
航空自衛隊における救難組織の創設経緯

——急がれた部隊建設——

村上 強一

<要旨>

1953年7月の朝鮮戦争の休戦に伴い、1954年7月、他自衛隊同様、航空自衛隊も発足するが、1954年度を初年度とする警備5か年計画をもとに、航空部隊を建設することとした。しかしその計画は、直接侵略に対処する装備を目指したものであり、航空機搭乗員の損耗を防ぐ搜索救難にも配慮した体制整備を目指したものではなかった。

ところが航空自衛隊は1958年3月、それまで米軍等に依存し、まだ計画になかった救難部隊を急遽、浜松基地に設立する。その主な理由は1957年に入って航空事故が多発したことや、米空軍のB-29がソ連機により日本上空で撃墜されていた当時、対領空侵犯措置の任務に就く航空自衛隊機のための救難待機が必須になったこと、そして米空軍救難部隊主力が本国へ急に撤退することになったこと、さらに国家の救難組織でもあることを内局が認めたことが挙げられる。

はじめに

航空自衛隊は創設から約4年後の1958年3月18日、臨時救難航空隊を浜松に編成した。航空自衛隊は1956年1月に戦闘機を運用する飛行隊を新編したが、それから約2年の間、墜落事故などが起きた際に機体や乗員の搜索・救難活動を行う部隊が存在していなかった。パイロットの育成には膨大な費用と時間を要するため、ひとたび墜落事故が起きてパイロットを失うと、簡単には戦力を回復することができない。そのため、近代空軍には救難組織が必要不可欠の存在になっているのだが、航空自衛隊はその創設から4年弱、戦闘機部隊の編成から2年強の間、どのように救難の所要を補い、何を契機に救難部隊の設立に向けて動き出したのであろうか。

戦後日本では、ポツダム宣言に基づき連合軍最高司令部（General Headquarters：GHQ）によって帝国陸海軍が解体されていたが、1950年6月に朝鮮戦争が勃発すると、GHQ最高司令官ダグラス・マッカーサー（Douglas MacArthur）の指示により、

8月に警察予備隊が設置された。1952年8月に保安庁が設置されると、警察予備隊は保安隊に改組され、同年4月の発足から間もない海上警備隊は警備隊に改組されて編入した。そして、1953年7月の朝鮮戦争休戦を経て、1954年7月1日に保安隊は陸上自衛隊へ、警備隊は海上自衛隊へと改組され、それと同時に航空自衛隊が新たに設置された。

航空自衛隊には、陸上自衛隊や海上自衛隊のように前身となる組織がなく、解体された旧軍にも「空軍」が存在していなかったのだが、1950年頃から旧陸軍航空隊関係者を中心に「空軍」創設を目指す動きが始まっていた。その後、1952年に保安庁が発足した頃からソ連軍機が北海道周辺に飛来し、日本の領空を侵犯するようになったことを受け、航空部隊の必要性を主張する声が高まってきた。そのため、保安隊の発足と同時に設立された航空学校や、少し遅れて警備隊に設置された航空準備室が中核となり、1954年に航空自衛隊が創設された¹。そして航空自衛隊は、1953年に制度調査委員会別室が作成した1954年度を初年度とする警備5か年計画²をもとに防衛力整備計画（中期計画）を作成し、同計画で1960年度までに33個飛行隊を骨幹とする航空部隊の建設を目標に掲げた³。しかし、その計画は、航空事故による航空機搭乗員の損耗防止に関して触れられておらず、あくまで直接侵略に対処する正面装備の整備に重きを置くものであった。

こうした航空自衛隊の創設期（1954年7月～1962年3月）⁴を取り上げた研究は、陸上自衛隊や海上自衛隊に比べて多くはないものの、少なくない成果が蓄積されてい

1 田村重信編著『日本の防衛政策 第2版』（内外出版、2016年）47-55頁。

2 防衛力の整備計画である「警備5か年計画」は1954年を初年度とする1958年度までをその対象とし、2次案から10次案までであった（1次案は10か年計画）。この最終案である「10次案試表」「B-1 8次案」渡邊昭夫監修／佐道明広ほか編『堂場文書 DVD-ROM版』（丸善、2013年）通し番号1856、1頁。（以下、『堂場文書』）に至っても、ヘリコプターの装備、そして救難部隊の計画は見当たらない。

3 航空自衛隊50年史編さん委員会編『航空自衛隊50年史』（防衛庁航空幕僚監部、2006年）63頁。

4 本稿では、航空自衛隊50年史編さん委員会編『航空自衛隊50年史』に示されている期間を適用している。

る⁵。ただし、いずれも戦力の造成と両輪の関係にあると言っても過言ではない救難部隊について、その設立や救難関連装備などについて触れられていない。

第二次世界大戦において、米海軍には不時着したパイロットを潜水艦により救出する人命監視救助の組織が設けられており⁶、硫黄島を攻略する際には、米陸軍第21爆撃隊指揮官のカーチス・ルメイ（Curtis E. LeMay）少将は硫黄島の価値の一つに空海救助隊の基地として使えることを挙げていた⁷。このことから、米軍にとって救難部隊は実戦に必要な不可欠な存在であったと言える。一方、日本では、第25航空戦隊航空参謀であった奥宮正武がその著書で「搭乗員の救助に関しては米軍に比べて関心が足りず、搭乗員救助の必要性に気づいた時には、そのような任務に適した機材も、装備もなきに等しかった」と述べ⁸、第72航空戦隊参謀であった野村了介氏も、その手記で「搭乗員救助に関しわが軍は口先だけで何の準備もしていなかった」と綴っている⁹。これら前線で戦う軍人の証言に依れば、救難の重要性について米国はもちろん、敗戦した日本でも同様の認識があったはずである。ところが、救難部隊が整備されたのは、航

