

陸自駐屯地紹介シリーズ 第41回

重責を担って 木更津駐屯地

第1ヘリコプター団他

駐屯地シリーズ編纂委員会

陸上自衛隊第1ヘリコプター団等が駐屯する木更津駐屯地の取材を決めてその正確な位置を説明するために幾度か地形図を確認し、海図も見た。木更津駐屯地が海岸にあるためか、割に分かり易い。最初に東京湾の入り口の三浦半島観音崎を確認する。その観音崎から東北東の方向に千葉県側から砂州状に突き出した陸地が富津岬で、其処から海岸線を北に辿ると約10kmで君津の製鉄コンビナートがある。北は木更津港、そのすぐ北に接した角張った土地が陸上自衛隊木更津駐屯地である。インターネットの航空写真でも明瞭に滑走路が識別出来る。

東京駅から総武線で市川、千葉等を経て木更津駅。所要時間は1時間20分(40分程度)と表示されている。取材で訪れた朝は途中駅での人身事故で約2時間半以上かかってしまったがそれでも10時前に木更津駅に着いた。通勤、通学時間の盛りを過ぎた頃で、西口駅前には意外に閑散としている。聞くところ

によるとかつてあった全国ブランドのデパート「そごう」は撤退して今は雑居ビルであり、その周辺はシャッターを下ろしたままの商店街が続いている。車の迎えを頂いて約10分で陸上自衛隊木更津駐屯地に着いた。営門前から警見すると入り口には距馬が据えられ車の進入が出来ない様になっており、歩哨が手動で開閉するシステムになっている。正門歩哨から車両運行指令書のチェックを受けて距馬が移動し進入が可能となる。警察予備隊、保安隊、自衛隊草創期においては幹部の制服を着用していれば警衛隊から「気を付けーッ」の号令と共に敬礼をうけて通過していたものだが、現在は幹部自衛官と云えども身分証明書の確認を受けなければならない駐屯地が殆どのようである。テロの脅威に対する警戒の故であろうか。特にこの駐屯地には重要な任務に当たる航空機があるのでなおさら厳しいのかもしれない。営門の右側に警衛所、左手やや奥に団本部隊

舎があり、その他の隊舎、格納庫等は入り組んだ建物と植え込みの陰になり一見ただけでは分かり難い。テロに対する警戒にそぐわないような、駐屯地施設の細部配置の詳細を書き立てることは控えたい。

駐屯地の歴史

ここ木更津の地には帝国陸軍の歴史はない。木更津海軍航空隊の名で人口に膾炙された海軍基地が最初である。昭和11年4月、帝国海軍木更津飛行場が完成。

昭和20年8月終戦、同9月には米海軍、米空軍駐留開始、

同30年10月、航空自衛隊木更津基地開設、輸送航空団が駐屯。

同36年4月米空軍立川に移駐

同43年3月に第1ヘリコプター団が霞ヶ浦から移駐し陸上自衛隊木更津駐屯地が開設され、航空自衛隊は人間基地に移駐した。

同47年3月米海軍撤収

同49年8月駐屯地業務隊発足

同61年12月特別輸送飛行隊編成

平成4年3月第4対戦車ヘリコプター隊編成

平成18年3月連絡偵察飛行隊編成

平成19年3月第1ヘリコプター団中隊即応集団隷下に編入

木更津駐屯地の特異性
我が国内には「日米安全保障条約第



要人空輸 (北海道洞爺湖サミット)

6条に基づく地位協定」により米軍に基地が提供されている。たとえば嘉手納、横田、横須賀、三沢等で木更津駐屯地もこれに含まれる。米海軍、米空軍が撤収した現在も「日本国から米軍に提供された基地」のままである。この状態が続いたことから木更津に於ける自衛隊の為の施設整備が長い間放置される状態が続いた。施設そのものが米海軍の管理権限のままであるからであつた。本来なら米軍が使用の必要性がなくなつた時点で日本国に返還されるべきものとの解釈は「地位協定第2条第2項及び第3項」の規定から十分読み取れる筈であるが、米軍は「現在は一時的に使用していないために日本政府の使用を認めている地位協定第2条第4項aに該当」として返還に同意していない。故にここに施設建設の国費を投入することに日本国財政法解釈上の問題点があつた。現在両国協議の結果、第1ヘリコプター団用の施設建設が可能になり逐次新しい格納庫などが建設されている。

