

# 軍事史研究としての組織力学と技術革新への対応 —旧軍の空軍独立論を題材に—

松原 治吉郎

## 要旨

本稿は、防衛力整備を行うに際し、軍事技術が急速に発展する中で軍事組織が直面する課題について、戦前の旧日本陸海軍の空軍独立問題を題材に考察するものである。20世紀前半の航空揺籃期及び第一次世界大戦を経て、陸海軍は飛行機に軍事的価値を見出した。その上で、1920年代には陸軍から空軍独立論が提唱された。そこでは少ない資源のもと、経済的に国防を全うできることが根拠とされたが、海軍から軍種の特殊性を理由とした反対論に遭い、結論は先送りにされた。1920年代においては空軍の独立が世界の主流ではなかったこと及び当時の陸海軍の航空兵力が有する能力・期待される役割・規模が小さかったことが先送りの大きな理由であったが、1930年代になり欧州各国で空軍が独立し、また日本の航空兵力の持つ能力・期待される役割・規模が大きくなっても空軍は独立できなかった。それは陸海軍で想定戦場が異なる上に、長距離爆撃機という将来の戦争を担う新兵器を、海軍が虎の子として握っていたことが大きな理由であった。この事例は、戦略レベルでの統合の重要性のみならず、新しい軍事技術を導入する際にはどの軍種がその軍事的能力を最大限に発揮できるかを見極めることの重要性を現代の我々に示している。

## はじめに

軍事史においては参戦諸国の開戦・終戦にいたる経緯、各国の軍事指導者が採用した軍事戦略や個別の戦闘など、敵国との「戦争」という側面が研究のメインストリームを占めているのは自然なことである。他方で、軍隊が国家という巨大な官僚組織の一部である以上、戦争に勝つために、平戦時を問わず関係するアクター間で予算や資源をめぐる争いが発生する。そして政策的見地からは、国防組織内におけるリソース配分の問題に対処することが、個々の戦闘に勝つことそれ自体と同等に重要である。特に、戦時に投入される軍事力の骨幹が平時に建設されることを考えると、将来起こりうる戦争に備え、平時から防衛力を整備する過程に関する研究<sup>1</sup>は「戦争史」や「戦闘史」と同等に価値のあるものであると言えよう。

一方、人類の誕生より今日に至るまで、戦争と科学技術は相補的に発展してきており、それは軍事史の分野において一つの大きなテーマとなっている<sup>2</sup>。しかし、高度な科学技術が軍事力として使用される際には、単にその技術を利用した新しい兵器を導入すればよいというものではない。例えば、ある兵器（あるいは兵器システム）を導入することで達成が期待される軍事的合理性のみならず、それを導入する経済上のメリットや、それを扱う要員の人事や教育訓練上の課題及び器材・部品の製造・調達面での課題といった要素を考慮しなければならない。ただ、軍隊というものは基本的に保守的であり、新技術を容易に受け入れないことも多くの歴史的事例が示している。そのため、軍隊が新技術を受け入れ、戦争に活用する過程に関する研究も、軍事史の分野では重要な位置を占めている<sup>3</sup>。

このような問題意識のもと本論文では、現代の戦争に決定的な影響を与えた航空機の軍事的利用に際し、科学技術の急速な進歩に直面した軍隊が、国家の限られたリソースを確保しつつ、軍事力の整備にあたって直面した課題を考察したい。この際、日本

---

1 このような研究の例として、George C. Wilson, *This War Really Matters: Inside the Fight for Defense Dollars* (Washington, D.C.: CQ Press, 2000); Talbot C. Imlay and Monica Duffy Toft eds., *The Fog of Peace and War Planning* (London: Routledge, 2006); Ron Smith, *Military Economics: The Interaction of Power and Money* (London: Palgrave Macmillan, 2009).

2 代表的な研究として、William H. McNeill, *The Pursuit of Power: Technology, Armed Force, and Society since A.D. 1000* (Chicago: The University of Chicago Press, 1982); Alex Roland, *War and Technology: A Very Short Introduction* (Oxford: Oxford University Press, 2016).

3 代表的な研究として、Andrew Krepinevich Jr., *The Origins of Victory: How Disruptive Military Innovation Determines the Fates of Great Powers* (New Haven: Yale University Press, 2023)。また、拙著『陸軍航空の形成：軍事組織と新技術の受容』（錦正社、2023年）もこのような問題意識に基づいた研究である。

の旧陸海軍における空軍独立論を題材に、新たな軍事的手段が登場した際の軍事組織の対応についての分析を試みる。航空機は20世紀初頭の登場以来、第一次世界大戦を経てその軍事的能力・価値が徐々に認識されるようになった。そして、戦間期の航空技術の急速な向上とそれに伴う航空運用思想の発展を踏まえ、第二次世界大戦後での航空戦力の大々的な活躍が認められた結果、現代では陸海軍と並列した空軍が独立兵種として一般的に認められている。

ただし、このような第二次世界大戦後の世界における陸海空軍三軍種の存在は、それ以前に列強諸国が航空機の軍事利用について真摯な検討を行った結果である。列強諸国はそのほとんどが第一次世界大戦で航空機を軍事的に利用し、その価値を認めているが、大戦後に空軍を独立させるか否かについては意見が大きく分かれた。まず、英国が大戦終結直前（1918年）に空軍を独立させたのに続き、戦間期にはイタリア（1923年）、フランス（1933年）、ドイツ（1935年）が空軍を独立させた<sup>4</sup>。その一方で、ソ連、米国、日本は第二次世界大戦以前には空軍を独立させていない<sup>5</sup>。空軍を独立させるか否かという判断には、その国のおかれた地理的・安全保障環境を含めた国情や、政治的状况など様々な要因が影響した。他方、日本では陸海軍が予算や資材をめぐる激しく対立したことは有名であり、特に太平洋戦争期においては航空機を生産するための資材の獲得競争が激化した。このような陸海軍間の対立は本稿で見るとおり、日本で空軍が独立しなかった一つの要因ではある。

しかし、そもそも資源に乏しく、また植民地・傀儡国家も含めた防衛正面が広大にわたる戦前の日本において、空軍の独立が有力な国防上のオプションとして存在し、様々な検討がなされたことは事実である。それが現実のものとならなかった理由は何

4 英国については、Richard Overy, *RAF: The Birth of the World's First Air Force* (New York: W. W. Norton & Company, 2019) を参照。後者の3か国における空軍力の詳細は、James S. Corum, "Airpower Thought in Continental Europe between the Wars," Phillip S. Mellinger, *The Paths of Heaven: The Evolution of Airpower Theory* (Alabama: Air University Press, 1997) pp.151-181 を参照。

5 ソ連については陸軍の中に、運用面で高い独立性を有する赤軍航空軍 (Red Air Force) が存在しており、海軍も航空部隊を保有していた。Robert A. Kilmarx, *A History of Soviet Air Power* (London: Faber and Faber, 1962), pp.75-83, 118-125。米国も陸軍の中に、指揮系統上や組織的に高い独立性を有する陸軍航空軍 (United States Army Air Force) が存在しており、海軍も航空部隊を保有していた。米陸軍航空軍の歴史については、源田孝『アメリカ空軍の歴史と戦略』（芙蓉書房出版、2008年）を参照。日本も陸軍内に半独立（＝独立の度合いは米国より低い）的地位を持つ陸軍航空隊が存在した一方、海軍も航空部隊を有していた点で米国と類似している。

であろうか<sup>6</sup>？ 本論文では戦前日本の空軍独立論に関し、諸外国との比較も織り交ぜながら分析を試みることで、軍事史の研究を通じ、現代の軍事組織が急速に発展する科学技術を軍事用に導入するに際しての、政策的インプリケーションを示すことができると考えている。それは今後、科学技術の発展とともに宇宙軍など、新軍種の創設が検討される場合や、現代の軍事力建設の一つのトレンドともなっている陸海空軍の統合問題にも示唆を与えることができよう。

以下、本稿ではまず第1章で航空黎明期における陸海軍の航空分野での協調と対立の実態について概観し、その後の空軍独立論の背景となった状況を示す。その後、第2章では1920年代の空軍独立論を、第3章では1930年代の空軍独立論をそれぞれ取り上げ、両時代の空軍独立論の共通点と相違点を明らかにすることにより、軍事技術の進歩が防衛力整備に際して与えるインパクトについて考察したい。

