢力を支えるという、いわゆる「フォッシュ・プラン」が連合国会議において提議された。これをきっかけに、日本出兵論は再燃することになった。

このような状況の下、参謀本部は独露の接近により、ドイツ勢力が極東露領へ「東漸」することを警戒した。そして、国軍の全兵力を使用しなければならないことを想定して出兵計画を策定した。そこでは、戦時編成の 2 個師団を基幹とする大規模な兵力が

4 シベリア出兵と陸軍及び寺内・原内閣の「総力戦構想」との関係については、高橋秀直「原内閣の成立と総力戦政策：シベリア出兵決定過程」『史林』第 68 巻第 3 号（1985 年）を参照。また軍需工業動員法制定との関係については、鈴木淳「陸軍軍縮と兵器生産」横井勝彦編『軍縮と武器移転の世界史 「軍縮化の軍拡」はなぜ起きたのか』（日本経済評論社、2014 年）402-403 頁が簡潔に触れている。

5 「巴里連合国会議の顛末に関する件」外務省編『日本外交文書 大正 6 年第 3 冊』（外務省、1968 年）197-219 頁。

6 当時駐英武官であった田中国重の回想では、英国政府からは、日本が欧州への出兵がダメなら、ギリシャ、エジプト又はパレスチナまで出兵してくれないかという要望が度々寄せられていたという。田中国重「大使館附武官及国際会議陸軍委員としての回顧」広瀬順昭編『近代日本回顧録 第 3 巻』（ゆまに書房、2000 年）193-194 頁。

編成され、航空大隊1個(本部及び3個中隊、計18機)が含まれる予定であった⁷。当時の陸軍が保有する航空部隊が3個中隊のみであったことを考えると、これは陸軍が保有する全航空兵力を投入する方針であったと言ってよい。その後、翌年3月のブレスト・リトフスク条約による独露の講和を踏まえ、参謀本部は出兵計画を見直した。その結果、沿海州及びザバイカル州にそれぞれ第1軍及び第2軍を派遣することとし、各軍にそれぞれ1個航空隊(ともに臨時編成)が配属されることとなった。

このように、当時の陸軍は小規模な航空部隊しか保有していなかったにもかかわらず、シベリア出兵に際し航空隊を派遣することを決定した。その理由は、シベリア方面のドイツ勢力が、飛行機で武装されている可能性を懸念していたからであった。一例として、臨時外交調査委員会⁸においてシベリア出兵の可否が検討された際、出兵を主張する本野一郎外相が原敬政友会総裁に対し、ドイツがシベリア鉄道を利用して「飛行機を送る様の事ありては困る」と懸念を表明している⁹。これに対し、原は出兵慎重論の立場から、ドイツがシベリアを根拠地として日本を直接攻撃するような場合は勿論、そうでなくても「飛行機を送れりとか潜航艇を送れりと云う事あらば」自衛目的で出兵することは可能である、との見解を述べている¹⁰。

また当時、日本の新聞においては、ドイツが極東に進出した場合、飛行機による空襲が行われる可能性が出兵論の根拠として盛んに喧伝されていた。例えば、大阪毎日新聞は1918年2月の論説で、独露休戦によりドイツ勢力が極東方面に勢力を伸ばした結果「数隻の飛行機を以て日本の大都市、軍港等を焦土とする」ことが可能であると警告している¹¹。また同紙は4月にも有識者の意見として、現在の飛行機技術をもってすればウラジオストックから東京を13時間で往復攻撃することができ、「之が防御は到底不可能である」との説を掲載している¹²。

その一方で、出兵を主張する田中義一次長のもと、参謀本部はドイツ勢力の状況について情報収集体制を整えていた。そして、シベリア鉄道やアムール河によるドイツの潜水艦、飛行機、弾薬の輸送についての調査を強化していた¹³。出兵開始後の8月8

7 参謀本部『秘 大正七年乃至十一年西伯利出兵史 第1巻』(参謀本部、1924年2月)附録第4の37-39頁。

8 1917年6月、寺内内閣において、第一次世界大戦の戦局や中国国内の動乱に対処するため、「天皇に直隸して時局に関する重要な案件を考査審議」することを目的として宮中に設置された。本委員会設置の経緯については小林龍夫「臨時外交調査委員会の設置」『国際政治』第28巻(1965年)53-71頁を参照。

9 原奎一郎編『原敬日記 第4巻 総裁就任』(福村出版、2000年)345頁(大正6年12月19日)。この発言は同月17日の臨時外交調査委員会を欠席した原に対し、本野が外務大臣官邸において当日の議論等を説明した際のもの。

10 『原敬日記 第4巻』348-349頁(大正6年12月27日)。

11 「対露策如何 帝國は独勢の東漸を看過せんとするか」『大阪毎日新聞』1918年2月4日。

12 「出兵の論拠 戸水博士談」『大阪毎日新聞』1918年4月2日。

13 石光真清『誰のために』(中央公論社、1979年)15頁及び24-27頁。

日においても、参謀本部は、飛行機を装備しているとみられる独逸の「武装俘虏」が極東へ移動集中することについて、危機感を強めている¹⁴。ただし、このようなドイツ東漸の脅威は、シベリア出兵の世論形成のため、陸軍によりいくぶん誇張されたものであったようである¹⁵。実際、シベリア出兵の決定が近づくにつれ、そのような脅威は存在しないとの意見も出ていた¹⁶。

日本国内でシベリア出兵の根拠についての評価が分かれる中¹⁷、陸軍はシベリアにおける独逸軍との交戦を想定して準備を急いでいた。そして出兵の可能性が高まってきたことから、当時陸軍の主導により飛行機の研究を行っていた臨時軍用気球研究会（以下「研究会」という）は、大正7（1918）年度の事業方針として、シベリアでの飛行機の使用を想定した計画を作成した。そこでは、欧州戦線での飛行機の発達状況に鑑み、戦闘機への選択と集中を行うこととされた¹⁸。その結果、1917年末から翌1918年3月にかけて、フランスから最新式のニューポール戦闘機2機及びスパッド戦闘機1機を研究用に購入した。このほか、ソップウイス偵察機を2機、また米国からスタンダード偵察機1機も購入した¹⁹。これらの飛行機は試験飛行を行ない、良好な結果が得られた。そしてソップウイスはシベリア出兵に使用することとなり、1918年7月－9月の間、教育法の開発と操縦要員の速成教育が実施された²⁰。