厳しい空域環境

木更津駐屯地は羽田空港の南方約11マイルの地点にある長さ1千830呎、幅45呎の滑走路を持つ駐屯地である。その位置は羽田空港滑走路延長線上にある。今飛行場に着陸する航空機が着陸点から11マイル離れた地点での最適高

度は約3千500フィート程度である。このことから木更津上空高度3千フィートにはひっきりなしに民間航空定期便が飛行している。これら民間航空との間の飛行の安全間隔を維持するために木更津飛行場の高度制限を厳守する必要がある。木更津飛行場の管制圏上限は東側の高いところで2千フィート(600呎)、西側の低いところで1千フィート(300呎)である。更に市街地側への騒音配慮から東側の飛行経路は小型ヘリコプターのみ限定し、大型、中型ヘリ、武装ヘリ、固定翼機は西側にとつて厳しい空域使用条件となつている。この高さでは、高い高度からエンジン停止時の緊急操作訓練(オートローテーションランディング)も出来ず、他の飛行場や演習場に訓練に赴かなければならない。また、木更津空域そのものが、東京レーダー進入管制所(羽田レーダー管制所)管轄空域の中にあり、木更津飛行場での出発・到着機の計器飛行方式は羽田が権限を持つている。さらにすぐ東には成田進入管制空域、百里進入管制空域などが隙間なく接している空域である。

駐屯部隊

現在木更津駐屯地は第1ヘリコプター団団長福盛裕一陸将補(陸自78B)が駐屯地司令を兼ね、次の部隊が駐屯している。

第1ヘリコプター団隷下

従来、防衛大臣直轄部隊であつたが今回中央即応集団(CRF)新編に伴い、第1空挺団、中央即応連隊などとともにその隷下部隊となり、我が国が直面する新たな脅威と災害に対応する一翼を担うことになった。その編成について概要を紹介したい。

団本部

本部管理中隊

第1輸送ヘリコプター群

第103ヘリコプター隊

第104ヘリコプター隊

第105ヘリコプター隊

第106ヘリコプター隊

装備機種CH-47

特別輸送ヘリコプター隊

装備機種EC-225LP

連絡偵察飛行隊

装備機種LR-1及びLR-2

第102飛行隊

装備機種UH-60及びOH-6

第1ヘリコプター野整備隊

東部方面総監隷下

第4対戦車ヘリコプター隊

装備機種AH-1S

及びOH-6

東部方面管制気象隊

第3派遣隊

木更津駐屯地業務隊

第428会計隊

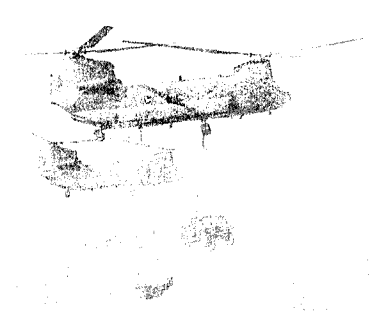
第320基地通信中隊

木更津派遣隊

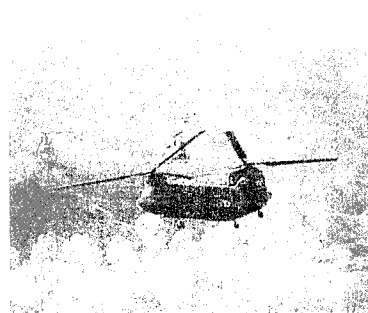
第112地区警務隊木更津連絡班

第101全般支援隊整備中隊

木更津派遣隊



スリング訓練(車輛 砲 物資等空輸)



ヘリボーン訓練(匍匐飛行)

災害派遣概史

第1ヘリコプター団が出勤した過去の災害派遣は増援配属を含めれば恐らく膨大な回数に登るであろう。その中で顕著な例を挙げてみたい。いずれもその当時、テレビで放映され多くの被災民が大型ヘリコプターで救出された有様は視聴者に安堵の心を配信した。

- 平成3年6月 雲仙普賢岳噴火
- 平成5年7月 北海道南西沖地震
- 平成7年1月 阪神淡路大地震
- 平成7年7月 長野県集中豪雨
- 平成12年3月 北海道有珠山噴火
- 平成16年10月 新潟中越地震
- 平成17年1月 スマトラ沖地震
- 平成20年6月 岩手宮城地震

