

旧日本海軍における航空戦力の役割

立川京一

はじめに

旧日本海軍の航空運用思想¹を取り上げ、導入から第二次世界大戦までの航空戦力(エア・パワー)の役割について検討する。旧日本陸海軍は明治末期から大正初期にかけてのエア・パワー導入期こそ協同で研究²を実施したり、陸軍の航空術講習³に海軍が参加したりしたことがある。しかし、その後は陸海軍が個別に軍用航空の研究を進めたため、旧日本軍の航空運用思想は陸海軍まったく別々に生成・発展していく⁴。したがって、旧陸海軍双方の航空運用思想を同時に論じることは難しいため、本稿では、旧海軍の航空運用思想のみを検討の対象とする。

旧海軍の場合、その航空運用思想を文書化する作業は、「海戦要務令」や「航空戦要務草案」などの作成過程においてなされた。したがって、本稿では前段で、これらの文書を通じて旧海軍の航空運用思想の変遷をたどり、エア・パワーの運用方途、運用価値認識、位置付け、それらの変化とその要因などを探る。また、後段では、第二次世界大戦時の旧海軍の航空運用思想とエア・パワーの役割について、戦争遂行中に生じた主たる変化のいくつかを取り上げて考察する。

1 1940(昭和15)年までの旧日本海軍における航空運用思想の生成と発展

陸軍同様、海軍も大正末期から昭和初期にかけての時期には航空運用の基本的な原則を文書化する試みを重ねている。20(大正9)年10月に発布された「海戦要務令(第二回改正)」と28(昭和3)年6月に発布された「海戦要務令(第三回改正)」である。また、最終的に実現を見るに至らず立ち消えとなってしまうものの、33(昭和8)年から「海戦要務令」の航空に関する部分を改訂して「海戦要務令」の続編として「航空戦ノ部」を起草する作業が開始されている。その草案として作成され、34(昭和9)年に公布された「航空戦要務草案」と、40(昭和15)年3月20日には完成し、各艦隊・鎮守府参謀長宛てに送付され、意見を求める段階まで進んでいた「海戦要務令続篇(航空戦ノ部)草案」も、海軍の航空運用思想を文書化する試みの一環である。

これらの文書は航空機材の性能と搭乗員の技能が日進月歩で向上し、その戦力としての用途は多様化し、価値も増大していく傍ら、実戦でその可能性と効果を十分に発揮するま

では至らず、未知の部分が多かった時代に作成された。したがって、文書化された時点では訓練を実施しておらず議論の域を出ていなかったような任務を含んでいたり、あるいは反対に公表された時点でもはや時代遅れで現状に適さず、かえって航空の進歩を阻害するとして活用されなかったりというように、いずれも何らかの憂き目を見たものばかりである。また、太平洋戦争半ばまで海軍では一貫して戦艦を主力とする水上部隊を重視する思想、いわゆる「艦隊決戦」の思想や「大艦巨砲主義」が支配的であったため、航空戦力は補助戦力の地位に甘んじている。さらに、海軍は第一の想定敵国をアメリカ合衆国としていた。上記の各文書はそうした環境の中で作成されている。しかしながら、当時の海軍関係者の間で主流をなしていた航空運用思想を集約的に表現しているものがこれらの文書であるとすれば、その思想の変遷をたどるためにはこれらを再検討するのが近道であろう。

(1) 「海戦要務令（第二回改正）」

「海戦要務令（第二回改正）」が発布されたのは第一次世界大戦後の20年である。この時の改正で、16（大正5）年に開設され、第一次世界大戦時に初めて実戦を経験した航空隊の戦闘に関する項目が「海戦要務令」に加えられた。そこに見られる航空戦力の任務は次のとおりである。

- (日) 敵情偵察
- (月) 敵主力及び空母攻撃
- (火) 敵航空兵力撃攘
- (水) 敵潜搜索攻撃
- (木) 主隊の前路警戒、魚雷、機雷等監視
- (金) 敵の運動監視、射撃効果発揚協力
- (土) 以上のほか支隊に協力⁵