他方で、シベリアに派遣された航空隊は、当初想定していたような活動をできなかったのが実態であった。まずシベリアに送られた飛行機は、当時の陸軍の主力機であった「モ」（＝モーリス・ファルマン）式4型及び6型を中心としていた。これらは国産が可能だったものの、第一次世界大戦の急速な技術発展により、完全に旧世代型に属するものとなっていた。のみならず、シベリア出兵は基本的にゲリラ掃討戦であり、飛行機同士の空中戦はほとんど発生しなかった。そのため、陸軍が当初想定していたような、ドイツの飛行機による脅威は存在しないことが次第に明らかになった。そして陸軍がシベリア出兵に備え外国から購入した飛行機のうち、派遣に間に合ったのはソップウイスのみであり、欧州戦線では優秀な単座戦闘機として高い評判を得ていたニューポー

14 「陸軍動員、編制関係（1）」（「大正3年～9年 大正戦役 戦時書類 巻173 西比利亞方面派遣帝国陸軍に関する件」防衛省防衛研究所）。

15 沢田茂著、森松俊夫編『参謀次長 沢田茂回想録』（芙蓉書房、1982年）249頁。

16 『原敬日記 第4巻』378-379頁（大正7年4月4日）及び405頁（大正7年6月19日）。

17 細谷『シベリア出兵の史的研究』79-81頁、麻田『シベリア出兵』27-30頁。

18 「大正7年度臨時軍用気球研究費実行予算編成に関する方針」（「気球研究会並航空制度改善書類 大正6. 12～7. 12」防衛省防衛研究所。以下、「制度改善書類」という）。

19 資料により若干齟齬があるが、この時購入したのはニューポール24C1戦闘機、スパッドS-7戦闘機、ソップウイス2偵察機（英国機のフランスによるライセンス生産）及びスタンダードH.3練習機（偵察機）と思われる。同上、及び高橋重治『日本航空史 乾』（航空協会、1936年）89頁、114-115頁。また野沢正編『日本航空機総集 第6巻 輸入機編』（出版協同社、1972年）も参照。

20 高橋『日本航空史 乾』116頁。

ル戦闘機とスパッド戦闘機は現地に送られなかった²¹。それでもなお、航空部隊の活動はシベリアに派遣された陸軍から高い評価を得た模様である²²。

(2) 陸軍の軍備近代化計画

シベリアにおける航空作戦の実態がどのようなものであったにせよ、陸軍は出兵を総力戦遂行の契機とする考えであった²³。高橋秀直はその研究で、陸軍の総力戦政策遂行計画には(1)大規模な軍備近代化計画、(2)総動員政策、(3)シベリアへの侵略による資源問題の解決の3つの側面があったと指摘している。このうち総動員政策に関しては、陸軍省は「露軍の崩壊に関係し或いは帝国軍を動かすことを保し難き情勢²⁴」となったとの理由のもと、1918年2月に海軍省と共同で軍需工業動員法案を作成し、帝国議会に提出している。その審議において寺内正毅首相は、本法案はシベリアへの出兵も想定した準備の性格を持っていると答弁している²⁵。また軍備近代化計画に関しては、陸軍は「編成、装備改正案」を策定しているが、これは「軍事技術の進歩に順応せしめんが為」「之を標準として時局出兵に應ずる如く逐次新兵器の整備に著手」するための計画であった²⁶。そしてその内容には、歩兵連隊の火力増強、騎兵師団の新編、野砲兵連隊の強化等のほか、既存3個航空中隊の34個中隊への拡大が含まれていた。この34個中隊の内訳は

- 大型中隊 (遠距離偵察) 7個中隊
- 中型中隊 (偵察兼観測) 12個中隊
- 小型中隊 (戦闘) 14個中隊
- 混成中隊 (中型及び小型) 1個中隊

というものであり、整備済み3個中隊に比して10倍近い非常に大規模な拡張計画であった。このように、陸軍はシベリア出兵を契機として航空部隊の拡張を企図することとなった。しかしそれは、長期的な航空兵力の建設と、シベリアにおける作戦という短期的なニーズという、両立しない2つの目的を併せ持つものであった。

21 徳川好敏『日本航空事始』(出版協同社、1964年)150-153頁。

22 参謀本部『西伯利出兵史』には、現地派遣軍及び師団から、飛行機の配備が中央に対し度々要望されていることが記録されている。

23 高橋「原内閣の成立と総力戦政策」6頁。

24 「[資源の統制運用準備施設に就いて]送付の件」(「永存書類甲輯第4類第2冊 昭和3年」防衛省防衛研究所)。

25 「第40回帝国議会 貴族院 軍需工業動員法案特別委員会」第4号(大正7年3月25日)。

26 参謀本部『西伯利出兵史 第1巻』38頁及び附録第7。作成月日の記載がなく不明であるが、前後の文脈から1918年6月以前の時期と推定できる。

2. シベリア出兵準備段階における航空兵力の強化

(1) 欧米からの飛行機大量購入

航空部隊の大規模な拡張計画と軌を一にして、陸軍は欧米諸国から飛行機（完成機体及び発動機）を大量に購入することにした。まず、1917年11月のいわゆる「山下献金」を契機とし、陸軍省は同年12月22日に英、米、仏各国の日本大使館の駐在武官に対し、各種任務に使用する飛行機を急ぎ多数購入したい旨、各国政府に問い合わせるよう指示した²⁷。ただ、この段階ではシベリア出兵がまだ正式決定されていなかったため、出兵を理由としないように厳命した。

この際、米国からは余裕がないため供給不可との回答を得た²⁸。しかしフランスからは供給可能との回答があったため、スパッド偵察機6機とニューポール練習機3機及びイスパノスイザ200馬力発動機6台とローン80馬力発動機3台等を購入することにした²⁹。英国からは、ソップウイスは西方戦場においてドイツ機に対し若干劣勢であることから、英軍では使用しておらず供給可能との回答があったため³⁰、20機をクレルゼー130馬力発動機25台とともに購入することとした³¹。

次に陸軍省は1918年3月14日、駐米・駐仏武官に対し「時局発展し之を必要とする場合」に備え、各種飛行機を約100機購入することが可能かどうかについて、差しあたり調査するよう命じた³²。これに対し駐仏武官は、飛行機はスパッドを主に合計80機、また旧式で構わないなら偵察用ソップウイス及び戦闘用ニューポールを多数購入可能との報告をしたが³³、あわせて「目下の時局」を陸軍航空の発展のため利用すべき

27 「飛行機購入方調査の件（陸355号、大正6年12月22日）」「外国より兵器飛行機等購入に関する件」（「永存書類乙集第2類第5冊 大正13年」防衛省防衛研究所。以下「外国飛行機購入書類」という）。以降引用する公電等は特段断りのない限り本史料から引用。

