

海上自衛隊と統合教育
—草創期の航空機整備員教育に関する考察—

工藤 亜矢

【要約】

1954年の自衛隊発足時、新設される航空自衛隊に航空機を一括統制させるか、あるいは陸、海、空の各自衛隊に分属させるかの議論が生じた。特に航空部隊の直轄を主張する海上自衛隊と航空機を航空自衛隊に一括統制させたい保安庁内部部局は対立するが、結局、防衛庁長官から発された「航空機の配属等に関する長官指示」により航空機の配属及び航空関係諸業務は、原則的に航空自衛隊で統一して運用されることになる。その結果、海上自衛隊の航空機整備員も、航空自衛隊で養成されることになった。

この整備員の統合教育は1955年度から開始されているが、早くも1957年度予算では海上自衛隊での独自教育が認められており、実質3年程度で終了している。その理由は、海上自衛隊と航空自衛隊の特技職の考え方が異なっていたこと、装備航空機種が異なっていたこと、またそれらの要因となった組織形成のモデルの違い、つまり米海軍を参考としたか米空軍を参考としたかによって生じた両自衛隊の違いなどが挙げられる。これらの違いから統合教育に不具合が生じたため、航空自衛隊での統合教育は取り止められることになった。

任務の異なる航空機を整備する整備員を統合教育で養成するには、本来なら各自衛隊の人事制度や組織の変更も辞さない準備が必要であったが、軽々に教育の統合に踏み切ったため、早期に取り止められることになったのである。

はじめに

海上自衛隊（本稿では以下、「海自」と記載する）の航空部隊は1953年に千葉県館山で発足し、以降、全国に逐次展開され運用面で多くの実績を残してきた。2022年12月に閣議決定された防衛力整備計画では、海自の体制として概ね10年後も哨戒機部隊として9個航空隊、作戦用航空機170機の維持が明記されている¹。このように現代では日本の安

¹ 「防衛力整備計画」内閣府

<<https://www.cas.go.jp/jp/siryou/221216anzenhosyou/boueiryokuseibi.pdf>> 2024年7月29日アクセス。

全保障上不可欠な存在とみなされている海自航空部隊だが、自衛隊発足当初にはその整備について危ぶまれた時期があった。防衛庁発足前夜に生じたいわゆる「航空統合」の問題であり、航空自衛隊（本稿では以下、「空自」と記載する）が新設されるに伴い、航空機は全て空自に配属させるべきとの議論が保安庁内に起こったのである。

自衛隊の航空機を全て空自に配属させたい保安庁内部部局（本稿では以下、「内局」と記載する）と、陸、海、空の各自衛隊に分属させたい警備隊及び保安隊との議論については、その一応の着地点として 1954 年 8 月に「航空機の配属等に関する長官指示」が発簡された。この長官指示の概要は一部の航空機を陸、海、空の分属とし、その一方で航空分野の教育や関連業務は空自で「統一して」行うというものであったが、約 70 年後の現在、航空分野の要員養成において空自で統一して教育が行われているものは航空管制員など一部の教育だけであり、海自の操縦士の養成などは海自が独自で行っている。特に航空機の整備員養成については、前述の長官指示が出されてから僅か 5 年後の 1959 年に整備員教育を行う「白井術科教育隊」が海自に開隊されており、それが「海上自衛隊第 3 術科学校」と改編されて現在に至るまで多くの海上自衛官の教育を行ってきた。つまり航空機の整備員教育という分野においては、長官指示に示された空自での教育は極めて短期間に終了していたのである。

そこで本稿では自衛隊における統合教育の歴史的側面として、海自草創期の航空機整備員教育に焦点をあてた。第 3 術科学校が開校するまでの時期（1961 年）を対象に、海自が求めた航空機整備員の養成について明らかにし、海自の視点から当時、内局主導で推し進められた航空機整備員の統合教育について分析する。

構成としては、先ず海自の航空部隊発足の過程と当初はどのように整備員を養成していたかを概観し、次に空自成立以降に統合して行われた航空機整備員の教育と、統合での教育が終了するに至った要因やその背景について見ていく。この航空機整備員の教育というテーマは海、空自衛隊のみならず陸上自衛隊にも関係することではあるが、本稿ではあくまでも海自と、海自が教育を委ねることになった空自との関係について記述することで、当時の海自が航空部隊の整備についてどのような構想を持ち、それが統合教育にどのような影響を与えたかを明らかにしたい。

なお海自の成立であるが、1952 年 4 月 26 日に海上保安庁内部に組織された「海上警備隊」が、同年 8 月に「警備隊」として陸上自衛隊の前身である保安隊とともに保安庁に統合され、更に 1954 年 7 月 1 日、防衛庁設置法及び自衛隊法が施行されたことで「海上自衛隊」となり現在に至っている。そのような経緯から海自は 4 月 26 日を「海上自衛隊創

設の日」とするなど、「海上警備隊」及び「警備隊」を自らと同一の組織とみなしており²、本稿においてもそれに倣って「海上警備隊」、「警備隊」を海上自衛隊と同一の組織として記載する。文章の煩雑を避けるため特段の注釈は用いないまま、記述対象の年によってそれぞれの名称を使用することにした。また、「海上航空」という言葉について、本稿においては「海上作戦のために海軍種により運用される航空軍備」の意として使用する。

1 整備員養成の変遷

(1) 海上航空再建の過程

航空機整備員の養成について見ていく前に、ここでは先ず終戦とともに失われた海上航空再建の過程について概略を記述しておきたい。

日本は 1945 年の終戦により武装解除されたが旧海軍軍人はすぐに海軍再建の研究を始めており、特に厚生省第二復員局残務処理部のメンバー（本稿では以下、「二復メンバー」と記載する）による研究が海上警備隊創設の契機となったことはよく知られている³。彼らは日本の国防上、航空兵力は不可欠であると考えていたが、海軍再建の足掛かりは米国からの哨戒艦貸与の申し入れという形で実現し、貸与艦の管理運用を担う制度の実現に向けた日米合同研究委員会、いわゆる「Y 委員会」が組織された。なおその中心的人物であった元海軍少将の山本善雄は、日米合同研究委員会への参加について「スモール・ネービーをつくれというなら引き受けましょう。コースト・ガードならお断りします」と述べ、当時の内閣官房長官岡崎勝男は個人的にそれを認めたという⁴。

哨戒艦のために組織された Y 委員会の検討内容に、当然、航空機の運用に関しては俎上にも上がっていない⁵。しかし Y 委員会の構成員でもある二復メンバーはこの時期にも海上航空再建のための研究を行っており、1952 年 4 月 26 日に発足した海上警備隊も航空機

² 「『海上自衛隊の日』について（通知）」（海上幕僚監部総務部長、2013 年 4 月 26 日）
<http://www.clearing.mod.go.jp/kunrei_data/e_fd/2013/ez20130426_03945_000.pdf>2024 年 7 月 29 日アクセス。

³ 海自創設の経緯は、NHK 報道局「自衛隊」取材班『海上自衛隊はこうして生まれた「Y 文書」が明かす創設の秘密』（日本放送出版協会、2003 年）；ジェイムス・E・アワー『よみがえる日本海軍 海上自衛隊の創設・現状・問題点 上』妹尾作太男訳（時事通信社、1972 年）などに詳しい。

⁴ アワー『よみがえる日本海軍 上』160 頁。

⁵ 二復メンバーによる再軍備検討の成果では「研究資料」旧海軍残務処理機関『旧海軍残務処理機関における軍備再建に関する研究資料 1/3（複製）』；「航空軍備建設に関する研究」旧海軍残務処理機関『旧海軍残務処理機関における軍備再建に関する研究資料 3/3（複製）』（いずれも防衛研究所所蔵）などに海軍が保持すべき航空兵力の必要性が述べられているが、Y 委員会の議事録等には航空兵力についての言及は、管見の限り見られなかった。