当時、空母「鳳翔」は建造中で、艦上機を保有せず、洋上の航空戦力としては水上機を主力としていた海軍航空隊の主任務として考えられていたのは、あくまで偵察、搜索、警戒、監視などの「目」として役割である。第一次世界大戦中、その水上機部隊が青島で爆撃を実施し、かつ、ヨーロッパ戦場での航空機の戦闘に関する情報も入ってきていたようであるが、実際問題として当時の航空機の攻撃能力は低く、上記任務中、とりわけ敵艦艇や飛行中の敵航空機に対する攻撃兵器としての役割は現実的なものではなく、将来における期待であったと考えてよいであろう。「射撃効果発揚協力」というのは、おそらくのちに煙幕展張や弾着観測という形で具体化されるものを企図していたと思われる。また、その

必要性が高くなかったからかもしれないが、制空権掌握に関する意識は希薄であったようである。いずれにしても、航空戦力は戦場での実績に乏しく、将来の見通しも不明であったため、「海戦要務令（第二回改正）」に当たっては考えられる任務を列記したというのが正直なところではなかったろうか⁶。結局、海軍航空隊がこの「海戦要務令（第二回改正）」に則して戦闘を実施する機会を持たないうちに、「海戦要務令」は第3回目の改正がなされる。

(2) 「海戦要務令（第三回改正） 第六章 航空隊ノ戦闘」

「海戦要務令（第三回改正）」は28年に発布された。前改正から戦争を経ずして新たな改正が必要となったのは、ワシントン海軍軍縮条約によって主力艦の保有に制限が設けられ、しかも対英米比が6割となったため、これへの対応が必要となったからである。航空戦力に関して制限の対象となったのは空母であるが、ワシントン会議当時、日本は「鳳翔」1隻を保有してただけで、保有枠には余裕があった。かえって同条約を契機として、建造中であった巡洋戦艦「赤城」、戦艦「加賀」を空母に変更することで大型の空母を保有することになり、空母部隊の能力が向上したのである。また、20年代前半には各種の艦上機の保有も実現していた。そして、「海戦要務令（第三回改正）」が発布される直前の28年4月1日には、空母2隻（「鳳翔」「赤城」と駆逐隊からなる第1航空戦隊が初めて編成されている⁷。但し、基地航空隊はまだ誕生していない。以下に「海戦要務令（第三回改正） 第六章 航空隊ノ戦闘」の中から航空運用思想の考察に当たって重要と思われる項目を記す。

第一二一 航空機ノ戦闘ハ友隊ニ協力シテ敵主隊ヲ攻撃スルヲ本旨トスル

第一二二 航空隊ノ戦闘要領ハ通常戦闘機隊ヲ以テ敵航空機ヲ制圧シツツ攻撃隊ヲ以テ敵艦隊ヲ強襲スルヲ例トス

第一二三 航空機ノ戦法ハ其ノ任務竝ニ特性ニ依リ方法ヲ異ニスルモ一般ニ編隊ヲ以テ敵ニ近迫シ敏速果敢ナル攻撃ヲ行ヒ常ニ集団威力ヲ発揮スルニ在リ

第一二四 航空機ヲ発進セシムベキ時機ハ一般ニ敵航空機ノ機先ヲ制シ且主隊ノ決戦時機ニ我ガ航空機ノ全力ヲ発揮セシムル如ク之ヲ選定スルヲ要ス

第一二五 会敵初頭ニ於テ航空母艦ヲ攻撃シ其ノ活動ヲ不能ナラシムルトキハ爾後ノ戦闘ニ利スル所多キモノトス

第一二六 航空機ノ戦闘ニ於テハ敵ノ不意ニ乗ジテ近接攻撃スルヲ特ニ有利トス 之ガ為天象地象ノ利用ニ留意スルコト肝要ナリ

第一二七 （煙幕使用について）

第一二八 (夜戦について)

第一二九 戦闘機ノ任務ハ主トシテ敵航空機ヲ攻撃シテ其ノ企図ヲ挫キ味方航空機ノ行動ヲ容易ナラシムルニ在リ 故ニ常ニ自ラ敵ヲ索メテ之ガ撃滅ニ努ムルヲ要ス

第一三〇～第一三一 (戦闘機の戦闘要領について)

第一三二 攻撃機隊ノ任務ハ主トシテ敵主隊竝ニ航空母艦ヲ攻撃スルニ在リ

第一三三 攻撃機隊ノ敵主力ニ対スル襲撃ハ決戦ノ時機ニ投ズルヲ本旨トスルモ敵航空機ノ機先ヲ制スルカ又ハ特ニ有利ナル襲撃位置ニ到達スルカ或ハ我が主隊ノ戦況不利ナル場合等ニ於テハ決然襲撃ヲ行フモノトス