28 「貳第2015号 其2 第8320号 次官宛 発信者 永町（大正7年1月2日）」。

29 「貳第2015号 其3 陸軍次官宛 発信者 永井大佐（大正7年1月7日）」；「飛行機購入の件（陸6号、大正7年1月16日）」；「飛行機購入の件（陸50号、大正7年2月22日）」；「飛行機購入の件（陸普第1208号、大正7年4月17日）」。この購入には山下献金ではなく、後に「欧発795号」（注40参照）による臨時軍事情により支弁することとされた。「特種器材の調弁に要する経費の件（欧発第795号、大正7年7月27日）」（「欧受大日記 大正11年自10月至12月」防衛省防衛研究所）。なお別紙記載の令達番号「陸普第1209号」（大正7.4.17）は「陸普第1208号」の誤記と思われる。

30 ただしソップウイスはプロペラ同調装置付き機関銃を備え、また速度、上昇力及び爆弾搭載量などの諸元も悪いものではなかったため、シベリア出兵用としては問題ないと判断されたものと思われる。「貳第2015号 其6 第2282号 陸軍次官宛 発信者 田中大佐 陸第50（大正7年2月17日）」。

31 「飛行機購入の件（陸普第1405号、大正7年4月29日）」。本史料によれば購入費は38万2500円で山下献金50万円の一部と記載されているが、のちに「約50万円」に増加している。「飛行機購入費送付の件（欧発第4124号、大正7年12月4日）」。

32 「飛行機其他購買方照会の件（陸87号、大正7年3月14日）」。駐仏武官には同時に、機体・発動機製作のための熟練技師職工の雇入可否も調査が命じられていた。

33 「貳第2015号其11 第3号 山田次官宛 発信者 永井大佐（大正7年3月17日）」。この時点で、駐仏武官はフランス側から教官団の派遣を打診されていることを伝えている。

との意見具申を行った。具体的には、フランスから完成飛行機だけでなく、まとまった部品を購入して日本国内で組立製作を行うとともに、将来最も有望な飛行機と考えられていたサルムソン（機体及び発動機）を採用して、その発動機の製造権を買収するというものであった³⁴。これは、最新式飛行機機体の国内におけるアセンブリ実施と、発動機の製造権買収を通じ、飛行機製造の技術力向上を意図したものであり、陸軍航空の将来を見据えたものであった。

ところがこの提案を受け、陸軍省は、完成飛行機を合計85機（スパッド偵察機25機及びニューポール戦闘機とスパッド戦闘機を50機等）及びローン80馬力発動機5台の購入交渉を命じた³⁵。これは駐仏武官の意見とは異なり、シベリアにおける作戦上の短期的ニーズに重きを置いていたことを意味していた。それでも駐仏武官は、スパッドよりも一層新型であるサルムソン50機をフランス側が供給する内諾を得た事につき強調した³⁶。それとともに、サルムソン発動機の製造権買収を積極的にはたらきかけた。これは、日本の弱点であった発動機に関し、陸軍が自前で開発するための技術力を長期的視点から向上させるための提案であった³⁷。なお、フランスが日本に飛行機売却を持ちかけた背景には、日本がシベリアに出兵することに対するフランスからの期待の高まりがあった（後述）。しかし駐仏武官は、フランス側の求める日本の軍事的貢献が、戦争の行方に影響を与えるか否かについて疑問を抱いており、むしろこの機会を捉えて、日本の大陸における発展を企図すべきであるという意見であった³⁸。

その後7月12日になり、政府部内でシベリアへの出兵が決定した³⁹。これを受け、陸軍省は出兵を理由として飛行機購入交渉を行ってよいとの指示を在外武官に出した⁴⁰。そして、「時局の顧慮上特に調弁する特種器材」は730万円を目処とし、臨時軍事費の費目により購入すると決定した⁴¹。この額は、大正7年度の臨時軍事費（陸軍省

34 「貳第2015号 其8 第1号 陸軍次官宛 発信者 巴里 日本大使館 永井（大正7年3月22日）」。
このほか、各種飛行術及び飛行機・発動機修理技術に関する教官をフランス軍より備聘することも具申している。

35 「飛行機其の他購入の件（陸100号、大正7年3月23日）」。

36 「貳第2015号其14 第（判読不能）号 次官宛 発信者 永井大佐（大正7年3月27日）」。

37 「（発簡番号判読不能）山田会長宛 発信者 永井大佐（大正7年4月16日）」。
これは三菱造船所がイスパノスイザ発動機の製造権を買収し、技術者をフランスに派遣していることになったもの。
駐仏武官は、英米ですら同様の措置により発動機の国産化が可能となったことを論拠としてこの案を主張している。

38 「シベリア出兵問題に関する仏国の態度及日本の執るべき措置具申の件（大正7年4月26日、在仏国永井大佐より参謀総長宛（電報）」外務省編『日本外交文書 大正7年第1冊』（外務省、1968年）788-789頁。

39 『西伯利出兵史 第1巻』49頁。

40 「「サルムソン」製造権譲渡及飛行機購入の件（陸248、大正7年7月（判読不能）日）」。

41 「特種器材の調弁に要する経費の件（欧発795号、大正7年7月27日）」（「欧受大日記 大正11年自10月至12月」防衛省防衛研究所）。その後、この額は1920年に更に200万円が増額された。「経費増額の件（欧発第397号、大正9年7月5日）」同上。

所管)の支出が約8,317万円⁴²であったことを考えると、かなり大規模なものである。その後、この潤沢な臨時軍事費をバックとして、出兵準備のため飛行機の大量購入が急ピッチで進められることになった。

7月になり、駐仏武官は、フランス側との交渉の結果、サルムソン30機等を受領可能であることを陸軍省に連絡するとともに、新式飛行機使用の教育指導のためにフランス将校の招聘が必要である旨の意見具申を行った⁴³。そして在京フランス大使館からも同内容の連絡があったため、陸軍省はこれらを購入することを決定した⁴⁴。他方で陸軍省は、シベリア出兵が決定したことから、購入した飛行機を早期に戦力化することしか眼中になかった。例として、駐仏武官に対して「発動機は可成全部最初に積出さしむる様注意を乞う」と命じている⁴⁵ことから、内地組み立てが可能な旧式機体に対し、最新式のサルムソンの発動機を搭載することを検討していたことが窺える。当時の陸軍省は、出兵のために必要な飛行機を揃えることになりふり構わなくなっていたとみられる。上記サルムソンの他にも、購入した発動機を用いることを前提に、比較的容易な機体の製造だけを日本で行うことを考えていた。その際「教育と機体製作の関係上」、日本でも取り扱い可能な旧式のローン発動機を3、40台購入するよう駐仏武官に交渉を命じていた⁴⁶。