の装備を諦めていなかった。彼らは海に囲まれた日本の航空兵力は海軍が保有すべきと考えており、警備隊発足直後の 7 月 15 日付で発簡された「海上警備隊の基本運営方針（海上警備隊内令第 1 号）」にも「将来出現を予想される航空に関しては海上部隊である警備隊の特質を鑑みこれが処理対策を適切にして海上警備力の全能発揮に万遺憾なからしめる」との記述がある⁶。なお、同年 8 月に保安隊として同じ保安庁に統合される予定の警察予備隊は、既に 5 月の時点で米保安顧問部（Security Advisory Section）から観測機貸与の申し入れがあったことから「航空学校準備室」を設置、同年 10 月には浜松に保安隊航空学校が開校しており、12 月には第 1 幕僚監部内に航空班も設けられた⁷。

海上警備隊が創設される以前の海上保安庁では 1952 年度予算要求時から航路啓開業務用に回転翼機を要望していたが、本予算としては実現しなかった。米極東海軍司令部に回転翼機の購入を申し入れていたが、米側も朝鮮戦争の対応による不足などからその要求に応じられなかったという⁸。しかし、暮れも押し迫った 12 月 24 日、政局の混乱により成立の遅れた 1952 年度の補正予算で警備隊に回転翼機 9 機分の取得が認められ、更に翌年度の予算要求には軽飛行機 25 機分の予算が計上される⁹。元海上幕僚長の鮫島博一は警備隊が航空機の取得を認められた背景には、1952 年 9 月に保安庁内部に設置された「制度調査委員会」の研究で潜水艦等の脅威に対抗するためには航空機の整備が必須とされたことがあると述べている¹⁰。「制度調査委員会」は防衛力整備計画を立案するために保安庁内に設置された委員会であり、保安庁次長及び第 1、第 2 幕僚長の 3 人を委員とするものである¹¹。このような経緯もあって 1953 年、警備隊は Bell-47D、S-51、S-55（いずれも回転翼機）、T-34 メンター（Mentor、固定翼機）などを取得するに至った¹²。

回転翼機の要望は前述したとおり、当初は 1952 年度予算として海上保安庁時代に計上したものである。海上保安庁自体、1948 年の開庁当初から航空機の保有を目指しており、1951 年からは航空庁の意見を参考にして具体的な検討を開始し、海上警備隊が成立した

⁶ 「海上自衛隊の基本運営方針」国立公文書館所蔵、平 17 防衛 02433100。名称は「海上自衛隊」となっているが当該史料の内容は 1952 年 7 月 15 日付の「海上警備隊内令第 1 号」である。

⁷ 読売新聞戦後史班『「再軍備」の軌跡 昭和戦後史』（読売新聞社、1981 年）373 頁；陸上幕僚監部総務課文書班隊史編さん係『保安隊史』（防衛庁陸上幕僚監部、1958 年）12、27 頁、東京大学法学部図書館所蔵。

⁸ 鈴木総兵衛『開書・海上自衛隊史話 海軍解体から海上自衛隊草創期まで』（水交会、1989 年）168-169 頁。

⁹ 海上自衛隊 25 年史編さん委員会『海上自衛隊二十五年史』渡邊昭夫監修、佐道明広他編『堂場文書 DVD-ROM 版』（丸善学術情報ソリューション事業部開発センター、2013 年）78 頁；大蔵省財政史室『昭和財政史 昭和 27～48 年度 第 3 巻 予算（1）』（東洋経済新聞社、1994 年）55 頁。

¹⁰ 「自衛力の確立 2（1／3）（鮫島博一 海上防衛体制の確立へ 航空部隊の整備 第 1 部）」2-3 頁、国立公文書館所蔵、平 17 防衛 01983100。

¹¹ 「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）65 頁。

¹² 海上自衛隊 25 年史編さん委員会『海上自衛隊二十五年史』82 頁。

1952年4月26日の海上保安庁法の一部改正によって、航空機保有に関する規定が定められた。その結果、海上保安庁も警備隊と同じ時期に Bell-47D など回転翼機 6 機の取得予算が認められているが、このような航空をめぐる検討の中で海上保安庁から切り離された海上警備隊が、その基本運営方針に航空に関する一文を付したのは至極当然の流れと言える。海上保安庁の航空機の取得予算は警備隊と同じ 1952 年度 12 月成立の補正予算であるが、海上保安庁では成立前の 11 月から既に机上での航空管制（Air traffic control : ATC）訓練を行うなど、要員の養成を開始していた¹³。

（２） 航空機整備の基幹要員養成

警備隊が最初に手にした航空機は回転翼機の Bell-47D であり、取得するにあたっての整備員の養成は 1953 年の 5 月頃から行われている。海上保安庁及び米海軍で整備座学の講習が行われた後、7 月から海上保安庁の東京洲崎ヘリポートでも教育が行われた¹⁴。

次に 1952 年度補正予算で成立したその他の機種については、S-51 の購入に当たっては 2 名が 1953 年 9 月から 12 月までの間、英国におけるウェストランド (Westland Aircraft) 社での講習を、S-55 の購入に際しては保安隊の浜松航空学校で、8 名が米国シコルスキー (Sikorsky Aircraft) 社による講習を受講した¹⁵。

一方固定翼機であるが、警備隊は 1953 年度予算に軽飛行機取得の予算が計上されたことから、同年 4 月に保安隊航空学校へ旧海軍の経験者を入校させており、この保安隊への委託教育は 1954 年 2 月まで続けられた。幹部操縦、幹部整備、士補整備の課程それぞれ 3 回に渡って行われており、整備員の合計入校者数は幹部 5 名、士補 3 名である（「士補」は現在の海曹に相当する階級）¹⁶。元海上自衛隊第 3 術科学学校長であり第 2 回目の委託教育（保安隊航空学校の第 3 期幹部整備課程）を修了した森山晃は、この課程の教育内容について「米軍の技術図書、技術指令書の講義が特に印象に残っている」と回想しており、保安隊航空学校の教育も米軍による影響が多大なものだったことが窺える¹⁷。また保安隊での教育と並行して米海軍による航空講習が神奈川県の大井基地で行われ、1953 年 7 月に米軍の PBM-5 を使用した講習が¹⁸、以降、11 月に F4U を使用した整備講習、1954 年

¹³ 海上保安庁総務部政務課『十年史 海上保安庁』（財団法人平和の海協会、1961 年）352-353 頁。

¹⁴ 海上自衛隊 25 年史編さん委員会『海上自衛隊二十五年史』79 頁。

¹⁵ 同上、80、82 頁。S-51 は米国シコルスキー社製造であるが、警備隊は当時ライセンス生産を行う英国ウェストランド社から購入しており、そのために英国での受講となっている。

¹⁶ 同上、81 頁；森山晃「整備分隊長の回想」研究委員会固定翼分科会『海上自衛隊苦心の足跡 第 7 巻「固定翼」』（水交会、2017 年）30 頁。

¹⁷ 森山「整備分隊長の回想」29 頁。

¹⁸ 香取穎男「創設期の鹿屋航空隊」研究委員会固定翼分科会『海上自衛隊苦心の足跡 第 7 巻「固

4 月に SNJ を使用した整備講習が逐次行われた¹⁹。

警備隊に初めて装備された固定翼機は米国ビーチクラフト (Beechcraft) 社から購入した T-34 メンターであったが、メンター以降の固定翼機取得は、1954 年に発効された「日本国とアメリカ合衆国との間の相互防衛援助協定」(Mutual Defense Assistance Agreement between Japan and the United States of America : MDA、以下 MDA 協定) による米国からの供与航空機がメインとなり、同年度には SNJ、TBM、PV-2 など合計 38 機が供与された²⁰。前述のとおり米海軍の協力を得た要員養成は既に 1953 年の夏頃から始まっており、MDA 協定以前から警備隊と米海軍の間では固定翼航空機の供与に向けた調整が始まっていたことが分かる。なお警備隊は、後に海上自衛隊となつてからもその発足当初から留学生を米国に送り出しており、航空機整備分野でも初年度から数名を派遣している²¹。彼らは米国から知識や技術、そして航空機運用をめぐる米海軍の最新の動向など、多くの情報を海自に持ち帰ることになった。