## 第1章 軍用航空の黎明期における陸海軍の協調と対立

1903年にライト兄弟が有人動力初飛行を成功させる以前から、陸軍は広い意味での航空機、つまり飛行機のみならず気球及び飛行船の軍事的価値に着目していた。その後、1909年7月に陸軍は海軍及び学界と共同で臨時軍用気球研究会（以下「研究会」という。）を発足させ、本格的な軍用航空機の研究へと進むことになった。会長は陸軍将官、幹事は陸軍佐尉官とされ、また陸軍の気球隊の器材を使用する等、立ち上がりから陸軍主導であり、初代会長には陸軍省軍務局長であった長岡外史中將があたることになった。

その後研究会の方針は、元々気球に重きを置いていたものが次第に飛行機に重点を移していった。この関心への変化の背景には「陸軍航空の生みの親」と言われる井上幾太郎大佐<sup>7</sup>の果たした役割が大きい。井上は日露戦争の際、第三軍参謀として旅順攻撃に従軍、その際に気球による偵察を行った<sup>8</sup>。井上は陸軍省工兵課長になった際、飛行機に搭乗し、気球ではなく飛行機による偵察・観測こそ「真の航空」である、と

6 先行研究としては高橋秀幸『空軍創設と組織のイノベーション：旧軍ではなぜ独立できなかったのか』（芙蓉書房出版、2008年）があるが、政策過程論の枠組みを用いた分析アプローチを採用している。このような研究の価値は重要であるが、本稿ではより深い史実の掘り下げによる分析を試みたい。

7 陸士4期、工兵。陸軍省工兵課長、同軍事課長、陸軍航空部本部長（初代）、第3師団長、陸軍航空本部本部長（第2代）等を歴任。最終階級は大将。

8 長南政義編『日露戦争第三軍関係史料集 大庭二郎日記・井上幾太郎日記で見える旅順・奉天戦』（国書刊行会、2014年）111頁（井上幾太郎『日露戦役従軍日記』の明治37（1904）年8月20日の記述）。

の感想を抱いた<sup>9</sup>。また後年になって、日露戦争の際に飛行機があれば二〇三高地の奪取は必要なかったため、飛行機は（旅順攻撃を行った第1師団と第7師団の）2個師団分に相当する、と回想している<sup>10</sup>。陸軍は井上の尽力により、1912年の特別大演習に飛行機を初参加させ高評価を得たが、その後も飛行機を毎年のように特別大演習やその他の演習に参加させている。

このような陸軍での飛行機に対する価値の高まりの裏では、海軍が研究会に対する不満を徐々に蓄積していた。研究会はメンバーの多くが陸軍によって占められていたほか、その予算の大半が陸軍の施設購入に使用されていた<sup>11</sup>。一方、海軍としては陸上施設は必要なく、飛行機に対し専ら艦隊同士の戦闘に密接した支援（射弾観測、煙幕展張など）を期待しており、水上機の研究を希望していた。それに対し、陸軍は敵地上部隊の偵察や砲兵観測などを期待しており、陸上機の研究開発に努めていた。その結果、研究会発足より3年も経たない1912年、海軍は独自に「海軍航空術研究委員会<sup>12</sup>」を組織し、実質的に研究会から離脱した。

しかし依然として、海軍は形式的には研究会に残留していたため、海軍部内では研究会の解散意見が続出した。特に1917年に作成された「臨時軍用気球研究会に関する件」は、これまで陸軍が自己の利益のみを図ってきたと非難しており、常設航空部隊である航空大隊の創設や、航空手当及び航空徽章など各種航空制度の検討にあっても海軍と連携せず、常に「各種の画策」を行ってきたと感情的な意見を表明していた<sup>13</sup>。研究会は1920年に正式に廃止となったが、陸軍側がその前年（1919年）に陸軍航空部を新設したという「発展解消」を廃止の理由にしているのに対し、海軍側は「海軍航空諸機関の施設改善に伴い臨時軍用気球研究会の必要を認めざるに至るに由る」との理由を敢えて追加している<sup>14</sup>。

その一方で、「臨時軍用気球研究会に関する件」は、研究会の現状の打破が目的であり、陸海軍間で航空分野に関して協調すること自体は否定していない。実際、海軍

9 井上幾太郎伝刊行会『井上幾太郎伝』（光文書院、1966年）164頁。

10 陸軍大将 井上幾太郎「若し日露戦争当時、今日の如き航空機が日露両軍に存在せば」『科学画報』（第24巻第3号、1935年3月）44-51頁。

11 1910年度の研究会予算約47万円のうち、建築及び土地買取にかかる費用として約33万円が計上されている。「気球」JACAR（アジア歴史資料センター）レファレンス番号：C07090011400『公文備考物件6巻82』（防衛研究所）。以下、レファレンス番号のみ記す。このうちCで始まるものは全て防衛研究所所蔵。

12 「海軍公報 第123号（明治45年6月27日）」C12070235100『明治45年 海軍公報 部外秘共』。

13 「臨時軍用気球研究会に関する件」C08020891700『大正6年 公文備考 卷1 官職1』。

14 「臨時軍用気球研究会官制廃止の件」C02030916200『永存書類甲輯第1類 大正9年』。

が研究会を離脱した以降も、陸海軍間でお互いの航空関係工場、学校、部隊等の見学のみならず、各種演習や長距離飛行試験時の協力を盛んに実施した。また陸軍が1919年に招聘した、フランス航空教育団の講習には海軍側も参加した<sup>15</sup>のに続き、海軍が1921年に招聘した英国航空教育団による講習には陸軍側も参加している<sup>16</sup>。実際、航空分野は陸海軍で相通じるものが多く、例えば訓練及び機体の共通化や、強力な発動機の共同開発など、陸海軍ともに利益となったはずである。何より資源が乏しく、また軍縮下で予算制約がある中、陸海軍で別に航空戦力を保持しておくことは不経済である。そもそも、世界で初めて空軍を独立させた英国では、陸海軍による航空要員・器材の奪い合いがそのきっかけとなっている。大局的見地から、陸海軍が航空分野を統一して進歩させるという考えはなかったのであろうか。

## 第2章 1920年代における空軍独立論

### 1 陸軍による空軍独立の模索

#### (1) 軍事・経済合理性からの空軍独立論

世界的な航空機の航続距離・搭載能力の急速な発達により、日本にとっては島国であることが国防上のメリットではなくなってしまった。また日本は資源が少なく、国土が南北長距離にわたるため、独立した航空戦力による防空は効率的な方策であった。そのため空軍独立論は陸軍部内では早くから議論され、1918年6月には参謀本部第3部より「空中威力に関する根本的意見」の具申があった<sup>17</sup>。そこでは、第一次世界大戦の戦訓を踏まえ、陸海軍と鼎立する「空中省」及び「空中軍」の具体的プランが提示されている。また、1919年10月に設置された陸軍航空制度研究委員も、陸海軍航空部隊を合わせて空軍を建設することが必要であると提言した<sup>18</sup>。

この際、同委員は、独立空軍を建設する利益として、①国防上から見た利害、②財

15 「臨時航空術練習に関する件」：C07060733900（第1画像）『西受大日記 大正8年6月』。フランス航空教育団については拙著『陸軍航空の形成』第3章第3節を参照。

16 「臨時海軍航空術講習に関する件」C03022589400『密大日記6冊の内第2冊 大正11年』。英国航空教育団（いわゆる「センビル航空団」）については John Ferris, "A British 'Unofficial' Aviation Mission and Japanese Naval Developments, 1919-1929," *The Journal of Strategic Studies*, 5(3), 1982, pp.416-439. を参照。

17 「空中威力に関する根本的意見 15部の内第11号 大正7年6月 参謀本部第3部」 「飛行機関係事項研究の爲外国差遣者一覧表 大正6年12月調」 「大正6.12～7.12 気球研究会並航空制度改善書類 当時 交通兵团司令部付 少将 井上幾太郎 保管」（陸空—中央編制用法—78）（防衛研究所）。

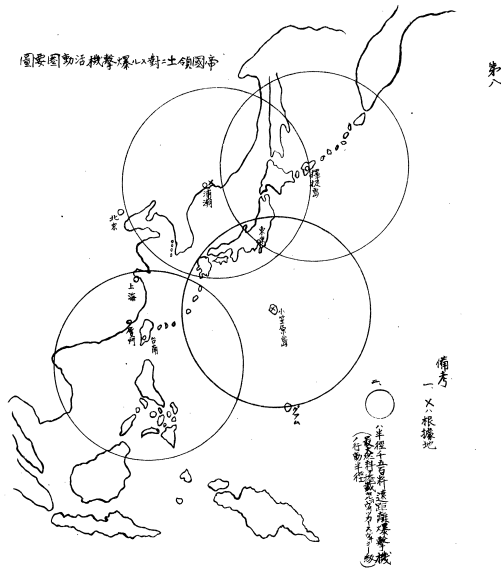
18 「陸軍航空制度研究委員報告 第1号 大正9年12月24日」C02031040200『永存書類甲輯 第1類 大正11年』。

