

【論考】 2024年3月7日掲載

## 機動戦闘兵種

総合企画部 2等陸佐 樋口俊作

はじめに

日本陸軍には、機動戦闘兵種という語があった。あった、と言ってもこの語がなんらかの公式の文書に示されていたわけではない。騎兵が自らをそう呼んでいたというだけのことである<sup>1</sup>。したがって、騎兵を指すという以外に明確な定義があるわけでもない<sup>2</sup>。2024年現在、機動戦闘兵種という語はあまり耳にしない<sup>3</sup>。しかし、仮に陸上自衛官に対して現代の機動戦闘兵種は何かと問えば、その語の持つイメージから、機甲科職種だという返答が多数戻ってくると予想される<sup>4</sup>。日本陸軍の騎兵と機甲兵の歴史的な関係を知っている者からも、同様の答えが返ってくるだろう<sup>5</sup>。筆者自身も機甲科職種の陸上自衛官であり、同じことを問われれば、同様の回答をする。

では、機動戦闘兵種は今後も機甲科職種であり続けるかと問われると、自信をもって回答することができない。なぜなら、現在の機甲科職種は将来のあり方を決める岐路にある、そのように筆者は考えているからである。

本稿の目的は、現在の機甲科職種が岐路にあることを示すことである。併せて、この岐路の存在に大きな影響を与えるものは、機甲科職種の隊員が自らをどのように考えているか（以下、「アイデンティティ」という）であることを述べる。

筆者が現在の機甲科職種は岐路にあると考えている理由は、日本陸軍の騎兵が直面した問題と、現在の機甲科職種を取り巻く環境に起因する問題の類似性にある。よって、まず騎兵が抱えた問題を考察し、次に現在の機甲科職種を取り巻く環境を考察する。筆者は、機甲科職種が進み得る道は2つあると考えており、機動戦闘兵種としての道と機械化装甲兵種

---

<sup>1</sup> 佐久間亮三、平井卯輔編『日本騎兵史』下巻（萌黄会、1963年）95頁。

<sup>2</sup> 『日本騎兵史』には「機動力と戦闘力による独立戦闘力」があることが機動戦闘兵種であると考えられていたと読み解ける文章がある。同上。

<sup>3</sup> インターネットの大手検索サイトで「機動戦闘」を検索すると「16式機動戦闘車」が、「機動戦闘兵種」を検索すると筆者の騎兵論文（樋口俊作「日本陸軍における騎兵の役割の変化と継承」『戦史研究年報』第25号（2022年4月）1-31頁）が検索の上位に表示される。<http://www.google.co.jp>（参照 2024-2-15）。このことから、2024年現在、機動戦闘兵種という語が一般的にはあまり使われておらず、ほとんど死語になっていると考えられる。

<sup>4</sup> 陸上自衛隊の職種（普通科、機甲科、特科等）は、日本陸軍の兵種よりも兵科に近い。兵種とは兵科（歩兵科、騎兵科、砲兵科等）の中の特技による区分（例えば歩兵科の中の戦車兵）に当たる。ただし、本稿の論旨上、兵科と兵種を厳密に区分する必要はないため、本文中では兵種という語のみを使用している。

<sup>5</sup> 日本陸軍の機甲兵は、騎兵を廃止することで誕生した。

としての道である。それぞれの具体的な内容は後述する。また、なぜこの岐路に機甲科隊員のアイデンティティが影響するのかは、本稿全体を通じて逐次述べていく。

本研究の価値を述べる。陸上自衛隊には16の職種があり、それぞれの職種が独特の機能を発揮することで陸上自衛隊全体の能力が発揮される。このため、ある特定の職種の変化であっても、陸上自衛隊全体に影響を及ぼす可能性がある。本稿で機甲科職種について考察することは、将来の陸上自衛隊のあり方の検討に貢献できるものと筆者は考える。

予め断っておくと、筆者は機甲科職種の総本山である富士学校機甲科部の勤務経験はなく、装備行政に携わった経験もない。つまり、筆者は機甲科職種の将来に直接影響を与える立場を経験していない。そして、本稿も機甲科職種の組織的な見解を全く踏まえずに書かれたものである。

## 1. 日本陸軍騎兵が通った道

### (1) 騎兵と機動戦闘兵種

機動戦闘兵種がどのような特性を有するのかを明らかにするため、騎兵の特性を考えてみよう。まずは対象を日本陸軍に限定せず、騎兵一般の性質を見てみたい。

騎兵の一般的な特徴は、馬に乗って戦うことにある。もっとも、騎兵にはいくつかの種類があり、戦闘のみがその任務というわけではなかった。よって、もう少し範囲を広げて、騎兵の特徴は、馬に乗ることを手段として与えられた任務を達成することにあるとしても良いだろう。馬に曳かせた車で戦うとすれば、それは戦車（チャリオット）と呼ばれる。移動時のみ乗馬で、戦闘時に下馬するならば、その兵は乗馬歩兵と呼ばれる<sup>6</sup>。