5 例えば西田裕史は、航空機の配属問題について、最終的には三自衛隊に分属するという結論に至る過程を明らかにしている。西田裕史「航空自衛隊創設時における航空機配属問題についての一考察」『戦史研究年報』第24号（2021年3月）。また、高射部隊の帰属問題について、在日米軍高射砲部隊が撤収するにあたり、防衛庁長官の裁定で陸上自衛隊に低高度SAMを、航空自衛隊に高高度SAMをそれぞれ帰属させたと説明している。西田裕史「航空自衛隊草創期の高射部隊帰属問題についての考察」『安全保障戦略研究』第2巻第2号（2022年3月）。また、航空自衛隊の創設期に関して、米国の関与に着目した研究も数多く存在する。岡田志津枝は、航空自衛隊の創設には米空軍参謀総長の働きかけや、繰り返されるソ連の領空侵犯を背景に米極東軍司令官と駐日米大使の画策があったと論じている。岡田志津枝「戦後日本の航空兵力再建—米国の果たした役割を中心として」『防衛研究所紀要』第9巻第3号（2007年2月）。柴山太は、米空軍参謀総長が米極東軍司令官からの日本空軍力育成計画案、すなわち、朝鮮戦争の休戦を受けて大半の米軍が極東から撤退するならば、日本自身がソ連空軍力から自国を守るべく最新鋭戦闘機・戦闘爆撃機で構成された空軍力を整備する必要がある、という計画案に合意したと説明している。柴山太『日本再軍備への道—1945—1954年』（ミネルヴァ書房、2010年）552—559頁。そして増田弘は、米国政府と米統合参謀本部がそれまで陸海軍しかなかった日本に単独空軍を創設する決定を下して以降、米軍側の日本「単独」空軍創設計画が実践されていった、と述べている。増田弘『自衛隊の誕生—日本の再軍備とアメリカ』（中央公論新社、2004年）171—247頁。このことは、「日本が空軍を独立して持つならば米空軍は援助を惜しまない」と米極東軍司令官が保安庁次長に宛てた書簡（読売新聞戦後史班編『昭和戦後史—「再軍備」の軌跡』（読売新聞社、1981年）381—383頁）や、海原治が「航空自衛隊の建設については在日軍事援助顧問団に空軍部が設置されるなどして、一から十まで保安庁は米空軍の援助を受けた」と述べていることから読み取れる。海原治『日本防衛体制の内幕—防衛官僚の独白』（時事通信社、1977年）167頁。また、植村秀樹は、米空軍が「日本空軍建設支援計画」（通称：ブラウン・ブック）を保安庁に提示、これに基づき、防衛計画を立案する庁内の制度調査委員会別室は、前計画案に航空兵力を盛り込んだ第7次案を作成したと論じている。植村秀樹『再軍備と五十五年体制』（木鐸社、1995年）166—168頁。ほかにも、米空軍だけでなく、旧軍関係者の関与にも焦点を当てた研究も存在する。戦後、旧陸海軍関係者は空軍再建のための研究を行ったものの、航空自衛隊の創設に直接結びつくことはなく、むしろ米空軍が「日本空軍」の創設を企図し、これを日本が受容したと説明する。中島信吾、西田裕史「航空自衛隊創設期の旧軍航空関係者の役割と米空軍の関与について」『防衛研究所紀要』第22巻第2号（2020年1月）。さらに中島は、日本に対する経空脅威が深刻に検討されるものの、それを「陸」の犠牲においてまですべきであるとは考えていなかったと指摘する。中島信吾『戦後日本の防衛政策—「吉田路線」をめぐる政治・外交・軍事』（慶應義塾大学出版会、2006年）154—165頁。

6 C.W. ニミッツ、E.B. ボッター『ニミッツの太平洋海戦史』実松讓、富永謙吾訳（恒文社、1962年）381頁。

7 E.B. ボッター『提督 ニミッツ』南郷洋一郎訳（フジ出版社、1979年）498、509頁。

8 奥宮正武『日本海軍海上航空戦史 ラバウル海軍航空隊』（朝日ソノラマ、1976年）286頁。

9 野村了介『主としてソロモン・ラバウル方面における海軍基地航空部隊の作戦回想』（防衛省防衛研究所戦史研究センター史料室所蔵、史料番号：⑨文庫-依託-183）。

空自衛隊の創立から約4年が経ってからのことであった。

1954年度を初年度とする警備5か年計画では、救難部隊の設立について明記されていない。その中期計画の期間中である1958年に救難部隊が設立されたのだが、それは予め計画されていたのではなく、「臨時」と冠しているように、急遽設立されたものであった。その経緯について、『航空自衛隊50年史』や『航空救難団20周年史』では、連続した航空事故の発生や、予想より早まった米軍の日本本土からの引き上げといった急激な環境の変化が背景にあったことと説明されている。しかしながら、それらの説明は言い伝えが記されたものに過ぎず、主として航空自衛隊の創設期に関する豊富な先行研究のように史資料に基づく検証がなされたものではない。

敗戦を経験した日本が航空戦力を再構築していくにあたり、その育成に膨大な費用と時間を要するパイロットを救助する体制の必要性については認識されていたものの、救難部隊が設立されるまでにはやや時間を要した。それが中期計画外で急遽設立された理由は、果たして航空事故の多発と米軍撤退の2つで説明できるのであろうか。また、救難部隊設立までの間、航空事故に対してどのように対処してきたのか、なぜその体制で航空事故の多発と米軍撤退に対応することができなかったのであろうか。

