

HSの国外派遣、その軌跡に思う

～ 「レディネス」とは ～

小豆野 実 (元22航空群司令)

私は、海上自衛隊で対潜ヘリコプター（以下HSという）の艦載化が始まった直後に艦載HS航空部隊勤務となり、HSの最初の国外派遣（派米訓練）を経験し、HSが実任務で初めて国外派遣されたテロ特措法に基づくインド洋方面への派遣時に派遣HS部隊の指揮官（第22航空群司令）であった。

副題に、「レディネスとは」とあげた。奇異な感じがするかもしれないが、HSの国外派遣がHS部隊のレディネスとは何か、を我々に考えさせるトリガーになったと考えている。

HSの国外派遣に関わるエピソードと併せ、レディネスについても触れてみたい。

1 HSの艦載化

HSの艦載は、昭和48年DDH「はるな」の就役によって始まった。私は、昭和51年、教空を修業して千葉県館山市に所在する開隊して間もない第121航空隊に着隊した。121空は、当時唯一の艦載航空部隊であり全

国のHS部隊から選りすぐりの搭乗員が集められ、私が着任した頃は、開隊以来の搭乗員がまだ数多く勤務していた。

当時、HS搭載艦は「はるな」と「ひえい」のDDH2艦のみであり、母港は横須賀で、両艦が接岸できる岸壁がなかったため、常にブイ係留であった。現在では、艦艇への搭載は、艦が横須賀港を出港後、観音崎付近で実施されているが、当時は、搭載当日に悪天候が予想される場合には、前日に横須賀港内で搭載されていて、搭乗員にとつ

ては横須賀の街に外出できるラッキー・チャンスであった。運用面は、どうだったかというところ、この頃はお世辞にもHSと艦艇がお互いの長所、短所を補充しあって任務を遂行するという現在のような状態からは程遠いものであった。

当時、艦艇は艦艇の、HSはHS（航空部隊）の文化を主張しあっていた。お互いが協同してやろうという気持ちは双方に無かったように思う。下衆な表現であるが極端な言い方をすれば、「なんだ艦のやろうどもが」「なんだ飛行機のやろうどもが」という雰囲気、搭乗員は艦艇の背中（飛行甲板）を借りているだけ、艦艇は背中を借りているだけという状況であった。

搭乗員側から見れば、艦はHSをまるでモノとしか見ていないように思われた。例えば、対潜訓練に例をとれば、艦艇がソナー探知すると艦の類識別が完了しないうちに「HS準備でき次第発艦」が下令され、HSは緊急発艦。HSが発艦直後に或いは現場に着する前に、「ただ今の探知目



DDH「はるな」



標は潜水艦ではない、HSは帰投せよ」という状況が度々であった。また、HSが複数機で潜水艦を追尾していると、艦艇が「そこだけそこだけ」とばかりにHSの探知現場に進入して来て、あげくの果てに失探する事象は珍しくなかった。

現在のように、艦艇と艦載HSが一体となって任務を遂行するようになるまでには、HSの艦載が始まってから10年以上の歳月を必要とした。

現在、自衛隊では陸、海、空の統合運用が進められているが、真の統合運用ができるまでには

相当の年月を要すると思われる。

レイネスに言及すれば、HSの艦載が始まった、昭和50年の頃、当時の航空集団司令官は、既に（レイネス）を事あるごとに強調されており、当時、私自身も、艦載部隊は最高のレイネス状態にあると、何の疑いもなく思っていたが、後で振り返れば艦載HS部隊のレイネスは見せかけの、別な言い方をすれば（訓練という土俵上のレイネス）であった。勿論、海外展開や実務もなかったこともあり、幸いにも後述する真のレイネス状態にあるか否かについて問われる機会はなかった。

