

戦間期における海軍航空戦力の発展 —山本五十六と軍事革新—

塚本勝也

はじめに

戦間期における空母を中心とする海軍航空戦力の建設は、第二次世界大戦における軍事革新の中でも最も成功したものの一つといわれ、米国を中心にそれを可能にした要因についての研究が行われてきた¹。こうした戦間期の軍事革新の研究は、1990年代からの「軍事における革命 (revolution in military affairs: RMA)」に対する関心の高まりにもなって注目を浴びるようになり、その事例は冷戦後の米軍の変革 (Transformation) においてもモデルとされている²。

戦間期には、第一次世界大戦における戦訓から、その後の海戦では戦艦が中心的な役割を担うと考えられており、主要国は戦艦を中心とした戦力整備に力を集中させた。また、将来戦がいかなるものになるのか不明確な中で、主要国の海軍は空母の将来性について確信がもてず、戦間期の軍縮によって予算面でも大きな制約を受けていたため、空母への資源配分が非常に難しい状況にあった。しかし、第二次世界大戦の海戦の主役は戦艦ではなく、空母を中心とする航空戦力であり、戦闘の様相は大きく変化したのである。

日本は、米国、英国とともに空母を中心とする海軍航空戦力に早くから着目しており、その成果は太平洋戦争劈頭の真珠湾攻撃と、その後の戦場における活躍で明らかになった。日、英、米の海軍のうち、日本と米国のみが海軍航空を十分に戦力化できたのであり、開戦直前には日本が西太平洋において圧倒的な優位に立つことを可能にしたのである³。

この空母戦力の建設において、戦間期に海軍の要職を歴任し、太平洋戦争開戦時には連合艦隊司令長官の職にあった山本五十六が、極めて重要な役割を果たしたと考えられてきた。例えば、吉田俊雄は、海軍航空部隊の建設を「だれの助けをも借りず、ほとんどかれ一人先頭に立って成し遂げた」のであり、「山本五十六がいなかったら、海軍航空部隊はとてもあそこまで独り立ちはできなかった」という⁴。最近の研究でも、相澤淳が「ハワイ、マレー沖における勝利は、まさに対英米開戦から遡ること十余年にもおよぶ山本の海軍航空戦力強化への努力が結実したものだ」と指摘しており⁵、山本個人の役割を強調している。さらに、海外でも、ジェフリー・ティル (Geoffrey Till) が、山本が航空分野に対する海軍全体の姿勢を変化させるのに特に重要な役割を果たしたと指摘している⁶。

このように、日本海軍における航空戦力による軍事革新が可能になった要因を考察する

には、山本個人が果たした役割を検証することが不可欠であろう。そのためには、彼が航空戦力に対していかなる戦略思想を持ち、それが具体的にどのように日本海軍の航空戦力の発展に貢献したかについて検討する必要がある。本稿では、まず、海軍航空戦力という軍事革新の追求を同時期に行っていた米・英の事例を検討し、軍事革新の成否とその要因とされるものについて論じる。そこでは、特に米・英の海軍航空建設における組織と個人の役割について焦点をあてる。そして、日本の海軍航空の建設における個人の役割について、山本の戦略思想と具体的な功績を検証し、その存在がいかなる影響を与えたかについて示す。最後に、日本海軍の軍事革新の原動力に関する研究において、個人の役割を評価する上でも海軍の組織的努力に着目する必要性があることを指摘し、今後の研究に向けた視点を提供したい。

米海軍における軍事革新の成功—組織における個人の役割

国際政治学者のケネス・ウォルツ (Kenneth Waltz) は、国家は自らの生存のために他国の軍事革新を真似るのであり、結果的に主要国の兵器システムは似たようなものになると指摘している⁷。それと同様に、ティルも空母戦力の建設における日、英、米の3国の海軍の相違は程度の問題であり、その戦略的意義の認識に差があっただけと指摘している⁸。その一方で、日、英、米の間では海軍航空戦力の発達に相違があったことも確かであり、その相違を生み出した要因が注目されている。特に、米・英の海軍における空母戦力の発達については多くの比較研究が行われている。

スティーブン・ローゼン (Stephen Rosen) は、米国において空母戦力が発展した主な原因として、将来の安全保障環境における構造的変化によって、軍の指導部が軍事革新の必要性を考慮したことを指摘している。つまり、潜在的敵国の特定の能力や意図ではなく、空母を中心とする艦隊が図上演習やシミュレーションにおいて、既存の戦艦を中心とする艦隊よりも効果的であることが証明され、そうした変化が不可避であることが確認されることによって空母戦力が発展したという⁹。

米海軍は1921年に航空局を創設し、その初代局長としてウィリアム・モフェット (William Moffet) 少将を任命した。モフェットは戦艦の艦長出身であり、航空分野の間人ではなく、そのモフェットを選んだ海軍の首脳も同様であった。しかし、そうした海軍首脳のリーダーシップの下で、航空局は海軍内部で影響力のある航空分野の上級将校の層を生み出すことに成功し、その後の空母の建造計画や集中運用のドクトリンの形成に重要な役割を果たしたのである。

