

令和3年度大阪大学未来基金「学部学生による自主研究奨励事業」研究成果報告書

ふりがな	うえのかずし 上野一志	学部 学科	文学部人文学科	学年	1 年
ふりがな 共同 研究者名	なかのゆうた 中野雄太	学部 学科	法学部法学科	学年	1 年
					年
					年
アドバイザー教員 名	ばん澤歩	所属	経済学部経済学研究科		
研究課題名	騎兵の衰退と交通機関の発達の相関関係を証明する				
研究成果の概要	研究目的、研究計画、研究方法、研究経過、研究成果等について記述すること。必要に応じて用紙を追加してもよい。(先行する研究を引用する場合は、「阪大生のためのアカデミックライティング入門」に従い、盗作剽窃にならないように引用部分を明示し文末に参考文献リストをつけること。)				

1.研究目的

今日、高校世界史の教科書において騎兵の記述は”モンゴル”などの騎馬遊牧民の活動などにとどまることが多く、欧米の戦場における騎馬兵力の記述は非常に少ない。一方で司馬遼太郎の記述した『坂の上の雲』など文学作品などにおいても比較的扱われやすい題材であるように思われる。また歴史的な文献におけるモンゴル騎兵の立ち位置や、文学作品における源平軍記もの、アーサー王物語などの騎馬戦闘員のイメージがナポレオンなどの常備軍における騎兵と混同を誘発してしまっているのも事実である。これ故に日本においても、西洋においても中世騎士と近代騎兵の役割を混同して議論してしまうことが多く正確な議論が難しくなっているように感じる。この混同は、特に騎兵衰退の議論において顕著にその影響を表す。この研究において議論するのは西洋地域を例に挙げながら述べたく思う。西欧の中世騎士というと百年戦争期やバラ戦争期などの甲冑を身にまとった重装備の兵士というイメージがあると思う。それが衰退したのがおよそ 16 世紀後半前後や三十年戦争前後とされるため、そこで馬自体の戦場における地位が衰退したと捉えがちであることは否定できないのではないだろうか。ナポレオン戦争期の戦闘行為に詳しくればそれが間違った認識であることは容易に想像できることと思う。しかし現状の世界史教育においてフランス革命期の内容が占める割合というものは非常に大きいにしても、その戦闘行為の様子について知識を有する人は一般に少ないと言わざるを得ない。このような知識の欠如が軍事史に明るくない歴史研究の専門家にも存在しそれが騎兵に関する勘違いを生んでいると言える。

以下に学術的な騎兵の衰退に関する一般論について述べそれに関しての見解を述べる。騎馬兵力が有していた強力な突撃力は第一次世界大戦以降の戦車に移り変わったとするのが一般に言われるところである。しかし騎兵の戦場における役割は戦闘だけではなく偵察や連絡も含まれる。これは決して戦車では行えないことであり、戦車だけが騎兵を衰退させたわけではないと考えた。これはそのほかの要因とされる機関銃も同じである。機関銃が騎兵の戦闘力を衰退させたのは事実であっても偵察などの移動力までも減衰させたわけではないと言える。

またこの研究によって応用できる分野も多数存在すると考える。今日、欧州各国を中心にアニマル

ライツといった形で動物の権利を擁護する風潮がみられる。人間の目的に巻き込まれた動物という意味合いでは古代から人間の戦争に従事してきた馬について考えることは非常に重要度の高いものであるように思う。また同時にこの研究の二つ目の軸となる鉄道についても欧州を中心に環境問題の観点から再認識が進んでいる分野であり、これについて再考することで新たな認識が生まれる可能性も否定できないと考えた。二つの分野においてこの研究がどのように作用するにせよ研究がある程度、その潮流の議論に貢献できるのは確かであると考えた。

以上のことを踏まえて我々は騎兵の衰退があったとされる 19 世紀以降に発展してきた鉄道の役割について考慮したいと考えた。これは鉄道が兵站面において大きな影響をもたらしたと思われることからそれが騎兵の後方支援体制に大きな影響を与えたのではないかと考え、“鉄道”という要素を考えることは有意義であると考えたからである。無論、鉄道のみが騎兵を衰退させたと言えども一切ないことをここで断っておく。戦場において鉄道がもたらした変化がどのように騎兵に影響したのか考えることで鉄道史の再考、軍事史の再考につなげられるのではないかとこの目的に従って研究を進めていくこととする。

2.研究計画

昨今の情勢を鑑みて海外取材などは不可能であり、国内の関係機関において取材等を行うこともはばかれること、そして我々の調べる限りで国内において先行研究やそれに関連する研究が見つからなかったため、語学力状況から見て英国陸軍における衰退に着目した次第である。出発点にあたり研究の進行を以下の三段階にまとめた。

第一段階:基礎知識の収集

高等教育の段階において騎兵、補給、鉄道的なことを学習していないためこの段階で基礎知識を収集した。着目したのは 18~19 世紀のヨーロッパを中心としたナポレオンやプロイセンの事例である。

第二段階:事例研究

英国の騎兵の 19~20 世紀における騎兵戦闘事例などを収集、それをまとめ要素を抽出し考察に入る。

第三段階:結論の構築

以上の段階において収集された情報をもとにして、結論を構築し、鉄道の騎兵に与えた影響の考察に入りたい。

3.研究方法

2,で述べたように昨今の状況を鑑みて取材などの行為が不可能に近いことと語学力を鑑みるに英国、アメリカなどの英語圏の研究が最も効果的であると考え、英国陸軍の騎兵の衰退に着目して資料から要素の抽出を行い、仮説の検証を行った。もちろんドイツ、フランスなどの他国の事例も反映するために可能な限り日本語資料も収集した。

4.研究経過

初期段階の仮説においては”騎兵の衰退は鉄道の発達により補給線の構築がそもそも軍馬によらなくなったが故に戦闘用の馬においても運用の効率化のために騎兵を運用することが非効率的になり衰退した”としていた。しかしこの仮説は初期段階において崩壊した。プロイセンフランス戦争においてプロイセンが鉄道を効率的に運用したがために戦争に勝利したなどの定説を補給線の面から否定する記述に出会ったからである。この記述についての細かな議論やここにおける立ち位置について十

二分に議論できないけれども、今後我々はこの M.V.クレヴェルトの『補給戦』という著書とそれに基づいたクリスティン・ウォルマーの『鉄道と戦争の世界史』に基づいて研究、議論を進めていくこととした。この二書に基づいて考えるに鉄道の発達はいずれ騎兵を衰退させるどころか逆に戦場における地位向上につながったと言えるだろう。これについては以下の章における研究成果において詳しく述べる事になるが、主に食料の面からこのような結論が見いだされる。馬による補給は結局のところ現地調達に頼らざるを得ないという側面が存在することを認識した。