また陸軍省は、「将来購入の飛行機は駆逐用を可成多くするよう交渉ありたし」と、シベリアでの交戦を想定して、戦闘機の優先購入を指示した⁴⁷。このため駐仏武官は、スパッド戦闘機100機に加え、そのパイロット養成に必要となるニューポール練習機45機の購入をフランス当局と交渉した⁴⁸。ところが陸軍省は、飛行機は英米よりも購入することとなったため、フランスからは購入決定済みのサルムソン30機のほかに、ローン発動機40台とニューポール45機の購入でひとまず打ち切り、スパッドは暫く見合わせるかと返電した⁴⁹。この連絡に対し、駐仏武官は面白くなかったようである。そして、あくまで本国からの命令に基づき交渉を行ったものであることを理由に、スパッドを購入することを主張した。そのついでに、ローンは旧式であるためヨーロッパではも

42 大蔵省編『明治大正財政史 第5巻』(財政経済学会、1937年)741頁。なおこの臨時軍事費の出所は、日本の第一次世界大戦参戦に伴い1914年9月に制定された「大正3年臨時事件に関する臨時軍事費の特別会計法」により設置された臨時軍事費特別会計である。これは「事件の終局迄を一会計年度として」一般会計と区別されており、シベリア出兵の継続とともに1925年3月まで置かれていた。この間の支出総額は約8億8,166万円(うち陸軍省所管は約6億2,422万円)となっている。

43 「貳第2015号其45 第3号 次官宛 発信者 永井大佐(大正7年7月27日)」。

44 「飛行機外2点調弁の件(欧発第856号、大正7年8月9日)」;「式第2015号 其46 1918年7月31日 仏国大使館附武官 ラボマレード少佐 陸軍大臣宛(大正7年8月1日)」。

45 「軍需品輸送の件(欧発875、大正7年8月14日)」。

46 「飛行機購入に関する件(陸324、大正7年9月10日)」。

47 「仏国将校備聘の件(陸313、大正7年9月3日)」。

48 「貳第2015号 其65 第8号 次官宛 発信者 永井大佐 仏陸10(大正7年9月17日)」。

49 「飛行機購入に関する件(陸348、大正7年9月30日)」。

はや使用されておらず、米国からなら手に入るかもしれないとやり返した。このやりとりの結果、フランスからは最終的にスパッド 100 機及びニューポール 40 機を購入することに落ち着いた⁵⁰。しかし陸軍省は同時に、駐仏武官の進言に従いサルムソンの発動機の製造権買収を了承しており、その契約を指示していたのも事実である⁵¹。

このほか、フランスと同じく3月に調査命令を受けた米国については、再び飛行機の売却を渋られた⁵²。このため、機体は日本で製造することにして、米国からはホールスコット 150 馬力発動機のみ合計 119 台購入することとなった⁵³。一方、英国は3月の調査命令の対象とはなっていなかったが、駐英武官は4月、山下献金により購入したソップUIS 20 機のほかに、必要な飛行機があれば交渉するので教えてほしいとの旨を陸軍省に打電した⁵⁴。これに対し陸軍省は、当初、米仏と交渉中なので差し当たり英国からは必要なしとの考えであった。しかし、8月13日になって、同年3月に駐米・駐仏武官に対し指示した内容と同じく、「各種飛行機約 100」等の「可成新式のもの多数」の譲渡を交渉するように命じた⁵⁵。その結果、最終的にソップUIS 50 機（ローン 80 馬力発動機付）と、ローン 80 馬力発動機 50 台及びアプロ 10 機を英国から購入することとなった⁵⁶。

(2) シベリア出兵を契機とした飛行機の大量買付の評価

上述の経緯により、シベリア出兵を契機に欧米諸国から購入した飛行機・発動機は最終的には以下のとおりとなった（表1参照）⁵⁷。これは「編成、装備改正案」で企図された航空部隊の拡張へどれほど貢献したのであろうか。

50 「貳第 2015 号其 78 第 1 号 次官宛 発信者 永井大佐 仏陸第 21 (大正 7 年 10 月 11 日)」:「飛行機購入に関する件 (陸 383 号、大正 7 年 10 月 28 日)」:「飛行機外 2 点調弁に関する件 (欧発第 76 号、大正 8 年 1 月 29 日)」。なお、陸軍兵器本廠長に対するスパッドの調弁命令では、本経費は「大正 7 年 7 月 26 日附欧発第 795 号に依り其の不足分は臨時軍事費の費目に依り」とされており、当初予定していた予算をオーバーしてしまった模様である。

51 「Salmson 製造権譲渡の件 (陸 264、大正 7 年 8 月 3 日)」:「仏国将校傭聘の件 (欧発第 934 号、大正 7 年 9 月 4 日)」。

52 「貳第 2015 号 其 42 第 1 号 陸軍次官宛 発信者 谷川 米第 7 (大正 7 年 7 月 18 日)」。

53 「飛行機購入に関する件 (陸 347 号、大正 7 年 9 月 30 日)」及び「発動機調弁に関する件 (欧発第 942 号、大正 7 年 9 月 6 日)」(「欧受大日記 大正 7 年 9 月」防衛省防衛研究所):「飛行機用発動機調弁方の件 (欧発第 1580 号、大正 7 年 12 月 2 日)」(「欧受大日記 大正 8 年 1 月」防衛省防衛研究所)。注 83 も参照。

54 「貳第 2015 号 其 17 次官宛 発信者 田中大佐 英陸第 26 (大正 7 年 4 月 14 日)」。

55 「飛行機購入の件 (陸 278、大正 7 年 8 月 13 日)」。

56 「航空及野戦電燈器材調弁の件 (欧発第 67 号、大正 8 年 1 月 25 日)」:「航空器材調弁の件 (欧発第 378 号、大正 8 年 5 月 17 日)」。

57 購入した飛行機の種別については『日本航空機総集 第 6 巻』:野沢正解説『日本航空機辞典 上巻 (モデルアート 3 月号臨時増刊)』(モデルアート社、1989 年):クリスチャン・ポラック、鈴木真二編『日仏航空関係史:フォーレル大佐の航空教育団来日百年』(東京大学出版会、2019 年) 69, 115 頁:『日本航空史 乾』721-744 頁から推定。またサルムソン発動機の馬力は永井大佐の電報(「貳第 2015 号其 31 第 4 号 次官宛 発信者 永井大佐 (大正 7 年 6 月 11 日)」)の記載によるが、フランス航空団(後述)が来日時に製造指導したものは 230 馬力となっている。「大正 9 年 8 月 発動機製作班業務実施報告 臨時航空術練習委員」(防衛省防衛研究所)。