そこで本稿は、国立公文書館に保管されている日本政府の記録や航空自衛隊の創設に携わった関係者のオーラルヒストリーを用いるほか、主として過去の新聞記事から当時の状況を読み取り、航空自衛隊の救難部隊創設に関する日本政府内の検討状況と創設までの経緯について再検証する。そしてなぜ、1954年度を初年度とする警備5か年計画では挙げられていない救難部隊が、1958年になって急遽創設されたのかという問いに答えていく。

1. 航空自衛隊創設期における救難の構想

(1) 戦後日本の「空軍」創設に向けた研究と構想

戦後、日本の空軍創設に向けた研究は、旧陸海軍航空関係者によって始められた¹⁰。ところが、当時の日本が独自に空軍を創設することは、技術的にも経済的にも極めて厳しく、米軍の全面的な支援を得ることで、日米共同で創設することを柱とする構想であった。この構想において、人材面では、創設準備の段階は大戦で本土防空を担任

10「秋山紋次郎元空将談話空軍再建研究活動について」(「平17防衛02042100自衛力創設2(1/4)」、国立公文書館所蔵)1-2頁。

した旧陸軍航空関係者を中心に人材を集め、実際に創設する段階に入ってから旧陸海軍双方の人材を集める考えであった。また、防空主体の独立空軍を念頭に、まずは東京要域を、次に日本全域の防空を日本が自ら担えるよう2段階で整備する考えであった¹¹。だが、この日本の空軍創設に向けた研究では、救難部隊を整備する構想は含まれていなかった。この構想において、ヘリコプターを装備することは計画されていたが、それはあくまで輸送機部隊の一部を構成するものであり、救難部隊での運用を想定したものではなかった¹²。この研究成果は、航空自衛隊創設の準備機構として設けられた保安庁保安局別室（1954年2月1日に「別室」は「航空準備室」へと改編）に受け継がれていった¹³。

そして1952年8月1日に保安庁が発足すると、その直後に吉田首相は防衛政策の基本方針立案作業に着手するよう命じ、これにより長期的な防衛力整備計画の作成が始まり、9月には保安庁内に制度調査委員会が発足した¹⁴。その約1ヵ月後、在日米空軍のB-29が根室北東海上で行方不明となり、米国政府は調査の結果ソ連軍用機の攻撃による墜落と断定すると¹⁵、ホイット・サンフォード・ヴァンデンバーグ（Hoyt Sanford Vandenberg）米空軍参謀総長は、できるだけ早い時期に、日本にも空軍を創設するべきと主張した¹⁶。

ソ連による相次ぐ日本の領空侵犯は、日本の「自主防空態勢の在り方」について国民の関心呼び、それは保安庁が進めている防衛力整備に関する研究にも影響を及ぼした¹⁷。そして1953年6月に入ると、制度調査委員会において第2次案（警備5か年計画）が策定された。6月9日には、部隊視察のため九州を訪問中の木村篤太郎保安庁長官が、記者団に対して日本の陸海空各兵力の警備5か年計画を立案している旨を明らかにした。さらに8月、木村は日本の防衛力に関し、「一番必要なのは空軍である」と発言し¹⁸、日本独自の「空軍」の創設を示唆した。

（2）航空自衛隊の創設

1953年10月5日、保安庁は「空軍」創設に向けて制度調査委員会に「別室」を設置し、同室に専任の要員を配置した。1ヵ月後の11月5日、米軍事顧問団も航空班を新設し、

11 同上、3-5頁：「航空力創設の回想 浦茂元空幕長」（「平17防衛02082100創建関係資料3（3/3）」、国立公文書館所蔵）14-16頁。

12 大嶽秀夫編『戦後日本防衛問題資料集 第三巻』（三一書房、1993年）696頁。

13 「創建関係資料3（3/3）」（「航空力創設の回想 浦茂元空幕長」）44頁。

14 植村『再軍備と五十五年体制』77-79頁。

15 中島、西田「航空自衛隊創設期の旧軍関係者の役割と米空軍の関与について」118-119頁。

16 増田『自衛隊の誕生』183-189頁。

17 航空自衛隊50年史編さん委員会編『航空自衛隊50年史』46頁。

18 中島、西田「航空自衛隊創設期の旧軍関係者の役割と米空軍の関与について」119頁。

日本の「空軍」創設に対する支援体制を強化した。同月、米国防総省から保安庁に対し、空軍省が起案した「日本空軍建設支援計画」、いわゆるブラウン・ブックが提示され、制度調査委員会別室が中心となって防衛力整備計画のうち、「空軍」に関する部分の修正作業を実施して第7次案に反映させ、これが航空自衛隊の編成・装備計画の骨格となる。同案は、5か年で、米国から供与された航空機を主体に計33個飛行隊を創設するというものであった¹⁹。しかし、その第7次案でも、救難部隊の創設については言及されていなかった²⁰。

そして1954年1月27日、第19回通常国会における施政方針演説で吉田は、防衛問題について国力に応じた自衛力を漸増する基本方針に変更のないことを述べた上で、「保安隊・警備隊の自衛隊への切り換えとともに、航空自衛隊を新設して自衛隊に直接侵略対処任務を持たせる必要な規定を設ける」と宣言した²¹。政府の方針として航空自衛隊の創設が明示されたことで、その準備の中心となる組織として第3幕僚監部が設置されたほか、学校・教育部隊および整備補給機能ならびに輸送航空隊の準備組織が立ち上がった²²。

