

航空自衛隊松島基地 研修報告

令和4年1月14日、専務理事の航空自衛隊松島基地研修の機会を得たので、その概要を報告する。

1. 経緯

日本航空宇宙工業会にとって航空自衛隊は、会員各社の最大の取引先のひとつであるにもかかわらず、これまで航空祭等を除いて実機に触れる機会は殆ど無く、また昨年5月に就任した専務理事も、過去に航空自衛隊の運用部隊の方々と接する機会が無かったことから、産業基盤の維持・発展に資するべく早

期に理解を深める必要があると判断した。

対領空侵犯措置等の実任務にあたる部隊にお邪魔することは大変なご迷惑を掛けることになるため、東京五輪でも脚光を浴びたブルーインパルスも所属する松島基地に打診したところ、ご快諾を頂けたことから、専務理事の研修が実現したものである。



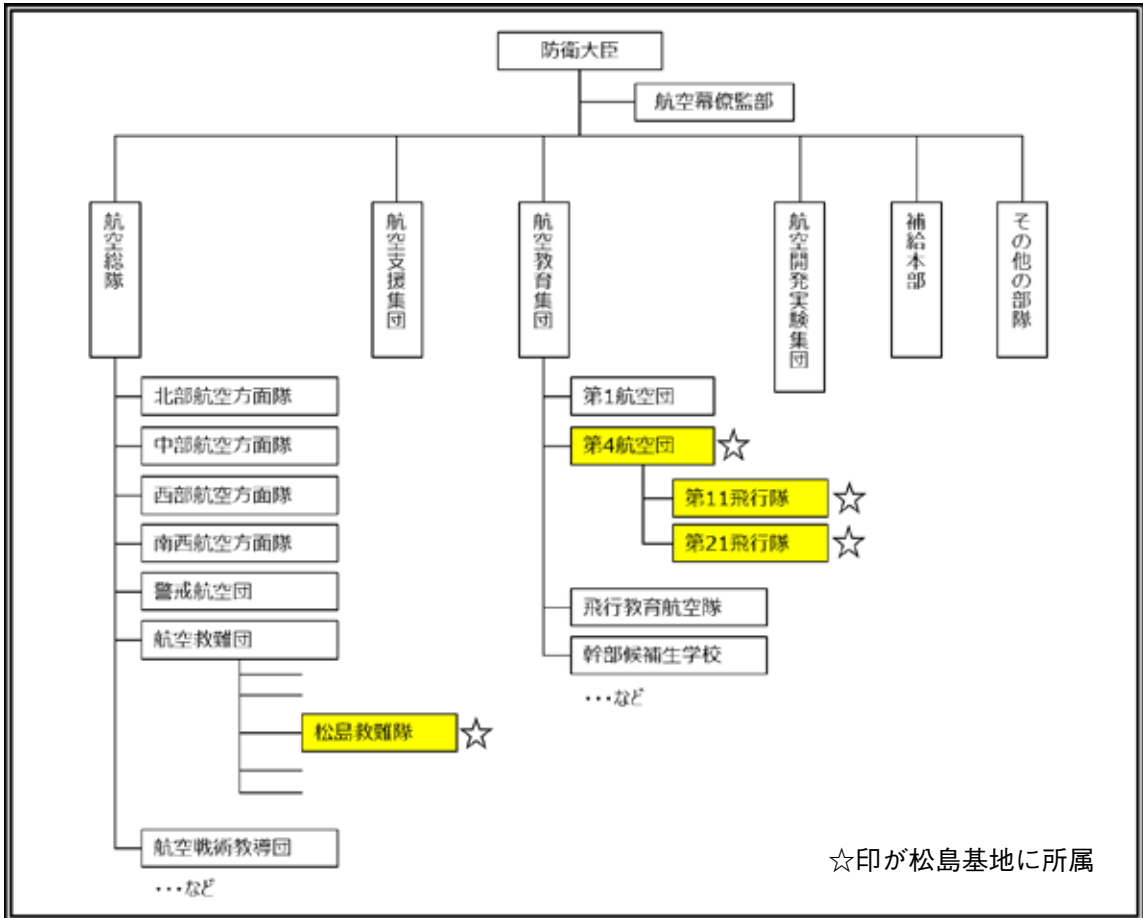
松島基地正門

2. 研修概要

松島基地に所属する、航空機を保有している部隊は次のとおりである。

- ・ 松島救難隊 (U-125A 搜索救難機、UH-60J 救難ヘリコプターを運用)