政上から見た利害、③陸海軍の現状から見た利害、④指揮統制及び教育上から見た利害、の4点を検討した結果を報告している。このうち①と②は、航空攻撃に脆弱な我が国が、限りある資源・予算の下で重複を避けた国防が可能であるという、経済的合理性を根拠としていた。他方で③は、陸海軍の間では同じ航空分野でも、人員の補充、器材の補給・製造などについて、それぞれに応じた特殊性が存在することから、米国のように陸海軍個々に航空戦力を拡張する方が有利であるとの反対意見を想定したものであった。そこではこのような意見に対して、豊かな米国の例は参考にならず、資源の貧しい日本に適切な方法を採用すべきであると反論している。また④も、陸海軍はそれぞれ固有の航空任務を有するため、独立空軍と陸海軍との間に指揮統制・教育訓練上の問題が発生するのではないかとの懸念を想定してのものであったが、これに対しては、適切な部隊の編合と共同訓練により解決可能であると反駁している。

このように、陸軍が独立空軍の創設を主張するに際しては、総じて経済合理性の観点を全面に押し出すとともに、個々の具体的な問題は技術的に解決可能である、との立場をとっていた。更に軍事上の合理性からも、日本の国土が置かれている状況に鑑み、我が国に最適な作戦形態は陸海軍による「局部的専守防衛」ではなく「攻勢的に敵の根拠を襲撃して殲滅的打撃」を与えること、そして「制空権の獲得」であり、そのために独立した空軍が必要である、という意見であった。この背景として、第一次世界大戦におけるロンドン空襲が事例として挙げられているが、実際、この時期には飛行機の性能の飛躍的向上により、日本が米露の極東根拠地または中国からの爆撃圏内にあるという認識が広く共有されていた（図1参照）。また当時、世界では民間飛行家による長距離飛行が盛んに行われ、日本にも多くの外国機が飛来していたことから、日本は島国なので安全であるという感覚が急速に失われていた。このような、飛行機の性能向上による従来の安全保障環境が変化したという認識は、世界共通の感覚であり、1924年には日本や欧州航空先進国からの空襲を警戒すべきとの記事が米国の雑誌に掲載されている<sup>19</sup>。

19 陸軍歩兵中尉 小澤直治「来るべき空の禍」『航空記事』第33号（1925年5月）1-10頁。これは1924年10月19日のSeattle Post-Intelligencer紙に掲載された記事の翻訳である。

図1 日本に対する爆撃機の活動範囲(1924年)



出典：「航空概覽 大正13年12月 陸軍省航空課」  
:C08051419600『大正14年 公文備考 卷43 航空1』

## (2) 人事・器材行政上からの空軍独立論

また陸軍航空制度研究委員は、特に要員と器材の面から検討を行い、以下の理由から空軍の統一は総じて利益が大きいとの結論を得た<sup>20</sup>。

(人事行政上の利害)

(利点)

- 陸海軍に影響を受けることなく、人事行政を空軍の必要に応じて決めることができる。

(欠点)

- 陸海軍よりどのように要員を空軍に入れるかという問題はあるが、当局間で虚心坦懐に協力すれば難事ではない。

20 「一、憲法上より見たる利害(空軍独立する場合の利害以下同様)」『大正6.12.20～12.1.11 陸軍航空部本部関係参考書類綴 当時 陸軍航空本部長 陸軍中將 井上幾太郎 保管』(陸空一中央航空基盤一21)(防衛研究所)。

(要員養成上の利害)

(利点)

- 空軍が独立した場合、空軍精神の養成および教育の進歩という利益がある。
- 航空教育にあたって、陸海軍の重複を招かないという利益がある。

(欠点)

- 陸海軍の作戦に協力する航空要員を別に教育する必要がある。

(航空器材の補給上の利害)

(利点)

- 空軍が独立した場合、器材の統一、補給の円滑および民間工場の利用等に利益がある。
- 特に戦時においては、民間飛行機製造会社からの器材等の調達にあたり、陸海軍の争奪を惹起しないため利益が大きい。

(欠点)

- なし

このように陸軍としては、空軍独立の個別具体的なデメリットは認めつつも、それらはテクニカルに解決可能であり、総論として空軍が独立した方がメリットが大きいという意見であった。

## 2 空軍独立に対する海軍の反発

### (1) 海軍による軍種特殊性の主張

一方、様々な航空分野の課題に関し陸海軍で協議するため、1920年10月に陸海軍航空協定委員会が設置された。同委員会は、空軍独立に関しても審議を行ったが、翌年6月に「依然現制を持続するを妥当と認む」との結論を下した<sup>21</sup>。この際、空軍独立と現制度である航空部隊の陸海軍への分属とは互いに長短があるため、拙速に結論を出すべきではないとの理由が添えられた。

同委員会が示したそれぞれのオプションの「長短」は以下のとおりである<sup>22</sup>。まず空軍独立の長所については、上述した陸軍航空制度研究委員の挙げた利点と同じであ

21 「陸海軍航空協定委員会第三回報告 大正10年6月10日 陸海軍航空協定委員会委員長 井出謙治」C02031091700『永存書類甲輯第1類 大正12年』。

22 「大正10年5月 空軍組織問題に関する利害研究意見集」同上。

り、これは海軍も同意見であった。他方、海軍は独立した空軍の短所について、指揮系統の複雑化や、教育と器材の共通化がかえって陸海軍それぞれに必要な、特殊教育の要求を満たさないこと等を理由として並べあげた。また空軍を独立させた場合、むしろ「陸軍精神」「海軍精神」の向上・涵養に害があるなどと、もっぱら空軍独立の利点の裏返しを並べることにより反対の論陣を張った。加えて、海軍航空要員はそもそも船乗りでなければならないなどといった、はなから取り付く島もない論点も持ち出している。更に英国空軍に編入された元英海軍軍人から不満が絶えない事例を挙げ、空軍独立が第一次世界大戦の教訓であるとの説を封じている。

このような海軍の反応は陸軍も予想していたと思われる。なぜなら個々の論点において、独立した空軍の利益は航空部隊を陸海軍に分属させることの利益と相反することが多いからである。しかし、陸軍が総合的にメリットが大きいと主張しているのに対し、海軍は重箱の隅をつつくように個別のデメリットを強調して引かなかった。陸海軍航空協定委員会のメンバーであった小磯国昭も、海軍側が「現状を墨守するのが最善の方法であるという結論を得る為には、仮令、牽強付会しても顧みないという主義方針を採」っていたと回想している<sup>23</sup>。

## (2) 航空部隊の能力・役割・規模に対する評価

では、1920年代に空軍が独立しなかったのは海軍が反対したからなのであろうか。これについてはまず、井上幾太郎が「海軍が全然反対」したことを回想している<sup>24</sup>。実際、海軍は徹底して空軍独立に反対する立場を貫いたが、その真意は単に研究会以来の陸軍に対する不信感に基づくものなのか、あるいは陸軍又は独立した空軍に掣肘されない、海軍独自の航空戦力が必要不可欠であるとの現実的な考えに根ざしたものなのか（それとも両方なのか）については、必ずしも定かではない。しかし海軍は自前で諸外国の航空調査を行った結果、空軍独立は時期尚早であるという結論に早々に達したようである。その主な理由は、現状、陸海軍航空兵力はそれぞれの作戦に必要な不可欠なものであるため分属を可とする一方、空軍が独立すべき時期は、戦争が「主として空中兵力の勝敗に依りて定むるに至るべき将来」にあるというものであった<sup>25</sup>。つまり飛行機の性能や航空部隊の数を含めた航空戦力のレベルが、まだ空軍を独立さ

23 小磯国昭自叙伝刊行会編『葛山鴻爪』（中央公論事業出版、1963年）393-399頁。

24 井上幾太郎「航空日本の創初」高橋重治『日本航空史 乾』（航空協会、1936年）257頁。また『井上幾太郎伝』も加藤海相が絶対反対の立場であったと記している（261頁）。