ところが、第10次案に至っても救難組織が整備計画に記されることはなかった。同案では、1961年度までに戦闘機隊が27個部隊、偵察機隊が3個部隊、輸送機隊が3個部隊の計777機の整備計画が記述されていた。そこにヘリコプターが明記されていれば、将来的に救難組織の創設が念頭にあったとも言えるのだが、航空自衛隊が導入する航空機として明記されたのは、すべて固定翼機であった。一方で、同案で海上自衛隊には、1961年度までに哨戒、船団護衛、掃海、対潜などの用途にヘリコプター17機を整備する計画が明記されている²³。このことは、警備5か年計画においてヘリコプターの導入に制限があったわけではなく、航空自衛隊がヘリコプターの整備を計画しなかったことを意味している。

これはすなわち、創設当初の航空自衛隊は、戦闘機部隊 (F-86) の整備とその戦力化に重点を置かざるを得ず、航空救難については、在日米軍に全面的に依存できると

19 増田『自衛隊の誕生』205-206頁;航空自衛隊50年史編さん委員会編『航空自衛隊50年史』48-49頁;植村『再軍備と五十五年体制』167頁。

20 大嶽『戦後日本防衛問題資料集 第三巻』669頁。のちに航空自衛隊の編成、装備の骨格となった防衛力整備計画第7次案の業務遂行に関する主要項目が掲載されているが救難についての記述はない。以下に全項目を挙げる。(1)航空中央機構(2)航空兵備(3)航空部隊機関の編制装備(4)運用に関する事項(5)人事管理(6)要員養成、教育訓練(7)施設(8)通信、レーダー関係(9)気象、保安(10)補給、整備、修理(11)技術関係(12)衛生(13)予算。

21 航空自衛隊50年史編さん委員会編『航空自衛隊50年史』49-50頁。

22 中島、西田「航空自衛隊創設期の旧軍関係者の役割と米空軍の関与について」122頁。

23 「10次案試表」「B-1 8次案」『堂場文書』通し番号1856、1頁;「自衛隊十年史」編集委員会『自衛隊十年史』(大蔵省印刷局、1961年)205頁。

の見通しに立ち、暫定的整備の方針を立てていたからである²⁴。その後、航空自衛隊は、1956年5月になってようやく陸上自衛隊航空学校（明野駐屯地）に委託する形でヘリコプター操縦士を養成する教育を開始した²⁵。そして、1957年4月22日に作成された「防衛力整備計画」において、「航空自衛隊には1957年度からH-19ヘリコプターを装備する」と明記された²⁶。ただし、同計画に至っても、当該年度に救難部隊を創設すると明記されることはなかった。

2. 航空救難部隊創設の背景

(1) 航空大事故の続発

航空自衛隊は、その創設に先立ち、1954年6月から保安隊臨時松島派遣隊において飛行訓練を開始した。旧陸海軍操縦経験者の技量は高く、また、米空軍の安全を重視した指導により、飛行訓練の開始から1年以上の間、航空機の破壊もしくは人員の死亡を伴う航空事故（航空大事故）は発生しなかった。

ところが1955年から事故が頻発するようになり、1957年度に入るとジェット機の大事故が連続して発生した。1957年5月には、F-86Fが2機墜落して1名が殉職、その後6月までの1ヵ月間にF-86F、T-33A、T-6が計7件の大事故を起こし、パイロット5名が殉職、1名が重軽傷者という事態となった。特に、6月19日に墜落した浜松基地所属のF-86Fの搭乗員は、発見が遅れたことが原因で洋上において凍死している²⁷。

小滝防衛庁長官は相次いで発生している自衛隊の航空機事故について、その原因を徹底的に究明し、今後事故を起こさせないために6月14日、庁内に常設の「事故防止対策委員会」を新設することを事務当局に示した。また佐々木航空幕僚長は18日か

24 創設当初の航空自衛隊が航空救難について、在日米軍に全面的に依存できるとの見通しに立ち、暫定的に整備していく方針を立てたことについては、『昭和34年度航空救難団史』で示されている（2023年6月12日に元航空救難団司令の中村雅嘉氏に電話インタビューをして確認）。ただし、当該資料は現在、航空救難団監理部で注意文書として管理されていることから、本研究では使用することができなかった。本稿では、中村氏が当該資料などを参考に執筆し、『翔友』に寄稿したエッセイ（中村雅嘉「航空救難部隊のことなど」『翔友』2011年12月号）の原稿を提供していただき、それを引用した。

25 航空自衛隊50年史編さん委員会編『航空自衛隊50年史』94頁；『朝雲新聞』1957年9月19日。

26 「防衛力整備計画」「B-1 8次案」『堂場文書』通し番号1886、14頁。計画では1957年度がヘリコプターの装備が開始される初年度で、機数は4機となっている。なお、その方針をとった正確な時期は不明だが、「航空自衛隊は発足当初、（中略）航空救難の機能を漸進的に整備する方針をとった」、という記述が、航空自衛隊50年史編さん委員会編『航空自衛隊50年史』175頁にある。

27 『朝雲新聞』1957年8月8日。

ら全部隊に配置してある「安全係将校」の会議を東京で開くことを決定した²⁸。

だが、同会議において墜落事故防止の対策を検討していた矢先の19日、F-86Fが墜落する。落下傘で降下したものの、夜間のため搭乗員の生死は確認できず、付近の漁船や海上保安部の巡視船、小牧基地から米軍ヘリコプター1機が出動して捜索に当たったが²⁹、翌20日に海上自衛隊により水死体で発見された³⁰。