- ・ 第4航空団 (第11飛行隊：T-4ブルーインパルス、第21飛行隊：F-2戦闘機を運用)



(1) 松島救難隊

松島救難隊は、航空総隊航空救難団隷下の10個救難隊のひとつであり、航空自衛隊や陸上・海上自衛隊で発生した墜落事故などにおける機体・乗員の捜索救難・救助活動が主な任務である。また、警察・消防および海上保安庁などの他の救助機関が救助困難、もしくは悪天候により出動困難な場合、災害派遣要請に基づき急患空輸や山岳及び海上における遭難者の捜索救助活動を行う。松島救難隊の救難要請で最も頻度が多いのは漁船乗組員の急患空輸とのことであった。

救難隊は固定翼機であるU-125Aと回転翼機であるUH-60Jをペアで運用し、短時間で遠距離を飛行できるU-125Aにより要救助者

を発見、位置を特定した後、増槽燃料タンクを持つUH-60Jにより救難活動を実施する。

UH-60Jには空中給油が可能な機体もあり、長時間・長距離の救難が可能となっている。

U-125Aはビジネスジェットがベースの機体であるが、脱出したパイロットの保命用援助物資を投下するために左側のランディングギア収納庫内に投下装置（投下の際はランディングギアを出す）を設置、その後部には発煙筒や着色用などの救難用火工品の投下口を設ける等の改修が施されている。機体の外観としては、側面の大型捜索窓、胴体下面の捜索用レーダーアンテナ、機首下部の収納式赤外線暗視装置などが特徴である。



空中給油用プローブを装備したUH-60J



救難隊長より説明を頂く



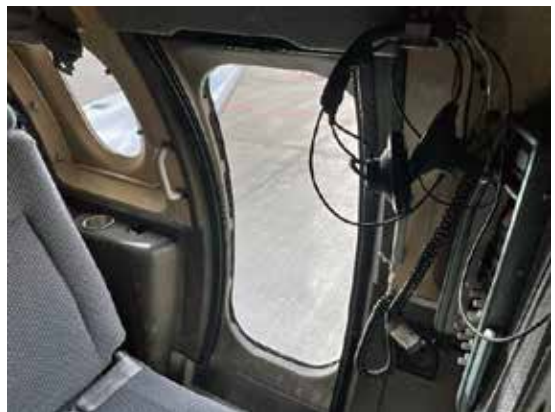
UH-60J機内には救助用の装備が
整然と収納されている



胴体下部、主翼付け根付近の膨らみが
捜索用レーダーアンテナ



側面の大型捜索窓（外観）



側面の大型捜索窓（内側より）



救命用援助物資の積載状況



救難用火工品の投下口（左側の脚収納庫内には救命用援助物資投下口がある）

(2) 第11飛行隊

研修日当日は朝から強風が吹き、降雪もあったことからブルーインパルスBlue Impulseの訓練飛行は実施されなかったため、史料館を見学させて頂いた。

史料館には初代F-86F機時代からのパッチや昨年までのツアーパッチ等も展示されていた。その中で2020年の東京五輪本番用パッチは、新型コロナウイルスによる延期の影響で実際には着用されることがなかったとのこと。また、ヘルメットのバイザーカバーは毎年デザインが変わっており、2000年以降のバイザーカバーも展示されていた。

先代のT-2機までは学生を教育する教官が

兼務としてブルーインパルスBlue Impulseのメンバーを務めていたが、安全管理の観点から展示飛行専任となり、第11飛行隊が設立されたとの紹介があった。

ブルーインパルスBlue Impulseのパイロットは任期3年となっており、配属1年目は訓練、2年目は展示飛行の主力要員、3年目は後任者の指導を行うという周期で交代しているが、2022年は1番機から6番機まで全てのパイロットが福岡県出身者となる見込みで、既に福岡県関連の団体等から各種のオファーが届いているとのことであった。

飛行訓練が無かったことから、格納庫には1～6番全機が納められていた他、先代のT-2機も展示されていた。



初代F-86FブルーインパルスBlue Impulseのパッチ



先代T-2ブルーインパルスBlue Impulseのパッチ



幻となった、2020年東京五輪本番用
ツアーパッチ（中央）（左は訓練飛行用）



歴代のヘルメット・バイザーカバー



格納庫内全景



操縦席内の説明を受ける専務理事



戦闘機パイロットへの道
(航空自衛隊ホームページより流用)

