

第5章 2次防時代

(昭和37年4月～42年3月)

第1節 概説

1 内外情勢

昭和37年

★ フランス領アルジェリアでは、民族解放戦線が独立を求めて、昭和29年以来フランスに対し武力闘争を行っていたが、7月3日、フランスはアルジェリアの独立を認めた。かねてアラブ進出を目指すソ連は、アルジェリア独立運動を支持するエジプトに30年から武器援助を行っていたので、アルジェリアの独立により、エジプト、アルジェリア両国に対する影響力を強めることになった。

★ 中国、インド両国は、その国境線についてそれぞれ見解を異にし、34年以来国境紛争が起きていた。7月、パキスタン援助ルートを確保しようとする中国に対し、インドがこれを阻止するためラダク地区の中国軍の撤退を要求したことから緊張が高まり、9月に両軍が衝突、戦火は中印国境全域に拡大した。中国軍はマクマホン・ラインを越えて南進したが、11月21日、突如戦闘を一方的に停止し、マクマホン・ライン以北に撤退した。これにより、両国の軍事紛争は事実上終息した。

ソ連は惨敗したインドに対し、戦闘機を供与するなどして接近した。こうして、表向き非同盟中立を掲げるインドはソ連寄りとなったが、これに対し、隣国のパキスタンは中国寄りを深めていった。

★ 9月2日、ソ連はキューバと軍事援助協定を結び、多数のソ連人技術専門家をキューバに送って米本土を直接攻撃可能な核ミサイル基地及び航空基地の建設を始めた。

10月22日、ケネディ米大統領はこの事実を公表し、核戦力をはじめとする全軍の警戒臨戦態勢を整えたうえで、同月24日、キューバに向けミサイル等

HP 『海軍砲術学校』公開資料

を輸送中の25隻のソ連船を阻止するため、約180隻の艦船と多数の航空機を展開して海上封鎖作戦を断行した。

こうしたケネディ米大統領の核及び海軍力の優位を背景とする断固たる措置により、ソ連船はいずれも停船又は針路を変えた。当初強硬な姿勢を示していたソ連のフルシチョフ首相は、同月28日になって、キューバにおけるミサイル基地建設工事中の中止及び攻撃兵器の撤去に関する書簡をケネディ大統領に送り、ここに戦後最大のいわゆる「キューバ危機」は回避された。

この事件を通じてソ連は、海軍力の充実の必要性を認識するとともに、これを契機として平和共存外交に本腰をいれることになったが、この転換は、中国との間の対立を激化させる要因となった。

- ★ 1月、西イリアン（西ニューギニア）でインドネシア、オランダ両軍が衝突した。かねてオランダの支配下から同地区の解放を目指すインドネシアが行動を起こしたものであった。その後両国はワシントンで協定を締結、オランダは同地区の施政権を一時国連に委譲し、11月に同地区から撤兵した。そのため、本格的戦争に至らずして紛争は終息した。

昭和38年

- ★ 5月1日、西イリアンの施政権が国連からインドネシアに移管された。当時インドネシアは、ソ連から巡洋艦、潜水艦をはじめとする各種艦艇並びに戦闘機、爆撃機等多量の軍事援助を受けていた。こうしたソ連の動きに対抗して、4月、中国の劉少奇国家主席がインドネシア及び北ベトナムなどを訪問し友好を図った。
- ★ 7月、米国は、海外軍事基地の維持と諸外国に対する巨額な軍事及び経済援助等に起因する国際収支の悪化のため、強力なドル防衛政策に踏み切った。
- ★ 8月5日、米英ソ3国は、モスクワで部分的核実験停止条約に調印した。これは、米ソ首脳が核戦争の瀬戸際までいった「キューバ危機」の経験にかんがみ、歩み寄りの必要性を痛感して結ばれた条約で冷戦史上画期的なものであった。
- ★ 11月22日、ケネディ米大統領がダラス市で暗殺され、ジョンソン副大統領が大統領に就任した。
- ☆ 1月9日、ライシャワー駐日米国大使は大平正芳外相に米原子力潜水艦の日

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

本寄港の承認を申し入れた。日本政府は国民感情を考慮し、原子力潜水艦の安全性の保証と事故発生の際の損害補償について米国政府に照会した。これに対し、ノーチラス型原子力潜水艦は7年間の運航実績から安全性については問題がない旨の回答があった。しかし、日本学術会議は3月11日、政府に対し原子力潜水艦の安全性確認の申し入れを行い、また湯川秀樹博士等原子力関係の学者は安全性を疑問視する態度を表明し、続いて全国154名の学者が寄港反対を声明した。その直後の4月10日、米国で原子力潜水艦「スレッシャー」が潜航試験中に沈没した。この事故は、原子力の安全性とは直接関係のないものといわれたが、一般国民の不安を増す結果となり、原子力潜水艦寄港反対運動に拍車をかける格好の材料となった。

昭和39年

- ★ 8月2日米駆逐艦と北ベトナム魚雷艇とが交戦したトンキン湾事件が発生し、5日には米軍機がホンゲイなど北ベトナムの要地を爆撃、ベトナムの情勢はいよいよ緊迫の度を加えていった。
- ★ 10月12日、ソ連は世界最初の3人乗り宇宙船「ウオスホート」を打ち上げ、地球を16周、24時間17分後にこれを回収し宇宙開発技術の優秀性を誇示した。
- ★ 10月16日、ソ連のフルシチョフ党第一書記兼首相は突如解任され、ブレジネフ党第一書記、コスイギン首相が就任した。
- ★ 10月16日、中国が初の原爆実験を行った。
- ★ 11月3日、米大統領選挙にジョンソン氏が当選したが、ベトナム戦争遂行の基本姿勢は不変であった。
- ☆ 8月28日、政府が原子力潜水艦の寄港受諾を米国に通告し、11月12日「シードラゴン」が初めて佐世保に入港した。以後、米原子力潜水艦が寄港する都度、寄港反対の集会やデモが激しく行われ、多くの負傷者や逮捕者が出る騒ぎが起きた。また、これに関連して反自衛隊、ベトナム反戦等の運動も活発となった。
- ☆ 10月10日から24日までオリンピック東京大会が開かれた。
- ☆ 池田内閣が発足した35年度には13兆円であった国民所得を、10年後には26兆円にしようとする所得倍増計画は、毎年11ないし18パーセントの実質経済成長率となって現れ、世界の注目を集めた。

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

急速な経済の発展は、海外からの原材料等の輸入により、国際収支の赤字、物価の上昇等をもたらしたが、輸出を軌道に乗せることで、これを漸次克服していった。

石油の輸入量は、35年の3,687万キロリットルから39年にはその2.3倍近くに増加した。石油輸送の効率化のため、タンカー1隻当たりのとう載量の増加が要望され、新造のタンカーは逐年巨大化する一方となり、造船業界は大いに活況を呈した。日本の建造量は世界一となり、37年には世界の進水量837万トンのうち26パーセント、39年には40パーセントを占めるようになった。これは、日本の造船界が技術の革新と合理化を徹底的に進め、船価の低減と建造期間の短縮を図った結果でもあった。

昭和40年

★ 南ベトナムでは、ラオス及びカンボジア領を経由するホー・チ・ミン・ルートにより、北ベトナムからの増援を受ける解放勢力の活動がますます激化していた。こうした情勢に対し、米国は3月に海兵隊2個大隊を投入、以後急速に兵員を増強して解放勢力の掃討に直接介入した。その兵力は12月末に約18万となった。ソ連と中国は、互いに対立しながらも北ベトナムの援助を強化し、ベトナム戦争は次第に国際化の様相を呈するに至った。

★ インドとパキスタン両国は、かねてカシミールで武力衝突を繰り返していたが、その規模は次第に拡大し、9月6日、インド軍は一斉にパキスタン領に進攻、紛争は両国間の全面戦争となった。

戦闘は2週間続いたが、国連安全保障理事会の停戦決議により、9月23日停戦した。

★ 9月30日、インドネシアで反乱が起きたが、ほどなくスハルト將軍によって鎮圧された。これが契機となって、治安と警備の実権がスカルノ大統領からスハルト將軍に委譲され、後に政治の実権も委譲された。当時インドネシアには、スカルノ大統領の親共政策によって、インドネシア共産党の黨員350万名、同調者1,000万名がいたが、これが反政府運動の背後にあったとして政府軍の討伐を受け、その組織は壊滅した。その後インドネシアは、次第に反共政策に転換していった。

☆ 2月10日、国会で防衛庁の三矢研究が問題化した。この研究は、38年6月、

HP 『海軍砲術学校』公開資料

統合幕僚会議事務局及び各幕僚監部の担当幕僚間で、統合幕僚研究作業として有事の際の防衛体制及び作戦準備等について研究したものであったが、その資料の一部が野党議員の手に渡り、追求を受けたものである。

- ★ 12月18日、我が国と韓国との関係を正常化する日韓基本条約の批准書の交換がソウルで行われた。

昭和41年

- ★ 7月1日、フランスはNATO軍事機構から脱退し、西欧自由陣営の一角に破孔を生じた。
- ★ 8月、英国は北ボルネオの防衛から手を引き、同地区から撤兵した。
- ★ 中国では、40年から文化大革命が行われていたが、41年に入ると紅衛兵運動に発展した。この間に、インドネシアは中国から離反し、北ベトナムの労働党も中国離れを強めた。代わってソ連が北ベトナムへの援助を強化し、年間340隻を超えるソ連船が軍需物資等を積んでハイフォン港に到着するようになり、ベトナム戦争はますます泥沼化の様相を呈していった。

昭和42年

- ☆ 3月13日、第3次防衛力整備計画が決定された。(第6章第2節参照)
- ☆ 3月29日、恵庭事件に対する最高裁判所の判決があった。この事件は、37年12月北海道恵庭町の牧場経営者が、同町島松演習場の演習騒音に抗議して通信線を数か所にわたり切断したことに対し、自衛隊法第121条に基づき、防衛用器物損壊のかどで起訴されたものであった。これが革新系法曹人の反対するところとなり、300名に及ぶ弁護団は、自衛隊は違憲としていわゆる法廷闘争を展開した。判決は、問題の通信線は自衛隊法第121条にいう防衛の用に供するものとは程遠いものであるとして無罪となり、憲法問題には触れなかった。

2 部内概史

2次防の期間は、前半は主として1次防計画等による国産の艦艇、航空機が部隊に配備され、後半には、2次防計画に基づく新鋭艦が次々に就役し、正面部隊は一段と充実することとなった。(本章第2節参照)

護衛艦については、36年度計画の「いすず」型2隻が39年初頭に就役し、これをもって第32護衛隊が新編され、第3護衛隊群に編入された。40年に入って、35年度計画の初のミサイルとう載艦「あまつかぜ」が竣工、第1護衛隊群に編入され、艦隊防空体制強化の端緒を開いた。

翌41年には、2次防計画のアスロックとう載艦「やまぐも」型3隻のうち、はじめの2隻が相次いで竣工し、これをもって第21護衛隊が新編され、第2護衛隊群に編入された。同じく2次防計画の多用途護衛艦「たかつき」型4隻の1番艦が42年3月に竣工し、第1護衛隊群に編入された。(本章第10節参照)

なお、創設当初、艦隊の中核であった米国から貸与のPF 18隻は、37年8月28日、横須賀でいったん米国に返還され、同日改めて我が国に供与された。

潜水艦については、34年度計画の小型潜水艦「はやしお」型1隻が37年6月に竣工し、これで潜水艦は3隻となった。これらの潜水艦と潜水艦救難艦「ちはや」とで同年8月1日第1潜水隊が新編され、呉地方隊に編入された。第1潜水隊は同年8月新たに竣工した「はやしお」型の2番艦を加え、潜水艦は4隻となった。翌38年3月、同隊は自衛艦隊に編入されたが、同年6月と9月には、新たに竣工した35年度計画の小型潜水艦「なつしお」型各1隻を加え、潜水艦は6隻となった。

40年2月、第1潜水隊は第1、第2各潜水隊に改編、この両隊と護衛艦「かや」、潜水艦救難艦「ちはや」とで第1潜水隊群が新編され、自衛艦隊に編入された。(本章第6節参照) 同年3月、艦型を大きくし各種能力を向上させた36年度計画の潜水艦「おおしお」が竣工し、第2潜水隊に編入された。また、2次防計画の大型潜水艦「あさしお」型4隻の1番艦は、41年10月末に竣工し第2潜水隊に編入された。こうして、潜水艦部隊

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

は逐年充実され一応その隊容を整えた。(本章第6節及び第10節参照)

駆潜艇については、36年度に「みずとり」型及び「うみたか」型各1隻が、更に、2次防計画で「みずとり」型2隻及び「うみたか」型1隻がそれぞれ計画され、これらの艇は38年3月から41年2月にかけて相次いで竣工し、第3、第4及び第5各駆潜隊に編入された。「みずとり」型及び「うみたか」型は合わせて12隻となったが、駆潜艇の建造はこれをもって終止符を打つこととなった。

掃海艇については、1次防以来「かさど」型が標準型となり、36年度に2隻、2次防計画で更に11隻が建造され、38年3月から42年3月にわたって11隻が就役した。これらの各艇をもって、第36、第37、第38、第39及び第40各掃海隊が順次新編され、第39掃海隊は第2掃海隊群に、その他は第1掃海隊群にそれぞれ編入された。こうした新鋭掃海艇の就役により、創設期の海上自衛隊掃海部隊の中核であった米海軍貸供与のAMS（うじしま型、にのしま型）9隻は、40年度をもって第一線から引退した。

その他の艦艇としては、37年5月、35年度計画の魚雷艇10号が竣工し、横須賀防備隊第1魚雷艇隊に編入された。また、40年7月に砕氷艦「ふじ」が竣工し、横須賀地方隊に編入された。同艦は、かつて南極地域観測に使用され、老朽のため引退した海上保安庁の「宗谷」の代船として建造されたものである。(本章第8節参照) なお、41年度には練習艦1隻の建造が認められた。

このような艦艇の近代化と充実に伴い、訓練の強化と指導の一元化を図るため、37年7月に自衛艦隊の第1、第2及び第3各海上訓練指導隊をもって海上訓練指導隊群が新編された。また、ダッシュとう載艦の登場により、ダッシュ関係員の教育訓練等のため、41年2月江田島に臨時大原派遣隊が新編され、海上訓練指導隊群に編入された。その後同隊は、42年10月、第11海上訓練指導隊に改編された。(本章第6節参照)

航空機については、38年度にP2V-7 48機の国内生産を終了した。航空部隊の創設当初、米国から供与を受けたPV及びTBMなど旧型の作戦機は1次防末期にすべて姿を消し、2次防初期にはP2V-7及びS2F-1を主力とする固定翼対潜航空部隊が整備され、対潜能力は格段の向上をみた。しかし、P2V-7及びS2F-1にしても、列国潜水艦の性能向上のすう勢から水中搜索能力の

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

不足が明らかになりつつあったので、2次防期に入ると、対潜機の近代化のための各種対策を強力に推進することとなった。

海上自衛隊では、1次防当時から水中捜索能力の優れた対潜飛行艇の研究を続け、その開発の第一段階としてUF-1飛行艇を改造したUF-XS実験機1機を試作し、37年12月から飛行実験を行った。その成果を取り入れ、40年度から対潜飛行艇の試作が開始された。また、P2V-7のうち、耐用命数に余裕のある26機について装備の近代化改装を行い、その水中捜索能力の向上を図るとともに、P2V-7の後継機として、水中捜索能力を向上させたP2V改造型の採用が決定された。同改造型の試作機として、40年度から、就役中のP2V-7のうち1機の改造に着手し、41年7月に完成、これがP-2Jの第1号機となった。(本章第11節参照)

対潜ヘリコプターについては、2次防期に入ってHSS-1N 4機を加えたほか、HSS-2の国産が漸次軌道に乗り、41年度末までに15機を領収し、有力な対潜航空兵力に成長した。(本章第11節参照) また、38年度にV-107 2機を購入し、ヘリコプターによる掃海の研究にも着手した。(第7章第4節参照)

練習機についても新旧交代が行われた。すなわち、基本練習機としては、SNJに代わり、37年9月から国産のKM-2が逐次就役して41年度末までに24機となり、創設期に多くの要員養成に活躍したSNJは、40年度をもって全機姿を消した。また、計器飛行練習機SNBは、B-65と逐次交代し、41年度をもって全機除籍となった。

その他の主な航空機としては、40年度に南極地域観測支援用としてS-61A多用途ヘリコプター2機を受領したほか、41年度にYS-11M輸送機1機を受領した。

このように、2次防期間中航空機の更新近代化が推進されたが、対潜機の近代化に関連して、39年度から新たに戦術航空士の養成が開始された。

(第6章第8節参照) 航空基地も1次防に引き続き整備され、37年9月、かねて建設中であった下総航空基地が完成して第4航空群が新編され、航空集団の編成に加えられた。(本章第6節参照) また、小月航空基地が航空自衛隊から移管され、40年3月、教育航空集団司令官の隷下として小月教育航空群が新編された。更に同月、小松島航空基地が開設されて小松島航空隊が発足、航空集団の第21航空群に編入された。

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

なお、38年9月、教育航空集団司令部及び岩国教育航空群は岩国から宇都宮へ移転し、岩国教育航空群は宇都宮教育航空群と改称された。

航空部隊の支援機関については、37年10月、従来の航空自衛隊第1補給処第2補給部は海上自衛隊木更津航空補給所として独立した。また、40年2月、先に発足した鹿屋、八戸各航空工作所に加えて下総航空工作所が新たに発足し、後方支援の体制が整備された。(第7章第11節参照)

36年に改編された自衛艦隊司令部の用地については、かねてから横須賀・船越の栄光学園地区の取得について同学園側と折衝中であったが、38年1月に妥結し、自衛艦隊司令部は40年3月同地に移転した。

佐世保の崎辺地区取得については、米海軍から返還後の跡地利用をめぐって、防衛庁と工場誘置の計画を持つ佐世保市側と競合の形になっていたが、39年1月、国有財産審議会において防衛庁の使用が決定し、40年3月、同地区に佐世保教育隊が発足した。また、佐世保防備隊も同地区を使用することとなった。

海上幕僚監部も一部改組され、総務部人事課の所掌下にあった警務関係業務が37年5月に新編の海上自衛隊警務隊として独立し(本章第7節参照)、同じく総務部衛生課が40年8月に衛生部となった。また、東京地区の部隊及び機関の業務支援を担当する部隊として、38年3月東京業務隊が新編された。

海上自衛隊は、39年10月開催の第18回オリンピック競技大会に備え、37年6月海上幕僚監部にオリンピック準備委員会を設置して、ヨット競技の全面支援及び音楽隊の派遣等に関する支援態勢を整えた。その後同大会は順調に行われ、支援についても好評を得た。(本章第4節参照) また、39年4月、南極地域観測再開に伴う海上自衛隊の支援態勢を整えるため、海上幕僚監部に南極観測支援準備室を設置し、諸準備を始めた。砕氷艦「ふじ」は40年11月に東京を出発する運びとなり、4年振りに南極地域観測が再開された。(本章第8節参照)

38年6月、潜水艦乗員に対する脱出訓練等のためのハワイ派遣訓練が初めて行われ、また、41年11月には対潜能力評価のための大型対潜哨戒機と同派遣訓練も始まり、それぞれ術力向上及び新戦術の導入等に成果を挙げ

るとともに、米海軍との親善を深めることとなった。(本章第3節参照)

2次防期間における主な災害派遣としては、37年度の三宅島噴火、38年度の八丈島北方藤田航空機遭難、39年度の新潟地震、40年度のマリアナ沖漁船遭難及び羽田沖全日空機遭難、41年度の松山沖全日空機遭難等に対し、捜索救難のため艦艇、航空機等が出動した。(本章第12節参照)

第2節 骨幹的防衛力の建設／第2次防衛力整備計画

1 2次防の概要

2次防計画策定の経緯

1次防計画が始まる前年の昭和32年暮れ、内部部局は、統合幕僚会議事務局に対し、次期防衛力整備計画の骨子だけでも速やかに作成したいとして、次期防衛力整備計画作成要領を示した。この要領は、同時に各幕僚監部にも配布されたが、たれが第2次防衛力整備計画(2次防計画)策定作業の始まりであった。

2次防計画の骨子の作成が急がれたのには、次のようないきさつがあった。先に32年5月、政府は国防の基本方針を決定し、国力国情に応じて防衛力を漸進的に整備することを明らかにしていたが、一方米軍は在日兵力の削減を始めようとしていた。このようなとき、防衛庁には、米軍からの防空機能の引き継ぎ、P2V-7の国産化、対空誘導弾の導入等の問題が山積しており、これらの問題解決には、国防の基本方針に基づき、現実的で具体的な防衛戦略構想と、これに応ずる防衛力整備構想を明確にしておく必要があったのである。

33年4月から本格的な作業が始められ、同年7月に入ると内部部局から統合幕僚会議事務局に、2次防計画に対する陸海空3自衛隊統合の軍事的要請を同年9月中旬ごろまでに作成するよう要望があった。この軍事的要請

HP 『海軍砲術学校』公開資料

については、統合幕僚会議事務局が中心となり、各幕僚監部が協力し、一体となって作成することとなった。各幕僚監部は、それぞれの自衛隊の軍事的要請を作成し、統合幕僚会議事務局はこれを基礎として軍事的要請をまとめ、統合幕僚会議の承認を経て9月末、内部部局に送付した。このようにして作成された軍事的要請とは、純軍事的合理性に基づく防衛力整備の要求であり、これが統合的に作成されたことは、2次防計画策定作業における特色の一つであった。この軍事的要請を統合的に作成することは、当時の高橋幹夫防衛局第1課長の発意によるものであった。それは防衛力整備計画の前提となる事項、特に防衛戦略や防衛力整備の基本構想等の軍事専門的事項については十分に各自衛隊の意見を尊重しようとする考え方に立ち、統合幕僚会議事務局が取りまとめることを期待し、内部部局はそれを政策的な立場から検討し、かつ調整するとの考え方に基づくものであった。

その後内部部局では、統合幕僚会議事務局及び各幕僚監部との間において、主として軍事的要請の基本構想について討議を重ね、その結果、先に作成した軍事的要請を追加修正することになった。これに伴い、統合幕僚会議事務局では軍事的要請の最終案を作成、34年5月統合幕僚会議の承認を経て、内部部局に送付した。

これを受けた内部部局は、陸海空各幕僚監部構想の問題点、内部部局としての計画作成方針及び計画のための予算枠（わく）を示し、各自衛隊の整備構想の修正を求めた。内部部局の2次防計画作成の考え方は、内外情勢の見通しから、この期間は我が国が本格的国防体制を整える時期ではなく、また、防衛庁が作成する計画は、国防会議に対する軍事要請的性格を持ったものにするとの基本的態度に立ち、その骨子は次のとおりであった。

- (1) 計画対象年度は、35年度から40年度までとする。ただし、計画を固定的なものとはせず、定期的に検討修正する柔軟性を持ったものとする。(35年度は1次防期間であったが、34年度までに計画の目的を達せられなかったものや、35年度計画で一部変更しなくてはならないもの等が生じたので、その点を考慮して35年度からの6か年計画となった)
- (2) 自主的防衛基盤を確立するため、自衛のための必要最少限度の実質的防衛力を整備する。

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

- (3) 統合戦略構想に基づき、海空両自衛隊の整備が遅れている現状を考慮しつつ、陸海空各自衛隊の整備の跛（は）行是正に努める。
- (4) 過度の対米依存から逐次脱却し、自主的防衛態勢の整備に努める。
- (5) 国土国民に密着した防衛力を育成する。
- (6) 装備の近代化と防衛力の縦深性を確保する。

また、計画のための予算枠についての考え方は、次のとおりであった。

- (1) 計画のための予算は絶対的なものとせず、最終的には国防会議の決定を待つ。
- (2) 防衛庁案作成のための予算枠を一応GNPの2ないし3パーセントとする。
- (3) 各自衛隊の事業項目の優先順位は、各自衛隊が示された予算枠内で決定する。

このようにして、2次防計画内部部局1次案が作成され、庁内の審議を経て長官説明まで行われたが、この案は防衛庁案として承認されるまでに至らず、また、35年度予算要求の根拠にもならなかった。しかも、35年度予算が1次案より約236億円少ない金額で成立したこと及び米軍事援助顧問団(MAAG)からMAP(Military Assistance Program)供与5か年計画の方針が明らかになったこともあって、1次案は修正する必要が生じた。しかし、内部部局計画担当課内の人事異動も影響して、計画修正作業は大幅に遅れ、35年7月ようやく完了した。この修正案は11月8日参事官会議によって承認され防衛庁案となった。

36年度の予算要求は、この2次防計画の防衛庁案に基づいて行われたが、最終的には、海上自衛隊のヘリコプターとう載母艦(CVH)を基幹とする対潜部隊の新編(第4章第2節参照)が削除される等、大幅な後退を余儀なくされた。そこでとりあえず36年度を単年度計画とし、2次防計画案は37年度を初年度として再修正されることになった。

ところで、先に防衛庁案が決定された時点で再び内部部局の計画担当部局の人事異動が行われ、計画担当課も防衛局第1課から新設の防衛局計画官室へ移行していた。新陣容の計画官室は、36年度予算の成立とともに防

衛庁案の抜本的検討を始めた。

36年5月、内部部局は2次防計画の対象年度を37年度から41年度とする計画案を作成、各方面への説明と調整を行い、36年7月の国防会議及び閣議において、防衛庁原案は第2次防衛力整備計画として正式に決定された。

2次防計画の大綱及び主要項目

所要の防衛体制の基盤を整備するため作成された2次防計画の概要は、次のとおりであった。

(1) 2次防計画作成の趣旨

内外情勢の推移を見通し、我が国に対し起こり得べき脅威に対処し得る有効な防衛力の計画的、かつ円滑な整備を図るため、国防の基本方針にのっとり37年度から41年度に至る2次防計画を作成する。

(2) 防衛力整備の方針

ア 日米安全保障体制の下に、在来型兵器の使用による局地戦以下の侵略に対し、有効に対処し得る防衛体制の基盤を確立するため、36年度末までに達成される骨幹的防衛力の内容充実を行い、併せて科学技術の進歩に即応した精鋭な部隊建設のための基礎を培い、もって陸海空各自衛隊の総合防衛力の向上を図るものとする。

イ 骨幹的防衛力の内容充実については、装備の近代化及び損耗分の計画的更新、機動力の増強、後方支援態勢の強化、特に基地等後方施設の整備充実、おおむね1か月分の弾薬等の備蓄等に重点を置くものとする。

ウ 精鋭な部隊の建設に関しては、誘導兵器の進歩に即応し、対空誘導弾の導入を図るとともに、その他の近代的で精鋭な装備の一部整備及び運用研究を行うものとする。

エ その他、防衛力の向上に資するため、情報機能を整備充実し、技術研究開発を推進するとともに、国土、国民に密着した防衛力とするため、災害派遣、公共事業への協力等民生協力面の施策及び騒音防止対策を重視するものとする。

(3) 防衛力整備目標

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

- ア 41年度末における整備目標は、陸上自衛隊については自衛官18万名、予備自衛官3万名、海上自衛隊については艦艇約14万3,700トン、航空機235機、航空自衛隊については航空機約1,000機、そのほか地对空誘導弾部隊4隊とする。
- イ この計画実施のため必要な防衛庁費については、年平均195億円ないし215億円増と見込まれるが、各年度ごとの予算は、その時々々の財政経済事情を勘案し、民生安定その他一般の諸施策との均衡を考慮してこれを決定する。
- ウ 計画実施に際しては、内外情勢の推移等に伴って、戦略構想等に基づき長期的見通しに留意しつつ、随時再検討を行うものとし、必要ある場合は速やかにこれを修正する。

この防衛力整備構想に沿って作成された計画のうち、海上自衛隊に関連する事項を要約すれば、次のとおりである。

- (1) 我が海上作戦の主たる目的は、我が国周辺海域を防備し、海上交通を保護することにある。このため周辺海域の哨戒、海峡防備、港湾防備、掃海、機雷敷設等の防衛力の増強に努めるものとし、護衛艦3,000トン級4隻、2,000トン級7隻、1,600トン級潜水艦5隻、2,000トン級敷設艦1隻及び水中翼船1隻等を建造する。
- (2) 現有艦艇のうち、旧式老齢化したものについては老朽度を検討し逐年除籍するとともに、3,500トン級練習艦1隻を含む新造艦艇をもって逐次代替えする。すなわち、41年度までに老朽化する自衛艦2万3,600トンの代わりに、39隻4万7,360トンを新造し、同年度末の保有量を229隻14万3,669トンとする。
- (3) 艦艇の整備に当たっては、軍事技術の発達に即応し、装備の近代化を図るとともに、将来の質的改善に応じ得ること及び海上作戦の複雑化に対応し得る多用途艦を持つことを考慮する。
- (4) 航空機については、空水一体の効率的作戦能力の向上に留意して整備するものとし、P2V-7を継続生産するほか、特に対潜ヘリコプターHSS-2 23機の増強を行うとともに、練習機についても逐次更新を行い、41年度末の保有機を235機とする。また、対潜ヘリコプター基地として大湊、舞鶴、小松島、大村の各基地を整備

する。

以上の計画を実施するための海上自衛隊関係の見積経費は、総額約2,800億円であった。

2 2次防と海上自衛隊

海上自衛隊の基本姿勢と当初の構想

2次防計画策定作業に臨んだ海上幕僚監部の姿勢は、1次防計画の反省に基づくものであった。1次防計画においては、まず陸上防衛力の整備、次いで航空防衛力の整備が重視された。当時、海上防衛力の整備は、それが対外的脅威になるとの政治的配慮等から積極的な支持が得られず、海上幕僚監部では、今後もこのような状況が続くならば、海上自衛隊は沿岸警備隊的存在となり、海洋国家である日本の海上防衛の使命を果たすことができなくなるとの危ぐの念さえ持っていた。このため、2次防計画では少なくとも海洋国家にふさわしい海上防衛力とするための方向と骨格だけは固めておかねばならないとの強い考えを持っていた。

また、1次防計画における海上防衛力では、戦術的攻撃力といえる機能が全く欠けていた。軍事科学が急速に進歩する情勢下においては、相応の戦術的攻撃力を備えないで防衛任務の達成は不可能であること、また、我が国の防衛は日米安保体制を基調として、戦略攻勢面や戦術攻撃の大部を米軍に期待するとはいっても、米軍支援の態様はそのときの情勢によって左右されることから、少なくとも効果的な米軍の来援の時機までは侵攻を食い止め得る最少限の戦術攻撃力を、自ら保有することは絶対に必要であるとの見解を持っていた。これらが2次防計画の作成に臨む海上幕僚監部の基本的な考え方であった。これらの基本的な考え方を踏まえて、統合防衛構想に基づき、海上幕僚監部が策定した防衛構想は、おおむね次のとおりであった。

- (1) 対象事態を局地戦以下のあらゆる非常事態とし、間接侵略や小

HP 『海軍砲術学校』公開資料

規模の直接侵略に対しては、陸空各自衛隊と緊密な連係の下に主として独力で対処することとし、それ以上の事態に対しては日米安保体制に基づき、米海軍と協同して作戦を行う。この場合、戦略的攻勢面は米海軍に期待し、海上自衛隊は主として防勢面を担当する。

- (2) 海上防衛作戦の主眼を日本周辺海域における侵攻兵力の撃破と、西太平洋における海上交通の保護に置き、海上交通の保護に当たっては、国民生活、国家活動及び継戦基盤を維持するため、最小限必要とする物資を海外から輸送する船舶を重点に、直接又は間接に保護する。
- (3) 本土防空作戦については、港湾等の防備部隊並びに所在艦艇及び本土沿岸行動中の艦艇の自隊防空装備をもって航空自衛隊に協力する。
- (4) 上着陸侵攻に対しては、初動を重視して友軍陸上部隊の移動展開に協力するとともに、友軍部隊に対する海上補給を持続する。また、米海軍支援の下に侵攻部隊の撃破と海上補給線の遮断等に努める。

このような基本構想の下に、海上幕僚監部で策定した防衛力整備の基本方針は、次のとおりであった。

(1) 一般方針

海上作戦の多様性、複雑性に対応するため、機動的な部隊運用を重視して融通性、将来性のある効率的な防衛力を整備する。整備される防衛力は編成、配備、訓練及び後方支援等を適切にして有事即応態勢を確立するとともに、装備の近代化、総合的な研究開発の推進、組織面での作戦機能の充実、要員養成の内容整備、情報機能及び通信電子能力の充実を図る。

(2) 正面兵力の整備

ア 2次防期間中に新たに整備する兵力を、次のとおりとする。

- (ア) ヘリコプターとう載母艦 (CVH) を基幹とする対潜掃討部隊
- (イ) 米軍戦略支援が遅れた場合、侵攻をくいとめるため必要な

HP 『海軍砲術学校』公開資料

航空機、潜水艦等の戦術的攻撃力

- (ウ) 輸送艦艇、魚雷艇等の作戦輸送兵力及び上陸阻止兵力
 - (エ) 海上後方支援兵力
 - (オ) 機雷監視及び機雷敷設機撃攘^{じょう}兵力
 - (カ) 自隊警備兵力及び自隊空輸兵力
- イ 1次防計画に引き続き増強する兵力を、次のとおりとする。
- (ア) 護衛兵力及び対潜通峡阻止兵力
 - (イ) 対機雷戦兵力
 - (ウ) 港湾防備兵力及び沿岸哨戒兵力
 - (エ) その他、後方支援兵力

これらの兵力のうち、整備の重点を特に対潜掃討兵力、護衛兵力及び対機雷戦兵力に置き、海上作戦輸送兵力の整備をも重視する。

計画決定までの経緯

前述の防衛力整備構想は、その後2次防計画策定の過程において修正されていったが、その主なものは次のとおりである。

CVHを基幹とする対潜掃討部隊を新編する構想が「検討を続ける」との条件付きで消え去ったことは、第4章第2節に記したとおりである。

潜水艦については、内部部局は潜水艦を対潜通峡阻止及び上陸侵攻部隊に対する迎撃兵力として重視し、海上幕僚監部の計画以上の増勢案を提案していた。内部部局が考えていた潜水艦は、その用途から中小型艦であったが、海上幕僚監部は対潜水艦戦を主とし哨戒も可能な大型艦の建造を主張するなどの経緯もあって、最終的には1,600トン級のみ建造することになった。また、米国からレギュラスII型等の供与を期待し、ミサイル潜水艦の取得が検討されたが、ミサイル供与の見通しが立たなかったことから、早々に計画から削除された。

対機雷戦兵力については、掃海艇は国内建造施設の能力範囲内で建造することになった。また、掃海ヘリコプターは、その必要性については異論はなかったが、まず具体的な運用研究及び掃海艇との総合運

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

用体系の確立を急ぐべきであるとの意見により、その購入は取りやめられた。

戦術的攻撃力については、偵察、攻撃、機雷敷設のため、一時P6M又はA3Dの装備を検討したが、MAP供与の見込みがないことなどから実現するには至らなかった。

魚雷艇（PT）については、1次防以来、対潜用としての有効性に疑問があり、主として対上陸作戦における奇襲兵力として使用するほか、局地沿岸の哨戒又は港湾防備用に使用することにした。将来のPTとしては、ハイドロホイル艇（PTH）又はホバークラフトが有効と見積られたが、PTHであれば数年以内に開発可能との見込みから、試験用としてPTH 1隻が計画された。このPTHは、前述の理由から固定装備の対潜搜索武器をやめ、必要に応じちよう下式ソーナー又はソノブイを携行することとした。

整備計画の内容

艦艇については、36年度末保有218隻12万1,964トン（うち就役中のもの206隻11万324トン）に対して、2次防期間中に除籍するもの28隻2万5,655トン、建造するもの39隻4万7,360トンで、41年度末保有229隻14万3,669トン（うち就役中のもの215隻12万9トン）の計画であった。

なお、この期間に建造に着手する艦艇39隻4万7,360トンの内訳は3,000トン級護衛艦4隻、2,000トン級護衛艦7隻、1,600トン級潜水艦5隻、450トン級駆潜艇3隻、70トン級水中翼船1隻、340トン級掃海艇14隻、機雷敷設艦1隻、潜水艦救難艦1隻、高速救命艇2隻、練習艦1隻であった。

航空機については、36年度末保有253機（うち就役中のもの219機）に対し、2次防期間中に除籍するもの99機、生産購入及びMAPに期待するもの81機で、41年度末保有は235機（うち就役中のもの229機）の計画であった。

なお、この期間に整備する航空機81機の内訳は、生産購入によるものP2V-7 6機、R4D 2機、KM-2 15機、B-65 18機、HSS-2 23機、S-55A 2機、BELL 4機、計70機、MAPに期待するもの、S2F 5機、UF-2 6機、計11機であった。

2次防計画の達成状況

2次防計画は閣議決定されたものの、実施に必要な防衛庁費はその時々
の財政経済事情を勘案し民生安定、その他一般の諸施策との均衡を考慮し
て、各年度の予算編成時において決定された。当時、我が国は高度成長時
代の初期に当たり、財政的余裕はあっても、国内政情は必ずしもこれを防
衛面に充てることを許す状況にはなかった。

2次防期間の艦艇の整備状況は、39隻4万7,360トンの建造計画に対し、
実施されたものは、30隻3万7,170トンで達成率は約78パーセントであっ
た。この外に計画外の文部省予算による砕氷艦1隻の建造があり、これを
加えても31隻4万2,420トンで、その達成率は、約90パーセントであつた。
計画に対する艦艇建造の実績は、次のとおりであった。

2次防期における艦艇建造状況

艦種 \ 年度	37	38	39	40	41	計
護衛艦 (3,000トン)	0	1	1	1	1	4(4)
護衛艦 (2,000トン)	1	1	1	1	1	5(7)
潜水艦 (1,600トン)	—	1	1	1	1	4(5)
駆潜艇 (450トン)	1	1	1	—	—	3(3)
水中翼船 (70トン)	—	—	0	—	—	0(1)
掃海艇 (340トン)	2	2	2	3	2	11(14)
機雷敷設艦 (2,000トン)	—	—	—	0	—	0(1)
潜水艦救難艦 (1,500トン)	—	—	0	—	—	0(1)
高速救命艇 (45トン)	1	0	—	1	—	2(2)
練習艦 (3,500トン)	—	—	—	—	1	1(1)
合計	5	6	6	7	6	30(39)

注：艦種欄の()内は、2次防計画時のトン数を、
計欄の()内は、2次防の計画隻数を示す。

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

航空機については、81機の取得計画に対し取得したものは67機であった。取得できなかった主なものはS2F 5機、UF-2 6機等で、その達成率は約83パーセントであった。計画に対する航空機取得の実績は、次のとおりであった。

2次防期における航空機取得状況

区分	機種	年度					計
		37	38	39	40	41	
固定翼機	P2V-7	6	—	—	—	—	6(6)
	S2F-1	0	0	0	0	0	0(5)
	UF-2	—	—	0	0	0	0(6)
	R4D	—	—	—	0	—	0(2)
	YS-11M	—	—	—	1	1	2(-)
	B-65	3	3	3	6	1	16(18)
	KM-2	15	0	0	—	—	15(15)
回転翼機	HSS-2	11	0	4	4	4	23(23)
	S-62	—	2	—	—	1	3(-)
	S-55A	—	—	0	—	—	0(2)
	Bell-474	—	—	—	2	—	2(4)
合計		35	5	7	13	7	67(81)

注：()内は2次防の計画機数を示す。

なお、R4DはYS-11に変更を要望し、それが認められて40年度及び41年度に各1機を取得した。

2次防計画に対する所要経費は、人的経費（維持及び増勢分を含む）及び艦艇、航空機、施設等の取得経費等合計約2,800億円の計画であったが、実績は物価上昇等に対する補正により約3,000億円の支出が認められ、実施が計画を上回る結果となった。