また、騎兵は基本的に集団である。騎士や騎馬武者、あるいは歩兵部隊指揮官のように、地位的ないし技能的に馬に乗ることのできる将兵がいたとしても、歩兵の集団に混じった個々の乗馬兵を騎兵と呼ぶのはなかなか難しいように思われる。

馬に乗ることによって、騎兵は卓越した機動力を発揮した。本稿でいう機動力とは、最高速度、恒常的に発揮できる速度、一定期間内に移動できる距離、気象や地形（土地の形状、土質や植生等）への適応力といった移動に関する総合力のことである。

騎兵はこの機動力を活かして、戦闘をはじめとした様々な役割を担った。ここからは日本陸軍の騎兵について見てみよう。1912年版の『騎兵操典』には、騎兵の役割に関して次の記述がある。

「騎兵ハ会戦前遠ク敵方ニ進出シ諸種ノ情報ヲ収集シ戦勝ノ基ヲ開カサルヘカラス此目的ヲ達スルニハ全力ヲ尽シテ敵ノ騎兵ヲ撃破シ以テ行動ノ自由ヲ得ルコト緊要ナリ又会戦ニ方リテハ他兵種ト協同動作シ其終局ニ際シテハ猛烈ニ敵ヲ追撃シテ戦闘ノ効果ヲ偉大ナラ

---

<sup>6</sup> もちろん例外はある。例えば、竜騎兵は、騎兵の名を冠しているが、戦闘時は基本的に徒歩であった。

シメ或ハ果敢ナル逆襲ヲ断行シテ友軍ノ戦勢ヲ挽回セサルヘカラス<sup>7)</sup>

ここに記載されているのは、諸兵種から成る部隊の一部としての騎兵の役割である。戦場に向かう軍主力の前に、騎兵が前進する。そして、軍主力の交戦の前に騎兵同士の戦闘が行われる。敵騎兵を撃破することで、敵軍主力に関する情報収集を行うことが可能になる。同時に、敵騎兵による自軍主力に対する情報収集を妨害することが可能となる。加えて、これらの活動を通じて、自軍主力の戦場における準備を容易にさせ、敵軍主力の準備を妨害することができる。軍主力の交戦時は、歩兵や砲兵等と連携して戦闘を行う。軍主力の交戦が有利に進めば敵軍の追撃を行い、不利になっていれば逆襲を行って状況を打開する。この中でも情報収集や追撃は、騎兵の機動力が特に発揮される場面である。主力と同じ速度で行動しては、これらの役割は果たせない。

騎兵によるこれらの活動によって軍主力が得られるものは、主導性である。情報収集により、軍主力の指揮官はより適切な判断ができるようになる。軍主力の到着に先立って戦場を支配することで、主力はよりよい準備ができるようになる。追撃を行い、当面の敵部隊の撃破を確実にすることで、次の戦闘をより有利に開始することができる。逆襲は一度失った主導性の回復行為である。

これらの他に、騎兵は挺進行動を行った。挺進行動とは、軍主力から遠く離れて独立的に行動し、敵軍の側面や背後で破壊活動や情報収集を行うものである。これも騎兵の機動力があってこそ成り立つものであった。

次に、騎兵の戦闘手段を見てみよう。騎兵には2種類の戦闘方法があった。乗馬戦と徒歩戦である。乗馬戦は馬に乗ったまま敵に突撃していくもので、使用する武器は軍刀であった。徒歩戦は基本的に歩兵の戦闘と変わりなく、銃と銃剣ないし軍刀が用いられた。徒歩戦では馬は使用されない。高い機動力を発揮しながら戦闘し、かつ、馬による機動力をそのまま戦闘力に変換することができるのは乗馬戦のみであり、騎兵が伝統的に重視していたのも乗馬戦であった。つまり、騎兵は役割から見ても、戦闘手段から見ても、馬に乗ることを重視していた。

本項で述べてきたことをまとめると、機動戦闘兵種とは次のような特性を有している兵種であることが分かる。

- ・軍主力よりも高い機動力を有していること
- ・軍主力からある程度独立して任務を遂行できること
- ・機動力を戦闘力に変換できること、または、機動力の発揮を通じて与えられた任務を達成できること

そして、これらの内容が機動戦闘兵種としてのアイデンティティということになる。また、軍主力は機動戦闘兵種を活用することで、主導性を獲得できたのである。無論、軍が主導性を獲得する方法は他にもある。例えば、優れた先見性や洞察力、行動の柔軟性、各将兵の自

<sup>7)</sup> 陸軍省『騎兵操典』(1912年) 1頁。

主積極的な行動、敵より質・量の優れた装備、高い補給力等、挙げればきりが無い。それでも、物理的な移動を主導性の源にできる機動戦闘兵種を有することに重要な価値があることは変わらない。

ここで1つ付け加えておきたい事項がある。騎兵が機動戦闘兵種としての特性を発揮し得たのは、馬という道具を使用したからであった。つまり、騎兵は機動戦闘兵種としてのアイデンティティを有しているとともに、馬に乗る兵種というアイデンティティも併せ持っていた。