こうした事例から、ローゼンは空母戦力の建設という平和時における軍事革新は、既存

の軍の指導者層が軍の変革の必要性を認識し、その結果、若い将校に新たな昇進の道を生み出すことで達成されたと結論している。また、アンドリュー・クレピネビッチ（Andrew Krepinevich）は、空母戦力の建設とその戦力化に大きく貢献した要素として、海軍大学、海軍航空局、艦隊演習の3つの連携をあげている¹⁰。海軍大学は、当時の学長であったウィリアム・シムス（William Sims）を中心に、航空戦力がいかに将来の海戦に影響を与えるかについて組織的な研究と検証を行い、新たな知見を海軍に提供する役割を果たした。さらに、艦隊演習を通して、航空戦力の潜在能力が目に見える形で実証され、海軍内部における航空戦力に対する認識を高めるのに貢献した。海軍航空局では、モフェットを中心として航空戦力の重要性を知悉したグループが形成され、政治家に対するロビー活動や海軍の上層部に対する影響力の増大に貢献したという。そして、こうした見方は、海軍において軍事革新を可能にする組織やシステムが存在し、それらが重要な役割を果たしたことに注目するものであるといえよう。

その一方で、モフェットという個人の存在がその発展に不可欠であったという見方も存在する。モフェットは航空局長に就任すると、航空要員の偵察員としてのコースを修了し、航空機における操縦以外の作業に習熟した。また、1921年から1933年に飛行船で事故死するまで、367回、1273時間の飛行を行うなど、当時の海軍の将官としては最も豊富な経験を有していた¹¹。モフェットは空母が戦艦と同様、もしくはそれ以上の破壊力を持っていることを認め、これまで戦艦部隊の偵察や弾着観測などが主であった空母の役割の再定義を促した。さらに、海軍航空部隊についても、独立した兵科とするのではなく、その人員については海軍から充当されるべきという政策を主張した。1920年代の初頭から、ウィリアム・ミッチェル（William Mitchell）陸軍大将は空軍の独立を積極的に主張しており、海軍航空部隊が海軍から切り離されて空軍に統合される可能性があった。モフェットもこの論争の渦中にあっただが、海軍にとっての航空部隊の必要性を強調し、ミッチェルと論争するなど、空軍独立論に反対の立場を示した。こうしてモフェットは海軍航空部隊を海軍に残すように努力し、海軍もその方針をとった¹²。このことは、後述するように海軍航空戦力の帰趨に大きな影響を及ぼすことになる。

モフェットはその死まで12年間も航空局長の地位にあったが、これは、2～3年の短い任期で異なるポストを歴任することを常とする海軍にあっては極めて例外的であった。モフェットは、4年任期を2期務めた後、3期目もこのポストを望んだが、海軍の首脳はそれに反対した。それに対して、モフェットは影響力のある友人達にフーバー大統領に直接働きかけるように要請し、留任することに成功している¹³。さらに、モフェットは政治家やマスコミなどをうまく利用し、あらゆる機会を活用して海軍航空の影響力の増大に努めるなど、その政治力の高さが評価されている。

また、モフェットは航空局長在任中に航空分野の影響力の拡大をもたらす決定を行った。まず、航空部隊の指揮官と空母の艦長は、航空分野出身の士官のみから選出するという決定を行った。これによって、航空出身の士官に上級指揮官への道を開くことになり、海軍の有能な人材を航空分野にひきつけることに成功した¹⁴。次に、航空機搭乗員のうち、偵察員については海軍の他の分野の要員が参入できるようにした。これまで、航空機搭乗員は最初から航空要員として採用された者のみが育成されてきた。しかし、モフェットは、他の分野の要員が偵察員になれる道を開くことによって、航空出身者の絶対数を増加させることに成功したのである。

このように、米海軍における軍事革新は、海軍の組織的努力がその実現に貢献したといえる一方で、個人が果たした役割も重要な要因であることは疑いない。この事例では、モフェットのような「ビジョナリー (visionary)」といわれる先見性をもつ個人の影響力が、組織において適切に反映されたことが軍事革新の実現に不可欠であったことが明らかにされたのである¹⁵。

英海軍の失敗-軍事革新へのインセンティブの欠如？

空母を世界で最初に実用化したのは英海軍であり、第一次世界大戦直後には当初から空母として建造されたハーミスを就役させ、その後3隻の空母を追加建造するなど、その戦力は日・米を凌駕していた。しかし、その後の英海軍の航空戦力は軍の組織的な要因によって多大な影響を受けることになった。

英国は1918年に陸軍と海軍の航空部隊を独立させ、空軍を創設する決定を行った。そして、航空要員の育成、航空機の調達、設計、整備、ドクトリンの形成などについての決定を行う権限が空軍に集中されたのである。また、これによって海軍航空部隊 (Fleet Air Arm) のパイロットが空軍の独立とともに移籍したため、海軍における航空出身者が著しく減少することになった。その結果、1921年に再建された海軍航空部 (Naval Air Section) において、パイロットの70パーセントを海軍士官とすることが取り決められていたが、空母航空部隊の指揮官の半数が空軍士官で占められ、1927年まで海軍士官が部隊を指揮することはなかった¹⁶。これは、米海軍が航空出身者に上級指揮官のポストを用意し、海軍内部における航空出身者の影響力を高めたのとは対照的であった¹⁷。