2 初めての国外派遣部隊へのHS搭載

HSが国外に行くようになったのは、HS搭載護衛艦が増えたことによる当然の帰結であった。

HS搭載艦が初めて国外に派遣されたのは、昭和53年の派米訓練であった。当時、第51護衛隊を編成していたDDH「はるな」と「ひえい」に各3機づつHSを

搭載し、ハワイでの訓練に参加した。

この時の私を含め搭乗員の専ら関心、懸案は、主として英語能力の観点から、米艦との訓練はうまくできるのか、ハワイの管制官とうまく交話ができるのか、ということであった。最近では、相当数の海上自衛官が英語を話せるが、当時、操縦士を含め海上自衛隊では全般に英語能力は低かった。

「はるな」と「ひえい」は横須賀を出港しハワイに向かった。ハワイに着くまで訓練は殆ど実施されず、専ら艦上体育に励んだ。休日には、飲酒が許可された。

パールハーバーに入港後、ソナーの確認飛行があり副操縦士として初めてハワイで飛行した。ハワイの管制官に果たして英語が通じるのか、多少不安であったが何とか通じた。「ひえい」を発艦直後、昔、特殊潜航艇はここを通ったのか、並大抵なことでは港内に辿り着けない地形だな」との思いに耽りながらパールハーバーに通じる湾口上空を

通過した。また、ダイヤモンドヘッド近くも飛行した。素晴らしい景観であった。

ハワイでの訓練は、同地をベースとする米第3艦隊との訓練が主ということもあり、基本的なものであった。

訓練の前に米軍からブリーフィングが実施されたが、案の定チンプンカンプンで、ブリーフィング終了後、英語の出来る者に再確認する風景があちこちで見られた。

恥を忍んで私の（我々の）英語力が不十分であった一例をあげると、夜間、米艦の管制下の対潜訓練中に管制艦から「リリースミッション」が令された（はずだが）が、聞き取れず、母艦（ひえい）から「米艦から帰投せよと令されたよ」と言われ、「機長、さっき、（米官制艦は）リリースミッションと言ったんですかね?」「言ったかな?」というお寒い状態であり、とても米艦の管制下で訓練がスムーズに遂行できるレベルではなかった。

ここでレイネスに関する件

について言及すると、ハワイに行くため、ハワイ周辺の航空図等は準備したが、後で述べる所謂レディネスに関連すること（整備に関する問題、パイロットの資格に関する問題、航空機の艦船補給品定数表（航空コーサル）に関する問題等）は、何も検討しなかった、というより、何か問題があるのでは、と考えもしなかった。通常の日本近海での訓練と同じ感覚で何の問題意識も持たず漫然と艦に載って行った。

余談になるが、当時、私は第一操縦士（1P）になるための訓練中（1P・T）で、この派米訓練等のため1P・Tが中断し1Pになるのに前代未聞の約1年間を要し、1等海尉になった時まだ副操縦士であった。（因みに私の技量は人並みだと思う。）

3 初めての遠洋航海 部隊へのHS搭載

当時、HSの整備能力の低いHS搭載DDのみで国外に行くということは想像できなかったが、



本格的な艦載運用を確立したHS S-2B

昭和62年度の遠洋航海で初めてDDのみで国外に派遣されることになった。

海上幕僚監部では相当の議論があつたと聞いている。またこの時、DDのみで行くという他に、搭載日数が航空機等整備基準で定める定期検査の間隔（150日）を超えるという問題（当該検査はDD艦上で実施できない）が生起した。

艦載HSが整備面のみであるが、初めて真のレディネスつまり任務レディネスという土俵に乗った時である。

実際の任務においては、DD

のみでの長期行動もあり得る。搭載期間も長期になることもあり得る。しかし、この遠航の時点で長期搭載は無い（だろう）、行動は日本近海のみ（だろう）、という前提で諸規則は決められていたように思われる。