馬が唯一の快速機動手段である内は、2つのアイデンティティは一致していた。しかし、馬の機動力が失われたり、他の機動手段が発達したりしてくると問題が生じてくることになる。

## (2) 日本陸軍の騎兵が直面した問題

日本陸軍の騎兵が誕生した19世紀後半は、世界的に見れば騎兵の衰退期に当たる。騎兵の衰退に影響を与えたのは火力の発達である。さらに20世紀に入ると、航空機と戦車（本稿の以下の戦車は全てタンク）の登場が騎兵の価値に影響を与えることになる。それぞれ見てみよう。

まずは火力の発達である。先述のとおり、騎兵が重視したのは乗馬戦であり、用いる武器は軍刀であった。乗馬戦を企図する場合、軍刀の有効範囲、すなわち敵兵士と直接接触する間合いに入るまで、騎兵は敵に対して無防備であった。未発達であった時代の銃砲は、射程距離が短く、精度も低く、発射速度（単位時間当たりの発射数）も低かった。たとえ目標とする敵から射撃を受けたとしても、騎兵はその敵に辿り着くことができた。しかし、火力が発達してくると、騎兵は敵に辿り着く前に壊滅的な打撃を受けるようになる。

一方、徒歩戦であれば火力の発達にも対応できた。自らも射撃できるし、乗馬していない分だけ被弾する面積も少なくなる。ところが、この場合は馬による機動力を放棄することになってしまう。

馬に乗ったまま戦えないということは、騎兵に与えられた役割の多くは遂行困難になるということを意味する。騎兵の役割であった軍主力に先立ち情報収集を行うことや戦場を支配すること、敵軍主力の追撃や逆襲も、戦闘力と機動力を同時に発揮できてこそ成り立つものであった。

次に、航空機を見てみよう。騎兵の主要な役割の1つに情報収集があった。この役割は、騎兵が軍主力よりも高い速力を有していたことで可能になっていたものである。航空機は騎兵よりもはるかに高い速力を有しており、何より高所から地上を見渡すことができた。そうすると、航空機による情報収集は、騎兵のそれに比べて大きな利点を持つことになる。ただし、航空機は気象の影響を受けやすく、在空時間も限られるため、騎兵の情報収集を無用にしたわけではない。それでも、従来は騎兵の専任事項であるとも言えた情報収集は、航空機に依存する部分が大幅に増えていった。情報収集の他にも、航空機による爆撃や空挺部隊

の登場は、騎兵の挺進行動の価値を低下させることになる。

戦車は第1次世界大戦中に登場した。初期の戦車は鈍足で、歩兵とあまり変わらない速度しか発揮できないほどであった<sup>8</sup>。しかし、移動速度が遅いとしても、戦車は銃弾に耐えられる装甲を有しており、塹壕戦で歩兵や騎兵が失った機動力を発揮することができた。第1次世界大戦後も戦車をはじめとした装甲戦闘車両は発展を続け、高速化、重装甲化、高火力化あるいは用途の多様化が進んでいくことになる。第1次世界大戦を観察した日本陸軍も、戦車の研究・開発を進めるようになった。

火力の発達により戦場における機動力を喪失した騎兵に代わり、装甲戦闘車両が戦場における機動力を回復する可能性を持つ兵器として台頭することになった。その後の技術の向上により、装甲戦闘車両の戦場外での速度も馬と同等か、それ以上に発揮できるようになった。そして、日本陸軍も戦車部隊を保有するようになる。日本陸軍騎兵も満州事変の頃には装甲戦闘車両の研究や保有を始めている。

将来の騎兵をどうするかに関して、日本陸軍内部では長い論争が行われている<sup>9</sup>。最終的に日本陸軍では騎兵を廃止し、騎兵と歩兵科内の戦車兵を合一して機甲兵を創設することになる。陸軍機甲本部の初代本部長は、最後の騎兵監である吉田恵中将であった。騎兵は自ら馬を捨てた。

ちなみに、「機甲」とは「機械化装甲」の略語である。機械化装甲とは、兵器としては戦車や装甲車といった、内燃機関で動き、装甲と火炮を有する装甲戦闘車両のことである。部隊としては、装甲戦闘車両を中心とした部隊のことであり、多くの場合、自動車化された歩兵や工兵、自動車で牽引される野戦砲や自走砲を保有するか配属されて運用される。このような諸兵種協同部隊は、一般的には機甲部隊と呼ばれる。

以下、装甲戦闘車両を使用することを任務遂行手段の中心に据える将兵を、本稿では機械化装甲兵種と呼ぶことにしよう。機械化装甲兵種は、装甲戦闘車両を使用することで機動力の発揮と戦闘力の発揮を同時に行うことができた。そして、機械化装甲兵種としてのアイデンティティは、装甲戦闘車両に乗ることで与えられた任務を遂行することにある。