表 1 シベリア出兵を契機として購入された飛行機及び発動機

	飛行機	発動機	予算
フランス	<ul style="list-style-type: none"> ・スパッド 11A2 偵察機：6 機 ・ニューポール 81E2 練習機：3 機 ・サルムソン 2A2 偵察機：30 機 ・ニューポール 82E2 及び 83E2 練習機：40 機 ・スパッド 13C1 戦闘機：100 機 	<ul style="list-style-type: none"> ・イスパノスイザ (200hp) 6 台 ・ローン (80hp) 3 台 ・サルムソン発動機 (260hp) の製造権 	臨時軍事費
英国	<ul style="list-style-type: none"> ・ソップウイス 1A2 偵察爆撃機：20 機 	<ul style="list-style-type: none"> ・クレルゼー (130hp) 25 台 	山下献金
	<ul style="list-style-type: none"> ・ソップウイス 3pup 戦闘機：50 機 ・アプロ 504K 練習機：10 機 	<ul style="list-style-type: none"> ・ローン (80hp) 50 台 	臨時軍事費
米国		<ul style="list-style-type: none"> ・ホールスコット 119 台 ※ 125hp12 台及び 150hp107 台 	臨時軍事費
合計	259 機	203 台 (+サルムソンの国産分)	

まず予算面では、山下献金の 50 万円はほとんど使用されたほか、臨時軍事費は 730 万 + 200 万 - (確定額 & 支払い見込み額) = 78,785 円と、これもほとんど使用されている⁵⁸。他方、「編制、装備改正案」の整備目標である 34 個中隊を満たす飛行機数は 305 機⁵⁹であるが、当時の航空大隊には材料廠が 1 個置かれていたことから、34 個中隊には約 400–450 機が必要となる⁶⁰。これに加え、当時、木製であった飛行機は劣化が早く、一般的には 3–4 ヶ月毎の交換が必要であると考えられていた。これを踏まえると、34 個中隊からなる航空部隊を 1 年間維持するためには、理論上、最大で 1,800 機が必要と考えられる。ただし、大島健一陸軍大臣は 1918 年 2 月の帝国議会において、必要な飛行機数を 240 機と答弁しており⁶¹、これは既設及び新設審議中の 4 個航空大隊 (= 10 個中隊 + 材料廠 4 個)⁶²の支給定数 112 機の約 2 倍にあたる。これは陸軍が 1919 年

58 「特種器材調弁費剰余金減額の件 (欧発第 561 号、日付不明)」(「欧受大日記 大正 11 年自 10 月至 12 月」防衛省防衛研究所)。ただしその他の色々な航空器材も多数購入していることから、全額が飛行機購入に充てられた訳ではない。

59 中隊は全て 9 機編制 (ただし混成中隊 8 機編制) とされているため、 $33 \times 9 + 8 = 305$ と算出。

60 航空大隊の飛行機支給定数は、航空第 1 及び第 2 大隊 (2 個中隊編制) が飛行機 24 機、航空第 3 及び第 4 大隊 (3 個中隊編制) が飛行機 32 機となっており、また各中隊の飛行機定数は 8 機で、各大隊に置かれる材料廠 1 個にも 8 機が支給されることになっていたことから算出。「航空大隊演習器材仮定数表に関する件 (陸普第 4140 号、大正 7 年 12 月 4 日)」(「永存書類甲輯第 5 類 大正 7 年」防衛省防衛研究所)；「航空大隊演習器材策定要領 大正 7. 1. 31 器材課」(「制度改善書類」)。

61 「第 40 回帝国議会 衆議院 予算委員第 4 分科 (陸軍省及海軍省所管) 会議録」第 4 回 (大正 7 年 2 月 6 日)。

62 航空部隊の規模は以下より算定。「歩兵連隊機関銃隊航空第 2 大隊の新設及び野砲兵第 18 連隊山砲兵大隊航空隊陸軍騎兵実施学校編制改正要領同細則制定の件」(「密大日記 4 冊の内 1 大正 6 年」防衛省防衛研究所)；「大正 7 年軍備充実要領同細則制定の件」(「密大日記 4 冊の内 1 大正 7 年」防衛省防衛研究所)。

11月時点で飛行機の更新率を2-2.5倍/年と設定していたことと符号するため⁶³、これに基づく、必要な飛行機数は800-1,100機程度と計算できる。

これらの理由から、今回の飛行機の大量購入は、「編制、装備改正案」が想定する長期的な航空部隊の整備よりも、シベリア出兵を想定した短期的目標を優先したものと考えられる。それは購入方針が、シベリアでのドイツ勢力との交戦を想定し、特に戦闘機、ついで偵察機を優先していることに加え、製作及び取り扱いの簡単な発動機を希望することにも表れている。まさに「之を標準として『時局出兵に応ずる』」考えであったと言えよう。

しかし、多数の最新式飛行機を購入したとしても、パイロットはともかく、偵察、観測、射爆撃などの航空要員の養成は困難であった。当時の陸軍の教育用飛行機はおしなべて「モ」式であったが、これはフランス航空団(後述)から教育上有害であるとして酷評されるほど旧式に属するものであった。ソップウイスの操縦術教育はなんとか間に合ったが、それ以外の飛行機については、操縦者はどうするのかというフランス側の素朴な疑問に対し、とにかく購入した飛行機を日本に「早く送って練習させる」としか答えざるを得ない⁶⁴ほど計画がなかった模様である。

この間、1918年11月には第一次世界大戦が休戦となり、またシベリアでの航空部隊の活躍の場所も大きいものではないことが次第に判明した。そして34個航空中隊という整備の規模は1919年にはすでに後退していた模様である⁶⁵。しかしシベリア出兵を契機に大量購入した飛行機と発動機は、その後の陸軍航空の発展のための大きな礎となる。その際には、世界最大の航空先進国であったフランスが決定的な役割を果たすこととなる。

3. シベリア出兵後の陸軍航空近代化の歩み

(1) シベリア出兵とフランスによる航空教育

第一次世界大戦休戦後の1919年1月、フランスよりフォール(Jacques Anne-Marie Vincent Paul Faure)大佐を団長とする航空団が、陸軍航空の教育を目的として来日し

63「大正9年度飛行機整備計画表 大正8. 11. 5 器材課」(「陸軍航空部本部創立当初の重要書類綴 大正8. 6. 16~8. 9」防衛省防衛研究所。以下「重要書類綴」という)。