連続する自衛隊機事故の根本的な原因を究明するために新設予定の「事故防止対策委員会」に関連して航空自衛隊は、早急に臨時の「特命検閲³¹」を行うことになり、21日その責任者としてF-86Fの操縦経験があり、初代航空団司令を務めた源田実空将が指名された。この「特命検閲」は約2ヵ月間、全国各航空基地を巡閲して行われるが、徹底的に事故の原因と安全指導の対策を打ち立てる方針で主要実施事項は、①飛行安全の見地からする教育訓練実施の検討、②事故防止対策の欠陥の是正、③現実に即した安全指導の三点に重点がおかれる³²。25日には、防衛庁庁内に「事故防止対策委員会」が発足、1ヵ月以内に結論を出して小滝長官に報告することになった³³。

一方、24日夜、航空自衛隊浜松基地所属のパイロット有志とその家族が隊内に集まり、「現在の状況ではジェット機に乗るのは危険だから装備や設備が完全にできるまで乗機しないようにしようではないか」との結論に至り、防衛庁に陳情することを申し合わせた。浜松基地の航空機事故は6月だけで3回、1957年に入って9回も起り、パイロットや家族の間に不安が高まっていた³⁴。また、同じく24日、浜松基地所属のパイロットが安全飛行対策協議会を開き、相次ぐ航空機墜落事故の間接的原因について、「パイロット40人に対しジェット機70機を保有しているが、教官は13人、内容的に貧弱な教育体制にかかわらず訓練計画はギッシリつまっている。(中略)救難対策は消防車5台と救急車3台、クレーン5台があるのみで救命艇やヘリコプター、飛行の安全を図る無線誘導施設が皆無に等しく無線着陸誘導装置(Ground Controlled Approach: GCA)方向探知機がない」と、浜松基地司令に報告した。

これらの内容は翌25日に浜松基地司令が上京し、航空幕僚長に報告された。さらに基地司令は、「去る19日に墜落死亡したパイロットは推定して最低8時間は生きていたにもかかわらず、ついに救えなかったということがパイロットたちにショックを

28『読売新聞』1957年6月15日。

29『毎日新聞』1957年6月20日;『読売新聞』1957年6月20日。

30『産経新聞』1957年6月20日(夕刊)。

31 当時、監察制度及び検閲制度は未確立であったため、「検閲」は旧軍の用語を用いたもので、実態は今日でいう「監察」に相当する。

32『読売新聞』1957年6月22日;『朝雲新聞』1957年7月4日。

33『朝雲新聞』1957年6月27日。

34『日本経済新聞』1957年6月25日。

与えている。(中略)一部の若いパイロットは感情を高ぶらせて施設を充実しなければ飛行機に乗らぬと言っていることも事実のようであり、一部の意見ではあるが、こうしたこともよく考えてもらいたい」と意見具申している³⁵。

『毎日新聞』は、小滝防衛庁長官が26日、米極東空軍司令部を訪問した際、米極東空軍司令官に、救命艇、ヘリコプター、無線連絡施設を含む救命施設の速やかな援助を強く要望、これに対し米側は、さしあたって救命艇、消防車などは余っている分を速やかに自衛隊に渡す等述べ、協力の気持ちを表明した、と報じている³⁶。

このように相次ぐ航空機事故を受け、航空幕僚監部防衛部防衛課を中心に検討を重ねた結果、7月に入り、航空自衛隊は内局に航空救難部隊の創設を上申した。これに対して内局は、当初、時期尚早或いは必要性について要検討と判断したが、最終的にはこれを了解する。防衛課が上申した内容の中には「救難を専任とする部隊を統合編成し、これを国家救難組織の中核として位置付ける」、という項目もあった³⁷。

そして、防衛庁が新設した「航空事故防止対策委員会」では航空事故の原因について津島防衛庁長官に7月29日、報告がなされた。その内容は、航空自衛隊が部隊の建設を急ぐ余り、必要な基盤整備が不十分なままに飛行機操縦(飛行運用)を急いでおり、本来の航空力の発展とは逆になっていることを指摘したもので、事故防止の対策として救難態勢の確立も示された³⁸。具体的には、陸海空三自衛隊の総合的救難体制を作り、救難用に必要な飛行機、ヘリコプター、救命艇を基地に配置させること。また航空自衛隊に救難航空隊を編成し、所要の基地に分遣隊を設け、事故発生時、救難業務の中心となって直ちに搜索救難に当たり得る体制を作ること、等が明示されていた³⁹。

一方、「特命検閲」は、米第5空軍から19名の支援を受け、航空自衛隊の全飛行部隊に対して7月から8月にかけて行われた。検閲は、まずジェット機部隊を対象とした第1次検閲、次にレシプロ機部隊を対象とした第2次検閲が行われ、それぞれ8月7日と9月12日に航空幕僚長に報告された。報告された内容は、中央及び部隊レベルの要処置事項を総括的に、また部門ごとには細部にわたって具体的指摘がなされている。そのなかでも、「救難」に関する事項として、以下の通り指摘された。

臨時救難措置として今回採られたヘリコプター、レスキューボート、T-34(メンター)

35『毎日新聞』1957年6月25日(夕刊)。

36『毎日新聞』1957年6月26日;『毎日新聞』1957年6月26日(夕刊)。

37中村「航空救難部隊のことなど」。

38『産経新聞』1957年7月30日。

39「航空機事故防止対策」『B-10 空自研修資料他』『堂場文書』通し番号2701、23-24頁。

の派遣は部隊の士気高揚に極めて効果があったが、航空自衛隊の救難航空部隊を速やかに整備する必要がある。その他救難用車載無線機が未だ部隊に整備されていないこと、消防車の性能が不足していること、消火器はその数が不十分である⁴⁰。