なお、機甲部隊の将兵全てが機械化装甲兵種というわけではない。主要な任務遂行手段として装甲戦闘車両に搭乗する将兵のみが機械化装甲兵種に当たる。例えば、歩兵や工兵は自動車や装甲車で移動したとしても、その戦闘力が最も発揮されるのは下車した時であり、機械化装甲兵種には当たらない。また、彼らが下車戦闘時に自動車や装甲車に装備された火器を併用したとしても、戦闘力を発揮する主体はあくまで徒歩兵となる。

### (3) 考察 騎兵のジレンマ

---

<sup>8</sup> 英国における最初の戦車の要求性能は6.4km/hであったという。ケネス・マクセイ『メカニックブック 3 世界の戦車 技術と戦闘の歴史』(原書房、1984年)13頁。

<sup>9</sup> 騎兵内で行われた論争の経緯に関しては、筆者の別の稿を参照されたい。樋口「日本陸軍における騎兵の役割の変化と継承」17-27頁。

騎兵が機動戦闘兵種である所以は、その機動力にある。そして、その機動力は馬に乗ることによって発揮されていた。

騎兵は、機動戦闘兵種と、馬に乗る兵種という 2 つのアイデンティティを有していた。これら 2 つのアイデンティティが一致している時期は問題なかった。しかし、騎兵を取り巻く環境は変わった。特に第 1 次世界大戦以降、機動戦闘兵種であろうとするならば、装甲戦闘車両を活用していかなければならなくなった。一方、馬に乗る兵種であろうとすると、軍主力に貢献できる部分が少なくなり、あまり役に立たない存在になってきた。こうして、機動戦闘兵種と馬に乗る兵種という 2 つのアイデンティティは両立困難になった。

騎兵は機甲兵になったことにより、アイデンティティを馬に乗る兵種から機械化装甲兵種へ変化させた。この変化により、機動戦闘兵種としてのアイデンティティを維持することができたのである。機械化装甲兵種であることは、同時に機動戦闘兵種たり得た。

## 2. 陸上自衛隊機甲科職種を取り巻く環境

### (1) 機械化装甲兵種の一般的状況

陸上自衛隊の機甲科職種に触れる前に、戦車や機甲部隊といった機械化装甲兵種の一般的な状況を考えてみよう。

個々の兵器としての戦車が最も威力を発揮したのは第 1 次世界大戦であると筆者は考えている。当時の戦車は技術的には未発達であり、故障も多く、既存の兵器でも一応撃破可能であった。それでも、他に類似する兵器がない中で、戦車が登場したことの衝撃は大きかった。第 1 次世界大戦の戦場で失われた機動を戦車が回復したことは既に述べた。戦後、各国がこぞって戦車を研究し、導入しようとしたことや、ヴェルサイユ条約でドイツがその保有を禁じられたことからその衝撃の大きさは分かるだろう。

機甲部隊が最も威力を発揮したのは第 2 次世界大戦、特にその初期に行われた独仏（英）戦であったと筆者は考える。いわゆる電撃戦と呼ばれるドイツ軍による攻撃の成功は、おそらく今後も語り継がれるだろう。この時のドイツ軍戦闘部隊の数的主力は歩兵部隊であり、機甲部隊は一部に過ぎなかった。しかし、この機甲部隊による攻撃は、当時の一般的な認識をはるかに上回る速度で行われ、歴史的な大成功を収めたのである。

しかし、戦車や機甲部隊の一方的な成功はここまでであったように思われる。戦車が発達するのと同様に対戦車兵器や対戦車戦闘手段が発達してきた。対戦車壕、地雷、対戦車砲、歩兵でも発射可能な成形炸薬弾は第 2 次世界大戦終結までに登場しており、戦後には対戦車ミサイルが登場している。これらの対戦車兵器や手段を封じて機械化装甲兵種が活動できるようにするためには、歩兵や砲兵をはじめとした他兵種との協同が必要になる。騎兵の機動力を失わせた火力の発達と同じように、対戦車兵器も威力、射程、精度や誘導性能が向上してきている。すると、機械化装甲兵種が他兵種の協同や支援を必要とする地理的、時間

的範囲が拡大することになる。

確かに、機械化装甲以外の兵種も機械化されることにより、機動力が向上してきている。例えば、歩兵向けの装甲戦闘車両として歩兵戦闘車が開発された。この兵器の開発により、歩兵は乗車中でも一応戦闘力を発揮できるようになった。それでも、歩兵がその戦闘力を最も発揮できるのは下車している時である。下車歩兵と協同している限り、いかに戦車の最高速度が速かろうと、戦場で発揮できる速度は歩兵の速度に影響される。歩兵以外の兵種も機械化されてきているとしても、条件は歩兵の場合と変わらない。そして、戦車の行動範囲も協同する諸兵種が支援できる範囲に限定される。協同する兵種の速度や支援可能な範囲を超えて戦車が行動すれば、戦車は一方的に破壊されるだけとなる。

ちなみに、戦車と他兵種との協同の必要性そのものは、戦車が登場した頃から唱えられており、なんら新しいことではない<sup>10</sup>。しかし、その必要性に対する認識は第4次中東戦争で一層強くなったように思われる。諸兵種の協同が不十分なまま行われたイスラエル軍の3個機甲旅団規模による攻撃が、わずかな時間で対戦車兵器により頓挫させられたのである<sup>11</sup>。