ここから我々は新たな仮説の構築に向けて動き出すことになった。ここで第一次世界大戦における対オスマン戦闘で騎兵が活躍したのと対照的に西部戦線では騎兵よりも戦車や機関銃が活躍したという事実に着目した。ここから我々は独仏が戦争のために、交易のために建設してきた鉄道の発達した西部戦線と、鉄道がないわけではないものの西部戦線ほど発達していないアラブ地域の対立と捉えて戦闘に参加した兵員の数がこの差を生んだのではないかと考えた。ここで立てた仮説の証明から”騎兵は戦場の巨大化とそれに伴う膠着戦線の形成に伴って衰退したのではないか”というものを構築した。以下この仮説検証のために”The history of British cavalry”という 7 巻構成の書物と先の二書をもとに研究を進めていく。

5,研究成果

令和 3 年自主研究奨励事業

騎兵の衰退と交通機関の発達の相関関係を証明する

教員:大阪大学経済学研究科ばん澤歩 様

生徒:文学部人文学科一回上野一志

法学部法学科一回中野雄太(50 音順)

目次

1,導入:研究意義と現状

2,概要

2-1 結論と展開

2-2 研究方法

3,騎兵とは何か

3-1 騎兵の起源:中世の騎士と近代騎兵はどう異なるか

3-2 騎兵の性質:現代の戦場において何がその役割を代替するか

3-3 騎兵の種類と役割、装備

4,戦争形態

4-1,鉄道誕生直前のナポレオン戦争に着目して

4-1-1, 分進合撃とは何か

4-1-2, ナポレオン期の火砲の在り方

4-2,鉄道が与えた戦争に与えた影響

5,第一次世界大戦に着目して

5-1,西部戦線

5-2,中東戦線

5-3,まとめ

6,結論

7,参考文献

1,導入: 研究意義と現状

今日、日本国内の歴史教科書において騎兵の存在が扱われることは古代史や騎馬遊牧民族の交流の章にとどまり、騎兵がどのように衰退したかは扱われることが少ない。また映像作品などにおいて乗馬戦闘を行うものが多く、その出演頻度が高い一方で、かえってそのために正確な描写が行われていないのも事実であると言える。例えば司馬遼太郎の『坂の上の雲』の影響なのか義経の騎馬戦闘と秋山好古などの日露戦争での騎兵戦闘を同一視する風潮などがそれであると言える。学術的分野においてもナポレオン戦争の段階で騎兵は戦場の主力ではなくなったとするのが主流でありこれも検証が必要であるように思われる。

また近年、欧州各国を中心に動物の権利を保護する動きが盛んになっている。先日も英国においてタコの権利を尊重して調理法を制限する法案が可決されたばかりである。戦争にかかわった動物について検証することでその結論が賛成の立場をとるのであれば反対の立場をとるのであれば、このような学術的な潮流に役に立つのではないかと考える。さらに欧州各国では近年、環境問題的な視点から鉄道の地位を見直す潮流が見受けられる。これにおいても鉄道の戦争に与えた影響を考えるきっかけになるのではないかと考える。

以上の現状や問題意識、必要性を踏まえて騎兵の衰退と鉄道の関係性について議論したいと考える。

2,概要**2-1 結論と展開**

今回の研究の結論と今後の展開について述べる。

結論としては 1800 年代初頭のナポレオン戦争から第一次世界大戦後までの一世紀間に騎兵の戦場における地位が回復した時代があったということを主張したい。

ここで我々が規定した既存の意見とは以下の通りである。

- ・ 騎兵の衰退はナポレオン戦争以後決定的になった
- ・ この後騎兵が主要な兵科ではなくなり歩兵の役割が大きくなる
- ・ 機関銃などの普及(第一次世界大戦)によって騎兵の衰退は決定的になった

とする。これは『図説:ナポレオンー政治と戦争~フランスの独裁者が描いた軌跡~』松嵜(2016)などにおける記述や Wikipedia の『騎兵』において衰退要因とされる物を定説として扱う。しかしこの研究で我々は騎兵の衰退は継続していたわけではなく、一時的に回復の兆しがあったのではないかと主張したく思う。この回復の兆しをもたらししたのは“鉄道”であるし、衰退を加速させたのも“鉄道”であるとしたい。この理論については以下の通りである。

- ・ 鉄道の普及は兵站輸送に改革をもたらし、馬に対して供給するべき餌の量が減った。
- ・ 騎兵自体を鉄道で輸送できるようになり馬、人員の移動時の疲労をある程度軽減できた。
- ・ 高速移動が可能になったことで元々高かった機動力が向上した。

以上のような 3 点で鉄道は騎兵の地位を向上させたと考える。

しかし同時に鉄道が騎兵を衰退させるとも主張したい。それは以下の点による。

・ 鉄道の発達によりある程度の地点まで大量に物資を輸送できるようになり戦闘に参加する人員が増加した。これにより膠着戦線が形成されて空間的にも時間的にも一点集中的な騎兵は利点を失い衰退

するきっかけになった。

つまり鉄道が試験的に戦闘に組み込まれた 1840 年代後半以降から、鉄道が本格的に運用されて衰退させられたとする第一次世界大戦以降までの半世紀、騎兵は一時的に戦場における地位を回復したのではないかと考える。

2-2 研究方法

研究方法については昨今の感染症の状況を鑑みて、実地調査や聞き取り調査がはばかれること、日本国内にそれほどナポレオン戦争以降の西洋地域の騎兵について述べた文献が非常に少ないことから海外(主に英国)の文献に頼って研究を進める。英国を選択した理由は自分たちの語学能力を鑑みるに正確にある程度正確に分析が可能であるのは英語であるが故にフランス語文献や、ドイツ語の文献を調査するのは困難であると考えたからである。また日本国内の事例を取り上げないのかとの指摘もあると思う。しかし日本が騎兵を取り入れたのは 1860 年の開国以降でありある程度完成された近代騎兵をそのまま移植していることが指摘できる。また騎兵と鉄道のかかわりが日露戦争中や日中戦争中にもみられ、世界的に見れば日露戦争の戦争形態は鉄道を大きく活用した戦闘であり、同時に鉄道が大きく活躍した戦争ではあるが、1800 年初頭からの時代において(西洋中心的であるが)近代的な戦争を行った事例があまりないため比較材料があまり多く存在しないと判断したからである。

以下にポイントをまとめる。

- ・基本的に文献調査
- ・その文献についても英語圏に頼る

もちろん日本語で収集できる限りドイツやフランスの事例についても考慮したい。

3,騎兵とはなにか

3-1 起源: 中世の騎士と近代騎兵はどう異なるか

騎兵は中世の騎士とは全く起源を違うものにするところで定義する。もちろん騎兵突撃というものの破壊力やその目的といった根本的な戦場における性質は似ていることは承知している。ここでは命令系統や採用などといった銃後の話を進めたい。その上で中世騎士と近代騎兵の違いを明確にして今後の議論における「騎兵」という単語について規定したい。これにおいては三つの項目からそれを示す。ここにおいて根拠や参考にしたのは

