

【連載 日本の軍事力の実態 その2】
空飛ぶガソリンスタンド
 ——空中給油機能の意味すること——

03年の4月から5月にかけて、米空軍の支援で航空自衛隊初の戦闘機の空中給油訓練が実施された。高度約8千m、時速約550km、飛行間隔約10mを保ちながら米空軍空中給油機KC-135から伸びた給油管から航空自衛隊F-15戦闘機に燃料が供給された。

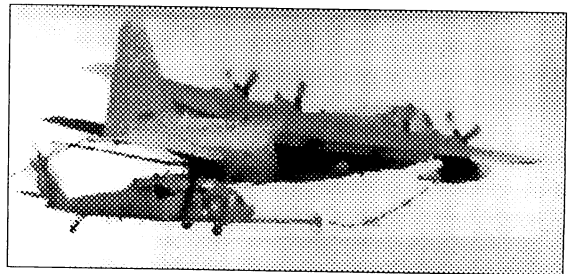


F-15の空中給油訓練

戦闘機が基地に戻らないで空中を飛行しながら燃料が補充できる空飛ぶガソリンスタンドともいえる空中給油・輸送機は、「専守防衛」の自衛隊には「隣国に脅威を与えらる」との理由で長年配備することができなかった。しかし00年12月「…憲法の精神にのっとった受動的な防衛戦略の下での防務」という任務

をはたすためには、航空侵攻に対し、直ちに対処し得る態勢を維持していくことが重要で…このため、要撃機編隊をあらかじめ警戒のために、常に空中待機させ、目標の発見後直ちに要撃し得る態勢をとるため（00年版防衛白書）に必要という理由で配備が閣議決定される。

01年12月の安全保障会議でボーイング767機の導入が了承されると、02、03、04、05年と各年度1機契約発注され、09年度までに4機のKC-767空中給油・輸送機が調達される。当然給油を受ける戦闘機には空中受油機能が装備される。07年2月には愛知県の航空自衛隊小牧基地に専用の施設も完成し、航空自衛隊に空中給油・輸送部隊が編成される。空飛ぶガソリンスタンドの配備はさらに続く。新中期防衛計画における主要事業として輸送機C-130に空中給油機能を、ヘリコプターに空中受油機能を装備することとしている。05年版防衛白書は「島嶼部に対する侵略などの事態発生時における捜索救助活動においては、迅速、確実な救援を実施する必要がある、そのためには、救難ヘリコプターを戦闘地域の後方などの洋上において長時間空中待機させなければならなくなる。また、平時においても、長距離の運航や長時間にわたる救難活動を実施する能力が必要と



空中給油機能を付加した輸送機KC-130

空中機動訓練を行なっている。

11月24日、千葉県木更津基地より空挺団を乗せたCH-47ヘリは編隊を組んで日の出前の西方の空へ飛び立っていった。陸上自衛隊幕僚総監部教育訓練部長は「…ヘリコプター団は国内のみならず海外でも活躍できるようにしなければならぬ。…夜間訓練も行なう…」と訓示している。

空中給油機能を持つことは、攻撃機等の航続距離を伸ばすことで戦闘行動半径が増大することであり、継戦能力が高まることである。「北」のミサイルの飛行距離が伸びることを脅威と感ずるのなら、自衛隊は隣国に脅威を与えることはないのか？ さらに、自衛隊が米軍の戦闘機に空中給油する空が、中東の空という懸念はないのか？

(T)