25 「大正8年6月 欧米各国航空視察意見」C08021355900『大正8年 公文備考 卷40 航空5止』。

せるには不十分であるという意見であった。

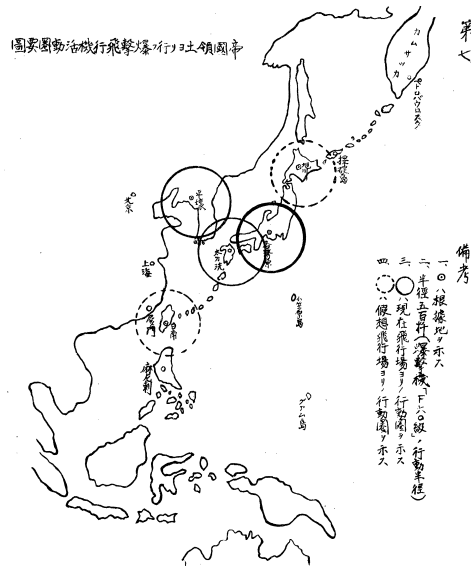
その一方で、陸軍内でも空軍独立への合意が集約されていなかった。当時、小磯国昭が重武装・重防御の長距離爆撃機の開発と、重爆撃機隊による敵中枢への打撃を提唱していたが、この案は陸軍がフランスから戦術教官として招聘したジョノー (Marcel Jauneaud) 少佐によって支持されていた<sup>26</sup>。しかしそのような意見は、陸軍主流が理解する地上直協を主体とする航空戦力の用法及び整備方針とは大きな齟齬があった模様である。実際にも当時の陸軍は長距離爆撃機の部隊を整備できておらず、1925年になってようやく重爆撃機中隊が新設された。また小磯は陸軍航空本部の総務部長時代、当時陸軍が保有していた重爆撃機は航続距離が短いため、戦時にソ連、中国あるいは米領フィリピンに対する長距離爆撃を可能とするような超重爆撃機の試作を、陸軍航空本部長となっていた井上幾太郎に提言し、ドイツのユンカース社製の全金属製4発旅客機をベースに92式重爆撃機の配備を推進した<sup>27</sup>。しかし、この「超重爆撃機」は1928年から研究試作が開始されたにもかかわらず、その制式化は1933年までずれこんでしまった<sup>28</sup>上、1930年代初頭には早々に老朽化し、7機を整備した後分解・格納されてしまった。

26 小磯『葛山鴻爪』399-416頁；石橋健「小磯国昭大佐の航空拡充論」『偕行』（1982年5月）29頁。

27 小磯『葛山鴻爪』422-423頁；荒蒔義次「空の要塞「超重爆撃機」」『偕行』（1980年1月）33頁。なお本件の詳細については西尾隆志「戦間期ドイツから日本への航空技術移転—日本航空技術「自立」化過程と「軍縮下の軍拡」—」『国際武器移転史』（第4号、2017年7月）105-108頁及びJurgen P. Melzer, *Wings for the Rising Sun: A Transnational History of Japanese Aviation* (Cambridge: Harvard University Press, 2020), pp.114-125を参照。

28 「九二式重爆撃機準制式制定ニ関スル件」C01003983200『密大日記 第4冊 昭和8年』。

図2 日本からの爆撃機の行動可能範囲 (1924年)



出典：「航空概覧 大正 13 年 12 月 陸軍省航空課」

加えて、そもそも陸軍の航空部隊は長距離飛行に必要な航法技術が未熟であった。例えば、1921年に実施された所澤—長春間の長距離飛行訓練では不時着が相次いだ<sup>29</sup>。このようなお粗末な状況に鑑み、独立した空軍が作戦を実行できたか、疑問視されて当然である。

また井上幾太郎は「陸軍も亦航空隊を失うことを欲」しなかったとも回想している。陸軍内では田中義一陸軍大臣が空軍独立論に賛成であったのに対し、上原勇作参謀総長が反対した模様である<sup>30</sup>。上原は陸軍固有の航空戦力の必要性から反対したが、井上が独立しなければ戦時における航空兵の維持・補充が困難になる点を挙げたため、しぶしぶ同意したという。実際、現状では人員の補充のみならず、器材の補給、製造等に至るまで陸海軍の諸制度を前提とせざるを得ないため「航空事業は澁刺たる発達を遂ぐる能わず」との理由が空軍独立の大きな論拠となっていた<sup>31</sup>。

その一方で井上は、フランス航空教育団の団長であるフォール大佐から航空兵科の独立すら反対されていたため、そもそも空軍独立など論外である、というのが陸軍内

29 『井上幾太郎伝』271-274頁。

30 同上、260-261頁；田中耕司、河内山讓、生田淳編『日本陸軍航空秘話』（原書房、1981年）48頁。

31 「陸軍航空制度研究委員報告 第1号 大正9年12月24日」C02031040200『永存書類甲輯 第1類 大正11年』。

の大勢であったと思われる。その上仮に空軍独立が達成されたとしても、当時の軍縮機運の中ではかえって陸海軍の予算削減の口実とされてしまうことが予想された。

表 1 陸軍航空兵力の国際比較（1924 年）

国名	中隊数	飛行機数	航空要員数
日本	16	500	3,098
英国（空軍）	32	1,200	35,000
米国	40	3,369	9,825
フランス	127	3,850	37,480
イタリア	28	500	6,330

出典：「航空概覧 大正 13 年 12 月 陸軍省航空課」

実際、当時の陸軍は列強諸国に比して小規模な航空部隊しか保有していなかった（表 1 参照）。1924 年に海軍は 10 個中隊を保有していた<sup>32</sup>ため、陸海軍合計では 26 個中隊を有していた。更に陸軍は 1925 年の「宇垣軍縮」の結果、10 個中隊の増加を計画しており、海軍は 1920 年に決定した合計 17 個中隊の整備計画を遅れながら実行中であったため<sup>33</sup>、1930 年代に入るところには陸海軍合計で 43 個中隊に拡張予定であった。これに対し、英空軍はすでに 1920 年代には最低でも 83 個中隊を整備目標としており<sup>34</sup>、ここに英海軍航空隊は含まれていない。また表 1 のイタリアの数字は空軍独立（1923 年）前のものであり、独立後は 66 中隊に拡張されることとなっていた<sup>35</sup>。

### 3 まとめ 1920 年代における空軍独立論の特徴

このように、1920 年代の空軍独立論は、軍事的合理性と経済的理由を全面に出して主張する陸軍に対し、海軍が軍種の特異性や空軍独立時の個別的な欠点を全面に押し出すという対立構造になっていた。他方で上述の陸海軍の航空戦力の状況に鑑みると、この時期に「現制維持」とされた理由は、海軍の感情的理由もさることながら、当時の陸海軍が保有する航空部隊の規模・能力及び期待される役割に鑑みてのものであったと言えよう。それはとりもなおさず、急速に航空技術・戦術が発展する中で、様々

32 「列国航空兵力比較一覧表 海軍省軍務局」C08051150200『大正 13 年公文備考 卷 45 航空』。

33 日本海軍航空史編纂委員会編『日本海軍航空史 第 2（軍備編）』（時事通信社、1969 年）14-15 頁。

34 陸軍省『帝国及列強之陸軍』（1926 年 1 月）75-78 頁。

35 「各国陸軍飛行中隊数比較表」C08051419600『大正 14 年 公文備考 卷 43 航空』。

な選択肢のうちから指向すべき重点を絞りこむことが困難であったことを意味している。実際、戦間期の欧米列強の航空運用思想は、フランスのような地上直協主体のものから、英米のように戦略爆撃を指向する国、そしてドイツのようにオペレーション・レベルでの航空作戦に重点を置く国と様々であった。他方、フランスでもジョノーのような戦略爆撃の提唱者もいれば、英米でも飛行機の戦術的使用を重視していた者もいた。1918年4月に英空軍が世界最初に独立を果たしたのは、ドイツによる英本土空襲に対する防空の必要性から出たものであった。また戦略爆撃の提唱者の中でも、米国のミッチェル（William L. Mitchell）は当初、戦術・戦略目的双方にバランスのとれた航空戦力の建設を提唱しており、爆撃機一辺倒であったイタリアのドゥーエ（Giulio Douhet）よりも現実的な構想を抱いていた<sup>36</sup>。しかしドゥーエはイタリア本国では、飛行機の戦術的使用の支持者であるメコッチ少佐（Amedeo Mecozzi）の後塵を拝していた<sup>37</sup>。