さらに、英国の海軍航空戦力の発展に重大な影響を与えたのは、空軍が航空機の設計・開発の権限を独占したために、海軍の要求に適った航空機を生み出すことができなかったことである。これにより、海軍は汎用型の航空機を運用せざるを得ず、それらが海軍独自の運用には適合していなかったことから、総じて期待された性能を発揮できなかった。性

能の低い航空機では運用においても芳しい成績をあげることはできず、そのため多数の航空機の調達を要求することができなかった。その結果、海軍における航空部隊の地位が低下し、海軍士官のキャリアの選択肢としての魅力も失うという、悪循環に陥ったといわれる¹⁸。

また、非常に小さな要因ではあるが、航空機の着艦時に機体を制止させる拘束索の開発が遅れたことも、航空機の性能に制約を加えた。効果的な拘束索が空母に装備されていなかったために高速度の航空機の着艦ができず、さらに航空機の収容も効率的ではなかった。その結果、英海軍の空母はその潜在能力を発揮することができず、海軍内部における支持を獲得することがさらに困難になったのである¹⁹。

この結果、英海軍は1939年の第二次世界大戦の開戦時に、147機の攻撃・弾着観測・偵察機、41機の水陸機、30機の戦闘機しか艦上機がなく、陸上機を合わせても約400機を保有していたに過ぎなかった。これに対して、日・米の海軍はそれぞれ600機を超える艦上機を保有しており、その差は歴然としていた²⁰。また、日・米が高速、単葉の近代的な艦上機を導入する一方で、英海軍の攻撃機の主力はソードフィッシュとよばれる低速の複葉機であり、性能面でも日・米に大きく引き離されていた。

こうした状況をもたらした海軍航空部隊に対する空軍との二重指導體制は1938年まで続いた。その後、ほぼ全ての権限が海軍に委譲されたものの、それは第二次世界大戦の直前であり、米海軍のような成果を生み出すには遅きに失した感がある。もちろんこのような失敗の原因をすべて組織上の要因に求めるのは困難であり、それはあまりにも現実を単純化しすぎているとの謗りを免れないであろう²¹。

他にも、英国を取り巻く当時の戦略環境が大規模な空母戦力を必要とするものではなかったこともその一因であった。まず、海外の資源と貿易に大きく依存する英国にとっては海上交通路の防衛が死活的に重要であった。そのため、戦間期には航路防衛を主任務とする巡洋艦の建造が優先され、その結果、空母や航空機には十分な資源配分を行うことが困難になった²²。また、建造された空母についても、英国が1937年から建造を開始したイラストリアス級空母は、日・米の同クラスの空母に比べて飛行甲板や格納庫などが重防衛されていたが、これは地中海周辺に配備された陸上機の航空脅威下における運用を想定したものであった。こうした空母は英国周辺の海上交通の防衛を主任務としており、日・米の海軍とは異なり、第二次世界大戦後半まで英国はそれぞれの艦隊に空母を単艦で配置し、駆逐艦や巡洋艦とともに航路防衛の任務にあたらせたのである²³。

以上のような組織的、技術的、そして戦略的要因に加え、英海軍がその航空戦力についての将来の展望を示すことができなかったことが軍事革新に失敗した最大の要因と指摘されている。英海軍の部内には海軍航空戦力の役割を検討する特定の組織はなく、米国の海

軍航空局のように大きな権限や独立性を与えられた機関は存在しなかった。そのため、航空戦力の発展に制約を加える政治的、経済的、技術的な障害を乗り越える「グランド・デザイン」を組織的に提供することができなかつたのである²⁴。また、米海軍において航空局が大きな影響力をもつことに貢献したモフェットのようない「ビジョナリー」を欠いていたことも、軍事革新に失敗した根本的な問題であると指摘されている²⁵。

こうした軍事革新への失敗にもかかわらず、英国の海軍航空部隊が第二次世界大戦においてタラントの海戦で大きな戦果を挙げたことも事実である。1940年11月11日、空母イラストリアスから発艦した21機のソードフィッシュがタラント港に停泊中のイタリア艦隊に夜間攻撃を行い、3隻の戦艦を大破し、巡洋艦1隻、駆逐艦3隻にそれぞれ損害を与えた。これに対して、英国側は2機が撃墜されただけであった²⁶。また、1944年にもドイツの戦艦テルピッツに対して空母艦載機による攻撃に成功している。しかし、欧州戦域でこうした戦果を何度も挙げることはできなかつた。それは、戦艦のような大型艦船で攻撃可能な目標をこの地域で発見することが少なく、さらに目標を発見しても英国海軍の艦載機の数が多かつたため、沈没させることが困難だったのである²⁷。

このように、英海軍が航空分野で第一次世界大戦からの圧倒的な優位を保てず、第二次世界大戦開戦時には米国のみならず、日本の海軍からも大きく遅れをとったのは事実であり、前述した米海軍の成果とは好対照をなしている。そのため、英海軍の事例は組織面においても、「ビジョナリー」が不在であった点でも軍事革新の失敗例と考えられており、米海軍の軍事革新を成功に導いた要因に特に注目が集まることになったのである。