なお、8月23日の閣議で、津島防衛庁長官は航空自衛隊の航空機事故について詳細な報告を行い、あわせて今後の対策を説明し、これらの対策は大蔵省など関係各省の理解が必要であるとして、協力を要請している⁴¹。

(2) 対領空侵犯措置任務機に対する待機

保安庁発足前後の1951年から1952年にかけて、北海道上空に外国軍用機による領空侵犯が頻発したが、日本はこの事態に対処する能力を保有していなかったことから、政府は日米安全保障条約に基づき米国にその対処を要請し、駐留米空軍が領空侵犯対処に当たった。その契機となったのは、1952年10月7日に、在日米空軍のB-29が根室北東海上でソ連軍用機によって撃墜された事件であり、これにより北海道方面の緊張が一気に高まった⁴²。そこで12月29日、吉田とマーフィー駐日大使との会談が行われ、会談後、吉田はソ連政府に対する「警告声明」を発表する意向を固め、1953年1月13日、閣議の決定を経て、以下の通り政府声明が発表された。

近来、北海道上空で、外国軍用機による領空侵犯がしばしば行われている。これは国際法上の不法行為であるばかりでなく、日本の安全に重大な影響を及ぼすものである。よって、日本政府は、今後このような領空の不法侵犯が発生した場合には、駐留米軍の協力を得てこれを排除するため必要と認められる措置をとることに決定した。ここに、日本政府は、我が領空の侵犯が再び行われることの無いよう関係国の深い注意を喚起する。なお、今後不法侵犯が行われた場合、これを排除するためにとる措置の結果については、その責任は当該軍用機所属国が負うべきものである⁴³。

この政府声明発表以降、ソ連機による領空侵犯の事態は次第におさまっていった。保安庁で要職にあった加藤陽三は、「この事件はこれでおさまったが、日本の防空とい

40 航空自衛隊50年史編さん委員会編『航空自衛隊50年史』100-101頁。

41 『日本経済新聞』1957年8月23日(夕刊)。

42 航空自衛隊50年史編さん委員会編『航空自衛隊50年史』83頁。

43 同上。

う問題について国民の関心を大きく喚起した。そしてこれが、後に航空自衛隊の設置を促進した一つの契機になったのであった」と認めている⁴⁴。さらに加藤は「また米国からも在日米空軍を可及的に撤退させたいという意向が示されたこともあって、日本に航空自衛隊設置の要望が起こってきた」と述べている⁴⁵。そして1954年7月1日に創立された航空自衛隊は、米空軍の全面的な支援を受けながら要員を養成し、装備を取得し、部隊を編成し、施設を整備してその戦力を整え、米空軍が行っていた任務を逐次引き継いでいった。

対領空侵犯措置任務にあたる自衛隊機は、前述のB-29のように外国の航空機から攻撃を受け、撃墜される可能性がある。しかも日本は海に囲まれており、対領空侵犯措置のための行動中に撃墜された場合、パイロットは遠方の洋上で救出を待つことになる。航空救難が世界各国軍隊とも、戦闘力としての搭乗員を回収確保すること、並びに部隊、隊員の士気を振作するためのものであることから⁴⁶、特に当時、撃墜されて洋上に脱出する可能性の高かった対領空侵犯措置任務が始まるにあたり、救難部隊の創設が急がれることになったのである。

(3) 米空軍航空救難部隊の本国撤退

航空自衛隊は発足当初、共産圏の航空脅威に備えるべく、制空権を維持するために防空兵力に重点を置く⁴⁷として、施策の中心を戦闘機部隊の育成に絞らざるを得ず、また当分の間は在日米軍の救難部隊に全面的依存が可能との認識のもと、航空救難の機能を漸進的に整備する方針を取った。そのため、警備5か年計画では、ヘリコプターが狙上に上がらなかったであろう。しかし、米空軍航空救難部隊主力の本国撤退時期が予想外に早くなることが判明し、航空自衛隊は米軍依存の計画を根本的に変更せざるを得なくなった⁴⁸。

米空軍の撤退、例えば「1958年1月に米空軍第4戦闘爆撃航空団第339戦闘要撃飛行隊の撤退まではH-19Cが航空救難に対応していたが、以降は航空自衛隊自らが対応しなければならなくなった⁴⁹」という記述からもうかがえるように、米空軍の急な

44 加藤陽三『私録・自衛隊史—警察予備隊から今日まで—』（防衛弘済会、1979年）84頁。

45 同上、128頁。

46 航空救難団20周年記念誌編集委員会『20年のあゆみ』（航空自衛隊航空救難団、1978年）IV頁。

47 「制度調査報告 第1次案 附表」[B-6 第1次案 S28.3.30]『堂場文書』通し番号1897、11-12、21頁。なお、防空兵力に重点を置く具体的な計画として、1954年度を初年度として1960年度までに、F-86戦闘機を主体とした33個飛行隊を骨幹とする航空部隊を建設することとしていた。航空自衛隊50年史編さん委員会編『航空自衛隊50年史』49、63頁。

48 航空自衛隊50年史編さん委員会編『航空自衛隊50年史』175頁。

49 千歳市史編さん委員会「第14章米軍・自衛隊 第3節自衛隊の来駐 第2項部隊編成の確立」『新千歳市史通史編下巻』（山藤三陽印刷、2019年）1053頁。

撤退とともに米軍航空救難部隊は撤退し、航空自衛隊が航空救難の機能を保有しなくてはならなくなった。米空軍の早期撤退については、1957年12月13日に行われた第27回国会衆議院内閣委員会で、茜ヶ久保委員が津島防衛庁長官に対し、「アメリカ側が陸上部隊の早期撤退は当然考えられておりましたが、突如航空部隊のかなり早期大量の撤退が明示されたかに聞くのであります。これに対して防衛庁長官は非常にあわてふためかれたような報道も承知しているのであります(後略)⁵⁰」と発言していることから、その対応に苦慮していたことがうかがえる。