- ・身分と採用
- ・装備品の管理
- ・指揮系統と運用

まず身分と採用について述べる。中世騎士の身分は主に統治者またはそれに仕えるものであったとされる。つまりこの時代において、経済的に非常に優位な立場にあった集団である。この理由には騎馬戦闘力の特徴がかかわる。第一に騎馬戦闘を行うためには乗馬に慣れる必要があり、それには相当の時間を要するのは想像に難くないと思う。つまり歩兵などに比べて圧倒的に専門性の高い戦闘職種である。(中世期後半になると歩兵の中でも乗馬や弓矢にたけたものに馬を与えて機動力を付与したものも出てくることになる。)加えて中世期において歩兵の役割を担っていたのは主に農民階級であり、一時的に組織される軍事集団であった。それらの集団は基本的に家畜以外の馬を飼育する経済的な余裕がなく戦闘用に馬を飼育し、専門性の高い騎馬戦闘を訓練することは不可能だったはずだ。これが騎馬遊牧民との大きな差である。今回、これについて述べることは目的とされるため短く議論することにとどまるが、騎馬遊牧民は軍事力の提供の見返りに庇護下の農民から農産物の提供を受けていた。これにより遊牧民はその強大な軍事力を農業の年周期にかかわらず他国を侵略することに注ぐことができたという決定的な違いが存在する。では近代騎兵はどうであったか。彼らの採用は主にほ

かの兵科と同じく軍学校への入隊と騎兵学校での教育によって育成された。(今回この章での根拠となるのは 19 世紀後半の英国陸軍騎兵である)。『A history of the British cavalry volume 3』の p.56 には以下の記述がある。"Riding-school was the terror of most recruits, few of whom had ever before been across a horse. For some weeks, no saddle was allowed, no strips for some months, and the chief aim of the instructor, or "rough-rider", was not to give his pupil confidence but as many falls as possible" (騎兵学校は新採用の兵士たちにとって恐怖のものであったことに加えて乗馬経験を有するものすらいなかった。数週間は馬に乗らず、数か月は馬を操ることもさせなかった。"Rough rider"や指導者の目的は、生徒に自信をつけさせることではなく、できる限り多くの落馬を経験させることであった。(訳: 上野一志) このように乗馬に慣れていない徴募兵を騎兵学校において教育していたことが見て取れる。つまり近代常備軍においては騎兵という専門性の高い兵種であっても徴募兵から訓練し戦力化していたとのことがわかる。(英国陸軍が厳密には常備でないとの議論はここで扱う分野と異なる故、割愛する)。また採用の段階で軍医などの同伴の元、健康診断などが行われ、胸囲などの身体項目において騎兵に適した人間を徴募していたようである。この点において中世騎士とは全く異なる性質を有している。ただ先の引用の同書、p.85 には"The most recruit were from lowest class, but there were some exception"とあり同章にて貴族またはジェントリ階級からの採用についても述べているため近代騎兵が中世騎士と出自や彼らの伝統的な風潮は全く異なったとはいえないことは述べる。ことなる文献になるが『戦闘技術の歴史』p.97 においては統領政府成立までの既存の騎兵部隊は貴族によって占められ"騎士"的な伝統的な価値観が存在したとしているし、ナポレオンの軍制改革後においても多くの帰還した亡命貴族も騎兵部隊を構成していたとの記述がある故単純に"近代騎兵"が中世騎士的な性質を有していなかったとはいい切れないことも付け加えておく。

続いて装備品の管理であるがこれについては先に述べたように中世騎士は基本的に経済的に優位なものが多かったために自費であったと考えられる。馬の給仕や厩舎なども貴族のものであり、軍団規模で統一して馬を管理していたわけではないようである。ここに関してはのちに述べる封建的な社会的構造下における軍隊と、近代政治体系化における軍制度の根幹にかかわってくる問題であることは確かである。近代騎兵においては同じく"A history of the British cavalry volume 4"を引用すると、"On joining, the soldier received his regimental clothing and his necessities"とある。近代騎兵の維持そのものには国民からの税金で賄われているところがあり、当たり前の議論に感じるがそこが中世騎士とは完全に異なる。制服は隔年支給、馬の給仕なども存在し、比較的現代の軍隊に近い運営方法が取られていたと言える。つまりこの制度のおかげで貴族の子息であったり、権力者の親類であったりでなくとも軍隊に入り装備品を支給されることで騎馬兵力として戦闘に参加でき、その戦闘力を維持できたのである。ここでも大きな差がありやはり国家の暴力装置としての近代騎兵と、封建制度の具現化とも言える中世騎士とは武具管理などの面においても大きく異なると言えるだろう。

つぎに指揮系統と運用について述べる。これについても上のふたつ同様根幹には封建制度の具現化としての中世騎士と国民国家の装置たる近代騎兵という対照的な構造がその根底にあることは確かである。中世騎士における指揮系統や戦場における上下関係は貴族社会における序列と同義であったようだ。つまり指揮命令系統は封建制度に基づくものであったと言える。しかしながらその指揮系統を阻害する要素も存在した。それは以下に挙げる通りだ。まず戦場における振る舞いがそののちの地位や評価、名誉に直結したようであるというものだ。例をここで挙げさせて頂く。戦場において功績を挙げたような騎士はのちの貴族社会における評価を上げることになったというものがその一つである。これはどちらかといえば戦場における行動が利益的に働いた例であるが、敵前逃亡などの行動が彼らの地位低下を招くことは想像に難くないと思う。つまり戦場において自己の名誉を優先するあ

まり指揮系統が健全に機能しない可能性があったということだ。加えて農民階級から構成される歩兵の攻撃や大工などから構成される簡易的な工兵を攻撃するという戦略的に重要度の高い行動に対して先の目的を優先したがために積極的に従事しないという特徴もあった。またこれは利己的な要素であるが敵騎士を捕虜にして身代金を要求することもこの当時の騎士の収入源の一つであったということも指揮系統上の障害であったと言える。つまり捕虜を確保しようとするあまり軍団全体としての戦略目標を逸脱することが多々あったということだ。これらの理由から明確な指揮系統があったとは言いにくいと言える。もちろん中世騎士の野戦における主要な戦法たる集団突撃などは各個の連携が不可欠であり集団戦闘を行えなかったとするものではないことは指摘しておく。このような中世騎士に対して近代騎兵においては基本的に階級による指揮統率が行われる故指揮系統が明確であるという決定的な違いがある。

今回アプローチした観点以外にも多数の相違点が存在するだろうが今回挙げた点において両者の起源が異なることは十分に明らかにできたと言える。その反面、先に述べたように騎兵突撃などの根本的な要素において共通点があったことも事実であることは留意しておきたい。