第一三四～第一三八 (攻撃隊の攻撃要領などについて)

第一三九 偵察機隊ノ任務ハ主トシテ敵情偵察、艦隊前路ノ警戒、敵潜水艦ノ搜索、攻撃及ビ弾着観測等ニ在リ 軽快ナル艦上偵察機ハ右ノ外層戦闘機ト同一任務ニ服スルコトアルモノトス

第一四〇～第一四一 (飛行船の任務、空戦要領について)⁸

先の「海戦要務令(第二回改正)」と比較して全体的に言えることは、攻撃を重視するようになったことで、それに関する記述が大半を占めている。また、機種が多様化にあわせて、戦闘機と攻撃機の攻撃時における用途を分けている点は進歩と言える。一方、偵察に関しては、第一三九で偵察機隊の任務が述べられているだけである。偵察軽視の風潮はすでにこの頃から始まっていたのであろうか。

制空、奇襲による先制攻撃、編隊(戦力集中)、護衛といった概念も新たに導入されている。すなわち、航空機は「一般ニ編隊ヲ以テ」「敵ノ不意ニ乗ジテ」あるいは「敵航空機ノ機先ヲ制シ」て「会敵初頭ニ於テ航空母艦ヲ攻撃」し、その航空機発着艦機能を奪うことによって、艦隊決戦時に敵航空機からの攻撃を受けないようにするのである。もっとも、この時点で航空機が空母を攻撃した実績はない。しかしながら、当時、空母の飛行甲板は脆弱で、これを破壊することは容易と考えられており、甲板を破壊すれば航空機の発着艦ができなくなるので、それで十分に目的を達したことになるのである。攻撃機隊の任務として敵の主隊に対する攻撃が記されているが、これも実績がない。航空関係者はともかく、一般には航空機に行動中の戦艦を撃沈する能力があるとは思われていなかったのである。したがって、当時としては、戦闘機の主任務として記されている味方航空機の護衛を目的とした敵航空機に対する攻撃ぐらいまでが、現実的な話であったのではなかろうか⁹。但し、これも実績がない。

日本軍好みの夜戦に関する記述が登場しているのは、航空技術の進歩の反映である。他方、飛行船に関する項目が残っているように、旧来の兵器の活用も考慮している。

しかしながら、防空、人や物資の空輸、海上交通保護と通商破壊戦、対潜水艦作戦における水雷戦隊との協同などへの関心は見られないし、戦略爆撃はおろか、第一次世界大戦時に経験済みであった敵の飛行場や港湾などの軍事施設及び地上にある航空機や碇泊中の艦船を攻撃の対象とするというような思想もここには見られない。さらに、航空戦力の消耗に対する配慮も不十分である。先に述べたように、海軍では戦艦を中心とする艦隊を主力と考え、最終的には双方の艦隊同士の決戦によって勝敗を決めるという考えが依然として主流であり、航空運用思想においてもこれが前提となっていた。「海戦要務令（第三回改正）」の時点でも、補助戦力である航空機には偵察任務のほか、（実際の戦闘ではまったくと言ってよいほど実施されなかった）煙幕の使用や弾着観測などによって艦隊決戦に協力することが一般的な期待であった。航空関係者が力を入れていた敵空母に対する先制攻撃に関しては、それによって決戦場の制空権が得られるのであれば戦況は有利になろうという程度の認識であった¹⁰。

(3) 「海戦要務令続篇（航空戦ノ部）草案」

30年代に入り、ロンドン海軍軍縮条約によって補助艦の保有が制限されたり、32年に第一次上海事変が発生したりしたことなどから、「海戦要務令」をさらに改正する必要性が生じた。先に述べたように、この改正の際に、「海戦要務令」の続編として「航空戦ノ部」を設けることになり、その草案作りが進められた。それが34年の「航空戦要務草案」と40年の「海戦要務令続篇（航空戦ノ部）草案」である。