第3節 先進海軍に学ぶ／米国派遣訓練

1 潜水艦のハワイ派遣訓練

潜水艦のハワイ派遣決まる

昭和29年から国産潜水艦の建造について検討が進められる一方、その要員養成についても検討が進められた。31年12月、術科学校横須賀分校潜水艦科（科長 伊藤久三 3佐）から「新造潜水艦要員の養成に関する意見」が提出された。その中で旧海軍潜水艦経験者の再教育を米国において実施する必要があるとし、その際の主要訓練項目として脱出訓練を挙げていた。

その後「おやしお」の就役（35年6月）を機に、潜水艦ハワイ派遣訓練の要求が強力に進められたが、その目的は経験者の再教育、特に脱出訓練の実施にあった。

一方、海上自衛隊における脱出訓練装置の予算要求は35年から行われ、その後毎年要求したがなかなか承認には至らなかった。

また、一部には「おやしお」就役以来の実績、特にその主蓄電池をはじめとする故障発生状況を懸念して、ハワイ派遣訓練に対する慎重論もあった。

しかし、潜水艦乗員にとって絶対的な条件ともいふべき脱出訓練のための訓練装置の予算が成立しない間に、脱出訓練未了の要員が次第に増加しつつあった。

ハワイ派遣を強く要望する理由は、脱出訓練装置による訓練のほか、完備した米海軍の陸上訓練施設によって訓練ができることにもあった。当時部隊訓練用はもちろん、潜水艦教育部における基礎教育用の襲撃訓練装置さえ整備できていない状況であって、パールハーバー基地で各種訓練装置を使用して訓練できる意義は極めて大きいものであった。

ハワイ派遣訓練決定までには種々曲折があったが、37年12月に至りようやく実施が承認され、具体的準備に入った。

38年2月、海上幕僚監部で最初のハワイ派遣準備のための会議が行われ、更に翌3月には呉地方総監部で造修等についての細部打合せが行われた。

HP 『海軍砲術学校』公開資料

第1潜水隊では既に多くの問題について検討してきたが、これらの打ち合わせの内容をまとめて実施計画を立案した。

「おやしお」の航続距離等の行動能力にはまず問題はなかったが、万全を期し行動に余裕を持たせるため、ミッドウェーに寄港することとし速力は9ノットを基準とした。

行動中の通信能力については当時の装備では不安があったので、主送信機の周波数帯を変更するとともに、艦橋セールを利用した逆L型アンテナを仮設した。また、航法能力を高めるためロランを仮装備した。更に、安全を期するため、東経177度付近まで警戒艦を派遣することとし、第9護衛隊（司令 本多敏治1佐 あやなみ、うらなみ）がこれに当たることになった。

「おやしお」は38年1月から3月までの中間修理中、発射管の一部改造、補助ジャイロの換装、前記ロランの仮装備、ベッドの仮設工事等を行い、更に、派遣準備期間中に潜望鏡の換装、送信機の改造等の工事や電波通達試験を行った。

このようにして、「おやしお」のハワイ派遣訓練準備は完了し、5月22日、呉集会所において部内外者多数が出席して壮行会が行われ、同月25日、「おやしお」（艦長 岩本修2佐）は横須賀に向け呉を出港した。

横須賀においては、6月4日、出港式が行われ、中山定義海上幕僚長、杉江一三自衛艦隊司令官等の訓示があった。しかし、台風2号接近のためこの日の出港は延期された。

6月6日午前9時半、「おやしお」は第9護衛隊とともに横須賀を出港し、一路ハワイに向かった。なお、同艦には乗員のほか、技術幹部2名、医官1名が乗艦した。台風通過直後の海上は不連続線のため風雨が強く、警戒艦の「あやなみ」「うらなみ」はうねりのため連日30度の動揺を続けた。

6月7日早朝、給油艦「はまな」と会合した後、同行の第9護衛隊及び飛来したP2Vとともに対潜訓練を実施した。その後も警戒艦と行動を共にしている間は、連日のように対潜訓練が行われた。

6月15日、東経177度線付近に至り、「おやしお」は第9護衛隊に別れを告げ、一路単艦でミッドウェーに向かった。しかし同夜荒天による動揺のため、冷却水パイプが漏り始めたので第9護衛隊に応援を求め、翌16日未明反転してきた「あやなみ」から月明かりの洋上でハイラインにより修理

HP 『海軍砲術学校』公開資料

用接着剤を受け取り故障箇所を修理した。

16日（日付変更線通過のため同じ日が2回続く）午前、ミッドウェーに到着し、燃料、真水等を補給ののち午後出港、スノーケル航走訓練、自動深度保持装置による航走訓練を行いつつハワイに向かった。

ハワイでの訓練

6月22日午前9時過ぎ、「おやしお」は米海軍太平洋潜水艦部隊司令官クラレー少将、吉田健三総領事等に出迎えられてパールハーバーに入港した。入港後、太平洋潜水艦部隊司令部において訓練日程等について打ち合わせが行われた。

6月24日には幹部コースが開講され、25日には海曹士の脱出訓練及びソーナープロット訓練が、また27日には魚雷講習がそれぞれ開始された。幹部コースでは潜水艦部隊の説明、訓練施設の説明、見学、対潜戦術の講義等が行われた。

訓練の合間に公式訪問、歓迎パーティー、米海軍との親善ソフトボール等が行われ、個人に対しても日系市民からの招待、島内巡り等、公私ともに多忙で充実した日々を過ごした。

7月6日、幹部は米原子力潜水艦「プランジャー」の見学を行い、翌7日から2日間、派遣隊員の一部は米潜水艦で乗艦研修を行った。10日、「おやしお」は入港後初めて訓練海面に出動し、米潜水艦「カバネロ」と協同訓練を行った。翌11日夕刻、訓練海面を後にし、12日午前、ハワイ島ヒロに入港した。同夜は日系市民の歓迎夕食会に招待され、翌日からは艦内公開を行うとともに、隊員はキラウエア火山を見学し、14日夕刻、ヒロを出港、15日午後、パールハーバーに帰港した。16日、訓練海面に出動し米潜水艦と2回目の協同訓練を行った。以後連日のように協同訓練を実施し、この間19日にマッドテストを、また30日には騒音調査（雑音測定）を行った。

8月に入り、2日に最後の脱出訓練を行い総員が個人脱出訓練の米軍基準に合格した。5日に実施したスノーケル発生音測定を最後に、派遣期間中における全訓練、講習等を終了し6日からは整備作業や糧食とう載等帰国準備を実施した。

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

8月9日午後、出港式が行われ、クラレー少将をはじめ米海軍関係者、日系人等多数の見送りを受けて「おやしお」は帰国の途に就いた。

帰路は、往路と異なり天候に恵まれ、海上も平穏で快調な航海が続いた。8月15日、燃料、真水、生糧品の補給のためミッドウェーに寄港した。

出港後間もなく警戒部隊の第9護衛隊と連絡がとれ、17日夜同隊と合同した。翌朝ハイラインで郵便物等を受領し、同隊の対潜訓練に協力しつつ順調に航海を続け、27日午後2時、横須賀港外に到着、仮泊した。翌28日午前、2か月半振りで横須賀に入港し無事任務を果たした。

この派遣訓練は、戦後の国産第1号潜水艦による初めてのハワイ派遣であったが、全予定を完全に消化し、予想以上の好成績を収めることができた。また、この長期外洋行動により、以後の建艦上の参考資料を得ることができ、更に「おやしお」の遠洋航海に対する適応力が立証された。

翌39年には、「はやしお」「わかしお」が派遣されることになった。両艦は本来このような遠洋行動は基本性能で考慮されていなかったもので、その派遣については燃料、真水の不足等の問題点があり、メインタンクの一部を燃料タンクに改造する等の対策がとられた。

潜水艦の派遣訓練については、ハワイでの米海軍施設を利用する訓練及び米海軍との戦術訓練が以後42年を除き毎年実施された。

なお、脱出訓練装置は、46年になってようやくその予算が認められ、47年11月、第1術科学校に高さ10メートルの訓練水槽が完成し、国内での脱出訓練が可能となったが、他の訓練の価値が大きいため派遣訓練は続けられることになった。

2 航空機のハワイ派遣訓練

新航空対潜戦術の導入

41年4月、米太平洋艦隊司令官から、ハワイで行われる第1対潜部隊の訓練成績評価（ORE）に海上自衛隊の航空部隊も参加するよう招請があった。

当時米海軍の対潜哨戒機は、既に数年前からP2VからP3-Aに切り替わり、

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

その主対潜装備も遠距離から高速潜水艦を探知できる高性能聴音ソノブイシステムであるジェジベルに移行していた。

これに対し我が方のP2Vにはセミアクティブのジュリーがようやく装備されたばかりであり、ジェジベルについてはほとんど情報が入手できなかった。レーダーや目視による対潜戦から、ジュリーによる狭域対潜戦を経て、純パッシブによる広域対潜戦への転換は、正に航空対潜戦の大革命であり、海上航空部隊としては一日も早くこのシステムに切り換えたいと念願していた。このような時に米海軍が行う訓練に参加できることは、我が航空部隊が広域パッシブ対潜戦術へ移行する手懸りを得る絶好の機会であった。

しかし部隊を国外に派遣し、訓練に参加させることは前例のないことであり、またOREにはカナダ、オーストラリア等の自由圏海軍も参加しており、日米安全保障条約で結ばれている米国以外の外国軍隊と訓練を行うことは論議を呼び兼ねない情勢にあった。そこで米海軍に、OREへの参加ではなく、別個の特別の訓練作業、例えば魚雷発射訓練等が海上自衛隊のために準備されることを要望し、その結果、要望どおりのハワイ派遣訓練が実施できることとなった。

米海軍はかねて膨大な予算をかけて、ハワイ海域に水中兵器等の評価施設を建設中であった。当時はこの施設が完成して運用を始め、魚雷の航走や命中のいかんについても計測が可能となっていた。一方海上自衛隊では、国産の短魚雷がようやく部隊に配備され始めた段階であったが、日本の沿岸では本格的試射場の設置はまず不可能であり、また実潜水艦を目標とした訓練用魚雷の発射の機会も極めて少なかった。このようなことからハワイ派遣訓練には大きな期待が持たれていた。

8月末になり、本格的な派遣準備を始めたが、海外行動に関する準備は前年実施したマリアナ災害派遣の経験を生かして順調に進んだ。

派遣計画を立てる上で問題になったのは、まずハワイ及び中継地での整備や、これに必要な部品をどうするかということであった。当時、米海軍は既にP2Vを使用していなかったもので、部品の補給が困難であることが予想され、結局前年のマリアナ沖災害派遣の実績を参考に、航空機部品等160品目、4,800ポンドをとう載していくことにした。

中継地については種々検討の結果、ウエーク島、ミッドウェー島の2か

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

所を經由することとし、ウエーク島は支援能力が弱いので、先発3機と後発3機に分けて進出することにした。

日程は11月1日から24日間で往復約1週間、訓練期間10日、整備及び予備日として5日間ということで調整を完了した。これで1機当たりの飛行時間は約60時間になる予定であった。

この計画で特に留意したことは、まず無事に任務を完遂すること、対潜訓練に相応の実力を発揮すること及び国産魚雷の性能を十分に試すことであった。

準備は着々と進み、10月29日、下総基地の派遣部隊指揮官 矢板康二 1佐の下に、隊員71名とP2V 6機が各基地から集結を完了した。

ハワイにおける航空対潜戦

41年11月1日午後10時、航空集団司令官以下隊員多数の見送りを受け、先発隊3機は下総航空基地を離陸し、後発隊は天候不良のため4日午前3時出発した。両隊とも予定どおりそれぞれ4日、6日の夕刻にハワイに到着した。途中各機は厳格な推測航法と通信到達試験を行い、かなり緊張した長距離洋上飛行であった。

ウエーク島は既に民間機の定期航路から外され、軍用機の発着も著しく少なくなり、静かな飛行場に変わっていた。ミッドウェーでは予想どおりあほうどりの大群に脅かされたが、印象的であったのは米軍の気象説明が手書きの天気図ではなく人工衛星「エッサ」からの写真を用いて行われていたことであった。

ハワイのバーバースポイント飛行場には、ホスト・スコードロンの第28哨戒飛行隊の司令以下が出迎え、夫人方からレイの贈物を受け、心温まる行き届いた歓迎を受けた。同基地は太平洋最大の米海軍対潜作戦航空基地であり、訓練、整備用の施設が完備していた。

訓練の状況については、主要訓練項目である対潜訓練は、11月8日に搜索追尾訓練を、また、11日から14日までは搜索追尾攻撃訓練を米潜水艦2隻を目標として実施した。

15日には魚雷発射を実施した。日本から携行した魚雷を米軍の調整所で最終点検をしてもらい、米海軍駆逐艦が探知している潜水艦に対し、P2V

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

の探知機器によりその位置を再確認して魚雷を投下した。投下された魚雷は2隻の揚収艇とヘリコプターで迅速に揚収され、帰投時には整備を完了して返却された。これらの魚雷について後日、航跡、諸データが完全に分析され、その詳細な評価が送られてきたが当時の日本では考えられない画期的な分析であった。

地上訓練は主としてP3用ウエポンシステムトレーナーと、ジエジベル訓練装置とから成る訓練装置によって行われた。この装置を使いながらジエジベルの基礎理論から基本操法まで25時間指導を受けた。これが海上自衛隊のジエジベル戦術導入の幕開けであった。

ハワイにおける約20日間の生活は訓練、整備、研究に明け暮れる忙しいものであった。車両3台が貸与されたが基地があまり広大であったため、レンタカー2台を借りてその不便を補った。米軍、特に第28哨戒飛行隊はマンツーマンで派遣隊を世話してくれた。派遣隊もパーティーを開き同隊の隊員を招待して滞在中の厚意に報いた。総領事も基地まで来て協力し、日系市民も多数参加して日の丸のついた飛行機をなで懐しんだ。

11月18日の研究会を最後に全日程を無事終了した。この間少数の整備員、とう乗員の努力で全機の平均任務可動率は94パーセントという高率を維持することができた。全機について30時間点検と60時間点検を1回ずつ行い、不定期整備は74件であった。このような高可動率が得られたのは、米海軍の絶大な支援に負うところも大きかった。

22日夕刻、第2艦隊航空群の指揮官以下、第28哨戒飛行隊総員の見送りを受けて、全機雨のバーバースポイントを後にした。ミッドウェーでは機長以上の研究会を開き、最後の航程に対し一段と気を引き締めた。

24日午前9時半、航空集団司令官以下多数の出迎えを受けて、全機無事下総基地に帰投、多大な収獲を得て無事故で全日程を終了した。

翌42年も前年と同様の訓練がP2V 6機で行われ、その後も派遣訓練は引き続き実施されているが、47年からはP-2Jが参加するようになり、更にその翌年からは派遣機数を8機とするようになった。

3 「あまつかぜ」の米国派遣訓練

ターター装置の装備認定試験

「あまつかぜ」の米国派遣訓練は、同艦が装備している対空誘導弾ターター装置の装備認定試験（SQT）を米国で実施するために計画された。

ターター装置のSQTは、米海軍から派遣されたSQAT（Ship Qualification Assistance Team 米海軍士官を長として、ターター装置を構成する各機器メーカーの技師で編成される）の支援の下に各種の試験、訓練及びミサイル発射を実施して、ターター装置の戦闘機能とターター関係員の操法及び整備能力を認定するものであるが、ターター装置の戦闘機能の評価のためには、米国西岸に在る太平洋ミサイル射場の設備を利用することが必要であった。

海上幕僚監部は、MAAG、米海軍省武器局等と折衝を進め、「あまつかぜ」の行動予定等も考慮して、40年1月、同艦派遣の方針を最終的に決定し、本格的な準備を開始した。

2月15日、「あまつかぜ」は長崎で就役と同時にSQTに入ったが、SQTのPhase 1として総合整備計画（IMP）に従い、連日各機器の整備点検を入念に行い、米国でのSQTに万全を期した。3月4日、横須賀に回航し4月30日まで就役訓練を行った。

4月1日、スターリン大尉を長とし、各メーカーの技師等10名から成るSQATが乗艦した。なお渡米後は更に補給連絡士官、航空管制官、渉外連絡官等が同大尉の補佐官として加えられ、メーカーの技師にも若干の異動があった。

SQATの任務はSQTのための各種試験の計画、装置の操法、取扱指導及び試験結果の評価等、あらゆる技術援助を行うものであり、その指導と技術援助の下に「あまつかぜ」ターター関係員は装置の操法と整備法にも慣れ、実目標追尾試験を含む定期点検の結果、日本出発時にはおおむね基本的な機器の操作、保守整備に支障のない技量に達することができた。

「あまつかぜ」ロングビーチへ

6月14日、準備万端を整えた「あまつかぜ」（艦長 菊池政秋 2佐）は雨

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

の横須賀からロングビーチへ向け出港した。この日午前10時半から出港式が行われ、西村友晴海上幕僚長の訓示、MAAGブラウン海軍部長のあいさつがあった。なお同艦には乗員のほか、SQATと、海上幕僚監部からの研修員等16名が乗り組んでいた。

6月18日、ハワイ向け先行中の第1潜水隊（司令 八十島奎三2佐 なつしお ふゆしお）と会合し、1時間にわたり「ふゆしお」を目標に対潜訓練を行った。

6月23日、遠洋航海途上の練習艦隊の最後尾を続行しつつパールハーバーに入港した。6月25日パールハーバー出港、27日、洋上でブラストテスト（ミサイル発射時の後炎噴射が船体、人体に与える影響を検査する）を行った後、7月1日、ロングビーチに入港した。

入港翌日にターター関連機器修理の打合せを行い、6日から修理を行うとともに中旬までにレーダー関係のチェックを実施した。

かねて米海軍から、ターター関係部品の迅速、完全な補給態勢を確立するためのサプライ・オーバーホール（艦艇定数表による在庫調査）を行うよう助言があり、7月13日からこの作業を開始した。作業関係者は、「あまつかぜ」が航海訓練中にも陸上に残り作業に専念し、8月10日に同作業を完了した。

なお、これが端緒になり、以後海上自衛隊でもサプライ・オーバーホールを行うようになった。

7月26日からロングビーチ沖の米海軍試験海面に進出して、実目標追尾試験を開始した。この試験はジェット機2機を目標とし、8月27日まで続けられ、この試験を通じターター関係員の練度は日を追って向上していった。

SQTの総仕上げであり、またターターシステムの総合機能を評価する発射試験は、8月30日から4日間にわたり太平洋ミサイル発射試験場において行われた。

発射試験は、いずれも極めて良く、満足のいく結果が得られ、SQTの全作業を終了した。9月7日開かれた総合研究会では、SQATの長から「あまつかぜ」のターター装置の戦闘能力、関係員の操作、整備能力は米海軍の所定の基準に達したものと認定され、また、海軍省武器局の代表から「あまつかぜ」の成績を激賞された。

HP 『海軍砲術学校』公開資料

9月14日、「あまつかぜ」はロングビーチ発、帰国の途に就いた。途中サンフランシスコで米海軍のターター関係の施設を見学した後、ハワイを經由、10月9日、4か月振りに横須賀に帰港し、全任務を終了した。

この派遣訓練によって「あまつかぜ」はターターとう載艦としての任務を遂行できる基礎を確立し、またターター関係員が大きな自信を持つに至ったことは、何よりの成果であった。

また本訓練中、米海軍は終始温かく支援してくれたが、特に後方支援についてはその補給機構の全力を挙げて協力し、当初予定になかったサプライ・オーバーホールを支援してくれる等、その友情あふれる態度は「あまつかぜ」乗員に深い感銘を与えた。この米海軍の熱意にこたえて「あまつかぜ」乗員も、特にターター関係員（中でも3次元レーダー員）はSQATも驚嘆する程技量が向上した。

寄港地においては米海軍、日系市民との友好を深める機会が多く、特に長期滞在したロングビーチでは、広範囲の交歓行事に乗員が参加し多くのアメリカ人と友情を深めることができた。同市の要請により滞在中に開催されたミスユニバースコンテスト・フェスティバルには、機関長 坪根昌己2佐を長とする50名の隊員が神輿みこしを繰り出し、粋な法被姿いきでパレードの先頭を練り歩き、観衆からかっさいを浴び、日米親善に1ページを飾る一幕もあった。

第4節 東京オリンピック／富士作戦

1 オリンピック東京大会支援業務

開催決定とその準備体制

昭和34年5月26日、国際オリンピック委員会（IOC）総会において、第18回（昭和39年）オリンピック競技大会の東京開催が決定された。

これに伴い34年9月30日、その準備と運営に当たるため「オリンピック東京大会組織委員会（OOC）」が任意団体として発足し、のち、財団法人と

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

なった。政府は35年10月18日、オリンピック東京大会準備対策協議会を総理府に設置し、防衛事務次官はその構成員となった。

36年6月12日、自衛隊法及び同法施行令の一部が改正され、自衛隊の運動競技会に対する協力の根拠の明文化と、協力の範囲及び経費の負担区分が明確になった。

37年3月9日、防衛事務次官を委員長とする防衛庁東京オリンピック準備委員会を設置し、その事務局として教育局長を室長とするオリンピック準備室を設け、OOCとの連絡調整及び各幕僚監部との調整事務を推進することになった。

防衛庁東京オリンピック準備委員会は、同年7月14日、次官通達をもってオリンピック支援要領を定め、各幕の協力準備の事務を促進することになった。

海上自衛隊の支援業務

海上自衛隊では、37年6月14日、海上自衛隊東京オリンピック準備委員会を設置し、委員長は海上幕僚監部防衛部副部長、委員は関係各課長及び横須賀地方総監部防衛部長とし、幹事は教育第1課長が担当し、協力計画全般について具体的な検討を行うこととなった。

協力準備作業の本格化に伴い、38年5月15日、前記準備委員会を廃止して海上自衛隊オリンピック準備室を設置し、防衛部副部長を室長とした。また、横須賀地方隊においても6月24日、横須賀地方隊オリンピック準備室を設置した。

海上自衛隊の実施する支援業務は、次のとおりであった。

(1) ヨット競技の支援

- ア 競技コース標示のための浮標の設定、維持及び撤去
- イ 競技海面における各艦船と他の船舶及び競技運営本部との間における通信連絡
- ウ 本部船業務及びコース誘導
- エ ヨットハーバー及び競技実施中における競技海面の整理並びに各国艇の保管及び港務の補助
- オ 会場内における役員、選手、報道員及び必要器材等の海上輸送

HP 『海軍砲術学校』公開資料

- カ ヨット競技海面における救難
- キ ヨット競技会場にかける旗章の取扱い
- ク 表彰式における奏楽

(2) 旗章の取扱い

ヨット競技会場における旗章の取扱いのほか、国立競技場における参加国国旗の掲揚、降下及び開会式、閉会式における五輪旗の搬送

(3) 奏楽

ヨット競技の表彰式における奏楽のほか、国立競技場における開、閉会式及び陸上競技、フェンシング、馬術の各表彰式において陸上自衛隊の支援に協力

このように、オリンピック競技大会における海上自衛隊の役割は、主としてヨット競技に対する支援業務であり、そのヨット競技は、40か国260余名の選手が参加し、競技艇は5.5メートル級、ドラゴン級、スター級、FD級及びフィン級の各級に分かれ、39年10月12日から同月21日にかけて相模湾で行われるものであった。

なお、ヨット競技の支援業務に対する愛称は、毎日新聞社が主催し、防衛庁、オリンピック東京大会組織委員会及び日本ヨット協会が後援して広く一般から募集したところ、約2万6,300通に及ぶ応募があり、その結果「富士作戦」と呼称されることとなった。

ヨット競技については、35年6月10日、第8回組織委員会会議で江の島を中心に相模湾で開催されることが決定していた。神奈川県では、翌36年5月1日から準備を開始し、江の島ヨットハーバー及びクラブハウスは、約24億円の費用をかけて39年7月に完成した。

海上自衛隊は、横須賀地方総監をヨット競技支援任務部隊の指揮官に充てることとした。

支援作戦の準備進む

ヨット競技の支援は、ローマ大会においては、約60隻の艦艇を使用し、その大部分が小型艦艇であった。

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

しかし、競技海面が相模湾であり、直接外洋に接続している関係上、いかなる気象、海象の状況下においても、競技支援の万全を期するためには、若干の大型艦も必要であった。

また、競技海面の水深が100メートル以上に及ぶ所があるため、浮標は大型となり、その設標、揚収には敷設艦「つがる」敷設艇「えりも」を使用する必要があった。

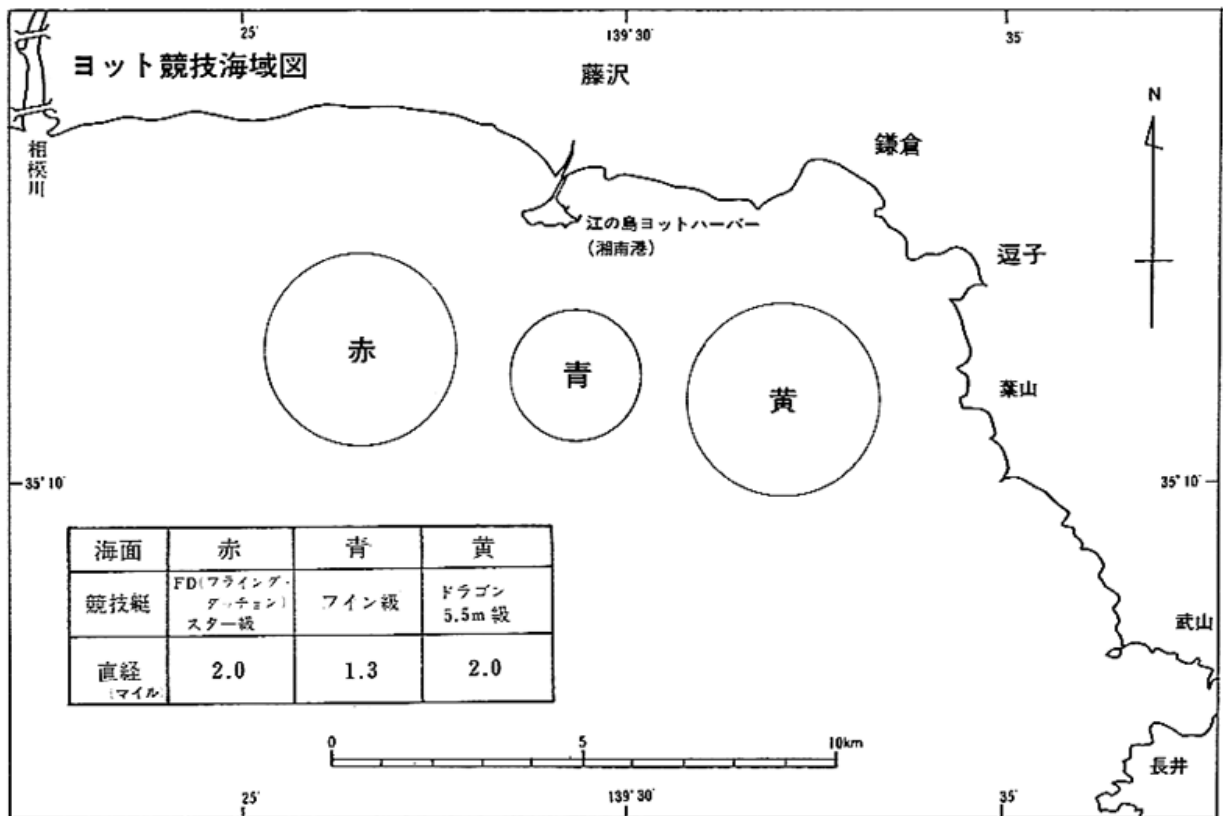
本部船作業を行う船については、小型であることが望ましいが、水深100メートルのところに、なるべく早く（25分以内）前後投錨して船を係止することが要求されていたので、投、揚錨能力があり、また、本部船業務要員を要することから掃海艇が最小のものであった。

その他の支援業務に必要な小型艇については、当時、海上自衛隊内で集められるものはもちろん、防衛大学校の内火艇や新造艦とう載用の内火艇（6隻）をその新造艦完成時よりも早く建造するという特別措置を講じて集結した。折から台風の時期であったが、これら小型艇は各地方隊から横須賀に自力又は揚陸艦にとう載して回航された。

ヨット競技には、内外賓客の観覧が予想されていたので、外国の慣例に倣い呉地方隊の「ゆうちどり」（旧海軍の飛行機救難艇、艦齢21年）を貴賓艇として使用することになり、39年6月1日、横須賀地方隊に編入、所要の改装が行われた。

ヨット競技の海面は相模湾の北部に設定され、赤海面（直径2マイル）、青海面（直径1.3マイル）及び黄海面（直径2マイル）の3か所に分かれ、それぞれ種目別に競技が行われることになっていた。

HP『海軍砲術学校』公開資料



この競技海面は、水深が浅い所で20メートル、深い所では約100メートルに達し、海潮流の流れが複雑で、しかも、南風の連吹するときには、波高5ないし7メートルにも達することがあるので、使用浮標は必然的に大型化し、全重量は約2.5トンとなった。この浮標27個は、設計の引受け手もなく、海上自衛隊オリンピック準備室が設計した苦心の作であったが、このような大型浮標の設置、揚収にはかなりの技術を要するので、作業を担当する艦艇の装備を改造し、かつ、訓練する必要があった。

支援基地としては、横須賀を基地として行動できるのは少数の大型艦に限られるので、競技海面の近辺に前進基地を設ける必要があった。当初、横須賀教育隊の武山ポンドをしゅんせつして、魚雷艇以下の小型艦艇の基地にすることを計画したが、

漁業補償に数億円を要するとの神奈川県の見解があったので、計画を変更し、三崎の城ヶ島の埋立地にある県有地を借用し、小型艦艇乗員の宿泊施設、岸壁における給水、給電施設及び係留用防舷物等を設けた。また、葉山ヨットハーバーも小型艦艇の基地として使用することとし、腰越漁港を予備港、武山ポンドは避難港とした。

なお、陸上の支援部隊は、江の島海岸の旅館を借り上げ使用した。

支援要員の事前教育

38年5月ごろから支援業務の準備作業は本格化した。38年9月、山口県光市における山口国体のヨット競技、また、39年6月、佐渡の両津における新潟国体のヨット競技をそれぞれ支援したが、このことは、オリンピック支援要領の絶好の訓練となったばかりでなく、この機会に競技運営について日本ヨット協会、その他関係団体と思想を統一することができた。また、38年10月12日から16日の間、葉山における東京国際スポーツ大会ヨット競技に協力し、オリンピック支援業務を実地に検討することができ、支援に対する自信を深めた。

こうした諸競技大会に協力する間、競技海面における電波通達試験、信号砲の試験発射、浮標設置試験、転覆したヨットの曳航試験等と併せて、図上演習、海上支援関係の出動訓練を実施した。

陸上における支援業務については、競技期間中外国選手に直接に接し、しかも、ヨットを実際に取り扱うため、厳正な規律、服装、態度が要求されるだけではなく、ヨットそのものを理解しておくことも必要であったので、これを重点として教育訓練を実施した。

旗章関係者に対しては、参加国国旗の斉一な掲揚降下法を演練し、開、閉会式における五輪旗搬送要員は、式典の目玉的存在でもあるので、毎日、約2時間の特別訓練を実施した。

海上における支援業務は、その任務の性質上、ヨット競技そのものを理解する必要があるので、国体のヨット競技、スポーツ大会等に協力して実際の競技の実施要領をは握するとともに、ヨット競技図上演習、浮標設置訓練、通信訓練、深海における前後係止訓練を反覆実施し練度の向上を図った。

通信支援業務については、ヨット競技の実際を熟知しておく必要があったので、ヨット競技通話法の大要、ヨット競技記録の通話法、ヨット競技規則の解説等により必要な教育訓練を実施した。

また、航空支援については、ヨット競技海面の浮標監視と海面からの遭難者つり揚法、緊急突発事態に備えて競技海面付近への降着法を演練した。

オリンピック奏楽要員は、東京音楽隊員を基幹とし、各地方隊音楽隊か

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

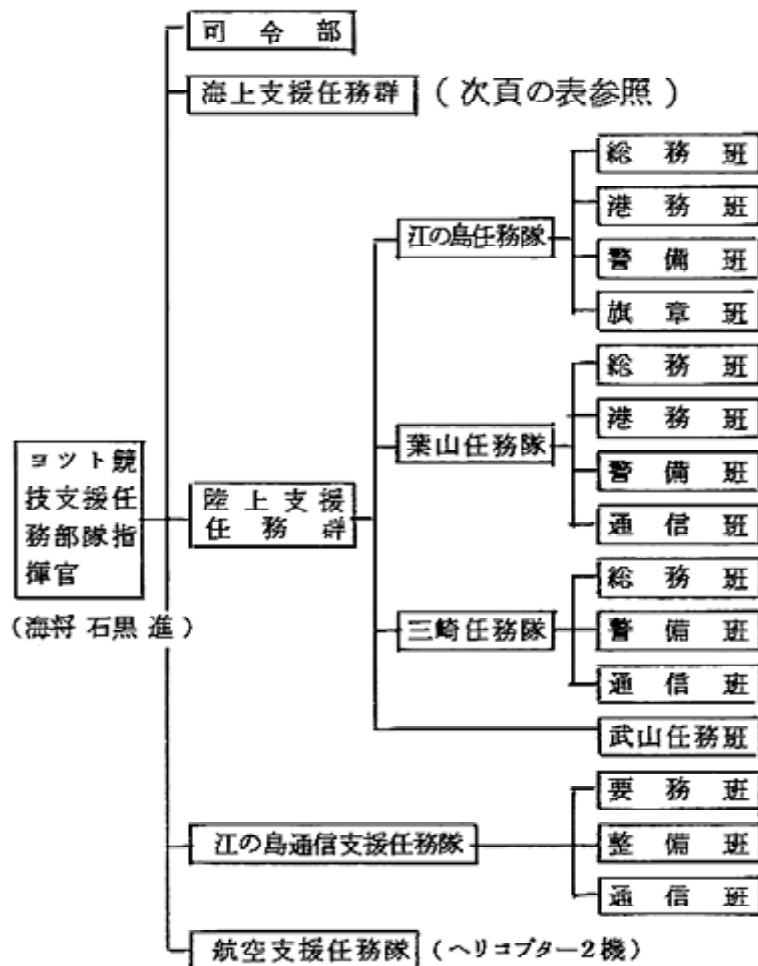
ら選抜した隊員をこれに加えた。各個人の演奏技術には問題がなかったの
で、各隊特有の演奏法上の相違点を是正して演奏方式の統一を図るほか、
特に服装、容儀、作法等のしつけ教育に努めた。

富士作戦発動さる

39年6月11日、長官からの「第18回オリンピック東京大会の支援に関する海上自衛隊一般命令」に基づき、ヨット競技支援任務要領等が定められ、8月1日、支援任務部隊が次のように編成された。

(1) ヨット競技支援任務部隊

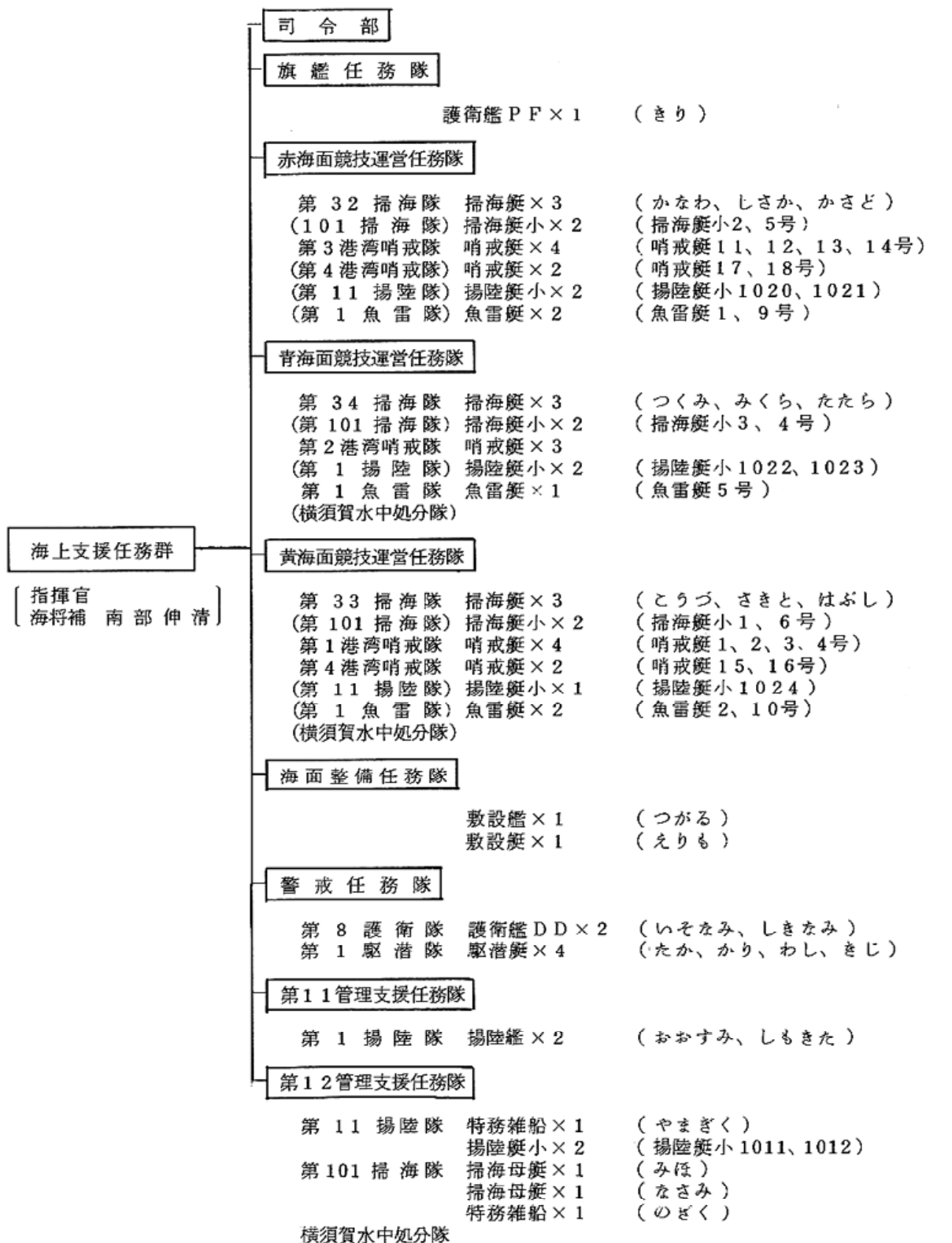
ヨット競技支援任務部隊の編成



HP 『海軍砲術学校』 公開資料

ア 海上支援任務群の競技運営協力時の部隊区分

海上支援任務群の編成



注：隊のうちの()内は分派されているものを示す。

HP 『海軍砲術学校』公開資料

(2) 東京音楽隊

片山正見 1 佐を隊長とする各地方隊からの隊員を含め100名で編成され、陸上自衛隊東部方面総監の指揮（ヨット競技の表彰式では、横須賀地方総監の指揮）を受けた。

(3) 海上自衛隊旗章隊

この旗章隊員は、ヨット競技支援任務部隊の陸上支援任務群の中から派遣することとされ、その編成は隊長（2 佐）のほか幹部 3 名、曹士 98 名計 102 名であった。

8月25日、横須賀地方総監 石黒進海将とオリンピック東京大会組織委員会 与謝野秀事務総長の間に、ヨット競技運営協力に関する細部協定が締結され、9月1日から支援業務が開始された。

陸上支援任務群は、直ちに、江の島、葉山、三崎及び武山の各陸上支援基地に進出し、まず、江の島任務隊がヨットの保管補助として9月10日から24時間態勢で江の島ヨットハーバー内の警備を始めた。

そのころから、オリンピックに参加する各国のヨットは、次々に海路横浜に到着し江の島に搬入された。

一方、海上支援任務群の各海面競技運営任務隊は、9月1日、それぞれの担当海面に 3 個ずつ計 9 個の浮標を設置し、各国選手の練習を支援した。9月15日には、更に18個を追加設置し、浮標は合計27個となった。