3-2:騎兵の種類と役割、装備

近代期における騎兵を大まかに分類しその装備の特徴について軽く触れたい。中世期から存在する花形たる重騎兵、遊牧民族に影響を受けた軽騎兵の大まかな二つに分類できる。この中に武器の違いなどによって Dragoon と呼ばれる竜騎兵であったり火縄銃騎兵であったりと存在するわけであるが大まかにそれらについても述べたいと思う。

重騎兵は中世期においてその利点を発揮することになる。統制の取れない歩兵部隊に対しては重騎兵隊による大規模な突撃によって軍勢の崩壊を容易に招くことができた。軍隊を雇う統治者は以上の理由によって重装甲のいわゆる重騎兵を雇うようになった。これは軽騎兵の相対的な地位低下を招いた。ところが 16 世紀以降パイク兵と火器を組み合わせた陣形によって騎兵突撃に対する有効な手段を開発された故に重騎兵の地位低下を招いた。逆にその陣形の機動力の低さを手に取り機動力に優れる軽騎兵がその戦術的地位を回復させた。しかしナポレオンの時代になると胸甲騎兵(胸部や頭部などのみに装甲を着用し重騎兵の防御力の高さと軽騎兵の身軽さを両立させた兵種)を重視する方針によって重騎兵は再び戦場の花形の兵種になる。この理由はかつての騎士ほどではないものの甲冑を身に着けることで火器に対するある程度の対抗手段を手に入れられるとナポレオンが考えたからである。この当時の歩兵が装備していたライフルの有効射程はせいぜい 30m であったために歩兵は密集陣形を組まざるを得ずそれは機動力の低下を意味するし、またその程度の命中精度であればある程度の訓練と装備を有する胸甲騎兵の突撃の大きな妨害にはならなかったのである。では騎兵は火器を装備しなかったのかと言われるとそれは誤った認識である。一時期的に拳銃やカービン銃を保有していた竜騎兵などの兵科も誕生している。しかし結局のところ重騎兵としての利点を生かしきれないことから比較的短い時間で重騎兵は銃を持たなくなる。軽騎兵は比較的火器を扱うものが多かったようである。では彼ら近代期の重騎兵の主兵装は何だったのか。それは中世期と変わらず刀であった。特に重騎兵は直刀を好んだ。この理由は比較的単純であり刺突的な用法により突撃の際の戦闘効果を上げることにつながったのである。しかしここで注意したいのは英国などの一部国家の重騎兵は胸甲をつけていないこともあったため「近代の重騎兵＝胸甲騎兵」ではないということである。もちろん英国においてもナポレオン戦争以後一時的に胸甲を装着したかのような記述も見られるし特にこれは近衛騎兵においてその傾向がみられた。個人的にはこの理由は、戦闘的なものではないと考察する。現代バッキンガム宮殿にて見られる騎兵交代式のように儀礼的な装飾としての意味合いが大きかったの

ではないかと考える。では胸甲騎兵の有効性はいかなるものであったのか。その位置づけは本によって異なる。騎兵の地位を軽視する、つまりここにおける定説に従うような文献においては火器の発達で意味をなさなくなったとしている。対照的に胸甲がある程度の防弾性を持ち、重さと引き換えに高い防御力を付与したとする文献も存在した。前述したが今回の研究においては胸甲がある程度の防弾性を有していたとの考えをとる。しかしボーア戦争、第一次世界大戦における写真資料などにおいてあまり胸甲を付けた重騎兵を見ないことから胸甲が次第に衰退していったのは確かな事実であるようだ。その衰退の傾向はナポレオン期においても胸甲を装備していなかった我々の研究対象である英国騎兵において強く見られると言えるだろう。しかし少なくともナポレオン期のフランス軍においては胸甲騎兵が重視されたのは事実であるようだ。またここで定義した定説の通り、胸甲騎兵が衰退し、次第に軽騎兵に吸収されたとの記述も事実であるようだ。

頭部について述べる。騎兵は比較的巨大な被り物をしていることが多い。この理由について『戦闘技術の歴史 4』では乗馬の際、騎兵は自身の頭部を突き出すような姿勢になることから頭部が攻撃対象になる可能性が高かったとしている。故に金属製であれ、帽子であれ、頭部を保護する装備を身に付けていたようだ。

3-3 騎兵の性質:現代の戦場において何がその役割を代替するか

先ほどの騎兵の起源を踏まえながら本節においては騎兵の戦闘要素について考えたい。この一部については先の章において述べた騎士と共通する部分もある。

それは大きく以下の 4 つに分けられると思われる。しかしここにおける議論は正確に現代の戦場における要素と対比できるものでもないが故に他の章に比べてやや非生産的な議論であることを断らせていただく。ではこの章における目的は何か。それは騎兵を置き換えた要素は複数個存在したことを主張したいがためであり、騎兵の衰退要素が一つでは無いことをここで述べたい。

1,突撃

2,偵察

3,連絡

4,輸送

ではこの四つについて各々分析していきたく思う。

この 1 の突撃については中世期の騎士から行われていたものである。これがやはり最も花形であるし戦場における重要な地位を占めてきたことは言うまでもない。このような突撃を行うのは基本的に重騎兵であったとされるが軽騎兵によって行われる事例もあったためここについての検証は十分ではないことを断っておく。この突撃自体は中世期の騎士から引き継がれる戦法であるし訓練された騎兵の集団による突撃は比較的専門性の低い歩兵の集団を圧倒し突破することが可能であった。この傾向は密集陣形によって対騎兵作戦を行っていた近代においても見られると言える。この役割を現代的に置き換えるのは非常に難しくある。突破口を作るという役割に限るのであれば、それは第一次世界大戦の西部戦線における戦車の役割であるだろう。これは平野における戦闘に限るのであり市街地戦闘や上陸戦闘におけるその役割は単純比較が困難であることを付け加えておく。

つぎに偵察であるがそれは主に軽騎兵の役割であったと『戦闘技術の歴史 4』はしている。それは彼らが比較的軽装備であったがためである。基本的には徒歩であったり牛であったりといった馬よりも足の遅い移動手段に対して高い機動力を生かし偵察を行ったということは言うまでもない。これは現代でいうと第二次世界大戦からベトナム戦争などの時期にかけてはオートバイがその主力であったし、現在であればそれはドローンであったりヘリコプターであったり、衛星であったりといった機

械主体に置き換わる。

連絡も上記の偵察同様、情報伝達に用いられたのは想像に難くない。しかし詳しいところについて(例:小隊付き、中隊付きであったのか連隊付きであったのか、どの規模で設けられたか、どの程度活用されたか)は個々の事例によるし、それは現代戦においては通信技術の発展に伴い物理的な(可視的な)ものはあまり存在しない。(陸上自衛隊や米軍などの連絡用航空機や機材は存在することは付け加えておく。)