64『日本航空史 明治・大正編』388頁。

65「第41回帝国議会 衆議院 予算委員第4分科(陸軍省及海軍省所管)会議録」第1回(大正8年2月1日)。田中義一陸相は「飛行機は今5隊まで造ることになって居りますが、私は平時に於て、もう5隊を増し、10隊の飛行機隊を造りたいという希望を持って居ります」と答弁しているが、既設航空大隊が2個または3個中隊編成であることを鑑みると、この10個航空(大)隊は20-30個中隊となる。

た。この件についてはすでに多くの研究⁶⁶があるため詳細は割愛するが、来日の背景には、日本のシベリア出兵に対するフランスの期待と、日本が出兵に備え、飛行機を大量に購入したことが密接に関係していた。上述のとおり、1918年3月、最新式飛行機の大量購入をフランス側と交渉した際、陸軍省は飛行機の購入及び各種飛行機・発動機の製作のための原料・機械の供給とともに、技術指導団の派遣をフランス政府に打診するよう駐仏武官に命じた⁶⁷。その後、フランス側は飛行機の譲渡に加え、教官団の派遣をセットで提案したが⁶⁸、8月にはサルムソン30機等を提供可能である旨を伝達すると同時に、以下の内容の覚書を提出した⁶⁹。

- ・フランス陸軍航空隊が欧州戦役で得た経験は「日本が現戦争より得たる総ての改良及近世戦の実際上の全教訓を利用するを得んがため確実なる保証 (un sûr garant que le Japon serait mis à même de profiter de tous les perfectionnement dûs à la guerre actuelle et de tous les enseignements pratiques des combats modernes)」である。
- ・このため、「日本政府は仏国将校よりなる委員に此新型機の操作及機能の教示を委託するを有利とせざるや (Le Gouvernement Japonais ne verrait-il pas avantages à confier à une mission d'officiers français le soin de montrer le maniement et le fonctionnement de ces appareils d'un type nouveau?)」。

これを受けた日仏間の交渉の結果、フランスはフォール砲兵中佐(来日後に大佐に昇任)を団長とする航空団を派遣するとともに、その費用一切をフランス側が負担することを申し出、最終的には約63名からなる教育団が来日した。

この有名なフォール航空団の来日の背景には、フランスの東部戦線再建計画が密接に関係していた。1917年末に連合国会議で提案されたいわゆる「フォッシュ・プラン」以後、日本は英仏からシベリアへの派兵を強く要請されていた。その一方で、米国の理解を得る必要や、出兵範囲などに関し政府内の意見がまとまらなかったことから、出兵決定は翌年夏までのびのびとなっていた。その中で、フランスは西部戦線でドイツの猛攻を正面から受けており、日本を利用した東部戦線再建に最も熱心であった。特に、フランス首相クレマンソー (Georges Benjamin Clemenceau) は、それまでも大戦における日本のより大きな軍事的貢献に期待を寄せ、声高に主張していた⁷⁰。

66 最近の最も重要な研究としては、ボラック、鈴木編『日仏航空関係史』を参照。

67 「飛行機其他購買方照会の件 (陸 87、大正 7 年 3 月 14 日)」。注 31 参照。

68 『日本航空史 明治・大正編』388-389 頁。注 32 も参照。

69 「貳第 2015 号 其 48 航空機購入方に関し仏国政府回答の件 大正 7 年 8 月 5 日 外務大臣男爵後藤新平 陸軍大臣大島健一殿 (大正 7 年 8 月 6 日)」。注 43 も参照。

70 J・H・モルダック著、酒井鑑次訳『連合軍反撃せよ クレマンソー勝利への記録』(芙蓉書房、1974 年) 58-59 頁; Mattieu Séguéla, *Clemenceau ou la tentation du Japon* (Paris: CNRS Éditions, 2014), pp. 305-371 を参照。

そのため、フランス航空団の派遣及び費用自弁が迅速に決定されたのは、陸相も兼務していたクレマンソーの指示によるものであった⁷¹。

フランス航空団の教育を受ける日本側委員の長となった井上幾太郎少将は、このフランス側の厚遇を「奇特な考え⁷²」と評価している。しかしその背景には、フランスから航空教育を受けた日本の陸軍部隊がフランス軍のもと、シベリアにおける東部戦線の再建に貢献することが期待されていたという事実がある⁷³。そのためフランスは、1918年春以降のドイツ軍の猛攻勢中にもかかわらず(あるいは、だからこそ)新式飛行機の売却にも応じているが、その際には日本がシベリアに出兵することを交換条件としている⁷⁴。またフランスは、サルムソンの譲渡にあたり「大気及風土に関する特別の条件を共同に研究」することを日本側に提案しているが⁷⁵、これは極寒の地であるシベリアにおいて、フランスが譲渡した最新式飛行機を日本が作戦に使用することを想定したものであると考えられる。

このほかにも、フランスとしては、対露遠征のためにフォールを長として編成した航空部隊が存在していたため、この部隊をそのまま日本の航空指導に転用することが可能であった⁷⁶。加えて、同時期には同じく航空先進国であったイタリアが日本の航空団を受け入れ、教育する話が進んでいた。そのため、フランスとしては、日本に対してイタリアの影響力が浸透することを懸念しており、戦後の日本に対する自身影響力を確保したいという思惑もあった⁷⁷。このように、フランスが航空団を派遣したことは、専らその国益上の理由から出たものであったが、日本側もそのような事情を知りつつ、陸軍航空発展の絶好の機会として利用することを決心した⁷⁸。

なお、陸軍がフランスによる各種航空技術を大きく吸収できた背景には、田中義一陸軍大臣の強力なバックアップが存在した。田中陸相は、シベリア出兵用の臨時軍事費をフランス航空団の教育準備に対しても使用することを許可しており⁷⁹、使用された

71 Séguéla, *Clemenceau*, pp.364–365.

72 井上幾太郎伝刊行会編『井上幾太郎伝』(光文書院、1966年)235–236頁。

73 Christian Polak, “La mission militaire française de l’aéronautique au Japon (1919-1921)” *Ebisu*, 51, 2014, pp.166–167. <https://journals.openedition.org/ebisu/1459>