しかし、折から台風の時期で、台風20号の襲来が予測されたので、浮標の流失防止のため、強度試験用の 1 個を残し、9月22日と23日の両日に26個の浮標をすべて揚収した。また、フィン級及びFD級の各艇はヨットクラブハウス修理工場等の屋内に格納し、その他の競技艇は全部陸揚げして固縛するなどの荒天準備を実施した。

当時、すでに各国の選手が多数競技場に到着しており、現地での練習にも熱が入っていたので、中にはこのような海上自衛隊の措置に不満を示す選手もいたようであるが、9月25日に台風20号が来襲し、瞬間最大風速40メートルに達する大時化^{しげ}となり、荒波が防波堤を越えて打ち寄せる有様を目前に見、しかも競技艇に被害がなかったことから、台風の脅威とその予報の的確さを認識するとともに、海上自衛隊の適切な措置に信頼を寄せるようになった。

HP 『海軍砲術学校』公開資料

なお、台風20号通過の前日強い風雨の中で、警備班60名と水中処分隊14名により、江の島ヨットハーバー内の鉄製のブイ50個及びチェーンを、アルミ製（38個）及びプラスチック製（12個）のブイとワイヤーに取り替える作業が行われた。これは、鉄製のブイは競技艇に損傷を与えるおそれがあるとして緊急に実施されたものであった。

台風通過後の9月26日と27日の両日に、競技海面に再度所要の浮標を設置した。強度試験用に残っていた浮標には異常がなく、所期の強度が実証された。これら27個の浮標については、設置当日から競技終了後撤去するまでの間、設置位置の変動と流失防止のため、常時1ないし3隻の艦艇を付近に配置したほか、ヘリコプターにも監視させたが、期間中異状はなかった。

また、総数172隻に及ぶ参加艇の、練習や競技の際の揚げ降ろしについては、スター級以上の大型艇はヨット協会側が担当したが、フィン級及びFD級は海上自衛隊が担当した。

台風20号通過後は選手の練習が活発となり、朝、昼、夕刻に揚げ降ろし作業が集中し、繁忙を極めた。揚げ降ろしをしたヨットは、競技終了までに延べ約1,100隻に及んだが無事故であった。

ヨット競技の開幕

10月9日にヨットのトライアルレースが行われ、翌10日、東京の国立競技場で第18回オリンピック競技大会の開会式が挙行された。その際、五輪旗の搬送と、電光掲示板台上における日本国旗、五輪旗、東京都旗及び場内における参加国国旗の掲揚は海上自衛隊旗章隊によって行われ、とくに、五輪旗の搬送と掲揚は満場の注目を浴び好評を得た。

HP『海軍砲術学校』公開資料



五輪旗を迎えて最高潮に達した第18回
オリンピック競技大会開会式（東京）

競技海面においては、掃海艇 3 隻を本部船に充て、それぞれ赤、青、黄の各競技海面のスタート及びゴールにおいて役員が行う審判業務を支援した。江の島沖は風が変わりやすいうえ、特に午前9時から10時前後は風の変わり目に当たるため、スタート地点の決定が難しく、本部船は競技海面を漂泊した後、風向が一定し又は一定する見通しがつき次第、直ちに風下側の浮標付近に急行し、スタートラインを作成する必要があった。しかし、作業は終始適切に実施され、競技は順調に行われた。

なお、本部船上においては、スタート及びフィニッシュ時に発射する信号砲の操作、審判関係作業の補助及び競技に必要な通信等を行った。

コースの誘導については、小型掃海艇をもって、レース第 1 回目の回頭浮標（スタートの反対側）を選手が視認しやすいように表示するため、競技艇がスタートすると同時に、同浮標の近くで各競技海面と同色の発煙筒を使用するとともに、直径 3 メートルの気球を揚げた。

HP 『海軍砲術学校』公開資料

競技海面は、毎日競技開始前に航空支援任務隊のヘリコプターが、コースの表示及び浮標の位置などの確認を実施したほか、競技の障害となるような浮流物等の監視を行った。

競技海面における救難業務としては、各国選手の練習期間中は、毎日1ないし3隻の艦艇を適宜練習海面に待機させたが、競技期間中は、7隻の救助艇及び予備艇を競技海面に待機させた。救難作業に当たっては救助者が被救助者又はその艇に触れると、当該コースのレースは失格となる競技規則があるのと、相互に言語上の障害があるため、その処理には難しい点があった。

競技第3日の10月14日には、瞬間風速15メートルに達する強い風のため、フィン級に転覆する艇が続出したが、救助を求められた際には、まず、選手を水中処分隊員が救助し、次いで艇体の救難を実施した。

同じ日、赤競技海面で実施されたFD級において、先行の艇から海中に転落した選手を、後続のスウェーデン艇（Hayama号）がレースを中止して助け、救助艇に引き渡した後、再びレースを続けるという国境と勝負を超えた美挙があった。

一方、競技海面における海上輸送については、競技期間中の延べ輸送人員は2,150名に及んだ。そのうち報道関係には、防衛大学校の内火艇3隻を含む5隻を充て、競技期間中毎日午前10時江の島発、午後2時帰着で各競技海面ごとに運航し、これを利用した内外の報道関係者は延べ596名にのぼった。

内外の貴賓招待者の乗艇として運航した「ゆうちどり」には、延べ464名の乗艇があった。なかでも、10月19日に皇太子殿下、同妃殿下が御乗艇になり、終日ヨット競技を御覧になった。その際のお食事は、すべて同艇調理員が準備をした。また、9月下旬に竣工したばかりの交通艇1021号にも内外の賓客延べ75名を迎え、「ゆうちどり」と同様に連日競技海面を行動した。

港務統制については、毎日ヨットレース開始前及び終了後の約2時間は、競技艇及び各船艇の出入りが集中し港が混雑するので、運営本部及び各岸壁を結ぶ有線電話とともに、港務通信系及び携帯無線機などにより港務統制を実施した。このほか、各岸壁に若干名の隊員を配置し、港務統制補助等に当たらせた。

HP『海軍砲術学校』公開資料

通信支援については、江の島及び葉山の各ハーバー通信室を中心として競技運営に必要な通信を実施した。競技期間中に取り扱った電報は、競技及び記録関係、部隊運用、管理等広範囲にわたり約3,000通に及んだ。通信機は、海上自衛隊保有の機器のほか、組織委員会から73台を借用したので問題はなかった。

ヨット競技にとって重要な気象関係業務については、当初計画ではその一切を気象庁及び組織委員会が担当し、選手が要求する気象資料を配布することになっていた。しかし、国際的に、海軍がヨット競技に協力する場合には、選手は気象等の資料を海軍に求める慣習があったので、海上自衛隊としても、選手から要求があった場合にはいつも応じられるように態勢を整えていたところ、ほとんどの選手が毎朝天気図を要求し、中には直接気象室に来て研究する選手まで現れたので、支援部隊では、午前3時及び6時の天気図150枚を毎朝8時まで用意して求めに応じた。また、海象資料についても、各競技海面の浮標に設置された海上保安庁の自動観測装置により、海流のデータを毎朝配布したので、いずれも各国選手から好評を得た。



ヨット競技の支援に当たる任務隊

ヨット競技の閉幕

こうした支援任務群の支援のなかで、ヨット競技は順調に進展して10月21日に終了し、同日、ヨット競技の表彰式と閉会式が行われた。また、24日には、第18回オリンピック競技大会の閉会式が国立競技場で挙行され、祭典は成功のうちにその幕を閉じた。

開会式と同様に閉会式にも海上自衛隊旗章隊が注目の的となった。同隊は、大会開催中終始各国国旗等の掲揚降下を厳正に行ったほか、夜間は江の島ヨットハーバーの警衛勤務等に従事していたが、閉会式でその有終の美を飾った。

また、東京音楽隊も、開会式及び閉会式に陸上自衛隊及び航空自衛隊各音楽隊と合同で勇壮華麗な演奏を行い、式典に彩りを添えた。大会開催中は、陸上、馬術、フェンシング各競技のそれぞれの表彰式に30ないし100名の音楽隊員を派遣した。

富士作戦終結へ

10月21日、ヨット競技の終了により、海上支援任務群は直ちに競技海面の浮標27個の揚収を開始し、翌22日に全浮標の揚収を完了して横須賀に撤収、同22日から25日の間に逐次解散した。また、航空及び通信各支援任務隊は10月22日をもって解散し、陸上支援任務群は、10月22日に船艇を撤収するとともに、各基地の撤収準備を開始し、10月25日をもって解散した。

こうして、ヨット競技支援任務部隊は任務を完遂して解散したが、各部隊から選抜した臨時編成のものであったにもかかわらず、事故は皆無であり、しかも、その献身的な活躍ぶりは広く各界の賛辞を受けた。これは、関係各部の協力と支援もあるが、隊員各自がオリンピック支援の使命感に徹して努力した賜物（たまもの）といえよう。

なお、横須賀地方隊オリンピック準備室は39年12月15日に、また、海上幕僚監部に設置されていた海上自衛隊オリンピック準備室は39年12月31日に、それぞれ残務整理を終了して廃止された。

2 隊員もオリンピックに参加

水泳特別訓練の開始

34年5月に第18回（昭和39年）オリンピック競技大会の東京開催が決定されると、日本水泳連盟では、広く国内の各層から優れた泳者を発掘して選手の強化を行い、かつての水泳王国日本の栄光を回復すべく、海上自衛隊にもその協力を要請してきた。海上自衛隊でも、オリンピックには海上自衛隊から代表選手を出したいとする気運が台頭し、水泳選手養成に協力するため、素質のある隊員に対して、36年7月20日からオリンピック競技大会終了までの間、水泳特別訓練を実施することになった。訓練に参加する者については海上幕僚長が指定し、その他の事項は第1術科学校長が定めることとした。

その後、37年2月に防衛庁として、水泳、陸上、射撃、近代五種、重量挙げ等9競技種目について、陸上自衛隊体育学校に特別体育課程を設け、陸海空各自衛隊の中から素質のある隊員を集めて養成に努めることとされた。

しかし、水泳については、既に海上自衛隊が水泳特別訓練を開始しており、また、陸上自衛隊体育学校にはプール施設がなかったことなどにより、選手の養成は第1術科学校で実施することになった。

第1術科学校では、特別体育科を新設し、部内から選抜した5名の隊員と若干名の教官をもって水泳特別訓練班（水特班）を編成、主任コーチには、往年立教大学の水泳選手として活躍した実績をもつ平賀孟2佐を充てた。

元来、水泳選手は年齢の若い者が多く、すい星のごとく一流選手が出てくることもあり、また、素質と練習環境及び指導者の条件がそろえば、全くの素人でも優秀な選手に育成される可能性があるため、海上自衛隊を挙げて水特班に期待をかけた。また、日本水泳連盟関係筋も、自衛隊における生活環境や組織的な管理訓練方式が生み出す効果に期待していた。

ちなみに、昭和3年のオリンピックアムステルダム大会において、200メートル平泳に優勝した鶴田義行選手は、呉海兵団所属の軍人であった。

呉教育隊に温水プールを設置

水特班は、第1術科学校の屋外プールで鋭意訓練を実施するとともに、努めて県内外の競技大会に出場して競技経験を重ねた結果、競泳能力は著しく向上した。しかし、屋外プールを使用しているため、季節が寒冷期に向かうと訓練の中断を余儀なくされ、折角向上した技能が、次の訓練の機会までに大幅に低下する悩みがあった。そのため、関係者は屋内プールの設置を切望していた。

海上自衛隊は、37年6月の防衛庁教育局主催の訓練部会において、本格的な屋内温水プールの建設計画案を提議して臨時予算措置を求めたが、約3,000万円の経費を必要とすることから認められなかった。しかし、その後も第1術科学校側の切実な要望があり、呉教育隊の屋外プールに塩化ビニールの上屋を仮設し、蒸気噴出の工事をすれば、応急的な温水プールとしてある程度使用できる見通しがついたことから、その建設計画を同年10月の訓練部会に提案し、承認された。早速予算をやり繰りして着工し、関係各機関の努力もあって1か月という短い工期で完成、12月3日にはプール開きを行った。当日は、高石勝男日本水泳連盟会長、田口正治競泳強化委員長も特に出席して、模範泳法を行うなど、日本水泳連盟もこのプールの完成に並々ならぬ関心を示した。

この温水プールの完成により、水特班の訓練は軌道に乗り、画期的な飛躍がみられるようになった。また、このプールに注目していた日本水泳連盟は、既に選出したオリンピック候補選手のうち、自由型グループの強化合宿を呉教育隊の温水プールで実施したい旨、海上幕僚長に要請し、38年初頭から実施の運びとなった。これは水特班にとって、その当時の全日本クラスの一流選手の練習を目のあたりに見ることができるはかりでなく、強化委員の直接のコーチも得られるなど有形無形の多くの利益をもたらした。

水特班の競技参加

選手の養成は、ただ単に訓練を繰り返すだけでは成果を挙げ得ないので、努めて実際の競技に参加し、いわば実戦経験を積み重ねる必要があった。したがって、海上自衛隊としては極力各種競技大会に参加させることとし

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

た。

37年9月、岡山市における第17回国民体育大会夏季大会に水特班全員（15名）が出場し、200メートル平泳の鶴峯治士長は2分42秒2の記録で第3位に入賞し、一挙に頭角を現して水泳界に注目された。同選手は、36年度海上自衛隊水泳大会に舞鶴地方隊の選手として出場し、3分を切って第2位になったのを機会に、水特班員に選ばれたものであった。教育隊入隊当時の記録は3分20秒程度のものであったので、周囲の者も本人も予期しない好記録に驚いたということである。

その後、水特班は翌38年4月、東京で行われた室内水泳選手権大会に参加し、また、同年9月、山口県宇部市における第18回国民体育大会夏季大会に広島県代表として出場、このとき一般男子200メートル平泳決勝で、鶴峯選手は2分38秒3の大会新記録で優勝し、従来の自己最高記録を更に3秒9も短縮した。

このように、水特班は鶴峯選手を筆頭に競技参加の機会あるごとに好成績を収めた。38年9月23日から開かれた日本水泳連盟の全国強化本部会において鶴峯選手は、38年度候補選手129名（男子75名、女子54名）の中から厳選され最終的に決定した、48名（男子30名、女子18名）の中に新しく加えられ、正式にオリンピックの競泳候補選手となった。

38年10月、東京国際スポーツ大会が開かれ鶴峯選手はこれに参加し、男子100メートル平泳決勝で1分11秒8の自己最高記録で第4位に入賞したほか、200メートルでは2分39秒0の記録で第7位となった。

また、第2術科学校の田久保徹2尉（のち荒瀬に改姓）が、水球全日本選抜チームの一員としてこの大会に出場した。同選手は、かつては日本大学水泳部の主将であり、33年3月大学卒業後同年4月海上自衛隊幹部候補生学校に入校、幹部自衛官になったもので、36年に水球のオリンピック候補選手に選ばれ、38年8月から9月にかけてのヨーロッパ遠征には、日本代表チームの主将として大いに活躍した。

39年に入り、競泳、水球ともにオリンピック候補選手の強化合宿が行われ、田久保、鶴峯両選手がこれに参加した。また、さきに海上自衛隊から自衛隊体育学校特別体育課程に入校し、第1術科学校における水特班と同様に特別訓練を受けていたマラソンの南三男士長、同じくカヌーの江藤泉3曹と本郷節夫士長も、それぞれの部門の強化合宿に参加し、オリンピッ

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

ク出場資格獲得を目標に練習に励むこととなった。

4月11日、12日の両日東京都体育館で第6回室内水泳選手権大会が開催された。海上自衛隊から、鶴峯選手、この月に海上自衛隊幹部候補生学校に入校したばかりの元立教大学水泳部主将の片岡輝男1曹（オリンピック候補選手）のほか、水特班の全員が出場した。

鶴峯選手は100メートル平泳決勝で1分12秒3の記録で第4位、200メートルでは2分38秒1で第2位、片岡選手は400メートル個人メドレーで第2位（5分24秒7）、井上富美造選手は同じく個人メドレーで第4位（5分32秒）の好成績を収めた。

代表選手決定からオリンピックへ

このような経過を経て、7月16日から4日間東京明治神宮プールで、オリンピック水泳代表選手を決定する全日本水泳選手権大会が開かれ、海上自衛隊からは、片岡輝男（400メートル個人メドレー）、鶴峯治（平泳）、山本紀勝（自由型）、井上富美造（個人メドレー及び背泳）、桑原穰（バタフライ）、尾谷庸三（バタフライ）の7名が出場し、鶴峯、片岡、井上の3選手が決勝に進出する成績を挙げた。

決勝において、片岡選手は5分20秒6で第3位、井上選手は5分28秒1で第5位となったが、残念ながら代表権は得られなかった。

しかし、鶴峯選手は200メートル平泳決勝で同選手としては飛躍的な記録2分33秒1の成績で第2位となり、代表選手に選ばれた。また、カヌーの江藤、梅沢の両選手は、カヤック・フォアで39年度全日本選手権大会に自衛隊チーム（自衛隊体育学校特別体育課程学生）の一員として出場し、優勝して代表選手となった。なお、マラソンの南選手は惜しくも選に漏れた。

39年10月13日に行われたオリンピック水泳競技の200メートル平泳予選で、鶴峯選手は2分34秒1の記録で第2位に入り、続いて14日の準決勝では第2位に食い込み決勝に進出した。15日の決勝には奮闘して見事第6位に入賞し、不振の日本水泳陣の中におけるその活躍は注目を浴びた。鶴峯選手の記録は2分33秒6であり、同選手のベスト記録よりわずかに遅かったが、当時の日本の平泳第一人者松本健次郎選手が準決勝で失格した後だけに、まことに万丈の気を吐いたものといえよう。

鶴峯選手の功績に対して、10月17日に西村友晴海上幕僚長から第2級防衛功労賞が授与された。

第5節 活動期に入った海上訓練／3自衛隊の統合訓練始まる

1 各種協同訓練

協同訓練の経緯

海上自衛隊の部隊訓練は、部隊編成の充実、艦艇、航空機の増勢、装備の近代化等に伴い、その実施要領や規模には多くの変化があった。

協同訓練については、海上警備隊時代の昭和28年4月第1船隊群が新編されたのを契機に、同隊群と地方隊との訓練が行われるようになり、同年6月第二幕僚長から第1船隊群司令、横須賀、舞鶴各地方総監に対し、「船隊群司令及び各地方総監は訓練のため必要があると認めるときは、その所属部隊の一部をもって相互に協力されたい」という通ちょうが出された。じ後、この通ちょうに基づき協同訓練が実施されていたが、昭和29年7月1日、海上自衛隊が創設され、自衛艦隊及び第1掃海隊群の新編とともに5つの地方隊が整備されたのに伴い、これら長官直轄部隊間の訓練実施のための根拠規程として「海上自衛隊の部隊の連合訓練に関する訓令」（昭和29年海上自衛隊訓令第8号）及びこれに基づく「海上自衛隊の部隊の連合訓練に関する達」（昭和29年海上自衛隊達第19号）が制定された。（この訓令、達では他の長官直轄部隊と協同して行う訓練は、「連合訓練」となっているが、その後、34年4月からこの種訓練を「協同訓練」と呼称するようになった）

この訓令、達の規定では、2以上の長官直轄部隊の長の参加する協同訓練は、防衛庁長官が訓練の大綱を定め、その実施を命令することとされ、また、地方総監又は独立隊群司令と自衛艦隊の編成に加わる護衛隊群、警戒隊群又は掃海隊群の長が自ら参加する訓練については、あらかじめ、海

HP 『海軍砲術学校』公開資料

上幕僚長の承認を必要とするとされ、これらの訓練のためには相当早目に計画し手続きをとる必要があるため、30年代中ごろまではこの種訓練はほとんど実施されなかった。主として実施された協同訓練は、各部隊の相互協議によって実施可能なものに絞られ、したがって、その規模は小さく、訓練海域も局地的なものが多かった。

昭和36年1月「海上自衛隊の部隊等における教育訓練に関する訓令」が制定されたが、協同訓練については、従前の訓令、達を引き続き適用することとされた。

協同訓練が本格的に計画され、その規模、実施回数ともに盛況を呈するようになったのは、自衛艦隊改編の翌37年度からであった。

活発化した協同訓練

昭和37年度から各種協同訓練が盛んになったのは、部隊に逐次配備されてきた国産艦艇及び新鋭対潜機P2V-7、S2F-1等の訓練が軌道に乗り、それらの部隊の練度が向上してきたことと、より直接的には、36年9月の自衛艦隊の改編強化により、護衛艦隊、航空集団及び第2掃海隊群が新編されて、部隊訓練を強力に推進できる態勢が整備され、更に、それらを統合運用する自衛艦隊司令部が部隊訓練の計画指導を十分に実施出来るよう強化されたからであった。

また37年度から、主要な協同訓練が年度の海上自衛隊業務別計画で示されるようになったことも協同訓練の活況に拍車をかけることとなった。

昭和37年度に実施した主要な協同訓練は、次のとおりであった。

- (1) 自衛艦隊と各地方隊の出撃進入訓練
- (2) 佐世保地方隊と第1掃海隊群の港湾防備訓練
- (3) 自衛艦隊と大湊地方隊の海峡防備訓練
- (4) 自衛艦隊と呉地方隊の潜水艦救難訓練

各年度の協同訓練の種別については、各種海上交通保護訓練、各種防備訓練、対潜訓練、防空訓練、対機雷戦訓練、潜水艦救難訓練、協同通信訓練等がその主なものであった。

昭和42年6月、これまでに制定された4種類の教育訓練に関する訓令が

HP 『海軍砲術学校』公開資料

1本にまとめられ、所要の改正が行われて「海上自衛隊の教育訓練に関する訓令」として新しく制定された。また、同日付をもってこの訓令に基づく「海上自衛隊の教育訓練の実施に関する達」が制定された。

この訓令、達では、2以上の長官直轄部隊の長が参加する協同訓練について、あらかじめ海上幕僚長の承認をうる（海上幕僚長は、あらかじめ訓練の大綱を防衛庁長官に報告する）ものとするとしてされているほか、部隊の長が相互に協議して協同訓練を実施できるようになり、訓練手続きが簡素化され、協同訓練は更に活発化するようになった。

このように活発化した各種協同訓練は、各級指揮官の部隊運用及び部隊間の協同連係の演練並びに術科術力の向上に多大の成果を挙げるとともに艦艇、航空機及び各種装備品の改善又は開発にも大きく貢献している。

2 統合演習

海上自衛隊と統合訓練

29年7月陸海空3自衛隊が発足するとともに、その統合運用並びに調整のため統合幕僚会議が設置されたが、我が国の防衛には3自衛隊の統合的運用が要求されることは当然であり、各自衛隊とも他自衛隊との協同訓練の必要性を認めていた。

海上自衛隊と他自衛隊との訓練については、32年7月陸上幕僚長と海上幕僚長の協議により、陸上自衛隊西部方面隊の部隊と佐世保地方隊との海上作戦輸送訓練が行われたのを皮切りに、翌年には陸上自衛隊北部方面隊の部隊と大湊地方隊との海上作戦輸送訓練も実施された。以後、それぞれの部隊間で毎年1回の訓練が行われてきた。これらの訓練時には、佐世保地方隊へ呉地方隊所属の第2舟艇隊が、大湊地方隊には横須賀地方隊所属の第1舟艇隊が参加していた。

35年5月に五島列島福江方面で行われた西部方面隊との海上作戦輸送訓練には、陸上自衛隊の隊員約500名、車両約50両が参加し、海上自衛隊からはPF 1隻、LSSL 3隻、LSM(揚陸艇大型：旧3001号型) 1隻、LCU 2隻、LCM 6隻が参加した。

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

このように陸上自衛隊との訓練は主として海上作戦輸送訓練であったが、海上輸送を任務とする部隊の整備については、まず30年2月15日LCM 29隻を米海軍から供与され、同日このLCMで第1舟艇隊と第2舟艇隊が編成され、横須賀及び呉の各基地警防隊にそれぞれ編入された。翌3月にはLCU 6隻が供与されて各舟艇隊に配属され、32年7月にはLSM 1隻が供与されて横須賀地方隊の第1舟艇隊に配属された。33年6月には各舟艇隊の改編が行われ、大湊地方隊に第3舟艇隊が新編された。更に36年6月と8月の2回に分けて、LCM 13隻の供与を受けた。同年7月、「舟艇隊」は「揚陸隊」と改称され、9月には第11から第15の各揚陸隊に再編され、各地方隊に配属された。

これに先立つ36年4月、米国から貸与された3隻の揚陸艦「おおすみ」「しもきた」「しれとこ」により第1揚陸隊（46年4月に輸送隊と改称）が新編され、横須賀地方隊（37年5月には横須賀地方隊から自衛艦隊に編入）に編入された。

一方、この間航空自衛隊とは、F-86Fの部隊や航空警戒管制団の協力を得て、艦隊防空訓練を実施した。

36年1月に「海上自衛隊の部隊等における教育訓練に関する訓令」が制定され、新たに陸上自衛隊及び航空自衛隊との統合運用について演練する「統合訓練」が規定された。また、自衛艦隊改編強化の時点において、それまでは小規模で地域的にも限定されていた統合訓練を統合幕僚会議事務局及び各幕僚監部の段階で企画し、統合演習として大規模に実施しようとする機運も高まってきた。

第1回のこの種の統合訓練は36年9月、約1週間にわたり航空自衛隊北部航空方面隊司令官を統裁官として、陸上自衛隊北部方面隊、東北方面隊、海上自衛隊大湊地方隊の各通信隊、航空自衛隊北部航空方面隊の参加の下に統合通信訓練として実施された。この通信訓練は北部日本を主な訓練区域とし、防空情報の伝達のほか、各自衛隊主要司令部間の一般通信の演練をも併せて行った。この訓練は、各自衛隊間の通信を改善するとともに統合訓練の必要性を更に認識させる契機となった。

実動を伴う初めての統合演習は、統合海上輸送演習として37年度に行われた。しかし、訓練場所が得難いこと等の理由から実動演習が行われたのは40年度までと43年度だけで、41年度以後は（43年度を除く）統合指揮所

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

演習（CPX）、統合通信演習として統合幕僚会議事務局が統裁部となり、実施されるようになった。これらの演習は、回を重ねるに従って種々の問題点も改善され、相互理解の増進、各自衛隊間の協同関係と術力の向上に寄与している。

初の統合海上輸送演習

実動を伴う最初の陸海空各自衛隊統合の海上輸送演習は、37年11月26日から12月3日の間、名古屋港から清水市三保海岸に至る海域で実施された。この演習は、自衛艦隊司令官杉江一三海将を統裁官とし、艦艇約20隻2万2,000トン、航空機約50機、車両約130両、人員陸上自衛隊約1,000名、海上自衛隊約5,200名航空自衛隊約400名が参加して行われた。

この演習の主要訓練項目は、次のとおりであった。

- (1) 陸上自衛隊の部隊のとう載、揚陸
- (2) 船団護衛、防空、掃海
- (3) 協同通信連絡

37年3月末、統合幕僚会議事務局から、昭和37年度統合海上輸送演習実施要領案によって本演習の基本構想が示されたので、統裁官である自衛艦隊司令官は、関係各部と密接な関係を取りながら諸般の準備に入った。これは、3自衛隊最初の実動演習であるので、演習実施までの約8か月間を全幅事前準備に費やし、細部にわたり慎重な準備を行うこととした。

統裁部では、演習参加部隊の区分及びその行動基準、航空機の安全措置を含む一般制令の制定等について特に留意しつつ演習計画を作成したほか、災害、救難等演習状況以外の情勢に対する処置要領まで作成した。そして、演習準備期間中に次のような事前訓練及び講習を行った。

- (1) 協同通信訓練
- (2) 陸上自衛隊の部隊のとう載、揚陸訓練
- (3) Beach Master（揚陸指揮官）講習
- (4) 水陸両用戦講習

8月15日、統合海上輸送演習の実施及び同統裁実施要領に関する一般命

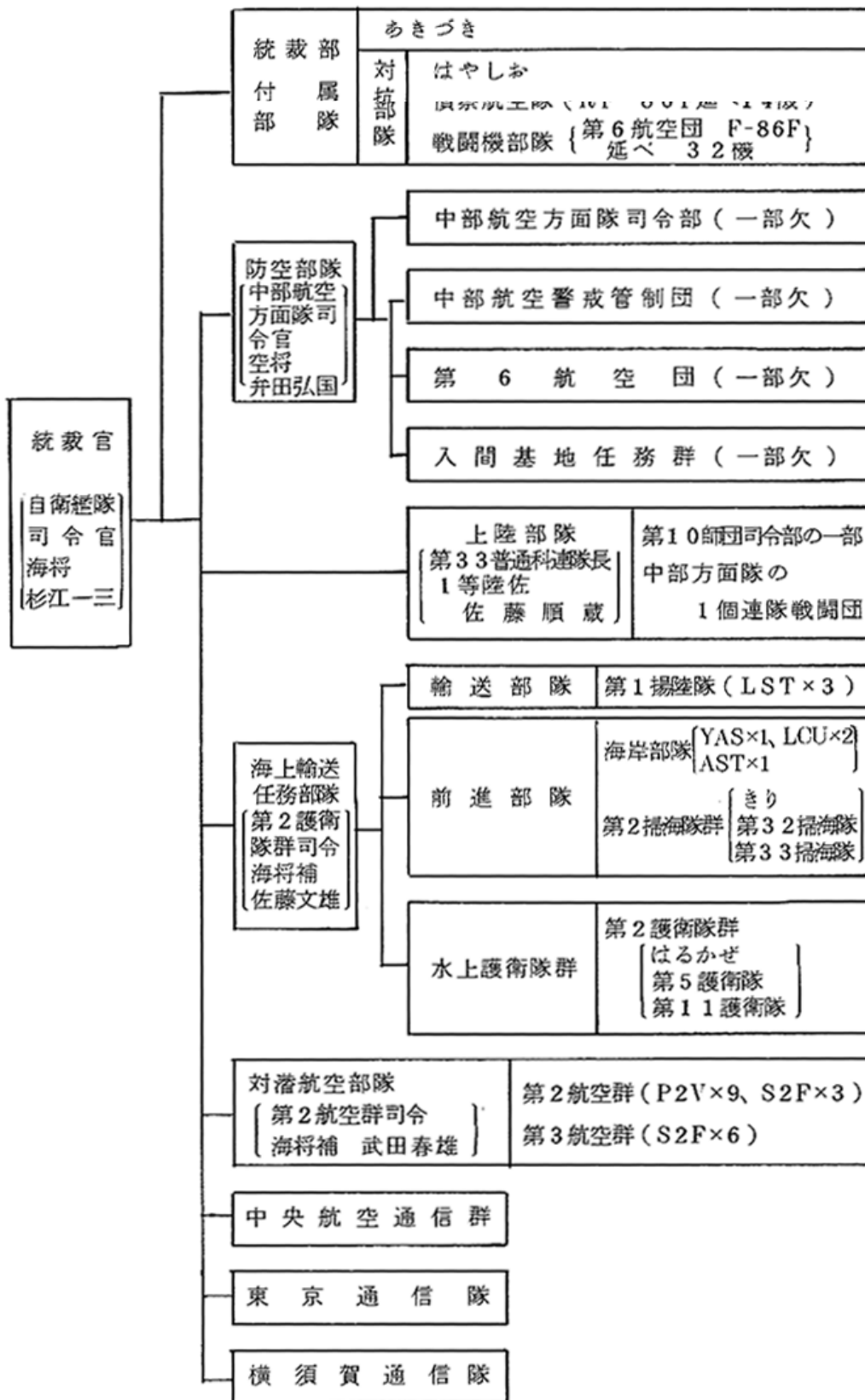
HP『海軍砲術学校』公開資料

令が発せられ、同日、統裁官は統合海上輸送演習実施計画と、青海上部隊初期命令を統裁官指示をもって発令した。その後、9月18日には実施計画の規約制令事項を追加指示した。

このときの演習部隊の編成は、次の表のとおりであった。

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

演習部隊の編成



注：このほか陸上自衛隊中部方面隊から管理支援隊 (60名) が参加した。

襲を受け、また、外洋に出た後、午後3時ごろ「おおすみ」が潜水艦

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

その後、9月18日から21日までの間、米海軍の海浜作業部隊 (Naval Beach Group) の指導による講習を実施した後、11月25日に統裁部の編成を完了、翌26日に演習部隊は所定の配備点に進出した。

自衛隊初の統合海上輸送演習は、11月28日午前8時に開始された。水上護衛隊群の第2護衛隊群は、同時刻に名古屋港を出港し四日市港外の警戒停泊錨地に仮泊し、対空警戒態勢に就いた。そのころ前進部隊として上陸部隊の揚陸に先立って航路の啓開に当たる第2掃海隊群は、駿河湾内の掃海を開始した。

一方、輸送部隊の第1揚陸隊は、午前8時を期して名古屋市10号地石炭専用岸壁において、上陸部隊のとう載を開始し、「しれとこ」「しもきた」「おおすみ」の順に午後2時までに人員956名、車両133両を収容し、とう載を終了した艦から逐次、四日市警戒停泊錨地に進出した。この日、対抗部隊の偵察機は泊地の偵察を行う予定であったが、天候不良のためとりやめた。

翌29日午前8時、第2護衛隊群は泊地を出港した。次いで上陸部隊を満載

した輸送部隊が「はたかぜ」「たかなみ」に先導されてこれに続行した。伊良湖水道を出ようとした午前11時半ごろから4回にわたりF-86Fの空(はやしお)の攻撃を受け、護衛部隊は防空に、また対潜戦闘に多忙をきわめることとなった。この日から海上輸送任務部隊には、常時対潜航空部隊のP2V 1機、S2F 2機が対潜直衛に就くことになった。しかし、期待されていた防空部隊の上空直衛機 (F-86F) 隊は、小松基地天候不良のため、終演までその任務に就けない結果となった。

海岸部隊の海岸設定隊 (Shore Party) 及び第11揚陸隊は、29日から上陸海岸の調査を開始し、その後、設標、補強並びに上陸地の整備を行った。

対抗部隊の偵察航空隊は、入間を基地として29日に伊勢湾及び伊良湖水道方面において海上輸送任務部隊に対し5回、30日には第2掃海隊群、海岸設定隊に対し2回の偵察を行った。

統裁官乗艦の「あきづき」は、29日午前8時に名古屋を出港し、海上輸送任務部隊とおおむね行動を共にした後、三保海岸に先行し、同海岸の海上模様を調査して揚陸作業が可能なことを確認、統裁官は30日午前6時25分「おおすみ」に移乗した。

HP 『海軍砲術学校』公開資料

30日午前2時過ぎ、海上輸送任務部隊は駿河湾入口付近で潜水艦の攻撃を受けたが、行会い船が多くて反撃できず、午前4時ごろ掃海水道を通り揚陸海面に進入した。このころ、第2掃海隊群は掃海及び設標を終了し、午前7時ごろ輸送部隊が着岸を開始するとともに拡張掃海に移り、この時期を見計らって来襲した3回にわたるF-86Fの空襲に対し、水上護衛隊群とともに対空戦闘を行いつつ掃海を続行した。上陸部隊の揚陸は、第1回「しれとこ」「おおすみ」、第2回「しもきた」の順に接岸し、極めて短時間のうちに揚陸を完了した。また、対潜航空部隊は夜間P2V 2機の直衛を常時配備していたが、海上輸送任務部隊が駿河湾に進入するに際して午前2時半から午前5時20分までの間、P2V 2機、S2F 3機に増勢して対潜警戒を強化した。

午前8時15分、上陸部隊の揚陸完了の時刻をもって、この統合演習は成功裡に終結し、演習参加部隊の編成が解かれた。

実動の部隊をもってする初めての統合演習であったため、多くの基本的な問題が摘出されたが、この演習から、陸海空各自衛隊の統合運用と協同関係の在り方について、貴重な教訓を得ることができた。

第6節 整備進む防衛体制／新たなる隊の誕生

1 関東地区に第4航空群新編

下総航空基地の取得

海上自衛隊は、大型哨戒機の基地として航空部隊創設期に鹿屋及び八戸の両航空基地を整備したが、航空部隊を配備する重要正面として、関東地区にも大型対潜哨戒機の基地を設ける必要があった。

昭和31年ごろから、旧海軍航空基地であった茨城県の鹿島（神の池）を取得する計画が進められていたが、地元住民による基地反対があつて進展せず、33年3月には同地の取得を断念せざるを得なかった。

HP 『海軍砲術学校』公開資料

34年1月、米陸軍が接收していた群馬県太田市小泉の旧陸軍飛行場跡が返還されることになり、陸上自衛隊と共同で同基地の取得を計画したが、地元側の民間企業誘致運動に阻まれた。

一方、国産のP2Vは34年暮れから逐次就役を始め、2次防期に入るとP2Vの総数は50機を超える予定であった。そのため、既設の鹿屋、八戸両航空基地だけでは駐機場が不足し、生産したP2Vを収容することが困難となるばかりでなく、航空機の運用上及び訓練効果の面からも不具合を生じることとは明らかであった。

34年4月ごろ、千葉県にあった米第5空軍白井基地の返還の話があった。この基地は、昭和の初期にゴルフ場であったが、第2次世界大戦末期に陸軍の帝都防空戦闘機隊の基地として建設され、工事完成直後に終戦となり、そのまま米軍に接收されていたものであった。

直ちに立地条件などについて現地調査をしたところ、大型対潜哨戒機の基地としても、また、当時物色中であった整備関係の学校用地としても適していたので、同基地の取得について折衝を開始した。その結果、ひとまず米空軍との協定により共同使用することとなり、同年9月6日に白井術科教育隊準備室を開設した。

同年10月21日、白井術科教育隊が発足したが、その当時、国内各地における基地反対闘争は依然として激しく、関東地方では米軍立川基地拡張に起因する砂川問題が法廷で審理中であり、また、航空自衛隊が取得中の百里基地でも1坪運動などの反対闘争を受けて、防衛庁はその対策に苦慮していた。

白井基地の取得も暗礁に乗り上げる可能性が多分にあった。すなわち、敷地約274万平方メートルに及ぶ基地のうち、約90パーセントは国有地であったが、その残りは、旧陸軍が飛行場を急造した際の土地代金支払いがはっきりしない部分であった。地元住民約80名はこれを自己の所有地であるとして、29年来大蔵省に返還要求を行っていた。こうしたことから、この土地の取得には非常な困難が予想された。

海上幕僚監部は、技術部管理課長富崎 作1佐を主担当としてこの問題に取り組んだ。防衛庁もこれを全面的に支持し、今井久事務次官が地元代表と会談を行うなどして事態の打開を推進した。また、大蔵省も問題の土地代金の処理に理解を示した。

HP『海軍砲術学校』公開資料

こうした関係省庁の積極的な支援を得て、海上自衛隊は地元周辺に対し誠意のある説得と協力要請の活動を続けた結果、当初、強硬に反対の姿勢を示していた地元住民は次第に軟化し、ついには積極協力の姿勢に好転した。このような地元の動きの背景には、基地設置反対に関する外部からの様々な働きかけを一切受け入れず、地元のみ責任においてこの問題に対処した沼南村長等の確固たる指導と、これに協力した地元住民の良識があった。



返還当時の白井基地全景

こうした曲折の中で、34年12月12日、米第5空軍は白井基地から撤退して海上自衛隊の専用となり、翌35年6月30日、正式に日本政府に返還された。

また、その跡に大型対潜哨戒機の基地を設けることに関する防衛庁と地元側との協定は、同年9月23日に成立した。10月には基地の境界線が確定し、36年度に入ると飛行場施設の建設工事が開始された。

なお、36年2月1日、白井術科教育隊は第3術科学校となり、また、同年9

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

月1日、航空集団が自衛艦隊の一部として新編され、その指揮中枢として航空集団司令部が白井基地に設置された。

工事の進展に伴い、建設資材運搬の車両の往来が激しくなったが、現地の隊員が一丸となって交通整理に当たるなど事故防止に努めたほか、地元に対する様々な労力奉仕及び協力などを積極的に行って地元との融和に努めた。工事期間中に革新団体による基地反対運動が起きたが、地元側はこれに同調せず、大きな騒ぎに発展するようなことはなかった。