この中でスマトラ沖地震は海外における災害派遣の例として日本の対外政策を明確にし、自衛隊はその実働勢力としてスタートしたものであり、今後この先例として多く教訓を引き出せるであろう。

特別輸送ヘリコプター概史

また、特別輸送ヘリコプター隊が過去に果たしてきた数多い任務の中から個人的見解ではあるが数例を選んで挙げてみたい。

災害発生後の両陛下のお見舞い

過去幾度か大災害があったがその度に両陛下が被災地を訪問され、被災された方々を親しく慰問された。避難所

で座ってお待ち申し上げる老いた方々に対し、同じ高さの目線になるよう膝を床について慰めの言葉をかけられる両陛下の姿を拝見したとき、憲法の何処にも明文化されていない「悲しみの底にある国民を励ます」ことこそ最高の国事行為ではないかと思ひ、「日本人であることの有り難さ」に包まれたのである。その他、災害の度に所掌閣僚や調査団その他を空輸しているが、この空輸が被害対策等緊急の国政に直結することを多くの人に知って貰いたいものである。

洞爺湖サミット

この夏、北海道洞爺湖でサミットが開催された。大げさかも知れないが、人類の将来を左右する問題について先進国首脳が集まって話し合い、その他の国々も政府首脳を送り込んで会議の動向を見守る文字通り世界の頂上会議である。開催国政府が人類の将来の如何なるテーマを議題とするか、如何にリーダーシップを発揮して成果に導くかは、国の潜在・顕在の実力、民族の真価に負うところが大きい。断じて時の与党・政府の力だけではあるまい。また報道機関用の設備も含めた会議環境の構成や会場の設営は行政機関の実力を問われることであり、会議が平穩に行われるか否かはその国の治安維持能力のパロメーターである。この

度のサミットに於いて防衛省は挙げて支援態勢に入った。公開できないミッションも含まれていたであろう。中で輸送任務を担当したのが陸上自衛隊北方面隊に配属された第1ヘリコプター団である。飛行部隊、整備補給部隊、管制気象部隊を増強して部隊を編成し団長が指揮をして、6月10日には千歳飛行場に入り、訓練・予行を重ね、或いは視察を受けて当日を迎えた。航空機は千歳飛行場内に係留し、飛行調整所を千歳飛行場内に、飛行統制所を千歳演習場内に設けて待機し幾つかの任務を遂行したという。

このミッションに限らずミッションはいずれ記憶の彼方に薄れ去るかもしれない。だからこそ、ここにそのささやかな一節を記録したい。

駐屯地司令表敬

表敬は取材申し込み後、早い時期から可能との連絡を頂いていた。近頃珍しいことではなくなったが回を重ねる毎に、身が引き締まる思いがする事で



ある。第一に借材社取材であるから多忙な駐屯地司令に時間を割いて頂けること、第二に駐屯地司令直接の取材であるからこそ適した内容を全力で叙述しなければならぬからである。深く息を吸い込んで駐屯地司令室の扉を潜った。

營れは全隊員のもの

取材前筆者は特別輸送ヘリコプター隊操縦士と機付長(整備士)こそ皆れ高い最たる自衛隊員と考え、その姿を描きたいと思っていた。両陛下が災害地視察に特別輸送ヘリコプターをご使用になった報道が流れた時、彼らの家族、特に郷里の年老いた両親や祖父母方は「自衛官にならせた選択は間違っているで居なかった」と心の底から誇りとするであろうと思つたのである。だが特別輸送ヘリコプター空中勤務者に焦点を当てたいとヘリ団長に申し上げたところ言下に「それは違います」と否定された。余りにも明確な否定に一瞬沈黙し、ヘリ団長の目を見返した。「彼らが名誉ある任務を遂行している事は間違いない有りません。だが他の、泥まみれの任務遂行に邁進する空中勤務者、地上支援任務従事者も同じく崇高なものです」。そして暫く沈黙した。筆者は再び駐屯地司令の瞳を覗き込んだ。言外に表現しているのは部隊統率の根本に係わる事項だと感じ取った。「元自