(3) 第21飛行隊

航空自衛隊の戦闘機パイロットになるためには、芦屋基地および浜松基地でのT-4による基本操縦課程を修了してウィングマークを付与された後、更にT-4による戦闘機操縦基礎課程を経て、新田原基地での戦闘機操縦（F-15）課程、または松島基地での戦闘機操縦（F-2）課程にそれぞれ進む。松島基地では第21飛行隊において約10ヶ月の教育訓練を受けた後、各地のF-2部隊に配属されることになる。

研修日当日も、数名の若いパイロットが座学に励んでいた。

第21飛行隊では、専務理事の体験タクシーを実施して頂いた。

ブリーフィングルームにてF-2B後部座席の計器配置および操作すべきスイッチ類等の説明を受けた後、救命装備室でGスーツを着着、救命装具の入ったハーネスと、ヘルメットのフィットチェックの後、酸素マスクおよび通信装置の確認を行い、駐機場に進んだ。

駐機場では雪が舞う強風の中、予備機を含めて2機のF-2Bを準備して頂き、飛行隊長の操縦によりアフターバーナーを使用しての模擬離陸まで体験することができた。



搭乗前のブリーフィング



救命装備室でのフィットチェック



借用したヘルメット



エンジン始動前の各種点検



エンジン始動～前進



滑走路に進入して加速



模擬離陸を終了し、エプロンに戻る



体験タクシー後



搭乗した機体の前にて、基地司令以下幹部の方々と

(4) 基地司令懇談

松島基地司令兼第4航空団司令の増田友晴空将補は、前職が岐阜基地の飛行開発実験団司令であり、「空の勝利は技術に在り」の言葉通り、航空自衛隊にとって先端技術が如何に重要か、製造会社等との連携が如何に大切か、を非常に深く認識されていた。また、航空自衛隊魂（エアマンシップ）としての「積極進取」、「迅速機敏」、「柔軟多様」、「協力協調」の気風を浸透させるべくご尽力されている。

懇談の中で、昨年9月の岐阜基地におけるP-1哨戒機滑走路逸脱事故の際に、川崎重工

と連携して対処したご経験を事例として、会社の現場レベルと運用部隊レベルの間におけるノウハウ等の情報交換や連携、本音を交えた意思疎通の重要性についてお話を伺うことができた。さらにその事例を踏まえ、今後の次期戦闘機の開発～量産配備に向けてはより一層の相互信頼と官民連携が必須であり、官民の関係の在り方に係る昨今の風潮により、コミュニケーションの取り方自体には慎重な対応が必要ではあるが、国内関係者が一丸となって事業を進めていかなければならない、とのことであった。

3. 所感

基地司令のお話にもあったとおり、防衛基盤の維持強化のためには官民の現場レベルでの相互信頼と意思疎通が必要不可欠であると考えている。個社単独では困難な場合でも、工業会として間を取り持つことができるような何

らかの仕組みを構築していきたい。

最後に、天候の優れない中、工業会からの研修申し込みを快く受けて頂き、手厚いご対応をして頂いた松島基地司令 増田友晴空将補以下、所属隊員の皆様に心より厚く御礼申し上げます。

〔(一社) 日本航空宇宙工業会 技術部部长 原野 清隆〕

改めてその思いを感じたのは、現場の任務に対する真摯な対応である。一線の昼夜を分かたぬ準備があってこそその安全保障であり、自衛官の任務遂行によってそれが維持されていることを再認識させられた。

また、防衛能力の維持と一方で自衛官の生命身体の安全の確保という観点は忘れてはならない視点であり、それは産業界の視点からすれば現場にとって信頼性のある航空機を提供するとともにその状態の確保をいかに円滑に行うかということであると思われるが、その実現には様々な局面において現場レベルでのコミュニケーションを一層図っていくことが必須であるとも感じたところである。

もとよりユーザーとの間でのすり合わせによる性能・信頼性向上は我が国製造業の強みとして挙げられてきたところであるが、この伝統的な強みを活かしていくためにも、そのような機会を確保するために工業会として何かできるか、今般の研修を通じてわが方に与えられえた課題であると考えている。



〔専務理事 藤野 琢巳〕