

海軍航空の躍進とその限界－対米航空戦劣勢の要因分析－（要旨）

令和 2.2.2 横山久幸

はじめに

本講演は、日本海軍が海軍軍縮以降、航空戦力の重要性を十分認識し、太平洋戦争においても緒戦の真珠湾攻撃において空母機動部隊の先鞭を切ったにもかかわらず、開戦前において何故航空軍備重視へと大胆な転換ができなかったのか。そして、航空戦が消耗戦となるであろうことも十分認識していたにもかかわらず、何故対米航空戦において劣勢へと追い込まれていったのか。その要因の一端について生産力、人的戦力及び航空基地設営能力から私見を述べたものである。

1 海軍航空の発達と変遷

海軍航空本部が航空機の試作計画を策定したことによって、航空技術は飛躍的に発展することになり、12年度試作計画では一二試艦上戦闘機（零戦）、一四試局地戦闘機（雷電）、一三試双発戦闘機（月光）など太平洋戦争で活躍することになる航空機が生み出した。この時期は、海軍軍縮の制約から脱し自主的軍備を追求し始めた時期に重なり、航空戦力の重要性が認められ航空軍備の充実が図られ、運用上の研究も進展した。しかし依然として海軍の主流は伝統的な大艦を主兵とする思想であった。

軍縮条約脱退後自主的軍備として初めて策定された昭和12年度海軍補充計画（マル3計画）は、米海軍の戦艦を上回る性能を求めた大和型戦艦2隻が要求されたが、続くマル4計画は、航空戦力、特に基地航空戦力の拡充を目指す画期的な計画であった。大和型戦艦はマル3から5計画で4隻2隊、計8隻を建造する計画であったことから、航空軍備を最重点としたマル4計画の合議の段階でも戦艦建造取り止めの問題は起こらなかった。この時の海軍大臣が米内光政大将であり、次官が山本五十六、軍務局長が井上成美少将であった。当時の海軍首脳は軍備思想に対する趣向を察することができよう。

こうした海軍用兵に思想的混乱が生じた背景には、航空戦力の発達があまりにも急激であり、日中戦争での教訓があったとはいえ太平洋戦争のような一大航空消耗戦の様相を予測することが極めて難しかったことがある。それでも日米ともに航空戦力を海軍必須の戦力として認識し、欧米列国のなかにあつて日米の海軍航空が最も優れていたことは明らかであり、なかでも海軍は米海軍よりも航空用兵に関しては、開戦当時は勝るとも劣るものではなかった。

2 海軍航空の限界－航空軍備重視への転換と消耗戦

米海軍が第二次ビンソン計画（1939年～）による軍備増強を開始したことから、海軍はマル4計画（昭和14年度～19年度末 この計画から「充実計画」と称した）を立案する。ところが米国は欧州と極東の情勢悪化を受けて第3次ビンソン案を成立させた（40年6月）。海軍は、第3次ビンソン案に対抗するために軍令部要望マル5計画をまとめる

が、当時の日本の経済力、工業力からこれ以上の軍拡競争には耐え得ない状況にあった。そのようななか米国が大西洋・太平洋両方面に同時に対処することを目的とするスターク・プランを策定するに至っては、もはや対案さえ苦慮する有様であった。

開戦時の日米航空戦力見積もりに関し、海軍は進攻作戦に充当できる兵力を約1,700機とし、米国が当面对日正面に充当可能な陸海兵力を2,600機をでないと判断していた。陸軍航空兵力を加算すれば初期の航空戦は日本側に有利に展開するものと予期していた。それでも開戦後の生産力は米国が10倍以上優位にあることから、仮に米国側が航空戦力を他正面に充当する必要がある、あるいは長大な補給輸送路経由の不利による補給能力低下を3割程度と見込んでも補給能力の比率は、米国が日本に7から8倍していると推定された。こうした判断に基づく海軍の対米戦に対する認識は、長期戦は戦えないという判断であり、そのためには消耗戦に巻き込まれることは避けなければならないことであった。連合艦隊司令長官の山本五十六大将がそうした判断に基づき艦隊決戦を求めた結果として生じたのがミッドウェー海戦であったことはよく知られている。