戦間期においては、航空技術が急速に発達する中、それぞれの国情を踏まえつつ、どの国にとっても航空運用思想は百花斉放の状態であり、日本もその例に漏れなかった。陸軍航空制度研究委員は、独立した空軍の主な任務として防空を挙げており、それは委員長の井上幾太郎の意図に沿ったものでもあった<sup>38</sup>。しかし実際に空襲の惨禍に遭っておらず、長距離航空打撃力がなく、またそれを支える航空運用思想も定着していなかった日本で、空軍独立の必要性を訴えても響かなかったのは当然と言えよう。まして、航空兵の人事問題や、教育・器材における経済合理性を根拠にしたところで説得力が弱く、とりあえず現状のまま陸海軍別々に航空部隊を整備しようという先送りの結論は自然なものと思われる。要するに、陸海軍当事者の間で、総じて空軍の独立に差し迫った必要性はなく、また現実的でもなく、さらにメリットが目に見えづらかったというのが、1920年代に空軍が独立しなかった理由であったと言えよう。何より、当時の列強で空軍が独立していたのは英国とイタリアだけであり、必ずしもメジャーではなかったことを忘れてはならない。

36 他方でミッチェルの航空運用思想は、後になって戦略爆撃を主体とするものに変化した。Mellinger, *The Paths of Heaven*, pp.94-95.

37 Ibid., pp.159-162.

38 『井上幾太郎伝』263-270頁。

### 第3章 1930年代における空軍独立論

#### 1 陸軍による空軍独立論の再燃

##### (1) 列強諸国の航空軍備拡張と伊藤視察団：漸進的アプローチ

1930年代の後半になると、日本でも陸海軍の航空戦力は質量ともに充実していた。満州防衛と対ソ戦の必要性から地上兵力の整備が優先されていたものの、陸軍は1937年の航空充備計画により、142個中隊（当時は54個中隊が現存）という大規模な拡張を計画した。この間、1935年のドイツ再軍備に伴う空軍独立に触発されたことにより、日本では再度、空軍独立論が再燃した。フランスも1934年に空軍を独立させており、米国は陸海軍の競争が激しかったものの、陸軍内で半独立的な陸軍航空軍（US Army Airforce）が1939年に編成された。

陸軍はまず、1935年4月から同年12月にかけて、欧米諸国の軍事航空事情を調査するため伊藤周次郎少将を長とする視察団を派遣（以下「伊藤視察団」という）、主にドイツ、フランス、英国、イタリア、ポーランド、米国において調査を行った。帰国後に提出された報告書<sup>39</sup>は、列国はみな航空戦力を陸海軍と並立する一つの戦力として重要視していることを示しており、ドイツ、英国、フランス、イタリアは独立空軍制を、米ソは陸軍の元に指揮系統が統合された「空軍的運用」を行っていることを記している。また伊藤視察団は、各国がみな「財政経済上国費節約を要するの時機なるに拘わらず」1934年以来、航空戦力の大拡張を実施していることに注目しているが、これは1920年代に見られた経済的合理性からの空軍独立論が後退し、安全保障環境が不安定になったことに対する、空軍力の急拡大が注目されていたことを示している。

ただし、伊藤視察団は独立空軍制を採用している列国の状況を分析し、海洋作戦は主に海軍航空隊が実施していることから、列国の空軍は実質的に「所謂陸空軍」であるとみなしていた。そして日本としては、空軍の独立は将来の目的としつつ、とりあえず陸軍内で半独立の地位を確立することが必要だと結論づけている<sup>40</sup>。

このように、いきなり空軍独立を目指すのではなく漸進的な方法を採用することは、1920年代までの陸軍航空が歩んできた道であった<sup>41</sup>。他方で1930年代においても同じ方向性であったということは、陸軍内で航空分野を制約する制度的拘束が引き続き

39 「航空視察団購入器材に関する件」C01004242500『密大日記 第7冊 共8冊 昭和11年』。

40 同上。

41 詳しくは拙著『陸軍航空の形成：軍事組織と新技術の受容』第5章第1節を参照。

強かったことを意味している。報告書は「諸制度亦地上軍隊と同一の観念と形式を以て之を律するもの多し」と問題点を指摘しているが、これは当時、いまだ航空部隊が各師団長の指揮下にあり、米陸軍航空軍のような統一的な航空指揮官が置かれていなかったことを指している。実際、独立空軍制を採用している国においては「空軍用兵思想に自ら変革を来たし」ており、独立空軍制を採用していない国でも、航空の運用体制は逐次、「統合運用の傾向に改変しつつある」方向に向かっていた<sup>42</sup>。このように伊藤視察団は、組織形態の変革がなければ、航空という急速に発展する新技術も真に威力を発揮できないことを見抜いていた。

なお、伊藤視察団は、空軍独立の是非はその国の地理的・政治的状況や国際環境を反映したものであるため、日本ではいまだ研究の余地があるとの留保もつけている。しかし、急速な航空技術の発展と空軍の価値は明白であり、まずは陸軍自体において委員会を設置し研究を行うことが必要であるとの立場も示していた。この際、「時期尚早の遁辞」を弄することによりいたずらに時機を失することを戒めているが、これは1920年代に空軍の独立を先送りとしたことに対する警告と言えよう。

## (2) 大島視察団—石原莞爾と急進的アプローチ

このように伊藤視察団は、まず陸軍内で可能な準備を進めるべきという漸進的かつ現実的な方向性を示していた。1920年代に海軍が空軍の独立阻止に全力で努めたことから、1930年代の陸軍のアプローチは、当初は海軍との関係を相当考慮したものとなっていた。例えば、1936年8月に陸海軍航空本部協調委員会が設置されたが、議題は「航空関係規格、制式等」といった陸海軍で協力可能と見込まれる技術的事項に限定されており、空軍独立や航空省設置問題のみならず、航空用法など機微な議題が明らかに除外されていた<sup>43</sup>。

一方、海軍側としても、空軍独立につながるような陸軍からの働きかけの一切を警戒していた。この時期、陸軍が海軍に対し、複数のルートで航空省の設置をもちかけていたようであるが、これに対し海軍省は、海軍側の窓口を軍務局第1課に限定するとともに、海軍軍人が陸軍に対し個人的な意見表明を行わないよう通達した<sup>44</sup>。また1936年5月、海軍大学校教官の加来止男中佐は、陸軍大学校教官の青木喬少佐と

42 「航空視察団購入器材に関する件」。

43 「陸海軍航空本部協調実施に関する件」C01001427100『永存書類甲輯 第6類 昭和11年』。

44 「軍務1機密第117号 11.4.4 航空省設置問題に関する陸軍との交渉に関する件」C05035312300『公文備考 昭和11年0官衛、執務、工労務 卷1』。

もに「独立空軍建設に関する意見」を共同で陸海軍大学校長に提出し、「陸海軍に所属する航空兵力の外、新たに独立の空軍を建設する」必要性を訴えた。しかし、青木少佐の行動が陸軍内で比較的理解を得られたのに対し、加来中佐は海軍において戒飭された<sup>45</sup>。同年6月に陸海軍の航空関係者が海軍航空廠を視察した際、嶋田繁太郎軍令部次長が所感として、空軍独立は目下問題とすべきではない旨を述べているが、海軍がこの視察を企画したこと自体が陸軍に対する「予防線」であったようである<sup>46</sup>。また航空省設置問題を機に空軍独立問題が再燃しないよう、7月には海軍軍令部第1課長である福留繁大佐から参謀本部第2課長である石原莞爾大佐に対し、航空省が実現するか否かにかかわらず、空軍の統一は不可であると釘を刺している<sup>47</sup>。この背景には、同月に寺内寿一陸軍大臣が永野修身海軍大臣に対し、航空省設置のみならず陸海軍の航空の統一を仄めかしたことがあったようである<sup>48</sup>。

このような状況の中、1936年10月から1937年2月にかけてドイツに派遣された、大島浩少将（当時、ドイツ大使館付陸軍武官）を団長とする使節団（以下「大島使節団」という）は、帰国後の3月に提出した報告書<sup>49</sup>の中で、「精鋭なる大空軍の建設は我国防軍備の完璧を期する為先決の要件なり」と主張した<sup>50</sup>。この際、空軍を陸海軍から独立させるとともに、陸海軍に属する航空兵力を統合することが必要とされた<sup>51</sup>。加えて、陸海空軍を完全に統合した国防軍の新設と、それに伴う国防省及び国防軍参謀本部の新設も唱えられている<sup>52</sup>。