(3) 自隊養成

前項で述べたとおり警備隊における航空機整備員の養成は、回転翼機は海上保安庁と民間企業、固定翼機は保安隊と米軍による教育を主軸として始まった。回転翼機については米国の供与に頼ることができず製造会社から購入したため直接企業からの技術習得をせざるを得なかったと考えられるが、警備隊初の航空部隊である館山航空隊の初代司令であった大野義高は、回転翼機は米国でも実用機として日が浅く「新機種」であったほか、朝鮮戦争での使用もあつて供与を受けられなかったと回想している²²。

一方、固定翼機についてはメンター購入の後は米国から一線を退いた旧式航空機の供与を受けたため、要員養成はその領収前後に米海軍による講習で行われることになった。米軍頼りは保安隊航空学校も同様であり、警備隊が保安隊へ教育を委託するのは第 2 期生からであるが、第 1 期生は米軍教官が教育を行っており、その第 1 期学生の中から第 2 期生を担当する教官が選抜されている²³。

定翼』(水交会、2017 年) 15 頁。

¹⁹ 海上自衛隊 25 年史編さん委員会『海上自衛隊二十五年史』81 頁。

²⁰ 植草重信「海上航空建設の歩み」研究委員会固定翼分科会『海上自衛隊苦心の足跡 第 7 巻「固定翼」』(水交会、2017 年) 6 頁。

²¹ 海上自衛隊第 3 術科学校 10 年史編集委員会『海上自衛隊第 3 術科学校 10 年史』(海上自衛隊第 3 術科学校、1972 年) 9 頁。

²² 「創出関係資料 4 (1/4) (大野義高 海上自衛隊航空部隊 (回転翼) 創設の経緯)」25-26 頁、国立公文書館所蔵、平 17 防衛 02119100。

²³ 読売新聞戦後史班『「再軍備」の軌跡』376-377 頁。

このような形である程度の基幹要員が養成され、次に警備隊独自で整備員を育成する段階に入る。回転翼機は 1953 年 10 月から Bell-47D が配備された館山航空隊において「ヘリコプター整備講習」が開講し、旧海軍の整備経験者を対象に約 12 週間の教育を 1956 年 12 月に「乙種特修科ヘリコプター整備課程」が開始されるまで実施、未経験者に対しては 1954 年 7 月から「整備特別講習」が開講した。

固定翼機については 1954 年 7 月からメンターが配備された鹿屋航空隊で「固定翼整備講習」が開講する。未経験者と有経験者にコースを分けて 1 回約 10 週に設定したこの講習は、しかし僅か 3 度行われたのみとなった²⁴。1954 年の空自発足とともに固定翼機の整備員教育は空自で統一して行うことになり、翌年の 1955 年から海自の航空機整備員も空自整備学校で教育されることになったのである。

2 航空機の分属と教育の統合

警備隊と保安隊に航空機の運用体制が整備されつつある頃、当時北海道上空に外国軍用機による領空侵犯が頻発したことから、徐々に防空を主任務とする航空部隊創設の機運が高まることになった。1953 年 11 月には保安庁で航空部隊創設の研究が開始され、更に翌年 1954 年 2 月には保安庁内に保安局長を室長とする航空準備室が設置されて、空自が発足することになる²⁵。

本項ではこの時期における海自の航空機整備員の養成について、当時議論となった航空機の配属に関する問題を中心に見ていく。

(1) 航空機の分属

1954 年 7 月 1 日、防衛庁発足と同時に陸、海、空の三自衛隊が発足するが、新たに空自を創設することに伴い、全ての航空機を空自に一括統制させるか、あるいは陸、海、空の各自衛隊に分属させるかの問題が生じた。『自衛隊十年史』にはこの問題について「非常に難しい問題で容易に決定をみなかった」とあり、「警備隊では海上作戦上の特殊性にかんがみ、航空部隊の直轄を強く主張していた」と記されていることから、航空機を保有したい海自（警備隊）と、航空機を空自に一括統制させたい保安庁との間に対立構造があった

²⁴ 第 3 術科学校 10 年史編集委員会『第 3 術科学校 10 年史』5 頁。

²⁵ 「自衛隊十年史」編集委員会『自衛隊十年史』71 頁；航空自衛隊 50 年史編さん委員会『航空自衛隊 50 年史 美しき大空とともに』（防衛庁航空幕僚監部、2006 年）46、49 頁。

ように見られる²⁶。

海自が航空機の空自一括統制に反対した大きな理由について、『海上自衛隊 25 年史』では米海軍作戦部長のアーレイ・バーク (Arleigh Albert Burke) の言葉を引用し、海上作戦には航空部隊が絶対的に必要だからと述べられている。各自衛隊に与えられた任務を無視した「形だけの統一」は各自衛隊の任務の障害となるだけでなく、非効率的かつ不経済になると当初から予測はついていたという²⁷。防衛庁発足前夜の警備隊では、もし固定翼航空部隊を持たない海自が創設されてしまえば任務を遂行することなどできないという意見が圧倒的に多く²⁸、後年、この問題の最中に警備隊第 2 幕僚監部で勤務していた鮫島から当時の状況を聞いたという元海上幕僚長の藤田幸生は、警備隊が反対していた理由は、「艦と共に運用する航空」と「陸の上から運用する航空」では大きく異なるからだと述べた。藤田自身も同様の意見であり、艦や海を理解していないと航空の海上運用はできないと自身の言葉でも語っている²⁹。

一方、保安庁内局は、航空機は全て空自に統一させるべきとの意見であった。もともと保安庁には旧陸海軍の対立構造を避けるための一軍思想があり、独立空軍が整備された際にはそこに航空分野も統合したいという考えであった³⁰。当時保安庁保安課長であった海原治は、日本は国土が狭く、陸、海、空それぞれの部隊は不要であり、経済的理由から「航空の統合」が必要であるというのが内局の主張だったと述べている。海原は警備隊側が主張していた海軍機と空軍機の構造や運用の違いも理解していたと語り、それらも狭い艦上を着陸の目標とする海軍機の計器の配列や離着陸の方法が多少違うだけなので、統合しない理由にはならないと主張した。海原は警備隊が航空機の分属を主張する理由は航空機が欲しいからだと述べ、航空の統合は「常識的な結論」であって、それが実現できな

²⁶ 「自衛隊十年史」編集委員会『自衛隊十年史』73 頁。

²⁷ 海上自衛隊 25 年史編さん委員会『海上自衛隊二十五年史』84 頁。

²⁸ 鮫島博一「海上航空における統合教育の思い出 航空機の分属問題と統合教育」研究委員会固定翼分科会『海上自衛隊苦心の足跡 第 7 巻「固定翼」』(水交会、2017 年) 59 頁。

²⁹ 防衛省防衛研究所戦史研究センター『オーラル・ヒストリー 日本の安全保障と防衛力 9』(防衛省防衛研究所、2021 年) 36 頁。

³⁰ 『防衛論叢 6 (3/6) (寺井義守 航空機の配属等に関する経緯)』6-12 頁、国立公文書館所蔵、平 17 防衛 02441100。海軍出身で元海上自衛隊幹部学校長の寺井義守によると保安庁の一軍思想は、旧陸海軍が対立して意見調整に円滑さを欠いたという過去の不具合などから、陸海空軍は一本化すべきであるという考えであり、陸上自衛隊前身の警察予備隊が創設される際、旧陸軍の「有能な人達」が警察予備隊の中心的役割を担った旧内務省官僚へ助言したことに端を発しているという。また航空兵力の統合も同様であり、もともと戦前から陸軍内に空軍独立の考えはあったものの海軍の反対により実現には至らなかったものだが、寺井はいずれも防衛庁自衛隊の組織作りに際して、保安庁首脳部には統合を行うことで組織を簡素化し、制服部隊の指導、統制をやり易くするという思惑もあったようだと述べている。