3 戦勢の変化と航空軍備重視への転換

米海軍は、日本の真珠湾攻撃によって戦艦が壊滅的打撃を受けたものの空母が無傷であったことからいち早く航空主兵に転換した。一方、海軍はマル5計画の検討において航空戦力重視の姿勢を打ち出していた。こうしたなかミッドウェー海戦において海軍は正規空母8隻のうち作戦に参加した4隻総てと艦載機の全部を一挙に失うことになった。

このため艦政本部は、空母の急増多量建造の実行計画案「航空母艦緊急増勢計画」を早急にまとめ、軍令部もこれまでの軍戦備計画を根本的に改め、空母を含めた航空戦力の増勢と潜水艦及び対潜用小型艦艇の急造などを優先、戦艦などの大型艦の建造を見合わせるというマル5計画を大幅に修正した改マル5計画を策定した。

改マル5計画が緒についた17年8月、ガダルカナル島に米軍が来襲し飛行場を占領すると、その争奪をめぐって日米間で戦闘が繰り返され一大消耗戦の様相を呈した。さらに戦線が南東方面ソロモン群島に拡大し島嶼の争奪戦が展開され、戦局は次第に海上補給作戦能力の強化、対潜戦力及び陸上防備戦力等の緊急増勢を必要とする様になった。このため軍令部は、海上補給能力、潜水艦戦能力及び陸上防備兵力等の緊急増勢を図るマル戦計画と称する第二段戦備を策定した。しかし、18年2月のガダルカナル島からの総退却によって、戦線を整理し現占領地の防備を固め来攻する連合軍を撃破する持久作戦、いわゆる第三段作戦に転換することになった。

こうして戦勢が劣勢に傾くとともに海軍は第二段戦備によって大型艦の建造取り止めを決心し、続く第三段戦備によって航空戦力の整備を優先第一として、ようやく海軍軍備を航空主兵に基づく新たな兵器体系へと転換させることになった。

4 航空戦力劣勢の要因

「日本海軍が艦隊編成の改革に乗りだし、空母中心の戦略艦隊を編成したのは、ミッドウェー海戦直後であり、いかにも遅きに失した感が深い」とよく言われるが、太平洋戦争で出現したような空母機動部隊による航空戦、島嶼をめぐる局地の攻防戦、持久消耗戦となった基地航空戦などといった戦いは、それまでの海軍作戦ではまったく想定し得ないことであり、それは米海軍も同様であった。仮に航空消耗戦を想定したとしても、航空機の生産には高度な製造技術と莫大な経費を必要とすることから、航空機産業を平時に戦時の生産体制を維持することは、どのような国であっても容易なことではないことは論を待たない。

海軍はマル4計画によって航空戦力の拡充に乗り出し、官民の航空兵器の生産力拡充にも乗り出した。しかし、太平洋戦争において航空戦力が日米間にかなりの懸隔を生じたことは周知のことである。こうした航空戦力が劣勢に陥る背景には日米の国力差があることは明らかであるが、ここではその一端として生産力、人的戦力、航空基地設営能力について見てみたい。

(1) 生産力

生産力に関しては、米国が終始圧倒的な生産力を誇っていた。こうした生産力格差の要因について、当時の航空関係者は、第一に量産体系の構築が不十分であったこと。第二に量産に対する準備が不足していたこと、第三に兵器の更新改修の要求が激しく、この対応に追われ量産に支障をきたすことになったこと、第四に全般に技術者が不足し海軍自体はいうに及ばず民間製造会社も多大の不足をきたしていたこと、第五に生産能力拡充計画、生産計画などの作成の際にあまりにも前提条件を多く設定し、資材の入手、工作機械の導入、労務者の増員などの条件について、その能否が十分に検討されなかったことを挙げている。