こうして工事は順調に進展し、37年8月から管制塔、滑走路をはじめ諸施設は逐次出来上がり、38年7月に最終の格納庫が完成して、約21億円をかけた飛行場施設工事は一応終了した。

第4航空群の新編

白井基地の飛行場施設工事が峠を越えた37年9月1日、同基地に第4航空群（群司令 阿部平次郎 1佐）が新編された。また同日付で、従来第1航空群の所属であった第3航空隊が第4航空群に編入された。なお、この日をもって基地の名称も「白井」から「下総」に改められた。

10月1日、滑走路2,250メートルのうち1,800メートルの工事が終わったところで、P2V 3機による試験着陸が行われた。午前10時半にその1番機が着陸し、下総航空基地の事実上の幕開けとなった。

下総航空基地の機能開始により、鹿屋にあった第3航空隊は10月中旬下総に移転し、同26日、内外の来賓多数を迎えて下総航空基地開設の披露行事を行った。

38年3月15日、それまで第2航空群の所属であった第51航空隊が、また、同月31日、新編された第14航空隊がそれぞれ第4航空群に編入され、更に、40年2月1日には横須賀地方隊に所属する下総航空工作所が設置された。

かくて下総航空基地は、鹿屋及び八戸と並ぶ有力な航空基地となったばかりでなく、術科学校と実験航空隊の存在に加えて、中央に近い地の利により、航空術科等の教育及び研究開発の中核基地となった。

2 第1潜水隊群の新編

第1潜水隊の新編

30年8月に海上自衛隊が初めて潜水艦を米国から貸与されて以来、その後方支援体制と指揮運用機構の確立が待望されていた。

潜水艦の基地としては、当初、中央及び自衛艦隊司令部に近い横須賀が適当と考えられたが、旧海軍時代の潜水艦岸壁を含む横須賀地区の用地取得は見通しが立たなかった。しかし、旧呉海軍工^{しょう}廠地区の一部が、同地区に駐留していた英連邦軍から返還される見通しがついたので、同地区を取得することに計画が変更された。

34年9月、呉地方総監部内に呉潜水艦基地隊開設準備室（室長 伊藤久三^{きよ}2佐）が置かれ、12月に廃墟同然の現地に進出して、鋭意整備の末、35年2月1日、呉潜水艦基地隊（司令谷浦英男2佐）が呉地方隊所属として新編され総務、補給及び衛生の3科と潜水艦教育部が置かれた。これに伴って、同年4月1日「くろしお」は自衛艦隊編入のまま定係港を横須賀から呉に移され、また、同日から潜水艦教育部での教育が開始された。なお、潜水艦課程の教育は、当初第2術科学校から第1術科学校へ移される予定であったが、米国の制度に倣い、潜水艦要員教育は潜水艦に、より密接な場所で行うため、呉潜水艦基地隊の潜水艦教育部で行われることになった。

同年6月、戦後初の国産潜水艦「おやしお」が、翌36年3月潜水艦救難艦「ちはや」がそれぞれ就役し、呉地方隊に編入された。また、自衛艦隊所属の「くろしお」も、37年5月呉地方隊に編入され、これで潜水艦は2隻とも同一の指揮系統下に置かれることとなった。更に同年6月就役した小型潜水艦の1番艦である「はやしお」が呉地方隊に編入されたので、同地方隊は潜水艦3隻、潜水艦救難艦1隻を直轄艦として保有するに至った。

37年8月1日、潜水艦の運用、管理及び教育訓練の必要から、これらの潜水艦「くろしお」、「おやしお」、「はやしお」及び潜水艦救難艦「ちはや」をもって第1潜水隊（司令 荒木浅吉1佐）が新編され、呉地方隊に編入された。

こうしてようやく潜水艦部隊発足の運びとなったが、直ちに自衛艦隊へ編入されなかったのは、しばらく呉地方隊にとどめて十分その基礎を固め

るためであった。

同月第1潜水隊には新たに就役した「わかしお」が編入されて潜水艦は4隻となり、自衛艦隊その他の対潜訓練目標、潜水艦要員の養成等に潜水隊としての所期の機能を発揮した。

38年3月31日、第1潜水隊は自衛艦隊に編入されて、6月には「おやしお」が初めてのハワイ派遣訓練の途についた。また、同月に「なつしお」が、9月に「ふゆしお」がそれぞれ就役して第1潜水隊に編入され、更に12月、潜水艦の作業地訓練における母艦としてPF「かや」が編入され、潜水艦6隻、水上艦2隻の大所帯となり、次の発展段階である潜水隊群新編の必要性が高まって来た。

第1潜水隊群の新編

潜水隊群新編の必要性はおおよそ次のとおりであった。

- (1) 第1潜水隊司令は実質的にはタイプ指揮官であるが、編成当初に比べてその業務量は急速に増大し、隊司令段階で処理できる範囲をはるかに超えてきた。
そこで隊群司令部を新設して潜水艦部隊の作戦、訓練、要員養成、後方支援管理など全般にわたり、基本的な方策の策定及び調整を行う必要がある。
- (2) 潜水艦部隊の安全の確保と術力の向上を図るため、部隊の現状に即した保安関係の諸規程の制定、行動の基準の確立を急がねばならないが、これには隊群規模の司令部を必要とする。
- (3) 潜水艦部隊の適切な運用と術力向上のために、潜水隊司令の責務を訓練指導及び平常管理業務に限定する必要がある。
- (4) 潜水隊司令が所要の直接指導を行うのは3隻が最も効率的である。
- (5) 潜水艦部隊は独特の作戦、支援両機能から構成される一つの部隊でなければ、円滑な部隊運用は期待できない。しかし、現状は作戦機能を果たす第1潜水隊（自衛艦隊所属）と支援機能に任ずる潜水艦基地隊（呉地方隊所属）とがそれぞれ異なる指揮系統にあり、円滑な部隊運用に支障を来しているため、これらを同一指

HP 『海軍砲術学校』公開資料

揮系統の下に運用する必要がある。

- (6) 潜水艦要員の教育訓練は、既に水上部隊で特技を付与された要員に対して行う潜水艦乗員としての特殊技能教育のほか、更に潜航に関するチーム教育を行うものであって、その実施は潜水艦での実地訓練があつて初めて成り立つものである。

すなわち、潜水艦要員養成は潜水艦教育部による教育と、実艦に配乗して行う艦務実習との積み上げのうえに、艦又は隊の長が行う資格審査に合格するまでの段階があり、この間教育部と潜水艦とが一貫した教程を分担し実施する必要がある。したがって、この要員教育訓練を行う潜水艦基地隊は、潜水艦作戦部隊と密接な関係にあり、同一部隊に編入する必要がある。

種々検討の結果、潜水隊群の所在地は呉とし、司令部は陸上に置くこととなった。それは、潜水艦は隊ないしは群としてまとまって作戦行動をすることは少なく、単艦で行動することが多いので、群司令が常に隷下の潜水艦をは握し、適切に運用管理指揮するためには、通信施設や基地機能が整った陸上にある必要があつたからである。ただし、前進基地に進出して直接指揮監督並びに指導を要する場合、旗艦設備を備えた艦で海上に進出することも当然考慮する必要があつた。

第1潜水隊群の新編は、39年度業務計画に組まれ、その予算も認められて39年7月1日の発足を目標としていた。

同年3月4日、星野清三郎1佐ほか2名が第1潜水隊群の新編準備を開始したが、国会での防衛2法案の審議が遅れ、40年2月1日、ようやく第1潜水隊群（群司令 筑土竜男1佐）の新編が実現した。

それまで第1潜水隊にあつた6隻の潜水艦は、4隻と2隻の2隊に分けられ、「ちはや」と「かや」は直轄となった。しかし、潜水艦基地業務及び教育部門は司令部の機構の中で処理するよう厳しい査定を受けたので、従来の呉潜水艦基地隊は解隊せざるを得なくなった。

潜水隊群発足後間もない同年3月、「おおしお」が竣工して第2潜水隊に編入された。このような部隊の拡充に伴い、人員等が次第に増加し、呉潜水艦基地が狭くなってきたため、代替地の候補として呉港内三ツ子島、小松島、紀伊由良、佐伯等の各地を調査したがいずれも適地とはいえず、

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

結局呉の活用を図らなければならないことになり、同基地に近接する串山地区の旧海軍工廠技手養成所の建物を改修して屋内体育館及び倉庫に充てた。

41年3月、「くろしお」は第1潜水隊群の編成から除かれて第4種支援船となり、第2潜水隊は再び2隻となった。

呉潜水艦基地隊は、前述のとおり第1潜水隊群司令部のスタッフ機構に加えられたが、海上自衛隊の部隊の司令部でこの種の組織を包含することは異例であるうえ、支援部、教育部とも潜水艦部隊の発展とともに強化充実する必要性が大きく、これらを司令部の一部としておくのは適当でないことについて次第に理解が得られた。そこで42年10月1日、第1潜水隊群に所属する部隊として呉潜水艦基地隊が復活し、群司令は基地隊司令を通じてこれを掌握するというラインの形に改められた。

3 海上訓練指導隊群の新編

海上訓練指導隊の設立

海上警備隊発足当時、貸与艦艇に配員された乗員は、米海軍UTE（海上訓練指導班）の協力を得て停泊訓練及び出動訓練を実施した。米海軍の示したこれら就役訓練計画は、極めて合理的かつ能率的なものであった。また、訓練の実施についても陸上に設置した防火訓練施設、CICモックアップ（実物大模型訓練装置）、アタックティーチャー（対潜攻撃訓練装置）等を十分活用した新しい方式の訓練であった。こうして米海軍の直接指導の下に実施された就役訓練は、乗員の急速練度向上に多大の成果を収めた。

これらの経験から、米海軍FTG（UTUが名称変更したもの。UTEはUTUの下部組織）の組織、施設、訓練方法等は合理的で、我が海上部隊の練度向上に極めて有効適切な制度であるとの認識が深まり、27年12月、石塚栄3等警備正ほか15名が、海上訓練指導班要員として横須賀地方総監部に配員された。28年7月から訓練指導班は貸与艦艇の訓練を指導する傍ら、海上訓練指導隊の編成準備を開始した。

29年12月1日、海上訓練指導班が母体となり、横須賀基地警防隊構内に

HP 『海軍砲術学校』公開資料

海上訓練指導隊（司令 杉山忠嘉 2 佐）が新編され、横須賀地方隊に編入、次いで30年7月には自衛艦隊に編入された。

この当時、海上幕僚監部では、艦艇の就役に伴う訓練だけでなく、自衛艦隊の訓練指導等の一部を海上訓練指導隊の所掌とすることを検討中であった。これは、艦艇の貸供与が一段落し、就役訓練が新造艦艇のみとなり、海上訓練指導隊の作業量が減少するので、米海軍のFTGに倣って就役訓練以外の訓練指導も海上訓練指導隊に所掌させようとするものであった。

30年2月、米海軍FTGの本格的指導を受けた「あさかぜ」「はたかぜ」が米国から帰国し、米海軍FTGの実施している再練成訓練の指導、艦隊訓練の協力としての練度チェック、艦の要望に応じた陸上施設利用訓練の指導等の実情が分かった。このため、海上幕僚監部はこの制度の拡充に更に自信を得、海上自衛隊においてもこの制度を拡充する方針を定めた。

31年度に至り、今日行われている就役訓練、再練成訓練方式の基礎が固まり、海上部隊に対し、これらの形態による訓練が開始されるに至った。

その後32年、33年と新造艦艇が続々と就役するとともに、これらの艦艇に対する海上訓練指導隊の訓練指導はますます増え、乗員の練度向上に大きく寄与し、その存在価値が大きく認められるようになった。

以後、33年10月海上訓練指導隊は第1海上訓練指導隊と改称され、第2海上訓練指導隊（司令 谷井徳光 1 佐）が呉に、34年11月第3海上訓練指導隊（司令 国谷正信 2 佐）が佐世保に開設され、訓練指導態勢は一層拡充された。

海上訓練指導隊群の編成

第2海上訓練指導隊が設置されて以来、各海上訓練指導隊を統制するのは自衛艦隊司令であったが、実際にはこの権限の大部分を第1海上訓練指導隊司令に委任する形態をとっていた。しかしながら、第3海上訓練指導隊が設置されるに及び当然のことながら海上訓練指導隊群新編の必要が高まってきた。

その理由は、大要次のとおりであった。

- (1) 第1海上訓練指導隊司令が各海上訓練指導隊を統制することは、編成上、配員上無理である。また、今後予想される業務の増大、

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

複雑化を考えた場合、各海上訓練指導隊の業務を統合的かつ効率的に運用するためには、適当な統制機関によって強力な統制を図る必要がある。

- (2) 海上訓練指導についての全般計画及び実施の調整業務等の大部分は、海上幕僚監部で処理していたが、これらは当然海上訓練指導隊側で行うべきものである。また各海上訓練指導隊で行うべき諸企画の中で、互いに共通するものは、これらを集中的に処理し、業務の能率化を図るため適当な企画機関を設ける必要がある。
- (3) 訓練の成果を審査評価することは、部隊の練度向上及び訓練方式の検討のため不可欠のものである。しかし各海上訓練指導隊が、それぞれ独自の方法で訓練成果を審査評価すれば、厳密公正な評価となり難いので、各海上訓練指導隊を統制し、審査評価の基準を設ける機関が必要である。

このような理由に基づき36年度、37年度と引き続き海上訓練指導隊群の新編を要求し、37年度に新編が認められた。

37年6月1日、第1海上訓練指導隊内に海上訓練指導隊群編成準備室が設置され、同年7月1日、第2術科学校構内に自衛艦隊の直轄部隊として、第1、第2及び第3各海上訓練指導隊をもって海上訓練指導隊群（群司令 星子直明 1佐）が新編された。

司令部の業務は次のとおりであった。

- (1) 海上訓練指導業務の計画運営
- (2) 各海上訓練指導隊の行う業務の指導統制
- (3) 訓練サービスの供与及び統制
- (4) 訓練海面の設定及び指定並びに告示措置
- (5) 訓練の標準教程の作成

海上訓練指導隊群司令部と第1海上訓練指導隊は40年3月、船越地区に移転した。また、42年10月江田島に第11海上訓練指導隊が、45年3月には舞鶴の第4海上訓練指導隊が新編され、それぞれ海上訓練指導隊群に編入された。（第6章第5節参照）

術科幕僚の設置

44年1月、海上訓練指導隊群司令部に術科（砲術、対潜、船務、機関）幕僚が置かれた。これは、各幕僚が特技に応じて各術科幕僚を兼務することになったものであり、その担当術科についての海上訓練指導に関する調査、研究及び訓練効果の検討等の業務を所掌した。旧海軍においては、各艦に対する術科指導、戦技等の委員はそれぞれ専門の術科学校の教官が行って効果を挙げていた。しかし、海上自衛隊においては、旧海軍時代と異なり、術科学校が総合術科学校で艦艇部隊所在地と離れた江田島にあること。また、旧海軍になかった海上訓練指導隊も編成されていたことから、海上部隊の術科指導を術科学校に実施させるか、海上訓練指導隊に実施させるか種々論議があり、長い間結論が出なかった。最終的には各海上訓練指導隊の指導官がこれを行うことになり、これを統括するための術科幕僚が海上訓練指導隊群司令部に置かれたものである。

巡回指導班の設置

46年7月、第1海上訓練指導隊に次の任務を持つ国産射撃指揮装置1型（GFCS-1型）巡回指導班が設置された。

- (1) GFCS-1型とう載艦の関係乗員に対する巡回指導
- (2) 取扱操法、艦上整備調整法及び故障探求要領の研究
- (3) 用法、操法及び整備法に関する追跡調査検討
- (4) 各種問題点に対する改善方法の検討

これは、2次防艦以降の護衛艦の主要射撃指揮装置であるGFCS-1型について、これを取り扱う射管員の整備調整能力及び故障探求能力が非常に低いことがこれらの艦の就役訓練及び慣熟訓練を通じて明らかとなり、その上、GFCS-1型とう載艦が今後なお増加するのに対し術科学校のGFCS要員教育が追い付かず、射管員の能力不足はますますひどくなることが予想されたため、その対策として採られた措置であった。

当初、巡回指導班は護衛艦隊の司令部付とすることが考えられたが、地方隊の艦艇の指導のこともあり、最終的には第1海上訓練指導隊に置かれることになった。

HP 『海軍砲術学校』公開資料

なお、巡回指導班は、GFCS-1型だけでなく他の新装備武器についても必要に応じこれを置くことが当初考えられていたが、53年3月現在までGFCS-1型以外の巡回指導班は設置されていない。

研究班の設置

49年7月、水上部隊の対潜戦、砲戦及び電子戦に関する研究開発並びにこれらの成果に基づく教育訓練法の研究及び指導について、海上訓練指導隊群も研究を担当することになり、海上訓練指導隊群司令部内に研究班を設置した。研究班は、当初水雷班、射撃班、電子班であったが、53年3月現在、対潜戦班、砲戦班、電子戦班、対機雷戦班の4班に拡充されている。

第7節 ユニークな長官直轄部隊の誕生／ 警務隊及び潜水医学実験隊の新編

1 海上自衛隊警務隊の誕生

海上警備隊特別司法警察制度の法制化

海上自衛隊における警務制度は、昭和27年4月26日、海上警備隊発足時、部内の秩序維持のための特別司法警察制度として法制化された。この制度は、海上警備官のうち、部内の秩序維持に専従する者に対して、必要な限度の司法警察権を与え、海上警備隊の内部規律を維持して、厳正な職務の執行に資することを目的として設けられたものである。

これらの海上警備官のうち、3等海上警備士補以上の階級にある者に対しては、刑事訴訟法上の司法警察員、海上警備員長以下の階級にある者に対しては、司法巡査たる地位が与えられた。これらの者は、海上警備隊の隊員の犯した犯罪又は職務に従事中の隊員に対する犯罪その他隊員の職務に関し隊員以外の者の犯した犯罪、海上警備隊の使用する船舶、庁舎、宿舍その他の施設内における犯罪及び海上警備隊の物件に対する犯罪について、刑事訴訟法の規定により、司法警察職員としての職務を行うこととさ

れた。

海上警備隊当時、法制化されたこのような特別司法警察制度は、必要な内部規定の整備、要員確保の措置等が講じられなかったため、その機能を発揮することなく警備隊に引き継がれた。

警備隊警務制度の発足

27年8月1日、保安庁の発足に伴い、海上警備隊における特別司法警察制度は、警備隊における警務制度として受け継がれることとなった。警備隊の部内の秩序維持に専従する警備官のうち、3等警備士補以上の者（司法警察員）は「警務官」、警査長以下の者（司法巡査）は「警務官補」と呼称された。

警務官及び警務官補（警務官等）が、刑事訴訟法の規定による司法警察職員としての職務を行うこととされたことは、海上警備隊の場合と同様であるが、現行犯である場合その他長官が定める場合には、保安官等の犯罪その他保安隊に関する同種の犯罪についても、その職務を行うこととされた。また、これらの職務の執行については、警察官職務執行法第7条（武器の使用）の規定が準用されることとなった。

警備隊における部内の秩序維持のための司法警察事務に関することは、第一幕僚監部及び地方総監部とも総務部人事課の所掌とされた。

このような警務制度の法制化に伴い、現実に警務制度を発足させるために必要な内部規定の整備が着々と進められ、28年3月11日には警務官及び警務官補の指定及び権限の調整等に関する訓令が、同年4月10日には警務手帳に関する訓令が制定された。更に、同年4月24日には警務官等の犯罪捜査の実施基準に関する長官指示が、続いて、同年6月13日には警備隊における警務業務の運営に関する長官指示が示達され、これらの訓令及び指示に基づき、同年7月20日には、警務官等の犯罪捜査の服務要領に関する警備隊達を制定した。

上記の訓令により警務官等の任命は、第二幕僚長が行う（幹部警備官については長官の承認を要する）こととされ、警務官等は、すべて第二幕僚監部所属とし、そのうち、所要の人員を地方総監部に派遣勤務させることとされた。

HP 『海軍砲術学校』公開資料

警務官等の業務は、部内の秩序維持に専従し、司法警察職員として職務を行うほか、その職務に支障のない限り、勤務先の行う巡察及び警戒業務を援助することができることとされた。

犯罪捜査については、それぞれ、前任の警務官（第二幕僚監部にあつては中央警務主任、地方総監部にあつては地方警務主任）の指揮を受けてこれを行い、中央警務主任は第二幕僚長の、地方警務主任は地方総監の監督を受けて犯罪の捜査に従事し、また、中央警務主任は、第二幕僚長の承認を得て、地方警務主任を指揮して犯罪捜査を行うことができることとされた。

犯罪捜査の担当区域については、第二幕僚監部に勤務する警務官等にあつては東京都、地方総監部に勤務する警務官等にあつては、当該地方隊の業務担当区域とされた。

これらの法制的な整備に並行して、警務官等の要員に対して必要な資格教育が保安隊業務学校において開始されることとなり、28年1月20日から同年4月13日までの間、同校の第1期警務官課程へ幹部警備官3名、警備士補9名、合計12名を派遣入校させ、これらの者に対して、警務官の任命に必要な最初の資格教育を実施した。

28年6月15日、第1期警務官課程修了者のうち、10名（幹部警備官3名、警備士補7名）を初めて警務官に任命し、それぞれ、第二幕僚監部及び横須賀、舞鶴地方総監部に配置し実際の警務業務を開始した。

警務制度発足当時にかかる警務官等の定員は20名であり、その内訳は、第二幕僚監部4名、横須賀地方総監部10名、舞鶴地方総監部6名であった。

当時、第二幕僚監部及び地方総監部に置かれたこれらの警務組織は、司法警察機関として対外的には、第二幕僚監部警務官室、横須賀地方総監部警務官室、舞鶴地方総監部警務官室と呼称された。その後、28年10月16日には大湊地方総監部に、同年11月14日には佐世保地方総監部に、それぞれ警務官室が新設された。



高官先導警戒中の警務官

海上自衛隊警務制度設置の趣旨

29年7月1日、自衛隊の発足に伴い、警備隊当時の警務制度は、ほとんどそのままの姿で海上自衛隊に受け継がれた。海上自衛隊の部内の秩序維持に専従する3等海曹以上の者（司法警察員）を「警務官」とし、海士長以下の者（司法巡査）を「警務官補」としたほか、警務官等の任免、補職、権限の内容等については、警備隊の場合と同様であった。

自衛隊の任務、性格、行動の態様等からみた警務制度設置の趣旨は、次のとおりである。

- (1) 自衛隊は、その任務の性質上一定の場所に居住し、必要に応じて部隊を移動するものであるため、自衛隊内部で発生した犯罪については、一般警察はこれをは握し難い。
- (2) 自衛隊関係の犯罪の捜査は、自衛隊に関する専門的知識を有するものでなければ、これを完全に行うことは困難である。
- (3) 自衛隊の行動時における犯罪の捜査については、一般警察がこれを捜査することは事実上不可能である。
- (4) 自衛隊の施設、物件等を保護することは、防衛力を保持するため極めて重大であるから、これらに対する犯罪を自らの手で処理

HP 『海軍砲術学校』公開資料

する必要がある。

- (5) 警務制度の設置は、これによって、自衛隊に対して治外法権的な特権を認めるという趣旨ではなく、自衛隊法第96条に規定する犯罪についても、一般警察の職務権限を排除するものではない。

自衛隊の警務制度は、以上の趣旨により設けられたものであるが、陸海空各自衛隊は、それぞれ、その任務、性格、装備、行動の態様、部隊の所在地等を異にするところから、各自衛隊に警務制度を設け、各自衛隊の警務官等に、当該自衛隊に関する司法警察業務に専従させることとされた。ただし、現行犯人の場合その他特に必要がある場合に限り、他自衛隊に関する司法警察業務をも処理させることが、部内の秩序維持上合理的、効率的であるので、その趣旨に従って必要な法制化が行われた。

警務隊新編への動き

海上自衛隊の発足と同時に呉地方隊が新編され、呉地方総監部に警務官室が新設された。これをもって地方総監部すべてに警務官室が設けられることとなった。その後、地方総監部地区以外の航空隊、基地隊、学校等にも、当該所在地における緊急事案に対する即応、関係司法警察機関との常続的な連絡、防衛施策の推進等の必要から、警務官室が新設されるようになった。

30年2月25日、中央警務主任は中央首席警務官に、地方警務主任は地方首席警務官に改称され、基地隊、航空隊等所在地の警務官室の前任幹部警務官は首席警務官に任命されることとなった（初代中央首席警務官：町野竜雄2佐）。また、34年12月21日、自衛隊犯罪捜査服務規則が訓令により制定され、警務官等の心構え、捜査の方法、手続き等のほか、長官指揮事件等の内容、部隊等との関係、部外司法警察機関等との関係その他捜査に関し必要な事項が定められ 司法警察業務処理体制は、画期的に整備されることとなった。また、部隊等における警務官室の新設、司法警察業務処理体制の整備等の計画とも関連して、警務隊の新編その他警務組織の整備についても種々検討が加えられた。すなわち、31年度には、海上幕僚監部総務部に、警務室を設置する計画が進められたが、行政管理庁にかける新

HP 『海軍砲術学校』公開資料

機構の増設に対する強い反対により、その設置が不可能となった。その打聞索について検討の結果、32年度には、一挙に、長官直轄部隊として警務隊を新編することで、内部部局、海上幕僚監部等において検討が進められた。しかし、これも警務組織の規模、部隊指揮権との関連、司法警察業務と規律維持との関連、警務隊独走への懸念等問題も多く、結局、時期尚早ということで警務隊の新編は見送られた。その後、34年1月16日、海上幕僚監部総務部人事課に警務班が、また、36年2月1日、各地方総監部人事部に警務班が新設され、警務隊新編の早期実現は極めて困難ではないかと思われた。

警務隊の新編

36年2月3日、任命権に関する訓令が制定され、従来の警務官等の派遣勤務制度（警務官等をすべて海上幕僚監部所属とし、地方総監部その他の部隊等へ派遣勤務させる方式）が廃止されることとなったのに伴い、警務組織の在り方、警務業務の運営要領等が再び問題として取り上げられ、36年度の業務計画において、警務隊編成について計画立案することとされた。

当初は、依然として、海上幕僚監部、地方隊等においても、警務隊新編に対する反対意見や時期尚早論も根強かったところから、綿密周到な計画のもとに慎重な審議が進められ、海上幕僚監部審議、内部部局審議等を経て、行政管理庁の承認を得て、37年度に長官直轄部隊として、海上自衛隊警務隊を新編することが決定された。その基本構想の要旨は次のとおりであった。

(1) 編成計画の概要

ア 警務隊の任務は、次のとおりとする。

(ア) 刑事訴訟法の規定による司法警察職員としての職務を内容とする業務（司法警察業務）。

(イ) 巡察、先導、警護、交通統制、所在不明隊員の捜索等犯罪の予防及び規律違反の防止のための業務（保安業務）。

イ 警務隊は警務隊本部及び地方警務隊をもって編成し、地方警務隊は地方警務隊本部及び警務分遣隊をもって編成し、必要に応じ所要の地区に警務連絡班を置く。

HP 『海軍砲術学校』公開資料

- ウ 警務隊の長は警務隊長とし、副長を置く。
 - エ 各級警務部隊の長の指揮監督関係を明確にする。
 - オ 警務隊本部を海上幕僚監部の所在地に、地方警務隊本部を地方総監部の所在地に置く。
 - カ 警務隊の人員、装備等は、おおむね、新編時の規模による。
 - キ 海上幕僚監部総務部人事課の警務班は、海上幕僚監部の幕僚組織として存続する。
- (2) 運用計画の概要
- ア 警務隊は、正義と秩序を基調とする隊員生活を維持し、部隊等における公正かつ円滑な業務運営に寄与するよう運用する。
 - イ 司法警察業務の実施に関しては、各級警務部隊の長の指揮監督関係を明確にするとともに、各級警務部隊の担当区域及び警務監査に関する事項を明確にする。
 - ウ 保安業務の実施に関しては、所在部隊等の長（保安業務指揮官）と各級警務部隊の長との指揮監督関係、保安業務の実施要領等を明確にする。
 - エ 各級警務部隊の長と関係部隊の長とは、警務業務の実施に関し、相互に緊密な連絡を図る。

以上のような基本構想に基づき、36年度において、司法警察業務及び保安業務の処理体制の整備のほか、警務官等の任免、補職等人事手続き、各級警務部隊の長に対する勤務評定権、表彰、懲戒権等の付与、各級警務部隊の物品、会計事務処理体制、警務監査事務処理体制等の整備及びこれらに必要な関係令達の制定改廃手続きが進められ、37年5月1日、長官直轄部隊として海上自衛隊警務隊が新編された。

HP 『海軍砲術学校』公開資料

新編時における警務隊の編成は、次の表のとおりであった。

警務分遣隊の新編・廃止等の状況

年 月 日	新編・廃止の状況
38年 9月 1日	岩国警務隊分遣隊廃止 宇都宮警務分遣隊新編
40年 3月25日	小松島・小月警務分遣隊新編
43年 3月30日	大阪警務分遣隊を阪神警務分遣隊に改称
44年 3月 5日	木更津警務分遣隊新編
47年12月21日	臨時沖縄警務分遣隊新編
48年 3月 1日	宇都宮警務分遣隊廃止 厚木警務分遣隊新編
48年10月16日	岩国警務分遣隊新編 臨時沖縄警務分遣隊廃止 沖縄警務分遣隊新編

警務隊の命名等の経緯

警務隊新編当時、陸空両自衛隊においては、すでに長官直轄部隊としての警務組織が確立されており、これらの警務組織を、陸上自衛隊にあっては「警務隊」、航空自衛隊にあっては「航空警務隊」と呼称していた。海上自衛隊においては、当初は「航空警務隊」に倣って「海上警務隊」とすべきであるとの意見が強かった。これに似た部隊名としては、「海上資料作業隊」があった。

しかし、「海上警務隊」の名称は、“海上に配置される部隊”と誤解を与えるとの意見もあり、結局、海上自衛隊の警務組織を端的に表象する部隊名として、「海上自衛隊警務隊」とすることが最も適当であるとの結論に達した。その理由は次のとおりであった。

- (1) 任務の性格上、検察庁、警察、海上保安庁等部外機関との関係が深いところから、海上自衛隊の組織を表象する部隊名とするこ

HP 『海軍砲術学校』公開資料

とが望ましい。

- (2) 陸空両自衛隊の警務組織と明確に区別するため、海上自衛隊の警務組織を表象する部隊名とすることが望ましい。

警務隊の新編に当たって、海上自衛隊警務隊の長の名称をどうするかについても問題があった。警務隊の編成からみて、「海上自衛隊警務隊長」、「地方警務隊長」、「警務分遣隊長」とした場合、指揮系統上の各級指揮官がいずれも「隊長」の呼称となり、三者の編成上の地位、指揮関係等から、この呼称は適当でなく、また当時は、需給統制隊、印刷補給隊等長官直轄部隊の長の名称が、次々と「隊長」から「司令」に改称されていた時でもあり、警務隊の長は、「司令」とすべきであるとの意見が強かった。

しかし、最終的には、当時は陸空両自衛隊の場合、いずれも警務部隊の長は「隊長」と呼称されていたことから、海上自衛隊の場合も、海上自衛隊警務隊の長の名称は、「隊長」とされることとなった。なお、49年4月8日、「航空警務隊長」が「航空警務隊司令」に改称されたこともあり、51年5月11日、海上自衛隊警務隊長の階級が海将補に格上げされた機会に、「海上自衛隊警務隊長」も「海上自衛隊警務隊司令」に改称された。

警務体制の整備

警務隊の新編により、全国に分散配置された警務官等は、組織化され、司法警察業務、保安業務等あらゆる面において、組織的、計画的な警務体制の整備が、次のように推進された。

第1に警務業務処理体制が確立された。警務隊の新編により、警務隊長の指揮監督のもとに、組織的、一体的な司法警察業務処理体制が確立し、長官指揮事件等重要緊急事案の処理に際しても、集中的、機動的な部隊運用により、事件の早期解決も可能となり、巡察、先導、警護、防犯活動等保安業務の実施についても、保安業務指揮官の指揮により、関係部隊等と一体的な業務処理体制が確立することとなった。

第2に組織が拡充強化された。警務隊新編後における警務分遣隊の新編廃止については、次の表のとおりであるが、これらのほか、50年10月1日、

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

警務隊本部に従来の総務科、捜査科に加えて企画科を新設し、企画幕僚機能が充実強化された。

警務分遣隊の新編・廃止等の状況

年 月 日	新編・廃止の状況
38年 9月 1日	岩国警務隊分遣隊廃止 宇都宮警務分遣隊新編
40年 3月25日	小松島・小月警務分遣隊新編
43年 3月30日	大阪警務分遣隊を阪神警務分遣隊に改称
44年 3月 5日	木更津警務分遣隊新編
47年12月21日	臨時沖縄警務分遣隊新編
48年 3月 1日	宇都宮警務分遣隊廃止 厚木警務分遣隊新編
48年10月16日	岩国警務分遣隊新編 臨時沖縄警務分遣隊廃止 沖縄警務分遣隊新編

新編当時、各級警務部隊は、全国17か所に分散配置されていたが、その後の新改編等により全国22か所に分散配置されることとなった。また、企画科の新設等もあり、警務隊の組織も着々と拡充強化された。

なお、42年2月1日には、海上幕僚監部総務部人事課の警務班が廃止され、その所掌事務は、同日付をもって新設された服務班が所掌することとなった。

第3に随伴勤務による警務支援が実施されるようになった。遠洋練習航海部隊等への随伴勤務による警務支援も警務隊の重要な任務の一つである。

32年度第1回遠洋練習航海時から、毎年、練習艦隊に警務官を随伴勤務させている。また、40年度からの艦艇部隊の米国派遣訓練、43年度からのグアム島方面航海実習その他の艦艇部隊の国外派遣に際し、所要の警務官を艦艇部隊に随伴勤務させ、必要な警務支援に従事させている。

警務隊は、これらの警務支援の実施に当たっては、多年の実績を踏まえ

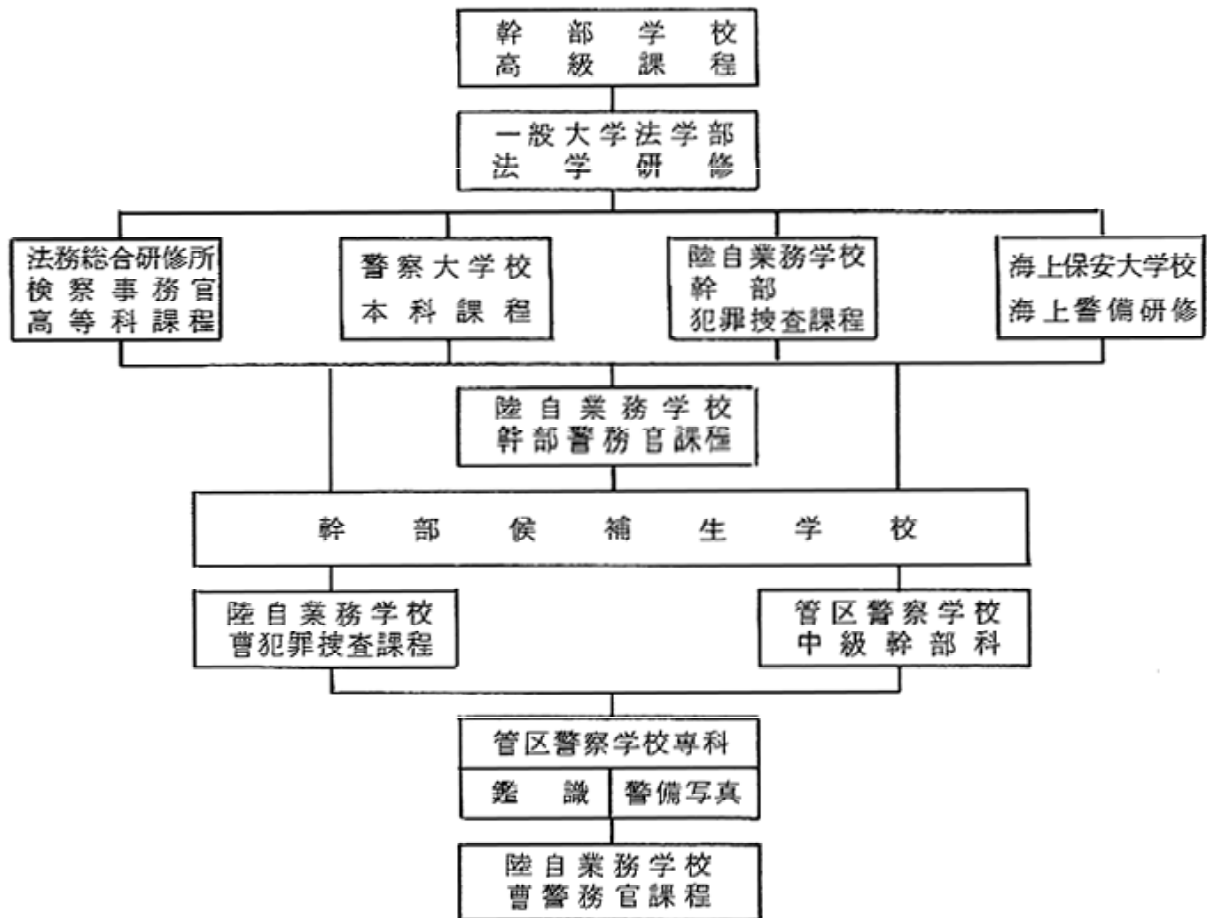
HP 『海軍砲術学校』 公開資料

て、徹底した事故の未然防止、発生事案の迅速円滑な処理等を重点に警務支援態勢に万全を期している。

教育訓練体系の確立

警務隊の任務の性格上、基本的人権の侵害と法律判断の過誤は絶対に許されないとことから、警務制度創設当時から、特に、警務官等の基本教育を重視し、28年当時から保安隊業務学校に委託し、警務官等の任命に必要な資格教育を実施している。また、幹部警務官及び海曹警務官に対し、それぞれ、次の表のとおり32年以降、逐次、必要な委託教育を実施している。これらの教育の実施により、警務官等の術科面における知識技量の維持向上並びに検察、警察、他自衛隊警務隊等との相互理解の増進と協調態勢の緊密化に大きな成果を収めている。

警 務 官 の 教 育 体 系



2 海上自衛隊潜水医学実験隊の新編

潜水医学の起こり

29年末に米国からの貸与潜水艦（くろしお）受領派遣隊員で同艦衛生長予定者の伊藤善三郎1尉が、米海軍医学研究所で潜水医学を修得し、米海軍の新しい人間工学の分野を学んだのが海上自衛隊における潜水医学の始まりである。

33年ごろ、防衛庁技術研究本部第2研究所の適性研究室（室長 松田源彦2佐）は、主として潜水艦の特殊環境下における健康管理の調査研究を担当していたが、旧海軍及び米海軍の関係資料を収集したほか、32年11月、新編の航空自衛隊臨時航空医学実験隊の低圧タンクを利用して、スノーケル航走時における気圧変動の実験などを行った。

また、民間の旧海軍軍医グループと提携して潜水病の調査研究も行った。別に、技術研究本部技術開発官付の緒明亮作1佐は、艦艇の人間工学についての研究を行っていた。

35年6月30日、国産潜水艦第1号の「おやしお」が誕生し、次いで、翌36年3月15日、初の潜水艦救難艦「ちはや」が登場した。

一方、32年ごろから水中処分員による潜水作業訓練が行われ、漸次、それが本格化してきたことなどから、潜水艦及び深海潜水作業の衛生支援が不可欠となり、潜水艦医学、潜水医学研究機関設立の気運が生まれてきた。

なお、潜水医学の習得については、34年度から46年度まで、毎年医官1名を米海軍潜水学校（Submarine School）に留学させていた。しかし、47年度以降は、海上自衛隊医官数の著しい減耗のため留学者がなく、見送りの止むなきに至った。