この時、整備面で問題があることが初めて公に認識されたわけであるが、一方、パイロットサイドの問題（6ヶ月以上搭載している最低実施基準の関係で操縦資格が切れる）が検討されたという話は耳にしていない。検討されなかったのは、気がついていなかったのかもしれないのか、まったく気づいていなかったのか不明であるが、何れにしても、もし実務になれば長期搭載もあり得るということは考慮されておらず、依然として（訓練という土俵）の中で全てが考えられていたということがある。

やや細くなるが、当時のHSの最低実施基準について述べる時、HSパイロットの最低実施基準項目には、艦艇搭載中に実施できない、オートローテーション

ンや滑走離着陸が含まれていた。そもそも航空法に定められた最低実施基準項目は、総飛行時間、夜間飛行時間及び計器飛行時間の3項目だけである。では何故ヘリコプターの最低実施基準項目が増えたかという時、事故が起る度に事故原因に該当した項目、例えばオートローテーションが出来なかったことが事故要因の1つであれば、その項目を次々に最低実施基準項目に加えた結果である。

最低実施基準というものは、定められた期間に当該項目を実施できなければ、操縦資格を失うという性格のものであり、最低実施という性格上、その期間を延長するというわけにはいかない。

この最低実施基準は、海上自衛隊の全般にかかわるような本質的な問題ではなく、重箱の隅を突っ突くような小さな問題のように見えるかもしれないが、そうではなく、本質的な問題を含んでいたと私は考えている。

HSを艦載化する時、それまで

陸上から運用することを前提に決められていた搭乗員の資格あるいは整備基準等の各種規則をそのままもってきた結果、つまり、HSを艦上で運用するという特殊性を考慮することなく、そのまま適用した結果の一つが最低実施基準の問題であると思っ

ている。
ここで話は艦艇部隊に話が飛び、非難されることを覚悟で敢えて言えば、艦艇部隊の諸制度、規則等には、現時点でも短期間の訓練しかしないことを前提にしたものが多く残っていると私には思われる。

例えば、テロ特措法に基づいて約6ヶ月間インド洋方面に派遣されていた部隊が、帰国し、ある家族から「本日、父は（息子は）日本に帰ってきたはずですが、どうして家に帰ってこないのですか」と問われ「本日は、当直です」或いは「艦の整備中です」という状況を、家族ではなくても平均的日本人の誰が理解できるのか。また、長期任務行動のため、当然のことながら休日に働いても代休処理ができない状況にある。この処理がで

きない場合、公務員は金銭で補うことができる。この規則はある階級以上の自衛官にも適用されるが、部隊として、階級の低い幹部や海曹士がお金を貰えないのにも上のものが貰える訳がない。つまり、海上自衛隊の部隊には適用できない規則であろう。この二例は、長期間の任務がなかった頃作られた規則で、私には前時代の遺物のように思われる。

米軍等の休養を十分に考慮した勤務態勢は、任務を遂行するために必然的に取り入れた制度であろう。海上自衛隊も真剣に考える時期に来ていると思われる。

4 初めての実任務国外派遣部隊へのHS搭載

海上自衛隊のHSが実任務で海外に派遣されたのは、2001年9月11日に米国で生じたアメリカ同時多発テロ事件によるインド洋方面等への派遣が初めてである。

テロ生起時、私は長崎県大村市に所在する第22航空群の司令

であった。当然のことながら事件は、少なくとも海上自衛隊にとっては何の前触れもなく起こった。テロが起こった時点では、このテロ対策として海上自衛隊が、HS搭載艦が国外に出て行くことは想像できなかったが、現実には、9月末（実際には11月上旬）には部隊が派遣されるかも知れないということになり、急いで派遣搭乗員の選抜等の諸準備を始めた。行きたくないという搭乗員は皆無であった。