伊藤視察団の帰国から1年もたたないうちに大島使節団が派遣され、その主張も急進的な内容となった背景には、参謀本部第2課長であった石原莞爾の影響が大きく働いていた模様である<sup>53</sup>。石原は1936年の2.26事件以後、陸士同期（21期）の町尻量

45 防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 陸軍航空の軍備と運用<1>』（朝雲新聞社、1971年）489-494頁。本意見の原資料は『昭和11年5月 独立空軍に関する意見』（陸空—中央航空基盤—1）（防衛研究所）。

46 今岡豊『石原莞爾の悲劇』（芙蓉書房、1981年）150頁。

47 「空軍統一に関する件 昭和11年7月18日」C14121166300『軍令部永久保存書類綴 昭和10.11.2～11.7.18』。

48 今岡『石原莞爾の悲劇』150頁。

49 『昭和11年10月～12年2月 航空視察団報告 第1巻』（陸空—中央全般—104）（防衛研究所。以下『航空視察団報告 第1巻』）及び『高島少将史料 自昭和11年10月 至昭和12年2月 航空視察団報告 第2巻』（中央—軍事行政その他—601）（防衛研究所）。

50 『航空視察団報告 第1巻』。

51 同上。

52 同上。

53 今岡『石原莞爾の悲劇』150頁。

基大佐（陸軍省軍事課長）及び菅原道大大佐（陸軍航空本部総務課長）とともに、「空軍独立に関する意見」を上申しており<sup>54</sup>、将来戦が航空機を主体とするという考えのもと、航空準備の充実を強く主張していた。石原の狙いは、軍備が急拡大しつつある極東ソ連軍に対し、数的劣勢にある日本が先制攻撃をしかけることのできる軍事力の保有であり、そのため航空兵力及び機械化兵力を急速に充実させることと、兵備の重点を北部満州に集中させることを陸軍中央部に提言した。この考えは大島視察団の報告書にも表れており、国境線が長大にわたるソ連との戦争に際しては、空軍力による「先制、機動、急襲殲滅」を行うとともに、ソ連空軍の脅威に対し脆弱である日本本土を、航空兵力により防御することの重要性が説かれている<sup>55</sup>。また大島視察団は、欧米では空軍力の強化が国策遂行上のアドバンテージを提供しているとして、ドイツの目覚ましい国威発揚がその空軍力を背景としていることを強調している<sup>56</sup>。

なお、大島視察団の派遣を航空軍備強化のトリガーとするため、視察団の帰国した1937年2月に参謀本部より「航空視察団の意見活用に関する件」が提出された<sup>57</sup>。更に同月、石原は町尻軍事課長と図り、省部の案として「帝国航空の根本的改善案」を提出した<sup>58</sup>。その際、優秀な空軍力の建設・維持は「近代国防の先決要件」であるとして、航空省の早急な新設を訴えた。それとともに、将来的に空軍を独立させるため、陸海空三軍の統一・協調に関して研究に着手するとともに、陸軍内においても「空軍として萬般の事を律す」ることとされた。同時に、従来陸海軍間で協調を行ってきた技術面での対象範囲を拡大することとされた。その後、陸海軍間で航空省設置問題や航空器材の調達問題などが話し合われたようであるが、意見の一致を見ず、人事異動や7月の日中戦争の勃発とともに議論が立ち消えになってしまった<sup>59</sup>。

### (3) 陸軍内での空軍独立論のスペクトラム

これらの視察団の派遣と軌を一にして、陸軍部内においても空軍独立論が盛り上が

54 今岡『石原莞爾の悲劇』149頁。なお本意見の原史料は管見のところ見つからない。

55 『航空視察団報告 第1巻』。

56 同上。

57 「航空視察団の意見活用に関する件 12年2月7日 参謀本部」『新軍備計画資料（航空関係）昭和12年』（陸軍一般史料—文庫—市ヶ谷台史料—9）（防衛研究所）。

58 今岡『石原莞爾の悲劇』151-152頁。原史料は「帝国航空の根本的改善案 昭和12年2月 陸軍省軍務局参謀本部第1部」『新軍備計画資料（航空関係）昭和12年』（陸軍一般史料—文庫—市ヶ谷台史料—9）（防衛研究所）。

59 今岡『石原莞爾の悲劇』152頁。

りを見せていた。まず今井清参謀次長は、航空機の発達により戦争の形態が大きく変化したことから、特に開戦劈頭における航空戦力の役割の重大性を説明しつつも、ドゥーエ流の「空中万能論或は空主陸海従論」を退け、陸海空の三軍を「調和連繫せしめ」、「渾然一体として総合發揮すること」が必要であると説いた。他方で欧州列強の空軍独立という趨勢に対しては、いまだ「大いに研究を要する」ため、陸海軍の航空兵力も維持するべきであるという立場であった<sup>60</sup>。これは、制空・要地空襲のための空軍及び陸海空それぞれの航空兵力が併存するという、独立空軍制の中ではもっとも穏健なプランであるが、一方で膨大な予算を必要とするのみならず三軍間で重複が生じやすいため、経済合理性上のメリットは低い。しかし参謀次長という陸軍の要職にあって、陸軍部内のみならず、海軍との関係も考慮しなくてはならない今井の立場を考慮すると、これは「政治的」な意見であったとも言えよう。

このほか、本田農航空兵中佐が防空の観点から航空兵力の強化を主張したが、その使命を達成するためには空軍を陸海軍より独立し、「空襲兵力（筆者注：爆撃飛行隊）」を主体とする大空軍を建設することは「当然の帰結」であると訴えた<sup>61</sup>。本田は航空戦力の特性を最大限に發揮させるため、空軍と陸海軍との間に「大空軍を二分」することには反対であった。さらに、大島視察団の一員であった高嶋辰彦は、対ソ戦の観点から大空軍の建設を唱道したが、その際、航空兵力の運用法や要員・器材の特殊性に鑑み空軍を「在来の陸海両軍より独立させる新軍となさざるべからず」と主張した<sup>62</sup>。

これらの意見は、1930年代にはフランスとドイツも含めた欧州列強が空軍を独立させ空軍力の大拡張を行っている現状と、航空機の急速な発達が戦争の形態を根本的に変える可能性を強調した、非常に「素直な」見解であった。他方、横山八男航空兵大尉は、空軍独立のテクニカルなメリットとして、民間資源の重複を避け航空器材の生産量・性能が増加することを挙げている<sup>63</sup>。更に、空軍を独立させることにより陸軍の制度的枠組みから離れることができるため、第一線部隊将校の年齢の若年化、将校の進級スピードの改善、航空部隊内における幹部級将校の配置方式の変更、航空士官学校の新設及び将校・下士官の採用・勤務形態の変更などが可能になることを訴え

60 参謀次長 今井清「航空と現代国防」『偕行社記事』第751号（1937年4月）2-7頁。

61 陸軍航空兵中佐 本田農「最近列強空軍拡充の情勢より観たる航空国防の本義に就て」『偕行社記事』第751号（1937年4月）8-30頁。

62 陸軍歩兵少佐 高嶋辰彦「精鋭なる大空軍建設の必要に就て」『偕行社記事』第751号（1937年4月）31-39頁。

63 航空兵大尉 横山八男「空軍は須らく独立するを要す」『航空記事』第165号（1936年5月）27-39頁。

たものがある<sup>64</sup>が、これは1920年代に陸軍航空関係者が航空兵科独立のために挙げた理由と同じものである。さらに、陸軍航空関係の要職を歴任し、航空関係の論考を多数発表していた高橋常吉<sup>65</sup>は、冒頭、空軍を「独立させない方が却て世界の異例である」と述べた上で、空軍の独立は「器材の問題、独立作戦可能問題、軍民一体の航空樹立が必要であると云うような問題」を全て解決できるため、経済的であるとともに、開戦時の先制打撃を可能とする航空兵力の運用における大きな利点があると主張した<sup>66</sup>。

ただしこれらは陸軍側からの一方的な希望にすぎず、海軍も同意するプランが必要であった。実際、高橋は海軍の反対も見越し、空軍が独立しても海軍としては「艦隊に協同する協同航空の所要兵力と其指揮系統（筆者中略）が適当であるならば敢て異論はない」のではないかと認識していた。そのため空軍が航空器材と人事を握りつつ、海軍に対しては艦隊航空部隊の指揮権を委ねるというアイデアを提唱している。