両者とも「海戦要務令」の続編として起草されたわけであるが、前者は「権威のある海戦要務令の続編とするのは適当でない」と判断され、格下げされて公布された。原史料も写しも現存していないため、その内容を検討することはできないが、伝えられているところによると、その内容は審議を行った委員すら満足できるものでなく、「航空関係者は初めからこれを軽視し、航空運用の進歩を阻害する虞があるとして、ほとんど問題にしなかった¹¹」ようである。しかし、この失敗によって「海戦要務令続篇（航空戦ノ部）」の作成が放棄されることはなく、作業は継続された。そして、航空機の性能や操縦技術の向上、その間に生じた支那事変での実戦経験とそこから得た教訓、第二次世界大戦のヨーロッパ戦場での航空戦に関する情報などの要素を加味して、太平洋戦争開戦の前年に完成したのが後者である¹²。先に述べたように、完成後、同草案は各艦隊・鎮守府参謀長宛てに送付され、意見を求める段階まで進んでいた。しかし、その段階で太平洋戦争の開戦準備に入ったため、意見を徴した上でさらに調整して最終的な成案にするところまでは至らなかった¹³。

「海戦要務令続篇（航空戦ノ部）草案¹⁴」はそれまでの「海戦要務令」が基本原則を記したものであったのに比して、同草案の作成に当たっては教範的な性格を併せ持ったもの

にするという要望があり、それに応じた結果、解説や敷衍が多くなり¹⁵、そのためでき上がった草案はマニュアルに近いものになっているような印象を受ける。また、記述が詳細かつ多岐に及んでいるため、項目は137に達した。したがって、その全文をここに引用するほど紙幅に余裕がないため、まず、章・節の表題を列挙して構成を以下に示す。

総則

第一章 航空戦の要旨

第二章 航空決戦

第一節 通則

第二節 攻（爆）撃機隊の用法

第三節 戦闘機隊の用法

第三章 邀撃作戦に於ける航空戦

第四章 進攻作戦に於ける航空戦

第五章 艦隊決戦に於ける航空戦

第一節 通則

第二節 空中攻撃

第三節 観測

第四節 空中戦闘

第六章 要地攻撃

第七章 陸戦協力

第八章 航空戦要務

第一節 航空戦計画

第二節 航空戦実施上の要務

第三節 警戒、搜索、偵察

第四節 前進航空基地の設営

次に従来の「海戦要務令」の航空戦に関する内容と比較しつつ、本草案の特徴を指摘したい。

第一に目を引くのは、「航空決戦」が独立した章（第二章）として、しかも「艦隊決戦に於ける航空戦」（第五章）よりも先に登場していることである。「航空決戦」の方法と目的に関しては「海戦要務令（第三回改正）」同様、航空戦力を集中して使用し、奇襲による先制攻撃を仕掛け、敵航空戦力を「圧倒殲滅」して制空権を獲得するという思想が定着している様子が見えてくる。また、本草案には「開戦初期に於ける航空決戦の成敗は全戦局に

及ぼす影響至大」と記されていることからわかるように、制空権獲得によって勝敗が決まるという当時の海軍航空関係者の「航空主兵論」「戦艦無用論」が色濃く反映している。

次に本草案の特徴として指摘できるのは、基地航空部隊を重視している点である¹⁶。「進攻作戦に於ける航空戦」では「基地航空部隊を主とし、情況に依り航空戦隊を協力せしむ」としているほか、「敵主力航空母艦を攻撃」する役割も期待され、敵の航空母艦と並んで敵の航空基地もその「攻撃撃破」の目標としている。また、航空戦隊には敵の基地航空戦力を「制圧」する任務が付与されている。こうしたことは支那事変における渡洋爆撃などの実績（効果のほどはともかく。）によるのみならず、対米戦開戦劈頭の作戦としてフィリピン攻撃を実施することが予想されていた影響である。また、基地航空部隊の重視と関連して、基地の防空、「前進航空基地の設営」の方途や諸注意について具体的に述べられている。但し、後者に関しては、基地移動の際、飛行機は空中移動することを原則とする旨の記述があるものの、それ以外の施設や装備をどのようにして迅速に移動させるかという問題は解決された様子が見られない。

戦略爆撃（「要地攻撃」）の思想も登場している。その重要性や攻撃すべき目標などのほか、効果を上げるためには「大部隊を以て猛烈なる攻撃を加へ」る必要があることも認識されていた様子が見える。しかしながら、こうした思想を実戦で理想的な形で具体化できるか否かは自ずと別問題である。支那事変での日本軍航空部隊の戦略爆撃はさほどの効果が得られていなかったというのが戦後における評価である。とくに敵の戦意を喪失させるという目的を達することができなかったからである¹⁷。また、この時点では空母の集中使用という思想はなく、母艦航空部隊が航空戦力を集中させる場合、空母を分散配備したまま、どのようにして航空戦力の集中を図るのかという課題が残されたままである。