潜水医学研究機関設立の動き

その後、37年に入り、海上幕僚監部総務部衛生課では、研究機関の設立について部内外関係者の意見を聴取し検討した結果、次のような骨子で整備することを計画した。

名称は潜水医学実験隊とし、潜水艦及び潜水に関する医学的事項の研究

HP 『海軍砲術学校』公開資料

を、同じ場所で開催する独立の機関又は部隊とする。所在地は東京近辺とする。

当時、潜水艦の基地とその要員の教育訓練の場所は共に呉にあり、また、潜水教育は第1術科学校で実施していたこともあって、呉又は江田島とすべきであるとの意見があったが、次のような観点から東京近辺とすることとなった。すなわち、

- (1) 特殊な研究領域であるため、研究者の採用とその定着度合及び医科大学等との協同研究の便利さを考慮する必要があること。
- (2) 日進月歩の医学研究には、将来高性能の器材が必要であり、その選択及び故障の際の修理が可能であること。
- (3) 将来、横須賀地区には潜水艦部隊と水中処分隊が編成される見込みが大であり、また、横須賀の米海軍病院からの医学研究情報の入手に便利であること。

このような考えのもとに、37年度に潜水医学実験隊の設立準備について計画したが、幕内審議の段階で時期尚早として見送られ、翌38年度に至って、内部部局審議の段階で潜水医学実験の準備体制が認められた。

潜水医学実験隊の新編については、39年度は大蔵省の認めるところとならず、40年度に、横須賀地区病院潜水医学実験所として概算要求したところ、実験所の設置準備ということで、定員3名、実験タンクの一部予算が認められた。次いで41年度に、横須賀地区病院の潜水医学実験部として概算要求したところ、同部の新設と12名の定員増及び実験タンク、実験器材費などがようやく認められた。

41年9月、横須賀地区病院に潜水医学実験部準備委員会（委員長 昼間善継 1佐）を設け、開設準備に着手した。設置場所としては、横須賀地区病院の隣接地に建築中の教育部の施設を、潜水医学実験部が共同使用することになった。一方、実験室の目玉である高圧実験タンクは、神戸の川崎重工業で製作されていたが、本体の陸路輸送が困難であるため、海路横須賀まで輸送し現地で組み立てた。

潜水医学実験部の創設

42年2月1日、横須賀地区病院に潜水医学実験部（部長 昼間 1 佐）が設けられ、その任務は、潜水艦乗員及び潜水を行う者に関する医学上の実験、その他の調査研究を行うことと定められた。創設時の編成は、企画室、第1研究室（基礎部門）、第2研究室（潜水艦部門）及び第3研究室（潜水部門）から成っていた。

施設については、当時としては日本唯一の高圧実験タンク並びに治療研究用タンク室、実験に使用する動物の動物舎等が整備された。49年には、人工気象室が計画され、50年度末に潜水艦環境再現装置として設置された。業務の概要は次のとおりであった。

（1） 実験研究及び調査研究

潜水艦については、実潜水艦による調査研究を主とし、密閉環境のもとにおける環境条件の変化及び行動による制約が、乗員に与える医学的、心理学的影響に対する資料を得る。

潜水については、高圧実験タンクにより動物実験をはじめ各種の潜水実験を行い、現行の米海軍標準減圧表を確認するとともに、潜水病の原因究明に当たり、新しい潜水システムの実現に対処する。

（2） 適性基準の確立

潜水艦乗員及び潜水要員に適する身体的、心理的基準を調査検討し、より良い選抜基準を確立する。

（3） 潜水障害の治療

潜水事故の発生に際しては、緊急治療部署を発動し、速やかに治療を実施する。再圧タンクを完備している所は我が国では数少ないため、民間潜水事故の収容治療も重要な業務の一つであり、潜水医学実験部開設以来、約10年間の治療実績は、海上自衛隊員27名、部外者80名計107名であった。

（4） 業務支援

潜水艦のハワイ派遣行動、深海潜水作業及び潜水艦救難訓練等に潜水医官を派遣する。

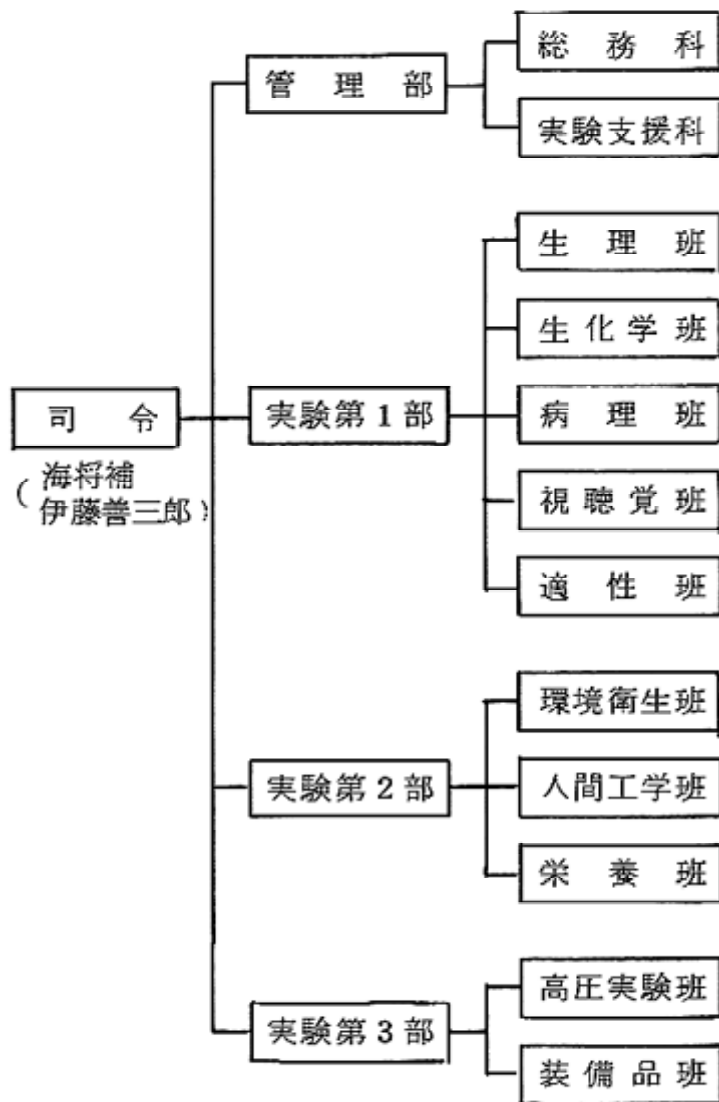
（5） その他

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

各種医学会等に参加して研究発表を行うとともに、関係資料の収集、外国文献の翻訳等を行う。

創設以来、潜水医学実験部は、潜水艦部隊及び水中処分隊の発展に大きな役割を果たし、また、潜水病の再圧治療、睡眠剤中毒患者に対する高圧酸素治療等の民生協力にも寄与してきたが、52年12月27日、発展的に解消し、横須賀地区病院から分離独立して、次図の編成（定員35名）による長官直轄の潜水医学実験隊となった。

潜水医学実験隊の編成





潜水医学実験隊における潜水病の治療



潜水医学実験隊全景

第8節 「ふじ」一路南極へ／南極地域観測支援

1 砕氷艦「ふじ」の進水

南極観測と防衛庁の関係

南極地域観測事業は、第3回国際地球観測年における国際共同事業の一環として開始された。海上輸送は海上保安庁が担当し、同庁の「宗谷」により昭和31年から37年まで実施されたが、「宗谷」の老朽化と航空輸送要員確保の困難から、第6次をもって打ち切られた。しかし、36年に発効した南極条約の署名国である我が国は、南極地域の科学調査について国際的責務を負っていた。

日本学術会議は南極地域観測事業の再開を強く希望し、37年5月政府に対し、恒久的国家事業として再開するよう勧告した。

文部省は、南極地域観測事業の再開に当たって輸送協力を海上保安庁に要請したが、受け入れられず、同年8月21日改めて防衛庁に対し、非公式に「宗谷」の代船建造に関する作業を依頼した。これを受けて防衛庁教育局教育課が窓口となり、海上幕僚監部では、防衛課の担当として所要の資料収集及び調査研究を開始した。

12月18日、南極地域観測統合推進本部、日本学術会議、日本海事協会、海上保安庁及び防衛庁の各関係者が文部省に集まり、今後の方針と、さしあたって38年度の予算措置について討議し、新砕氷船の建造と40年度に南極地域観測を再開することを決議した。

翌38年1月5日、防衛庁は文部省から、南極地域観測再開及び防衛庁の輸送担当について近く閣議決定が得られる予定である旨の通知とともに、40年度再開の能否の細部検討などについて申し入れを受けた。しかし、日本学術会議の一部には、防衛庁の輸送担当に批判的な考え方があったことなどから、輸送担当については特に慎重に検討され、決定をみるまでにはかなりの時日を要した。

38年2月、衆議院科学技術振興対策特別委員会において、南極地域観測

HP 『海軍砲術学校』公開資料

再開が決議され、また、同年8月14日に南極地域観測統合推進本部において、南極地域観測の再開と輸送担当を防衛庁とすることが決議された。そして、同月20日の閣議において、正式に南極地域観測の再開と防衛庁の輸送担当が決定された。時期的にはやや後になるが、この決定に伴って、自衛隊に南極輸送任務を付与するために、第47臨時国会において、39年12月18日「自衛隊法の一部を改正する法律（南極地域観測に対する協力、自衛隊法第100条の4）」が通過成立した。

海上幕僚監部における南極関係業務は、当初は防衛課が担当していたが、同業務は他省庁管轄事項に関連が多く、事務折衝が急増して専従部門が必要となったので、39年4月1日、防衛部に「南極観測支援準備室」を設置した。翌40年9月1日、防衛2法案不成立のため暫定措置として「南極観測支援室」を仮発足させた。同室は、42年10月1日政令第312号により正式に認められ、海上幕僚監部の窓口として、支援業務の企画、砕氷艦の運用及び関係部外機関との折衝に当たることとなった。

新砕氷艦の建造

37年8月21日の文部省の依頼に基づき、防衛庁では「宗谷」の代船建造に関する研究調査を開始した。我が国には、かつて北方警備を重視した旧海軍が、大正9年に建造した砕氷艦「大泊」（2,330トン）があったが、その後は砕氷艦建造の経験はなかった。初期の南極地域観測に使用された「宗谷」は、耐氷構造の貨物船として建造されたものを昭和15年に旧海軍が購入し、輸送兼測量用に改造、特務艦「宗谷」（3,800トン）として使用していた。これを観測船として数次にわたり改造したものであった。

したがって、極地用の本格的な砕氷艦を設計するためには、基本的な研究開発から実施する必要があったが、南極地域観測再開の時期は切迫しており、その時間的余裕は少なかった。

当時、列国で使用していた砕氷船を大別すると、米国、ソ連、カナダ及び北欧の4系列があった。いずれもその地域の特異な気象海象条件の下に長い年月をかけて開発されたもので、それぞれの特徴をもっていた。これらの砕氷船に関する公刊の文献は貴重な参考資料となったが、その中でも、建造年度が比較的新しく、また、南極での使用実績を持つ米海軍の砕氷艦

HP 『海軍砲術学校』公開資料

「グレーシャー」(5,100トン、1万6,900馬力)が、設計方針を検討するうえでのモデルシップとなった。

更に、文献資料の調査研究、「宗谷」の行動実績の分析検討、新砕氷艦の運用方法の研究などが行われ、要求性能の検討と船の初期設計が、相互に関連させながら段階的に進められた。当時考えられた建造の基本方針は次のとおりであった。

- (1) 観測隊員約35名、物資約400トンを極地へ輸送する。輸送はヘリコプターを基幹とする高能率な輸送体系を確立する。
- (2) 氷海域での行動能力を極力大きくする。
- (3) 船上観測設備は、可能な範囲で個々の要求を満足するよう考慮する。
- (4) 居住性、衛生環境の向上を図る。
- (5) 安全性の確保、信頼性の向上を図る。

艦と基地間の輸送については、基地へ数十マイル程度の氷海中から、ヘリコプターにより空輸する輸送体系を確保することになった。このため、広い発着甲板と3機収容可能な格納庫、物資運搬に能率的な貨物倉庫の配置及び物資の艦内外移送手段などが計画された。

このような条件を満たすため、基準排水量は約5,000トンとし、主機の馬力については、砕氷能力の面からは大きい方が望ましいが、機械室容積のほか諸種の制約から、主機は4基、2軸、1万2,000馬力とし、2基、2軸の場合でも、15ノットの航海速力が得られることとした。推進方式は推進器が氷を打つときの過大な瞬間的回転力を吸収しやすいことと、急速な前後進や増減速が容易で、負荷変動に応答性がよいことなどから、ディーゼル電気推進方式が考えられた。

このようにして新しい砕氷艦の主要要目及び概略配置を含む初期計画が漸次まとまっていったが、前述の37年12月18日の会議で、この防衛庁案で設計を進めること及び38年度予算要求に設計費の一部を計上することが決定されたので、設計作業は引き続き進められ、38年8月に設計概案がほぼまとまった。

技術研究本部は学識経験者に委嘱し、南極観測船設計研究会を設けて設計を諮問した。この研究会は、翌39年6月までに基本要目、基本設計概案、

HP 『海軍砲術学校』公開資料

基本設計の各段階ごとに総会が数回開催されたほか、航海、砕氷、航空、輸送、観測、船体構造等の項目ごとに分科会が開かれ、設計を進めるうえで貴重な意見や助言が得られた。

設計中の要目に基づいて、39年度砕氷艦建造予算要求資料が作成され文部省に送付された。40年度に南極地域観測を再開するためには、40年7月には砕氷艦を就役させる必要があったが、39年度建造予算成立後なるべく早い時期に建造に着手するとしても、電気推進装置及びとう載ヘリコプターについては、製造が間に合わないと判断されたので、これらの経費の補正予算を組み、38年度中に製造に着手することとなった。

砕氷艦の設計作業は、南極観測船設計研究会の成果を参考として、本格的に進められた。当時諸外国の観測隊は、一般に砕氷船及び調査船等数隻で編成されていたが、我が国の場合は、単船で輸送、砕氷及び観測を実施することになるので、限られた大きさの船に多くの要求が集中することとなった。

船型は船首楼を船尾まで延長した形で三層全通甲板とし、後部はヘリコプターの発着甲板に充てられた。船首の形状はいわゆる砕氷船型で、船殻こくの構造等については、日本海事協会の構造規格を準用したほか、ノルウェー船級協会の砕氷船規程を参考とした。

砕氷能力については、氷は多年氷になるほど硬くなる性質があるので一概には言えないが、厚さ約6メートルの氷を破碎し得ることを一応の目標とした。また、航空輸送能力は、昭和基地まで40マイルに接近できた場合、4日間で300トン、6日間で400トンの物資を輸送する計画であった。

船上の観測設備等については、気象、電離層、宇宙線、夜光、極光、海洋、生物、地磁気、地震、重力等の観測に応ずるための観測室及び付属機器室が設けられることになった。

39年度予算で砕氷艦の建造が認められ、39年8月28日に日本鋼管鶴見造船所で起工された。同艦は、39年12月18日自衛隊法の一部が改正され、南極地域観測に対する協力条項が追加されるまでは、一般の商船と同様に船舶法、船舶安全法の適用を受けて建造され、その後は自衛艦の扱いとなった。

建造に当たって防衛庁では、艦種を「砕氷艦」と区分したが、文部省及び南極地域観測統合推進本部では、公文書等に「観測船」を用いており、40

HP『海軍砲術学校』公開資料

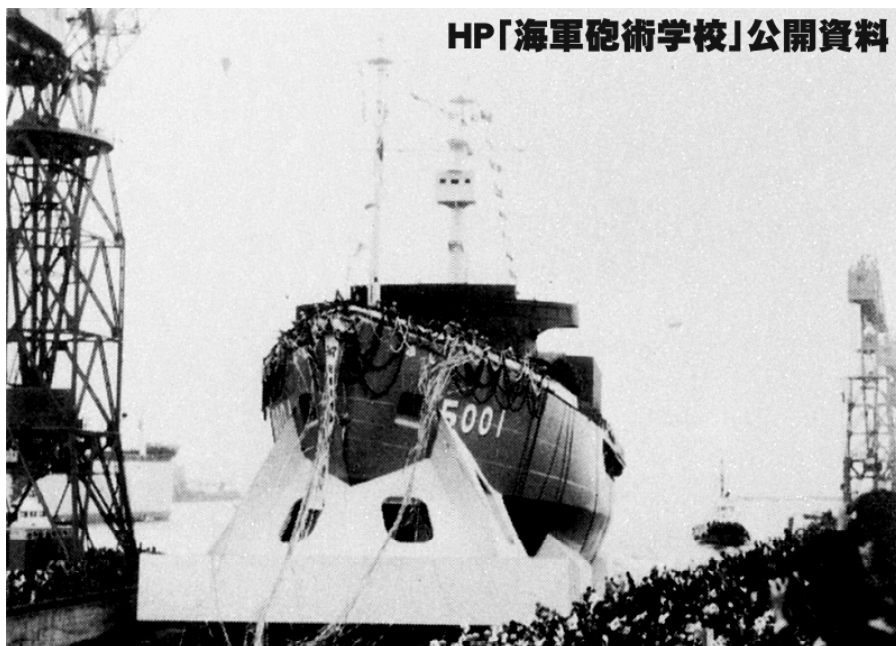
年2月1日に文部省から防衛庁へ艦の建造予算及び航空機の購入予算の移替えが行われるまでは、内部部局も公文書に「南極観測船」を用いた。現在でも時と場合によっていろいろな表現が使われており、複雑な誕生の経緯を物語っている。

艦名の決定には種々論議があり、結局、公募によって決定することになった。40年1月9日から2月10日までに応募総数は44万通に達した。その主なものは、昭和、富士、極光、白瀬、オーロラ、南極等であったが、世界的に知名度の高い「ふじ」が、国際的事業に従事する艦にふさわしいものとして選定され、同年3月1日、正式に決定された。

なお、船体の塗色については、観測隊側から黒又はオレンジ色の提案があった。自衛艦の塗色はグレーと決まっていたが、防衛庁としては規定にこだわらず、任務に支障のない限りこれに応ずることとし、白い氷海に見えやすい色として、40年2月10日オレンジ色に決定された。

40年3月18日、皇太子殿下、同妃殿下の御臨席を得て盛大な進水式が行われた。まず、防衛庁長官により砕氷艦「ふじ」と命名され、続いて皇太子妃殿下の支綱切断によって進水した。

「ふじ」は水線下がほぼ半円の形状のため、進水時の重量では喫水が浅く復元性が不足するので、特設の浮体が船体に取り付けられた。その後、同艦は40年7月15日に竣工し、同日付で横須賀地方隊に編入された。



浮体を取り付けて進水する砕氷艦『ふじ』

とう載機の選定

とう載ヘリコプターの機種選定については、「ふじ」の建造計画と並行して進められていた。極地における「ふじ」の輸送体系の一環としての輸送能力のほか、極寒冷地における運用、整備、補給等を考慮して、まず、S-61A及びV-107を候補機として選定し、細部検討の結果、当時国内で生産中であったHSS-2対潜ヘリコプターとほぼ同型のS-61Aに決定した。

第3次南極地域観測以降、「宗谷」は輸送用としてS-58型2機、氷状調査用としてBell-47型2機をとう載していたが、「ふじ」の場合、物資の計画輸送量が当時の2ないし3倍に達していたため、S-61A 3機のとう載を計画し予算を要求したが、大蔵省査定で2機となり、その代わりとして、Bell-47G型1機が氷状偵察用にとう載されることになった。

S-61Aの生産仕様については、HSS-2と極力類似性を持たせることとし、対潜装備を除き、キャビンの延長、床板の補強、貨物の固縛装置その他物資輸送用の艀装を施すなどの変更を加え、新三菱重工業小牧工場におけるHSS-2の生産ラインの中に組み入れられた。1号機は40年6月25日、2号機は同年7月28日にそれぞれ完成した。なお、Bell-47Gは川崎航空機工業岐阜工場で、同年7月30日に完成した。

2 昭和基地再開第7次観測隊の支援

要員の事前訓練

海上幕僚監部では、38年8月20日に閣議で南極地域観測の再開と防衛庁の輸送担当が正式に決定されると、砕氷艦の設計と並行して、要員の人選とその準備訓練を開始した。

まず、当時設計が進行中の砕氷艦の艦長予定者本多敏治1佐、同飛行長予定者赤塚一男2佐及び松本満次 元「宗谷」船長が、38年10月28日から12月21日にわたり、米海軍の氷海行動を実地に研修した。

すなわち、ニュージーランドのリトルトン港で米海軍砕氷艦「バートンアイランド」に乗艦し、米海軍のディープフリーズオペレーション（冷凍

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

作戦) を体験しながら南極における米国最大の基地であるマクマード基地を訪れ、米海軍の南極支援行動の実情と砕氷艦の運用のほか、極地における航空機の運用を実地に研修した。更に、米海軍の好意でスコット基地(南極点)に行き、越冬観測及びその支援体制も見学することができて、研修員にとっては極めて貴重な体験となった。また、翌39年2月には、本多1佐が巡視船「宗谷」に便乗し、オホーツク海の氷海航海を体験した。

とう載機のとう乗員及び整備員については、39年末から海上自衛隊館山航空基地で、物資輸送用のS-61Aとほぼ同型のHSS-2を使用して基礎訓練を行った。「ふじ」進水の1か月前に当たる40年2月上旬、約10日間にわたって北海道濤沸湖で寒冷地飛行訓練を行い、極寒の地における飛行作業の慣熟と、ヘリコプター運用上の資料の収集、整備上の問題点摘出などに当たった。また、同年5月上旬揚陸艦「しれとこ」の協力の下に、氷状偵察用Bell-47の発着艦訓練を行った。

「ふじ」の就役

40年7月15日「ふじ」の竣工を待って乗員は本格的な訓練に入った。新造の自衛艦が一般的に実施している慣熟訓練及び就役訓練のほか、物資輸送に関する訓練なども実施した。自衛艦の乗員は概して貨物の取扱いに不慣れであったので、日本通運関係者からフォークリフトの使用法について講習を受けるなどして、物資の移載、固縛、揚陸等の訓練を実施した。また、とう載機の「ふじ」発着艦訓練及び基地訓練も実施した。更に、観測隊の事前訓練には乗員の一部を参加させ、作業内容の研修とともに相互理解を深めることに努めた。そのほか長期行動能力を練成するための移動訓練の際は、各地で「ふじ」を一般公開するなど、国民の理解を得ることに留意した。

就役してから2か月余りの各種の訓練によって、乗員は「ふじ」の各部に習熟し、あとは南極に向かって出港を待つばかりとなった。

40年10月、長途の航海に備え、「ふじ」は中間修理を行って艦内各部を整備し万全を期した。その確認運転が終わった後は母港の横須賀で、燃料、糧食等長期の行動に必要な物資をとう載したほか、予防接種検疫などの出国手続き等、限られた期間内に慌ただしく行動準備を整え、11月10日、輸

HP 『海軍砲術学校』公開資料

送物資等のとう載のため東京の晴海に回航した。

晴海ふ頭では、艦側の残りの物資及び観測隊の物資器材をとう載した。膨大な物資を限られた船倉の中に、しかも、極地における輸送順序などを考慮しながらとう載することは、精細な技術を要する作業であったが、日本通運の努力により、18日中にとう載を終了し、19日の固縛をもって出港準備が完了した。なお、18日には首相官邸において、佐藤栄作首相主催の壮行会が行われた。

初の南極行動

11月20日、砕氷艦「ふじ」が南極への壮途に就く日を迎えた。前夜からの雨もあがり薄日のさす穏やかな日和となった。

本多艦長以下幹部34名、曹士148名計182名の「ふじ」乗員と、村山雅美隊長以下越冬隊員18名、夏隊員22名計40名の観測隊員が整列し、ふ頭一帯にあふれるばかりの見送りの人々の見守る中で、午後1時から盛大に出港式が行われ、中村梅吉南極地域観測統合推進本部長（文部大臣）、松野頼三防衛庁長官、和達清夫日本学術会議会長代理ほかのあいさつがあった。

午後2時、別れのテープが乱れ飛ぶ中を、「ふじ」は静かに岸壁を離れ、一路南極へと航進を開始した。同艦には観測隊員のほか、技術研究本部から2名、報道関係から5名の便乗者があったが、更に、予定外の便乗者1名が出港直後に発見された。それは南極にあこがれた青年で、前夜来船倉に潜み密航を凶ったものであるが、東京港の燈船付近で水上警察署の警備艇に引き渡された。

南極までの長い航海中、狭い艦内で自衛隊員と観測隊員が共同生活をすることについては、かねて各方面から懸念されていたがそれぞれの立場を尊重し、諸作業等を通じて相互の信頼関係を確立することとした。観測隊員の日常勤務は、報道関係者も含めて観測隊長が統制したが、船上観測施設を使用する際の事故防止や艦内作業との関連については、艦側も説明や事前打合せを実施したほか、定期的に観測隊と会合を行って意志疎通を凶ったため、諸作業は順調に進ちよくし、良好な協調関係が生まれた。

往路の長い航海期間を利用し、南極に経験のある観測隊員によって、乗員に対する極地事情教育が行われた。極地における支援作業については実

HP 『海軍砲術学校』公開資料

際に訓練が実施され、有益な予備知識を得ることができた。

こうした極地にかける作業の事前訓練のほか、地磁気観測、海底物理観測、海洋観測等の諸作業の支援を実施しながらフリマントル港を経て、12月17日南極圏に入り、同月20日氷海に達した。11月からの好天と、強烈なブリザード（猛吹雪を伴った暴風）がなかったことなどにより、定着氷は早く割れて、流氷域は広範にわたり、各所に疎群氷域が散在していた。

「ふじ」にとっては初航海であるので、大事をとって主機の使用を力量の半分に制限し、その範囲内で砕氷行動を実施した。そのため氷状の偵察を綿密にし、チャージング（前後進の繰り返しによる砕氷）氷域を避けることを原則とした。

ソ連基地北方の最大密群氷域を突破し、オラフ海岸に接近した。この海域には大型氷山が集結しており、その西方に長い疎群氷の水路が連なっていた。その先に定着氷があったが、最近になって発生したとみられる約30マイルに及ぶ長い切れ目があり、これが昭和基地に近づく絶好の水路となった。かくして昭和40年の年の瀬も押し迫った12月30日、基地から31年度38マイルの定着氷に接岸することができた。

ここを第1次空輸拠点として氷上にヘリポートを設定したが、当日は霧が発生したため、翌31日、昭和基地向けの1番機及び2番機により、基地の状況を視察した。明けて正月3日、好天に恵まれて昼夜兼行の空輸を開始した。初日の輸送量は20便、約37トンに達し、好調な滑り出しであった。

太陽の沈むことのない南極大陸の夏は、徹宵^{しょう}の作業に打って付けであったが、乗員は不休の激務に耐え、1週間足らずの間に半量以上の物資のほか、基地再開のための多数の作業員を空輸した。その後ブリザードの来襲により接岸点を移動し、氷上ヘリポートが使用できなくなったので、艦上から空輸を継続した。

一般物資の輸送については目安が立ったが、重量9トンに近い雪上車を運ぶには、既に氷上にクラックなどが発生し、氷状が悪化していたので、オラフ海岸を東西くまなく偵察したが、氷上輸送可能な地点は見当たらなかった。

やむなく適当なところにひとまず雪上車を揚陸し、冬期になり氷状が安定してから越冬隊員により回収することを考えた。ところが1月下旬になって、連日の好天によって氷状が変化し、オングル島から北方に連なる氷

HP『海軍砲術学校』公開資料

山群の西側に、黒ずんだ水路が各所に発生した。

早速この水路を利用進入したところ、連続砕氷で1月27日にオングル島東岸200メートルの氷縁に到達、昭和基地接岸の夢がついに実現し、同日をもって輸送物資の搬入を完了することができた。



「ふじ」の支援により再開された昭和基地

「ふじ」が空輸を開始してから、約1か月後に昭和基地に接岸することができたが、その間に、物資の空輸のほか、1日当たり5ないし30名の乗員を、2ないし4日交代で昭和基地に派遣し、空輸物資の受け入れと基地内の運搬、基地の建設、修理、整備、清掃、機械類の整備、通信支援、ほう炊等の諸作業を昼夜兼行で実施し、昭和基地再開を支援した。

41年2月1日、正式に第7次越冬隊が成立し、昭和基地が再開されたが、それまでに「ふじ」は、222回にわたり、人員延べ311名、物資約400トン空輸した。

昭和基地では、生物、医学、測地、地質、海洋、雪氷等の野外観測にも

HP 『海軍砲術学校』公開資料

協力し、人員器材をヘリコプターや短艇などにより、昭和基地周辺の島や大陸露岸に輸送したが、天候急変などにより、撤収には困難が多かった。

「ふじ」は支援任務を終了し、2月1日、越冬隊員に別れを告げて昭和基地を後にした。そして、昭和基地再開のあいさつ等のため、同月3日ソ連のマラジョージナヤ基地を訪問し、折から同基地に接岸中の砕氷船「オビ」と交歓行事を行った。また、同月10日にはベルギーのロワボードワン基地を訪問し、同国の観測隊とも交歓し、それぞれ特色のある観測施設を見学することができた。

2月13日南極を後にし氷縁を離脱した。帰路2月24日ケープタウンに寄港した際、「ふじ」艦長は総領事とともに海軍基地司令官を訪問したが、南アフリカ共和国海軍では、「ふじ」寄港に際して要望があった場合のため、補給その他の便宜供与を行う態勢をとっていたことがわかり、海軍共通の友情に感謝した。また、同港におけるレセプションには、数人の大臣をはじめ高官多数の来艦があったほか、南アフリカ共和国側の招待もあり、国際親善の一端を果たすことができた。

その後コロンボを経て、4月8日東京港に帰着した。行動日数延べ140日、総航程約2万2,500マイル、うち南極圏行動は64日、その間、「ふじ」は砕氷性能、復元性能、動揺修正機能、荷役装置等の諸性能をほぼ計画のおおりに発揮し、観測用器材・物資約435トン全部を昭和基地に完全に送り届け、無事故にその任務を完了した。

第9節 システム化の始まった需給統制業務 ／需給統制隊の近代化

1 効率的な需給統制を目指して

在庫管制の機械化処理始まる

昭和33年3月、海上自衛隊に初めてパンチカード方式の統計会計機 (PCS) が導入された。このシステムの導入は、従来の台帳記入方式の在庫管制事

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

務を機械処理に切り替えた点において画期的であった。

これは、海上自衛隊の需給統制業務を機械化するための一環として、米国レミントンランド社製の1セットが初めて需給統制隊に導入されたものであったが、このPCSは諸テストを経た後、同年6月から運用を開始した。その後、36年4月には航空自衛隊第1補給処第2補給部（のち海上自衛隊木更津航空補給所）にIBM社製のものが導入された。

PCSは、大別して総合在庫報告（CSSR）の作成と調達所要量の算出、消費統計及びカタログ等図書作成の機能を有していたが、海上自衛隊において運用を開始した当時のPCSは、艦船のパーツブックやストックナンバーの作成等基礎的なものにとどまり、その要員もキーパンチャー（せん孔員）7名、オペレーター（操作員）2名、システムエンジニア（システム設計者）3名の陣容であった。

このとき、海上自衛隊が始めたPCSによる在庫管制業務の機械化処理は、既に米国では実用化されていたが国内では未開発の分野であり、その成果については防衛庁内はもとより国内各方面から注目されていた。

その後、この方式は各補給担当部隊にも採用されることになり、34年4月から各地方総監部補給課（のち各補給所に移管）、各航空隊（のち航空基地隊）に、在庫管理用の小型会計機（SAM）が整備され始めた。これらの補給担当部隊と需給統制隊との間に、伝送速度50ボアのデータ伝送回線が構成され始めたのは35年度からであり、需給統制隊と航空自衛隊第1補給処第2補給部間に設定された回線がそれであった。

したがって、これらの機材、回線が整備されるまでのデータ処理のやり方にはかなり苦心し、PCSで作成した総合在庫状況リスト（CSSL）を四半期ごとに各補給担当部隊に郵送し、部隊側の四半期末の在庫状況を記入のうえ返送させ、次の機械処理作業の入力資料としていた。当時、この方式を四半期在庫状況通報（QSSR）方式と呼称した。

PCSが始動した翌34年には、海上幕僚監部統制品目である弾火薬庫在庫状況一覧表及び海上自衛隊ストックリストの作成、更に、35年からは有償援助（MAS）調達資料の作成にそれぞれ着手したが、全国各地に散在する各部隊からのデータは、いずれも郵送により収集する方法によったため、資料作成段階でのデータの記入漏れや誤記が跡を絶たず、統計表としての精度及び所要に対する適時性は必ずしも十分でなかった。

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

その後、業務内容の多様化及び需給統制物品取扱量の増大により、単なるPCSの増強だけでは追いつかなくなり、より迅速正確に多量のデータ処理ができる電子計算機（EDPS）の導入が考えられるようになってきた。

電子計算機の導入

33年ごろから、海上幕僚監部では中央における統計的な各種一般事務を機械化処理するため、中央統計機構に関する委員会を設置した。同委員会は、検討を重ねた結果事務機械化の一環として、国内でも普及し始めていた電子計算機を導入することを打ち出した。

その後、海上幕僚監部は35年度予算において電子計算機を導入することを要求したが、大蔵省査定の段階で、陸海空3自衛隊で共同使用する電子計算機を導入することに変更された。これは、当時、陸空各幕僚監部からも電子計算機の要求が出されていたため、共同使用する電子計算機は補給業務のみに使用することとされた。

35年2月、防衛庁装備局が主宰して、陸海空各自衛隊共用の電子計算機の導入について準備打合せ会が開かれた。そして、USSC級電子計算機を導入し、陸海空各自衛隊の補給管理業務用として共同を使用することを申し合わせた。この結果、36年4月に電子計算機USSC-90が市ヶ谷に設置され、運用を開始した。その管理運用は航空自衛隊が担当し、陸海各自衛隊はそれぞれの割当て時間の範囲内でこれを使用することとなった。これが、海上自衛隊で使用した最初の電子計算機であった。

当時の電子計算機は、データをいったん通信用テープに作成した後、伝送処理するオフライン方式であったので、その処理方式はPCSとほとんど変わらなかったが、製表能力をはじめその他の処理能力は格段に改善された。

そこで、海上自衛隊としては、PCSでの処理が限界にきていた在庫管制関係の業務を、USSC-90により処理することとし、その他の業務処理は、従来通りPCSによることとした。

36年10月から米海軍のCOSAL（艦船補給品定数表）に範をとった総合艦艇定数表を作成し、同年に就役した34年度艦から適用することとしたが、USSC-90の使用時間に制約され、なかなか進ちよくしなかった。このよう

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

に電子計算機での業務量が増加したので、海上自衛隊としては限られた使用時間を有効に活用するため、37年4月に磁気テープ装置5台を導入したほか、通信用のテープとパンチカードを相互に変換できる装置等を導入し、業務処理の効率化を図った。

また、この時期に整備されたデータ通信の体系化に伴い、従来の在庫管制処理要領を再検討し、異動のあった品目のみの在庫状況を毎日通報するデイリー・レポート方式に改めた。

更に、同年7月にはPCSによって統合類別資料、電子機器装備現況表、航空機及び電子機器等故障欠損報告の作成に着手したほか、新たに一般統計事務に属する人事統計資料の作成を始めた。これに伴い、38年12月には需給統制隊に統計管理科（のち統計科、46年7月に資料処理部となる）が設置され、海上幕僚監部の必要とする統計資料の作成が、同隊の業務に付加されることとなった。

専用需給統制システムの導入

陸海空各自衛隊共用のUSSC-90は、各自衛隊が処理する業務量の増大により、間もなくその能力は限界に達するようになった。そこで、大型電子計算機U-1107を中心とする防衛庁計算センターの設置が検討され、39年1月に発足した。これを契機に、海上自衛隊では補給及び一般統計業務用電子計算機を導入することとして、39年度予算で要求し、40年1月、初めて需給統制隊で専用できるHITAC-3010の中型電子計算機が、市ヶ谷駐とん地13号館内に設置され、運用を開始した。

これは、電子計算機の機能が多様化した業務にも対応できるようになったためでもあったが、防衛庁計算センターの発足と時期を同じくして39年1月、需給統制隊に電子計算機導入準備委員会を設置し、新システムの導入について検討を重ねた成果でもあった。

新システムが市ヶ谷に設置されたのは、当時檜町に所在していた需給統制隊が、41年度に市ヶ谷へ移転するのに先立つ処置でもあった。同隊は機械記録科員7名を市ヶ谷へ配置して運用を開始し、昭和40年度から実施する新管制要領を中心にプログラムのテストを実施した。

40年2月には新システムによる運用の見通しがついたので、従来の

HP『海軍砲術学校』公開資料

USSC-90による運用を終結し、ここに海上自衛隊専用の電子計算機による需給統制及び一般統計業務が開始された。

このように、需給統制隊を中心とするデータの一貫処理体制が整備されたことに関連して、42年2月1日、同隊に通信科が置かれた。また、データ伝送回路については、従来の50ボー回線に加えて、44年2月には1,200ボー回線が構成され、データの処理能力が飛躍的に向上した。

更に、45年10月には需給統制隊に置かれた中央制御装置（コンピュータ）に各端末局の直結が可能となり、データの即時処理ができる補給データ伝送回路網（ACTIN）が構成され、運用を開始した。

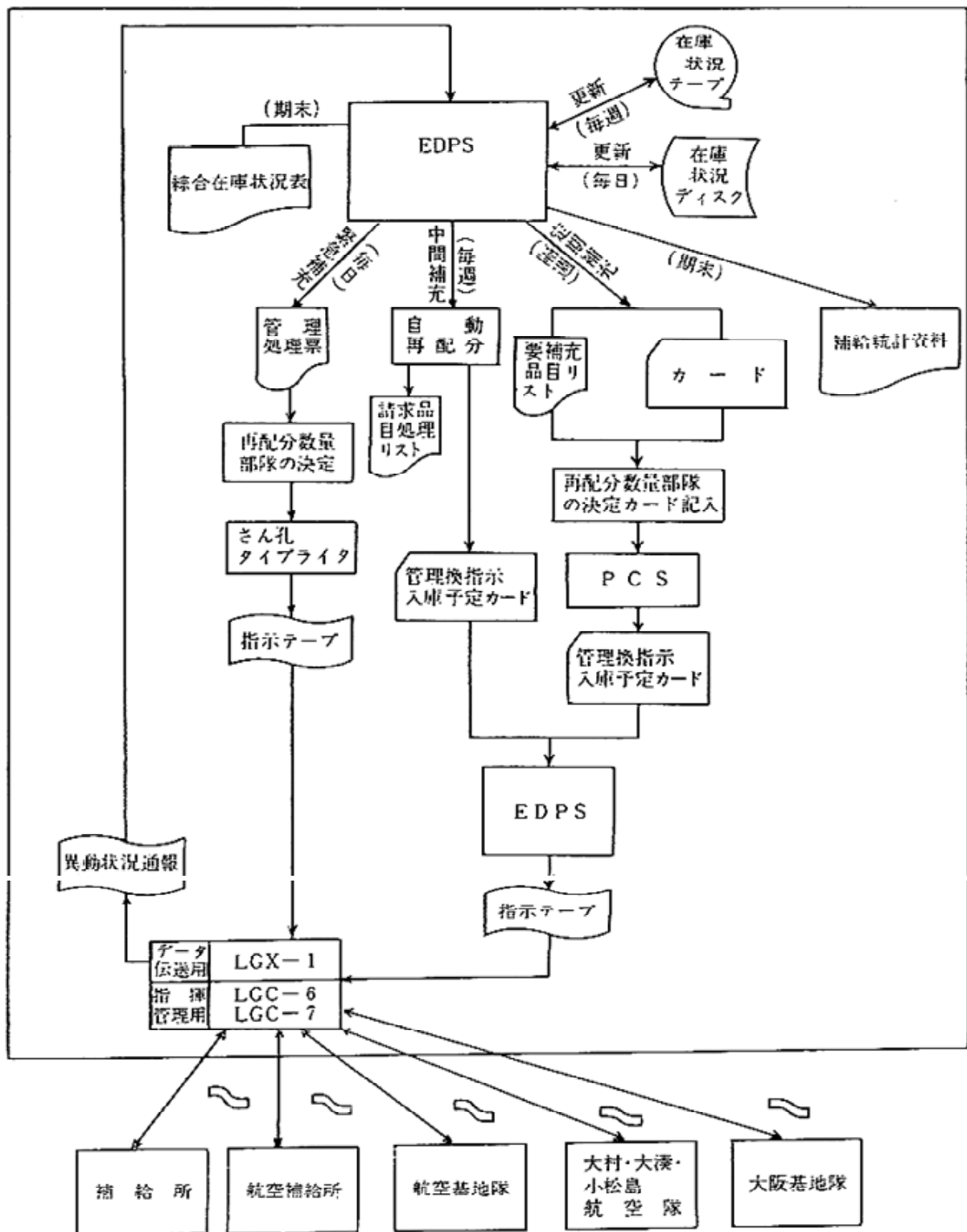


運用を開始した電子計算機

このようなシステムの端末局となる各補給担当部隊の電子計算機は、次の表のとおりであった。

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

電子計算機及びP C Sによるデータ処理の流れ



(注1) EDPS : Electronics Data Processing System
 PCS : Punched Card System
 (注2) LGC-6,7 : 印刷電信機…一般通信係に使用される。
 LGX-1 : 自動無誤字送受信装置…データ伝送系に使用される。