ったのは体面や意地や過去に拘泥する人間のためだと語った³¹。この海原の回想どおり、航空の統合は“事実上”実現することはなかったのだが、次項にその詳細を述べる。

(2) 整備員教育の統合

全ての航空機を空自へ配属するか各自衛隊に分属するかの問題は、空自発足までには解決せず、結局 1954 年 8 月 1 日に防衛庁長官から発せられた「航空機の配属等に関する長官指示」（長官指示第 7 号）により「航空部隊の運用は、統一して行うことが望ましいので、航空機及び航空関係諸業務については、航空自衛隊、内局及び附属機関において統一的に運用することを原則」とすることになった。ただし、「作戦運用上必要度極めて大なるものについては陸上もしくは海上自衛隊にそれぞれ所掌させる」とあり、海自には回転翼機と対潜哨戒機が分属されることになる。また、教育訓練については初級及び基本操縦に関する教育訓練を空自で統一して行うほか、「通信、整備等の教育に関しては、航空自衛隊において統一して行うことを建前とし、必要によっては、その一部を陸上又は海上自衛隊において行うことをも考慮する」という、いささか歯切れの悪い内容であった³²。そしてその約 4 か月後の 12 月 20 日、空自が陸、海自衛隊と細部調整を行って作成した「長官指示第 7 号に基づく細部調整意見書」を元に、防衛庁長官名で「航空機の分属等に関する実施について」（長発防 1 第 17 号）が通達される。同通達（以下、「長官通達」と記載する）で航空機の整備員教育は、回転翼機は各所属自衛隊において教育を行うこととされ、それ以外は以下のように示された。海自の項目のみ記す。

兵器整備教育は、すべて海上自衛隊において行うが、その他の機体、発動機、補機等の整備教育については、すべて航空自衛隊において統一して行うこととし、海上自衛隊は必要があれば航空自衛隊における教育修了者に対し、部隊で補足教育を行う³³。

こうして 1955 年度から固定翼機の整備員教育は浜松基地に所在する空自整備学校で行われることになった。なお長官名で発簡されたこれら文書に使用される「統一」という言葉とこれまで本稿でも使用してきた「統合」という言葉は本来意味合いが少し異なるが、

³¹ C.O.E. オーラル・政策研究プロジェクト『海原治（元内閣国防会議事務局長）オーラル・ヒストリー上巻』（政策研究大学院大学、2001 年）248・249 頁；海原治『日本防衛体制の内幕』（時事通信社、1977 年）162 頁。

³² 第 3 術科学校 10 年史編集委員会『第 3 術科学校 10 年史』1 頁；『防衛論叢 6（5/6）（航空自衛隊創設史）』18 頁、国立公文書館所蔵、平 17 防衛 02443100。

³³ 第 3 術科学校 10 年史編集委員会『第 3 術科学校 10 年史』2・3 頁。

多くの史料に「空の統合」、「統合教育」という言葉が使用されており、本稿でもそれに倣って「統合」という言葉を使用する。

さて、空自が創設以来毎年度の業務実績を記録してきた『航空自衛隊史』では、統合教育の初年度である 1955 年度は「航空機整備幹部課程」や「プロペラ機整備員課程」など 8 課程で海自隊員の教育が行われ³⁴、次に 1956 年度でも、空自整備学校で海自隊員の教育が行われたことについて言及されているが³⁵、更に翌年度の 1957 年については整備学校における海自隊員の受託教育の記載は見られない³⁶。一方『海上自衛隊二十五年史』では空自整備学校における海上自衛隊の修業人数について 55 年、56 年でそれぞれ 163 名、460 名、57 年度には 459 名が修業したと記載されている³⁷。

また海自では 1955 年 10 月から「第 1 期乙種普通科航空発動機整備課程」が、同年 11 月から「第 1 期乙種高等科航空発動機整備課程」がいずれも鹿屋航空隊で開始されているが³⁸、これらは統合教育が開始されて以降の課程であることから長官通達で記された「部隊での補足教育」を名目に作られた課程だと考えられる。なお、課程名に付されている「乙種」とは曹士隊員の課程であり「甲種」が幹部の課程、また「普通科」と「高等科」は専門性の高さで異なり、より専門性の高い高等科は通常普通科を履修した者の中から選抜される³⁹。これら海自の教育課程における名称は海軍時代にも使用されていたものである。

(3) 海上自衛隊第 3 術科学校の設立まで

1955 年 6 月から海上幕僚監部防衛部航空班に勤務した高科伸一は、当時、学校教育担当として海自独自の整備員教育を目指して内局教育課と折衝をしていた⁴⁰。当時の海上幕僚監部は当初から教育の統合についても反対の立場をとっており、その理由は空自の整備職種への教育は海自のものより細分化されているため、空自方式での教育内容では中途半端になり、海上自衛官には学び直しが必要となることから、却って非効率だといふものである⁴¹。

海自は発足当初から幹部を米国海軍に留学させているが、高科は内局との折衝に当たっ

³⁴ 『航空自衛隊史 昭和 30 年度』47 頁、国立公文書館所蔵、平 28 防衛 00098100。

³⁵ 『航空自衛隊史 昭和 31 年度』22 頁、国立公文書館所蔵、平 29 防衛 00232100。

³⁶ 『航空自衛隊史 昭和 32 年度』国立公文書館所蔵、平 30 防衛 00863100。

³⁷ 海上自衛隊 25 年史編さん委員会『海上自衛隊二十五年史』158 頁。

³⁸ 第 3 術科学校 10 年史編集委員会『第 3 術科学校 10 年史』5 頁。

³⁹ 海上自衛隊 25 年史編さん委員会『海上自衛隊二十五年史』88-89 頁。

⁴⁰ 高科伸一「航空機整備の統合教育問題を顧みて」研究委員会固定翼分科会『海上自衛隊苦心の足跡 第 7 巻 「固定翼」』(水交会、2017 年) 74-75 頁。

⁴¹ 鮫島「海上航空における統合教育の思い出」62 頁。

ては米国から帰国する整備幹部が持ち帰る、海自で採用する米海軍の刊行物を利用して説明し続けたと述べている。高科は 1956 年 6 月に大蔵省の主計官から呼び出され、「整備統合教育をぶち壊そうとする主犯者」のように言われて憤慨したものの、その場で海自整備員の独自教育は必要であると抗弁した。その後 8 月に内局と各幕からなる「航空機整備教育委員会」が設けられ、その審議の中で統合教育は大幅に修正され、結果、1957 年度の海自の予算としてついに航空機整備員の独自教育のための 5 億円が計上された⁴²。予算上、幹部専門課程と曹士普通科課程の設置を認められたのである。

独自教育が認められた 1957 年以降の海自航空機整備員の養成について述べると、自衛隊発足以来、館山航空隊で行われていた「ヘリコプター整備課程」は継続して館山で行われ、新たに固定翼機の「航空機整備課程」が鹿屋航空隊で行うこととされた。これらの航空隊は操縦士の教育も行っていたが、1958 年末にはそれぞれ「館山術科教育隊」及び「鹿屋術科教育隊」とその名称に「教育」を冠した部隊へと改編され、名実ともに教育の任務を負う部隊となる。またそれまで横須賀の術科学校で行われていた搭載機器などの課程も館山と鹿屋に分散して行われるようになり、航空関係の整備員教育はほぼ館山と鹿屋で行う体制が完成した。なお空自における海自整備員の教育は、1958 年 9 月まで行われた「海上自衛隊電気計器整備課程」が最後である⁴³。

ここにおいて整備員教育を自隊で行うに至った海自の、次なる目標は館山と鹿屋に分散している整備員の教育を一元化すること、それも中央組織との連携や部外からの講師の招へい、航空機製造会社や整備工場への研修が簡便に行えることを考慮して、関東もしくはその近隣に教育の場を構えることであった⁴⁴。