山本の航空戦略思想

日本海軍も早くから航空戦力に関心を向けており、太平洋戦争開戦時には米国に対抗し得る戦力を整備することに成功した。その結果、真珠湾攻撃という従来の海戦の概念を大きく変えるような作戦を実現させた。こうした日本海軍における軍事革新を可能にした要因について、これまで海軍における先見性のある個人の役割に注目が集まってきた。例えば、山本英輔や中島知久平などは早くから航空機の将来性に着目しており、海軍部内で航空戦力に対する認識を高める上で大きな役割を果たしたとされている。しかし、太平洋戦争における海軍航空戦力を発展させた原動力は山本五十六とされ、そうした評価はすでに戦中から高まっていた²⁸。特に、山本が航空機の将来性に早くから関心を示し、航空戦力の育成について努力したことはよく知られている。

山本が航空機に対して強い関心を示し始めたのは、最も早い時期で1919年のハーバード大学留学時であるといわれている²⁹。その後、1921年に海軍大学において軍政学の教官

に就任すると、「飛行機の将来性は一般の人が考えているよりずっと大きい。航空軍備にたいして目を開かねばならぬ」と説き³⁰、航空戦力の将来性が大きいことをすでに主張していたとされる。こうした考え方の起源は明らかではないが、高木惣吉は、「大正末期には、米海軍の航空本位の海戦思想が一般に紹介されていくらいであるから、おそらくは駐在時代に米陸海軍の兵学思想に示唆を受けることがあった³¹」可能性を指摘している。事実、山本は米国駐在時に米国内における航空優先論と、それに対する海軍を中心とする戦艦中心主義の立場について報告している³²。

1923年から霞ヶ浦航空隊教頭兼副長となり、初めて海軍航空の分野に直接関わることになるが、この補職は山本自身が強く希望したものといわれ、航空分野への関心の表れといえる。その後、山本は再び米国に駐在武官として3年間滞在し、その間にも米国における航空機の発展に注目し、航空第一主義の立場にさらに傾斜するようになったとみられる。

しかし、山本はもともと砲術科出身の艦隊派といわれ、1929年にロンドン海軍軍縮条約の交渉の代表団の一員として参加した際、日本の妥協案に不満を抱き、そのような案を断固拒否するよう団長を突き上げたといわれている³³。こうした事実から、野村實は山本の立場が艦隊派から条約支持派に移行し、海軍航空の建設と整備に全力をあげるようになるのは、ロンドン条約の交渉から日本に帰国した時であるとしている³⁴。ロンドン条約によって主力艦の保有量に制約が課されると、米・英との差を埋めるためにも、必然的に条約の制約外であった航空戦力に目が向けられることになった。当時の軍令部長であった末次信正の回想によれば、技術部長に就任した山本は、「戦争起ころば先ず航空機によって敵艦隊に痛烈なる一撃を加え、然る後に全軍決戦に出ずべし」という意見を開陳したという。このため、「これほど固い信念を以て航空機に重点を置いた所見を述べると云う事は、実に驚くべきことで、今日ある事を十有余年前に見透した、非常に卓見」であったと述べている³⁵。

その後、山本は第二次ロンドン会議予備交渉から帰国すると、航空本部長に就任する。この頃になると「巨艦を造っても浮沈はあり得ない。砲戦が行われる前に飛行機の攻撃により撃破せられる³⁶」と指摘するなど、航空第一主義の立場を鮮明にしている。

しかし、山本がこの時期において徹底的な航空主兵論者であったかどうかについては疑問も残る。山本は航空本部長に就任した後も、戦艦はまだ「海軍力の象徴」として国際的には「無形の効果」があるため、「戦艦無用論」はつつしむように航空関係者に訓示していた³⁷。その一方で、第三次軍備補充計画において「大和」型戦艦2隻の建造が計画された際、山本は設計担当者の福田啓二造船少将に対し、「君ら一生懸命にやっているが、『大和』なんか造っても今に役に立たなくなって失業するよ」と話したといわれている³⁸。しかし、その後、大和型戦艦2隻の追加建造を含む第四次軍備計画が1936年から立案され

た際、この計画案に対して、次官であった山本を含めた当時の海軍首脳は承認を与えている。こうした決定は、山本が戦艦を海軍力の象徴とみなし、「戦艦は2隻あればよい」³⁹としていたという立場に反するものといえよう。そのため、当時の山本も戦艦建造の必要を認め、その重要性を認めていたことは明らかであろう。

また、軍令部第一課長であった福留繁も、「戦艦は当時は海上兵力の根幹として、海軍将兵の頼りとなっていた。すなわち『大和』『武蔵』が出来るから大丈夫という心強さを与える無形の効果を挙げていたことは確実である。戦闘機千機ではかかる効果はなかった⁴⁰」と語っており、戦艦の存在意義について評価している。福留のような意見は、「おおむね当時の海軍首脳部、および海軍全般を支配していた意見を代表したもの」とみられ⁴¹、その点では山本の思想もこうした意見を反映したものといえよう。麻田貞雄は、これらの点を踏まえて、山本を「過渡期の人物」としており、徹底した航空至上主義者として井上成美の方を評価している⁴²。