対戦車兵器の発展以外にも、機械化装甲兵種の機動力を相対的に低下させる事項がある。これは簡単な話であり、他兵種の機動力が向上しているということである。例えば、第2次世界大戦当時のほとんどの国の歩兵師団は、その主力は基本的に徒歩で移動していた。他方、時期にもよるが、戦後は歩兵師団も自動車化されており、戦場外での機動力は機甲部隊とさほど変わらなくなってきた。

技術の発展により、たとえ装甲戦闘車両自体の性能が向上したとしても、機械化装甲兵種が戦場内外で発揮できる機動力の優越性は徐々に低下していった。前節で見たとおり、機動戦闘兵種であるためには、軍主力より高い機動力と独立した戦闘力、そして、機動力を戦闘力に変換できることが必要である。機動力も行動範囲も軍主力とさほど変わらなくなった機械化装甲兵種は、機動戦闘兵種としての性質を失ってきていると筆者は考える。

## (2) 新たな機動戦闘兵種の可能性

### ア ヘリコプター

20世紀から21世紀の初頭において、機動戦闘兵種としての機甲部隊の地位を脅かし得た存在は、おそらくヘリコプター部隊であろう。航空機が発展し、空軍という新たな軍種として独立したり、空そのものが新たな戦場となったりする中、ヘリコプターは地上軍と特に密接に連携し得た。

攻撃機や多用途戦闘機等のように対地支援に特化した固定翼機は確かに存在する。しかし、これらの航空機は空軍に所属する。他方、ヘリコプターの中でも、対地戦闘を行う戦闘

<sup>10</sup> 第1次世界大戦当時、フランス軍は戦車と歩兵の協同の必要性を認識していたという。フランス軍は戦車の速度を歩兵に合わせようとしたのに対して、ハインツ・グデーリアンは他兵種の速度を戦車に合わせようとした。いずれにせよ、戦車と他兵種の協同は第1次世界や戦間期には認識されていた。ハインツ・グデーリアン『戦車に注目せよ グデーリアン著作集』（作品社、2016年）92-93頁。

<sup>11</sup> 陸戦学会戦史部会『現代戦争史概説』（九段社、1982年）282頁。

ヘリコプターは自衛隊を含めた多くの国で陸軍種が保有している。戦闘ヘリコプターは地形に影響を受けない移動力を有し、同時に地形を利用して隠れることもでき、さらに、空中に停止することさえできる。それでいながら、発揮する速度は地上のあらゆる兵器を凌駕する。加えて、対戦車ミサイル、ロケット、機関砲等を装備しており、地上のあらゆる兵器を破壊する攻撃力を持つ。このように、ヘリコプターの中でも戦闘ヘリコプターは、陸軍の機動戦闘兵種らしい装備たり得た。

それでも、一般的には戦闘ヘリコプターは機動戦闘兵種と呼ばれない<sup>12</sup>。機動戦闘兵種という語が死語であることも理由の1つなのであろうが、筆者はその数が背景にあると考える。

故障による不稼働は勿論のこと、重装甲の戦車であっても撃破されることは当然あり、ある程度の数を揃えなければ部隊としての戦闘力を維持できない。戦車に対して対戦車兵器が発展したように、ヘリコプターに対しては対空兵器が発展しており、ヘリコプターも無敵というわけではない。機動戦闘兵種であるためには、その部隊の中にある程度の数量が必要なのである。

ヘリコプターは地上兵器に比べれば高価であり、準備できる数量は地上の装備に比べて限定的となる。装備の単価の他、乗員や整備員の育成、装備の維持や管理に掛かるコストも影響するだろう。加えて、戦闘ヘリコプターは瞬間的な打撃や制圧には高い威力を発揮できるとしても、ヘリコプターが在空できるのはせいぜい数時間である。戦場に常時滞在するためには、後方に待機させた別の部隊とローテーションさせるしかなく、やはり数が必要になってくる。

戦闘ヘリコプターは、単体の兵器としては十分に機動戦闘兵種になり得る可能性は秘めていた。しかし、集団を形成するほどの数を整備できなかったため、新たな機動戦闘兵種として台頭するには至らなかったのだと筆者は考える。

## イ 無人機

近年の技術発展により、戦闘ヘリコプターの弱点を克服する兵器が台頭してきた。無人機である。現在、戦闘ヘリコプターほどの積載力や長距離機動力はなくとも、戦車程度なら十分に無力化できる攻撃力を有し、車両よりは高速に移動できる無人機が戦場に登場している。無人機の中には回転翼を有し、ヘリコプターに類似する機動特性を持つものもある。価格も従来のヘリコプターや戦車に比較すれば安価である。

一言に無人機と言ってもその種類は多い。筆者が将来的に機動戦闘兵種になり得るだろうと考えている無人機は次のようなものである。すなわち、空軍の運用する固定翼機の活動高度よりも低空を基本的な活動高度とする。一般的な装輪車と同程度以上の最高速度を発揮でき、空中で停止または低速の飛行ができる。地表面を舐めるように移動できれば望まし