海自は関東近くに土地を確保するため、旧軍施設跡地などを中心に関係各部との調整を行うが、1958 年に海上幕僚監部に勤務していた元海上自衛隊第 3 術科学校長の十河義郎は当時の状況について、「追浜、厚木、茂原、鴻池、土浦、鹿島、木更津、岩国、熊谷、横浜、太田小泉・・・しん気楼のようにつかまえどころのないはかない候補地を求めて、われわれのさすらいの旅は長かった」と、その調整の困難さを振り返る⁴⁵。だが最終的に海上幕僚監部は 1959 年、千葉県にある米国第 5 空軍白井基地（後の下総航空基地）が返還されるという情報を入手してこれを調整。当面は日米共同使用ということで 10 月 21 日に当地に白井術科教育隊を設立し、ここで航空機整備に係る各種教育が行われることになっ

⁴² 高科「航空機整備の統合教育問題を顧みて」77 頁。

⁴³ 第 3 術科学校 10 年史編集委員会『海上自衛隊第 3 術科学校 10 年史』6 頁。

⁴⁴ 寺本了「関東の道 第 3 術科学校と飛躍の願望」海上自衛隊第 3 術科学校 10 年史編集委員会『海上自衛隊第 3 術科学校 10 年史』（海上自衛隊第 3 術科学校、1972 年）171 頁。

⁴⁵ 十河義郎「永遠の恋人「3 術校」」海上自衛隊第 3 術科学校 10 年史編集委員会『海上自衛隊第 3 術科学校 10 年史』（海上自衛隊第 3 術科学校、1972 年）164 頁。

た⁴⁶。海自の航空機整備に係る者にとって、発足以来の悲願が叶ったと言える。その 2 か月後に米軍が撤退を完了した後は海自の白井基地全面使用が可能となり、そして 1961 年 2 月 1 日、白井術科教育隊は新たに第 3 術科学校と改編されて現在に至っている⁴⁷。

3 なぜ整備員の統合教育は早期に終わったのか

前章で述べたように整備員の統合教育は実質上僅か 3 年程度で終了しており、1958 年に空自整備学校における最後の課程が終了した翌年には、海自に整備員教育のための白井術科教育隊が開隊した。本章では航空機整備員の統合教育が、なぜこんなにも早期に終了することになったのか、その要因を見ていく。

(1) 海自航空部隊と空自の違い

a 特技職について

前章でも少し触れたように、海自側の史料の多くは整備員の統合教育が上手くいかなかった理由として空自側の教育課程が海自に馴染まなかったことを挙げている。例えば鯨島は空自による統合教育に関する回想で、海自の整備職種は米海軍方式を参考に「機体」「発動機」「電気計器」の 3 つである一方で、空自の教育は米空軍方式に 12 種類以上の特技コースに分かれており、この教育課程が海自隊員にとっては中途半端なものだったと述べた⁴⁸。これは海自と空自の特技職の違いが原因である。

特技職とは「職務の種類及び複雑の度と責任の度が十分類似している職をまとめたもの」と定義されており、人事管理や教育を能率的に行うためにグループ分けされたものである⁴⁹。元航空自衛隊幹部学校副校長の平塚清一は旧海軍出身であるが、空自の教育訓練について旧海軍と比較し、「例えば、砲術マークの水兵というものがおりましたが、これを現在の航空自衛隊の特技に分けますと、だいたい、40 か 50 ぐらいになるんじゃないかと思います。それくらい、非常に細分化されたものだと思います」と述べている⁵⁰。「マーク」と

⁴⁶ 海上自衛隊 25 年史編さん委員会『海上自衛隊二十五年史』253 頁。

⁴⁷ 同上。

⁴⁸ 鯨島「海上航空における統合教育の思い出」62 頁。

⁴⁹ 「陸上自衛隊、海上自衛隊及び航空自衛隊における職の分類制度に関する訓令」昭和 38 年 4 月 26 日、防衛庁訓令第 21 号。

<https://www.clearing.mod.go.jp/kunrei_data/a_fd/1963/ax19630426_00021_000.pdf>2003 年 7 月 30 日アクセス。

⁵⁰ 戸高一成編『証言録 海軍反省会 7』（PHP 研究所、2015 年）369 頁。

は旧海軍及び海自特有の言葉で特技職のことを表すが、空自の特技職の区分は米空軍の人員区分(Personnel Classification)という制度を参考としたもので、空自発足間もない1955年1月に取り入れることが決定したものである⁵¹。

鮫島の言う海自の「機体」「発動機」「電気計器」は「海上自衛官の職の分類制度の実施に関する達」に「准尉、曹士の特技職」として示される「航空機体整備」「航空発動機整備」「航空電気計器整備」のことであり⁵²、空自が米空軍の制度を用いているのと同様、海自の特技職も米海軍のものから採用されている。そもそも海上警備隊創設の制度設計を行ったY委員会は、要員教育の基本方針を「まず米海軍から学ぶ」としており、その中心人物であった山本善雄は「前の日本海軍というもののしきたり等は全て一応忘れ、全部アメリカ流にやる。そしてこれをマスターした後に、振り返って日本海軍のいい所を取り入れて、更にもっといいものを作ったらいいじゃないか」と述べており⁵³、その言葉どおり航空分野の各種制度も米海軍のものから取り入れられた。海自の航空機整備員関係の特技職名も米海軍の類似した所掌範囲の特技職を和訳したものであり、1954年3月から鹿屋航空隊で勤務していた上田敦が、米軍から採用した特技や課程、制度制定に必要な用語を自身が翻訳していたと述べている⁵⁴。これらは現在も使用されており、下表に示すが、例えば米海軍由来の略称なども海自の航空機整備員なら誰にでも通じるほど一般化している。

表1 海自と米海軍の航空機特技職について

海上自衛隊（曹士）	米海軍（下士官）	略称
航空発動機整備員	Aviation Machinist's Mate	AD
航空電機計器整備員	Aviation Electrician's Mate	AE
航空機体整備員	Aviation Structural Mechanic	AM

出典：「海上自衛隊第3術科学校」ホームページ及び「米海軍」ホームページより抜粋して筆者作成⁵⁵。

⁵¹ 『防衛論叢 6 (5/6)』95頁。

⁵² 「海上自衛官の職の分類制度の実施に関する達」昭和38年12月6日、海上自衛隊達第110号。<https://www.clearing.mod.go.jp/kunrei_data/e_fd/1963/ey19631206_00110_000.pdf>2024年7月30日アクセス。

⁵³ 海上自衛隊25年史編さん委員会『海上自衛隊二十五年史』29頁。

⁵⁴ 上田敦「術科教育についての思い出」海上自衛隊第3術科学校10年史編集委員会『海上自衛隊第3術科学校10年史』（海上自衛隊第3術科学校、1972年）173頁。

⁵⁵ 「第3術科学校の任務」海上自衛隊第3術科学校ホームページ
<<https://www.mod.go.jp/msdf/3mss/about/mission.html>>2024年7月30日アクセス；
U.S. NAVY, “Explore Navy Careers,”
<<https://www.navy.com/careers-benefits/careers>>2024年7月30日アクセス。

補足すれば海自の航空機整備関連の特技職は航空電子整備や航空武器整備など他にもあるが、これらは航空機が海自の任務を遂行するための機能部分を整備する特技職であり、「機体」「発動機」「電気計器」は言わば航空機が航空機として空を飛ぶための、動力系統や操縦系統などの整備を行うものだ。従ってこれらの特技職を有する隊員の仕事内容に、一見して海自と空自の差異はなく、空自での統一された教育が成り立つようにも考えられる。長官通達で統一して教育することとされた「機体、発動機、補機」の部分である。

しかし、空自の特技職は海自のものより細分化されており、空自整備学校の教育課程もそれに沿った内容であった。統合教育の時代からやや下るが、1963年に航空幕僚監部人事教育部が発行した航空自衛隊教範『航空自衛隊用語集』に掲載されている当時の空曹士の特技職と海自のものを比較すると、例えば空曹士の「油圧整備」「自動操縦装置整備」「航空機整備」「プロペラ整備」「溶接」などは、全て海曹士の特技職「航空機体整備」に内包される。それほどに空自の特技職は海自に比べて細分化されており、この特技職に沿った教育課程が海自に適さないことは想像に易い⁵⁶。1956年度の空自整備学校の課程名称にある「機体整備員」「油圧整備員」「プロペラ整備員」などは、海自の特技職では「航空機体整備員」が所掌する内容である⁵⁷。