74 ボラック、鈴木編『日仏航空関係史』37–38頁。

75 「欧受第1300号 1918年8月5日 仏国大使館附武官 ラボマレード少佐 陸軍大臣宛(大正7年8月6日)」。

76 陸軍少将 櫻井義秀「フォール大佐一行来朝当時の陸軍航空」『飛行』第15巻第10号(1940年10月)83–86頁。

77 Séguéla, *Clemenceau*, p.364. イタリアに派遣された陸軍航空団については、平吹通之「WWIにおける陸軍航空援助団のイタリア派遣」『鵬友』25巻第4号(1999年11月)を参照。

78 「陸軍と仏国航空団との関係 8. 10. 15」(「大正12年 公文備考 巻45 航空」防衛省防衛研究所)。

79 「航空日本史を生きるサムライたち(1) 陸軍航空の元老 井上幾太郎氏」中村光男編『別冊航空情報 航空秘話復刻版シリーズ(3) 生きている航空日本史外伝(上巻) 日本の航空ルネサンス』(酣橙社、2000年)56頁。井上は田中陸相に通訳の潤沢な配属を要望したため、教育が順調に運び、また記録を残すのに役に立ったと回想しているが、防衛省防衛研究所に当時の史料が多く保管されている事実がこれを如実に物語っている。『井上幾太郎伝』235–238頁。

臨時軍事費は総額で約1,707,000円にのぼる⁸⁰。フランス航空団の費用自体はフランス政府の支弁であったが、フランス航空団が行う様々な講習を実施するにあたっては、他省庁や地方自治体も関わっていたため、その円滑な実施に田中陸相が大きく貢献したことは間違いない。

この間、1919年4月に陸軍航空部が発足したが、初代本部長となった井上少将は、第一次世界大戦中における航空器材の輸入途絶を教訓として「器材製作の独立」を根本方針とするとともに、陸軍航空の教育及び器材は「一切仏式に従うものと定む。将来仏国と同一程度に達せば他の最高の式に依るを一般の方針と定む⁸¹。」と決定した。その理由は、

- ・英、米、仏、伊といった航空先進国の特徴は、それぞれ一長一短である
- ・そのため取捨選択による複雑化のリスクを犯すことなく、1つの国を選んで「馬車馬的に」模倣することが、陸軍航空の発展には最短経路である

というものであった。これは、あくまで当面の間はフランスを第一の目標とするというものであって、一定の成果を上げた暁には、日本自身あるいはフランス以外の国のものを採用することが想定されていた⁸²。しかしこの方針は、当面は優れた1カ国を完全かつ排他的にお手本にすることで速やかな発展を図るというものであり、シンプルかつ迅速な進歩が期待できるという点で、後発国のやり方としては非常に实际的であったといえよう。実際、当時の陸軍航空は研究すべき事項が多すぎ、また日本の工業界が全然進歩してないため、一朝一夕で航空事業を欧州各国に追従させることは困難であった⁸³。そのため、陸軍航空の関係者たちにとって、航空戦力建設の方向性と具体的施策を絞り込む必要があった。

(2) 陸軍航空の近代化

陸軍がフランスに倣うと決めた次に行うべきことは、世界的にはまだ初歩的な状態にあった陸軍航空を、フランス航空教育団の教育・指導内容をもとに、第一次世界大戦後の世界標準に追随するための近代化を行うことであった。具体的には、

- (ア) 航空学校を新設して専門教育を行うことにより、航空要員を専門的・体系的に養成する
- (イ) 今後整備する飛行機の種類を整理して絞り込むことにより、航空器材の製造及び補給を円滑にする

といった施策であり、これらは1920年代を通じ陸軍航空の主要な目標として推進さ

80 「仏国業務詳報綴」。

81 「研究事項」(「重要書類綴」)。

82 井上「航空日本の創初」(高橋『日本航空史 乾』所収) 255頁。

83 「臨時軍用気球研究会の概況 大正7年10月2日」(「制度改善書類」)。

れることとなった。

(ア)については、それまで航空要員の養成は既存の「交通術修業員分遣規則」の枠組みを利用して暫定的に行っていた⁸⁴。これを、1919年4月に陸軍航空学校を新設することで、第一次世界大戦後の航空戦術の分科に沿った形で、航空要員に求められる技術(操縦、偵察、通信、射撃、爆撃、機関工術等)ごとに課程を設置して体系的に行うこととした。当初、陸軍航空学校は所澤だけに置かれていたが、1921年にはフランス航空団が使用した教育施設を引き継ぐ形で分校を設置し、1924年には所澤の本校を含め、陸軍飛行学校として独立し、3校の体制となった。このような学校教育の重視は、航空兵の任務の特殊性に鑑み、陸軍においては部隊で行うことが原則であった教育を、専門分野ごとに学校において体系的に実施することが目的であった。このような学校教育の重複は、フォールの提言に従って実施されたものであったが、陸軍自身が第一次世界大戦の調査分析から得ていた理解に沿ったものでもあった。

(イ)については、シベリア出兵時の大量購入の影響もあり、当時陸軍が保有していた飛行機が多様なものとなっていたことが背景にあった。そのため、教育及び戦列に使用する飛行機の種類を整理した上で決定し、それに基づいて航空器材の整備を行うこととした⁸⁵。その際、フランスより大量購入された後、航空団の教育に使用されたものを中心に、使用する飛行機及び発動機をフランス製に統一した。また、第一次大戦を通じて複雑となった飛行機の種類と戦術分科に対応するため、1921年には採用する飛行機の種類を滑走機、練習機、偵察機、戦闘機及び爆撃機に整理するとともに、ニューポール(練習機及び戦闘機)を「甲式」、サルムソン(偵察機)を「乙式」、スパッド(戦闘機)を「丙式」とするなど、呼称の統一を行った⁸⁶。その結果、それまで陸軍において広く使用されていた「モ」式は使用が中止され、シベリア出兵で活躍したソップウイスも戦列を離れることとなった。こうして陸軍の飛行機は、フランス製の新世代機により一新されることとなったが、それは1919年から1928年までの間に陸軍が輸入した飛行機・発動機のうち、8割以上がフランス製によって占められていたという事実からもうかがえる(表2参照)。

84 同規則は技術関係要員を養成することを目的として1909年に制定され、各部隊等から選抜された要員を交通兵旅団長隷下の各交通兵隊(鉄道隊、電信隊、気球隊)に派遣するというものであり、航空要員については気球隊に派遣されて教育を受けていた。