この派遣は、派遣先が紛争地域の近くであり、HSが攻撃を受けるかもしれないということであ

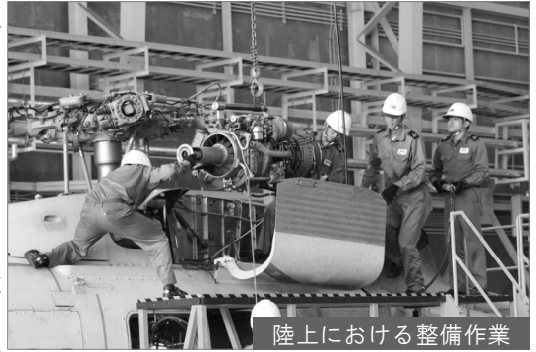


HSのコックピット周りに防弾板が装備されたが、機銃については試験等が終了していない等の理由で搭載されなかった。また、搭載機は夜間における水上目標探知識別能力に優れたSH-60Jの陸上型（B装備機）が望ましいと思われたが、当時陸上型は運用機数が少ないことと整備面等に不安があることから搭載されなかった。

派遣時には、搭乗員には相当の不安があり、出発式は重苦しかった。

HSが攻撃を受けるかもしれないという不安の他に、現地でのHSの運用についての不安がもう一つあった。それはエンジンに対する砂の影響である。

昔、イランイスラム革命直後に起きた米大使館占拠事件の救出作戦において、米軍のヘリコプターが砂を吸い込んで墜落した事案があった。HSの運用域は、陸上ではなく洋上であるが風向きによってはパウダー状態の砂が行動海域に存在し、HSのエンジン等に悪影響があるのでは、という危惧があった。色々検討され、大丈夫、ということの特



陸上における整備作業

に対策はとることなく派遣された。帰国後、エンジンを分解検査した結果、異常は認められなかった。

インド洋方面に派遣中、本来であれば技量低下を防ぐため搭乗員の表芸である対潜戦に関する訓練を行う必要があるが、飛行時数の関係で、フライトは任務飛行の他は、最低実施基準にかかわるフライトのみ実施した。

レディネスという観点から、この初めての実任務海外派遣部隊への搭載を見てみると、この時点で、前述した搭乗員の最低実施基準の実施に関する資格の

問題は解決していなかった。整備に関しても未解決であった。

整備に関する問題は、飛行可能時数の問題として前述したが、究極的には艦上での整備に帰結する。SH-60Jの場合、200飛行時間毎に定期検査を実施するよう整備基準で定められている。この定期検査には、A、B、C、Dの4種類があり、当時、この4つのうちBとDの定期検査は艦上では実施できないとされていた。何故そのような定められているのか調査したところ、物理的に艦上で実施できないのではなく、必要性がないから除外した、ということが分かった。長期間のHS搭載はないという前提でそのようになったものと思われる。整備に関しては、もう一つ問題があった。それは航空コーサルに関してである。HS搭載艦がリムパック或いは遠洋航海等で海外に行く時、当該艦の整備長は、定められたコーサル物品の他に補用品を掻き集めていた。どれだけ補用品を集められるかは整備長の腕次第と言われていた。冷静に考えて見れば、これはおかしい、

と気づくはずであるが、HS搭載艦が就役以来ずっと、テロ特措法で派遣される時もそうであった。結論から先に言えば、航空コーサルは、前述の定期検査と同様、HSが長期間艦艇に搭載されることはない、日本近海しか行動しないことを前提に決められていたのである。このため、HS搭載艦が国外に行く時には、その都度、一整備長が手当てをしていたわけである。

テロ特措法による国外派遣が始まって暫くして、パイロットの最低実施基準は改正された。また、艦上での整備及び航空コーサルについては22空群から問題提起し、整備については、条件付であるが陸上と同じ整備が実施できるよう整備基準が見直され、航空コーサルについても、日本近海を行動する場合と国外派遣される場合との2種類のコーサルに改正された。

私自身にとっては、HSの国外派遣が、大きなトリガーとなつて艦載HS部隊のレディネスが確立していったように思われる。

―― 完 ――
(あずきのみのもる 幹候23期)