つまり海自の整備員は「広く浅い」、空自の整備員は「狭く深い」教育が必要ということだが、この違いについては1958年当時、各自衛隊の整備員養成を取材した『WING 航空新聞』が、海自の航空機はあくまでも艦上運用や小規模基地での運用を想定したものであり整備員も最小限度に制限されるために、一人が広範囲の仕事をしなければならないからだと述べている⁵⁸。前述の藤田も自身のオーラル・ヒストリーで同様の趣旨の話をしており、旧海軍の操縦士は陸軍とは異なって着陸後に自分の飛行機を整備する必要があったことを例に挙げ、「海上自衛隊の場合、海軍の場合は。そうしないと整備員がいなかったんです。(中略)地上の人に任せられるほど地上の人がいなかった」と、一人多芸であらねばならない艦上の特色を語った⁵⁹。

なお旧海軍と米海軍は同じ英国海軍をモデルとした海軍として親和性が高く、当時旧海

⁵⁶ 防衛庁航空幕僚幹部『航空自衛隊用語集 基本教育教範(航空自衛隊教範; 03-1)』(防衛庁航空幕僚監部人事教育部教育課、1963年) 664-665頁、国立国会図書館所蔵。各特技職の所掌範囲は海自と空自では大きく異なるので、正確には空自のこれら業務全てが海自の「航空機体整備」に内包されるものではない。海自と空自では根本的に特技職の区分の考え方が異なっている。

⁵⁷ 『航空自衛隊史 昭和31年度』20頁。筆者の勤務経験から、固定翼機のプロペラや油圧系統は海自においては航空機体整備員が所掌している。

⁵⁸ 「整備員への道 海上自衛隊の巻」『WING 航空新聞』1958年10月5日、12頁。

⁵⁹ 防衛研究所戦史研究センター『オーラル・ヒストリー 日本の安全保障と防衛力9』37頁。藤田は海自と空自の航空機運用の違いについて、離着陸の方法の違いや用語の違いなど詳細に述べている。

軍経験者が中枢に多数を占めた海自にとっては、米海軍の制度採用は受け入れ易かったに違いない。例えば旧海軍においても航空機の整備を「機体」「発動機」「計器」の機能で区分した時期があり、整備員教育も 1920 年 6 月から第 1 期普通科練習生が「機体」もしくは「発動機」のコースに分けられ、それぞれ専修制で課程教育が始まっている。教育課程における「機体」「発動機」はその後 1930 年に合理性を求めて双修制となったが、航空機の整備組織としてはその後も機体、発動機、計器の整備分隊は分かれたままであった⁶⁰。

航空機の軍事利用の歴史においてまだ技術がシンプルであった当初は、海、陸の軍種を問わず整備に責任を持つのは搭乗する操縦士であった。しかし技術が発達するにつれ航空機の構造原理が複雑となり、時代とともに専門の整備員が必要になったのは必然の流れだろう。旧海軍では 1916 年に発動機部分の整備を、次いで機体も含む航空機整備全体を機関科将校の責任とすることになったが⁶¹、技術の発達とともに更に整備部門の専門化、細分化は進む。しかし海軍としては航空機整備という分野に限られた定員を割くことも、また実際問題、艦に無尽蔵に人を乗せることもできない為、整備部門の細分化を許容するにも限界があったと考える。海上航空のこうした限界は、日本も米国も大して違いはなかったのではないだろうか。

b 「モデル」による違いについて

同じ航空機を運用する組織でありながらその組織形成の「モデル」を米海軍としたか米空軍としたかで生じた違いは、もちろん特技職だけではない。海自と空自はそれぞれ米海軍と米空軍から航空機の供与を受けたが、その機種は違い、つまり運用する航空機が明らかに異なるという事態となった。下表 2 に、長官通達において示された 1954 年度及び 1955 年度においての、海、空自衛隊における所属予定の固定翼航空機種と、実際に 1955 年度末に配備されていた機種を記す。実装備機種欄中、下線の引かれたものが米軍から供与された機種であり、海自には飛行艇が含まれ、空自にはジェット機が含まれるなど米軍からの供与機は全く異なっている。

⁶⁰ 日本海軍航空史編纂委員会『日本海軍航空史 (2) 軍備編』(時事通信社、1969 年) 869 頁。

⁶¹ 日本海軍航空史編纂委員会『日本海軍航空史 (1) 用兵編』(時事通信社、1969 年) 877-878 頁。

表 2 長官通達による所属指定機種と実際の装備機種

長官通達に所属が指定された固定翼機	
海自	空自
TBM、AF、PV-2、P2V、PBY または UF、KAL	T-34、T-6、T-28B、T-33、F-86、C-46、KAL
1955 年度末の実装備機種（下線が米国より供与されたもの）	
<u>TBM</u> 、 <u>PV-2</u> 、 <u>P2V</u> 、 <u>PBY</u> 、 <u>JRF</u> 、KAL、メンター、 <u>SNJ</u>	<u>T-34</u> 、 <u>T-6</u> 、 <u>T-33</u> 、 <u>F-86</u> 、 <u>C-46</u> 、KAL、バンパイア

出典：『航空自衛隊 50 年史』及び『自衛隊航空機全集』から筆者作成⁶²。

表 2 中、空自所属の T-34 と T-6 は練習機であり、それぞれ海軍機としてはメンター及び SNJ と呼ばれる機種の、空軍機としての名称である。航空統合を推進する内局の、当時保安課長であった海原はそれを例に挙げて「全く同じ飛行機なんだから、一緒にやっていないじゃないか」と述べ⁶³、実際、海自が警備隊時代に発注したメンターは大部分が教育用として空自に配備されることになった。しかし整備員が部隊で整備を行う航空機の殆どは、海自で任務を遂行する作戦機である。同じレシプロエンジンといっても TBM に搭載される R-2600-20 と C-46 に搭載される R-2800-75 ではメーカーも諸元も異なる⁶⁴。

元ロシア軍操縦士で後にアメリカで航空機製造会社を設立したセヴァスキー (Alexander de Seversky) は、「飛行機の型は単に一般戦略のみならず特定の作戦の戦術問題に適用し得るように定められねばならぬこと」と述べ、航空機の速力や航続距離など根本的諸要素は相互に譲歩しており、一つの要素を強化すると別の要素が犠牲になるとしてそれを「特殊化の原則」と表現した⁶⁵。そもそも海自と空自では任務が違うことから航空機に求められる性能が異なるのは当然であり、供与する米軍側の航空機も任務を異にする海軍と空軍とでは異なることは必定であった。海上での哨戒、しかも目標が艦船や潜水艦であるなら低速度での飛行の安定性を求められ、制空権の獲得、その目標が飛翔体となる任務であるならば、より高速、高高度を飛行する能力が求められる。

空自のモデルとなった米空軍は 1947 年に米陸軍から独立した組織であるが、事実上はそれ以前から独立した運用が長くなされており、米海軍の航空部門とは異なる発展をして

⁶² 航空自衛隊 50 年史編さん委員会『航空自衛隊 50 年史 資料編』（航空幕僚監部、2006 年）419 頁；松崎豊一『自衛隊航空機全集』（イカロス出版、2005 年）32 頁・119 頁；『防衛論叢 6（5／6）』48 頁；植草「海上航空建設の歩み」6 頁。

⁶³ C.O.E. オーラル・政策研究プロジェクト『海原治オーラル・ヒストリー上巻』249 頁。

⁶⁴ 松崎『自衛隊航空機全集』59、104 頁。

⁶⁵ アレクサンドル・セヴァスキー『空軍による勝利』三輪武久訳（東京出版、1944 年）177 頁。

きた組織である⁶⁶。両者は全く異なる文化を有しており、それらの支援を受けた海自と空自がそれぞれ違う機種を運用し、全く違う組織制度を有しても仕方のないことであった。高科が内局との折衝に使用したという米海軍の刊行物はそれらの事実を浮き彫りにしただろうし、海自と空自が米軍からの支援を受け続ける以上、その差異が更に大きくなることも予想できただろう。