85 「軍用飛行機発動機共の種類に関する件(陸普第4640号、大正9年10月27日)」(「永存書類甲輯第5類第1冊 大正9年」防衛省防衛研究所)。

86 「航空器材の名称及標識に関する件(陸普第4741号、大正10年10月27日)」(「永存書類甲輯第5類第2冊 大正10年」防衛省防衛研究所)。

表2 陸軍の飛行機・発動機の国別輸入先（1919—1928年）

	飛行機機体	発動機
フランス	458	1283
英国	69	17
ドイツ（注）	0	68
米国	2	155
オランダ	2	0
イタリア	0	3

出所：高橋『日本航空史 乾』677 - 686 頁より筆者作成。

（注）このほかベルサイユ条約に基く戦利品として、ドイツから飛行機機体 66 台及び発動機 522 台を、オーストリアから飛行機機体 21 台及び発動機 128 台を獲得している（1922 年 6 月 20 日時点。このほか各種航空器材・部品を多数獲得。）。「押取航空器材処分の件（欧発第 91 号、1923 年 3 月（判読不能）日）」（『欧受大日記 大正 14 年 結全』防衛省防衛研究所）

（3）航空機製造業の発展

またシベリア出兵は、フランス航空団の来日とあいまって、日本の航空機製造業の発展を促した。シベリア出兵を契機として大量購入された飛行機及び発動機は、フランス航空団の教育用に使用された後、陸軍の保有機を近代化するにあたり、その多くが国産化された。例えばニューポール 81E-2、83E-2 及び 24C-1 はフランス航空団の教育用器材として使用された後、それぞれ甲式 1 型、2 型、3 型練習機（3 型のみ戦闘機型もあり）として陸軍が制式化した。これらは官営工場で生産されたほか、陸軍が保有していた図面等をもとに、それぞれ三菱で 57 機、中島で 40 機及び 102 機が製造された⁸⁷。このほか中島は、陸軍が甲式 3 型（ニューポール 24C-1）及び丙式 1 型（スパッド 13C1）戦闘機の後継機として 1922 年に輸入したニューポール 29C1 の国産化を発注されたが、本機は甲式 4 型戦闘機として制式化された後、1933 年頃までに 608 機も生産され、陸軍最初の大量生産戦闘機となった。またサルムソン 2A2 はフランス航空団による製作実習に使用された後、官営工場で 637 機生産されたほか、陸軍から国産化の発注を受けた川崎がサルムソン社より製造権を獲得した。これは乙式 1 型偵察機として採用され、1927 年 8 月までに 300 機が生産された。本機は陸軍が数回にわたり輸入した分と合わせると 1,017 機となり、大正時代の最高量産機となった。

なお、シベリア出兵の準備段階で飛行機の数を増加させる必要があったため、国産飛行機も多数発注された。この際、官営工場のほか、当時、民間飛行機製造会社のうち最も有望とみなされていた日本飛行機製作所から中島式 5 型練習機を購入した。そこに搭載されていたホールスコット発動機は、シベリア出兵のために米国から大量に

87 以下の各飛行機の生産機数等については、『日本航空機総集』各巻及び『日本航空機辞典 上巻』から引用した。

調達されたものである⁸⁸。本機の量産型は、民間会社発の制式陸軍機となって100機も発注された。そして、これが後に大飛行機製造会社となった、中島飛行機の基礎を確立することとなった。その後、上述の飛行機の多くは、世代交代とともに民間に払い下げられた。例えば乙式1型偵察機は、民間飛行学校、新聞社、航空輸送会社などで1937年頃まで活躍した。

こうして、シベリア出兵を契機として飛行機を発注された民間の飛行機製造会社は、国産飛行機の製造技術を蓄積していった。その後も、陸軍（及び海軍）は継続的に発注を行うことで飛行機製造業の保護育成を図り、1920年代後半には設計を除き日本人の手による飛行機を、そして1930年代には完全国産の飛行機を生み出すまでにいたることとなる。

おわりに

このように、日本はシベリア出兵を契機として大量の飛行機を購入した一方、日本の出兵を希望するフランスとの思惑が一致し、フランス航空団による教育は陸軍航空の近代化を推進するとともに、日本の航空機製造業の発達を促した。結果として、1920年代の陸軍航空は教育・器材すべてにおいてフランス一色となったが、これはフランスが日本を第一次世界大戦後の航空機販売の有望な市場と見做していたためでもあった⁸⁹。そのため、単に航空器材を販売するだけでなく、航空要員の養成方法から航空器材の製作・修理等の指導までパッケージとして指導を実施し、日本でフランス製の飛行機と発動機を生産できるよう教育した。他方、陸軍もこれを好機として利用した。そのため、フランスによる各種航空教育は「技術上は勿論戦術編成等広汎に亘り幼稚なる我国航空界一般の発達向上を促し確固たる基礎を建設」し、「我国航空事業独立の基礎を作り将来戦時に於ける航空機の補充に曙光を与え」、また「航空戦術教育上に一般の準拠を与え」たものと高く評価された⁹⁰。

航空戦力の充実・強化の必要性は、陸軍が第一次世界大戦研究の結果からすでに強

88 「航空器材の輸出許可に関する件（陸 275、大正7年8月11日）」及び「飛行機用発動機購入の件（陸 301、大正7年8月25日）」（『外国飛行機購入書類』）。注 52 も参照。これが引き金となり中島飛行機が日本飛行機製作所より独立するが、その経緯については渡部一英『巨人 中島知久平』（鳳文書林、1955年）243-253頁を参照。

89 『日仏航空関係史』93-94頁。フォールは海軍航空もフランス式にすることを本国に提案していた。

90 「欧第 215 号其 43 5月25日 前田 松重（大正 10.5.20日 航発第 262号）」（『大正 3.4年以降戦役出兵 其 4の内其 1 業務詳報綴（総受領簿を付す）（人事局（恩賞課を除く） 軍務局（軍事課を除く） 法務局） 陸軍省 防衛省防衛研究所。』以下「仏国業務詳報綴」という。

く認識していたものであったが、どのような方向性で行うべきかについては定まった意思統一はなかったことから、その方向性を与えるきっかけが必要であった。その際、ちょうどシベリア出兵の話が持ち上がったが、山縣有朋も述べたように、シベリアで戦争するならば飛行機や自動車といった新しい兵器を急いで多数準備しなければならなかった⁹¹ことがまず量的拡大の大きなドライブとして働いた。加えて、当時の陸軍の方針が軍備充実、特に航空戦力の強化を重視していた中で、シベリア出兵を通じた日本とフランスの思惑が交錯する中、フランス航空団による近代的な航空教育の機会がもたらされたことにより、シベリア出兵の準備のために拡大した航空戦力を効果的に整備する青写真が提供された。そのため、シベリア出兵は陸軍航空近代化の方向性を与えるきっかけとなったといつてよいのではないだろうか。

(防衛研究所)

91 高橋義雄『万象録—高橋箒庵日記』(思文閣出版、1989年)1918年4月24日の項。