(4) 国家救難組織の不在

1944年、米国の提唱により、第二次世界大戦後の国際民間航空のありかたを議論するためにシカゴで国際民間航空会議が開催され、国際航空運送の原則が締結された。その後、このシカゴ条約(国際民間航空条約)に基づき、1947年に国際民間航空機関(International Civil Aviation Organization : ICAO)が発足、日本も1953年に加盟する。ICAOは、国際民間航空の安全かつ秩序ある発展を目的とし、この目的のために、国際航空運送業務やハイジャック対策のための条約の作成、国際航空運送に関する国際標準、勧告方式、ガイドラインの作成などを行っている。

さて、ICAOの根拠であるシカゴ条約3条には「この条約は、民間航空機のみ適用するものとし、国の航空機には適用しない」と規定され、また25条には「各締約国は、その領域内で遭難した航空機に対して実行可能と認める救援措置を執り、及び、自国の当局の監督に従うことを条件として、その航空機の所有者又はその航空機が登録を受けた国の当局が状況により必要とされる救援措置を執ることを許可することを約束する。各締約国は、行方不明の航空機の捜索に従事する場合には、この条約に基づいて随時勧告される共同措置に協力する」と規定している。すなわち各締結国は、その領土内で遭難した民間航空機に実行可能な限りの救援措置を執らなければならないのである⁵¹。

日本では、ICAO加盟に伴い、運輸省航空局を中心とする航空救難暫定組織が設けられたが、当分の間は在日米軍の救難部隊に全面的依存が可能との判断から⁵²、その救助体制は米軍及び海上保安庁等に委嘱した臨時救難組織であった。

しかしながら、事故や災害に伴う専門の救助機関の設置は、多年にわたり消防や警

50 「第27回国会・衆議院・内閣委員会 第11号委員会(1957年12月13日)議事録」(国会会議録検索システム (<https://kokkai.ndl.go.jp/txt/102704889X01119571213/56>))より入手)。

51 池内宏『航空法—国際法と航空法令の解説—』(成山堂書店、2018年)36-41頁。

52 航空自衛隊50年史編さん委員会編『航空自衛隊50年史』175頁。

察など各方面から熱望されてきたとして、航空幕僚監部ではこの要望にこたえて救難航空部隊の編成に着手し、本年（1957年）末或いは来年度初めには実働部隊として救助作業に乗り出す予定であることを発表する。航空幕僚監部は、「救難作業の本質として国際的なものである関係上、全世界を結ぶ航空救難組織の一端を担い、日本のみならず諸外国の日本周辺での救難作業も同時に行う予定であり、この重要な役割は自衛隊によってのみ初めて達成されることであり、その発展は各方面に大きな希望を与えることになるだろう」と説明した⁵³。

3. 航空救難部隊の創設

航空自衛隊では、頻発する航空事故に対処するため臨時救難措置に関する長官指示13号が1957年8月に示され、陸海自衛隊との臨時救難措置に関する協定を締結、各種航空機のパイロット、乗務員等の救難組織を作ることになり出した。航空自衛隊では、発足当初から航空機乗員のために漸進的に救難組織を作ること念頭に置いて準備を進めていたが、実際は米軍の救難組織に寄り掛かった形で編成が遅れていた。ところが1957年になると急に航空事故が増え、救難組織の構成を少しもなおざりにできない状況になったので、航空幕僚監部では長官指示に基づき、前年5月から養成中の救難航空隊が戦力化するまで、すなわち1957年度末頃まで、臨時的に陸海自衛隊の協力を受けた救難措置を講ずることになった⁵⁴。

航空自衛隊の救難活動に対する協力として、陸上自衛隊はヘリコプターによる救難支援を担当し、明野駐屯地は浜松基地を、丘珠駐屯地は千歳基地をそれぞれ支援する。そして、明野に配備されていたH-13ヘリコプターのうち2機が8月末か9月初めにかけて浜松基地に移動することとなった。また、海上自衛隊は、揚陸艇（LCM）と掃海艇（木船）による救難支援を担い、8月下旬頃、浜松にLCMを2隻、美保にLCMを1隻、築城に掃海艇を1隻、これらを常時配置して緊急時に備えることになった⁵⁵。

このように、陸海自衛隊の協力を受ける形で、対領空侵犯措置の任務に就くなか、1958年3月18日、防衛庁長官直轄部隊として浜松基地に臨時救難航空隊が発足した⁵⁶。この発足時、臨時救難航空隊は3機のH-19で編成され、自衛隊機の事故はもち

53『朝雲新聞』1957年9月19日。

54『朝雲新聞』1957年8月29日。

55『朝雲新聞』1957年8月29日。

56中村「航空救難部隊のことなど」。

ろん、一般の航空事故、災害救助にも出動することとなっていたが、将来的には20数機へと増やし、全国各地に救難分遣隊を新設する計画であった⁵⁷。また、浜松基地の救難体制は、新たに編成された救難航空隊を中核とし、搜索、物量投下などに必要なT-34とH-13をそれぞれ2機配属し、さらに陸上自衛隊明野駐屯地のH-19と海上自衛隊御前崎のLCMにより、航空自衛隊の救難活動をバックアップする形がとられた。さらに、海上保安庁の第3管区(清水)、第4管区(鳥羽、名古屋)とも連携をとり、必要に応じて現場に急行できる体制も整えられた⁵⁸。