---

<sup>12</sup> 例えば、陸上自衛隊の対戦車ヘリコプター部隊や戦闘ヘリコプター部隊は、野戦特科部隊と同様の火力戦闘部隊として扱われている。



い。自律的な行動と人員による遠隔操作が併用できる。操作に必要な人数よりも多くの機体を制御できれば望ましい。自爆または搭載する火器の利用により、人員または装甲戦闘車両を無力化（戦車の正面装甲を貫ける必要はない）できる。歩兵が携行できる無人機よりは大型で、1両の車両に複数機を搭載できる。また、離陸または射出も車両から行える。単機の航続時間は短くても、それを補う数を準備できる。

戦場で行動する車両に装甲が必要な理由は、残存性を高める必要があるからであり、中に人員が搭乗しているからでもある。人員が搭乗せず、使い捨てできるのであれば、残存を目指す必要はなくなる。現在運用されている無人機一般がそうであるように、人員の搭乗スペースと装甲が不要になれば、その装備の小型・軽量化を図ることができるようになる。個々の装備という視点では、防御力の低下による不利と小型・軽量化の利点のどちらが大きくなるかは筆者には分からない。しかし、個々の装備が安価になる分、数を準備でき、集団としての残存性は高まるだろう。高い機動力を有した無人機の集団が新たな機動戦闘兵種として台頭していくと筆者は考える。

### （3）陸上自衛隊機甲科職種その1 戦車部隊、機動戦闘車部隊

陸上自衛隊の機甲科職種の部隊は、長らく戦車部隊と偵察部隊であった。近年、機甲科部隊の編制が多様化し、機動戦闘車部隊と水陸機動団内の上陸戦闘部隊（大隊）が加わった。

この内、戦闘を主任務とする戦車部隊と機動戦闘車部隊を見てみよう。まずは戦車部隊である。基本的には第1項で見た機械化装甲兵種一般と状況は変わらない。諸職種と協同することで戦車部隊も戦場で十分に戦うものの、その相対的な機動力は低下しつつあり、機動戦闘兵種としての特性を発揮しづらくなってきている。

陸上自衛隊に限ったことではないものの、現代の戦車は数量が限定的である。既に述べたとおり、機動戦闘兵種の特性を発揮するためには、ある程度の数が必要である。仮に、現に保有している数が少ないとしても、有事に直ちにその数を拡張できる必要がある。しかし、現代の高性能化した戦車はすぐに生産を拡大できるものではなく、乗員の育成にも時間がかかる。さらに日本は海に囲まれており、有事に他国から戦車を輸入しようとしても、輸送手段が限られる。加えて、無事に戦車を輸入できたとしても、輸入戦車は国産戦車とは性能、操作方法、整備要領、必要な部品や補給品等も異なるため、直ちに戦力化できるわけではない。陸上自衛隊の戦車部隊は、集団としての戦闘力を発揮しづらい状況にある。

次に、機動戦闘車部隊を見てみよう。機動戦闘車は、戦車並みの火力と装輪車としての高い機動力を有する。しかし、この機動力が発揮されるのは戦場に到着する前、すなわち、戦場外または敵軽装備部隊との戦闘場面のみである。その名称や総合火力展示演習等で行進間射撃をする機動戦闘車を見るとつい忘れがちになってしまうが、機動戦闘車は彼我の主力部隊が激突する主戦場では、その機動力や行進間射撃の性能を発揮することはできない。なぜなら、戦場で行進間射撃をするには多少の敵火力に耐えられる装甲防護力が必要になるのに対し、機動戦闘車は装輪車であり、装甲防護力は限定的だからである。必然的に、主

戦場における機動戦闘車の運用方法は、対戦車自走砲のような固定的なものになるだろう。

機動戦闘車部隊は、主戦場では機動戦闘兵種たり得ない。もっとも、機動戦闘車部隊はもともそのように設計されているのであって、環境の変化により機動力を喪失したというわけではない。

#### (4) 陸上自衛隊機甲科職種その2 上陸戦闘部隊、偵察部隊

前項の2つの部隊に比べると、上陸戦闘部隊と偵察部隊は現在のところ機動戦闘兵種としての特性を維持していると考えている。

まずは上陸戦闘部隊を見てみよう。確かに、火力自体は前2者に比較すれば劣る。しかし、水陸両用車及び戦闘上陸部隊は、そもそも戦闘を主任務とした装備や部隊ではない。上陸部隊の戦闘支援はその任務にあるものの、期待されている主な役割は海上から陸上への部隊の輸送であり、その輸送は水陸両用車に搭乗することで遂行される。また、少なくとも陸上自衛隊内では、特別な処置を施さずに水上と陸上の両方を機動できる唯一の装備・部隊であり、独特の機動力を有する。このことは、陸上自衛隊の他の部隊が追従できないということでもあり、主力からある程度独立して行動できる（しなければならない）ということでもある。上陸戦闘部隊はまさに機動戦闘兵種である。