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

これらの電子計算機は、需給統制品目取扱量の急増に伴い処理能力に限界を生ずる度に、大容量のものに更新されていった。

需給統制隊の電子計算機を44年3月にHITAC-3010をTOSBAC-5400に換装し、処理能力の改善を図った。しかし、49年ごろになって、更に大容量の機種を必要とするようになったので、海上幕僚監部に電子計算機導入委員会を設置し、新機種の選定作業を進めた結果、50年3月にTOSBAC-5600が設置され、運用を開始した。

電子計算機の設置状況

新設年月	補給担当部隊	機材名	備考
40年3月	木更津航空補給所	HITAC-3010	OUK-90/600
41年3月	横須賀補給所	OUK-1050	OUK-9400
	呉補給所		
44年3月	佐世保補給所	FACOM-230-20	FACOM-230-28
45年3月	舞鶴補給所		FACOM-230-38S
46年3月	大湊補給所		
48年5月	鹿屋航空基地隊	FACOM-230-25	

注：備考欄は、換装後の機材名を示す。

電子計算機による需給統制業務の処理は、本来、識別諸元管理、在庫管理、技術資料管理の3機能を統合一貫処理できることが必要であり、需給統制隊におけるシステム（AICIPS）はそれらをすべて処理できるものでなければならなかった。このTOSBAC-5600の導入により、従来行われていなかった最後の技術管理システムの運用が可能となった。

2 需給統制中枢、市ヶ谷地区に集中移転

補給管理の合理化

在庫統制が必要なことは、陸海空各自衛隊とも同じであった。

海上自衛隊では32年5月10日、需給統制隊を発足させたが、陸上自衛隊

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

では30年10月8日、在庫統制隊を発足させ、35年8月12日、資材統制隊に改めた。一方、航空自衛隊は31年10月15日、臨時資材統制隊を発足させた後、32年9月2日、資材統制隊に、更に36年7月15日、補給統制処に格上げし、それぞれ在庫統制業務を行っている。

これらの在庫統制機関が活動を始めるとともに、各自衛隊間の物品の相互交換、過剰品の再配分等の面から、防衛庁としての補給管理の合理化が考えられるようになった。そのため、33年11月に防衛庁装備局に補給管制研究会が置かれ基礎研究を行った後、打開策の一つとして防衛庁類別体系の一元化を進める必要性を打ち出し、34年7月の庁議で承認された。

類別業務については、海上自衛隊では需給統制隊が発足していち早く米海軍のカタログ制度を参考に業務を進め、33年4月から海上自衛隊物品番号(MSN)の付与を始め、37年には既に10万品目以上の類別を終えていた。統合類別業務は、37年8月24日、装備品等の類別に関する訓令が出された後、翌9月から防衛庁物品番号(DSN)の付与作業が始められた。

市ヶ谷地区移転の経緯

このように、防衛庁として補給管理の合理化の動きがあったほか、各自衛隊の需給統制機関の拡充増強に伴い、それぞれの施設の不足を来すようになり、檜町地区にあったこれらの施設を他の適当な地区に移転させる必要に迫られるようになった。当初は、これらに施設を集中管理することで、東京の三宿地区を候補地に防衛庁計算センターの構想が立てられ、37年9月に施設取得の要求が行われた。その後、更に検討が行われ、38年8月の庁議において、市ヶ谷地区を防衛庁の補給計算センターとする基本方針並びに整備の内容が決定された。

ここに、各自衛隊の需給統制機関が市ヶ谷地区へ集中移転する方針が示され、40年1月から内部部局を中心として、市ヶ谷地区における補給計算センター設置計画の検討が行われた。各幕僚監部は施設使用について要求を出し、所要の調整を経て、施設の具体的な使用区分が決定し、需給統制隊は同地区13号館を割り当てられた。

需給統制隊の市ヶ谷地区への移転は、需給統制隊専用の電子計算機HITAC-3010の設置に伴う40年1月の先遣隊派遣を皮切りとして、41年6月、

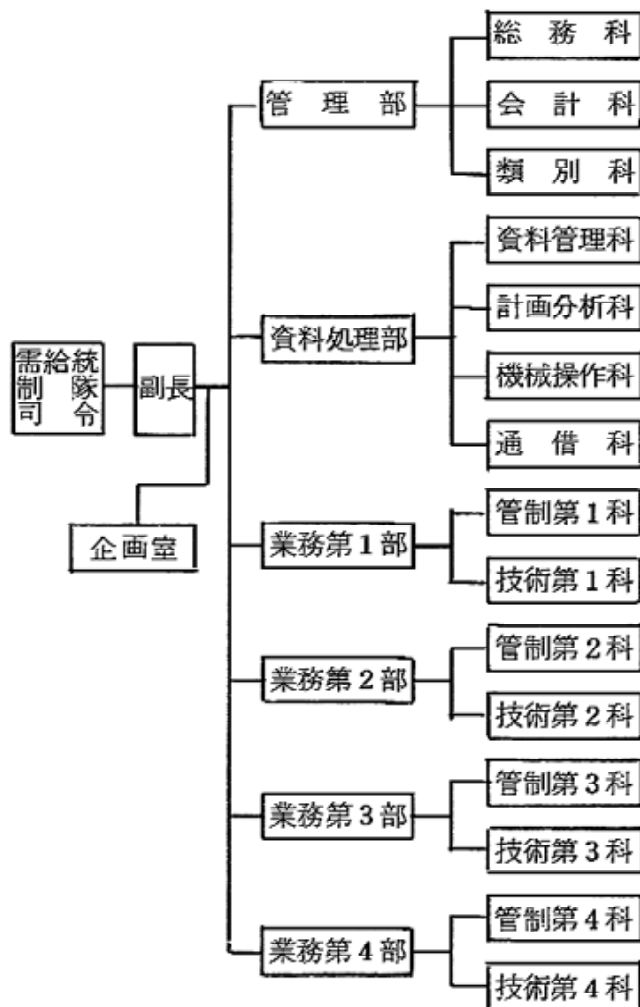
HP 『海軍砲術学校』 公開資料

機械記録科及び統計管理科が第1次移転を行った。この時期にPCS関連装置も移転したが、更に、従来、東京通信隊に運用を委託していた自動無誤字送受信装置の返還を受け、需給統制隊自体によるデータ一貫処理体制を確立した。ついで、第2次移転は42年1月末に3日間をかけて行い、市ヶ谷地区での本格的業務を開始した。

なお、陸上自衛隊は41年2月に、航空自衛隊は42年10月にそれぞれの部隊を市ヶ谷に移転し、補給計算センターの態勢が概成された。

専用電子計算機を導入した需給統制隊は、42年2月1日、業務部を4部に改編し1室5部14科の編成となったが、46年7月1日、電子計算機の管理運用を効率的に進めるため、管理部から資料処理部門を分離し、新たに資料処理部を置いた。この結果、1室6部15科となり、その編成は次のとおりとなった。

需給統制隊の編成（昭和42年2月）



32年5月10日、東京目黒の一角にわずか2科21名の陣容で業務を開始した需給統制隊は、創設20年余を経過し53年3月31日現在、定員490名を擁する部隊に発展し、年間約150億円の調達を手掛けるとともに約34万品目（艦船部品72,546、航空部品115,959、電子・武器部品148,603、一般用品等3,955）に及ぶ物品を管理運営し、海上自衛隊の補給の流れを統制している。

第10節 多用途護衛艦の登場／2次防艦の建造

1 2次防艦の基本計画

2次防艦建造の基本構想

既述のとおり、2次防計画が本格的に検討され始めたのは、昭和33年4月ごろからのことであった。当時の海上自衛隊の保有艦艇は、米国から貸供与されたものと旧海軍から引き継いだものが約70パーセントを占めていたが、これらの艦艇は老朽化が進み、そのほとんどが42年度末までには除籍される見込みであった。また、原子力潜水艦の出現等、対象目標の飛躍的な高性能化に伴い、当時の装備のほとんど全部を占めていた第2次世界大戦型の兵装では、それらの脅威に対処できないすう勢となっていた。

このような情勢から、1次防の見直しにおいては、対潜、対空及び対水上各種装備の近代化が急務とされた。また、整備する機能としては、従来の船団護衛を主とするものから、積極的に対潜掃討を実施し得るほか、情勢に応じ友軍航空部隊の支援の下に、侵攻勢力に対してもこれを攻撃し得ることが必要であると考えられていた。

このような考えの下に、2次防艦の建造は各種艦艇の全般的な性能向上を図るほか、対潜掃討部隊の中核となるヘリコプターとう載母艦（CVH）及び多用途護衛艦の建造を骨子として計画することとなった。しかし、36年1月から始められた2次防計画の見直し作業の段階で、CVHの建造は見送

HP『海軍砲術学校』公開資料

られ、対潜掃討部隊の整備は実現しなかった。

もう一つの柱であった多用途護衛艦の建造だけは残されたが、結局、艦艇の建造計画は、自衛艦39隻約4万7,360トンとなった。(本章第2節参照)

これらの艦艇の計画に当たっては、装備の近代化、多用途性の確保及び荒天時の機動性の維持並びに長期作戦能力の向上等に重点が置かれた。特に護衛艦の装備の近代化については、高性能化した潜水艦と航空機に対処し得る武器体系を整備し、在来型護衛艦と組み合わせることによって、船団護衛、対潜掃討及び哨戒等の能力を一段と飛躍させることを目標とした。

2次防艦の代表艦となった「たかつき」型、「くも」型護衛艦の基本設計の特徴は、新型武器装備のため、在来艦に比べ艦型が大きくなり、バウソーナーの採用に伴い艦首が突き出た乾舷の高い^{しや}遮浪甲板型となったことであった。また、「たかつき」型では煙突とマストを一体化したマック(MACK)方式が初めて採用された。更に「たかつき」型、「くも」型共に艦橋構造に一段の改良が加えられた。



「たかつき」型2番艦「きくづき」の進水式

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

2次防期の艦船建造予算

2次防期間には、自衛艦30隻約3万7,200トンの建造が認められ、次の表のとおり予算が成立した。

2次防期の艦艇建造予算

種別	37年度		38年度		39年度		40年度		41年度		計	
	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数
甲型警備艦 (3,000トン)	—	—	1	3,000	1	3,000	1	3,000	1	3,000	4	12,000
同 (2,000トン)	1	2,000	1	2,000	1	2,000	1	2,000	1	2,000	5	10,000
潜水艦 (1,600トン)	—	—	1	1,600	1	1,600	1	1,600	1	1,600	4	6,400
駆潜艇 (480トン)	1	480	1	480	1	480	—	—	—	—	3	1,440
中型掃海艇 (340トン)	2	680	2	680	2	680	3	1,020	2	680	11	3,740
練習艦 (3,500トン)	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3,500	1	3,500
高速救命艇 (45トン)	1	45	—	—	—	—	1	45	—	—	2	90
合計	5	3,205	6	7,760	6	7,760	7	7,665	6	10,780	30	37,170
艦船建造予算 (千円)	4,970,794		13,858,812		15,446,631		16,494,118		20,252,206		71,022,561	

なお、当初計画にはなかったが、練習艦の必要性が認められて3,500トン級練習艦「かとり」が建造されることとなった。(第6章第10節参照)。このほか、39年度に文部省の予算で南極観測船「宗谷」の代船が建造されることとなり、にわかにその建造と運営を防衛庁が担当することになって、2次防の計画外で砕氷艦「ふじ」が建造される運びとなった。(本章第8節参照)

この結果、期末の41年度における艦艇保有量は221隻約14万210トンとなった。この間の除籍艦艇数は28隻約2万5,660トンであった。

装備の近代化始まる

艦艇のとう載武器は、1次防までは主としてMAPによる無償供与で、その大部分は第2次世界大戦型のものであった。しかし、38年度、39年度には供与の一部がMAS（相互安全保障法に基づく軍需品の有償譲渡；これは後にFMS“有償軍事調達”と改称される）に切り替えられ、40年度以降はMAPによる無償供与はなくなった。

2次防期に入り、装備の近代化構想の一環として、アスロック（ASROC；対潜ロケット）、ダッシュ（DASH；対潜無人ヘリコプター）、5インチ速射砲及び新型ソーナー等、米海軍の最新の制式武器が供与又は購入されるようになった。更に、米海軍の絶大な支援と好意とによって特許権使用料（ロイヤリティ）を支払うことなく、一部の装備品の国産化も推進できるようになり、艦艇の性能は著しく向上することとなった。

2次防期間に導入された装備品のうち、主なものの概要は次のとおりである。

アスロック；アスロックは、米海軍が開発した対潜ホーミング魚雷を弾頭にした対潜ロケットで、ソーナーと連係して、遠距離から目標を攻撃できるように設計されている。アスロック・ランチャーの入手は、初めMAP供与、次いでFMS購入に移行した後、国内生産できるようになった。

アスロックは、「みねぐも」型を除く2次防艦以降の護衛艦に装備された。国産され始めたアスロック・ランチャーは、41年度艦「ながつき」以降の護衛艦に装備されるようになった。

ダッシュ；ダッシュは、アスロックがロケットを使用するのに対し、対潜ホーミング魚雷を無人ヘリコプターにとう載して目標付近に誘導し、投下、攻撃する対潜武器である。安定した無人ヘリコプターの飛行は、空気力学的にも困難とされており、当時、その実用化は技術の最高水準をいくものであった。

ダッシュ機体は、41年2月、MAP供与のC型2機が導入されたのを皮切りに、46年10月までに25機が導入された。その内訳は、初期の3機がMAP供与、引き続きD型1機をFMSで購入した後、一般輸入に切り替えられた。（詳

HP 『海軍砲術学校』公開資料

細については、第6章第5節参照)

これらのダッシュは、「たかつき」型4隻と「みねぐも」型3隻の護衛艦に装備された。

ボフォース；ボフォース・ロケット・ランチャーは、スウェーデンのボフォース社が発表した375ミリの対潜ロケットである。

同ロケット・ランチャーは、36年度艦「きたかみ」「おおい」、37年度艦「やまぐも」の3艦分を輸入した後、国内生産に切り替えられ、38年度艦以降の「たかつき」型、「やまぐも」型護衛艦に装備された。

新型ソーナー；遠距離捜索用新型ソーナーの導入については、我が国でも34年ごろから研究開発を進め、36年には護衛艦「わかば」にその試作装置を装備して試験を実施していた。2次防艦にはアスロック及びダッシュの装備が計画されることとなったが、国内開発のソーナーが間に合わないことから、MAP供与の新型ソーナーを装備することに決定された。同ソーナーは、遠距離捜索用の大出力ソーナーで、その整備の容易さ、送振及び表示方式の合理化等、最新の技術が採用されていた。その送受波器は大型であったため、このソーナーを装備する艦は、バウドーム方式を採用することとなった。

なお、国産の新型ソーナーは、41年に制式化され、40年度計画の「もちづき」「みねぐも」以降の護衛艦に装備されるようになった。

5インチ速射砲；2次防期にDDA用砲煩^{こう}武器として5インチ級速射砲の装備が計画されることになり、その導入に当たっては米海軍制式の5インチ54口径速射砲とボフォース社の12センチ50口径速射砲が比較検討された。その結果、装備実績及び連続給弾装置の機能、弾薬補給の融通性に優れた米海軍制式の砲が採用されることとなった。38年度艦「たかつき」用はMAP供与、39年度艦「きくづき」用はFMS購入、40年度艦「もちづき」以降用には国内生産されたものが装備された。

国産射撃指揮装置；米国から供与されたPFの射撃指揮装置は旧式であって、国産艦に装備するには能力が不足していたので、32年にスイスのコン

HP 『海軍砲術学校』公開資料

トラバス社から全自動レーダー追尾方式の射撃指揮装置を輸入し、翌33年に「はるかぜ」に装備して実用試験を始めたが、これを契機に射撃指揮装置の国内開発の気運が高まってきた。

国内では、34年に三菱電機がコントラバス社と技術提携を行ったうえ、開発に着手した。その試作品が40年に「はるさめ」に装備され、実用試験ののち制式化された。しかし、試作期間が長過ぎて、進歩しつつあった電子技術が反映されていなかったため、再設計のうえ性能の向上を図ったものを実艦に装備することとし、42年に改良型が制式化された。

この改良型を国産射撃指揮装置1型といい、1型Aは5インチ砲用、同1型Bは3インチ砲用として生産され、それらの初号機は41年度艦の「ながつき」と「なつぐも」にそれぞれ装備された。

2 多用途護衛艦「たかつき」型の建造

「たかつき」型護衛艦の基本設計

2次防期に4隻の建造が計画された「たかつき」型護衛艦は、船団護衛、対潜掃討及び哨戒を主任務とし、新型武器の採用により、対潜、対空及び対水上能力が強化されたほか、司令部設備を備えた当時としては本格的な多用途護衛艦である。

新型武器を装備する「たかつき」型の設計では、装備武器の十分な機能発揮の問題（例えば、良好な射界の確保）のほか、装備品の支持構造、水中抵抗、衝撃、振動及び騒音並びに煙害等、従来の艦艇設計では見られなかった新しい問題に次々と直面した。更に、洋上における艦の運動性能の向上、長期行動に備えるための居住性の改善等、設計上種々の考慮が払われた。

艦型は、2層の全通甲板を持つ平甲板型で、上部に大型のミサイル・ランチャーや多くの電子武器等をとう載したほか、上部構造物も大きくなったため、重心の上昇と風圧モーメントの増大を来した。そのため、重心位置を高くしたまま船幅を広げてGM（横メタセンターの高さ）を確保するように設計された。この結果、復原性が向上したほか、高い乾舷となったこ

HP 『海軍砲術学校』公開資料

とから、ゆったりとした艦内スペース、良好な^{りょう}凌波性能が得られることとなった。

武器の配列は、ダッシュの発着場所を後甲板とし、その格納庫も後甲板に置かれた。2基の5インチ砲は前後部に分かれ、艦尾の1基は格納庫の前部に置かれた。アスロックは、より広い有効射界を得るため、艦橋の前に配置されることとなった。このため、艦橋の前にはボフォース・ロケット・ランチャー、5インチ砲、アスロック・ランチャーの主要武器が集中することとなり、艦橋はやや後方に寄り、第1ボイラの煙路が艦橋内部を上がる、いわゆるマック方式の構造となった。

マックとは、MastプラスStackのことで、煙突の上にマストを立てて一体化したものであった。これは、電子機器の発達に伴いアンテナ類が大型化し、マストの強化が必要となったことと、煙害防止のためには煙突を高くした方がよいことから、この方式が採用されたものであった。このマック方式は、「たかつき」型護衛艦から初めて採用されることになったが、マスト等の配置が容易になったうえ、振動の懸念は減り、更に煙害も少なくなるという一石二鳥の効果があつた。

また、「たかつき」型では洋上補給についても考慮が払われ、弾薬、燃料（ヘリコプター用燃料を含む）等の補給作業が迅速に行えるように設計され、受領品の格納用として、艦内にコンベレーターが装備された。

「たかつき」型護衛艦は、37年度から建造することで予算要求されたが、同年度は調査設計費しか認められなかった。そこで、同予算で設計を進めながら、ダッシュ装備等の資料の入手及び技術調査のため、37年4月、海上幕僚監部艦船課長 伊東勇雄 1佐を団長とする調査団が米国へ派遣されたのを含め、前後3回にわたり調査団が派遣された。

このような慎重な準備のもと、37年11月に要求性能の長官決裁が得られ、39年11月、基本設計が承認された。

「たかつき」型護衛艦の就役

多用途性に重点を置いた「たかつき」型護衛艦は、1号艦「たかつき」が、39年9月上旬、石川島播磨重工業との間で契約が成立し、同年10月上旬に起工されたのを皮切りに、2次防期間中に4隻が建造された。その状

HP『海軍砲術学校』公開資料

況は、次の表のとおりであった。

「たかつき」型の建造状況

艦名	計画年度	建造所	契約	起工	進水	竣工
たかつき	38年度	石川島播磨	39. 9. 8	39.10. 8	41. 1. 7	42. 3.15
きくづき	39年度	三菱長崎	40.1.15	41. 3.15	42. 3.25	43. 3.27
もちづき	40年度	石川島播磨	41. 3. 7	41.11.22	43. 3.15	44. 3.25
ながつき	41年度	三菱長崎	41. 9.27	43. 3. 2	44. 3.19	45. 2.12

「たかつき」型護衛艦の^ぎ艦装上、特に留意したこととしては、積極的な防音対策、復原性保持のための全タンクに対する海水補てん能力の付与、後部5インチ砲の爆風対策としての格納庫天井の特殊構造の採用などがあつた。

「たかつき」型護衛艦の就役に伴い、同型艦2隻をもって1個護衛隊が編成され、他の2隻はそれぞれ護衛隊群の旗艦として就役し、多用途性を十分に発揮しながら活躍している。



HP『海軍砲術学校』公開資料

「たかつき」の自衛艦授与式

3 初の大型ディーゼル護衛艦「くも」型の建造

「くも」型護衛艦の基本設計

「くも」型は、2次防期に5隻の建造が計画されたが、更にその後も計画され、52年度末までに9隻が就役した。「くも」型は、「たかつき」型と同様に船団護衛、対潜掃討及び哨戒を主任務とするが、「たかつき」型が各種機能を備えた多用途艦であるのに対し、「くも」型は対潜主用護衛艦として設計された。主として装備武器の相違により、「やまぐも」型（アスロック装備艦）と「みねぐも」型（ダッシュ装備艦）に分かれ、一般要目等に若干の違いがある。

「くも」型護衛艦は、比較的乾舷が高く、艦型は機械室の上に更にもう1層の甲板を持った平甲板型で、十分な航洋性、^{たん}堪航性を備えている。設計に当たっては、戦闘区画、居住区画及び艦内通路等のスペースをとることに重点が置かれた。

「くも」型は、初めての大型ディーゼル護衛艦として設計されたが、ディーゼル艦としては、当時、世界一の高馬力、高速艦であった。1軸1万5,000馬力以下の艦艇は、ディーゼルを主機にするという方針により、2,000トン級の「くも」型にもディーゼルが採用されたものである。

これは、主機2基ずつを三つの機械室に収めて、減速装置を介して3基で1軸を回転させる、いわゆるマルチ・ディーゼル・タイプであった。このようにしたことにより、機械室の高さを低くすることができ、その上部区画を有効なスペースとして活用できる利点を生んだ。

装備武器は、最新の米海軍制式武器が採用され、1次防艦に比べて格段に性能の改善が図られた。これらの武器体系は、その後の3次防、4次防へと続く対潜護衛艦の武器体系の原型となった。

装備武器の配列については、「やまぐも」型ではアスロックの射界を極力広くするために同装置を艦橋より前に置くことが望ましかった。ところが、ディーゼル機関は、タービン機関に比べて騒音が大きく、艦橋内の戦闘区画を極力静粛に保つためと、煙路の都合から艦橋を相当前方へ配置す

HP 『海軍砲術学校』公開資料

る必要があった。その場合、艦橋より前ではミサイル装てん等に必要なくリヤースペースが確保できないので、アスロック・ランチャーは、艦中央部の煙突の間に装備された。ボフォース・ロケット・ランチャーと3インチ連装速射砲は、おおむね望ましい位置に装備された。

ダッシュ装備艦の「みねぐも」型では、煙突が1本にまとめられ、後甲板にダッシュを格納するデッキ・ハウスが設けられた。

艦橋戦闘区画については、艦橋、CIC、対潜指揮室及びソーナー等を有機的に結合するなど、艦長の戦闘指揮を容易にするように設計された。

また、2次防艦以降の護衛艦の鋭く切り上がった艦首形状を特徴付けるバウソーナー・ドームが、初めて「くも」型護衛艦から設けられることになった。バウドームは、波浪が高い場合水面上に出てしまうこともあるが、主機等の雑音源から離れた位置にあることの利点から採用された。その反面、投錨中に錨鎖がドームに接触する危険性もあった。バウドームの採用に先立って種々実験が行われ、艦首の形状、錨孔の位置、ドームの強度及び投錨法等が決定された。ドームの強度を上げるについて検討した結果、音波の透過損失が小さく、しかも強度の大きい特殊鋼材が使用されることとなった。

洋上補給及び洋上給油用の艀装については、短時間に弾薬、糧食及び燃料等の補給を受けることができ、長期行動が可能となるように設計された。

「くも」型護衛艦の就役

対潜主用の「くも」型護衛艦は、1号艦「やまぐも」が、39年2月下旬、三井玉野造船所との間で契約が成立し、同年3月下旬に起工されたのを皮切りに、3次防、4次防期にわたり、引き続き建造された。その状況は、次の表のとおりであった。

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

「くも」型の建造状況

区分	艦名	計画年度	建造所	契約	起工	進水	竣工	備考
2次防艦	やまぐも	37年度	三井玉野	39. 228	39. 323	40. 227	41. 129	「やまぐも」型
	まきぐも	38年度	浦賀重工	39. 331	39. 610	40. 726	41. 319	〃
	あさぐも	39年度	舞鶴重工	40. 331	40. 624	41. 125	42. 829	〃
	みねぐも	40年度	三井玉野	41. 330	42. 314	42. 216	43. 831	「みねぐも」型
	なつぐも	41年度	浦賀重工	41. 818	42. 626	43. 725	44. 425	〃
3次防艦	むらくも	42年度	舞鶴重工	43. 113	43. 1019	44. 115	45. 821	〃
	あおぐも	44年度	住友浦賀	45. 331	45. 10. 2	47. 330	47. 1125	「やまぐも」型
	あきぐも	46年度		47. 331	47. 7. 7	48. 1023	49. 724	〃
4次防艦	ゆうぐも	49年度		50. 331	51. 2. 4	52. 531	53. 324	〃

1号艦「やまぐも」の公試に際して、MK-56方位盤の重量増に起因する船体の異常振動と、高速航行中、風向により艦首部からの海水飛沫（まつ）が艦橋上部にまで達し、ときには青波が艦橋正面にぶつかるという不具合が発見された。しかし、それぞれ対策が施されるとともにその後建造されたDDK、DDAにもその対策が採り入れられ、改善された。

「くも」型の就役に伴って、第21から第23までの3個護衛隊が逐次編成された。

4 多用途潜水艦「あさしお」型の建造

2次防期の潜水艦建造構想

30年8月に米国から貸与された「くろしお」は、2次防初年度の37年当時、既に建造後20年を経過した老齢艦で、主機の出力や潜航深度の制限を考慮しなければならない状況にあった。また、31年度艦「おやしお」は、戦後の長い空白期間を置いて初めて国産された潜水艦であっただけに初期には故障が多く、要員養成にすら十分な寄与ができていなかった。また、まもなく就役しようとしていた「はやしお」型は小型のため、人員の収容力に乏しく、要員養成の面からは余り期待できなかった。これに加えて、艦艇、航空機の増勢に伴い、対潜訓練の目標艦としての出動要請が極めて

HP 『海軍砲術学校』公開資料

多くなっていた。

このような状況の中で「くろしお」の代艦として、36年度に多用途と航洋性の向上を求めた1,600トン級の「おおしお」が建造されることとなった。同艦は、「おやしお」の初期故障の状況を教訓として、技術面での新しい考え方は一切採用せず、また、折からの景気上昇にあおられて建造価格が急騰し、予算不足が見込まれたことなどから、徹底した経費の節減が図られた。

「おおしお」の基本設計では、内殻容積を減少させ、当初計画より排水量を約70トン少なくすることによって、37年12月に至りようやく三菱重工業神戸と契約が成立し、あたかも2次防計画潜水艦の1号艦のように、38年6月に起工、39年4月進水、40年3月31日に竣工した。

これにより、1次防期間中に採用された小型潜水艦の建造計画から、航洋性のある大型潜水艦の建造に移行するようになった。これは、要員養成上の要請によるものであったが、潜水艦関係者から「くろしお」の実用性を評価する声が高く、それに倣おうとしたことにもよる。更に、水上艦艇等の訓練目標としての数多くの役務を数少ない潜水艦で消化するには、迅速な水上での移動が必要となり、その点から水上速力も重視され、潜水艦本来の水中性能重視の考え方は、3次防計画で涙滴型の潜水艦が出現するまで見合わされることとなった。

2次防の当初計画では、対潜水艦戦に従事する1,100トン級のSSMと、侵攻部隊の威力圏内においても哨戒、偵察行動ができ、しかも潜水艦及び水上艦船に対する攻撃能力にも優れた1,600トン級SSLの2種類の潜水艦建造の構想があった。この2案を検討した結果、防衛構想上の融通性と、多用途性に重点を置いた1,600トン級SSLのみを建造することに決定されたのであった。

なお、SSMは、建造計画から消えたが、静粛性を重視し、水測性能の向上を図った単軸艦という構想であった。

「あさしお」型潜水艦の基本設計

1,600トン級多用途潜水艦「あさしお」型は、2次防期間中に5隻（38年度以降毎年度各1隻、ただし、41年度は2隻）の建造が計画された。し

HP 『海軍砲術学校』公開資料

かし、その後41年度も1隻の建造に終わり、結局、各年度1隻ずつの建造となった。

「あさしお」型の外形は、36年度計画艦「おおしお」とほぼ同じであるが、水上速力を重視し、耐压殻内を2層の甲板としたため、艦の長さが大となり、長さとの幅の比(L/B)は約11となった。また、従来より長くなった潜望鏡を格納するためセールの高さは高くなり、その装備位置を艦の転心付近に置き、旋回圏の縮小が図られた。

ソーナーの装備位置は、「おおしお」が船体中央下部であったのに対し、「あさしお」型では艦首下部の格納式ドーム内に収められた。これに伴い、艦首部の形状は、ソーナー、発射管、水圧筒及びこれらが貫通する集合タンクの大きさ等により制約を受け、更に、水中雑音の発生を防止するためには、この部分を無理に狭めることもできず、発射管の前扉から艦首外板を貫通するまでの距離が長くなった。

耐压船殻は、「おおしお」と同じく特殊鋼で建造されたが、排水量は同艦より約50トン増加した。

「あさしお」型の設計に当たっては、当初、スノーケル深度を大きくするため、スノーケルの給気筒及び排気筒を共に昇降方式とすることが考えられていたが、結局、排気筒は固定式となり、セールトップに気頭弁が設けられた。しかし、「あさしお」型では船体が大きくなった分だけスノーケル深度が増大し、波浪による影響が改善された。スノーケル速力は、船体抵抗やスノーケル航走時に使用するアンテナやマスト類の強度、これらの昇降機構の能力によっても制限を受けるので、それらのバランスがとれるように設計された。

「あさしお」型は、「おおしお」と同様に自動深度保持装置を備えたほか、操舵、主機の操作がリモート・コントロール方式となった。また、「はるしお」以降の艦から自動針路保持装置が装備されることとなった。



「あさしお」型潜水艦の主機とう載

「あさしお」型潜水艦の就役

多用途潜水艦「あさしお」型は、1号艦「あさしお」が、39年3月末、川崎重工業神戸との間で契約が成立し、同年10月上旬に起工されたのを皮切りに、2次防期間中に4隻が建造された。その状況は、次の表のとおりであった。

「あさしお」型の建造状況

艦名	計画年度	建造所	契約	起工	進水	竣工
あさしお	38年度	川重神戸	39. 331	3910. 5	401127	411013
はるしお	39年度	三菱神戸	40. 331	401012	42. 225	4212. 1
みちしお	40年度	川重神戸	41. 226	41. 726	4212. 5	43. 829
あらしお	41年度	三菱神戸	4111. 8	42. 7. 5	431024	44. 725

2次防計画の潜水艦建造に関連して、建艦技術の進歩が見られたが、その一つに新しいパッキンの採用があった。その1例として、油圧用アキュムレーターには、「あさしお」型から新型のラム式パッキンを採用したが、従来のもものと比べ、重量は約50パーセントも軽くなり、製作が容易なうえ作動も良好で、この新しいパッキンを採用した潜水艦のデッキには、漏水はおろか油の痕跡も見られなくなった。

第11節 対潜機近代化への胎動／新機材の 国産と開発

1 対潜哨戒機の開発検討始まる

対潜機の新旧交代

2次防当初海上自衛隊においては、P2V-7、S2F-1及びHSS-1などの対潜機による航空部隊が概成されつつあったが、それとともに、近代的対潜航空戦術、新しい米海軍方式による航空機整備法及び航空機用部品の補給を含む各種の後方支援システムなどが逐次導入されつつあった。

当時の列国海軍における潜水艦は、在来型潜水艦の占める割合が依然として高かったが、強大国においては、原子力潜水艦の占める割合がかなりの勢いで増加しつつあった。原子力潜水艦の出現により、潜水艦は潜航持続力及び水中速力の画期的増大をみ、主として水中で行動する真の潜水艦と言えるものとなった。また、原子力型、在来型ともに最大安全潜航深度、水中運動性能及び攻撃力などが著しく向上したほか、潜水艦の静粛化が進み、隠密性も格段に向上しつつあった。このような潜水艦の高性能化に対処するために、列国海軍では広大な海域の中で行動する潜水艦を搜索発見する能力向上の必要に迫られ、搜索機器とそれをとう載する航空機自体の改良及び開発が鋭意進められていた。

米国では、1950年代後半に各型対潜機の新式化を計画し、1960年代初頭から生産に入っていた。すなわち、ロッキード・エレクトラ輸送機から開

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

発したP3V-1対潜哨戒機（のちにP-3Aと改称）、S2F-1の装備を格段に改良したS2F-3艦載対潜機、新規開発のHSS-2回転翼対潜機等がそれであり、逐次機種を更新が行われていた。

米国と前後して、カナダはブリタニア輸送機からアーガス哨戒機を開発し、また、NATO諸国は共同で新規にアトランティック哨戒機の設計を始め、やや遅れて英国は独自にコメット輸送機からニムロッド哨戒機を開発するなど、西欧諸国はそれぞれの立場で、対潜航空兵力の近代化に着手していた。後にソ連もIL-18輸送機からIL-38対潜哨戒機を開発した。

このような列国の対潜機近代化のすう勢の中で、海上自衛隊の航空部隊では、各型対潜機の導入以来数年にわたる練成訓練によって練度は格段に向上していたが、とう載対潜装備機器の水中搜索能力の不足のため、潜水艦の性能向上に伴い、その対処がますます困難になるおそれがあり、対潜装備の近代化を待望する声が高くなって来ていた。

このような陸上対潜機の水中搜索能力の不足を補うため、既に1次防当時からパッシブソーナーとう載飛行艇の研究が進められていたが、陸上対潜機についても、米国において開発された新型対潜機器（ジエジベル及び情報処理装置）をとう載することにより、水中搜索能力の大幅な向上を期待できる状況にあった。しかしながら、このような装備の近代化を計画するに当たって、現有の航空機がいつまで使用できるかということが問題であった。

2次防作成当時の海上自衛隊は、保有する航空機の寿命、すなわち耐用命数を決定するための明確な根拠を持たず、したがって、近代化計画あるいは後継機対策を進める上での決め手を欠いていた。

しかし、昭和37年になって米海軍から、次の有力な資料を入手することができた。

第1の資料は、航空機の強度、剛性の信頼性に対する要求事項及び繰返し荷重、疲労についての米軍規格であった。すなわち、航空機の強度及び剛性等に関する考え方にに基づき、新たに設計する航空機について、その機種に応じ、それぞれの設計上の総使用時数、総離着陸回数等の最低基準を定めたものであった。

第2の資料は、航空機の使用に関する米海軍の訓令であった。これは、航空機の使用計画を策定するために、運用上の要求に基づき計画耐用命数

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

を定めたものであった。この訓令により米海軍では、航空機の荷重による疲労のほか、塩害、湿気、汚損等による老化、整備修理等のための経済上の限度、補用部品の将来における入手見通し、航空機及び装備品の旧式化の有無など、種々の要素を総合的に勘案した上で、航空機の各型式ごとに計画耐用命数を定めていた。

海上幕僚監部は、これらの資料を参考とし、対潜哨戒機の疲労寿命に関する研究を行った結果、米海軍の計画耐用命数に関する考え方の細部が逐次明らかになったばかりでなく、航空機の疲労の程度を技術的に解明する方法も漸次確立された。

こうしてP2V-7の耐用命数を検討した結果、米国から供与の16機については148か月、国産機については、初期の十数機とそれ以降の生産機とでは修理時期、期間等に差があるため140か月ないし153か月となり、44年度から順次耐用命数に達し、50年には全機減耗するものと予測された。その結果、補充更新のため早速後継機の検討を開始する必要があることが明らかとなった。

また、S2F-1についても、米海軍の計画耐用命数を基準とし、本来艦載機であるものを、海上自衛隊では陸上機として使用していることをも考慮に入れて検討したところ、43年から逐次耐用命数に達し、45年には全機減耗になることが予測された。すなわち、S2F-1の補充更新の必要は、時期的にはP2V-7の場合よりも切迫していたのであった。

後継機の検討とその開発

S2F-1の後継機については、1次防当時から航空部隊ばかりでなく海上幕僚監部及び幹部学校でも検討されていたが、結論を得るに至っていなかった。また、候補機についても、当時としては米海軍で使用中のS2F-3以外には適当な小型対潜機がなかった。しかし、同機が艦載機であることによる経済性、また、軍用機のエンジンがガスタービン化のすう勢にあるとき、同機がレシプロエンジンをとう載していることによる整備補給上の将来性などに難点があり、これを後継機として選定することについては検討の余地があった。

こうしたことから、海上自衛隊が保有すべきS2F系列の小型対潜機の選

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

定には、なお相当の歳月を要するものと考えられた。そのため、後継対潜機の検討はひとまずP2V系列のみとし、43年ごろから始まるS2F-1の減耗分については、暫定的にP2V-7の後継機で補充することとして、44年ごろからの取得を目途とし、極力早期にP2V-7後継機の開発を始めることが計画された。

なお、これはP2V-7及びS2F-1の耐用命数が37年から38年に向け具体的に判明した結果であって、2次防計画においては考慮されておらず、途中から出現した大型プロジェクトであった。

当時使用中のP2V-7は、第2次世界大戦末期の基本設計にかかるもので、終戦直後から就役し、その後改良を重ねて7型となったものであったが、2次防当時にあっても、飛行性能の面では対潜哨戒機としてなお有用性を保っていた。したがって、基本的には対潜装備、特に水中搜索及び情報処理等の能力の向上を図れば、1970年代も対潜哨戒機として使用できるものと考えられていた。