そして、10月1日に救難航空隊として正式に編成され、1959年1月14日には、米軍教官による航空救難に関する実務訓練の修了式が浜松基地で行われた。この教育は、前年8月からパイロット、メディック(救難員)、整備の三部門に対して施され、その修了者には救難要員としての正式な資格が付与された。これにより、航空救難に関する運用基準を満たし、航空救難活動の基礎が確立されたのである⁵⁹。

その後、1959年から1961年にかけて千歳、小牧、新田原、松島、小松、芦屋の順に救難分遣隊が新設されていくが、それは、対領空侵犯措置の任務に就くようになった基地を順に追いかけるように整備されていった。日本で最初に対領空侵犯措置のための待機を1958年4月に開始したのは千歳基地の第2空団であり、続いて小牧基地の第3航空団が待機に就くようになり、新田原基地の第5航空団、松島基地の第4航空団が待機に就き、その任務を支えるように救難分遣隊の活動も開始されたのである⁶⁰。

おわりに

1954年7月に創設された航空自衛隊は、ジェット機に象徴されるような近代的な運用構想を米国から導入した。また、航空自衛隊は、装備品、機材などのハード面を全面的に米国に依存したばかりでなく、教育などソフト面まで米国式を受容した。航空救難部隊も例外ではなく、米軍の教育を受けることで近代的な救難活動が可能となった。

創設当初の航空自衛隊は、航空救難活動について、在日米軍の救難部隊に全面的に

57『朝雲新聞』1958年3月20日。

58『朝雲新聞』1958年6月26日。

59『朝雲新聞』1959年1月29日。

60 航空自衛隊50年史編さん委員会編『航空自衛隊50年史』155-156、175頁。

依存し、漸進的に独自の救難部隊を整備していく構想であった。しかし、1957年に入ると航空事故が多発し、多くの航空機搭乗員を損耗してしまったため、救難体制の再考が迫られることとなった。防衛庁は「航空事故防止対策委員会」を立ち上げ、同様に航空自衛隊は「特命検閲」を行い、それぞれが航空事故の原因について徹底調査した。その結論の中で航空救難部隊を早期に設立することが謳われ、これを受け救難部隊の創設が急がれた。

そして、1957年に在日米空軍が本国へ撤退することが決まると、当然のごとく航空自衛隊が対領空侵犯措置任務を引き継ぐことになった。また、在日米空軍の撤退に伴い、救難部隊も予想より早く撤退することになった。当時、ソ連による領空侵犯が続いており、米空軍のB-29が撃墜される事案も発生していた。また、日本は海に囲まれており、対領空侵犯措置のための行動中に撃墜された場合、そのパイロットを救出する体制を整えておくことが必須であった。航空自衛隊には、基地周辺を重点とする局地救難を目的とした救難隊を各基地に配置する構想はあったものの、事実上、米空軍に依存していたため、急いで独自の航空救難部隊を整備する必要性が生じたのである。つまり、米空軍の航空救難部隊が予想よりも早く撤退することが決まり、航空自衛隊が対領空侵犯措置任務に就くことになったことで、1954年度を初年度とする警備5か年計画では予定していなかった救難部隊を早急に創設することになったのである。

このほか、日本はICAOに加盟していたものの、ICAOの規定を十分に満たした国家救難組織が整備されてはならず、実質的な救難活動は米空軍の航空救難部隊に依存していた。国際的な航空協力の緊密化に伴い、ICAO加盟国である日本は、全世界を結ぶ航空救難組織の一端を担う責任を果たすため、救難部隊の創設を急がねばならなかったのである。

以上のように、航空自衛隊に救難部隊が創設されることとなった要因として、「連続した航空大事故」、「航空自衛隊による対領空侵犯措置の開始」、「米空軍救難部隊の予想外の早期撤退」、そして「ICAO加盟国としての義務」が挙げられる。このなかでも、航空事故が連続して発生した際、航空幕僚監部は救難隊を作ろうとするが、それは実質的に米空軍に依存した共同の部隊を設立する構想であったため、「連続した航空大事故」は救難部隊を創設するきっかけではあったものの、それを急がせた要因とは言えない。それよりも、米空軍の撤退が決まり、それに伴い米空軍救難部隊が撤退することにより、航空自衛隊が対領空侵犯措置に就き、その任務中に重大事故が起きた際には航空自衛隊独自に救難活動を行わなければならなくなったことが大きかった。つまり、航空自衛隊に救難部隊の創設を急がせた大きな要因には、「航空自衛隊による対

領空侵犯措置の開始」と「米空軍救難部隊の予想外の早期撤退」があったと指摘できる。

なお、国際社会に復帰したばかりの日本にとって、「ICAO加盟国としての義務」も政治的に大きな要因であったと言えよう。日本は、ICAO加盟国として独自にその義務を果たすことができず、国際社会の一員として国家救難組織の不在をおごなりにすることはできなかったため、国際社会への復帰を象徴する政策の一つという側面もあったと言えよう。

なお、本研究では紙幅の制約もあり、航空自衛隊の救難部隊創設にかかる日本側の検討状況に焦点を当てて再検証を行った。今後、米国や旧軍などの史料を用い、第二次世界大戦期に重要性が増した航空救難について、日米のドクトリンやその手法の違いを明らかにしたうえで、それがどのように航空自衛隊の救難部隊へと受け継がれていくかについて検討を行い、旧軍と自衛隊の連続と断絶を考察する再軍備の研究に貢献するとともに、日本における航空救難の発展過程を明らかにする総合的な研究へと発展させていきたい。

(防衛大学校)