次の輸送についてであるがこれはかなり騎兵にかかわってくるものである。騎砲兵と呼ばれる兵種である。これはフリードリヒ大王が発達させたとされる兵科でその名の通り騎馬した砲兵に砲架を引かせそれまで問題とされていた砲兵の機動力の低さをカバーするために生まれたことは言うまでもあるまい。1790 年代には英仏の両国がこれを兵科として設立、運用を始める。初期のころは騎馬する砲兵は一人であり砲架に残りの砲手が乗車し移動していたが非能率的であるために全員が騎乗するように変化する。騎砲兵以外にも荷駄用の馬、または騎兵が輸送において活躍した面は多数存在する。例えば弾薬や食料の輸送である。このような単純な輸送の役割は鉄道の発達後、ある程度の集結地点までの行程を鉄道による輸送に任せることになる。けれども戦場付近や鉄道輸送の困難な地域においては馬が引き続き輸送任務を引き継ぐことになる。このような形態は第二次世界大戦中の日本や、一部欧州戦線(第二次世界大戦)でも事例が存在するわけであるしトラックや自走砲の概念が誕生する 1930 年代以降次第にその役目を終えることになると言えるだろう。これを今回扱う騎兵としてもよいのかは議論を要するところではあるが馬が近代戦争の戦場においては果たした役割として大きいことは確かである。

4.戦争形態

4-1.鉄道誕生直前のナポレオン戦争に着目して

本節ではナポレオンの戦略論について議論することはせずその中でも基礎的な考え方と騎兵の在り方について考慮する。ここでナポレオンの戦略論が騎兵に影響を与えた分野として砲兵隊と分進合撃を挙げ、ここではその二つの議論にとどまることとする。

クリスティン・ウォルマーの著書『鉄道と戦争の世界史』においてはナポレオンが行った戦闘は「鉄道なしの鉄道戦争であった」と評されている。この背後には何があるのかを検討し議論の発展につなげたいと思う。

4-1-1：分進合撃とは何か

分進合撃の基本的な理論自体は絶対王政期の軍事評論家であるギベール伯の著書『一般戦術論』に基づく。同書の日本語翻訳版や英訳版を研究期間内に入手することが困難であるため二次引用になる。17 世紀後半以降常備軍に軍隊が構成されるようになると次第に軍組織自体の大型化が進んだ。これに伴って今まで以上に軍隊を一集団として移動させ、軍事行動をとらせようとする大変な時間を要することになり戦闘に参加できる兵力が著しく低下するという問題に直面することになる。『戦争論』においてクラウゼヴィッツは 8000 人規模で構成される一個師団の移動規模は一時間規模になったとしている。つまり単純計算であるが 10 個師団が行軍を行えば行進規模は 10 時間規模になる。このような運用を行えば確実に戦闘に参加できる。加えて戦闘行為を行う地域の沿道において 10 万人規模の食料を確保し続けるのは困難であった。これを避けるために軍隊をある程度の規模に分け行軍を行っていた。これが分進合撃の内容である。この理論が実現可能になるには常備軍の編成が必要であったとされる。これまでの欧州の軍隊は主に傭兵によって構成されることが多かった。このような

構成の軍隊では指揮統率が明確であるケースというのは非常にまれであるのは想像に難くないだろう。一時的に散開し、後に合流するという行為は国民軍の組織により訓練された常備軍が、指揮系統の明確な組織構成において、通信設備や通信を行う組織ができて初めて可能になったのである。これらの実情について、時代は前後するが阪口修平は、『歴史と軍隊：軍事史の新たな地平』中の「近代プロイセン常備軍における兵士の日常生活―U・ブレーカーの自伝を中心に」において行軍中の食糧事情などについて記している。この論文は 18 世紀中頃にプロイセン軍において軍役に従事した U.ブレーカーという人物の日記を検証した者でありその信憑性については年代に多少の誤差が見受けられること、三十年後になって記された文書にしては日にちごとの記述がなされていることに信頼できない点が見受けられるが基本的に人物などの存在は確認が取れておりある程度信用できる文書であると記している。この論文の中においてブレーカーは内容を以下にまとめた。

- ・駐屯地において糧食は最低限提供されていた。
- ・行軍中は野営か否かによる。
- ・敵陣や戦闘に近くなると野営であったがそれ以外の場合基本的に民宿などに滞在した。
- ・どちらの形態をとるにせよ食料については現地調達に頼り切っていた。
- ・野営地の近くで地元商人によって肉などの商品を販売していたこと。

つまり常備軍が発達しようとも前時代的と変わらず糧食については現地調達であったと読み取れる。先に述べたように常備軍の制度下にあっても補給が現地調達に頼っている状況にあっては進軍の沿道において数十万規模の食糧を調達するのは困難と言わざるを得ない。従って食料確保、機動性向上のために軍隊を分割して進軍させ、戦場にて合流する必要性が生じるわけである。しかしこの理論にはある戦略的な欠点が存在する。この欠点をついた戦法を実践に移したとされるのがナポレオンである。その方法は各個撃破と呼ばれる。この研究において扱うのはナポレオンではないため詳しくは述べないが、これはメインの戦場に集結する兵力が 10 万であっても、それまでの集結地点への過程においては小規模になるため、一時的に、局所的に数的有利を確保することができるとの考え方である。理論上は簡単に見えるが全体の指揮統制、連絡体制、偵察の正確さなどの実務的なところの実現によるところが大きい。またこの戦法には機動力が欠かせないためにナポレオンは重騎兵や軽騎兵を重視したのである。ここで述べたいことは常備軍の発達に伴って圧倒的に巨大化した軍隊が、これまでのような一地域における現地調達では補給線を維持できなくなったために軍隊が分離して行動するようになったということだ。それに加えて、補給物質の確保のために今まで以上に補給線というものを重視するようになったと同時にいかに相手の補給線を破壊するかということに重点が置かれるようになったということである。このような作戦下において機動力を有する騎兵が高い戦術的地位を占めたのは言うまでもない。後述するボーア戦争において英国軍の敵対勢力であるボーア人は鉄道線破壊に機動力を有する騎兵を使用していたとされている。この点においても騎兵の機動力が補給線破壊に有効であると証明できるだろう。

4-1-2:ナポレオン期の火砲の在り方

ナポレオン期やそれ以後の砲について述べる。この砲の誕生により戦場が大きく変貌するしこの時期のフランス軍の効率的な砲兵運用に影響を受けた各国がこののちの戦争の形態を新たに形成してゆくことになる。故にここで触れたいと思うが本題とはそれるため軽く触れるにとどまらせていただく。