しかし、輸入に依存していたP2V用エンジンは、大型機用エンジンのガスタービン化による大出力レシプロエンジンの需要減退のため米国における生産が既に停止されており、新たに入手する方法がなかった。また、同機は数次にわたる改良の結果、機体構造上の限界に近い程度までに装備機器等をとう載していることから、重量的にも、また、容積的にも対潜装備の近代化改装の余裕がなかった。したがって、現有P2V-7のうち、なお耐用命数に余裕のあるもの（26機）については、可能な範囲で水中搜索能力向上のため近代化改装を行う必要があったが、更新分についてP2V-7をそのまま継続生産することは不適當であった。

このため、P2V-7後継機の選定が必要となった。候補機種としては、米国のP-3A、NATOのアトランティック、我が国のYS-11改造型及びP2V改造型の各機があった。検討の結果、P-3A及びアトランティックについては、高性能機ではあるがP2V改造型に比し経済性に難点があり、また、YS-11改造型については、飛行性能が不十分で、しかも、改造のための設計変更に新機種開発と同程度の工数を必要とする難点があった。結局、各航空基地の諸施設がそのまま利用でき、また、製造施設や治工具の活用によって製造価格を低減できるP2V改造型が、後継機として最も適当なものとして残った。

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

米海軍の関係者も、39年5月、航空機用対潜装備品調査のため調査団（塚田正1佐、鮫島博一1佐、田栗正博1佐）が訪米した際、対潜哨戒機の設計に関し多くの助言を寄せた。

P2V改造型の採用決定により、海上幕僚監部では、1機ないし2機のP2V-7を航空機修理費で試験的に改造することを考えていた。しかし、海上幕僚監部と技術研究本部とが合同で検討を進めるうちに、開発要素が意外に多いことが逐次明らかになった。そのため、技術研究本部がP2V-7の改造試作を担当することとなった。

P2V改造型の開発は、40年度予算で認められ、本格的な開発段階に移行することとなった。一方、対潜飛行艇PX-S（のちのPS-1）についても、後述するように40年度予算で試作1号機の経費が認められたので、海上自衛隊は同じ時期に、2機種の大規模開発プロジェクトを推進することになった。

特にPX-Sについては、世界で初めての外洋荒海離着水を可能とする飛行艇であり、その実現のために解決すべき技術上の諸問題が山積していた。これらの諸問題の解決を促進するとともに、開発の途中で生ずる問題点に対して、その都度速やかにこれを検討して所要の措置を講ずる必要があった。

このため、40年3月、海上幕僚副長を委員長とする対潜哨戒機開発推進委員会を設けて、両機種開発の進捗よくに応じ、随時委員会を開催して開発業務の円滑な推進を図ることとなった。

2 P-2Jの国内開発

開発の基本構想

P2V改造予算については、海上幕僚監部（関係予算の要求は後に技術研究本部に変更）は39年度予算要求において、現用のP2V-7 2機を試作機として改造する経費約13億8,000万円を要求したが、内部部局審議の段階で認められなかった。40年度要求において再び前年度と同じ要求を行い、P2V-7 1機の改造費として約6億3,730万円が認められた。このとき、PX-S試作費1機分の予算も同時に成立した。

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

試作機として2機を要求した理由は、短期間に開発を効率よく実施するためであり、米国などでは、新型機の開発に5機ないし6機の試作機を準備するのが通例であった。しかし、予算査定の結果は1機となったので、開発の計画に大きな制約が加わることになった。

改造予算の成立により要求性能の長官決裁を得ることになったが、要求性能についての考え方は次のとおりであった。

飛行性能（航続性能、速度、離着陸性能、操縦性、安定性等）については、P2V-7よりも際立って優れた性能を要求する必要は特になかったので、飛行性能及び機体の強度、剛性等については、P2V-7とおおむね同等又はそれ以上とされた。

とう載装備品については、特に水中搜索能力及び情報処理能力の強化に重点を置き、米海軍のP-3Aを基準にし、当時の最新の装備を目標とした。

そのほか、将来装備品の進歩等に伴う性能改善に応じ得る余裕を有することを重視した。これについて米海軍は、海上幕僚監部に対し、とう載重量の余裕として500ないし1,000ポンド、容積的な余裕としては、とう乗員1名及びその操作する機器が装備できる余地、また、電力の余裕として、将来の電子機器の増設に備え、現所要電力の約20パーセントなど、それぞれについて余裕を持つ必要性を助言していた。

この助言には次のような背景があった。すなわち、とう載装備品の改良あるいは新規開発により、装備機器は漸次多様化するとともに、それらの機内に占める容積及び重量は増大する一方で、そのため在来の対潜哨戒機は、自重の増大による飛行性能の低下、機内が狭くなることによる作業環境の悪化のほか、既設の発電機では電力容量の不足を来すようになった。しかも、それらの対策は単なる改良では応じ切れず、新しい機体を考えなければならないというのが、米国をはじめ列国の苦い経験であった。

こうした経験にかんがみ、列国においては、機内の容積及びとう載重量に十分な余裕があり、しかも、航続力に優れた高速輸送機の効用に着目し、それを母体とする大型対潜哨戒機を開発する傾向が生まれた。

このような対潜哨戒機としての性能的な面のほか、とう乗員の作業環境改善に関する問題があった。低空で長時間の飛行をする対潜哨戒機の特質から、夏期には機内温度が摂氏40度を超えることもままあり、これに狭い機内、エンジンの騒音、気圧及び重力の変化などの要因が加わって、とう

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

乗員の疲労度は時間の経過とともに加速度的に増大し、作戦能率の低下を招いていた。これは対潜機器の改善効果を相殺することにもなるので、対潜能力の向上を図るためには、とう乗員の疲労防止も考慮する必要があった。

この点でも、輸送機を母体として開発された対潜哨戒機は、乗客の居住性を重視した基本設計であるため、気密構造の機体のほか、艙装等についても理想に近いものであった。

P2V改造型の場合、このような完備した居住性は望むべくもなかったが、空気調和装置だけでも装備して、特に夏期における機内の悪条件の緩和を図る必要があった。これは、後に量産の時点で装備されることになった。

また、対空装備の問題もあった。大型対潜哨戒機の対空装備については、海上自衛隊における運用の態様及び我が国の地理的特性などから、かねて部内で検討が行われていた。

米国から供与された初期のP2V-7には、後部胴体の上方に12.7ミリ連装の動力銃塔を装備していたが、米海軍ではその後とう載品等の増加に伴い、その代償重量として撤去し、海上自衛隊もこれに倣ったので、機銃の装備は皆無となった。

対潜哨戒機の対戦闘機用防御火器の装備については、第2次世界大戦の経験からこれを無用とする論は、海上自衛隊内ではみられなかった。

当時、列国の戦闘機の武装としては機銃のほか、空対空ミサイル(AAM)を装備していた。これに対する防禦手段として海上幕僚監部では、対潜能力を重量、スペースその他の面で阻害しない範囲で効果的な対空装備を検討した。

しかし、対潜哨戒機の行動態様、運動性能等からみて、戦闘機に対してどのような相対位置関係にあっても、有効に使用できるAAMは当時列国には存在しなかったし、また、開発の具体的計画もなかった。更にまた、AAMを欺まんするためのデコイミサイルについても検討したが、適当なものがなく、P-2Jの対空装備は、結局断念することとなった。

かくして、P2V改造型に対する要求性能は、装備機器等に対するものがその中心となった。また、その開発計画は41年度に開発を完了して生産に入り、44年度から部隊配備を開始するというもので、予算取得から開発完了までわずか2年という厳しいものであった。それほどS2F-1及びP2V-7の

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

除籍が切迫していたわけである。

要求性能に基づいて作成された対潜哨戒機で（P2V改造型）の基本要目は、防衛庁長官から装備審議会会長（事務次官、同会は後に装備審査会議と改称）に対して諮問が行われ、各段階での数次の審議を経て、40年5月12日に決定された。

これを受けて防衛庁長官は、同年5月22日技術研究本部長に対し、「対潜哨戒機（P2V改造型）基本設計命令」をもって基本設計の開始を命じ、当時就役中の国産P2V-7の4637号機が改造試作に充てられることになった。

P2V改造型の試作に当たって、P2V-7に対する主な改造点は次のとおりであった。

まず、エンジン、機体関係について、P2V-7の主エンジンはレシプロのR-3350（3,750馬力）であったが、これを小型軽量のガスタービンのT64（2,850馬力）に、また、補助のジェットエンジンは、J-34から国産のJ3に、それぞれ換装した。

なお、エンジンの軽量化による重心位置の変化により、前部胴体を1.3メートル延長することが可能となり、装備機器を増設する余積を確保することができた。更に主脚は大型の単車輪式から小型の複車輪式となった。

装備機器については、従来の真空管式の機器からトランジスター化された小型軽量の機器に換装したほか、胴体延長による余積及び機器等の小型軽量化によるとう載余裕重量のそれぞれの増加を利用して、新型機器を増設し、対潜装備は大幅に近代化された。

これらの改造によって、P2V-7の国内生産の際に輸入に依存していた主及び補助エンジン、プロペラ、エンジンナセル、ジェットポッド、主脚、胴体と主翼の主要部材、翼端タンク、レドーム、マッドコーン等は、国産品を使用することになり、国産化率が大幅に向上し、P2V-7に比べて補給整備は容易になることが期待された。

P-2Jの誕生

40年6月、技術研究本部長から基本設計に関する報告が防衛庁長官に提出され、改造試作用としてP2V-7 4637号機を川崎重工業岐阜工場に搬入、改造に先立ってオーバーホールに着手した。

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

なお、同機は日米両国で所要経費を分担して製造した関係上、かねてから米国政府に改造について折衝していたが、翌7月に同意が得られた。

7月19日、防衛庁長官から技術研究本部長に、細部設計及び試作命令が出された。防衛庁は川崎重工業と契約を締結し、作業の進ちよくに応じて設計審査、構造審査、艤装審査等の各種の審査を、41年5月までに10回以上行った。

40年9月から10月にかけて、実大模型により、機内外各部の艤装などの適否を検討するいわゆる木型審査が行われた。

41年1月31日、4637号機のP2V-7としての最後のオーバーホールが完了したので、直ちに機体の改造工事に着手した。

改造工事の進展により、5月から6月にかけて、機体の静荷重及び振動などに対する強度試験が行われたほか、6月16日から主エンジンT64の地上運転を開始し、同月末に改造工事が完了した。7月1日及び2日の両日、官側の完成審査が行われ、いよいよ社内飛行試験の段階に入るようになった。

7月8日からまず地上走行試験を開始し、次いで7月21日に初飛行に成功、岐阜の上空を1時間余りにわたって飛行した。以後、35回、延べ66時間の社内飛行試験を実施した後、同年11月11日から領収飛行試験を行い、同月14日正式に領収した。この日をもって、試作機のP2V-7 4637号機はP-2J 4701号機と改称された。

同機は下総航空基地に空輸され、第51航空隊で翌42年7月1日までの間、技術研究本部の所掌する技術的試験及び海上幕僚監部の所掌する実用試験を同時に実施し、64回、延べ250時間の飛行試験により、性能及び実用性が評価された。

7月及び8月に試験結果の報告が技術研究本部長及び海上幕僚長から、それぞれ防衛庁長官に提出され、同年9月25日付で、P-2J型航空機の使用について長官の承認を得、ここに、40年度予算取得をもって開始されたP2V改造型の開発試作は、官民の協力と米海軍の支援によってほぼ計画のとおり完了し、量産に入るようになった。同型機は、3次防において46機、更に4次防で43機、合計89機が生産された。

本機の開発は、P2V-7の機体の一部改造という特殊な形態であったため、本格的な開発の際に直面するような技術的問題は比較的になかったが、原型機の基本設計が第2次世界大戦末期であったため、規格などが現在の

ものと相違していたほか、設計の細部にわからないこともあって苦労が多かった。反面、各部の改造試作の結果、プロペラ面に近接する胴体部分の外板の厚さの非対称等、原設計の良さを再認識した例も多く、得るところもあった。

3 PS-1の研究開発

対潜飛行艇構想の発祥

PS-1（試作段階ではPX-Sと呼称した）の開発は、短距離離着水（STOL）性能を備えた飛行艇と、それに装備する捜索用の遠距離ソーナー及び洋上着水用の電波式波高計のそれぞれの開発からなる、防衛庁としては最初の技術的大型プロジェクトであった。そのため国内における関連の諸問題の解決のほか、米国からも諸種の援助を受ける必要があった。

この開発は、海上自衛隊の航空関係技術者の育成及び能力の向上に大きく役立っただけでなく、これによってもたらされたPS-1用装備機器に関する米海軍の厚意ある援助は、海上自衛隊の対潜装備の近代化に大きく寄与した。

旧海軍当時、二式飛行艇ほか多くの水上機を生み出した川西航空機の後身である新明和興業（のち新明和工業と改称）は、昭和27年の航空機製造法の施行以来、高耐波性の新型飛行艇の研究を始めていた。

同社は、第2次世界大戦終了後も各種のざん新な飛行艇を開発し、その一部を実用化していた米海軍の飛行艇技術を参考としながら研究の結果、在来の飛行艇から脱皮し用途の拡大を図るためには、二つの問題を解決する必要のあることを確認した。すなわち、着水時の衝撃を小さくすること及び離着水時に発生する水の飛まつを消すことであった。

これらの問題解決のため、28年から風洞^{どう}及び水槽による各種の実験研究を行い、32年には、波消し装置を有する艇体と高揚力装置の組み合わせによるSTOL飛行艇の基本的技術をほぼ確立するに至った。この新技術に着目した米海軍は、技術者を日本に派遣し、調査の結果その有効性を認め、当

HP 『海軍砲術学校』公開資料

時就役していたP5M対潜哨戒飛行艇及びUF-2多用途飛行艇にこれを応用しようとした。しかし、実現には至らなかった。

32年ごろ海上自衛隊では、海上幕僚監部防衛部、幹部学校研究部等を中心として、対潜作戦に関する独自の研究が盛んになっていた。当時、潜水艦の水中行動能力は増大する一方で、対潜哨戒機の主搜索手段であった電波関係機器による探知の機会は次第に減少し、水中音響機器に対する依存度は日増しに高くなっていった。

当時の水中音響機器として、ソノブイとソーナーがあったが、ソノブイはまだ発達過程にあり、限られた用途にしか使えなかったため、水中搜索能力向上の最適手段はパッシブソーナーと考えられていた。これを航空機にどう載して運用するとすれば、さしあたりヘリコプターしかないが、どう載能力及び航続力など性能的に固定翼機よりも劣るので、もし洋上に任意に離着水できる飛行艇があれば、パッシブソーナーの搬送体として最適であると考えられるようになった。

また、飛行艇はその特性から、離島、前進基地への展開が可能であり、これは、基地の抗堪性^{たん}の面からみても、陸上機に得られない利点であった。特に、四面海に囲まれた我が国の地理的条件から、その利用価値は大きいと考えられた。しかし、洋上で使用するため海水による塩害などにより、耐用命数及び経済性などの点で、陸上機よりも劣る難点もあった。

33年3月、新明和興業は新型飛行艇の構想とその対潜用法に関する自社研究の結果を、非公式に海上幕僚監部及び技術研究本部の関係者に対して説明を行った。これが、海上幕僚監部における用兵者の構想と会社側技術者の構想とを合体し、新たな武器体系が生まれるきっかけとなった。

そのころ米海軍は、既に同じような構想の下に、飛行艇の設計に経験の深いマーチン、コンベア両社に研究を進めさせており、そのどう載用ソーナーも開発していた。

海上幕僚監部は、対潜飛行艇の開発に関する数回の研究会を開催し、2次防計画に取り上げるよう努力したが、当時、P2V-7の国内生産と時期的に競合し、また、技術研究本部でも、飛行艇の開発が他の多くの開発プロジェクトに影響を及ぼすということもあって、2次防計画に組み入れることは一応見送ることになった。

34年、庵原貢海上幕僚長が訪米した際、米海軍に対潜飛行艇の開発構想

HP 『海軍砲術学校』公開資料

を説明し協力を求めた。これに対し、米海軍は資材と技術面において積極的に支援することを確約してくれた。こうした背景もあって、35年度予算に対潜飛行艇調査費400万円が認められ、開発への第一歩を踏み出すことになった。

35年度以降、海上幕僚監部はSTOL飛行艇及びソーナー等の開発に関し本格的開発態勢を整えるとともに、35年12月、米海軍からSTOL実験用としてUF-1多用途飛行艇1機の無償供与を受けた。同機の実験機（UF-XS）への改造は36年度から37年度にかけて行われ、その後諸種の飛行試験に供され、貴重な成果を収めた。

38年9月から10月にわたり、対潜飛行艇の基本要目に関する装備審議会が開かれ、同年11月5日、防衛庁長官から技術研究本部長に対し基本設計命令が出された。

対潜飛行艇の性能は、およそ次のように計画された。

- (1) 日本近海において、四季を通じ波高3メートル、風速25ノット程度の海象条件の下でも、おおむね自由に着水できること。
- (2) 速度については、最高約300ノット、巡航約200ノット、離着水は45ノット程度とし、低速時にかかる安定性、操縦性を重視する。
- (3) 全天候飛行可能で、計画航続力は過荷重状態で約2,000マイルとする。

基本設計はUF-XSの実験結果を参考に進められ、39年度に細部設計の段階に入った。

このころ、米海軍から飛行艇用ソーナーに関する技術資料の提供のほか、対潜装備に関する助言が得られたので、それらを参考とし、同年8月、装備審議会の承認を経て一部の対潜装備等に設計変更が行われた。その後、40年5月に1号機の試作命令が出されたが、2号機の試作は、同時開発のP2V改造機との関連により41年10月からとされた。

こうした対潜飛行艇の開発と並行して、対潜飛行艇用ソーナー及び同波高計の開発も行われ、それぞれ部分試作及びその技術試験などの段階を経て、40年7月から本格的な試作に入った。

UF-XSの試作

1次防当時の我が国の飛行艇技術には、旧海軍の二式飛行艇以後約20年の空白があった。このような空白の後で、高度の技術を必要とする世界に前例のないSTOL飛行艇を、理論と風洞及び水槽試験のみに頼るしかない状況のもとで設計し、直ちに対潜飛行艇を試作することは、技術者にとっては非常な冒険であった。

海上幕僚監部としても技術者の構想の妥当性をまず確認する必要があったほか、操縦技術などの面からも、在来型から一挙にSTOL型に移行することの困難が予想されたので、これらを総合的に検討した結果、実験機の必要性を認め、実験機の成果を反映させながら基本設計を進めることになった。

実験用飛行艇UF-XSの母体については、前述のとおり、米海軍の協力によりUF-1多用途飛行艇1機が無償供与され、35年12月、新明和工業に搬入された。同機は検査の後、36年度から37年度にかけ、およそ次のように改造された。

主翼については、後縁を改造して新しいフラップ及び補助翼が装備されたほか、前縁にスラット、補助翼前方にスポイラーが新設され、また、水平、垂直尾翼及び舵面が新たに作成された。

艇体については、前部及び後部艇体並びに艇底部を大改造して、溝（みぞ）型波消し装置及び水中安定装置などが新設され、また、翼端浮舟の容積も増加された。

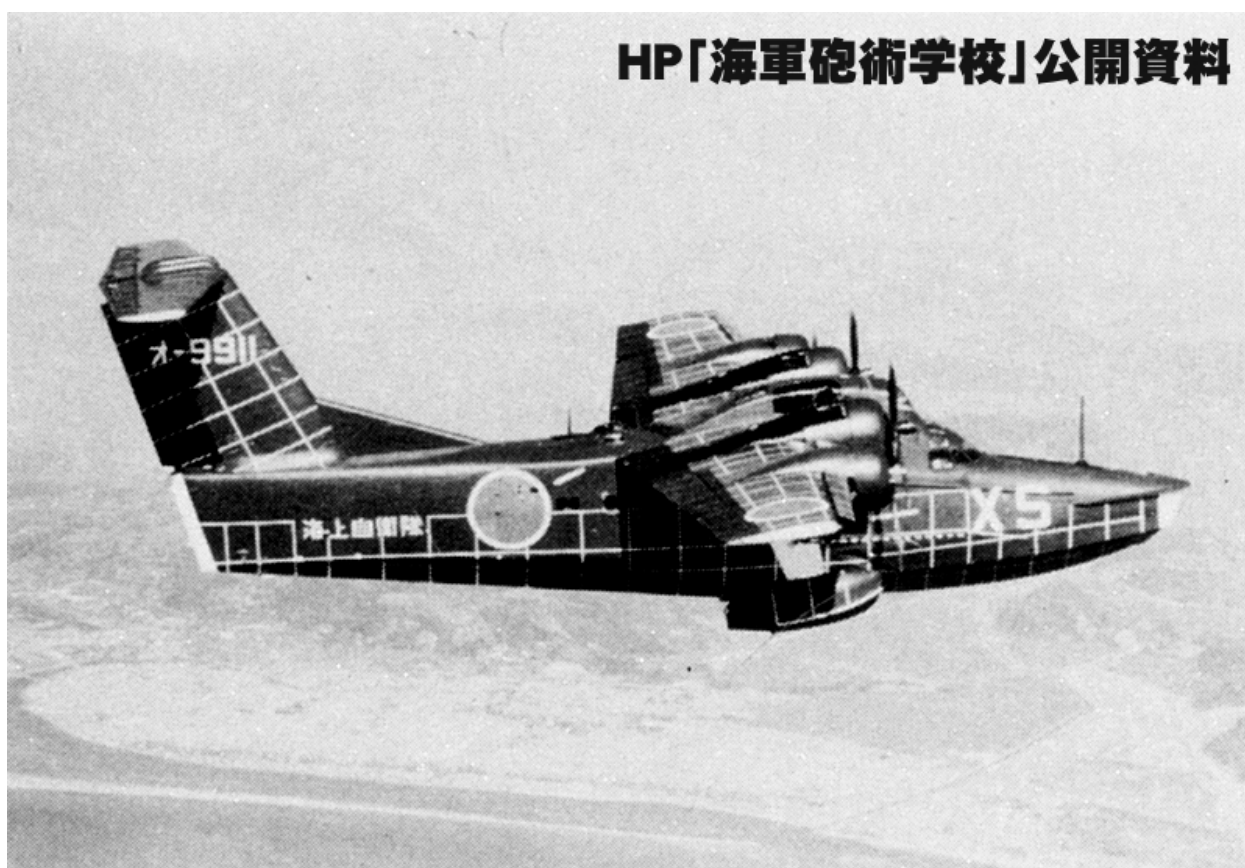
動力装置については、双発機としての本来のエンジンの外側に、R-1340エンジン2基が増設され4発機となったほか、高揚力装置用としてT58エンジン2基が機内に新設された。また、自動安定装置を含む機力操縦装置が装備された。

このような大改造の結果、UF-XSの基本要目は、およそ次のとおりとなった。

全	幅	29.4メートル
全	長	22.5メートル
全	高	7.6メートル

HP『海軍砲術学校』公開資料

翼面積	77.6平方メートル
正規総重量	約13,400キログラム
過荷重量	約16,100キログラム
発動機	
内側	R1820-76B 1,425馬力 2基
外側	R1340-AN-1 600馬力 2基
吹き出し用	T58GE6A 2基



計測用塗粧を施して飛行するUF-XS実験機

我が国で最初のSTOL飛行艇UF-XSの実験は、大村航空隊（司令 日辻常雄 1佐）が担当し、次のとおり行われた。

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

UF-XS 飛行実験の状況

項目	実施期間	場所
社内飛行試験	37年12月20日~38年 3月31日	神戸・甲南
第1期試験	38年 4月 1日~38年12月25日	神戸・甲南
第2期試験	39年 1月 6日~39年 1月31日	大 村
日米合同試験	39年 5月13日~39年 5月28日	大 村
第3期試験	39年 7月 1日~39年 9月30日	大 村

社内飛行試験は21回、延べ29時間、官側飛行試験は99回、延べ125.5時間に達し、その結果、主として次のような事項が確認された。

PS-1の設計における空気力学的構想で高揚力を得ることは可能であり、自動安定装置の併用により、操縦上十分な安定性が得られた。また、艇体の波消し構造による飛まつ防止は極めて有効であり、着水衝撃に対しても設計のと通りの艇体で十分であった。また、機力操縦装置の機能が確認されたほか、STOL飛行艇の最適な離着水法をほぼは握することができた。

これらの成果は、PS-1の設計方針の妥当性を立証し、技術陣に大きな自信を与えることとなった。一方、次のような改善を要する事項も確認された。

すなわち、UF-XSの試験実施中に対策を必要とした艇体各部の補強、漏水、振動及び腐蝕の問題のほか、着水時の左傾左旋の発生、離水滑走時に機首下げモーメントが大きいこと、水上旋回時における翼端浮舟の浮力不足、アドバースヨー（補助翼操舵時旋回を妨げる向きに発生する偏揺れ^{かた}モーメント）の発生、離水時に飛まつがフラップ及びプロペラをたたくことなどの問題があった。

これらはPS-1の設計にとって貴重な資料となり、設計の改善に極めて大きな役割を果たした。UF-XSは、UF-1の改造から始まり、飛行試験の終了までに4年に近い歳月を要したが、その間に次のようなことがあった。

UF-XSの初飛行は、当初37年11月に予定されていたが、工事の遅延で12月下旬となった。折から38年度予算の内示の時期であり、PS-1設計予算確保の成否は、本機の初飛行にかかることになった。12月20日第1回の水上滑走試験の際、不運にも1番エンジンが故障して交換することになり、徹夜作業の連続で修復し、辛うじて12月25日に試験を再開することができた。

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

官民の関係者が緊張して見守る中で、数回の滑走試験を繰り返した後、全力滑走に移り、およそ5秒後に離水した。丁度この時工場のサイレンが正午を告げた。高度30メートル、飛行時間はわずか18秒であったが、日本最初のSTOL飛行艇の記念すべき初飛行の一瞬であった。初飛行の成功は直ちに関係各部に通報され、その晩PS-1の設計予算が確定したのであった。

39年5月、米国航空宇宙局のSTOL研究部門と米海軍飛行実験部から、4名の操縦者及び技術者が来日し、大村航空隊で約2週間にわたり、UF-XSの日米合同飛行試験が行われた。この試験後彼らは率直な意見を開陳したが、その中で、「指摘事項が改善されるならば、現在の列国STOL機の中で、最も優秀なものとなるであろう」と述べている。

この評価は、PS-1の生産決定上大きな影響を与えたが、この合同試験により、我が国における飛行実験の在り方、特に計測機器の重要性に対する認識を深め、ひいては試験部隊である第51航空隊の充実に大きく寄与した。

こうしたUF-XSによる実験は、PS-1の基本設計及び試作機の飛行試験にとって、貴重な資料と経験をもたらしたほか、開発費の節減及びPS-1試作後の試験期間の短縮に大きく貢献した。

UF-XSは飛行実験終了後解体され、腐蝕、疲労等の精密調査が行われた。同機は42年11月除籍となり、しばらくの間第3術科学校の教材として使用されたが、後に機体は東海大学に、また、同機の高揚力装置用T58エンジンは江田島の幹部候補生学校に移され、それぞれ航空教材として活用されている。

4 HSS-2の国内生産

国産化計画と米国の援助

海上自衛隊は33年にHSS-1を購入し、初めて本格的な対潜ヘリコプターを装備したが、当時、米海軍にはHSS-1の対潜飛行隊が約10隊あり、艦隊における有力な対潜兵力となっていた。同機は、S-55を大型化し性能及び実用性を大幅に向上させた機体で、29年秋から量産に入り、各種軍用型の

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

ほか、民間型もあり、33年当時なお生産中であつた。しかし、ヘリコプターの進歩は急で、同機の後継機としてHSS-2の開発が既に進行していた。

34年、海上自衛隊はヘリコプターを主要な対潜装備とする対潜掃討部隊 (CVH Unit) の導入について、非公式にMAAGと協議した。これは、ヘリコプター母艦 (CVH) 1隻とこれにとう載するHSS-2 27機 (予備機を含む) を整備する計画案であつて、米国側は、無償軍事援助 (MAP) の供与と協力を惜しまない姿勢を示した。

このCVH Unitの整備は、その後2次防計画の一環として検討されることとなり、35年8月、これに関する日本側の協力要請に対し、MAAGから協力的な回答があつた。この時点で、経費分担方式による援助が計画されたが、HSS-2については、日米比率1対1であつた。

36年7月、国防会議で2次防計画が決定されたが、CVHの建造は認められず、HSS-2は陸上用のみ23機の取得が認められた。

このHSS-2は国内生産が計画され、23機のうち17機分の生産経費を37年度予算として要求し、11機分が認められた。これは、37年4月から41年3月末までの4か年国債として認められ、39年2月に第1号機を取得する計画であつた。しかし、国内生産とはいうものの、エンジン (T58-GE-8B)、ソーナー (AQS-10)、自動安定装置 (ASE) 及びこれらの補用品については、MAP供与を期待していた。

MAP供与に関する米国側の姿勢は依然として協力的であり、37年3月9日、防衛庁長官からMAAG団長に対し、1962米国会計年度分のMAP供与について正式要請が行われた。

同年5月、MAP供与品目についてMAAGと打ち合わせの結果、ASEについては、構造が複雑で関連装置と一体化しており、ASEのみを分離し単体として取り扱うことが困難なため、ASEとほぼ同価格の主及び尾部各回転翼 (1機当たり各5枚) に変更された。

同年7月、日本側の要請に対する1962年度のMAPとして、6機分の供与が決定した。かくして米国の援助の下にHSS-2生産に着手することとなったが、2次防期間23機の生産に対する当時のMAP供与の計画は、次の表のとおりであつた。

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

MAP 供与と HSS-2 取得時期の関係

区 分		38年度	39年度	40年度	41年度	42年度	合 計
MAP 供 与 時 期 (機分)	1962年度	3	3				6
	1963年度		2	3			5
	1964年度			3	3		6
	1965年度				3	3	6
	合 計	3	5	6	6	3	23
HSS-2 取得時期(機数)		1	4	6	6	6	23

米国はMAP品目の決定に当たって、日本で製造できないもの又は輸入が非常に困難なものなどを基準としていた。その後、経済情勢の変化により米国はドル防衛政策を強化することになり、その影響でMAP供与は1964年度の6機分で打ち切りとなった。供与は結局17機分で終わり、以後は、日本で製造できないものについては、有償譲渡（MSMS）又は輸入に切り替えざるを得ないこととなった。

1964年度までの供与分については、米海軍がとう載装備品等を新型化した場合には、それに伴って供与品の型式変更が行われた。すなわち、1963年度分からソーナーは新型のAQS-13となり性能が向上したほか、1964年度分から主回転翼が亀裂指示機能のあるBIM（Blade Inspection Method）ブレードに変更された。しかし、主回転翼は新型化により価格が上昇したので、従前との差額分だけ供与数が削減され、不足分は有償譲渡となった。

なお、エンジンについては日本における国産化が進んだため、供与は1963年度までの11機分で打ち切られた。

HSS-2の国産始まる

2次防で23機のHSS-2を国内生産することが計画されたが、生産を担当する会社としては、海上自衛隊が保有している一連のシコルスキー社製ヘリコプターについて、組立て修理等の実績のある新三菱重工業が早くから準備に着手していた。すなわち、35年4月に米国のUAC社（United Aircraft Corporation）とS-61型ヘリコプター（HSS-2の会社名称）についての製造、

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

修理、販売に関する技術援助契約を結び、外資に関する日本政府の許可も得たほか、シコルスキー社から生産に必要な資料、図面等の入手を促進、また、技術者を米国に派遣するなど社内準備を進めていた。

まず11機の生産が認められた37年度予算の成立に伴い、新三菱重工業の生産準備を急ぐ必要があったので、製造請負契約の締結に先立ち、37年10月に防衛庁からHSS-2発注の内示が行われた。

HSS-2の製造に適用する仕様については、米海軍の生産機用仕様を基準とすることにした。この仕様は米海軍で次々と改訂されたが、改訂は技術変更の形で極力生産機に反映させ、米海軍のHSS-2と相違を生じないように努めた。

生産に要する予算は、各年度とも要求予算よりも成立予算が下回り、また、予算の積算時と契約時の間に技術変更などが加わって予算は更に不足することになり、その都度、一部を官給品とするなどの手段を講じたが、それでも不足し、初度部品費に食い込む有様であった。

HSS-2の1号機は米国シコルスキー社で製作し、試飛行の後解体して日本に海上輸送し、新三菱重工業小牧工場で再組立てのうえ39年3月に領収した。2号機及び3号機はノックダウン方式とし、同年5月及び8月に小牧で領収した。4号機以降は国産としたが、当初は部分製作の段階から始め、逐次国産化率を増大した。しかし、一部のものは最後まで輸入された。

5号機が完成の段階にあった40年2月、MAAGからの通知で、米海軍におけるAQS-13新型ソーナーの採用に伴い、MAP供与もこの型式に変更されるが、米海軍向けの製造が優先される関係で、供与時間が予定よりも遅れることになったことが判明した。

この遅延は生産計画に著しい影響を及ぼすため、供与時期の促進について米側とも折衝したが進展はなく、結局は生産計画の変更を行わざるを得なかった。

このため、AQS-10型ソーナーの装備は6号機までとなったが、7号機から11号機までは、生産の中断とそれに伴う要員訓練上の支障を避けるため、とりあえずソーナー未装備の状態で領収し、その後AQS-13を入手した時点で改めて装備工事を実施することとした。また、12号機から15号機までの領収予定を6か月延期した。なお、AQS-13のMAP供与は17号機で終わったので、18号機から国産化したAQS-13をとう載することとなった。

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

HSS-2のT58ガスタービンエンジンについては、かねて石川島播磨重工業で国産化を推進していたが、生産が軌道に乗ったことから、12号機から国産エンジンをとって載することになった。

このようにして、米国の強力な支援を得て開始したHSS-2の国内生産は、漸次国産化率を拡大し、比較的短期間に輸入依存度を低減することができた。2次防における23機の生産は、41年度に最後の4機が発注され、44年3月に23号機を領収して一段落したが、同型機の実験機はその後にも継続され、3次防期に32機、更に4次防期には28機が生産された。



空水協同訓練



空中給油中のHSS-2

第12節 大規模災害に機動力発揮／災害派遣

1 新潟地震に対する災害派遣

大型地震による複合災害の発生

昭和39年6月16日午後1時ごろ、新潟県粟島南西十数キロメートルの海底を震源地として、関東大震災級のマグニチュード7.5という大型地震が発生し、この影響で北陸、東北の日本海沿岸に波高1ないし5メートルの津波が来襲した。

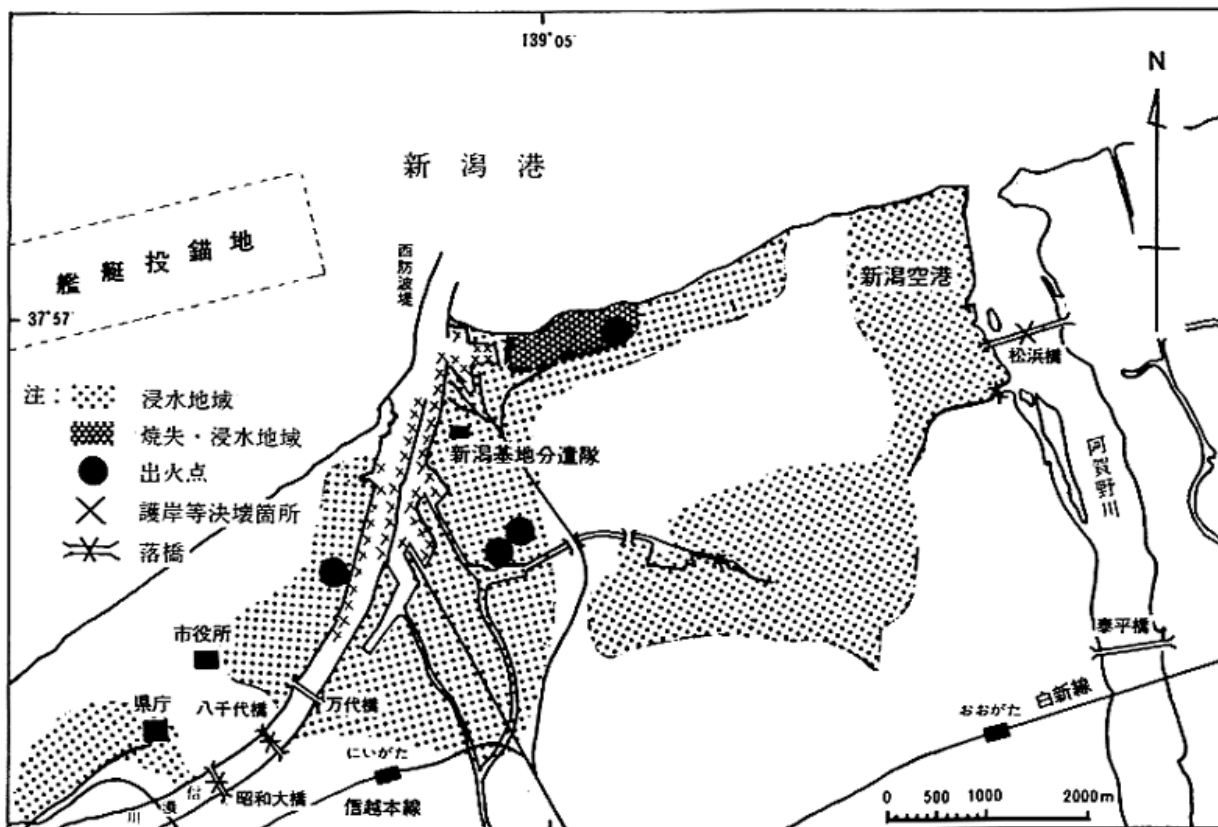
このときの被害は、主として新潟県、山形県を中心として北陸、東北数県にわたり発生したが、その概要は次のとおりであった。（新潟県発行「新潟地震の記録」による）

死者14名、負傷者316名、家屋の全半壊約1万2,800戸（うち焼損約290戸）、浸水家屋約1万2,000戸、船舶の損害約190隻、罹災者世帯数約2万7,400世帯（約12万5,300名）

中でも新潟市の被害は甚（じん）大で、瞬時にして交通、通信は途絶し、水道、電気等の公共施設の破壊及び信濃川防潮堤の決壊と津波による市街地への浸水等により、都市機能の大部分が麻痺状態となり、加えて静電気現象により昭和石油の石油タンクに引火し、十数日にわたり炎上するなど、民心の不安は深刻なものがあつた。

HP『海軍砲術学校』公開資料

新潟市の災害発生状況



このときの地震は、後に「新潟地震」と呼称された。

このような災害に対し、被災地の26か市町村に対し災害救助法が適用され、災害発生直後、新潟県では新潟県地震対策本部（本部長 塚田十一郎 新潟県知事）を設置、また、同日夕刻、総理府内に新潟地震非常災害対策本部（本部長 河野一郎建設大臣）が置かれ、翌17日にはその現地災害対策本部（本部長 松村清之消防庁長官）が新潟県庁内に設置された。

陸海空各自衛隊では、災害の発生と同時にいち早く所要の部隊を派遣し、救援活動を実施した。陸空両自衛隊の災害派遣の状況は、おおむね次のとおりであった。

陸上自衛隊；6月16日から同月30日までの間に、派遣隊員延べ8万7,900人日（一日最多時、約7,500名）、車両延べ1万7,300両日、航空機延べ429機日

航空自衛隊；6月16日から同月28日までの間に、派遣隊員延べ3,585人日、車両延べ50両日、航空機延べ242機日

HP 『海軍砲術学校』公開資料

海上自衛隊では、舞鶴地方隊を中心に自衛艦隊、大湊地方隊及び教育航空集団の一部が、6月16日から7月3日までの間、現地に派遣された。この間に派遣された部隊の概要は、艦艇延べ254隻日、航空機延べ44機日、車両延べ83両日、人員延べ1万5,983人日であった。