以上のように、山本は航空機の将来性について明らかに認識していたものの、彼の戦略思想が米海軍におけるモフエットのよう「ビジョナリー」と呼び得るほど革新的であったかどうかは定かではない。軍事革新の原動力である「ビジョナリー」としての山本を評価するためには、彼が実際に航空分野において果たした役割についてもあわせて検討する必要がある。以下では山本の具体的な功績を跡付けることで、日本の軍事革新における個人の役割について考察する。

航空分野における山本の役割

それでは、具体的に日本海軍の海軍航空建設に山本が果たしたとされる役割については、大きく分けて3つあると考えられる。第1に、山本が海軍航空の実戦部隊の指揮官として在任中に、訓練の質を向上させたことであった。山本にとって初めての航空分野における勤務であった霞ヶ浦航空隊教頭兼副長や、その後の空母赤城艦長、第一航空戦隊司令官在任中に厳しい訓練を課した様子については、多くの文献で紹介されている⁴³。特に、空母の発着艦において、これまでの勤に頼るような操縦を戒め、技量の向上を誰にでも可能な形でできるように指導したという⁴⁴。さらに、海軍において計器飛行の研究が始まったのは1928年頃であったが、これは洋上を長距離で飛行する場合に不可欠な技量であった。これに対して、当時米国の駐在武官であった山本は計器飛行の重要性に着目していたといわれ、帰国後、第一航空戦隊司令に就任すると、計器飛行、夜間飛行の研究を命じるなど、当時としては先進的な考えをもっていた⁴⁵。こうした訓練面における向上は、海軍航空の黎明期には非常に重要な問題であったため、その際に山本がリーダーシップを発揮した点

は評価されて良い。

第2に、山本が航空機の開発において国産機の開発を強く推進し、海軍航空機の技術水準向上に大きな貢献を果たしたという点である。山本は、1933年まで海軍航空本部技術部長として、翌年秋より航空本部長に就任した松山茂中将とともに「卓越した兵術眼と行政手腕とによって、大いに技術の進歩発達に努力した」といわれている⁴⁶。特に山本は、海軍航空機試作3カ年計画を策定し、国産の海軍航空機の開発を推進した。

この山本の努力は、1932年に設立された海軍航空廠を中核として、国内の主要航空機メーカーと共同で海軍の用兵作戦上の要求を充足する各種航空機を逐次開発する、一連の試作製造事業の端緒を開くものとなった⁴⁷。山本は、試作機の要求性能には思い切った重点主義を採り、積極的に先進国の技術導入を許し、民間各社に競争試作を行わせることで技術の基礎固めを行ったといわれる⁴⁸。この競争試作制度は、優秀な設計の飛行機を選択する上で民間企業の競争力を活用する一方、競争に敗れた企業にも航空機の生産に関与させることで企業間の技術の共有と標準化を可能にした。このため、競争試作制度は国産機開発を可能にただけでなく、現在の日本の調達システムの基礎にもなっているなど、「革命的なステップ」と評価されており、山本の指導力とともに世界最高水準の航空機開発の原動力となったといえよう⁴⁹。

また、海軍において、航空機が艦艇に対する有力な攻撃兵力として急速に認識されるようになったのは、こうした航空機の性能や航空兵術が一段と高まった1932～33年であったといわれる⁵⁰。この時期、海軍は飛行艇を中心とする基地航空戦力の建設を開始しており、戦時に軍事転用が可能な民間航空の育成を検討するなど、軍令部を中心として航空戦力の造成に積極的であった。また、日本海軍はミクロネシアの島嶼に前線基地を作り、来攻する米艦隊に対して偵察・攻撃を行うことを計画しており、その目的に向けた航空機の必要性が認識されつつあった。これに対して、航空本部技術部長であった山本は、「軍令部がそんなに熱心なら、それに最も適した飛行機を造ってやろう」という姿勢から、中型攻撃機（中攻）の開発にあたったという⁵¹。中攻は、1921年のワシントン海軍軍縮条約による日・米の戦艦の戦力差を縮めることを意識して開発され、米・英海軍とは異なった発展を遂げた、地上配備で雷撃も可能な長距離攻撃機であった⁵²。

以上の2つの分野における貢献は山本が航空分野のポストに在任中の功績であり、山本が海軍航空に及ぼした直接的な影響力ということができる。そして、第3は、山本が1936年以降に海軍次官、連合艦隊司令長官などの海軍首脳の立場にあったときに、海軍航空の発展において指導力を発揮したということである。この点については、山本の間接的な影響力ということができ、この間に山本が直接指示した具体的な政策が明らかではなく、またどのような形で山本の指導力が発揮されたかどうかについては明確になっていない。し

かし、山本が遅くとも、1936年に航空本部長に就任した際には、航空第一主義の立場に傾斜していたとみられることから、海軍の首脳の一人として航空戦力の育成に影響を及ぼしたことは十分考えられる。

しかし、軍の首脳として軍事革新を促進する役割としては、自らが「ビジョナリー」として軍の変革に直接取り組むだけではない。特に、革新的なアイデアをもつ個人を官僚組織における差別や対立から保護し、その能力を十分に発揮させるポストや環境を用意することも重要である⁵³。軍も官僚組織として保守的で変化に抵抗する傾向があるため、そうした人材が組織の主流から外れているケースが多い。また、軍で主流とされる分野には有能な人材が多く集まる一方、有望であるが新しい分野は将来性が確実ではないため、必ずしも十分な人材が集まらないことがある。優秀な人材が集まらなければその分野の発展が遅れることは当然であり、それを避けるためにも新たな分野に有能な人材が集まる措置を取る必要があるだろう。