もう一つ具体例を挙げれば、航空機の整備の区分に対する考え方をとつても海自と空自では異なっていた。1961年に海上幕僚長が発簡した「航空機等整備規則」（海上自衛隊達第10号）では「整備の区分」が定義されており、航空機の整備をアルファベットのAからFまでの6段階に区分している⁶⁷。これは米海軍の航空機整備計画（Naval Aircraft Maintenance Program）を参考にしたもので、陸上基地から離れた艦上での整備にも対応した考え方である。前述の海自の「航空機等整備規則」は統合教育が解消された後に制定されたものだが、米海軍における航空機整備計画を作成するための研究の着手は1956年に開始されており、この動きを海自側が察知していたことは十分に考えられる⁶⁸。

一方で米空軍の制度を採用している空自は整備の区分は列線整備（Line maintenance）、支援整備（Support Maintenance）、補給処整備（Depot Maintenance）などの3つに区分されており⁶⁹、海自が採用しているものとは考え方が異なっている。このような整備の区分や呼称の違いは実務手続きの違いにも繋がり、極端な言葉で表現するならば、当時の海自と空自は共通言語を有していない異文化組織であったと言える。

⁶⁶ 米空軍の創設に関しては高橋秀幸『ストラテジー選書7 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）を参考にした。米空軍創設の際も航空兵力を失うことなどを理由に米海軍が反対していたことは興味深い。

⁶⁷ 「海上自衛隊航空機等整備規則」（海自達10号。昭和36年2月16日）海上幕僚監部技術部編『海上自衛隊航空機等造修関係規定類』（日本航空工業会、1962年）国立国会図書館所蔵。

⁶⁸ Richard A. Bauer and Leo L. Hamilton “Naval Aircraft Maintenance Program,” *Naval Aviation News*, vol. 42, no. 2 (February 1961), p. 26.

<<https://www.history.navy.mil/content/dam/nhhc/research/histories/naval-aviation/Naval%20Aviation%20News/1960/pdf/feb61.pdf>>2024年7月30日アクセス。当該記事は「Naval Aircraft Maintenance Program」そのものではなく、1959年に制定された当該プログラムを紹介したものであるが、Class AからFに分類された整備とその内容を掲載しており、ほぼ海上自衛隊の6段階と合致している。なお、米海軍は1960年代には6段階整備を3段階に変更しており、現在では米海軍、海上自衛隊ともに6段階の整備区分は採用していない。

⁶⁹ 『航空自衛隊用語の解：案（航空自衛隊教範；03-2-2）』（防衛庁航空幕僚幹部人事教育部教育課、1963年）147-148頁、国立国会図書館所蔵；進藤淳「空自創設期の整備 思い出すために」航空自衛隊幹部学校幹部会『朋友』20巻6号（1995年3月）108-111頁。空幕装備部長や補給処長を歴任した進藤は、1956年秋頃から空幕装備部装備2課において、整備作業区分や整備範囲などの規則類について米空軍方式を参考として作成していたと語る。

(2) 航空機整備という仕事

このような海自航空部隊と空自の違いを認識した上で、更に航空機整備という分野の特色について述べたい。元統合幕僚会議議長の石川亨は海自固定翼航空機の戦術航空士 (tactical coordinator: TACCO) 出身であるが、彼が 2022 年に行った自身のオーラル・ヒストリーのインタビューで興味深いことを述べている。

飛行機の操縦というのは、一回覚えてしまえば自動車と同じであって、飛行機が変わっても乗れるわけですよ。カローラを運転したものがキャデラックを運転できるのと同じ。ところが TACCO は、「P-2J」の TACCO だからと言って、「P-3C」の TACCO は全然務まらない。まるっきり違うものだから⁷⁰。

TACCO、すなわち戦術航空士を簡単に説明すれば、航空機に搭乗し潜水艦を探知する各機器からの情報を元に、航空機の戦術を指揮する配置である。したがって操縦士は戦術航空士の指示通りに飛行せねばならない。

石川のこの証言は、潜水艦探知という航空機（各機器）の使用目的と機能は同じであっても、その作動原理やシステムの考え方など、仕様が異なれば操作方法も整備方法も全く異なることを意味している。これは戦術航空士としての言葉ではあるが、その構造を理解して内部に手を入れる「整備」という職種もこの傾向が強く、セヴァスキーの言う特殊化により航空機の複雑化が進めば機種による整備手法の違いも大きくなるが、整備員という仕事はそれらを理解していかななくてはならない。

無論、こうした機種による整備手法の違いを解消するために、長官通達には「航空自衛隊における教育修了者に対し、部隊で補足教育を行う」という一文が付された。統合教育で原理さえ理解すれば、機種の違いは補足教育で学べば良いという理屈である。しかし、当時の海自の運用機種は表 2 のとおり固定翼だけでも 8 機種、回転翼も含めれば 11 機種にものぼり、一人の隊員が在職中に習得すべき航空機種の負担は大きく、部隊で補足すべき教育を考慮すれば当初から海自適応機種を習得する方がより効率的であることは否めない。加えて整備員が習得すべき知識や技能は整備手法だけではなく、自身の作業が何に基づいて行われているのかという根拠規則類、整備作業に係る書類の作成方法などの事務処理についても教育が必要である。長官通達には「必要があれば」補足教育を行うとあるものの、海自隊員にとって全く制度の異なる空自での統合教育の後には「必ず」補足教育が必

⁷⁰ 防衛省防衛研究所戦史研究センター『オーラル・ヒストリー 日本の安全保障と防衛力 13』（防衛研究所、2024 年）28 頁。

要であり、これらにかかる人的、時間的、そして予算的負担を考えれば、結局は教育の初期段階から各自衛隊に適した教育を行うべきと判断するに至っても不思議ではない。

ところで、ここで石川が「カローラを運転したものがキャデラックを運転できるのと同じ」と評した操縦士についても述べておきたい。操縦士の空自での初級教育は、1968年まで継続している。しかし統合教育から約15年が経過した1969年、初級教育が空自での「第1初級操縦課程」から海自小月基地にある201教育航空隊での「固定翼基礎（前期）課程」へと変わり、固定翼操縦士養成の統合教育はほぼ解消されることになった。理由は海自が米海軍に倣い、他自衛隊にはない戦術航空士の制度を採用したからである。その要員確保の安定化を図るため要員源を操縦士と共通化した上で、隊員に対する慎重な適正の見極めが必要であるという理由から、海自独自の教育へと切り替わった⁷¹。これも任務を異にした航空機の、ある意味「特殊化」が関連しているといえ、戦術航空士という配置を必要とする対潜哨戒機の運用が、操縦士の統合教育を終わらせたと捉えることができる。

（3） 「形だけの統一」の解消に向けて

第1章で述べたように海自は海上警備隊としての設立以前から航空の復活の夢を見、警備隊となった後1953年によりやく翼を取り戻した。しかし防衛庁自衛隊となって、哨戒機などの実用機の空自配備は免れたものの、教育だけでなく補給や修理などの業務が空自で行うこととされ、その結果、関連予算も取得することができなくなった。苦勞して航空部隊の創設にたどり着いた後のことであったから、憤懣やるかたないといった所だろう。当初警備隊分として25機を入手予定だったメンターは、1953年には完成機10機分が発注されたものの、鹿屋航空隊創設時に配備された1号機及び2号機の他は、海自には1機配備されたのみで、他は全て空自に装備されることになった⁷²。元海上自衛隊幹部学校長の鈴木英は、陸、海から空自に航空機を配備変えた件について「取り上げられた」という表現で当時を回顧しているが、まさにそのような気持ちであっただろう⁷³。メンター同様、SNJについても海自には対潜哨戒機の代替用として装備されていたが、1955年から練習機という位置付けで空自に貸与することになり、逐次空自松島基地の操縦学校に空輸されている。空自が内局へ提出した「長官指示第7号に基づく細部調整意見書」では対潜哨戒機とは対潜哨戒を本来の目的とする航空機であって、SNJは海自の分属機に含まない