衛官ならば、自衛官の任務には華やかな任務と地味な任務があるのは十分ご承知でしょう。「空を飛ぶ航空機は支える地上要員があつて初めてなりたつもので、部隊は空中勤務者、地上勤務者が力を合せて国民のまさかの時を支えて来たのをご覧になつて欲しい」と「過去の災害派遣で、助けを求めた被災者を救出し、それを終えて飛び去つて黙つて帰つていった目立たない任務をご存知でしょう。その中には、実に心ならずも悲しい輸送任務遂行があつた事を航空科隊員であつたならご承知でしょう」。認識不足をピシピシと打たれる思いがした。災害地に出勤した大型ヘリに乗り込む被災民を救出することが被災当事者を救うばかりでなく、この映像が放映されて国民一般にも「我が国にはいざという時助けに来る人々がいる」という安心感を与えるのである。これこそ正に崇高な任務であると日頃から思つていたことを思い出した。

改編と運用範囲の拡大

平成19年3月28日、陸上自衛隊に大きな部隊改編があつた。中央即応集団の新編である。従来長官或いは大臣直轄部隊であつた第1ヘリコプター団も第1空挺団、中央即応連隊、特殊作戦群、中央特殊武器防護隊、対特殊武器衛生隊、国際活動教育隊と共に中央即

応集団の隷下となつた。即応集団は、我が国が直面する新たな脅威と災害ばかりでなく国際支援活動にも対応する部隊であり、集団指揮官は「集団司令官」と云う将官の下に国の安全保障と外交に直結することが期待され、集団各部隊を率へ、その重責をひしひしと感じていると聞いているところであり、第1ヘリコプター団長のお話の中にも、スマトラ地震に部隊から航空機が派遣された事に触れられていた。この派遣の事例を教訓として様々な研究や訓練が積み重ねられているに違いない。今後は地震津波の海外派遣ばかりでなく全く様相を異にする、例えば邦人の引き揚げ・脱出などの行動にも備えていなければならないであろう。従来と比較にならない厳しい条件で訓練に励んでいる筈であるがその詳細は窺い知ることも出来ない。この改編でヘリ団が取り組んでいる一般的なことを伺つた。その結果、新しい部隊の性格に沿うべき運用の実相は或いは「教範航空科運用」の先を行かなければならぬのではないかと感じ取つた。邦人救出ではどんな作戦を展開するのか、海外に派遣された部隊はどんな条件下にどんな活動をするのか、未体験の分野に備えるべく、今後暫くは多忙を極めることが予想される。

即応態勢向上の為に

ヘリコプター団に限らずいずれの部隊でも即応態勢の維持向上に努めていることは勿論である。しかしながら中央即応集団隷下となつて1年経過した現在、より即応性向上の為多方面にわたる施策を推進中であると伺つた。例えば燃料補給、航法支援、その他の態勢整備・訓練の積み重ねが必要である。そしてそれらは順調に推進中であると聞いた。だがここに叙述するのが適切なのか迷う一つの事柄がある。未だ実現が確定していない一つの施設の建設について述べたい。これが現在脳漿を絞つている防衛施設整備実務の関係者に先走りとして非難を受けるかも知れないが、敢えて非礼をお許し願いたい。それは航空機洗浄可能なエンジン始動・停止用格納庫の建設である。木更津は地形上東京湾を吹き抜ける強い風が吹くことがある。この風は市ヶ谷等で感じることはない。丁度高層ビルを吹き抜けるビル風の様なものあり時に30ノットから40ノットに達する事がある。この風速はC日147に大きな妨げとなる。エンジン始動時又は停止時の回転速度が小さい時、前後のローターが風の影響で上下に揺れて胴体に接触し損傷する可能性が大きい。これを防ぐ為には格納庫の中などで始動・停止することが必要として、施設建設要望が続けられてきたと云

う。瞬時を争う任務に於いて「風のため離陸できません」は断じて許されるものではない。緊急出動に應じる態勢作りに腐心するヘリ団長の懸念事項の一つではあるまいか。

将来を託せる人々

筆者は元航空科であり航空科部隊の将来について祈るような想いがある。具体的には、航空科職種の活動場面の確立拡大、航空機の次世代機種種の確定、訓練環境の整備にリーダーシップを発揮する人材等の待望は多くのOB共通の思いである。団長を始め多くの人に託せる姿を見いだしながら、帰りの電車の中で、過ぎし日々を懐かしみながら筋立てのあれこれ考えた。

多忙な時に取材に協力頂いた広報班長大竹1尉に感謝したい。

文責 松村興延 陸自64