以上のほか、「陸戦協力」や「陸軍航空部隊との協力作戦」、潜水艦を含む「友軍艦艇」との協力・連絡といった協同、敵の航空母艦を攻撃する場合のアウトレンジ戦法、「第二撃以後」の反復攻撃、消耗と補給に関する考慮などの思想が新たに登場している。また、指揮官の心得、「退却戦」や敵に攻撃された場合を想定した記述などが見られるのはユニークである。反対に、廃止された飛行船に関する記述は消えている。海上交通保護と通商破壊戦への関心は依然として希薄である。

本草案に対する評価に関しては、冒頭の「総則」で「航空戦の実施に関しては海戦要務令に準拠する」と謳っているところから、「海上戦闘の主力は依然戦艦であって、航空機は補助部隊であるという認識の上に立脚して」おり、また、「艦隊決戦に於ける航空戦」に関する記述が従来のもので大差ない点を指摘して、「大艦巨砲主義の旧思想より脱却していない」とすることは可能であろう¹⁸。しかし、先の「海戦要務令」との違いも顕著である。すでに述べたように、本草案には航空決戦によって制空権を獲得して戦局に至大な

る影響をもたらすという「航空主兵」の思想が色濃く反映しているように思われる。また、基地航空部隊を重視していることや多様な航空戦の形態を想定していること、後方にも関心を払っていることなど、従来のもものと比べて相当進歩した内容であると言えよう。もっとも、それは本草案があくまでも航空関係者が作成した「草案」であり、艦隊関係者の意見を徴する前の段階であるからかもしれない。仮に、艦隊関係者の意見を徴した上で成案が作られたとすれば、どのようなものとなったであろうか。おそらく、本草案よりもはるかに後退した「艦隊主兵」の思想が濃いものとなったに違いない。

本節のはじめにここで取り上げた文書はいずれも実戦で準拠されたわけではないということを示した。「海戦要務令（第二回改正）」、「海戦要務令（第三回改正）」、そして「航空戦要務草案」の場合は、航空機材の性能と搭乗員の技能の向上が文書作成時の想像を絶したがためにそうなったのである。しかし、「海戦要務令続篇（航空戦ノ部）草案」の場合には、その理由は当てはまらない。とりわけ太平洋戦争前半において本草案の内容を逸脱した作戦が実施された原因は、真珠湾攻撃や「い」号作戦を発想した山本五十六・聯合艦隊司令長官の想像力に帰せられる。

2 太平洋戦争と海軍の航空運用思想

太平洋戦争は日本海軍の運用思想に根本的な変化をもたらす契機となった。太平洋戦争において見られた日本海軍の運用思想の主たる変化は次のとおりである。

第一の変化は「艦隊主兵」から「航空主兵」への移行である。少なくとも開戦後しばらくは海軍全体としては依然として「艦隊主兵」「艦隊決戦」「大艦巨砲主義」といった旧来の思想に執着していたのは確かであるが、真珠湾攻撃や南西方面（マレー、シンガポール、フィリピンなど）での作戦を見てわかるように、実質的には開戦の時点ですでに「航空主兵」に移行していた。

第二の変化は航空母艦の分散配備から集中配備への変更である。元来、航空母艦は艦隊群の最後尾に位置し、敵の航空機が現れるや艦上戦闘機を放って味方の主力を上空掩護させるという役割を負っていた。その後、前衛部隊として敵の空母を先制攻撃して制空権を獲得し、次いで敵主力を攻撃して漸減を図る役割を負うようにはなったものの、決戦の舞台における主役の座はあくまで戦艦に譲り、母艦部隊はそれを支援する役目に廻ることになっていた。それが太平洋戦争では空母を集中配備した「機動部隊」を編成して、洋上遠距離急速移動攻撃（言うなれば、洋上電撃戦）を実施するという方法がとられるようになった。