野戦における機動砲の起源は主に三十年戦争に遡る。近代火砲システムの最初は 1732 年のフランス軍砲兵ヴァリエールによるものとされる。彼は口径を攻城戦、野戦のいずれにも使えるように設計、

規格化した。1740 年代には砲兵は徒歩で別行動をするのではなく歩兵や騎兵とともに行動すべきだとの考えが広まり砲台を今まで以上に移動させるようになる。これがいわゆるナポレオン期までつながる砲兵の起源である。

ナポレオンの砲兵に関する改革は各師団に砲兵を配属するのではなく司令部の隷下や師団に砲兵中隊を作り一括して運用したということである。革命軍においては大隊砲を導入していたわけであるがこれのその後については今回研究で時間を割くことは出来なかった。しかしこのナポレオンの砲兵の運用について現在の自衛隊などの統合運用におけるメリットなどを参考に、一括運用に関するメリットを以下の通り指摘できよう。

- 1,弾薬補給が一括化されること
- 2,各部隊が同時に同目標を過度に攻撃するということがない
- 3,全体の戦略を容易に反映できる
- 4,一個師団ごとの動きが高速化される

1 についてであるが、弾薬を現地補給というわけにはいかないが故にある程度の補給集積地点から各部隊へ弾薬を補給しなければならないわけであるが、統括運用がなされていれば集中的な補給が可能である。(小銃弾であれば兵士の尿などから現地で製造することもあったようであるが)この点から見てもかなり効率化されていると言えるだろう。

2 については各師団が各々の判断で脅威又は支援が必要としていた地域が被り、非効率的で過度な射撃が行われることが無いようにすることが出来る。

3 についてもこの改革によって戦場全体において必要とされる地域に、必要とされる分砲撃することが可能になった。それ故に攻撃力が最大限までに増幅されるといっても過言ではなかろう。全戦力を一定地域に砲撃することができるのだからである。

4 については、砲兵は移動に時間を要するという性質を解決した改革として扱われる。陣地の構築、横列への転換やそもそもの重量のある大砲を要するという点で機動性を有さない。そのような条件下にある砲兵を主力戦力である歩兵隊や騎兵隊を阻害する要因としていては機動力を有する戦力にならない。この意味合いで歩兵隊、騎兵隊の即時展開が可能になるように切り離したと言えるだろう。

ここまでの説明であるとメリットしかないようにも考えられるかもしれないが個々には大きな落とし穴がある。それがこのような運用を行うには指揮系統の明確化、通信手段が確立されている必要があるということであるのは想像に難くないであろう。それは配置の段階においてもそうであるが弾着観測などの段階においても通信が大きなカギとなる。

指揮系統が明確化されずに作戦が進行し砲兵隊が全体戦略に反するような地域に展開したり、砲撃開始の合図や、砲撃地点の明確化がなされたりしなければ歩兵隊や騎兵隊は支援を受けられないまま戦闘を行うことになる。これは極めて危険である。加えて砲兵陣地が集中的に攻撃されるなどということがあれば一気に砲兵兵力を減少させかねない。これは現代の兵器の思想にもみられる。

上記のような点もあるけれどナポレオンの将校を砲兵隊の隊長に任命するなど砲兵を重視した戦略により同盟軍より優れた砲兵隊を集中的に運用できたのは確かであるようだ。

4-2,鉄道が与えた戦争に与えた影響

この章においては鉄道が戦争にもたらした影響について詳しく見てゆきたい。ここにおいて指摘する鉄道の影響については補給の面にとどまらせていただく。

初めに鉄道が軍事補給の面においてどのように役立つのかを要素と要因で述べる。言うまでもなく

鉄道は圧倒的な輸送力を誇る。牛はもちろん、兵站の主力であったラバ、ひいてはインドにおいて主力であった象をも大きくしのぐ。20 世紀初頭までは歩兵隊はもちろん騎兵隊を乗せることもあった。これは完全武装の兵士が一日中行軍して踏破できるのが平野においてもせいぜい 40km と考えると平均時速 40km 程度で機関車が走れば(単純計算で)その十倍近い距離を、兵員を疲れさせることなく移動することが可能である。

ここにおいて特筆すべき大きな特徴がある。これは今まで馬によって行っていた移送では馬が餌や飼料等で馬が運ぶ以上の物資を必要としたため非効率的であったと言わざるを得ないということだ。これは近代以前の軍隊が現地調達にその補給を頼り切っていた理由であり、これが鉄道の大きく貢献した分野である。機動性の付与という意味合いでは世界初の近代的鉄道として名高いリヴァプールマンチェスター鉄道がアイルランドでの反乱を抑えるために開業直後に派遣軍をリヴァプールに輸送しているものが例の一つとして挙げられよう。(戦争と鉄道の世界史, クリスティン・ウォルマー, 2013) つまり鉄道はその誕生とともにその性質上戦争に組み込まれていたのである。

この後も補給物資の輸送に鉄道が用いられるようになる。同書において同じくクリミア戦争についての例が挙げられており、ヴァラクラヴァ港からセヴァストポリ要塞への補給線が滞り、港湾にて食料物資が腐敗するなどの危機に見舞われたが、政府の命令を受けた鉄道工によってセヴァストポリまでの鉄道が敷設され補給線の増強に貢献したとしている。これについてかなりのスピードで建設がなされたとした日記もあり、その中で「未熟練工夫たちはイングランド兵士からなる連隊が 1 週間かけてする仕事を一日で済ませる」と記している。これを見ても鉄道工夫による迅速な行動が補給線確保に大きく影響したとできるであろう。しかし上記ウォルマー(2013)はこのような戦争のために建設された鉄道を例外としており、一時的な軍事鉄道よりも民間鉄道のほうが軍事的な利用価値は高かったとしている。理由を推測するに、大規模な軍隊が行動できるような道は限られているためその多くは大概が街道になる。そのような大きな街道は大規模な整備がなされるほど交通量のある通商路でありそれは多くが早い段階で鉄道建設がなされていたということであろう。鉄道は摩擦係数の低さから基本的に勾配を苦手とする交通機関である。故に建設の際既存の道を大きくそれる可能性があるのではないかの指摘もあろう。しかし山地の多い地形である日本やイタリアにおいて、東海道本線やディレッシマがかつての街道を大きくそれず大まかな結節地は共通していることからその指摘は成り立たないと思う。