日本海軍でも、航空戦力の拡充にともない、空母や航空隊が増勢されたにもかかわらず、航空出身の高級幹部が不足していたため、早くから航空以外の分野から人材を選抜して、空母艦長や航空隊司令などに配属している⁵⁴。山本が海軍の首脳の一人としてこうした役割を担ったという直接的な証拠はこれまでのところ見つかっていない。しかし、山本自身がこれまでの専門を離れて航空分野のポストを歴任したことからも、こうした施策を行ったことは想像に難くない。

こうした役割についてより明らかにするためには、海軍の人事施策などを詳細に検証する必要があるだろう。一方、山本が航空分野の人事に間接的に関与していた場合、彼の影響力を史的に裏付けるのは困難であると考えられる。その意味で、この面で山本が果たした役割については未だ確定できない部分が大きく、海軍の組織としての人事方針と山本自身のイニシアチブとを明確に区別することは困難といえよう。

おわりに

これまで見てきたように、戦間期の米・英海軍の事例においては、個人の役割とともに軍の組織的・制度的な要素が大きな影響をもたらしたことが明らかである。日本海軍の航空戦力の発展に関しても、その全てを山本個人に帰するのは困難であり、これまでのような特定個人に対する過度の注目日本海軍全体の組織的努力に対する関心を薄める結果をもたらしている。

しかし、それは必ずしも山本に対する正反対の評価を迫ることを意味するわけではない。前述のように、山本が航空戦力に着目した先駆者の一人であり、また、彼が国産航空機の

開発、特に中型攻撃機の開発など航空技術の向上に大きく貢献したことは疑いない。さらに、連合艦隊司令長官として真珠湾攻撃を主導し、成功させた原動力であることは事実である。しかし、真珠湾攻撃についても、山本が今後の海上作戦が空母中心になると予見し、作戦を構想したとは考え難いという指摘もある。千早正隆は、その理由として開戦初頭の南方地域の侵攻作戦が予想以上に成功した時点でも、連合艦隊として航空優先の措置はとられず、ミッドウエー作戦の計画でも、戦艦を中心とする艦隊決戦の考え方を逆に強めた点をあげている⁵⁵。ここでも、開戦後といえども山本の戦略思想が航空主兵で固まっていたとは言い難いといえよう。

さらに、これまで述べてきたように、山本が航空関係のポストにあった際に戦間期の海軍航空の建設において決定的な役割を果たしたという明白な証拠は少ない。特に、山本の転属の多さや比較的短期の任期などを考慮すれば、山本個人が直接的に果たした貢献については過大評価すべきではないであろう。こうした海軍における処遇について、高木は「大正年代からの海軍人事は、羽振りのいい人ほど席温まる暇もなく引き廻される」のであり、「こういう人事行政が全般として何を齎したかは、今さら呶々を要しない」と指摘している⁵⁶。

その一方で、山本が海軍次官や連合艦隊司令長官として海軍航空建設に及ぼした間接的な影響力についても注目する必要がある。しかし、それには海軍がいかなる組織的努力を行ったかを究明することが先決となるであろう。米・英海軍の空母建設の比較研究を行ったトーマス・ホーン(Thomas Hone)らも、歴史家は軍事革新の原動力として個人に着目しがちであるが、個人は所属する組織の制約と機会によっても大きく影響を受けるという。そのため、軍事革新をもたらした要因を明らかにするためには、個人、組織、制度レベルの分析が必要であると指摘している⁵⁷。同様に、米・英と同時期に起こった日本海軍の軍事革新を検討する上でもそうした作業は不可欠であると考えられる。

例えば、1927年に設立された海軍航空本部や1932年の航空技術廠の設立は、1930年代中頃からの海軍航空の発展に大きく貢献したと指摘されており、これは米海軍における海軍航空局の設置と同様の組織的変革といえるであろう。さらに、競争試作制度は優秀な航空機の開発と航空機産業の技術水準を高めた点で大きく貢献した。英国の事例とは逆に、そうした制度を通して生まれた優秀な航空機の存在が、日本海軍の航空戦力に対する認識を高めた要因の一つと考えられる。

その一方で、米・英の海軍の事例と大きく異なるのは、日本の陸軍内に空軍を独立させるという主張がそれほど強くなく、陸・海軍がそれぞれ独自の航空機開発を行えた点であろう。これは、米・英では海軍の航空戦力のあり方が空軍独立論によって多大な影響を受けたことから考えると非常に興味深い相違であり、こうした相違がもたらされた背景につ

いて追究する必要がある⁵⁸。また、組織・人事の面でも、米海軍が海軍士官に航空機の搭乗員となる道を開いて、航空分野の影響力を増大させたことは既に述べたが、日本では搭乗員に占める士官の割合が約1割にすぎず、米国の約7～8割には比べるべくもなかった⁵⁹。そのため、日本海軍において航空戦力に対する認識がどのように高まったかは、米・英両海軍と異なっていることが予想される。