## 2 海軍による空軍独立論への反対

### (1) 海軍軍令部の見解：航空兵力の艦隊従属論

このように陸軍内で空軍独立論が盛んに唱えられる中、キーとなる海軍の立場は具体的にはどのようなものだったのだろうか。海軍は既述のとおり、1936年7月に福留繁軍令部第1課長が石原莞爾参謀本部第2課長に対して、空軍独立論に釘を刺しているが、その際①海洋が予想作戦地域となる日本においては長距離飛行可能な飛行機が必要であるが、これは陸軍側の要求性能と異なり、その根拠とされている欧州諸国の空軍独立は参考にならない、②陸海軍ともに所要の航空兵力を揃えられていない現状、空軍の独立は不適當かつ不可能であることを挙げている<sup>67</sup>。そして、将来的に航空機の性能が発達した結果、ニューヨーク、シンガポール、またはモスクワを爆撃可能になるような時機になれば自然と空軍も独立するであろう、という見解を示したが、これは1920年代に空軍独立が先送りされた理由そのものであり、海軍が引き続き同じ立場であったことを示している。

その後、海軍軍令部は1937年4月に「海軍の立場より見たる空軍の独立に就て」

64 光霽生「航空独立を目指して」『航空記事』第165号（1936年5月）41-47頁。

65 陸士24期。陸軍航空本部第2課長、第4飛行団長、東京陸軍航空学校長などを歴任。最終階級は少将。

66 高橋常吉「空軍の独立論に就て」『航空記事』第173号（1937年1月）5-29頁。

67 「空軍統一に関する件」（昭和11年7月18日）。

をまとめ、空軍独立不可として対陸軍用の応答資料を作成した<sup>68</sup>。それは1920年代のそれと同様、「海上権力の主体が艦船より航空機に移るべき時代は近く之を予想すること」ができない旨と、海上における航空作戦の特殊性を強調したものとなっていた。続いて、欧州諸国の例を日本も見習うべきとの議論には、国境が近接している欧州諸国の例は日本では参考にならないこと、英国では空軍独立後も海軍との軋轢が絶えないことを挙げた後、

- 米国においても空軍独立論が盛んな時期があったが、米国は太平洋・大西洋の中間に位置するため、海洋作戦の必要上、航空兵力は陸海軍への分属を維持している。
- そのため米国の海軍航空は長足の進歩を遂げ、今日では英国よりもはるかに優位にあることは「他山の石として深く考慮するを要する」。

と米国の例を引き合いに出している。その上で、満州で陸軍が想定している対ソ作戦は欧州諸国と似たような地理的状況かもしれないが、海軍は太平洋を隔てて米国と対峙するとともに南に英植民地を控える等、地理的状況はむしろ米国の例を考慮する必要があることを主張した。これは明らかに大島視察団がドイツの事例を空軍独立の大きな根拠にしていることに対する反発であり、ドイツの事例の相対化を図っていることがわかる。

## (2) 海軍航空本部の見解：航空主兵論と「併合空軍制」の採用

しかし、このような軍令部が主張する空軍独立論に対する門前払い的な議論は、海軍部内では必ずしも総意とはなっていなかった。軍令部とは反対に、航空主兵論を唱えていた海軍航空本部は異なる見解を持っており、1937年5月、『『海軍の立場より見たる空軍の独立に就て』に対する所見<sup>69</sup>』を作成した。まず、軍令部の立場は近時の航空機の発達を考慮していないだけでなく、空軍独立問題が国家レベルの問題であることを強調した上で、

68 「昭和12年4月 海軍の立場より見たる空軍の独立に就て 軍令部」『昭和12年5月 ヶ13年6月29日 空軍の統一及独立関係資料 海軍航空本部臨時調査部』(⑤—航空本部—18)(防衛研究所)。

69 「昭和12年5月 「海軍の立場より見たる空軍の独立に就て」に対する所見 海軍航空本部」『昭和12年5月 ヶ13年6月29日 空軍の統一及独立関係資料 海軍航空本部臨時調査部』(⑤—航空本部—18)(防衛研究所)。

- 今後は実用的な長距離爆撃機が多数実戦配備されることが予想され、それを  
実行した国が世界の覇権を握るであろう。空軍独立問題の本質はその隷属問  
題にある。
- 現在、海軍としては「『艦船を主体とする兵力に依り国防に任ずる機構が海  
軍なり』との思想を速に脱却し、『使用兵種の如何は問うところにあらず、  
制海権の確保に任ずる機関が海軍なり』』と言うべき時機に来ている。
- 空軍独立問題において主に検討すべきなのは、日本の戦略的状況及び国民性  
等を考慮した、空軍独立によるメリットとデメリットの勘案と、不可となっ  
た場合の代替案の提示である。

と主張した。そして、軍令部の意見は旧来の艦隊主義およびセクショナリズムに囚  
われた視野狭窄なものであると非難するとともに、航空機の発達が目覚ましい現在、  
将来の国防の主体は何であるかという点から本問題を検討すべきであると訴えた。そ  
の上で、同年7月、海軍航空本部はその具体的なプランを「航空軍備に関する研究」  
として作成し、航空部隊の配属方式として以下の形態を整理した（傍点筆者）<sup>70</sup>。

① 統一空軍制	一国の全航空兵力を空軍が保有し、訓練・整備等にも責任を持つ。陸海軍は航空兵力を 保有せず、作戦に必要な航空兵力は空軍が供給する。
② 独立空軍制	陸海軍はそれぞれの作戦に必要な固有の航空兵力（大型機を含まない）を保有するが、 それとは別途、空軍も独立させる。空軍は主に大型機により敵の要地を空襲するほか、 陸海軍の作戦にも協力する。
③ 純正空軍制	陸海軍はそれぞれの作戦に必要な固有の航空兵力（大型機を含む）を保有するが、それ とは別途、空軍も独立させる。 ただし空軍は主に大型機により敵の要地を空襲することで敵国を屈服させることを目的 とし、陸海軍の作戦には協力しない。
④ 併合空軍制	陸海軍はそれぞれの作戦に必要な固有の航空兵力を保有するとともに、「純正空軍式作 戦」を実施可能かつ陸海軍の作戦にも転用可能な大型機は陸海軍のうちどれかに併合し て保有させる。

その上で、上記の形態のいずれを採用するかが空軍独立問題の本質であるとして、

70 「昭和12年7月 航空軍備に関する研究 海軍航空本部」（⑤航空部隊—航空本部—60）（防衛研究所）。こ  
れは当時、海軍航空本部教育部長であった大西瀧治郎大佐によって執筆された（「研究」添付の史料経歴票より）。  
ここでは陸海軍に現状のまま航空兵力を維持させる「分属空軍制」も概念整理上挙げられているが、具体的な  
検討の対象となっていないので削除した。

- ① 統一空軍制は理想的形態ではあるが日本の陸海軍の作戦予定地域の相違により不可。
- ② 独立空軍制は陸空軍にはメリットがあるものの、海軍としては制海権獲得のため固有の大型機をますます必要としているため不可。
- ③ 純正空軍制は陸海空軍ともに大型機を保有することが経済的ではないため不可。

と論を進めた後、以下のように結論した。

- 空軍の独立は当面の間、陸海軍それぞれの作戦予定地域に基づく用兵上の要求に適合しないため、どの方式であっても採用は不可。
- 現状、海軍の航空兵力は陸軍作戦に協力できるとともに「純正空軍式作戦（筆者注：戦略爆撃のこと）」も可能であるが、陸軍の航空兵力が海軍作戦に協力することはほとんど期待できず、あたかも「海軍に依る併合空軍制採用の観を呈しつつあり」。
- 将来、海軍自体が「其の内容に於て著しく空軍化」し、大航空兵力の保有が絶対必要となった際には「純正空軍式作戦」も海軍により実施することが適当であり、この場合に「海軍に依る併合空軍制を採用するを賢明なりと確信す」。

即ち、海軍航空関係者の見解は、当面は陸海軍に航空部隊を分属させた現状の維持であるが、将来において海軍が大型機による航空主兵に転換した際には、戦略爆撃も海軍機により実施するというものであった。つまり、海軍主体の併合空軍制の採用を可とする意見であったが、それは同時に空軍が独立することを認めないということであった。