この次に大きく鉄道がかかわる英国によってなされた戦争はボーア戦争である。この段階(第二次ボーア戦争と日露戦争)でいわゆる二度の世界大戦における鉄道利用の基礎が確立したと言っても過言でないと考える。これについては「鉄道が破壊対象」になった戦争である。この先例としては普仏戦争や南北戦争がそれであると考えられるが今回注目している英国がそれを初めて経験したのはこの第二次ボーア戦争であると考えられる。ここでは補給線破壊のために幾度となく鉄道線の破壊が行われてきた。英国軍に対するボーア人によるものである。しかし英国軍はこの破壊工作に対して補給線維持のため装甲列車を運行するなどして巡回警備に努めた。同書によると元々インドなどで運用されていた装甲列車(装甲板を張り、砂嚢を積み機関銃などを据え付けたもの。前部に地雷対策で無蓋貨車を連結していたようなもの)を改良したものをボーア戦争以前に製造していたとのことである。これからわかることは、英国軍部がインドなどの自国の他の植民地での戦争で得た教訓を生かし、鉄道を用いた戦争の到来を予期していたということであろう。このような装甲列車はかつての軽騎兵隊が行ったような偵察のために用いられたり護衛列車として用いられたりした。特にこの戦争において英国軍はボーア人の形成した農場を焼き払うことで彼らの自給自足の体制を破壊する戦略をとっておりこれはつまり今までのような現地調達が不可能であるということを示唆しているととらえると英

国軍が補給線維持のために装甲列車を新たに製造するなどして重視した理由が見て取れる。騎兵この同時期の日露戦争については戦争の原因から戦争の過程に至るまで鉄道が大きな位置を占めたとウォルマー(2013)はしているが日露戦争の独自性を鑑みるに過去の戦争との比較が難しいと考えてこれを取り扱わなかった。そこで、同書において鉄道がメインとなった戦争であるとした第一次世界大戦については以下の章にて取り扱う。

5,第一次世界大戦に着目して

我々が今回第一次世界大戦を例として取り扱うのは中東戦線と西部戦線において騎兵の地位に大きな違いがみられるからである。その違いは学術的ではないかもしれないが我々が参考にした”A history of the British cavalry” において中東戦線と西部戦線のページ数に大きな差があり中東戦線のそれの方が圧倒的に多いことによって証明されたと言っても過言ではないだろう。この理由について我々はある仮説を作り上げた。それは先に述べたように西部戦線における鉄道の発達による戦場に参加する兵員規模の増大が膠着戦線の形成(塹壕戦)をうみ、それが騎兵の利点である一点突破的な突撃の利点を減衰させたとの考えである。

5-1,西部戦線における鉄道と騎兵

“A history of the British cavalry” には”Charge”(突撃)の文字が見受けられず、戦局を決するような戦闘に騎兵が参戦していなかったようである。鉄道についての記述をクリスティアン・ウォルマーの『鉄道と戦争の世界史』に求めると戦争の規模拡大に鉄道が大きくかかわったのは事実であり、またヴェルダンやソンムといった戦局を決するような戦闘において鉄道の補給線の利用が大きな役割を果たしたとしている。また大量に消費する砲兵のために多くの弾薬を補給するため鉄道を効率的に運用したり、食料品などを安定して提供していたりするなど、その前時代である普仏戦争によって得られた教訓を生かすような光景が見られたとしている。しかし鉄道においてある程度の集積地まで物資や兵員を大量に運び込むことに成功したとしても、その集積地から戦場までの輸送には未だ軍馬が使われていたのであり結局のところ集積地におけるある程度の混乱は避けられていなかったともしている。鉄道を利用した最大規模の戦争である第一次世界大戦においてさえ軍馬のための資料不足で全滅した砲兵隊もいるとしているのだから結局のところ戦闘の大規模化には成功したにせよ混乱は存在したし前時代的な弊害は残っていたというのも事実であるようだ。クレヴェルトの著書、『補給戦』においても鉄道による混乱や、鉄道が直接的な原因ではないにせよ騎兵隊の補給物資不足などについても指摘している。ここでは鉄道の戦争への導入の度合いが高まった第一次世界大戦において、鉄道の輸送力が最大限に生かされた西部戦線において、混乱はあったにせよ巨大な戦線を維持することが可能になる程度まで補給力を増大させたということは事実であるようだ。

5-2,中東戦線における騎兵

これは主にオスマン帝国やオーストリア帝国との対立である。ここにおいてある程度初期的な自動車が運用されていたことが見て取れる。しかしこの当時の装甲車がまだ兵器として万能でなかったことが以下に引用した”A history of the British cavalry” において述べられている。

” At Halazin on 23, January, 1916, yet another engagement proved quite indecisive. This was largely because for lack of water the horses were unable to pursue, as also were the armoured cars because of the soft going after heavy rains.” (1916 年 1 月 23 日、Halazin における戦いはまたしても優柔不断のものになった。これは水不足のせいで騎兵隊が追撃できなかったことが主な理由であり装甲車にしても路面が大雨でぬかるんでいたため追撃ができなかった。)

この記述は騎兵隊が行動できなかった理由は水不足だが、装甲車という騎兵の(特に軽騎兵)役割を代

替するような存在でさえいまだに万能ではなかったことを証明していると言っても過言ではないだろう。

続いて同書において以下のような記述がある。

“The Agagia charge has been dealt with in some detail because it was one of the last against 'uncivilized' troops in the annals of the mounted arm, while being also the very first where armoured cars and machine guns cooperated with the mounted troops to an appreciable degree. The pattern, as shall be shown, was often to be”(アガギアにおける突撃は未開人に対する最後の突撃の一つに数えられるものであったため取り上げた。これは騎兵隊の攻撃における最後の非近代軍に対する攻撃の一つであり同時に装甲車と機関銃がかなりの程度騎兵隊と協力した最初の事例である。) これは騎兵が中東戦線においてはその機動力を生かし新たな戦場の要素となった機関銃や装甲車両と共存していたことを指し示すものであると言えるだろう。もちろんアガギアの突撃は近代軍に対する攻撃ととらえるかで大きくその解釈が分かれるものであろう。だが議論の余地はあるにせよこれは中東戦線においては騎兵が近代兵器と協力体制化にあり活躍していたことを指し示すといってもよいだろう。しかし同様に定説を支持するような記述も存在する。それを以下に示す。同書の p.46 には以下の記述がある。

“the 2nd and the New Zealand Brigades taking over the forward patrolling and railway construction duties”とある。これは鉄道建設や警戒任務において騎兵が活用されている事例でありこれに関しては定説の通り騎兵が第一次世界大戦以降、連絡や偵察任務に従事していたという事実を示唆することになっているともいえる。

5-3:まとめ

この章と先の 5-1 のまとめを行う。中東戦線においては、もちろん定説のごとく騎兵が連絡や偵察の任務にしか従事していないという事実もあるけれど、鉄道ではないにせよ自動車の機械化によってその伝統的な戦法である突撃においても新たな体制を作り上げていたということを指し示している。つまり騎兵の衰退が定説で言われるほど第一次世界大戦の段階で進んでいたとは言えないだろうということをここにおける中東戦争からの結論とする。西部戦線においては戦争の巨大化が鉄道によってなされたのは事実であるだろうし、大砲や機関銃などに武器の大量消費を可能にしたのは鉄道であるということと言えるのではないかと考える。これにより膠着戦線が形成されたのは事実であるしこれによって騎兵の地位が低下したと考えるのも無理はないと考える。