こうした相違にもかかわらず、1941年の開戦時には日本が英国を凌駕し、米国に匹敵する海軍航空戦力を建設していたことは、米・英海軍とは異なる要因がその発展に影響したと考えられる。そうであるならば、日本の海軍航空戦力の形成に関する組織・制度レベルの分析を行うことによって、日本海軍の軍事革新における個人の役割についてもより客観的に評価され、山本の戦略思想が海軍に与えた影響についてもその真価が確かめられるのではないだろうか。

¹ その代表的な研究としては以下のようなものがある。Stephen Peter Rosen, *Winning the Next War: Innovation and the Modern Military* (Ithaca and London: Cornell University Press, 1991) ; Geoffrey Till, "Adopting the Aircraft Carrier: The British, American, and Japanese Case Studies," in Williamson Murray and Allan R. Millet, eds., *Military Innovation in the Interwar Period* (Cambridge: Cambridge University Press, 1996) ; Thomas C. Hone, Norman Friedman, and Mark D. Mandeles, *American & British Aircraft Carrier Development, 1919-1941* (Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1999).

² この点については、塚本勝也「RMA 概念の形成とその意義」(戦略研究会編『年報戦略研究』第1号、2003年) 91-109頁を参照されたい。

³ Thomas C. Hone and Mark D. Mandeles, "Interwar Innovation in Three Navies: U.S. Navy, Royal Navy, Imperial Japanese Navy," *Naval War College Review*, vol. 40, no. 2 (Spring, 1987), p. 1.

⁴ 吉田俊雄『栄光と悲劇 連合艦隊-東郷平八郎と山本五十六』(秋田書店、1968年) 247頁。

⁵ 相澤淳『海軍の選択-再考真珠湾への道』(中公叢書、2002年) 8-9頁。

⁶ Till, "Adopting the Aircraft Carrier," pp. 211-213.

⁷ Kenneth Waltz, "Balance of Power," in Jeffrey Salomon, James O'Leary and Richard Shultz, eds., *Power, Principles, and Interests: A Reader in World Politics* (Lexington, MA: Ginn Press, 1985), p. 60.

⁸ Till, "Adopting the Aircraft Carrier," p. 191.

⁹ Rosen, *Winning the Next War*, pp. 68-71.

¹⁰ Andrew Krepinevich, "Transforming to Victory: The U.S. Navy, Carrier Aviation, and Preparing for War in the Pacific," published by John M. Olin Institute for Strategic Studies, 2000, <http://www.csbaonline.org/4Publications/Archive/A.20000000.Transforming_to_Vi/A.20000000.Transforming_to_Vi.htm>, accessed on December 15, 2003.

¹¹ Edward Apree, *From Frigates to Flat-tops: The Story of the Life and Achievements of Rear Admiral William Adger Moffet* (Lake Forrest, IL: Published by the author, 1953), pp. 123-124.

¹² William F. Trimble, *Admiral William A. Moffett: Architect of Naval Aviation* (Washington and London: Smithsonian Institution Press, 1994), pp. 141-166.

¹³ *Ibid.*, pp. 192-195.

¹⁴ Rosen, *Winning the Next War*, p. 80.

¹⁵ Hone and Mandeles, "Interwar Innovation in Three Navies," pp. 79-80. また、モフェットの他にも、海軍大学校長のシムスや空母ラングレー艦長であったジョセフ・リーブス (Joseph Reeves) などの役割も重要であったといわれている。Hone, Friedman, and Mandeles, *American & British Aircraft Carrier Development*, pp. 181-185. さらに、第一次世界大戦時のパイロットであった、デイヴィッド・インガルズ (David Ingalls) が航空担当の海軍次官補になったことも、航空分野の研究・開発を促進したとの指摘もある。Kevin L. Falk, *Why Nations Put to Sea: Technology and the Changing Character of Sea Power in the Twenty-First Century* (New York and London: Garland Publishing, 2000), pp. 48-49.

¹⁶ Hone and Mandeles, "Interwar Innovation in Three Navies," p. 65.

¹⁷ ティルは、当時の米・英海軍の航空分野の上級士官について、米海軍が1926年の時点で中将1、少将3、大佐2、中佐63の陣容であった一方で、英海軍は1939年までに少将1、少数の大佐、中佐がいただけであったとしている。Geoffrey Till, *Air Power and the Royal Navy, 1914-1945* (London and Sydney: Jane's Publishing Company, 1979), p. 45.

¹⁸ Hone and Mandeles, "Interwar Innovation in Three Navies," p. 66.

¹⁹ Till, "Adopting the Aircraft Carrier," p. 199.; Hone and Mandeles, "Interwar Innovation in Three Navies," p. 66.

²⁰ Till, "Adopting the Aircraft Carrier," p. 202.

²¹ Hone, Friedman, and Mandeles, *American & British Aircraft Carrier Development*, pp. 83-105.

²² John Sumida, "British Naval Procurement and Technological Change, 1919-39," in Phillips Payson O'Brien, ed., *Technology and Naval Combat in the Twentieth Century and Beyond* (London and Portland, OR: Frank Cass, 2001), p. 142. 巡洋艦は、戦間期の軍縮によって削減された戦艦を補う戦力としても期待されていた。

²³ Clark G. Reynolds, *The Fast Carriers: The Forging of an Air Navy* (Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1968), p. 3.