次に、偵察部隊を見てみよう。陸上自衛隊で戦車を最初に装備したのは偵察部隊であった。また、第7偵察隊のように戦闘力を有した偵察部隊もある。とはいえ、現在に至るまでの陸上自衛隊偵察部隊の歴史を振り返ってみれば、そのように戦闘力を有した部隊は例外に当たり、基本的には戦闘力をほとんど有しない部隊が多かった。それでも、偵察部隊は機動戦闘兵種としての特性を有していると筆者は考える。

偵察部隊も軽易な戦闘を行うことはあるが、もとより戦場内で戦闘力を発揮することを主任務としていない。その主要な役割は偵察と警戒にあり、保有する装備品の機動力を活用することで達成される。個々の装備は装輪車であり、陸上自衛隊の他の装備と最高速度は変わらない。しかし、一般部隊に比べて人員数に対する車両数の比率は高く、部隊も小型であるため、部隊としての機動力は高い。その行動も、主力部隊より先行して、ある程度独立的になされる。

偵察用の無人機が登場してきたとはいえ、それぞれの情報収集手段にはそれぞれの特性があり、様々な手段を併用することで情報の量と質は向上する。日本陸軍において、航空機が騎兵の情報収集を完全に無用なものにはしなかったように、偵察用の無人機は地上偵察部隊を無用にするわけではないと筆者は考える。

#### (5) 考察

機甲科職種の部隊は、上陸戦闘部隊を除いて、かつて日本陸軍の騎兵が担っていた役割を担う部隊である。事前の情報収集は偵察部隊が、主力部隊に先立つ戦場の支配は機動戦闘車部隊が、主力部隊と共に戦ったり、追撃や逆襲を行ったりすることは戦車部隊や機動戦闘車

部隊がそれぞれ主に担っている。

そして、火力が発達してきた後の騎兵と同様に、機甲科職種の部隊は戦場で機動力を発揮することが困難になってきている。徒歩戦を用いれば騎兵も主戦場で戦うことができたのと同様に、諸職種と足並みを揃えれば機甲科職種の部隊も戦場で十分に戦えるだろう。しかし、馬に乗らない騎兵と同じように、戦場で機動力を発揮できない機甲科職種の部隊は機動戦闘兵種としての特性を失いつつある。機動戦闘兵種らしい機能として残るのは、軽易な戦闘を含む情報収集と、水陸間の機動支援のみになりかねない。

機甲科職種の隊員は、機動戦闘兵種のアイデンティティと機械化装甲兵種のアイデンティティという2つのアイデンティティを持つ。この2つのアイデンティティは、環境の変化により、再び両立困難になってきている。機甲科職種の隊員が機械化装甲兵種のアイデンティティを優先するならば、今後の機甲科職種は機動戦闘兵種でなくなっていくであろう。他方、機動戦闘兵種のアイデンティティを優先するならば、機械化装甲兵種以外の道を模索していく必要がある。

また、機甲科職種の部隊が機動戦闘兵種としての特性を失いつつあることは、機甲科職種以外にも影響を及ぼす。先に述べたとおり、機動戦闘兵種は軍（陸上自衛隊）主力の主導性の主要な源の1つである。機動戦闘兵種を失うということは、陸上自衛隊の主導性の源の1つを喪失するということでもある。

### 3. まとめ

これまで見てきたように、機甲科職種が機械化装甲兵種であり続けようとするのと、機動戦闘兵種であろうとすることは、近い将来に両立できなくなると筆者は考えている。機甲科職種は現在、岐路にある。存在する選択肢は、機動戦闘兵種の道と機械化装甲兵種の道である。それぞれを見てみよう。

#### (1) 機動戦闘兵種としての道

機動戦闘兵種としての道とは、機甲科職種の戦闘部隊の主力を無人機で置き換えるものだ。有人装備の機能の一部を無人機で置き換えるのではなく、大量の使い捨て無人機や自爆型無人機の集団を戦闘力の中心に据え、これらを集中運用する職種になるのである。無人機を主体とした部隊を編成することで、装甲戦闘車両や機甲部隊が失った機動力を回復する。隊員は、後方で無人機の操作、整備等を行うことになるだろう。無人機の集中運用専門の職種となることで、機甲部隊では取り得なかった新たな戦い方が見出されるかもしれない。この道は、自ら選択し主張しない限り、実現しない道だろう。

機甲科職種が保有する装甲戦闘車両の数は大幅に減ることになる。けれども、これはコストカットを期待するものにはならない。同じコストで無人機の数を揃えるのである。無人機

を用いた量と速度による戦闘を実現する。

後述するとおり、無人機を主体としたとしても、戦闘に人員が関係する限り、装甲戦闘車両は無用にならない。しかし、装甲戦闘車両は機甲科職種 of 戦闘力の主体ではない。機械化装甲兵種としてのアイデンティティは重視されなくなる。

## (2) 機械化装甲兵種としての道

機械化装甲兵種としての道とは、基本的に現状と変わらない道である。岐路にあることに気付かず状況を放置すれば、自動的に通る道でもある。この道で、機甲科職種は引き続き装甲戦闘車両乗りとしての役割を果たす。