⁷¹ 海上自衛隊25年史編さん委員会『海上自衛隊二十五年史』417-418頁。

⁷² 海上自衛隊25年史編さん委員会『海上自衛隊二十五年史』82頁。

⁷³ 『創出関係資料6（4／5）鈴木英元海将回想記録』13、15頁、国立公文書館所蔵、平17防衛02131100。

とされており、長官通達においても海自に SNJ の装備予定の記載はなかった⁷⁴。しかし、実際には尾輪の構造機能などが海軍仕様と空軍仕様では異なるなどの差異があり、空自の教育には適さないという理由で全機海自に返却されることになったのである⁷⁵。

「憤懣やるかたない」と記載したが、海自 OB の回想録には航空統合の動きが海自にとっていかに非合理で理不尽であり、それを撤廃するのにも多大な苦労があったことを語る言葉が並ぶ。その一例を示せば「海軍航空部隊のめざましい活躍の実績をもっている日本の方が、対潜機だけしか海上自衛隊に分属させていないのは誠に皮肉であり、果たしてこれで良いのかと思わずにいられない」(鮫島)、「そもそも統合教育というのは(中略)一步先行していた海上自衛隊航空の発展を遅滞させるような結果をもたらしたのである」(高科)、「不合理というのは要約すれば、“全部航空自衛隊に委託教育”ということです。パイロットもそうです。」(永瀬)などである⁷⁶。根底にこうした思いを抱いた彼らが、前項までに述べた整備員教育の不具合を是正するべく、統合教育の解消に力を注いだのは当然である。前述の高科は自身が海上幕僚監部における担当者ではあったが、東京附近在勤の米国からの帰国幹部数名でチームを組み、整備統合教育廃止のための理論構築を行う態勢ができていたと述べ、強力な支援を得たと回想する⁷⁷。そして航空機整備という職種は航空統合における不具合が顕著で分かり易い、ある意味、内局などとの交渉材料に最適な分野だったのではないだろうか。

本稿で述べてきた内容を見れば、航空教育の統合は海自側が表現するように「形だけの統一」でしかなかったのである。真に整備員の統合教育を行うのであれば、内局主導でも例えば職の分類を始めとする人事制度の整合、或いは空自教育課程の内容修正や海上航空に合致した課程の増設など、教育制度を始めとする諸制度及び組織編制の変更を辞さぬほどの準備が必要であった。とはいえ空自発足までの準備期間は短く、海自の大きな抵抗があった当時においては極めて困難だったことだろう。では海自がなぜ抵抗していたのかを考えると、本稿の冒頭で述べたように山本善雄ら海自関係者が「スモール・ネイビー」を目指していた点が挙げられよう。

前述の海原治は航空統合の検討当時を回想し、警備隊第 2 幕僚監部防衛部長の、「護衛艦の艦長は航空機の操縦の経験がなければならぬ」と言う発言を取り上げ、「馬鹿馬鹿しい

⁷⁴ 航空自衛隊 50 年史編さん委員会『航空自衛隊五十年史』75 頁。

⁷⁵ 海上自衛隊 25 年史編さん委員会『海上自衛隊二十五年史』156 頁。

⁷⁶ 鮫島「海上航空における統合教育の思い出」63 頁；高科「航空機整備の統合教育問題を顧みて」74 頁；永瀬芳雄「3 術校までの思い出」海上自衛隊第 3 術科学学校 10 年史編集委員会『海上自衛隊第 3 術科学学校 10 年史』(海上自衛隊第 3 術科学学校、1972 年) 160 頁。

⁷⁷ 高科「航空機整備の統合教育問題を顧みて」77 頁。

発言」と断じた⁷⁸。また艦上運用を想定して航空施策を述べる海自側に対して「航空母艦なんかありませんよ。難しいよ、航空母艦は」と返したとも語っている⁷⁹。しかし海自は海上警備隊として発足以来常にその存在意義を洋上に置いて、小さくとも「ネービー」を目指しており、航空機の運用についても同様の考えで部隊整備を行ってきた。その点では「海上自衛隊の関心は太平洋にある」と述べた海原の言は的を射ており⁸⁰、むしろ太平洋どころか海のある場所ならどこにでも進出できる能力を目指していたのである。

前述の石川はオーラル・ヒストリーのインタビューの中で、海自は海上兵力として任務を果たし得る機能を全て所持していなくてはならないと「海上自衛隊の幹部なら全部そのように思っているはずですよ」と述べている⁸¹。いざという時、世界の海のある所にはどこでも行けるのが「海軍力」であり海自もそうでなくてはならないと、「海軍出身の先輩たちは何とかそれに持っていこうとしました」とも語っている⁸²。そしてその機能の中で現在も欠落しているものが「艦隊防空」であり、そのために必要なのが航空機の艦上運用であった。

海自草創期に航空施策を担った彼らはスモール・ネービー実現のため、航空機整備員の特技区分や整備方式などについても艦上運用を前提とした海軍方式を曲げるわけには行かなかったものであり、その点で統合教育への擦り合わせなど、内局との歩み寄りにはあり得なかった。そう考えれば整備員の統合教育は、海軍方式を曲げない海自側の抵抗により航空の完全なる統合を成し得なかった内局が、軍事をよく理解せぬまま「統合の建前」を堅持するためだけに、安易な実施に踏み切ったような印象を受ける。このような付け焼刃的な統合教育であったがゆえに早々に実務上の不具合や非効率さ、不経済さが露見し、海自側にとっては航空分野の統合を解消する嚆矢となったのではないだろうか。

おわりに

ただ航空機を使用しているという一点だけで、任務の異なる組織の隊員に同様の教育を受けさせようとしたのだから、整備員の統合教育に不具合が生じるのは当然であった。鮫島が藤田に語ったように、「艦と共に運用する航空」と「陸の上から運用する航空」は大き

⁷⁸ 海原『日本防衛体制の内幕』173頁。

⁷⁹ C.O.E. オーラル・政策研究プロジェクト『海原治オーラル・ヒストリー上巻』249頁。

⁸⁰ 同上、289頁。海原は海上自衛隊の人事が横須賀に上位を置いていると指摘し、それを「旧海軍の郷愁」であり関心を太平洋に向けているからだと言っている。

⁸¹ 防衛研究所戦史研究センター『オーラル・ヒストリー 日本の安全保障と防衛力 13』129-130頁。

⁸² 同上、51頁。

く異なり、それは単に狭い艦上に着陸するために操縦桿の動かし方が違うであるとか、海軍機と空軍機では計器の配列が異なるといった運用上の小さな話だけではなかった。米国海軍の制度に倣った海自と米国空軍に倣った空自は、あらゆる面で共通項のない組織であり、こうした違いを整合させることなく形だけの教育の統合を行ったことから、早々に不具合が生じたのである。海自側はその不具合を理由に統合教育を解消したが、その背景にはあくまでも「スモール・ネービー」としての航空兵力を望み、海軍方式を放棄する訳にはいかないという海自側の事情があったのである。

自衛隊が発足して 70 年、現在では本稿で述べてきた時代とは異なり陸、海、空各自衛隊が一体となった統合運用が求められている。令和 6 年度防衛白書にも、統合運用の実効性強化に向けて統合作戦司令部を市ヶ谷に新設されることが明記されており、これにより統合作戦の指揮の一本化や、領域横断作戦の能力錬成が平素から可能になるとされている⁸³。本稿で述べてきたことは航空機の整備分野という極めて局所的な分野ではあるが、異なる組織が「統合」することで生じ得る問題に対し、何らかの示唆を与えてくれたと考える。統合運用体制を強化させていくためには各自衛隊の異なる運用環境や組織形態を踏まえた上で、入念に組織の在り方を検討していく必要がある。

（海上自衛隊幹部学校未来戦・ロジスティクス研究室員、元防衛研究所戦史研究センター安全保障政策史研究室員）

⁸³ 『令和 6 年度版日本の防衛 防衛白書』（防衛省、2024 年）28 頁。