米国は平和産業である巨大な自動車産業を軍需産業に転換して、航空兵器の量産を実施したことは、航空機産業の裾野の広さを象徴する出来事として引き合いに出されるが、開戦の時点で日米自動車産業には実に35年の格差があったといわれている。しかも、戦勢が不利になるに従い、生産資源の枯渇、海上輸送力の喪失から原材料の輸入が激減し、航空機生産能力が最高に達した19年には原材料の欠乏が甚だしく、特にボーキサイトの輸入が急減してアルミニウム新地金の生産に大打撃となった。しかし、生産力低下に決定的な影響を及ぼしたのは、空襲の激化とそれに伴う関連工場の分散疎開であったという。

(2) 人的戦力

第二段作戦転換時の海軍の保有機数は、開戦時のそれをようやく維持している程度であったが、ガダルカナル島作戦によって航空機と搭乗員を大きく損耗することになる。こうした損耗の原因には、第一に戦いが長期化するものの搭乗員を交代休養させる数的余裕がなかったこと、第二にその補充に若年層が充てられることになり、技量が未熟で部隊訓練も不十分なまま作戦に投入されてますます消耗が激しくなったこと（17年秋頃には南東方面作戦部隊の消耗は95%以上となり補充も至難となった）、第三に改マル5計画は航

空優先であり航空要員の養成も膨大な数であったが、ガダルカナル島のような作戦を遂行しながら搭乗員を急速に養成しなければならなかったこと、第四に不足する人員、機材、施設をもって如何にして質の低下を来さず大量の要員を養成するかが課題であったことがある。

19年4月の人事局起案の海軍大臣の上奏案は、「搭乗員の損耗は特に甚だしく、開戦時に於ける搭乗員は今日迄の航空戦に於て過半数は戦没し、現在保有のものはその大部分が開戦後養成せられましたるものであります関係上・・・一面敵に備えつつ一面練度の向上を図りつつあります。」まさに人的戦力の養成が消耗に追いつくことが難しい状況になっていることを物語っていた。

(3) 航空基地設営能力

ガダルカナル島に続く南東方面の戦いで、海軍は初めて長期にわたる航空消耗戦を経験し、緒戦の優勢から一転して劣勢に立たされることになった。その要因の一つに東南方面での基地設営能力が不十分であったことがある。基地航空戦力をもってする航空撃滅戦は、主力となる戦闘機の行動範囲内の目標に限られ、ガダルカナル島との中間に航空基地の設営が考慮されたが、実行に至らず航空撃滅戦が不徹底となり損耗が多くなった。

基地設営能力が十分でなかった要因には、海軍の航空作戦が予め設定された攻撃基地を利用することを前提としており、飛行場の急速設営や基地防御に関心が薄かったことが挙げられるが、それ以上に飛行場の急速造成のための機械化が遅れていたことがある。国内自動車工業が未発達であり機械化が遅れたこと、しかも日本の土木事業が失業対策上機械力の使用に消極的であったことから、土木機械の開発がおこなわれていなかったことが背景にある。

まとめ

太平洋戦争において展開されることになる航空消耗戦が如何なる様相を呈するか、日米ともにその本質を見出し得なかったことは同様であり、開戦後の消耗戦への対応はまさに国力如何にかかっていた。山本五十六など海軍首脳が短期決戦を指向した背景には、そうした日米の国力差に対する冷徹な認識があったことは確かであるが、ガダルカナル島以降の戦いにおいて消耗戦に引き込まれはじめて、その本質を知ることになる。

太平洋戦争における航空戦力劣勢の要因に関し、本講演では生産力、人的戦力及び航空基地設営能力について述べたが、いずれも航空戦力の範疇ではない国家としてもエア・パワー（国力）が基盤となっていることが理解できよう。この意味で海軍航空は圧倒的なエア・パワー（国力）の米国に対してよく善戦したといえようが、ブレークスルーをおこし得る兵器の出現による軍備革新について将来戦の本質を見抜くことの難しさを同時に教えている。将来の航空消耗戦を正しく認識していたのは航空畑の大西瀧治郎であったことは講演のなかで述べたとおりである。

以上