筆者は本稿で戦車をはじめとした装甲戦闘車両の地位の低下と、無人機の台頭を述べてきたものの、本稿は装甲戦闘車両不要論ではない。筆者の立場はむしろ逆で、それらは今後必要とされると考えている。

まず、将来の戦場は無人機同士の戦闘の場となり、戦場から人がいなくなるという意見に筆者は同意できない。自律化が進んだとしても、無人機には人が制御できる余地がなければならぬ。制御の他にも、無人機の運用には補給や整備等といった人の関与が必要な部分はある。無人機の運用に人が介在するならば、敵対勢力がその無人機を無力化しようとする際に、関与する人員を攻撃対象にすることは十分あり得る。戦場から人がいなくなるのではなく、人がいるところまで戦場が広がるのである。

また、戦場における無人機の割合がどれだけ増えたとしても、戦争は人が行うものである。空中や宇宙ならまだしも、人が活動する主な場所は陸上であり、陸上の戦場から人がいなくなることは今後も無いと考えられる。

戦場に人が存在するならば、必ずその人の防護を考えなければならぬ。少なくとも、日本では今後人口が減少していくことは明白であり、人的資源の価値はますます向上していく。人員の防護には塹壕やシェルターを利用するという手段もあるにせよ、その人が移動しようとするならば装甲防護力を有した車両が必要となる。装甲があるだけでは、その車両はただの的になるだけなので、火砲を装備することも必須となる。よって、防護力、機動力、火力を併せ持った装甲戦闘車両は将来にわたって必要とされ続けるだろう。そして、それを運用する機械化装甲兵種も必要とされ続ける。

加えて、多様な戦闘手段を有することは、陸上自衛隊が主導性と柔軟性を発揮するために不可欠である。無人機が台頭してきても、サイバー攻撃や電磁波攻撃または新兵器の登場により無人機が一斉に無力化されるような事態もあり得ることを考慮すれば、有人装備を無用と考えるのは行き過ぎたもののように思われる。

ただし、機甲科職種が無人機を戦闘力の中心に据えないとしても、自衛隊全体として無人機の利用は拡大していくだろう。もしかすると、機甲科以外の職種が戦闘用の無人機の集中運用を行うようになるかもしれない。その場合、機動戦闘兵種の座は機甲科職種からその職種に取って代われ、機甲科職種の隊員から機動戦闘兵種としてのアイデンティティは失

われていくだろう。

### (3) 結論

機甲科職種は現在、機動戦闘兵種の道と機械化装甲兵種の道の岐路にある。筆者が唱える2つの道の違いは、無人機と有人装甲戦闘車両の関係の違いでもある。2つの道の将来像を想像するには、航空機と艦船の歴史的な関係が参考になると考えられる。20世紀初頭、航空機が登場してきたとき、海軍は2つのアプローチを取った。

1つは、航空機を戦闘力の主体とし、艦艇は航空機を運搬・発着・整備する場として使用する航空母艦に見られる形だ。機動戦闘兵種であろうとするならば、こちらのモデルに近くなるだろう。無人機が戦闘力の主体となり、有人装備は無人機の移動基地を提供する。

もう1つは、従来の艦艇を戦闘力の主体とし、敵艦の搜索や弾着観測に航空機を使用するという戦艦や巡洋艦に見られるものだ。機械化装甲兵種としての道はこちらのモデルに近くなるだろう。装甲戦闘車両が戦闘力の主体となり、戦闘に必要な情報収集、警戒監視、弾着観測、通信連絡の中継等のために無人機が用いられる。

冒頭で述べたとおり、本稿の目的は機甲科職種が岐路にあることを示すことである。どちらを選ぶべきかを検討することは目的に含まれていない。どちらを選ぶかは、機甲科職種だけで決められるものではない。機動戦闘兵種の道を選ぶとしても、既に無人機化を検討している航空科職種をはじめ、諸職種間で役割の競争が起きるだろう。機械化装甲兵種の道を選んだとしても、無人機が台頭する中における装甲戦闘車両の役割の検討が必要になる。いずれの選択肢を採るかは、陸上自衛隊全体や統合の見地から、あるいは国家予算、無人機・自律型兵器に関する法規や倫理、技術的可能性なども含めて、より高位の視点から判断されなければならないことである。

それでも、当事者である機甲科隊員にとって、どちらの道を選ぶのかという問題は、アイデンティティにまつわる問題である。機動戦闘兵種のアイデンティティと機械化装甲兵種のアイデンティティのどちらを優先させるべきなのか。2つのアイデンティティの両立は、既に困難になりつつある。

最後に、どちらの道を選ぶかに関する筆者の意見を述べると、表題のとおり機動戦闘兵種である。別に2つの選択肢を分析して選んだわけではなく、筆者のアイデンティティがそちら寄りだからである。

(2024年2月脱稿)

<本稿は個人の見解であり、教育訓練研究本部を代表するものではありません。>