空母の集中配備によって各空母の艦載航空戦力を集中させるのが容易になった。しかし、

その反面では、空母が集中しているため、敵の攻撃によって数隻の空母を一挙に失う危険性が高まった。その懸念が現実となったのがミッドウェー海戦である。改めて言うまでもないが、日本海軍が真に「航空主兵」への移行を認識し、「機動部隊」を建制の部隊（第三艦隊）として編成したのは同海戦で主力空母4隻と熟練搭乗員、並びに航空機材の多くを失った後であったというのは歴史の皮肉である。

ある意味で第二の変化の副産物であるが、基地航空部隊の運用価値が一段と高まったことも太平洋戦争期に見られた変化である。対米戦争に当たっての海軍の伝統的な構想では空母はフィリピン攻略に向けられることになっていた。しかし、実際には主力空母6隻がすべて真珠湾攻撃に向けられたため、フィリピン攻略作戦において陸軍部隊上陸地点付近でのアメリカ航空戦力の撃滅による制空権獲得は基地航空部隊の任務となった。海軍に関して言えば、南西方面における作戦は基地航空部隊の独擅場であった。マレー沖海戦で行動中の敵艦艇を撃沈するという歴史的な戦果を上げたのも基地航空部隊である。開戦時の真珠湾攻撃で空母の集中使用にこだわった山本五十六が、ミッドウェー攻略作戦失敗後1年近く経った43年4月に、基地航空部隊のみならず母艦航空部隊からも掻き集めた航空戦力350機をラバウル周辺基地に配し、自らの直接指揮のもとに「い」号作戦を実施している。これも基地航空への価値認識の高まりを示す事実と言えよう。但し、「い」号作戦によって母艦航空戦力を7割も消耗してしまったことは後の作戦に悪影響を及ぼした。

さらに、基地航空部隊は母艦航空部隊が空母、搭乗員、機材を消耗して運用価値を低下させていったのと反比例するかのよう地位を向上させ、日本海軍が空母9隻を中心に真に本格的な機動部隊である第一機動艦隊を編成して臨んだマリアナ沖海戦（44年6月）¹⁹で惨敗を喫してからは、母艦航空部隊に代わって海軍の中心的な戦力となる。このほか、基地航空部隊が運用価値を伸張させた要因としては、独立空軍的性格を備えていたことも指摘できよう。

太平洋戦争における基地航空部隊の問題点をあえて指摘するならば、南方での基地推進に積極的となったあまりに本来の任務であった防空、とりわけ本土とその周辺における防空に割く戦力が手薄になったことである²⁰。また、対潜警戒任務も十分に果たしていたとはとうてい言えないであろう。

おわりに

海軍の航空運用思想は航空機材の性能と搭乗員の技能の向上や戦略環境の変化、諸外国からの情報の影響によって変化してきた。また、太平洋戦争の開戦に際して、山本五十六が真珠湾攻撃を着想し、源田實らが作戦計画を立案し、それを強引に実施に移し、少なく

とも戦術的な成果を上げたこともあって、航空運用思想が大きく変化したという事例に代表されるように、指揮官、あるいは作戦を計画する幕僚の想像力によっても航空運用思想は変化した。この点に関しては太平洋戦争を待たずとも、第一次世界大戦時の青島攻撃の際に水上機が爆撃を行ったり、第一次上海事変で陸上部隊を支援したり、支那事変の際に渡洋爆撃や戦略爆撃を実施したりしたことなどを振り返ってみると、実戦ともなればそれまでに培われた運用思想が容易に超越されてしまう事例は少なくない。これらもすべてその時々々の指揮官や幕僚たちの着想による。

さらに、太平洋戦争のケースから航空運用思想に変化をもたらす要因として、搭乗員と航空機材の消耗を挙げることができる。太平洋戦争の場合はとりわけ艦上機の熟練操縦士の不足が大きく影響した。艦上機操縦士の補充がままならなかったため空母はあっても戦闘に投入できないという時期があったり、空母を輸送船や砲部隊として使用するほかないという状況に陥ったりしたのである。反面、基地航空の場合は要員の養成が母艦航空に比べて容易であったため、消耗があっても補充が比較的可能であり、その分、航空戦力としての寿命を長く保つことができた。