²⁴ Till, *Air Power and the Royal Navy*, pp. 126-136.

²⁵ Barry Watts and Williamson Murray, "Military Innovation in Peacetime," in Murray and Millett, eds., *Military Innovation in the Interwar Period*, pp. 404-405.

²⁶ Thomas P. Lowry and John W. G. Wellham, *The Attack on Taranto: Blueprint for Pearl Harbor* (Mechanicsburg, PA: Stack Pole Books, 2000), pp. 73-82.

²⁷ Till, *Air Power and the Royal Navy*, p. 179.

²⁸ 例えば、和田秀穂『海軍航空史話』(明治書院、1944年)184-185頁。

²⁹ ジョン・D・ポッター『太平洋の提督-山本五十六の生涯』児島襄訳(恒文社、1997年)21頁。山本は1916年から軍務局第二課に勤務したが、この時に航空分野の研究に携わったことが契機になったという指摘もある。広瀬彦太「山本元帥を偲ぶの記」広瀬彦太編『山本元帥 前線よりの書簡集』(東兆書院、1943年)24頁。

³⁰ 吉田俊雄『四人の連合艦隊司令長官』(文藝春秋、1981年)11頁。

³¹ 高木惣吉『山本五十六と米内光政(新訂版)』(文芸春秋社、1966年)26頁。

³² 日本海軍航空史編纂委員会編『日本海軍航空史(1)用兵編』(時事通信社、1969年)94頁。

³³ 麻田貞雄『両対戦間の日米関係-海軍と政策決定過程』(東京大学出版会、1993年)186-189頁。

³⁴ 野村實『山本五十六再考』(中央公論社、1996年)187-188頁。

³⁵ 反町栄一『人間・山本五十六-元帥の生涯』(光和堂、1964年)383-385頁。

³⁶ 同上、383-385頁。麻田貞雄も、山本が米国駐在時代に、「ウィリアム・ミッチェル将軍がさかんに鼓吹していた航空本位の新しい兵学思想の洗礼を受けていたものと思われる」と指摘している(麻田『両対戦間の日米関係』220頁)。

³⁷ 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)48頁。

³⁸ 日本海軍航空史編纂委員会編『日本海軍航空史(1)用兵編』124頁。

- ³⁹ 同上、149 頁。
- ⁴⁰ 同上、125-126 頁。
- ⁴¹ 同上、126 頁。
- ⁴² 麻田『両大戦間の日米関係』220 頁。マーク・ピーティアー (Mark Peattie) や池田清も、山本の航空戦力への志向は、井上ほどラディカルではなかったと指摘している。Mark R. Peattie, *Sunburst: The Rise of Japanese Naval Air Power, 1909-1941* (Annapolis, MD: Naval Institute Press, 2002), p. 196. 池田清『海軍と日本』(中公文庫、1981 年) 180-190 頁。
- ⁴³ 伊藤金次郎『山本元帥言行録』(春陽堂書店、1943 年)121 - 127 頁。高木『山本五十六と米内光政』44 頁。James H. Belote and William M. Belote, *Titans of the Seas: the Development and Operations of Japanese and American Carrier Task Forces during World War II* (New York, NY: Harper & Row, 1975), pp. 24-25.
- ⁴⁴ 渡邊幾治郎『史傳山本元帥』(千倉書房、1944 年) 152-153 頁。
- ⁴⁵ 日本海軍航空史編纂委員会編『日本海軍航空史 (1) 用兵編』850-861 頁。
- ⁴⁶ 同上、115 頁。
- ⁴⁷ 海軍歴史保存会編『日本海軍史 第 5 巻 部門小史 (上)』(第一法規出版、1995 年) 535 頁。
- ⁴⁸ 『戦史叢書 海軍航空概史』35 頁。
- ⁴⁹ Peattie, *Sunburst*, p. 28.
- ⁵⁰ 『戦史叢書 海軍軍戦備 <1>』(朝雲新聞社、1969 年) 174 頁。
- ⁵¹ 『元海軍中將草鹿龍之介談話収録 其一』(水交会、1960 年)。
- ⁵² Hone, Friedman, and Mandeles, *American & British Aircraft Carrier Development*, pp. 110-111.
- ⁵³ Rosen, *Winning the Next War*, pp. 76-77, 252-253.
- ⁵⁴ 日本海軍航空史編纂委員会編『日本海軍航空史 (2) 軍備編』(時事通信社、1969 年) 783-784 頁。
- ⁵⁵ 千早正隆『日本海軍の戦略発想』(中公文庫、1995 年) 92 頁。
- ⁵⁶ 高木『山本五十六と米内光政』45 頁。
- ⁵⁷ Hone, Friedman, and Mandeles, *American & British Aircraft Carrier Development*, pp. 1-10.
- ⁵⁸ *Ibid.*, p. 204.
- ⁵⁹ 日本海軍航空史編纂委員会編『日本海軍航空史 (2) 軍備編』649 頁。Watts and Murray, "Military Innovation in Peacetime," p. 396.

(防衛研究所研究部助手)