海上自衛隊派遣部隊の救援活動

新潟地震が発生したその日、宇都宮教育航空群のSNB 2機（それぞれ松平直康3佐、福地家與1尉操縦）は、新潟飛行場にあつて、滑走路に進入しまさに離陸しようとしていた。そこへ強震が襲い、ターミナルビルが傾き出したので、急きよ揺れる滑走路から離陸した。上昇した両機からまず視認したのは、沈下したコントロール・タワーとその周辺にわき出た真っ黒い地下水であったという。

また、当時舞鶴警備隊から新潟基地分遣隊に派遣され、新潟湾に在泊していた高速28号（ASH；艇長 青山孝3尉）は、災害発生後直ちに自力脱出しながら、概要次のような状況報告を発信した。

1300岸壁崩壊のため緊急出港

状況 （1）市街地火災

（2）煙突折れている。

（3）船舶避泊

（4）1326港外に避泊した。なお、基地分遣隊が応急通信機で指呼しているので手配をこう。

一方、新潟基地分遣隊（隊長 高田幸一3佐）は、この年3月末に庁舎が落成し、新潟海上保安部庁舎から市内臨海町1丁目1番地に移転したばかりであったが、この災害で新庁舎は正面に向かって左へ約5度傾斜し、ジープ1台が地割れ内に埋没、通信管制線が断線（22日、一部復旧）し、応急通信機に配員していた。

これらの状況は、現地からそれぞれの上級司令部を通じて、逐一海上幕僚監部に速報され、海上自衛隊のみならず、各災害対策機関における状況判断に大きく貢献することとなった。

このような報告等を通じて、新潟方面の被害の概要が判明するに伴い、

HP 『海軍砲術学校』公開資料

自衛艦隊（司令官 三上作夫海将）、舞鶴地方隊（総監 続平海将補）及び教育航空集団（司令官 岡本晴年海将補）では、現地からの災害派遣の要請を待つことなく、所要の部隊の派遣を命じた。

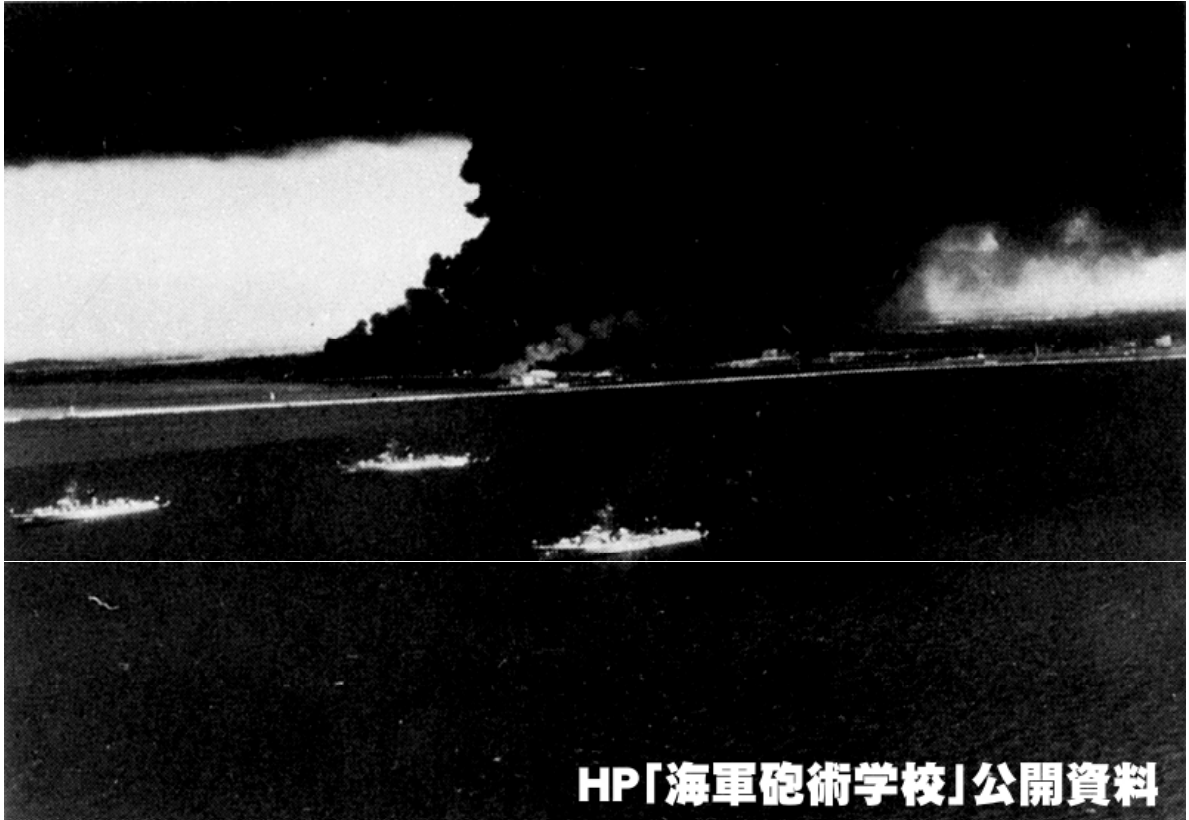
すなわち、第2航空群（八戸）、第4航空群（下総）のP2V各1機が午後2時40分ごろから、また、宇都宮教育航空群のSNB 2機、B-65 1機が午後3時45分ごろからそれぞれの基地を発進、同日夕刻までに新潟、佐渡方面を中心として写真偵察を実施した。

また、同日午後3時20分、自衛艦隊司令官 三上海将は、護衛艦隊司令官 永井昇海将に対し、舞鶴方面所在護衛艦による救援活動の実施を下令した。これを受けた護衛艦隊司令官は、第3護衛隊群司令内田一臣1佐に対し、「ゆうだち」、第31護衛隊（DE 2隻）及び第10護衛隊（DD 1隻；第2護衛隊群所属）を率い、準備出来次第新潟に急行、救援物資の輸送、現地偵察及び新潟県庁との連絡に任ずるよう命令した。

午後3時50分、舞鶴地方総監は、隷下各部隊に対し災害派遣準備を下令するとともに、第4駆潜隊（PC 3隻；司令 荒木一雄1佐）に対し、準備出来次第舞鶴発、新潟に回航、現地の災害状況調査並びに状況に応じ救援作業等を実施するよう命じた。更に、午後9時30分、護衛艦「とち」の出動を命じた。

これらの命令に基づき、第3護衛隊群及び第10護衛隊の艦艇計4隻、舞鶴地方隊の艦艇4隻が救援物資をとらえ、同日夕刻から逐次舞鶴を出港、災害現地に向かった。これらの艦艇は、翌17日早朝、新潟港外に到着（うち第4駆潜隊は舞鶴地方総監の指示により佐渡島両津港方面の被害状況調査を実施した後、午後新潟着）し、救援物資の陸揚げと被害状況調査を開始した。

なお、17日午前1時過ぎの自衛艦隊行災命により、第3護衛隊群司令は新潟に到着した時から、災害派遣に関し舞鶴地方総監の指揮を受けることとされた。これに関連して、同群司令は舞鶴地方総監から現地所在海上部隊指揮官に指定され、以後25日夕刻の護衛艦隊所属部隊の撤収まで、現地において指揮を執ることとなった。



石油タンクが炎上する新潟港に到着した海上部隊



新潟基地分遣隊庁舎と炎上する石油タンク群

HP 『海軍砲術学校』公開資料

17日午前、災害現地の状況を考慮して舞鶴地方総監は、新潟国体を支援し舞鶴に帰って間もない第14揚陸隊（LSSL 1隻、LCM 6隻；司令 中島浩 1尉）に出動を命ずるとともに、同日午後から舞鶴地方総監部防衛部長

田崎正三 1佐ほか2名から成る連絡班を新潟県災害対策本部に派遣し、情報の収集及び連絡調整に当たらせることとした。更に、艦艇の維持補給のため、能登半島の七尾港に第11掃海隊（MSC 1隻；司令 猿渡成広 3佐）を派遣し、別途同地に派遣した補給要員（舞鶴地方総監部及び舞鶴補給所から派出）とをもって補給基地を開設した。

この日、大湊地方総監 森永正彦海将補に対し、陸上自衛隊新発田駐とん地内にヘリコプターの前進基地を設営することについて、海上自衛隊行災命が発令された。このため、第5駆潜隊（PC 3隻；司令 野尻雅一 2佐）が大湊航空隊派出の新発田基地支援隊員（指揮官 由良馨 1尉以下19名）並びに基地設営用器材及び救援物資をとう載し、17日午後大湊発、18日早朝新潟着、輸送任務を終了した後、19日朝大湊に帰投した。

その後、災害の詳細が判明し、災害現地での器材等の修理の必要性及び被災地で疫病発生の徴候が認められたので、19日、舞鶴地方総監は移動工作班（舞鶴工作所派出）及び防疫班（舞鶴地方総監部、舞鶴地区病院派出）を現地に派遣し、所要の支援に当たさせた。

災害派遣部隊の概要とその実施内容は、次の表のとおりであった。

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

教 援 活 動 の 概 要

派遣部隊		期 間	派遣状況	実施内容
自衛艦隊	護衛艦隊	6.16～6.26	艦艇延べ 44隻日 人員延べ7,737人日	○ 救援物資の輸送 ○ 通信支援
	航空集団	6.16～7. 2	航空機延べ 29機日 車両延べ 23両日 人員延べ 336人日	○ 航空写真偵察 ○ 災害復旧対策用垂直写真撮影 ○ 人員輸送
舞鶴地方隊		6.16～7. 6	艦艇延べ 201隻日 車両延べ 60両日 人員延べ7,152人日	○ 救援物資の輸送 ○ 土のう運搬 ○ 人員の水上輸送 ○ 部外託送救援物資の輸送 ○ 応急診療、防疫作業
大湊地方隊		6.17～6.27	艦艇延べ 9隻日 人員延べ 703人日	○ ヘリコプター基地支援 ○ 救援物資輸送
教育航空集団		6.16～6.21	航空機延べ 15機日 人員延べ 55人日	○ 航空写真撮影 ○ 人員輸送

注：期間の終期は各基地への最終帰投日をもつて示す。

なお、海上幕僚監部では現地災害対策本部との連絡調整のため、18日午後、海上幕僚監部運用班長後藤仁一 1 佐ほか通信課員等 2 名を現地に派遣し、所要の調整に当たらせた。これに伴い、同夜、現地と海上幕僚監部間に直通電話が設置され、次いで、舞鶴地方総監部等との間にも同様の電話が設けられ、以後要務連絡等を極めて円滑に実施することができた。

新潟地区における災害初期の復旧は、主として自衛隊の手により実施されていたが、道路の修復、信濃川河口付近兩岸の締切り作業等が効を奏し、23日ごろには一段落し、以後は関係機関、市民自らの手による復旧対策に移行する状況となった。

これらの状況の視察と現地調整のため、続舞鶴地方総監は、22日午前舞鶴発、七尾経由新潟を訪問、24日午後舞鶴に帰着した。（七尾・新潟間往復はPF”とち”座乗）

この結果、24日夕刻以降、護衛艦隊所属護衛艦は撤収することとなった。これに関する舞鶴地方総監の命を受けた第3護衛隊群司令は、同日夕刻、

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

第31護衛隊（司令 後藤半一 1佐）を撤収させ、翌25日夕刻、現地海上部隊指揮官を第4駆潜隊司令に引き継いだ後、現地から撤収した。

これについては、新潟県側からの要請もあり、海上自衛隊の部隊の撤収は2段階に分けて実施することとなったもので、以後は主として舞鶴地方隊の部隊をもって、復旧作業に協力することになった。この間、最も活用されたのは第14揚陸隊の舟艇であり、築堤工事のための土のう輸送及び信濃川流域での人員輸送（水上バスを兼ねる）に大いに活働した。また、航空集団は災害復旧のための垂直写真撮影の要請を受け、7月2日まで連日写真撮影を実施した。

7月2日夕刻、新潟県知事から災害派遣撤収の要請（災害派遣の要請は、17日に事後処理された）があり、翌3日夕刻を期して災害派遣部隊を撤収することとなった。このようにして、新潟地震に対する災害派遣は終結し、現地を最後に撤収した第14揚陸隊が舞鶴に帰着したのは翌7月6日であった。

期間中に海上自衛隊災害派遣部隊が挙げた成果の概要は、次のとおりであった。

救 援 活 動 の 概 要

実施事項	実 績
救援物資の輸送	○食糧 約15万3,000食分 ○毛布、被服等 約1万1,340点 ○民間受託救援物資（食糧、衣類こん包） 約1,090個
復旧資材の輸送	○土のう 約2万2,220俵 ○かます 約9,300枚
人員の輸送	○復旧工事関係者 約510名 ○一般市民水上輸送 約1万4,900名 ○防衛庁長官、消防庁長官、国会議員等の要人輸送 19名
防疫作業	○長水孤立した山ノ下地区の防疫作業 11日間 ○同地区住民の診療 約1,500名
航空写真撮影	○当日の写真撮影 約500枚 ○復旧対策用垂直写真撮影 約3,300枚

新潟地震に際しては、舞鶴からの出動艦艇の大部分が岸壁係留中であつたので、救援物資の急速とう載、緊急出港が円滑に行われ、海上部隊はその機動力を發揮して、現地に進出、通信中枢となるとともに情報の収集、救援物資の陸揚げに力を發揮した。

2 マリアナ沖の漁船遭難

長駆マリアナ沖への災害派遣

40年10月7日未明、最大風速75メートルの台風29号が、マリアナ諸島に沿って猛威を振るい、北上して去った。このとき、同諸島の北部に位置するアグリハン島周辺に避泊していた約10隻のかつお、まぐろ漁船のうち、7隻が遭難するという惨事が発生した。これらの漁船は、いずれも静岡県下からの出漁船で、うち座礁及び沈没した船各1隻、死者1名が確認されたが、残りの漁船5隻と遭難した乗員251名中208名が行方不明となった。

この災害に対し、海上自衛隊は艦艇5隻、航空機11機を出動させ、米海軍の航空機、海上保安庁の巡視船及び搜索漁船とともに、創設以来初めての海外での災害派遣を実施した。

災害発生後、判明した状況は新聞、テレビ等により逐次報道されていたが、災害発生場所が米国の統治領域であり、しかも日本本土から約1,000マイル離れた洋上であったこと等から、海上自衛隊に対する災害派遣の要請は行われぬものと判断されていた。

しかし、同月9日、総理府で開かれたマリアナ沖遭難漁船対策連絡会議で、遭難漁船の搜索救難についての協議が行われ、同日夕刻、三輪良雄事務次官から西村友晴海上幕僚長に対し、海上自衛隊の部隊の派遣について検討するよう連絡があった。そこで、海上幕僚監部、自衛艦隊司令部を中心に護衛艦隊、航空集団の各司令部では災害派遣の検討と災害派遣が行われる場合の準備を開始した。

これより先、自衛艦隊司令部（司令官 石黒進海将）では、マリアナ沖へ災害派遣が行われるとすれば、派遣可能な部隊は第9護衛隊（あやなみ、

HP 『海軍砲術学校』公開資料

うらなみ)、第5護衛隊(あさかぜ、はたかぜ)、給油艦「はまな」及び航空集団所属のP2V 6機である旨、海上幕僚監部に通知していた。

9日午後8時35分、自衛艦隊司令官は、海上幕僚監部との調整結果に基づき、第1護衛隊群司令 橋口百治海将補直率の第9護衛隊(司令 高田敏夫1佐)及び第5護衛隊(司令 名越有幸1佐)に対して災害派遣準備を命ずるとともに、自衛艦隊司令部では、航空機派遣のため、グアム島の米海軍基地の使用について、在日米海軍司令部を通じて交渉を開始した。

同日午後9時10分、海上保安庁長官から部隊派遣の要請があり、マリアナ沖の遭難漁船乗組員の捜索救難に関する海上自衛隊行災命が発令された。次いで、自衛艦隊行災命に基づき水上捜索任務群(第9護衛隊、第5護衛隊;指揮官 橋口第1護衛隊群司令)が編成され、準備出来次第出港、捜索海域に向かうこととなった。

派遣部隊は、横須賀、佐世保各地方隊の支援を受けて、乗員の警急呼集、燃料真水及び生糧品等の急速補給を実施した後、第5護衛隊は10日午前1時に佐世保を、第1護衛隊群(第9護衛隊)は報道関係者12名を便乗させ、同日午前2時20分横須賀を、それぞれ出港して現地に向かった。

なお、同日午前1時半、静岡県庁から海上幕僚監部経由で自衛艦隊司令部に行方不明漁船名、漁船等による捜索状況についての追加情報が入った。

水上捜索任務群指揮官は、現地に向け急行しながら、同日朝、第5護衛隊に対し、速やかに捜索海域に進出し、主隊に合同するように命令するとともに、更に、巡視船「むろと」及び米海軍マリアナ海軍区司令部と連絡し、情報交換及び捜索計画等についての調整を行った。

これより先、給油艦「はまな」(艦長 鎌田元夫1佐)は、10月9日、播磨灘の疋田(ひきた)湾に仮泊中であつたが、自衛艦隊行災命に基づき、久里浜において燃料、糧食等をとう載のうえ、同地発、水上捜索任務群指揮官の指揮を受け、同隊群の補給支援及び漁船の捜索に当たることになった。同艦は、11日早朝久里浜に着き、急速補給を行うとともに、第1護衛隊群の隊員86名、報道関係者8名を収容し、同日午後2時過ぎに同地発、現地へ向かった。

一方、航空部隊の派遣については、米国からグアム島の使用許可があつてから発動することとし、9日夜以来、海上幕僚監部はMAAGを通じ、自衛艦隊司令部は在日米海軍司令部を通じて、グアム島の米海軍基地の使用に

HP 『海軍砲術学校』公開資料

ついて折衝を行っていた。

また、航空集団司令部（司令官 相生高秀海将）では、海上幕僚監部及び自衛艦隊司令部と調整し、航空搜索救難任務隊（P2V 6機）航空輸送任務隊（P2V 4機）を編成派遣することについて内意を得たので、下総の第4航空群（群司令 岡島清熊 1佐）、八戸の第2航空群（群司令 内田泰 1佐）に出動準備を下令した。

航空各任務隊の編成、携行物件等の準備は、迅速に進み、10日未明には第4航空群のP2V 6機が発進準備を完了し、これと前後して第2航空群のP2V 4機が逐次下総に進出して出動準備を完了した。

10日午前7時前になって、ようやく米軍からグアム島の米海軍基地の使用許可について連絡があり、航空集団に対する海上自衛隊行災命が発令され、これを受けて、相生航空集団司令官は、航空搜索救難任務隊（指揮官 航空集団司令部 矢板康二 11）及び航空輸送任務隊（航空集団司令官 直率、のち現地において解隊、各機は航空搜索救難任務隊に編入）を編成するとともに、搜索救難の発動を下令した。初動時の派遣部隊の人員は、航空各任務隊を合わせて126名（のち143名に増員）であった。

10日午前8時過ぎ、航空搜索救難任務隊の6機は、指揮官機を先頭に日曜日の静寂を破って下総基地を離陸した。これに続いて、航空輸送任務隊の4機が同基地を離陸した。この災害出動に際しては、出国手続、税関手続及び検疫手続（帰国時は下総で実施）は特例として省略されたこともあるが、災害派遣の要請があつてから、基地使用許可を待つ時間を含めてわずか12時間、P2V 10機はすべての準備を完了し、約1,350マイル離れたグアム島に向け発進できたのである。うち、指揮官機を除く航空搜索救難任務隊の5機は、途中遭難海面の搜索を実施しながら、午後6時までに、夕焼けに映えるグアム島アガナ基地に進出した。その他の派遣機も同時刻までに進出を完了した。

現地到着後、航空搜索救難任務隊指揮官は、直ちに米軍統合搜索救難中樞（JSARCC）を訪問し、米側指揮官から7日以降の搜索状況の説明を受けるとともに、翌日からの日米搜索計画について打合せを行った。

そのとき、米海軍側の搜索状況については、次のような説明があつた。

10月7日午後2時半（現地時間）、漁船遭難の情報を受けて直ちに飛行中の航空機2機を現場に向かわせたが目的を達しなかった。8日か

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

ら10日までの間は、可動全力（3機）をもって搜索し、8日には座礁転覆した漁船を発見、生存者に救援物資を投下した。その他、特に成果を得ていない。

10日からは特に潜水艦救難艦を現場に派遣し、第15潜水戦隊司令を現場指揮官に任命するとともに、ハワイからC-130型輸送機1機を呼び、現場での空中調整及び通信中継を行わせることとしている。

以後、搜索現場における日米の部隊は、自衛艦隊司令官とマリアナ海軍区司令官との協議により、協同関係で行動することとされた。

炎天下における搜索活動

航空搜索救難任務隊は、翌11日早朝からP2V 6機による搜索を開始した。以後、炎天下低高度での搜索が続いた。冷房のないP2Vで、毎日10時間前後の低高度搜索を行うことは、とう乗員にとって大変な激務であった。

11日には、任務を果たして帰投する予定であった航空輸送任務隊の4機が航空搜索救難任務隊に編入され、とう乗員は3日間に2回の搜索飛行を行うこととなった。その飛行を支援する整備員は、炎天下飛行機が手も触れられない程に熱くなるので、やむを得ず気温の下がる夜間に懐中電燈を頼りに整備するという状況で、そのうえ、作業中は蚊に悩まされることが多かった。

現地では、毎日早朝から日米合同の搜索打合せが行われ、これには米国側の統合搜索救難中枢の指揮官が必ず出席したこともあって、日米間の協力関係は全く円滑であった。また、統合搜索救難中枢の通信室には、日本側の幹部を当直させ、更に、米軍の空中現場調整機には日本側の幹部1名を配乗させ、日本語による通信連絡にも当たらせた。

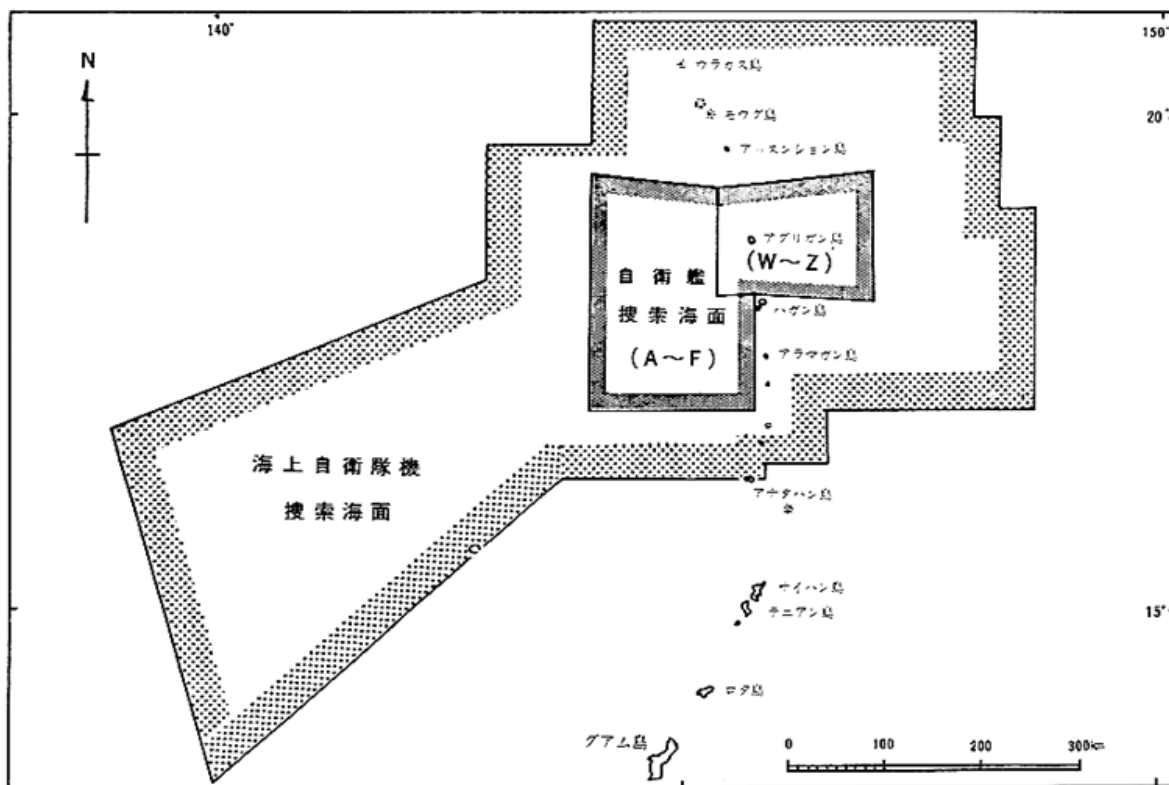
一方、水上搜索任務群の第1護衛隊群（第9護衛隊）は12日午前10時50分、第5護衛隊は13日午前2時20分に、それぞれ現地に到着した。

水上搜索任務群は、米海軍、巡視船等から得た情報、台風29号の通過経路、水路図誌、漂流物及び生存者の救出位置等から判断して、アグリハン島の東側に搜索区域（W、X、Y、Z；次の図参照）を設定し、搜索幅8マイ

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

ル（夜間4マイル）、速力15ノットを標準として、12日（第5護衛隊は翌13日）、現場到着後直ちに捜索を開始した。しかし、13日夕刻、海流、風向、漂流物の発見位置等からアグリハン島の西方海面（A～F）に捜索区域を移し、捜索を続行することとした。

捜 索 区 域 図



12日午後、巡視船「むろと」を介して、米海軍現場指揮官から日本漁船からの情報を聴取しているが、言葉が通じないので、護衛艦の派遣を得たい、との依頼があった。そこで、水上捜索任務群指揮官は、同日夕刻、アグリハン島西方海面に錨泊中の米海軍の現場指揮官と会合し、捜索計画等の打合せを行った後、首席幕僚菊地義一2佐ほか2名を米海軍潜水艦救難艦へ派遣した。

14日には、第1航空群（群司令 阿部平次郎海将補）のP2V 1機が増強され、航空捜索救難任務隊に加えられた。同機は、航空機用部品、増加食及び日用品等をとう載してきたので、航空部隊もようやく持久態勢がとれるようになった。また、同日夕刻、給油艦「はまな」が現地に到着し、水上捜索任務群に合同した。同艦合同後、第1護衛隊群の各艦に対し、便乗

HP 『海軍砲術学校』公開資料

してきた同群の隊員及び生糧品の移載を行った。更に、「はまな」では、搜索漁船の代表を招き、漁船に対する補給物資の引き渡しについて打合せを行い、各漁船に物資補給を行った。同艦は、翌15日午前も各艦に対して燃料補給及び第5護衛隊の各艦に生糧品の移載を実施した。

同日、「はまな」は漁船に対する補給終了次第、横須賀に帰投するよう命令を受け、16日午前1時、水上搜索任務群指揮官の指揮を解かれ、横須賀に向かった。このとき、他の護衛艦に分乗していた報道関係者12名は、同艦に移乗、横須賀へ帰ることになった。

なお、帰投中の「はまな」は、父島の北方海面で漁船第5常丸（99総トン）が漂流中であることを知り、救助に向かい、18日午後これを発見、曳（えい）航して翌19日末明、巡視船「しきね」に引き渡した後、20日午後零時半、横須賀に帰投した。

19日夕刻、海上保安庁長官から災害派遣撤収の要請があり、派遣部隊の撤収に関する海上自衛隊行災命が発令された。これにより、第1護衛隊群（第9護衛隊）は、同日午後10時搜索海面発、22日午後1時半横須賀に帰投した。また、第5護衛隊は佐世保に向かい、21日午後10時35分に帰着した。各隊は、それぞれ入港時をもって任務編成を解かれた。

一方、航空部隊は20日、日米合同研究会に参加するとともに帰国準備を行い、翌21日午前7時、4個編隊に分かれてアガナ基地を離陸、同日午後2時、全機下総基地へ帰投した。

この災害派遣では、艦艇延べ60隻日、航空機延べ123機日、人員延べ1万2,753人日が参加し、搜索活動に従事したほか、「はまな」が搜索漁船に対し、燃料、真水及び食糧等の補給支援を実施した。この間に搜索した海面は、艦艇により約1万1,500平方マイル、航空機により約28万3,130平方マイル（搜索飛行時間約466時間）、計約29万4,630平方マイルであった。

このように空水からする昼夜兼行の搜索活動にもかかわらず、行方不明の漁船及び乗組員はついに発見できなかった。しかし、水上搜索任務群はP2Vの誘導により、釣（つ）り竿（ざお）（大部分が記名入り）、漁網及び船体の破片等約35件を揚収し、これらに揚収時の状況等を付して、後日、遺族に引き渡した。

本災害派遣を通じて、空水部隊の出動が円滑に実施できた陰には、出動部隊の有事即応の態勢もさることながら、横須賀、佐世保両地方隊、需給

HP 『海軍砲術学校』公開資料

統制隊及び現地における米海軍の支援並びに航空部隊の出入国に関して法務省（出入国管理）、国税庁（税関）及び厚生省（検疫）等の協力があったことを忘れてはならない。

3 全日空ボーイング727型旅客機羽田沖に遭難

東京湾内での航空事故

41年2月4日、千歳空港から羽田空港を向かった全日空ボーイング727型旅客機が、午後7時過ぎ千葉上空で羽田タワーと交信した後、行方不明となった。間もなく、同機が羽田東方5マイル付近に墜落し、乗員乗客133名全員の生存は絶望、という事態が発生したことが判明した。

これに対し、海上自衛隊の部隊に災害派遣の要請があり、横須賀地方隊、自衛艦隊（第1護衛隊群、第2掃海隊群、第4航空群及び第21航空群）の各部隊が直ちに出勤、以後、約100日間の長期にわたり捜索救難に当たることとなった。

2月4日午後7時45分ごろ、横須賀地方総監部の当直幕僚は、NHKテレビのニュース速報、次いで海上幕僚監部オペレーションからの連絡により、全日空機遭難の概報を得た。横須賀地方隊（総監 板谷隆一海将）では、直ちに災害派遣準備を始め、可動艦艇に即時待機を伝達するとともに、第三管区海上保安本部と連絡をとって情報の入手に努めた。

同時刻ごろ、自衛艦隊司令部（司令官 相生高秀海将）でも遭難情報入手し、横須賀地方総監部と調整のうえ、第1護衛隊群（第9護衛隊；群司令 橋口百治海将補）を派遣して横須賀地方総監の実施する災害派遣に協力することにした。

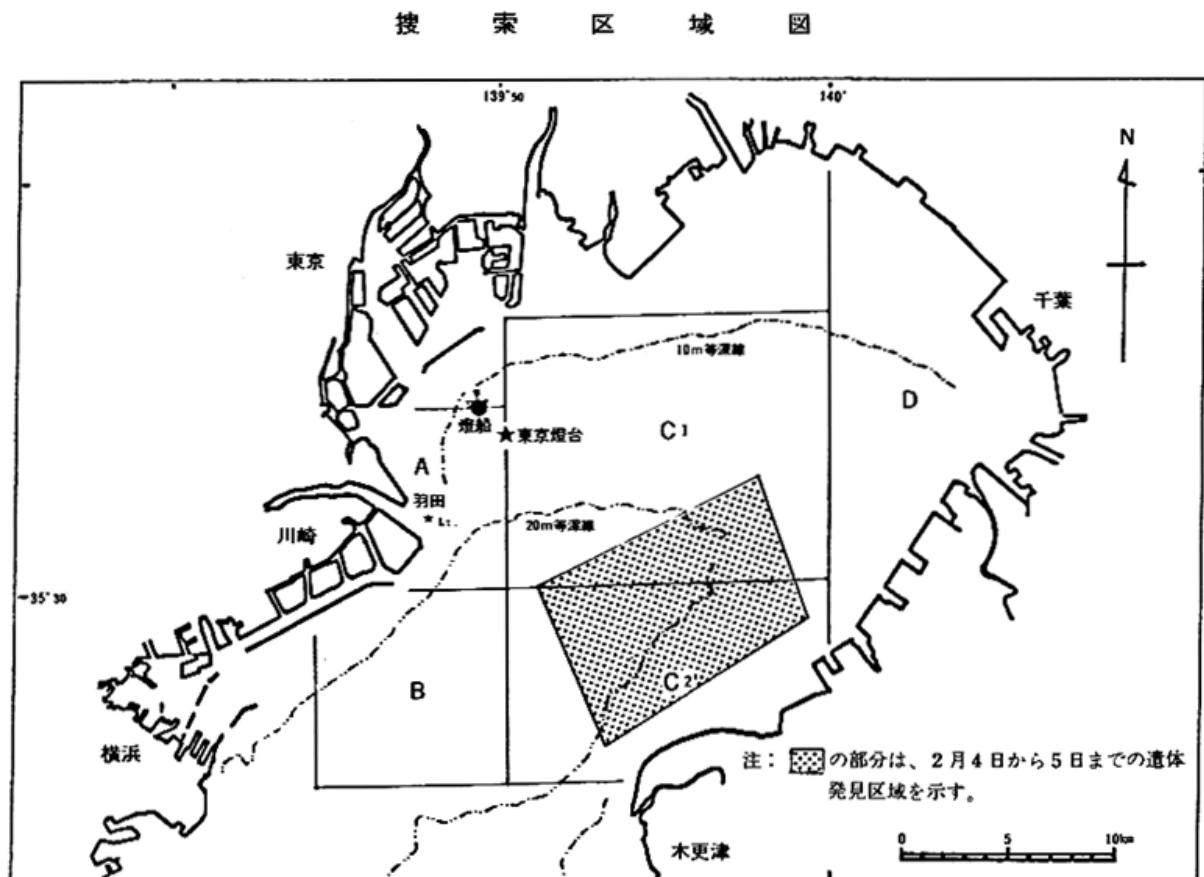
また、第4航空群司令部（群司令 日辻常雄1佐）は、同日午後7時33分、航空救難情報センター（RIC）から全日空機が遭難したらしいとの情報を得、更に東京航空保安事務所長から災害派遣の要請があったので、直ちにS2F 1機（P2V 1機は待機）を発進させ、航空捜索と現場調整に当たらせた。また、第21航空群司令部（群司令 山内順之助1佐）もHSS-2 1機を発進させ、航空捜索に参加させた。

HP『海軍砲術学校』公開資料

一方、横須賀地方総監に対しても東京航空保安事務所長から災害派遣の要請があったので、同日午後8時半、横須賀地方隊行災命を発令し、午後9時過ぎに魚雷艇1号、「ゆうちどり」、第1駆潜隊（わし、たか）、第11揚陸隊（LCU 2隻）を相次いで羽田沖に向かわせた。

自衛艦隊司令官は、同日午後9時10分、自衛艦隊行災命を発令し、第1護衛隊群（第9護衛隊の“うらなみ”のみ。）、第2掃海隊群（群司令 柳田益雄1佐）所属の第32掃海隊（かなわ）及び第36掃海隊の「こしき」を、搜索救難に関し横須賀地方総監の指揮下に入れた。

横須賀地方総監は、第三管区海上保安本部と調整のうえ、搜索区域を次のとおりとし、派遣部隊に指令した。



先に発進した第4航空群のS2Fは拡大搜索を実施中、午後10時過ぎに浮流物を発見し、以後、第21航空群のHSS-2と協力して物件を識別し、他の航空機、艦艇を誘導して、遭難現場発見の端緒を作った。

一方、第1駆潜隊（司令 川本昇2佐）は、午後10時50分に指定された

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

搜索区域に到着し、直ちに搜索を開始した。午後11時40分、第1護衛隊群（うらなみ）が現場に到着し、第1駆潜隊司令に代わり、橋口第1護衛隊群司令が現場指揮官に指定された。

搜索中の駆潜艇「わし」（艇長 柳幸士朗3佐）は、午後11時54分ごろ、羽田洲燈台の108度8マイル付近で、1遺体を発見、更に、5日午前零時9分から同23分にかけて同海面で、5遺体を次々に発見、収容した。この報告を受けた橋口現場指揮官は、全派遣艦艇を同海面に集中させ、搜索に当たらせてたところ、同日午前5時までに、更に10遺体（計16遺体）のほか、遺品19件及び機体の破片等4件を発見、収容した。

これらの状況から海底に散乱した機体の搜索について要請があり、横須賀地方総監は横須賀水中処分隊（隊長 逸見隆吉3佐）に出動を命じた。以後、搜索の重点は機体の発見、引揚げと、遺体の早期発見に置かれることとなった。これに伴い、5日午前1時に航空機の撤収要請があった。

水中処分隊（隊長以下14名、特務船18号に乗艇）は、5日午前6時20分、現地に進出した。これに応じ、橋口現場指揮官は一部配備を変更し、「かなわ」「こしき」及び「ゆうちどり」に同隊が行う潜水搜索の支援に当たらせることとした。同日中に第32掃海隊の「かなわ」が五つの水中目標を探知したが、いずれも水中処分隊の潜水調査により古い沈船等であることが確認された。

翌6日朝、「かなわ」が羽田洲燈台の94度6マイルの地点で水中目標を探知した。同目標に対し、直ちに潜水調査を実施したところ、機体の一部であることを確認することができた。しかし、現場付近は水深約24メートルで、海底は厚いヘドロに覆われ、水中視界は照明燈を用いた場合でも約1メートルという状況であったので、全日空の遭難機であることは確認できなかった。同日午後、3回目の潜水作業を行い、尾翼部分の機番号「JA8302」の標記を確認し、これにより全日空機の遭難位置を確定するに至った。

遭難機確認という大任務を果たした水中処分隊は、第三管区海上保安本部長の要請により、引き続き水中搜索に従事することとなった。そして、2月16日までの間に、6遺体を発見、収容するとともに、機体の他の部分も発見した。

長期化した災害派遣

海上自衛隊災害派遣部隊、海上保安庁巡視船艇及び民間漁船等の懸命な捜索にもかかわらず、当初、比較的容易とみられた遺体の発見は、2月10日以降思うように進展せず、長期化の様相を呈してきた。このため、派遣部隊の入れ替えを行い、14日に現場指揮官は第1護衛隊群司令から横須賀防備隊司令 高田敏夫1佐に引き継がれ、派遣艦艇も16日から第2掃海隊群所属の第34掃海隊の応援を得て、護衛艦1隻、駆潜艇1隻及び掃海艇1隻とし、漂流遺体の捜索に専念することとなった。

2月24日、第三管区海上保安本部から法医学的にみてこれから3月上旬にかけて遺体が浮上する公算が大である、との連絡があり、その間、捜索艦艇の増派及び航空機の派出について要請があり、捜索艦艇は同日から3月5日までの間、1日当たり4ないし5隻に増やし、航空機についても以後撤収日まで、連日固定翼機、回転翼機延べ4ないし5機を派遣して、捜索を実施した。

なお、3月7日以降、艦艇は毎日2ないし3隻とし、更に4月9日以降は訓練を兼ねて捜索を続行した。この間、捜索艦艇、巡視船及び底曳き漁船等により逐次、遺体が発見、収容され、4月14日に残留遺体は1体のみとなった。しかし、その後の捜索にもかかわらず、最後の遺体については手掛りは得られなかった。5月6日に至り、遺族から遺体捜索打ち切りについて申し出があったので、全日空機遭難応急対策本部（本部長 中村寅太運輸大臣）は、同月9日、最後の会議を開き、同月9日及び10日の両日、徹底的な捜索を行った後、この災害に対する捜索を打ち切ることに決定した。

海上自衛隊からは、5月9日、横須賀地方隊の「しい」、魚雷艇2号及び同5号を、翌10日には同地方隊の第1駆潜隊（きじ、わし）を派遣して、最後の捜索を実施した。

5月10日正午、東京航空保安事務所長から災害派遣撤収の要請があり、これにより、96日の長期にわたった災害派遣を終結することとなった。この間の部隊派遣状況は、艦艇延べ253隻日、航空機延べ253機日、人員延べ1万3,407人日であった。

この災害派遣の初動において、海上自衛隊の艦艇、航空機が迅速に出動し、いち早く遭難現場を発見し、引き続き、掃海隊と水中処分隊の組み合

HP 『海軍砲術学校』 公開資料

わせで機体沈没位置を確認したことは、海上自衛隊の真価を遺憾なく発揮したものであった。