最後に海上交通保護（海上護衛）に触れておく。日本海軍ではこの分野への関心が薄く、ようやくこれに本腰を入れ始めたのは太平洋戦争が半ばを過ぎた頃である。海軍がこの方面を軽視したのは攻撃を重視しすぎたためであるとか、「艦隊決戦」に執着しすぎたためであるといった理由が挙げられている²¹。同時に、航空関係者が制空権の掌握ばかりに関心を向けすぎたことも指摘される必要がある。いずれにしても、日本の敗戦原因の中でもその比重は大きい。通商破壊戦の研究はあまりにも疎かにされた。今日、母艦航空戦力を持たない日本の自衛隊の航空運用思想を考える際、基地航空戦力の任務として重要な位置を占めているのがこの海上交通保護であるが、少なくとも旧日本海軍においては、太平洋戦争期はまだその思想の萌芽期で、運用思想としては水上艦艇と航空機との協同が必要であるといった認識があった程度である。

¹ 今日の運用思想に当たる表現として、旧日本陸海軍では用兵思想という用語が使われていた。

² 1909年7月30日に組織された「臨時軍用気球研究会」。

³ 第一次世界大戦後の19年に陸軍がフランスから招聘した航空術指導団（「フォール使節団」）による講習。

⁴ 陸海軍の航空運用思想に共通点があるとすれば、それは当時の航空機材の性能、諸外国の影響、エア・パワーの本質などが要因として考えられる。

⁵ 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 海軍航空概史』（朝雲新聞社、1976年）25頁。「海戦要務令（第二回改正）」の原史料は現存しない。

⁶ 海軍航空隊がここに記されていたような任務を果たすことを期待させるほどの技能を備えるようになる上で、21（大正10）年にイギリスから「サンプル飛行団」を招聘して実施された講習の寄与は大きかったようである（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] 707-719頁)。

⁷ 但し、2隻の空母は常に行動を共にしていたわけではない。なお、28年に編成された第1航空戦隊は同年末に解隊された。第1航空戦隊が恒常的に編成されるようになるのは、32年に第一次上海事変が発生してからである。

⁸ 「海戦要務令 海戦要務令続篇（航空戦の部）草案」（防衛研究所図書館所蔵）。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）526-528頁。『戦史叢書 海軍航空概史』27-28頁。

⁹ 源田實はこれらに加えて、味方主力部隊の上空掩護も当時から戦闘機の主要任務であったと述べている（源田實『真珠湾作戦回顧録』〔文芸春秋、1998年、初版 読売新聞社、1972年〕40頁）。上空直衛に関する記述は、次の「海戦要務令続篇（航空戦ノ部）草案」に見られる。

¹⁰ 『戦史叢書 海軍航空概史』28頁。

¹¹ 同上、49頁。

¹² 日本海軍航空史編纂委員会編『日本海軍航空史（1）用兵篇』528頁。

¹³ 「本草案は急激な進歩途上にある航空戦の実情に即し随時改正追補の要に迫られるべきを予想し当分草案として実施部隊において使用されることを目途として立案したものである」との見解がある（末國正雄「海戦要務令制定・改正」〔防衛研究所図書館所蔵〕）。

¹⁴ 「海戦要務令 海戦要務令続篇（航空戦の部）草案」（防衛研究所図書館所蔵）。

¹⁵ 末國「海戦要務令制定・改正」。

¹⁶ この点から本草案の作成に最も強い影響を及ぼした人物は大西瀧治郎ではなかったかと推測される。大西は34（昭和9）年11月から横須賀海軍航空隊副長（教頭）、36（昭和11）年4月から39（昭和14）年10月まで航空本部教育部長の職にあった。

¹⁷ Mark R. Peattie, *Sunburst: The Rise of Japanese Naval Air Power, 1909-1941* (Annapolis: Naval Institute Press, 2001), pp. 118-121. 日本海軍航空史編纂委員会編『日本海軍航空史（1）用兵篇』232頁。

¹⁸ 日本海軍航空史編纂委員会編『日本海軍航空史（1）用兵篇』558頁。艦隊決戦時の主たる任務として航空部隊が負わされていた煙幕展張や観測（弾着観測、測的、対勢観測）に関する記述も残っている。

¹⁹ 本作戦は母艦航空部隊と基地航空部隊の協同作戦であったが、協同は極めて不調であり、本作戦の失敗原因の一つとされている。

²⁰ この点に関しては、元来、防空意識が不十分であったとする議論も可能であろう。

²¹ 日本海軍航空史編纂委員会編『日本海軍航空史（1）用兵篇』353頁。

（防衛研究所戦史部主任研究官）