### (3) 海軍の総意

このように、海軍内部でも航空機の性能と役割に対する期待値に応じて見解が分かれていたが、海軍全体としては依然として、陸軍が唱える空軍独立論には反対であった。永野修身海軍大臣は帝国議会において、英仏伊の空軍独立は航空母艦などの海上航空の発達を考慮しておらず、陸上航空主体の考えであることや、英仏空軍は海軍との関係に問題を抱えていることを挙げ、逆に米国の事例は陸海軍が個別に航空兵力を

持つことが有利であることを例証している、との立場を繰り返している<sup>71</sup>。

また海軍航空本部長などを歴任した安東昌喬<sup>72</sup>は、雑誌上の問答形式により、前述の高橋常吉による空軍独立賛成論に対する明白な反駁を行っている。そこでは空軍独立が「世界の趨勢である」ことは証明されておらず、重複防止などの経済上の問題は陸海軍の「平時の協調精神により解決可能」であると述べた上で、中型機以上を海軍の指揮下に置くという、前述の高橋の現実的なアイデアについても以下のように却下した<sup>73</sup>。

問 近年、海軍は「空軍の独立作戦は認めて居るが、艦隊に協同する協同航空の所要兵力と其の指揮系統をどうするか（筆者中略）が適当であるならば敢て空軍統一に異論はない」という意見に至っていると聞かすが、事実関係如何。

答 当局者ではないので返答いたしかねるが、それは間違いだと思う。若い戦争を知らない士官などが実際に適応しない理論上に過ぎないことを述べているような場合もあるが、それは海軍の中では一部分に過ぎず、海軍の確固不動の方針は、海軍大臣が縷々議会で答弁しているとおりである。

### 3 1930年代における空軍独立論の特徴

1930年代における陸軍の航空独立論に対する海軍の反応は、1920年代と同じく、独立を認めないというものであった。海軍航空関係者は、軍令部の意見を視野狭窄であると非難したが、結論としては海軍作戦に必要な航空兵力は絶対に手放せないというものであり、これは航空機の能力に対する見解に大きな相違があるとはいえ、軍令部も海軍航空本部も陸軍に対しては一枚岩で抵抗した。

この海軍による強固な反対理由は何を背景としたものであったのだろうか。まず、1920年代と同様、それまでの陸海軍間における航空分野をめぐる対立が一因であったことは、「航空軍備に関する研究」において「行きがかりに囚われることなく」研究する必要があると述べていることから推察できる。他方、1920年代と大きく状

71 「空軍独立問題に就て」『有終』第23巻第1号（1936年11月）93-94頁；「空軍統一問題に就て」『有終』第25巻第3号（1938年3月）76-77頁。

72 海兵28期。霧島艦長、霞ヶ浦航空隊司令、海軍航空本部長などを歴任。最終階級は中将。

73 海軍中将 安東昌喬「空軍問答」『有終』第24巻第2号（1937年2月）26-32頁。

況が違うのは、航空機の能力（特に搭載量及び航続距離）における大きな発達であり、それは航空機単独の作戦を、地上にせよ海上にせよ、あるいは敵国の戦略上の要地に対する空襲にせよ、実行可能なものとしていた。また1930年代には、航空部隊の数も陸海軍ともに大幅に拡大していたのみならず、更なる拡張が計画されていた。そのため、1920年代に「規制維持」の理由とされた、航空機の性能の未発達及び航空部隊数の不足という問題点は解消されていたと言ってよい。

しかし、航空機の能力が大きく発達したことが、海軍にとってはかえって従来の艦船主体の用兵から航空主兵に大きく舵を切ることを可能とした。このため海軍航空関係者は、1920年代よりもはるかに強烈に海軍固有の航空兵力の維持に固執することになった。そのため1930年代に海軍が前時代に勝るとも劣らぬ反対論を張った理由は、航空戦力が将来の海軍作戦にもたらす価値に対し、純粹に強く期待していたと言ってよいと思われる。これは、前述の安東昌喬が陸海軍及び民間の間での航空の統一あるいは連携の必要性は強く認めており、必要ならば民間航空を陸軍航空本部の所管においても構わない、とまで言い切っていることにも表れている<sup>74</sup>。

また、1930年代には欧州でも多くの国が空軍を独立させているが、海軍は日本の置かれている地理的・戦略的状况を考慮する必要性も強調している。これは陸軍が満州でソ連、海軍が太平洋で米国を仮想敵としていたこともあるが、陸軍が明らかにドイツ空軍の独立とその目覚ましい発展に幻惑されていることに対する生理的反発も作用したと思われる。海軍における航空主兵論者の一人である山縣正郷<sup>75</sup>は、海軍としては陸軍が「多分にドイツ流に行かんとするから」反対したと述べている<sup>76</sup>。安東昌喬も「世界の大勢と云うて、状況の全く異なって居る国の例を鵜呑にすることは大禁物だと思う。斯かる大勢論者の議論は動もすれば元来立ち後れの我航空を知る国民の俗耳に入り易く」と警告している<sup>77</sup>。

それと裏返しに、海軍が米国の事例を航空兵力の陸海軍への分属制の成功例として強調していることも、1930年代の空軍独立論の特徴である。ただし米海軍と大きく違うのは、日本海軍は大型機—海軍流の呼び方をすれば「純正空軍式」—による基地航空兵力の充実を目標としていた。そのため、海軍の大型機は航続距離・搭載量とも

74 安東「空軍問答」31頁。

75 海兵39期。空母鳳翔艦長、海軍航空廠総務部長、海軍航空本部総務部長、第26航戦司令官などを歴任。最終階級は大将。

76 山縣正郷『ある提督の回想録』（株式会社弘文堂、1966年）178頁。

77 安東「空軍問答」31頁。

に長足の発展をし、この時期に96式陸上攻撃機や1式陸上攻撃機などの優秀機を生み出すことになる。これらの結果、海軍の航空主兵論者の主張は「帝国の軍備は陸軍と海軍即空軍の二軍にて進むべし<sup>78</sup>」との結論となった。

## おわりに

このように、戦間期の空軍独立論においては、総じて陸軍が国防上の見地から述べているのに、海軍はあえて問題を細分化することにより反対の論拠を見つけているように思われる。その一方で、第二次世界大戦中に大型機による空襲を大規模に行い、「純正空軍式」の空軍運用を行った米陸軍航空軍が、大戦後独立して米空軍の母体になったことも鑑みると、空軍独立の主導権は大型機を保有しているかどうかが鍵であり、日本では海軍が長距離打撃力のある大型機を重要視していたことが議論を大きく左右した。1920年代は、航空機の能力不足により空軍独立は先送りとされたが、1930年代には航空機の能力が飛躍的に上昇したことがかえって空軍独立を阻害したと言えよう。同時に、陸軍が主に想定する満州での戦争では長距離打撃力がそれほど必要とされず、大型爆撃機の保有が陸軍では一部の例外を除いて長らくオプションとして考慮されてこなかったのも事実であった。そのため、陸軍のドイツにならって空軍独立を目指すべきという主張は、却って海軍の反発を強める結果となった。

一方、空軍独立論の中で陸海軍が折り合っている最大の点は、器材の統一や製造・研究施設の重複回避などの経済上のメリットであり、陸海空軍すべて大型機の保有が可能となる純正空軍制は否定された。しかし高橋常吉が海軍に艦隊航空は握らせるも「中型攻撃機以上を空軍として之に直轄せしむるという方式」を提案している<sup>79</sup>ように、陸軍も長距離爆撃機が将来の航空戦を制する空軍の主力だと認識しており、これを海軍のみに保有させる意図はなかった。

その後、太平洋戦争において航空要員・器材の配分問題が陸海軍間の最大の懸案の一つになり、最後まで解決されなかったことはよく知られている。この配分問題は英空軍独立に際しての大きな理由であり、第一次世界大戦の教訓として日本では早くから認識されていた。特に防御正面に比して資源の少ない我が国が、経済性のメリットを考慮することは当然であった。しかし、陸海軍それぞれの想定戦場が異なる中、ま

78 山縣『ある提督の回想録』179頁。

79 高橋常吉「空軍の独立論に就て」28頁。

た軍事技術が急速に発展する中、それぞれが航空戦力を重視していたことも相まって、長距離航空打撃力を発揮できる空軍の独立は実現しなかった。陸海軍の戦略レベルの対立が当時の防衛力整備にとって最大の障害であったことは否定できない事実である。その一方で、最新の軍事技術の登場に際して、その有効性を正しく認識するのみならず、どの軍種がその軍事的能力を最大限に発揮できるかを軍種のセクショナリズムから離れて見極めることの重要性を、戦前の空軍独立問題は示していると思われる。