6.結論

ここでは今回の研究において検証した仮説の可能性について考える。今回検証した仮説は何度も述べる通り、「騎兵の衰退は一貫したものではなく、一時的に鉄道の発達で騎兵の地位向上に貢献、そのうち戦争が鉄道や火砲の発達に伴って膠着戦線の形成や戦場自体を巨大化させたことで騎兵の持つ利点が減衰された」というものである。この鉄道の例としてボーア戦争の事例を取り上げた。ボーア戦争においては先の章で述べた通り鉄道が本格的に補給線確保に用いられておりこの戦争において騎兵がある程度活躍していることから、一般に言われるような一貫した戦場における地位低下というのは起きていなかったのではないかと考える。それが鉄道によるものかどうかこの段階においては所詮状況推定でしかないことは確かである。しかしそれと同時に進めた中東戦線における検証においても鉄道と騎兵、機関銃、装甲車の共存がみられる点でも騎兵の衰退が機関銃によって直ちになされたというわけではないことも証明できたのではないかと考える。もちろん機関銃などの新たな兵器が騎兵の地位低下に貢献したのは事実であるし、その意義の大きさをも否定する研究ではないことを主

張しておく。ただ鉄道によって騎兵にますますの機動力と戦闘範囲、後方支援体制が付与されたのは事実でありその影響を無視することはできないということは一貫して主張したい。これの裏付けなどについては 19 世紀インドにおける植民地戦争や、クリミア戦争、第二次ボア戦争などのナポレオン期から第一次世界大戦までの鉄道の一貫した発展過程における過渡期の調査が圧倒的に不足していると考え。研究の過程で時間がなかったが故に検証できなかったがアフガニスタンやインドにおける英国騎兵の記述も多くあったことから今後はそこにも着目した研究を行いたい。故に今後の研究対象としてクリミア戦争からインドにおける戦争、ボア戦争などの、鉄道の普及と騎兵が一時的に機動力を付与され地位を向上したと仮定した時期の戦闘があげられると考える。

また結論の第二段階である鉄道による膠着戦線の形成というところではあまり調査できなかったことが反省点であり今後の研究における対象であると考え。英国の資料をベースに収集した故第二次世界大戦における西部戦線における詳細な資料が圧倒的に不足したためここにおける膠着戦線の形成が騎兵の衰退につながったとする結論の補強ができなかったと考える。しかし中東戦線における騎兵がある程度自動車との共存とともにある程度活躍していたことは上げられるし鉄道などの機関と協力し活躍する過程はみられるわけであり定説とされる第一次世界大戦において、ほとんど騎兵は活躍しなかったとするのは誤りであるとしてもよいのではないかと考える。これは今回の研究において証明できた大きなことであると思う。この点において単純な欧州各国の戦争形態と比較はできないものの日露戦争も鉄道と騎兵が共存していた戦争として十分な研究対象になるのではないかと考えた。

その他、研究の過程において複雑な形態を有する騎兵の資料が圧倒的に不足し、日本で確認できるもののほとんどが歴史小説などによって日本近代騎兵の父として紹介されて著名な秋山好古であったり、重騎兵を重視したナポレオンに関するものであったりしたことも研究が不完全に終わった理由だと考える。それらの出版物同士でも内容が相違うものがあつたし我々としても混乱する箇所がありこれらの齟齬や矛盾について十分な検証を行っていない箇所も存在するであろう。我々が対象とした英国騎兵は比較的日本ではマイナーであることを考慮するに早い段階で英語の文献について着目すべきであったと反省している。加えて先に述べたように創作物などにおいて花形として扱われることも多いことから正確でない情報が混じっている可能性があることに留意し研究を継続したい。

7.参考文献

(日本語文献)

- ・ 戦闘技術の歴史 4:ナポレオンの時代編 R.B.ブルースほか著 浅野明監修 野下祥子 訳
- ・ 近代プロイセン常備軍における兵士の日常生活—U・ブレイカーの自伝を中心に:阪口修平著"/歴史と軍隊:軍事史の新たな地平著:阪口修平他/創元社/2010 年
- ・ ナポレオンの軽騎兵-華麗なるユサール/エミール・ブカーリ著/佐藤俊之訳/新紀元社/新紀元社/2001 年
- ・ ヨーロッパ史入門 ナポレオン帝国/ジェフリー・エリス/杉本淑彦・中山俊訳/岩波書店/2008 年
- ・ 図説中世ヨーロッパ武器・防具・戦術百科/マーティン・J・ドアティ著 /日暮雅通監原書房/2010 年
- ・ 鉄道と戦争の世界史 クリスティアン・ウォルマー著/平岡緑訳/中央公論新社/2013 年
- ・ ナポレオン戦線従軍記/フランソワ・ヴィゴ＝ルシヨン著/瀧川好庸訳/中央公論社/1982 年
- ・ 補給戦:ナポレオンからパットン将軍まで/マーチン・ヴァン・クレヴェルト著/佐藤佐三郎訳/原書房/1981 年
- ・ 図説:ナポレオン-政治と戦争~フランスの独裁者が描いた軌跡~/松嶋明男/河出書房新社/2016 年

- ・戦争の世界史大図鑑 / R.G.グラント編著/マーリンアームズ訳/河出書房新社/2008 年
- ・ルイ 14 世の軍隊：近代軍制への道/ルネ・シャルトラン著/フランス・バック彩色画/稲葉義明/新紀元社/2000 年
- ・秋山好古と習志野騎兵旅団/著:山岸良二/株式会社雄山閣出版/令和元年
(英語文献)
- ・ *A history of the British cavalry volume III* /Leo Cooper/1982/Pen & Sword Books Ltd/47Church Street Barnsley South Yorkshire)
- ・ *A history of the British cavalry volume IV* /Leo Cooper/1986/Pen & Sword Books Ltd/47Church Street Barnsley South Yorkshire
- ・ *A history of the British cavalry V* /Leo Cooper/1994/Pen & Sword Books Ltd/47Church Street Barnsley South Yorkshire
- ・ *A history of the British cavalry volume VII* /Leo Cooper/1996/Pen & Sword Books Ltd/47Church Street Barnsley South Yorkshire)
- ・ *The decline and fall of the British Empire, 1781-1997*/ Piers Brendon/1st Vintage Books ed./ New York : Vintage Books/2010
- ・ *American Civil War Railroad Tactics* /Robert R. Hodges Jr/First published 2009/4th published 2013/ Osprey Ltd.)
- ・ *The history of a conscript of 1813 and Waterloo new translations from Erckmann-Chatrian by Russell D. Gillman*/ Russell D. Gillman /London :J.M. Dent./New York : E.P. Dutton /1909.